資料１

第３回
いわき市都市圏総合都市交通推進協議会

［検討事項］

１．第二次都市交通マスタープラン（素案）について

２．都市・地域総合交通戦略及び地域公共交通計画の検討状況について

令和３年11月９日（火）

市文化センター　３階　大会議室

１．第二次都市交通マスタープラン（素案）について

都市交通マスタープラン策定の背景

- 本市では、平成11年3月に策定した第一次都市計画マスタープランが目指す「環境と共生するコンパクトな都市づくり」を都市交通の面から実現するため、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

（概ね20年が経過）

- 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を策定
○計画（施策）を着実に推進する体制を確立

都市交通マスタープランの位置づけ

（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

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組み　※各計画間で整合及び連携

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

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。

交通施策に関する３つの計画の策定に着手

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
〔交通施策の基本的な方針〕　自 転 シ 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。

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
〔都市交通MPのアクションプラン〕　自 転 シ 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。

＜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

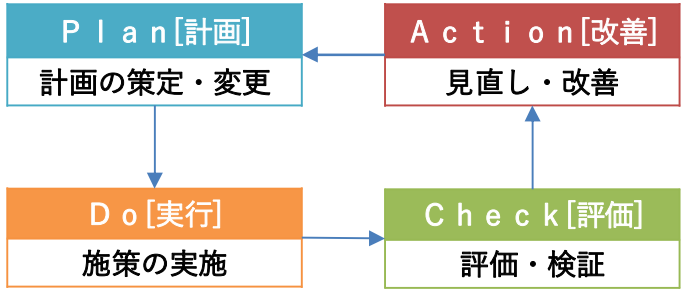
計画策定・交通施策の推進体制

- 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。



（具体的な調査・検討・実施）

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
- ⑴　道路交通の課題について
- ⑵　将来道路網ネットワークについて
- ⑶　各種道路交通施策の方向性について
- ⑷　目標の設定について
- ⑸　各種道路交通施策について
- ⑹　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
- ⑴　地域公共交通の課題について
- ⑵　地域公共交通施策の方向性について
- ⑶　将来公共交通ネットワークについて
- ⑷　目標の設定について
- ⑸　実施施策について
- ⑹　その他上記に関連する事項について

○○○○○○○幹事会

策定に向けたこれまでの取り組み（令和２年度）

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

■第1回協議会

11月～12月　**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）**

2／9～12　**第１回道路交通・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
○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

2／19～3／5　**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

3／17　**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

策定に向けたこれまでの取り組み（令和３年度）

5／24

第２回道路交通検討幹事会（WEB）

○これまでの検討状況の確認
○将来交通需要予測（設定条件の）の検討
○将来交通計画の施策の方向性の検討

第２回公共交通検討幹事会（WEB）

○検討体制、計画の概要、関連計画の概要の確認
○地域公共交通計画の基本方針、目標及び具体的事業の検討
○計画の推進体制の検討

■第３回道路交通検討幹事会

5月～

庁内関係課・各事業者との個別協議

○道路ネットワークにおける各路線位置づけ
○都市・地域総合交通戦略や地域公共交通計画に記載する事業案など

10／５

第３回道路交通検討幹事会

○交通需要予測の結果の検討
○都市交通マスタープラン案の確認
○都市・地域総合交通戦略における施策パッケージの検討

第３回公共交通検討幹事会

○いわき市地域公共交通計画（案）に記載する具体的事業案やスケジュール等

■第３回公共交通検討幹事会

10／14

市都市計画審議会への報告

○第二次都市交通マスタープラン等の検討状況

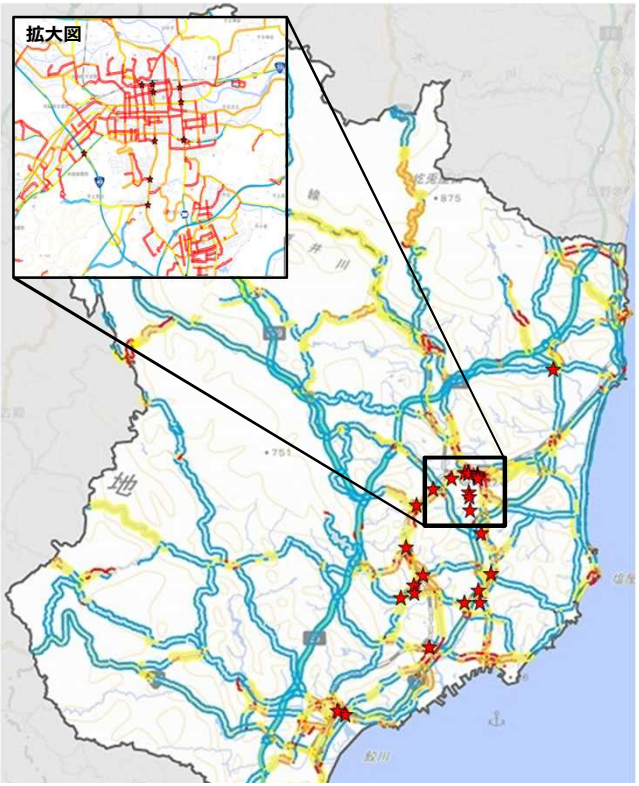
■市都市計画審議会

11 ／9
（本日）

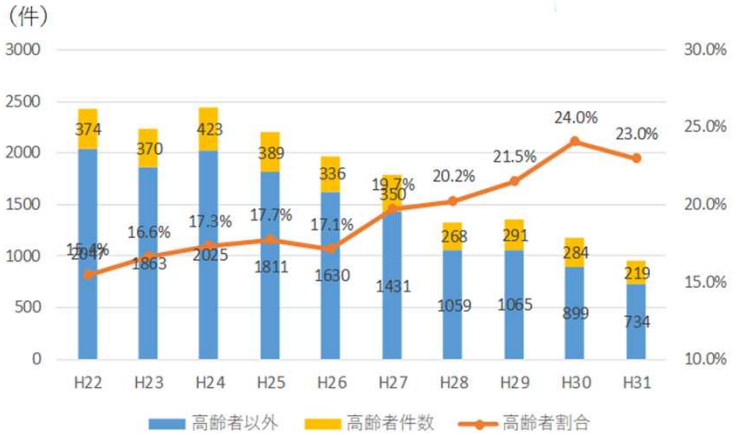
第３回いわき都市圏総合都市交通推進協議会

都市交通（道路交通・公共交通）の現状・課題

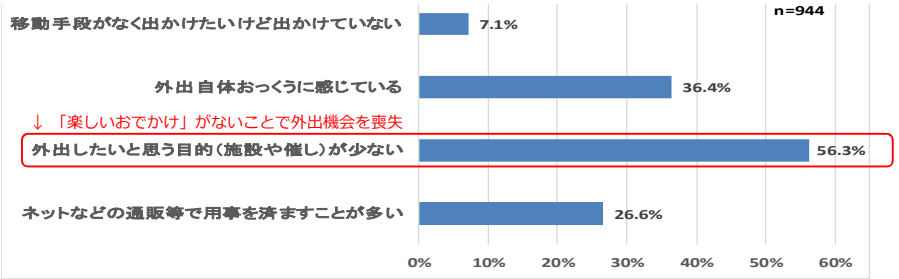
- 国道６号や49号などの幹線道路ネットワークが形成されているが、**市街地では慢性的な渋滞が発生**しており、**道路改良等の推進**や**モビリティマネジメントの強化**が必要。
- 交通事故発生件数は減少傾向にあるが、**自動車交通事故の高齢者割合は増加**しており、**事故・交通安全対策の推進や免許返納の促進などの取り組みと連動した公共交通施策**が必要。
- 公共交通の利用者は減少傾向にあり、今後の少子高齢化の進行を踏まえると、**公共交通の利便性を高め、「選ばれる」公共交通網の構築**が必要。
- 道路・公共交通のネットワーク構築を進め、移動手段を確保するとともに、**外出したいと思えるまちづくり**が必要。



市内の速度低下区間と主要渋滞箇所
（出典：ETC2.0プローブデータ 令和２年11月）



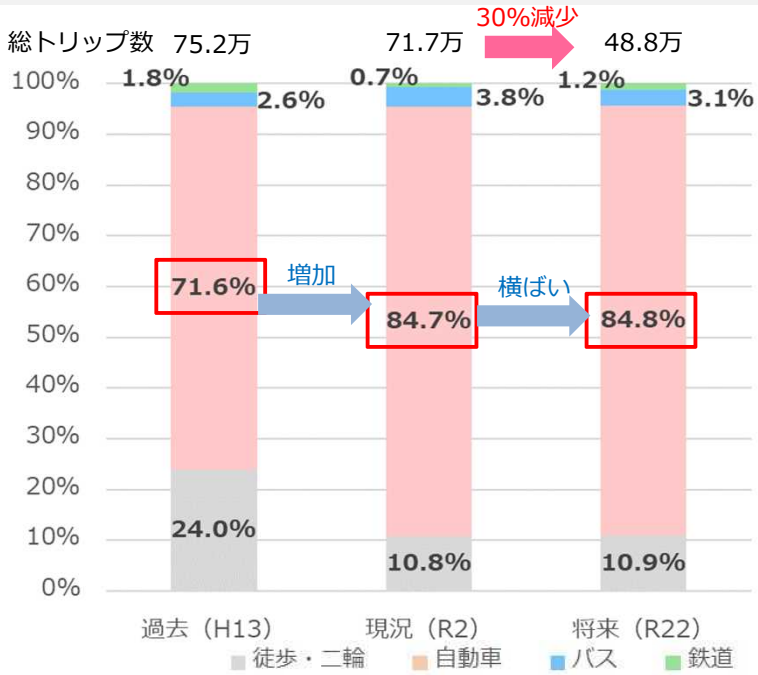
交通事故発生件数・高齢者割合（出典：福島県交通白書）



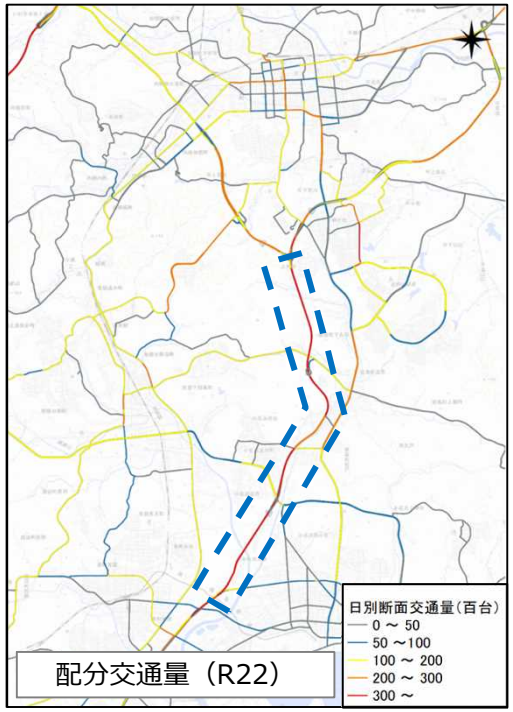
私用目的の外出状況（出典：令和２年パーソントリップ型調査）

将来都市交通の見通し

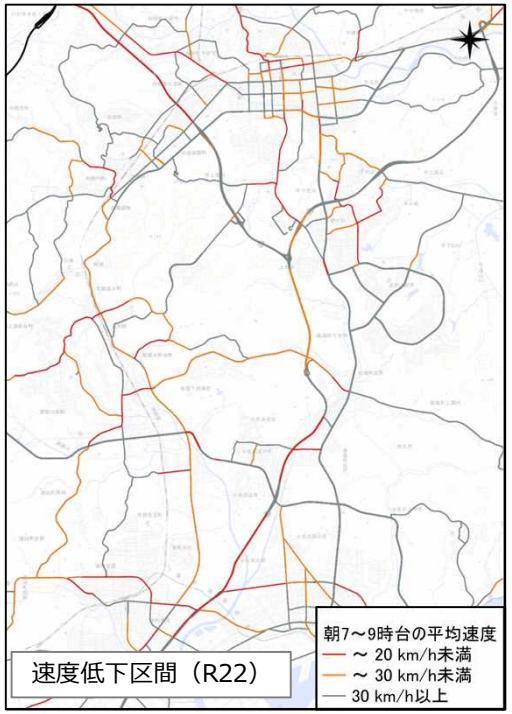
・人口減少に伴い、将来の総トリップ数は約30%減少
・人口減少による交通量の減少から、渋滞区間の減少と平均移動時間の短縮、1人当たりのCO2排出量が減少
➡将来にわたっても主要幹線道路では、一定の交通量が見込まれるとともに、速度低下区間が残存するなど、主要な渋滞・事故ポイントでの対策が必要
・公共交通施策やTDM施策などがなされず、公共交通への利用促進がなされなければ、都市圏全体の自動車分担率は依然として高い数字で推移する見込み
➡利用者の減少に伴い、公共交通サービスの維持が困難
➡免許を有していない又は、運転ができない高齢者や学生などの移動手段の確保が必要
・まちなか居住区域への居住誘導に伴い、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



交通手段分担率



配分交通量（R22）



速度低下区間（R22）

将来交通計画（都市交通の基本目標と方針の考え方）

2020年での課題	2040年での課題	課題解決に向けて必要な取り組み
自動車分担率８割 公共交通利用環境の一部に立ち遅れ コロナ禍による公共交通利用者の減少	自家用車依存の進行	公共交通に対する意識の向上 公共交通機関への利用転換/促進 持続可能な道路交通ﾈｯﾄﾜｰｸの構築 乗り換え利便性・交通結節点の強化
	公共交通サービスの衰退	
環境・エネルギー問題		
ICT進展		
人口減少（３割減）・少子高齢化		
交通事故の高齢者割合の増加		
	交通需要減少下の道路空間のあり方 （車⇒人中心の道路空間への転換）	道路空間の利活用/再構築による 賑わいの創出
ネットワーク型コンパクトシティ形成		拠点間ネットワークの強化 主要幹線道路における交通円滑化対策
市街地部での慢性的な渋滞	主要幹線道路における渋滞	
主要幹線道路における事故		交通安全対策の推進
激甚化・頻発化する自然災害		災害に強い道路整備・維持管理
厳しい財政状況		選択と集中/持続可能な交通体系

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

❶　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。

❷　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**を図りながら、**誰でも気軽に移動できる交通体系の構築**の必要がある。

❸　安全・安心

市内の交通事故発生件数のうち、高齢者発生件数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る。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途絶されれば、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。

❹　持続可能性

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る。また、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となるため、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。

将来都市構造

ネットワーク型コンパクトシティIwaki

将来都市構造図

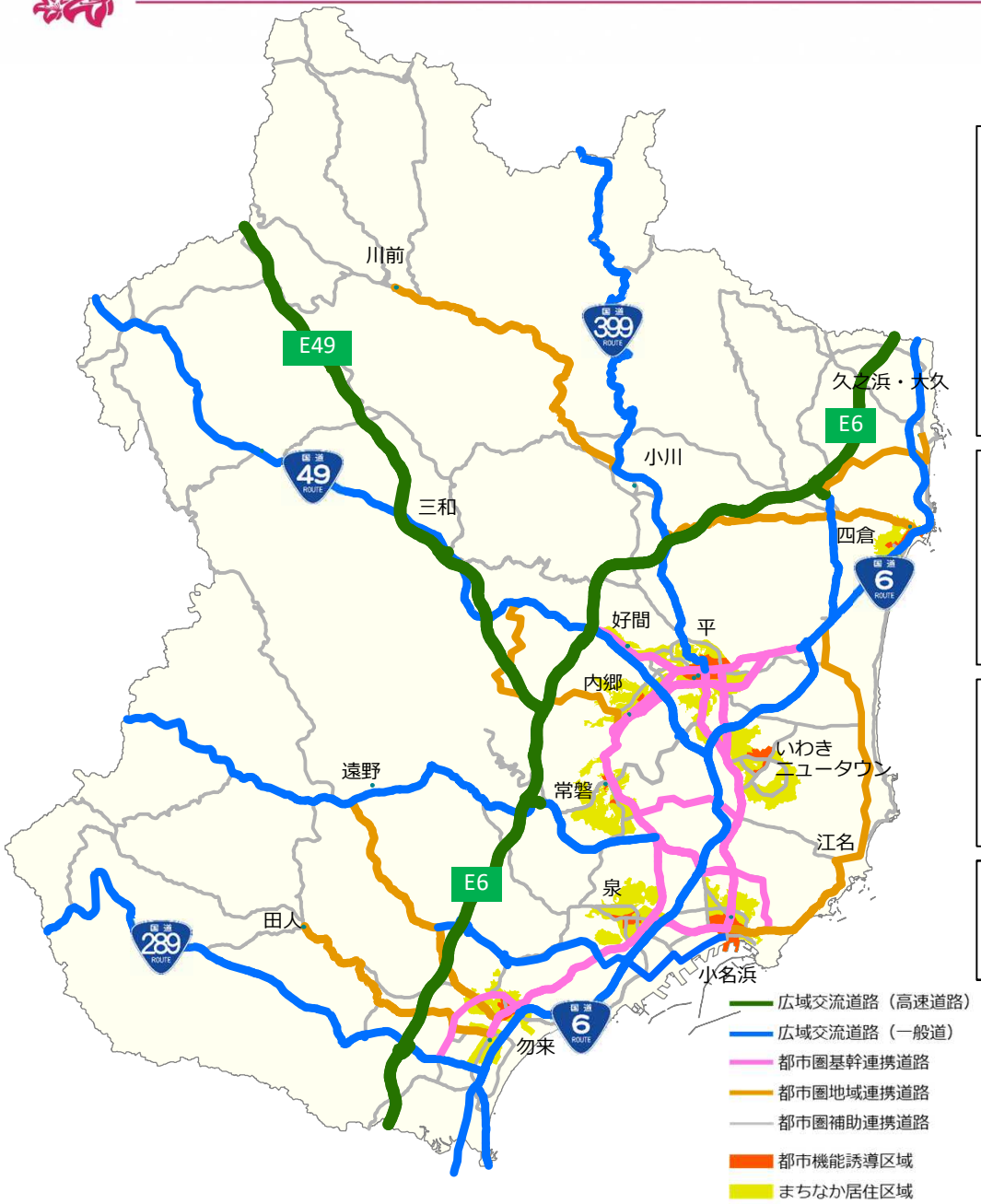
<市内の「拠点」>

	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、主要拠点間の国県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。

道路ネットワークの将来像



＜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、市道十五町目・若葉台線、内郷平線等により形成

■**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

公共交通ネットワークの将来像

《 公共交通ネットワークの基本的な考え方 》

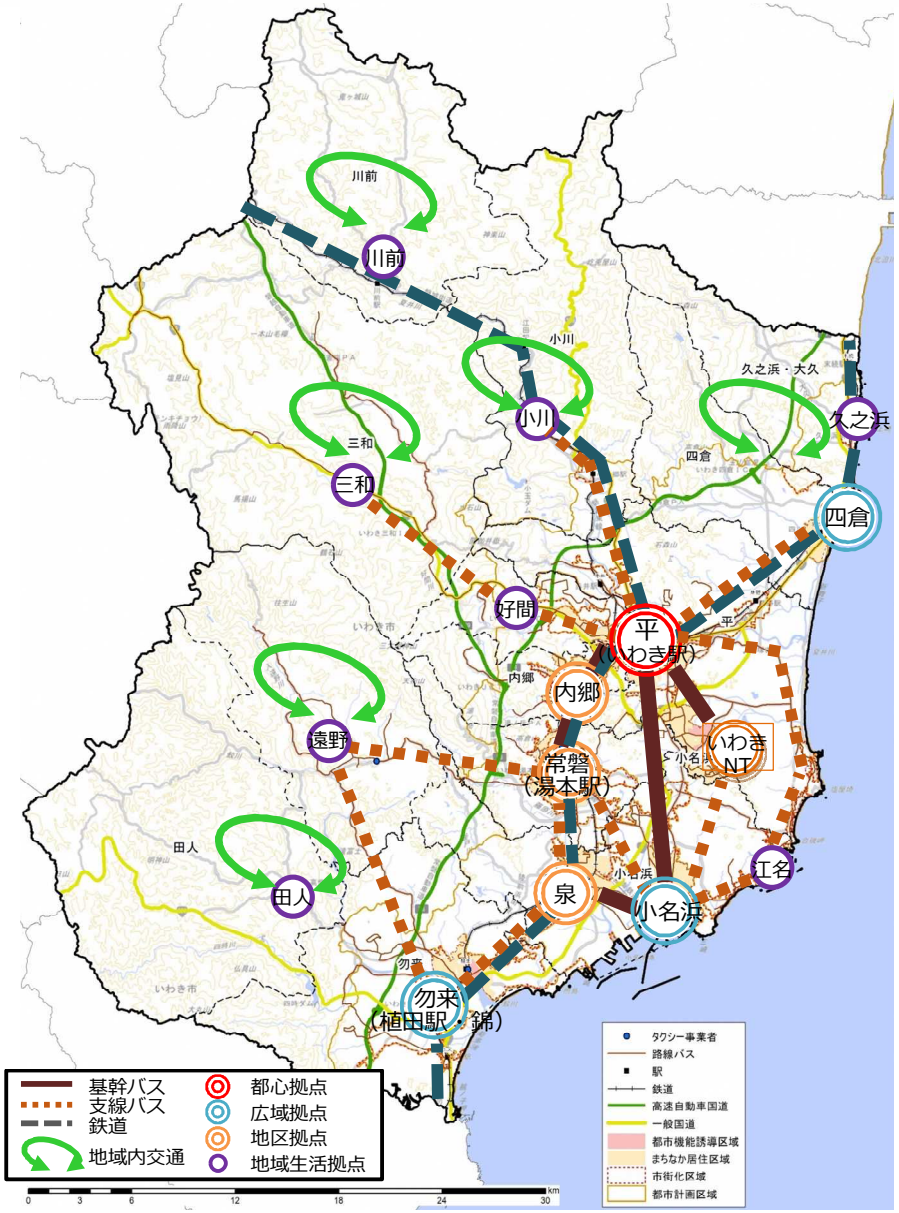
■骨格公共交通の強化
・都心拠点などの主要な拠点間を結ぶ、基幹バス、鉄道により骨格公共交通網を形成
・利便性と輸送量の確保、多様なニーズに対応した移動手段を提供

■地域公共交通サービスの確立
・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
・まちづくりとの連携や都市機能の誘導とあわせ、公共交通利用環境の向上を図る

✤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



将来交通計画（都市交通の基本目標・方針・施策の方向性）

◆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

※ 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

将来交通計画（施策一覧/基本方針①②）

	＜施策の方向性＞	＜具体的施策＞
基本方針①	⑴ **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
	⑵ **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
	⑶ **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	⑴ **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
	⑵ **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
	⑶ **すべての人にやさしい交通環境の整備強化**	・安全対策と一体化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
	⑷ **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

将来交通計画（施策一覧/基本方針③④）

	＜施策の方向性＞	＜具体的施策＞
基本方針③	⑴ **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 ・道路の日常的な維持管理
	⑵ **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
	⑶ **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、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 ・占用物件の適切な維持管理
基本方針④	⑴ **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
	⑵ **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技術などの新技術の活用による橋梁等の点検手法の導入
	⑶ **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
	⑷ **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

幹線道路網計画の提案

●提案路線の抽出

⑴主要断面での需給バランス

・需給バランス＝交通量（台/日）/交通容量（台/日）
　※交通量は2040年の需要予測データ
　　交通容量は道路種別ごとのQ-V条件表を参考に設定
・道路NWでの広域交流道路と基幹連携道路における主要断面で需給バランスを確認
・需給バランスが1.0超（交通容量が不足）の路線を抽出

⑵ピーク時の平均速度

・朝ピーク（７～9時）時における広域交流道路と基幹連携道路速度の主な速度低下区間（～30km/h）を抽出

●評価：抽出項目及び路線バス運行頻度の視点で評価

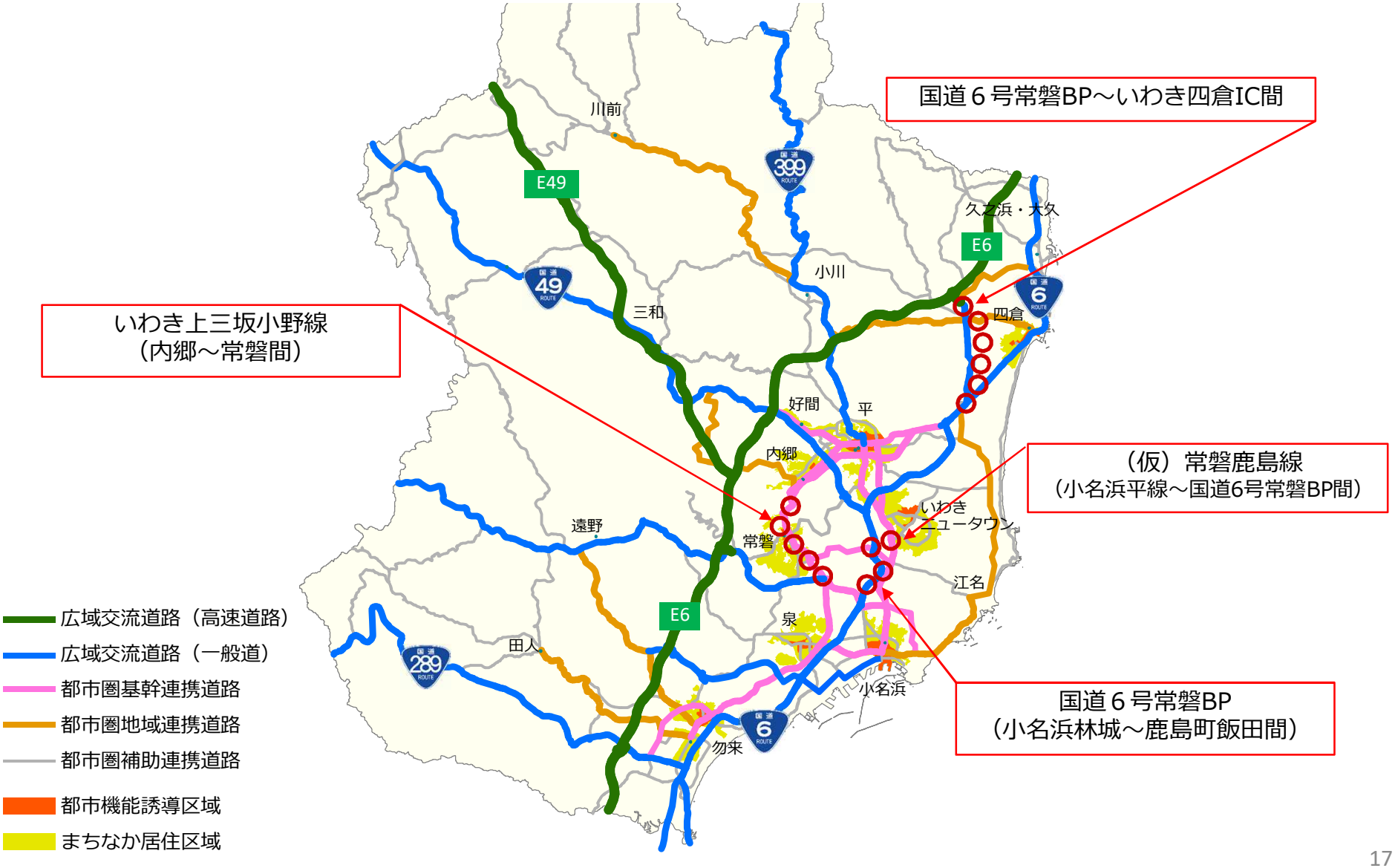
需給バランス：1.5以上　　…ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い
　　1.0超～1.5未満…混雑する時間帯が1～2時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は小さい
　　1.0以下　　…道路が混雑することなく、円滑に走行可能

需給バランス…×：1.5以上、△1.0超～1.5未満、○：1.0以下
ピーク時平均速度…×：20km/h未満、△：20～30km/h

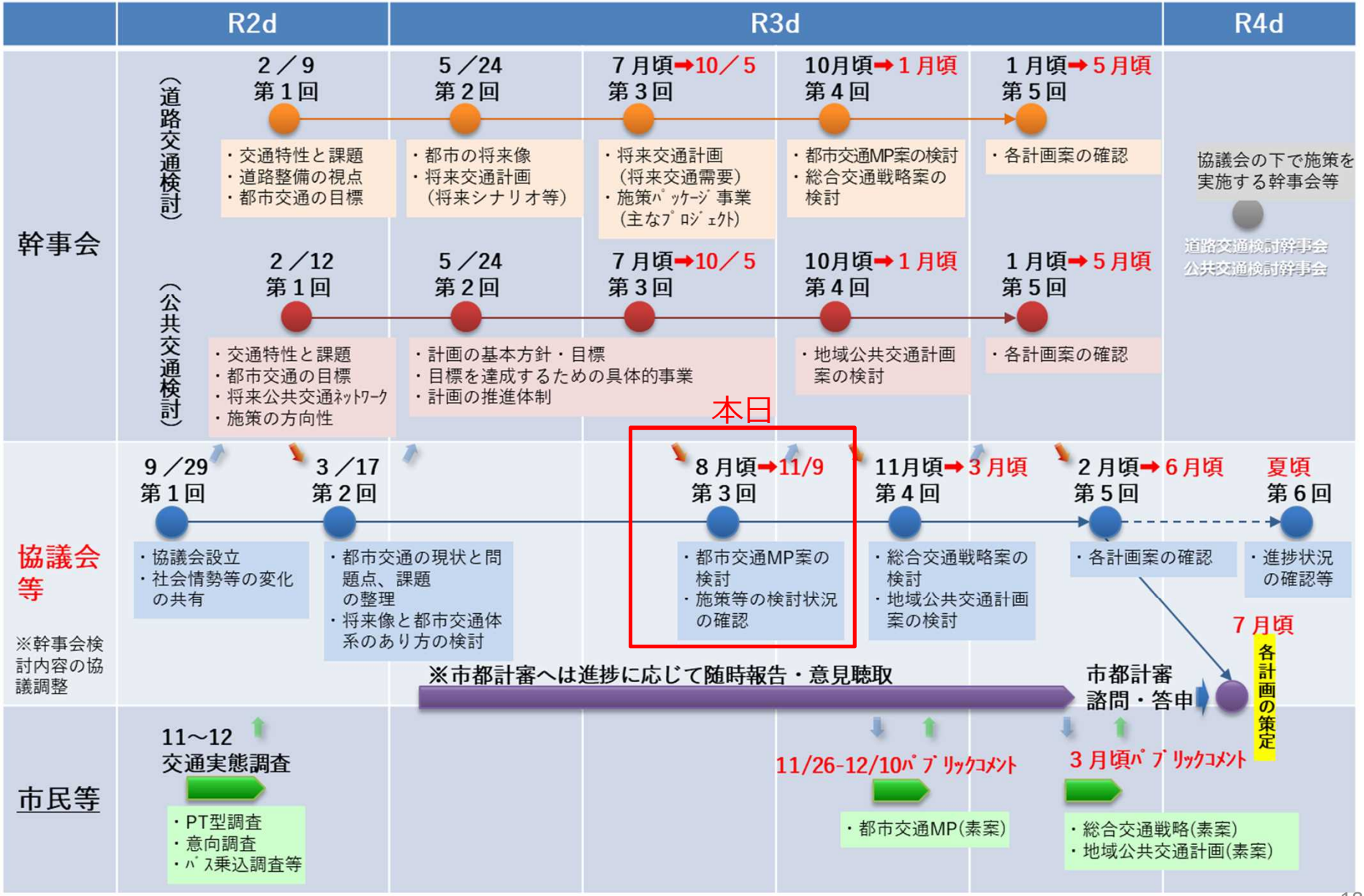
道路ﾈｯﾄﾜｰｸ	No.	路線名	区間	需給ﾊﾞﾗﾝｽ	ﾋﾟｰｸ時平均速度	路線ﾊﾞｽ運行頻度	評価	
広域交流道路	❶	**国道６号・県道いわき浪江線**	**国道６号常磐BP～いわき四倉IC**	○	×	**無**	**提案**	**・平均速度の改善が必要な状況 ・上位計画に（仮）いわき東道路の位置づけあり**
	❷	国道399号	平市街地～平窪	△	×	多	—	公共交通施策やTDM施策により改善を図る
	❸	国道49号	内郷～北好間	○	×	無	—	TDM施策や交差点改良等により改善を図る
	❹	**国道６号常磐BP**	**鹿島町～泉町**	○	×	**無**	**提案**	**・市内最大の交通量を受け持つ路線で慢性的な渋滞の改善が必要（社会経済活動への影響が大）**
基幹連携道路	❺	**県道いわき上三坂小野線**	**内郷～常磐**	×	△	**多**	**提案**	**・需給バランスと平均速度の改善が必要な状況 ・公共交通（路線バス）への与える影響が大**
	❻	県道いわき上三坂小野線	常磐～泉町	△	△	無	—	TDM施策等により改善を図る
	❼	県道いわき上三坂小野線	泉町～植田町	○	×	少	—	TDM施策等により改善を図る
	❽	市道十五町目若葉台線		△	×	多	—	公共交通施策やTDM施策により改善を図る
	❾	市道北好間御台境線		○	×	多	—	公共交通施策やTDM施策により改善を図る
	❿	**県道江名常磐線**	**小名浜平線～国道6号常磐BP**	×	△	**多**	**提案**	**・需給バランスと平均速度の改善が必要な状況 ・公共交通（路線バス）への与える影響が大**

幹線道路網計画図

●前ページの評価を踏まえ、交通の円滑化を図るために改善・強化を図る路線又は区間として次のように提案する



計画策定に向けたスケジュール



２．都市・地域総合交通戦略及び地域公共交通計画の検討状況について

＜P3再掲＞都市交通マスタープランの位置づけ

（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

ｺﾝﾊﾟ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組み　※各計画間で整合及び連携

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ﾌﾟﾗﾝ
〔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

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。

交通施策に関する３つの計画の策定に着手

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
〔交通施策の基本的な方針〕　自 転 シ 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。

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
〔都市交通MPのｱｸｼｮﾝﾌﾟﾗﾝ〕　自 転 シ 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。

＜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

都市・地域総合交通戦略とは

- 概ね5～10年の期間に、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

現状及び課題

都市の目指す将来像

総合交通戦略の目標

評価指標・数値目標

目標達成に必要となる施策・事業（施策ﾊﾟｯｹｰｼﾞ）

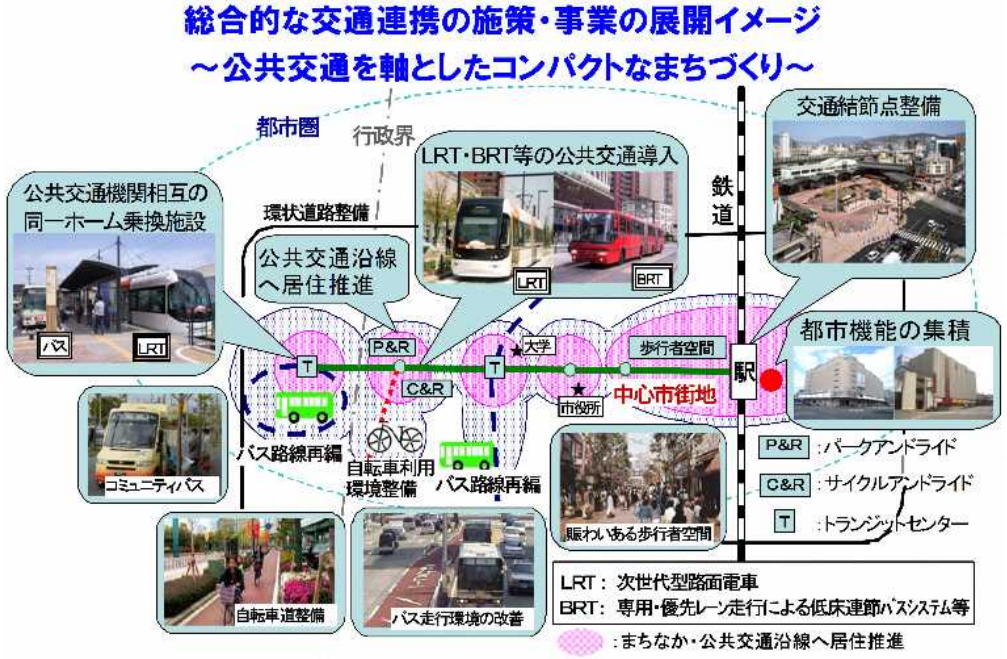
関係者の役割分担を踏まえた実施プログラム

交通実態調査・都市交通MPと整合

基本方針は都市交通MPと整合

※ 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



都市・地域総合交通戦略の検討状況

	<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	・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	・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、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を考慮した施設の長寿命化			●
		・ICT技術などの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	・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

施策ﾊﾟｯｹｰｼﾞ「テーマ１」の方向性について

■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。

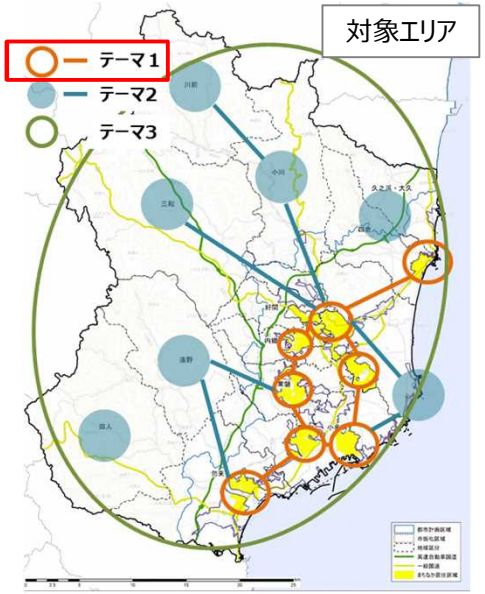
併せて、計画的な道路整備や公共交通ネットワークの構築により、まちなか居住区域間の移動のしやすさ安全性を向上し、まちなかへの来訪を支えるとともに、居住誘導に貢献します。

【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
モーダルコネクトの強化	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カバー率　　など



施策ﾊﾟｯｹｰｼﾞ「テーマ２」の方向性について

■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】

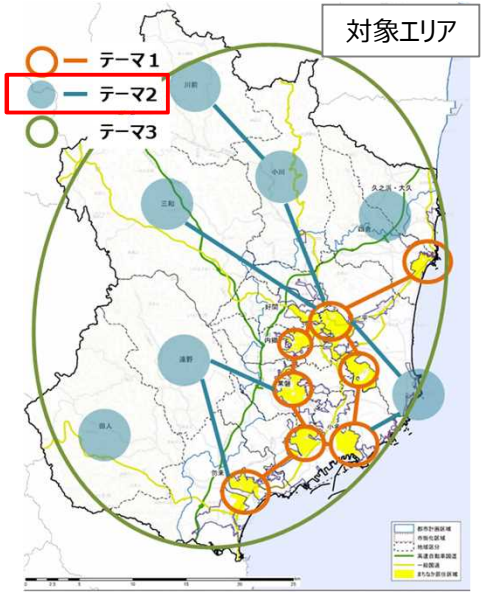
周辺拠点の移動利便性向上、主要拠点への移動しやすさの確保により、周辺拠点の暮らしやすさの向上が期待されます。併せて、日常的な人流・物流、防災対策など、平常時・災害時における広域的な道路・交通ネットワークの充実によるレジリエンスで持続可能な地域社会の構築を実現します。

【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カバー率
・踏切解消箇所数　　など



施策ﾊﾟｯｹｰｼﾞ「テーマ３」の方向性について

■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】

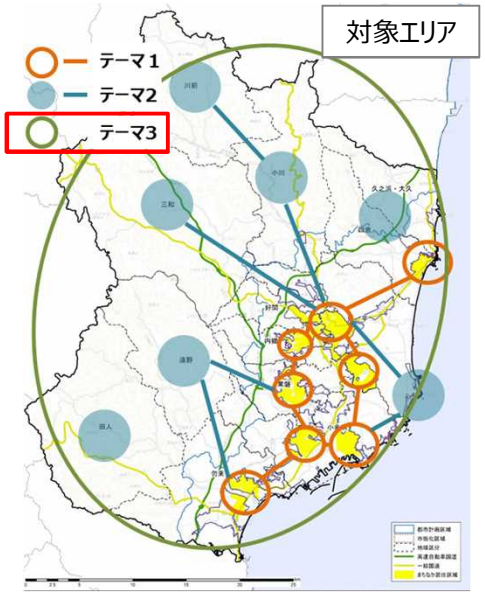
ＩＣＴ技術の活用による利便性向上やシームレスな移動を推進することにより、住民や観光客などすべての人が環境に優しい都市の構築に資する移動を実現し、持続可能な社会の実現に貢献します。
さらに、データのオープン化や維持管理の技術革新により、効率的で効果的な都市運営が期待されます。

【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



地域公共交通計画の検討状況(1/4)

公共交通の現状と課題

今後、急速な人口減少や超高齢社会の到来により、**さらなる低密度な市街地の形成（都市の低密度化）が進み、これまで密度で支えられてきた経済・財政は縮小していくことが予測**されている。

このため、人口減少及び超高齢社会に対応するために令和元年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」等と歩調を合わせ、**ネットワーク型コンパクトシティの形成を強力に後押しする取り組みが必要不可欠な状態**にある。

別途策定中の「都市・地域総合交通戦略」と連携し、**地域公共交通活性化再生法（平成19年法律）第５条第１項(※1)に基づく「地域公共交通計画」を策定**し、持続可能な地域旅客運送サービスの実現を図る。

(※1)：地域公共交通活性化再生法第５条第１項
「地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。」

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

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

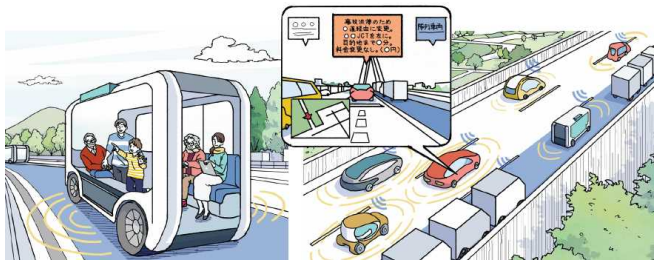
- ✓ 本計画については、本市の都市計画の基本的な方針である「第二次いわき市都市計画マスタープラン」及び「いわき市立地適正化計画」の視点を踏まえ、次世代を担う若い世代から選ばれ、高齢者にも優しく生涯住み続けられるまちづくりを目指すとともに、効率的かつ持続可能な都市運営の実現を図る観点から、ネットワーク型コンパクトシティの形成の一翼を担う**“くらし・おでかけの足”の確保を目的**とする。
- ✓ 広域多核型である本市の都市構造の「強み（売り）」を生かすために必要不可欠となる中山間地域にも対応した交通ネットワークを構築するため、**市民や観光・ビジネスでの来訪者に公共交通の利便性やメリットを認知**してもらい、積極的に利用してもらうための取り組みを推進する。
- ✓ 近年の激甚化する**災害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。

地域公共交通計画の検討状況(2/4)

現状を直視しつつも、今後、変化する未来を見据えた施策の必要性

✓　国土交通省では、令和２年に社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会の提言として取りまとめられた「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」を公表。ポストコロナの新しい生活様式や社会経済の変革も見据えながら、概ね20年後の日本社会を念頭に、道路政策を通じて実現を目指す社会像、その実現に向けた中長期的な政策の方向性を提案している。

✓　このビジョンでは、概ね2040年を見据え、道路行政が目指す「持続可能な社会の姿と政策の方向性」として、「日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会」や「世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会」、「国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全に安心して暮らせる社会」が掲げられており、変動性・不確実性・複雑性・曖昧で未来を見通すことが極めて難しい時代だからこそ、未来を見据えた取り組みを進めていく必要性が提唱されている。



※出典
「2040年、道路の景色が変わる」（国土交通省資料）

公共交通を取り巻く社会情勢の変化に応じて適宜、検討・導入を図る。

地域公共交通計画が目指す課題解決・計画の方向性

✓　基本的な方針を踏まえ、将来的な高齢者にも優しい暮らすことができるまちづくりの実現を目指し、**ネットワーク型コンパクトシティの形成を進める都市計画マスタープランとの連携を図り、まずは本市が過度な自家用車依存から脱却するための第一歩として「意外と快適便利な公共交通の認知・構築」**を目指す。

✓　今後の急速な人口減少や超高齢社会の到来、新型コロナウイルス感染症に伴う税財政状況の悪化が懸念されることなどを踏まえ、限りある財源について、**都市全体への波及効果が高い施策に投資していく基本目標を３つ設定。**

✓　具体的には、**選ばれる公共交通ネットワークを確保(基本目標Ⅰ)**しつつ、**交通不便地域へのセーフティーネットの確保（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。

※既存公共交通の再編と新技術の導入について
　公共交通の再編については、100年に一度のモビリティ革命の状況から社会が多様化・不確実な状態で未来の予測が難しいことから既存公共交通の大きな再編は大きなリスクを伴い市民生活に大きく影響する。そのため、新たな技術の導入・検討については、既存の公共交通を最大限に活用しながら、段階的かつ導入可能な地域から検討し順次導入していきながら進める。

意外と快適便利な公共交通の認知・構築(※) → **過度な自家用車依存の低減** → **高齢者にも優しい都市の実現**

既存公共交通の利便性向上・ｾｰﾌﾃｨｰﾈｯﾄの確保・新技術の検討及び段階的導入

(※)【補足】どうして「意外と便利」？
　現在、公共交通は自家用車利用者にとって、不便(待ち時間や目的地までの到達時間など)と感じることが多く、駅やバス停までそれほど遠くない地域に住んでいる方でも利用されていない状況（必ずしも車を必要としない移動においても車が利用されている状況）となっている。
　一方、公共交通は、その不便と感じている待ち時間や乗車時間を利用し、友人と会話したり、読書や勉強することも可能であり、さらに、駅やバス停まで歩くことで、意識せずに生活習慣の改善につながるなど、自家用車利用では得られないメリットも大きく、そうした面では“意外と快適”である。
　当該計画では、現在、公共交通を利用可能な方々に少しでも利用していただき、ライフスタイルや価値観の転換が将来に渡り心豊かに健康で文化的な生活を送るキカッケの一つになるよう“便利”と感じる公共交通を認知・構築していくところから取り組んでいく。

地域公共交通計画の検討状況(3/4)

計画の基本目標と目標達成のための事業案(1/3)

★計画の基本的な方針

**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**

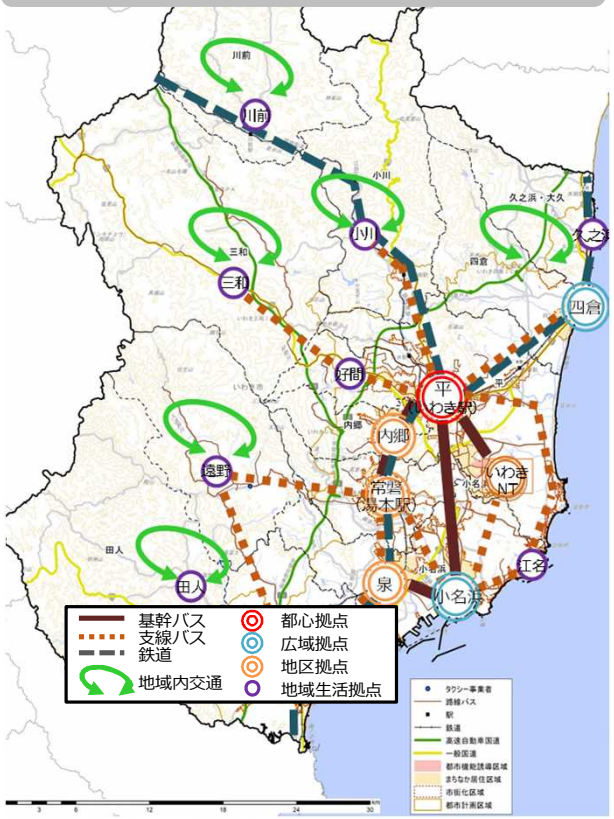


図　公共交通ネットワーク方針図

★基本目標

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を担う公共交通について、利用しやすい路線への再編や運賃・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

セーフティー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　都市圏全域(市内全域)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プロジェクト

PJ-1公共交通最適化・利便増進等ﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄ

PJ-2公共交通利用転換ﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄ

■ 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）」の公共交通の最適化や利便性の向上を図る施策を実施

PJ-3公共交通ｾｰﾌﾃｨｰﾈｯﾄ構築ﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄ

■ 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

PJ-4ｽﾏｰﾄﾓﾋﾞﾘﾃｨ推進ﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄ

PJ-5交通利便性向上ﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄ

■ 自動運転技術の公共交通への導入、MaaSの導入・普及、ｼｪｱﾘﾝｸﾞｻｰﾋﾞｽなど多様な交通手段の確保や公共交通のｻｰﾋﾞｽ向上をｻﾎﾟｰﾄする施策を実施

地域公共交通計画の検討状況(4/4)

計画の基本目標と目標達成のための事業案(2/3)

★具体的な事業案、主なＫＰＩ設定

基本目標Ⅰ	取り組み内容		主なＫＰＩ・目標値	
1.公共交通最適化・利便増進等ＰＪ	1-⑴路線ﾊﾞｽの最適化	主要幹線系統（平-小名浜間等）の最適化,市路線バス補助金の見直しなど	**主要な幹線系統の利用者数の増加** (平-小名浜間*鹿島経由・いわきﾆｭｰﾀｳﾝ関連系統) ※コロナ禍前の利用傾向(微減トレンド)に改善	**約68万人/年(2020年度)** **約74万人/年以上(2025年度)** *目標値2025年度推計値：約74万人/年。コロナ禍前2018年度を基準とした推計
	1-⑵公共交通の利便増進	利便性の高い公共交通への転換策(乗りたくなる取り組み)など		
	1-⑶幹線系統の定時性・速達性確保【関連事業】	道路の一部拡幅やﾊﾞｽﾍﾞｲ等の設置など、＊都市・地域総合交通戦略が主		
	1-⑷公共交通ﾈｯﾄﾜｰｸの防災力強化	災害時における公共交通ﾈｯﾄﾜｰｸの維持・確保や交通事業所の災害ﾘｽｸ低減など		
	1-⑸公共交通のﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ・ﾕﾆﾊﾞｰｻﾙﾃﾞｻﾞｲﾝの促進	ﾊﾞﾘｱﾌﾘｰﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝの策定、非ﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ駅の解消など		
2.公共交通利用転換ＰＪ	2-⑴ｴｺ通勤の促進	ｴｺ通勤優良事業所認証制度との連携、市職員等のｴｺ通勤促進など	**鉄道交通利用者数の増加** (都市機能誘導区域内の駅の日平均乗車人数) コロナ禍前の利用傾向(微減トレンド)に改善	**約1.1万人/日(2020年度)** **約1.3万人/日以上(2025年度)** *目標値：2025年度推計値。コロナ禍前2018年度を基準とした推計
	2-⑵まちなか定住促進事業と連携した公共交通の利用促進	まちなか居住区域移住者への公共交通利用促進機会の創出など		
	2-⑶官民連携による鉄道交通・路線ﾊﾞｽの活性化	地域公共交通の理解を深めるための情報発信など		
	2-⑷高齢者の運転免許返納の促進【関連事業】	運転免許証返納者への公共交通利用券等の交付		

地域公共交通計画の検討状況(4/4)

計画の基本目標と目標達成のための事業案(3/3)

★具体的な事業案、主なＫＰＩ設定

基本目標Ⅱ		取り組み内容	主なＫＰＩ・目標値	
3.公共交通ｾｰﾌﾃｨｰﾈｯﾄ構築ＰＪ	3-⑴多様なﾆｰｽﾞに対応したﾀｸｼｰ等の活用	日常生活に最低限必要な移動手段の確保、市街化調整区域の交通事業所の立地緩和	**交通不便地域における移動手段の確保支援策実施地域数** *ﾀｸｼｰ等活用、ﾎﾞﾗﾝﾃｨｱ輸送など	**２地区(2021年度)** **４地区(2025年度)**
	3-⑵地域主体の住民輸送の取り組みの支援	住民ﾎﾞﾗﾝﾃｨｱ輸送の有償化検討、既存交通ｻｰﾋﾞｽについての福祉サービスとの連携など		
	3-⑶中山間地域等での鉄道・路線バスの維持・物流の効率化	鉄道・路線ﾊﾞｽを活用した貨客混載型の検討		

基本目標Ⅲ		事業内容	主なＫＰＩ・目標値	
4.ｽﾏｰﾄﾓﾋﾞﾘﾃｨ推進ＰＪ	4-⑴ﾃﾞｰﾀﾄﾞﾘﾌﾞﾝによる交通ｻｰﾋﾞｽの高度化【関連事業】	情報連携基盤の構築、ﾃﾞｰﾀの分析・活用、ﾃﾞｰﾀに基づく交通ｻｰﾋﾞｽの効果検証など	**公共交通機関への非接触型決済システムの導入数** *現状：JR常磐線、一部のﾀｸｼｰ	**２交通機関(2021年度)** **３交通機関(2025年度)**
	4-⑵いわき版ＭａａＳの構築【関連事業】	交通ｻｰﾋﾞｽ全体の利便性を高め、移動手段を活用した地域ｻｰﾋﾞｽの構築など		
	3-⑶ｽﾏｰﾄﾓﾋﾞﾘﾃｨの導入促進【関連事業】	多様化する移動ﾆｰｽﾞへの対応や地域内移動の効率化など	**ＧＴＦＳ導入数** *現状：なし *GTFS：「標準的なバス情報ﾌｫｰﾏｯﾄ」の略でGoogleﾏｯﾌﾟなどで経路検索が可能となる。	**０交通機関(2021年度)** **１交通機関(2025年度)**
5.交通利便性向上ＰＪ	5-⑴公共交通機関への非接触型決済ｼｽﾃﾑの導入	公共交通への非接触型決済ｼｽﾃﾑの導入検討・促進など		
	5-⑵ｼｪｱﾘﾝｸﾞｻｰﾋﾞｽ（車・自転車等）の導入促進	車や自転車、小型ﾓﾋﾞﾘﾃｨ等のｼｪｱﾘﾝｸﾞｻｰﾋﾞｽ導入検討・促進など		
	5-⑶公共交通利用環境等の改善	ﾊﾞｽﾛｹ(GTFS)、移動空間の快適性向上、ﾀｸｼｰ効率的ｵﾍﾟ体制構築、ﾊﾞｽﾀ検討など		