

今後の道路政策の基本的  
方向について(論点整理)  
- 参考資料(案) -

社会資本整備審議会  
道路分科会 基本政策部会

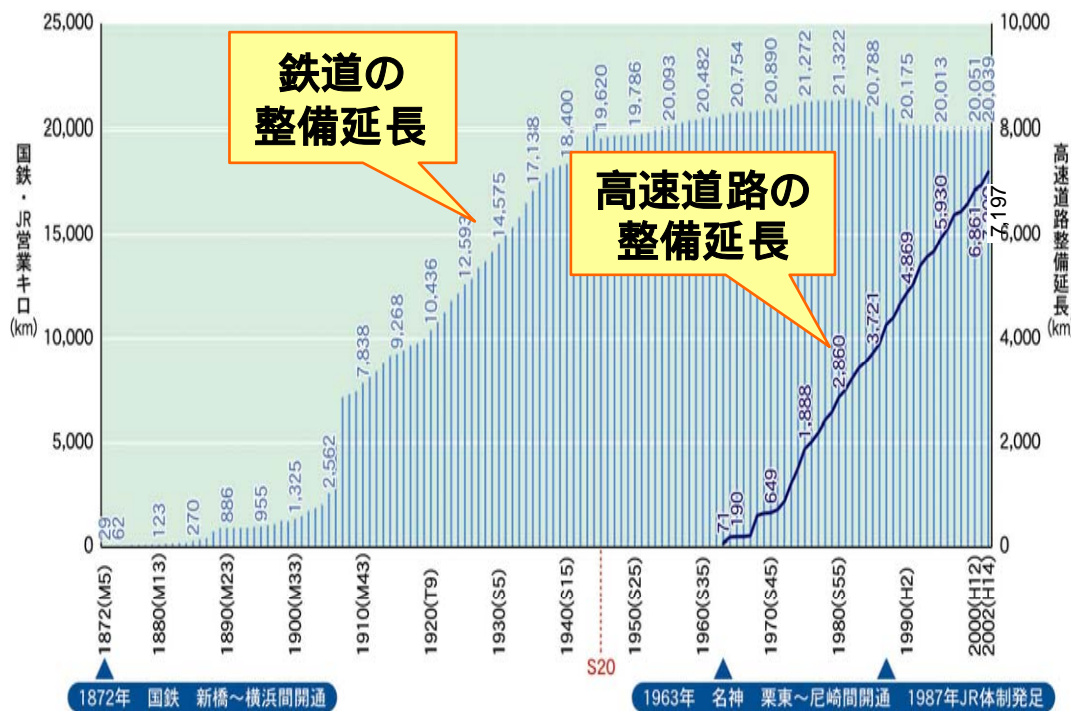


## 参考資料目次

1. 戦後始まった本格的な道路整備
2. 道路整備を支える制度の創設
3. 道路交通需要の推移
4. モータリゼーションに対応するネットワーク整備の進展
5. 道路ストックの増加と諸指標の推移
6. 豊かな国民生活を支える道路交通
7. 透明性と説明責任を向上する取り組み(事業評価)
8. 少子高齢化の進展と高齢者の社会参画
9. 人口減少に伴う集落維持の困難化
10. 余暇活動と多様な生活指向
11. これまでの都市の成り立ちと集約型都市構造の必要性
12. 東アジアの台頭、地方レベルの国際交流の拡大
13. 地方における企業立地(例)  
～交通ネットワークで地域の人材を活用
14. 安全・安心な暮らしへのニーズの高まり
15. 交通事故の状況
16. 自動車交通によるCO2排出と京都議定書の目標達成計画
17. 我が国の高齢化ストックの増加と米国の経験
18. 戦略的な道路管理がトータルコストを抑制
19. 道路の機能分化の意義(例)  
～環状道路整備による生活道路の機能回復
20. 料金割引の効果事例  
～高速道路への交通の転換で交通事故が減少
21. 規制による機能改善の例  
～ロンドンのロードプライシング
22. 道路の震災対策:道路橋の耐震補強の方針
23. 交通安全(1):通学路の整備方針
24. 交通安全(2):幹線道路の対策方針
25. 密集市街地等における防災上の課題  
～東京都の状況
26. 日本風景街道のイメージ
27. 歴史ある橋梁を活かした環境・景観の保全と創造(例)
28. 各国主要都市圏の環状道路の整備状況
29. 道路空間の再構築による歩行者空間等の確保  
(トランジットモール)
30. 新たな国土計画の議論～『二層の広域圏』の提案(1)
31. 新たな国土計画の議論～『二層の広域圏』の提案(2)
32. 高規格幹線道路網と空港・港湾の連絡
33. 目標宣言プロジェクトの取り組み方針
34. 政策提言などを含めたPIの拡大・深化の動き
35. 道づくりにおける国民の参加と責任
36. ITSの進展と新たなサービスの方向性

## 1. 戦後始まった本格的な道路整備

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



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」



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）

## 2. 道路整備を支える制度の創設

急激なモータリゼーションへの対応と経済復興の隘路である交通輸送の効率化の手段として高速道路建設が必要とされた

### 道路整備を推進した三本柱

1) ガソリン税を道路整備の特定財源とする財源制度

2) 有料道路制度の創設

3) 道路整備五カ年計画による計画的実施

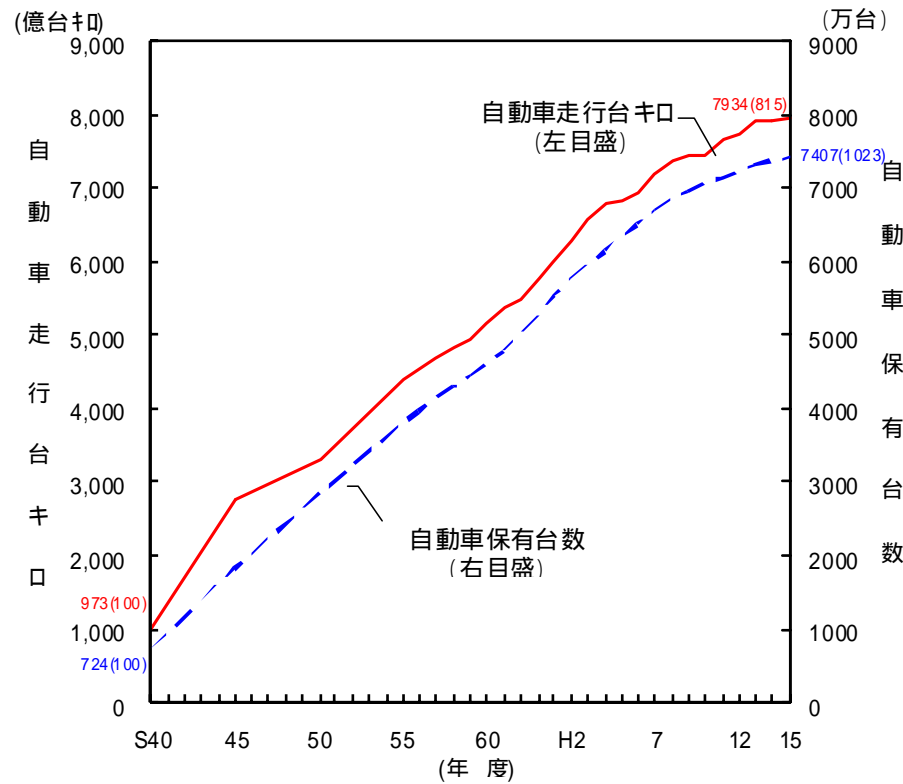
・1952(昭和27)年から1953(昭和28)年にかけて、「道路法」「道路整備特別措置法」「道路整備費の財源等に関する臨時措置法(後の道路整備緊急措置法)」を成立  
昭和29年度から道路整備特定財源と道路整備五箇年計画がスタート

・1956(昭和31)年に日本道路公団が設立、1957(昭和32)年に「国土開発縦貫自動車道建設法」「高速自動車国道法」が成立  
・国土開発縦貫道建設審議会の議を経て、日本道路公団に施行命令、着手  
1963(昭和38)年に名神高速道路(尼崎-栗東間71km)が開通

### 3. 道路交通需要の推移

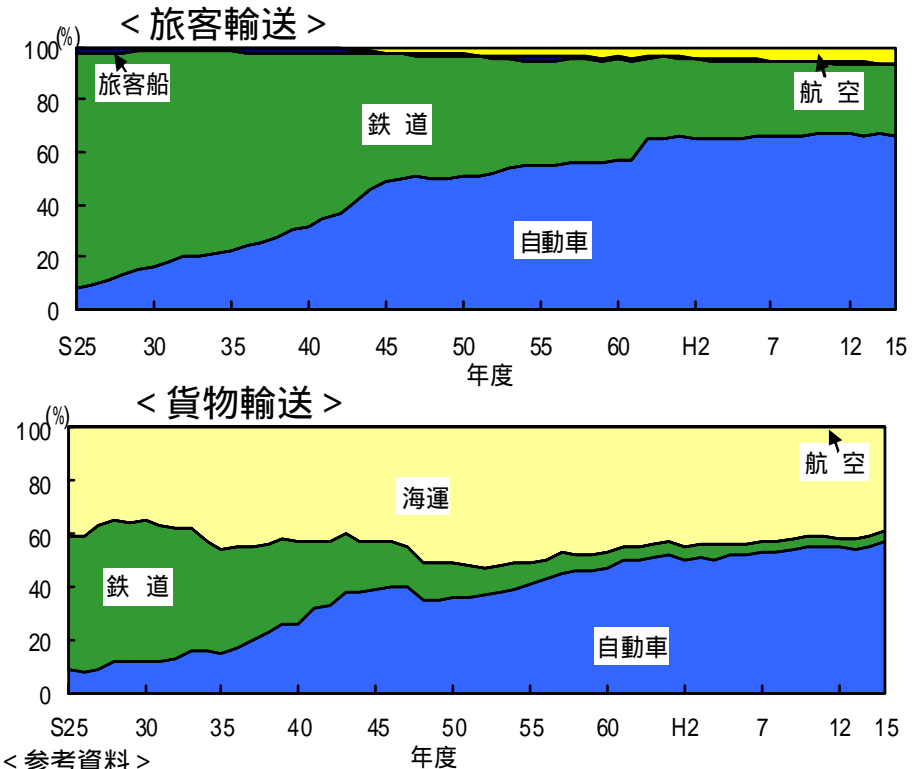
昭和40年からの35年間で、自動車保有台数は1.0倍、自動車走行台キロは8倍に増加  
 自動車の分担率は、旅客・貨物輸送共に大きく増加

【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。

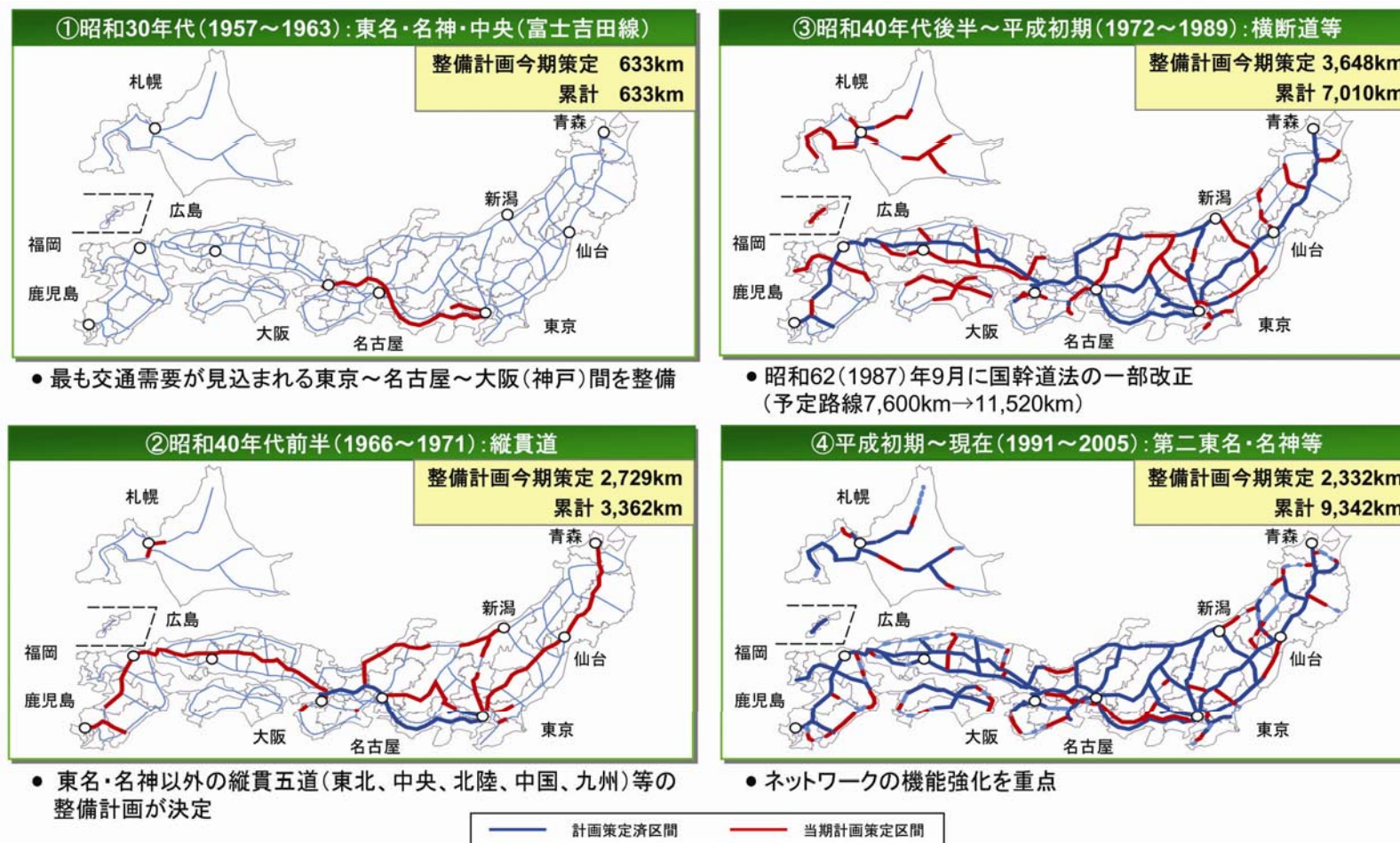
【輸送機関別分担率の推移(上:輸送人キロ、下:輸送トンキロ)】



< 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。

## 4. モータリゼーションに対応するネットワーク整備の進展

「量的不足の解消」を至上命題としてネットワーク整備を推進し、高規格幹線道路については現行14,000kmの計画の概ね2/3が供用している

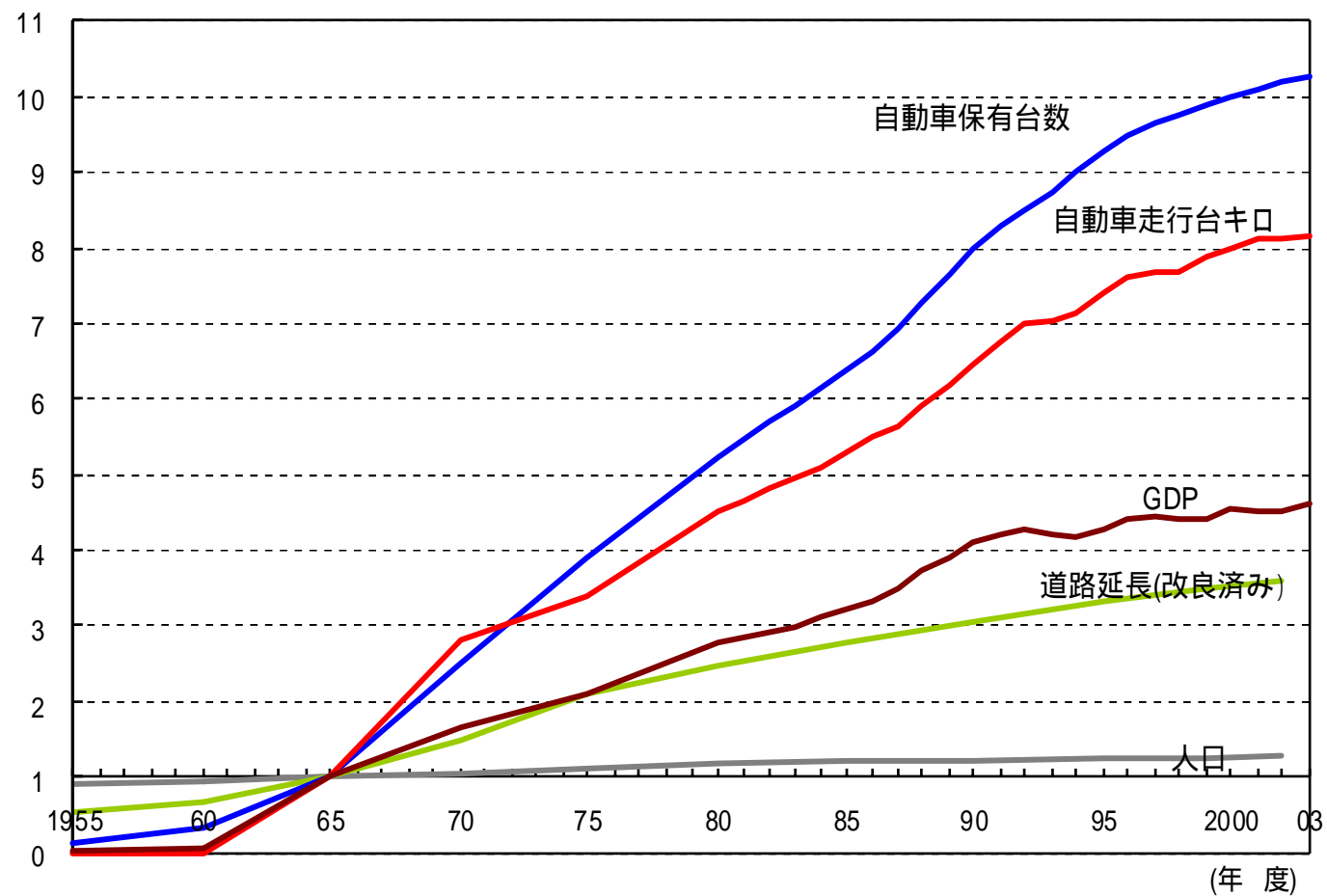


出典: 道路関係四公団民営化推進委員会資料をもとに作成

### 高速道路網の整備計画策定経緯

## 5. 道路ストックの増加と諸指標の推移

• 着実に整備は進んでいるものの、自動車交通量、自動車保有台数の急速な増加に対し、改良済み道路延長の伸びは、需要の伸びに十分対応するには至っていない

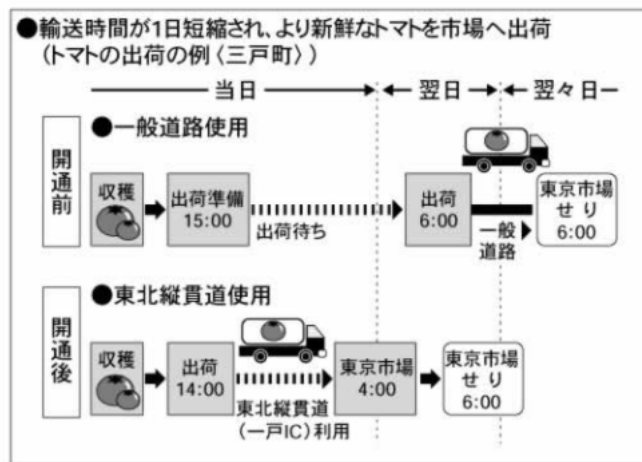


国土交通省「陸運統計要覧」、日本自動車工業界「自動車統計月報」、内閣府経済社会総合研究所「国民経済計算年報」(各年版)、国土交通省「道路統計年報」、総務省「国勢調査報告」より作成

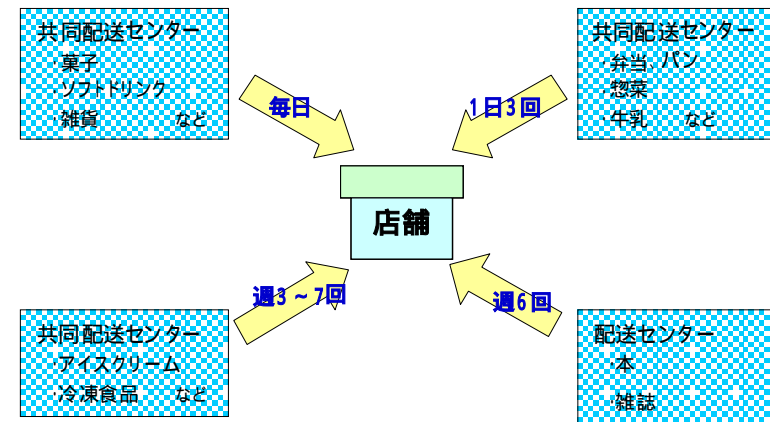
## 6. 豊かな国民生活を支える道路交通

● 宅配便のタイムサービスや新鮮な食品の通年流通、コンビニの多頻度搬送などを実現するためには、交通の定時性、速達性、広域性が不可欠

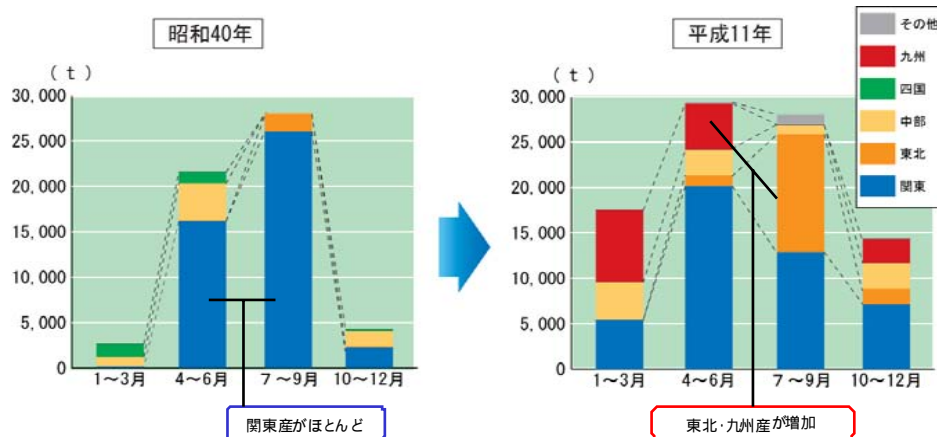
【鮮度が命のトマトがより新鮮に提供可能に】



【コンビニエンスストアの商品配送状況 (S社)】

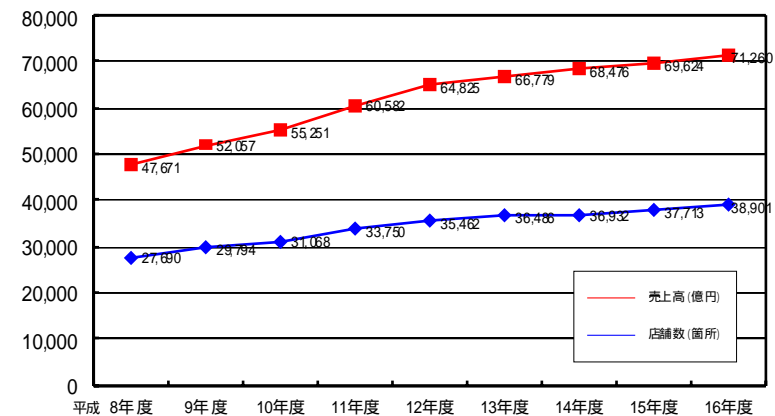


【東京への出荷産地が拡大しトマトの安定供給が可能に】



出典: 「東京都中央卸売市場年報」東京都

【コンビニエンスストアの売上高と店舗数の推移】

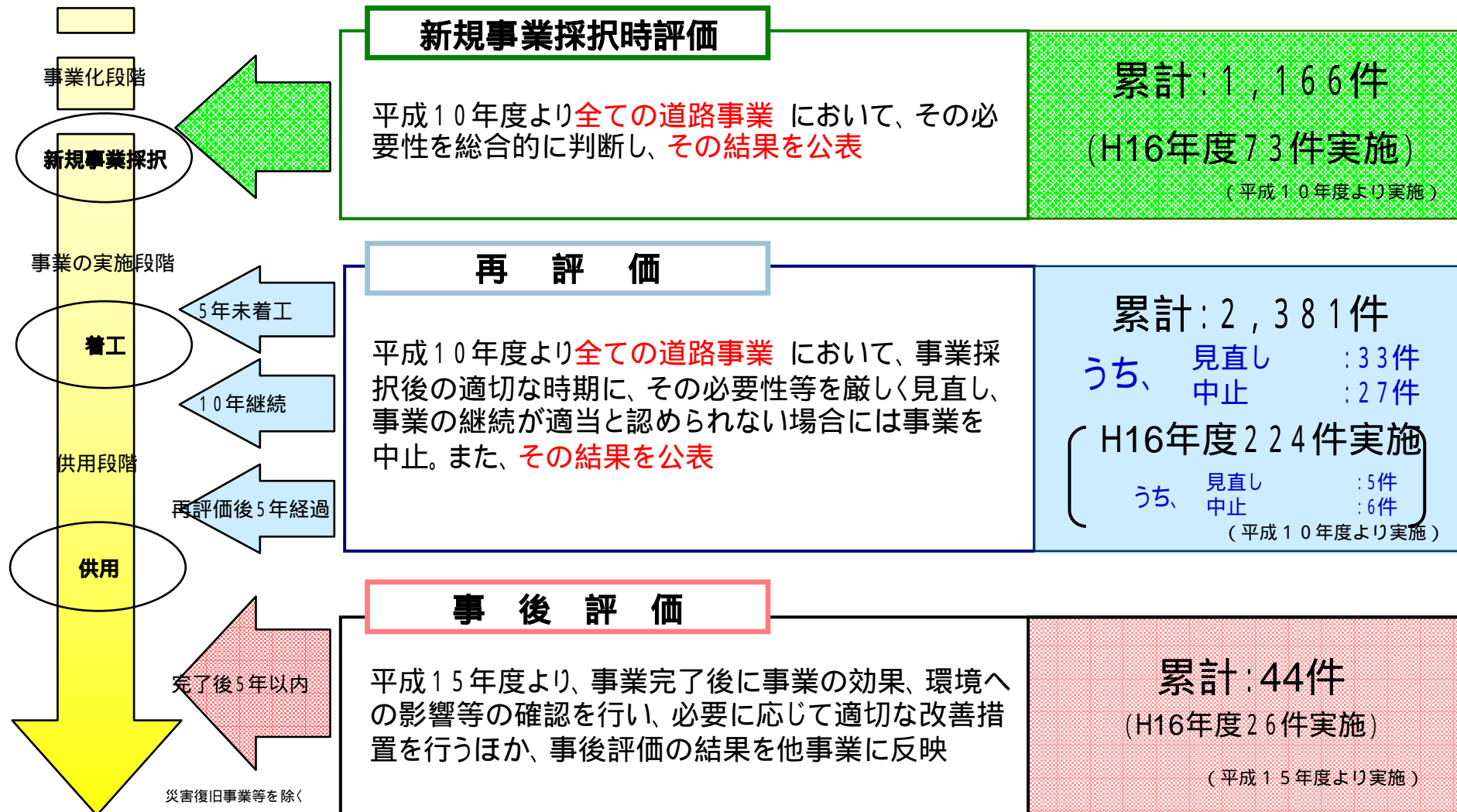


出典: コンビニエンスストア統計調査 (日本フランチャイズチェーン協会)



## 7. 透明性と説明責任を向上する取り組み (事業評価)

- 平成10年度より、道路事業の効率性、透明性向上のために事業評価を導入
- 事業の必要性を厳しく見直して、効果の高い事業に集中投資

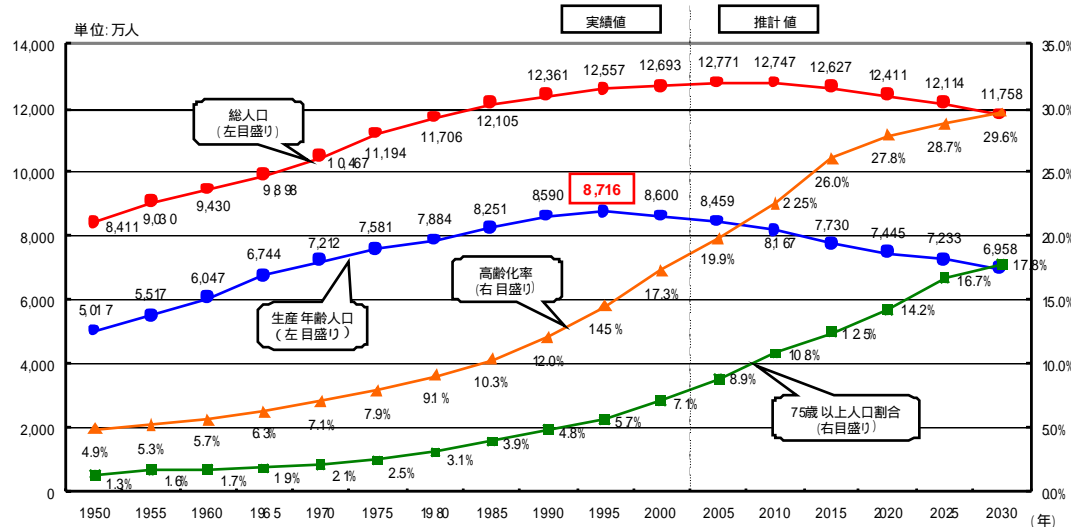


## 2. 今後目指す社会と道路政策の関わり

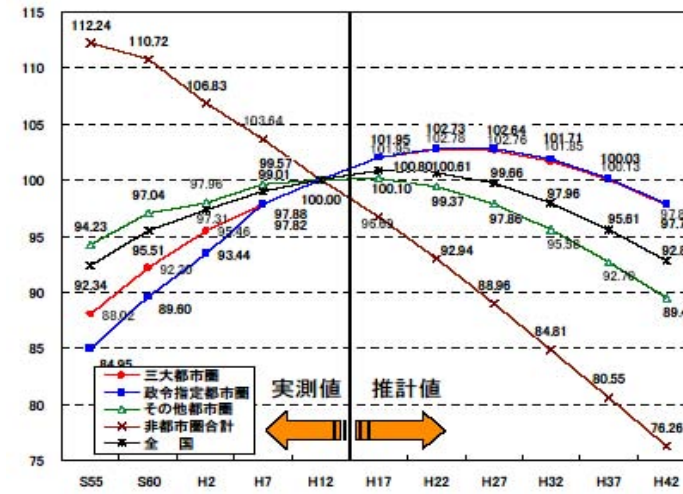
(1) 少子高齢化が進む社会においても活力ある国民生活の創造

- 少子高齢化に伴い、地方部では急速に人口が減少
- 増加する高齢者の社会参加意欲は高く、その活力が生きる社会を目指すべき

【人口・高齢化の実績および推計値】



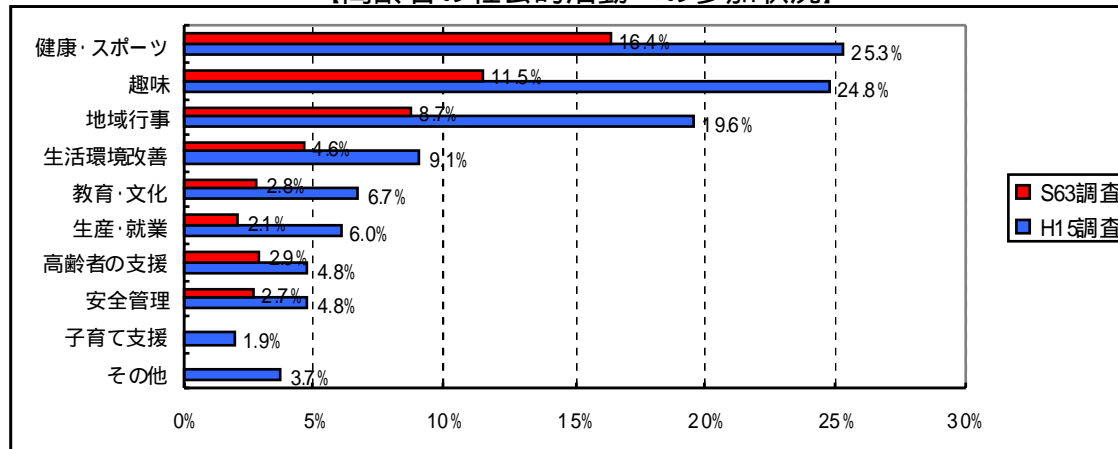
【地域別の人口推計 (H12を100とする指数)】



出典) 2000年まで総務省「国勢調査」、2005年以降：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」  
 出典) 「21世紀後半の国土構造のあり方」～人口減少社会における都市の姿と道路の役割～

出典：1960年から2000年までは総務省統計局「国勢調査報告」、2005以降は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の市町村別将来推計人口(平成15年12月推計)」より作成

【高齢者の社会的活動への参加状況】



資料：内閣府「高齢者の地域社会への参加に関する意識調査」(H15) 全国の60歳以上の男女を対象とした調査結果

## 9. 人口減少に伴う集落維持の困難化

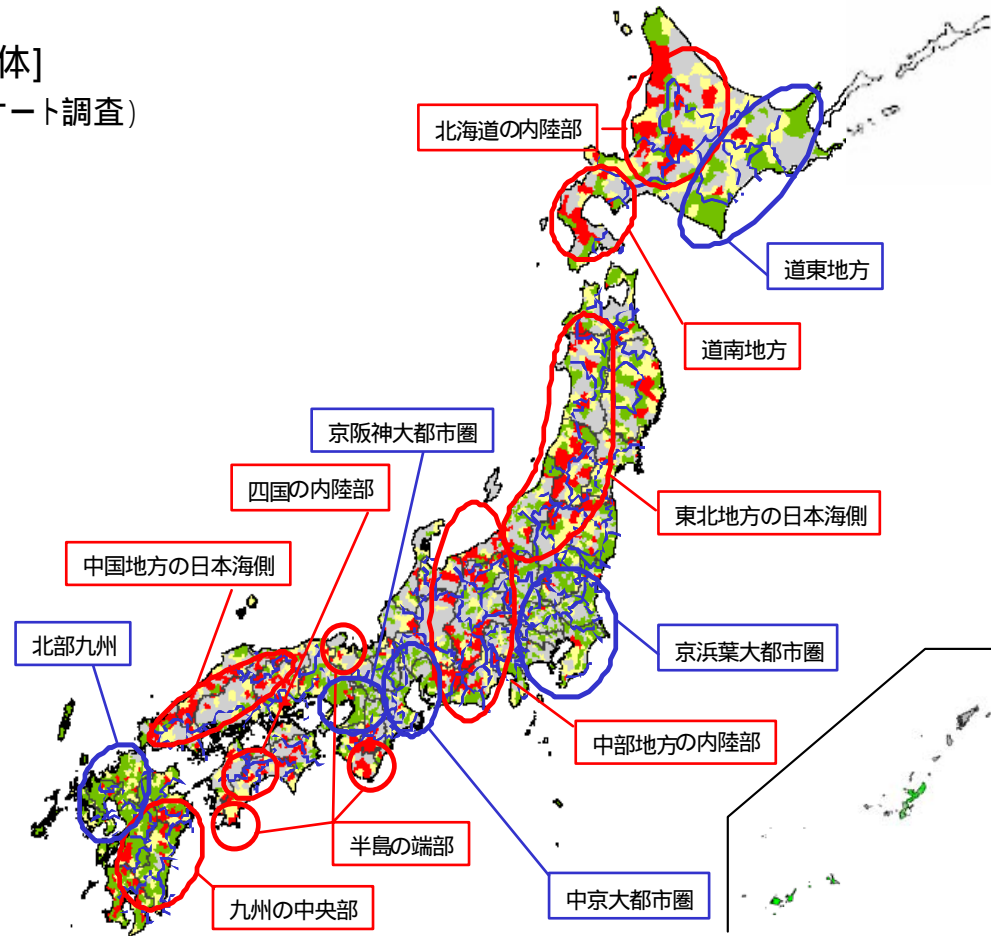
• 中心的な都市からの遠隔地においては集落の消滅が危惧される地域が広がるなど、基礎的社会サービスの提供が困難な地域の発生や、地域コミュニティの崩壊等の問題に対する懸念が増大している

### [集落消滅の危機感をもつ自治体]

(全国の市町村(2004.8.1)を対象としたアンケート調査)

集落消滅に関する自治体の回答	総計
消滅の可能性あり	355(19%)
どちらとも言えない	591(31%)
消滅の可能性なし	964(50%)
合計	1,910(100%)

<span style="border: 1px solid red; padding: 2px;"> </span>	消滅の可能性あり
<span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;"> </span>	消滅の可能性なし

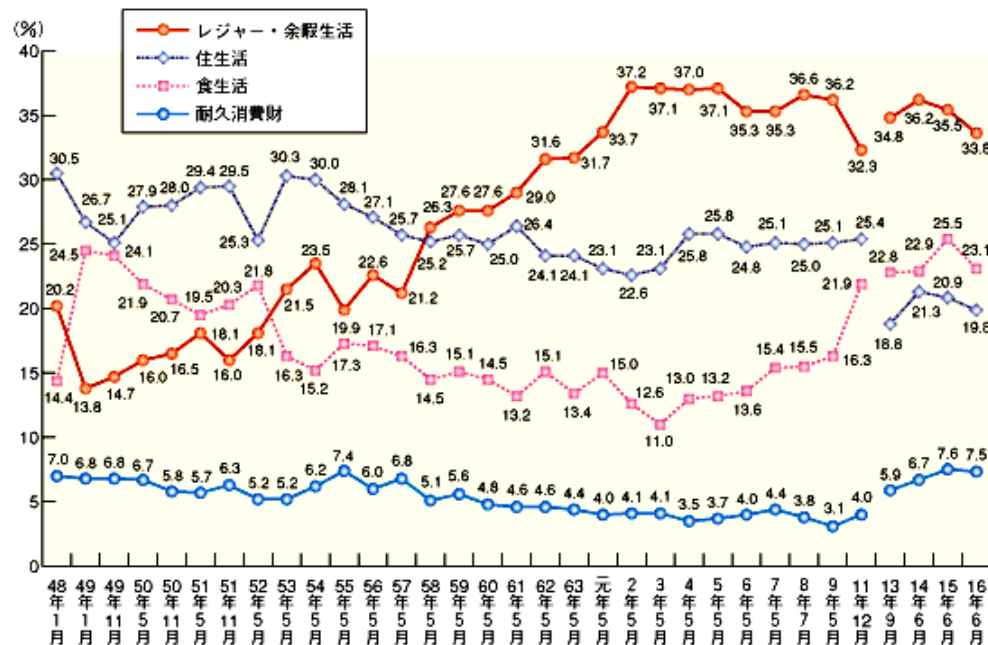


出典: 国土交通省『新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系 最終報告』

## 10. 余暇活動と多様な生活指向

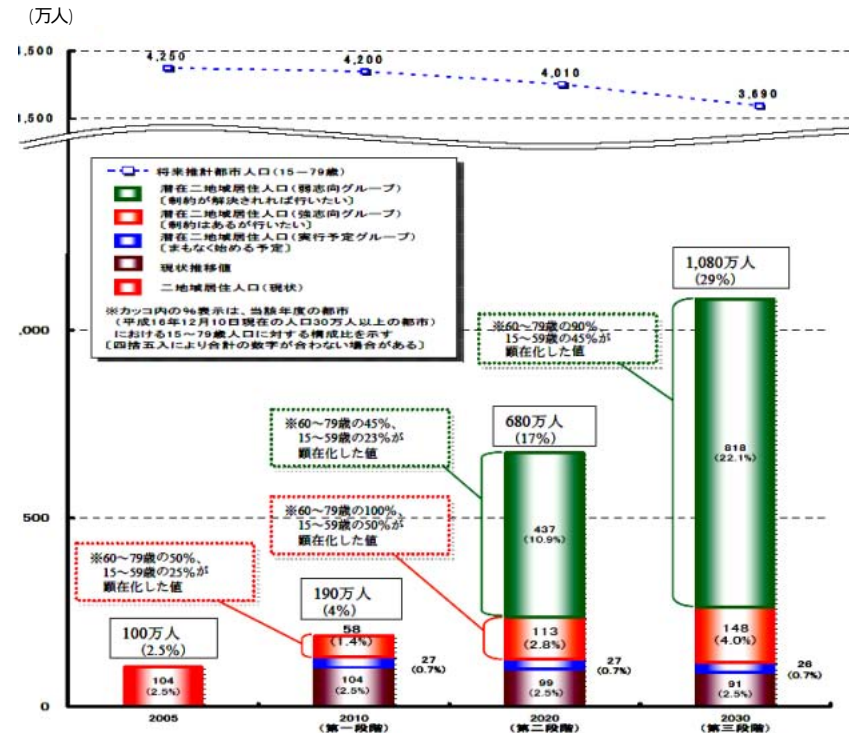
- 人々の今後の生活の力点は、「レジャー・余暇活動」がここ30年間で最も大きく伸びており、割合も最も高い
- 都市住民が定期的・反復的に農山漁村等に滞在する「二地域居住人口」が増加の兆し

【今後の生活の力点(推移)】



(注) 1 内閣府大臣官房政府広報室「国民生活に関する世論調査」(16年6月)による。  
 2 耐久消費財とは、自動車、電気製品、家具等耐久消費財の面。  
 3 平成11年度以前は単数回答。  
 4 平成13年度以降は複数回答で開いており、以前の調査結果と直接比較できない。

【「二地域居住人口」の現状推計と将来イメージ】

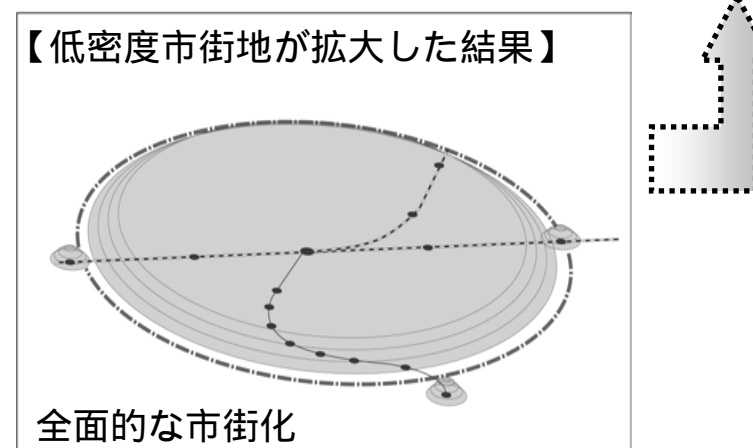
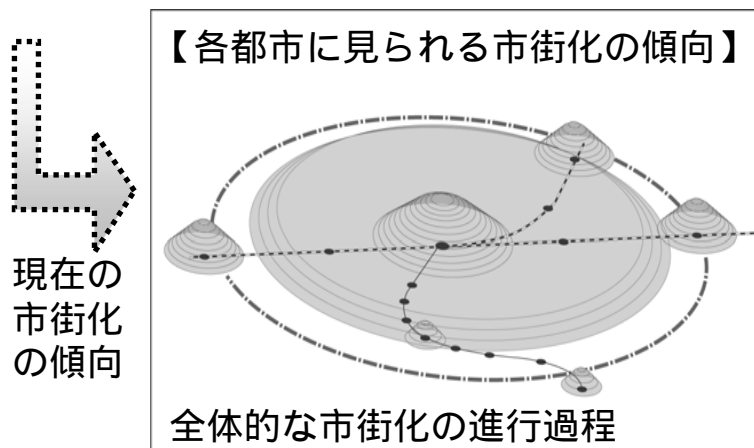
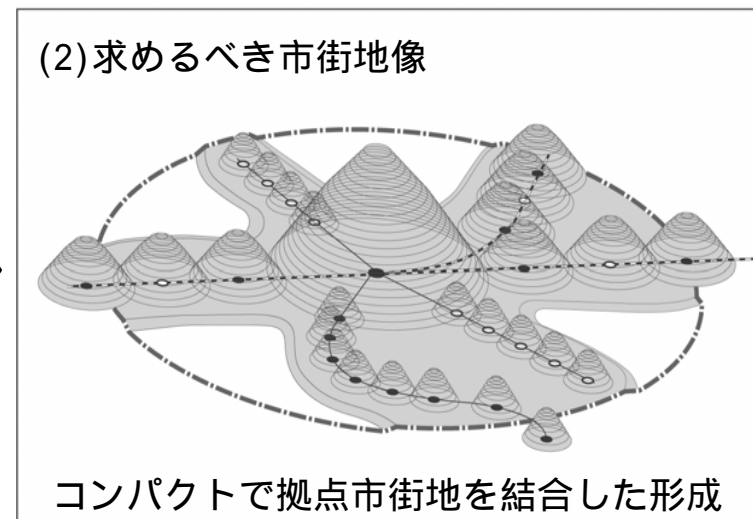
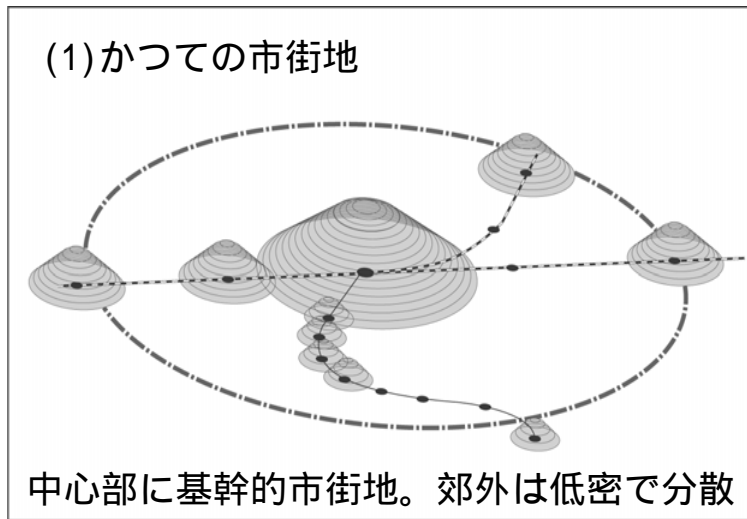


\*「二地域居住人口」とは、都市住民が本人や家族のニーズ等に応じて、多様なライフスタイルを実現するための手段の一つとして、農山漁村等の同一地域において、中長期(1~3ヶ月程度)、定期的・反復的に滞在すること等により、当該地域社会と一定の関係を持ちつつ、都市の居住に加えた生活拠点を持つことを意味している。

出典：国土交通省国土計画局「『二地域居住』の意義とその戦略的支援策の構想」(平成17年3月)

## 11. これまでの都市の成り立ちと集約型都市構造の必要性

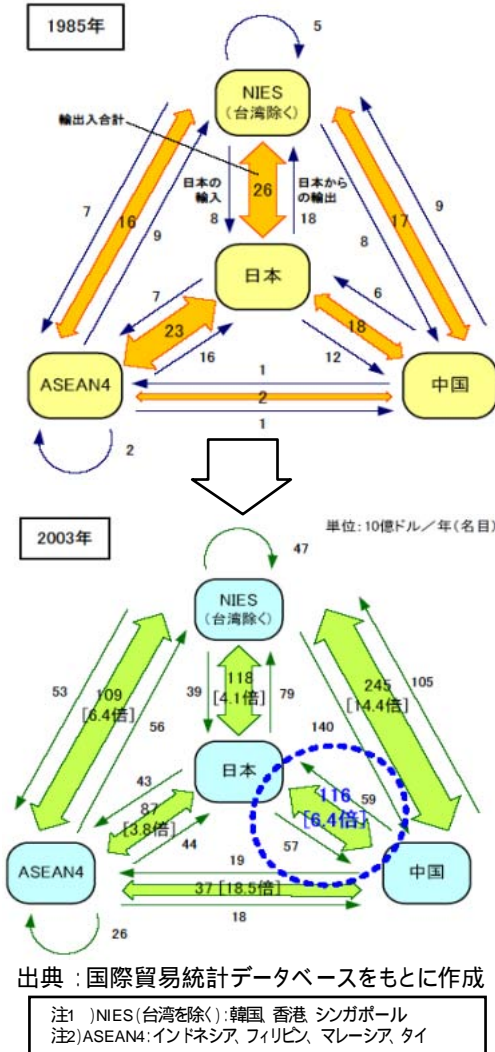
- 戦後、各都市における市街化は公共交通沿線に沿い発展
- これまでモータリゼーションの進展とともに低密度の市街地として拡張
- 少子高齢化社会に対応したコンパクトな集約型都市構造を目指すことが必要



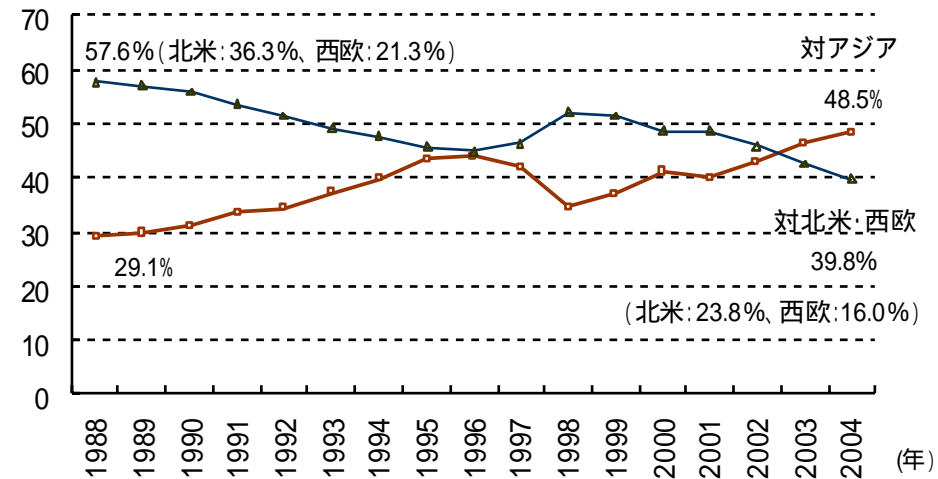
## 12. 東アジアの台頭、地方レベルの国際交流の拡大

- 中国をはじめとする東アジア経済との関係強化、相対的な競争力の強化は喫緊の課題
- 近年、大都市圏 - 海外の国際関係のみならず、日本海側など地方 - アジア関係が進展

【東アジア域内の貿易構造の変化】

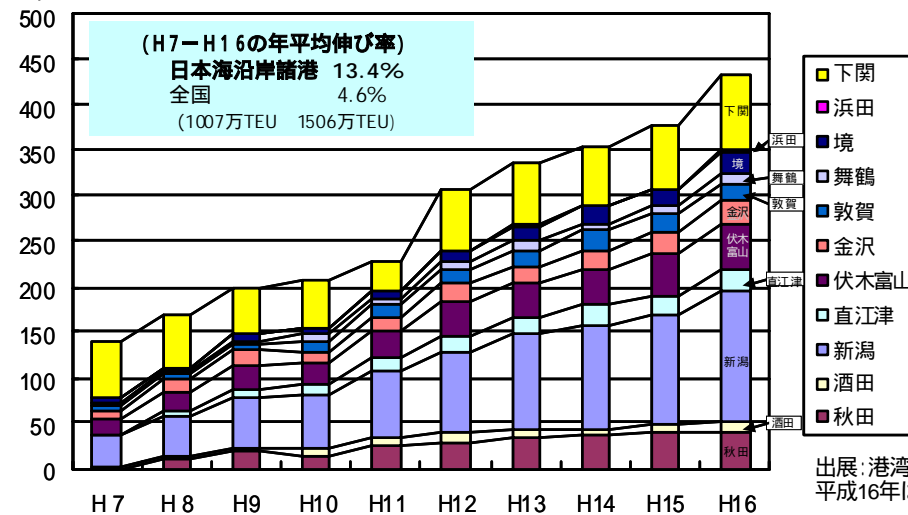


(対世界比、%) 日本からの地域別輸出シェアの推移



(出典) 財務省貿易統計をもとに国土交通省国土計画局作成

日本海の外貿コンテナ貨物量(港別)



### 13. 地方における企業立地(例) ~ 交通ネットワークで地域の人材を活用

「地方に行けば日本で十分に産業が成り立つのですが、問題は地方に行くほど人がいないということです。道路網があれば人は集められるが、それがないと一極集中で地方は過疎になり、集中したところはコストが高いから産業が空洞化する。」  
 (御手洗富士夫 キヤノン株式会社社長、大分合同新聞H17.1.1)

S63 大分空港 滑走路3000m供用

H7 国道10号バイパス北大道路開通  
 大分~北九州 1時間50分

H8 大分道全線開通  
 大分~福岡 2時間

H8 大分港コンテナターミナル供用

H10 大分キャノンマテリアル(株)  
 (杵築市)

H12 サッポロビール  
 新九州工場(日田市)

H13 東九州道(大分~津久見)開通

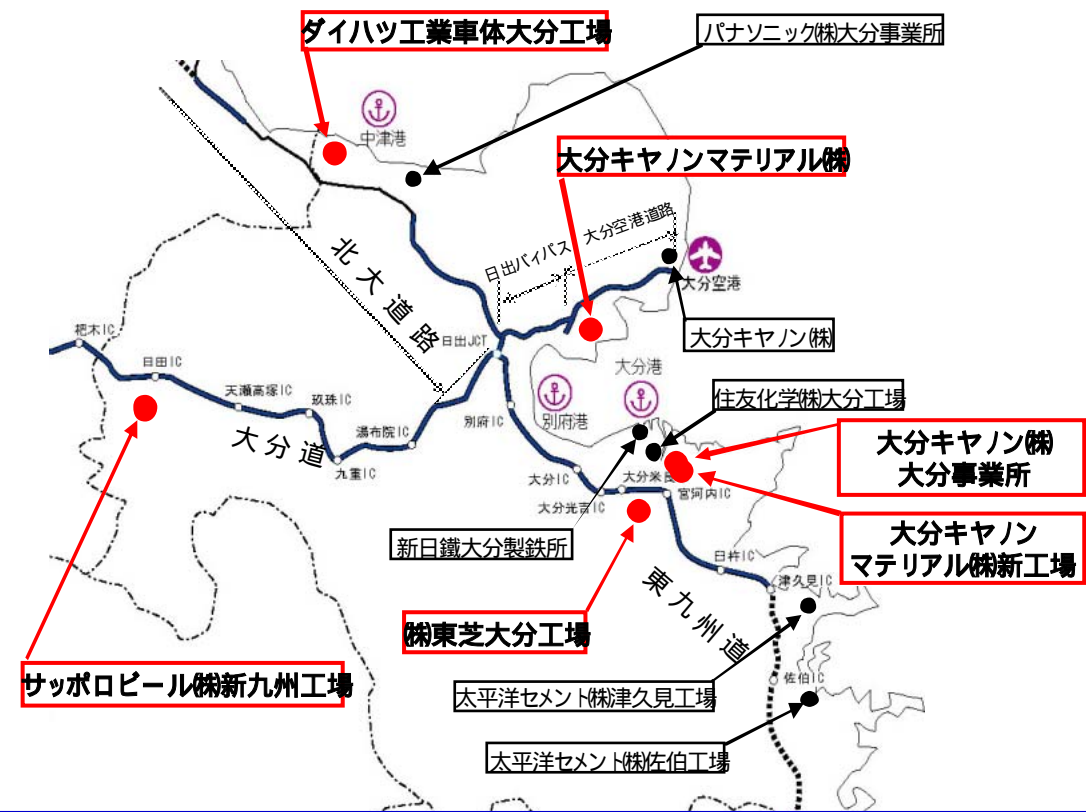
H14 大分空港道路全線開通  
 日出バイパスを介し高速ネットに接続

H16 (株)東芝大分工場  
 300mmウェハー製造棟新設(大分市)

H16 ダイハツ車体大分工場(中津市)

H17 大分キャノン(株)  
 大分事業所(大分市)

H19 大分キャノンマテリアル(株)  
 大分新工場(大分市) 操業開始予定



着実な交通基盤整備の進展に伴い、大分県に多数の著名企業が立地