

1 調査名称：福島都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：福島県県北建設事務所

3 調査圏域：福島都市圏

4 調査期間：平成22年度～平成23年度

(平成23年度調査は、東日本大震災及び原子力災害の影響に伴い、平成24年度へ繰越)

5 調査費：29,345千円(当年度までの合計：115,177千円)

(総合都市交通体系調査)

6 調査概要：

県都福島市を擁する福島都市圏（福島市・二本松市・伊達市・桑折町・国見町・川俣町）を対象に、都市交通を総合的に検討できる交通実態調査（パーソントリップ調査等）を実施し、その調査結果からの現況分析及び都市交通マスタープランを策定する。

平成23年度は、昨年実施したパーソントリップ調査結果を踏まえ、マスターデータ及び現況OD表を作成後、詳細な集計を実施するとともに、都市圏将来像(都市構造)の代替案検討、将来予測モデルの作成を実施するものである。

## I 調査概要

1 調査名称：福島都市圏総合都市交通体系調査

2 報告書目次：

1. 調査の概要
  - 1-1. 調査方針の検討
  - 1-2. 調査内容の検討
  - 1-3. 調査体制の検討
  - 1-4. 調査工程の検討
  
2. 交通実態調査の二次集計
  - 2-1. 現況 OD 表の作成
  - 2-2. 交通実態調査の集計
  - 2-3. 現況流動図の作成
  - 2-4. 付帯調査票の集計
  - 2-5. 都市交通の改善に向けた 5 つの課題からの検証
  
3. 都市圏将来像（都市構造）の代替案検討
  - 3-1. 都市交通の目標(案)の検討
  - 3-2. 都市圏将来像(都市構造)の方針設定
  
4. 将来予測モデルの作成
  - 4-1. 予測モデルの作成
  - 4-2. 将来交通量配分の実施

3 調査体制：

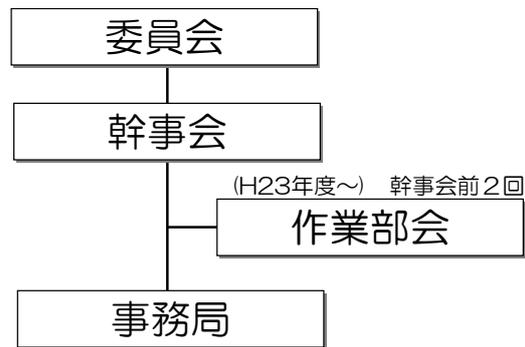


図 調査体制

【具体的な役割】

■委員会

- ・調査等の基本方針を決定する。
- ・調査等について、組織全体を統括する。
- ・その他、調査等に関する重要事項の決定を行う。

■幹事会

- ・委員会の決定した基本方針に基づき、調査等の実施の方針を決定する。
- ・調査等に必要事項の検討を行う。

■作業部会

- ・都市交通を考える上で重要なテーマである「土地利用・まちづくり」、「公共交通・道路」について、少人数の担当者レベルで、効果的かつ実現性の高い総合都市交通計画の具体的な検討を行う。
- ・幹事会の前に2回程度開催する。

■事務局

- ・協議会の運営に関わる事務を行う。

4 委員会名簿等：

別表1 福島都市圏都市交通推進協議会 顧問

別表2 福島都市圏都市交通推進協議会 委員会構成員	教授 浅野 光行
1 福島大学	名誉教授 鈴木 浩
2 日本大学工学部土木工学科	准教授 堀井 雅史
3 日本大学工学部建築学科	准教授 土方 吉雄
4 桜の聖母短期大学キヤリアーズ教養学科	准教授 二瓶 由美子
5 福島県商工会連合会	会長
6 福島県商工会連合会	会長
7 社団法人福島県バス協会	会長
8 社団法人福島県タクシー協会	代表取締役社長
9 福島交通株式会社	建設事業部長
10 東日本高速道路株式会社東北支社	企画部長
11 東日本旅客鉄道株式会社仙台支社総務部企画室	代表取締役社長
12 阿武隈急行株式会社	代表取締役社長
13 福島民報社	代表取締役社長
14 福島民友新聞社	加藤 幸枝
15 公募委員	古山 智子
16 公募委員	渡辺 あゆ美
17 一般委員	鈴木 美砂子
18 一般委員	小野 洋子
19 一般委員	木村 美智子
20 一般委員	村上 キミ子
21 一般委員	後藤 キミ子
22 一般委員	企画部長
23 国土交通省東北地方整備局	建設部長
24 国土交通省東北地方整備局	道路部長
25 国土交通省東北地方整備局	道路部長
26 国土交通省東北地方整備局	所長
27 国土交通省東北運輸局	企画観光部長
28 経済産業省東北経済産業局	産業部長
29 福島市	市長
30 二本松市	市長
31 伊達市	市長
32 桑折町	町長
33 国見町	町長
34 川俣町	町長
35 福島県	企画調整部長
36 福島県	生活環境部長
37 福島県	商工労働部長
38 福島県東北地方振興局	局長
39 福島県警察本部	土木部長
40 福島県	所長
41 福島県東北建設事務所	

別表3 福島都市圏都市交通推進協議会 幹事会構成員

1 日本大学工学部建築学科	准教授 土方 吉雄	顧問
2 福島商工会議所	総合企画部長	
3 二本松商工会議所	中小企業相談所長	
4 伊達市商工会	事務局長	
5 桑折町商工会	事務局長	
6 国見町商工会	事務局長	
7 川俣町商工会	事務局長	
8 あだたら商工会	事務局長	
9 社団法人福島県タクシー協会	県北支部長	
10 福島交通株式会社	執行役員鉄道部長	
11 福島交通株式会社	執行役員福島支社長	
12 シェアールバス東北株式会社	福島支店長	
13 東日本高速道路株式会社東北支社	総合企画課長	
14 東日本高速道路株式会社東北支社	所長	
15 東日本旅客鉄道株式会社仙台支社総務部企画室	企画課長	
16 阿武隈急行株式会社	営業企画部次長	
17 福島民報社	編集局次長	
18 福島民友新聞社	編集局総括部長	
19 国土交通省東北地方整備局	広域計画課長	
20 国土交通省東北地方整備局	都市・住宅整備課長	
21 国土交通省東北地方整備局	道路計画第一課長	
22 国土交通省東北地方整備局	道路計画第二課長	
23 国土交通省東北地方整備局	地域道路課長	
24 国土交通省東北地方整備局	技術部所長	
25 国土交通省東北運輸局	企画課長	
26 国土交通省東北運輸局	企画課長	
27 経済産業省東北経済産業局	首席運輸企画専門官	
28 福島市	建設部長	
29 福島市	都市政策部長	
30 二本松市	建設部長	
31 伊達市	建設部長	
32 伊達市	総務企画部長	
33 伊達市	建設部長	
34 桑折町	企画環境課長	
35 桑折町	地域整備課長	
36 国見町	企画情報課長	
37 国見町	建設課長	
38 川俣町	企画財政課長	
39 川俣町	企画財政課長	
40 福島県	建設水漬課長	
41 福島県	地域政策課長	
42 福島県	生活交通課長	
43 福島県	商業まちづくり課長	
44 福島県	観光交流課長	
45 福島県	地域づくり・商工労働課長	
46 福島県	交通規制課長	
47 福島県	道路計画課長	
48 福島県	まちづくり推進課長	
49 福島県	都市計画課長	
50 福島県	所長	

別表4 福島県都市圏都市交通推進協議会 作業部会構成  
(土地利用・まちづくり)

1	福島県都市圏都市交通推進協議会 作業部会構成 (土地利用・まちづくり)
2	福島県都市圏都市交通推進協議会 作業部会構成 (土地利用・まちづくり)
3	福島県都市圏都市交通推進協議会 作業部会構成 (土地利用・まちづくり)
4	福島県都市圏都市交通推進協議会 作業部会構成 (土地利用・まちづくり)
5	福島県都市圏都市交通推進協議会 作業部会構成 (土地利用・まちづくり)
6	福島県都市圏都市交通推進協議会 作業部会構成 (土地利用・まちづくり)
7	福島県都市圏都市交通推進協議会 作業部会構成 (土地利用・まちづくり)
8	福島県都市圏都市交通推進協議会 作業部会構成 (土地利用・まちづくり)
9	福島県都市圏都市交通推進協議会 作業部会構成 (土地利用・まちづくり)
10	福島県都市圏都市交通推進協議会 作業部会構成 (土地利用・まちづくり)
11	福島県都市圏都市交通推進協議会 作業部会構成 (土地利用・まちづくり)
12	福島県都市圏都市交通推進協議会 作業部会構成 (土地利用・まちづくり)
13	福島県都市圏都市交通推進協議会 作業部会構成 (土地利用・まちづくり)
14	福島県都市圏都市交通推進協議会 作業部会構成 (土地利用・まちづくり)
15	福島県都市圏都市交通推進協議会 作業部会構成 (土地利用・まちづくり)
16	福島県都市圏都市交通推進協議会 作業部会構成 (土地利用・まちづくり)
17	福島県都市圏都市交通推進協議会 作業部会構成 (土地利用・まちづくり)

1	東日本旅客鉄道株式会社仙台支社総務部企画室企画課
2	福島交通株式会社鉄道部
3	阿武隈急行株式会社営業企画部
4	ジェイアール福島東北株式会社福島支店
5	福島交通株式会社福島支店
6	社団法人福島県観光協会東北支部
7	東日本高速道路株式会社東北支社福島管理事務所
8	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課
9	福島県建設部道路建設課
10	福島県建設部道路建設課
11	福島県建設部道路建設課
12	福島県建設部道路建設課
13	福島県建設部道路建設課
14	福島県建設部道路建設課
15	福島県建設部道路建設課
16	福島県建設部道路建設課
17	福島県建設部道路建設課
18	福島県建設部道路建設課
19	福島県建設部道路建設課
20	福島県建設部道路建設課
21	福島県建設部道路建設課
22	福島県建設部道路建設課
23	福島県建設部道路建設課
24	福島県建設部道路建設課
25	福島県建設部道路建設課
26	福島県建設部道路建設課
27	福島県建設部道路建設課
28	福島県建設部道路建設課
29	福島県建設部道路建設課
30	福島県建設部道路建設課

別表5 福島県都市圏都市交通推進協議会 事務局構成

1	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課
2	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課
3	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課
4	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課
5	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課
6	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課
7	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課
8	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課
9	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課
10	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課
11	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課
12	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課
13	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課
14	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課
15	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課
16	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課
17	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課
18	国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所調査第二課

## II 調査成果

### 1 調査の目的

福島県のこれまでの都市交通計画は、人口の増加と交通容量の不足を背景として、量的な拡大をねらいとした都市交通施設の計画を中心として検討されてきた。

しかし、近年は、人口減少、少子高齢化、郊外への公共公益施設や大型店・住宅の立地、交通渋滞の集中、環境問題、公共投資額の削減等を背景に、政策目標に対して効率的かつ重点的な都市交通計画を提案することが求められている。

さらに、行政の取り組み全般に対して、効率性や効果、透明性・公平性を重視した行政マネジメントの計画策定及び施策実施等が求められる。

また、郊外への大型店立地を規制する「福島県商業まちづくり条例」の施行、地域の実情や特性に応じた都市計画制度の運用方針を策定する「新しい時代に対応した都市政策」策定専門小委員会の提言、さらには長期未着手都市計画道路の廃止を含めた見直し等、多面的な都市行政が必要となっている。

これらの現状及び背景等から、具体的に以下の観点を踏まえ、新しい都市交通計画を策定する必要がある。

- 中心市街地の衰退、少子高齢化社会の進行、環境負荷の増大に対応する土地利用や、公共交通の利活用等を含めた総合的な都市交通対策の検討が必要である。
- モータリゼーションが進展し、生活圏と都市機能が無秩序に拡散している中、今後の都市構造や都市交通計画等のあり方について、市町村の枠組みを超えた検討が必要である。
- 鉄道・バス、道路等、既存施設の活用や、都市計画道路の整備など、ハードとソフトが一体となった都市交通計画が必要である。
- 社会経済情勢の変動が大きい中、長期計画はもとより短中期計画にも対応した戦略的な政策が必要である。
- 交通の主体である県民へのアカウンタビリティの向上と、官民協働による計画づくりが必要である。
- 合併市町村の新たなまちづくりの実現に向けて、合併市町村の一体化に資する計画づくりが必要である。
- 「福島県復興計画」を踏まえ、復興に向けた主要施策「災害に強く、未来を拓く社会づくり」を支援・実現する都市交通計画が必要である。
- 財政状況を踏まえる必要がある。
- 福島都市圏の特性を生かした、独自性の強い都市交通計画が必要である。**

これらのことを踏まえながら、県都福島市を擁する福島都市圏（福島市・二本松市・伊達市・桑折町・国見町・川俣町）を対象に、都市交通を総合的に検討できる交通実態調査（パーソントリップ調査等）を実施し、その調査結果からの現況分析及び都市交通マスタープランを策定する。

## 2 調査フロー：全体

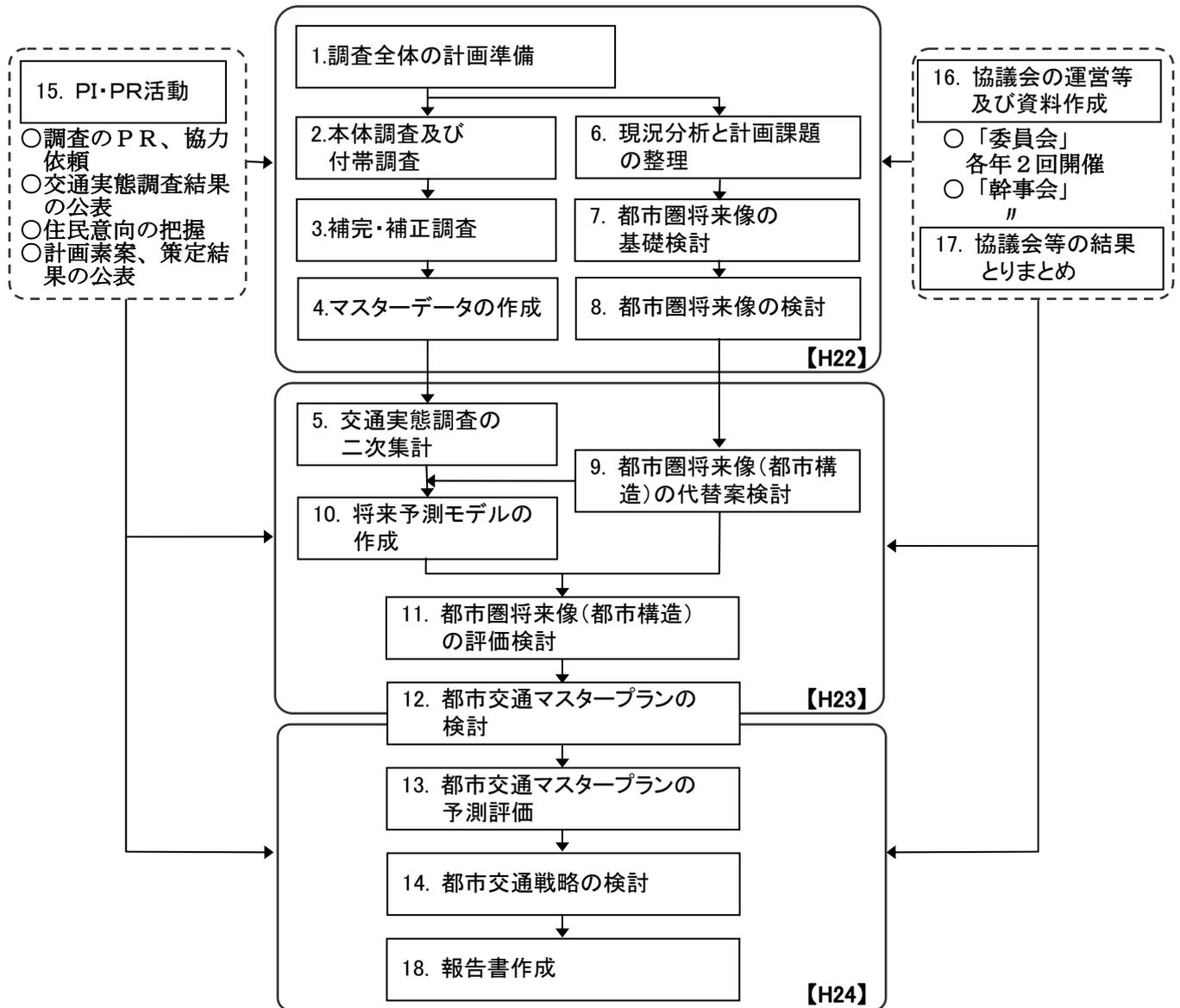
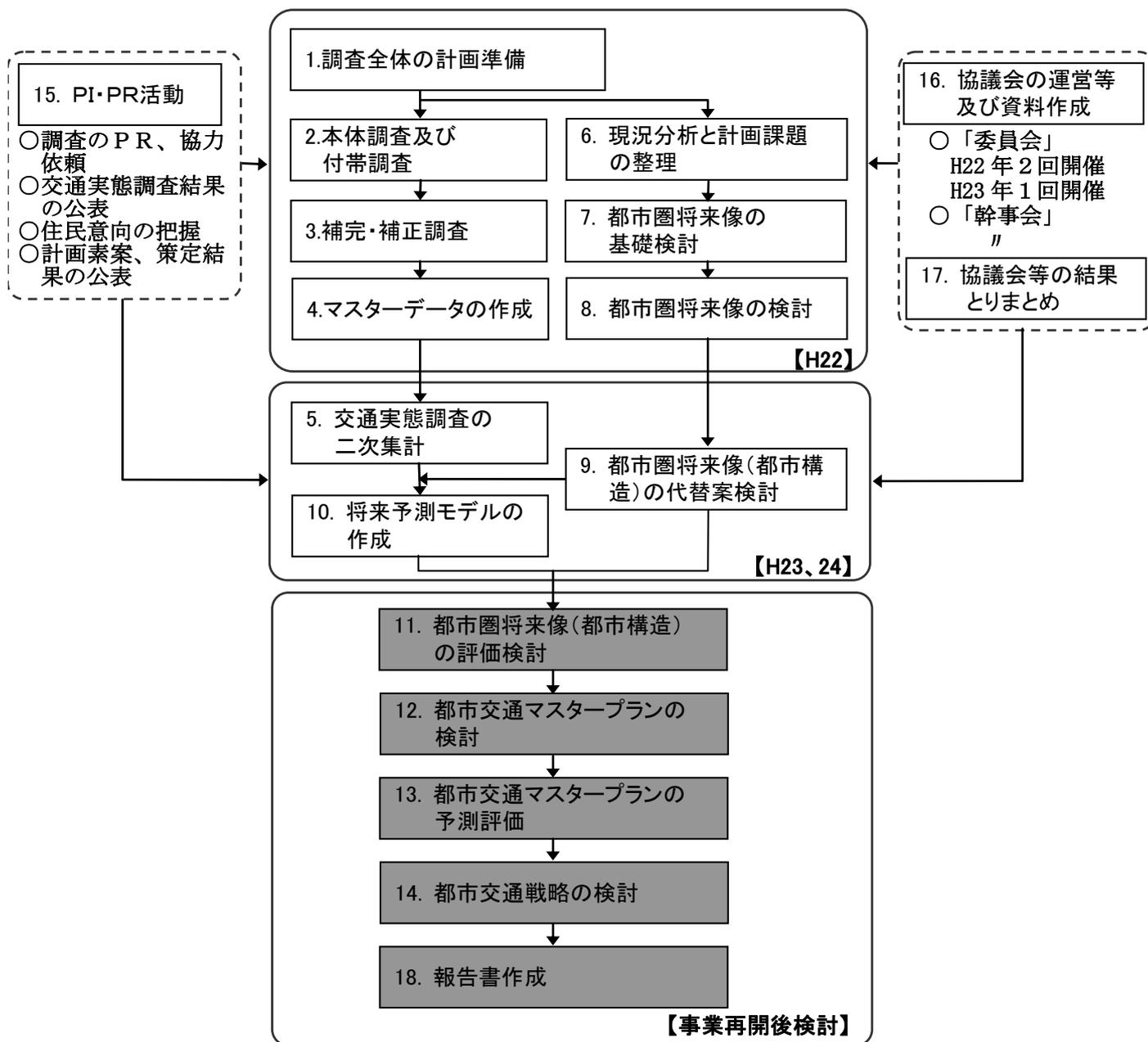


図 調査全体フロー(平成22年度～平成24年度)

2-1 調査フロー：平成22年度～平成23年度

(平成23年度調査については、東日本大震災及び原子力災害等の発生に伴い平成24年度に繰越したところであるが、震災以降、本県を取り巻く社会経済情勢が大幅に変化し、それらに対応するため見直し等が行われている各種関連計画(「県総合計画」、「都市計画区域マスタープラン)との調整に時間を要することから、県と構成市町が議論を重ね、当面の間、本業務を休止する方針とした。



※  : 事業休止に伴い未実施

図 本調査における調査全体フロー (平成23、24年度)

3 調査対象圏域：



図 調査対象地域

4 調査成果：

1) 交通実態調査の二次集計

平成 22 年度の現況整理にて抽出した福島都市圏が有する問題のうち、PT 調査結果と関連性が高い項目について留意しながら、PT データ等をもとに、交通の改善に向け整理された 5 つの課題について検証を行った。

都市圏の都市交通の改善に向けた課題	
課題 1：賑わいのある まちを創る都市交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少や少子高齢化が進む中、都市活動や生活を維持し、賑わいのあるまちを創ることが必要。</li> <li>郊外への市街地拡大を抑制し、魅力と活力ある中心市街地を形成するため、人中心の都市空間、歩行者空間の形成と円滑な移動手段の確保が課題。</li> </ul>
課題 2：都市圏の交流・連携を 高める都市交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>福島市への依存が進む中、周辺市町の停滞を改善するため、福島市と周辺市町、及び都市圏と他都市圏との交流・連携を促すことが必要。</li> <li>地域間の結びつきを強め、日常生活における利便性を向上するため、多様な移動手段の道路網、公共交通網の確保が課題。</li> </ul>
課題 3：安全、安心して 暮らせる都市交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者、年少者など車を運転できない交通弱者*、歩行者の視点による移動環境の確保や、防災など安心、安全面に配慮した交通を考えることが必要。</li> <li>安全・安心な暮らしや道路・都市防災などを推進するため、自家用車中心の交通から自転車、歩行者の安全に配慮したみちづくり、バリアフリー*の促進、医療施設へのアクセス改善、避難路や緊急輸送路の確保が課題。</li> </ul>
課題 4：産業・経済活動を 支援する都市交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市圏の産業・経済活動が停滞傾向にある中では、圏域の円滑かつ安定した移動を確保し、まちへの来訪者を増加させることが必要。</li> <li>混雑・渋滞を緩和し物流を促進するとともに、地域の活性化を図るため、放射・環状道路の整備、未整備区間の解消、公共交通の活用などが課題。</li> </ul>
課題 5：観光資源を活用する 都市交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光入込客の伸び悩みや日帰り観光客が増加する観光地が多い中、観光資源を有効に活用して地域の活性化に結びつけていくことが必要。</li> <li>観光資源の有効活用を図るため、観光拠点へのアクセス向上や周遊観光ルートの形成が課題。</li> </ul>

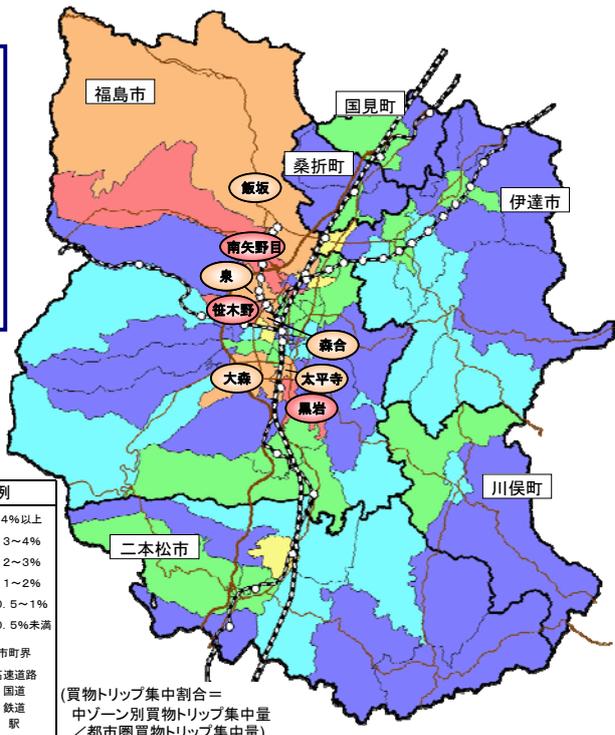
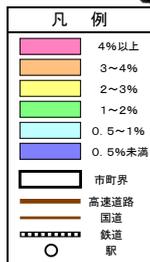
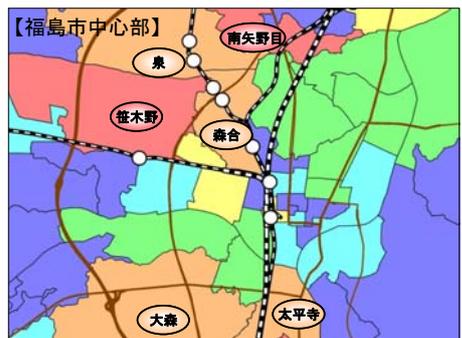
図 都市圏の都市交通の改善に向けた課題

(1) 課題 1：賑わいのあるまちを創る都市交通

○ 買物トリップの動向 (休日)

・ 休日の買物トリップ割合をみると、平日と同じ傾向であるが、福島市笹木野、黒岩、太平寺、などの幹線道路沿いでより顕著に割合が高く、自動車利用が多いことがうかがえる。

・ 平日同様、福島市、二本松市、伊達市中心市街地では商業活動の停滞等がみられ、活性化が必要である。



出典：福島都市圏PTデータをもとに作成。

図 買物トリップ集中割合 (中ゾーン：休日)

(2) 課題 2 : 都市圏の交流・連携を高める都市交通

○交通流動の状況

- 都市圏内は、福島市～二本松市、伊達市、桑折町との交通流動が多い。
- 都市圏外は、新幹線、高速道路などの高速交通網が整備されている郡山、宮城以北、関東以西など南北方向との流動が多い。一方、相双、会津地域とは隣接しているものの高速交通網が整備されていないため流動が少なく、両地域の交流・連携を促す交通網が必要である。

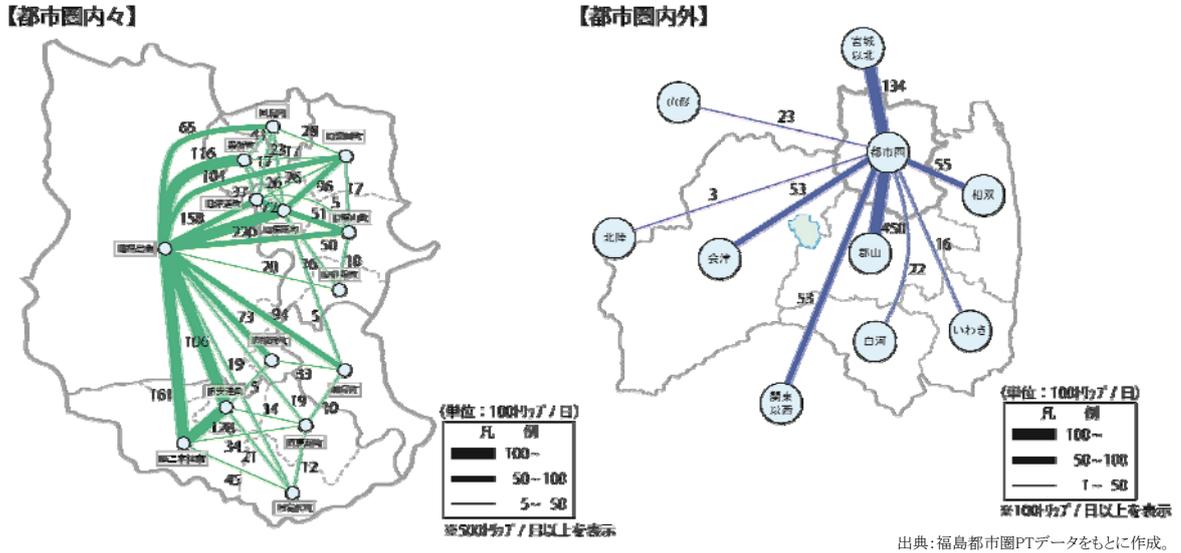


図 都市圏内々、都市圏内外流動図

○都市圏内交通流動（鉄道、バス）

- 鉄道の流動は、福島市を中心に東北本線と阿武隈急行沿線で多くなっているが、保原～梁川間では少なくなっている。
- バスの流動は、福島市～川俣町間の流動が多い。

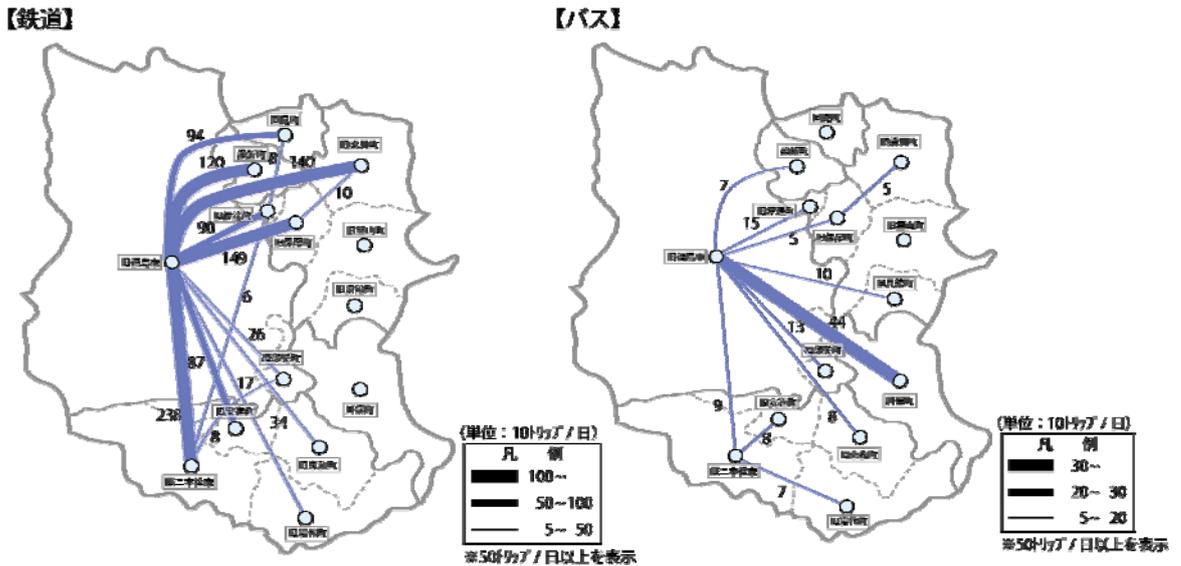


図 都市圏内交通流動図（鉄道、バス）

(3) 課題3：安全・安心して暮らせる都市交通

○公共交通のカバー圏域

- ・福島市は多くの人口がバスと鉄道にカバーされている。
- ・川俣町は、鉄道駅がないが、バス路線のある国道114号に集落が立地しており、カバー率が高い。
- ・一方、桑折・国見町は鉄道駅があるもののバス路線がない地区に多くの集落が立地しており、カバー率が低い。
- ・高齢者等の移動制約者の増加が予想されるなか、公共交通のカバー率の向上やデマンド交通\*によるフォローを検討していく必要がある。

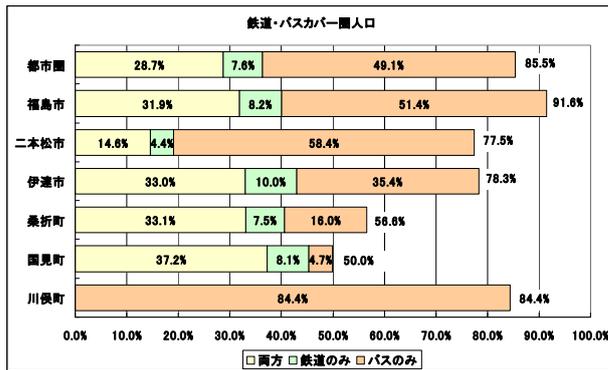
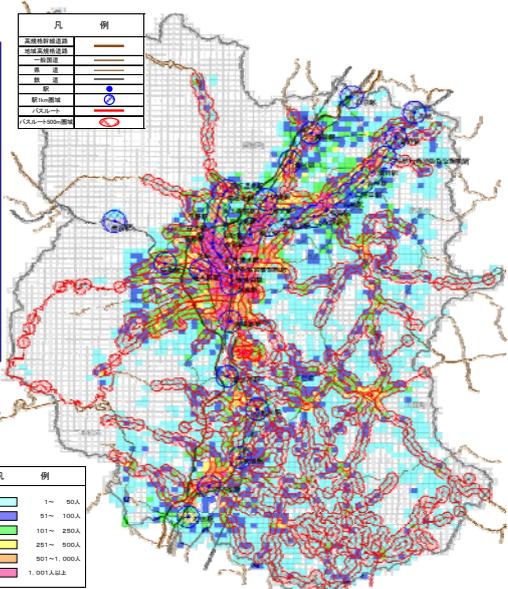


図 鉄道・バスカバー圏人口の割合

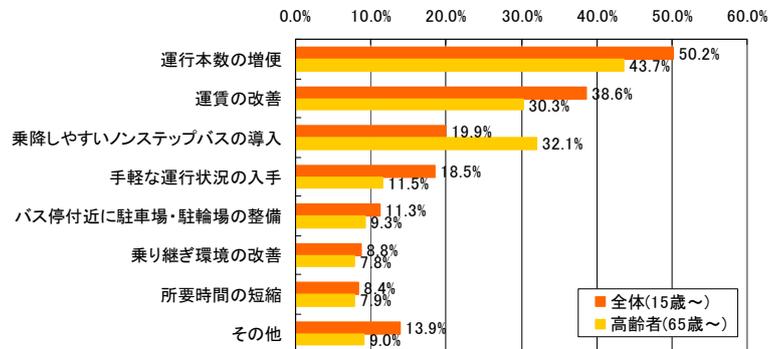


出典：H17国勢調査 メッシュデータをもとに作成。  
 ※駅から1km圏、バス停留所から500m圏人口をカウント  
 ※バスカバー圏は路線バスのほか、コミュニティバスぐるぐる、デマンドあけび号、川俣松川線委託バス(以上福島市)、医療用送迎バスひょうたん号、安達地域・東和地域コミュニティバス(以上二本松市)、五十沢・白根・山舟生・移転デマンド(伊達市)、絹の里ふれあい号、ふれあいタクシー(川俣町)等を対象に算出。(平成22年11月時点)

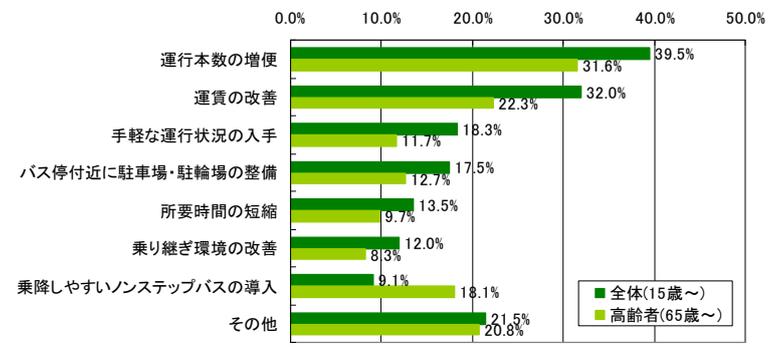
図 カバー圏域

○公共交通の改善意向 <バス>

- ・バス利用者の改善要望、非利用者の利用条件として、運行本数の増便、運賃の改善が多くあげられている。
- ・全体と比較し、高齢者(65歳以上)の意見として、ノンステップバス\*の導入への要望が高く、高齢者にも利用しやすい車両導入が必要である。



出典：意識調査結果をもとに作成。  
 図 バス利用者の改善要望



出典：意識調査結果をもとに作成。  
 図 バス非利用者のバス利用条件

(4) 課題 4 : 産業・経済活動を支援する都市交通

○貨物車の流動

- 貨物車の交通流動をみると、都市圏内では、二本松市、伊達市を始めとして、他市町から福島市の流動が多くなっている。
- 都市圏内外をみると、高速道路が整備されている郡山以南、宮城以北の南北方向の流動が多くなっている。
- 一方、隣接する相馬・いわきの浜通り地方や、会津・北陸、山形県との流動は少なくなっている。
- 浜通り地方、山形県との産業・経済活動を支援し、東西方向の流動を確保する交通網の整備が必要である。

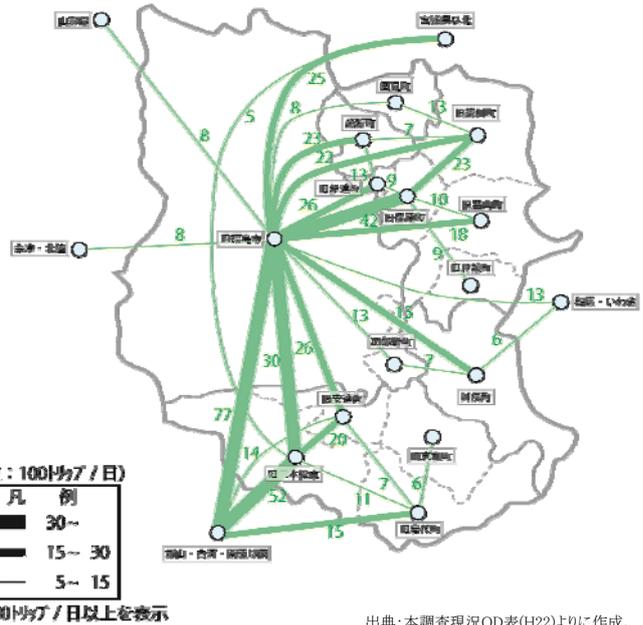


図 貨物車(小型・普通)の交通流動(平日)

○時間帯別トリップ特性

- 目的別の時間帯別トリップをみると、7時台に通勤、通学目的を主体とした朝方のピーク、17時台に帰宅目的の夕方ピークがみられる。
- 代表交通手段別時間帯別トリップは、朝・夕のピークとも自動車为主体となっており、自動車から他交通手段への転換、時差出勤\*による平準化などを図る必要がある。

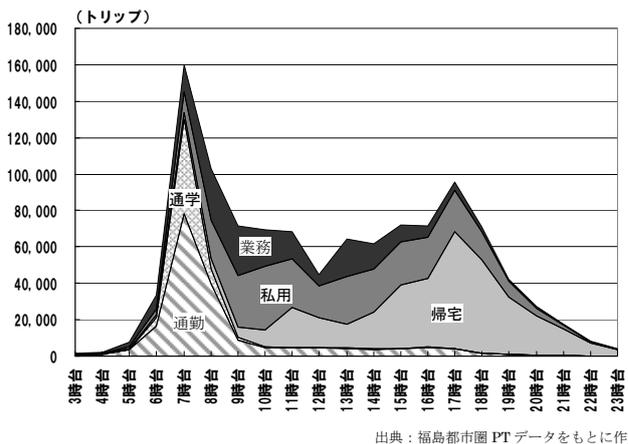


図 目的別時間帯別トリップ発生量

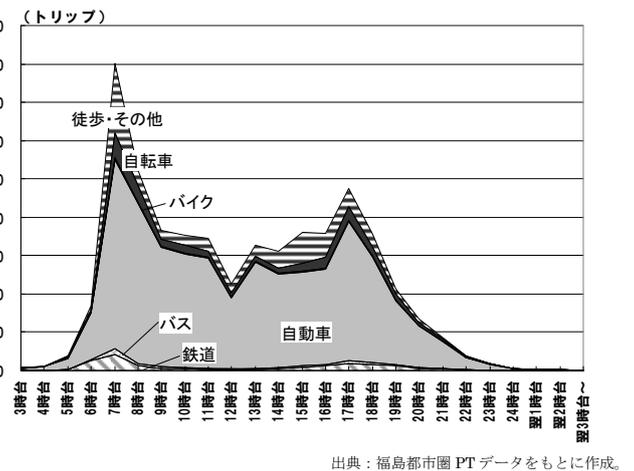
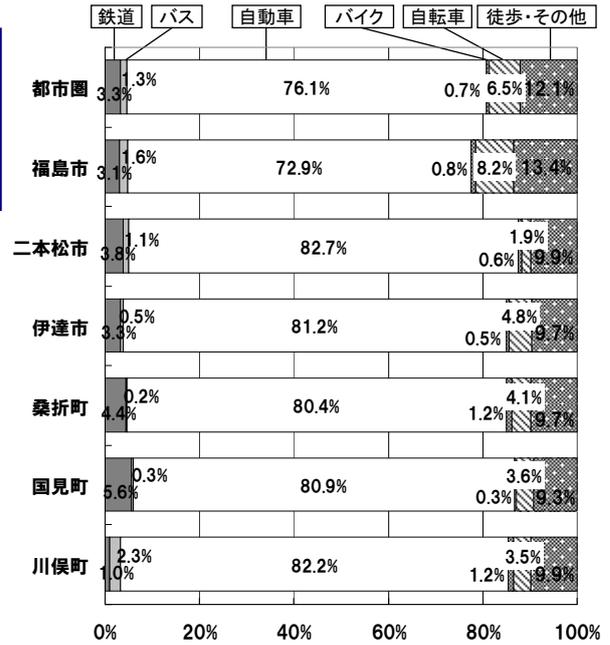


図 代表交通手段別時間帯別トリップ発生量

○代表交通手段分担率

- 都市圏の代表交通手段分担率をみると、約76%が自動車に依存している。
- 市町別には福島市以外での依存が高い。
- 交通の円滑化を図るため、公共交通など、他の交通手段への転換を図る必要がある。



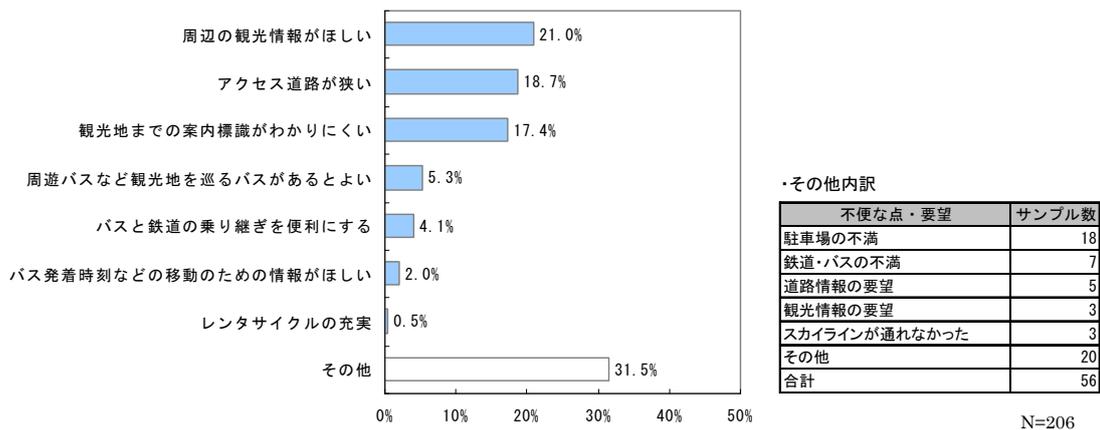
※その他：飛行機、重い等。  
出典：福島都市圏PTデータをもとに作成。

図 代表交通手段別分担率（平日）

(5) 課題5：観光資源を活用する都市交通

○観光時の不満点

- 観光時の不満として、観光情報の不足、アクセス道路の悪さ、案内標識の不備、周遊性の低さがあげられている。
- 観光地相互のアクセス向上、周遊ルートの形成、観光情報による支援などが必要となっている。



・その他内訳

不便な点・要望	サンプル数
駐車場の不満	18
鉄道・バスの不満	7
道路情報の要望	5
観光情報の要望	3
スカイラインが通れなかった	3
その他	20
合計	56

N=206

出典：観光地ヒアリング(H22.11.3)より作成。

図 観光時の不満点

(6) 都市交通の改善に向けた課題の解決策（案）

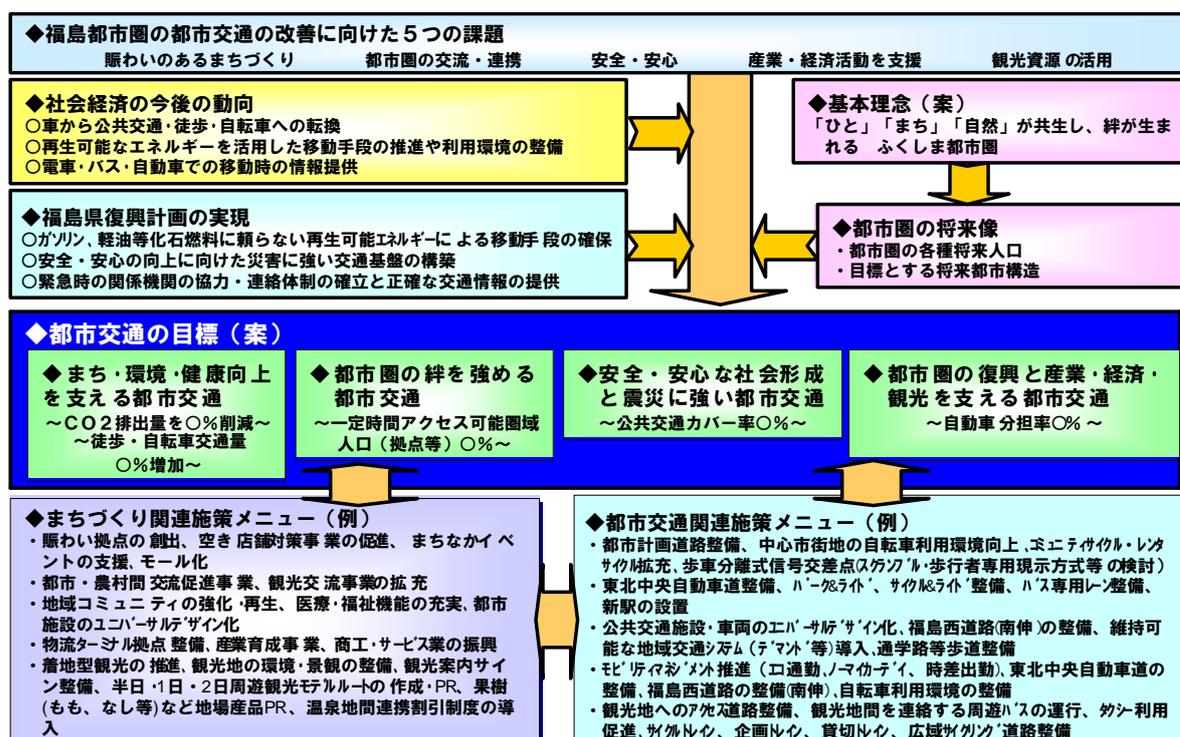
都市圏の都市交通の改善に向けた課題	課題の解決策（案）
<p>課題1： 賑わいのある まちを創る都市交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 郊外への大規模商業施設の立地等が進む一方で、福島市、二本松市、伊達市中心市街地では、テナント料・店子の問題、空き店舗の増加等による商業活動の停滞により吸引力*が低下しており、活性化が必要となっている。</li> <li>➤ まちなかの賑わい創出のため、郊外への市街地拡大を抑制し、郊外の拠点からのアクセス性の向上、歩行空間の改善を図り、魅力・活力ある中心市街地の形成を支援する必要がある。</li> </ul>
<p>課題2： 都市圏の交流・連携を 高める都市交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 鉄道の流動は、伊達市の阿武隈急行沿線の一部区間で少なく利用促進が必要である。</li> <li>➤ バスの流動は、川俣町で多い。鉄道と並行する区間については、鉄道との分担を検討する必要がある。</li> <li>➤ 相双、山形方面(米沢都市圏)との連携を強化するネットワークが必要である。</li> <li>➤ 福島市と周辺市町の都市機能の役割分担等に考慮しながら、都市圏内市町がお互いに結びつき、通勤・通学、業務など生活の利便性を向上させるため、自動車に偏らない公共交通（JR、飯坂電車、福島交通等）の活用を図る都市交通が必要である。</li> </ul>
<p>課題3： 安全・安心して 暮らせる都市交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 移動制約者の増加が予想される中、公共交通カバー率の向上を図るなど、誰もが安全に安心して移動できる交通手段を確保する必要がある。</li> <li>➤ 自動車中心の交通から公共交通の利用促進を図るとともに、ノンステップバスなど利用者にやさしい車両の導入、ユニバーサルデザインにもとづいた交通結節点の整備等が必要である。</li> <li>➤ 第3次救急医療施設（県立医大）へのアクセス強化（改善）のための道路網整備が必要である。</li> </ul>
<p>課題4： 産業・経済活動 を支援する都市交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 産業・経済活動への支援のため、浜通り地方の相馬港、小名浜港や山形方面などへの広域的な流動を促進するとともに、南北方向に卓越した交通流動等、円滑な都市圏内の流動への対応などの都市圏内外の人・物流の確保が重要である。</li> <li>➤ 目的地まで短い距離において自動車利用が多く、朝夕に発生する交通渋滞に拍車をかけており、朝夕ピーク時の交通渋滞を抑制し、過度に自動車に依存しないまちづくりを進める必要がある。</li> <li>➤ 潜在的な自動車からの転換意向を実現させるため、利便性の向上、自転車・徒歩、公共交通利用への意識改善を図る必要がある。</li> </ul>
<p>課題5： 観光資源を活用する 都市交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 都市圏内観光地の周遊性は不十分であることから、観光資源の有効活用、活性化を図るため、観光地相互のアクセス向上、周遊ルートの形成、観光情報の提供などによる支援が必要である。</li> </ul>

## 2) 都市圏将来像（都市構造）の代替案検討

人口減少社会においても効率的で持続可能な都市圏形成を目指し、既存交通機能を有効活用した拠点集約型の都市構造の検討を行った。

### (1) 都市交通の目標（案）の検討

都市交通の改善に向けた計画課題に加えて、社会経済の今後の動向、基本理念と都市圏の将来像、福島県の復興計画を踏まえ、都市交通の目標を設定する。都市交通の目標は、業務再開後、社会状況やP T分析結果を基に検討、見直しを行い、数値目標を決定することとする。

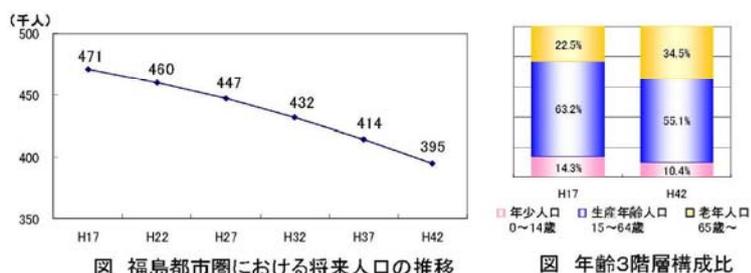


### (2) 都市圏将来像（都市構造）の方針設定

現況の空間分析をふまえ、超長期(20年後)における望ましい都市圏構造と市街地構造の方針の設定を行った。

#### ① 都市圏の各種将来人口

望ましい都市圏構造と市街地構造の検討のベースとして、都市圏の将来人口、市町村別将来人口の設定を行った。



②目標とする将来都市構造

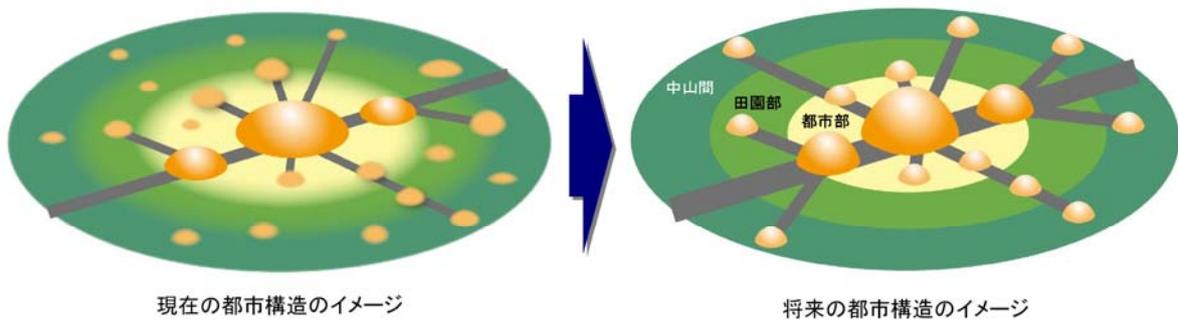
ア) 将来都市構造の考え方

**【拠点\*集約型都市構造\*への転換】**

- ・ 幹線交通軸\*上への拠点形成による集約型都市構造の構築
- ・ 郊外から中心部への都市機能集約による効率的な市街地の形成

**【幹線交通軸上に拠点配置した骨格形成】**

- ・ 幹線道路や鉄道や基幹バス\*などを幹線交通軸とし、その軸上に拠点を配置し、軸から離れた集落に対しては拠点と集落を結ぶ公共交通を維持するような構造としていくこと。



イ) 各拠点の定義及び設定方針

**【圏域拠点】**  
都市圏全体の都市活動を支え、居住や経済活動が高密度に展開される拠点

**【地域拠点】**  
複数の市町で共有する機能が集積する拠点

**【地区拠点】**  
日常生活圏域内の生活行動を支える拠点  
(~500m程度の拡がり(徒歩圏))

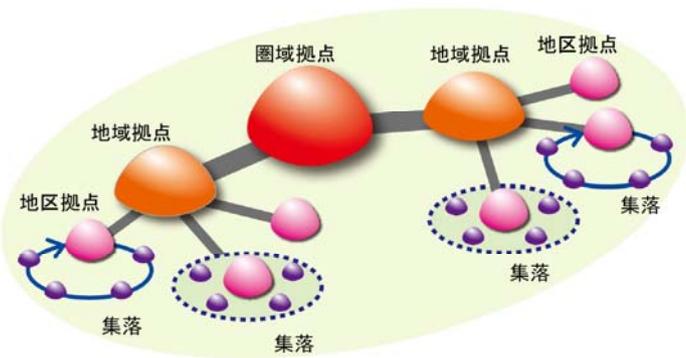
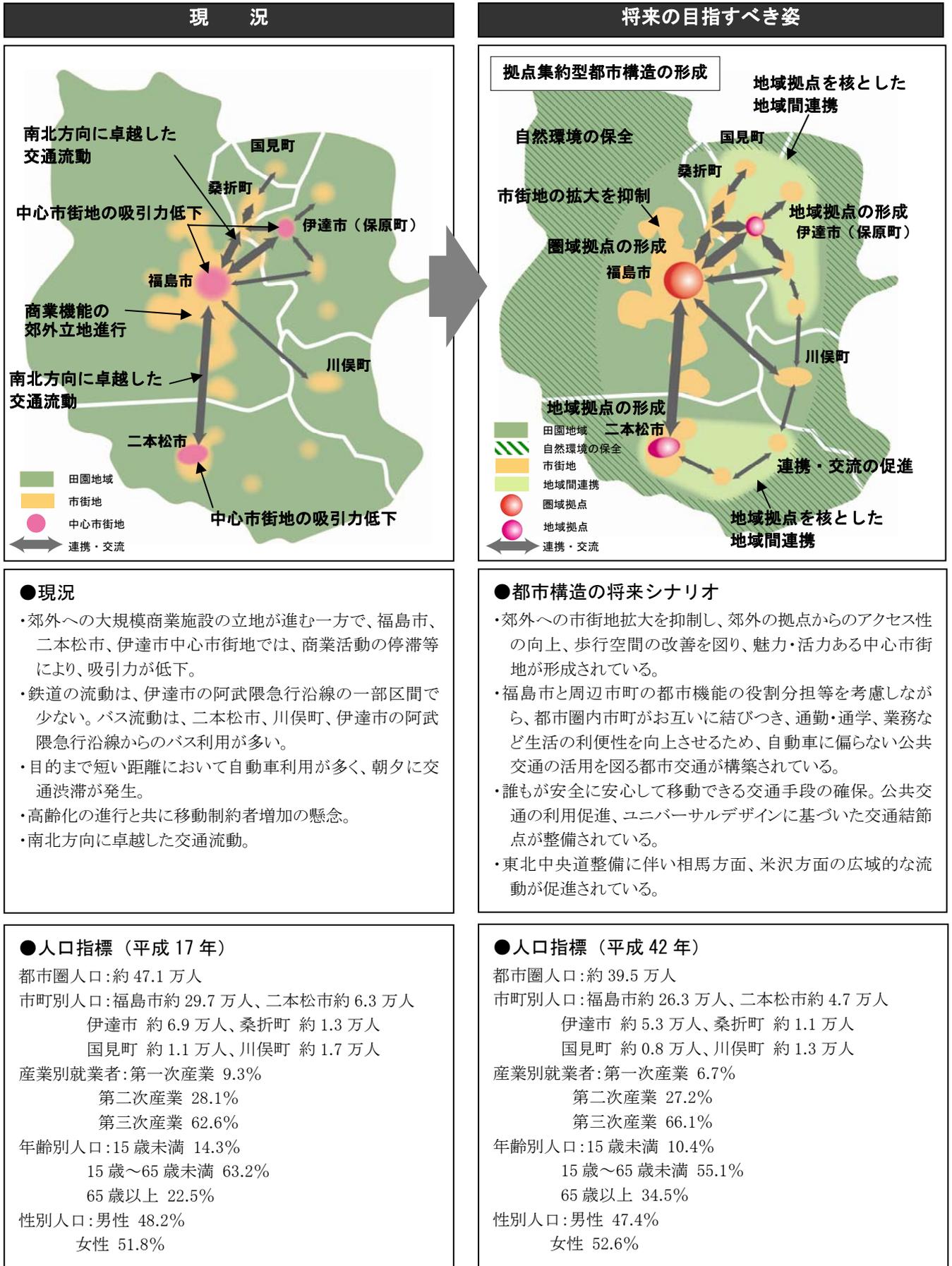


図 各拠点とのつながりのイメージ

凡 例			
	圏域拠点		基幹運携軸
	地域拠点		幹線運携軸
	地区拠点		フィーダーバス*路線
	集落		デマンド交通エリア

### ③都市構造方針設定のまとめ



### 3) 将来予測モデルの作成

#### (1) 予測モデルの作成

予測モデルは、一般的に用いられる生成交通量→発生・集中交通量→分布交通量→交通手段別交通量のステップで予測する4段階の推定法を適用した。

##### ①生成交通量予測モデル

将来人口を用いて将来の社会構造の変化を反映可能な原単位法を採用して、予測モデルを作成した。検討の結果、目的別就業非就業別年齢階層別原単位を生成交通量予測モデルとして採用した。

##### ②発生・集中交通量予測モデル

将来の土地利用の変化を、人口指標により示すことができる回帰モデルを採用して、目的別・発生交通量・集中交通量別に予測モデルを作成した。

##### ③分布交通量予測モデル

###### ○ゾーン間交通量

将来の土地利用を考えた場合、基本的には都市圏全体として大きく変わらないものの、大規模開発などにより一部の地区で土地利用が大きく変わることが予想される。このような地区（ゾーン）が存在する場合における分布交通量の予測では、現在パターン法と重力モデル法のそれぞれの特性を活かして併用することが考えられる。

そこで、将来の土地利用等が大きく変化する場合にも対応可能な目的別に重力モデルを作成した。

###### ○ゾーン内々交通量

ゾーン面積が大きくなるほど内々交通量が増加することから、ゾーン面積を用いたモデルを目的別に作成した。

##### ④交通手段別交通量予測モデル

交通手段の特性を考慮して、段階的に分割していく下図のような構造を考え、分担率曲線モデルと非集計ロジットモデルを作成した。

###### ○分担率曲線モデル

徒歩・二輪車は、自動車、バス、鉄道に比べて比較的短距離での利用が多いことから、徒歩・二輪車と徒歩・二輪車以外を分担するモデルとして、目的別分担率曲線モデルを作成した。

なお、徒歩と二輪車及び、自転車とバイクの分担については、ゾーン間のトリップ数が少ないため分担率曲線の適合性が低いこと、また、将来交通量予測への影響がほとんどないことから、現況の分担率を適用することとした。

###### ○非集計ロジットモデル

自動車、バス、鉄道については、将来予測を行う際に交通サービスの変化や交通施策等を反映できるモデルが望ましく、多くの説明変数を取り込め、論理性の高い非集計ロジットモデルを適用し、目的別にモデルを作成した。

#### (2) 将来交通量配分の実施

以下の現況交通量配分データを作成し、現行交通量配分により現況再現性の確認を行った。 ・現況ネットワーク（H22） ・現況解析OD表（H22） 等