

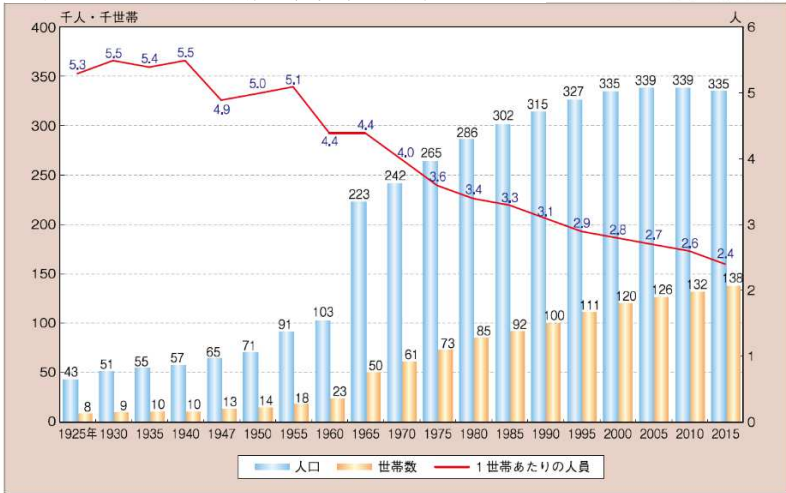
## 1-2 都市の現状と課題

### (1) 人口構造

#### ◆将来人口の見通し

◎本市の人口は、2015（平成 27）年で約 33.5 万人と東北地方の主要都市の中で 3 番目の規模となっています。2004（平成 16）年をピークに人口は減少に転じ、今後も減少することが予測されており、生産年齢人口（15～64 歳）の減少と老年人口（65 歳以上）の増加が見込まれています。

●郡山市の人口と世帯数〈国勢調査結果〉

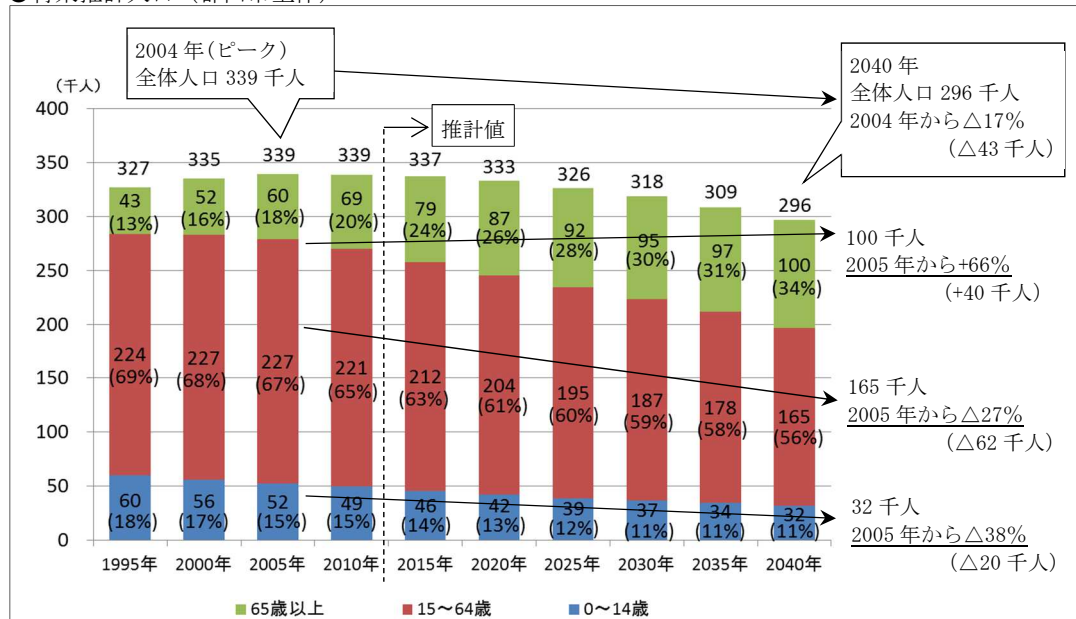


●東北主要都市の人口 (参考)

順位	都市名	人口 (人)
1	仙台市	1,082,159
2	いわき市	350,237
3	郡山市	335,444
4	秋田市	315,814
5	盛岡市	297,631
6	福島市	294,247
7	青森市	287,648
8	山形市	253,832
9	八戸市	231,257
10	弘前市	177,411

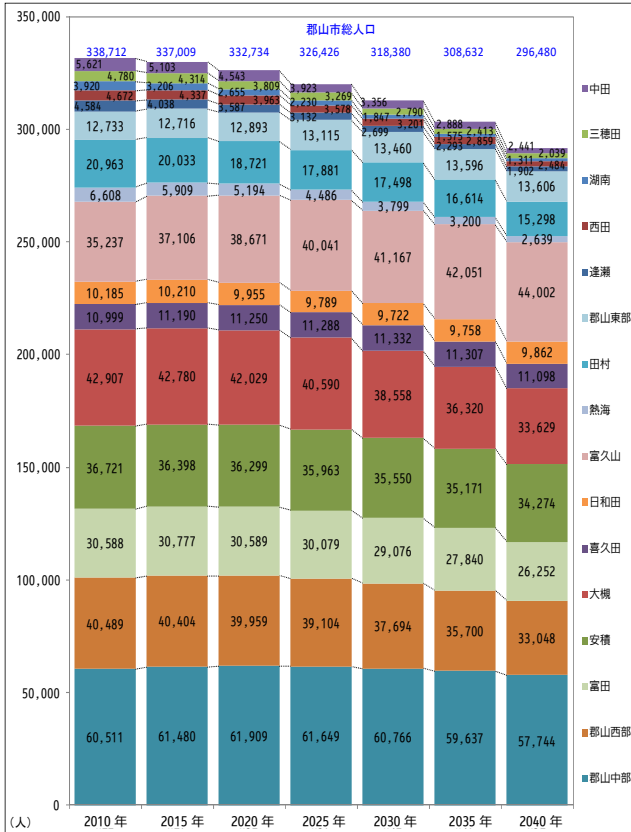
資料：国勢調査(2015(平成27)年人口)

●将来推計人口 (郡山市全体)

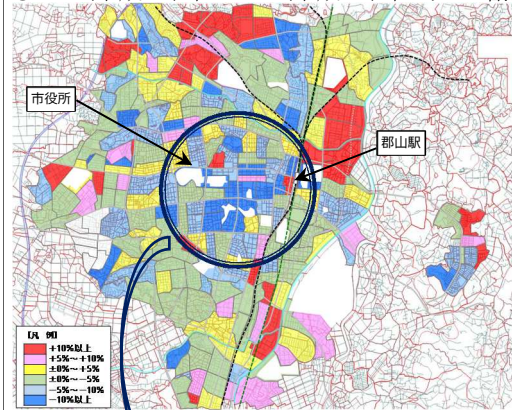


資料：国勢調査、市独自推計

●将来推計人口（地区別人口）



●2010(平成22)年～2016(平成28)年の人口増減率



郡山駅西側周辺において減少率が高い傾向が見られる

資料：国勢調査、市独自推計

◆人口密度

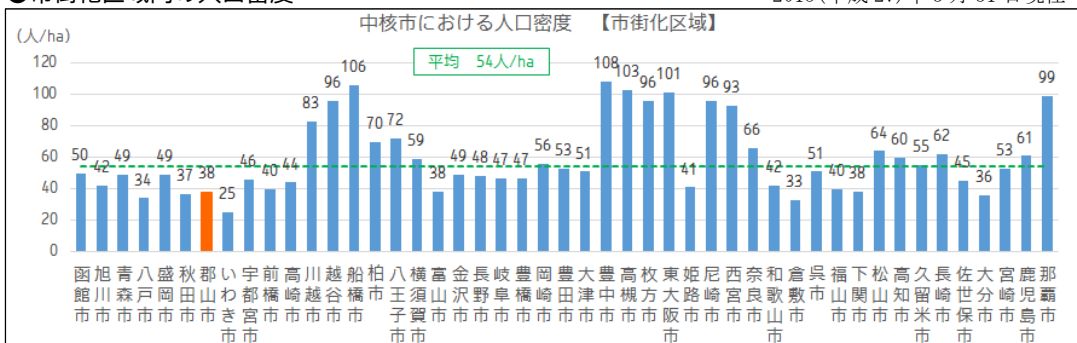
◎本市の2015（平成27）年3月31日現在における市街化区域の人口密度は約38人/haとなっており、中核市の人口密度の平均（約54人/ha）を下回っている状況です。（都市計画法上、市街地の人口密度の基準は40人/ha以上）

◎市街化区域内の人口密度分布について2010年と2040年（将来推計）を比較すると、全体的に密度が低くなり、減少する地域が多く見られます。

◎将来においては、郡山駅周辺や早期に行われた土地区画整理事業区域等で減少傾向が強まる一方、現在進められている市街地開発地等では住宅建築が進み、人口は増加する見込みです。

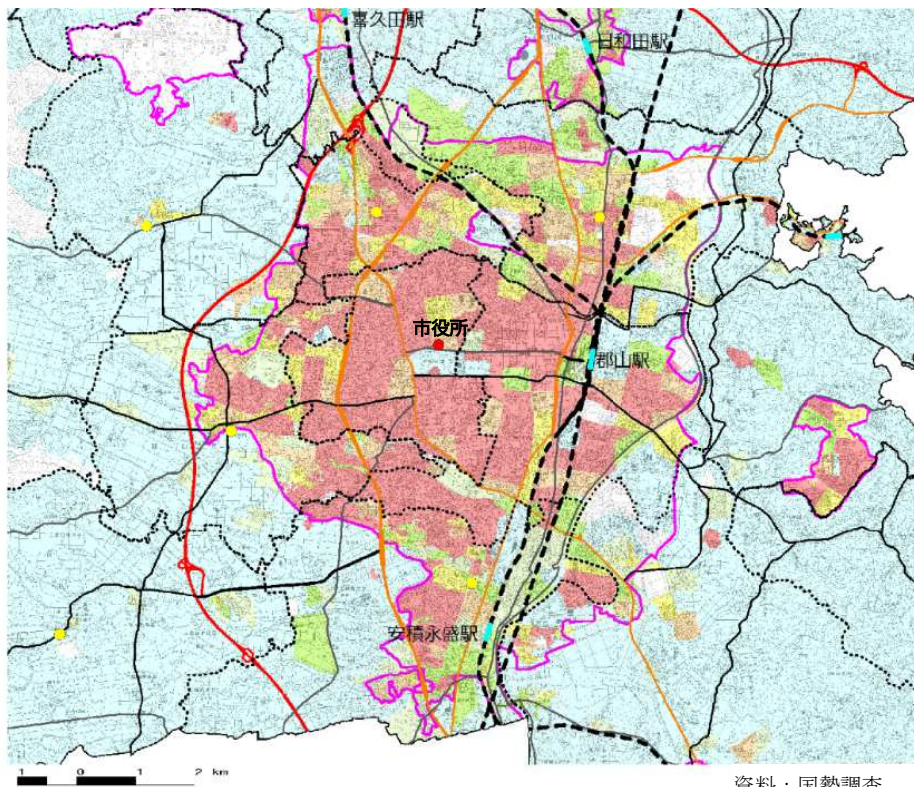
●市街化区域内の人口密度

2015(平成27)年3月31日現在

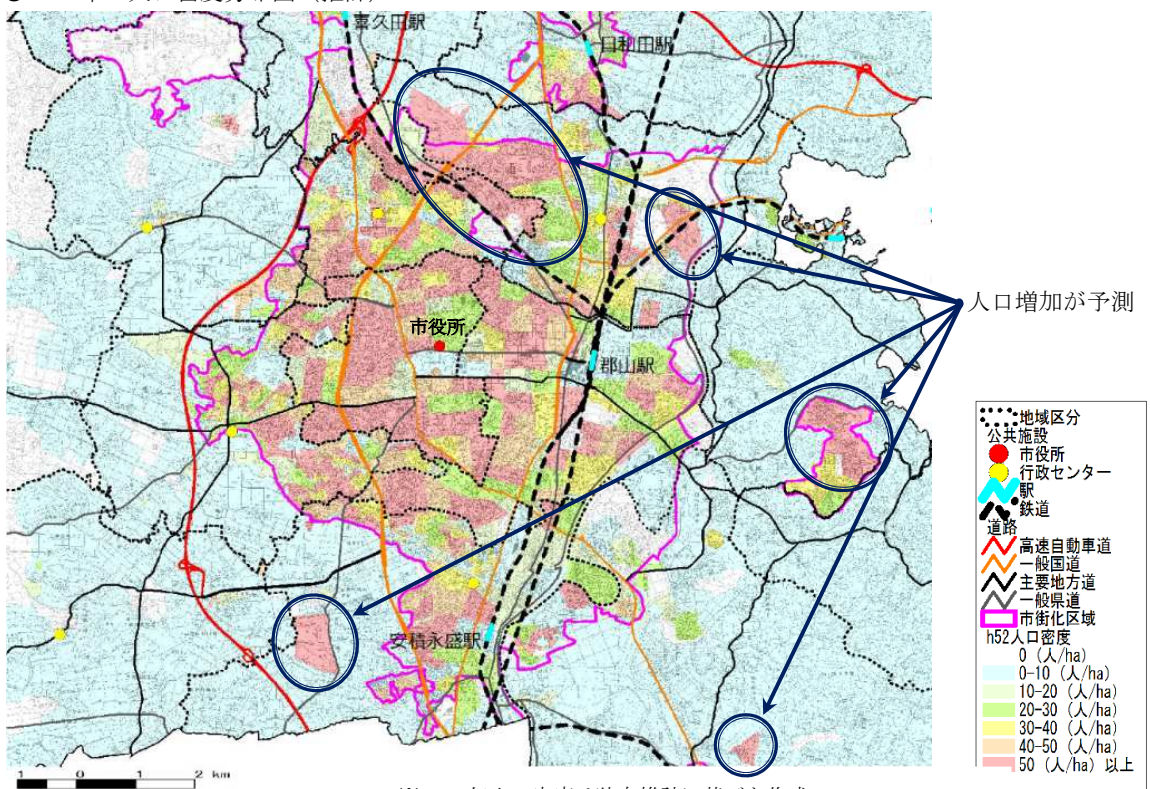


資料：都市計画現況調査

●2010(平成 22)年 人口密度分布図



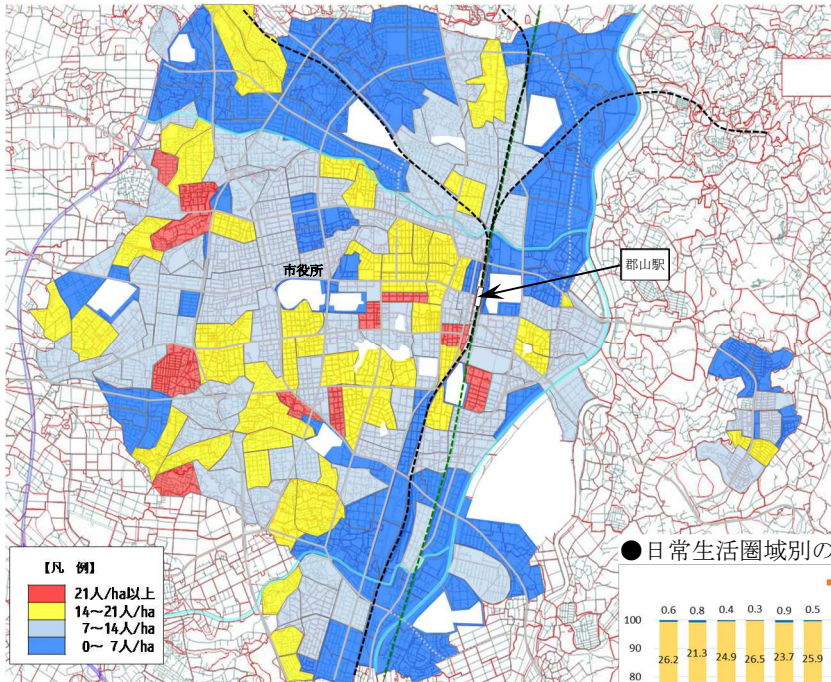
●2040年 人口密度分布図（推計）



◆高齢者（65歳以上）の形態

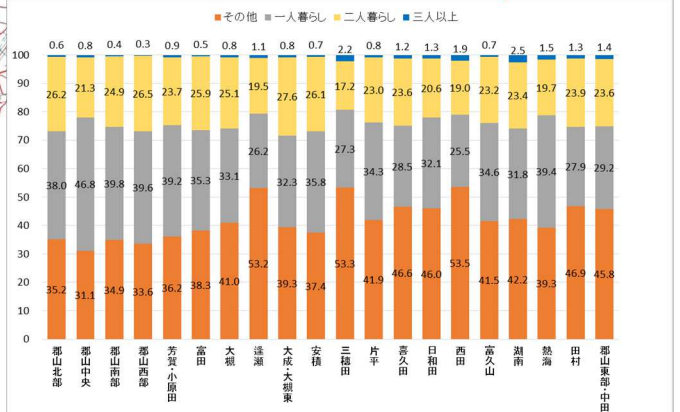
- ◎高齢者の人口密度は全体的に分布していますが、郡山駅周辺地域が比較的高い傾向にあります。
- ◎高齢運転者による死亡事故の割合増加する一方、免許の自主返納件数も増加しています。
- ◎地域によっては急速な高齢化率が高まるとともに、要介護認定者の増加が懸念されます。

●高齢者の密度分布 2016(平成28)年



市内全域において、高齢者1人暮らしの世帯が3割程度を占める

●日常生活圏域別の高齢者のいる世帯状況



●75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数及び構成比



資料：警察庁「交通事故統計」

資料：第八次郡山市高齢者福祉計画郡山市介護保険事業計画

●高齢者人口



(郡山市介護保険課:推計値、各年度10月1日現在)

資料：第八次郡山市高齢者福祉計画郡山市介護保険事業計画

●介護保険給付費と要介護（要支援）認定者数

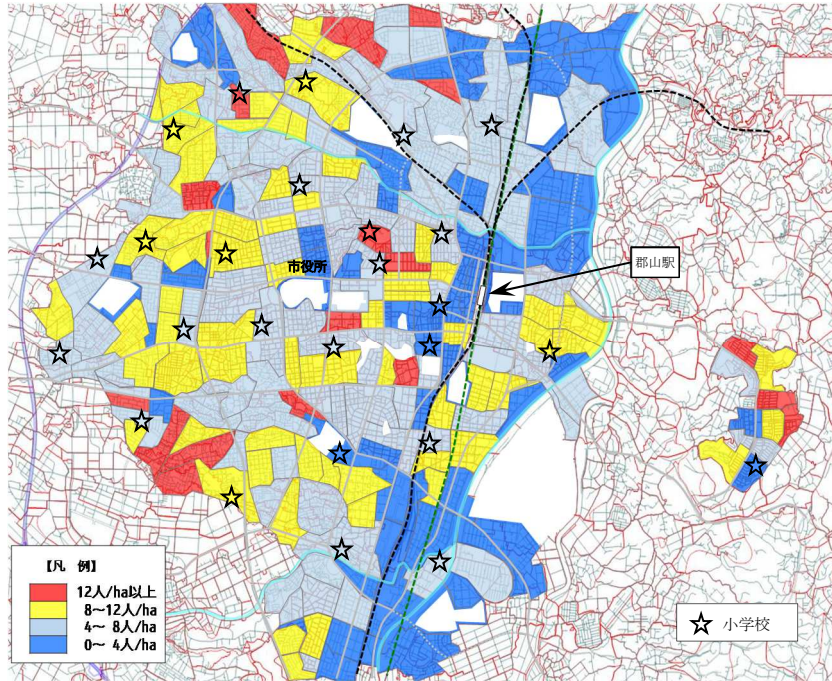


資料：郡山市統計書 介護保険課

◆年少者（0～14歳）の形態

◎年少者の人口密度も全体的に分布していますが、住宅地開発が進む市街化区域の外縁部や小学校等の隣接部に高まる傾向となっています。

●年少者の密度分布 2016(平成28)年



●就学人口

	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度
保育所※	3,131	3,112	3,275	3,355	3,607
幼稚園(33園)	4,858	4,825	4,947	4,887	5,048
小学校(62校)	18,164	17,767	17,522	17,262	16,920
中学校(29校)	10,015	9,945	9,701	9,538	9,558
高等学校(14校)	10,906	10,695	10,823	10,784	10,729
計	47,074	46,344	46,268	45,826	45,862

※郡山市立、民間認可、民間認可小規模を含み平成28年4月1日現在(48か所)

資料：郡山市統計書 学校基本調査



《課題》 (1) 人口構造

- ◆総人口の減少が予測される中、身体的に移動制約が高い高齢者人口は増加し、一人暮らしの高齢者も増える見込みであり、安全、安心に住み続けることができる都市づくりが必要になります。
- ◆今後も増加が予測される免許返納の受け皿として、高齢者の移手段の確保が必要になります。
- ◆人口減少が進む中においても、居住者の生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、生活利便性の高い地区などの一定のエリアにおいて人口密度を維持する必要があります。
- ◆生産年齢人口の減少により労働力の低下、ひいては地域経済の停滞が懸念されることから、魅力的な雇用環境、子育て環境等の充実を図っていく必要があります。

## (2) 土地利用

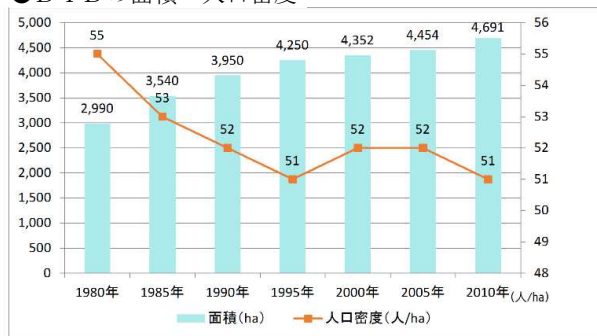
### ◆土地利用の変化

◎人口集中地区（D I D）の面積は、年々増加し拡大傾向にある一方、人口密度は50人/ha程度を維持し、近年は横ばいの傾向で推移しています。これまで、土地区画整理事業等により広範囲で市街地整備が進められ、良好な市街地が形成されてきました。

◎2013（平成25）年現在の住宅・土地統計調査に基づく住宅総数は151,110戸となり、5年前に比べ5,240戸増加しています。また、空き家については、17,220戸で空き家率は11.4%となりますが、5年前に比べ空き家数で2,930戸、空き家率は2.4%減少しています。

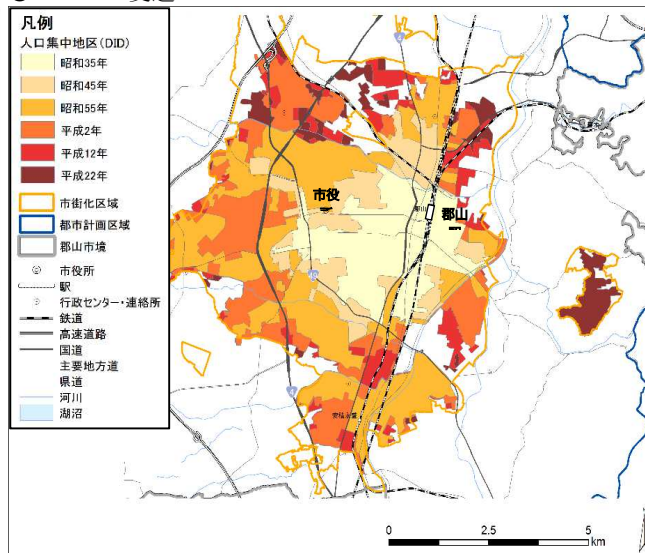
◎空家等対策の推進に関する特別措置法に基づく居住その他の使用がなされていないことが常態である空き家は、2018（平成30）年11月末現在で1,803棟となっています。

### ●D I Dの面積・人口密度



資料：国勢調査

### ●D I Dの変遷



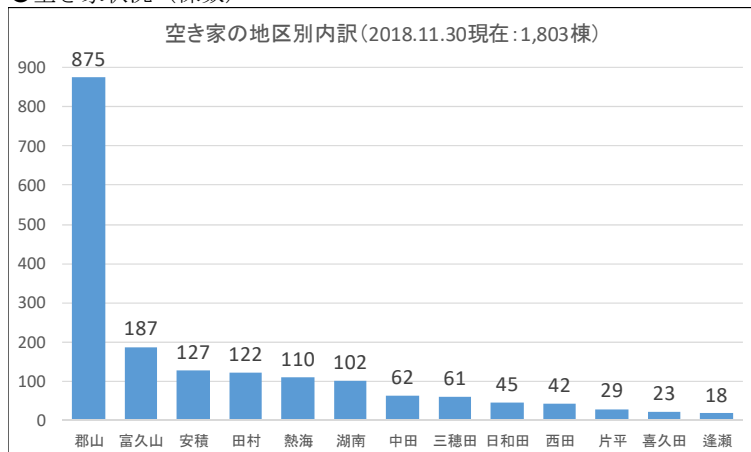
資料：国土数値情報

### ●住宅・空き家状況（戸数）

区分	2013			2008			空き家率増減
	住宅総数 (戸)	空き家数 (戸)	空き家率 (%)	住宅総数 (戸)	空き家数 (戸)	空き家率 (%)	
全国	60,628,600	8,195,600	13.5	57,586,000	7,567,900	13.1	0.4
福島県	782,300	91,800	11.7	808,200	105,000	13.0	△1.3
<b>郡山市</b>	<b>151,110</b>	<b>17,220</b>	<b>11.4</b>	<b>145,870</b>	<b>20,150</b>	<b>13.8</b>	<b>△2.4</b>
福島市	131,390	15,840	12.1	130,050	17,520	13.5	△1.4
会津若松市	56,900	9,450	16.6	57,120	9,090	15.9	0.7
いわき市	137,710	13,020	9.5	147,740	21,300	14.4	△4.9

資料：住宅・土地統計調査

### ●空き家状況（棟数）



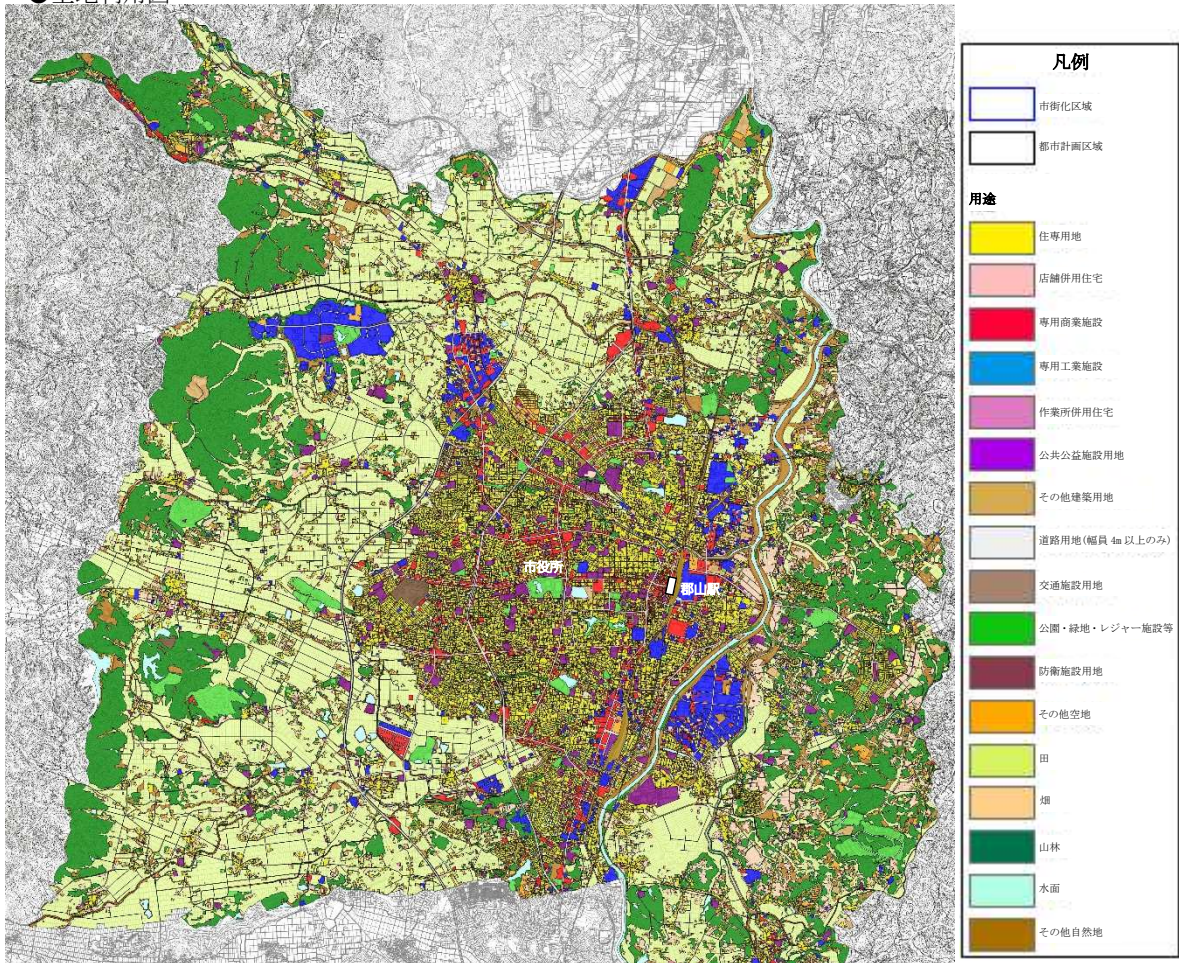
資料：空家等対策の推進に関する特別措置法第2条第1項の定義による空き家の市独自推計

### ◆土地利用の状況

◎市街化区域においては、約 81%の割合で都市的土地利用が行われています。残りの約 19%については自然的土地利用となりますが、そのうち、約 7%が田・畑となっています。

◎市街化区域では、現在、7地区の土地区画整理事業（うち1地区は工業団地）が進められており、新築住宅着工戸数も増加しています。

### ●土地利用図



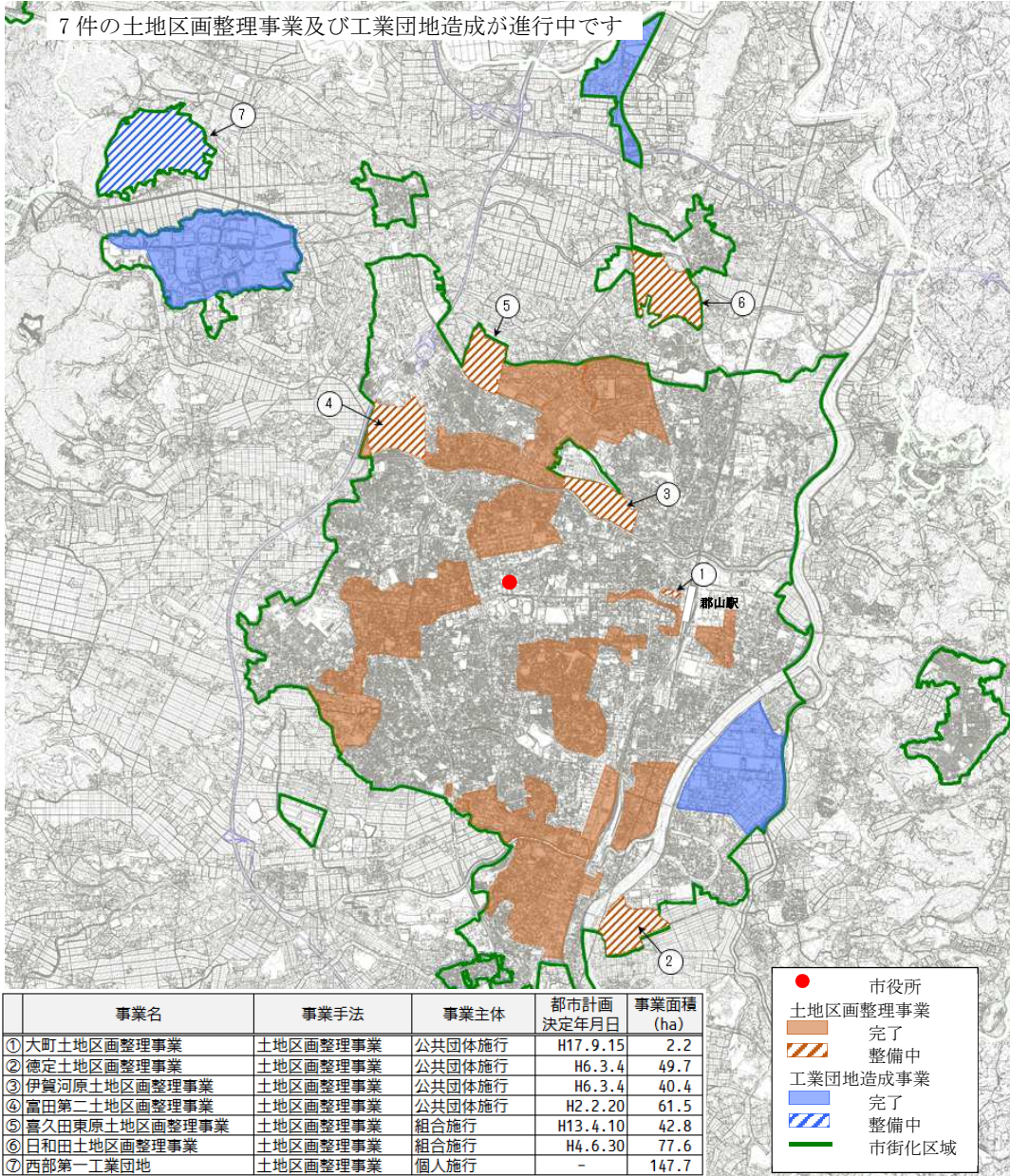
### ●地目別面積一覧

土地利用分類	郡山市 面積 (㎡)		構成率 (%)	
	都市計画区域内	用途地域内	都市計画区域内	用途地域内
住宅用地	33,056,130.0	22,602,030.7	12.9	33.0
店舗併用住宅	463,014.7	224,359.4	0.2	0.3
専用商業施設	6,302,872.5	5,602,407.8	2.5	8.2
専用工業施設	8,962,402.1	7,392,625.3	3.5	10.8
作業所併用住宅	444,724.8	92,616.0	0.2	0.1
公共公益施設用地	5,951,450.7	3,779,985.2	2.3	5.5
その他の建築用地	1,840,597.5	455,743.8	0.7	0.7
道路用地（幅員4m以上のみ）	17,129,072.1	9,729,533.3	6.7	14.2
交通施設用地	1,072,534.9	815,821.6	0.4	1.2
公園・緑地・レジャー施設等	5,065,830.7	1,659,704.7	2.0	2.4
防衛施設用地	406,531.3	316,181.9	0.2	0.5
その他の空地	5,250,980.6	2,730,697.9	2.0	4.0
<b>都市的土地利用（小計）</b>	<b>85,946,141.8</b>	<b>55,401,707.5</b>	<b>33.4</b>	<b>80.8</b>
田	84,804,612.5	2,312,399.7	33.0	3.4
畑	16,904,573.6	2,554,689.5	6.6	3.7
山林	44,062,019.5	3,099,290.2	17.1	4.5
水面	4,612,387.2	1,124,184.1	1.8	1.6
その他の自然地	20,895,413.5	4,070,137.9	8.1	5.9
<b>自然的土地利用（小計）</b>	<b>171,279,006.4</b>	<b>13,160,701.4</b>	<b>66.6</b>	<b>19.2</b>
<b>合計</b>	<b>257,225,148.3</b>	<b>68,562,408.9</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

資料：都市計画基礎調査報告  
(2013(平成 25)年)

●土地区画整理事業等

7件の土地区画整理事業及び工業団地造成が進行中です



●新設住宅着工戸数(1新設住宅当たり延床面積)・公共賃貸住



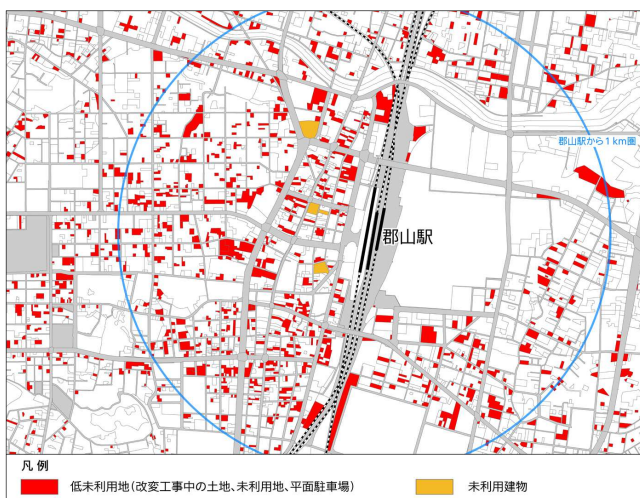
資料：中核都市要覧



◆中心市街地の状況

- ◎郡山駅周辺においては、低未利用地化が進んでいる状況であり、近年、平面駐車場としての利用が増加しています。
- ◎郡山駅周辺の歩行者数は、近年横ばいの状況であるものの平成15年度と比べ半減しており、空洞化が進行しています。
- ◎商業地における地価公示価格は、2013（平成25）年ごろまで低下していましたが、近年では横ばいの傾向となっています。

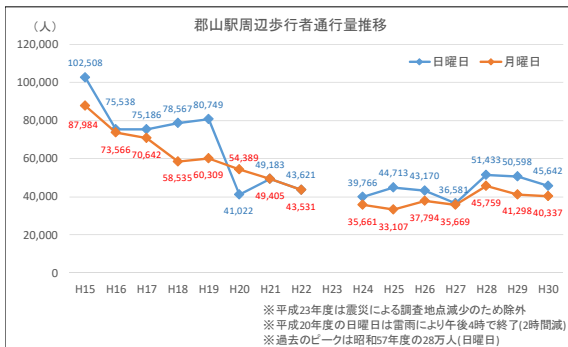
●郡山駅周辺の未利用地の分布（2014(平成26)年）



●低未利用地、空き店舗など



●郡山駅周辺の歩行者通行量推移



●地価公示価格（1㎡当たりの地価）  
 (商業地)



資料：一般財団法人土地情報センター「地価公示」

《課題》 (2) 土地利用

- ◆市街地の拡大は新たな公共投資や将来的な維持管理費用の増加等、行政コストの増大につながることから、抑制することを基本とし、利便性の高いエリアなどへ機能集積を進めていくとともに、これまで整備してきた既存ストックを有効に活用していくが必要になります。
- ◆モータリゼーションが進む中においても、中心市街地は都市全体の公共交通結節点として鉄道駅やバスターミナルなどの社会インフラが整備されており、商業以外の様々な都市機能の集積を図りつつ、まちの活気や賑わい、交流などの都市の魅力向上が必要になります。

### (3) 交通基盤

#### ◆交通網

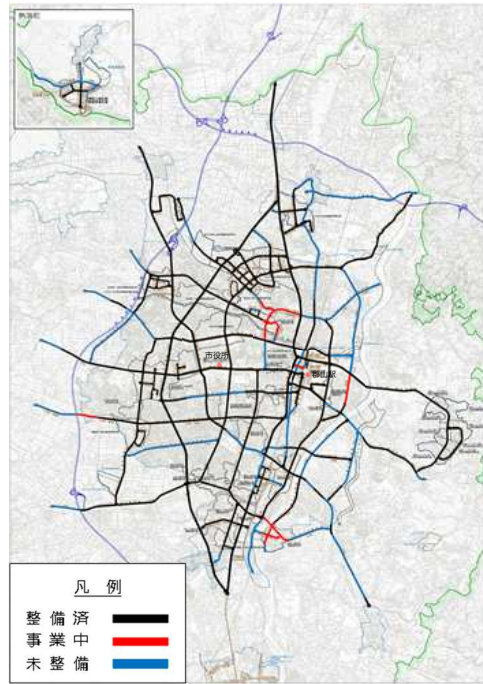
◎道路の骨格となる都市計画道路は、74 路線、約 204km が位置付けられており、約 72%の整備率となっています。

◎本市は、郡山駅を中心に東北新幹線、東北本線、磐越西線、磐越東線、水郡線が乗り入れる鉄道網の結節点となり、また、郡山駅を起点に市街地を網羅するバス交通網により公共交通網が形成されています。

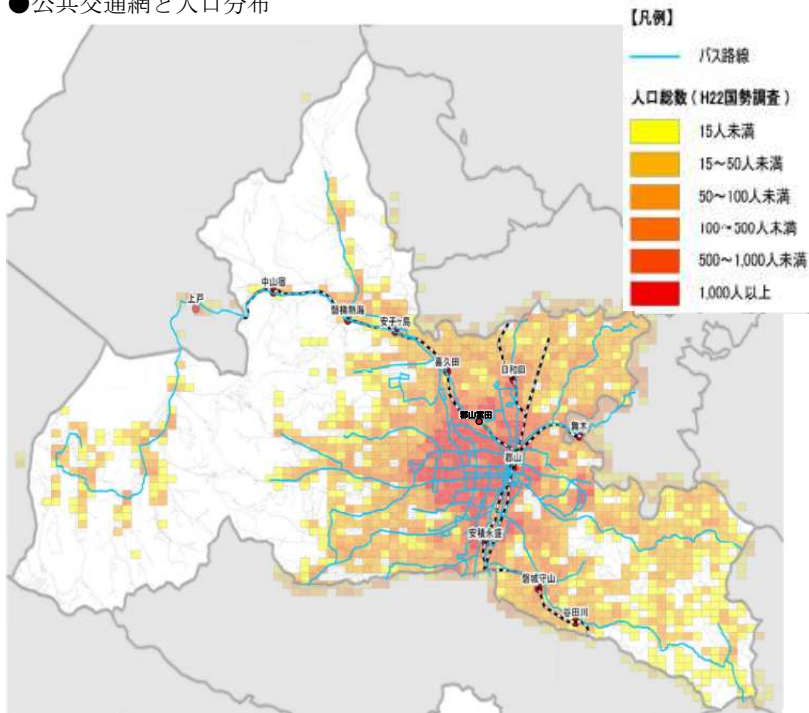
●都市計画道路の整備状況 (2018(平成 30)年 3 月末現在)

	延長	割合
計画延長	204.08km	-
整備済延長	145.97km	71.5%
概成済延長	33.18km	16.3%
整備・概成合計	179.15km	87.8%

※概成済：概ね計画幅員の 3分の2以上の道路、または 4 車線以上の道路を指す。



●公共交通網と人口分布



資料：郡山市地域公共交通網形成計画

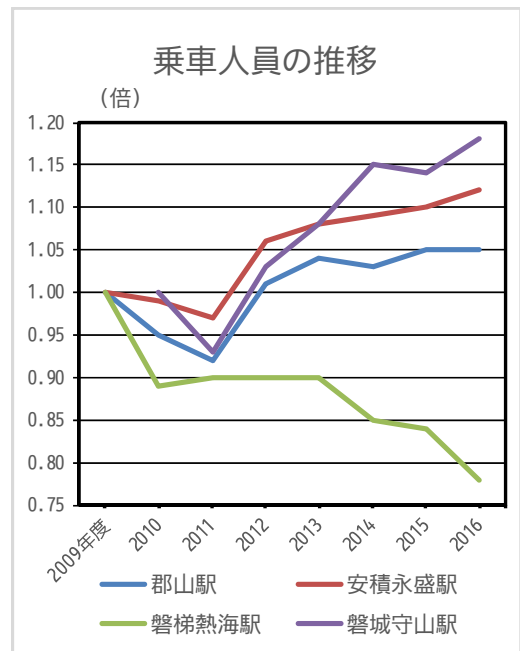
◆鉄道

◎本市は、郡山駅を含め 11 駅が設置されています。主要駅の 1 日平均乗車数の推移は、東日本大震災のあった 2011 年に落ち込みが見られましたが、その後は磐梯熱海駅を除き増加傾向にあります。

◎各路線が集中する郡山駅においては、新幹線を含め 261 本/日の発着があり、1 時間当たり 5 本前後の運行本数となり、その他の駅は、おおむね 1 時間当たり 1～2 本の運行本数となっています。



図 郡山市内鉄道駅配置



●郡山市内主要駅の一日平均乗車人員

		2009年度	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016		
									合計	定期外	定期
郡山駅	乗車人数(人/日)	17,217	16,417	15,904	17,382	17,931	17,747	18,142	18,110	9,610	8,499
	伸び率(倍)・割合(%)	1.00	0.95	0.92	1.01	1.04	1.03	1.05	1.05	53.1	46.9
安積永盛駅	乗車人数(人/日)	2,107	2,085	2,045	2,242	2,279	2,292	2,319	2,356	517	1,839
	伸び率(倍)・割合(%)	1.00	0.99	0.97	1.06	1.08	1.09	1.1	1.12	21.9	78.1
磐梯熱海駅	乗車人数(人/日)	336	299	302	301	302	284	281	262	161	101
	伸び率(倍)・割合(%)	1.00	0.89	0.9	0.9	0.9	0.85	0.84	0.78	61.5	38.5
磐城守山駅	乗車人数(人/日)	-	73	68	75	79	84	83	86	26	59
	伸び率(倍)・割合(%)	-	1.00	0.93	1.03	1.08	1.15	1.14	1.18	30.2	68.6

資料：JR東日本

●鉄道運行状況（平日定期便）

郡山駅						
発	着	上り(東京・いわき・水戸方面)	時刻	下り(福島・会津若松方面)	発	着
1	0		5		1	0
7	0		6		4	2
5	2		7		7	4
4	3		8		5	5
7	2		9		4	2
4	2		10		5	5
5	3		11		5	1
4	2		12		5	4
6	2		13		4	2
5	2		14		5	3
7	3		15		5	1
7	1		16		5	4
6	2		17		6	3
7	1		18		6	2
5	2		19		6	3
4	2		20		5	1
7	1		21		3	2
4	2		22		4	1
1	1		23		2	0
96	33		計		87	45

◆マークの凡例

	発便	着便 (終点)
東北新幹線	●	△
東北本線	●	△
磐越西線	●	△
磐越東線	●	△
水郡線	●	△

日和田駅		
上り(郡山方面)	時刻	下り(福島方面)
	5	
●	6	●
●	7	●
●	8	●
●	9	●
●	10	●
●	11	●
●	12	●
●	13	●
●	14	●
●	15	●
●	16	●
●	17	●
●	18	●
●	19	●
●	20	●
●	21	●
●	22	●
●	23	●
26	計	25

安積永盛駅		
上り(東京・水戸方面)	時刻	下り(郡山方面)
	5	
●	6	●
●	7	●
●	8	●
●	9	●
●	10	●
●	11	●
●	12	●
●	13	●
●	14	●
●	15	●
●	16	●
●	17	●
●	18	●
●	19	●
●	20	●
●	21	●
●	22	●
●	23	●
33	計	33

舞木駅		
上り(いわき方面)	時刻	下り(郡山方面)
	5	
	6	
●	7	●
●	8	●
	9	
●	10	●
●	11	●
	12	
●	13	●
●	14	●
●	15	●
●	16	●
●	17	●
●	18	●
●	19	●
●	20	●
●	21	●
●	22	●
	23	
15	計	14

磐梯熱海駅		
上り(郡山方面)	時刻	下り(会津若松方面)
	5	
●	6	●
●	7	●
●	8	●
●	9	●
●	10	●
●	11	●
●	12	●
●	13	●
●	14	●
●	15	●
●	16	●
●	17	●
●	18	●
●	19	●
●	20	●
●	21	●
	22	
	23	
18	計	19

安子ヶ島駅		
上り(郡山方面)	時刻	下り(会津若松方面)
	5	
●	6	●
●	7	●
●	8	●
	9	
●	10	●
●	11	●
●	12	●
	13	
●	14	●
	15	
●	16	●
●	17	●
●	18	●
●	19	●
	20	
●	21	●
	22	
	23	
11	計	12

磐城守山駅		
上り(水戸方面)	時刻	下り(郡山方面)
	5	
●	6	●
●	7	●
	8	
●	9	●
	10	
	11	
	12	
●	13	●
	14	
	15	
●	16	●
●	17	●
●	18	●
●	19	●
	20	
●	21	●
	22	
	23	
9	計	10

資料：J R 東日本各駅時刻表（2018. 3. 1）

◆バス交通

◎市内の路線バスは74路線あり、このうちバス事業者の自主運行路線が44路線、市町村間を運行する生活路線として国・県・市の運行補助を受ける路線が5路線、地域生活路線、委託バス路線として市が単独補助する路線が25路線となっています。

◎バス路線は、郡山駅を発着として市街化区域をおおむねカバーする運行が行われていますが、運行本数は郡山駅から西側に向かう地域に集中しています。

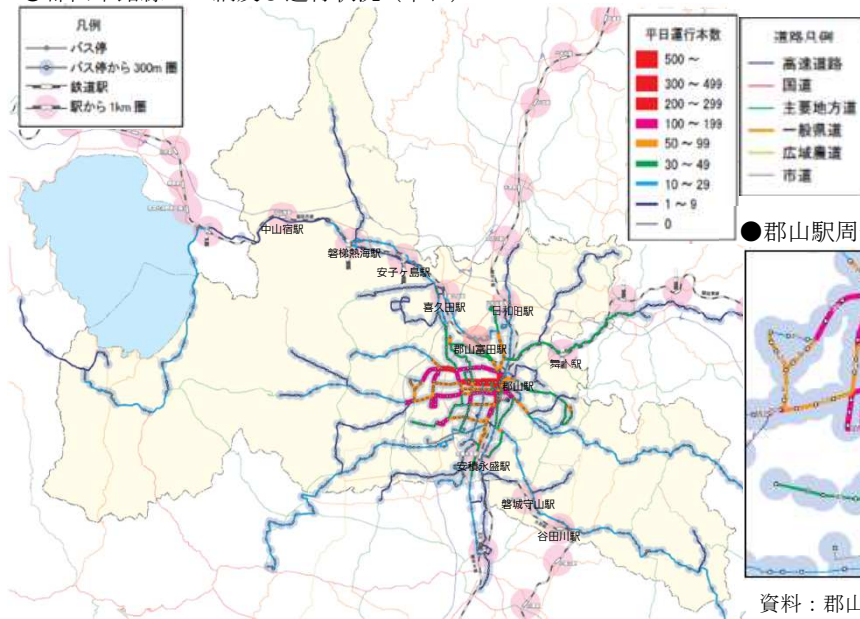
◎年間のバス乗車数は、減少しています。

●バス路線数（2017(平成29)年10月1日現在）

	バス路線数	運行本数		
		平日	土曜	休日
民間事業者自主運行路線	44	893	627	624
補助路線	30	293	236	234
地域生活路線(市単独補助路線)	21	192	154	154
生活交通路線(国県補助路線)	5	64	58	58
委託バス路線	4	37	24	22
合計	74	1,186	863	858

資料：総合交通政策課

●郡山市路線バス網及び運行状況（平日）

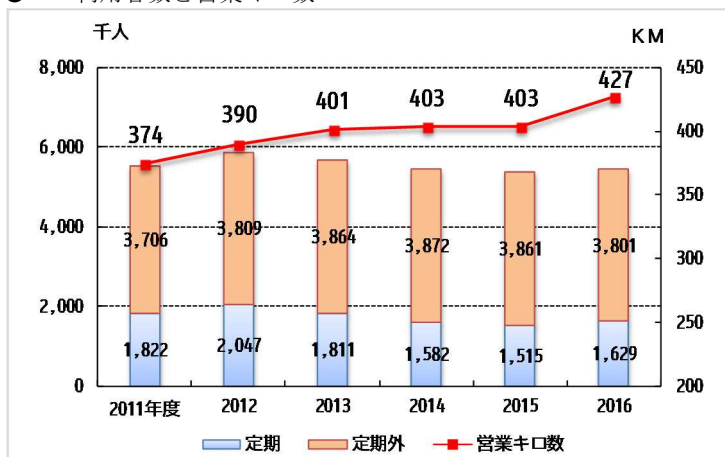


●郡山駅周辺拡大図



資料：郡山市地域公共交通網形成計画

●バス利用者数と営業キロ数



※営業キロは免許キロ数

資料：郡山市統計書

福島交通㈱郡山支社

◆交通の特性

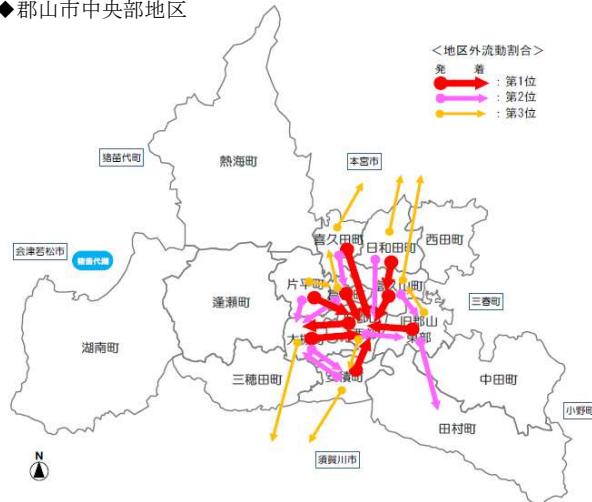
◎本市の地域間の移動特性については、多くの地区において中央部地区への流動の割合が大きい状況です。

◎目的別交通手段では、自動車の利用割合が圧倒的に高い状況となっています。一方で鉄道やバスの公共交通機関の利用割合は、全目的で見た場合、約3%程度となっています。

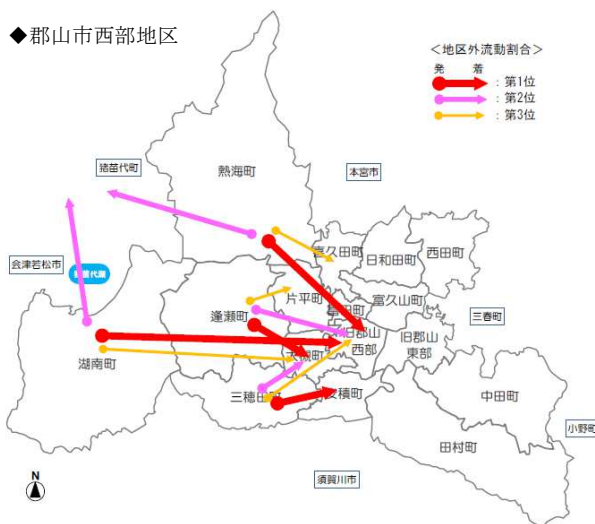
◎自動車保有台数は、近年の人口減少にもかかわらず微増が続いています。

●地区間の移動状況

◆郡山市中央部地区



◆郡山市西部地区

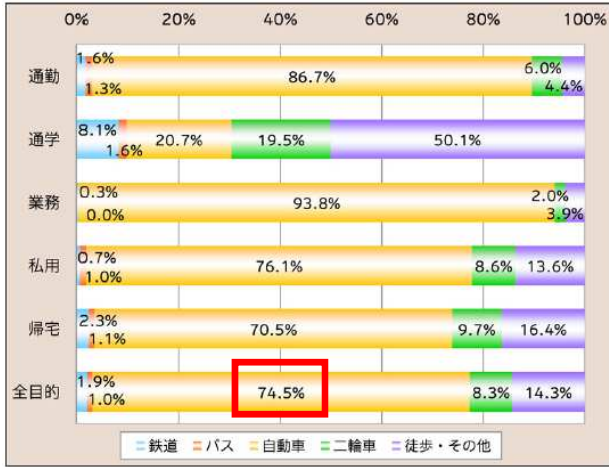


◆郡山市東部地区



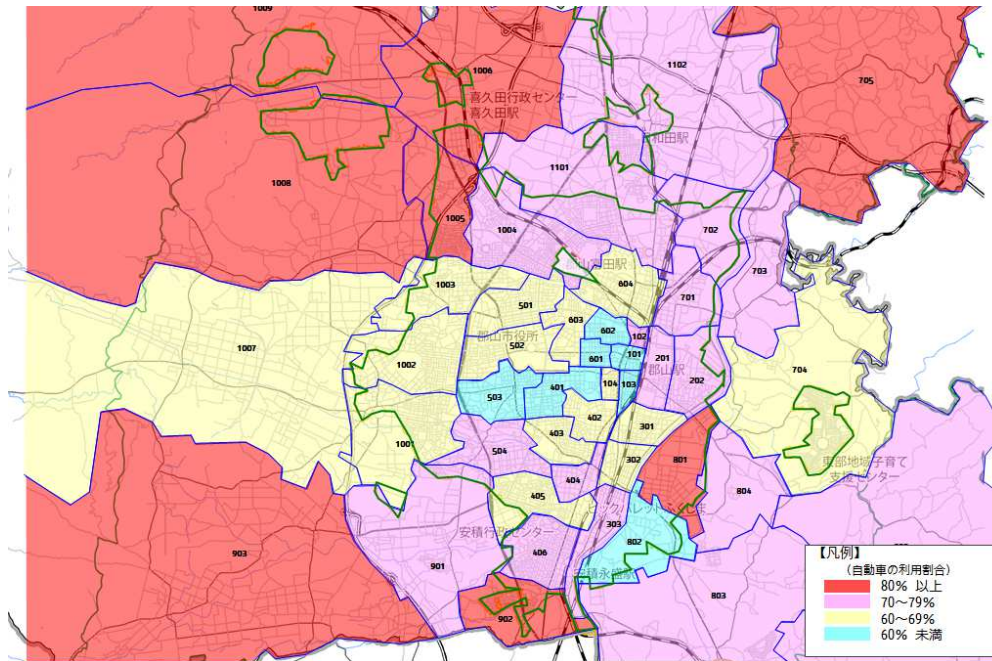
資料：第2回郡山市圏パーソントリップ調査

● 目的別交通手段



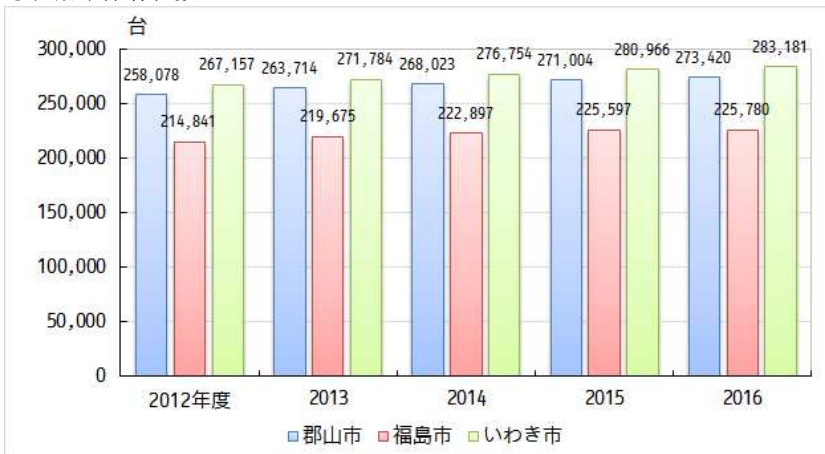
資料：第2回郡山都市圏パーソントリップ調査

● 自動車の利用割合



資料：第2回郡山都市圏パーソントリップ調査

● 自動車保有台数



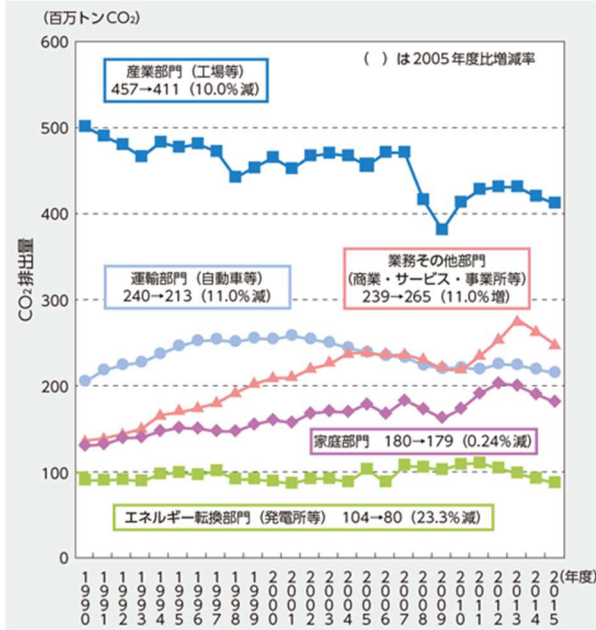
※貨物、乗合、乗用、特殊  
小型、二輪、軽自動車の合計

資料：郡山市統計書  
東北運輸局福島運輸支局

◆環境

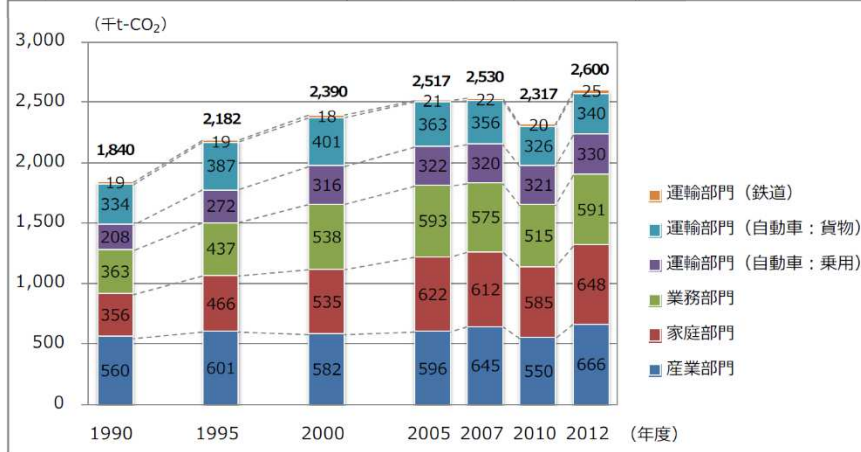
◎地球温暖化に繋がる温室効果ガス排出量については、CO<sub>2</sub>（二酸化炭素）の排出量が最も多くを占めており、その中でも乗用、貨物等の自動車利用による「運輸部門」の割合が大きく、自動車の利用割合が高い本市では、その影響が大きいものと推測されます。

●全国の部門別エネルギー起源二酸化炭素排出量の推移



資料：「平成 29 年版 環境・循環型社会・生物多様性白書」(環境省)

●郡山市のエネルギー起源二酸化炭素の部門別排出量の推移



資料：郡山市地球温暖化対策実行計画

《課題》 (3) 交通基盤

◆自動車運転が困難となる高齢者などが増加することが予測されることから、公共交通機関の充実を図るとともに、徒歩、自転車により気軽に外出できる安全、安心な都市環境を整備していく必要があります。

◆地球温暖化対策の推進に向け、CO<sub>2</sub> 排出量の削減による環境負荷が小さい都市構造を目指す必要があります。



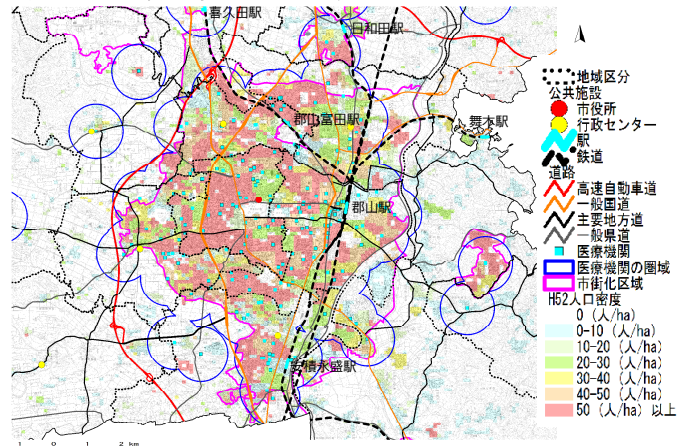
#### (4) 都市機能施設

##### ◆ 日常生活サービス機能の立地

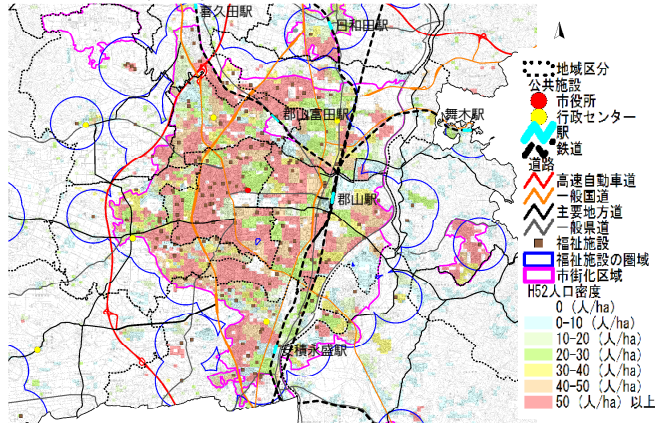
◎本市においては、身近な日常生活を支えるサービス施設は市街地の広範囲に渡り立地しており、また、都市の魅力を高める広域的なサービス施設は、その多くが市街地の中央付近などにまとまって立地している状況が見られます。

◎徒歩圏内（各施設からおおむね800mの距離）で生活サービスの提供を受けることができる人口カバー率は、医療施設：79%、福祉施設：83%、商業施設：71%となっており、同規模の他都市の平均（医療施設：76%、福祉施設：73%、商業施設：65%）と比べ、充足しています。

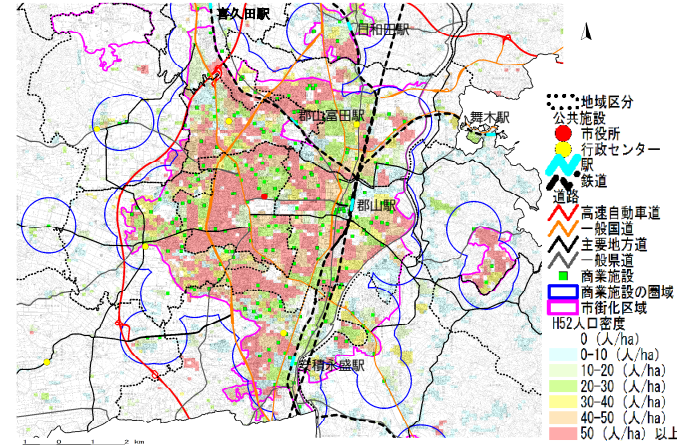
● 医療施設の分布状況と2040年人口メッシュ



● 福祉施設の分布状況と2040年人口メッシュ



● 商業施設の分布状況と2040年人口メッシュ

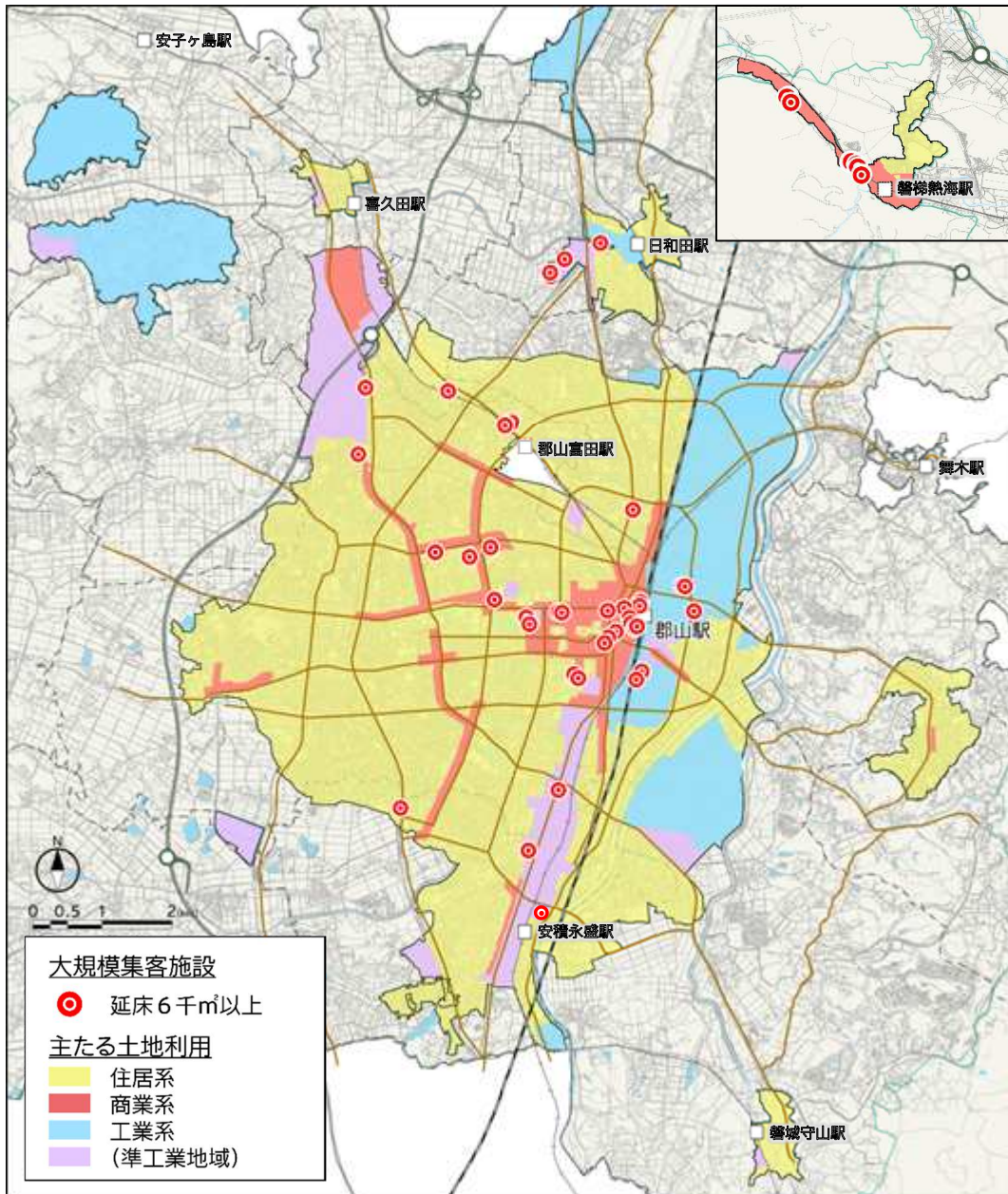


資料：国土数値情報

◆広域的な都市機能の立地

◎都市の中心部に立地していた集客施設は、モータリゼーションの進展に伴い、道路アクセスがよく、地価の安い郊外への立地が進んでいます。特に、大規模な商業施設（大規模小売店舗）は、郊外への出店が非常に顕著となっています。

●大規模集客施設立地状況

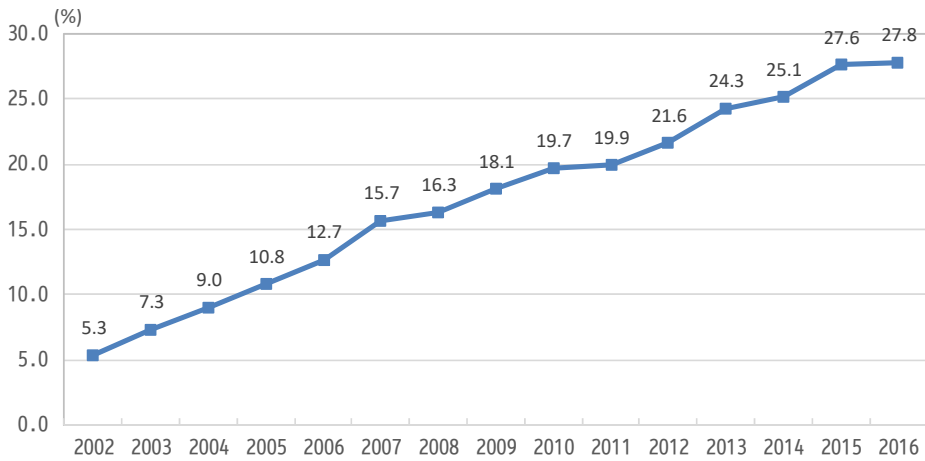


資料：郡山市都市計画マスタープラン 2015

◆情報通信の発達

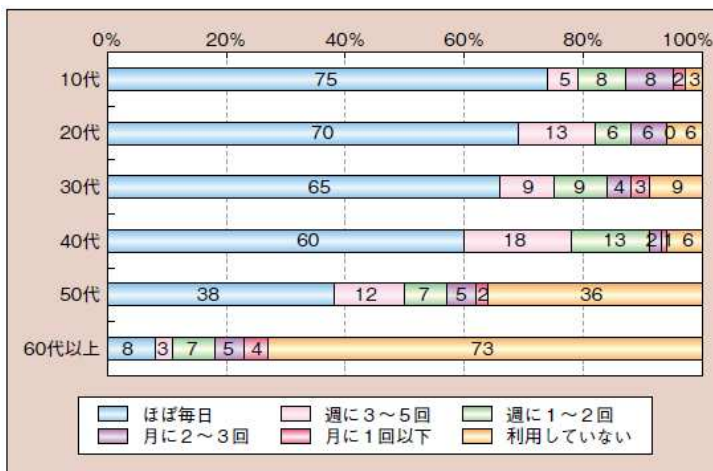
◎近年ネットショッピングの普及が著しく全国の二人以上の世帯におけるネットショッピングを利用した世帯の割合は、家計消費状況調査が始まった2002年は5.3%でしたが、2016年には27.8%と5.2倍となっています。

●ネットショッピングの状況



資料：家計消費状況調査（総務省統計局）

●年代別インターネット利用率



資料：ソーシャルメディア推進課高度情報化計画策定に係るアンケートより（2014年）  
無作為に抽出した市民1,500人のうち478人が回答

《課題》 (4) 都市機能施設

◆広域的なサービス施設をはじめとする各種都市機能が無秩序に薄く拡散していくと、自動車利用が加速され、高齢者等、自動車を利用しない方々の都市機能へのアクセシビリティの低下や生活サービスの提供効率の低下、都市の空洞化など重大な影響を及ぼすことが懸念されるため、都市機能の拡散を抑制することを基本とし、利便性の高いエリアなどへ機能集積を進めていくとともに、これまで整備してきた既存ストックを有効に活用していくが必要になります。

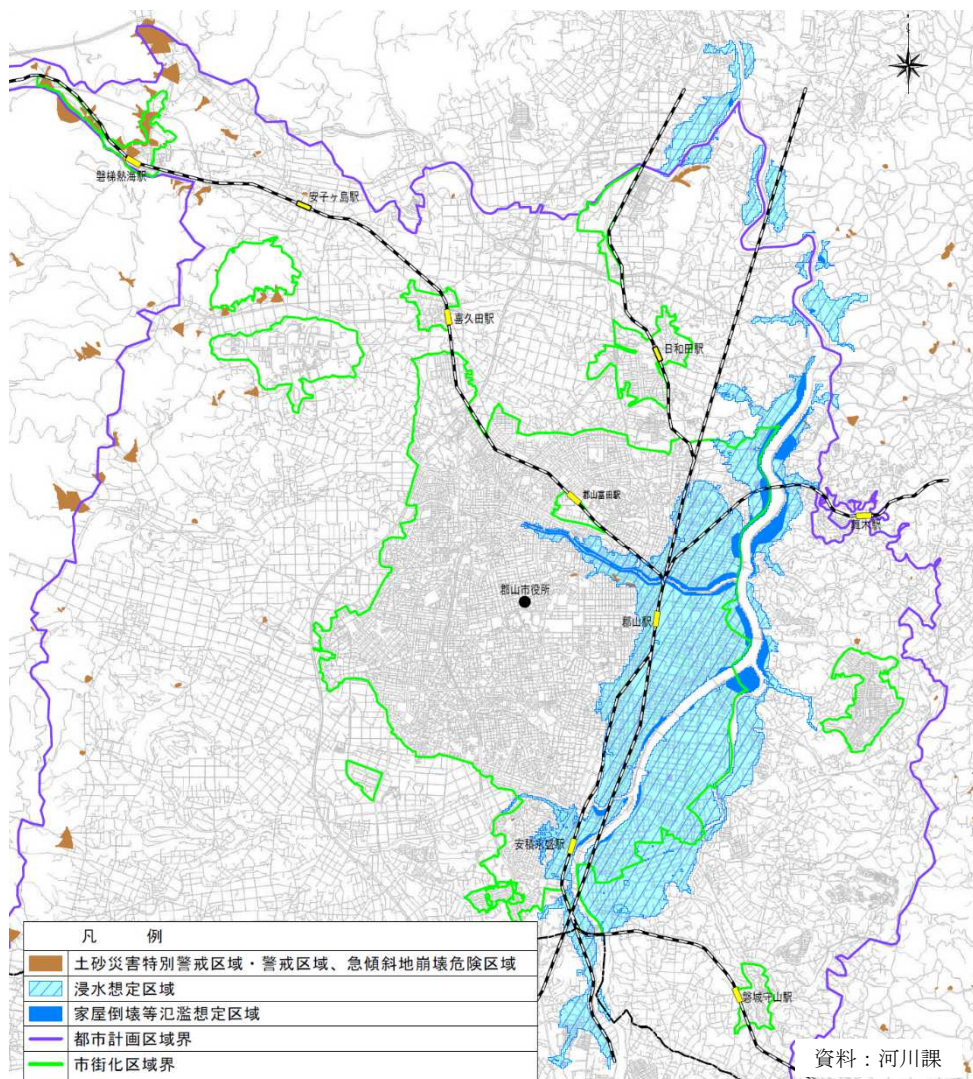
◆都市機能を持続的に維持できるよう、人口の集積や公共交通等のアクセス充実を図り、誰もが様々なサービスを楽しむ都市構造の構築が必要になります。

## (5) 災害特性

◎本市の市街化区域は、比較的平坦な地形となっておりますが、一部に「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」に基づく「土砂災害特別警戒区域」及び「土砂災害警戒区域」が指定されています。

◎阿武隈川、逢瀬川においては、「水防法」に基づく「浸水想定区域」のほか、「家屋倒壊等氾濫想定区域」が指定されています。

### ●土砂災害警戒区域等



### 《課題》 (5) 災害特性

- ◆本市は、これまで、たび重なる浸水被害等を経験しており、今後もあらゆる自然災害の発生を想定し、減災の取り組みを促進するなど、防災機能の強化が必要となります。また、それらの災害リスクを十分に認識した上で、安全、安心な居住選択の促進を図る必要があります。
- ◆気候変動に伴う水災害リスクの増大に備え、河川域、氾濫域における従来型の治水対策から、国・県・市・住民等のすべての関係者が協働し、集水域を含めた流域全体で進める「流域治水」による対策が必要となります。

## (6) 財政等

◎本市の財政状況において実質赤字比率及び連結実質赤字比率は、ともに実質収支が黒字であり、実質公債費比率及び将来負担比率は、いずれも国が示す早期健全化基準を下回り、健全な状況となっています。

◎本市の歳入は、市税等の自主財源が約49%を占めており、その他は国・県支出金等の依存財源となっています。一方、歳出については、福祉に支出する民生費が最も多くなっています。

◎高齢者の増加に伴い、民生費が今後も増大する見込みの中、高度経済成長や急激な人口増加・都市化に伴い整備された公共施設等の更新・維持管理費が増加することとなります。

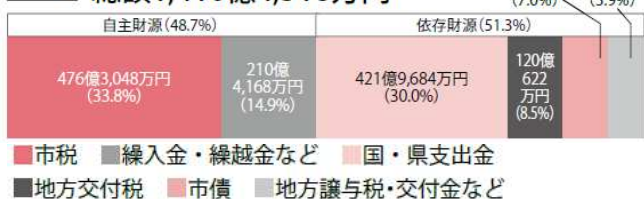
### ●決算に基づく財政健全化判断比率等

比率名	比率が示す内容	29年度	28年度	早期健全化基準
実質赤字比率	一般会計などの赤字額の割合	-	-	11.25%
連結実質赤字比率	公営企業会計などを含む赤字額の割合	-	-	16.25%
実質公債費比率	市の財政規模に占める借入金返済額などの大きさ	5.6%	5.1%	25.0%
将来負担比率	借入金、退職金など将来にわたる負担の大きさ	-	-	350.0%
資金不足比率	公営企業などの会計ごとの事業規模に占める資金の不足額の度合い	-	-	20.0%

資料：財政課

### ●歳入

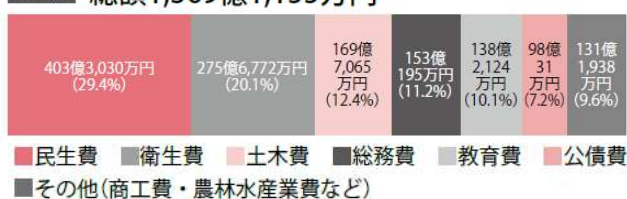
29年度 総額1,410億4,518万円



資料：財政課

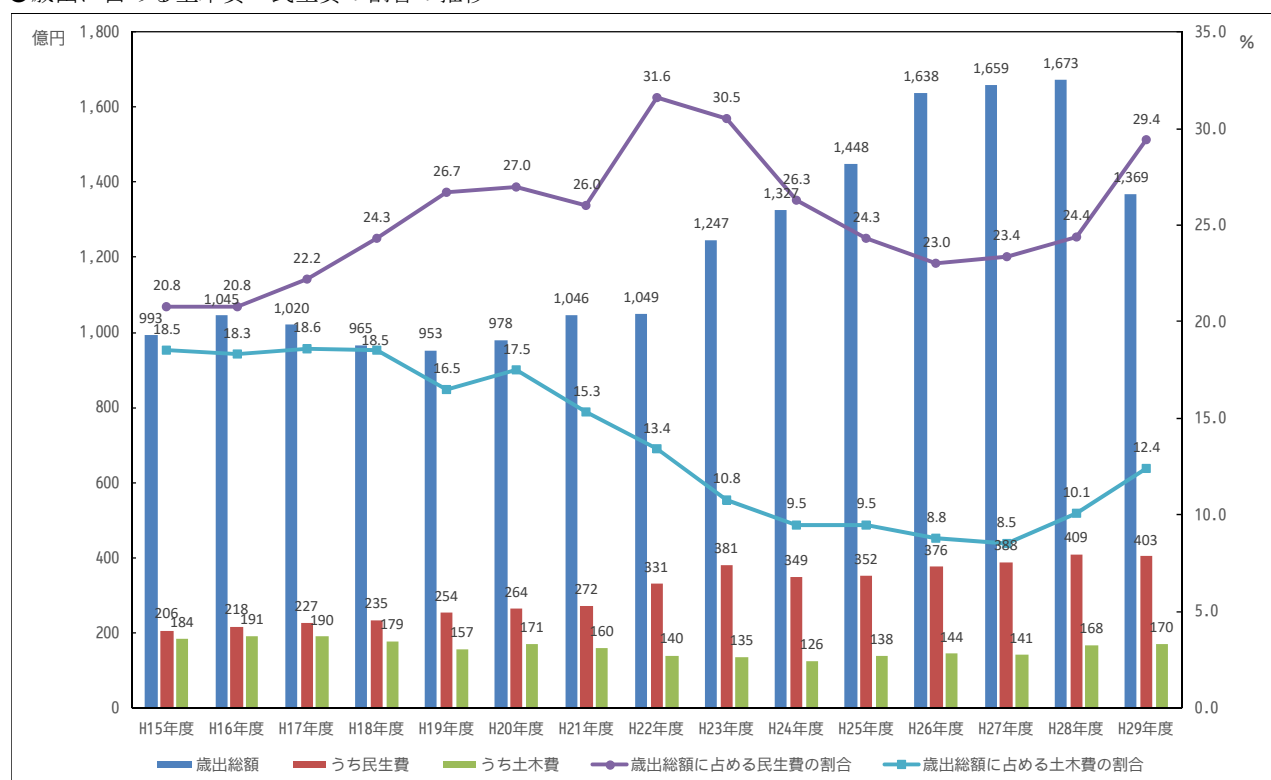
### ●歳出

29年度 総額1,369億1,155万円



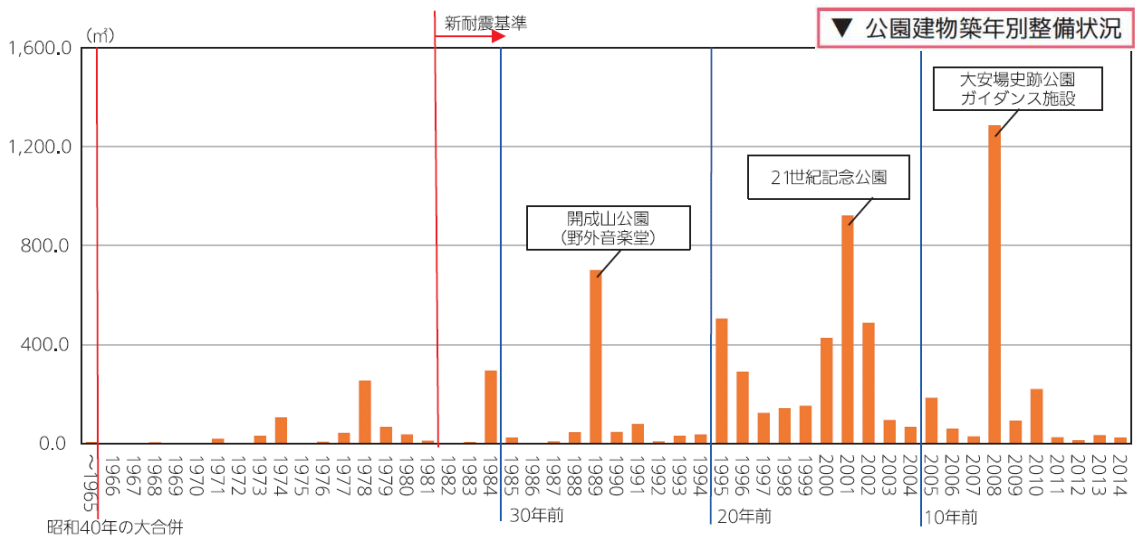
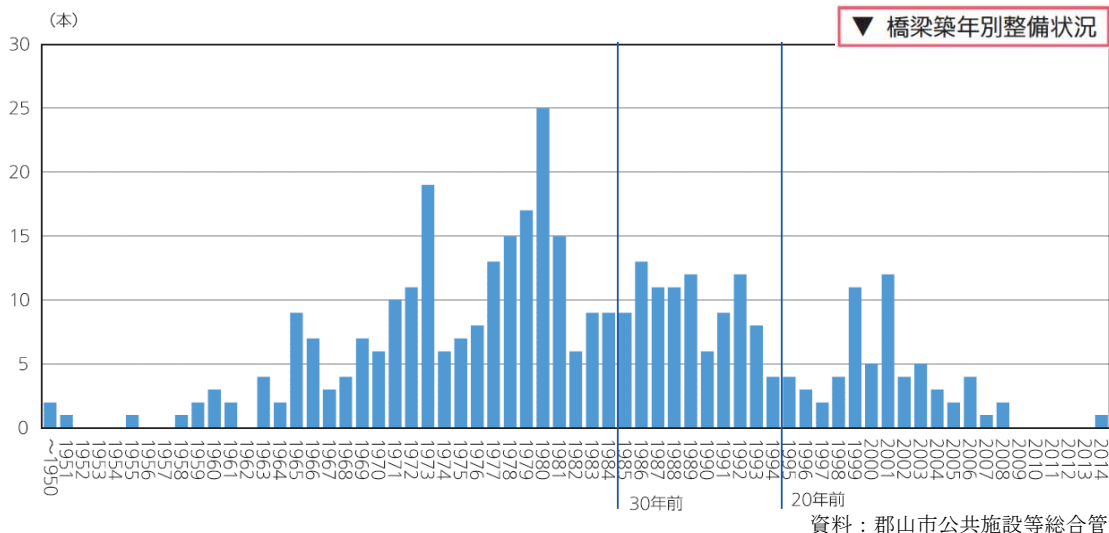
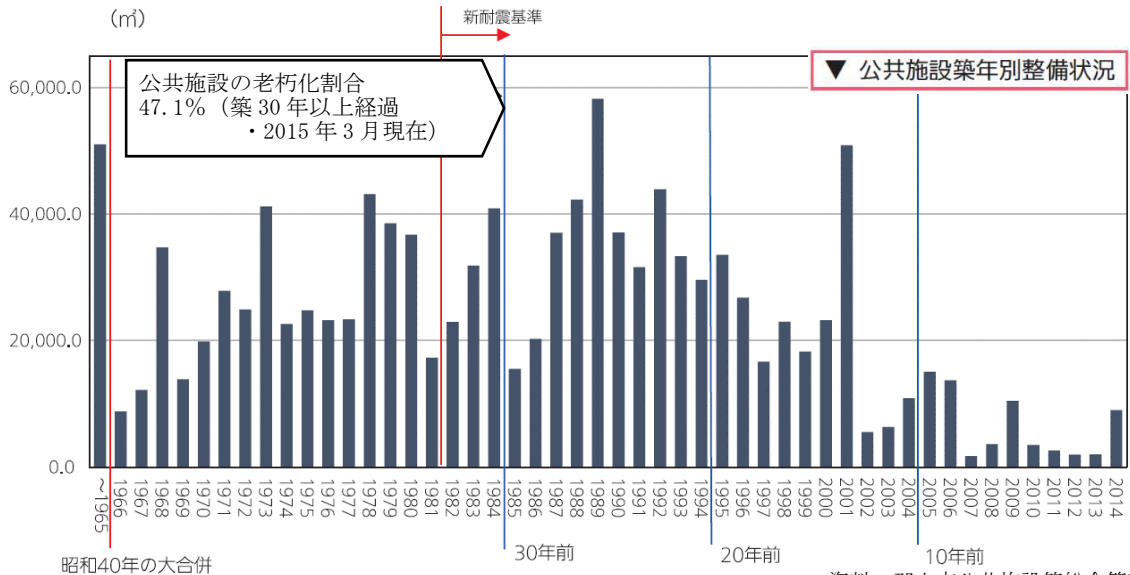
資料：財政課

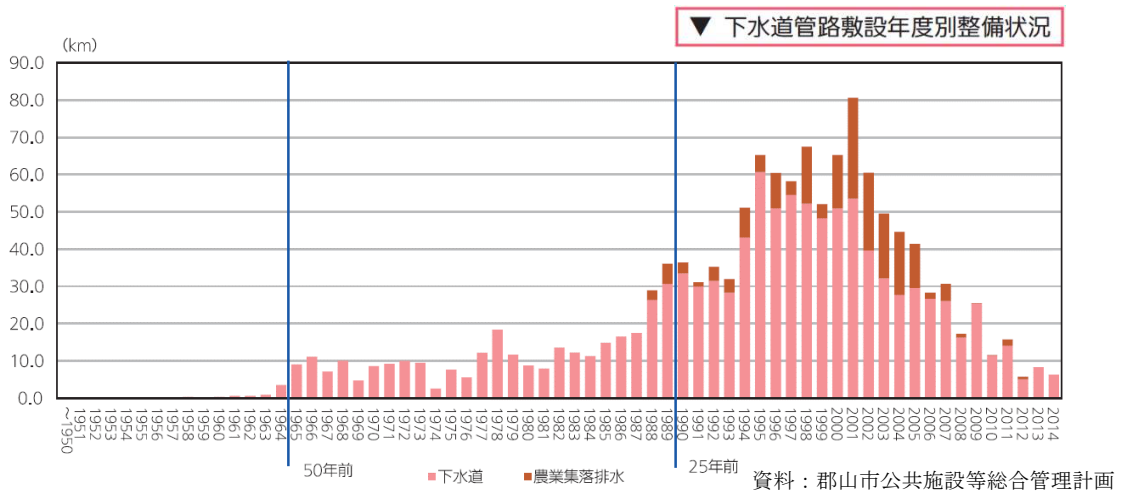
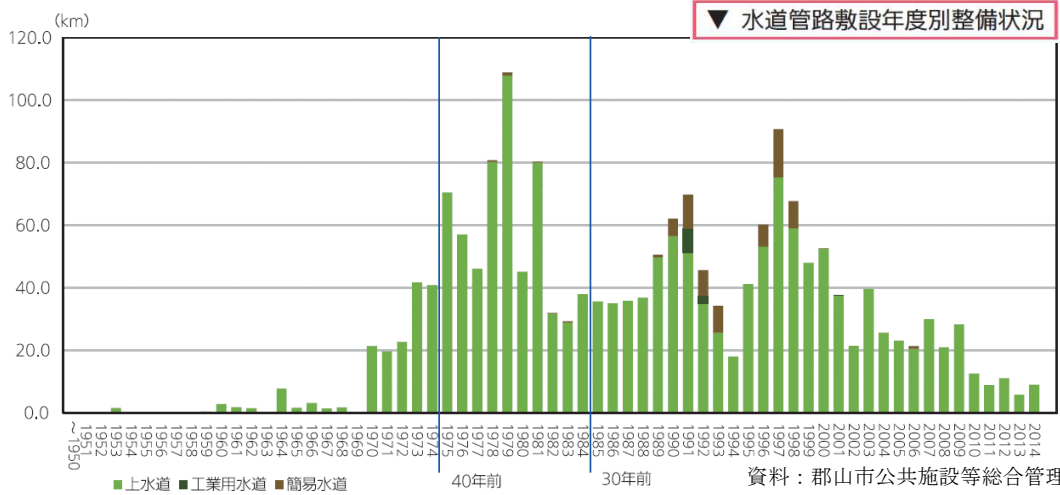
### ●歳出に占める土木費・民生費の割合の推移



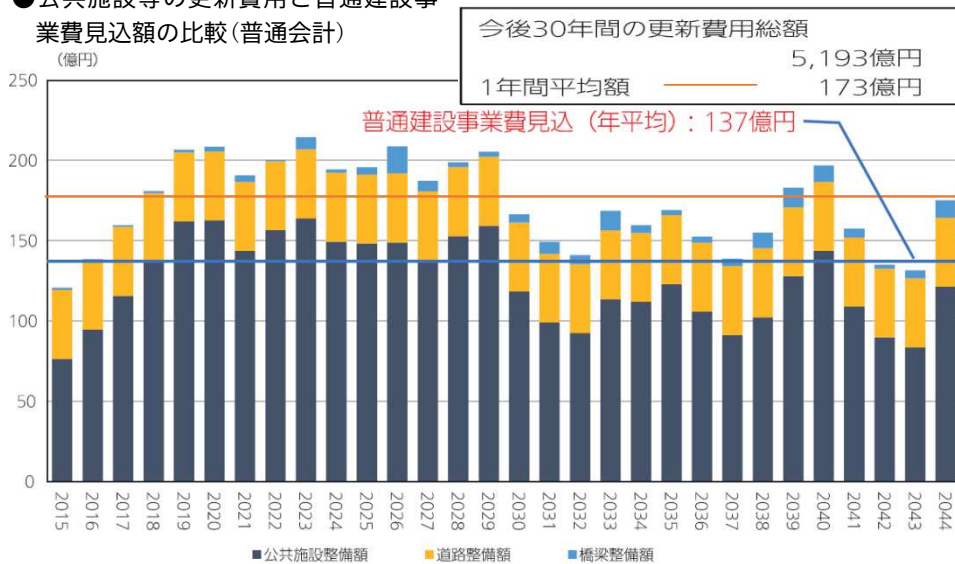
資料：郡山市統計書

● 公共施設等の整備状況





● 公共施設等の更新費用と普通建設事業費見込額の比較 (普通会計)



《課題》 (6) 財政等

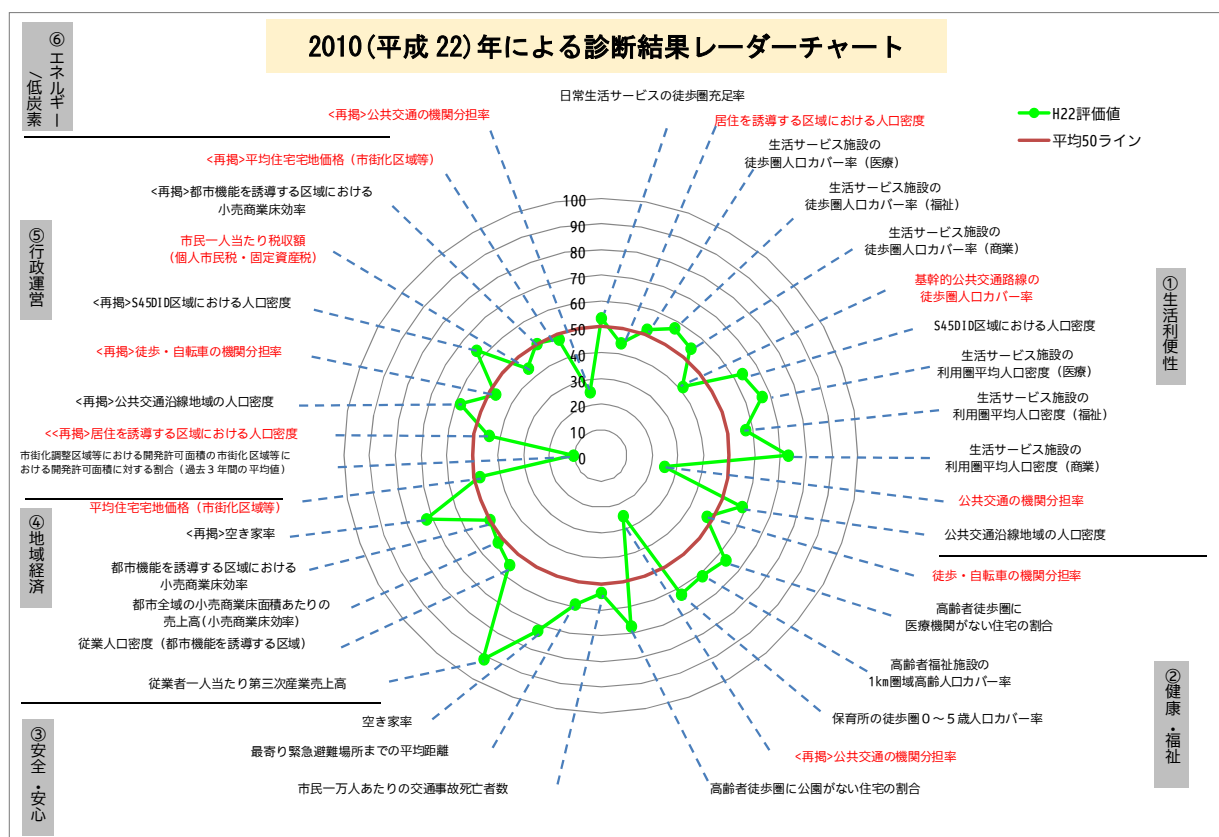
◆ 高齢化の進行による社会保障費の増加等、財政制約の高まりが見込まれる中、公共施設等の老朽化に伴う更新費や維持管理費の増加が懸念されることから、より一層の効率化が必要となります。

### 1-3 都市構造指標の算出結果

国の「都市構造の評価に関するハンドブック（以下「ハンドブック」という。）に基づき、分野別の本市の都市構造について分析・評価を行います。

表 都市構造等の特性のまとめ（現状・将来）

観点	人口 30 万人地方都市圏との比較	
	現状	将来
全体	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関に関する指標は平均を下回っています。それ以外の指標に関しては、平均もしくは平均よりやや高い水準です。</li> <li>公共交通機関の利用状況や、徒歩圏でのカバー率が低い要因として、基幹的公共交通路線の徒歩圏が人口密度の高いエリア全てをカバーしていないことが挙げられます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現況と同様、将来においても、公共交通機関に関する指標は平均を下回っています。それ以外の指標に関しては、平均もしくは平均よりやや高い水準です。</li> </ul>



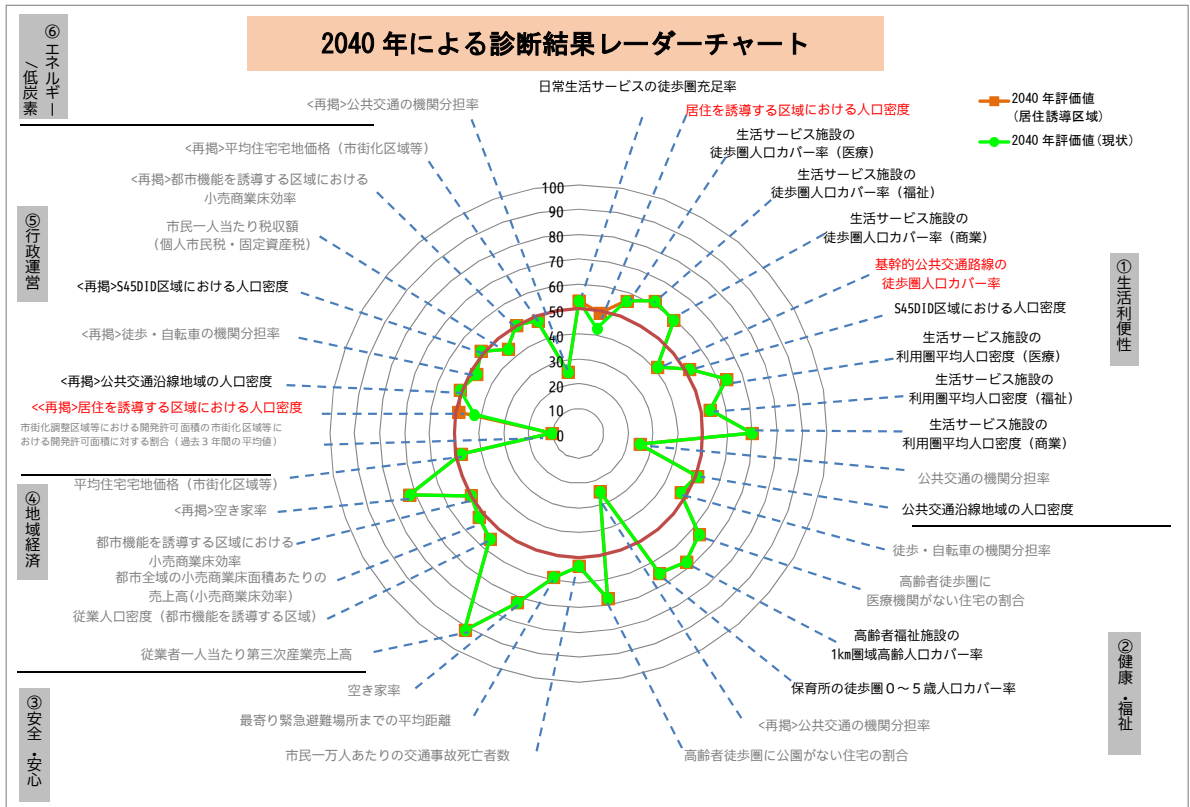
※ 1 平均値は、「ハンドブック」に記載された「30 万人地方都市圏」の平均値を採用しました。

※ 2 評価値は、平均値を 50 点として、その比により算出しました。

※ 3 赤色表記が、平均値(50 点)より下回っている項目です。

図 都市構造指標の算出結果（2010(平成 22)年）





※1 平均値は、「ハンドブック」に記載された「30万人地方都市圏」の平均値を採用しました。  
 ※2 評価値は、平均値を50点として、その比により算出しました。  
 ※3 赤色表記が、平均値(50点)より下回っている項目です。  
 ※4 灰色表記は、将来人口推計結果を使用しない指標を示しています。

図 都市構造指標の算出結果 (2040年)

表 分野別都市構造等の特性のまとめ (現状・将来)

観点	人口30万人地方都市圏との比較	
	現状	将来
生活利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活利便施設 (医療、福祉、商業) の人口カバー率・人口密度は、平均的な水準にあります。</li> <li>公共交通の機関分担率は評価が低いことから、公共交通機関の利用状況は低く、車利用が多いと推測されます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現況と同様、将来においても、生活利便施設 (医療、福祉、商業) の人口カバー率・人口密度は、平均的な水準にあります。</li> </ul>
健康・福祉	<ul style="list-style-type: none"> <li>医療機関等のカバー率は、平均または平均よりやや高い傾向にあります。</li> </ul>	
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>空き家率、緊急避難場所までの距離、交通事故の死者数に関する指標は、比較的高い評価結果です。</li> </ul>	
地域経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>平均住宅地価は、平均よりやや低いが、第三次産業における売上高や小売商業床効率に関する指標は、平均より高い評価結果です。</li> </ul>	
行政運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>税収や平均住宅地価に関する指標は、平均より評価がやや下回るものの、大きな落ち込みはみられません。</li> </ul>	

表 都市構造指標の算出結果（2010(平成22)年と2040年）

評価分野・評価軸	評価指標	単位	地方都市圏平均値(概ね30万)	算出値(2010年人口)	評価値(2010年人口)	算出値(2040年人口推計)	評価値(2040年人口推計)		
① 生活利便性	◎居住機能の適切な誘導	■日常生活サービスの徒歩圏充足率	%	30	32	53.4	32	53.9	
		■居住を誘導する区域における人口密度	人/ha	44	39	44.3	38	42.7	
		■生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率(医療)	%	76	79	52.1	86	56.5	
		■生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率(福祉)	%	73	83	57.1	89	61.2	
		■生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率(商業)	%	65	71	54.3	74	56.8	
		■基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	%	40	33	41.5	33	41.8	
	◎都市機能の適正配置	■S45010区域における人口密度	人/ha	43	55	63.4	44	51.4	
		■生活サービス施設の利用圏平均人口密度(医療)	人/ha	20	27	66.6	25	62.6	
		■生活サービス施設の利用圏平均人口密度(福祉)	人/ha	19	22	57.1	21	54.6	
		■生活サービス施設の利用圏平均人口密度(商業)	人/ha	24	35	72.8	30	62.7	
		◎公共交通の利用促進	■公共交通の機関分担率	%	8	4	25.0	4	25.0
			■公共交通沿線地域の人口密度	人/ha	16	19	58.4	16	50.8
② 健康・福祉	◎徒歩行動の増加と市民の健康の増進	■徒歩・自転車の機関分担率	%	28	27	47.5	27	47.5	
	◎都市生活の利便性向上	■高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合	%	50	37	63.3	37	63.3	
		■高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率	%	67	82	61.2	91	67.8	
		■保育所の徒歩圏0～5歳人口カバー率	%	66	82	62.4	83	63.0	
		■<再掲>公共交通の機関分担率	%	8	4	25.0	4	25.0	
◎歩きやすい環境の形成	■高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合	%	51	33	67.4	33	67.4		
③ 安全・安心	◎安全性の高い地域への居住誘導	■防災上危険性が懸念される地域に居住する人口の割合	%	—	12	—	12	—	
	◎市街地の安全性の確保	■市民一人あたりの交通事故死亡者数	人	0.45	0.42	53.3	0.42	53.3	
		■最寄り緊急避難場所までの平均距離	m	703	419	70.2	580	58.7	
	◎市街地荒廃化の抑制	■空き家率	%	5.3	3	72.4	3	72.4	
④ 地域経済	◎サービス産業の活性化	■従業者一人当たり第三次産業売上高	百万円	11.6	21	91.4	21	91.4	
		■従業人口密度(都市機能を誘導する区域)	人/ha	16	18	55.5	18	55.5	
		■都市全域の小売商業床面積あたりの売上高(小売商業床効率)	万円/㎡	71.1	74.6	52.4	74.6	52.4	
	◎健全な不動産市場の形成	■都市機能を誘導する区域における小売商業床効率	万円/㎡	76.6	76.7	50.1	76.7	50.1	
		■<再掲>空き家率	%	5.3	3	72.4	3	72.4	
■平均住宅地価(市街化区域等)	千円/㎡	50	48	48.0	48	48.0			
⑤ 行政運営	◎都市経営の効率化	■市民一人当たりの都市構造に関連する行政経費	千円	—	311	—	311	—	
		■市街化調整区域等における開発許可面積の市街化区域等における開発許可面積に対する割合(過去3年間の平均値)	%	106	23	89.2	23	89.2	
		■<再掲>居住を誘導する区域における人口密度	人/ha	44	39	44.3	38	42.7	
		■<再掲>公共交通沿線地域の人口密度	人/ha	16	19	58.4	16	50.8	
		■<再掲>徒歩・自転車の機関分担率	%	28	27	47.5	27	47.5	
		■<再掲>S45010区域における人口密度	人/ha	43	55	63.4	44	51.4	
	◎安定的な税収の確保	■市民一人当たり税収額(個人市民税・固定資産税)	千円	117	103	44.2	103	44.2	
		■<再掲>従業者一人当たり第三次産業売上高	百万円	11.6	21.2	91.4	21.2	91.4	
		■<再掲>都市機能を誘導する区域における小売商業床効率	万円/㎡	76.6	76.7	50.1	76.7	50.1	
		■<再掲>平均住宅地価(市街化区域等)	千円/㎡	50	48	48.0	48	48.0	
⑥ エネルギー・低炭素化	◎運輸部門の省エネ・低炭素化	■<再掲>公共交通の機関分担率	%	8	4	25.0	4	25.0	
	◎民生部門の省エネ・低炭素化	■家庭部門における一人当たりのCO2排出量	t-CO2/年	—	1.8	—	1.8	—	
■業務部門における従業者一人当たりのCO2排出量		t-CO2/年	—	3.5	—	3.5	—		

(※)は市街化区域の人口密度

## 1-4 市民意識調査

### まちづくりネットモニター調査の概要

【調査期間】 2015(平成27)年12月4日～12月13日

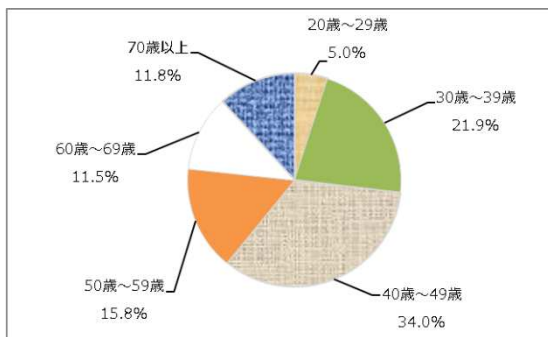
【調査方法】 本市のまちづくりネットモニター登録者にインターネットでアンケート

【モニター数】 355名(男性145名 女性210名)

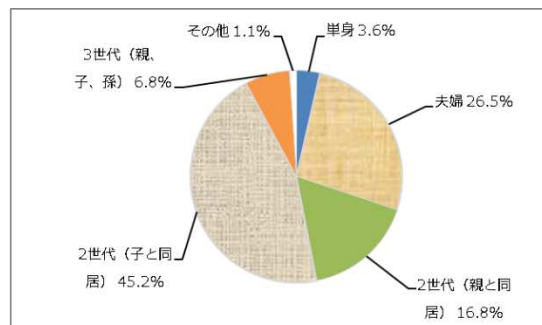
【回答者数】 280名(男性120名 女性160名) 《回答率78.9%》

### (1) 属性等

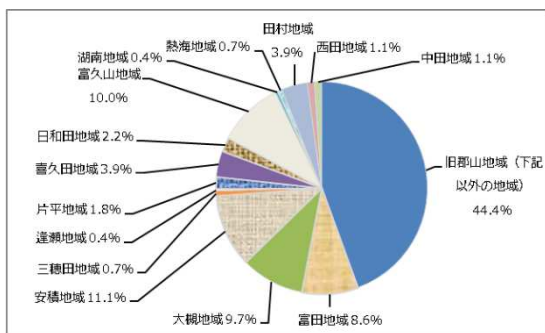
#### 《年齢》



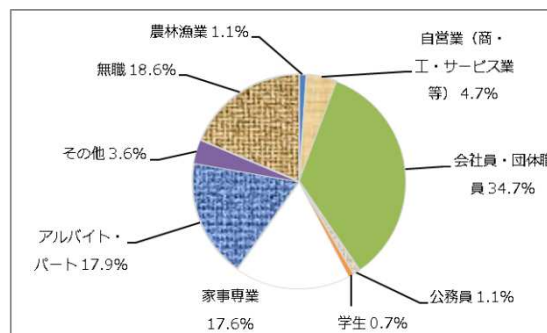
#### 《家族構成》



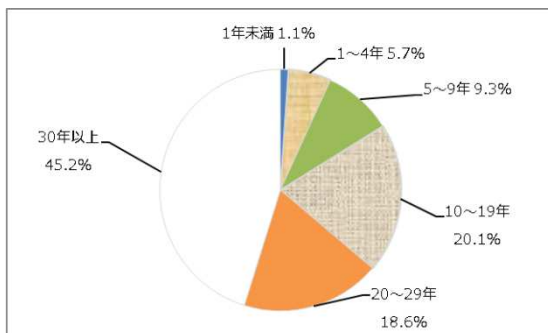
#### 《居住地》



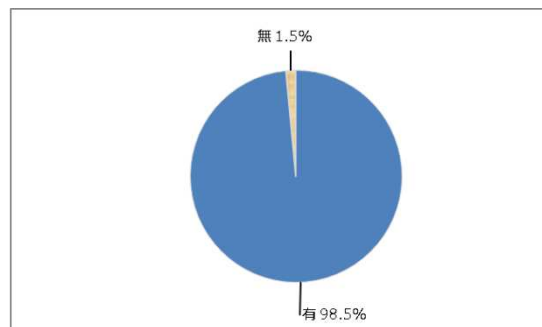
#### 《職業》



#### 《居住年数》

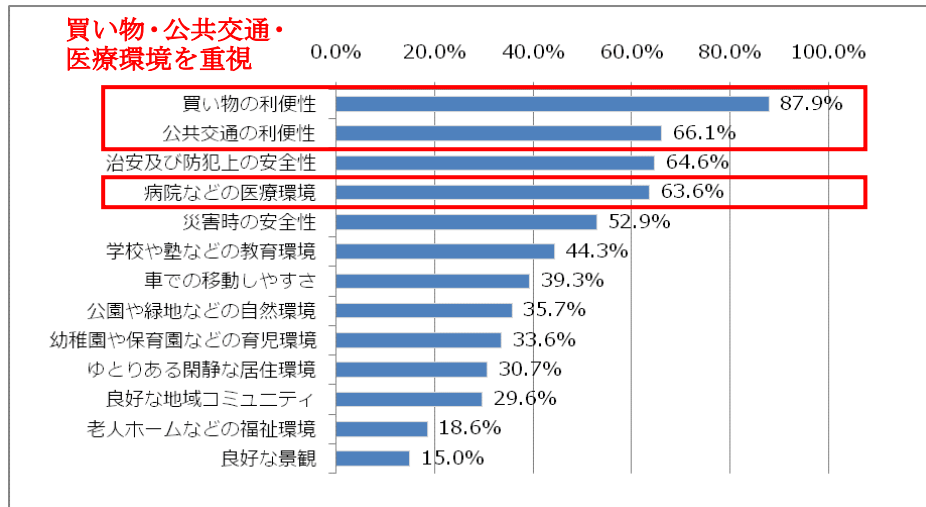


#### 《自家用車の有無》

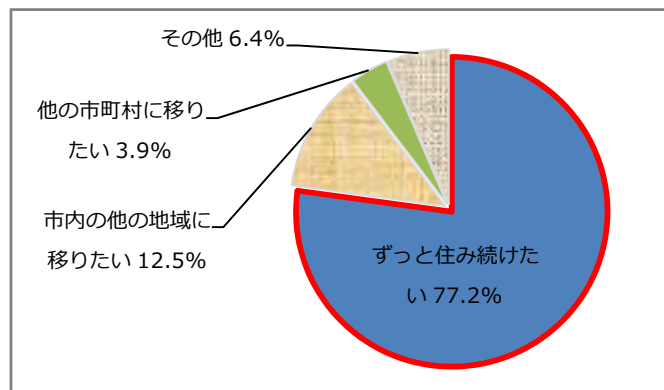


(2) アンケート結果

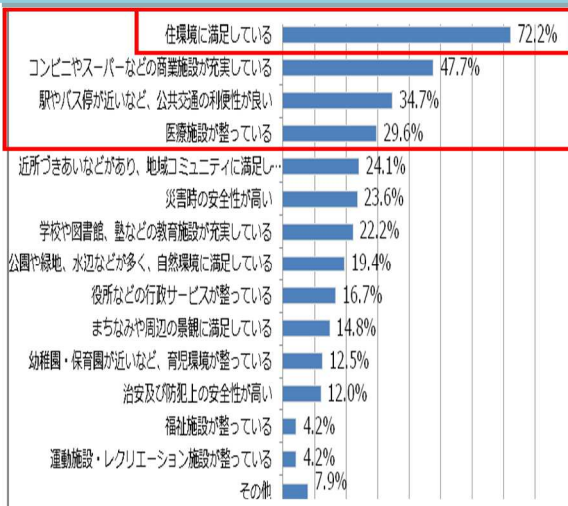
Q：居住環境の中で重要だと思う項目は何か。



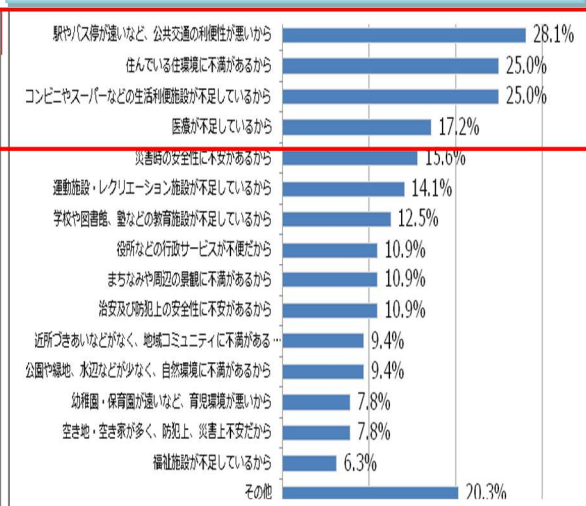
Q：現在お住まいの地域に今後も住み続けたいと思うか。



「ずっと住み続けたい」を選択した方のみお答えください。  
住み続けたいと思う理由を教えてください。【複数回答可】

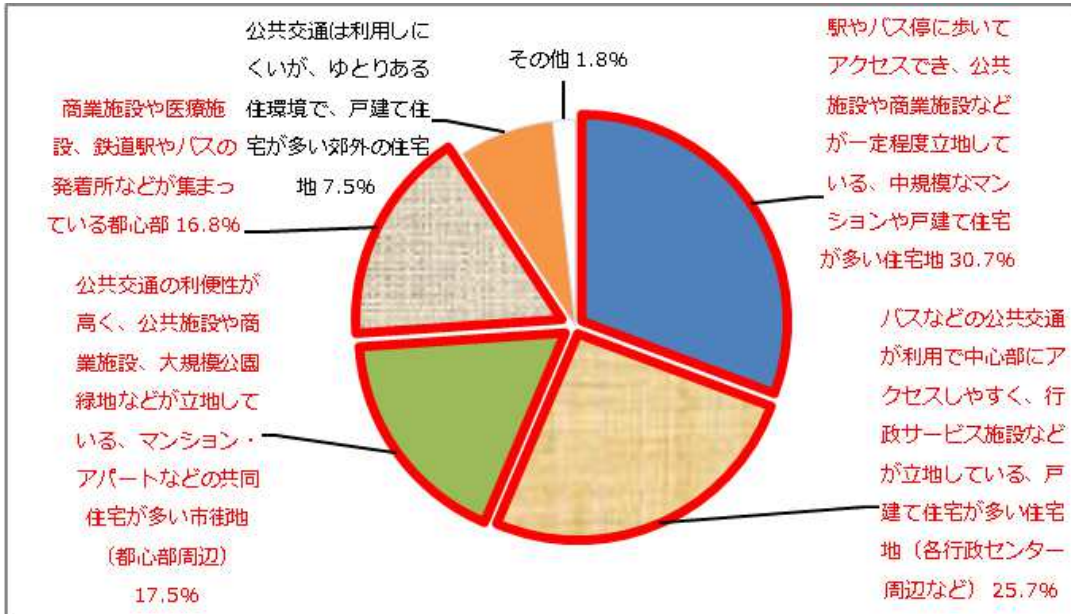


「市内の他の地域に移りたい」「他の市町村に移りたい」「その他」を選択した方のみお答えください。  
他の地域や市町村に住み替えたいと思う理由を教えてください。【複数回答可】



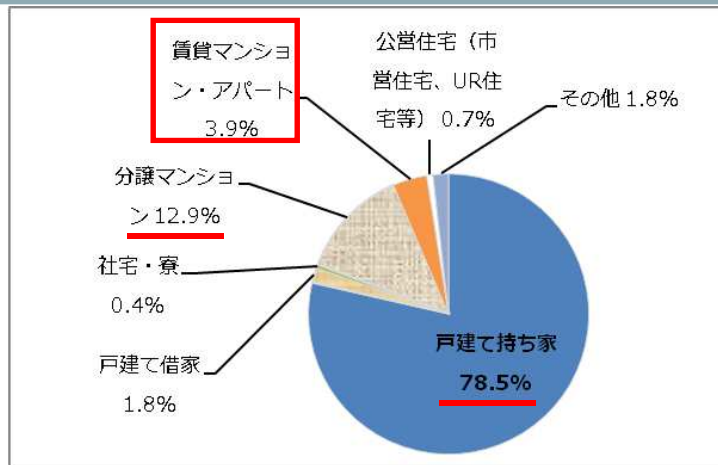
双方ともに、住環境・公共交通の利便性・身近な商業施設・医療施設を重視

Q：どのような地域に住みたいと思うか。

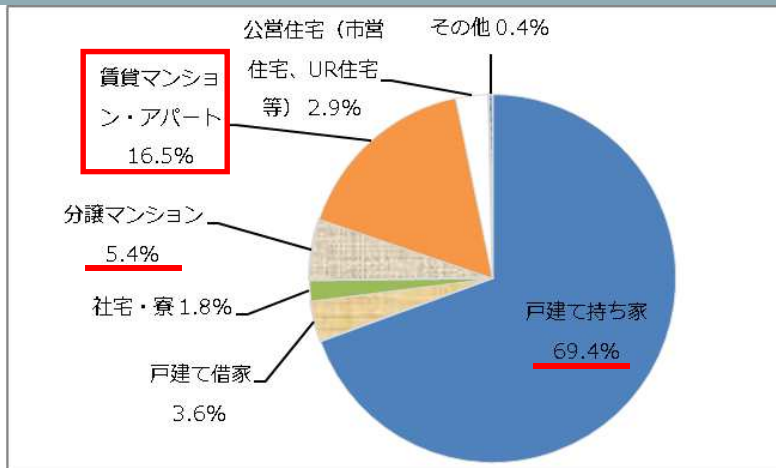


Q：どのような住宅に住みたいと思うか。

あなたが「住みたい」と思う住宅の形態を教えてください。【1つ選択】



お住まいの形態【1つ選択】

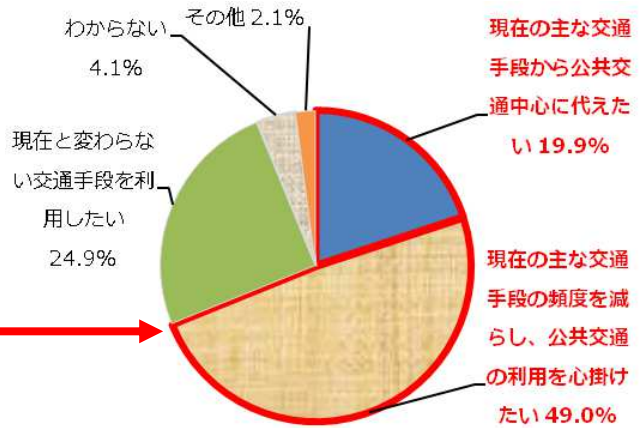
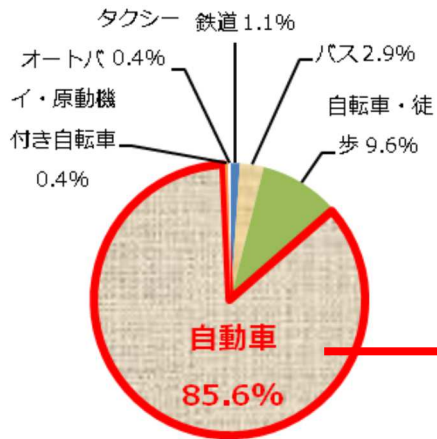


Q：最も利用している交通手段は何か。

交通手段についてお聞きします。  
現在、最もよく利用している交通手段は何ですか。【1つ選択】

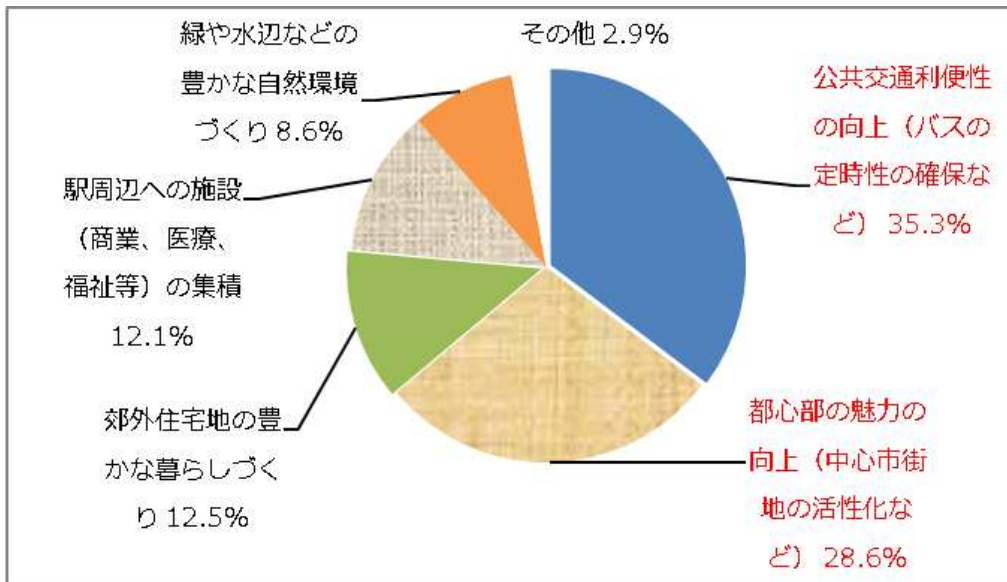
「自動車」または「オートバイ・原動機付き自転車」を回答した人にお聞きします。

もしも、あなたが駅やバス停周辺などの公共交通の利便性の高い場所へ移り住んだ場合、どのような交通手段を利用すると思いますか。【1つ選択】



自動車利用の約7割は、公共交通利用へ転換意向

Q：今後、郡山市のまちづくりを進める際に、どのようなところに力を入れていくべきか。



1-5 立地適正化計画の作成に向けて

