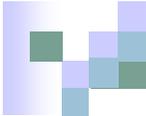


今後の道路政策の基本的
方向について(論点整理)
- 参考資料 -

平成18年6月1日
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. 道路政策の成果と残る課題
2. 道路整備水準の国際比較
3. さらに着実な道路整備を進める欧米の動き
4. 道路交通需要の推移
5. 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
6. 道路ストックの増加と諸指標の推移
7. 豊かな国民生活を支える道路交通
8. 透明性と説明責任を向上する取り組み(事業評価)
9. 少子高齢化の進展と高齢者の社会参画
10. 人口減少に伴う集落維持の困難化
11. 余暇活動と多様な生活指向
12. これまでの都市の成り立ちと集約型都市構造の必要性
13. 東アジアの台頭、地方レベルの国際交流の拡大
14. 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
15. 安全・安心な暮らしへのニーズの高まり
16. 交通事故の状況
17. 自動車交通によるCO2排出と京都議定書の目標達成計画
18. 我が国の高齢化ストックの増加と米国の経験
19. 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
20. 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
21. 道路の震災対策:道路橋の耐震補強の方針
22. 交通安全(1):通学路の整備方針
23. 交通安全(2):幹線道路の対策方針
24. 密集市街地等における防災上の課題
～東京都の状況
25. 日本風景街道のイメージ
26. 歴史ある橋梁を活かした環境・景観の保全と創造(例)
27. 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)
28. 新たな国土計画の議論～『二層の広域圏』の提案(1)
29. 新たな国土計画の議論～『二層の広域圏』の提案(2)
30. 高規格幹線道路網と空港・港湾の連絡
31. 政策提言などを含めたPIの拡大・深化の動き
32. ITSの進展と新たなサービスの方向性

1. 道路政策の成果と残る課題

50年にわたる道路整備により、道路事情は格段に向上。
一方で、渋滞、危険な生活道路、災害に対する脆弱性、醜い景観などの課題が残されている

右：昭和28年頃の未舗装の道
(東京都板橋区)



左：昭和30年代の交通渋滞
(新宿三光町交差点)
出典：「新都市」1950年10月



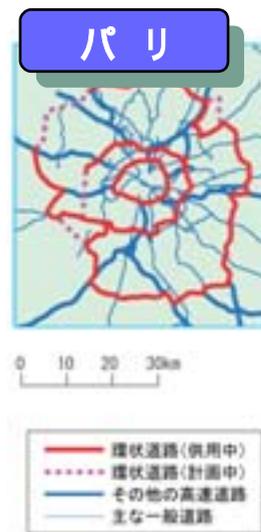
2. 道路整備水準の国際比較

諸外国に比べ、わが国の環状道路整備は大きく遅れている
中国では日本より26年遅れで高速道路網整備が始まったが、10倍以上の速度で整備が進捗している



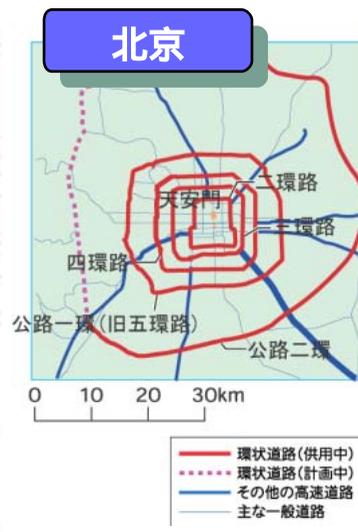
計画延長	522km
供用延長	181km
整備率	35%
人口: 2,853万人	
人口密度: 4,440人/km ²	

延長: (2005年3月調査)
人口: (2004年3月調査)



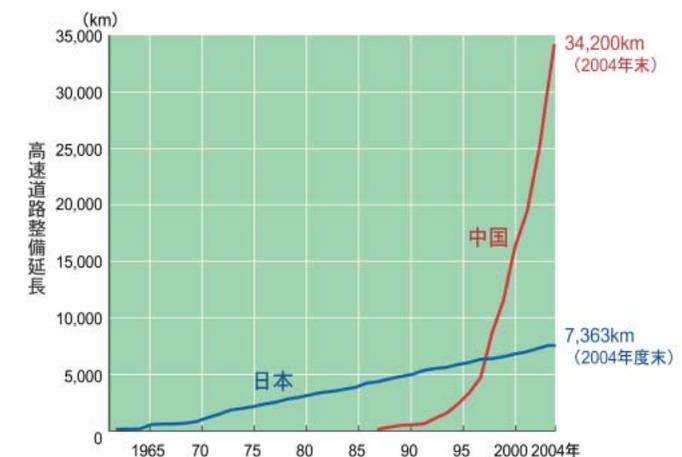
計画延長	313km
供用延長	262km
整備率	84%
人口: 861万人	
人口密度: 4,482人/km ²	

延長: (2005年2月調査)
人口: (1999年調査)



計画延長	436km
供用延長	379km
整備率	87%
人口: 1,456万人	
人口密度: 867人/km ²	

延長: (2005年7月調査)
人口: (2003年調査)



(注1) 人口・人口密度: 概ね環状道路の内側

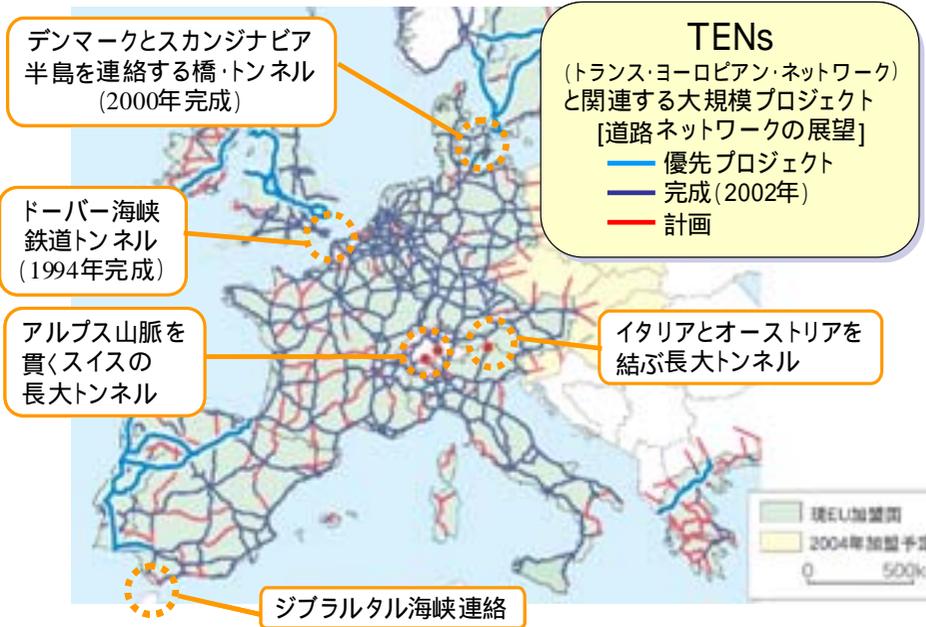
(注2) 「首都圏」の環状道路の内訳は、放射方向の高速道路を相互に結ぶ赤で表記した路線とし、当面活用が可能な道路を供用延長に含めた。

3. さらに着実な道路整備を進める欧米の動き

わが国に先行して道路整備が進んでいる欧米においても、今後一層の道路網の充実を指向

SAFETEA-LU
 • 前回のTEA-21に比べ、投資規模を31%増加した米国史上最大規模の道路予算法 (2005.8.10成立)

TEN-T (Trans European Transport Network)
 • EUの域内市場発展、経済社会の一体性強化に向け、全域で一体的に運用可能な交通ネットワークの整備を行うプロジェクト
 • 官民あわせて4,000~5,000億ユーロの投資規模と言われている

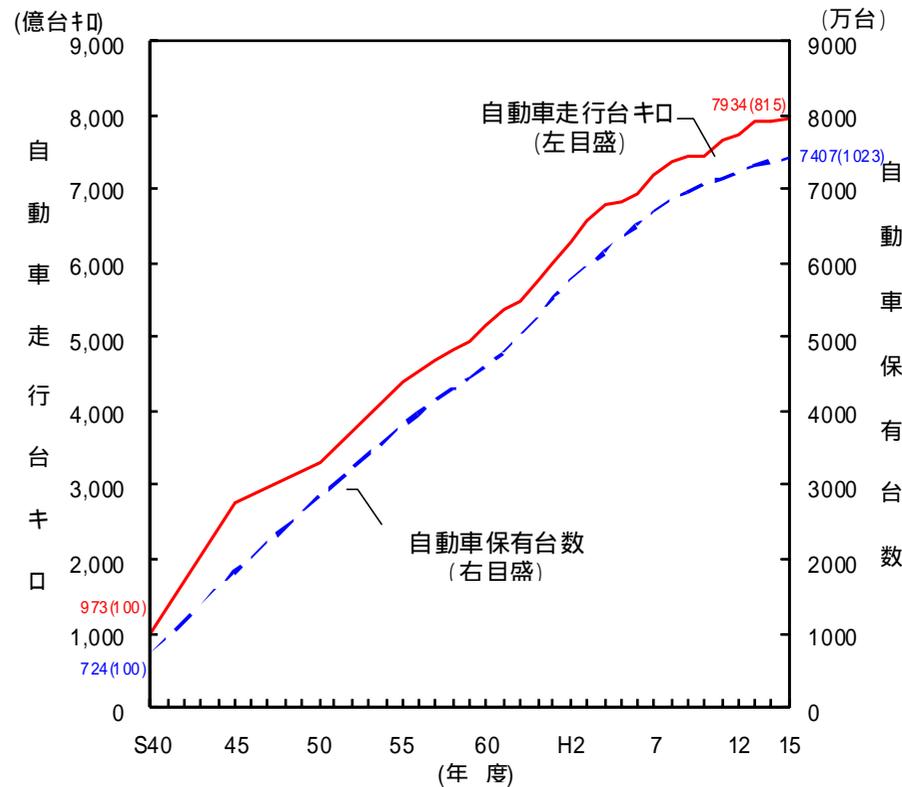


大統領は署名式で、「米経済は、**世界一効率的で信頼性の高い輸送システムを持つことができるかどうか**が鍵となる。……国内の**高速道路や一般道路が整備されていることが必要だ**。」「新法は**道路インフラの質を高め、数十万の雇用を創出する**」と発言。

4. 道路交通需要の推移

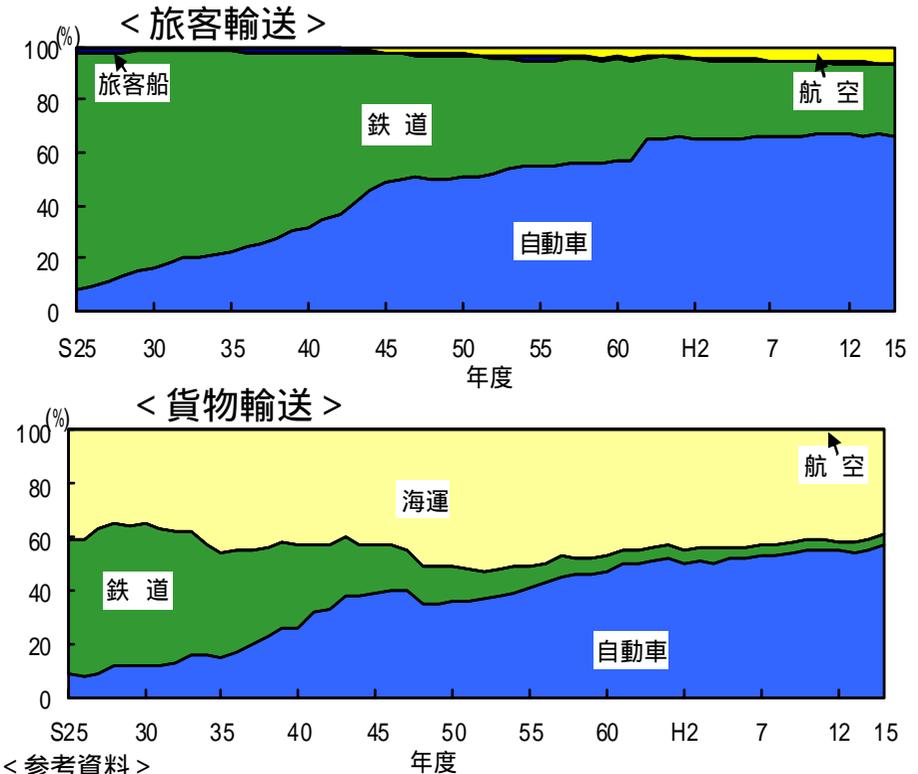
昭和40年からの35年間で、自動車保有台数は1.0倍、自動車走行台キロは8倍に増加
 自動車の分担率は、旅客・貨物輸送共に大きく増加

【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)】



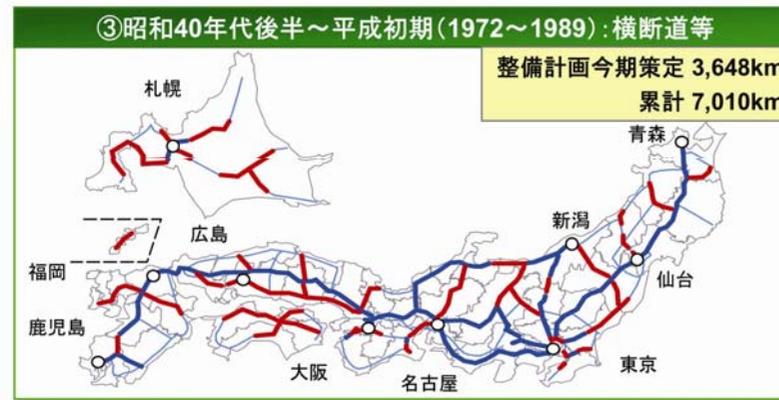
< 参考資料 >
 国土交通省「陸運統計要覧」(各年版)
 注) 1. 昭和62年度より自動車には軽自動車及び自家用貨物を加えたので、昭和61年度以前と連続しない。
 2. 昭和62年度以降の鉄道はJR各社間の重複等があり、前年度までと連続しない。
 3. 平成6年度の値には、平成7年1月～3月の兵庫県(営業バス等を除く)の数値を含まない。
 4. 鉄道は有賃のみ。

5. 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

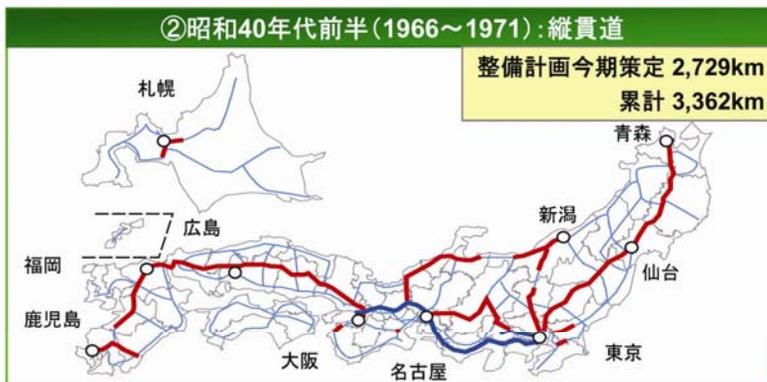
「量的不足の解消」を至上命題としてネットワーク整備を推進し、高規格幹線道路については現行14,000kmの計画の概ね2/3が供用している



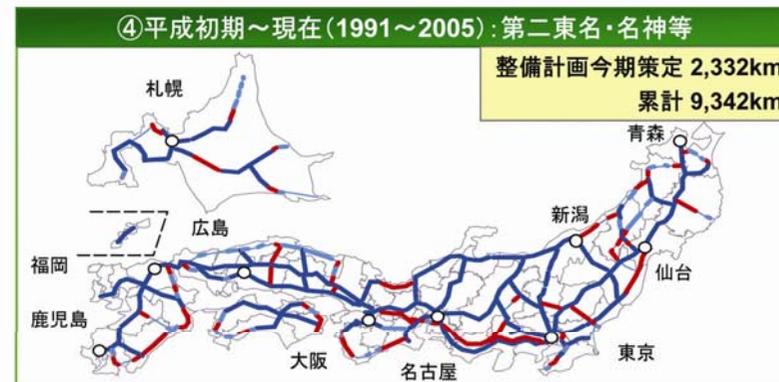
- 最も交通需要が見込まれる東京～名古屋～大阪(神戸)間を整備



- 昭和62(1987)年9月に国幹道法の一部改正(予定路線7,600km→11,520km)



- 東名・名神以外の縦貫五道(東北、中央、北陸、中国、九州)等の整備計画が決定



- ネットワークの機能強化を重点

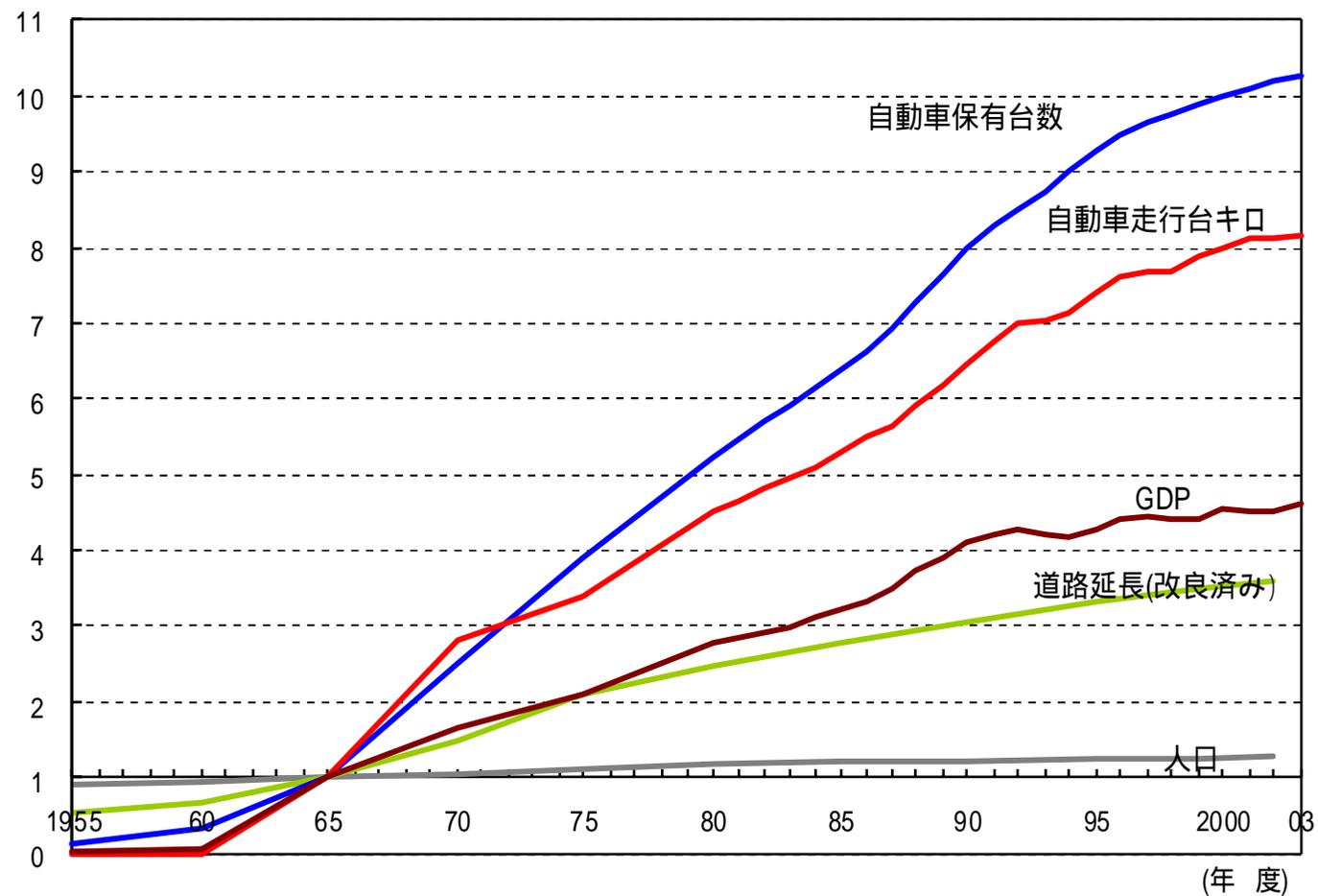
— 計画策定済区間 — 当期計画策定区間

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

6. 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

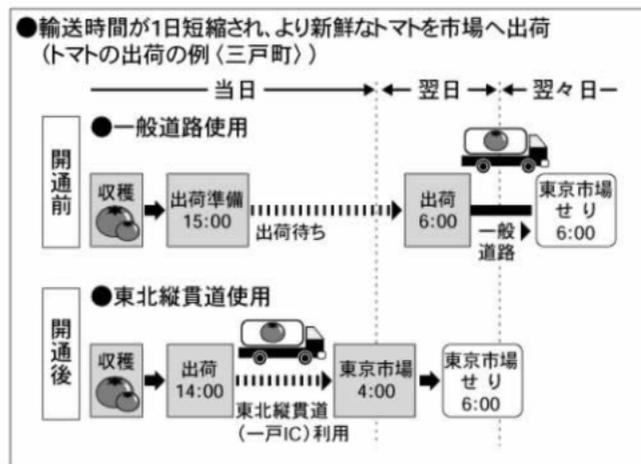


国土交通省「陸運統計要覧」、日本自動車工業界「自動車統計月報」、内閣府経済社会総合研究所「国民経済計算年報」(各年版)、国土交通省「道路統計年報」、総務省「国勢調査報告」より作成

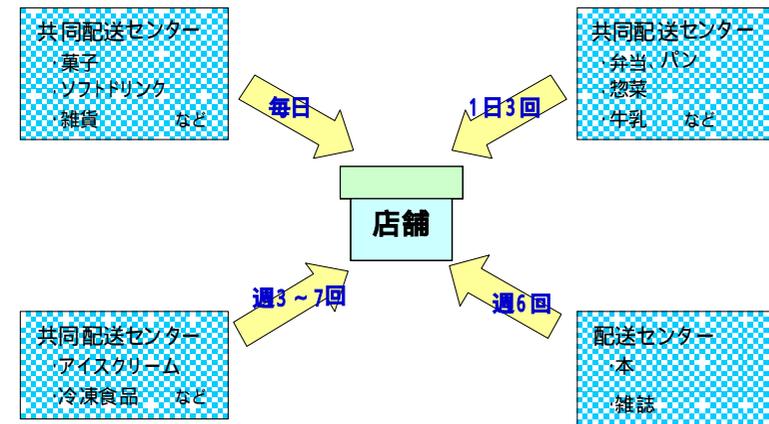
7. 豊かな国民生活を支える道路交通

● 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

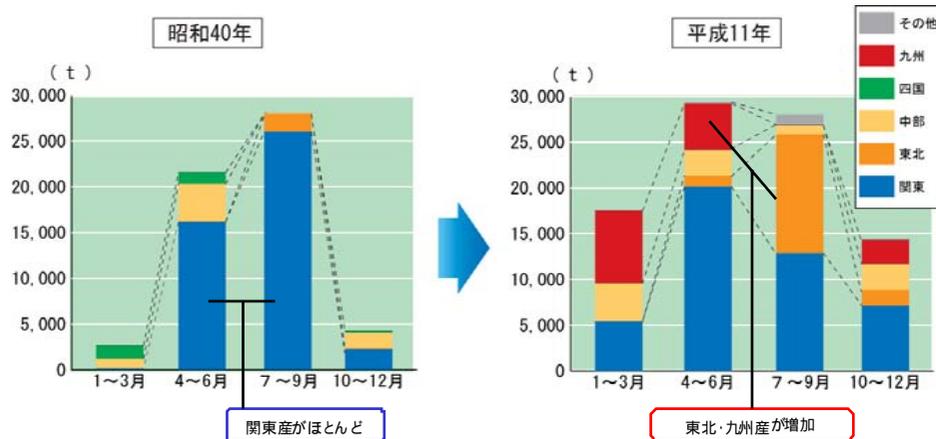
【鮮度が命のトマトがより新鮮に提供可能に】



【コンビニエンスストアの商品配送状況 (S社)】

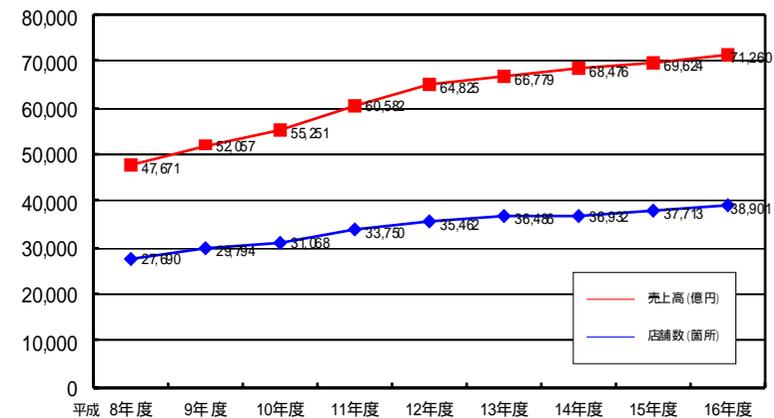


【東京への出荷産地が拡大しトマトの安定供給が可能に】



出典)「東京都中央卸売市場年報」東京都

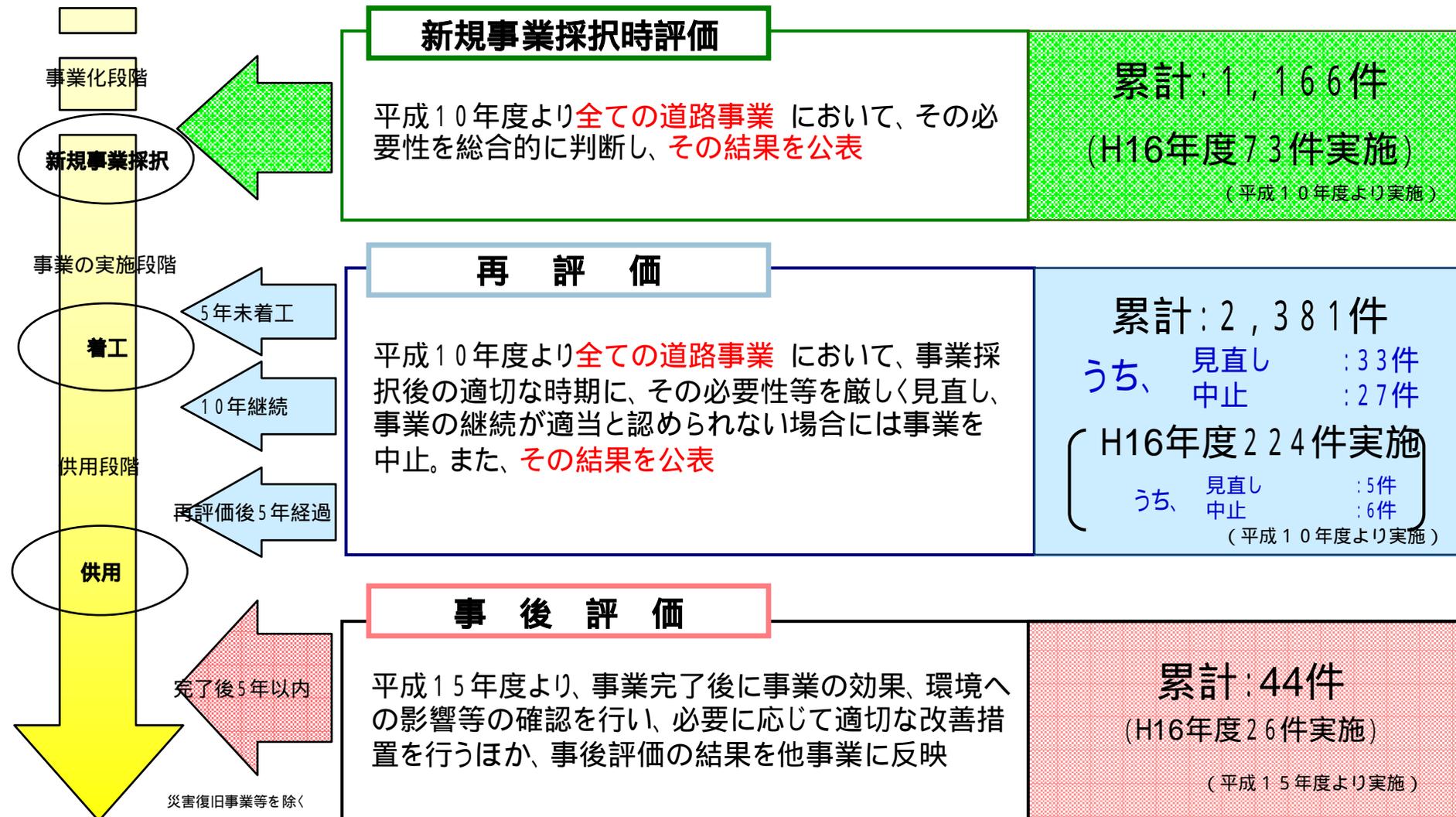
【コンビニエンスストアの売上高と店舗数の推移】



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)

8. 透明性と説明責任を向上する取り組み (事業評価)

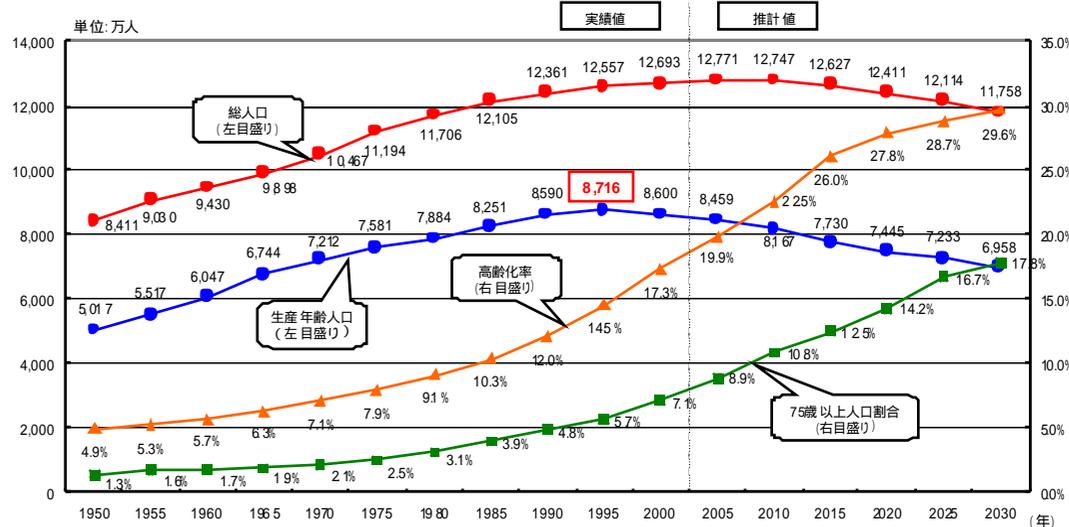
- 平成10年度より、道路事業の効率性、透明性向上のために事業評価を導入
- 事業の必要性を厳しく見直して、効果の高い事業に集中投資



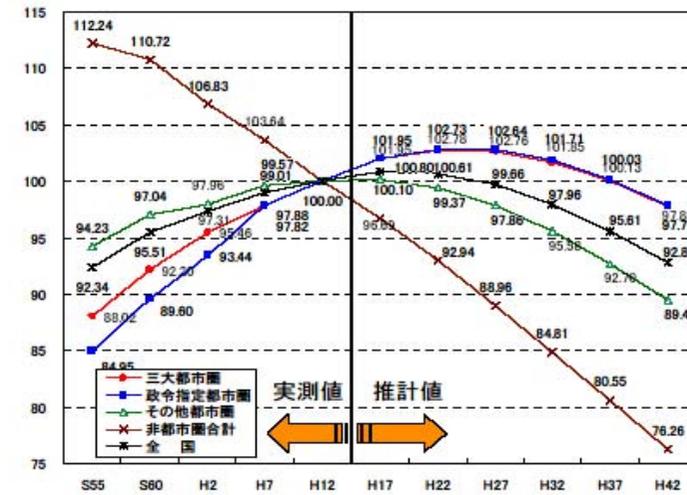
9. 少子高齢化の進展と高齢者の社会参画

- 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】



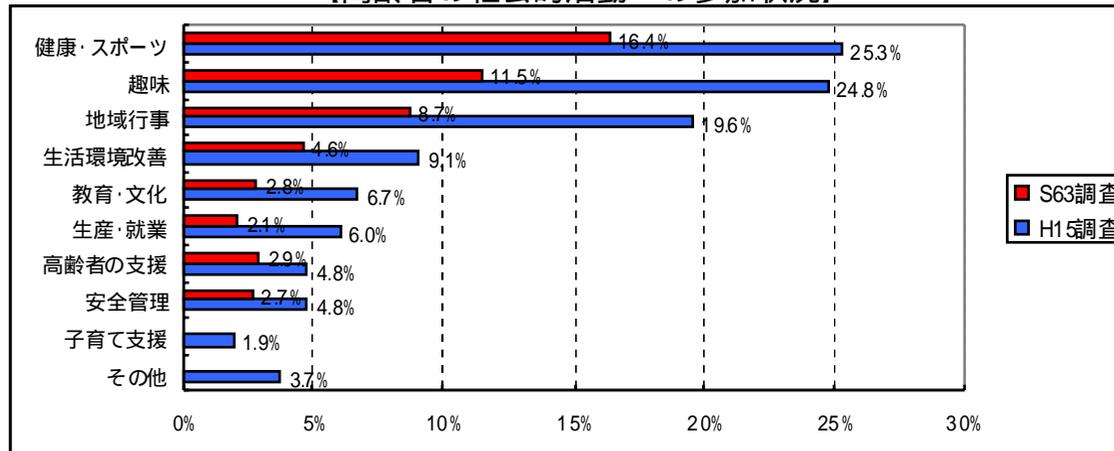
【地域別の人口推計 (H12を100とする指数)】



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

10. 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%)

 	消滅の可能性あり
 	消滅の可能性なし

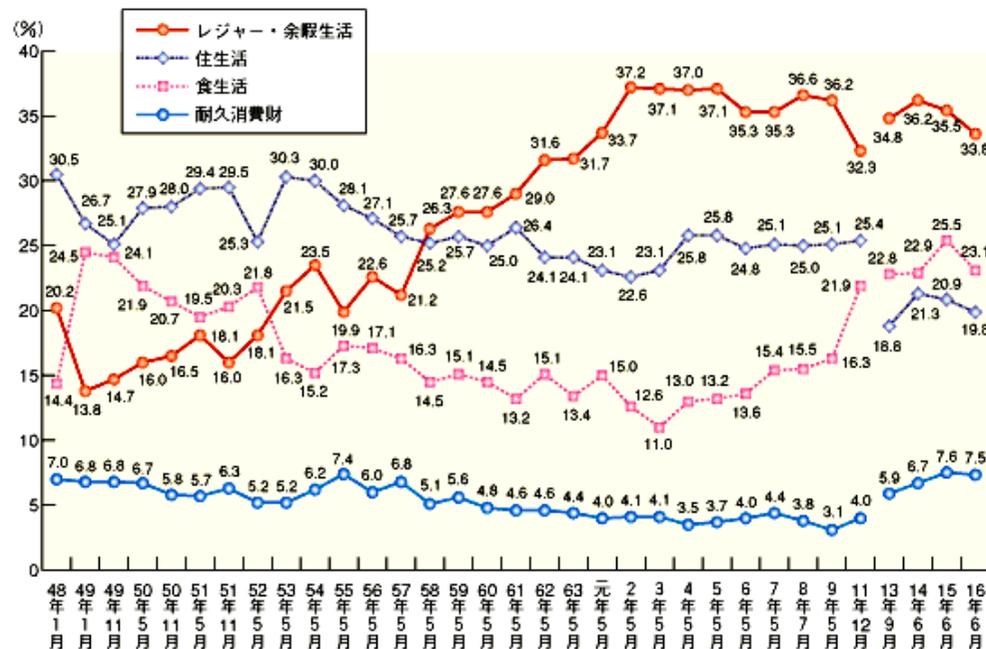


出典: 国土交通省『新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系 最終報告』

1.1. 余暇活動と多様な生活指向

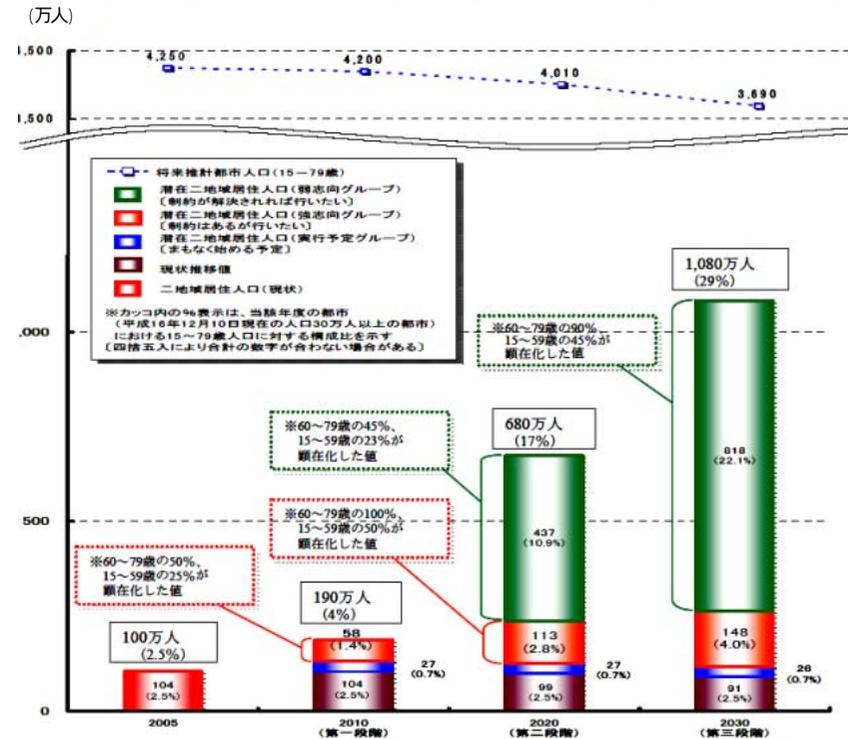
- 人々の今後の生活の力点は、「レジャー・余暇活動」がここ30年間で最も大きく伸びており、割合も最も高い
- 都市住民が定期的・反復的に農山漁村等に滞在する「二地域居住人口」が増加の兆し

【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)