

いわき都市圏総合都市交通推進協議会 第3回 道路交通検討幹事会



[検討事項]

1. 将来交通需要予測の結果について P 1
2. 第二次都市交通マスタープラン（案）の確認 P12
 - 2-1. いわき都市圏の現状・課題と特性について . . . P13
 - 2-2. 都市の将来像について P18
 - 2-3. 将来交通計画 P22
3. 都市・地域総合交通戦略の施策パッケージ（案）について . . . P30

[その他]

1. 計画策定までのスケジュール（変更案） P38



令和3年10月5日（火）
いわき市文化センター 大会議室





1. 将来交通需要予測の結果について



(1) 需要予測の設定条件（前回会議のおさらい）

- ✓ 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

予測する 将来交通量	将来交通量の考え方	採用モデル	モデルの考え方
生成交通量	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	原単位法	人口構造（性年齢層）の変化を踏まえ予測
発生集中交通量	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？	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
分布交通量	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？	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
交通機関分担	ゾーン間の交通手段交通量を推計 ⇒どの交通機関を使うか？	所要時間比較モデル （時刻表ベース）法	鉄道・バス・自動車について、 各時刻における所要時間を比較
配分交通量	経路別の交通量を推計 ⇒どの経路を使って目的地へ行くか？	利用者均衡配分	最も旅行時間の短い経路を選択



1. 将来交通需要予測の結果について



第2回道路交通検討幹事会における意見等を踏まえ、次のように需要予測の条件を設定

赤字：前回検討会からの変更箇所

項目		現状趨勢型のシナリオ	施策実施型のシナリオ (第2回幹事会提示)	施策実施型のシナリオ (幹事会意見等を反映)	変更理由	
都市圏 構造	人口数	・ 基準推計 (2040年で約25.3万人)	・ 展望人口2 (2040年で約27.6万人)	・ 基準推計	・ 立地適正化計画との整合を図るため変更	
	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	・ 平、内郷、好間は人口密度維持 ・ その他の居住区域は1割減		
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	・ 常磐道全線4車線化	・ 常磐道4車線全線開通は実現性が高いと考えら れるため(市土木課意見)	
	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	・ 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	・ 現況路線で運行	－	
		頻度	・ 現況頻度で運行	・ いわき駅以北が震災前の状態	・ いわき駅以北が震災前の状態	－
	基幹バス (主要幹線)		・ 現状路線・頻度で運行	・ 平-小名浜間や平-NT間の多頻度化	・ 平-小名浜間*鹿島経由(NT関連系 統合)のダイヤ平準化	・ 新常磐交通(株)と、平-小名浜間(昼間)の待ち時 間平準化(利便増進)を進めることとして、地 域公共交通計画の策定に向けた協議を実施中
	支線バス (幹線・支線)		・ 現状路線・頻度で運行	・ 地域生活拠点までの路線を一部見直し	・ 地域生活拠点までの路線を 一部見直し	－
	地域内		・ 現状路線・頻度で運行	・ デマンド運行を一部地区で実施	・ デマンド運行を一部地区で実施 (三和、川前)	－
	高速 バス	路線	・ 現況路線で運行	・ 現況路線で運行	・ 現況路線で運行	－
		頻度	・ 現況頻度で運行	・ いわき～仙台間を増便	・ いわき～仙台間を増便	－
TDM 施策等	交通結節点	・ 現状サービスを継続	・ パーク＆ライド駐車場の整備	・ パーク＆ライド駐車場の整備 ・ シェアサイクルの実施(都市機能 誘導区域8地区)	・ 市スマート社会推進課との連携による実施が 想定	
	路線バス	・ 現状サービスを継続	・ ICチケット化の導入 ・ バスロケーションシステムの導入	・ 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	・ 現状サービスを継続	・ 鉄道と路線バス間の乗り継ぎ施策・割引	・ 鉄道と路線バス間の乗り継ぎ施策、 割引	－	

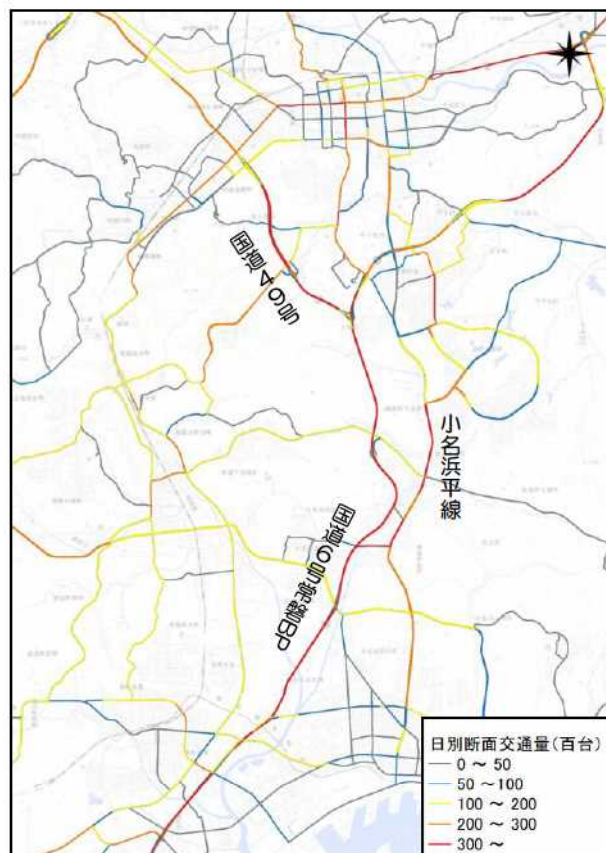


1. 将来交通需要予測の結果について

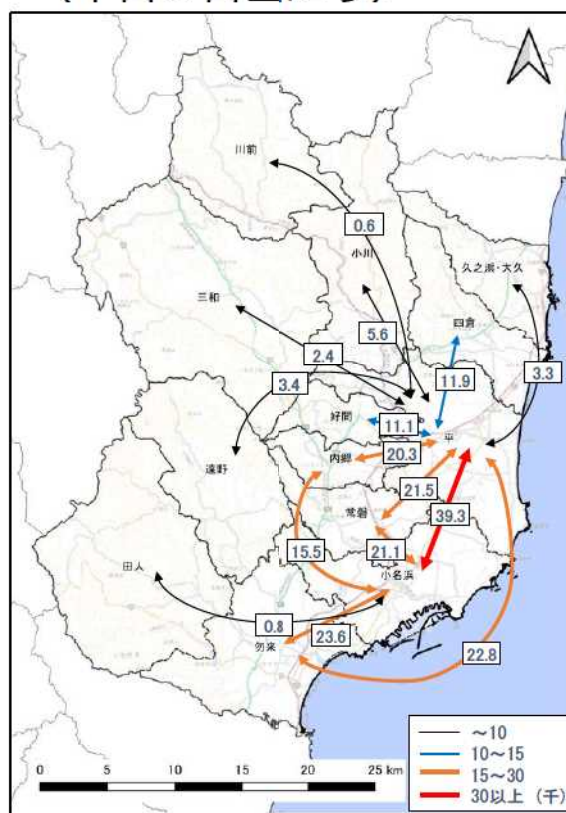


(2) 需要予測の結果【現況再現】2020年

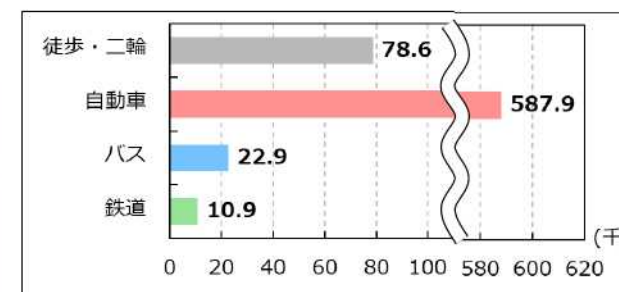
■ 配分交通量



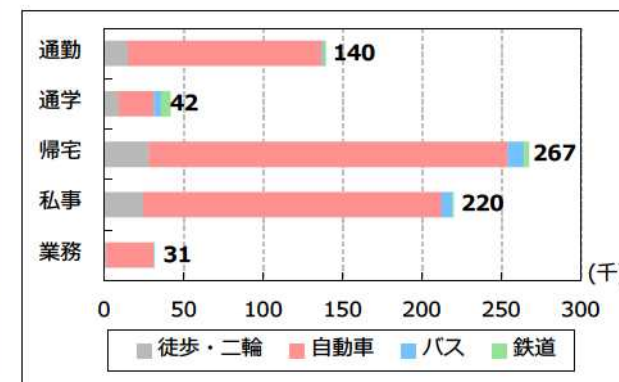
■ 地区間トリップ数 (平日1日当たり)



■ 交通手段別トリップ数 (平日1日当たり)



■ 目的別トリップ数 (平日1日当たり)



- ・ 配分交通量について、国道6号BP・国道49号・小名浜平線は1日当たりの断面交通量が3万台以上となっている
- ・ 地区間トリップ数について、平-小名浜間が約4万トリップと最も多く、平・小名浜・勿来・常磐・内郷間が1万5千トリップ以上となっている
- ・ 交通手段別では自動車が約59万トリップと最も多く、目的別では帰宅が約27万トリップと最も多い

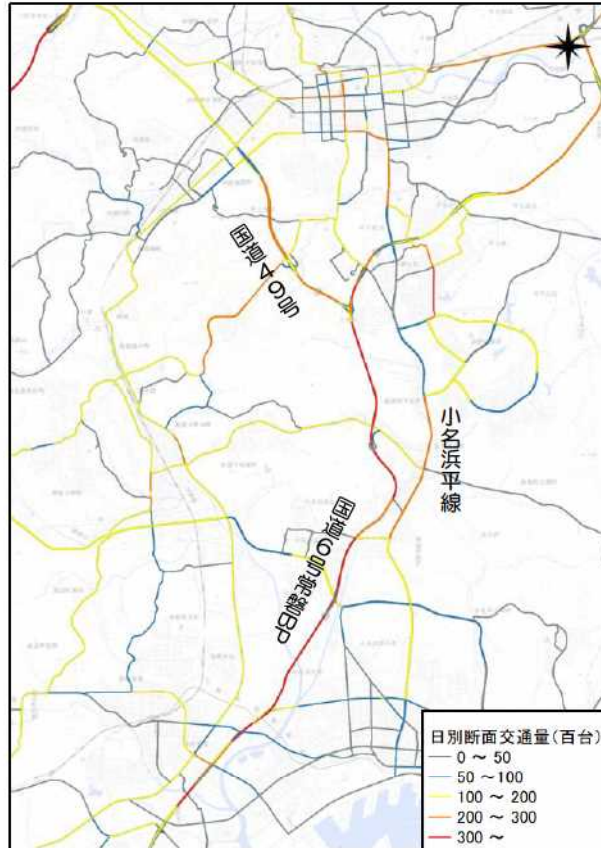


1. 将来交通需要予測の結果について

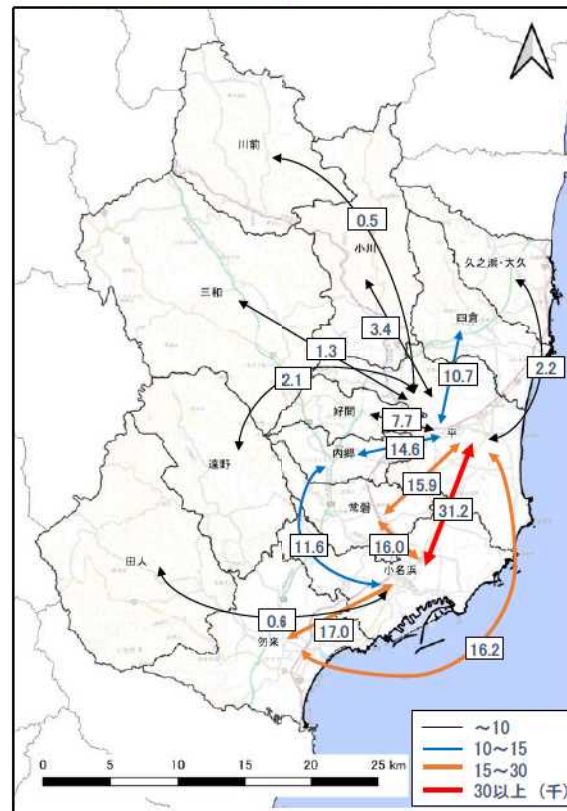


(2) 需要予測の結果【現状趨勢型のシナリオ（A）】2040年

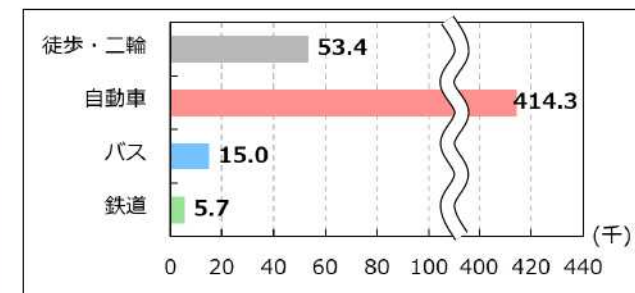
■ 配分交通量



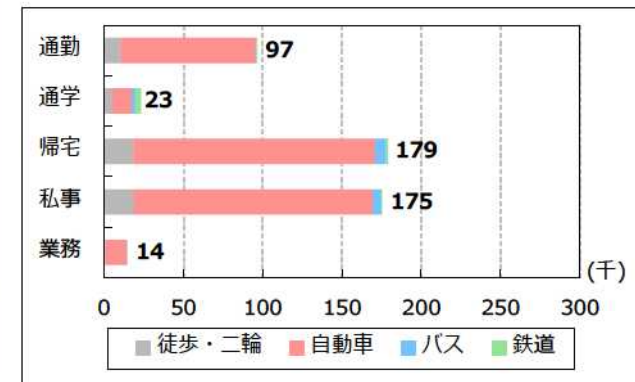
■ 地区間トリップ数 (平日1日当たり)



■ 交通手段別トリップ数 (平日1日当たり)



■ 目的別トリップ数 (平日1日当たり)



- ・ 配分交通量について、国道6号BPは現況と変わらず1日当たりの断面交通量が3万台以上となっている
- ・ 地区間トリップ数について、平-小名浜間が3万トリップ以上と最も多く、平・小名浜・勿来・常磐間が1万5千トリップ以上となっている
- ・ 交通手段別では自動車が約41万トリップと最も多く、目的別では帰宅が約18万トリップと最も多い

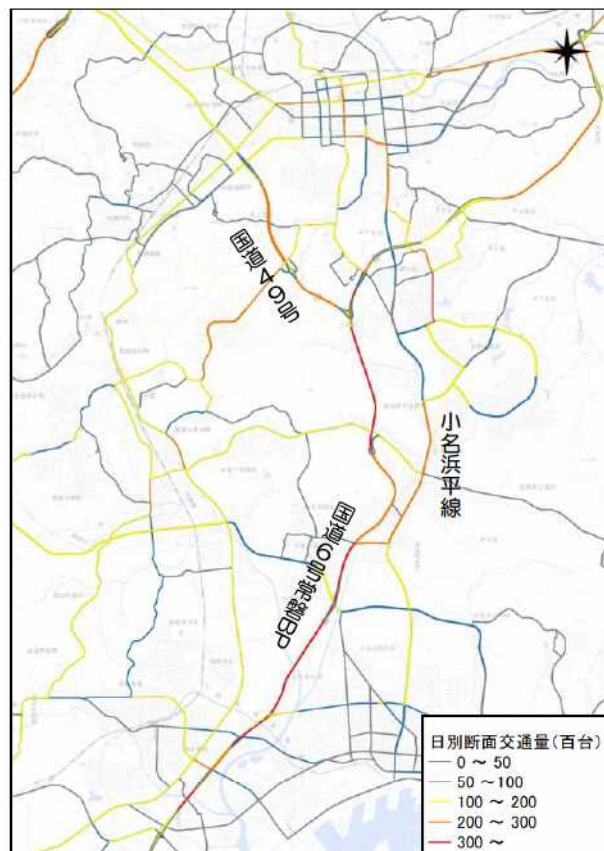


1. 将来交通需要予測の結果について

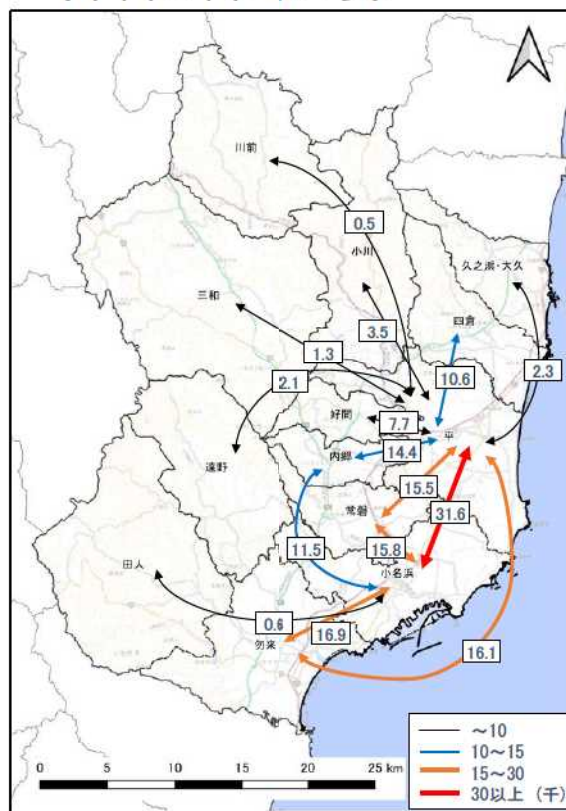


(2) 需要予測の結果【施策実施型のシナリオ（E）】2040年

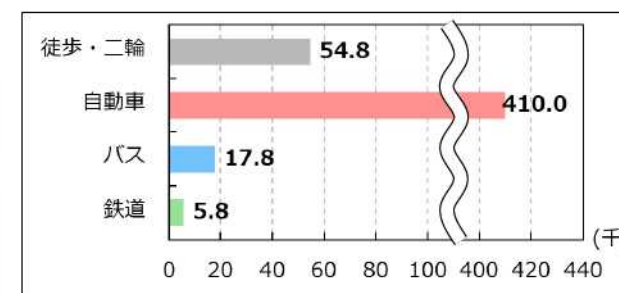
■ 配分交通量



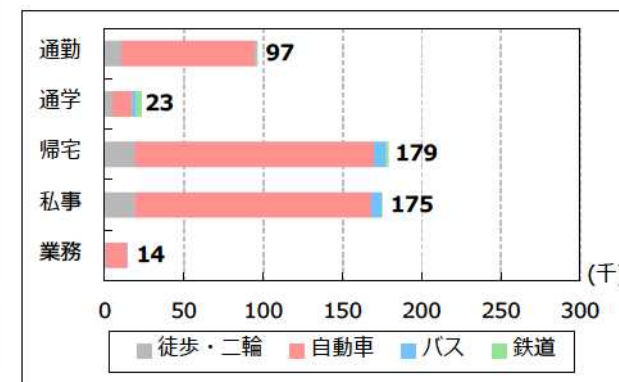
■ 地区間トリップ数 (平日1日当たり)



■ 交通手段別トリップ数 (平日1日当たり)



■ 目的別トリップ数 (平日1日当たり)



- ・ 地区間トリップ数について、現状趨勢型と比較し平-小名浜間は微増、都市部の他の地区間には微減する
- ・ 交通手段別では、現状趨勢型と比較し**自動車**が減少、**バス**と**徒歩・二輪**が増加する

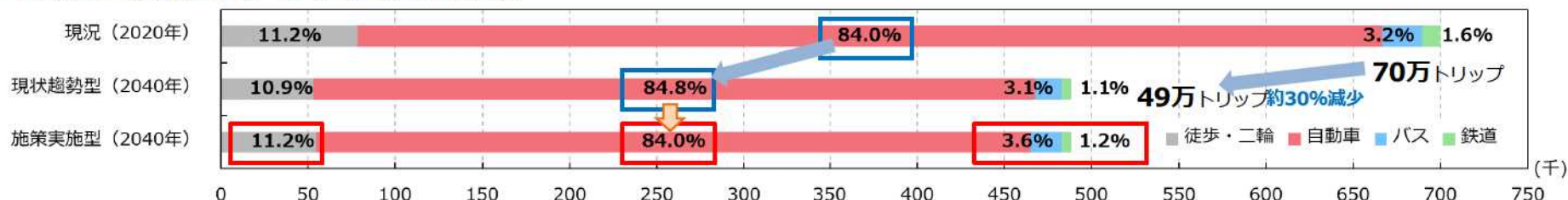


1. 将来交通需要予測の結果について



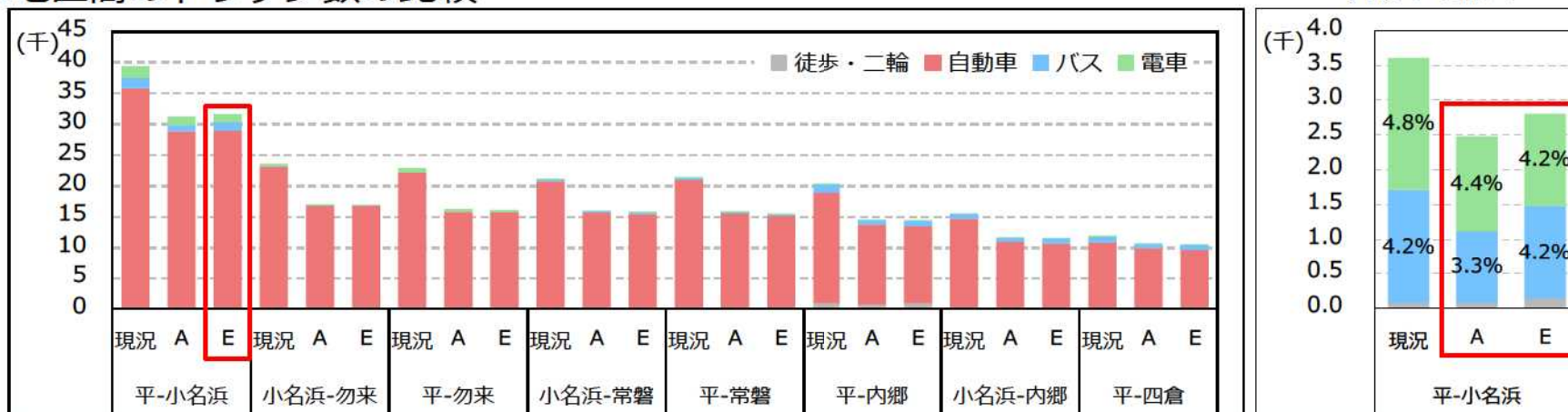
(3) 需要予測の分析・評価 1

■ 交通手段別のトリップ数の比較



- ・人口減少に伴い2040年（現状趨勢型・施策実施型）の総トリップ数は2020年（現況）に比べ約30%減少する
 - ・現況と現状趨勢型を比較すると、現状趨勢型において自動車分担率が増加している → **自家用車依存が進行**
 - ・現状趨勢型と施策実施型を比較すると、施策実施型において自動車分担率が減少し、バス及び徒歩・二輪の分担率が増加している
- **公共交通・TDM施策を一体的に実施することで、自家用車依存の進行に歯止めをかけることが可能**

■ 地区間のトリップ数の比較



- ・主要拠点である平、小名浜、勿来、常磐間のトリップ数が多い
 - ・施策実施型（E）において、平-小名浜間のトリップ数が増加する
- **交通手段としてはバス分担率が増加しており、公共交通・TDM施策の効果が確認できる**



1. 将来交通需要予測の結果について



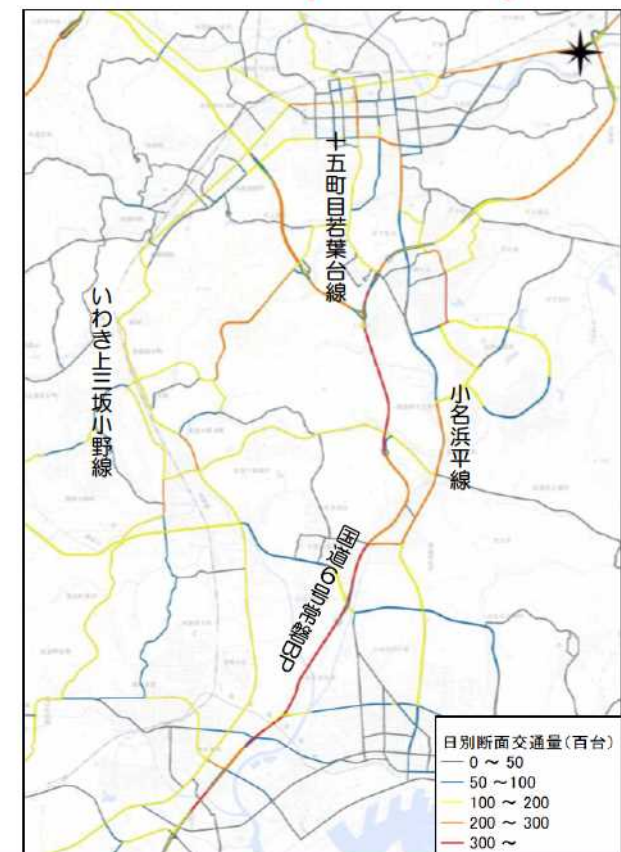
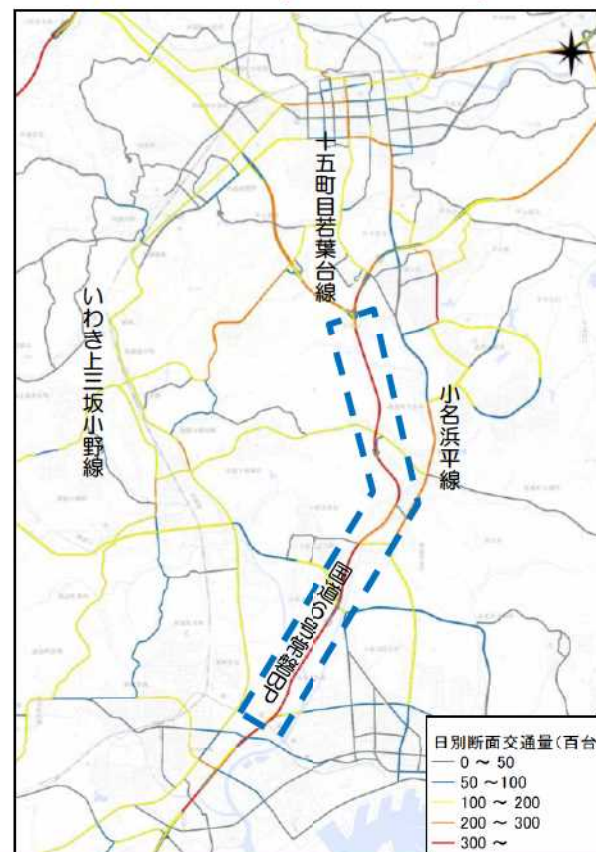
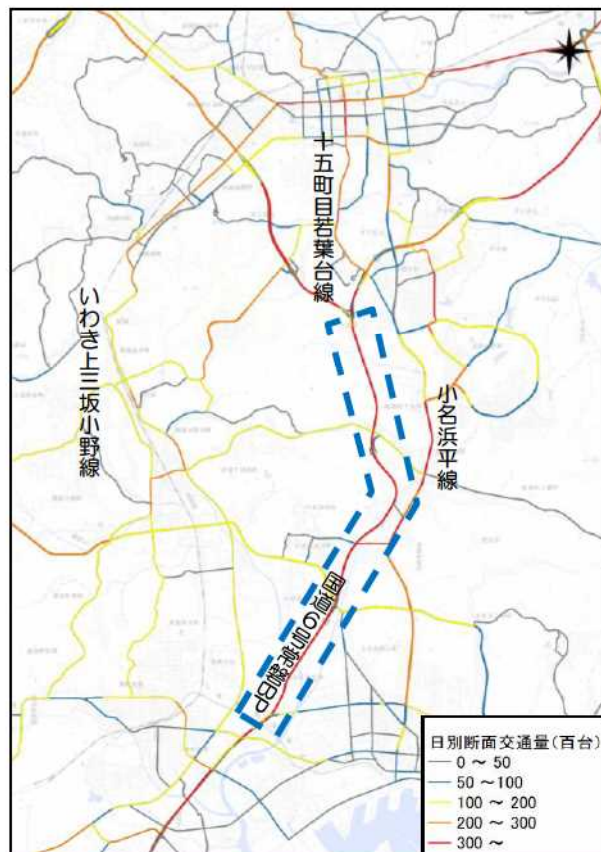
(3) 需要予測の分析・評価 2

■ 配分交通量の比較

現況

シナリオA(現況趨勢型)

シナリオE(施策実施型)



- ・人口減少に伴い、2040年（シナリオA・E）では、主要な幹線道路で断面交通量が減少
- ・一方で、2020年（現況）と2040年で断面交通量が大きく減少しない区間もあり、国道6号常磐BPの上矢田ランプ以南は約3万台以上の交通量が継続する【青点線部分】



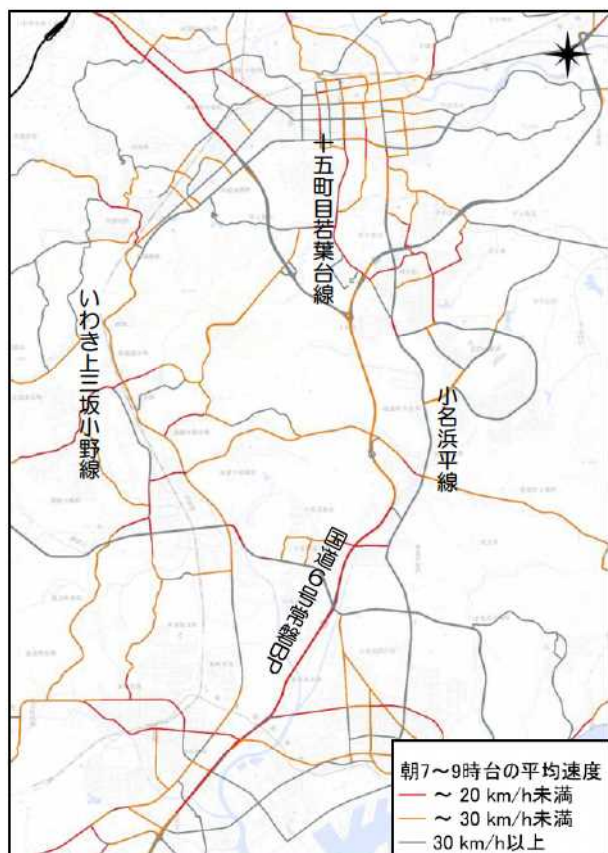
1. 将来交通需要予測の結果について



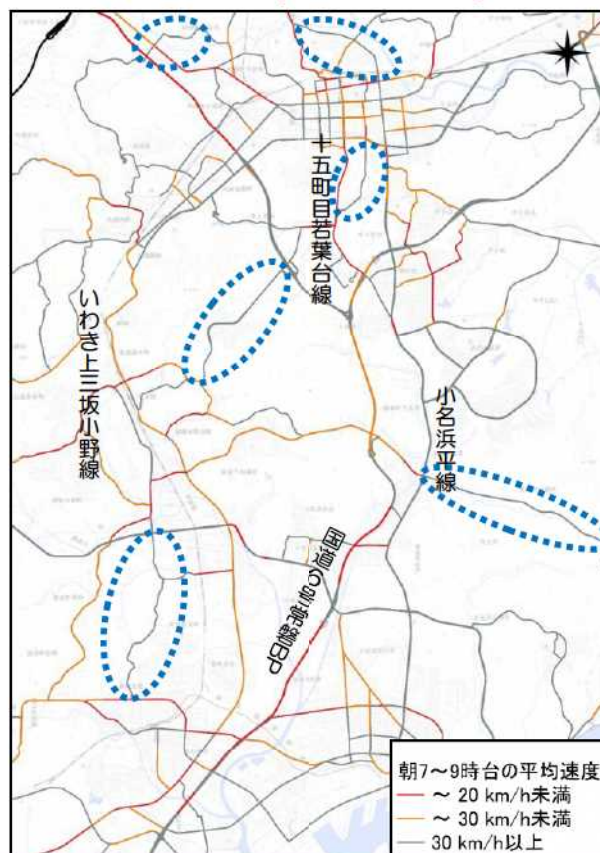
(3) 需要予測の分析・評価3

■ 平均速度の比較（朝ピーク時）

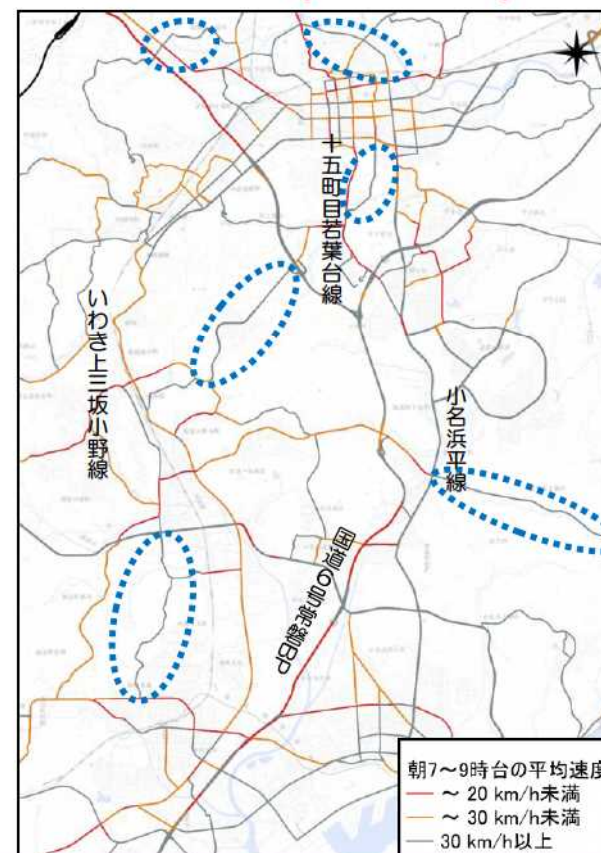
現況



シナリオA(現況趨勢型)



シナリオE(施策実施型)



- ・ 2040年（シナリオA・E）には、一部の道路で速度低下が解消 **【青点線部分】**
- ・ 2040年においても、朝ピーク時の主要幹線道路では、現況とほぼ変わらない渋滞が発生する見込み
- ➡ **主要幹線道路における交通円滑化対策の検討が必要**
- ※速度低下に関する分析については、減速・低速などの詳細な車両移動の再現が可能な交通シミュレーション等が別途必要



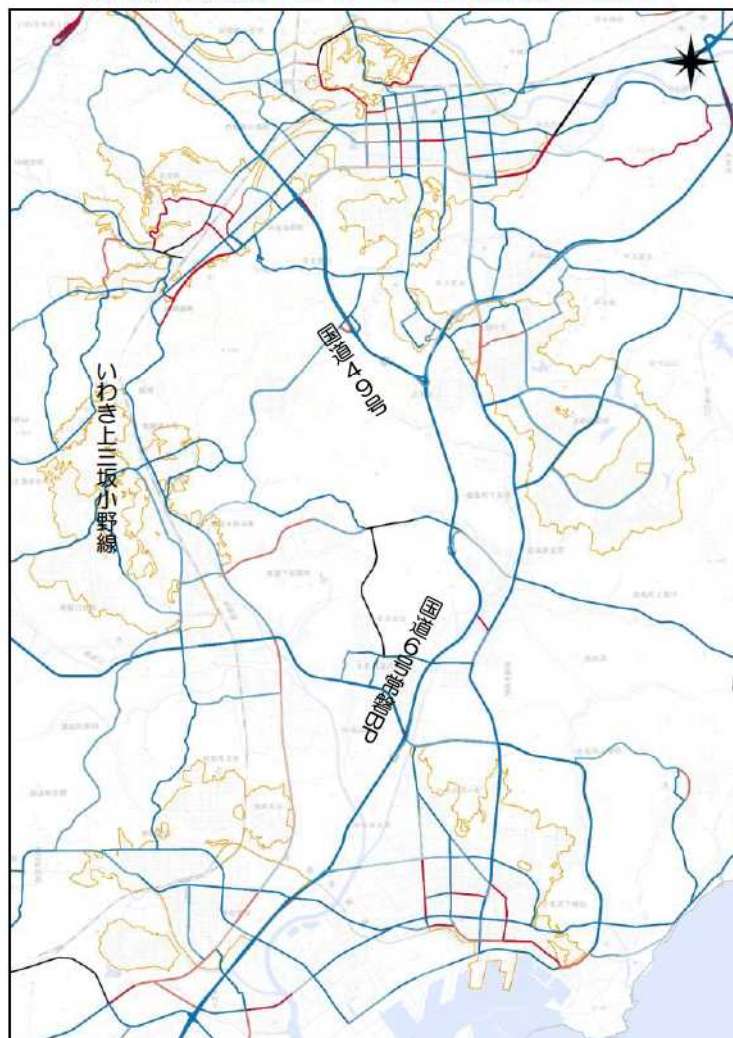
1. 将来交通需要予測の結果について



(3) 需要予測の分析・評価2

■施策実施による断面交通量の変化

現況再現 から シナリオE の増減率



- ・市内全域において交通量の減少が見られるが、平、小名浜、内郷、植田などのまちなか居住区域においては、居住誘導により、各居住区域内及び区域周辺の交通量は増加が見込まれる

→交通量の増加に伴い、まちなか居住区域周辺の安全・安心な道路環境整備が必要





1. 将来交通需要予測の結果について



(3) 需要予測の分析・評価5

評価項目	小項目	単位	(現況)	現況趨勢による変化		(A)	施策による変化			(E)	指標の説明
				(A)-(現況)			(E)-(A)				
速度低下区間長の割合 ※1		%	13.50		-2.07	11.43		-1.21	○	10.22	道路交通の円滑化を示す指標 数値がマイナスの場合、渋滞は改善
交通手段 割合	徒歩・二輪	%	11.23		-0.30	10.93		0.29	○	11.22	ヘルスケアを示す指標 数値がプラスの場合、運動量が増加
	自動車		83.95		0.87	84.83		-0.88	◎	83.95	自動車依存度を示す指標 数値がマイナスの場合、依存度は改善
	バス・電車		4.82		-0.58	4.24		0.59	◎	4.83	公共交通の促進度を示す指標 数値がプラスの場合、促進度が増加
拠点別平均 移動時間	いわき駅	分	15.56		-0.36	15.19		0.59	△	15.78	高速性・広域交流の可能性を示す指標 数値がマイナスの場合、高速性は改善
	四ツ倉駅		29.30		-1.90	27.40		0.93	△	28.33	
	湯本駅		20.59		-0.83	19.76		0.78	△	20.54	
	小名浜		19.03		-0.83	18.21		0.33	△	18.54	
	植田駅		22.06		-0.51	21.55		0.35	△	21.90	
帰宅困難者率 ※2		%	4.80		-1.35	3.46		0.27	△	3.73	高速性・防災対応性を示す指標 数値がマイナスの場合、高速性は改善
1人当たりのCO2排出量		kg-CO2	5.25		-0.53	4.72		-0.07	○	4.64	地球環境への影響を示す指標 数値がマイナスの場合、環境に配慮

※1 時間帯について、自由に走行できる交通量を超え、速度が低下している区間長の割合と定義

※2 「移動目的が帰宅で、かつ1時間以上かかる人数」と定義

- ・現況と現状趨勢型 (A) を比較すると、人口減少による交通量の減少から、渋滞の区間の減少と平均移動時間の短縮、1人当たりのCO2排出量の減少が見込まれる
 - ・施策実施型 (E) において、**自家用車依存の改善、公共交通の利用促進が期待**でき、施策の方向性や有効性を確認
 - ・一方で、主要な交通結節点までの移動時間や帰宅困難者率の増加などの課題がみられる（公共交通への転換に伴い、乗り換え・待ち時間の増加によるもの）
- 需要予測では加味できていない、乗り換え利便性の向上や交通結節点の強化などの施策検討が必要



1. 将来交通需要予測の結果について



(4) 結果のまとめ

2020年と2040年（現状趨勢）との比較から・・・

- ・人口減少に伴い、将来の総トリップ数は約30%減少
- ・人口減少による交通量の減少から、渋滞区間の減少と平均移動時間の短縮、1人当たりのCO2排出量が減少
→**将来にわたっても主要幹線道路では、一定の交通量が見込まれるとともに、速度低下区間が残存するなど、主要な渋滞・事故ポイントでの対策が必要**
- ・公共交通施策やTDM施策などがなされず、公共交通への利用促進がなされなければ、都市圏全体の自動車分担率が増加し、過度な自家用車依存が進行
→**利用者の減少に伴い、公共交通サービスの維持が困難**
→**免許を有していない又は、運転ができない高齢者や学生などの移動手段の確保が必要**

道路・公共交通・TDM施策などを一体的に実施することで・・・

- ・自動車分担率が減少し、徒歩・二輪・公共交通機関の分担率が増加
- ・人口減少下においても平-小名浜間のトリップ数が増加し、今後も一定程度の輸送量を確保する必要
- ・平-小名浜間で公共交通施策を実施することで、路線バスの分担率が増加
→**自動車依存の進行を食い止め、公共交通への転換が促進**
→**交通施策の有効性が確認でき、ネットワーク型コンパクトシティの形成が前進**

需要予測から見える課題など

- ・まちなか居住区域への居住誘導に伴い、区域内及び周辺の交通量の増加が見込まれる
→**安全・安心な道路環境整備が必要**
- ・公共交通への転換に伴い、乗り換え・待ち時間の増加が想定
→**乗り換え利便性の向上や交通結節点の強化などの施策検討が必要**



2. 第二次都市交通マスタープランの確認



(1) 都市交通マスタープランとは

- 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

第二次都市交通マスタープランの構成（案）





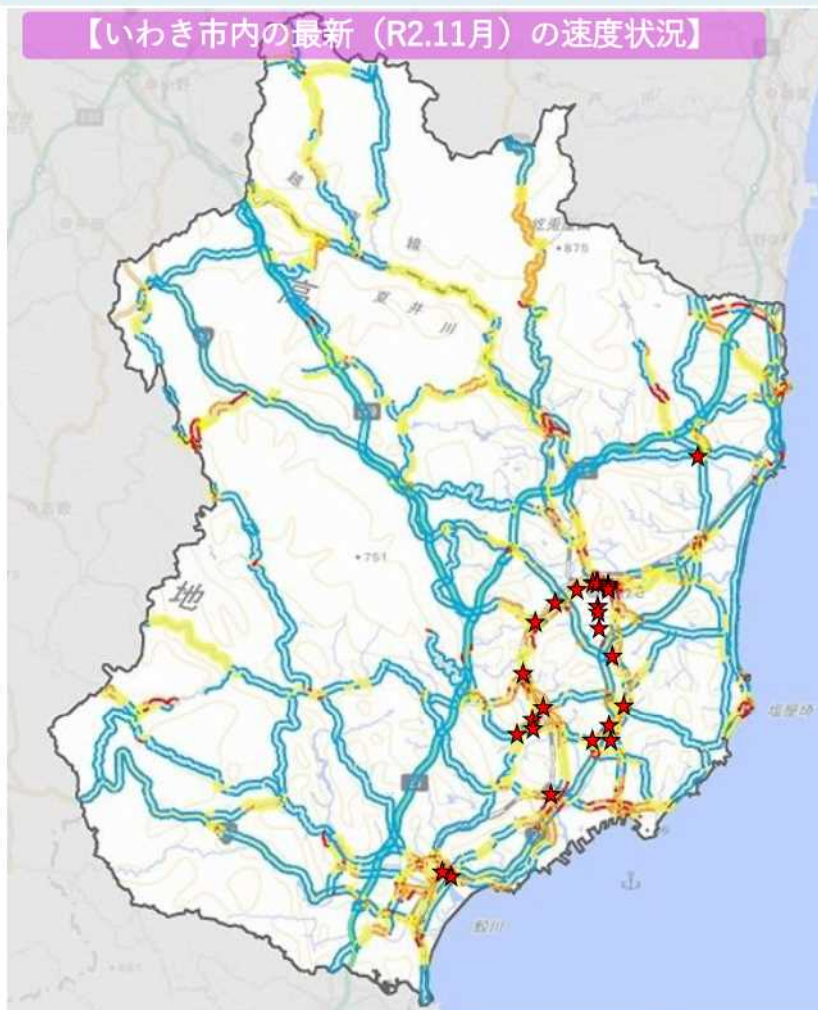
2-1.いわき都市圏の現状・特性と課題について



(1) 道路交通について

- 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
- 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））



＜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

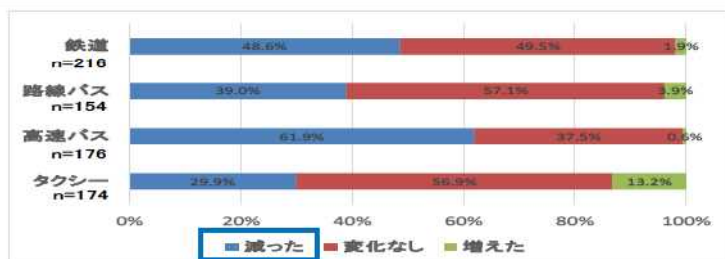


2-1.いわき都市圏の現状・特性と課題について



(2) 公共交通について

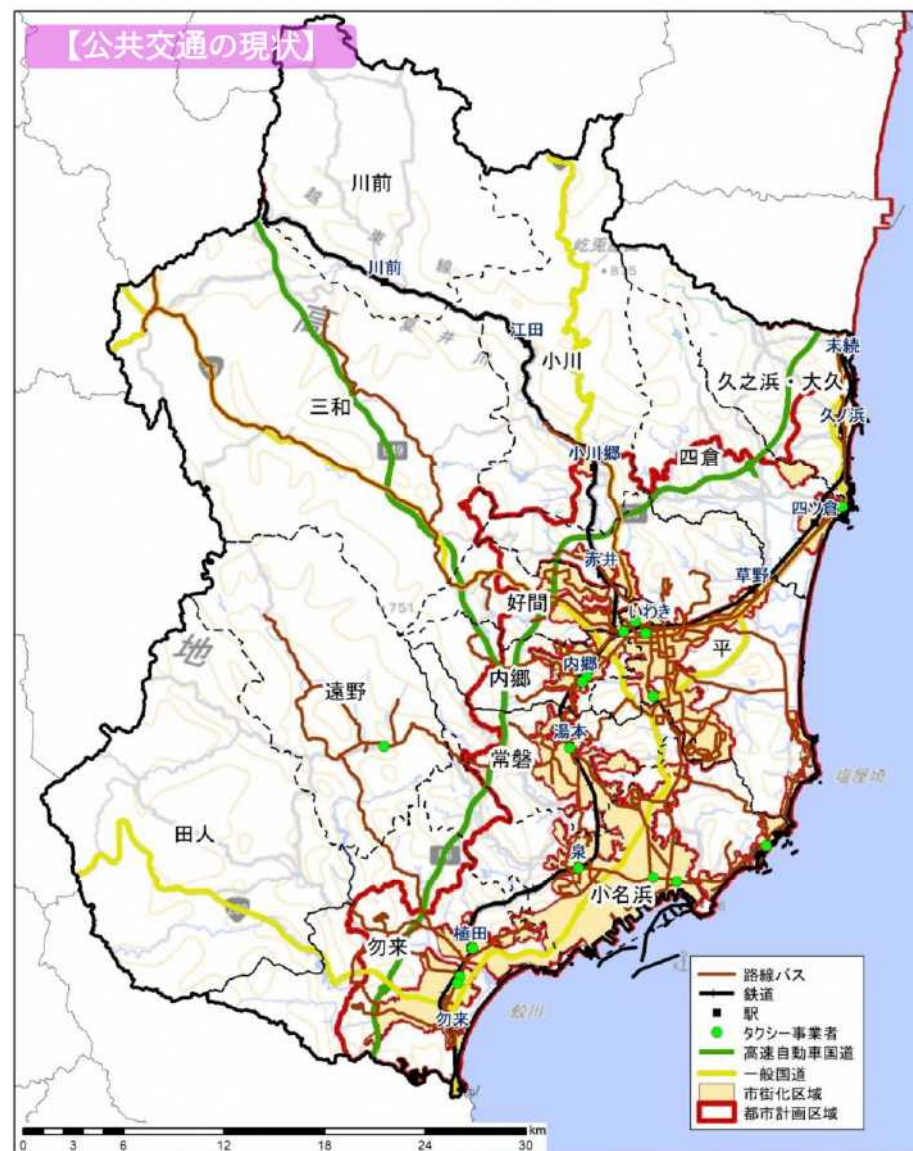
- 鉄道はJR常磐線、JR磐越東線が運行
- タクシーの事業所は、市街化区域内に集中して立地
- 路線バスは国道6号及び主要地方道小名浜平線を中心に運行
- 路線バスの収支率は65%
- 公共交通維持等に対しては行政が一定の負担
- 利用者の減少が続くと行政負担の増加や路線の減便・廃止が懸念
- 新型コロナの影響により公共交通利用の減少は加速



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



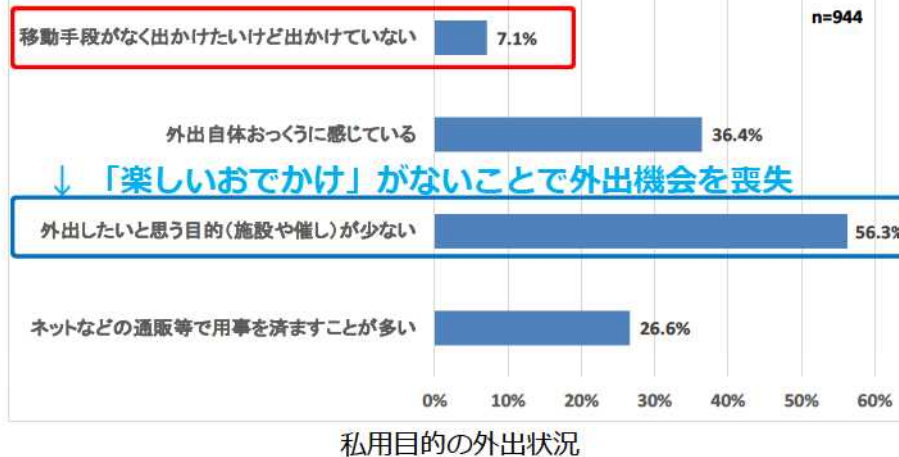


2-1.いわき都市圏の現状・特性と課題について

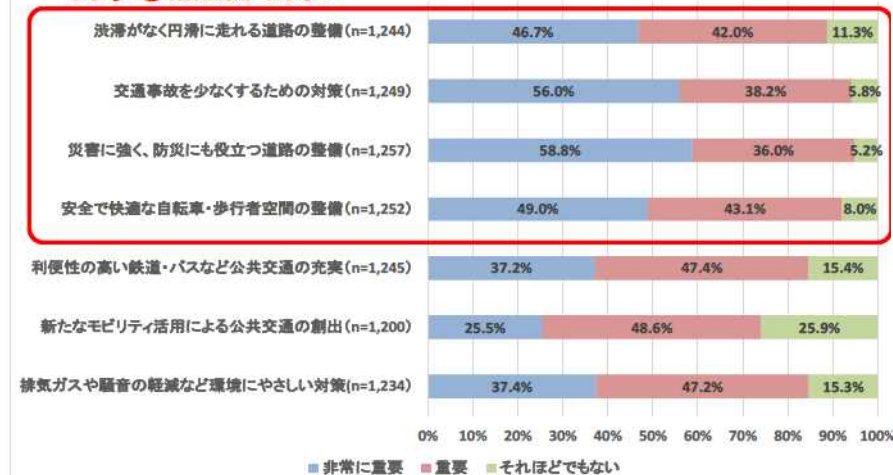


(3) 移動特性について

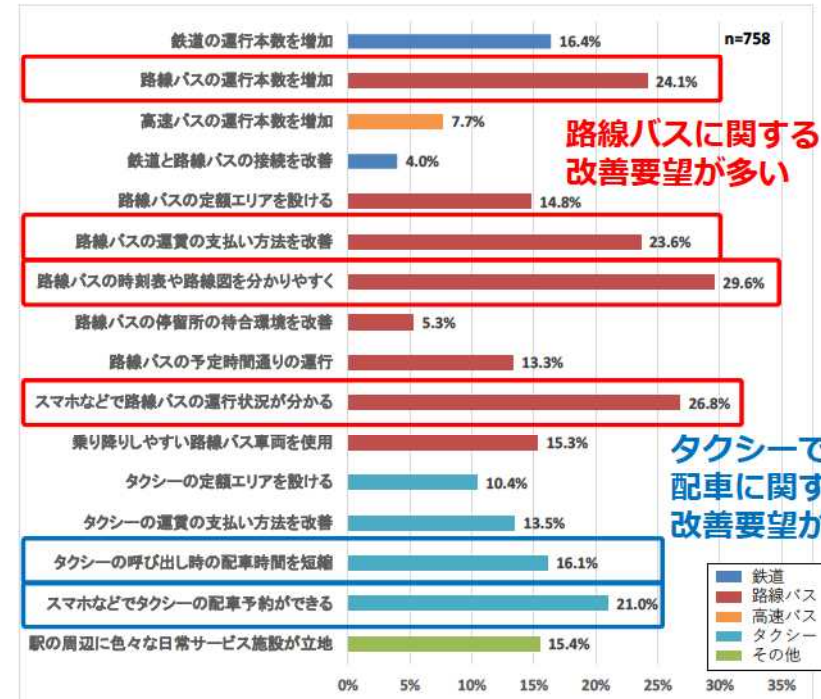
↓ 移動手段がなく外出機会を損失：
免許なし又は返納した高齢の女性の方が多い



↓ 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



交通まちづくりの目標として重視すべき事項



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

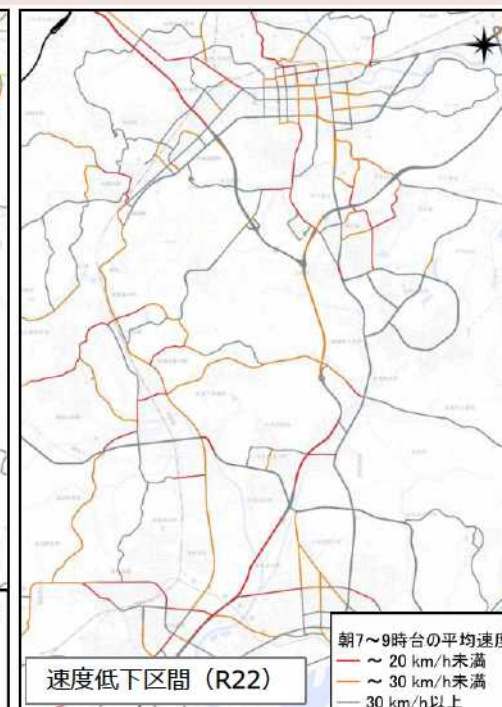
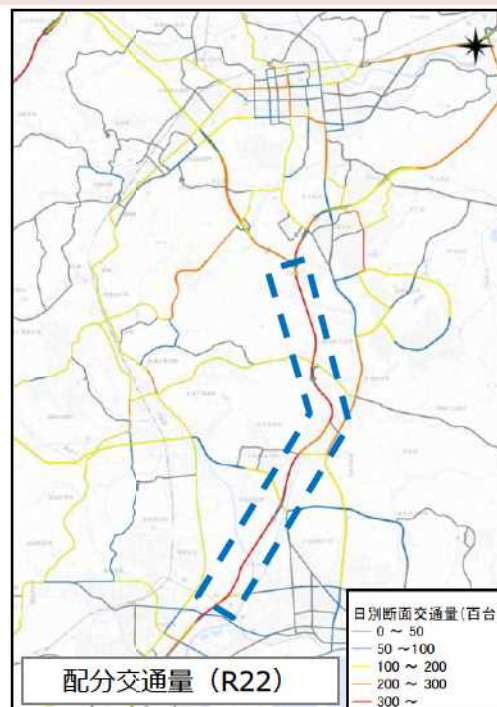
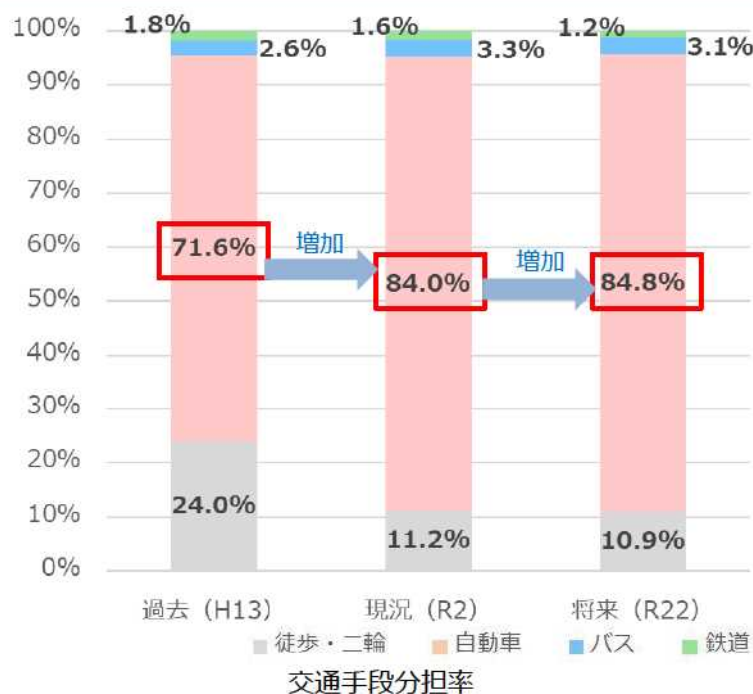


2-1.いわき都市圏の現状・特性と課題について



(4) 将来の見通しについて

- 人口減少に伴い、将来の総トリップ数は約30%減少
- 人口減少による交通量の減少から、渋滞区間の減少と平均移動時間の短縮、1人当たりのCO2排出量が減少
 - ➡将来にわたっても主要幹線道路では、一定の交通量が見込まれるとともに、速度低下区間が残存するなど、**主要な渋滞・事故ポイントでの対策が必要**
- 公共交通施策やTDM施策などがなされず、公共交通への利用促進がなされなければ、都市圏全体の自動車分担率が増加し、過度な自家用車依存が進行
 - ➡利用者の減少に伴い、公共交通サービスの維持が困難
 - ➡免許を有していない又は、運転ができない高齢者や学生などの移動手段の確保が必要
- まちなか居住区域への居住誘導に伴い、区域内及び周辺交通量の増加が見込まれる
 - ➡安全・安心な道路環境整備が必要
- 公共交通への転換に伴い、乗り換え・待ち時間の増加が想定
 - ➡乗り換え利便性の向上や交通結節点の強化などの施策検討が必要

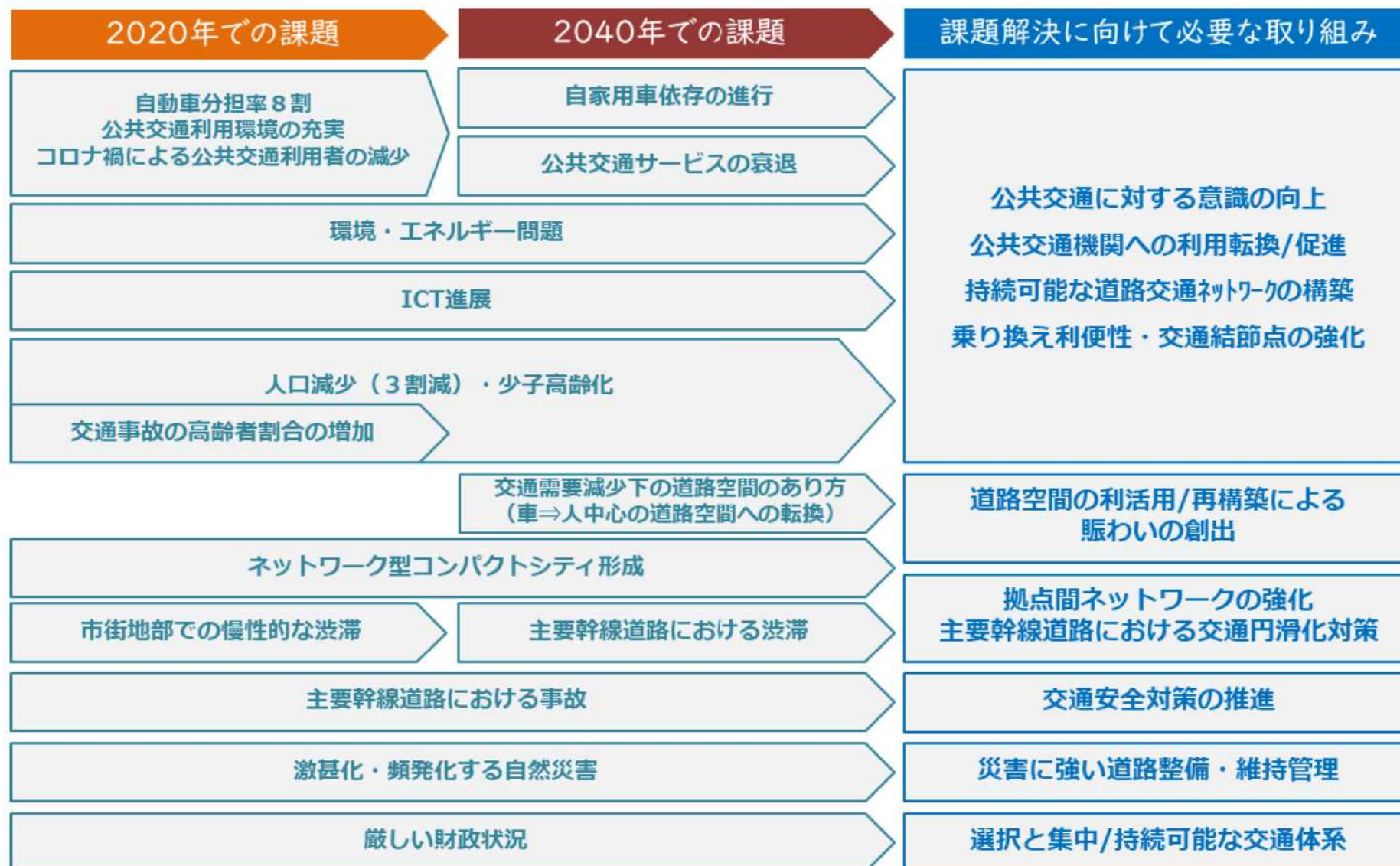




2-1.いわき都市圏の現状・特性と課題について



(5) まとめ





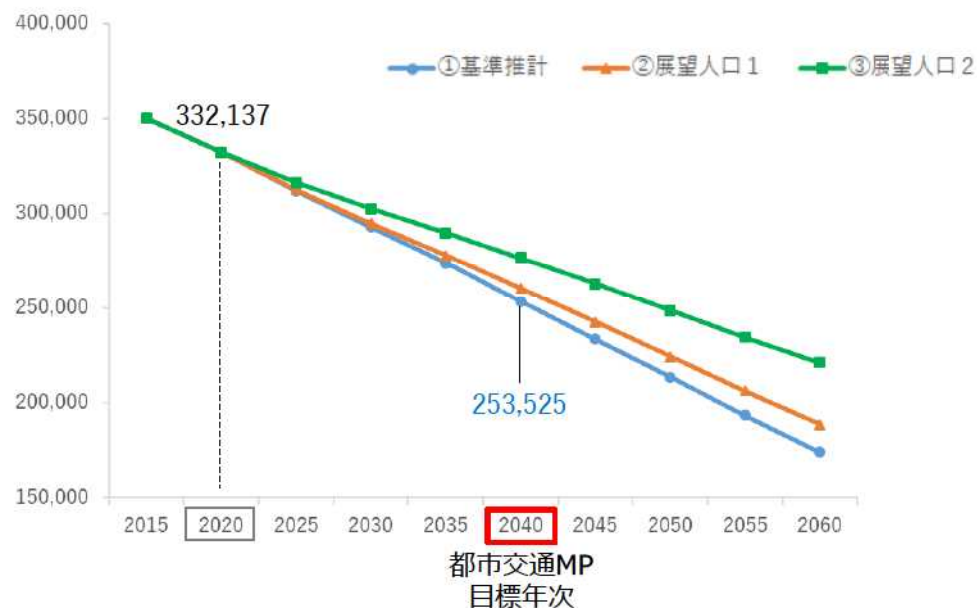
2-2.都市の将来像について



(1) 人口フレームの考え方

【いわき市の将来人口】

将来交通計画における人口フレームについては、市立地適正化計画と整合を図り、2040年で25万3千人と設定（市第2期創生総合戦略の基準推計）



[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。

【人口配置方針】

今後の居住誘導施策により、まちなか居住区域においては一定の人口密度が維持されるものとして設定

地域	まちなか居住区域
方針	居住誘導による一定の人口密度の維持 ＜人口密度：都市拠点等 約46人/ha＞



2-2.都市の将来像について



(2) 将来都市構造の設定

ネットワーク型コンパクトシティIwaki



将来都市構造図

<市内の「拠点」>

地区		将来都市構造における位置づけ
主要拠点	平	都心拠点 都市機能誘導区域・まちなか居住区域
	小名浜/勿来/四倉	広域拠点 都市機能誘導区域・まちなか居住区域
	泉/常磐/内郷/いわきNT	地区拠点 都市機能誘導区域・まちなか居住区域
周辺拠点	好間	地域生活拠点 まちなか居住区域
	久之浜・大久/小川/川前/三和/遠野/田人/江名	地域生活拠点

<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。



2-2.都市の将来像について



(3) 交通ネットワークの将来像

①道路ネットワーク（案）

現在、国・県・市の道路事業者と調整中



<道路ネットワークの基本的な考え方>

■ 広域交流道路

- ・ 常磐道、磐越道、国道6号、国道49号、国道289号、国道399号等により形成。
- ・ 常磐道4車線化、国道49号北好間改良、国道6号勿来バイパス整備等により強化。

■ 都市圏基幹連携道路

- ・ (主)いわき上三坂小野線、(主)小名浜平線等により形成。

■ 都市圏地域連携道路

- ・ (主)小名浜四倉線、(主)小野四倉線等により形成。

■ 都市圏補助連携道路

- ・ 上記以外の幹線道路により形成。

**都市の骨格となる
将来道路ネットワークの形成**



2-2.都市の将来像について



(3) 交通ネットワークの将来像

②公共交通ネットワーク

《 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





2-3.将来交通計画



(1) 都市交通の基本目標と方針設定の考え方



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

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**。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る**。

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る。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と環境負荷の低減**を図りながら、**環境にやさしく、誰でも気軽に移動できる交通体系の構築**の必要がある。

③ 安全・安心

市内では主要幹線道路を中心に事故が多発しており、また、台風など激甚化する自然災害が毎年のように発生している。交通基盤は、都市活動を支える重要なものであるため、**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**の必要がある。

④ 持続可能性

人口減少下の限りある資源を、重点的に解決すべき交通課題へと集中し、将来にわたっても**持続可能な交通体系の構築**を目指す必要がある。



2-3.将来交通計画



(2) 都市交通の基本目標と方針

◆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



※ 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設定



2-3.将来交通計画



(3) 都市交通マスタープランの施策一覧 (1/4)

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

【具体的施策】

- ・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

【具体的施策】

- ・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

【具体的施策】

- ・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



2-3.将来交通計画



(3) 都市交通マスタープランの施策一覧 (2/4)

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

【具体的施策】

- ・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

【具体的施策】

- ・モータルコネクトの強化
- ・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

【具体的施策】

- ・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
- ・自転車利用環境の向上
- ・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

【具体的施策】

- ・自動運転等の新技術導入に対応した道路整備
- ・ICT活用による公共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



2-3.将来交通計画



(3) 都市交通マスタープランの施策一覧 (3/4)

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

【具体的施策】

- ・線形不良・狭あい道路の解消
- ・安心して利用できる自転車走行空間・歩行空間の整備
- ・生活道路の整備
- ・災害に強い道路整備
- ・危険な踏切の解消
- ・道路の日常的な維持管理

(2) 交通事故の減少につながる交通環境の整備

【具体的施策】

- ・渋滞対策の推進
- ・交通安全教育、啓発活動
- ・通学路の安全対策

(3) 災害等の緊急時に対応した交通環境の確保

【具体的施策】

- ・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向上
- ・無電柱化の推進
- ・占用物件の適切な維持管理



2-3.将来交通計画



(3) 都市交通マスタープランの施策一覧 (4/4)

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

【具体的施策】

- ・官民連携によるモビリティマネジメントの推進
- ・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

【具体的施策】

- ・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

(3) 効果的・重点的な道路網の構築

【具体的施策】

- ・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

【具体的施策】

- ・交通関連データのオープン化
- ・協議会・幹事会の開催



2-3.将来交通計画



(4) 幹線道路ネットワーク計画図（案）

現在、国・県・市の道路事業者と調整中

広域交流道路・都市圏基幹連携道路、
都市圏地域連携道路の位置付けにおいて、
交通円滑化対策が必要と考える区間（①～④）



各道路ネットワークの位置付け
に加えて、充実を図る基幹バス
路線として、交通円滑化対策が
必要と考える路線（⑤～⑥）

- ・ 主要拠点での結節点機能強化
- ・ まちなか居住区域内における
安全安心・快適な道路環境の確保

※本計画図は将来交通量や速度低下区間、地域公共交通計画の検討状況などを踏まえたもの



2-3.将来交通計画



(5) 将来交通需要予測の結果

道路・公共交通・TDM施策などを一体的に実施することで・・・

- ・自動車分担率が減少し、徒歩・二輪・公共交通機関の分担率が増加
 - ・人口減少下においても平-小名浜間のトリップ数が増加し、今後も一定程度の輸送量を確保する必要
 - ・平-小名浜間で公共交通施策を実施することで、路線バスの分担率が増加
- ➡**自動車依存の進行を食い止め、公共交通への転換が促進**
- ➡交通施策の有効性が確認でき、ネットワーク型コンパクトシティの形成が前進

主な評価指標でみる交通施策の有効性

	2020年		2040年 (現状趨勢)		2040年 (施策実施)	
混雑・渋滞する幹線道路延長の割合	15.5%	➡	13.9%	➡	11.9%	凡例
自動車分担率	84.0%	➡	84.8%	➡	84.0%	改善
公共交通機関分担率	4.8%	➡	4.2%	➡	4.8%	悪化
一人あたりのCO2排出量	5.25 kg-CO2	➡	4.72 kg-CO2	➡	4.64 kg-CO2	

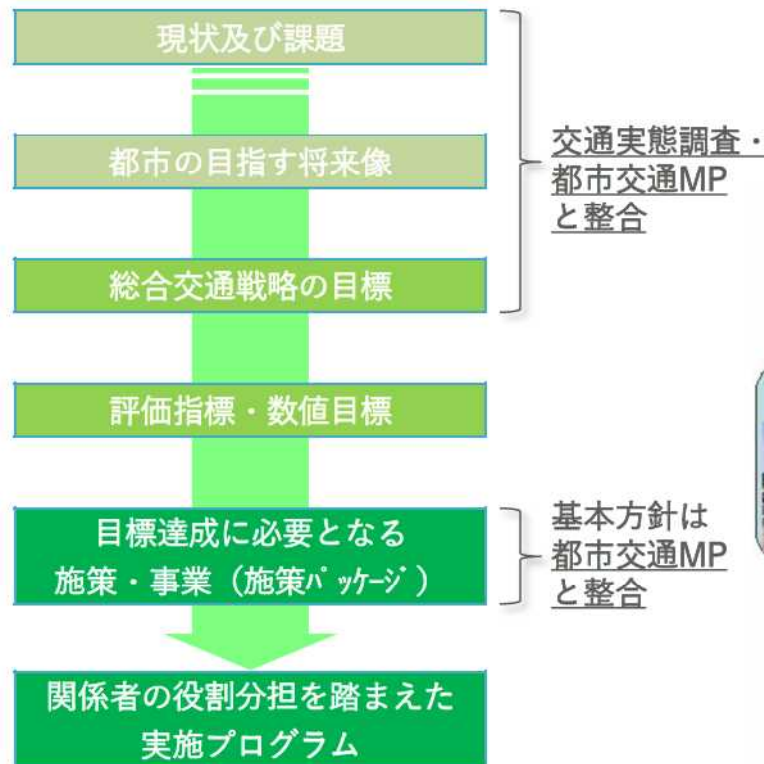


3.都市・地域総合交通戦略の施策パッケージ(案)について



(1) 都市・地域総合戦略とは

- 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
- 国認定により、都市・地域交通戦略推進事業（社総交）の活用が可能

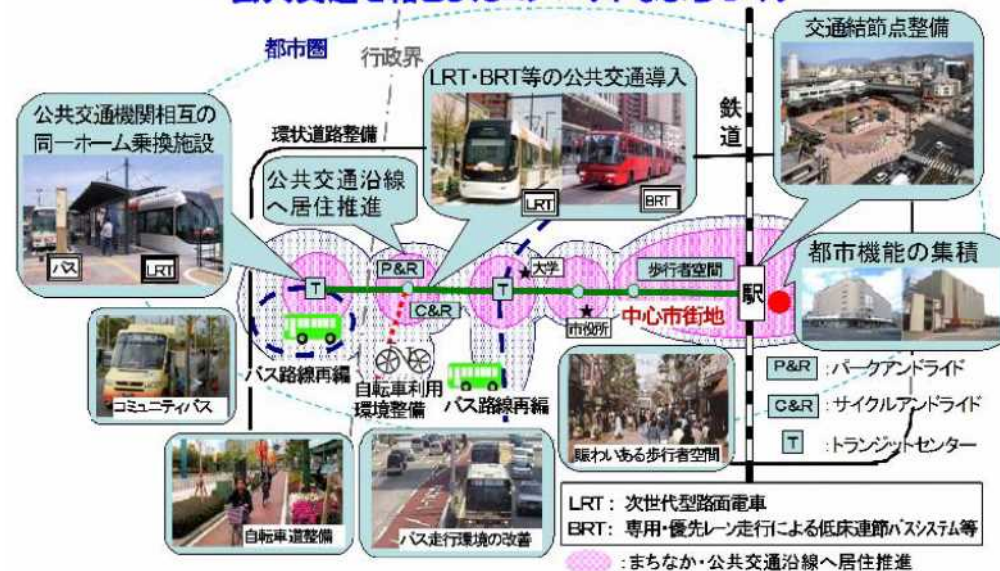


※ 公共交通部門は地域公共交通計画と整合・連携

《施策パッケージ：全ての主体が共通の目標のもと連携・連動》

- ① 「選択と集中」による重点的な施策を推進
- ② 多様な主体との連携を軸に「総力戦」として施策を推進
- ③ 施策間の相乗効果や施策効果の早期発現

総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ
～公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり～





3.都市・地域総合交通戦略の施策パッケージ(案)について



(2) 施策パッケージの構成(案)

<施策の方向性>		<具体的施策>	<パッケージ対応表>		
			1	2	3
基本方針①	(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 - 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	●	●	
基本方針②	(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シビリティの向上 - 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	- モータリゼーションの強化 - 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 - 公共交通のリアフリー化 - 公共交通のわかりやすい情報提供 - 自転車利用環境の向上 - MacSの構築・普及	●	●	●
	(4) ICT等の先端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活用による公共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	(1) 安心して生活できる交通環境の整備	- 線形不良・狭い道路の解消 - 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 - 道路の日常的な維持管理	●	●	
	(2) 交通事故の減少につながる交通環境の整備	- 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	- 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向上・無電柱化の推進 - 占用物件の適切な維持管理	●	●	
基本方針④	(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	- 道路網の見直し - LCCも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	●		●
	(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等			●

施策パッケージ(案)	
<エリアとテーマ>	
主にまちなか居住区域内	<テーマ1> まちなかへの居住・来訪を支える交通基盤の整備 (期待される効果) ◎ 移動利便性の向上や安全安心で快適な移動環境の創出 ◎ 地域の魅力や賑わいのあるまちなかの創出 ◎ まちなかへの来訪や居住誘導への貢献
主にまちなか居住区外	<テーマ2> 市内の広域連携を実現するネットワークの形成 (期待される効果) ◎ 移動利便性や暮らしやすさの向上 ◎ 災害に強い広域交通ネットワークの構築
都市圏全体	<テーマ3> 最先端技術を活用した地球にやさしくシームレスな社会の実現 (期待される効果) ◎ 全ての人にとって快適でシームレスな移動手段を構築 ◎ 環境にやさしい都市の構築 ◎ 最先端技術による効率的で効果的な都市運営の実現



3.都市・地域総合交通戦略の施策パッケージ(案)について



(3) 施策パッケージ「テーマ1」の方向性

■ まちなかへの居住・来訪を支える交通基盤の整備 <主にまちなか居住区域内を対象>

【実施目標】

立地適正化計画におけるまちなか居住区域間について、都市計画道路を中心とする道路のネットワークの機能強化を図るとともに、まちなか居住区域内においては、交通結節点の整備・機能強化や歩行者・自転車の移動円滑化を図りながら、安全・安心に歩いて暮らせるまちを実現します。

また、道の駅や鉄道駅などを交通拠点として機能強化を図るとともに、公共交通による移動利便性を高め、道路空間と公共交通ネットワークの連携により、まちづくりと一体となったまちなかの魅力創出を図ります。



【期待される効果】

まちなか居住区域や都市機能誘導区域内での移動しやすさの向上や安全・安心で快適に暮らせる移動環境整備の実施により、地域の魅力やにぎわいのあるまちなかの創出を実現します。

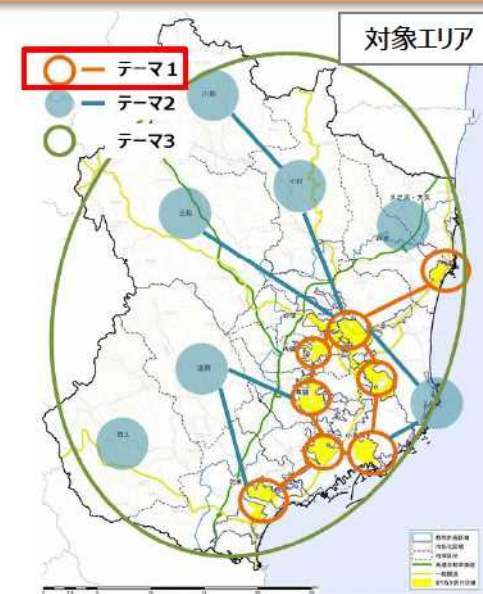
併せて、計画的な道路整備や公共交通ネットワークの構築により、まちなか居住区域間の移動のしやすさ安全性を向上し、まちなかへの来訪を支えるとともに、居住誘導に貢献します。

【短期的に実現する交通施策・事業及び事業主体（主なもの）】

交通施策・事業	事業主体
都市計画道路の計画的な整備	県・市
まちづくりと連携した魅力的な道路空間の創出	県・市
モーダルコネク트의強化	市・交通事業者
渋滞対策の推進	国・県・市
通学路の安全対策	市

【評価指標（例）】

- ・都市計画道路整備率
- ・バリアフリー化率（経路・施設・車両）
- ・主要渋滞ポイント数
- ・まちなか居住区域の公共交通力バー率 など





3.都市・地域総合交通戦略の施策パッケージ(案)について



(4) 施策パッケージ「テーマ1」に該当が考えられる事業

具体的事業の交通戦略への位置づけ(事業主体・事業個所・スケジュール)については今後個別協議を予定

各道路事業者の具体的事業			交通事業者等の 具体的事業
国	県	市	
・付加車線の設置 ・TDM施策による渋滞緩和対策	・(都)勿来常磐線 ・(都)白鳥藤原線 ・常磐勿来線(岩崎工区) ・国道399号線(田町工区) ・付加車線の設置(上町踏切前、壱町田交差点、大夫交差点) ・基幹バス(平-小名浜間)のバスベイ整備 ・道路空間の活用検討 ・自転車道路網整備 ・段差解消 ・点字ブロック設置 ・歩道、車止めの設置 ・TDM施策による渋滞緩和対策	・(都)内郷駅平線 ・(都)搔槌小路幕ノ内線 ・(仮)(都)樋口・八反田線 ・市道上・下湯長谷線 ・基幹バス(平-小名浜間)のバスベイ整備 ・道の駅の機能充実 ・ウォークアブル空間の推進 ・賑わいづくりに寄与する道路空間の活用検討 ・交通結節点の充実・強化(駅前広場の再整備等) ・自転車道路網整備 ・シェアリングサービスの推進 ・スマートモビリティプロジェクトの推進 ・レンタサイクル拡充、シェアサイクル導入 ・段差解消 ・点字ブロック設置 ・市道生活道路整備事業 ・安心みちまち冠水対策 ・市道歩道整備事業 ・通学路安全対策 ・TDM施策による渋滞緩和対策 ・道路照明の設置・LED化 ・自転車安全教育 ・交通安全啓発活動の推進 ・自転車マナーブック配布 ・高齢者運転免許自主返納促進 ・都市計画道路の再編	・基幹バス(平-小名浜間)の利便増進 ・スマートモビリティプロジェクトの推進 ・利用しやすく、わかりやすい案内表示(バスロケーションシステム等) ・運行情報の見える化・リアルタイム共有 ・バス停待合環境改善 ・サイクルバス導入 ・駅のバリアフリー化の推進 ・ノンステップ・リフト付きバスの導入 ・ゾーン30の指定



3.都市・地域総合交通戦略の施策パッケージ(案)について



(5) 施策パッケージ「テーマ2」の方向性

■市内の広域連携を実現するネットワークの形成 ＜主にまちなか居住区域外を対象＞

【実施目標】

市内の主要拠点と周辺拠点間の広域的なアクセス性の向上を図るため、車両走行空間としての主要幹線道路等の移動環境整備を推進します。さらに、周辺拠点・その周辺における移動しやすさの確保に向け、新たな移動支援を検討するなど、多様な輸送資源による地域旅客運送サービスの充実を図り、既存の基幹・支線との連携による一体的な公共交通ネットワークの充実を図ります。

また、周辺拠点における線形不良やあい路、危険な踏切など、交通安全上の課題や災害時に備えた緊急輸送道路ネットワークなど、災害に強い道路ネットワークの構築も必要であり、これらの対策を講じることにより、安全・安心な地域社会を実現します。



【期待される効果】

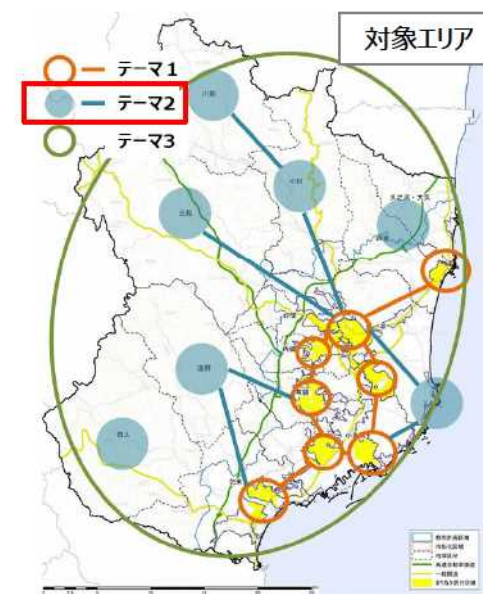
周辺拠点の移動利便性向上、主要拠点への移動しやすさの確保により、周辺拠点の暮らしやすさの向上が期待されます。併せて、日常的な人流・物流、防災対策など、平常時・災害時における広域的な道路・交通ネットワークの充実によるレジリエンスで持続可能な地域社会の構築を実現します。

【短期的に実現する交通施策・事業及び事業主体（主なもの）】

交通施策・事業	事業主体
主要幹線道路の整備	国・県
路線バス走行環境の向上	県・市
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	市・交通事業者
災害に強い道路整備	県・市

【評価指標（例）】

- ・市域全体の公共交通力バー率
- ・踏切解消箇所数
- ・道路の耐震化率 など





3.都市・地域総合交通戦略の施策パッケージ(案)について



(6) 施策パッケージ「テーマ2」に該当が考えられる事業

具体的事業の交通戦略への位置づけ（事業主体・事業個所・スケジュール）については今後個別協議を予定

各道路事業者の具体的事業			交通事業者等の 具体的事業
国	県	市	
・ 勿来BP整備 ・ 国道6号渋滞対策の推進 ・ 国道49号北好間改良	・ 国道399号（十文字工区） ・ 小名浜道路 ・ いわき石川線（才鉢工区） ・ いわき上三坂小野線（和久工区） ・ 吉間田滝根線（広瀬工区） ・ 国道399号（平北目工区） ・ いわき上三坂小野線（久保目工区） ・ 旅人勿来線（宝坂工区） ・ 法面对策 ・ 橋梁の耐震補強	・ スクールバス通学支援 ・ 市道生活道路整備事業 ・ 市道局部改良事業 ・ 市道掻槌小路・上柳生線 ・ 自動車練習所踏切（前田・鬼越線） ・ 柴原街道踏切（清水・空木線） ・ 向山街道踏切（田之網・田戸線） ・ 安心みちまち冠水対策 ・ 法面对策 ・ 橋梁の耐震補強 ・ 電線共同溝の整備 ・ 道路照明の設置・LED化 ・ 自転車安全教育 ・ 交通安全啓発活動の推進 ・ 自転車マナーブック配布 ・ 高齢者運転免許自主返納促進	・ 住民ボランティア輸送 ・ 交通不便地域等におけるタクシー活用



3.都市・地域総合交通戦略の施策パッケージ(案)について



(7) 施策パッケージ「テーマ3」の方向性

■最先端技術を活用した環境にやさしくシームレスな社会の実現 <都市圏全体を対象>

【実施目標】

いわき市全体として、地域社会のDX（デジタルトランスフォーメーション）を推進し、Society 5.0の実現を通じて社会課題の解決を図ります。道路・交通分野における実施目標は、バスロケーションシステムやキャッシュレス決済の促進、ICT技術を活用した円滑なシェアリングエコノミーの推進、更にはMaaS・自動運転技術などの最先端技術の活用による次世代交通システムの構築を推進し、交通サービスのICT化や民間・行政サービスとの連携を進めます。

これにより、モビリティマネジメント等の利用促進の取組と合わせて（自動車等の）保有する交通から（公共交通等の）使う交通へとシフトチェンジを図り、低炭素で環境にやさしい社会を実現し、かつ効率的でシームレスな移動を支援します。

【期待される効果】

ICT技術の活用による利便性向上やシームレスな移動を推進することにより、住民や観光客などすべての人が環境に優しい都市の構築に資する移動を実現し、持続可能な社会の実現に貢献します。

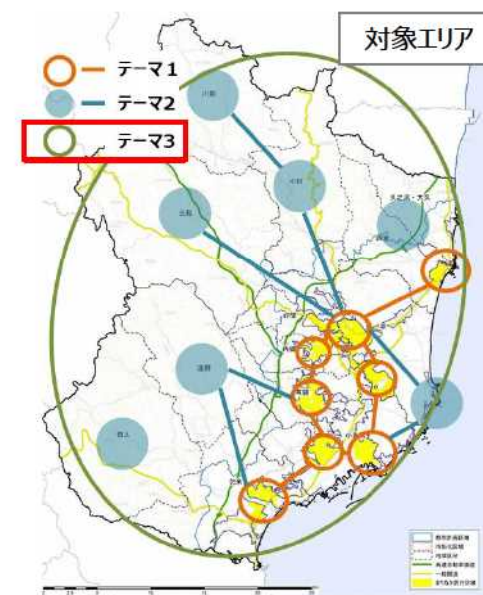
さらに、データのオープン化や維持管理の技術革新により、効率的で効果的な都市運営が期待されます。

【短期的に実現する交通施策・事業及び事業主体】

交通施策・事業	事業主体
路線バス・鉄道の利便性、快適性の向上	交通事業者
MaaSの構築・普及	市・交通事業者
官民連携によるモビリティマネジメントの推進	国・県・市
交通関連データのオープン化	市

【評価指標（例）】

- ・公共交通利用者数
- ・公共交通の分かりやすさ
- ・シェアリングエコノミーの導入件数
- ・モビリティマネジメントの実施件数 など





3.都市・地域総合交通戦略の施策パッケージ(案)について



(8) 施策パッケージ「テーマ3」に該当が考えられる事業

具体的事業の交通戦略への位置づけ（事業主体・事業個所・スケジュール）については今後個別協議を予定

各道路事業者の具体的事業			交通事業者等の 具体的事業
国	県	市	
・渋滞事故、雨量情報などのリアルタイムな情報発信 ・スマート通勤の促進 ・公共交通の利用促進のための教育、啓発活動 ・人の滞留性・回遊性の調査 ・渋滞箇所の調査 ・事故発生個所の調査	・渋滞事故、雨量情報などのリアルタイムな情報発信 ・スマート通勤の促進 ・公共交通の利用促進のための教育、啓発活動 ・人の滞留性・回遊性の調査 ・渋滞箇所の調査 ・事故発生個所の調査	・シェアリングサービスの推進 ・スマートモビリティプロジェクトの推進 ・スマートシティにおける自動運転実証事業 ・渋滞事故、雨量情報などのリアルタイムな情報発信 ・自動運転システム等運転の安全性、高齢者等の移動支援 ・スマート通勤の促進 ・公共交通の利用促進のための教育、啓発活動 ・人の滞留性・回遊性の調査 ・渋滞箇所の調査 ・事故発生個所の調査 ・PT調査等のオープン化 ・スマートモビリティ×データドリブンの推進	・スマートモビリティプロジェクトの推進 ・利用しやすく、わかりやすい案内表示（バスロケーションシステム等） ・運行情報の見える化・リアルタイム共有 ・バス停待合環境改善 ・サイクルバス導入 ・公共交通のキャッシュレス決済化 ・公共交通車両のEV・FCVの推進



1. 計画策定までのスケジュール（変更案）

