

# いわき都市圏総合交通戦略

[計画期間：令和5年（2023年）3月から令和14年度（2032年度）]

いわき市

令和5年（2023年）3月策定



# 目 次

第1章 いわき都市圏総合交通戦略について.....	1
1-1 はじめに.....	1
1-2 目的と役割.....	1
1-3 対象区域と目標年次.....	1
1-4 戦略の位置付け.....	2
第2章 将来都市像とその実現に向けた施策パッケージの視点.....	3
2-1 現状と課題.....	3
1. 人口動態.....	3
2. 代表交通手段分担率の変化.....	5
3. 渋滞の状況.....	6
4. 高齢者事故発生割合.....	7
5. 鉄道の運行状況と利用状況.....	8
6. 路線バスの運行状況と利用状況.....	9
7. 公共交通利用圏の人口カバー率.....	12
8. 市民意識調査結果.....	13
2-2 将来都市像.....	15
1. 第二次都市計画マスタープラン及び立地適正化計画.....	15
2. 第二次都市交通マスタープラン.....	19
2-3 施策パッケージと戦略目標.....	22
第3章 施策パッケージ.....	23
3-1 戦略目標Ⅰ 基幹的交通軸の強化によるまちなかへの居住・来訪しやすさの向上.....	23
3-2 戦略目標Ⅱ 市内の広域連携を実現するネットワークの形成.....	38
3-3 戦略目標Ⅲ 先端技術を活用した環境にやさしくシームレスな社会の実現.....	48
3-4 第二次都市交通マスタープランの将来交通計画との関係性.....	57
第4章 評価指標.....	58
4-1 戦略目標Ⅰでの評価指標.....	58
4-2 戦略目標Ⅱでの評価指標.....	59
4-3 戦略目標Ⅲでの評価指標.....	60
第5章 達成状況の評価.....	61
5-1 計画の進行管理.....	61
1. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善.....	61
2. 具体的な推進体制.....	61
参考資料.....	62
計画策定の経過.....	62

# 第1章 いわき都市圏総合交通戦略について

## 1-1 はじめに

いわき都市圏では、令和2年度に市民の移動目的や手段を調査するパーソントリップ型調査をはじめとする交通実態調査を実施したところ、自動車を利用した移動の割合が拡大し、自動車分担率が8割を超えるほど自動車への依存が極めて高いことや、鉄道やバスの利用者が年々減少しており運行の維持が容易ではない状態となっていること、市街地部では依然として慢性的な渋滞が発生していることなどの課題が明らかになりました。また、将来においても、対策を講じなければ、高い状態の自動車依存が継続することや、都市圏全体の交通量は減少するものの主要な幹線道路では依然として速度低下が発生することなどが予想されています。

この調査で明らかになった課題を踏まえ、令和4年8月に「第二次いわき都市圏都市交通マスタープラン（以下、都市交通マスタープランという。）」を策定し、いわき都市圏が目指す将来都市像である「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現に向けて必要となる道路ネットワーク及び公共交通ネットワークの将来像や、将来都市交通の基本目標や方針、施策の方向性について取りまとめました。

そこで、都市交通マスタープランの実行計画（アクションプラン）として、主にハード面の交通施策を具現化する「いわき都市圏総合交通戦略（以下、総合交通戦略という。）」を策定するものです。

## 1-2 目的と役割

総合交通戦略は、都市交通マスタープランで提示した、将来の道路交通ネットワークの形成や将来の交通体系を、戦略的に推進するため、主にハード施策の具体的な取り組みを定める実行計画として取りまとめるものです。

総合交通戦略では、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、個別施策事業やスケジュール、事業主体などを定めます。

本都市圏の多様な交通課題に対応するべく、関係機関が適切な役割分担のもと一丸となり、また、まちづくりとも連携して総合的かつ戦略的に推進します。

また、都市交通マスタープランが示す公共交通ネットワークの構築に向け、地域公共交通活性化再生法第5条第1項に規定する「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画」として、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、主にソフト施策を取りまとめる「いわき市地域公共交通計画」と両輪となって将来都市交通の実現を目指していきます。

## 1-3 対象区域と目標年次

対象区域は、都市交通マスタープランと同様に、市全域とします。

また、目標年次は都市交通マスタープランの目標年の中間年となる2032年度とします。

1-4 戦略の位置付け

総合交通戦略の位置づけは以下のとおりです。

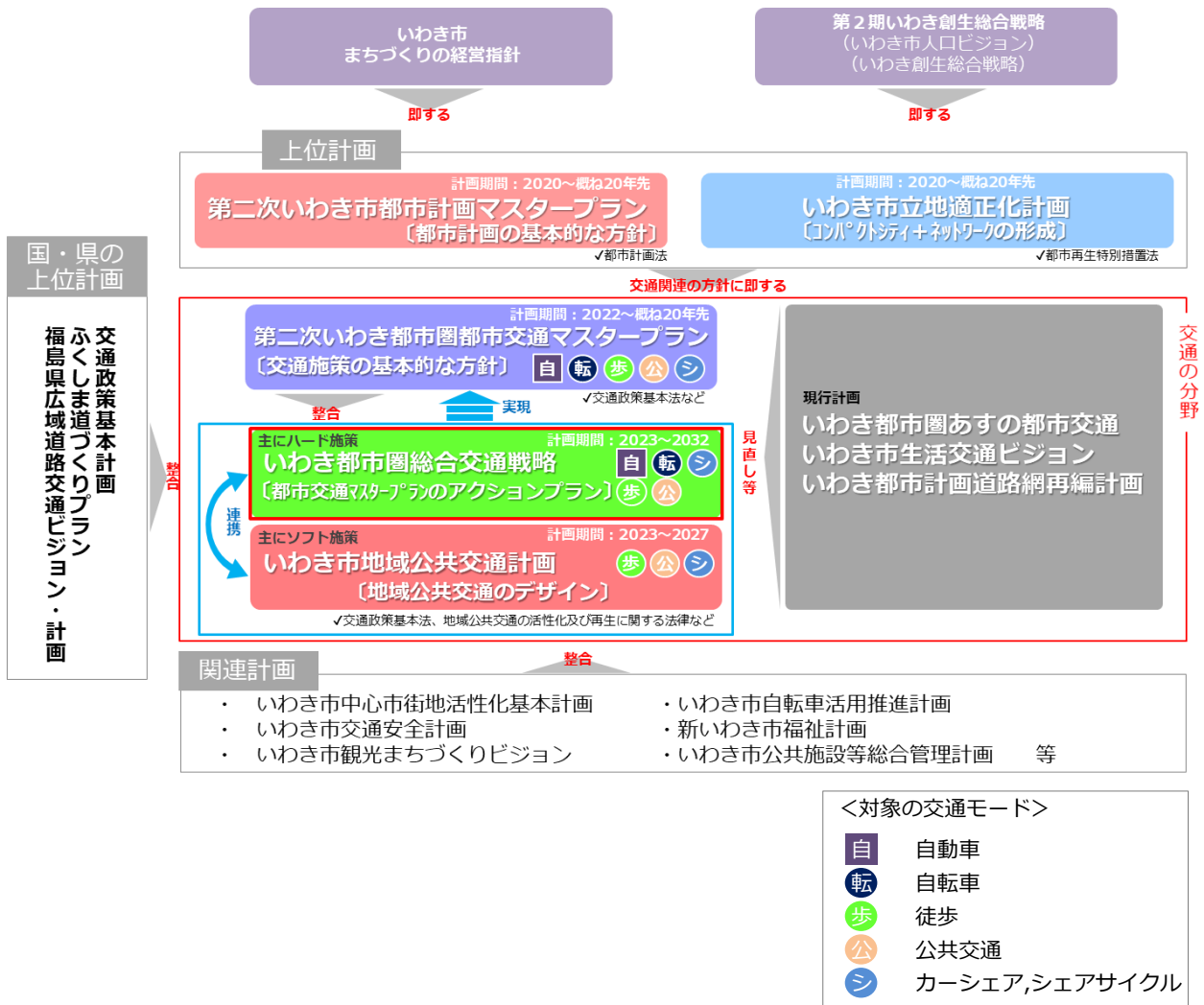


図 総合交通戦略の位置付け

## 第2章 将来都市像とその実現に向けた施策パッケージの視点

### 2-1 現状と課題

#### 1. 人口動態

##### 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。

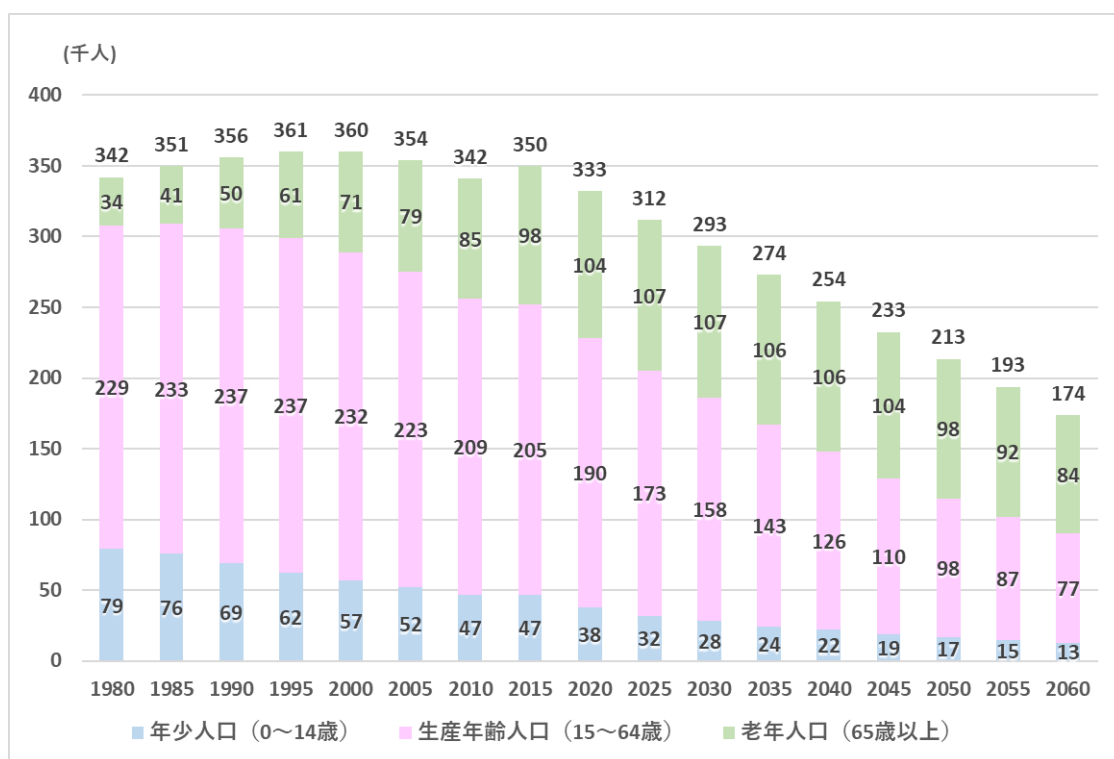


図 いわき市の人口推移

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年以降は第2期いわき創生総合戦略

## 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います。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。

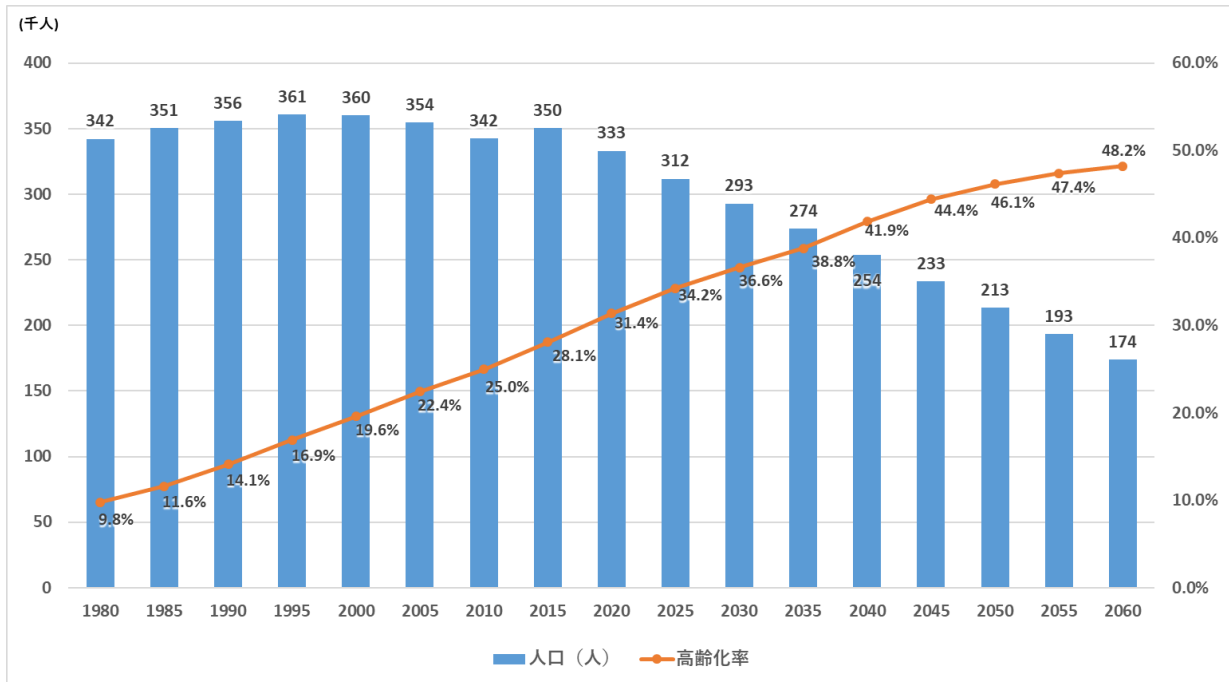


図 いわき市の高齢化率

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年以降は第2期いわき創生総合戦略

## 2. 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。

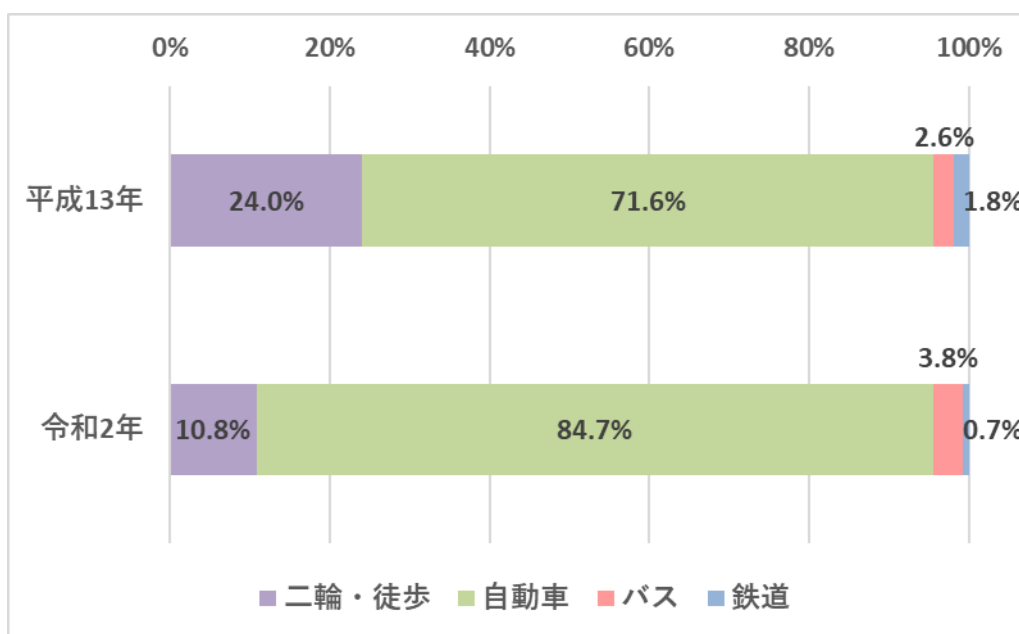


図 代表交通手段別分担率の変化

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



### 3. 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。

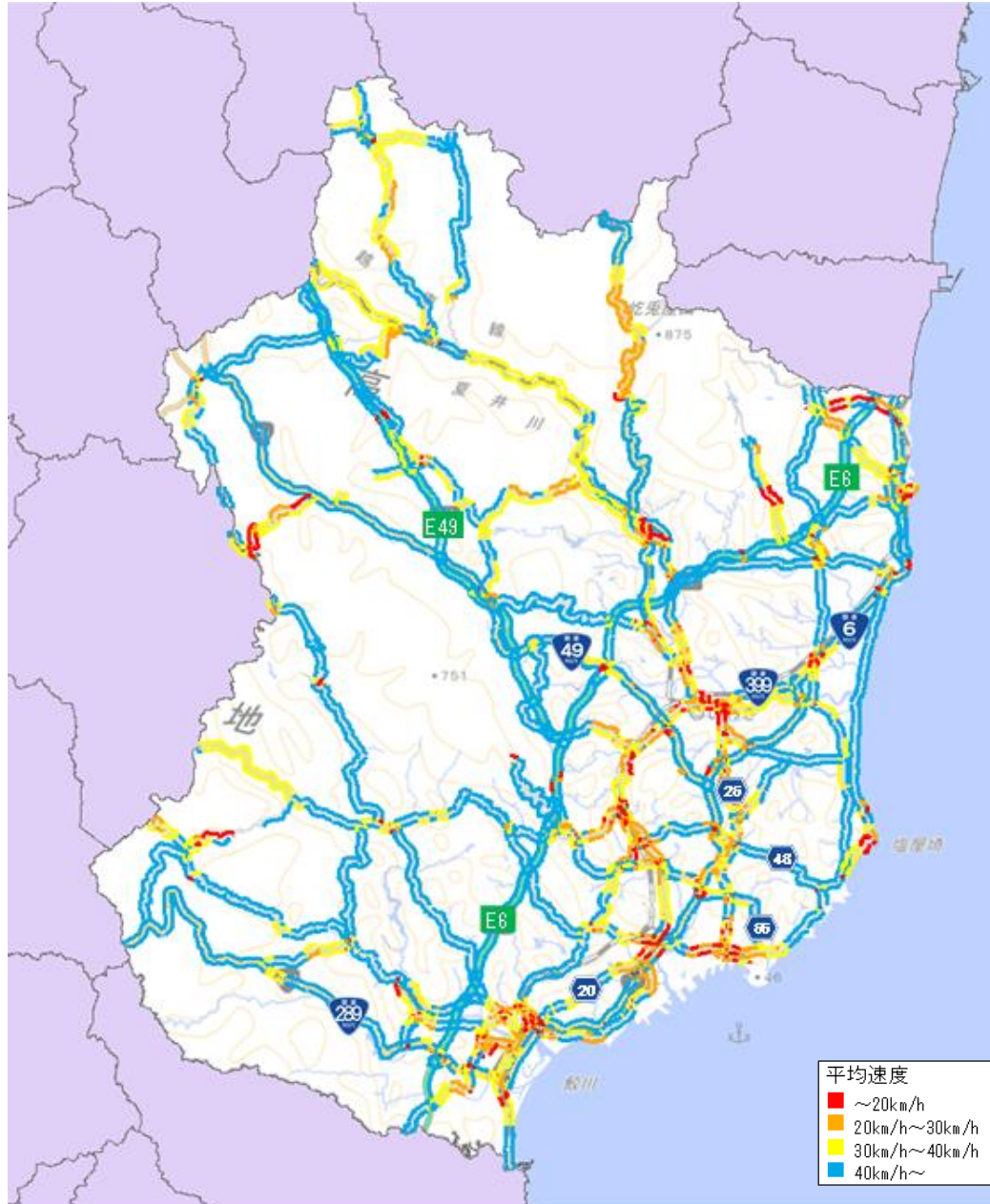


図 いわき市内の速度状況（令和2年11月）

出典：ETC2.0 プローブデータ・平日

#### 4. 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。

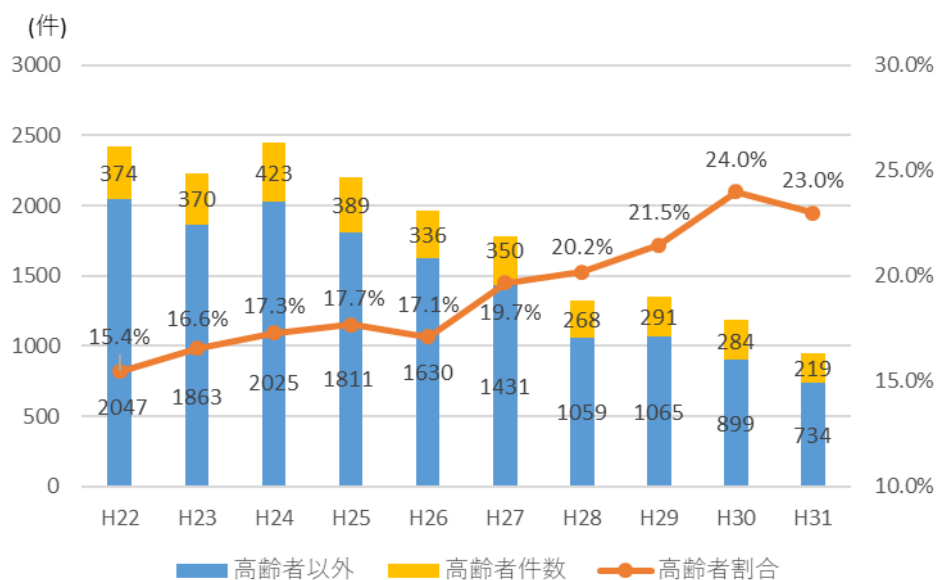


図 いわき市内交通事故の年次推移

出典：令和2年版交通白書（福島県・福島県警察本部）

## 5. 鉄道の運行状況と利用状況

鉄道は、太平洋沿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 (4,251 人)、泉駅 (1,787 人)、植田駅 (1,652 人)、湯本駅 (1,483 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 日平均乗車人数の合計は、年々減少傾向にあります。

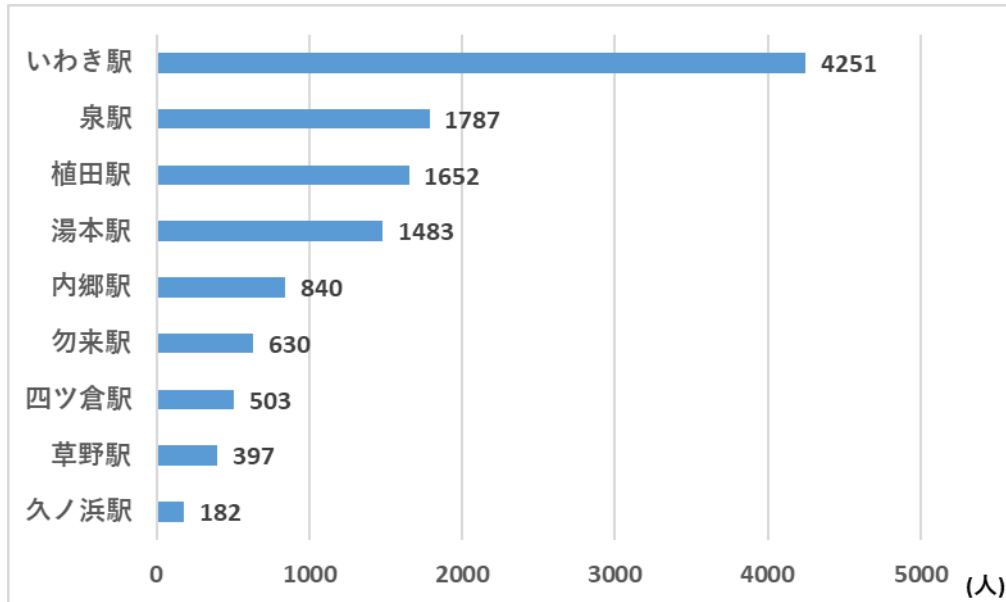


図 令和 2 年度市内各駅の 1 日平均乗車人数

出典：いわき市統計書（令和 3 年度版）

※草野駅、久ノ浜駅は平成 30 年度版

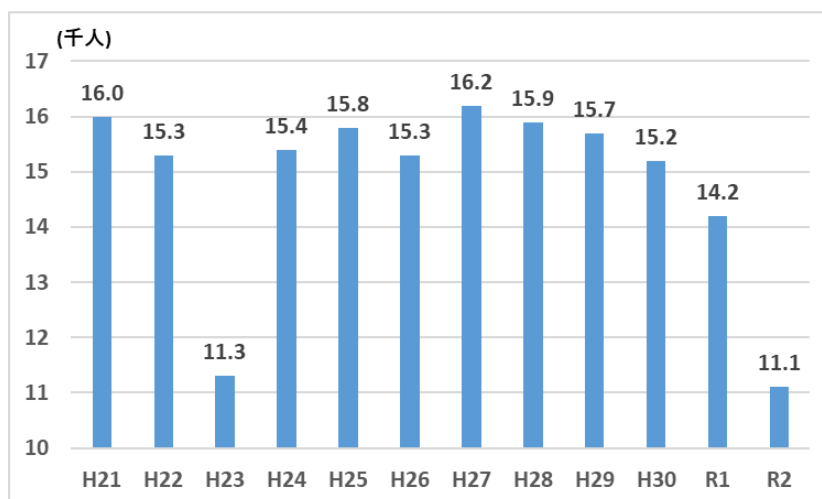


図 市内各駅の 1 日平均乗車人数の合計

出典：いわき市統計書（平成 24 年版、平成 27 年版、平成 30 年版、令和 3 年版）

## 6. 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（令和 2 年度時点）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（閑散）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

## 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日の総利用者の約18%を占め、朝の6時台から8時台の3時間で約35%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時台までで約34%を占めています。

また、バス停区間に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。

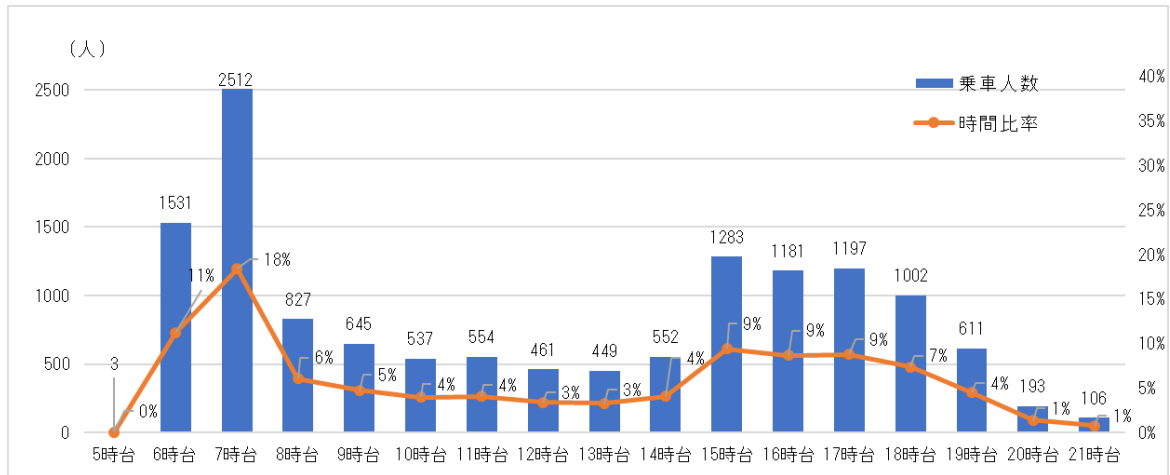


図 時間別のバス利用状況

出典：新常磐交通(株)提供のITSデータより作成

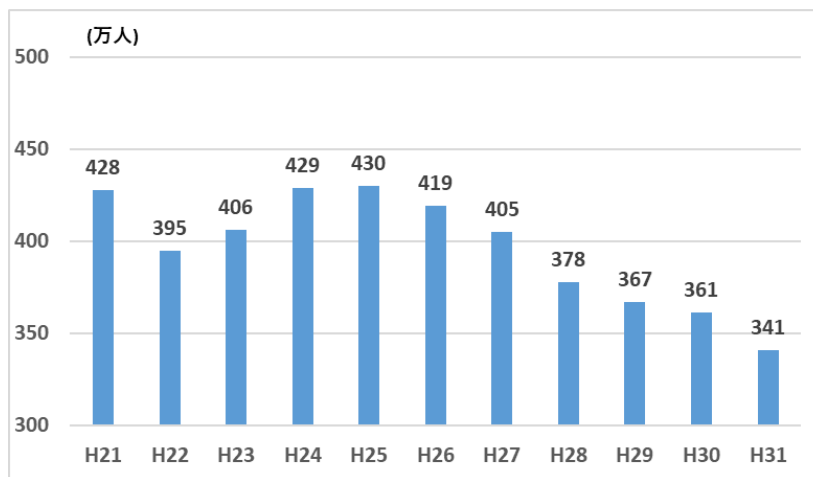


図 路線バスの乗車人員の推移

出典：いわぎ市統計書（平成27年版、平成30年版、令和3年版）

### 3) 輸送量と収支の状況

路線バス 125 系統（令和 2 年度時点）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。

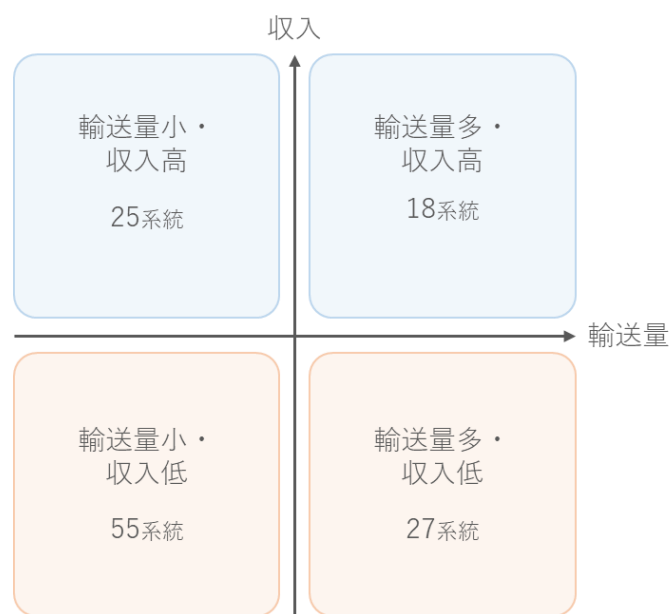


図 輸送量と収支の状況

## 7. 公共交通利用圏の人口カバー率

本市の公共交通は、市街化区域内の特に 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おり、鉄道と路線バス利用圏の人口カバー率は 71.2%となっていますが、路線バスの運行便数が比較的多い平～小名浜間、平～内郷間、小名浜～泉間以外については、運行便数が少ない状況です。

一方で、中山間地域等では、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。

このため、今後は、人口分布等と整合を図りながら鉄道や路線バス以外の交通との組み合わせなどにより、より利用しやすい公共交通網の形成が必要となります。

表 公共交通利用圏の人口カバー率

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)				

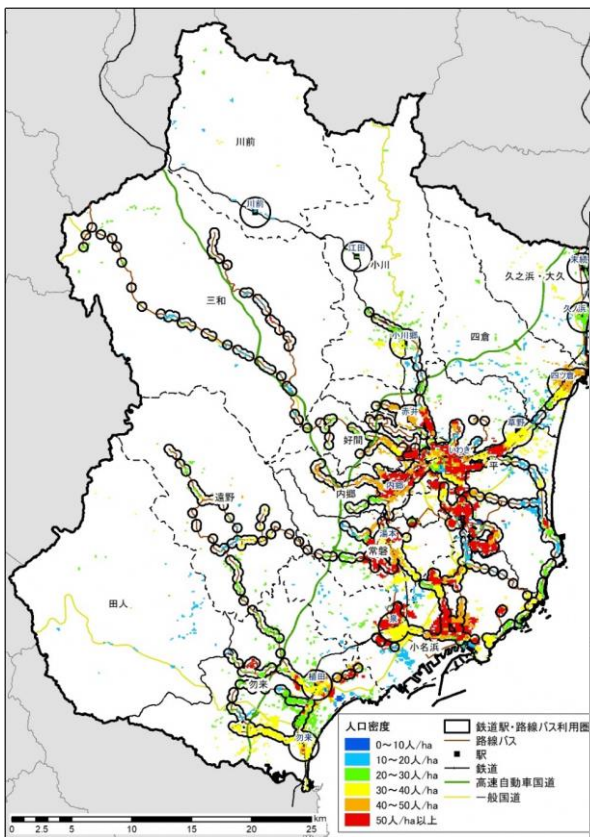


図 公共交通による人口カバー状況

出典：平成 28 年いわき市都市構造分析調査

※公共交通利用圏の人口カバー率は、市内の総人口に占める公共交通利用圏内に居住する人口の割合  
公共交通利用圏は、鉄道駅から半径 1,000m、路線バス停留所から半径 300mの範囲として設定

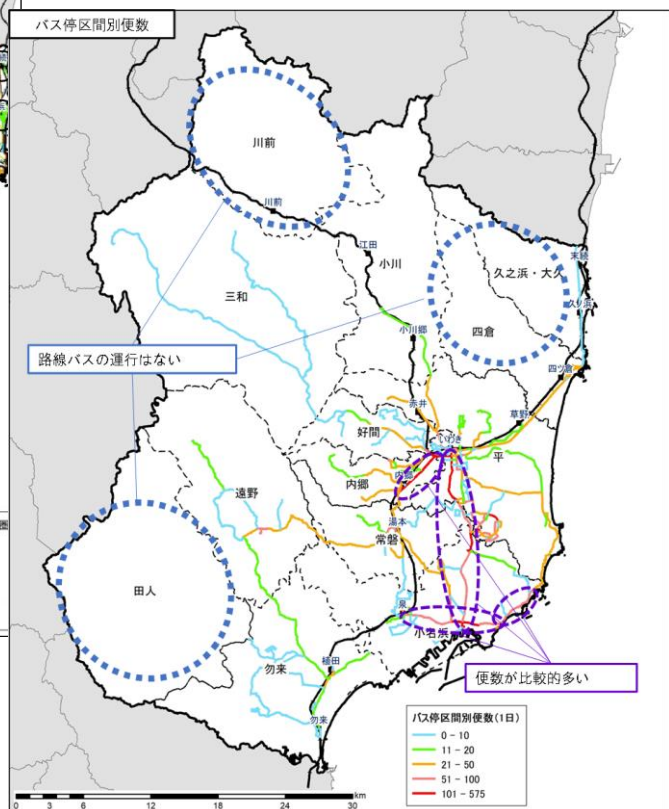


図 バス停区間別便数



## 8. 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。

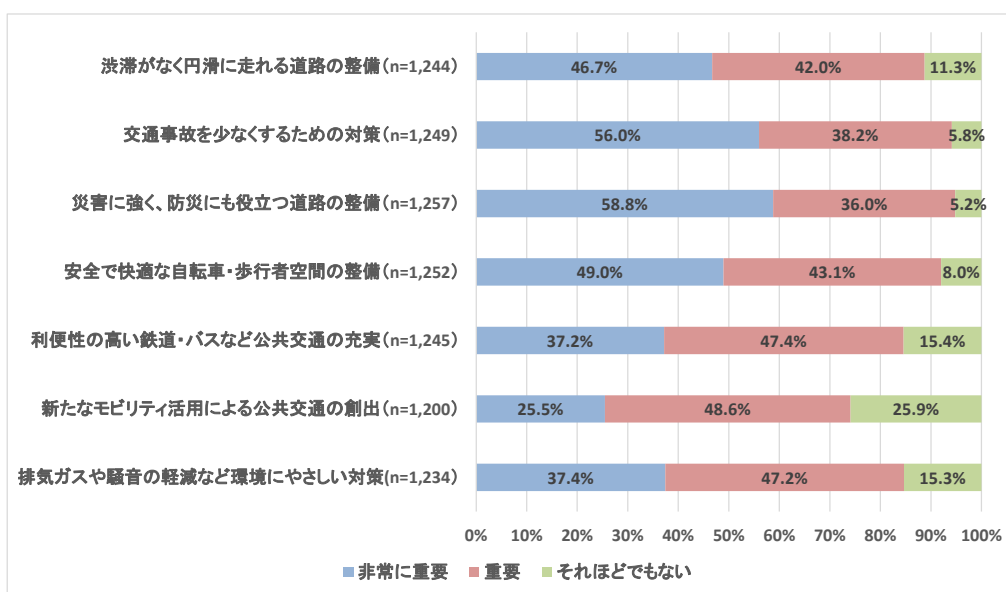


図 交通まちづくりの目標として重視すべき事項

出典：令和2年パーソントリップ型調査結果

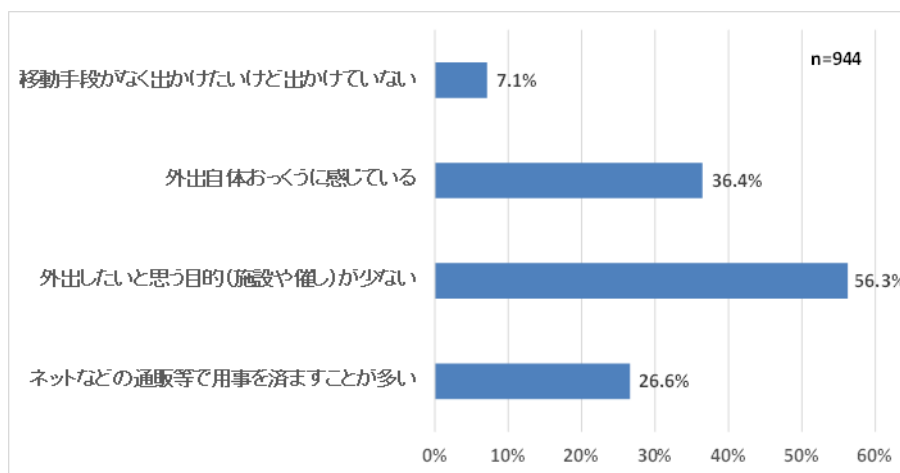


図 私用の外出状況

出典：令和2年パーソントリップ型調査結果



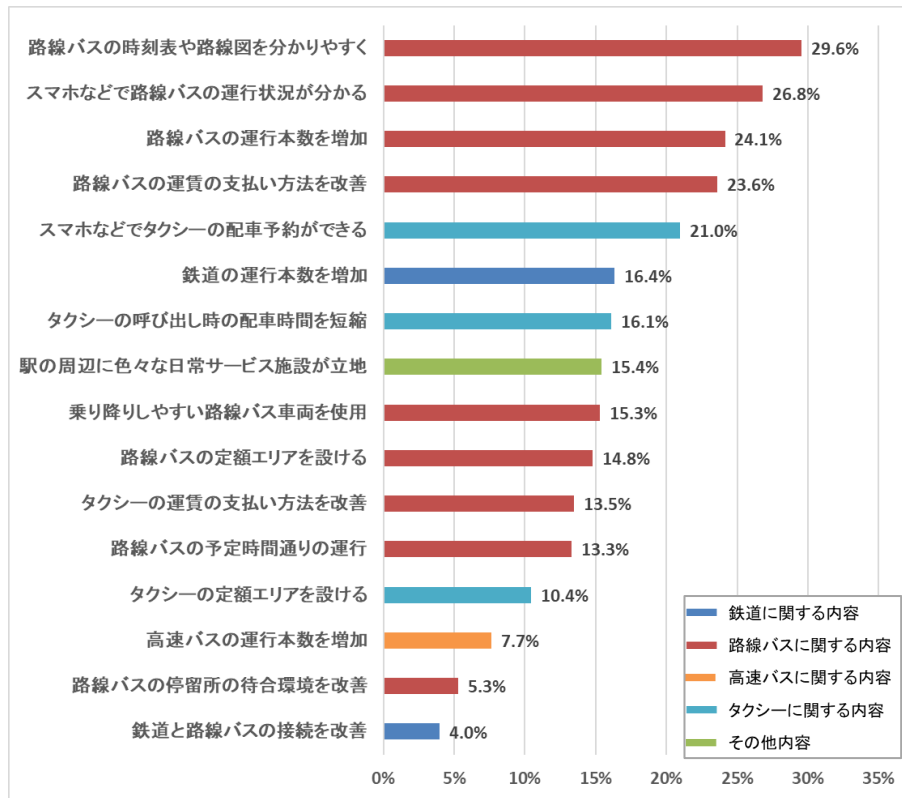


図 交通まちづくりを推進する上での公共交通の改善要望

出典：令和2年パーソントリップ型調査結果

---

## 2-2 将来都市像

### 1. 第二次都市計画マスタープラン及び立地適正化計画

今後の急速な人口減少や高齢社会の到来により、一定の人口密度に支えられてきた医療、福祉、子育て支援、商業等の生活サービスの提供が将来困難になりかねない状況が予想されています。このため、今後の都市づくりにおいては、コンパクトなまちづくりと、これと連携した公共交通ネットワークを形成することが、将来にわたり持続可能な都市運営を続けていくために重要となっています。

令和元年10月に策定した「第二次都市計画マスタープラン」では、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とともに、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」を構築することとしています。

また、同時に策定した「立地適正化計画」では、医療、福祉、子育て支援、商業等の都市機能増進施設を都市の骨格構造上の主要な拠点に誘導し集約する「都市機能誘導区域」と、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう「まちなか居住区域」を設定し、これらの拠点において若い世代の活躍を促すとともに、生活を支える都市機能や居住を誘導することで、人口減少が進む中でも一定の人口密度を維持し、過度に自家用車に頼らなくても日常生活や産業活動が展開しやすい圏域づくりや産業の活性化に取り組むこととしています。



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



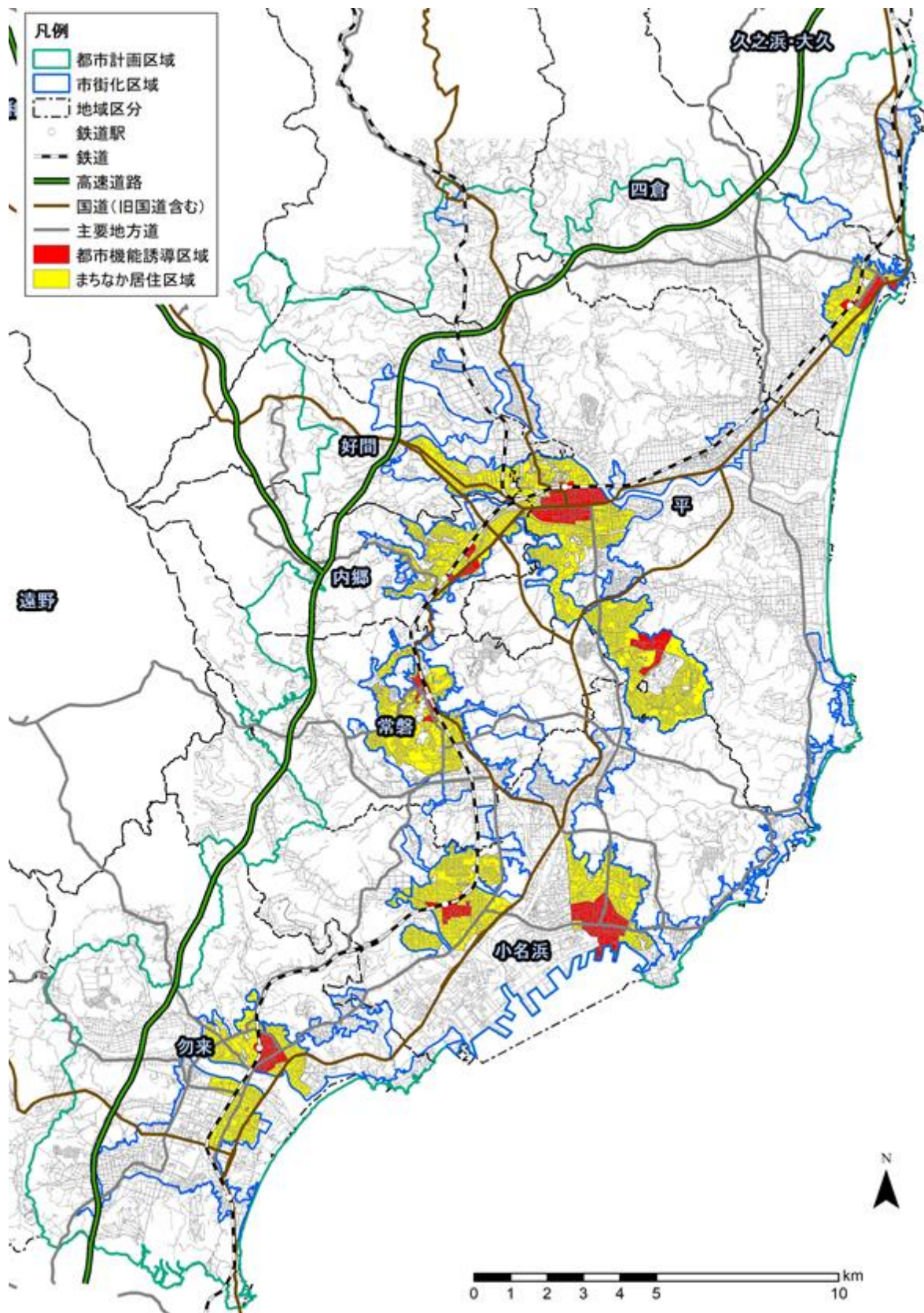


図 都市機能誘導区域とまちなか居住区域

出典：いわき市立地適正化計画

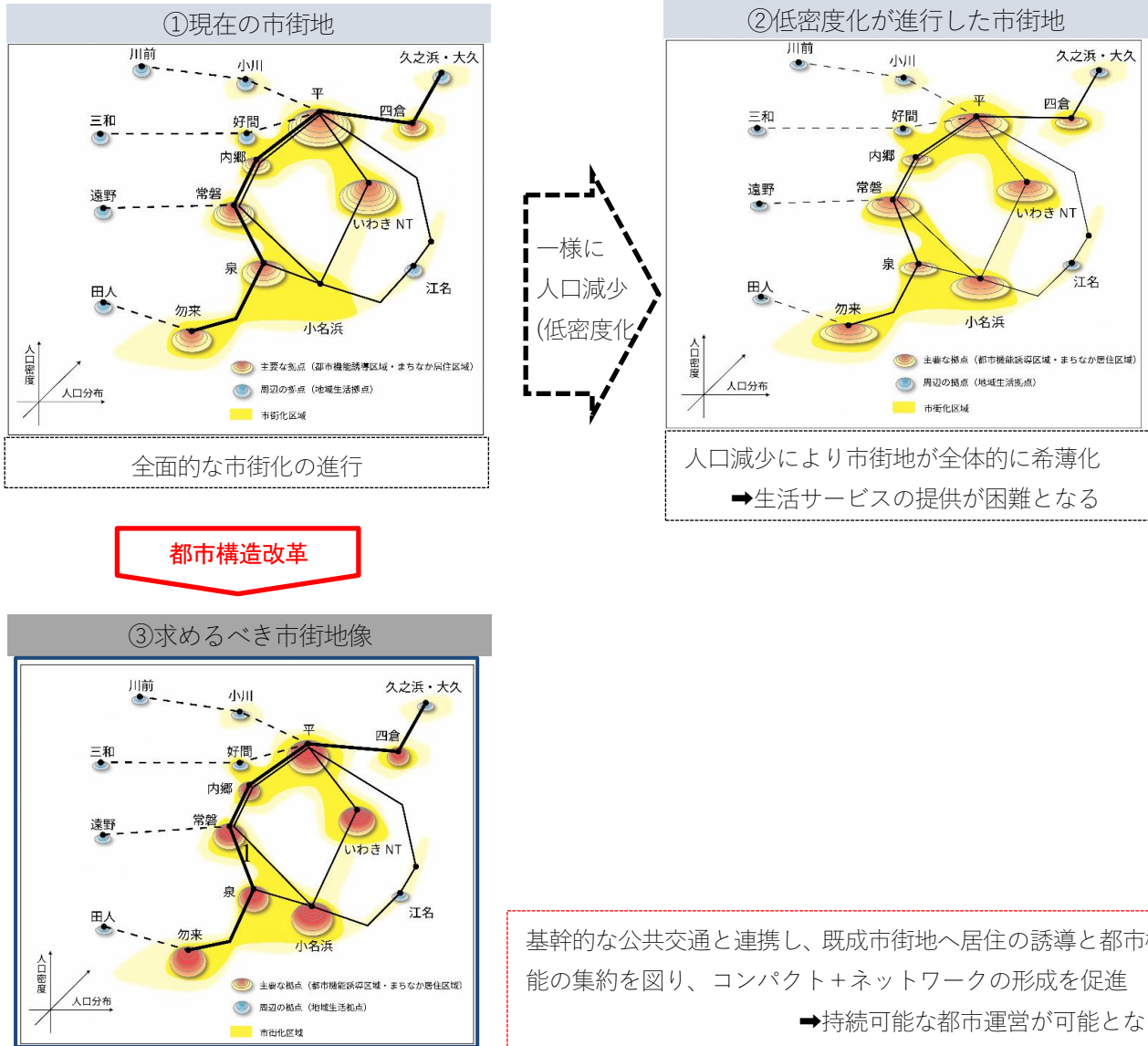


図 いわき市の求めるべき市街地像

## 2. 第二次都市交通マスタープラン

令和4年8月に策定した「都市交通マスタープラン」は、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画が目指す「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、ハード・ソフトの道路交通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であり、将来都市構造を踏まえ、将来の道路ネットワークや公共交通ネットワークを設定するとともに、都市の実態調査や将来交通需要予測から、交通特性を分析したうえで、将来の都市交通の基本目標や方針、施策の方向性などを体系化しています。

当該マスタープランでは、基本目標を「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」とし、基本目標を達成するため、①交流・活力・楽しい-人々が集い活動を育む交通体系の構築-、②快適・便利-誰もが気軽に移動できる交通体系の構築-、③安全・安心-市民の日常生活を支える交通体系の構築-、④持続可能性-持続可能な交通体系の構築-の4つの基本方針を設定し、施策の方向性と施策を位置付けています。

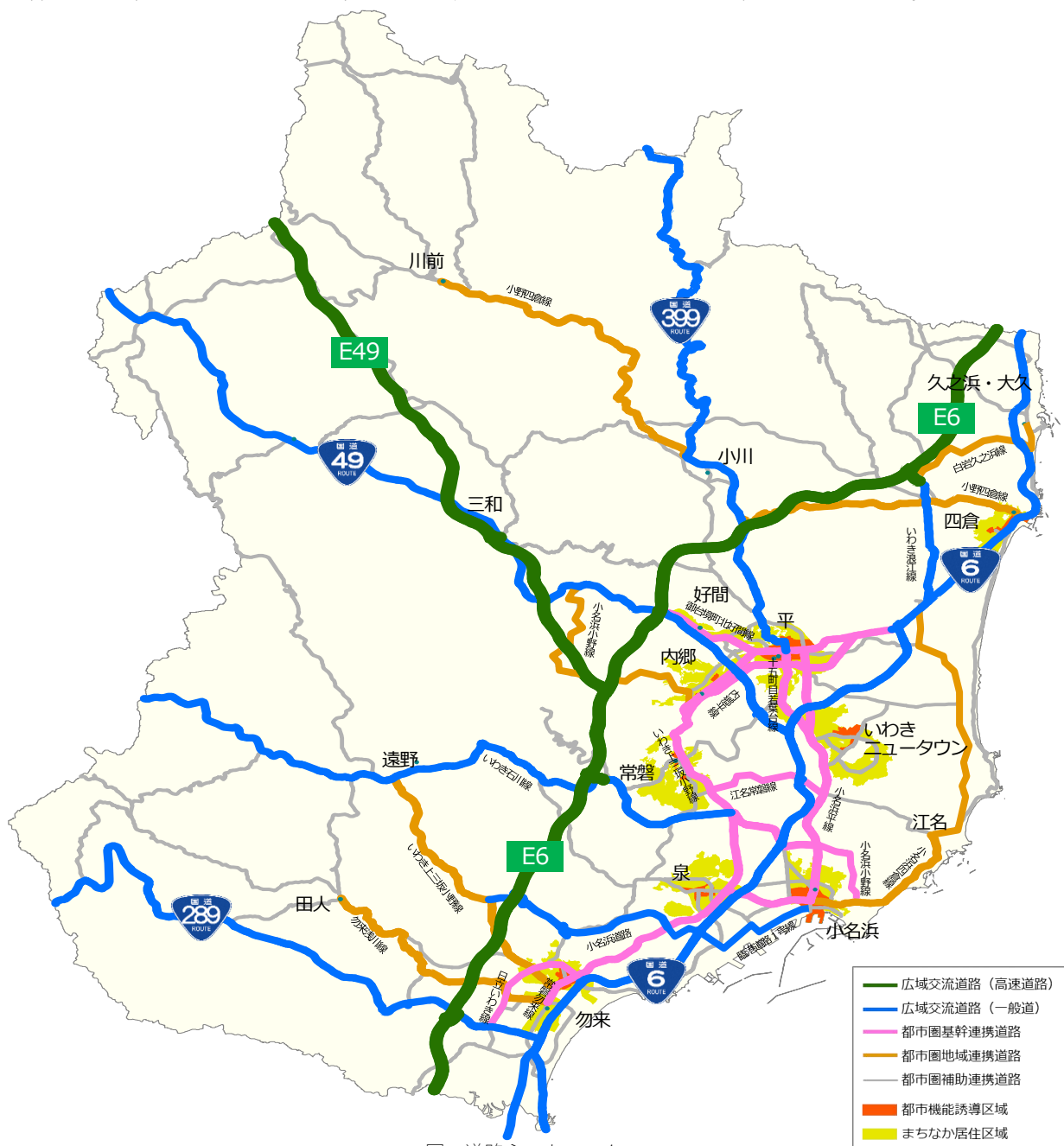


図 道路ネットワーク





図 公共交通ネットワーク

基本目標 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	
基本方針	施策の方向性 施策
<b>基本方針1</b> 交流・活力・楽しい 人々が集い活動を育む 交通体系の構築	<b>(1) 主要拠点をつなぐ交通ネットワークの強化</b> ・主要幹線道路の整備 ・広域道路ネットワークの充実・強化 ・基幹公共交通ネットワークの定時性・速達性の確保
	<b>(2) 主要拠点と地区拠点をつなぐ交通ネットワークの構築</b> ・都市計画道路の計画的な整備 ・拠点間ネットワークの充実・強化 ・基幹・支線による公共交通ネットワークの構築
	<b>(3) 市街地における賑わいと憩いを生む交通環境の整備</b> ・地方創生に資する道の駅機能強化 ・まちづくりと連携した魅力的な道路空間の創出
<b>基本方針2</b> 快適・便利 誰もが気軽に移動できる 交通体系の構築	<b>(1) 移動の円滑化に向けた道路環境の整備</b> ・まちづくりと連携した交通結節点の強化 ・観光地等へのアクセス性の向上 ・主要渋滞箇所の解消 ・路線バス走行環境の向上 ・自転車ネットワークの構築と自転車走行空間の整備
	<b>(2) 選ばれる移動手段として公共交通の利便性の向上</b> ・モダルコネクットの強化 ・路線バス・鉄道の利便性、快適性の向上
	<b>(3) すべての人にやさしい交通環境の整備強化</b> ・安全対策と一体となった道路のバリアフリー化 ・中山間地域等における新たな交通手段による地域内交通の提供 ・公共交通のバリアフリー化 ・公共交通のわかりやすい情報提供 ・自転車利用環境の向上 ・MaaSの構築・普及
	<b>(4) ICT等の先進技術を活用した交通システムの構築</b> ・自動運転等の新技術導入に対応した道路整備 ・ICT等の活用による交通システムの高度化 ・ICT技術を活用した情報発信や維持管理
<b>基本方針3</b> 安全・安心 市民の日常生活を支える 交通体系の構築	<b>(1) 安心して生活できる交通環境の整備</b> ・線形不良・狭あい道路の解消 ・生活道路の整備 ・危険な踏切の解消 ・安心して利用できる自転車走行空間・歩行空間の整備 ・道路の日常的な維持管理
	<b>(2) 交通事故の減少につながる交通環境の整備</b> ・渋滞対策の推進 ・通学路の安全対策 ・交通安全教育、啓発活動
	<b>(3) 災害等の緊急時に対応した交通環境の確保</b> ・災害に強い道路整備 ・円滑な避難・救援を支える道路ネットワークの強化、橋梁の耐震化 ・緊急輸送道路等へのアクセス向上 ・無電柱化の推進 ・占用物件の適切な維持管理
<b>基本方針4</b> 持続可能性 持続可能な交通体系の 構築	<b>(1) 環境負荷の低減に資する交通環境の構築</b> ・自動車等の環境対策の推進 ・官民連携によるモビリティマネジメントの推進 ・シェアリングエコノミーの推進
	<b>(2) 行政負担の適正化に資する交通網の構築</b> ・道路網の見直し ・LCCを考慮した施設の長寿命化 ・ICT技術等新技術の活用による橋梁等の点検手法の導入
	<b>(3) 効果的・重点的な道路網の構築</b> ・ICT技術を活用した交通実態調査 ・選択と集中による計画的な道路整備の推進
	<b>(4) 市民・行政・交通事業者等の連携に向けた体制強化</b> ・交通関連データのオープン化

図 第二次都市交通マスタープランの基本目標、基本方針、施策の方向性及び施策



## 2-3 施策パッケージと戦略目標

いわき市地域公共交通計画と一体となってネットワークの面から「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を図るためには、上位計画に示す将来都市構造や、都市機能や居住の誘導区域を視点を、都市機能誘導区域及びまちなか居住区域を有する拠点である主要な市街地（主要な市街地内や主要な市街地間）と、主要な市街地以外（周辺の拠点や都市圏間）に分けて、それぞれの交通状況や基盤整備の状況、交通課題等に応じて施策を展開するとともに、ICTなどの先端技術を利用した利便性や快適性の向上などは都市圏全域で取り組むことが有効であると考え、本戦略の施策パッケージを「主要な市街地」、「主要な市街地以外」及び「都市圏全域」を対象に設定します。

施策パッケージの目標については、「主要な市街地」は「基幹的交通軸の強化によるまちなかへの移住・来訪しやすさの向上」とし、「主要な市街地以外」は「市内の広域連携を実現するネットワークの形成」、「都市圏全域」は「先端技術を活用した環境にやさしくシームレスな社会の実現」とします。

また、各施策パッケージには、目標達成に向けて必要な道路交通施策・事業を位置付けるとともに、達成度合いを計るための評価指標を設定します。

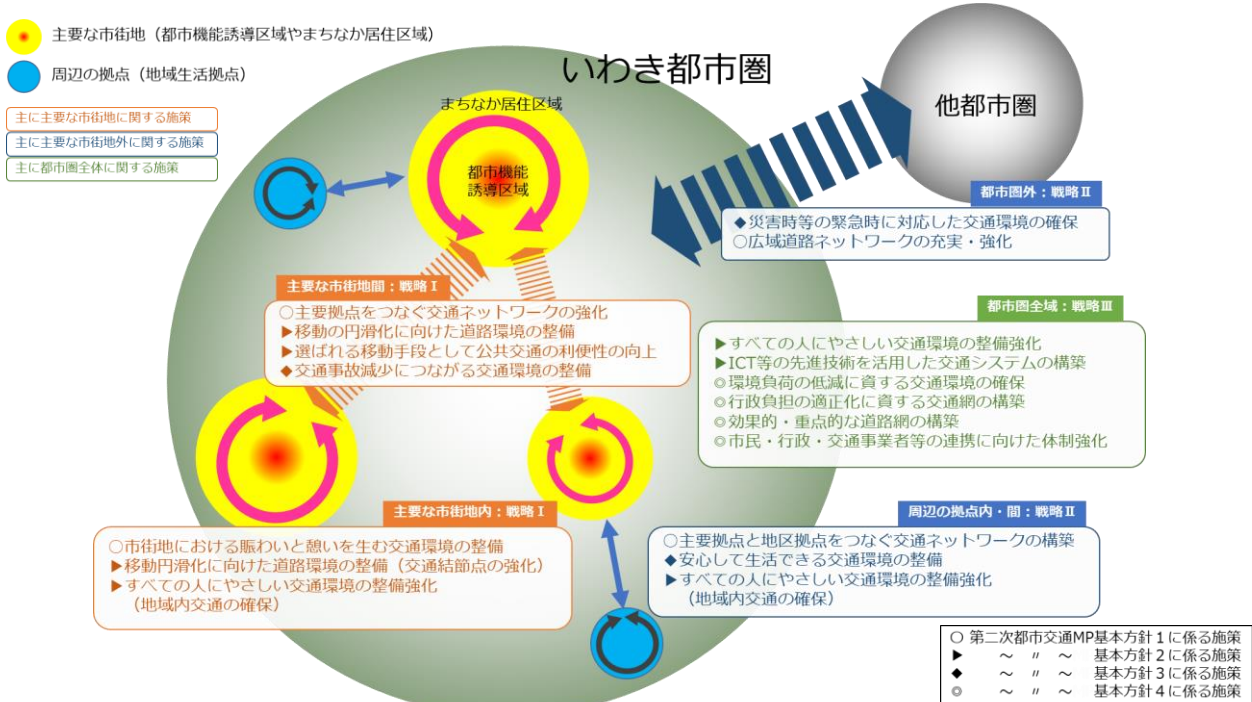


図 将来都市構造と第二次都市交通 MP 施策の重ね合わせのイメージ  
将来都市構造及び誘導区域を視点

3つ戦略（施策パッケージ）により横断的な取組促進

### <戦略I>

基幹的交通軸の強化による  
まちなかへの  
居住・来訪しやすさの向上  
〔主要な市街地〕

### <戦略II>

市内の広域連携を実現する  
ネットワークの形成  
〔主要な市街地以外〕

### <戦略III>

先端技術を活用した  
環境にやさしくシームレスな  
社会の実現  
〔都市圏全域〕