

# 道路行政の分析・評価についての補足資料

# 1. 我が国の国土・地域・交通の課題について

# ○国土・地域の課題の変遷

| <p>全国総合開発計画<br/>(昭和37年10月5日)</p>  | <p>新全国総合開発計画<br/>(昭和44年5月30日)</p>   | <p>第三次全国総合開発計画(昭和52<br/>年11月4日)</p>   |
|---|---|---|
| <p><b>「地域間の均衡ある発展」</b></p> <p>【背景】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高度成長経済への移行</li> <li>・過大都市問題、所得格差の拡大</li> <li>・所得倍増計画(太平洋ベルト地帯構想)</li> </ul> <p>【目標年次】 昭和45年</p> <p>【開発方式等】 拠点開発構想</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東京等の既成大集積と関連させつつ開発拠点を配置</li> <li>・地域間の均衡ある発展を実現</li> </ul> | <p><b>「豊かな環境の創造」</b></p> <p>【背景】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高度成長経済</li> <li>・人口、産業の大都市集中</li> <li>・情報化、国際化、技術革新の進展</li> </ul> <p>【目標年次】 昭和60年</p> <p>【開発方式等】 大規模プロジェクト構想</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線、高速道路等のネットワークを整備し、大規模プロジェクトを推進することにより、国土利用の偏在を是正</li> <li>・中枢管理機能の集積と物的流通の機構とを体系化するための全国的なネットワークを整備</li> </ul> | <p><b>「人間居住の総合的環境の整備」</b></p> <p>【背景】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安定成長経済</li> <li>・人口、産業の地方分散の兆し</li> <li>・国土資源、エネルギー等の有限性の顕在化</li> </ul> <p>【目標年次】 昭和52年から概ね10年間</p> <p>【開発方式等】 定住構想</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大都市への人口と産業の集中を抑制する一方、地方を振興し、過密過疎問題に対処しながら、全国土の利用の均衡を図りつつ人間居住の総合的環境の形成を図る</li> </ul> |
| <p><b>図 新産業都市・工業整備特別地域指定図</b></p>   | <p><b>図 日本列島の主軸</b></p>   | <p><b>図 モデル定住圏設定図</b></p> <p>注：東京都、大阪府の圏域は昭和56年度設定。<br/>資料：国土庁(監)「国土統計要覧」(61年版)。</p>  |

## 第四次全国総合開発計画 (昭和62年6月30日)

### 「多極分散型国土の構築」

#### 【背景】

- ・人口、諸機能の東京一極集中
- ・産業構造の急速な変化等により、地方圏での雇用問題の深刻化
- ・本格的国際化の進展

【目標年次】 概ね平成12年(2000年)

【開発方式等】 交流ネットワーク構想

- ・地域の特性を生かしつつ、創意と工夫により地域整備を推進
- ・基幹的交通、情報・通信体系の整備を国自らあるいは国の先導的な指針に基づき推進
- ・多様な交流の機会を国、地方、民間諸団体の連携により形成
- ・地方中枢・中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域等から概ね1時間程度で利用が可能なネットワーク

## 21世紀の国土のグランドデザイン (平成10年3月31日)

### 「多軸型国土構造形成の基礎づくり」

#### 【背景】

- ・地球時代(地球環境問題、大競争、アジア諸国との交流)
- ・人口減少・高齢化時代
- ・高度情報化時代

【目標年次】 平成22年から27年(2010年ー2015年)

【開発方式等】 参加と連携ー多様な主体の参加と地域連携による国土づくり

(4つの戦略)

- 1 多自然居住地域(小都市、農山漁村、中山間地域等)の創造
- 2 大都市のリノベーション(大都市空間の修復、更新、有効活用)
- 3 地域連携軸(軸状に連なる地域連携のまとまり)の展開
- 4 広域国際交流圏(世界的な交流機能を有する圏域)の形成

図 1日交流可能人口の推移

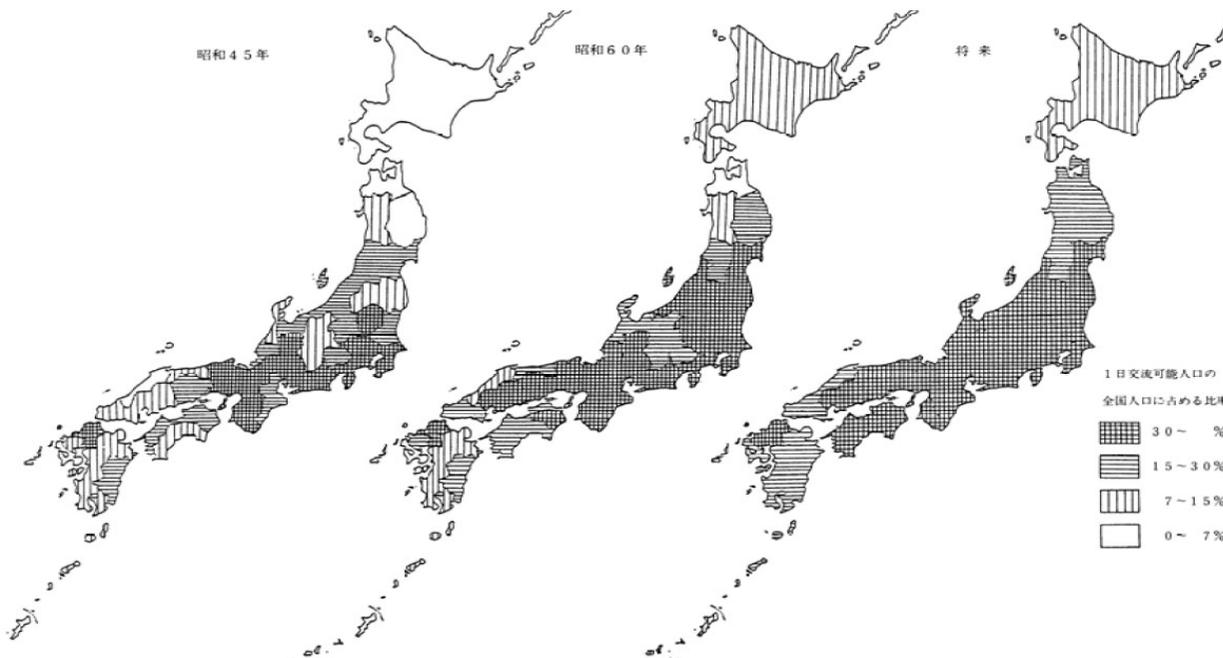
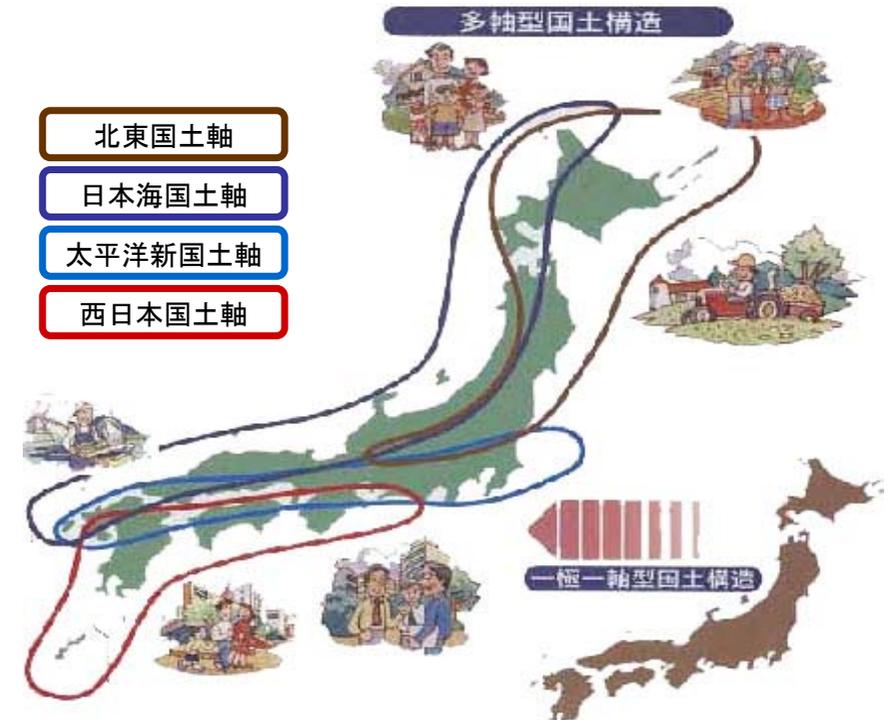


図 多軸型国土構造



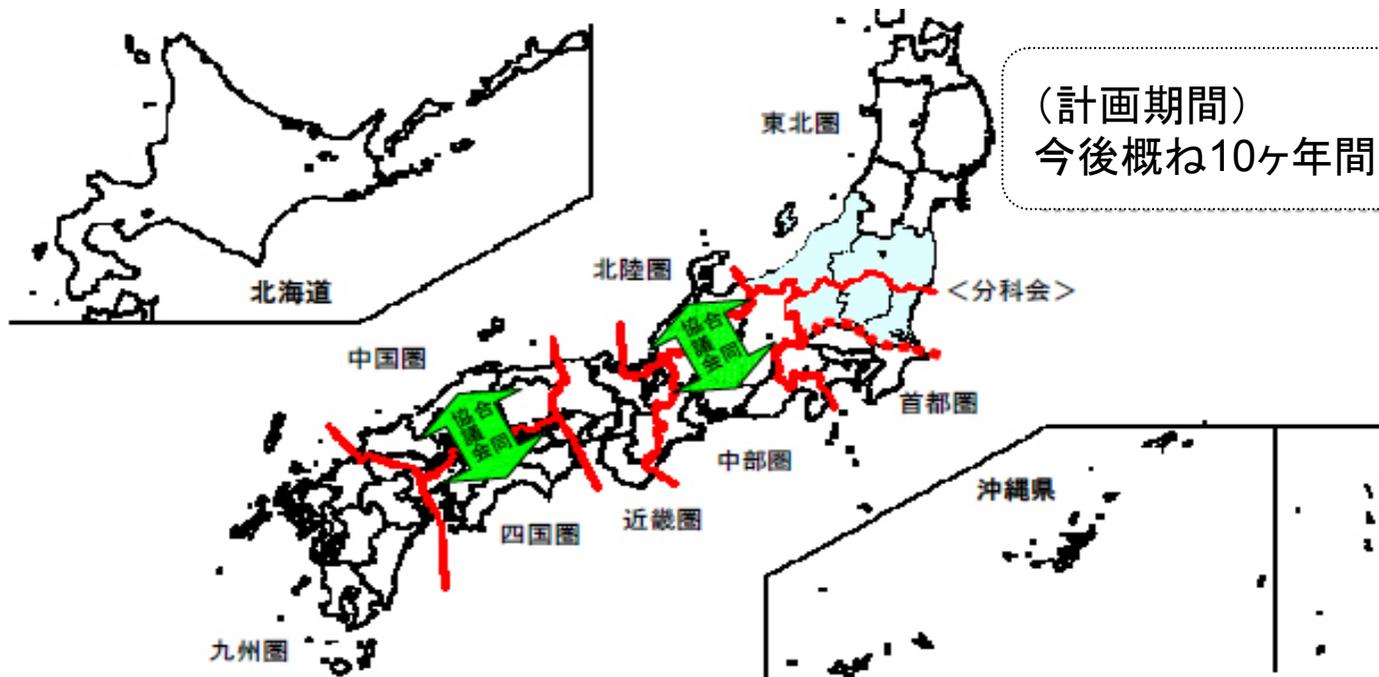
# ○国土形成計画(全国計画)[平成20年]

<・量的拡大「開発」基調から「成熟社会型の計画」へ ・国主導から二層の計画体系(分権型の計画づくり)へ>

## 新しい国土像

多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の形成を図る

(計画期間)  
今後概ね10ヶ年間



このためブロックの外に向かっては、とりわけ、

- ・東アジア等との交流・連携
- ・太平洋のみならず、日本海及び東シナ海の活用

ブロックの内部では、

- ・成長エンジンとなる都市・産業の強化
- ・各地域が連携、相互補完
- ・地域の総合力を結集し、安心して暮らせる生活圏域を形成

- 広域ブロックごとに特色ある戦略を描く
- 各ブロックが交流・連携、相乗効果による活力
- 各地域が相互に補い合って共生
- 文化・伝統や個性ある景観など美しい国土の再構築

出典：国土交通省国土計画局資料

# ○交通面における課題の変遷

| 1950年  | 1960年  | 1970年  | 1980年   |
|--|--|--|---|
| <p>施設の応急復旧<br/>造船業の復興・近代化<br/>鉄道の復興<br/>(S24 日本国有鉄道)</p>   | <p>貿易の自由化<br/>都市部への人口移動<br/>大量輸送の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東海道新幹線</li> <li>・地下鉄</li> <li>・港湾施設整備</li> <li>・高速国道整備</li> <li>・空港整備</li> </ul> <p>都市交通問題</p> | <p>鉄道輸送から自動車・海上輸送へのシフト<br/>国際輸送におけるコンテナ化<br/>航空輸送のジェット化<br/>バス・鉄道輸送量がピーク</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新東京国際空港整備</li> </ul> <p>交通公害問題<br/>「交通戦争」</p> | <p>省資源・省エネルギー型社会が指向<br/>交通機関相互の競争<br/>→サービスの質的向上<br/>機関分担率の首位が鉄道から自動車へ</p> <p>日本航空の完全民営化<br/>国鉄の民営化</p> |
| 1990年  | 近年   |  |   |
| <p>バブル経済崩壊<br/>日本人海外旅行者の急増</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本州四国連絡橋の完成</li> <li>・関西国際空港の開港</li> </ul> | <p>二酸化炭素排出量の削減<br/>アジアを起終点とする輸送の増大</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中部国際空港の開港</li> </ul> <p>地方鉄道・バスにおける輸送人員の長期逡減<br/>道路関係四公団民営化</p>                                 |  |   |

## 2. 道路施策について

### テーマの分類(仮)

(1) 幹線道路ネットワークの整備

(2) 既存ストックを活かす

(3) 道路空間の価値を高める

(4) 既存ストックを守る

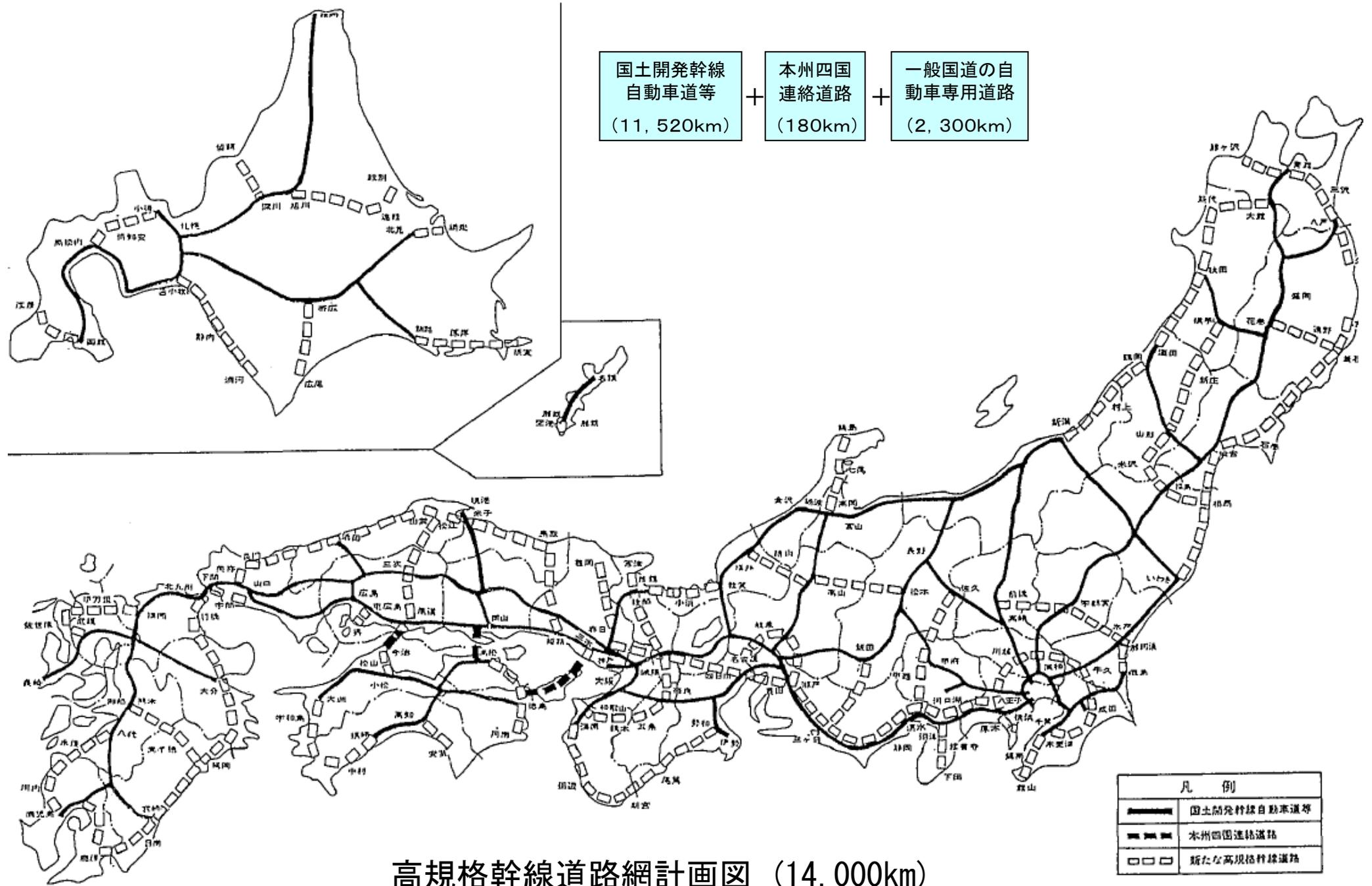
## ○高規格幹線道路

- 昭和39年～ 第4次道路整備五箇年計画 ⇒ 昭和55年までに7,600kmを整備  
(全国各地域から概ね二時間で到達できる高速道路網の構築)
- 昭和41年 国土開発幹線自動車道建設法により計画を決定
- 昭和44年 新全国総合開発計画に位置付け
- 昭和62年 第4次全国総合開発計画に位置づけ ⇒ 高規格幹線道路網14,000km  
(地方中枢・中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域等から概ね1時間程度で利用が可能となるようネットワークを形成)

### 高規格幹線道路14,000kmの考え方

- ①地方の中心都市を効率的に連絡
- ②大都市圏において、近郊地域を環状に連絡
- ③重要な港湾・空港の大部分と概ね30分以内で連絡
- ④全国の都市、農村地区から概ね1時間以内で到達
- ⑤重要区間における代替ルートの形成
- ⑥混雑の著しい区間の解消

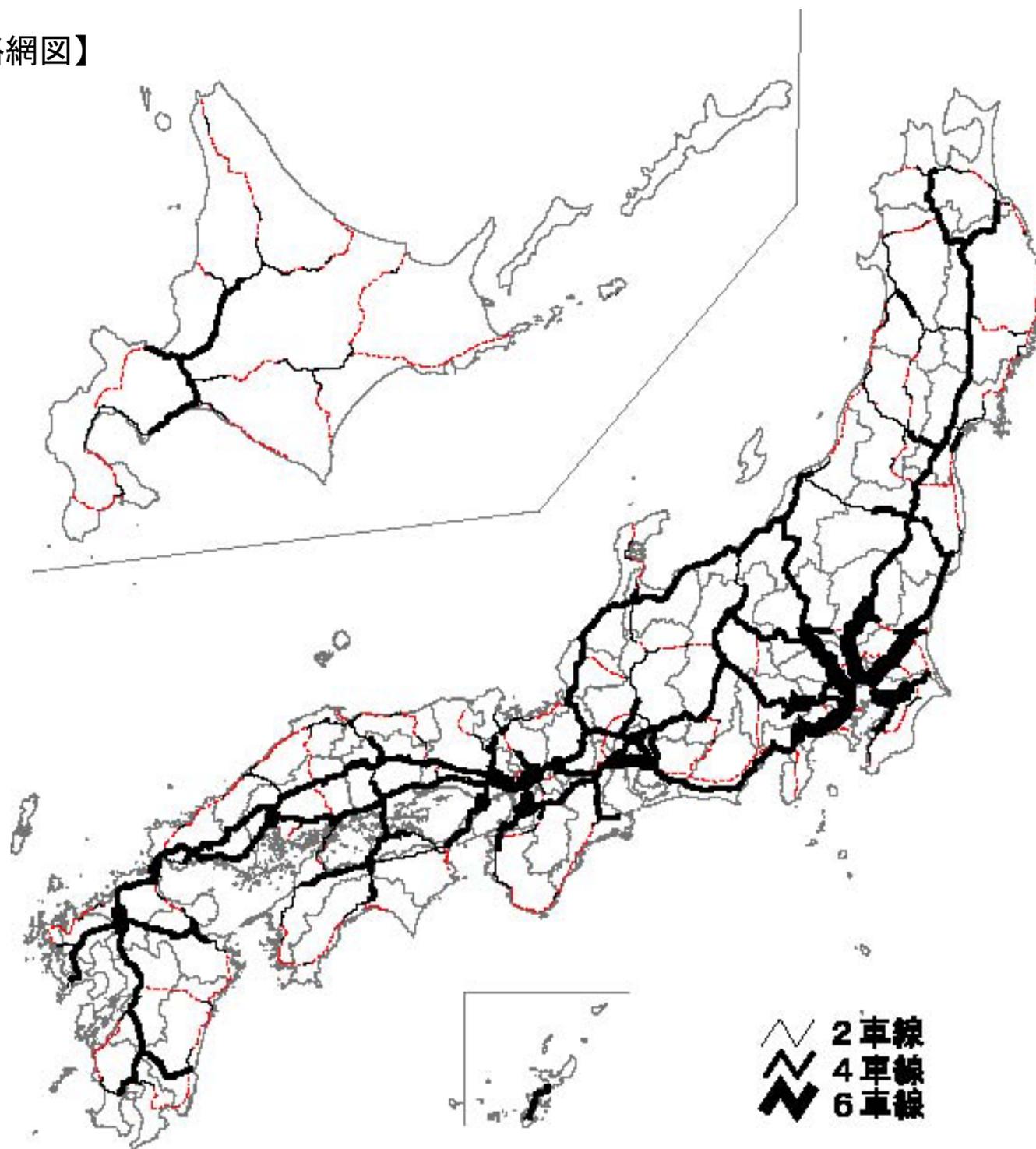
# ○高規格幹線道路網14,000km (昭和62年)



高規格幹線道路網計画図 (14,000km)

# ○車線数別の高規格幹線道路網図

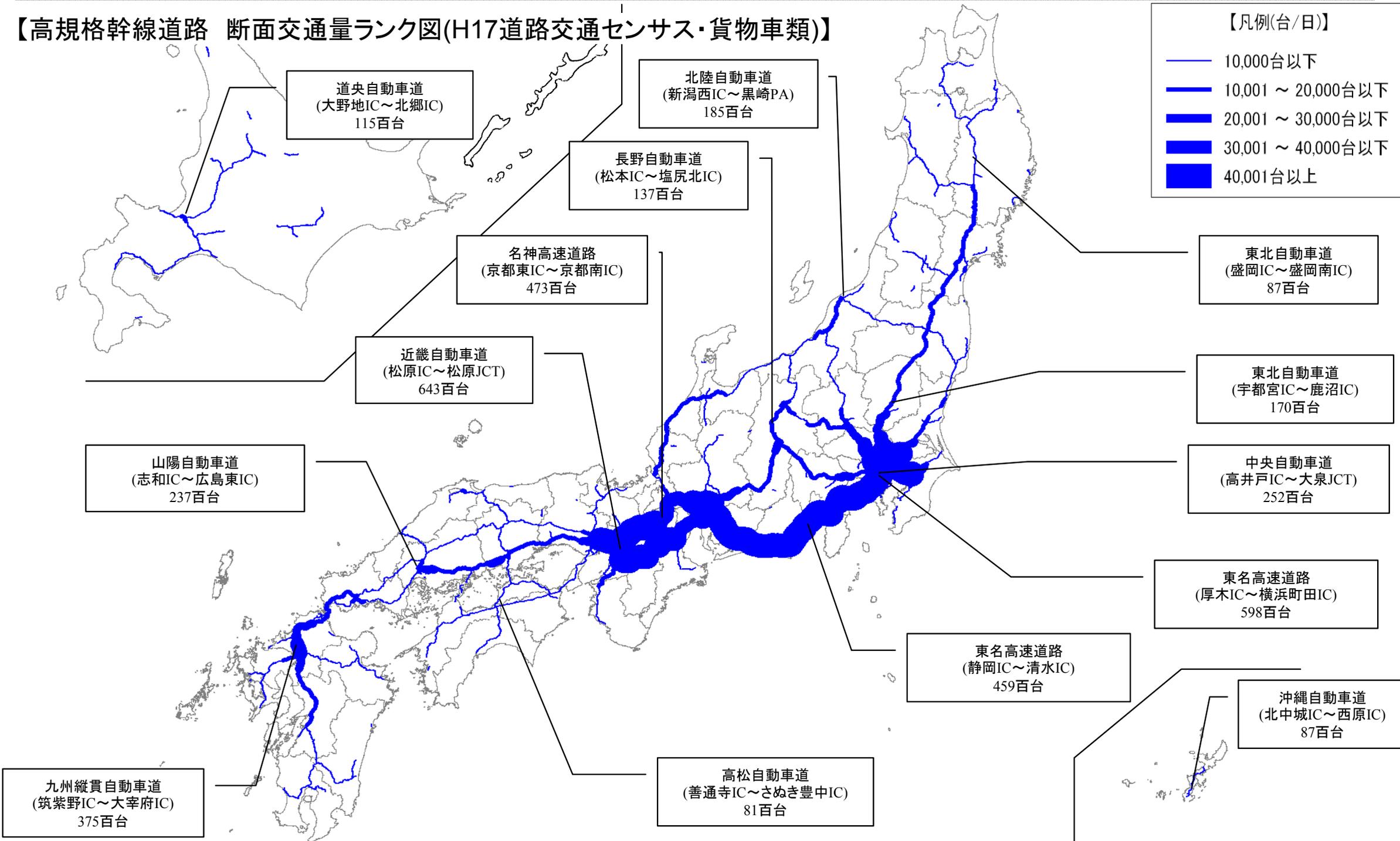
【車線数別 高規格幹線道路網図】



平成20年3月現在

○三大都市圏近郊およびそれらを結ぶ高規格幹線道路はいわば大動脈として機能している。

【高規格幹線道路 断面交通量ランク図(H17道路交通センサス・貨物車類)】



## ○各国の規格の高い道路の車線、車線延長

|                 | 単位    | 日本     | アメリカ    | イギリス   | フランス   | 韓国     |
|-----------------|-------|--------|---------|--------|--------|--------|
| ① 規格の高い道路の道路延長  | km    | 9,420  | 75,176  | 3,559  | 11,004 | 3,368  |
| ② 規格の高い道路の車線延長  | 車線・km | 34,081 | 297,400 | 19,014 | 47,749 | 14,783 |
| ③ 全道路の走行台キロ     | 億台キロ  | 7,636  | 48,507  | 5,130  | 5,600  | 1,364  |
| ④ 規格の高い道路の走行台キロ | 億台キロ  | 972    | 11,832  | 1,006  | 1,280  | 529    |

### 出典：1. 規格の高い道路の車線延長

日本：H17道路交通センサス、他  
 アメリカ：Highway Statistics2007  
 イギリス：Transports Statistics Great Britain2008  
 フランス：memento de statistiques des transports  
 韓国：Roads in Korea 2008

### 2. 車線延長

日本：  
 アメリカ：Highway Statistics2007  
 イギリス：Transports Statistics Great Britain, DfT (2007)  
 フランス：Facts and Figures (2007)  
 韓国：韓国国土交通海事省統計「2008道路」

### 3. 走行台キロ

日本：自動車輸送統計年報平成19年度分  
 アメリカ：National Transportation Statistics (2006)  
 イギリス：Transports Statistics Great Britain, DfT (2007)  
 フランス：Facts and Figures (2007)  
 韓国：韓国国土交通海事省統計「2008道路」

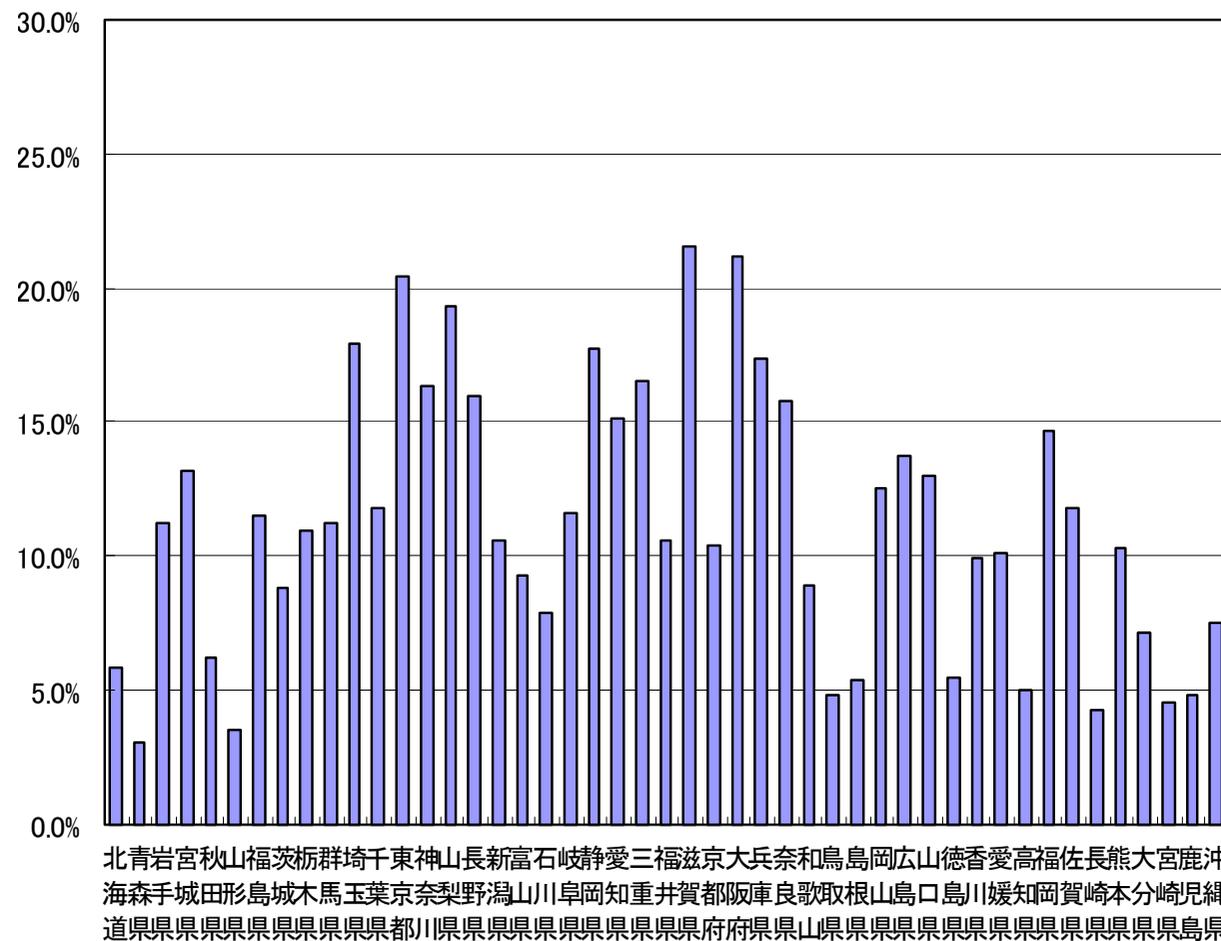
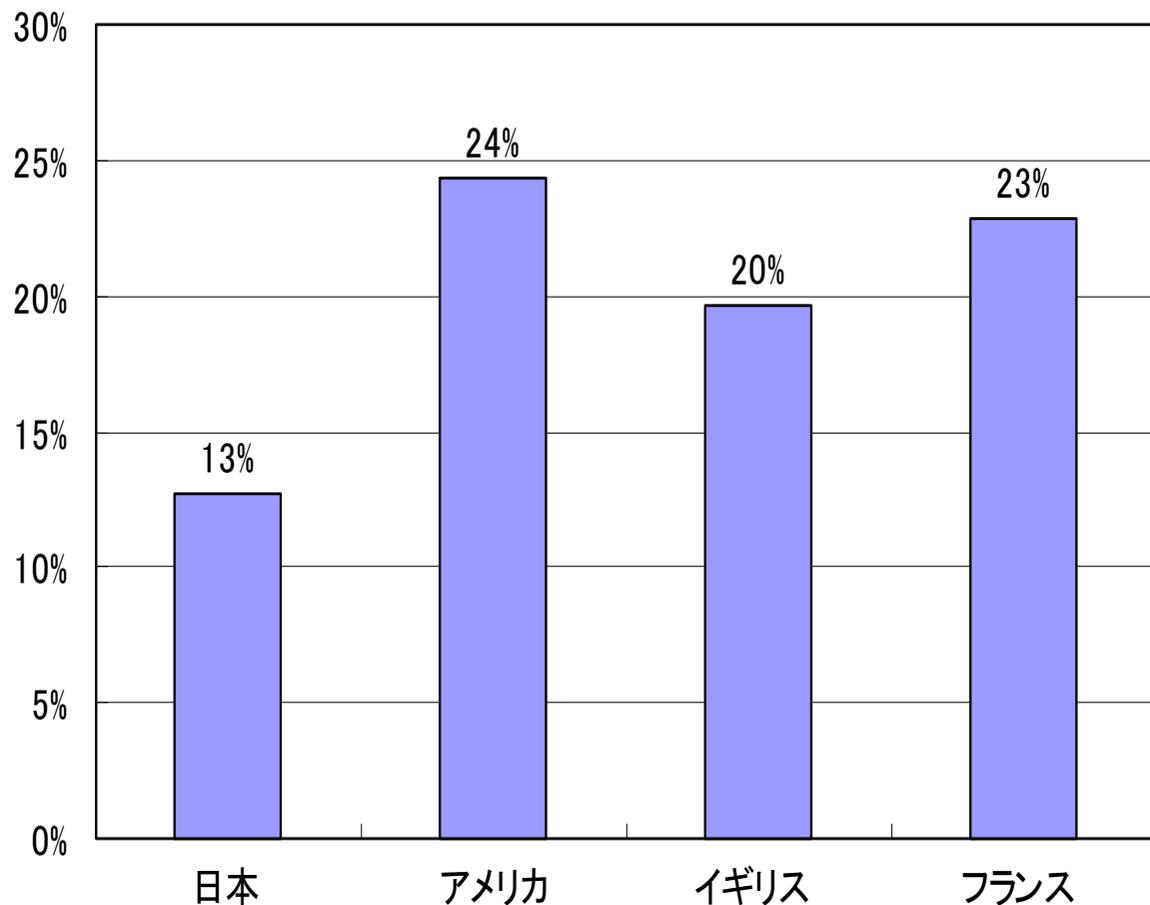
### 規格の高い道路の定義

アメリカ：Interstate  
 イギリス：Motorway  
 フランス：Autoroute  
 韓国：Expressway  
 日本：高規格幹線道路、都市高速道路

※韓国の全道路の走行台キロには、District Roadを含まない。

○日本は規格の高い道路を利用する割合が低い。

### 規格の高い道路を利用する割合



※規格の高い道路：日本（高規格幹線道路、都市高速）、アメリカ（Interstate）、イギリス（Motorway）、フランス（Autoroute）

出典：H17道路交通センサス、National Transportation Statistics2009、Transports Statistics Great Britain2008、Facts and Figures2008

# ○東京首都圏における環状道路は未だ環になっていない。

首都圏



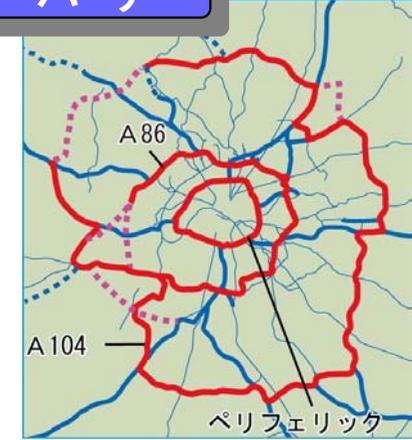
ソウル(韓国)



北京



パリ



0 10 20 30km

0 10 20 30km

0 10 20 30km

0 10 20 30km

- 環状道路(供用中)
- - - - 環状道路(計画中)
- その他の高速道路
- - - - その他の高速道路(計画中)
- 主な一般道路

|     | 人口<br>(万人)                            | 計画延長  | 計画<br>車線延長※ | 供用<br>車線延長※ | 車線延長※<br>整備率 | 備考                        |
|-----|---------------------------------------|-------|-------------|-------------|--------------|---------------------------|
| 首都圏 | 東京都: 1,284<br>一都三県: 3,499<br>(2008年値) | 525km | 約2,230車線・km | 約970車線・km   | 44%          | 2008年度末                   |
| ソウル | 1,035<br>(2006年値)                     | 168km | 約1,300車線・km | 約1,300車線・km | 100%         | 2007年                     |
| 北京  | 1,151<br>(2000年値)                     | 433km | 約2,350車線・km | 約2,200車線・km | 94%          | 2007年                     |
| パリ  | 1,161<br>(2006年値)                     | 313km | 約1,640車線・km | 約1,400車線・km | 85%          | 2007年<br>人口はイルドフランス地域圏を対象 |

※計画もしくは供用延長に車線数を乗じた延長(車線 × Km)

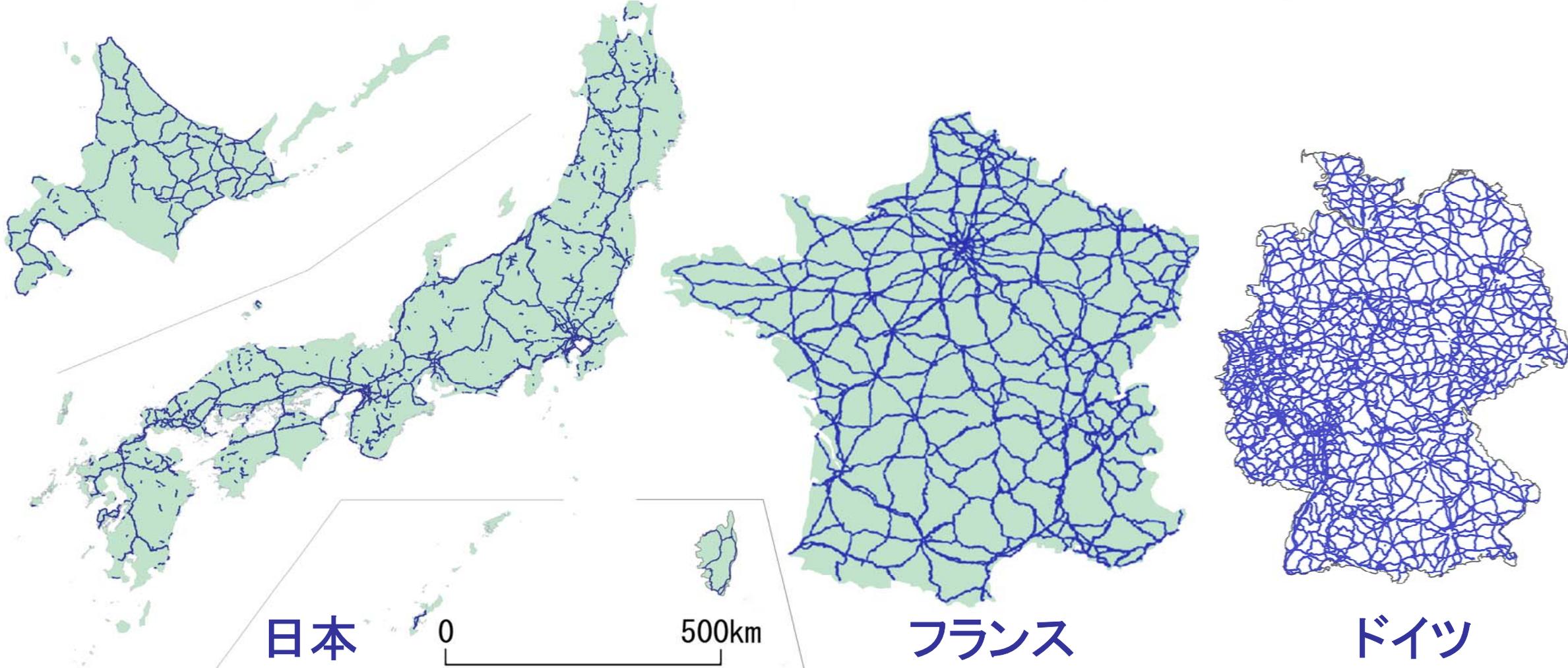
# ○道路ネットワークの国際比較(制限速度60km/h以上) 日仏独

|      | 道路延長      | 対象           |
|------|-----------|--------------|
| 日本   | 約21,200km | 自動車専用道路、一般国道 |
| フランス | 約36,800km | 高速道路、国道      |
| ドイツ  | 約53,100km | アウトバーン、連邦道路  |

出典：日本 : 平成16年版全国デジタル道路地図(道路網)  
 平成11年道路交通センサス  
 +平成11~16年度間に開通した高規格及び都市高速(道路延長)

ドイツ : ヨーロッパデジタル道路地図 2001(道路網)  
 ドイツ連邦交通省資料(2003年)(道路延長)

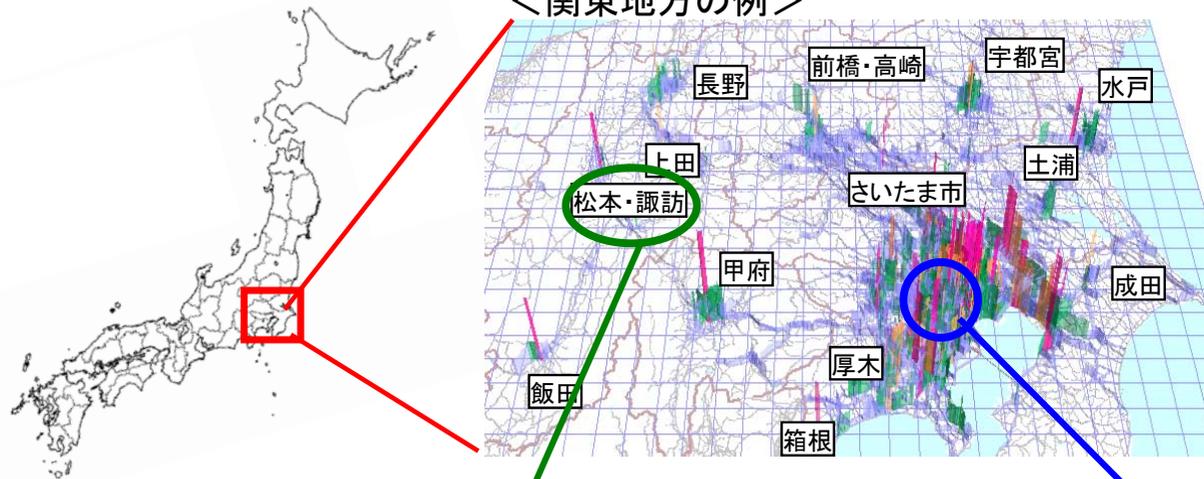
フランス : ヨーロッパデジタル道路地図 2001(道路網)  
 Code de la Route(制限速度)  
 フランス設備省HP(2003年時点)(道路延長)



○全国の渋滞損失時間は約31.6億人時間(H19実績)。

## 全国の渋滞損失時間

<関東地方の例>



<一般国道19号 松本市>



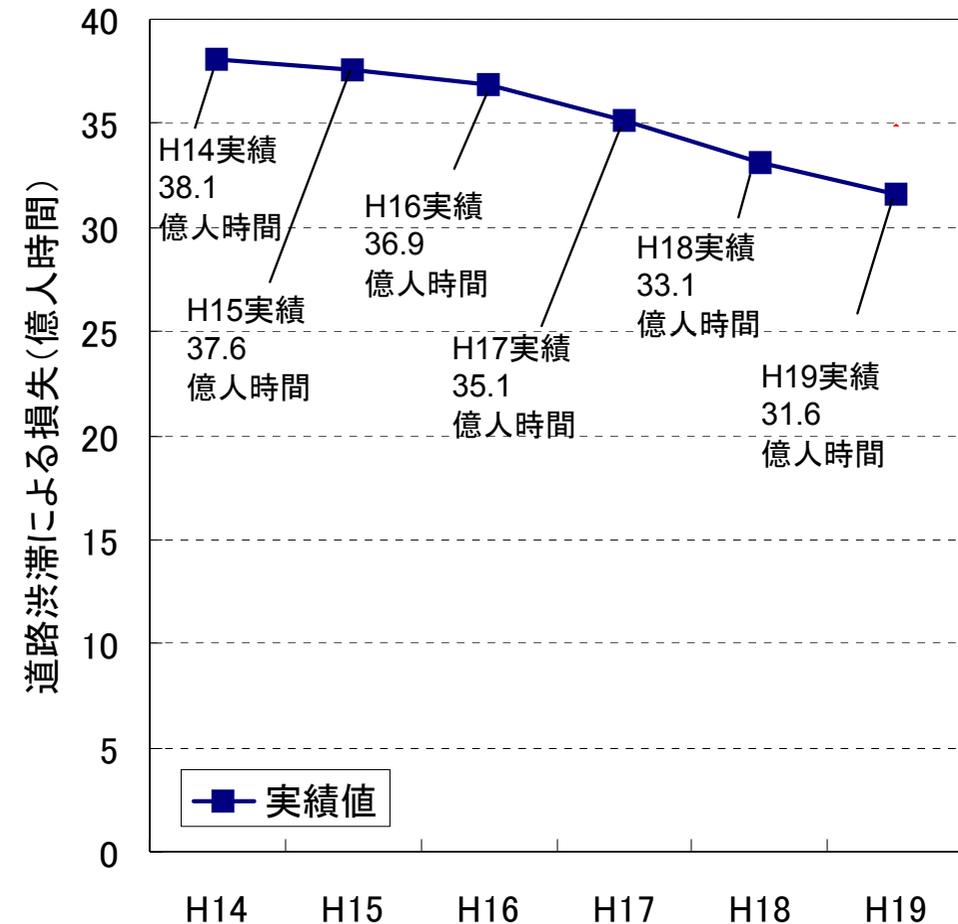
朝夕の通勤時間帯を中心に激しい交通渋滞が発生

<都心環状線 神田橋JCT付近>



都心に用事のない通過交通による交通渋滞が発生

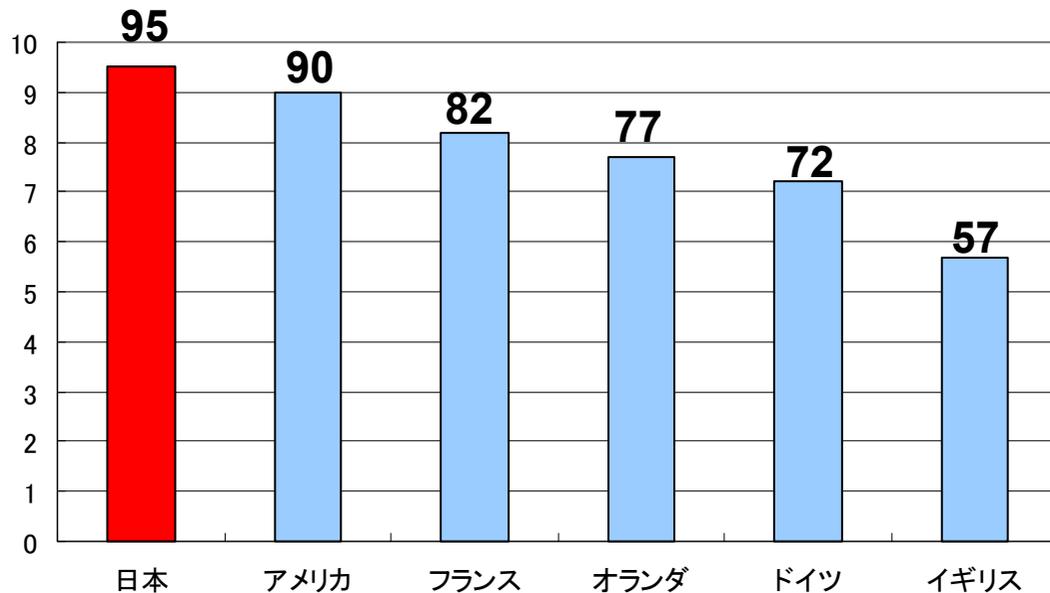
## 渋滞損失時間の推移



# ○走行台キロあたりの死者数は、欧米に近くなってきた

## 走行台キロあたりの死者数の比較

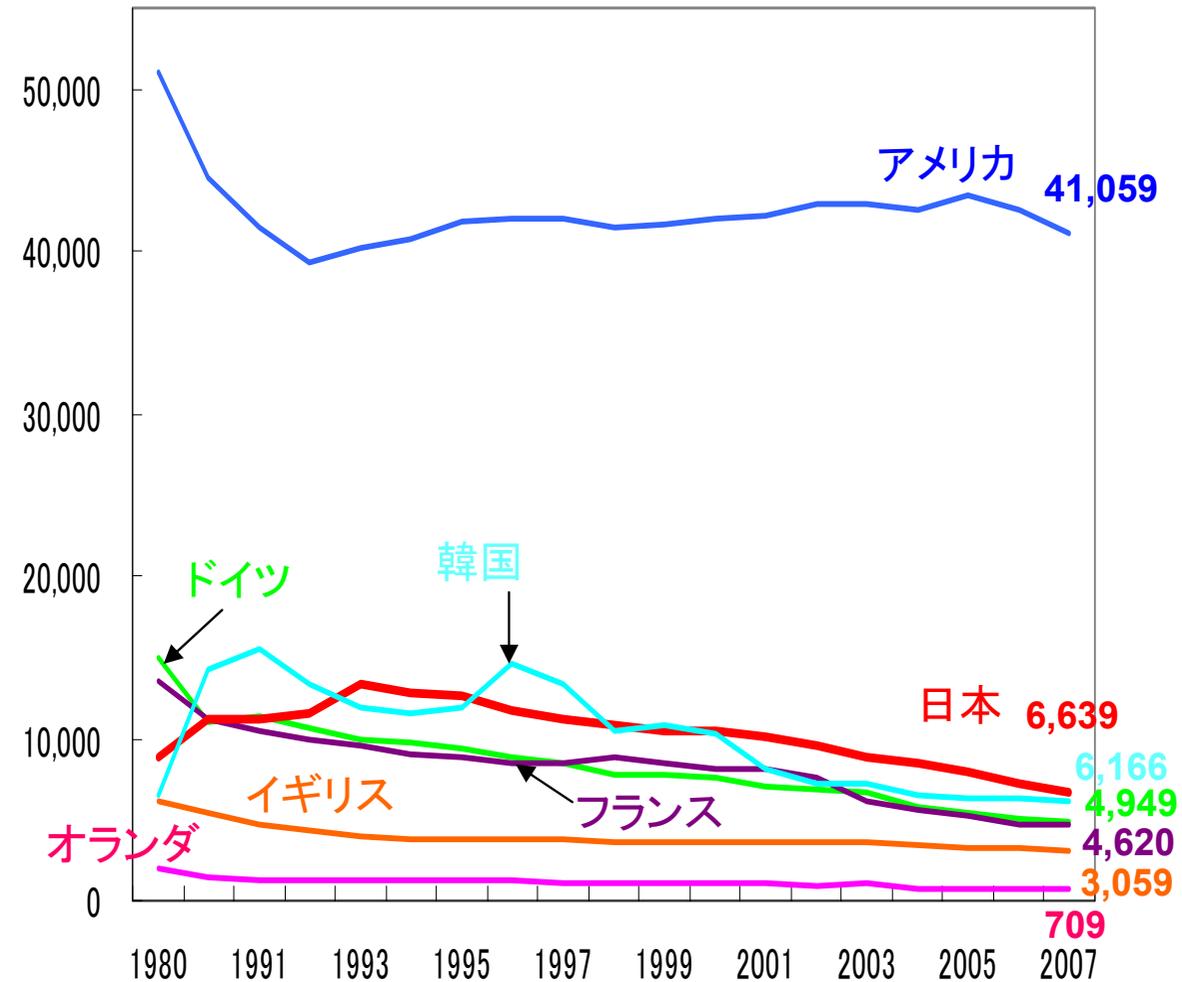
(人/10億台km)



アメリカ: 2005年  
 日本、韓国: 2006年  
 フランス、ドイツ、イギリス: 2007年

## 交通事故死者数の比較

(人)



死者(30日以内死者)数はIRTADによる。なお、1992年以前の日本は、交通事故発生から24時間以内に死亡した人の数である。

下記の国の死者数は、()内の係数を乗じ、30日以内の死者数に換算した値である。

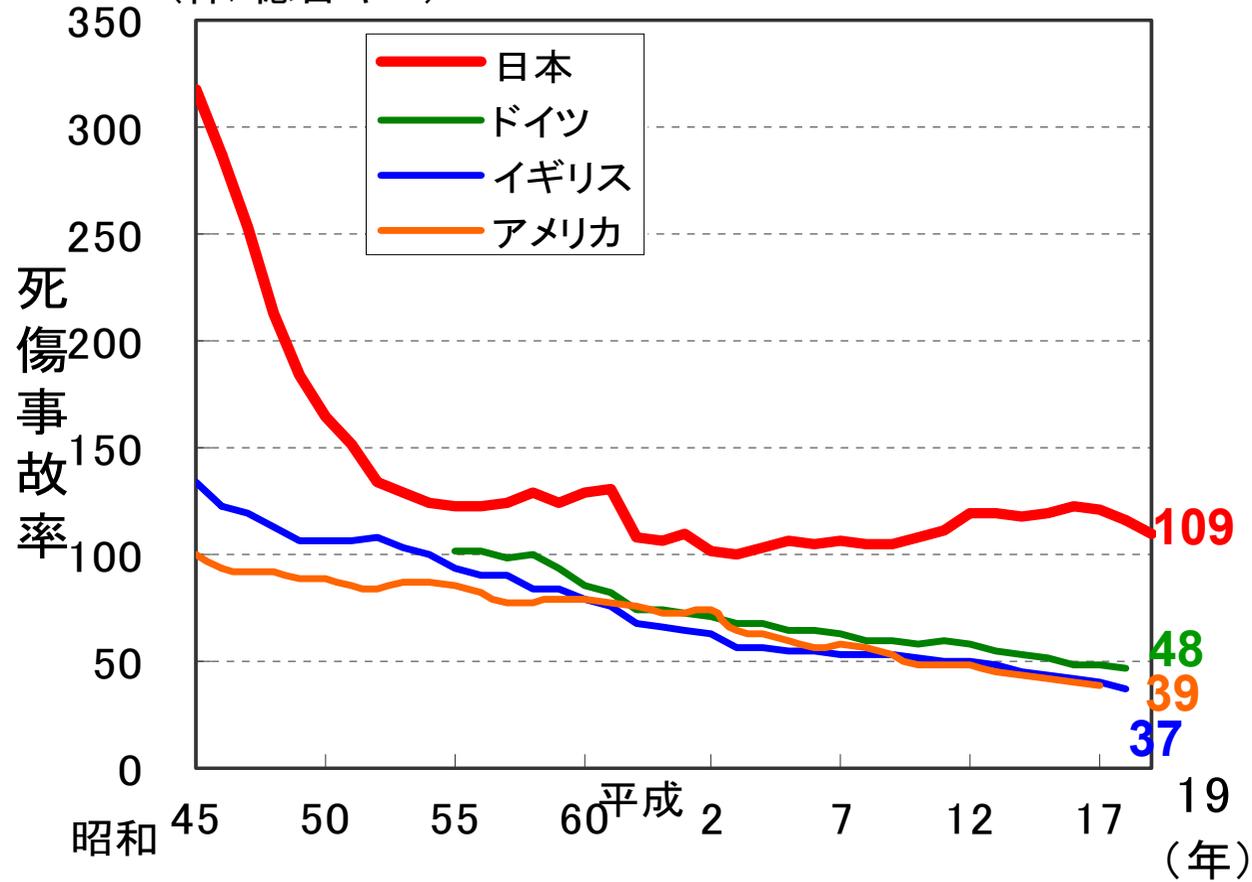
フランス: 事故発生後6日以内の死者 (1.057)、(1992年以前: 1.09)

イタリア: 事故発生後7日以内の死者 (1.08)、(1999年以前に限る)

ドイツの数値は、1990年以前は旧西ドイツ・東ドイツの合計値である。

○日本の死傷事故率は欧米と比較して依然高く、近年横ばいで推移している。

【死傷事故率の推移】  
(件/億台キロ)



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)

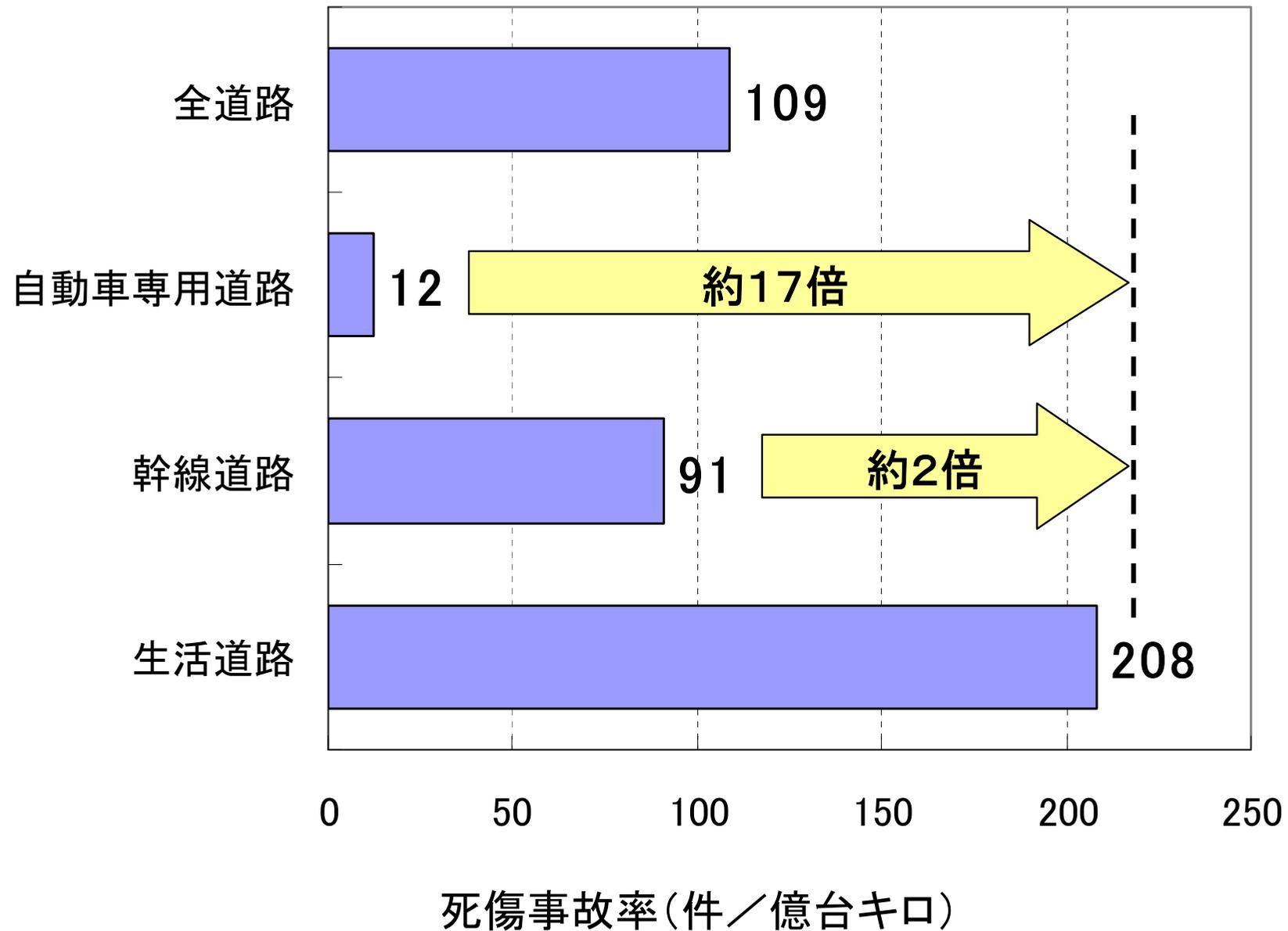
死傷事故率

(単位:件/億台キロ)

| 国名    | 日本           | ドイツ           | イギリス        | アメリカ          |
|-------|--------------|---------------|-------------|---------------|
| 死傷事故率 | 109<br>(H19) | 47.6<br>(H18) | 37<br>(H18) | 38.6<br>(H17) |

○生活道路については、死傷事故率が幹線道路の約2倍、自動車専用道路の約17倍となっている

【道路種類別の死傷事故率の比較(H19)】



# ○生活対策における高速道路料金の引下げ

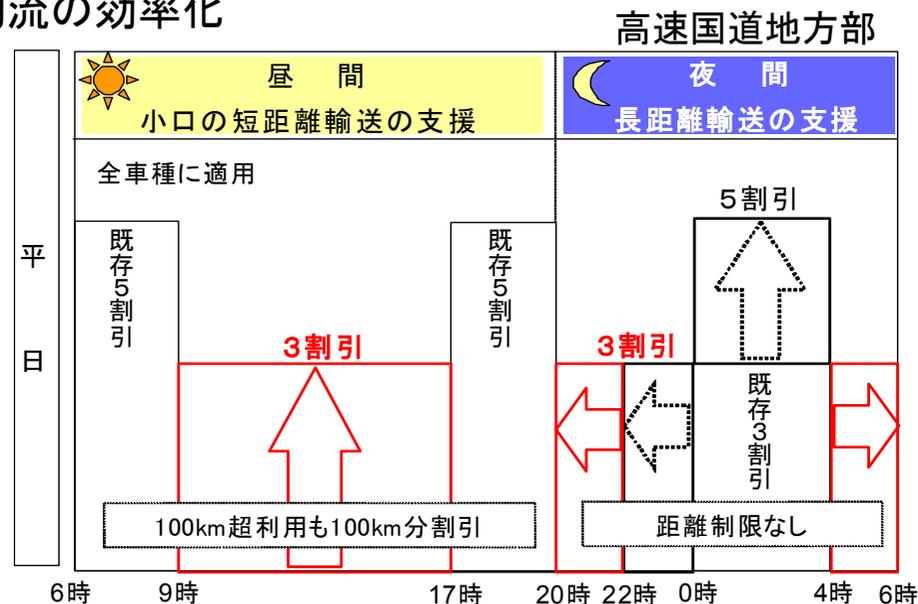
「生活対策」において、地域の活性化(観光振興)や物流効率化の観点から、当面22年度までの措置として、高速道路料金の引下げを今年3月から順次導入。

平成20年度補正予算:5000億円

## ◆ 地域の活性化(観光振興)



## ◆ 物流の効率化



## 経済効果(試算)

### ◆ 直接効果

- ・観光消費額の増加: 約7,300億円(約2年間)
- ・物流コストの縮減: 約2,000億円(約2年間)

### ◆ 経済波及効果: 約1.7兆円(約2年間)

- ※ 観光消費額は、高速道路の旅行頻度に関わる意向調査等をもとに算出
- ※ 物流コスト縮減額は、一般道路から高速道路への利用転換による人件費、燃料費等の縮減を算出
- ※ 経済波及効果は、産業連関表等を用いて算出

## CO2排出量の増減(試算)

### ◆ 平日割引

- ・一般道から高速道路への転換: ▲約21万t/年  
(高速道路への転換交通量の速度上昇による減少分)

### ◆ 休日割引

- ・観光需要の増加: +約20万t/年  
(高速道路の新規需要増による増加分)

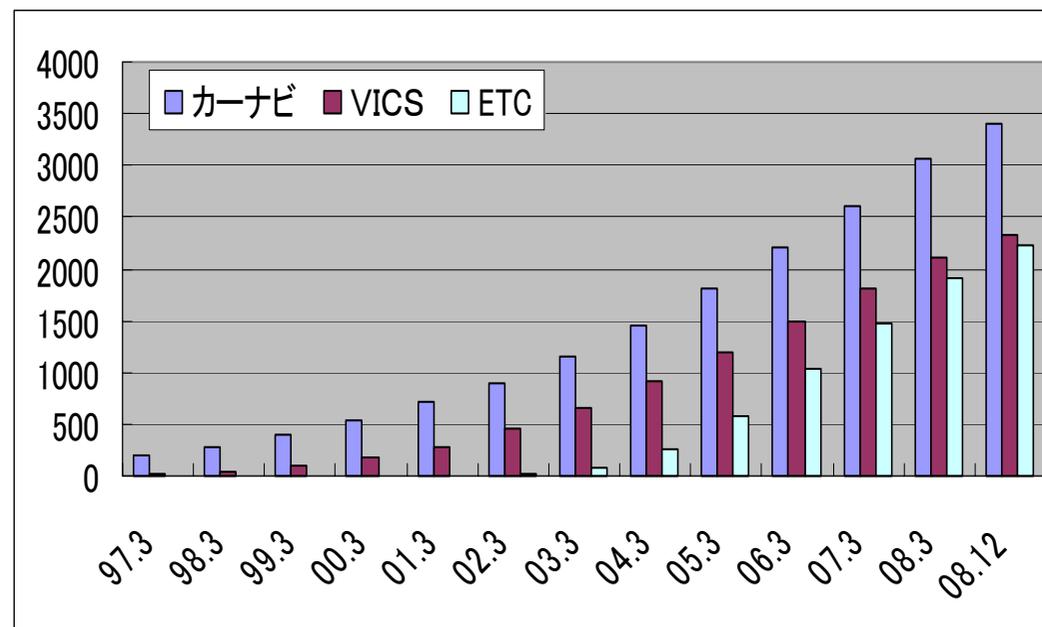
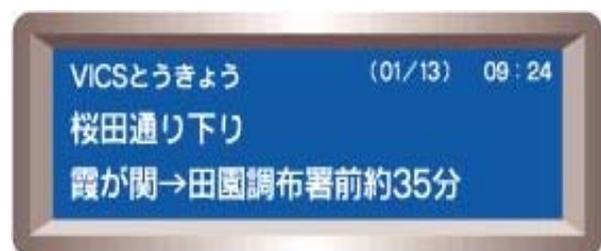
※上記とは別に、民営化の際に導入した割引やETC利用率向上で、▲約40万t/年がある。

# OITSに関するこれまでの成果

- ・カーナビは、3000万台を突破、クルマの標準装備として定着
- ・VICSは、2000万台を突破、出荷カーナビにほぼ標準的に装備
- ・VICSの普及により、交通流が円滑化し、CO<sub>2</sub>排出量を約225万t-CO<sub>2</sub>/年削減(平成19年度実績)
- ・ETCは、累計2500万台を突破、高速道路の料金所における渋滞の解消に効果を発揮
- ・ETCの利用率向上により、料金所の渋滞が緩和し、CO<sub>2</sub>排出量を約17万t-CO<sub>2</sub>/年削減(平成19年度実績)
- ・スマートウェイ推進会議が2004年8月に提言した「ITS、セカンドステージへ」を踏まえ、カーナビ、VICS、ETC等の活用や組合せにより、1つの車載器で多様なサービスを利用できる次世代車載器、路側機を官民で開発し公道で実証

1996年 VICS道路交通情報提供

2001年 ETC本格運用



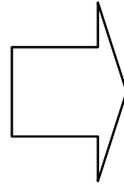
カーナビ、VICS、ETCの出荷台数

# ○ スマートICについて

## これまで：社会実験による設置

- ・平成16年度～20年度
- ・供用中47箇所、工事中5箇所

⇒交通安全対策や事業効果の分析等にかかるノウハウの蓄積



## 今後：社会実験のノウハウを活かし、本格設置

- ・期間：平成21年度～概ね10年間
- ・目標：『・人口・産業等が集積する平地部  
・高速道路が通過するものの、インターチェンジのない市町村等への整備に重点を置き、概ね200箇所以上を整備』

〔将来的に高速道路の平均インターチェンジ間隔を欧米並み(約5km)に改善することを念頭〕

- ・H21.6.30新規箇所19箇所を選定。(以降毎年度選定予定)

## (スマートICの設置手続き)

位置・計画の検討・調整  
(地方公共団体、国、高速道路会社 等)

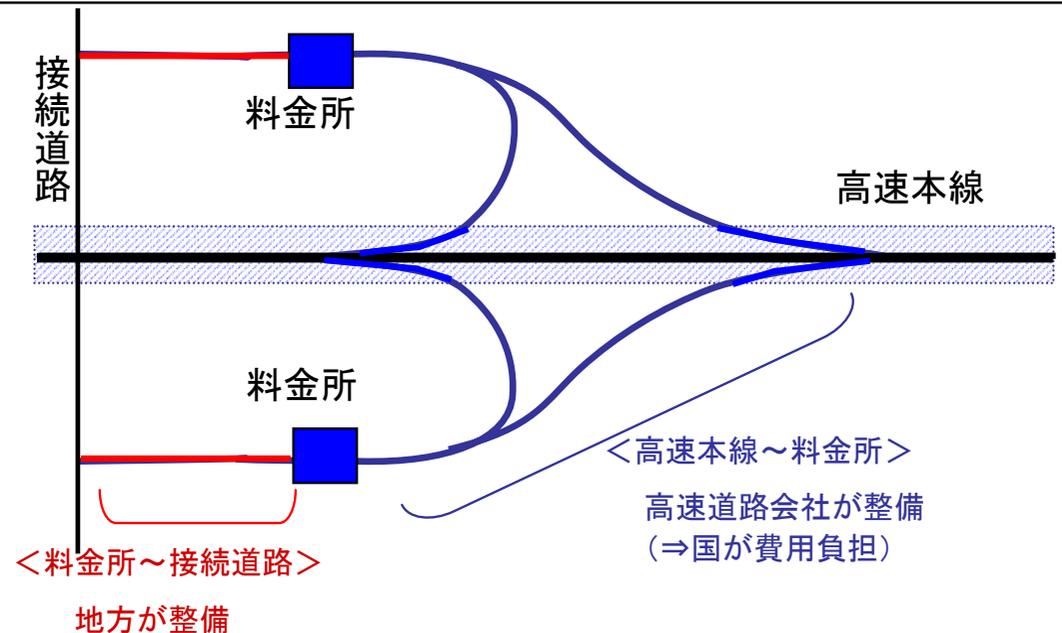
ICの設置の申請(地方公共団体→国)

ICの設置の許可(国→地方公共団体)

事業着手(地方公共団体、高速道路会社)

完成、供用開始(高速道路会社が管理)

## (スマートICの事業区分イメージ)



# ○踏切の数の国際比較

## ◆緊急対策踏切の概要

### ◆開かずの踏切数

| No. | 都道府県名 | 箇所数 |
|-----|-------|-----|
| 1   | 東京都   | 277 |
| 2   | 大阪府   | 115 |
| 3   | 神奈川県  | 79  |
| 4   | 兵庫県   | 37  |
| 5   | 埼玉県   | 30  |

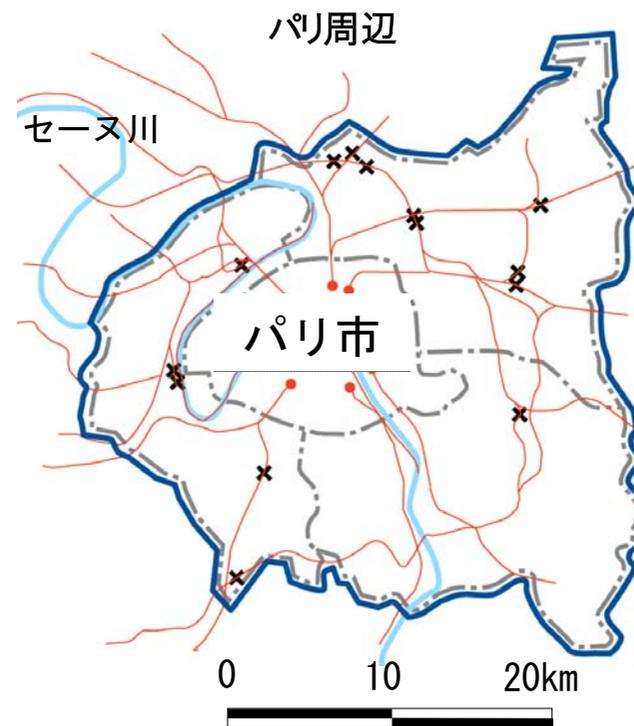
### ◆歩道が狭隘な踏切

| No. | 都道府県名 | 箇所数 |
|-----|-------|-----|
| 1   | 千葉県   | 75  |
| 2   | 大阪府   | 47  |
| 3   | 愛知県   | 47  |
| 4   | 東京都   | 37  |
| 5   | 兵庫県   | 36  |

### ◆ボトルネック踏切

| No. | 都道府県名 | 箇所数 |
|-----|-------|-----|
| 1   | 東京都   | 159 |
| 2   | 大阪府   | 105 |
| 3   | 神奈川県  | 88  |
| 4   | 愛知県   | 82  |
| 5   | 埼玉県   | 71  |

## ◆東京23区内の踏切数と海外の比較



### 踏切数

| 東京23区 | ニューヨーク | ロンドン | ベルリン | パリ |
|-------|--------|------|------|----|
| 673   | 122    | 10   | 46   | 14 |

(H19.2月現在) (H17現在) (H17現在) (H17現在) (H14現在)

【東京23区と海外の主要都市との踏切数の比較】

# ○道路空間の多様な機能

歩行者・自転車等の安心・快適な通行のための空間の確保

沿道と道路空間を一体となって多様な空間や良好な景観等を形成

★くらしのみちゾーン



★トランジットモール



★自転車道



★にぎわい・交流拠点



★良好な生活空間



★良好な景観



# ○自転車を取り巻く環境

## 安心・安全な交通環境へのニーズの高まり

- ・ 高齢化等からバリアフリー化の必要性が高まる
- ・ 歩行者・自転車が安全・安心して通行できる分離された空間整備へのニーズ増

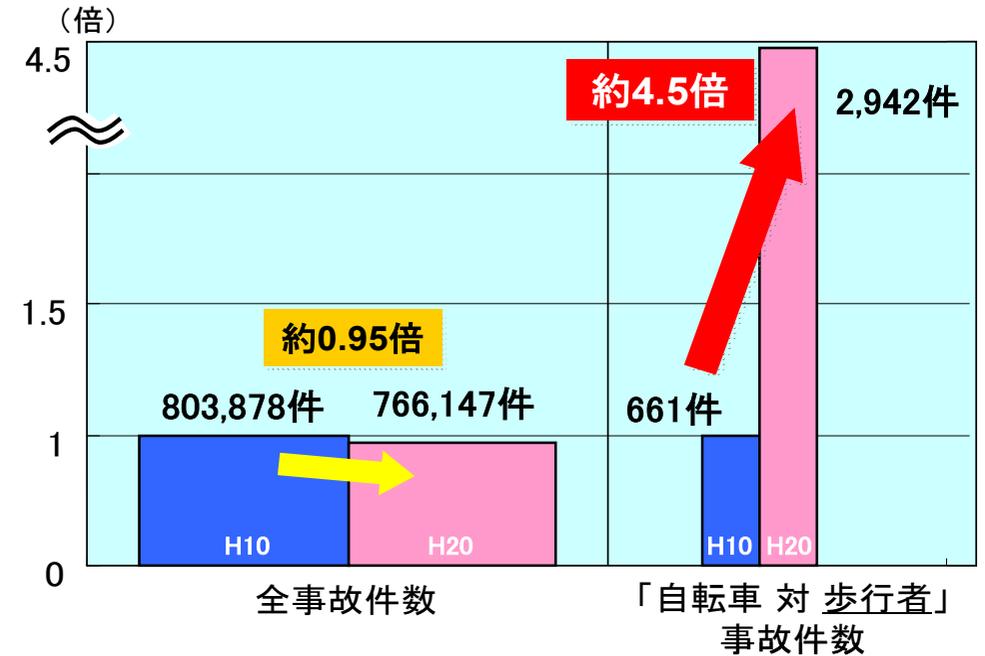
## 自転車事故の増加

- ・ 自転車対歩行者事故件数の増加割合が著しい
- ・ 自転車乗用中事故による死者は高齢者層に多い
- ・ 自転車乗用中の死傷者数は全事故より増加率大

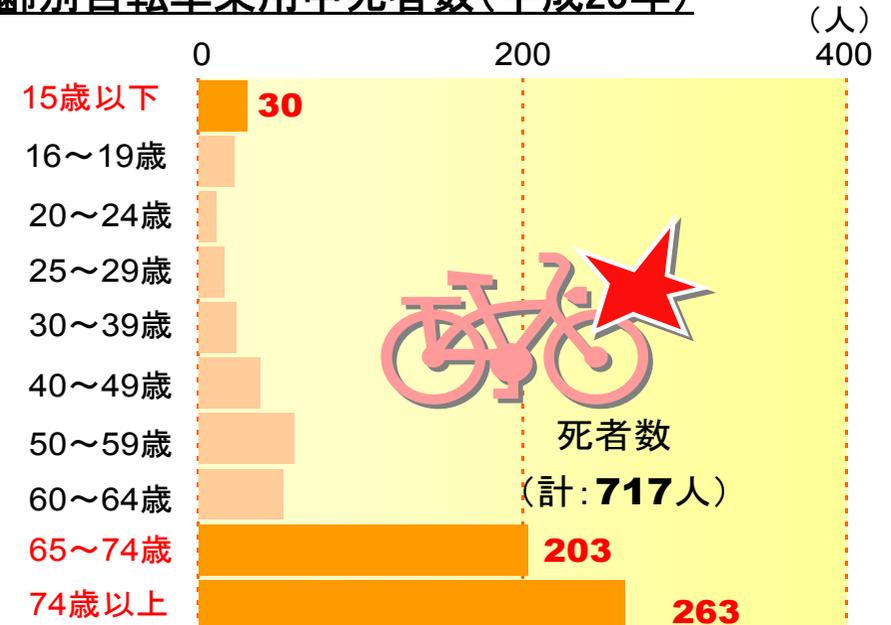
## 自転車利用に対する気運の高まり

- ・ 環境負荷の少ない乗り物として見直され、地球温暖化対策に寄与、健康志向から自転車利用増（レジャーのみならず買物・通勤・通学など多様な目的で利用）
- ・ 放置駐車車両の取締りにより、車道空間が創出

### ■事故件数の推移



### ■年齢別自転車乗用中死者数(平成20年)



[出典：警察庁資料]

# ○自転車走行空間の整備状況

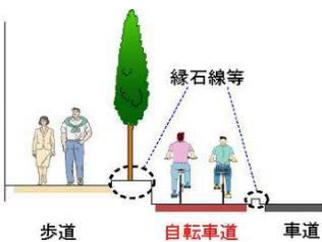
自動車から分離された自転車走行空間(約80,000km)

その他の自転車走行空間(約110万km)

## 歩行者と分離

整備例)

構造によるもの



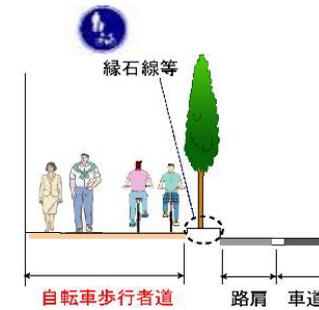
交通規制によるもの



約2,900km

## 歩行者と非分離

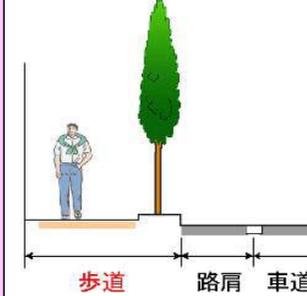
整備例)



約77,000km

## 歩道あり

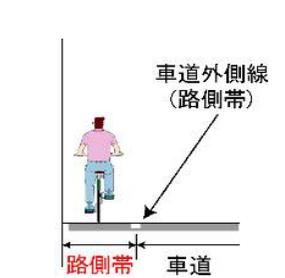
整備例)



約93,000km

## 歩道なし

整備例)



約100万km

分離された自転車走行空間の整備

歩行者や自動車から分離された  
自転車走行空間  
約2,900km

自動車から分離された  
自転車走行空間  
約80,000km

※延長は道路延長、平成20年4月1日現在

[出典：国土交通省資料、警察庁資料]

# ○我が国における自転車道の状況

## 今後の展開

### ○自転車通行環境整備のモデル地区の展開

- ・全国98地区指定(警察庁と共同、平成20年1月)
- ・概ね2年間で整備
- ・自転車道、自転車レーン等の整備



江東区亀戸地区  
(自転車道)

渋谷区幡ヶ谷地区  
(自転車レーン)

## 海外事例

### ○パリでは、13年間かけて約400kmの自転車専用道路を整備

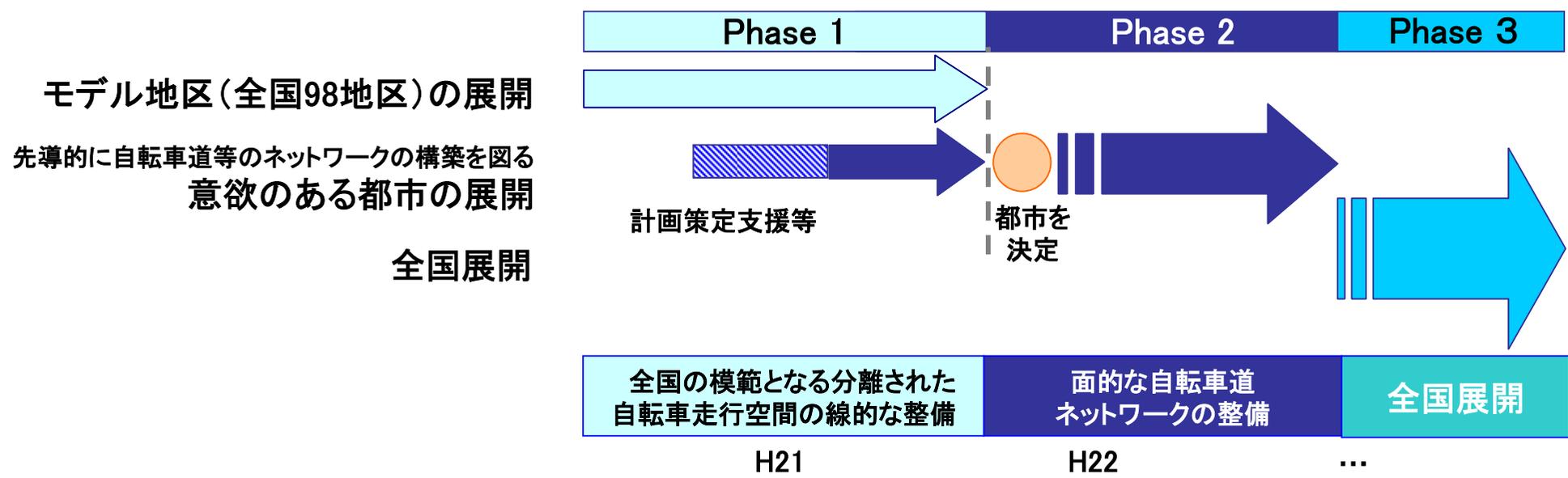
・パリの自転車専用道路の整備延長



- ・人口: 212万人\*
- ・面積: 105km<sup>2</sup>\*
- ・道路延長: 約1,604km\*

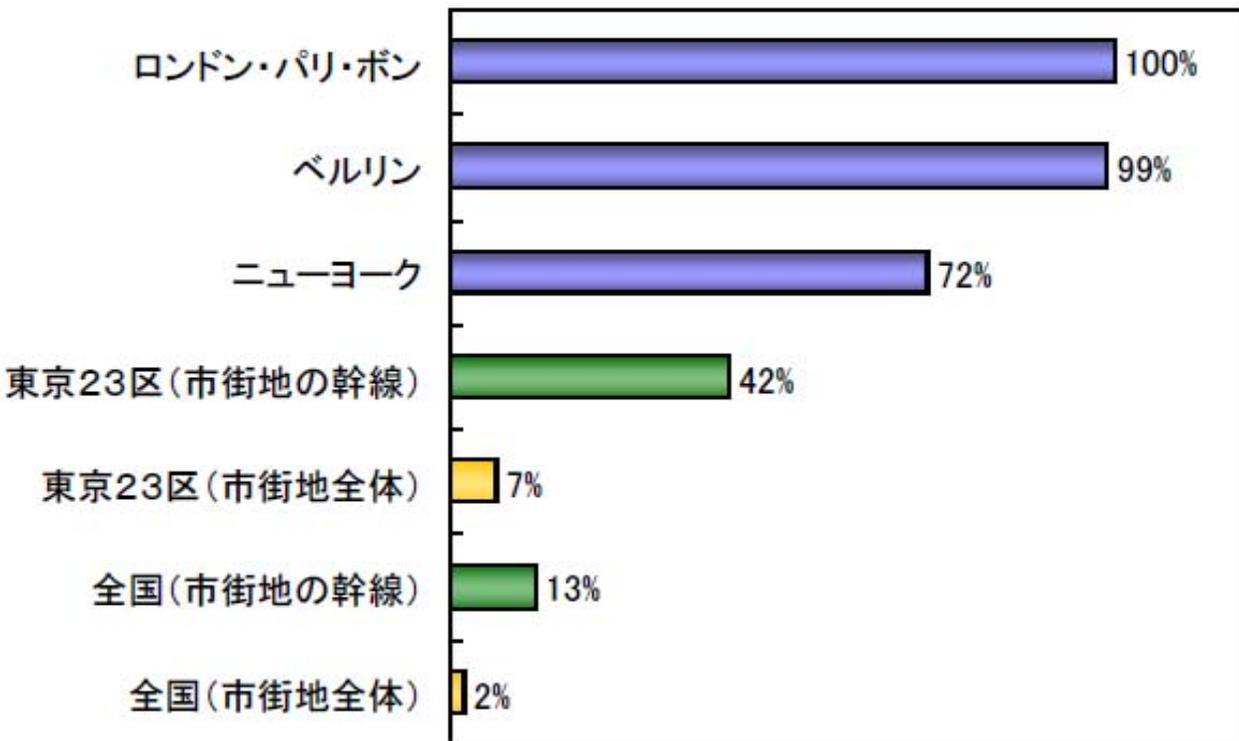
※: パリ市ホームページより

### ○ヨーロッパなどの自転車先進都市を参考にしながら自転車道等のネットワークの整備を支援



自転車利用環境整備の促進に当たっては、様々な関係者が連携し主体となって取組んでいくとともに、関係省庁の連携及び予算的・技術的な支援が必要。

○パリをはじめ欧州の諸都市では電線類は地中にあることが基本となっている。



【欧米主要都市と日本の都市の地中化の現状】



【パリの無電柱化の状況】

- ※1 海外の都市は電気事業連合会調べによる1977年の状況（ケーブル延長ベース）
- ※2 日本の状況は国土交通省調べによる2008年3月末速報値（道路延長ベース）
- ※3 幹線：市街地の国道、都道府県道
- ※4 市街地：都市計画法における市街化区域または人口10万人以上の用途地域

# ○無電柱化推進事業

◇地域の実情に応じ、安価で狭隘な箇所への適用が可能な軒下・裏配線の活用



【福島県下郷町大内宿】



【三重県亀山市】

◇道路整備事業等と合わせた同時整備



【岡山県岡山市～総社市】

- ①電柱・架空線撤去費の節減
- ②移設補償費の節減
- ③大型重機による効率的施行
- ④夜間工事や通行規制が不要

【無電柱化に関する次期計画策定(平成21年度～)】



これまでの計画で重点化してきた、市街地の幹線道路や良好な都市・住環境形成に加え、  
◇歩行空間のバリアフリー化 ◇歴史的街並み ◇観光地の魅力向上 ◇防災対策  
に資する箇所において重点的に無電柱化を推進。

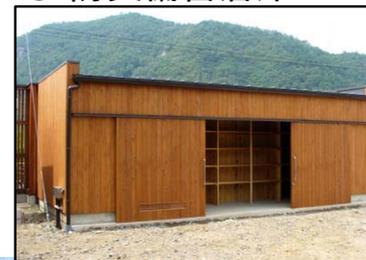
# ○道の駅について

## 【「道の駅」の防災拠点化(イメージ)】

○ 非常用電源装置



○ 防災備蓄倉庫



○ 飲料水貯水槽



○ 情報提供装置  
〈屋外〉



○ 屋外トイレ(防災用)



## 1. 箇所数

「道の駅」総数: 902 駅 (平成21年7月現在)

## 2. 利用者数

全国の「道の駅」で年間約1億7千万人※が利用。  
(1駅当たり約21万人/年)

## 3. 売上高

- ・1駅当たりの年間平均売上高は約1億9千万円※。
- ・利用者1人当たりの売上高は平均約904円※。

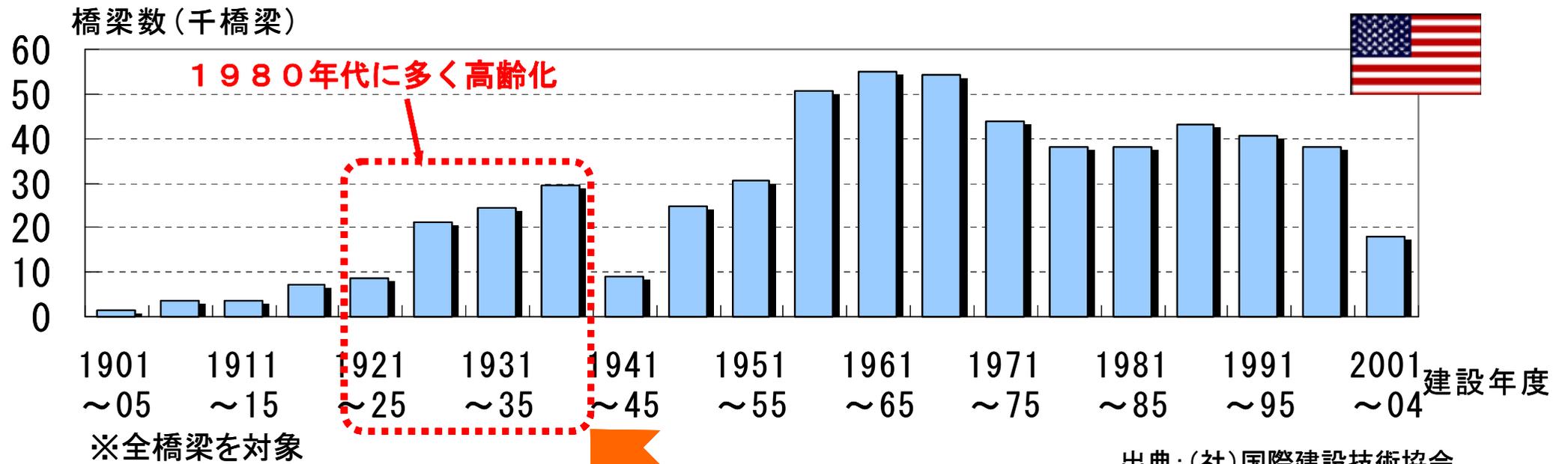
## 4. 防災拠点化

道路管理者と地元自治体が連携して防災拠点として  
必要な施設を整備

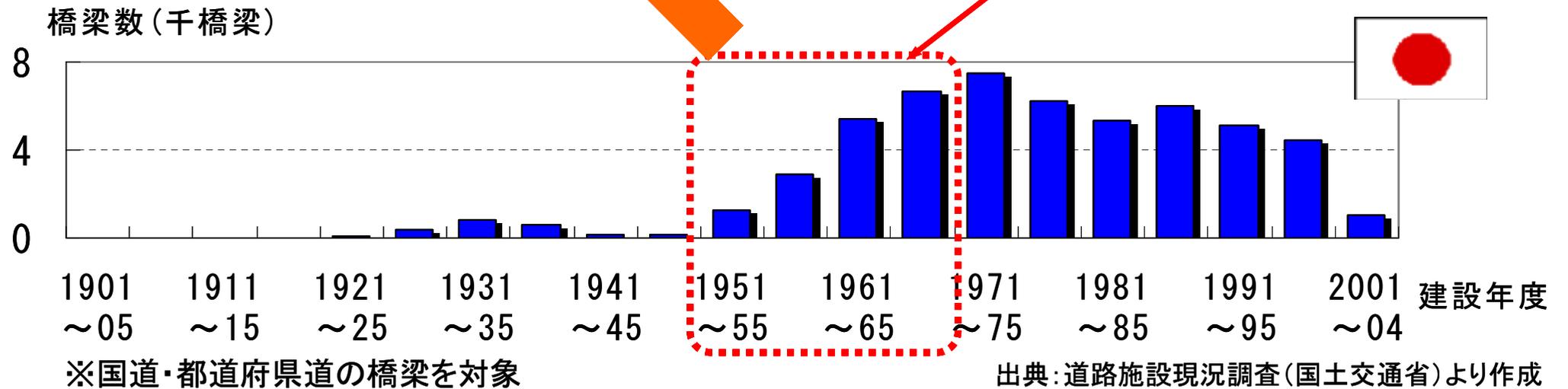
※: 平成17年度利用実態調査結果

○米国では、日本よりも30年早い1980年代に多くの道路施設が高齢化している。

【米国の橋梁の建設年】



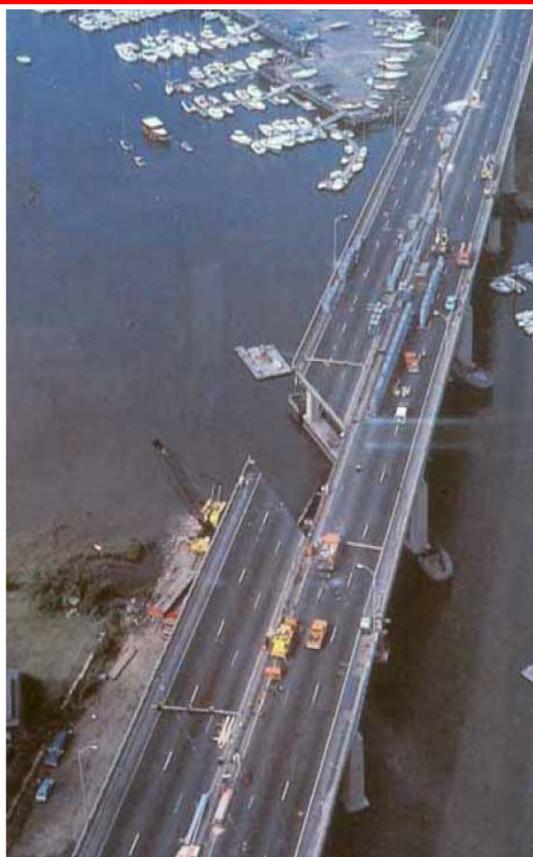
【日本の橋梁の建設年】



○日本においても、重大なものを含めてインフラの損傷が相次いで発見されている。

## <橋梁の例>

### マイアナス橋の崩壊(1983年)



出典：(社) 国際建設技術協会

### 日本でも相次ぐ重大損傷事故

2007年6月にトラス橋の斜材が破断

(木曾川大橋)



1963年架設

腐食で  
破断



2008年10月にアーチ橋の吊材が破断

(君津新橋)



1973年架設

現在も通行止め

腐食で破断

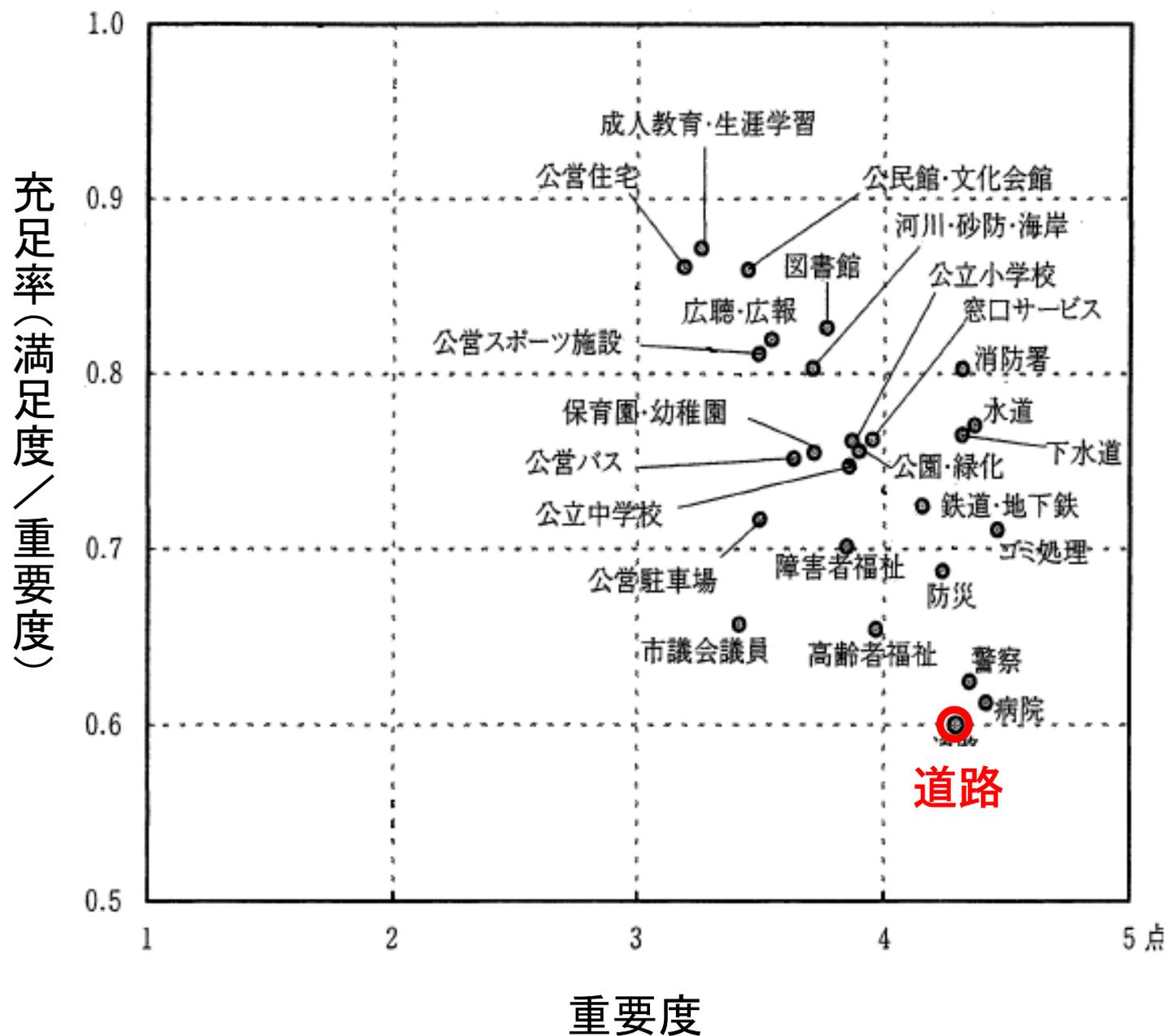


破断

P C 鋼棒 Φ32

### 3. 公共事業／道路投資について

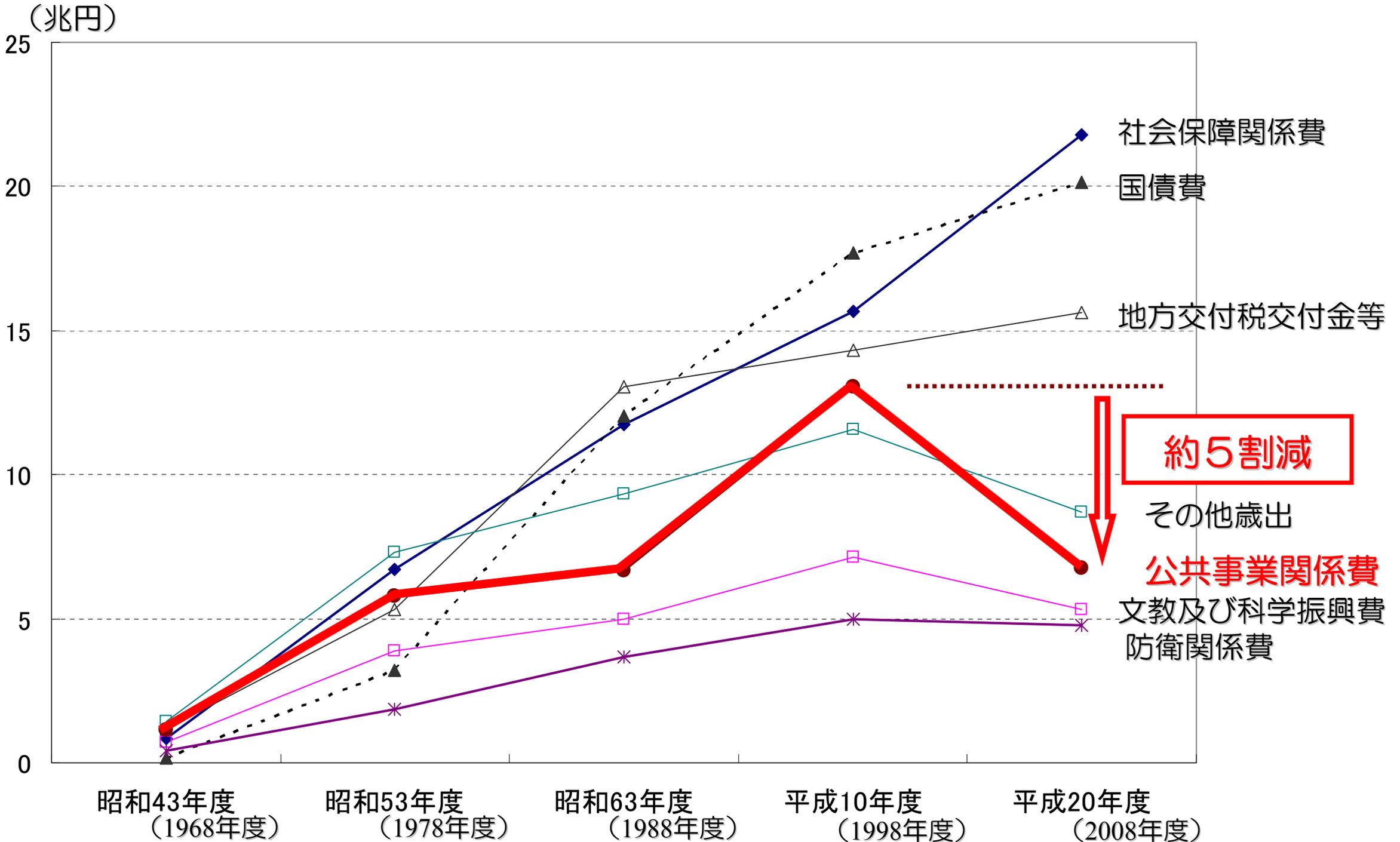
○ 首都圏の道路サービスは、重要度は高く、充足率は非常に低い。



注: 充足率とは、アンケート結果による満足度(5段階評価)を重要度(5段階評価)で除したもの

アンケート対象: 1都3県  
サンプル数: 2502

# ○一般会計主要経費別の推移



(注) 昭和43年度～平成10年度は決算額。平成20年度は当初予算額。

# ○米国の道路投資額推移

- ・米国は1983年までの10年間に幹線道路投資を3割削減。その後大幅に増大している。
- ・増大の内容は、新規路線でなく、ネットワークの改良。更新・質的向上とも連動している。

