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。

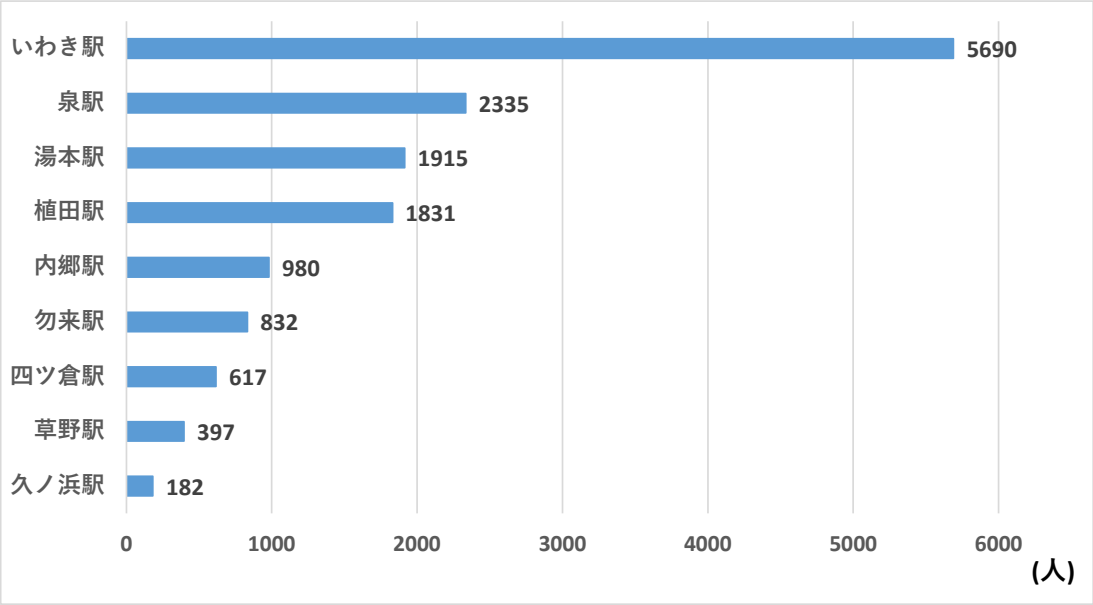

図　各駅の 1 日平均乗車人数

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

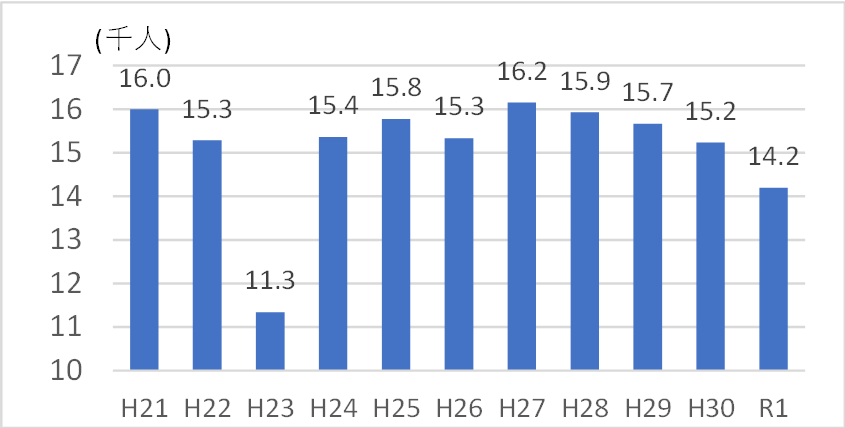

図　旅客鉄道各駅の 1 日平均乗車人員

出典：いわき市統計書（令和 2 年度版）

3．路線バスの運行状況と利用状況

1）　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、路線バスは主要地方道小名浜平線及びいわき上三坂小野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。

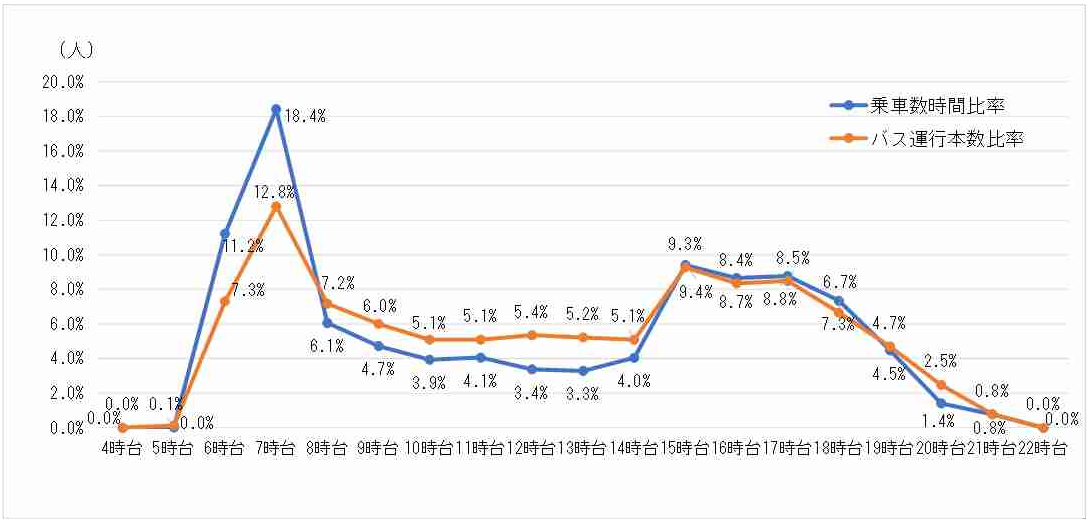

図　時間帯別のバス運行状況

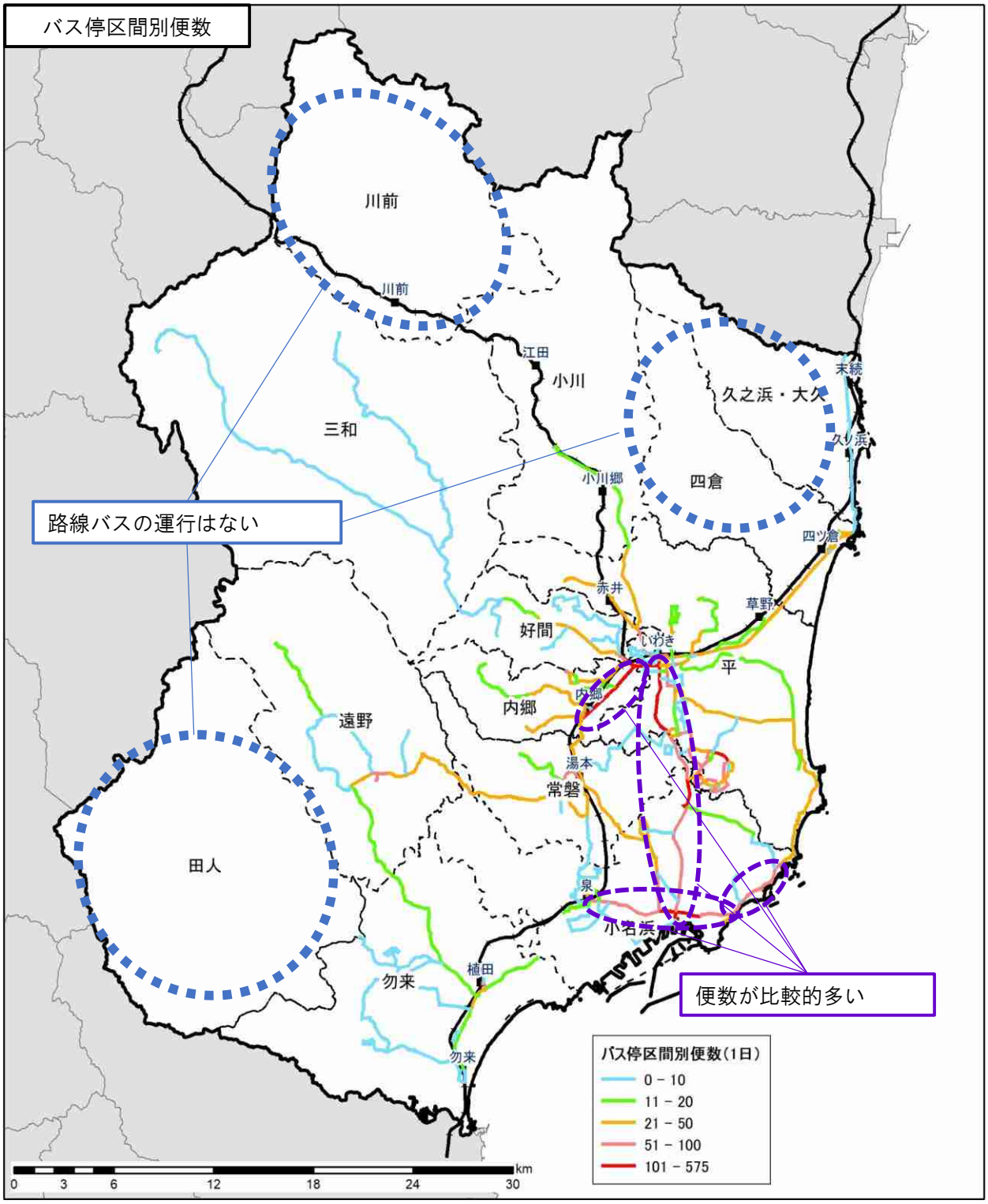
バス停区間別便数
川前
川前
江田
小川
三和
久之浜・大久
末続
久ノ浜
小川郷
四倉
路線バスの運行はない
四ツ倉
赤井
草野
好間
いわき
平
内郷
内郷
遠野
湯本
常磐
田人
泉
小名浜
植田
勿来
勿来
便数が比較的多い
バス停区間別便数(1日)
0 - 10
11 - 20
21 - 50
51 - 100
101 - 575
km
0
3
6
12
18
24
30

図　バス停区間別便数

2）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。

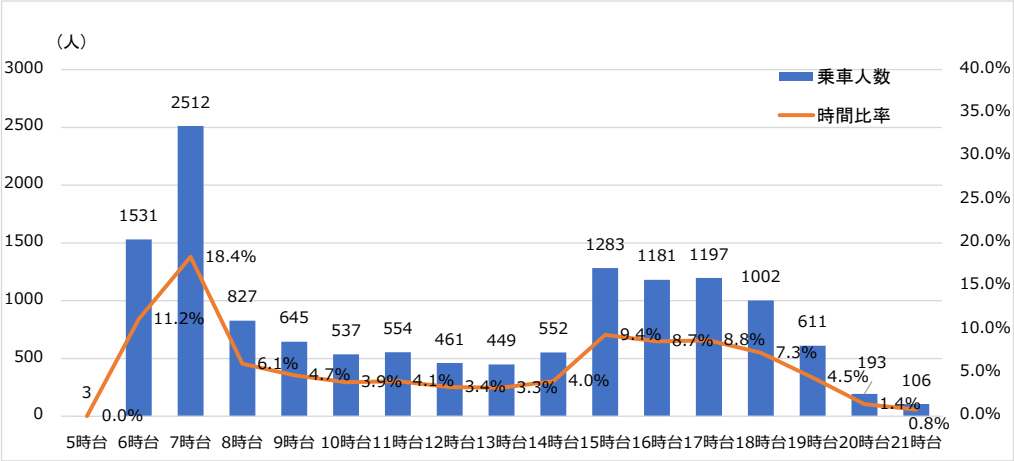

図　時間別のバス利用状況

出典：新常磐交通㈱提供の ITS データより作成

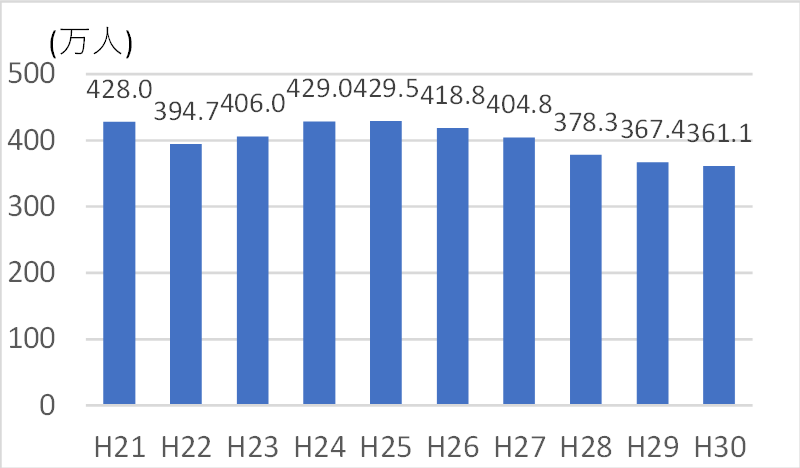

図　路線バスの乗車人員の推移

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）

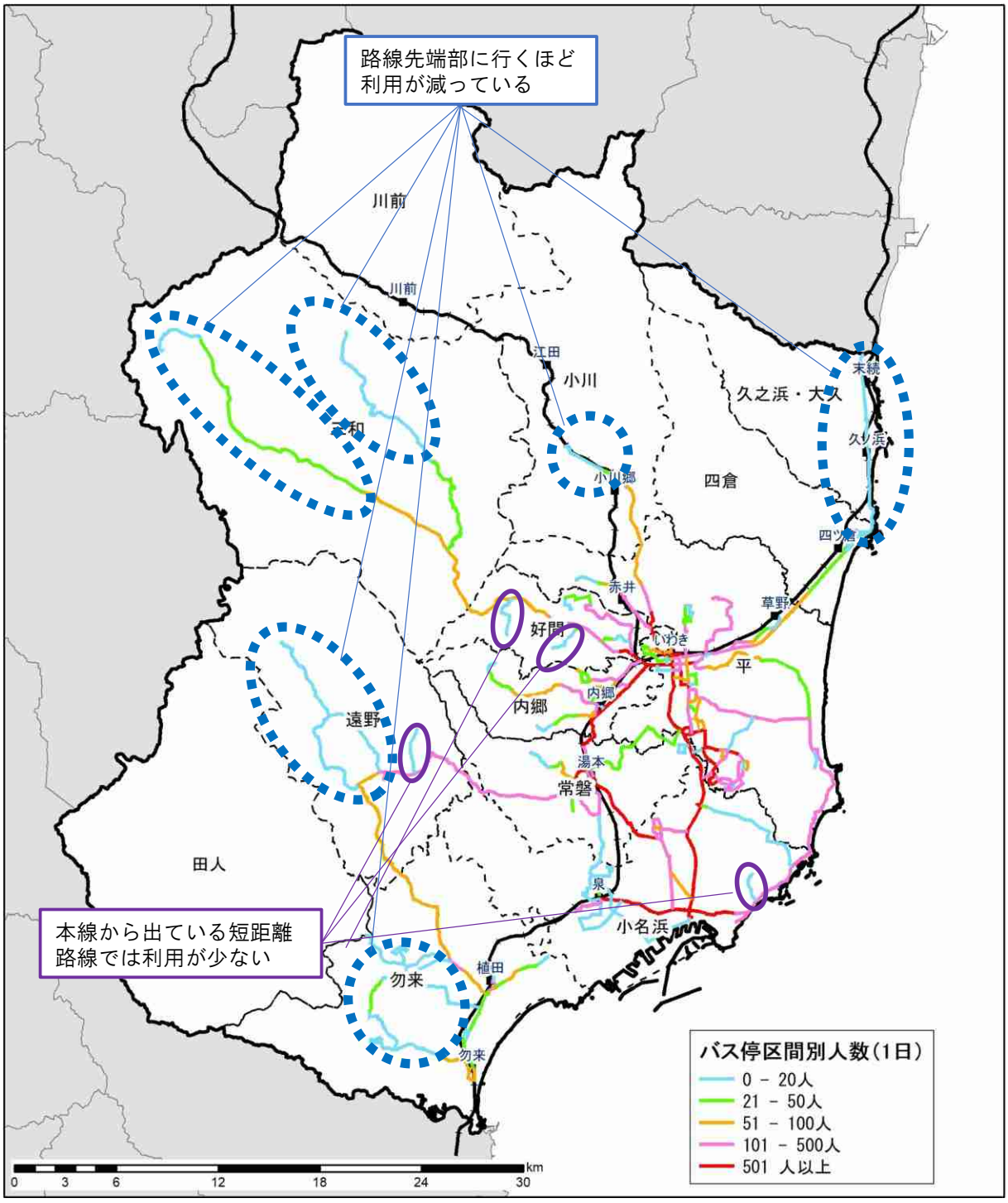

図　バス停区間別利用人数

3）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。

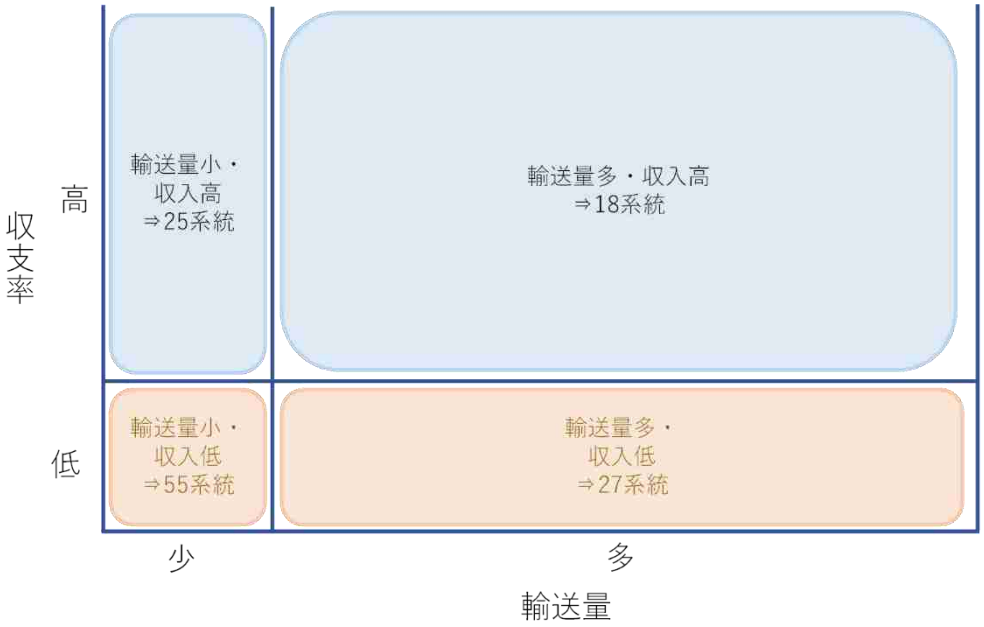

図　輸送量と収支の状況

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。

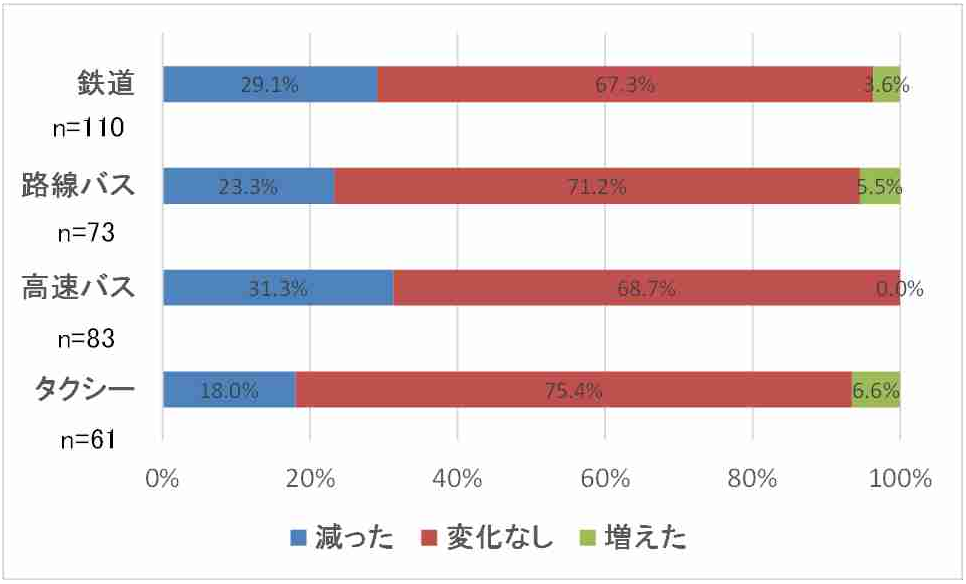

図　コロナ影響による交通行動の変化（通勤・通学）

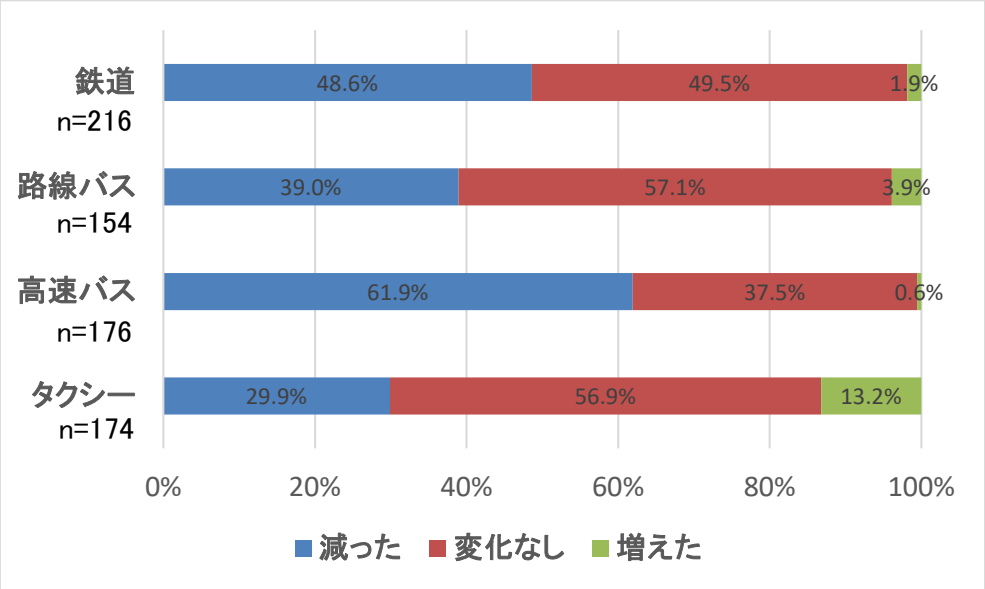

図　コロナ影響による交通行動の変化（通院・買い物等）

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　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 ①鉄道駅（半径1,000m） ②路線バス（半径300m）	244,593	100,644	350,237	**71.2%**

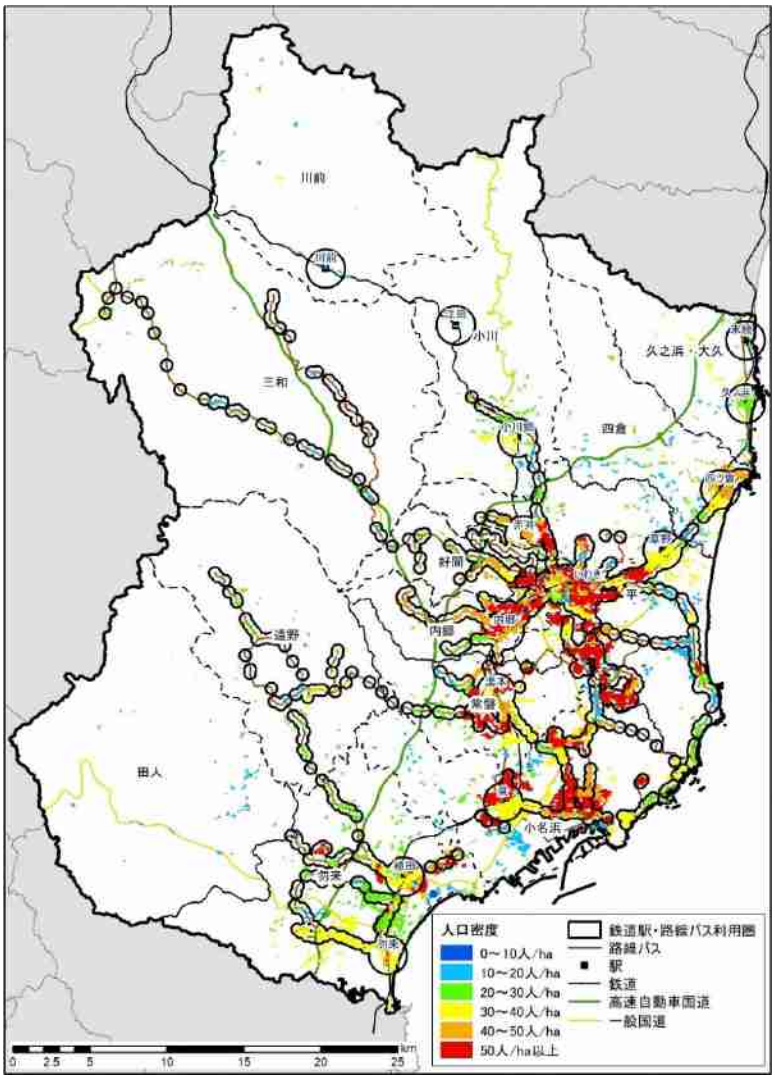

図　公共交通による人口カバー状況

出典：平成 28 年いわき市都市構造分析調査

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。

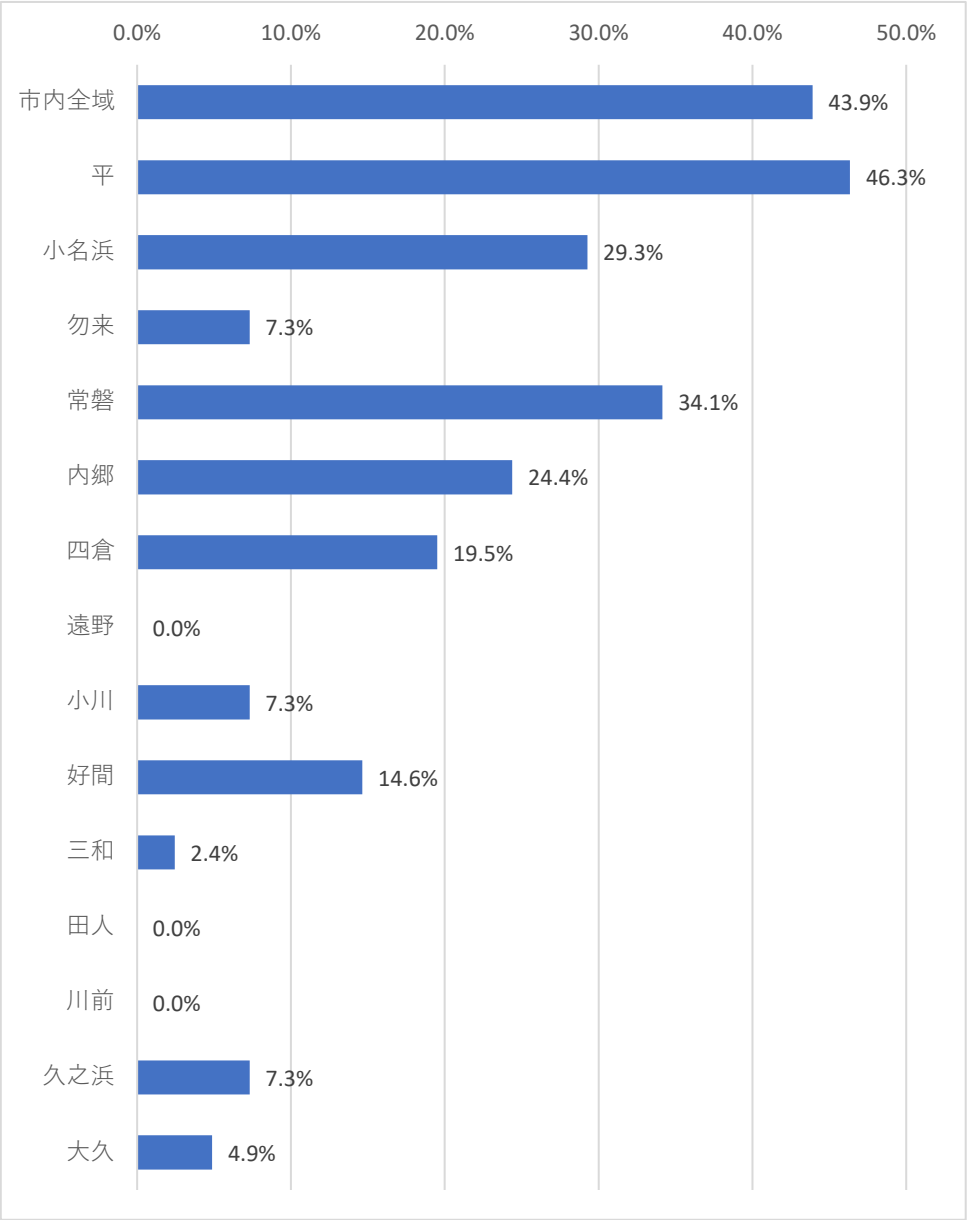

図　輸送サービスの実施範囲

出典：令和２年民間輸送資源調査結果

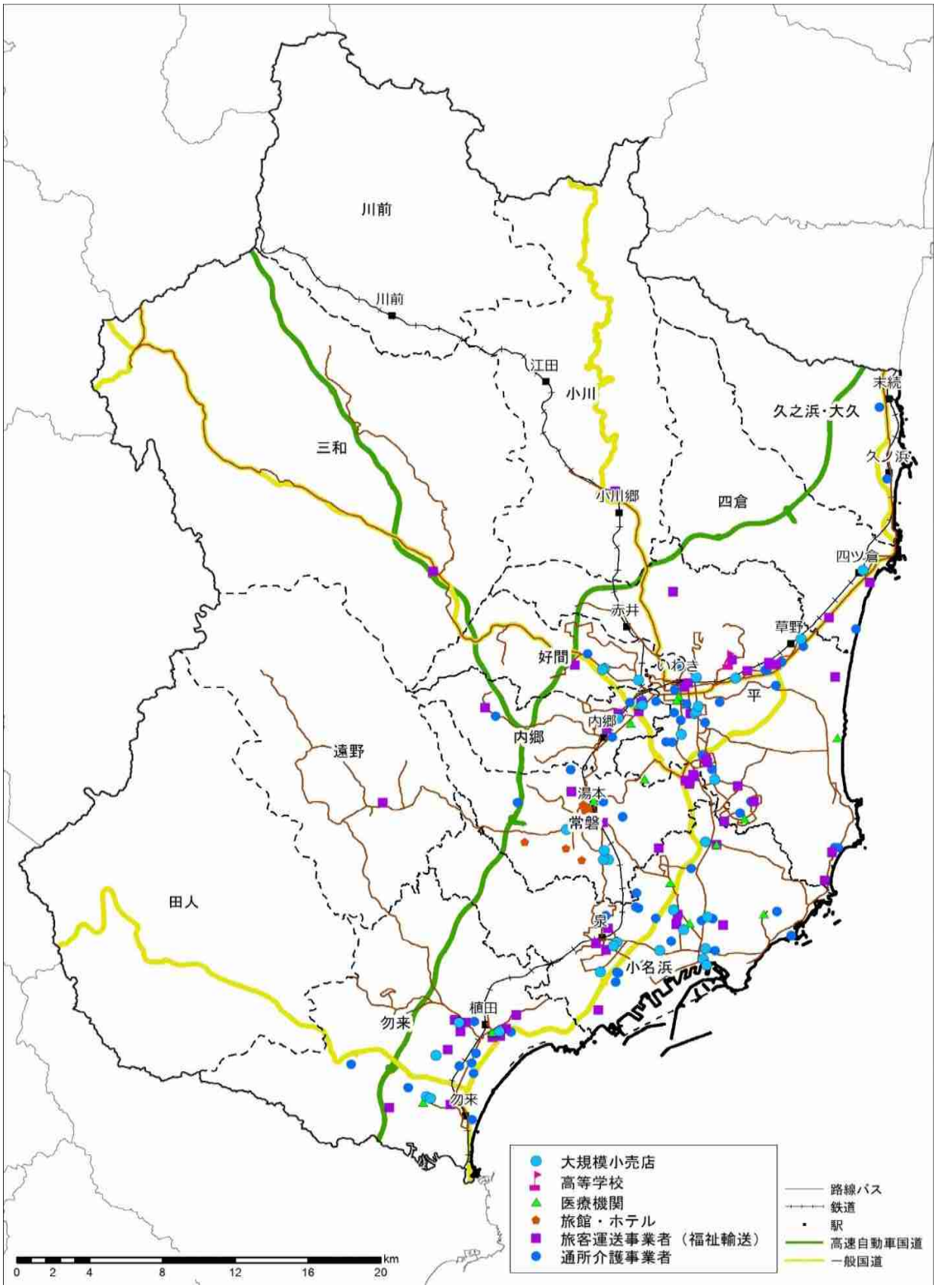

図　民間輸送資源調査の対象施設

２－５　都市交通に対する市民意識

1）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。

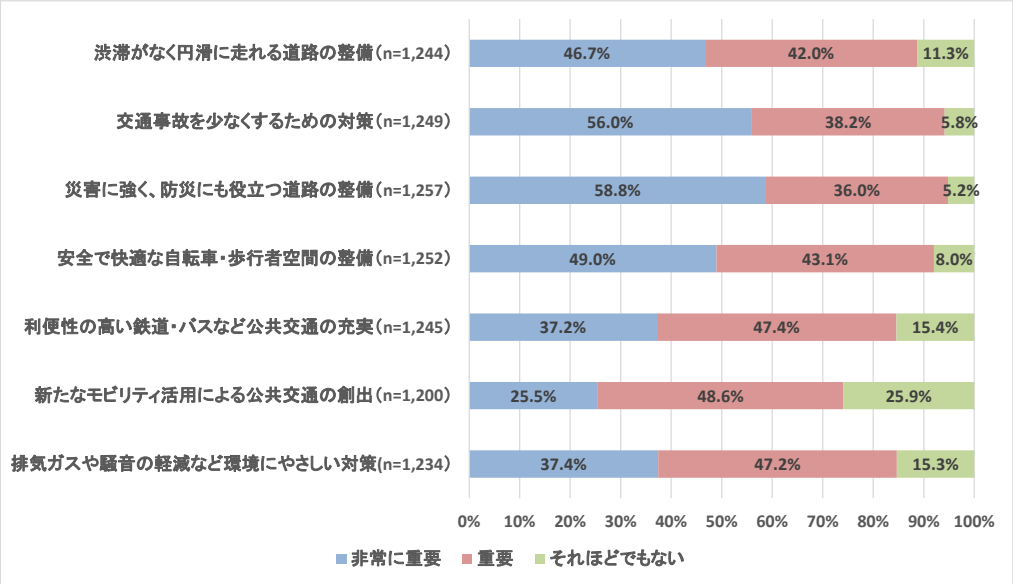

図　交通まちづくりの目標として重視すべき事項

出典：令和２年パーソントリップ型調査結果

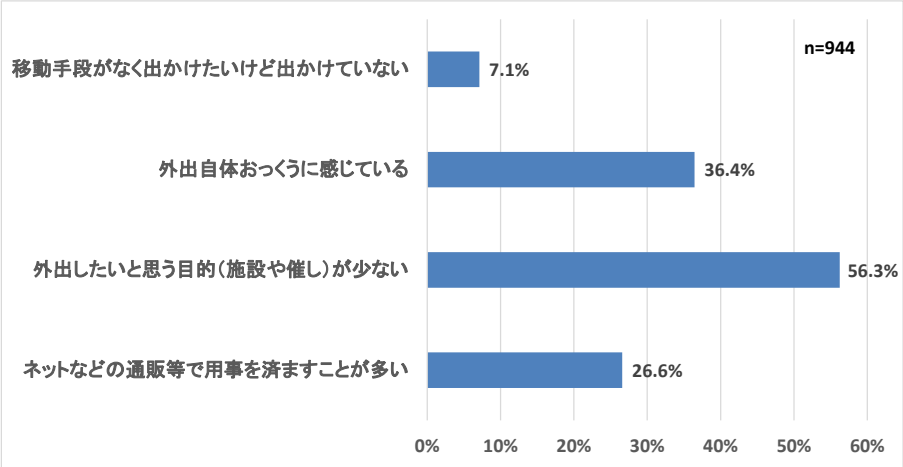

図　私用の外出状況

出典：令和２年パーソントリップ型調査結果

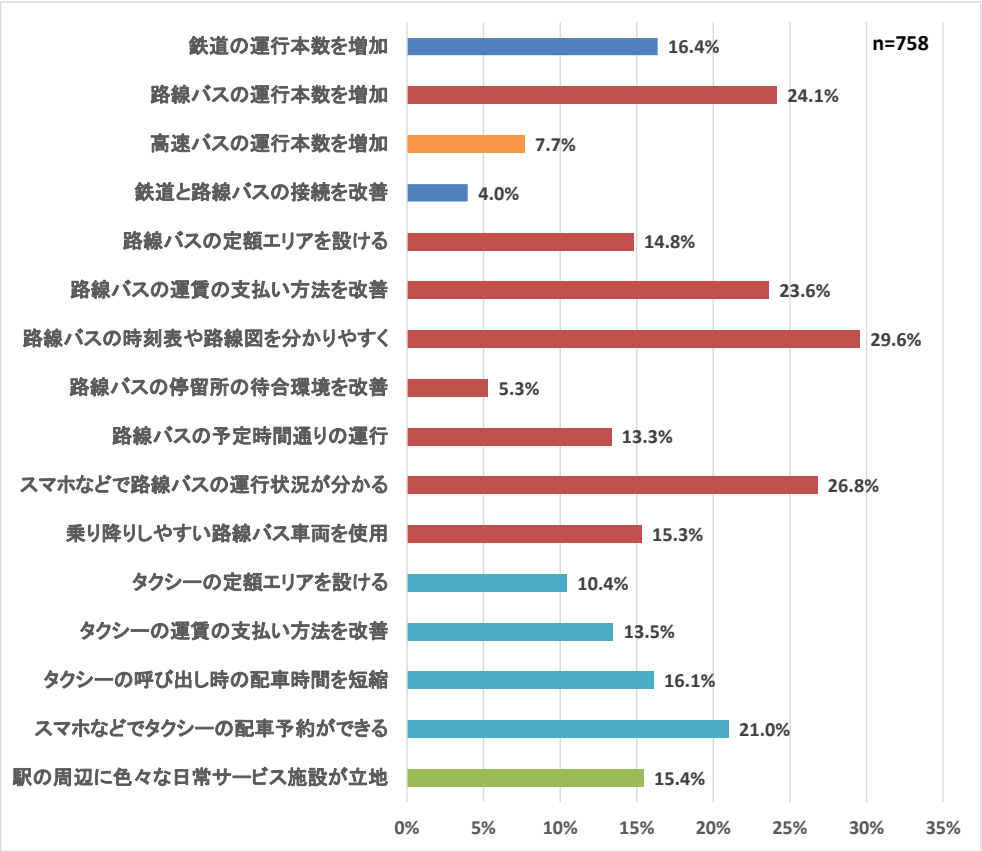

図　交通まちづくりを推進する上での公共交通の改善要望

出典：令和２年パーソントリップ型調査結果

2） 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、待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。

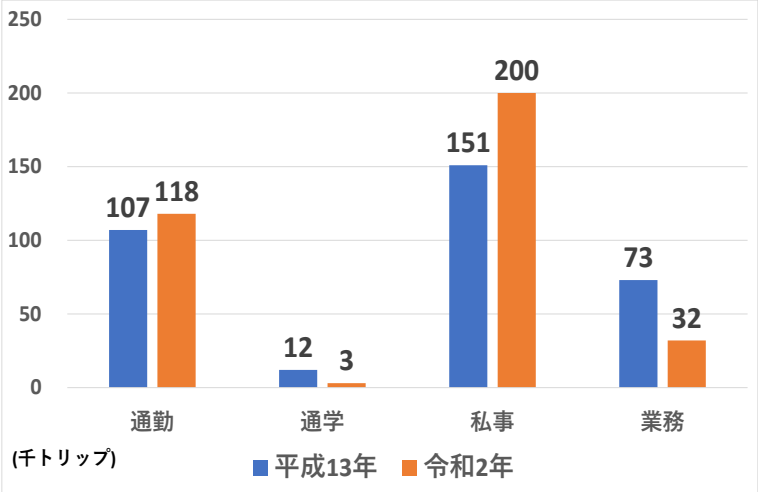

図　自動車利用の目的別トリップ数の変化

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

第３章　　将来交通の見通し

３－１　　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　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

3－2　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。

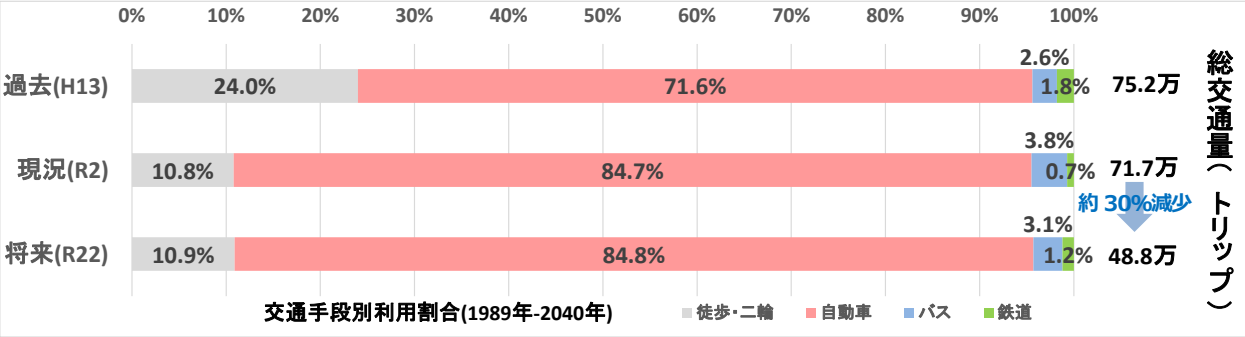

図　人口減少に伴う交通分担率・総トリップ数の変化の予測

※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　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　2040 年の速度低下区間の予測

第４章　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。

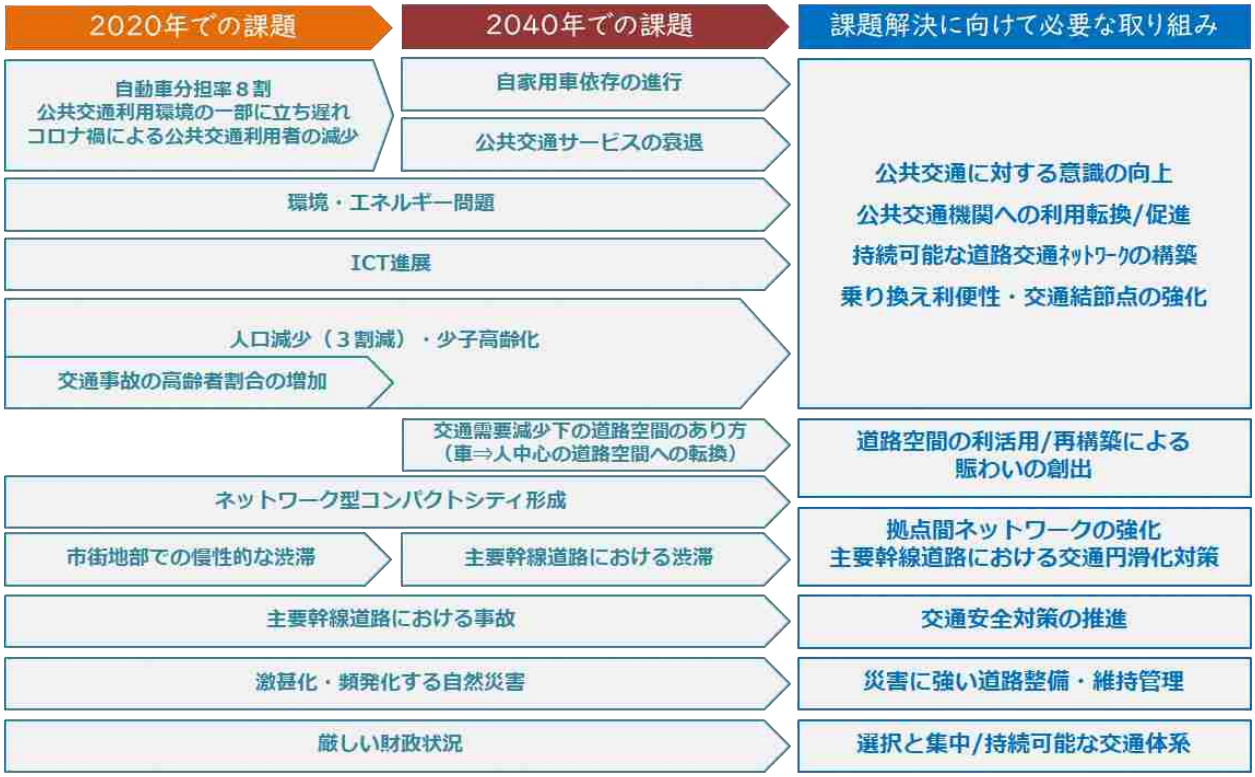

図　本市における都市交通に関する課題

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にあり、将来においても主要幹線道路で渋滞区間が残存する見込みです。そこで、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 施策など自動車交通量を減らすソフト対策の強化などの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検討・推進が必要です。

第５章　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」を下表のように位置づけました。

表　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 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

表　拠点の相互間や市内外を結ぶ主要動

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**。

図　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

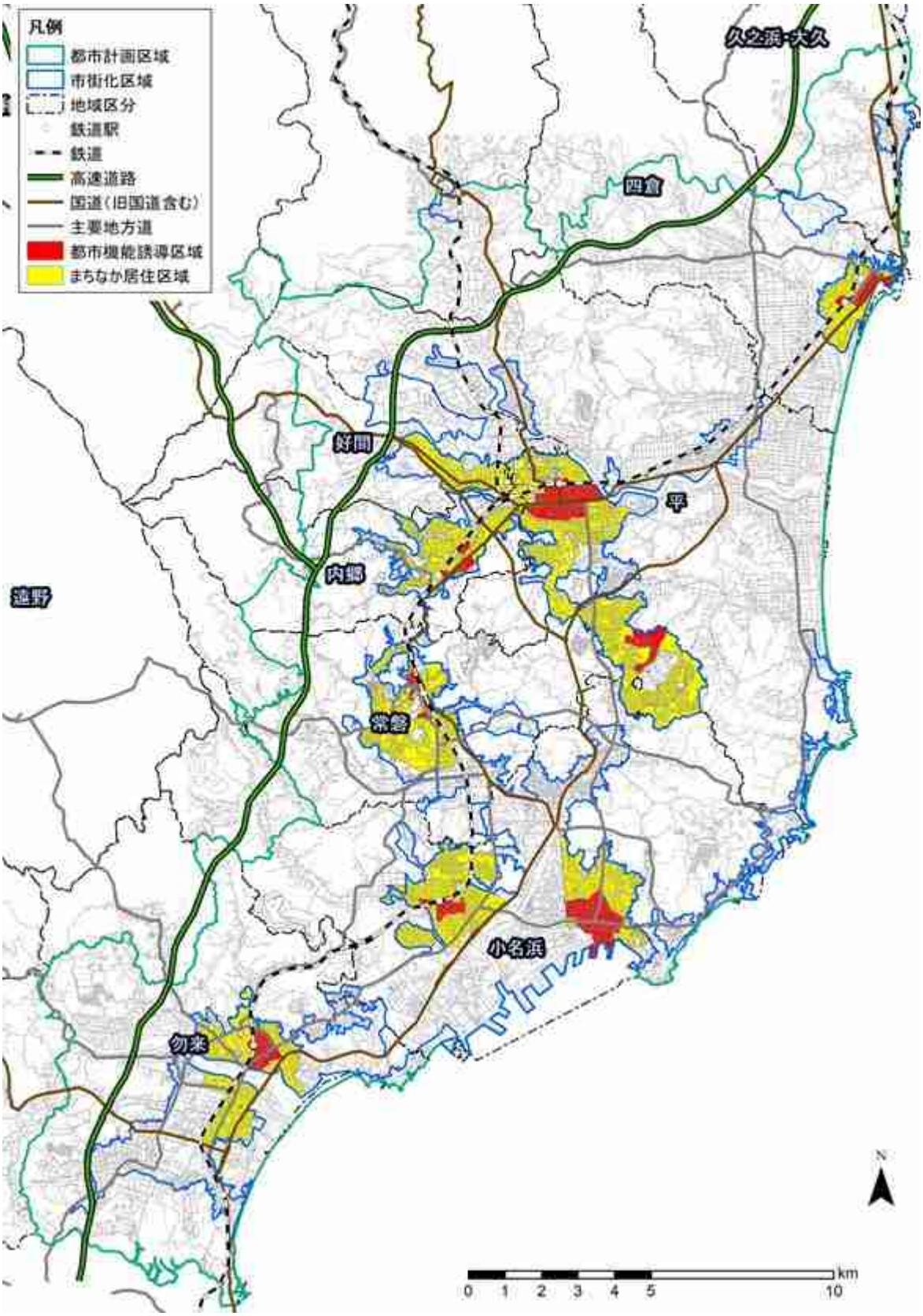

図　都市機能誘導区域とまちなか居住区域

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　道路ネットワークにおける路線の位置づけ線となる軸

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、常磐勿来線、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。

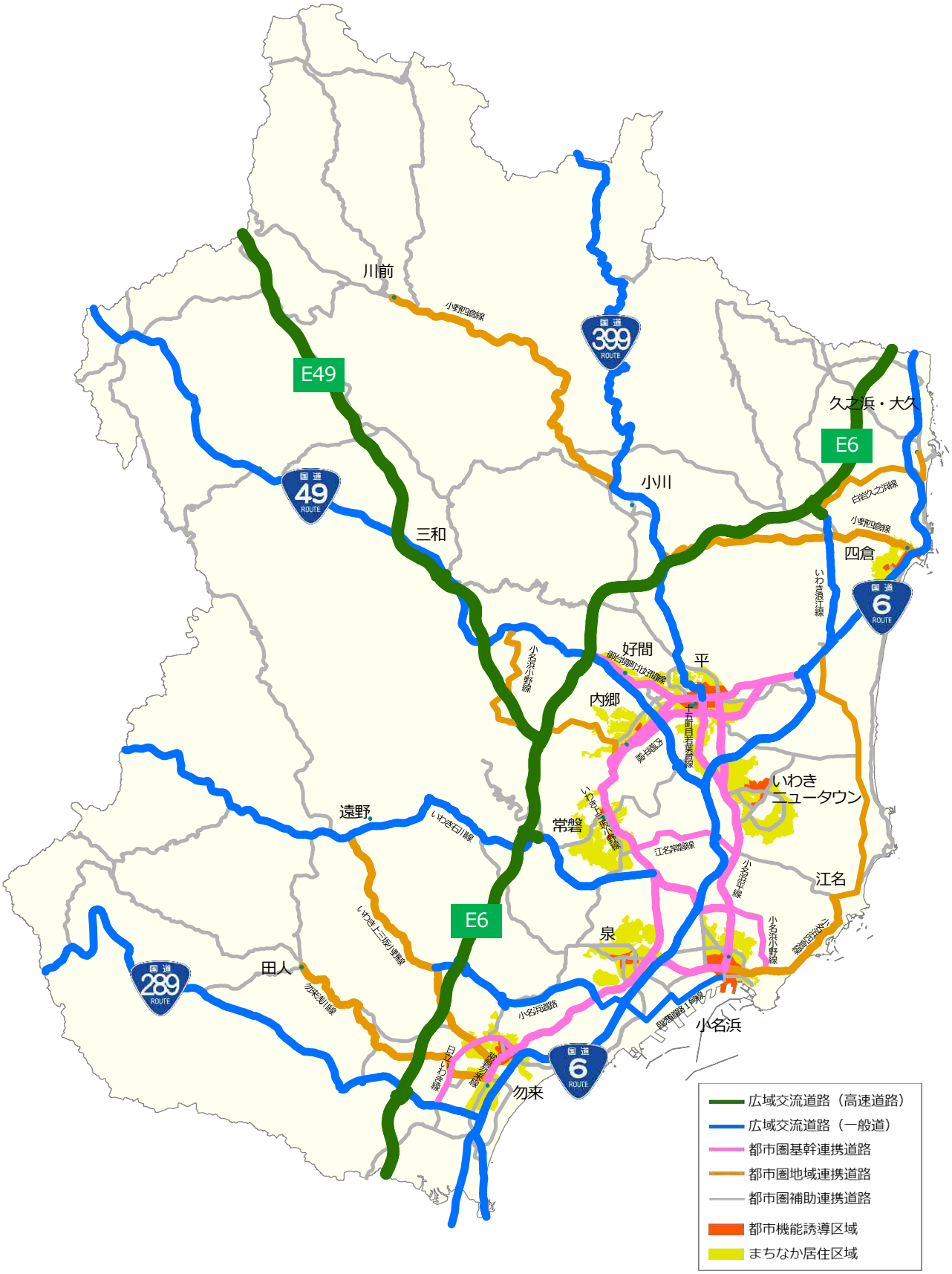
川前
小里丸田線
E49
国道399ROUTE
久之浜・大久
E6
国道49ROUTE
小川
白岩久之浜線
小里丸田線
三和
四倉
いわき浜通線
国道6ROUTE
小名浜小野線
好間
平
内郷
十五町目石塚線
いわきニュータウン
遠野
いわき石川線
常磐
江名常磐線
江名
E6
泉
田人
国道289ROUTE
勿来川線
小名浜道路
小名浜
勿来
広域交流道路（高速道路）
広域交流道路（一般道）
都市圏基幹連携道路
都市圏地域連携道路
都市圏補助連携道路
都市機能誘導区域
まちなか居住区域

図　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。

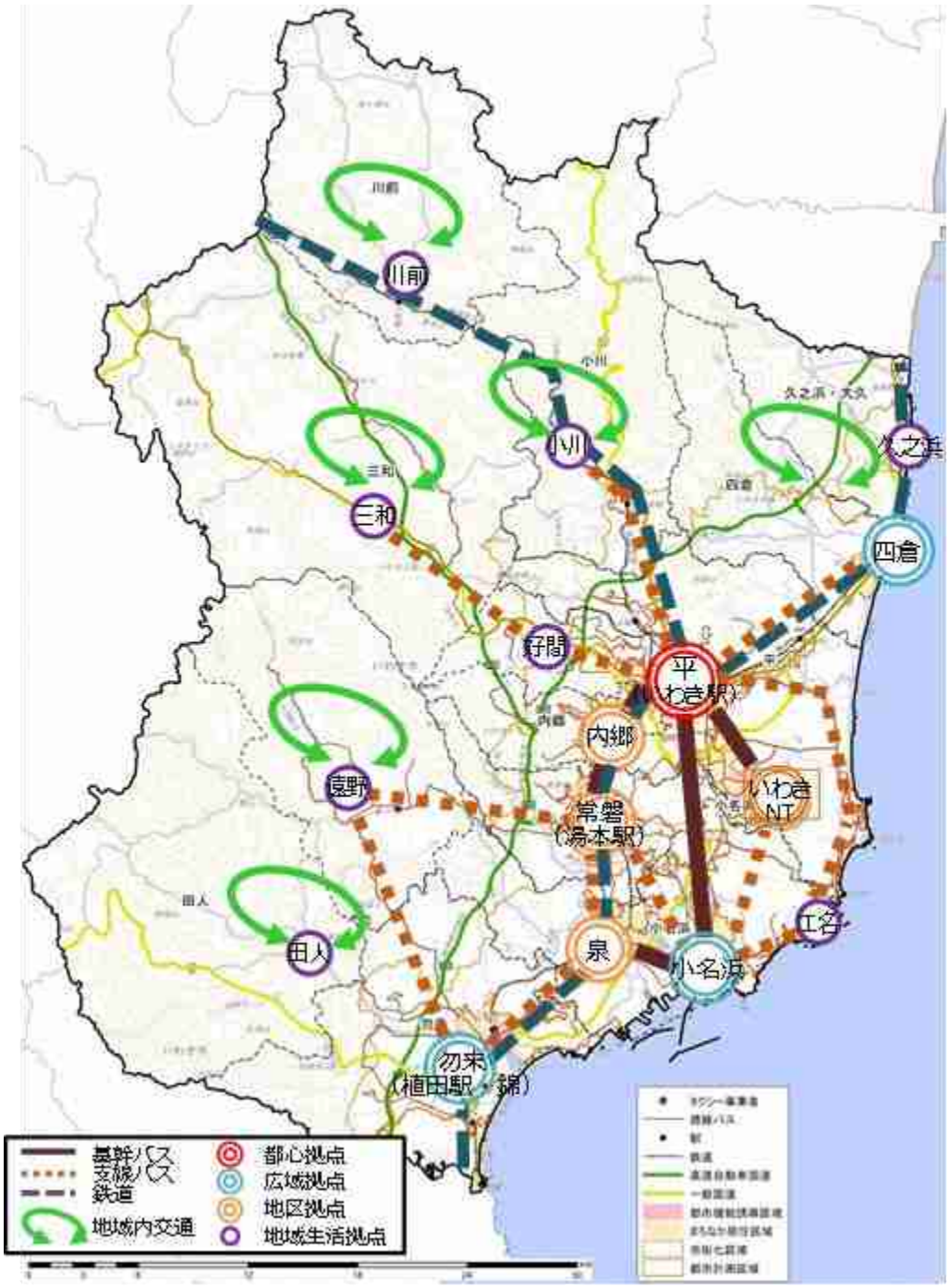

図　公共交通ネットワーク