

TC 1.2 経済・社会発展への道路の貢献

- | | | |
|--------|------|------------------|
| 委員 | 土肥学 | (国総研 道路研究室長) |
| ○ 連絡委員 | 関谷浩孝 | (国総研 道路情報高度化研究官) |
| 連絡委員 | 青木崇光 | (道路局 評価室 企画専門官) |
| 若手技術者 | 河本直志 | (国総研 道路研究室 主研) |

■活動概要

各国の好事例を収集して提言にまとめる。

- 道路投資の意思決定プロセス（計画の策定、地方のニーズ把握、予算配分の仕組み）
- 道路投資によるカーボンニュートラルへの貢献（評価・分析事例）
→ 航空、鉄道などの他モードの投資計画への影響
- 社会的公正（social equity）という点での道路投資のありかた（ジェンダー問題含む）
- デジタルエコノミー、パンデミック後の経済等の社会状況を踏まえたデータの収集方法や需要推計方法等

■国内道路関係者への貢献

道路の政策、施策検討に資する情報提供

- ・ 脱炭素関連施策
- ・ 道路の役割再考～進化と回帰～（2040道路の景色が変わる）



◆ 基本的な考え方

- 「SDGs」や「Society5.0」は「人間中心の社会」の実現を目標
➡道路政策の原点は「人々の幸せの実現」
- 移動の効率性、安全性、環境負荷等の社会的課題
➡デジタル技術をフル活用して道路を「進化」させ課題解決
- 道路は古来、子供が遊び、井戸端会議を行う等の人々の交流の場
➡道路にコミュニケーション空間としての機能を「回帰」

<関係する主なSDGs>



■日本の強み(TC1.2への貢献)

社会資本総合交付金での「中間・事後評価、結果公表」の実施など。

Comprehensive Grants for Infrastructure Development

- Multiple prefectures and municipalities can cooperate with each other to create a C-plan.
- Within the limits of an allocated national grant, each local government can spend the grant on the projects specified in its C-plan at its own discretion.
- Local governments that receive the grant are required to implement ex-ante and ex-post evaluations of their C-plans and to publish the evaluation results on their websites or by other means.

3. 事業の投資効果(1)

定量的効果

【便益(B)の算定】

現在価値化総便益	209. 0億円
走行時間短縮便益	159. 2億円
走行経費減少便益	36. 3億円
交通事故減少便益	13. 5億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	103. 3億円
工事費	64. 2億円
用地費	35. 5億円
維持管理費	3. 6億円

※費用便益分析マニュアル(国土交通省 令和4年2月)に基づき分析

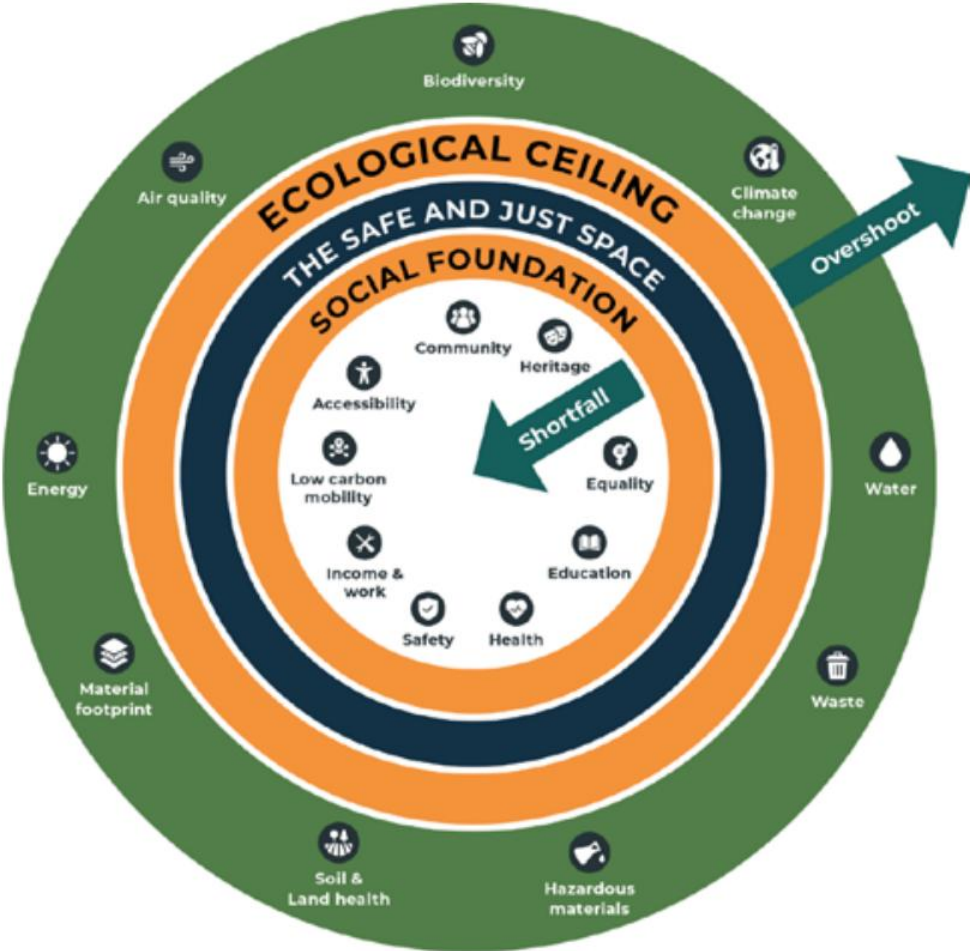
【費用便益比(B/C)の算定】

$$B/C = 2.0 (\text{前回 } 2.2)$$

www1.mlit.go.jp/page/content/001739414.pdf

■ 好事例

ドーナツ経済学の考え方をういた、道路施策・事業の効果・影響の可視化ツール(環境負荷、社会的公平性など)



LOW CARBON MOBILITY

Average AMBITION score out of 5

Average IMPLEMENTATION score out of 5

Doughnut State

The delivery of highway maintenance service ensures that low carbon modes of transport (active mobility, shared mobility, public transport etc) are available for all and the infrastructure that supports them is enhanced.

	AMBITION		IMPLEMENTATION	
	Targets	Monitoring framework	Systematic implementation	Risk mitigation
	Do the targets in place align with the doughnut state for low carbon mobility?	Are there mechanisms in place to monitor the availability and quality of low carbon mobility infrastructure, such as public transport and active mobility?	Is there a plan in place to improve the availability and quality of low carbon mobility modes across all maintenance activities?	Have challenges and risks in improving the availability and quality of low carbon transportation modes been identified, including mitigation measures?
Score				
Weight	50%	50%	50%	50%
Justification				
Mitigation				
Re-score				
Justification				

参加国

イタリア（議長）

イギリス（WGリーダー）

ノルウェー、ベルギー、オーストリア、フランス、ポーランド、

コートジボワール、チュニジア

カナダ、アメリカ、

ウルグアイ、メキシコ、

中国、韓国、日本

TC会議

2024年 11月 ベネチア

2025年 4月 グアダハラハラ(メキシコ)

2025年 10月 バーミンガム

2026年 3月 シャンベリー 冬季大会

2026年 春 北京 TC1.1(交通行政のパフォーマンス)との合同セミナー

2026年 秋 チュニジア(調整中)

2027年 春 未定

2027年 秋 バンクーバ 総会

ミッション

- インフラ投資計画、脱炭素化計画など国家レベルでの政策全体としての効果・評価手法に関する各国の最新情報を収集する。
- デジタル経済、パンデミック後の経済等の社会状況を踏まえ、道路交通データの収集方法や道路交通需要の推計方法等について、国外の情報を収集するとともに、日本の状況を情報提供する。
- 道路インフラの広範な経済的・社会的影響について、我が国の事業評価手法等の検討に資する情報などを、トピックに応じて情報収集する。

ご清聴ありがとうございました。