

# いわき都市圏総合都市交通推進協議会 第3回 公共交通検討幹事会



「協議事項」

1. (仮)市地域公共交通計画に記載する具体的事業案について
2. 計画公表等のスケジュールについて



令和3年10月5日（火）  
いわき市文化センター3階会議室





- これまでの経緯について . . . P 2
- 検討事項
  - 1. 地域公共交通計画に記載する具体的事業案について . . . P15
  - 2. 計画公表等のスケジュールについて . . . P17
- その他（次回検討事項） . . . P18





## 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

### （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、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、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



## 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

コンパクト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

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。

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：2022d～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 シ  
〔交通施策の基本的な方針〕 歩 公

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

計画期間：2022d～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〕 歩 公 シ

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。

<対象の交通モード>  
自 自動車    公 公共交通  
転 自転車    シ カーシェア, シェアサイクル  
歩 徒歩

計画期間：2022d～概ね5-10年（長期的視点をもって）  
**都市・地域総合交通戦略** 自 転 シ  
〔都市交通MPのアクションプラン〕 歩 公

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。



## 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 |

○ ○ ○ ○ ○ ○ 幹事会

（具体的な調査・検討・実施）

## ④ これまでの取り組み（1/4）

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 ※詳細は第1回道路・公共交通検討幹事会「資料1」「資料2」を参照

- 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<sup>※1</sup>や交通事業者<sup>※2</sup>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。



## ④ これまでの取り組み (2/4)

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



■アンケート実施状況

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

- いわき都市圏の現状・特性と課題について
- 都市交通の目標（案）について
- 道路整備の視点（案）について
- 公共交通ネットワーク方針（案）について
- 協議会を主体とした事業実施に伴う運営要領の制定について



■第2回協議会

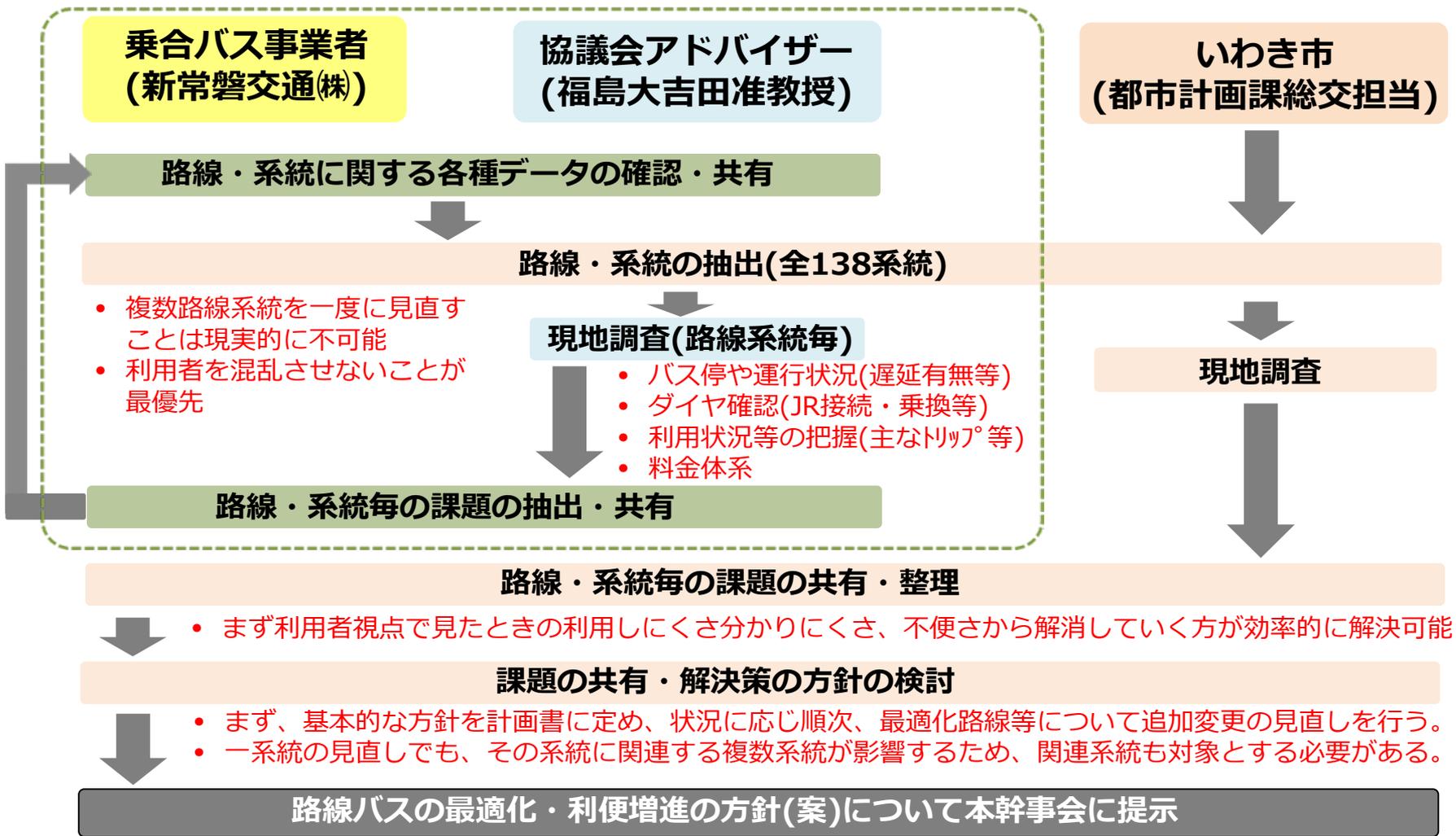


## ④ これまでの取り組み（3 / 4）令和3年度

- 5 / 24 **第2回道路交通検討幹事会(WE B)**
  - 都市の将来像の設定について
  - 将来交通需要の検討について
  - 将来交通計画の施策の方向性について**第2回公共交通検討幹事会(WE B)**
  - 地域公共交通計画の基本方針
  - 地域公共交通計画の目標及び目標達成のための具体的事業の方向性について
  - 計画の推進体制（公共交通に関する部分）の方向性について
- 5月～ **庁内関係課等との個別協議**
  - 地域公共交通計画に記載する事業案など
- 6 / 28 **路線バス事業者・吉田アドバイザーとの個別協議** ➡詳細は次ページ  
8 / 2 ○ 路線バス最適化の必要性と市補助金のあり方について  
8 / 24・9 / 28 ○ 路線バス最適化の進め方（対象とする系統・スケジュール、最適化に合わせた利便増進施策など）
- 8 / 17 **県タクシー協会いわき支部長等との意見交換・協議**  
9 / 28 ○ 基本目標Ⅱセーフティネットとなる公共交通の確保に向けた施策など
- 9 / 24 **芥川アドバイザー協議**
  - 地域公共交通計画に記載する事業案に関して
- 10 / 5 AM **第3回道路交通検討幹事会**
  - 将来交通需要予測の結果について
  - 都市交通マスタープランの施策体系の確認について
  - 都市・地域総合交通戦略における施策パッケージ（案）について



## ⑤ これまでの取り組み（4 / 4） 路線バス最適化に向けた交通事業者との個別協議経過（継続検討作業中）



最適化等に係る利便増進実施計画の策定に向けた細部検討・市補助要綱の見直しなどを具体的に協議



# これまでの経緯について（公共交通ネットワーク方針案）



## 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





# これまでの経緯について（計画の基本的な方針）



都市交通マスタープランにおける基本方針（案）

第2回協議会で決定

**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

**3** 安全・安心  
市民の日常生活を支える交通体系の構築

**2** 快適・便利  
誰もが気軽に移動できる交通体系の構築

**4** 持続可能性  
持続可能な交通体系の構築

## ■ 地域公共交通計画の基本的な方針（案）

第2回推進協議会で決定した「都市交通マスタープラン」の基本方針案、本市の都市計画の基本的な方針である「第二次都市計画マスタープラン」及び「立地適正化計画」の理念・方針等を踏まえ、「地域公共交通計画」では、コンパクトな都市づくりの形成の一躍を担いつつ、“くらし・おでかけの足”の確保を目的に、概ね5年後を見据え、公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針（案）を定める。

### 都市づくりと連携し、誰もが乗りたくなる公共交通を実現

- 本市の広域多核型の都市構造の「強み（売り）」を伸ばしつつ「弱み」を改善し、意外に便利な公共交通を地域住民に知ってもらい、利用してもらう取り組みを進め、“くらし”に必要な不可欠な機能としてや、“お出かけ”の楽しみの道具の一つとして、選ばれる公共交通を目指す。
- また、近年の激甚化する災害時に対応した公共交通ネットワークの構築を図り都市防災力の強化に努める。



# これまでの経緯について（目標Ⅰ）



## 基本目標Ⅰ（案）選ばれる公共交通の構築

主にまちなか居住区域を対象

「まちなか居住区域」内や当該誘導区域間の系統を走行する路線バスについて、利用しやすい系統への再編や運賃・ダイヤの最適化等による収益路線のサービス強化や速達性、利便性の向上を図るとともに、鉄道やタクシーの利用促進等に努め、利用しやすい（意外と便利）公共交通の構築を図る。

### 目標達成のための具体的事業の方向性

- 本市は、基幹的公共交通路線（時間ピーク3本以上の路線）の人口カバー率は23%と低く、過度に自家用車に頼らざるを得ない状況にあり、非効率な運営状況とならざるを得ない状況にある。
- 今後の急速な人口減少に伴い当該人口カバー率の低下が想定され、効率的な生産・日常活動を行うことが難しい状況となることから、早期にコンパクトシティの形成が求められている。
- そのため、ネットワーク型コンパクトシティの形成を推進する**いわき市立地適正化計画と歩調をあわせ、主に「まちなか居住区域（居住の誘導を図る区域）」の公共交通の利便性の向上を図る施策を実施**する。

## 基本目標Ⅱ（案）セーフティーネットとなる公共交通の確保

主に交通不便地域を対象

中山間や沿岸部の一部の公共交通の利用が困難な地域については、地域住民、市及びタクシー事業者の協働等により、地域のニーズに沿った地域公共交通の検討・導入を進め、自家用車の運転が困難な高齢者や免許返納者等にとって望ましい生活の基礎を支える交通の確保を図る。

### 目標達成のための具体的事業の方向性

- 交通不便地域では、家族や医療施設等の送迎や住民自らがボランティアで運行を行い地域にお住まいの高齢者の足の確保を行っている状況にある。
- しかしながら今後、ドライバーの高齢化が進む状況や高齢者需要が増加する中においては、持続可能でかつ安全な輸送の確保には、地域団体の体制強化やタクシー等の利活用、行政の財政的支援が必要となることが想定される。
- そのため、地域にふさわしい旅客移動サービスの提供を図るため、**地域のニーズに合った地域コミュニティ交通の導入や既存鉄道の維持を図る施策を実施**する。



# これまでの経緯について（目標Ⅲ）



## 基本目標Ⅲ（案）新技術等の活用による移動手段のサポート

都市圏全域を対象

自動運転技術の試験的導入による域内交通の効率化や、運転士の負担軽減を図るとともに、公共交通の補完的役割を担うシェアリングサービス(車・自転車など)の普及、更には複数の交通手段を統合し利便性を高めるMaaSの導入などにより、地域住民、観光・ビジネス客への移動手段の確保を図る。

### 目標達成のための具体的事業の方向性

- 自動運転技術は、海外や国内の一部の地域（福井県永平寺町）においてはレベル3の実証が進められるなど、技術の進歩が著しく、今後の本市の公共交通をサポートし、住民の移動手段を確保する重要なツールとなることが考えられる。
- また、MaaSやシェアリングサービスは、本市の過度な自家用車依存の状態から脱却を図ることで、持続可能な都市運営を可能とするコンパクトシティの形成の推進に寄与することが考えられる。
- そのため、**自動運転技術の公共交通への導入、MaaSの導入・普及、シェアリングサービスなど多様な交通手段の確保や公共交通のサービス向上をサポートする施策を実施**する。



# これまでの経緯について（公表後の推進体制）



「都市交通マスタープラン」、「都市・地域総合交通戦略」及び「地域公共交通計画」の策定・公表後においては、各計画に基づく事業の実施に関する協議・調整を行うとともに、関連する計画を所管する各種会議との連携を密にして、PDCAサイクルのもと、計画の早期実現を図る。

※計画 I 期目の体制

## いわき都市圏総合都市交通推進協議会 法定協議会 + 公共交通会議

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（公共交通会議）

（具体的な調査・検討・実施）

### 道路交通検討幹事会 (R2～計画策定～施策の実務的な協議・調整)

- ▶ 計画策定後は実施施策の実務的な協議・調整を行う。

### 公共交通検討幹事会 (R2～計画策定～施策の実務的な協議・調整)

- ▶ 計画策定後は実施施策の実務的な協議・調整を行う。

### （仮）新モビリティサービス検討幹事会 (計画策定後適宜～)

- ▶ MaaSなどの先端技術を活用して利用者の利便増進を図る新モビリティサービスの事業実施にあたり協議・調整を行う。

※地域公共交通活性化再生法第36条の4に基づく協議会

連携

市立地適正化計画  
評価等専門委員会  
コンパクトシティ+ネットワーク  
R2.3 設置

※コンパクトシティ形成の推進  
ネットワーク形成を当協議会と連携

市次世代交通  
システム研究会  
先進技術の活用等  
H30.6設置

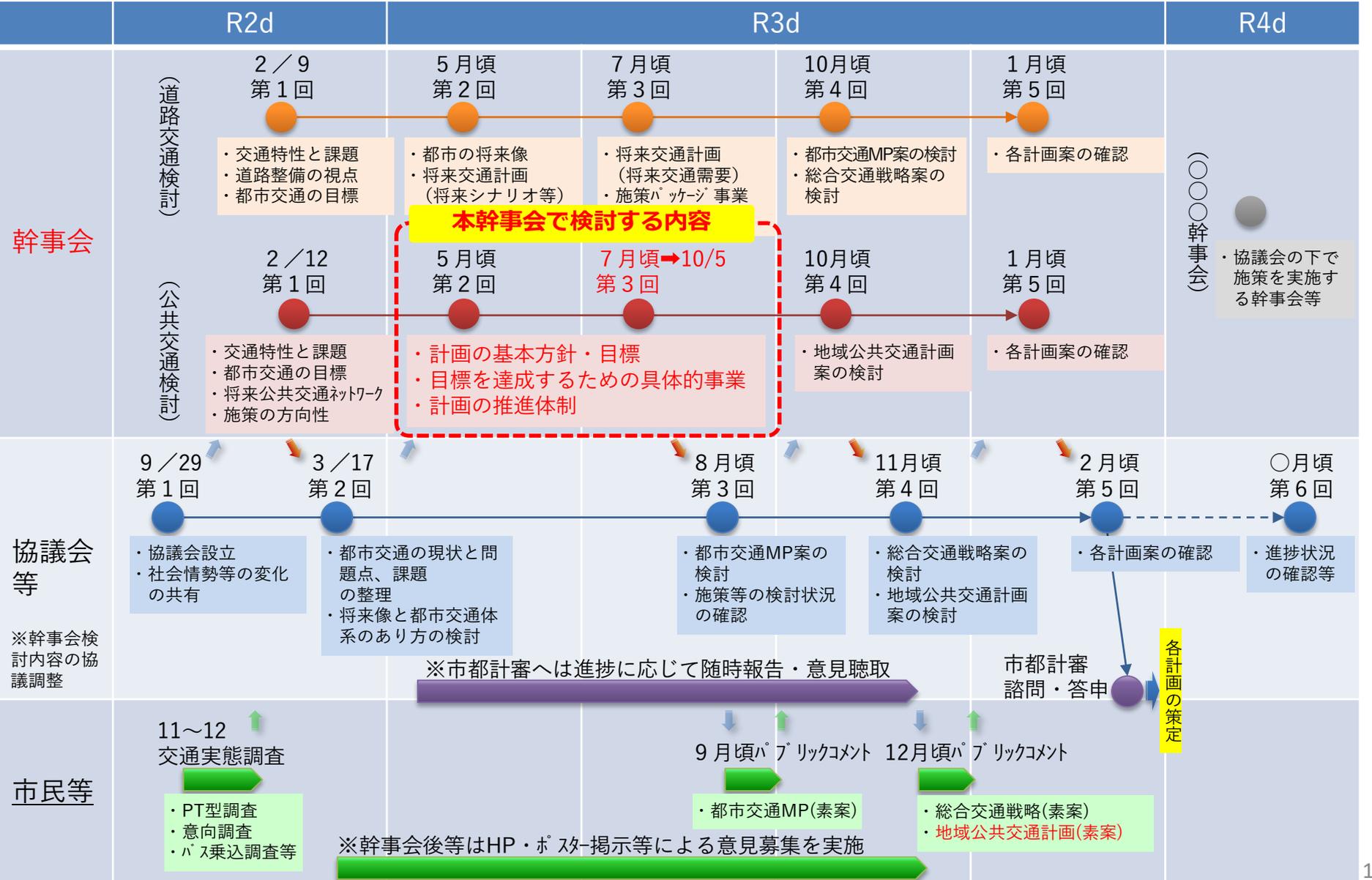
移行 or 連携等



# これまでの経緯について（スケジュール）



## 地域公共交通計画策定までのスケジュール案





# (1) 地域公共交通計画に記載する具体的事業案について



都市全体への波及効果が高い地域への優先投資(基本目標Ⅲ)しつつ、交通不便地域へのセーフティネットの確保(基本目標Ⅱ)を図るとともに、IoTやAIなどの技術の積極的な活用(基本目標Ⅲ)を図り、スピード感を持って早期に課題の解決に取り組む。

## 基本目標Ⅰ

主にまちなか居住区域を対象

### 選ばれる公共交通の構築

「まちなか居住区域」内や当該誘導区域間の系統を走行する路線バスについて、利用しやすい系統への再編や運賃・ダイヤの最適化等による収益路線のサービス強化や速達性、利便性の向上を図るとともに、鉄道やタクシーの利用促進等に努め、利用しやすい(意外と便利)公共交通の構築を図る。

## 基本目標Ⅱ

主に公共交通不便地域を対象

### セーフティネットとなる公共交通の確保

中山間や沿岸部の一部の公共交通の利用が困難な地域については、地域住民、市及びタクシー事業者の協働等により、地域のニーズに沿った地域公共交通の検討・導入を進め、自家用車の運転が困難な高齢者や免許返納者等にとって望ましい生活の基礎を支える交通の確保を図る。

## 基本目標Ⅲ

いわき都市圏全域を対象

### 新技術等を活用した移動手段のサポート

交通サービス全体の利便性を高めるMaaSの構築や、公共交通の補完的な役割を担うシェアリングサービス(車・自転車等)の活用、更には、運行効率の向上や運転手等の人材不足を補う自動運転車両の導入などにより、地域住民、観光・ビジネス等の来訪者への移動手段の確保を図る。

## 基本目標達成のための具体的な事業案

- ネットワーク型コンパクトシティの形成を推進する立地適正化計画と歩調をあわせ、主に「まちなか居住区域(居住の誘導を図る区域)」の公共交通の利便性の向上を図る施策を実施

### プロジェクト-1

路線バス最適化・利便増進等プロジェクト

### プロジェクト-2

公共交通利用転換プロジェクト

- 地域にふさわしい旅客移動サービスの提供を図るため、地域の特性に合った地域コミュニティ交通の導入や既存鉄道の維持を図る施策を実施

### プロジェクト-3

公共交通セーフティネット構築プロジェクト

- 自動運転技術の公共交通への導入、MaaSの導入・普及、シェアリングサービスなど多様な交通手段の確保や公共交通のサービス向上をサポートする施策を実施

### プロジェクト-4

スマートモビリティ推進プロジェクト

### プロジェクト-5

交通利便性向上プロジェクト



## (1) 地域公共交通計画に記載する具体的事業案について



基本目標達成のための具体的な事業案  
及び目標値は別紙の資料－2にて説明  
します。





次回幹事会(12月開催予定)は、本幹事会及び来月開催予定の協議会における意見等を踏まえて、**「地域公共交通計画案」の検討・とりまとめ**を行います。

各事業者の皆様との個別協議につきましては、引き続き実施する予定ですので、お忙しい中恐れいたしますが宜しくお願いいたします。



# 参考資料

(第3回道路交通検討幹事会10/5 A M協議資料)  
＜将来交通需要予測結果等＞



# <参考> 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

- ✓ 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
<b>生成交通量</b>	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
<b>発生集中交通量</b>	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
<b>分布交通量</b>	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
<b>交通機関分担</b>	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
<b>配分交通量</b>	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



# <参考> 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

項目		現状趨勢型のシナリオ	施策実施型のシナリオ (幹事会意見等を反映)
都市圏 構造	人口数	・基準推計（2040年で約25.3万人）	・基準推計
	人口密度	・市内全地区で一様に人口減少が進行	・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	・常磐道全線4車線化
	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 (主要幹線)	・現状路線・頻度で運行	・平-小名浜間*鹿島経由（NT関連系統含）のダイヤ平準化
	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
	地域内	・現状路線・頻度で運行	・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
頻度		・現況頻度で運行	・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 ・シェアサイクルの実施（都市機能誘導区域8地区）
	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
	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

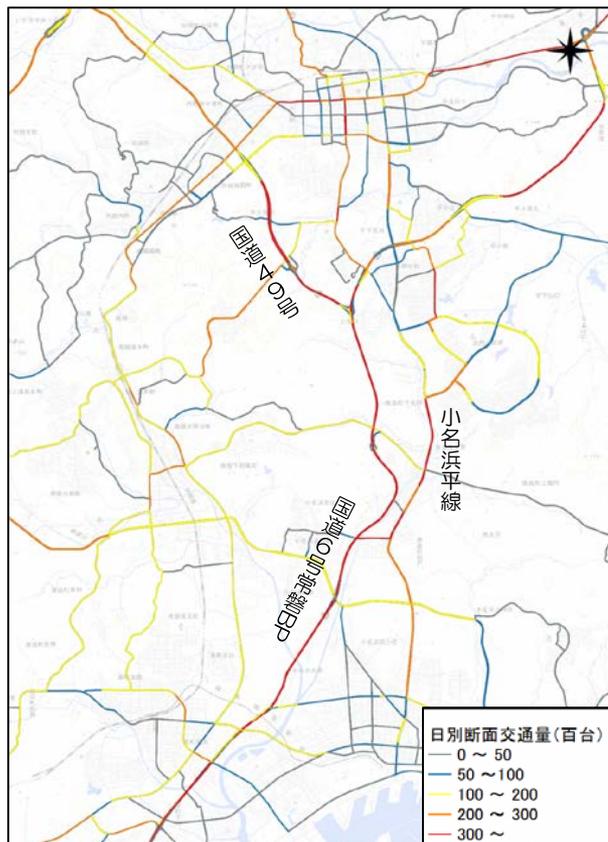


# <参考> 将来交通需要予測の結果について



## (2) 需要予測の結果【現況再現】2020年

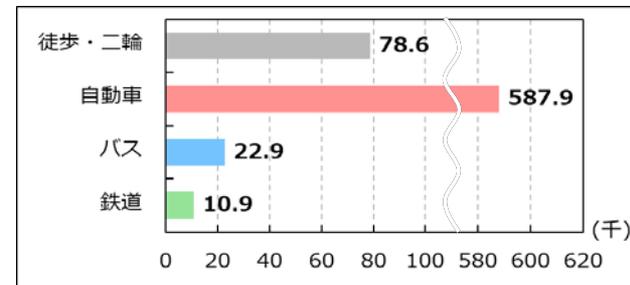
### ■ 配分交通量



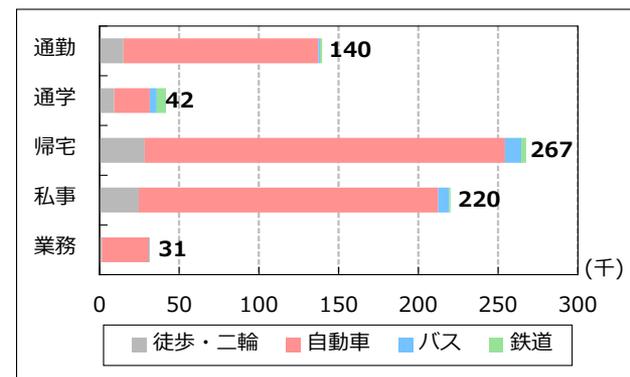
### ■ 地区間トリップ数 (平日1日当たり)



### ■ 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

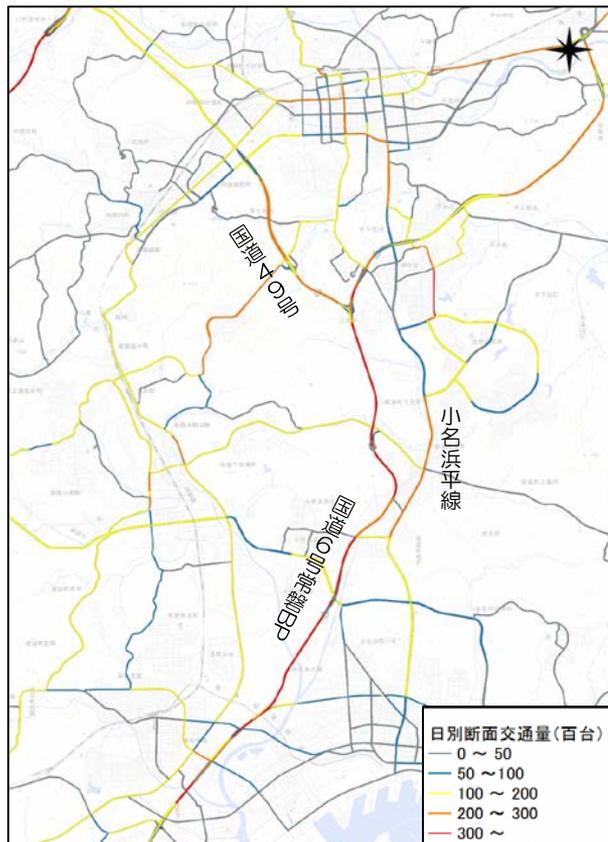


# <参考> 将来交通需要予測の結果について

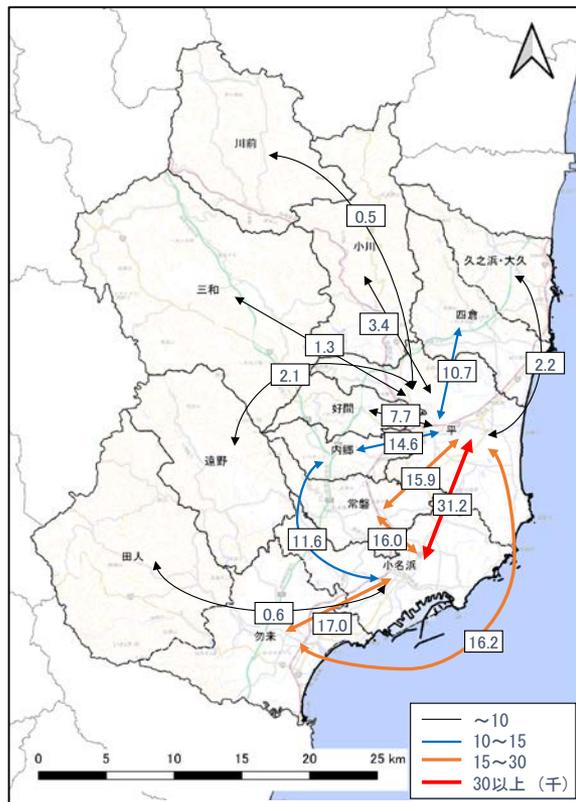


## (2) 需要予測の結果【現状趨勢型のシナリオ（A）】2040年

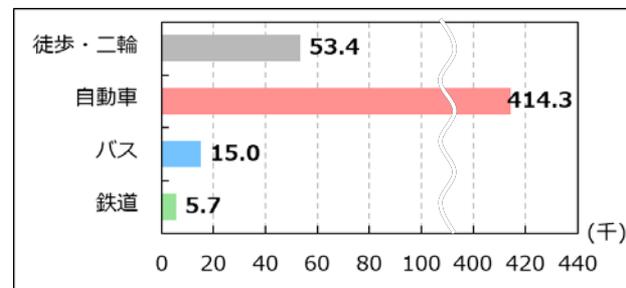
### ■ 配分交通量



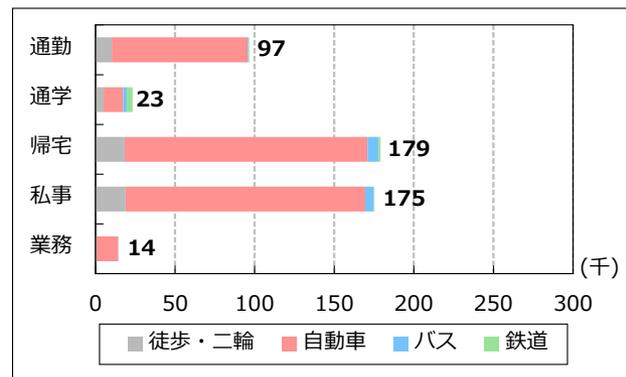
### ■ 地区間トリップ数 (平日1日当たり)



### ■ 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

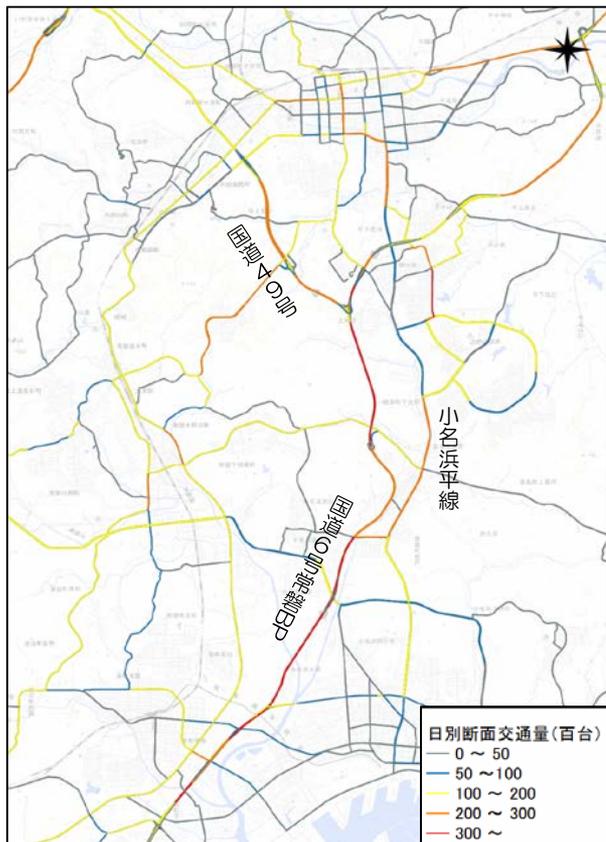


# <参考> 将来交通需要予測の結果について

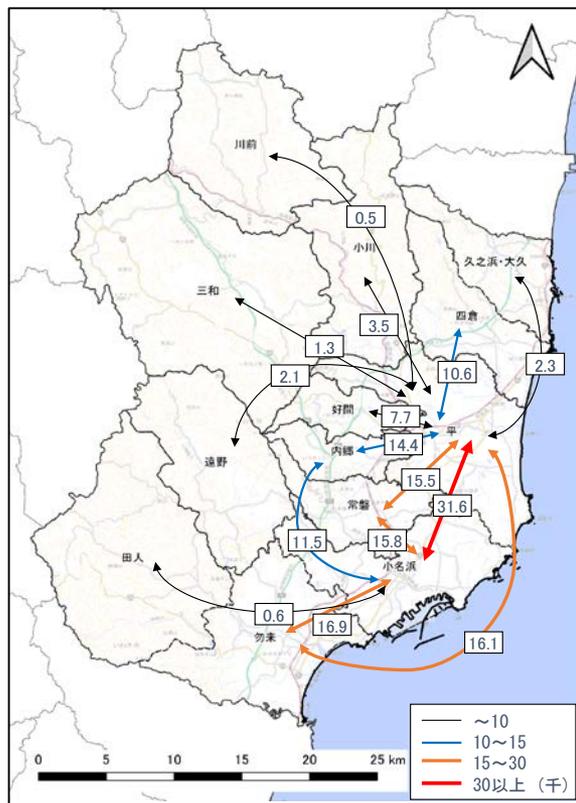


## (2) 需要予測の結果【施策実施型のシナリオ（E）】2040年

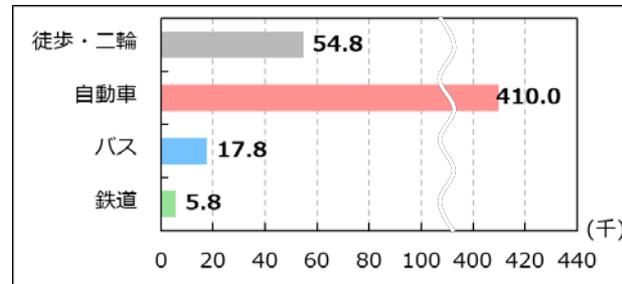
### ■ 配分交通量



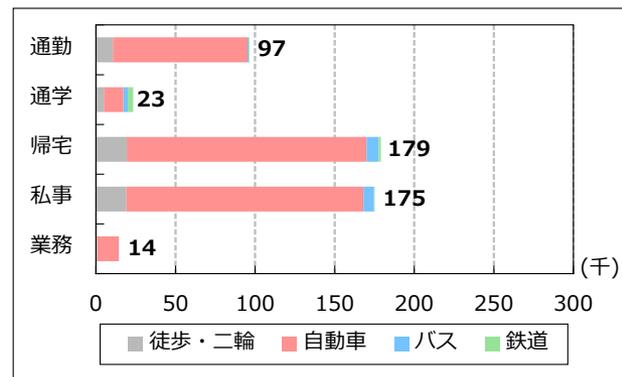
### ■ 地区間トリップ数 (平日1日当たり)



### ■ 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**

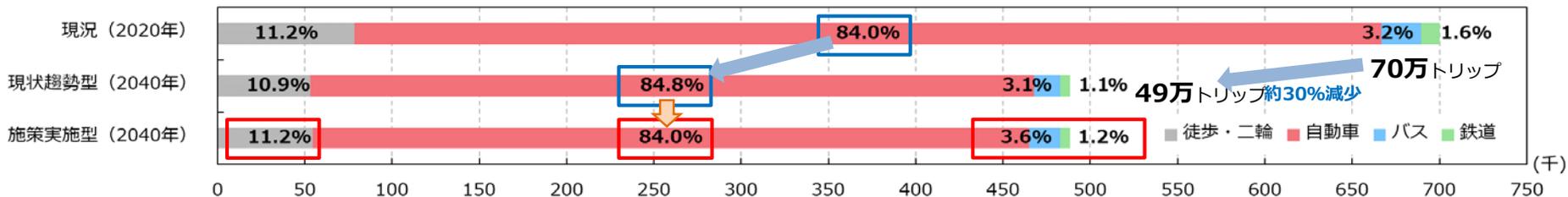


# 1. 将来交通需要予測の結果について



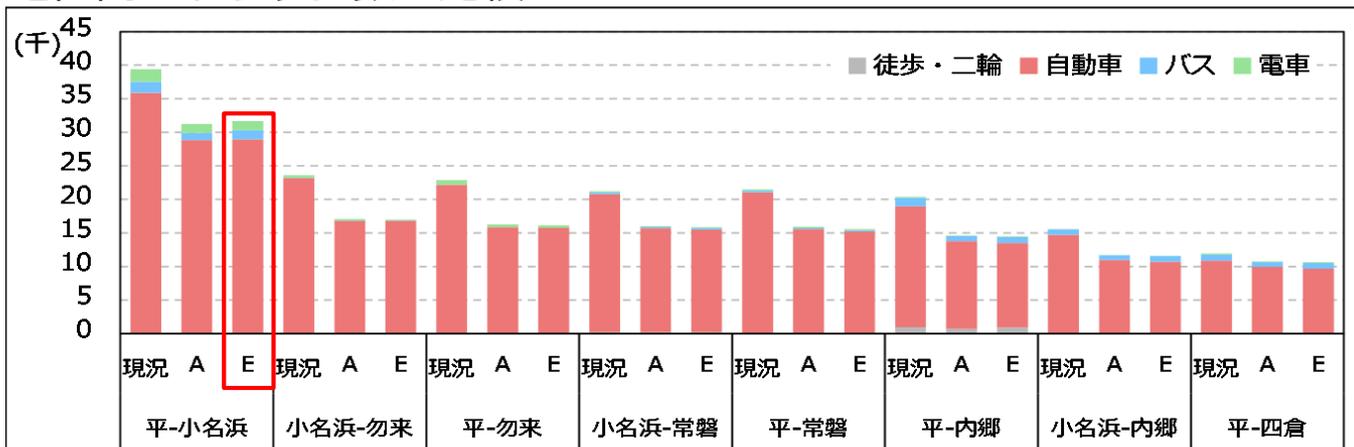
## (3) 需要予測の分析・評価 1

### 交通手段別のトリップ数の比較

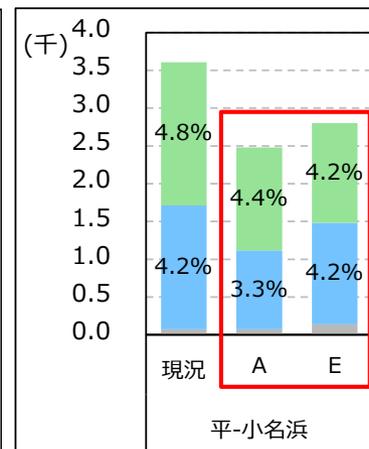


- ・人口減少に伴い2040年（現状趨勢型・施策実施型）の総トリップ数は2020年（現況）に比べ約30%減少する
  - ・現況と現状趨勢型を比較すると、現状趨勢型において自動車分担率が増加している → **自家用車依存が進行**
  - ・現状趨勢型と施策実施型を比較すると、施策実施型において自動車分担率が減少し、バス及び徒歩・二輪の分担率が増加している
- ➡ **公共交通・TDM施策を一体的に実施することで、自家用車依存の進行に歯止めをかけることが可能**

### 地区間のトリップ数の比較



\*自動車を除く



- ・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**



# <参考> 将来交通需要予測の結果について



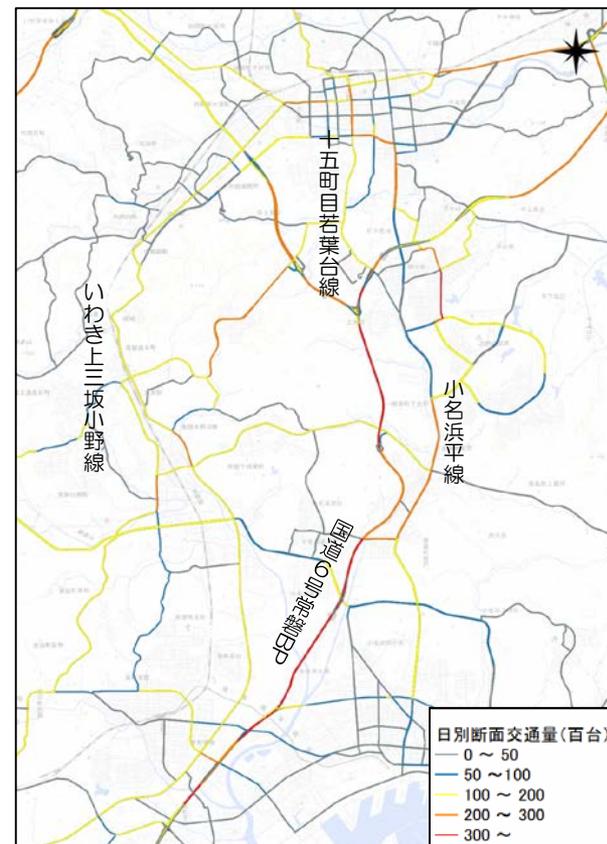
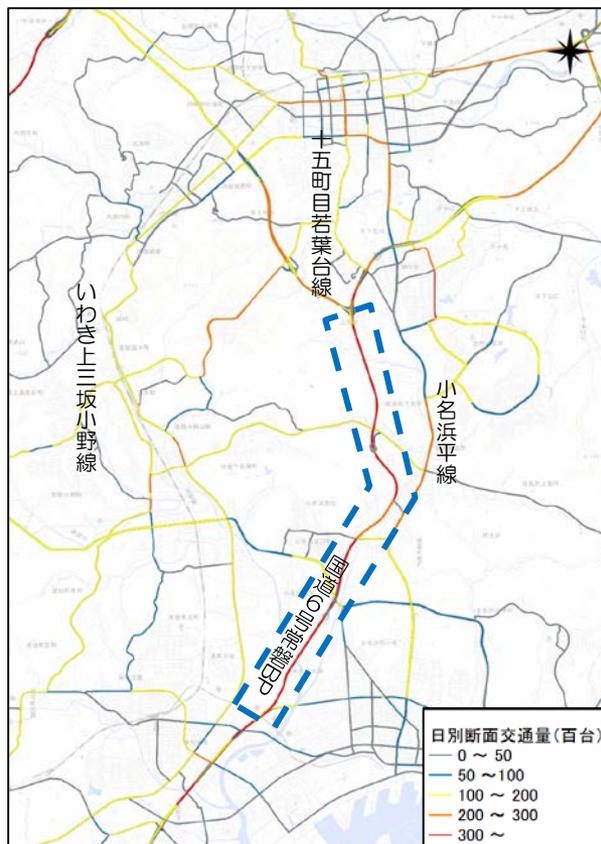
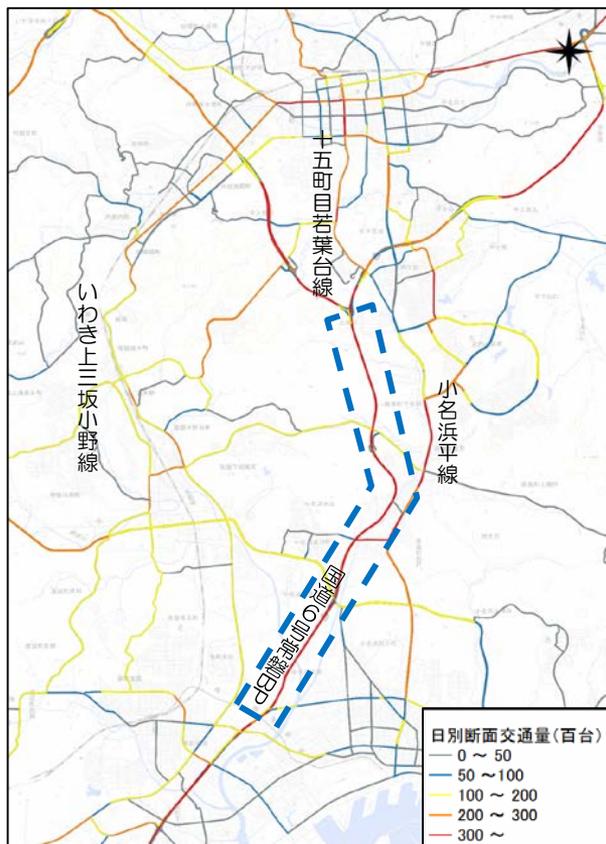
## (3) 需要予測の分析・評価2

### ■ 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]



# <参考> 将来交通需要予測の結果について



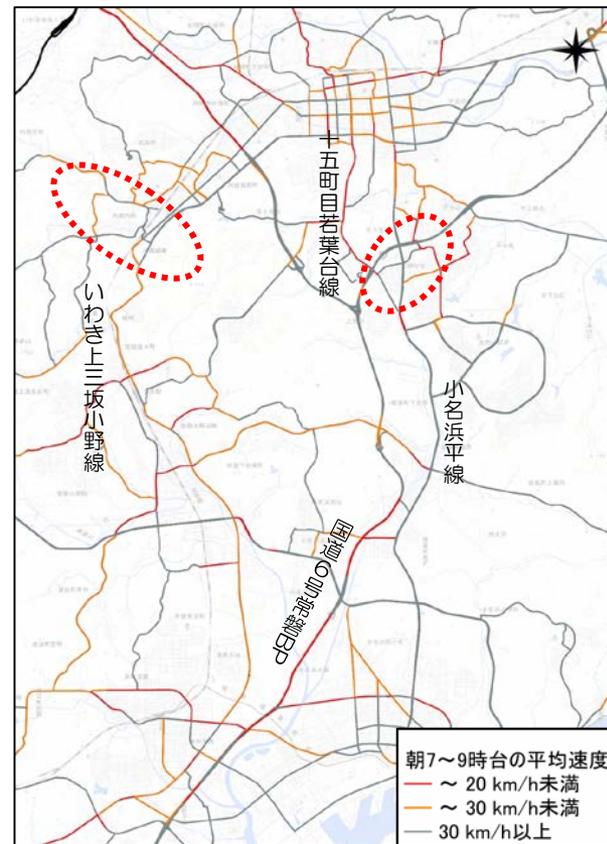
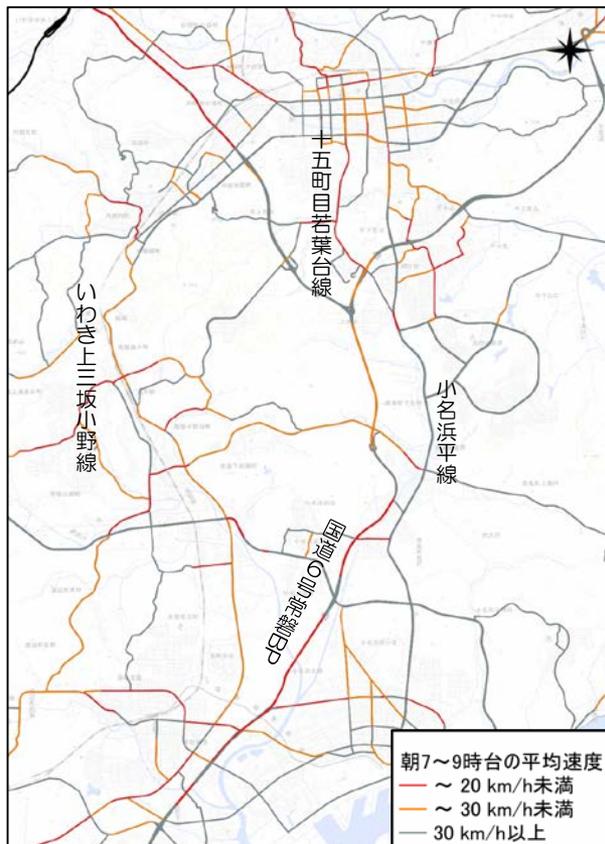
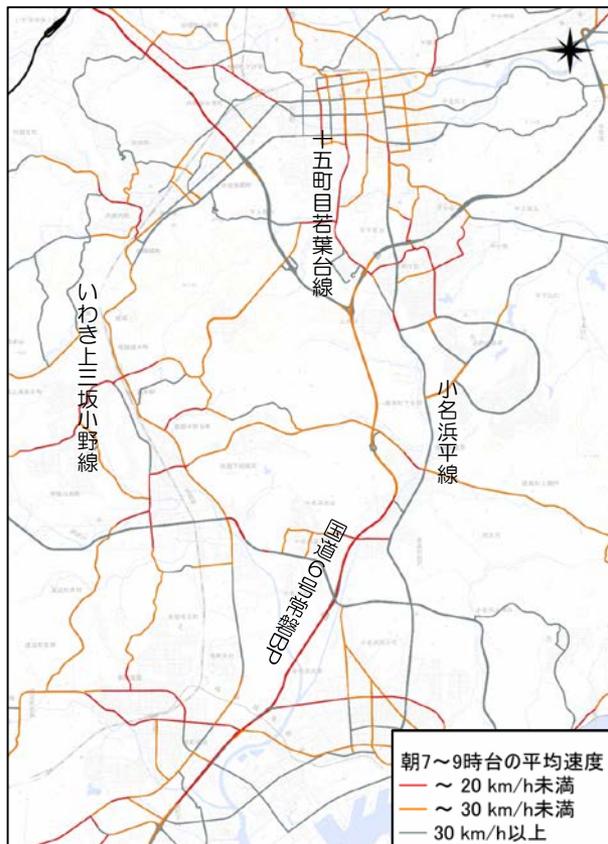
## (3) 需要予測の分析・評価3

### ■ 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年のシナリオAとEを比較すると、施策の実施により、シナリオEで一部幹線道路における速度低下が解消【赤点線部分】
- ・ 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渋滞・事故対策の検討が必要
- ※ 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

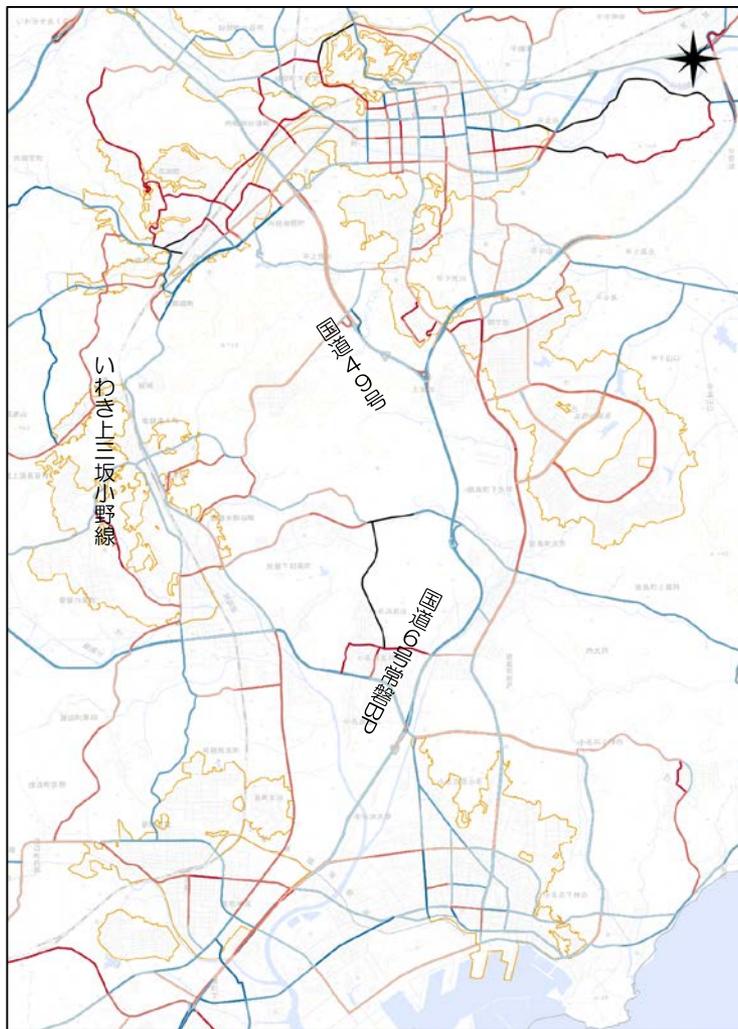


# <参考> 将来交通需要予測の結果について



## (3) 需要予測の分析・評価 4

### ■ 施策実施による断面交通量の変化 シナリオA から E の増減率



施策を実施することで・・・

- ・ 平、いわきNT、内郷、泉、植田などのまちなか居住区域への居住誘導により、**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の検討が必要**
- ・ 一方で、拠点間を結ぶ、国道6号常磐BPや国道49号、いわき上三坂小野線などの**主要幹線道路の交通量は減少が見込まれる**
- ・ 整備予定の小名浜道路の交通量は増加が見込まれる





# <参考> 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
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	4.64		-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
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

※1 時間帯について、円滑な交通流を維持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**



# <参考> 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  
➔**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**  
➔利用者の減少に伴い、公共交通サービスの維持が困難

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する一方で、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  
➔**自家用車依存が改善し、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、区域内及び周辺交通量の増加が見込まれる  
➔**安全・安心な道路環境整備の検討が必要**
- ・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**