

# 【鉄活セミナー】

## 公共交通間の協働による磐越東線の活用

福島工業高等専門学校 鉄道愛好会



独立行政法人国立高等専門学校機構

福島工業高等専門学校

National Institute of Technology, Fukushima College

# 目次

- 磐越東線とは・高専生とのつながり
- 磐越東線はどれだけ利用されているか
- 都市間輸送と地域輸送
- 利用状況調査と考察
- 具体的な利活用案



# 磐越東線とは・高専生とのつながり

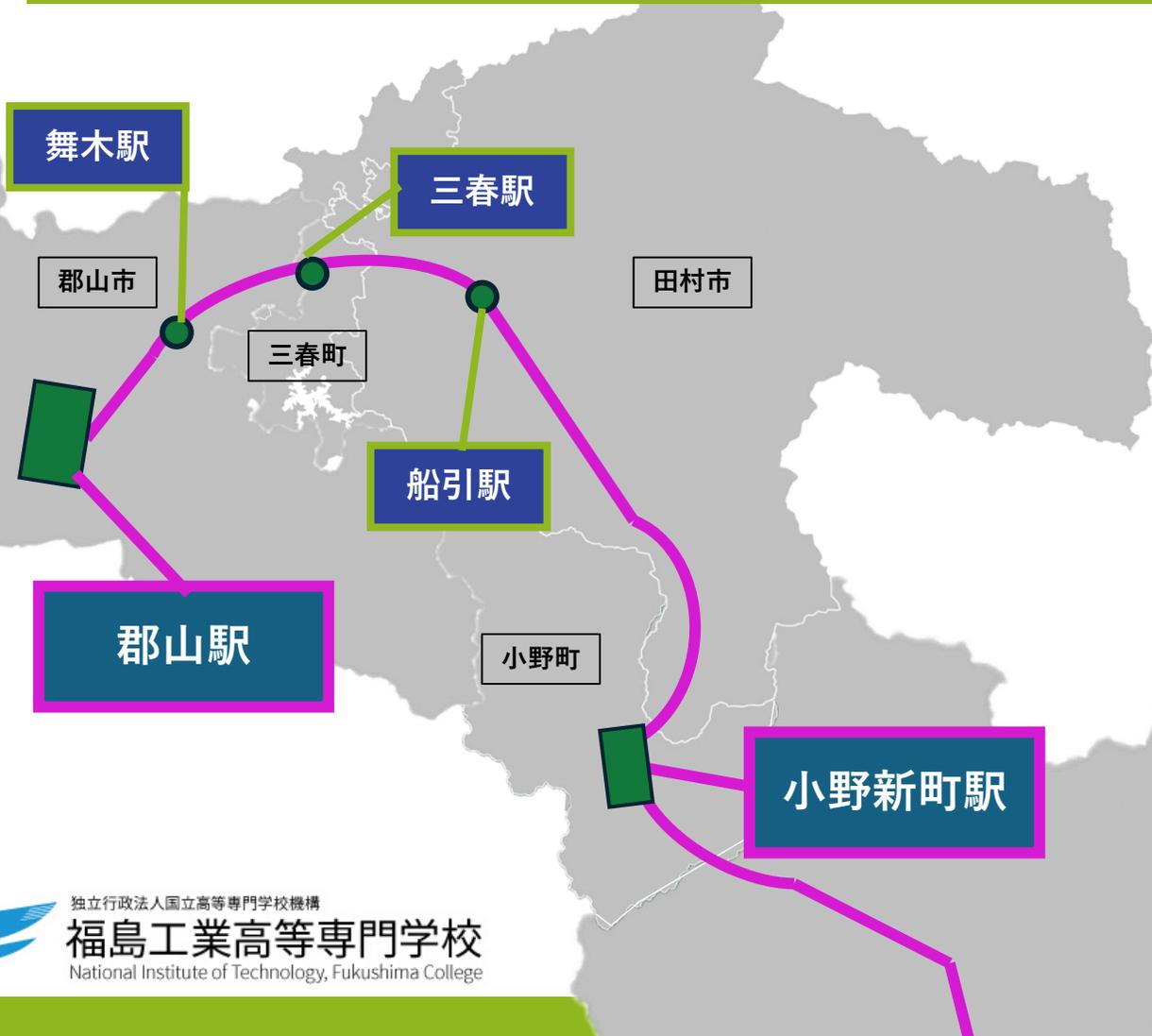


(JR東日本公式サイトより画像引用)

福島県のいわき市 いわき駅から  
福島県の郡山市 郡山駅までを結ぶ  
JR東日本の鉄道路線  
別名：ゆうゆうあぶくまライン  
使用列車 キハ110

**福島高専生とのつながり  
小川郷や赤井からの通学手段  
寮生の帰省手段として重宝**

# 磐越東線はどれだけ利用されているか①



## 【郡山ー小野新町間について】

- 平均通過人員  
→1918人
- 1987年からの  
増加率 (%)  
→**-48%**

三春や船引から郡山への大きな  
通勤・通学需要あり

# 磐越東線はどれだけ利用されているか②

小野町

いわき市

小野新町駅

いわき駅

## 【小野新町ーいわき間について】

- 平均通過人員  
→216人
- 1987年からの  
増加率 (%)  
→-79%

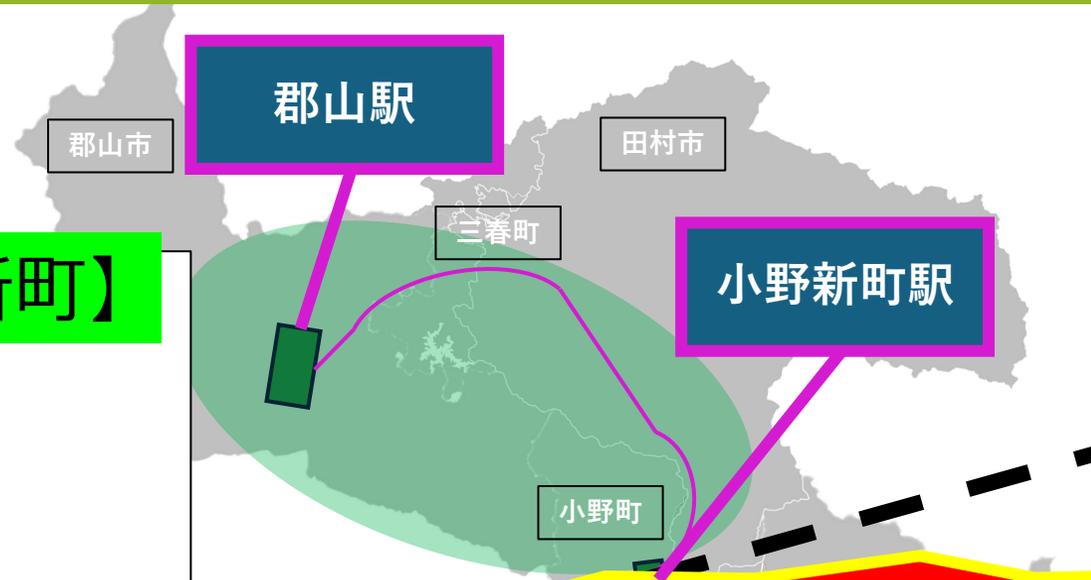
広域ないわき市全体への通勤通学需要赤井・小川郷からいわき駅へ  
いわき駅で常磐線等に乗換え

# 磐越東線はどれだけ利用されているか③

## 【郡山—小野新町】

- 平均通過人員  
→**1918人**
- 1987年からの  
増加率 (%)  
→**-48%**

特に利用者が少なく、減少率も高い  
磐越東線いわき—小野新町間の  
利活用を中心に考える



## 【いわき—小野新町】

- 平均通過人員  
→**216人**
- 1987年からの  
増加率 (%)

**-79%**

いわき駅

# なぜ利用されなくなったのか

## ①沿線人口の減少

表1 磐越東線いわきー小野新町間の沿線人口

(JR東日本「ご利用の少ない線区の経営状況(2024年度分)の開示について」より作成)

	1985年の人口(人)	2024年の人口(人)
いわき市	350569	317814
平赤井	5088	4150
小川町	7817	6234
川前町	2381	778
小野町	13854	8569

→沿線人口の減少率(32%)よりも  
利用率の減少(79%)が大きい

# 【都市間輸送】 高速道路開通と高速バス

- ・ 磐越自動車道いわきJCT—郡山JCT間の開通

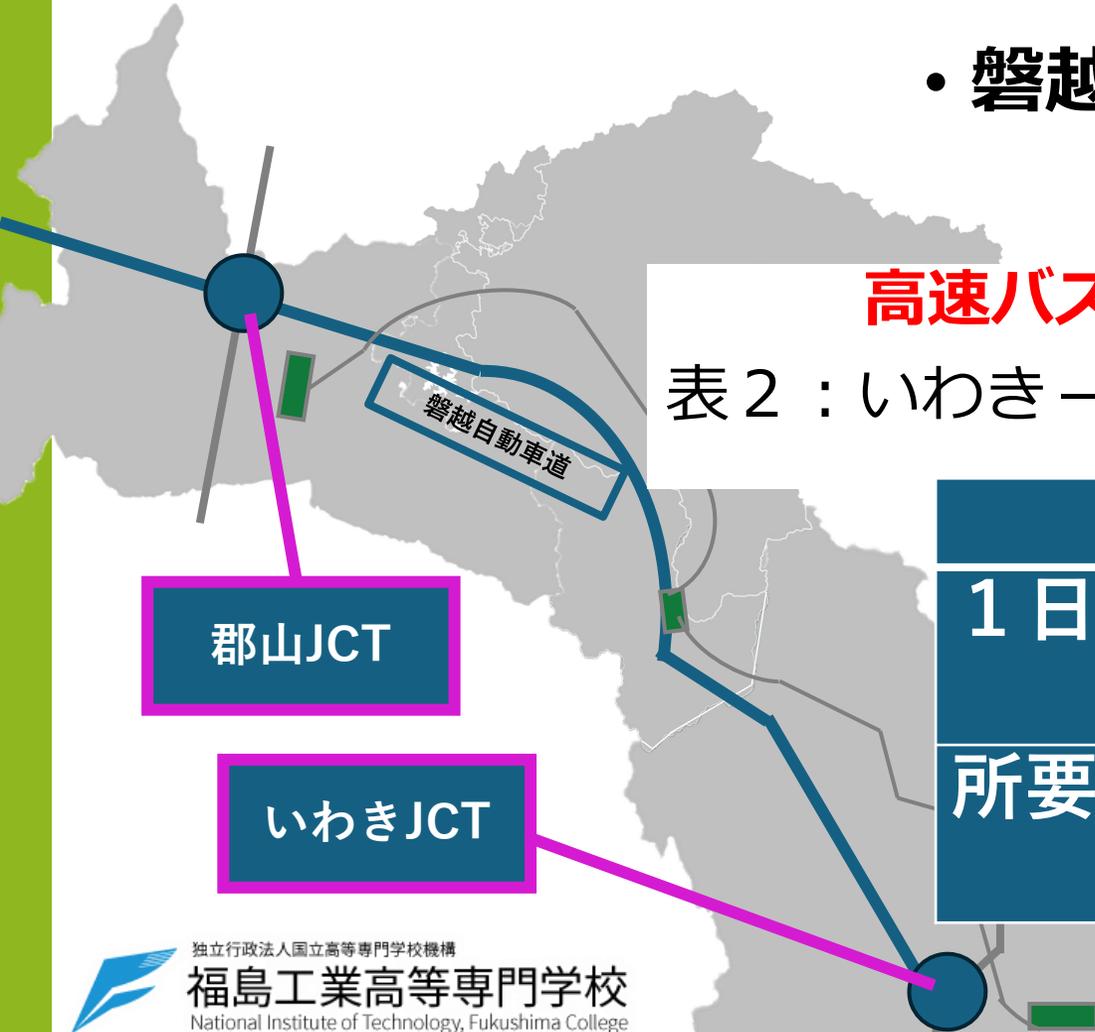


高速バスや高速道路を通過する自家用車との競争発生

表 2 : いわき—郡山間の列車及び高速バスの便数及び所要時間

(『いわき市統計書』各年度版、『福島県現住人口調査年報』令和6年度版、小野町ホームページより作成)

	磐越東線	高速バス
1日の便数	6往復	平日17往復、 土休日13往復
所要時間	1時間36分— 2時間10分	1時間31分— 1時間36分



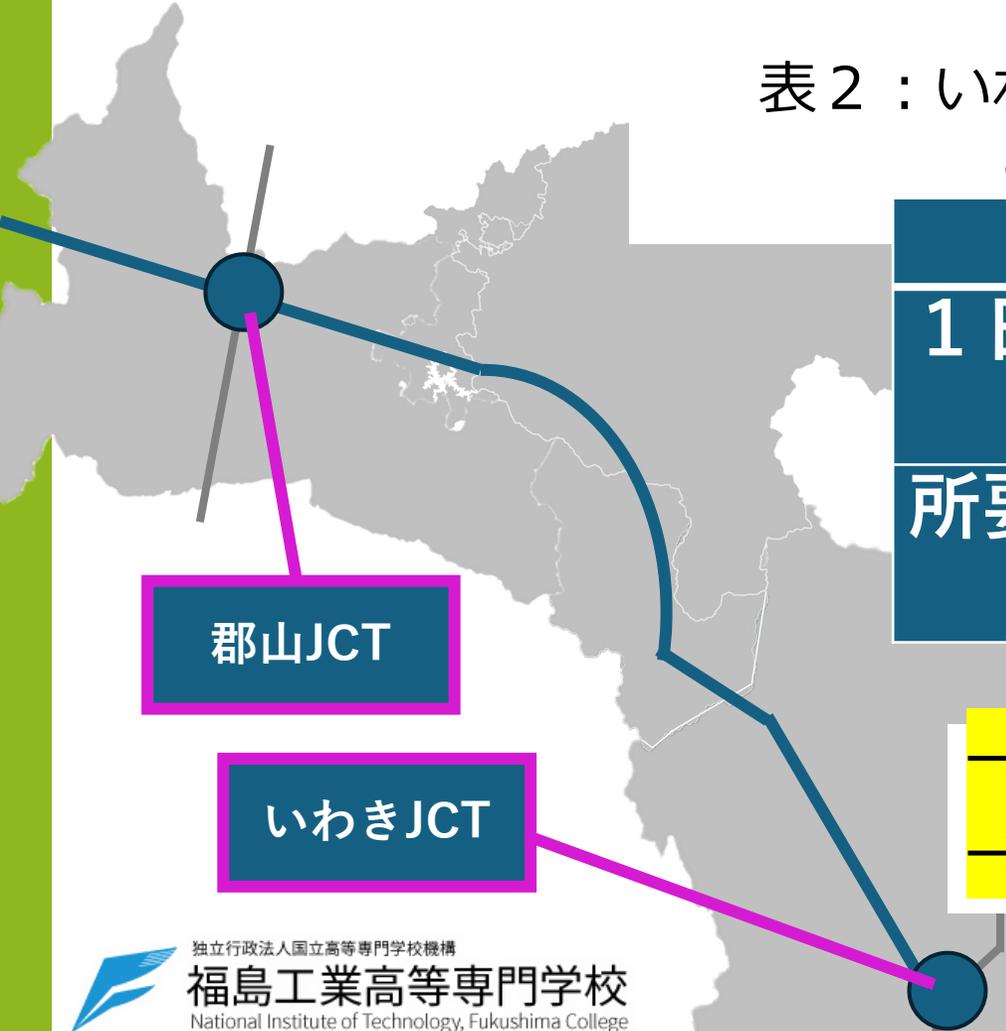
# 【都市間輸送】 高速道路開通と高速バス

表2：いわき－郡山間の列車及び高速バスの便数及び所要時間

(2025年11月1日時点の各社時刻表より作成。磐越東線は乗継ぎを含む。)

	磐越東線	高速バス
1日の便数	6往復	平日 <b>17</b> 往復、 土休日 <b>13</b> 往復
所要時間	1時間36分－ 2時間10分	1時間31分－ 1時間36分

- 便数の多い高速バスに利用が転移？
- 近年では高速バスも減便（バスも利用に課題？）



# 【地域輸送】 鉄道もバスも便数に課題

表3：小野新町－いわき間の地域輸送と並行路線の状況

(2025年11月1日時点の各社時刻表より作成。)

区間	鉄道	バス
いわき－赤井	8往復	平日のみ9往復(路線バス)
いわき－小川	8往復	平日のみ10往復(路線バス)
夏井－小野	6往復	平日のみ3往復(路線バス)
いわき－小野	6往復	平日19往復、 土休日14往復(高速バス)

最近では、路線バスが  
土休日の運行を取りやめ

長期的には、鉄道もバスも便数が減少  
便数減少 = 利便性に課題あり  
しかし事業者にとっては**路線維持**が困難？

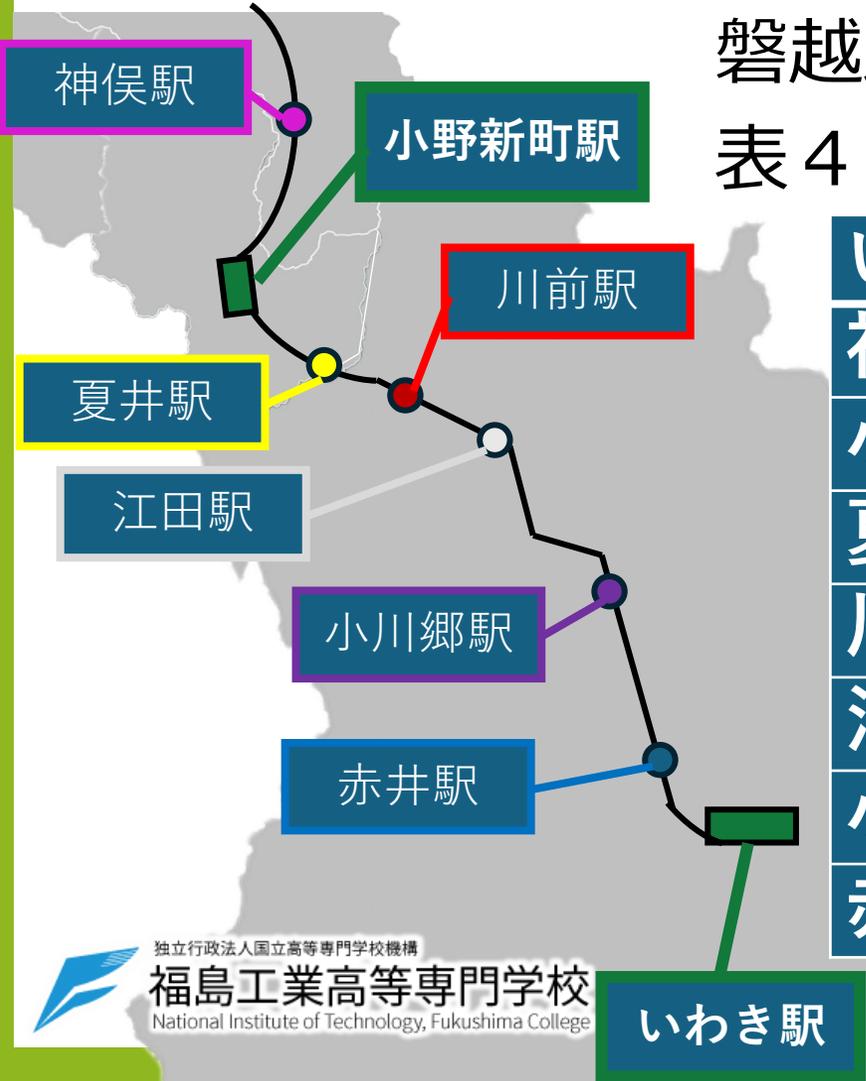
# 列車ごとの利用状況調査①

磐越東線を利用する学生による調査を実施

表4：磐越東線のいわき行き各列車の利用者数（人）

いわき駅着時刻	7:06	7:46	9:35	15:00	17:31
神俣－小野新町	10		15	24	-
小野新町－夏井	18				
夏井－川前	21				
川前－江田	24				
江田－小川郷	25				
小川郷－赤井	59	44	27	26	
赤井－いわき	78	57	33	26	5

途中駅始発にもかかわらず、  
7:46いわき着列車の利用者が多い



# 列車ごとの利用状況調査②

磐越東線を利用する学生による調査を実施

表5：磐越東線のいわき行き各列車の各駅乗車数（人）

いわき駅着時刻	7:06	7:46	9:35	15:00	17:31
小野新町	10		3	2	-
夏井	0	-	0	0	-
川前	4	-	5	0	-
江田	1	-	0	0	-
小川郷	35	44	9	7	5
赤井	10	12	7	1	0

小川郷を利用する朝の通勤通学者は7:06いわき着よりも7:46いわき着列車を利用する傾向がある



# 列車ごとの利用状況調査② 調査結果

小川郷を利用する朝の通勤通学者は、  
7:06いわき着よりも7:46いわき着列車を  
利用する傾向がある



赤井駅 → いわき駅近郊の学校 : 自転車通学可能  
いわき以遠の学校へ通学する場合：  
磐越東線を利用する通勤通学者にとって、  
7:06いわき着よりも7:46いわき着列車の方が便利？

小野・川前→小川郷で  
接続する二次交通もあり

便利な7:46いわき着列車は小川郷始発のため、小野や  
川前からの通勤通学者は乗車できない

# 調査結果

表 6 : 小川郷駅と赤井駅の駅圏700m  
人口と利用者数の合計

	小川郷駅 (小川町)	赤井駅 (平赤井)
駅から 700m圏人口 (人)	1943	2574
利用者数 合計	100	40

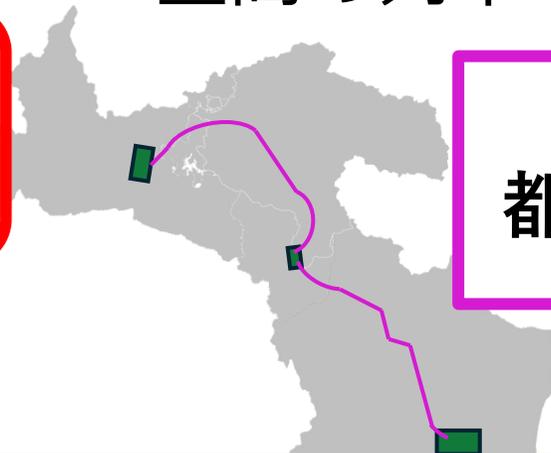
駅圏人口が小川郷より  
多い赤井の利用者が少ない

- 朝・夕方の列車：地域内輸送



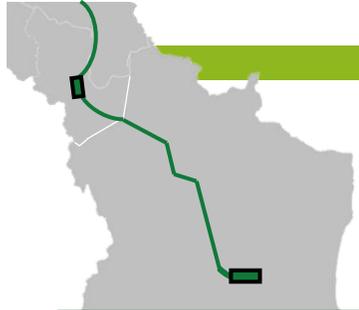
小野新町 ↔ いわき  
比較的近距离で完結する輸送

- 昼間の列車：都市間輸送



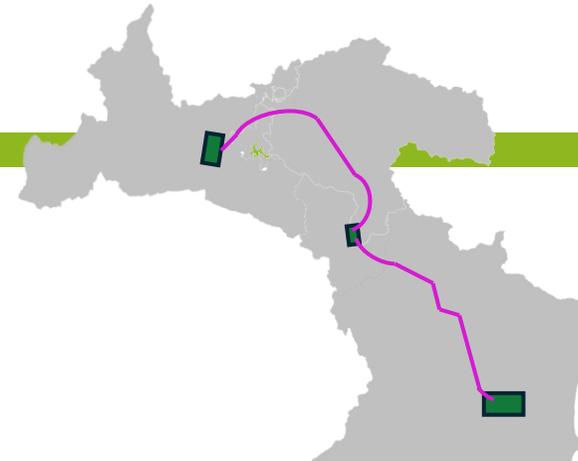
郡山 ↔ いわき  
都市から都市への輸送

# 調査結果からの考察 I



小野新町 ↔ いわき  
比較的近距离で完結する輸送

朝・夕方の列車：地域内輸送  
→ 通勤通学のための近距離輸送  
赤井や小川郷までは路線バスと  
並行している ↔ 競合すること



郡山 ↔ いわき  
都市から都市への輸送

昼間の列車：都市間輸送  
朝夕は通勤通学だが  
出張の移動や物資輸送などの  
長距離輸送は昼間に行われる

高速道路

# 調査結果からの考察Ⅱ

表 6 : 小川郷駅と赤井駅の駅圏700m  
人口と利用者数の合計

	小川郷駅 (小川町)	赤井駅 (平赤井)
駅から 700m圏人口 (人)	1943	2574
利用者数 合計	100	40

駅圏人口が小川郷より  
多い赤井の利用者が少ない

赤井駅からいわき駅までの距離  
3.36km (Google Map)

小川郷駅からいわき駅までの距離  
7.90km (Google Map)

いわき方向へ行く際の手段として



平赤井の人 → 電車を使わない  
**バスや自転車の利用**

小川郷の人 → 電車を使う



# 利活用とは??

この磐越東線を  
どうやったら利用してくれるのか  
どうやったらお金になるのか

具体的な利活用案へ



# 具体的な利活用策①二次交通

## 【小川郷始終着列車に接続する】

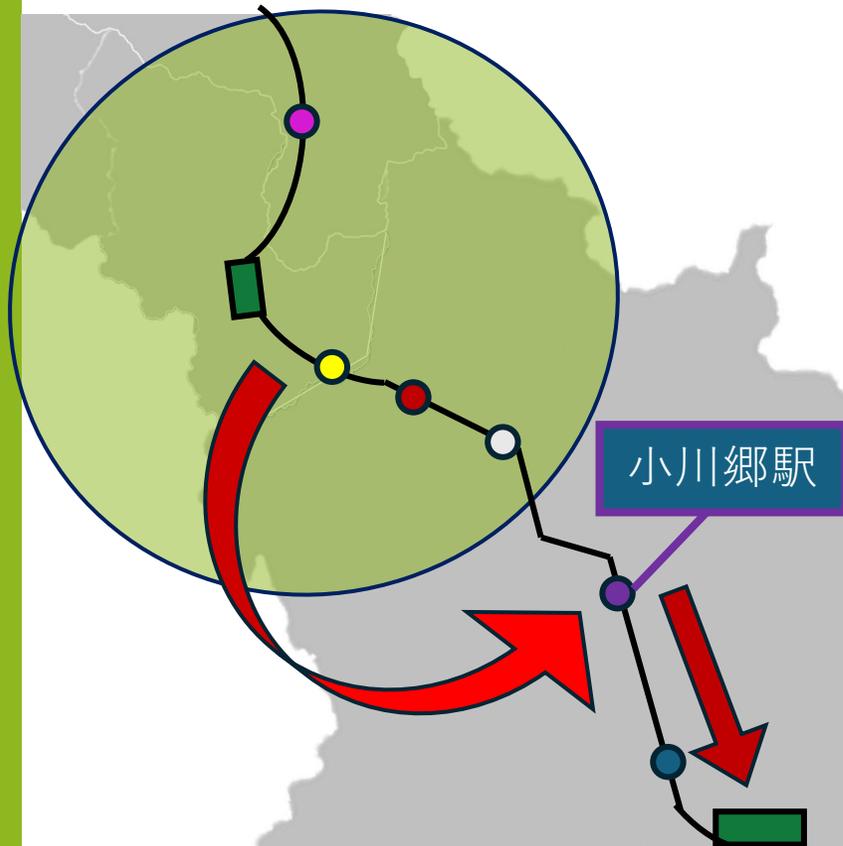
江田以遠の通勤通学者に7:46いわき着の列車を利用してもらう

担い手に課題、誰が実際に運転するのか

【通勤通学者等の協力を得た自家用有償旅客運送（**=デマンドバス**）の検討？】

自家用有償旅客運送は川前地区等での

➡ **実施経験**がヒントになるかも



# デマンド交通とは

## 【路線定期型交通】

利用者の有無に関わらず  
あらかじめ定められた時刻に  
運行し、利用者は運行ルート上  
に設置されたバス停で乗降する  
世間一般で言う路線バスはこっち



## 【デマンド交通】

予約があったときのみ

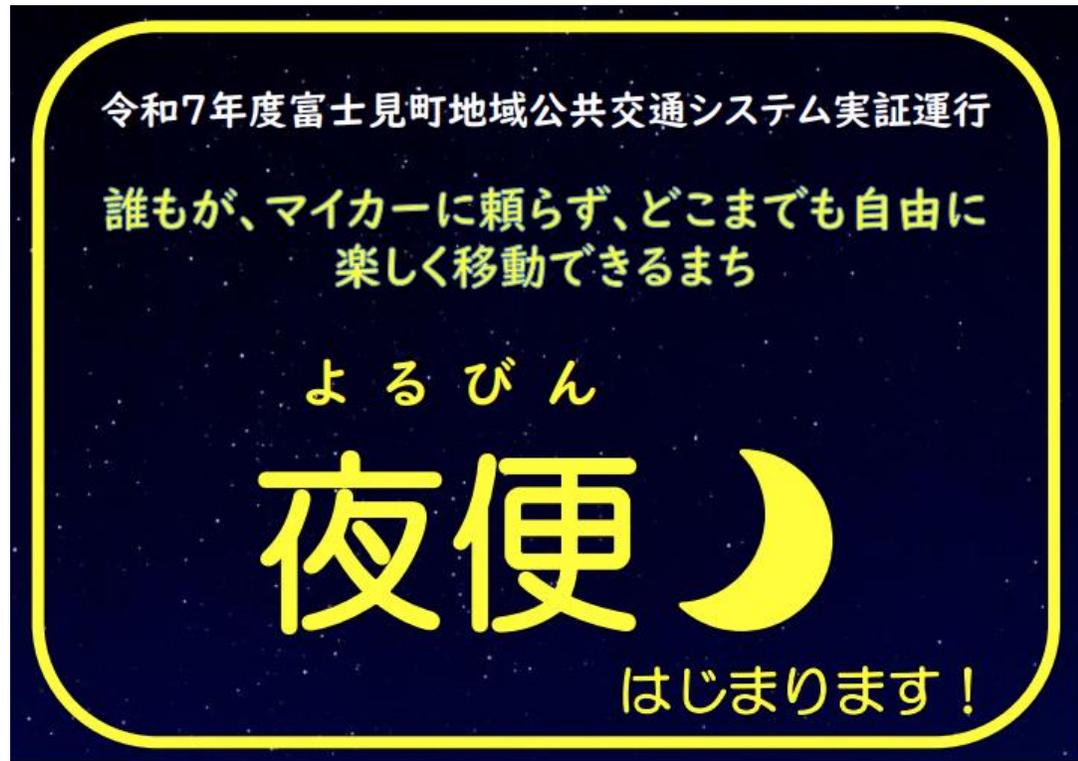
運行する方式で、  
運行方式、運行ダイヤ、  
発着地の自由度の組み合わせにより  
多様な運行形態が存在

柔軟性および自由度が高い

例えるなら、、、

路線バスとタクシーの間

# 参考：二次交通実施経験



令和7年度富士見町  
地域公共交通システム実証運行

**名称：夜便**

- 夜間における、富士見駅発各集落行のデマンド便の実証運行
- 停留所は各集落の**公民館**や**区役所**
- 部活や塾帰りの**学生**、富士見駅周辺の飲食店で**お酒を飲んだ人**
- **夜間の帰宅の足として利用**

# 具体的な利活用策②定期券の共通化

## 【鉄道とバスの定期・乗車券を共通化】

→どちらも選べる・乗車可能に

山田線、牟岐線等で行われている

「共同経営」を参考に

先行事例は鉄道の定期・乗車券でバスに乗車できる事例だが

バスの定期券でも鉄道に乗れるようにすることで、土日の移動も便利に

→公共交通全体の利便性の向上につなげる

→昼間の輸送の効率化にも繋がると予想



ご清聴ありがとうございました



独立行政法人国立高等専門学校機構

福島工業高等専門学校

National Institute of Technology, Fukushima College