

道路行政をめぐる主な経緯について

○我が国の道路整備は欧米諸国と異なり、馬車交通等を経なかったため、著しく遅れており、戦後の経済活動の活性化に伴うモータリゼーションへの対応が遅れていた。

昭和31年 ワトキンス調査団

「日本の道路は信じがたいほど悪い。
工業国にして、これほど完全に
その道路網を無視した国はない」



写真 終戦直後の日本の道路の状況

出典：「ワトキンス調査団名古屋・神戸高速道路調査 報告書」

(参考) 自動車保有台数の推移

S20 : 約14万台 → S30 : 約92万台 (約7倍) → H20 : 約7,900万台 (約560倍)

※ () 書きは、S20に対する倍率

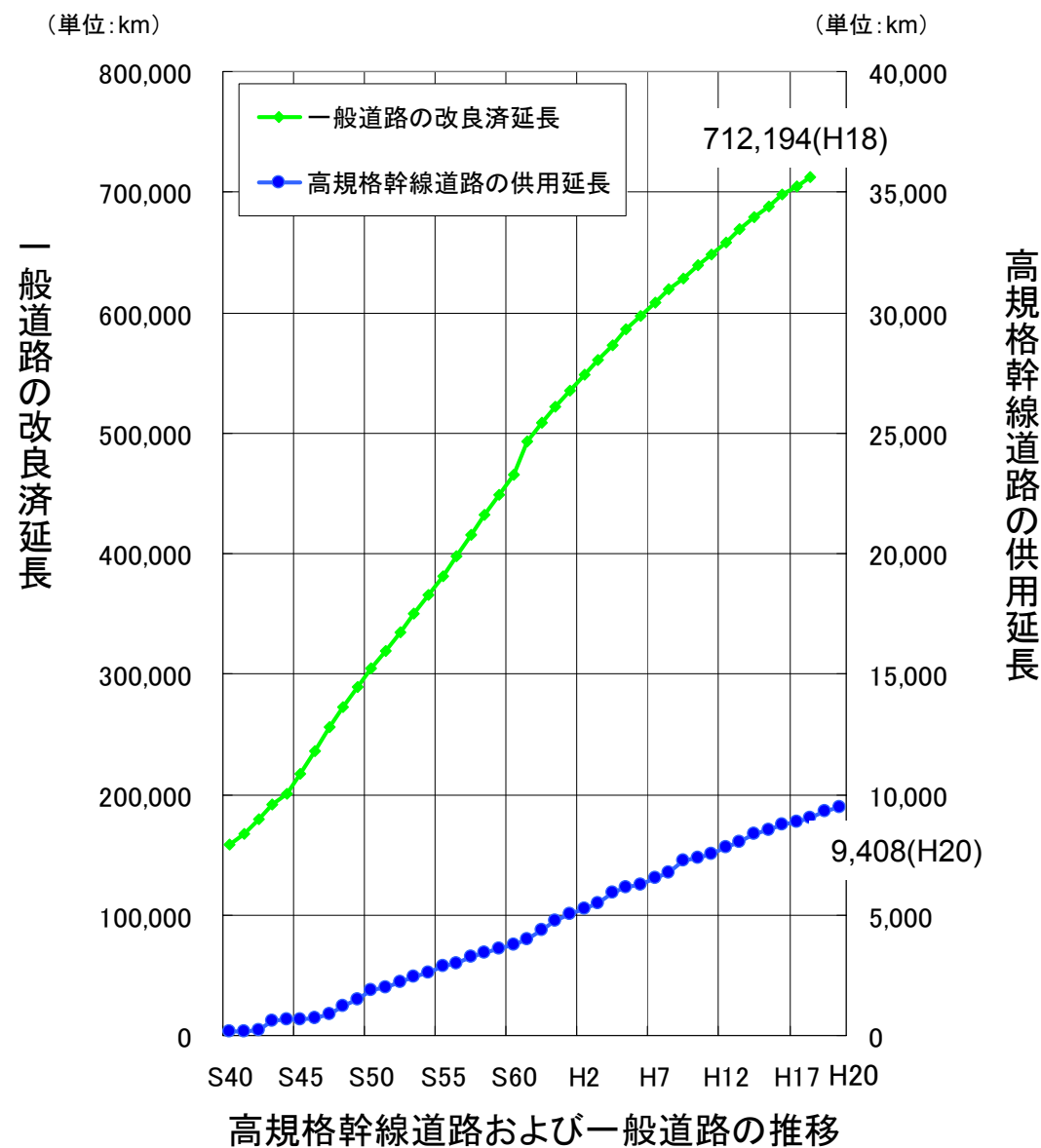
(参考) 昭和30年代は一般国道でさえ、大半が舗装されていなかった時代。

一般国道 改良率 S30 : 35.0%

一般国道 舗装率 S30 : 13.6%

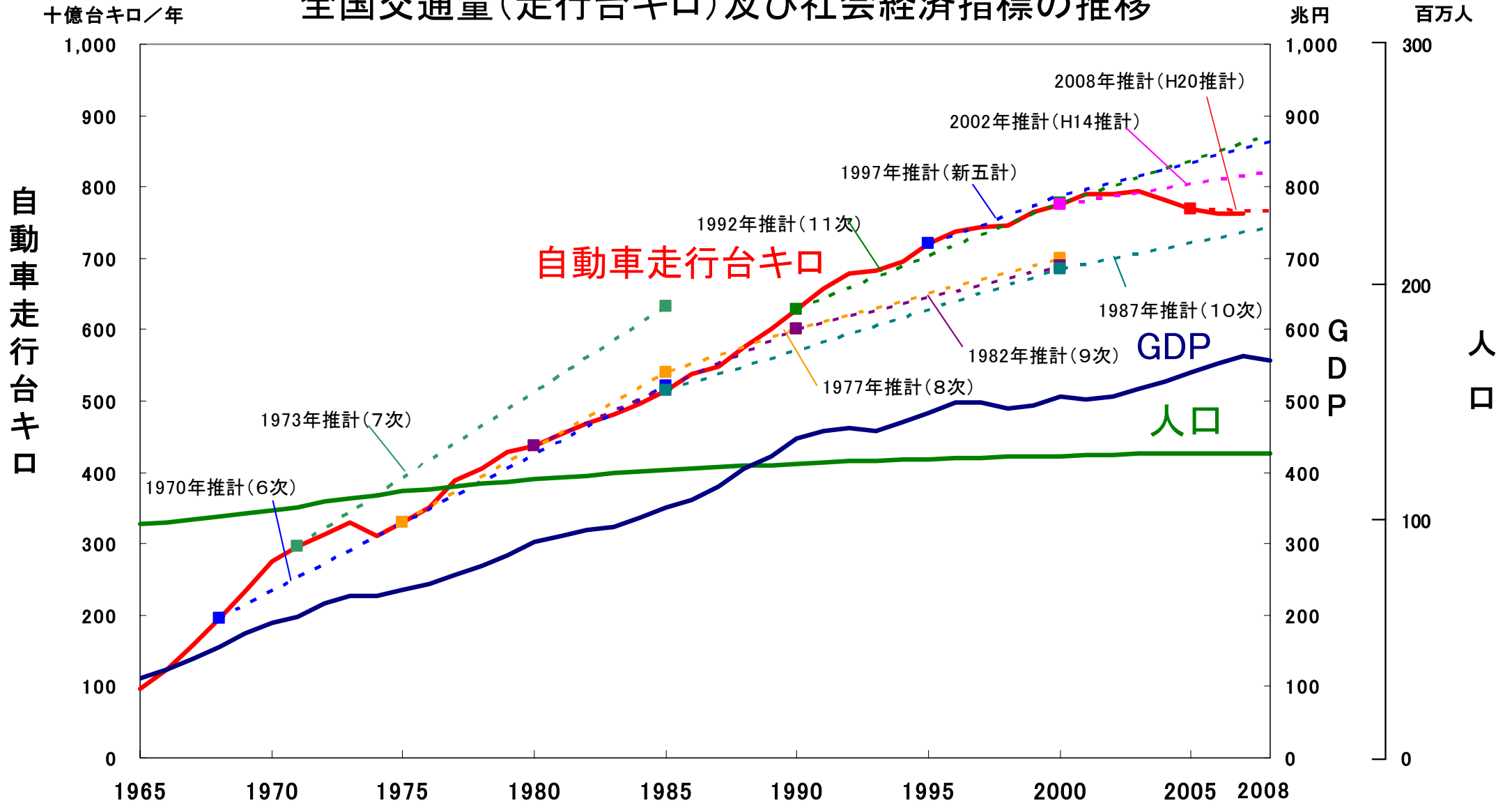
○モータリゼーションに対応するため、昭和29年に特定財源制度が始まり、昭和32年に高速自動車国道の建設が開始された。

| | |
|-----|--|
| S28 | 道路整備費の財源等に関する臨時措置法制定 |
| S29 | 道路特定財源制度開始 |
| S31 | 道路整備特別措置法制定 |
| | 日本道路公団設立 |
| S32 | 国土開発縦貫自動車道建設法成立 |
| | 名神高速(小牧～西宮)に施行命令 |
| S38 | 名神高速(栗東～尼崎)が供用 |
| S47 | 道路審議会 料金プール制の答申 |
| S62 | 14,000kmのネットワークが四全総に位置づけ |
| H16 | 道路関係四公団民営化関連法制定 |
| H21 | 道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律の公布(道路特定財源の一般財源化) |



- 我が国のGDPは近年まで拡大してきた。
- 自動車の走行台キロもGDPの拡大と同じく、近年まで伸びてきた。

全国交通量(走行台キロ)及び社会経済指標の推移



自動車走行台キロ(実績値): 自動車輸送統計調査(国土交通省) ※軽自動車を含む

人口: 国勢調査・人口推計(総務省)

GDP: 国民経済計算年報(内閣府) ※平成12年価格

道路行政の主要施策と審議会における検討

| | S63 | H5 | H10 | H15 | H20 |
|---------------------------------|----------------------------------|--|--|--|---|
| | | 第11次五箇年計画 ・地域高規格道路 ・ITS ・道の駅 ・TDM | | 社会資本整備重点計画 ・重点目標(指標) ・事業評価の厳格な実施 ・弾力的な料金施策 | 社会資本整備重点計画 (中期計画と一体化) |
| S58 第9次五箇年計画 | 第10次五箇年計画 ・高規格幹線道路の要件 | | 新道路整備五箇年計画 ・評価システム ・パートナーシップ (パブリックインボルブメント) | | |
| | | H4(建議) 「ゆとり社会のためのみちづくり」 | | | H19(建議) 「品格ある国土と快適な生活の実現に向けた道路政策」 |
| | S62(建議) 「確かな明日へのみちづくり」 | | | H14(中間答申) 「今、転換のとき」 | |
| S57(建議) 「今後の道路整備のあり方」 | | | H9(建議) 「道路政策変革への提言」 | | |