

1 調査名称：郡山都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：福島県

3 調査圏域：郡山都市圏

4 調査期間：平成18年度～平成21年度

5 調査概要：

郡山都市圏総合都市交通計画については、昭和61年度から昭和63年度までの3ヵ年で行った総合都市交通体系調査（以下、「第1回調査」と呼ぶ。）により、道路網マスタープラン（外郭環状8放射構想）が提言されている。しかし、その後約20年近くが経過し、少子高齢化の進行、経済の長期低迷、環境問題の深刻化など社会経済情勢が変化するなか、郡山都市圏では大型小売店舗の郊外立地をはじめとした市街地の拡大などにより、都市構造の変化やそれに伴う交通流動が大きく変化してきた。

そこで、第2回目のパーソントリップ調査では、第1回調査の検証や見直しを行うとともに、拠点集約型の都市構造を目指し、交通実態調査等による定量的な分析を基に、将来都市像や道路、公共交通、自転車・歩行者等、都市交通体系に関するマスタープランを総合的に検討したものである。

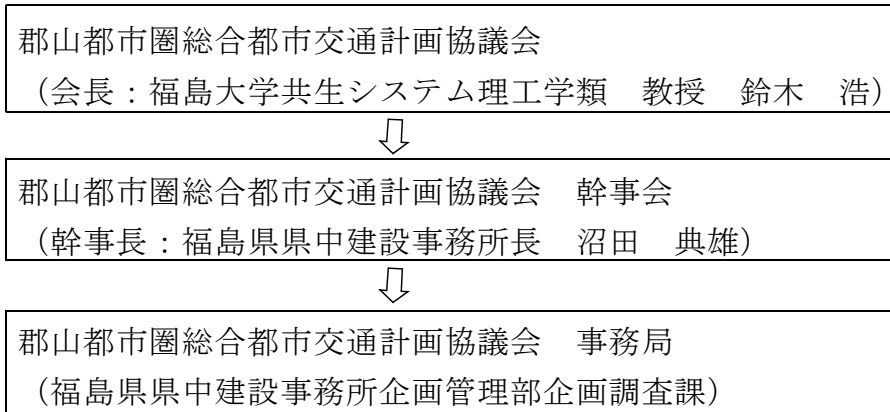
I 調査概要

1 調査名：郡山都市圏総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1. 調査の全体計画
 - 1-1 調査の必要性と目的
 - 1-2 第2回調査の全体計画
 - 1-3 調査体制
2. 都市圏の現状と課題
 - 2-1 過度の車依存からの脱却
 - 2-2 少子・高齢化時代への対応
 - 2-3 まちなかの交通環境の整備
 - 2-4 市街地の道路混雑
 - 2-5 広域移動への対応
 - 2-6 都市圏の現状と課題のまとめ
3. 都市交通マスタープラン
 - 3-1 将来都市構造の設定
 - 3-2 都市交通の目標
 - 3-3 過度な自動車依存からの脱却
 - 3-4 公共交通マスタープラン
 - 3-5 自転車・歩行者マスタープラン
 - 3-6 道路マスタープラン
4. 都市交通マスタープランの予測・評価
 - 4-1 将来交通需要予測条件
 - 4-2 将来交通需要の予測
 - 4-3 予測結果の評価
5. 実現化方策
 - 5-1 実現化方策の目的・位置づけ
 - 5-2 都市圏の理念・目標からみた重点施策の提案
 - 5-3 段階的な実施計画の提案
 - 5-4 車に過度に依存しない社会づくり
 - 5-5 公共交通利用促進プロジェクト
 - 5-6 まちなか快適交通環境づくりプロジェクト
 - 5-7 交通弱者支援プロジェクト
 - 5-8 広域移動円滑化プロジェクト
 - 5-9 都市交通の目標を達成する戦略的道路整備
 - 5-10 短中期計画の目標
 - 5-11 実現化方策の推進体制
6. 今後の課題

3 調査体制



4 協議会名簿：

福島大学共生システム理工学類	教 授	鈴木 浩(会長)
日本大学工学部土木工学科	教 授	堀井 雅史
宮城大学事業構想学部事業計画学科	教 授	徳永 幸之
日本大学工学部建築学科	専任講師	市岡 綾子
国土交通省東北地方整備局	企画部長	川嶋 直樹
	建政部長	東 潔
	道路部長	三浦 真紀
	郡山国道事務所長	鎌田 一幸
国土交通省東北運輸局	企画観光部長	林 泰三
経済産業省東北経済産業局	産業部長	安田 浩司
福島県	企画調整部長	井上 勉
	生活環境部長	村田 文雄
	商工労働部長	長門 昭夫
	土木部長	秋元 正國
福島県県中地方振興局	局長	大河原 薫
福島県県中建設事務所	所長	沼田 典雄
福島県警察本部	交通部長	菊池 忠
郡山市	市長	原 正夫
須賀川市	市長	橋本 克也
田村市	市長	冨塚 宥?
本宮市	市長	佐藤 嘉重
大玉村	村長	浅和 定次
鏡石町	町長	木賊 政雄
天栄村	村長	兼子 司
玉川村	村長	石森 春男
三春町	町長	鈴木 義孝
小野町	町長	宍戸 良三
福島県商工会議所連合会	郡山商工会議所都市・情報委員会委員長	有馬 賢一
(社)福島県バス協会	会長	木村 正晴
(社)福島県タクシー協会	会長	西條 善男
東日本高速道路(株)東北支社	建設事業部長	三上 博章
東日本旅客鉄道(株)仙台支社	総務部企画室企画部長	相澤 義博
一般委員 (郡山市在住)	郡山市からの推薦	丹治 一郎
一般委員 (須賀川市在住)	須賀川市からの推薦	影山 貴司
一般委員 (田村市在住)	田村市からの推薦	佐藤 裕
公募委員 (三春町在住)		橋本 雅子
公募委員 (須賀川市在住)		高原 浩

(田村市長の氏名の？は‘日’編に‘景’)

II 調査成果

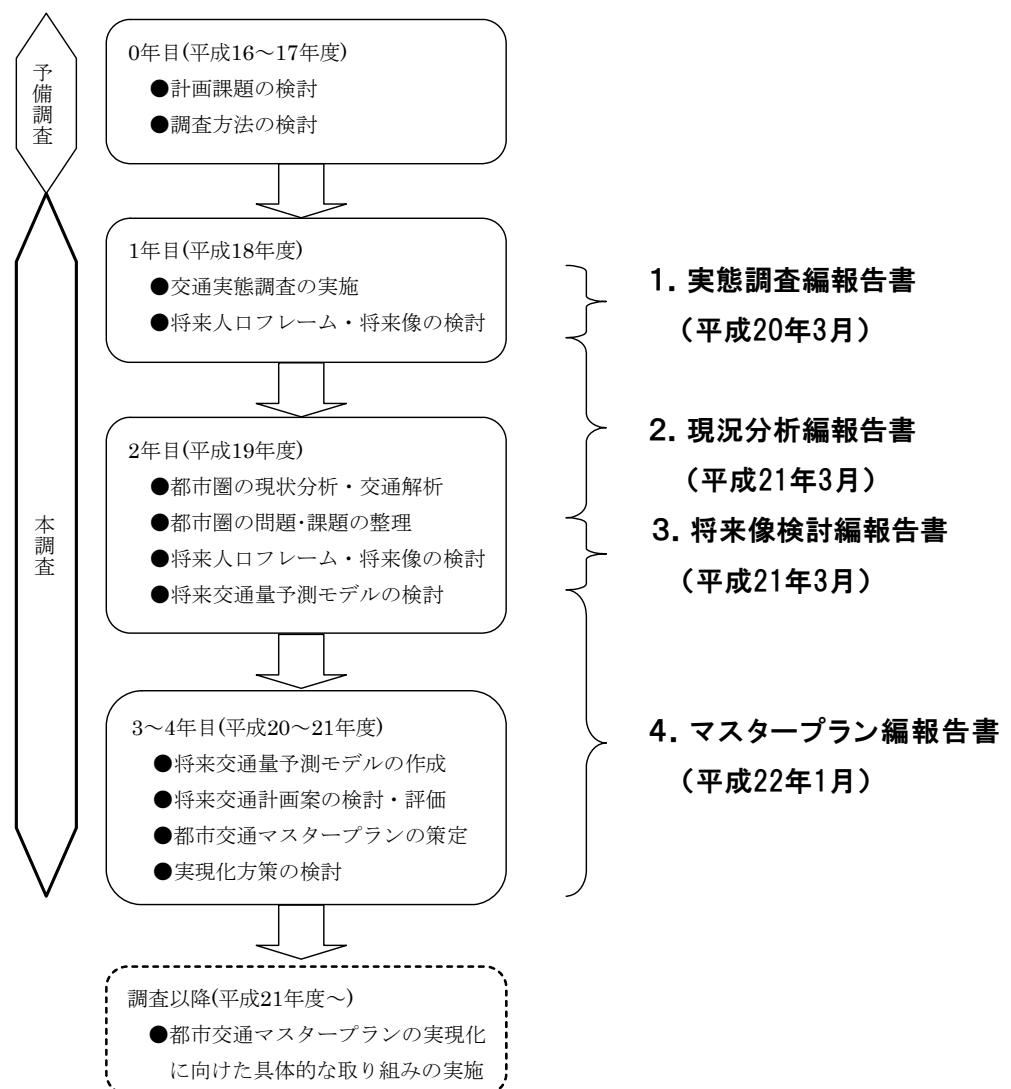
1 調査目的

郡山都市圏総合都市交通計画については、昭和61年度から昭和63年度までの3ヶ年で行った総合都市交通体系調査(以下「第1回調査」)により、道路網マスタープラン(外郭環状8放射構想)が提言されている。

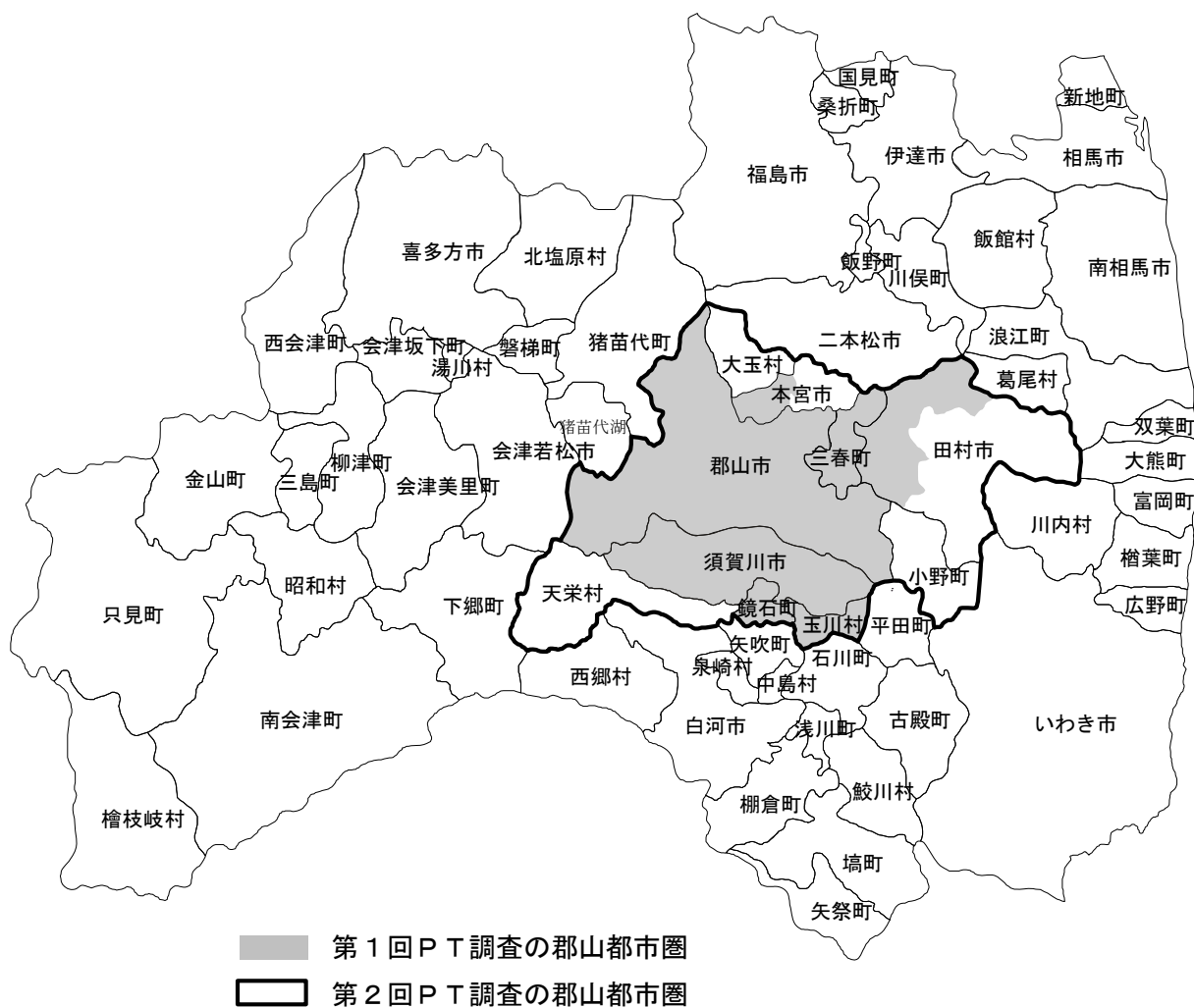
しかし、その後約20年近くが経過し、少子高齢化の進行、経済の長期低迷、環境問題の深刻化など社会経済情勢が変化するなか、郡山都市圏では大型小売店舗の郊外立地をはじめとした市街地の拡大などにより、都市構造の変化やそれに伴う交通流動が大きく変化してきた。

そこで、第1回調査の検証や見直しを行うとともに、新たな時代に対応した総合都市交通計画の策定を行った。

2 調査フロー



3 調査圏域図



圏域 10市町村（4市3町3村）
 （郡山市、須賀川市、田村市、本宮市、大玉村、鏡石町、天栄村、
 玉川村、三春町、小野町）

人口 約56万人

面積 2,163.55 km²

4 調査成果

1. 郡山都市圏総合都市交通計画について

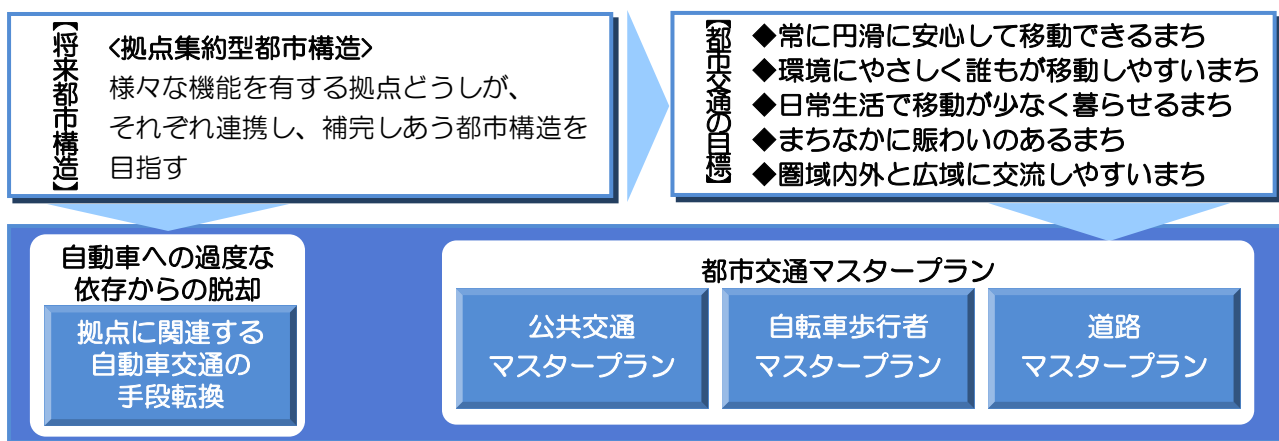
昭和 61 年に第 1 回パーソントリップ調査を実施し、昭和 63 年に郡山都市圏総合都市交通計画を策定しました。その後、都市活動を支える道路等の交通基盤整備が着実に進められてきました。しかし、約 20 年が経過し、少子・高齢化が進行し、一方では、自動車交通への依存が一層高まるとともに公共交通利用者が減少してきました。

このような、近年の郡山都市圏を取り巻く環境の変化を踏まえ、将来の都市圏のあるべき姿を見据えた、新しい都市交通計画の策定を目的として、平成 18 年度に第 2 回パーソントリップ調査を実施し、この度、関係者の度重なる討議を経て、将来の郡山都市圏のあるべき総合都市交通の計画をとりまとめました。

1. 1 郡山都市圏総合都市交通計画の検討経過

パーソントリップ調査は、郡山都市圏の 5 歳以上の居住者約 53 万人のうち、約 1 割（約 5 万 3 千人）の方を対象として、平成 18 年 10 月～11 月に実施しました。

この結果をもとに、都市圏全体の交通の実態を分析し、都市圏の実情に応じた交通計画のあり方を検討し、総合都市交通計画としてとりまとめました。



郡山都市圏のすがた

市町村	人口 (平成 17 年国勢調査)
郡山市	338,834 人
須賀川市	80,364 人
田村市	43,253 人
本宮市	31,367 人
大玉村	8,464 人
鏡石町	12,746 人
天栄村	6,486 人
玉川村	7,602 人
三春町	19,194 人
小野町	12,105 人
都市圏計	560,415 人

※平成 17 年国勢調査人口を平成 19 年 1 月 1 日時点の市町村区分で再編

1. 2 第 1 回調査以降の状況

昭和 61 年の第 1 回調査に基づく総合都市交通計画では、「外郭環状 8 放射構想」「鉄道新駅」「新しい交通システム」などが提案されました。その後、磐越自動車道やあぶくま高原道路などの広域道路の整備が進められ広域移動は便利になりましたが、一方で、市街地の混雑緩和を図るための幹線道路整備は遅れ、市街地内の道路混雑は解消されていません。公共交通については、バスや鉄道の利用者数は年々減少を続ける中で、鉄道の新駅設置や新しい交通システムの導入は実現されませんでした。

このように車社会が都市圏全体の隅々まで浸透する中で、以下のような暮らしと交通に関わる変化が顕在化してきました。

- ・自動車利用の大幅な増加
- ・公共交通利用者の減少
- ・人口減少、少子・高齢化の進展
- ・中心市街地の衰退
- ・市街地の拡大、大規模店舗の郊外立地
- ・市街地内での慢性的な道路混雑
- ・移動、生活圏の広域化
- ・環境問題の顕在化 等

2. 都市圏の現状と課題

課題1 過度の車依存からの脱却

全ての移動に占める自動車の分担率（代表交通手段分担率）は50.1%から74.5%まで増えました。女性や高齢者ドライバーも急増しました。通勤移動は、1km未満の短距離移動も約6割が自動車です。かなり自動車に依存した暮らしになっています。しかし、自動車利用者の約3割は他の交通手段に変更できると考えています。皆さんが適切に車から公共交通等の他の手段に転換できるような環境づくりが課題です。

課題2 少子・高齢化時代への対応

郡山都市圏の総人口は今後20年間で4%減少する一方で、65歳以上の人口は今後より一層増加します。少子化もすすむと考えられます。これまで、通勤・通学目的の移動が多かったのが、今後は、通院・買い物等の私事目的の移動がさらに多くなることと予想されます。このような、私事目的交通の増加や、増加する高齢者等の方々に配慮した交通環境づくりが課題です。

課題3 まちなかの交通環境整備

大型店舗や新しい住宅の郊外立地が進む中で、まちなかに来る人なども減少してきました。まちなかの活性化にむけて、まちなかに住む人や働く人を増やすまちづくりや、まちなかに来やすく、まちなかで歩きやすい交通環境の整備が課題です。

課題4 市街地の道路混雑緩和

これまで、道路整備は進められてきましたが、自動車交通は大きく増加してきたことから、市街地内では未だ慢性的な道路渋滞箇所がみられます。一方で、公共事業は減少傾向にあります。

車から公共交通、自転車、徒歩への転換を進めつつ、自動車交通が特定の区間、交差点、インターチェンジに集中せず、適切に分散するような施策を展開することが課題です。

課題5：広域移動への対応

暮らしの移動範囲は広域化しています。郡山都市圏には、空港、新幹線等の鉄道網や高速道路という優れた資産があり、東西南北の広域移動は便利です。経済の活力を高め、国内外から観光等の広域移動のニーズに応えていくためには、この郡山都市圏が有する資産を維持・強化し、有効活用することが課題です。

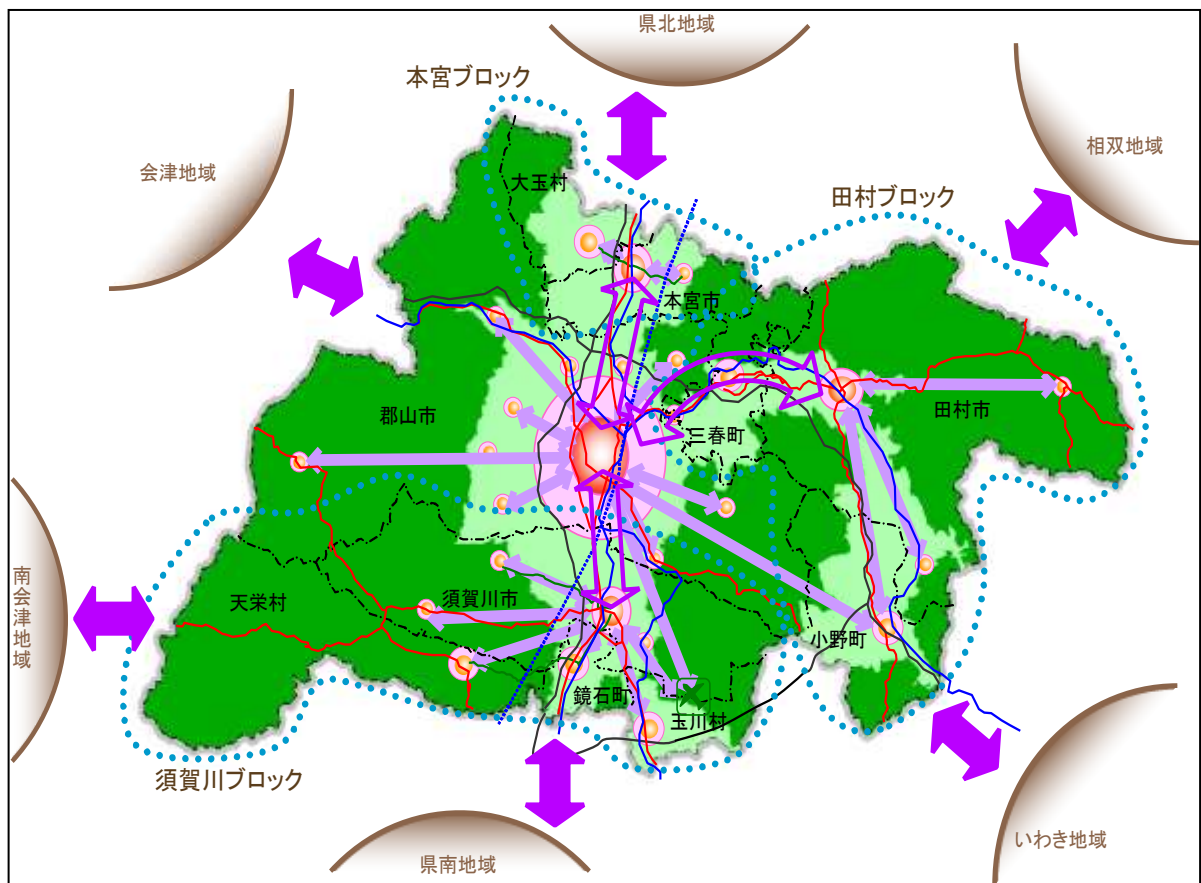
3. 郡山都市圏総合都市交通計画の目指すべきすがた

都市圏が有する課題を解決するため、また、自然と調和した安全で安心な、活力が高い都市圏をつくるため、拠点間が連携し補完しあう都市構造（拠点集約型都市構造）を目指します。

都市圏内のみならず広域交通ネットワークと一体となった、交流や連携がしやすい都市構造を目指します。このような都市構造を実現するための交通体系づくりを行います。

3. 1 将来都市構造

課題の解決に向け都市圏が目指す、拠点間が連携し補完しあう都市構造（拠点集約型都市構造）は、次の図のようなイメージです。



凡 例			
	圏域拠点		人口集積エリア
	地域拠点		都市計画区域外
	地区拠点		都市計画区域
	地域ブロック		骨格軸
			地区拠点との繋がり
			周辺生活圏との繋がり（広域）
			高速
			国道
			鉄道
			市町村界

3. 2 都市交通の目標

将来の都市構造を実現するため、また、都市圏が有する課題を解決するため、都市交通の目標として次の5つを掲げます。

① 常に円滑に安心して移動できるまち

確実に常時移動ができるまちを目指します。このため、自動車から他の交通手段への転換を促すとともに、道路については既存道路も活用し、効率的な整備を行います。

② 環境にやさしく誰もが移動しやすいまち

誰もが安全で気軽に移動しやすいまちを目指します。このため、環境への負荷が小さい公共交通を維持、強化し、拠点までアクセスしやすい交通体系を構築します。

③ 日常生活で移動が少なく暮らせるまち

都市と田園部の共生や、機能分担を図った拠点づくりに向けた土地利用施策に併せ、遠出しなくても暮らせるまちを目指します。

④ まちなかに賑わいのあるまち

まちなかに人が集まる快適な空間があるまちを目指します。このため、移動のしやすさを高める自転車歩行者のネットワークの改善を図ります。

⑤ 圏域内外と広域に交流しやすいまち

長距離移動が楽なまちを目指します。このため、広域交通基盤の有効活用に向け、広域交通体系の構築と各交通機関の利用促進・連携を図ります。

3. 3 自動車分担率を8ポイント低減します(自動車への過度な依存からの脱却)

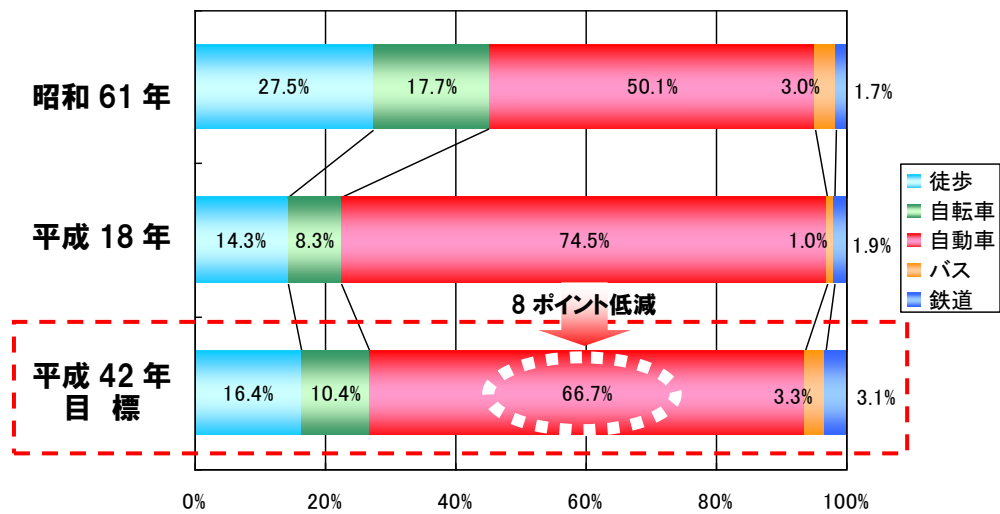
自動車の使われ方は、過去20年で大きく増加しました。このままでは、道路を整備するだけでは混雑解消は困難です。

このため、都市圏全体で自動車を使う割合(自動車分担率)の8ポイント低減を図ります。具体的には、郡山市の中心部および周辺部や、須賀川市・田村市・本宮市の中心部など、都市の拠点での自動車交通のうち、その2割を他の交通手段に転換する方針とします。これら都市の拠点では、近くへの移動も自動車に頼っていますが、バスなどの利便性も高く、徒歩や自転車でも移動できることから、自動車交通の抑制が可能と考えられます。

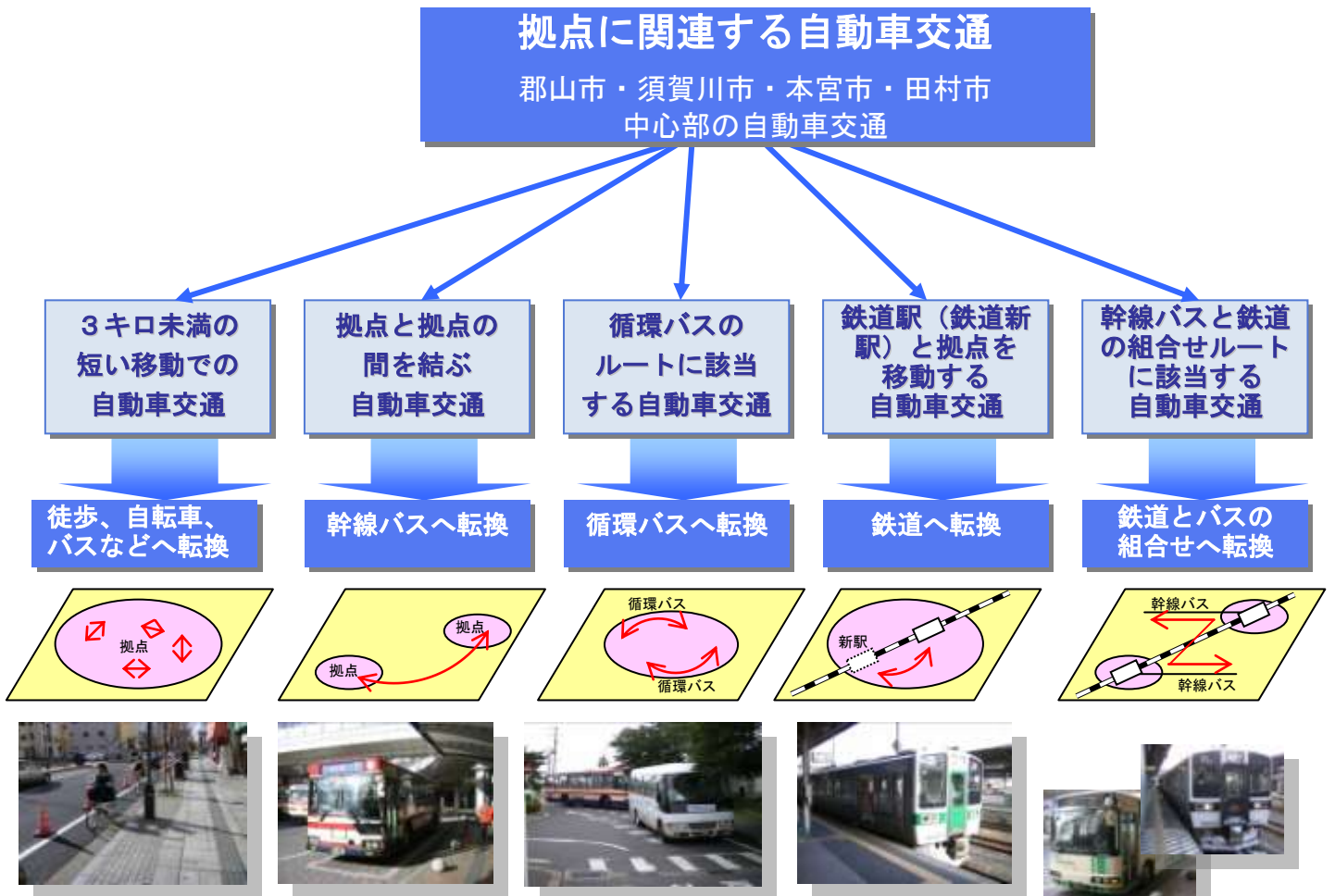
【拠点での自動車交通のうち2割を他の交通手段に転換するとは？】

- ・自動車交通の2割抑制とは、週5回自動車を利用する人の場合、そのうち1回は自動車以外の徒歩や自転車・鉄道やバスを利用するという事と同じです。
- ・拠点の自動車交通を2割抑制すると、都市圏全体で自動車を使う割合は74.5%から66.7%に低下します(8ポイント低減)。
- ・この結果、必要な道路整備の進展と相まって、都市圏の道路混雑は一部で朝晩の混雑が残る程度にまで解消します。

各交通手段を使う割合(%)



【自動車交通の手段転換の取り組み】





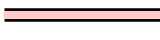





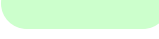
自動車から転換するための取り組みの例

- ◆徒歩・自転車のネットワークづくり
◆レンタサイクルのしくみづくり等
- ◆運行ダイヤの工夫
◆バス運行情報の提供
◆バス待ち環境の改善等
- ◆幹線バスとの連携
◆バス運行情報の提供
◆まちなか交通拠点の整備等
- ◆まちづくりと一体となった新駅の整備
◆新駅駅前広場の整備
◆運行ダイヤの工夫等
- ◆駅前広場の整備改善
◆乗り継ぎダイヤ改善等

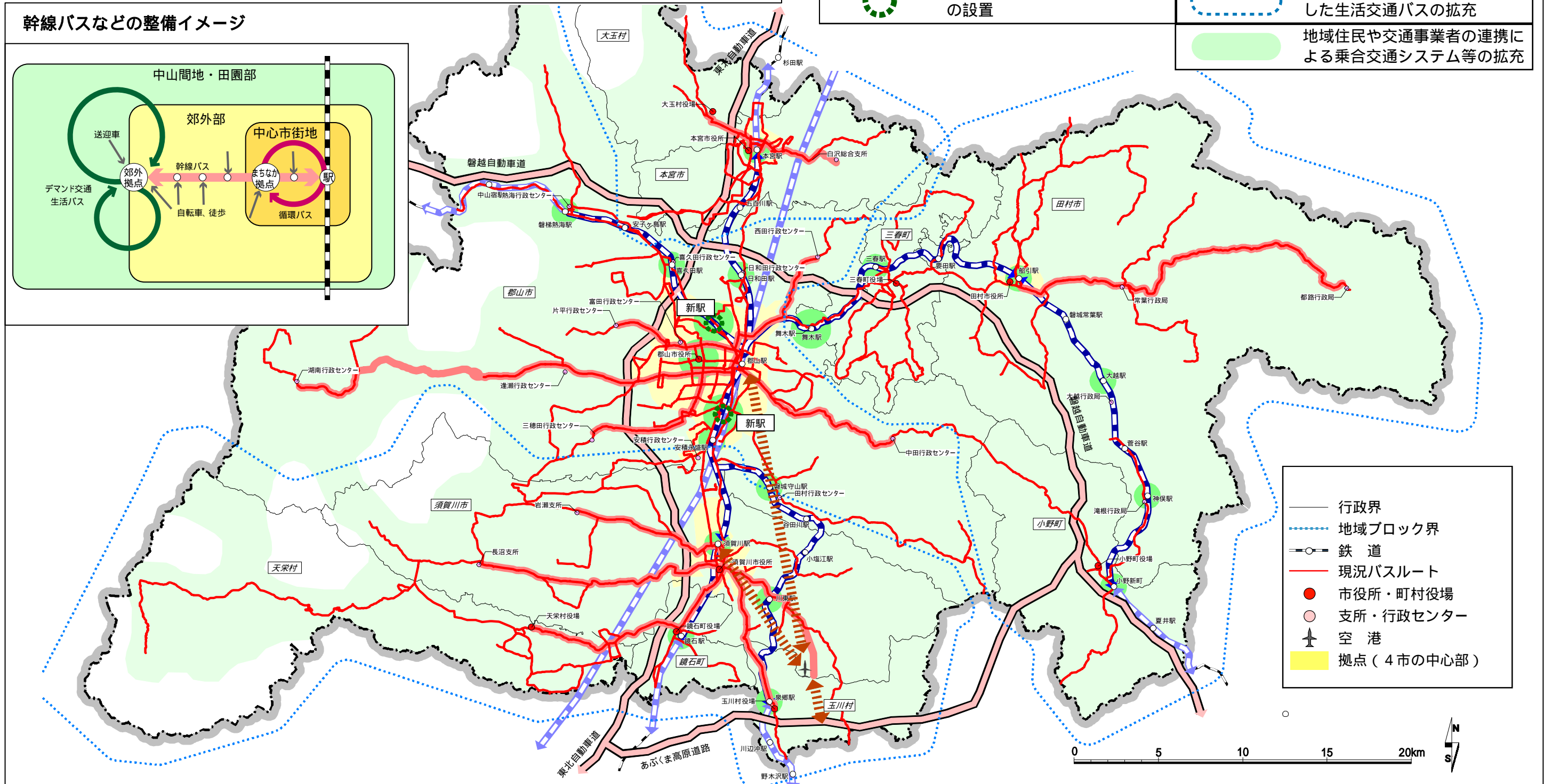
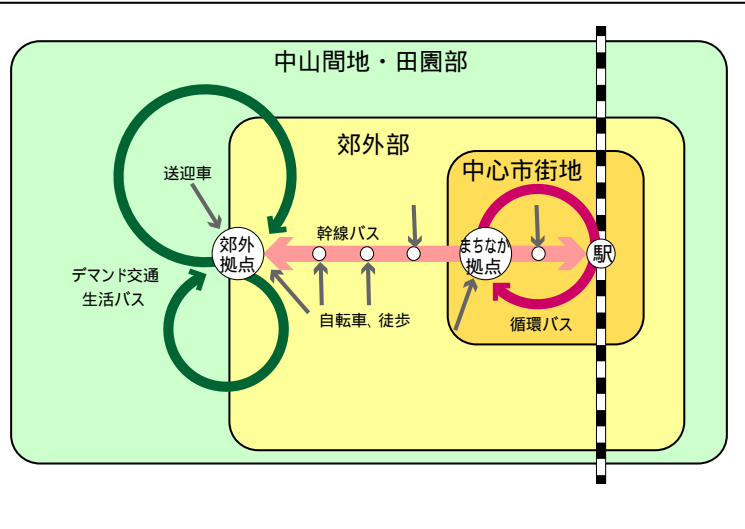
◆モビリティマネジメント（手段転換のキャンペーンやPR、奨励、駐車・駐輪施設などの結節点の整備）


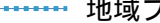
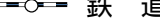
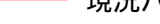




公共交通マスタープラン

鉄道新駅の設置について、駅へのアクセス性向上策および駅周辺のまちづくり施策等を含め、検討を進めます。拠点間を連絡する鉄道の維持・強化とともに、鉄道の無い拠点間等の連絡は、幹線バスにより維持・強化を図ります。公共交通の空白地帯では、地域住民や交通事業者の連携による乗り合い交通システムの拡充を図ります。

	都市圏と域外を連絡する 新幹線・鉄道の維持・強化		拠点間を連絡する鉄道運行の 維持・強化
	都市圏と域外を連絡する 高速バスなどの維持・強化		鉄道が無い拠点間等の連絡を 幹線バスで新設・強化
	空港アクセスの維持・強化 時間短縮		乗り換えがしやすい施設整備 改善（駅前広場、駐輪場など）
	まちづくりと一体となった新駅 の設置		地域ブロックで協働するなど した生活交通バスの拡充
			地域住民や交通事業者の連携に よる乗合交通システム等の拡充

幹線バスなどの整備イメージ

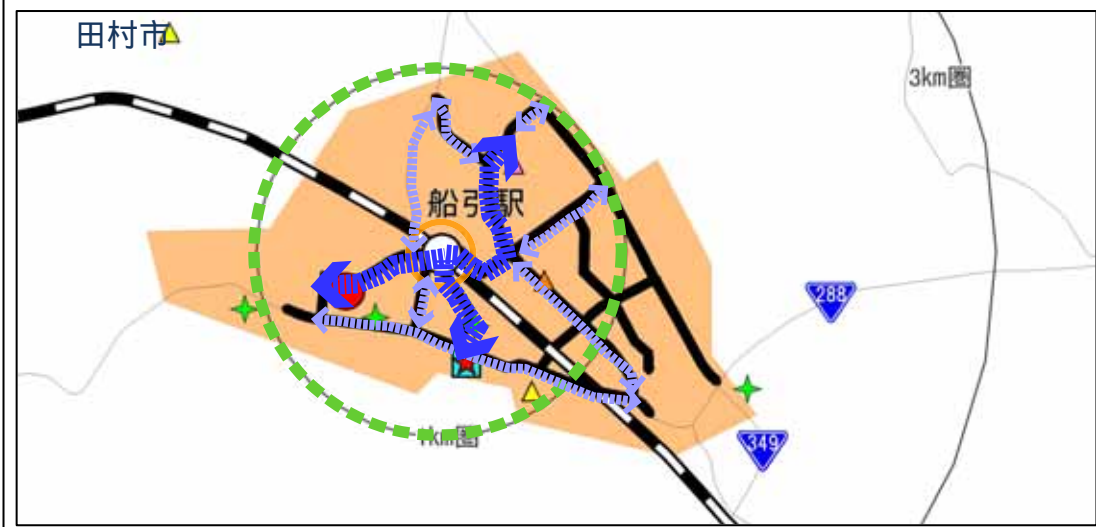
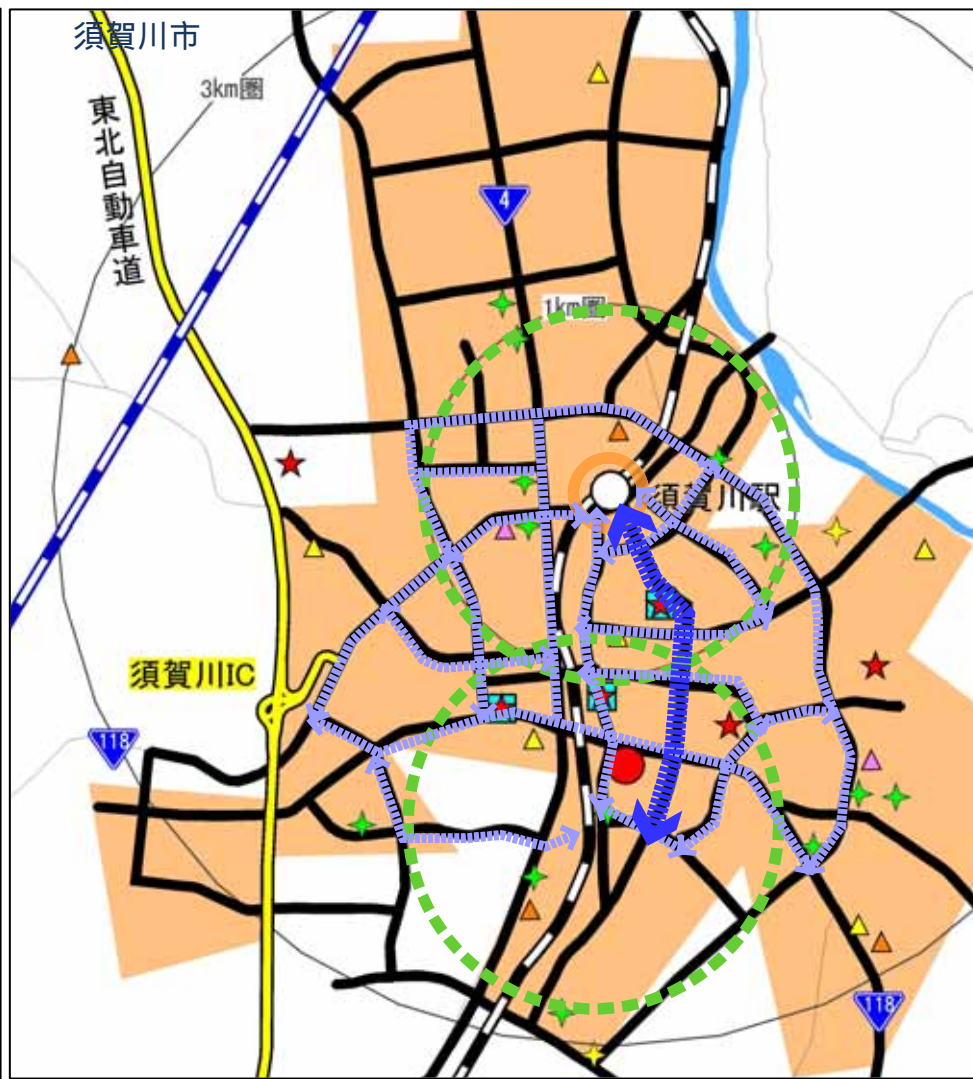
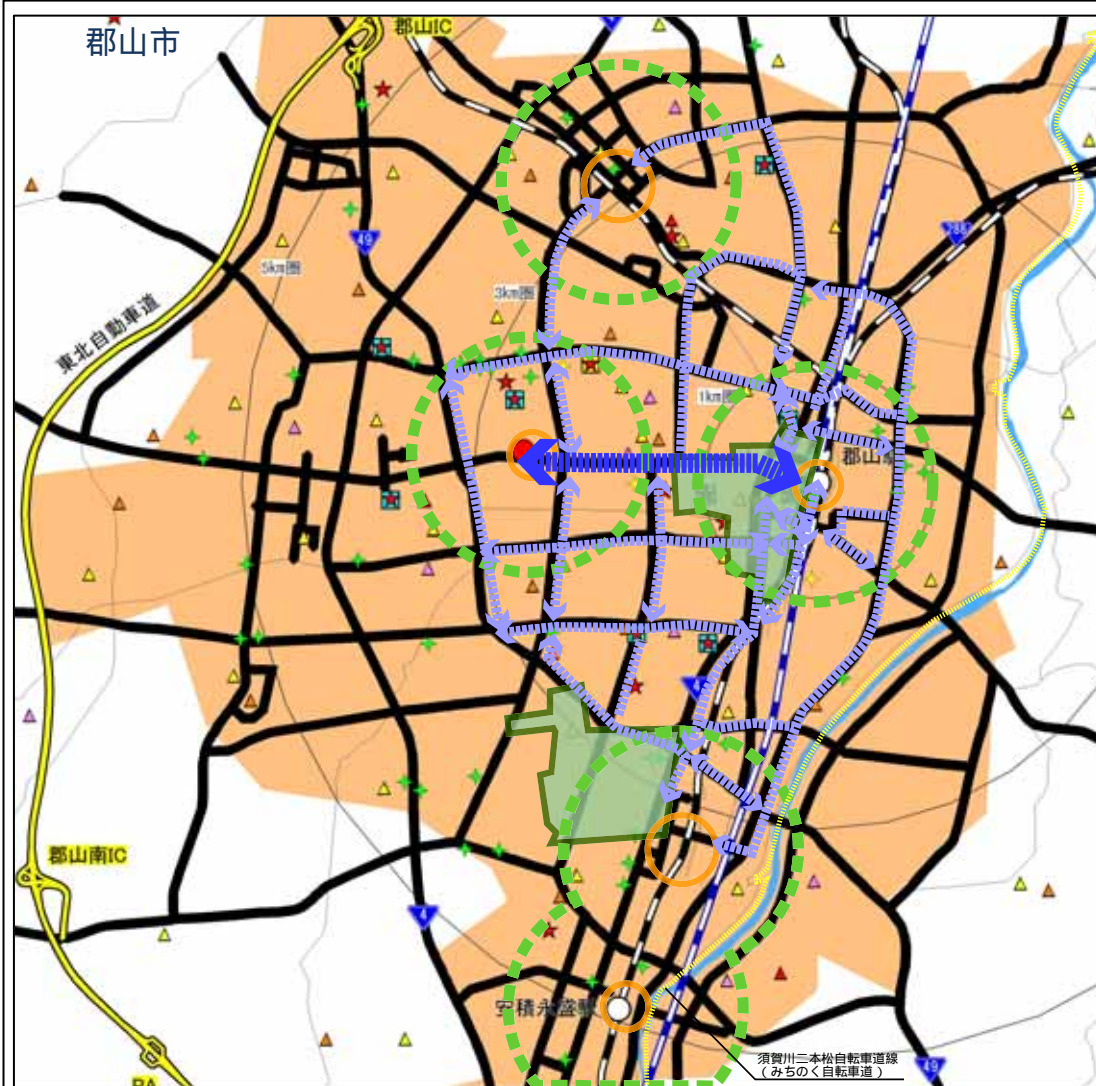


	行政界
	地域ブロック界
	鉄道
	現況バスルート
	市役所・町村役場
	支所・行政センター
	空港
	拠点（4市の中心部）

自転車歩行者マスタープラン

公共施設や学校、商業施設と、鉄道駅などの交通結節点を連絡する、軸となる自転車歩行者ネットワークの強化を図ります。

駅近傍や交通結節点の近傍では、歩いて暮らせるまちなかづくりを推進し、自転車や歩行者空間の強化を図ります。



持続可能な歩いて暮らせるまちづくりのイメージ



資料：歩いて暮らせる新しいまちづくりビジョン
福島県商業まちづくり課

- ・地区拠点では、役場や駅を交通結節点とし、交通結節点における駐輪施設整備、バスや鉄道への乗り換え利便性の向上を図る。
- ・また、交通結節点から概ね 1km 圏内の公共施設等を結ぶ幹線道路を、自転車・歩行者交通の軸として位置づけ機能強化を図る。

地区拠点	地区拠点の対象
大玉村中心部	村役場周辺
鏡石町中心部	町役場・鉄道駅周辺
天栄村中心部	村役場周辺
玉川村中心部	村役場周辺
三春町中心部	町役場・鉄道駅周辺
小野町中心部	町役場・鉄道駅周辺

公共施設、学校、商業地、交通結節点を連絡する、多様な自転車歩行者交通の主軸の強化

交通結節点と周辺各施設を結ぶ軸となるネットワークの強化

交通結節点の整備
(駅、バス停等の交通結節点における駐輪施設整備、乗り換え利便性の向上)

歩いて暮らせるまちなかづくり
(自転車・歩行者空間の強化)
駅や公共施設から概ね 1km 圏内はより重点的に

拠点では、都市計画道路の整備推進により自転車歩行者ネットワーク機能の強化に努める

拠点（4市の中心部）

高速道路

都市計画道路

その他道路

須賀川二本松自転車道線（みちのく自転車道）

鉄道

あんしん歩行エリア

医療施設

- 第三次医療施設
- 第二次医療施設
- 上記以外の病院

教育施設

- 小学校
- 中学校
- 高等学校
- 大学・短大

大規模小売店舗: 千㎡以上の小売店舗

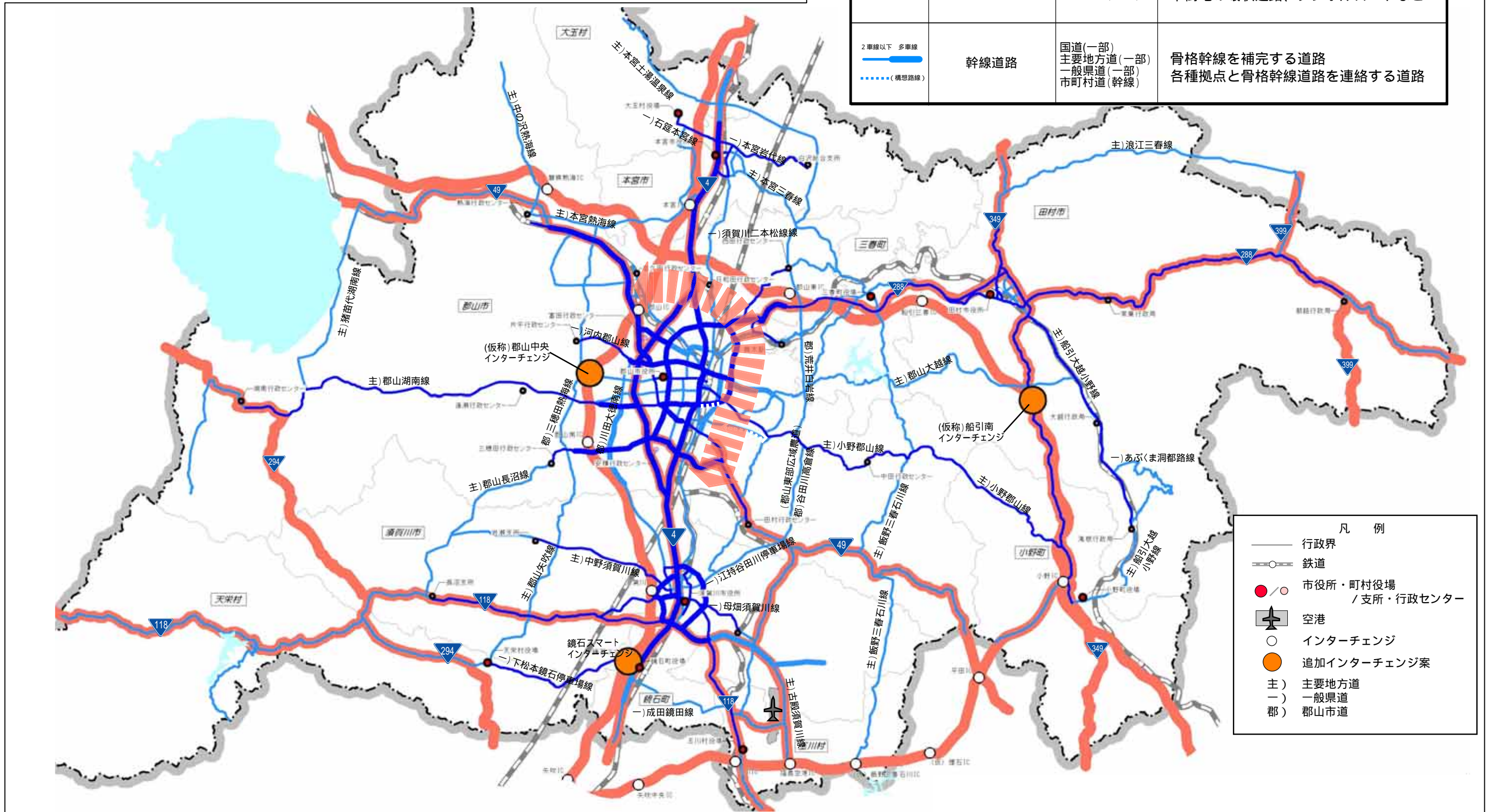
- 1万㎡未満
- 1万㎡以上

道路マスタープラン

現在の道路網を活用しながら、都市圏内外などを連絡する広域交流促進道路、都市圏内の骨格を形成する骨格幹線道路、骨格幹線を補完する幹線道路としてマスタープランに位置づけ、効果的で効率的な道路整備を推進します。

高速道路を有効活用するため、追加インターチェンジの検討・整備を行います。

凡例	路線の区分	路線の区分	道路の位置づけ・役割
	広域交流促進道路	高速道路 自動車専用道路 国道(一部) 主要地方道(一部)	都市圏内外などを連絡する広域的な道路
	骨格幹線道路	国道(一部) 主要地方道(一部) 一般県道(一部) 市町村道(幹線)	都市圏内の骨格となる道路 地域や地区の拠点どうしを連絡する道路 市街地の環状道路、シンボルロードなど
	幹線道路	国道(一部) 主要地方道(一部) 一般県道(一部) 市町村道(幹線)	骨格幹線を補完する道路 各種拠点と骨格幹線道路を連絡する道路



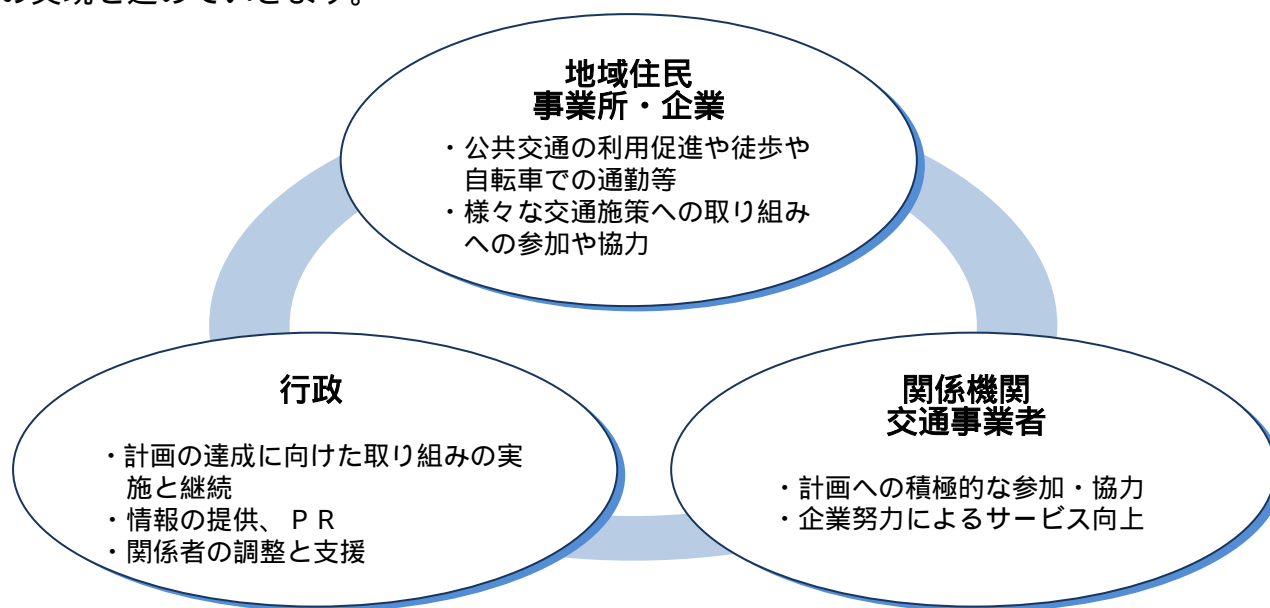
凡例	
	行政界
	鉄道
	市役所・町役場 / 支所・行政センター
	空港
	インターチェンジ
	追加インターチェンジ案
主)	主要地方道
一)	一般県道
郡)	郡山市道

4. マスタープラン実現に向けて

- 4.1 実現に向けた具体的な取り組み
 - 車に過度に依存しない社会づくり
 - 公共交通の利用促進
 - まちなか快適交通環境づくり
 - 交通弱者の支援
 - 広域移動を円滑にする取り組み
 - 段階的な道路整備

4.2 実現に向けた推進体制

都市圏住民や行政機関、交通事業者、民間など、都市圏に関係する人々がともに協力しながら、一体となって持続的に取り組みを進めます。今後、計画の推進に向け、取り組み状況を確認するための組織(協議会)を立ち上げ、都市圏住民へ各種情報を提供し、意見・ご協力を頂きながら、計画の実現を進めていきます。



検討経緯

郡山都市圏総合都市交通計画協議会での検討の経緯

- 第1回委員会(平成18年7月28日)
協議会の設立、現況課題と将来像の方向性について検討
 - 第2回委員会(平成19年2月16日)
都市圏の理念、都市圏の将来像について検討
 - 第3回委員会(平成19年7月25日)
実態調査を踏まえた現況、都市構造のあるべき姿について検討
 - 第4回委員会(平成20年2月28日)
都市構造案、都市交通マスタープランの素案について検討
 - 第5回委員会(平成20年10月31日)
都市交通マスタープラン案の詳細について検討
 - 第6回委員会(平成21年10月30日)
都市交通マスタープラン案、実現化のための方策について検討
 - 第7回委員会(平成21年12月22日)
マスタープランおよび計画案全体について検討
- 委員会のほか、幹事会(全12回開催)や事務局会議(随時開催)において検討を行った。