第６章　将来交通計画

６－１　都市交通の目標と基本理念

１．交通課題の解決に向けた視点

1） まちづくり

本市は多極分散型の都市構造となっており、ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けては拠点間のネットワーク強化が最重要です。将来トリップが減少する中でも、まちづくりと連携して、拠点間のネットワーク環境の改善を図る必要があります。

2） 公共交通

本市では自動車分担率が約８割と、過度な自家用車依存型の交通体系となっており、急速な人口減少と自動車依存により将来的には公共交通サービスの維持が困難になることが予想され、交通弱者の交通手段の確保が課題となります。今後は、ICT 技術等を活用しながら公共交通の利便性・快適性を向上し、公共交通機関の利用促進を図りながら、誰でも気軽に移動できる交通体系の構築の必要があります。

3） 安全・安心

市内での交通事故発生件数は減少傾向にあるものの、高齢者の割合は増加傾向にあるため、免許返納の促進などの取り組みと連動した施策を進める必要があります。また、近年、激甚化する自然災害が増加傾向にあるなど、災害時に交通基盤が被災し交通が途絶すれば、被災者の救援や物資輸送などにとって大きな障害になります。そのため、平時・有事を問わず、人流や物流を支える安全・安心な交通体系の構築の必要があります。

4） 持続可能性

市内では、燃料電池バスの導入やグリーンスローモビリティの実証事業の実施など、環境負荷の低減や脱炭素化に対する取り組みが進められていますが、将来にわたっても、市民の主な移動手段は自動車となることが見込まれることから、より一層、環境負荷の低減等に取り組むことが課題となります。また、将来的に人口減少・超高齢社会が進行する中、限りある財源や資源を重点的に解決すべき交通課題へと集中することが重要です。そのため、今後は環境にやさしい、持続可能な交通体系の構築を目指す必要があります。

２．都市交通の基本目標

基本目標として「まちづくり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」を設定します。この目標のもと、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。

◆基本目標

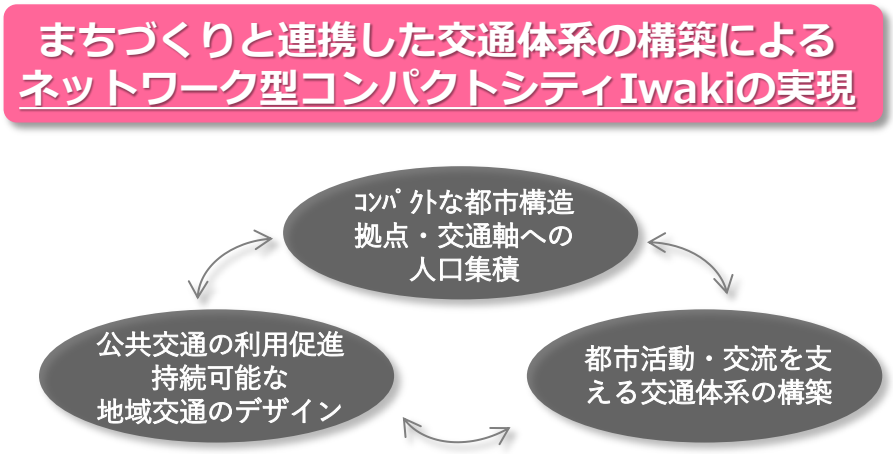

図　基本目標のイメージ

３．都市交通の基本目標を達成するための基本方針

都市交通の基本目標を達成するための基本方針を以下の通り、設定しました。

基本方針１：交流・活力・楽しい　-人々が集い活動を育む交通体系の構築

（１）主要拠点をつなぐ交通ネットワークの強化
（２）主要拠点と地区拠点をつなぐ交通ネットワークの構築
（３）市街地における賑わいと憩いを生む交通環境の整備

基本方針２：快適・便利　-誰もが気軽に移動できる交通体系の構築

（１）移動の円滑化に向けた道路環境の整備
（２）選ばれる移動手段として公共交通の利便性の向上
（３）すべての人にやさしい交通環境の整備強化
（４）ICT 等の先進技術を活用した交通システムの構築

基本方針３：安全・安心　-市民の日常生活を支える交通体系の構築

（１）安心して生活できる交通環境の整備
（２）交通事故の減少につながる交通環境の整備
（３）災害等の緊急時に対応した交通環境の確保

基本方針４：持続可能性　-持続可能な交通体系の構築

（１）環境負荷の低減に資する交通環境の構築
（２）行政負担の適正化に資する交通網の構築
（３）効果的・重点的な道路網の構築
（４）市民・行政・交通事業者等の連携に向けた体制強化

1)　基本方針１：交流・活力・楽しい

基本方針１では、「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」を通して人々が集い活動を育む交通体系の構築を目指します。

具体的な施策として、主要幹線道路の整備や、広域道路ネットワークの充実・強化、基幹公共交通ネットワークの定時性・速達性を確保し、「主要拠点をつなぐ交通ネットワークの強化」を図ります。

都市計画道路の計画的な整備、拠点間ネットワークの充実・強化、基幹・支線による公共交通ネットワーク構築を通じて、「主要拠点と地区拠点をつなぐ交通ネットワークの構築」を図ります。

また、地方創生に資する道の駅機能強化、まちづくりと連携した魅力的な道路空間の創出を行い、「市街地における賑わいと憩いを生む交通環境の整備」を進めます。

図　主要幹線道路の整備

出典：国土交通省

図　まちづくりと連携した魅力的な道路空間の創出

出典：国土交通省

2) 基本方針２：快適・便利

基本方針２では、「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」を通して誰もが気軽に移動できる交通体系の構築を目指します。

具体的な施策として、主要渋滞箇所の解消や、観光地等へのアクセス性、路線バス走行環境の向上を図るとともに、自転車ネットワークの構築と自転車走行空間の整備を行いながら、まちづくりと連携した交通結節点の強化を行うことで「移動の円滑化に向けた道路環境の整備」を進めます。

路線バス・鉄道の利便性・快適性を向上し、モーダルコネクトを強化することで、「選ばれる移動手段として公共交通の利便性の向上」を図ります。

MaaS の構築・普及や、中山間地域等における新たな交通手段による地域内交通の提供を行い、公共交通に関するわかりやすい情報提供、安全対策と一体となったバリアフリー化、自転車利用環境の向上を図ることで「すべての人にやさしい交通環境の整備強化」を図ります。

また、ICT 活用による情報発信や維持管理、公共交通システムの高度化を行うことで「ICT 等の先進技術を活用した交通システムの構築」を図ります。

図　まちづくりと連携した交通結節点の強化

出典：国土交通省

いわき版 MaaS 推進プロジェクトの主な取組み（左から行政 MaaS、観光 MaaS、おつかい MaaS）

図　MaaS の構築・普及

出典：いわき市

3)　基本方針３：安全・安心

基本方針３では、「安心して生活できる交通環境の整備」「交通事故の減少につながる交通環境の整備」「災害等の緊急時に対応した交通環境の確保」を通して市民の日常生活を支える交通体系の構築を目指します。

具体的な施策として、危険な踏切や線形不良・狭あい道路の解消を行い、安心して利用できる自転車走行空間・歩行空間を整備し、日常的な維持管理を行うことで、「安心して生活できる交通環境の整備」を進めます。

渋滞対策の推進、通学路の安全対策、交通安全教育・啓発活動を通して「交通事故の減少につながる交通環境の整備」を進めます。

豪雨や地震などの災害に強い道路の整備を進め、円滑な避難・救援を支える道路ネットワークの強化、橋梁の耐震化に加え、緊急輸送道路等へのアクセス性の向上を図るとともに、無電柱化の推進、占用物件の適切な維持管理を行うことで「災害等の緊急時に対応した交通環境の確保」を図ります。

図　通学路の安全対策

出典：国土交通省

図　橋梁の耐震補強

出典：国土交通省

4) 基本方針４：持続可能性

基本方針４では、「環境負荷の低減に資する交通環境の構築」「行政負担の適正化に資する交通網の構築」「効果的・重点的な道路網の構築」「市民・行政・交通事業者等の連携に向けた体制強化」を通して持続可能な交通体系の構築を目指します。

具体的な施策として、シェアリングエコノミー、自動車等の環境対策、官民連携によるモビリティマネジメントを推進することで「環境負荷の低減に資する交通環境の構築」を図ります。

LCC を考慮した施設の長寿命化、ICT 技術等新技術の活用による橋梁等の点検手法の導入、道路網の見直しを行うことで「行政負担の適正化に資する交通網の構築」を図ります。

ICT 技術を活用した交通実態調査を行い、選択と集中による計画的な道路整備の推進を行うことで「効果的・重点的な道路網の構築」を図ります。

交通関連データのオープン化、協議会・幹事会を設置・開催することで「市民・行政・交通事業者等の連携に向けた体制強化」を図ります。

図　官民連携によるモビリティマネジメント

出典：国土交通省

図　ICT 技術を活用した交通実態調査

出典：国土交通省

4．交通手段別の施策の方向性

基本目標、基本方針に基づき、道路交通、公共交通、その他の交通環境の整備の各側面から、それぞれ次のような施策を展開していきます。

1） 道路交通

いわき市の道路交通ネットワークの将来像の構築に向けて、常磐自動車道、磐越自動車道、国道 6 号、国道 49 号、国道 289 号、国道 399 号などの広域交流道路、市内の主要な拠点を結ぶ主要地方道小名浜平線、いわき上三坂小野線などから構成される都市圏基幹連携道路の整備やアクセス機能の向上により、市内及び周辺地域との交流や円滑な移動を促進します。

また、市街地における慢性的な渋滞に対応するため、道路改良（交差点改良やバスベイ型停留所の整備等）のほかに TDM 施策による渋滞緩和対策などに取り組みます。

さらに、災害に強く防災にも役立つ道路の整備や、道路の日常的な維持管理、緊急輸送道路等へのアクセス向上などに取り組む他、通学路の安全対策や生活道路の整備を進めていきます。

なお、これらの道路整備・維持管理においては、今後の人口減少に伴い予想される交通量の減少や整備・維持管理に係る財政負担も考慮し、選択と集中により計画的に進めていくこととします。

2） 公共交通

人口減少や少子高齢化の急速な進行などの社会構造の変化や都市のコンパクト化などの都市構造の変化に対応するため、利便性や効率性を重視した、市民が使いたくなる交通手段としていくことが求められています。

そこで、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを充実・強化することでまちなかでの交流の活性化を目指すとともに、誰もが気軽に公共交通を移動手段として選べるようになるよう、公共交通のバリアフリー化や分かりやすい情報提供、及び路線バスの走行環境の向上などの取り組みを進めていきます。

その他、新技術等を活用して公共交通の補完的役割を担うシェアリングサービスの普及や、複数の交通手段を統合し利便性を高める MaaS の導入などに取り組むことにより、地域住民の他、観光・ビジネス客への移動手段の確保に努めます。

3） その他の交通環境整備

市民ニーズの高い、安全で快適な自転車・歩行者空間の確保に向け、自転車の走行空間整備や安心して利用できる歩行空間の整備などに取り組みます。

また、市民意識調査結果から外出したいと思える目的・催しがないことが外出頻度に影響していることが明らかとなったため、「楽しいおでかけ」につながる賑わいづくりに寄与する道路空間の活用を検討するほか、交流促進や地域の活性化に向けた道の駅の機能強化などの取り組みを進めていきます。

将来的に従来の公共交通サービスの提供が困難になることが予想される中山間地域においては、地域特性に応じた生活交通の確保、利用者需要と運行サービスの調和が図られた交通サービスの検討を進めます。

5．交通施策の体系

基本方針、施策の方向性を踏まえ、以下の通り交通施策を展開します。

基本方針	施策の方向性	交通施策		
		道路交通	公共交通	その他交通環境整備
基本方針１：交流・活力・楽しい 人々が集い活動を育む 交通体系の構築	(1)主要拠点をつなぐ交通ネットワークの強化	・主要幹線道路の整備 ・広域道路ネットワークの充実・強化	・基幹公共交通ネットワークの定時性・速達性の確保	
	(2)主要拠点と地区拠点をつなぐ交通ネットワークの構築	・都市計画道路の計画的な整備 ・拠点間ネットワークの充実強化	・拠点間ネットワークの充実強化 ・基幹・支線による公共交通ネットワークの構築	・拠点間ネットワークの充実強化
	(3)市街地における賑わいと憩いを生む交通環境の整備	・まちづくりと連携した魅力的な道路空間の創出		・地方創生に資する道の駅機能強化 ・まちづくりと連携した魅力的な道路空間の創出
基本方針２：快適・便利 誰もが気軽に移動できる 交通体系の構築	(1)移動の円滑化に向けた道路環境の整備	・主要渋滞箇所の解消	・路線バス走行環境の向上	・まちづくりと連携した交通結節点の強化 ・観光地等へのアクセス性の向上 ・自転車ネットワークの構築と自転車走行空間の整備
	(2)選ばれる移動手段として公共交通の利便性の向上		・モーダルコネクトの強化 ・路線バス・鉄道の利便性、快適性の向上	・モーダルコネクトの強化 ・路線バス・鉄道の利便性、快適性の向上
	(3)すべての人にやさしい交通環境の整備強化	・安全対策と一体となった道路のバリアフリー化	・中山間地域等における新たな交通手段による地域内交通の提供 ・公共交通のバリアフリー化 ・公共交通の分かりやすい情報提供 ・MaaS の構築・普及	・自転車利用環境の向上
	(4)ICT 等の先進技術を活用した交通システムの構築	・自動運転等の新技術導入に対応した道路整備	・ICT 等の活用による交通システムの高度化	・ICT 技術を活用した情報発信や維持管理
基本方針３：安全・安心 市民の日常生活を支える 交通体系の構築	(1)安心して生活できる交通環境の整備	・線形不良・狭あい道路の解消 ・生活道路の整備 ・危険な踏切の解消 ・道路の日常的な維持管理		・安心して利用できる自転車走行空間・歩行空間の整備
	(2)交通事故の減少につながる交通環境の整備	・渋滞対策の推進 ・通学路の安全対策		・交通安全教育、啓発活動
	(3)災害等の緊急時に対応した交通環境の確保	・災害に強い道路整備 ・円滑な避難・救援を支える道路ネットワークの強化、橋梁の耐震化 ・緊急輸送道路等へのアクセス向上 ・無電柱化の推進 ・占用物件の適正な維持管理		
基本方針４：持続可能性 持続可能な交通体系の構築	(1)環境負荷の低減に資する交通環境の構築			・自動車等の環境対策の推進 ・官民連携によるモビリティマネジメントの推進 ・シェアリングエコノミーの推進
	(2)行政負担の適正化に資する交通網の構築	・道路網の見直し ・LCC を考慮した施設の長寿命化 ・ICT 技術等新技術の活用による橋梁等の点検手法の導入		
	(3)効果的・重点的な道路網の構築	・選択と集中による計画的な道路整備の推進		・ICT 技術を活用した交通実態調査
	(4)市民・行政・交通事業者等の連携に向けた体制強化			・交通関連データのオープン化等

6－2　幹線道路網計画図

本市の交通ネットワークで重要な役割を担う幹線道路について、今後、重点的な交通円滑化対策が必要な路線や区間を提案します。

提案にあたっては、道路ネットワーク（P53）のうち、広域交流道路と都市圏基幹連携道路における主要な断面での需給バランス（交通容量に対する交通量の比）と午前７～９時台の平均速度から、対象となる路線を抽出し、路線バスの運行頻度の視点も踏まえ評価を行いました。

評価の結果、「国道６号常磐バイパス～いわき四倉 IC 間」、「国道６号常磐バイパスの小名浜林城～鹿島町飯田間」、「県道いわき上三坂小野線の内郷～常磐間」、「県道江名常磐線の小名浜平線～国道６号常磐バイパス間」の４つの区間が、重点的な交通円滑化対策が必要な区間として評価されました。

提案路線・区間を、幹線道路網計画図として下図に示します。

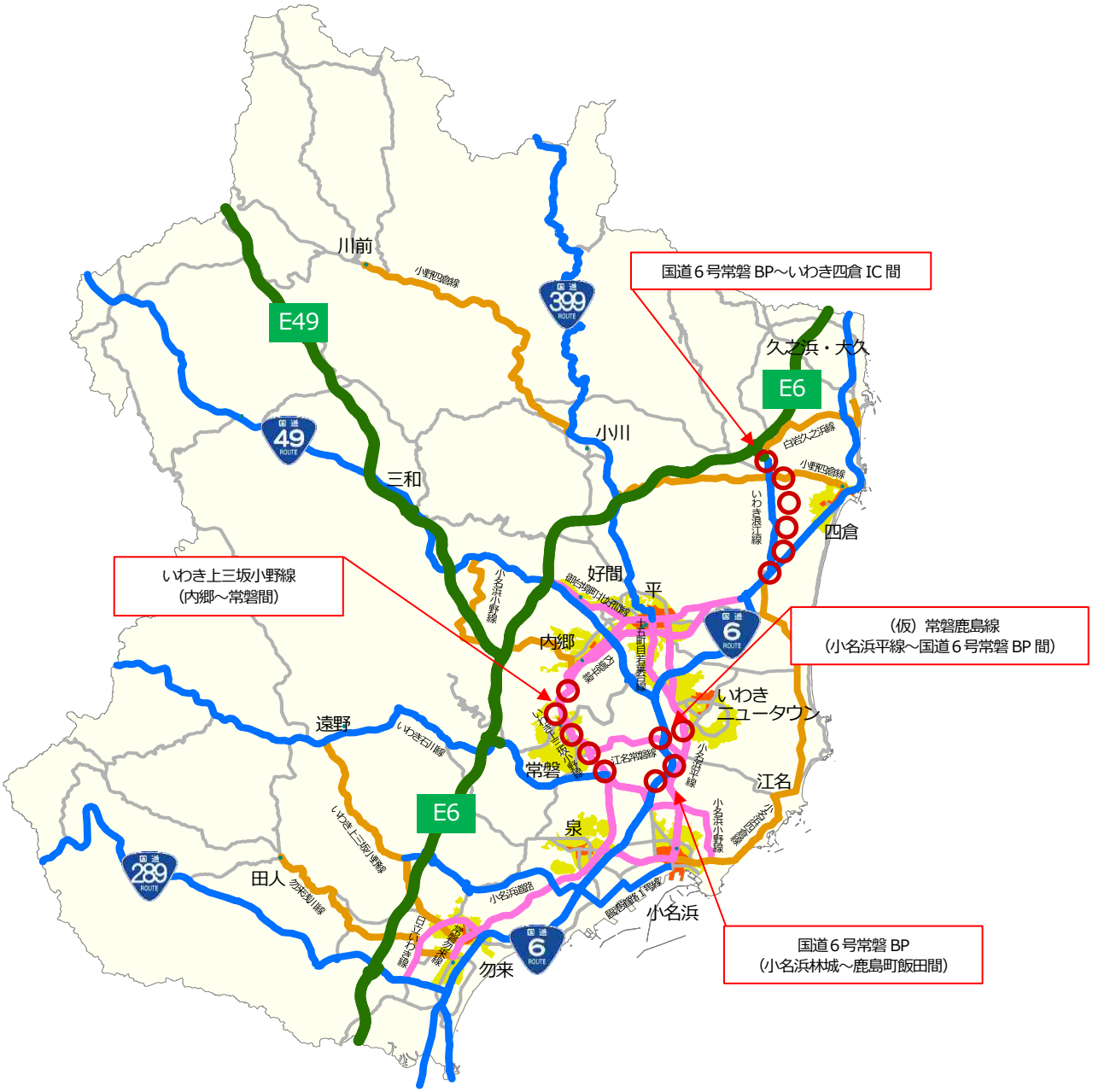

図　幹線道路網計画図

6－3　期待される効果

まちなかへの居住誘導と、基本方針１～４に基づく道路交通施策・公共交通施策・交通環境施策などを一体的に実施することにより、混雑・渋滞する道路延長の減少や、自動車分担率の減少、徒歩・自転車・公共交通機関の分担率の増加などが期待されます。

このような交通施策を継続的に行っていくことで、自家用車依存が改善するとともに、公共交通への転換が促進され、ネットワーク型コンパクトシティの形成につながることが確認されました。

下図に主な評価指標で見る交通施策の有効性をまとめた図を示します。

	2020年	2040年（現状趨勢）	2040年（施策実施）
混雑・渋滞する道路延長の割合	13.5%	11.4%	10.2%
自動車分担率	84.0%	84.8%	84.0%
公共交通機関分担率	4.8%	4.2%	4.8%
まちなか居住区域内の歩行量	4.5 万トリップ	3.1 万トリップ	3.4 万トリップ
一人あたりの自動車CO2排出量	1.10 t/年	1.01 t/年	1.00 t/年

凡例　改善　悪化

図　主な評価指標で見る交通施策の有効性

6－4　計画の進行管理

１．PDCA サイクル

目標とする将来都市像を実現するため、いわき都市圏総合都市交通推進協議会を中心として、計画策定・変更（Plan）、施策の実施（Do）、評価・検証（Check）、見直し・改善（Action）のPDCA サイクルに沿って、施策を推進します。

さらに、よりよいいわき市の都市交通環境を実現するため、住民・行政機関・交通事業者等の連携により、継続的な取り組みを展開します。

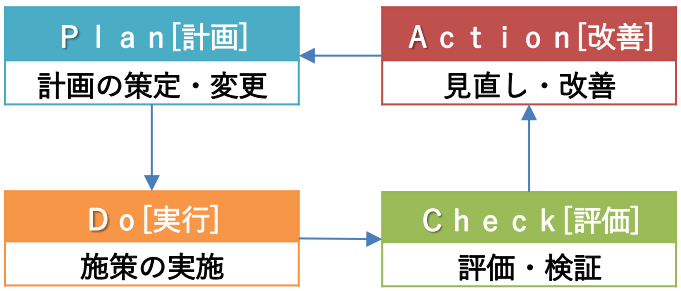

図　PDCA サイクル

２．具体的な推進体制

計画策定後のフォローアップは、協議会をはじめとして関係機関との協議・連携することにより、戦略的に交通施策の推進を図ります。

また、将来都市構造であるネットワーク型コンパクトシティの形成に向けて、まちづくりと連携しながら施策展開を図ります。

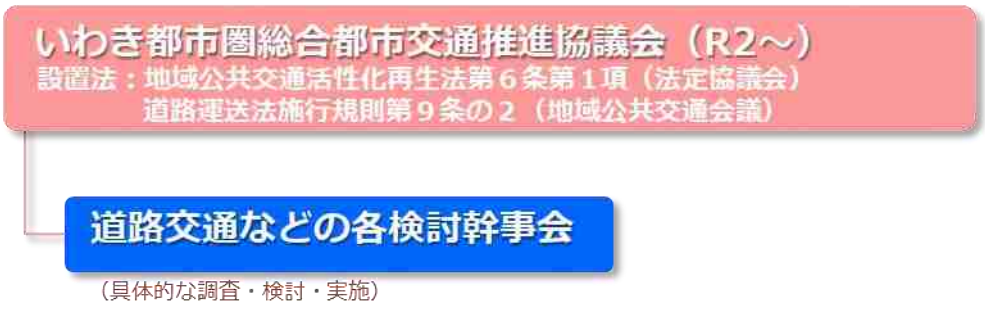

図　いわき都市圏総合都市交通協議会・各検討幹事会の関係図

用語集

-あ行-

ICT

Information and Communication Technology（情報通信技術）の略で、通信技術を活用したコミュニケーションに関する産業やサービスの総称。

ITS

Inteligent Transport Systems（高度道路交通システム）の略。人と道路と自動車の間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステムのこと。

ウォーカブル

歩きやすい、歩きやすさのこと。

OD

Origin（出発地） Destination（目的地）の略。鉄道など公共交通機関の乗降人員データの一種。「ある場所で乗車した旅客が、どこまで何人乗車しているか」を集計したデータ。

－か行－

グリーンスローモビリティ

電動で時速 20 ㎞未満で公道を走ることが可能な 4 人乗り以上のパブリックモビリティ。

緊急輸送道路

災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路。

交通結節点

異なる交通手段等を相互に連絡する乗り換え・乗継施設のこと。具体的には、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などが挙げられる。

交通まちづくり

まちづくりの目標に貢献する交通計画を、計画立案し、施策展開し、点検・評価し、見直し・改善して、繰り返し実施していくプロセス。

交通量

道路のある地点を、単位時間（例：1 時間、昼間 12 時間、1 日）あたりに通過する自動車・自転車・歩行者などの数。

高齢化率

65 歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合。

コンパクトシティ

都市の中心部に行政、産業、住宅など、さまざまな都市機能を集中させることによって、都市機能を維持しようという考え方のこと。

－さ行－

シェアリングエコノミー

シェアリングエコノミーとは、個人や企業が持つモノや場所、スキルなどの有形・無形資産を、インターネット上のプラットフォームを介して取引する新しい経済の形のこと。

市街化区域

都市計画法における都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発・整備する地域で、すでに市街地を形成している区域及び概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。

自家用有償旅客運送

バス、タクシー等が運行されていない過疎地域などにおいて、住民の日常生活における移動手段を確保するため、登録を受けた市町村、NPO 等が自家用車を用いて有償で運送するサービスのこと。

生活道路

児童生徒の通学、食料日用品の買い物、近隣との往来、役場公民館への出入など市民の日常生活に使用する道路。生活関連道路の略。

速度低下区間

車両の走行速度が他の交通の影響を全く受けない自由走行速度と比較して、速度低下が見込まれる区間であり、道路のサービス水準の評価に活用。

－た行－

代表交通手段

目的地までの移動で利用した交通手段のこと。複数の交通手段を乗り換えている場合は、その中の主な交通手段１つを代表交通手段という。主な交通手段を決める際の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。

代表交通手段分担率

代表交通手段別のトリップ数の全交通手段に占める割合。

TDM

Transportation Demand Management（交通需要マネジメント）の略。車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市または地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法の体系のこと。

デマンドバス

路線やダイヤをあらかじめ定めないなど、利用者のニーズに応じて柔軟に運行するバス。

DID 地区

人口密度が 1 平方キロメートル当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接し、それらの隣接した地域の人口が 5,000 人以上を有する地域。

都市計画区域

自然的、社会的条件等を勘定して、一体的な都市として総合的に整備、開発及び保全することを目的として定める区域。

都市計画道路

都市計画法に基づき都市施設として都市計画決定した道路。

都市計画マスタープラン

平成４年（１９９２年）の都市計画法改正により規定された「市町村の都市計画に関する基本的な方針」（都市計画法第１８条の２）のことです（略して「都市マス」または「市町村マス」）。

トリップ

人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位。移動の目的が変わるごとに１つのトリップと数える。

－な行－

ネットワーク型コンパクトシティ

人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、都市の居住者が安心して暮らせるよう、公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進める考え方のこと。

－は行－

バリアフリー

高齢者や障がい者が社会生活をしていく上で、障壁（物理的・社会的等）となるものを除去する考え方。道路や床の段差をなくしたり、階段の代わりに緩やかなスロープを作ったりすること。

ＰＤＣＡサイクル

行政が実施する施策や事務事業などを、計画（PLAN）→実施（DO）→評価（CHECK）→改善（ACTION）というマネジメントサイクル（政策循環過程）を利用して、事務事業の結果や成果を計り、貢献度や有効性等を客観的に評価し、改善方策につなげていくもの。

扶助費

性質別歳出の一分類で、社会保障制度の一環として地方公共団体が各種法令に基づいて実施する給付や、地方公共団体が単独で行っている各種扶助に係る経費。

－ま行－

MaaS

Mobility as a Service の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

無電柱化

道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。

モーダルコネクト

日常生活や経済活動を支える重要な基盤である道路ネットワークと、多様な交通モード（バス、鉄道、自転車、シェアリングサービス等）との連携を高め、利用者が多様な交通手段を利用・選択しやすい環境形成のこと。

モビリティマネジメント

１人１人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

－ら行－

路線バス

道路運送法一般旅客自動車運送事業４条乗合として認可を受け、路線を定めて定期に運行するバス。設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時で運行している。