

第2章 日本における道路インフラ整備に関わる歴史と現状

2.1 日本の公共事業(交通)に関する統計資料

(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 2.1-1 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 2.2-2 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
鉄道	鉄道	348	4	-
	地下鉄	40	49	226
港湾	434	331	231	996 (7%)
空港	280	66	3	349 (2%)
計	6,581	4,914	3,786	15,281

(2) 道路

新道路網整備5カ年計画(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、国の経済及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及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

表 2.2-3 新道路整備5カ年計画事業費

(単位:億円)

高規格幹線道路(1,360km)	150,900
高速自動車国道	99,500
本州四国連絡道路	2,100
一般国道	49,300
一般道路(高規格幹線道路及び有料道路除く)	249,700
新設及び改築	184,790
一般国道(2,750km)	
主要地方道(2,620km)	
主要地方道以外の都道府県道及び市町村道(8,430km)	
交通安全施設等整備事業	22,800
維持修繕等	39,880
機械の整備	1,250
調査	980
有料道路(高規格幹線道路除く)	61,400
日本道路公団の行う道路の整備	3,900
首都高速道路公団の行う道路の整備	20,900
阪神高速道路の行う道路の整備	13,700
国の助成を受けて地方公共団体及び地方道路公社等の行う道路の整備	22,900
合計	462,000

道路の整備状況

道路延長

表 2.2-4 道路延長(その1)

	供用延長 (km)
高規格幹線道路	7,843
高速自動車国道	6,861
本州四国連絡道路	164
一般国道*	818
都市高速道路	616
首都高速道路	263
阪神高速道路	221
指定都市高速道路	132

*高速自動車国道に平行する一般国道の自動車専用道路 477km を含む。
2001年3月末現在、出典：道路統計年報

表 2.2-5 道路延長(その2)

	供用延長 (km)
一般国道	53,685
都道府県道	127,916
市町村道	973,838
合計	1,155,439

平成 11 年 4 月 1 日現在、出典：道路統計年報

● 舗装率

表 2.2-6 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

道路交通の概要

● 輸送機関別国内輸送量

表 2.2-7 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 2.2-8 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 2.2-9 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

2.2 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」の全面改正及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。

2.2.1 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カ年計画の推移

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。

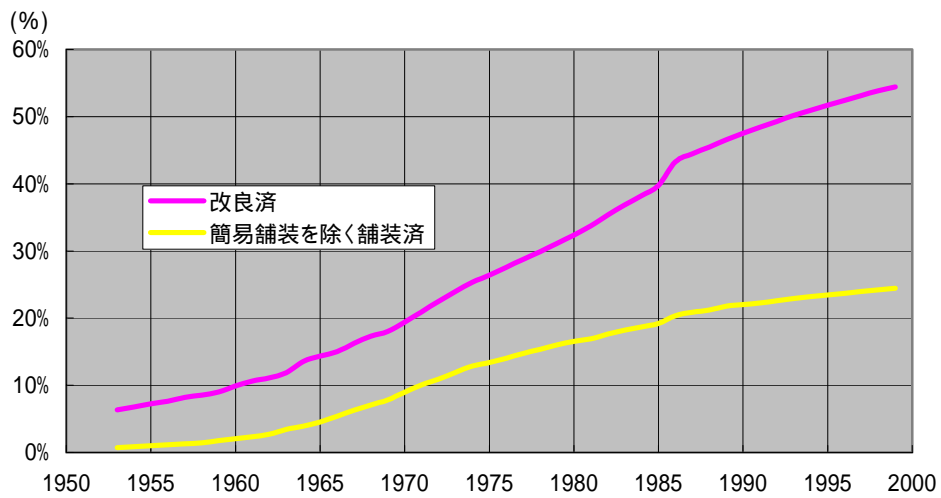
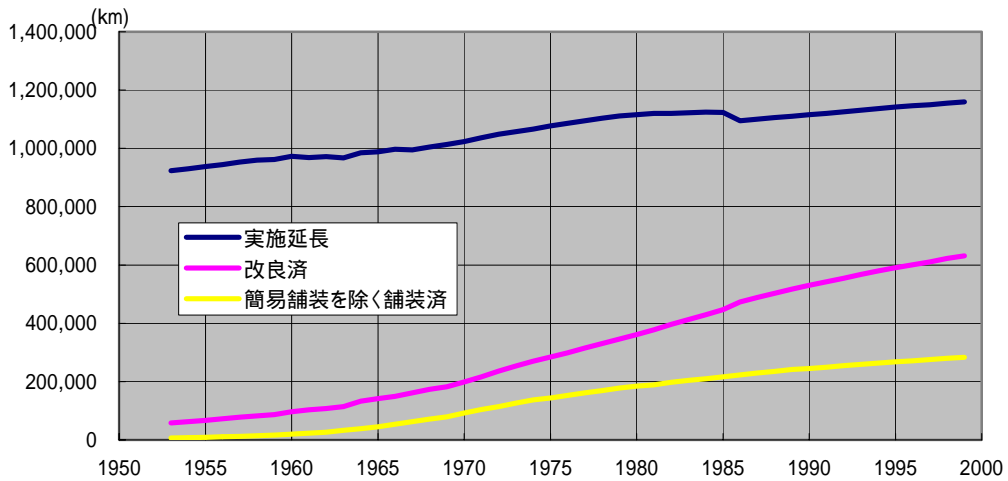


図 2.2.1-1 一般道路の整備状況推移 延長距離(上)、改良・舗装率(下)

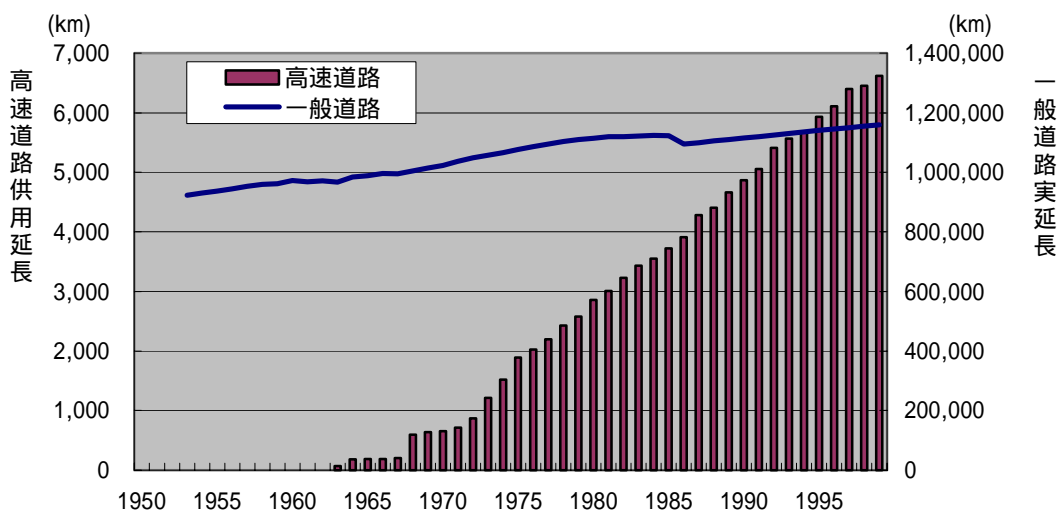


図 2.2.1-2 一般道路実延長と高速道路供用延長の推移

表 2.2.1-1 道路整備5カ年計画の推移 (戦後 ~ 第7次5カ年計画)

戦後 ~ 道路整備計画以前	第1次道路整備5カ年計画	第2次道路整備5カ年計画	第3次道路整備5カ年計画
1945年～1953年度	1954年度～1957年度	1958年度～1960年度	1961年度～1963年度
戦後は、「道路維持管理5カ年計画」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。 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。	一般道路事業： 1,821億円 (2,600億円) 有料道路事業： 146億円 () 地方道路事業： 1,119億円 () 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)	一般道路事業： 1,821億円 (2,600億円) 有料道路事業： 146億円 () 地方道路事業： 1,119億円 () 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	一般道路事業： 1,821億円 (2,600億円) 有料道路事業： 146億円 () 地方道路事業： 1,119億円 () 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

第4次道路整備5カ年計画	第5次道路整備5カ年計画	第6次道路整備5カ年計画	第7次道路整備5カ年計画
1964年度～1966年度	1967年度～1969年度	1970年度～1972年度	1973年度～1977年度
一般道路事業： 12,441億円 (22,000億円) 有料道路事業： 11,000億円 (4,432億円) 地方道路事業： 8,000億円 (5,023億円) 1.計画経済等との整合 2.道路交通需要の急速な増大 3.地域開発に必ずる道路整備 4.現道歩道方式の採用	一般道路事業： 17,956億円 (35,500億円) 有料道路事業： 7,535億円 (18,000億円) 地方道路事業： 9,127億円 (11,000億円) 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	一般道路事業： 31,080億円 (52,000億円) 有料道路事業： 13,179億円 (25,000億円) 地方道路事業： 17863億円 (25,500億円) 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	一般道路事業： 77,578億円 (93,400億円) 有料道路事業： 39,608億円 (49,600億円) 地方道路事業： 46,939億円 (47,000億円) 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

各事業の実績額と、括弧内は計画額を記してある。

表 2.2.1-2 道路整備5カ年計画の推移 (第8次 ~ 新5カ年計画)

第8次道路整備5カ年計画 1978年度～1982年度	第9次道路整備5カ年計画 1983年度～1987年度	第10次道路整備5カ年計画 1988年度～1992年度	第11次道路整備5カ年計画 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カ年計画」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カ年計画 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。

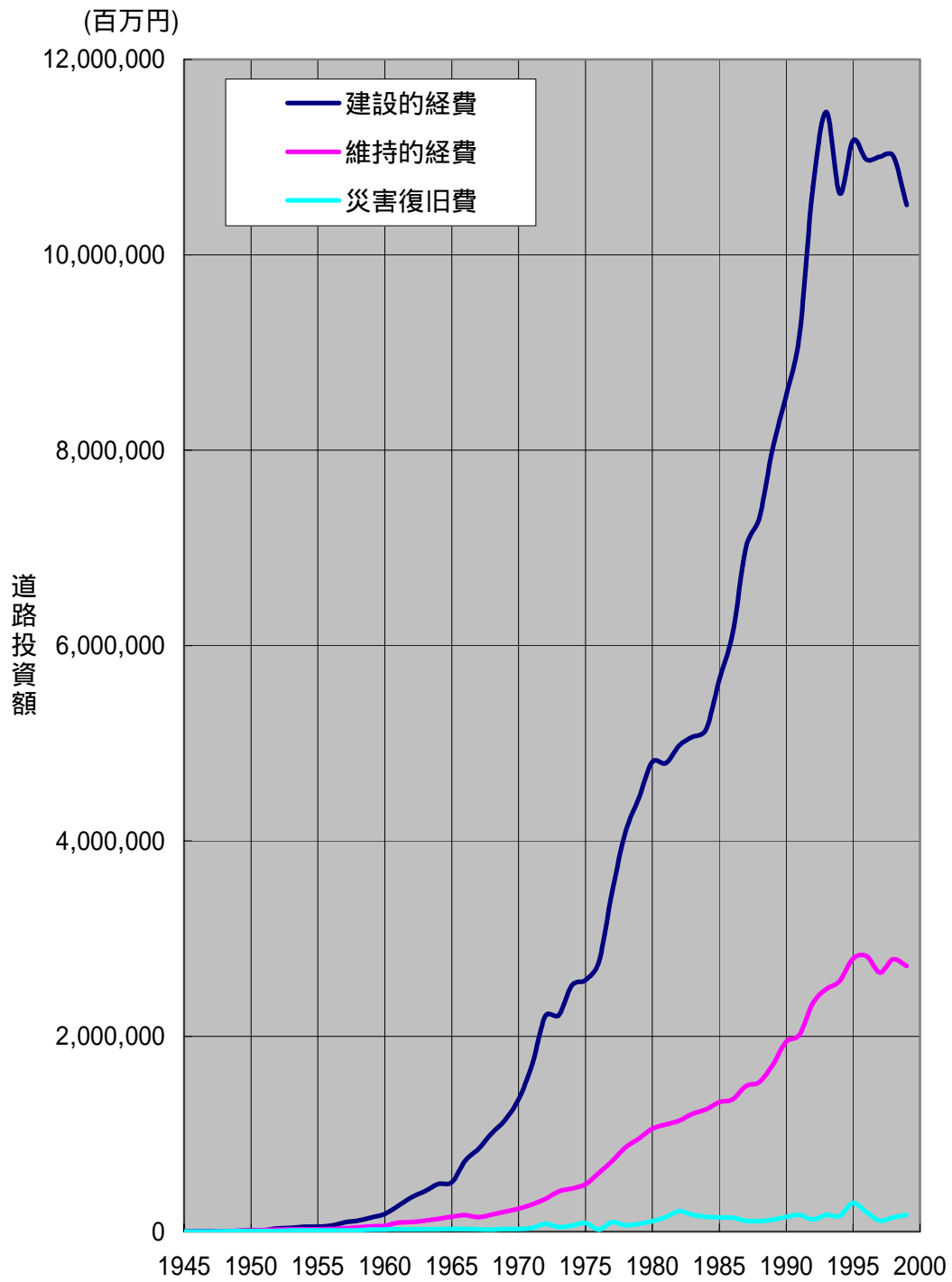


図 2.2.1-3 道路投資の推移

表 2.2.1-3 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。

2.2.2 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ことになった。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。事業主体は国及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。

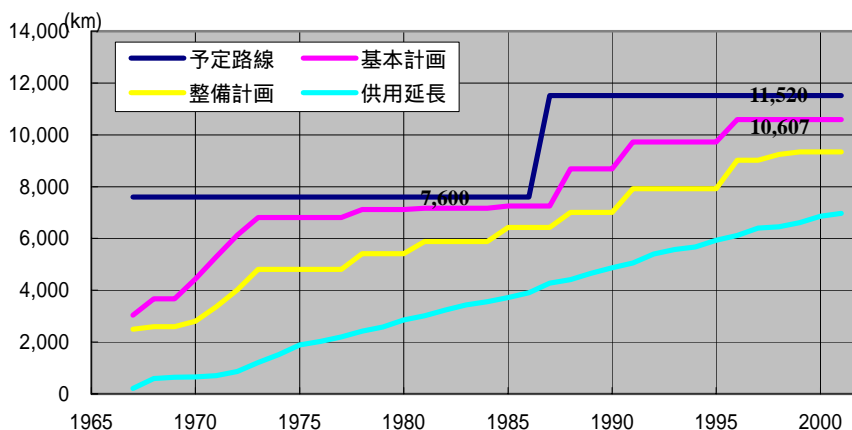


図 2.2.2-1 高速自動車国道建設の推移

表 2.2.2-1 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、東北自動車道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、神戸西間及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 2.2.2-2 主要先進国の高速道路整備水準

	供用延長	供用延長との比				
		国土面積	人口	自動車保有台数	(人口・面積) ^{0.5}	GNP
単位	(km)	(km/m ²)	(km/万人)	(km/台)	(km/(万人・千 km ²) ^{0.5})	(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	インターースト 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及び出典は、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 Informazioni 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。

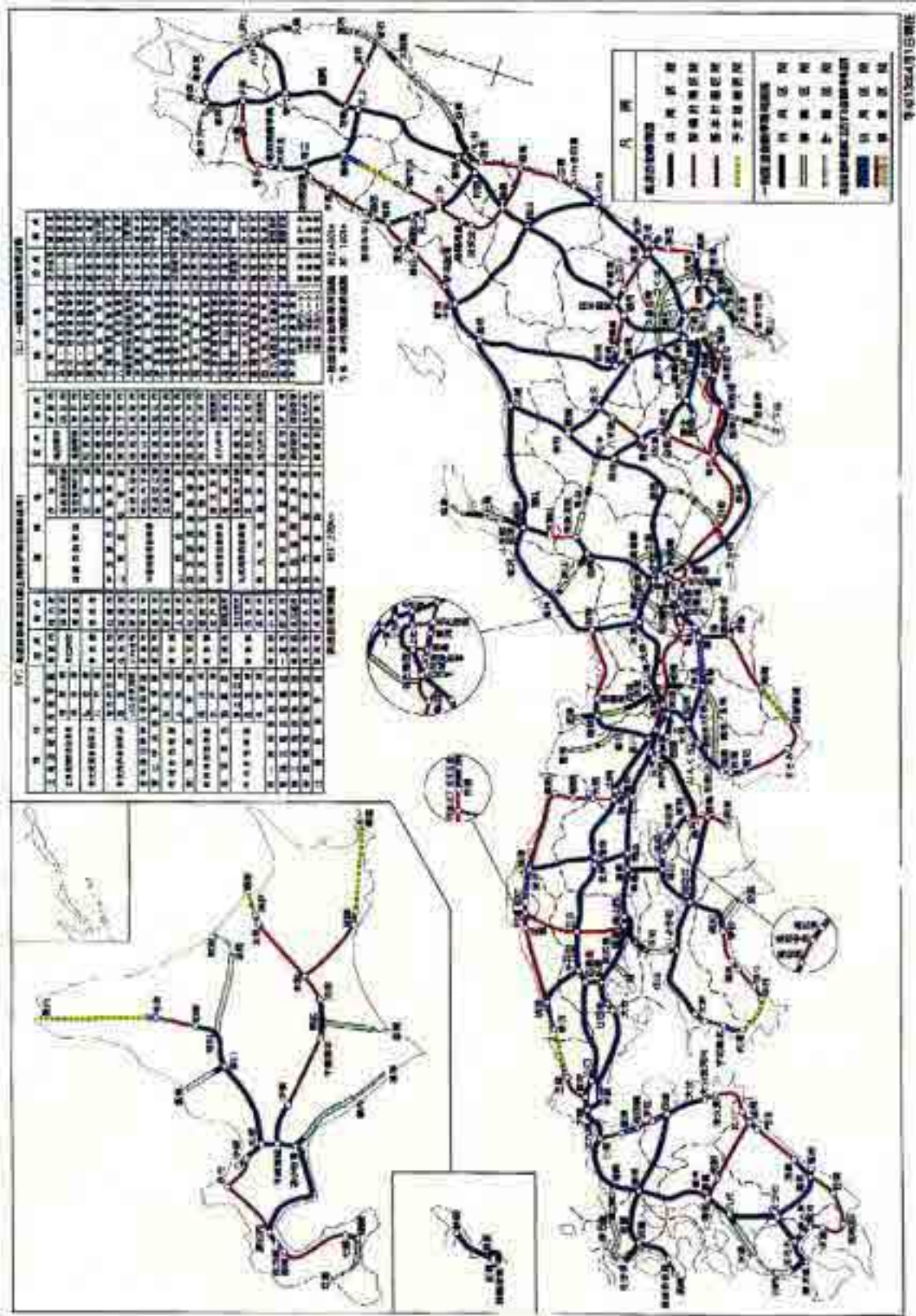


图 2.2.2-2 高速道路網整備計画 (出典: Highway Paper 2001、日本道路公団)

2.2.3 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カ年計画として改訂された。

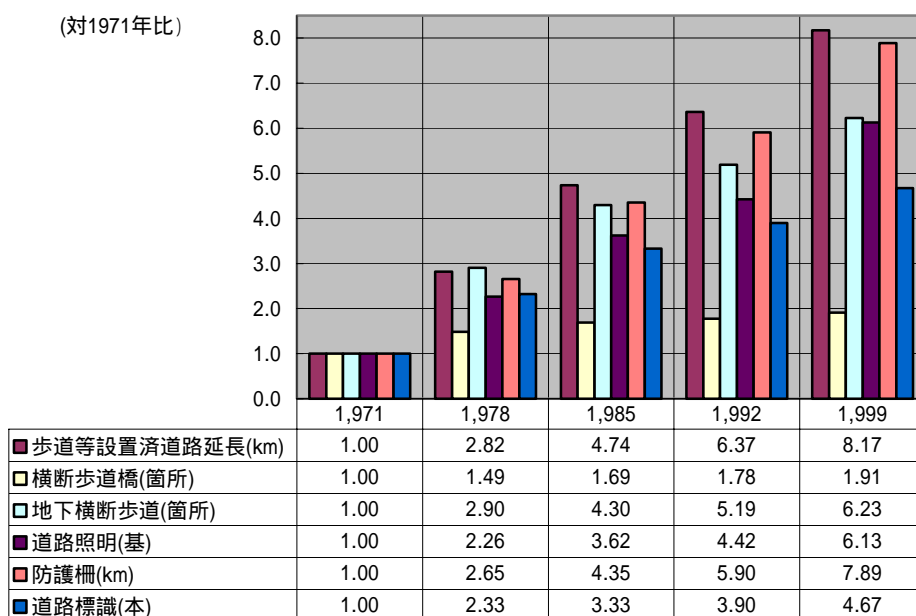


図 2.2.3-1 道路安全施設の設置数及び延べ延長

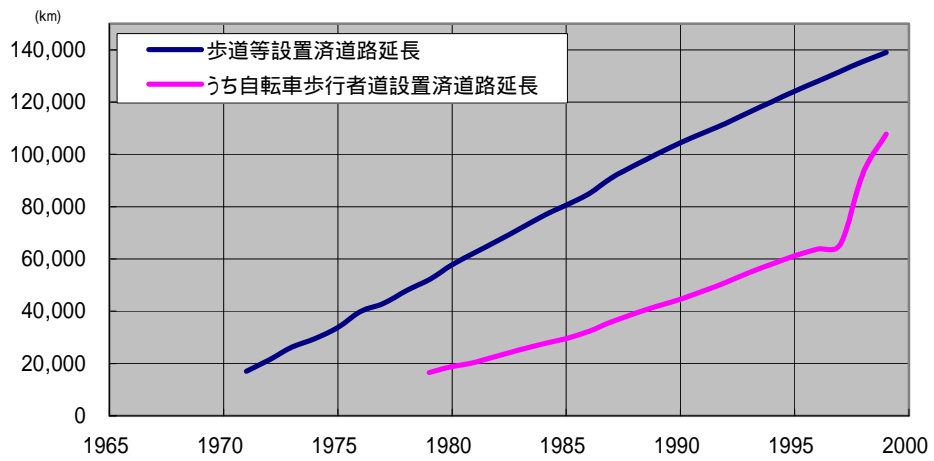


図 2.2.3-2 歩道設置済道路延長の推移

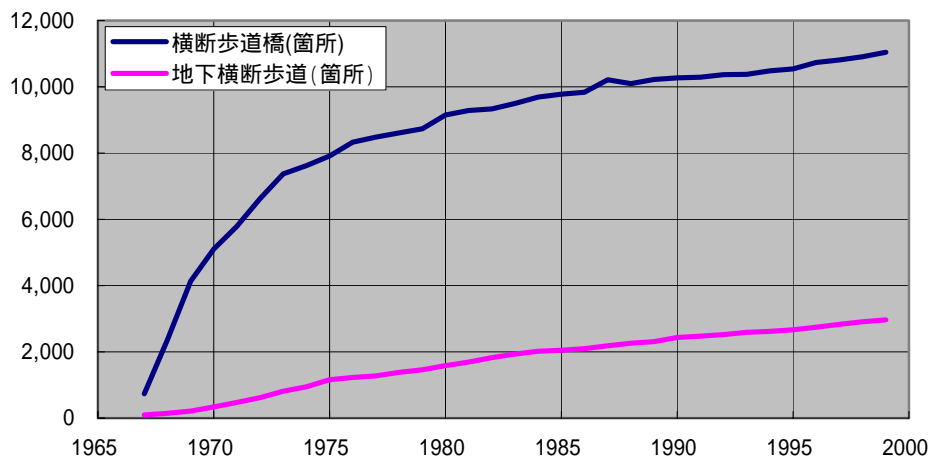


図 2.2.3-3 立体横断施設設置数の推移

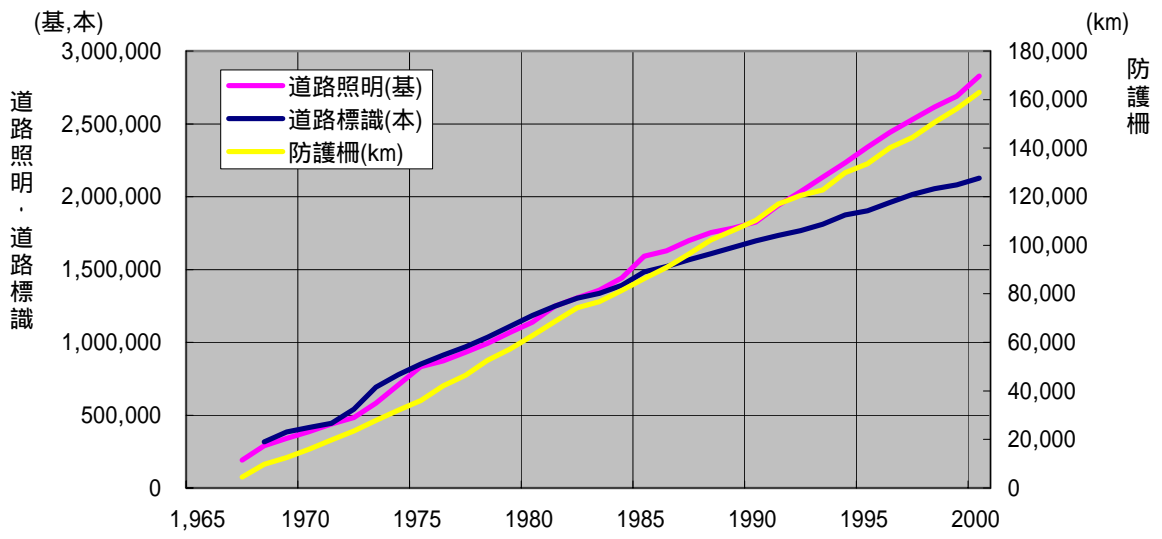


図 2.2.3-4 道路照明・道路標識設置数、防護柵延べ延長の推移

表 2.2.3-1 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カ年計画			第2次3カ年計画			第1次5カ年計画			第2次5カ年計画		
1966年度～1968年度			1969年度～1971年度			1971年度～1975年度			1976年度～1980年度		
道路 管理 者	特定事業:		道路 管理 者	特定事業:		道路 管理 者	特定事業:		道路 管理 者	特定事業:	
		722.1億円 (721.9億円)			507.4億円 (750.0億円)			2380.9億円 (2292.8億円)			8153.8億円 (9100億円)
公安 委員 会	地方単独事業:		公安 委員 会	地方単独事業:		公安 委員 会	地方単独事業:		公安 委員 会	地方単独事業:	
		253.2億円 (134億円)			456.2億円 (623.0億円)			2324.0億円 (2304.億円)			6144億円 (6876.9億円)
道 路 管 理 者	特定事業:		道 路 管 理 者	特定事業:		道 路 管 理 者	特定事業:		道 路 管 理 者	特定事業:	
		60.3億円 (60.3億円)			151.1億円 (230.7億円)			720.9億円 (685.5億円)			720.9億円 (685.5億円)
公 安 委 員 会	地方単独事業:		公 安 委 員 会	地方単独事業:		公 安 委 員 会	地方単独事業:		公 安 委 員 会	地方単独事業:	
		112.0億円 (38億円)			28.5億円 (46.3億円)			1000.1億円 (1052.7億円)			2365.4億円 (3049.6億円)

第3次5カ年計画			第4次5カ年計画			第5次5カ年計画			7カ年計画		
1981年度～1985年度			1986年度～1990年度			1991年度～1995年度			1996年度～2002年度		
道 路 管 理 者	特定事業:		道 路 管 理 者	特定事業:		道 路 管 理 者	特定事業:		道 路 管 理 者	特定事業:	
		8153.8億円 (9100億円)			11596億円 (11500億円)			17635億円 (15900億円)			(21300億円)
公 安 委 員 会	地方単独事業:		公 安 委 員 会	地方単独事業:		公 安 委 員 会	地方単独事業:		公 安 委 員 会	地方単独事業:	
		6144.0億円 (6876.9億円)			7739.1億円 (10235億円)			13734億円 (14400億円)			(19500億円)
道 路 管 理 者	特定事業:		道 路 管 理 者	特定事業:		道 路 管 理 者	特定事業:		道 路 管 理 者	特定事業:	
		1311.5億円 (1900億円)			1165億円 (1150億円)			1678億円 (1550億円)			(1900億円)
公 安 委 員 会	地方単独事業:		公 安 委 員 会	地方単独事業:		公 安 委 員 会	地方単独事業:		公 安 委 員 会	地方単独事業:	
		2365.4億円 (3049.6億円)			3680.1億円 (3509.1億円)			5154億円 (4970億円)			(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カ年計画の地方単独事業は、1967～1968年度の2カ年分の通学路分だけである。
3. 第2次3カ年計画の実績は中途改訂したので、1969～1970年度の2カ年分である。
4. 第4次、第5次、7カ年計画の計画予算は、調整費を含まない。

表 2.2.3-2 特定安全施設整備事業の変異(道路管理者分)

	第1次3箇年計画 1966～1968	第2次3箇年計画 1969～1971	第1次5箇年計画 1971～1975	第2次5箇年計画 1976～1980	第3次5箇年計画 1981～1985	第4次5箇年計画 1986～1990
<p>特定交通安全施設等整備事業</p> <p>道路管理者</p> <p>一種事業 道路の改築に関する事業</p> <p>歩道等</p> <p>歩道</p> <p>その他</p> <p>二種事業 道路付属物及び区画線の設置に関する事業</p>	歩道	歩道	歩道 歩行者用道路(新規) 自転車歩行者用道(新規) 自転車道(新規) 自転車歩行者専用道路(新規)	歩道 歩行者専用道路 自転車歩行者道 自転車道 自転車歩行者専用道路 鉄道立体横断施設(新規)	歩道 歩行者専用道路 自転車歩行者道 自転車道 自転車歩行者専用道路 (コミュニティ道路)(新規) 鉄道立体横断施設	歩道 歩行者専用道路 自転車歩行者道 自転車道 自転車歩行者専用道路 (コミュニティ道路) 鉄道立体横断施設
	横断歩道橋等 (横断歩道橋,地下横断歩道) 緩速車道分離帯 中央分離帯 小規模交差点改良 視距の改良 バス停留帯	横断歩道橋等 (横断歩道橋,地下横断歩道,歩行者立体横断施設(新規)) 緩速車道 中央分離帯 小規模交差点改良 視距の改良 バス停留帯	横断歩道橋等 (横断歩道橋,地下横断歩道,歩行者立体横断施設) 中央帯 小規模交差点改良 視距の改良 バス停留帯	立体横断施設 (横断歩道橋,地下横断歩道) 中央帯 交差点改良 視距の改良 路肩の改良(新規) 車両停車帯	立体横断施設 (横断歩道橋,地下横断歩道) 中央帯 交差点改良 視距の改良 路肩の改良 車両停車帯	立体横断施設 (横断歩道橋,地下横断歩道) 中央帯 交差点改良 視距の改良 路肩の改良 車両停車帯 登坂車線(新規)
	道路照明 道路標識 防護柵,歩行者用防護柵 区画線 視線誘導標 道路反射鏡	道路照明 道路標識 防護柵 区画線 視線誘導標 道路反射鏡	道路照明 道路標識 防護柵 区画線 視線誘導標 道路反射鏡	道路照明 道路標識 自転車駐車場(新規) 防護柵 区画線 視線誘導標 道路反射鏡	道路照明 道路標識 自転車駐車場 道路情報提供装置(新規) 防護柵 区画線 視線誘導標 道路反射鏡	道路照明 道路標識 自転車駐車場 道路情報提供装置 防護柵 区画線 視線誘導標 道路反射鏡

2.3 道路特定財源

戦後の復興が進み自動車の普及、道路交通量も次第に増加してきたが、当時の道路整備状況は劣悪であり、また道路予算もわずかなものであった。

このことから道路整備推進のための財源確保のため 1952 年「道路法」が改正され有料道路制度が確立されるとともに、1953 年に揮発油税が道路整備特定財源化された。

道路特定財源制度は、1953 年の揮発油税の道路整備特定財源化にはじまる。その後は道路投資の増大に対応し、税率の引き上げと新税の創設によって充実が図られてきている。

道路特定財源制度は受益者負担(公共サービスによって直接に利益を受ける者に対して課せられる負担)、損傷者負担(公共施設を損傷する行為をする者に課せられる)を基本理念としており、その税収と用途との間には、一定の受益・損傷と負担という関係がある。

特定財源諸税のうち、燃料税である揮発油税、地方道路税、石油税、軽油引取税については、従量税方式が採用され、走行距離(=受益)に応じて負担するようになっている。また、自動車重量税は損傷者負担の考え方により自動車の重量(=損傷度)に応じて費用を負担するようになっている。

自動車利用者から受益・損傷に応じた負担を求めるシステムである道路特定財源制度は、次のような長所を持っている。

- ・公平性 利用者が便益に応じた費用を負担する本制度は、費用を負担せずに自動車を利用することを排除するため公平である。
- ・安定性 道路は長期的視点から計画的に整備を推進する必要がある。景気政策や財政事情の影響を受けない本制度により、安定的に財源を確保することができる。
- ・合理性 利用者の負担がすべて道路整備に充当されるという明快な制度であるため、納税者の理解が得られやすい。

(1)揮発油税(国税・国特定財源)

1937.4 月、代用燃料生産を助長する政策として揮発油税が創設された。当時の税率は、13 円 20 銭/kl であり、その後 1940 年 4 月に 34 円 45 銭/kl に引き上げられたが、1943 年 7 月、石油専売法の施行に伴いガソリンが配給性となり課税は廃止された。

戦後 1949 年 5 月、当時代用燃料車がガソリン車に比べ割高であったのでそれと均衡のおよび財源の確保の見地から揮発油税が復活した。税率は小売販売価格に対して 100%(当時 16,890 円/kl)と従価税とされていたが、1951 年 1 月から税率 11,000 円/kl と従量税に定められた。その後 1954 年 4 月に税率 13,000 円/kl とされると共に道路特定財源とされた。以降 2~3 年ごとに引き上げられ、1964 年 4 月には 24,300 円/kl となった。その後は他の道路関係税が設けられたり、自然増収等もあったのでその税率は据え置かれていたが 1974 年 4 月第 7 次道路整備 5 年計画との関連等から暫定的に 29,200 円/kl に引き上げられ、その後 1976 年 7 月より 36,500 円/kl に、1979 年 6 月より 45,600 円/kl に、1993 年 12 月より 48,600 円に引き上げられた(2002 年までの暫定処置)。

なお、ガソリンに対しては 1955 年 8 月から、揮発油税のほかに、地方道路税が課せられるようになった。また、灯油にベンゼン、トルエン、キシレン類を混合したいわゆる代替ガソリンについては、その比重が 0.815 程度であるため揮発油税、地方道路税が課税されず(軽油引取税についても課税対象外)問題となっていたが、1984 年 12 月より、租税等特別措置法の改正により揮発油税、地方道路税が課税されることになった。

(2)地方道路税(国税・譲与財源)

地方道路税は、1955年に都道府県及び指定市に対して道路財源を譲与するために設けられたが、1976年の改正で市町村にも譲与されることとなった。本税自身は国税であり、地方公共団体には地方道路譲与税の形式で配分される。本税は徴収の便宜のためガソリンに対しては揮発油税上に上乘せした形で課税され、性格は揮発油税と全く同じである。

(3)地方道路譲与税(譲与税・地方特定財源)

地方道路譲与税は、国税として徴収された地方道路税を都道府県、指定市及び市町村に対して譲与するもので、1955年地方道路税と同時に設けられた。この前身は、1954年度に揮発油税収入額の3分の1の額を特別措置として地方に譲与した揮発油譲与税である。1976年度の改正で市町村の道路財源強化の観点から、市町村(特別区含む)にも、その2割を譲与することとなり、1979年度の改正で市村への譲与割合を36%に引き上げることとした。

1993年度の改正により、都道府県及び指定市への譲与割合が、43%に、市町村への譲与割合が57%に改定されている。

譲与税は国税として徴収した税を地方財政の充実を目的として地方公共団体に譲与することになっている税である。地方交付税とはこの点につき共通する性格をもっているが、譲与の基準を異にすること及び特定の財源に充てるために譲与するものであることが異なっている。

(4)石油ガス税(国税・国特定財源、譲与財源)

東京、大阪等の大都市におけるハイヤーやタクシーは、ほとんどが燃料としてLPG(液化石油ガス)を使用している。このLPG使用車とガソリン使用車との負担の均衡を図るため、1966年2月より自動車石油ガスに対しても課税されることになった。これが石油ガス税である。

石油ガス税は、道路整備緊急措置法3条によりその2分の1の額が道路整備5カ年計画の実施に要する国費の財源に充てられている。残りの2分の1の額は、石油ガス譲与税法により石油ガス譲与税として都道府県及び指定市の財源に充てられている。

ハイヤー、タクシーの燃料としてLPGを使用すれば、ガソリンを使用した場合に比してコストが半分位ですむ。タクシー業者の支出する燃料費のうち、LPG費は80%を上回り、特に、東京、大阪等大都市では、ほとんどのタクシーがLPGを使用している。

(5)石油ガス譲与税(譲与税・地方特定財源)

石油ガス譲与税は、国税として課される石油ガス税収入現の2分の1に相当する額を都道府県および指定市の道路整備事業の特定財源として譲与するものである。

(6)軽油引取税(地方税・地方特定財源)

1956年6月大型トラックやバス等のディーゼルエンジンに使用されている軽油について、揮発油税等との均衡をはかり、併せて地方公共団体の道路整備の費用に充てるため都道府県税として軽油引取税が設けられた。軽油引取税は初めから目的税として設置されており、全額を道路に関する費用に充てなければならないことになっている。

(7)自動車取得税(地方税・地方特定財源)

1968年7月、主に市長村の道路財源を拡充するため、道路目的税として、自動車取得税が設けられた。自動車取得税は都道府県税であるが、その収入額の約7割を、当該都道府県管内の市町村(指定市及び特別区を含む)に交付するとされている。なお、第7次道路整備5カ年計画の遂行に必要な地方公共団体の道路財源を確保するため、1974年4月に免税点が15万円から30万円に、営業用自動車及び軽自動車以外の税率が3%から5%に、それぞれ引き上げられた(2年間の暫定措置)

その後、1976年度、1978年度の改定により、この暫定措置は更に2年間ずつ延長され、1980年度、1983年度、1985年度及び1988年度の改正で1992年度末まで延長された。また、1990年4月に免税点が50万円に引き上げられた。(2002年度末までの暫定措置)

(8)自動車重量税(国税・国一般財源、譲与財源)

第6次道路整備5カ年計画における道路財源の不足を対処するため自動車新税が検討されていたが、1971年12月に自動車重量税として結実した。税収の4分の1は自動車重量譲与税として市町村の道路整備財源に充てられ、残りの4分の3は国の一般財源とされている。なお、国分の8割相当額は税創設および運用の経導から道路整備費に充てられている。

その後1973年度になって第7次道路整備計画5カ年計画が発足するのに伴い、再度道路整備財源の不足が問題となり、1974年5月に営業用自動車以外のものについて税率が引き上げが行われ(ただし、1974年、1975年度の2年間のみ)の暫定税率である。)更に1976年5月に2年間の暫定措置としてこの暫定税率を自家用25%程度、営業用12.5%程度引き上げることとした。なお、この暫定税率は、1978、1980、1983、1985、1993、1998年度の税制改正により2003年4月末まで延長された。

(9)自動車重量譲与税(譲与税・地方特定財源)

自動車重量譲与税は、国税として徴収された自動車重量税のうち4分の1の額を市町村(特別区を含む)に、道路整備のための特定財源として譲与するものである。

(10)道路特定財源諸税以外の自動車関係諸税等

反則金(反則金・地方単独交通安全事業特定財源)

1968年7月、交通反則金制度が発足したが、それに伴い、国の収入となる交通反則金が当分の間、交通安全対策特別交付金として都道府県、指定市、市町村に交付されることになった。交付された金額はすべて交通安全対策の地方単独事業の特定財源に充てられている。

自動車税(地方税・地方一般財源)

自動車税は都道府県の普通税であり、自動車の保有に対して課税するものであるが、道路整備の特定財源とはされていない。その性格については財産税と見る考え方、道路利用税とみる考え方、特別な資産税とみる考え方などがある。財産税とみれば、残存価格に応じた税率であるべきであるが現行税率は一定であり、道路利用税とみれば燃料税との関係が不明確である。特別な資産税とみるべきであろう。

軽自動車税(地方税・地方一般税)

軽自動車税は、市町村(指定市含む)の普通税であり、課税物件が異なるだけでその性格は、自動車税とほとんど同じである。

都市計画税(地方税・都市計画事業特定財源)

都市計画税は、1956年4月24日に地方税法等の改正により復活した市町村税で、都市計画事業及び土地区画整理事業の財源に充てるための目的税であるとされた。(従って、街路事業等の道路整備のための特定財源ではない。)