

道路施設計画の評価に関する検討

広島市 正会員 小川康彦
〇渡田春男
片平 靖

1. はじめに

一般に、幹線道路の道路計画の策定は、①将来交通量の予測、②道路網配置計画の策定、③整備プログラミング（路線の整備優先順位）の手順で進められる。

本報告は、道路網配置計画および整備プログラミングの策定を道路施設計画としてとらえて、広島市の道路行政の立場から、これまでの道路施設計画に当たっての評価方法と一般的に考えられる評価方法とを比較検討することにより、今後の評価のあり方について考察を加えたものである。

2. 広島市の道路網配置計画の変遷

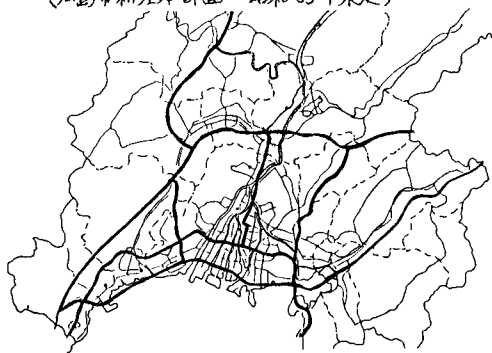
本市においては、昭和44年の月、中国地建、県、市、財界、学術関係機関で組織する「広島都市交通問題懇談会」が日本で最初のパーソントリップ調査を実施し、将来交通量を予測し、各路線への配分結果による需給バランスから、昭和60年の道路網計画（図-1）を策定した。その後、石油ショック等の社会情勢の急激な変化に伴い、この計画は見直され現在に至っている。（図-2）

当初計画は、需給バランスと道路網パターンを評価し、見直しにおいては、需給バランスと実現性を評価し、道路網を環状型から放射型に変更している。

図-1 昭和60年道路網計画図
（広島市総合計画基本計画-昭和45年策定）



図-2 昭和75年道路網計画図
（広島市新基本計画-昭和53年策定）



3. 広島市の都市計画道路の道路網および整備状況

都市における幹線道路はほとんど都市計画道路として位置づけられているので、これについて現状を述べる。

戦後の昭和21年戦災復興院告示により24路線が決定されたが、周辺町との広域合併が進められたことと、市街地の進展と都心の交通対策などに伴ない新たに路線が追加され、現在の都市計画道路網は65路線、約237kmとなっている。（図-3）

図-3に示すように本市の都市計画道路は都心の大部分が昭和44年以前に戦災復興土地区画整理事業により整備されている。これに対して、昭和40年代に戦災復興土地区画整理事業区域周辺で都心部対策として着手した3路線、その後周辺山地部の急激な宅地化に伴って、これら周辺団地と都心を連絡するために着手した路線、また近年国土開発幹線自動車道の建設に伴う連絡道路として着手した路線などは、土地区画整理によらない路線整備が主なものである。

道路整備には長年月を要しており、地域によって整備率の格差が生じているのが現状である。

4、道路整備プログラミングについて

上記で述べた都市計画道路の考察に基づいて、幹線道路の整備プログラミングについて一般的に考えられる評価項目を設定して、過去および現在の道路行政での評価方法を整理するとともに、今後考慮すべき評価項目について検討したものを 次表に示す。

表 - 道路整備プログラミングの評価項目の比較表

評価項目	過去 (おおよそ昭和 50年以前)	現在 (おおよそ昭和 50年以後)	今後 必要となる 項目	備 考
ネットワーク性	○	○	○	
交通機能	○	○	○	需給バランス複雑度
事業費	○	○	○	
関連事業		○	○	上位計画、実施中事業
平等性			○	不足度指標
実現性			△	
投資効果			△	
環 境			△	騒音、大気汚染
防災機能			×	
沿道開発			×	

○：主要な評価項目 △：主要な評価項目で指標化ににくい項目
×：評価ににくい項目

要約すると

- 1) 過去においては、道路のネットワーク性と交通機能について評価し路線の整備順位を決定したものと思われる。また、事業費については、可能投資額の概念で評価したものと思われる。
 - 2) 現在は、それに加えて関連事業（I.C.、土地収用整理等）が 有力な評価項目として加わっている。
 - 3) 今後は、さらに不足度指標によって代表される平等性及び実現性等を 評価項目として加える必要がある。
- 5、まとめ

道路施設計画の評価について考察を行ってきたが、道路網配置計画については、将来交通量に対する需給バランスの他に実現性の点からも評価する必要がある。

道路整備プログラミングの評価項目は、道路に求められる機能および住民の価値観の多様化に伴い数多く提案されているが、その項目の選定および重みづけは難しい問題であり、今後の研究が期待される。行政側としては、数量化できる項目は、出来る限り指標化し、数量化しにくい項目についても評価項目として取り入れ、総合的な評価手法を確立していく必要がある。

これにより多様化する道路事業へ対応の道が開け、バランスのとれた行政が進められるものと思われる。

また、整備路線については今後整備効果調査を行い、評価のフォローをしていくことも必要となろう。

