

## 日本の道路整備の現状

### まえがき

日本の社会資本を整備するための公共投資は平成7年度の35.2兆円をピークに、平成20年度は17兆円（見通し）と大きく減少している。

公共投資の中で一般国道等の道路整備は一般会計の道路整備事業費と揮発油税・石油ガス税及び自動車重量税等を財源とする特定財源の他、財投・料金収入等を合わせた8兆円規模の金額が投資されてきた。

政府は厳しい財政事情からこの特定財源を09年度から一般財源とすることを閣議決定（平成20年5月）し、他に振り向けることを公約している。

このことより今後の道路整備はペースダウンし社会資本の整備が滞ることから、国民生活にも影響が出ると予想される。

現下の道路整備状況とその課題について、道路統計年報2007をもとにまとめたので紹介する。

### 1. 道路投資

表1に道路投資の推移を示すが、公共投資の落込みに比較すると少ない。これは道路予算が特定財源をベースとしていることによるものであるが、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問題も出てきており、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18年4月1日現在のその現況は表2のとおりである。

道路の整備状況をみると一般道路（高速自動車国道を除く）の実延長は、1,189,616kmで平成13年より24,820kmの増となっている。

整備率は55.2%で舗装率（簡易舗装を除く）は25.8%となっている。

表1 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33	113,798	44,120	157,918	11,241
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	10,017,372	2,715,463	12,732,835	126,292
13	9,366,211	2,603,034	11,969,245	124,426
14	8,842,081	2,526,272	11,368,353	131,313
15	7,944,758	2,433,679	10,378,437	79,490
16	7,121,731	2,315,621	9,437,352	121,989
17	6,300,939	2,150,237	8,451,176	194,525

表2 道路現況（平成18年4月1日現在）

道路種別	実延長 (km)				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舗装率 (%)	舗装済み延長 (km)
高速自動車国道	(6,851.2) 7,392.2	(6,851.2) 7,392.2	—	—	—	—	(100) 100	(6,851.2) 7,392.2	—	—
一般国道 (指定国道)	(21,827.7) 22,363.4	(20,757.9) 21,030.3	(199.6) 258.9	(870.3) 1,074.3	(49.8) 54.1	(10,869.7) 12,102.5	(98.3) 98.4	(21,447.2) 22,015.9	(100.0) 100	(21,816.9) 22,357.4
一般国道 (指定区間外)	(32,038.0) 31,983.5	(29,942.7) 29,842.9	(1,232.4) 1,202.2	(862.9) 938.3	(59.8) 63.4	(19,151.8) 20,277.6	(82.9) 84.7	(26,545.4) 27,086.1	(98.3) 98.9	(31,486.5) 31,631.3
主要地方道 含主要市道	(57,573.5) 57,903.3	(55,423.5) 55,490.6	(1,231.3) 1,297.8	(918.7) 1,114.9	(55.4) 59.1	(31,914.0) 34,227.1	(67.3) 70.8	(38,736.6) 40,986.3	(96.8) 97.9	(55,734.1) 56,685.2
一般都道府県道	(70,835.0) 71,390.2	(69,647.0) 70,083.7	(745.4) 775.9	(442.6) 530.6	(48.8) 51.9	(34,585.9) 37,024.0	(48.3) 51.9	(34,190.8) 37,068.2	(93.2) 94.9	(66,031.6) 67,748.5
市町村道	(982,521.4) 1,005,975.3	(982,521.4) 1,005,975.3	—	—	(52.0) 55.0	(511,203.4) 553,230.3	(16.9) 17.8	(166,365.5) 179,195.8	(73.4) 75.9	(721,331.9) 763,254.4
一般道路計	(1,164,795.7) 1,189,615.7	(1,158,292.5) 1,182,422.9	(3,408.7) 3,534.8	(3,094.6) 3,658.1	(52.2) 55.2	(607,724.7) 656,861.4	(24.7) 25.8	(287,285.6) 306,352.4	(77.0) 79.2	(896,401.0) 941,676.7
合計	(1,171,646.9) 1,197,007.9	(1,165,143.7) 1,189,615.7	(3,408.7) 3,534.8	(3,094.6) 3,658.1	—	—	—	—	—	—

( ) は平成13年4月1日

4車線以上の道路（車道幅員13.0m以上）は17,450kmで平成13年より延長は増加しているものの、4車比率としては僅か1.5%となっている。その現状は表—3のとおりである。

表—3 4車線以上の道路

区 分	実延長 (km)	4車線以上の道路	
		道路率 (%)	延 長 (km)
一般国道 (指定区間)	22,363.4	23.9	5,342.9
一般国道 (指定区間外)	31,983.5	5.5	1,745.7
一般国道	54,346.9	13.0	7,088.6
主要地方道	57,903.3	5.8	3,364.8
一般都道府県道	71,390.2	2.7	1,947.9
都道府県道	129,293.5	4.1	5,312.8
国・都道府県道	183,640.4	6.8	12,401.4
市町村道	1,005,975.3	0.5	5,048.3
計	1,189,615.7	1.5	17,449.7

また、歩道を設置している道路延長は160,536km、設置率は13.5%で前年度より1.0%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、7,392km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する道路であり、平成18年4月1日現在で456路線、道路実延長54,347km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59.6%、舗装率（簡易舗装を除く）は90.3%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いい、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、22,363kmであり、一般国道に占める割合は、41.1%である。整備状況は、整備率54.1%、舗装率（簡易舗装を除く）は98.4%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、都道府県また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、31,984kmであり、一般国道に占める割合は59.9%である。

整備状況は、整備率63.4%、舗装率（簡易舗装を除く）は84.7%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129,294kmであり、道路全体（高速自動車国道を除く）に占める割合は10.9%である。整備状況は、整備率60.4%、舗装率（簡易舗装を除く）60.4%である。

#### (a) 主要地方道

道路実延長は57,903km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59.1%、舗装率（簡易舗装を除く）は70.8%である。

#### (b) 一般都道府県道

道路実延長は71,390km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51.9%、舗装率（簡易舗装を除く）は51.9%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を果たしている。道路延長で1,005,975kmで、全道路延長（高速自動車国道を除く）に対する割合は84.6%とその大部分を占めているが、整備状況は改良率55.0%、舗装率（簡易舗装を除く）17.8%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18年4月1日現在で総延長8,984km、供用延長は63路線7,392kmとなり、計画の約64%の進捗率である。

諸外国との高速道路整備水準を表—4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わかる。

表—4 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 <sup>2</sup> )	延長/人口 (km/万人)	延長/√(面積・人口) (km/√万km <sup>2</sup> ・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54,347km、都道府県道約129,294km、市町村道が約98万kmである。道路面積は、9,993km<sup>2</sup>である。

#### (a) 整備率のみ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

# 統計

り、これによれば国道が60%、県道が55%程度であり、国道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-5)。

表-5 幹線道路の混雑状況(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・都道府県動計	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以上の場合是一日中渋滞する。

(b) 幹線道路でも自動車に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%弱)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48,000km、自動車通行の不可能な区間が約2,000km弱もあり、更に冬期に自動車が通れなくなる区間が約5,300kmある(表-6)。

表-6 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		車道部	
		設置率(%)	延長(km)	平均幅員(m)	平均幅員(m)
一般国道(指定区間)	(21,828) 22,363.4	(69.4) 69.5	(15,148.9) 15,531.6	(15.0) 15.5	(9.1) 9.3
一般国道(指定区間外)	(32,038) 31,983.5	(48.4) 51.7	(15,518.2) 16,526.0	(10.5) 10.9	(6.7) 6.8
主要地方道	(57,574) 57,903.3	(39.8) 43.4	(22,933.5) 25,126.4	(9.9) 10.3	(6.4) 6.5
一般都道府県道	(70,835) 71,390.2	(27.3) 30.0	(19,346.3) 21,387.5	(8.3) 8.6	(5.5) 5.6
市町村道	(982,521) 1,005,975.3	(7.4) 8.1	(72,702.3) 81,964.1	(5.0) 5.1	(3.6) 3.7
計	(1,164,796) 1,189,616	(12.5) 13.5	(145,649.3) 160,535.6	(5.8) 5.9	(4.1) 4.2

( )は平成13年4月1日

また、国道の車道幅員の国際比較したものを表-7に示す。

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

(c) 平成18年度末における歩道等の設置率は13.5%(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17年度末で160,536

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

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。

注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。

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61.7%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(図-1)。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る。

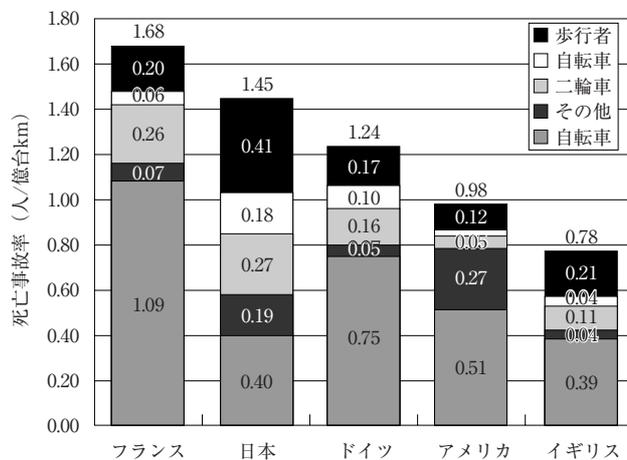


図-1 状態別・自動車1億走行台キロ当たりの死者数(1998)

出典: 国際交通事故データベース (IRTAD)

(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-8)、いまだ低水準である。

表-8 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	518km	313km	188km	222km
併用延長	122km	262km	188km	216km
整備率	24%	84%	100%	97%
人口	2853万人	861万人	898万人	405万人
人口密度	4.440人/km <sup>2</sup>	4.482人/km <sup>2</sup>	2.206人/km <sup>2</sup>	1,425人/km <sup>2</sup>
	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

(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

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、昼間また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73dB（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—9）は全体の計画に対して24%にすぎない。

表—9 共同溝整備状況

A 計画	2,000km
B 平成13年度末延長（予定）	470km
B/A	23.50%

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

## 建設の施工企画 2006年バックナンバー 平成18年1月号（第671号）～平成18年12月号（第682号）

1月号（第671号）

夢特集

5月号（第675号）

施工現場の安全特集

10月号（第680号）

情報化施工とIT特集

2月号（第672号）

環境特集 温暖化防止に向けて  
（大気汚染防止・軽減）特集

6月号（第676号）

リサイクル特集

11月号（第681号）

ロボット・無人化施工特集

3月号（第673号）

環境特集 環境改善（水質浄化・土壌浄化）

7月号（第677号）

防災特集

12月号（第682号）

基礎工事特集

4月号（第674号）

特集 品確法 公共工事の品質確保

8月号（第678号）

標準化特集

■体裁 A4判

■定価 各1部840円  
（本体800円）

9月号（第679号）

維持管理・延命化・長寿命化特集

■送料 100円

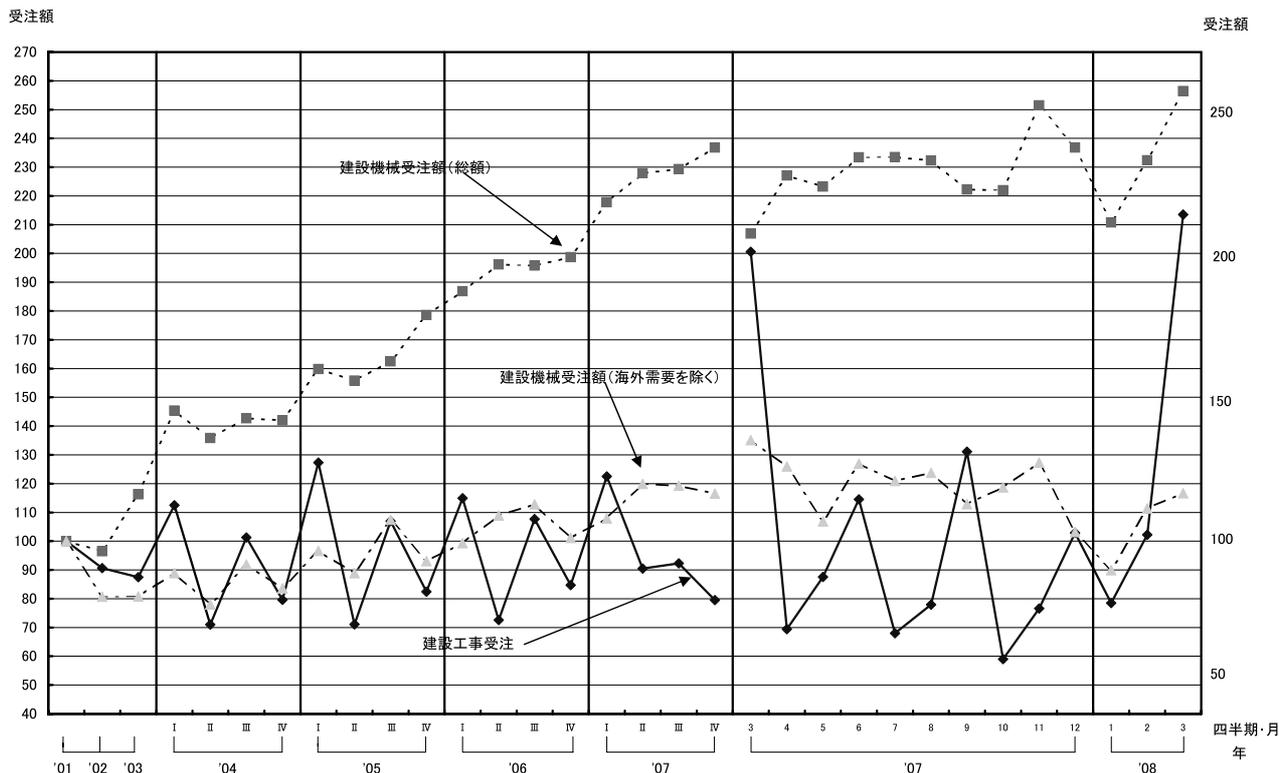
社団法人 日本建設機械化協会

〒105-0011 東京都港区芝公園3-5-8（機械振興会館）

Tel. 03(3433)1501 Fax. 03(3432)0289 <http://www.jcmanet.or.jp>

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 2001年平均=100)  
 建設機械受注額：建設機械受注統計調査(建設機械企業数24前後) (指数基準 2001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							
2001年	143,383	90,656	15,363	75,293	39,133	6,441	7,153	93,605	49,778	162,832	160,904
2002年	129,862	80,979	11,010	69,970	36,773	5,468	6,641	86,797	43,064	146,863	145,881
2003年	125,436	83,651	12,212	71,441	30,637	5,123	5,935	86,480	38,865	134,414	133,522
2004年	130,611	92,008	17,150	74,858	27,469	5,223	5,911	93,306	37,305	133,279	131,313
2005年	138,966	94,850	19,156	75,694	30,657	5,310	8,149	95,370	43,596	136,152	136,567
2006年	136,214	98,886	22,041	76,845	20,711	5,852	10,765	98,795	37,419	134,845	142,913
2007年	137,946	103,701	21,705	81,996	19,539	5,997	8,708	101,417	36,529	129,919	143,391
2007年3月	23,973	17,208	3,001	14,206	4,385	708	1,672	16,871	7,102	138,503	19,212
4月	8,298	6,811	1,558	5,253	784	440	263	6,376	1,922	137,090	9,593
5月	10,466	7,894	1,826	6,069	961	429	1,181	7,747	2,718	137,504	10,827
6月	13,680	10,649	2,193	8,457	1,700	520	811	10,667	3,013	138,439	12,818
7月	8,121	6,111	1,548	4,563	1,060	503	445	5,870	2,250	136,746	10,007
8月	9,305	6,781	1,204	5,578	1,342	456	726	6,959	2,346	135,311	10,300
9月	15,669	12,284	2,297	9,987	1,594	618	1,173	11,553	4,116	135,728	14,672
10月	7,044	5,368	1,311	4,056	882	437	358	5,019	2,025	132,936	9,864
11月	9,155	7,046	2,000	5,046	1,211	458	440	6,870	2,285	130,427	11,794
12月	12,293	8,722	1,712	7,011	2,068	518	984	8,821	3,472	129,919	12,450
2008年1月	9,385	6,789	1,358	5,432	1,686	352	557	6,737	2,648	130,042	9,709
2月	12,212	7,768	1,823	5,946	3,371	481	591	8,242	3,969	130,681	11,615
3月	25,513	18,247	4,046	14,201	4,369	602	2,295	18,308	7,206	—	—

建設機械受注実績

(単位：億円)

年月	01年	02年	03年	04年	05年	06年	07年	07年 3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	08年 1月	2月	3月
総額	8,983	8,667	10,444	12,712	14,749	17,465	20,478	1,549	1,700	1,671	1,747	1,748	1,739	1,663	1,662	1,883	1,773	1,578	1,740	1,919
海外需要	3,574	4,301	6,071	8,084	9,530	11,756	14,209	940	1,132	1,189	1,175	1,203	1,181	1,154	1,127	1,309	1,308	1,173	1,238	1,393
海外需要を除く	5,409	4,365	4,373	4,628	5,219	5,709	6,268	609	568	482	572	545	558	509	535	574	465	405	502	526

(注) 2001～2003年は年平均で、2004年～2007年は四半期ごとの平均値で図示した。  
 2007年3月以降は月ごとの値を図示した。

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