

1 調査名称：いわき市総合都市交通体系調査

2 調査主体：いわき市

3 調査圏域：いわき市全域

4 調査期間：令和2年度～令和3年度

5 調査概要：

本市における「総合都市交通体系調査」は、これまで「都市交通マスタープラン」や「生活交通ビジョン」、「都市計画道路網再編計画」の策定等の基礎データとして利用されてきた。

しかし、当該調査は平成元年のパーソントリップ(PT)調査をベースに平成12～13年度のサンプル調査により検討されたものであり、その後、これまでの基盤整備の進捗及び東日本大震災によるネットワークの変化、急速な人口減少や超高齢社会の到来、厳しい財政状況、新技術の進展など、本市を取り巻く環境は大きく変化しているため、調査結果と現状には大きな乖離が生じている。

本業務は、第二次都市交通マスタープラン等の策定に必要な基礎データを構築し、本市都市圏における現況交通を把握するため、交通実態調査(PT型調査、路線バス乗降調査等)を実施し、ポイント型流動人口データ等のビッグデータを活用した現況分析を行うものである。

I 調査概要

- 1 調査名称：いわき市総合都市交通体系調査
- 2 報告書目次
 1. 業務概要
 - 1.1. 業務目的
 - 1.2. 業務概要
 - 1.3. 対象地域
 - 1.4. 業務項目
 - 1.5. 業務フロー
 2. 上位計画等の整理
 - 2.1. 上位・関連計画の整理
 - 2.2. 各計画の実現に向けた交通・公共交通の役割
 3. 交通実態調査
 - 3.1. 路線バス乗降調査
 - 3.2. パーソントリップ型調査
 - 3.3. 民間施設における輸送サービスの調査
 4. 都市交通の現況分析
 - 4.1. ビッグデータの検討及び購入
 - 4.2. 調査データの拡大
 - 4.3. 現況分析
 - 4.4. 都市交通の目標検討
 5. 地域公共交通計画の基本方針の検討
 - 5.1. 生活交通ビジョン策定以降の施策の進捗状況の整理
 - 5.2. 基本方針の検討
 6. 幹事会運営支援
 - 6.1. 第1回 道路交通検討幹事会
 - 6.2. 第1回 公共交通検討幹事会
 7. いわき都市圏総合都市交通推進協議会における協議
 - 7.1. 第1回いわき都市圏総合都市交通推進協議会
 - 7.2. 第2回いわき都市圏総合都市交通推進協議会

3 調査体制

- 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

いわき都市圏総合都市交通推進協議会（R2～）

設置法：地域公共交通活性化再生法第6条第1項（法定協議会）
道路運送法施行規則第9条の2（地域公共交通会議）

令和元年10月に策定した「第二次いわき市都市計画マスタープラン」及びいわき市立地適正化計画に示す将来目指すべき都市構造の実現に向けた総合的な交通施策を推進するため、「都市交通マスタープラン」「都市・地域総合交通戦略」「地域公共交通計画」の策定及び交通施策の実施に関する協議・調整を行う。

（具体的な調査・検討・実施）

**道路交通検討幹事会
（R2～計画策定）**

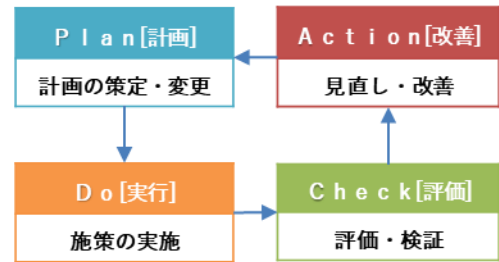
＜検討事項＞主に都市交通マスタープラン、都市・地域総合交通戦略を担当

- | | |
|----------------------|----------------------|
| (1) 道路交通の課題について | (4) 目標の設定について |
| (2) 将来道路網ネットワークについて | (5) 各種道路交通施策について |
| (3) 各種道路交通施策の方向性について | (6) その他上記に関連する事項について |

**公共交通検討幹事会
（R2～計画策定）**

＜検討事項＞主に地域公共交通計画を担当 ※他計画の公共交通部門も担当

- | | |
|----------------------|----------------------|
| (1) 地域公共交通の課題について | (4) 目標の設定について |
| (2) 地域公共交通施策の方向性について | (5) 実施施策について |
| (3) 将来公共交通ネットワークについて | (6) その他上記に関連する事項について |



4 委員会名簿等：

「いわき都市圏総合都市交通推進協議会」委員名簿（令和２年度）

No	所 属	氏 名	備考
1	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 都市システム工学科 教授	齊藤 充弘	◎会長
2	公益社団法人 福島県バス協会 専務理事	穴戸 紳一郎	
3	一般社団法人 福島県タクシー協会 いわき支部 支部長	門馬 成美	
4	公益社団法人 福島県トラック協会 いわき支部 支部長	鈴木 健仁	
5	新常磐交通株式会社 取締役 乗合部長	門馬 誠	
6	東日本高速道路株式会社東北支社 いわき管理事務所 副所長	奥野 俊	
7	東日本旅客鉄道株式会社水戸支社 企画室長	小川 郁夫	
8	いわき商工会議所 議員	山崎 建見	
9	いわき市行政嘱託員連合協議会 副会長	長久保 徳雄	
10	福島県高等学校PTA連合会いわき地区 会長	鈴木 康弘	
11	いわき市社会福祉協議会 副会長	越智 春子	
12	常磐交通労働組合 執行委員長（バス運転手代表）	大滝 忠洋	
13	株式会社報徳バス タクシー事業部（タクシー運転手代表）	城島 隆一	
14	国土交通省東北地方整備局磐城国道事務所 副所長	零石 敏見	
15	国土交通省東北地方整備局 小名浜港湾事務所 副所長	渋谷 賢治	
16	国土交通省東北運輸局福島運輸支局 首席運輸企画専門官	越戸 直	
17	福島県いわき地方振興局 次長	助川 浩一	
18	福島県いわき建設事務所 主幹兼企画管理部長	馬場 靖	
19	福島県小名浜港湾建設事務所 次長	箱崎 寿文	
20	福島県いわき中央警察署 交通第一課長	松崎 郁郎	
21	福島県いわき東警察署 交通課長	石井 隆浩	
22	福島県いわき南警察署 交通課長	菅野 智昭	
23	いわき市総合政策部 部長	大和田 洋	
24	いわき市文化スポーツ室・観光交流室 特定政策推進監	渡邊 一弘	
25	いわき市土木部 部長	根本 英典	
26	いわき市都市建設部 部長	高田 浩一	○副会長

アドバイザー

1	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 ビジネスコミュニケーション学科 教授	芥川 一則	
2	福島大学 経済経営学類 准教授	吉田 樹	

道路交通検討幹事会委員名簿（令和２年度）

No	所 属	氏名	備考
1	公益社団法人 福島県トラック協会 いわき支部 支部長	鈴木 健仁	
2	東日本高速道路株式会社東北支社 いわき管理事務所 副所長	奥野 俊	
3	国土交通省東北地方整備局 磐城国道事務所 調査課長	加藤 修一	
4	国土交通省東北地方整備局 小名浜港湾事務所 企画調整課長	中野渡 秀一	
5	福島県いわき建設事務所 企画調査課長	吾妻 敬一	
6	福島県いわき建設事務所 道路課長	加藤 高洋	
7	福島県小名浜港湾建設事務所 企画調査課長	齋藤 安浩	
8	福島県いわき中央警察署 交通第一課長	松崎 郁郎	
9	福島県いわき東警察署 交通課長	石井 隆浩	
10	福島県いわき南警察署 交通課長	菅野 智昭	
11	いわき市土木部 土木課長	佐藤 慎一	
12	いわき市土木部 道路管理課長	渡邊 仁	
13	いわき市都市建設部 都市計画課長	市毛 芳幸	幹事長
14	いわき市都市建設部 総合交通対策担当課長	矢吹 隆行	

公共交通検討幹事会委員名簿（令和２年度）

No	所 属	氏名	備考
1	一般社団法人 福島県タクシー協会 いわき支部 支部長	門馬 成美	
2	新常磐交通株式会社 取締役 乗合部長	門馬 誠	
3	東日本旅客鉄道株式会社水戸支社 企画室長	小川 郁夫	
4	国土交通省東北運輸局福島運輸支局 首席運輸企画専門官	越戸 直	
5	福島県いわき地方振興局 県民生活課長	渡邊 智伊	
6	いわき市総合政策部 創生推進課長	松本 雄二郎	
7	いわき市文化スポーツ室・観光交流室 観光交流課長	駒木根 通人	
8	いわき市都市建設部 都市計画課長	市毛 芳幸	
9	いわき市都市建設部 総合交通対策担当課長	矢吹 隆行	幹事長

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

本市における「総合都市交通体系調査」は、これまで「都市交通マスタープラン」や「生活交通ビジョン」、「都市計画道路網再編計画」の策定等の基礎データとして利用されてきた。

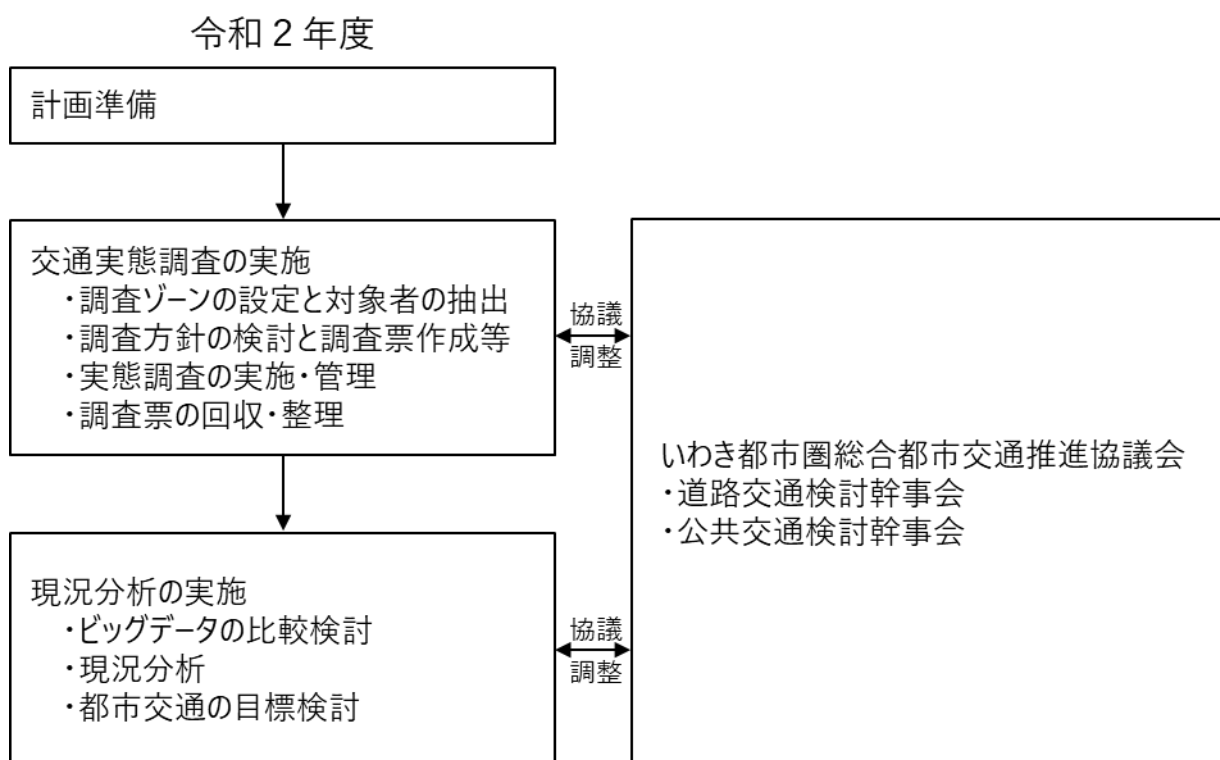
しかし、当該調査は平成元年のパーソントリップ(PT)調査をベースに平成 12～13 年度のサンプル調査により検討されたものであり、その後、これまでの基盤整備の進捗及び東日本大震災によるネットワークの変化、急速な人口減少や超高齢社会の到来、厳しい財政状況、新技術の進展など、本市を取り巻く環境は大きく変化しているため、調査結果と現状には大きな乖離が生じている。

また、令和元年 10 月には第二次いわき市都市計画マスタープランといわき市立地適正化計画を策定し、新たな将来都市像となるネットワーク型コンパクトシティの形成を推進することとしており、将来都市像を交通面から支える新たな都市交通の姿を示すとともに、効率的・重点的で実効性のある都市交通計画が必要となっている。

本業務ではこれら社会情勢等の変化や将来都市像などを踏まえ、第二次都市交通マスタープラン等の策定に必要な基礎データを構築するとともに、本市都市圏における現況交通を把握するため、交通実態調査（PT 型調査、路線バス乗降調査等）を実施し、ポイント型流動人口データ等のビッグデータを活用した現況分析を行うものである。

2 調査フロー

令和2年度	令和3年度
○計画準備 ○交通実態調査の実施 ○現況分析の実施 ○都市交通の目標検討	○計画準備 ○将来交通需要の検討 ○都市交通マスタープラン、 都市・地域総合交通戦略の策定



3 調査圏域図



4 調査成果

(1) 交通実態調査の概要

本市都市圏における現状の地域公共交通の問題点・課題、満足度及び改善ニーズや今後の交通のあり方等、交通全般についての特性を総合的に把握するため、パーソントリップ型調査、路線バス乗降調査、民間施設における輸送サービス調査を行った。

ア パーソントリップ型調査の概要

調査対象	住民基本台帳データを基に 13 行政区、年齢の割合から必要なサンプル数を整理し、無作為抽出する。
配布票数	5,000 票
調査方法	郵送配布・回収
調査時期	令和 2 年 11 月 10 日発送、12 月 10 日〆切
調査項目	※「パーソントリップ調査」の基本項目に概ね準じて作成。 【世帯票】 ○属性（住まい、世帯構成、職業、車・二輪車の保有状況等） ○移動状況（就業・就学者のそれぞれの移動先等） 【個人票】 ○1 日のトリップ状況 （出発地、目的地、発着施設・時刻、移動目的、利用交通手段と移動時間等） ○公共交通に対する満足度・利用条件 （鉄道、路線バス、タクシーに関する項目別満足度等） ○いわき市の都市交通の目標に関する意向

イ 路線バス乗降調査の概要

調査対象	輸送量が一定以上あり、地域の幹線としての役割があると考えられる系統など 24 系統の路線バス利用者
調査方法	調査員による直接配布・回収
調査時期	令和 2 年 12 月 3、4、8、9 日
調査項目	○属性（性別、年齢、職業、免許の有無等） ○利用状況（乗降バス停（OD）、バスの利用目的、利用頻度等）

ウ 民間施設における輸送サービス調査の概要

調査対象	大規模小売店舗、高等学校、医療機関等 179 施設
調査方法	郵送配布・回収
調査時期	令和 2 年 11 月 10 日～12 月 10 日
調査項目	○送迎サービスの内容（運行状況（車両、頻度、路線）、利用状況（人数、頻度）） ○今後の展開予定（展開意向（維持、縮小・拡大、中止等）、保有する送迎車両の活用意向）

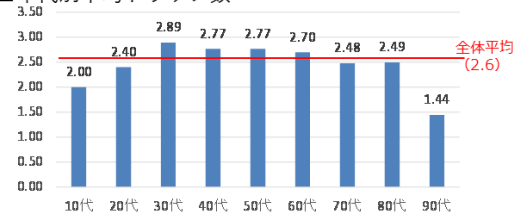
(2) 交通実態調査の結果

交通実態調査の主な結果は次のとおりである。

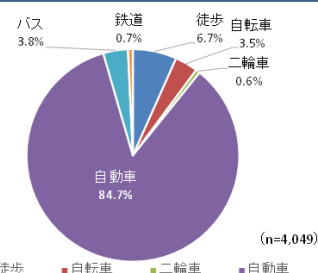
<年齢と移動の手段及び目的>

- ▶ 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。

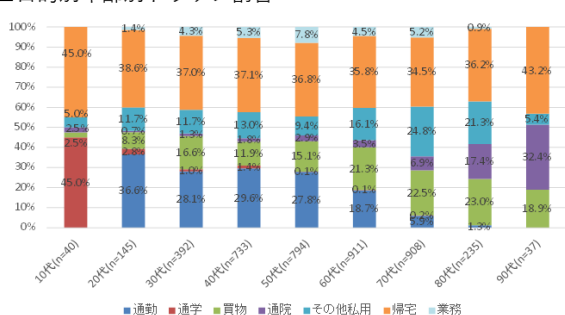
■年代別平均トリップ数



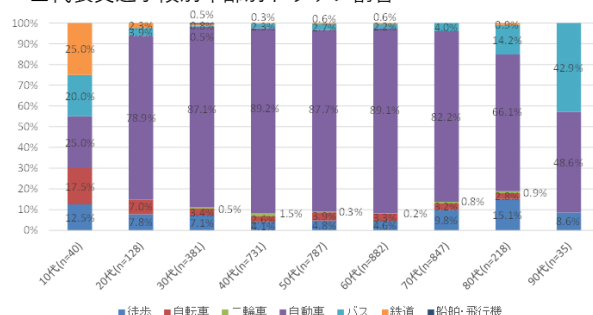
■交通手段分担率



■目的別年齢別トリップ割合



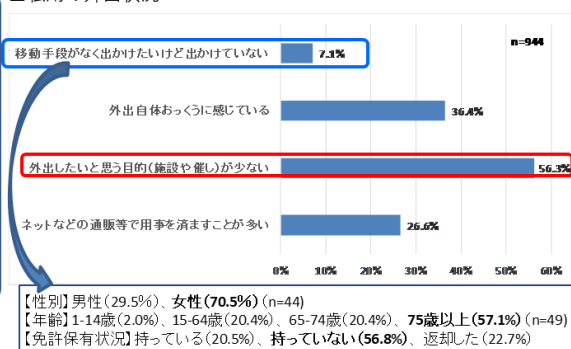
■代表交通手段別年齢別トリップ割合



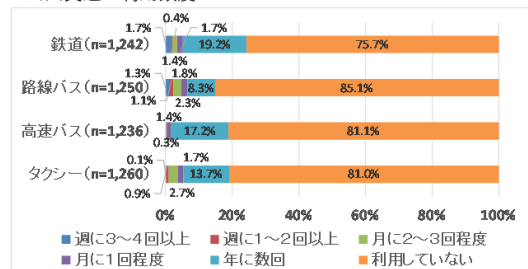
<公共交通に対する市民意識>

- ▶ 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。
- ▶ 外出したいと思う目的・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、自家用車での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。

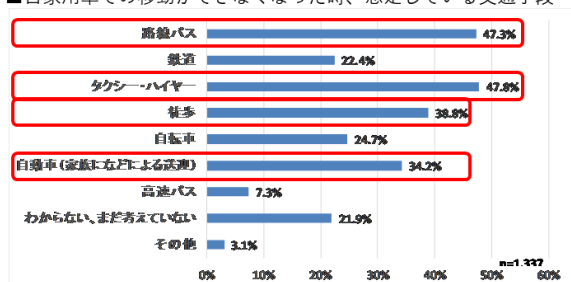
■私用の外出状況



■公共交通の利用頻度



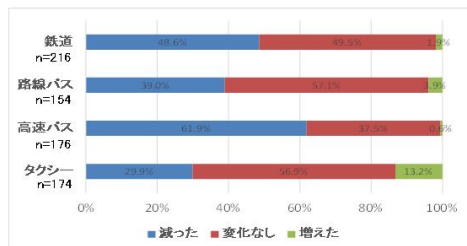
■自家用車で移動ができなくなった時、想定している交通手段



＜公共交通等の現状＞

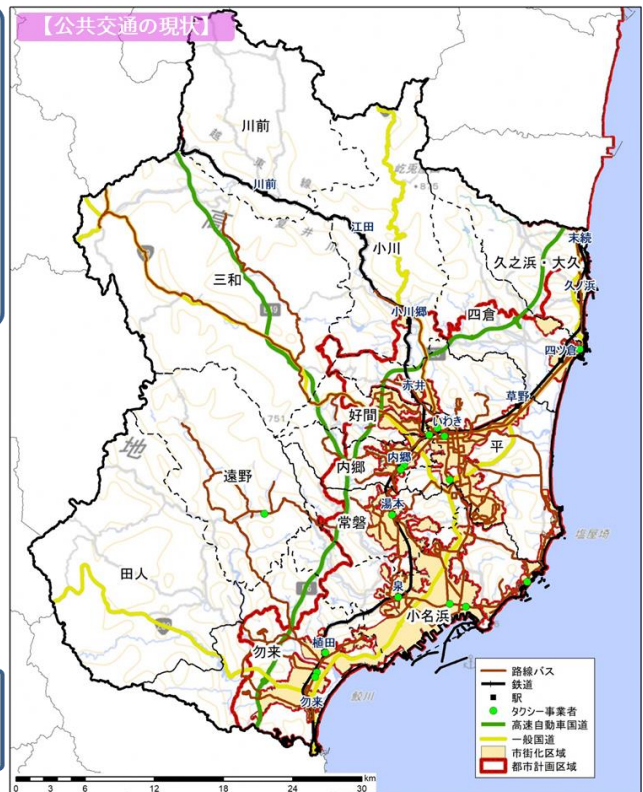
- 鉄道は、太平洋岸の南北の幹線であるJR常磐線、いわきから郡山を連絡する東西の幹線であるJR磐越東線が運行されている。
- 路線バスは新常磐交通(株)により、国道6号及び主要地方道小名浜平線を中心に運行されている。
- **タクシーの事業所は、市街化区域内に集中して立地している。**
- 利用者の減少傾向は続くと推測されており、**行政負担の増加や路線の減便・廃止が懸念される。**
- コロナ後は、特に高速バスの利用者が大幅に減少

■ コロナの影響による利用頻度の変化（通院・買い物等）



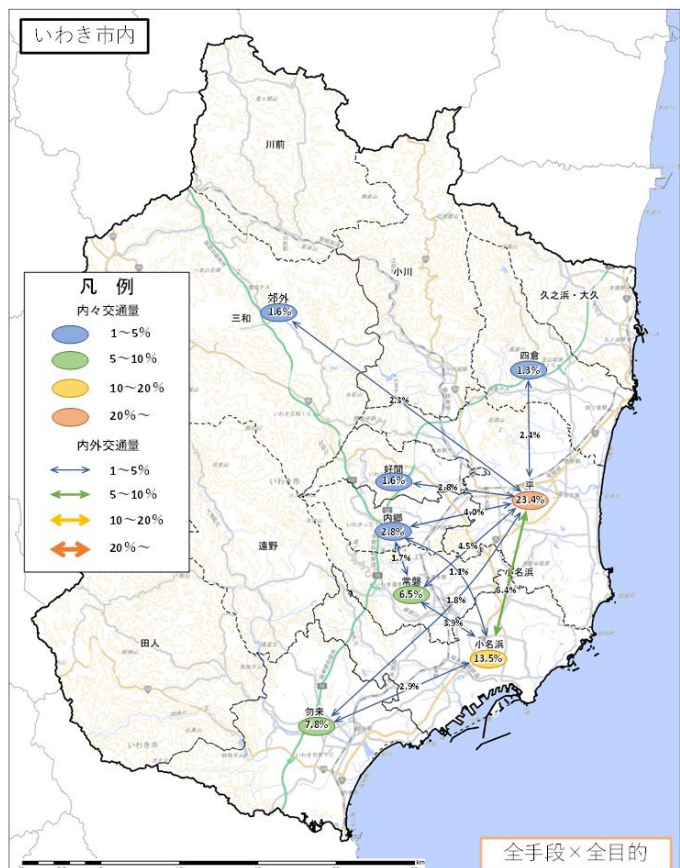
■ 民間施設の輸送サービスの現状

- 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。



＜地域間移動の特徴＞

- 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。



※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

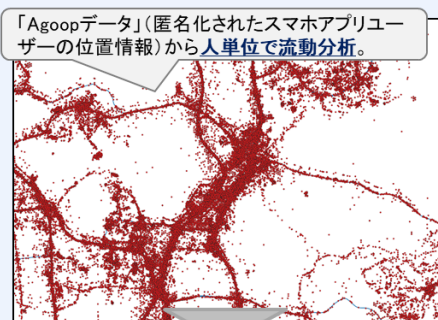
(3) 現況分析

ア ビッグデータの活用

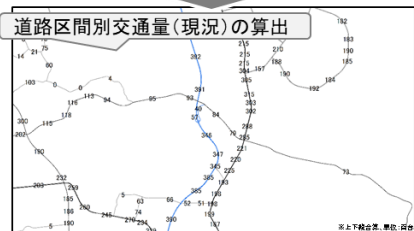
交通に関連するビッグデータを、データの取得方法や特徴、属性などから整理し、このうち、利用経路の把握が可能であり、分単位のデータ取得であることを踏まえ、ポイント型流動人口データを活用する。

- 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**

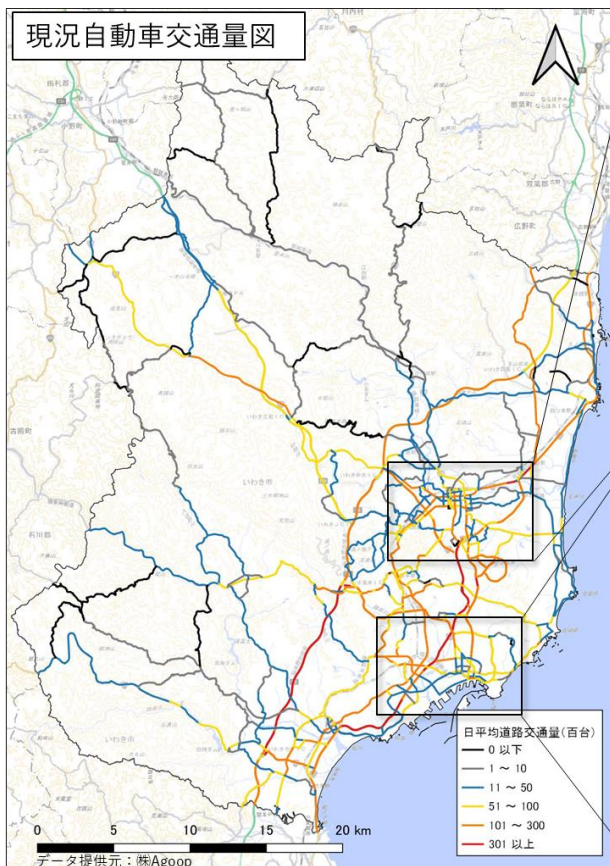
■ 各道路区間の交通の分布状況



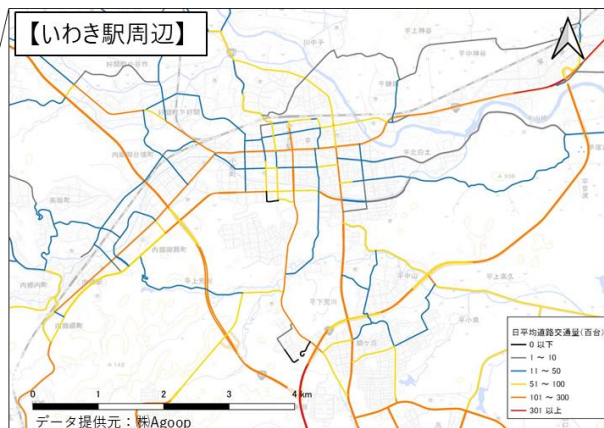
■ 特定断面の実測断面交通量



現況自動車交通量図



【いわき駅周辺】



【小名浜周辺】



- R2.11時点の道路断面交通量については、常磐自動車道・国道6号バイパス・国道399号(旧国道6号)・県道26号小名浜平線などの高規格道路又は主要幹線道路で交通量が多いことが分かった。

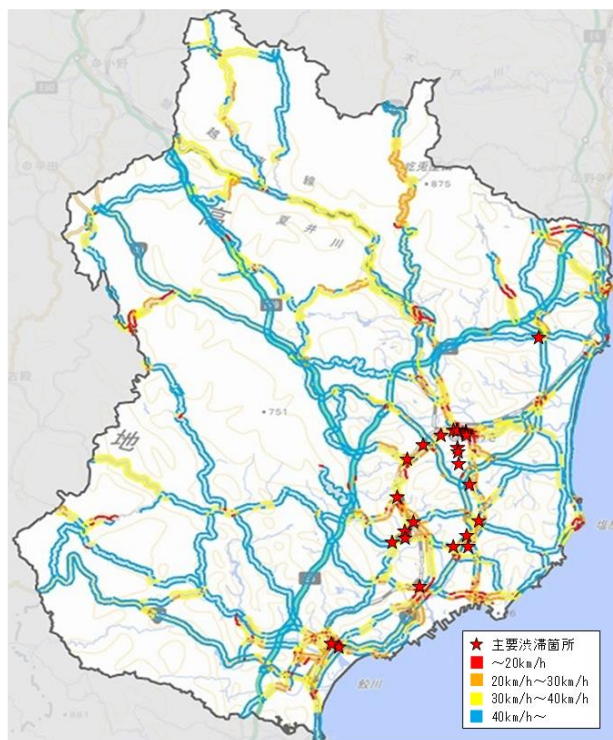
イ 現況分析の主な結果及び都市交通の特性・課題

本市都市圏における実態把握や都市交通マスタープラン等立案の基礎資料とするため、交通実態調査の結果やビッグデータ等を用いて、現況分析を行う。

分析は、人口推移や高齢化率、市街化の動向、市の財政状況、環境・エネルギーへの対応、地域の強靱化、市内の幹線道路網、各種施設の分布状況などの観点から行う。

現況分析の主な結果や及び分析結果から得られた都市交通の特性と課題は、次の通りである。

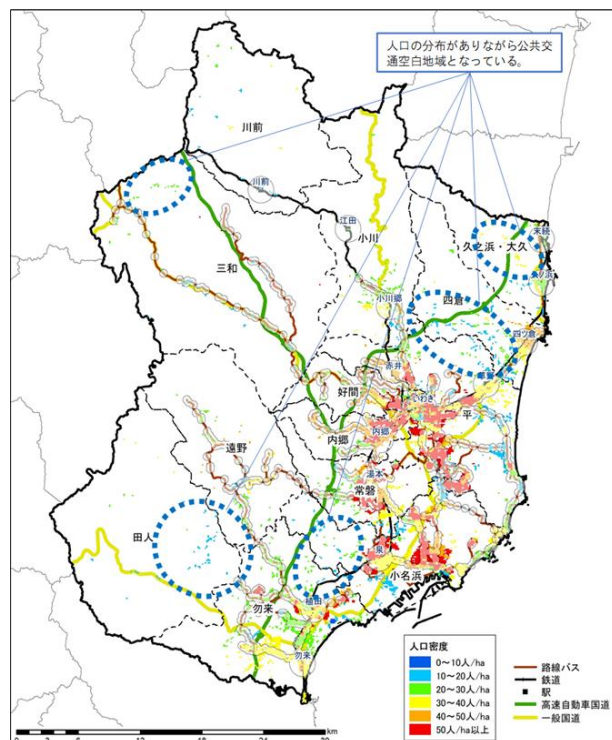
<市内幹線道路の速度状況>



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

- コロナ禍後のR2.11時点においても、市内の都市部を中心に速度低下が発生するなど、慢性的な渋滞が発生しており、道路改良等の推進やモビリティマネジメントの推進が必要

<公共交通機関と人口密度との関係>



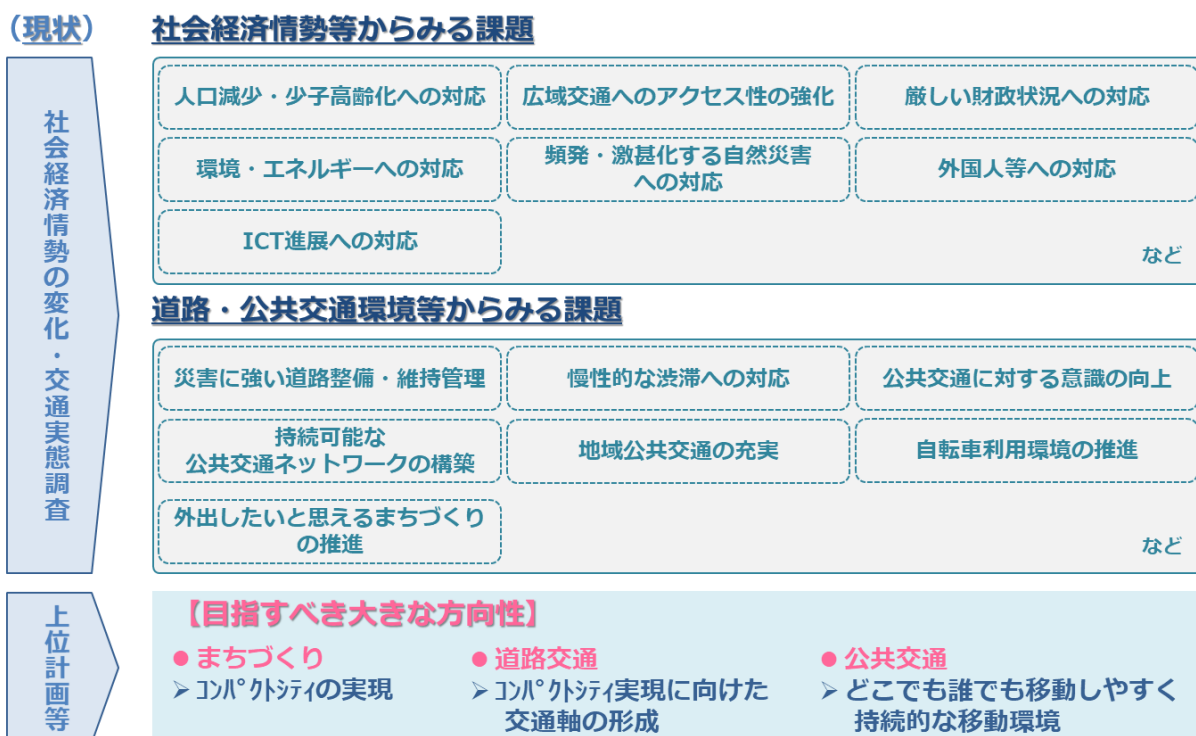
- 路線バスと鉄道を合わせた公共交通機関（運行本数等は問わない）の人口カバー率は約7割を占めているものの、人口分布がありながら公共交通空白地域も一部見られる

<都市交通の特性と課題>

都市交通の特性と課題		
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
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。

(4) 都市交通の目標検討

上位・関連計画との整合性や都市交通の現状・特性と課題を踏まえ、次のように都市交通の基本目標・基本方針を設定する。



都市交通の目標（案）の設定

◆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。

◆基本方針（案）

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

- (1) 主要拠点をつなぐ交通ネットワークの強化
- (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
- (3) 市街地における賑わいと憩いを生む交通環境の整備

2 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整備
- (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等の先進技術を活用した交通システムの構築



(5) 公共交通ネットワーク方針（案）の検討

各公共交通機関の種類ごとに、配置、役割・機能を整理した上で、公共交通ネットワーク方針（案）を次のように設定する。

- 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
- 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

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）	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	鉄道	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。
	市内	基幹バス	
地域公共交通	補助連携軸	支線バス	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	日常生活に必要なサービスレベルの確保、地域交通結節拠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。