<概要資料>いわき都市圏第二次都市交通マスタープラン（案）

資料２

１．計画策定の背景と目的

- 平成元年 パーソントリップ調査
- 平成３年 いわき都市圏総合都市交通計画（第一次計画）策定
- 平成13年 第一次市都市計画マスタープラン策定
- 平成15年 いわき都市圏のあすの都市交通（第一計画改定版）策定
- 平成20年 いわき都市計画道路網再編計画策定
- 平成24年 生活交通ビジョン策定
- 令和元年 第二次市都市計画マスタープラン、市立地適正化計画の策定

基盤整備・社会実験の実施

都市計画道路の見直し

公共交通NW構築の取り組み

平成元年度のパーソントリップ調査に基づき、平成３年度に「第一次都市交通マスタープラン」を策定、平成15年度に改定版となる「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

平成20年度には「都市計画道路網再編計画」、平成24年度には「生活交通ビジョン」を策定

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、デジタル化・災害・環境問題への対応など、社会情勢が変化

第二次都市計画マスタープラン、立地適正化計画を策定し、ネットワーク型コンパクトシティの形成を推進

ネットワーク型コンパクトシティを都市交通の面から実現することをねらいとし、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

２．計画の位置づけ

- 第二次都市交通マスタープランは、上位計画である「第二次いわき市都市計画マスタープラン」と「立地適正化計画」の交通関連の方針に即しながら、**いわき都市圏全体の交通施策の基本的な方針**を定めます
- 第二次都市交通マスタープランに基づく施策は、「都市・地域総合交通戦略」や「地域公共交通計画」で設定し、関係機関と協働・連携して分野横断的に取り組みます

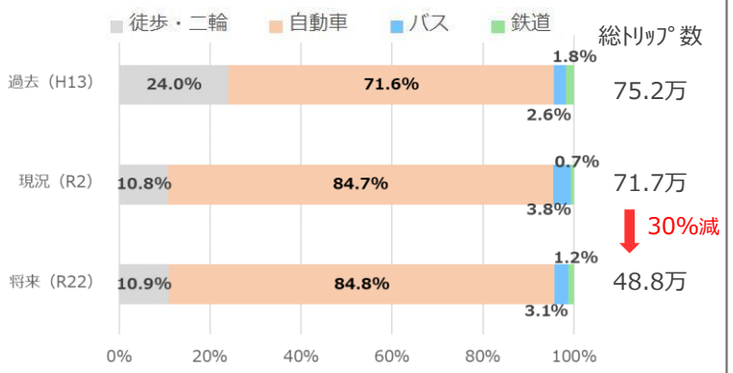
３．都市交通の課題と必要な取り組み

交通実態調査や将来の交通量予測などから見えてきた交通課題と必要な取り組みは次の通りです

１）公共交通機関への転換/乗り換え利便性の向上

今後の急速な人口減少や高い自動車分担率により、路線バス利用者のさらなる減少が予想され、公共交通サービスの維持が課題となっています

公共交通の利用促進や意識の醸成、官民共創のモビリティマネジメントの他、乗り換え時間の効率化などの利便性の強化が必要です



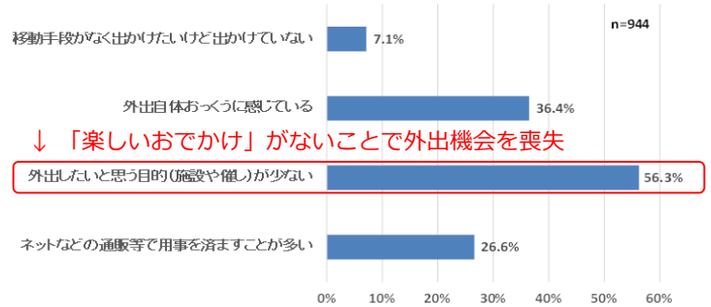
交通手段分担率（2001-2040）

※過去、現況は交通実態調査の結果、将来は将来予測による推計値

２）道路空間の利活用/再構築による賑わいの創出

外出したいと思える目的・催しがないことが外出頻度に影響しています

都市のコンパクト化と同時に道路空間の利活用や再構築などを行い、「楽しいおでかけ」のあるまちづくりを進めることが必要です



令和２年パーソントリップ型調査結果

３）拠点間ネットワークの強化/主要幹線道路における渋滞・事故対策

市内では広域幹線道路のネットワークが構築されているが、市街地では慢性的な渋滞が発生してます

道路改良やTDMの活用、ソフト対策により渋滞対策や自動車交通量を減らす取り組みとともに、多様な交通手段の確保による拠点間を行き来しやすい環境整備が必要です

平均速度の将来予測結果（2040年）

４）災害に強い道路整備・維持管理

近年、激甚化する自然災害が頻発しています

橋梁の耐震化や無電柱化などによる災害に強い道路ネットワークの構築が必要です

５）選択と集中による持続可能な交通体系の確保

今後とも厳しい財政状況となることが見込まれます

交通需要に見合った選択と集中による戦略的な取り組みが必要です

4．将来交通計画

将来交通計画の検討の視点

まちづくり	公共交通	安全・安心	持続可能性
将来都市構造を踏まえた拠点間ネットワーク環境の改善	誰でも気軽に移動できる交通体系の構築	平時・有事を問わず人流・物流を支える交通体系の構築	将来にわたっても持続可能な交通体系の構築

目標・方針等を設定

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**

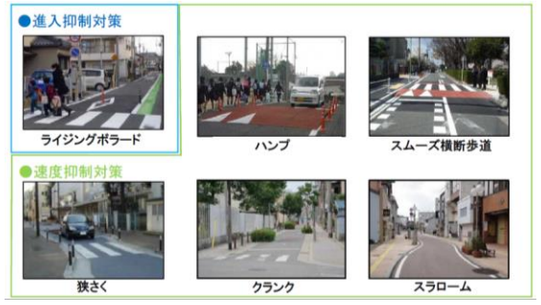
対象区域：いわき都市圏（市内全域）
目標年次：2022年から概ね20年後

基本方針	施策の方向性	主な施策
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	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、基幹公共交通ネットワークの定時性・速達性の確保 など
	主要拠点と地区拠点をつなぐ交通ネットワークの構築	拠点間ネットワークの充実・強化 など
	市街地における賑わいと憩いを生む交通環境の整備	まちづくりと連携した魅力的な道路空間の創出 など
② 快適・便利 誰もが気軽に移動できる交通体系の構築	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整備、主要渋滞箇所の解消 など
	選ばれる移動手段として公共交通の利便性の向上	路線バス・鉄道の利便性、快適性の向上 など
	すべての人にやさしい交通環境の整備強化	公共交通のﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化、Massの構築・普及、中山間地域の地域内交通の提供 など
	ICT等の先進技術を活用した交通システムの構築	ICT等の活用による交通システムの高度化 など
③ 安全・安心 市民の日常生活を支える交通体系の構築	安心して生活できる交通環境の整備	生活道路の整備、危険な踏切の解消 など
	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 など
	災害等の緊急時に対応した交通環境の確保	災害に強い道路整備、円滑な避難・救援を支える道路ネットワークの強化 など
④ 持続可能性 持続可能な交通体系の構築	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、シェアリングエコノミーの推進 など
	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 など
	効果的・重点的な道路網の構築	選択と集中による計画的な道路整備 など
	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 など

【主な施策のイメージ】

まちづくりとの連携した魅力ある道路空間の創出

MaaSの構築・普及



通学路の安全対策

官民連携によるモビリティマネジメントの推進

◎道路ネットワーク

《 道路ネットワークの基本的な考え方 》

■**広域交流道路**
市外各方面との連携・交流を図る幹線道路

■**都市圏基幹連携道路**
まちなか居住区域を有する主要な拠点を相互に結ぶ幹線道路

■**都市圏地域連携道路**
主要な拠点と周辺の地域生活拠点を結ぶ幹線道路

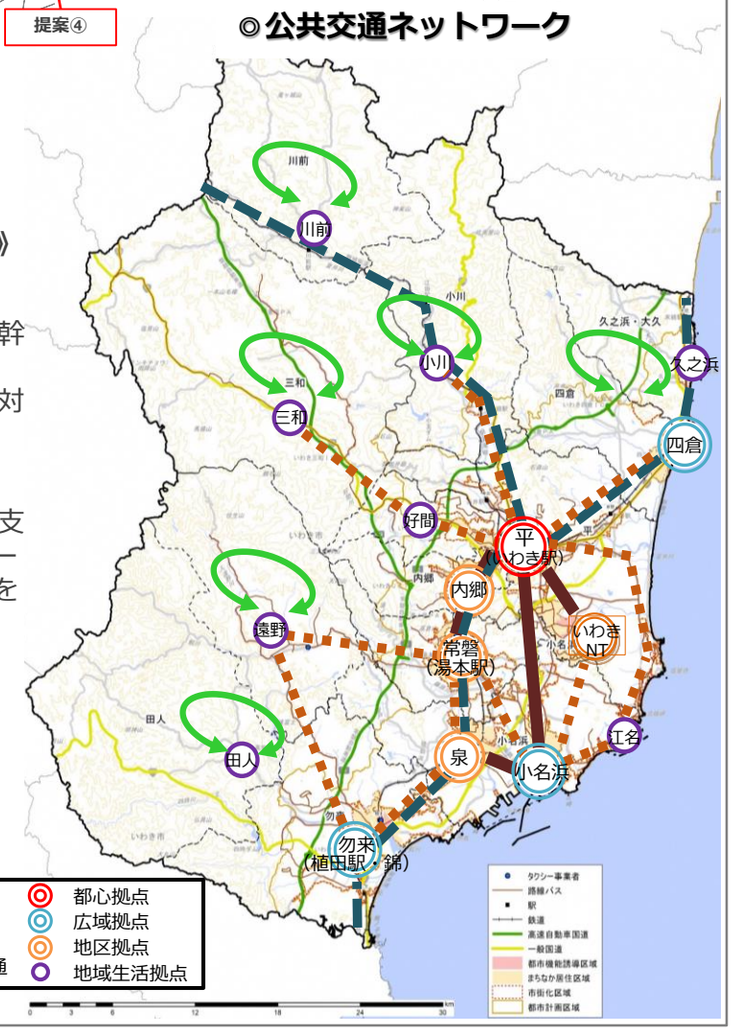
■**都市圏補助連携道路**
上記以外の道路

《 道路交通改善区間の提案 》

■将来交通の需給バランスや速度低下の予測などから次の路線・区間を提案
①国道６号常磐BP~いわき四倉IC
②いわき上三坂小野線（内郷～常磐間）
③（仮称）常磐鹿島線（小名浜平線～国道６号常磐BP間）
④国道６号常磐BP（小名浜林城～鹿島町飯田間）

※需給バランス…１日あたりの道路の交通容量に対する１日の交通量の比

◎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