資　料　１３

東日本大震災を踏まえた道路事業の事業評価手法等に係る意見書について

平成２３年１０月　３日
国土交通省　東北地方整備局

〈国土交通省〉
平成23年8月11日
社会資本整備審議会　道路分科会
第5回事業評価部会　参考資料3

参考資料3

平成23年8月3日

東北地方整備局長　徳山　日出男　様

東北地方整備局事業評価監視委員会
委員長　平山　健一

東日本大震災を踏まえた道路事業の事業評価手法等に係る意見書

東北地方の太平洋沿岸地域は、津波により壊滅的な被害を受けたが、三陸縦貫自動車道は構造的な安全度が高く、またルートは高台に計画されていたため被害は軽微であり、緊急輸送・避難路として貢献した。さらに、仙台東部道路や三陸縦貫自動車道は、住民の避難場所、浸水拡大防止等、副次的な防災機能も発揮し、道路が多くの人命を救う「命の道」であると再認識されたところである。また、高速道路のトラックによる救援物資輸送をはじめ、様々な交通モードがその特性に応じた輸送を展開した。

一方、三陸沿岸の高速道路は半分も出来ていない等、ミッシングリンクにより本来果たすべきネットワークとしての機能に課題がみられた。

東日本大震災で改めて認識された道路の防災面での機能や、それらの機能を評価手法に適切に反映すべきという委員会での議論等を踏まえ、東北地方整備局事業評価監視委員会規則第２条三の規定に基づき、意見をとりまとめたので具申する。



緊急輸送路として機能した三陸縦貫自動車道



釜石山田道路を歩いて避難する住民

意　見

１．事業評価の手法について

○３便益のみを重視して事業の採否や継続の可否を決める現行の評価方法は不十分なところがあり、見直しが必要である。

○「命を守る」という防災面等の機能の評価について、従来の貨幣換算とは異なる枠組みを構築し、地域の実情と多面的な効果を十分考慮して、総合的に判断する必要がある。

○この度の大震災に関わる復興事業において平常時の評価方法をそのまま適用することには難しさが予想される。評価の進め方を工夫する必要がある。

○道路は、原則的に人流・物流の機能により評価されるものであるが、事業区間ではなくて路線全体で評価することが望ましい。

２．道路が本来果たすべきネットワークとしての機能強化等について

○広域的な幹線道路ネットワークについては、災害面の弱点を再点検し、ミッシングリンクの解消が重要であることを的確に評価するべきである。

○災害時には各交通モードが補完しあいながら、その特性を生かした機能が発揮できるよう、交通モードの多様性を維持することが重要である。

○道路の防災機能を意識した地域の他の防災施設との積極的な連携が必要である。