

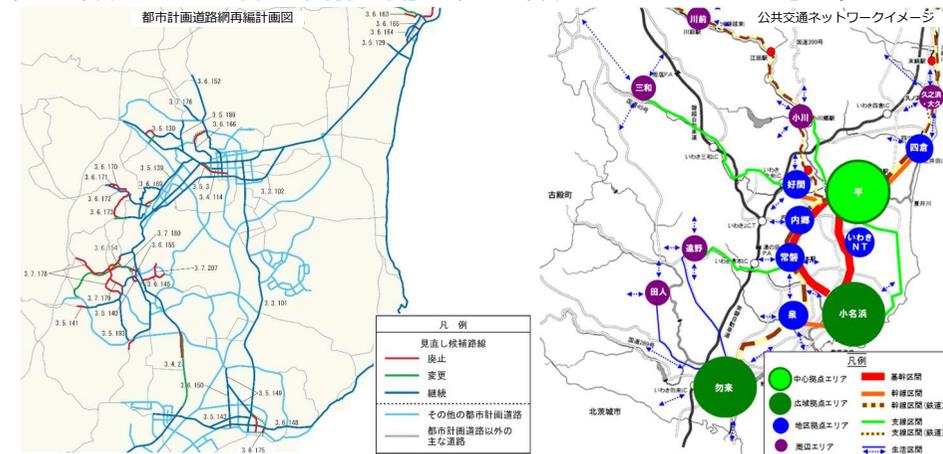
1. 計画策定の経緯について

- 本市では、平成元年度のパーソントリップ調査や平成14～15年度の総合都市交通体系調査に基づき、平成15年度に「**いわき都市圏のあすの都市交通（現行都市交通マスタープラン）**」を策定



→ 各種基盤整備を進めるとともに、時差出勤等のTDM施策や各地区公共交通施策に関する社会実験を実施

- 平成20年度には「**都市計画道路網再編計画**」、平成24年度には「**生活交通ビジョン**」を策定



→ 長期未着手の都市計画道路の見直しや公共交通ネットワークを確保するための基本的施策を設定

- 事業の進捗や見直し、急速な人口減少や超高齢社会の到来、厳しい財政状況、環境問題への対応、災害時への備えなど、本市を取り巻く環境は大きく変化
- このような背景を捉え、令和元年10月には「**第二次都市計画マスタープラン**」と「**立地適正化計画**」を策定し、**持続可能な都市づくりを図るネットワーク型コンパクトシティの形成を推進**

（都市交通施策）

市民生活や産業・経済活動などの都市活動に大きな影響を与えるとともに、都市の発展の根幹をなす重要な施策の一つ

目指すべき将来の都市交通の姿を新たに描き、効率的・重点的で実効性のある計画が必要！

R2～3 都市交通マスタープランの見直し、地域公共交通計画及び都市・地域総合交通戦略の策定へ

2. 策定する各計画の概要について

- 第二次都市計画マスタープランとの整合や立地適正化計画との連携を図りながら、道路・公共交通等の**交通施策に関する計画を一體的に策定**

計画期間：2020d～概ね20年先 **R1.10策定**
第二次いわき市都市計画マスタープラン
 （都市計画の基本的な方針）

長期的な視点に立った都市づくりの目標や市街地像、その実現に向けた施策の方向性を示した計画。

R2～3年度で策定する交通施策に関する3つの計画

計画期間：2021d～概ね20年（目標年次は中期10年）
都市交通マスタープラン 自転車
 （交通施策の基本的な方針）

交通実態の分析や将来交通量予測を行い、長期的な視点から都市圏全体（本市は市域全域）の道路や公共交通などの都市交通部門における施策の方向性を示す計画。

- <対象の交通モード>
- 目 自動車
 - 自 自転車
 - 歩 徒歩
 - カ 乗り、シェアサイクル
 - 公 公共交通

「**ポ**」外なまちづくりと交通ネットワークの形成の**具体的な取組み** ※各計画間で整合及び連携施策の実施

計画期間：2020d～概ね20年先 **R1.10策定**
いわき市立地適正化計画
 （居住や都市機能の配置の適正化計画）

ネットワーク型コンパクトシティの形成を目指し、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能を誘導する区域や誘導施策を定めた計画。

計画期間：2021d～概ね5年（中長期的視点をもって）
地域公共交通計画 緑 公 自
 （地域交通のデザイン）

持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを目的に、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにし、目標を掲げて、必要となる施策とスケジュール、事業主体等を定める計画。

計画期間：2021d～概ね5～10年（長期的視点をもって）
都市・地域総合交通戦略 目 自 自
 （都市交通MPのアクションプラン）

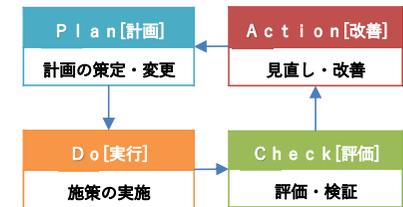
概ね5～10年の短期・中期を期間に、都市交通マスタープランの実現のための戦略目標を掲げ、必要となる施策パッケージと、個別施策事業のほか、スケジュール、事業主体等を定める計画。

3. 計画（施策）を推進する体制の確立について

- 各会議体を一本化し、交通施策に関する**計画の策定及び施策の実施並びに進行管理を一體的に行う「いわき都市圏総合都市交通推進協議会」を設置**（R2.9.29第1回会議） ※計画策定後においても毎年開催
- 計画策定にあたっては、詳細な調査・検討が必要となるため、**協議会の下に「道路交通検討幹事会」「公共交通検討幹事会」を設置**（R3.2.9、R3.2.12第1回会議） ※その他必要に応じて設置を検討

いわき都市圏総合都市交通推進協議会（R2～）
 設置法：地域公共交通活性化再生法第6条第1項（法定協議会）
 道路運送法施行規則第9条の2（地域公共交通会議）

令和元年10月に策定した「第二次いわき市都市計画マスタープラン」及びいわき市立地適正化計画に示す将来目指すべき都市構造の実現に向けた総合的な交通施策を推進するため、「都市交通マスタープラン」「都市・地域総合交通戦略」「地域公共交通計画」の策定及び交通施策の実施に関する協議・調整を行う。



道路交通検討幹事会
 （R2～計画策定）

- <検討事項> 主に**都市交通マスタープラン**、**都市・地域総合交通戦略**を担当
- 道路交通の課題について
 - 将来道路網ネットワークについて
 - 各種道路交通施策の方向性について
 - 目標の設定について
 - 各種道路交通施策について
 - その他上記に関連する事項について

公共交通検討幹事会
 （R2～計画策定）

- <検討事項> 主に**地域公共交通計画**を担当 ※他計画の公共交通部門も担当
- 地域公共交通の課題について
 - 地域公共交通施策の方向性について
 - 将来公共交通ネットワークについて
 - 目標の設定について
 - 実施施策について
 - その他上記に関連する事項について

〇〇〇〇 幹事会

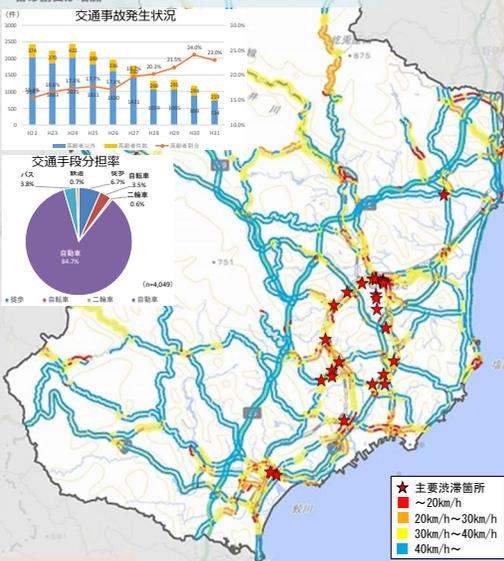
※必要に応じて、施策を実施する幹事会などを設置

4. これまでの検討内容 (1/3)

4-1. いわき都市圏の現状・特性と課題等の整理

市内幹線道路の速度状況 (R2.11 平日昼12時間平均)

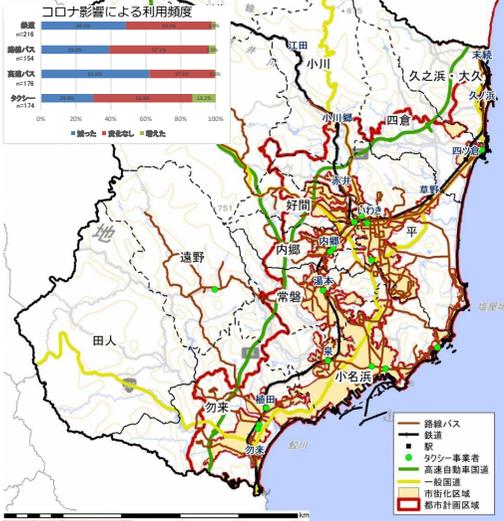
- 市内には、南北に国道6号、東西に国道49号等の幹線道路ネットワークが形成され、移動には自動車利用が便利
- 市街地においては慢性的に渋滞が発生
- 市内の交通事故発生件数は減少傾向だが、自動車交通事故の高齢者の割合が増加



- (今後の課題)**
- 道路改良等の推進 (付加車線やバスベイ型停留所、バス優先レーン等の整備) やモビリティマネジメントの強化が必要
 - 渋滞箇所や幹線道路上における事故対策が必要
 - 免許返納の促進とあわせて公共交通施策の展開が必要 など

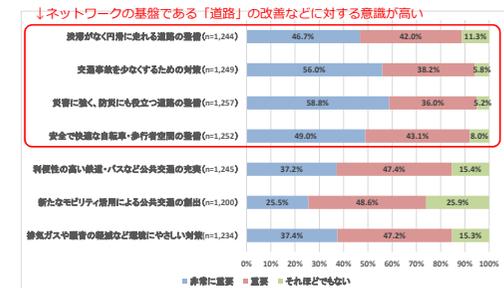
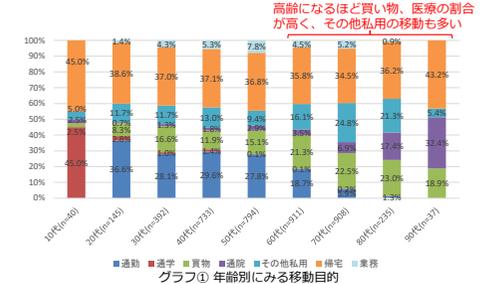
公共交通の現状

- 鉄道はJR常磐線、JR磐越東線が運行
- タクシーの事業所は、市街化区域内に集中して立地
- 路線バスは国道6号及び主要地方道小浜平線を中心に運行
- 路線バスの収支率は65%
- 公共交通維持等に対しては行政が一定の負担
- 利用者の減少が続くと行政負担の増加や路線の減便・廃止が懸念
- 新型コロナの影響により公共交通利用の減少は加速



- (今後の課題)**
- 公共交通の維持に向けては、効果的な利用促進策の展開が必要
 - 公共交通に対する行政コストのあり方や、どのような基準でサービスを設定するのかといった考え方の整理が必要
 - 持続性の高いバス路線ネットワーク構築の取り組みが必要
 - With/afterコロナへの対応が必要 など

移動特性など



*路線バスは、高速バスを除く一般路線バスを指します。

社会経済情勢等からみる課題

- 人口減少・少子高齢化への対応
- 広域交通へのアクセス性の強化
- 厳しい財政状況への対応
- 環境・エネルギーへの対応
- 頻発・激甚化する自然災害への対応
- 外国人等への対応
- ICT進展への対応

道路・公共交通環境等からみる課題

- 災害に強い道路整備・維持管理
- 慢性的な渋滞への対応
- 公共交通に対する意識の向上
- 持続可能な公共交通ネットワークの構築
- 地域公共交通の充実
- 自転車利用環境の推進
- 外出したいと思えるまちづくりの推進

【目指すべき大きな方向性】

- まちづくり
 - コンパクトシティの実現
- 道路交通
 - コンパクト実現に向けた交通軸の形成
- 公共交通
 - どこでも誰でも移動しやすく持続的な移動環境

4-2. 都市交通の目標 (案) の検討

基本目標 (案)

まちづくりと連携した交通体系の構築によるネットワーク型コンパクトシティIwakiの実現

いわき市の多様な都市活動と交流を支え、住みやすさを支える安全・安心で持続可能な交通ネットワークの形成を目指します。

基本方針 (案)

- 1 交流・活力・楽しい**
人々が集い活動を支える交通体系の構築
 - 主要拠点をつなぐ交通ネットワークの強化
 - 主要拠点と地区拠点をつなぐ交通ネットワークの構築
 - 市街地における賑わいと憩いを生む交通環境の整備
- 2 快適・便利**
誰もが気軽に移動できる交通体系の構築
 - 移動の円滑化に向けた道路環境の整備
 - 選ばれる移動手段として公共交通の利便性の向上
 - すべての人にやさしい交通環境の整備強化
 - ICT等の先進技術を活用した交通システムの構築

※ この基本目標 (案) と基本方針 (案) は都市交通マスタープランのものを、地域公共交通計画においては、より公共交通に特化した目標を今後検討



⇒ 今後は、目標達成に必要な道路・公共交通に関する具体的な施策を検討

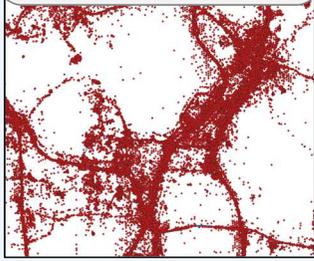
4. これまでの検討内容 (3/3)

4-4. 現況自動車交通量の算定と道路整備の視点 (案) の検討

■現況自動車交通量の算定

交通の分布状況

匿名化されたスマホアプリユーザーの位置情報から**人単位で流動分析**。
移動速度から車と人を区別し、最も近い道路区間に交通量を配分。



特定断面の実測断面交通量



市内全域のネットワーク自動車交通量を把握

⇒R3dに将来交通量を推計。**将来道路ネットワークのあり方の検討**し、未整備の都市計画道路も含めて**各路線の優先度評価**を実施
⇒今回検討の道路整備の視点や公共交通ネットワーク方針のほか、**市街地再生整備等のまちづくりの動向やICT等技術の進展等を踏まえ、5~10年間で実施すべき道路行政の面からの戦略を検討**



現況自動車交通量_R2.11 (暫定版)

今後の道路整備の視点 (案)

■地域の活力向上へ向けた対応

- ・小名浜港と常磐道を連携する道路や中通りを結び東西連携軸、相双地域を結び南北連携軸の機能強化
- ・主要観光地へのアクセス道路や中山間地域を相互に結び広域観光ルート形成
- ・拠点交通ターミナルへのアクセス道路整備による魅力ある生活圏の形成

■道路インフラの老朽化、維持管理費の増加に対する対応

- ・ライフサイクルコストを考慮した施設の長寿命化
- ・優先度の設定による効率的な道路の維持管理の実施
- ・低炭素化に配慮した道路整備の推進による環境負荷の低減

■頻発・激甚化する自然災害への対応

- ・緊急輸送道路、重要物流道路の確保、電線共同溝の整備等、国土強靱化の推進

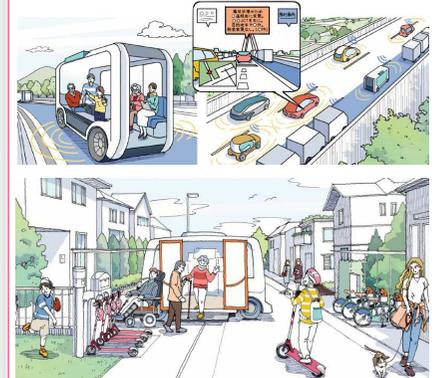
■暮らしの安全・安心の確保、快適な道路空間の確保

- ・高齢者事故や歩行者等の交通安全対策の推進
- ・道路改良やTDM等の外施策の強化による渋滞緩和対策の推進
- ・まちづくりと連携した、環境にもやさしく歩きやすい道路空間の整備
- ・自動運転等、ICTの次世代技術の進展に伴う新たな道路の役割への対応

■急速な人口減少・高齢化への対応

- ・集約型の都市構造を接続する幹線道路網や都市計画道路の着実な整備

■参考
「2040年、道路の景色が変わる」(国土交通省資料)



➢ 100年に一度のモビリティ革命と言われる時代にある。人・モノ・サービスの移動の効率性、安全性、環境性、快適性等を極限まで高めた道路に「進化」するチャンスを迎えているといえよう。
➢ 私たちの「幸せ」には、他者との「交流」が重要な意味を持つ。道路を人々が滞在し交流できる空間に「回帰」させることも求められているのではないか。

5. スケジュール (案)

	R2d		R3d				R4d
幹事会	2/9 第1回	5月頃 第2回	7月頃 第3回	10月頃 第4回	1月頃 第5回		
	2/12 第1回	5月頃 第2回	7月頃 第3回	10月頃 第4回	1月頃 第5回		
協議会等	9/29 第1回	3/17 第2回	8月頃 第3回	11月頃 第4回	2月頃 第5回	○月頃 第6回	
	※市都計審へは進捗に応じて随時報告・意見聴取						市都計審 諮問・答申
市民等	11~12 交通実態調査		9月頃 パブリックコメント	12月頃 パブリックコメント			
	※幹事会後等はHP・ポスター掲示等による意見募集を実施						各計画の 策定