

いわき都市圏総合都市交通推進協議会 第 1 回 道路交通検討幹事会



令和 3 年 2 月 9 日（火）
いわき市文化センター 3 階 大会議室





目 次



《確認事項》

- (1) 検討体制（協議会と幹事会）についてP 2
- (2) 策定する計画の概要について.....P 5
- (3) 現行交通関連計画の概要についてP 9

《検討事項》

- (4) いわき都市圏の現状・特性と課題についてP21
- (5) 現況自動車交通量（暫定版）についてP52
- (6) 公共交通ネットワーク方針（案）について.....P55
- (7) 今後の道路整備の視点と都市交通の目標についてP57



1. 検討体制（協議会と幹事会）について



① 都市交通施策のこれまでの経緯

- 本市では、H1dのPT調査やH14～15dの総合都市交通体系調査に基づき、H15dに「**いわき都市圏のあすの都市交通（現行都市交通マスタープラン）**」を策定
 - ➡各種基盤整備を進めるとともに、時差出勤等のTDM施策や各地区公共交通施策に関する社会実験を実施
- H20dには「**都市計画道路網再編計画**」、H24dには「**生活交通ビジョン**」を策定
 - ➡長期末着手の都市計画道路の見直しや公共交通ネットワークを確保するための基本的施策を設定

（なかなか進まない都市交通施策）

- 事業の進捗や見直し、急速な人口減少や超高齢社会の到来、厳しい財政状況、環境問題への対応、災害時への備えなど、本市を取り巻く環境は大きく変化
- このような背景を捉え、R1dには「**第二次都市計画マスタープラン**」と「**立地適正化計画**」を策定し、**持続可能な都市づくりを図るネットワーク型コンパクトシティの形成を推進**

（都市交通施策）

市民生活や産業・経済活動などの都市活動に大きな影響を与え、都市の発展の根幹をなす重要な施策の一つ

- **目指すべき将来の都市交通の姿を新たに描き、効率的・重点的で実効性のある計画を策定**
- **計画（施策）を着実に推進する体制を確立**



1. 検討体制（協議会と幹事会）について



② 効率的・重点的で実効性のある計画の策定

● 道路、公共交通等の交通施策に関する計画を一体的に策定

（国の動向）

インフラ長寿化計画「H25・11」※国土交通省各局に基づく
交通政策基本計画「H27・2」※交通政策基本法に基づく
地域公共交通活性化再生法の改正「R2・6」※地域公共交通計画根拠法
都市再生特別措置法の改正「H26・8」※立地適正化計画根拠法

整合

計画期間：2020d～概ね20年

R1.10策定

第二次いわき市都市計画マスタープラン
〔都市計画の基本的な方針〕

長期的な視点に立った都市づくりの目標
や市街地像、その実現に向けた施策の方向性を示す。

整合

整合

R2～3で策定する3つの交通施策に関する計画

整合

計画期間：2021d～概ね20年（目標年次は中期10年）

都市交通マスタープラン
〔交通施策の基本的な方針〕



交通実態の分析や将来交通量予測を行い、
長期的な視点から都市圏全体（本市は市域全域）の道路や公共交通などの都市交通部門における施策の方向性を示す。

整合

<対象の交通モード>

自 自動車 公 公共交通
転 自転車 シ カーシェア/シェアサイクル
歩 徒歩

コンパクトなまちづくりと交通ネットワークの形成の
具体的な取り組み ※各計画間で整合及び連携

計画期間：2020d～概ね20年

R1.10策定

いわき市立地適正化計画
〔居住や都市機能の配置の適正化計画〕

ネットワーク型コンパクトシティの形成
を目指し、居住機能や医療・福祉・商業
等の都市機能を誘導する区域や誘導施策
を定める。

計画期間：2021d～概ね5年（中長期的視点をもつ）

地域公共交通計画
〔地域交通のデザイン〕



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。

計画期間：2021d～概ね5-10年（長期的視点をもって）

都市・地域総合交通戦略
〔都市交通MPのアクションプラン〕



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。

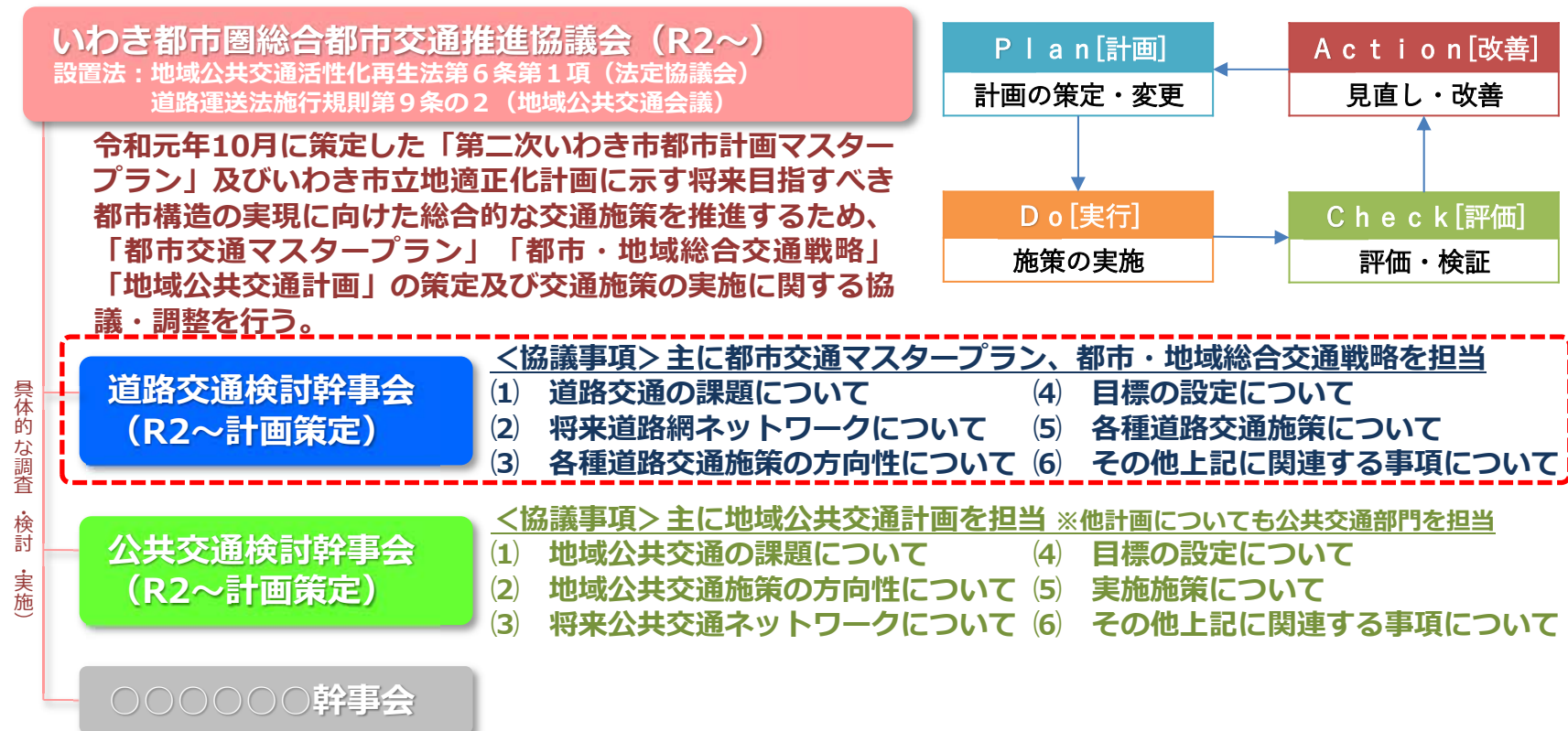


1. 検討体制（協議会と幹事会）について



③ 計画（施策）を着実に推進する体制の確立

- 各会議体を一本化し、交通施策に関する計画の策定及び施策の実施並びに進行管理を一体的に行う「いわき都市圏総合都市交通推進協議会」を設置 ※計画策定後においても毎年開催
- 計画策定にあたっては、詳細な調査・検討が必要となるため、協議会の下に「道路交通検討幹事会」「公共交通検討幹事会」を設置 ※その他必要に応じて設置を検討





2. 策定する計画の概要について



①

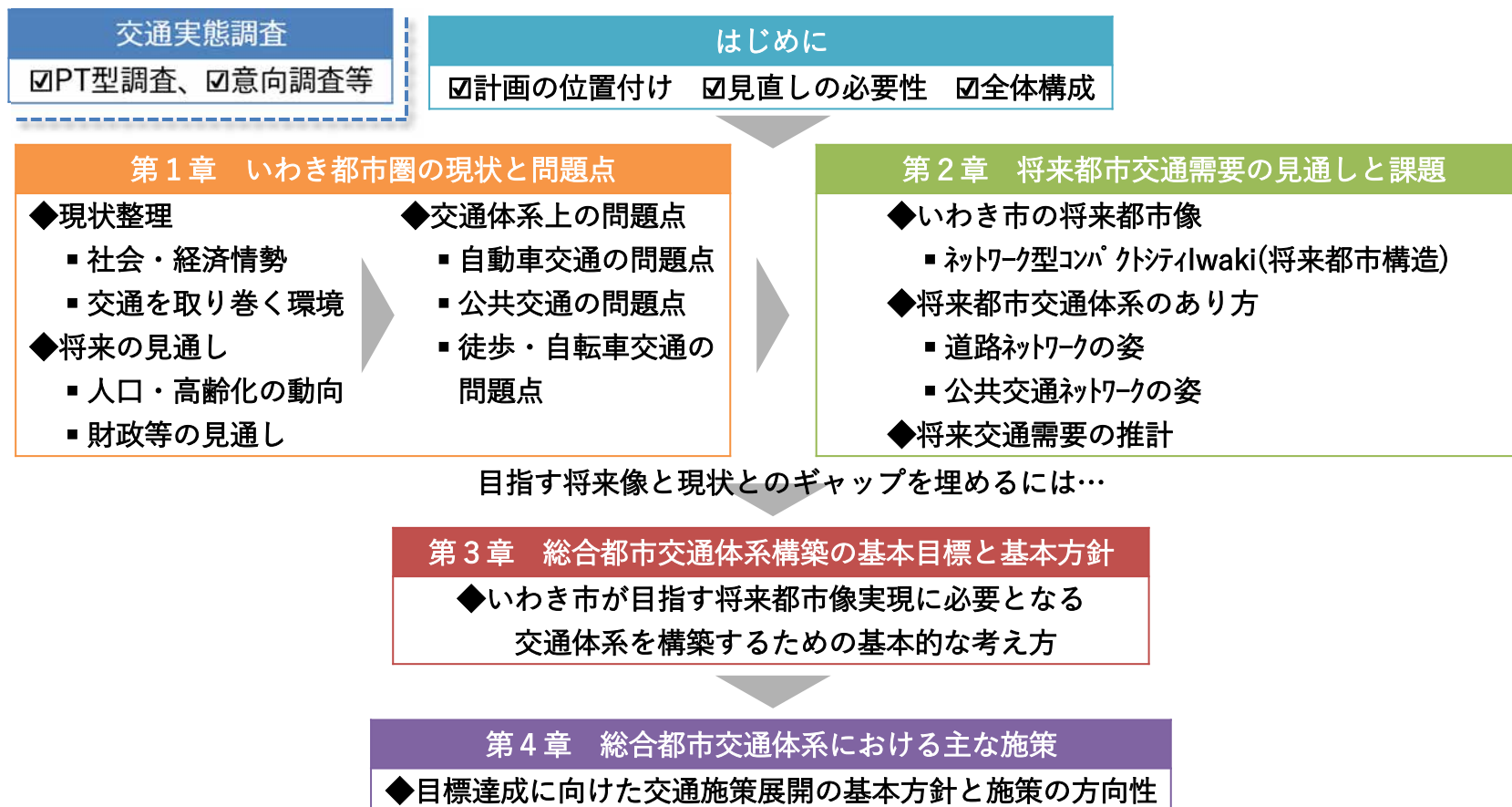
都市交通マスタープラン

計画期間：2021d～概ね20年（目標年次は中期10年）

〔交通施策の基本的な方針〕



- 交通実態の分析や将来交通量予測を行い、長期的な視点から都市圏全体（本市は市域全域）の道路や公共交通などの都市交通部門における施策の方向性を示す計画
- 現行の「いわき都市圏のあすの都市交通（H16.1）」の見直し



～ 短期・中期的な具体的な戦略目標及び施策は「都市・地域総合交通戦略」にて設定 ～

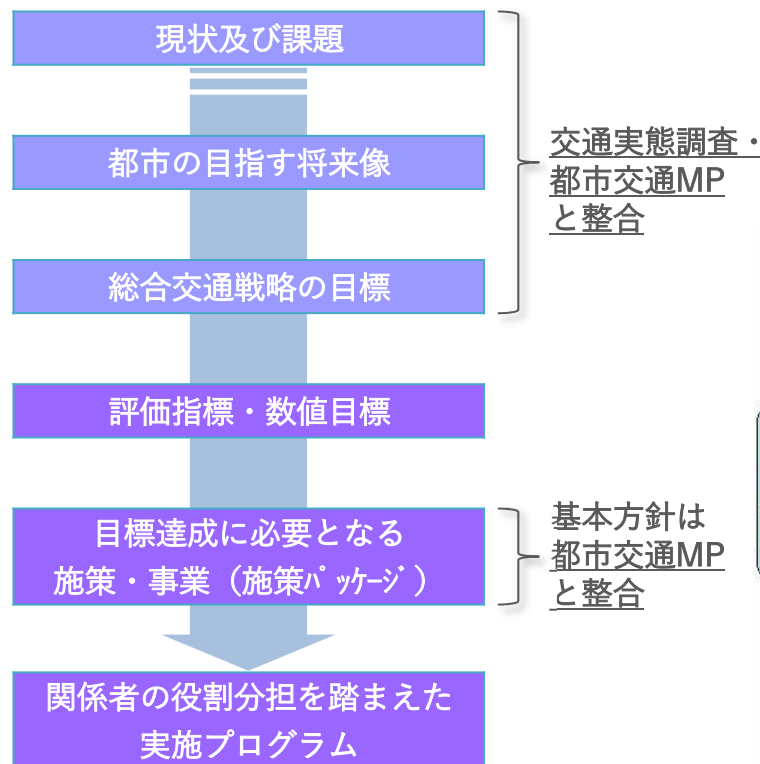


2. 策定する計画の概要について



② 都市・地域総合交通戦略 計画期間：2021d～概ね5-10年（長期的視点をもって） 〔都市交通MPのアクションプラン〕 自 転 歩 公 シ

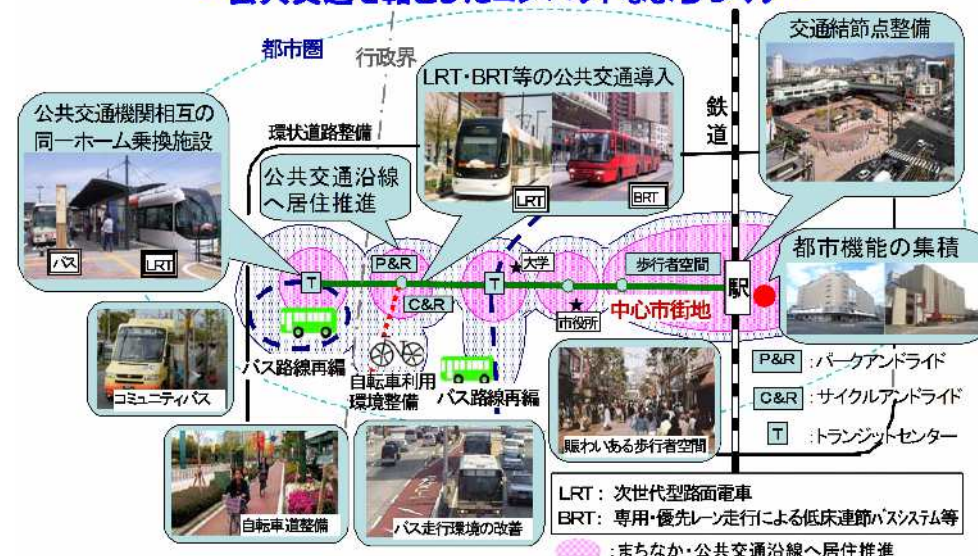
- 概ね5～10年の短期・中期を期間に、都市交通マスタープランの実現のための戦略目標を掲げ、必要となる施策パッケージと、個別施策事業のほか、スケジュール、事業主体等を定める計画
- 国認定により、都市・地域交通戦略推進事業（社総交）の活用が可能



《施策パッケージ：全ての主体が共通の目標のもと連携・連動》

- ① 「選択と集中」による重点的な施策を推進
- ② 多様な主体との連携を軸に「総力戦」として施策を推進
- ③ 施策間の相乗効果や施策効果の早期発現

総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ
～公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり～



※ 公共交通部門は地域公共交通計画と整合・連携



2. 策定する計画の概要について



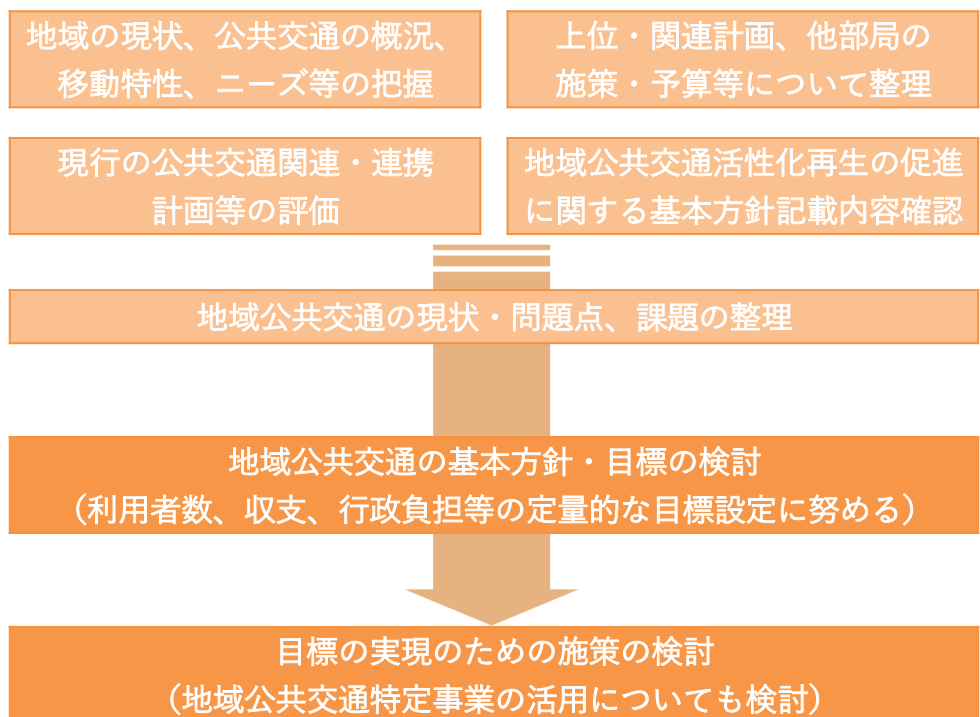
③

地域公共交通計画

計画期間：2021d～概ね5年（中長期的視点をもって）
〔地域交通のデザイン〕



- 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計画
- 既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じてスクールバスや福祉・病院・商業等の送迎サービスなどの輸送資源の活用も含めて、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保
- 主たる国補助「地域公共交通確保維持改善事業」は当該計画と連動化（原則として法定協議会が補助対象となることに留意）
- 現行の「生活交通ビジョン（H24.3）」のアップデート



交通実態調査・
都市交通MP
と整合

基本方針は
都市交通MP
と整合
※ただし、当該計
画は短期に留意

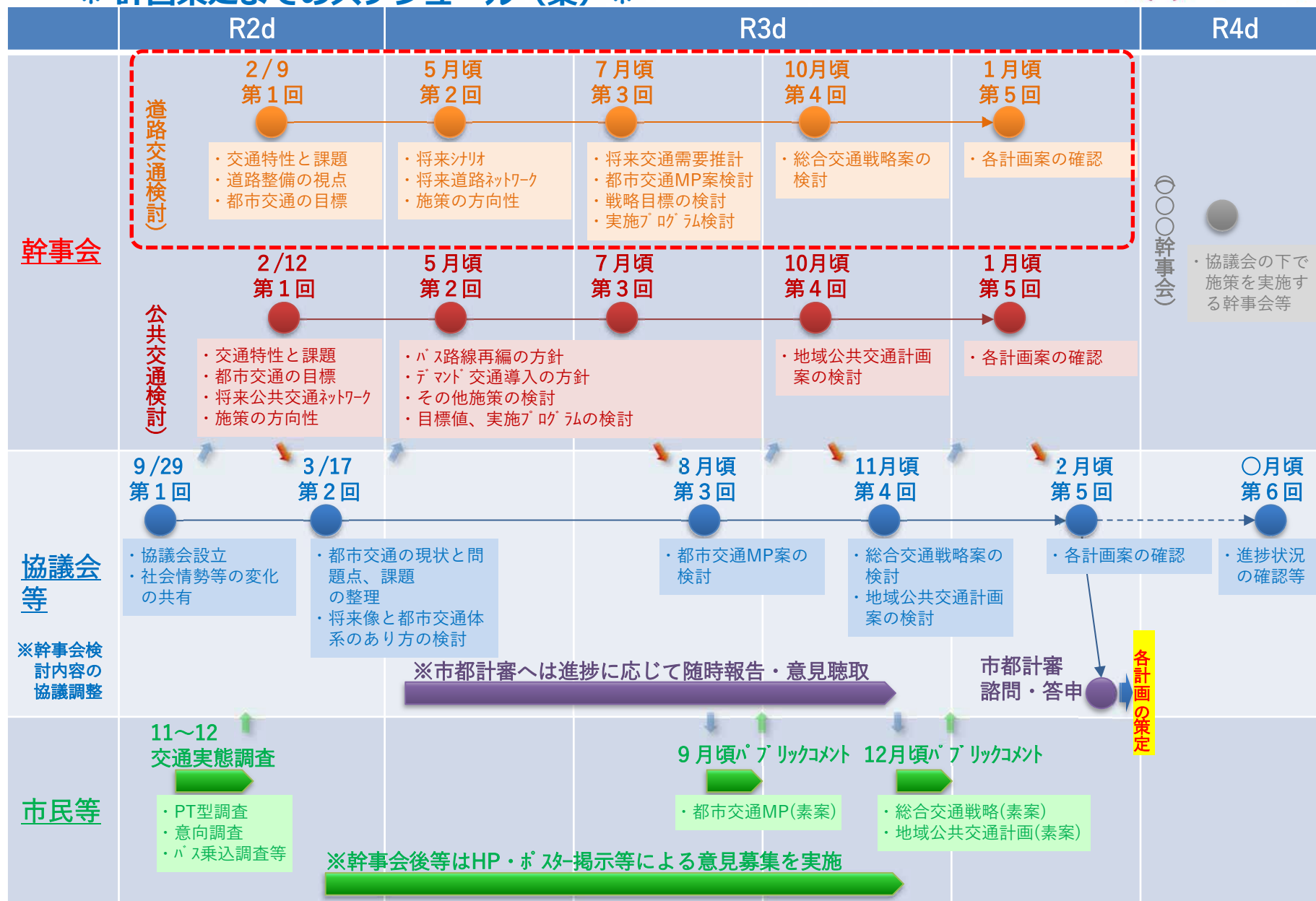




2. 策定する計画の概要について



* 計画策定までのスケジュール（案） *





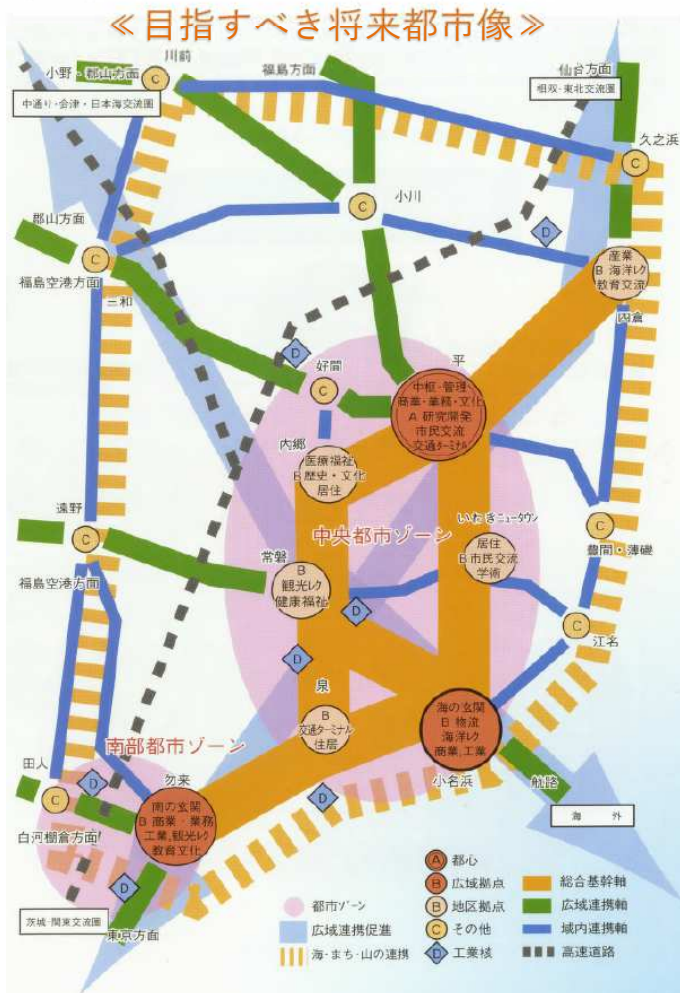
3. 現行交通関連計画の概要について



① 都市交通マスタープラン「いわき都市圏のあすの都市交通（H16.1）」

- 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」の方向性を定めた交通関連計画の上位計画

〔目標年次：平成37(2025)年 計画人口：約33万人〕

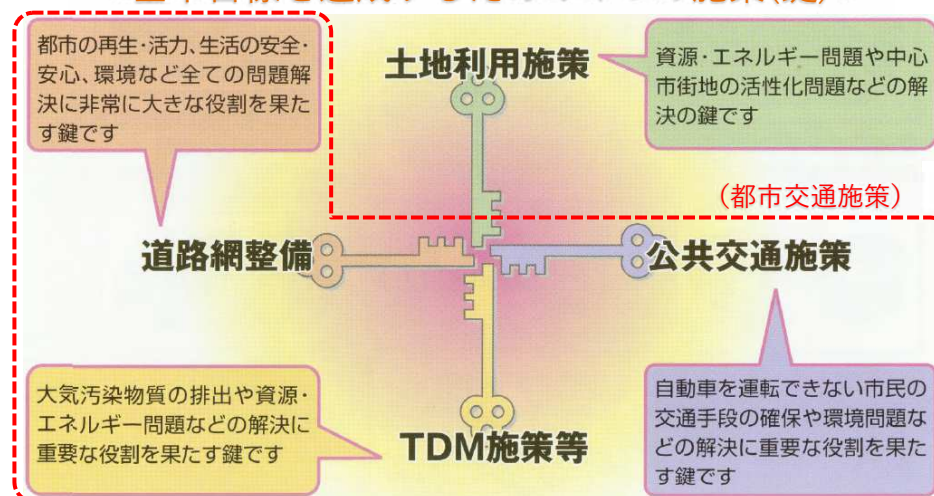


都市交通の側面から実現

《都市交通の3つの基本目標》

- ① 再生・活力
都市の再生・活力を生み出す都市交通
- ② 安全・安心
生活の安全・安心を生み出す都市交通
- ③ 環境
環境にやさしい都市交通

《基本目標を達成するための4つの施策(鍵)》





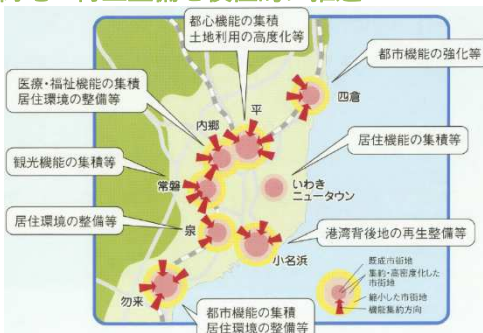
3. 現行交通関連計画の概要について



① 都市交通マスタープラン「いわき都市圏のあすの都市交通（H16.1）」

【土地利用施策】

○ 中心市街地の活性化や既成市街地の再生整備を積極的に推進



再開発や認定中活事業等を実施。今後は、コンパクトシティの姿を誘導区域として設定した立地適正化計画（居住と都市機能の誘導）を推進する必要がある。

【公共交通施策】

○ 考えられる公共交通施策の導入を積極的に推進

- ◆ 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
- ◆ 域外と連携した拠点間急行バスの導入



H17～20dにかけ多くの地区で社会実験や地域協議を実施。今後は、一過性ではなく、都市圏の公共交通サービス提供の考え方を整理し、計画的・重点的に施策を展開する必要がある。

【TDM施策等】

○ 考えられるTDM施策の導入を積極的に推進

- ◆ 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
- ◆ 短距離自動車利用等からの転換促進
- ◆ 時差通勤の推進、道路交通円滑化の支援(交差点改良や市信号制御)

H16～18dにかけ時差出勤社会実験やETC通勤割引可能性調査などを実施。今後は、H17dから実施の市職員スマート通勤の民間企業等への拡大など、ソフト施策の取り組み強化が必要。

【道路網整備（道路網マスタープラン）】

○ 渋滞解消・将来交通量の円滑な処理・交流連携の活性化を目的に将来道路ネットワークの構築を推進



優先的に整備が必要な路線の抽出や国県への働きかけ、都計道再編などを実施。今後は、厳しい財源状況の中で、さらに集中と選択の視点を持った道路整備・維持管理を推進する必要がある。



3. 現行交通関連計画の概要について



② 「いわき都市計画道路網再編計画（H20.5）」

- 都市計画道路の重要性・必要性等の検証・評価を行い、長期未着手の都市計画道路の見直しを含めて、**望ましい都市計画道路網の再編を行う交通関連計画**



- ▶ 現行の都市計画道路（129路線、総延長331.5km）について、工事着手の有無や都市計画決定からの経過年数などのほか、必要性や代替性、実現性の検証・評価踏まえ、見直し対象路線を抽出。
- ▶ 事業を継続する路線、線形や幅員等を変更する路線、一部区間を廃止又は追加する路線、全線を廃止する路線を選別し、計画的な整備を推進。

見直し対象外 (78路線 155.6 km)		整備済・事業中の幹線街路	64 路線	146.2 km
		区画街路・特殊街路	14 路線	9.4 km
見直し 対象 (51 路線 175.9 km)	継続	引き続き「事業を継続」する路線	12 路線	64.6 km
	変更	「線形や幅員等を変更」する路線	9 路線	18.4 km
		「起終点を変更（一部区間廃止）」する路線	13 路線	64.0 km
		「起終点を変更（一部区間追加）」する路線	4 路線	19.3 km
	廃止	「全線廃止」する路線	13 路線	9.6 km
計			129 路線	331.5 km

評価

- 都市計画変更が必要となる39路線中、33路線については見直しを実施したが、代替路線の検討等が必要な6路線については未実施。
- 代替路線の整備方針を含め、事業継続とした路線の今後の整備の見通しについて整理が必要となっている。



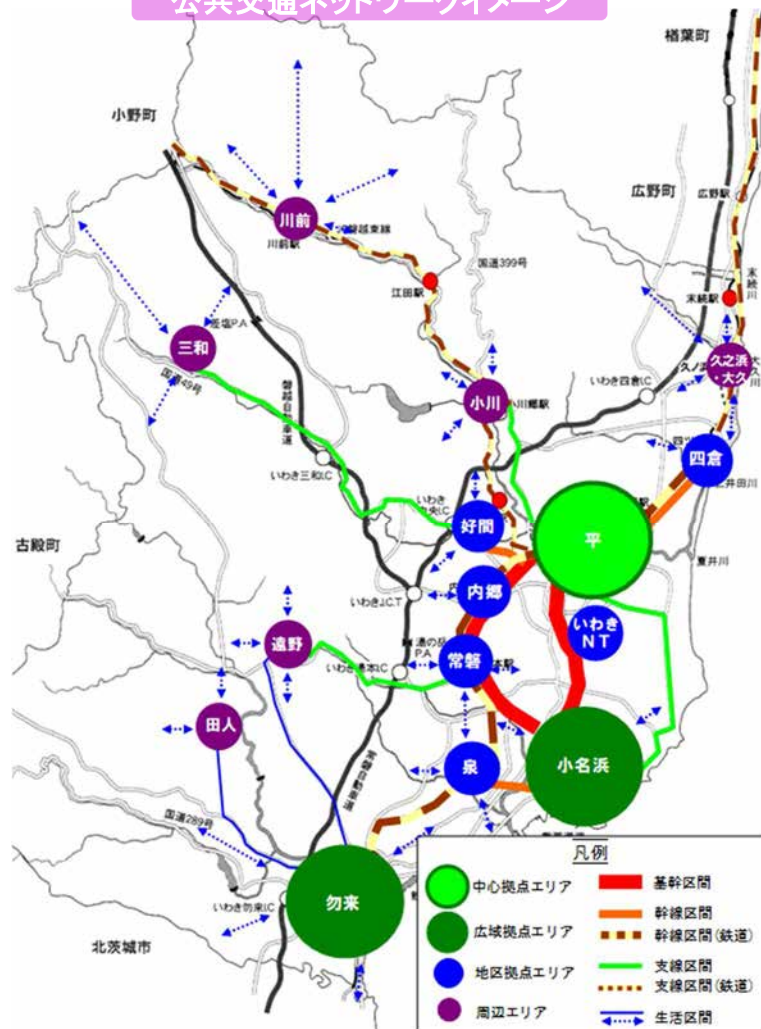
3. 現行交通関連計画の概要について



③ 「いわき市生活交通ビジョン（H24.3）」〔目標年次：平成37(2025)年〕

- 誰もが利用しやすい交通手段の実現を目指し、将来に向け持続可能な公共交通を構築するため、**本市の望ましい公共交通のあり方と公共交通施策の方向性を定めた計画**

公共交通ネットワークイメージ



【基本理念】

みんなで創り育む公共交通ネットワークいわき

【参考】「いわき市生活交通ビジョン」構成表

基本理念	基本目標	基本方針	施策展開方針	基本的施策
みんなで創り育む公共交通ネットワークいわき	みんなで支え合う「連携・協働」の公共交通の実現	公共交通利用の意識づくり	公共交通を考える機会の提供	3施策
	暮らしを支える「持続可能」な公共交通の実現	公共交通を支え続ける体制づくり	公共交通を考え育む地域組織の設置	2施策
		地域の実情に即した公共交通づくり	移動需要に応じた公共交通の確保	5施策
	人と自然にやさしい環境を支える「環境共生」の公共交通の実現	利用しやすい公共交通環境づくり	公共交通の相互連携	3施策
	交流と賑わいを支える「活力創造」の公共交通の実現	交流と賑わいを支える公共交通づくり	わかりやすい公共交通情報の提供	2施策
			利用しやすい公共交通環境の整備	4施策
			商業・観光などとの連携と広域交流の促進	2施策

評価

- 当該ビジョンに基づき、様々な実証事業や、三和・田人地区における住民ボランティア輸送を実施。
- 今後は、都市圏の公共交通サービス提供の考え方を再整理し、各地区における移動手段の確保や利用者のニーズにあったバス路線の再編、キャッシュレス化等の環境整備を推進する必要がある。



3. 現行交通関連計画の概要について



④ 「いわき市自転車活用推進計画（R2.2）」〔目標年次：令和6年〕

- 自転車活用の有効性を浸透させ、自転車文化が地域に根付くよう、**自転車活用の総合的かつ計画的な推進を図るための計画**

目標Ⅰ

自転車利用促進に向けた良好な都市環境づくり

- ①安全で快適な自転車走行空間の整備
- ②自転車利用の促進に向けまちづくりと連携した取り組みの推進

目標Ⅱ

自転車を活用した市民の健康増進

- ①健康増進等につながる自転車活用の推進
- ②自転車を活用した健康づくりの有効性の広報啓発

目標Ⅲ

サイクルツーリズムの推進による観光・地域振興

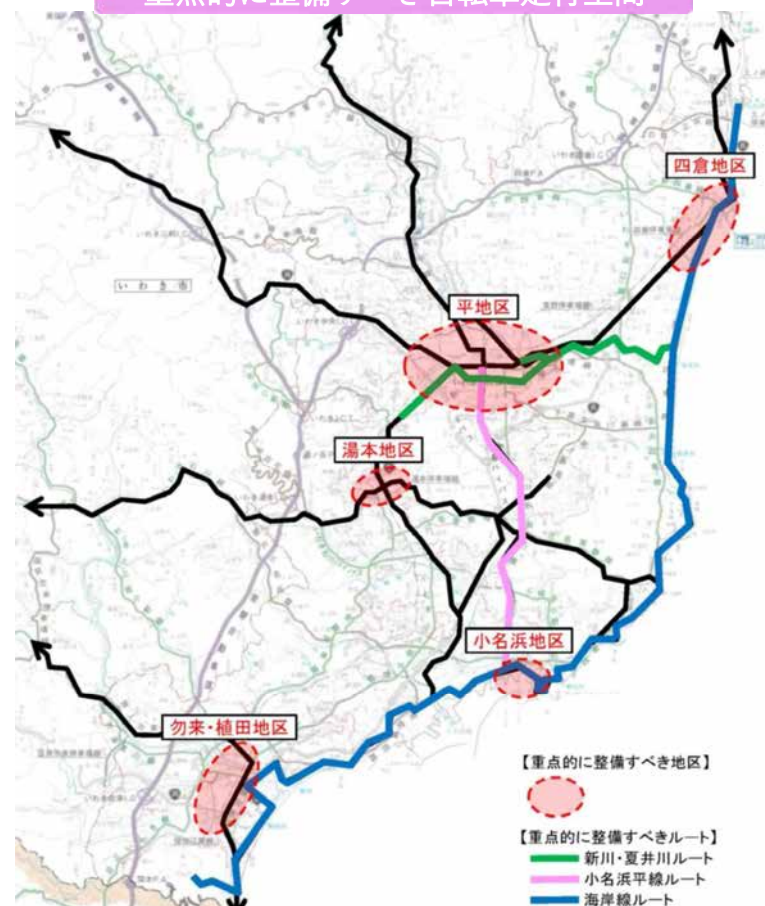
- ①「いわき七浜海道」のブランドイメージ向上
- ②サイクリストの拠点づくりと受入環境の整備
- ③自転車活用による積極的な観光・地域振興の推進

目標Ⅳ

自転車利用における安全・安心の確保

- ①自転車利用の交通安全教育・啓発の推進
- ②自転車の安全利用の環境整備

重点的に整備すべき自転車走行空間



- 国、県、市、民間企業、団体等が各役割を認識し、相互に連携し各施策に取り組む。
- 適宜、「いわき市自転車道路網整備計画・海岸線ルート連絡調整会議」においてフォローアップを行う。



3. 現行交通関連計画の概要について



＊ 上位計画等における交通に関する記載事項 ＊

⑤ 「第二次いわき市都市計画マスタープラン（R1.10）」

いわき市の都市計画に関する基本的な方針

計画対象区域：市全域，計画期間：概ね20年間

ネットワーク型コンパクトシティIwaki



図 将来都市構造図

□ 当該計画における交通施策の方針の概要（1 / 3）

○ 将来都市構造 ～ネットワーク型コンパクトシティIwaki～

- 平や小名浜、勿来、四倉などの主要な拠点と、周辺の拠点において、機能の集約化・効率化が図られる拠点性の高い、持続可能な都市運営を実現する。
- 本市は、海・まち・山に輝く複数の拠点が連携し、有機的な軸で結ばれることで、永き未来にわたり輝き続けるネットワーク型コンパクトシティを構築する。

< 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。 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、主要拠点間の国道や主要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。



3. 現行交通関連計画の概要について



※ 上位計画等における交通に関する記載事項 ※

⑤ 「第二次いわき市都市計画マスタープラン（R1.10）」

いわき市の都市計画に関する基本的な方針

計画対象区域：市全域，計画期間：概ね20年間

□ 当該計画における交通施策の方針の概要（2／3）

○ 幹線道路ネットワークの形成

- 今後急速に進む人口減少や超高齢社会の到来を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行いながら、計画的な都市計画道路の整備を進める。
- 道路種別（広域幹線道路、市内幹線道路、補助幹線道路）毎の方針に基づき、将来都市構造の実現を図る幹線道路、生活道路等のネットワーク形成に取り組むとともに、適切な維持管理に努める。

○ 生活道路における道路空間の確保

- 生活環境の利便性や安全性の確保と交通の円滑化等に留意するとともに、各地域の特性に応じた道路空間の確保に努める。

○ 歩行者・自転車交通空間の充実

- 市街地の幹線道路や主要な生活道路では、歩道の整備により、特に高齢者や障がい者、子どもの安全な通行に配慮した歩行者、自転車空間の確保を進めるとともに、各「拠点」市街地内では、中心市街地における安全性確保のため、歩道空間のネットワーク化に努め、回遊性の向上を図る。また、これらの空間形成においては、道路緑化やモールとしての整備など、歩きたくなる魅力を備えた道路空間づくりに努める。
- 主な「拠点」市街地におけるシンボル道路の形成を図るとともに、健康増進や観光レクリエーションの観点から自転車利用ニーズに応える道路空間の形成や観光拠点施設周辺等での自転車走行環境向上等、自転車道路網の形成を図る。

○ 駅前広場・駐車場等の整備と活用

- 市街地での人の集散の核となる空間、自動車交通と徒歩による回遊の接点となる空間として、駅前広場、駐車場・駐輪場の機能の充実を図る。

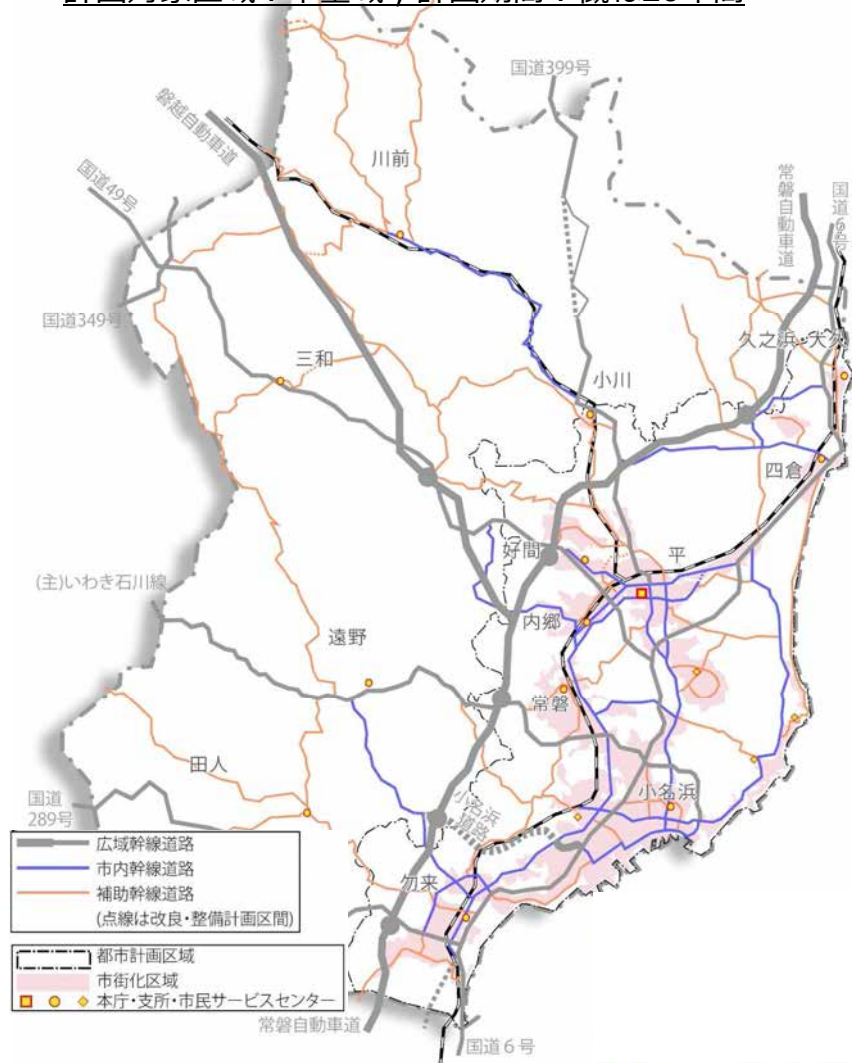


図 幹線道路ネットワーク形成方針図



3. 現行交通関連計画の概要について



＊ 上位計画等における交通に関する記載事項 ＊

⑤ 「第二次いわき市都市計画マスタープラン（R1.10）」

いわき市の都市計画に関する基本的な方針

計画対象区域：市全域，計画期間：概ね20年間

□ 当該計画における交通施策の方針の概要（3／3）

○ 公共交通の活用

- 鉄道やバスの利便性・速達性等の向上や、公共交通を補完するカーシェアリング、シェアサイクリングなどの充実を図り、すべての人が安心し、なおかつ、分かりやすく利便性の高い公共交通環境づくりに努めるとともに、自転車利用の促進に向けた自転車道路網の形成を図り、過度に自動車に頼らないライフスタイルへの転換を進める。
- 公共交通空白地域における乗合タクシーや次世代型のデマンド交通の運行など、地域性に合わせた公共交通システムのあり方の検討、実践に努めるとともに、LRT・BRTなどの新たな交通手段の導入に向けた検討や、自動運転をはじめとする新たな技術の活用、さらには、ICTを活用した交通のクラウド化を進め、鉄道やバス、タクシー等の交通サービス間のシームレス化による利便性の向上など、交通手段の多様化に取り組む。

○ 鉄道の利便性向上

- 鉄道の利便性の向上と利用促進に向けた各種施策を展開するとともに、駐車場、駐輪場の適切な整備や運用によるパーク＆ライド、サイクル＆ライドの増進など、交通結節点機能の充実に向けた取り組みを進める。

○ バスの利便性向上

- バス専用レーンの整備など、バス走行環境の改善等により走行の円滑性、速達性の向上に努めるとともに、現行バス路線の維持・確保と、より利用しやすい交通手段となるような運行改善を検討する。

○ 新たな公共交通システムの導入

- 新技術を活用したバス運行管理システムの高度化や車両の改善、自動運転技術を視野に中山間地域に適した交通システムのあり方を検討するとともに、泉～小名浜～平を結ぶ公共交通の導入検討など、広域多核型都市に見合った交通システムの多様化を進める。

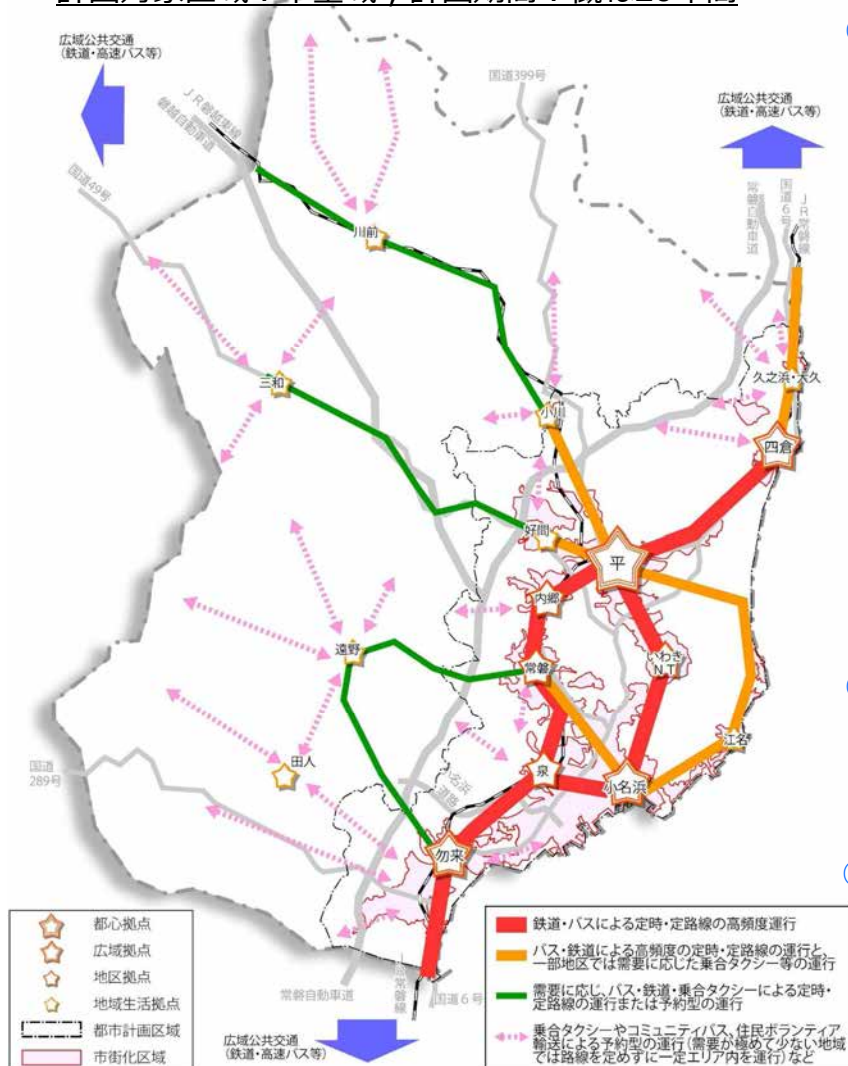


図 公共交通整備方針図



3. 現行交通関連計画の概要について



※ 上位計画等における交通に関する記載事項 ※

⑥ 「いわき市立地適正化計画（R1.10）」

居住及び都市機能の配置の適正化を図る計画

計画対象区域：都市計画区域，計画期間：概ね20年間

□ 当該計画における交通施策の方針の概要

○ まちなか居住区域内の誘導施策の方針

まちなか居住区域内交通の利便性の向上を図るため、公共交通の利便性や速達性の向上、並びにクリーンエネルギー自動車とICTクラウドシステム等を活用した新たな交通システムの導入の検討を進めるほか、自家用車の「保有」から「利用」への転換を促すため、公共交通の補完的役割を担う「カーシェアリングステーション」や「シェアサイクリングステーション」の立地誘導を検討するとともに、歩車道においても良好な道路空間の創出に向けた整備を検討する。

a) 誘導区域内等の公共交通の利便性・速達性の向上と既存交通との接続性向上

都市機能誘導区域へのアクセス、及びまちなか居住区域内の公共交通については、本市経済を支え、日常生活や産業活動を支える重要なインフラ施設として、その利便性や速達性が向上する施策を交通事業者と市が協働で取り組む。

また、路線バスについては、社会情勢の変化に対応した路線の再編によるネットワークの強化や次世代型のデマンド交通等への転換など、地域特性に合わせた最適な交通手段の確保を検討するとともに、鉄道との接続性を強化することにより、都市機能誘導区域等とのアクセス向上を図る。

b) 公共交通のICT化の推進

ICTクラウドシステム等を活用した新たな交通システムを導入することにより、交通の利便性向上を図り、将来的な“MaaS”の社会実装につなげる。

c) シェアリングエコノミーの推進

誘導区域内における自家用以外の交通手段として、公共交通と自家用車の中間に位置するカーシェアリングステーションやシェアサイクリングステーションについて、まちなか居住区域内への誘導を検討する。

d) 誘導区域内等における歩車道の利用環境の向上

都市機能誘導区域での誘導施設整備と合わせ、誘導区域内の道路の利用環境向上に向けた整備を検討する。

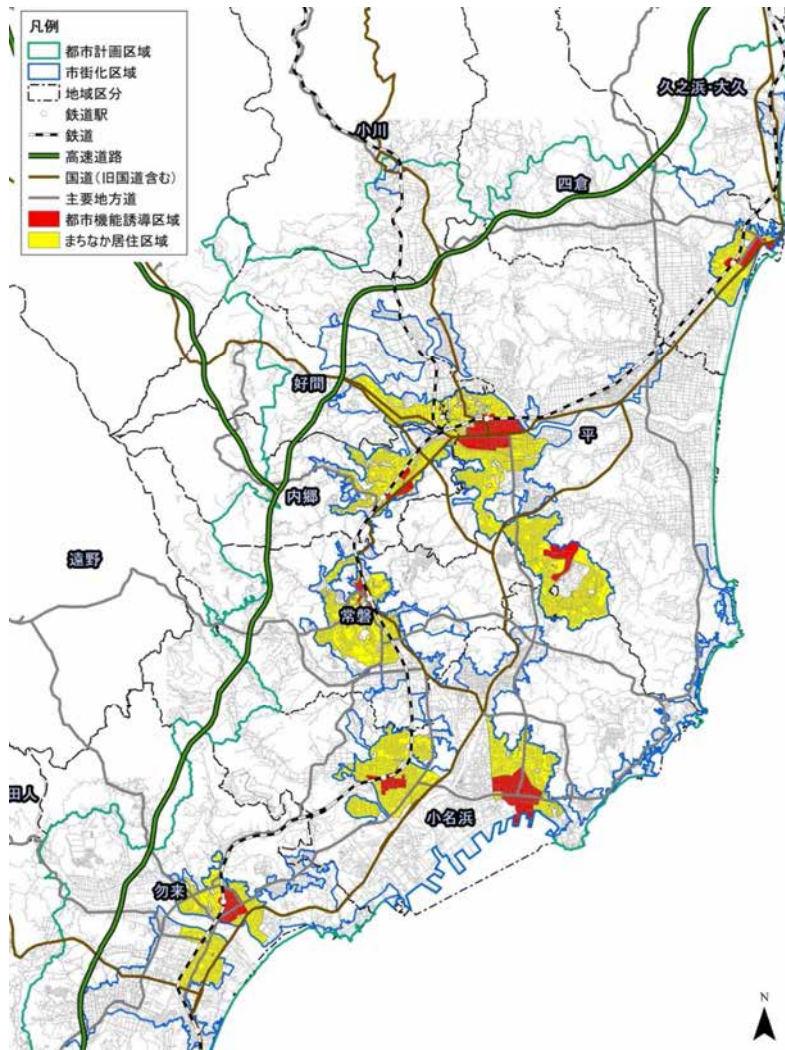


図 立地適正化計画誘導区域図



3. 現行交通関連計画の概要について



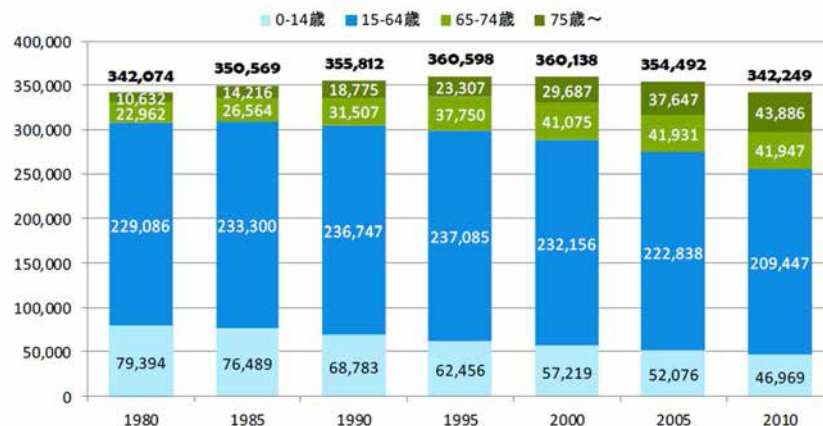
＊ 上位計画等における交通に関する記載事項 ＊

⑦ 「いわき市人口ビジョン・いわき創生総合戦略（H28.3）」

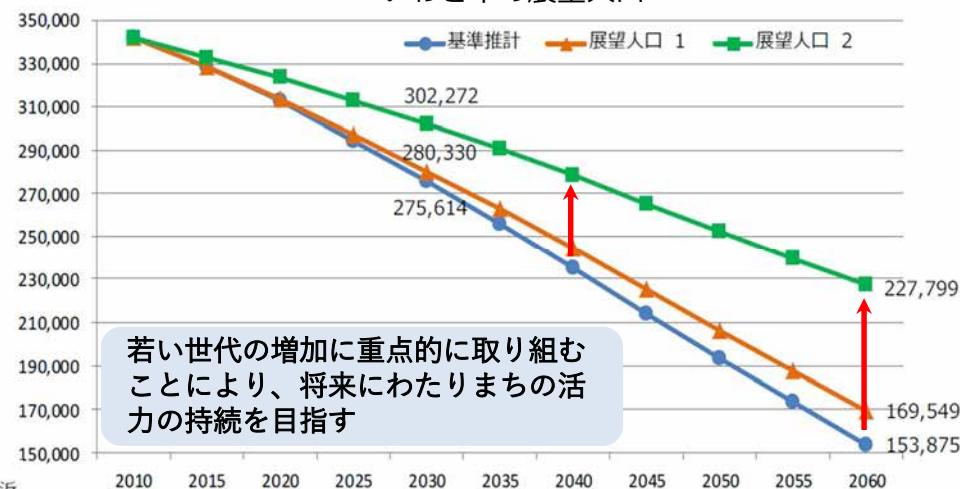
1. いわき市人口ビジョン〔対象期間：平成27(2015)～令和42(2060)年〕

- 人口の将来展望を明らかにし、今後の目指すべき方向性を提示する計画

年齢区分別人口の推移



いわき市の展望人口

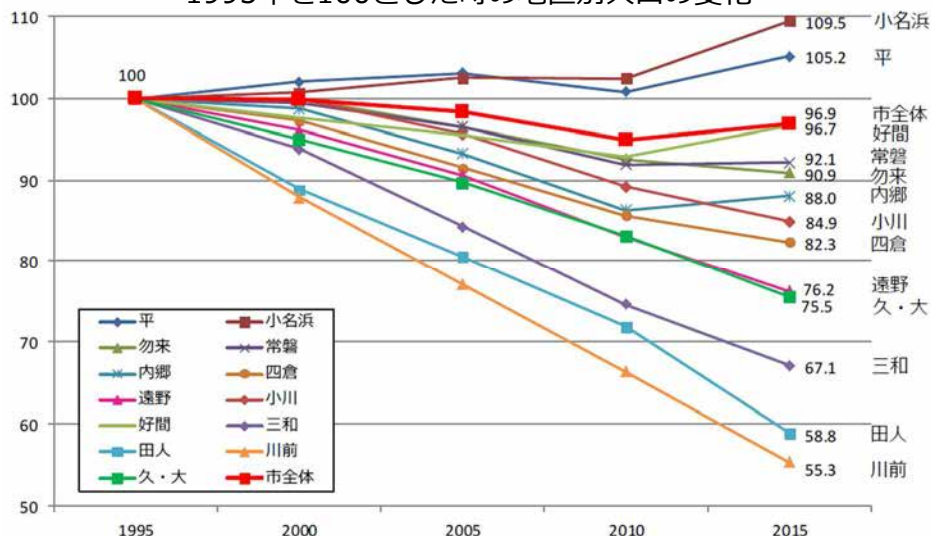


若い世代の増加に重点的に取り組むことにより、将来にわたりまちの活力の持続を目指す

基準推計：国勢調査トレンド
展望人口 1：自然動態のみ改善
展望人口 2：自然動態・社会動態の改善

2030 年で約30 万人、
2060 年で約22 万人の人口維持を目指す。

1995年を100とした時の地区別人口の変化



➤ 避けられない人口減少。減少する交通需要（量）と多様化したライフスタイル（質）へ対応した交通体系の確立が求められる。

※現在、人口ビジョンは、創生総合戦略の改訂にあわせて、見直し中。



3. 現行交通関連計画の概要について

※ 上位計画等における交通に関する記載事項 ※



⑦ 「いわき市人口ビジョン・いわき創生総合戦略（H28.3）」

2. いわき創生総合戦略〔対象期間：平成27(2015)～令和2(2020)年〕

- 人口減少・超高齢化社会を踏まえた、**まち・ひと・しごとを創生するための方策を提示**する計画

《目指すべき将来像》

- ・地域全体で人を育て人が育つまち
- ・安心して出産・子育てができる環境

- ・地区ごとに個性と魅力を備え多様性に溢れたまち
- ・中山間地域の拠点化と生活の質の向上

- ・地域に愛着・魅力を感じ地域で働く意欲が高いまち
- ・誰もが働きやすい環境

《いわき創生の基本目標》

1. 人のエネルギー（5つのプロジェクト）

“人づくり”と“まちづくり”の好循環を生み出す。

2. 地のエネルギー（6つのプロジェクト）

市民からも、市外からも“選ばれるまち”をつくる。

3. 産業のエネルギー（6つのプロジェクト）

地域に培われた“生業”を磨き上げ、伸ばす。

□ 当該計画における交通施策に関連する概要

【2-6 デマンド交通PJ】

- ・路線バスやスクールバス、乗合タクシーなど、多様な交通手段を組み合わせながら、子どもや高齢者などが利用しやすい交通体系を構築します。
- ・利用料金や路線ルート不明瞭さ、便数の少なさや不定時性など、ICTの活用により、利用方法や現在の運行状況などを把握しやすい環境を整備します。

【3-3 バッテリー関連産業振興PJ】

- ・バッテリーを利用した機器等のモデル的な利用促進を図り、市内関連事業者の振興と企業誘致につなげます。

※現在、創生総合戦略の改訂作業中。



3. 現行交通関連計画の概要について



※ 上位計画等における交通に関する記載事項 ※

⑧ 「いわき市観光まちづくりビジョン（R1.5）」

- いわき市の観光振興施策の基本的な方針であり、「観光まちづくり」の実現のために効果的に推進する各種戦略を定める計画〔計画期間：令和元(2019)年～令和4(2023)年〕

« 観光まちづくりを実現するための3つの基本戦略と15のアクションプラン »

基本戦略Ⅰ

【効果的な情報戦略の推進】

- 1 デジタルマーケティングの推進・強化
- 2 地域と連携した観光・物産情報の収集と発信
- 3 シティセールス・プロモーションの推進
- 4 多言語による情報発信
- 5 多様な媒体を活用した情報発信

基本戦略Ⅱ

【多様な旅行商品の造成による観光誘客の推進】

- 1 「フラ」をテーマとした事業の推進
- 2 テーマ別観光の推進
- 3 広域連携ルートの構築
- 4 教育旅行・合宿やMICEの誘致
- 5 訪日外国人旅行者の誘客

基本戦略Ⅲ

【地域資源の積極的な活用による観光振興の推進】

- 1 自然資源の活用
- 2 地場産品の活用
- 3 歴史・文化・芸術の活用
- 4 地域の祭り・イベントの活用
- 5 受入環境の整備

□ 当該計画における交通施策に関連する概要

広域連携ルートの構築（一部抜粋）

【広域連携団体との連携】

- 「うつくしま浜街道観光推進会議」、「いわき市・北茨城市・高萩市広域観光行政連絡協議会」、「磐越自動車道沿線都市交流会議」をはじめとする周辺自治体や民間が主体となった広域連携団体と連携し、周遊ルートを構築する。

【貸切バス借上助成金制度の拡充の検討】

- 広域周遊を促すため、貸切バス借上助成金制度の拡充を検討する。

受入環境の整備（一部抜粋）

【キャッシュレス化・免税店登録の推進】

- お客様の利便性向上のため、交通・宿泊・施設・買物等におけるキャッシュレス化に向けた取り組みの推進と訪日外国人旅行者に向けた観光施設等の免税店登録を推進する。



4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



① 社会・経済情勢等からみる現状と課題

(1) 人口動向

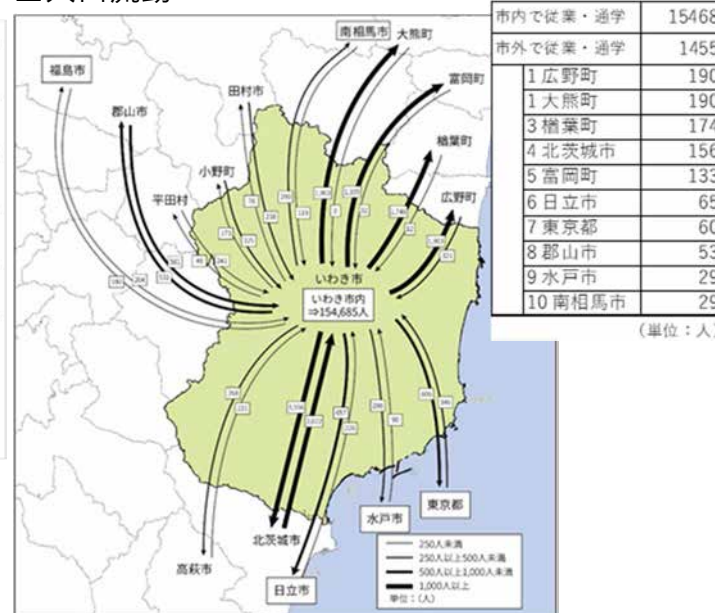
- 人口は年々減少しており、公共交通の維持や経済的側面からも、**交通軸への人口の集約や外出を促すまちづくり**が求められている。
- 高齢化率は上昇傾向にあり、平地区を除く全地区で30%を超えており、特に山間部の川前や田人地区では約47%と高く、**安全・安心な道路交通環境や地域の状況に応じた交通体系を確保**する必要がある。
- また、医療費や社会保障費の抑制の視点からも、**健康増進や就労機会の増加**が求められており、**高齢者の外出機会を支える交通手段の確立**が急務となっている。
- 市域内移動が主となる広域都市としての特徴を有し、**従業者・通学者の円滑な移動**が求められている。
- 一方で、外国人居住者は増加の傾向にあり、**多言語対応した交通環境の整備**が求められている。

■人口推移・高齢化率



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

■人口流動



出典：平成27年国勢調査（常住地による従業・通学区区町村，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)



4. いわき都市圏の現状・特性と課題について

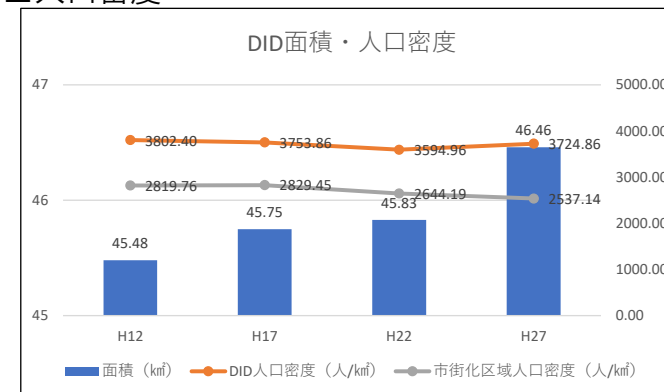


① 社会・経済情勢等からみる現状と課題

(2) 市街化の動向

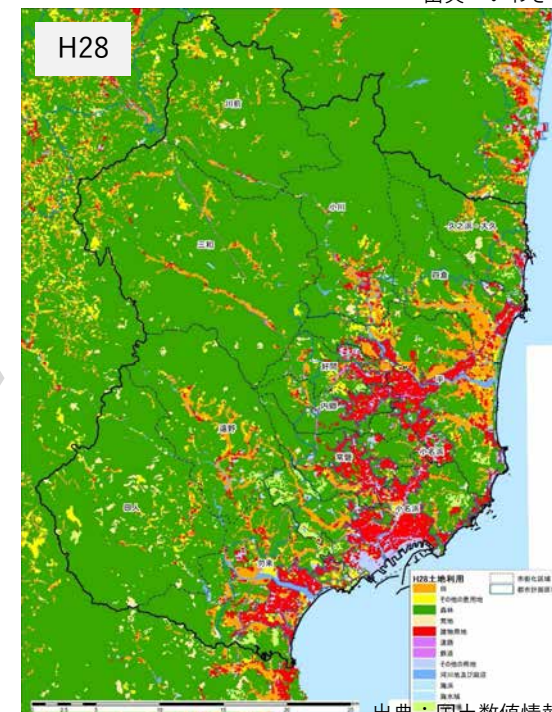
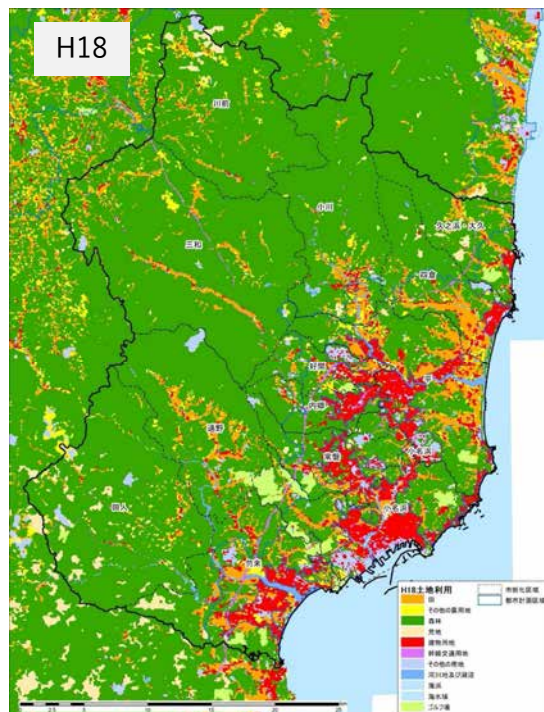
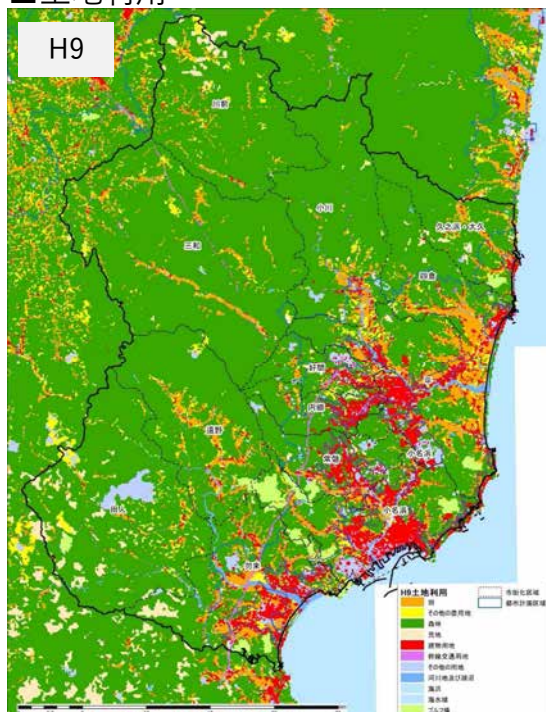
- 市街地は拡大傾向が続いており、都市計画区域内での建物用地の増加、中山間地域での田畑の減少が見受けられる。
- DID面積が増加傾向であることに對し、DID人口密度に大きな変化が見られず、低密度な市街地が拡大しており、今後の人口減少も捉え、**社会的な効率と街の活気の維持**が求められている。
- **交通軸への人口の集約や都市機能の集積等を図ることを目的とした、立地適正化計画や公共施設等総合管理計画等と連携した交通体系の整備**が求められている。

■人口密度



出典：いわき市統計

■土地利用



出典：国土数値情報



4. いわき都市圏の現状・特性と課題について

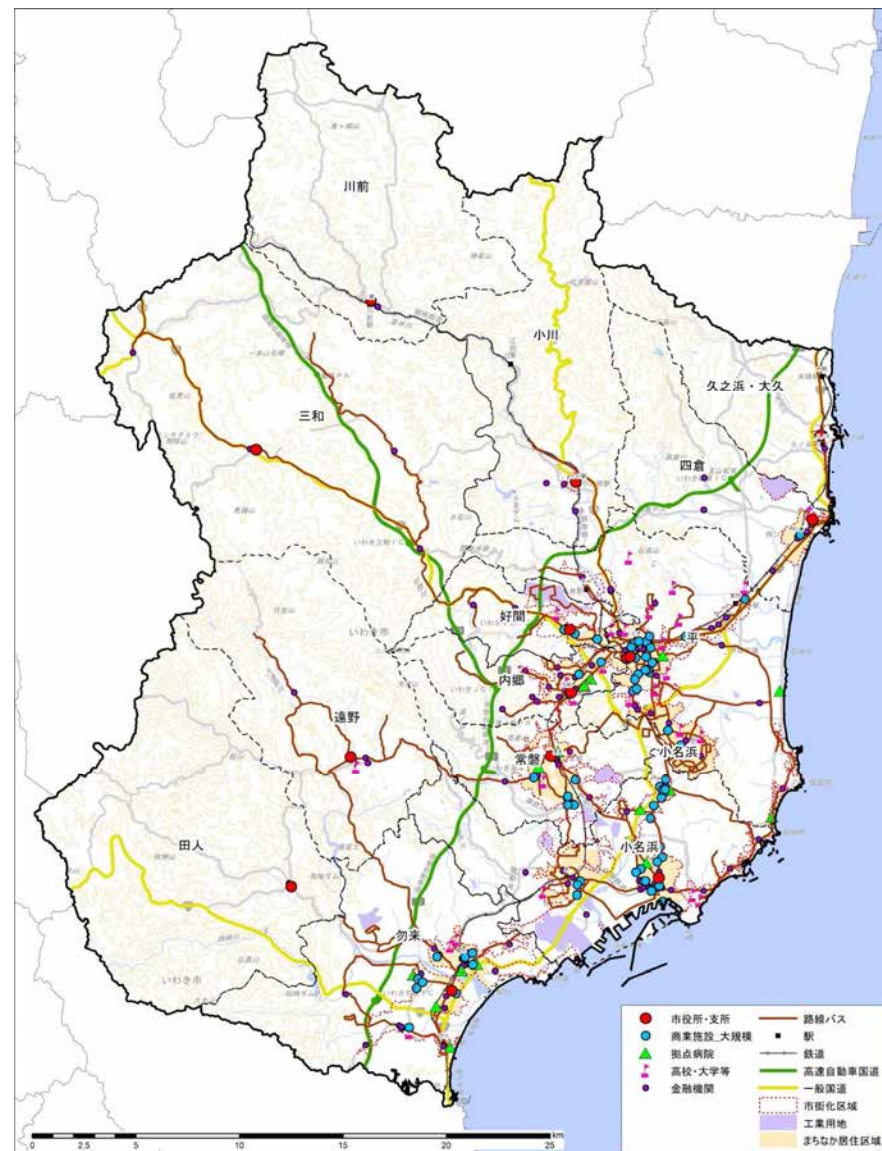


① 社会・経済情勢等からみる現状と課題

(3) 生活利便施設等の集積状況

- 生活利便施設は主に市街地に集積しており、鉄道駅や支所から少し離れた幹線道路沿いの立地も多く、**過度に車に頼らない効率的な市街地の形成**が求められている。
- **中山間地域から、生活利便施設が立地する市街地への移動手段の確保**が課題となっている。
- 常磐自動車道や重要港湾小名浜港などの整備とともに工場立地が進み、東北地方有数の工業集積地であり、**物流交通も多い**特徴を有する。
- 小名浜港東港の整備とともに、**小名浜港と各工業団地等**を利用する大型車両の増加が推測され、**国道6号バイパスや49号等の主要幹線の速度低下及び渋滞が懸念**されている。
- 市内には、泉、小名浜、常磐、勿来等、15カ所の工業団地が整備されている。

■生活利便施設





4. いわき都市圏の現状・特性と課題について

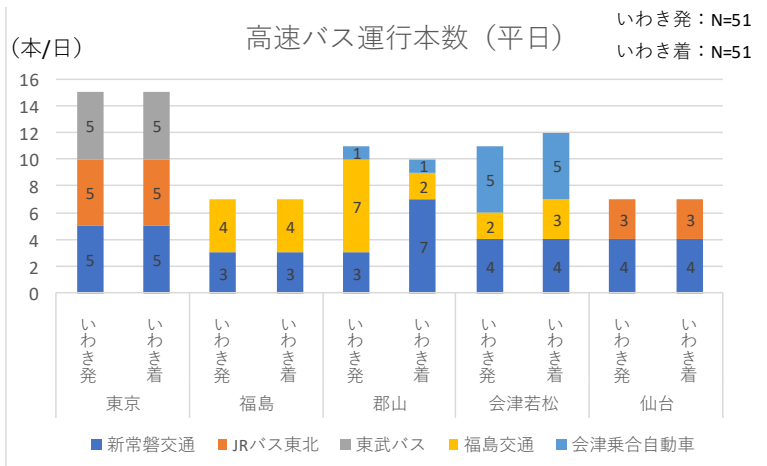


① 社会・経済情勢等からみる現状と課題

(4) 広域拠点としてのいわき市

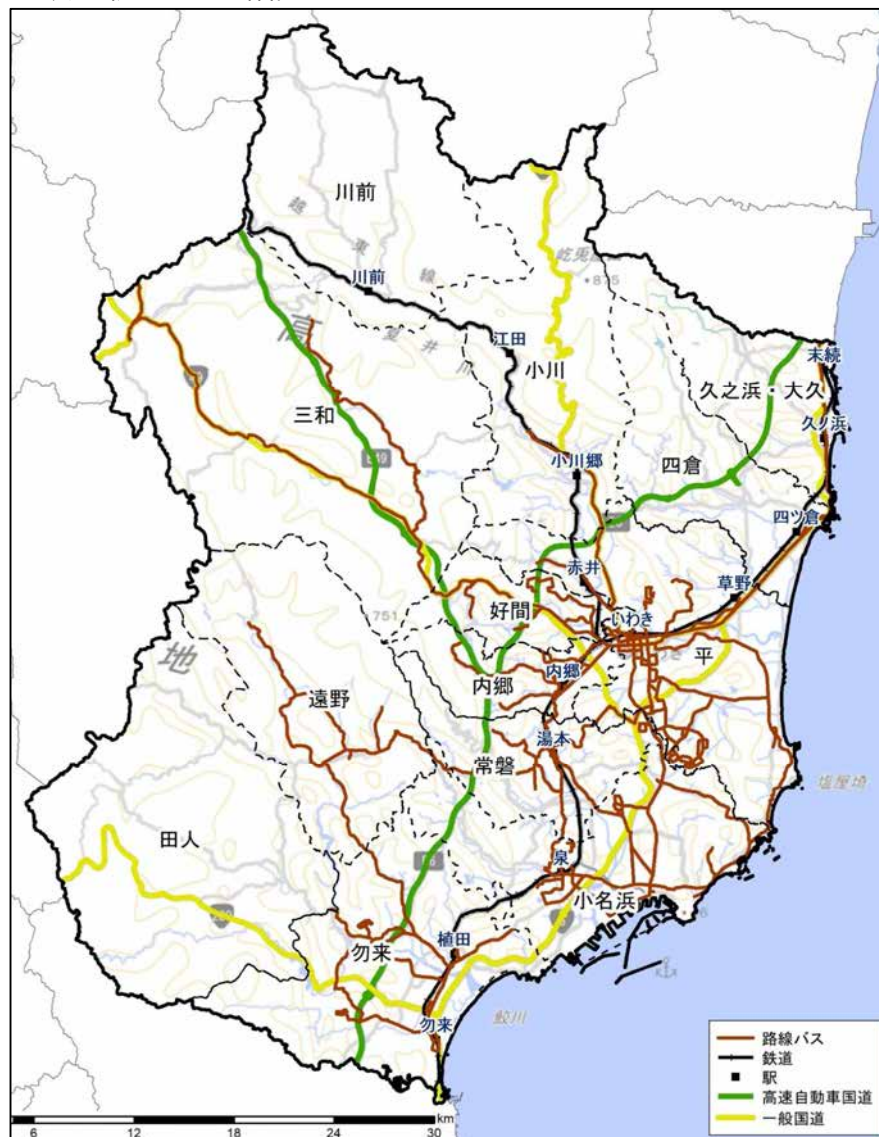
- 本市は東北と首都圏を結ぶ太平洋沿いの玄関口に位置し、南東北の物流拠点『小名浜港』や、『アクアマリンパーク』『湯本温泉郷』などの多くの観光資源を有しており、**高速道路や鉄道などの広域ネットワークを活用した交流人口増加が期待**されている。
- JR常磐線湯本駅は特急停車駅であり、首都圏から特急で直接『湯本温泉郷』へアクセスが可能。
- 高速道路ネットワークの利便性が高く、**仙台や東京方面へ多くの高速バスが運行**されているが、**アクセス性の向上や停留所等の待合環境整備**が求められている。

■高速バス運行本数



出典：新常磐交通、JRバス東北、東武バス、福島交通、会津乗合自動車HP

■鉄道軌道・道路網





4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



① 社会・経済情勢等からみる現状と課題

(5) 財政状況

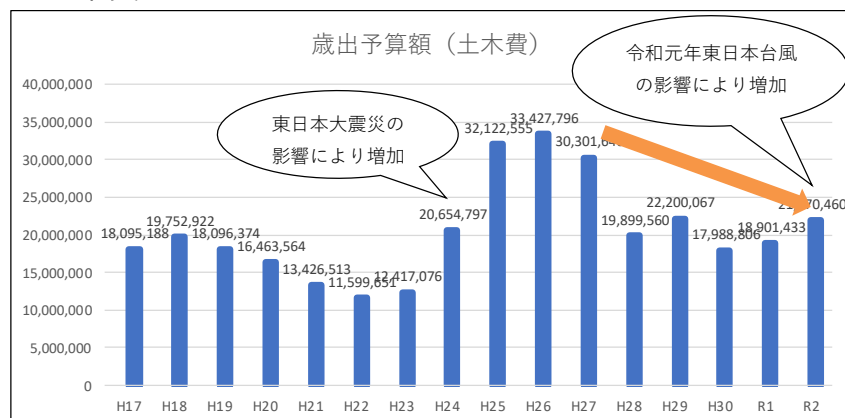
- 本市の歳出予算については**扶助費が増加傾向**にあり、公債費や人件費の削減を図るも、義務的経費全体は微増している。今後、高齢化が進行する中では、さらに扶助費が増加することが懸念されている。
- 近年は震災や台風被害等による復旧・復興に要する土木費が大きくなっているが、義務的経費の増加に伴い、**交通基盤の維持管理や新規整備への投資は厳しい状況**にある。
- 本市の市道は実延長約3,500km。中核市の中では6位、中核市平均の約1.7倍であり、限られた財政の中で**効率の良い道路整備や維持管理、公共交通サービスの確保**が求められる。

■歳出予算額



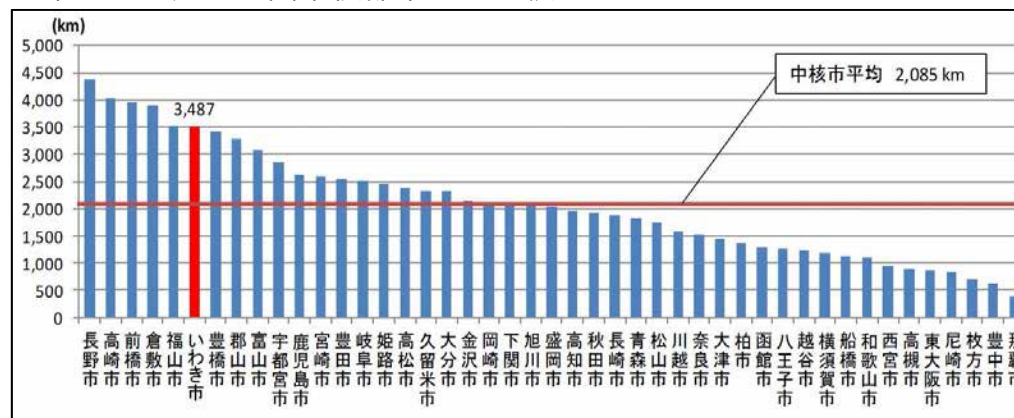
出典: いわき市中期財政計画

■土木費



出典: いわき市統計

■市道の延長の全国中核都市との比較



出典: いわき市公共施設等総合管理計画



4. いわき都市圏の現状・特性と課題について

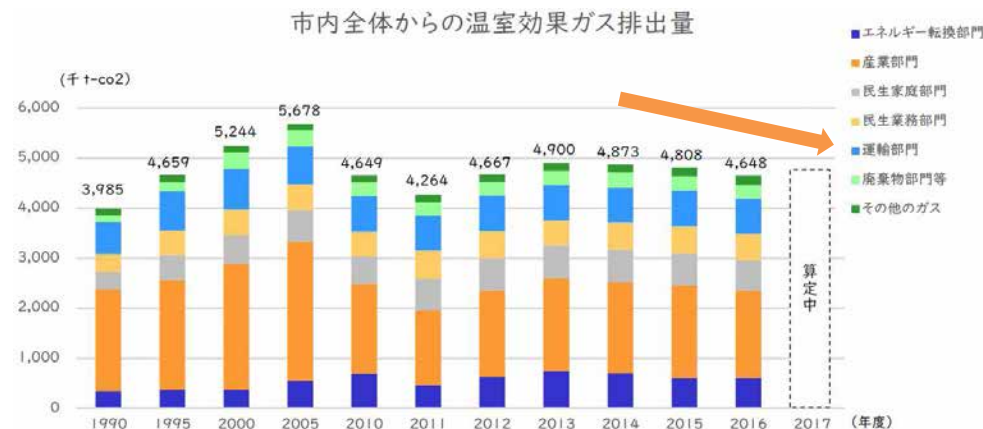


① 社会・経済情勢等からみる現状と課題

(6) 環境・エネルギーへの対応

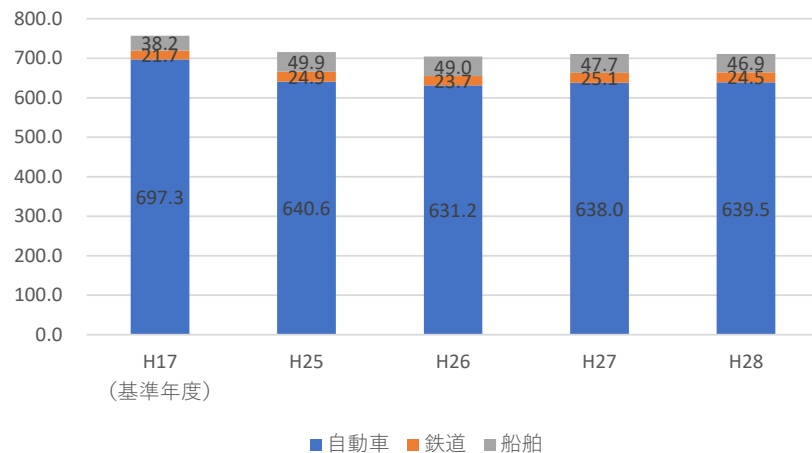
- 社会的にエコへの関心は高まっており、**市内の温室効果ガス排出量は減少傾向にある。**
- **人口減少の中でも保有車両数は微増の傾向にあるが、自動車によるCO2排出量は年々減少傾向にある。**
- 水素で発電する燃料電池バス「SORA」の運行や、電気で走る小型なグリーンスローモビリティの実証事業も進められている。
- 引き続き、**自動車の過度な利用の抑制や、環境に優しい移動手段の普及**に向けた取組が求められている。

■温室効果ガス排出量



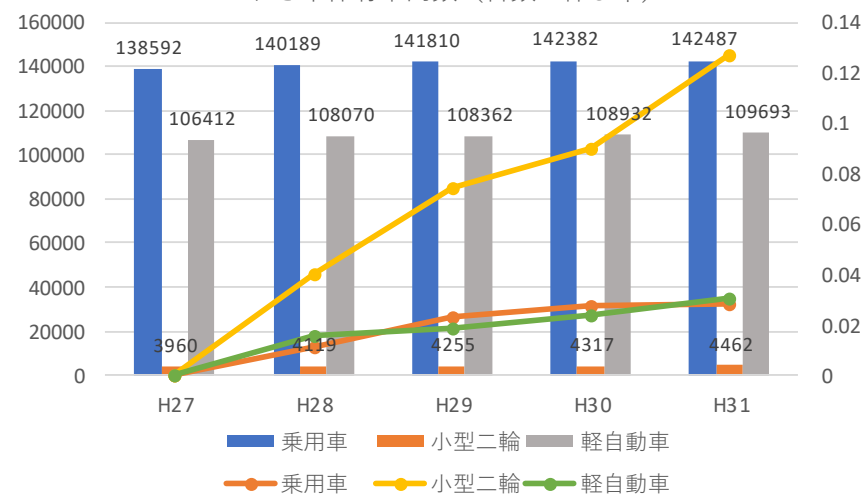
■いわき市CO2排出量（部門別）

(単位：千 t -co2) 運輸部門CO2排出量



■保有車両数

いわき市保有車両数（台数・伸び率）





4. いわき都市圏の現状・特性と課題について

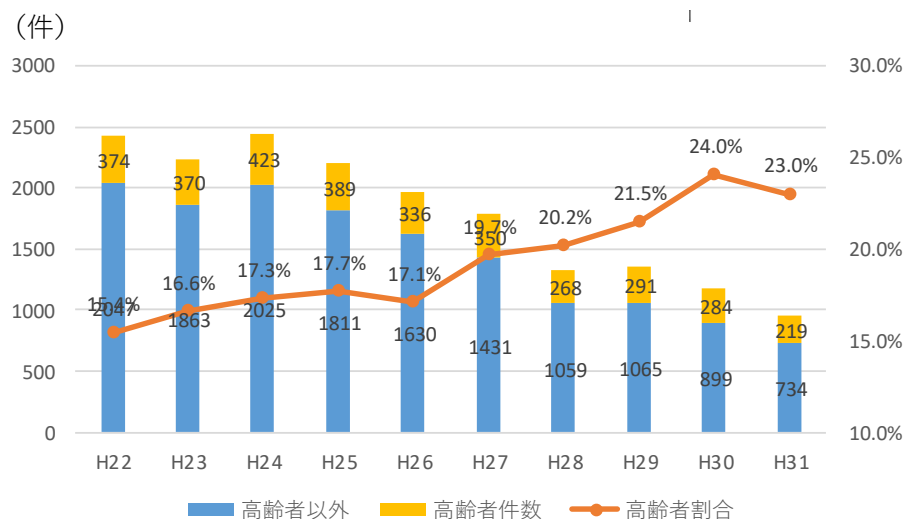


① 社会・経済情勢等からみる現状と課題

(7) 防災・安全・地域強靱化

- 東日本大震災や頻発・激甚化する水害等により、**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る。**
- 本市における主要な幹線道路は、緊急輸送道路として位置付けられている。
- 市内の交通事故発生件数は減少傾向にあるが、自動車交通事故の高齢者の割合が増加しており、**免許返納の促進などの取組みと連動した公共交通施策が求められている。**

■交通事故発生件数・高齢者割合



出典：福島県交通白書

■緊急輸送道路



出典：国土数値情報



4. いわき都市圏の現状・特性と課題について

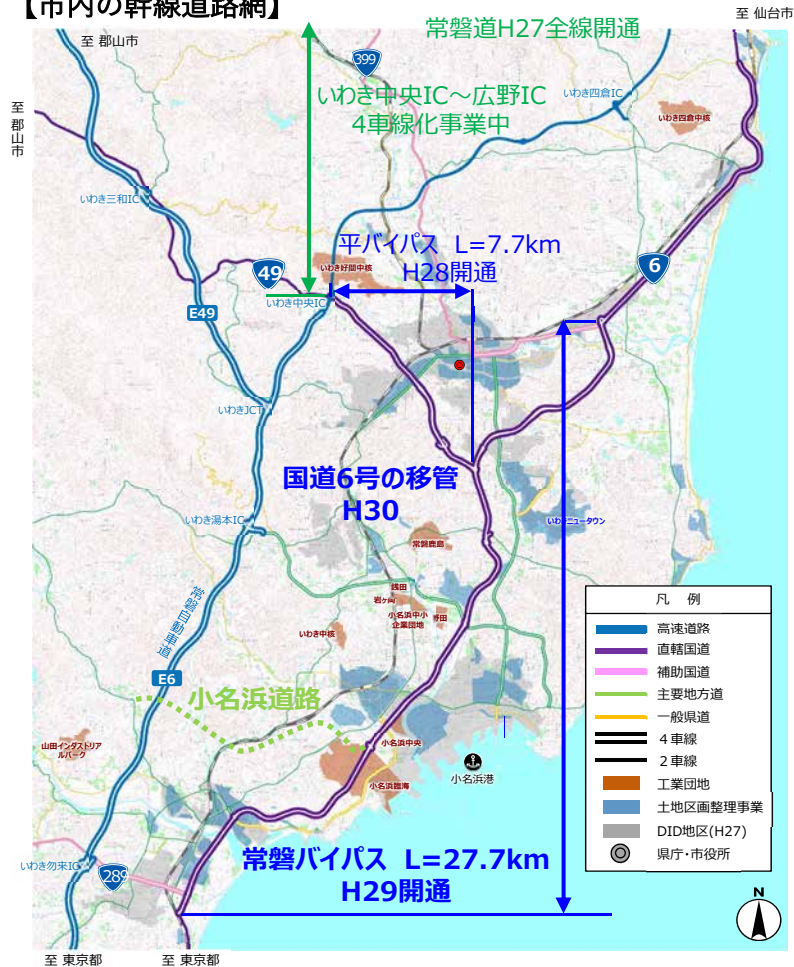


② 都市交通の特性と課題

(1) 道路網と渋滞等の状況

- 市内には、南北に国道6号、東西に国道49号等の幹線道路ネットワークが形成されている。
- 市街地においては慢性的に渋滞が発生しており、対策として**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）**や**モビリティマネジメントの強化**が求められている。

【市内の幹線道路網】



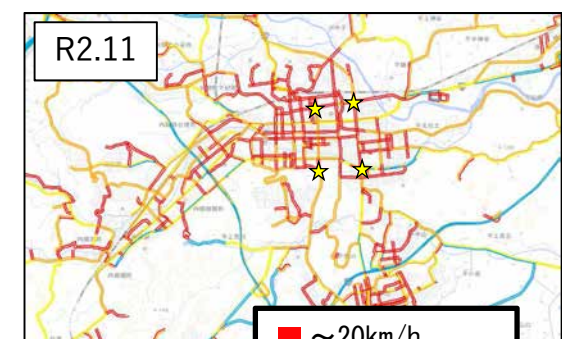
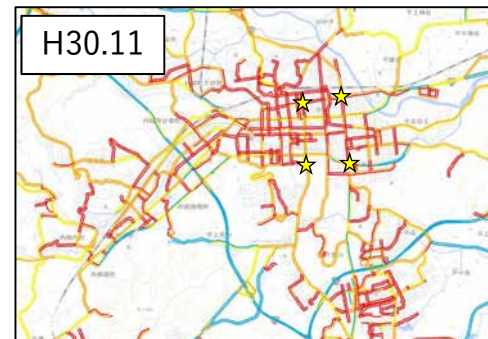
▼（都）内郷駅平線（南白土工区）H26



▼（都）新川町谷川瀬線 H27全線供用



【いわき駅周辺の速度状況】



出典：ETC2.0プローブデータ（平日）



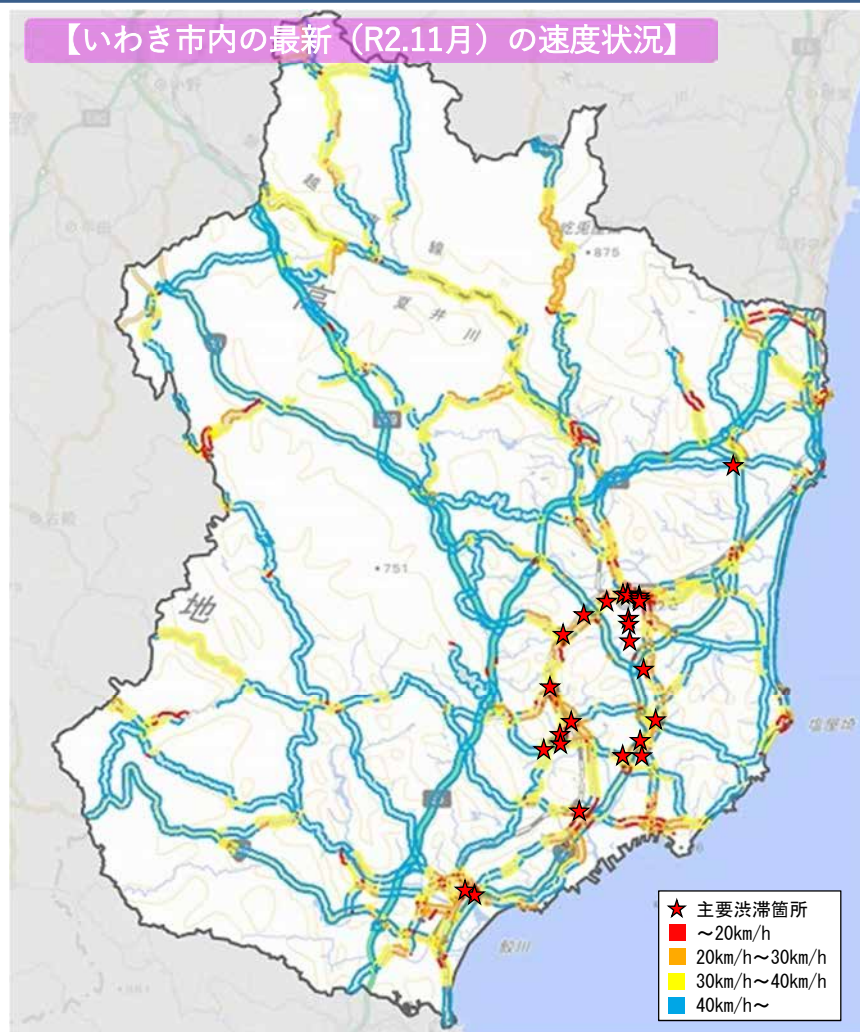


4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



② 都市交通の特性と課題

- 国道6号や鹿島街道、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おり、**渋滞や交通事故も多くなっている。**



出典：ETC2.0プローブデータ（R2.11月平日 昼12時間（7~18時台））



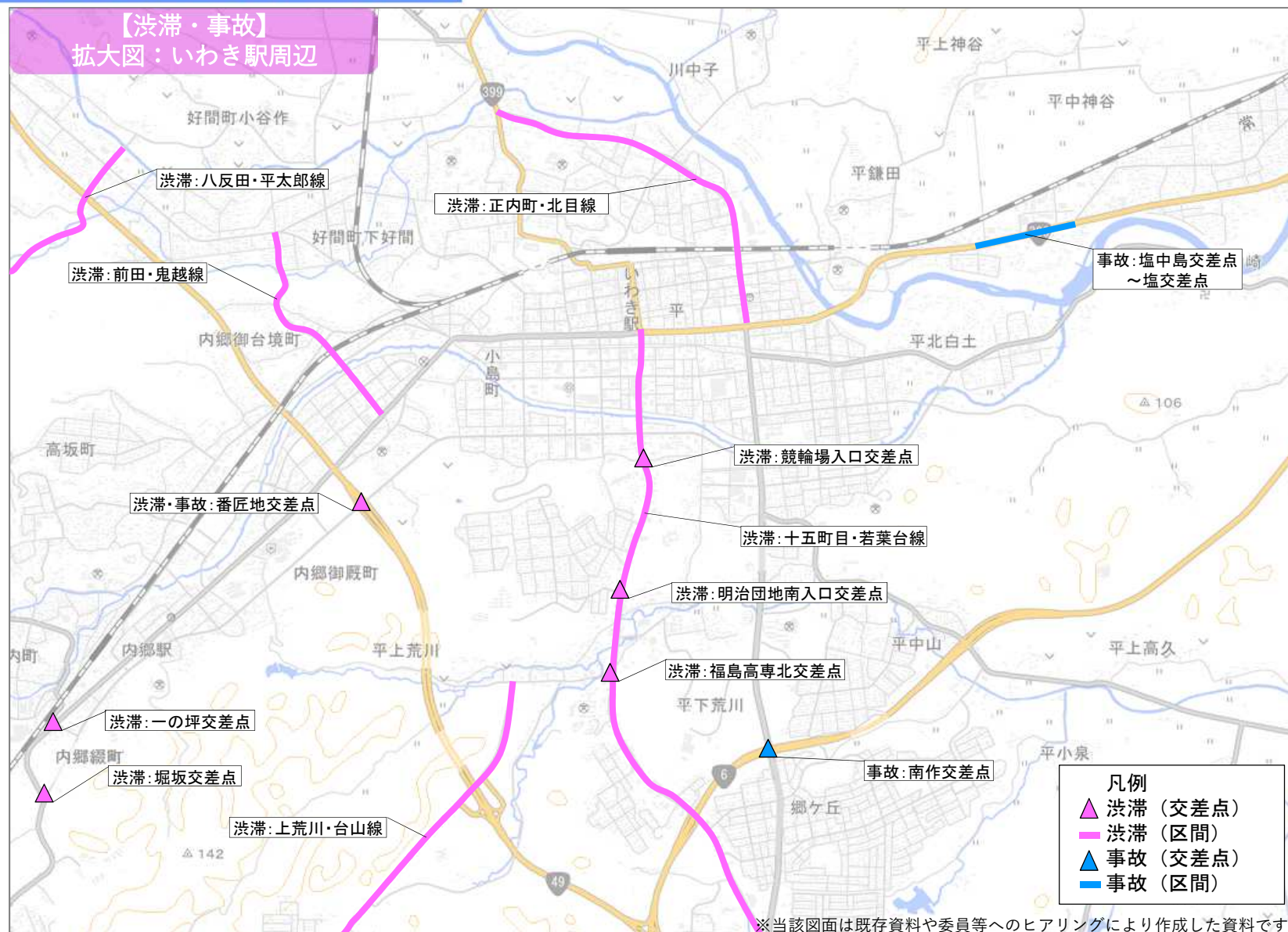
※当該図面は既存資料や委員等へのヒアリングにより作成した資料です。



4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



② 都市交通の特性と課題





4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



② 都市交通の特性と課題

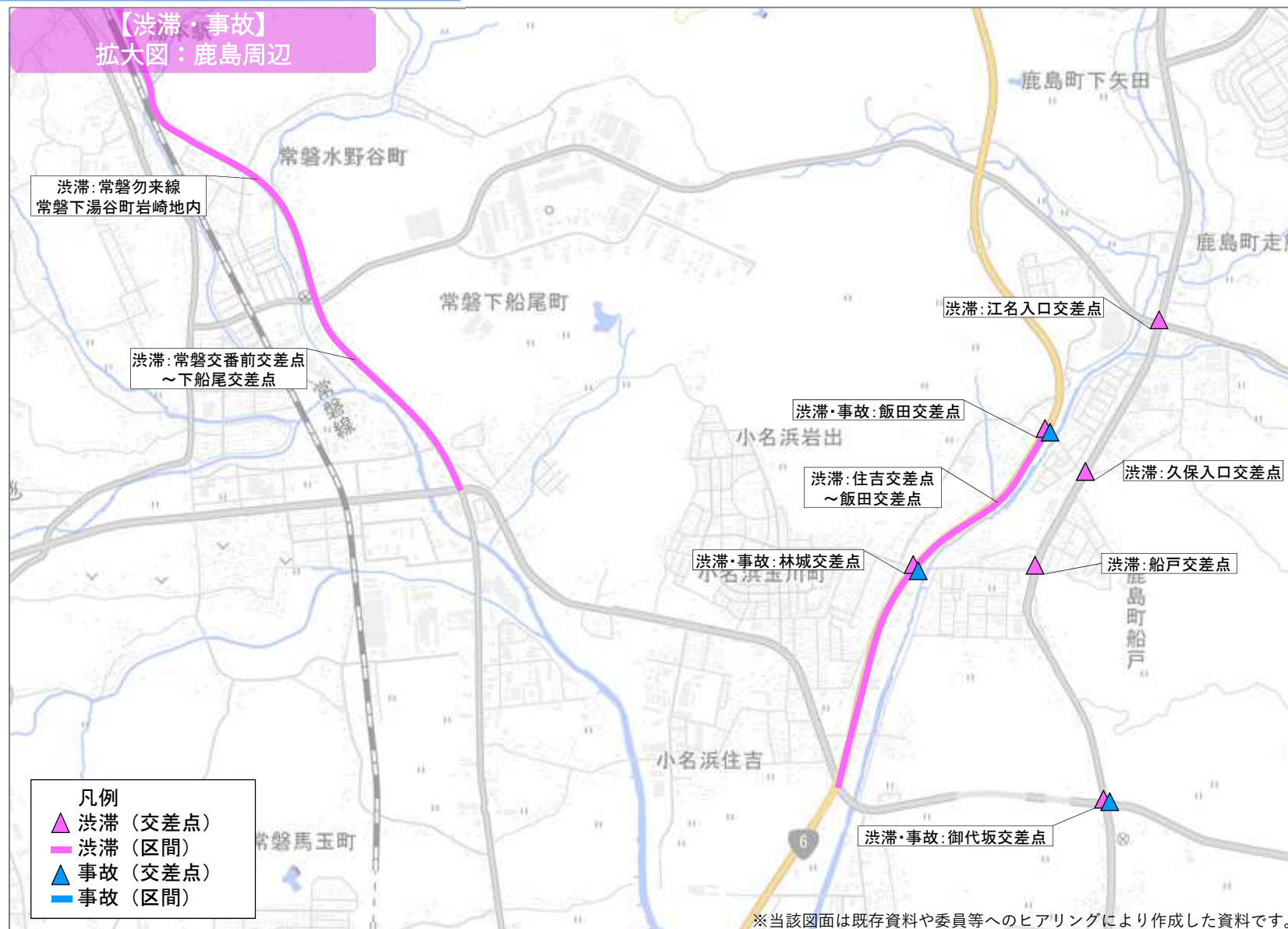




4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



② 都市交通の特性と課題





4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



② 都市交通の特性と課題



※当該図面は既存資料や委員等へのヒアリングにより作成した資料です。



4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



② 都市交通の特性と課題

(2) 公共交通の運行状況（全体）

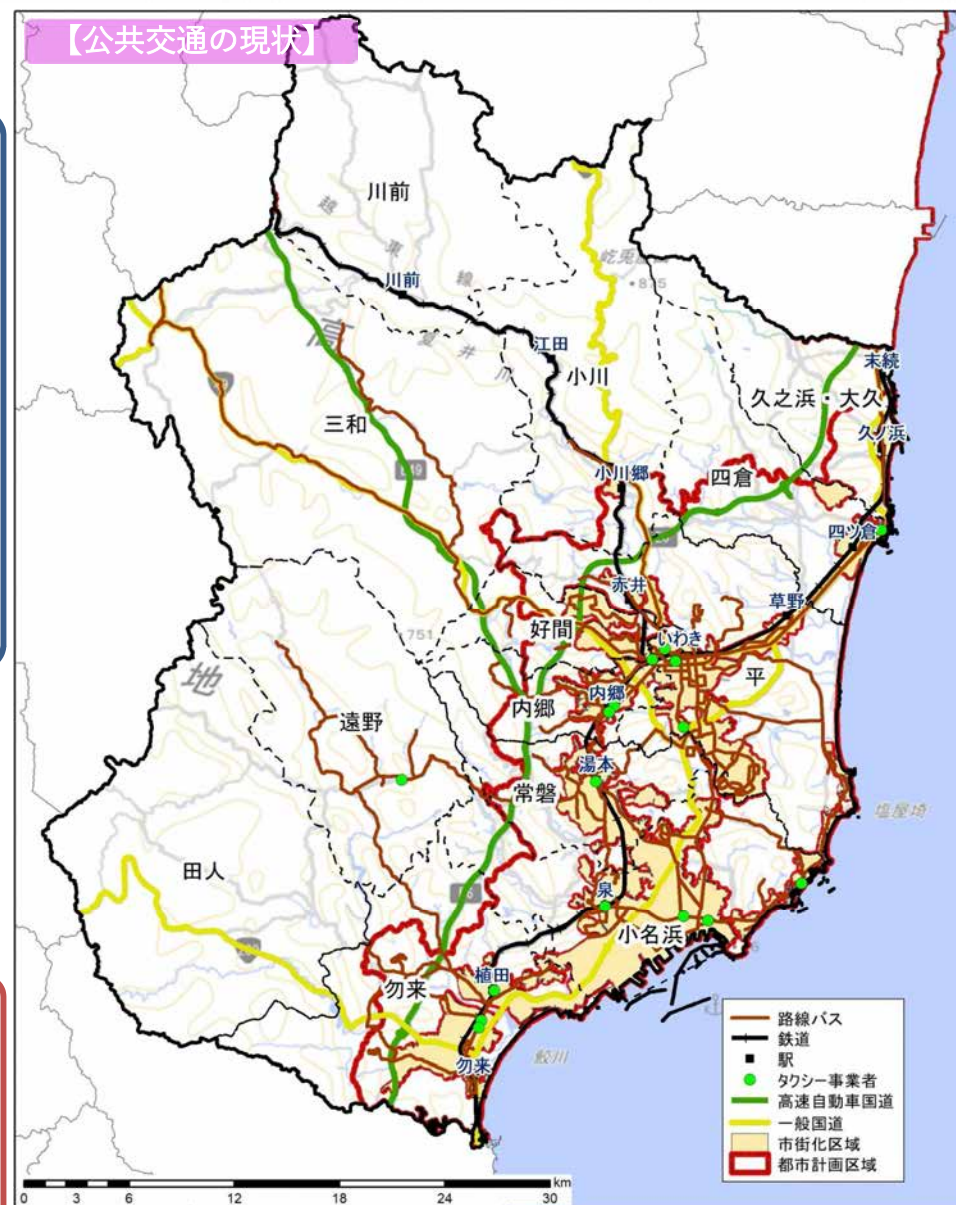
- 鉄道は、太平洋岸の南北の幹線であるJR常磐線、いわきから郡山を連絡する東西の幹線であるJR磐越東線が運行されている。
- 路線バスは新常磐交通(株)により、国道6号及び主要地方道小名浜平線を中心に運行されている。
- **タクシーの事業所は、市街化区域内に集中して立地している。**
- **路線バスは、全125系統が運行されており、経常経費のうち1割超（対象27系統、合計約1.6億円）に行政からの補助が充当されている。**
- 利用者の減少傾向は続くと推測されており、**行政負担の増加や路線の減便・廃止が懸念される。**

■路線バスの収支状況
＜令和元年度実績＞
・収支率：65%

※補助路線にも多くの利用者があるため、一人当たりのコストなどの分析が必要（必ずしも「補助＝バス路線の再編」ではない）

（今後の課題）

- ⇒公共交通に対する行政コストのあり方や、どのような基準でサービスの内容を設定しているのかといった考え方の整理が求められている。
- ⇒収支率を改善し、持続性の高いバス路線ネットワークを構築する取組みが求められている。





4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



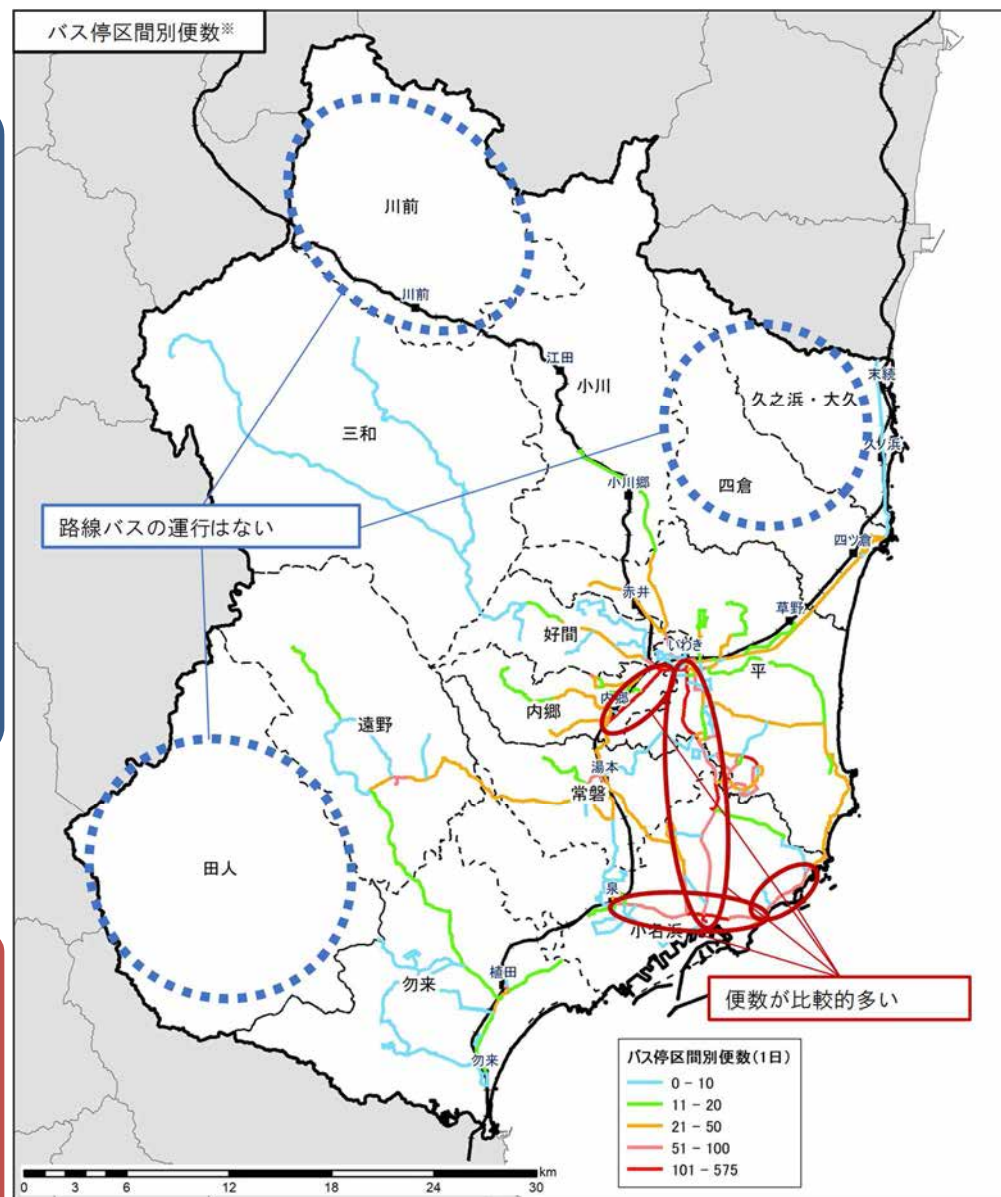
② 都市交通の特性と課題

(2) 公共交通の運行状況（バス）

- 路線バス全125系統の内訳は、**いわき駅発の系統が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る。**いわき駅前から小名浜車庫行が最も多く、11系統**ある。
- 1日のバス停区間別便数をみると、いわき駅、内郷駅、小名浜、湯本駅、いわきNT周辺など、市街地部での便数が多い。
- 久之浜、三和、勿来、常磐・泉間等、郊外・中山間地域に行くほど便数が少ない。
- **中山間地域や沿岸域などには、長大なバス路線が形成**されている。
- 中山間地域の一部には、路線バスの運行がない地域もある。

(今後の課題)

- ⇒多くの系統があり、**乗継基地（ハブ機能）を明確化し待合環境を確保**するとともに、**乗継運賃などの検討が必要**。
- ⇒**長大なバス路線については、運行状況の検証を行い、その他の輸送手段の検討に合わせた再編の検討が必要**。





4. いわき都市圏の現状・特性と課題について

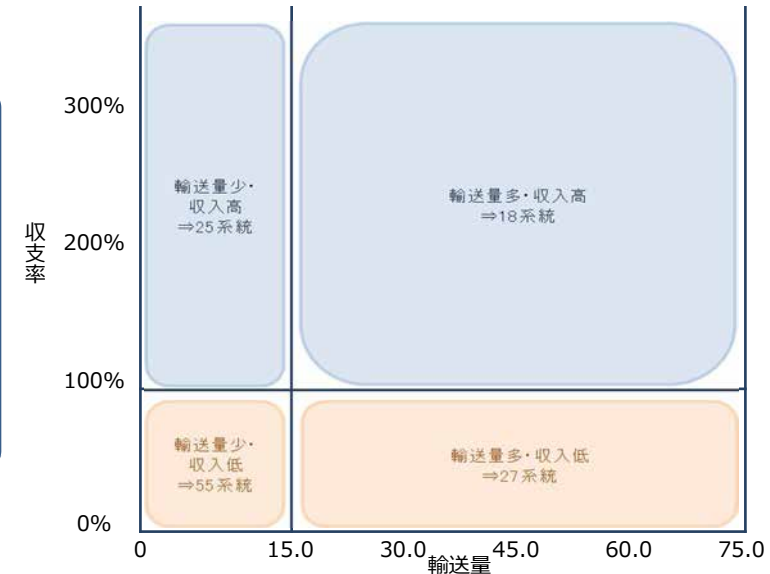


② 都市交通の特性と課題

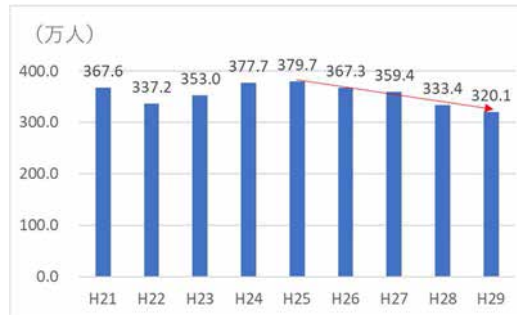
(3) 公共交通の利用状況（バス）

- 路線バスの年間利用者は約320万人で年々減少傾向。
- 時間別のバス利用者は7時台が最も多く、一日の18.4%
- 輸送量が多いが収支がよくない系統が27、輸送量が小さく収支がよくない系統が55となっており、全体の65%を占めている。
- 新型コロナウイルスの影響により公共交通利用者が減少しており、特に高速バスの影響が大きい。

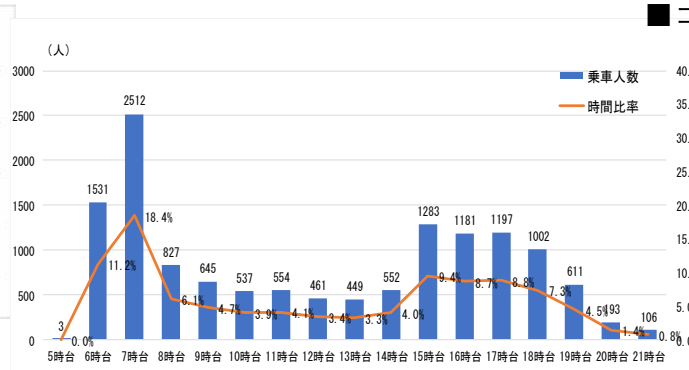
■輸送量と収支の状況



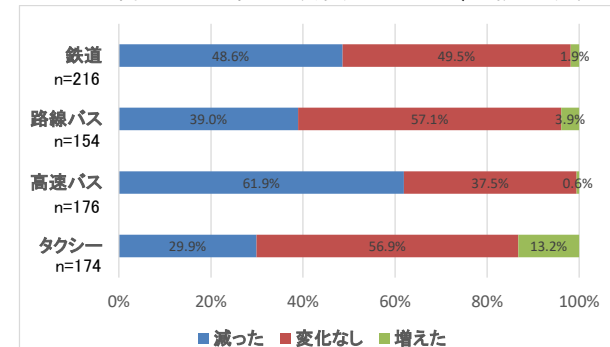
■年間の路線バス利用人数



■時間別のバス利用状況



■コロナの影響による利用頻度の変化（通院・買い物等）



(今後の課題)

- ⇒輸送量が多いが収支がよくない系統については、**運行・利用状況を検証し、収支率の改善を目指し、ネットワークの再編等**を検討することが求められている。
- ⇒輸送量が小さく収支がよくない系統については、**車両のダウンサイズや、他の輸送手段の検討**が必要となっている。
- ⇒**with/afterコロナへの対応**が求められている。



4. いわき都市圏の現状・特性と課題について

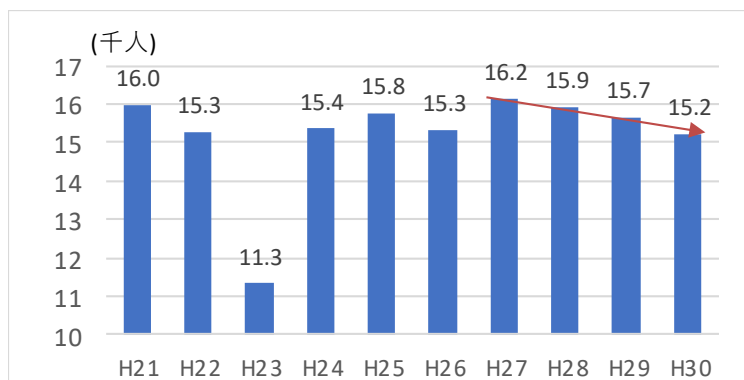


② 都市交通の特性と課題

(3) 公共交通の利用状況（鉄道）

- 鉄道の1日の平均乗車人員は、いわき駅（5,690人）、泉駅（2,335人）、湯本駅（1,915人）、植田駅（1,831人）の順に多い。
- 鉄道の乗車人員は、近年では年々減少傾向にある。
- JR常磐線は、いわき駅を中心に市内外の広域交流の主軸として位置づいている。
- コロナ後は、利用者数が大きく減少している。

■ 旅客鉄道各駅の1日平均乗車人員

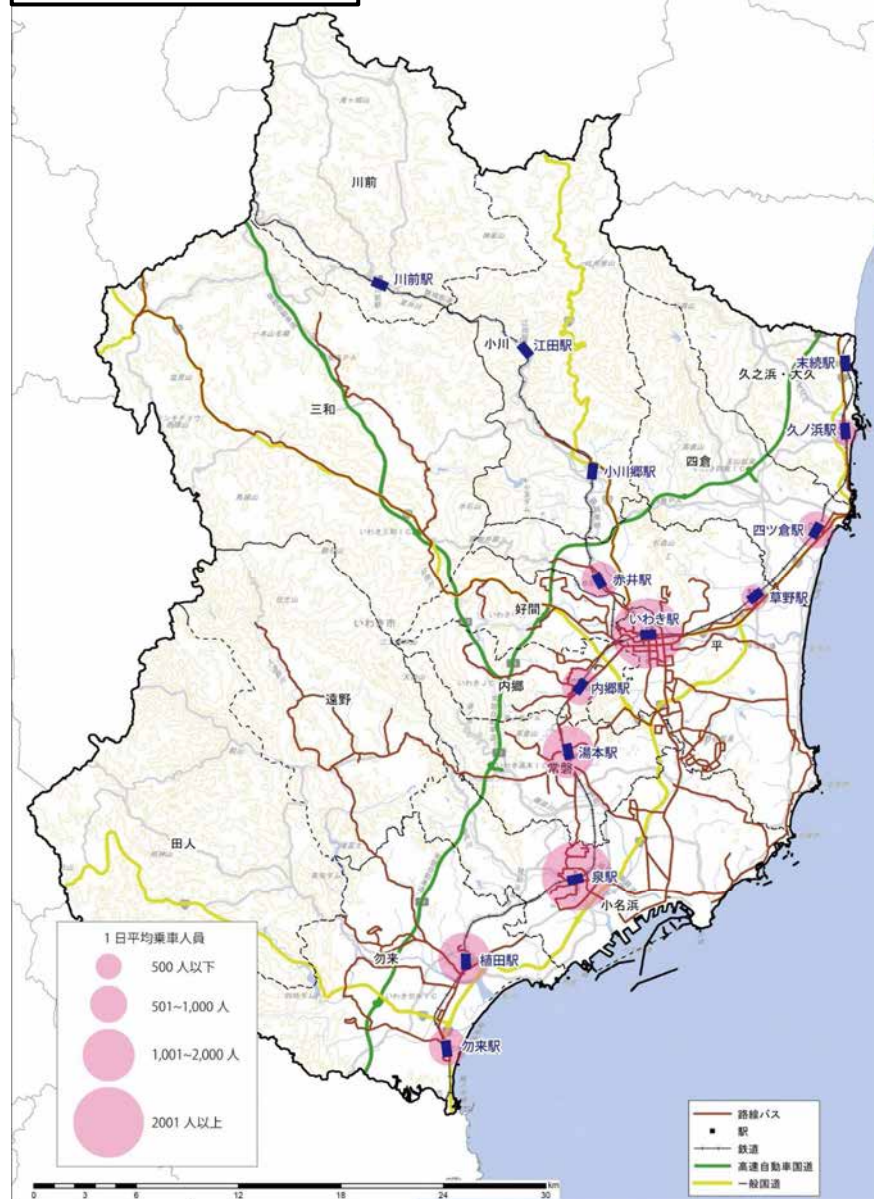


出典: いわき市統計書

(今後の課題)

- ⇒ 今後の人口減少社会における鉄道駅を中心拠点（乗継拠点）として役割について再認識が必要
- ⇒ 路線バスとの乗継改善等、鉄道の利用促進策が必要
- ⇒ with/afterコロナへの対応が求められている。

各駅の1日平均乗車人員





4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



② 都市交通の特性と課題

(4) その他の輸送資源の状況

■ ボランティア輸送の現状

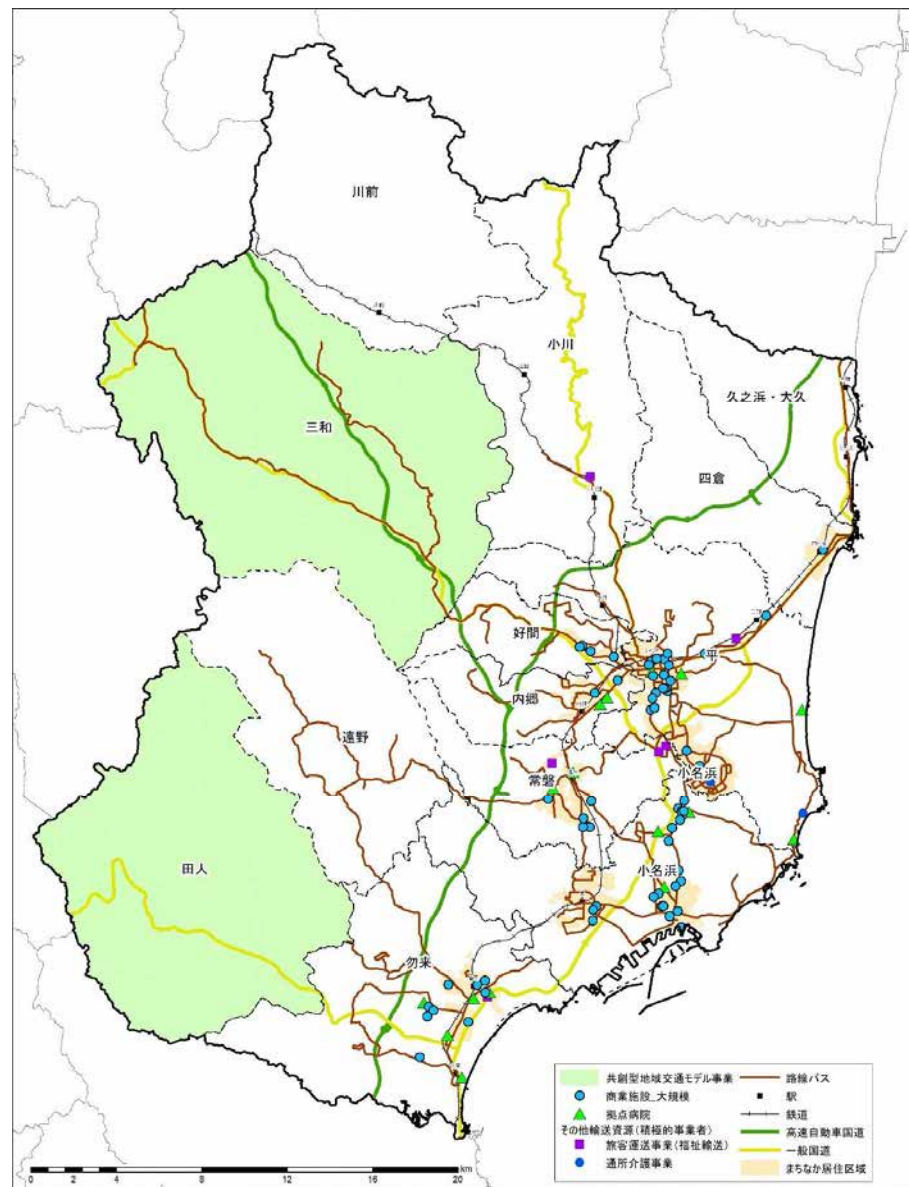
- 三和、田人地区において、住民組織が主体となり運営する住民ボランティア輸送を実施。
- 利用者や利用目的、行先等に限定があり、自由度が低いほか、住民ドライバー確保の面で持続性に不安。

■ 民間施設の輸送サービスの現状

- 市内の大規模小売店舗や医療機関、ホテル、福祉施設等の179施設中、約7割の施設が何らかの輸送サービスを実施している。

(今後の課題)

- ⇒ **安定した事業の実施に向け、有償化など運行形態の変更の検討が必要**
- ⇒ **路線バス、ボランティア輸送に加え、スクールバスが運行している地区もあり、効率的で適正な輸送手段の検証が必要**
- ⇒ **中山間地域は、従来の公共交通サービスではカバーしきれない地区である一方、生活利便施設を他地区に頼らざるを得ないため、日常生活を支える交通サービスの確立が必要**
- ⇒ **公共交通を最大限活用しつつ、移動手段の確保及び輸送の強化に向けて、その他輸送資源の有効な活用方策を検討**





4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



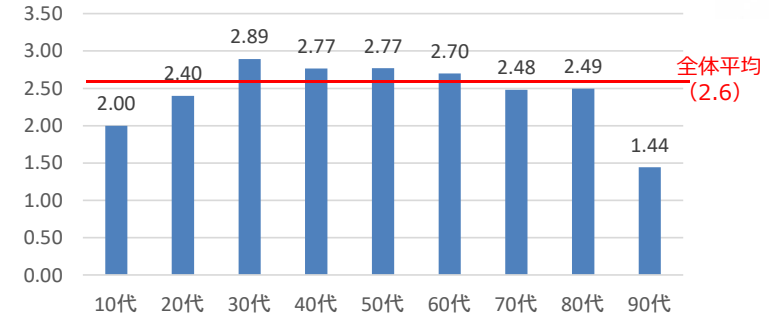
② 都市交通の特性と課題

(5) 移動特性 (1/3)

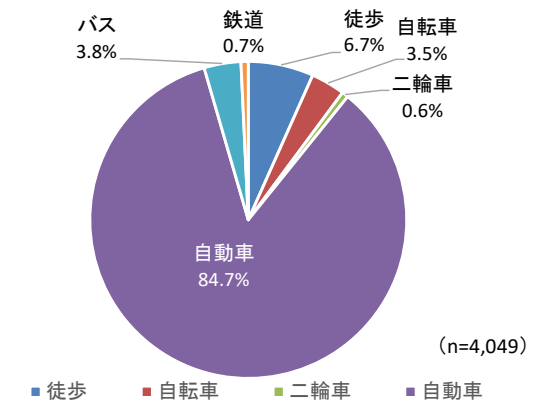
■年齢と移動の手段及び目的

- 年代別の平均トリップ数を見ると、10～20代が全体平均以下、30～60代が全体以上、70代以上が全体以下となっている。
- 代表交通手段分担率は、8割強が自動車となっている。
- 年齢別に代表交通手段を見ると、10代は多様な交通手段が見られ、高齢になるほどバスや徒歩等、自動車以外の交通手段が占める割合が高くなっている。
- 移動目的と年齢の関係をみると、高齢になるほど、買い物や私用、通院の割合が高くなっている。

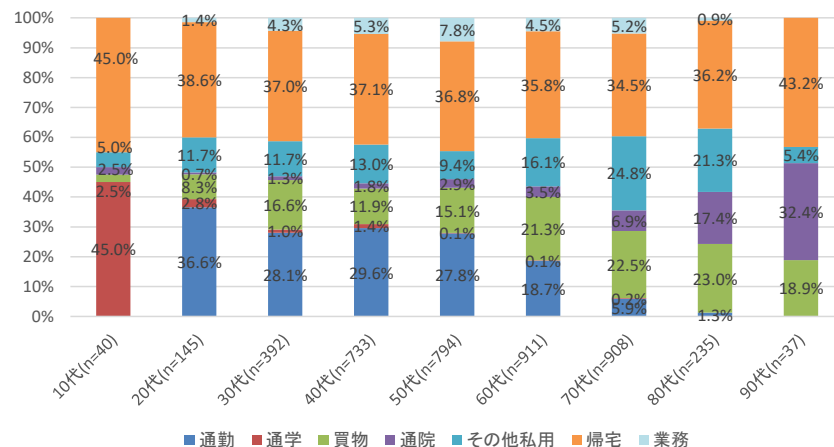
■年代別平均トリップ数



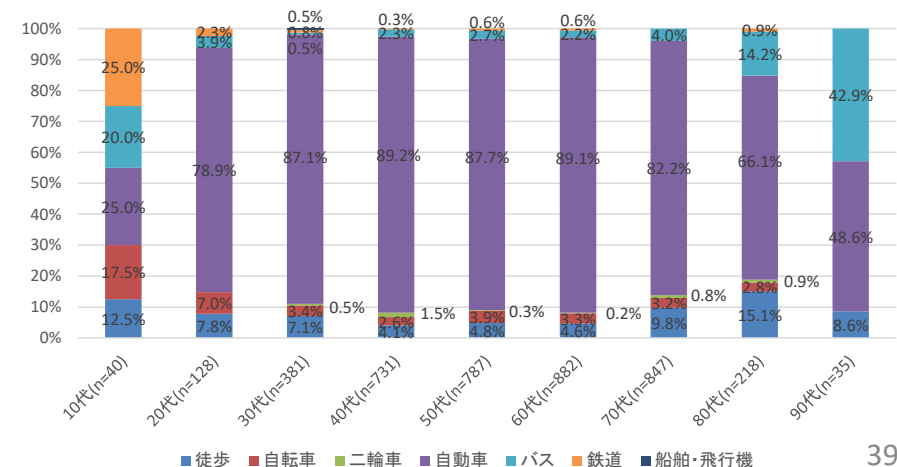
■交通手段分担率



■目的別年齢別トリップ割合



■代表交通手段別年齢別トリップ割合





4. いわき都市圏の現状・特性と課題について

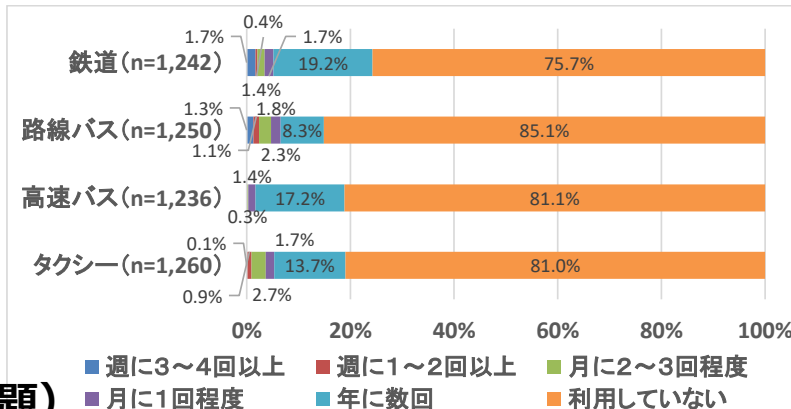


② 都市交通の特性と課題

(5) 移動特性 (2/3)

- 公共交通の利用頻度は全体的に低い。
- 利用頻度別にみると、週に1、2回程度まで利用と回答した割合は路線バスが最も多く、固定利用が多い。
- 移動手段がないため出かけない人は、女性、75歳以上、免許は持っていないという属性の方が多い。
- 外出したいと思える目的・催しがないことが、私用が少なくなっている大きな理由となっている。
- 将来、自家用車で移動ができなくなった時の交通手段としては、「タクシー・ハイヤー」「路線バス」「徒歩」の順に利用を想定している割合が高い。

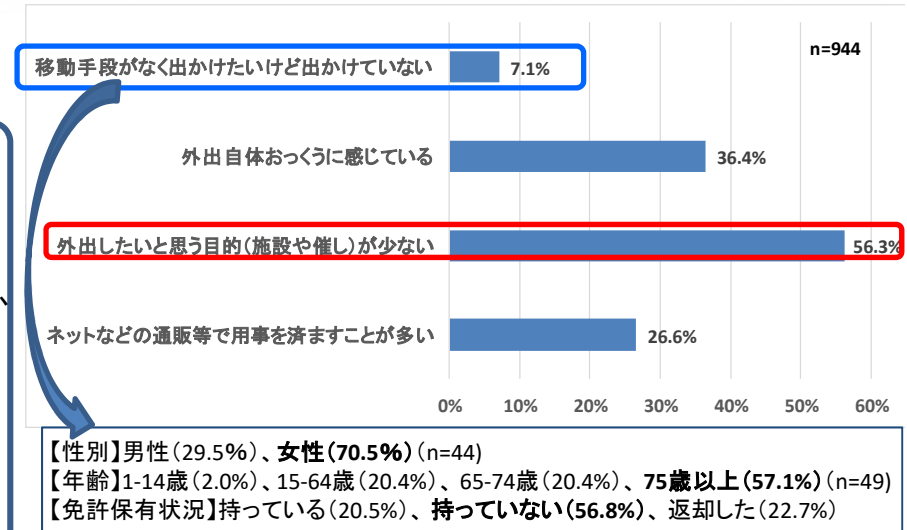
■公共交通の利用頻度



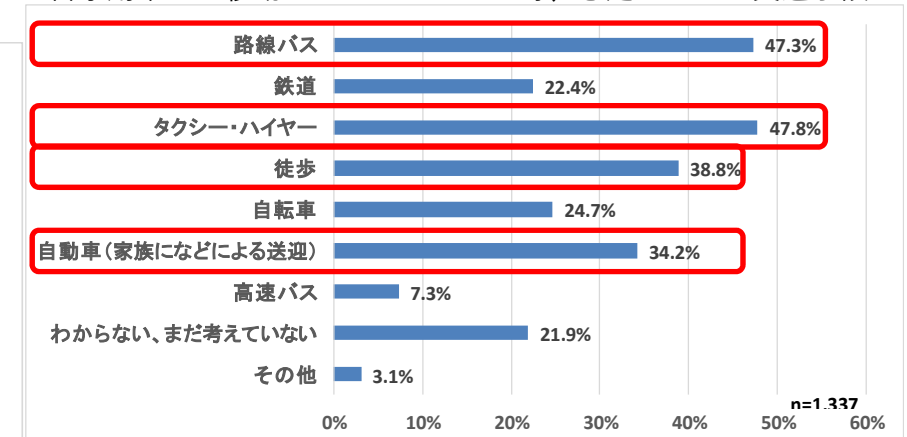
(今後の課題)

- ⇒引き続き、**公共交通の利用促進**を図る必要がある。
- ⇒「**楽しいおでかけ**」のあるまちづくりとあわせた移動手段の検討が必要。
- ⇒将来の自家用車からの転換先として、**利便性の高い交通サービスの提供**や**安心して歩いて移動できる交通環境の整備**が必要。

■私用の外出状況



■自家用車で移動ができなくなった時、想定している交通手段





4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



② 都市交通の特性と課題

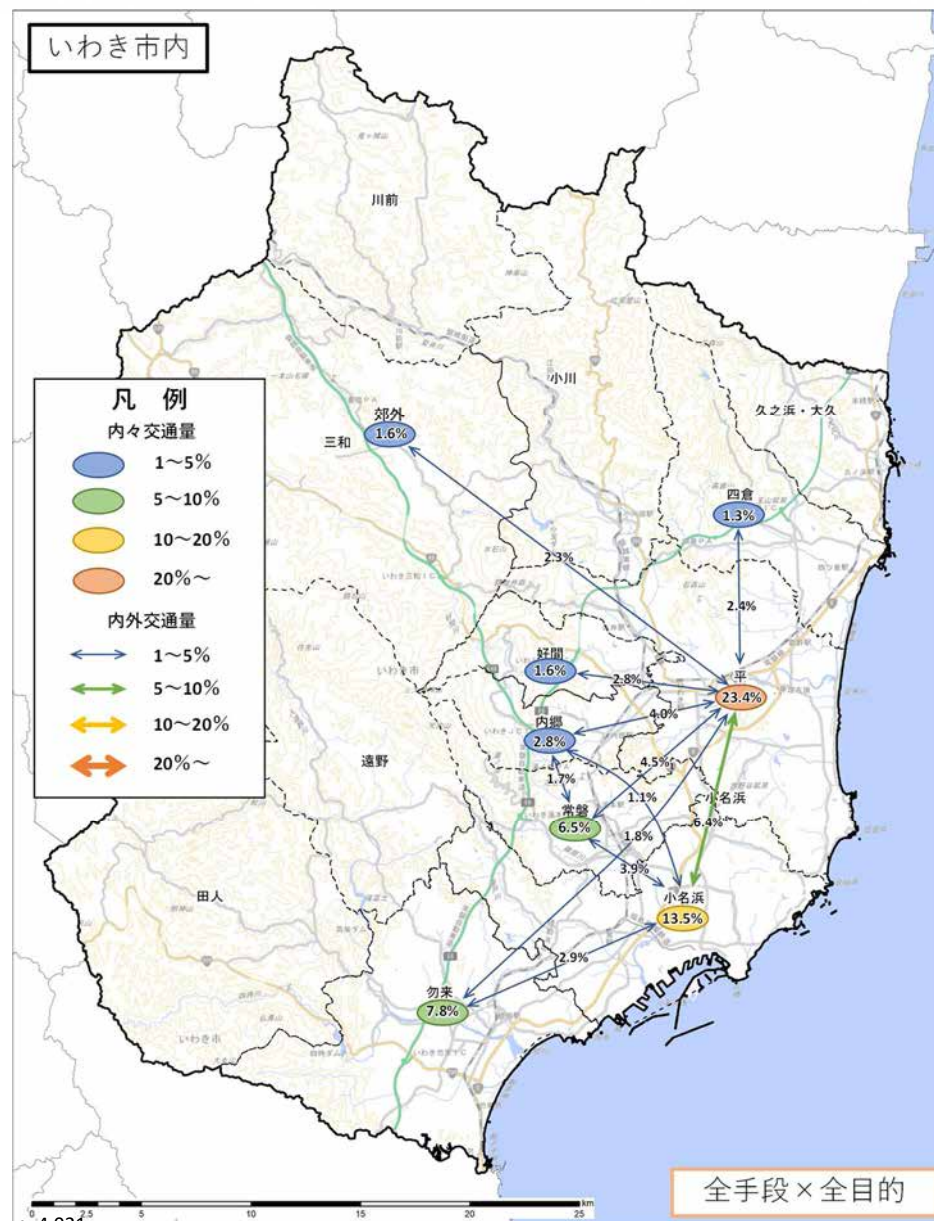
(5) 移動特性 (3/3)

■ 地域間移動の状況

- 平地区、小名浜地区での内々移動が高い割合となっている。
- 内々移動では、次いで、勿来地区、常磐地区内での移動が多い。
- 地域間移動では平地区⇄小名浜地区の流動が他と比較すると多い。次いで、平-常磐、平-内郷間の移動が多い。

(今後の課題)

- ⇒「平-小名浜」の輸送量に対応した移動手段の確保の検討が必要。
- ⇒地区内移動が多い「平」「小名浜」では、地区内における多様な移動手段の確保の検討が必要。
- ⇒主要な拠点に位置付けられている勿来、四倉等の拠点性の強化とともに、それに応じた輸送手段を確保する必要がある。



※1%未満を除外して作図。遠野・田人・川前・三和・小川・久之浜・大久を「郊外」として集計、「市外」は割愛。

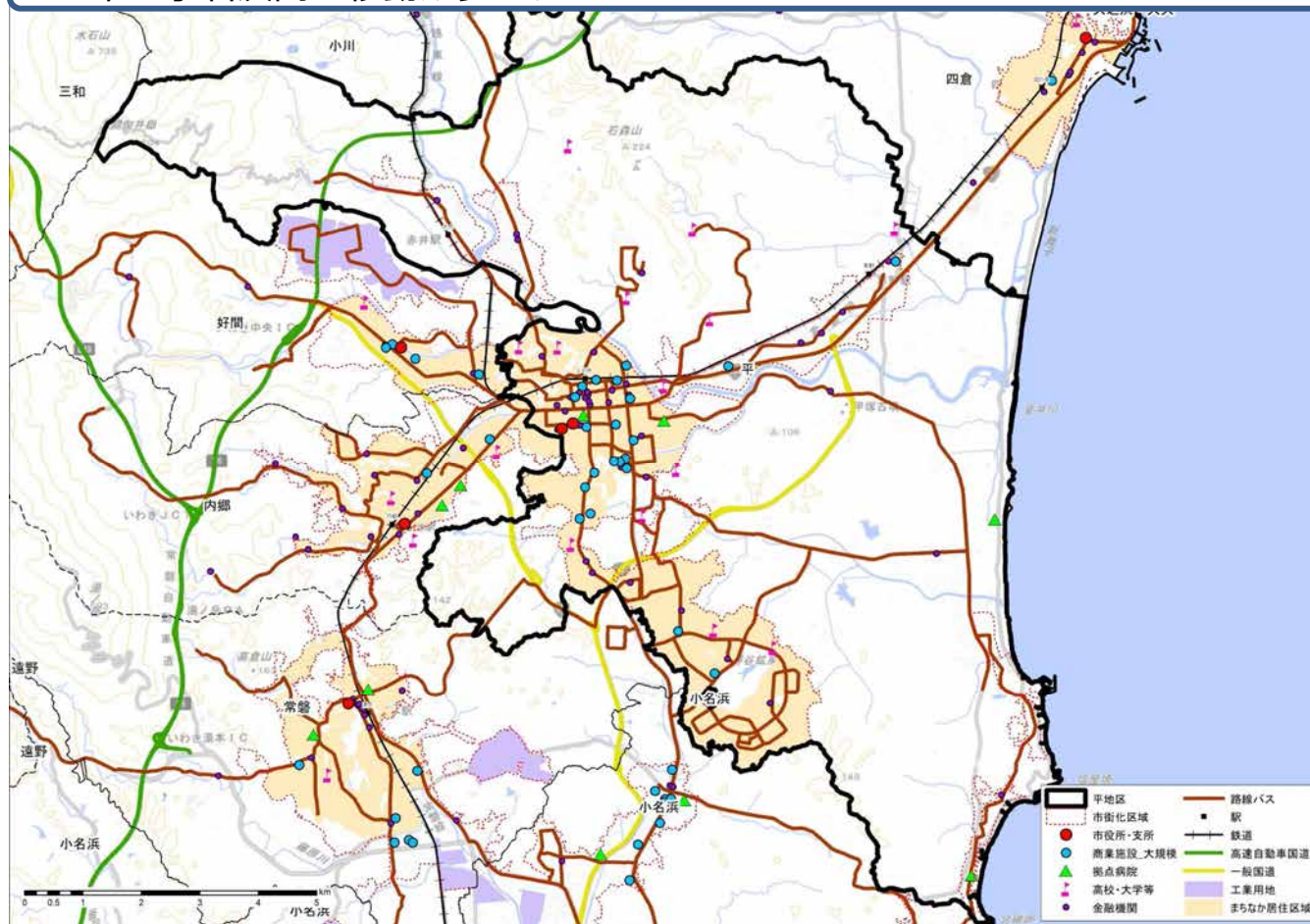


4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



【平地区】

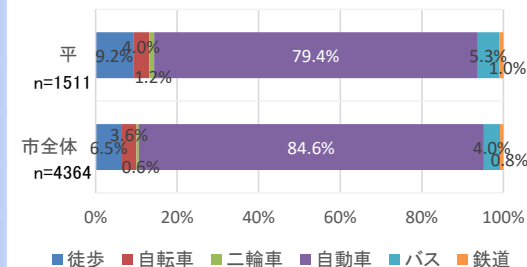
- 平地区は市内で最も人口が多く、南西部に生活利便施設が集積している。いわき駅周辺やいわきニュータウンを含め、複数のバス路線を抱えている。
- 交通手段分担率は自動車が一番高いが、市全体の結果を下回っている。徒歩、二輪車の割合は他地区と比較し、最も高い。
- 地区内移動が65.9%を占め、次いで小名浜への移動が9.7%となっており、平－小名浜間の移動が多い。



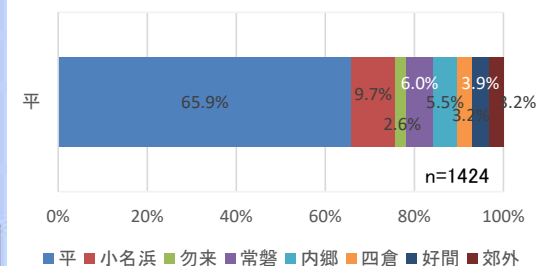
■人口と高齢化の推移



■交通手段分担率



■地区内外の移動



※人口出典：2015、2019年：いわき市の人口、2010年：平成22年国勢調査、2040年：100mメッシュデータより算出

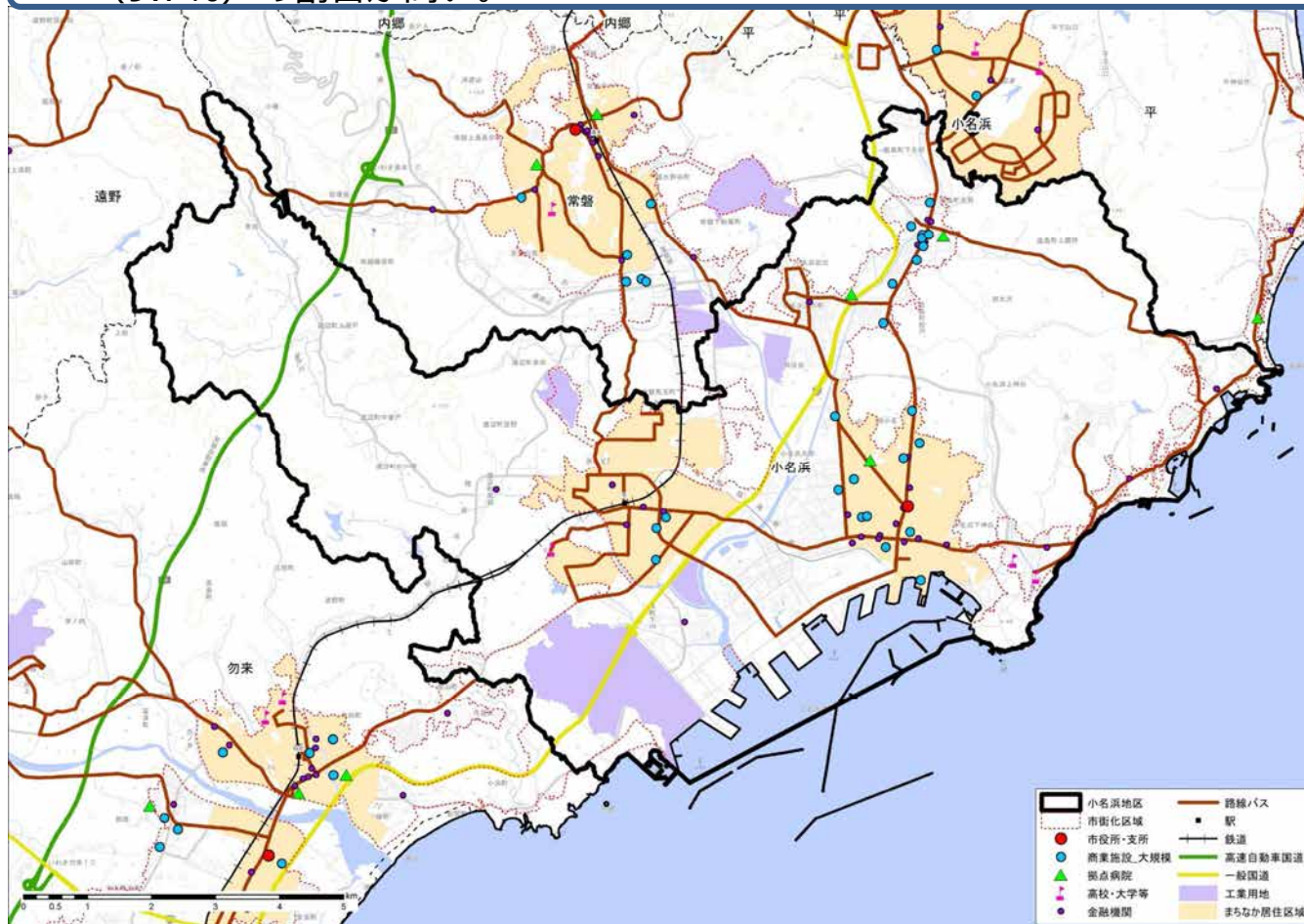


4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



【小名浜地区】

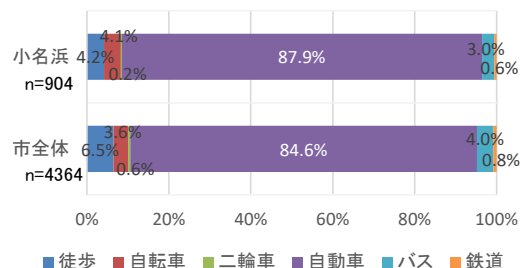
- 小名浜地区は市内で2番目の人口を誇る。工業用地を複数有している他、沿岸部の居住区域や泉駅周辺に生活利便施設が集積している。
- 交通手段分担率は自動車が87.9%であり、市全体の自動車分担率より高く、自転車の割合は他地区と比較し最も高い。
- 小名浜地区内での移動が63.3%と高い。次いで平（13.8%）、常磐（9.7%）の割合が高い。



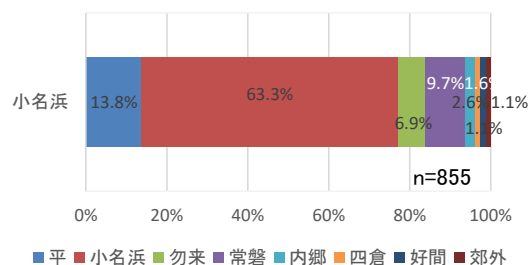
■人口と高齢化の推移



■交通手段分担率



■地区内外の移動



※人口出典：2015、2019年：いわき市の人口、2010年：平成22年国勢調査、2040年：100mメッシュデータより算出

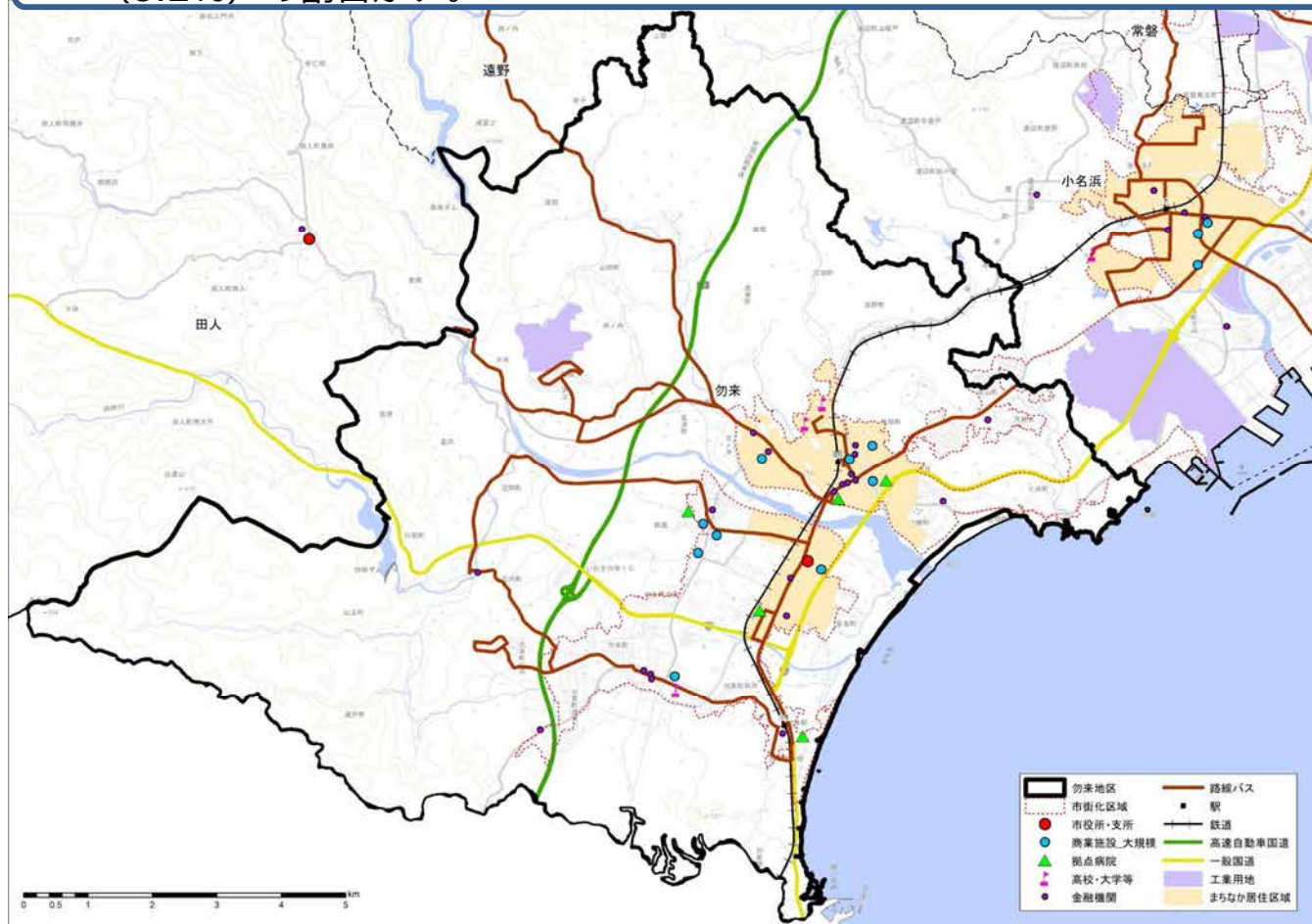


4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



【勿来地区】

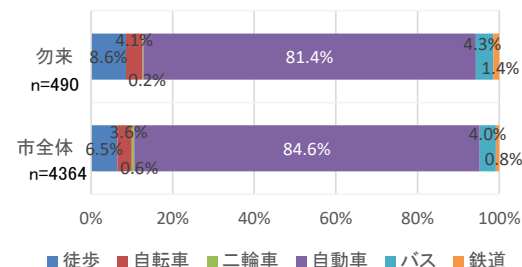
- 勿来地区は植田駅を中心に生活利便施設が立地している。
- 交通手段分担率は自動車が81.4%で市全体を下回っているのに対し、徒歩とバスは市全体の結果をやや上回っている。鉄道の割合は他地区と比較し、最も高い。
- 勿来地区内での移動が69.5%と高い。次いで小名浜（12.7%）、平（8.2%）の割合がい。



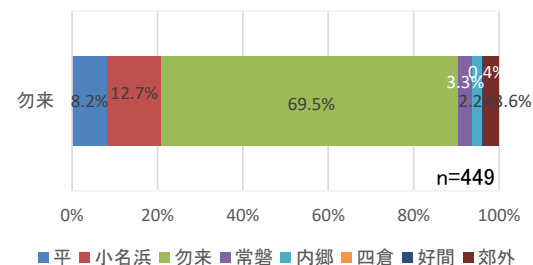
■人口と高齢化の推移



■交通手段分担率



■地区内外の移動



※人口出典：2015、2019年：いわき市の人口、2010年：平成22年国勢調査、2040年：100mメッシュデータより算出

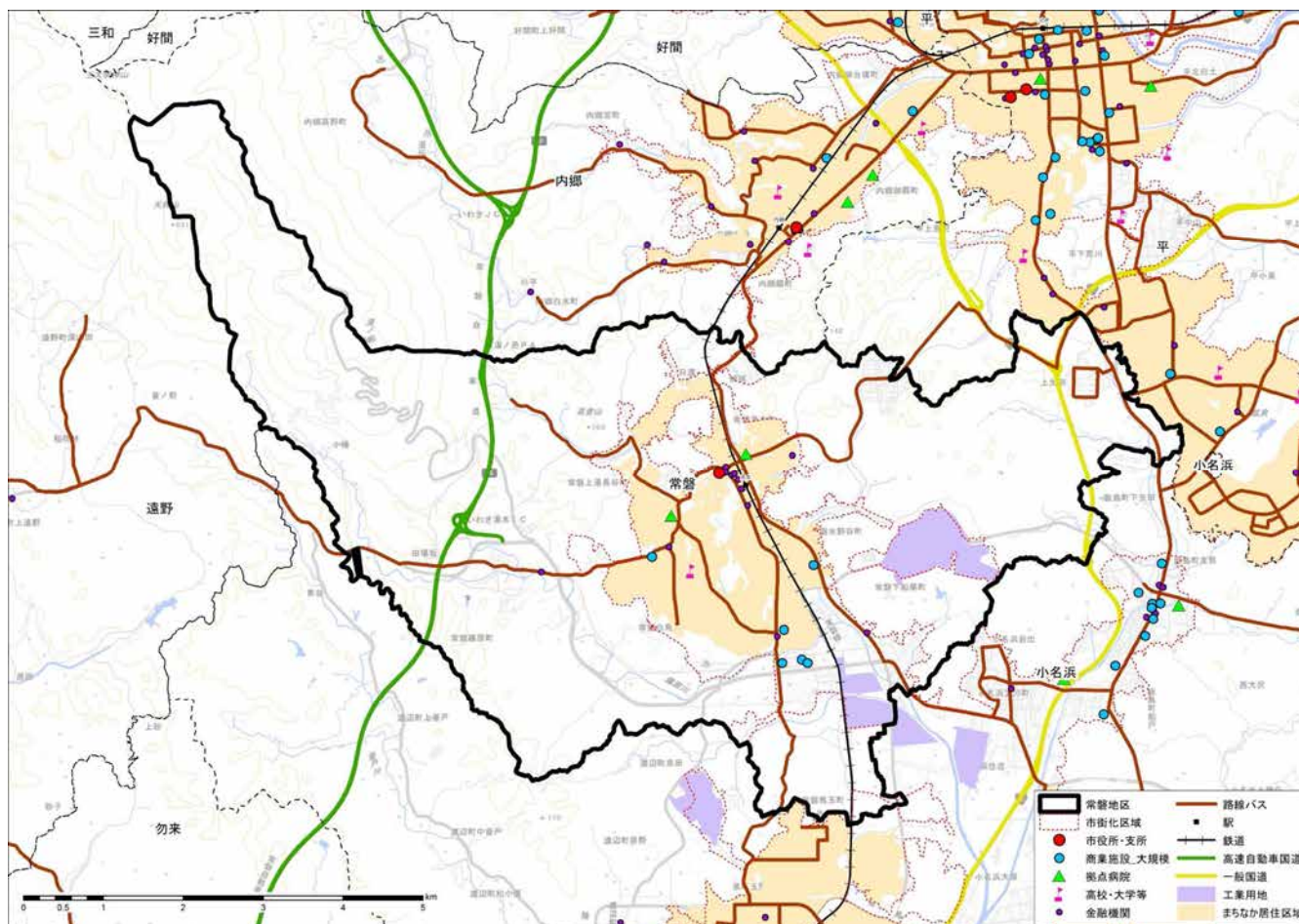


4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



【常磐地区】

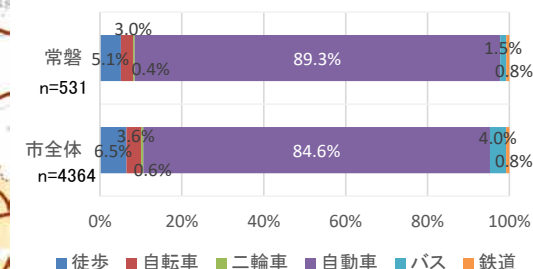
- 常磐地区は中心部の居住区域に生活利便施設が集積し、複数のバス路線を有している。
- 交通手段の分担は自動車が89.3%であり、市全体の自動車分担率より高い。
- 常磐地区内での移動は50.8%と他地区と比較し低い。地区外では、平（18.6%）、小名浜（14.0%）の割合が高い。



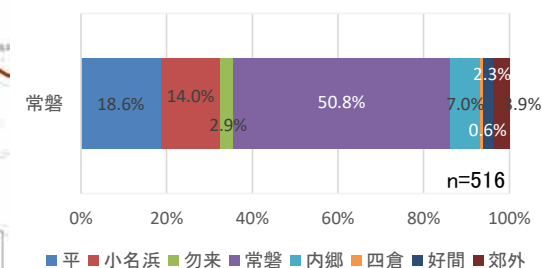
■人口と高齢化の推移



■交通手段分担率



■地区内外の移動



※人口出典：2015、2019年：いわき市の人口、2010年：平成22年国勢調査、2040年：100mメッシュデータより算出

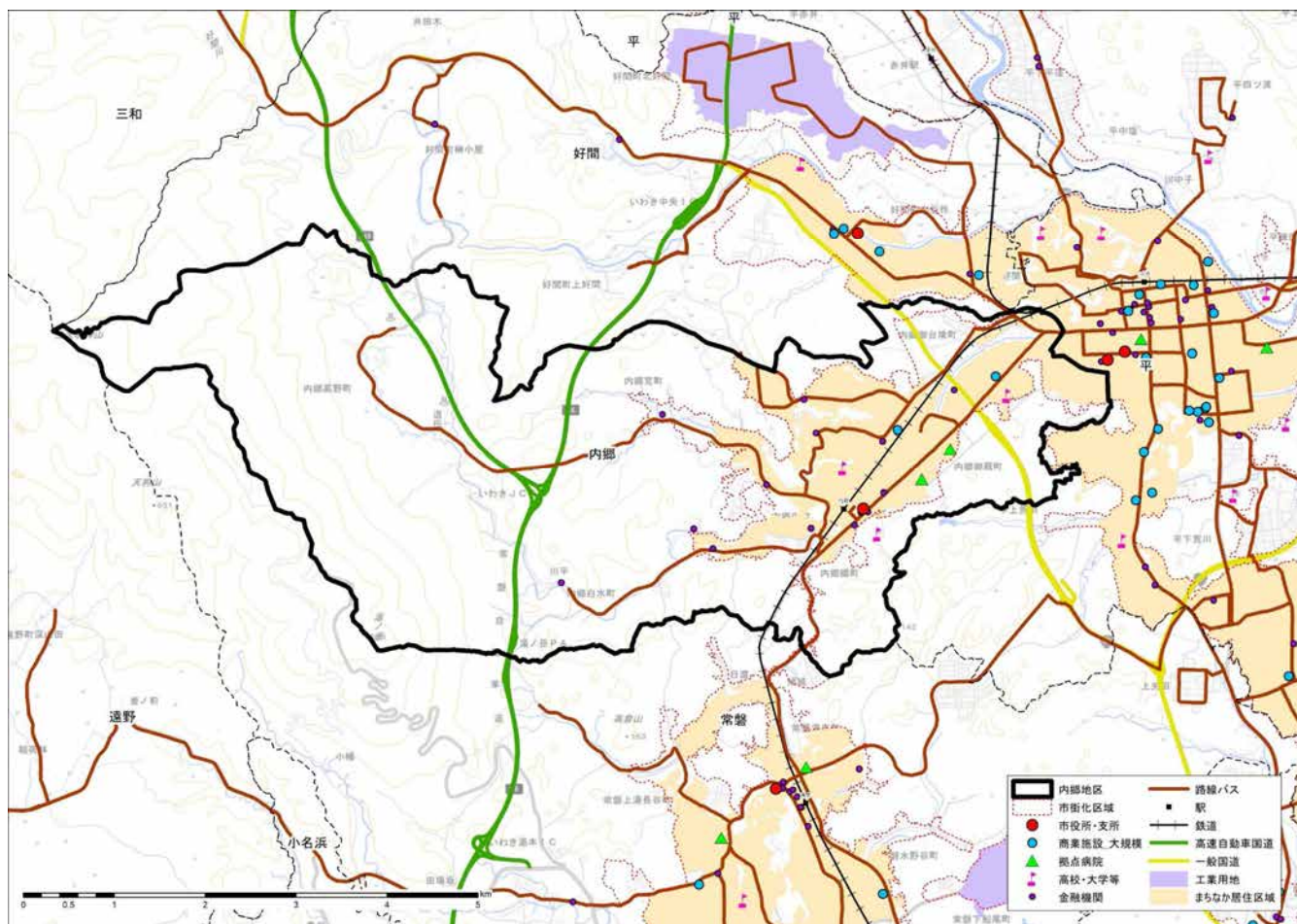


4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



【内郷地区】

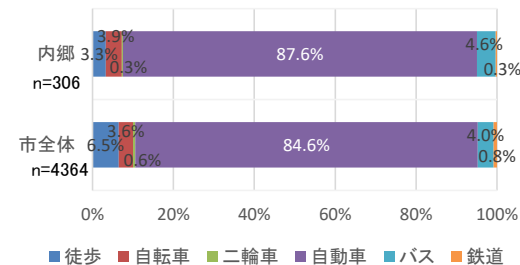
- 内郷地区は居住区域となっている東部に生活利便施設が集積している。
- 交通手段の分担は自動車が87.6%と最も高く、バスの4.6%についても市全体の結果をやや上回っている。
- 内郷地区内での移動は38.1%。平地区への移動が27.8%と地区内移動とほぼ同程度。次いで常磐地区への移動が多い（11.0%）。



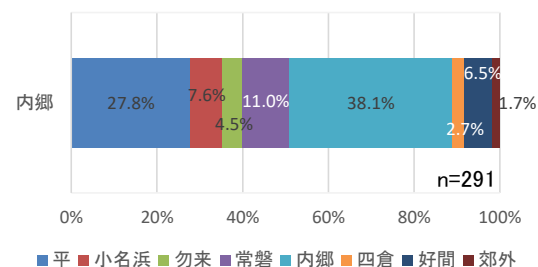
■人口と高齢化の推移



■交通手段分担率



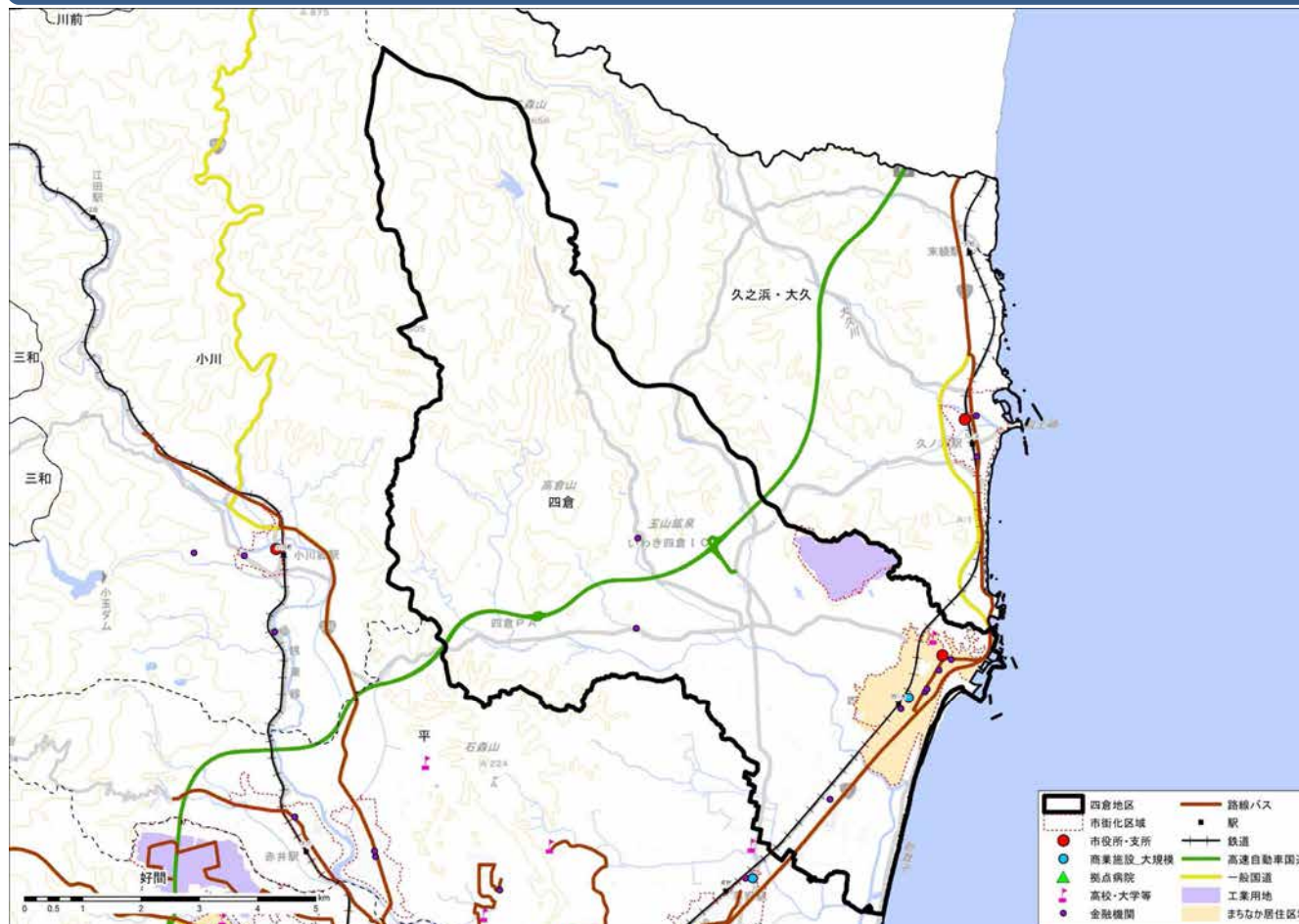
■地区内外の移動



※人口出典：2015、2019年：いわき市の人口、2010年：平成22年国勢調査、2040年：100mメッシュデータより算出



- 四倉地区は数少ない生活利便施設が四ツ倉駅周辺立地している。
- 交通手段の分担は自動車が87.3%と最も高く。またバスは5.6%であり、他地区と比較し高い。
- 四倉地区内での移動は41.1%であり、次いで平（38.0%）の割合が高く、平地区への移動が多い。



※人口出典：2015、2019年：いわき市の人口、2010年：平成22年国勢調査、2040年：100mメッシュデータより算出

四倉地区

Year	Population (thousand)	Aging Rate (%)
2010	15.1	31.1%
2015	14.6	34.7%
2019	14.1	36.9%
2040	8.3	49.0%

Legend: ■ 人口 (千人) ● 高齢化率

Horizontal stacked bar chart showing the mode of transport for the top 100 companies (四倉) and the city average (市全体). The x-axis represents the percentage from 0% to 100%.

Category	徒歩	自転車	二輪車	自動車	バス	鉄道
四倉 (n=142)	6.3%	0.7%	0.0%	87.3%	5.6%	0.7%
市全体 (n=4364)	6.5%	0.6%	0.0%	84.6%	4.0%	0.8%

Legend: ■ 徒歩 ■ 自転車 ■ 二輪車 ■ 自動車 ■ バス ■ 鉄道

Region	Percentage
平	38.0%
小名浜	2.3%
勿来	3.1%
紫雲	0.0%
内郷	6.2%
四倉	41.1%
好間	1.6%
郊外	7.8%

n=129

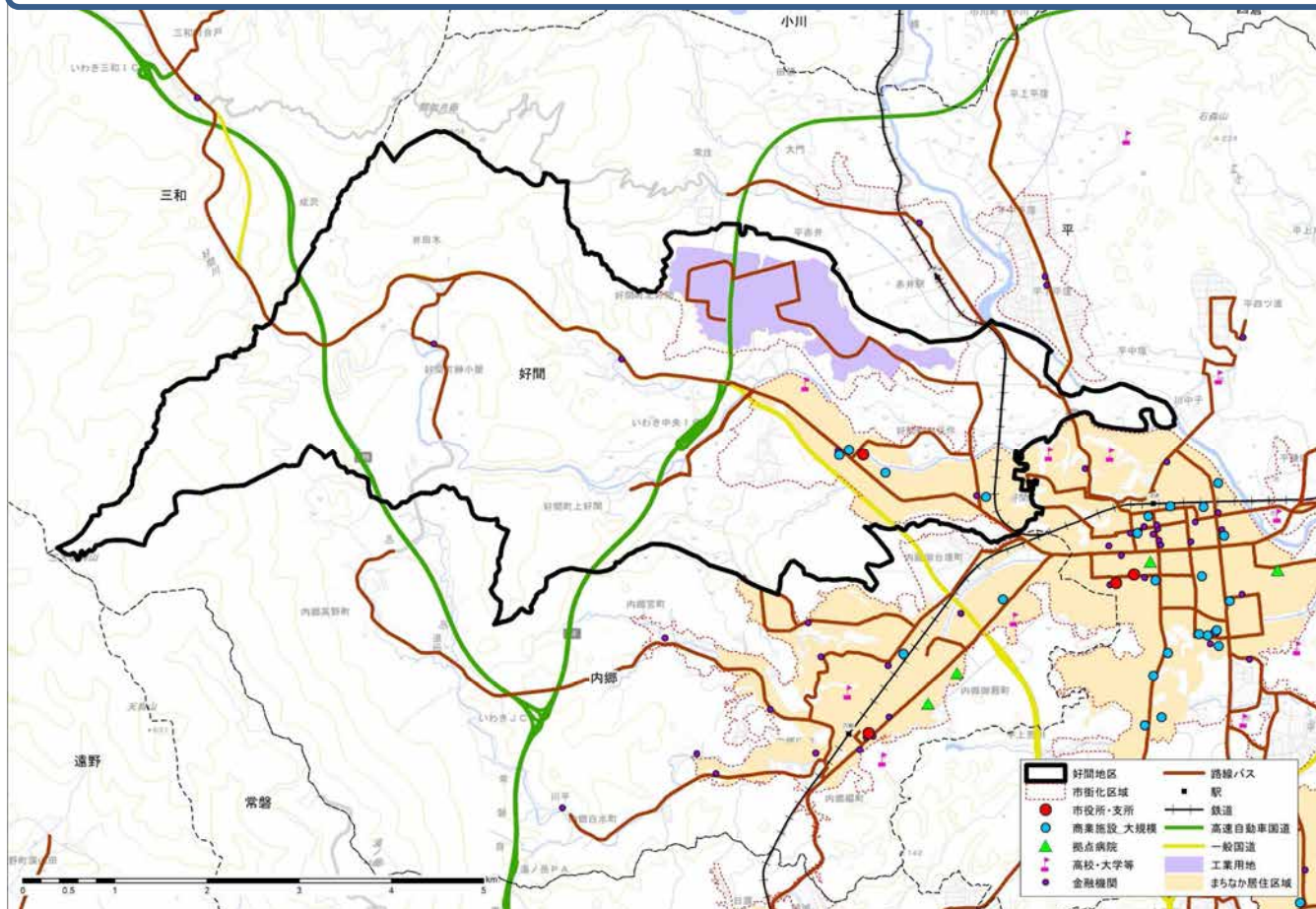


4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



【好間地区】

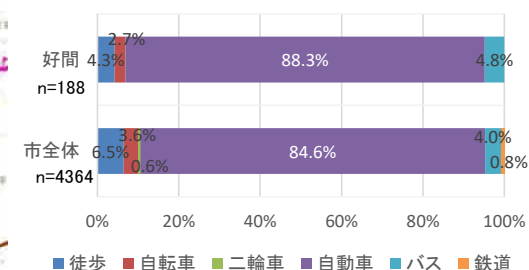
- 好間地区は小名浜に次ぐ大規模な工業団地が立地している他、生活利便施設は東部の国道49号沿いに立地している。
- 交通手段分担率は自動車（88.3%）、バス（4.8%）が市全体を上回っている。
- 好間地区内での移動は36.0%。次いで平（31.5%）の割合が高く、地区内移動とほぼ同程度。



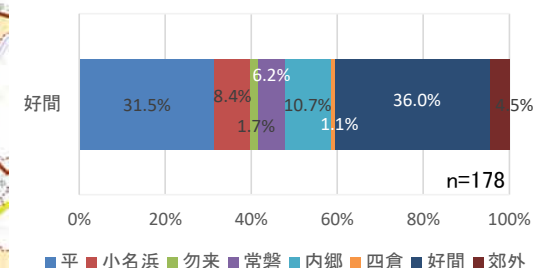
■人口と高齢化の推移



■交通手段分担率



■地区内外の移動



※人口出典：2015、2019年：いわき市の人口、2010年：平成22年国勢調査、2040年：100mメッシュデータより算出



4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



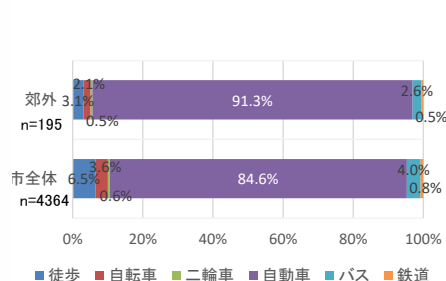
【郊外】

- 郊外は高齢化率が高く、人口減少が深刻。
- 交通手段分担率は自動車が91.3%であり、他地区と比較し最も高い。
- 各地区内の移動は36.9%。平（25.7%）、勿来（10.6%）、常磐（10.1%）の割合が高く、郊外から隣接する市街地への移動が多い。

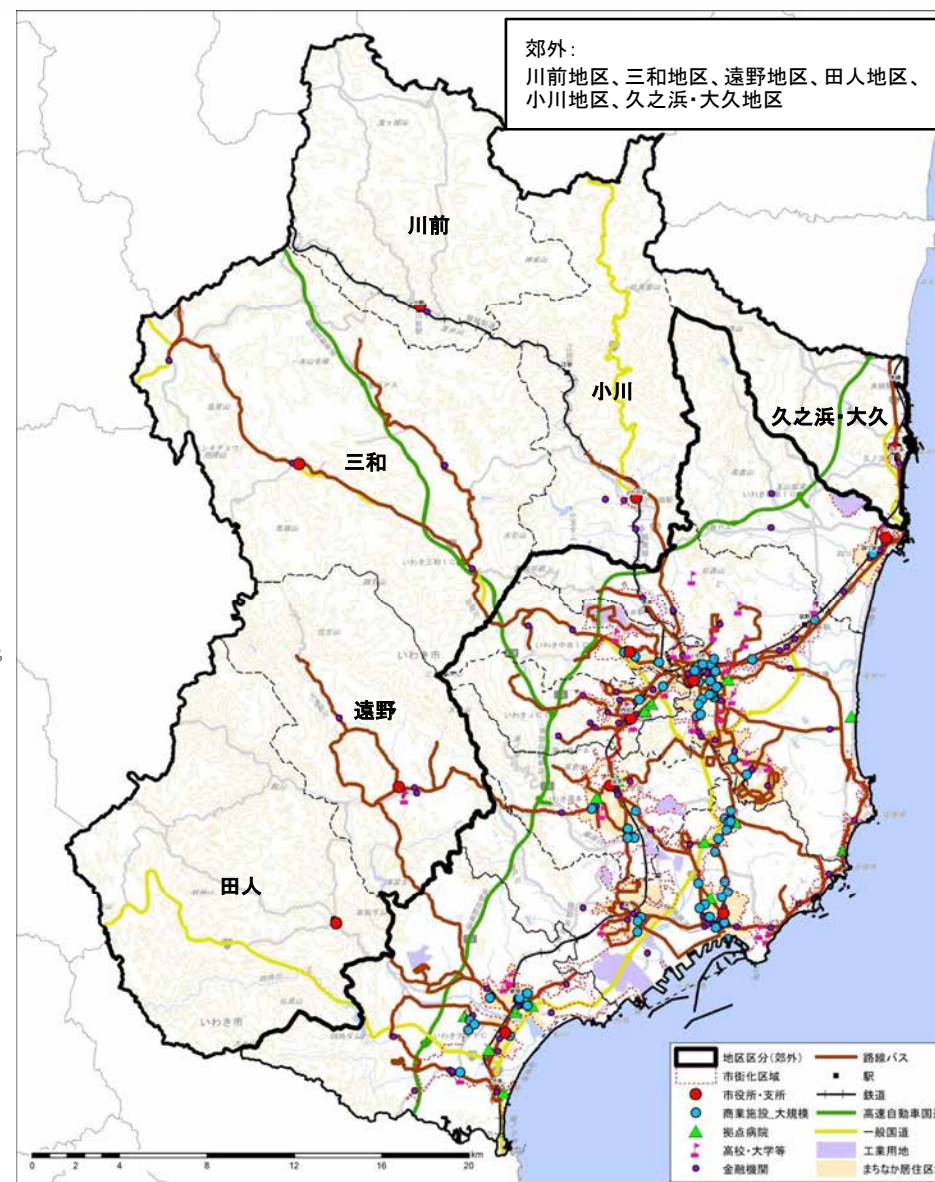
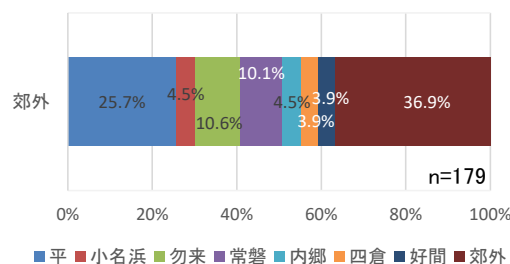
■人口と高齢化の推移



■交通手段分担率



■地区内外の移動



※人口出典：2015、2019年：いわき市の人口、2010年：平成22年国勢調査、2040年：100mメッシュデータより算出



4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



② 都市交通の特性と課題 まとめ 1/2

特性と課題		
経済・ 社会情勢	人口動向	▶人口減少・高齢化が進行している。川前、田人、三和地区等中山間地域では特に高齢化の進行率が高い。 ⇒人口減少・高齢化進行地区の移動手段確保が必要
	市街化の動向	▶人口減少・高齢化の進行により将来的な人口密度の低下が予想されている。 ⇒集約型の都市構造の実現に向けた交通網の構築が必要
	生活利便施設の集積状況	▶支所以外は、大規模商業施設や拠点病院等が主要拠点周辺に集中しており、中山間地域等ではこれらの施設を他地域に頼らざるを得ない。 ⇒中山間地域から主要施設にアクセスするための交通網の構築が必要
	広域交通の状況	▶常磐自動車道をはじめ、磐越自動車道、JR常磐線、JR磐越東線等の恵まれた広域交通ネットワークが形成されている。 ▶小名浜道路開通に伴う小名浜港へのアクセス向上により、首都圏等からの交流人口の増加や企業活動の活性化が期待されている。 ⇒市内外の交流促進を図るため、広域交通基盤へのアクセス強化が必要
	財政状況	▶既存の道路や橋梁の維持管理費は増加しており、厳しい財政状況の中で新設改良費が減少傾向にある。 ⇒将来的に厳しい財政状況が予想されるなか、効率的な道路の維持管理・整備や公共交通サービスの維持・確保が必要
	環境・エネルギーへの対応	▶市の二酸化炭素の排出は微減傾向にあるものの、市の保有車両数は増加しており、自動車からの二酸化炭素排出量増加が懸念される。 ⇒自動車からのCO2排出量の削減に向けて公共交通機関への移動手段の転換が必要
	防災・安全・地域強靱化	▶東日本大震災の経験を踏まえた安全・安心で防災性の高いまちづくりを進めている。 ▶高齢者の交通事故の割合が増加している。 ▶自転車の活用推進に取り組んでいる一方、自転車事故の増加が懸念される。 ⇒災害に強く、防災にも役立つ交通環境の整備が必要 ⇒免許返納の促進と併せて公共交通機関への移動手段の転換が必要 ⇒安全に移動できる交通環境の整備が必要



4. いわき都市圏の現状・特性と課題について



② 都市交通の特性と課題 まとめ 2/2

特性と課題	
道路環境	▶近年の頻発・激甚化する自然災害による道路の通行止めにより、社会経済活動に影響を与えている。 ▶交通事故発生件数は減少傾向にあるが、自動車交通事故の高齢者の割合が増加している ▶常磐道の4車線化、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いる一方で、市街地においては慢性的に渋滞が発生している。 ⇒緊急輸送道路の確保等、災害に強い道路の整備、維持管理が必要 ⇒高齢者や歩行者等の事故防止、交通安全対策の推進が必要 ⇒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、TDMの活用等、ソフト施策の強化が必要
公共交通	▶公共交通の利用者は年々減少傾向。さらに今後の少子高齢化の進行により、路線バス利用者の減少が予想され、サービス維持のための行政負担が増加することが懸念される。 ▶中山間地域を中心に公共交通空白地域が存在。 ▶自転車活用推進計画が策定される等、市民の移動手段として自転車の活用に取り組んでいる。 ▶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分かった。 ⇒公共交通の利便性を高め、市民の利用を促進することが必要 ⇒地域特性に応じた生活交通の確保が必要 ⇒利用者需要と運行サービスの調和が図られた持続可能な公共交通ネットワークの構築が必要 ⇒自転車が移動手段としてより活用される環境整備が必要 ⇒移動手段の確保と並んで、外出したいと思えるまちづくりが必要。



5. 現況自動車交通量（暫定版）について

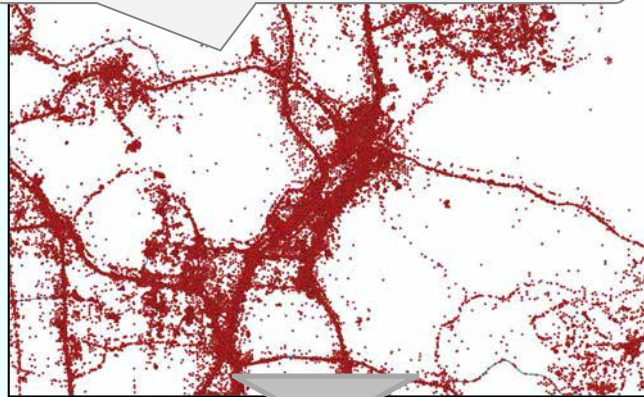


① 各調査結果の概要

- 自動車や人（公共交通等）の流動を把握するため、携帯端末等のビッグデータを用いて分析
- 現状の道路交通量を把握したうえで、R3年度に将来交通量を推計し、将来道路ネットワークのあり方や各路線の優先度評価を実施予定

■ 各道路区間の交通の分布状況

「Agoopデータ」（匿名化されたスマホアプリユーザーの位置情報）から人単位で流動分析。

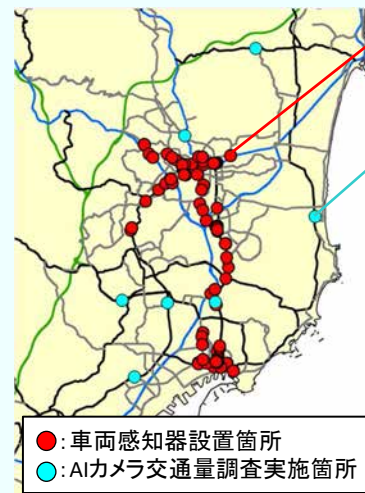


移動速度等から車と人を区別し、最も近い道路区間に割り当て。



※上下線別、単位：人

■ 特定断面の実測断面交通量



車両感知器（常設）：78断面

車両感知器により計測された交通量を使用。
※出典：断面交通量情報（（財）日本道路交通情報センター）

AIカメラ交通量調査：7地点14断面

車両検知器未設置エリアを補完するため、AIカメラ交通量調査を実施。



AIカメラ

県道26号小名浜平線での計測状況

道路区間別交通量（現況）の算出



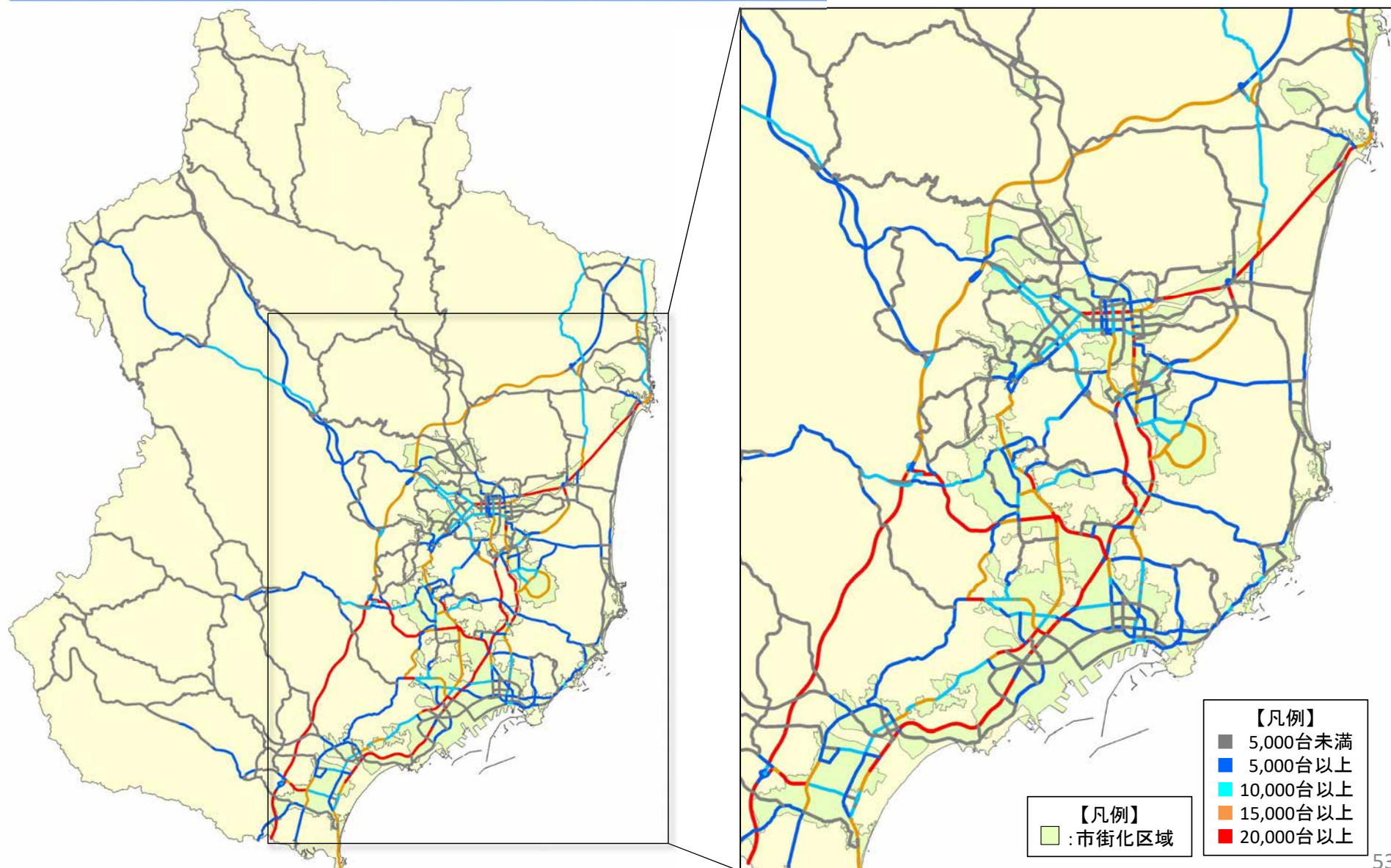
※上下線合算、単位：百台



5. 現況自動車交通量（暫定版）について



② 道路ネットワーク・現況自動車交通量図





5. 現況自動車交通量（暫定版）について



② 道路ネットワーク・現況自動車交通量図

【主要エリアの拡大図】

【いわき駅周辺】



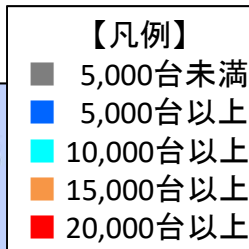
【四倉周辺】



【湯本周辺】



【小名浜周辺】





6. 公共交通ネットワーク方針（案）について



① 公共交通ネットワークの基本的な考え方

- 都心拠点や広域拠点、地区拠点を中心とする市街地部と市外、これらの都市拠点とその他の地区拠点を結ぶ**鉄道及び基幹バスの利便性の向上と輸送量の確保により「骨格公共交通」を強化**し、都市機能や居住機能の集積とあわせてコンパクトシティを実現する。
- また、基幹的公共交通の端点から地区拠点等へは**支線バスを接続させるとともに**、中山間地域等では**地域生活拠点を中心としたデマンド型交通等の持続可能な地域内交通を提供することにより「地域公共交通」を確立**し、市内全体の公共交通ネットワークを形成する。

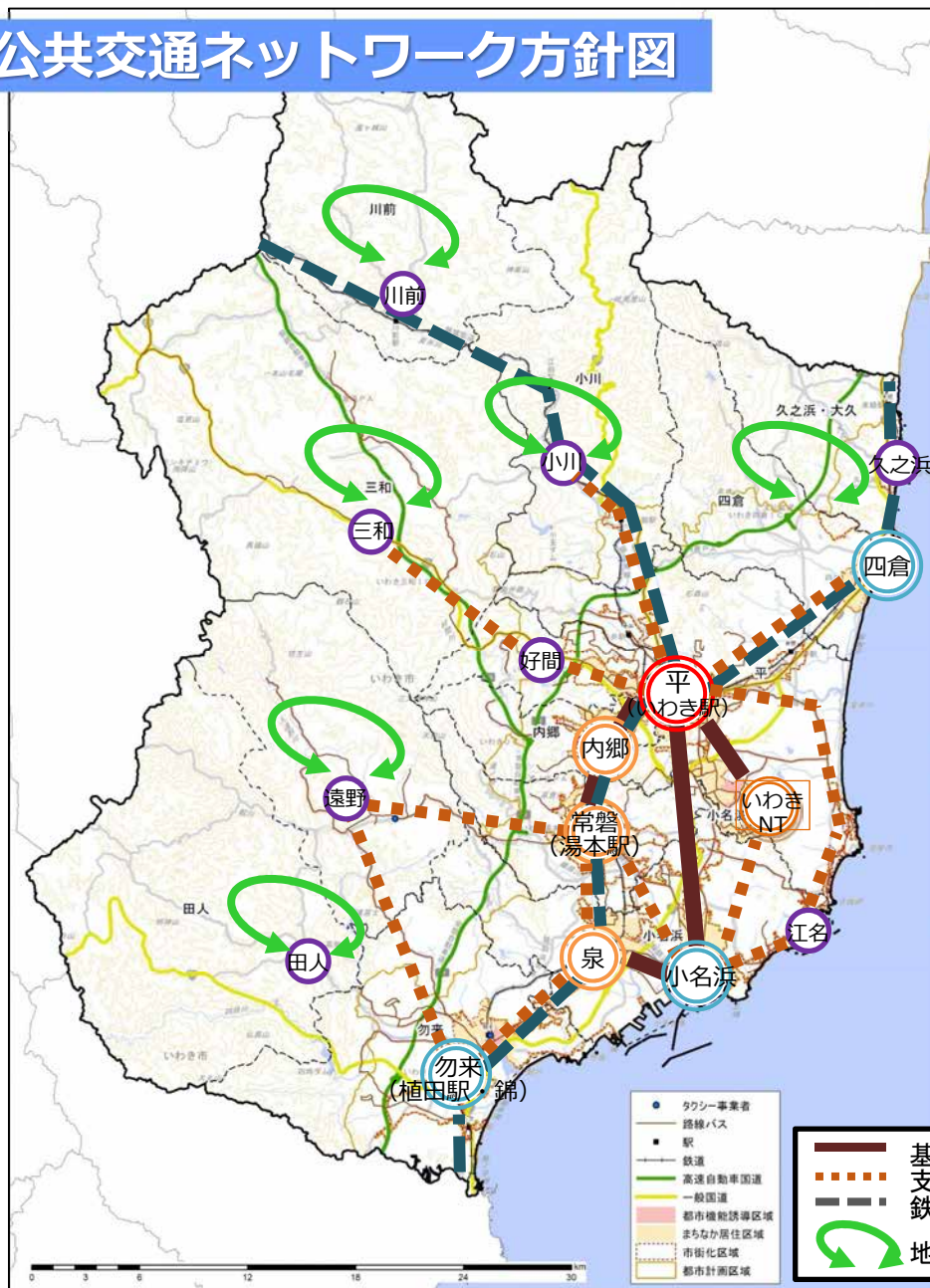
都市圏軸		種類	配置	役割・機能
骨格公共交通	広域交流軸	高速バス 鉄道 港（航路）	・高速道路（常磐自動車道、磐越自動車道） ・鉄道（JR常磐線、JR磐越東線） ・小名浜港	市外各方面との連携・交流により「まちのゾーン」に集積する都市機能を高める役割を担う。
	基幹連携軸 市内	鉄道 基幹バス	・鉄道（JR常磐線） ・都心拠点と広域拠点等を連絡し、居住誘導を図る交通軸として基幹的なバス路線を配置	主要な拠点の相互間を結び、それぞれの持つ機能を相互補完するとともに、全体がひとつの都市として機能するための連携を担う。
地域公共交通	補助連携軸 市内	支線バス	・市街地と基幹バスで結ばれない、郊外・中山間地域等を連絡するバス路線を配置 ・基幹バスでカバーされない市街地内のその他の移動を補完する支線的なバス路線を配置	主要な拠点と周辺の地域間の連絡により、機能補完、主要な拠点の都市機能サービスの波及を担う。
	地域内交通	その他路線バス 住民ボランティア輸送 デマンド型交通 タクシー 民間輸送資源	・基幹バスや支線バスでカバーされない市街地内の移動を補完する生活交通サービスを配置 ・自宅から地域交通結節点等を結ぶデマンド型交通等を配置	日常生活に必要なサービスレベルの確保、地域交通結節点までの移動サービスの提供を担う。
交通結節点		交通ターミナル	・主要鉄道駅（いわき駅、内郷駅、湯本駅、泉駅）	公共交通相互、その他の交通手段の乗換・乗継の利便性確保及び、都市機能誘導と合わせた拠点形成を担う。
		地域交通結節点	・その他の鉄道駅 ・各地区の地域拠点等に待合・乗換環境の整った乗継拠点配置	生活利便施設の立地や運行ダイヤとの連携・調整等により待合・乗継環境の快適性の確保を担う。



6. 公共交通ネットワーク方針（案）について



② 公共交通ネットワーク方針図



◆ 交通事業者との個別協議結果 （公共交通ネットワークに係る主な意見）

【鉄道事業者との協議】

- ▶ 鉄道とバス・タクシーなど二次交通とのシームレスな移動を実現することが重要。

【路線バス事業者との協議】

- ▶ 幹線・支線の位置付けについては、昨年度策定した都市計画マスタープランがネットワークの基本と考えている。
- ▶ 立地適正化計画において都市機能誘導区域を定めているので、拠点間をネットワークで結び、さらに各地域への移動需要を高める取り組みを同時に検討すべき。
- ▶ 交通結節点については、鉄道・バス・タクシーなど、様々なモードがあって初めて交通結節点は意味を持つようになる。

【タクシー事業者との協議】

- ▶ 公共交通空白地域等でのタクシーの運行や、一定の区域内における定額料金での運行形態の導入については、行政からの支援があれば対応可能。



7. 今後の道路整備の視点と都市交通の目標について



① 今後の道路整備の視点（案）

今後の道路整備の視点（案）

■急速な人口減少・高齢化への対応

- ・ 集約型の都市構造を接続する幹線道路網や都市計画道路の着実な整備

■地域の活力向上へ向けた対応

- ・ 小名浜港と常磐道を連携する道路や中通りを結ぶ東西連携軸、相双地域を結ぶ南北連携軸の機能強化
- ・ 主要観光地へのアクセス道路や中山間地域を相互に結ぶ広域観光ルートの形成
- ・ 拠点交通ターミナルへのアクセス道路整備による魅力ある生活圏の形成

■道路インフラの老朽化、維持管理費の増加への対応

- ・ ライフサイクルコストを考慮した施設の長寿命化
- ・ 優先度の設定による効率的な道路の維持管理の実施

■頻発・激甚化する災害への対応

- ・ 緊急輸送道路、重要物流道路の確保、電線共同溝の整備等、国土強靱化の推進

■暮らしの安全・安心の確保、快適な道路空間の確保

- ・ 高齢者事故や歩行者等の交通安全対策の推進
- ・ 道路改良の他、TDM等のソフト施策の強化による渋滞緩和対策の推進
- ・ まちづくりと連携した、環境にもやさしい歩きやすい道路空間の整備
- ・ 自動運転等、ICTの次世代技術の活用による道路利用者の利便性の確保



7. 今後の道路整備の視点と都市交通の目標について

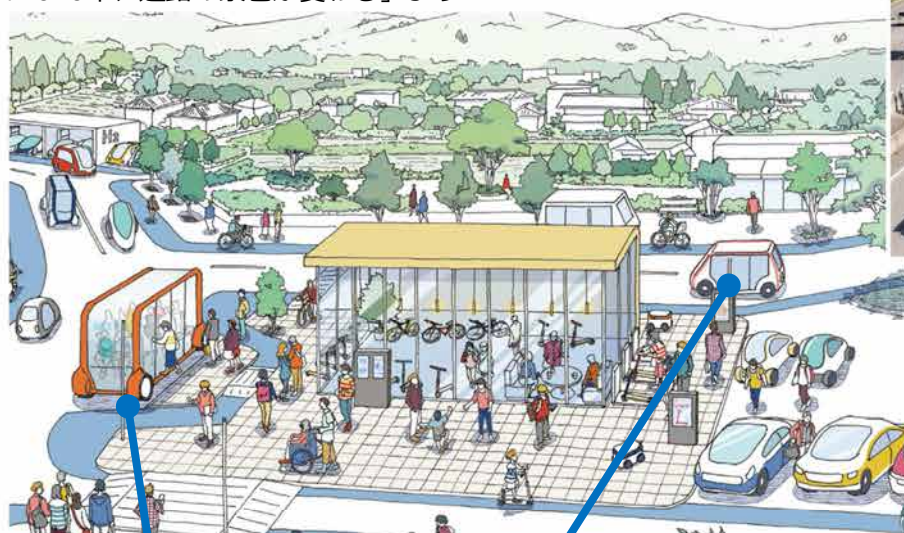


参考：新技術の活用

- ❑ 2016年に提唱された「Society5.0」は、IoT、ビッグデータ、AI等最先端の技術を活用して経済発展と社会的課題の解決を両立し、「人間中心の社会」の実現を目指している。
- ❑ モビリティ分野でも、CASEと称される「コネクテッド（Connected）」、「自動化（Autonomous）」、「シェアリング&サービス（Shared&Service）」、「電動化（Electric）」が進み、100年に一度のモビリティ革命と言われる時代にある。

(別冊1) 参考資料：社会資本整備審議会道路分科会資料
(別冊2) 参考資料：2040年、道路の景色が変わる を参照

「2040年、道路の景色が変わる」より



○高速道路における隊列走行



○AIカメラによる車両滞留の自動検知



○サーバー空間上の道路管理シミュレーション



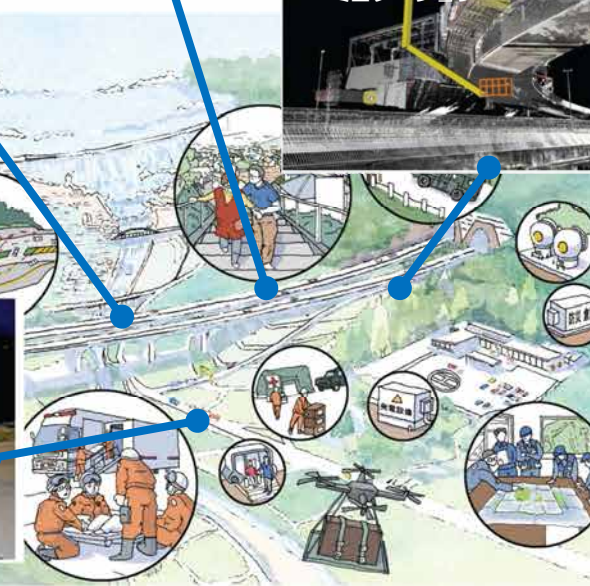
○ライジングボラードによる車両の進入制限



○中山間地域における自動運転



○スマート道路点検技術





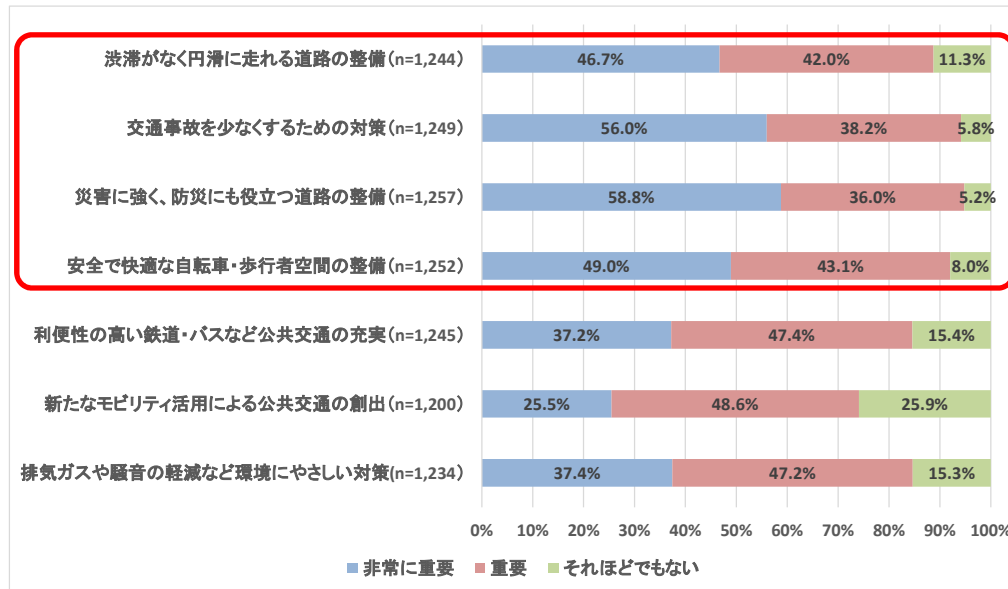
7. 今後の道路整備の視点と都市交通の目標について



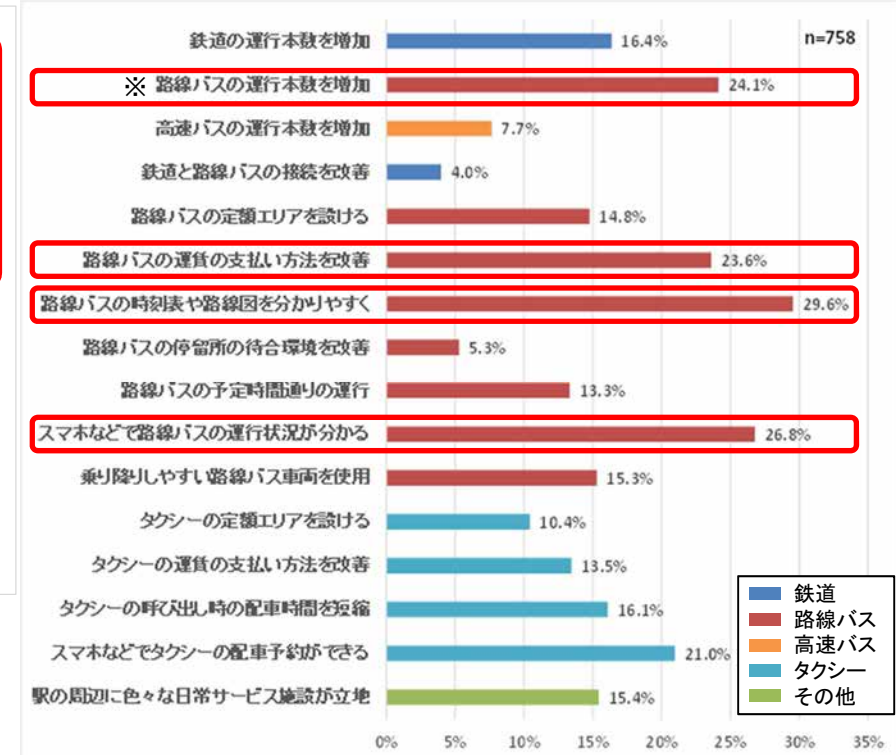
② 市民意識調査結果からみる都市交通目標の方向性

- 市民意識における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い**。※自動車利用が多いことによるものと推測
- 公共交通に対する改善要望としては、**路線バスに関する事項が多く、中でも時刻表や路線図の分かりやすさ、支払い方法の改善等利便性に関する事項が上位に挙がっている**。

■ 交通まちづくりの目標として重視すべき事項



■ 交通まちづくりを推進する上での公共交通の改善要望



※具体的な時間帯や場所については、今後集計予定。



7. 今後の道路整備の視点と都市交通の目標について



③ 都市交通の目標（案）

- 上位・関連計画との整合性やいわき都市圏の現状・特性と課題を踏まえ、都市交通の基本目標を設定した。

まちの目指す方向

- めざしていく「いわき」の姿（新・いわき市総合計画、H28）：
 - 「①循環を基調とした、持続可能なまち」
 - 「②誰もが安全に、安心して暮らせるまち」
 - 「③活力に満ち、創造力あふれるまち」
- いわき創生のメインコンセプト（いわき創生総合戦略、R2）：
 - 「1.“人づくり”と“まちづくり”の好循環を生み出す」
 - 「2市民からも市外からも“選ばれるまち”をつくる」
 - 「3.地域に培われた“生業”を磨き上げ、伸ばす」
- 将来都市像・将来都市構造（第二次いわき市都市計画MP、R1）：
 - 「ネットワーク型コンパクトシティ Iwaki」
- まちづくりの方針（立地適正化計画、R1）：
 - 「人口構造を改善する都市機能を誘導し、“選ばれる都市”へ」

市の現状と課題

人口減少・少子高齢化

広域多角型の都市構造

移動ニーズの多様化

低密度な市街化の進行

公共交通空白地の分布と公共交通便利地域の狭さ

自動車依存と市街地内の交通混雑

公共交通利用者の少なさ

低炭素のまちづくりの推進

地域経済の衰退への懸念

厳しい財政状況

◆都市交通の基本目標（案）

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

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。

【目指すべき方向性】

- まちづくり：コンパクトシティの実現
- 道路交通：コンパクトシティ実現に向けた交通軸の形成
- 公共交通：どこでも誰でも移動しやすく持続的な移動環境



※R3d実施の将来推計により再検証を予定。



7. 今後の道路整備の視点と都市交通の目標について



③ 都市交通の目標（案）

- いわき市が目指す都市交通の目標の実現に向け、都市交通体系の基本方針を「**快適・便利**」「**交流・活力**」「**安全・安心**」「**持続可能性**」の4つの視点から設定した。

◆基本方針（案）

1

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改善
- (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を活用した新たな交通システムの確立

3

安全・安心

市民の日常生活を支える交通体系の構築

- (1) 各地区で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できる交通環境の確保

2

交流・活力

コンパクトシティの実現に資する交通体系の構築

- (1) 市街地における賑わいと憩いのある交通環境の整備
- (2) 主要拠点をつなぐ交通骨格軸の強化
- (3) 主要拠点と地区拠点をつなぐ交通ネットワークの強化

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・交通事業者の連携に向けた体制強化

※ 今回提示の基本目標（案）と基本方針（案）は都市交通マスタープランのもの。
地域公共交通計画においては、より公共交通に特化した目標をR3dに検討予定。
※ R3d実施の将来推計により再検証を予定。