

2015年度 修士論文

中山間地域の道づくりにおける利用者の満足度向上に関する提案

Suggestions on the increase user satisfaction for the road improvement

in intermediate and mountainous area

2016年3月

主指導教員 島 弘

副指導教員 福田 昌史

高知工科大学大学院 工学研究科 基盤工学専攻

社会システムマネジメントコース

学籍番号 1187007

谷脇 久志

1 章 研究概要

1. 1 はじめに

現在、高知県内の地方自治体では、社会資本整備総合交付金を活用し、インフラの整備や長寿命化、耐震対策工事などを行っている。

県総面積に占める林野面積割合が84%（全国1位）の高知県では、中山間地域の道づくりにおいても、例外なくこの交付金を活用している。

社会資本整備総合交付金では、地方自らが目標を設定し、事後公表を行うことから、計画全体（パッケージ）としての効果指標（アウトカム）が重要視されている。

高知県では、県道の改良率が連年の全国ワースト1位となっている。

特に整備が遅れている中山間地域においては、現状を踏まえ、これまでの国の金太郎飴的な指標ではなく、県自らが地域の住民目線で、遅れている中でも、住民満足度の向上へとつながる効果目標などを設定し、その目標に向け行動を起こす時期が来たと考えている。

本研究は、県道の改良率全国ワースト1位ばかりに目を向けるのではなく、地域満足度1位を目指した、これからの道づくりへの提案を行うものである。

1. 2 研究の背景と目的

これまで、県などが行う道路改良事業について、国からの補助金は、事業別に交付され、採択時にはB/C（費用便益費）が1.0以上という条件などが付されていた（個別補助金）。

このB（3便益）は、全国統一の金太郎飴的な、「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」からなり、将来交通量が多いと推測できる都市部では大きく、逆に少なくなる地方部では小さくなり、マスコミの偏った報道などと相まって、実情は無視され、地方の道路整備は無駄という、大きな誤解まで招いたのである。

この個別補助金については、国が詳細に事前審査をし、個別箇所付けを行い、事業個々のアウトプットに着目したものであった。

民主党政権時の平成22年度に、地方にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として社会資本整備総合交付金が創設された。

これは、箇所付けという個別事業への補助金制度から、地域が課題解決するための、パッケージという大括り計画への交付金に転換されたものである。

自民政権に戻った現在も、変遷を経ながら、制度は継続している。

平成27年度、高知県道路課においては、計画を策定した5つのパッケージにより、この交付金制度を活用している。

県道路課の平成27年度県予算では、全体の64.9%をこの交付金事業が占めている。

社会資本整備総合交付金では、地方自らが目標を設定し、事後公表を行うことから、計画全体（パッケージ）としての効果指標（アウトカム）が重要視されている。

この交付金を活用した事業の中で、一般国道や市街地の県道、インターチェンジへのアクセス道路などは、道路を2～4車線に改良し、「移動時間の短縮」が早期に実現することから、多くの道路利用者が事業効果を実感することが可能である。

一方、県内の中山間地域の道路では、急峻で脆弱な地形的・地質的条件と厳しい気象条件により、自然災害を受けやすい土地柄であることなどから、整備に時間を要しているのが現状である。

このようなことから、本研究では、特に整備が遅れている中山間地域（狭隘な道路）の馬路村をフィールドに、住民の道づくりに対する思いをアンケート調査で把握し、結果を参考に、社会資本整備総合交付金事業における、中山間地域の住民目線で、満足度の向上へとつながる効果目標などを考察し、今後の道づくりへの提案を行うことを目的とするものである。