

### 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。

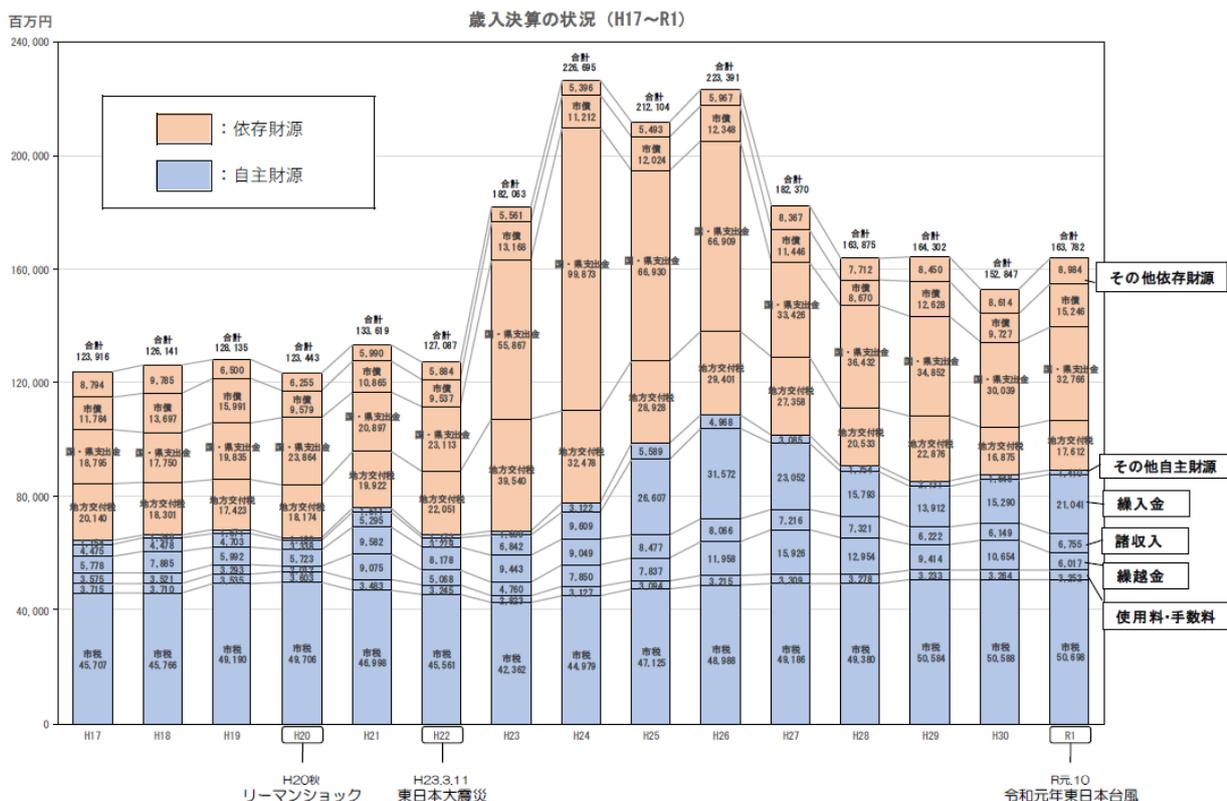


図 歳入決算の状況

出典：令和 3 年いわき市中期財政計画

## 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、歳出が逡減していますが、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。

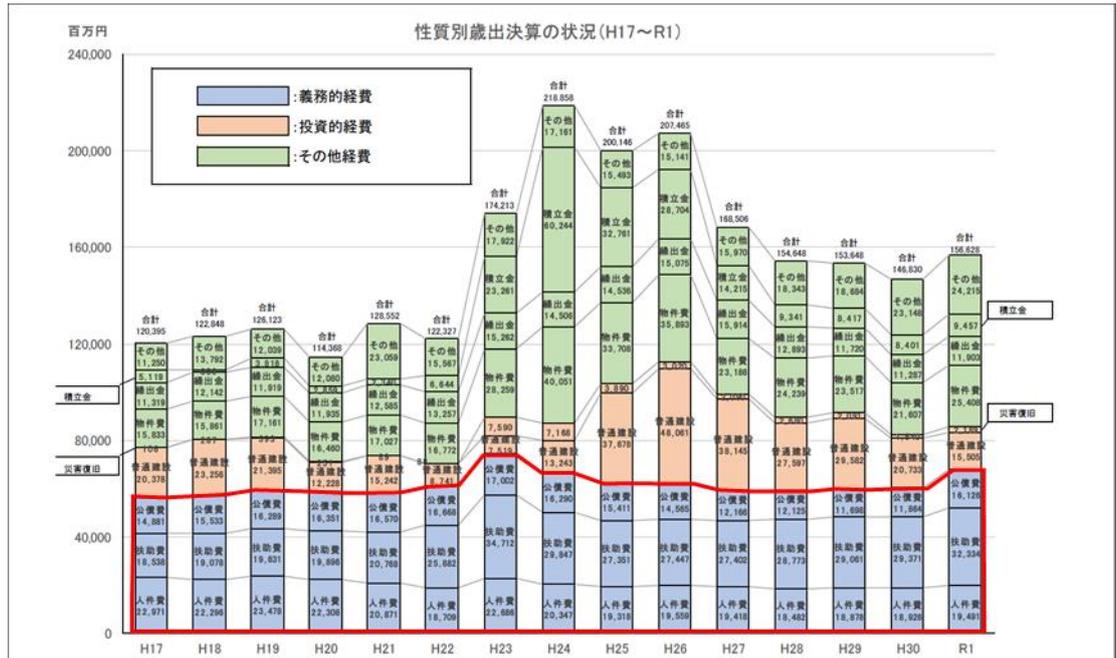


図 性質別歳出決算の状況

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。

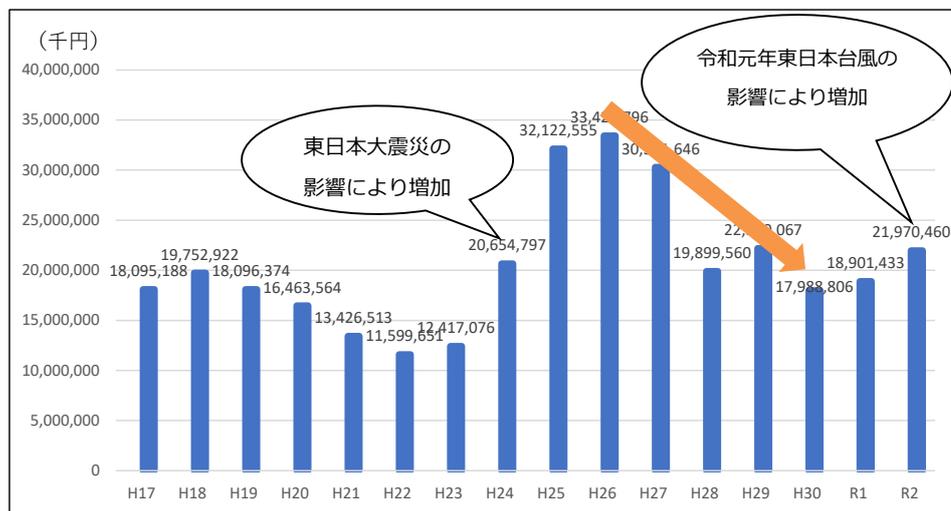


図 土木費の推移

#### 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。

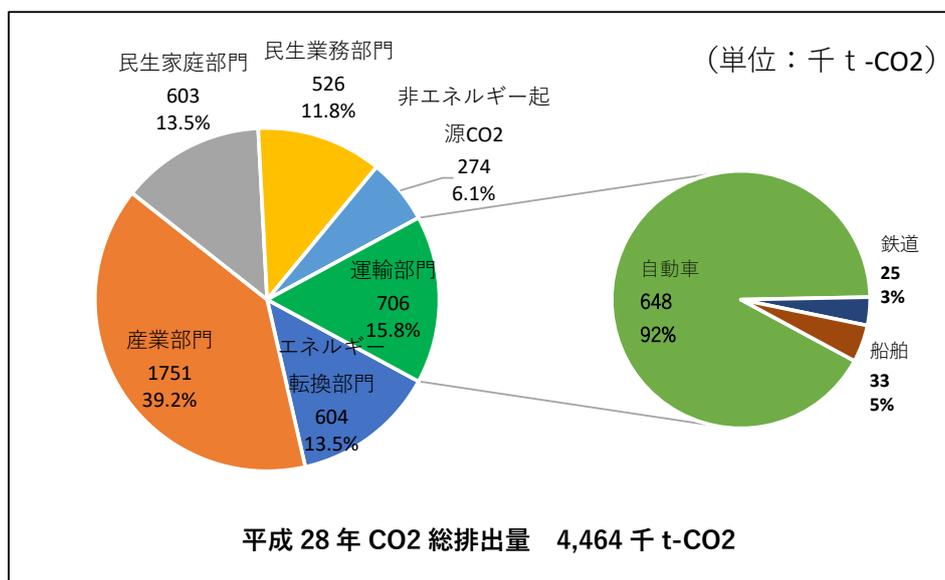


図 市内全体からのCO2排出量

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

## 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 緊急輸送道路

出典：国土数値情報

## 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。

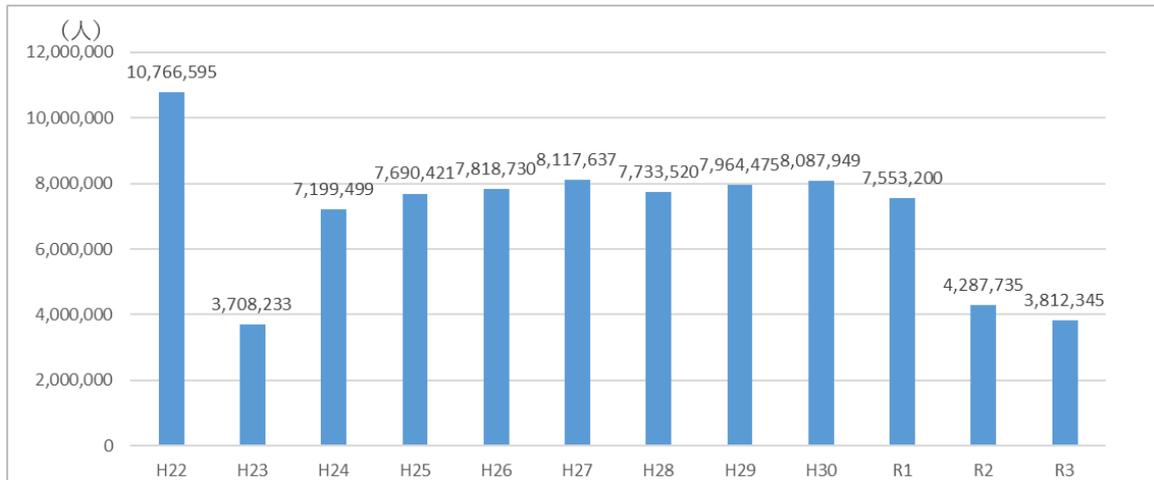


図 市内観光入込客数

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。

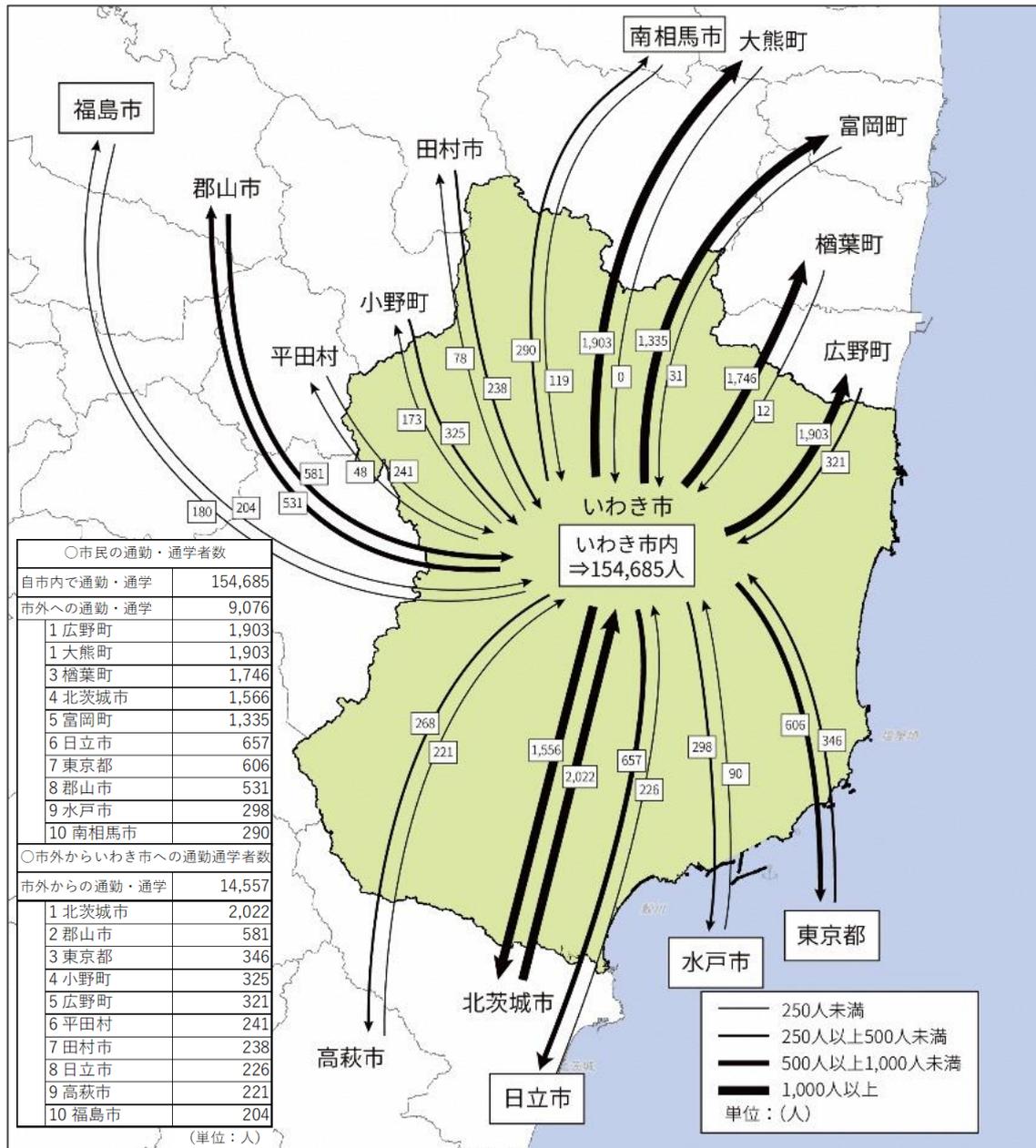


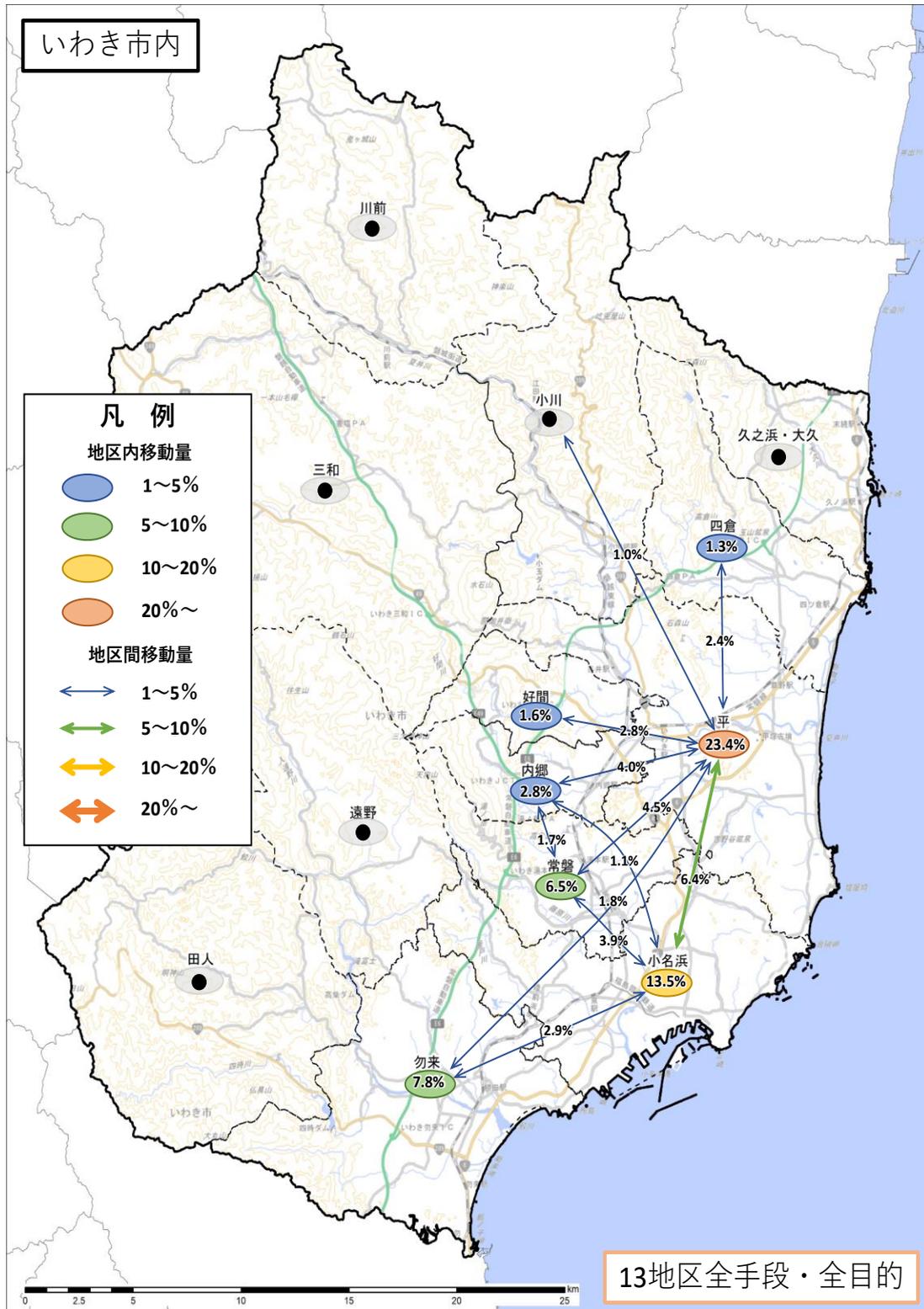
図 人口流動（通勤・通学者合計）

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。

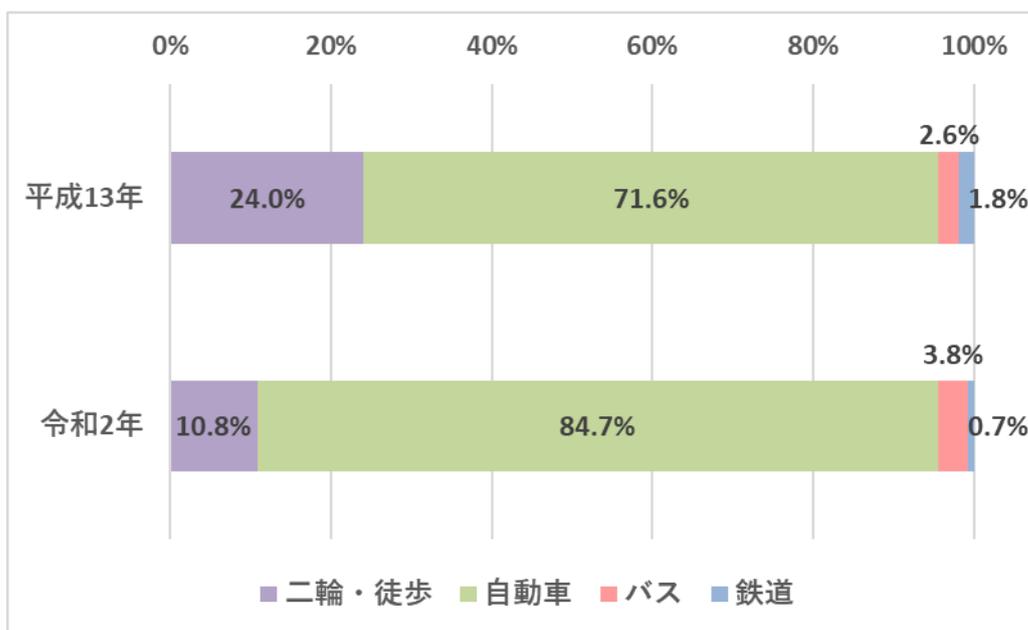


図 代表交通手段別分担率の変化

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。

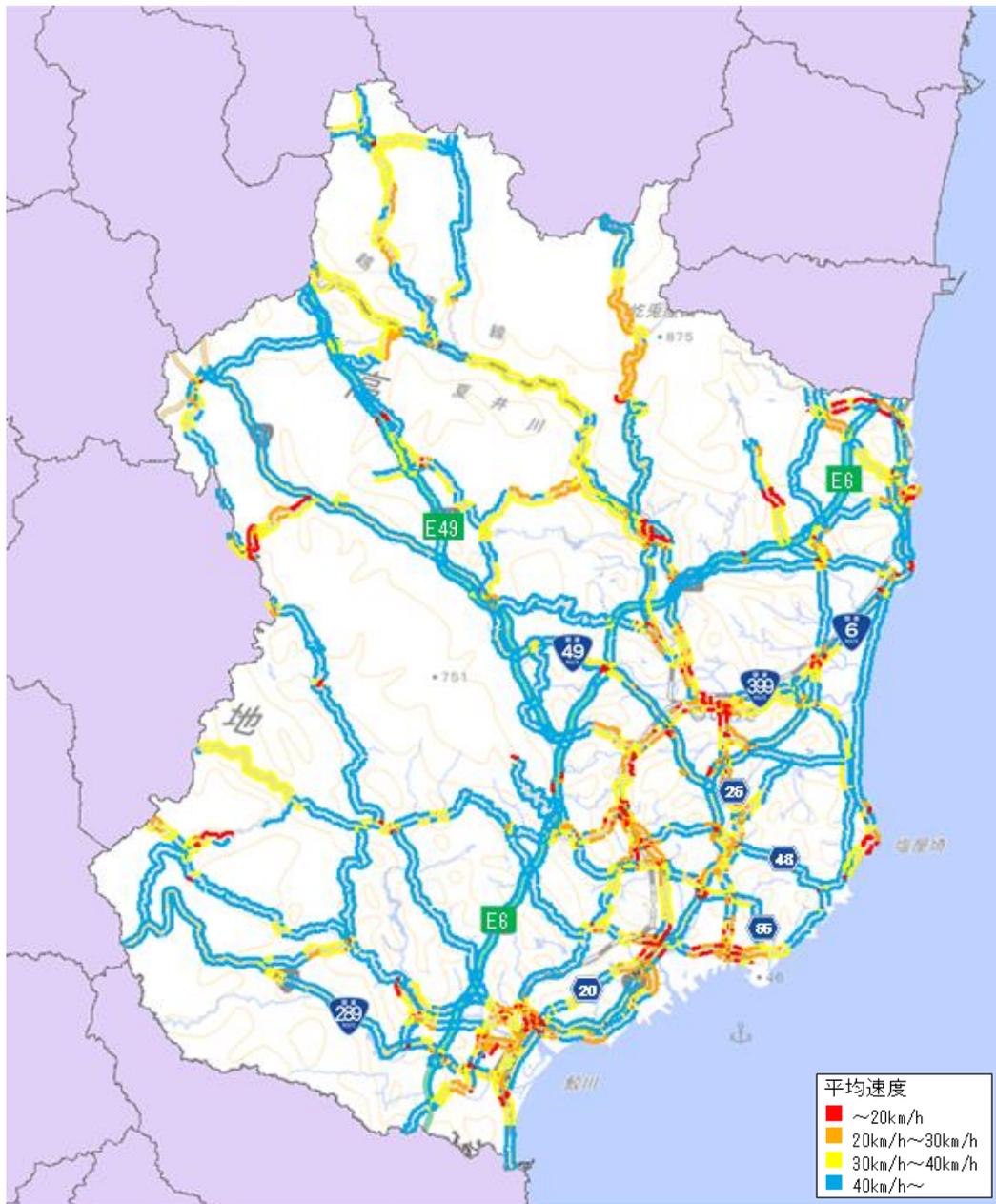


図 いわき市内の速度状況（令和2年11月）

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。

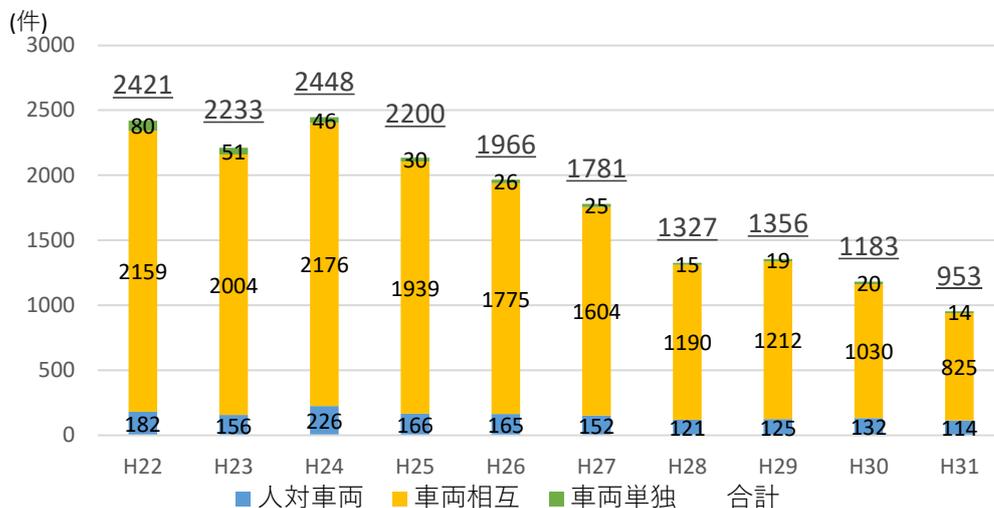


図 いわき市内交通事故の年次推移

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。

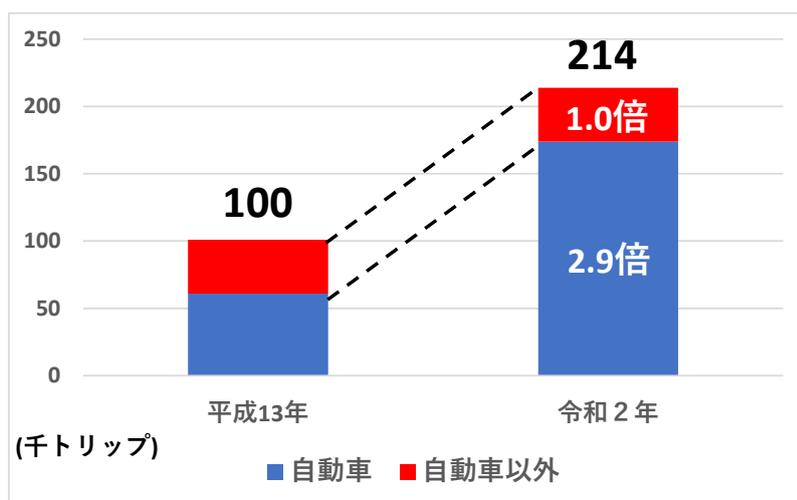


図 高齢者トリップ数の推移

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。

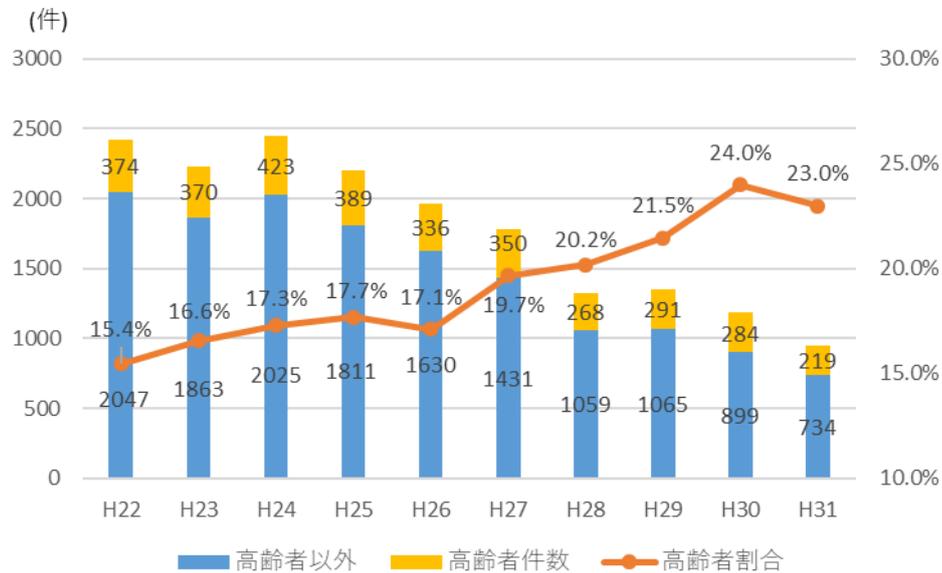


図 いわき市内交通事故の年次推移

出典：令和2年版交通白書（福島県・福島県警察本部）



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。

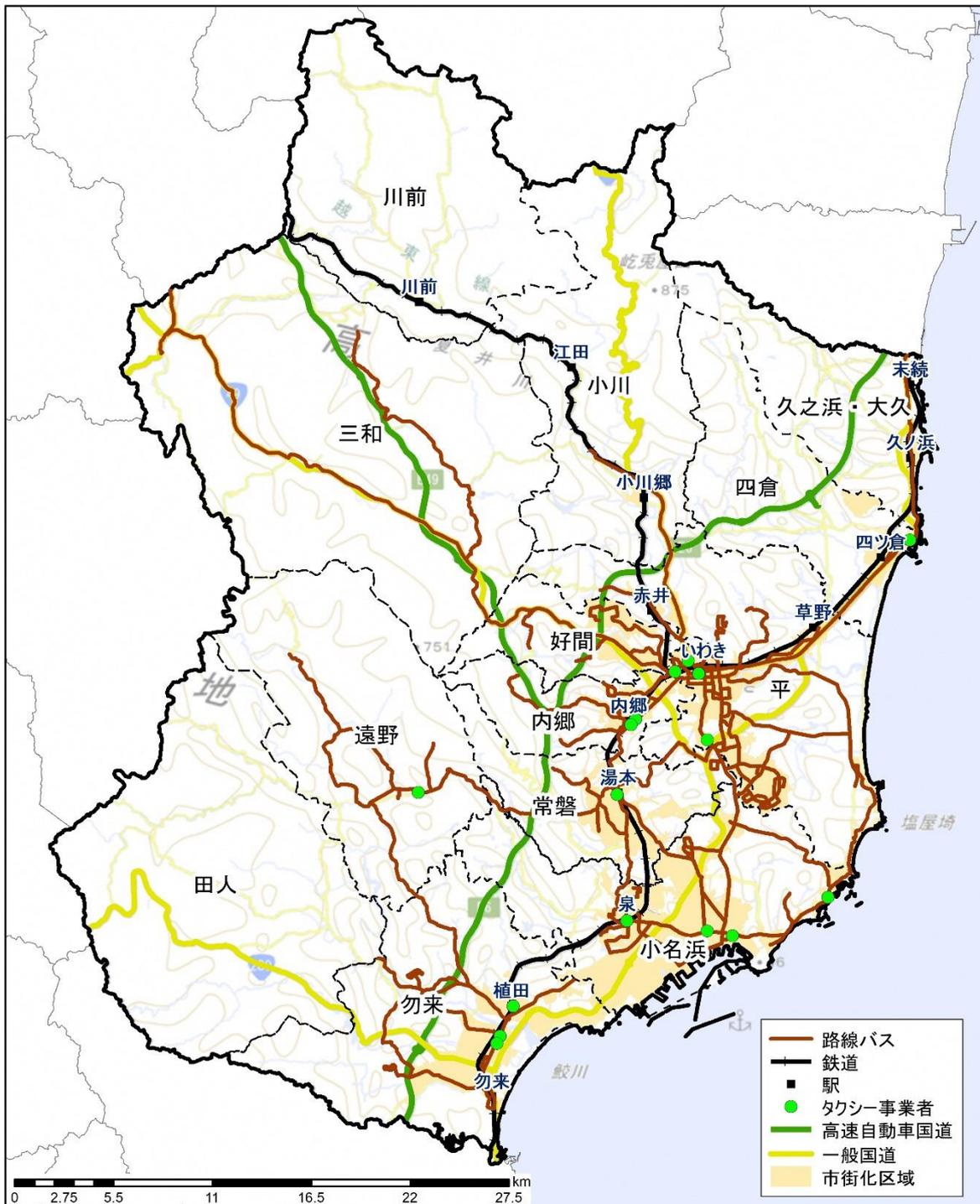


図 現況の公共交通網

## 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、多い順からいわき駅 (5,690 人)、泉駅 (2,335 人)、湯本駅 (1,915 人)、植田駅 (1,831 人) となっています。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。

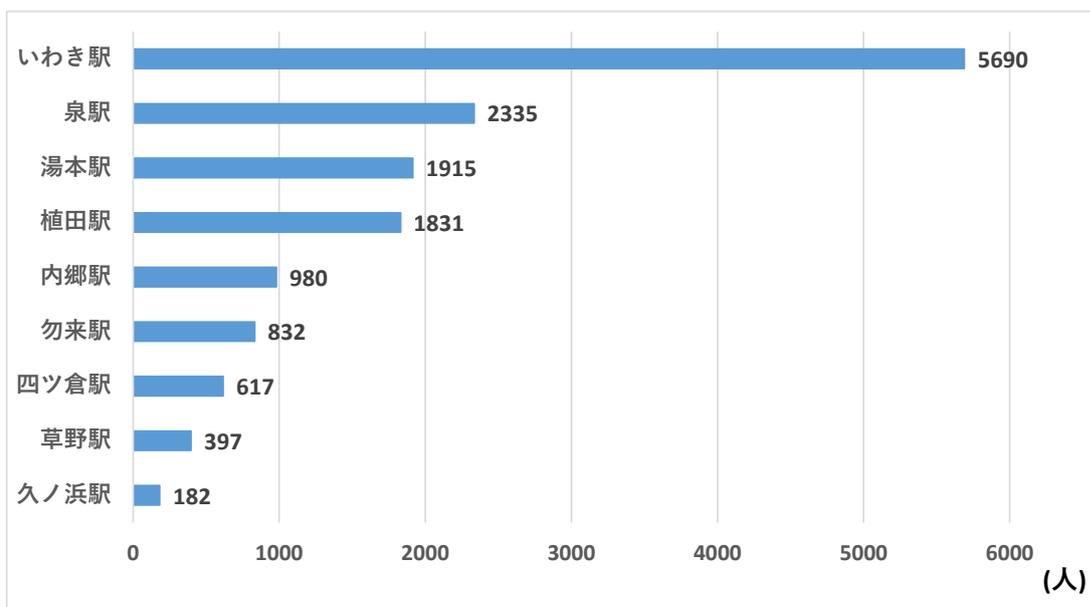


図 各駅の 1 日平均乗車人数

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

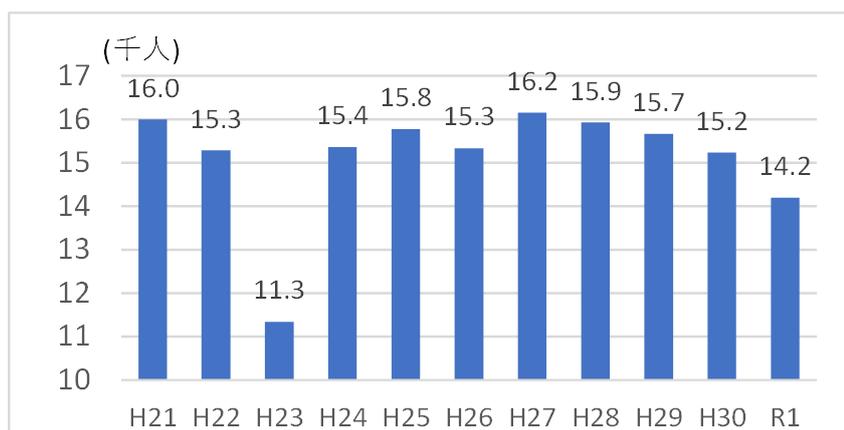


図 旅客鉄道各駅の 1 日平均乗車人員

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、多い順からいわき駅発が 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 系統となっています。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。

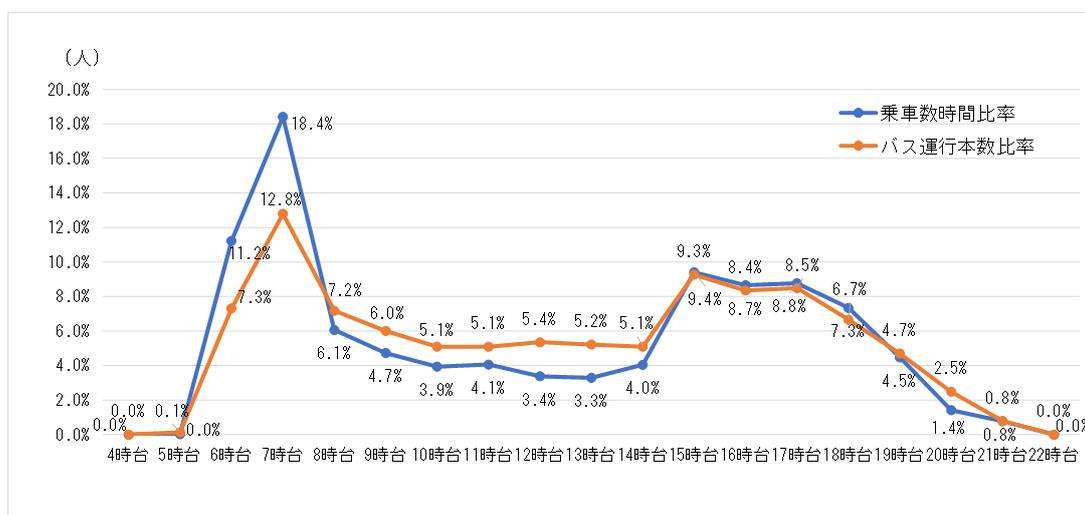


図 時間帯別のバス運行状況

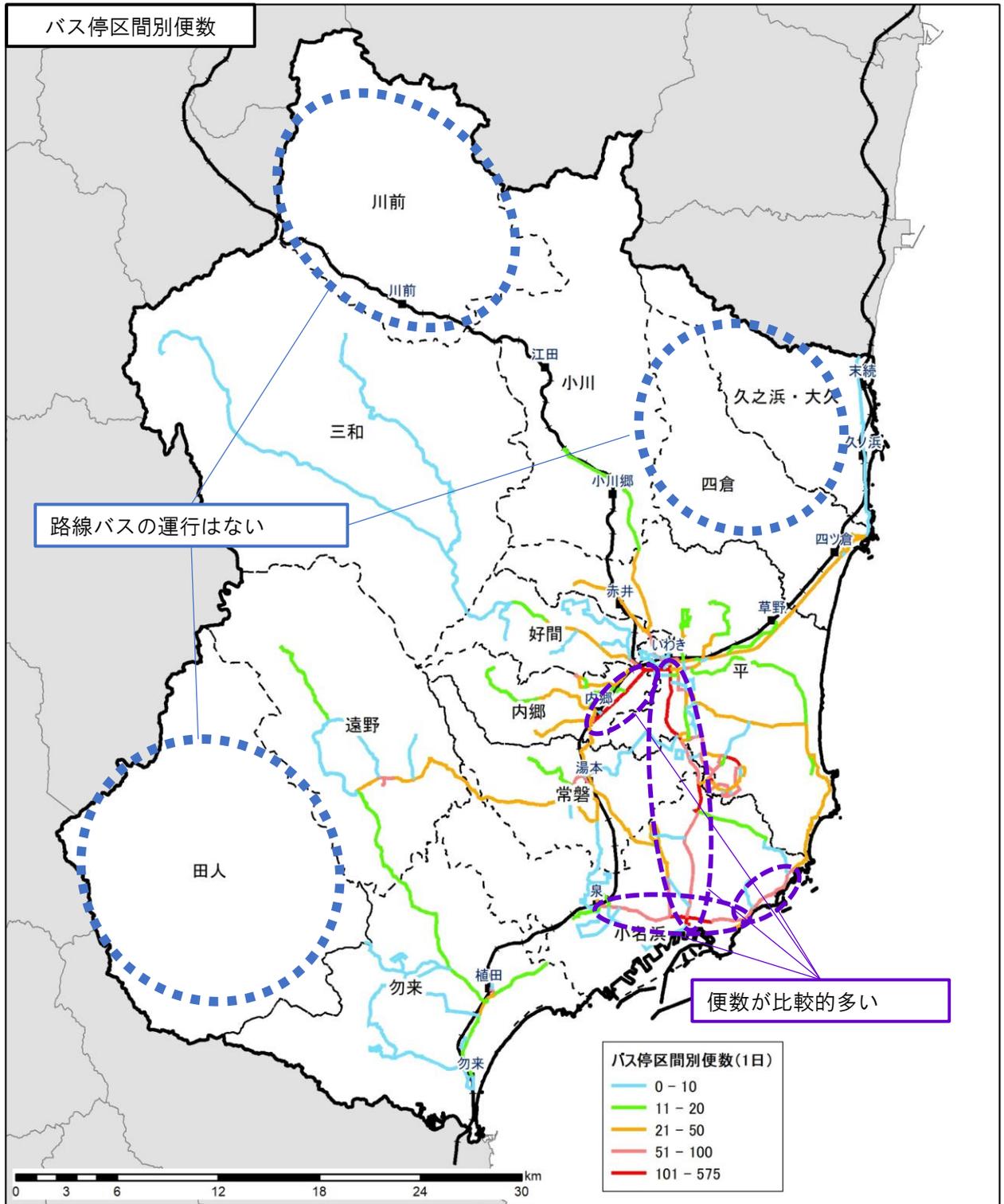


図 バス停区間別便数

## 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。

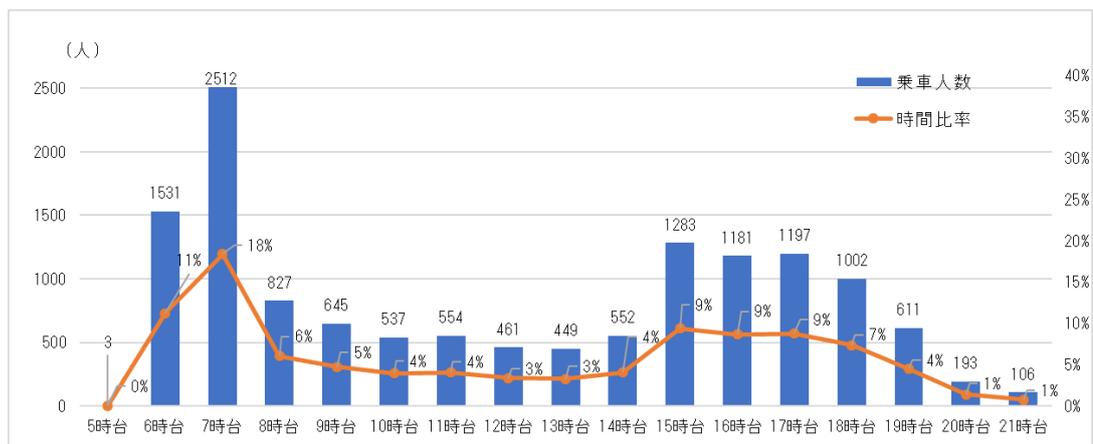


図 時間別のバス利用状況

出典：新常磐交通(株)提供のITSデータより作成

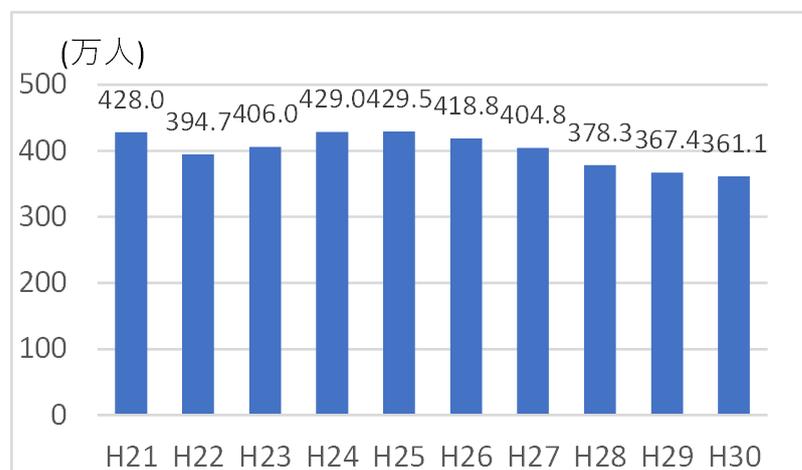


図 路線バスの乗車人員の推移

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）

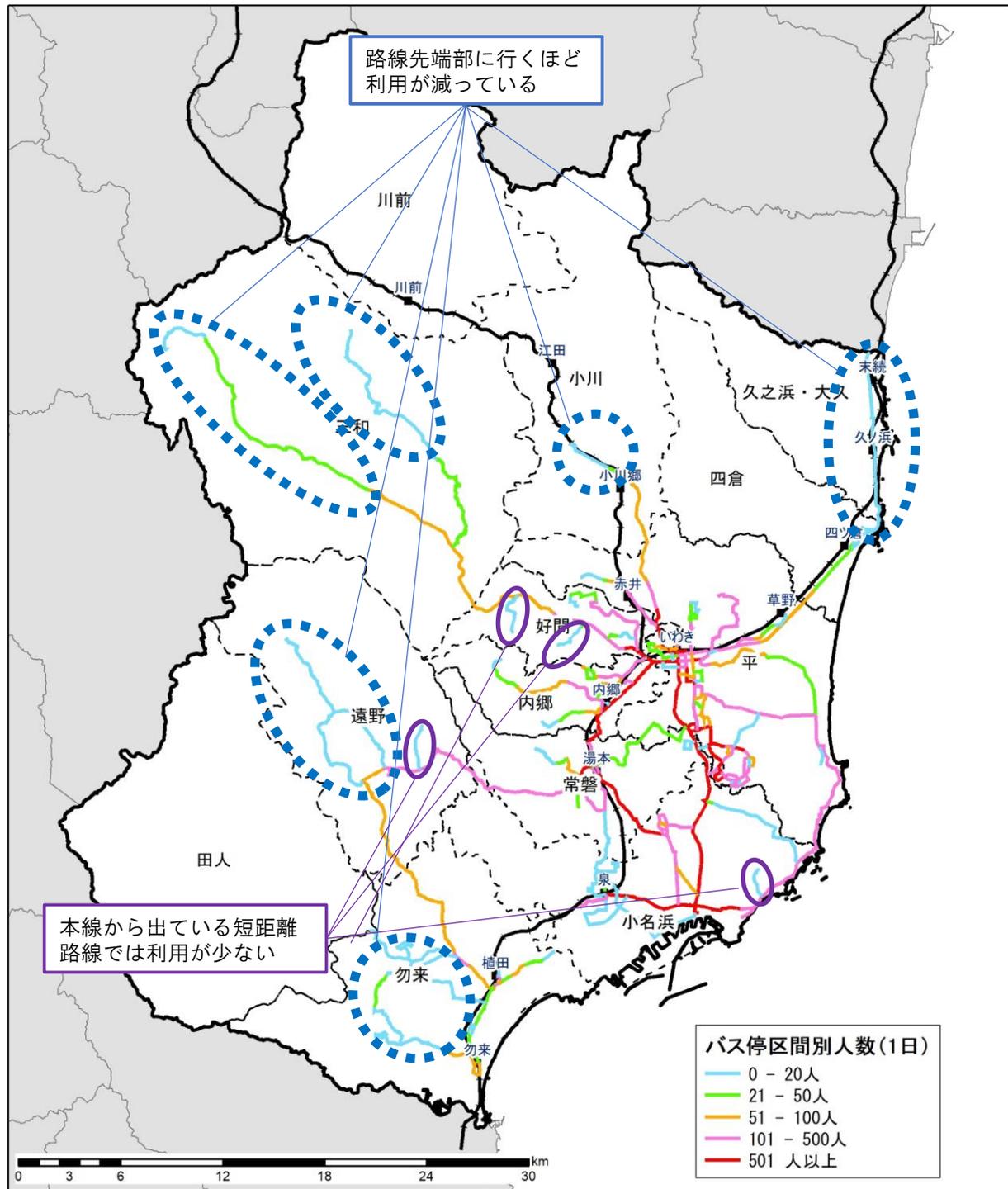


図 バス停区間別利用人数

### 3) 輸送量と収支の状況

路線バス 125 系統のうち、輸送量が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。

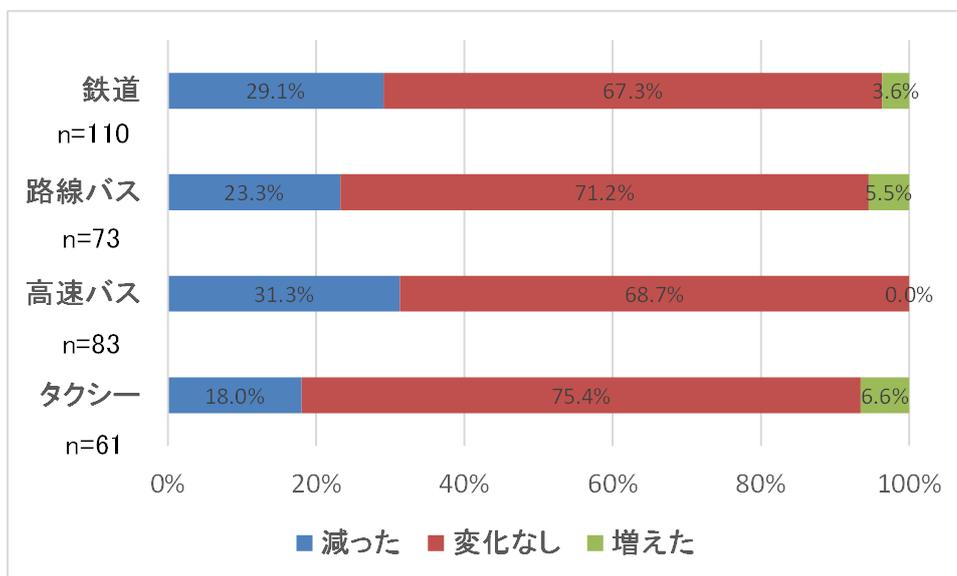


図 コロナ影響による交通行動の変化（通勤・通学）

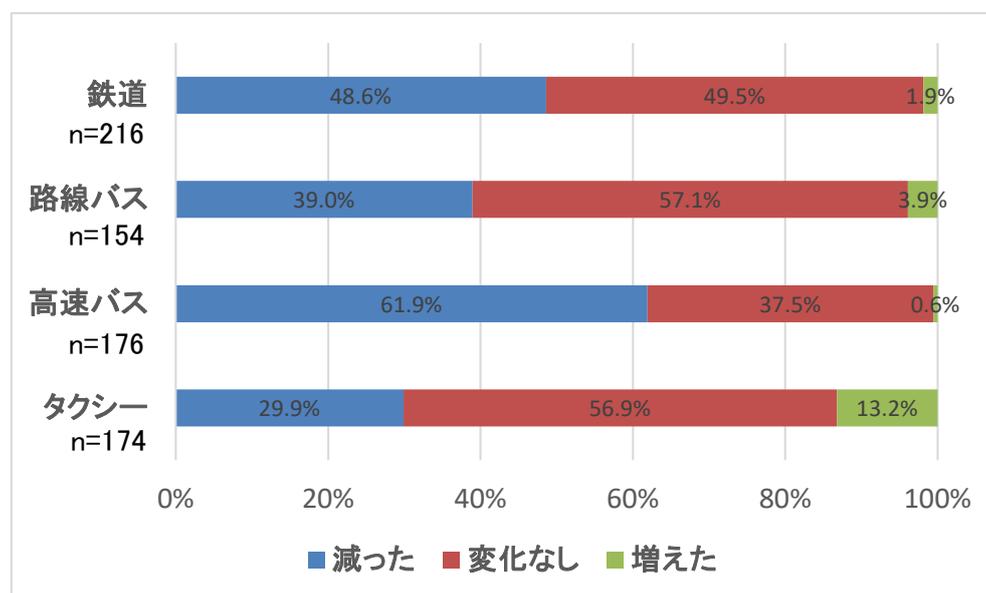


図 コロナ影響による交通行動の変化（通院・買い物等）

### 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)	249,593	100,644	350,237	<b>71.2</b>
②路線バス(半径300m)				

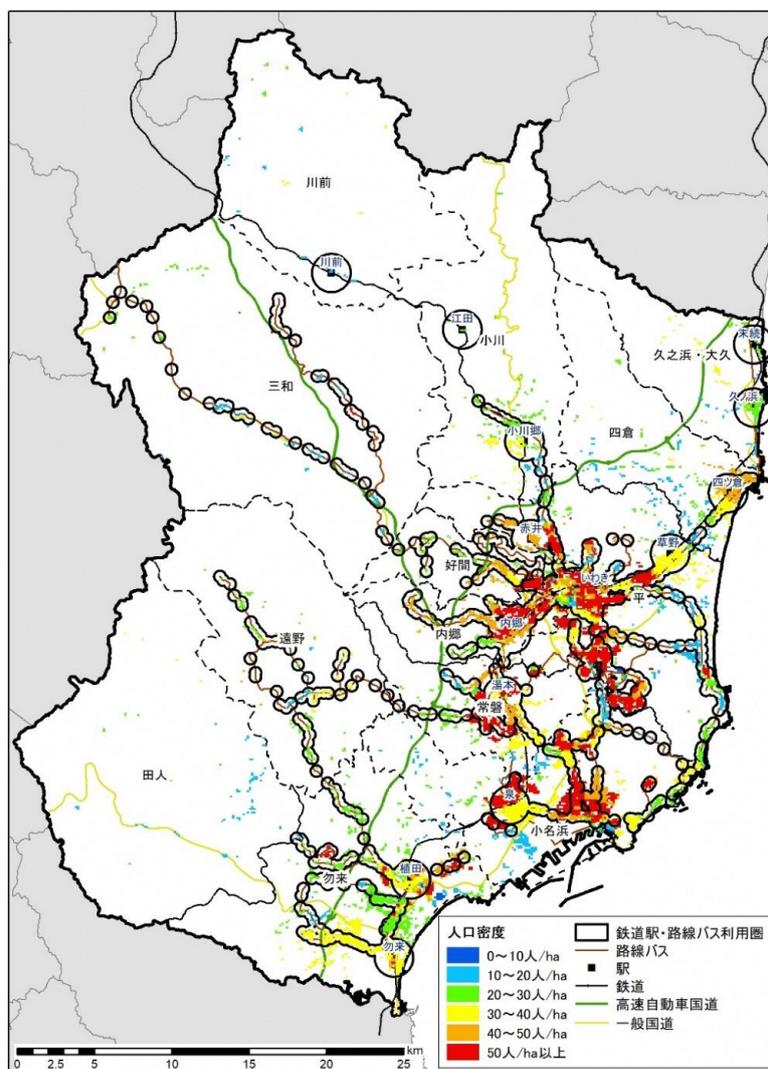


図 公共交通による人口カバー状況

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。

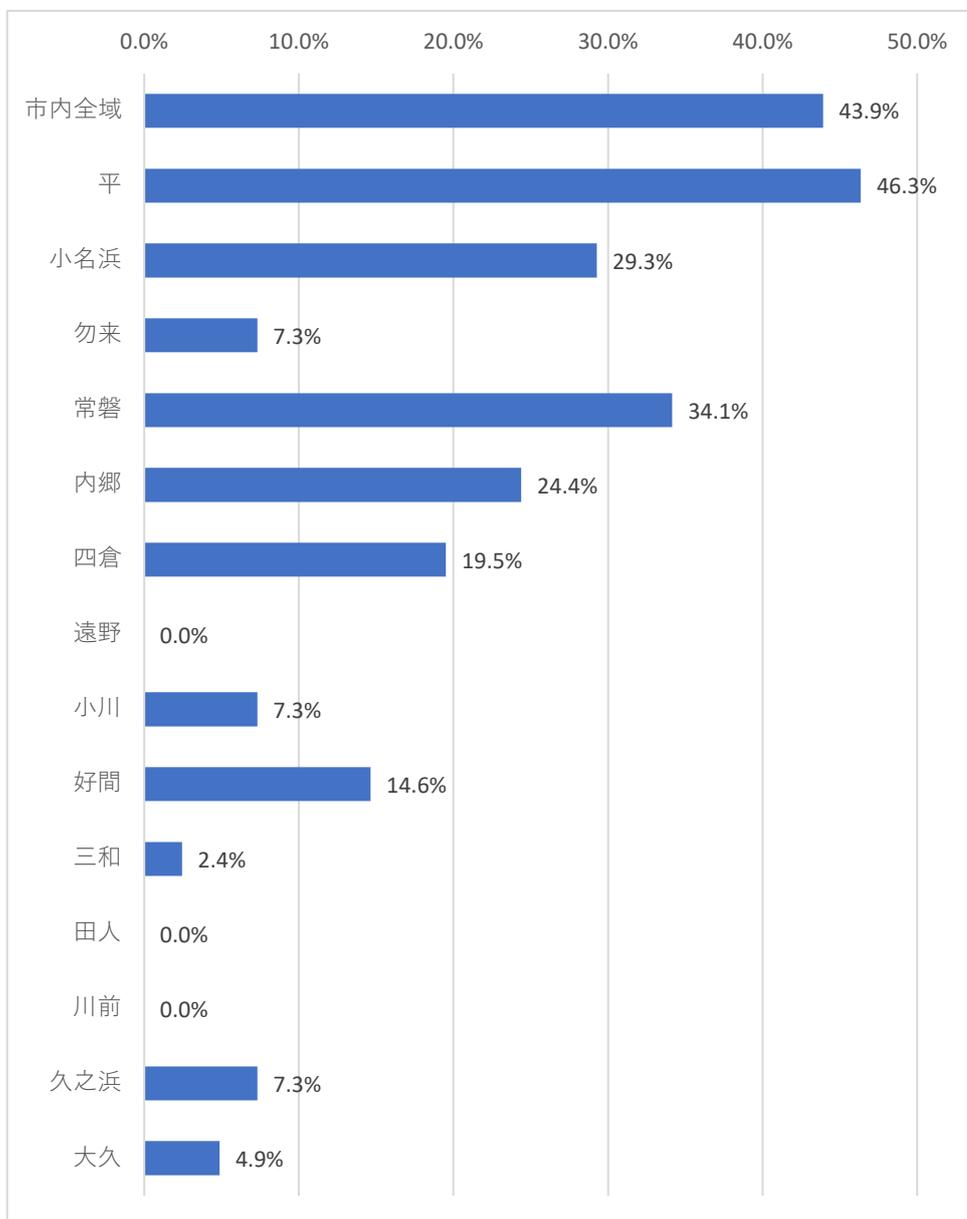


図 輸送サービスの実施範囲

出典：令和2年民間輸送資源調査結果

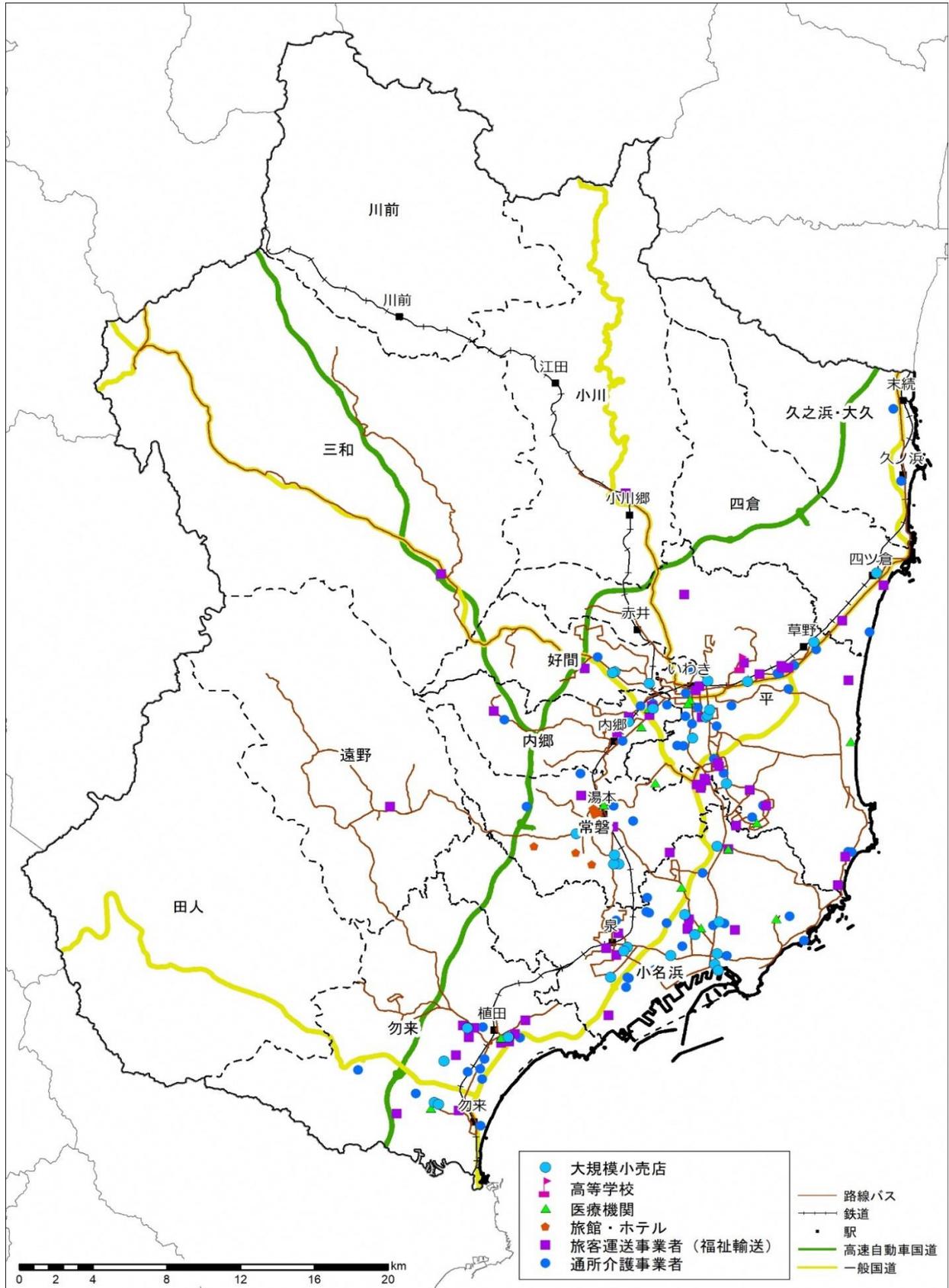


図 民間輸送資源調査の対象施設

## 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。

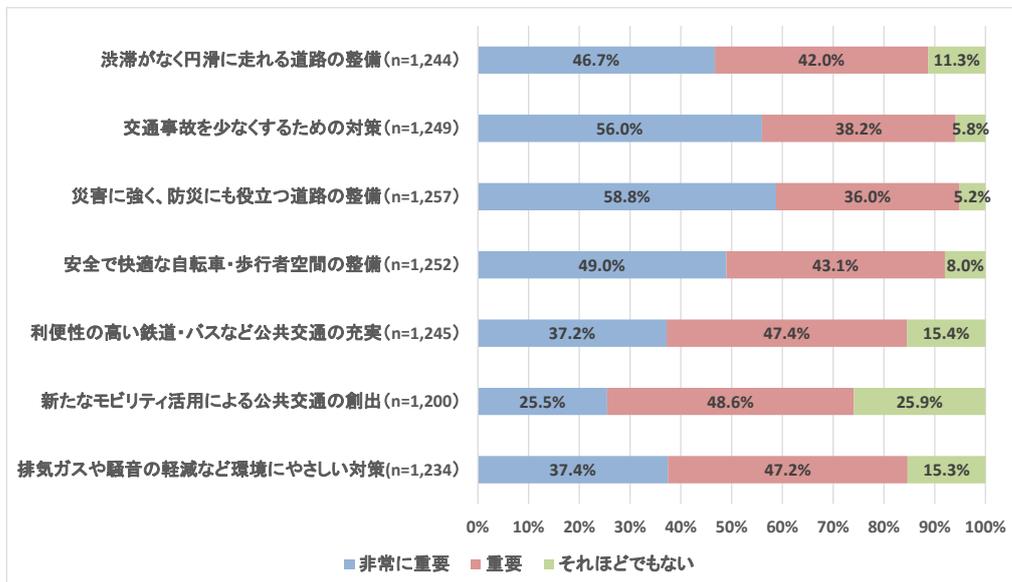


図 交通まちづくりの目標として重視すべき事項

出典：令和2年パーソントリップ型調査結果

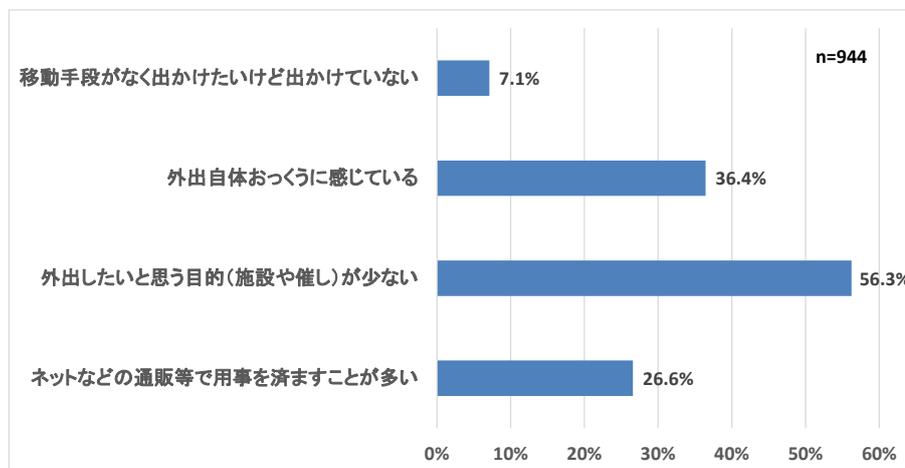


図 私用の外出状況

出典：令和2年パーソントリップ型調査結果

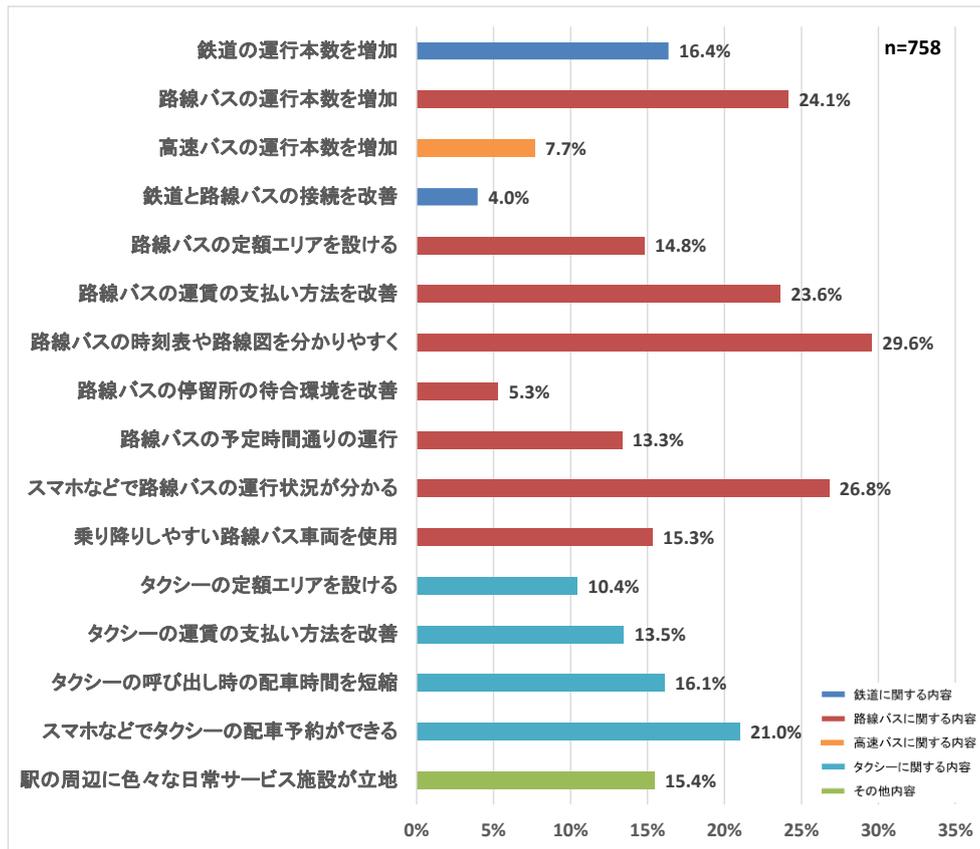


図 交通まちづくりを推進する上での公共交通の改善要望

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。

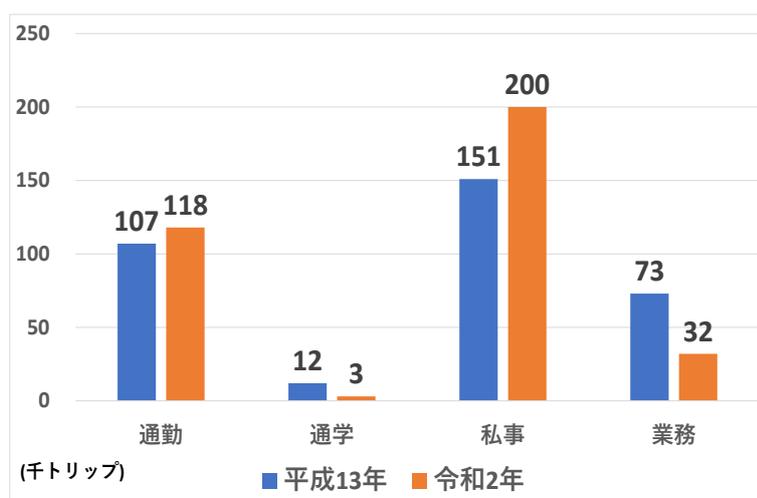


図 自動車利用の目的別トリップ数の変化

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。

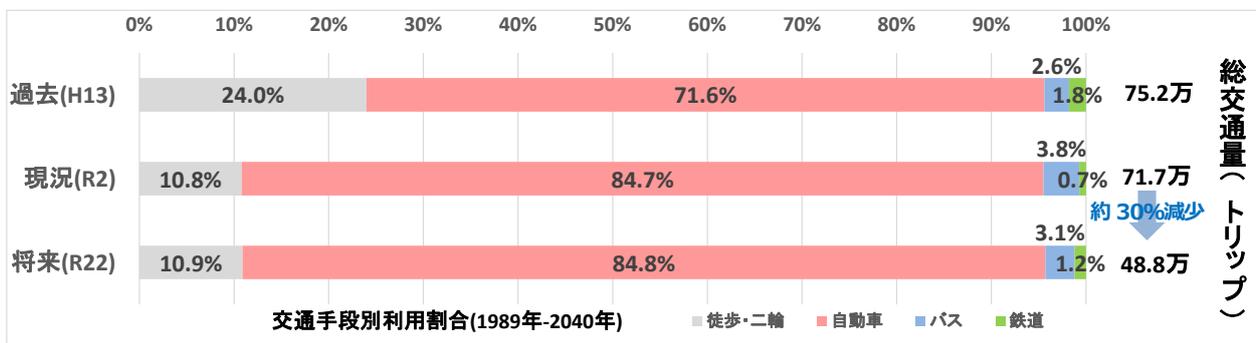


図 人口減少に伴う交通分担率・総トリップ数の変化の予測

※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	分	いわき駅への移動時間	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图のようにまとめました。

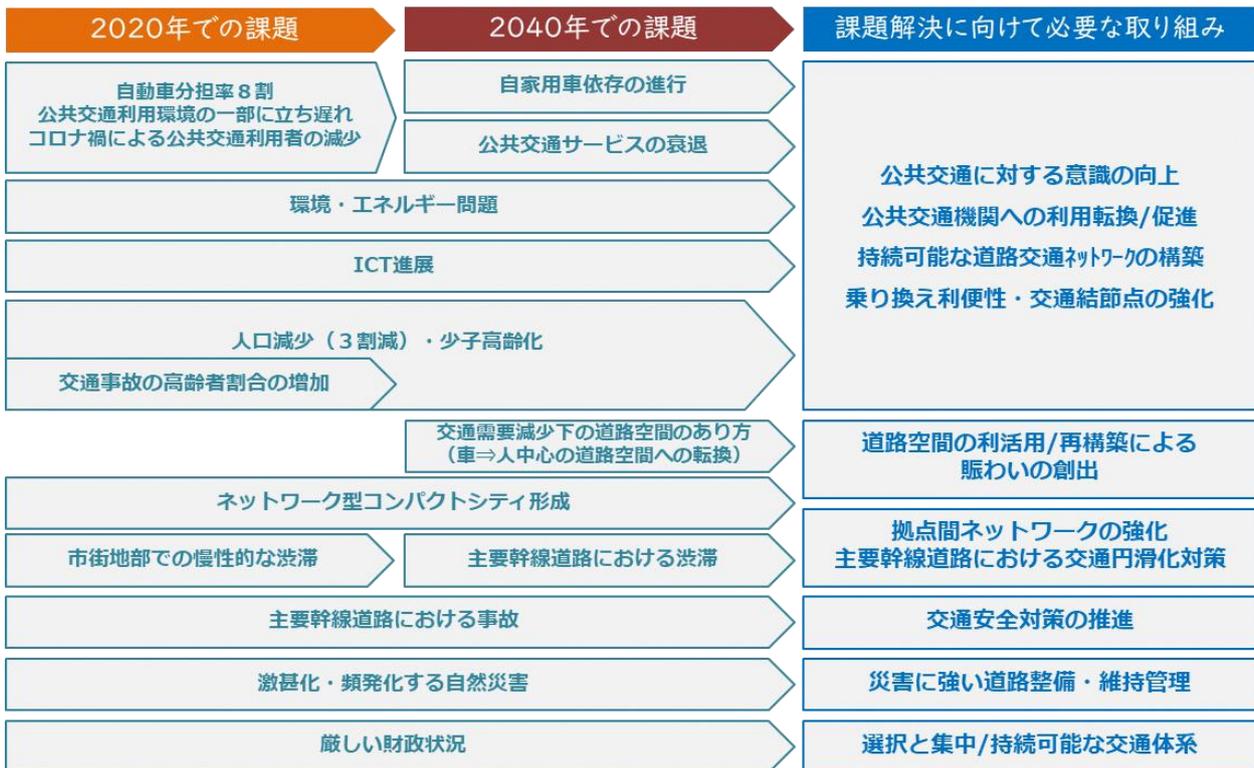


図 本市における都市交通に関する課題

### 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・催しが無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、災害に強い強靱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。