# いわき都市圏　第二次都市交通マスタープラン

**（素案）**

令和３年　月

いわき市

# 目次


**1 都市交通マスタープランについて ..... 1**

1-1 第二次都市交通マスタープランの目的・位置付け ..... 1

1-1-1 目的 ..... 1

1-1-2 対象区域と目標年次 ..... 1

1-1-3 位置付け ..... 2

1-2 交通実態調査 ..... 3

1-2-1 パーソントリップ型調査 ..... 3

1-2-2 路線バス乗降調査 ..... 4

1-2-3 民間輸送資源調査 ..... 5

1-3 これまでの都市交通マスタープランについて ..... 6

1-3-1 第一次都市交通マスタープランの概要 ..... 6

1-3-2 いわき都市圏あすの都市交通の施策内容 ..... 7

これまでの取り組み成果 ..... 8

**2 本市を取り巻く状況 ..... 13**

2-1 社会・経済情勢 ..... 13

2-1-1 人口動向 ..... 13

2-1-2 土地利用の動向 ..... 16

2-1-3 財政状況 ..... 18

2-1-4 環境、防災・安全への対応 ..... 21

2-1-5 観光の動向 ..... 23

2-2 市民移動の現状 ..... 24

2-3 道路交通の現状 ..... 26

2-3-1 交通渋滞の状況 ..... 26

2-3-2 交通事故の状況 ..... 28

2-4 公共交通の現状 ..... 31

2-4-1 公共交通網 ..... 31

2-4-2 鉄道の運行状況と利用状況 ..... 32

2-4-3 路線バスの運行状況と利用状況 ..... 33

2-4-4 新型コロナウイルス感染症による交通行動の変化 ..... 38

2-4-5 公共交通の人口カバー状況 ..... 39

2-4-6 その他輸送資源の状況 ..... 40

2-5 都市交通に対する市民意識 42

**3 将来交通の見通し 45**

**4 都市交通に関する課題の整理 48**

4-1 いわき市の都市交通に関する課題の整理 48
4-2 課題解決に向けて必要な取り組み 48

**5 都市の将来像 50**

5-1 将来都市圏構造 50
5-2 道路ネットワーク 53
5-3 公共交通ネットワーク 55

**6 将来交通計画 56**

6-1 都市交通の目標と基本理念 56
6-1-1 交通課題の解決に向けた視点 56
6-1-2 都市交通の基本目標 57
6-1-3 都市交通の基本目標を達成するための基本方針 58
6-1-4 交通手段別の施策の方向性 63
6-1-5 交通施策の体系 64
6-2 幹線道路網計画図 65
6-3 期待される効果 66
6-4 計画の進行管理 66
6-4-1 PDCA サイクル 66
6-4-2 具体的な推進体制 66

**用語集 68**

# 1 都市交通マスタープランについて

## 1-1 第二次都市交通マスタープランの目的・位置付け

### 1-1-1 目的

いわき都市圏においては、平成元年のパーソントリップ調査に基づき平成 3 年度に策定した「いわき都市圏総合都市交通計画（第一次都市交通マスタープラン）」及び平成 15 年度に改訂した「いわき都市圏のあすの都市交通」のもと、都市交通を取り巻く課題の解決に向け、道路整備や公共交通の利用促進に関する取り組みを進めてきました。また、平成 20 年度には「いわき都市計画道路網再編計画」を、平成 24 年度には「いわき市生活交通ビジョン」を策定し、長期未着手の都市計画道路の見直しや、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた取り組みを進めてきました。

しかし、近年、デジタル化や自動化をはじめとしたデジタル・トランスフォーメーション（DX）の推進や、新型コロナウイルス感染症拡大に伴うテレワーク等の新しい生活様式の定着、カーボンニュートラルに向けた取り組みなど、社会を取り巻く環境が大きく変化しており、交通分野においても、交通関連情報のデータ化等による利用者サービスの向上や、自転車などをはじめとした多様な移動手段の確保、道路交通の低炭素化（電気自動車などの環境負荷の少ない車両の導入・転換、インフラ電源の再生可能エネルギーへの転換等）などが求められています。また、まちづくりにおいては、地域の活力を維持し、医療・福祉・商業等の生活機能を確保しながら、高齢者を含む全ての人が安心して暮らせる、地域公共交通と連携したコンパクトなまちづくりへの転換が必要となっており、急速な人口減少や超高齢社会の到来、財政状況悪化の懸念、頻発・激甚化する自然災害への備えなど、多様な課題への対応も求められています。

本市においては、このような社会情勢の変化に対し、改めて、交通の主要因となる人々の動きを把握するパーソントリップ型調査をはじめとした都市交通実態調査を実施するなど、交通特性を分析した上で、都市交通マスタープランを策定することとしました。

この「第二次都市交通マスタープラン」は、第二次いわき市都市計画マスタープラン及び立地適正計画（ともに令和元年策定）が目指す「ネットワーク型コンパクトシティ Iwaki」を都市交通の面から実現することをねらいとし、長期的な視点からいわき市の将来の交通体系のあり方についての基本方針を整理した上で、ハード・ソフトの施策を総合的かつ計画的に展開するための基本的な計画として策定するものです。

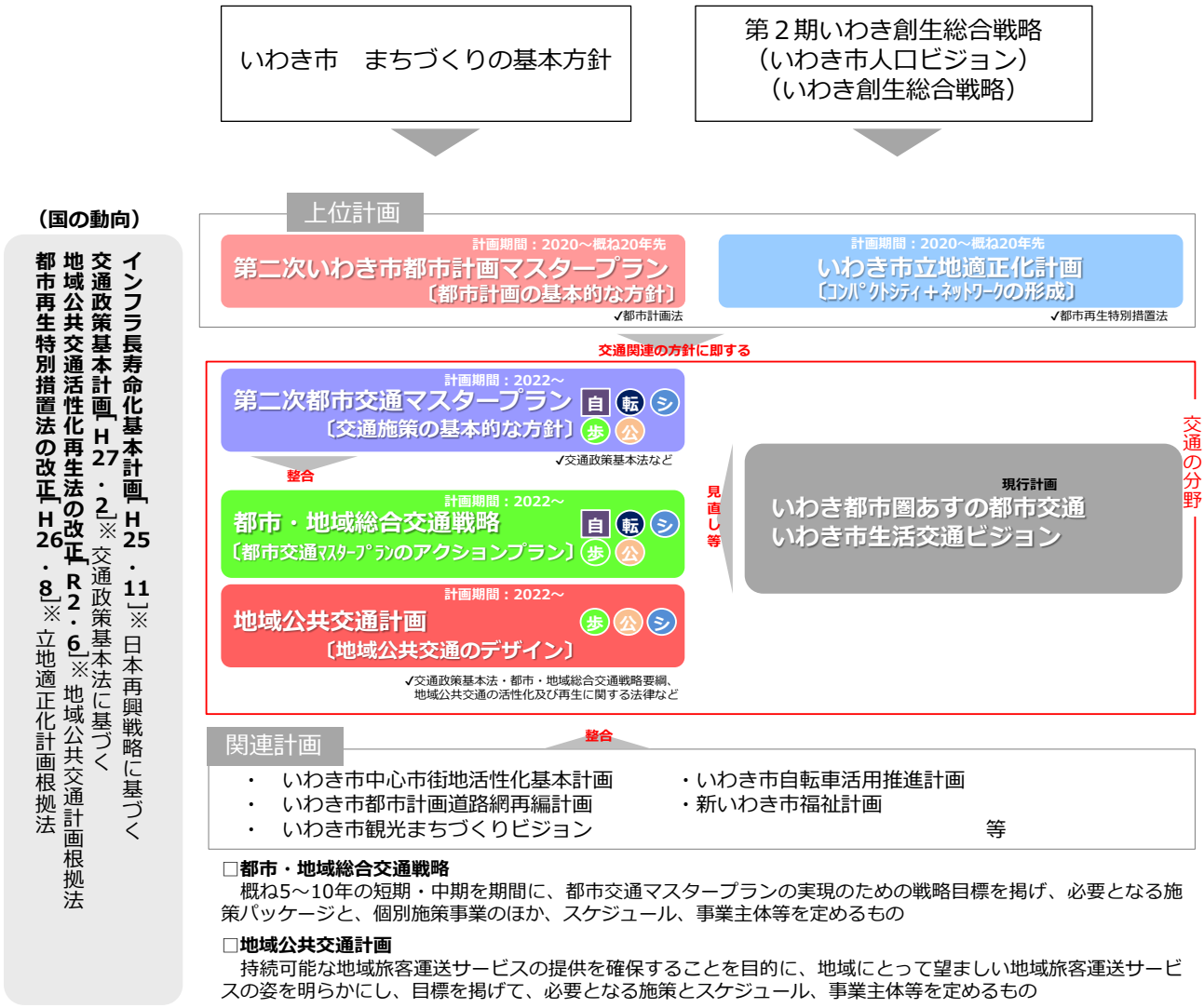
### 1-1-2 対象区域と目標年次

本都市交通マスタープランの対象区域は、市全域とします。

また、目標年次は長期的展望をもって継続的に進める必要があることから、2022 年度から概ね 20 年先を目標とします。

## 1-1-3　位置付け

本都市交通マスタープランの位置づけは以下のとおりです。




□**都市・地域総合交通戦略**
　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もの

□**地域公共交通計画**
　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もの

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

## 1-2　交通実態調査

### 1-2-1　パーソントリップ型調査

市民の日常の移動実態を把握し、交通計画の検討に必要な基礎資料とすることを目的として、令和２年 11 月～12 月に市内 5,000 世帯への郵送配布・郵送回収により実施し、約 1,000 世帯、1,500 名の回答を得ました。

また、移動実態調査と合わせて、公共交通サービスなどについて、「現状をどのように感じているか」、「どのような意見を持っているか」などの市民意識調査も実施しました。

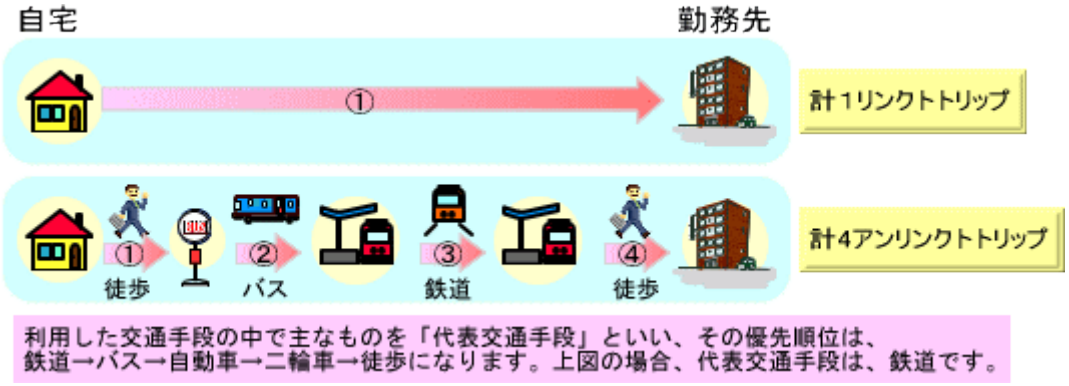
＜パーソントリップ型調査とは＞

都市における人の移動に着目した調査で、日頃の生活の中で、「どのような目的で、どこから どこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているか、1 日における移動の実態を詳細に把握する調査です。

属性情報や移動目的、交通手段などと組み合わせ集計することで、将来の住みよいまちづくりや交通計画などに広く役立つような基礎資料となります。

＜移動単位「トリップ」とは＞

パーソントリップ型調査において、人の移動は、「トリップ」という単位で計測します。例えば、通勤や買い物など、「一つの目的」を達成するために出発地から到着地まで移動すると１回とカウントします（リンクトトリップ）。一方、徒歩→バス→ 鉄道→徒歩など、「交通手段」が変わるごとにカウントする方法もあります（アンリンクトトリップ）。



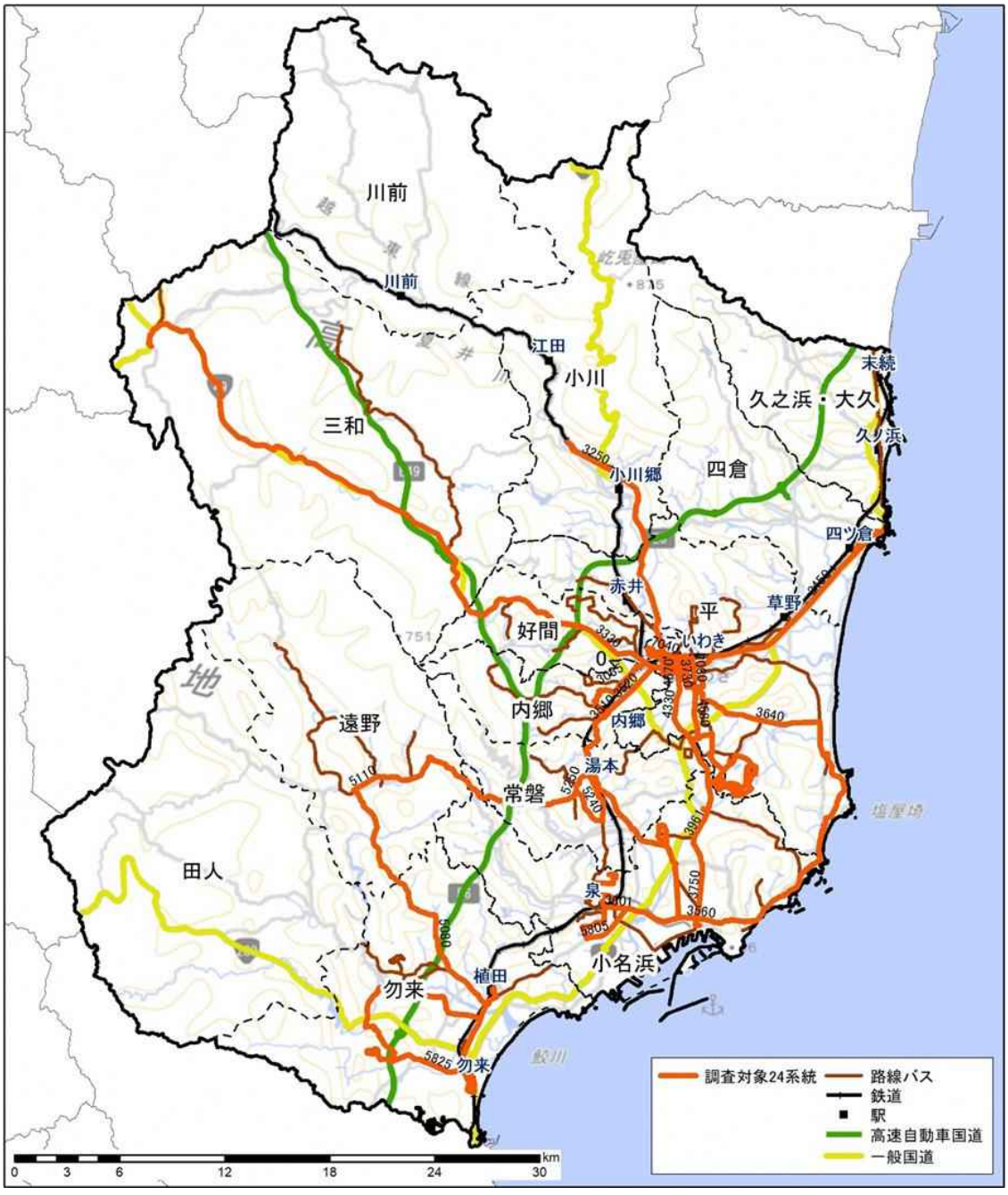

出典：国土交通省 HP

## 1-2-2　**路線バス乗降調査**

市内を運行する路線バスについて利用者の属性や利用特性を把握するため、以下の 24 系統について、調査対象の路線バスの全ダイヤ（令和２年 12 月の平日）へ乗り込み、利用者アンケート調査を行いました。

＜調査の対象とした路線バス＞

・輸送量が一定以上あり、地域の幹線としての役割があると考えられる系統
・市・県からの補助を受けており、生産性向上が求められる系統
・収支の合わない系統
・将来的に顕著な高齢化により交通サービスの提供が課題になると考えられる中山間地域を運行する系統



## 1-2-3　**民間輸送資源調査**

令和２年６月の地域公共交通活性化再生法の改正により、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も総動員して、持続可能な旅客運送サービスの提供に取り組んでいくこととなりました。

それを受け、いわゆる公共交通といわれる路線バスや鉄道の他に、民間が有する輸送資源の活用に向けた基礎資料とするため、市内の大規模小売店舗、医療機関、旅客運送事業者等、計 179 施設を対象に、保有する輸送資源や、地域における移動手段としての活用への意向などについて、アンケート調査（令和２年 11 月～12 月）を実施しました。

＜新たに活用が期待される輸送資源＞

「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」に加えて地域における輸送資源を総動員し、持続可能な旅客運送サービスの提供を確保していくことが期待されています。

出典：国土交通省 HP

## 1-3　これまでの都市交通マスタープランについて

### 1-3-1　第一次都市交通マスタープランの概要

本市では、平成４年 3 月に「いわき都市圏総合都市交通計画（第一次都市交通マスタープラン）」を策定し、その実現に向けて取り組んできましたが、その後の少子高齢化・高度情報化や地球規模での環境問題の対応などの社会情勢の変化や、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を踏まえ、平成 16 年１月に現行計画を改訂し、将来都市像を「都市交通の側面」から実現するための「道路網整備」、「公共交通施策」、「TDM 施策等」の方向性を定めた「いわき都市圏あすの都市交通（第一次都市交通マスタープラン改訂版）」を策定しました。

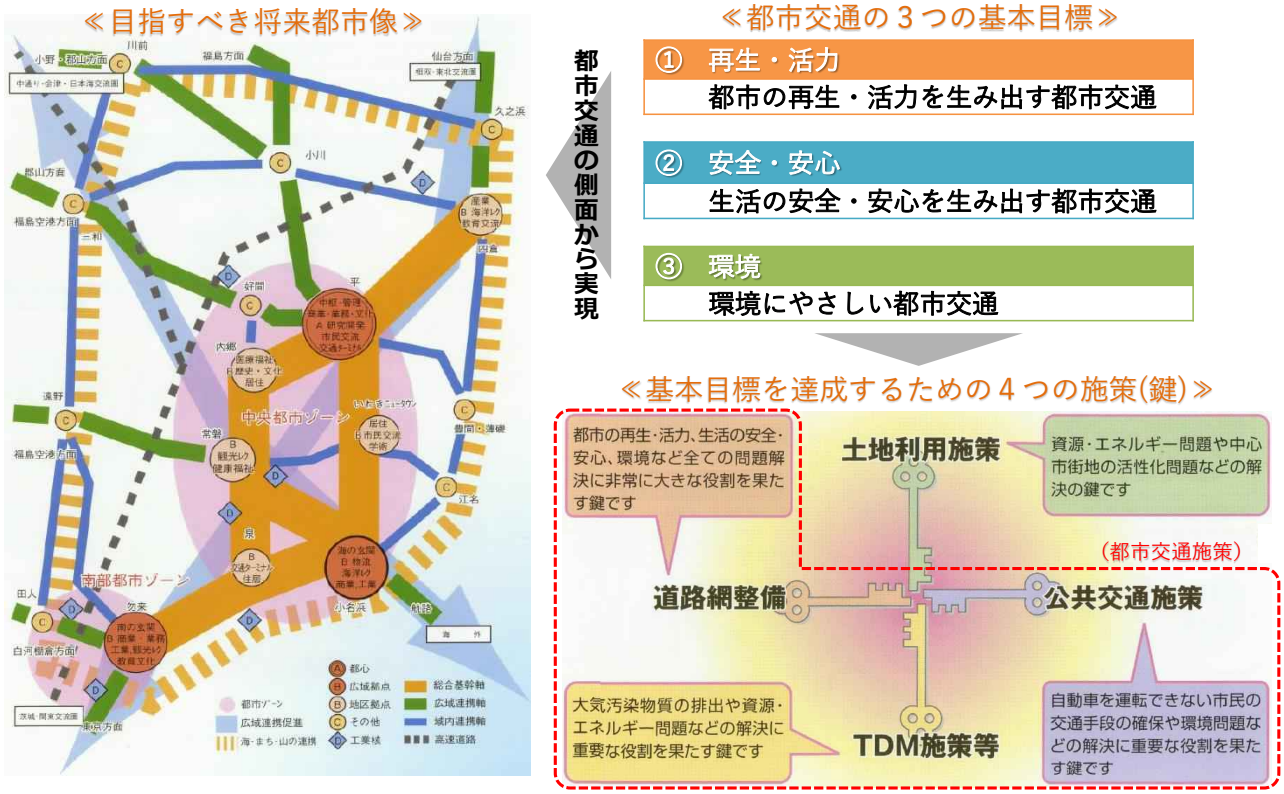



図 1-1 いわき都市圏あすの都市交通の構成

## 1-3-2　**いわき都市圏あすの都市交通の施策内容**

### （１）道路網整備（道路網マスタープラン）

現況の道路交通渋滞の解消を図るとともに、将来交通需要を円滑に処理し、広域及び既成市街地間の交流と連携を活発化するため、国土開発幹線自動車道（高速自動車国道）、広域幹線道路、都市圏主要幹線道路、都市圏幹線道路などによる体系的なネットワークの構築を図ることとしており、以下の９路線の整備について提案しています。

図 1-2 体系的な道路ネットワークのイメージ

表 1-1 提案路線の概要

| 種別 | No. | 路線名 | 内容 |
|---|---|---|---|
| 広域幹線道路 | 1 | (仮)勿来バイパス | 新設４車線 |
| | 2 | 国道 49 号 | 現道拡幅 2 車線→4 車線 |
| | 3 | 国道 399 号 | ４車線機能の確保 |
| | 4 | (仮)草野久之浜線 | 新設４車線 |
| | 5 | 小名浜道路 | 新設２車線 |
| 都市圏主要幹線道路 | 6 | 小名浜平線 | 現道拡幅 2 車線→4 車線 |
| | 7 | (仮)内郷常磐線 | 新設４車線又は現道拡幅 2 車線→4 車線 |
| 都市圏幹線道路 | 8 | 田町上荒川線 | ４車線機能の確保 |
| | 9 | (仮)常磐鹿島線 | 新設２車線又は４車線 |

### （２）公共交通施策・TDM 施策等

自動車依存からの脱却、自動車の使い方の変更など、いわき都市圏で導入が考えられる公共交通施策、TDM 施策等の導入に積極的に取り組み、都市モビリティの向上、環境の改善を図っていくとしています。

**【公共交通施策】**

・既存の鉄道・バスサービス機能の維持・確保
・主要な市街地での都市内循環バスの導入
・バス幹線道路でのバス専用レーン、PTPS の導入
※PTPS…バスなどの公共車両が優先的に通行できるよう、信号制御や違法走行車両への警告を行い、運行の支援をするシステム。

**【TDM 施策等】**

・市内区間利用の高速道路料金割引
・環境バス・自動車の導入支援
・短距離自動車の自転車・徒歩への転換促進、自動車から公共交通への転換促進
・時差通勤の推進
・道路交通の円滑化支援

## これまでの取り組み成果

### （１）道路網整備

「いわき都市圏あすの都市交通」において整備の提案があった９路線のうち、（仮）勿来バイパス、国道 49 号、小名浜道路、小名浜平線の４路線が事業化となり、そのうち、小名浜平線の 4 車線化については、平成 30 年度に整備が完了しています。

また、体系的な道路ネットワークとして国土開発幹線道路、広域幹線道路、都市圏主要幹線道路及び都市圏幹線道路に位置付けた路線において、新設整備や４車線化、現道拡幅が行われ、道路環境の向上が図られています。

しかし、依然として幹線道路において、慢性的な渋滞の発生や、線形不良となっている区間が残存するなど、引き続き安全・安心な道路環境の整備が必要となっています。

表 1-2 道路網整備の状況

| 状況 | ネットワーク | 路線名 | 区間・工区 | 工種 | 延長 | 供用又は着手年度 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 事業完了 | 国土開発幹線自動車道（高速自動車国道） | 常磐自動車道 | 広野IC～相馬IC | 新設 | | 平成27年3月全線供用 |
| | | 常磐自動車道 | いわき中央IC～広野IC | 4車線化 | 26.6km | 令和3年6月 |
| | | 磐越自動車道 | いわきJCT～郡山JCT | 4車線化 | 71.0km | 平成20年11月 |
| | 広域幹線道路 | 国道6号 | 常磐バイパス | 4車線化 | 27.7km | 平成30年3月 |
| | | 国道6号 | 久之浜バイパス | 新設 | 6.0km | 平成29年2月 |
| | | 国道49号 | 平バイパス | 4車線化 | 7.7km | 平成29年3月 |
| | | 国道49号 | 水石トンネル | 新設 | 2.0km | 平成17年11月 |
| | | 国道49号 | 三和トンネル | 新設 | 1.7km | 平成22年8月 |
| | | 国道289号 | 根室工区 | 新設 | 1.5km | 平成22年度 |
| | | 国道289号 | 荷路夫バイパス | 新設 | 3.6km | 平成22年度 |
| | | 国道399号 | 中島工区 | 新設 | 2.1km | 平成23年度 |
| | | 国道399号 | 戸渡2工区 | 新設 | 1.2km | 令和元年7月 |
| | | 主要地方道いわき石川線 | 皿貝工区 | 新設 | 1.6km | 平成2年度 |
| | 都市圏主要幹線道路 | 主要地方道小名浜平線 | (都)平磐城線<br>花畑工区・小名浜工区 | 現道拡幅 | 1.3km | 平成30年度 |
| | | 主要地方道日立いわき線 | (都)勿来岩間線<br>後田工区 | 新設 | 0.7km | 平成21年度 |
| | | 市道内郷・平線 | (都)内郷駅平線<br>南白土工区 | 新設 | 0.6km | 平成26年3月 |
| | | 市道内郷・平線 | (都)内郷湯本線 | 新設 | 0.5km | 平成30年3月 |
| | 都市圏幹線道路 | 主要地方道小野富岡線 | 吉間田工区 | 新設 | 2.0km | 平成27年3月 |
| | | 主要地方道小野富岡線 | 小白井工区 | 新設 | 2.7km | 令和3年3月 |
| | | 主要地方道いわき石川線 | 笠井工区 | 現道拡幅 | 0.3km | 平成24年度 |
| | | 主要地方道いわき石川線 | (都)三函台山線<br>湯本跨線橋工区 | 新設 | 0.5km | 平成23年度 |
| | | 主要地方道常磐勿来線 | 湯本工区 | 現道拡幅 | 0.3km | 平成23年度 |
| | | 市道上荒川・台山線 | (都)台山水野谷町線 | 新設 | 1.5km | 平成23年9月 |
| 事業中 | 広域幹線道路 | 国道6号 | 勿来バイパス | 新設 | 4.4km | 平成27年度着手 |
| | | 国道49号 | 北好間改良 | 新設 | 2.2km | 平成23年度着手 |
| | | 国道399号 | 十文字工区 | 新設 | 6.2km | 平成23年度着手 |
| | | 小名浜道路 | | 新設 | 8.3km | 平成26年度着手 |
| | | 主要地方道いわき石川線 | 才鉢工区 | 新設 | 3.0km | 平成23年度着手 |
| | 都市圏幹線道路 | 国道399号 | 平北目工区 | 現道拡幅 | 0.3km | 平成17年度着手 |
| | | 県道吉間田滝根線 | 広瀬改良 | 新設 | 9.2km | 平成23年度着手 |
| | | 主要地方道いわき上三坂小野線 | 久保目工区 | 新設 | 5.5km | 平成24年度着手 |
| | | 主要地方道いわき上三坂小野線 | 和久工区 | 現道拡幅 | 1.5km | 平成25年度着手 |
| | | 主要地方道いわき上三坂小野線 | 滝工区 | 現道拡幅 | 2.3km | 平成23年度着手 |
| | | 主要地方道常磐勿来線 | 岩崎工区 | 現道拡幅 | 0.5km | 平成19年度着手 |
| | | 主要地方道常磐勿来線 | 迎工区 | 現道拡幅 | 0.4km | 平成27年度着手 |

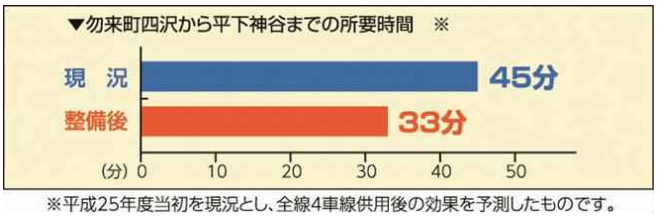


図 1-3 国道 6 号常磐バイパス 4 車線化の効果

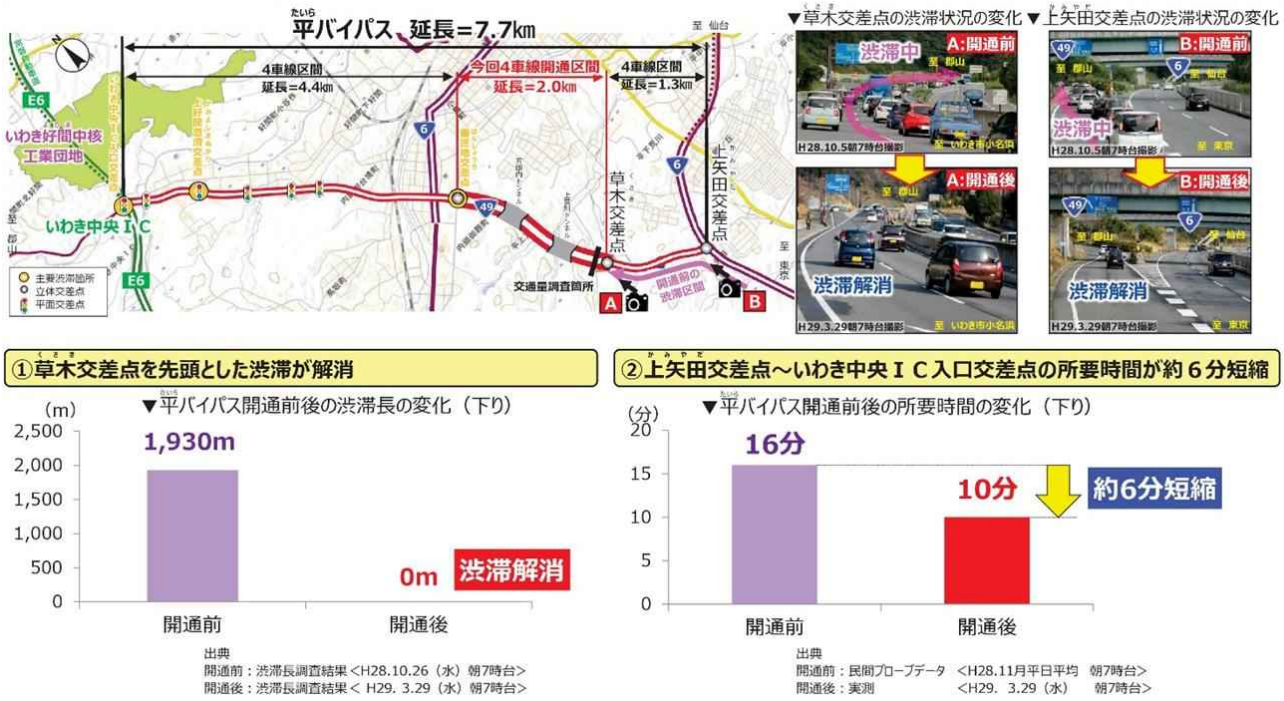



図 1-4 国道 49 号平バイパス 4 車線化の効果

### （２）公共交通施策・TDM 施策等

公共交通施策として、各種利用促進施策の実施や各地区の実情に合わせた社会実験・実証運行などを実施してきています。特に実証運行は多くの地域で実施してきています。

また、TDM 施策としては、時間差出勤や通勤ルートの提案など、渋滞緩和策や自動車から公共交通への転換など、交通システムのマネジメントを実施してきました。

しかし、公共交通施策、TDM 施策ともに一過性の取り組みとなっていることから、真に必要な施策を検討し、官民共創のもと、計画的・重点的に継続して実施することが求められています。

**【実施施策】**

**Ⅰ.公共交通を考える機会の提供（3 事業）**

・各地区において、公共交通の説明会やバス車内での作品展示会など、鉄道・バスへの意識醸成や利用促進を実施

**Ⅱ.公共交通を考え育む地域組織の設置（1 事業）**

・将来に向けて持続可能な公共交通として守り育むことを目的に「いわき市鉄道交通を応援する会」を設置

**Ⅲ.移動需要に応じた公共交通の確保（13 事業）**

・各地区において、現地調査・先進事例調査（視察）・アンケート調査・ヒアリング調査・実証運行・本格運行を実施しながら、コミュニティバス・デマンドバス・乗合タクシー・ボランティア輸送など、地域の実情に合わせた多種多様な交通システムの検討

・「いわき市次世代交通システム研究会」の開催や先端技術を活用した実証など、各種取り組みを官民共創により推進（P.12：次世代交通の取り組み参照）

**Ⅳ.利用しやすい公共交通環境の整備（２事業）**

・市内各駅の清掃活動やトイレの機能強化、公衆トイレの整備など、利便性向上や利用促進につながる整備・維持管理を実施

**Ⅴ.商業・観光などとの連携と広域交流の促進（３事業）**

・まちなか巡回バスの実証実験、乗合タクシーの実証運行と商業施設と連携した助成券の発行、レンタサイクルの実施など、商業・観光と連携したモビリティサービスの検討

**Ⅵ.その他 TDM 施策等**

・時差出勤導入可能性の検討及び社会実験による有効性の検証、工業団地への通勤ルートの提案など、ETC の通勤割引制度を活用した都市内交通渋滞の緩和策を検討

・環境バスの導入や短距離自動車利用等から公共交通への転換促進の実施

**◆次世代交通の取り組み**

本市では、環境に優しい移動手段の普及や、市街地のきめ細やかな移動の支援による過度な自動車利用の抑制を図るため、水素で発電する燃料電池バス「SORA」の運行や、電気で走る小型なグリーンスローモビリティの実証事業が進められています。

図 1-5 燃料電池バス SORA

図 1-6 グリーンスローモビリティ実証実験の様子

出典：いわき市提供

## 2 本市を取り巻く状況

## 2-1　社会・経済情勢

### 2-1-1　人口動向

#### （1）人口推移

いわき市の人口は、2020 年現在 33.3 万人ですが、今後は 2040 年には 25.4 万人、2060 年には 17.4 万人まで減少すると見込まれています。

また、人口分布については、市内全域で人口密度が低下し、中山間地域では人口分布が失われる地区も出てくる予測となっています。

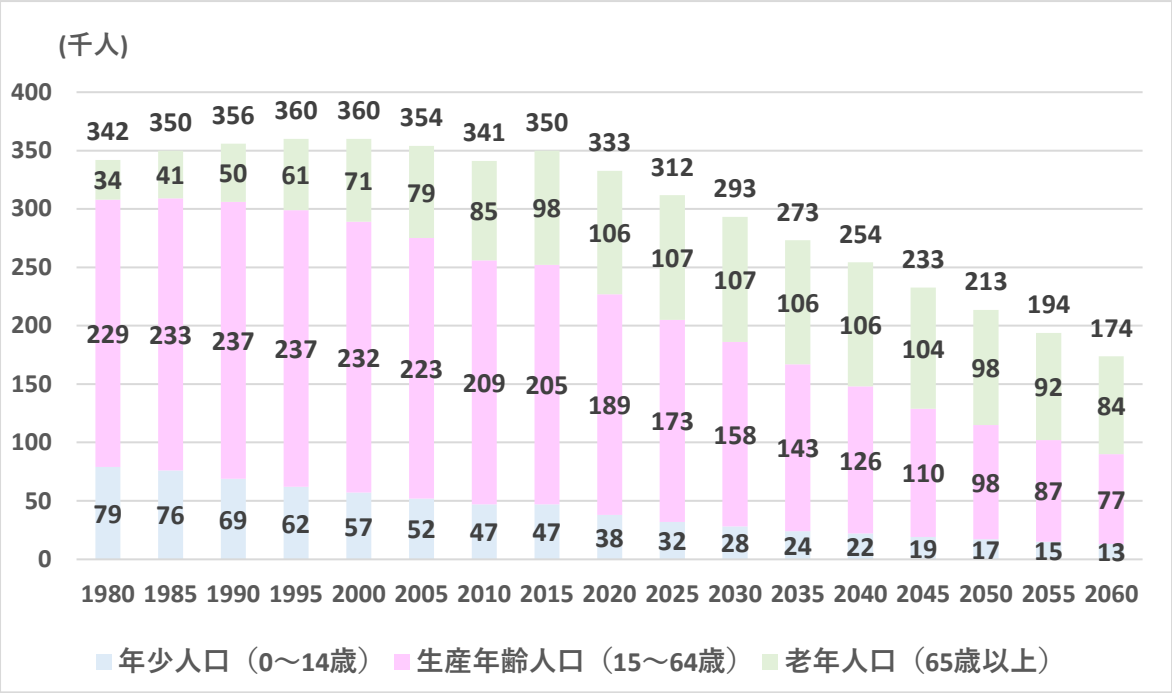



図 2-1 いわき市の人口推移

出典：2015 年まではいわき市の人口（令和元年）、2020 年以降はいわき第２期創生総合戦略

※2020 年の人口総数及び各区分における人口数は、令和２年国勢調査確定値の発表後に差し替え予定

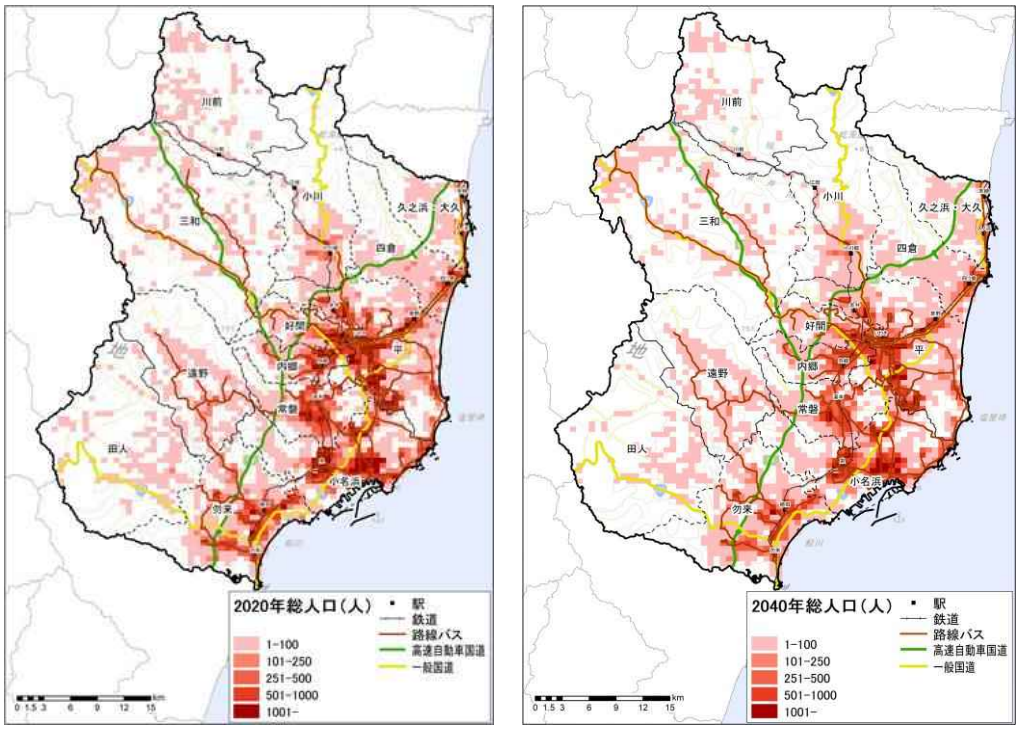



図 2-2　総人口の将来推移

出典：国土数値情報-500m メッシュ別将来推計人口（H30 国政局推計）

## （２）高齢化率

いわき市の高齢化率は上昇傾向にあります。2040 年には 40%を超え、2060 年には 50%にせまる予測となっております。いわき市の高齢化率はいずれの地区でも上昇し続けることが予測され、2050 年には小名浜地区や平地区等の地区でも、高齢化率が 40%を超えると予測されています。

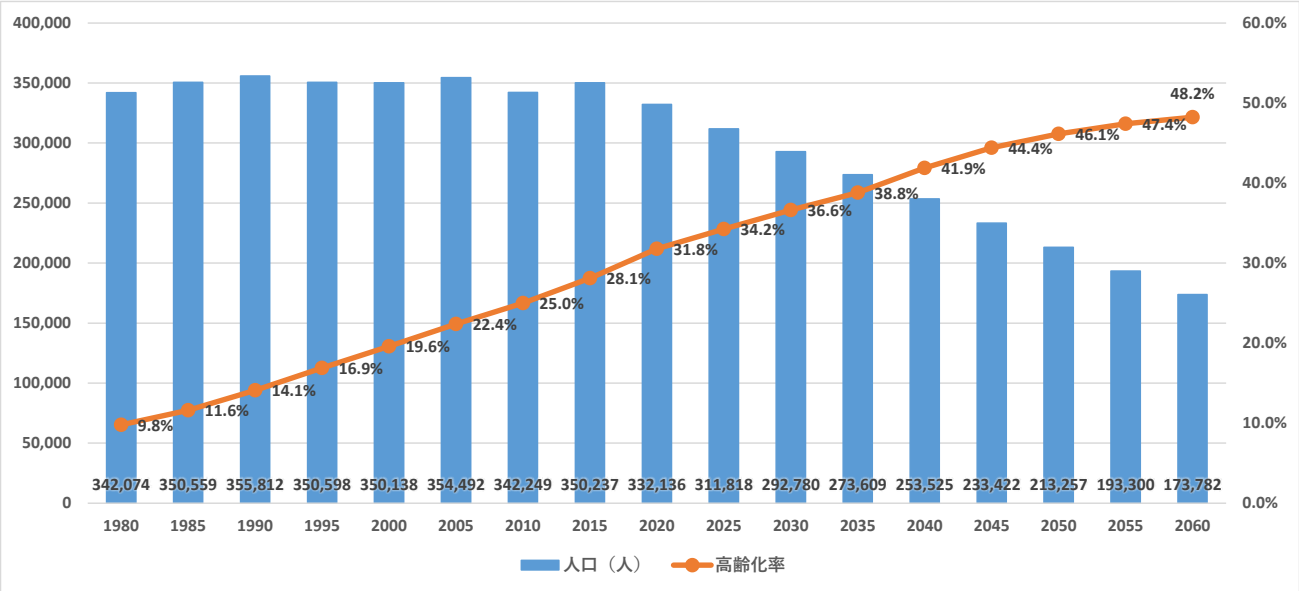



図 2-3 いわき市の高齢化率

出典：2015 年まではいわき市の人口（令和元年）、2020 年以降はいわき第２期創生総合戦略

※2020 年の人口総数及び高齢化率は、令和２年国勢調査確定値の発表後に差し替え予定

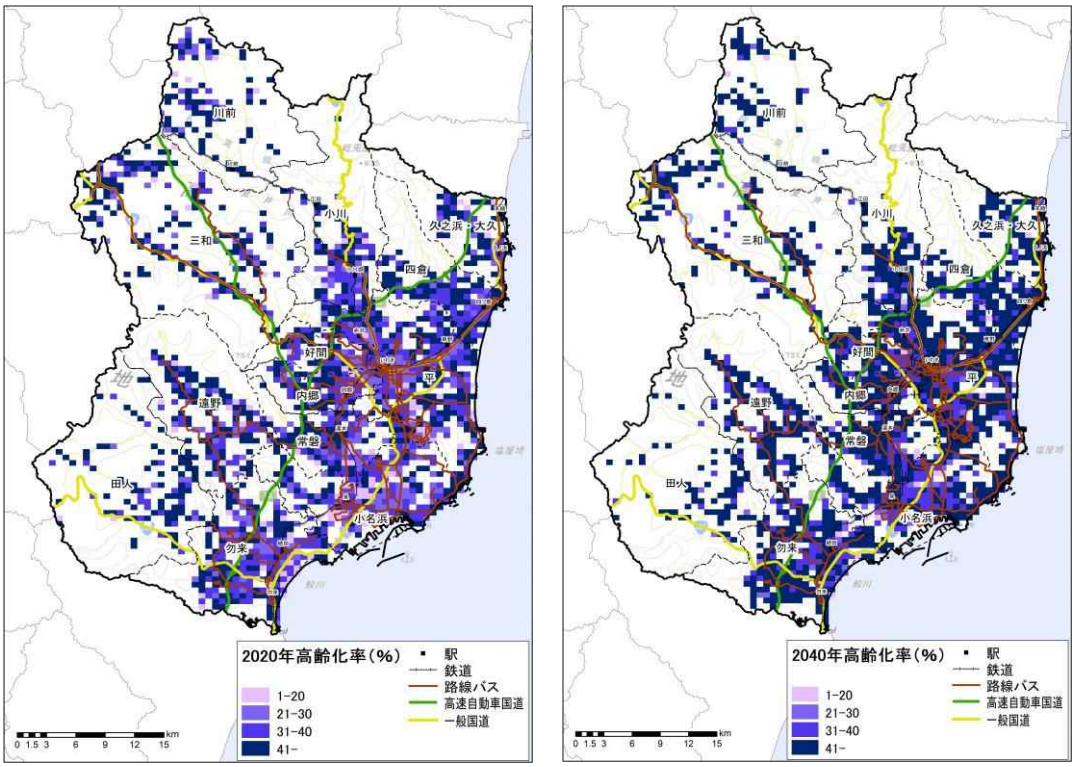



図 2-4 高齢化の将来推移

出典：国土数値情報-500m メッシュ別将来推計人口（H30 国政局推計）

## 2-1-2　土地利用の動向

### （１）土地利用の推移

市街地は幹線道路及びバス路線沿いに市街地の拡大が続いており、特に平地区のいわきニュータウンは、大規模な住宅団地が開発されたことにより市街地の拡大が見られます。そのほか、小名浜地区、勿来地区などにおいても建物用地の増加が見られ、都市計画区域内での建物用地の増加、中山間地域での田畑の減少が見受けられます。

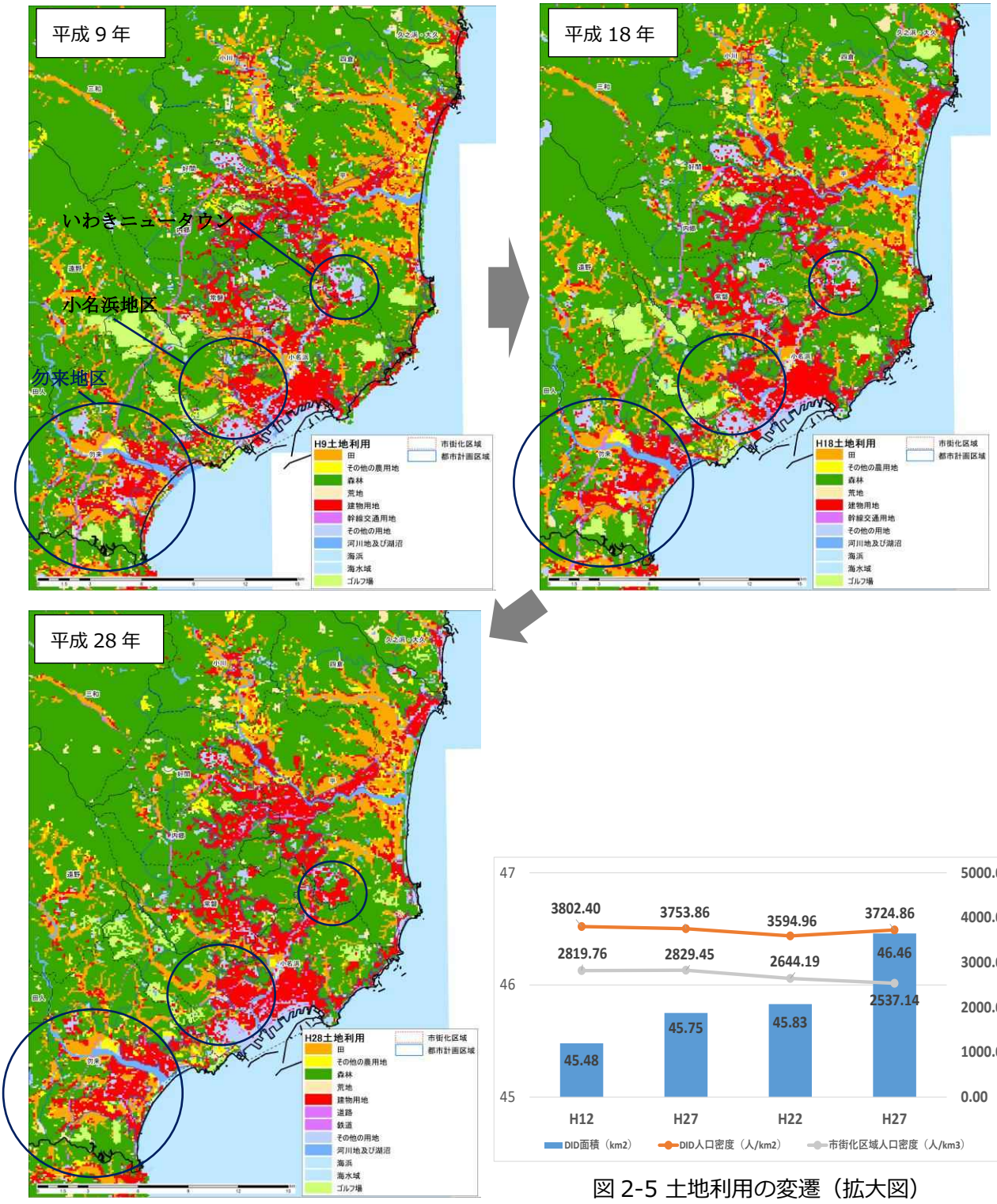






図 2-5 土地利用の変遷（拡大図）

出典：国土数値情報、いわき市統計、国勢調査（H12～H27）

### （２）生活利便施設の集積状況

医療・福祉施設、商業施設などの生活利便施設は、主に平地区、小名浜地区及び主要地方道小名浜平線やいわき上三坂小野線などの幹線道路沿いに集積しています。

複数の診療科を有し、５名以上の医師が勤務する病院は 17 施設あり、平地区、小名浜地区、常磐地区及び内郷地区を中心に位置しています。

通所型の介護施設は市内に 169 施設あり、特に平、好間、内郷、小名浜、勿来地区に集中しています。また、中山間の地域にもわずかですが点在しています。

店舗面積が 1,000 ㎡以上の大規模商業施設は 67 施設あり、平地区、小名浜地区、勿来地区のほか、主要地方道小名浜平線や市道十五町目・若葉台線沿いに集中しています。

市内の高校・大学は 26 校あり、特に平地区に集中しています。

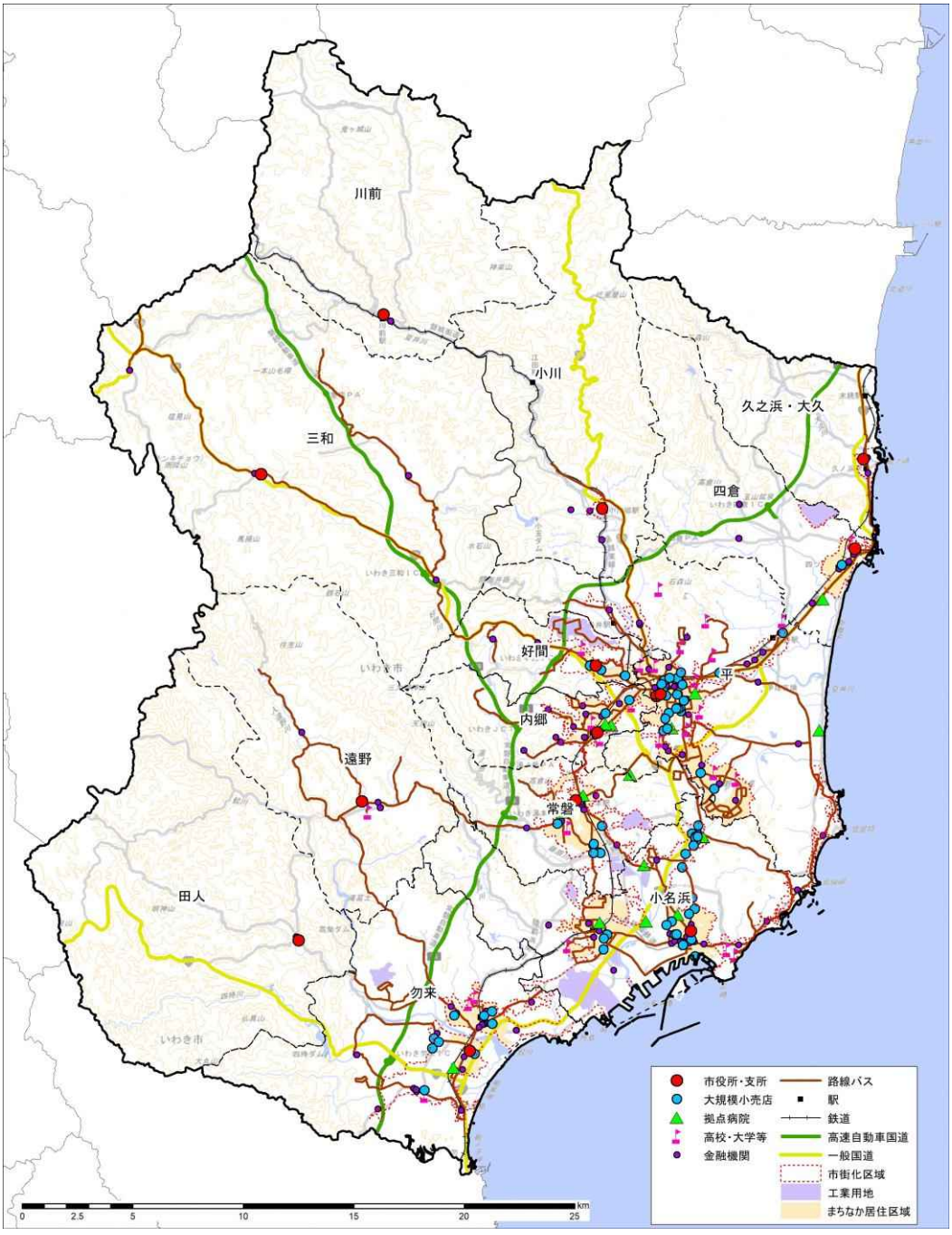



図 2-6 生活利便施設の集積状況

## 2-1-3　**財政状況**

### （１）歳入の状況

本市の歳入は、東日本大震災からの復旧・復興に向けて、東日本大震災復興交付金や震災復興特別交付税をはじめとした多額の国・県支出金等が交付されたことにより、平成 23 年度以降、大きな伸びを示していますが、平成 27 年度以降は、復旧・復興事業の収れんとともに逓減しています。

今後は、市税収入については、新型コロナウイルス感染症の影響による景気後退により、当面、低水準で推移することが見込まれており、長期的には、人口減少に伴いさらに市税収入の逓減が想定されています。

また、普通交付税等についても人口を算定基礎のひとつとしていることもあり、長期的には人口減少に伴う逓減が想定されています。

そのため、長期的に収入は減少していく見込みとなっております。

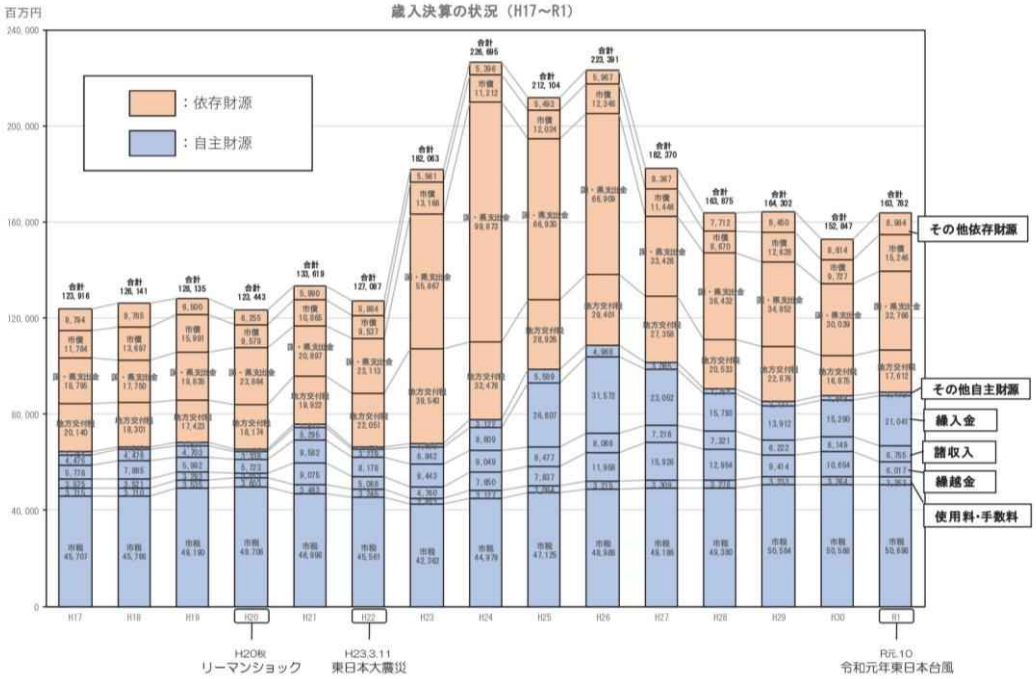



図 2-7 歳入決算の状況

出典：令和 3 年いわき市中期財政計画

### （２）歳出の状況

本市の歳出は、東日本大震災前は 1,200 億円前後で推移していましたが、東日本大震災以降は、復旧・復興に係る多額の財政需要が生じたため、大きな伸びを示しており、平成 27 年以降は、復旧・復興関連事業の進捗に伴い、歳出が逓減していますが、令和元年東日本台風等の災害に係る財政需要も重なって、東日本大震災前を大きく上回る水準で推移しています。

歳出のうち、扶助費が少子高齢化の急速な進行等の影響により増加傾向が見込まれているなど、長期的に義務的経費の更なる増加が想定されています。

図 2-8 性質別歳出決算の状況

出典：令和３年いわき市中期財政計画

### （3）土木費

義務的経費の増加に伴い、懸念されているのが土木費の減少です。近年は、東日本大震災や令和元年東日本台風等による復旧・復興に要する経費の増加により、土木費が大きくなっていますが、今後は土木費の減少が想定されるため、道路などの交通基盤の新規整備や維持管理、交通サービスの確保について、限られた財源の中での対応が求められております。

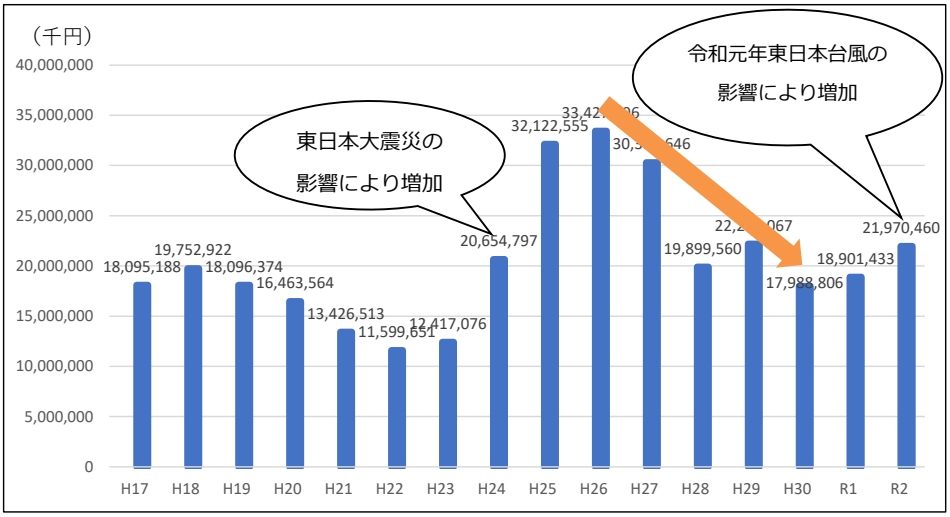



図 2-9 土木費の推移

## 2-1-4　環境、防災・安全への対応

### （1）CO2 排出量

国では気候変動の原因となっている温室効果ガスについて、2050 年までに排出量を実質ゼロにする「カーボンニュートラル」に向けて取り組んでいくこととしています。

本市では市環境基本計画（第三次）において「気候変動を抑え、備えるまち【低炭素】」を掲げ、次世代社会の構築や徹底した省エネルギーの推進などに取り組んでおり、市内の温室効果ガス排出量は減少傾向にあります。

しかし、市全体の CO2 総排出量のうち 16%を運輸部門が占めており、さらにそのうちの 92%が自動車による排出となっています。

市民の一人当たりの CO2 排出量は年間で 1.10t であり、30 万人都市の平均より高い状況となっており、自動車依存が高い本市においては、自動車から公共交通機関への移動手段の転換など、自動車による CO2 排出量の削減に向けた取り組みが必要です。

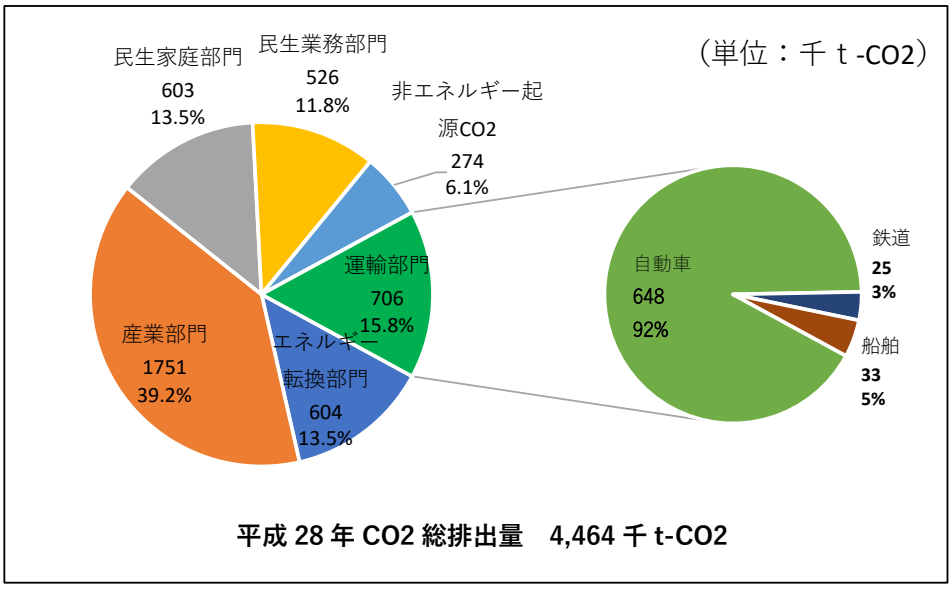



図 2-10 市内全体からの CO2 排出量

出典：市環境基本計画（第三次）

表 2-1 一人当たりの自動車 CO2 排出量

| いわき市 | 全国平均 | 概ね 30 万人 |
|---|---|---|
| 1.10t/年 | 1.11t/年 | 0.88t/年 |

出典：平成 28 年いわき市都市構造分析調査

### （2）防災・安全

東日本大震災や令和元年東日本台風などの頻繁化・激甚化する自然災害により、道路や公共交通への防災・安全に関する社会的要請が高まっています。

国道 6 号や国道 49 号、常磐自動車道など主要な幹線道路は、緊急輸送道路として位置付けがなされています。

図 2-11 緊急輸送道路

出典：国土数値情報

## 2-1-5　観光の動向

いわき市は東日本大震災を契機に観光入込客数が激減し、近年は震災以前の 8 割程度まで回復しましたが、震災以前の水準には達していない状況であり、令和２年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、震災以前の４割程度となっております。市内には『スパリゾートハワイアンズ』や『いわき・ら・ら・ミュウ』、『アクアマリンふくしま』、『いわき湯本温泉』などの多くの観光資源を有しており、宿泊者数の増加や訪日外国人の増加をめざして、広域連携道路の整備や周遊ルートの構築、移動環境の向上が求められています。

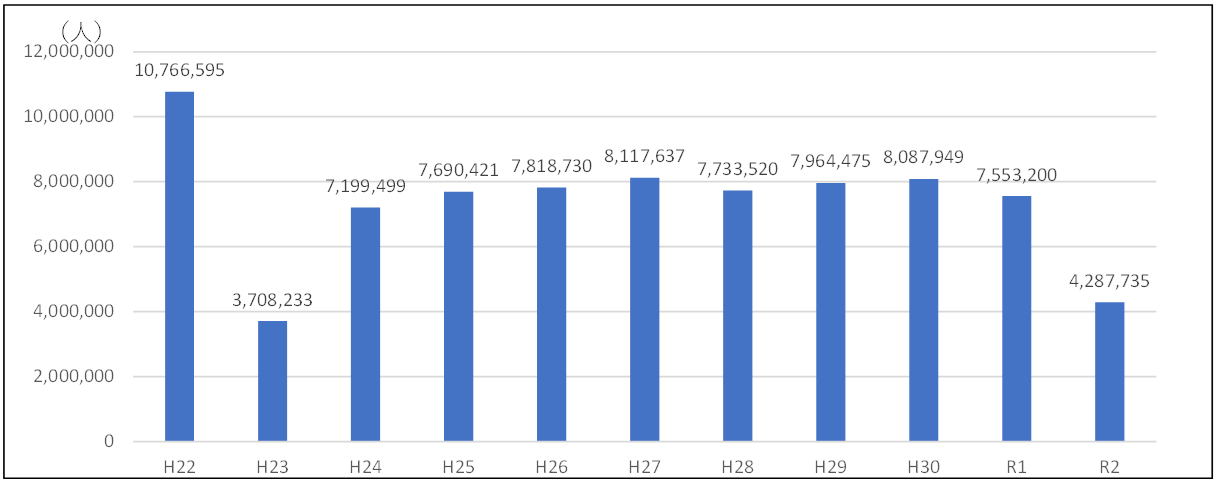



図 2-12 市内観光入込客数

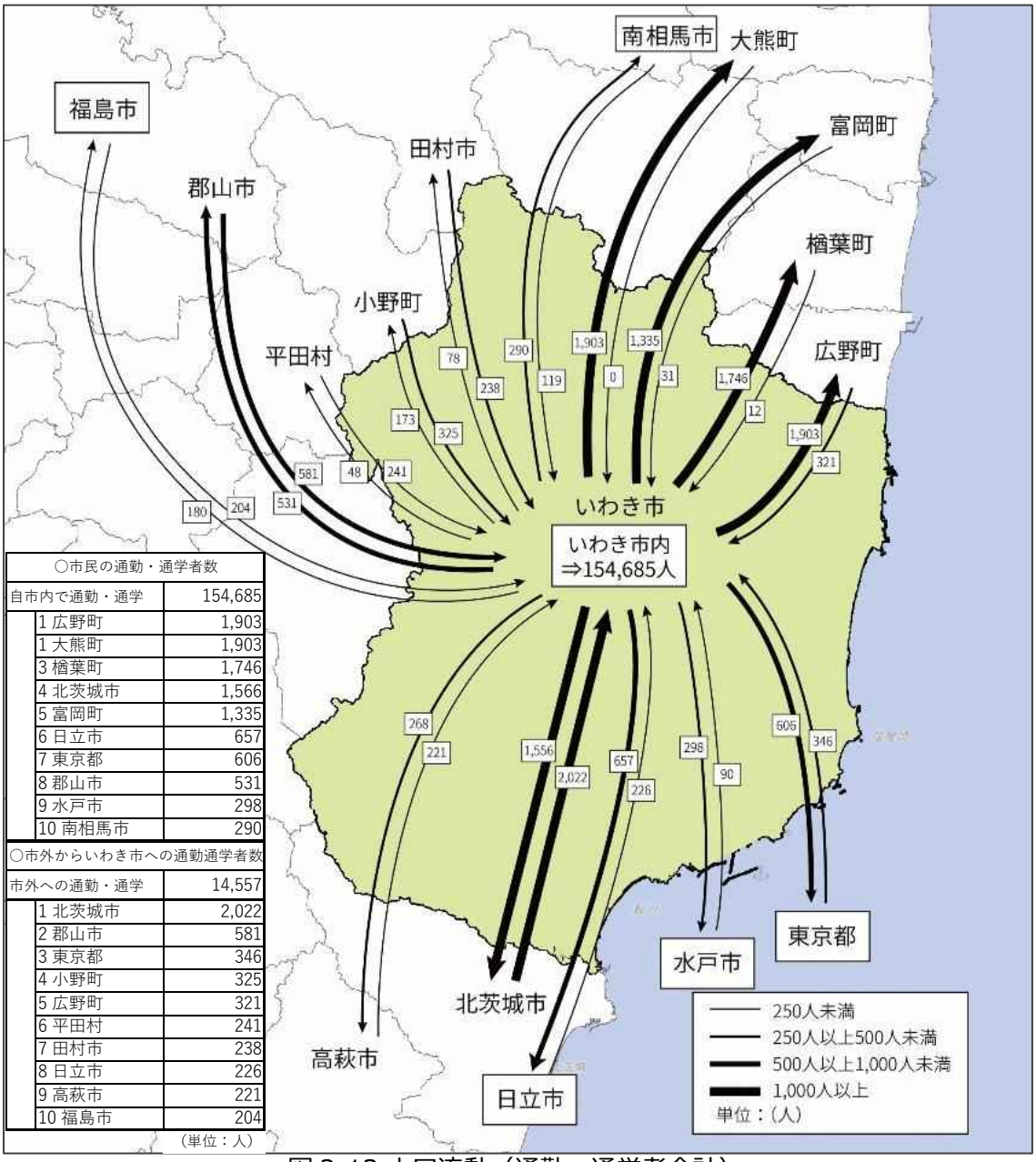
出典：いわき市令和２年市内観光入込客数

## 2-2　市民移動の現状

### （１）通勤・通学者移動の状況

市民の通勤・通学の状況は、市内が約15.5万人、市外が約1.5万人で、約９割の市民は市内に通勤・通学している状況です。

市外への通勤・通学は広野町、楢葉町などの双葉郡や北茨城市が多い状況です。一方、市外からいわき市への通勤・通学は、北茨城市や郡山市が多い状況です。




| ○市民の通勤・通学者数 | |
|---|---|
| 自市内で通勤・通学 | 154,685 |
| 1 広野町 | 1,903 |
| 1 大熊町 | 1,903 |
| 3 楢葉町 | 1,746 |
| 4 北茨城市 | 1,566 |
| 5 富岡町 | 1,335 |
| 6 日立市 | 657 |
| 7 東京都 | 606 |
| 8 郡山市 | 531 |
| 9 水戸市 | 298 |
| 10 南相馬市 | 290 |
| ○市外からいわき市への通勤通学者数 | |
| 市外への通勤・通学 | 14,557 |
| 1 北茨城市 | 2,022 |
| 2 郡山市 | 581 |
| 3 東京都 | 346 |
| 4 小野町 | 325 |
| 5 広野町 | 321 |
| 6 平田村 | 241 |
| 7 田村市 | 238 |
| 8 日立市 | 226 |
| 9 高萩市 | 221 |
| 10 福島市 | 204 |

（単位：人）

図 2-13 人口流動（通勤・通学者合計）

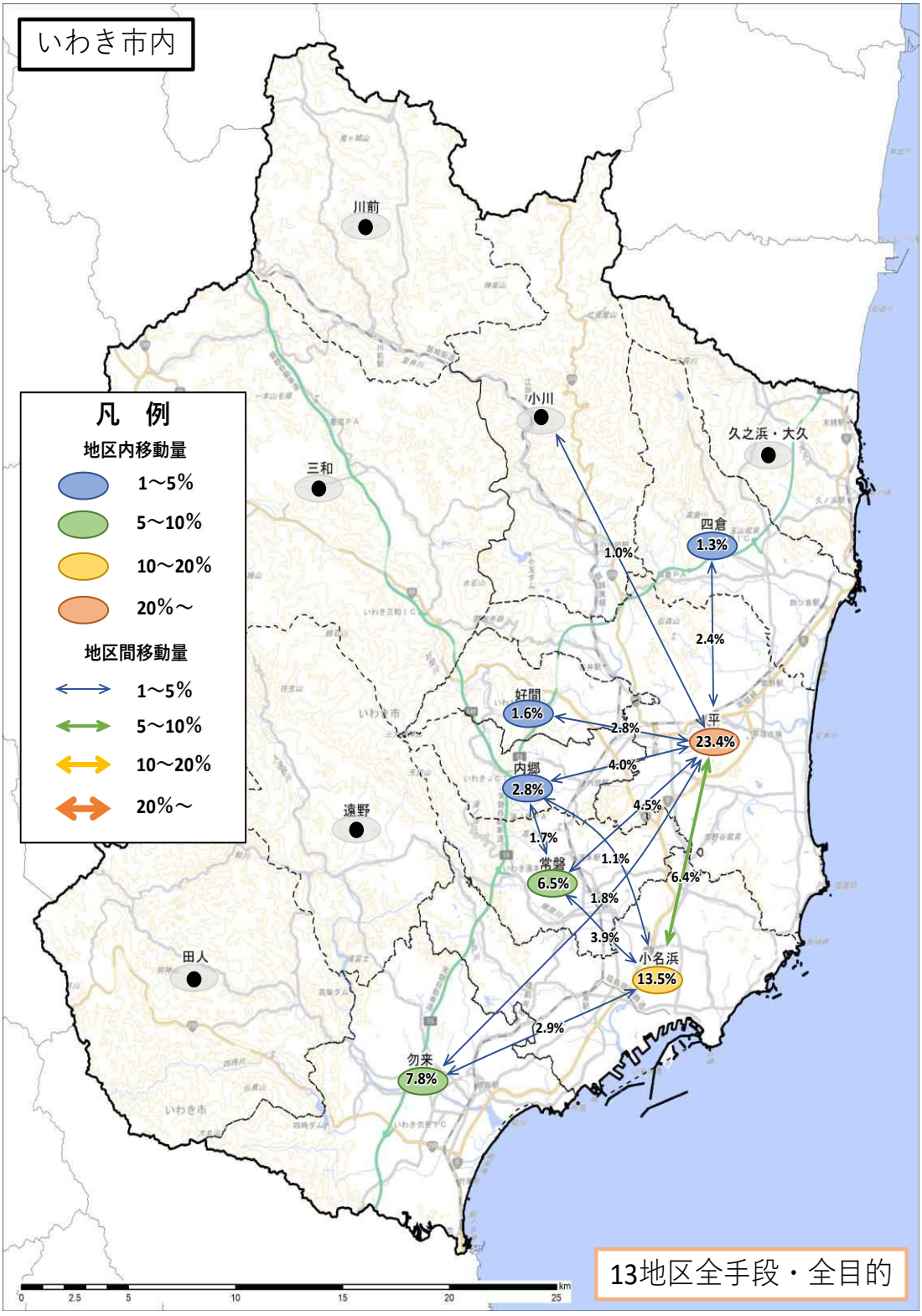
出典：平成 27 年国勢調査

（常住地による従業・通学市区町村，男女別 15 歳以上就業者数及び 15 歳以上通学者数(15 歳未満通学者を含む通学者－特掲)－都道府県，市区町村）

※人口流動は、令和２年国勢調査確定値の発表後に差し替え予定

### （２）市内の移動状況

市内の移動状況のうち、地区内移動量は、平地区、小名浜地区で高い割合となっています。また、地区間移動では、平地区・小名浜地区間の流動が多くなっています。




※1%未満・市外を除外して作図

図 2-14 地域間移動の状況

出典：令和２年パーソントリップ型調査結果

## 2-3　道路交通の現状

### 2-3-1　交通渋滞の状況

**（１）代表交通手段分担率の変化**

交通手段としては自動車の利用が約 85%、公共交通の利用が 4.5%と、自動車の利用が高い割合となっています。

また、平成 13 年に行った調査結果と比較すると、自動車利用の割合は拡大し、二輪・徒歩の割合が縮小するなど、自動車依存が進行しています。また、公共交通については、バス利用は平成 13 年と比較すると微増しているのに対し、鉄道は減少しています。

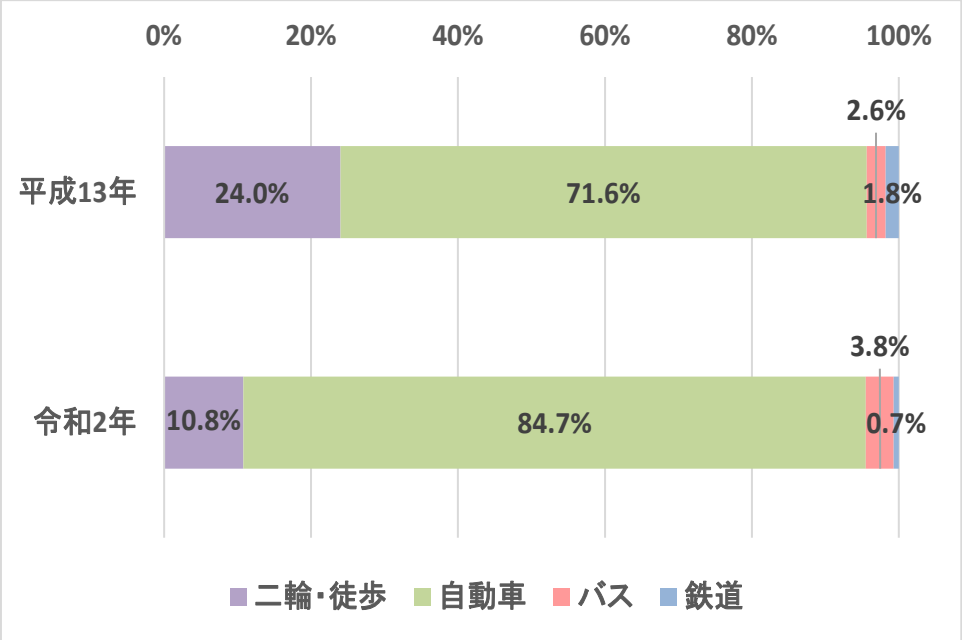



図 2-15 代表交通手段別分担率の変化

出典：令和２年パーソントリップ型調査結果、平成 16 年いわき都市圏のあすの都市交通

### （２）渋滞の状況

市街地においては慢性的に渋滞が発生しており、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など）やモビリティマネジメントの強化が求められています。また、国道 6 号や主要地方道小名浜平線、いわき上三坂小野線等の市内幹線道路を中心に速度低下が発生しているため、渋滞対策や交通事故対策が必要となっています。

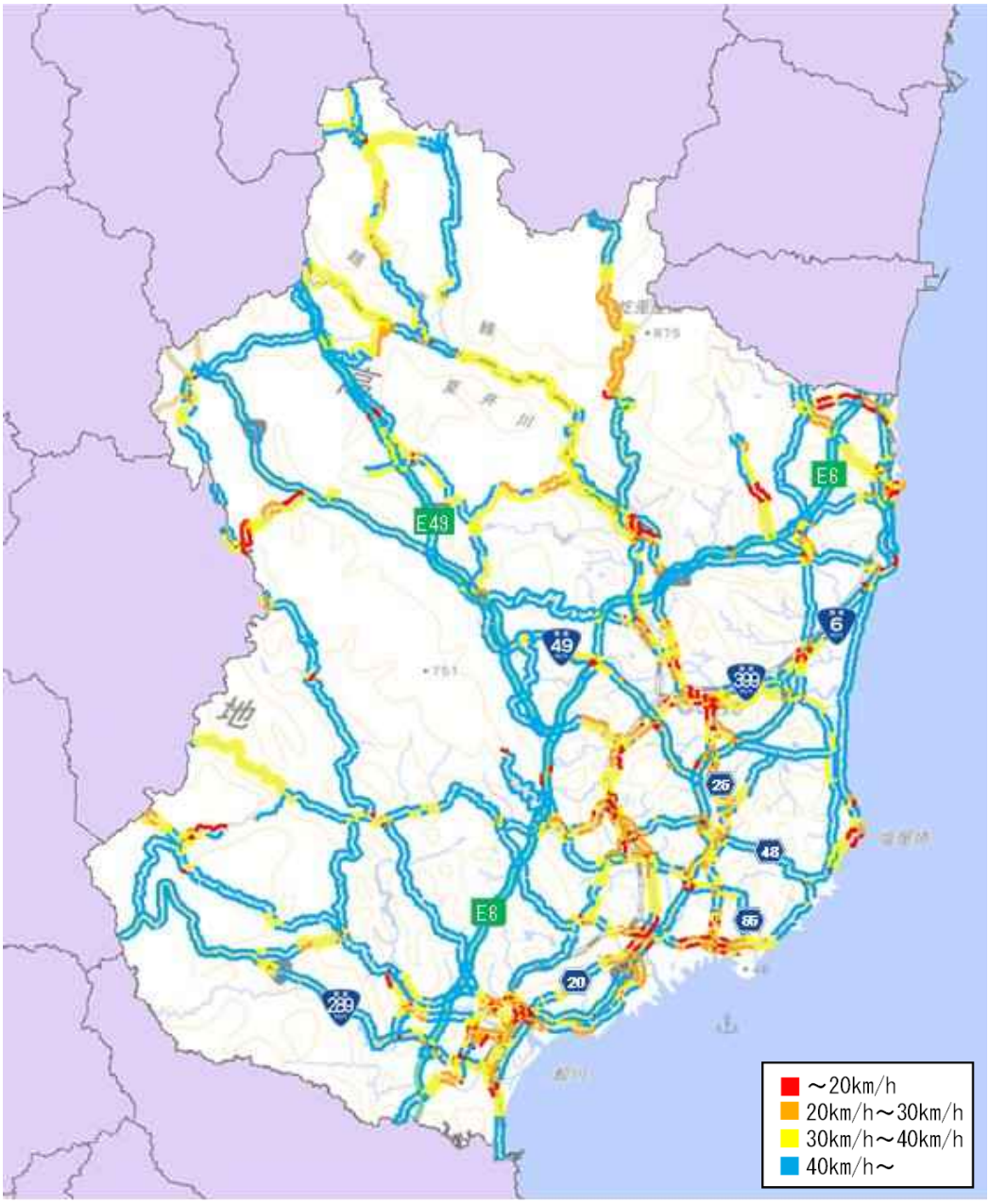



図 2-16 いわき市内の速度状況（令和 2 年 11 月）

出典：ETC2.0 プローブデータ・平日

## 2-3-2　交通事故の状況

### （３）事故発生件数

市内の交通事故発生件数は減少傾向にあります。

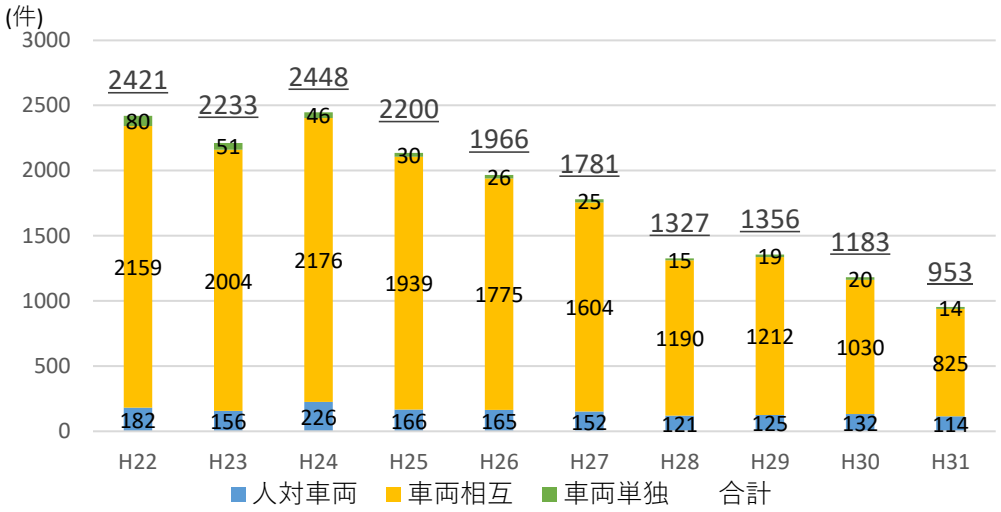



図 2-17 いわき市内交通事故の年次推移

出典：令和２年度年版交通白書（福島県・福島県警察本部）

### （４）高齢者トリップ数の推移

平成 13 年に比べ、高齢者（65 歳以上）のトリップ数は大幅に増えています。また、自動車以外の利用数がほぼ横ばいである一方、自動車の利用が約３倍と著しく増えており、移動手段として自動車を選択する機会が増えています。

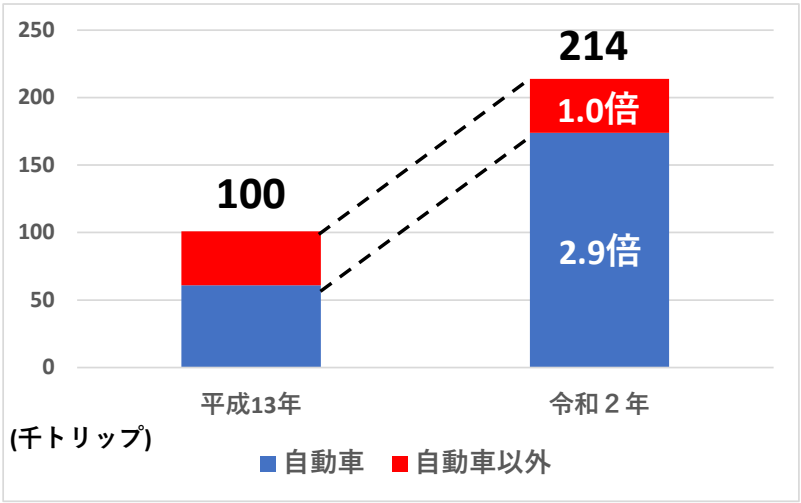



図 2-18 高齢者トリップ数の推移

出典：令和２年パーソントリップ型調査結果、平成 16 年いわき都市圏のあすの都市交通

### （５）高齢者事故発生割合

市内の交通事故発生件数は減少傾向にある一方で、高齢者が移動手段として自動車を選択する機会が増えていることにより、自動車交通事故件数に占める高齢者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公共交通施策が求められています。

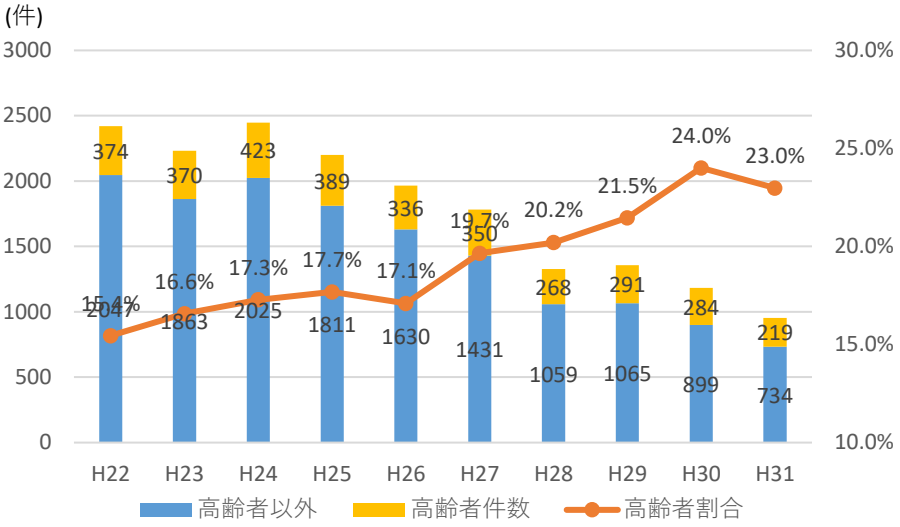
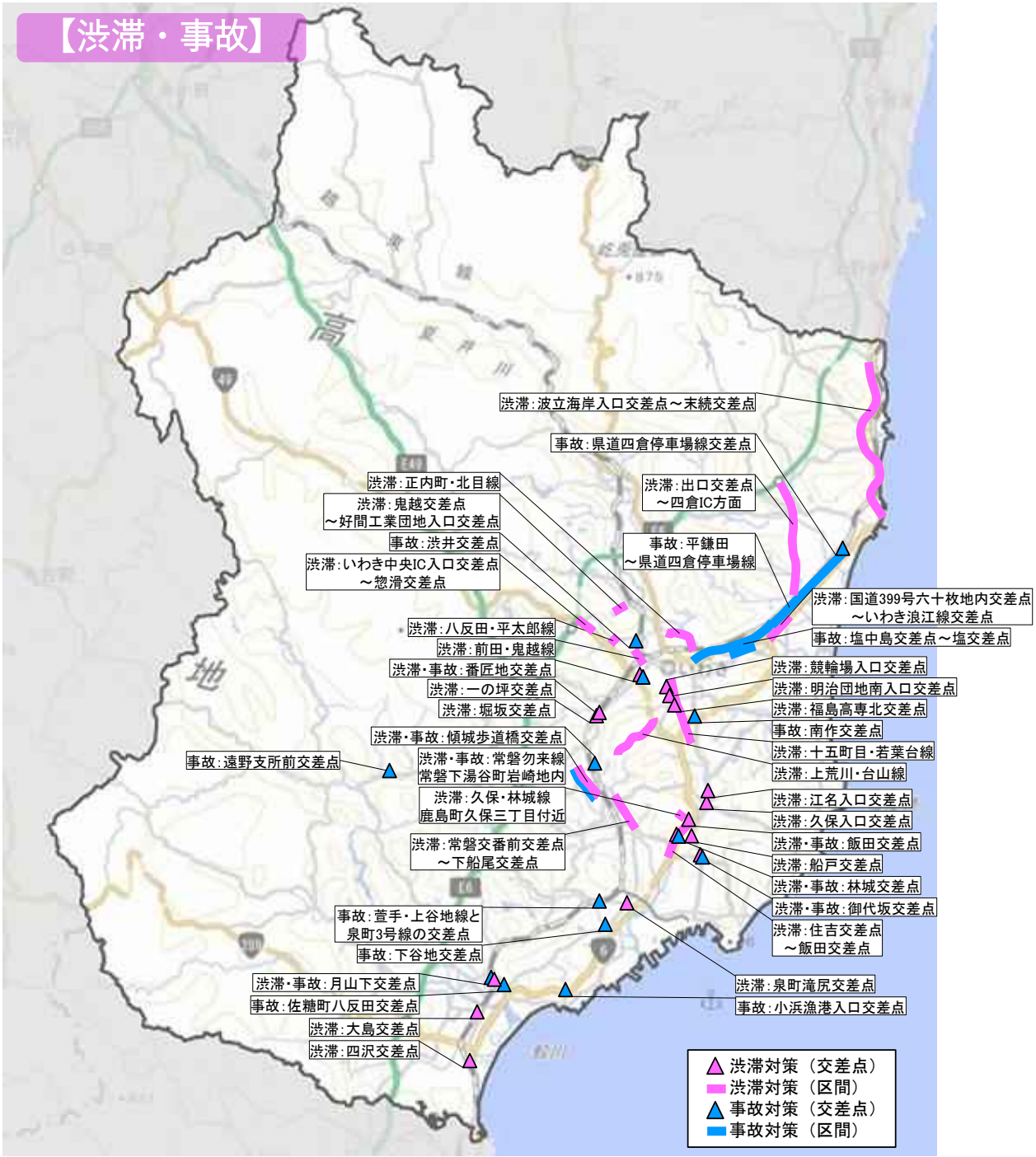



図 2-19 いわき市内交通事故の年次推移

出典：令和２年版交通白書（福島県・福島県警察本部）

**参考：渋滞・事故マップ**




※当該図面は既存資料や道路交通検討幹事会委員等へのヒアリングにより作成した資料である。

図 2-20 いわき市内渋滞・事故発生箇所

## 2-4　公共交通の現状

### 2-4-1　公共交通網

市街化区域内、特に JR 駅を中心に、バス路線をはじめとした公共交通ネットワークが形成されています。

一方で、中山間地域では公共交通の空白地が多くみられます。

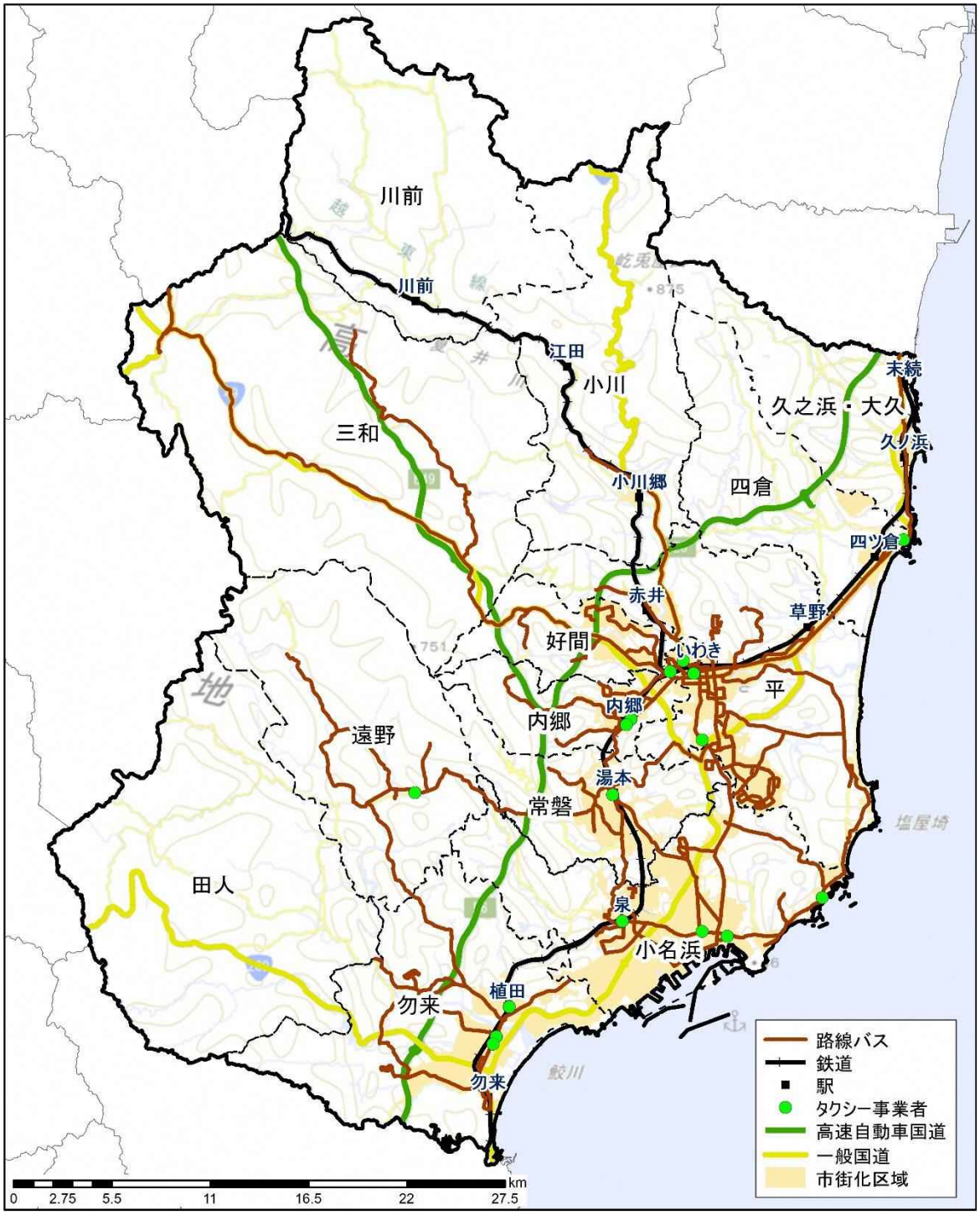



図 2-21 現況の公共交通網

## 2-4-2　鉄道の運行状況と利用状況

鉄道は、太平洋岸の南北の幹線である JR 常磐線、いわきから郡山を連絡する東西の幹線である JR 磐越東線が整備されており、1 日平均乗車人数はいわき駅（5,690 人）、泉駅（2,335 人）、湯本駅（1,915 人）、植田駅（1,831 人）の順に多くなっています。磐越東線は、いわき駅以外は無人駅となっており、乗降客数もわずかです。また、各駅の 1 日平均乗車人数は、年々減少傾向にあります。

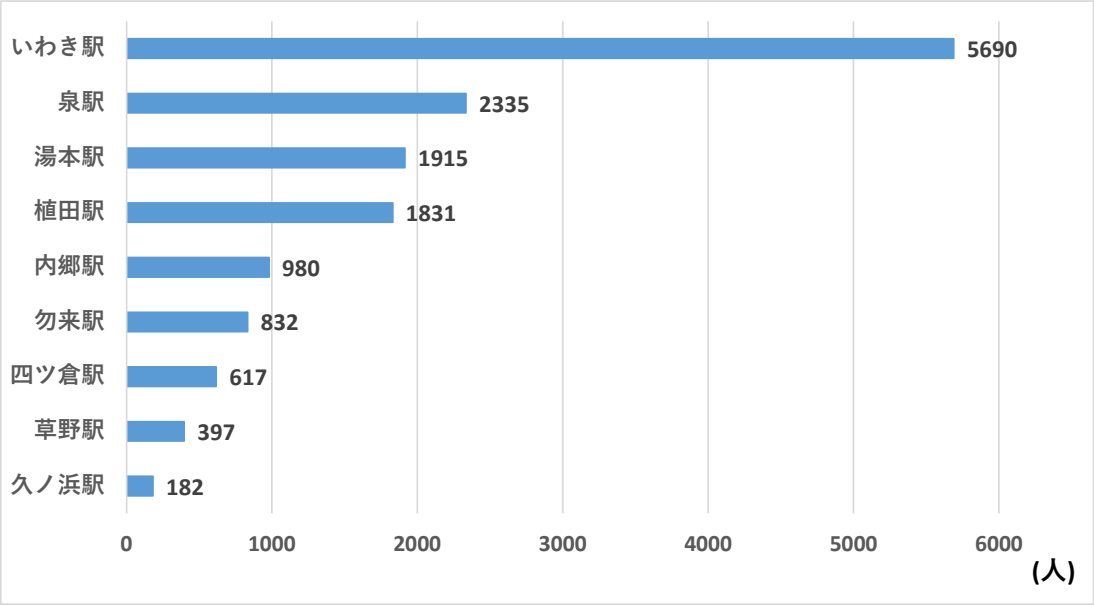



図 2-22 各駅の 1 日平均乗車人数

出典：いわき市統計書（令和 2 年度版）
※草野駅、久之浜駅は平成 30 年度版

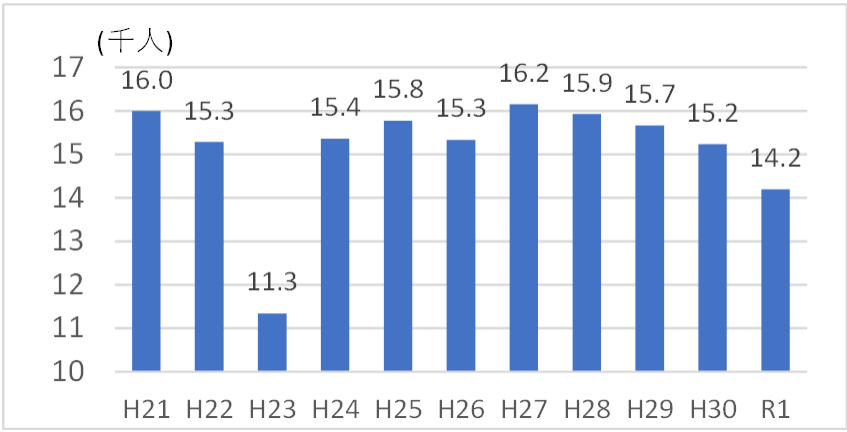



図 2-23 旅客鉄道各駅の 1 日平均乗車人員

出典：いわき市統計書（令和 2 年度版）

## 2-4-3　路線バスの運行状況と利用状況

### （6）運行状況

いわき市を走る路線バス 125 系統の内訳は、いわき駅発が 59 系統、泉駅前発が 11 系統、ラパークいわき発、湯本駅前発が 8 系統の順に多くなっています。いわき駅前から小名浜車庫行は 11 系統あります。

また、時間別のバスの運行状況を見ると朝 6～8 時台に集中しており、それ以降は 15 時台まで減り、その後 18 時台まで若干増える傾向にあります。利用者数の時間比率と沿う形の運行となっていますが、昼間のオフピーク時の運行間隔は、ばらつきがある状況です。

また、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されていますが、川前、田人地区では、路線バスの運行はありません。バス停区間別に 1 日の便数をみると、平－小名浜間、平－内郷間、小名浜－泉間での便数が多くなっています。

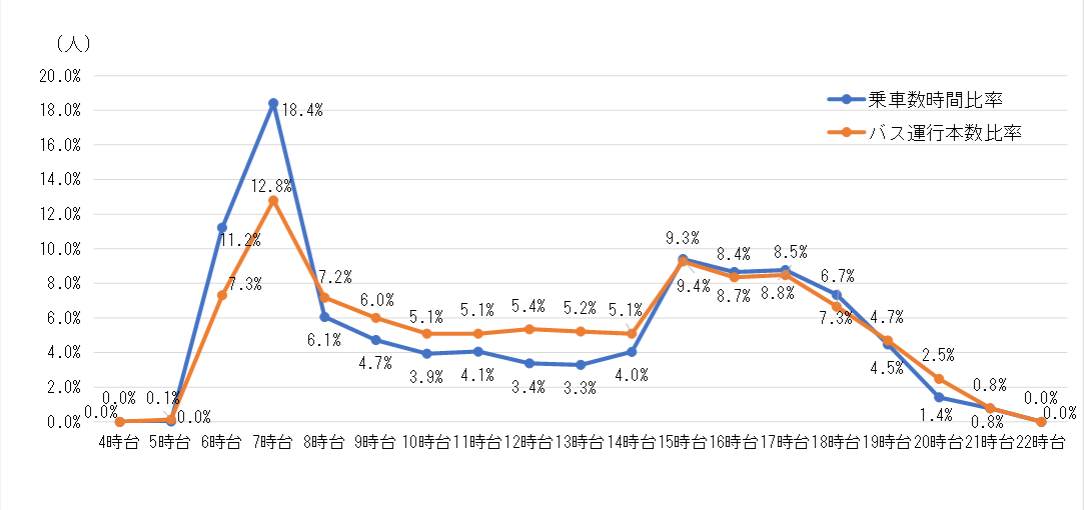



図 2-24 時間帯別のバス運行状況

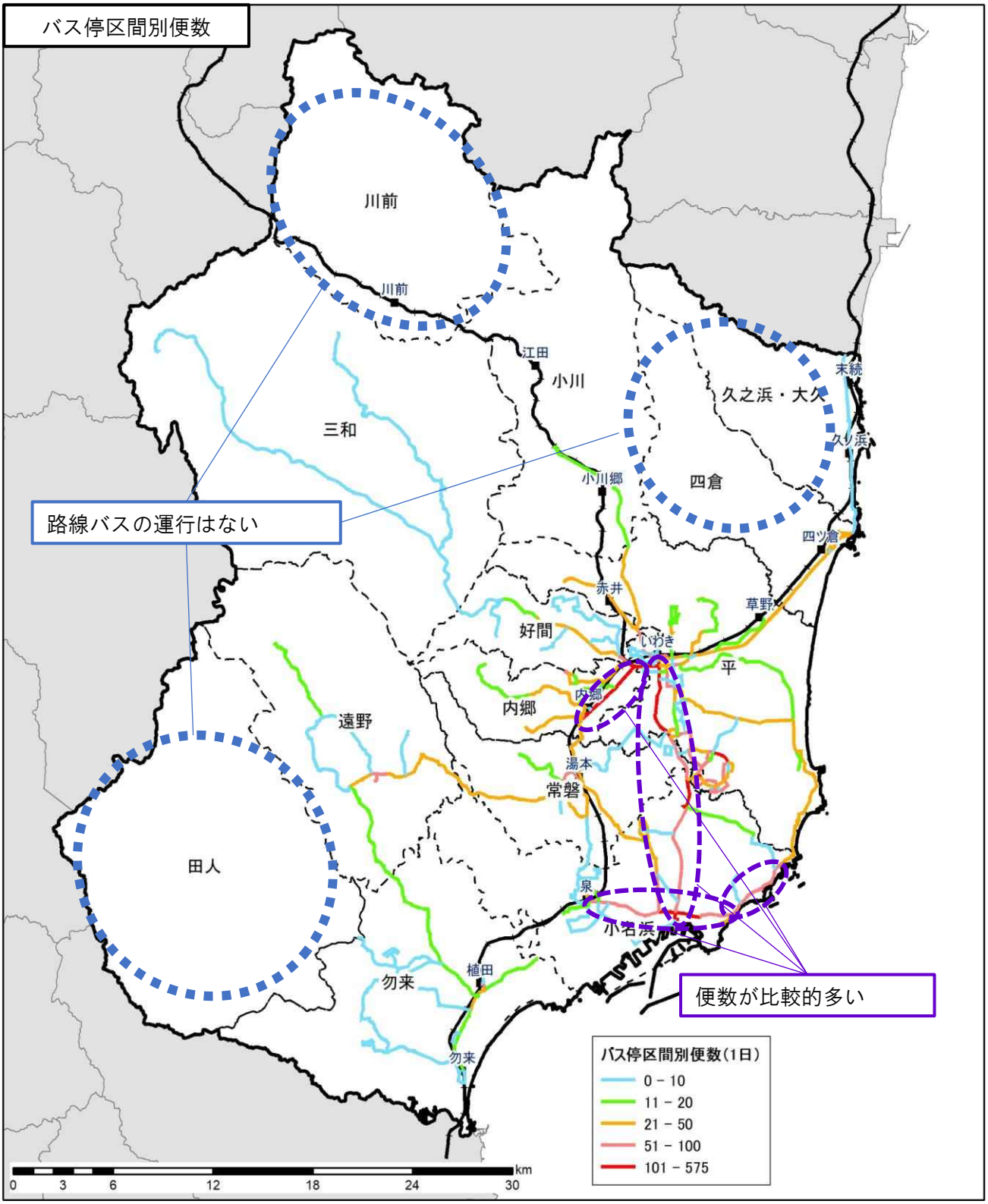



図 2-25 バス停区間別便数

### （７）利用状況

路線バスの利用者は、年々減少傾向にあります。

時間別のバス利用者は、7 時台が最も多く、1 日の総利用者の 18.4%を占め、朝の 6 時台から 8 時台の 3 時間で 35.7%を占めています。その後の昼間の時間帯は利用が減り、15 時台から 18 時台までで 34.2%を占めています。

また、バス停区間別に 1 日の利用人数をみると、平、内郷、湯本、小名浜、泉地区を中心に利用人数が多くなっています。一方で、四倉、三和、遠野地区などでは、路線の先端に行くほど利用人数は減っています。

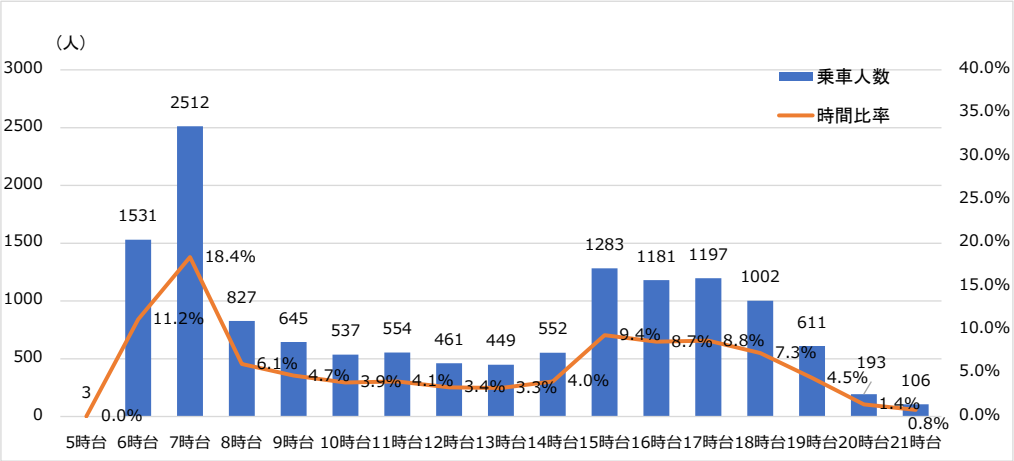



図 2-26 時間別のバス利用状況

出典：新常磐交通㈱提供の ITS データより作成

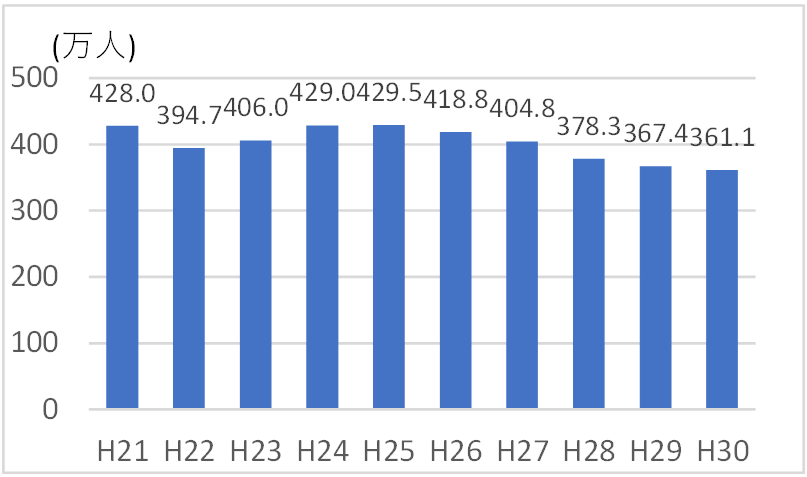



図 2-27 路線バスの乗車人員の推移

出典：いわき市統計書（平成 27 年版、平成 30 年版、令和元年版、令和 2 年版）

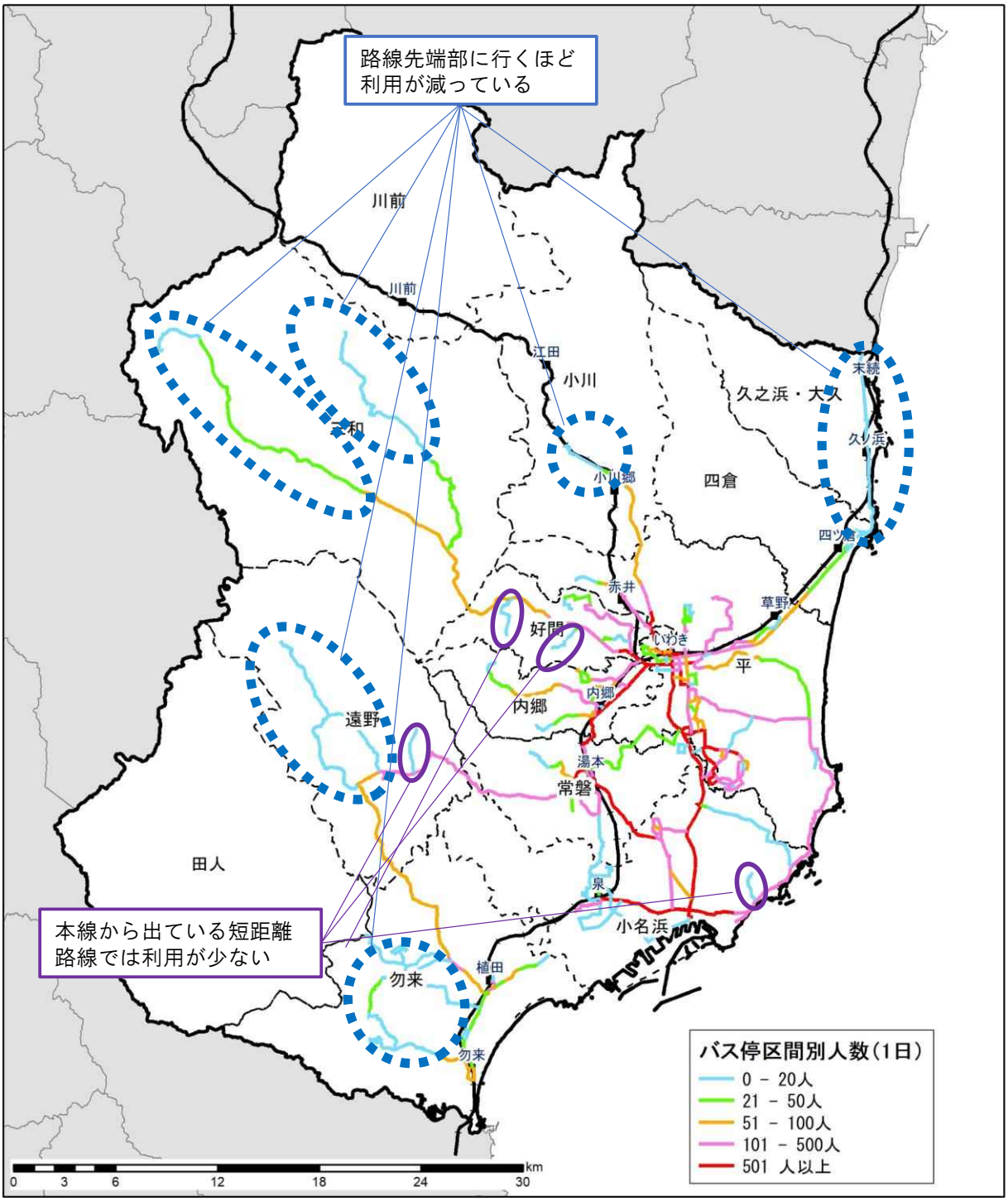



図 2-28 バス停区間別利用人数

### （８）輸送量と収支の状況

路線バス 125 系統のうち、輸送量は多いが収支率が低い系統が 27 系統、輸送量が小さく収支率も低い系統が 55 系統となっており、これら系統は全体の 65%を占めています。このため、輸送量に応じて、運行・利用状況の検証や車両のダウンサイジング化などの検討を行い、収支率の改善を図りながら、公共交通ネットワークの再編・構築が必要な状況となっています。

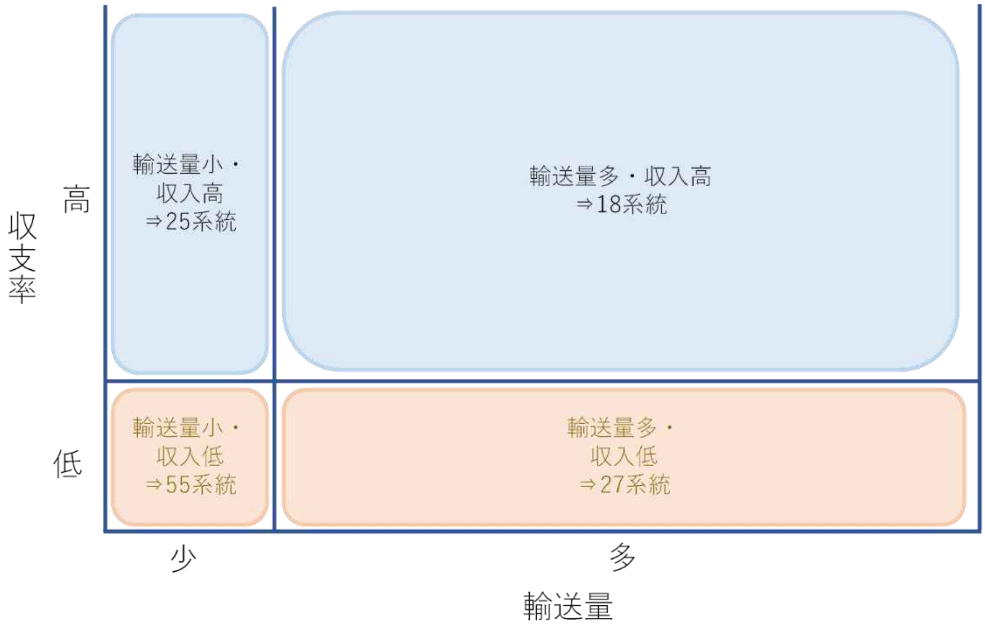



図 2-29 輸送量と収支の状況

## 2-4-4　新型コロナウイルス感染症による交通行動の変化

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により公共交通機関の利用が減少しています。移動目的別でみると、通勤・通学よりも通院・買い物目的の方が、公共交通機関の利用頻度を減らしている市民が多く、交通手段別にみると高速バスと鉄道への影響が大きくなっています。

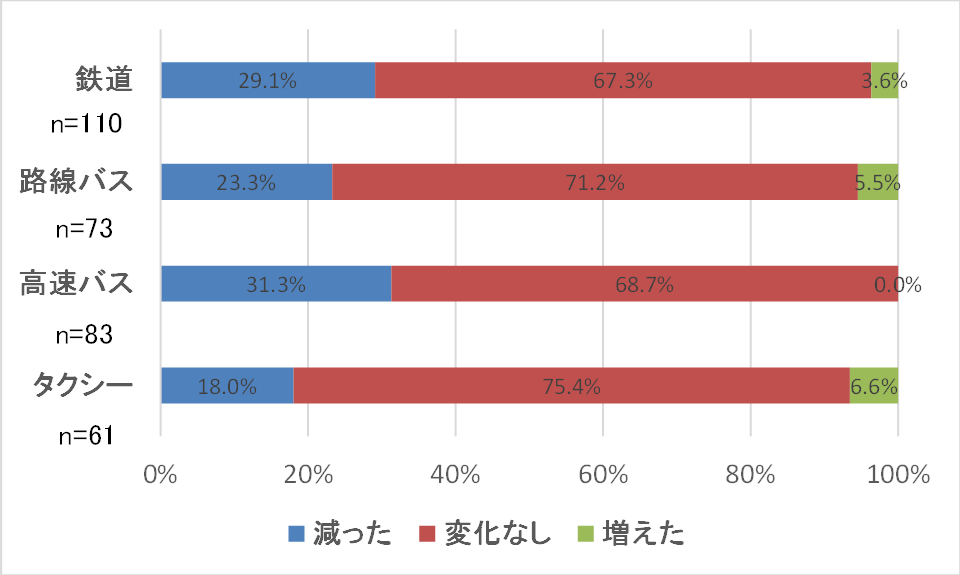



図 2-30 コロナ影響による交通行動の変化（通勤・通学）

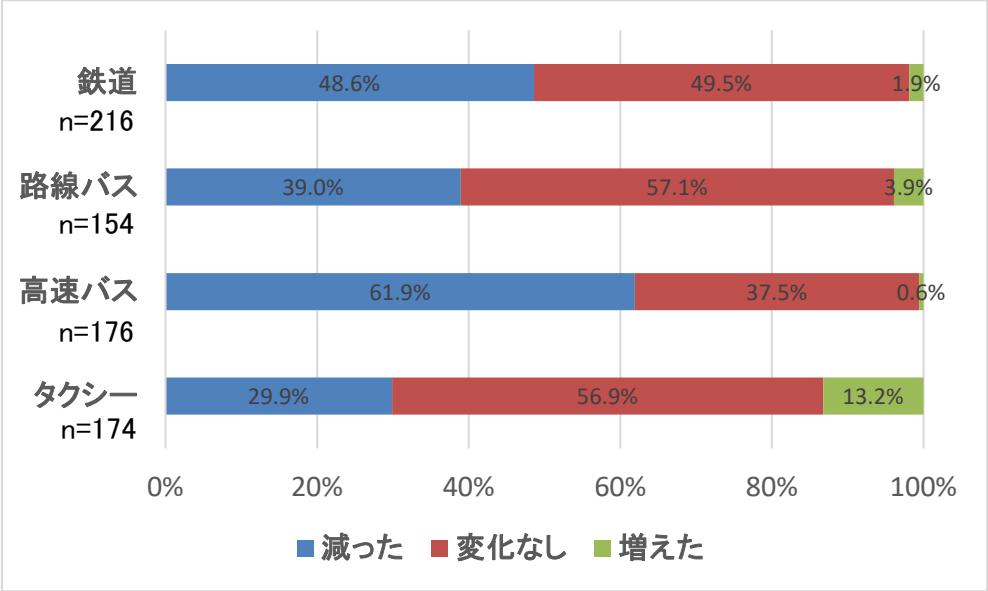



図 2-31 コロナ影響による交通行動の変化（通院・買い物等）

## 2-4-5　公共交通の人口カバー状況

市内の人口は、平、内郷、湯本、泉、小名浜、いわき NT を中心とする環状に集中しており、その他は鉄道沿線に線状に分布しています。都市計画区域外の山間部では、バス路線沿いに人口が分布している地域がある一方で、公共交通が通っていない地域への人口分布がみられます。

鉄道と路線バスの公共交通利用圏の人口割合は 71.2%となっており、交通空白・不便地域の人口割合は、28.8%となっています。

地区別にみると、人口密度の高い地区を中心に、公共交通の利用圏としてカバーされているものの、三和、田人、四倉、常磐、勿来地区においては人口の分布がありながら、公共交通空白地域となっている地域が広がっています。

表 2-2 公共交通による人口カバー

| 対象公共交通 | 利用圏内人口（人） | 利用圏外人口（人） | 総人口（人） | 人口カバー率（%） |
|---|---|---|---|---|
| 利用圏設定<br>①鉄道駅（半径1,000m）<br>②路線バス（半径300m） | 244,593 | 100,644 | 350,237 | **71.2%** |

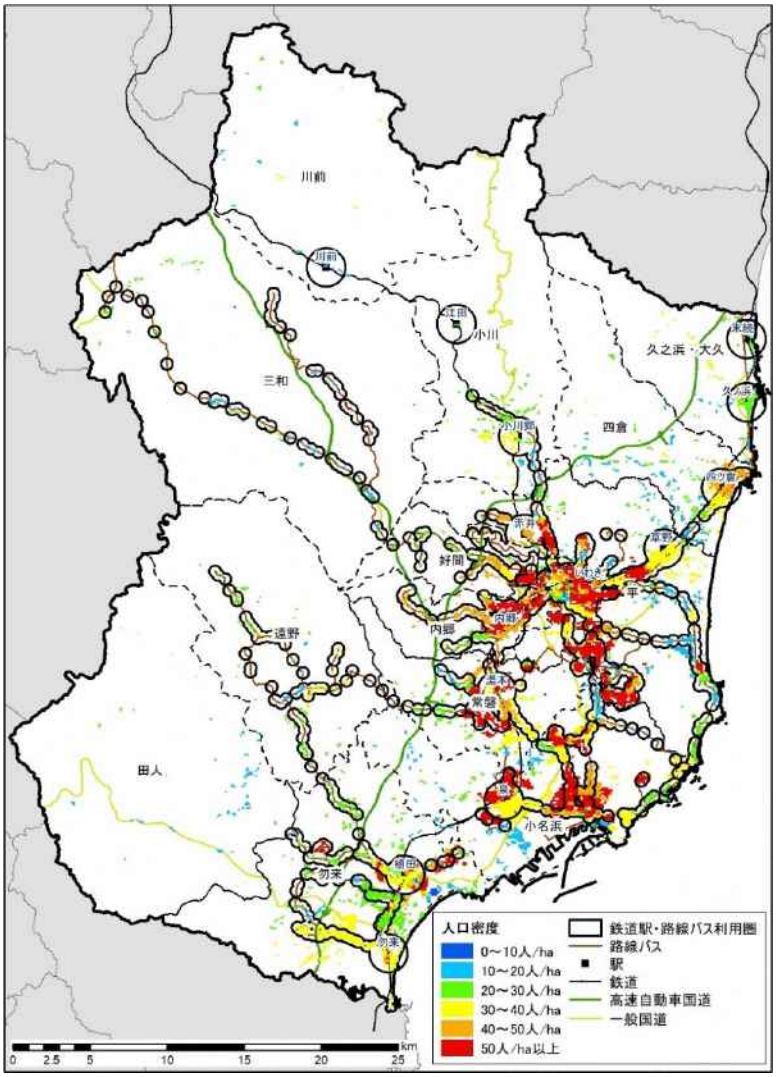



図 2-32 公共交通による人口カバー状況

出典：平成 28 年いわき市都市構造分析調査

## 2-4-6　**その他輸送資源の状況**

民間施設において輸送サービスを実施している事業者のうち、４割を超える事業者が市内全域の輸送サービスを行っており、それ以外の事業者において、輸送サービスを行っている地区としては、平、常磐、小名浜地区が高くなっている状況です。

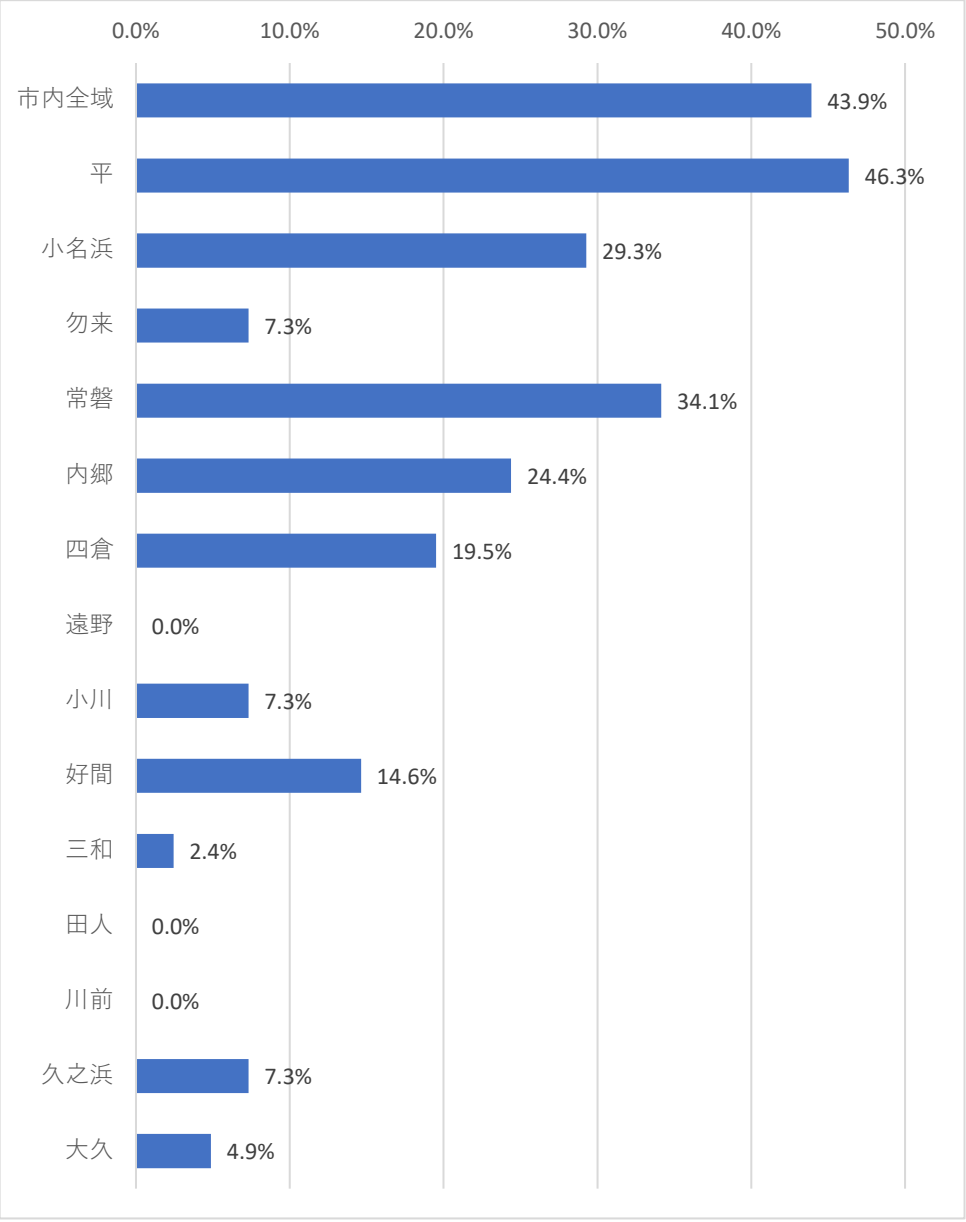



図 2-33 輸送サービスの実施範囲

出典：令和２年民間輸送資源調査結果

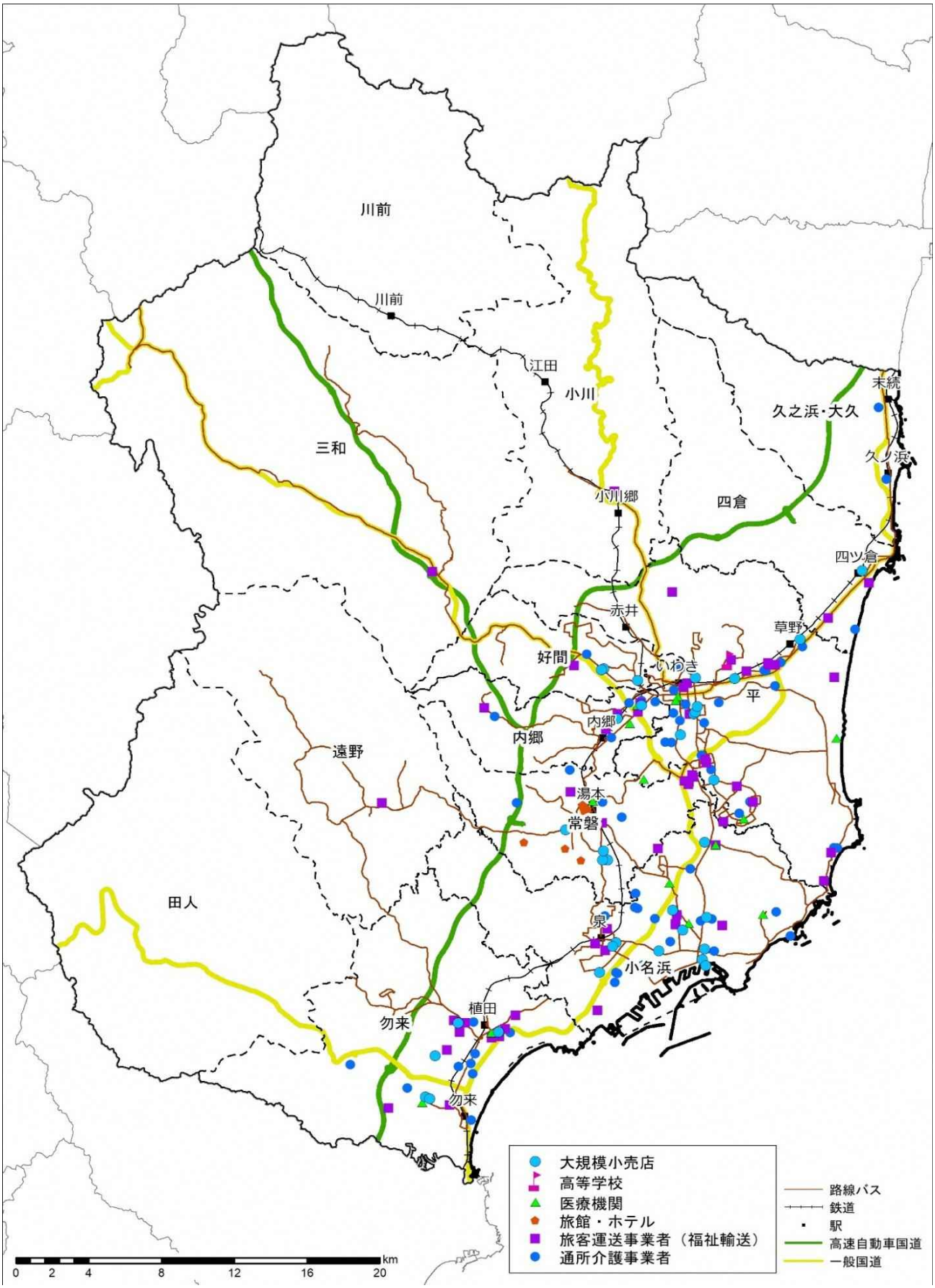



図 2-34 民間輸送資源調査の対象施設

## 2-5　都市交通に対する市民意識

### （９）市民意識調査結果

市民調査の結果、交通まちづくりから重視すべき点としては、災害・防災に資する道路整備や交通事故対策、円滑な道路整備など、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くなっています。

私用の外出状況としては、「外出したいと思う目的が少ない」が約 56%と最も高くなっていることから、外出したいと思えるまちづくりが必要であると考えられます。

また、公共交通の改善点では特に「路線バス」に対する意見が多くなっています。中でも時刻表や路線図の明確化、運行状況がリアルタイムで把握できるようなスマートフォンによる情報発信など、情報提供に係る改善点の意見が多くなっています。さらに、タクシーのスマートフォンなどによる配車予約の意見も挙げられており、ICT 技術を活用した情報サービスの機能強化が望まれています。

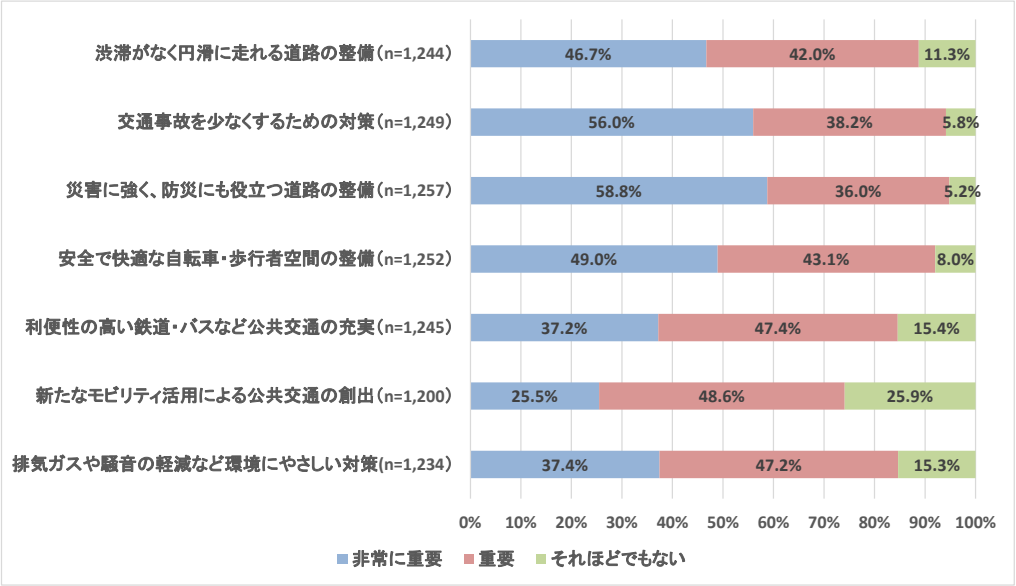



図 2-35 交通まちづくりの目標として重視すべき事項

出典：令和２年パーソントリップ型調査結果

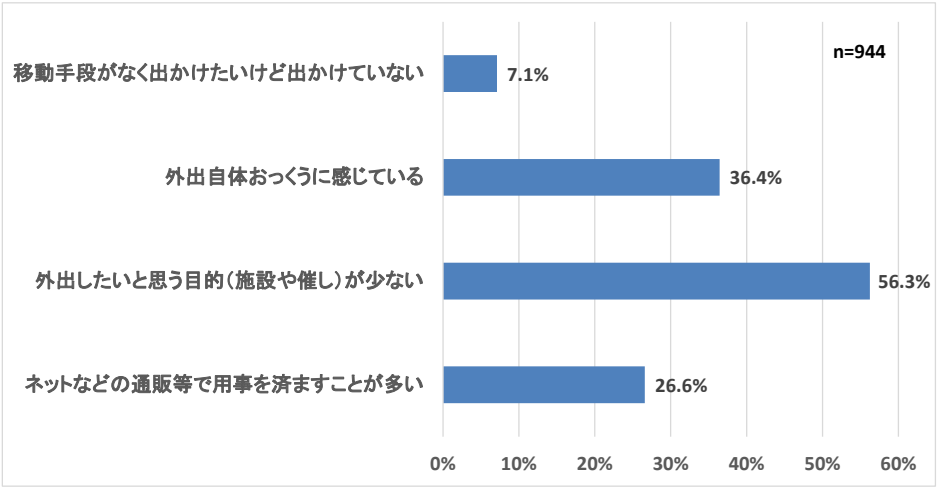



図 2-36 私用の外出状況

出典：令和２年パーソントリップ型調査結果

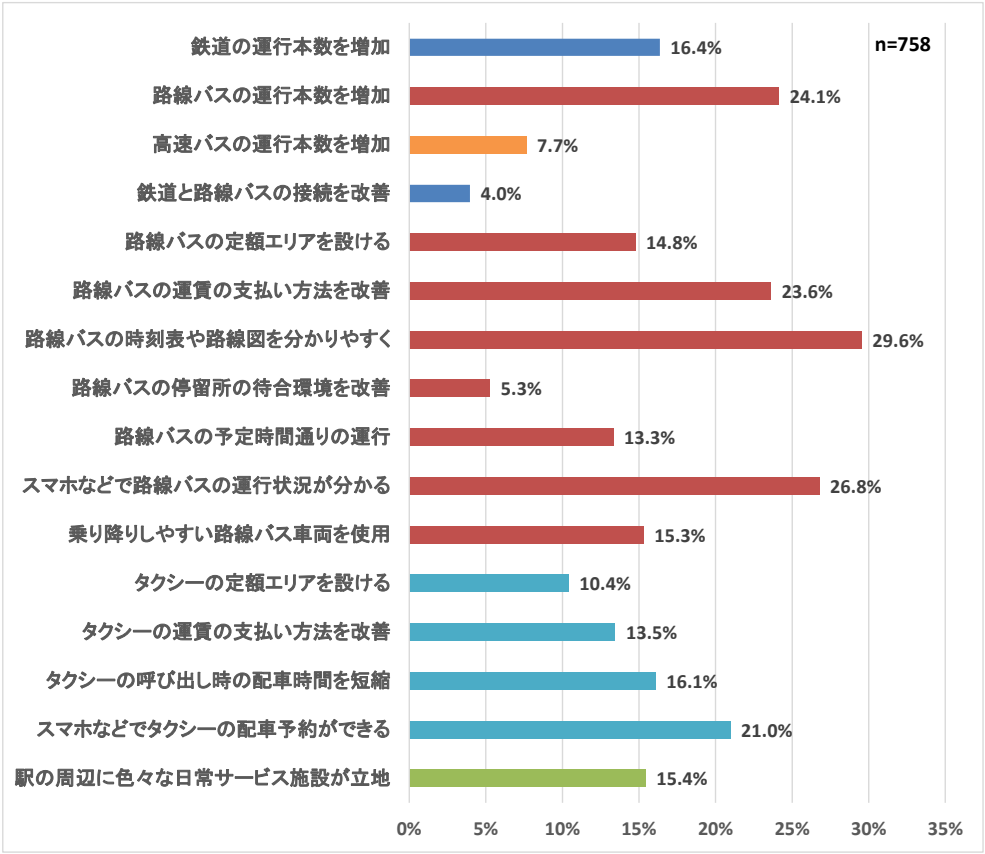



図 2-37 交通まちづくりを推進する上での公共交通の改善要望

出典：令和２年パーソントリップ型調査結果

### （１０）自動車利用の目的別トリップ数の変化

自動車利用のトリップ数を目的別に見ると、平成 13 年の調査結果より、通学・業務が減少、通勤・私用が増加しています。

通勤時の自動車利用は渋滞発生の原因となっており、官民連携のモビリティマネジメント（企業でのエコ通勤など）によるピーク時の渋滞解消に向けた取り組みが必要です。また、私事目的のトリップをいかに自動車から公共交通機関に転換できるかも重要であり、まち時間や乗り換え時間が少なくなるように、公共交通機関同士の接続性の向上などの取り組みが必要です。

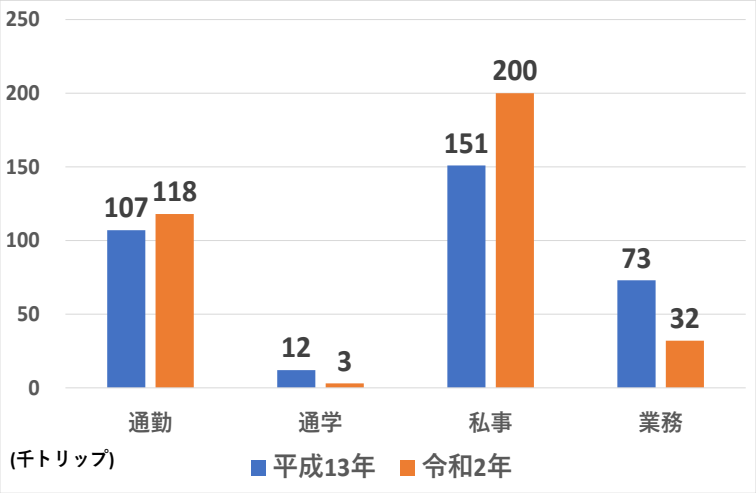



図 2-38 自動車利用の目的別トリップ数の変化

出典：令和２年パーソントリップ型調査結果、平成 16 年いわき都市圏あすの都市交通

## 3 将来交通の見通し

### （1）設定条件

約 20 年後の将来交通需要の予測（将来交通の見通し）を行うにあたり、下表に示す条件で設定しました。

表 3-1 20 年後（2040 年）予測の条件

| 項目 | | 内容 |
|---|---|---|
| 都市圏構造 | 人口数 | 25.4 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 |
| 道路 | 高速等 | 現状路線を継続 |
| | 一般道 | 事業中及び事業見込み路線の整備完了 |
| 公共交通 | 鉄道 | 現状で運行 |
| | 基幹バス | 現状で運行 |
| | 支線バス | 現状で運行 |
| | 地域内 | 現状で運行 |
| | 高速バス | 現状で運行 |

### （２）交通需要予測の結果

将来（2040 年）の総トリップ数は、人口減少に伴い約 30%減少すると予想されています。また、総トリップ数の減少から、渋滞区間の減少や平均移動時間の短縮、1 人あたりの CO2 排出量の減少などが予想されます。しかし、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です。

また、公共交通施策や TDM 施策などが行われず、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値で推移する見込みです。このまま公共交通機関の利用者が減少すれば、公共交通サービスの維持が困難になることが見込まれ、交通弱者などの移動手段の確保が必要となります。

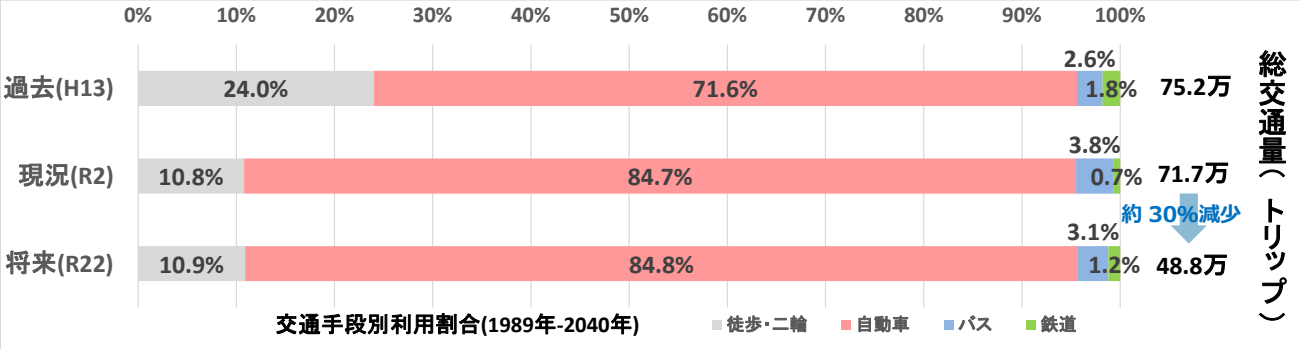



図 3-1 人口減少に伴う交通分担率・総トリップ数の変化の予測

※過去（H13）と現況（R2）は交通実態調査の結果、将来（R22）は将来推計による予測値

表 3-2 交通需要予測の分析

| 項目 | | 単位 | 現況(A) | 将来(B) | 差引(B-A) |
|---|---|---|---|---|---|
| 速度低下区間長の割合 | | % | 13.5 | 11.4 | ▲2.1 |
| 平均移動時間 | いわき駅への移動時間 | 分 | 15.6 | 15.2 | ▲0.4 |
| | 四ツ倉駅への移動時間 | | 29.3 | 27.4 | ▲1.9 |
| | 湯本駅への移動時間 | | 20.6 | 19.8 | ▲0.8 |
| | 小名浜への移動時間 | | 19.0 | 18.2 | ▲0.8 |
| | 植田駅への移動時間 | | 22.1 | 21.6 | ▲0.5 |
| 1 日 1 人当たりの CO2 排出量 | | Kg | 5.3 | 4.7 | ▲0.6 |

図 3-2 2040 年の速度低下区間の予測

# 4 都市交通に関する課題の整理

## 4-1 いわき市の都市交通に関する課題の整理

都市圏交通の現状と特性、将来交通の見通しから、本市における都市交通に関する課題を下図のようにまとめました。

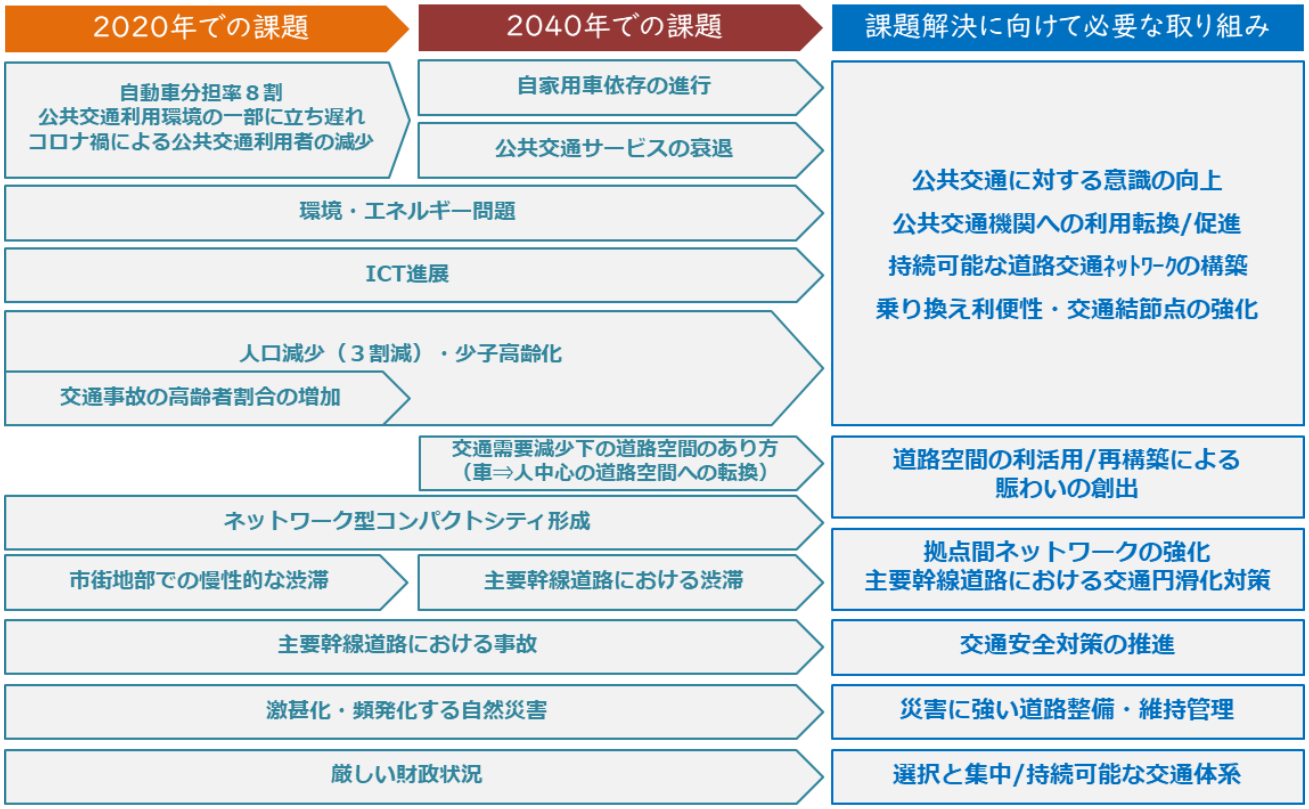



図 4-1 本市における都市交通に関する課題

## 4-2 課題解決に向けて必要な取り組み

### （１）公共交通機関への転換

公共交通の利用者は年々減少しています。さらに今後の急速な人口減少や自動車分担率の増加により、さらなる利用者の減少が予想され、公共交通サービスの維持が課題となっています。

自動車による移動が困難な高齢者や学生などの交通弱者の生活や通勤・通学における移動手段の確保及び高齢者の交通事故の増加に対応するためには、公共交通サービスの維持が必要であり、公共交通サービスの維持にあたっては、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などが必要となっています。

### （２）乗り換え利便性の強化

公共交通の利用にあたっては、乗り換えや待ち時間の負担感が予想されることから、乗り換え時間の効率化や快適な空間の創出など、公共交通の乗り換え利便性の強化が必要となります。

### （３）道路空間の利活用/再構築による賑わいの創出

市民意識調査結果から、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ることが明らかになりました。そこで、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ていく必要があります。

### （４）拠点間ネットワークの強化

人口減少にあわせた都市のコンパクト化を行うにあたっては、拠点間において渋滞の解消や多様な交通手段の確保が重要となります。そこで、道路、公共交通ネットワークを強化し、拠点間を行き来しやすい環境を整える必要があります。

### （５）主要幹線道路における渋滞対策・交通安全対策

常磐自動車道の４車線化、国道６号常磐バイパスの４車線化等の広域幹線道路のネットワークが構築されてきましたが、市街地においては慢性的に渋滞が発生している状況です。そこで、市街地部の渋滞対策として、道路改良（付加車線やバスベイ型停留所、バス優先レーンの設置等）の他に、TDM の活用等、ソフト対策の強化を行い、渋滞対策や自動車交通量を減らす取り組みが必要です。また、幹線道路における交通事故は重大事故につながるリスクが高いため、安全・安心な道路交通環境の創出が必要となっています。

### （６）災害に強い道路整備・維持管理

近年、自然災害が激甚化・頻発化しており、橋梁の耐震化や無電柱化等により、緊急輸送道路の機能強化や避難路の確保など、災害に強い強靭な道路ネットワークの構築の必要性が高まっています。

### （７）選択と集中による持続可能な交通体系の確保

厳しい財政状況が続く中、円滑で持続可能な交通体系を維持するためには、まちづくりと一体となり、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の推進・検討が必要です。

## 5 都市の将来像

### 5-1 将来都市圏構造

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 4 千人（市第 2 期創生総合戦略の基準推計）と設定します。

また、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（都市拠点等 約 46 人/ha）が維持されるものとして設定します。

将来都市像は、第二次いわき市都市計画マスタープランや立地適正化計画と整合を図るため、「ネットワーク型コンパクトシティ」と設定し、市内の主要拠点、周辺拠点、拠点同士や市内外を結ぶ主要動線となる「軸」を表 5-2 のように位置づけました。

表 5-1 将来都市構造における市内の拠点

| 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<br>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<br>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<br>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<br>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 |

表 5-2 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。<br>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。<br>**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。<br>**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。<br>**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。<br>**軸に沿う県道等の充実によりその連携を担う**。 |

図 5-1 将来都市構造図

出典：第二次いわき市都市計画マスタープラン

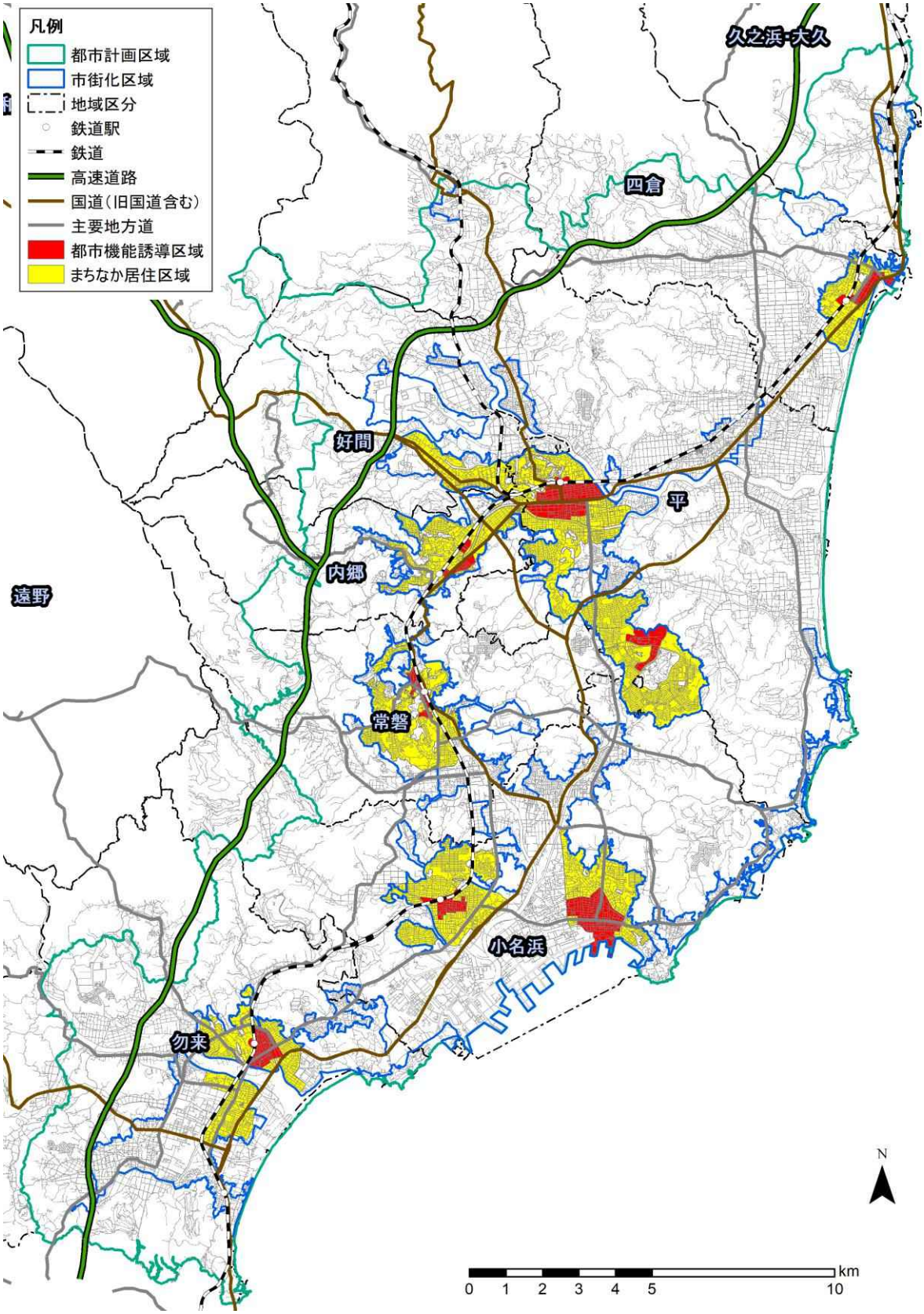



図 5-2 都市機能誘導区域とまちなか居住区域

出典：いわき市立地適正化計画

## 5-2　道路ネットワーク

第二次いわき市都市計画マスタープランや既定の道路網計画を踏まえ、将来道路ネットワークを次のように設定します。

表 5-3 道路ネットワークにおける路線の位置づけ

| 名称 | 内容 | 対象道路 |
|---|---|---|
| 広域交流道路 | 市外各方面との連携・交流を図る広域幹線道路 | 常磐自動車道、磐越自動車道、国道 6 号、国道 49 号、国道 289 号、国道 399 号、小名浜道路、主要地方道いわき石川線、いわき浪江線、臨港道路 1 号線 |
| 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 | 主要地方道小名浜平線、いわき上三坂小野線、小名浜小野線、江名常磐線、日立いわき線、市道十五町目若葉台線、内郷平線、御台境町北好間線 |
| 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 | 主要地方道いわき上三坂小野線、小野四倉線、小名浜四倉線、小名浜小野線、勿来浅川線、一般県道白岩久之浜線、四倉久之浜線 |
| 都市圏補助連携道路 | 上記以外の幹線道路 | 県道及び主要な市道 |

※なお、今後道路網計画が変更となる場合は、適宜見直すこととします。

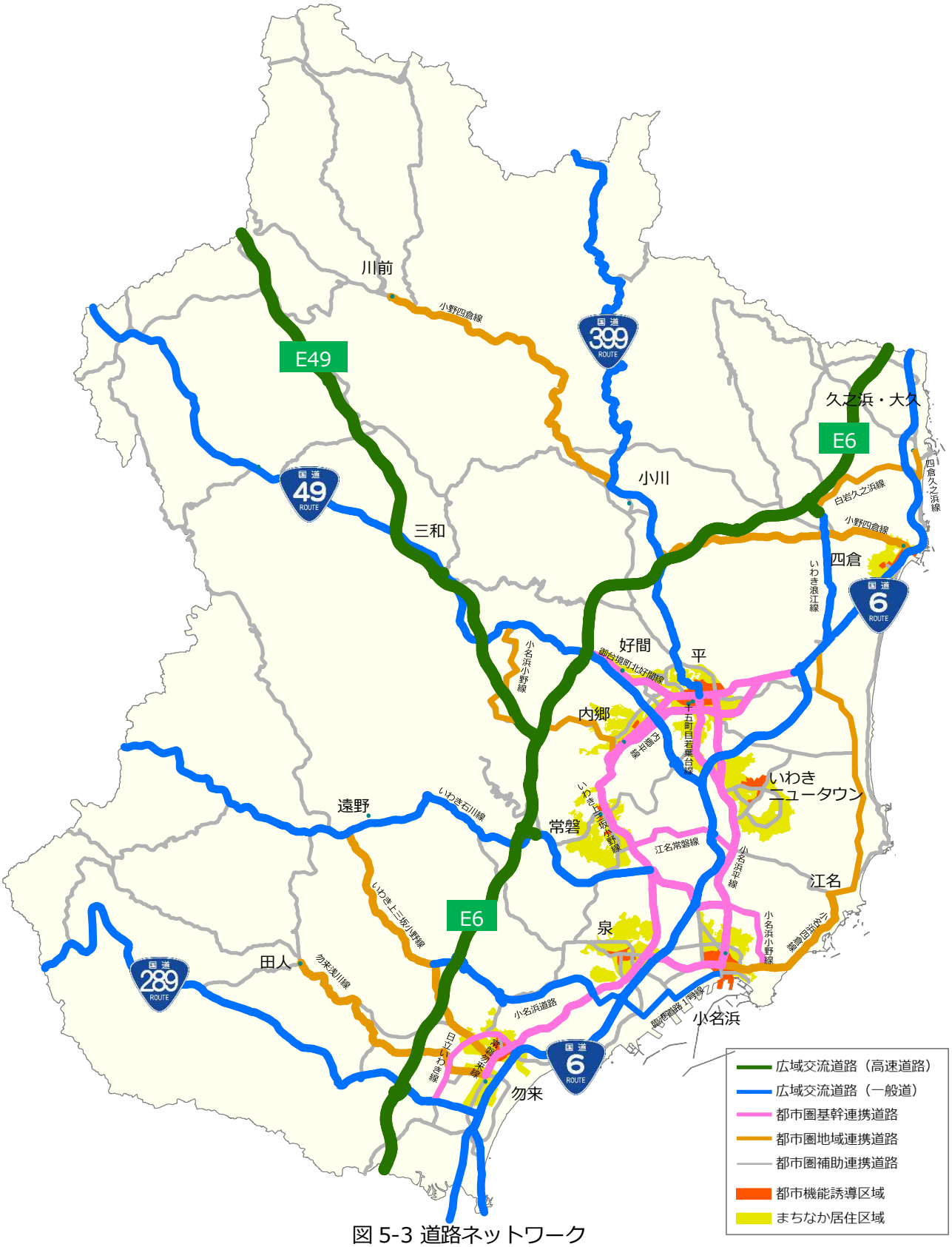



図 5-3 道路ネットワーク

## 5-3　公共交通ネットワーク

公共交通ネットワークでは、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するため、都心拠点などの主要な拠点間を結ぶ基幹バス、鉄道による骨格公共交通網を強化します。また、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する地域公共交通サービスの確立を目指します。

さらに、主要鉄道駅の交通ターミナルの他、各地域に乗り換え環境のある交通結節点を配置するとともに、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ため、交通結節点の明確化を図ります。

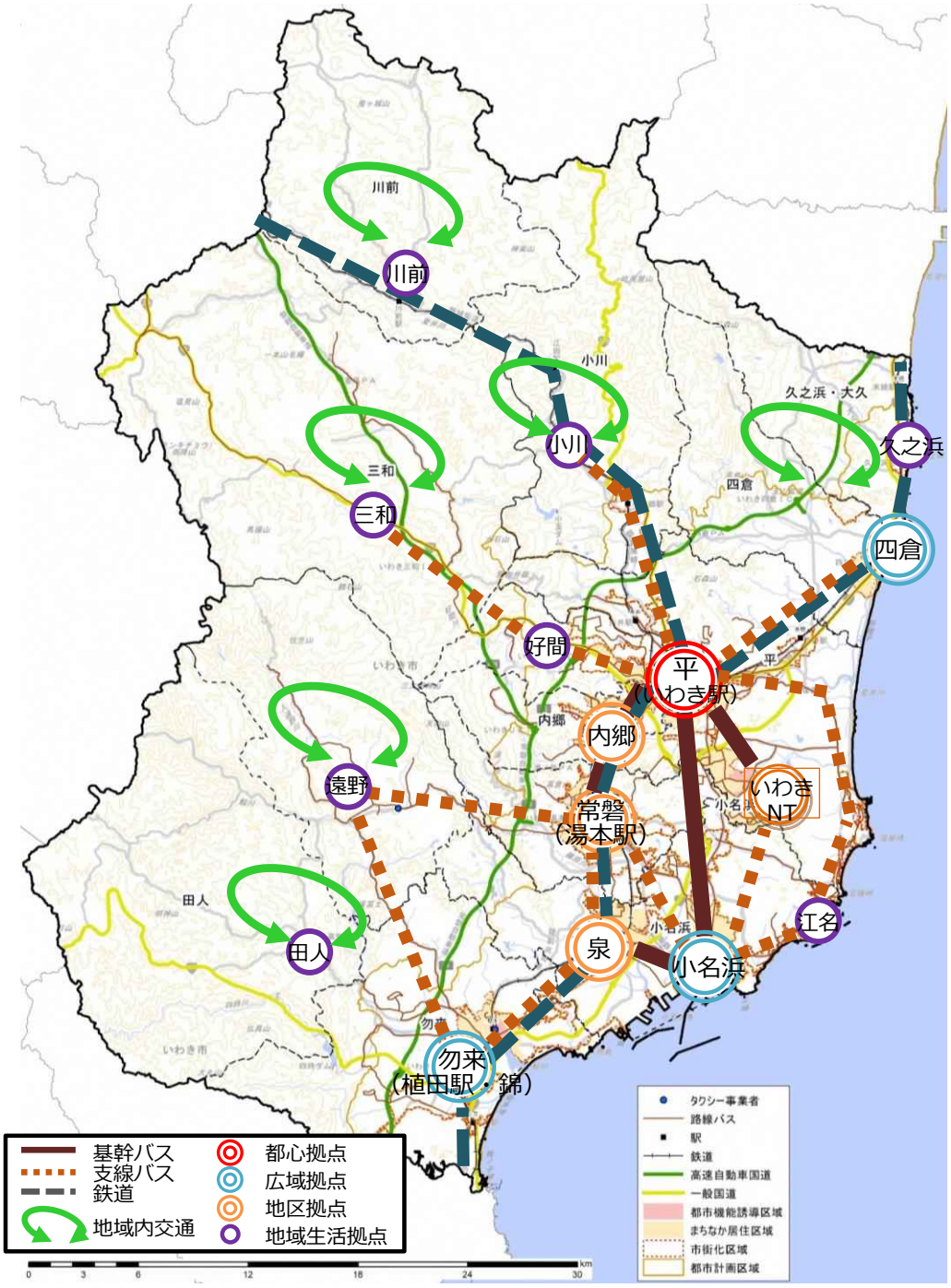



図 5-4 公共交通ネットワーク

# 6 将来交通計画

## 6-1 都市交通の目標と基本理念

### 6-1-1 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です。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ります。

#### （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ります。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ります。

#### （3）安全・安心

市内での交通事故発生件数は減少傾向にあるものの、高齢者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ります。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ります。そのため、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ります。

#### （4）持続可能性

市内では、燃料電池バスの導入やグリーンスローモビリティの実証事業の実施など、環境負荷の低減や脱炭素化に対する取り組みが進められていますが、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ります。また、将来的に人口減少・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です。そのため、今後は環境にやさしい、持続可能な交通体系の構築を目指す必要があります。

### 6-1-2　**都市交通の基本目標**

基本目標として**「まちづくり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」**を設定します。この目標のもと、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**

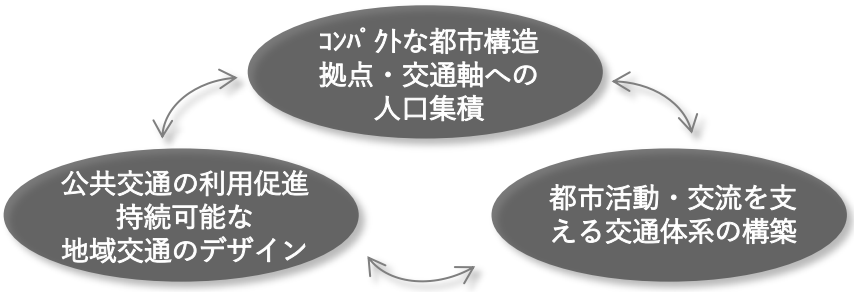



図 6-1 基本目標のイメージ

### 6-1-3　都市交通の基本目標を達成するための基本方針

都市交通の基本目標を達成するための基本方針を以下の通り、設定しました。

**基本方針１：交流・活力・楽しい　-人々が集い活動をはぐくむ交通体系の構築**

（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

**基本方針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

**基本方針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

**基本方針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

### （1）基本方針１：交流・活力・楽しい

基本方針１では、「主要拠点をつなぐ交通ネットワークの強化」「主要拠点と地区拠点をつなぐ交通ネットワークの構築」「市街地における賑わいと憩いを生む交通環境の整備」を通して人々が集い活動をはぐくむ交通体系の構築を目指します。

具体的な施策として、主要幹線道路の整備や、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・速達性を確保し、「主要拠点をつなぐ交通ネットワークの強化」を図ります。

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を通じて、「主要拠点と地区拠点をつなぐ交通ネットワークの構築」を図ります。

また、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を行い、「市街地における賑わいと憩いを生む交通環境の整備」を進めます。

### （2）基本方針２：快適・便利

基本方針２では、「移動の円滑化に向けた道路環境の整備」「選ばれる移動手段として公共交通の利便性の向上」「すべての人にやさしい交通環境の整備強化」「ICT 等の先進技術を活用した交通システムの構築」を通して誰もが気軽に移動できる交通体系の構築を目指します。

具体的な施策として、主要渋滞箇所の解消や、観光地へのアクセス性、路線バス走行環境の向上を図るとともに、自転車ネットワークの構築と自転車走行空間の整備を行いながら、まちづくりと連携した交通結節点の強化を行うことで「移動の円滑化に向けた道路環境の整備」を進めます。

路線バス・鉄道の利便性・快適性を向上し、モーダルコネクトを強化することで、「選ばれる移動手段として公共交通の利便性の向上」を図ります。

MaaS の構築・普及を行い、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を行い、わかりやすい情報提供、安全対策と一体となったバリアフリー化、自転車利用環境の向上を図ることで「すべての人にやさしい交通環境の整備強化」を図ります。

また、ICT 活用による情報発信や維持管理、公共交通システムの高度化を行うことで「ICT 等の先進技術を活用した交通システムの構築」を図ります。

### （3）基本方針３：安全・安心

基本方針３では、「安心して生活できる交通環境の整備」「交通事故の減少につながる交通環境の整備」「災害等の緊急時に対応した交通環境の確保」を通して市民の日常生活を支える交通体系の構築を目指します。

具体的な施策として、危険な踏切や線形不良・狭あい道路の解消を行い、安心して利用できる自転車走行空間・歩行空間を整備し、日常的な維持管理を行うことで、「安心して生活できる交通環境の整備」を進めます。

渋滞対策の推進、通学路の安全対策、交通安全教育・啓発活動を通して「交通事故の減少につながる交通環境の整備」を進めます。

豪雨や地震などの災害に強い道路の整備を進め、円滑な避難・救援を支える道路ネットワークの強化、橋梁の耐震化に加え、緊急輸送道路等へのアクセス性の向上を図るとともに、無電柱化の推進、占用物件の適切な維持管理を行うことで「災害等の緊急時に対応した交通環境の確保」を図ります。

### （4）基本方針４：持続可能性

基本方針４では、「環境負荷の低減に資する交通環境の構築」「行政負担の適正化に資する交通網の構築」「効果的・重点的な道路網の構築」「市民・行政・交通事業者等の連携に向けた体制強化」を通して持続可能な交通体系の構築を目指します。

具体的な施策として、シェアリングエコノミー、自動車等の環境対策、官民連携によるモビリティマネジメントを推進することで「環境負荷の低減に資する交通環境の構築」を図ります。

LCC を考慮した施設の長寿命化、ICT 技術等新技術の活用による橋梁等の点検手法の導入、道路網の見直しを行うことで「行政負担の適正化に資する交通網の構築」を図ります。

ICT 技術を活用した交通実態調査を行い、選択と集中による計画的な道路整備の推進を行うことで「効果的・重点的な道路網の構築」を図ります。

交通関連データのオープン化、協議会・幹事会を設置・開催することで「市民・行政・交通事業者等の連携に向けた体制強化」を図ります。

イメージ写真挿入予定

## 6-1-4　交通手段別の施策の方向性

基本目標、基本方針に基づき、道路交通、公共交通、その他の交通環境の整備の各側面から、それぞれ次のような施策を展開していきます。

### （５）道路交通

いわき市の道路交通ネットワークの将来像の構築に向けて、常磐自動車道、磐越自動車道、国道 6 号、国道 49 号、国道 289 号、国道 399 号などの広域交流道路、市内の主要な拠点を結ぶ主要地方道小名浜平線、いわき上三坂小野線などから構成される都市圏基幹連携道路の整備やアクセス機能の向上により、市内及び周辺地域との交流や円滑な移動を促進します。

また、市街地における慢性的な渋滞に対応するため、道路改良（交差点改良やバスベイ型停留所の整備等）のほかに TDM 施策による渋滞緩和対策などに取り組みます。

市民ニーズの高い、災害に強く防災にも役立つ道路の整備に向け、道路の日常的な維持管理や緊急輸送道路等へのアクセス向上などに取り組む他、通学路の安全対策や生活道路の整備を進めていきます。

なお、これらの道路整備・維持管理においては、今後の人口減少に伴い予想される交通量の減少や整備・維持管理に係る財政負担も考慮し、選択と集中により計画的に進めていくこととします。

### （６）公共交通

人口減少や少子高齢化の急速な進行などの社会構造の変化や都市のコンパクト化などの都市構造の変化に対応するため、利便性や効率性を重視した、市民が使いたくなる交通手段としていくことが求められています。

そこで、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを充実・強化することでまちなかでの交流の活性化を目指すとともに、誰もが気軽に公共交通を移動手段として選べるようになるよう、公共交通のバリアフリー化や分かりやすい情報提供、及び路線バスの走行環境の向上などの取り組みを進めていきます。

その他、新技術等を活用して公共交通の補完的役割を担うシェアリングサービスの普及や、複数の交通手段を統合し利便性を高める MaaS の導入などに取り組むことにより、地域住民の他、観光・ビジネス客への移動手段の確保に努めます。

### （７）その他の交通環境整備

市民ニーズの高い、安全で快適な自転車・歩行者空間の確保に向け、自転車の走行空間整備などの利用環境整備や安心して利用できる歩行空間の整備などに取り組みます。

また、市民意識調査結果から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ることが明らかとなったため、「楽しいおでかけ」につながる賑わいづくりに寄与する道路空間の活用を検討するほか、交流促進や地域の活性化に向けた道の駅の機能強化などの取り組みを進めていきます。

将来的に従来の公共交通サービスの提供が困難になることが予想される中山間地域においては、地域特性に応じた生活交通の確保、利用者需要と運行サービスの調和が図られた交通サービスの検討を進めます。

## 6-1-5　交通施策の体系

基本方針、施策の方向性を踏まえ、以下の通り交通施策を展開します。

| 基本方針 | 施策の方向性 | 交通施策 | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 道路交通 | 公共交通 | その他交通環境整備 |
| **基本方針１：交流・活力・楽しい**<br>人々が集い活動をはぐくむ交通体系の構築 | (1) 主要拠点をつなぐ交通ネットワークの強化 | ・主要幹線道路の整備<br>・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<br>・拠点間ネットワークの充実強化 | ・拠点間ネットワークの充実強化<br>・基幹・支線による公共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 |
| | (3) 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 | | ・地方創生に資する道の駅機能強化<br>・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：快適・便利**<br>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 | ・主要渋滞箇所の解消 | ・路線バス走行環境の向上 | ・まちづくりと連携した交通結節点の強化<br>・観光地等へのアクセス性の向上<br>・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<br>・路線バス・鉄道の利便性、快適性の向上 | ・モーダルコネクトの強化<br>・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<br>・公共交通のバリアフリー化<br>・公共交通の分かりやすい情報提供<br>・MaaS の構築・普及 | ・自転車利用環境の向上 |
| | (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：安全・安心**<br>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 | ・線形不良・狭あい道路の解消<br>・生活道路の整備<br>・危険な踏切の解消<br>・道路の日常的な維持管理 | | ・安心して利用できる自転車走行空間・歩行空間の整備 |
| | (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<br>・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 | ・災害に強い道路整備<br>・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<br>・緊急輸送道路等へのアクセス向上<br>・無電柱化の推進<br>・占用物件の適正な維持管理 | | |
| **基本方針４：持続可能性**<br>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 | | | ・自動車等の環境対策の推進<br>・官民連携によるモビリティマネジメントの推進<br>・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<br>・LCC を考慮した施設の長寿命化<br>・ICT 技術等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 | ・選択と集中による計画的な道路整備の推進 | | ・ICT 技術を活用した交通実態調査 |
| | (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 |

## 6-2　幹線道路網計画図

本市の交通ネットワークで重要な役割を担う幹線道路について、今後、重点的な交通円滑化対策が必要な路線や区間を提案します。

提案にあたっては、道路ネットワーク（P53）のうち、広域交流道路と都市圏主要幹線道路における主要な断面での需給バランス（交通容量に対する交通量の比）と午前７～９時台の平均速度から、対象となる路線を抽出し、路線バスの運行頻度の視点も踏まえ評価を行います。

評価の結果、「国道６号常磐バイパス～いわき四倉 IC」の区間、「国道６号常磐バイパスの鹿島町～泉町」の区間、「県道いわき上三坂小野線の内郷～常磐」の区間、「県道江名常磐線の鹿島町」の４つの区間が、重点的な交通円滑化対策が必要な区間として評価されました。

提案路線・区間の位置を、幹線道路網計画図として図 6-2 に示します。

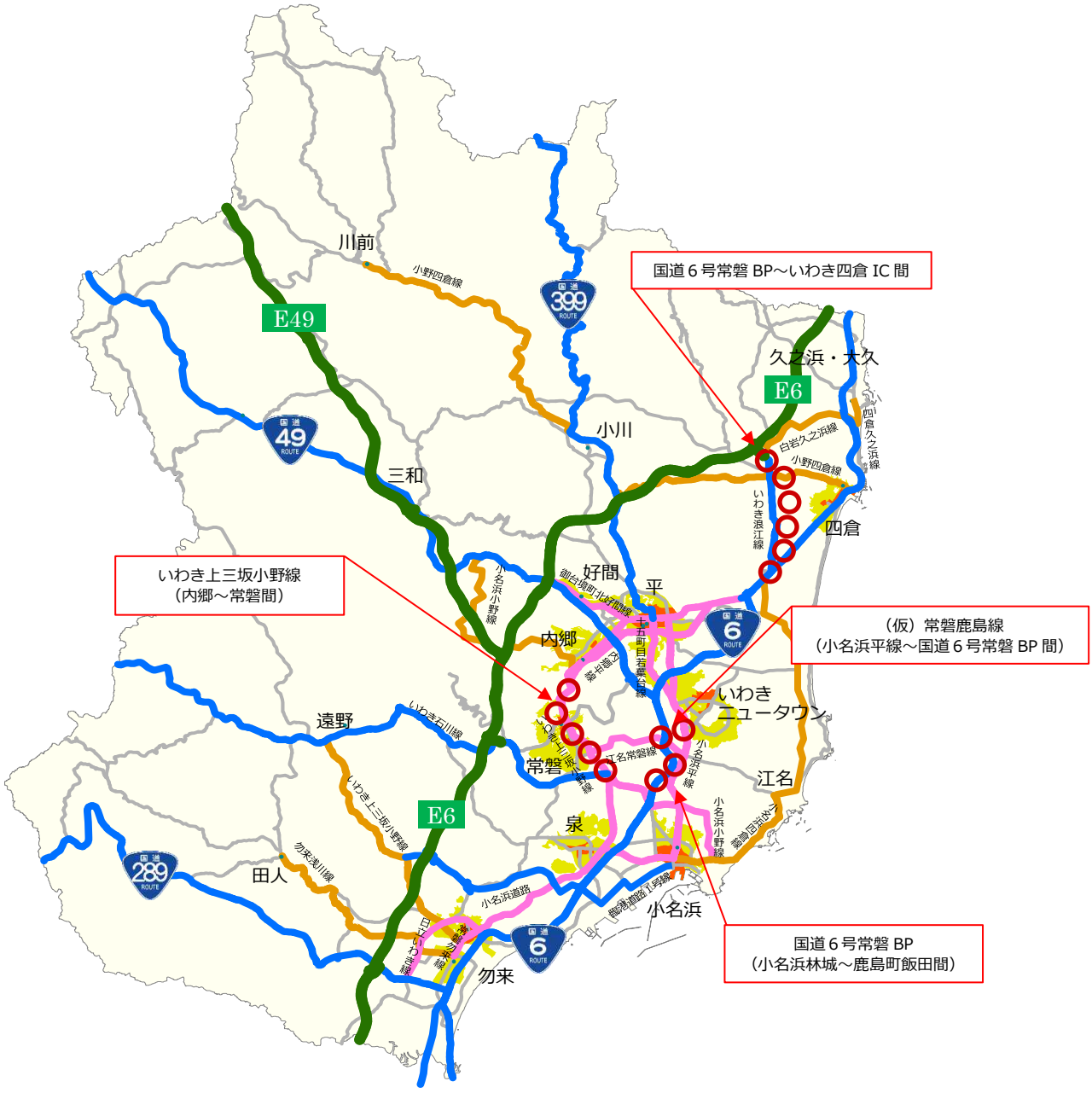



図 6-2 幹線道路網計画図

## 6-3　期待される効果

まちなかへの居住誘導と、基本方針１～４に基づく道路交通施策・公共交通施策・交通環境施策などを一体的に実施することにより、混雑・渋滞する道路延長の減少や、自動車分担率の減少、徒歩・自転車・公共交通機関の分担率の増加などが期待されます。

このような交通施策を継続的に行っていくことで、自家用車依存が改善するとともに、公共交通への転換が促進され、ネットワーク型コンパクトシティの形成につながることが確認されました。

図 6-3 に主な評価指標で見る交通施策の有効性をまとめた図を示します。

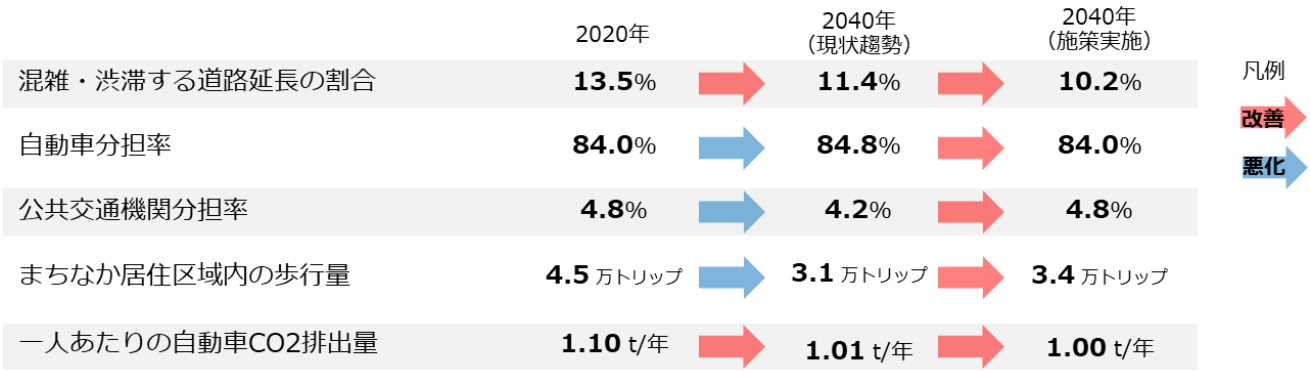



図 6-3 主な評価指標で見る交通施策の有効性

## 6-4　計画の進行管理

### 6-4-1　PDCA サイクル

目標とする将来都市像を実現するため、いわき都市圏総合都市交通推進協議会を中心として、計画策定・変更（Plan）、施策の実施（Do）、評価・検証（Check）、見直し・改善（Action）の PDCA サイクルに沿って、施策を推進します。

さらに、よりよいいわき市の都市交通環境を実現するため、住民・行政機関・交通事業者等の連携により、継続的な取り組みを展開します。

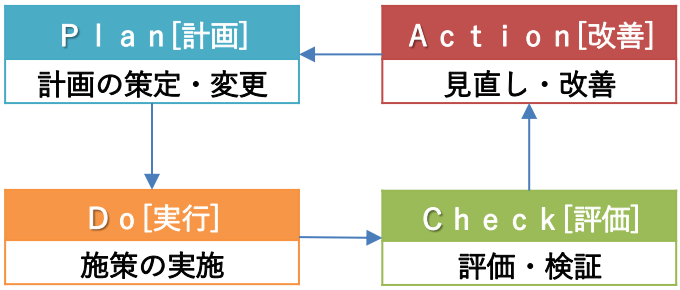



図 6-4 PDCA サイクル

### 6-4-2　具体的な推進体制

計画策定後のフォローアップは、協議会をはじめとして関係機関との協議・連携することにより、戦略的に交通施策の推進を図ります。

また、将来都市構造であるネットワーク型コンパクトシティの形成に向けて、まちづくりと連携しながら施策展開を図ります。

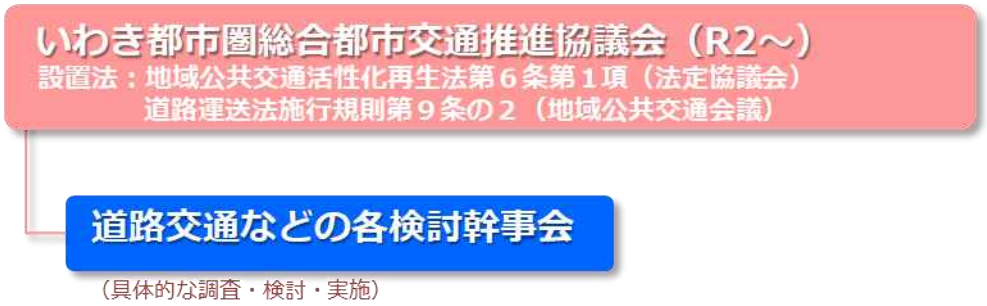



図 6-5 いわき都市圏総合都市交通協議会・各検討幹事会の関係図

## 用語集

**-あ行-**

**ICT**

Information and Communication Technology（情報通信技術）の略で、通信技術を活用したコミュニケーションに関する産業やサービスの総称。

**ITS**

Inteligent Transport Systems（高度道路交通システム）の略。人と道路と自動車の間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステムのこと。

**ウォーカブル**

歩きやすい、歩きやすさのこと。

**OD**

Origin（出発地） Destination（目的地）の略。鉄道など公共交通機関の乗降人員データの一種。「ある場所で乗車した旅客が、どこまで何人乗車しているか」を集計したデータ。

**－か行－**

**グリーンスローモビリティ**

電動で時速 20 ㎞未満で公道を走ることが可能な４人乗り以上のパブリックモビリティ。

**緊急輸送道路**

災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路。

**交通結節点**

異なる交通手段等を相互に連絡する乗り換え・乗継施設のこと。具体的には、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などが挙げられる。

**交通まちづくり**

まちづくりの目標に貢献する交通計画を、計画立案し、施策展開し、点検・評価し、見直し・改善して、繰り返し実施していくプロセス

**交通量**

道路のある地点を、単位時間（例：1 時間、昼間 12 時間、1 日）あたりに通過する自動車・自転車・歩行者などの数。

**高齢化率**

65 歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合。

**コンパクトシティ**

都市の中心部に行政、産業、住宅など、さまざまな都市機能を集中させることによって、都市機能を維持しようという考え方のこと。

**－さ行－**

**シェアリングエコノミー**

シェアリングエコノミーとは、個人や企業が持つモノや場所、スキルなどの有形・無形資産を、インターネット上のプラットフォームを介して取引する新しい経済の形のこと

**市街化区域**

都市計画法における都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発・整備する地域で、すでに市街地を形成している区域及び概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。

**自家用有償旅客運送**

バス、タクシー等が運行されていない過疎地域などにおいて、住民の日常生活における移動手段を確保するため、登録を受けた市町村、NPO 等が自家用車を用いて有償で運送するサービスのこと。

**生活道路**

児童生徒の通学、食料日用品の買い物、近隣との往来、役場公民館への出入など市民の日常生活に使用する道路。生活関連道路の略。

**速度低下区間**

車両の走行速度が他の交通の影響を全く受けない自由走行速度と比較して、速度低下が見込まれる区間であり、道路のサービス水準の評価に活用。

**－た行－**

**代表交通手段**

目的地までの移動で利用した交通手段のこと。複数の交通手段を乗り換えている場合は、その中の主な交通手段１つを代表交通手段という。主な交通手段を決める際の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。

**代表交通手段分担率**

代表交通手段別のトリップ数の全交通手段に占める割合。

**TDM**

Transportation Demand Management（交通需要マネジメント）の略。車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市または地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法の体系のこと。

**デマンドバス**

路線やダイヤをあらかじめ定めないなど、利用者のニーズに応じて柔軟に運行するバス。

**DID 地区**

人口密度が 1 平方キロメートル当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接し、それらの隣接した地域の人口が 5,000 人以上を有する地域。

**都市計画区域**

自然的、社会的条件等を勘定して、一体的な都市として総合的に整備、開発及び保全することを目的として定める区域。

**都市計画道路**

都市計画法に基づき都市施設として都市計画決定した道路。

**都市計画マスタープラン**

平成４年（１９９２年）の都市計画法改正により規定された「市町村の都市計画に関する基本的な方針」（都市計画法第１８条の２）のことです（略して「都市マス」または「市町村マス」）。

**トリップ**

人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位。移動の目的が変わるごとに１つのトリップと数える。

**－な行－**

**ネットワーク型コンパクトシティ**

人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、都市の居住者が安心して暮らせるよう、公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進める考え方のこと。

**－は行－**

**バリアフリー**

高齢者や障がい者が社会生活をしていく上で、障壁（物理的・社会的等）となるものを除去する考え方。道路や床の段差をなくしたり、階段の代わりに緩やかなスロープを作ったりすること。

**ＰＤＣＡサイクル**

行政が実施する施策や事務事業などを、計画（PLAN）→実施（DO）→評価（CHECK）→改善（ACTION）というマネジメントサイクル（政策循環過程）を利用して、事務事業の結果や成果を計り、貢献度や有効性等を客観的に評価し、改善方策につなげていくもの。

**扶助費**

性質別歳出の一分類で、社会保障制度の一環として地方公共団体が各種法令に基づいて実施する給付や、地方公共団体が単独で行っている各種扶助に係る経費。

**－ま行－**

**MaaS**

Mobility as a Service の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

**無電柱化**

道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。

**モーダルコネクト**

日常生活や経済活動を支える重要な基盤である道路ネットワークと、多様な交通モード（バス、鉄道、自転車、シェアリングサービス等）との連携を高め、利用者が多様な交通手段を利用・選択しやすい環境の形成のこと

**モビリティマネジメント**

1 人 1 人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

**－ら行－**

**路線バス**

道路運送法一般旅客自動車運送事業４条乗合として認可を受け、路線を定めて定期に運行するバス。設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時で運行している。