

いわき都市圏総合都市交通推進協議会 第2回 道路交通検討幹事会



[ア 確認事項]

1. これまでの経緯について P 2
2. いわき都市圏の現状・特性と課題について . . . P 7
3. 都市交通の目標（案）について P 11
4. 道路整備の視点（案）について P 12
5. 公共交通ネットワーク（案）について P 13
6. 計画策定までのスケジュール（案）について . . P 15

[イ 検討事項]

1. 都市の将来像の設定について P 17
2. 将来交通需要の検討について P 21
3. 将来交通計画の施策の方向性について P 38



令和3年5月24日（火）

WEB開催





[ア 確認事項]

1. これまでの経緯について P 2
2. いわき都市圏の現状・特性と課題について . . . P 7
3. 都市交通の目標（案）について P 11
4. 道路整備の視点（案）について P 12
5. 公共交通ネットワーク（案）について P 13
6. 計画策定までのスケジュール（案）について . . P 15





1. これまでの経緯について



① 都市交通施策のこれまでの経緯

- 本市では、H1dのPT調査やH14～15dの総合都市交通体系調査に基づき、H15d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
- H20dには「**都市計画道路網再編計画**」、H24dには「**生活交通ビジョン**」を策定
 - ➡長期末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

（なかなか進まない都市交通施策）

- 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、R1d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を策定
- 計画（施策）を着実に推進する体制を確立



1. これまでの経緯について



② 策定する各計画の概要

- 道路、公共交通等の交通施策に関する計画を一体的に策定
(国の動向)

インフラ長寿命化基本計画「H25・11」※日本再興戦略に基づく
交通政策基本計画「H27・2」※交通政策基本法に基づく
地域公共交通活性化再生法の改正「R2・6」※地域公共交通計画根拠法
都市再生特別措置法の改正「H26・8」※立地適正化計画根拠法

計画期間：2020d～概ね20年

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す。

整合

令和2～3年度で策定する
交通施策に関する3つの計画

整合

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
〔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。

整合

<対象の交通モード>



コンパクトなまちづくりと交通ネットワークの形成の
具体的な取り組み ※各計画間で整合及び連携

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
を定める。

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
〔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
〔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。



1. これまでの経緯について



③ 計画（施策）を着実に推進する体制の確立

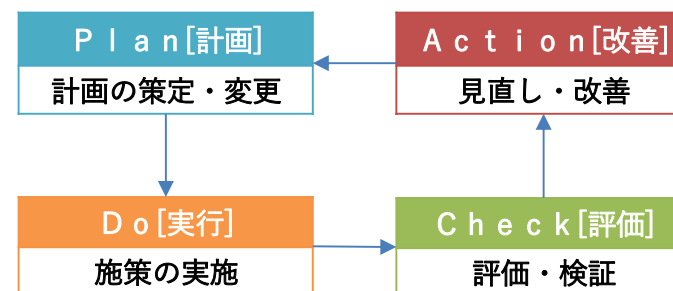
- 各会議体を一本化し、交通施策に関する計画の策定及び施策の実施並びに進行管理を一体的に行う「いわき都市圏総合都市交通推進協議会」を設置 ※計画策定後においても毎年開催
- 計画策定にあたっては、詳細な調査・検討が必要となるため、協議会の下に「道路交通検討幹事会」「公共交通検討幹事会」を設置 ※その他必要に応じて設置を検討

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）

<協議事項> 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

- | | |
|----------------------|----------------------|
| (1) 道路交通の課題について | (4) 目標の設定について |
| (2) 将来道路網ネットワークについて | (5) 各種道路交通施策について |
| (3) 各種道路交通施策の方向性について | (6) 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）

<協議事項> 主に地域公共交通計画を担当 ※他計画についても公共交通部門を担当

- | | |
|----------------------|----------------------|
| (1) 地域公共交通の課題について | (4) 目標の設定について |
| (2) 地域公共交通施策の方向性について | (5) 実施施策について |
| (3) 将来公共交通ネットワークについて | (6) その他上記に関連する事項について |

〇〇〇〇〇〇幹事会

（具体的な調査・検討・実施）



1. これまでの経緯について



④ 令和2年度の取り組み(1/2)

9/29

第1回いわき都市圏総合都市交通推進協議会

- 協議会の役割等の確認
- 社会情勢の変化等の確認
- 新たな都市交通体系の検討
- 「アクアマリンパーク号」の運行形態の変更に係る協議



■第1回協議会

11月中旬
～12月中旬

交通実態調査の実施

- パーソントリップ型調査（市内5,000世帯へ郵送→約1,000世帯、1,500名の回答）
- 路線バス乗込調査（市内路線バス*23系統）
- その他輸送資源調査（大規模小売店、医療機関、旅客運送事業者等（計179施設））
- AIカメラによる断面交通量調査（市内7箇所上下方向（計14断面））
- トラフィックカウンターによる交通量調査（市内78断面、2020年11月のデータ）
- ETC2.0プローブデータ分析（2018・2020年11月のデータ）
- 携帯GPSデータ分析（2018・2020年11月のデータ）



■路線バス乗込調査実施状況

12/22

都市計画審議会への報告（第1回協議会の検討事項）

12月下旬
～2月上旬

幹事会開催に向けた道路管理者※1や交通事業者※2との協議

- ※1 渋滞・事故箇所や、道路整備の課題・必要な視点について、アンケートを実施
- ※2 バス（1/29、2/8）・タクシー（1/26）・鉄道事業者（2/5）と公共交通ネットワーク構築に係る課題や市内各地における将来の方向性、今後の施策の可能性について個別協議



■AIカメラ設置状況

*路線バスは、高速バスを除く一般路線バスを指します。



1. これまでの経緯について



④ 令和2年度取り組み（2／2）

2／9

第1回道路交通検討幹事会

- 検討体制、計画の概要、関連計画の概要の確認
- 現状・特性と課題の共有
- 現況自動車交通量、公共交通ネットワーク方針（案）、道路整備の視点（案）、都市交通の目標（案）の検討



■第1回道路交通検討幹事会

2／12

第1回公共交通検討幹事会

- 検討体制、計画の概要、関連計画の概要の確認
- 現状、特性と課題の共有
- 公共交通ネットワーク方針（案）、都市交通の目標（案）の検討



■第1回公共交通検討幹事会

2／19～3／5

交通まちづくりに関する市民アンケート

- 市内各支所等（計15箇所）で実施
- 交通手段の利用状況や、今後の公共交通・道路交通に関する取り組みの重要性を調査
➡56名の回答

3／3、3／8

アドバイザー協議（吉田准教授、芥川教授）

- 実態調査から見る課題解決へのアドバイス
- R3dのスケジュールの確認

3／17

第2回いわき都市圏総合都市交通推進協議会

- 現状・特性と課題の共有
- 都市交通の目標（案）の検討
- 道路整備の視点（案）の検討
- 公共交通ネットワーク方針（案）の検討



■アンケート実施状況



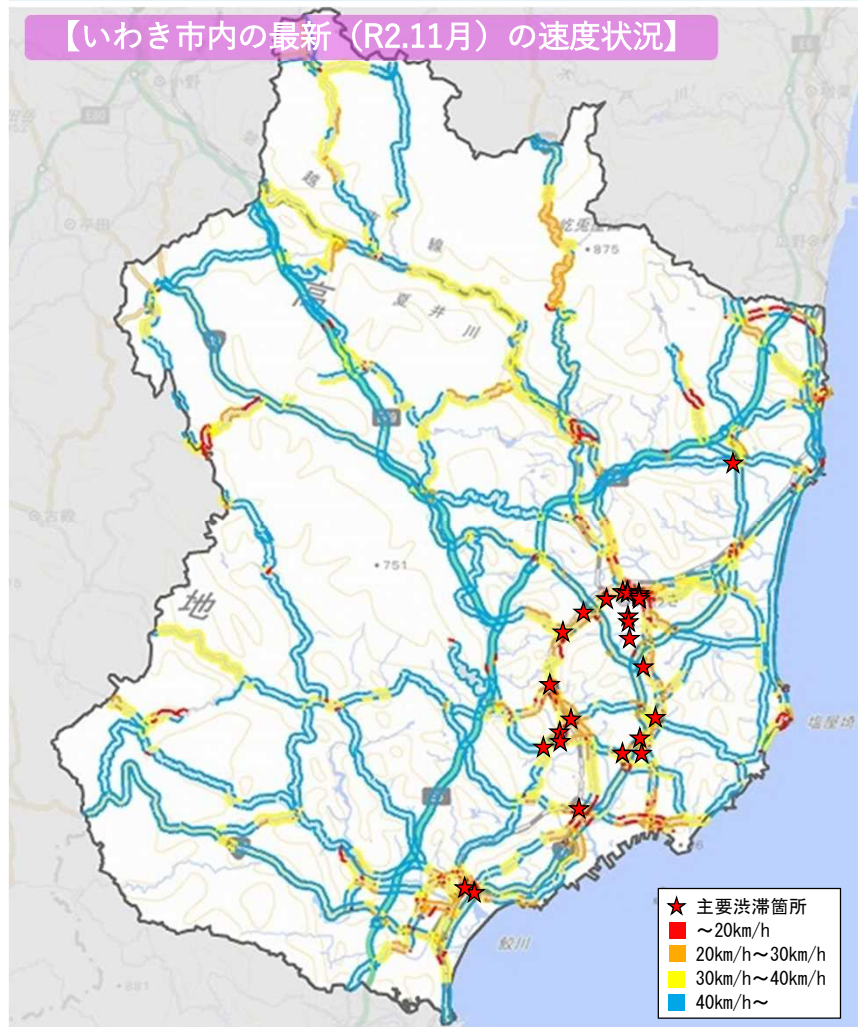
2. いわき都市圏の現状・特性と課題について



＜道路交通に関する現状・特性＞

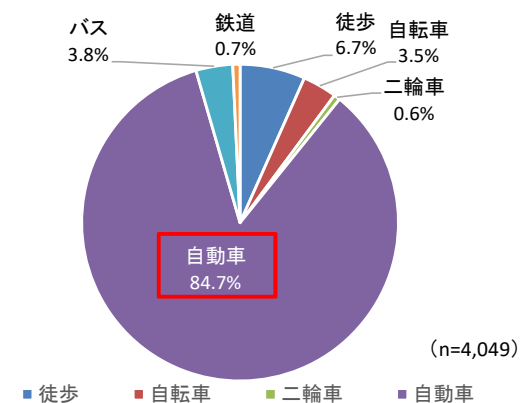
- 市内には南北に国道6号、東西に国道49号等の幹線道路ネットワークが形成
- 移動には自動車利用が多い（8割以上）現状
- 市街地の幹線道路においては、慢性的に渋滞が発生
- 市内の交通事故発生件数は減少傾向だが、自動車交通事故の高齢者の割合が増加傾向

【いわき市内の最新（R2.11月）の速度状況】



出典：ETC2.0プローブデータ（R2.11月平日 昼12時間（7～18時台））

■ 交通手段分担率



＜道路交通に関する課題＞

- 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た公共交通施策の展開が必要 など



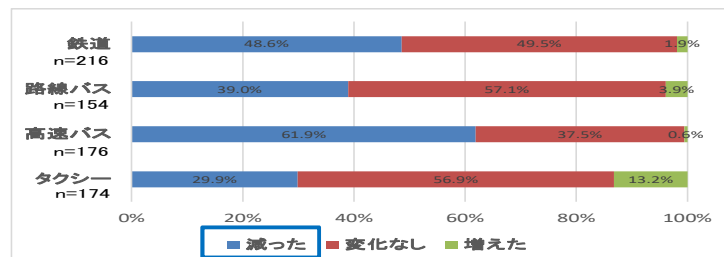
2. いわき都市圏の現状・特性と課題について



＜公共交通に関する現状・特性＞

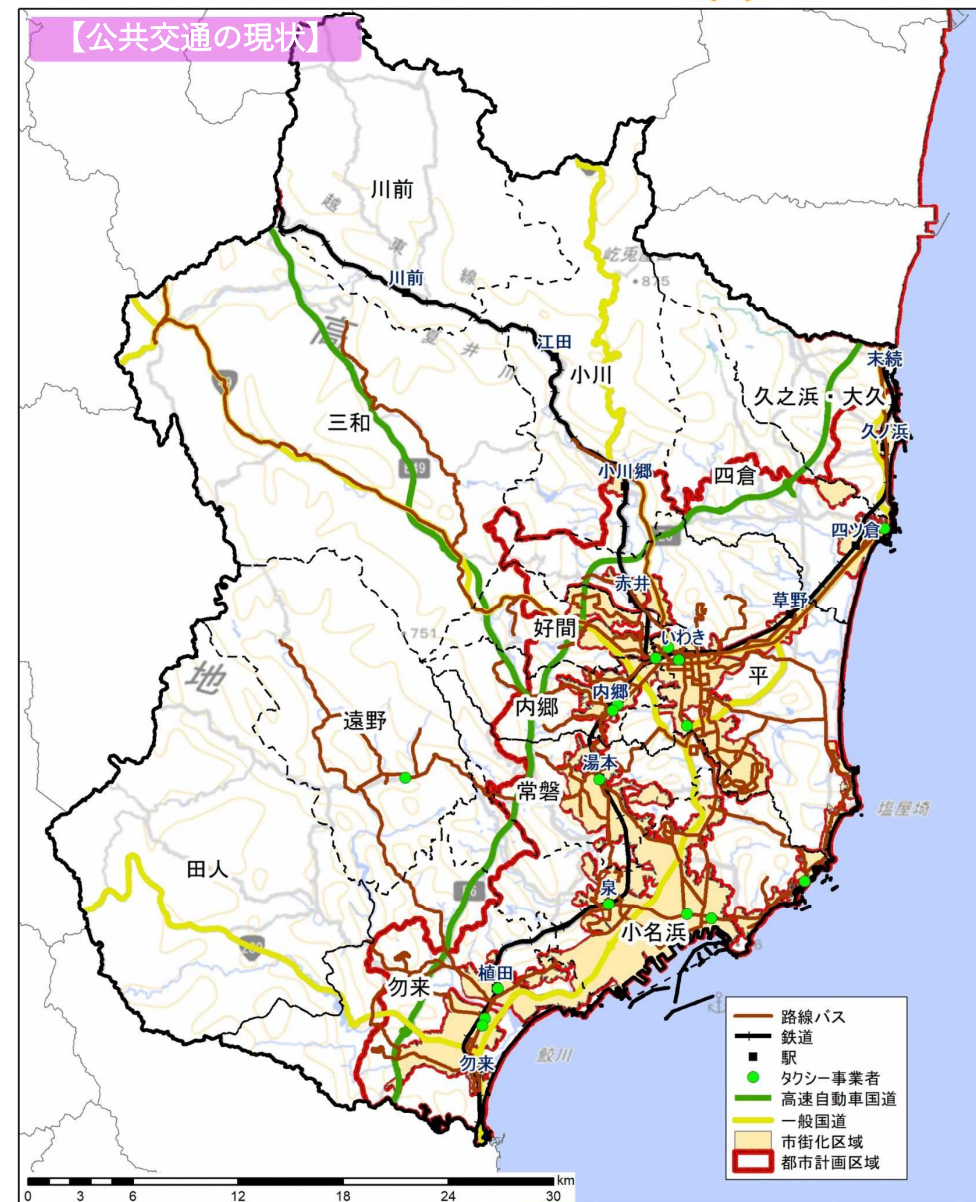
- 鉄道はJR常磐線、JR磐越東線が運行
- タクシーの事業所は、市街化区域内に集中して立地
- 路線バスは国道6号及び主要地方道小名浜平線を中心に運行
- 路線バスの収支率は65%
- 公共交通維持等に対しては行政が一定の負担
- 利用者の減少が続くと行政負担の増加や路線の減便・廃止が懸念
- 新型コロナの影響により公共交通利用の減少は加速

■ コロナの影響による利用頻度の変化（通院・買い物等）



＜公共交通に関する課題＞

- 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





2. いわき都市圏の現状・特性と課題について



＜移動に関する現状・特性＞

↓ 移動手段がなく外出機会を損失：
免許なし又は返納した高齢の女性の方が多い

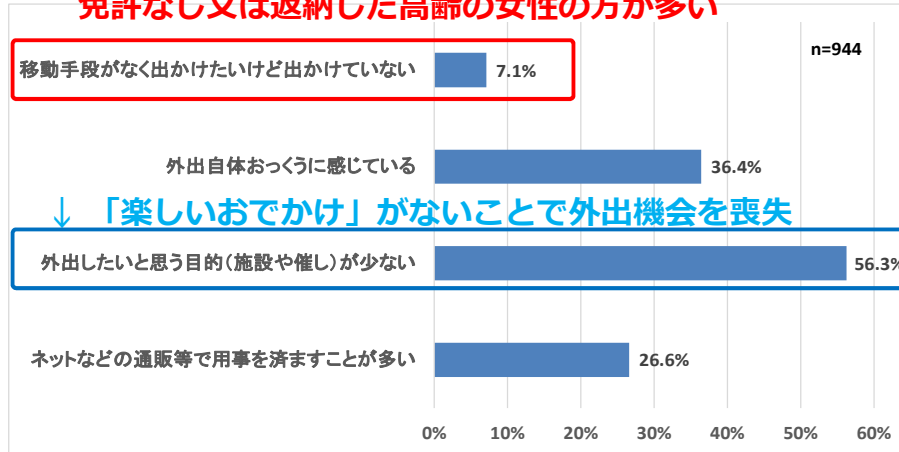


図1 私用目的の外出状況

↓ ネットワークの基盤である「道路」の改善などに
対する意識が高い

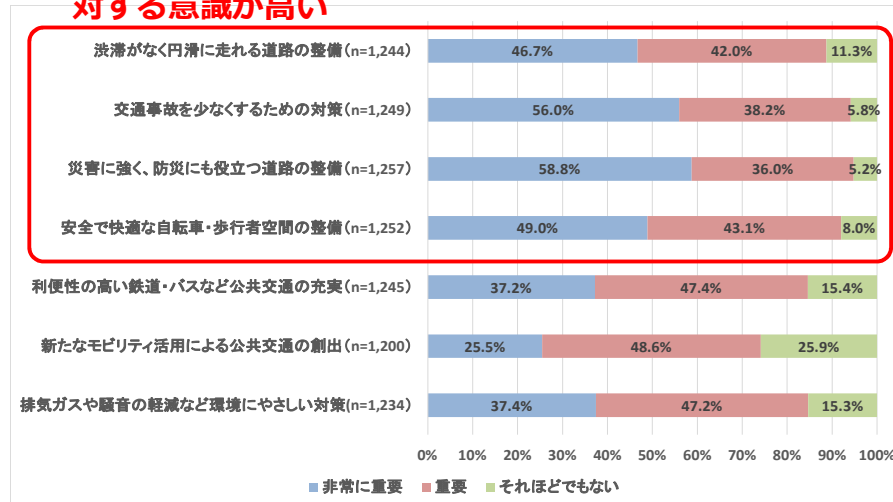
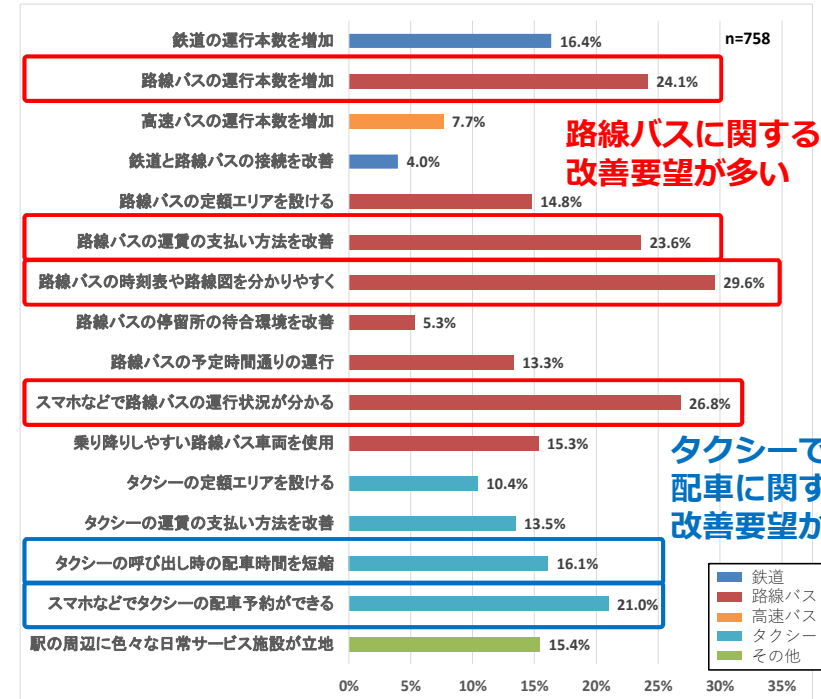


図3 交通まちづくりの目標として重視すべき事項



タクシーでは
配車に関する
改善要望が多い

図2 交通まちづくりを推進する上での公共交通の改善要望

＜移動に関する課題＞

- 引き続き、公共交通の利用促進を図る必要
- 「楽しいおでかけ」のあるまちづくりとあわせた移動手段の検討が必要
- 将来の自家用車からの転換先として、利便性の高い交通サービスの提供や安心して歩いて移動できる交通環境の整備が必要



2. いわき都市圏の現状・特性と課題について



- 社会経済情勢の変化や交通実態調査結果などから課題を整理

(現状)

社会経済情勢等からみる課題

社会経済情勢の変化・交通実態調査

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

など

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

など

上位計画等

【目指すべき大きな方向性】

● まちづくり

➢ コパ°外シティの実現

● 道路交通

➢ コパ°外シティ実現に向けた
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

都市交通の目標（案）の設定



3. 都市交通の目標（案）について



- 上位・関連計画との整合性やいわき都市圏の現状・特性と課題を踏まえ、都市交通の基本目標・基本方針を設定

※ 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の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

◆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

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

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

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





4. 道路整備の視点（案）について



■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ぶ東西連携軸、相双地域を結ぶ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ぶ広域観光ルートの形成
- ・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

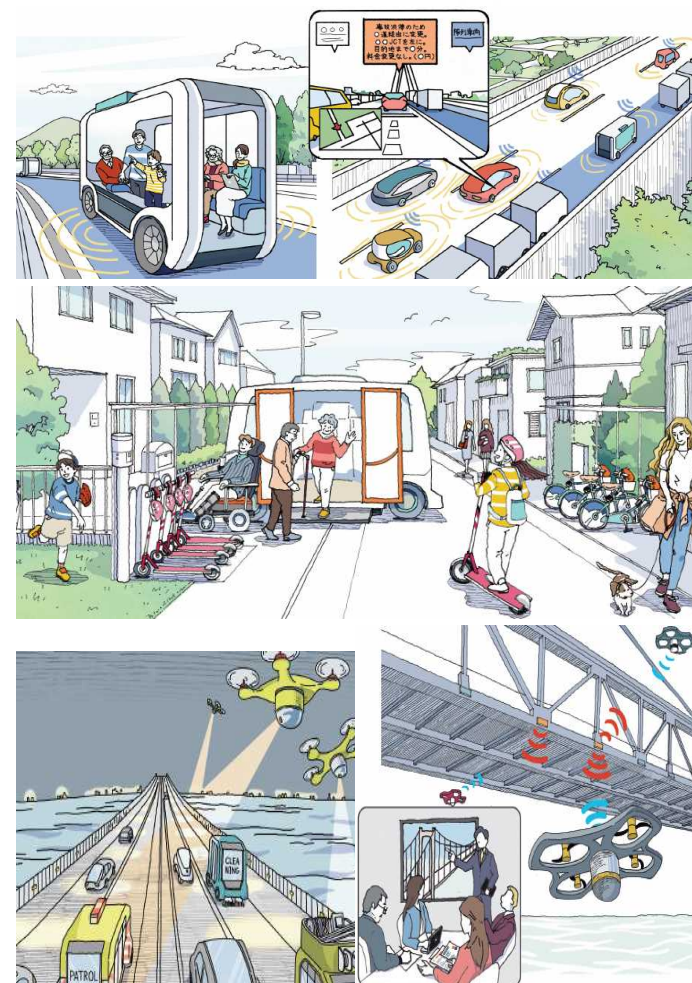
- ・緊急輸送道路、重要物流道路の確保、電線共同溝の整備等、国土強靱化の推進

■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等のソフト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



- 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。

■参考

「2040年、道路の景色が変わる」（国土交通省資料）



5. 公共交通ネットワーク方針（案）について



① 公共交通ネットワークの基本的な考え方（案）

- 都心拠点や広域拠点、地区拠点を中心とする市街地部と市外、これらの都市拠点とその他の地区拠点を結ぶ**鉄道及び基幹バスの利便性の向上と輸送量の確保により「骨格公共交通」を強化**し、都市機能や居住機能の集積とあわせてコンパクトシティを実現
- また、**基幹的公共交通の端点から地区拠点等へは支線バスを接続**させるとともに、中山間地域等では**地域生活拠点を中心としたデマンド型交通等の持続可能な地域内交通を提供することにより「地域公共交通」を確立**し、市内全体の公共交通ネットワークを形成

都市圏軸		種類	配置	役割・機能
骨格公共交通	広域交流軸	高速バス 鉄道 港（航路）	・高速道路（常磐自動車道、磐越自動車道） ・鉄道（JR常磐線、JR磐越東線） ・小名浜港	市外各方面との連携・交流により「まちのゾーン」に集積する都市機能を高める役割を担う。
	基幹連携軸 市内	鉄道	・鉄道（JR常磐線）	主要な拠点の相互間を結び、それぞれの持つ機能を相互補完するとともに、全体がひとつの都市として機能するための連携を担う。
		基幹バス	・都心拠点と広域拠点等を連絡し、居住誘導を図る交通軸として基幹的なバス路線を配置	
地域公共交通	補助連携軸 市内	支線バス	・市街地と基幹バスで結ばれない、郊外・中山間地域等を連絡するバス路線を配置 ・基幹バスでカバーされない市街地内のその他の移動を補完する支線的なバス路線を配置	主要な拠点と周辺の地域間の連絡により、機能補完、主要な拠点の都市機能サービスの波及を担う。
	地域内交通	その他路線バス 住民ボランティア輸送 デマンド型交通 タクシー 民間輸送資源	・基幹バスや支線バスでカバーされない市街地内の移動を補完する生活交通サービスを配置 ・自宅から地域交通結節点等を結ぶデマンド型交通等を配置	日常生活に必要なサービスレベルの確保、地域交通結節点までの移動サービスの提供を担う。
交通結節点		交通ターミナル	・主要鉄道駅 （いわき駅、内郷駅、湯本駅、泉駅）	公共交通相互、その他の交通手段の乗換・乗継の利便性確保及び、都市機能誘導と合わせた拠点形成を担う。
		地域交通結節点	・その他の鉄道駅 ・各地区の地域拠点等に待合・乗換環境の整った乗継拠点配置	生活利便施設の立地や運行ダイヤとの連携・調整等により待合・乗継環境の快適性の確保を担う。

② 公共交通ネットワーク方針（案）

《 公共交通ネットワークの基本的な考え方 》

■骨格公共交通の強化

- ・ 都心拠点などの主要な拠点間を結ぶ、基幹バス、鉄道により骨格公共交通網を形成
- ・ 利便性と輸送量の確保、多様なニーズに対応した移動手段を提供

■地域公共交通の確立

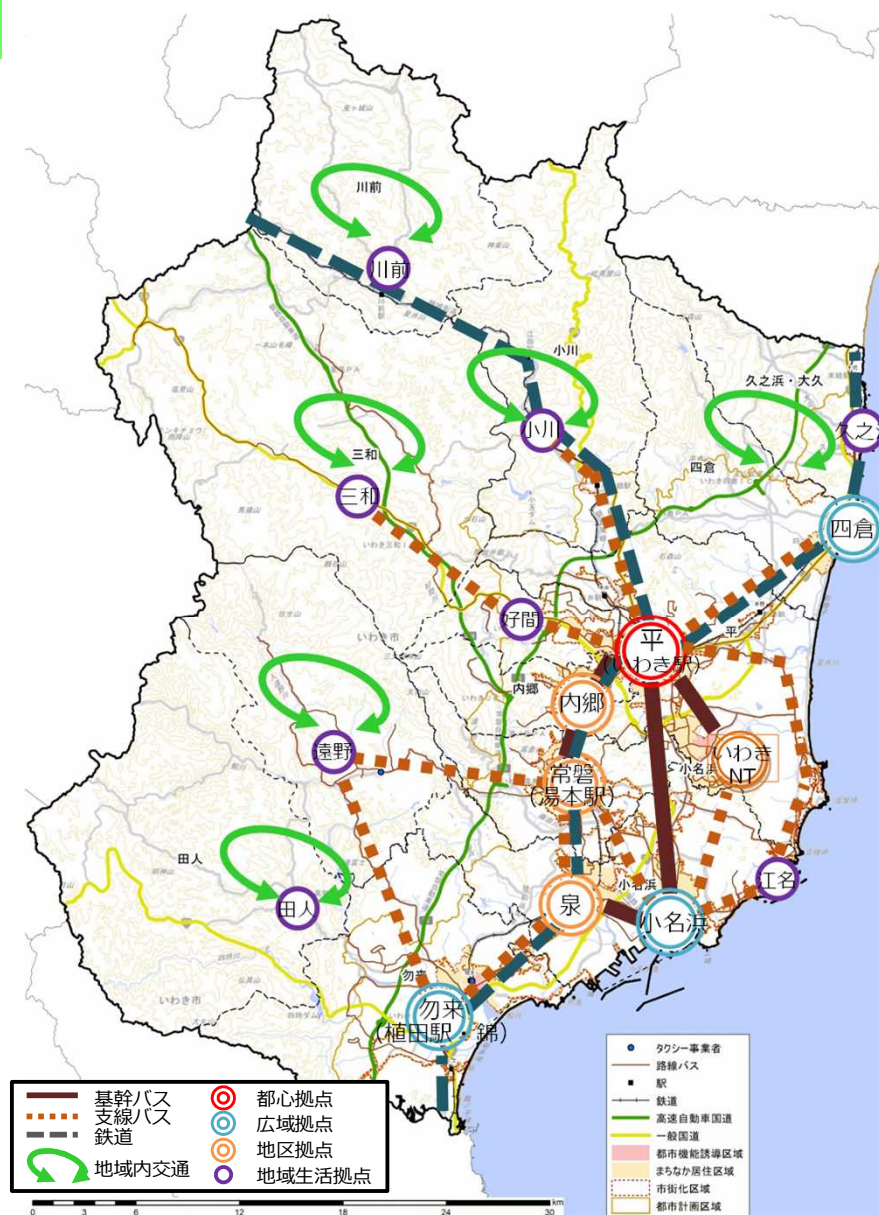
- ・主要な拠点と、主に地域生活拠点を結ぶ支線バスやタクシー、その他の生活交通サービスによる地域交通結節点までの交通網を形成

■交通結節点の明確化

- ・主要鉄道駅の交通ターミナルのほか、各地域に
乗換環境のある交通結節点を配置

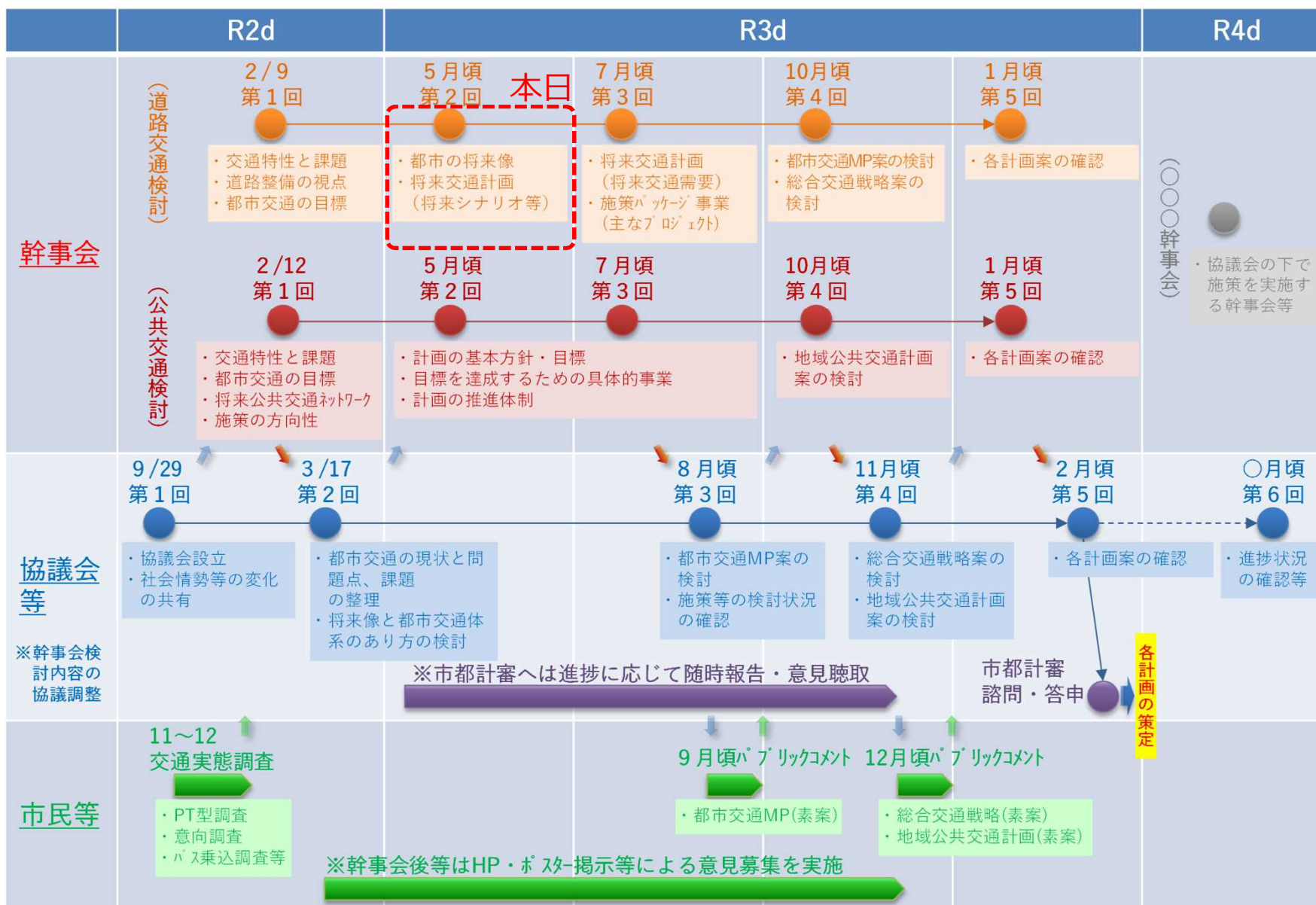
- ❖ 公共交通に対する行政コストのあり方や、どのような基準でサービスを設定するのかといった考え方を整理
- ❖ 課題解決を図る取組みを、交通事業者と共創のもと、具体的に検討・実施

地域にとって望ましい
地域旅客運送サービスの姿の実現





6. 計画策定までのスケジュール（案）





[イ 検討事項]

1. 都市の将来像の設定について P 17
 - ① 第二次いわき市都市計画マスタープラン
 - ② いわき市立地適正化計画
2. 将来交通需要の検討について P 21
 - ① 交通需要予測モデルの検討
 - ② 道路ネットワークの検討
 - ③ 将来シナリオの検討
3. 将来交通計画の施策の方向性について P 38
 - ① 施策検討の体系





1. 都市の将来像の設定について



① 第二次いわき市都市計画マスタープラン

いわき市の都市計画に関する基本的な方針

計画対象区域：市全域，計画期間：概ね20年間

ネットワーク型コンパクトシティIwaki



図 将来都市構造図

□ 当該計画における交通施策の方針の概要（1／3）

○ 将来都市構造 ～ネットワーク型コンパクトシティIwaki～

- 平や小名浜、勿来、四倉などの主要な拠点と、周辺の拠点において、機能の集約化・効率化が図られる拠点性の高い、持続可能な都市運営を実現する。
- 本市は、海・まち・山に輝く複数の拠点が連携し、有機的な軸で結ばれることで、永き未来にわたり輝き続けるネットワーク型コンパクトシティを構築する。

<拠点の相互間や市内外を結ぶ主要動線となる「軸」>

位置づけ		担うべき主な役割
主軸	広域交流軸	市外各方面との連携・交流により「まちのゾーン」に集積する都市機能を高める役割を果たす。 茨城・関東方面、相双・東北方面、中通り・会津・日本海方面、白河方面のほか、全国・海外の5軸を設定。高速道路、幹線道路における都市間バス、鉄道、小名浜港などがその交流を担う。
	市内基幹連携軸	主要な拠点の相互間を結び、それぞれの持つ機能を相互補完するとともに、全体がひとつの都市として機能するための連携を担う。 鉄道、主要拠点間の国道や主な都市計画道路及びその上での幹線バス路線などがその連携を担う。
	市内補助連携軸	主要な拠点と周辺の地域間を結び、相互間での機能補完、主要な拠点の都市機能サービスの波及を担う。 市内基幹連携軸に準ずる交通機能の確保により連携を担う。
その他の軸	沿岸域連携軸	海岸線に沿って、市民交流・連携や観光レクリエーションの振興等に寄与する役割を果たす。 四倉から勿来付近にかけての海岸沿いの県道等がその連携機能を担う。
	やまなみ連携軸	中山間地域を相互に結び、地域活性化、観光レクリエーションの振興等に寄与する役割を果たす。 軸に沿う県道等の充実によりその連携を担う。



1. 都市の将来像の設定について



① 第二次いわき市都市計画マスタープラン

いわき市の都市計画に関する基本的な方針

計画対象区域：市全域，計画期間：概ね20年間

□ 当該計画における交通施策の方針の概要（2／3）

○ 幹線道路ネットワークの形成

- 今後急速に進む人口減少や超高齢社会の到来を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行いながら、計画的な都市計画道路の整備を進める。
- 道路種別（広域幹線道路、市内幹線道路、補助幹線道路）毎の方針に基づき、将来都市構造の実現を図る幹線道路、生活道路等のネットワーク形成に取り組むとともに、適切な維持管理に努める。

○ 生活道路における道路空間の確保

- 生活環境の利便性や安全性の確保と交通の円滑化等に留意するとともに、各地域の特性に応じた道路空間の確保に努める。

○ 歩行者・自転車交通空間の充実

- 市街地の幹線道路や主要な生活道路では、歩道の整備により、特に高齢者や障がい者、子どもの安全な通行に配慮した歩行者、自転車空間の確保を進めるとともに、各「拠点」市街地内では、中心市街地における安全性確保のため、歩道空間のネットワーク化に努め、回遊性の向上を図る。また、これらの空間形成においては、道路緑化やモールとしての整備など、歩きたくなる魅力を備えた道路空間づくりに努める。
- 主な「拠点」市街地におけるシンボル道路の形成を図るとともに、健康増進や観光レクリエーションの観点から自転車利用ニーズに応える道路空間の形成や観光拠点施設周辺等での自転車走行環境向上等、自転車道路網の形成を図る。

○ 駅前広場・駐車場等の整備と活用

- 市街地での人の集散の核となる空間、自動車交通と徒歩による回遊の接点となる空間として、駅前広場、駐車場・駐輪場の機能の充実を図る。

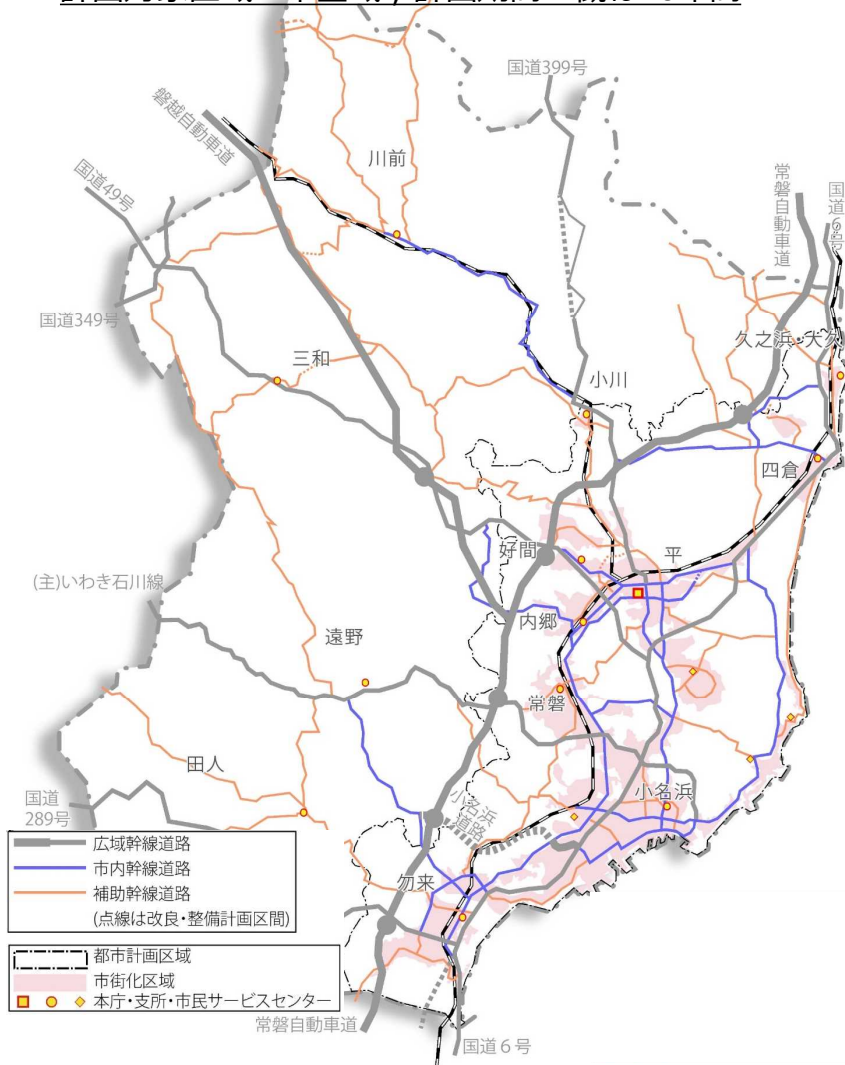


図 幹線道路ネットワーク形成方針図



1. 都市の将来像の設定について



① 第二次いわき市都市計画マスタープラン

いわき市の都市計画に関する基本的な方針

計画対象区域：市全域，計画期間：概ね20年間

□ 当該計画における交通施策の方針の概要（3／3）

○ 公共交通の活用

- 鉄道やバスの利便性・速達性等の向上や、公共交通を補完するカーシェアリング、シェアサイクリングなどの充実を図り、すべての人が安心して、なおかつ、分かりやすく利便性の高い公共交通環境づくりに努めるとともに、自転車利用の促進に向けた自転車道路網の形成を図り、過度に自動車に頼らないライフスタイルへの転換を進める。
- 公共交通空白地域における乗合タクシーや次世代型のデマンド交通の運行など、地域性に合わせた公共交通システムのあり方の検討、実践に努めるとともに、LRT・BRTなどの新たな交通手段の導入に向けた検討や、自動運転をはじめとする新たな技術の活用、さらには、ICTを活用した交通のクラウド化を進め、鉄道やバス、タクシー等の交通サービス間のシームレス化による利便性の向上など、交通手段の多様化に取り組む。

○ 鉄道の利便性向上

- 鉄道の利便性の向上と利用促進に向けた各種施策を展開するとともに、駐車場、駐輪場の適切な整備や運用によるパーク＆ライド、サイクル＆ライドの増進など、交通結節点機能の充実にに向けた取り組みを進める。

○ バスの利便性向上

- バス専用レーンの整備など、バス走行環境の改善等により走行の円滑性、速達性の向上に努めるとともに、現行バス路線の維持・確保と、より利用しやすい交通手段となるような運行改善を検討する。

○ 新たな公共交通システムの導入

- 新技術を活用したバス運行管理システムの高度化や車両の改善、自動運転技術を視野に中山間地域に適した交通システムのあり方を検討するとともに、泉～小名浜～平を結ぶ公共交通の導入検討など、広域多核型都市に見合った交通システムの多様化を進める。

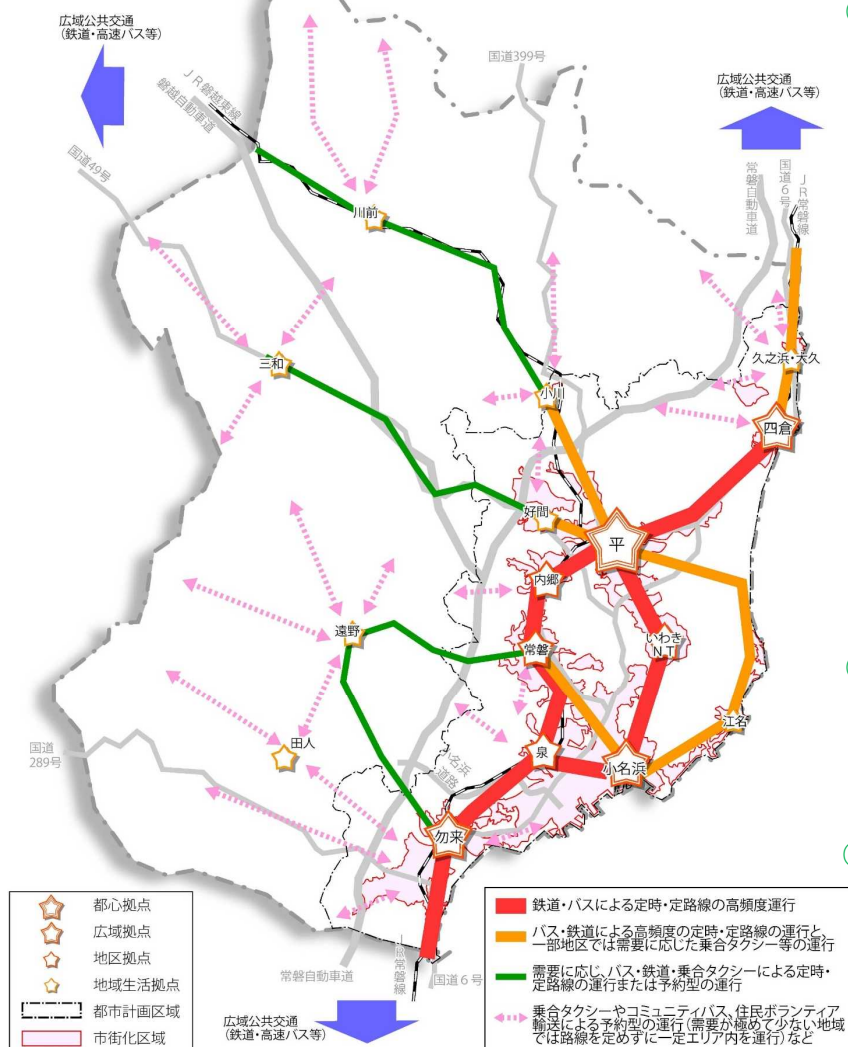


図 公共交通整備方針図



1. 都市の将来像の設定について



② いわき市立地適正化計画

居住及び都市機能の配置の適正化を図る計画

計画対象区域：都市計画区域，計画期間：概ね20年間

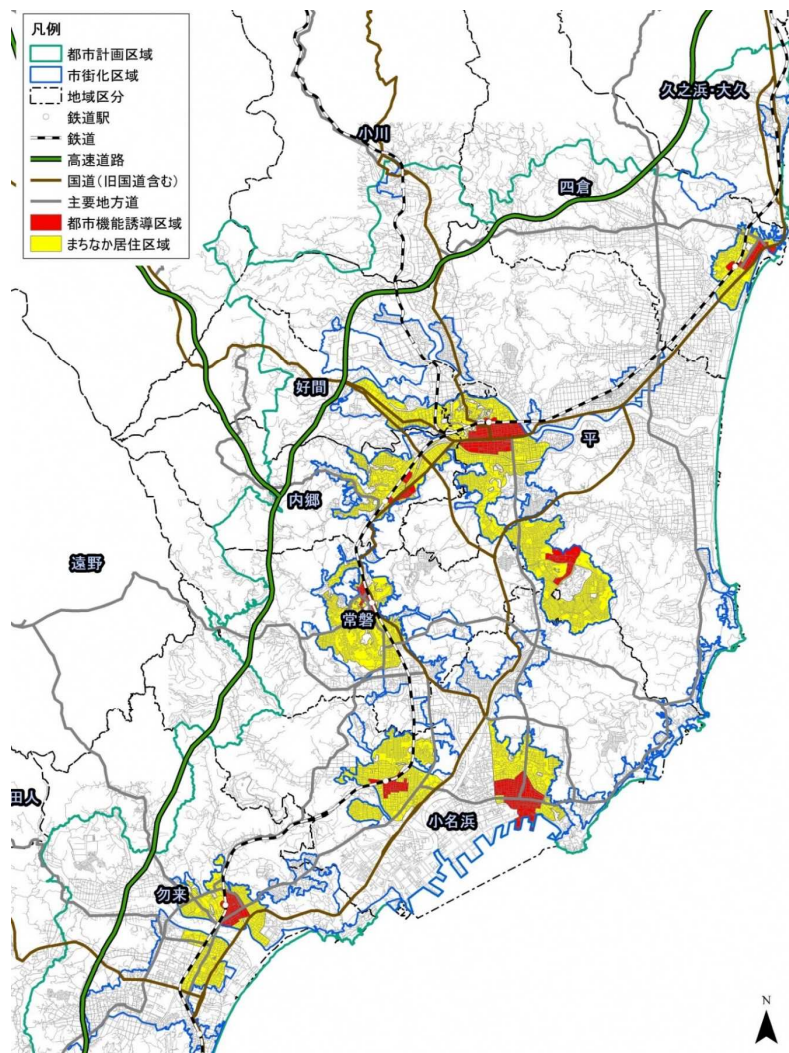


図 立地適正化計画誘導区域図

□ 当該計画における交通施策の方針の概要

○ まちなか居住区域内の誘導施策の方針

まちなか居住区域内交通の利便性の向上を図るため、公共交通の利便性や速達性の向上、並びにクリーンエネルギー自動車とICTクラウドシステム等を活用した新たな交通システムの導入の検討を進めるほか、自家用車の「保有」から「利用」への転換を促すため、公共交通の補完的役割を担う「カーシェアリングステーション」や「シェアサイクリングステーション」の立地誘導を検討するとともに、歩行道においても良好な道路空間の創出に向けた整備を検討する。

a) 誘導区域内等の公共交通の利便性・速達性の向上と既存交通との接続性向上

都市機能誘導区域へのアクセス、及びまちなか居住区域内の公共交通については、本市経済を支え、日常生活や産業活動を支える重要なインフラ施設として、その利便性や速達性が向上する施策を交通事業者と市が協働で取り組む。

また、路線バスについては、社会情勢の変化に対応した路線の再編によるネットワークの強化や次世代型のデマンド交通等への転換など、地域特性に合わせた最適な交通手段の確保を検討するとともに、鉄道との接続性を強化することにより、都市機能誘導区域等とのアクセス向上を図る。

b) 公共交通のICT化の推進

ICTクラウドシステム等を活用した新たな交通システムを導入することにより、交通の利便性向上を図り、将来的な“MaaS”の社会実装につなげる。

c) シェアリングエコノミーの推進

誘導区域内における自家用以外の交通手段として、公共交通と自家用車の中間に位置するカーシェアリングステーションやシェアサイクリングステーションについて、まちなか居住区域内への誘導を検討する。

d) 誘導区域内等における歩行道の利用環境の向上

都市機能誘導区域での誘導施設整備と合わせ、誘導区域内の道路の利用環境向上に向けた整備を検討する。



2. 将来交通需要の検討について



① 交通需要予測モデルの検討

- ✓ 将来交通量の予測は、一般的でこれまでの実績（1960代～）が豊富な四段階推定法を用いる
- ✓ 四段階推定法は「生成」「発生集中」「分布」「手段分担」の各ステップごとに、パーソントリップ調査等の結果をもとに数理モデルを構築して予測を行う
- ✓ 予測は、都市圏の課題を分析するために必要な変数や構造を持つようにし、施策による効果や将来像を検証する

1. 生成交通量の予測

1日あたりの都市圏全体の総トリップ数がどの程度あるのかを推計

2. 発生・集中交通量の予測

ゾーン別の発生量及び集中量を推計
⇒交通はどこで発生・集中しているか？

3. 分布交通量の予測

ゾーン間交通量を推計
⇒発生する交通はどこに行くか？
目的地はどこか？

4. 交通機関分担の予測

ゾーン間の交通手段別交通量を推計
⇒どの交通機関を使うか？

5. 配分交通量の予測

経路別の交通量を推計
⇒どの経路・路線を使って目的地へ行くか？

ビッグデータ活用の検討

OD（出発-到着）表イメージ

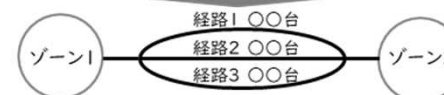
		到着ゾーン		
		ゾーン1	...	合計
出発ゾーン	ゾーン1			
	...			
	合計			生成交通量

		到着ゾーン		
		ゾーン1	...	合計
出発ゾーン	ゾーン1			発生交通量
	...			
	合計	集中交通量		生成交通量

		到着ゾーン		
		ゾーン1	...	合計
出発ゾーン	ゾーン1	分布交通量		発生交通量
	...			
	合計	集中交通量		生成交通量

		到着ゾーン		
		ゾーン1	...	合計
出発ゾーン	ゾーン1			
	...			
	合計			

交通手段ごとにOD表を作成





2. 将来交通需要の検討について



① 交通需要予測モデルの検討

- 各ステップにおいて、採用するモデルの候補は複数考えられるが、各モデルの特徴や使用するデータ等を踏まえ、次のモデルを採用することを検討

モデル	採用モデル	考え方
生成モデル	原単位法	人口構造（性年齢層）の変化を踏まえ予測
発生集中モデル	重回帰モデル法	土地の利用状況を人口指標（夜間、産業別就業・従業、就学）により表現
分布モデル	関数モデル（重力モデル）法 詳細ゾーン分析法	将来の都市構造過程を説明 詳細なゾーン間OD表も推計
分担モデル	非集計モデル（ロジットモデル）法	個人の意思決定過程を表現
配分モデル	利用者均衡配分	最も旅行時間の短い経路を選択

※市外居住者の移動はビッグデータを使用することを検討



2. 将来交通需要の検討について



② 道路ネットワークの検討

将来交通需要予測のベースとなる道路ネットワークは、以下の既存計画により設定する

①いわき都市計画道路ネットワーク

市内の123路線 約338kmの都市計画道路を設定

②上位計画との整合性

福島県新広域道路交通計画（案）、県物流拠点ネットワーク、緊急輸送路、重要物流道路、県復興計画（ふくしま復興再生道路・津波被災地域支援道路）、いわき都市計画区域マスタープランなどの関連計画と整合を図る

③各道路管理者の整備計画路線

国道6号勿来バイパスやいわき上三坂小野線（小名浜道路）等、国・県等の各道路管理者が整備を計画または整備中の路線を設定

④市街地再生整備と一体となった道路整備

公共施設再編と連携した市街地再生整備（常磐・四倉・小名浜地区）において、整備を検討している路線の設定を検討



2. 将来交通需要の検討について



①いわき都市計画道路ネットワーク



市ではこれまで、
「円滑な移動の確保（交通機能）」
「良好な都市空間の形成（空間機能）」
「都市構造の形成（市街地形成機能）」
の観点から123路線 約338kmを
都市計画道路として位置付け



都市の骨格となるように
都市計画道路ネットワークの形成を推進

— いわき都市計画道路ネットワーク
— 都市計画道路以外の主な道路



2. 将来交通需要の検討について



②上位計画との整合性

福島県新広域道路交通計画（案）、県物流拠点ネットワーク、緊急輸送路、重要物流道路、県復興計画（ふくしま復興再生道路・津波被災地域支援道路）いわき都市計画区域マスタープランなどの関連計画と整合を図る。

上位計画等に位置付けのある路線

道路管理者	路線名	広域道路	重要物流道路	緊急輸送路	ふくしま復興道路	都市計画区域MP
NEXCO	常磐自動車道	○	○	○		
	磐越自動車道	○	○	○		
国	一般国道6号	○	○	○		○
	一般国道49号	○	○	○		
県	一般国道289号	○	○	○		
	一般国道349号			○		
	一般国道399号			○	○	
	主要					
	地方					
	道					
	日立いわき線		○	○		
	いわき石川線			○		
	小名浜四倉線			○		
	いわき上三坂小野線		○	○		
	小名浜道路	○			○	○
	小名浜平線		○	○		
	いわき浪江線		○	○		
	小野富岡線	○		○	○	
	小野四倉線		○	○		
	常磐勿来線			○		○
	小名浜小野線		○	○		
	勿来浅川線			○		
一般 県道	吉間田滝根線	○			○	
	小名浜港線		○	○		
	甲塚古墳線			○		
県港湾	小名浜臨港道路1・5・6号			○		
	小名浜臨港道路2号			○		
未定	（仮）いわき東道路	○				

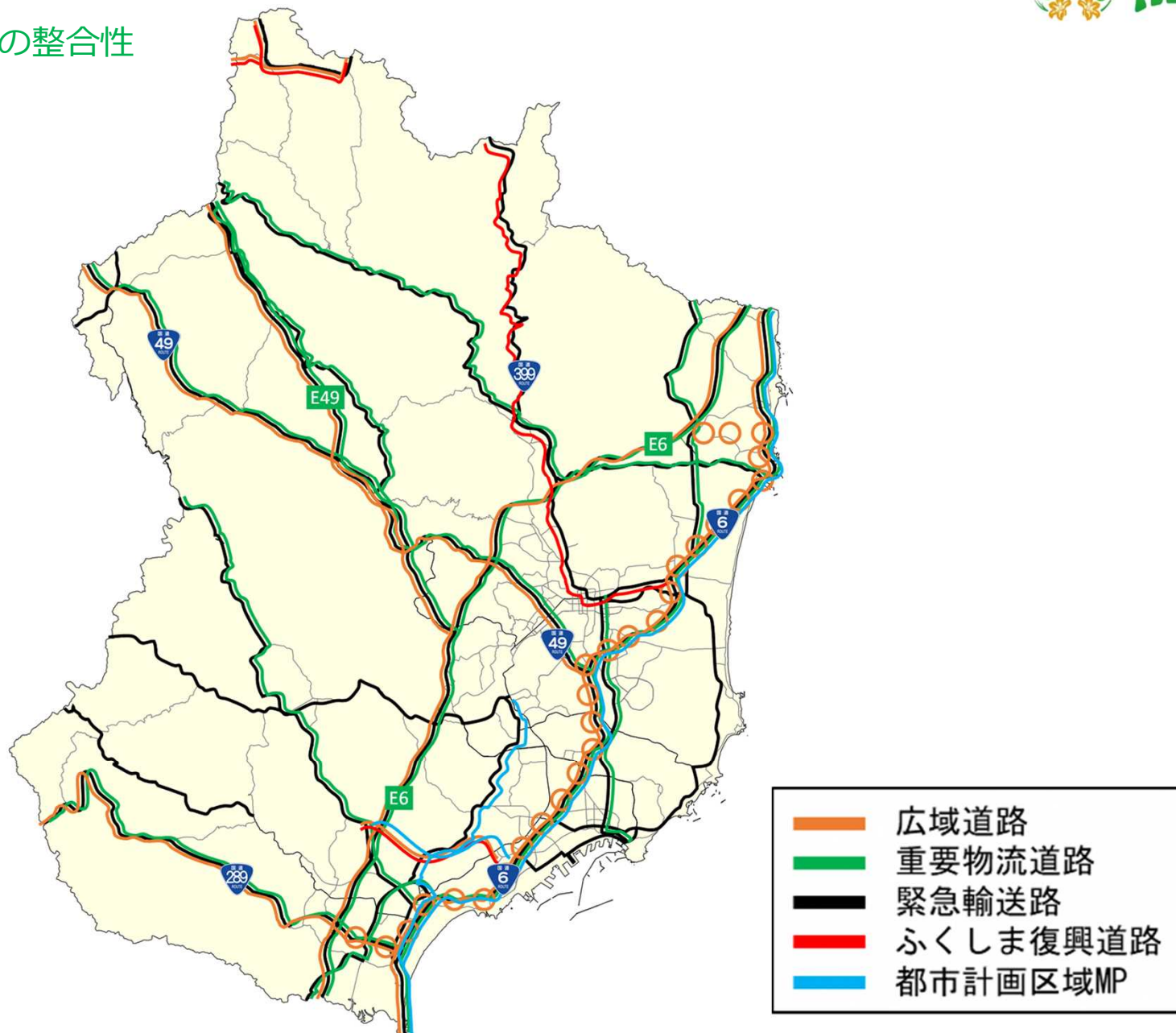
※市道は田町谷川瀬線ほか39路線が該当（上表では割愛）



2. 将来交通需要の検討について



②上位計画との整合性





2. 将来交通需要の検討について



③各道路管理者の整備計画路線

国道6号勿来バイパスやいわき上三坂小野線（小名浜道路）等、国・県等の各道路管理者が整備を計画または整備中の路線を設定

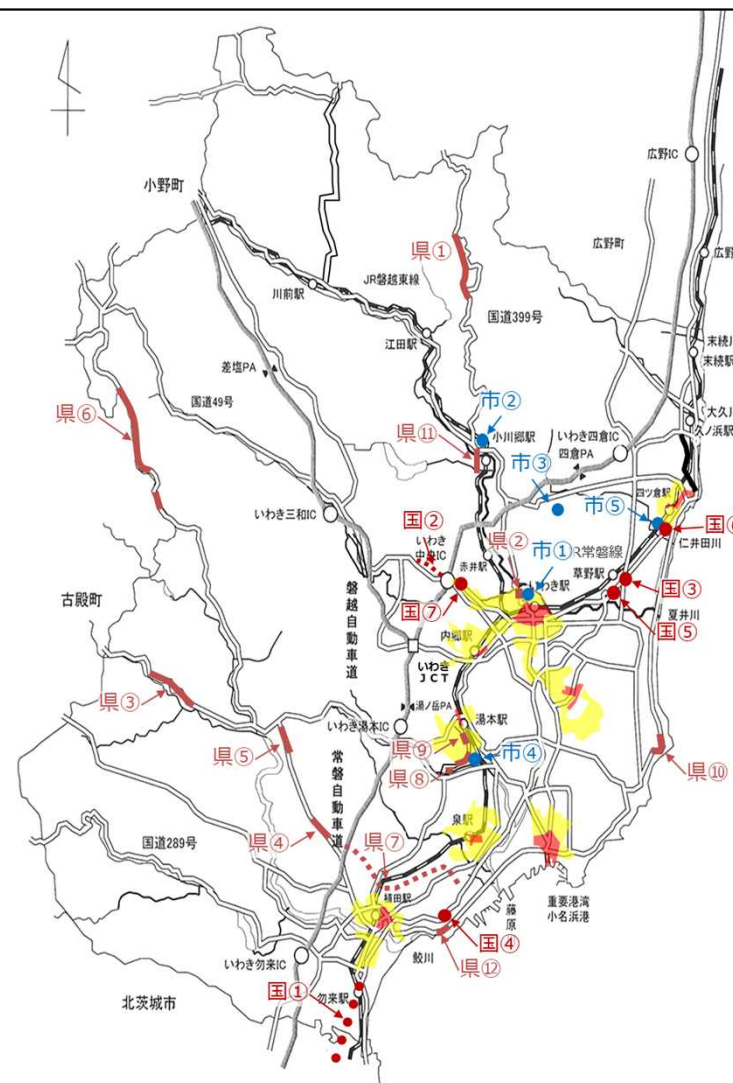
▼計画・整備中の路線

国①	一般国道6号勿来バイパス（整備促進）
国②	一般国道49号北好間改良（整備促進）
国③	出口交差点改良
国④	小浜交差点改良
国⑤	草野交差点改良
国⑥	四倉駅入口交差点改良
国⑦	向井町田交差点改良

県①	一般国道399号十文字工区
県②	一般国道399号平北目町工区
県③	主要地方道いわき石川線才鉢工区
県④	主要地方道いわき上三坂小野線和久工区
県⑤	主要地方道いわき上三坂小野線滝工区
県⑥	主要地方道いわき上三坂小野線久保目工区
県⑦	主要地方道いわき上三坂小野線（小名浜道路）
県⑧	主要地方道常磐勿来線岩崎工区
県⑨	主要地方道常磐勿来線迎工区
県⑩	県道豊間四倉線塩屋崎工区
県⑪	県道小川赤井平線小川橋工区
県⑫	県道泉岩間植田線岩間工区

市①	搔槌小路幕ノ内線
市②	清水・空木線
市③	搔槌小路・上柳生線
市④	上・下湯長谷線
市⑤	上仁井田・戸田線

	都市機能誘導区域
	まちなか居住区域

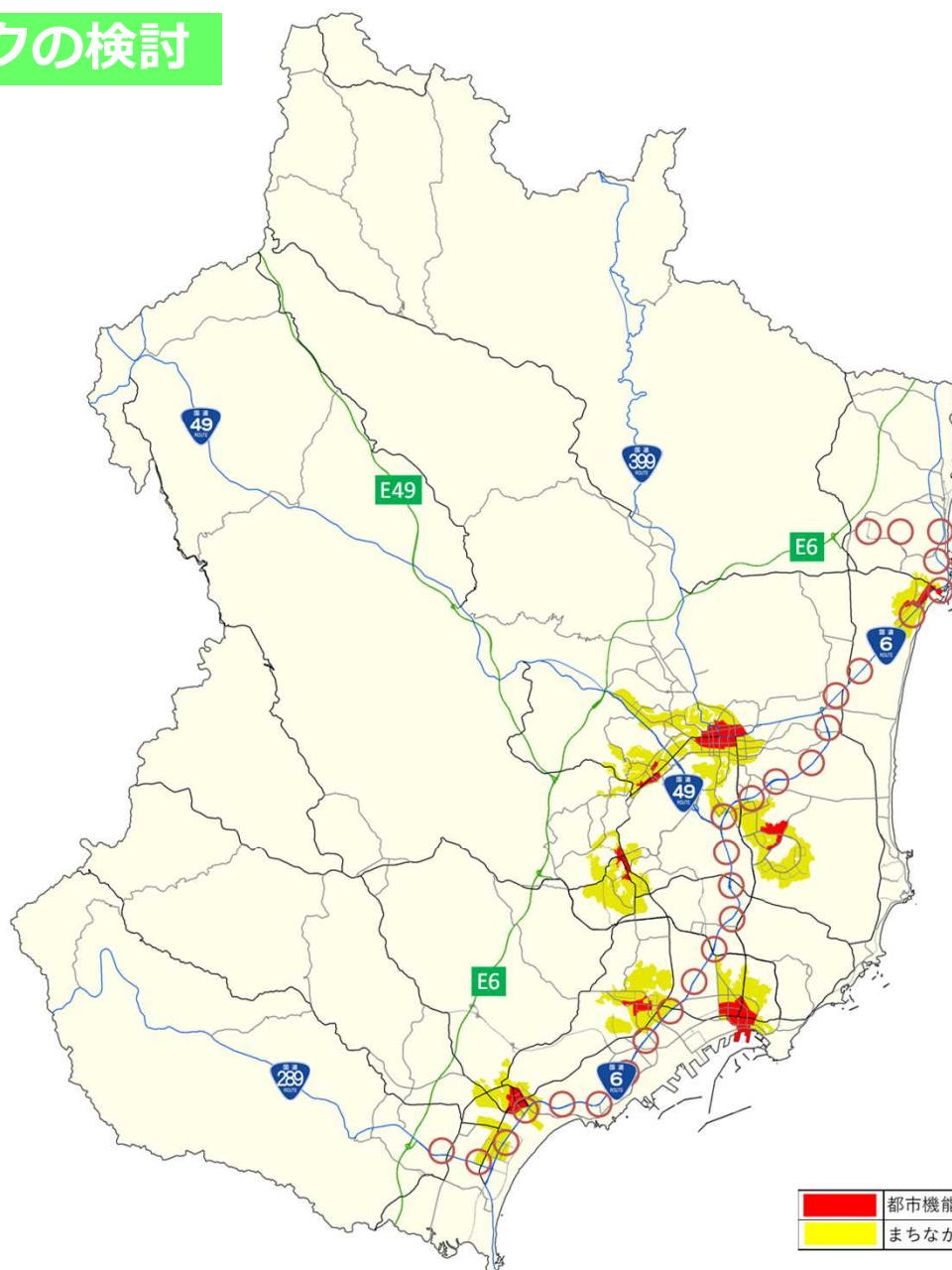




2. 将来交通需要の検討について



② 道路ネットワークの検討



	都市機能誘導区域
	まちなか居住区域



2. 将来交通需要の検討について



③ 将来シナリオの検討

将来の交通需要の予測にあたり、20年後の土地利用や道路、公共交通等のシナリオ（絵姿）を設定（概ね2シナリオ）するため、(1)～(4)の**各項目の複数シナリオの組み合わせを検討**する。

- (1) 都市圏構造：将来的な人の発生・集中する場所・人口を設定
- (2) 道路：道路ネットワークを設定
- (3) 公共交通：公共交通の運行形態・頻度を設定
- (4) TDM施策等：施策の実施による自動車利用の減少、公共交通の利用の増加の設定

なお、設定にあたっては、上位計画や実施する施策等を踏まえ、**実現性の高いシナリオとなっているかが重要な視点**。

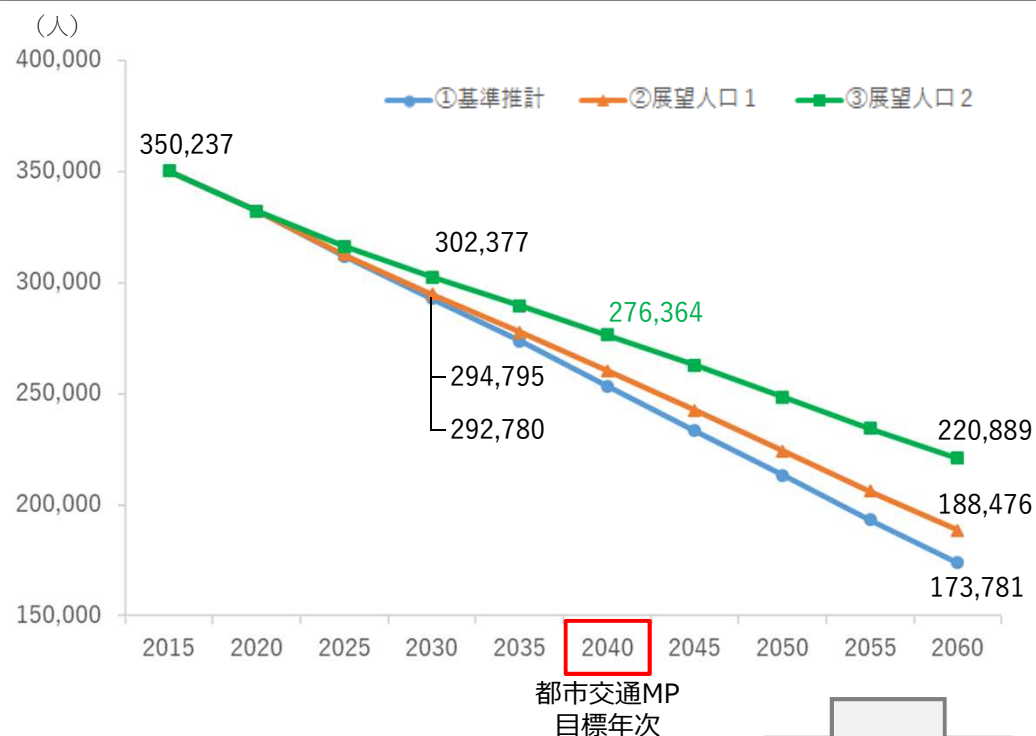


2. 将来交通需要の検討について



(1) 都市圏構造

- 都市圏構造のシナリオについては、いわき市第2期創生総合戦略（令和3年3月策定）における人口ビジョンの推計人口によるものとする



〔基準推計〕	国勢調査トレンド
〔展望人口1〕	自然動態のみ改善
〔展望人口2〕	自然動態・社会動態 の両面を改善

■自然動態・社会動態の両面の改善が図られた〔展望人口2〕では、2030年に約30万人、2060年に約22万人の人口が維持されると推計されます。

今回の将来交通需要においては、人口ビジョンで目指すべき将来人口の方向性として示されている、「**2030年で約30万人、2060年で約22万人の人口の維持**」を目標とするため、「**展望人口2（2040年で約27.6万人）**」を採用することとする



2. 将来交通需要の検討について



(1) 都市圏構造

- ・都市圏構造として、立地適正化計画で目標に掲げる「まちなか居住区域内における人口密度の維持」を基本として設定することを検討

【都市圏構造の想定シナリオ(案)】

項目	都市圏構造
シナリオ要素	・市内全地区で一様に人口減少が進行（趨勢） ・都心拠点等（平、内郷、好間）において、一定の人口密度を維持（その他拠点では人口減少が進行） ・まちなか居住区域全 8 地区において、一定の人口密度を維持（地域生活拠点では人口減少が進行）

赤字は事務局が現実的なシナリオ要素として考える項目

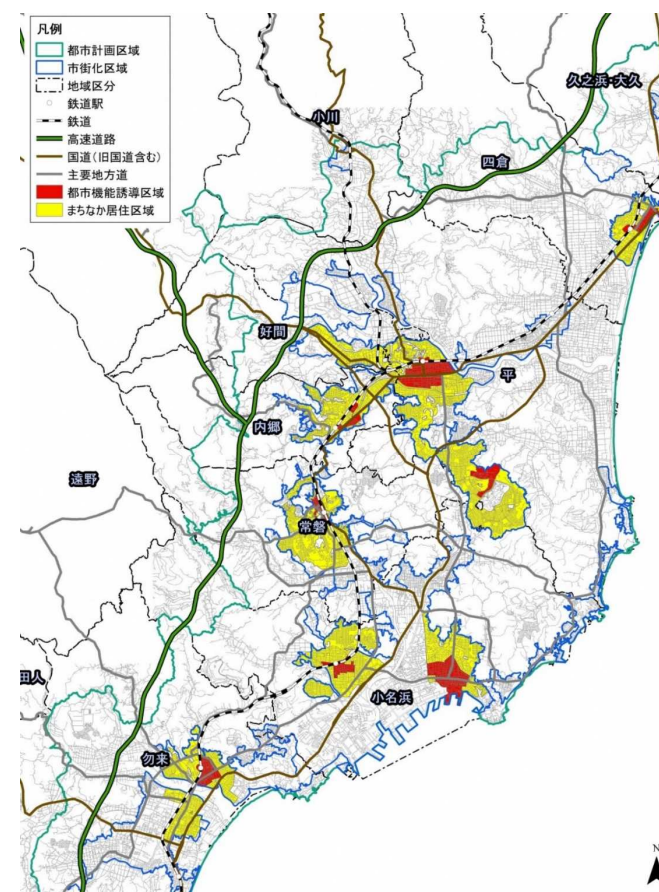


図 立地適正化計画誘導区域図（再掲）



2. 将来交通需要の検討について



(2) 道路ネットワーク

【要素①】（趨勢） 現況道路網 + 事業中路線の整備完了 + 区域マス路線の整備完了 + 常磐道4車線が広野以南まで整備完了	【要素②】 現状路線（趨勢） + 未整備都市計画道路の整備完了 + 常磐道4車線が浪江以南まで整備完了	【要素③】 シナリオB + いわき東道路の整備完了 + 常磐道4車線全線開通
常磐道4車線（広野以南まで整備完了）	常磐道4車線（浪江以南まで整備完了）	常磐道4車線（全線開通）

赤字は事務局が現実的なシナリオ要素として考える項目



2. 将来交通需要の検討について



(3) 公共交通

- ・公共交通は、「鉄道」と「路線バス・タクシー等（鉄道以外）の公共交通」に分けて、シナリオを設定
- ・「路線バス・タクシー等の公共交通」では、公共交通ネットワークの基本的な考え方にに基づき、「基幹バス」、「支線バス」「地域内交通（その他路線バス、ボランティア輸送等）」に分けてシナリオを設定することを検討

【鉄道の想定シナリオ(案)】

項目	路線	頻度
シナリオ要素	・ 現状路線継続（趨勢）	・ 現状頻度継続（趨勢） ・ いわき駅以北が震災前の状態 ・ 震災前より多頻度の状態

赤字は事務局が現実的なシナリオ要素として考える項目

【路線バスの想定シナリオ(案)】

項目	基幹バス	支線バス	地域内交通
シナリオ要素	・ 現状路線・頻度で運行（趨勢） ・ 平-小名浜間や平-NT間の多頻度化 ・ 平-内郷-湯本間の多頻度化	・ 現状路線・頻度で運行（趨勢） ・ 地域生活拠点への路線を一部見直し ・ 地域生活拠点への路線見直し	・ 現状路線・頻度で運行（趨勢） ・ デマンド運行を一部地区で実施 ・ デマンド運行を各地区で実施
備考	利用の多い路線の強味を伸ばし、基幹軸の路線バスの利用者増を図る	支線バスと地域交通をセットして考え、路線バスの利用者数の少ない地区について、デマンド運行を導入することで効率化を図る	

【高速バスの想定シナリオ(案)】

項目	路線	頻度
シナリオ要素	・ 現状路線継続（趨勢）	・ 現状頻度継続（趨勢） ・ 常磐道4車線化の進捗に伴い、いわき-仙台間増便



2. 将来交通需要の検討について



(4) TDM施策等

- ・ ネットワーク型コンパクトシティIwakiを実現するためには、公共交通の利用促進、自動車交通量の削減をはかるTDM等の施策が重要
- ・ TDM施策等の一環として、ICT等の活用による公共交通の利便性向上や交通結節点の強化などが想定

【TDM施策等の想定シナリオ(案)】

項目	交通結節点	路線バス	その他
シナリオ要素	・ 現状サービス（趨勢） ・ パーク&ライド駐車場の整備 （平・小名浜・勿来・四倉） ・ 都心拠点の交通結節点事業によるターミナル整備	・ 現状サービス（趨勢） ・ ICチケット化の導入 ・ バスロケーションシステムの導入	・ 鉄道と路線バス間の乗り継ぎ施策・割引 ・ 常磐線特急の特急券市内割引 ・ 自動運転、小型モビリティの導入

赤字は事務局が現実的なシナリオ要素として考える項目



2. 将来交通需要の検討について



シナリオ設定（案）

項目		シナリオA（現状 ^{すうせい} 趨勢型）	シナリオ設定（案）
都市圏構造 （土地利用）	人口数	・展望人口2（2040年で約27.6万人）	・展望人口2（2040年で約27.6万人）
	人口密度	・市内全地区で一様に人口減少が進行	・まちなか居住区域内で、一定の人口密度を維持
道路	高速等	・現状路線を継続	・常磐道浪江IC以南4車線が整備完了
	一般道	・事業中/区域マス路線の整備完了	・未整備都市計画道路の整備が完了
公共交通	鉄道	路線	・現況路線で運行
		頻度	・現況頻度で運行
	基幹バス		・現況路線・頻度で運行
	支線バス		・現況路線・頻度で運行
	地域内		・現況路線・頻度で運行
	高速バス	路線	・現況路線で運行
		頻度	・現況頻度で運行
TDM 施策等	交通結節点		・パーク＆ライド駐車場の整備
	路線バス		・ICチケット化の導入 ・バスロケーションシステムの導入
	その他		・鉄道と路線バス間の乗り継ぎ施策・割引

シナリオ設定（案）は事務局にて、現実的なシナリオ項目を組み合わせたものであり、本幹事会における意見や交通事業者等へのヒアリング等を踏まえて設定予定



2. 将来交通需要の検討について



将来交通需要予測のアウトプットイメージ

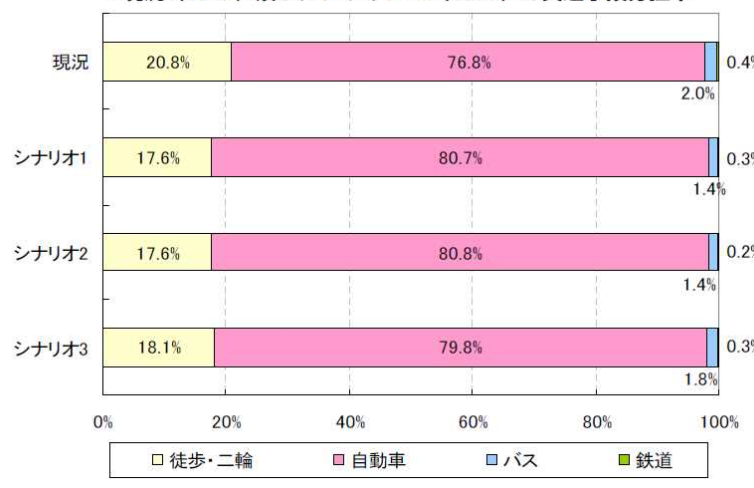
アウトプットとしては、各シナリオにおける

- ・交通手段ごとの（自動車、公共交通、徒歩・自転車）の将来交通量（トリップ数）の推計
- ・設定した道路ネットワークにおける自動車配分交通量の推計 など

現況及び将来の交通手段別トリップ数・分担率イメージ

	現況		シナリオ1		シナリオ2		シナリオ3	
	トリップ数	構成比	トリップ数	構成比	トリップ数	構成比	トリップ数	構成比
徒歩・二輪	125,577	20.8%	95,200	17.6%	95,075	17.6%	98,185	18.1%
自動車	462,611	76.8%	437,131	80.7%	437,614	80.8%	432,257	79.8%
バス	12,085	2.0%	7,617	1.4%	7,378	1.4%	9,501	1.8%
鉄道	2,209	0.4%	1,392	0.3%	1,273	0.2%	1,397	0.3%
合計	602,482	100.0%	541,340	100.0%	541,340	100.0%	541,340	100.0%

▽現況（H17）及びシナリオ1～3（H37）の交通手段分担率



出典 帯広圏総合都市交通体系調査報告書（平成20年3月）

配分交通量予測結果イメージ





2. 将来交通需要の検討について



将来交通需要予測の評価指標イメージ

評価の視点		評価指標	具体的評価内容
移動の円滑性	道路交通の円滑化	速度低下区間	・平均走行速度が20km/hに満たない道路区間延長
	高速性	地域間の平均移動時間	・都心、広域拠点に30分以内で行ける夜間人口の割合
	広域交流の可能性	高速交通体系までの平均移動時間	・常磐線各駅まで30分以内に行ける夜間人口の割合
安全・安心の確保	活動機会の公平性	公共交通利用不便の高齢者数	・全高齢者トリップ中、鉄道駅まで1km以上離れて居住する高齢者のトリップが占める割合
	防災対応性	帰宅困難者数	・1時間で帰宅が困難な人口
	日常的安全性	交通事故件数	・自動車に関する交通事故件数
環境改善	地球環境への影響	CO2排出量	・自動車の走行及び鉄道の運行に伴うCO2排出量
その他	交通手段ごとの利用状況	交通手段割合	・交通手段別の利用割合の動向

評価を踏まえた施策の提案

【施策イメージ】

- ・ 渋滞解消（右折レーンの整備等） ⇔ 速度低下区間
- ・ まちなか居住区域への居住人口誘導 ⇔ 高速交通体系までの平均移動時間
- ・ 公共交通の利用促進（サービスの高度化、TDM施策等） ⇔ CO2排出量

など・・・



3. 将来交通計画の施策の方向性について



① 施策検討の体系

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

外出したいと思える
まちづくりの推進

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

など

基本目標

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

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

② 快適・便利
誰もが気軽に移動できる
交通体系の構築

③ 安全・安心
市民の日常生活を支える
交通体系の構築

④ 持続可能性
持続可能な交通体系の構築

施策の方向性

道路交通

道路整備に関する施策の方向性を検討

【目指すべき大きな方向性】コンパクトシティ実現に向けた交通軸の形成

公共交通

公共交通に関する施策の方向性を検討

【目指すべき大きな方向性】どこでも誰でも移動しやすく持続的な移動環境

交通環境
その他

まちづくりの観点からその他交通環境整備に関する施策の方向性を検討

【目指すべき大きな方向性】コンパクトシティの実現



3. 将来交通計画の施策の方向性について



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

都市・地域総合交通戦略に位置付ける事業については、
次回幹事会において検討予定

施策の方向性	具体的施策	分野		
		道路	公共交通	その他
(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輸送力強化		○	
(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	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		○	
(3) 市街地における賑わいと憩いを生む交通環境の整備	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	○	○	



3. 将来交通計画の施策の方向性について



2

快適・便利

誰もが気軽に移動できる交通体系の構築

都市・地域総合交通戦略に位置付ける事業については、次回幹事会において検討予定

施策の方向性	具体的施策	分野		
		道路	公共交通	その他
(1) 移動の円滑化に向けた道路環境の整備	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	○		
	主要渋滞箇所の解消	○		
	路線バス走行環境の向上		○	
	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	パーク&ライド、パーク&バスライド、サイクル&ライド、サイクル&バスライドの推進		○	
	鉄道の利便性、快適性の向上		○	
	路線バスの利便性、快適性の向上		○	
	自転車利用環境の向上			○
(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		○	
	公共交通のわかりやすい情報提供		○	
	MaaSの構築・普及			○
(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活用による情報提供・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			○



3. 将来交通計画の施策の方向性について



3

安全・安心

市民の日常生活を支える交通体系の構築

都市・地域総合交通戦略に位置付ける事業については、次回幹事会において検討予定

施策の方向性	具体的施策	分野		
		道路	公共交通	その他
(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	○		
	安心して利用できる自転車走行空間・歩行空間の整備	○		
	災害に強い道路整備	○		
	道路の適正な維持管理	○		
(2) 交通事故の減少につながる交通環境の整備	交差点等の改良促進	○		
	通学路の安全対策	○		
	TDM施策による渋滞緩和対策の推進			○
	自転車利用の交通安全教育・啓発活動			○
	最新技術を活用した安全性向上			○
(3) 災害等の緊急時に対応した交通環境の確保	円滑な避難・救援を支える道路ネットワークの強化、道路の耐震化	○		
	緊急輸送道路等へのアクセス整備	○		
	無電柱化の推進	○		
	占用物件の適切な維持管理	○		



3. 将来交通計画の施策の方向性について



4

持続可能性 持続可能な交通体系の構築

都市・地域総合交通戦略に位置付ける事業については、
次回幹事会において検討予定

施策の方向性	具体的施策	分野		
		道路	公共交通	その他
(1) 環境負荷の低減に資する交通環境の構築	官民連携によるモビリティマネジメントの推進		○	
	自動車から公共交通機関等への転換促進		○	
	自動車等の環境対策の推進			○
	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	都市計画道路網の見直し	○		
	LCCを考慮した施設の長寿命化	○		
	ICT技術の活用による橋梁等の点検手法の導入	○		
	市道の見直し	○		
	地域の担い手を支援する体制強化			○
	公共交通車両のダウンサイジング		○	
(3) 効果的・重点的な道路網の構築	ICT技術を活用した交通実態調査			○
	選択と集中による計画的な道路整備の推進	○		
(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	○	○	
	協議会・幹事会の開催	○	○	