

我が国の道路整備の現状

まえがき

我が国の社会資本を整備するための公共投資は平成4年度32.3兆円→平成13年度見込み27.6兆円→平成14年度見通し25.1兆円、△22.3%と大きく右肩下がりで推移している。

これは基本的には国と地方の財政事情の悪化によるものであるが最近では公共事業についての多様な批判が圧縮の背景にもなっていると考えられる。例えば不要不急の公共事業が多いとか、民間の事業に比べコスト高だとか、いったん決定した以上工事を止める仕組みがないとか、在来型の公共事業に対する批判が多い。政府は都市機能を再生するための事業、IT（情報技術）の支援、環境対策など波及効果の大きい新規事業へのシフトを推進しているので当然予算もシフトされることは必至で、従来型市場の減少は止まらなると考える。以上のように公共事業改革の流れの中で道路、下水道、都市公園、鉄道、航空などの社会資本整備の減速が懸念される。

以上により今回は予算的に一番大きくまた経済産業や生活基盤を支えている道路を取上げ、これの整備状況や国際比較などについて

国土交通省が実施している道路統計調査（平成13年4月1日現在）をベースに紹介することにした。

1. 道路投資

表一に道路投資の推移を示すが全体の公共投資の落ち込みに比較すると少ない。これは道路予算は特定財源であることによると考えられるが、最近では高速道路の採算性の問題や特定財源使用範囲の拡大などの議論も出て来ており、風当たりが強くなっている。

2. 道路の整備状況

日本の道路は、道路法第3条の規定により高速自動車国道、一般国道、都道府県道、及び市町村道に分類されており、平成13年4月1日現在のその現況は表二のとおりである。

道路の整備状況を見ると一般道路（高速自動車国道を除く）の実延長は、1,164,796kmで前年度より5,073kmの増となっている。

整備率は52.2%で舗装率（簡易舗装を除く）は24.7%となっている。

4車線以上の道路（車道幅員13.0m以上）は15,746kmで前年度より延長は増加しているものの、4車比率としては僅か1.4%となっている。

また、歩道を設置している道路延長は145,649km、設置率は12.5%で前年度より0.2%の増である。

(1) 高速自動車国道

高速自動車国道は全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡する道路として位置づけられている。供用延長は63路線、6,851kmである。

(2) 一般国道

一般国道は高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成

表一 道路投資の推移（決算額）（単位：百万円）

年 度	建設的経費	維持的経費	合 計	災害復旧費
昭和43	1,006,903	173,231	1,180,134	21,020
53	4,096,934	863,320	4,960,254	64,476
63	7,306,810	1,530,712	8,837,522	107,294
平成元	8,017,025	1,704,640	9,703,948	121,628
2	8,560,620	1,945,548	10,506,168	149,922
3	9,179,448	2,015,515	11,194,963	171,115
4	10,683,666	2,339,022	13,022,688	122,838
5	11,463,043	2,482,627	13,945,670	170,877
6	10,629,422	2,565,470	13,194,892	159,790
7	11,169,998	2,794,718	13,964,716	291,401
8	10,973,082	2,820,582	13,793,664	197,041
9	11,005,094	2,651,328	13,656,422	113,773
10	11,012,621	2,788,146	13,800,767	143,553
11	10,508,546	2,720,088	13,228,634	172,576
12	10,330,197	2,825,317	13,155,514	126,292

表二 道 路 現 況

(平成13年4月1日現在)

道路種別	実 延 長				整 備		舗 装			
	計	現 道	旧 道	新 道	整備率 (%)	整備済み延長 (km)	舗装率 (%)	舗装済み延長 (km)	簡易舗装を含む舗装率 (%)	簡易舗装を含む舗装済み延長 (km)
高速自動車国道	6,851.2	6,851.2	—	—	—	—	100	6,851.2	—	—
計	6,851.2	6,851.2	—	—	—	—	100	6,851.2	—	—
一般国道（指定区間）	21,827.7	20,757.9	199.6	870.3	49.8	10,869.7	98.3	21,447.2	100.0	21,816.9
一般国道（指定区間外）	32,038.0	29,942.7	1,232.4	862.9	59.8	19,151.8	82.9	26,545.4	98.3	31,486.5
主要地方道 含主要市道	57,573.5	55,423.5	1,231.3	918.7	55.4	31,914.0	67.3	38,736.6	96.8	55,734.1
一般都道府県道	70,835.0	69,647.0	745.4	442.6	48.8	34,585.9	48.3	34,190.8	93.2	66,031.6
市町村道	982,521.4	982,521.4	—	—	52.0	511,203.4	16.9	166,365.5	73.4	721,331.9
一般道路計	1,164,795.7	1,158,292.5	3,408.7	3,094.6	52.2	607,724.7	24.7	287,285.6	77.0	896,401.0
合 計	1,171,646.9	1,165,143.7	3,408.7	3,094.6	—	—	—	—	—	—

する道路であり、平成13年4月1日現在で456路線、道路実延長53,866kmとなっている。一般国道の全道路（高速自動車国道を除く）に占める割合は4.6%となっており、整備状況は、整備率55.7%、舗装率（簡易舗装を除く）は89.1%である。

(a) 指定区間

一般国道の指定区間とは、一般国道中交通量が多く、既に改良、舗装が概ね完了した道路で政令により指定された区間を言い、国土交通大臣が自ら維持・修繕・災害復旧その他の管理を行うことになっている。

その道路実延長は、21,828kmであり、一般国道に占める割合は、40.5%である。整備状況は、整備率49.8%、舗装率（簡易舗装を除く）は98.3%である。

(b) 指定区間外

一般国道の指定区間外とは、一般国道の指定区間以外の国道であり、この区間は、都道府県又は指定市が管理することになっている。その道路実延長は、32,038kmであり、一般国道に占める割合は、59.5%である。

整備状況は、整備率59.8%、舗装率（簡易舗装を除く）82.9%である。

(3) 都道府県道

都道府県道は、地方的幹線道路網を構成する道路であり、その道路実延長は128,409kmであり、道路全体（高速道路自動車国道を除く）に占める割合は11.0%である。整備状況は、整備率51.8%、舗装率（簡易舗装を除く）56.8%である。

(a) 主要地方道

道路実延長は57,574kmで、都道府県道に占める割合は44.8%である。整備状況は、整備率55.4%、舗装率（簡易舗装を除く）は67.3%である。

(b) 一般都道府県道

道路実延長は70,835kmで都道府県道に占める割合は55.2%である。整備状況は、整備率48.8%、舗装率（簡易舗装を除く）は48.3%である。

(4) 市町村道

市町村道は、その地域住民の日常生活を支える道路として大きな役割りを果たしている。道路延長で982,521kmで、全道路延長（高速自動車道を除く）に対する割合は84.4%とその大部分を占めているが、整備状況は改良率52.0%、舗装率（簡易舗装を除く）16.9%と依然として低い状況になっている。

3. 道路の問題点

(1) 高速自動車国道

高速自動車国道は昭和62年6月道路審議会の答申に基づき14,000kmの高規格幹線道路のうちの11,520kmが計画され、平成13年4月1日現在で総延長8,287km、供用延長は63路線

6,851kmとなり、計画の約60%の進捗率である。

諸外国との高速道路整備水準を表一3に示すが国土面積が日本と同程度のドイツと比較すると1/2以下であり、供用延長でも如何に水準が低いかが分かる。

表一3 高速道路整備水準の国際比較

国名	延長 (km)	延長/面積 (km/万km ²)	延長/人口 (km/万人)	延長/√(面積・人口) (km/√万km ² ・万人)	延長/保有台数 (km/万台)
日本	8,017	212	0.63	11.6	1.10
アメリカ	89,232	95	3.27	17.7	4.03
ドイツ	11,515	323	1.40	21.3	2.43
イギリス	3,358	138	0.56	8.8	1.07
フランス	11,500	209	1.95	20.2	3.40
イタリア	6,621	220	1.15	15.9	1.83

注1) 高速道路延長はIRF「World Road Statistics 2002」の2000年末値でアメリカ、ドイツ、イギリス、イタリアは1999年末値。日本は国土交通省道路局調べの2001年度末現在高規格幹線道路の道路延長である。

(2) 一般道路

一般道路の内訳は、一般国道54,000km、都道府県道約128,000km、市町村道が約98万kmである。道路面積は、平成13年4月1日現在で9,653km²である。

(a) 整備率でみると国県道の整備済み区間は半分にすぎない。

一次改築済みであっても交通混雑が生じている区間（混雑度1.0以上の区間）については、道路の拡幅やバイパスの整備等を行う必要がある。整備率はこれらの道路整備の必要性を考慮したものであり、これによれば国道が56%、県道が51%程度であり、国県道のうち十分に整備されている区間は、半分にすぎない（表一4）。

表一4 幹線道路の混雑状況（平成11年度）

道路種別	混雑度別延長（上段：% 下段：km）		
	調査対象延長	1.0以上	1.5以上
一般国道	53,668.9	(35.7) 19,156.5	(10.9) 5,874.2
主要地方道	57,339.6	(23.6) 13,560.4	(6.8) 3,915.4
一般都道府県道	69,963.6	(17.9) 12,500.2	(7.0) 4,930.6
都道府県道計	127,303.2	(20.5) 26,060.6	(6.9) 8,846.0
国・都道府県道計	180,972.1	(25.0) 45,217.1	(8.1) 14,720.7

注1) 調査対象延長、混雑度別延長及び走行台キロは「平成11年度道路交通センサス」の調査結果である。
2) 混雑度1.0とは交通量が道路の交通容量に等しい状態をいう。混雑度1.0~1.5の場合は朝夕のピーク時を中心に渋滞が生じ、混雑度1.5以上の場合は一日中渋滞する。

(b) 幹線道路でも自動車が満足にすれちがえる道路は半分しかない

一般国道・都道府県道の総延長は約18万km（全道路延長の16%）であるが、全道路交通量の約72%の交通量を受けもっている。しかしながら整備状況を見るとまだ車が満足にすれ違えない車道幅員5.5m未満の道路がほぼ3分の1の約53,000km、自動車

統計

通行の不可能な区間が約 2,100 km もあり、更に冬期に自動車が通れなくなる区間が約 5,300 km ある (表-5)。

表-5 一般道路の歩道・幅員 (単位: km, 箇所)

区分	実延長 (km)	歩道設置の道路		道路部平均幅員 (m)	車道部平均幅員 (m)
		設置率 (%)	延長 (km)		
一般国道 (指定区間)	21,828	69.4	15,148.9	15.0	9.1
一般国道 (指定区間外)	32,038	48.4	15,518.2	10.5	6.7
主要地方道	57,574	39.8	22,933.5	9.9	6.4
一般都道府県道	70,835	27.3	19,346.3	8.3	5.5
市町村道	982,521	7.4	72,702.3	5.0	3.6
計	1,164,796	12.5	145,649.3	5.8	4.1

又、国道の車道幅員の国際比較したものを表-6 に示す。

表-6 国道の車道幅員の国際比較

国名	道路種別	延長 (割合)	年次
日本	一般国道	調査対象延長 53,669 km (100.0%) (うち幅員 7m 以上 13,901 km (25.9%))	1999
ドイツ	連邦道路	調査対象延長 40,407 km (100.0%) (うち幅員 7m 以上 29,569 km (73.2%))	1995
アメリカ	他の主要幹線道路	調査対象延長 244,689 km (100.0%) (うち幅員 7.3m 以上 207,272 km (84.7%))	2000

注1) 幅員 7m とは、バスなどの大型車が楽にすれ違える道路である。アメリカは車線幅員 3.65m 以上の道路を幅員 7.3m 以上とした。
2) 日本「平成 11 年度道路交通センサス」、ドイツ「Verkehr in Zahlen 2000」、アメリカ「Highway Statistics 2000」による。

これらの表から、我が国の道路は一般国道 (指定区間) のほか大部分は平均幅員は 7m 以下となっており、質の面で相当劣りしている状況にあるのが分かる。

(c) 平成 11 年度末における歩道等の設置率は 12.2% (平成 13 年度末では 12.5%) にすぎない。

歩道等の設置されている道路の延長は平成 11 年度末で 142,168 km となる見込みであり、長期的に歩道等の設置が必要な道路 (市街地や住宅地等の 2 車線以上の道路及び幹線道路で歩行者が通行する道路等で約 26 万 km) に対する設置率は 54.7% となる。

道路構造による交通事故として我が国では歩行者及び自転車の死者が多いことに特徴がある。これは前述の幅員が狭いことと歩道の設置率が低いことに大いに関連があろう。

(d) 都市交通の基盤整備

① 環状道路の重点的整備

都心部に集中する交通を分散・導入させ、都心に起終点をもたない交通を迂回させるなど、都市圏の交通混雑を緩和することが期待されているのが環状道路であるが、我が国の環状道路を世界の主要都市と比較すると (表-7)、いまだ低水準である。

(e) 直轄国道における道路交通騒音の状況

直轄国道のうち、

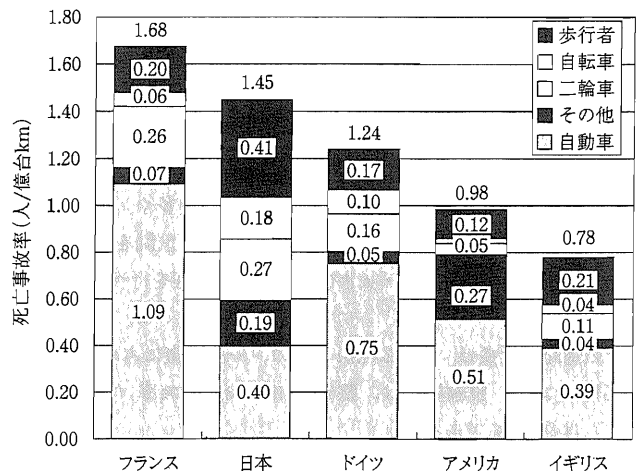


図-1 状態別・自動車 1 億走行台キロ当たりの死者数 (1998)
出典: 国際交通事故データベース (IRTD)

表-7 諸外国の主要都市の環状道路の整備率

	東京圏	パリ	ロンドン	ベルリン
計画延長	518 km	320 km	187 km	222 km
供用延長	105 km	236 km	187 km	213 km
整備率	20%	74%	100%	96%
人口	2,942 万人	852 万人	874 万人	405 万人
人口密度	3,690 人/km ²	4,442 人/km ²	2,137 人/km ²	1,425 人/km ²
	国土交通省	パリ首都圏交通建設部	イギリス交通省	ドイツ連邦交通省

- ① 騒音の環境基準の類型指定,
- ② 騒音規制法に基づく地域の指定,
- ③ 用途地域の指定,

のいずれかがなされている地域を通過する区間で、昼間又は夜間において環境基準の基準値を超過している地点の割合は 72%、夜間において 73 dB (環境基準において、騒音対策を優先的に実施するものとされた夜間の騒音レベル) を超過している地点の割合は 20% となっている。

(f) 共同溝の整備水準はまだ極めて低い

公益施設 (電線、電話線、ガス管、上下水道等) の収容空間としての共同溝の整備状況 (表-8) は全体の計画に対して 24% にすぎない。

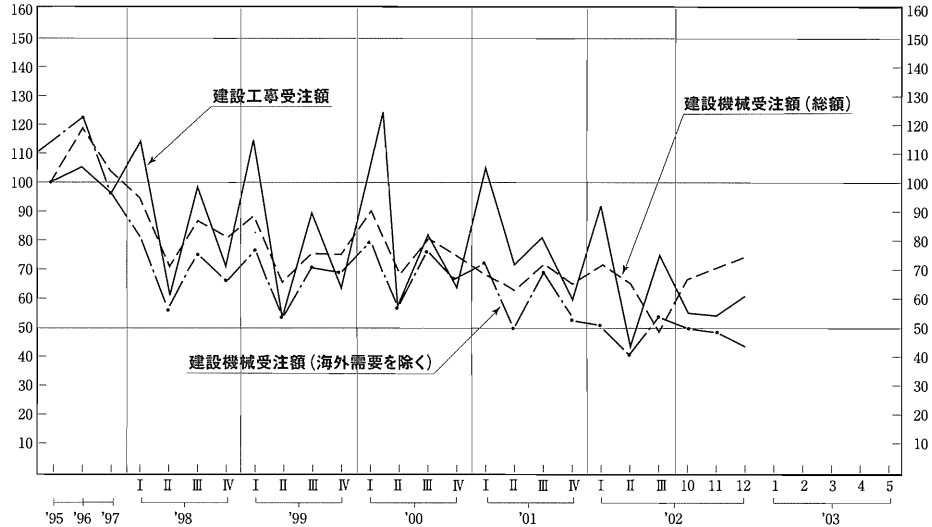
表-8 共同溝整備状況

① 計画	2,000 km
② 平成 13 年度末延長 (予定)	470 km
③/①	23.5%

注1) 計画は道路整備の長期計画 (21 世紀初頭を目標とした計画) による。
2) 国土交通省道路局調べ。

建設工事受注額・建設機械受注額の推移

建設工事受注額：建設工事受注動態統計調査（大手50社）（指数基準 1995年平均=100）
 建設機械受注額：機械受注統計調査（建設機械企業数26前後）（指数基準 1995年平均=100）



建設工事受注動態統計調査（大手50社）

（単位：億円）

年月	総計	受注者別						工事種別		未消化 工事高	施工高
		民間			官公庁	その他	海外	建築	土木		
		計	製造業	非製造業							
1995年	194,524	110,954	17,326	93,627	66,793	5,679	11,098	117,867	76,657	219,214	200,862
1998年	167,747	103,361	16,700	86,662	51,132	4,719	8,535	106,206	61,541	193,823	183,759
1999年	155,242	96,192	12,637	83,555	50,169	4,631	4,250	97,073	58,169	186,191	164,564
2000年	159,439	101,397	17,588	83,808	45,494	6,188	6,360	104,913	54,526	180,331	160,536
2001年	143,383	90,656	15,363	75,293	39,133	6,441	7,153	93,605	49,778	162,832	160,904
2001年12月	10,957	6,813	893	5,920	3,113	562	468	7,301	3,656	162,832	14,674
2002年1月	8,543	5,410	693	4,717	2,527	387	218	5,599	2,944	161,281	10,724
2月	10,597	6,419	740	5,679	3,360	541	276	6,677	3,920	159,261	12,481
3月	25,573	15,485	1,912	13,573	7,633	737	1,718	16,096	9,477	163,125	21,566
4月	5,767	3,980	550	3,430	1,117	414	257	3,941	1,827	159,357	9,481
5月	7,648	4,549	652	3,897	2,111	409	578	5,119	2,529	157,565	9,566
6月	8,135	5,240	647	4,593	1,778	495	622	5,954	2,181	155,050	10,534
7月	10,297	6,279	992	5,287	2,949	402	672	6,873	3,424	154,240	10,572
8月	9,287	5,649	711	4,938	2,849	390	398	6,352	2,935	153,023	11,125
9月	16,369	10,898	1,656	9,242	4,139	459	872	11,404	4,964	154,141	15,013
10月	8,928	5,458	767	4,691	4,610	350	509	5,920	3,007	152,516	10,264
11月	8,759	5,544	825	4,719	2,460	415	339	6,066	2,693	149,752	11,470
12月	9,960	6,067	864	5,203	3,244	468	181	6,796	3,164	—	—

建設機械受注実績

（単位：億円）

年月	'95年	'98年	'99年	'00年	'01年	'01年 12月	'02年 1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
総額	12,464	10,327	9,471	9,748	8,983	688	682	680	930	640	713	674	581	702	820	696	741	770
海外需要	3,602	4,171	3,486	3,586	3,574	324	332	380	398	356	405	361	237	336	346	327	381	443
海外需要を除く	8,862	6,156	5,985	6,162	5,409	364	350	340	532	284	308	313	344	366	474	369	360	327

（注）1995年～1997年は年平均で、1998年～2002年第3四半期は四半期ごとの平均値で図示した。

出典：国土交通省建設工事受注動態統計調査
 内閣府経済社会総合研究所機械受注統計調査