

“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の実現”

# いわき都市圏に関する 都市交通の基本的な方針（案）

いわき都市圏第二次都市交通マスタープラン [計画期間：令和4年（2022年）〇月から概ね20年間]

いわき市

令和4年（2022年） 月策定



# 目 次

第1章 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. 目的.....	1
2. 対象区域と目標年次.....	1
3. 位置付け.....	2
1-2 交通実態調査.....	3
1. パーソントリップ型調査.....	3
2. 路線バス乗降調査.....	4
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. 第一次都市交通マスタープランの概要.....	6
2. いわき都市圏あすの都市交通の施策内容.....	7
1-4 これまでの取り組み成果.....	8
第2章 本市を取り巻く状況.....	13
2-1 社会・経済情勢.....	13
1. 人口動向.....	13
2. 土地利用の動向.....	16
3. 財政状況.....	18
4. 環境、防災・安全への対応.....	21
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
1. 交通渋滞の状況.....	26
2. 交通事故の状況.....	28
2-4 公共交通の現状.....	31
1. 公共交通網.....	31
2. 鉄道の運行状況と利用状況.....	32
3. 路線バスの運行状況と利用状況.....	33
4. 新型コロナウイルス感染症による交通行動の変化.....	38
5. 公共交通の人口カバー状況.....	39
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

<b>第3章 将来交通の見通し</b> .....	<b>45</b>
3-1 設定条件.....	45
3-2 交通需要予測の結果.....	46
<b>第4章 都市交通に関する課題の整理</b> .....	<b>48</b>
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
<b>第5章 都市の将来像</b> .....	<b>50</b>
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
<b>第6章 将来交通計画</b> .....	<b>56</b>
6-1 都市交通の目標と基本理念.....	56
1. 交通課題の解決に向けた視点.....	56
2. 都市交通の基本目標.....	57
3. 都市交通の基本目標を達成するための基本方針.....	58
4. 交通手段別の施策の方向性.....	63
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
1. PDCA サイクル.....	66
2. 具体的な推進体制.....	66
<b>用語集</b> .....	<b>68</b>



# 第1章 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. 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、自転車や小型モビリティ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々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。

### 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。

### 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、概ね5年の期間で目標を掲げて、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. 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）。



利用した交通手段の中で主なものを「代表交通手段」といい、その優先順位は、鉄道→バス→自動車→自転車→徒歩になります。上図の場合、代表交通手段は、鉄道です。

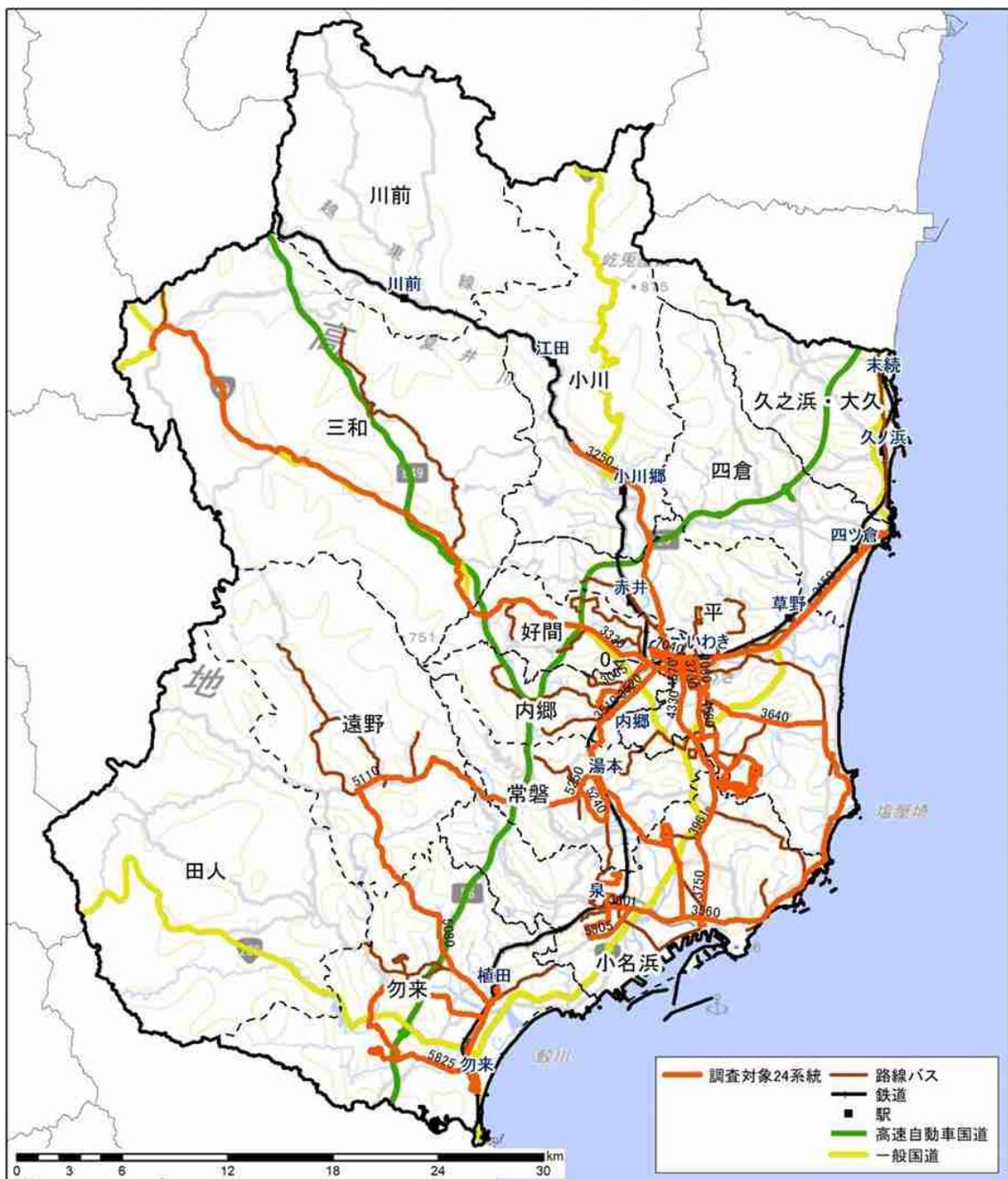
出典：国土交通省 HP

## 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



### 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. 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月に現行計画を改定し、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 いわき都市圏あすの都市交通の構成

## 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 体系的な道路ネットワークのイメージ

表 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

## 1-4 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、引き続き円滑で安全・安心な道路環境の整備が必要となっています。

表 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
	主要地方道いわき石川線	才鉢工区	新設	3.0km	令和4年3月		
	都市圏主要幹線道路		主要地方道小名浜平線	(都)平磐城線 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 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 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 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
			主要地方道常磐勿来線	迎工区	現道拡幅	0.4km	令和3年11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25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			



図 常磐自動車道（いわき四倉IC～広野IC間）4車線化の供用開始前後の様子

出典：NEXCO 東日本

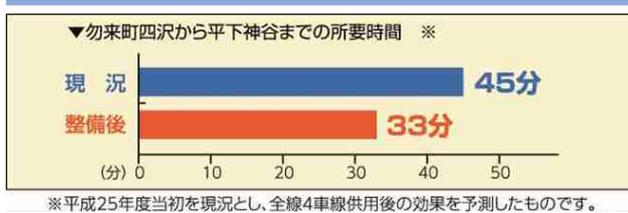


図 国道6号常磐バイパス4車線化の効果

出典：国土交通省

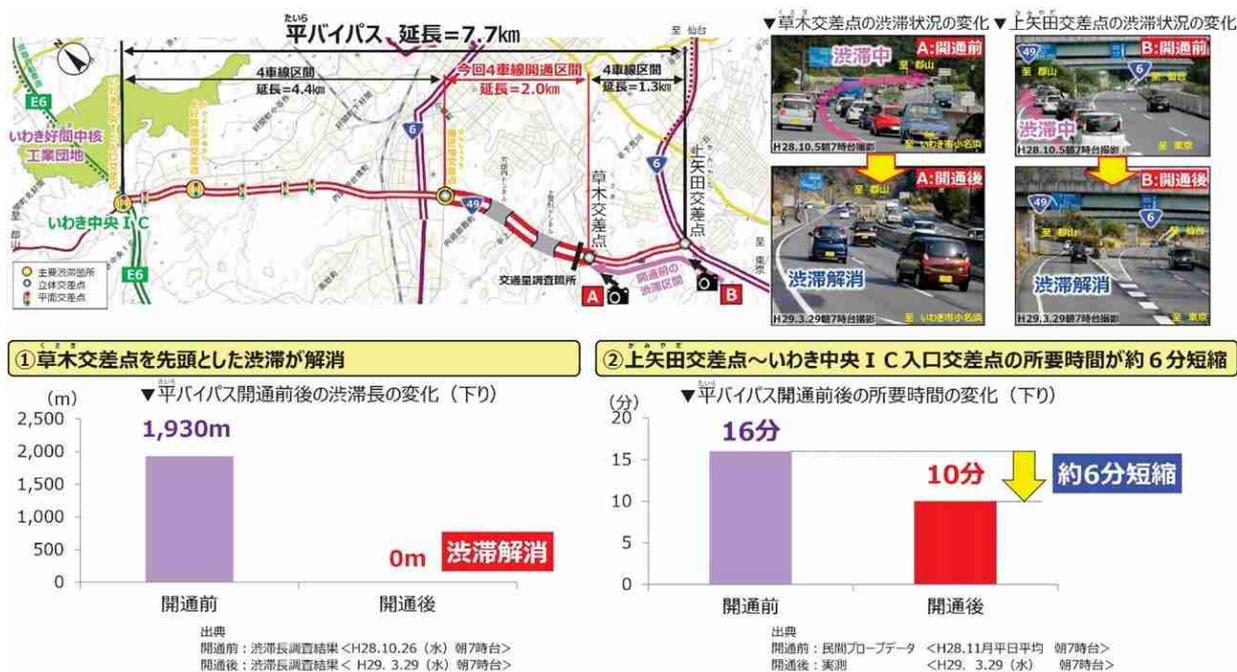


図 国道49号平バイパス4車線化の効果

出典：国土交通省

## 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変更など、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、ETC の通勤割引制度の活用など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 燃料電池バス SORA



図 グリーンスローモビリティ実証実験の様子

## 第2章 本市を取り巻く状況

### 2-1 社会・経済情勢

#### 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。

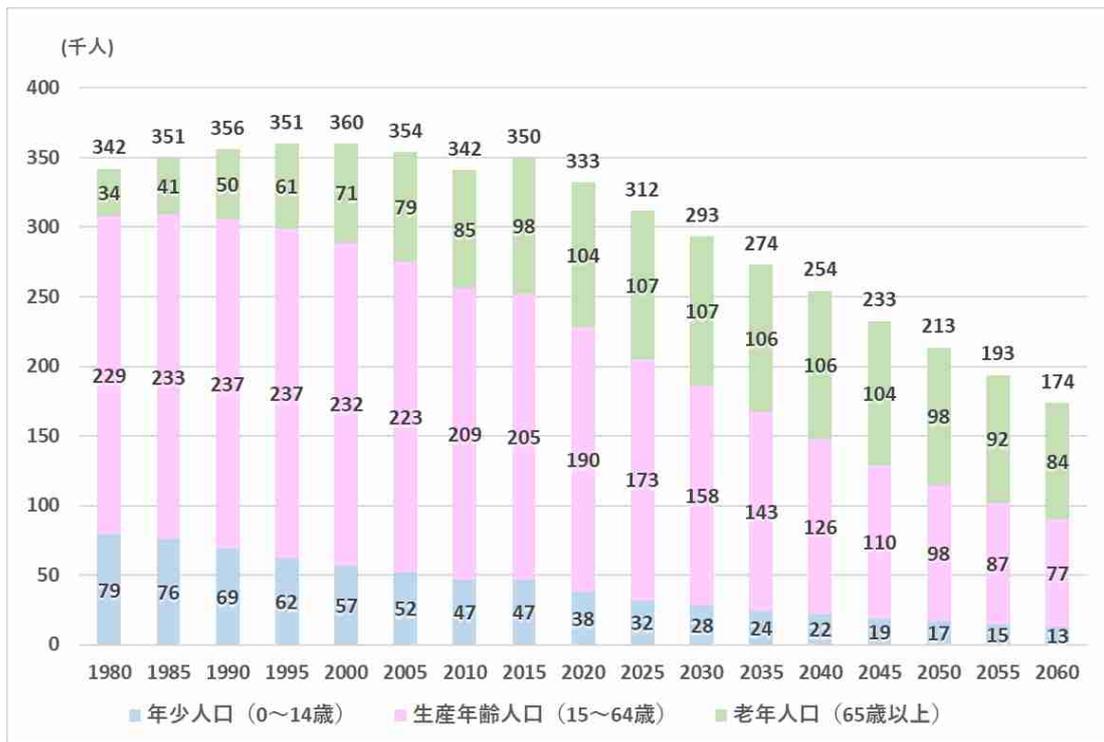


図 いわき市の人口推移

出典：2015年まではいわき市の人口（令和元年）、2020年は令和2年国勢調査、2025年以降はいわき第2期創生総合戦略

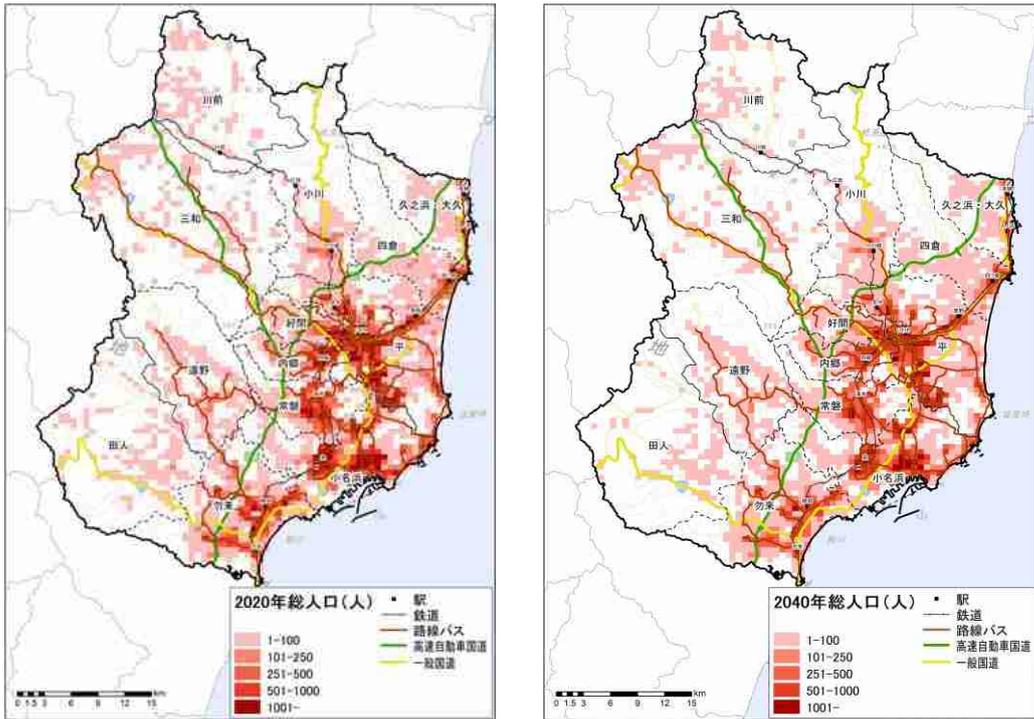


図 総人口の将来推移

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。

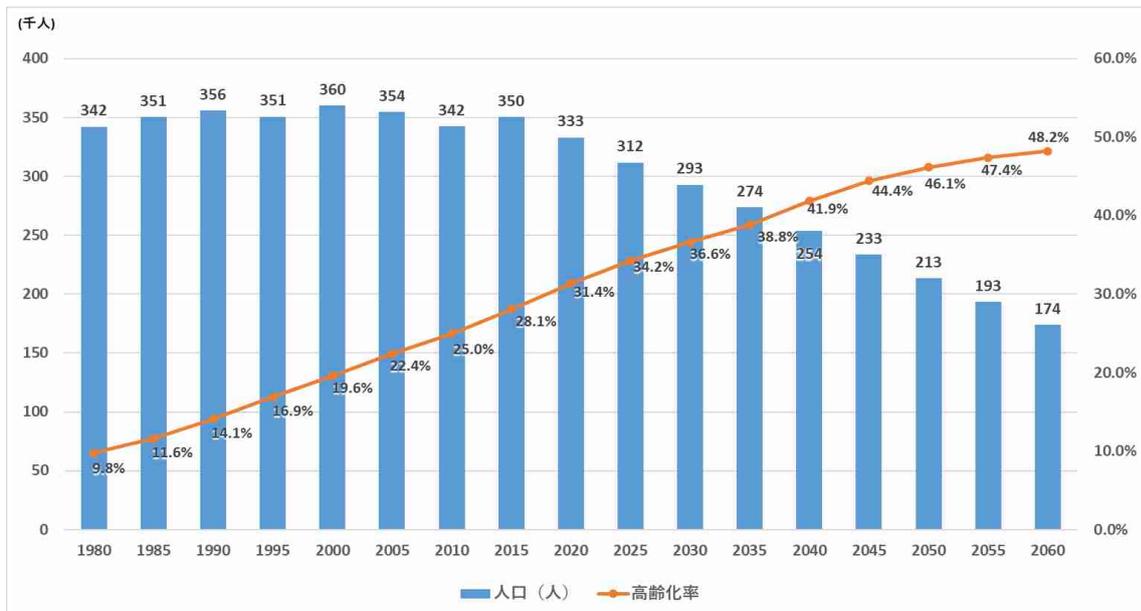


図 いわき市の高齢化率

出典：2015年まではいわき市の人口（令和元年）、2020年は令和2年国勢調査、2025年以降はいわき第2期創生総合戦略

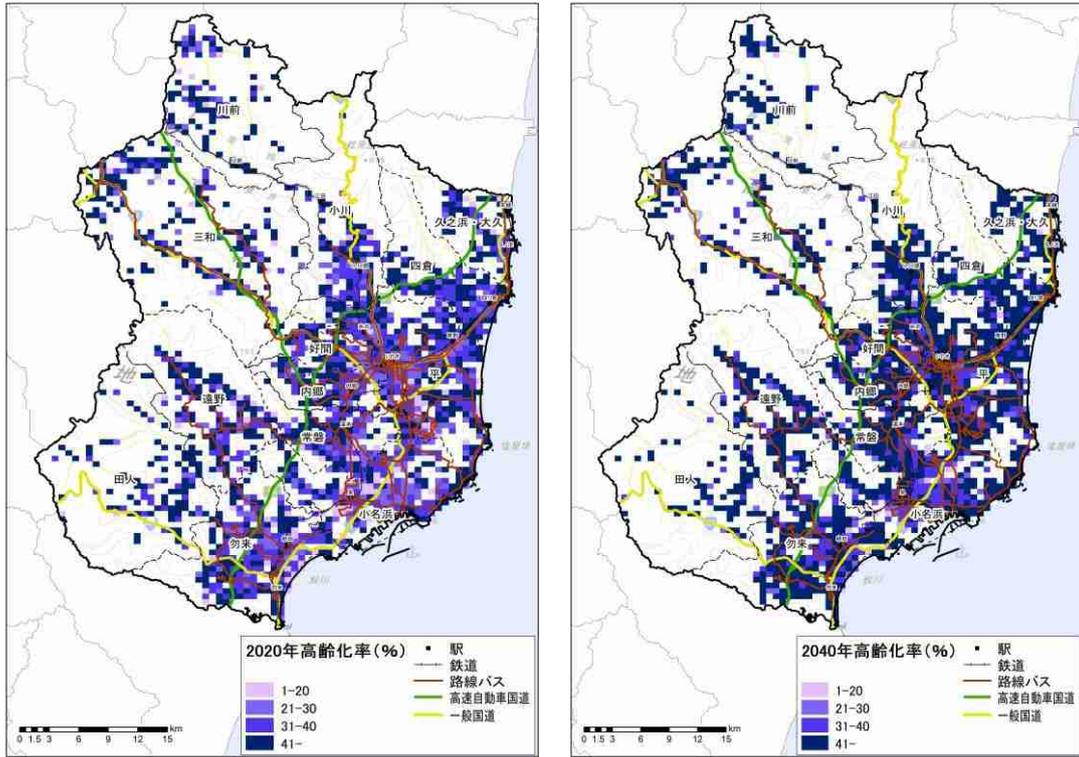


図 高齢化の将来推移

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. 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。

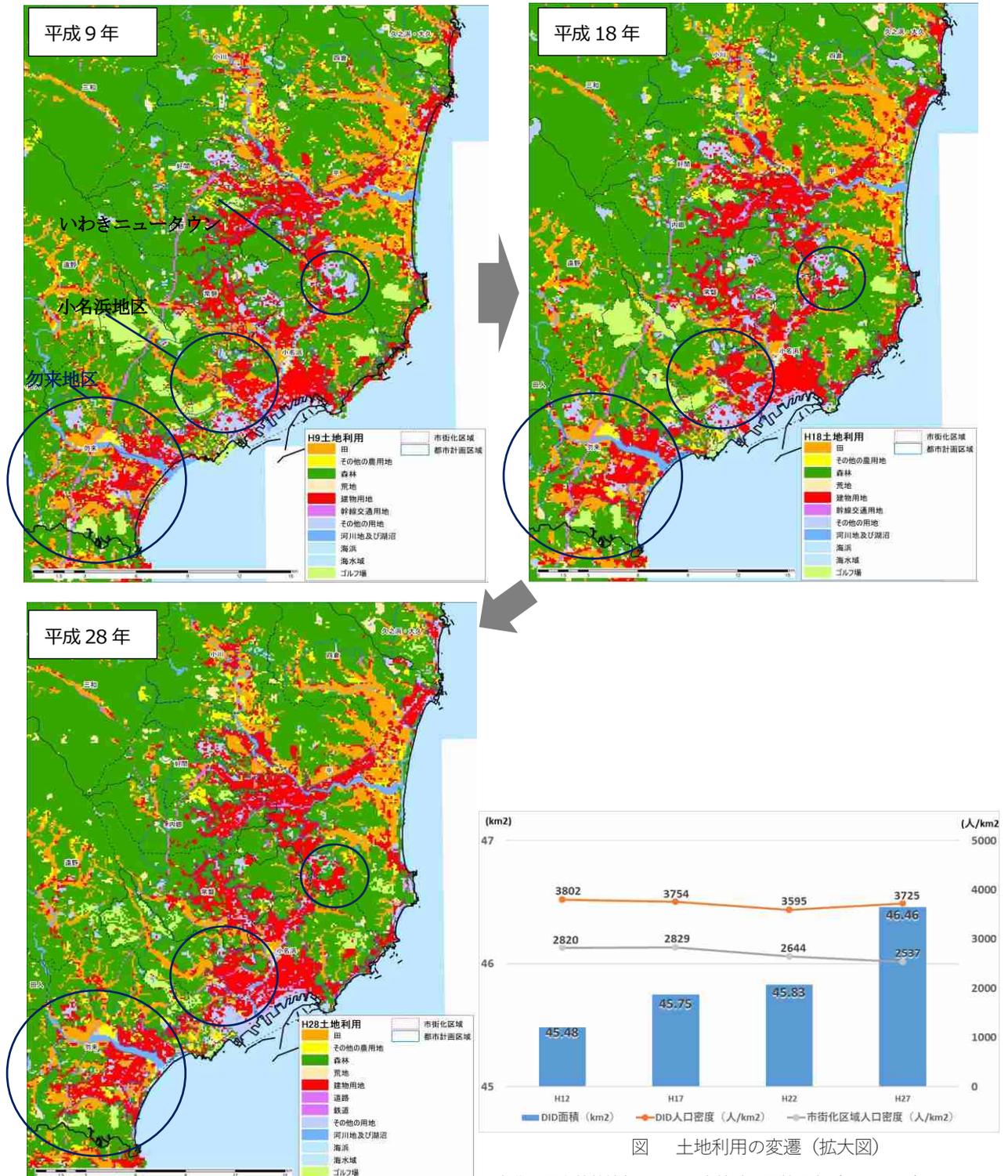


図 土地利用の変遷 (拡大図)

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丁目・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 生活利便施設の集積状況

### 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。

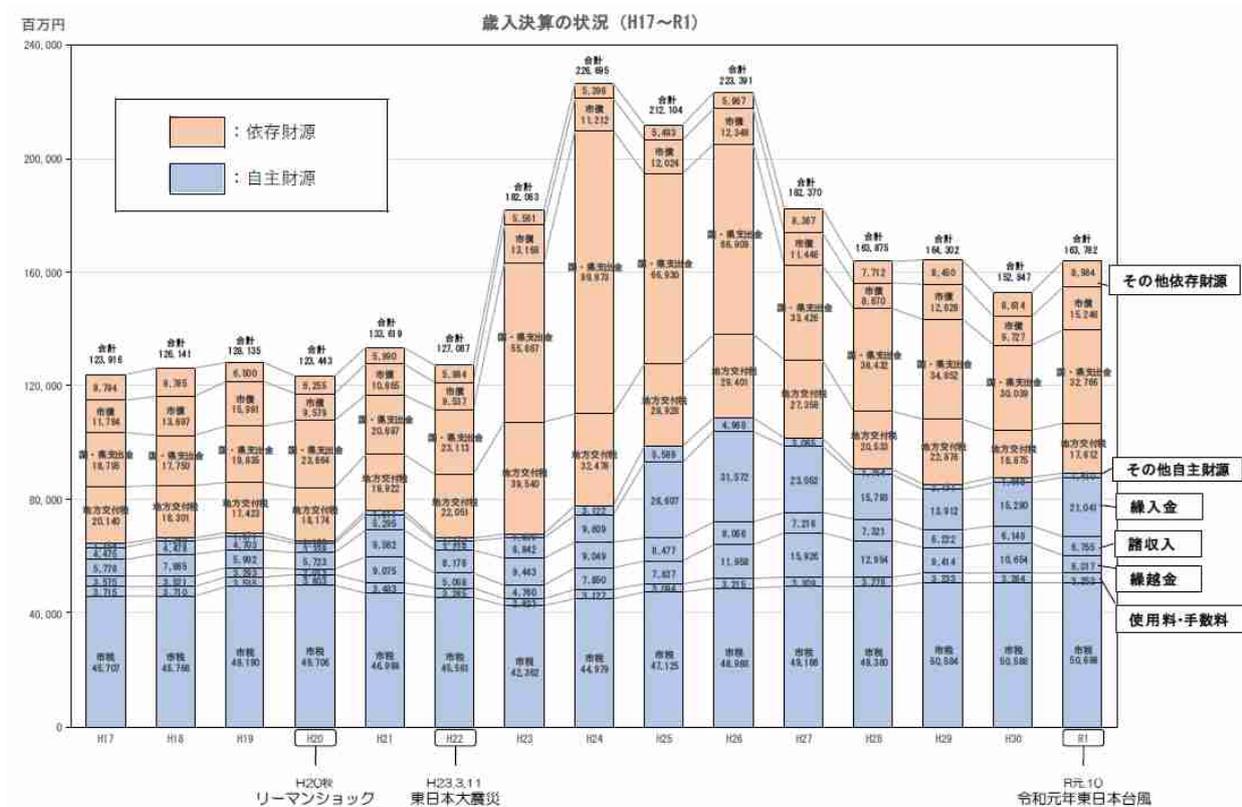


図 歳入決算の状況

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。

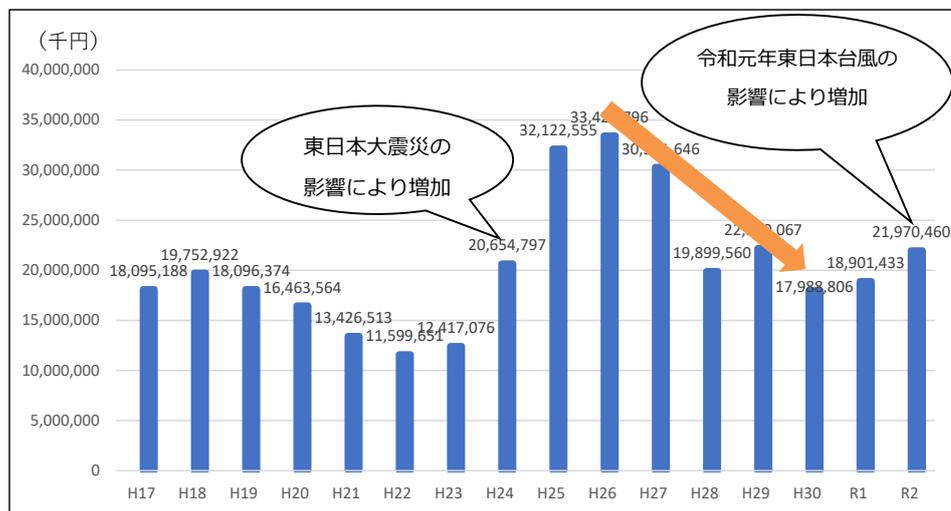


図 土木費の推移

#### 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総排出量のうち約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自動車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。

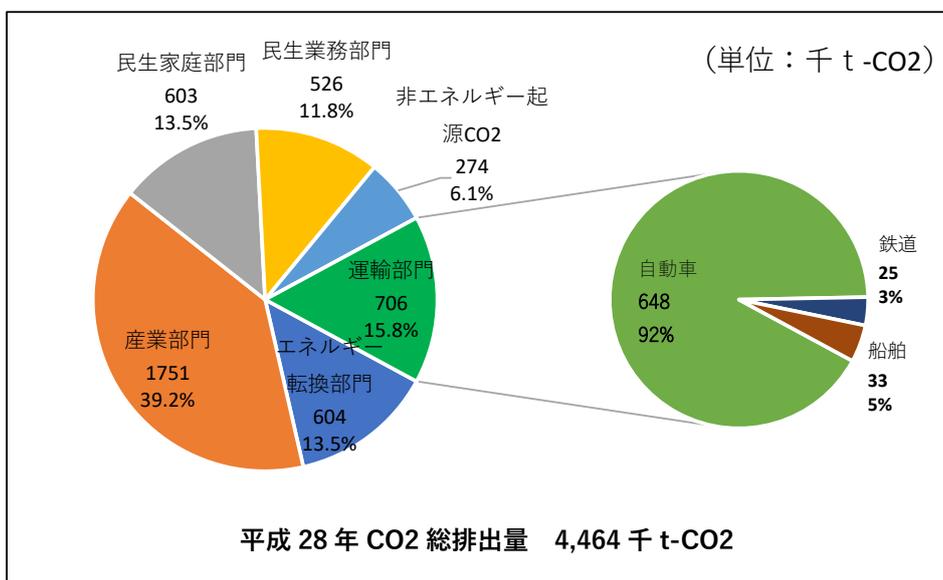


図 市内全体からのCO2排出量

出典：市環境基本計画（第三次）

表 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



## 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目指して、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。

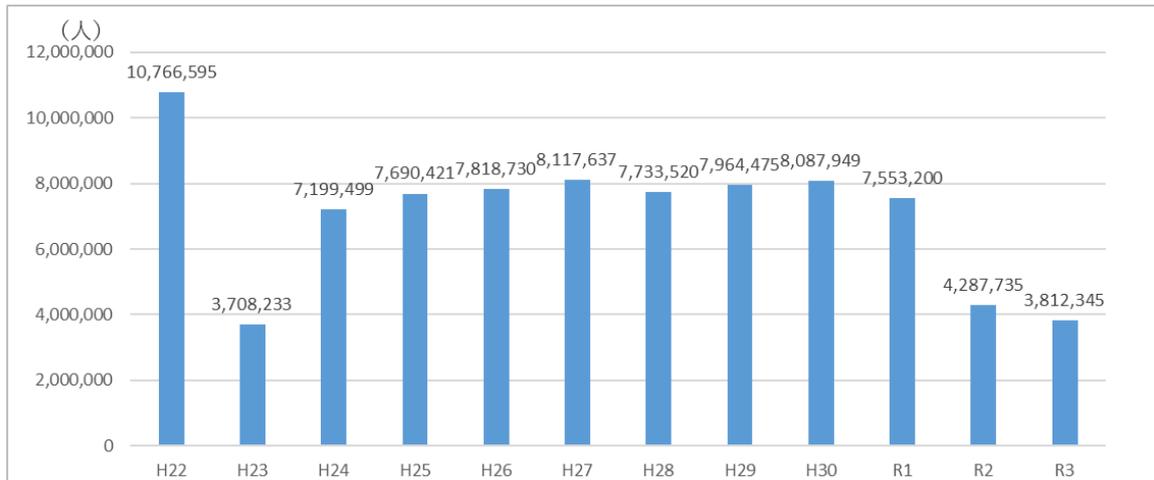


図 市内観光入込客数

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、檜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。

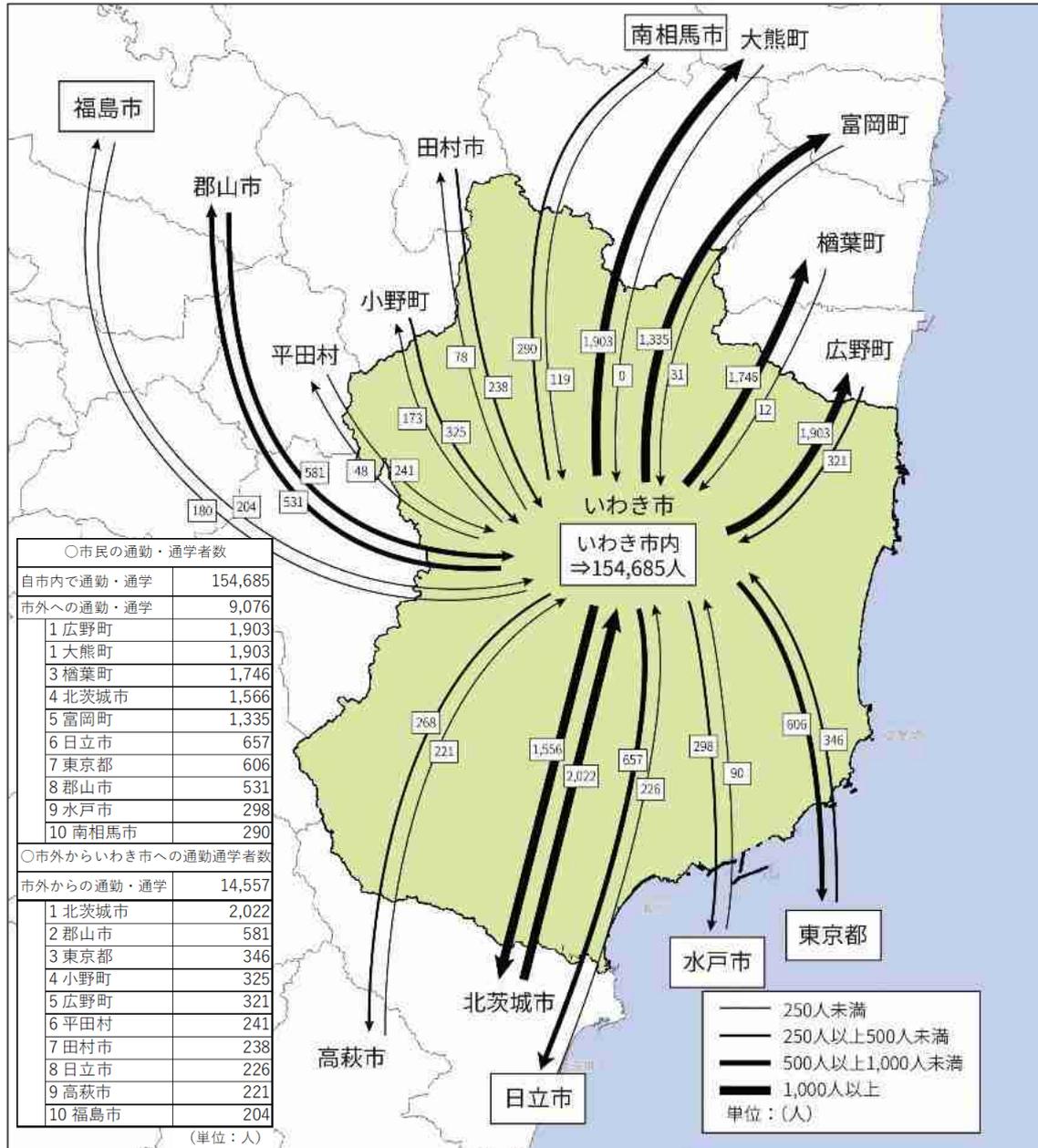


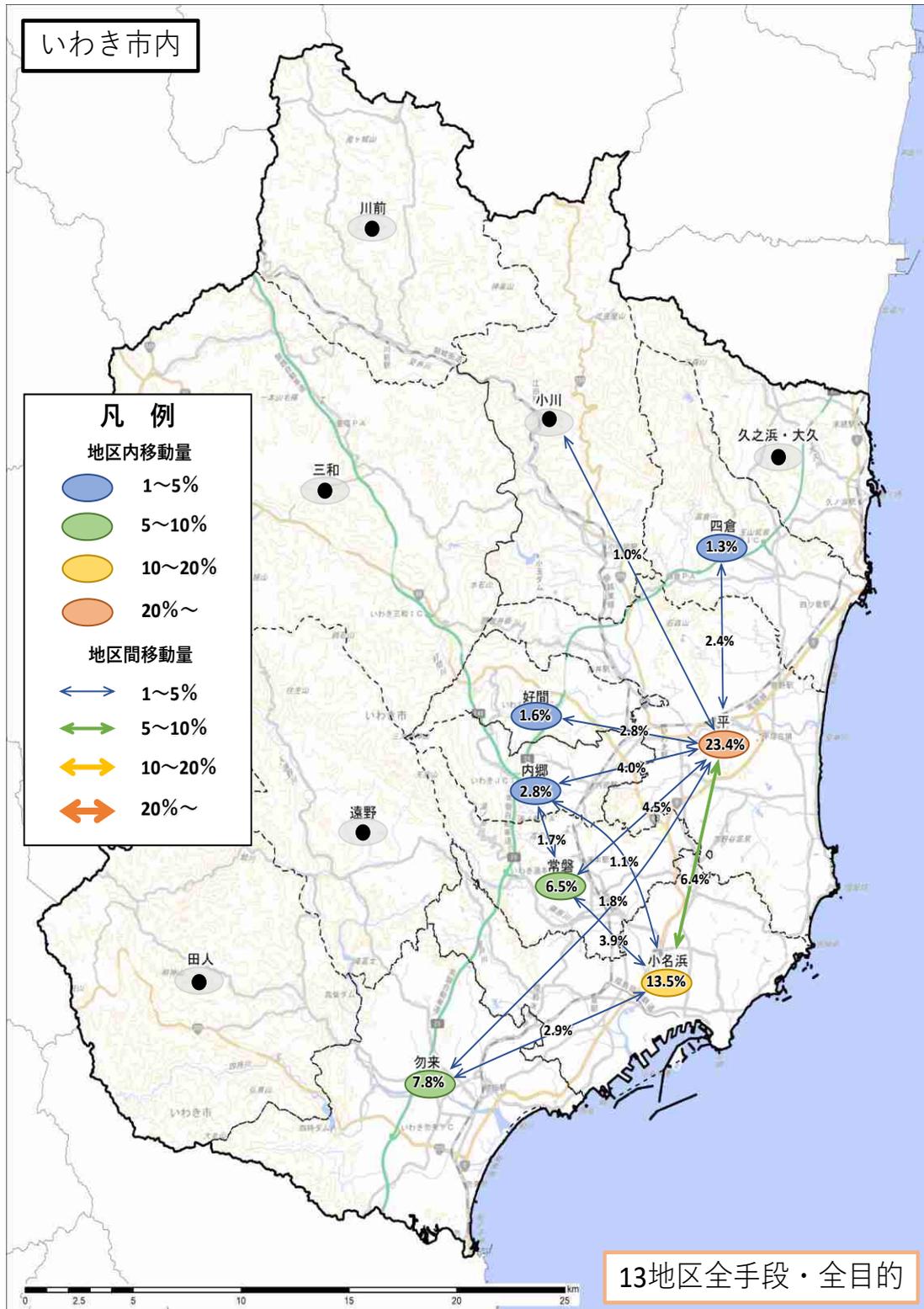
図 人口流動（通勤・通学者合計）

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）

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・市外を除外して作成

図 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

### 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。

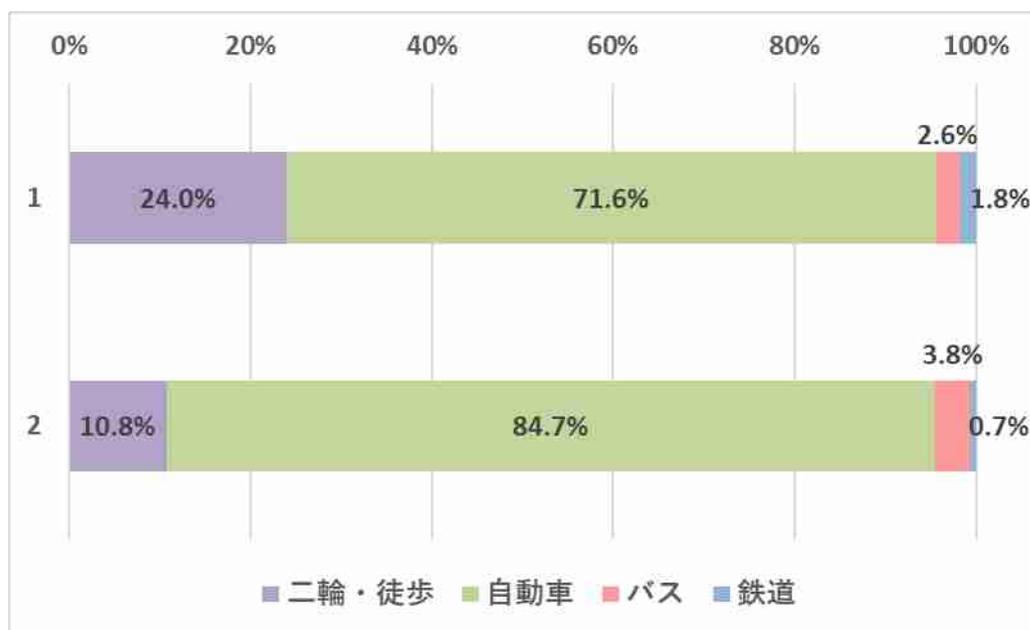


図 代表交通手段別分担率の変化

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。

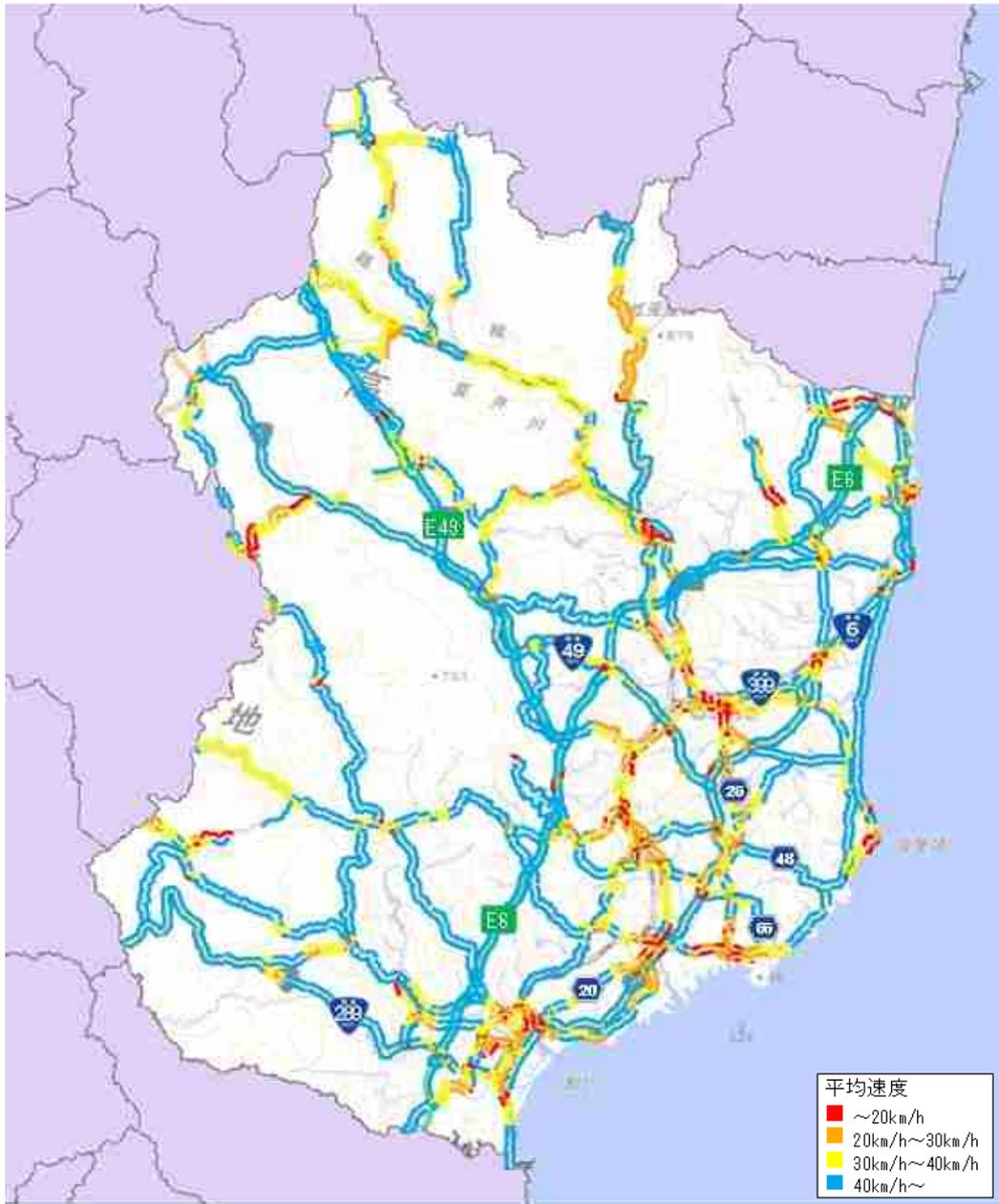


図 いわき市内の速度状況（令和2年11月）

出典：ETC2.0プローブデータ・平日

## 2. 交通事故の状況

### 1) 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。

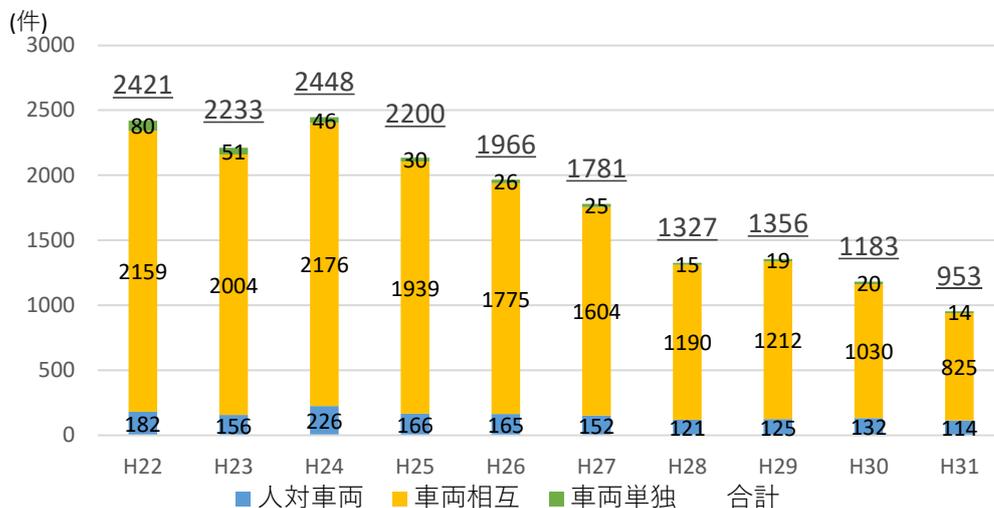


図 いわき市内交通事故の年次推移

出典：令和2年度年版交通白書（福島県・福島県警察本部）

### 2) 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。

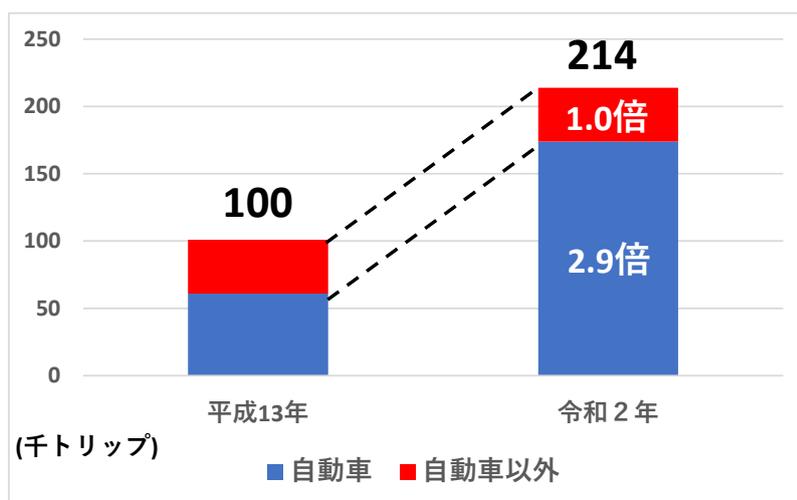


図 高齢者トリップ数の推移

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

### 3) 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。

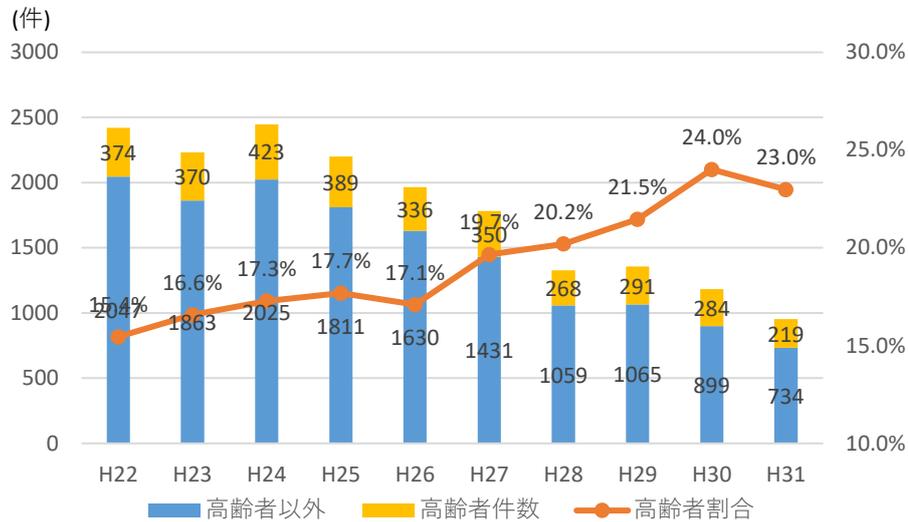
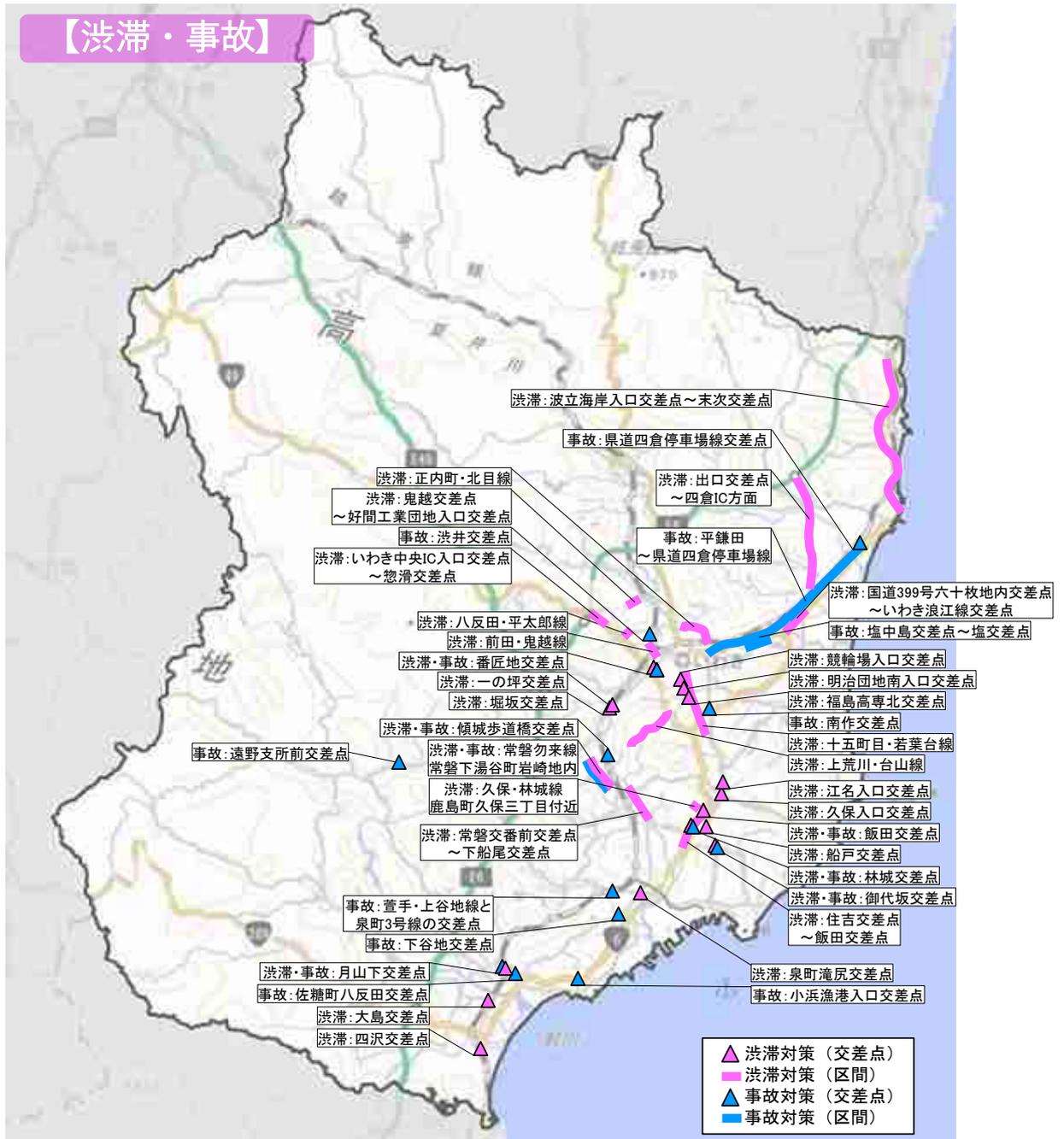


図 いわき市内交通事故の年次推移

出典：令和2年版交通白書（福島県・福島県警察本部）



※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 いわき市内渋滞・事故発生箇所

2-4 公共交通の現状

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。

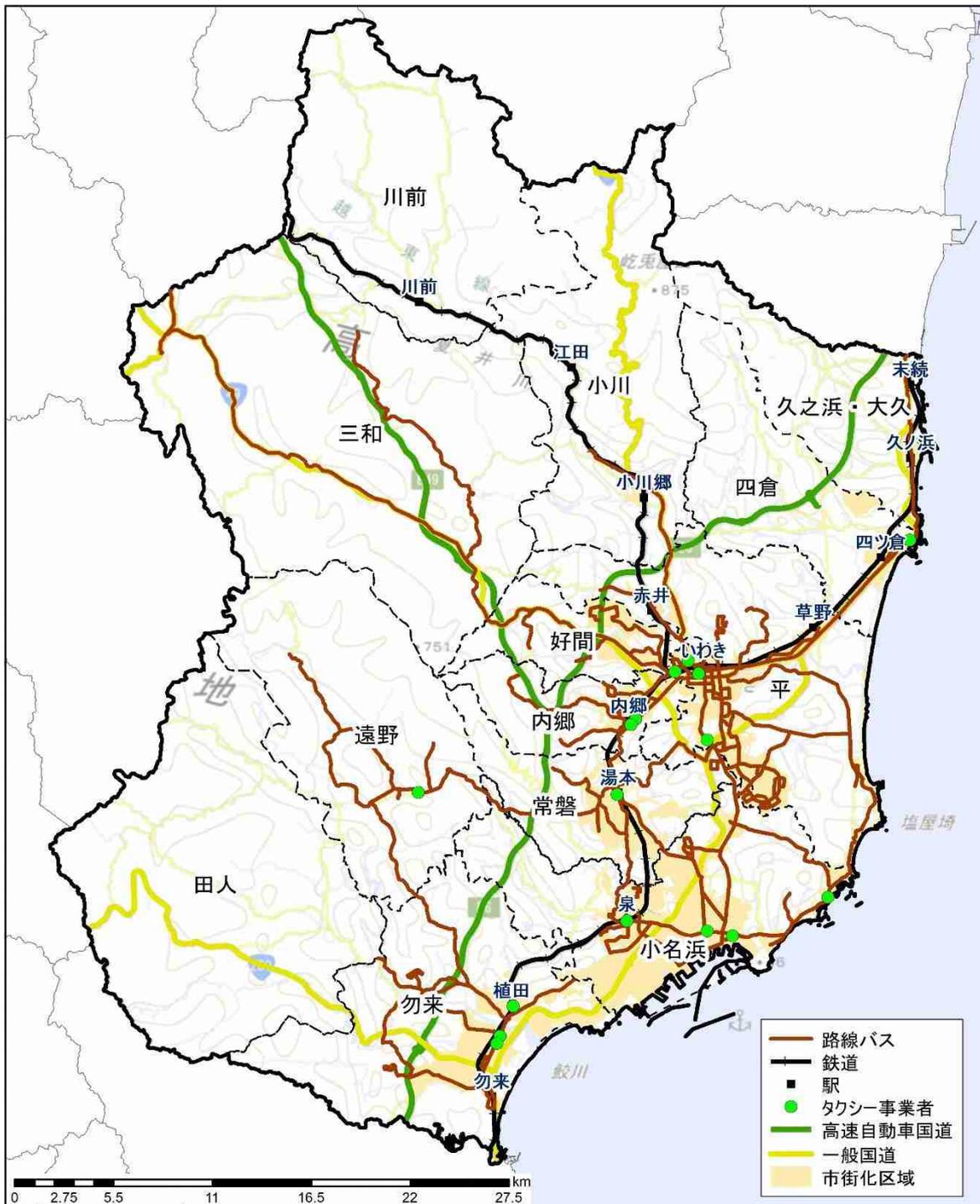


図 現況の公共交通網