

平成18年2月16日 第14回基本政策部会

ストックの形成状況と 道路に関する主な課題例

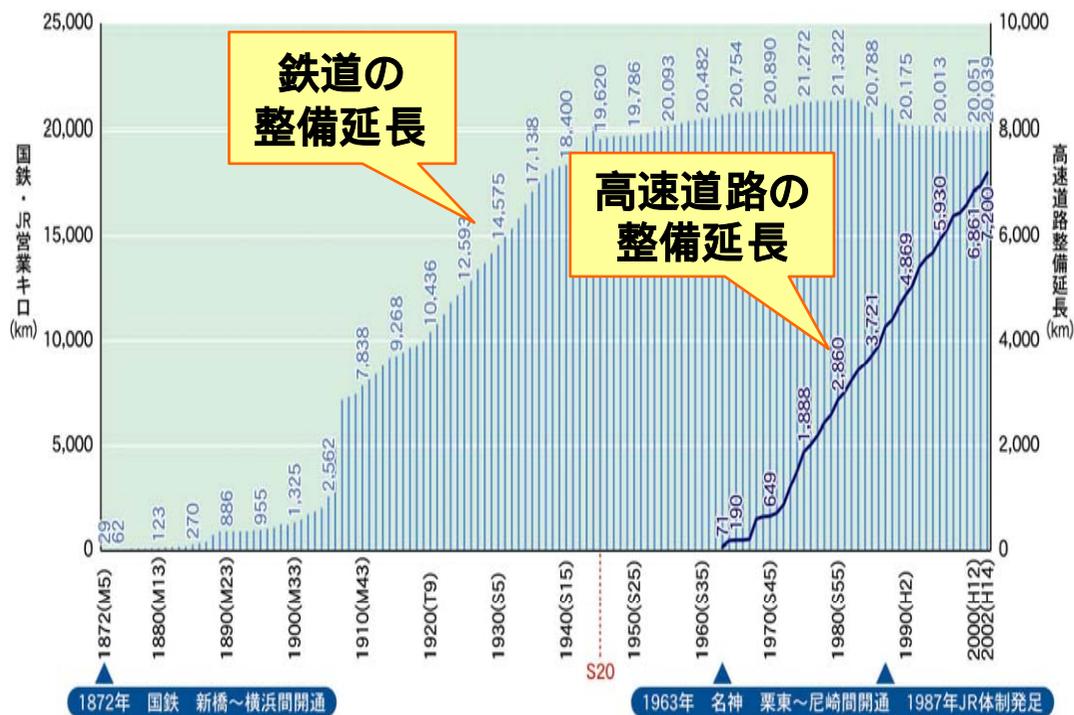
国土交通省 道路局

我が国の道路ストックの形成過程

年	事項	内容	時代背景
明4	道路改造命令	歩道と車道の区分を設定、車やかごの通信用(7~8m)及びその両側に歩道	欧米列強へ対抗するため富国強兵・殖産興業による国力増強に邁進
明5		東京中枢部の新街路を27m幅と設定、うち左右3mは人道	
明6	河港道路修築規則(大蔵省番外達)	道路の種類、等級を定め、費用負担や工事の執行方法を確立	
明9	道路附橋梁	国道・県道及び里道を設定	
明13	小夜の中山峠(金谷・日坂間)が賃取道路として営業開始	日本で最初の有料道路(明治35年まで続く)	
明18	太政官布達	国道を12.7m以上と設定	
明18	内務省告示	国道表を定め、初めて国道の路線を確定(44路線)	
明19	内務省訓令(道路築造保存方法)	後の道路構造令や道路維持修繕令の原型	
大8	旧道路法施行	国道・府県道・郡道・市道・町村道の5種に区分	
大8	第1次道路改良計画(30箇年計画)	総額2億8,280万円	
昭7	産業振興道路改良5箇年計画	総額2億1,200万円	世界恐慌を受け深刻な経済不況へ
昭8	第2次道路改良計画(20箇年計画)	総額7億7,625万円(軍事国道275km、国道6,903kmを国直轄で改良、府県道17,360kmを改良、3062kmを舗装)	
昭11	産業伸長道路改良5箇年計画	国費総額1億9,100万円	
昭23	道路及び街路網の維持修繕5箇年計画	総事業費2,172億円(うち道路局分952億円)	農地改革、労働改革による国内市場の拡大、朝鮮戦争特需等で急激に経済が復興、以降の高度経済成長へ続く
昭27	道路法全面改正(現道路法)		
昭27	有料道路制度創設(道路整備特別措置法)		
昭28	道路特定財源制度創設		
昭29	第1次道路整備5箇年計画		

我が国の道路ストックの形成過程

日本の道路整備が本格的に始まったのは昭和30年以降のこと
終戦直後は、国道さえ満足に舗装されていない状態であった



昭和28年頃の未舗装の道（東京都板橋区）



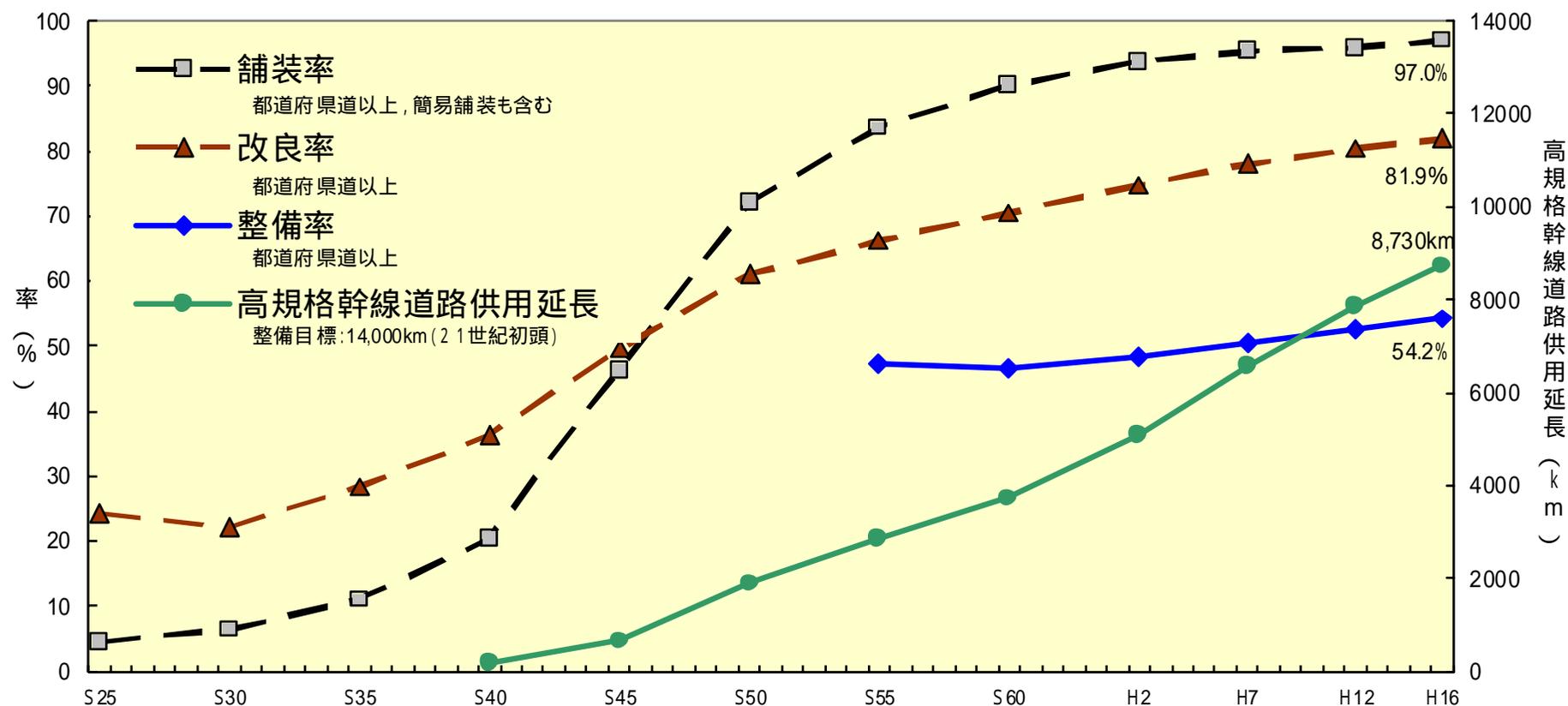
昭和30年代の交通渋滞と混乱(新宿三光町交差点)
(出典:「新都市」1960年10月号)

鉄道と高速道路の整備延長の推移

出典：鉄道：「国有鉄道・鉄道統計累年表」（S61まで）
「数字で見る鉄道2004」（S62以降）
高速道路：「高速道路便覧2002」

我が国の道路ストックの形成過程

戦後の着実な道路整備の結果、国道のほぼ100%が舗装され、約90%が大型車のすれ違いができる程度まで改良されているなど、一定の量的ストックは形成されてきた



注) 舗装率 = 舗装済延長 / 実延長, 舗装済延長には簡易舗装を含む

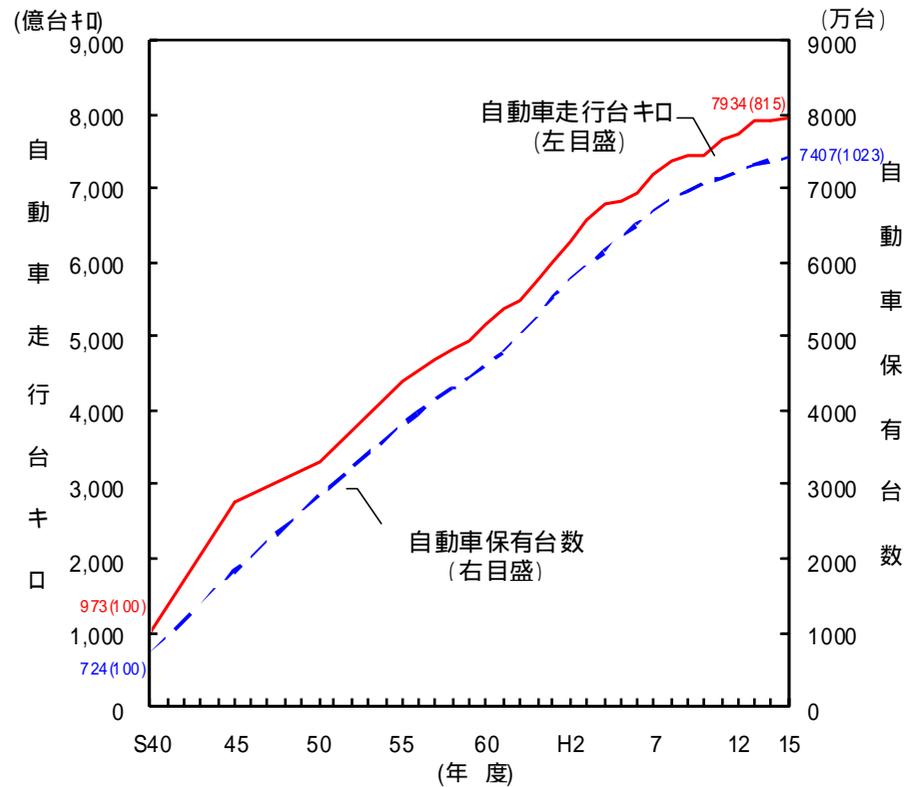
改良率 = 改良済延長 / 実延長, 改良済延長には車道幅員5.5m未満の延長を含む

整備率 = 整備済延長 / 実延長, 整備済延長 = 改良済延長(車道幅員5.5m以上) - 混雑度1.0以上の延長

我が国における自動車交通需要の伸び

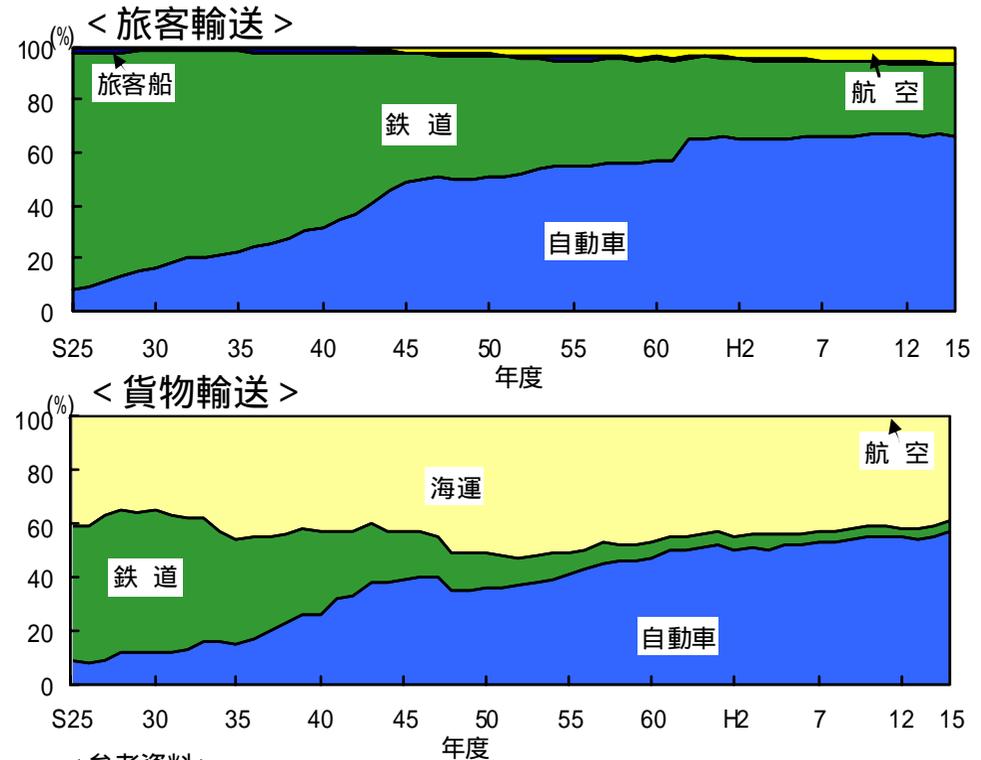
昭和40年からの35年間で、自動車保有台数は10倍、自動車走行台キロは8倍に増加
 自動車の分担率は、旅客・貨物輸送共に大きく増加

自動車保有台数、自動車走行台キロの推移



<参考資料>
 (社)日本自動車工業会「自動車統計月報」(各年6月号)、
 国土交通省「陸運統計要覧」(各年版)、「自動車輸送統計年報」(平成15年度分)
 注) 1. ()内は昭和40年度を100とする指数。
 2. 自動車走行台キロは軽自動車を含む。

輸送機関別分担率の推移(上:輸送人キロ、下:輸送トンキロ)

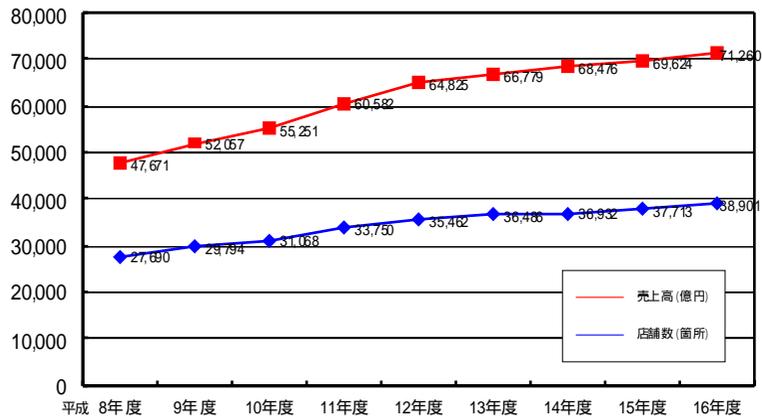


<参考資料>
 国土交通省「陸運統計要覧」(各年版)
 注) 1. 昭和62年度より自動車には軽自動車及び自家用貨物を加えたので、昭和61年度以前と連続しない。
 2. 昭和62年度以降の鉄道はJR各社間の重複等があり、前年度までと連続しない。
 3. 平成6年度の値には、平成7年1月～3月の兵庫県(営業バス等を除く)の数値を含まない。
 4. 鉄道は有賃のみ。

ライフスタイルの変化に対応したサービスの変化例(コンビニ、宅配便)

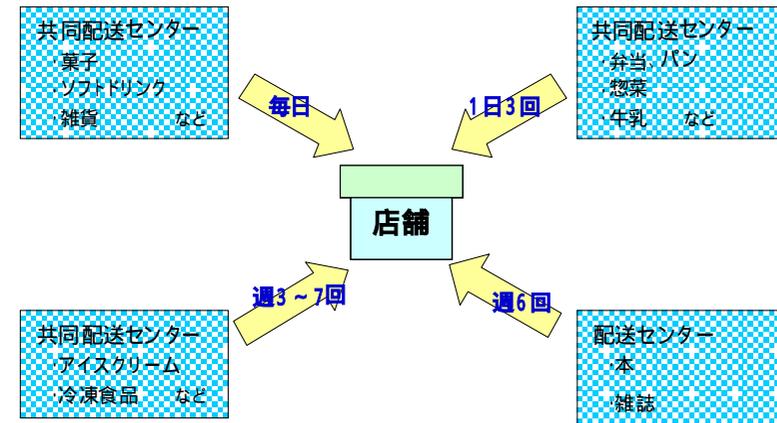
- ・コンビニエンスストアの台頭(売上高、店舗数の増加、24時間化店舗の拡大)
- ・宅配便(小口貨物)サービスの成長

【コンビニエンスストアの売上高と店舗数の推移】

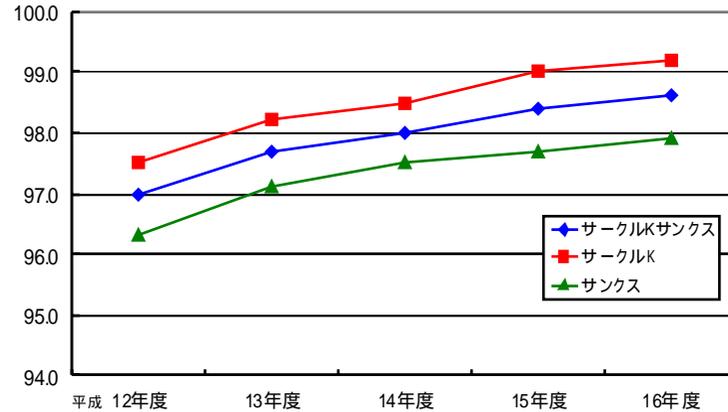


出典：コンビニエンスストア統計調査(日本フランチャイズチェーン協会)

【コンビニエンスストアの商品配送状況(S社)】

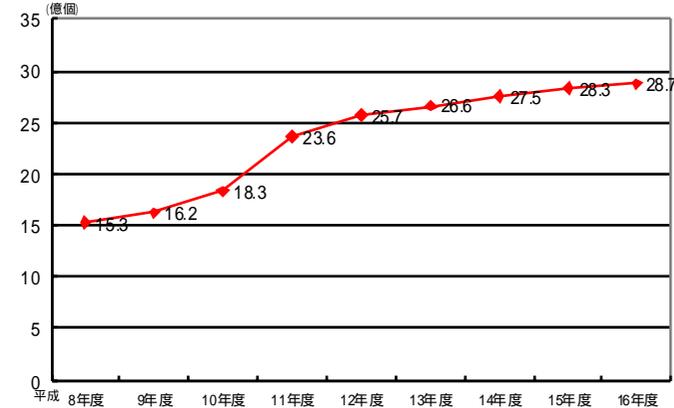


【コンビニの24時間店舗比率】



出典：(株)サークルKサンクス アニュアルレポート2004

【宅配便取扱個数の推移】

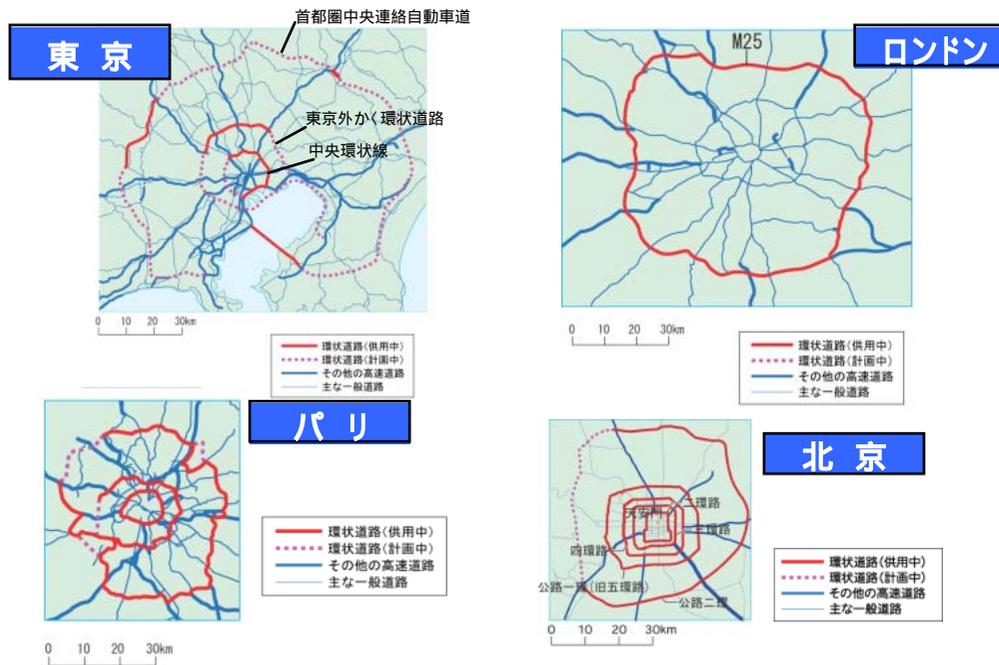


出典：平成16年度宅配便等取扱実績(国土交通省)

首都圏の環状道路・高規格幹線道路網の整備の遅れ

首都圏の環状道路の整備状況：諸外国の主要都市との比較

- 首都圏における環状道路の整備率は現在24%と海外主要都市に比べ著しく遅れている。



	計画延長	供用延長	整備率	備考
東京	518km	122km	24%	2004年度末現在
ロンドン	188km	188km	100%	2003年現在
パリ	313km	262km	84%	2004年2月現在
北京	436km	379km	87%	2005年7月現在

出典)東京:国土交通省

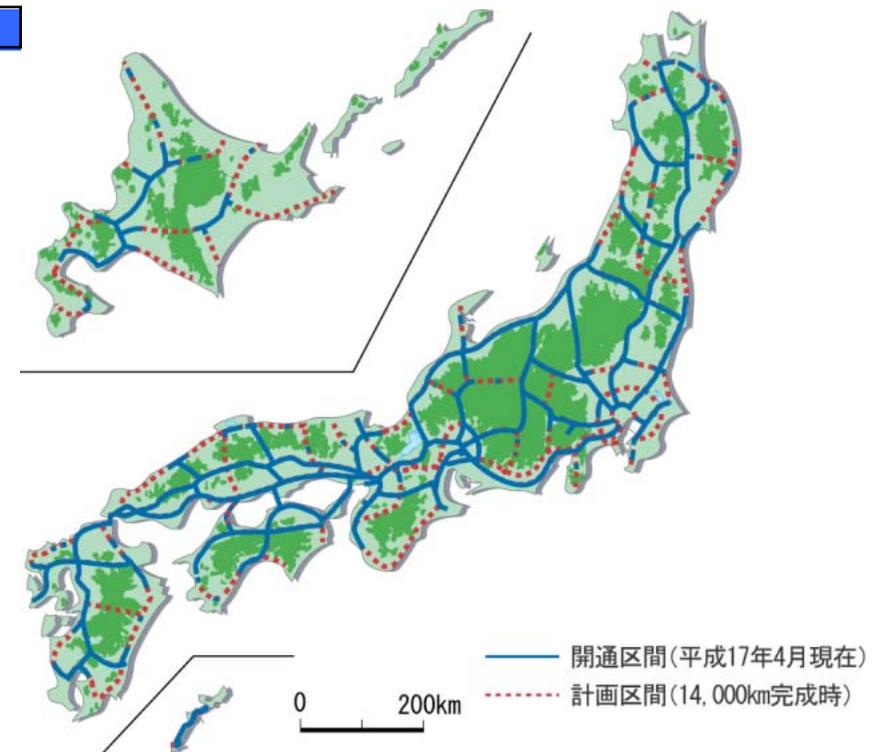
ロンドン: The M25 ORBITAL MOTORWAY (Department of Transport)

パリ: イル・ド・フランス地方道路インフラ計画課

北京: 北京高速公路工程建設情況介紹(北京市首都公路發展有限責任公司)

高規格幹線道路網の整備状況

- 我が国における高規格幹線道路の整備率は、約6割。



出典: 国土交通省

利用者の視点に立った道路サービス水準の評価

道路整備水準の評価

従来は**改良率** 1)・**整備率** 2)を中心に評価

- 1)改良率: 道路構造令に定める車道幅員のいずれかに適合する道路延長の実延長に対する割合
一般には車道幅員5.5m以上の道路であるが市町村道は5.5m未満のものも含む
- 2)整備率: 改良済み区間のうち、混雑度が1.0未満の延長の実延長に対する割合。

【改良済みの道路の一例】



改良済みではあるが慎重な運転が必要

利用者の視点に立つと改良済みであってもカーブが急であったり、歩道がない区間の存在により、ドライバーにとっては必ずしも走りやすいわけではない

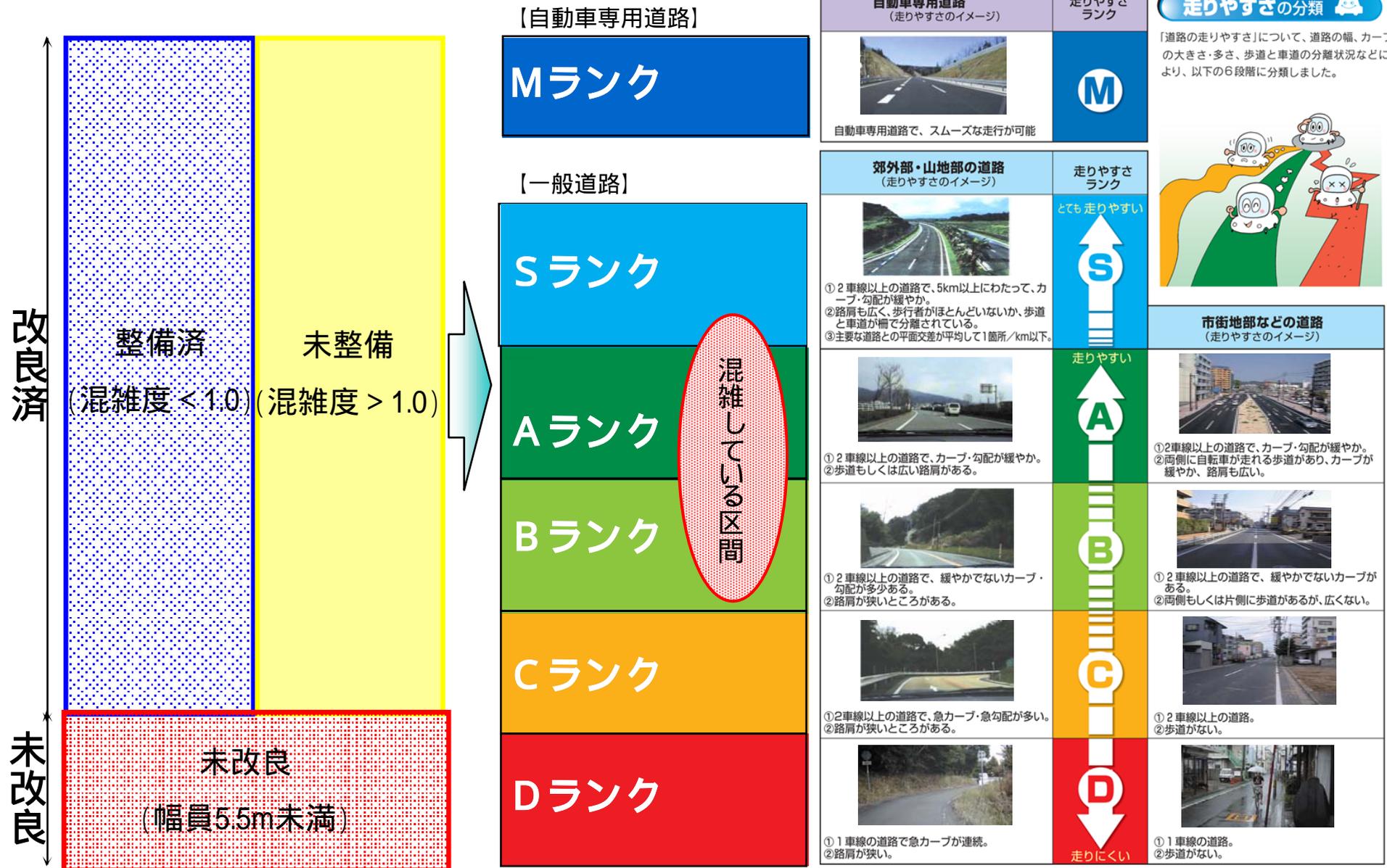
ユーザーの視点から「走りやすさ」に着目し、道路のサービス水準を評価

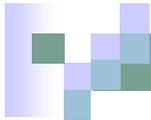
歩道が設置されていて歩行者が車道を歩いたりしないか？急カーブや急勾配がないか？
快適な速度で走行可能か？・・・etc

道路整備水準に関する従来の評価と「走りやすさ」による評価

【従来の評価】

【利用者の視点に立った「走りやすさ」による評価】

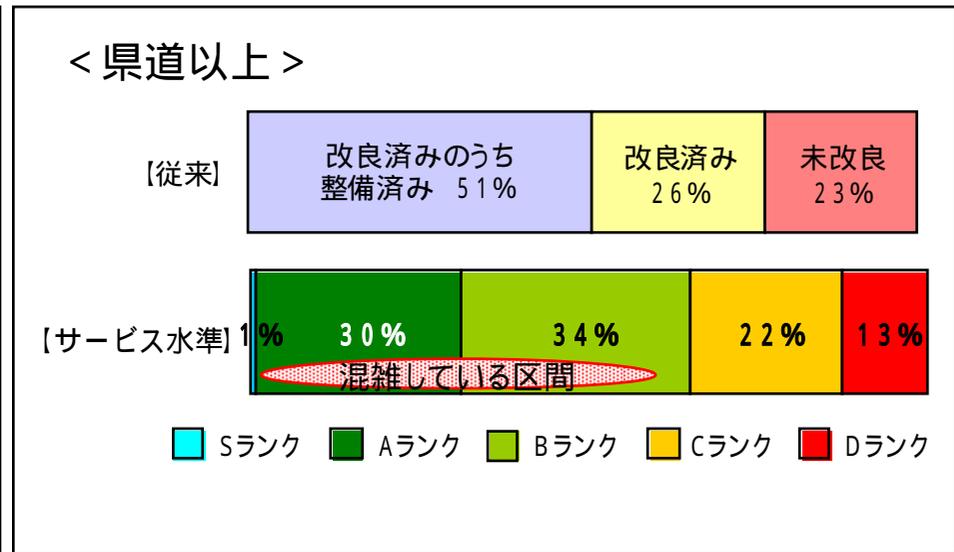
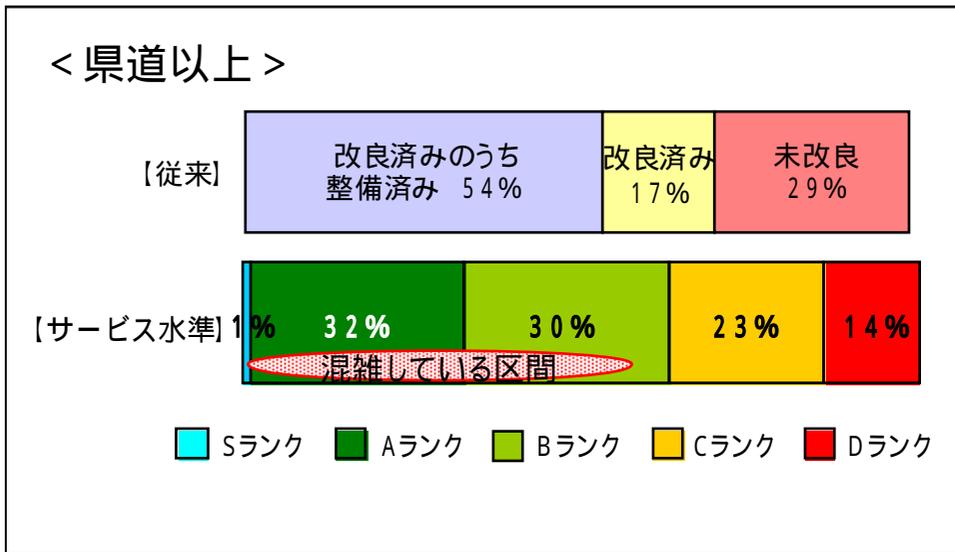
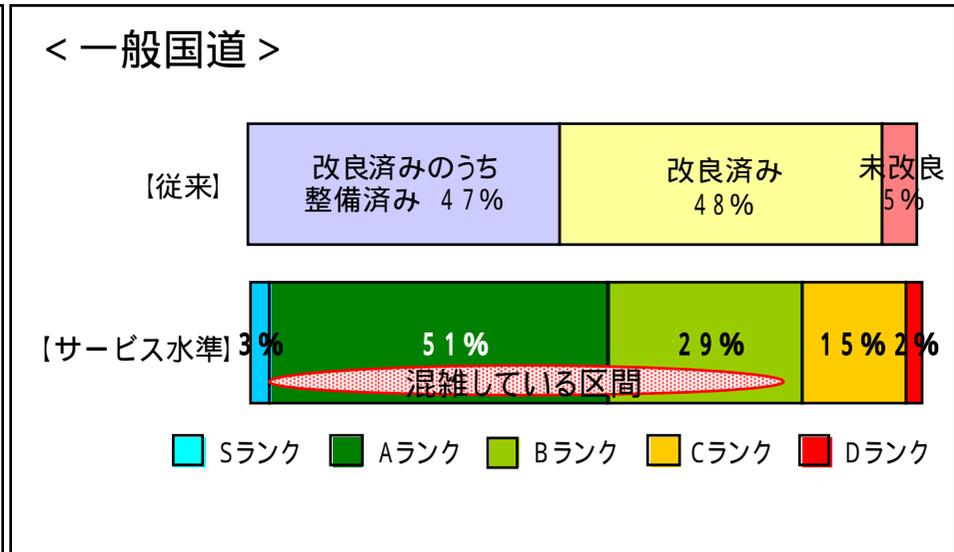
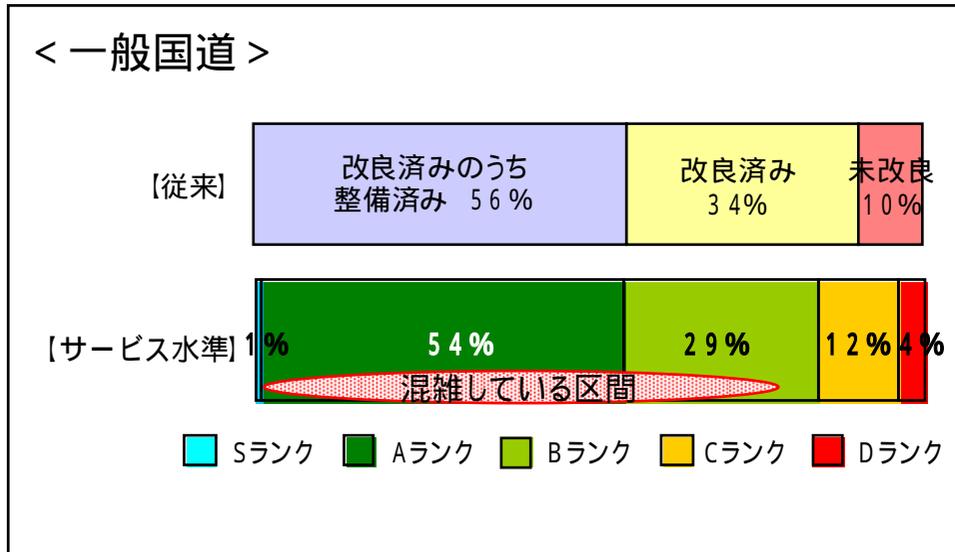




『走りやすさランク』から見た道路の整備状況(1)

【九州全体】

【福岡県】



『走りやすさランク』から見た道路の整備状況(2)

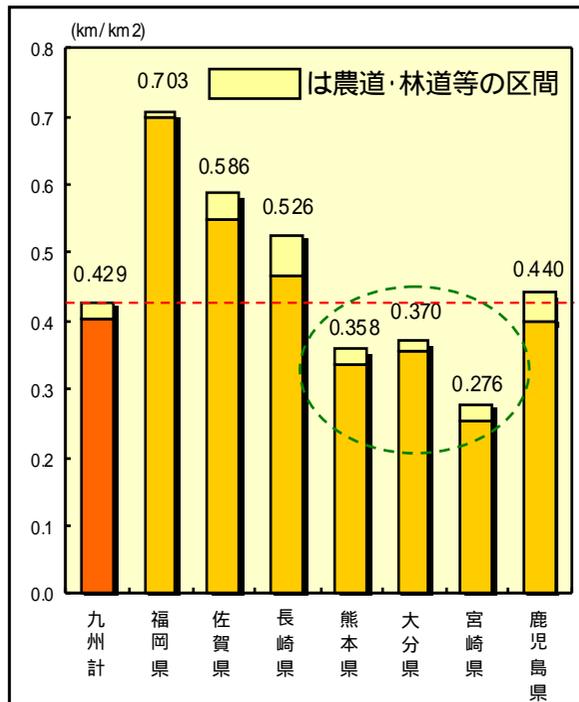
熊本・大分・宮崎県で、面積当たりの走りやすい道路延長の割合が低い。

福岡・佐賀県で、人口当たりの走りやすい道路延長の割合が低い。

福岡・佐賀・長崎県で、交通量当たりの走りやすい道路延長の割合が低い。

九州評価路線延長: 25,700km
 うち、Bランク以上延長: 16,300km
 うち、農林道等の延長割合: 6%

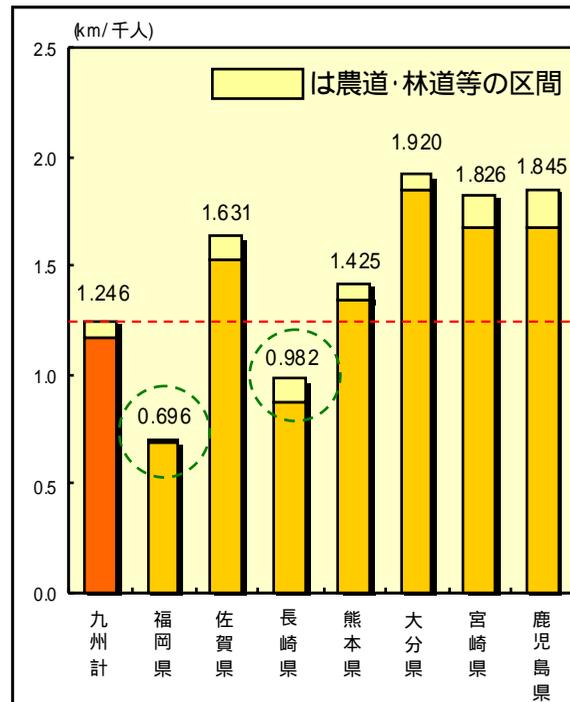
▼ 面積当りの走りやすい道路延長の割合



「Bランク以上」延長 ÷ 各県面積

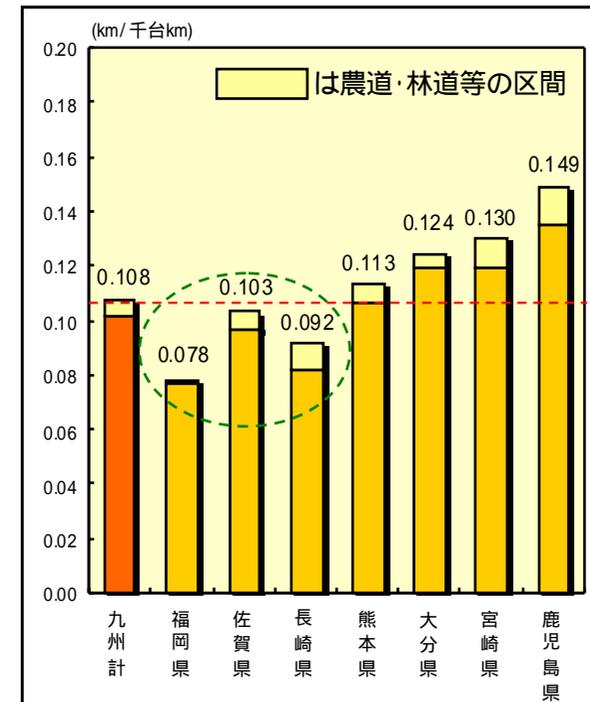
走りやすい区間は、「Bランク以上」を設定

▼ 人口当りの走りやすい道路延長の割合



「Bランク以上」延長 ÷ 各県人口

▼ 交通量当りの走りやすい道路延長の割合



「Bランク以上」延長 ÷ 各県台キロ/日

(出典) 走りやすさ評価ランク: 「走りやすさマップ(お試し版)」平成17年9月版
 「面積」及び「人口」: 国勢調査(H12)
 「交通量」: 道路交通センサス(H11)

ユーザーの視点に立った道路情報の提供

観光客のような現地を初めて訪れるドライバーでも、目的地までの走りやすいルートを選択可能な道路地図

- ・道路の“走りやすさ”にランクをつけて色分け
- ・道路の“車線数”を線の太さと線の数で表現
- ・主な観光地なども表現

