

地方道路の便益評価と効率性による 選択と集中の課題

伊藤 高¹・平田 輝満²・大田 和正³

¹正会員 国土交通省中国地方整備局道路部長・茨城大学大学院博士後期課程
(〒730-8530 広島市中区上八丁堀 6-30)

E-mail: itoh-t2cv@mlit.go.jp (Corresponding Author)

²正会員 茨城大学大学院理工学研究科教授
(〒316-8511 茨城県日立市中成沢町 4-12-1)

E-mail: terumitsu.hirata.a@vc.ibaraki.ac.jp

³非会員 国土交通省中国地方整備局道路部道路計画課
(〒730-8530 広島市中区上八丁堀 6-30)

E-mail: oota-k87zm@mlit.go.jp

既存インフラの老朽化，人口減少の社会状況，厳しい財政状況の中，公共投資の効率性の観点から選択と集中が謳われている．選択と集中を進める上で，三便益を中心とした客観的指標による費用対便益評価が定着しているが，地方からは通常の便益評価だけでない地域の実情を訴える要望活動が絶えない．本研究では，道路事業の採択や予算配分作業の実際の流れの中で便益がどのように評価されどのように政策決定されているかを分析し，地方ニーズを反映させる課題について考察し，効率性だけでなく道路のもつ本来価値を考える重要性を問題提起する．

Key Words: *efficiency ,choice and concentration ,benefit evaluation ,actual road administration ,essential value of roads*

1. 研究の背景と目的

既存インフラの老朽化，管理費の増大，少子高齢化による人口減少の社会状況，厳しい財政状況による予算制約の中，公共投資の効率性の観点から選択と集中が謳われている．行政が道路の新設，維持管理・修繕の実施箇所を決定する際も選択と集中は疑う余地のない方向性と言われている．選択と集中を求める上で，国の直轄事業や補助事業の新規事業については，採択を客観的に判断する方法として道路の費用対便益分析を採用し，現在，いわゆる三便益に基づく費用対便益分析は客観的評価手法として確立，実務で活用され定着してきている．

一方，道路整備を要望する地方からは，毎年，国土交通省に対する要望が盛んに行われている．客観的指標のみで予算配分が決まるのであれば，地方から国への要望活動は無意味であるはずだが，実際は，国土交通省の主観的判断，政治的判断を求めて全国から要望が集まっているのが実情である．特に，三大都市圏など大都市圏の自治体からより地方部の自治体からの要望活動の方が活発である．地方部の道路は都市部に比べ交通量が比較的小さく，交通量に大きく依存した渋滞解消の効果である走行時間短縮便益など通常の三便益では評価が低くなりがちであ

ることもその要因であり，三便益に代わる客観的評価が確立されてない中，都市圏の道路に後れを取らぬよう政治的判断を求めて国に対する要望活動が活発となっていると思われる．

これら地方からの要望の動きは，現在の評価指標である客観的数値だけでは測れない，地域の経済活動を支える道路が本来有する存在意義，必要性を地方が認め，それらを何とか訴えようとしている証でもある．

道路が本来もつ価値については，小池¹⁾を中心に，宇沢弘文²⁾のいう「社会的共通資本」としての道路の再評価の重要性が提唱されており，社会的共通資本としての道路に対し，既存の評価基準では便益が小さく優先度の低い道路について，地域から整備を熱望されたとしても客観的評価による判断を根拠に整備を切り捨てるべきか，効率性を求める道路行政のあり方が問われる時代となってきている．

国の効率性を求める動きとは逆に地方側では，現在の三便益は必ずしも高くないが地域にとって不可欠と言われる道路の価値，必要性を訴える活動が年々活発になっている．その際，国や自治体等各機関で，三便益以外のそれぞれの地域特性に合った新たな便益による評価を整備の可否の判断に用いる試みが広がっている．

既存インフラの維持管理についても、増大する維持・管理、更新のニーズに対し、専門技術職員の不足や予算不足に悩む地方部への負担は大きく、管理するインフラの中から予算を投資するインフラの取捨選択の決断を迫られる時期が近づきつつある。実際、国が必要な予算を確保する高速道路や直轄国道など全国的な幹線ネットワークと異なり、財政状況が脆弱な地方公共団体の中には管理を放棄するインフラを選択する例も出てきており、維持・管理、修繕事業の優先順位を決定する客観的な評価指標を求める動きも出てきている。

本研究では、国の直轄事業、補助事業、交付金事業、維持管理修繕事業の予算配分に実際に関わった筆者の経験から、まず、道路事業の採択、予算配分の実務がどのように決定されているか整理し、費用対便益分析と実際の政治・行政判断の違いから生じる課題について整理する。

更に、様々な評価手法を検討する背景となる効率性を重視する選択と集中の考え方について、新規の道路整備であれ既存道路の維持管理・修繕であれ、三便益による費用対便益分析であれ、新たな指標による評価であれ、選択と集中を求めることが果たし

て正しいのか問題提起し、遠隔業務の広がりや、激甚化する災害や安全保障のための国土保全における地方部の重要性の再認識を背景に、基幹インフラとしての道路の評価はどうあるべきか、取捨選択できない道路のもつ本来価値について再考察することを目的とする。

2. 道路事業の評価の現状と考察

行政が、費用対便益分析などの評価方法を用いながら、実際には、客観的もしくは主観的のどのよう

(1) 国の新規事業の採択の決定方法

直轄事業には、改築事業、交通安全事業、修繕事業、維持管理事業などがあるが、費用対便益事業を用いるのは、改築事業のうち防災事業以外の渋滞対策やネットワーク整備事業の新規事業化の判断時となる。これらの事業採択の判断において、費用対便益分析の評価値いわゆる B/C が 1.0 以上を基本としており、足切り条件といえる大きな判断要素となつて

表-1 過去5年の直轄事業の新規採択時の B/C
(出典：国交省「公共事業等に関する情報開示」注1) から筆者作成)

事業化年度	都道府県名	事業名	B/C	
			ネットワークとしての評価	単区間
H30	青森県	一般国道101号 樹形田道路	1.2	1.2
H30	山形県	一般国道13号 金山道路	1.4	1.3
H30	茨城県	一般国道6号 牛久土浦バイパス(Ⅲ期)	2.6	1.4
H30	岐阜県	一般国道19号 瑞浪新田道路 (美那工区)	2.0	1.9
H30	奈良県・京都府	一般国道24号 大和北道路 (奈良北～奈良)	1.8	1.5
H30	和歌山県	一般国道42号 串本本地道路	1.4	0.7
H30	愛媛県	一般国道33号 松山外環状道路インター東線	2.3	2.7
H30	福岡県	一般国道3号 岡垣バイパス	2.2	2.2
H30	長崎県	一般国道24号 大村環状道路	2.5	2.5
H30	宮崎県	一般国道218号 五ヶ瀬高千穂道路	2.4	1.1
H30	沖縄県	一般国道58号 浦添道路	2.1	2.1
H31	北海道	一般国道39号 雄勝野路	1.2	1.4
H31	北海道	一般国道44号 厚岸外環状道路	1.7	1.1
H31	山形県・新潟県	一般国道113号 小国道路	1.1	1.1
H31	茨城県	一般国道0号 東海道路	2.8	2.8
H31	栃木県	一般国道4号 矢板大田原バイパス	2.0	2.0
H31	新潟県	一般国道116号 新潟西道路	2.9	2.9
H31	新潟県	一般国道253号 十日町道路	1.1	0.6
H31	富山県	一般国道0号 穴家立体	1.6	1.6
H31	石川県	一般国道0号 松任道路	1.2	1.2
H31	静岡県	一般国道474号 水窪佐久間道路	2.3	1.1
H31	三重県	一般国道42号 紀宝熊野道路	1.4	0.9
H31	和歌山県	一般国道42号 新宮道路	1.4	0.7
H31	京都府	一般国道24号 城陽井手木津川バイパス	1.3	1.3
H31	山口県	一般国道188号 藤生長野バイパス	1.6	1.6
H31	徳島県・高知県	一般国道59号 海部野根道路	1.1	0.1
H31	高知県	一般国道56号 大方四万十道路	1.3	1.0
H31	福岡県	一般国道201号 八木山バイパス	1.4	1.4
H31	熊本県・大分県	一般国道57号 竹田阿蘇道路	1.7	1.3
H31	宮崎・鹿児島県	一般国道220号 油津・夏井道路	2.4	1.1
H31	沖縄県	一般国道58号 浦添北道路Ⅱ期	1.9	1.9
R2	岩手県	一般国道10号 北上苅巻道路	1.5	1.5
R2	岩手県	一般国道106号 田銀釜目道路	5.0	1.0
R2	山形県	一般国道112号 山形中山道路	1.6	1.6
R2	茨城県	一般国道50号 協和バイパス	1.3	1.3
R2	埼玉県	一般国道4号 東埼玉道路 (八潮～松伏)	1.5	1.5
R2	新潟県	一般国道116号 吉田バイパス	1.3	1.3
R2	石川県	一般国道6号 海部幹線 (今野～勝島)	1.6	1.2
R2	長野県	一般国道153号 伊勢アルズロード	1.6	1.6
R2	三重県	一般国道23号 鈴鹿四日市道路	8.9	2.0
R2	兵庫県	一般国道483号 豊岡道路(Ⅱ期)	1.9	0.5
R2	奈良県	一般国道168号 十津川道路(Ⅱ期)	1.3	1.3
R2	鳥取県	一般国道191号 益田道路	2.0	0.6
R2	岡山県	一般国道180号 岡山西バイパス (西長瀬～備前)	4.7	4.7
R2	山口県	一般国道168号 錦井・平生バイパス	1.4	1.4
R2	高知県	一般国道493号 野根安倉道路	1.3	0.4
R2	熊本県	一般国道483号 大津熊本道路 (金路～熊本)	1.4	0.8
R2	宮崎県・熊本県	一般国道218号 蘇峰五ヶ瀬道路	1.7	1.2
R3	北海道	一般国道5号 釧路川道	1.3	1.3
R3	北海道	一般国道450号 遠軽上湧別道路	1.1	1.1
R3	岩手県	一般国道106号 碓石連骨部道路	1.2	0.8
R3	宮城県	一般国道4号 山形道路 (釜ヶ崎～鹿の又)	1.8	1.8
R3	宮城県	一般国道108号 石巻河津道路	1.1	1.1
R3	山形県	一般国道47号 戸沢立川道路	1.3	1.3
R3	福島県	一般国道4号 矢吹磐石道路	1.7	1.7
R3	茨城県	一般国道5号 酒門野交差点立体	1.2	1.2
R3	千葉県	一般国道464号 北千葉道路 (市川～松戸)	3.6	3.6
R3	富山県	一般国道2号 中島本郷立体	1.6	1.6
R3	愛知県	一般国道247号 西知多道路 (長瀬～白鳥)	1.4	2.6
R3	兵庫県	一般国道43号 名神湾岸連絡線	1.2	1.2
R3	鳥取県・山口県	一般国道191号 益田田万川道路	1.3	0.4
R3	山口県	一般国道91号 大井・萩道路	1.3	1.1
R3	熊本県	一般国道57号 宇土三角道路	1.5	1.1
R3	宮崎県	一般国道218号 高千穂豊海橋道路	1.7	1.2
R3	沖縄県	一般国道329号 西原バイパス	5.8	5.8
R4	北海道	一般国道235号 静内三石道路 (静内～東静内)	1.3	1.0
R4	北海道	一般国道236号 大樹広尾道路 (豊原～佐蘭)	1.2	0.7
R4	青森県	一般国道4号 野辺地七戸道路	1.2	1.3
R4	岩手県	一般国道4号 盛岡南道路	2.4	2.4
R4	宮城県	一般国道398号 石巻バイパス (沢田工区)	1.5	1.5
R4	秋田県	一般国道2号 秋田南道路	2.8	2.8
R4	群馬県	一般国道17号 中村交差点立体	1.3	1.3
R4	埼玉県	一般国道17号 本庄道路(Ⅱ期)	2.2	2.5
R4	新潟県	一般国道7号 沼津道路	4.4	1.2
R4	新潟県	一般国道0号 巻道路	1.5	1.5
R4	長野県	一般国道19号 塩尻道路	1.7	1.7
R4	静岡県	一般国道1号 浜松バイパス (長瀬～中田島)	2.5	2.5
R4	鳥取県	一般国道0号 出雲バイパス (神立～中野東)	1.3	1.3
R4	岡山県	一般国道2号 岡山倉敷立体(Ⅰ期)	2.5	2.5
R4	広島県	一般国道2号 広島南道路 (木村渡西～廿日市)	1.4	0.4
R4	愛媛県	一般国道58号 宿毛内海道路 (御荘～内海)	1.4	0.3
R4	高知県・愛媛県	一般国道56号 宿毛内海道路 (宿毛野々～一本松)	1.4	0.3
R4	高知県	一般国道55号 奈半利安芸道路 (安田～安芸)	1.1	0.4
R4	福岡県	一般国道9号 博多バイパス (下臼井～空港口)	1.3	1.3
R4	福岡県	一般国道201号 仲島道路	1.3	1.3
R4	佐賀県	一般国道202号 唐津バイパス	2.7	2.7
R4	熊本県	一般国道57号 大津熊本道路 (大津西～倉田)	1.2	1.3
R4	熊本県	一般国道218号 矢部清和道路	1.3	1.1

いる。これまで、事業区間単独では、B/C1.0 を切る事業もあったが、評価区間をジャンクション間としたネットワーク効果として B/C1.0 以上あることを確認するなど、これまで全ての事業において B/C1.0 以上を確認している（表-1）。しかし、B/C の高い順に事業化されるわけではなく、B/C1.0 以上の中での新規事業化の優先順位については、そのほかの客観的評価や地元の状況といった主観的評価を併せて総合的判断とされている。

新規事業化を決定する過程で、国土交通省内での議論や財務省との協議で実際に説明される総合的判断の要素としては、一般的には以下のような項目が挙げられる。判断要素はそれぞれの事業により異なり、全ての要素を点数化し足し合わせて横並びで評価することは通常行わず、また全ての要素をクリアしないと採択されないというわけではない。更には、時代や担当者により変化することも否定は出来ない。

a) 三便益による B/C

B/C1.0 以上が絶対的条件と言われるが、高いほど必要性が高く優先順位が高いという評価は行われなない。例えば、B/C の値で事業をリスト化し高い順に事業を優先して採択するということは通常行われなない。

b) 防災面、安全面、経済面での必要性

防災面については、規制区間の解消や洪水時の浸水区間の解消、災害時のリダンダンシーの確保などが説明される。安全面では、三便益の一つである交通事故減少便益と併せて交通事故多発地点の解消や、救急車両の搬送時間の短縮などが説明される。経済面では、総生産や固定資産税の増加などを訴えることもあるが、工場の進出や地域の経済団体の期待の声といった説明がされることが多い。これらは、明確にクリアしないといけない数値基準があるわけではなく、状況説明として通常行われる。

c) 地元の熱意や要望活動の状況

事業の円滑な推進環境が整っているかということ、地元の状況は重要な判断要素となる。地域に受け入れられない事業の場合、事業化後に完成まで、時間、労力さらには地元対策費用といったものがかかる場合がある。事業化前の費用対便益分析では計上されてない、地域に望まれない事業に対する負の追加経費をどう考えるかは今後議論が必要である。

また、事業化後の円滑な執行だけでなく、新規事業化がいかに地元で喜ばれるか、地元で評価されるかは大きな判断要素である。通常国の施策について、世論調査による国民の支持率、評価を気にするのと同様である。個別の道路事業の場合、国民全体の評価というのは難しいため、地域ごとの評価となる。その事前サウンディングの意味も込めて、如何に地域が当該道路に期待しているか示す地方自治体を中心とした国への要望は重要な要素となる。

実際、国土交通省としても、事業費の一部は地元負担があること、国会での予算審議を通過しないと事業化の原資である予算が確保出来ないことを考え

ると、判断の際に、自治体の長や国会議員など誰が誰に対して、どのように要望したかは重要な要素となる。また、地方からの要望が絶えない背景として、地方側の客観的指標で表せない必要性を直接伝えたいという意思の表れなのか、国土交通省の判断が声の大小で決まっているという推測があるからなのか、地方側に要望行動を起こさせる要因について更なる検証が必要である。検証により、これらの国土交通省への要望が地方への利益誘導の誘致合戦と批判される不幸な課題の解決にもつながるものと考えられる。

d) 事業主体の予算的、人的スタミナ

道路事業は事業化されてから完成まで順調に進んだとして通常 10~15 年程度かかる。その間、現在行っているほかの事業を進めつつ、更に新規事業を進めることに対して、予算的負担が可能か、携わる職員のマンパワーに余力があるかも新規事業化の可否の判断要素である。

実際、将来的に予算が増えると思われない状況では、今の予算規模で事業が滞りなく進められるか、特に事業規模が巨大なものについての事業化の判断はかなり難しいものとなる。また、新規事業化の手続きと事業化後の実際の業務を進めるのは通常同じ地方整備局であり、マンパワーの余力がない場合は新規事業化の手続きが進まないのは当然である。

e) 政治的判断

俗に利益誘導と言われる政治的判断があるかどうか、政治家の意思がどれくらい影響を及ぼしているかは別の考察が必要であるが、当該事業が国の進める施策に合致しているか、どのように貢献するかなども重要な評価対象となる。

判断要素となる国の施策は、レベルも内容も様々である。国土の均衡ある発展や都市のコンパクト化など国土政策的なものから、物流の効率化など経済活動を支えるもの、国土強靱化といった安全安心に関わるもの、通学路対策やバリアフリーなど生活に関わるものなど千差万別である。その中で当該年度に国が重点的に推し進める施策に合致した事業かどうかは採択の大きな判断要素となる。

(2) 事業中の路線の予算付け

事業中の路線の予算付けに関しては、B/C の値はあまり考慮されない。予算が潤沢にある場合は、用地買収や施工など事業の状況によって完成に向けて最大限年間に使える執行可能額を配分することができるが、そういう場合は稀である。予算の制約が厳しいと、事業の優先度を判断し配分を決めることになる。ただし、事業の優先度に B/C の値が用いられることはほとんどない。優先順位の決定方法としては、まず開通時期が公表・約束されている上にその時期が近く工程が厳しい事業については開通に必要な額を先行的に確保する必要がある。更に予算の範囲内で事業の重要性が高いものを中心に配分されることになる。しかし、事業の重要性を評価する際に

も費用対便益の値を用いることは少ない。新規事業化の採択か不採択の理由説明時には客観的指標として費用対便益を用いることが多いが、予算の配分においては、費用対便益分析の値はほとんど活用されていない。

(3) 既存インフラの維持管理・修繕

国が管理する橋梁等については、5年に一回の点検診断結果に基づき、毎年劣化する割合と修繕し健全となるものの割合を比較し、劣化が発散しないよう持続可能なサイクルを目指している。直ちに修繕が必要な劣化度のものについては、10年程度で全ての修繕を終了し予防保全に移行できるよう、全体の道路予算の中で修繕事業を優先的に予算確保している。

しかしながら、地方自治体、特に、市町村が管理する橋梁等についてはそこまで手が回っていないのが実情であり、定期点検の結果予想される将来の不具合を事前に処置するという事は稀で、不具合発生時に事後的に対応しているのがほとんどである。客観的評価基準にもとづき優先順位をつけて計画的に予算化している事例はほとんど見られない。

以上、新規事業化については費用対便益分析など検討の過程で行われる客観的基準による評価手法もあるが、最終的な決定は総合的な評価による。また、事業中の路線の予算配分は費用対便益による例はほとんどない。更には、既存インフラについては、客観的な評価基準にもとづく優先順位で予算付けしている例はほとんどない。

国の事業以外も含めて少ない事例を挙げると、これまでも新規、既存インフラ問わず、客観的基準のみにより事業の採択や予算配分を行おうという試みはなされてきた。例えば、渋滞損失や事故率を区間ごとに定量化し整備の優先順位づけを行ったり、道路の管理延長や交通量など客観計算式を用いて地方への交付金の配分額を求めるなどが検討されたが、地域からの要望ニーズの実態と合わない場合が多く、制度として定着までは至らず、総合的判断方法は継続している。効率性の指標による評価に対して、「権利のストック効果（小池淳司¹⁾」の要素が強い地方ニーズとの乖離がなぜ生じたのか更なる議論が必要である。

また、茨城県のように、新規もしくは既存インフラ問わず、いくつかの指標を重ね合わせて事業をランク付けし、リスト内の優先順位の高い順に予算配分を決定している例もある。

(4) 多様な便益評価の事例

こうした中、最近では、従来の三便益では十分必要性が説明できない事業について、地域特性に合わせた様々な便益評価の追加、拡大を求める動きが盛んになってきている。追加便益としては以下の例などがあげられる。

a) 三便益の工夫の例

国土交通省の費用便益分析マニュアルにおいては、

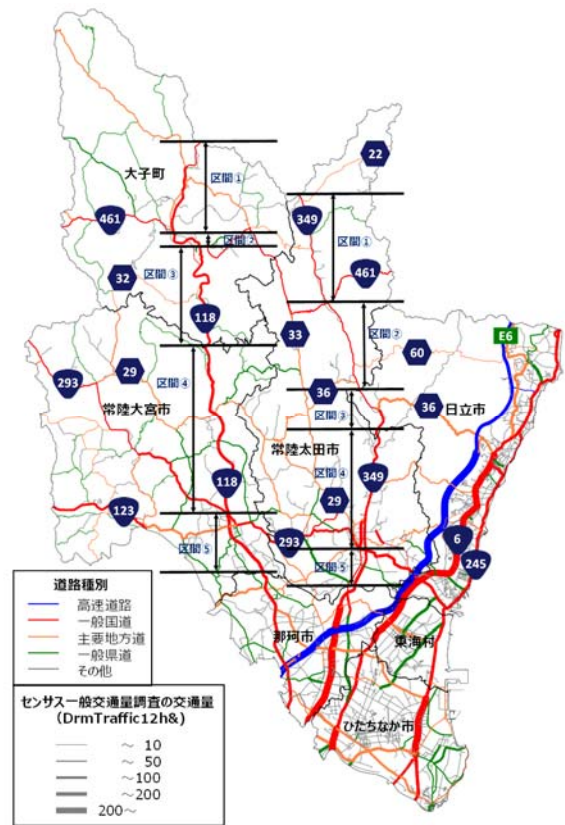


図-1 茨城県北部の主要な道路ネットワーク

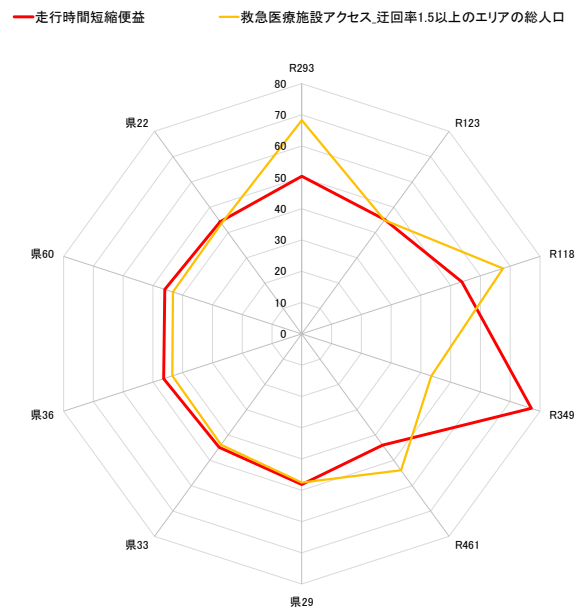


図-2 救急医療へのアクセス貢献度と走行時間短縮便益の比較（注：対象既存道路がなくなった場合の医療アクセス迂回率が一定以上になる人口数や、対象エリアを走行する車両の総走行台時間の増加を計算して評価）

三便益の算出において、平時の交通だけでなく、観光目的の休日の交通量増大、災害時の通行止めによる迂回、冬季の速度低下や交通容量低下は便益計算時に考慮できることとしている

b) 三便益以外の評価の例

国土交通省が示す道路の防災機能の評価手法^{注 2)}
注 3)においては、主要都市・拠点間の災害時の孤立
や迂回度合いによる耐災害性、多重性を評価し、
ネットワーク全体として災害時の到達時間の短縮も
しくは孤立解消度合いにより防災機能の評価してい
る。

c) 実務における四国地方整備局の評価の例

令和 4 年度道路分科会事業評価部会において四国
地方整備局が国道 55 号奈半利安芸道路の令和 4 年
度新規事業評価で三便益以外の外部便益として、防
災便益、医療便益、時間信頼性向上便益を貨幣価値
化している。

また、研究ベースではあるが、既存道路の価値を
評価した例としては、筆者らの先行研究³⁾において
茨城県北部の主要な道路ネットワーク上(図-1)で
様々な指標を試算した。例えば、救急医療へのアク
セス(対象既存道路がなくなった場合の医療アク
セス迂回率が一定以上になる人口数)と走行時間短縮
便益(対象既存道路がなくなった場合の対象エリア
を走行する車両の総走行台時間の増加)とを路線間
で偏差値比較した結果が図-2 である。この際には、
各路線の便益が渋滞解消を中心としたものか、アク
セス性を中心としたものかの特徴の違いが見られた。
また、貨物車が道路を利用して運んでいる物資を貨
幣価値化した物資輸送総額の試算結果を道路ネット
ワーク上に段階的に色分けしたものが図-3 である。
このときも交通量の大小とは異なった道路の特性を
表す結果となった。

これまでの様々な客観的評価の試みの基本的考え
方は効率性の観点から選択と集中を求めるものが主
であり、防災や物流など道路が本来持つ基幹インフ
ラとしての評価につながるものについて議論の深まり
が必要である。

3. 今後の地方道路の事業評価の展望と課題

各方面で様々な便益を考察、評価し、異なったア
プローチによるそれぞれの道路の特性を表した評価
が行われているように、現在使われている三便益と
は異なったアプローチでも道路の必要性は説明可能
であると考えられる。実際の国の行政の事業化や予
算配分の進め方のレビューにおいても、三便益によ
る費用対便益評価が一つの判断要素でありつつも、
それ以外の判断基準によるところも大きく、また、
最近の地方道路においては地域特性にあった様々な
評価指標で必要性や優先度の説明を求める動きが活
発化している傾向を示した。

これまで考案された様々な指標も、地方で求めら
れている三便益以外の便益追求も、違った指標で道
路間の優位性を比較することはすなわち指標を変え
て投資の効率性を追求していることには変わりなく、
結局のところ、指標が変われば評価も変わる、道路
が変わればそれぞれの異なった便益が表せるという



図-3 リンク別物資輸送総額(全品目)

ことで、絶対的な評価が難しいことを示している。

相対的評価として、各地域内での道路の便益の優
劣をつけることは、県内市町村間、全国の都道府県
間の優劣を認めることになる。ひいては国家間の投
資の優劣も認めることになりかねない。選択と集中
の名のもと効率性を追求する場合は、まず、議論の
対象範囲を整理することが必要と思われる。選択と
集中を評価する適正な範囲はどうあるべきかの考察
が併せて行われないと、投資が地球規模なのか、国
内規模なのか、地域規模なのかによって考え方は異
なるはずである。

日本よりアメリカに投資することを認める日本人
はいるか?茨城県より東京都に投資する茨城県人は
いるか?茨城県内の県北地域より東京に近い筑波地
域への投資を認める茨城県北地域人はいるか?まず
は対象地域のあるべき姿、例えば、国全体の議論で
あるならば、国のあり方はどうあるべきかの議論と
併せて行う必要がある。国全体をコンパクト化、選
択と集中で良しとするのか、各地方の国全体の中
での存在意義はどうかの議論も必要である。多様な
便益により地域間を比較し必要性を決める際にも、効
率性がどの範囲でどこまで追求されるべきかの議論
が必要と考える。

地方部を中心に限られた予算の中で、優先度をつ
けて投資することはやむを得ない部分もある。しか
し、道路には都市部、地方部問わず国民の生活の根
幹としての役割があり、効率性で優劣をつけてはい
けない道路も存在すると考える。老朽インフラの増
大、財政逼迫の社会の中で、インフラ整備はどうあ
るべきかの議論の際に、速達性による多様な便益の
発案だけでなく、そもそもの基幹インフラとして効

率性だけでは測れない道路の絶対的価値，社会的共通資本としての道路の価値について議論が喚起され，選択と集中がもたらす地方道路軽視の動きの弊害について議論が広がることを期待したい。

4. まとめ

今回の研究では，現在の道路行政の新規事業化，予算配分の決定の流れを分析し，実際の道路の必要性の判断の際には，国も事業を求める地方も費用対便益分析だけでない様々な評価指標，更には客観的指標だけでない様々な評価軸を用いていることを検証した。

昨今，様々な指標で道路の便益を追求する動きが活発化しているが，それらは効率性に基づく比較論が主であり，まず効率性を求める範囲の議論，その地域のあり方の議論、そして，効率性だけでない絶対的な道路の価値評価の議論も重要である。道路はそれぞれがもつ特性が異なり様々な角度から道路の特性は表現できるものであるため，指標を拡大する議論だけでなく，基本的インフラとしての道路の絶

対的価値の議論が深まっていくことを期待したい。

NOTES

- 注1) 国土交通省「公共事業等に関する情報開示」，
https://www.mlit.go.jp/page/kanbo05_hy_001768-1_00009.html
- 注2) 国土交通省道路局 道路の防災機能の評価手法（暫定案）2011
- 注3) 国土交通省道路局 ネットワーク全体の防災機能向上に関する計測マニュアル（暫定案）

REFERENCES

- 1) 小池淳司 公共財としてではない社会基盤の価値 土木学会全国大会第 76 回年次学術講演会 2021 [Koike,A.: Value of social infrastructure that is not a public, Annual Research Presentation of JSCE 76, 2021.]
- 2) 宇沢弘文 自動車の社会的費用 岩波書店 1974 [Uzawa,H.,: Social cost for cars, 1974.]
- 3) 伊藤 高・平田 輝満：既存道路ネットワークにおける物流機能の便益評価に関する研究，第 65 回土木計画学研究発表会・講演集，CD-ROM，2022.[Itoh, T. and Hirata, T.: Research on the Benefit Evaluation of Logistics Functions in Existing Road Networks, Proceedings of the 65th Conference of JSCE Infrastructure Planning and Management, 2022]

THE ISSUE OF BENEFIT EVALUATION OF LOCAL ROADS AND CHOICE AND COCENTRATION BY EFFICIENCY

Takashi ITOH , Terumitsu HIRATA and Kazumasa OHTA

Due to the aging of infrastructure, the population decline, and the severe financial situation, the choice and concentration are advocated from the viewpoint of efficiency of public investment. In the choice and concentration, cost-benefit evaluation by the three benefits has become established. However, many local communities appeal to the Government about the benefit from regional characteristics and needs. We analyze how the Government evaluate benefits and decide policies in fact. We raise the issue of the importance of considering not only efficiency but also the essential value of roads.