

要旨

現在、道路事業の新規事業採択の判断時に行う「新規採択時評価」や、事業継続の判断を行う「再評価」では、費用便益分析（B/C）を行いB/Cが1.0を超えることが前提条件の一つとされている。このB/Cは、①走行時間短縮便益、②走行経費減少便益、③交通事故減少便益の3つの便益と、道路の整備事業費と維持管理費を合計した費用の比で算出される。便益は将来交通量の多寡に影響されるため、将来交通量が多い都市部はB/Cが大きく、逆に将来交通量の少ない地方部は小さくなり、地方の道路整備はあたかも無駄な道路整備のような誤解を招いている。

平成23年3月に発生した東日本大震災では、道路が避難場所になったり、防潮堤の役目を果たしたり等の減災効果を発現した。また、救援活動や物資輸送でも大きな役割を果たした。こうしたことを受け、道路の持つ防災機能に着目した新たな「道路の防災機能の評価手法（暫定案）」が国土交通省で示された。

しかし、B/Cの計算や、道路の防災機能の評価手法では、通常の日常生活における道路の機能が評価されておらず、地方の地域特性の実情を反映した指標が必要である。

地方では、通勤、通学、通院、買い物、余暇等生活するうえで、移動手段として自動車が必要な役割を担っている。例えば高知県では、34市町村のうち14市町村は鉄道軌道が無く、道路が生活の土台であり自動車がなければ生活できない。また病院の数が少ないうえ通院にかかる時間も長く、線形不良の道路では救急搬送中の救命措置もままならないこともある。道路は地方の暮らしを支えるとともに、まさに「命の道」となっている。

このような、地方の地域特性「道路に依存していること」を新たな指標として表せないか旅客地域流動調査、乗用車保有台数、運転免許保有者数の既存データを基に検討したが、いずれも、地方の生活において自動車を必要としていることの実証とはなるが、地域特性を表した指標とはならない。

そこで新たな指標として「(仮称)道路必要率」と、「自動車移動率」の二つの指標を提案する。道路必要率は道路移動率に対する自動車依存率の割合、自動車移動率は生活総移動距離に対する自動車移動距離の割合で実績値である。今後は、新指標を事業評価に取り入れるために指標の定量化、評価手法の検討が課題となる。