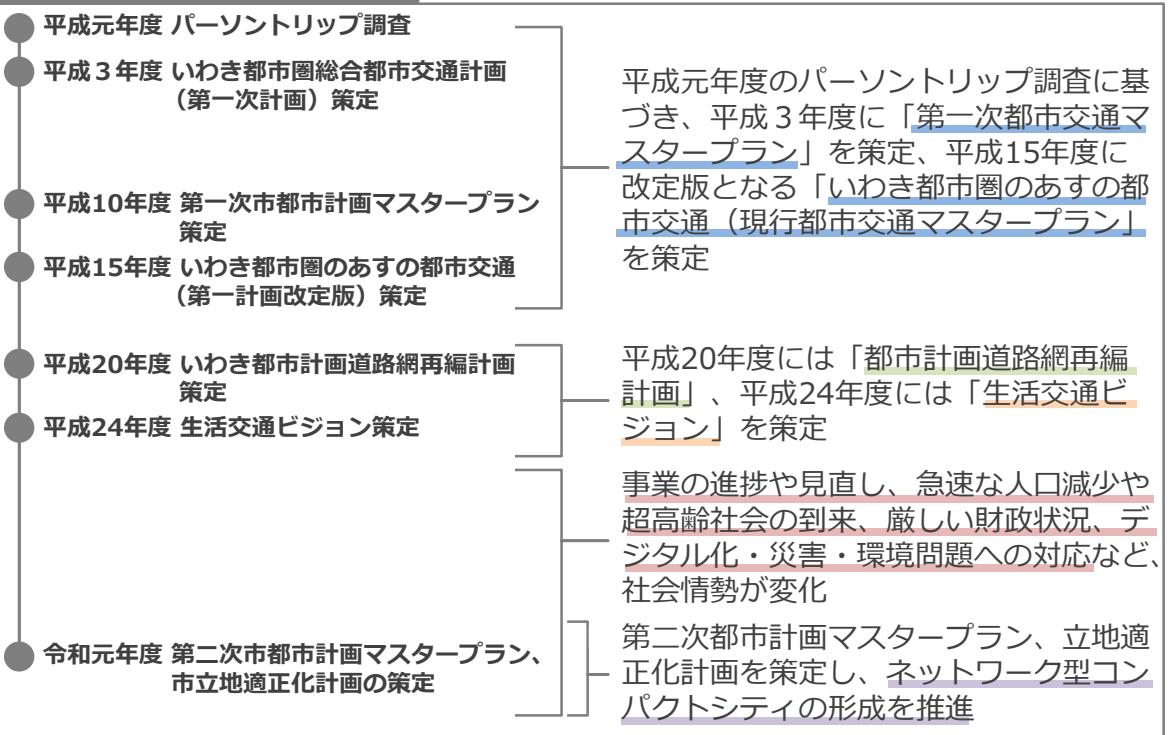


第二次いわき都市圏都市交通マスタープランの概要

計画期間：2022年8月～概ね20年間、対象区域：いわき都市圏（いわき市全域）

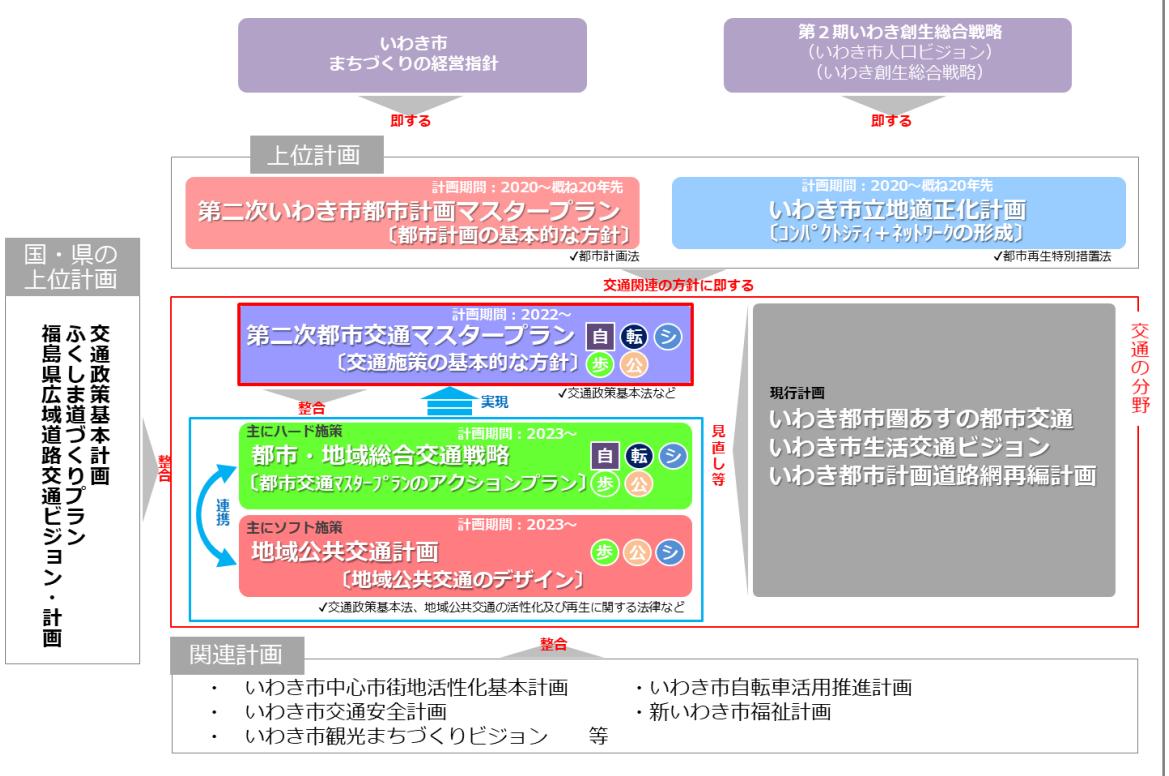
1. 計画策定の背景と目的



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**を定める
- 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む



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

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る

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

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・催しが無いことが外出頻度に影響している

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必要がある

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いる

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

4) 災害に強い道路整備・維持管理

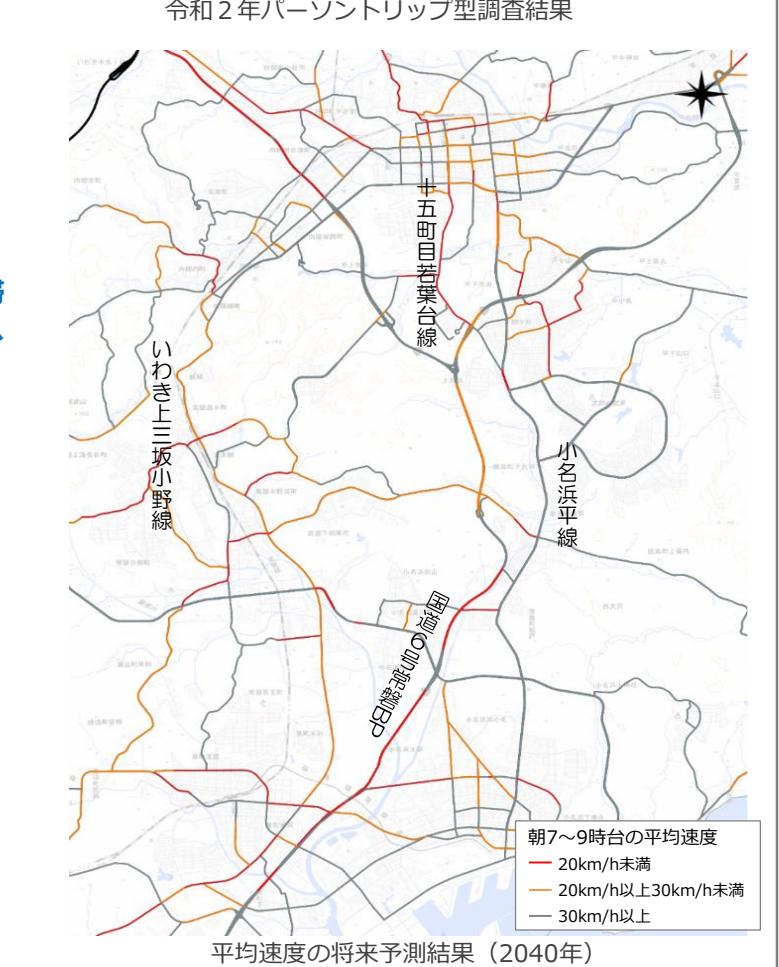
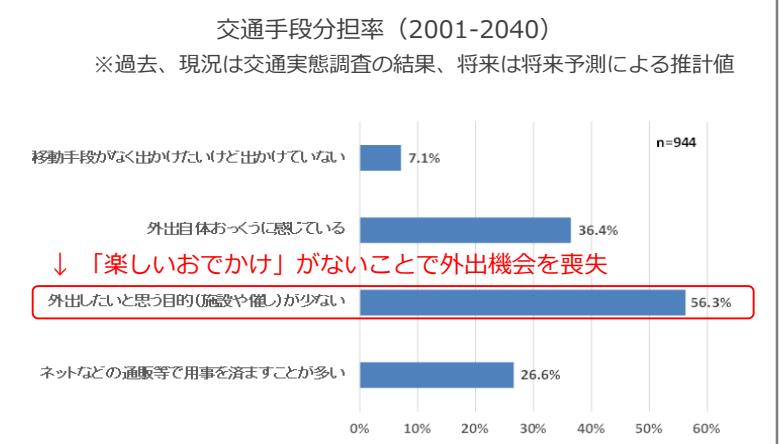
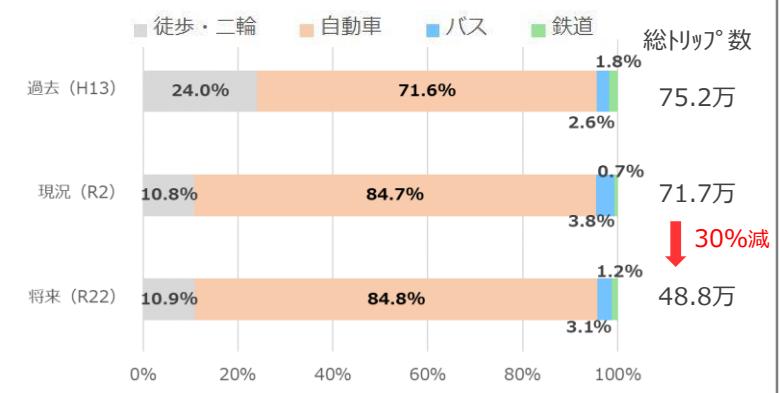
近年、激甚化する自然災害が頻発している

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

5) 選択と集中による持続可能な交通体系の確保

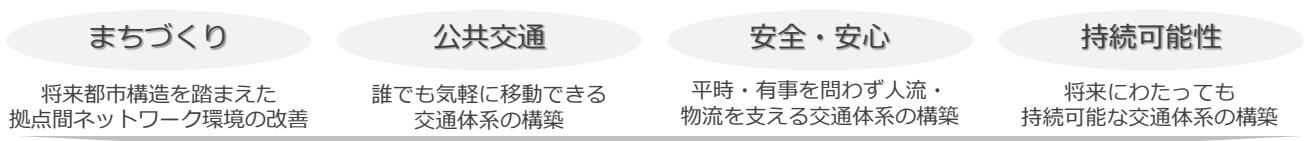
今後とも厳しい財政状況となることが見込まれる

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



4. 将来交通計画

将来交通計画の検討の視点



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

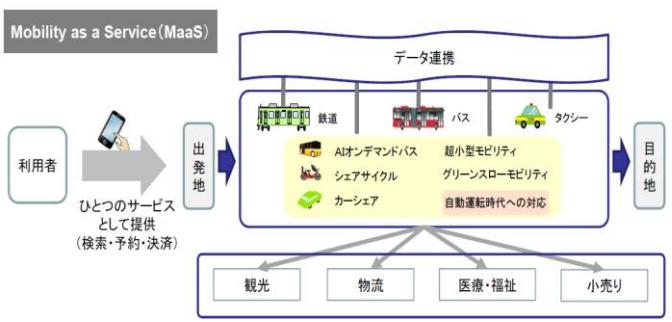
対象区域：いわき都市圏（市内全域）
目標年次：2022年から概ね20年後

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
	選ばれた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	公共交通のバリアー化、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

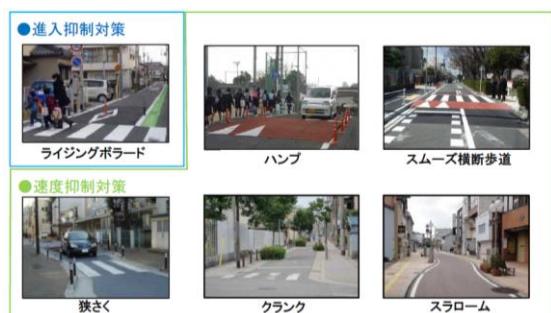
【主な施策のイメージ】



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



◎公共交通ネットワーク

- **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、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
- **交通結節点の配置**
 - 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

《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**
上記以外の幹線道路

《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・区間の改善を提案
 - ① 国道6号常磐BP～いわき四倉IC
 - ② 県道いわき上三坂小野線（内郷～常磐間）
 - ③ （仮称）常磐鹿島線（県道小名浜平線～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）
- ※…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

