

郡山市
イメージキャラクター
「がくとくん」

～すべての人が安心して

円滑に移動できるまちを目指して～

近年、急速な少子高齢社会の進行、自動車依存の高まり、環境問題の深刻化など、本市を取り巻く社会経済情勢は大きく変化してきており、大規模小売店舗の郊外立地をはじめ、低密度な市街地の拡大による中心市街地の衰退や自動車利用による交通混雑の増加、公共交通の衰退などの課題が生じているとともに、高齢者などの交通弱者の移動手段の確保も大きな課題となっております。



このような背景から、本市におきましては、「郡山市第五次総合計画」に掲げる「すべての人が安心して円滑に移動できるまち」の実現に向け、平成 22 年 1 月に策定された「郡山都市圏総合都市交通計画」を踏まえ、総合的な交通体系の構築を図る「郡山市総合都市交通戦略」の策定に取り組んでまいりました。

この交通戦略においては、「使いやすい公共交通体系づくり」、「まちと環境に優しい自転車・歩行者の移動環境づくり」、「円滑な都市交通を支える道路づくり」、「公共交通や自転車・徒歩への転換を促すモビリティ・マネジメントの推進」の 4 項目を「戦略目標」として掲げ、その達成に向けて、「新駅の整備」や「スマートインターチェンジの整備」など 16 項目を「重点プロジェクト」として設定するとともに、地域の実情に応じ、地域別の課題への対応方針を示す「地域別対応方針」を定めており、また、平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災を踏まえ、災害に強い交通体系の構築にも配慮しております。

今後は、市民の方々や関係機関と連携のもと、「郡山市総合都市交通戦略」を推進してまいりたいと考えておりますので、市民の皆様のより一層のご理解と積極的なご参加をお願いします。

結びに、本戦略策定にあたりまして、数多くの貴重なご意見・ご提言をいただきました郡山市総合都市交通戦略協議会をはじめ、市内 17 地区で開催いたしました地域懇談会や交通実証実験、市民アンケート等にご協力いただきました市民の皆様や関係者の方々に対し、心から感謝申し上げます。

平成 23 年 6 月

郡山市長 原 正 夫

目 次

序 章 郡山市総合都市交通戦略について -----	1
序-1 総合都市交通戦略の目的 -----	1
序-2 総合都市交通戦略の位置付け -----	2
序-3 総合都市交通戦略策定に向けた体制 -----	2
序-4 総合都市交通戦略の対象区域と計画期間 -----	3
第 1 章 現状と課題について -----	4
1-1 交通を取り巻く現状と課題 -----	4
(1) 過度の自動車依存からの脱却と公共交通利用の促進 --	4
(2) 自転車・歩行者の移動環境の向上 -----	13
(3) 交通渋滞の緩和などに役立つ道路整備の促進 -----	15
(4) 公共交通や自転車・徒歩に転換する仕組みづくり ---	17
1-2 地域における交通課題 -----	19
1-3 交通実証実験結果と課題 -----	22
第 2 章 総合都市交通戦略の基本理念について -----	26
2-1 総合都市交通戦略の基本理念 -----	26
2-2 基本理念達成のための戦略目標 -----	27
第 3 章 戦略目標と重点プロジェクトについて -----	28
3-1 戦略目標達成のための重点プロジェクト -----	28
3-2 戦略目標別重点プロジェクト -----	29
(1) 戦略目標 1 使いやすい公共交通体系づくり -----	29
(2) 戦略目標 2 まちと環境に優しい 自転車・歩行者の移動環境づくり ---	36
(3) 戦略目標 3 円滑な都市交通を支える道路づくり ---	39
(4) 戦略目標 4 公共交通や自転車・徒歩への転換を促す モビリティ・マネジメントの推進 ---	43
3-3 郡山市における交通施策一覧 -----	45

第4章 地域別対応方針について	48
4-1 旧郡山西部地域	50
4-2 旧郡山東部地域	54
4-3 富田地域	58
4-4 大槻地域	62
4-5 安積地域	66
4-6 三穂田地域	70
4-7 逢瀬地域	74
4-8 片平地域	78
4-9 喜久田地域	82
4-10 日和田地域	86
4-11 富久山地域	90
4-12 湖南地域	94
4-13 熱海地域	98
4-14 田村地域	102
4-15 西田地域	106
4-16 中田地域	110
第5章 戦略の進行管理について	114
5-1 協働による戦略の推進	114
5-2 重点プロジェクトの実施プログラム	115
5-3 評価指標に係る目標値設定	116
5-4 PDCA サイクルによる施策の推進及び推進体制	118
付属資料	119
郡山市総合都市交通戦略策定までの経緯	119

序章 郡山市総合都市交通戦略について

序-1 総合都市交通戦略の目的

昭和 61 年度に実施された第 1 回郡山都市圏パーソントリップ調査をもとに、昭和 63 年度に郡山都市圏総合都市交通計画が策定され、本市においては、国道 4 号あさか野バイパスや郡山インター線など、都市活動を支える交通基盤の整備が進められてきました。

しかし、第 1 回調査から 20 年以上が経過し、人口減少や少子高齢社会の進行、経済の長期低迷、環境問題の深刻化など我が国の社会経済情勢が大きく変化する中で、郡山都市圏においては、日常生活圏の拡大による市街地の低密度な拡大が進行し、中心市街地の衰退や過度な自動車依存による公共交通機関の衰退、徒歩や自転車利用の減少など、交通を取り巻く環境が大きく変化してきました。

このため、平成 18 年度から平成 21 年度にかけて、第 2 回郡山都市圏パーソントリップ調査を実施し、土地利用と一体となった持続可能な交通体系を構築するため、街路整備等のハード施策と交通需要マネジメント等のソフト施策を両輪で展開することを重要視しながら、郡山都市圏の将来あるべき都市像を見据えた、新たな郡山都市圏総合都市交通計画が策定されました。

このような背景から策定する、郡山市総合都市交通戦略は、ユニバーサルデザイン、賑わいのある拠点形成、環境負荷の低減、さらには平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災を踏まえ、災害にも強い交通体系の構築に配慮しながら、地域の実情に合った公共交通システムの構築や交通結節点としての機能強化、自動車から他の交通手段への転換に向けた意識啓発等の取り組み、本市の広域性を考慮した道路網の整備等の施策を重点的に推進することで、郡山市第五次総合計画の基本構想にある“すべての人が安心して円滑に移動できるまち”の実現を目的とするものであります。

《交通需要マネジメント(TDM)》

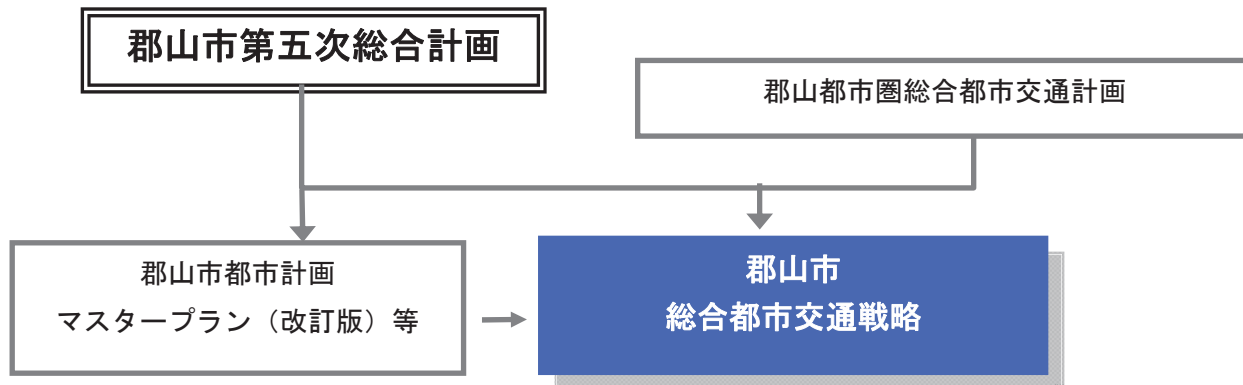
- ◇ 交通需要マネジメントとは、道路混雑の緩和を目的として、道路の利用者に、時間の変更、経路の変更、手段の変更、自動車の効率的な利用等、交通行動の変更を促すことで交通量を調整する対策の総称です。

《パーソントリップ調査》

- ◇ 地域に暮らす人を対象に、どのような人が、どこからどこへ、どのような目的で、どんな交通手段で、どの時間帯に動いたかについて、平日1日の動きの実態を把握する調査です。調査結果は、将来の人の動きやまちの姿の予測、それに基づく交通計画やまちづくり計画の策定に活用されます。

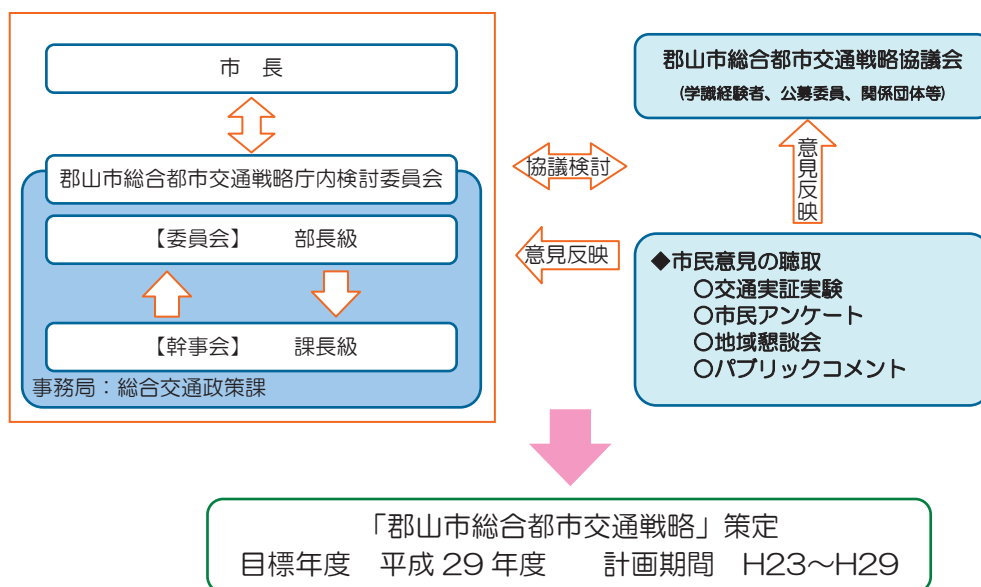
序-2 総合都市交通戦略の位置付け

郡山市第五次総合計画、郡山都市圏総合都市交通計画、郡山市都市計画マスタープラン(改訂版)等をもとに、総合都市交通戦略を位置付けます。



序-3 総合都市交通戦略策定に向けた体制

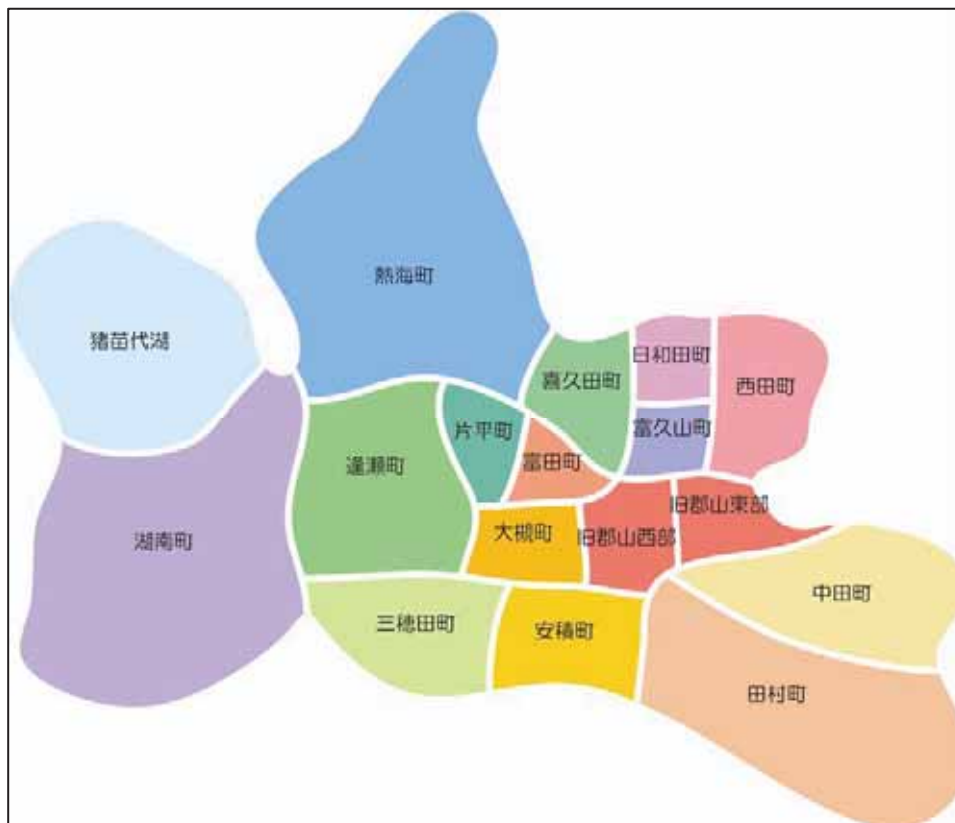
総合都市交通戦略の策定にあたり、地域懇談会を開催し、市民の方と地域の交通に係る課題を協議し、「郡山市総合都市交通戦略庁内検討委員会」での庁内における交通課題の検討を踏まえ、学識経験者、市民、交通事業者、行政、その他関係者で組織する「郡山市総合都市交通戦略協議会」で検討した総合都市交通戦略の素案について、パブリックコメントにより広く意見を募集し、この意見を踏まえて総合都市交通戦略を策定しました。



序-4 総合都市交通戦略の対象区域と計画期間

対象区域

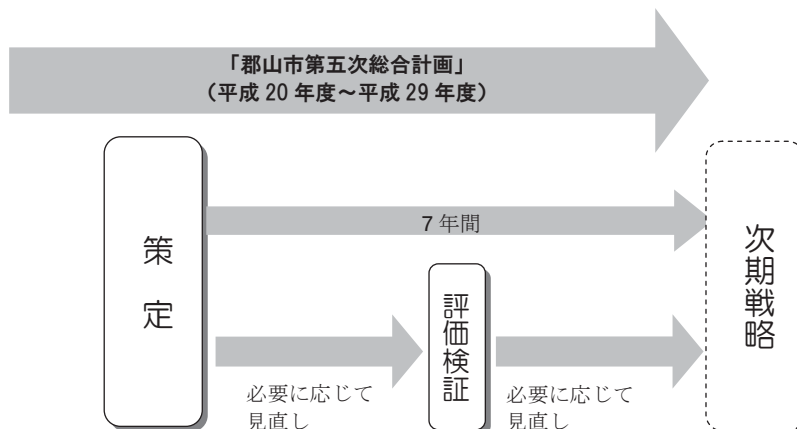
総合都市交通戦略は、郡山市全域を対象とし、旧町村の区域を基本に 16 地域別に地域の実情に応じた対応方針を策定します。



計画期間

総合都市交通戦略は、「郡山都市圏総合都市交通計画」を踏まえつつ「郡山市第五次総合計画（平成 20 年度～平成 29 年度）」の実現に向けて段階的に取り組むこととし、平成 23 年度から平成 29 年度までの 7 年間を計画期間とします。

なお、必要に応じて事業の評価及び検証を実施し、見直しを行います。



郡山市総合都市交通戦略

第1章 現状と課題について

1-1 交通を取り巻く現状と課題

(1) 過度の自動車依存からの脱却と公共交通利用の促進

- 第1回郡山都市圏パーソントリップ調査時に比べ、高齢者及び女性の自動車運転免許保有率が大幅に上昇するとともに、自動車保有台数も年々増加傾向にあります。

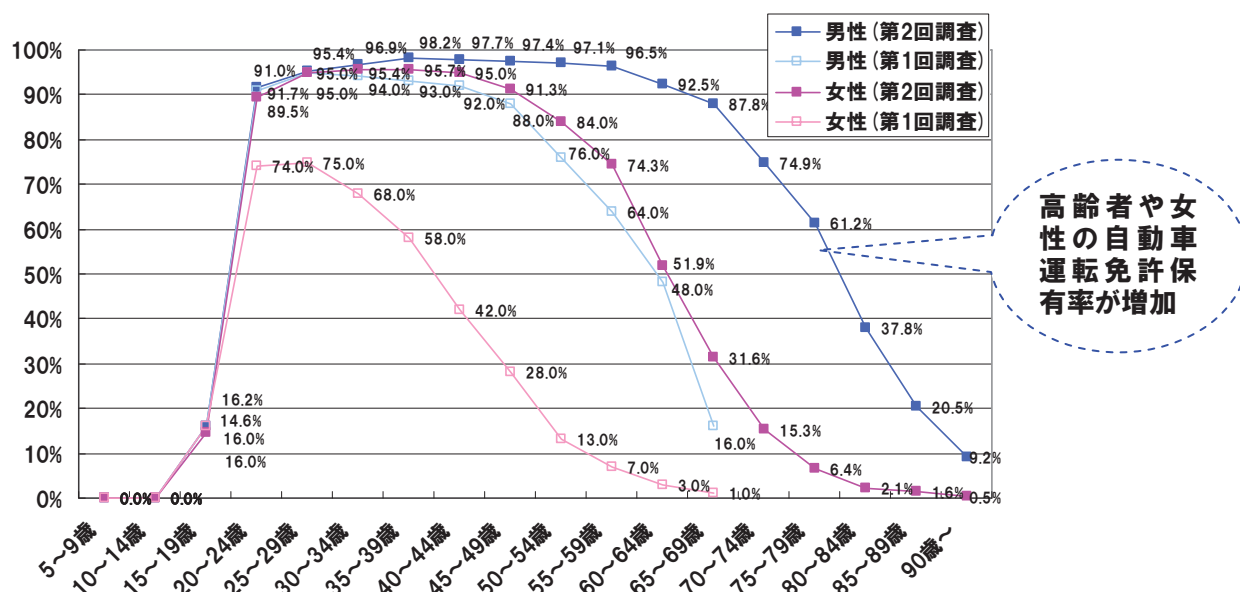


図 性年齢階層別免許保有率
(出典：第1回、第2回郡山都市圏パーソントリップ調査)

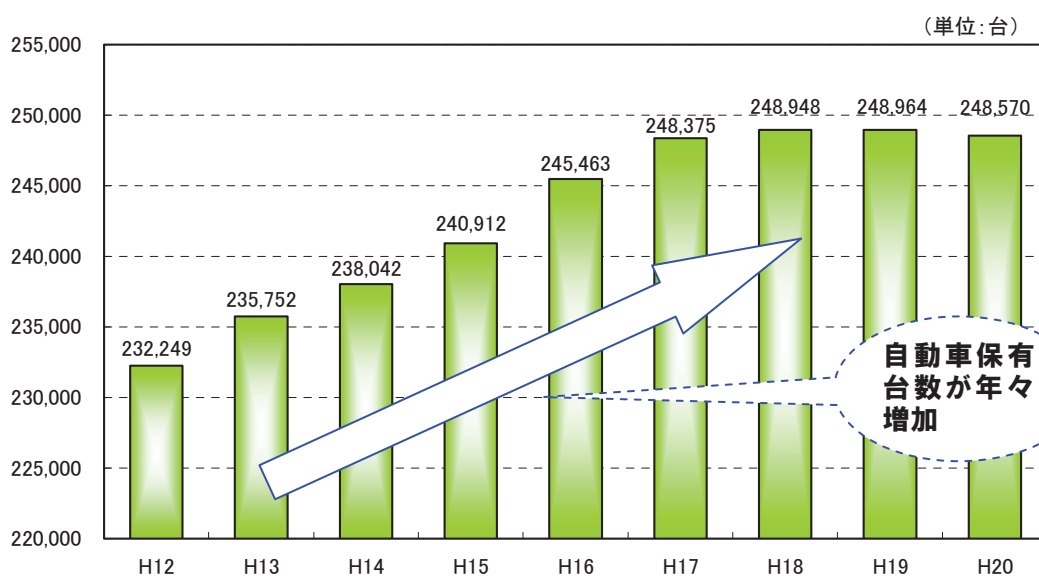


図 郡山市における自動車保有台数の推移
(出典：東北運輸局福島運輸支局)

- 高齢者及び女性の自動車運転免許保有率の上昇と自動車保有台数の増加に伴い、第1回郡山都市圏パーソントリップ調査時に比べ、自動車分担率が高くなっております。
- 高齢者の自動車運転免許保有率の上昇とともに、自動車運転免許自主返納者も増加傾向にあり、今後は、高齢者の移動手段の確保に向けた取り組みを推進する必要があります。

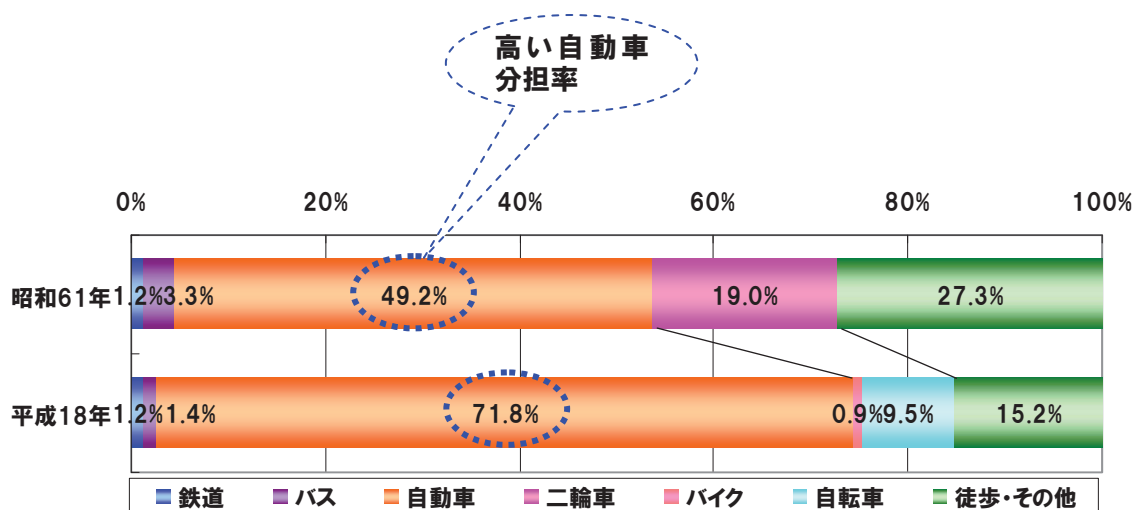


図 郡山市における交通手段分担
(出典：第1回、第2回郡山都市圏パーソントリップ調査)

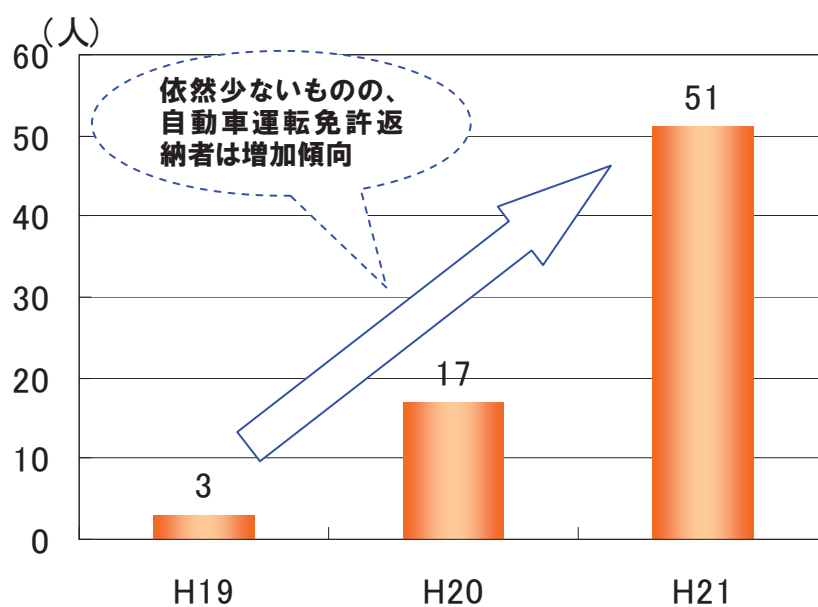


図 自動車運転免許自主返納者数
(出典：郡山市資料)

●市の人口が減少傾向にある中、高齢者の人口割合は年々増加すると予測されており、特に郊外部においてその傾向が顕著となっています。

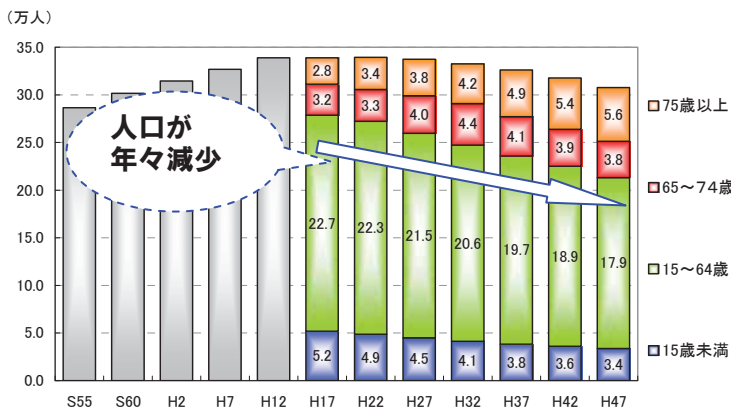


図 郡山市における年齢階層別人口の推移
(出典：国勢調査、市町村別将来人口推計（国立社会保障・人口問題研究所）)

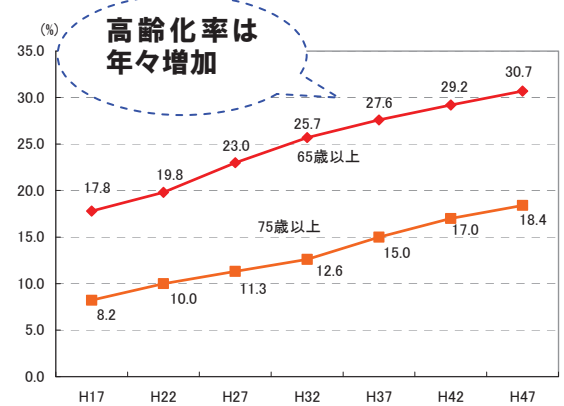


図 郡山市における高齢者人口割合の推移
(出典：国勢調査、市町村別将来人口推計（国立社会保障・人口問題研究所）)

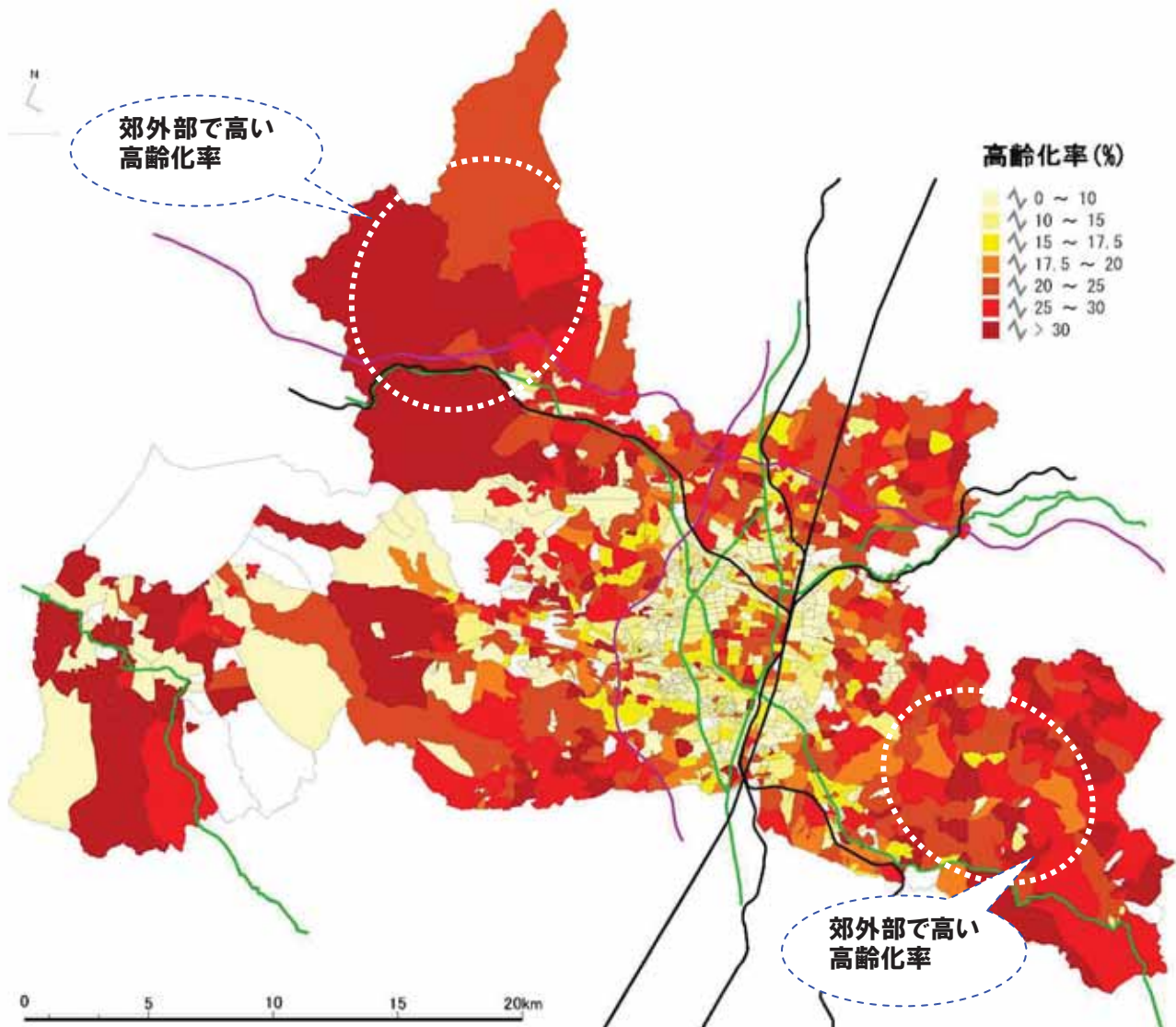


図 高齢者（65歳以上）人口割合の地域分布
(出典：H17 国勢調査)

- 郊外部を中心に高齢化が進むなか、バス運行本数が多いのは中心部のみであり、郊外部では、バス運行本数の少なさや横断的なバス路線の不足など、バスサービス水準の低い地域が広がっています。
- 一方で、郡山市のバス補助額が高額に推移しているなど、バス事業の運営は厳しさを増していることを踏まえ、需要の少ない郊外部でも運行可能な、地域特性に応じた地域交通システム等の検討の必要があります。
- バス利用者数の減少が続いているため、市民が使いやすい公共交通に改善し、公共交通への利用転換を促す取り組みを実施する必要があります。

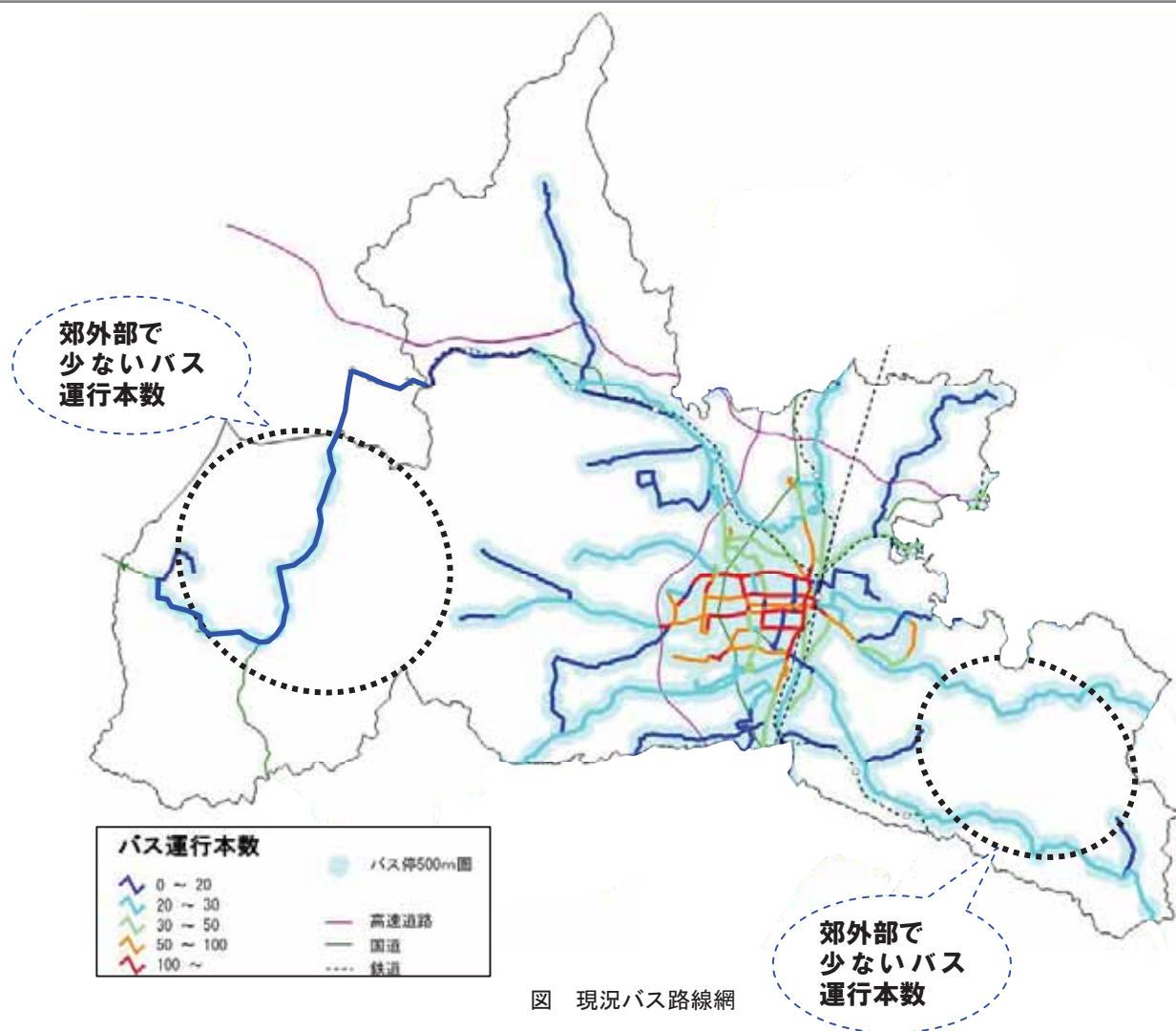


図 現況バス路線網

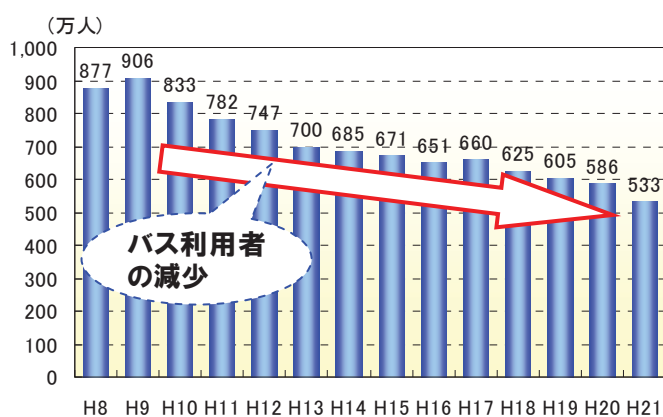


図 郡山市内の年間バス乗車人員の推移
(出典：福島交通資料)

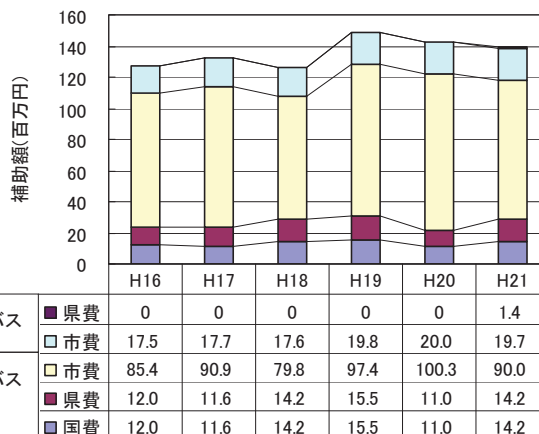


図 郡山市バス補助額の推移データ
(出典：郡山市資料)

- 「運行本数が少ない」、「行きたい所へ向かうバス路線がない」などバス運行サービス水準が低いことが不満点として挙げられています。
- 一方、バスの維持の必要性については、高齢者や子供など交通弱者のためにも、バスを維持する必要があります。

郡山市 【複数回答 (N=5,887人)】

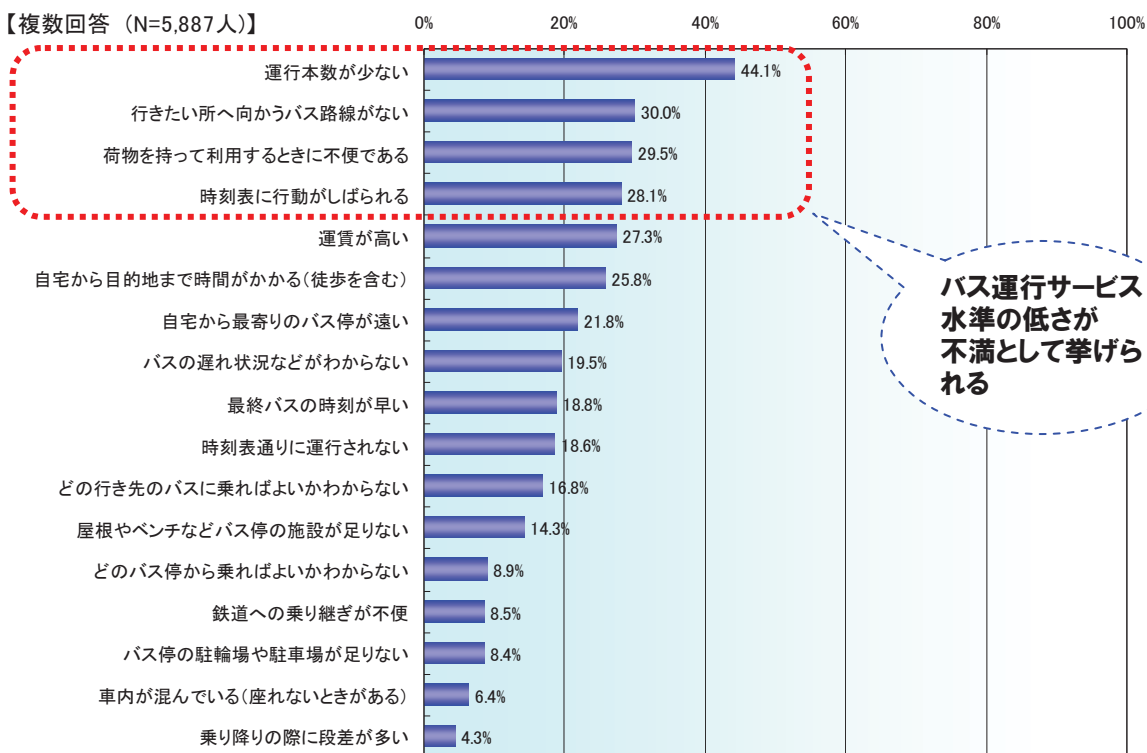


図 バス利用時の不満点
(出典：第2回郡山都市圏パーソントリップ調査)

郡山市 【複数回答 (N=4,525人)】

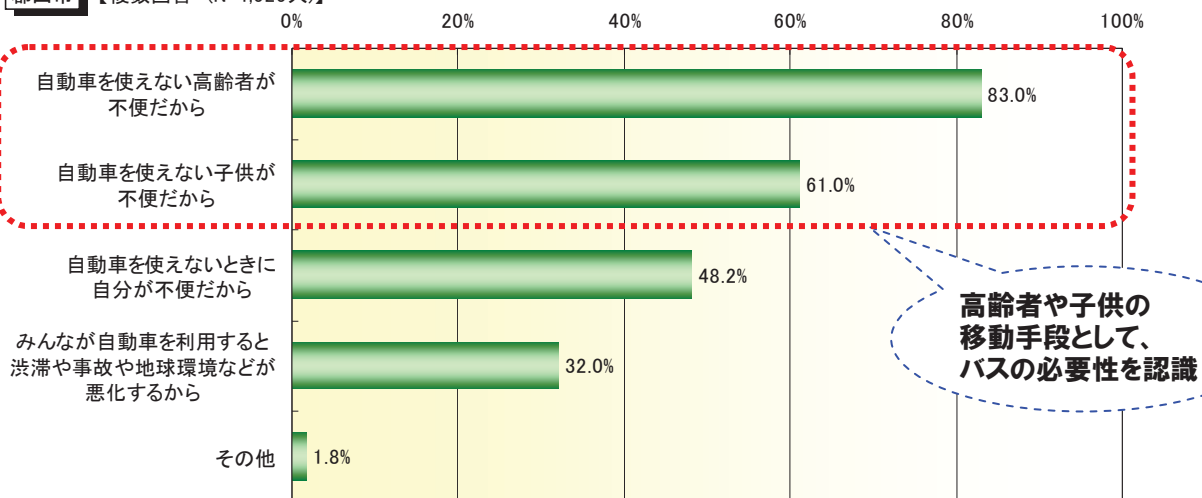


図 バスの維持が必要となる理由
(出典：第2回郡山都市圏パーソントリップ調査)

- 郡山市内には、東北新幹線のほか、在来線が4路線整備されており、鉄道拠点が形成されていますが、一方で、中心駅である郡山駅の年間乗車人員は年々減少傾向にあります。
- 郡山市では、市域が広大なため、最寄り駅までの徒歩による所要時間が30分を超える割合も高く、鉄道利用における不満点として、「自宅から最寄り駅が遠い」ことが多く挙げられています。

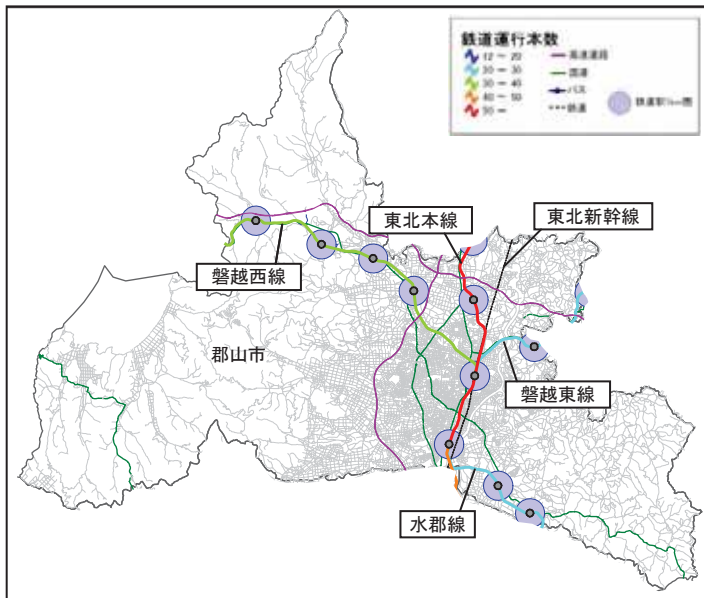


図 郡山市鉄道路線図
(出典：JR 東日本ウェブサイト(H19.1))

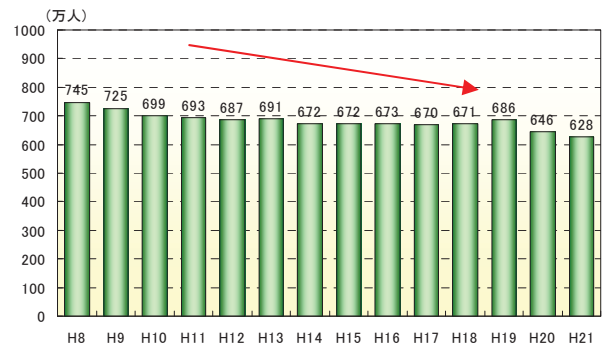


図 JR 郡山駅年間乗車人員の推移
(出典：JR 東日本資料)

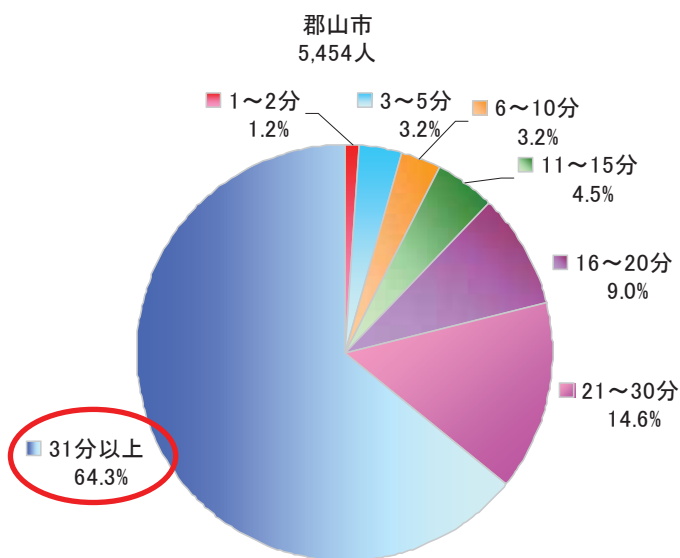


図 最寄り駅までの所要時間
(出典：第2回郡山都市圏パーソナリティ調査)

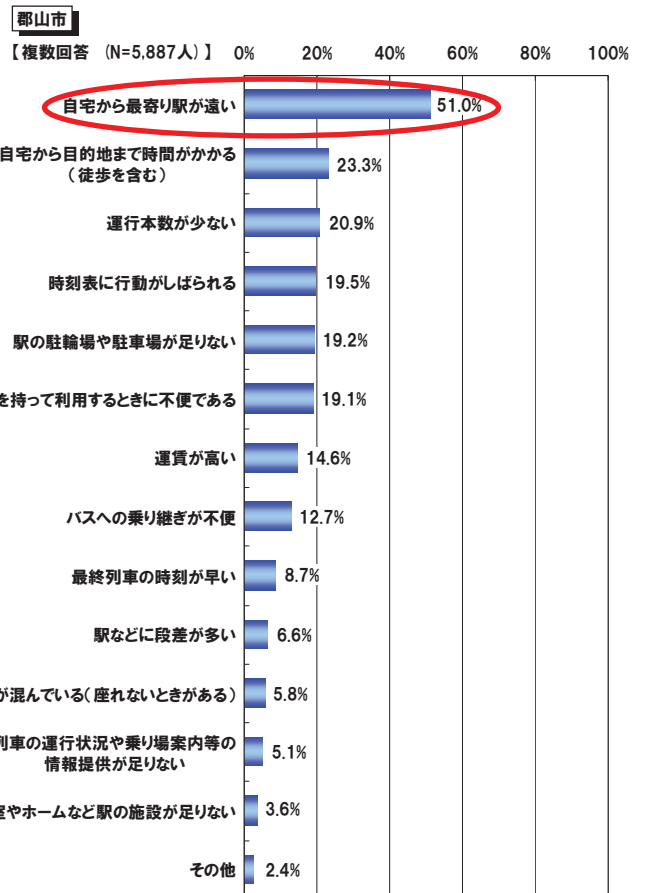


図 鉄道利用時の不満点
(出典：第2回郡山都市圏パーソナリティ調査)

- 福島空港は主に、観光・レジャーや仕事目的で多く利用されていますが、年間利用者数は平成11年をピークに、年々減少しています。
- 福島空港利用者のうち、4割近くの方が仙台空港などの他空港、もしくは新幹線等の他の交通手段の利用を検討しており、その要因として運行便数の少なさ等が挙げられています。
- 利用促進に向けた施策として、運行便数の増便のほか、交通アクセスの改善等が挙げられています。

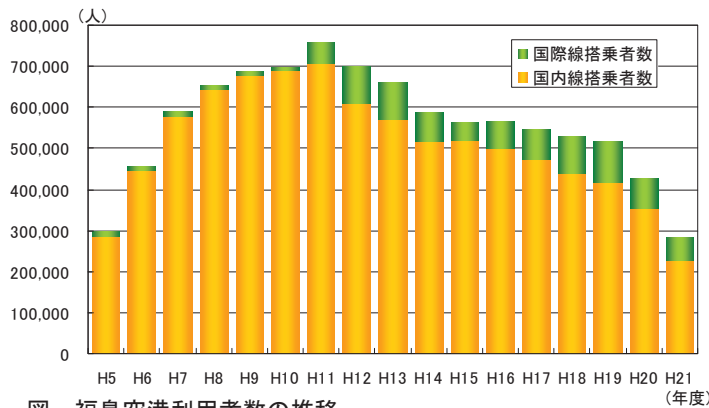


図 福島空港利用者数の推移
(出典：福島県資料)

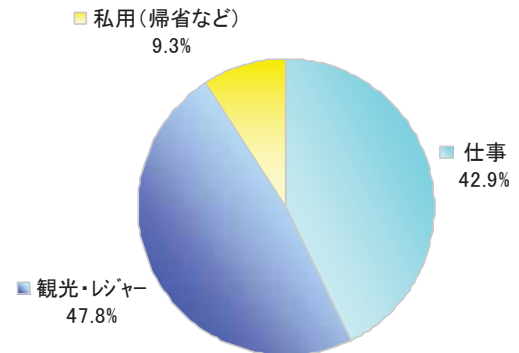


図 福島空港利用者の利用目的
(出典：第2回郡山都市圏パーソントリップ調査)

福島空港以外の交通手段の利用の検討

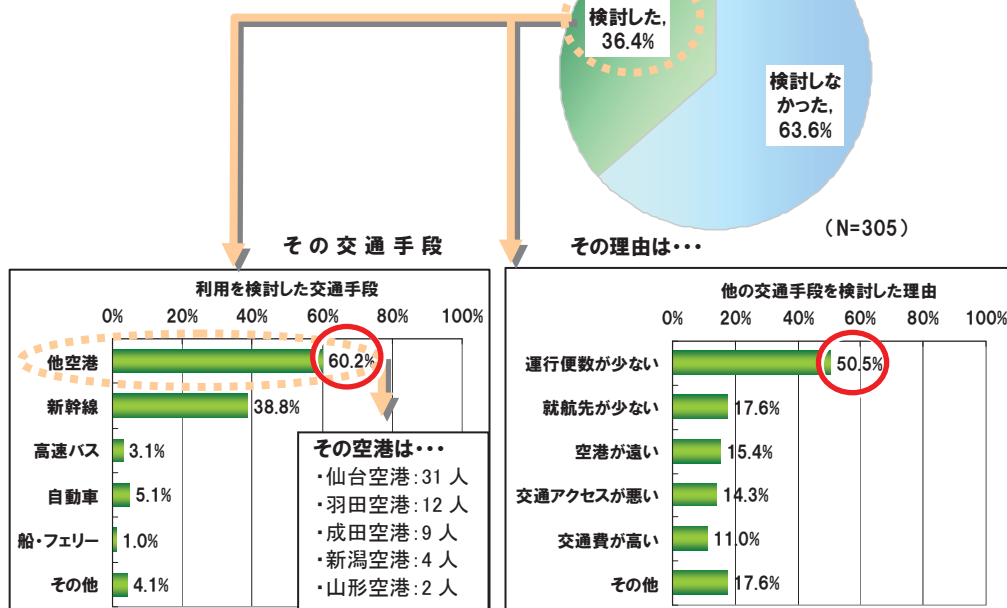


図 福島空港利用者の福島空港以外の利用検討状況
(出典：第2回郡山都市圏パーソントリップ調査)

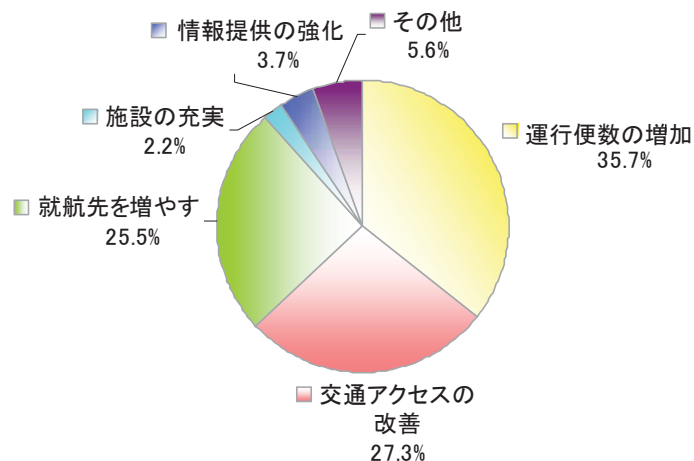


図 福島空港の利用促進に有効と思われる施策
(出典：第2回郡山都市圏パーソントリップ調査)

●DID（人口集中地区）が拡大するなか、その密度は減少傾向で低密度な市街地拡大が進むとともに、国道4号あさか野バイパス沿線の開発が進行してきました。

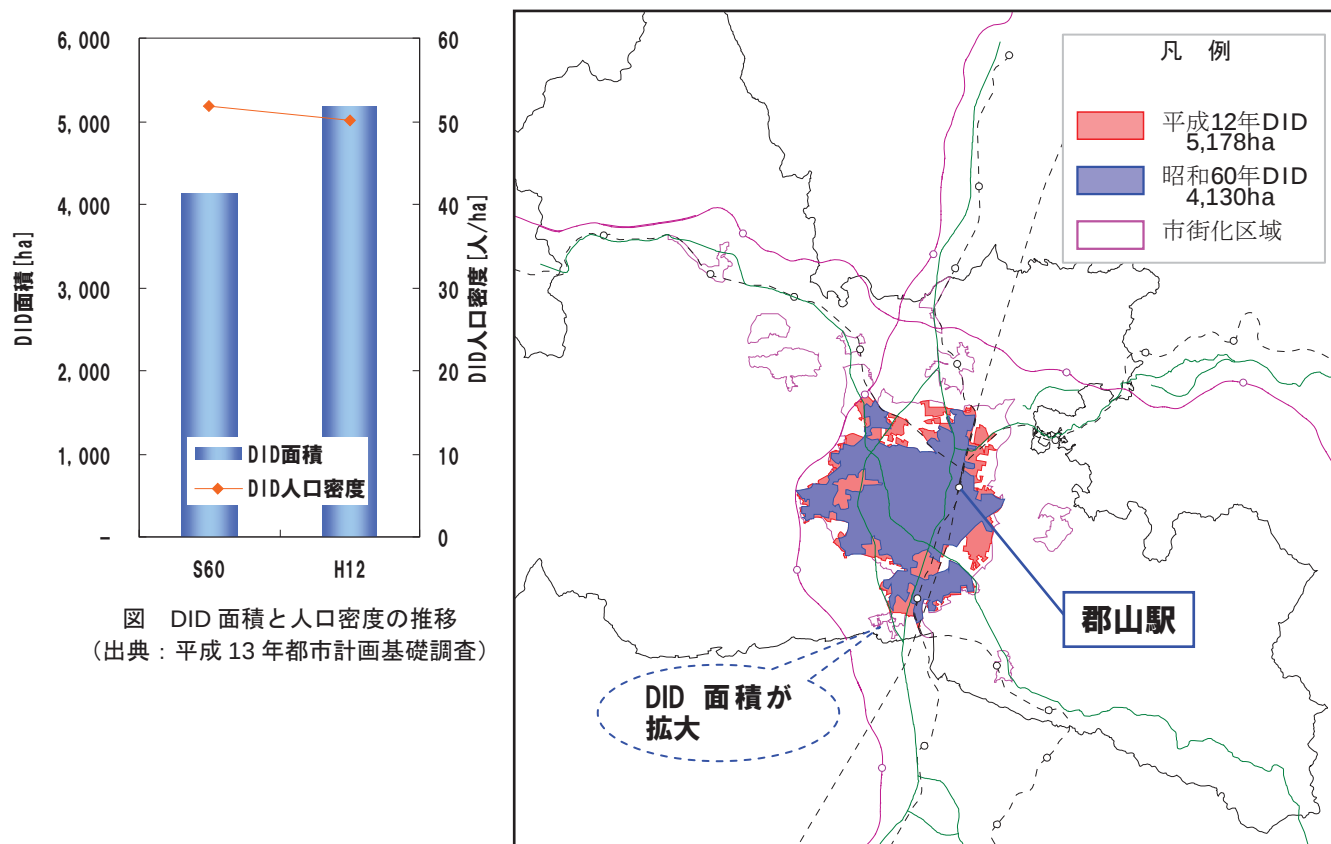


図 DID 面積と人口密度の推移
(出典：平成13年都市計画基礎調査)

図 DID 地区の推移
(出典：平成13年都市計画基礎調査)

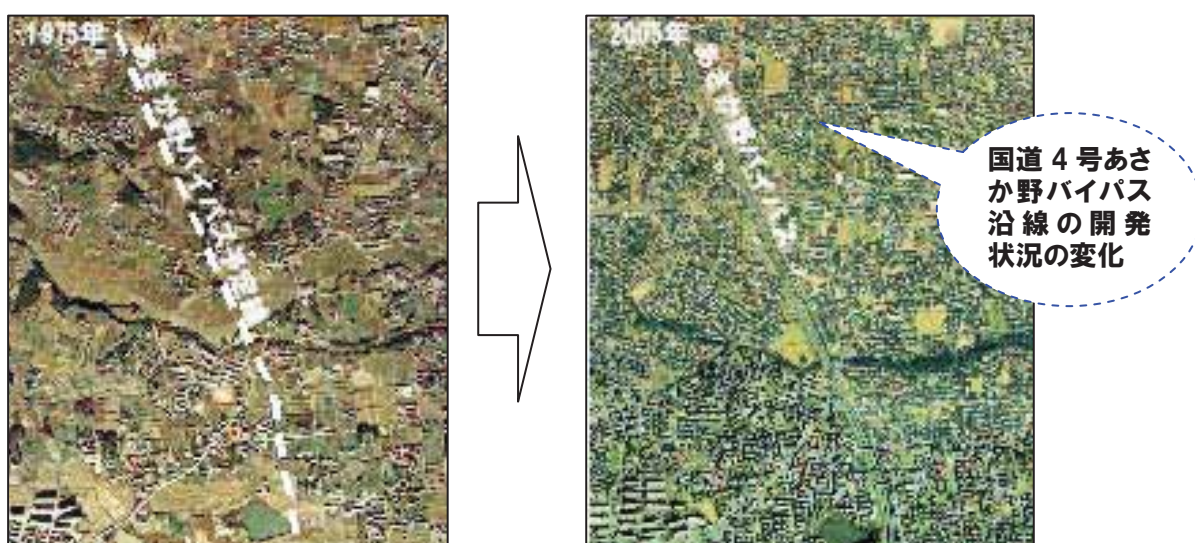


図 国道4号あさか野バイパス沿いの航空写真（1975年、2005年）
(出典：国土交通省国土計画局 webGIS（左図）、郡山市資料（右図）)

●近年のモータリゼーションの進展や、バイパス沿いなどに大規模小売店舗の立地が進み、まちなかの歩行者数が減少するなど、中心市街地の賑わいの低下が課題となっています。

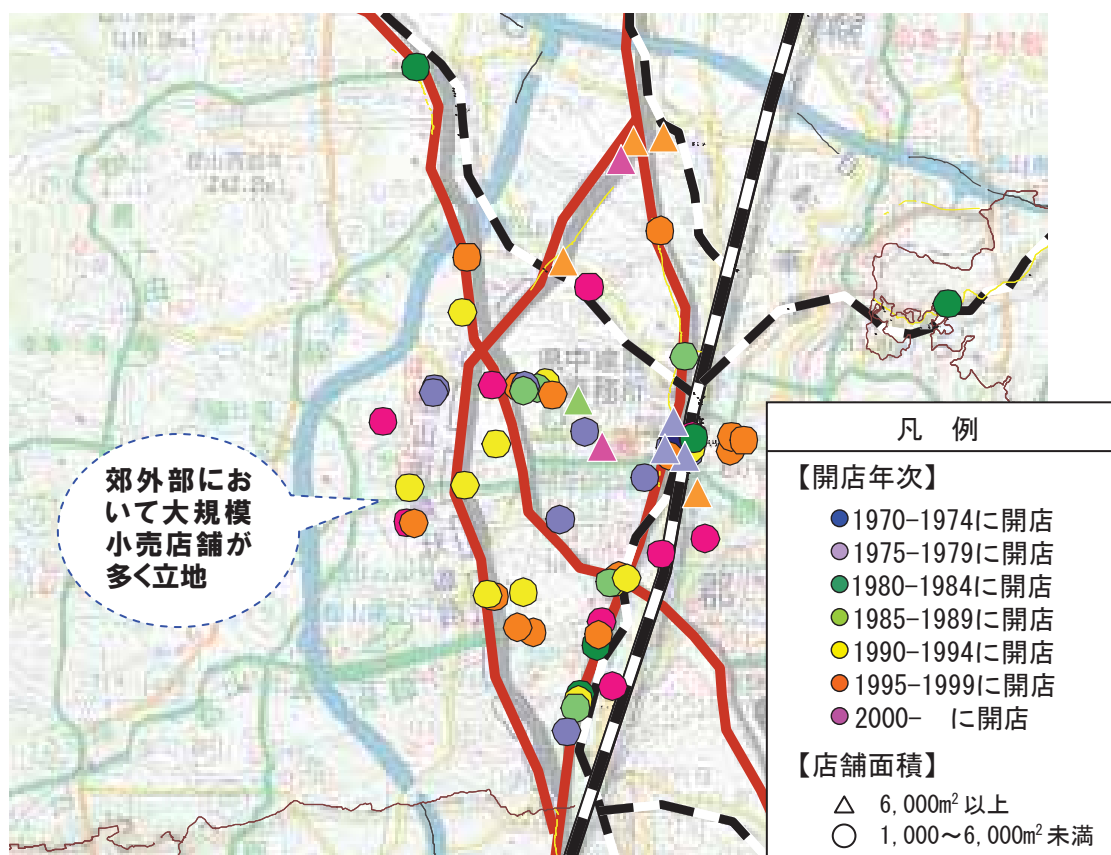


図 大規模小売店舗（売り場面積 1,000 m² 以上）の立地状況
(出典：第2回郡山都市圏パーソントリップ調査)

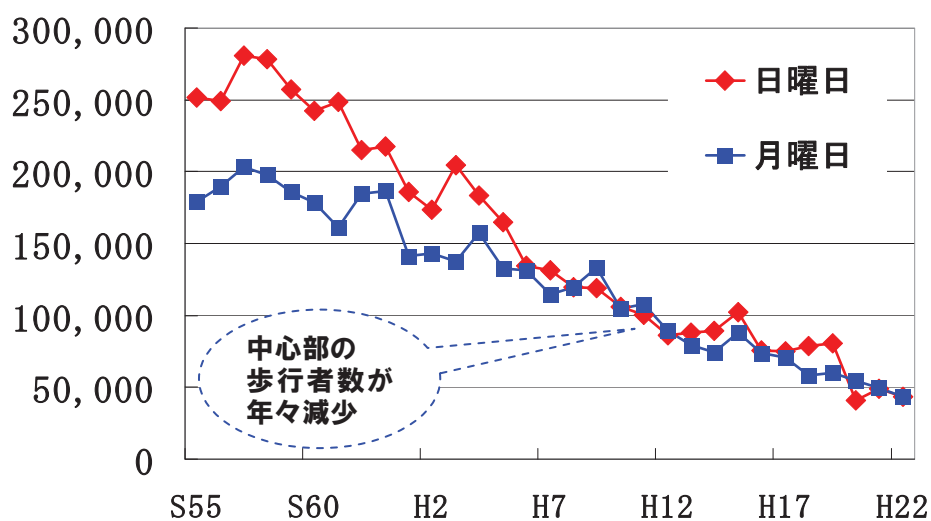


図 郡山市中心市街地歩行者通行量の推移
(出典：郡山市商工振興連絡協議会)

(2) 自転車・歩行者の移動環境の向上

- 一般的に、4km 未満の距離を移動する場合では、徒歩や自転車が最も移動時間が短いとされていますが、本市の 4km 未満の移動においても自動車の利用割合が高くなっており、環境に優しく、健康にも良い自転車や徒歩への転換を促す必要があります。

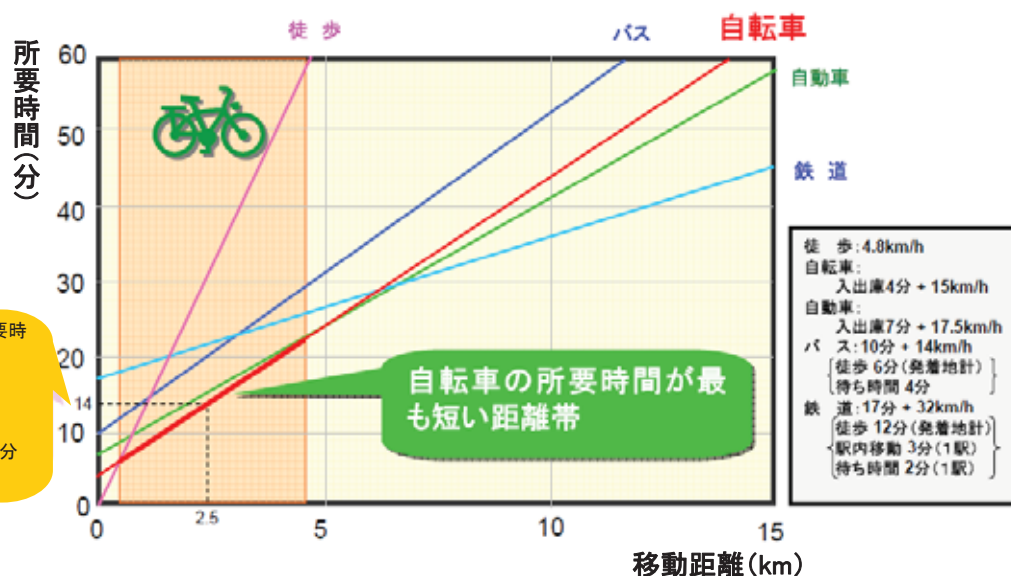


図 移動距離別交通手段別所要時間
(出典：「第1回 新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会(H19 国土交通省)」資料)

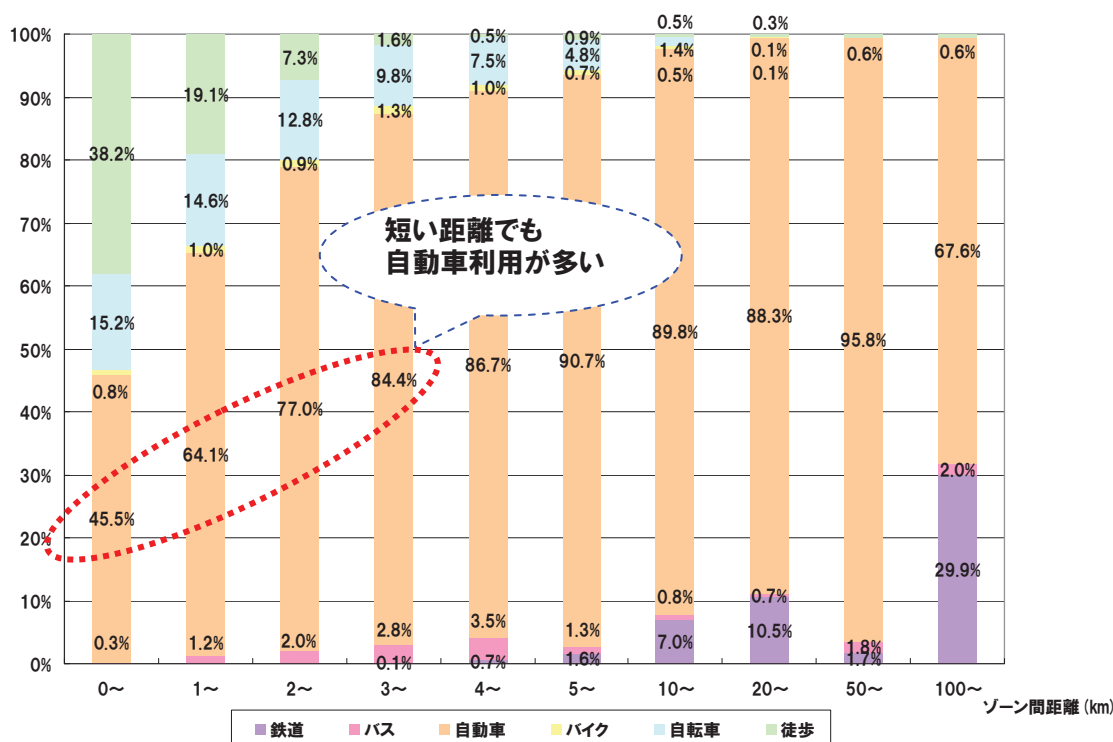
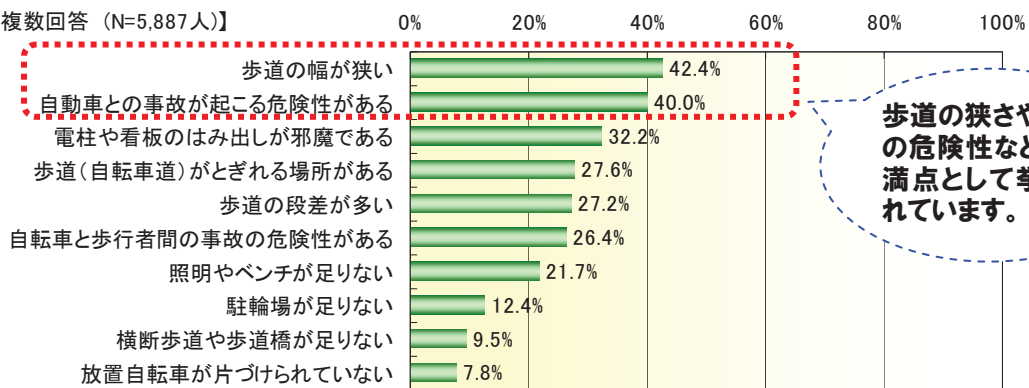


図 距離帯別代表交通手段分担率 (郡山市着トリップ)
(出典：第2回郡山都市圏パーソントリップ調査)

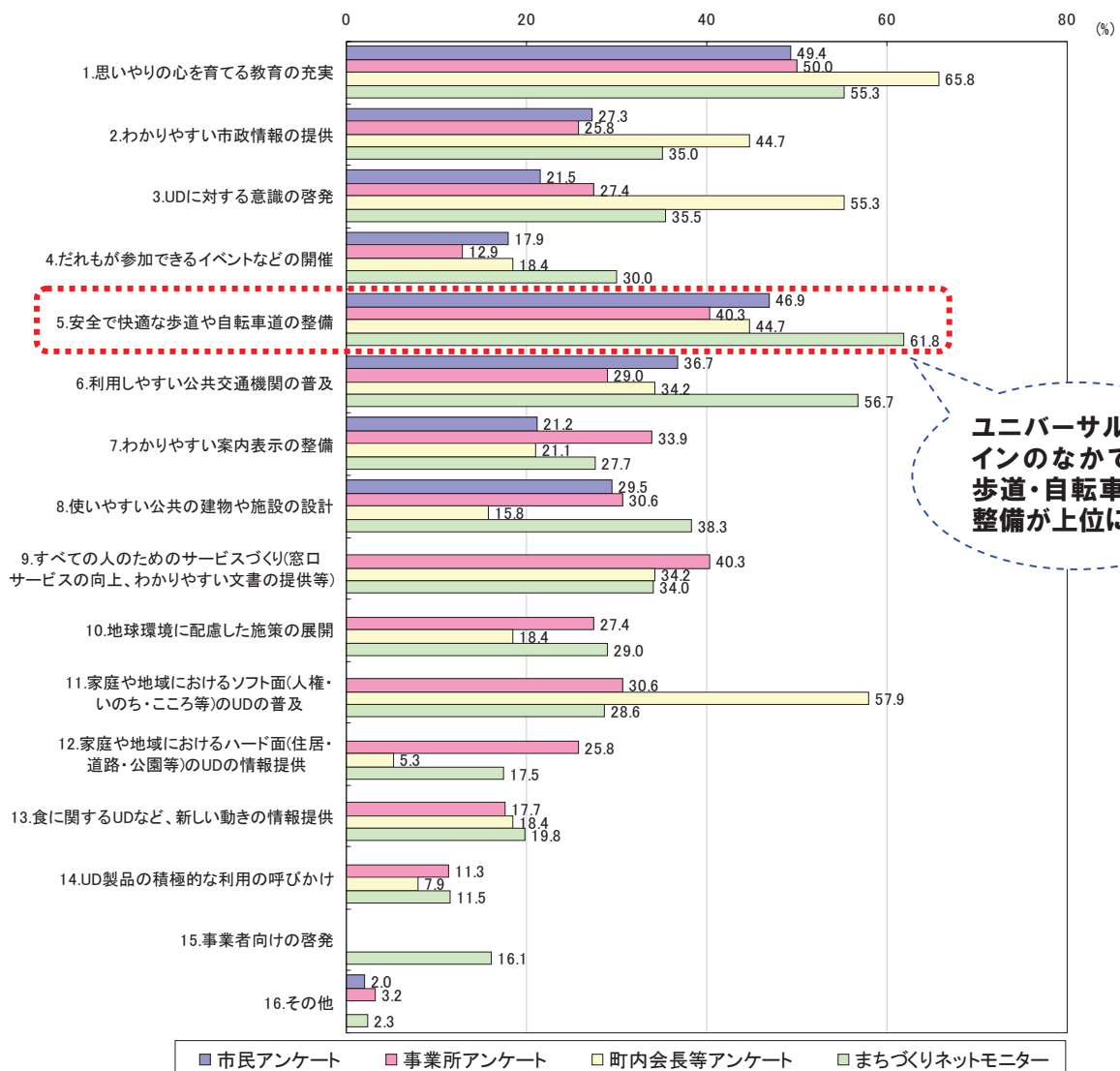
- 自転車・徒歩による移動時の不満点として、歩道の狭さや事故の危険性などが挙げられているとともに、まちづくりネットモニターなどの市民の意見として、自転車道や歩道の整備の必要性が多く挙げられており、自転車・歩行者の移動環境の向上を図る必要があります。
- また、自転車の手軽な利用に向けて、レンタサイクルなどの仕組みづくりを検討するとともに、さくら通りをはじめとした自転車走行帯のさらなる利用の増大に向けた取組み、安全な自転車利用に向けた、利用マナー向上等の取組みも重要となります。

郡山市 【複数回答 (N=5,887人)】



歩道の狭さや事故の危険性などが不満点として挙げられています。

図 自転車・徒歩による移動時の不満点
(出典：第2回郡山都市圏パーソントリップ付帯調査)



ユニバーサルデザインのなかでも、歩道・自転車道の整備が上位に。

図 住民が考えるユニバーサルデザインの優先度

(出典：こおりやまユニバーサルデザイン推進指針 市民アンケート等より H21.3 郡山市)

(3) 交通渋滞の緩和などに役立つ道路整備の促進

- 郡山市中心部では、郊外部からの移動量の増加や高い自動車利用のため、各所で混雑が発生しており、移動時間の損失や環境負荷を低減するため、交通渋滞の緩和を図る必要があります。

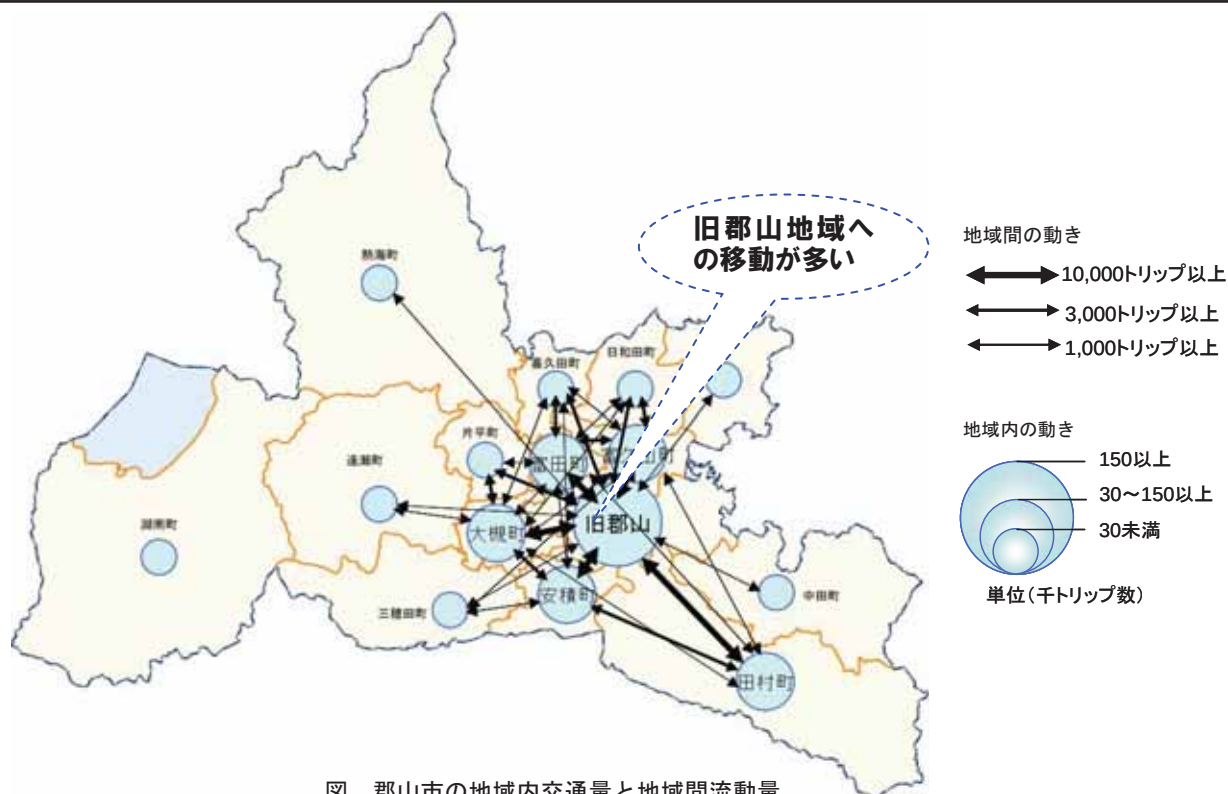


図 郡山市の地域内交通量と地域間流動量
 (出典：第2回郡山都市圏パーソントリップ付帯調査)

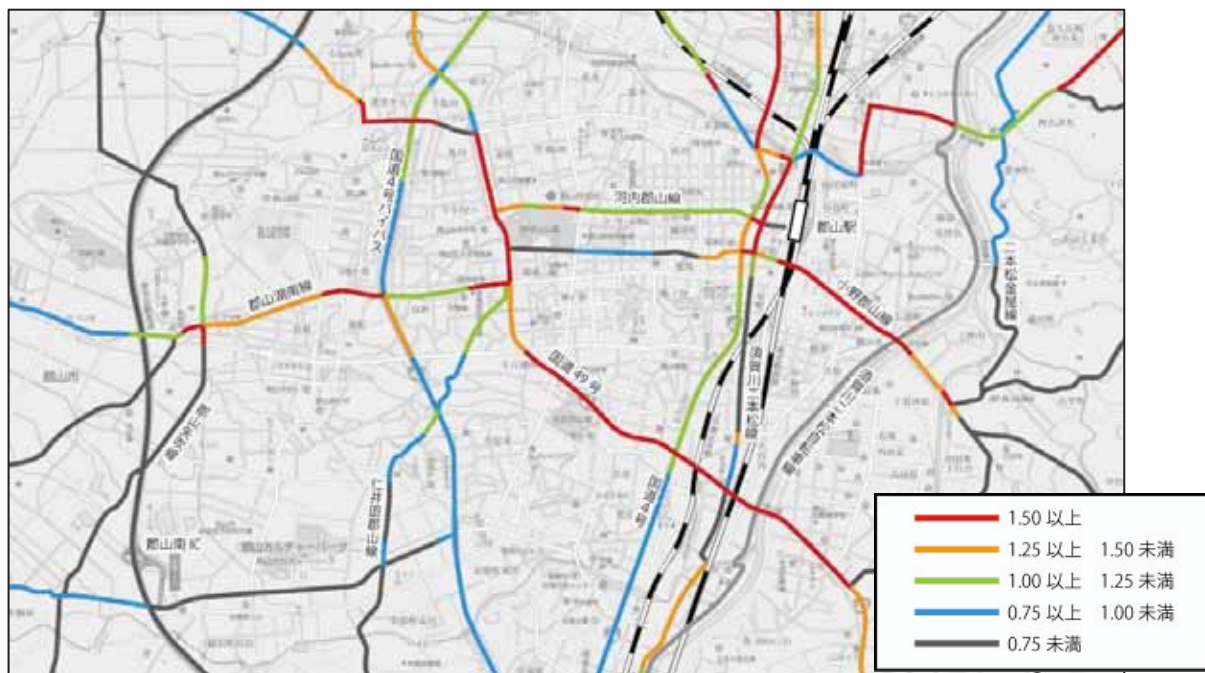


図 郡山市の主要道路における混雑度
 (出典：第2回郡山都市圏パーソントリップ調査)

《混雑度》

- ◇ 道路の混雑の程度を示す指標であり、道路の交通量の交通容量に対する比(交通量/交通容量)
- ◇ 混雑度が高いほど、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が増加する可能性が高くなる。

- 郡山市内の都市計画道路は、74 路線、計画延長約 204km であり、道路ネットワークの構築を完成させるため、重要な環状道路として、内環状線並びに東部幹線などの整備を進めておりますが、全線開通には至っておりません。
- また、市民の意見としても、自動車利用時の不満点として、渋滞する場所の多さ、交通事故の危険性の高さなどが多く挙げられています。
- 幹線道路の整備や通勤時の渋滞を緩和する時差出勤等の取り組みが必要となります。

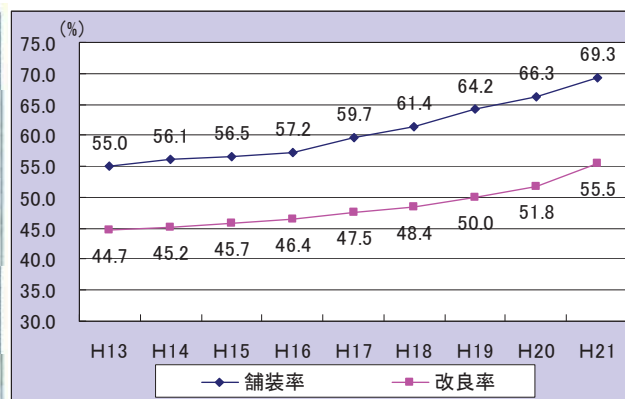
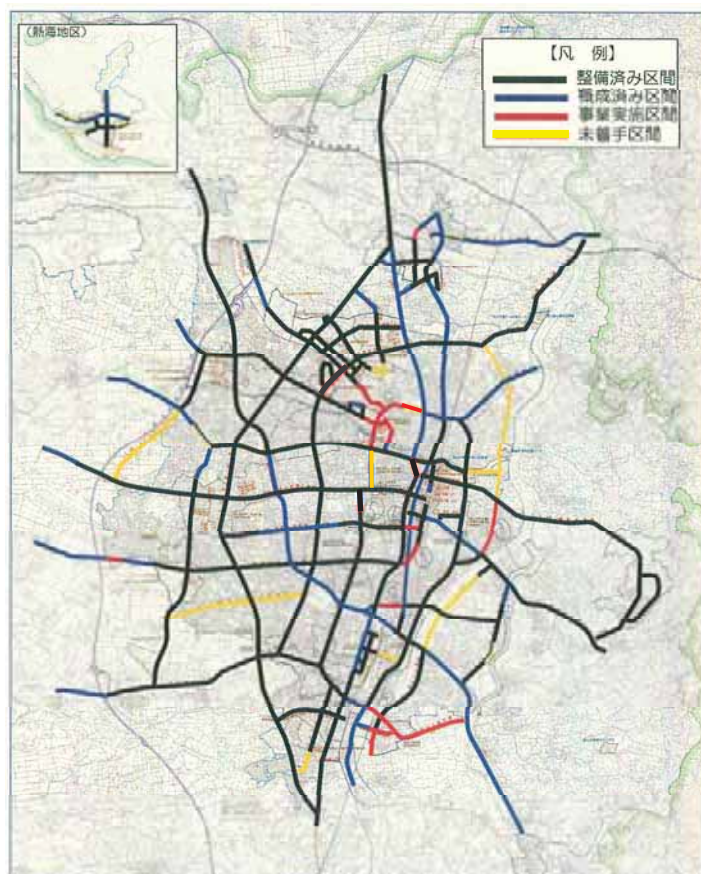


図 郡山市道の舗装率、改良率
(出典：郡山市資料)

	延長	割合
計 画 延 長	204.08km	100.00%
整 備 済 延 長	138.04km	67.64%
概 成 済 延 長	43.50km	21.31%
整 備 ・ 概 成 合 計	181.54km	88.95%

(平成 23 年 3 月末現在)

図 郡山市都市計画道路の整備状況 (平成 23 年 3 月末現在)

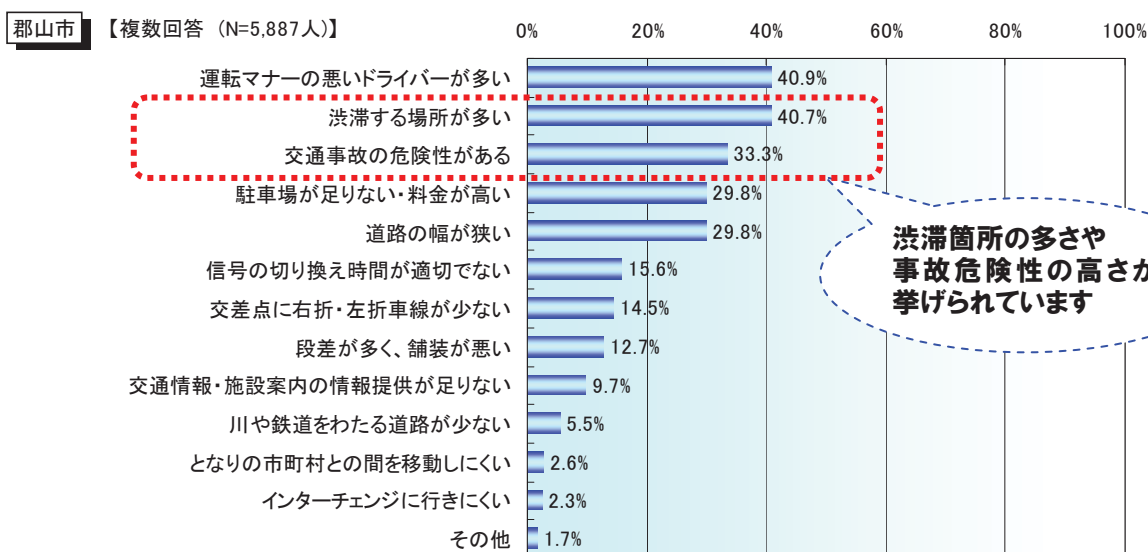


図 自動車利用時の不満点
(出典：第 2 回郡山都市圏パーソントリップ調査)

(4) 公共交通や自転車・徒歩に転換する仕組みづくり

- 自動車のCO₂排出量は、鉄道の約9倍、バスの約3倍であり、地球温暖化を進行させる、環境負荷の高い交通手段となっています。

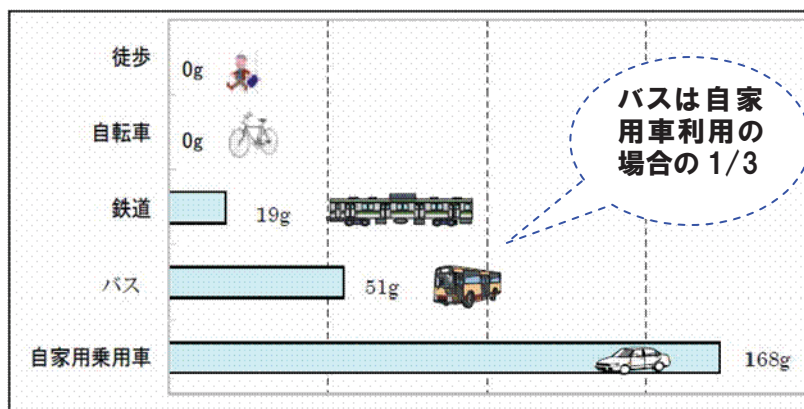


図 CO₂排出量の比較 〈1人を1km運ぶのに排出されるCO₂〉
(出典：「2009年版運輸・交通と環境」〈交通エコロジー・モビリティ財団〉)

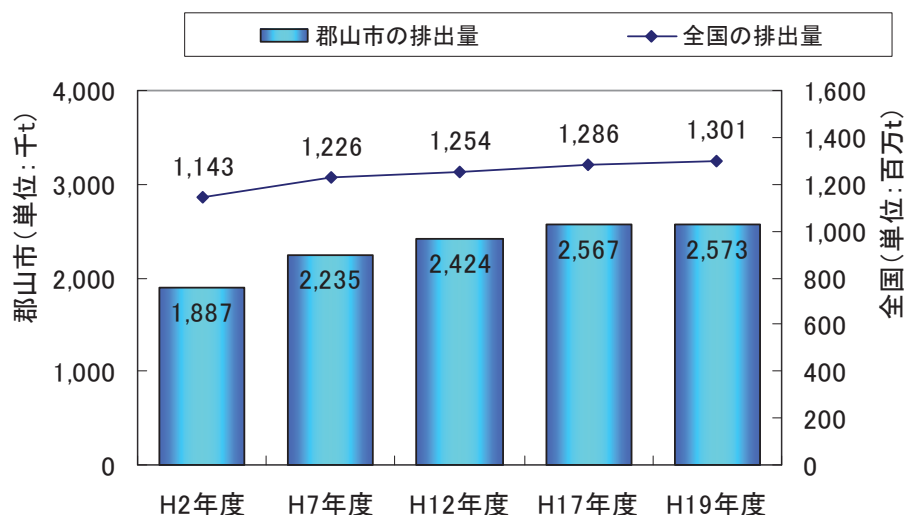


図 日本及び郡山市における二酸化炭素排出量
(出典：郡山市地球温暖化対策実行計画(区域施策編))

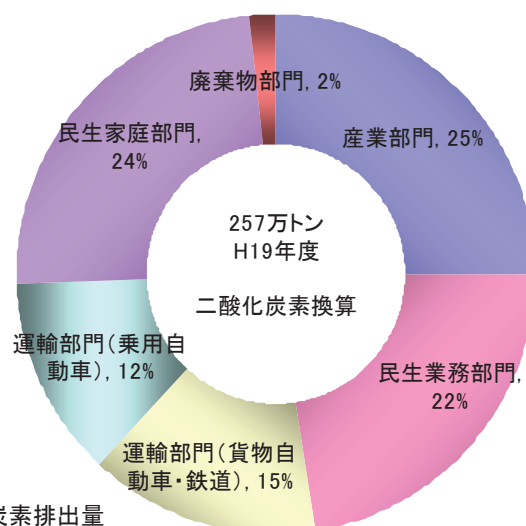
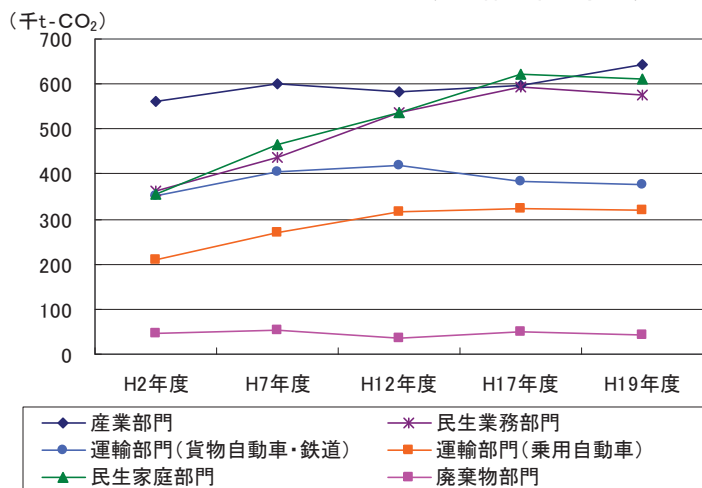
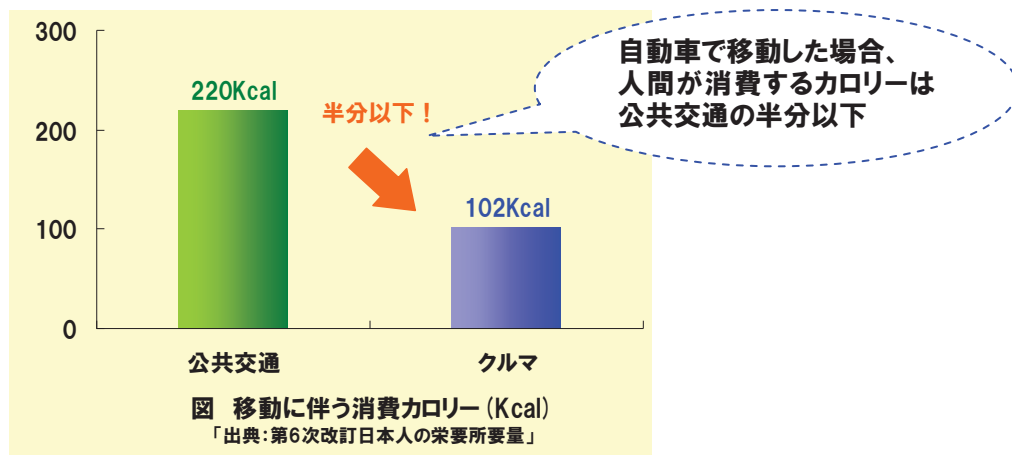


図 郡山市の部門別二酸化炭素排出量
(出典：郡山市地球温暖化対策実行計画(区域施策編))

- 移動に伴う消費カロリーは、自動車は公共交通の半分以下であり、健康管理のためにも、自動車利用から公共交通への転換が望ましいものと考えられます。
- 市民一人ひとりが渋滞や環境、健康などを考えながら、過度に自動車に頼る状態から、自発的に公共交通や自転車・徒歩への転換を促す仕組みやバス本数の増加等の環境づくりが必要と考えられます。
- 特に、「現在交通手段を変更してもよいと思っている」15.3%の自動車利用者を自動車から他の交通手段へ転換を促す取り組みが必要です。



郡山市

【複数回答 (N=4,943人)】

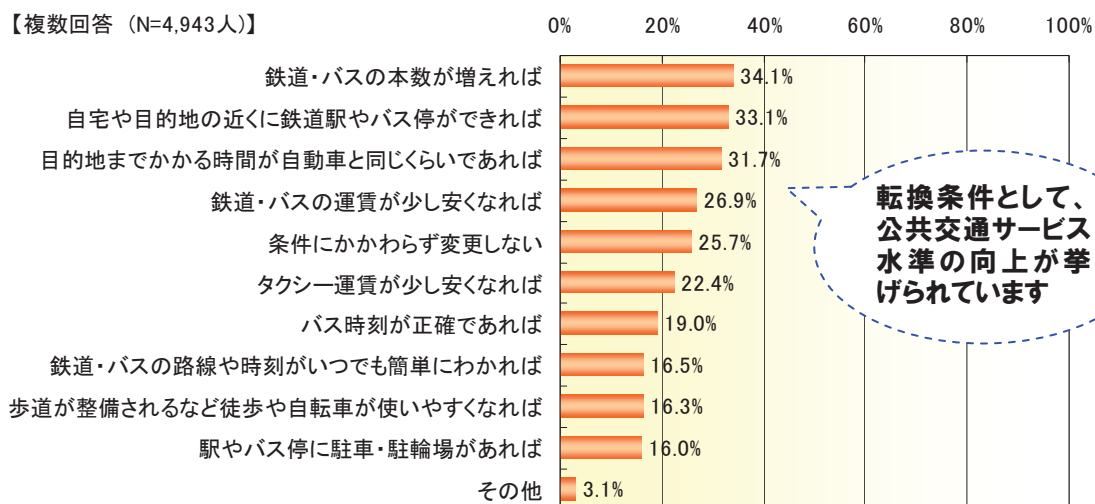


図 自動車から他の交通手段への転換条件
(出典：第2回郡山都市圏パーソントリップ調査)

15.3%の自動車利用者が、転換意向を示しています。

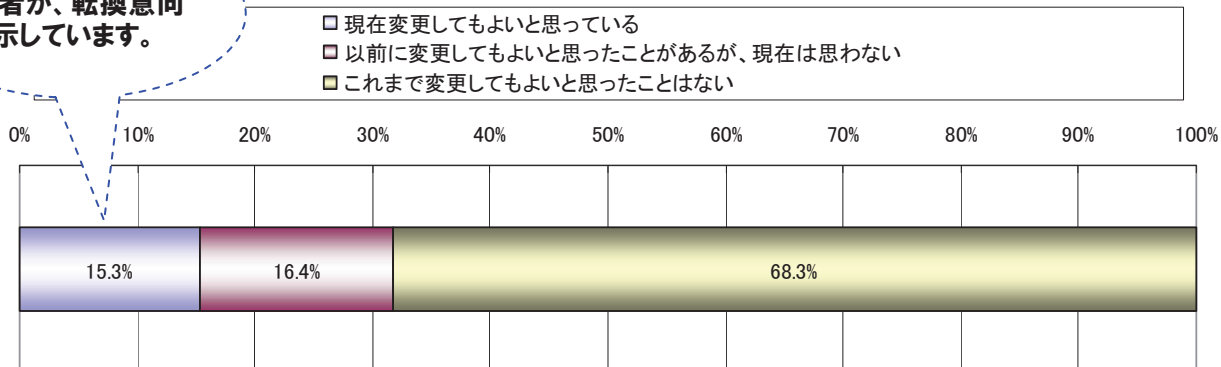


図 他の交通手段への転換意向
(出典：第2回郡山都市圏パーソントリップ調査)

1-2 地域における交通課題

●郡山市内の移動では、市域が広大なため地域ごとに移動特性が異なり、特に郊外部の湖南町、熱海町及び中田町では、郡山市中心部への移動割合が低く、自地域内の移動割合が半数以上となっています。

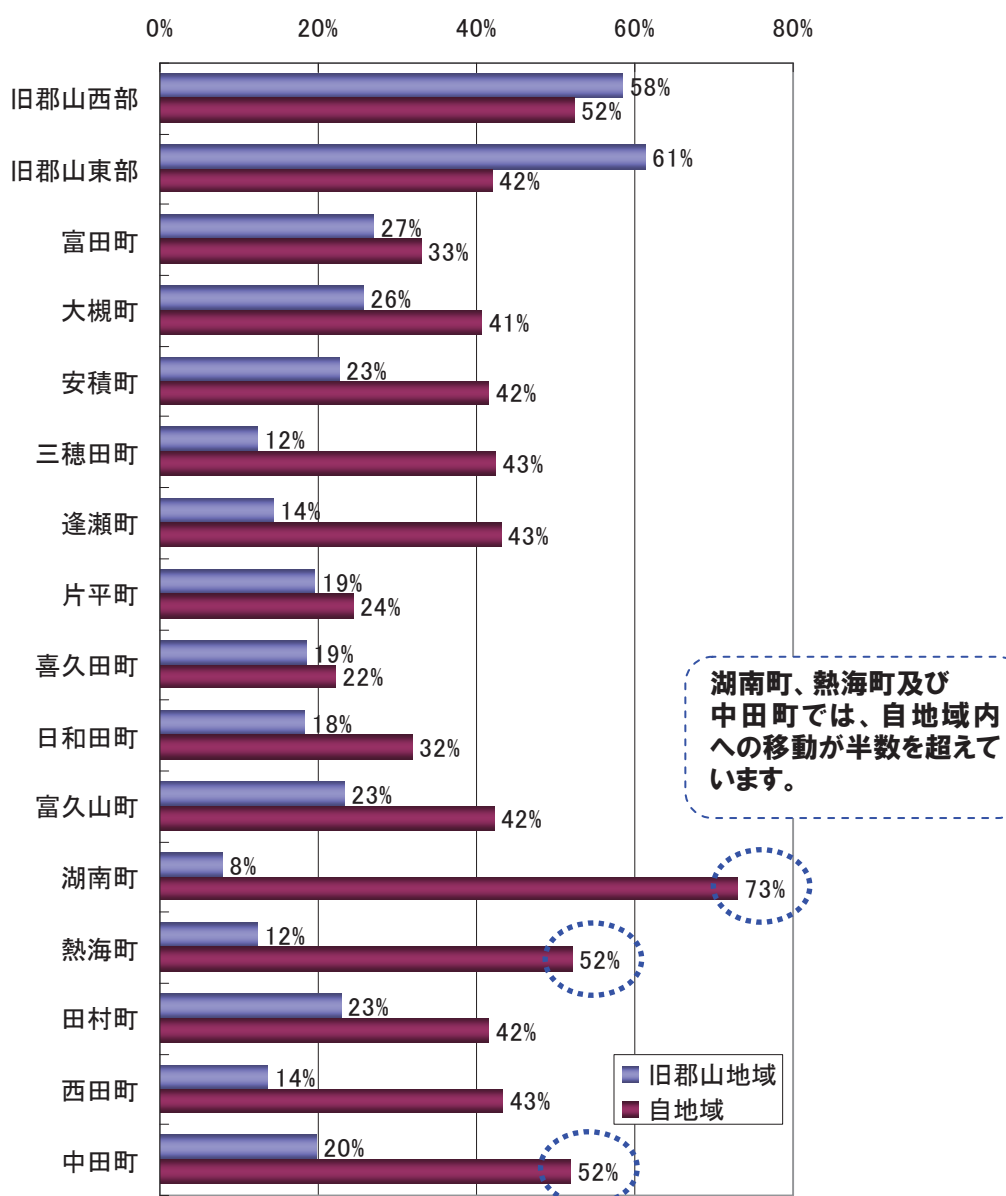


図 地域別トリップの目的地割合
(出典：第2回郡山都市圏パーソントリップ調査)

《トリップ》

◇ 人がある目的を持って、ある地点（出発地）から別の地点（目的地）へ移動する行動を数える単位です。ひとつの目的の移動で複数の交通手段を使っても1トリップとして数えます。

●自動車の分担率を見ると三穂田町の84.8%が最も高く、湖南町、西田町及び中田町でも、80%を超えています。

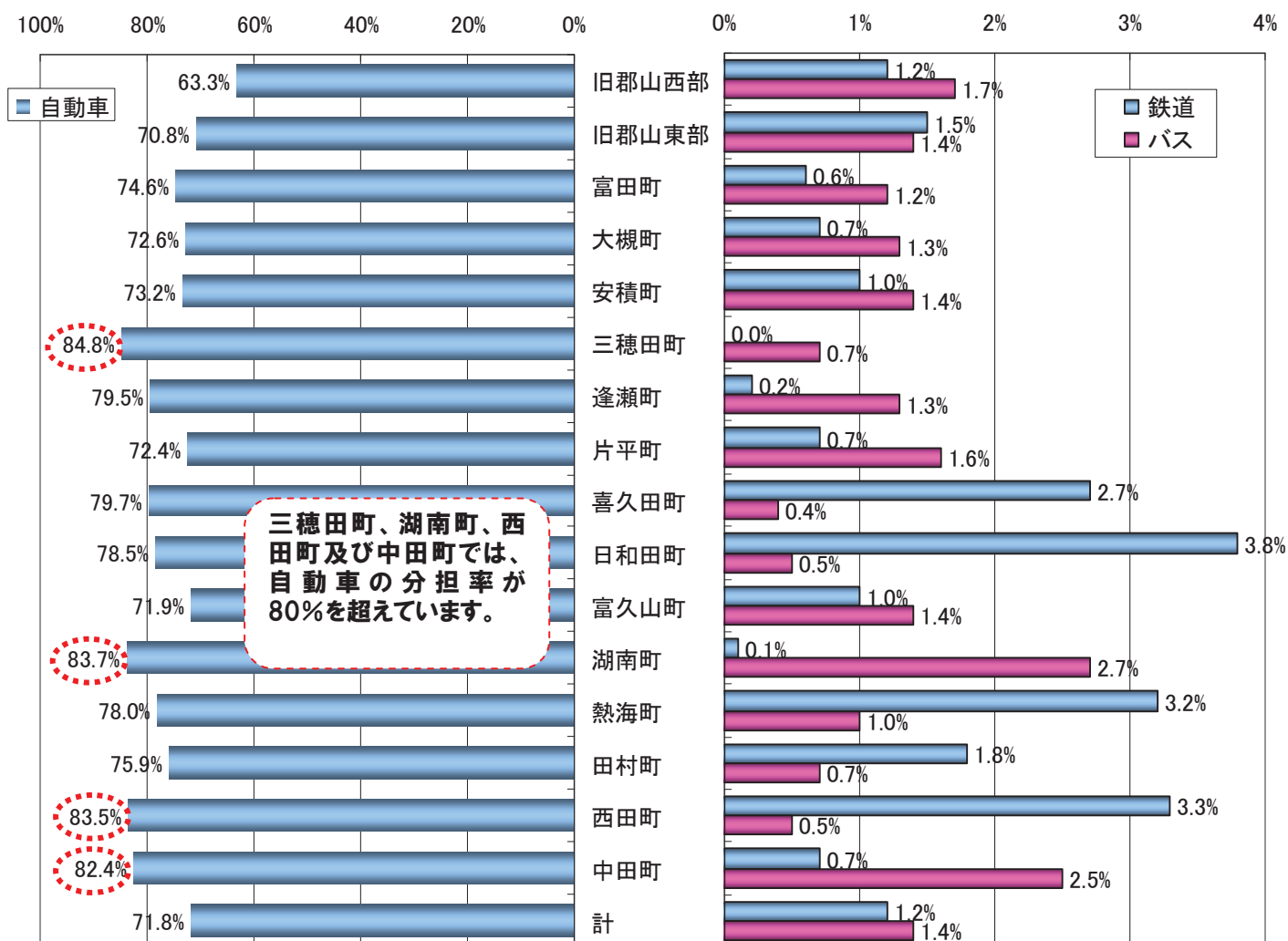


図 地域別交通手段分担率（居住地ベース）
（出典：第2回郡山都市圏パーソントリップ調査）

●地域別バスサービスは、旧郡山西部地区の 68 路線をはじめ、まちなかではバス路線が充実している反面、三穂田町、片平町、日和田町、熱海町、西田町及び中田町では、バス路線が 5 路線を下回っており、さらにはその大半が採算の合わない補助対象路線となっているため、今後のバス路線の維持等も含めて、交通体系を検討する必要があります。

●なお、湖南町では委託バス（採算がとれていない）を運行しております。

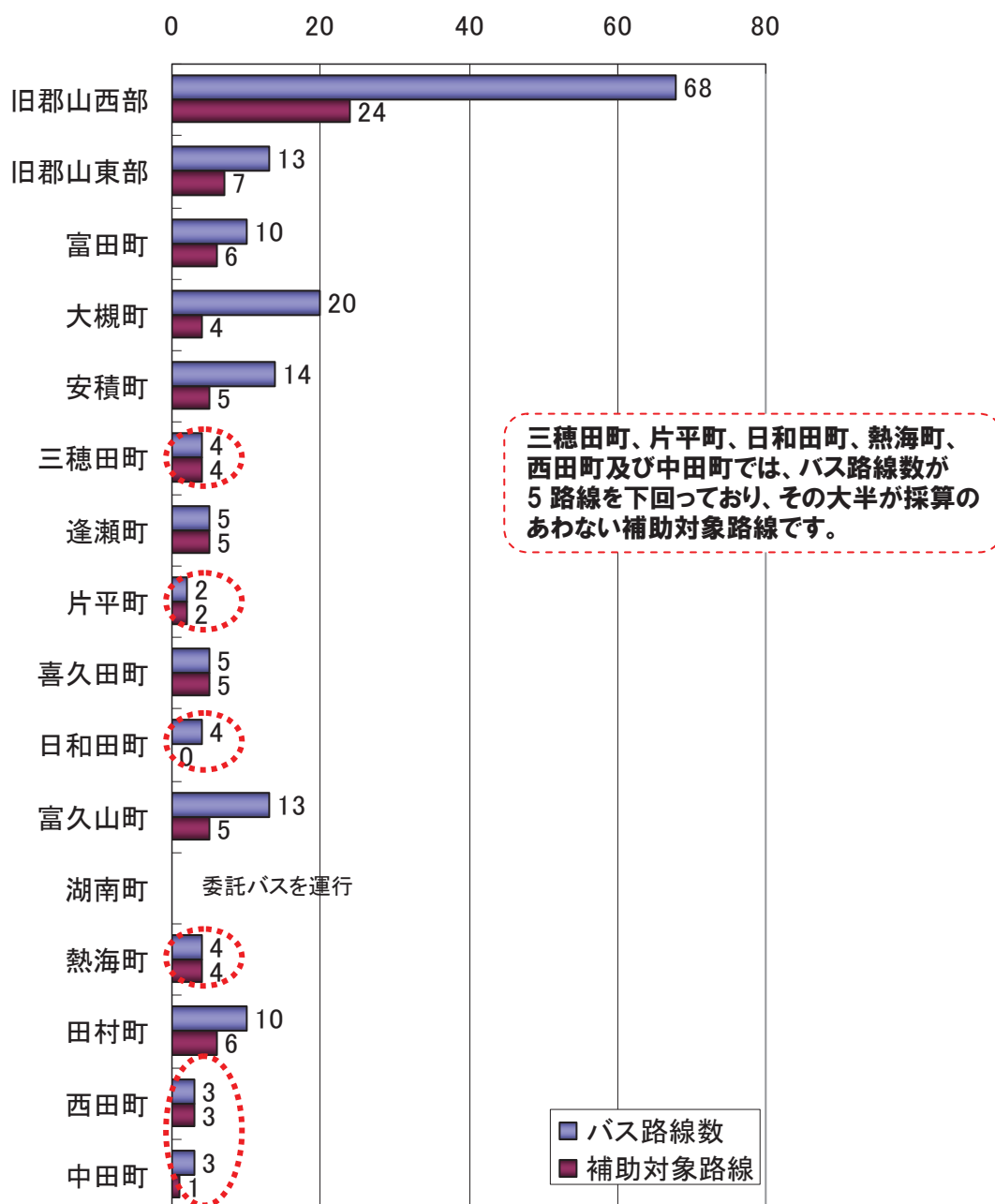


図 地域別バス路線数と補助対象路線数
(出典：BUS MAP 県南版 2010 年 4 月版（社団法人福島県バス協会）)

1-3 交通実証実験結果と課題

バスによる交通実証実験

- まちなか循環バスは1日平均154人/日（1便あたり8.1人）の利用がありましたが、休日は、231人/日、平日は111人/日であり、休日の買い物利用に使われた結果となりました。
- 富田～西の内～安積線は1日平均467人/日（1便あたり18.0人）の利用があり、郡山駅を經由しない路線にもバス利用ニーズが見られました。

バス運行実験の概要

運行ルート	運行日	運行本数	料金
まちなか循環（郡山駅西口～東口～西口）	平成21年11月1日～11月4日	1日19便	無料
富田～西の内～安積	平成21年11月30日～12月6日	1日26便	無料

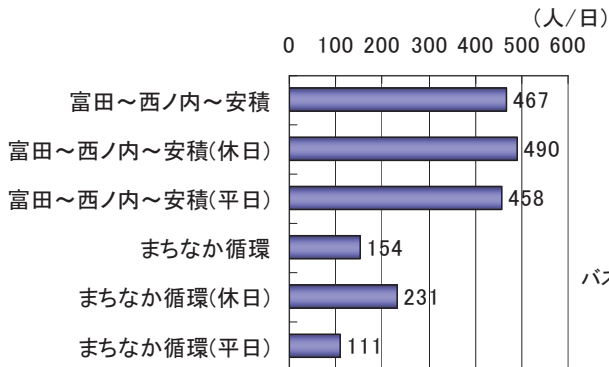


図 バス運行実験の利用者数（H21年度）

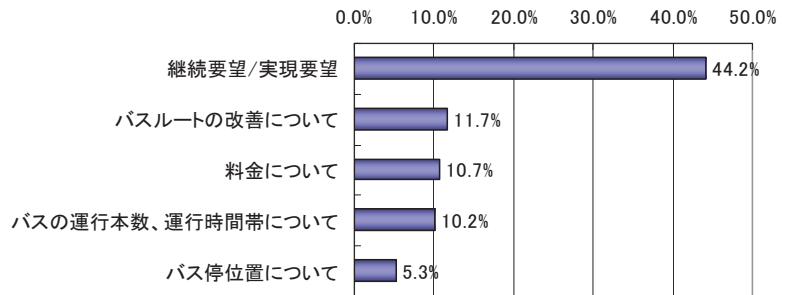


図 バス運行実験における主な意見（H21年度）
（富田～西の内～安積）（N=288）

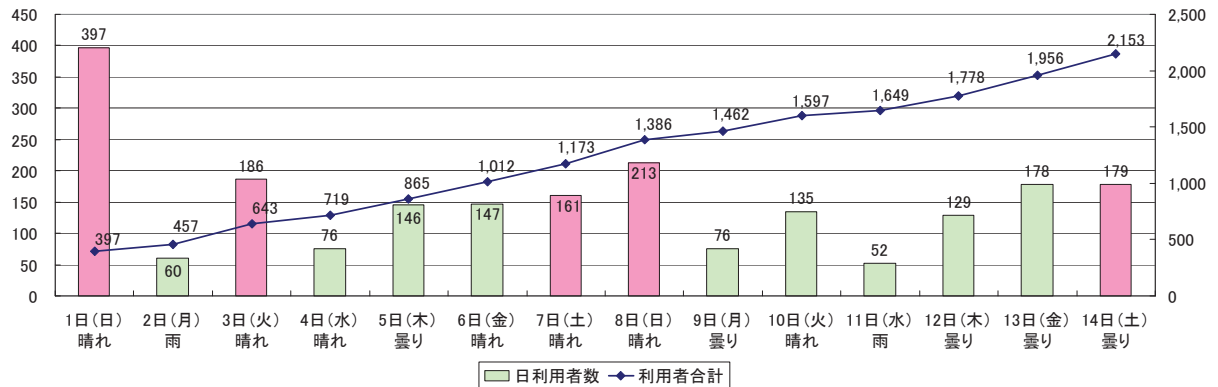


図 日別利用者数（まちなか循環）

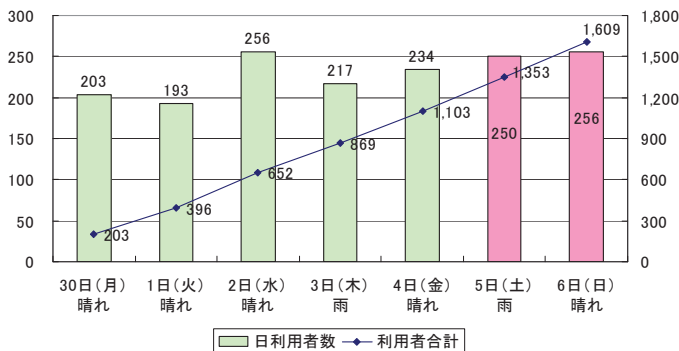


図 日別利用者数（安積～富田）

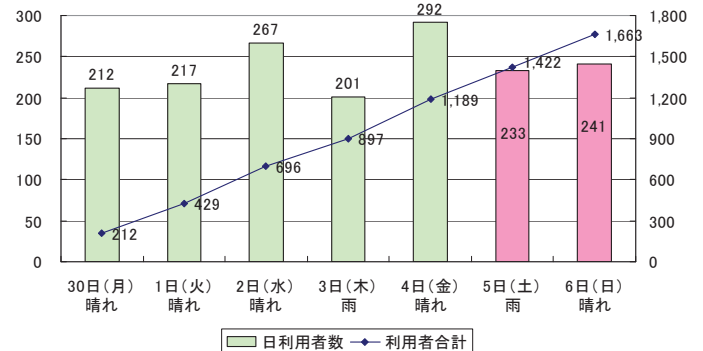


図 日別利用者数（富田～安積）

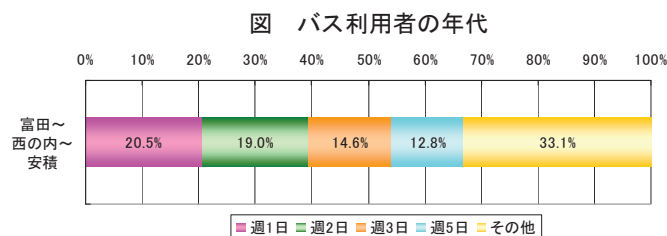
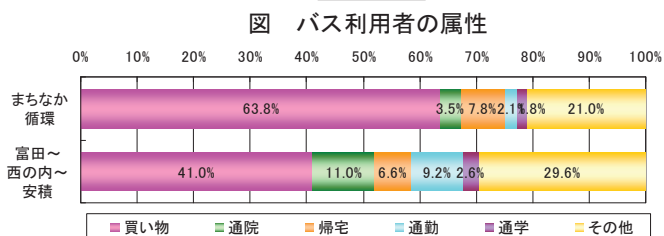
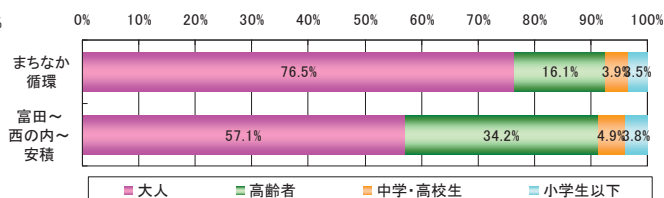
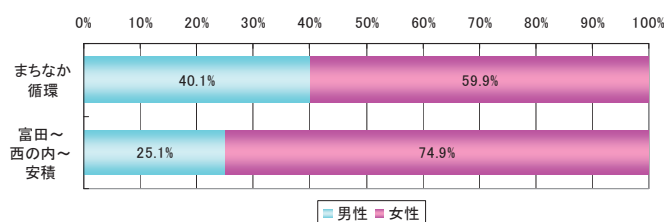


図 バス利用目的

図 利用頻度 (富田～西の内～安積のみ調査)

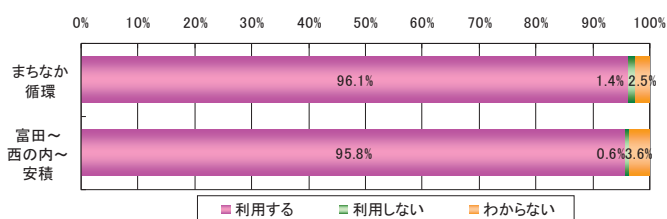


図 今後の利用可能性

本格運行後の課題

- 交通実証実験結果を踏まえ、平成22年5月1日から新規に路線バス「まちなか循環線」及び「西の内・安積線」が運行されましたが、実験時より利用者が少ない等の課題もあり、今後、利用促進に向けて、取り組んでいく必要があります。

路線名	運行形態	運行本数
まちなか循環	土日祝日運行	1日30便
西の内・安積線	毎日運行	1日29便

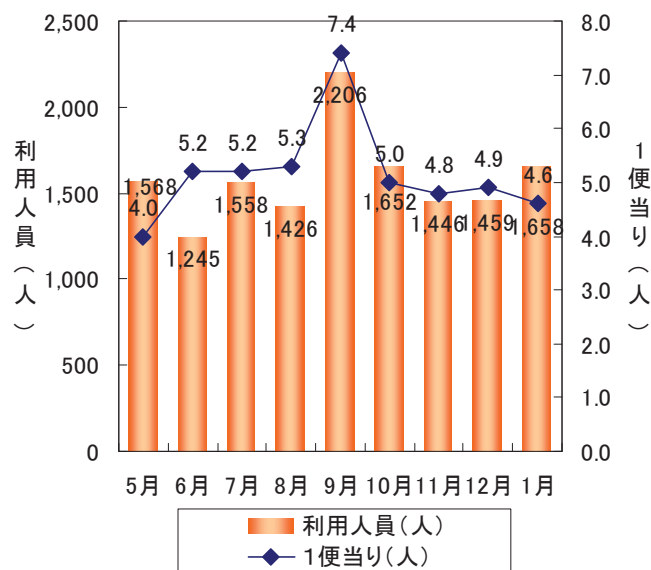


図 まちなか循環線の利用状況

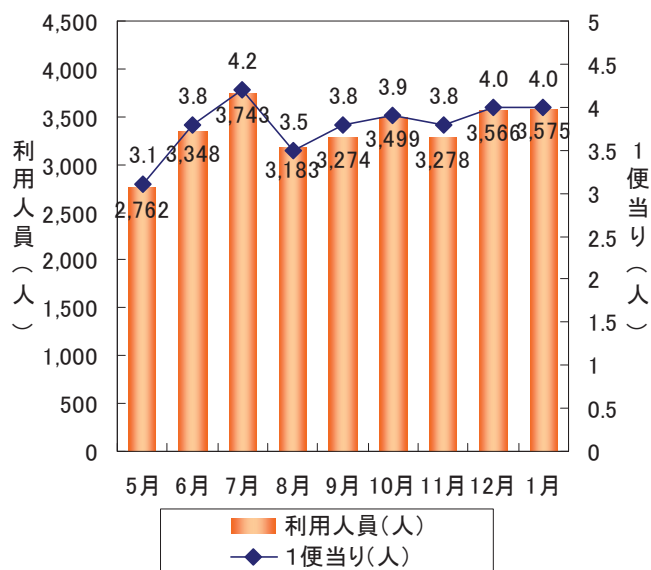


図 西の内・安積線の利用状況

乗合タクシーによる交通実証実験

- 新たな地域交通サービスのあり方を検討するために行った乗合タクシーの実験結果では、女性の利用者が多く、65歳以上の高齢者が買い物や通院目的に利用されました。
- 交通実証実験のアンケート結果からは、バス停や帰りの本数を増やして欲しいとの意見や、地域で出来ることとして、利用のPR、運行費の一部負担等が挙げられました。

乗合タクシー運行実験の概要

地域	コース	運行日	運行本数	料金
西田町	土棚・鬼生田線 (日和田駅行き)	平成21年12月16日～12月22日 (平日のみ)	1日4便	無料
	大田・木村・根木屋線 (舞木駅行き)	平成22年1月18日～1月22日 (平日のみ)	1日4便	無料
	丹伊田・高柴・三町目線 (郡山駅行き)	平成22年1月25日～1月29日 (平日のみ)	1日4便	無料
中田町	北コース (中田行政センター行き)	平成22年3月8日～3月21日	1日5便(午前2便、午後3便)	無料
	南コース (中田行政センター行き)	平成22年3月8日～3月21日	1日5便(午前2便、午後3便)	無料
熱海町	石筵・高玉コース (磐梯熱海駅・寿楽荘行き)	平成22年3月8日～3月21日	1日6便(午前3便、午後3便)	無料
	安子島・玉川コース (磐梯熱海駅・寿楽荘行き)	平成22年3月8日～3月21日	1日12便(午前6便、午後6便)	無料

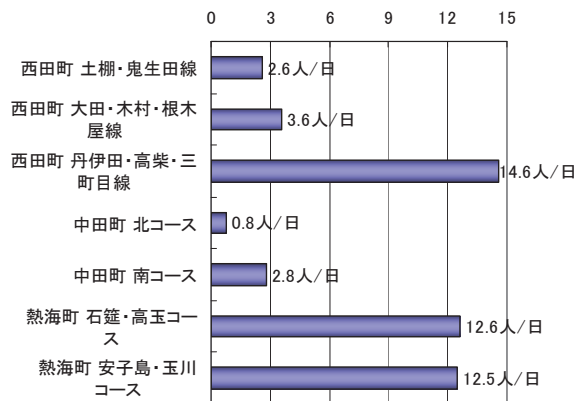


図 乗合タクシー運行実験の利用者数 (H21年度)

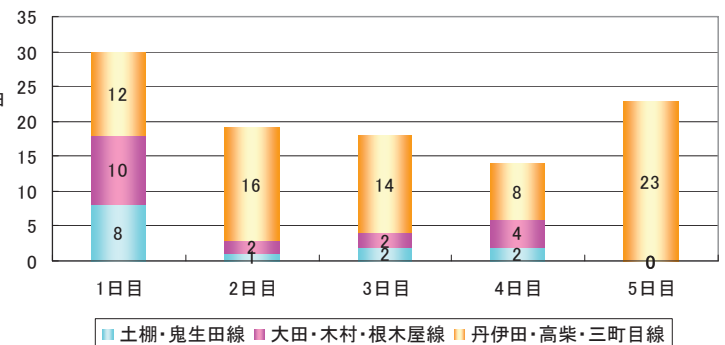


図 日別利用者数 (西田町)

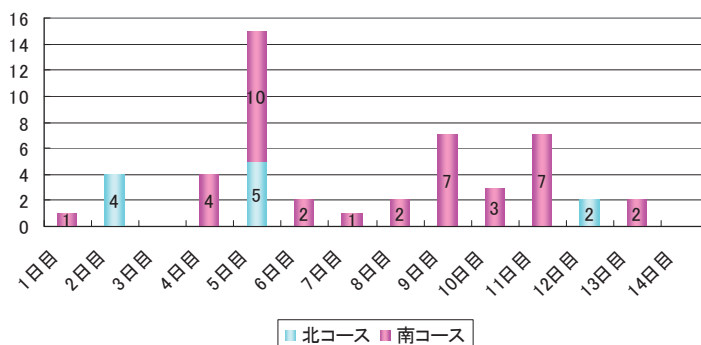


図 日別利用者数 (中田町)

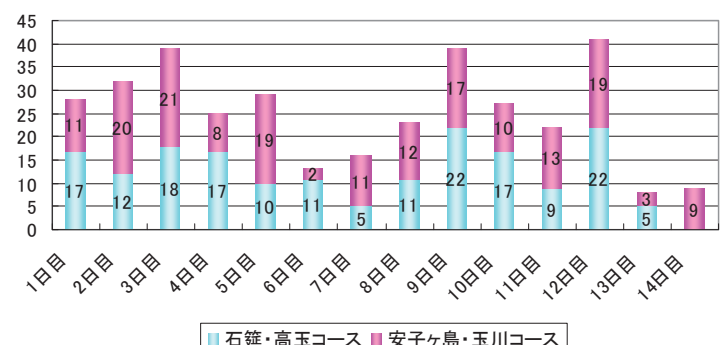


図 日別利用者数 (熱海町)

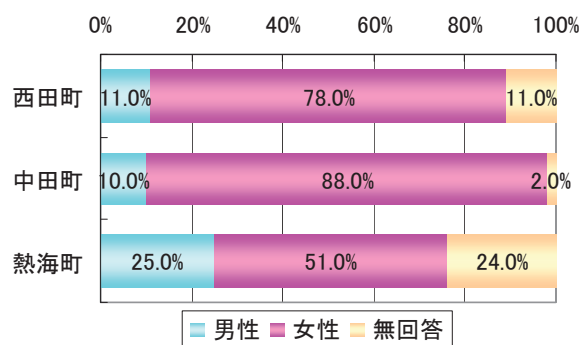


図 利用者の属性

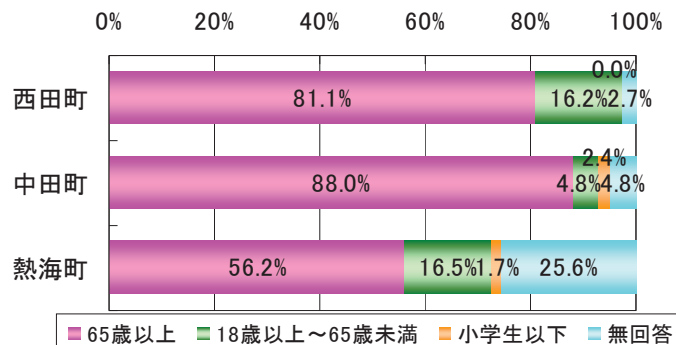


図 利用者の年代

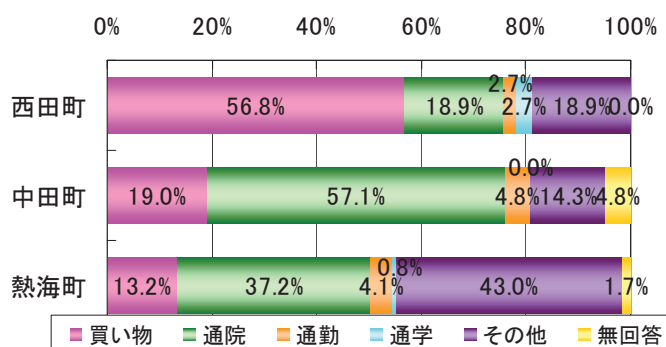


図 利用目的

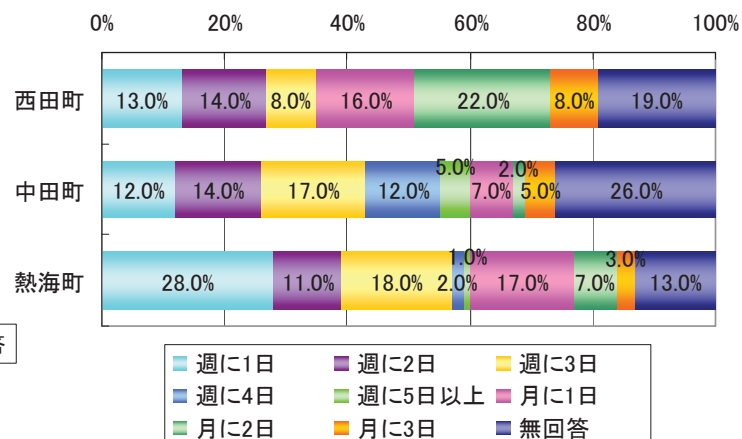


図 利用頻度

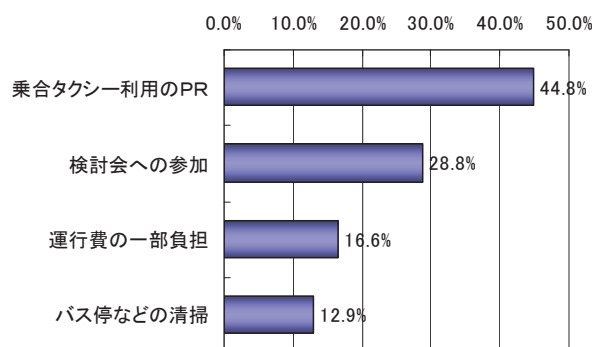


図 乗合タクシー運行実験において、地域で出来ることとして挙げられた意見 (H21 年度)
(中田町、熱海町計) (N=163)

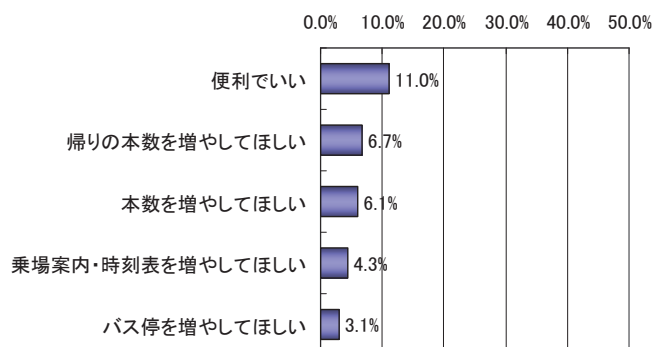


図 乗合タクシー運行実験における主な意見 (H21 年度)
(中田町、熱海町計) (N=163)

課題

- 実験結果から、継続的な利用意向が高い反面、利用者属性の偏りが見受けられたことから、今後、持続可能な交通システムを構築するため、地域・利用者・交通事業者・行政の役割が重要となります。
- 交通システムの構築にあたっては、地域の実情に応じたきめ細かな運行、料金、経費、負担などを検討していく必要があります。

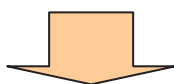
第2章 総合都市交通戦略の基本理念について

2-1 総合都市交通戦略の基本理念

郡山市第五次総合計画で市民が安全・安心で快適な生活を送ることができ、ふるさと郡山に愛着を持ち、人を惹きつけ、住んでみたいと思われる魅力あるまちづくりを推進するため、将来都市像を「人と環境のハーモニー 魅力あるまち 郡山」と定めております。

この将来都市像を実現すべく、郡山市第五次総合計画基本構想の大綱 6「都市と自然が調和する快適で安全なまち」の基本施策「すべての人が安心して円滑に移動できるまち」を総合都市交通戦略の基本理念とします。

- 郡山市第五次総合計画の基本構想＝「すべての人が安心して円滑に移動できるまち」



理念

「すべての人が安心して円滑に移動できるまち」



図 都市交通の将来イメージ

2-2 基本理念達成のための戦略目標

「すべての人が安心して円滑に移動できるまち」の基本理念を実現するため、郡山都市圏総合都市交通計画の都市交通マスタープラン等による本市の交通課題を踏まえ、「4つの戦略目標」を設定します。



第3章 戦略目標と重点プロジェクトについて

3-1 戦略目標達成のための重点プロジェクト

「すべての人が安心して円滑に移動できるまち」の基本理念を実現するため、都市交通の課題を踏まえ、「4つの戦略目標」の達成に向けて、重点的に取り組むべき施策を「重点プロジェクト」として設定します。

【市民等・交通事業者・行政の協働による取り組み】

戦略目標1 使いやすい公共交通体系づくり

- 自動車に過度に依存しない都市の形成に向け、利用者ニーズや地域の特性に応じた利便性の高い公共交通網の構築を目指します。

《重点プロジェクト》

- 1-1 新駅の整備
- 1-2 交通結節点としての機能強化
- 1-3 公共交通サービスの充実
- 1-4 市民との協働による郡山型地域交通システムの構築
- 1-5 高齢者の公共交通利用の促進
- 1-6 東北新幹線及び在来線の路線間乗継強化
- 1-7 福島空港の利活用促進

戦略目標2 まちと環境に優しい自転車・歩行者の移動環境づくり

- 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、自転車歩行者ネットワークの構築を目指します。

《重点プロジェクト》

- 2-1 コミュニティサイクルの整備支援
- 2-2 サイクルポートの整備支援
- 2-3 自転車レーン・歩道の整備

戦略目標3

円滑な都市交通を支える道路づくり

- 交通渋滞の緩和、円滑な自動車の移動を図るため、道路網の効率的な整備を進めます。

《重点プロジェクト》

- 3-1 スマートインターチェンジの整備
- 3-2 内環状線の整備
- 3-3 東部幹線の整備
- 3-4 広域交流促進道路等の整備

戦略目標4 公共交通や自転車・徒歩への転換を促すモビリティ・マネジメントの推進

- 事業所、学校等でのモビリティ・マネジメントの実施などによって、自動車から公共交通や自転車・徒歩への転換を図ります。

《重点プロジェクト》

- 4-1 エコ通勤の推進
- 4-2 車から他の交通手段への転換

《モビリティ・マネジメント(MM)》

- ◇ 交通に関する情報を提供するなどコミュニケーションを通じて、利用者一人ひとりが渋滞や環境、健康などを考えながら、過度に自動車に頼る状態から、自発的に公共交通や徒歩・自転車への転換を促す方法

3-2 戦略目標別重点プロジェクト

戦略目標 1 使いやすい公共交通体系づくり

《重点プロジェクト》

1-1 新駅の整備

《プロジェクトの背景》

- 地球温暖化防止や高齢社会における移動手段の確保が必要です。
- 郡山駅～喜久田駅間は、土地区画整理事業により、土地利用が大きく変化しており、郡山駅～安積永盛駅間は副次拠点に位置付けられていることから、新駅設置により多くの利用が見込まれ、まちづくりと一体となった効果が期待されます。
- 新駅設置要望は、第2回郡山都市圏パーソントリップ調査によると郡山駅～喜久田駅間が最も高く38.9%、次に郡山駅～安積永盛駅間が27.7%となっています。
- 新駅の利用者数は、第2回郡山都市圏パーソントリップ調査によると、郡山駅～喜久田駅間が1日あたり1.1千人から3.1千人、郡山駅～安積永盛駅間が1日あたり4.6千人から8.8千人の乗降客数が予測されています。
- 新駅の整備が周辺地域の交通環境にもたらす効果は大きく、地域の交通体系の核となる新駅設置の早期実現が必要となるため、重点プロジェクトとして取り組んでいきます。

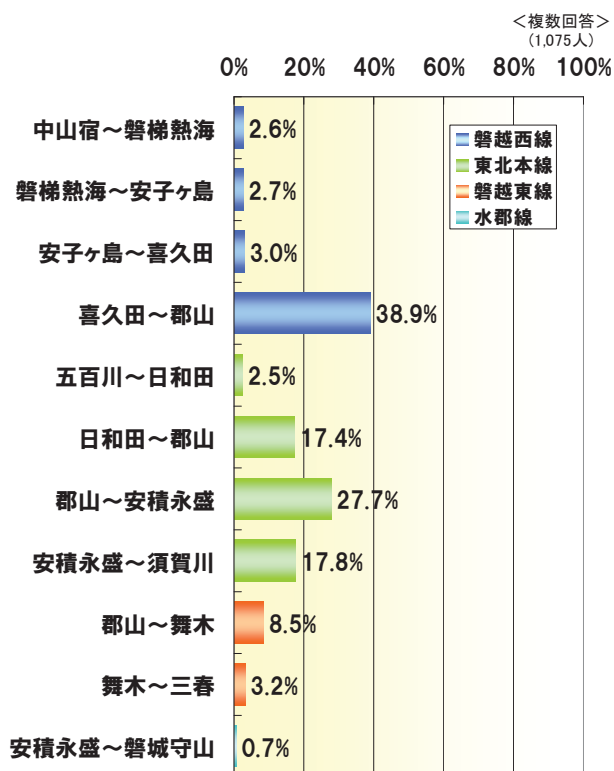


図 新駅の設置要望箇所

(出典：第2回郡山都市圏パーソントリップ調査)

《重点プロジェクトと連携する事務事業》

新駅設置事業

《プロジェクトの進め方》

- 新駅の設置要望が多い磐越西線郡山駅から喜久田駅間と東北本線郡山駅から安積永盛駅間は、郡山都市圏総合都市交通計画に位置付けされ、公共交通の利用促進と地域活性化に効果が見込まれることから、新駅設置に向けて取り組みます。
- 新駅設置に併せて駅前広場の整備や駅へのアクセス、駅周辺地域の整備を進めます。

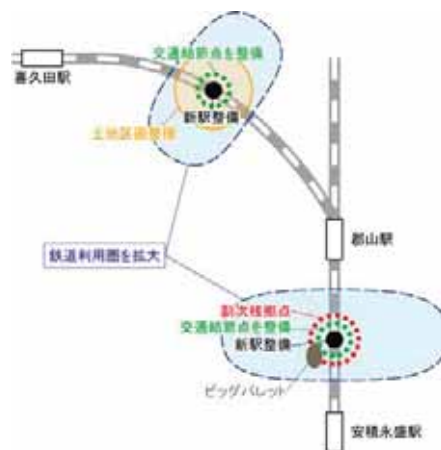


図 新駅設置による利用圏拡大の考え方

《重点プロジェクト》

1-2 交通結節点としての機能強化

《プロジェクトの背景》

- 公共交通の利用を促進するため、駅やバス停留所での乗換しやすさの向上を図る必要があります。
- パークアンドライドやサイクルアンドライドなど、自動車や自転車とバスを組み合わせた使いやすい公共交通体系づくりを行う必要があります。
- 交通結節点としての機能強化は、公共交通の利用促進に効果的であることから、重点プロジェクトとして取り組んでいきます。

《重点プロジェクトと連携する事務事業》

《プロジェクトの進め方》

＜パークアンドライドやサイクルアンドライドの推進＞

- 駅へのアクセスを向上させるため、パークアンドライド、サイクルアンドライドを推進し、交通結節点としての機能強化を図ります。
- 鉄道やバスと地域交通システムの乗り継ぎを強化します。
- 自動車や自転車の駐車から鉄道やバスへの移動環境の向上を図ります。

《パークアンドライド》

◇都市部での道路混雑を避けるため、都市の郊外部において自動車を駐車し、鉄道やバスなどの公共交通機関に乗り換える方法



図 交通結節点としての機能強化イメージ

＜駅前広場の整備や駅の利用環境の向上＞

- 郡山駅の玄関口である、郡山駅西口駅前広場及び郡山駅東口広場について、利用者の利便性の向上につながるよう、交通結節点としての機能強化を図ります。
- JR東北本線、磐越東線、磐越西線、水郡線の既存駅について、駅の利便性向上を図ります。

戦略目標 1

使いやすい公共交通体系づくり

《重点プロジェクト》

1-3 公共交通サービスの充実

《プロジェクトの背景》

- 自動車への過度な依存を低減し、公共交通の利用を促進するため、市民の方が利用しやすく、ユニバーサルデザインの考え方に配慮した、公共交通サービスの充実を図っていく必要があります。
- 使いやすい公共交通ネットワークに再編するとともに、中心市街地活性化にも寄与する公共交通路線を充実させる必要があります。
- 公共交通に関する情報提供を行い、利用者がサービスを利用しやすい環境を整える必要があります。
- 公共交通サービスの充実は、公共交通の利用促進に効果的であることから重点プロジェクトとして取り組んでいきます。

《重点プロジェクトと連携する事務事業》

生活路線バス維持対策事業

《プロジェクトの進め方》

- 利用しやすく、効率的な運行が可能となるように、公共交通の機能を検討した上で、公共交通ネットワークの再編を行います。
- 現在の公共交通の利用特性や利用ニーズを踏まえ、新規路線の設定を行います。
- 中心市街地活性化に寄与する中心市街地への公共交通によるアクセス強化や中心市街地内の移動手段としてのまちなか循環型バスルートの拡充を図ります。
- 利用者が公共交通を利用しやすくなるように、鉄道とバスの連携を図ります。
- バスレーンやPTPS(公共交通優先システム)などのバス走行環境やわかりやすい料金などについて、検討します。

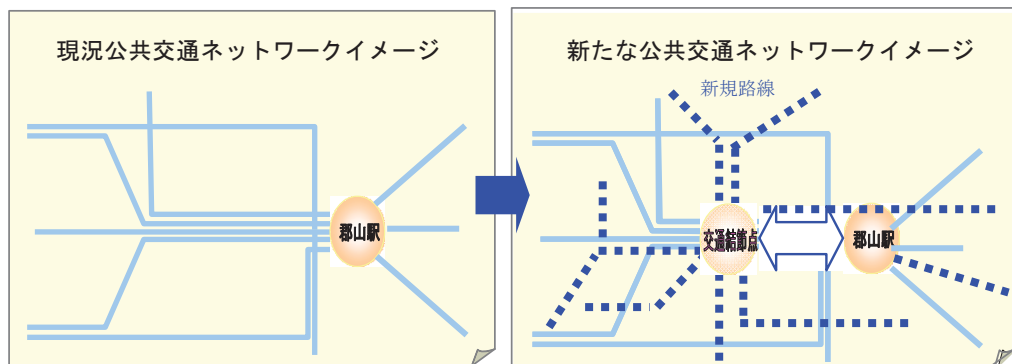


図 新たな公共交通ネットワークのイメージ

＜乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定＞

- 円滑な移動を確保するため、鉄道やバスと地域交通システムの乗り継ぎに考慮した運行ダイヤの設定等公共交通サービスの向上に努めます。

＜停留所の環境整備や運行情報の提供＞

- 乗り継ぎ拠点となる停留所では、上屋やベンチを設置して利用環境の向上を図ります。
- 乗り継ぎ拠点となる停留所では、運行情報の提供を検討します。
- 平成17年度に実施したバスマールの社会実験結果も踏まえ、運行情報の提供を検討します。

＜関係自治体との連携＞

- 利用しやすく効率的な運行が可能となるよう、関係自治体との連携を図ります。

戦略目標 1

使いやすい公共交通体系づくり

《重点プロジェクト》

1-4 市民との協働による郡山型地域交通システムの構築

《プロジェクトの背景》

- 高齢化の進展に伴い、公共交通の必要性が高まっておりますが、人口減少や自動車への過度な依存等に伴い、公共交通の利用者が減少しており、その維持・確保が困難になってきています。
- 運行便数の削減により、利便性の低下が生じており、今後利用者が減少していくと、公共交通の路線廃止も考えられ、地域住民の足が失われるという深刻な状況が想定されます。
- 郊外部の移動手段の確保を目的に、地域の実情に即した地域交通システムの構築は喫緊の課題であるため、重点プロジェクトとして取り組んでいきます。

《重点プロジェクトと連携する事務事業》

生活路線バス維持対策事業

《プロジェクトの進め方》

- 郊外部においては、路線バスを維持するだけの需要創出が困難であるため、バスに代わる小需要に対応した地域交通システムの構築を図ります。
- 地域で持続可能な地域交通システムを実現するため、地域住民や地域事業所の積極的な参画・利用により、地域の公共交通を育成していきます。
- 地域が主体となった推進体制が整い、一定程度の負担が了承され、適切な交通事業者の協力が得られた地域から、新たな「郡山型地域交通システム」の検討を行います。
- 「地域交通を育てる主体」が組織され、運行における計画の策定を行い、課題を整理し、合意形成が図られた地域から、「郡山型地域交通システム」の運行を目指します。



図 郡山市西田町における乗合タクシー運行実験



図 郡山市熱海町における乗合タクシー運行実験

《関係者の役割》

郊外部においては、路線バスを維持するための需要創出が困難であり、地域で持続可能な地域交通システムの構築・運営を行うためには、地域・利用者・交通事業者・行政の役割が重要となります。

<地域>

- 地域交通システムの計画づくりへの参画
- 実施施策の理解・協力
- 地域交通を育てる主体を組織
- 地域交通の育成に向けた一定程度の負担

<利用者>

- 地域交通システムの積極的な利用
- 低額料金による日常的な利用

<交通事業者>

- 地域交通システムの計画づくりへの参画
- 実施施策への協力、地域に密着したサービスの提供
- 利用状況の変化、地域の利用ニーズへの柔軟な対応

<行政>

- 地域ニーズに応じた計画策定への参画
- 地域交通システムの運行の支援及び利便性向上



図 郡山型地域交通システムのイメージ

《重点プロジェクト》

1-5 高齢者の公共交通利用の促進

《プロジェクトの背景》

- 高齢者がいきいきと暮らせる街づくりをしていくためにも、自動車での移動が困難な高齢者の外出を支援する移動手段を確保していく必要があります。
- 高齢者の社会参加機会を支援し、高齢者福祉の増進を図る必要があります。
- 高齢者の移動支援は高齢者の外出機会を増やし、まちなかをはじめ、市全体の賑わいを高める上でも効果的であることから、重点プロジェクトとして取り組んでいきます。

【地域別高齢者人口】

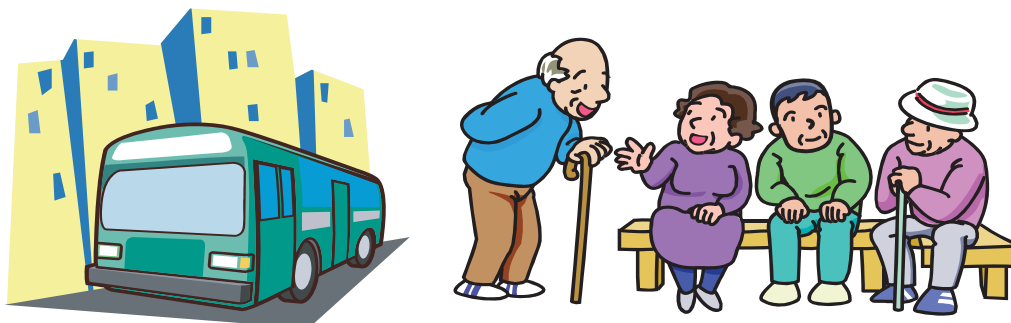
(H22.1.1 現在、単位：人)

地 域	総人口	65歳以上	75歳以上	高齢化率 (65歳以上)
旧 市	126,192	24,056	11,950	19.1%
富 田 町	25,510	3,578	1,478	14.0%
大 槻 町	35,968	6,356	2,639	17.7%
安 積 町	33,875	6,226	2,691	18.4%
三 穂 田 町	5,005	1,377	828	27.5%
逢 瀬 町	4,893	1,300	711	26.6%
片 平 町	6,962	1,505	831	21.6%
喜 久 田 町	11,029	2,074	1,012	18.8%
日 和 田 町	10,333	2,238	1,204	21.7%
富 久 山 町	34,536	5,957	2,838	17.2%
湖 南 町	4,340	1,646	996	37.9%
熱 海 町	6,641	2,188	1,243	32.9%
田 村 町	18,637	4,495	2,301	24.1%
西 田 町	4,942	1,290	723	26.1%
中 田 町	5,995	1,843	1,039	30.7%
全 市	334,858	66,129	32,484	19.7%

《重点プロジェクトと連携する事務事業》

《プロジェクトの進め方》

- 高齢者が市内の路線バス等を利用するときの費用を助成するなどの取り組みを推進します。



《重点プロジェクト》

1-6 東北新幹線及び在来線の路線間乗継強化

《プロジェクトの背景》

- 郡山駅は東北新幹線、東北本線、磐越東線、磐越西線、水郡線の各種鉄道網が整備されていることから、郡山市は鉄道拠点が形成されている地域と言えます。
- 一方で、郡山市は自動車に依存した都市で、鉄道の利用割合は低く、恵まれた鉄道環境を十分に活かしきれていないのが現状です。
- 郡山市民が鉄道を使いやすくなるよう、鉄道の利便性を高めるために、鉄道路線間の乗継強化について、重点プロジェクトとして取り組んでいきます。

《重点プロジェクトと連携する事務事業》

《プロジェクトの進め方》

- 新幹線と在来線、在来線間における路線間の乗り継ぎの強化に向けて取り組んでいきます。
- 通勤・通学者の利便性向上、首都圏との地域間交流を促進し、地域の活性化を図るため、新幹線「なすの」号の郡山駅発着便の増便に向けた要望を行っていきます。
- 郡山市内のSuica未導入駅においては、Suica利用による乗り継ぎ利便性向上のため、Suica導入に向けた要望を行っていきます。



図 新幹線なすの号



図 磐越西線



図 Suica に対応した改札（郡山駅）

《重点プロジェクト》

1-7 福島空港の利活用促進

《プロジェクトの背景》

- 郡山市を含む10市町村で構成する郡山都市圏には、福島空港が立地しており、空港アクセス道路が整備されるとともに、空港に無料駐車場が整備されるなど、空港利用者のための環境整備が進められてきました。
- 一方、近年の動向では航空会社の撤退に伴う空港の利便性低下、空港利用者数の減少による空港存続が危ぶまれるなど、様々な課題があります。
- これらの課題解決に向け、既存路線の維持、新たな路線の就航等を目指し、福島空港の利用の促進について、重点プロジェクトとして取り組んでいます。

《重点プロジェクトと連携する事務事業》

福島空港利活用促進事業

《プロジェクトの進め方》

- 交流の拡大や産業の集積などに寄与する福島空港については、その多方面にわたる効果をさらに高めるため、航路の維持・拡充を図るとともに、空港の利用を促進します。
- 福島空港へのアクセス強化を図るため、公共交通機関と連携し、福島空港の利用を図ります。
- 福島空港の利用促進を図るため、県及び県内市町村等で構成する「福島空港利用促進協議会」、本市及び商工会議所等で構成する「郡山市福島空港活用促進協議会」、本市を含む県中地域12市町村で構成する「県中地域福島空港活性化推進会議」等と連携を図りながら、福島空港の利用促進を図ります。



図 上空から見た福島空港



図 就航している航空機（アシアナ航空）

戦略目標 2

まちと環境に優しい自転車・歩行者の移動環境づくり

《重点プロジェクト》

2-1 コミュニティサイクルの整備支援

《プロジェクトの背景》

- 自転車は環境負荷の少ない交通手段であるため、利用促進に向け、安全に利用できる交通環境を形成していく必要があります。
- まちなかの移動の円滑化や賑わいの創出において、手軽に移動できる交通手段である自転車の利用環境の向上が必要です。
- 複数箇所で乗り降りが自由なコミュニティサイクルは利便性が高く、効果的であるため、重点プロジェクトとして取り組んでいきます。

《重点プロジェクトと連携する事務事業》

サイクルプロモーション調査事業

《プロジェクトの進め方》

＜コミュニティサイクルの整備及び支援＞

- 公共施設・学校施設・商業施設・交通結節点等、各地域の主要な施設を連絡する自転車ネットワークの形成を図ります。
- 中心市街地において、NPOなどの民間団体が、共用自転車を市内のサイクルポート間で自由に貸出・返却できるコミュニティサイクルの整備を行う場合の助成制度の方法について、検討します。

《コミュニティサイクル》

◇一定の地区に、複数の自転車貸し出し場所を設け、どこでも貸し出し、返却できる自転車利用の仕組み。

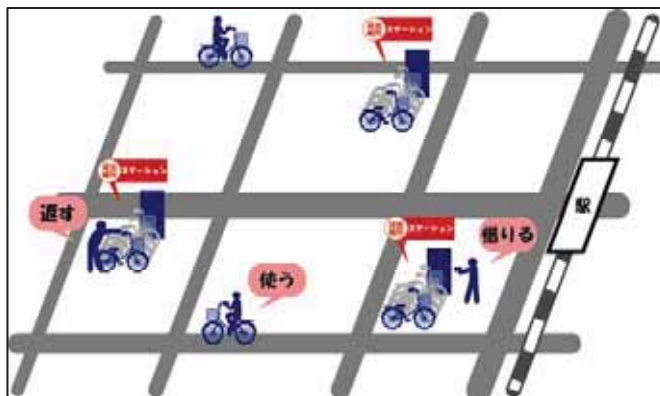


図 コミュニティサイクルのイメージ



図 コミュニティサイクルの例（パリ）



図 コミュニティサイクルの例（富山市）

戦略目標 2

まちと環境に優しい自転車・歩行者の移動環境づくり

《重点プロジェクト》

2-2 サイクルポートの整備支援

《プロジェクトの背景》

- 自転車の利用促進において、放置自転車による歩道の占有など、歩行者や自動車等の他交通手段の利便性低下が課題として挙げられています。
- まちなかにおける自転車の利便性向上を目指し、サイクルポート整備による駐輪スペースの確保は効果的であるため、重点プロジェクトとして取り組んでいきます。

《重点プロジェクトと連携する事務事業》

サイクルプロモーション調査事業、商店街環境整備事業

《プロジェクトの進め方》

＜サイクルポートの整備及び支援＞

- 自転車の利用環境を向上させるため、コミュニティサイクル事業と連携し、サイクルポートの整備を促進します。
- サイクルポート整備促進のため民間への整備助成制度も含めて検討します。



図 路上におけるサイクルポートの例（オランダ）



図 路上におけるサイクルポートの例（仙台市）

《重点プロジェクト》

2-3 自転車レーン・歩道の整備

《プロジェクトの背景》

- 近年、環境負荷の軽減や健康志向の高まり等から、自転車の利用意向が高まっています。
- 国道4号、さくら通りや都市計画道路駅前境橋線における自転車レーンの整備が進められたものの、自転車を快適に利用するためには、自転車用の道路整備は十分ではありません。
- 歩いて暮らせるまちづくりの推進やまちの賑わいを創出するためには、ユニバーサルデザインの考え方にも配慮した、歩行者空間の整備が必要です。
- 安全で快適性が高く、魅力あふれる自転車・歩行者空間の確保を図るため、自転車レーンの整備や歩行者空間の整備を重点プロジェクトとして取り組んでいきます。

《重点プロジェクトと連携する事務事業》

道路環境整備事業、自転車通行環境整備事業

《プロジェクトの進め方》

- 自転車ネットワーク上においては、道路幅員や自転車道・歩道の有無等の道路空間特性、自動車や自転車・歩行者交通量の特性に配慮し、自転車レーンの設置など、自転車走行環境の向上に努めていきます。
- 郡山駅や交通結節点の周辺では、歩いて暮らせるまちづくりを推進し、自転車や歩行者空間の整備に取り組んでいきます。



図 自転車レーンの整備（郡山市）



図 自転車レーンの整備地区マップ（郡山市）



図 くらしの道ゾーン（郡山市）

戦略目標 3 円滑な都市交通を支える道路づくり

《重点プロジェクト》

3-1 スマートインターチェンジの整備

《プロジェクトの背景》

- 東北自動車道において、郡山インターチェンジ・郡山南インターチェンジの2箇所が整備されていますが、郡山インターチェンジにアクセスする道路では、朝夕を中心に混雑が発生しており、高速道路を利用した広域交流における課題にとどまらず、地域住民の方の生活交通へも影響が及んでいます。
- 現在の高速道路インターチェンジ周辺の混雑緩和、広域交流の推進に向けて、新たなスマートインターチェンジの整備を推進する必要があります。
- 郡山インターチェンジから郡山南インターチェンジ間に、(仮称)郡山中央インターチェンジを整備することにより、郡山インターチェンジ周辺の混雑緩和が図られます。
- スマートインターチェンジの整備により混雑緩和や広域交流の促進、災害時における緊急車両の移動円滑化や緊急輸送路※の確保など大きな効果が期待されることから、重点プロジェクトとして取り組んでいます。

《重点プロジェクトと連携する事務事業》

新・交通システム事業

《プロジェクトの進め方》

- 既存インターチェンジ周辺道路の混雑緩和や広域交流の促進とともに、災害時において市外県外からの緊急車両の移動円滑化や市中心部への緊急輸送路※の確保を図るため、スマートインターチェンジの整備を行います。



図 スマートインターチェンジの整備イメージ（本線上への整備例）



図 本線直結型スマートインターチェンジの例
(白河中央スマートインターチェンジ)

※緊急輸送路：郡山市地域防災計画による

戦略目標 3

円滑な都市交通を支える道路づくり

《重点プロジェクト》

3-2 内環状線の整備

《プロジェクトの背景》

- 市内の渋滞緩和に向け、道路交通の円滑化や地域間交流を維持する幹線道路整備が必要です。
- 郡山都市圏総合都市交通計画の道路マスタープランにおいて、「市街地の外殻を形成し、通過交通を担う道路（バイパス等）」「都市内に発着する交通のアクセス性を支援する道路（放射道路等）」「拠点核への交通を分散・導入する道路（環状道路等）」など、都市内交通円滑化に寄与する道路として骨格幹線道路に位置付けられた内環状線の整備を推進する必要があります。
- 上記のとおり、位置付けられた内環状線のうち、事業の実現性を踏まえた上で、主要地方道小野郡山線一都市計画道路横塚赤沼線間を重点プロジェクトとして取り組んでいきます。

《重点プロジェクトと連携する事務事業》

都市計画街路事業

《プロジェクトの進め方》

- 円滑な都市交通を確保するため、主要地方道小野郡山線と都市計画道路横塚赤沼線間（約1.2km）の整備を推進します。

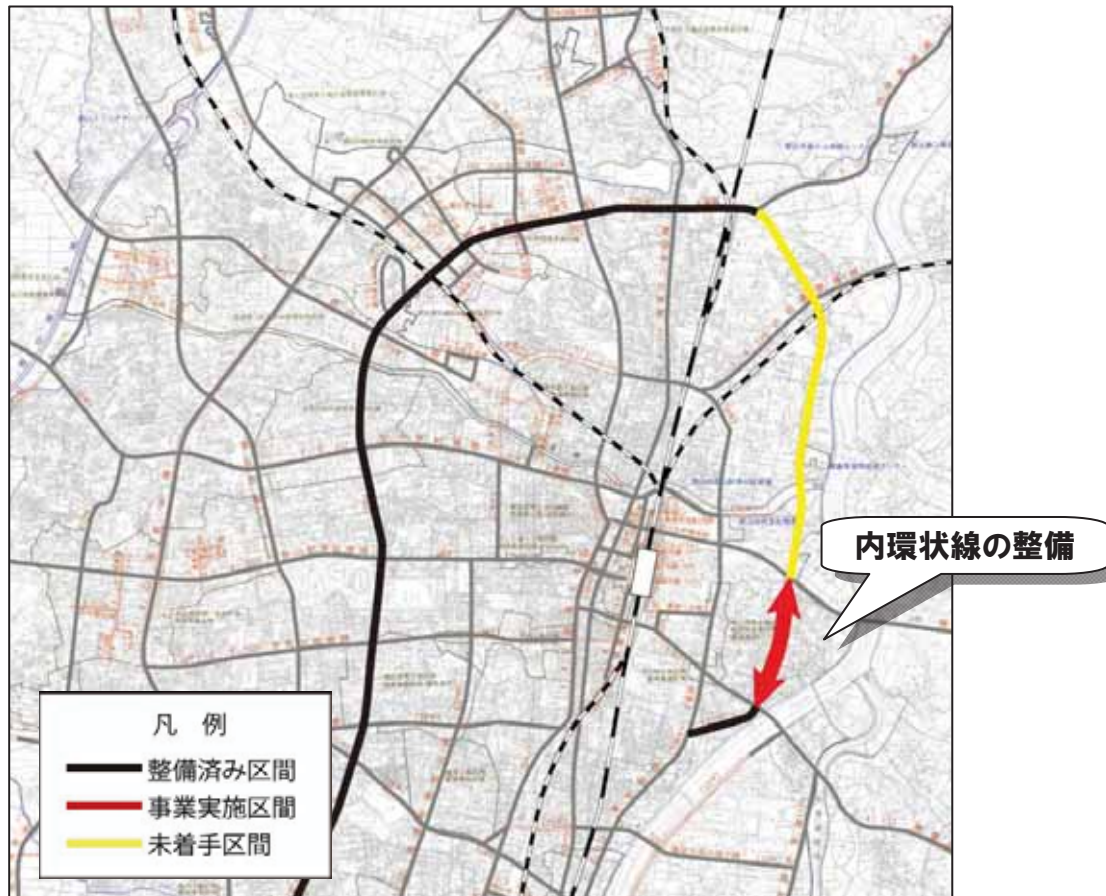


図 内環状線の整備

戦略目標 3

円滑な都市交通を支える道路づくり

《重点プロジェクト》

3-3 東部幹線の整備

《プロジェクトの背景》

- 市内の渋滞緩和に向け、道路交通の円滑化や地域間交流を推進する幹線道路整備の必要があります。
- 骨格幹線道路を補完する幹線道路として、郡山都市圏総合都市交通計画に位置付けられた東部幹線の整備を推進する必要があります。
- 上記のとおり位置付けられた東部幹線のうち、事業の実現性を踏まえた上で、国道4号―都市計画道路下河原町東線間を重点プロジェクトとして取り組んでいきます。

《重点プロジェクトと連携する事務事業》

都市計画街路事業、伊賀河原土地区画整理事業

《プロジェクトの進め方》

- 円滑な都市交通を確保するため、国道4号と都市計画道路下河原町東線間(約1.7km)の整備を推進します。

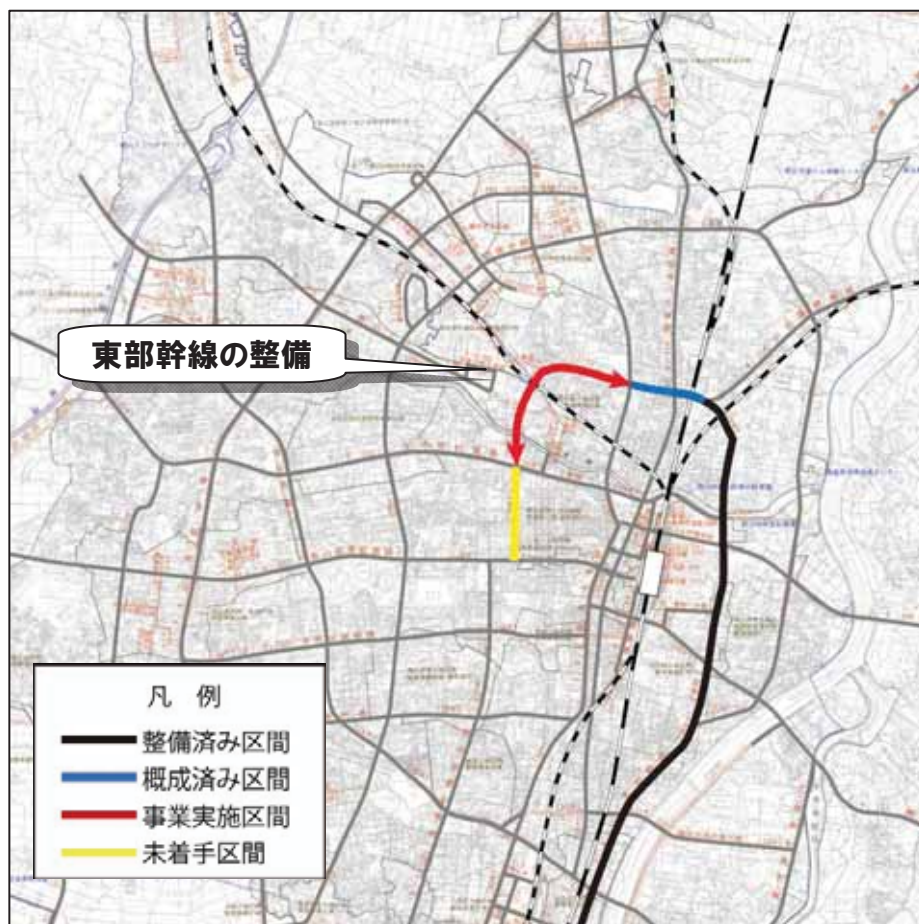


図 東部幹線の整備

《重点プロジェクト》

3-4 広域交流促進道路等の整備

《プロジェクトの背景》

- 福島県県中地域の中心都市である郡山市には、東北自動車道、磐越自動車道、国道4号、国道49号と、主要幹線道路が市内を縦横断しており、これらの幹線道路は、郡山市と福島県内の他地域間だけでなく、仙台や東京など県外との交流を支援する重要な路線となっています。
- このため、郡山市への交通流入は多く、また、市内における移動も多いものの、都市計画道路をはじめとした道路網の整備は十分でなく、市内各所で道路の混雑が発生しているなど、道路交通の利便性が低下しています。
- 以上から、他地域との交流促進に向けた広域交流促進道路の整備や地域内交通の円滑化による道路交通の利便性向上、さらには災害時における緊急車両の移動円滑化や緊急輸送路※の確保を図るため、骨格幹線道路及び幹線道路の着実な整備を重点プロジェクトとして取り組んでいきます。

《重点プロジェクトと連携する事務事業》

《プロジェクトの進め方》

- 郡山市は面積が広大で通勤などの日常生活において、中心部と郊外部の関係性が強いことから、中心部と郊外部を連絡する広域交流促進道路の整備を推進します。
- また、周辺市町村や市内郊外部からの移動が多く、道路の混雑が多い中心部の交通円滑化等に向けて、幹線道路等の整備を推進します。
- 一方通行、信号調整などの交通規制による交通渋滞対策について検討します。
- 広域交流促進道路等は、緊急車両の移動円滑化や物資の緊急輸送路※の確保として重要であるため、道路網の整備を推進します。



図 笹川大善寺線の整備（広域交流促進道路）



図 図景町谷地内線の整備（骨格幹線道路）

※緊急輸送路：郡山市地域防災計画による

戦略目標 4

公共交通や自転車・徒歩への転換を促すモビリティ・マネジメントの推進

《重点プロジェクト》

4-1 エコ通勤の推進

《プロジェクトの背景》

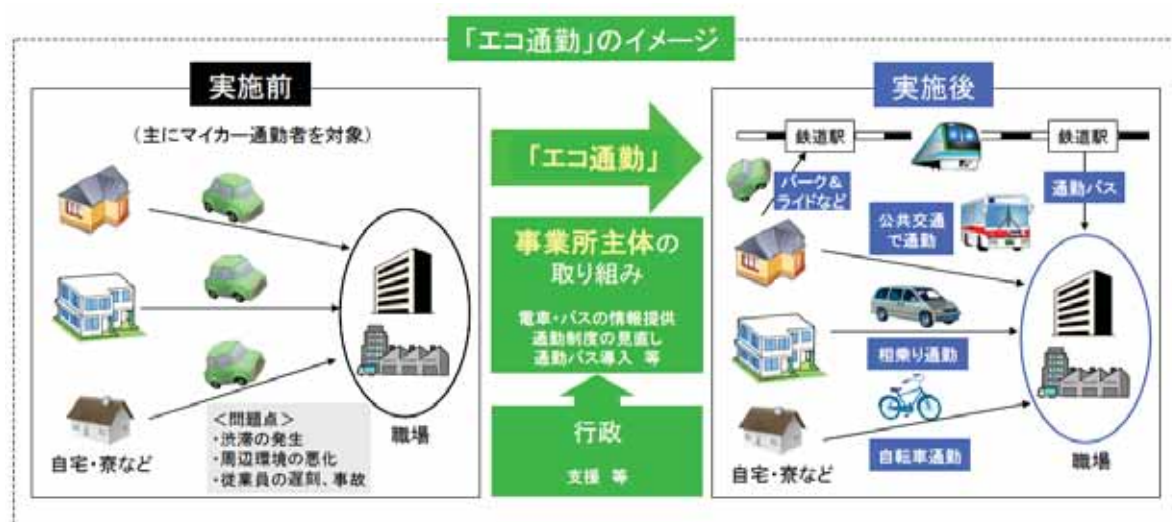
- 「地球温暖化防止への寄与」「郡山市内の渋滞緩和」「健康増進への貢献」等の視点から「エコ通勤」に取り組む必要があります。
- まちなかの混雑箇所の渋滞発生時間は通勤・帰宅時間帯がほとんどであり、通勤者の自動車からの手段転換を図り、ハード整備を必要としないエコ通勤の有効性は、自然環境、交通環境の改善を図る上でも効果的であるため、重点プロジェクトとして取り組んでいきます。

《重点プロジェクトと連携する事務事業》

モビリティ・マネジメント推進事業

《プロジェクトの進め方》

- 通勤時のマイカー利用抑制を図るため、エコ通勤を推進します。
- 環境に優しく健康増進につながる自転車や徒歩によるエコ通勤を推進します。
- 参加事業所を「協力事業所」として、郡山市ウェブサイトなどで紹介し、また、顕彰します。



戦略目標 4

公共交通や自転車・徒歩への転換を促すモビリティ・マネジメントの推進

《重点プロジェクト》

4-2 車から他の交通手段への転換

《プロジェクトの背景》

- 個人と社会にとっての自動車利用のメリットとデメリットを認識し、学校教育においても、「かしこく」自動車と公共交通や自転車等を利用するように促すことがますます重要になっています。
- 通勤時間帯の交通渋滞を緩和するために、通勤方法の工夫が必要です。
- 災害時には、自動車による移動が困難になることから、日頃より自動車以外の交通手段への転換に向けた取り組みを推進していく必要があります。
- 自動車から他の交通手段への転換を推進していく上で、一人ひとりの交通実態に即し、改善提案を行っていくモビリティ・マネジメントの転換効果は高く、有効であるため、重点プロジェクトとして取り組んでいきます。

《重点プロジェクトと連携する事務事業》

モビリティ・マネジメント推進事業、交通教育専門員設置事業、交通安全活動事業、交通安全活動支援事業

《プロジェクトの進め方》

＜自転車利用や公共交通利用に関する教育・啓発活動＞

- 学校や職場、街頭での「マナーキャンペーンの実施」等安全な自転車利用マナーの推進を図ります。
- 学校でのバスの乗り方体験教室の実施など、交通教育を推進します。



図 高等学校における交通安全教室（郡山市）



図 自転車シミュレーター体験（郡山市）

＜ノーマイカーデーなどの実施＞

- 事業所が参加しやすい「ノーマイカーデー」などのキャンペーンを実施します。実施時には、商店街とも協力して、まちづくりイベントとして盛り上げていきます。

＜公共交通の運行情報の提供＞

- 公共交通の運行情報として、わかりやすいバスマップなどを作成し、市民・事業所に提供します。

3-3 郡山市における交通施策一覧

「すべての人が安心して円滑に移動できるまち」の理念を実現するため、総合都市交通戦略に掲載する重点プロジェクトの達成とともに、交通と関わりの深い以下の事務事業を着実に実施していきます。

No.	部局名		事業名	事業概要	対応する戦略目標			
	部局名	課名			①	②	③	④
1	総合政策部	総合交通政策課	郡山市総合都市交通戦略推進事業	郡山市総合都市交通戦略に基づき、郡山市総合都市交通戦略協議会及び庁内組織において、施策の進行管理を行います。				
2	総合政策部	総合交通政策課	モビリティ・マネジメント推進事業	エコ通勤を推進するとともに、公共交通の利用を促進するため、バスマップの配布や、新たな情報収集を行います。				
3	総合政策部	総合交通政策課	福島空港活用促進事業	福島空港の定期路線の維持、更には拡充を図るため、福島空港利用促進協議会、郡山市福島空港活用促進協議会、及び、県中地域福島空港活性化推進会議と連携し空港の利活用の促進を図ります。				
4	総合政策部	総合交通政策課	生活路線バス維持対策事業	市民生活の足を確保するため、生活に必要なバス路線の維持を図ります。				
5	総合政策部	総合交通政策課	新駅設置事業	郡山都市圏総合都市交通計画及び郡山市総合都市交通戦略を踏まえ、新駅について取り組みます。				
6	総合政策部	総合交通政策課	新・交通システム事業	スマートICを含む新たな交通システムについて、情報収集や関係機関との協議を行いながら検討します。				
7	総合政策部	総合交通政策課	サイクルプロモーション調査事業	コミュニティサイクルやサイクルポート等の新たな自転車施策について、市民の自転車に関するニーズの把握などを行いながら、自転車利用促進施策の導入を検討します。				
8	財務部	管財課	公用車集中管理事業	公用車台数や維持管理費の削減など効率的な運用を図るため、公用車を集中管理します。				
9	市民部	市民協働推進課	ユニバーサルデザイン推進事業	「こおりやまユニバーサルデザイン推進指針」に基づき、市民・事業者・行政が協働でユニバーサルデザインの推進を図ります。				
10	市民部	市民安全課	郡山市地域パトロール支援事業	自主的に防犯活動を行う団体に対し、パトロール用品を支給し、また、研修会等の開催により、地域ぐるみの安全・安心なまちづくりを促進します。				
11	市民部	市民安全課	安全・安心ライトアップ郡山	夜間における安全・安心なまちづくりを進めるため、市道等への防犯灯の設置を進めます。				
12	市民部	市民安全課	青色回転灯公用車パトロール事業	公用車に青色回転灯を設置し、市内走行時に点灯させることにより、防犯パトロール中であることを周知し、犯罪の未然防止を図ります。				
13	市民部	市民安全課	郡山駅周辺自転車等放置防止誘導員設置事業	自転車放置防止誘導員を配置し、郡山駅周辺の放置自転車をなくするとともに、駅前駐輪場の利用を呼びかけます。				
14	市民部	市民安全課	交通安全専門員設置事業	交通安全専門員による交通安全教室や交通安全指導等を行い、交通事故の減少を図ります。				
15	市民部	市民安全課	交通安全活動事業	交通事故をなくすため、交通安全教室、市民大会を実施するとともに、万が一の交通事故への備えとして、市民交通災害共済の加入促進を図ります。				

《戦略目標》

	①使いやすい公共交通体系づくり
	②まちと環境に優しい自転車・歩行者の移動環境づくり
	③円滑な都市交通を支える道路づくり
	④公共交通や自転車・徒歩への転換を促すモビリティ・マネジメントの推進

No.	部局名		事業名	事業概要	対応する戦略目標			
	部局名	課名			①	②	③	④
16	市民部	市民安全課	交通安全活動支援事業	交通安全知識の普及と啓発活動を各種団体等と連携し推進するため、各団体に対して活動費の補助を行う。				
17	生活環境部	生活環境課	環境にやさしい郡山市率先行動計画推進事業	環境配慮に取り組む模範を示すため、行政が率先して環境に配慮した行動に取り組みます。そのため、行動計画を策定するとともに、環境推進員を職場に設置し、研修や環境監査等を実施します。また、取扱い状況を点検・評価し、その結果を公表するとともに、計画の見直しを行います。				
18	生活環境部	生活環境課	地球温暖化防止対策事業	温室効果ガス排出量削減のため、地球温暖化対策実行計画(区域施策編)に基づき、各年度の進捗状況の公表と併せ、郡山市環境審議会による客観的な事後評価を行います。				
19	生活環境部	生活環境課	エコ・オフィス認定事業	市内の事業所に自ら環境に配慮した行動に取り組んでもらうため、CO2削減推進プランを推奨するとともに、環境情報を発信する。また、取組結果を評価し、その取組みが優良な事業所を、「郡山市エコ・オフィス」として認定します。				
20	生活環境部	生活環境課	環境保全啓発事業	市民一人ひとりの環境に対する意識を高めるため、環境情報の提供、講師派遣、体験活動の実施、環境活動の支援など様々な啓発事業を実施します。				
21	生活環境部	生活環境課	幹線道路沿道騒音評価事業	居住環境における騒音の低減化対策に資するため、主要幹線道路に面する地域の騒音について、調査・評価・対策手法の解析を行う。環境基準超過地点等について、防音対策に関する数値計算を行い、改善提言を行います。				
22	商工観光部	商工振興課	商店街環境整備事業	魅力ある商業空間の形成を促進するため、商店街等が行う街並みの整備などの環境整備事業を推進します。				
23	商工観光部	企業立地課	工業団地整備事業	郡山中央工業団地の公共インフラの整備を図ります。				
24	建設部	道路建設課	橋りょう耐震整備事業	災害時における、被災地への救援ルートの確保や落橋による鉄道等への二次災害の防止などのため、橋りょうの耐震整備を実施します。				
25	建設部	道路建設課	道路環境整備事業	安全で安心な生活環境を実現するため、歩道空間の整備(歩道の設置及び拡幅、舗装の高質化)を実施します。				
26	建設部	道路建設課	幹線道路新設改良舗装事業	生活環境(利便性、安全性)の向上を図るため、幹線道路の整備を実施します。				
27	建設部	道路建設課	橋りょう整備事業	円滑な道路交通を確保するため、橋りょうの整備を実施します。				
28	建設部	道路建設課	生活道路改良舗装事業	安全で快適な生活環境を構築するため、生活道路の整備を実施します。				
29	建設部	道路建設課	踏切改良促進事業	安全で安心な通行を確保するため、踏切の改良を実施します。				
30	建設部	道路建設課	広域幹線道路整備促進事業	猪苗代湖岸一周道路及び福島空港アクセス道路の整備促進のため関係当局に対する要望活動を行います。				

《戦略目標》

	①使いやすい公共交通体系づくり
	②まちと環境に優しい自転車・歩行者の移動環境づくり
	③円滑な都市交通を支える道路づくり
	④公共交通や自転車・徒歩への転換を促すモビリティ・マネジメントの推進

No.	部局名		事業名	事業概要	対応する戦略目標			
	部局名	課名			①	②	③	④
31	建設部	道路建設課	セーフティロードモデル事業	安全で快適に通行できる道路空間創出のため、イメージハンプ等の設置を行います。				
32	建設部	道路維持課	橋りょう維持補修事業	安全で安心な通行を確保するため、橋りょうの適切な修繕工事を進めるとともに、計画的な補修・架け替え等を行うため、橋りょうの長寿命化修繕計画を策定します。				
33	建設部	道路維持課	道路舗装補修事業	安全安心で快適な道路環境を創出するため、舗装損傷箇所の補修を実施します。				
34	建設部	道路維持課	自転車通行環境整備事業	安全安心な道路交通環境の向上を図るため、自転車の走行環境の整備（自転車レーンの整備、カーブミラーの設置等）を実施します。				
35	建設部	道路維持課	交通安全施設整備事業	市民が安心して暮らせる生活環境の実現のため、交通安全施設（カーブミラー等）の整備を実施します。				
36	建設部	道路維持課	道路照明設置事業	夜間交通の安全性の向上を図るため、道路照明設備を設置します。				
37	都市整備部	都市計画課	都市計画街路事業－市－	安全で円滑に移動できる道路ネットワークの形成を図るため、計画的に都市計画道路の整備を進めます。				
38	都市整備部	都市計画課	都市計画街路事業－県－	本市の総合的な道路体系を構築するため、幹線道路の整備を促進します。				
39	都市整備部	まちなか整備課	郡山市中心市街地活性化推進事業	「アドバイザー派遣」による地域の活性化活動の支援等、官民一体となった取り組みを進めることにより、「郡山市中心市街地活性化基本計画」掲載事業の効果を最大限引き出し、中心市街地の活力と賑わいの再生を図ります。				
40	都市整備部	まちなか整備課	大町土地区画整理事業	中心市街地の空洞化を防止し活性化を図るため、宅地の整理を行い街区の再編を推進します。				
41	都市整備部	区画整理課	組合土地区画整理事業に対する指導・助成事業	安全で安心して暮らせる都市基盤を整備するため、土地区画整理組合に対し指導・助言を行います。				
42	都市整備部	区画整理課	伊賀河原土地区画整理事業	土地区画整理事業の手法により宅地の整理及び安全で安心して暮らせる都市基盤の整備を進めます。				
43	都市整備部	区画整理課	徳定土地区画整理事業	土地区画整理事業の手法により宅地の整理及び安全で安心して暮らせる都市基盤の整備を進めます。				
44	都市整備部	区画整理課	富田第二土地区画整理事業	土地区画整理事業の手法により宅地の整理及び安全で安心して暮らせる都市基盤の整備を進めます。				
45	生涯学習部	総務課	遠距離通学費補助事業	保護者の負担軽減を図るため、遠距離から通学する児童生徒の通学に要する経費の一部を補助します。				
46	生涯学習部	総務課	スクールバス運行事業	学校統廃合による児童生徒の通学手段の確保のため、スクールバス等を運行します。対象校：熱海小、御館小、湖南小中（湖南小中は冬季のみ）。				

《戦略目標》

	①使いやすい公共交通体系づくり
	②まちと環境に優しい自転車・歩行者の移動環境づくり
	③円滑な都市交通を支える道路づくり
	④公共交通や自転車・徒歩への転換を促すモビリティ・マネジメントの推進

第4章 地域別対応方針について

1 地域別対応方針の目的

郡山市は、様々な個性と個別の生活圏をもつ町や村の合併によって形成された都市です。

各地域が、歴史や環境を活かし、光り輝くとともに、地域間で連携しながら、補い合うことが大切です。

地域別対応方針では、住民が身近に感じることのできる生活圏を単位とし、課題への対応方針を示すものです。

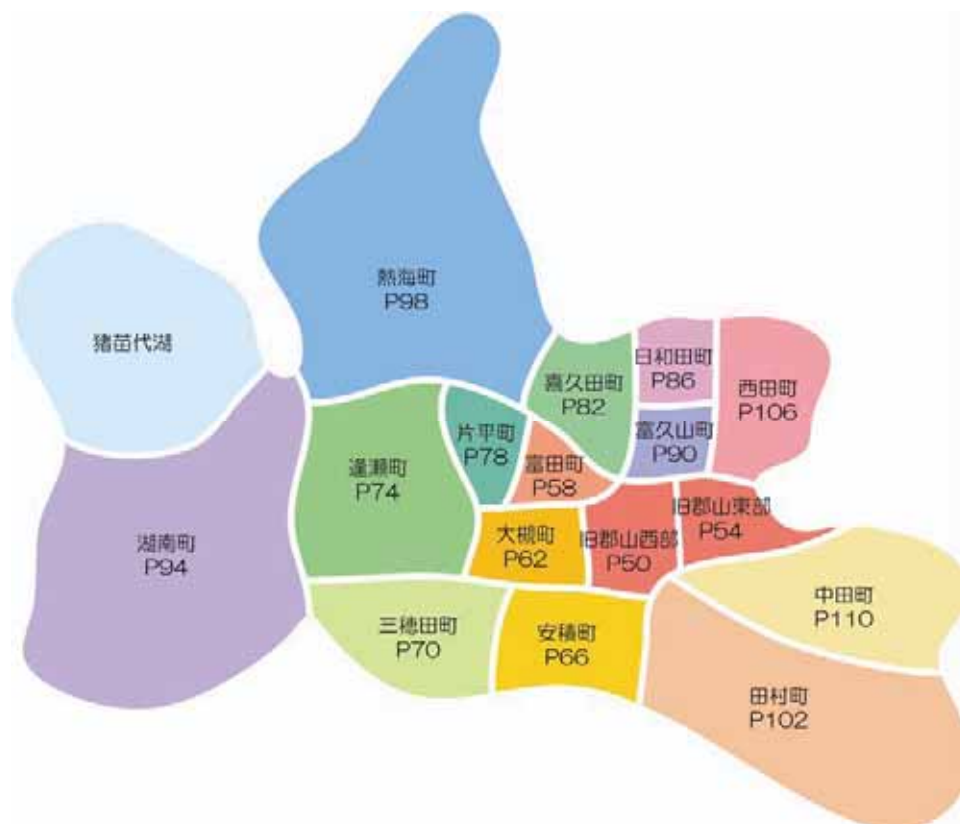
2 地域区分

地域区分は、本市の歴史的な経過、地域特性や地理的条件などから、16地域に分類します。

3 地域別対応方針の構成

地域別対応方針では、地域の特性や現況と課題を整理し、これらを踏まえた対応方針を示します。

4 地域区分図

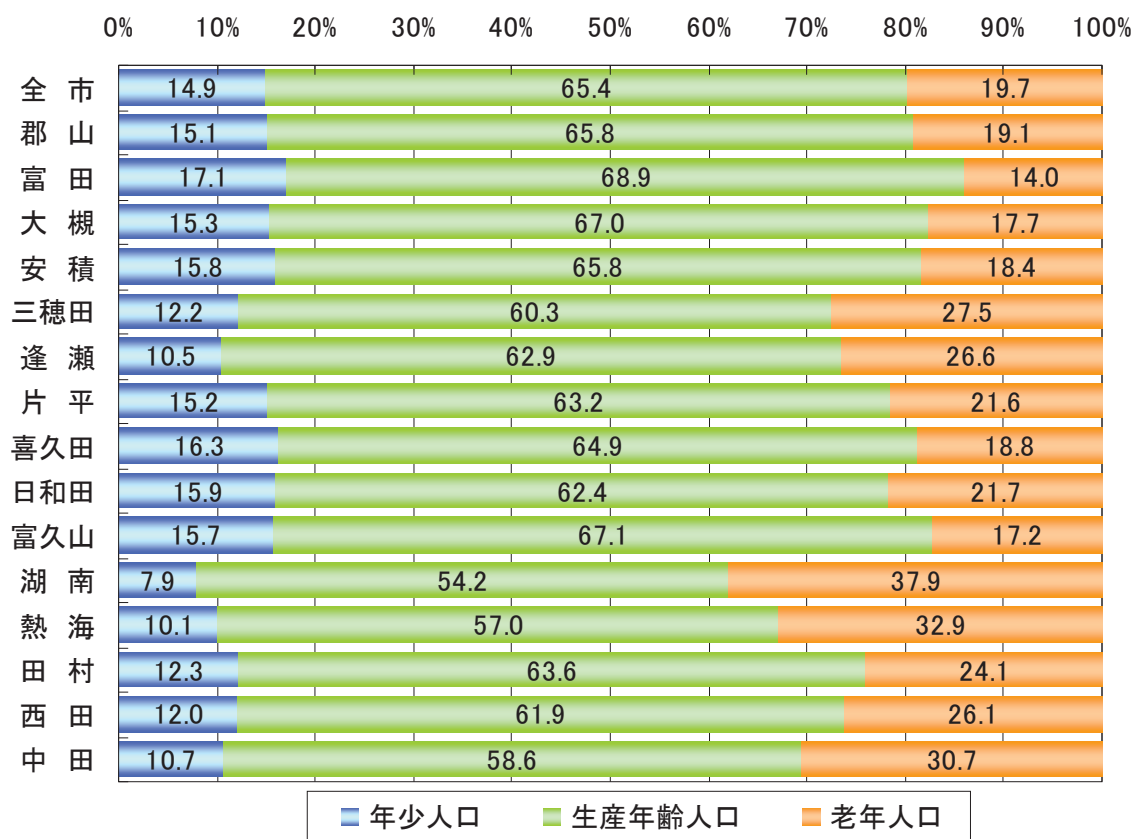


5 地域別年齢階層人口

表 地域別年齢階層別人口及び老年人口の免許保有率

地域	総 数	年少人口		生産年齢人口		老年人口		老年人口の 免許保有率
		(0～14歳)	構成比	(15～64歳)	構成比	(65歳以上)	構成比	
全 市	334,858	49,822	14.9	218,907	65.4	66,129	19.7	35.0
郡 山	126,192	19,031	15.1	83,105	65.8	24,056	19.1	36.7
富 田	25,510	4,366	17.1	17,566	68.9	3,578	14.0	41.5
大 槻	35,968	5,503	15.3	24,109	67.0	6,356	17.7	40.2
安 積	33,875	5,354	15.8	22,295	65.8	6,226	18.4	42.3
三穂田	5,005	608	12.2	3,020	60.3	1,377	27.5	32.5
逢 瀬	4,893	513	10.5	3,080	62.9	1,300	26.6	39.5
片 平	6,962	1,058	15.2	4,399	63.2	1,505	21.6	34.4
喜久田	11,029	1,795	16.3	7,160	64.9	2,074	18.8	32.9
日和田	10,333	1,646	15.9	6,449	62.4	2,238	21.7	34.0
富久山	34,536	5,411	15.7	23,168	67.1	5,957	17.2	34.5
湖 南	4,340	341	7.9	2,353	54.2	1,646	37.9	36.1
熱 海	6,641	669	10.1	3,784	57.0	2,188	32.9	30.4
田 村	18,637	2,293	12.3	11,849	63.6	4,495	24.1	35.4
西 田	4,942	594	12.0	3,058	61.9	1,290	26.1	31.1
中 田	5,995	640	10.7	3,512	58.6	1,843	30.7	31.2

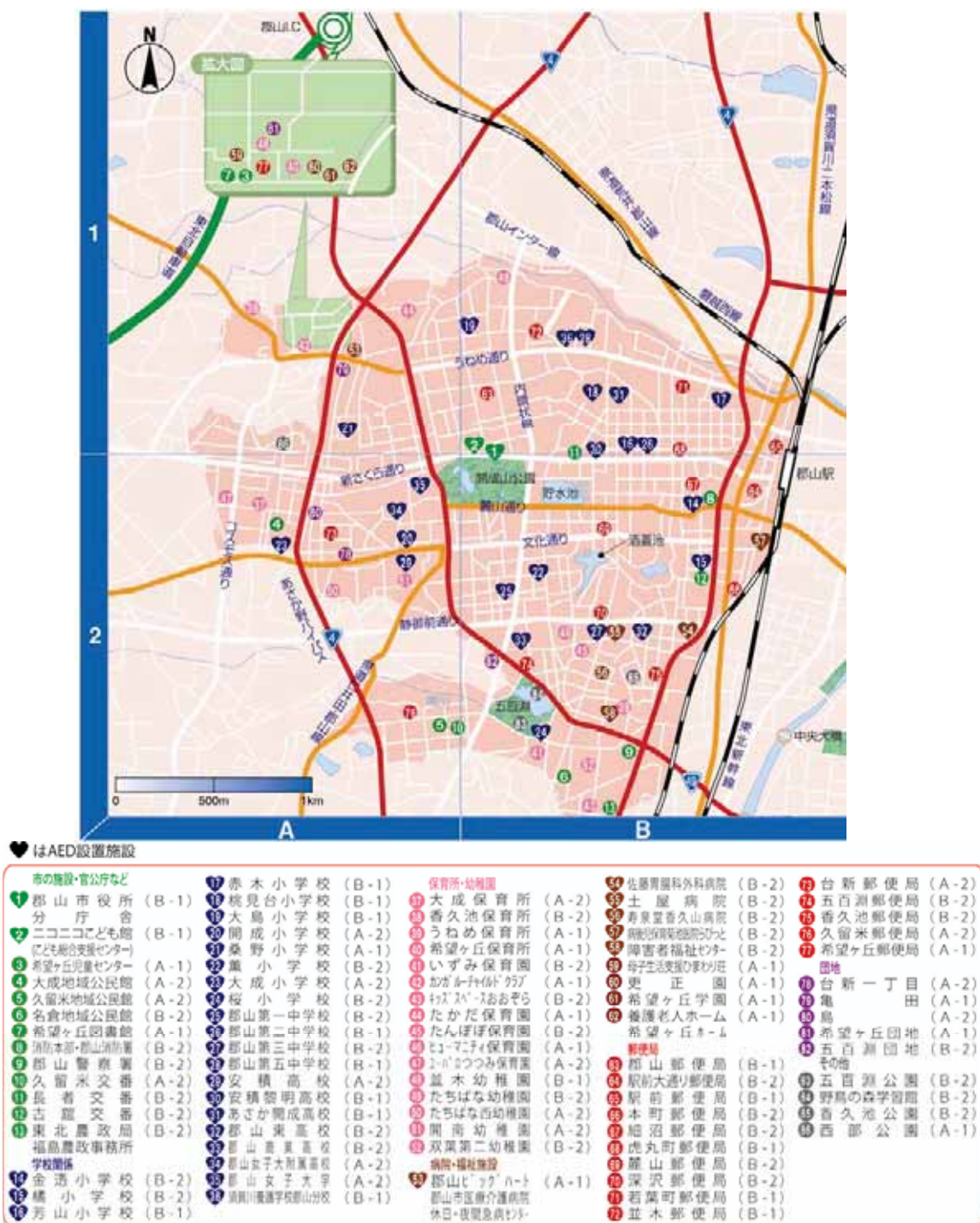
※平成 22 年 1 月 1 日現在(郡山市ウェブサイト参照)



4-1 旧郡山西部地域

1 地域の概要

- 旧郡山西部地域は、郡山駅西側に位置し住宅をはじめ公共施設や、商業・業務などの都市機能が集積しております。
- 郡山駅が広域的な公共交通の結節点であることから、市はもとより県を中心部の役割を担っています。



出典：暮らしのガイドブック 2010(郡山市)

2 交通インフラの現況

(主な道路)

広域交流促進道路：国道4号あさか野バイパス、国道49号

骨格幹線道路：国道4号、県)河内郡山線、都)郡山駅庚坦原線、都)内環状線、
都)下河原町東線、都)図景町谷地内線、都)横塚赤沼線、県)須賀川二本松線

幹線道路：都)東部幹線、都)本町谷地林線、都)川田大徳南線、
都)長者町橋郎治線、都)香久池田の保下線、県)荒井郡山線

(鉄道)

- ・ 郡山駅（東北新幹線：上り52本※、下り42本 山形新幹線：下り15本 東北本線：上り25本、下り26本 磐越東線：上り15本 磐越西線：下り18本 水郡線：上り10本）

※東北新幹線上りには山形新幹線を含む

(バス)

○地区内のバス路線

コスモス循環(西の内回り、池の台回り)線、さくら循環(虎丸回り、山根回り)線、あすなろ循環(西の内回り、市役所回り)線、八山田循環(勝木沢回り、奥羽大学回り)線、池の台経由鎗ヶ池団地線、館ヶ岡線、向陽台団地線、安積団地線、小野線、柳橋線、東部ニュータウン線等 計68路線

<そのうち採算の合わない補助対象路線>

船引線、三春線、旧道須賀川・六軒線、正直線、蓬田線、馬場線、東山霊園線、小野線、蒲倉・荒井線、あぶくま台線、芦の口経由下守屋線、館ヶ岡線、奥羽大学経由喜久田線、堂坂経由甲森線等 計24路線

3 移動特性

【代表交通手段】

- 鉄道やバス、自転車の利用が他地域に比べ多い状況となっております。

【移動目的】

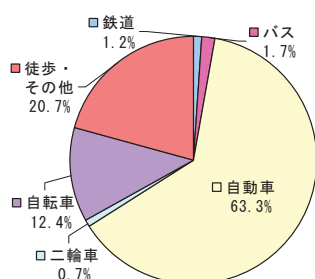
- 移動目的は、通勤目的の移動が約15%となっており、次いで業務目的が約13%となっております。

【地域間トリップ】

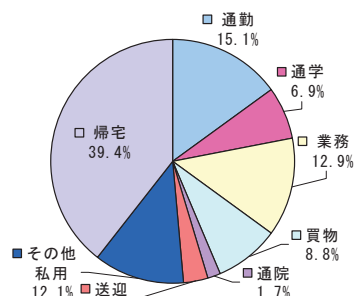
- 本市の移動のうち約3割が、旧郡山西部地域間での移動となっております。

(旧郡山西部地域トリップ数：209,738トリップ、郡山市全トリップ数：776,516トリップ)

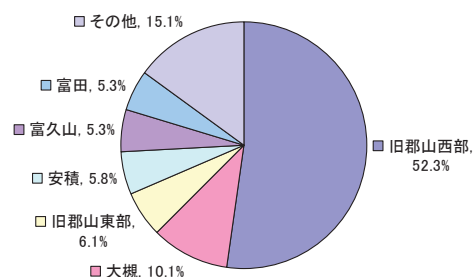
- 地域内での移動が約52%となっており、次いで大槻地域間の移動が約10%となっております。



【代表交通手段】



【目的別割合】

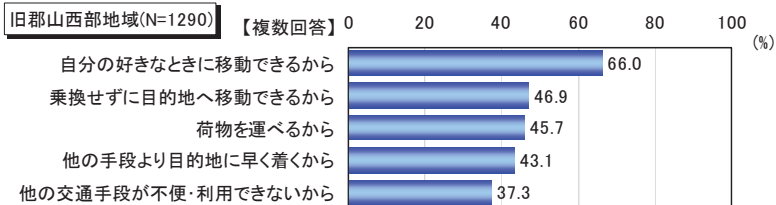


【地域内・地域間移動トリップ数割合】
(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査より)

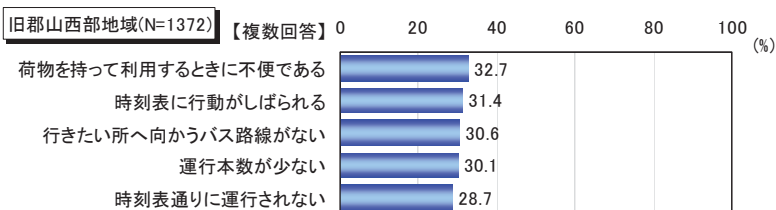
4 公共交通利用実態や意識

① パーソントリップ付帯調査

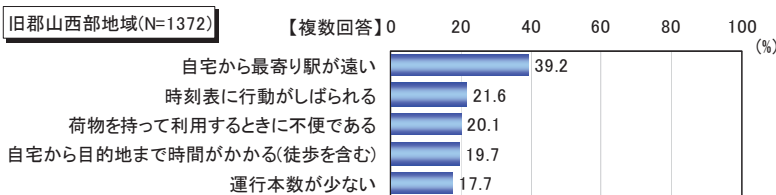
【自動車利用の理由】



【バス利用の不満】



【鉄道利用の不満】



(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査付帯調査より)

② 地域懇談会における意見

【各交通手段の課題】 N=27

主な意見

- ・バス運賃が高い
- ・今後のバス路線の継続性
- ・自転車走行環境の悪さ
- ・バス運行本数が少ない
- ・バスの運行情報提供が不十分
- ・道路の混雑
- ・生活上、自動車が必要不可欠
- ・バス運行ルートが不便
- ・バスの遅延
- ・バス移動に時間がかかる
- ・自転車と歩行者の事故の危険性
- ・駐輪場不足
- ・歩行者と自動車の事故の危険性
- ・高齢者の買物・通院

【各交通手段の改善意向】 N=30

主な意見

- ・駐輪場整備
- ・バス待ち環境の改善
- ・バス情報提供の促進
- ・自転車レーン整備
- ・道路整備
- ・バス運行本数の増便
- ・バス運賃の値下げ
- ・デマンドバスの運行
- ・バス車両の小型化
- ・コミュニティサイクルの実施
- ・高齢者の買物・通院

5 地域課題

<地域づくりの課題>

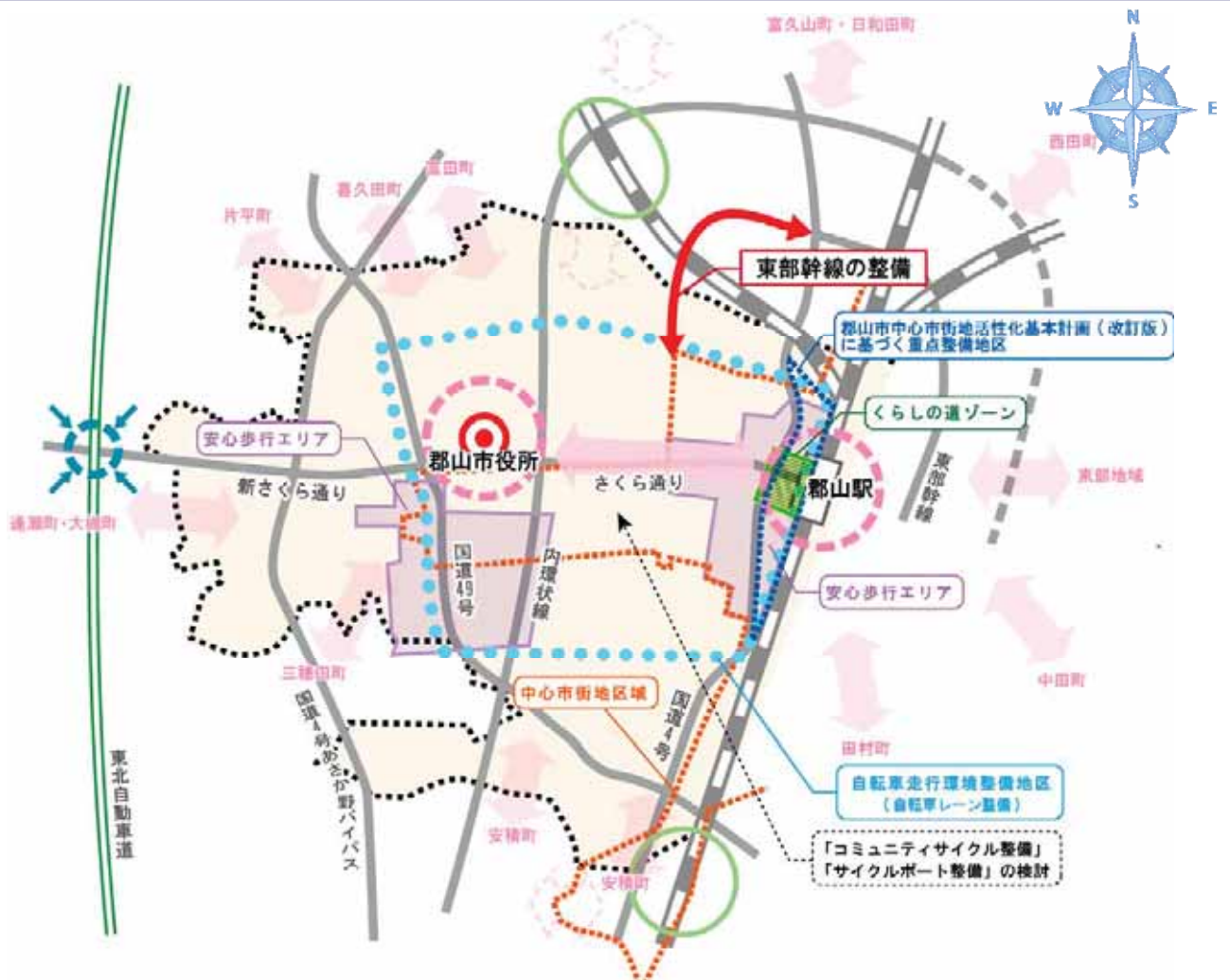
- 中心市街地の活性化
- 商業拠点としての魅力向上

<地域交通の課題>

- 周辺地域からのアクセス性の向上
- 公共交通による地区内移動の確保
- 中心市街地における混雑の緩和
- 自転車利用環境の向上

(出典：郡山市第五次総合計画や郡山市都市計画マスタープラン(改訂版))

6 地域別対応方針



凡 例			
	市役所		基幹バス
	行政センター		幹線バス
	鉄道		駅へのアクセス検討
	新駅設置		地域交通
	高速道路		交通結節点の機能強化
	広域交流促進道路等		スマートインターチェンジ

◇新駅は、確定した位置を示すものではなく、郡山都市圏総合都市交通計画において路線バスや接続する道路等を考慮し提案された案であり、今後、詳細な位置検討が必要であります。

《地域別対応方針》

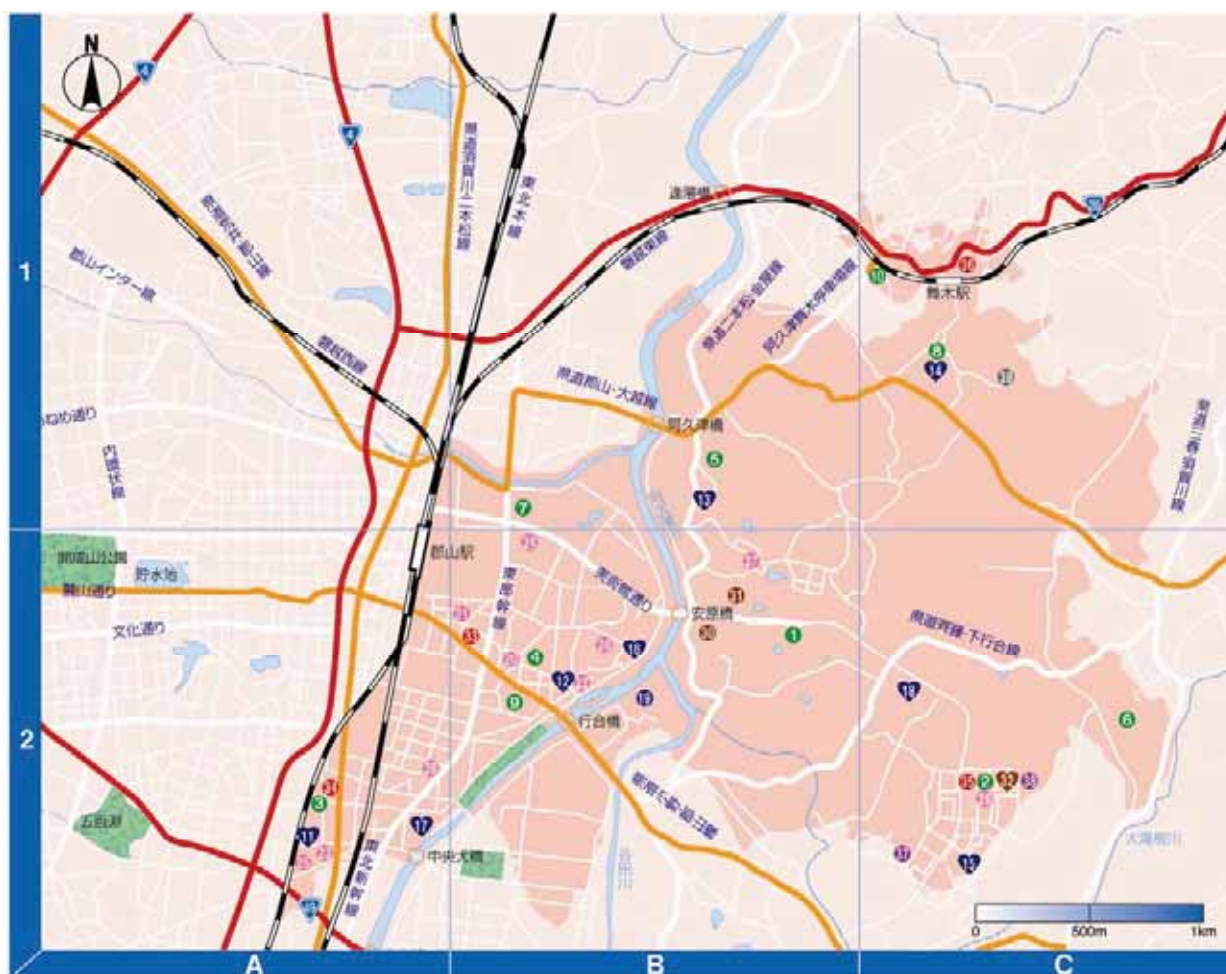
地域内の移動が多い地域のため、短い移動ニーズにも対応できる自転車利用環境整備（自転車レーン整備、コミュニティサイクル整備、サイクルポート整備）や歩いて暮らせるまちづくりの推進に向けて歩行者空間整備に取り組みます。

また、他地域からの流入も多く、交通渋滞の解消や環境負荷の低減のため、公共交通網の再編や交通結節点としての機能強化、さらには隣接地域における新駅設置やスマートインターチェンジの設置、東部幹線等の幹線道路の整備による交通の分散化に取り組みます。

4-2 旧郡山東部地域

1 地域の概要

○ 旧郡山東部地域は、郡山駅の東側に位置し、駅近くに工場が、その周辺には住宅地が形成され、さらに阿武隈川以東は田園地帯が広がり、豊かな自然や優良な農地を有するとともに、土地区画整理事業による東部ニュータウンなど良好な住宅地が形成されています。



♥ はAED設置施設

市の施設・官公庁など ① 郡山美術館 (B-2) ② 緑ヶ丘ふれあいむす ③ 緑ヶ丘地域公民館 ④ 芳賀地域公民館 (A-2) ⑤ 東部地域公民館 (B-2) ⑥ 荒井浄水場 (B-1) ⑦ 下水道管理センター ⑧ 白石211に消防防 ⑨ センター・白岩分館 (C-1) ⑩ 芳賀交番 (B-2) ⑪ 岩江駐在所 (C-1)	学校関係 ⑫ 小原田小学校 (A-2) ⑬ 芳賀小学校 (B-1) ⑭ 東芳小学校 (B-1) ⑮ 白岩小学校 (C-1) ⑯ 緑ヶ丘第一小学校 (C-2) ⑰ 郡山第四中学校 (B-2) ⑱ 小原田中学校 (A-2) ⑲ 緑ヶ丘中学校 (C-2) ⑳ ティア/ティミ-郡山 (B-2)	㉑ 託児所ぞうさん (B-2) ㉒ けいけいこほらだ (A-2) ㉓ トレミの保育 (B-2) ㉔ あけぼの幼稚園 (A-2) ㉕ 小原田幼稚園 (A-2) ㉖ 東部朝風幼稚園 (B-2) ㉗ 尚志幼稚園 (B-2) ㉘ 尚志緑ヶ丘幼稚園 (C-2) ㉙ 緑ヶ丘保育所 ㉚ 老人保健施設光の森 (B-2) ㉛ 特別養護老人ホーム 光の森の丘	㉜ 特別養護老人ホーム ハーモニ-緑ヶ丘 郵便局 ㉝ 方八町郵便局 (B-2) ㉞ 小原田郵便局 (A-2) ㉟ 緑ヶ丘郵便局 (C-2) ㊱ 舞木郵便局 (C-1) 団地 ㊲ 緑ヶ丘 (C-2) ㊳ 緑ヶ丘東 (C-2) ㊴ その他 ㊵ 白岩運動広場 (C-1)
--	---	---	---

出典:暮らしのガイドブック 2010(郡山市)

2 交通インフラの現況

(主な道路)

広域交流促進道路：－

骨格幹線道路：国道 288 号、主)小野郡山線、都)内環状線、都)大町横塚線、都)横塚赤沼線

幹線道路：主)郡山大越線、都)東部幹線、県)齊藤下行合線、都)香久池田の保下線

(鉄道)

- ・ 郡山駅（東北新幹線：上り 52 本※、下り 42 本 山形新幹線：下り 15 本 東北本線：上り 25 本、下り 26 本 磐越東線：上り 15 本 磐越西線：下り 18 本 水郡線：上り 10 本）

※東北新幹線上りには山形新幹線を含む

- ・ 舞木駅（磐越東線：上り 15 本、下り 14 本 郡山駅までの所要時間 6 分）

(バス)

○地区内のバス路線

方八町線、蓬田線、馬場線、東山霊園線、昭和町経由日大徳定線、小野線、柳橋線、東部ニュータウン線、美術館経由東部ニュータウン線、蒲倉・荒井線、あぶくま台線、福島空港線、まちなか循環線 計 13 路線

<そのうち採算の合わない補助対象路線>

方八町線、蓬田線、馬場線、東山霊園線、小野線、蒲倉・荒井線、あぶくま台線 計 7 路線

3 移動特性

【代表交通手段】

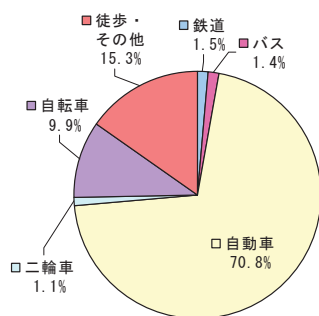
- 鉄道やバス、自転車の利用が他地域に比べ多い状況となっております。

【移動目的】

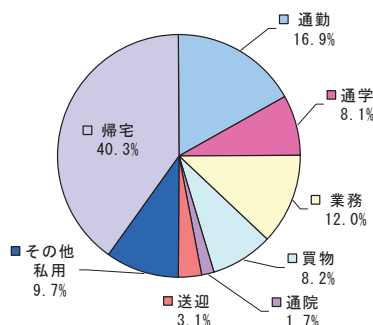
- 移動目的は、通勤目的の移動が約 17%となっており、次いで業務目的が約 12%となっております。

【地域間トリップ】

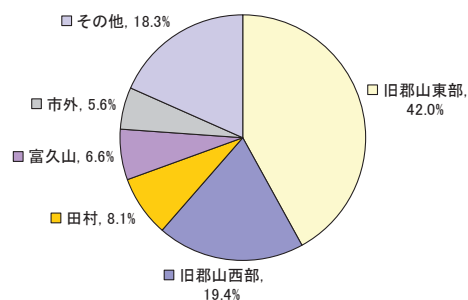
- 本市の移動のうち約 1 割が、旧郡山東部地域間での移動となっております。
(旧郡山東部地域トリップ数：65,012 トリップ、郡山市全トリップ数：776,516 トリップ)
- 地域内での移動が約 42%となっており、次いで旧郡山西部地域間の移動が約 19%となっております。



【代表交通手段】



【目的別割合】



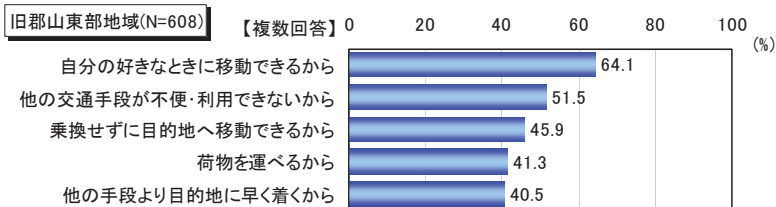
【地域内・地域間移動トリップ数割合】

(第 2 回郡山都市圏パーソントリップ調査より)

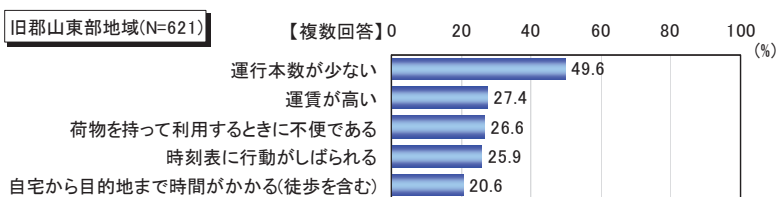
4 公共交通利用実態や意識

① パーソントリップ付帯調査

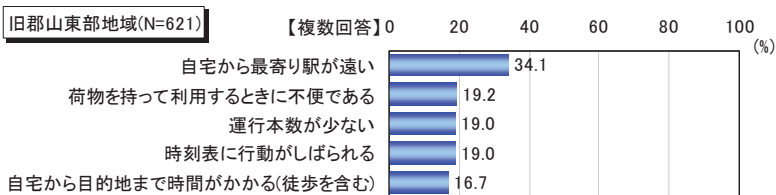
【自動車利用の理由】



【バス利用の不満】



【鉄道利用の不満】



(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査付帯調査より)

② 地域懇談会における意見

【各交通手段の課題】 N=16

主な意見

- ・バス運行本数が少ない
- ・バス路線の継続性
- ・バス運行ルートが不便
- ・駅アクセスが不便
- ・バス停アクセスが不便
- ・バス運賃が高い
- ・道路の混雑

【各交通手段の改善意向】 N=18

主な意見

- ・バス車両の小型化
- ・道路整備
- ・循環バスの運行
- ・新駅の設置
- ・駅のバリアフリー化
- ・新軌道の導入
- ・バス運行ルートの改善
- ・バス運賃の値下げ
- ・デマンドバスの運行
- ・高齢者の買物・通院
- ・人口が少ない

5 地域課題

<地域づくりの課題>

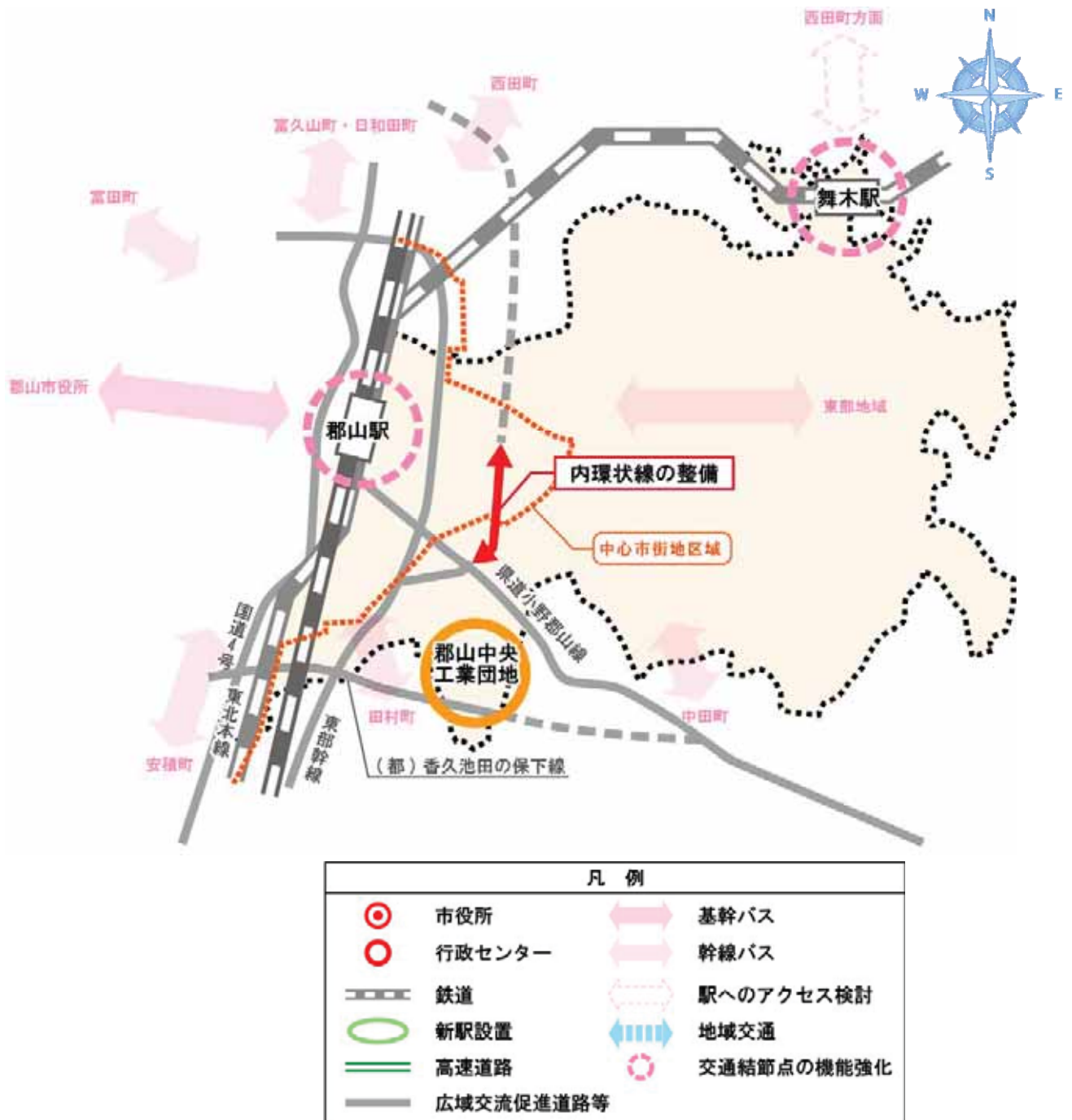
- 歴史・文化拠点の形成
- 都市基盤の整備

<地域交通の課題>

- 公共交通による地域内移動の確保
- 交通結節点としての機能強化（郡山駅西口、郡山駅東口、舞木駅）
- 自転車や歩行者の利用環境の向上
- 中心部における混雑の緩和

(出典：郡山市第五次総合計画や郡山市都市計画マスタープラン(改訂版))

6 地域別対応方針



《地域別対応方針》

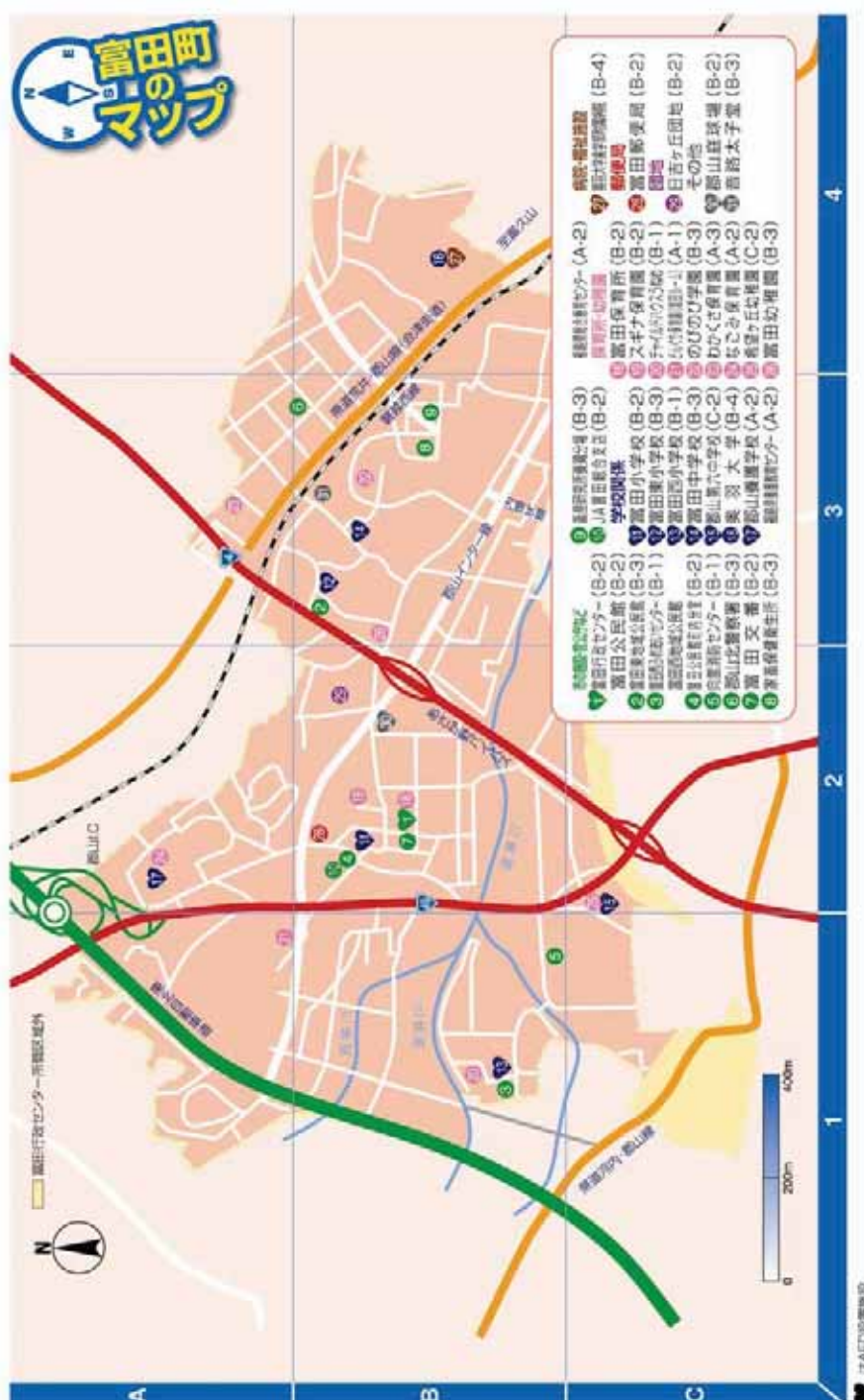
公共交通による地域内移動の確保を図るとともに、郡山駅東口及び郡山駅西口並びに舞木駅の交通結節点としての機能を強化し、公共交通の利便性向上に努めます。さらには、安全・安心に移動できる自転車、歩行者環境の充実に努めます。

また、郡山駅周辺部の道路混雑の緩和を図るため、内環状線や香久池田の保下線等の幹線道路の整備を進めます。

4－3 富田地域

1 地域の概要

- 郡山駅から北西に約2～5kmに位置し、主に住宅地として街が形成されている。
- 地域がほぼ市街化区域で土地区画整理事業が進んでおり、市街化が著しく、住環境の整備により人口の増加が続いています。



出典：暮らしのガイドブック 2010(郡山市)

2 交通インフラの現況

(主な道路)

広域交流促進道路：東北自動車道、国道4号あさか野バイパス、国道49号

骨格幹線道路：都)内環状線、都)郡山インター線

幹線道路：県)荒井郡山線

(鉄道)

—

(バス)

○地区内のバス路線

玉川経由熱海温泉線、新国道経由熱海温泉線、市役所経由夏出線、西部工業団地線、新さくら通り経由河内線、八山田循環(勝木沢回り)線、八山田循環(奥羽大学回り)線、奥羽大学経由喜久田線、テニスコート経由百合ヶ丘線、下富田経由百合ヶ丘線 計10路線

<そのうち採算の合わない補助対象路線>

玉川経由熱海温泉線、新国道経由熱海温泉線、市役所経由夏出線、西部工業団地線、新さくら通り経由河内線、奥羽大学経由喜久田線 計6路線

3 移動特性

【代表交通手段】

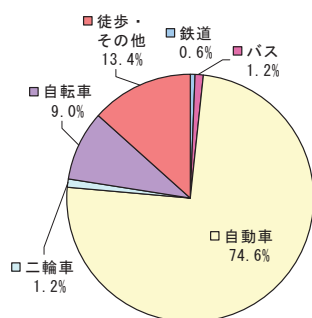
○ 自動車の利用割合が約75%と高い状況となっております。

【移動目的】

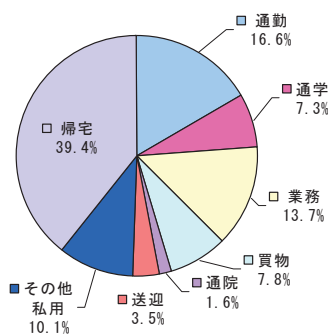
○ 移動目的は、通勤目的の移動が約17%となっており、次いで業務目的が約14%となっております。

【地域間トリップ】

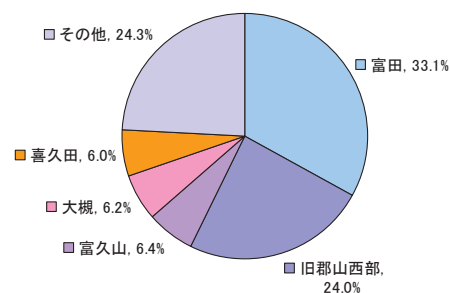
○ 地域内での移動が約33%となっており、次いで旧郡山西部地域間の移動が約24%となっております。



【代表交通手段】



【目的別割合】



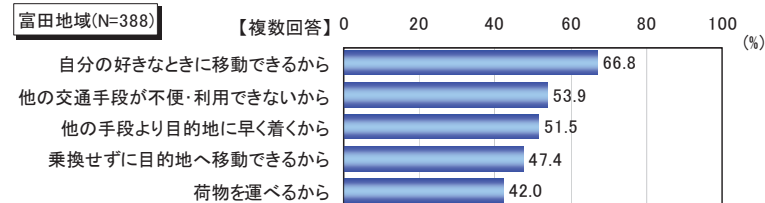
【地域内・地域間移動トリップ数割合】

(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査より)

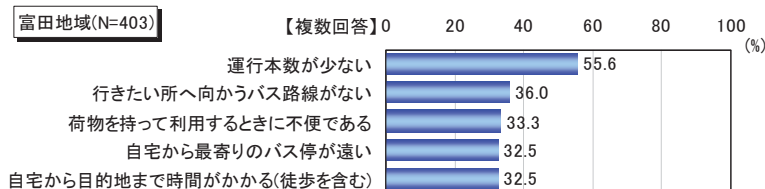
4 公共交通利用実態や意識

① パーソントリップ付帯調査

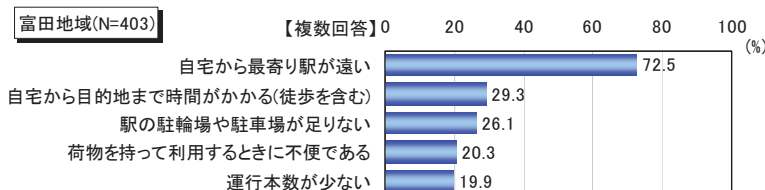
【自動車利用の理由】



【バス利用の不満】



【鉄道利用の不満】



(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査付帯調査より)

② 地域懇談会における意見

【各交通手段の課題】 N=32

主な意見

- ・バス運行ルートが不便
- ・今後のバス路線の継続性
- ・道路の混雑
- ・高齢者の買物・通院
- ・バス停アクセスが不便
- ・バス運行本数が少ない
- ・バスの遅延
- ・生活上、自動車が必要不可欠
- ・バス移動に時間がかかる
- ・通勤、通学

【各交通手段の改善意向】 N=29

主な意見

- ・バス運行ルートの改善
- ・デマンドバスの運行
- ・循環バスの運行
- ・バス利用への強制力の付加
- ・バス運賃の値下げ
- ・バス車両の小型化
- ・高齢者の買物・通院

5 地域課題

<地域づくりの課題>

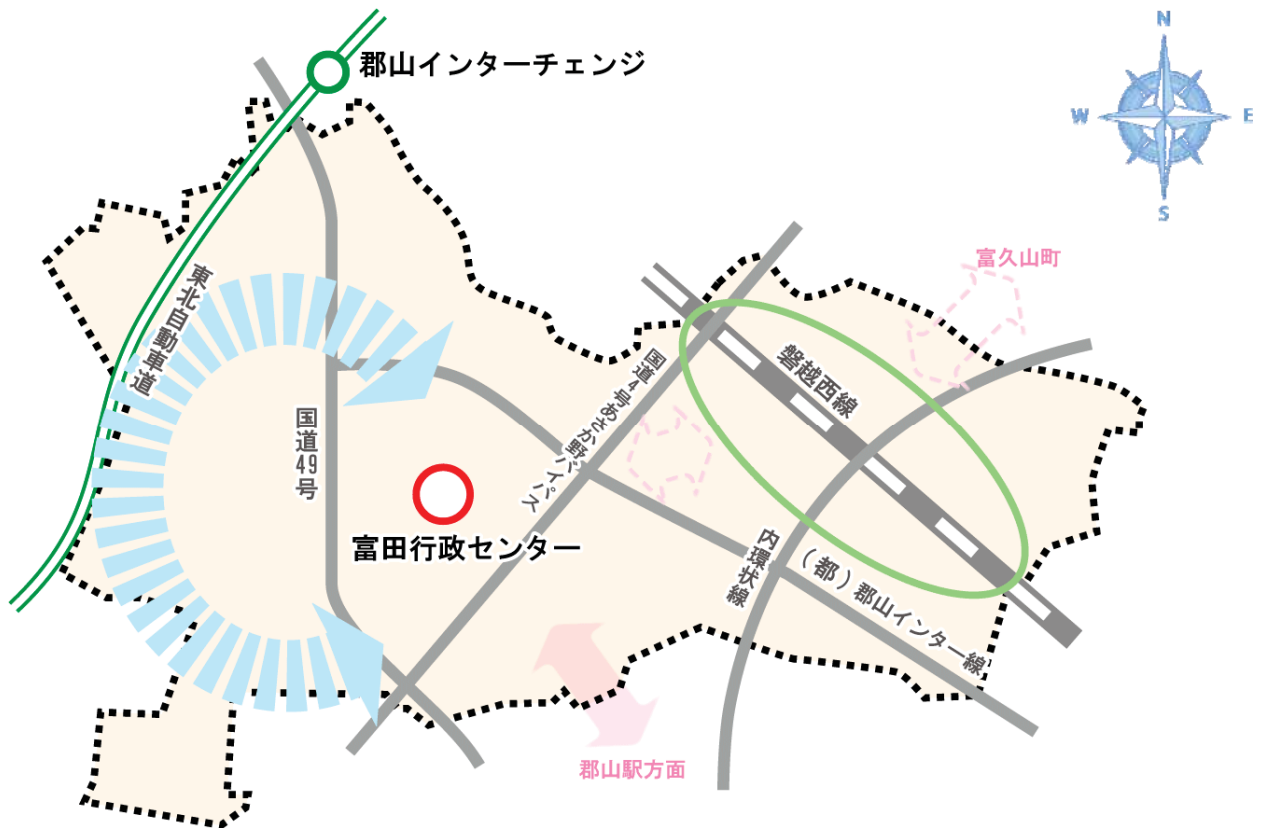
- 郡山インターチェンジを活用した流通機能の強化
- 居住環境整備の推進

<地域交通の課題>

- 鉄道の利便性の向上
- 公共交通による地域内移動の確保

(出典：郡山市第五次総合計画や郡山市都市計画マスタープラン(改訂版))

6 地域別対応方針



凡 例			
	市役所		基幹バス
	行政センター		幹線バス
	鉄道		駅へのアクセス検討
	新駅設置		地域交通
	高速道路		交通結節点の機能強化
	交流促進道路等		



◇新駅は、確定した位置を示すものではなく、郡山都市圏総合都市交通計画において路線バスや接続する道路等を考慮し提案された案であり、今後、詳細な位置検討が必要であります。

◇地域交通は、地域ニーズや地域特性に応じ柔軟に対応する必要があるため、特定の場所やルート、運行方式に限定せず、市民との協働による地域交通システムの構築を目指すものです。

《地域別対応方針》

鉄道駅の利便性向上を図るため、JR 磐越西線を活用した新駅の設置に取り組むとともに、公共交通による地域内移動の確保に向けて、行政センターを中心とした地域交通システム（市民との協働による郡山型地域交通システム）の構築に取り組みます。

4-4 大槻地域

1 地域の概要

○ 郡山駅から西へ 4～8km に位置し、住宅市街地と田・畑といった自然資源の両面をあわせ持った地域となっている。土地区画整理事業や街路事業の進捗により市街化が進み、良好な住環境が形成されています。



出典：暮らしのガイドブック 2010(郡山市)

2 交通インフラの現況

(主な道路)

広域交流促進道路：東北自動車道

骨格幹線道路：主) 郡山湖南線、都) 図景町谷地内線

幹線道路：都) 郡山駅庚坦原線、都) 川田大徳南線、市) 三穂田熱海線

(鉄道)

—

(バス)

○地区内のバス路線

市役所経由希望ヶ丘線、西の内経由希望ヶ丘線、新さくら通り経由希望ヶ丘線、市役所経由新池下団地線、コスモス循環(西の内回り)線、コスモス循環(池の台回り)線、市役所経由大槻線、西の内経由大槻線、麓山経由大槻線、市役所経由静団地線、池の台経由静団地線、福祉センター経由静団地線、休石線、山田原線、御霊櫃線、山根経由柴宮・免許センター線、市役所経由柴宮・免許センター線、芦の口経由下守屋線、あすなろ循環(西の内回り)線、あすなろ循環(市役所回り)線 計 20 路線

<そのうち採算の合わない補助対象路線>

休石線、山田原線、御霊櫃線、芦の口経由下守屋線 計 4 路線

3 移動特性

【代表交通手段】

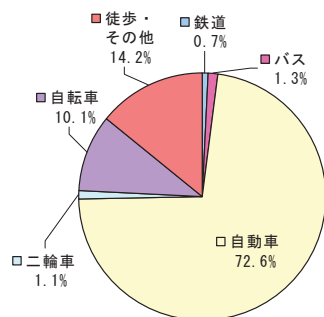
○ 自動車の利用割合が約 73%と高い状況となっております。

【移動目的】

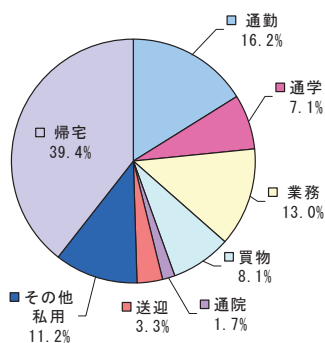
○ 移動目的は、通勤目的の移動が約 16%となっており、次いで業務目的が約 13%となっております。

【地域間トリップ】

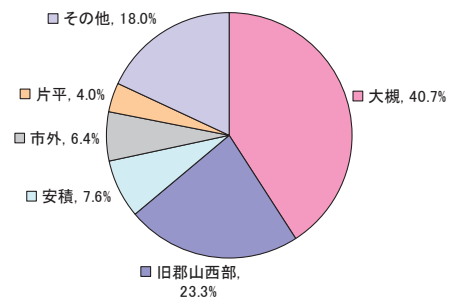
○ 地域内での移動が約 41%となっており、次いで旧郡山西部地域間の移動が約 23%となっております。



【代表交通手段】



【目的別割合】



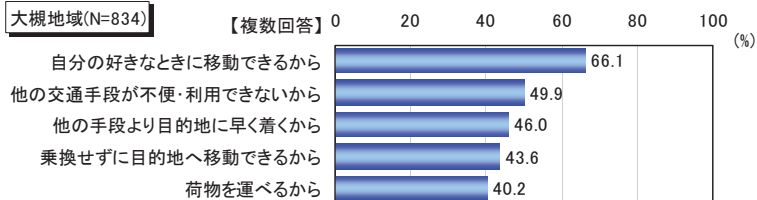
【地域内・地域間移動トリップ数割合】

(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査より)

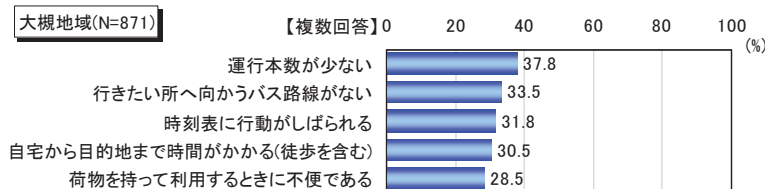
4 公共交通利用実態や意識

①パーソントリップ付帯調査

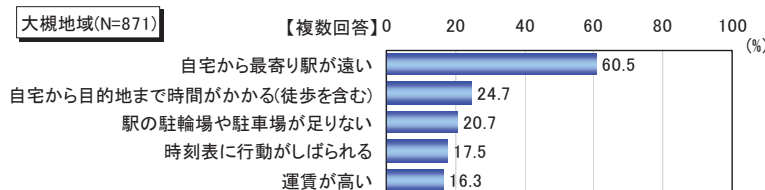
【自動車利用の理由】



【バス利用の不満】



【鉄道利用の不満】



(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査付帯調査より)

②地域懇談会における意見

【各交通手段の課題】 N=7

主な意見

- ・バス停アクセスが不便
- ・バス運行ルートが不便

【各交通手段の改善意向】 N=7

主な意見

- ・新軌道の導入
- ・バス運行ルートの改善
- ・自転車レーンの設置

5 地域課題

<地域づくりの課題>

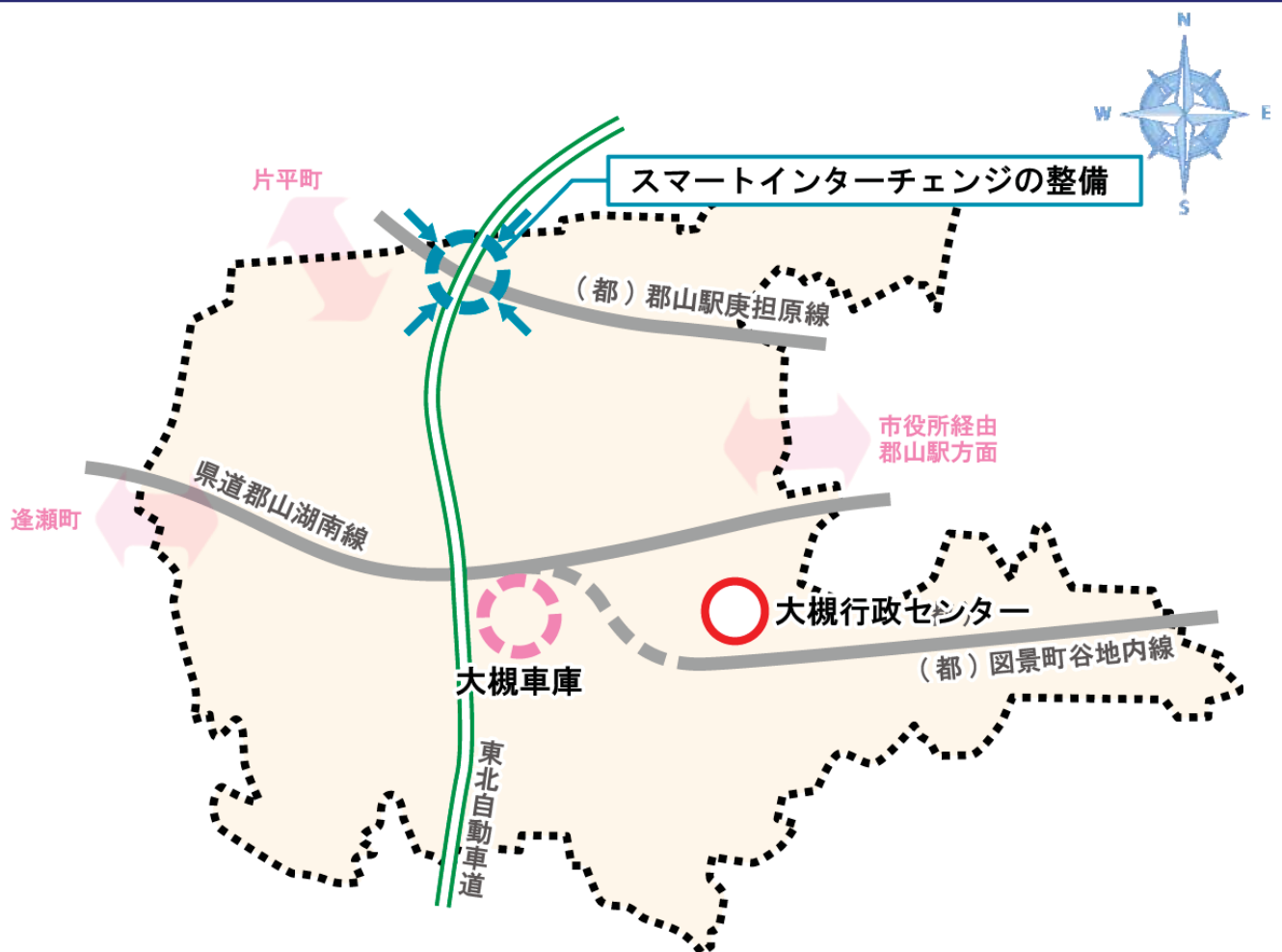
- 区域区分の見直し
- 居住環境整備の推進

<地域交通の課題>

- 高速道路へのアクセス性向上
- 公共交通による地域内移動の確保
- 交通結節点としての機能強化 (大槻車庫)
- 混雑の緩和

(出典：郡山市第五次総合計画や郡山市都市計画マスタープラン(改訂版))

6 地域別対応方針



凡 例			
	市役所		基幹バス
	行政センター		幹線バス
	鉄道		駅へのアクセス検討
	新駅設置		地域交通
	高速道路		交通結節点の機能強化
	広域交流促進道路等		スマートインターチェンジ

《地域別対応方針》

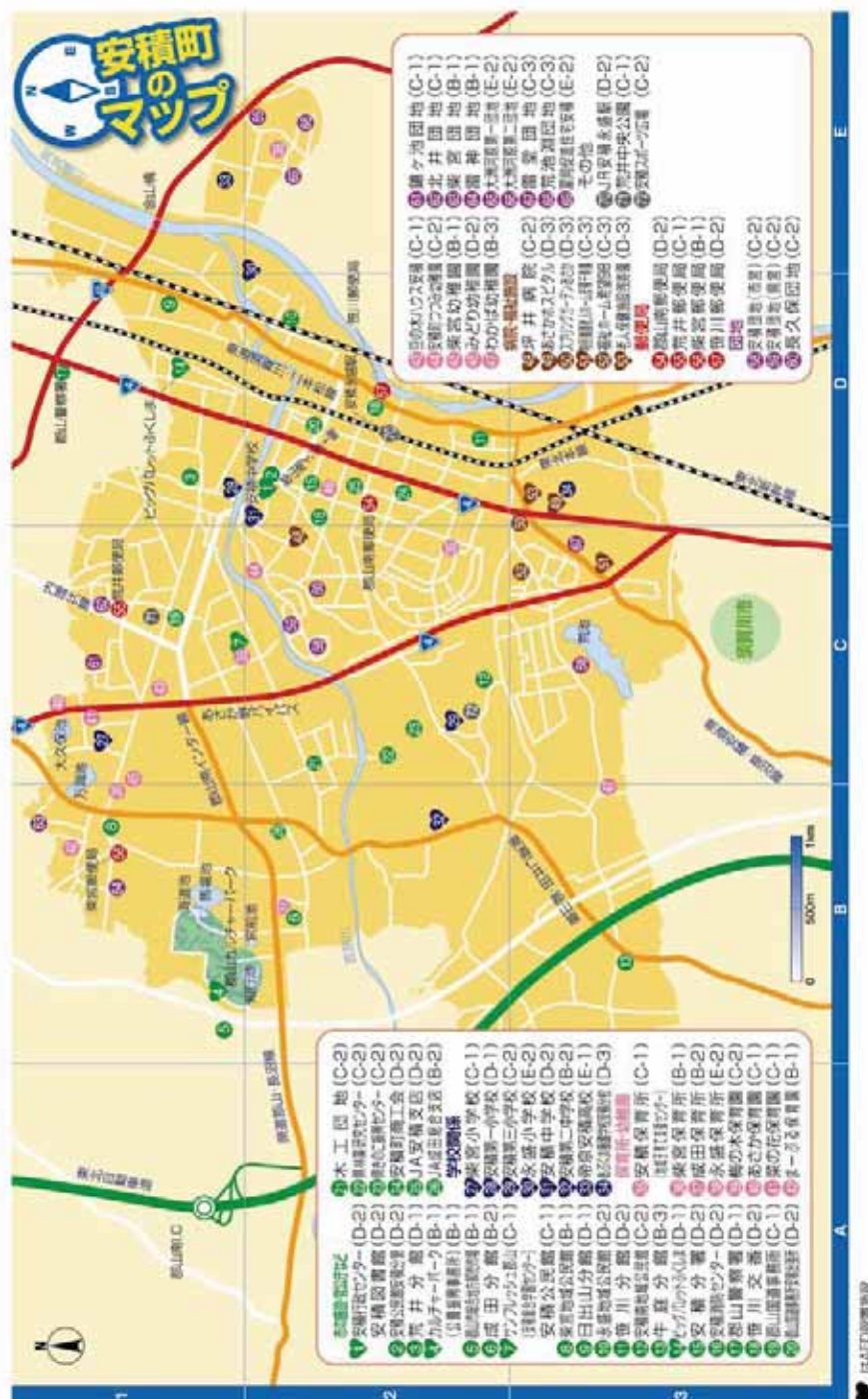
地域内を縦断する東北自動車道へのアクセス向上を図るため、スマートインターチェンジの整備に取り組むとともに、地域の混雑緩和に向け、図景町谷地内線等の幹線道路の整備を進めます。

公共交通の利便性向上のため、地区内にある大槻車庫の交通結節点としての機能強化に取り組めます。

4-5 安積地域

1 地域の概要

- 郡山駅から南へ4～10kmに位置し、住宅市街地と田・畑といった自然資源をあわせ持った地域であるほか、コンベンション機能を有するビッグパレットふくしまを中心に都市整備が進み、郡山市の副次拠点としての役割を果たしています。



出典：暮らしのガイドブック 2010(郡山市)

2 交通インフラの現況

（主な道路）

広域交流促進道路：東北自動車道、国道4号あさか野バイパス、国道4号、国道49号、
都)大黒田雷神線、笹川大善寺線

骨格幹線道路：主)郡山長沼線、都)内環状線

幹線道路：県)須賀川二本松線、都)東部幹線、都)川田大徳南線、都)長者町橋郎治線

（鉄道）

- ・ 安積永盛駅（東北本線：上り24本、下り34本 水郡線：上り10本 郡山駅までの所要時間6分）
※東北線本線下りには水郡線下りを含む

（バス）

○地区内のバス路線

山根経由柴宮・免許センター線、栄町経由柴宮団地線、市役所経由柴宮・免許センター線、長沼線、下守屋線、池の台経由鎗ヶ池団地線、鎗ヶ岡線、向陽台団地線、安積団地線、須賀川・並木線、旧道須賀川・六軒線、正直線、昭和町経由日大徳定線、西の内・安積線 計14路線

<そのうち採算の合わない補助対象路線>

長沼線、下守屋線、鎗ヶ岡線、旧道須賀川・六軒線、正直線 計5路線

3 移動特性

【代表交通手段】

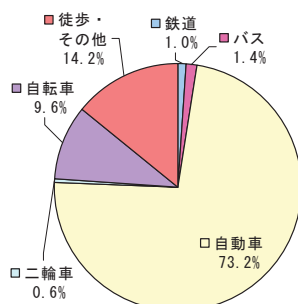
- 自動車の利用割合が約73%と高い状況となっております。

【移動目的】

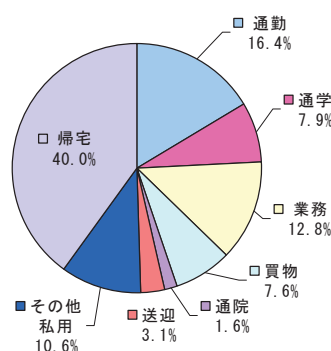
- 移動目的は、通勤目的の移動が約16%となっており、次いで業務目的が約13%となっております。

【地域間トリップ】

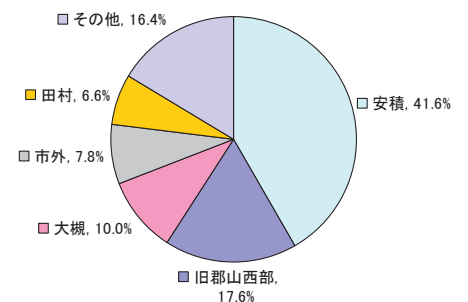
- 地域内での移動が約42%となっており、次いで旧郡山西部地域間の移動が約18%となっております。



【代表交通手段】



【目的別割合】

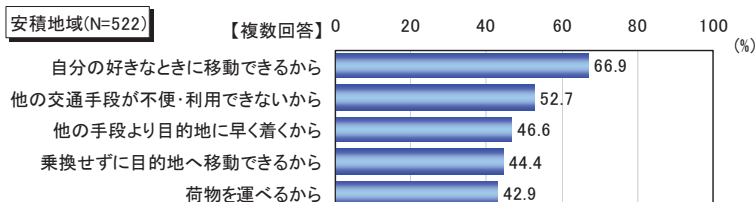


【地域内・地域間移動トリップ数割合】
(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査より)

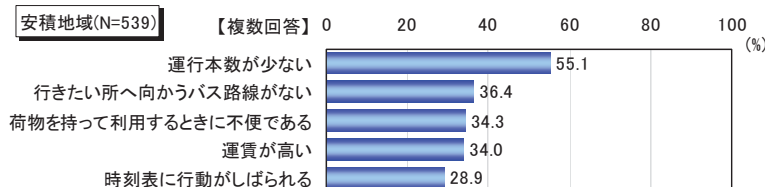
4 公共交通利用実態や意識

①パーソントリップ付帯調査

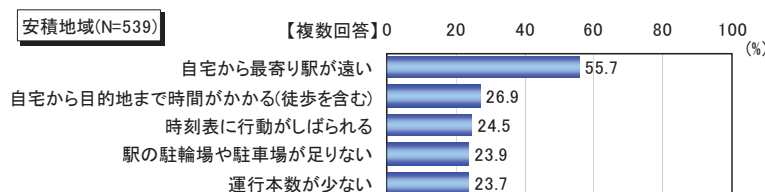
【自動車利用の理由】



【バス利用の不満】



【鉄道利用の不満】



(第2回郡山市圏パーソントリップ調査付帯調査より)

②地域懇談会における意見

【各交通手段の課題】 N=10

主な意見

- ・ 今後のバス路線の継続性
- ・ 駅間距離が長い
- ・ バス運行情報提供が不十分
- ・ 高齢者の買物・通院
- ・ 通勤・通学
- ・ 事故の危険性

【各交通手段の改善意向】 N=20

主な意見

- ・ バス運行ルートの改善
- ・ バス車両の小型化
- ・ バス運賃の値下げ
- ・ 高齢者の買物・通院
- ・ バスレーンの設置
- ・ バス運行本数の増便
- ・ パーク&バスライドの実施
- ・ バス利用の付加価値向上
- ・ 高齢者の買物・通院

5 地域課題

<地域づくりの課題>

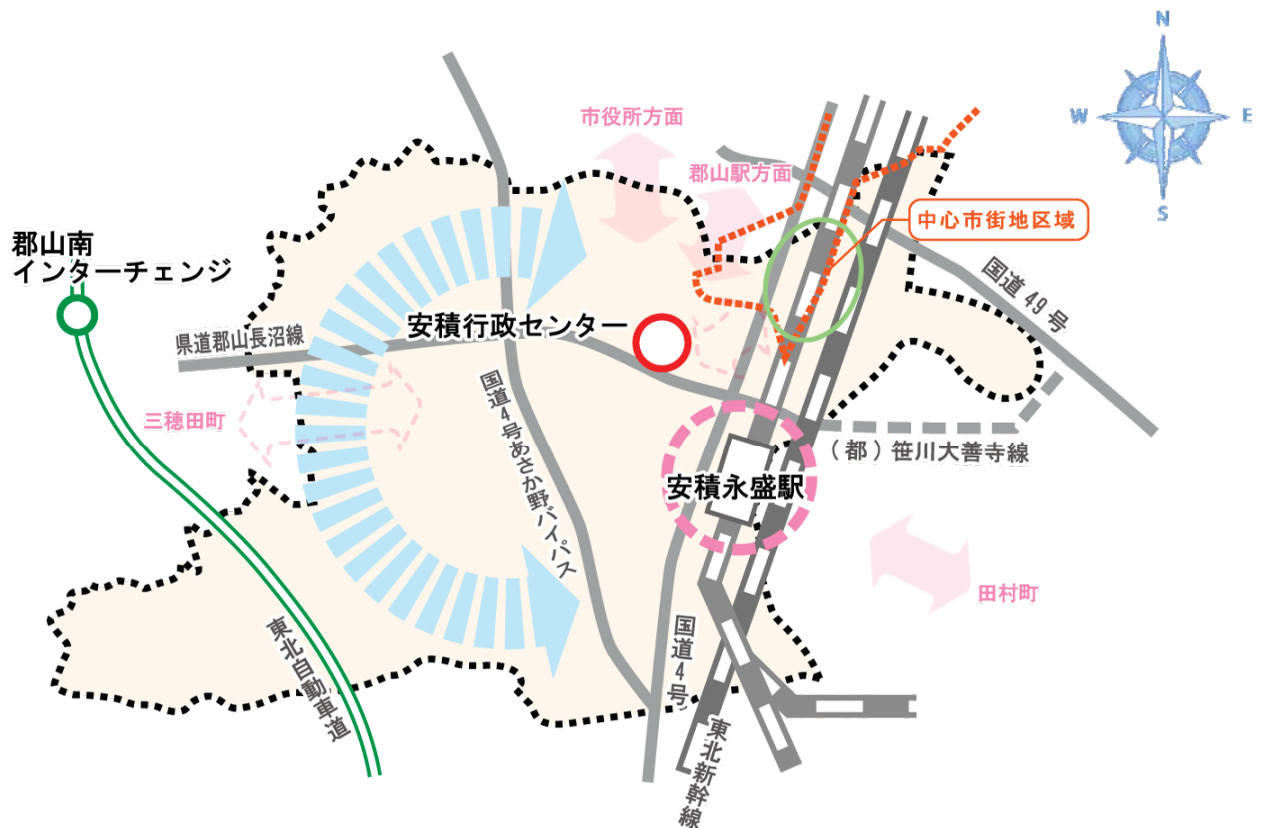
- 地域の西側一帯に広がる生産性の高い農地の営農環境の保全

<地域交通の課題>

- 鉄道の利便性向上
- 公共交通による地域内移動の確保

(出典：郡山市第五次総合計画や郡山市都市計画マスタープラン(改訂版))

6 地域別対応方針



凡 例			
	市役所		基幹バス
	行政センター		幹線バス
	鉄道		駅へのアクセス検討
	新駅設置		地域交通
	高速道路		交通結節点の機能強化
	交流促進道路等		



◇新駅は、確定した位置を示すものではなく、郡山都市圏総合都市交通計画において路線バスや接続する道路等を考慮し提案された案であり、今後、詳細な位置検討が必要であります。

◇地域交通は、地域ニーズや地域特性に応じ柔軟に対応する必要があるため、特定の場所やルート、運行方式に限定せず、市民との協働による地域交通システムの構築を目指すものです。

《地域別対応方針》

鉄道の利便性向上とともに、郡山市の副次拠点である大規模なコンベンション施設の周辺の活性化を図るため、JR 東北本線を活用した新駅の設置に取り組みます。

また、公共交通による地域内移動の確保に向けて、行政センターや駅を中心とした地域交通システム（市民との協働による郡山型地域交通システム）の構築に取り組みます。

4-6 三穂田地域

1 地域の概要

- 郡山駅から南西へ7～11kmに位置し、優良な農地と森林地帯など自然資源が豊富な地域です。
- また、温泉や観光ぶどう園、ゴルフ場など、レジャーに多くの人々が訪れる地域です。



出典：暮らしのガイドブック 2010（郡山市）

2 交通インフラの現況

(主な道路)

広域交流促進道路：東北自動車道

骨格幹線道路：主) 郡山長沼線

幹線道路：市) 三穂田熱海線、都) 川田大徳南線

(鉄道)

—

(バス)

○地区内のバス路線

長沼線、下守屋線、芦の口経由下守屋線、舘ヶ岡線 計 4 路線

<そのうち採算の合わない補助対象路線>

長沼線、下守屋線、芦の口経由下守屋線、舘ヶ岡線 計 4 路線

3 移動特性

【代表交通手段】

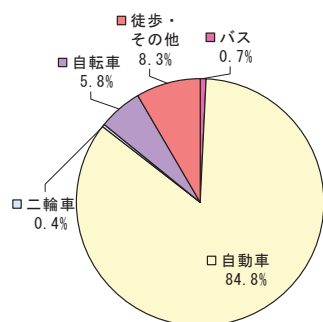
○ 自動車の利用割合が約 85%と高い状況となっております。

【移動目的】

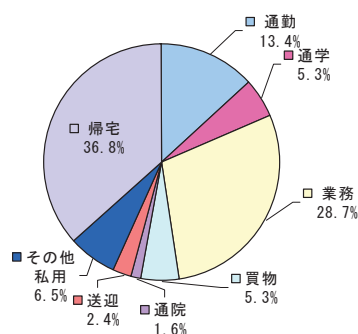
○ 移動目的は、業務目的の移動が約 29%となっており、次いで通勤目的が約 13%となっております。

【地域間トリップ】

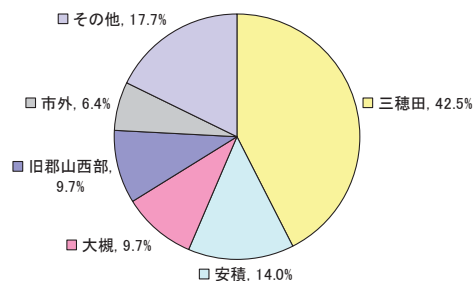
○ 地域内での移動が約 43%となっており、次いで安積地域間の移動が約 14%となっております。



【代表交通手段】



【目的別割合】

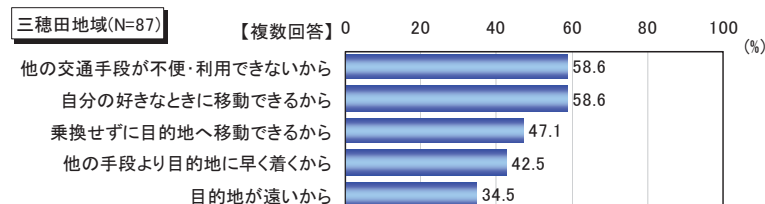


【地域内・地域間移動トリップ数割合】
(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査より)

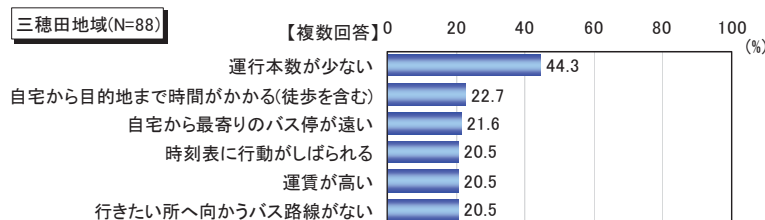
4 公共交通利用実態や意識

① パーソントリップ付帯調査

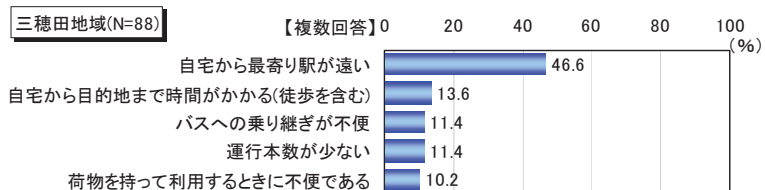
【自動車利用の理由】



【バス利用の不満】



【鉄道利用の不満】



(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査付帯調査より)

② 地域懇談会における意見

【各交通手段の課題】 N=10

主な意見

- ・ 今後のバス路線の継続性
- ・ バス運行ルートが不便
- ・ 高齢者の買物・通院

【各交通手段の改善意向】 N=8

主な意見

- ・ バス運行ルートの改善
- ・ デマンドバスの運行
- ・ バス車両の小型化
- ・ パーク＆バスライドの実施
- ・ 通勤、通学

5 地域課題

<地域づくりの課題>

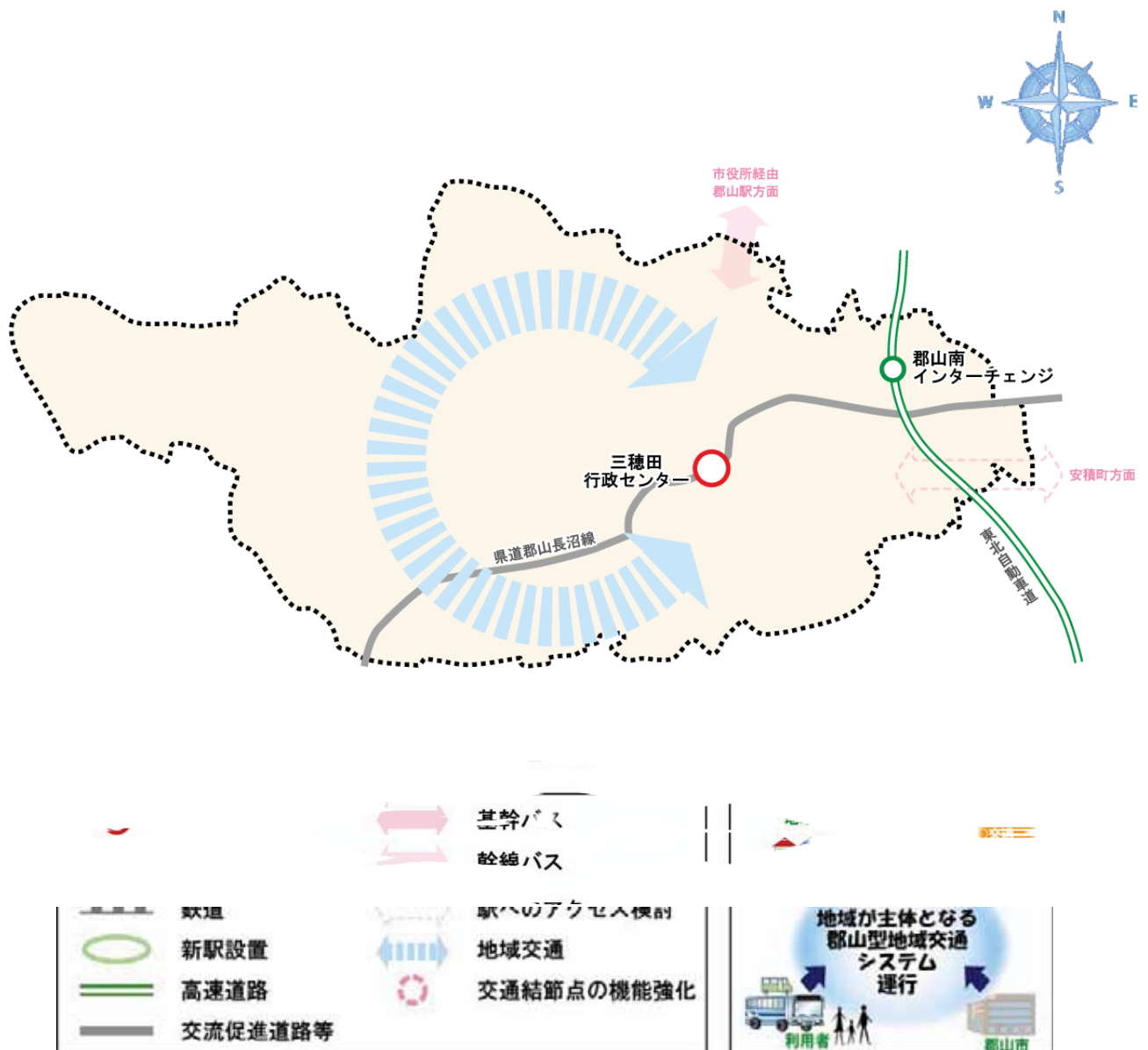
- 現状のコミュニティの維持、良好な住環境の維持
- 郡山南インターチェンジ周辺の機能充実

<地域交通の課題>

- 公共交通による中心部へのアクセス性の向上
- 公共交通による地域内移動の確保

(出典：郡山市第五次総合計画や郡山市都市計画マスタープラン(改訂版))

6 地域別対応方針



◇地域交通は、地域ニーズや地域特性に応じ柔軟に対応する必要があるため、特定の場所やルート、運行方式に限定せず、市民との協働によるシステムの構築を目指すものです。

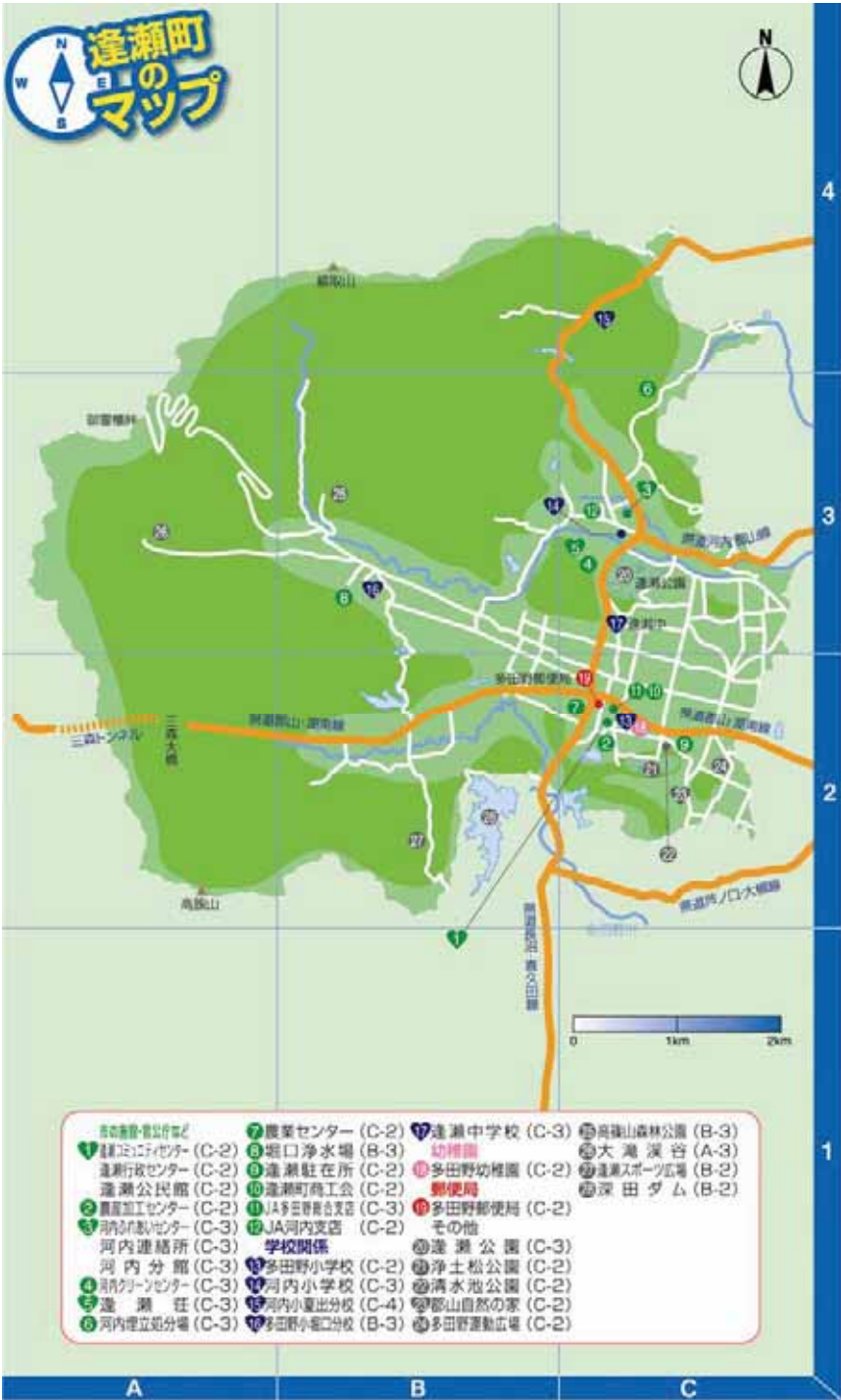
《地域別対応方針》

公共交通による中心部へのアクセス性の向上や、行政センターを中心とした公共交通による地域内移動の確保に向けて、地域交通システム（市民との協働による郡山型地域交通システム）の構築に取り組みます。

4-7 逢瀬地域

1 地域の概要

○ 郡山駅から西へ約 8～18km に位置し、「陸の松島」とも呼ばれる浄土松公園をはじめとした各種公園が整備されているほか、優良な農地や森林などの自然資源が豊富な地域です。



出典：暮らしのガイドブック 2010(郡山市)

2 交通インフラの現況

(主な道路)

広域交流促進道路：－

骨格幹線道路：主) 郡山湖南線

幹線道路：－

(鉄道)

－

(バス)

○地区内のバス路線

休石線、山田原線、御霊櫃線、新さくら通り経由河内線、市役所経由夏出線 計 5 路線

<そのうち採算の合わない補助対象路線>

休石線、山田原線、御霊櫃線、新さくら通り経由河内線、市役所経由夏出線 計 5 路線

3 移動特性

【代表交通手段】

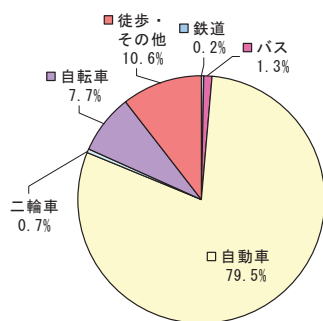
○ 自動車の利用割合が約 80%と高い状況となっております。

【移動目的】

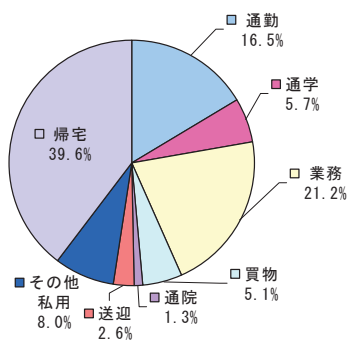
○ 移動目的は、業務目的の移動が約 21%となっており、次いで通勤目的が約 17%となっております。

【地域間トリップ】

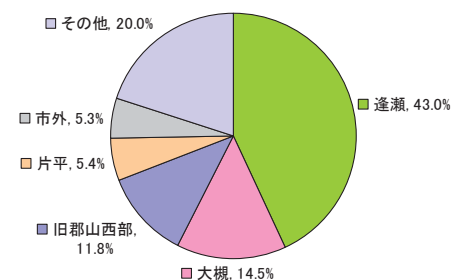
○ 地域内での移動が約 43%となっており、次いで大槻地域間の移動が約 15%となっております。



【代表交通手段】



【目的別割合】

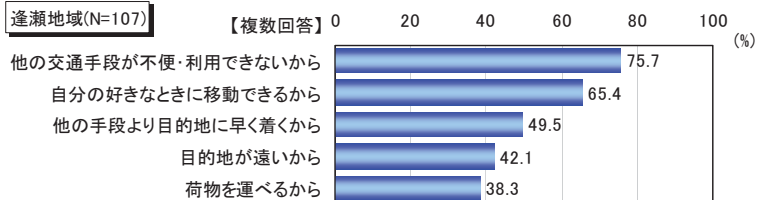


【地域内・地域間移動トリップ数割合】
(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査より)

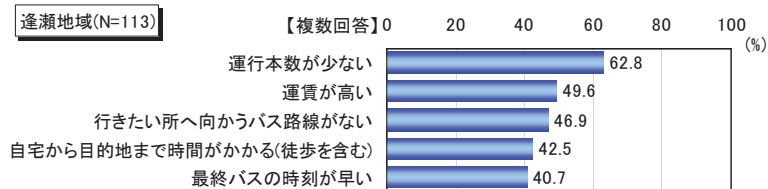
4 公共交通利用実態や意識

① パーソントリップ付帯調査

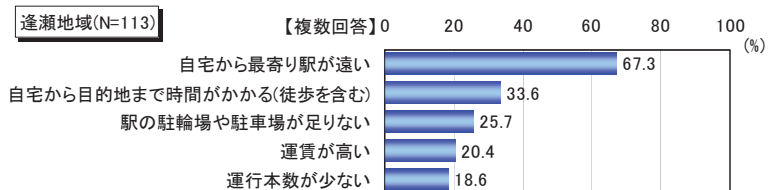
【自動車利用の理由】



【バス利用の不満】



【鉄道利用の不満】



(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査付帯調査より)

② 地域懇談会における意見

【各交通手段の課題】 N=3

主な意見

- ・ バスの遅延
- ・ 生活上、自動車が必要不可欠

【各交通手段の改善意向】 N=14

主な意見

- ・ デマンドバスの運行
- ・ バス車両の小型化
- ・ 高齢者の買物・通院

5 地域課題

<地域づくりの課題>

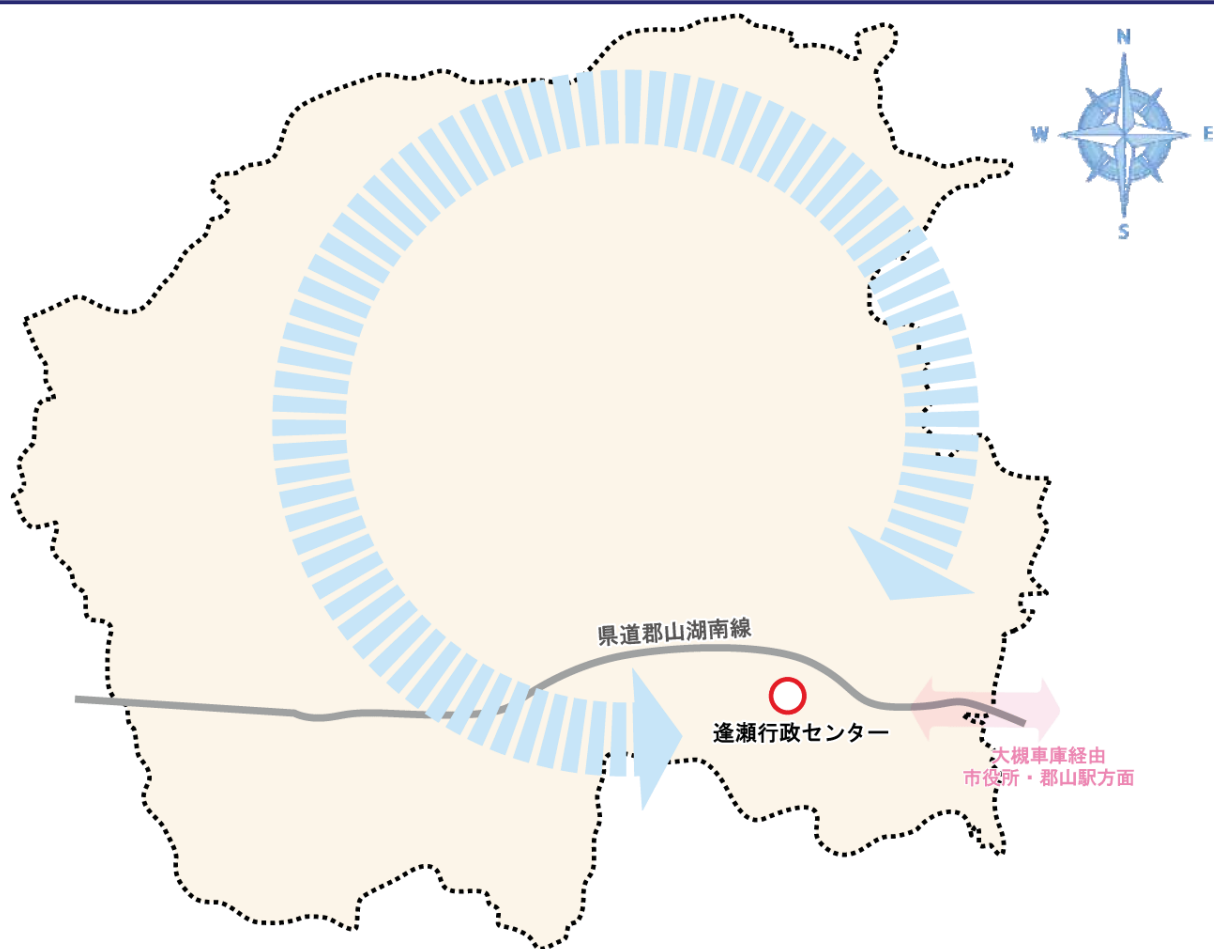
- 営農環境の維持及び向上

<地域交通の課題>

- 公共交通による中心部へのアクセス性の向上
- 公共交通による地域内移動の確保

(出典：郡山市第五次総合計画や郡山市都市計画マスタープラン(改訂版))

6 地域別対応方針



凡 例			
	市役所		基幹バス
	行政センター		幹線バス
	鉄道		駅へのアクセス検討
	新駅設置		地域交通
	高速道路		交通結節点の機能強化
	交流促進道路等		



◇地域交通は、地域ニーズや地域特性に応じ柔軟に対応するため、特定の場所やルート、運行方式に限定せず、市民との協働による地域交通システムの構築を目指すものです。

《地域別対応方針》

公共交通による中心部へのアクセス性の向上や、行政センターを中心とした公共交通による地域内移動の確保に向けて、地域交通システム（市民との協働による郡山型地域交通システム）の構築に取り組みます。

4-8 片平地域

1 地域の概要

- 郡山駅から西へ約5～10kmに位置し、広大で優良な農地と地域北部には工業団地がある。西部第二工業団地やウエストソフトパークといった工業生産拠点を有するとともに、貴重な歴史・文化が継承されている地域です。



出典：暮らしのガイドブック 2010(郡山市)

2 交通インフラの現況

(主な道路)

広域交流促進道路：東北自動車道

骨格幹線道路：(県)河内郡山線、(県)郡山矢吹線

幹線道路：(市)地田東東原線、(市)三穂田熱海線

(鉄道)

—

(バス)

○地区内のバス路線

西部工業団地線、新さくら通り経由河内線 計2路線

<そのうち採算の合わない補助対象路線>

西部工業団地線、新さくら通り経由河内線 計2路線

3 移動特性

【代表交通手段】

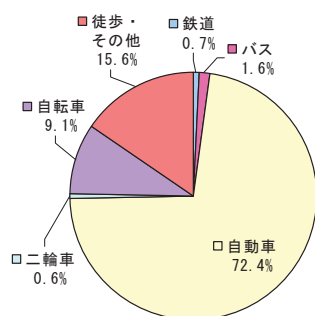
○ 自動車の利用割合が約 72%と高い状況となっております。

【移動目的】

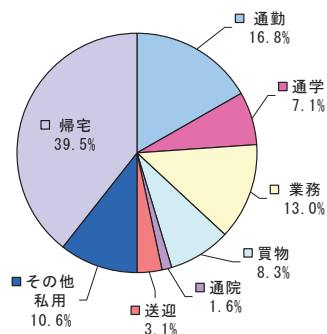
○ 移動目的は、通勤目的の移動が約 17%となっており、次いで業務目的が約 13%となっております。

【地域間トリップ】

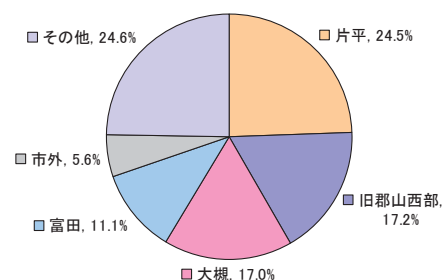
○ 地域内での移動が約 25%となっており、次いで旧郡山西部地域間、大槻地域間の移動が、それぞれ約 17%となっております。



【代表交通手段】



【目的別割合】



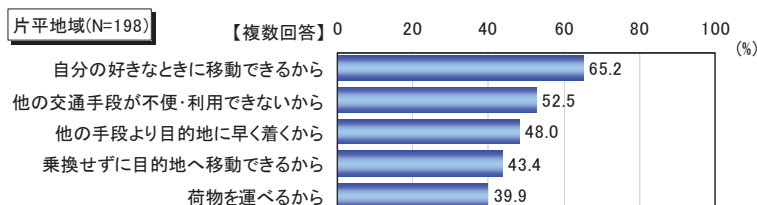
【地域内・地域間移動トリップ数割合】

(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査より)

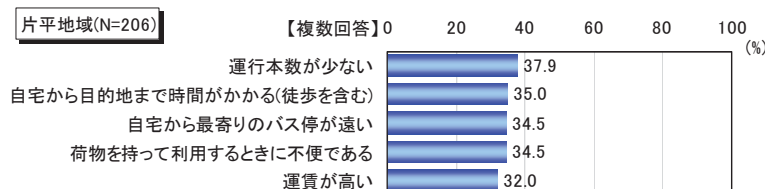
4 公共交通利用実態や意識

① パーソントリップ付帯調査

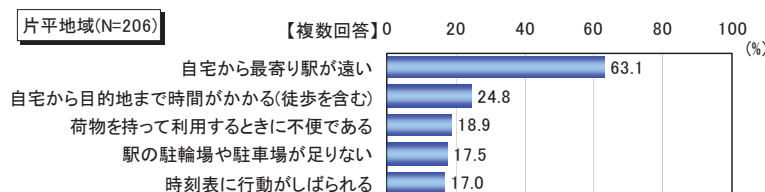
【自動車利用の理由】



【バス利用の不満】



【鉄道利用の不満】



(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査付帯調査より)

② 地域懇談会における意見

【各交通手段の課題】 N=22

主な意見

- ・ バス運行ルートが不便
- ・ 今後のバス路線の継続性
- ・ 高齢者の買物・通院
- ・ 駅間が長い
- ・ バス停アクセスが不便
- ・ バスの遅延
- ・ バス運賃が高い
- ・ バス運行情報提供が不十分
- ・ 道路の混雑
- ・ 道路幅の狭さ

【各交通手段の改善意向】 N=14

主な意見

- ・ バス車両の小型化
- ・ 循環バスの運行
- ・ バス運賃の値下げ
- ・ 新軌道の導入
- ・ デマンドバスの運行
- ・ 道路整備

5 地域課題

<地域づくりの課題>

- 集落生活環境の保全・改善
- 営農環境の維持及び向上

<地域交通の課題>

- 公共交通による中心部へのアクセス性の向上
- 公共交通による地域内移動の確保

(出典：郡山市第五次総合計画や郡山市都市計画マスタープラン(改訂版))

6 地域別対応方針



凡 例			
	市役所		基幹バス
	行政センター		幹線バス
	鉄道		駅へのアクセス検討
	新駅設置		地域交通
	高速道路		交通結節点の機能強化
	交流促進道路等		



◇地域交通は、地域ニーズや地域特性に応じ柔軟に対応する必要があるため、特定の場所やルート、運行方式に限定せず、市民との協働による地域交通システムの構築を目指すものです。

《地域別対応方針》

公共交通による中心部へのアクセス性の向上や、行政センターを中心とした公共交通による地域内移動の確保に向けて、地域交通システム（市民との協働による郡山型地域交通システム）の構築に取り組みます。

4-9 喜久田地域

1 地域の概要

○ 郡山駅から北西へ約5～10kmに位置し、広大で優良な農地を有し、土地区画整理事業などの進捗により良好な住環境が形成されている。東北自動車道と磐越自動車道を結ぶ郡山ジャンクションがあり、流通業務の拠点として発展しています。



出典：暮らしのガイドブック 2010(郡山市)

2 交通インフラの現況

(主な道路)

広域交流促進道路：東北自動車道、磐越自動車道、国道 49 号、国道 4 号あさか野バイパス

骨格幹線道路：—

幹線道路：(県)荒井郡山線、(市)地田東東原線

(鉄道)

- ・ 喜久田駅（磐越西線：上り 15 本、下り 16 本 郡山駅までの所要時間 7 分）

(バス)

○地区内のバス路線

奥羽大学経由喜久田線、玉川経由熱海温泉線、新国道経由熱海温泉線、市役所経由夏出線、西部工業団地線 計 5 路線

<そのうち採算の合わない補助対象路線>

奥羽大学経由喜久田線、玉川経由熱海温泉線、新国道経由熱海温泉線、市役所経由夏出線、西部工業団地線 計 5 路線

3 移動特性

【代表交通手段】

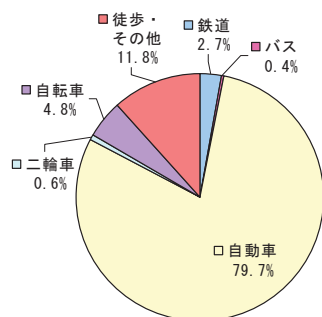
- 自動車の利用割合が約 80%と高い状況となっております。

【移動目的】

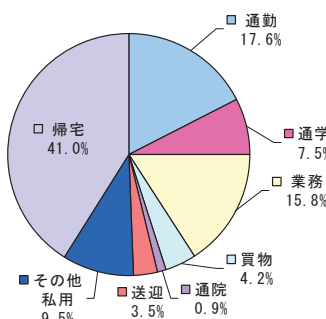
- 移動目的は、通勤目的の移動が約 18%となっており、次いで業務目的が約 16%となっております。

【地域間トリップ】

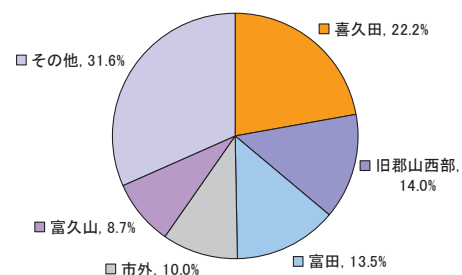
- 地域内での移動が約 22%となっており、次いで旧郡山西部地域間、富田地域間の移動が、それぞれ約 14%となっております。



【代表交通手段】



【目的別割合】



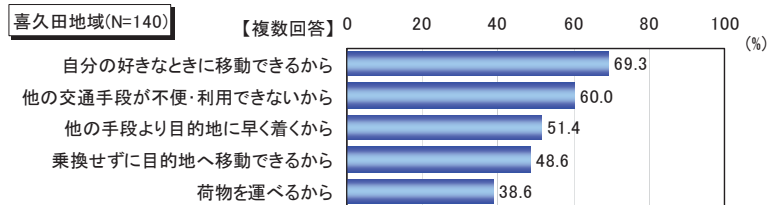
【地域内・地域間移動トリップ数割合】

(第 2 回郡山都市圏パーソントリップ調査より)

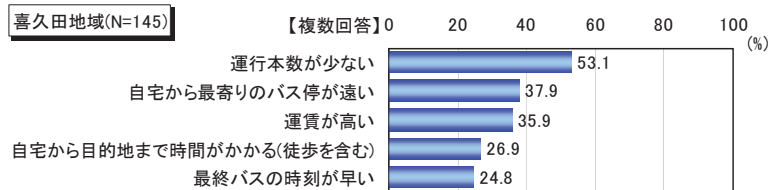
4 公共交通利用実態や意識

① パーソントリップ付帯調査

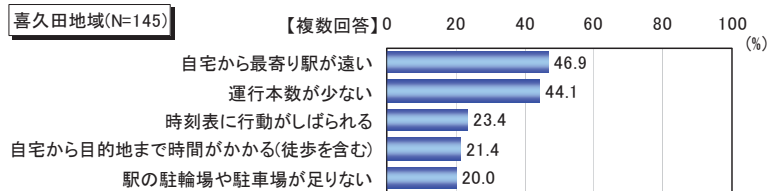
【自動車利用の理由】



【バス利用の不満】



【鉄道利用の不満】



(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査付帯調査より)

② 地域懇談会における意見

【各交通手段の課題】 N=11

主な意見

- ・バス運行ルートが不便
- ・生活上、自動車が必要不可欠
- ・高齢者の買物・通院

【各交通手段の改善意向】 N=10

主な意見

- ・新駅の設置
- ・新軌道の導入
- ・バス運行ルートの改善
- ・バス運行本数の増便
- ・パーク&バスライドの実施
- ・高齢者の買物・通院
- ・通勤、通学

5 地域課題

<地域づくりの課題>

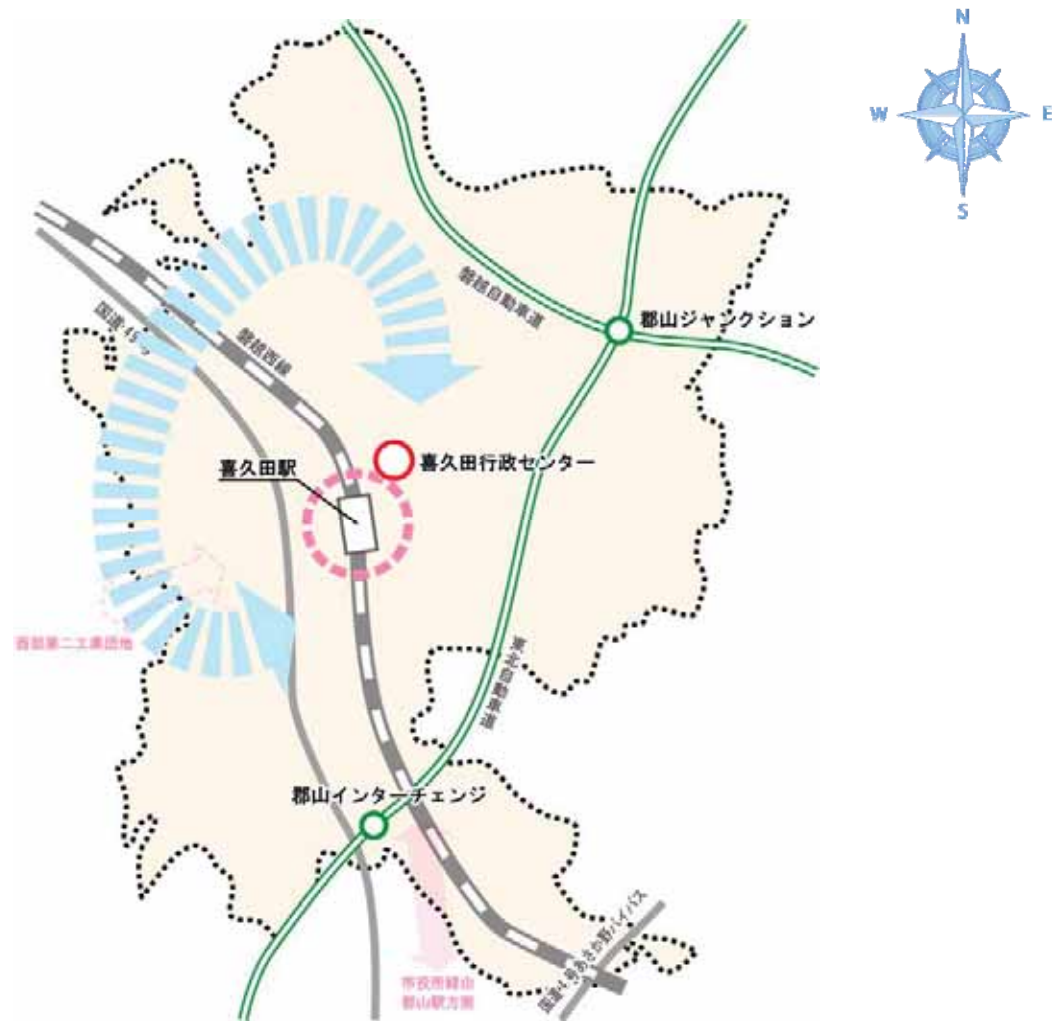
- 喜久田町東原地域の土地区画整理事業の推進
- 郡山インターチェンジ周辺地域での新たな関連施設などの立地や集積の誘導

<地域交通の課題>

- 公共交通による地域内移動の確保
- 交通結節点としての機能強化（喜久田駅）

(出典：郡山市第五次総合計画や郡山市都市計画マスタープラン(改訂版))

6 地域別対応方針



凡 例	
	市役所
	行政センター
	鉄道
	新駅設置
	高速道路
	交流促進道路等
	基幹バス
	幹線バス
	駅へのアクセス検討
	地域交通
	交通結節点の機能強化



◇地域交通は、地域ニーズや地域特性に応じ柔軟に対応する必要があるため、特定の場所やルート、運行方式に限定せず、市民との協働による地域交通システムの構築を目指すものです。

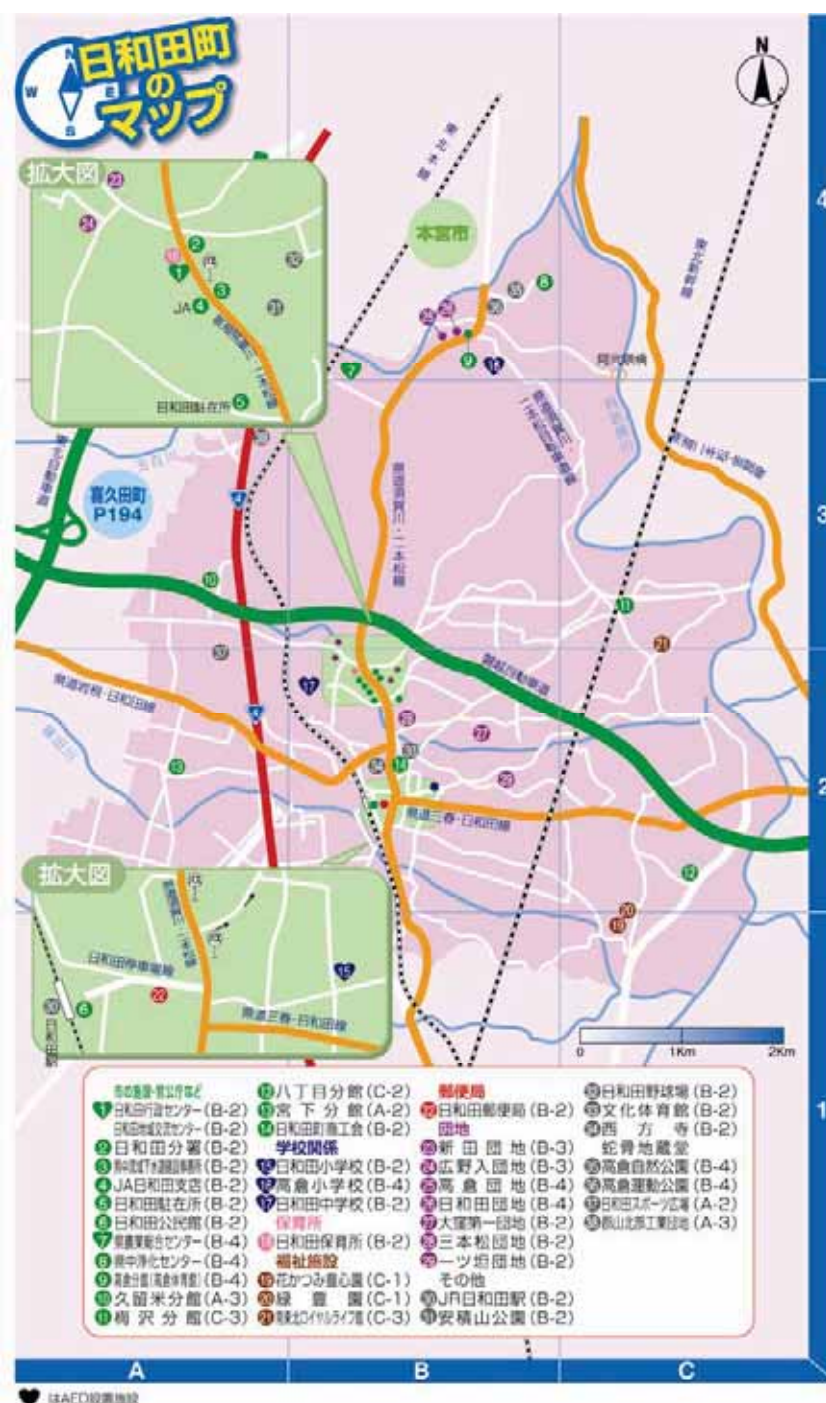
《地域別対応方針》

鉄道の利便性向上を図るため、喜久田駅の交通結節点としての機能強化を図るとともに、行政センターや駅を中心とした公共交通による地域内移動の確保に向けて、地域交通システム（市民との協働による郡山型地域交通システム）の構築に取り組みます。

4-10 日和田地域

1 地域の概要

○ 郡山駅から北へ 4～10kmに位置し、優良な農地や山林などの自然資源が豊かであり、地域内を通る国道 4 号や旧国道によって、周辺地域とのアクセスがしやすい地域となっている。豊富な地域資源を有しているほか、県の農業総合センターもあることから、農業資源を生かした地域づくりが期待されます。



出典：暮らしのガイドブック 2010（郡山市）

2 交通インフラの現況

(主な道路)

広域交流促進道路：磐越自動車道、国道4号あさか野バイパス、国道4号

骨格幹線道路：都)西原黒磯線

幹線道路：県)須賀川二本松線

(鉄道)

- ・ 日和田駅（東北本線：上り26本、下り25本 郡山駅までの所要時間6分）

(バス)

○地区内のバス路線

八山田経由日和田・フェスタ線、旧国道宝沢経由フェスタ線、旧国道経由宝沢・日和田線、旧国道経由高倉線 計4路線

<そのうち採算の合わない補助対象路線>

—

3 移動特性

【代表交通手段】

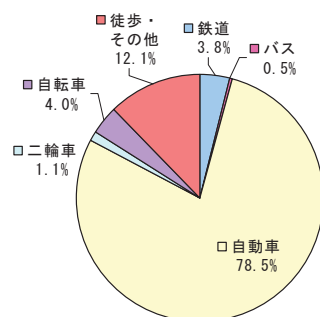
- 自動車の利用割合が約79%と高い状況となっております。

【移動目的】

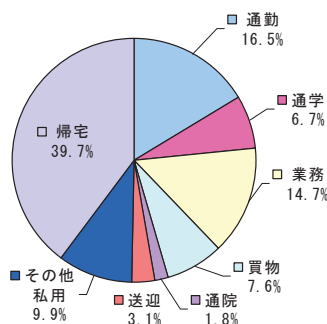
- 移動目的は、通勤目的の移動が約17%となっており、次いで業務目的が約15%となっております。

【地域間トリップ】

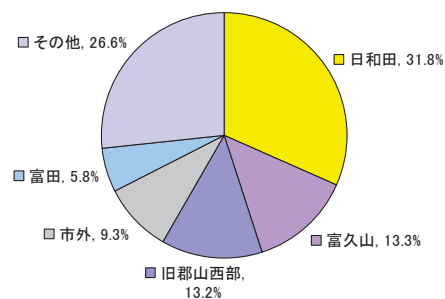
- 地域内での移動が約32%となっており、次いで富久山地域間、旧郡山西部地域間の移動が、それぞれ約13%となっております。



【代表交通手段】



【目的別割合】



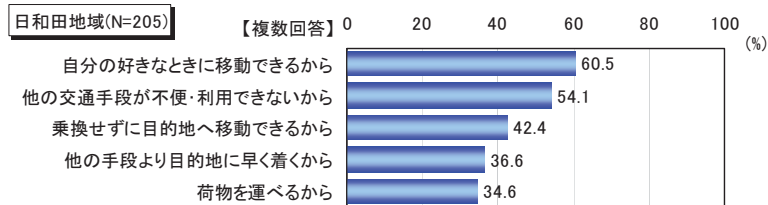
【地域内・地域間移動トリップ数割合】

(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査より)

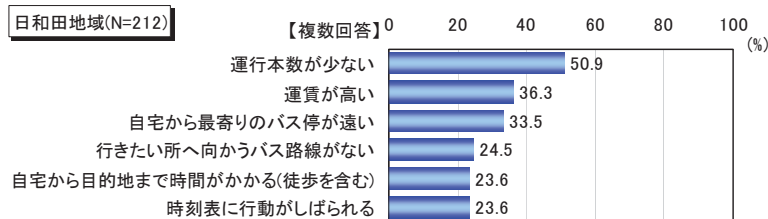
4 公共交通利用実態や意識

① パーソントリップ付帯調査

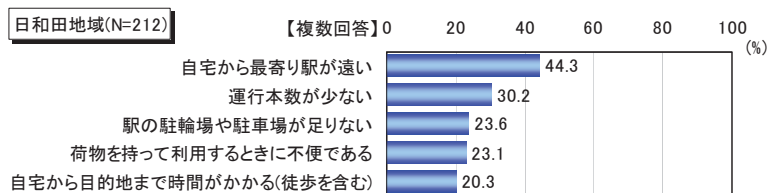
【自動車利用の理由】



【バス利用の不満】



【鉄道利用の不満】



(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査付帯調査より)

② 地域懇談会における意見

【各交通手段の課題】 N=12

主な意見

- ・高齢者の買物・通院
- ・生活上、自動車が必要不可欠
- ・バスの運賃が高い
- ・今後のバス路線の継続性
- ・歩行者と自動車の事故の危険性
- ・通勤、通学

【各交通手段の改善意向】 N=12

主な意見

- ・デマンドバスの運行
- ・高齢者の買物・通院
- ・バス車両の小型化
- ・バス運賃の値下げ

5 地域課題

<地域づくりの課題>

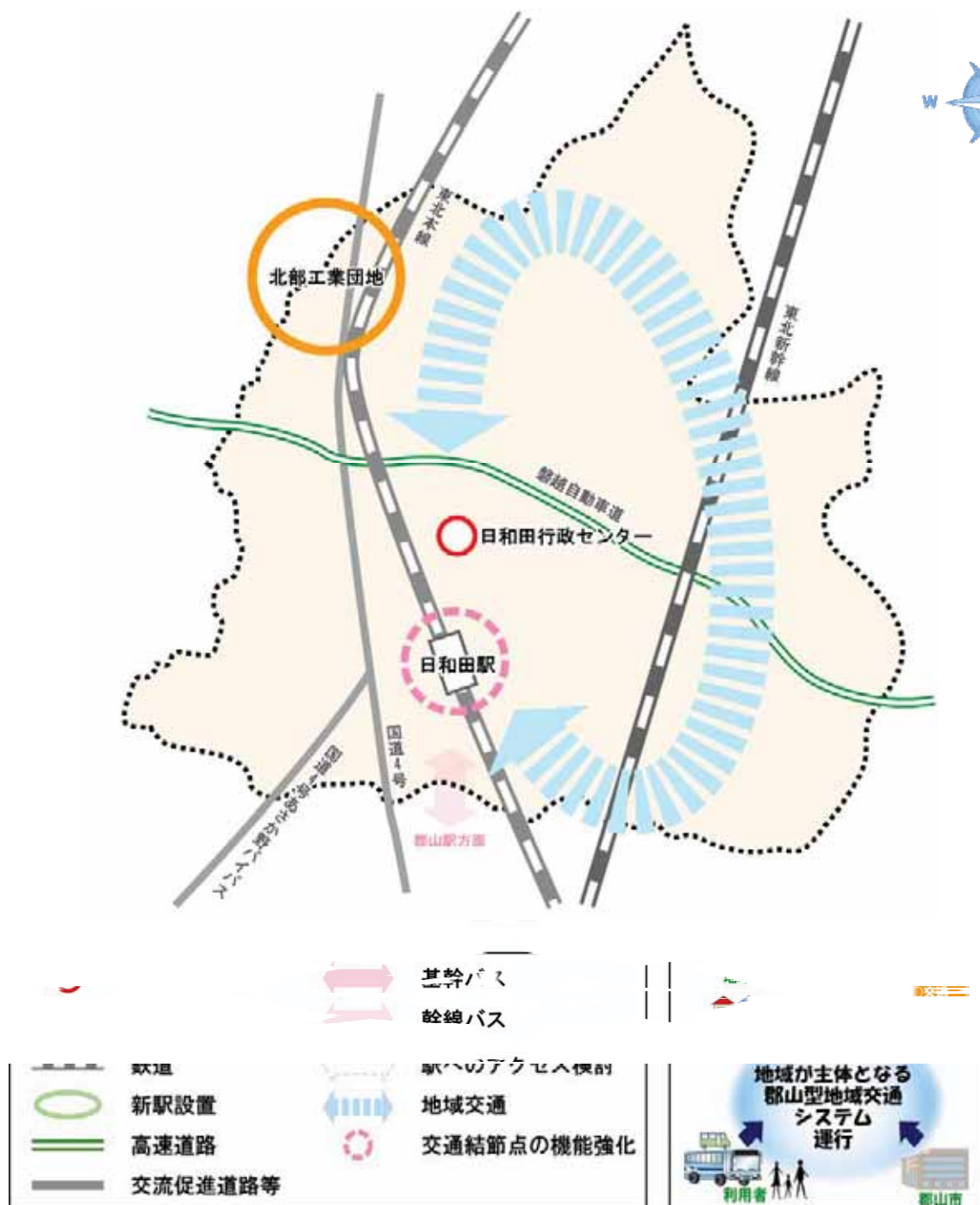
- 田園・文化環境、自然環境と地域の暮らしとの調和
- 生活に密着する道路については、狭隘部の改良及び舗装率の向上
- 鉄道駅を生かした生活拠点の整備

<地域交通の課題>

- 交通結節点としての機能強化（日和田駅）
- 公共交通による地域内移動の確保

(出典：郡山市第五次総合計画や郡山市都市計画マスタープラン(改訂版))

6 地域別対応方針



◇地域交通は、地域ニーズや地域特性に応じ柔軟に対応する必要があるため、特定の場所やルート、運行方式に限定せず、市民との協働による地域交通システムの構築を目指すものです。

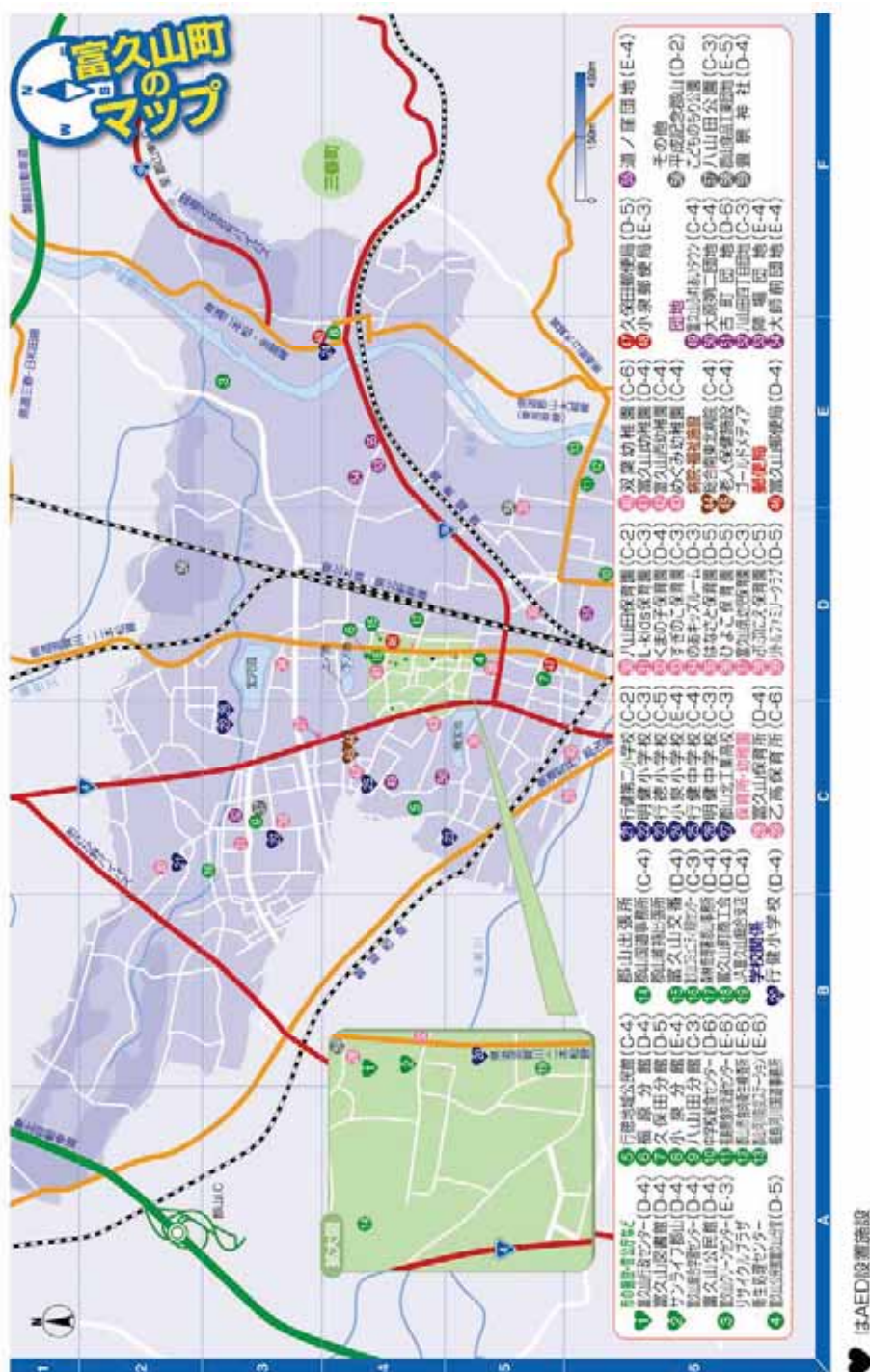
《地域別対応方針》

鉄道の利便性向上を図るため、日和田駅の交通結節点としての機能強化を図るとともに、公共交通による地域内移動の確保に向けて、行政センターや駅を中心とした地域交通システム（市民との協働による郡山型地域交通システム）の構築に取り組みます。

4-11 富久山地域

1 地域の概要

- 郡山駅から北へ1～6kmに位置し、住宅地や各種産業、自然など多様な土地利用がバランスよくなされている地域です。古くからの市街地に加え土地区画整理事業も行われ市街化が進んでいるほか、阿武隈川、善宝池、宝沢沼などの自然も有しています。



出典：暮らしのガイドブック 2010(郡山市)

2 交通インフラの現況

(主な道路)

広域交流促進道路：東北自動車道、国道4号あさか野バイパス、国道288号バイパス

骨格幹線道路：国道4号、都)内環状線、都)西原黒磯線

幹線道路：国道288号、県)須賀川二本松線、県)荒井郡山線、都)東部幹線

(鉄道)

—

(バス)

○地区内のバス路線

八山田循環(勝木沢回り)線、八山田循環(奥羽大学回り)線、三春線、船引線、堂坂経由甲森線、あぶくま台線、旧国道経由高倉線、八山田経由日和田・フェスタ線、旧国道経由宝沢・日和田線、旧国道宝沢経由フェスタ線、奥羽大学経由喜久田線、テニスコート経由百合ヶ丘線、旧国道経由宝沢レイクタウン線 計13路線

<そのうち採算の合わない補助対象路線>

三春線、船引線、堂坂経由甲森線、あぶくま台線、奥羽大学経由喜久田線 計5路線

3 移動特性

【代表交通手段】

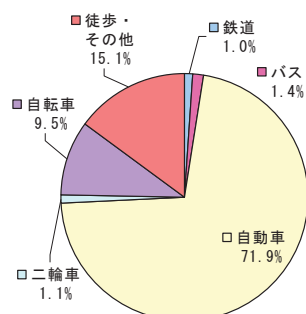
○ 自動車の利用割合が約72%と高い状況となっております。

【移動目的】

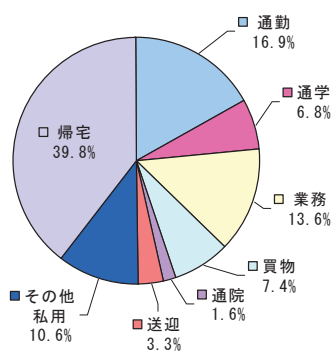
○ 移動目的は、通勤目的の移動が約17%となっており、次いで業務目的が約14%となっております。

【地域間トリップ】

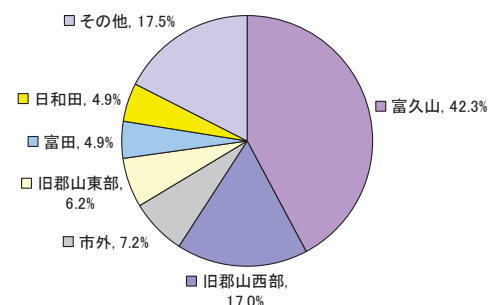
○ 地域内での移動が約42%となっており、次いで旧郡山西部地域間の移動が、約17%となっております。



【代表交通手段】



【目的別割合】



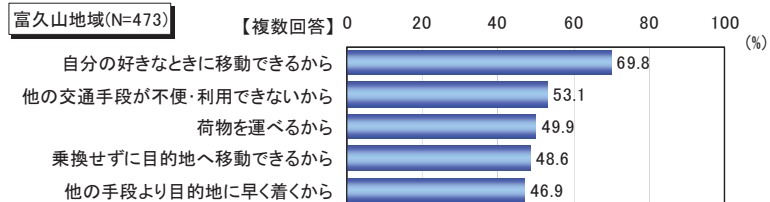
【地域内・地域間移動トリップ数割合】

(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査より)

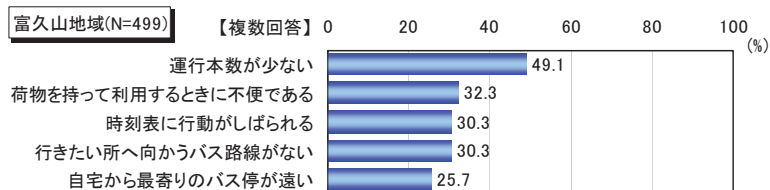
4 公共交通利用実態や意識

① パーソントリップ付帯調査

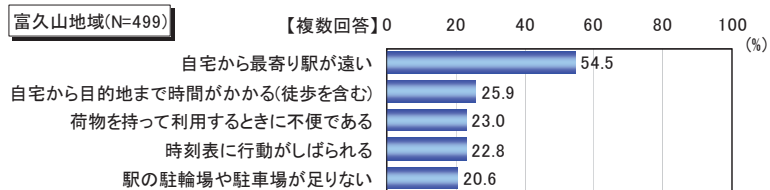
【自動車利用の理由】



【バス利用の不満】



【鉄道利用の不満】



(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査付帯調査より)

② 地域懇談会における意見

【各交通手段の課題】 N=4

主な意見

- ・ 駅間距離が長い
- ・ バス待ち環境が悪い
- ・ 自転車走行環境の悪さ
- ・ 高齢者の買物・通院

【各交通手段の改善意向】 N=8

主な意見

- ・ 高齢者の買物・通院
- ・ 新駅の設置
- ・ バス運行ルート of 改善
- ・ 道路整備

5 地域課題

<地域づくりの課題>

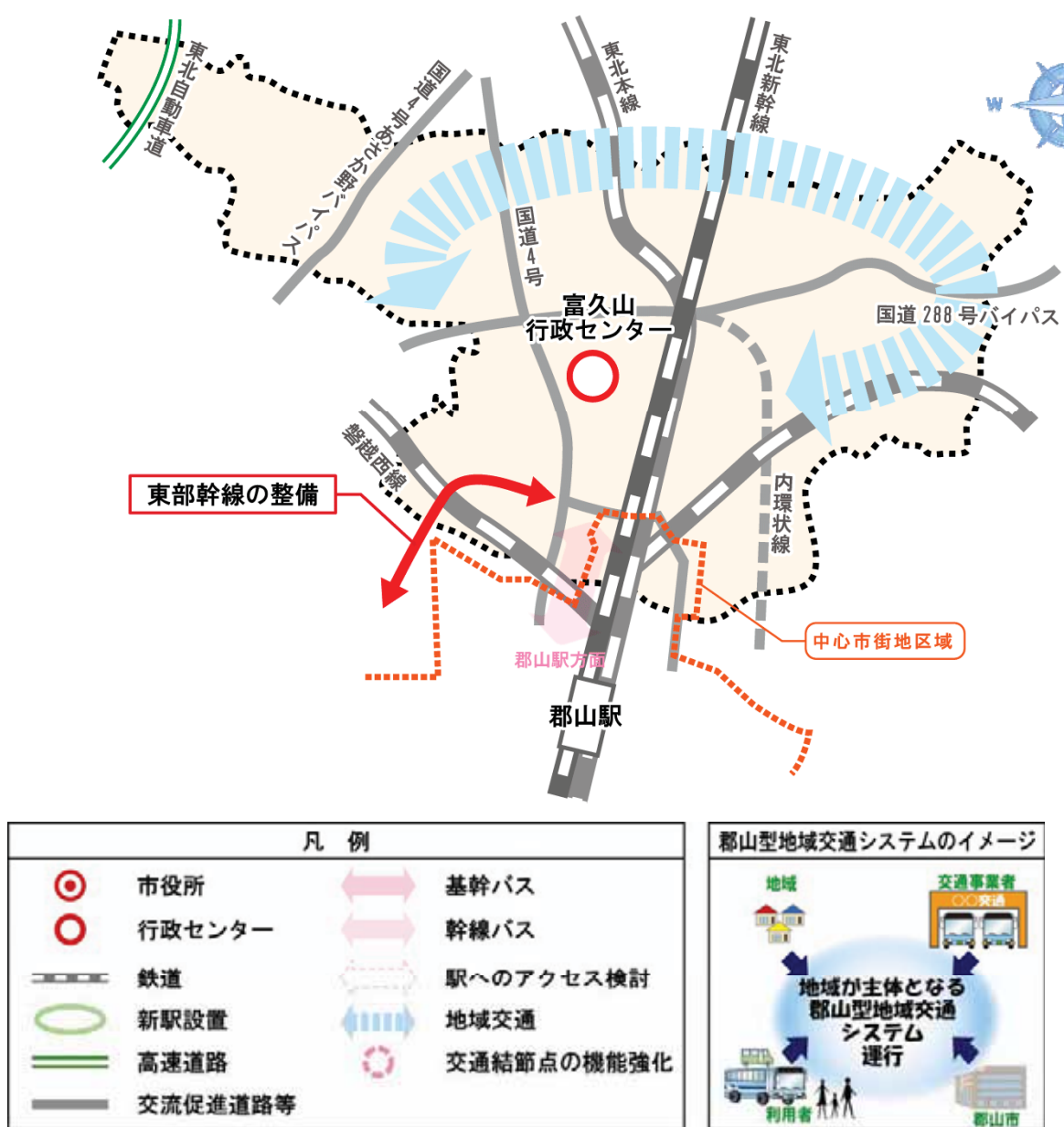
- 工業機能の集積促進と工業併存型住宅地の整備の推進

<地域交通の課題>

- 幹線道路における混雑の緩和
- 公共交通による地域内移動の確保

(出典：郡山市第五次総合計画や郡山市都市計画マスタープラン(改訂版))

6 地域別対応方針



◇地域交通は、地域ニーズや地域特性に応じ柔軟に対応するため、特定の場所やルート、運行方式に限定せず、市民との協働による地域交通システムの構築を目指すものです。

＜地域別対応方針＞

幹線道路における混雑の緩和を図るため、国道4号と同様に中心部へのアクセス性の向上が期待される東部幹線の整備を進めます。

また、公共交通による地域内移動の確保に向けて、公共交通のサービス向上とともに、行政センターを中心とした地域交通システム（市民との協働による郡山型地域交通システム）の構築に取り組みます。

4-12 湖南地域

1 地域の概要

- 郡山駅から西へ約 18～32km に位置し、標高 500～1,000m 余の高冷地帯にあり、郡山市で最も大きな面積を有する地域です。
- 景勝地や多くの史跡・文化財があり、また、猪苗代湖の湖南七浜や風力発電所など、豊富な観光資源を有します。



出典：暮らしのガイドブック 2010(郡山市)

2 交通インフラの現況

(主な道路)

広域交流促進道路：国道 294 号

骨格幹線道路：主) 郡山湖南線

幹線道路：県) 羽鳥福良線、主) 猪苗代湖南線

(鉄道)

—

(バス)

- ・ 委託バス (8 系統)

(勝田内ー磐梯熱海駅、勝田内ー上戸駅、赤津ー上戸駅、勝田内ー湖南中、湖南中ー浜路、地藏山前ー湖南中、湖南中ー中野局前、湖南中ー館)

3 移動特性

【代表交通手段】

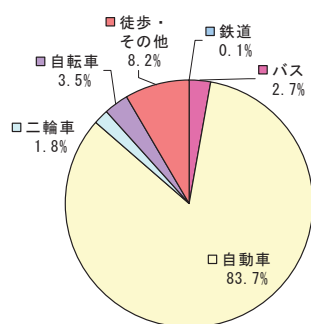
- 自動車の利用割合が約 84%と高い状況となっております。

【移動目的】

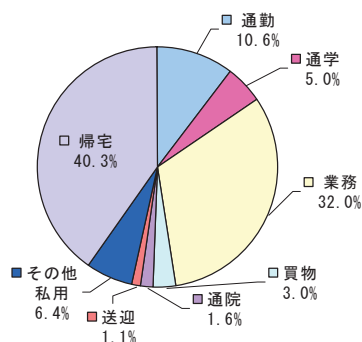
- 移動目的は、業務目的の移動が約 32%となっており、次いで通勤目的が約 11%となっております。

【地域間トリップ】

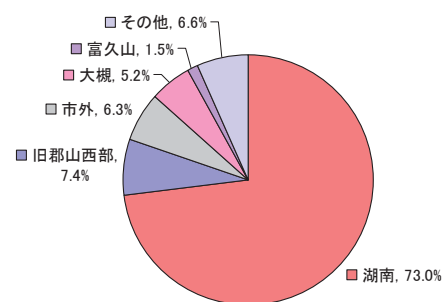
- 地域内での移動が約 73%となっており、次いで旧郡山西部地域間の移動が、約 7%となっております。



【代表交通手段】



【目的別割合】

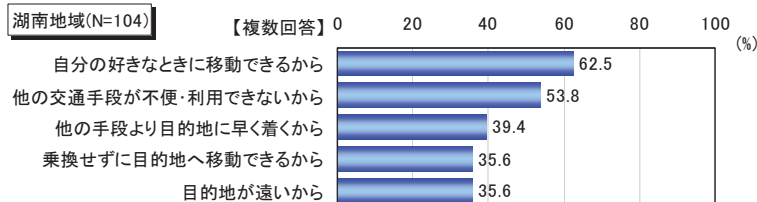


【地域内・地域間移動トリップ数割合】
(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査より)

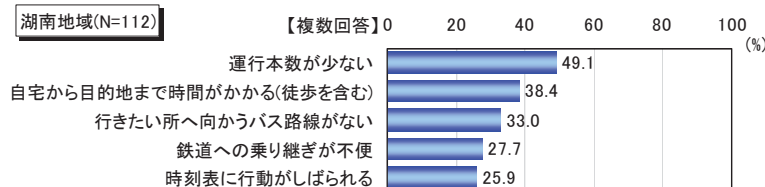
4 公共交通利用実態や意識

① パーソントリップ付帯調査

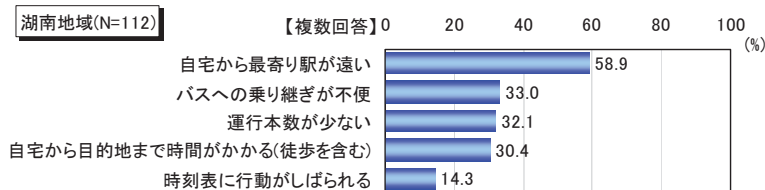
【自動車利用の理由】



【バス利用の不満】



【鉄道利用の不満】



(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査付帯調査より)

② 地域懇談会における意見

【各交通手段の課題】 N=11

主な意見

- ・ バス運行ルートが不便
- ・ 今後のバス路線の継続性
- ・ バス運賃が高い
- ・ 高齢者の買物・通院
- ・ 事故の危険性

【各交通手段の改善意向】 N=16

主な意見

- ・ バス運行ルートの改善
- ・ バス車両の小型化
- ・ 高齢者の買物・通院
- ・ バス運賃の値下げ
- ・ デマンドバスの運行
- ・ パーク&バスライドの実施
- ・ 通勤、通学

5 地域課題

<地域づくりの課題>

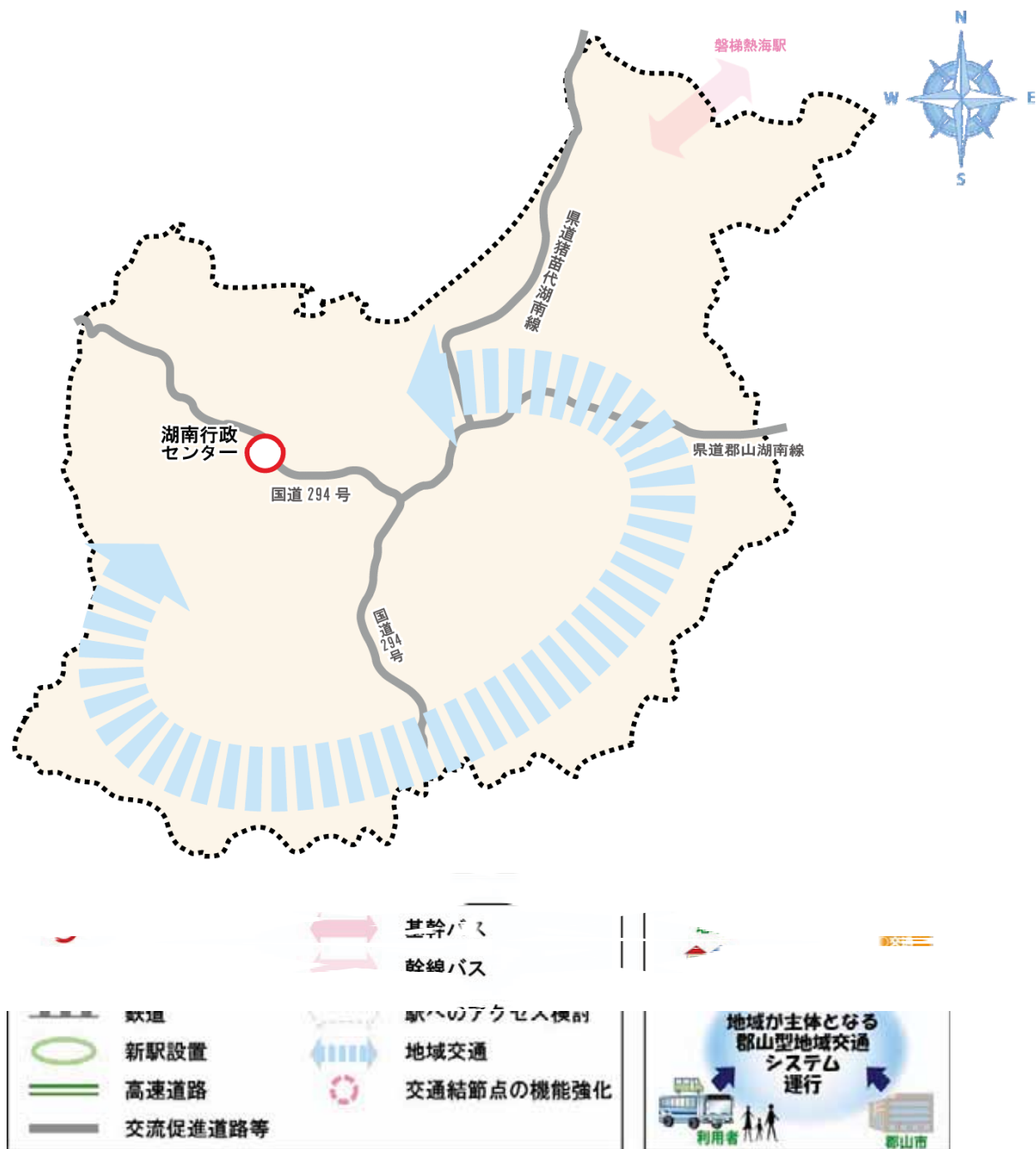
- 人口が減少し、過疎化や地域の高齢化が進行しており、幹線道路、生活道路などの都市基盤整備の不足や、保健・医療施設の不足
- 湖と山と歴史的景観が奏でるレクリエーション地域の形成

<地域交通の課題>

- 公共交通による中心部へのアクセス性の確保
- 公共交通による地域内移動の確保
- 観光旅行者のアクセス手段の確保

(出典：郡山市第五次総合計画や郡山市都市計画マスタープラン(改訂版))

6 地域別対応方針



◇地域交通は、地域ニーズや地域特性に応じ柔軟に対応する必要があるため、特定の場所やルート、運行方式に限定せず、市民との協働による地域交通システムの構築を目指すものです。

《地域別対応方針》

公共交通による中心部へのアクセスや地域内移動の確保、観光旅行者のアクセス手段の確保に向けて、行政センターを中心とした地域交通システム（市民との協働による郡山型地域交通システム）の構築に取り組みます。

4-13 熱海地域

1 地域の概要

○ 郡山駅から北西へ約 8～30km に位置し、農地や森林地帯など自然豊かな地域であり、公共施設や特産物、温泉など多くの観光客も見込める地域資源が豊富な地域です。



出典：暮らしのガイドブック 2010(郡山市)

2 交通インフラの現況

(主な道路)

広域交流促進道路：磐越自動車道、国道 49 号

骨格幹線道路：(県) 磐梯熱海停車場線

幹線道路：(主) 中ノ沢熱海線、(主) 本宮熱海線、(市) 三穂田熱海線、(市) 地田東東原線

(鉄道)

・ 磐梯熱海駅 (磐越西線：上り 17 本、下り 18 本 郡山駅までの所要時間 15 分)

・ 安子ヶ島駅 (磐越西線：上り 10 本、下り 11 本 郡山駅までの所要時間 11 分)

・ 中山宿駅 (磐越西線：上り 10 本、下り 11 本 郡山駅までの所要時間 21 分)

(バス)

○地区内のバス路線

玉川經由熱海温泉線、新国道經由熱海温泉線、市役所經由夏出線、石筵牧場線 計 4 路線

<そのうち採算の合わない補助対象路線>

玉川經由熱海温泉線、新国道經由熱海温泉線、市役所經由夏出線、石筵牧場線 計 4 路線

3 移動特性

【代表交通手段】

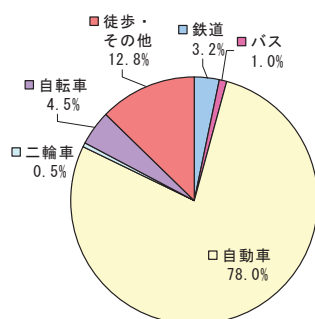
○ 自動車の利用割合が約 78%と高い状況となっております。

【移動目的】

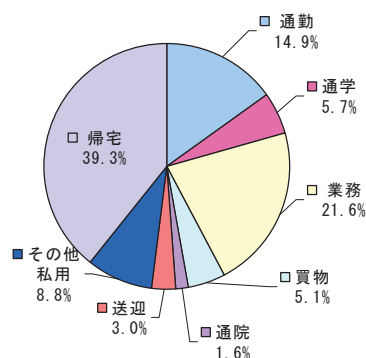
○ 移動目的は、業務目的の移動が約 22%となっており、次いで通勤目的が約 15%となっております。

【地域間トリップ】

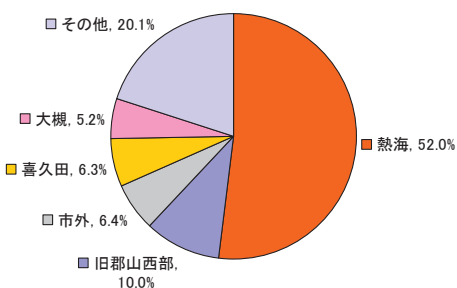
○ 地域内での移動が約 52%となっており、次いで旧郡山西部地域間の移動が、約 10%となっております。



【代表交通手段】



【目的別割合】



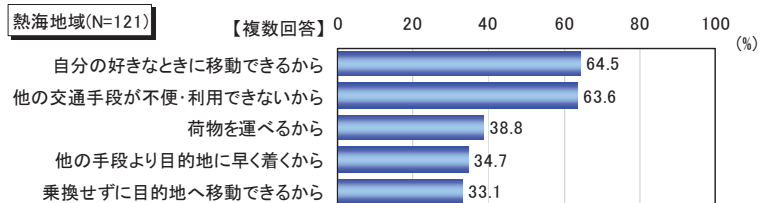
【地域内・地域間移動トリップ数割合】

(第 2 回郡山都市圏パーソントリップ調査より)

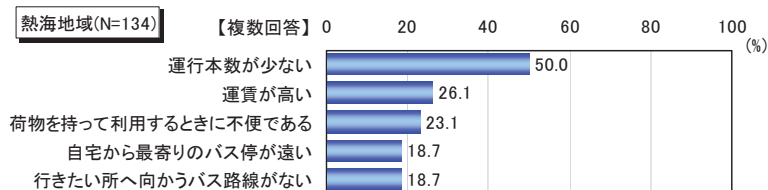
4 公共交通利用実態や意識

① パーソントリップ付帯調査

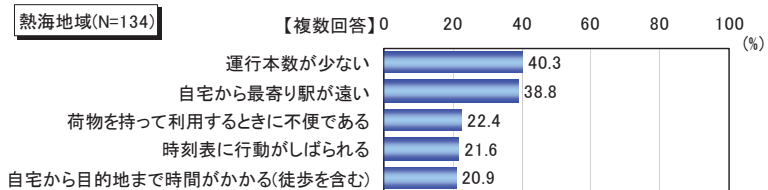
【自動車利用の理由】



【バス利用の不満】



【鉄道利用の不満】



(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査付帯調査より)

② 地域懇談会における意見

【各交通手段の課題】 N=23

主な意見

- ・バス運賃が高い
- ・今後のバス路線の継続性
- ・高齢者の買物・通院
- ・バス停アクセスが不便
- ・バス運行ルートが不便
- ・人口が少ない
- ・駅アクセスが不便
- ・バス運行本数が少ない
- ・バス運行情報提供が不十分
- ・生活上、自動車が必要不可欠
- ・通勤、通学

【各交通手段の改善意向】 N=34

主な意見

- ・高齢者の買物・通院
- ・バス運行ルートの改善
- ・デマンドバスの運行
- ・駅のバリアフリー化
- ・バス運行本数の増便
- ・バス車両のバリアフリー化
- ・バス利用の付加価値向上
- ・歩道整備

5 地域課題

<地域づくりの課題>

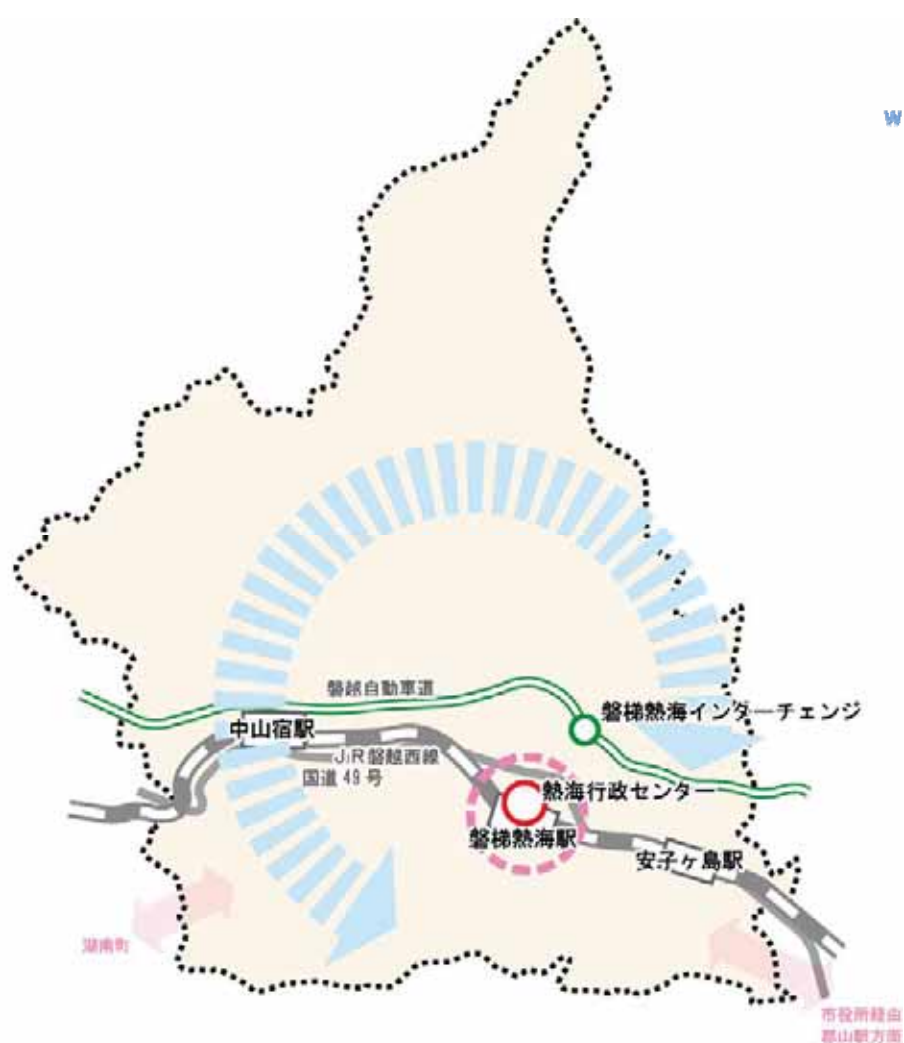
- 居住地域の利便性・快適性の向上
- 観光・レクリエーション地域としての魅力向上

<地域交通の課題>

- 交通結節点としての機能強化（磐梯熱海駅）
- 公共交通による地域内移動の確保

(出典：郡山市第五次総合計画や郡山市都市計画マスタープラン(改訂版))

6 地域別対応方針



凡 例			
	市役所		基幹バス
	行政センター		幹線バス
	鉄道		駅へのアクセス検討
	新駅設置		地域交通
	高速道路		交通結節点の機能強化
	交流促進道路等		



◇地域交通は、地域ニーズや地域特性に応じ柔軟に対応するため、特定の場所やルート、運行方式に限定せず、市民との協働による地域交通システムの構築を目指すものです。

《地域別対応方針》

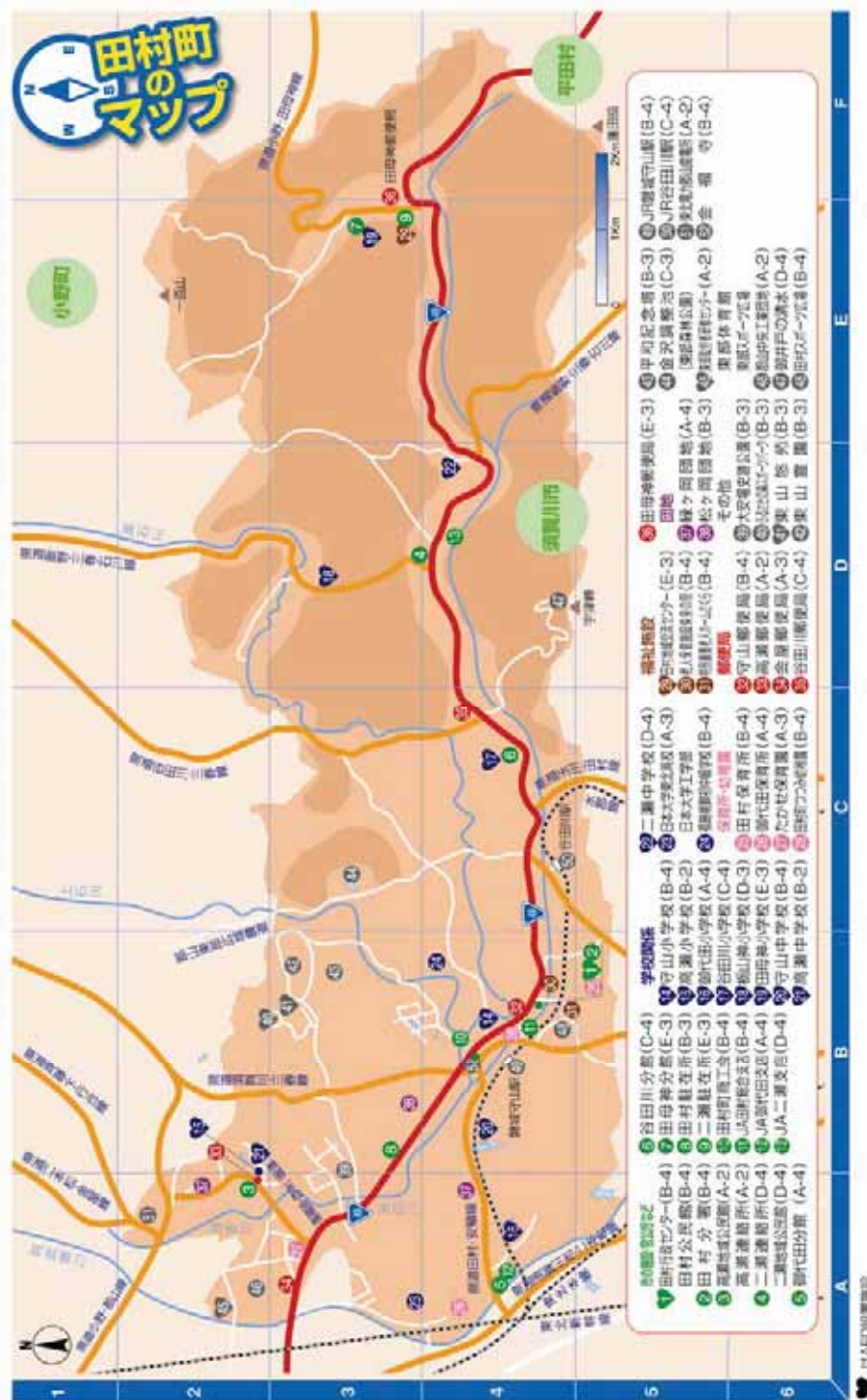
公共交通による地域内移動の確保に向けて、行政センターを中心とした地域交通システム（市民との協働による郡山型地域交通システム）の構築に取り組みます。

また、鉄道利便性の向上に向けて磐梯熱海駅の交通結節点としての機能強化を図ります。

4-14 田村地域

1 地域の概要

- 郡山駅から南東へ約3～21kmに位置し、豊富な自然資源とふるさとの森スポーツパークや大安場古墳といった周辺地域から集客が望める地域資源がある。また中央工業団地やインキュベーション施設などの工業生産・企業拠点を有します。



出典：暮らしのガイドブック 2010(郡山市)

2 交通インフラの現況

(主な道路)

広域交流促進道路：国道 49 号、都) 笹川大善寺線

骨格幹線道路：—

幹線道路：主) 須賀川三春線、主) 飯野三春石川線、県) 江持谷田川停車場線、
東部広域農道、県) 玉川田村線、都) 香久池田の保下線

(鉄道)

・ 磐城守山駅（水郡線：上り 10 本、下り 11 本 郡山駅までの所要時間 13 分）

・ 谷田川駅（水郡線：上り 10 本、下り 11 本 郡山駅までの所要時間 16 分）

(バス)

○地区内のバス路線

東山霊園線、馬場線、蓬田線、福島空港線、正直線、小野線、柳橋線、蒲倉・荒井線、東部ニュータウン線、昭和町経由日大徳定線 計 10 路線

<そのうち採算の合わない補助対象路線>

東山霊園線、馬場線、蓬田線、正直線、小野線、蒲倉・荒井線 計 6 路線

3 移動特性

【代表交通手段】

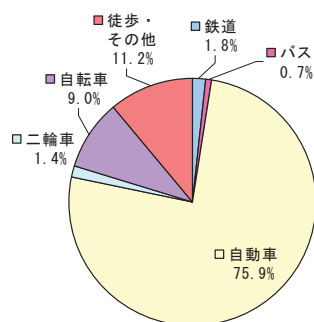
○ 自動車の利用割合が約 76%と高い状況となっております。

【移動目的】

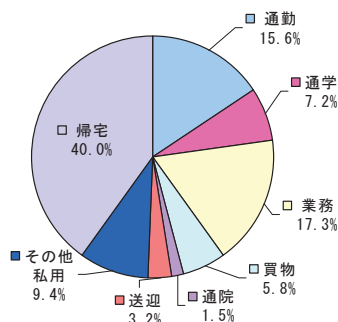
○ 移動目的は、業務目的の移動が約 17%となっており、次いで通勤目的が約 16%となっております。

【地域間トリップ】

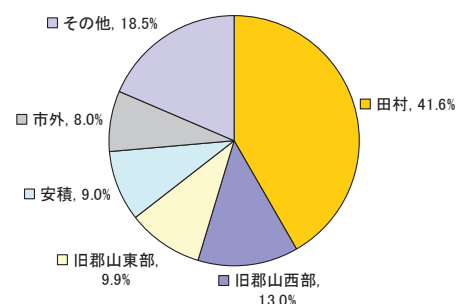
○ 地域内での移動が約 42%となっており、次いで旧郡山西部地域間の移動が、約 13%となっております。



【代表交通手段】



【目的別割合】

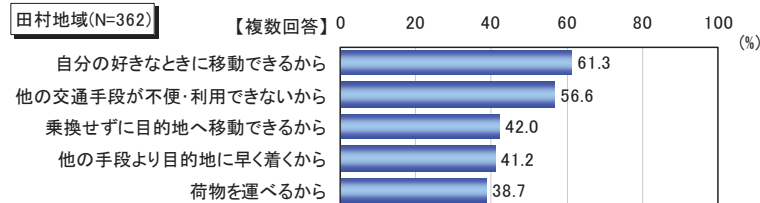


【地域内・地域間移動トリップ数割合】
(第 2 回郡山都市圏パーソントリップ調査より)

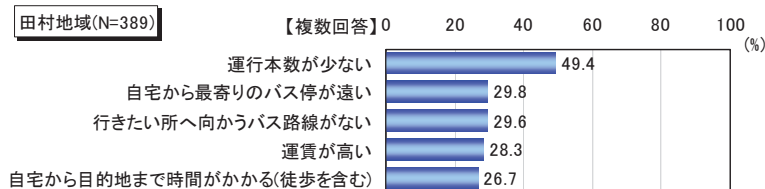
4 公共交通利用実態や意識

①パーソントリップ付帯調査

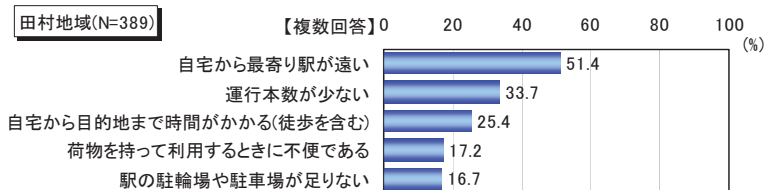
【自動車利用の理由】



【バス利用の不満】



【鉄道利用の不満】



(第2回郡山市圏パーソントリップ調査付帯調査より)

②地域懇談会における意見

【各交通手段の課題】 N=16

主な意見

- ・高齢者の買物・通院
- ・バス運行ルートが不便
- ・今後のバス路線の継続性
- ・駅アクセスが不便
- ・バス停アクセスが不便
- ・バス運行情報提供が不十分

【各交通手段の改善意向】 N=22

主な意見

- ・バス運行ルートの改善
- ・バス車両の小型化
- ・高齢者の買物・通院
- ・通勤、通学
- ・鉄道とバスの接続性向上

5 地域課題

<地域づくりの課題>

- コミュニティの維持、良好な住環境の維持

<地域交通の課題>

- 交通結節点としての機能強化（磐城守山駅）
- 公共交通による地域内移動の確保
- 幹線道路における混雑の緩和

(出典：郡山市第五次総合計画や郡山市都市計画マスタープラン(改訂版))

6 地域別対応方針



凡 例			
	市役所		基幹バス
	行政センター		幹線バス
	鉄道		駅へのアクセス検討
	新駅設置		地域交通
	高速道路		交通結節点の機能強化
	交流促進道路等		



◇地域交通は、地域ニーズや地域特性に応じ柔軟に対応するため、特定の場所やルート、運行方式に限定せず、市民との協働による地域交通システムの構築を目指すものです。

《地域別対応方針》

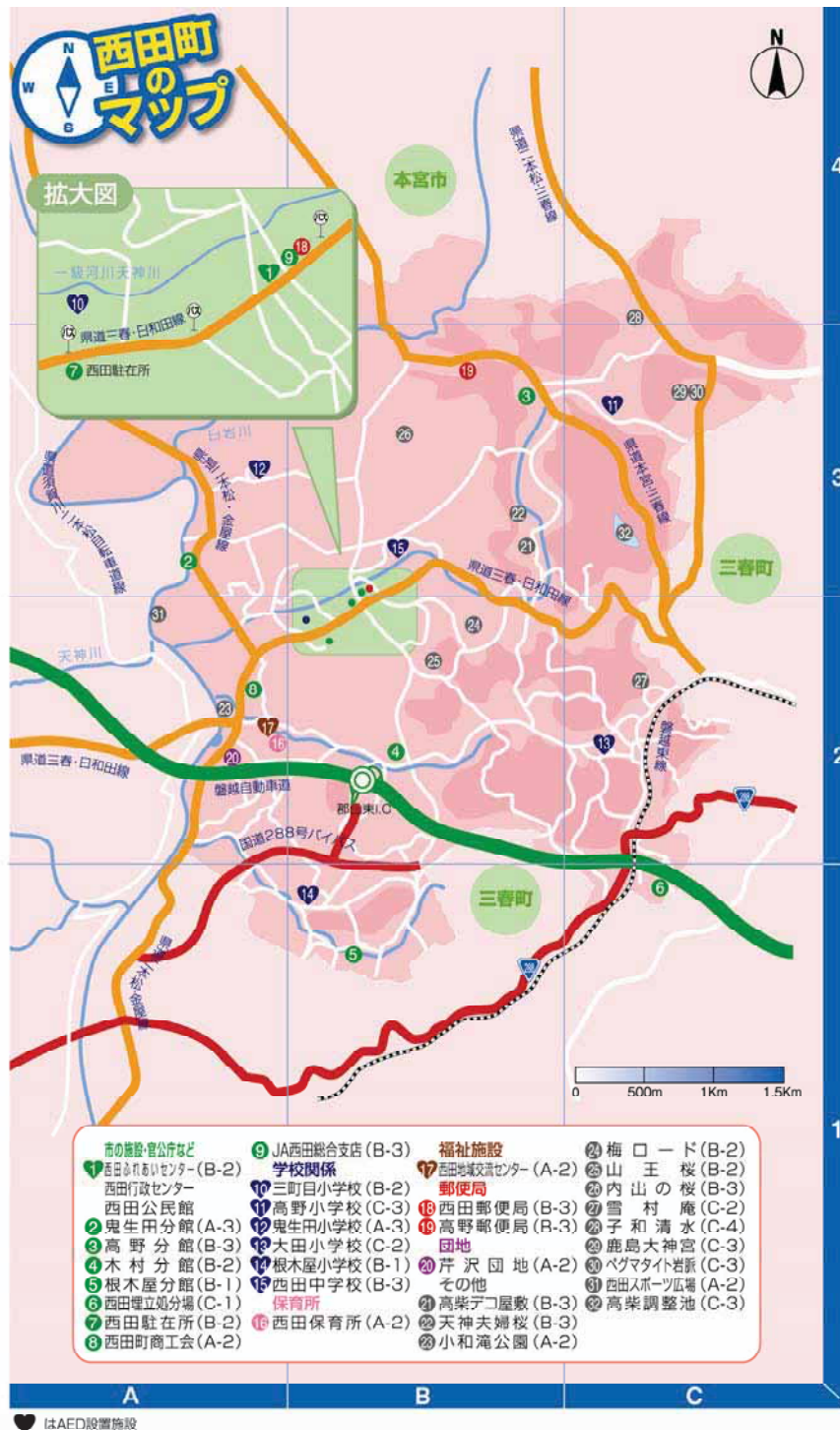
鉄道駅の利便性向上を図るため、磐城守山駅の交通結節点としての機能強化を図るとともに、公共交通による地域内移動の確保に向けて、行政センターや駅を中心とした地域交通システム（市民との協働による郡山型地域交通システム）の構築に取り組みます。

また、幹線道路における混雑の緩和を図るため（都）笹川大善寺線や（都）香久池田の保下線等の幹線道路の整備を進めます。

4-15 西田地域

1 地域の概要

○ 郡山駅から北東へ約5～12kmに位置し、大部分がなだらかな丘陵地でその中に農地と集落が分布する地域構造であり、緑や自然環境に恵まれている。デコ屋敷やペグマタイト岩脈、雪村庵といった地域固有の伝統・文化財産を有しています。



出典：暮らしのガイドブック 2010(郡山市)

2 交通インフラの現況

(主な道路)

広域交流促進道路：磐越自動車道、国道 288 号バイパス、国道 288 号

骨格幹線道路：—

幹線道路：東部広域農道、主)本宮三春線、

(鉄道)

—

(バス)

○地区内のバス路線

堂坂経由甲森線、船引線、三春線 計 3 路線

<そのうち採算の合わない補助対象路線>

堂坂経由甲森線、船引線、三春線 計 3 路線

3 移動特性

【代表交通手段】

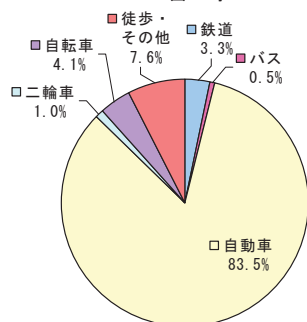
○ 自動車の利用割合が約 84%と高い状況となっております。

【移動目的】

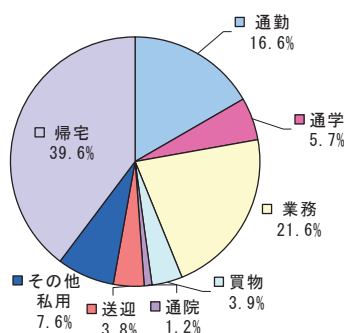
○ 移動目的は、業務目的の移動が約 22%となっており、次いで通勤目的が約 17%となっております。

【地域間トリップ】

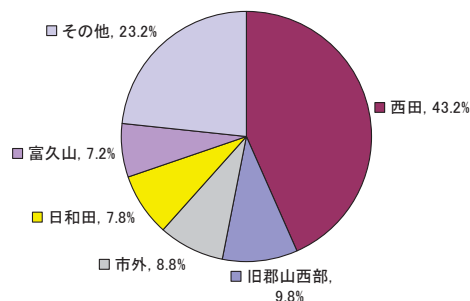
○ 地域内での移動が約 43%となっており、次いで旧郡山西部地域間の移動が、約 10%となっております。



【代表交通手段】



【目的別割合】



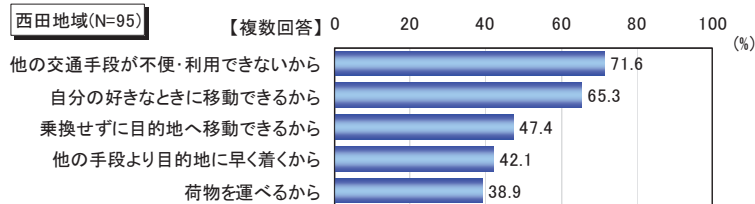
【地域内・地域間移動トリップ数割合】

(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査より)

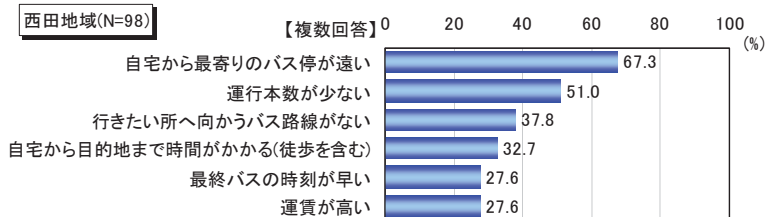
4 公共交通利用実態や意識

① パーソントリップ付帯調査

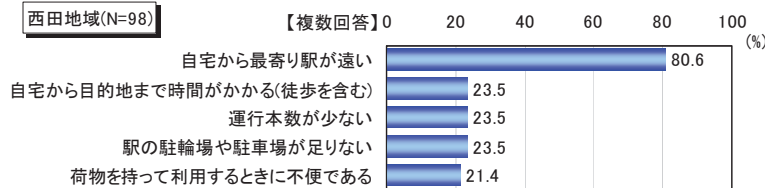
【自動車利用の理由】



【バス利用の不満】



【鉄道利用の不満】



(第2回郡山市都市圏パーソントリップ調査付帯調査より)

② 地域懇談会における意見

【各交通手段の課題】 N=2

主な意見

- ・バス乗降が不便
- ・高齢者の買物・通院

【各交通手段の改善意向】 N=6

主な意見

- ・デマンドバスの運行
- ・バス運行ルートの変更
- ・循環バスの運行
- ・高齢者の買物・通院

5 地域課題

<地域づくりの課題>

- 既存集落の生活の利便性、快適性の向上
- 居住機能の充実による、定住人口の増加・安定的で心安らぐ地域社会の形成

<地域交通の課題>

- 公共交通による中心部へのアクセス性の向上
- 公共交通による地域内移動の確保

(出典：郡山市第五次総合計画や郡山市都市計画マスタープラン(改訂版))

6 地域別対応方針



凡 例			
	市役所		基幹バス
	行政センター		幹線バス
	鉄道		駅へのアクセス検討
	新駅設置		地域交通
	高速道路		交通結節点の機能強化
	交流促進道路等		



◇地域交通は、地域ニーズや地域特性に応じ柔軟に対応する必要があるため、特定の場所やルート、運行方式に限定せず、市民との協働による地域交通システムの構築を目指すものです。

《地域別対応方針》

公共交通による中心部へのアクセス性や地域内移動の確保に向けて、行政センターを中心とした地域交通システム（市民との協働による郡山型地域交通システム）の構築に取り組みます。

2 交通インフラの現況

(主な道路)

広域交流促進道路：－

骨格幹線道路：主)小野郡山線

幹線道路：主)飯野三春石川線、都)横塚赤沼線、主)須賀川三春線、東部広域農道

(鉄道)

－

(バス)

○地区内のバス路線

小野線、柳橋線、東部ニュータウン線 計3路線

<そのうち採算の合わない補助対象路線>

小野線 計1路線

3 移動特性

【代表交通手段】

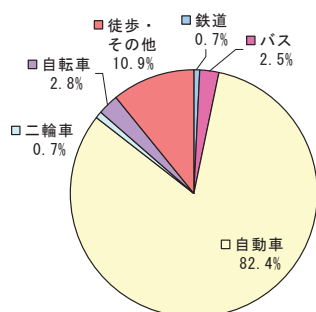
○ 自動車の利用割合が約 82%と高い状況となっております。

【移動目的】

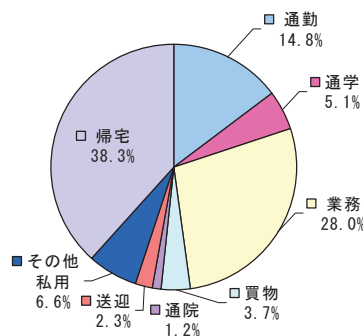
○ 移動目的は、業務目的の移動が約 28%となっており、次いで通勤目的が約 15%となっております。

【地域間トリップ】

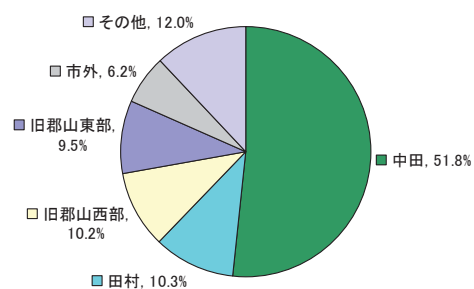
○ 地域内での移動が約 52%となっており、次いで田村地域間の移動が、約 10%となっております。



【代表交通手段】



【目的別割合】



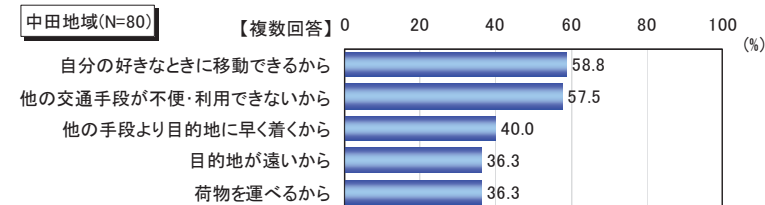
【地域内・地域間移動トリップ数割合】

(第2回郡山都市圏パーソントリップ調査より)

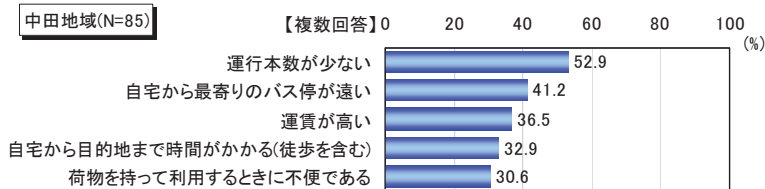
4 公共交通利用実態や意識

① パーソントリップ付帯調査

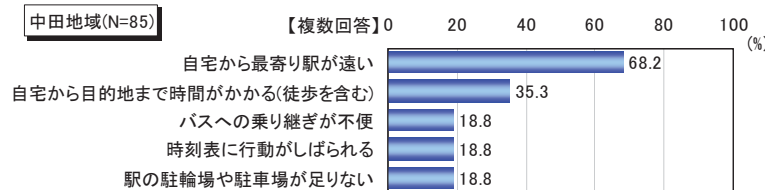
【自動車利用の理由】



【バス利用の不満】



【鉄道利用の不満】



(第2回郡山市都市圏パーソントリップ調査付帯調査より)

② 地域懇談会における意見

【各交通手段の課題】 N=15

主な意見

- ・ 今後のバス路線の継続性
- ・ バス運行ルートが不便
- ・ バスの遅延
- ・ 道路の混雑
- ・ 生活上、自動車が必要不可欠
- ・ 高齢者の買物・通院
- ・ 通勤、通学

【各交通手段の改善意向】 N=8

主な意見

- ・ バス運行ルートの改善
- ・ バス待ち環境の改善
- ・ バスレーンの設置
- ・ 循環バスの運行
- ・ バス運行本数の増便
- ・ 高齢者の買物・通院

5 地域課題

<地域づくりの課題>

- 既存集落の生活の利便性、快適性の向上
- 定住人口の維持

<地域交通の課題>

- 公共交通による中心部へのアクセス性の向上
- 公共交通による地域内移動の確保

(出典：郡山市第五次総合計画や郡山市都市計画マスタープラン(改訂版))

6 地域別対応方針



凡 例			
	市役所		基幹バス
	行政センター		幹線バス
	鉄道		駅へのアクセス検討
	新駅設置		地域交通
	高速道路		交通結節点の機能強化
	交流促進道路等		



◇地域交通は、地域ニーズや地域特性に応じ柔軟に対応するため、特定の場所やルート、運行方式に限定せず、市民との協働による地域交通システムの構築を目指すものです。

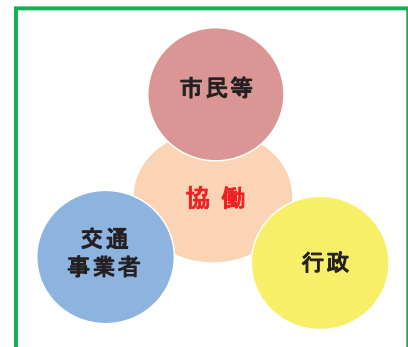
《地域別対応方針》

公共交通による中心部へのアクセス性や地域内移動の確保に向けて、行政センターを中心とした地域交通システム（市民との協働による郡山型地域交通システム）の構築に取り組みます。

第5章 戦略の進行管理について

5-1 協働による戦略の推進

戦略目標に定める重点プロジェクトを着実に実施し、戦略の基本理念を達成するためには、関係者が戦略の趣旨を理解し、それぞれの役割を明確に認識したうえで、市民等、交通事業者、行政の協働のもと、戦略の推進に取り組む必要があります。



関係者の役割分担

	各主体に期待する行動	各主体の主な役割
市民等	市民・地域は、公共交通利用者として、積極的に公共交通を利用するという意識を高めていくとともに、環境にも配慮したうえで、交通手段を選択することが必要です。 企業は、従業員や顧客が低炭素社会の実現に貢献できるよう、公共交通による通勤や来訪を奨励するとともに、都市活動の担い手の一員として、市民等、交通事業者、行政との協議・協働に積極的に参画していくことが大切です。	・公共交通の積極的な利用 ・環境問題への意識向上 ・環境負荷の少ない交通手段の選択 ・生活交通維持・確保のための理解 ・適切な移動手段の啓発、通勤手当の見直し ・環境負荷の少ない交通手段の選択 ・公共交通利用者へのサービス ・交通事業者への協賛
交通事業者	交通に係る事業者は、高齢社会や環境問題等の社会経済状況を踏まえつつ、利用者ニーズに積極的に対応することが求められます。 また、交通事業者としてのノウハウを活かした創意工夫が求められます。	・利用者ニーズに応じた安全・安心・快適な交通サービスの提供 ・公共交通の利便性向上 ・公共交通の利用促進に向けた情報提供
行政	持続可能な都市構造への転換は、特定の地域に限った問題ではないため、行政が市民・企業などに戦略の基本理念を示し、施策展開を広く啓発していく必要があります。 行政は、必要な情報を適宜適正に提供し、関係者の調整を図り、協議する場を設定し、公共交通に必要な整備や維持・管理等について支援の役割を担います。	・公共交通の利用促進に関する意識啓発や情報提供 ・交通政策の立案 ・関係機関との協議・調整 ・整備、維持・管理等の支援

5-2 重点プロジェクトの実施プログラム

戦略目標の達成に向けて、市民等・交通事業者・行政が協働のもと、重点プロジェクトに取り組んでいきます。

戦略目標 1 使いやすい公共交通体系づくり

凡 例	
	検討
	整備・推進

重点プロジェクト名		スケジュール (平成 23 ~ 29 年度)	重点プロジェクトを実施する際の役割分担		
			市民等	交通事業者	行政
1-1	新駅の整備		○	○	○
1-2	交通結節点としての機能強化		○	○	○
1-3	公共交通サービスの充実		○	○	○
1-4	市民との協働による郡山型地域交通システムの構築		○	○	○
1-5	高齢者の公共交通利用の促進		○	○	○
1-6	東北新幹線及び在来線の路線間乗継強化		○	○	○
1-7	福島空港の利活用促進		○	○	○

戦略目標 2 まちと環境に優しい自転車・歩行者の移動環境づくり

重点プロジェクト名		スケジュール (平成 23 ~ 29 年度)	重点プロジェクトを実施する際の役割分担		
			市民等	交通事業者	行政
2-1	コミュニティサイクルの整備支援		○		○
2-2	サイクルポートの整備支援		○		○
2-3	自転車レーン・歩道の整備		○		○

戦略目標 3 円滑な都市交通を支える道路づくり

重点プロジェクト名		スケジュール (平成 23 ~ 29 年度)	重点プロジェクトを実施する際の役割分担		
			市民等	交通事業者	行政
3-1	スマートインターチェンジの整備		○	○	○
3-2	内環状線の整備		○		○
3-3	東部幹線の整備		○		○
3-4	広域交流促進道路等の整備		○		○

戦略目標 4 公共交通や自転車・徒歩への転換を促すモビリティ・マネジメントの推進

重点プロジェクト名		スケジュール (平成 23 ~ 29 年度)	重点プロジェクトを実施する際の役割分担		
			市民等	交通事業者	行政
4-1	エコ通勤の推進		○	○	○
4-2	車から他の交通手段への転換		○	○	○

5-3 評価指標に係る目標値設定

総合都市交通戦略の目標に対して、わかりやすく、評価しやすいと考えられる指標の7年後の目標値を示します。

〈 成 果 指 標 〉

戦略目標 1 使いやすい公共交通体系づくり

～公共交通機関の利便性向上を図ります。～

- ・ 郡山駅利用者数
- ・ バス利用者数

戦略目標 2 まちと環境に優しい自転車・歩行者の移動環境づくり

～環境負荷の少ない自転車の利用と歩きやすさの向上を図ります。～

- ・ 放置自転車の撤去台数
- ・ 中心市街地の歩行者数

戦略目標 3 円滑な都市交通を支える道路づくり

～安全で円滑な移動しやすさの向上を図ります。～

- ・ 市道改良率

戦略目標 4 公共交通や自転車・徒歩への転換を促すモビリティ・マネジメントの推進

～公共交通や自転車・徒歩の利用促進を図ります。～

- ・ 環境教育実施校率
- ・ 運輸部門に係る CO₂ 削減量

指標一覧

戦略目標	指標の項目	成果指標	現況値	7年後(H29)の目標値
使いやすい公共交通体系づくり	○公共交通利用者の増加	・郡山駅利用者数 (万人)/年	628 万人 (H21)	・670 万人/年 ※第五次総合計画目標値と共通
		・バス利用者数 (万人)/年	533 万人 (H21)	・624 万人/年 ※第五次総合計画目標値と共通
まちと環境に優しい自転車・歩行者の移動環境づくり	○安全・安心の確保	・放置自転車の撤去台数 (台)/年	1,265 台 (H21)	・1,000 台/年
	○中心市街地歩行者数の増加	・中心市街地の歩行者数 (人)/日	43,621 人 (H22)	・110,000 人/日 ※第五次総合計画目標値と共通
円滑な都市交通を支える道路づくり	○安全・安心の確保	・市道改良率(%)	市道改良率 55.5% (H21)	・市道改良率 58.0% ※第五次総合計画目標値と共通
公共交通や自転車・徒歩への転換を促すモビリティ・マネジメントの推進	○モビリティ・マネジメントへの取り組み	・環境教育実施校率 (%)	100% (市内全小中学校) (H22)	・現状維持(100%) (市内全小中学校)
	○環境負荷の軽減	・運輸部門に係るCO ₂ 削減量 (千t-CO ₂)/年	69万8千 t-CO ₂ (H19)	・57万8千t-CO ₂ /年 ※「郡山地球温暖化対策実行計画(区域施策編)」の目標値と共通

5-4 PDCAサイクルによる施策の推進及び推進体制

- 『計画～実行～検証～改善』により効果を検証しながら、施策を推進していくとともに、必要に応じて戦略を見直していきます。
- 戦略の推進にあたっては、学識経験者、市民及び公共交通利用者代表、交通事業者及び関係団体、道路管理者、公安委員会、行政から構成される「郡山市総合都市交通戦略協議会」において、重点プロジェクトの進捗状況の把握を行うとともに、新たな交通施策の創出に向けて協議してまいります。
- 庁内に戦略推進組織を設立し、重点プロジェクトの進行管理を行うとともに、新たな交通施策を検討し、基本理念「**すべての人が安心して円滑に移動できるまち**」の実現を目指します。

PDCA サイクルによる施策の推進



図 郡山市総合都市交通戦略の管理・運営体制

付 属 資 料

郡山市総合都市交通戦略策定までの経緯

郡山市総合都市交通戦略協議会

(1) 郡山市総合都市交通戦略協議会設置要綱

(設置)

第1条 本市における総合的な都市交通計画及びその実現化方策である（仮称）郡山市総合都市交通戦略の策定に関する事項及び道路運送法（昭和26年法律第183号）に基づく地域公共交通会議として、地域における需要に応じた市民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、郡山市総合都市交通戦略協議会（以下「協議会」という。）を置く。

(協議事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を協議する。

- (1) （仮称）郡山市総合都市交通戦略の策定に関すること。
- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃、料金等に関すること。
- (3) 市町村が運営する有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (4) 協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項
- (5) その他都市交通に関する事項

(組織)

第3条 協議会は、委員25人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 市長が指名する市職員
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の関係者
- (3) 市内に住所を有する者又は公共交通機関の利用者
- (4) 国土交通省東北運輸局福島運輸支局長又はその指名する者
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の関係者
- (6) 道路管理者、福島県警察関係者及び学識経験者
- (7) 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

(会長)

第5条 協議会に会長を置き、委員の互選によって定める。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

3 会長に事故があるとき又は欠けたときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会長は、会議の運営上必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、その意見又は説明を聴くことができる。

(専門検討会)

第7条 第2条各号に定める協議事項に関し専門的に検討を行うため、協議会に専門検討会を置く。

- 2 専門検討会は、第3条第2項各号に定める者が指名する者その他協議会が必要と認める者をもって組織する。
- 3 専門検討会に専門検討会長を置き、専門検討会を組織する者の互選によって定める。
- 4 専門検討会長は、専門検討会を代表し、会務を総理する。
- 5 前条の規定は、専門検討会の会議について準用する。

(庶務)

第8条 協議会の庶務は、総合政策部総合交通政策課において処理する。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成21年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

(2) 郡山市総合都市交通戦略協議会委員名簿

分 野	主な役職	氏 名	備 考
学 識	日本大学工学部土木工学科教授	堀井 雅史	会 長
住民及び利用者代表	郡山市自治会連合会連絡協議会理事	影山 洋二	
	郡山市老人クラブ連合会事務局長	富澤 三好	
	郡山市婦人団体協議会事務局長	佐藤 ヒロノ	
	市民代表(一般公募)	渡辺 健治	
	市民代表(一般公募)	水野 博文	
交通事業者及び関係団体	東日本旅客鉄道(株)郡山駅長	遠藤 俊孝	
	(社)福島県バス協会専務理事	千代谷 俊行	
	福島交通(株)郡山支社長	高野 純一	
	私鉄福島交通労働組合郡山支部長	國分 義春	
	郡山商工会議所観光国際委員会委員長 郡山地区ハイヤータクシー協同組合理事長	高橋 良和	
	郡山地区商工会広域協議会会長	滝田 武	
道 路 管理者	東北地方整備局郡山国道事務所長	鎌田 一幸	
	福島県県中建設事務所長	有賀 修二	
公 安 委員会	郡山警察署長	佐々木 賢	
	郡山北警察署長	伊藤 孝行	
その他 行 政	東北運輸局福島運輸支局首席輸送企画専門官 (輸送・監査担当)	宮地 和久	
	福島県県中地方振興局長	小松 信之	
市	郡山市副市長	栗山 邦城	

(敬称略、順不同、第5回郡山市総合都市交通戦略協議会開催時委員)



郡山市総合都市交通戦略協議会の会議の様子

(3) 協議会開催経過

回 次	開 催 日	主 な 内 容
第 1 回	平成 21 年 8 月 28 日	郡山市総合都市交通戦略、郡山市における都市交通の現状と課題、交通実証実験の実施等
第 2 回	平成 21 年 12 月 21 日	郡山都市圏都市交通マスタープラン(案)、交通実証実験、先進地視察の報告等
第 3 回	平成 22 年 3 月 12 日	郡山都市圏都市交通マスタープラン、交通実証実験の結果等
第 4 回	平成 23 年 1 月 12 日	郡山市総合都市交通戦略(素案)の提示
第 5 回	平成 23 年 5 月 11 日	パブリックコメントの結果、郡山市総合都市交通戦略(最終案)の提示等

庁内策定組織

(1) 郡山市総合都市交通戦略庁内検討委員会

① 目的

総合都市交通戦略の策定について調査及び審議をするため設置。

② 組織

両副市長を委員長・副委員長とし、関係部長等から構成(委員 19 名)。



年 度	回 次	開 催 日	主 な 内 容
平成 22 年度	第 1 回	平成 22 年 12 月 22 日	戦略素案等
	第 2 回	平成 23 年 3 月 11 日	パブリックコメントの結果等

(2) 郡山市総合都市交通戦略庁内検討委員会幹事会

① 目的

総合都市交通戦略庁内検討委員会に必要な事項について調査及び検討を行うため設置。

② 組織

総合政策部次長を幹事長、総合交通政策課長を副幹事長とした関係課長から構成(委員 23 名)



年 度	回 次	開 催 日	主 な 内 容
平成 22 年度	第 1 回	平成 22 年 7 月 14 日	戦略の方針、課題抽出依頼
	第 2 回	平成 22 年 10 月 19 日	戦略の方針、課題抽出結果
	第 3 回	平成 22 年 11 月 30 日	戦略素案等、地域懇談会結果

地域アンケート

(1) 目的

それぞれの地域の実情に応じた交通システムの検討を目的に、地域アンケートを実施。

(2) 実施内容

平成 21 年 4 月から平成 21 年 11 月にかけて、9 箇所アンケートを実施

地区名	対象	実施時期	配布数	回収数	回収率
熱海町石筵地区	全世帯	4 月	170	126	74%
西田町	全世帯	5 月	1,200	840	70%
湖南町	全世帯	6 月	1,266	219	17%
中田町	全世帯	7 月	1,461	1,124	77%
田村町	全世帯	7 月	4,541	3,086	68%
三穂田町	全世帯	8 月	1,153	647	56%
安積町西長久保地区（安積団地）	全世帯	9 月	469	342	73%
熱海町高玉地区	全世帯	10 月	300	213	71%
逢瀬町	全世帯	11 月	1,242	486	39%

交通実証実験

(1) 目的

地域内交通システムを検討するため、バス及び乗合タクシーを用いた交通実証実験を実施。

(2) 実施内容

《バス運行実験》

運行ルート	運行日	運行本数	料金	利用者数
まちなか循環 (郡山駅西口～東口 ～西口)	平成 21 年 11 月 1 日～11 月 4 日	1 日 19 便	無料	2,153 人
富田～西の内～安積	平成 21 年 11 月 30 日～12 月 6 日	1 日 13 便	無料	3,272 人

《乗合タクシー運行実験》

地域名	運行ルート	運行日	運行本数	料金	利用者数
西田町	土棚・鬼生田線 (日和田駅行き)	平成 21 年 12 月 16 日 ～ 12 月 22 日 (平日のみ)	1 日 4 便	無料	13 人
	大田・木村・根 木屋線 (舞木駅行き)	平成 22 年 1 月 18 日 ～ 1 月 22 日	1 日 4 便	無料	18 人
	丹井田・高柴・ 三町目線 (郡山駅行き)	平成 22 年 1 月 25 日 ～ 1 月 29 日	1 日 4 便	無料	73 人
中田町	北コース	平成 22 年 3 月 8 日 ～ 3 月 21 日	1 日 5 便(午前 2 便、午後 3 便)	無料	11 人
	南コース	平成 22 年 3 月 8 日 ～ 3 月 21 日	1 日 5 便(午前 2 便、午後 3 便)	無料	39 人
熱海町	石筵・高玉 コース	平成 22 年 3 月 8 日 ～ 3 月 21 日	1 日 6 便(午前 3 便、午後 3 便)	無料	176 人
	安子島・玉川 コース	平成 22 年 3 月 8 日 ～ 3 月 21 日	1 日 12 便(午前 6 便、午後 6 便)	無料	175 人

地域懇談会

(1) 目的

各地域の交通課題を把握するとともに、地域の方々から交通に関する意見や提案をいただくため、地域懇談会を実施。

(2) 地域懇談会開催経過

平成 22 年 8 月 3 日から 9 月 2 日にかけて、17 箇所(334 名)で地域懇談会を実施。

地域名	開催日時	参加人数	会 場
旧市（西部）	8 月 31 日(火)18：30～	29 名	中央公民館
旧市（西部）	9 月 1 日(水)18：30～	35 名	総合福祉センター
旧市（東部）	8 月 30 日(月)18：30～	20 名	芳賀地域公民館
富田	8 月 4 日(水)14：00～	13 名	富田公民館
大槻	8 月 26 日(木)19：00～	18 名	大槻ふれあいセンター
安積	8 月 23 日(月)15：00～	29 名	安積行政センター
三穂田	8 月 27 日(金)15：00～	21 名	三穂田ふれあいセンター
逢瀬	8 月 25 日(水)19：00～	14 名	逢瀬コミュニティセンター
片平	8 月 24 日(火)19：00～	8 名	片平ふれあいセンター
喜久田	8 月 24 日(火)14：00～	23 名	喜久田ふれあいセンター
日和田	9 月 2 日(木)19：00～	12 名	日和田地域交流センター
富久山	8 月 27 日(金)19：00～	15 名	富久山行政センター
湖南	8 月 20 日(金)18：30～	11 名	湖南行政センター
熱海	8 月 18 日(水)19：00～	27 名	ユラックス熱海
田村	8 月 5 日(木)13：30～	19 名	田村公民館
西田	8 月 3 日(火)18：30～	22 名	西田ふれあいセンター
中田	8 月 4 日(水)19：00～	18 名	中田ふれあいセンター

パブリックコメント

(1) 目的

郡山市総合都市交通戦略の策定にあたり、交通戦略の素案を公表し、市民の皆様から素案に対する意見をいただき、必要に応じて戦略案の修正を行うために実施。

(2) 意見募集期間

平成 23 年 2 月 7 日から平成 23 年 3 月 8 日

(3) 実施結果

提出方法	提出者数	意見数
持 参	0 名	0 件
郵 便	1 名	1 件
電 子 メール	0 名	0 件
ファクシミリ	1 名	1 件
そ の 他	0 名	0 件
計	2 名	2 件



楽都
東北のウイーン
郡山

郡山市総合都市交通戦略

平成 23 年度～平成 29 年度

- 策 定／平成 23 年 6 月
- 発 行／郡山市
- 編 集／郡山市総合政策部総合交通政策課
〒963-8601 福島県郡山市朝日一丁目 23 番 7 号
TEL 024-924-3721 FAX 024-924-2822
- E-mail／sougoukoutuu@city.koriyama.fukushima.jp
- ウェブサイト／<http://www.city.koriyama.fukushima.jp>

