

今後の道路整備のあり方に関する提言

＝国民のいのちと財産を守るために＝

平成21年4月

「いのちの道」議員連盟

今後の道路事業のあり方に関する提言 ＝「いのち」の価値は[B/C]では計れない＝

「いのちの道」の整備は国家として果たすべき最低限の責務である。地方部には、地域医療、若年層の定着、雇用の確保等の観点から、また都市部には救急・消防活動の障害ともなる深刻な渋滞の解消等の観点から、いずれも地域の生殺与奪に係る道路、「いのちの道」がある。

一方、現在の道路事業評価では、道路の多様な効果(直接効果や間接効果)のうち、時間短縮など直接効果のごく一部のみが評価されている。しかし、道路整備に関しては、「いのち」のように数値化できない多様な価値が係わること、したがって、「費用便益比(B/C)」は、政策判断に際しての一つの参考指標に過ぎないことを十分に踏まえる必要がある。

こうした中、去る3月31日、国土交通省が発表した道路の「費用便益比(B/C)」点検結果において18の道路事業が凍結されたが、この中には災害時の避難路となるべき道路等、命に直結する事業も含まれるなど、地域の実情が全く理解されておらず、現在の政府一丸となった経済対策にも著しく逆行しており、甚だ遺憾である。

道路事業評価については、国会でも様々な議論が行われているが、単純に「B/Cで道路の要否を決すべき」、「B/Cの算出条件を更に厳しくすべき」、という野党の主張(「B/C至上主義」)は誤りである。

我々「いのちの道」議員連盟は、このような問題認識の下、4回にわたる研究・審議を経て本提言をとりまとめた。政府においては、直ちに以下の各事項の実現に向けた行動を開始するよう強く求める。併せて、思いを等しくする与党同志には、幅広く力強い支援を要請する。

1. 「凍結18事業」の取り扱い

- ①関係地域からの提案も含め、現行3便益(時間短縮、走行経費節減、事故削減)以外の多様な効果を取込んだ評価を速やかに実施すること。その際、過去の投資を無駄にしないとの視点を重視した上で、今後の投資の適切な評価を行うこと。
- ②当該道路に本来求められる機能を損なわない範囲で、可能なコスト縮減に努めること。その際、過度な価格競争を惹起させることのないよう、十分に留意すること。
- ③以上に加え、関係地方自治体等の意見を聴いた上で21年度予算の凍結を早急に解除すること。

2. 評価手法の改善（[新B/C]の構築と総合評価の導入）

- ①現在の評価手法は、渋滞解消等により直接的・即時的に発現する、いわば「道路の効率改善」による直接効果しか算入されず、地方部にとって極めて不利な枠組みとなっている。企業立地や生産拡大、医療体制の拡充等、道路整備を通じた「地域の構造変化」に起因する間接的・中長期的効果も加味すること（新B/C）。
- ②道路は繋がることで効果が発現・拡大することを勘案し、単に事業実施エリアの評価に止まらず、広域的食糧供給システムの改善等、都市と地方、地方と地方が繋がる効果も評価すること。
- ③便益（B）として貨幣換算できない効果についても、極力、定量・定性的に指標化することにより、評価に積極的に反映すること。その際、「いのちの道」のように、地域にとって代替不可能で必須な機能を担う道路にあつては、ナショナルミニマムの視点から事業を実施しうる評価制度とすること。
- ④全国共通の評価基準だけでなく、過疎地域など交通量僅少地域での移動手段の確保、都市部の高額な地価の下での渋滞解消事業の必要性等、地域の個別事情や独自のニーズを十分に反映しうる評価制度とすること。
- ⑤個々の道路事業の必要性は、地方の意見を求めた上で、[新B/C]だけでなく、総合的な評価により判断すること（総合評価の導入）。
- ⑥上記評価制度が速やかに確立するよう、市町村等、基礎自治体からの提案・要望も踏まえつつ、直ちに試行的な運用を開始すること。

3. 今後の道路整備の進め方

- ①今後の道路整備にあたっては、国と地方の適切な役割分担のもと、基幹的な道路については、国が目標を明確にした上で、責任をもって着実に進めること。
- ②直轄事業に対する地方負担を大幅に軽減させること。
- ③昨今の厳しい経済情勢に的確・機動的に対処するため、必要な道路整備は、そのスピードを飛躍的に高めて実施すること。
- ④道路整備は、過疎地域自立促進特別措置法、離島振興法等、地方の自立促進を図るための諸法律の趣旨を十分勘案しつつ進めること。

平成21年4月8日

「いのちの道」議員連盟