

## 上級市道に着目した交通体系の変化について

福島工業高等専門学校 学生会員○佐藤 優輝  
正会員 齊藤 充弘

## 1. はじめに

平成 14 年 7 月、国土交通省による社会資本整備審議会の中間とりまとめによって、「人口が減少しコンパクトな市街地形成が求められている等の社会情勢の変化を踏まえ、早期に道路網の見直しの検討を行うことが必要であり、その結果に応じて速やかに都市計画道路の追加、廃止、変更等を見直しを実施すべきである。」という方針が示された。これに対し、福島県は平成 18 年 3 月に「長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」を、いわき市では平成 20 年 5 月に「いわき都市計画道路網再編計画」を策定して見直しの基本方針を定め、再編にとりかかっている。一連の計画策定を通しては、都市計画道路としての整備の必要性や優先順位を明らかにされているものの、市街地内の良好な環境形成していくためには、各地区の特性に応じた幹線道路や都市計画道路を補完する上級市道の整備が必要となる。本研究は、福島県いわき市を対象として、上級市道の整備計画における指標となる「各地区の特性」を確立させるために、上級市道に着目した道路体系の実態と変化を明らかにすることを目的とする。

## 2. 研究の対象と方法

本研究で調査・分析の対象とする上級市道については、幅員 3m 以上の地方生活圏の基幹的道路網を形成する一級市道と、一級市道以上の道路を補完し、基幹道路網を形成する二級市道に分類する。その上で、いわき市合併前の市町村単位である 13 地区に着目して、道路体系の構築と変化について調査・分析していく。いわき市は、1966（昭和 41）年に 14 市町村が広域合併して誕生して以降、50 年が経過している。そのため、広域合併当初からの人口および事業所数と道路体系に着目した都市構造の変化について分析することを通して、その実態を明らかにしていく。

## 3. 社会構造の変化

## (1) 人口

国勢調査人口からみた昭和 35 年以降のいわき市は、3 期に区分することができる。昭和 45 年までの減少期(1 期)、昭和 45 年以降の増加期(2 期)、平成 7 年以降の第二減少期(3 期)である。図 1 は、13 地区をいわき市内における位置づけより、拠点地区と中山間地域に分類し、人口割合の変化をみたものである。これをみると、拠点地区のなかでも中心市街地を形成する平地区の人口が 20.57%から 29.30%へと割合が大きくなっている。同様に小名地区についても 16.80%から 23.76%へと割合が大きくなっている。このことについて、産業別就業者数の変化をあわせてみると、第二次産業就業者数との相関係数は平地区で 0.89、小名浜地区で 0.71、第三次産業就業者数との相関係数は平地区で 0.99、小名浜地区で 0.98 となっており、産業構造の高度化と関係していることがわかる。

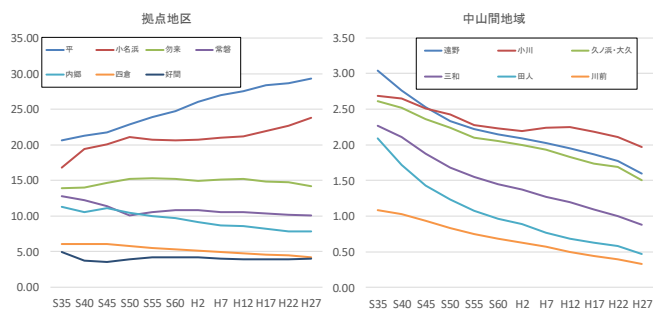


図 1. いわき市における地区別人口割合(%)

## (2) 事業所数

事業所数に着目すると、いわき市全体としては昭和 40 年の 13,666 事業所から増加し、平成 3 年の 17,881 事業所をピークとしてそれ以降は減少している。このことについて、地区ごとにしてみると、相関係数より平、内郷、常磐、好間、小名浜、勿来の拠点地区において高い相関となっている。産業大分類別にみると、平、内郷、常磐が卸売業、好間、小

キーワード：上級市道、統計データ、地形図、都市構造

連絡先：福島工業高等専門学校建設環境工学科 〒970-8034 福島県いわき市平上荒川字長尾 30 Tel:0246-46-0830

名浜，勿来が製造業との相関が高くなっている。

#### 4. 道路体系の変化

各年代の地形図を基に，道路体系について地理情報システムを用いてデータベースを作成し，3期に着目したその変化について分析した。

##### （1）一級市道

いわき市全体として，130路線の一級市道をみることができる。図2は，拠点地区における現状の道路体系をみたものである。その変化についてみると，合併以前から1期までは鉄道や国道6号線に沿って，拠点となる平地区と小名浜地区を結ぶ幹線道路を補完する形で道路体系が構築されてきていることがわかる。

2期に入ると，人口増加に対応するように，多くの道路が整備されている。具体的には，拠点地区を中心として住宅団地が多く形成されており，その団地と幹線道路を結ぶ道路として，一級市道が整備されている。

3期では，それまでの時期と比較すると，整備された道路が少ない形となっている。そのなかでも，この時期に整備された「いわきニュータウン」や「21世紀の森公園」のように，拠点となる新市街地や公共施設と接続する道路体系が整備されている。

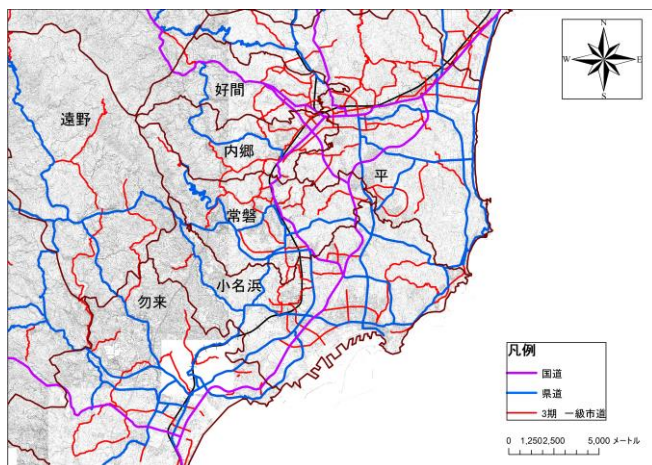


図2. 拠点地区における一級市道

##### （2）二級市道

二級市道についてみてみると，いわき市全体として94路線をみることができる。その変化の特徴としては，第一に合併前から現在まで時期を問わずに，市街地内に複数の路線が集中して整備されてきた傾向をみることができる。第二に，中山間地域の幹線道路どうしを結ぶような形で整備されてきた傾向を

みることができる。ここでは，路線一つ一つの実延長が長くなっており，先にみた人口と事業所数が増加した1期から2期の前半にかけて整備されていることがわかる。

##### （3）地区単位にみる道路体系と変化

図3は勿来地区植田町の道路体系である。植田町のように市街地内に複数の幹線道路が通っている場合，一級市道は整備されることなく幹線道路と駅といった市街地内の公共施設と直接接続するように1期から2期の前半に二級市道が整備されている。植田町は，拠点地区間に位置する市街地であるために，複数の幹線道路が整備されているため，アクセス機能の補完が二級市道のみで構成されている。このように，中心市街地内を通る幹線道路との接続は，二級市道として整備されているケースが多いことがわかった。

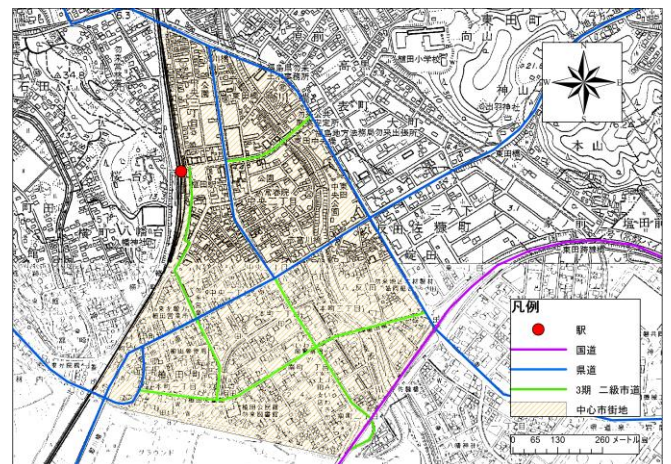


図3. 勿来地区・植田中心市街地内の道路体系

#### 5. おわりに

本研究において，広域合併後50年が経過した福島県いわき市を対象として，上級市道に着目した道路体系の変化と実態を明らかにすることができた。広域合併前の行政単位である地区ごとにみることににより，市内における位置づけや幹線道路，公共施設の立地より，共通する部分と特徴的な部分を明らかにすることができた。

#### 参考文献

- 1) いわき市，いわき市都市計画マスタープラン，1999年
- 2) いわき市，いわき市都市計画道路網再編計画，2008年
- 3) 大浦悠，齊藤充弘，幹線道路に着目した広域合併後の都市構造変化に関する研究，2016年度土木学会東北支部技術研究発表会，IV-10，2017年