

㈱富貴沢建設コンサルタンツ 正会員 小島 正樹
 栃木県 道 路 建 設 課 栗原 幸雄
 栃木県 宇都宮土木事務所 田邊 信一
 ㈱富貴沢建設コンサルタンツ 正会員 小林 正博

1. はじめに

近来、道路整備においては、従来の交通支障改善に主眼をおいた「対処療法的整備」から、社会環境・交通情勢の変化に即した地域振興施策への支援等に主眼をおいた「将来推進型整備」への大きな転換期を迎えている。こうした背景の中、建設省では、広域道路網の整備を掲げた第11次道路整備5箇年計画（平成5年度より）に続き、主に生活道路を視点とする地域幹線道路網の整備を次なる5箇年計画（平成10年度より）において画策、それに基づき栃木県は、平成7～8年度に建設省策定によるマニュアル¹⁾に準じた計画を実施し、将来ネットワークを選定した。ここでは、その計画概要を模式図によって示し、および計画に際しての課題点の提議、あるいは同様なネットワーク計画に対する今後への提案を併せて行うものとする。

2. 計画概要

当計画は、栃木県内の各土木事務所単位に、2級市町村道以上の道路を対象とした将来ネットワークを確立するにあたり、平地および山地部についての新たな路線の選定を目的としている。この新たな路線とは、対象道路に対応しない全くの新設構想ルートを指し、バイパス等の箇所・部分的な改良を意味するものではない。また新たな路線とはいえ、具体性はなく、あくまでも整備方向線として選定されるものである。

1) 対象圏域の現状把握

圏域の将来的構想、現況・計画道路網等の現状を把握する。

2) 整備方向線網の設定

整備方向線とは、交通発生要因となる拠点相互の連結線である。拠点は、対象圏域の整備課題に即したネットワーク構成の視点（生活圏、交通、産業等）に基づき設定し、さらに視点毎に、道路整備で対応可能な整備目標とそれを達成する拠点の連結方針を定め、図-1のような視点毎の整備方向線網（案）を設定する。次に視点毎に設定したそれらを重ね合わせ図-2に示すように、整備方向線網（案）の整理統合を行う。これに際しては、設定した視点毎の整備目標の欠落には十分配慮し、他で代替が可能な整備方向線を整理する。この結果、図-3に示すような圏域の整備方向線網が選定される。選定された整備方向線網は、圏域の整備課題に即した整備目標を達成するために必要な拠点相互の連結線の集合体である。つまり、これらの整備方向線に対応する道路網の整備が、対象圏域の整備課題の解消には必要不可欠な要素となる。

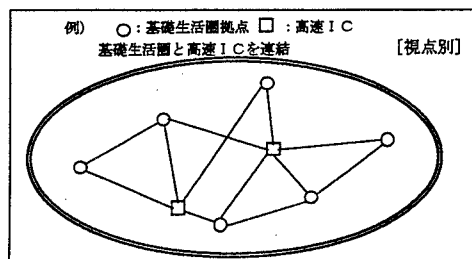


図-1 各視点による整備方向線網（案）図

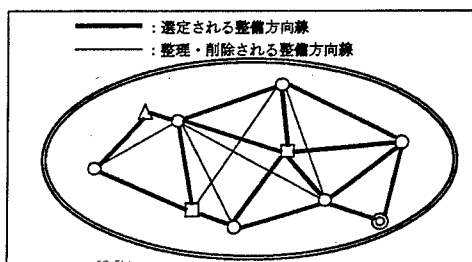


図-2 整備方向線網（案）の整理統合図

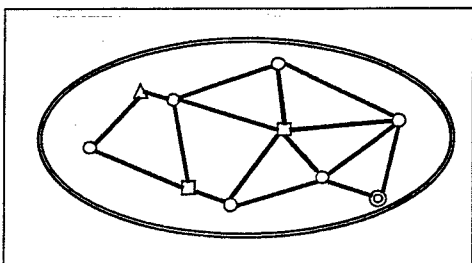


図-3 対象圏域の整備方向線網図

キーワード：ネットワーク、新たな路線、整備方向線

連絡先：〒321-0934 栃木県宇都宮市築瀬2丁目13番26号 TEL 028-635-3132 FAX 028-635-3019

3) 整備方向線網と現況・既定計画道路網との照合

図－4に示すように、2)で設定した整備方向線網と現況既定計画道路網とを照合し、対応する路線のない整備方向線については、新たに確保が必要な路線と位置づけ、選定する。

4) 交通需要量への対応等による照査

現況・既定計画道路網に、3)により選定された新たな路線（整備方向線）を追加したものについて、交通需要量への対応、ネットワークの代替性、道路網密度等により照査する。照査の結果、確保が必要と判断される方向・区間については図－5のように新たな路線（整備方向線）を追加・選定する。

5) 対象圏域の将来ネットワークの設定

3) 4)により選定された新たな路線（整備方向線）を現況・既定計画道路網に追加し、図－6のように対象圏域の将来ネットワークとして設定する。さらに、各土木事務所単位で設定された将来ネットワーク相互を連結・整合することにより、栃木県内の将来ネットワークが確立されることになる。

3. 計画に際しての課題点の提議と今後への提案

既述の通り、今後の道路整備においては、こうしたネットワーク計画による位置づけが、優先的な判断基準となるため、その重要度も高くなるものといえる。そのため国県道のみならず、各市町村道や農林道等の各種道路との整合を図り、より理想的な将来ネットワーク計画を確立するにあたり、以下のような課題点を提議し、また今後への提案をも併せて示す。

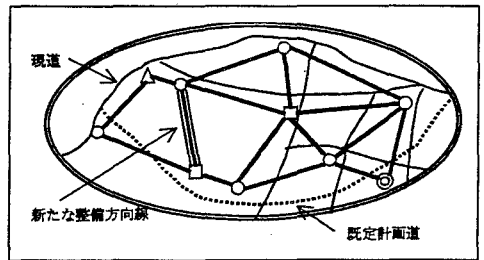
当計画の目的は、日常生活者のための地域振興施策の支援、

生活の安全性・利便性の向上等である。従って、生活者の視点によるネットワーク計画が求められる。そこで地形的制約や地域間の格差が結果として影響することのないように、終始、機械的な計画に留意した。しかしながら、判断基準の不明確な要素も少なくはなく、それらへの対応が今後への課題として提議される。

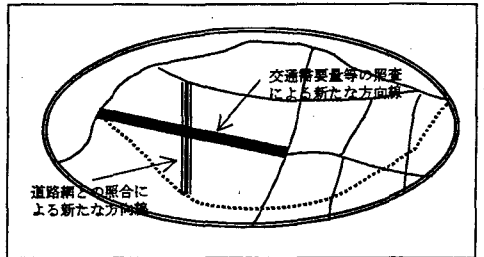
この際、最も配慮を要し、またネットワーク構成上の基礎となるのが、拠点の設定である。拠点はマニュアル¹⁾にならい、地域の整備課題に即したネットワーク構成の視点と整備目標に対応して設定されているが、地域間格差に伴う生活者の視点の相違を判断できる要素はない。つまり、施設の集客数や床面積等の確定数を判断基準とするハード的要素に対して、生活者の視点・ニーズといったソフト的要素の判断基準は客観的でしかない。ここで段階的なネットワーク計画を提案する。これは対象圏域の全体的な整備課題・目標に対応するネットワークを確立するに先立ち、先述した生活者の視点の相違や地域特性が考えられる諸地域毎に、整備課題・目標に即した拠点設定とネットワーク計画を行うものである。ただし、ネットワーク相互の性質にも違いが生じるため、全体的な整備課題・目標と諸地域毎のそれを照らした上での、拠点及び整備方向線の識別（拠点・整備方向線のレベル・ランク付け）が必要である。最終的な対象圏域の全体ネットワーク確立に際しては、それらを十分に考慮した上で、ネットワーク相互の整合を行わなければならない。

また配分交通量の推計等により、選定された新たな路線（整備方向線）の整備優先順位あるいは整備効果等を推し量り、路線確保・整備の必要性についてさらに明確に、かつ具体的に位置づけることが望まれる。

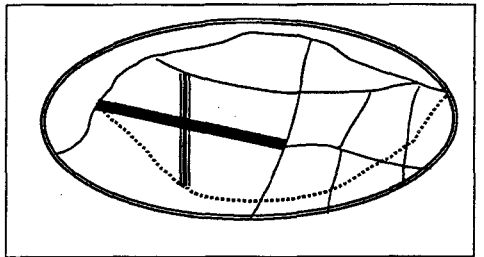
これらにより、同じ対象圏域内でも諸地域毎に見られる生活者の視点やニーズの相違、あるいは地形的制約等の地域の特性が加味された、より現実的で、理想的な将来ネットワークが確立されるものと思われる。



図－4 整備方向線と道路網との照合図



図－5 交通需要量への対応等による照査図



図－6 対象圏域の将来ネットワーク図