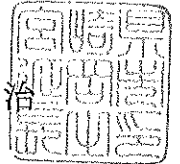


延 高 速 第 4 2 号

平成20年10月14日

国土交通省道路局長 様

延岡市長 首 藤 正 治



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼のありました標記の件について、
別紙のとおり回答します。

（文書取扱）

延岡市都市建設部高速道対策課

道路整備の中期計画策定にあたっての提案

われわれがこれまで熱心に基幹道路ネットワーク整備を求めてきているのは、ひとえに「地域の活性化」のためである。これは ①「企業誘致のための前提条件を満たすため」ということも当然含んでいるが、農林水産業も含めて地域の事業者にとっても物流は大変大きなファクターであるから、道路整備によって ②「物流面などで地域産業を支えるため」でもある。また、平成の大合併を経て特に広域行政が大きなテーマとなる現代地域社会において、③「広域的な地域医療体制を構築するためにはいわゆる『命の道』の確保が重要であること」や ④「災害時の交通途絶解消という側面」なども地域活性化のための基盤として強調しておきたい。

しかるに、道路整備の是非を判断するにあたって、これまではいわゆる B/C という尺度が用いられて議論されてきている。

「走行時間の短縮便益」をはじめ 3 つの便益を考慮して算出されることになっているが、大づかみでいえば、「現在の交通量を前提として、当該路線整備がどれだけの経済効果をもたらすか」ということだろうし、突き詰めれば「渋滞緩和」を最大の目的とする指標と言って過言でないのではないか。

このことには、我々は大いに違和感を覚える。

少し本論からそれるが、地方分権に異論を唱える声はまず聞かない。高度成長期が終わりを告げたあたりからこのことは特に声高に言われるようになったが、そもそも全国一律の施策展開が現代の日本社会にそぐわなくなっていることが根底にある。

首都圏の生活実感としては、道路整備の目的は確かに「渋滞緩和」であるべきだろう。しかし、地方は違う。我々の目的は、繰り返すが、「地域の活性化」なのだ。ならば、整備妥当性を測る尺度も違って当然であろう。全国で反発が起こっているのは、この B/C なる東京的尺度を地方にも適用しようとするところへの抵抗があるせいではないか。幹線道路ネットワークの整備について、その目的とするところは何なのか、地方の実情を踏まえた尺度への転換が必要である。

さて、もう一つの観点を提示したい。

将来の日本の国土像のマスタープランともいうべき国土形成計画の策定作業が進んでいるが、国土計画と基幹道路行政とは当然に密接な関係があるわけだし、前者が主で後者が従であるのも自明であろう。ならば、国土形成計画の実現ということを目的として、それに寄与する道路整備を行うべきという観点である。

目先の需要や財政事情だけにとらわれて国家百年の計を欠くことがあってはならない。

先に述べた地域活性化に関して例示した①～④についての当該路線の寄与度、あるいは国土形成計画実現への寄与度などを、B/C と併せて幹線道路整備の是非の基準として位置付けていただきたい。

これらを明確な数値として算出することには困難も伴うであろう。しかし、それが本質である以上、何らかの工夫をして判断要素に取り込むべきであるし、算出が容易であるという項目だけを取り上げて全体を判断するのでは筋が通らない。

求める仕組みを例えるとすれば「総合評価方式」ということにでもなろうか。

昨今の入札制度改革の中でこの方式の採用が増えてきているが、入札金額と併せて実績・技術力・地域貢献度など様々な評価要素を点数化し、総合的な意味を持つ数値にまとめるという手法である。道路整備の妥当性や優先度を判断するにあたって、これに類似した手法が可能ではないかと考える。

B/C 一本やりの単純評価でなく、先に述べたいくつかの観点からの評価を加味した総合的评价によって道路整備計画を策定するよう強く要望する。

平成 20 年 10 月 14 日

延岡市長 首藤正治