

平成14年5月13日

## 地方の道路整備について

愛媛大学 工学部 柏谷増男

### 1. 地方の道路整備への批判

### 2. 基本指標としての費用便益比

地方はまず、便益総額が小さいことを率直に認めるべき。その上で、地方の特殊性を考慮すべき。

地方ではまだまだ費用便益分析への理解が不十分。

さまざまな形での国への依存。国の制度に問題点があっても盲従。自分たちで考えても仕方がない、道路整備とは要するに国への陳情との考え方が、各自治体の首長から現場技術者にいたるまで浸透。

短期的な対応としては、地方道路整備に関する国の制度の問題点を改善。中・長期的には、地方が実情に応じ、責任を持って自主的に判断できるような地方分権を推進。

### 3. 一人あたり便益額

地方道路の利用交通量は少ないが、利用車1台あたりの時間短縮便益が大きい場合はあり得る。もちろんある程度の利用交通量は必要。

利用車1台あたりの時間短縮便益額にも配慮されたい。

#### (1) 遠隔地農山村住民の地方都市への交通

山村住民が身近に利用しうる生活サービス施設の水準は低い。生活に不可欠な活動の一部を遠く離れた都市で行っている。長時間、しかも急峻な山道をものともせず、かなりひんぱんに都市に出かけている。

愛媛県上浮穴郡、松山市から30ないし60キロ、途中で標高714mの三坂峠、所要時間は片道50ないし90分。

ほとんどの世帯が最低限週に一度は松山市を訪問(仕事による訪問を除く)。

土・日の毎日出かける場合、平日の勤務後に出かける場合も多い。

地域高規格道路の整備、時間短縮と安全で運転のし易い道路環境を与える道路整備の効果は、彼らにとって日常生活に不可欠であり、長時間の交通である故に、非常に大きい。

県庁所在都市から 40 ないし 150 キロ離れた地方小都市での休日の行動調査。距離が遠くなれば訪問者の割合が減るが、5 %がほぼ下限。長時間の走行であっても県庁所在都市に出かけて高度な財やサービスを得ることが生活上不可欠。やはり一定の受益人口があつての判断であろうが、遠隔地域住民に対してある程度の配慮は必要ではなからうか。

## ( 2 ) 降雨災害の克服

斜面崩壊や地滑り等の地盤災害の多発地帯。

実際に通行規制を実施している回数や時間の多い。32 号、33 号といった中核的な路線でも、長期の通行止め。連絡機能、沿線住民の孤立化等の深刻な問題。

費用便益比の値の大勢には影響しないであろうが、通行規制という異常事態に対して社会的にどのような評価を下すべきかについて十分な議論が望まれる。

## 4 . 効率的な地方道路整備のための制度的改善

### ( 1 ) 設計基準の柔軟な対応

山村の高水準の国道。400 番台の国道で都会の一桁あるいは二桁ナンバーの国道をはるかに上回る立派な改良区間。"オーバースペック" ( Over Specification )。

国の基準で、地方が口をさしはさめない。国から補助金をもらっており、立派なものをいただくのは結構なこと。

現地の実情にあわせて柔軟に設計基準を適用。

"1.5 車線道路"の構想。乗用車用に道路を設計。2 車線高速道路。

地方の実情に合わせて柔軟な設計基準が採用できれば、効率的な道路整備手法を選べ、費用便益分析もきちんとやれる。

### ( 2 ) さまざまな道路整備主体間の調整

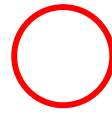
交通量が少ないのに複数の路線。農道や林道。国民は同じ道路と認識。

農道や林道の費用便益分析結果に疑問があるが、地方自治体は、事業化の形は何であれ、手っ取り早く実現する方法を選んでいるように見られる。

国民から見れば、所詮役所の中のやりとりにすぎない。

省庁の縦割性と地方自治体の思惑の差が正しい費用便益分析を妨げている。

利  
用  
交  
通  
量

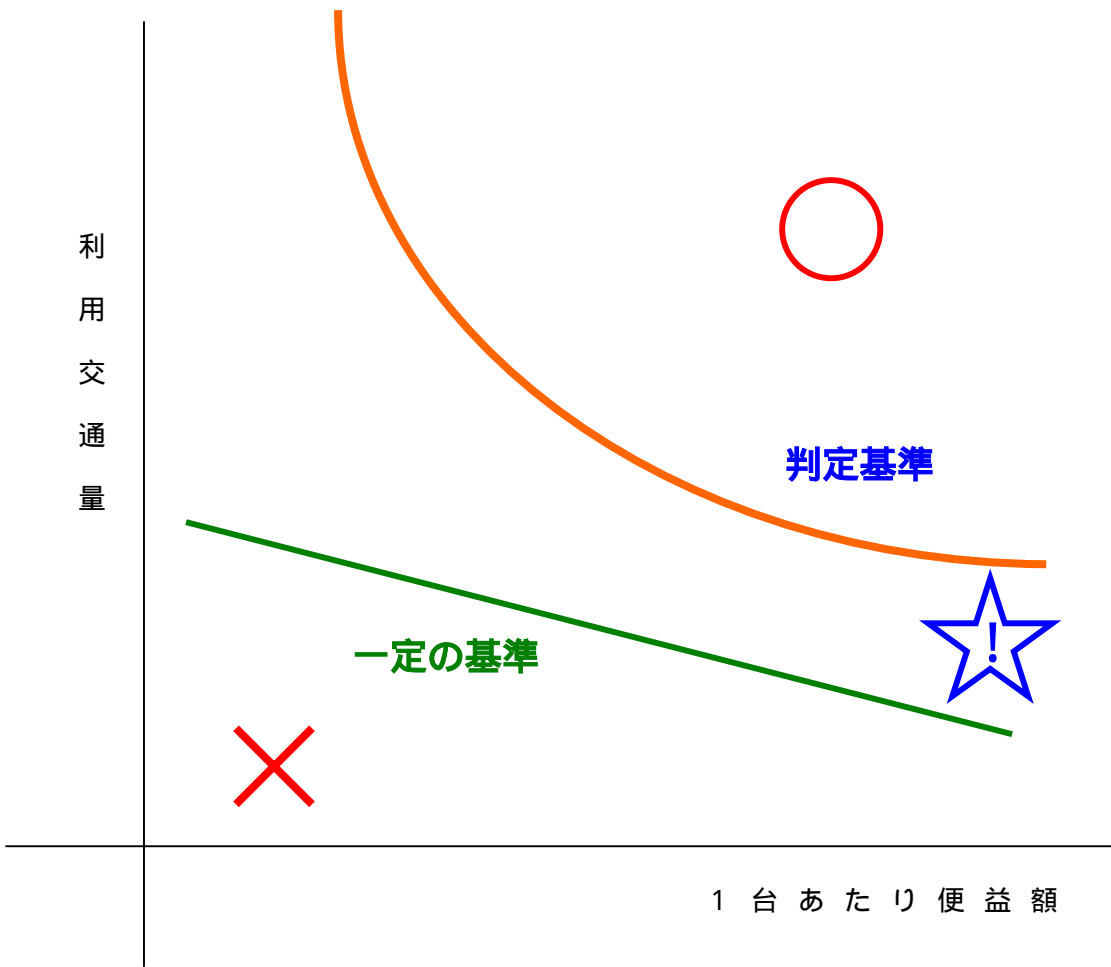


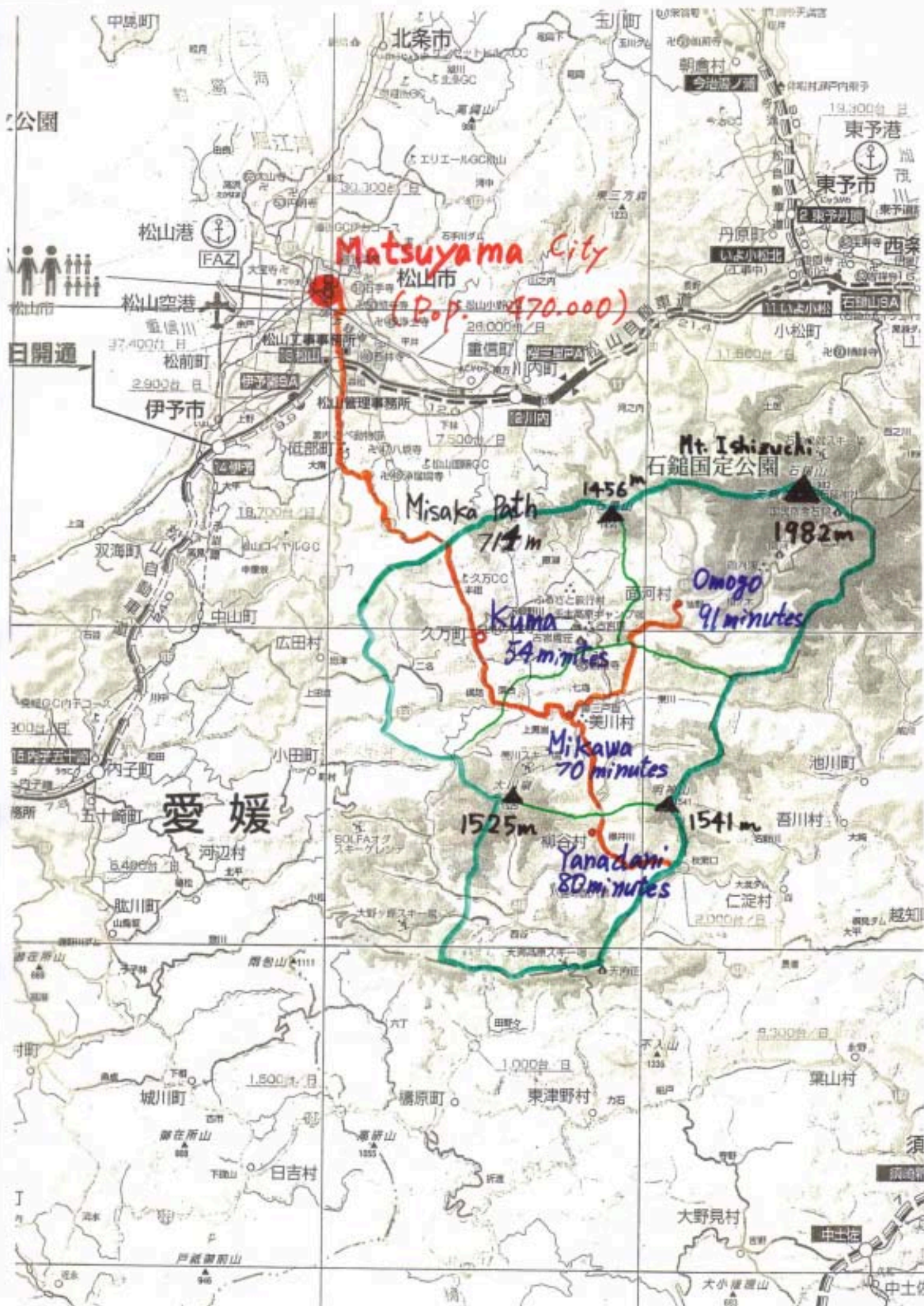
判定基準

一定の基準



1 台 あ た り 便 益 額





**Matsuyama City**  
松山市  
(Pop. 470,000)

**Misaka Path**  
71km

**Kuma**  
54 minutes

**Mikawa**  
70 minutes

**Yanadani**  
80 minutes

**Omogo**  
91 minutes

**Mt. Ishizuchi**  
1982m  
石鎚国定公園

1525m

1541m

愛媛

松山港

松山空港

伊予市

中山町

内子町

河辺村

城川町

日吉村

北条市

玉川町

朝倉村

東予市

西条市

丹原町

小松町

池川町

吾川村

仁淀村

栗山村

大野見村

中土佐

中土佐

中土佐

中土佐

中土佐

中土佐

中土佐

中土佐

中土佐

中土佐

中土佐

中土佐

中土佐

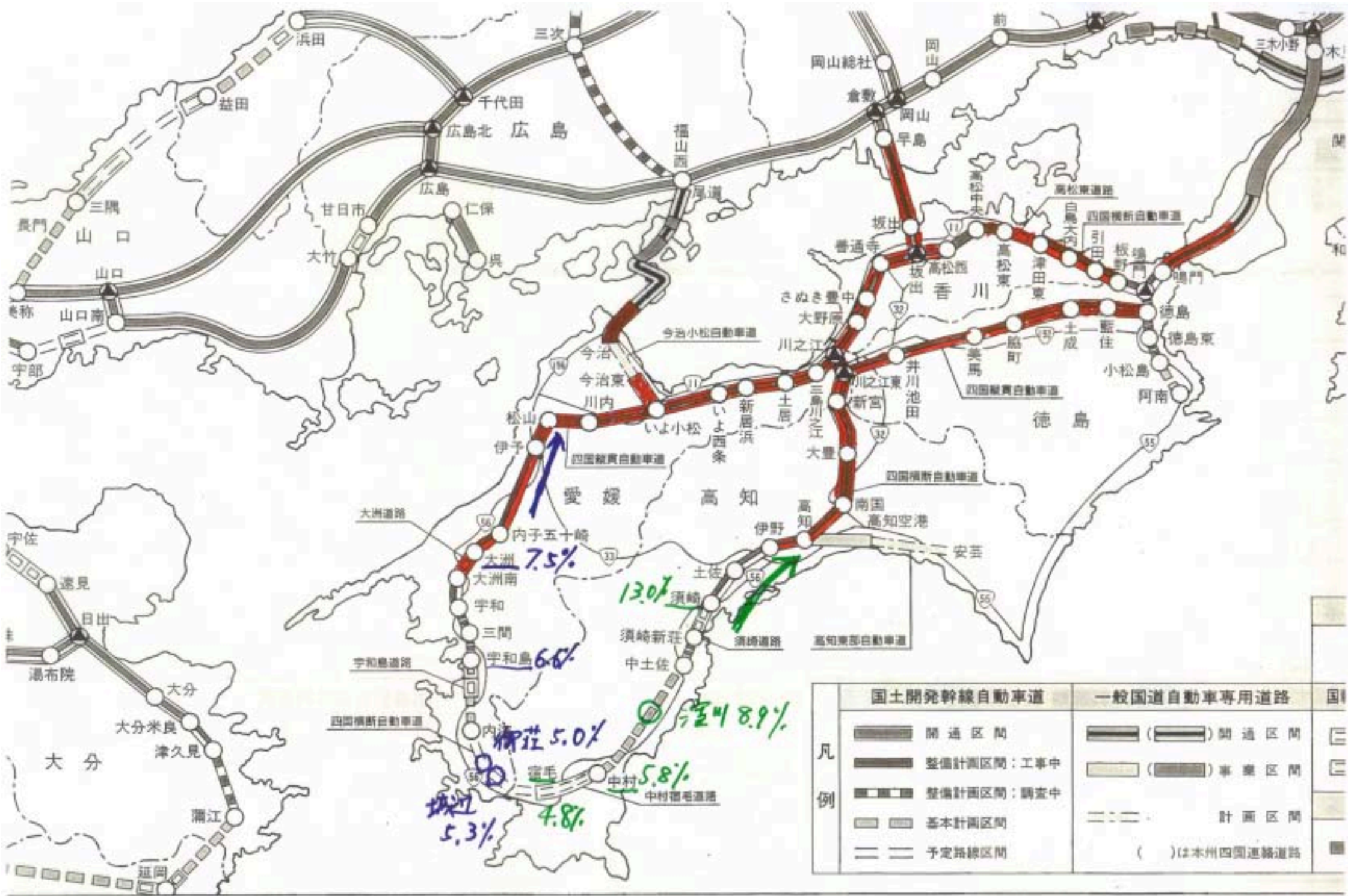
- 119 世帯のうち、112 世帯が少なくとも週に 1 度以上松山都市圏を訪問
- 休日訪問者 162 人 ( 69.5% ) 全体 233

休日のある人で松山に訪問

全体	75%	216
久万町	76.4%	
美川村	74.4%	
柳谷村	62.9%	
面河村	83.3%	

- 平日訪問者 41 人 ( 17.6% ) 全体 233

久万町	23.7%
美川村	14.3%
柳谷村	10.3%
面河村	13.2%



# 道路の防災・震災対策の向上



## 災害に強い道づくりによるハンディキャップの克服

異常気象時通行規制区間の現状



積雪によるチェーン規制(国道33号・三坂峠)



法面崩壊による規制(国道32号・徳島県山城町)



H5.10.9~11.8 全面通行止め

四国の課題を克服し、四国固有の特色を活かした四国らしい道づくりへの変革に向けて、四国ならではの創意工夫として以下の3つの柱を考えました。



## 四国独自の規格(四国スペック)の導入

### スペック

#### 〈事例〉

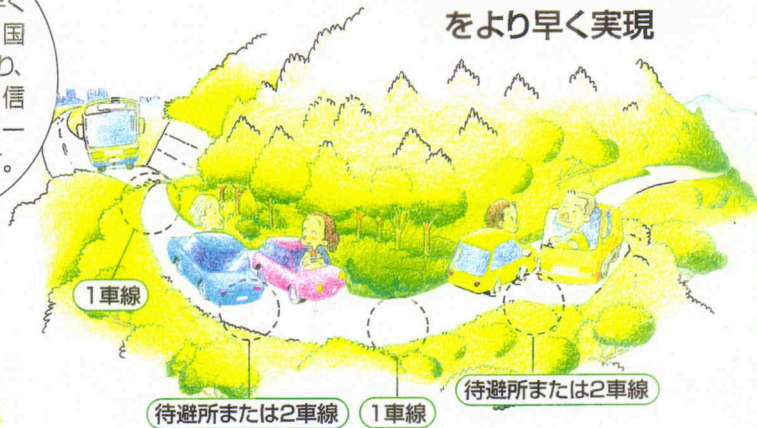
- 身の丈にあったネットワークづくり
- 自転車・歩行者のネットワークづくり
- 四国らしい道路空間づくり……など

例えば、道路整備が遅れている山地部で1.5車線の道路整備を採用すれば…

より安く、より早く効果が出る四国独自の工夫により、生活に必要な信頼あるネットワークを確保します。



必要なネットワークをより早く実現



1車線 待避所または2車線 1車線 待避所または2車線



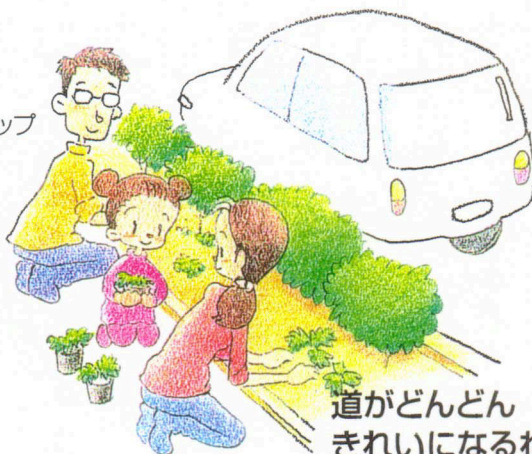
## 地域との協働・連携による道づくり、利用と管理

### ルール

#### 〈事例〉

- 地域との協働・連携による事業のスピードアップ
- 地域との共同管理等による既存ストックの効果的活用
- 地域交流拠点等の形成、地域活性化の推進……など

例えば、ボランティア活動により道路管理を行えば…



道がどんどんきれいになるね

地域の方々との共同道路管理により、美しく快適な歩行空間が生まれ、地域の誇り、愛着心にもつながります。



## IT、独自技術の活用

### テクノロジー

#### 〈事例〉

- 既存ストックの有効活用のための技術
- 四国の産業や素材等を活かす独自技術の活用……など

例えば、間伐材加工技術を活用して歩行者空間を整備すれば…



四国が誇る地場産業の技術や地元の素材を活用し、効率的な道づくりを進めます。

光ってるね、地元の素材と技術