



いわき市道路事業基本方針（素案）

[期間：令和7年度から概ね10年間]

いわき市
令和7年〇月策定

いわき市道路事業基本方針

第1章 概要

1-1 背景と目的	1
1-2 期間	1
1-3 位置づけ	2

第2章 本市や道路を取り巻く状況

2-1 本市の社会・経済情勢	3
・人口推移	
・高齢化率	
・財政状況	
2-2 道路事業に関する全国的な動向	9
・老朽化インフラの増加	
・災害の頻発化・激甚化	
・無電柱化の推進	
・生活道路の交通安全対策	
・物流交通の重要性	
・道路空間の役割の変化	
・道路分野における新技術の進展	
2-3 本市の道路の現状	16
・高速自動車国道	
・一般国道・県道・市道	
・都市計画道路の整備延長と整備率	
・道路施設の老朽化	
・自然災害による被害	
・道路交通の現状（代表交通手段の変化、交通事故の発生件数、渋滞の発生状況）	
・道路空間の魅力・機能向上に向けた取組み	
2-4 本市の道路行政における課題の整理	25
・人口減少・少子高齢化	
・老朽化の進行	
・自然災害の頻発化・激甚化	
・ニーズの多様化	

第3章 目標、方針と主な施策

3-1 目標	26
3-2 方針1 選択と集中によるメリハリある みちづくり	27
1-① 道路ストックの最適化	
1-② 適正なインフラメンテナンスの推進	
1-③ 整備要望に対する評価の明確化	
3-3 方針2 安全・安心でまちの魅力を高める みちづくり	30
2-① 防災・減災対策の推進	
2-② 安全・安心な道路の機能向上	
2-③ 快適で魅力的な道路空間の創出	

第4章 施策の実現に向けて

4-1 体制づくり	34
4-2 官民連携による維持管理手法の導入	35
4-3 DX推進	36
4-4 情報発信	36

第5章 その他

5-1 本市の道路事業の主な取組み	37
5-2 市内の主な大規模道路整備事業	47
・一般国道6号勿来バイパス	
・一般国道49号北好間改良	
・一般国道49号好間三和防災	
・小名浜道路	
5-3 道路関係期成同盟会における主な要望箇所	50
5-4 復興道路・復興支援道路等	51
・復興道路・復興支援道路	
・ふくしま復興再生道路	

用語解説

本文中、「〇〇〇*」とある用語は、用語解説に説明を記載しています。

第1章 概要

1-1 背景と目的

本市は、昭和39年(1964年)に、「新産業都市建設促進法」に基づく『新産業都市（常磐・郡山地区）』の指定を契機として、昭和41年(1966年)に、14市町村による大合併により誕生しました。

以降、広域な面積を有する広域多核型の都市として、工業団地等の生産基盤の整備や、高速道路網などの道路ネットワークの強化が進められてきました。

これまで、本市の道路行政は、人口増加・経済成長基調の中で、需要の伸びを予測しての投資や需要増加に伴う道路施設の不足解消、大雨や地震などの自然災害への対応といった“需要追随・要望対応型”的道路事業に取り組んできました。

一方、近年では、人口減少や厳しい財政状況、異常気象による自然災害の頻発化・激甚化、インフラの老朽化、市民ニーズの多様化など、道路を取り巻く環境が大きく変化しています。

このような状況下においても市民や利用者の安全・安心の確保、生活環境の質や地域経済活動の生産性の向上を図るために、選択と集中によるメリハリある道路づくりを推進させるとともに、効果的で効率的な維持管理を実現していくことが求められます。

これらの状況を踏まえ、本基本方針は、魅力あるまちづくりを支える道路事業のあり方や方向性を示すものであり、方針策定にあたっては、市民や利用者からの声をしっかりと受け止め、諸課題と対峙することで、市民の安全安心で豊かな暮らしを育み、地域経済活動を支えるみちづくりを将来にわたり持続的に進めることを目指すものです。

1-2 期間

本基本方針は、概ね10年後を見据え、望ましい将来の道路事業のあり方を示すものです。

なお、期間中に道路事業を取り巻く社会情勢等に大きな変化が生じた場合など、必要に応じて、適宜、見直しを行います。

1 - 3 位置づけ

本基本方針は、本市のまちづくりの指針である「いわき市まちづくりの基本方針」等に即するとともに、本市の将来の都市像や公共施設のあり方などを踏まえながら、その他、交通・防災など、道路に関する各種計画と連携を図ります。

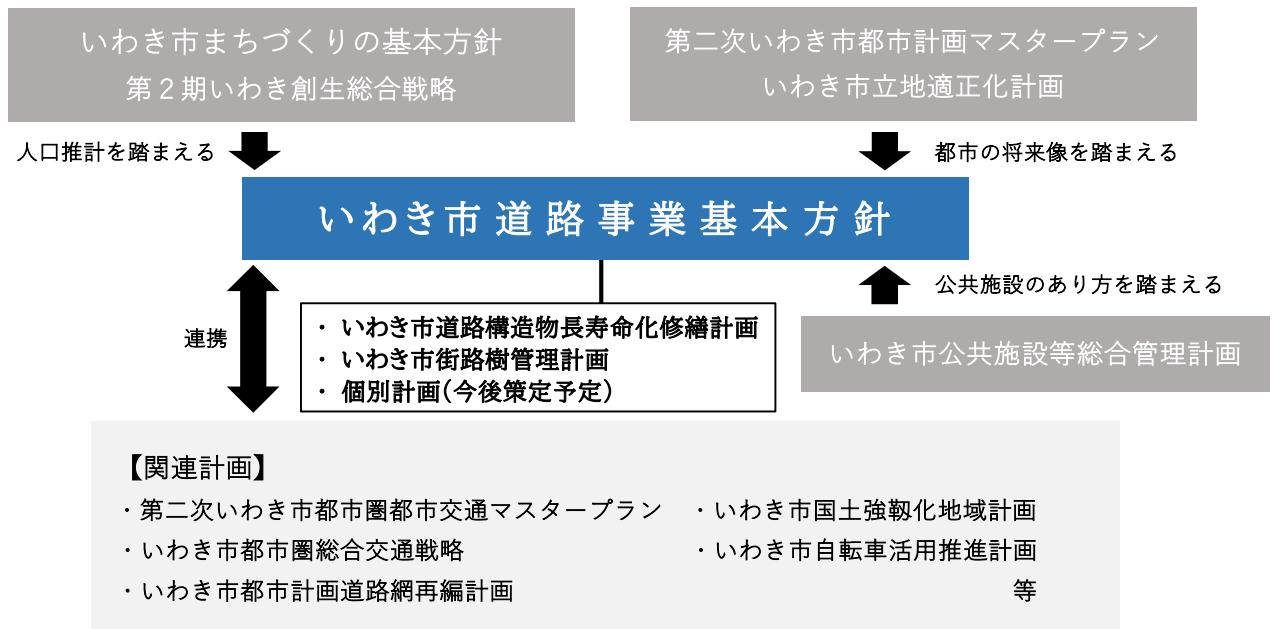


図 いわき市道路事業基本方針の位置づけ

本基本方針では、本市の現状及び道路に関する動向等をまとめた「本市や道路を取り巻く状況（第2章）」を踏まえ、道路事業の「目標、方針（第3章）」を定めるとともに、具体的な取組みである「主な施策」を示します。

第2章 本市や道路を取り巻く状況

2-1 本市の社会・経済情勢

人口推移、高齢化率や財政状況など、本市の社会・経済情勢の変化について整理します。

人口推移

- 本市の人口は、2020年時点においては、33.2万人ですが、「第2期いわき創生総合戦略」による将来推計では、2040年には25.4万人、2060年には17.4万人まで減少すると見込まれています。

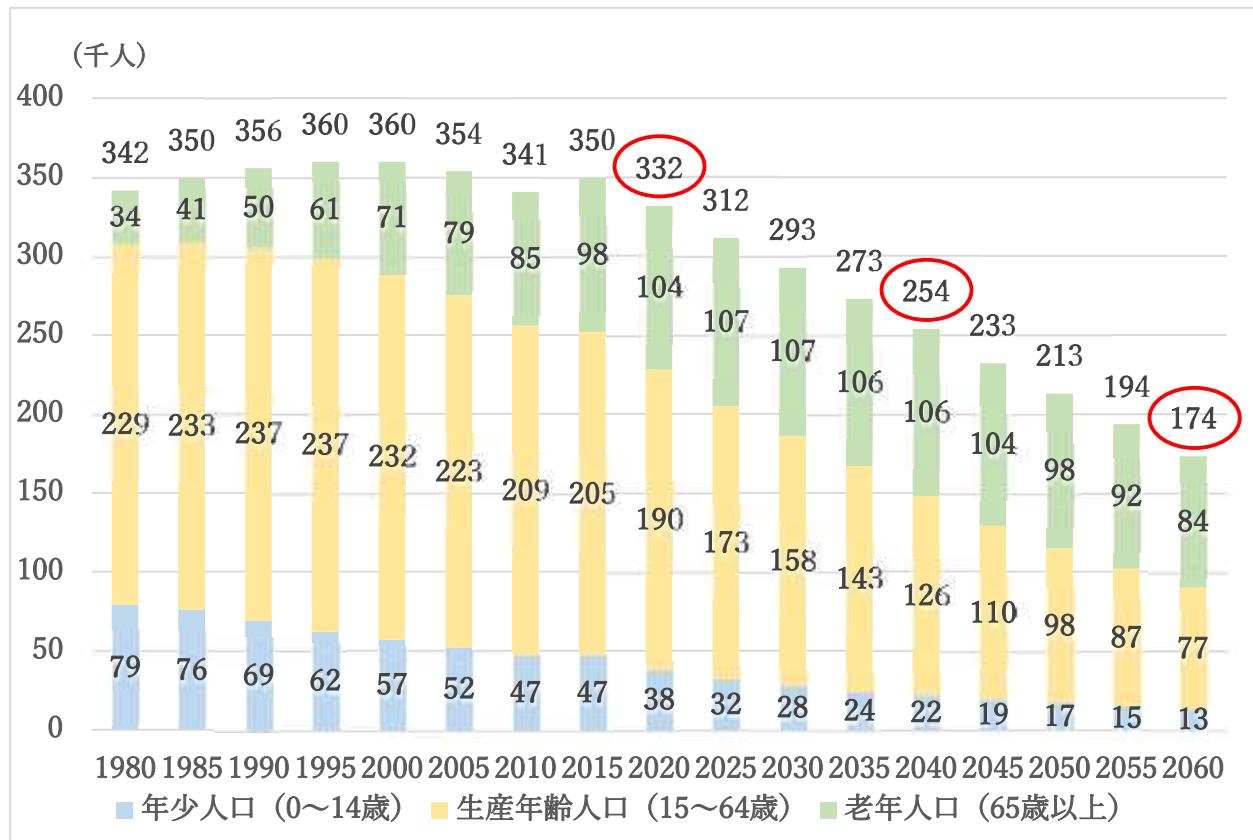


図 いわき市の人口推移

出典：2015年まではいわき市の人口（令和元年）、2020年は令和2年国勢調査、2025年以降は第2期いわき創生総合戦

- 2015年を100とした場合の各地区人口の比較では、市内全域において、人口減少の進行が推測され、特に中山間地域では、著しい減少が見込まれます。

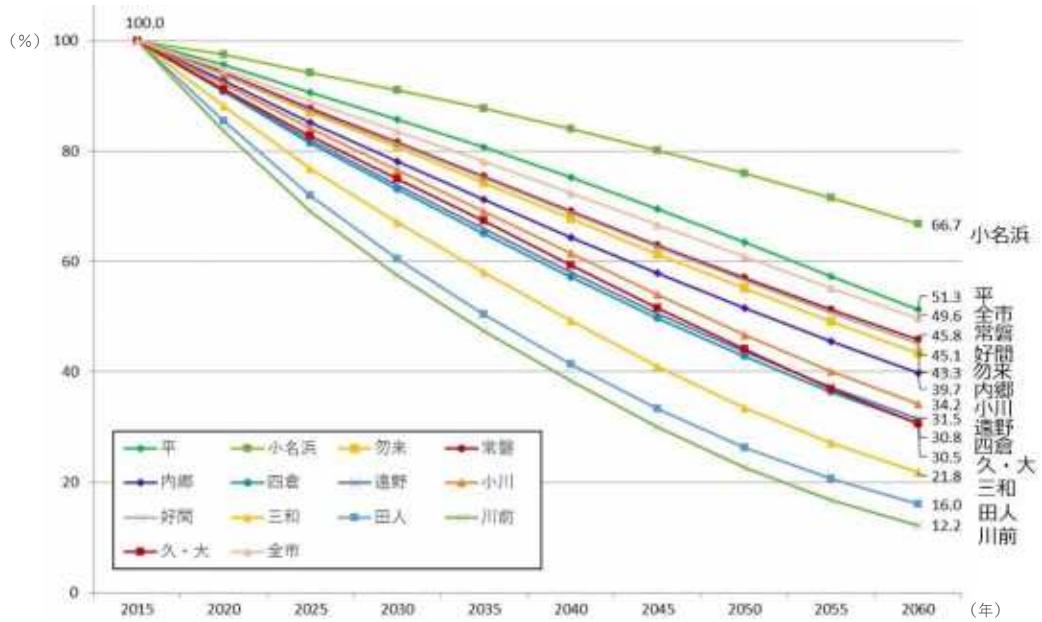


図 2015年を100としたときの各地区別人口変化の推移（基準推計）

出典：第2期いわき創生総合戦略

- 人口分布については、市内全域で人口密度が低下し、中山間地域では市街地部に比べ、高齢化の進行、人口減少が進むと推測されます。
(中山間地域では人口分布が失われる地区も出てくる予測となっています。)

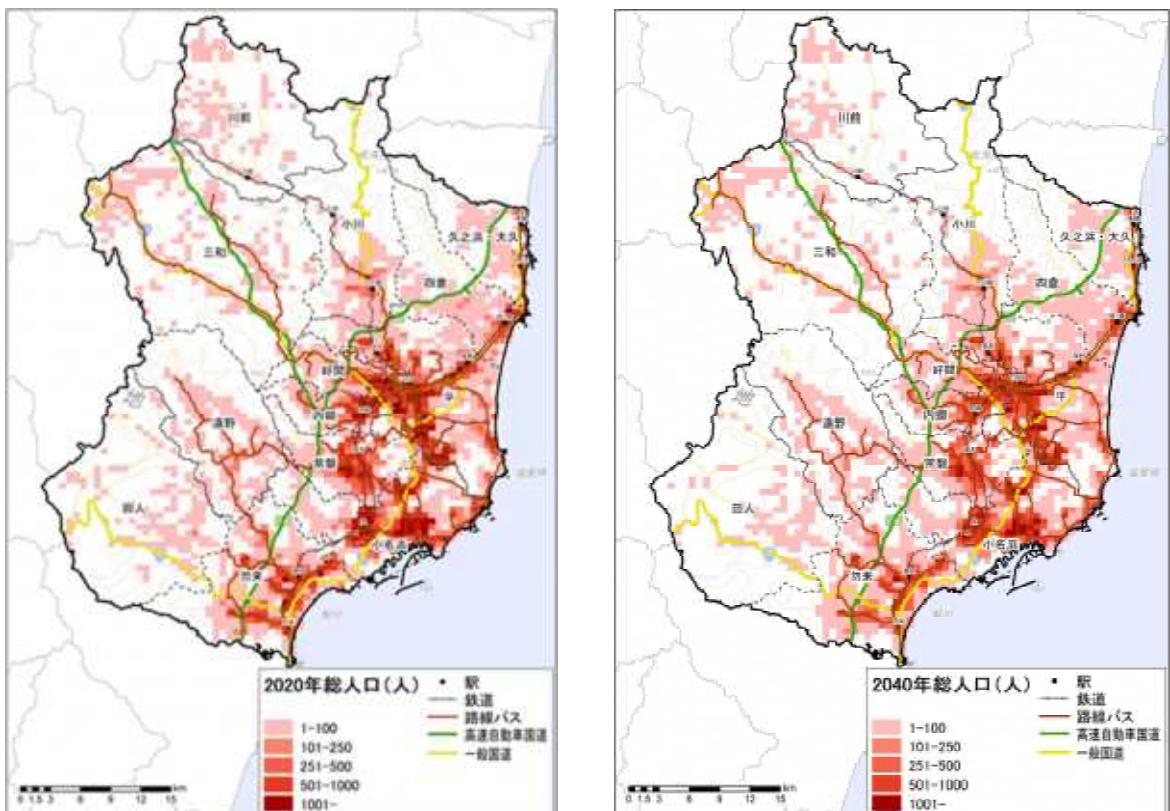


図 総人口の将来推移

出典：国土数値情報-500m メッシュ別将来推計人口（H30国政局推計）

高齢化率

- 本市の高齢化率は、2040年には40%を超え、2060年には50%にせまる予測となっています。いずれの地区でも高齢化率が上昇し続けることが予測されています。

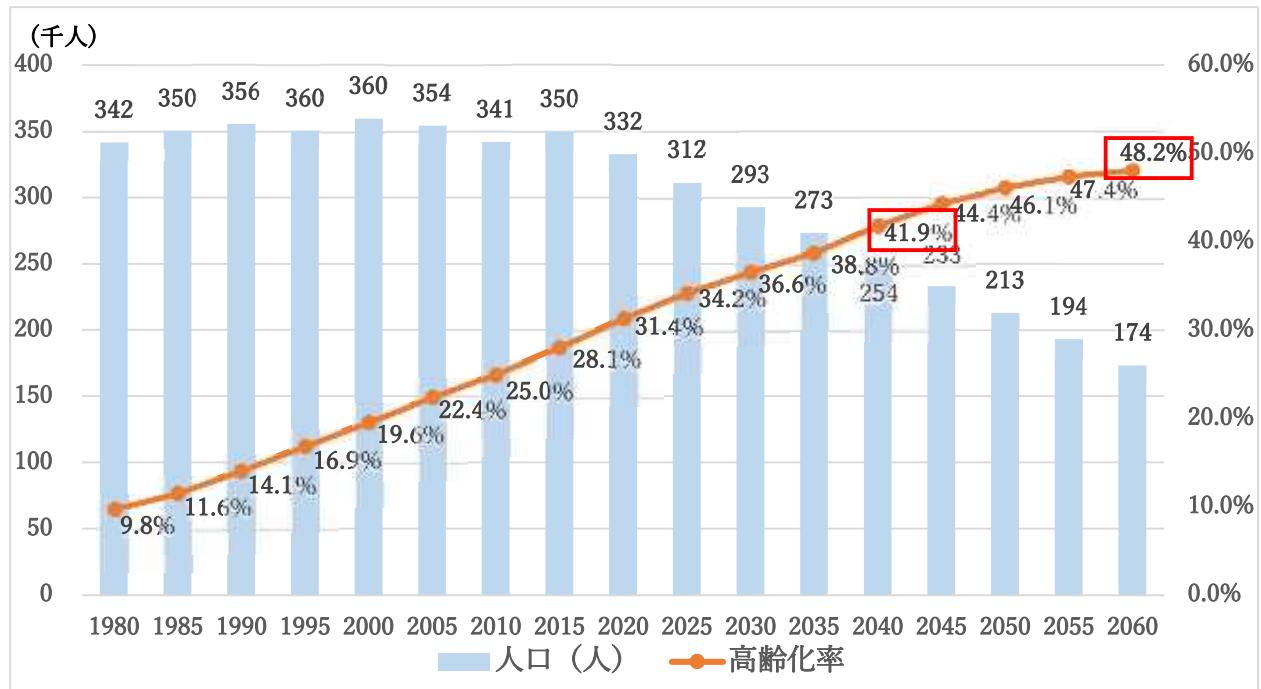


図 いわき市の高齢化率

出典：2015年まではいわき市の人口（令和元年）、2020年は令和2年国勢調査、2025年以降は第2期いわき創生総合戦

財政状況

(歳入の状況)

- 本市の歳入は、東日本大震災からの復旧・復興に向けて、東日本大震災復興交付金や震災復興特別交付税をはじめとした多額の国・県支出金等が交付されたことにより、平成23年度以降、大きな伸びを示していますが、平成27年度以降は、復旧・復興事業の収れんとともに遅減しています。
- 近年では、賃金上昇などの影響により市税等が増加しており、短期的にはこの傾向が継続するものの、中長期的には、人口減少の進行や税制改正の影響などにより、一般財源は減少傾向で推移していくものと見込まれています。

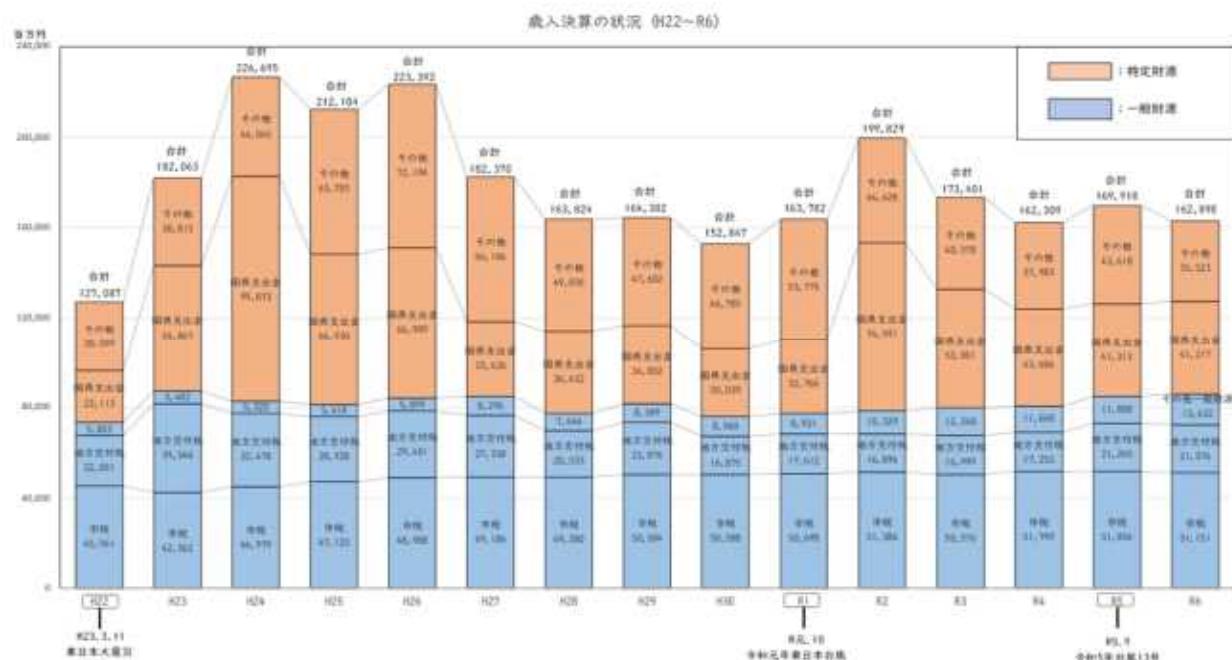


図 歳入決算の状況

(歳出の状況)

- 本市の歳出は、東日本大震災前は約 1,200 億円の規模でしたが、東日本大震災以降は、復旧・復興に係る多額の財政需要が生じたため、大きな伸びを示しており、平成 27 年度以降は、復旧・復興関連事業の進捗に伴い、歳出が遅減しています。
- 今後は、ウェルビーイングの実現に向け、「まちづくりの経営指針」に基づく取組みを着実に進めていくほか、老朽化した公共施設の長寿命化や、頻発・激甚化する災害への備えの強化、加えて、労務及び資材単価の上昇にも適切に対応する必要があり、短期・中長期ともに、増加傾向が継続するものと見込まれています。

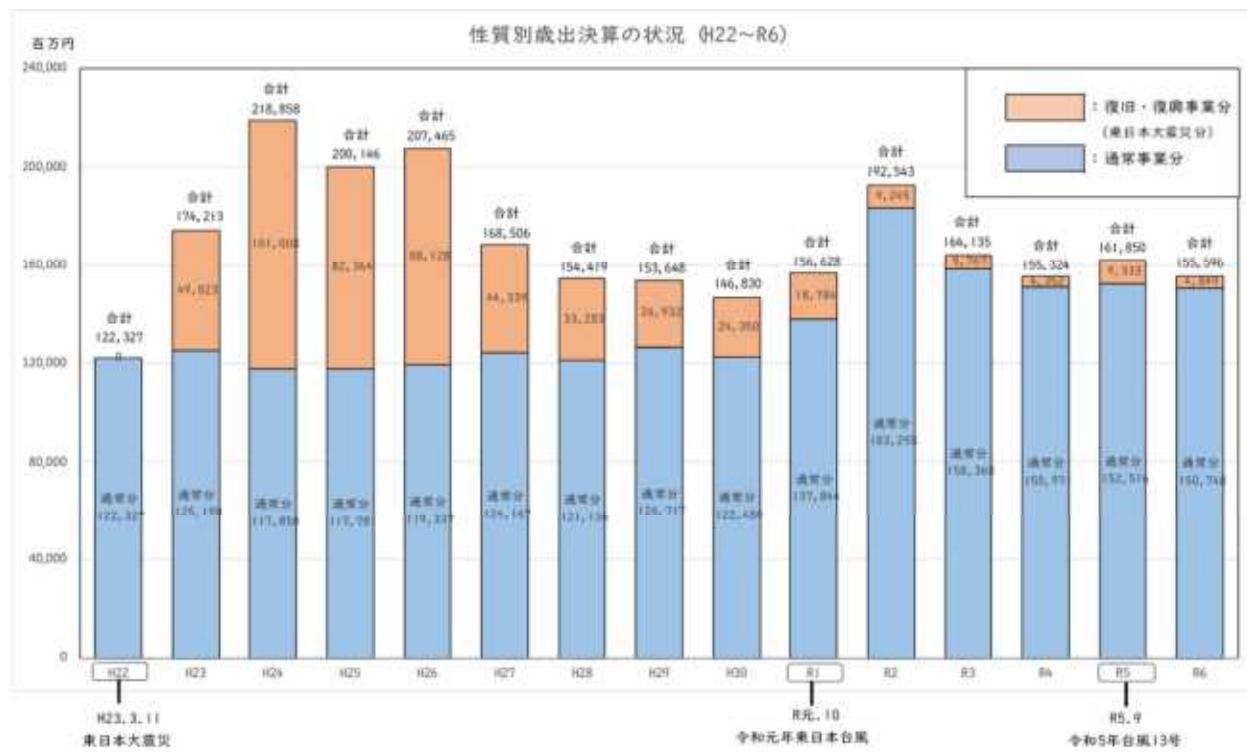


図 性質別歳出決算の状況

(道路橋りょう費)

- 道路橋りょう費は、東日本大震災に係る復旧・復興に要する経費により一時的に増加していましたが、近年は事業費が減少傾向となっていることから、道路などの維持管理や新規整備等について、限られた財源の中での対応が求められます。

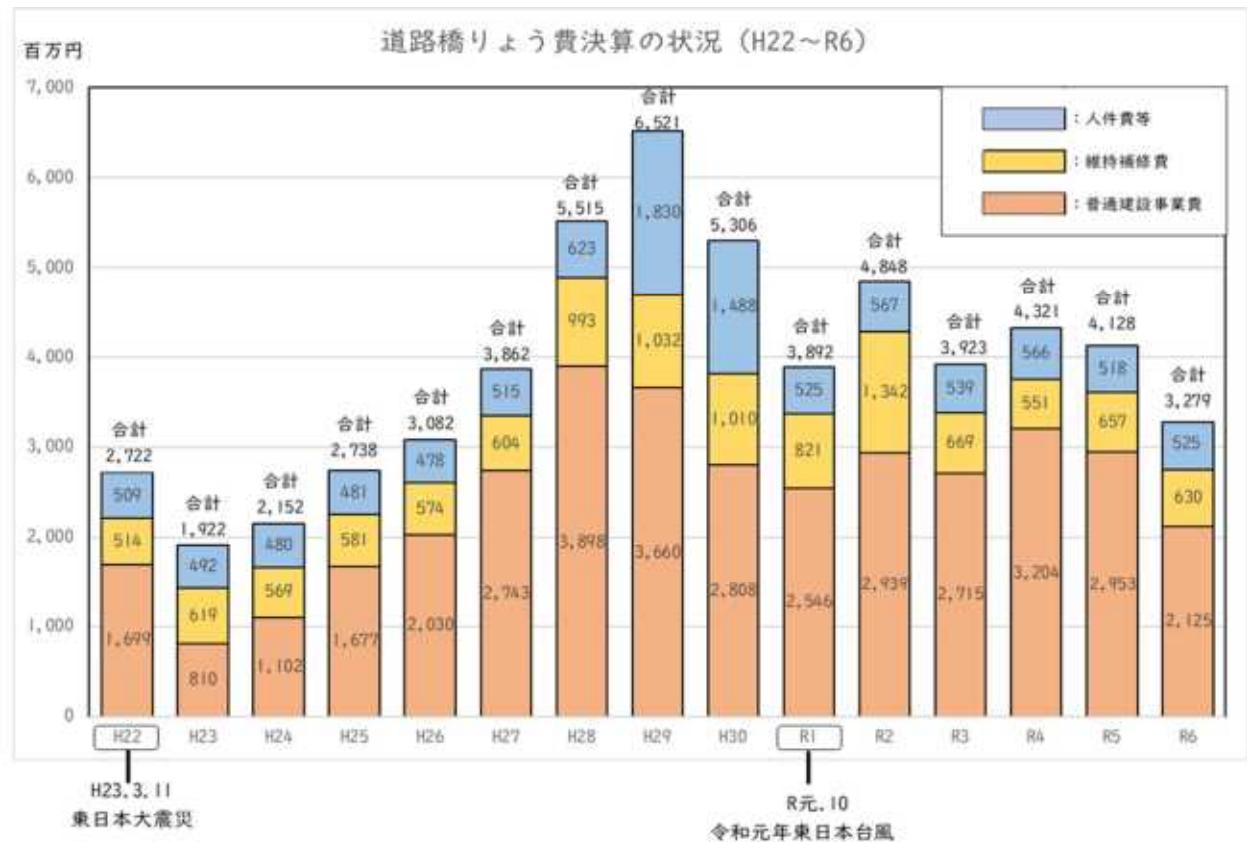


図 道路橋りょう費決算の状況

2-2 道路事業に関する全国的な動向

道路事業に関する全国的な動向として、主に次のようなものが挙げられます。

老朽化インフラの増加

- インフラの多くが高度経済成長期以降に整備されており、今後、建設から50年以上経過する施設の割合は加速度的に増加する見込みです。このため、社会経済活動の基盤となるインフラの維持管理・更新を計画的に進めていく必要があります。
- ライフサイクルコストの低減や効率的かつ持続可能な維持管理を実現する予防保全型※によるメンテナンスへ早期に移行する必要があります。

【建設後50年以上経過する社会資本の割合】(2023年3月時点)

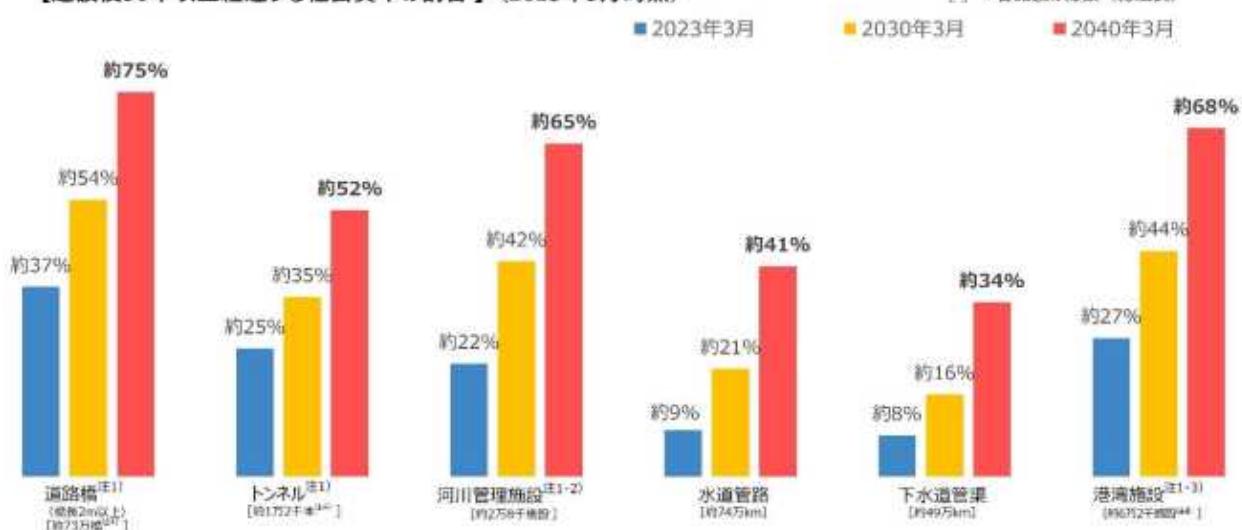
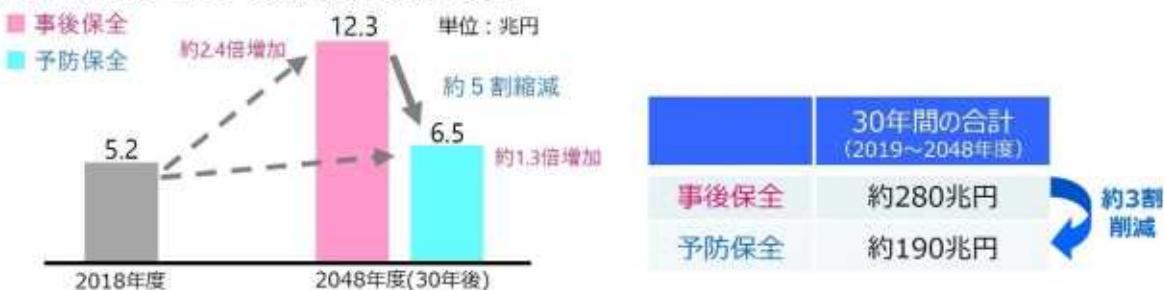


図 社会資本（インフラ）の老朽化の現状

■将来的維持管理・更新費の推計結果



■事後保全と予防保全のメンテナンスサイクル

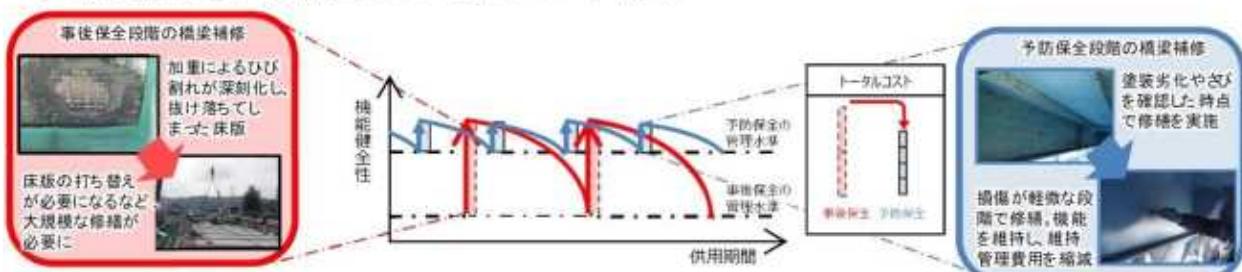


図 メンテナンスサイクルの構築

出典：国土交通省

災害の頻発化・激甚化

- 近年は、気候変動の影響等により、線状降水帯やゲリラ豪雨など、大雨による災害が頻発化・激甚化傾向となっているなど、全国的に災害リスクがより高まっています。
- 令和6年能登半島地震をはじめ、毎年のように全国各地で自然災害が発生し、甚大な被害が生じていることから、防災・減災と迅速な復旧・復興に資する国土強靭化※の推進が求められています。

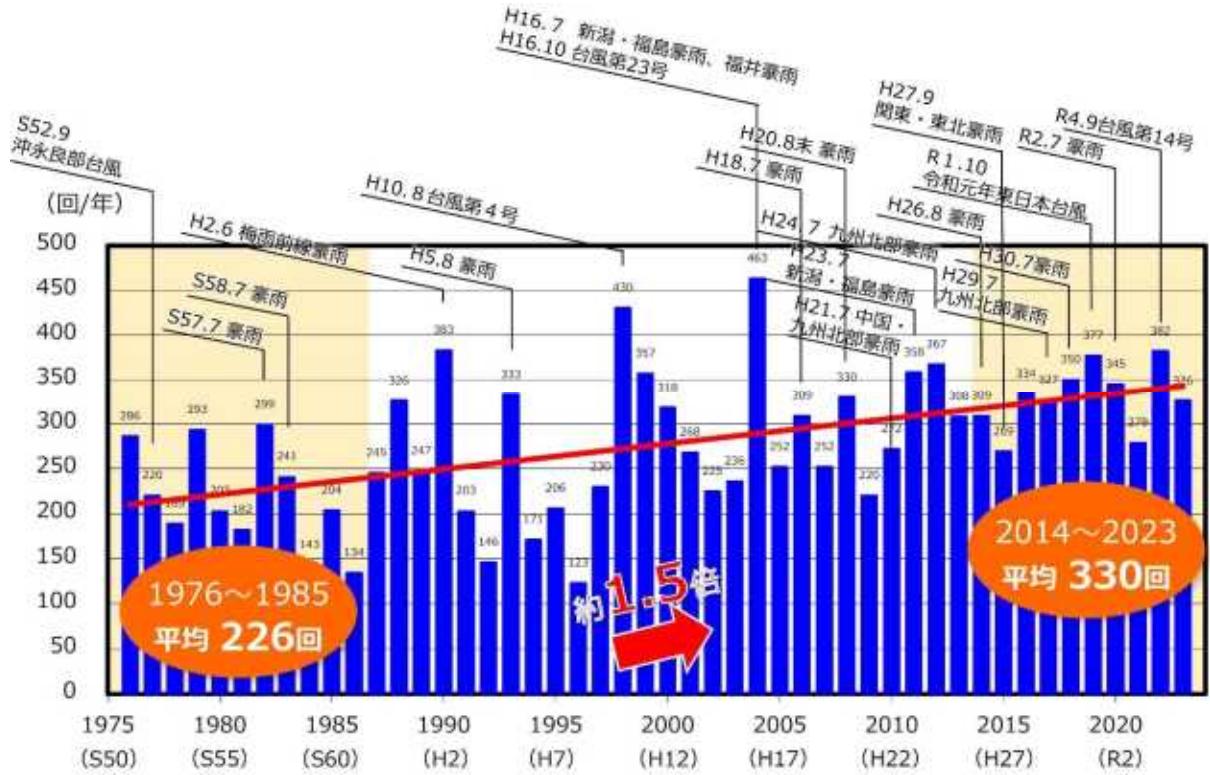


図 降水量 50mm/h 以上の発生回数



令和6年能登半島地震による被害状況

出典：国土交通省

無電柱化の推進

- 令和元年房総半島台風※では、電柱約2,000本が破損・倒壊し、最大停電戸数が約93戸に及ぶなど、大規模な被害が発生しました。防災対策として、無電柱化を推進することが強く求められています。
- 近年の台風や豪雨等の災害では、倒木や飛来物起因の電柱倒壊による停電並びに通信障害が長期間に及ぶケースが報告されていることから、令和2年12月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により電柱倒壊のリスクがある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化が進められています。
- また、アフターコロナにおける観光需要の増加を見据え、観光地等において良好な景観を形成していく必要があります。



令和元年房総半島台風による被害状況



災害時の救急活動を妨げる電柱



電柱の無い美しい街並み

出典：国土交通省

生活道路の交通安全対策

- 次世代を担う子どもが犠牲となる痛ましい交通事故をうけて、関係者が一丸となり、登下校中の児童等、子どもが日常的に集団で移動する経路等の安全確保が求められています。
- 交通事故による死者の約半数が歩行中・自転車乗用中の事故であり、さらに、その約半数が自宅から500m以内の身近な道路で発生しています。また、人口あたりの事故件数においては、死傷事故では小学生、死亡事故では高齢者が多い状況になっています。すべての人が安全・安心に道路を利用できるよう、引き続き生活道路の交通安全対策を進める必要があります。

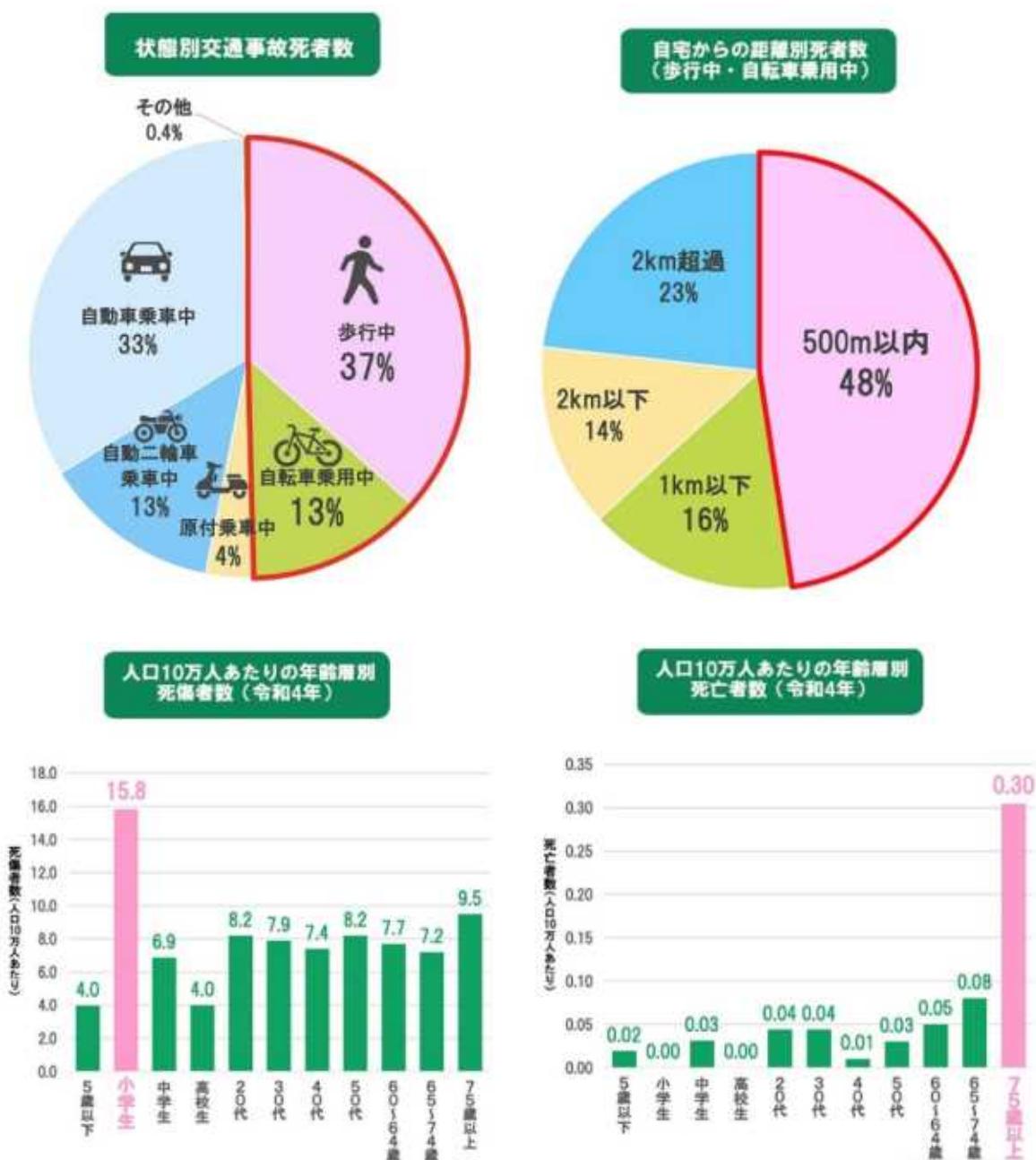


図 交通事故の現状

出典：国土交通省

物流交通の重要性

- 平成 30 年 9 月の「道路法等の一部を改正する法律」の施行により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路※」として指定し、機能強化等を行う制度が開始されました。
- 新型コロナウイルス感染症に関する緊急事態宣言により、自動車交通量が大幅に減少する中であっても大型自動車の交通量は大きく落ち込んでおらず、新型コロナウイルス感染症の発生を契機に、物流が国民の生活に欠かすことのできないものであることが改めて認識されました。

（1）新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言の影響

新型コロナウイルス感染症の影響により交通量に減少がみられ、特に、4月7日に7都府県(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、大阪府、兵庫県、福岡県)を対象に緊急事態宣言が出され、さらに、16日には対象が全国に拡大されたことに伴い、より交通量の減少がみられる。

主な直轄国道における4月第4週の交通量を前年と比較すると、全体交通量は22%減少しているが、大型車は平日で9%減少、休日で13%減少にとどまっている。こうした緊急事態の中においても、我が国では物流の途絶という大きな混乱は発生しておらず、道路ネットワークが国民生活に欠かすことのできない物流を支えていることがわかる。小型車は平日で19%減少している一方で、休日は37%と大きく減少している。これは、休日における観光等を国民が控えていることが影響していると考えられる。一方、小型車の平日の減少率は休日よりも低く、不要不急の移動を控えている中、平日でも業務等の必要不可欠な移動を道路ネットワークが支えていることがわかる。

（2）都市間の連絡状況

人やモノの流れが経済をまわし、その流れの速達性を確保することでより経済効率が上がる。特に、主要な都市間の速達性を確保することは重要であり、交通インフラとして道路の果たす役割は大きいといえる。

（3）渋滞の発生

欧米の主要都市における渋滞損失時間は移動時間の約2割を占める一方で、我が国は約4割を占め、年間約50億人時間、労働力に換算すると約280万人分に匹敵している。生産年齢人口が減少していく我が国において、この渋滞を解消し、生産性向上を図ることは重要な取組である。

一般道については、主要渋滞箇所が全国に約9,000箇所存在し、このうち、約6割が地方部となっている。例えば、渋滞発生要因の約1割は沿道商業施設の立地によるものであり、幹線道路沿いの大規模小売店舗数はここ最近大きく増加しており、更なる渋滞への影響が懸念されるところである。

新たな広域道路ネットワークに関する検討会中間とりまとめ（令和2年6月）

出典：国土交通省

道路空間の役割の変化

- 人口減少による交通需要の減少、少子高齢化による交通サービスに対するニーズの変化、厳しい財政制約、まちの魅力・賑わいの喪失など、道路空間を取り巻く環境が変化しています。
- 従来の通行の機能に加え、賑わい空間の創出、安全・安心、新たなモビリティの通行に対応した機能が必要になるなど、人中心に関するニーズが高まっています。

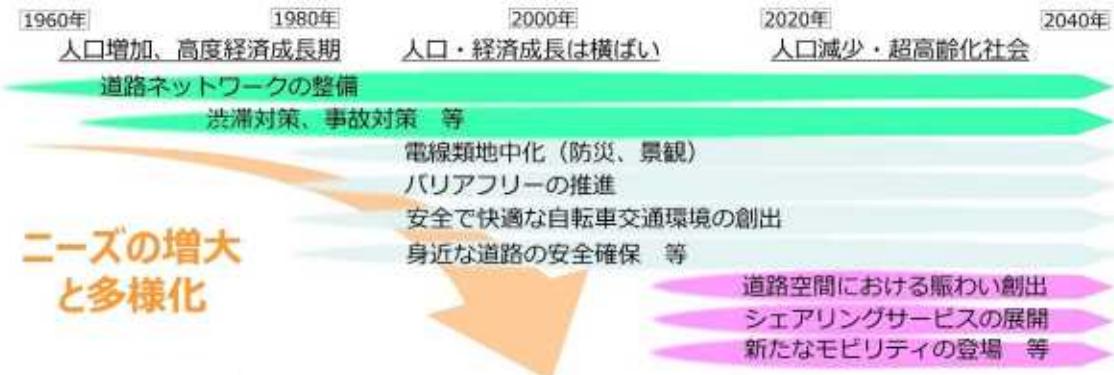


図 時代とともに多様化してきた道路空間へのニーズ

- 「道路空間を街の活性化に活用したい」など、新たなニーズを実現するため、人中心の道路空間を構築する『ほこみち*（歩行者利便増進道路）』制度を令和2年11月に創設しました。



図 ほこみち（歩行者利便増進道路）の制度概要

出典：国土交通省

道路分野における新技術の進展

- 近年においては、デジタル技術の普及拡大などの技術発展が目覚ましく、デジタル技術を活用して業務等を改革する「デジタル・トランスフォーメーション（DX：Digital Transformation）」が様々な業界や業種で進展しています。
- 道路などのインフラ分野においても ICT・AI の導入による効率化・高度化に資する技術開発や導入促進の取組みが進められています。



図 新技術（デジタル等）活用整備イメージ

出典：（一社）国土技術研究センター

2-3 本市の道路の現状

本市の道路を取り巻く状況として、次のようなものが挙げられます。

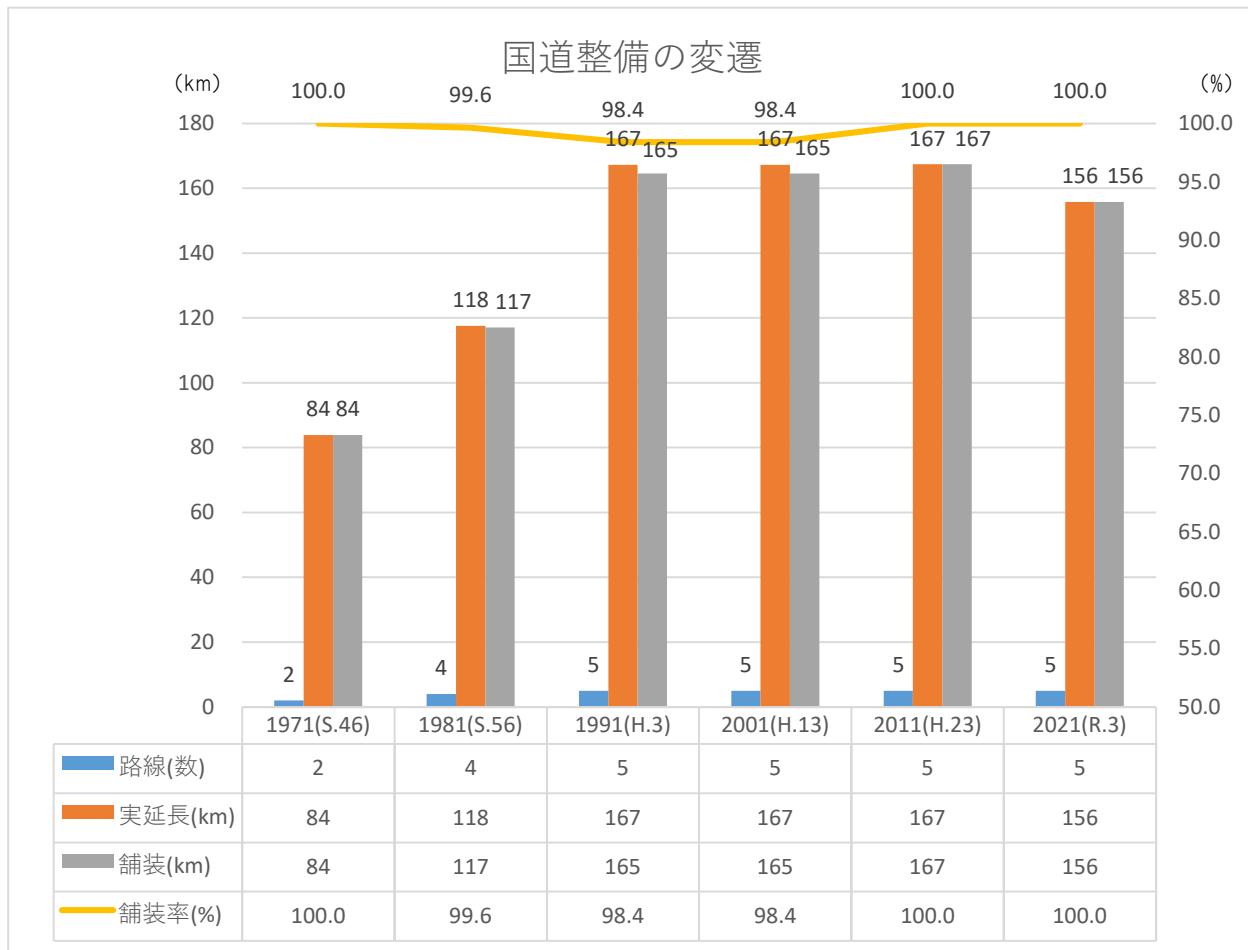
高速自動車国道

- 本市の高速自動車国道は、令和7年4月1日現在で、常磐自動車道約45km（福島県内約128km）、磐越自動車道約26km（福島県内約152km）が供用されています。

一般国道・県道・市道

（一般国道）

- 国道は、昭和46年の実延長約80kmから約160kmまで整備が進められ、舗装率は100%となっています。

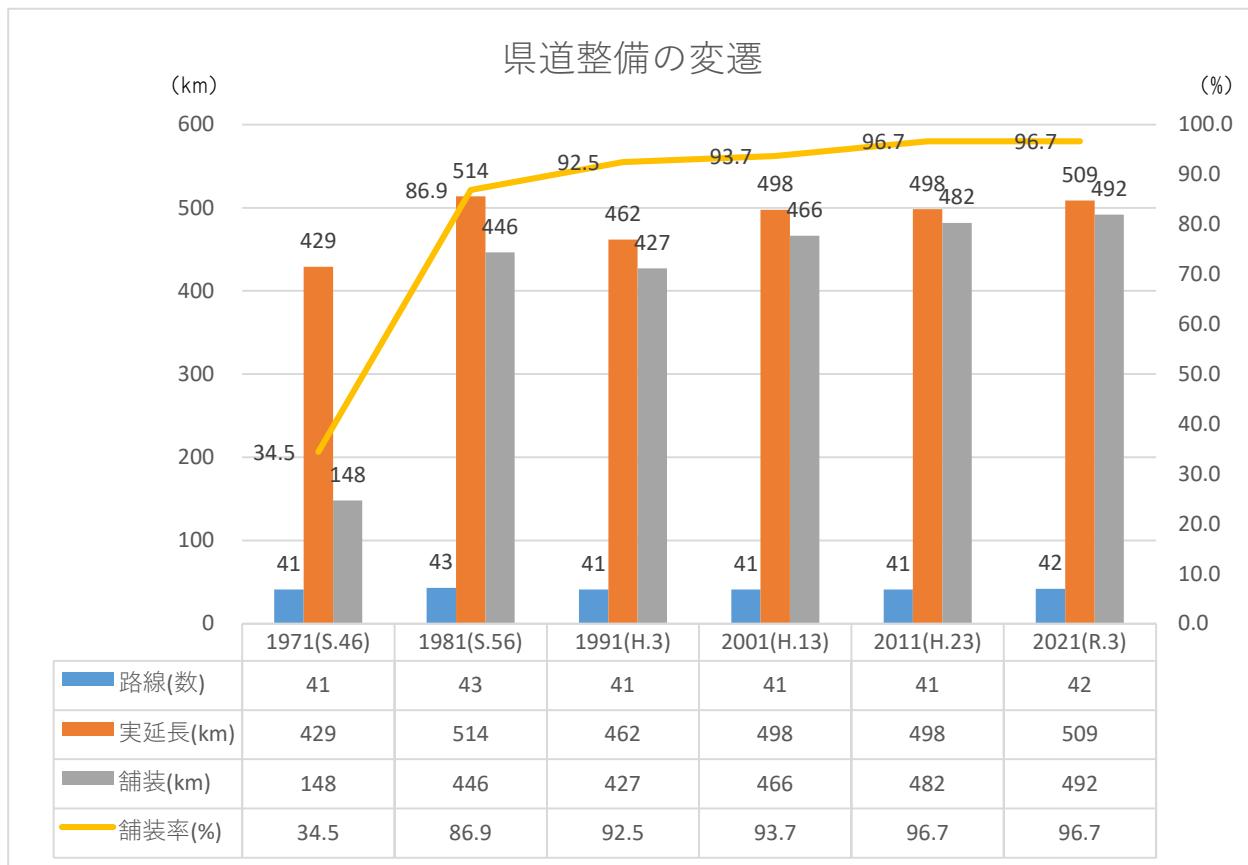


出典：国県道現況調書 外

図 国道整備の変遷

(県道)

- 県道は、昭和 46 年の実延長 約 430km から約 510km まで整備が進められ、舗装率は、約 35% から 97% まで上昇しています。

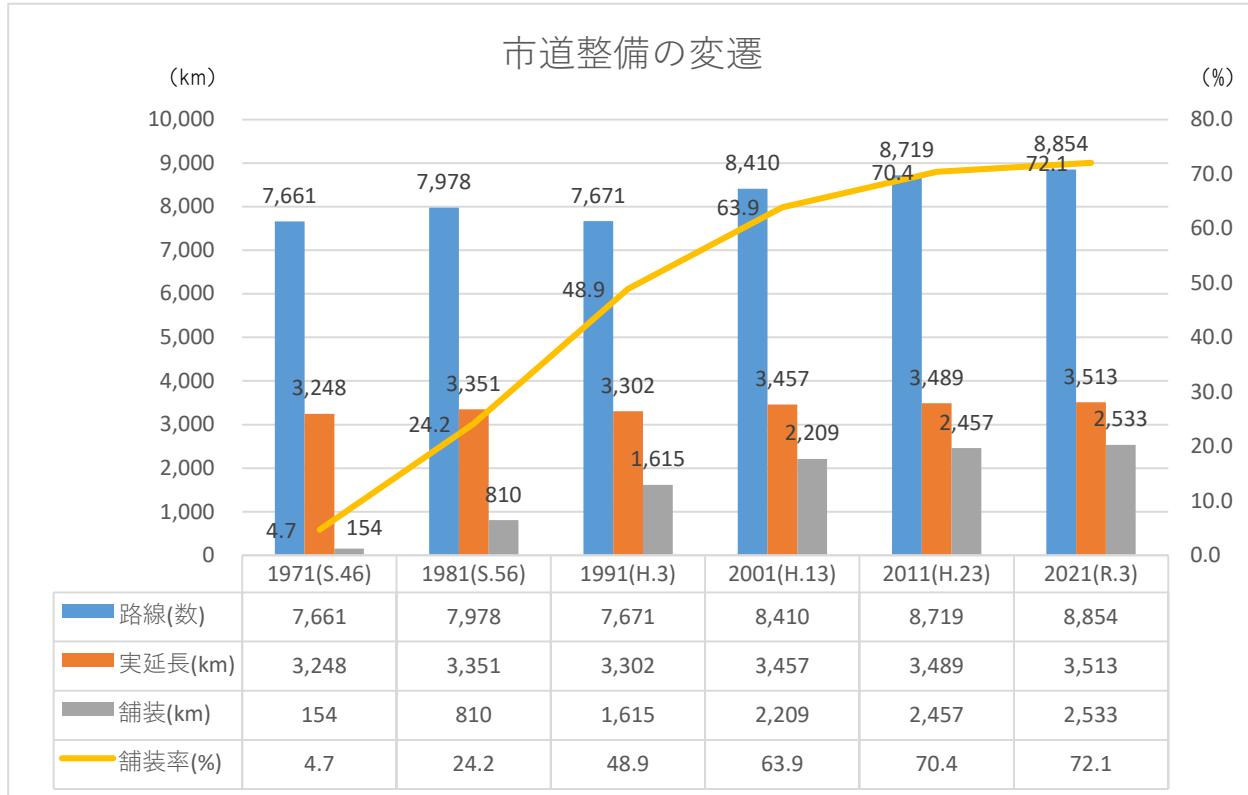


出典：国県道現況調書 外

図 県道整備の変遷

(市道)

- 市道は、昭和 46 年の実延長 約 3,250km から約 3,500km まで整備が進められるとともに、舗装率は、約 5 %から約 72%まで上昇するなど、これまでの 50 年間において、着実に整備を進めてきました。



出典：現況調書 外

図 市道整備の変遷

(市内の道路別延長割合)

- 市内の道路別延長は、次のとおりです。広域都市である本市は、全延長の 8 割を超える道路が市道となっています。

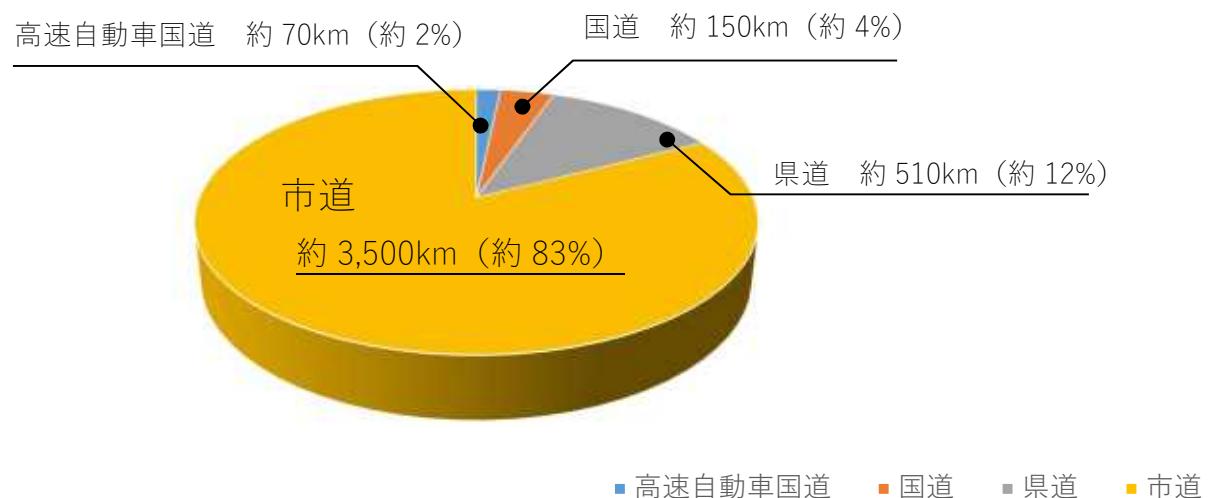


図 市内の道路別延長割合

(市民から寄せられる意見)

- 市道に関する整備や維持管理については、市民から多くの問合せ(要望・苦情・通報等)が寄せられています。
- 本庁の道路管理部署(対象地区：平・内郷・好間・小川・三和・川前)には、令和6年度の実績として、約1,200件の問合せがあり、その内容の約8割は、舗装補修や街路樹剪定や除草など維持管理に関する内容となっています。
- また、令和6年度に実施した「本市に対する意見募集」においても、舗装状態の改善や定期的な除草など、道路の維持管理に関する意見が複数寄せられています。



図 PoliPoli Gov (デジタルツール) を活用した意見募集 (いわき市公式 HP)

都市計画道路の整備延長と整備率

- 令和6年3月31日現在において、都市計画道路※の整備率は、約78%となっています。

表 都市計画道路の整備状況

	道路密度 (km/km ²)		整備率 = $\frac{\text{改良済延長 (幹区)}}{\text{計画決定延長 (幹区)}} \times 100\%$
	計画	改良済	
全国平均	$\frac{71,308.09\text{km}}{14,535.20\text{km}^2} = 4.91\text{km/km}^2$	$\frac{47,952.89\text{km}}{14,535.20\text{km}^2} = 3.30\text{km/km}^2$	$\frac{43,346.02\text{km}}{64,370.97\text{km}} = 67.34\%$
県平均	$\frac{1,566.90\text{km}}{277.686\text{km}^2} = 5.64\text{km/km}^2$	$\frac{1,080.24\text{km}}{277.686\text{km}^2} = 3.89\text{km/km}^2$	$\frac{970.00\text{km}}{1,434.85\text{km}} = 67.60\%$
いわき市	$\frac{338.44\text{km}}{101.009\text{km}^2} = 3.35\text{km/km}^2$	$\frac{256.61\text{km}}{101.009\text{km}^2} = 2.54\text{km/km}^2$	$\frac{254.21\text{km}}{327.70\text{km}} = 77.57\%$

出典：いわきの都市計画

道路施設の老朽化

- 市管理の道路構造物施設のうち、老朽化の目安となる建設後 50 年を経過する施設の割合は、令和 6 年 3 月現在で、橋梁約 26%、その他道路構造物（トンネル、大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等）約 48% であり、10 年後には、橋梁約 48%、その他構造物約 57% となり、20 年後には、橋梁 77%、その他構造物 76% を占めるなど、近い将来、適正な維持管理を行わなければ老朽化による突発的な事故が発生し、修繕・更新経費の増大や通行制限等による社会的損失が生じることが懸念されています。
- R5 年度までに実施した点検結果からは、本市が管理する 1,855 橋のうち、124 橋が健全度Ⅲ（早期措置段階）となっていますが、今後、老朽化の進行に伴い、健全度Ⅲと判定される箇所の増加が予想されるため、計画的な修繕とそれに必要な予算確保に努める必要があります。

表 管理道路構造物施設数

施設名称	施設数
橋梁（木橋、石橋を除く）	1,855 橋
トンネル	9 箇所
大型カルバート	4 箇所
横断歩道橋	8 橋
門型標識等	14 基
合 計	1,890 施設



橋梁（平地区）



トンネル（小名浜地区）



大型カルバート（泉地区）



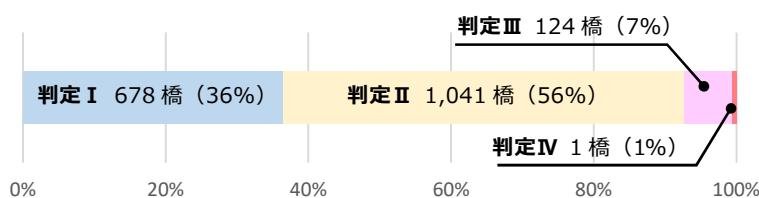
横断歩道橋（小名浜地区）



門型標識（内郷地区）

表 健全性の診断区分

区分		定義
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態



※ 調査時点において、点検が実施されていない 11 橋を除く

図 橋梁毎の健全性集計(R6.3)



図 橋梁老朽化の推移(R6.3)

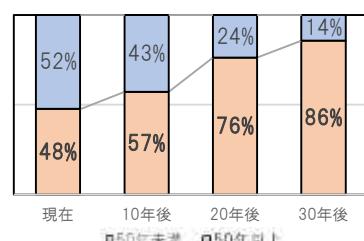


図 その他道路構造物の老朽化の推移(R6.3)

出典：いわき市道路構造物長寿命化修繕計画

自然災害による被害

- 本市の道路においても、東日本大震災や令和元年東日本台風等、過去の自然災害により、甚大な被害を受けました。引き続き、道路の防災・減災対策を進める必要があります。



東日本大震災による被害状況



令和元年東日本台風による被害状況

道路交通の現状

(代表交通手段の変化)

- 本市では、平成13年から令和2年の約20年間で、自動車の利用が約72%から約85%と増加している一方、徒歩の割合は著しく減少しています。また、公共交通については、バス利用は平成13年と比較すると微増しているのに対し、鉄道は減少しています。

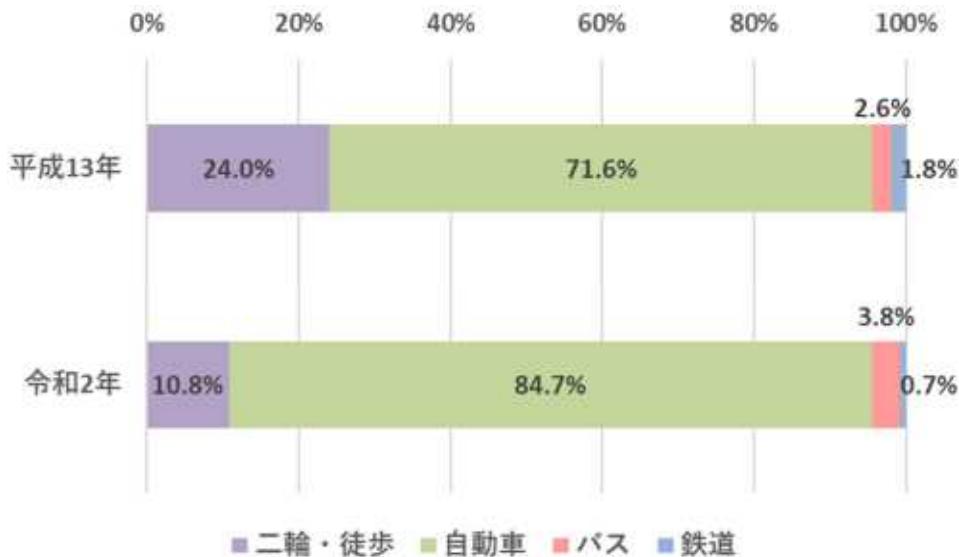


図 代表交通手段別分担率の変化

出典：いわき都市圏に関する都市交通の基本的な方針

(交通事故の発生件数)

- 市内の交通事故は、「いわき市通学安全対策基本方針※」に基づく交通安全対策などにより減少傾向にありますが、依然として後を絶たない状況にあります。これまでの交通安全対策など、全ての人が安全・安心に利用できる道づくりに一定の効果があったものと考えられ、引き続き交通事故の減少に寄与する取組みを進めていく必要があります。

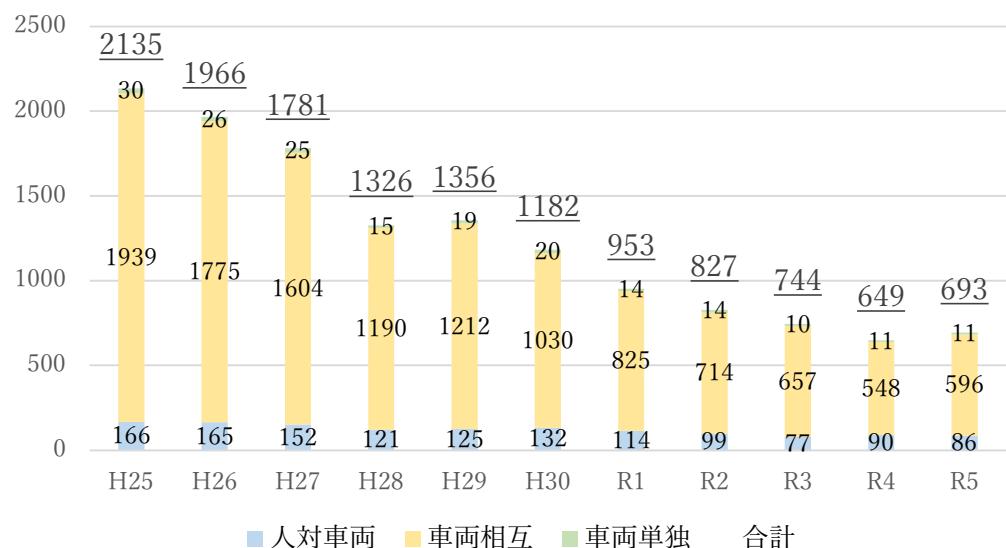


図 いわき市内交通事故件数の推移

出典：交通白書（福島県警察本部）

(渋滞の発生状況)

- 県内では、福島県渋滞対策連絡協議会※を設置し、道路管理者（国・県・市町村）、交通管理者（福島県警察）、交通事業者が一体となり、渋滞対策に取り組んでいます。協議会においては、速度状況のモニタリングを行い、平成24年度に県内の主要渋滞箇所※143箇所が指定され、その内、いわき市内は36箇所が指定されています。これまで、ハード面、ソフト面での対策を実施し、平成25年1月時点で36箇所であった主要渋滞箇所のうち、11箇所の渋滞解消が図られました。しかし、未だ主要な交差点等においては、慢性的な渋滞が確認されているため、渋滞緩和が図られるよう関係機関とともに取組みを進めていく必要があります。

■いわき地区の主要渋滞箇所



道路空間の魅力・機能向上に向けた取組み

- 主要な市街地においては、まちの賑わいの創出や安全で快適な歩行空間の確保など、新たな道路空間のあり方を検討するため、社会実験等の試行的な取組みが行われています。



R 3 9 9 社会実証実験 いわき駅前公園化計画



常磐地区市街地再生整備事業 道路空間のあり方を検討する社会実験

2-4 本市の道路行政における課題の整理

前項までに示した内容を踏まえ、本市の道路行政における課題を整理します。

人口減少・少子高齢化

- 「第2期いわき創生総合戦略」による将来推計で見込まれる急速な人口減少や高齢化率の上昇、これらを要因とする市税収入の遞減など、社会情勢の変化を見据えて、持続的に発展できるまちづくりを支える効果的で効率的な道路行政の運営が求められます。
- 限られた行政リソース（職員・予算）、利用者の減少 等

老朽化の進行

- 広域都市である本市では、自動車交通への依存度が高く、市民生活や経済活動等を支えるため、道路網の拡大による市民サービスの向上を目指し、道路づくりに取組んできました。
- 今後は、限られた財源の中で、新たな道路づくりのほか、これまでに整備された道路や橋梁、トンネル等の道路施設の急速な老朽化に対応する計画的な維持管理が求められます。
- 維持管理コストの増大、道路施設の健全性低下

自然災害の頻発化・激甚化

- 近年、線状降水帯の発生などによる集中豪雨や大地震などの自然災害が頻発化・激甚化しており、これら自然災害に備え、市民の生命財産を守るための道路づくりが求められます。
- 道路施設の被災増加、人命・財産への危険性増加

ニーズの多様化

- 主要な市街地においては、従来の車中心とした通行の機能に加え、まちの賑わいの創出や安全で快適な歩行空間の確保など、道路空間のあり方に関するニーズが多様化しています。
- 今後は、それぞれの道路に求められるニーズを的確に捉え、人優先の歩きたくなる道路空間の創出など、あらゆる人が便利で快適に利用できる質の高い道路づくりが求められます。
- 道路利用に関する多様な要望、道路空間の有効利用

第3章 目標、方針と主な施策

3-1 基本方針

本市のまちづくりの指針や「本市や道路を取り巻く状況（第2章）」において、抽出した道路行政に関する課題等を踏まえ、道路事業の基本方針を次のとおり定めました。

本市では、この基本方針に基づき、様々な施策や取組みを推進することで、魅力あるまちづくりを支えていきます。

目標

持続性を高める道路マネジメントの推進

市民や利用者の安全・安心の確保、生活環境の質や生産性の向上といったインフラに求められる機能を、限りある行政リソース（職員・予算）で市民や利用者の安全・安心の確保、生活環境の質や生産性の向上など、市道に求められる機能を効果的に発揮するためのマネジメントを行っていきます。

マネジメントにあたっては、「選択と集中によるメリハリ」と「安全・安心、快適」を視点として、取組みを進めます。

「みちづくり」とは、道路事業における 新設・改築、維持管理・更新 を指します

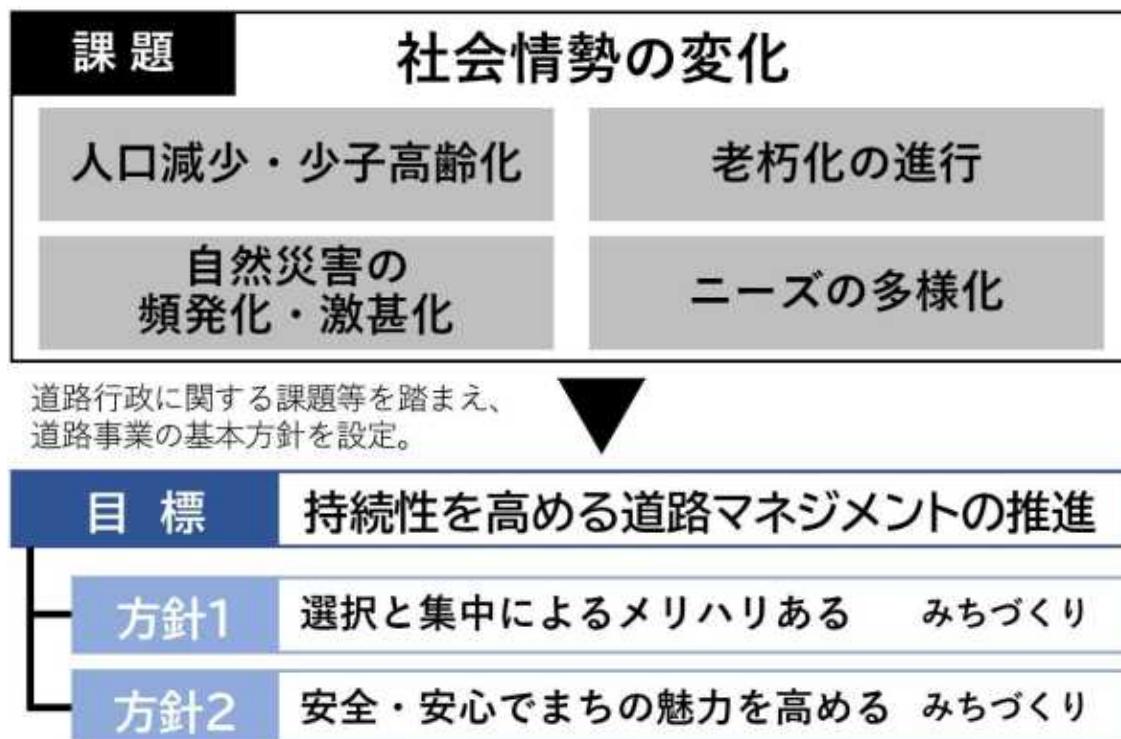


図 いわき市道路事業基本方針（体系概念図）

3-2 方針1 選択と集中によるメリハリあるみちづくり

施策1-① 道路ストックの最適化

広域都市である本市は、延長約3,500kmの市道や約1,900橋の市道橋など、膨大なストックを有しております、これらを一様に捉えながら、新たなみちづくりに取り組むことは困難です。

選択と集中によるメリハリあるみちづくりを推進するため、既存ストックの仕分けやスリム化による「量の適正化」とストックの有効活用による「質の向上」に取り組み、「道路ストックの最適化」を図ります。

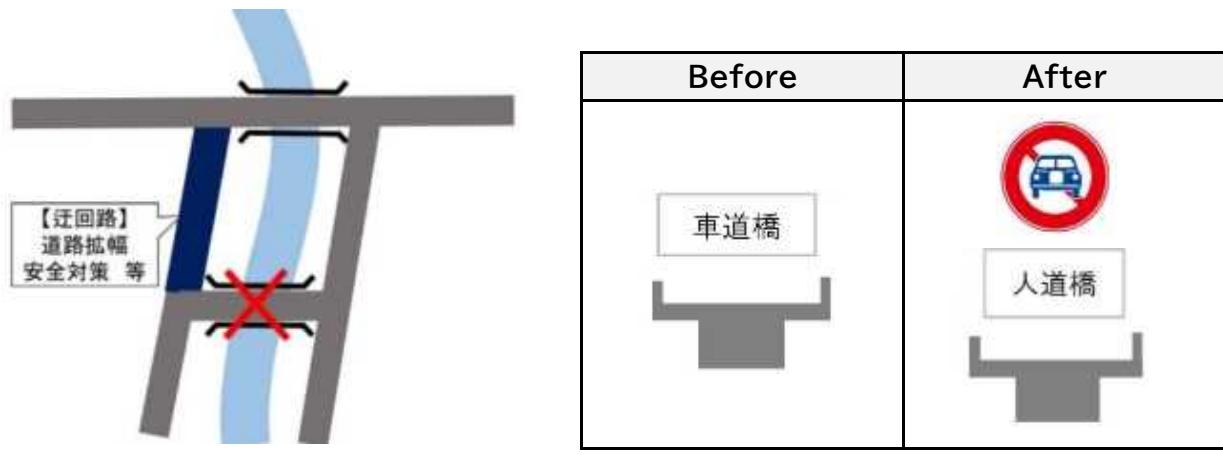
▶ 道路ストックの仕分け【一様なみちづくり → メリハリのあるみちづくりへの転換】

交通量や道路密度等の定量的な評価のほか、道路・交通・防災等の関連計画における位置付けや将来の都市構造、交通需要といった様々な観点から、今後、重点的にみちづくりに取り組むべき道路を明確にする「重要路線の見える化」を図ります。

▶ 道路ストックのスリム化【あれば便利 → 必要な量への見直し】

地域の実情や利用状況（近傍に代替路がある、利用頻度が少ない等）に応じ、集約・規制・廃止（農道や林道など、道路法上の道路からの移管を含む）を選択肢として、「市道の削減について」の検討を進めます。なお、検討にあたっては、地域住民や利用者との対話や関係機関との協議等を行いながら、「総量の適正化」を目指します。

«主な取組み例»



集約に伴う撤去

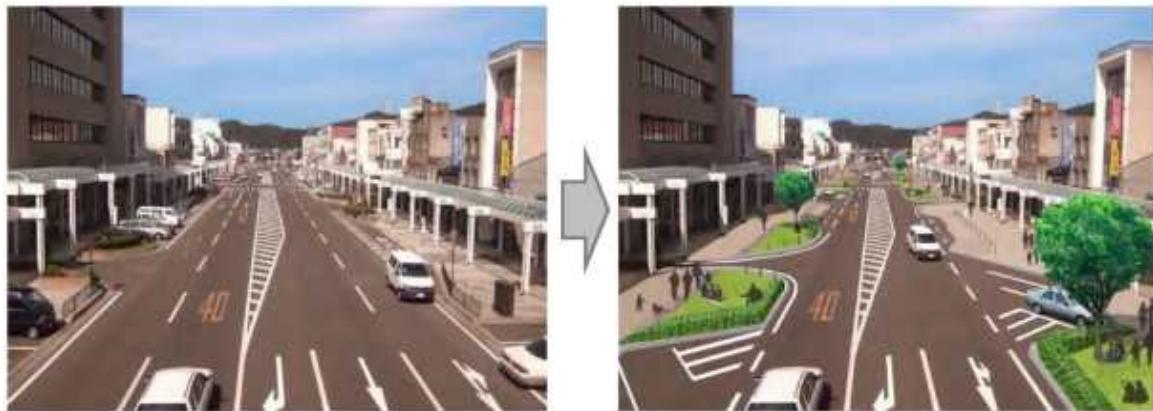
機能縮小（ダウンサイ징）

出典：国土交通省

▶ 道路ストックの有効活用【特定の使い方 → 多様な使い方への緩和】

拡幅を伴わない現道内での幅員構成の見直しなど、少ないコストで、道路空間の多目的利用や交通の円滑化など、道路機能を拡大させる取組みを進め、道路ストックの改善（質の向上）を図ります。

«主な取組み例»



道路空間の再分配による道路の多目的利用（イメージ）

出典：国土交通省

施策 1-② 適正なインフラメンテナンスの推進

今後、道路を取り巻く環境が深刻さを増す中において、道路の機能を維持していくため、利用状況等に応じ、「事後保全型」から「予防保全型」への転換や管理水準を設定するなど、施設ごとに維持管理計画の策定を進め、メンテナンスサイクルの構築やライフサイクルコストの縮減を図るなど、計画的な維持管理に取り組みます。

▶ 道路構造物等の長寿命化

高度経済成長期に建設された橋梁、トンネル等、道路施設の急速な老朽化に対し、修繕・更新経費の増大や通行制限等による社会的損失の増加が懸念され、適切な維持管理が求められていることから、「点検・診断」「修繕・更新」「情報の記録・活用」のメンテナンスサイクルの構築・運用が重要です。5年に1回の頻度で定期点検を実施し、施設の健全性を把握します。点検結果や修繕実績を踏まえた長寿命化修繕計画の見直しを行い、計画的かつ予防保全的な対策を実施することで、ライフサイクルコストの縮減やコストの平準化を図り、計画的な修繕・更新等を行い、持続的かつ確実に維持管理を進めます。



図 メンテナンスサイクル

出典：いわき市道路構造物長寿命化修繕計画

«主な取組み例»



橋梁の点検



トンネルの点検

▶ 個別管理計画の策定

橋梁やトンネル等の構造物のほか、舗装や街路樹、標識、照明等の道路付属物についても、点検等により施設の健全性を把握したうえで、道路ストックの仕分けやスリム化による「量の適正化」と連動させたメリハリある維持管理の目標を掲げ、目標達成に向けた具体的な取組み等を示す個別管理計画の策定により、計画的な維持管理を進めます。

施策 1-③ 整備要望に対する評価の明確化

限りある予算の中で、地域住民や利用者からの要望等による「新たなみちづくり(新設・改築)」の検討にあたっては、「道路ストックの仕分け」による重要度のほか、事業効果や緊急性などから、新たに事業化する優先順位を明確化する評価基準を設定し、透明性の確保に努めながら効果的なみちづくりに取り組みます。

なお、広域都市である本市においては、地域特性を踏まえ、メリハリあるみちづくりを推進することが重要となります。

▶ 「主要な市街地」におけるみちづくりの方向性

まちづくりの骨格となる都市計画道路の着実な整備のほか、将来の都市像（コンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくり）の実現に寄与し、まちの魅力向上に繋がるみちづくりを進めます。

▶ 「中山間を有する地区」におけるみちづくりの方向性

市街地と「中山間」を繋ぐ主要な道路など、地域の実情や利用状況等を勘案し、真に必要な道路を見極めながら、地域生活を支えるみちづくりを進めます。

3-3 方針2 安全・安心で魅力を高めるみちづくり

施策2-① 防災・減災対策の推進

頻発・激甚化する自然災害発生時においても、道路の機能が維持でき、避難や災害救助活動等を可能とする災害に強い道路を目指します。

▶ 緊急道路網の設定

有事に備えた道路ネットワークを構築するため、大雨や地震、土砂災害といった災害種別に応じ、必要となる道路機能(通行、空間の確保等)と機能を維持するための対策について検討を行いながら、緊急道路網の設定を進めます。

大雨・台風



図 自然災害による道路への被害（イメージ）

▶ 法面対策

地震や大雨に起因する突然の崩落、さらには老朽化した法面による災害の発生に備え、歩行者や車両の安全性を確保するとともに、災害時の緊急輸送の確実性を高めることを目的に、道路法面の防災対策を推進します。

«主な取組み例»



対策事例：法枠工



対策事例：モルタル吹付工

▶ 冠水対策

近年、頻発化する大型台風や線状降水帯、ゲリラ豪雨などによる大規模災害に備え、冠水箇所の解消、及びその頻度を減らすことを目的に、道路の冠水・排水対策を推進します。

«主な取組み例»



対策事例：側溝改修（断面拡大）



対策事例：側溝改修（構造改善）

▶ 無電柱化

災害時における緊急輸送道路・避難空間の確保や消火・救急活動の円滑化等のため、電線共同溝をはじめとした多様な整備手法による無電柱化の推進、及び電柱・電線の新設抑制を図ります。

施策 2 -② 安全・安心な道路機能の向上

人、自転車、自動車が、より「安全・安心」に利用できる質の高いみちづくりに取り組みます。

▶ 交通安全対策

通学路などの歩行者の多い路線や交差点などの交通事故が発生する危険性の高い区間ににおいては、学校や警察など関係者との協働により、歩道整備や舗装のカラー化、防護柵などのハード対策や交通規制などのソフト対策を一体的に行い、通行の安全確保を進めます。

«主な取組み例»



対策事例：歩道整備



対策事例：カラー舗装と狭さく



対策事例：ハンプ



対策事例：防護柵と路面標示

▶ 交通渋滞対策

ボトルネックとなっている交差点など、慢性的に交通渋滞が発生する区間においては、道路管理者や交通事業者などで組織する「福島県渋滞対策連絡協議会」等により、現状の共有や渋滞緩和に向けた調査・検証等を行いながら、T D M 施策※などのソフト対策や交差点改良などのハード対策を段階的に行い、円滑な通行確保を進めます。

«主な取組み例»

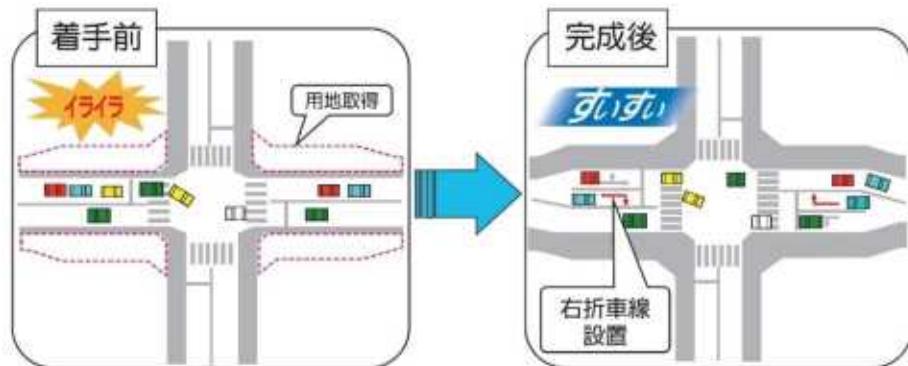


図 右左折レーン新設（イメージ）

出典：東京都

施策 2-③ 快適で魅力的な道路空間の創出

人、自転車、自動車が、より「快適」な利用や賑わい創出に寄与にする質の高いみちづくりに取り組みます。

▶ 歩きたくなる歩行空間の創出

主要な市街地においては、道路空間のオープン化を進め、路上でのイベントや沿道と一体となったオープンカフェやベンチの設置など、まちの魅力向上に寄与する人優先の道路環境づくりを推進します。賑わいのある道路空間の構築を目指し、道路空間の再分配等による安全で快適な歩行空間の確保や憩いの空間の創出、更には、沿線住民や事業者と連携を図り、ほこみち（歩行者利便増進道路）の指定に向けた取組みを推進します。

«主な取組み例»



図 人優先の道路空間づくり（イメージ）

出典：国土交通省

▶ 走りたくなる自転車走行空間の創出

自転車ネットワークの構築や安全で快適な自転車走行空間の整備など、まちの魅力向上に寄与する総合的な自転車利用環境づくりを推進します。

令和2年2月に策定した「いわき市自転車活用推進計画」に基づく「復興サイクリングロードいわき七浜海道」や「新川・夏井川ルート」の整備などにより、東北地方では、初めてとなるナショナルサイクルルートの指定を目指し、更なるサイクルツーリズムの推進を図ります。

第4章 施策の実現に向けて

基本方針として定めた「持続性を高める道路マネジメントの推進」に向け、主要な施策を確実、且つ、円滑に推進するためには、行政のみではなく、市民や利用者・事業者と連携を図りながら、中長期的な視点で、継続的に取組みを進めていくことが重要です。

取組みにあたっては、社会実験などの試行的な取組みを積極的に導入し「計画(Plan)」から「実施(Do)」までのスピード感を重視し、且つ、デジタル技術の活用や有識者等で組織する新たな付属機関の設置等により、チェック機能を強化し、「評価(Check)・改善(Action)」を図りながら、より良いまちづくりに繋げていきます。

なお、土木行政においては、次の変革に挑みながら、効果的・効率的な運営を図ることで、基本方針の実現、さらには、本市のまちづくりを支えていきます。

4-1 体制づくり

▶ 組織づくり

今後、ヒトやカネなどの行政資源(リソース)の減少していく中で、ストック効果を最大化し、持続可能なインフラマネジメントを推進するためには、「新規整備」から「維持管理」への本格転換を図り、また、新たな行政ニーズを的確に捉え、効果的・効率的に政策を実現していくことが必要です。

そのため、これまで、「道路」や「河川」といったインフラの種別ごとであった組織体制を「計画」、「整備」、「維持管理」の業務種別ごとに改編することに加え、土木行政全般の政策形成を担う部署の新設や既存施設・類似業務の統廃合による業務のスリム化を図ることで、持続可能なインフラマネジメントを支える組織を目指します。

▶ 附属機関の設置

施策等の推進にあたっては、市民や利用者等が納得し、協力を得ながら、取り組んでいくことが必要不可欠です。

そのため、取組みの方針や施策の決定及び実施にあたっては、公平性や透明性を確保する観点から行政のみで進めるのではなく、市民や学識経験者、さらには、多様な分野からの利用者など、第3者からの意見を踏まえ、取り組むことが肝要であるため、土木行政に特化した新たな附属機関を設置し、効果的、且つ、効率的な土木行政の運営を図ります。

▶ 人づくり

多様化・複雑化する行政ニーズへ柔軟に対応し、着実に政策を実現するためには、知識・技術の継承や関係機関等との調整力など、職員個々の成長が必要不可欠です。

そのため、計画的に多様な職務を経験させるジョブローテーションによる職員の育成や、職務を通じた人材育成に加え、外部研修への積極的な参加等、職員の研さんに努めます。

▶ 関係機関との連携

広域都市を支えるインフラづくりには、国や県など、他の施設管理者や関係機関との連携が必要不可欠です。

そのため、今後も、関係機関との情報共有や相互の連携強化を図りながら、まちの魅力向上に寄与するインフラづくりに取り組み、住みやすいまちづくりを推進します。

4-2 官民連携による維持管理手法の導入

今後、職員や事業者の減少が見込まれる中で、老朽化の進行や自然災害対策、多様なニーズなどの社会的要請に対処し、膨大な道路施設を適正に維持管理していくことが求められます。限りある人員でより一層効率的な維持管理を行うため、民間事業者のノウハウや創意工夫を活かし、業務の省力化を図り、且つ、事業者の担い手確保に寄与する維持管理手法の導入を進めます。

«主な取組み例»

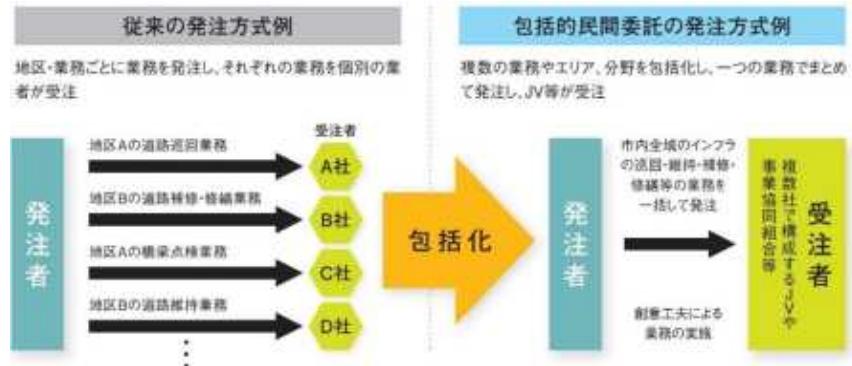


図 包括的民間委託（イメージ）

出典：国土交通省

4 - 3 DX推進

土木行政の変革を支える重要な取組みとして、デジタルや最新技術等の積極的な導入を進め、管理施設のデータベース化による一元管理や、各種申請の電子化・オンライン化など、DX推進を図り、業務の効率化・省力化による生産性の向上と市民や利用者等のサービス向上を目指します。

また、AIカメラやトラカン※による交通量や、携帯電話やETCなどからのビッグデータの活用による道路交通データの収集を進め、EBPM（証拠に基づく政策立案）※によるみちづくりに取り組みます。

«主な取組み例»

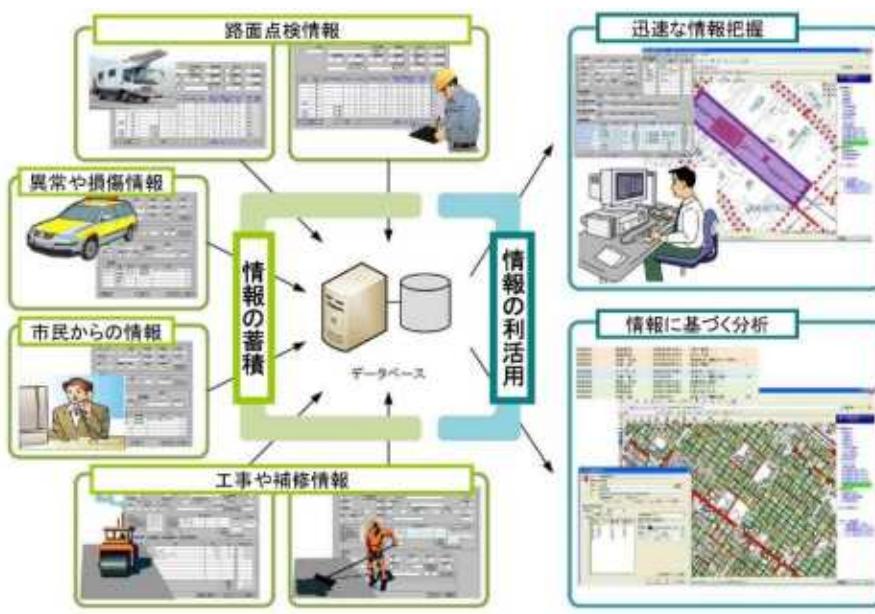


図 維持管理データシステム（イメージ）

出典：札幌市

4 - 4 情報発信

持続可能な土木行政の運営にあたっては、市民や利用者・事業者等がこの基本方針で示す今後の道路事業のあり方を共有し、協働していくことが必要不可欠です。

そのため、道路事業の各段階（計画、整備、維持管理）において、適時適切な説明会・現場見学会等の開催による意見交換や市民目線でわかりやすい情報発信など、十分なコミュニケーションを確保し、理解と信頼関係の構築に努めます。

第5章 その他

5-1 本市の道路事業の主な取組み

○ 幹線市道整備事業（道路局事業・都市局事業）

国道・県道とともに市内の道路ネットワークの骨格を形成し、交通渋滞の解消など安全で円滑な交通の確保を図るとともに、地域間の交流・連携の促進及び健全で良好な市街地の形成に寄与する幹線市道の整備を行っています。

«道路局事業»



市道 内郷・湯本線（堀坂トンネル）

«都市局事業»



都市計画道路 新川町谷川瀬線



市道 馬場・寺前線



都市計画道路 内郷駅平線（南白土工区）



市道 清水・空木線（整備中）



都市計画道路 搤槌小路幕ノ内線（整備中）
(イメージパース)

○ 復興道路整備事業（東日本大震災復興交付金・効果促進事業）

災害時における緊急輸送路や避難路としての機能を確保するため、津波被災地と市街地間を結ぶ市道、避難所や主要公共施設等と国県道等の主要幹線道路を結ぶ市道の整備を行いました。



市道 南作・青井線



市道 沼ノ内・薄磯線



市道 上仁井田・戸田線

○ 復興道路整備事業（福島再生加速化交付金）

双葉郡からの長期避難者に対して県が整備する復興公営住宅の建設に伴う交通量の増加等に対応するため、周辺道路の改良を行いました。



市道 野木前 1号線



市道 本谷・洞線

○ 生活道路整備事業 ※類似事業の統廃合を今後検討（事業の集約）

生活環境の改善や道路交通の安全性・利便性の向上を図るため、市道の改良や舗装の補修を行っています。



市道 一町坪 5号線（整備前）



市道 一町坪 5号線（整備後）

○ 道路局部改良事業 ※類似事業の統廃合を今後検討（事業の集約）

地域住民の安全性や利便性の向上を図るため、車両や歩行者の円滑な通行に支障をきたしている箇所の改良を実施し、快適な交通環境の確保に努めています。



市道 下浅貝・亀ノ尾線（整備前）



市道 下浅貝・亀ノ尾線（整備後）

○ 歩道整備事業 ※類似事業の統廃合を今後検討（事業の集約）

主要な市道の通学路や交通事故が多発している道路等、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路において、全ての人が安全で快適に通行できる歩行空間を確保するため、歩道の整備を行っています。



市道 南町・東荒田線（整備前）



市道 南町・東荒田線（整備後）

○ 輝くみち・まちリフレッシュ事業 ※「舗装」の個別管理計画策定を今後検討

路面舗装の破損、老朽化が著しい重要幹線市道について、重点的に路面再生工事（打ち換え、オーバーレイ）を実施し、走行環境の改善に努めています。



市道 北白土・菅波線（整備前）



市道 北白土・菅波線（整備後）

○ 側溝整備事業 ※類似事業の統廃合を今後検討（事業の集約）

円滑な路面排水の確保及び沿線宅地への浸水防止のため、側溝の新設・改修を行っています。



市道 平久田1号線（整備前）



市道 平久田1号線（整備後）

○ ゆとりの道路整備事業

建築基準法に基づき後退義務が生じた部分について、その用地を取得し、道路整備を行うことで狭隘道路の解消を図り、生活環境の改善に努めています。



市道 上代・家ノ前線（整備前）



市道 上代・家ノ前線（整備後）

○ 安心みちまち冠水対策事業

常習的に発生している道路冠水箇所において道路排水施設（側溝、ポンプ設備）の改修を行い、道路冠水の解消を図っています。



市道 後原2号線（整備前）



市道 後原2号線（整備後）

○ 安全みちまちプロジェクト事業

市道の法面は、時間の経過とともにモルタル吹付面の劣化や表層の植生の剥離による岩の風化が進行し、崩落の発生が懸念されることから、歩行者や車両の安全性を確保するとともに、災害時の緊急輸送の確実性を高めるため、劣化が進行する法面の崩落防止対策を計画的に進めています。



市道 内郷・平線（整備前）



市道 内郷・平線（整備後）

○ 明るいみちまちリニューアル事業

平成 19 年に改定された「道路照明設置基準」により、交差点及び歩道の照度基準が新たに示され、照度基準を満たさない道路照明の改善が求められています。また、使用料の削減に加え、環境対策として二酸化炭素の排出を削減するため、既設照明の LED 化を進めています。



市道 北好間・高坂線（整備前）



市道 北好間・高坂線（整備後）

○ 道路構造物長寿命化事業

市が管理する道路構造物について、「いわき市道路構造物長寿命化修繕計画」に基づき、点検及び補修をすることにより、道路構造物の長寿命化を図り、維持管理費等のコスト縮減と事業予算の平準化を図っています。



(補修前)



(補修後)



(補修前)



(補修後)



(補修前)



(補修後)

市道 宮沢・蛭内線（桜橋）

○ 道路維持補修事業 ※類似事業の統廃合を今後検討（事業の集約）

市道の適正な維持管理を図るため、舗装、側溝等の補修を実施するとともに、市民総ぐるみ運動による側溝土砂の運搬や除雪業務などを行っています。

また、市道における通行の安全確保と交通の円滑化を図るため、交通安全施設（ガードレール、カーブミラー等）を設置しています。



市道 搤槌小路・上柳生線（補修前）



市道 搤槌小路・上柳生線（補修後）

○ 街路樹管理事業（継続）

「いわき市街路樹管理計画」に基づき、街路樹の剪定や路肩の除草等の維持管理業務を適正に行い、快適に通行できる道路環境を保全するとともに都市景観の向上を図っています。



市道 荒神作・勝負作線（整備前）



市道 荒神作・勝負作線（整備後）

○ 自転車道路網整備事業（復興サイクリングロード「いわき七浜海道」）

自転車を活用した健康増進や観光交流人口の拡大等を目的に、本市特有の美しい海岸線に沿って、東日本大震災の復旧・復興事業等により建設された防潮堤や既存の国県道や市道などを活用し、約53kmのサイクリングルートを整備しました。(令和3年3月全線開通)



図 復興サイクリングロードいわき七浜海道ルート図

5-2 市内の主な大規模道路整備事業（令和7年4月現在）

○ 一般国道6号勿来バイパス

- 福島・茨城県境における津波浸水区間の回避と渋滞緩和等を目的として、福島県いわき市勿来町四沢鍵田から茨城県北茨城市関本町関本中までの延長 4.4km のうち、福島県内のいわき市勿来町関田関山から同市勿来町四沢鍵田までの延長 2.5km の道路を整備するものです。

【期待される効果】

○防災機能の強化

- ▶ 津波浸水区間を回避し、災害時の避難・救急活動を支援するネットワークを確保します。

○渋滞緩和・アクセス改善による観光地の再生

- ▶ 通過交通が分散し、国道6号の渋滞が緩和し、魅力ある観光地の再生を支援します。

○救急医療活動の支援

- 三次救急医療施設（いわき市医療センター）へ30分以内に搬送できる圏域が拡大するなど、地域住民の命を守る救急医療活動を支援します。



図 勿来バイパス

○ 一般国道 49 号北好間改良

- いわき中央 IC 入口交差点の渋滞緩和と、急勾配・急カーブの続く区間の交通事故の削減を目的として、好間町北好間に延長 2.2km の道路を整備するものです。

【期待される効果】

○主要幹線道路としての安全性・信頼性の向上

- いわき中央 IC 交差点の改良により渋滞が解消するとともに、渋滞に伴う追突等の交通事故が減少します。



図 北好間改良

○ 一般国道 49 号好間三和防災

- 異常気象時の事前通行規制区間や土砂災害等のリスク及び線形不良箇所の解消を目的として、好間町北好間から三和町合戸までの延長 3.9km の道路を整備するものです。

【期待される効果】

○主要幹線道路としての安全性・信頼性の向上（防災機能の強化）

- 通行止めや交通事故のリスクを軽減し、平時・有事を問わない安定的な地域活動を支援します。



図 好間三和防災

○ 小名浜道路

- 小名浜道路は、泉町下川から常磐自動車道までの延長約 8.3km の自動車専用道路（全区間無料）です。当該路線は、東日本大震災からの復興を加速させるために戦略的整備を行う「ふくしま復興再生道路」に当該道路を位置付けられ、重要港湾小名浜港を中心とする地域と常磐自動車道を結び、物流や観光ネットワークを強化するとともに、大規模災害時の円滑な緊急輸送路を確保することを目的に整備されました。（令和7年8月7日開通）

【主な整備効果】

○ 所要時間の短縮

- 常磐自動車道～小名浜港のアクセス時間が約半分に短縮しました。

○ 内陸への物流アクセスの向上

- 交通の円滑化を通じ、いわき地域の更なる復興を支援します。



図 小名浜道路



写真 開通を祝し、いわき市が中心となり開催された「小名浜道路開通プレイベント」の様子

5-3 道路関係期成同盟会における主要な要望箇所（令和7年度）

市内外の交流・連携軸の強化を図るため、体系的な道路網を形成する高速自動車道や国・県道などの幹線道路の整備促進を支援するものです。

- ① 一般国道6号 小名浜地区（林城・飯田交差点間）の渋滞対策の早期事業化
- ② 一般国道6号 勿来バイパスの早期完成
- ③ 一般国道6号 久之浜バイパスの全線4車線化
- ④ 一般国道6号 草野交差点以北の渋滞・事故対策の事業促進
- ⑤ 一般国道49号 好間三和防災の調査・設計促進
- ⑥ 一般国道49号 北好間改良の早期完成
- ⑦ 常磐自動車道暫定2車線区間「広野IC～山元IC間」の早期4車線化
- ⑧ 高規格道路「いわき東道路」の早期計画策定
- ⑨ 主要地方道いわき上三坂小野線 常磐下船尾～内郷間の早期計画策定

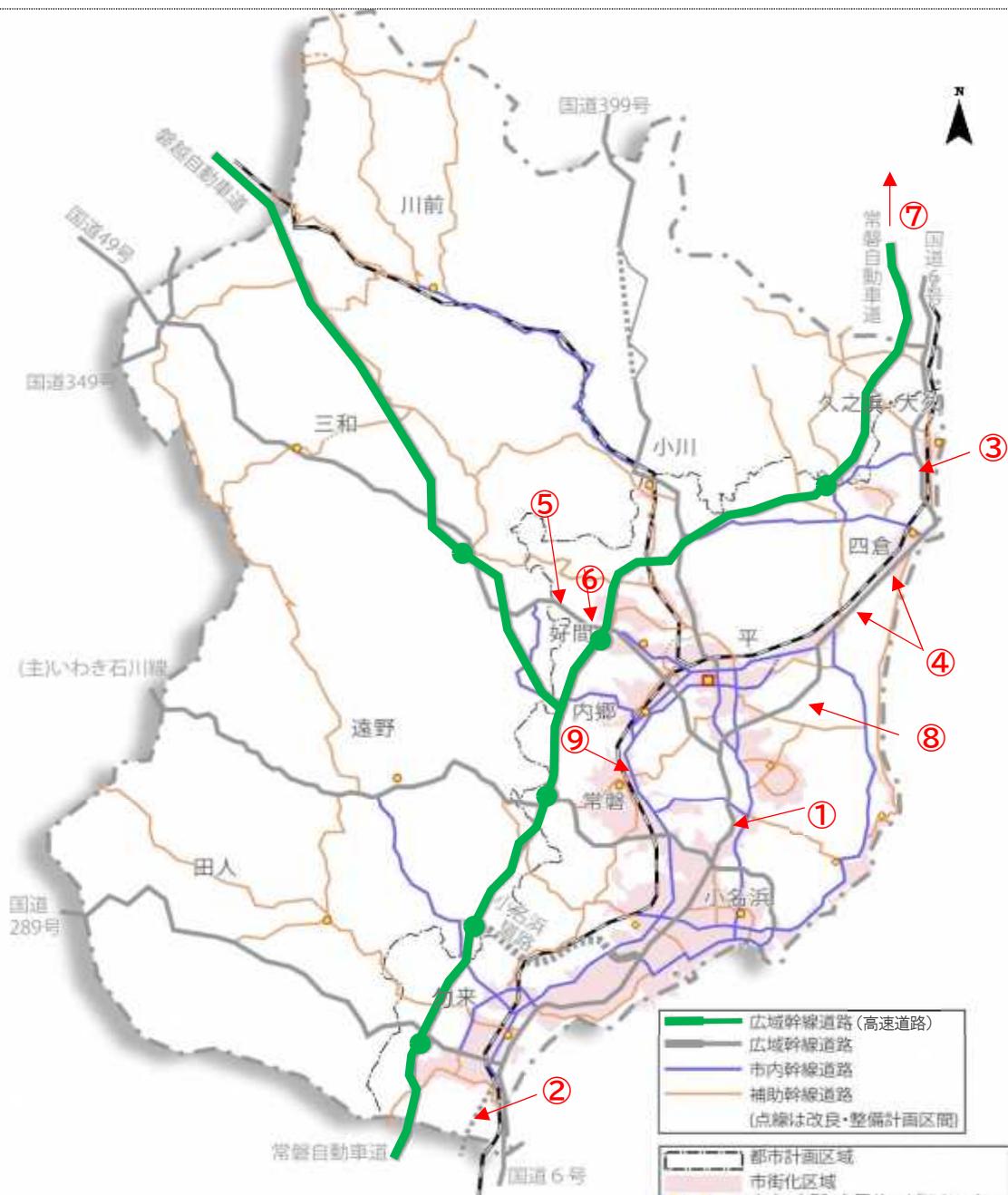


図 幹線道路ネットワーク形成方針図

5-4 復興道路・復興支援道路 等



図 復興道路・復興支援道路

出典：国土交通省

ふくしま復興再生道路



図 ふくしま復興再生道路

出典：福島県

(緊急輸送道路)

- 緊急輸送道路※は、災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応援活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線として位置付けられています。市内の緊急輸送道路は図のとおりです。



図 緊急輸送道路

出典：国土数値情報

(重要物流道路)

- 重要物流道路※は、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網として計画路線を含めて指定し、機能強化や重点支援を実施するものです。市内の重要物流道路は図のとおりです。



図 重要物流道路

出典：国土数値情報

用語解説

— あ —

○アセットマネジメント

道路や橋梁などの道路施設について、将来的な損傷・劣化等を予測・把握し、最も費用対効果の高い維持管理を行う考え方。

○いわき市通学安全対策基本方針

通学路の交通安全の確保に向けた交通安全・防犯の両面から通学路及び通学区域の安全確保に向けた着実かつ効果的な取り組みを推進するため、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等の連携による取組方針。

○インフラ

インフラストラクチャー (infrastructure) の略語。一般的には道路や鉄道、上下水道、鉄道網、通信網、港湾、空港、治水施設などの公共的・公益的な設備や施設、構造物などをいう。

— か —

○緊急輸送道路

災害発生時における人命の安全、被害拡大防止、災害応急対策の円滑な実施を図るための救助、救急、医療、消防活動、及び避難者への緊急物資の供給等に必要な人員及び物資等の輸送に必要な道路で、福島県地域防災計画（福島県防災会議）において指定された路線。公共施設、港湾、空港等の防災拠点を結ぶ重要な道路網となっている。

○国土強靭化

大規模自然災害等に備えるため、事前防災・減災と迅速な復旧復興に資する施策を、まちづくり政策や産業政策も含めた総合的な取り組みとして計画的に実施し、強靭な国づくり・地域づくりを推進するもの。平成 25 年「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靭化基本法」が施行され、国は平成 26 年 6 月に「国土強靭化基本計画」を策定し、平成 30 年 12 月に計画を変更。また、国では国土強靭化に資する具体的な取り組みとして、「防災・減災、国土強靭化のための 3 か年緊急対策（平成 30 年度～令和 2 年度）」が実施されており、引き続き「防災・減災、国土強靭化のための 5 か年加速化対策（令和 3 年度～令和 7 年度）」を定め、取り組みの更なる加速化・深化を図られることとなっている。

○コンパクト・プラス・ネットワーク

人口減少・少子高齢化が進む中、地域の活力を維持し、生活に必要なサービスを確保するため、人々の居住や必要な都市機能をまちなか等のいくつかの拠点に誘導し、それぞれの拠点を地域公共交通ネットワークで結ぶ、コンパクトで持続可能なまちづくりの考え方。

— さ —

○主要渋滞箇所

プローブデータ（GPS を搭載した自動車から得られる移動軌跡情報）などを基に渋滞が多発している箇所や特定日に混雑している箇所を抽出し、道路利用者や道路運送事業者団体（トラック協会、バス協会、タクシー協会）、道路管理者（国・県・市町村）からの意見を踏まえたうえで、福島県渋滞対策連絡協議会が主要な箇所として特定した渋滞箇所。

○重要物流道路

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網として国土交通大臣が指定した路線のこと。重要物流道路については、災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行することが可能となっている。

— た —

○都市計画道路

都市の骨格を形成し、都市の健全な発展と機能的な都市活動を確保するため、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に規定した手続きによって定める道路。

○都市計画マスタープラン

都市計画法第 18 条の 2 に規定される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、長期的な視点に立ち、まちづくり（都市づくり）の具体性ある将来ビジョンを確立し、地区別のあるべき「まち」の姿を定めるもの。

○トラカン

トラフィックカウンターの略語。特定の場所や道路を通過する人や車両の数を計測する装置やシステムのこと。広義の意味では、計測したデータを活用した分析やマーケティング活動を指す。

ー は ー

○東日本台風

令和元年 10 月に発生した台風第 19 号のことであり、関東甲信地方・東北地方の多くの地点で、3、6、12、24 時間降水量の観測史上 1 位を更新するなど記録的な大雨となった。

この大雨の影響で、広い範囲で河川の氾濫が相次いだほか、土砂災害や浸水害が発生した。

○福島県渋滞対策連絡協議会

福島県における慢性的な渋滞を解消し円滑な交通流を確保するため、関係機関相互の調整を図りつつ、渋滞対策について総合的な整備計画を策定することを目的とした組織。

○扶助費

社会保障制度の一環として、各種の法令（児童福祉法、老人福祉法、生活保護法など）に基づいて、児童、高齢者、障害者、生活困窮者などへの福祉サービスの提供に直接必要な経費。

○房総半島台風

令和元年 9 月に発生した台風第 15 号のことであり、伊豆諸島と関東地方南部の 6 地点で最大風速 30m 以上の猛烈な風を観測し、関東地方を中心に 19 地点で最大風速及び最大瞬間風速の観測史上 1 位の記録を更新した。この暴風の影響で、千葉県では電柱の倒壊や倒木が相次いで発生した。

○ほこみち（歩行者利便増進道路）

道路法の一部を改正する法律（R2.5.20 成立、R2.5.27 公布、R2.11.25 施行）により、賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度を創設。「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指すものであり、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定するもの。

ー ま ー

○まちなか居住区域（居住誘導区域）

都市拠点や地域拠点に、人口密度を維持することにより生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域。

ー や ー

○予防保全型

定期点検により損傷を早期に発見・補修する等、構造物の劣化が比較的小さな時点で、小規模な補修を繰り返し行うことにより、損傷の発生を未然に防ぐ維持管理手法。

— ら —

○立地適正化計画

「居住や都市機能の配置の適正化」を図る計画であり、今後、急速に進む人口減少や超高齢社会において、第二次都市計画マスター・プランと両輪により、土地利用の規制と誘導を図り、ネットワーク型コンパクトシティの形成を推進するもの。

— アルファベット —

○OTDM (交通需要マネジメント)

トランスポーティション・デマンド・マネジメント (Transportation Demand Management) の略語。自動車利用者の行動パターンを従来から変化させること(交通量の抑制あるいは調整を図る)により、道路渋滞をはじめとする交通問題を解決する手法。

○E BPM (証拠に基づく政策立案)

エビデンス・ベースト・ポリシー・メイキング (Evidence Based Policy Making) の略語。政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化したうえで合理的な根拠(エビデンス)に基づくものとすること。



いわき市道路事業基本方針

令和7年〇月

発行 いわき市 土木部 土木政策課

住所 〒970-8686 いわき市平字梅本21番地

電話 0246-22-1111 (代表)