

第3章 日本における道路整備について

3.1 日本における道路整備状況

3.1.1 インフラ投資額

日本の公共事業費は総額 47 兆円で非常に巨大である。下に、1998 年の行政投資について、目的・事業別投資実績を示す。

表 3.1.1 目的・事業別の行政投資実績(1998 年 単位:10 億円)

		国	都道府県	市町村	合計
生活基盤投資	市町村道	170	47	2,124	2,342
	街路	436	690	1,002	2,127
	都市計画	437	585	1,374	2,396
	住宅	1,384	389	514	2,287
	環境衛生	187	191	993	1,370
	厚生福祉	628	602	1,131	2,361
	文教施設	750	838	1,828	3,416
	水道	201	435	1,225	1,861
	公共下水道	1,401	370	2,750	4,521
産業基盤投資	国県道	4,873	3,727	200	8,800
	港湾	434	331	231	996
	空港	280	66	3	349
	工業用水道	10	47	16	73
農林水産投資	2,016	1,375	901	4,291	
国土保全投資	治山治水	2,056	1,862	279	4,197
	海岸保全	103	119	13	234
その他の投資	失業対策	16	4	12	32
	災害復旧	410	127	102	639
	官庁営繕	547	143	258	949
	鉄道	348	4	-	352
	地下鉄	40	49	226	315
	電気	4	37	4	45
	ガス	0	2	32	35
	宅地造成	12	150	313	475
	その他	687	947	1,163	2,797
計	17,432	13,137	16,693	47,261	

出典:日本の統計 2001

このうち、道路・鉄道・港湾・空港等の運輸に関連する投資を抜き出してまとめると、下の表のように整理される。

表 3.1.2 運輸に関する投資

		国	都道府県	市町村	合計
道路	市町村道	170	47	2,124	
	街路	436	690	1,002	
	国県道	4,873	3,727	200	13,269 (87%)
鉄道	鉄道	348	4	-	
	地下鉄	40	49	226	667 (4%)
港湾	港湾	434	331	231	996 (7%)
空港	空港	280	66	3	349 (2%)
計		6,581	4,914	3,786	15,281

3.1.2 道路

(1)新道路網整備 5 箇年計画(1998-2002 年)

目的:

国民生活の向上と国民経済の健全な発展を図るため、国の経済および国土総合開発に関する長期計画に即して、日常生活の基盤としての市町村道から国土構造の骨格を形成する高規格幹線道路に至る道路網を、適正な道路空間の確保を図りつつ、計画的に整備することにより、道路交通の安全の確保とその円滑化および生活環境の改善を図るとともに、参加と連携による国土づくり・地域づくり、輸送の合理化 に寄与し、もって均衡ある国土の発展と活力ある経済・安心できるくらしの実現に資する。

目標:

- ・ 新たな経済構造実現に向けた支援
地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築、物流の効率化の支援、市街地の活性化、情報ハイウェイ構築の支援、道路交通システムの高度情報化(ITS)の推進
- ・ 活力ある地域づくり・都市づくりの支援
都市圏交通円滑化の推進(渋滞対策)、地域・都市の基盤の形成、地域づくりの支援
- ・ よりよい生活環境の確保
安全な生活空間の確保、良好な環境の保全・形成
- ・ 安心して住める国土の実現
道路の防災対策・危機管理の充実、道路環境の充実

事業費:

総額 78 兆円(調整費 5 兆円、地方公共団体実施の単独事業含める)
そのうち国が実施する総額 46 兆 2,000 億円

舗装率

表 3.1.6 舗装率

	実延長 千km	路面別 (千km)			舗装率 %
		舗装	簡易舗装	未舗装	
高速自動車国道	7	7	-	-	100.0
一般国道	54	48	5	1	98.1
都道府県道	128	72	50	7	95.3
市町村道	978	164	548	266	72.8
計	1166	290	603	273	76.6

平成 12 年、出典：道路統計年報

道路密度(道路延長 / 国土面積) : 3.08km/km²

(3)道路交通の概要

輸送機関別国内輸送量

表 3.1.7 輸送機関別国内輸送量

	旅客輸送量		貨物輸送量	
	100万人	億人キロ (割合%)	100万t	億トンキロ (割合%)
自動車	62,047	9,556 (67.1)	5,863	3,071 (54.8)
鉄道	21,750	3,851 (27.0)	59	225 (4.0)
内航海運	120	45 (0.3)	523	2,294 (40.9)
国内航空	92	793 (5.6)	1	10 (0.2)
計	84,009	14,245	6,446	5,602

平成 11 年データ 出典：陸運統計要覧

車種別登録台数

表 3.1-8 車種別登録台数

単位：千台

	1990年	1995年	1999年	2000年 (割合%)
乗用車	32,436	39,103	42,056	42,365 (56.1)
軽自動車	16,769	19,170	21,030	21,755 (28.8)
トラック	8,835	8,858	8,266	8,106 (10.7)
バス	246	243	236	236 (0.3)
特殊用途車*	791	1,033	1,386	1,431 (1.9)
大型特殊車**	423	491	321	323 (0.4)
小型二輪車	1,000	1,209	1,288	1,308 (1.7)
計	60,500	70,107	74,583	75,524

*緊急車、放送宣伝車、タンク車等

**ロードローラー、ブルドーザー等

出典：自動車保有車両数(月報)、国土交通省自動車交通局技術安全部管理課

交通事故

表 3.1.9 交通事故

		1990年	1995年	1999年	2000年
事故件数	件	643,097	761,789	850,363	931,934
負傷者数	人	790,295	922,677	1,050,397	1,155,697
死亡者数	人	11,227	10,679	9,006	9,066
自動車1万台あたり死亡者数	人/1万台	1.9	1.5	1.2	1.2

出典:交通事故統計年報、警察庁交通局交通企画課

3.2 道路インフラ整備の歴史

1919年の旧「道路法」公布以降に、計画的な道路整備が始まったといえるが、明治以降は鉄道優先主義がとられたこと、第2次世界大戦によって戦後直後の道路整備は極めて低い水準であった。1956年に来日したワトキンス調査団が、「日本に道路はない。道路予定地があるだけだ。」と述べた話は有名である。

日本の本格的な道路整備は戦後以降になるが、1952年の「道路法」の全面改正および有料道路制度の創設、更に1953年に揮発油税特定財源化等の法制上の整備が図られ、1954年「第1次道路整備5箇年計画」発足を契機に本格化した。

3.2.1 道路整備計画

(1) 道路整備の長期構想

1962年に建設省は、およそ20年後における道路整備水準を、当時の欧米諸国並に引き上げることを目指して、道路整備の長期構想をまとめた。

本構想は、1963年11月に建設省が作成した国土建設の基本構想と同じ考え方に基づいている。第4次道路整備5箇年計画は、これらの構想を背景として策定された。

以降、道路整備5箇年計画を策定するにあたっては、その前提となる道路整備の長期構想(計画)を作成し、これを背景として検討を行っている。

(2) 道路整備5箇年計画の推移

1953年「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」、1958年「道路整備緊急措置法」が制定されて、揮発油税を道路特定財源とすること、道路整備5箇年計画を策定し、閣議決定すべきこと、計画には道路整備の目標、事業の量をさだめること等について規定された。

道路整備5箇年計画は、第1次計画(1954年度～)以降すでに第11次までが完了し、新道路整備5箇年計画(1998年度～)が推進されている。

第1次計画は公共事業(一般道路事業)についてのみの計画であったが、第2次計画以降では有料道路事業も推進された。第2次計画と新5箇年計画を比較してみると、総投資規模は第2次計画が約1兆円であったのに対して、新5箇年計画では約78兆円と78倍になっている。

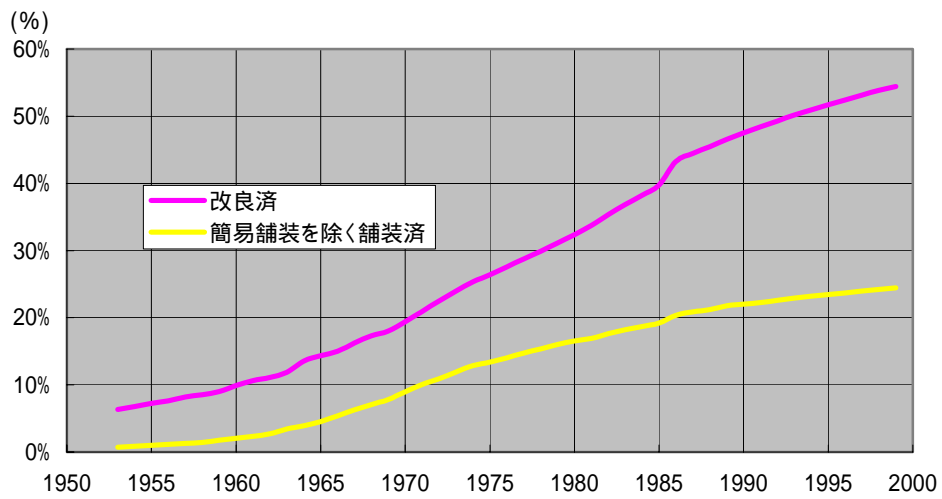
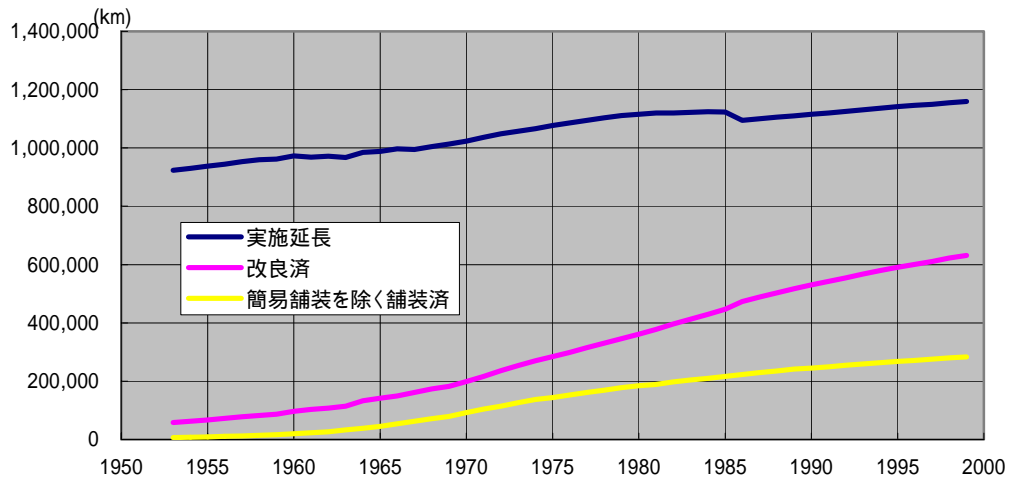


図 3.2.1-1 一般道路の整備状況推移 延長距離(上)、改良・舗装率(下)

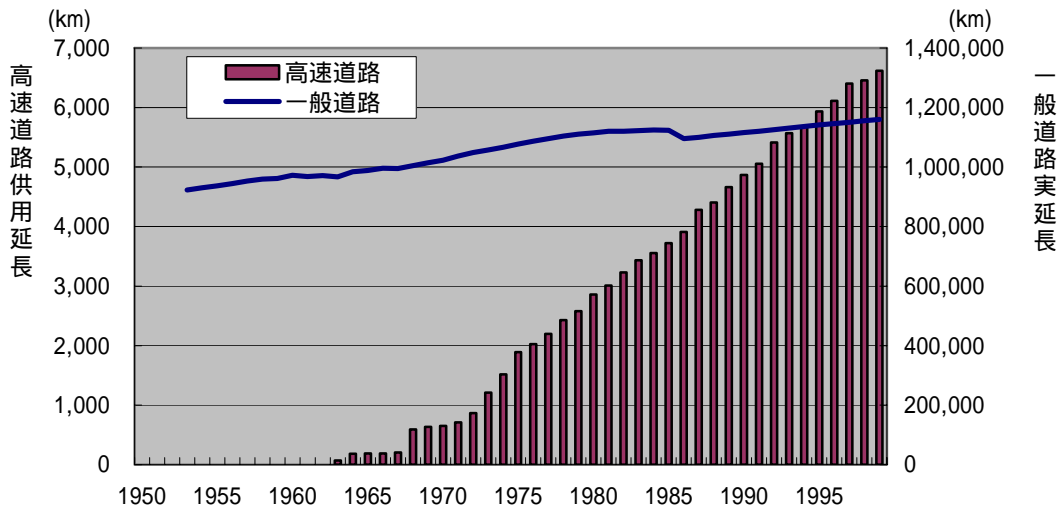


図 3.2.1-2 一般道路実延長と高速道路供用延長の推移

表 3.2.1-1 道路整備5箇年計画の推移（戦後～第7次5箇年計画）

戦後～道路整備計画以前 1945年～1953年度	第1次道路整備5箇年計画 1954年度～1957年度	第2次道路整備5箇年計画 1958年度～1960年度	第3次道路整備5箇年計画 1961年度～1963年度
<p>戦後は、「道路維持管理5箇年計画」により、現状の道路の維持修繕に重点をおき、全国の道路復旧に全力を注いだ。しかしながら、必要な国費に乏しく十分な道路復旧が行えなかった。</p> <p>1953年「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」： このころには、戦後の荒廃状況が相当改善され補修事業から改良事業へ移行された。</p>	<p>一般道路事業： 1,821億円 (2,600億円)</p> <p>有料道路事業： 146億円 ()</p> <p>地方道路事業： 1,119億円 ()</p> <p>高速道路調査団(団長:ラルフJ.ワキンス)が来日し、道路整備拡充の勧告を受けた。(1956年)</p>	<p>一般道路事業： 1,821億円 (2,600億円)</p> <p>有料道路事業： 146億円 ()</p> <p>地方道路事業： 1,119億円 ()</p> <p>1.計画経済等との整合 2.経済発展のネックとなっている道路への整備の要請 3.高速国道法、国幹道法制定等の道路整備促進気運の盛り上がり</p>	<p>一般道路事業： 1,821億円 (2,600億円)</p> <p>有料道路事業： 146億円 ()</p> <p>地方道路事業： 1,119億円 ()</p> <p>1.計画経済等との整合 2.経済発展のネックとなっている道路への整備の要請 3.高速国道法、国幹線道法制定等の道路整備促進気運の盛り上がり</p>

第4次道路整備5箇年計画 1964年度～1966年度	第5次道路整備5箇年計画 1967年度～1969年度	第6次道路整備5箇年計画 1970年度～1972年度	第7次道路整備5箇年計画 1973年度～1977年度
<p>一般道路事業： 12,441億円 (22,000億円)</p> <p>有料道路事業： 11,000億円 (4,432億円)</p> <p>地方道路事業： 8,000億円 (5,023億円)</p> <p>1.計画経済等との整合 2.道路交通需要の急速な増大 3.地域開発に応ずる道路整備 4.現道歩道方式の採用</p>	<p>一般道路事業： 17,956億円 (35,500億円)</p> <p>有料道路事業： 7,535億円 (18,000億円)</p> <p>地方道路事業： 9,127億円 (11,000億円)</p> <p>1.経済計画等との整合 2.交通需要の増大 3.国土開発幹線自動車道路網の決定に伴う道路計画の再検討 4.新たな人口動態への対応 5.流通合理化への対応</p>	<p>一般道路事業： 31,080億円 (52,000億円)</p> <p>有料道路事業： 13,179億円 (25,000億円)</p> <p>地方道路事業： 17863億円 (25,500億円)</p> <p>1.経済計画等との整合 2.新しい道路網体系の確立 3.自動車輸送の近代化に対応 4.交通安全対策の確立</p>	<p>一般道路事業： 77,578億円 (93,400億円)</p> <p>有料道路事業： 39,608億円 (49,600億円)</p> <p>地方道路事業： 46,939億円 (47,000億円)</p> <p>1.経済計画等との整合 2.過密・過疎の解消と地方都市の育成 3.生活環境の改善 4.交通安全対策・道路環境対策の充実</p>

各事業の実績額と、括弧内は計画額を記してある。

表 3.2.1-2 道路整備5箇年計画の推移 (第8次 ~ 新5箇年計画)

第8次道路整備5箇年計画 1978年度～1982年度	第9次道路整備5箇年計画 1983年度～1987年度	第10次道路整備5箇年計画 1988年度～1992年度	第11次道路整備5箇年計画 1993年度～1997年度
一般道路事業： 129,479億円 (135,000億円) 有料道路事業： 39,608億円 (68,000億円) 地方道路事業： 75,000億円 (92,314億円)	一般道路事業： 159,265億円 (160,000億円) 有料道路事業： 97,403億円 (92,000億円) 地方道路事業： 112,527億円 (117,000億円)	一般道路事業： 226,376億円 (238,000億円) 有料道路事業： 142,387億円 (140,000億円) 地方道路事業： 181,643億円 (139,000億円)	一般道路事業： 286,274億円 (288,000億円) 有料道路事業： 177,036億円 (206,000億円) 地方道路事業： 254,762億円 (252,000億円)
1.経済計画等との整合 2.道路交通需要の着実な増大 3.道路に対するニーズの多様化への対応(生活環境面、交通安全等) 4.構想推進のための基盤整備 5.資源・エネルギー制約への対応	1.今後の経済・社会動向への対応(地方定住と都市化の進展、産業構造の高度化等) 2.道路交通需要の着実な増大 3.道路整備の立ち後れと国民の多様な要求に対応する道路整備の充実	1.四全総等との整合を図り、多極分散型国土の形成、地域社会の活性化への対応 2.進展するくるま社会と道路整備の立ち遅れへの対応 3.社会経済の変化、道路に対するニーズの多様化への対応	1.「公共投資基本計画」「生活大国5箇年計画」との整合 2.生活者の豊かさの向上、一極集中の是正、活力ある地域集積圏の実現への対応 3.道路整備の立ち遅れ、進展するくるま社会、道路に対するニーズの多様化への対応

新道路整備5箇年計画 1998年度～2002年度
一般道路事業： (249,700億円) 有料道路事業： (61,400億円) 高企画幹線道路： (150,900億円) 地方道路事業 (268,000億円)
1.効果的・効率的な社会、生活、経済の諸活動の展開への要請を受け、社会的公共空間機能交通機能等、道路の持つ多様な機能の再構築の必要性の高まり 2.ゆとり志向と生活重視のニーズの高まりを受け、くるま中心の視点から人の視点に立った道路整備への要請の高まり 3.地域により異なるニーズの顕在化や国民の多様化を踏まえ、社会的効果により投資を判断する時代への対応 4.物流効率化、市街地整備、渋滞解消、環境保全、国土保全等国民の要請に対する対応

各事業の実績額と、括弧内は計画額を記してある。

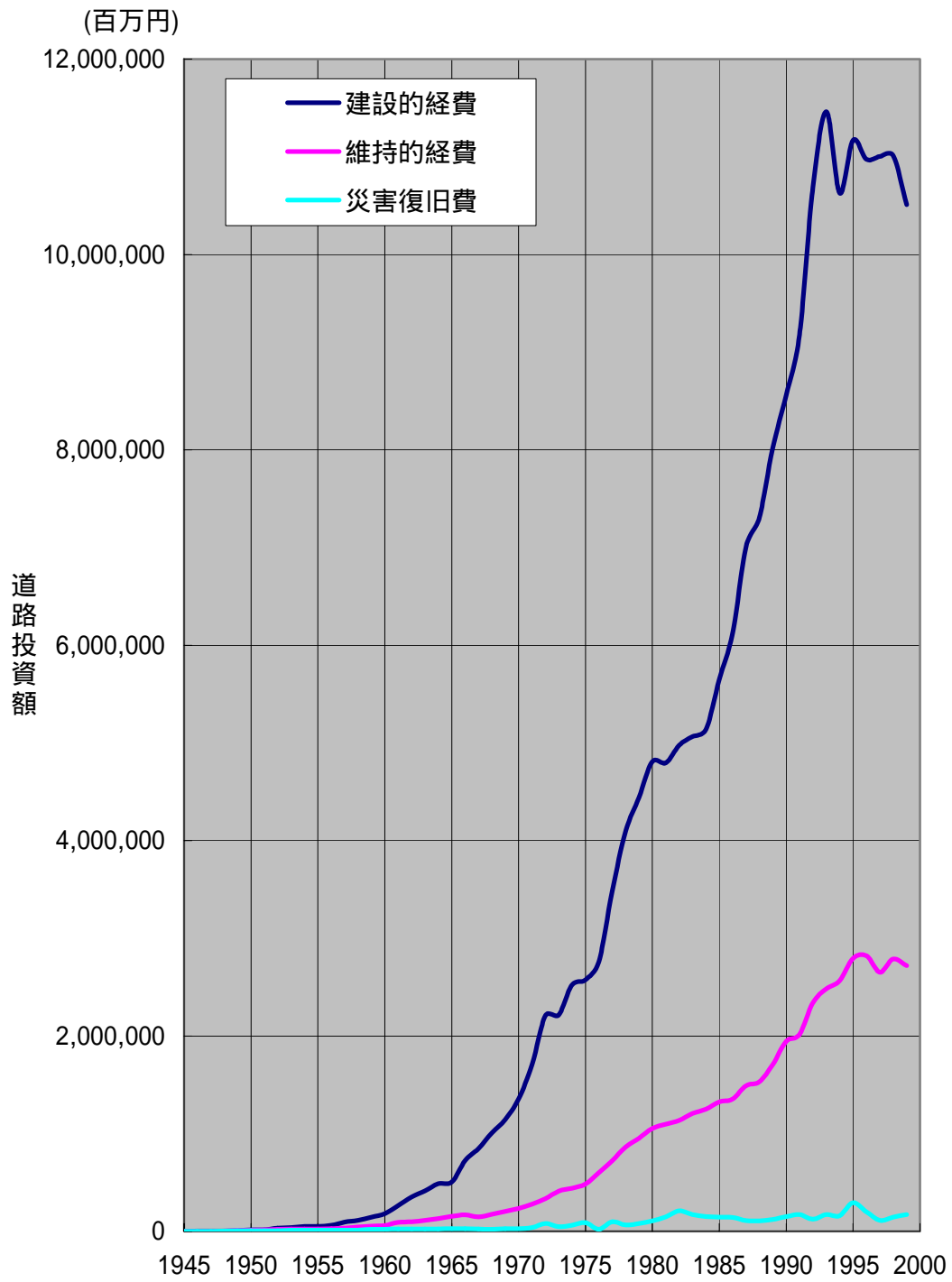


図 3.2.1-3 道路投資の推移

表 3.2.1-3 道路投資の推移 (単位:百万円)

年度	建設的経費	維持的経費	計	災害復旧費	年度	建設的経費	維持的経費	計	災害復旧費		
1945	昭和20	112	75	187	22	1973	昭和48	2,214,578	411,140	2,625,718	47,512
1946	21	1,495	413	1,908	547	1974	49	2,522,961	440,534	2,963,495	62,237
1947	22	1,777	583	2,360	868	1975	50	2,573,999	484,438	3,058,437	88,631
1948	23	2,480	3,853	6,334	2,207	1976	51	2,758,681	600,694	3,359,375	20,165
1949	24	6,763	8,125	14,888	5,877	1977	52	3,475,482	721,654	4,197,136	96,252
1950	25	14,702	12,416	27,119	6,101	1978	53	4,096,934	863,320	4,960,254	64,476
1951	26	15,685	14,102	29,787	6,977	1979	54	4,439,647	950,842	5,390,489	80,904
1952	27	31,483	20,407	51,890	6,621	1980	55	4,806,618	1,051,523	5,858,141	107,545
1953	28	37,975	22,577	60,552	13,267	1981	56	4,794,067	1,097,469	5,891,536	147,243
1954	29	50,561	22,977	73,538	10,404	1982	57	4,975,522	1,136,415	6,111,937	210,851
1955	30	50,251	23,406	73,657	12,739	1983	58	5,064,883	1,207,651	6,272,534	172,104
1956	31	60,612	26,033	86,645	10,983	1984	59	5,139,409	1,251,964	6,391,373	152,121
1957	32	94,406	33,056	127,462	11,754	1985	60	5,651,098	1,323,085	6,974,183	144,558
1958	33	113,798	44,120	157,918	11,221	1986	61	6,120,124	1,354,532	7,474,656	142,722
1959	34	143,739	53,508	197,247	20,221	1987	62	7,010,597	1,490,049	8,500,646	108,919
1960	35	181,406	59,817	241,223	21,646	1988	63	7,306,810	1,530,712	8,837,522	107,294
1961	36	263,050	91,987	355,037	22,993	1989	平成元	8,017,025	1,704,640	9,721,665	121,628
1962	37	350,591	98,865	449,456	23,287	1990	2	8,560,620	1,945,548	10,506,168	149,922
1963	38	413,160	112,328	525,488	22,437	1991	3	9,179,448	2,015,515	11,194,963	171,115
1964	39	488,390	130,231	618,621	24,822	1992	4	10,683,666	2,339,022	13,022,688	122,838
1965	40	505,089	152,867	657,956	25,375	1993	5	11,463,043	2,482,627	13,945,670	170,877
1966	41	725,021	167,771	892,792	26,453	1994	6	10,629,422	2,565,470	13,194,892	159,790
1967	42	845,728	146,569	992,297	23,761	1995	7	11,169,998	2,794,718	13,964,716	291,401
1968	43	1,006,903	173,231	1,180,134	21,020	1996	8	10,973,082	2,820,582	13,793,664	197,041
1969	44	1,143,249	202,647	1,345,896	25,819	1997	9	11,005,094	2,651,328	13,656,422	113,773
1970	45	1,355,391	234,979	1,590,370	27,331	1998	10	11,012,621	2,788,146	13,800,767	143,553
1971	46	1,708,905	278,695	1,987,600	39,094	1999	11	10,508,546	2,720,088	13,228,634	172,576
1972	47	2,208,194	333,853	2,542,047	81,182						

資料: 1947年度迄内務省土木局「道路現況欄」(災害普及は土木局資料)、1948年度以降建設省(現 国土交通省)道路局「道路統計年報」、「道路事業概要」による。
 (注) 1.建設的経費は道路改良、橋梁整備、舗装新設、調査、および公団関係費における建設費、受託業務費、付帯事業施設費、関連街路分担費、調査費とし舗装補修、橋梁補修等の修繕並びに維持等および公団関係経費における維持改良費を維持的経費とした。
 2.この表は決算額である。

3.2.2 高速道路の整備

(1) 有料道路制度の沿革

1952年「旧道路法」全面改正の際に有料道路制度に関する規程の修正が加えられ、道路管理者以外が建設する有料橋等の制度は廃止され、道路管理者のみが都道府県道、市町村道に限り建設大臣の許可を受けて有料の橋、渡船施設を設置できるようになった。また、同年(1952年)には「旧道路整備特別措置法」が制定され、道路法上の道路に関する全面的な有料制が採用された。この制度は対象を橋又は渡船施設に限らず一般道路にまで拡大し、その建設に必要な資金を資金運用部特別会計から借入れ、完成された道路の利用者から通行量を徴収することによって償還していくことを内容としていた。事業主体は国および都道府県又は市である道路管理者であった。

その後、事業の効率的運営、広く民間の余裕資金を活用することを目的として日本道路公団(1956年設立)が設立された。これとともに「旧道路整備特別措置法」は廃止されて新たに「現行道路整備特別措置法」が制定された。

日本道路公団の設立により、従来国が一般国道につき直轄で施工していた有料道路の建設方式は廃止されて、公団による建設方式が採用されることになった。続いて首都高速道路公団(1959年)、阪神高速道路公団(1962年)が設立されて、それぞれの都市高速道路の建設に当たることになり、さらに1970年「地方道路公社法」が成立し、地方的な幹線有料道路の建設に当たる地方道路公社の設立が認められるようになった。

上記は、「道路法」による有料制度についてであるが、これ以外の有料道路としては、「道路運送法」、「森林組合法」、「自然公園法」に基づく有料道路、林道、公園道等が存在するが、事例は少ない。

(2) 高速自動車国道の現況

1963年7月に名神高速道路の尼崎・栗東間71kmが開通、1965年7月には名神高速道路の全線190kmが、また1969年5月には東名高速道路の全線347kmが、それぞれ開通した。その後も21世紀初頭に国土開発幹線自動車11,520kmの供用を図ることを目途に高速自動車国道の建設および供用は着々と進行し、2001年4月現在で供用延長は6,861kmに達している。

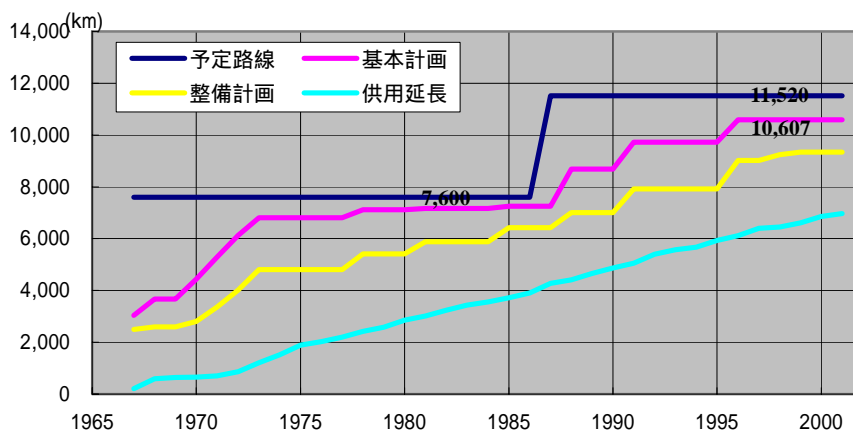


図 3.2.2-1 高速自動車国道建設の推移

表 3.2.2-1 高速自動車国道供用の歩み

年 月 日	供用期間等
1963. 7. 16	我が国最初の高速道路として名神高速道路・栗東～尼崎間(71km)が開通。
1965. 7. 1	名神高速道路全線(190km)が開通。
1969. 5. 26	東名高速道路全線(347km)が開通。
1973. 9. 6	中央自動車道・瑞浪～多治見間が開通し、供用延長は、1,000km を突破
1976. 12. 19	中央自動車道・葦崎～小淵沢が開通し、供用延長は 2,000km を突破
1982. 3. 30	関越自動車道・越後川口～長岡間、常磐自動車道・谷田分から千代田石岡間、山陽自動車道・竜野西～備前間の3区間が開通し、供用区間延長は 3,000km を突破。
1982. 11. 10	中央自動車道・勝沼～甲府昭和間が開通し、西宮線全線(462km)が開通。
1983. 3. 24	中国自動車道・千代田～鹿野間が開通し、中国自動車全線(543km)が開通し、縦貫道が概成する。
1985. 10. 2	関越自動車道・前橋～湯沢間が開通し、関越自動車道全線(246km)が開通。
1987. 9. 9	東北自動車道・川口～浦和間が開通し、東北自動車が首都高速道路と連結。
1987. 10. 8	高知自動車道・大豊～南国間、沖縄自動車道・石川～那覇間が開通し供用延長は 4,000km を突破。
1991. 12. 7	浜田自動車道・千代田～旭間が開通し、供用延長は 5,000km を突破。
1996. 11. 14	山陽自動車道、神戸 JCT～三木小野間、上信越自動車道・小諸～更埴間、磐越自動車道・津川～安田間が開通し、供用延長は 6,000km を突破。
1997. 10. 1	磐越自動車道・西会津～津川間が開通し、磐越自動車道全線(213km)が開通。
1997. 12. 10	山陽自動車道・三木小野～山陽姫路東間が開通し、中国自動車道とのループを規制し、相互補完機能が向上。
1998. 4. 5	山陽自動車道・三木 JCT、神戸西間および神戸淡路鳴門自動車の同時開通により、瀬戸内海を中核とする西日本地域における道路ネットワークの骨格を担う幹線道路が概成
2000. 3. 11	徳島自動車道(井川池田～川之江東 JCT)の開通により、徳島自動車道が全線開通し、四国4県を結ぶ、高速道路網が完成。
2000. 7. 28	四国縦貫自動車道(伊予～大洲)の開通により、四国自動車道が全通

表 3.2.2-2 主要先進国の高速道路整備水準

	供用延長 単位	供用延長との比				
		国土面積 (km/m ²)	人口 (km/万人)	自動車保有台数 (km/台)	(人口・面積) ^{0.5} (km/(万人・千km ²) ^{0.5})	GNP (km/10億ドル)
日本	6,560	17.35	0.52	0.95	3.00	1.66
アメリカ	89,394	9.28	3.30	4.36	5.54	11.03
フランス	9,500	17.37	1.61	3.06	5.29	6.98
イタリア	6,478	21.52	1.13	1.94	4.92	5.91
ドイツ	11,309	31.68	1.38	2.61	6.61	4.78

注 1.ここで対象とした高速道路は、以下の通りである。

日本	アメリカ	フランス	イタリア	ドイツ
高速自動車国道	インター・ステート ハイウェイ INTERSTATE Other Freeways & Expressway	オートルート Autoroute	アウトストラダ Autostrada	アウトバーン Bundesautobahnen

2.供用期間延長の時点および出典は、以下の通りである。

日本	アメリカ	フランス	イタリア	ドイツ
1999 年末時点	1998 年末時点 Highway Statistics 1998	1997 年末時点 World Road Statistics 1999(IRF)	1998 年末時点 Information 3-4/98	1997 年末時点 Verkehr in Zahlen 1998

3.国土面積、人口は、経済統計年鑑 99 年版による。(人口は 1998 年中央値)

4.自動車保有台数は、World Road Statistics 1999 による。

5.、経済統計年鑑 99 年版による 1997 年名目値。ただしドイツは 1996 年名目値。

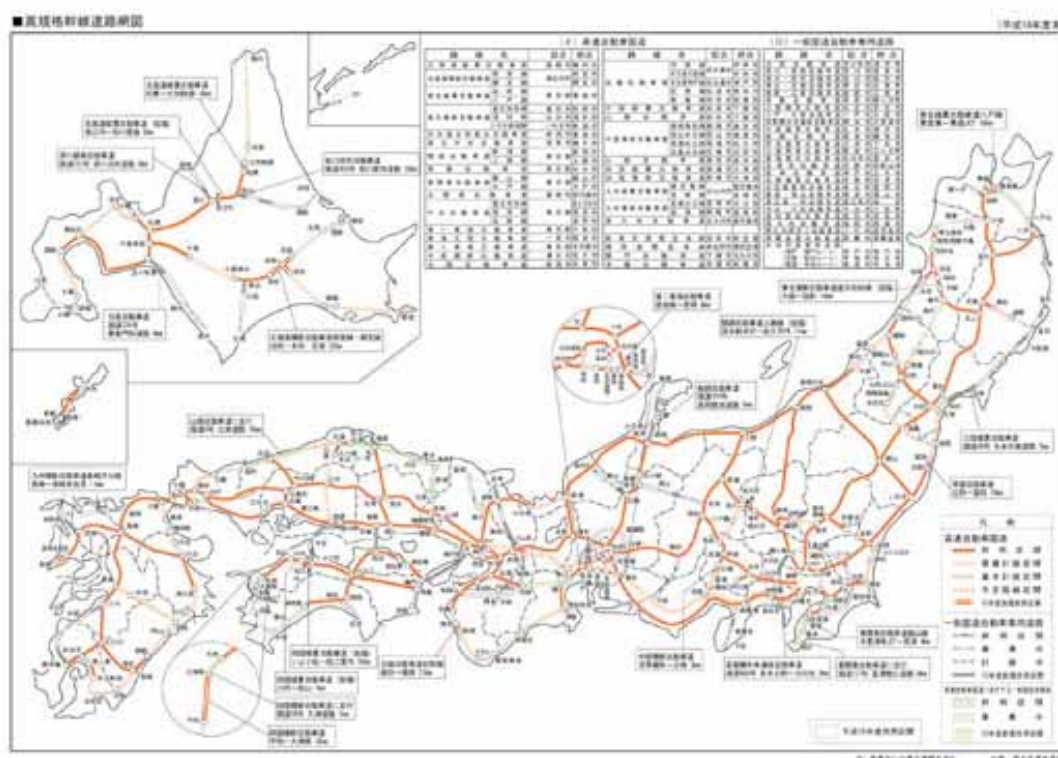


図 3.2.2-2 高速道路網整備計画 (出典: Highway Paper 2003、日本道路公団)

3.2.3 特定安全施設等整備計画

1966年に「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」が制定された。この法律に基づき、道路管理者、公安委員会ともに総合的な整備計画を策定し、歩道、自転車歩行者道、道路標識、道路照明や信号の整備等の交通安全施設整備事業を実施している。

1966年度から3箇年計画、1971年度から5箇年計画を策定し、道路管理者は特に歩行者等の安全確保を図る観点から、歩道等の整備を重点的に実施してきた。1996年度を初年度とする第6次5箇年計画は、1998年に7箇年計画として改訂された。

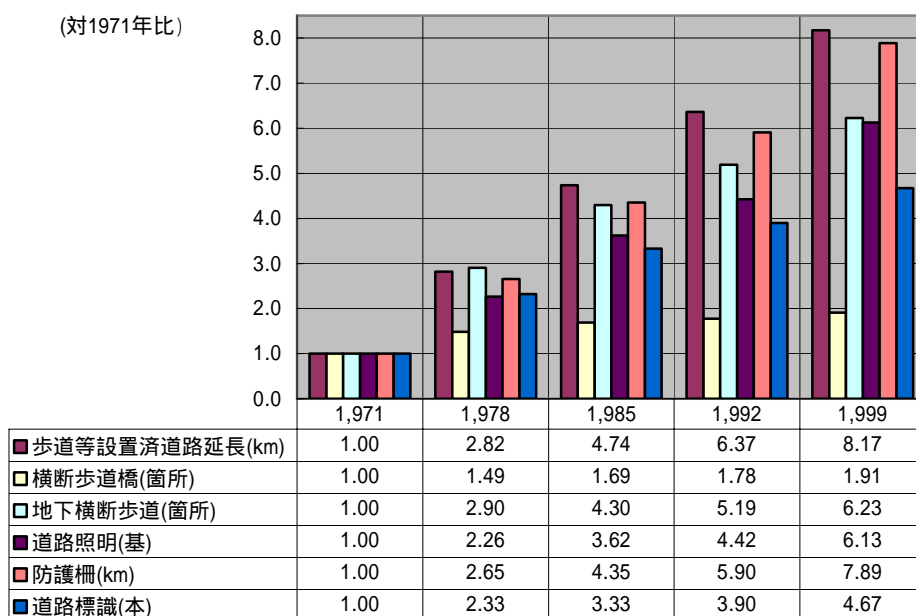


図 3.2.3-1 道路安全施設の設置数および延べ延長

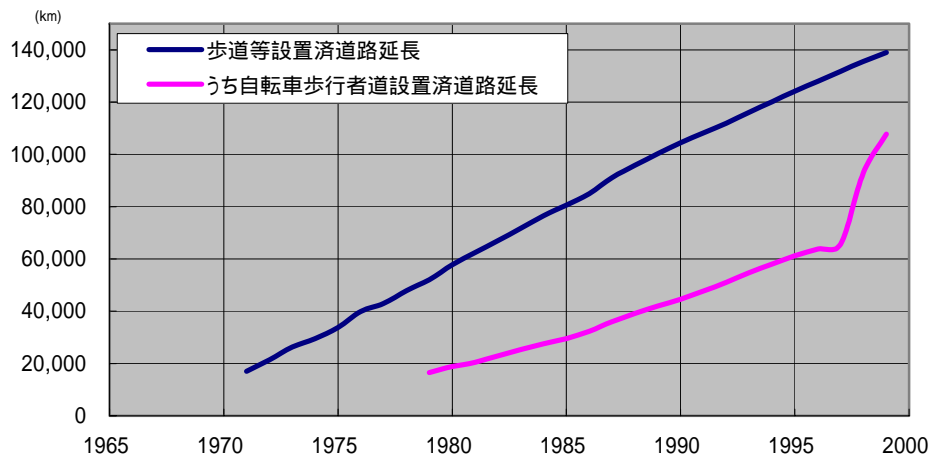


図 3.2.3-2 歩道設置済道路延長の推移

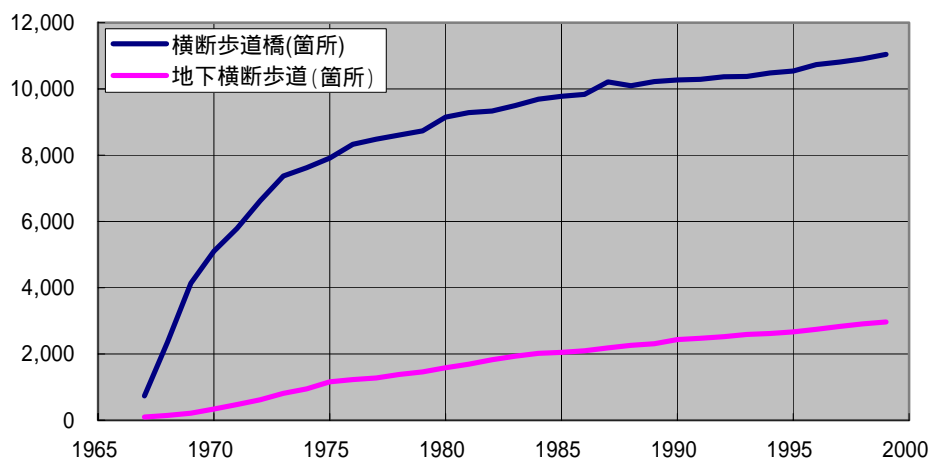


図 3.2.3-3 立体横断施設設置数の推移

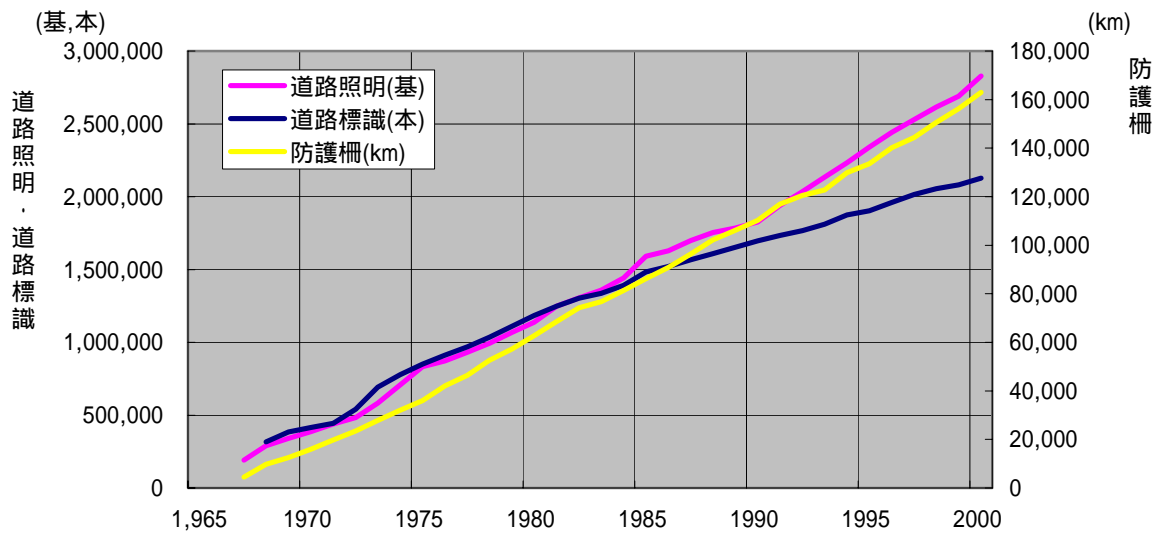


図 3.2.3-4 道路照明・道路標識設置数、防護柵延べ延長の推移

表 3.2.3-1 道路安全施設等整備事業の推移(第1次3箇年計画～7箇年計画)

第1次3箇年計画 1966年度～1968年度			第2次3箇年計画 1969年度～1971年度			第1次5箇年計画 1971年度～1975年度			第2次5箇年計画 1976年度～1980年度		
道路 管理 者	特定事業:	722.1億円 (721.9億円)	道路 管理 者	特定事業:	507.4億円 (750.0億円)	道 路 管 理 者	特定事業:	2380.9億円 (2292.8億円)	道 路 管 理 者	特定事業:	8153.8億円 (9100億円)
	地方単独事業:	253.2億円 (134億円)		地方単独事業:	456.2億円 (623.0億円)		地方単独事業:	2324.0億円 (2304.億円)		地方単独事業:	6144億円 (6876.9億円)
公 安 委 員 会	特定事業:	60.3億円 (60.3億円)	公 安 委 員 会	特定事業:	151.1億円 (230.7億円)	公 安 委 員 会	特定事業:	720.9億円 (685.5億円)	公 安 委 員 会	特定事業:	720.9億円 (685.5億円)
	地方単独事業:	112.0億円 (38億円)		地方単独事業:	28.5億円 (46.3億円)		地方単独事業:	1000.1億円 (1052.7億円)		地方単独事業:	2365.4億円 (3049.6億円)

第3次5箇年計画 1981年度～1985年度			第4次5箇年計画 1986年度～1990年度			第5次5箇年計画 1991年度～1995年度			7箇年計画 1996年度～2002年度		
道 路 管 理 者	特定事業:	8153.8億円 (9100億円)	道 路 管 理 者	特定事業:	11596億円 (11500億円)	道 路 管 理 者	特定事業:	17635億円 (15900億円)	道 路 管 理 者	特定事業:	(21300億円)
	地方単独事業:	6144.0億円 (6876.9億円)		地方単独事業:	7739.1億円 (10235億円)		地方単独事業:	13734億円 (14400億円)		地方単独事業:	(19500億円)
公 安 委 員 会	特定事業:	1311.5億円 (1900億円)	公 安 委 員 会	特定事業:	1165億円 (1150億円)	公 安 委 員 会	特定事業:	1678億円 (1550億円)	公 安 委 員 会	特定事業:	(1900億円)
	地方単独事業:	2365.4億円 (3049.6億円)		地方単独事業:	3680.1億円 (3509.1億円)		地方単独事業:	5154億円 (4970億円)		地方単独事業:	(6300億円)

1. 各事業の実績額と、括弧内は計画額を記してある。
2. 第1次3箇年計画の地方単独事業は、1967～1968年度の2箇年分の通学路分だけである。
3. 第2次3箇年計画の実績は中途改訂したので、1969～1970年度の2箇年分である。
4. 第4次、第5次、7箇年計画の計画予算は、調整費を含まない。