

第3回 いわき市土木審議会

◆重要路線の選定について

- 01 本日の審議について
- 02 前回会議の振り返りと
いただいた意見への対応について
 - ① 道路事業に関するアンケート調査
 - ② 地域団体との意見交換
 - ③ 携帯電話の位置情報を用いた道路利用実態の検証
- 03 重要路線の選定方針(案)について

◆重要路線の選定について

- 01 本日の審議について
- 02 前回会議の振り返りと
いただいた意見への対応について
 - ① 道路事業に関するアンケート調査
 - ② 地域団体との意見交換
 - ③ 携帯電話の位置情報を用いた道路利用実態の検証
- 03 重要路線の選定方針(案)について

- ◆ 前回の審議会では、重要路線の選定の方針に係る「評価の考え方」「評価項目」「評価基準」について様々なご意見をいただきました
- ◆ いただいた意見をもとに、選定の方針について再検討を進めてきました
- ◆ 今回の審議会では、再検討した選定の方針(案)について審議いただきます
方針(案)により抽出された重要路線の案を示しながら、ご説明いたします

◆重要路線の選定について

01 本日の審議について

02 前回会議の振り返りと いただいた意見への対応について

- ① 道路事業に関するアンケート調査
- ② 地域団体との意見交換
- ③ 携帯電話の位置情報を用いた道路利用実態の検証

03 重要路線の選定方針(案)について

主な意見（議事録を一部要約）	意見への対応
地域意見の聴取について - 中山間地区は、公共施設等を中心に重要路線を選定するのによいが、<u>地域振興協議会などを活用して地域に意見を求めるのもよい</u> - 人によって重要路線の肌感覚が違うところがあるので、<u>地域の意見を聞いた方がよい</u>	- 重要路線の評価の考え方について、全市的なアンケート調査を実施 ⇒ ①道路事業に関するアンケート調査 - 中山間4地区（遠野、三和、田人、川前地区）で、地域振興やまちづくりに資する活動を行っている団体を対象に意見交換を実施 ⇒ ②地域団体との意見交換
支所意見の取扱いについて 支所から提案された路線のうち、どの路線を重要路線とするのかを明確にすべき	提案路線が重要路線となりえるか、携帯電話の位置情報による人流データ分析ツールを活用し、客観的なデータに基づいて重要路線の抽出を検討し明確化を図る ⇒ ③携帯電話の位置情報を用いた道路利用実態からの検証

◆重要路線の選定について

01 本日の審議について

02 前回会議の振り返りと いただいた意見への対応について

- ① 道路事業に関するアンケート調査
- ② 地域団体との意見交換
- ③ 携帯電話の位置情報を用いた道路利用実態の検証

03 重要路線の選定方針(案)について

02 ①道路事業に関するアンケート調査の概要

目 的	- 道路を取り巻く状況や市の取組の周知と、これらに係る市民の認識状況の把握 - 今後の道路事業の進め方に関する意向把握
調査期間	5月11日(月)～29日(金) ※19日間
対 象 者	いわき市民をはじめ、 いわき市で生活をされている方
主な質問	- 基本情報(年代、居住地区) - 道路事業基本方針や取組を知っているか? - 重要路線を選定することをどう考えるか? etc.
周知方法	- 市公式HP、市公式SNS(LINE、X、Facebook) - 市役所本庁舎、全支所でのポスターの掲示、チラシの配布
回答者数	630名 ※いわき市民 約31万人に対する アンケート結果の信頼性を担保するために必要な回答数：384



次
の世代に繋ぐために

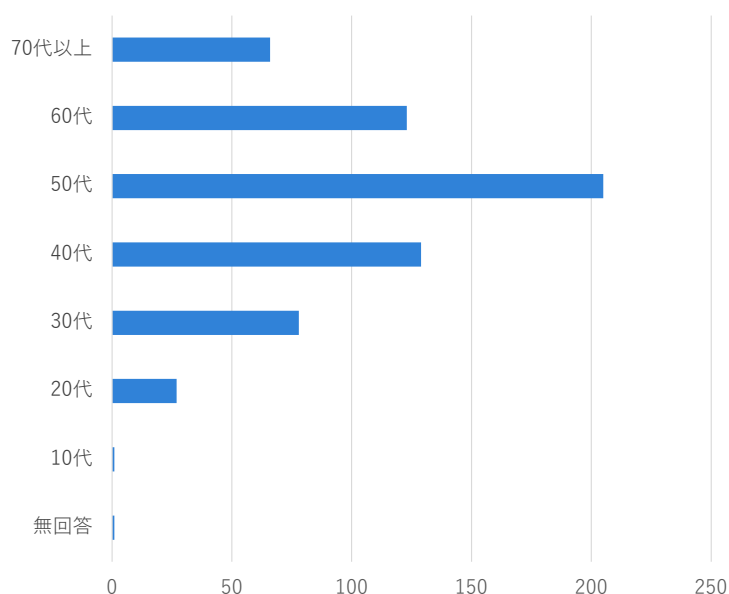
道路インフラを

いわき市

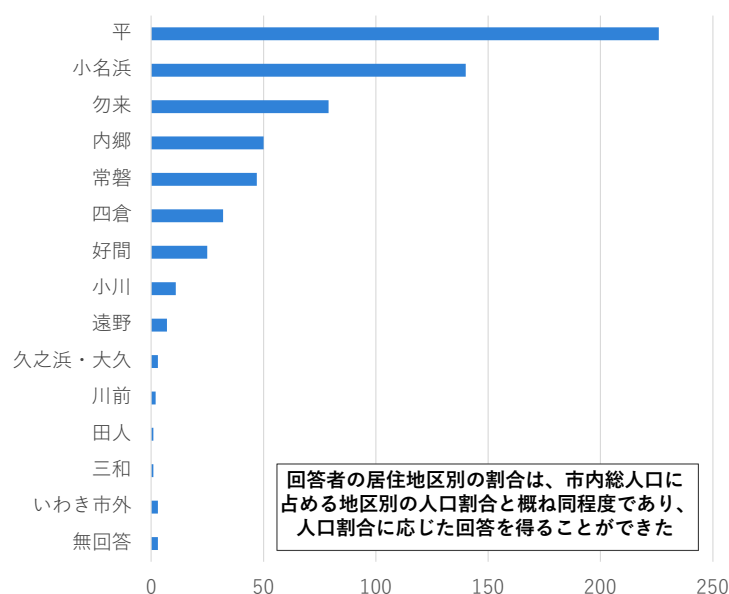
道路事業に関する アンケート調査

02 ①道路事業に関するアンケート調査の結果

回答者の年代



回答者の居住地区

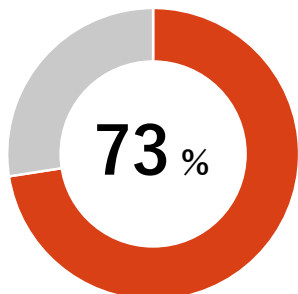


回答者の居住地区別の割合は、市内総人口に占める地区別の人口割合と概ね同程度であり、人口割合に応じた回答を得ることができた

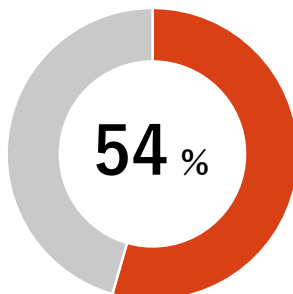
02 ①道路事業に関するアンケート調査の結果



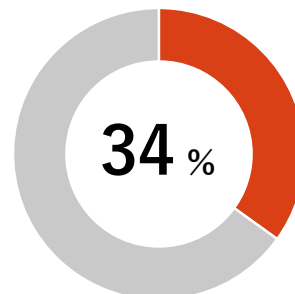
市は多くの道路施設を
管理していることを
知っている／聞いたことがある



道路の整備・管理に関する費用が
上昇していることを
知っている／聞いたことがある



市道路事業基本方針を
読んだことがある／知っている

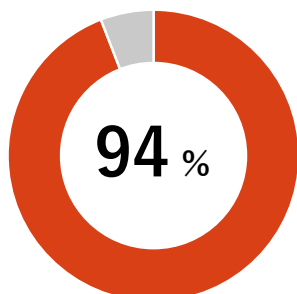


- 日常的に道路インフラを使うことを通して、**市民も道路施設が多いこと認識**していた
- 一方で、「道路の整備・管理に関する費用の上昇」、「市道路事業基本方針」については、市民の理解が進んでいなかった

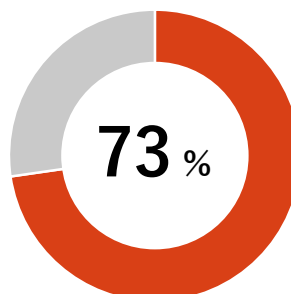
02 ①道路事業に関するアンケート調査の結果



重要路線によるメリハリのある
道路事業について
必要な取り組みだと思ふ／理解できる

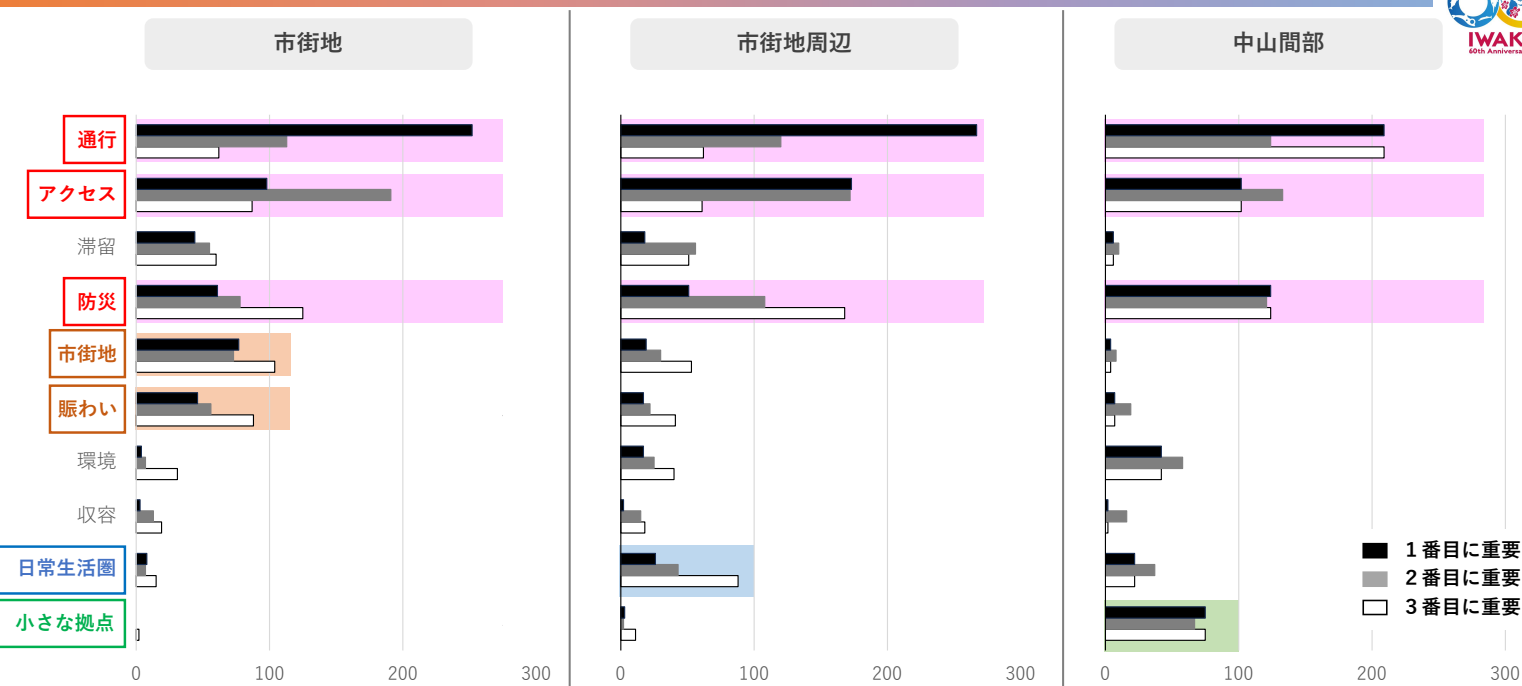


市街地、市街地周辺、中山間部ごとに
道路の重要性を評価することについて
非常に良い／良い



- 「重要路線によるメリハリのある道路事業」については、**市民の9割が理解**を示している
- 地域の特性を踏まえた「ゾーン別に分けた道路の重要性評価」については、**市民の7割が理解**を示している

02 ①道路事業に関するアンケート調査の結果:ゾーン別の重要又は必要だと思う評価の視点



- 各ゾーン共通して「通行」「アクセス」「防災」は重要と考えられている
- 上記に加え、市街地では「市街地機能」「賑わい」、市街地周辺では「日常生活圏」、中山間部では「小さな拠点」も重要と考えられている

10

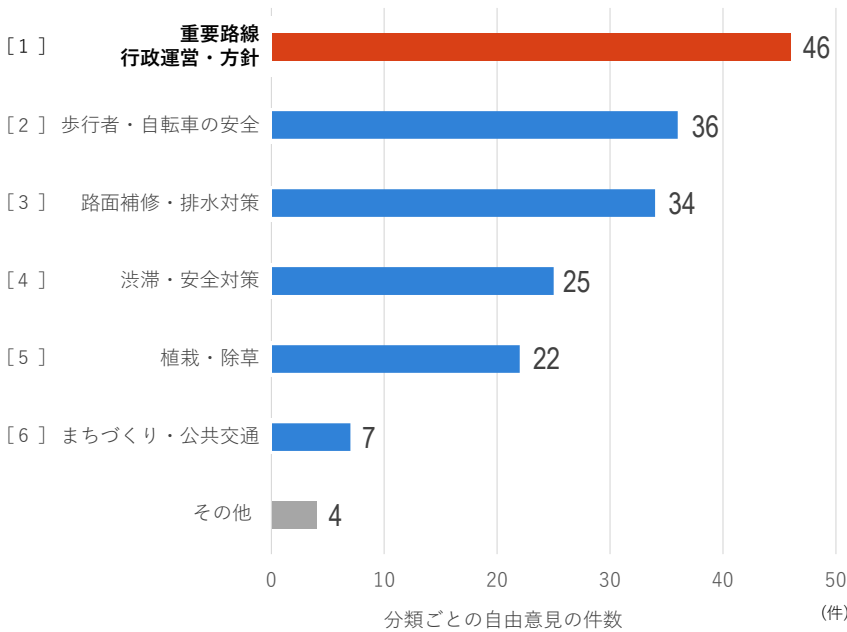
02 ①道路事業に関するアンケート調査の結果:重要又は必要だと思う評価の視点(居住者別)

居住地	市街地・市街地周辺 (平、小名浜、勿来、常磐、内郷、四倉、好間)			中山間部 (遠野、小川、三和、田人、川前、久之浜・大久)		
	市街地	市街地周辺	中山間部	市街地	市街地周辺	中山間部
通行	412	426	393	11	19	16
アクセス	358	387	311	14	15	11
滞留	153	121	44	6	3	2
防災	252	314	356	12	13	14
市街地	238	97	20	15	3	2
賑わい	178	76	47	11	4	3
環境	38	77	166	4	5	9
収容	34	30	38	1	5	0
日常生活圏	27	148	88	1	8	3
小さな拠点	2	16	229	0	0	15

- 居住者が市街地等の場合、各ゾーン共通して「通行」「アクセス」「防災」が重要と考えられている（色濃の箇所）
- 居住者が中山間部の場合、「通行」「アクセス」「防災」が重要と考えられており、
それに加え、市街地では「市街地機能」、中山間部では「小さな拠点」も重要と考えられている

11

02 ①道路事業に関するアンケート調査の結果:自由意見



※自由意見に記載されたもののうち、「特になし」等の意見の記載がないものを除く全174件

分類ごとの自由意見の要点

[1] 重要路線・行政運営・方針

- 人口減・財政制約を前提にした優先順位（基準の明確化、公表）の必要性
- 行政対応の遅さ、説明不足への不満・改善

[2] 歩行者・自転車の安全

- 通学路の危険箇所(歩道なし・狭い・見通し不良)改善
- 歩道の段差解消、バリアフリー(高齢者、障がい者への配慮)
- 白線・横断歩道・停止線の補修

[3] 路面補修・排水対策

- 舗装の凹凸、わだち、騒音などの補修
- 豪雨時の冠水・内水氾濫(透水性舗装、排水強化)対策

[4] 渋滞・安全対策

- 朝夕の渋滞(幹線・バイパス・駅周辺)解消
- 右左折レーン、ボトルネック対策
- 信号制御や速度規制・取締の見直し

[5] 植栽・除草

- 雑草、樹木の繁茂による見通し悪化、通行障害、景観悪化の改善
- 清掃・不法投棄、ポイ捨て対策の強化

[6] まちづくり・公共交通

- 道路単体ではなく、中心市街地・駐車場・公共交通・まちづくりと一体で考えるべきという提案

- 重要路線及びメリハリある維持管理に関する肯定的な意見や、行政運営に関する不満の声が寄せられた
- また、道路事業に関するものの他、路面補修・排水対策、植栽・除草などの維持管理に関する要望も多く寄せられた

12

02 ①道路事業に関するアンケート調査の結果:自由意見



重要路線に関する内容（肯定的な意見：一部要約）

- 人口減少の中では道路の利用率なども考慮して、優先順位を付ける工夫は重要。
- 市街地や山間部で 3つに分けて重要性を評価するの良い。それぞれの道路で求められる性能や保たなければならない状況があると思うので、3分割した地区特性に応じて、同じ評価項目でも配点に加点などの考慮をして頂けると良い。
- これからの人口減少により、市の財政も逼迫し、過疎化も進んでくるであろうから、優先順位をつけて、進めていくことは、仕方のない事。
- 人口比率や通行量の要件も加味し、優先順位を設定して維持管理していく必要がある。
- 「地域ごとに優先順位付けし市民が理解できる道路行政」、「大切な税金を無駄なく利用できるよう行政や市民が協力できる体系づくり」を希望する。
- 道路に求める役割や重要性は、安全性やスムーズに移動できる通行機能。道路に投資できる財源は今後減少していくと想定され、安全に通行できるように維持していただいても十分な財源はないと思われる。

重要路線に関する自由意見（否定的な意見：一部要約）

- 市の面積が広いのだから道路の延長が長いのは当たり前で、重要な路線に絞るのは道路管理者としての責任を十分果たしていないのではないかと。

13

◆重要路線の選定について

01 本日の審議について

02 前回会議の振り返りと いただいた意見への対応について

- ① 道路事業に関するアンケート調査
- ② 地域団体との意見交換
- ③ 携帯電話の位置情報を用いた道路利用実態の検証

03 重要路線の選定方針(案)について

14

02 ②地域団体との意見交換



概要

重要路線を選定するための検討材料を得ることを目的として、中山間4地区の地域振興やまちづくりに資する活動を行っている地域団体を対象に、データだけでは把握できない道路の利用実態等に関する意見交換を実施

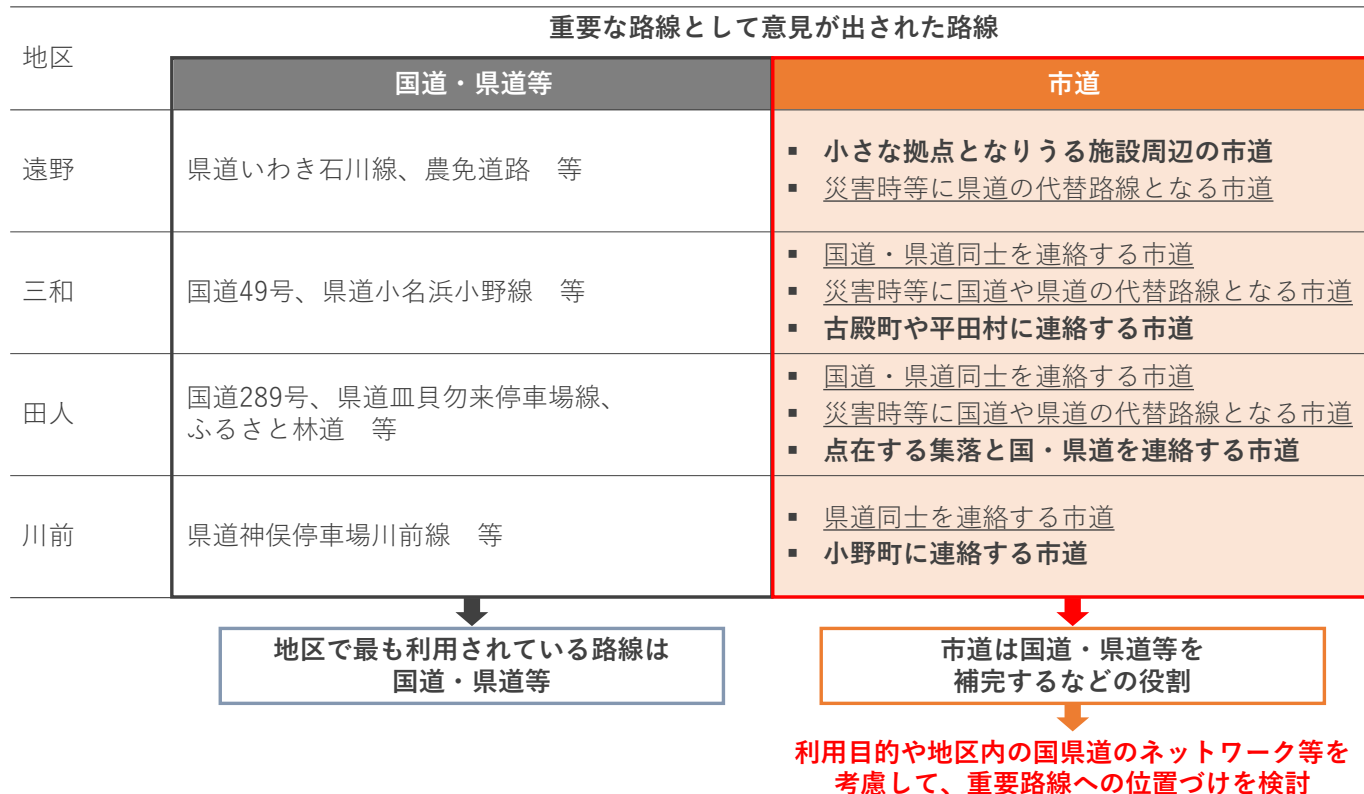
- 5/28 遠野町地域づくり協議会様 (会員数：約 60名)
- 6/4 田人地域振興協議会様 (会員数：約 70名)
- 6/25 三和町地域振興協議会様 (会員数：約110名)
- 6/30 川前町振興対策協議会様 (会員数：約 50名)



写真レイアウト

遠野	田人
三和	川前

15



◆重要路線の選定について

01 本日の審議について

02 前回会議の振り返りと
いただいた意見への対応について

- ① 道路事業に関するアンケート調査
- ② 地域団体との意見交換
- ③ 携帯電話の位置情報を用いた道路利用実態の検証

03 重要路線の選定方針(案)について

検証の 目的・手法



- 昨年度の各支所とのヒアリングにおいて、「道路の機能（4つの視点）」「日常生活圏」や「小さな拠点」では抽出されなかった**32路線**について、**重要路線への位置づけを検討すべき路線と意見があった**
- 検討にあたっては、まず、主観や経験則ではなく客観的なデータ（交通量、通行者の属性、時系列変化）による検証によって、**重要路線の検討を行う**
- 今回は、携帯電話の位置情報による人流データの分析ツール：KLA（KDDI Location Analyzer）を用いて、**路線の利用実態について分析・検証を行い、重要路線の位置づけを検討した**

人流データについて



- 大量の人々の移動情報は、これまでアンケート調査や通行量カウント調査といった手法でしか把握できなかったが、スマートフォンアプリやGPS技術の進展によって、現在は移動情報（人流データ）を高頻度かつ継続的に把握することが可能
- 移動情報は、交通・まちづくり、観光、マーケティングなどの分野での意思決定や経営戦略に役立つことから、携帯電話キャリア会社等では、個人情報秘匿処理をした上で、移動データや分析ツールの販売といった各種サービスを展開

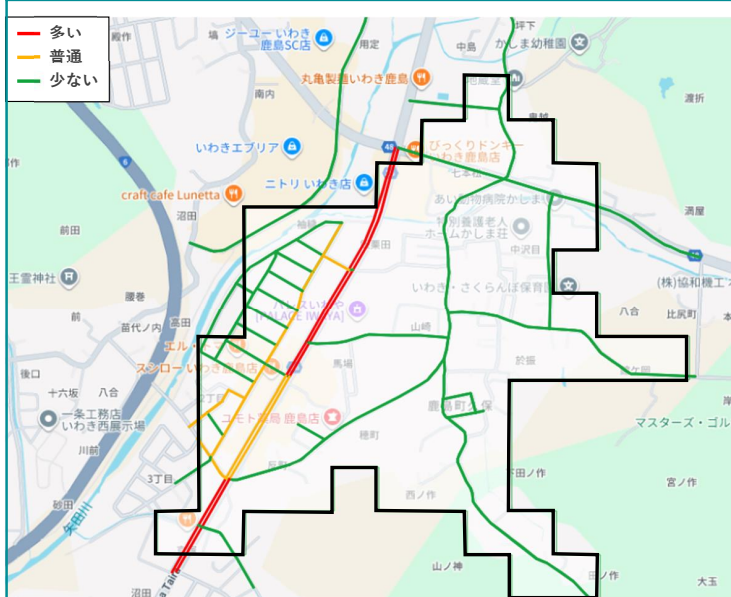
02 ③携帯電話の位置情報を用いた道路利用実態の検証



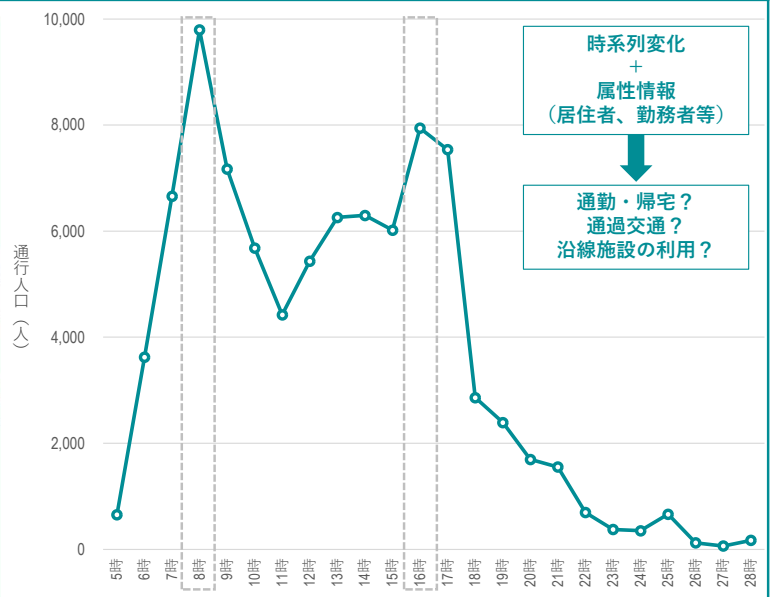
分析ツール
とは？

スマートフォンのGPSや基地局から得られる位置情報を匿名化・統計化し分析できるシステム

⇒特定の範囲や道路における通行人口の程度(多い・普通・少ない)や時系列変化を定量的に把握することが可能



特定の範囲(黒枠内)における通行人口の程度



路線における通行人口の時系列変化グラフィイメージ(令和7年10月の平日)

通行人口の量や利用者属性の時系列変化をもとに、
利用実態(通勤・帰宅、通過交通、沿線施設の利用)を推測し、重要路線の抽出の検討に活用

◆重要路線の選定について

01 本日の審議について

02 前回会議の振り返りと いただいた意見への対応について

- ① 道路事業に関するアンケート調査
- ② 地域団体との意見交換
- ③ 携帯電話の位置情報を用いた道路利用実態の検証

03 重要路線の選定方針(案)について

20

03 重要路線の選定方針(案):重要路線の評価に関する基本的な考え方



考え方

道路の機能からみた路線評価を基本としながら、
地域特性や将来像を見据えた評価も加え、重層的に行う

【ポイント】 本市は、広域多核型の都市構造であり、市内13地区それぞれで多様な地域特性を有している
そのため、地区によって道路に求められる役割が異なる



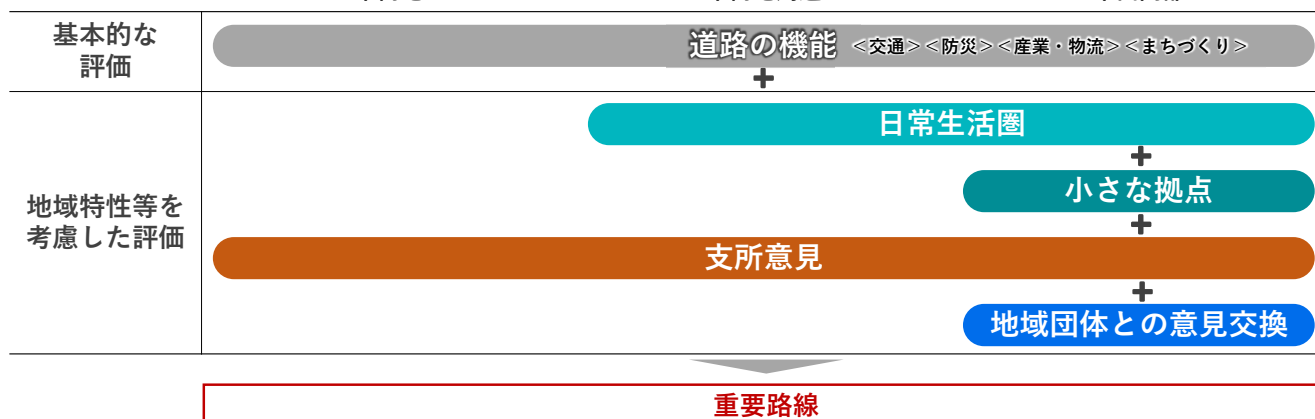
市街地



市街地周辺

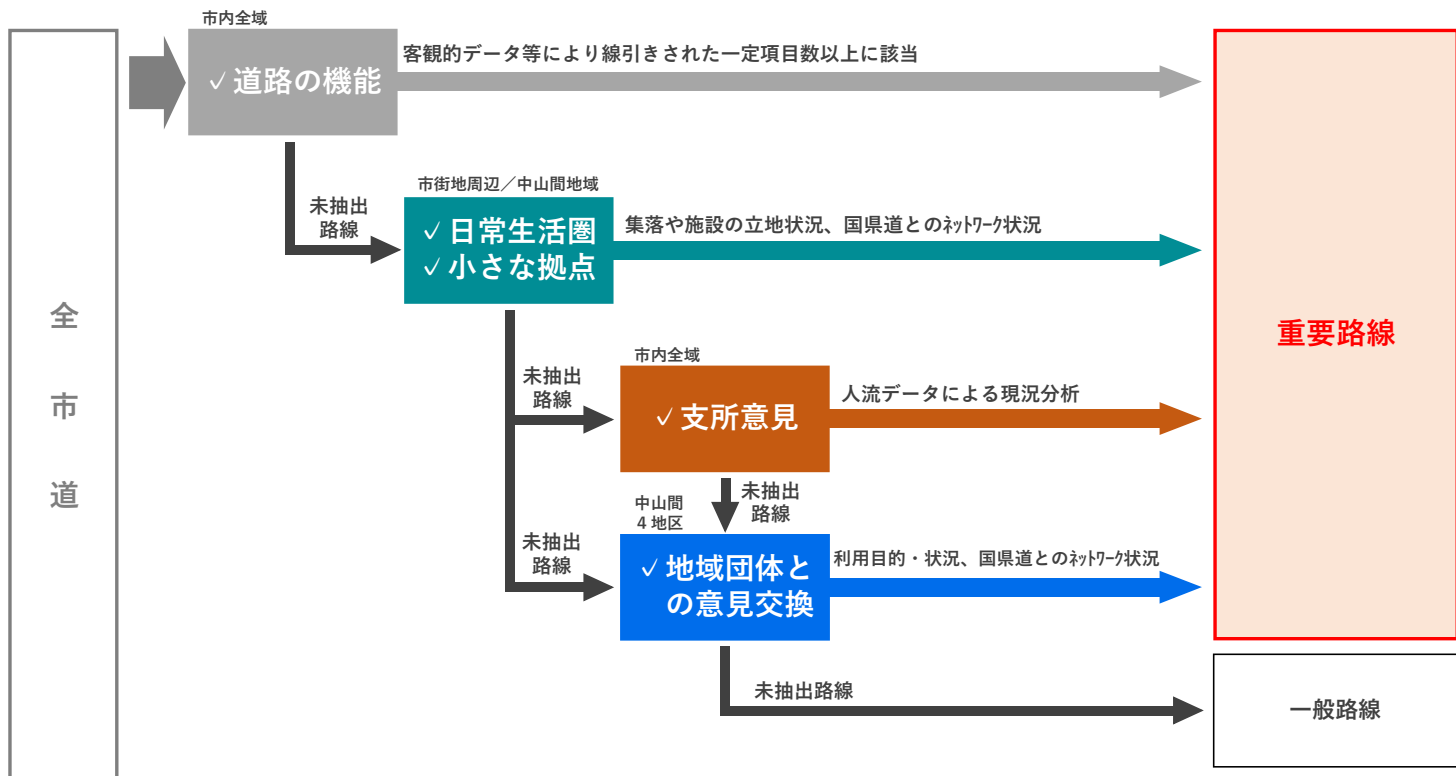


中山間部

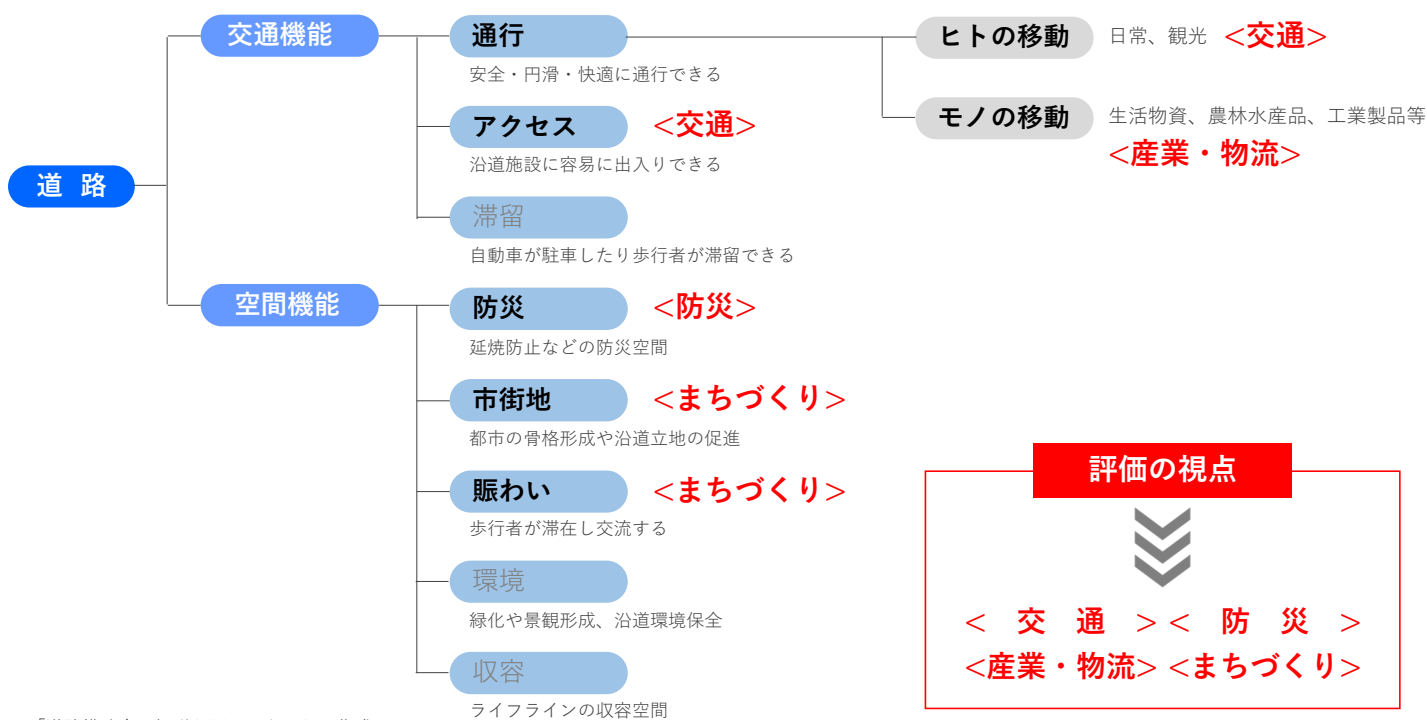


21

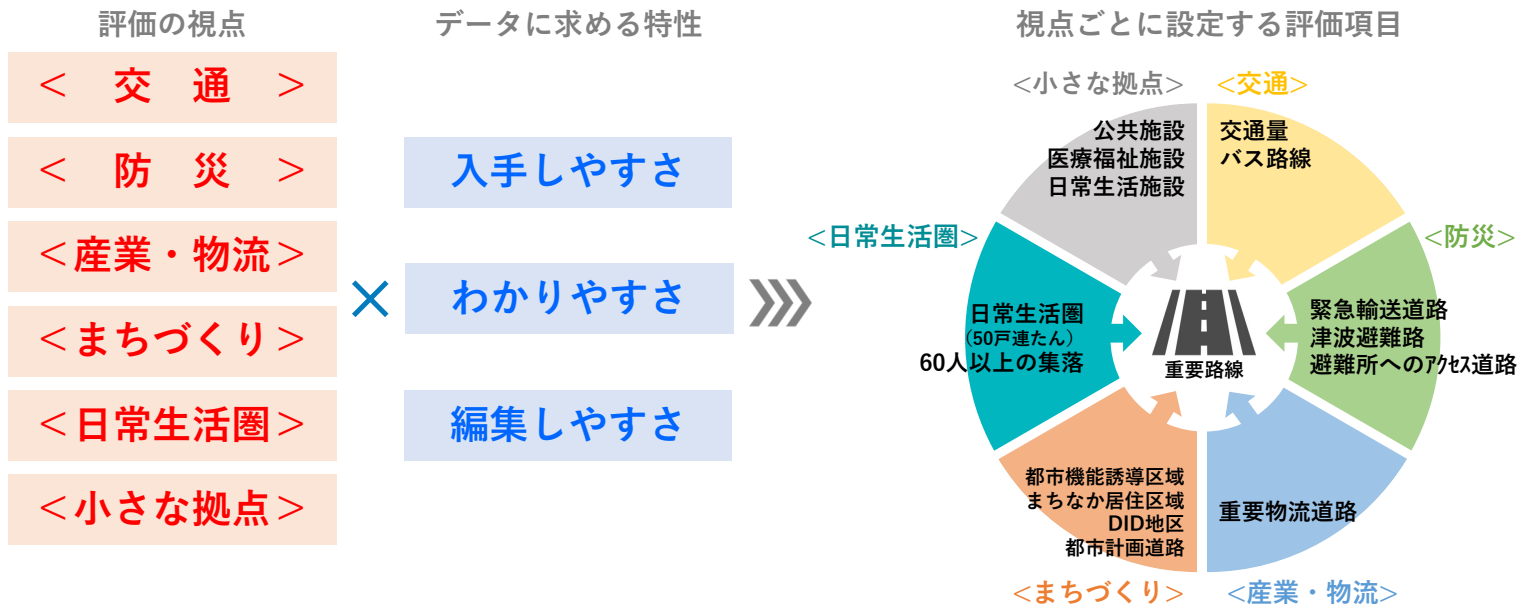
03 重要路線の選定方針(案):重要路線の抽出フロー



03 重要路線の選定方針(案):“道路の機能”における抽出の視点



03 重要路線の選定方針(案):評価項目と項目設定の考え方



※ 1つの評価項目が複数の視点を持つ場合がある

03 重要路線の選定方針(案):評価項目の設定(1/2)

評価の視点 × データの特性 ↓ 設定	道路の機能				日常生活圏	小さな拠点
	交通	防災	産業・物流	まちづくり		
将来推計交通量 - 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）の結果から推計した2035年の将来交通量	○			○		
バス路線 - 新常磐交通(株)が一般乗合旅客自動車運送事業として市内で運行しているバス路線（令和7年4月1日現在）	○			○		
緊急輸送道路 - 救助、救急、医療、消防活動、避難者への緊急物資の供給等に必要となる人員及び物資等の輸送に必要な道路		○				
津波避難経路 - 津波浸水想定区域から指定緊急避難場所や内陸部へ向かう道路のうち幅員等を参考に検討されている路線（※危機管理部災害対策課で検討中）		○				
優先開設避難所へのアクセス道路 - 風水害（大雨・土砂災害・洪水など）における優先開設避難所（第1次、第2次）を中心に、半径1km以内の道路		○				
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		○	○			

03 重要路線の選定方針(案):評価項目の設定(2/2)



評価の視点 × データの特性 ↓ 設定	道路の機能				日常生活圏	小さな拠点
	交 通	防 災	産業・物流	まちづくり		
都市機能誘導区域 - 医療・福祉・商業等の都市機能やサービスの効率的な提供が図られるよう定めるべき区域（市立地適正化計画）	○			○		
まちなか居住区域 - 人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持するため、居住を誘導すべき区域（市立地適正化計画）	○			○		
DID地区 - 人口密度が4,000人/km2以上、かつ人口5,000人以上の一体の地域（令和2年国勢調査）	○			○		
都市計画道路 - 都市の骨格を形成し、都市活動を支えるために都市計画法に基づいて決定された道路（幹線街路）	○		○	○		
市街地周辺で日常生活圏を形成している地域 - 50戸以上の家屋が連たんし日常生活圏を形成している地区	○				○	
60人以上の規模を持つ集落 - 市道路管理要綱の「25戸以上の集落」から推定される規模（幹線2級市道相当）	○				○	
小さな拠点になりうる施設 - 生活サービスや仕事等の維持、確保が可能な生活圏の形成に資すると考えられる公共施設、医療福祉施設、日常生活施設	○					○

26

03 重要路線の選定方針(案):「日常生活圏」の評価項目



評価項目 | 市街地周辺で日常生活圏を形成している地域

50戸以上の家屋が連たんし日常生活圏を形成している地区（建築行為等の所在がわかるもののみ）
 田畑や山林以外だけではなく、市街地と一体となって日常生活圏を形成している地区が存在

| 60人以上規模を持つ集落

現在の市道路管理要綱で定められた「25戸以上の集落」から設定（幹線1級市道では50戸、幹線2級市道では25戸）
 1戸を1世帯と読み替え、1世帯あたりの人数（令和7年国勢調査速報値から計算）である2.25人を25戸に乘じた人口が約60人となる

日常生活圏のイメージ図



いわき市撮影

27

03 重要路線の選定方針(案):「小さな拠点」の評価項目



評価項目 | 日常生活を支え、小さな拠点になりうる施設

小さな拠点とは、生活サービスや仕事・収入の維持、確保、将来にわたる継続が可能な生活圏のこと
「里山の暮らしを支える地域づくりの方針（市民協働部地域振興課）」では小さな拠点の形成を促す
評価項目となる対象施設は、小さな拠点づくりガイドブック（国土交通省）を参考に設定



評価項目の対象施設	
分野	対象施設
公的施設	支所
	小・中学校
	公民館
	郵便局
医療福祉施設	銀行・JA
	病院・診療所
	老人ホーム
	ドラッグストア・調剤薬局
日常生活施設	コンビニエンスストア・スーパーなど
	ガソリンスタンド

03 重要路線の選定方針(案):道路の機能における抽出方法



抽出方法 | 評価項目の該当数で評価（最小0～最大11の12段階評価）

- 【考え方】
- 高度な専門知識や専用ソフトウェア等が必要なく、理解されやすい評価手法とする
 - 重要路線を抽出することが目的のため、点数化や評価項目間の相対的な重要度（重み付け）評価をする必要性は低い

表 具体的な評価方法

評価項目	該当数	該当あり	備考
①緊急輸送道路		1	
②重要物流道路		1	
③バス路線		1	
④都市機能誘導区域内の路線		1	
⑤まちなか居住区域内の路線		1	
⑥DID(人口集中)地区内の路線		1	
⑦都市計画道路		1	
⑧津波避難経路		1	類似する指標のため、いずれかに該当する場合に1項目該当として評価
⑨優先開設避難所へのアクセス道路			
⑩将来推計交通量		0～3	第4種の道路における計画交通量（都市部の市道において道路設計の基礎となる1日あたりの交通量）の区分に応じて4段階評価
合計		最大 11	



対応する評価項目
(赤枠部分)

03 重要路線の選定方針(案):将来推計交通量における4段階評価

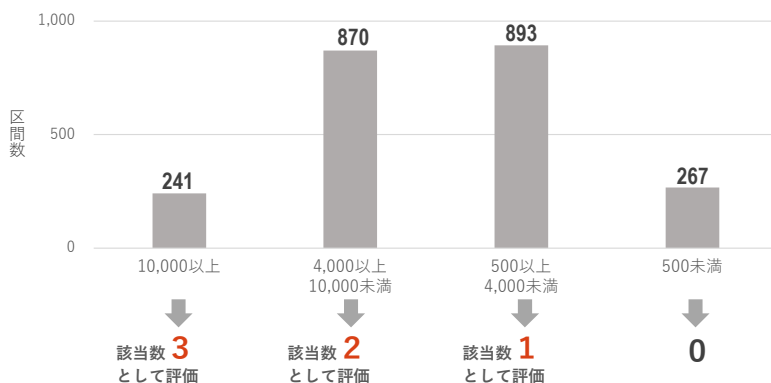
- 評価における交通量の重要性や支所意見を参考に、将来推計交通量の評価項目は4段階で評価を行う
- 区分する交通量は、道路構造令における4種の道路の計画交通量（推計される自動車の日交通量）を用いて、1～3つに該当するとして評価し、500台/日未満は評価しない

(道路の区分)

道路の存する地域	地方部	都市部
道路の別		
高速自動車国道及び自動車専用道路	第1種	第2種
その他の道路	第3種	第4種

(第4種の道路)

計画交通量 (台/日)	10,000以上	4,000以上 10,000未満	500以上 4,000未満	500未満
道路の種類				
一般国道	第1級		第2級	
都道府県道	第1級	第2級	第3級	
市町村道	第1級	第2級	第3級	第4級



30

03 重要路線の選定方針(案):道路の機能における抽出基準

抽出基準 | 該当項目数別の路線数が1、2級市道の合計の215路線以下で、最大となる該当数を基準とする

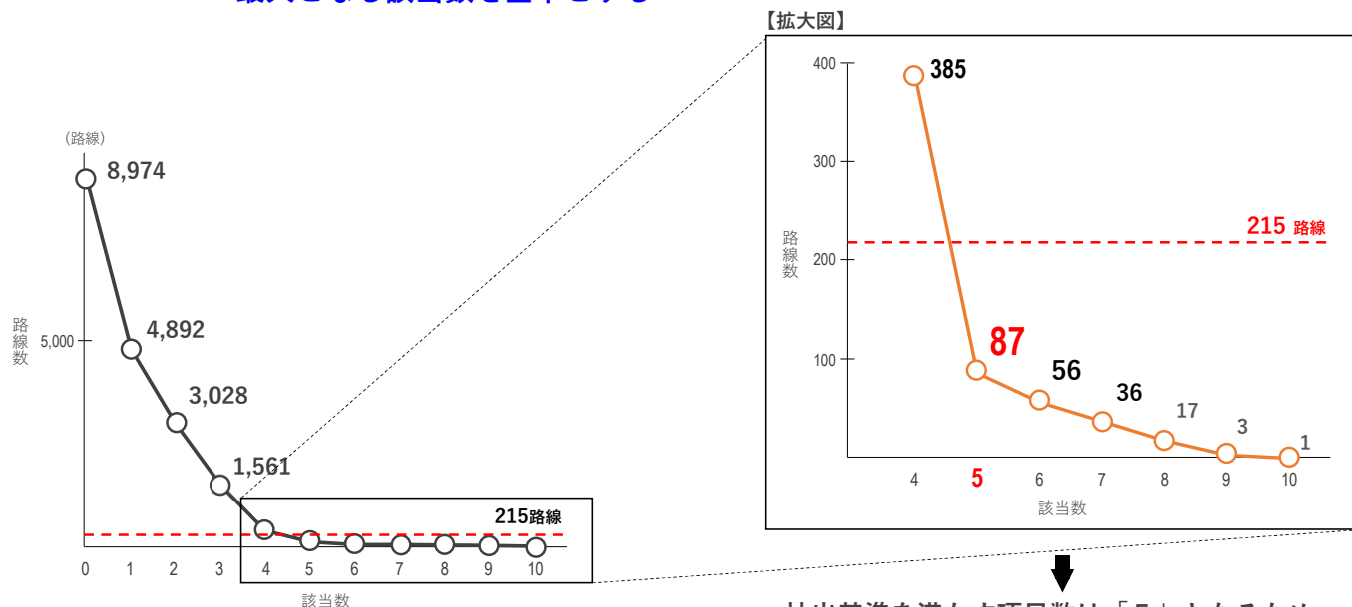


図 道路の機能の評価における該当項目数と路線数の関係

抽出基準を満たす項目数は「5」となるため、
評価項目を5つ以上該当する路線を重要路線として抽出

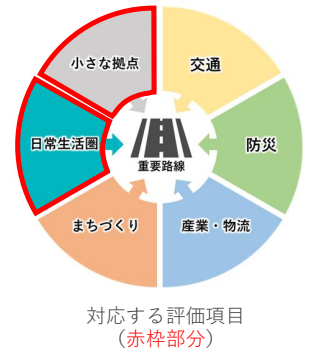
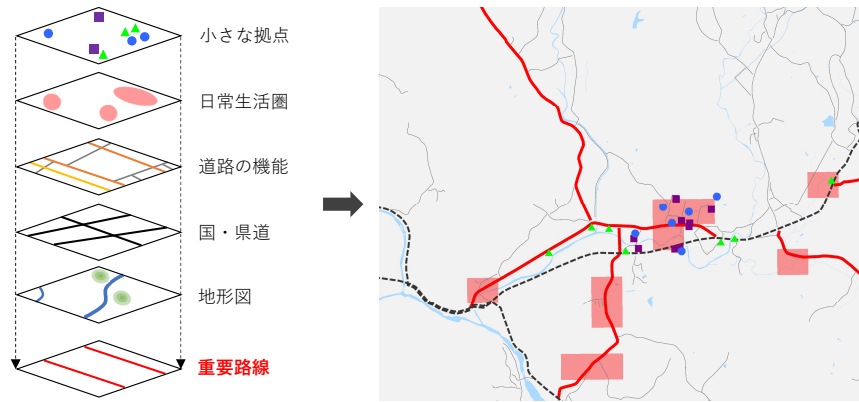
※抽出した路線は可視化し、周辺道路とのネットワーク状況を確認

31

03 重要路線の選定方針(案): “日常生活圏”と“小さな拠点”における抽出方法・抽出基準

抽出方法 | 各評価項目の位置データを重ね合わせて、空間的に可視化

【可視化・分析イメージ】



抽出基準 | 「日常生活圏」と「小さな拠点」の評価項目を満たす路線のうち、周辺の国・県道のネットワーク状況を踏まえて抽出

03 重要路線の選定方針(案): 支所意見と地域団体との意見交換における路線の抽出方法・抽出基準

支所意見

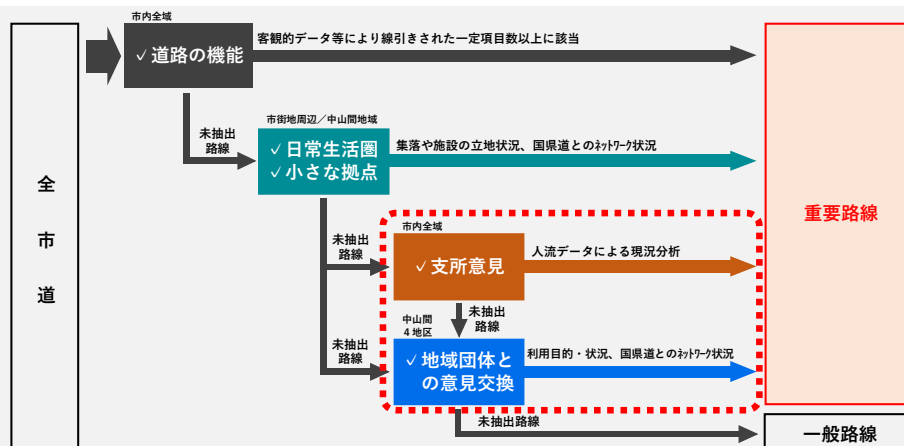
抽出方法 | 人流データ分析ツールを用いて、路線の利用実態を分析・検証

抽出基準 | 通行人口の量や利用者属性の時系列変化をもとに、推測される利用実態を踏まえて抽出

地域団体との意見交換

抽出方法 | 意見交換であげられた路線の区間と利用目的を確認

抽出基準 | 利用目的・状況や周辺の国・県道のネットワーク状況を踏まえて抽出

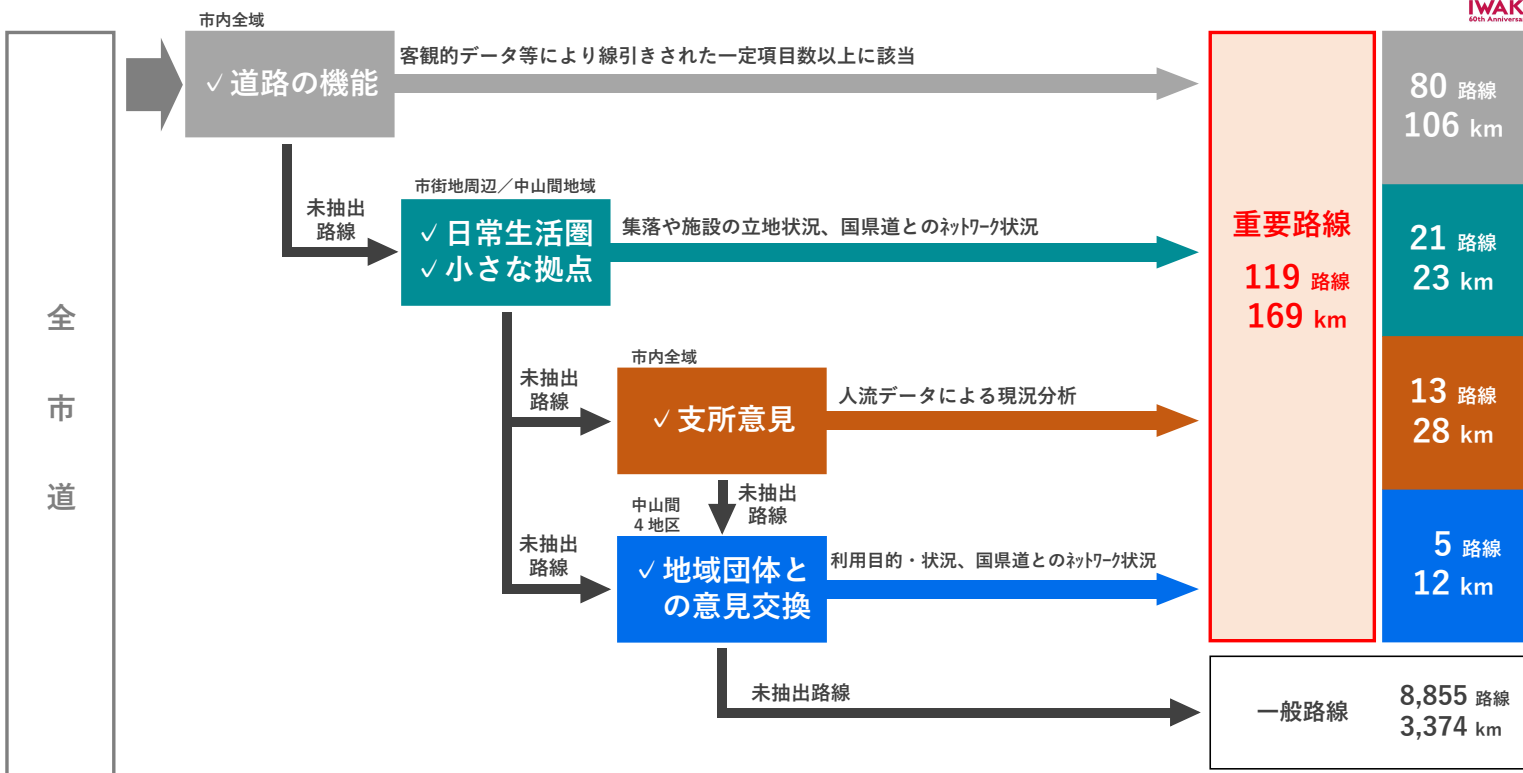


03 重要路線の選定方針(案):重要路線の抽出方法の類型



34

03 重要路線の選定方針(案):選定された重要路線の結果



35

03 重要路線の選定方針(案):選定された重要路線の結果



項目	路線種別	1級市道	2級市道	その他の市道													合計
				平	小名浜	勿来	常磐	内郷	四倉	遠野	小川	好間	三和	田人	川前	久之浜・大久	
道路の機能	路線数	33	17	11	7	6	2	3	1	0	0	0	0	0	0	0	80
	延長(km)	63.1	16.9	9.2	3.6	6.0	1.0	5.6	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	106.4
日常生活圏	路線数	3	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
	延長(km)	5.3	0.0	0.3	0.0	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7
小さな拠点	路線数	3	4	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	1	4	16
	延長(km)	6.6	3.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	1.6	0.0	0.0	0.0	0.5	1.0	16.2
支所意見	路線数	6	2	0	1	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	13
	延長(km)	19.8	3.1	0.0	0.5	2.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	1.4	0.0	0.0	0.0	28.0
地域団体との意見交換	路線数	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	5
	延長(km)	9.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	1.8	0.0	0.0	11.6
重要路線合計	路線数	48	23	12	8	7	3	3	1	2	2	2	2	1	1	4	119
	延長(km)	104.3	23.6	9.5	4.1	8.3	2.1	5.6	1.1	2.9	1.6	0.9	1.6	1.8	0.5	1.0	168.9
【参考】路線種別全体	路線数	107	108	2,541	1,720	1,160	711	421	732	201	361	276	226	117	62	231	8,974
	延長(km)	375.3	273.4	769.0	429.1	403.0	189.9	134.9	250.1	105.0	143.6	101.4	137.9	85.0	54.4	91.1	3,543.0
【参考】重要路線が占める割合	路線数(%)	44.9	21.3	0.5	0.5	0.6	0.4	0.7	0.1	1.0	0.6	0.7	0.9	0.9	1.6	1.7	1.3
	延長(%)	27.8	8.6	1.2	0.9	2.1	1.1	4.1	0.4	2.8	1.1	0.9	1.1	2.2	1.0	1.1	4.8

36

03 重要路線の選定方針(案):選定された重要路線の結果



	重要路線	(参 考) 浜松市の重点管理路線
市道総延長に占める重要路線の割合	4.8 %	3.7 %
	市道総延長 : 3,543 km 重要路線(案) : 169 km	市道総延長 : 7,533 km 重点管理路線 : 279 km

03 重要路線の選定方針(案):選定される重要路線の活用

道路施策の基本となる路線として活用

- 行政計画や、施設ごとの個別管理計画において、各施策の具体的な事業路線の決定に活用（まずは重要路線から優先的に事業路線を検討し、事業の目的に応じた要件を加えながら事業路線を検討）

			重要路線	一般路線
メンテナンス	日常的な維持管理 (パトロール、修繕)		○	○
	緊急対応・災害対応		○	○
	予防保全型管理 (維持管理水準：高)		○	維持管理の内容に応じて実施
新設改良	事業路線 (行政計画等に基づく)		○	事業目的に応じて実施