

1 調査名称：郡山都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：福島県

3 調査圏域：郡山都市圏

4 調査期間：平成 18 年度～平成 20 年度

5 調査概要：

本都市圏において昭和 61 年度から昭和 63 年度に行ったパーソントリップ調査及び総合都市交通体系調査(以下「第 1 回調査」)により、「外郭環状 8 放射構想」としてとりまとめられている。

しかし、その後 15 年以上を経過し、少子高齢化の進行、経済の長期低迷、環境問題の深刻化など社会経済情勢が変化する中で、郡山都市圏においては大型小売店舗をはじめとした市街地の拡大などにより、都市構造の変化やそれに伴う交通流動が大きく変化しているため、上記の都市交通計画の検証や見直しが必要となっている。

これらのことから、本業務は、郡山都市圏の都市交通計画の見直しとして、新たな「都市交通マスタープラン」の策定及びそれを実現するための「具現化方策」の策定に向けて、昨年度実施した実態調査等の結果を考慮し都市圏の現況分析、都市圏の将来像検討及び都市交通マスタープラン素案の検討を行った。

< 調査成果 >

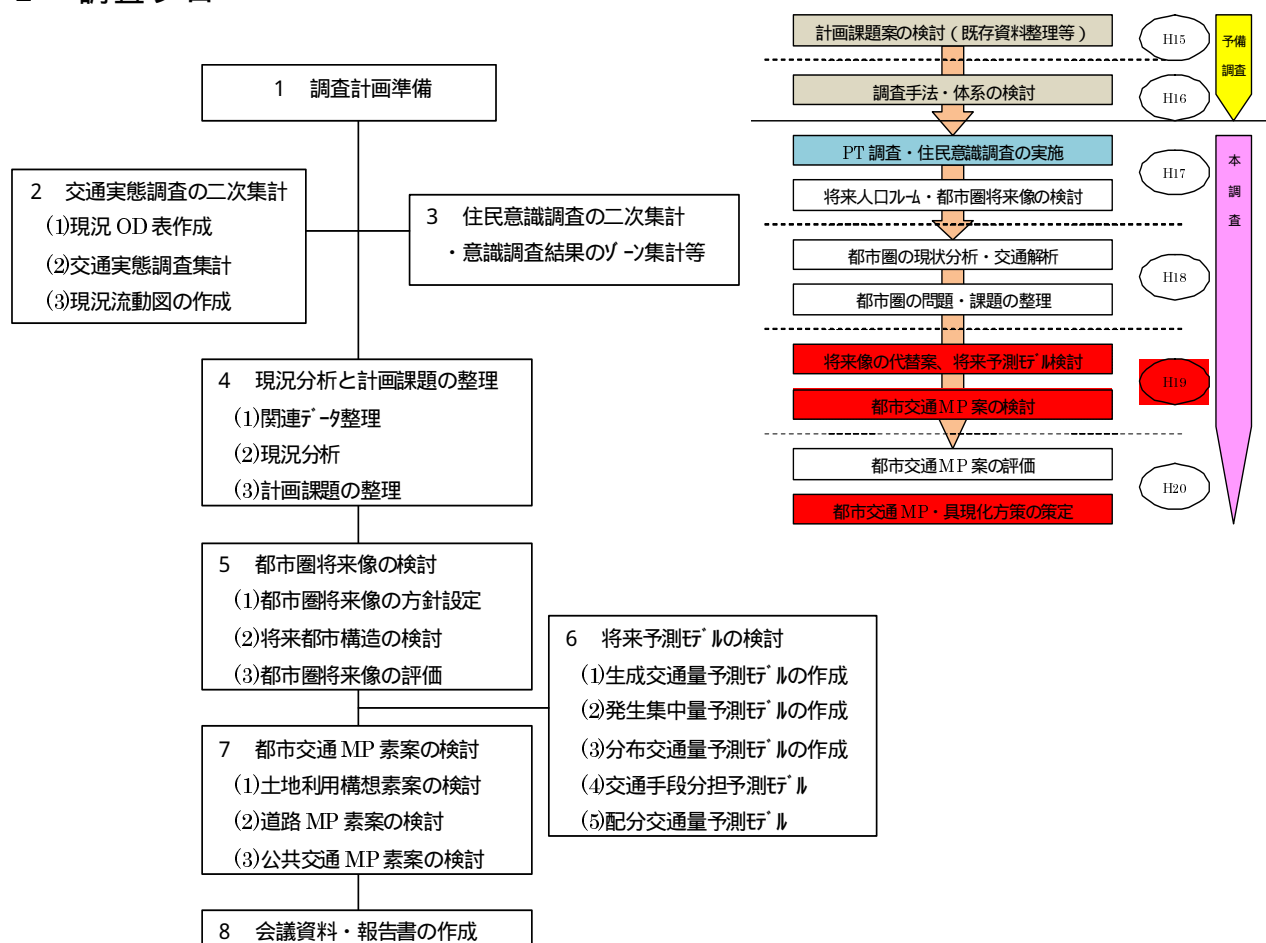
1 調査目的

本都市圏において昭和 6 1 年度から昭和 6 3 年度に行ったパーソントリップ調査及び総合都市交通体系調査（以下「第 1 回調査」）により、「外郭環状 8 放射構想」としてとりまとめられている。

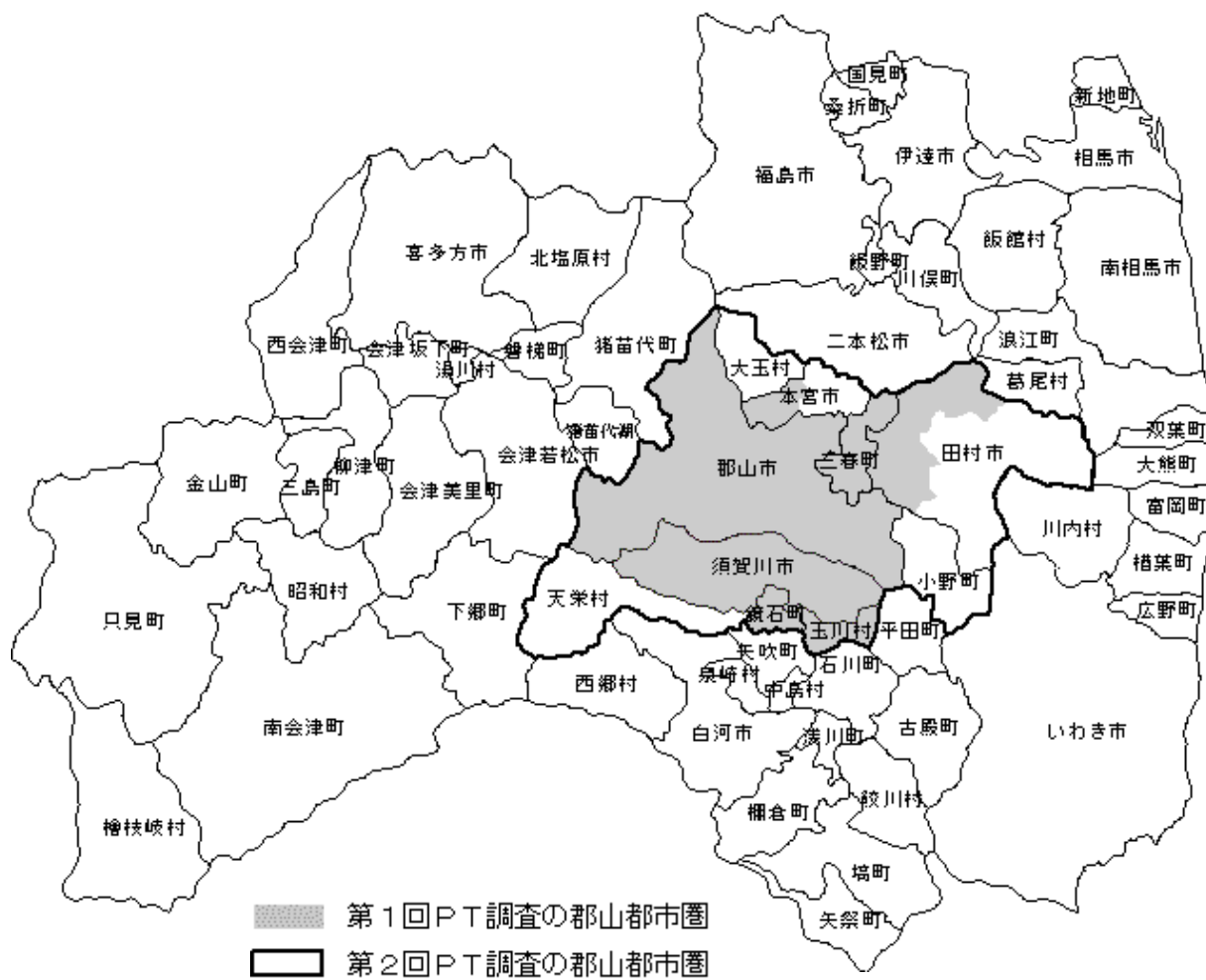
しかし、その後 1 5 年以上を経過し、少子高齢化の進行、経済の長期低迷、環境問題の深刻化など社会経済情勢が変化する中で、郡山都市圏においては大型小売店舗をはじめとした市街地の拡大などにより、都市構造の変化やそれに伴う交通流動が大きく変化しているため、上記の都市交通計画の検証や見直しが必要となっている。

これらのことから、本業務は、郡山都市圏の都市交通計画の見直しとして、新たな「都市交通マスタープラン」の策定及びそれを実現するための「具現化方策」の策定に向けて、昨年度実施した実態調査等の結果を考慮し都市圏の現況分析、都市圏の将来像検討及び都市交通マスタープラン素案の検討を行った。

2 調査フロー



3 調査圏域図



- 圏 域 10市町村（4市3町3村）
（郡山市、須賀川市、田村市、本宮市、大玉村、鏡石町、天栄村、玉川村、三春町、小野町）
- 人 口 約56万人
- 面 積 2,163.55km²

4 調査成果

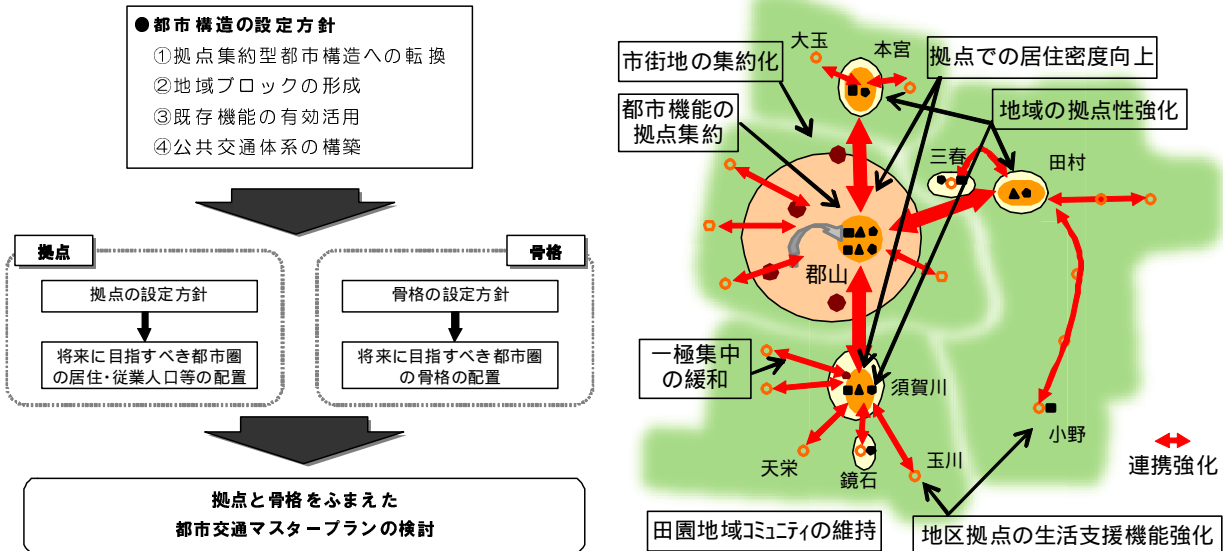
(1) 現況分析 ・ ・ 交通実態調査 ・ 住民意識調査結果を用い、都市交通の目標別に現況分析を行い、以下の通り問題点 ・ 課題を整理した。

都市交通目標	問題	課題
圏域内外と広域に交流しやすいまち (長距離移動が楽なまち)	高速道路、国道バイパス、福島空港など広域交通基盤が整備され広域化が進んだにもかかわらず広域交通基盤の利用は十分とはいえない。 特に、道路では、高速 IC の 15 分カバー人口割合は 79% を占めているが、200km 未満の移動では一般道利用が多く、高速道路と国道の並行区間では、高速道路に比べ国道の混雑度が高いなど、混雑に不均衡が生じている。 一方、福島空港では、利用者が H11 以降減少傾向にあり、就航本数・就航先、リムジンバスの運行本数・ルートに対して不満・要望が多く挙がっている。	広域交通基盤の有効活用に向けた高速道路、鉄道、空港、高速バスの利用促進 < 例えば > ・ 高速 IC の追加(田村市・鏡石町)、料金サービスの拡充 ・ 鉄道のアクセス性向上 ・ 福島空港のアクセス性向上
常に円滑に安心して移動できるまち (確実に常時移動できるまち)	短距離移動における高い自動車分担率などが示すとおり、自動車の普及とともに自動車依存が高まっている。 一方、道路整備は、ここ 20 年間にわたり着実に進められてきたが、急激な自動車利用の増加には追いつかず、需給バランスの乱れによる道路混雑が、郡山市市街地から外縁部にかけて各所で顕在化している。	効率的・効果的な道路整備とともに自動車から他交通手段への転換により自動車の需要供給バランスの改善 < 例えば > ・ 骨格幹線道路の整備 ・ モビリティマネジメントの実施 ・ 歩道・自転車道の整備 ・ ITS の推進 ・ 災害時代替路線の確保
環境にやさしく誰もが移動しやすいまち (交通弱者でも安全で気軽に移動できるまち)	自動車利用が過度に多い反面、公共交通の利用は少ない状況となっている。 バス利用者数の減少に伴って運行本数などバスサービス水準が低下している。また、バス停カバー圏域であっても田園部では低密度サービスのためバス利用は低い状況にある。一方、自治体のバス支出額は増加しており、市町村平均で一般会計費の 0.22% を占めている。 鉄道では駅周辺地区に利用が限定されており、住民意向でも「自宅から最寄り駅が遠い」の不满が多く挙げられている。また、駅間距離が比較的に長い郡山駅の隣接箇所での新駅の要望が多い。 一方で、自由に自動車を使えない人および 65 歳以上で免許非保有者は、中山間部で割合が高い。	拠点間を連絡する骨格として公共交通を機能維持・強化、および交通弱者が拠点までアクセスできる維持可能な公共交通体系を構築 < 例えば > ・ 土地利用・まちづくりと一体化した新駅の設置 ・ 都市部などでのバス利用の促進 ・ 田園部でのデマンド交通の導入
日常生活で移動が少なく暮らせるまち (都市・田園地域において遠出しなくても暮らせるまち)	業務・教育・買物・医療など都市施設が都市部である南北軸上に集中しており、同様に通勤・通学・私用の流動も南北軸上に集中している。 そのため、周辺市町村の内々率は低下傾向にあるうえ、住民は「買物のしやすさ」「医療・福祉施設への近さ」、「公共交通の利便性の高さ」を求めていることから、今後さらに南北軸上への依存が高まる傾向がある。	都市部と田園部の共生・機能分担を図る拠点形成に向けた人口配置調整や土地利用調整 < 例えば > ・ 職住近接の推進支援 ・ 都市施設の配置調整 ・ 訪問サービスの拡充 ・ 定住・二地域居住の推進
まちなかに賑わいのあるまち (まちなかに人が集まる快適な空間があるまち)	居住・従業の郊外化により中心部では空洞化が進行している。そのため、中心市街地への来街者の減少や商業の停滞が顕在化している。 特に、県中都市計画区域では DID に対し市街化区域が大きく設定されており、低密度な市街地拡大がさらに進むことで、人口減少下における都市経営や住民生活の効率性悪化の可能性がある。 一方、周辺市町村においても、近年の大型店舗の郊外化により、市町村中心部での空き店舗の増加や、人口、歩行者の減少がさらに進むことが懸念される。また、住民意見からは中心市街地へのアクセス性向上が求められており、現状では、中心市街地へ行きにくい状況がうかがえる。	コミュニティの維持とともに都市機能を拠点に集約、拠点へのアクセス性向上、歩行空間の改善 < 例えば > ・ 都市機能配置の集約、街なか居住の促進 ・ 低密度な居住地分布・施設立地から適正な密度への転換 ・ 中心部のアクセス性・回遊性の向上 ・ 公共交通の充実

(2) 都市圏将来像の検討

都市圏の理念・都市交通の目標をふまえ、都市圏の将来像（将来土地利用、人口配置等）について検討した。

a) 都市構造の設定方針



b) 2030年都市構造のシナリオの検討

- ・地域ブロックを確立し、母都市へ集中する流動を緩和、周辺地域を維持
- ・市街地拡大の抑制、拠点への都市機能・人口の誘導により市街地を集約、中心部を高密度化
- ・公共交通の空白地を多様な公共交通サービスにより狭め、モード間連携や運行本数増加等により所要時間を短縮
- ・都市部ではソフト・ハード施策により混雑箇所を削減し、田園部では拠点間を連絡する道路の隘路を解消
- ・広域交通基盤へのアクセス向上により利用を促進

c) 拠点の設定

【圏域拠点】 ・位置：郡山市中心部及びその周辺 ・役割：都市圏全体の都市活動を支え、居住や経済活動が高密に展開される拠点 ・持つべき機能：都市圏全域を対象とし、都市圏の経済活動・都市活動を支える広域商業、広域医療、高等教育、広域行政、高次業務等の機能 ・立地施設の例：国県出先、市役所本庁、企業管理部門、大学、三次医療、都市型大型店(百貨店 等) 等
【地域拠点(地域ブロック拠点)】 ・位置：須賀川市・田村市・本宮市中心部 ・役割：単一市町村では成立が難しい機能を始め、地域ブロックとして共有する機能が集約する拠点 ・持つべき機能：郡単位程度の広がりでの都市活動・日常生活を支える機能 ・立地施設の例：県出先、市役所本庁、高校、二次医療、大型店舗、金融機関・農協 等
【地区拠点】 ・位置：町村・旧町村中心部、郡山市行政センター所在地、鉄道駅周辺地区 ・役割：日常生活圏域内の生活行動を支える拠点 ・持つべき機能：日常生活において必要とされる機能、田園地域での拠点機能 ・立地施設の例：行政窓口(町村役場・市役所支所)、高校(一部)、診療所、小規模食品スーパー、郵便局・金融機関・農協 等

d) 都市構造における拠点配置 別添「拠点配置図」参照

【設定方針】

階層的な都市構造の構築を図る。

- ・母都市である郡山市において、圏域全体を対象とした高次都市機能の集約を目指した圏域拠点の形成を図る。
- ・須賀川市、本宮市、田村市において、各地域ブロックを対象とした日常的な都市機能の集約した地域拠点の形成を図る。
- ・各市町村単位での行政機能の立地する地区を地区拠点として、各市町村内を対象とした必要機能の集約を図る。

いづれの効率的な利活用を前提として、各拠点地区及び周辺地区に集約した都市機能に準じた人口の集約を図り、集約型の都市を形成する。

田園部や中山間部においては都市機能の立地規制を行い、都市機能拡散を防ぐとともに、都市部との連携強化を図る。

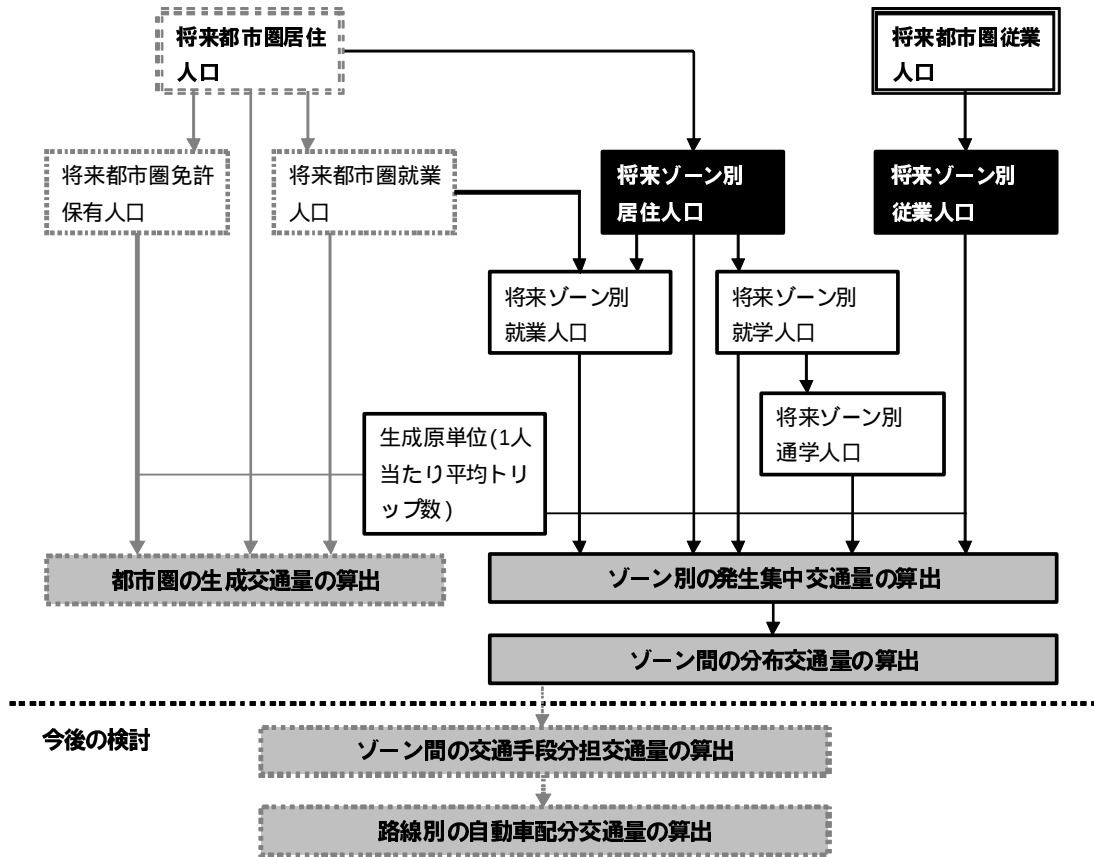
集落地においては、集落コミュニティ維持に必要な都市機能配置は行うものの、広域的な圏域を形成する都市機能の立地は行わない。

【拠点の設定内容】

拠点的種類	対象市町村	設定案	備 考
圏域拠点	郡山市 (1箇所)	市街化区域 拠点核 中心市街地活性化基本計画区域	市役所を中心とした一体の拡がり 拠点の中で特に都市サービス機能の集積を図る地区
	須賀川市 (1箇所)	市街化区域 拠点核 中心市街地活性化基本計画区域	市役所を中心とした一体の拡がり 拠点の中で特に都市サービス機能の集積を図る地区
地域拠点	本宮市 (1箇所)	非線引き用途地域 拠点核 中心市街地活性化基本計画区域	市役所を中心とした一体の拡がり 拠点の中で特に都市サービス機能の集積を図る地区
	田村市 (1箇所)	非線引き用途地域 拠点核 中心市街地活性化基本計画区域	市役所を中心とした一体の拡がり 拠点の中で特に都市サービス機能の集積を図る地区
	郡山市 (10箇所)	圏域拠点外の行政センター 行政センターと併設する鉄道駅を含む小ゾーン	市街化区域内は圏域拠点で代替 磐城守山駅・日和田駅・喜久田駅周辺が該当
	須賀川市 (3箇所)	合併町村の役場を含む小ゾーン	川東駅については人口集積が多いため主要駅として設置し、地区拠点ゾーンとした。(1,523人)
地区拠点	本宮市 (1箇所)	合併町村の役場(現白沢支所)を含む小ゾーン	
	田村市 (4箇所)	合併町村の役場(現行政局)を含む小ゾーン	旧大越町では行政局周辺地区より大越駅周辺に人口機能集積があるため、駅周辺で設定
	その他町村 (7箇所)	役場または鉄道駅を含む小ゾーン	中心市街地活性化基本計画を有する市町村はその範囲 鏡石町は町役場を中心とした市街化区域の一体的な拡がり 三春町は町役場を中心とした非線引き用途地域の一体的な拡がり 三春町の舞木地区は乗降数が多いことから、行政センターを含まないが設置(1999年:1,234人)
	工業拠点 (13箇所)	・工業専用地域、工業地域に立地する工業団地を含む小ゾーン ・大規模(50ha以上)の工業団地を有する小ゾーン。	本宮北工業団地 本宮市工業等団地 郡山北部工業団地 郡山西部第一工業団地 郡山西部第二工業団地 郡山中央工業団地 須賀川北部工業団地 須賀川横山工業団地 鏡石北部工業団地 須賀川南部工業団地 須賀川テケ加里サカゲン 鏡石南部工業団地 田村西部工業団地 太平工業団地 船引第二工業団地

e) ゾーン別人口の設定 別添「ゾーン別居住人口図、従業人口図」参照

将来生成交通量及び発生集中交通量算出のために、ゾーン別の居住人口及び従業人口等の設定を行った。



▲将来人口と交通量算出の概略フロー

【将来ゾーン別人口等設定方針】

・ゾーン別居住人口設定方針

シナリオ	夜間人口
前提条件	● 2030年将来居住人口は、各市町村推計値を用い固定する。 ● 圏域、地域拠点における拠点は役場を中心とした一体の市街化区域とする。
現況推移型	○ゾーンを毎の平成17年度までの推移をもとに、コーホート法による推計を行う。
2030年のあるべき姿	【2020年人口配置】 ○拠点を除く都市計画区域への拡大を抑制する。(2020年に流入人口ゼロとなるように設定) ○拠点、および都市計画区域外については現況の推移をもとに推計する。 【2030年人口配置】 ○拠点には、当該市町村の人口増加分を配分する。 ○拠点を除く都市計画区域への流入人口をゼロのまま推移させる。 ○都市計画区域外については現況の推移をもとに推計する。

・ゾーン別従業員人口設定方針

シナリオ	都市機能(従業員人口)
前提条件	● 従業員人口については、市町村間の枠組みを外し、配分する。 (第2次産業:郡山都市圏従業者数でコントロール、第3次:地域ブロック毎の従業者数でコントロール) ● 圏域、地域拠点における拠点核は中心市街地活性化基本計画の区域とする。
2030 年のあ るべき姿	【2020 年配置】 <第3次産業> ○市街化調整区域や都市計画区域外の新規立地を抑制する。(2020 年に新規事業所の立地をゼロとなるように設定) ○市街化区域内については現況の推移をもとに推計する。(減少するゾーンについては現況値に固定) <第2次産業> ○新規立地分については、工業拠点へ配分する。 ○工業拠点以外での新規立地は抑制する。 ○減少傾向の工業系用途地域や既存工業団地では現況値を維持させる。 <第1次産業> ○ゾーン別第1次就業人口と同値として設定 【2030 年配置】 <第3次産業> ○各拠点における拠点核へ、新規立地を誘導するため、拠点核以外での新規立地を抑制する。(2030 年に新規立地数がゼロとなるように設定) <第2次産業> ○新規立地分については、工業拠点へ配分する。 ○工業拠点以外での新規立地は抑制する。 ○工業系用途地域や既存工業団地では現況値を維持させる。 <第1次産業> ○ゾーン別第1次就業人口と同値として設定

f) 都市圏将来像の評価

- ・設定した都市圏将来像(人口配置)について、発生集中交通量及び分布交通量からみた検証を行った。

都市交通目標	現況	将来
圏域内外と広域に交流しやすいまち (長距離移動が楽なまち)	・高速 C5kmカバー人口割合※1: 居住・従業員人口 65%	・高速 C5kmカバー人口割合: 居住・従業員人口 67% →2ポイント増加
常に円滑に安心して移動できるまち (確実に常時移動できるまち)	・総移動距離※2: 9,532,478km・人トリップ ・平均トリップ長: 9.04km	・総移動距離: 9,089,704km・人トリップ →4%減少 ・平均トリップ長: 8.87km →2%減少
環境にやさしく誰もが移動しやすいまち (交通弱者でも安全で気軽に移動できるまち)	・代表駅5kmカバー人口割合※3: 郡山駅 71% 須賀川駅 53% 船引駅 22% 本宮駅 90%	・代表駅5kmカバー人口割合: 郡山駅 75% →4ポイント増加 須賀川駅 56% →3ポイント増加 船引駅 25% →3ポイント増加 本宮駅 90% →増減なし
日常生活で移動が短く暮らせるまち (都市・田園地域において遠出しなくても暮らせるまち)	・3地域ブロックの内々率(私用等)※4: 須賀川ブロック 80% 田村ブロック 77% 本宮ブロック 73%	・3地域ブロックの内々率: 須賀川ブロック 82% →2ポイント増加 田村ブロック 79% →2ポイント増加 本宮ブロック 79% →6ポイント増加
まちなかに賑わいのあるまち (まちなかに人が集まる快適な空間があるまち)	・拠点に向かう移動の割合(業務以外)※5: 都市圏全体 74% ・拠点の人口割合: 居住人口 67% 従業員人口 76%	・拠点に向かう移動の割合: 都市圏全体 76% →2ポイント増加 ・拠点の人口割合: 居住人口 70% →3ポイント増加 従業員人口 80% →4ポイント増加

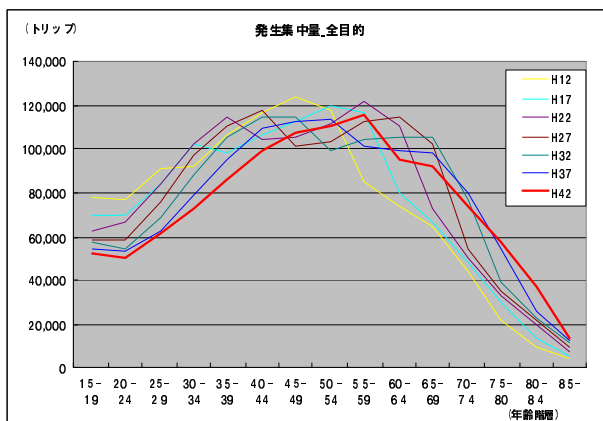
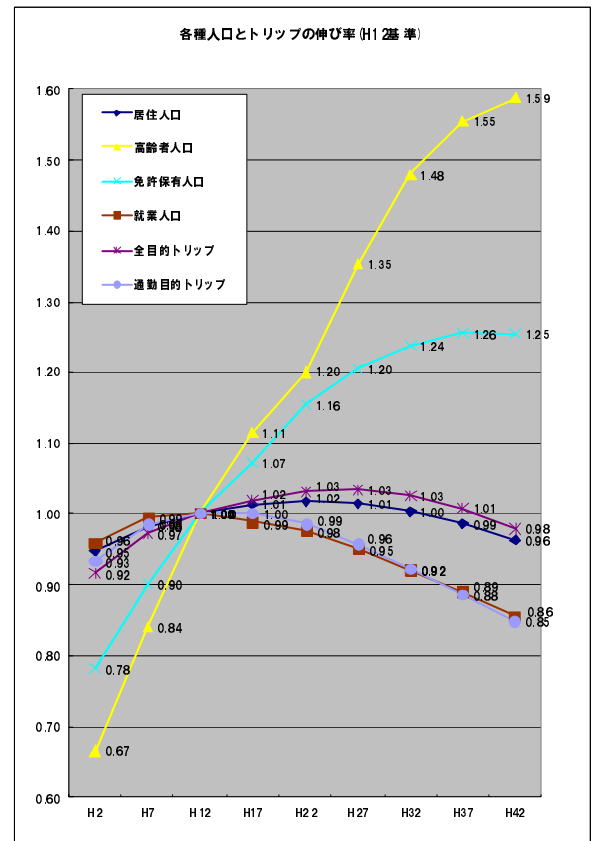
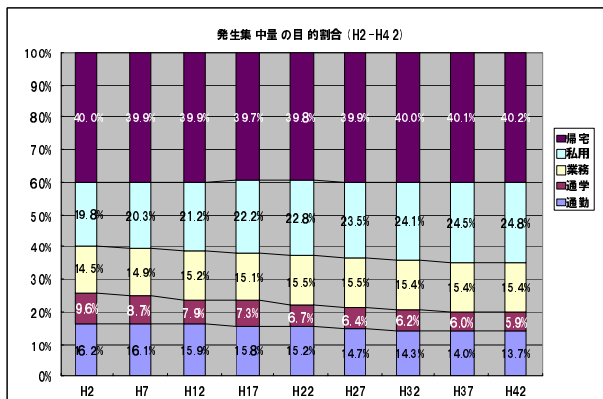
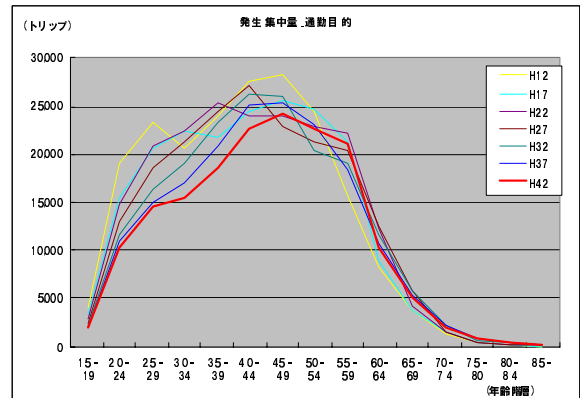
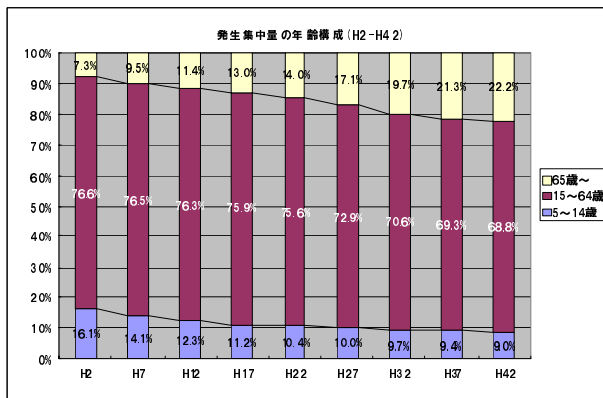
(3) 将来予測モデルの検討

- ・「生成交通量」→「発生集中量」→「分布交通量」→「交通手段分担量」
→「配分交通量」のステップで予測する 5 段階推定法を用いる。

交通手段分担量以降は次年度実施

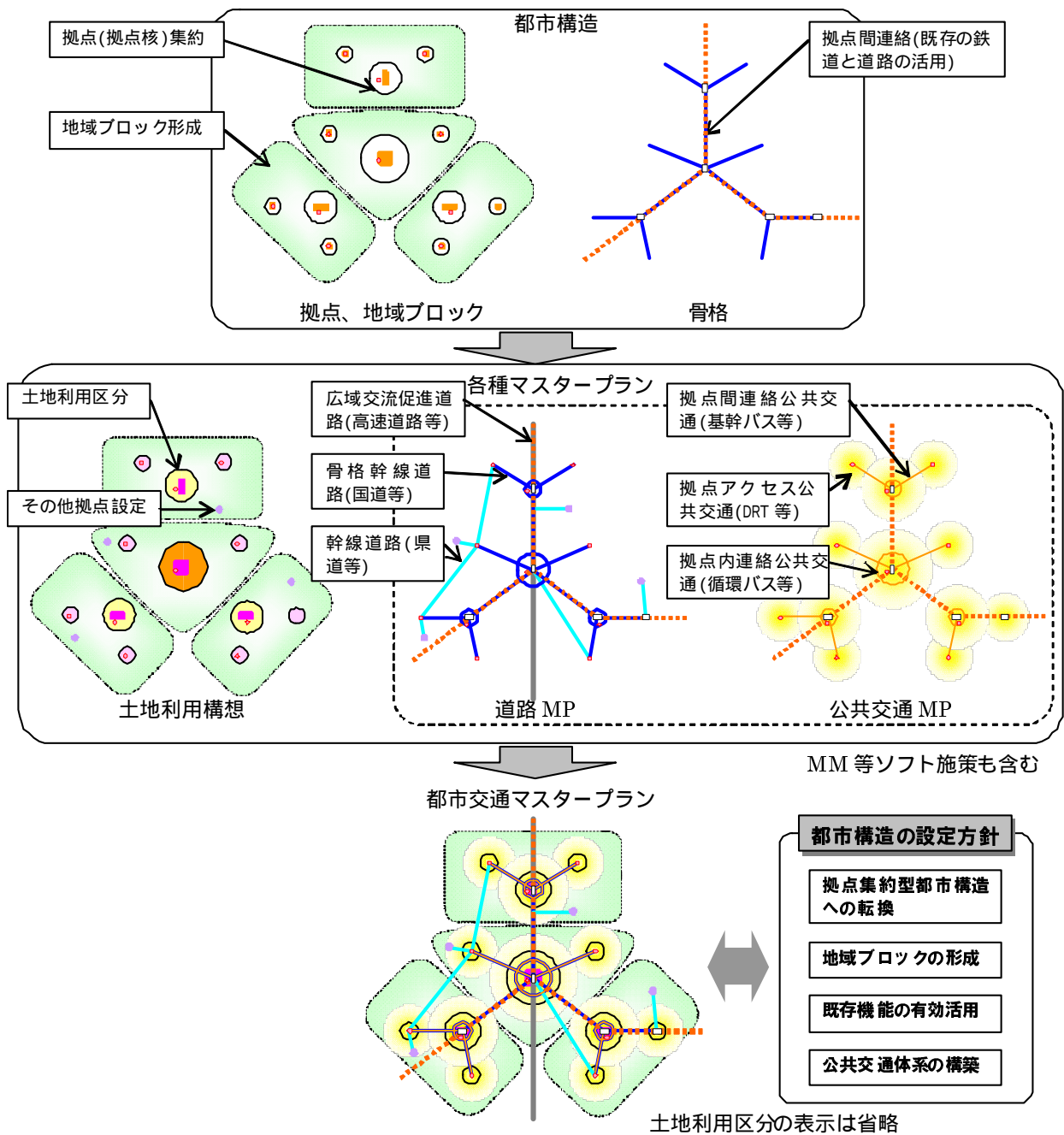
生成交通量（都市圏総トリップ数）の概要

- ・全目的の年齢階層別トリップでは、65 歳以上のトリップが大きく増加しており、H42 で 22.2% を占めている。(グラフ)
- ・目的別のトリップでは、通勤・通学目的トリップの割合が減少しており、私用目的トリップの割合が 24.8% に増加している。(グラフ)
- ・通勤目的の年齢階層別トリップをみると、ほとんどの世代で減少している。(グラフ)
- ・総トリップ数の伸び率でみると、全目的トリップは 0.98 倍でほぼ横ばいであるが、通勤目的のトリップは 0.85 倍に減少する。(グラフ)



(4) 都市交通マスタープラン素案の検討

- ・都市交通MPは拠点と地域ブロックと骨格で形成される都市構造に基づいて策定。
- ・「土地利用構想」「道路MP」「公共交通MP」で構成され、相互の連携を考慮。
- ・土地利用構想の検討では、土地利用区分の設定、その他拠点の設定等を実施。
- ・道路MPの検討では、広域交流促進道路、骨格幹線道路、幹線道路の設定等を実施。
- ・公共交通MP方向性の検討では、実態調査や住民意識調査結果等から公共交通MP作成に向けた方針を検討。



a) 土地利用構想素案の検討

別添「土地利用構想素案図」参照

【第1回調査との相違点】

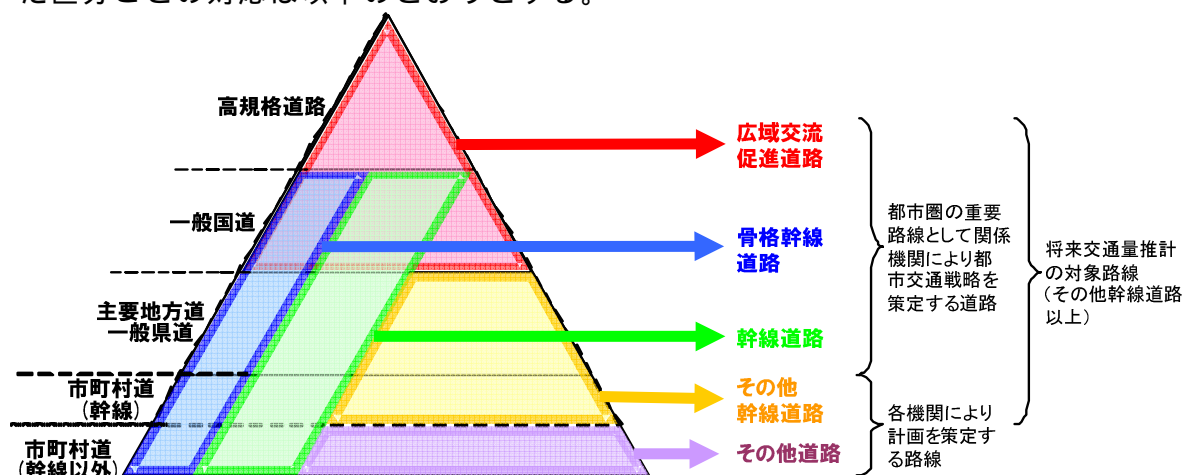
	第1回調査での方向性	今回調査での方向性(案)
将来人口の見通し	調査時人口：45.6万人 MP人口(2010年)：60万人 【人口増加を前提】 対象市町村：郡山市、旧須賀川市、旧長沼町、旧岩瀬村、三春町、旧船引町、旧本宮町、玉川村、鏡石町	現在人口：56万人 将来人口(2030年)：54万人 【人口減少を前提】 対象市町村：郡山市、須賀川市、田村市、本宮市、大玉村、三春町、天栄村、玉川村、鏡石町、小野町
拠点の配置	・都市圏中心核：郡山(都心核・副次的都心核(操車場地区)) ・都市圏副核：須賀川(中心地区) ・地域拠点	・圏域拠点：郡山市を圏域拠点とし、郡山駅周辺地区をその中心とする ・地域拠点：須賀川市(須賀川ブロック)、田村市船引(田村ブロック)、本宮市本宮(本宮ブロック) ・地区拠点：各町村中心 →ブロックごとに日常生活における機能が充足される。高次な機能は郡山市中心に集約
土地利用の拡がり	・東西方向への均衡ある宅地形成の推進 ・自然環境との調和のとれた良好な市街地の形成 ・都心部における高密度の都市型居住環境整備 ・開発計画をもとに土地利用地区の設定	・市街地拡大を前提としない ・長期的に集約化を図る ・各拠点の拠点性向上 ・中心市街地活性化基本計画等、既定計画をもとに土地利用地区の設定
商業機能の配置方針	・都心核への広域高次商業機能 ・副次的都心核：都心核を補完する商業機能 ・副核(須賀川中心)：自市、隣接町村を含めた商業・サービス機能	・圏域拠点：広域的な利用圏を持つ専門性が高い個店で構成される商店街、百貨店等大型店舗(都心以外では日常生活に対応した近隣商店街、食品スーパー、都心立地が困難な業態の大型店舗) ・地域拠点：ブロック全体を利用圏域とする商店街・大型店舗 ・地区拠点：地区の日常生活に必要な個店、食品スーパー
業務機能の配置方針	・都心核への広域高次業務機能 ・副次的都心核：都心核を補完する業務機能 ・副核(須賀川中心)：自市、隣接町村を含めた業務機能(流通系) ・高速IC周辺、空港周辺への流通拠点の整備	・圏域拠点：(県域・圏域)管理的機能の事業所、国・県出先、金融機関本支店等の配置等 ・地域拠点：ブロック管理機能の事業所、地場企業本社機能、市役所・県出先、金融機関支店等 ・地区拠点：各地域でこれまで事業展開してきた事業所(商業・製造業・建設業等)、町村役場・支所、郵便局等
工業機能の配置方針	・既存工業用地の未利用地活用 ・市街地内の一部工業の工業団地への再配置 ・幹線交通網への組み込み ・テクノポリス開発構想との整合	・既存工業用地の未利用地活用 ・市街地内工場移転時の工業団地活用 ・新規大規模事業所の立地は経済状況等に大きく左右されるため見込まず
居住地の配置方針	都心核・副次的都心核周辺：高層高密度 副核・地域拠点：中層中密度 市街地外縁部：低層低密度	・圏域拠点：郡山駅周辺地区には住商複合での居住想定。拠点核では高密度居住を想定 ・地域拠点：拠点への中・高密度居住想定 ・郊外部では、地区拠点へ居住人口が集約されることを想定 ・総括的には、拠点部へ居住人口が集約され、その他の地区での居住は、現状の居住への支援を行い、現況推移することを想定

b) 道路マスタープランの検討

「道路MP素案図」参照

各種路線の取り扱い

郡山都市圏総合都市交通計画で位置づける各種路線の取り扱いについては、道路を広域交流促進道路、骨格幹線道路、幹線道路に区分することとし、道路種別に応じた区分ごとの対応は以下のとおりとする。



路線設定の考え方

公共事業に対する財政逼迫等を背景に、効率的、効果的な道路整備が求められているとともに、都市構造の設定方針において 拠点集約型都市構造への転換、 地域ブロックの形成、 既存機能の有効活用、 公共交通体系の構築が掲げられている。

そこで、骨格幹線道路を設定する際の、共通する路線設定の考え方を以下のとおりとする。

●都市構造の設定方針

- ① 拠点集約型都市構造への転換
- ② 地域ブロックの形成
- ③ 既存機能の有効活用
- ④ 公共交通体系の構築

<路線設定の考え方>

- ・ 既存の路線
- ・ 既存道路のうち道路の拡幅やミッシングリンク(不連続区間)の解消等、部分改良で対応可能な路線
- ・ 都市計画道路や計画路線のうち事業が進捗している路線

上記の考え方にに基づき、各種路線の設定条件の精査及び、路線の設定を行った。

・路線設定の考え方

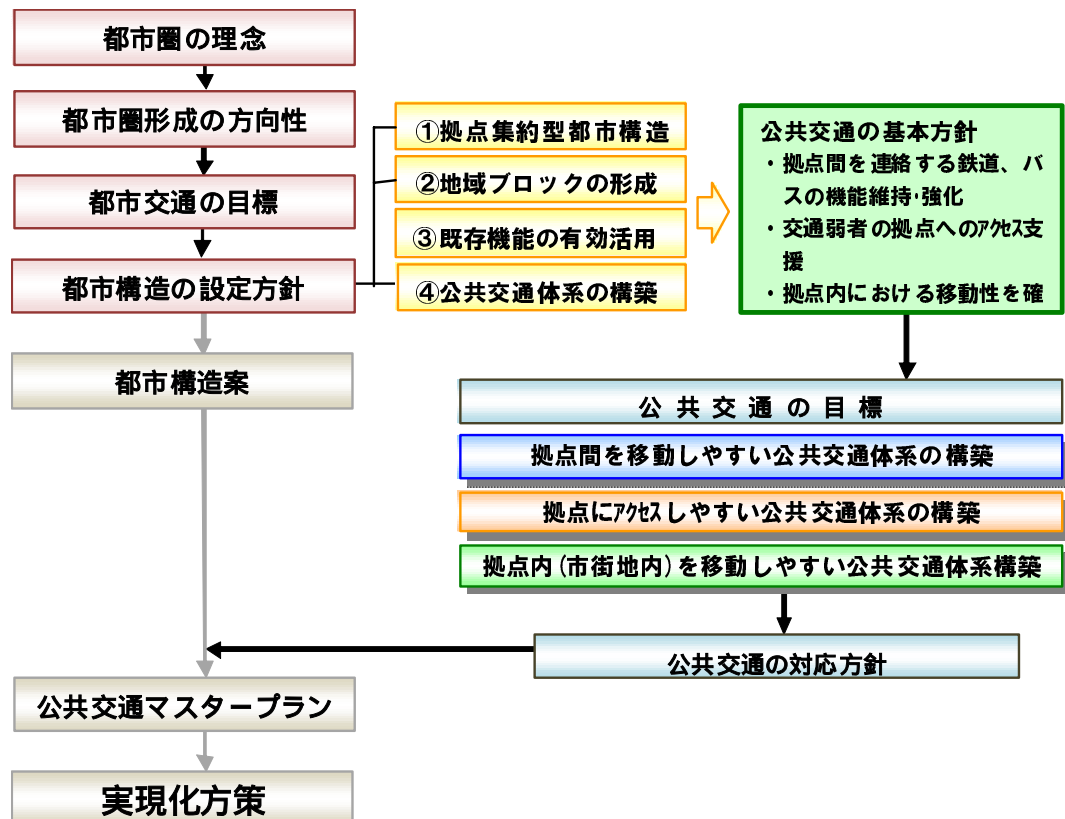
分類	設定条件	道路の種類	郡山都市圏における該当路線	イメージ図
広域交流促進道路	1)国内ブロック間・主要都市間を連絡 ・東北、関東、北陸ブロック ・県庁所在都市や中核都市 2)隣接する6つの生活圏間との連絡 ・県北、県南、会津、南会津、相双、いわき 3)空港・港湾等の広域的交流拠点と連絡 ・福島空港、小名浜港	・高速自動車国道 ・高速自動車国道以外の自動車専用道路 ・一般国道 ・主要地方道(一部)	1)東北自動車道、磐越自動車道、国道4号、国道49号、国道118号 2)国道288号、国道294号、国道349号、国道399号 3)あぶくま高原道路、古殿須賀川線(一部区間)、福島空港西線	
骨格幹線道路	圏域拠点と地域拠点間の連絡 圏域拠点及び地域拠点と地区拠点間の連絡 圏域拠点、地域拠点の都市内交通円滑化	・一般国道(一部) ・主要地方道(一部) ・一般県道(一部) ・市町村道(幹線)	1)国道4号(郡山-須賀川間、郡山-本宮間) 国道288号(郡山-船引間) 2)地域ブロックにおける地域拠点と地区拠点間連絡道路 3)都市内幹線道路 環状道路、放射道路	
幹線道路	医療拠点から広域交流促進道路・骨格幹線道路への連絡 物流拠点から広域交流促進道路・骨格幹線道路への連絡 主要観光拠点から広域交流促進道路・骨格幹線道路への連絡 骨格幹線道路の補完、代替ルート 田園部の連絡を支援 緊急輸送道路	・一般国道(一部) ・主要地方道(一部) ・一般県道(一部) ・市町村道(幹線)	以下参照	

c) 公共交通マスタープラン素案方向性の検討

「公共交通MP方針図」参照

・公共交通の目標

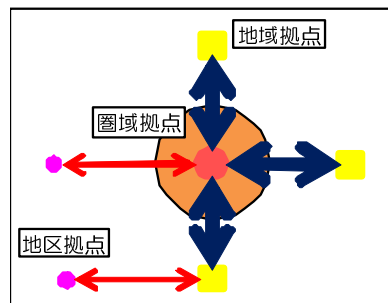
	現況	問題・課題
交通実態 調査より	- 公共交通の分担率低い、バスの分担率低下 - 人口集積があっても公共交通のサービスレベルが低い地域がある - 短距離トリップでも自動車利用の割合が高い - 自動車から転換可能なトリップが多くある	- 自動車への過度な依存と、それによる渋滞等の発生 - 公共交通利用の低迷による路線維持困難
住民意識 調査より	- 平日、休日とも、日常的に公共交通を利用する住民は少ない - 現在の公共交通にはダイヤや運賃の面で不満が高い - 鉄道沿線を中心に新駅への期待がある - バスの維持が望まれる	- 住民ニーズに対応した公共交通体系構築 - 田園地域においても維持可能なモードの検討



・公共交通の対応方針

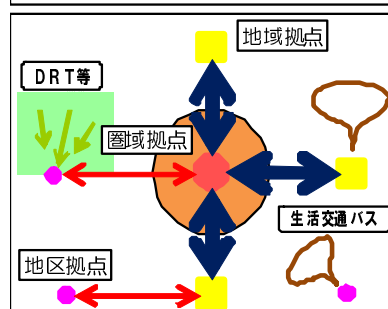
拠点間を移動しやすくなる鉄道・バスサービスの強化

1. 拠点間を連絡する鉄道の運行を強化・維持
2. 鉄道のない拠点間の連絡を幹線バスとして新設・強化
3. 交通モード間で乗り換えしやすいよう交通結節機能やダイヤ、運賃システムの改善(P&R、DMV、共通IC乗車券等)



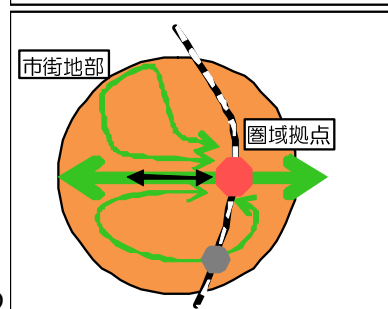
拠点にアクセスしやすくなる地域に応じた生活交通サービスの確立

1. 周辺地域の都市機能維持に向けた自治体共同運営による生活交通バスの拡充
2. 公共交通の空白地対策として地域住民や交通事業者(タクシー等)の連携による乗り合い交通システムの拡充(DRT等)



拠点内を移動しやすくなる様々な交通施策の導入

1. 拠点内移動でのバス乗り継ぎ負担を減らす市街地内横断・縦断・循環バスの充実、深夜バス等の運行
2. 公共交通の利便性を特化させた路線の整備(LRT・BRT・PTPS等)
3. まちづくりと一体となった新駅の設置
4. 自動車の短距離利用を削減する歩行・自転車走行空間の改善



公共交通の目標	交通実態調査結果	住民意識調査結果
拠点間を移動しやすい公共交通体系の構築	- 各駅から圏域拠点代表駅(郡山駅)に向かう鉄道平均運行本数⇒21本/日(朝ピーク7・8時1.5本/時) - 地区拠点代表バス停から地域拠点代表駅に向かうバス平均運行本数⇒1日8.5本 - 駐車場のない鉄道駅数⇒7箇所(26%) - バス停のない鉄道駅数⇒6箇所(22%) - 駐輪場が50台未満の鉄道駅数⇒9箇所(33%)	- 鉄道の不満点として「運行本数が少ない」と答えた人⇒10,218人中27% - バスの不満点として「運行本数が少ない」と答えた人⇒10,218人中46% - 鉄道の不満点として「駐輪場や駐車場が足りない」と答えた人⇒10,218人中18% - 鉄道の不満点として「バスとの乗り継ぎが不便」と答えた人⇒10,218人中14%
拠点にアクセスしやすい公共交通体系の構築	- バス空白地(バス停500m圏外)の居住人口⇒109,786人(19%) - 民間の路線バスに対し行政の赤字補填により維持している数⇒全122系統中61%(市町村計310百万円) ※H17時点 - 平成42年将来人口における80歳以上の割合⇒約5.4万人(10%) - 地区拠点へ向かうバス路線が1方向のみの拠点数⇒14箇所(鉄道がある地区拠点を除く)中8箇所	- 自宅から最寄りのバス停まで「11分以上」と答えた人⇒9,634人中26% 「路線バスを維持すべき」と答えた人⇒9,333人中83% - 路線バス維持の理由として「高齢者が不便だから」と答えた人⇒7,447人中85% - 各市町村中心部に対し「公共交通での行きやすさ」を求める人⇒7,522人中27%
拠点内(市街地内)を移動しやすい公共交通体系の構築	1日2,000トリップ以上ある地域間でバスが直接連絡していない地域ペア数⇒16ペア(郡山市内) - バスからバスへ乗り継いでいるトリップ数⇒約600トリップ(約130万トリップ中0.04%) - バス運行本数が1日300本以上の路線におけるピーク時平均旅行速度⇒13.4km/h - 鉄道の平均駅間距離⇒5.1km 1km未満の短距離での自動車利用率⇒50%(57,580トリップ) - 全トリップにおける自動車の利用率⇒75% - 自動車から転換可能なトリップが1日1,000トリップ以上ある地域ペア数⇒24ペア(約10.7万ペア中0.02%) - 自動車からバスへ転換可能なトリップが1日300トリップ以上ある地域ペア数⇒18ペア(約10.7万ペア中0.02%)	- バスの不満点として「行きたいところへ向かうバス路線がない」と答えた人⇒10,218人中29% - 県内バス会社従業員がバス離れの要因として「バス路線が利用者要望に合わないため」と答えた人⇒842人中13% ※商業まちづくりG調査結果より - バスの不満点として「時間がかかる」と答えた人⇒10,218人中26% - LRTを「導入すべき」と答えた人⇒8,958人中44% - 鉄道の不満点として「自宅から最寄り駅が遠い」と答えた人⇒10,218人中51% ⇒回答者のうち駅まで「31分以上」と答えた人⇒5,231人中73% - 新駅設置が必要と答えた人⇒9,284人中23% - 徒歩や自転車利用時の不満点として「歩道の幅がせまい」と答えた人⇒10,218人中40% - 自動車から他の交通手段に「現在変更してもよい」と答えた人⇒9,084人中13% - 自動車を控える理由として「経済負担の大きさ」と答えた人⇒2,230人中56% - 自動車を控える理由として「健康のため」と答えた人⇒2,230人中44%



(5) 次年度の展開

○ 道路マスタープラン

- ・ H 1 9 年度検討した道路 M P 素案をもとに将来交通量配分を実施し、都市交通目標との整合や交通課題の解消について評価を行う。
- ・ 上記結果により M P 素案の見直しを行い、都市圏道路網の骨格を策定する。
- ・ 現況分析結果から都市交通目標に資する施策（公共交通を支援する道路施策等）を検討し、道路 M P 素案の補完を行い、道路 M P を策定する。

○ 公共交通マスタープラン

- ・ 市町村及び公共交通事業者と連携のもと、公共交通 M P を策定する。

○ 都市交通マスタープラン評価項目の検討

○ 実現化方策の検討