

協議事項

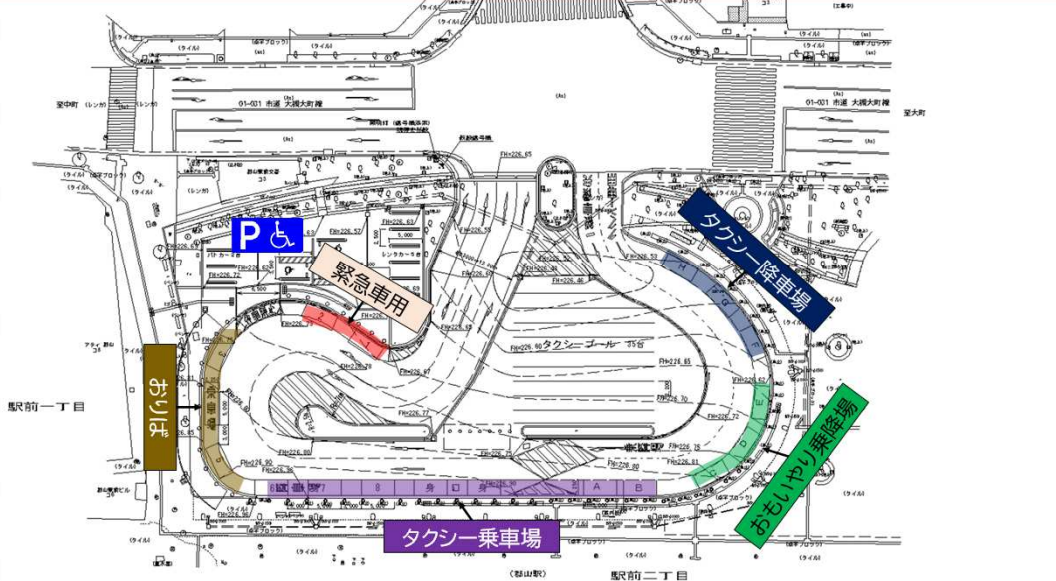
●郡山駅西口ロータリーについて【資料4】

・協議会や市民からの意見

- 1 配置検討 案1、2、3
 - 2 タクシー待機場の縮小と乗車待場の整備 案4
 - 3 タクシーと一般車の分離 案5、6
 - 4 郡山駅周辺全体での駅まちデザインの検討 案7
- 現在の限られた範囲内で検討
- より広範囲で検討

【資料4】■案-1 西口駅前ロータリー(配置検討①)

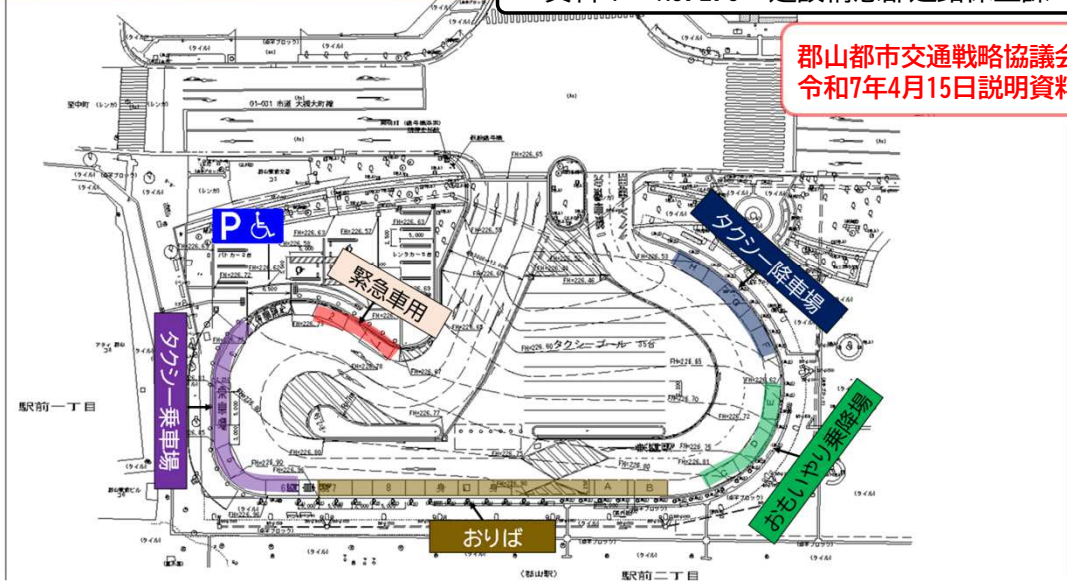
建設構想部道路保全課



■案-2 西口駅前ロータリー(配置検討②)

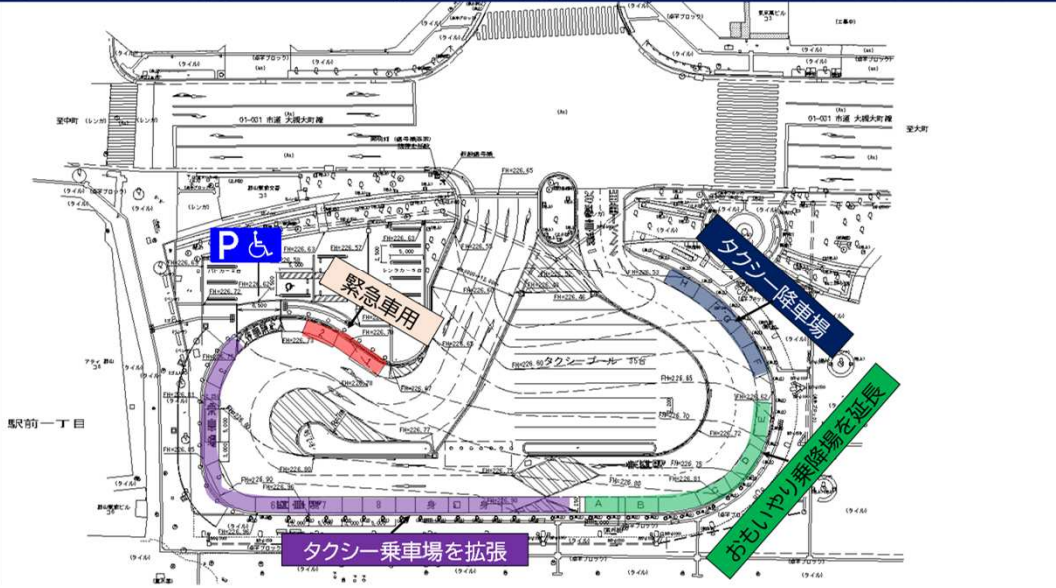
資料1 R8.2.5 建設構想部道路保全課

郡山都市交通戦略協議会
令和7年4月15日説明資料



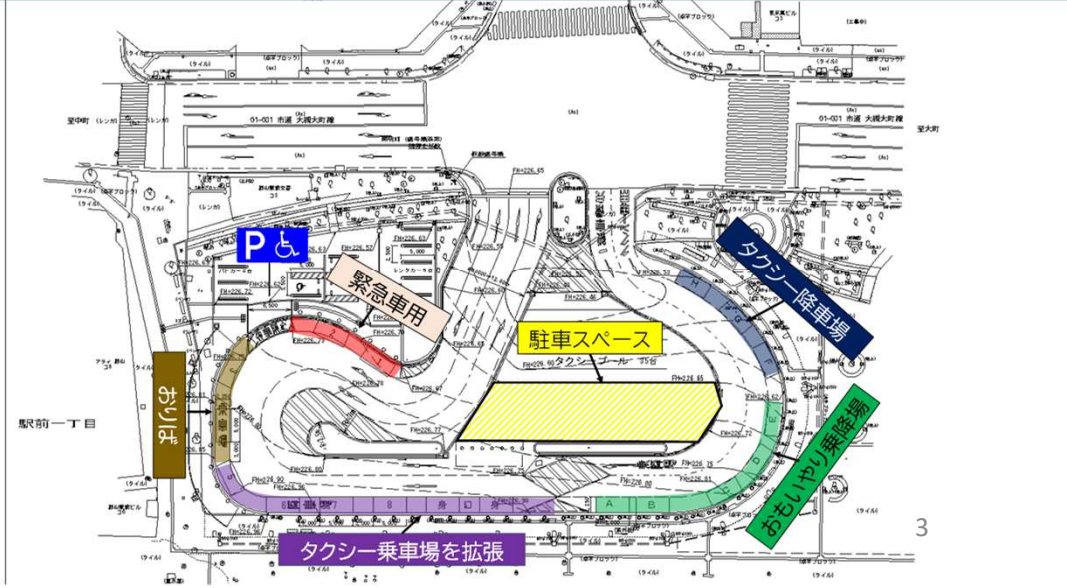
■案-3 西口駅前ロータリー(配置検討③)

建設構想部道路保全課



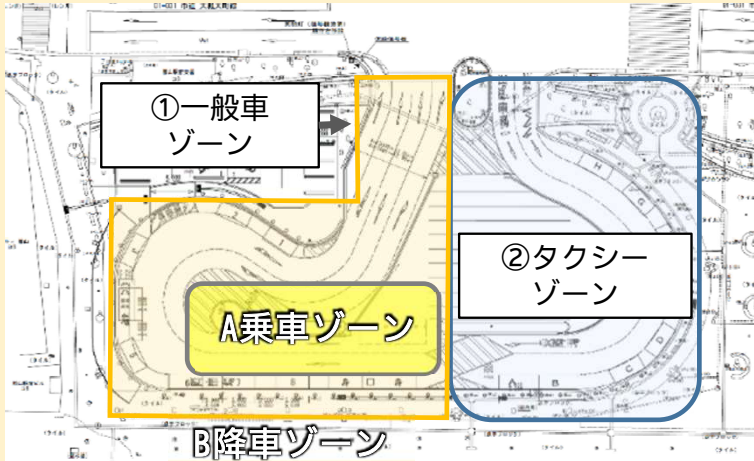
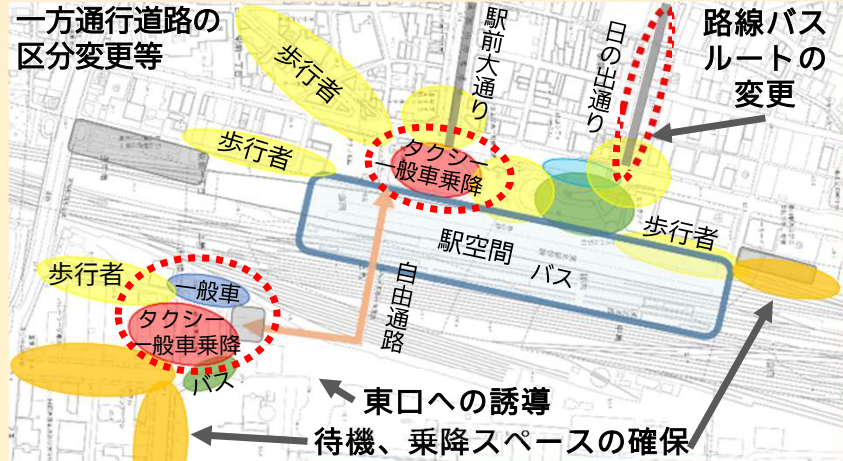
■案-4 西口駅前ロータリー(タクシー待機場の縮小)

建設構想部道路保全課



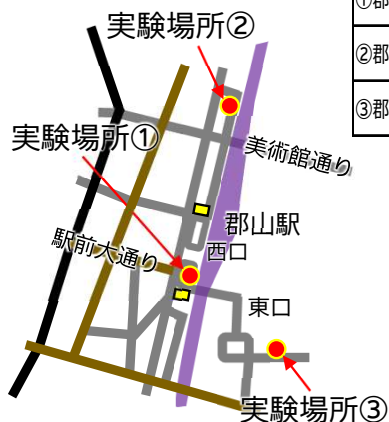
郡山駅西口ロータリーの改修をはじめ、郡山駅周辺全体の混雑対策等に取り組みます。

令和7年6月補正
予算の概要

| | 短期対策 | 中期対策 | 長期対策 |
|-------|--|--|--|
| 対策 | <p>社会実験 一般車の待機場所を設置</p> <p>↓</p> <p>中・長期対策へ反映</p> <p>令和7年度 社会実験活用箇所 (案)</p> <p>①タクシープール ②郡山駅西口乗車待場 ③郡山駅周辺の市道の路肩</p> | <p>郡山駅西口ロータリーの改修 一般車ゾーンとタクシーゾーンの分離等</p>  | <p>郡山駅周辺全体の渋滞対策 西口、東口周辺全体において対策を実施</p>  |
| 令和7年度 | | ○基本設計：一般車及びタクシーゾーンの位置や進入ルート等を検討 | ○基本構想：改善すべき箇所を検討 ○交通量調査 ○交通量予測 |
| 令和8年度 | ○実証実験等 | ○実施設計：改修工事に向けた詳細な設計 | ○基本計画：基本構想を実行するための具体的な方法等を検討 ○補足調査 |
| 令和9年度 | | ○改修工事 | ○対策の実施：路線バスルートの変更、一方通行区分変更等 |

交通社会実験の概要

【乗降場位置図】



| 実験場所\月日 | 11月10日 | 11月17日 | 11月23日 | 11月30日 |
|---------------|--------|--------|--------|--------|
| ①郡山駅西口ロータリー | | | | |
| ②郡山駅西口駐車場(市営) | | | | |
| ③郡山駅東口周辺の市道 | | | | |

【概要】

特に混み合う16時から21時の時間帯に臨時的乗降場を設け、混雑緩和に一定の効果があるか、利用者の意向を把握する目的で交通社会実験を実施し、アンケート調査等を行います。

実験場所① 郡山駅西口ロータリー

【概要】 タクシー待機レーンの一部を臨時的乗降場にします。



日時：11月10日(月)～23日(祝)16:00～21:00

実験場所② 郡山駅西口乗車待場(市営)

【概要】 乗車待場に空きがある場合は、臨時的乗降場として利用します。

乗車待場の距離と利用率の関係性を確認



日時：11月10日(月)～23日(祝)16:00～21:00

実験場所③ 郡山駅東口周辺の市道

【概要】 市道の路肩の一部を臨時的乗降場にします。

交通需要の分散利用を確認



日時：11月17日(月)～30日(日)16:00～21:00

■調査結果

(1) 臨時乗降場の利用台数 905台

- ①郡山駅西口ロータリー 累計886台 最大106台/日【11/16(日)】
- ②郡山駅西口乗車待場(市営) 累計 7台 最大 2台/日【11/11(火)・11/16(日)】
- ③郡山駅東口の市道 累計 12台 最大 10台/日【11/29(土)】

▼表1 西口ロータリーの混雑時の利用台数(金曜日、単位:台)

| 箇所 | 10/24 (金) | 11/14 (金) | 11/21 (金) | 11/28 (金) |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 既存乗降場 | 622 | 681 | 731 | — |
| ①臨時乗降場(西口ロータリー) | — | 96 | 91 | — |
| (西口ロータリー合計) | 622 | 777 | 822 | — |
| ②臨時乗降場(西口乗車待場(市営)) | — | 2 | 0 | — |
| ③臨時乗降場(東口市道) | — | — | 1 | 0 |

※16-21時の利用台数。灰色着色は社会実験実施なし。
 ※既存乗降場利用台数の計測は金曜日のみ。

実験前

利用台数32%増加



▲図1 西口ロータリーの利用台数(一般車) ※16-21時

(2) 西口ロータリーの利用時間(一般車・19時台)

▼表2 西口ロータリーの利用時間

| | 利用時間 (平均) | 15分以上の 利用割合 |
|----------------|--------------|----------------|
| 10月24日 (金・実験前) | 13.6分 | 44% |
| 11月14日 (金・実験中) | 5.8分 | 8% |
| 11月21日 (金・実験中) | 7.1分 | 13% |
| | 平均6.5分 | 平均10.5% |

利用時間が
52%短縮

滞在15分以上の車両が
大幅に減少

※利用時間:郡山駅西口ロータリーへ入ってから出るまでの時間

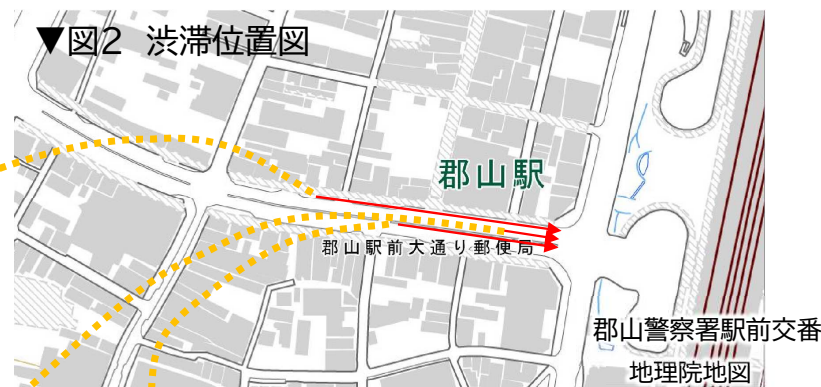
(3) 西口ロータリーの渋滞の長さの変化

▼表2 最大の渋滞の長さ(主要地方道郡山停車場線)

| | 10/24(金) | 11/14(金) | 11/21(金) |
|---------|----------------------|---------------------|----------------------|
| 最大渋滞の長さ | 150m(20時台) (直進流入) | 40m(19時台) (直進流入) | 100m(19時台) (直進流入) |

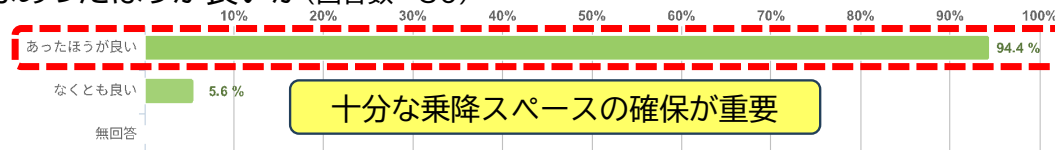
平均70m(53%減少)

実験前



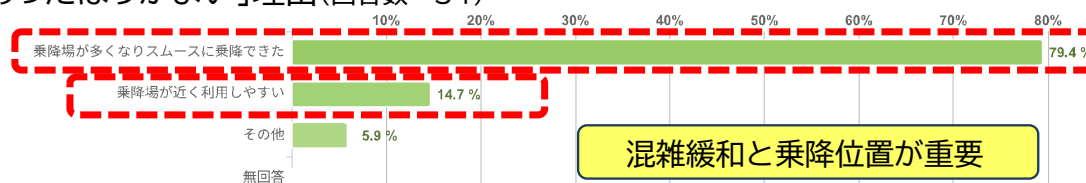
(4) アンケート結果(抜粋)配布数 697票、回答数 199票、回収率 28.5%

・臨時乗降場はあったほうが良いか(回答数=36)



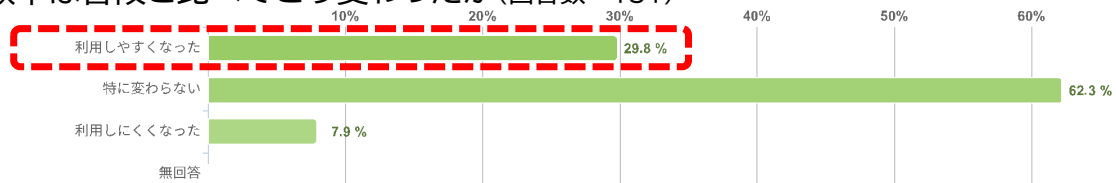
十分な乗降スペースの確保が重要

・「あったほうがよい」理由(回答数=34)

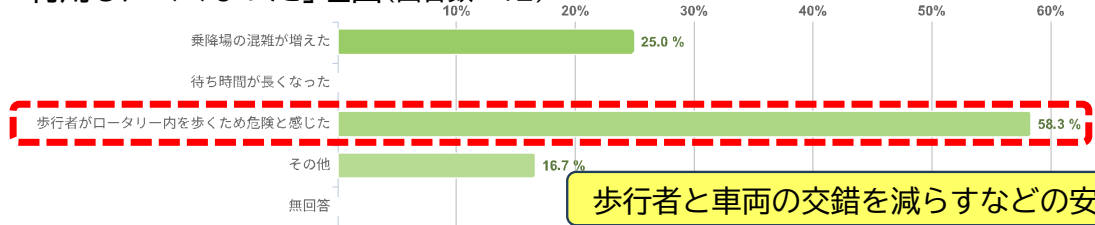


混雑緩和と乗降位置が重要

・社会実験中は普段と比べてどう変わったか(回答数=151)

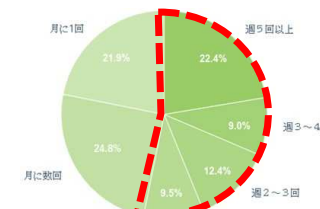


・「利用しにくくなった」理由(回答数=12)



歩行者と車両の交錯を減らすなどの安全対策が重要

・利用頻度



週1回以上の利用が半数を超える

「あったほうが良い」と答えた方が約9割

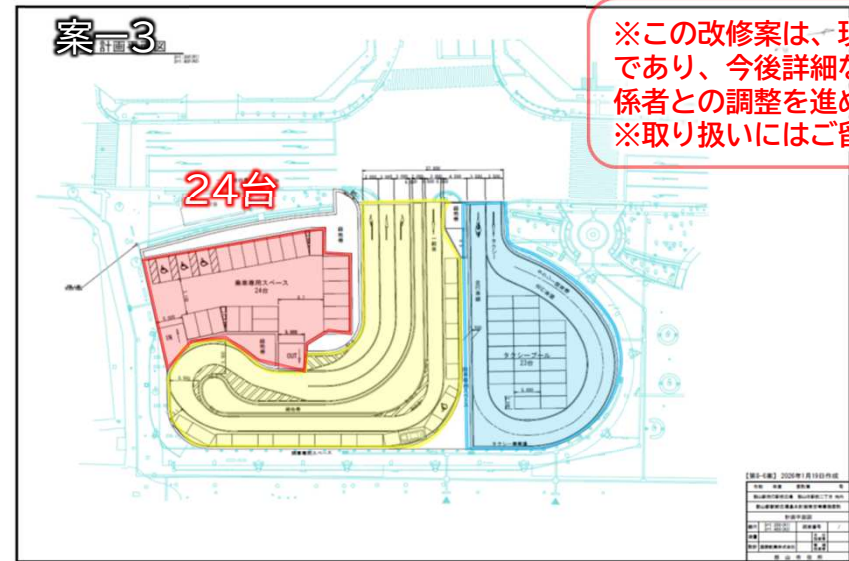
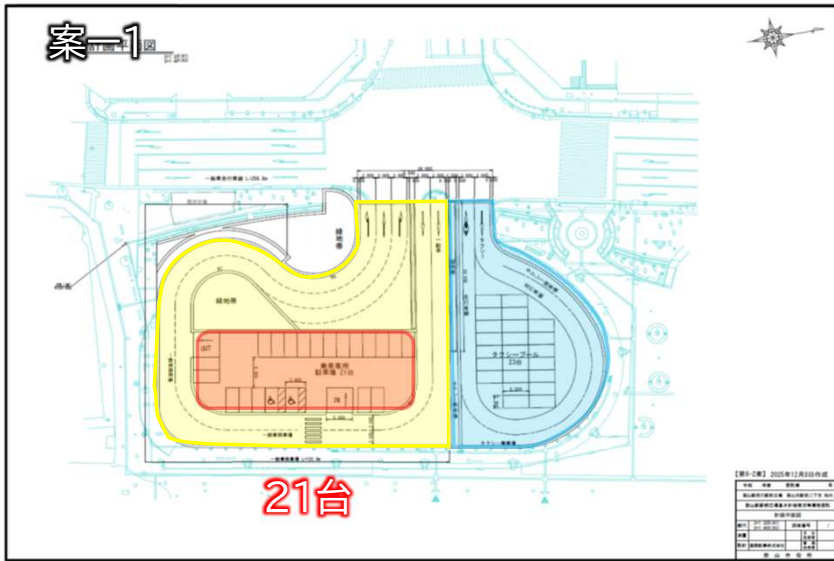
「スムーズに乗降できた」「乗降場が近い」と答えた方が合わせて約9割

「利用しやすくなった」と感じた方が約3割

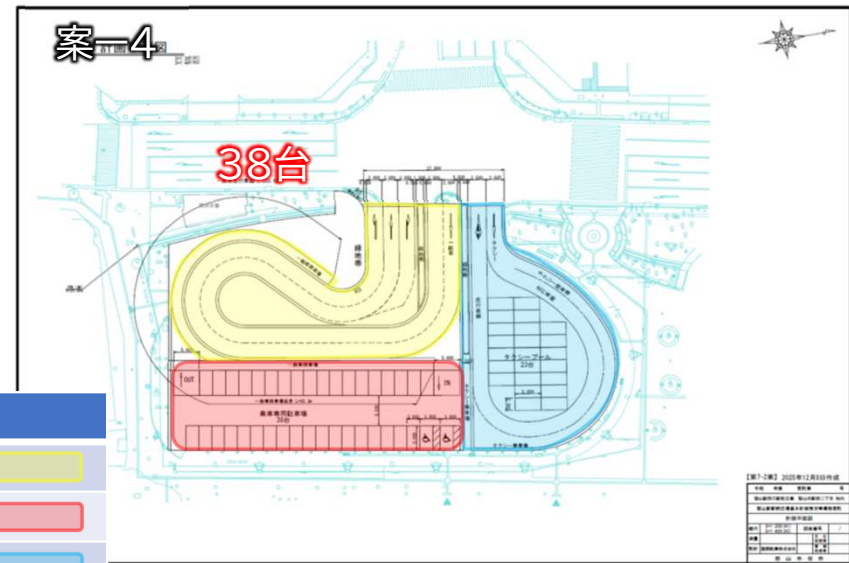
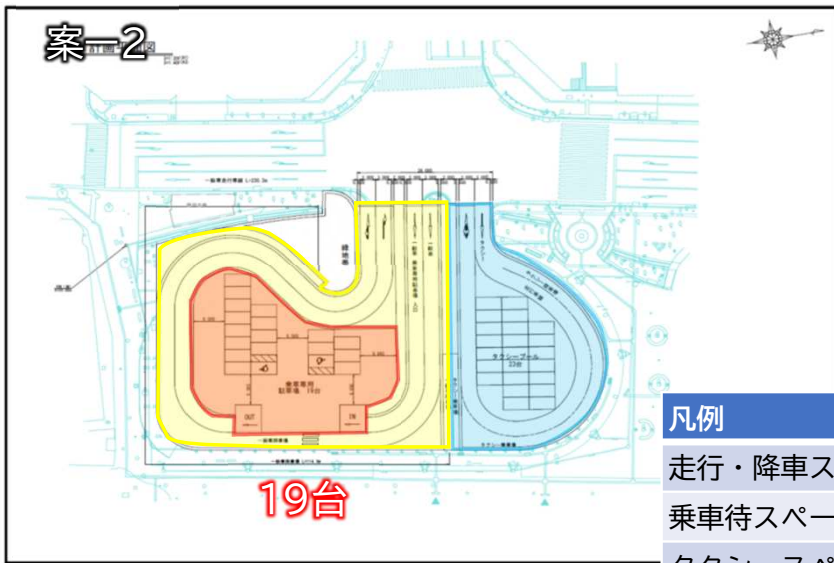
“歩行者が危険”と感じた方が約6割

(5) 交通社会実験のまとめ(3つの傾向)

- ① 乗降場の増設(6台分)は、渋滞軽減に一定の効果があった
- ② ロータリー混雑時であっても、乗降場が離れていると利用はほとんどなかった
- ③ 長時間の乗車待ちの車両が、渋滞要因のひとつ



※この改修案は、現段階のものであり、今後詳細な検討及び関係者との調整を進めます
 ※取り扱いにはご注意ください



| 凡例 | |
|-----------|--|
| 走行・降車スペース | |
| 乗車待スペース | |
| タクシースペース | |

必要区画数の算定について

■表.1 駅前広場への流入交通量（渋滞考慮）

| 方向 | 乗用車 | タクシー |
|----|------------|------|
| 右折 | 39 | 5 |
| 直進 | 125 | 11 |
| 左折 | 75 | 68 |
| 合計 | 239 | 84 |
| 割合 | 74% | 26% |

※ピーク時交通量
(19:00~20:00) 【10/24】

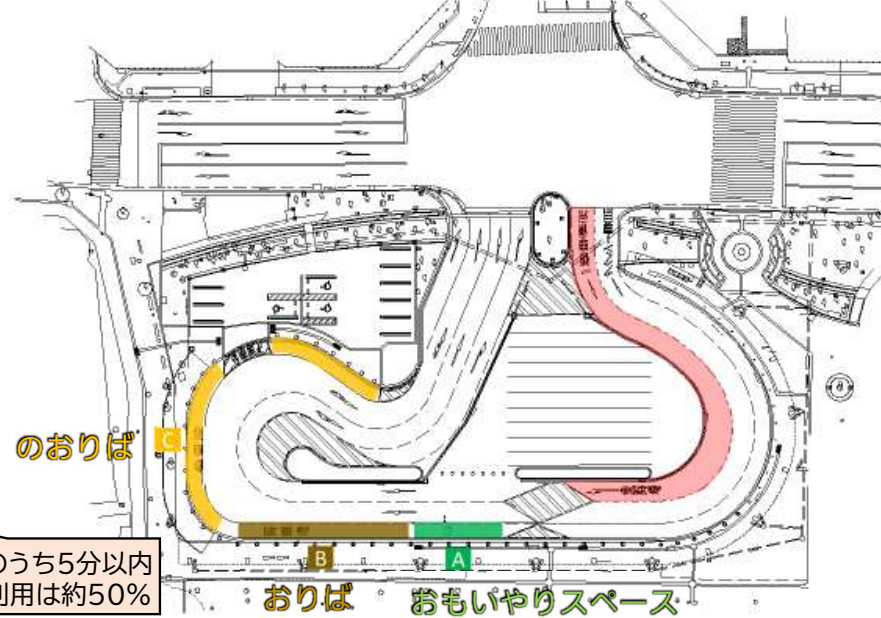
乗用車はピーク時で
約240台/時

■表.2 滞在時間

| | 実験前 | 実験中 | 実験中 |
|---------|--------|------------|------------|
| 滞在時間ランク | 10月24日 | 11月14日 | 11月21日 |
| ~5分 | 0% | 57% | 54% |
| 5~10分 | 35% | 25% | 26% |
| 10~15分 | 22% | 11% | 7% |
| 15~20分 | 30% | 6% | 5% |
| 20~25分 | 3% | 2% | 6% |
| 25~30分 | 8% | 0% | 1% |
| 30分~ | 3% | 0% | 1% |
| 合計 | 100% | 100% | 100% |

■表.3 乗降スペースおよび乗車待場の想定利用台数・必要区画数

| 種別 | 割合 | 利用台数 | 想定利用時間 | 必要区画数 |
|----------------|------|------------|--------|-------|
| 降車場（5分以内の利用） | 50% | 120 | 5 | 10 |
| 乗車スペース（5分越の利用） | 50% | 120 | 10 | 20 |
| 合計 | 100% | 240 | — | — |



■表.4 100台利用の場合の必要区画数

| | |
|-----------|-------|
| 時間 | 60分 |
| 乗降時間 (T) | 5分/台 |
| 1区画あたり | 12台 |
| 利用台数 (Q) | 100台 |
| 必要区画数 (M) | 8.3区画 |
| (丸め) | 9区画 |

※ $M=Q \cdot T/60 \times K$ (安全率)
 $=120 \times 10/60 \times 1.5=30$

■必要区画数 単位：区画

| 利用台数 | 乗降時間5分 | 乗降時間10分 | 乗降時間15分 | 乗降時間20分 |
|------------|-----------|-----------|---------|---------|
| 100 | 14 | 26 | 38 | 51 |
| 120 | 15 | 30 | 45 | 60 |
| 140 | 18 | 36 | 53 | 71 |
| 160 | 21 | 41 | 60 | 81 |
| 180 | 23 | 45 | 68 | 90 |
| 200 | 26 | 51 | 75 | 101 |
| 220 | 29 | 56 | 83 | 111 |
| 240 | 30 | 60 | 90 | 120 |
| 260 | 33 | 66 | 98 | 131 |

必要区画数の算定



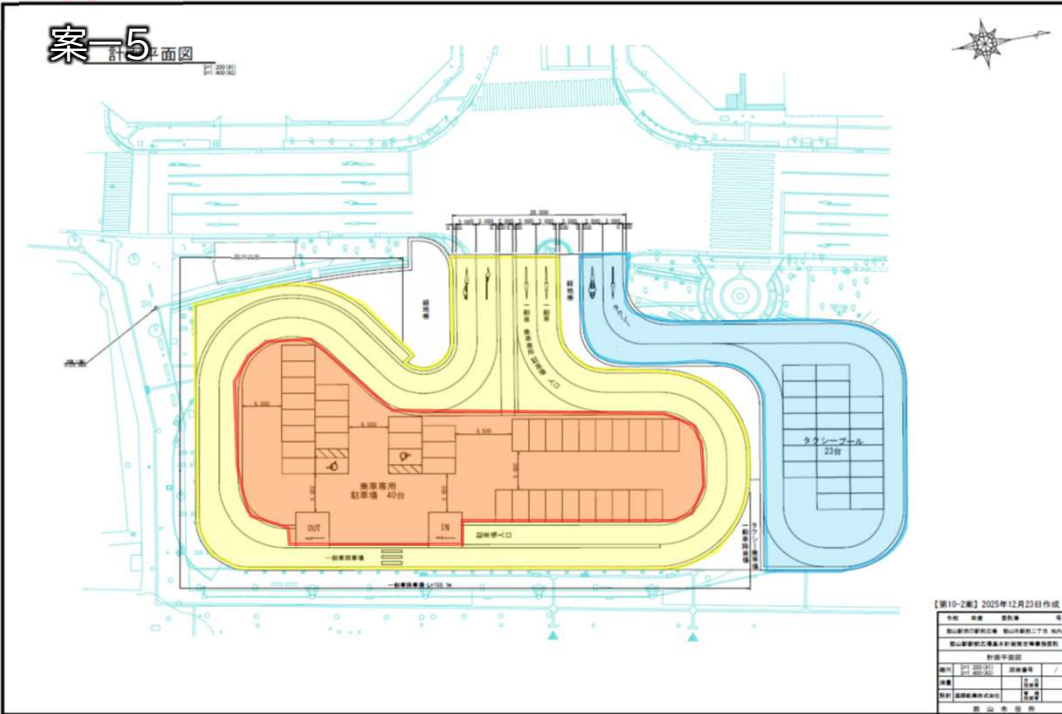
必要区画数=約40台

=30台+5台(レンタカー)+3台(障がい者用)

※この改修案は、現段階のものであり、今後詳細な検討及び関係者との調整を進めます
※取り扱いにはご注意ください

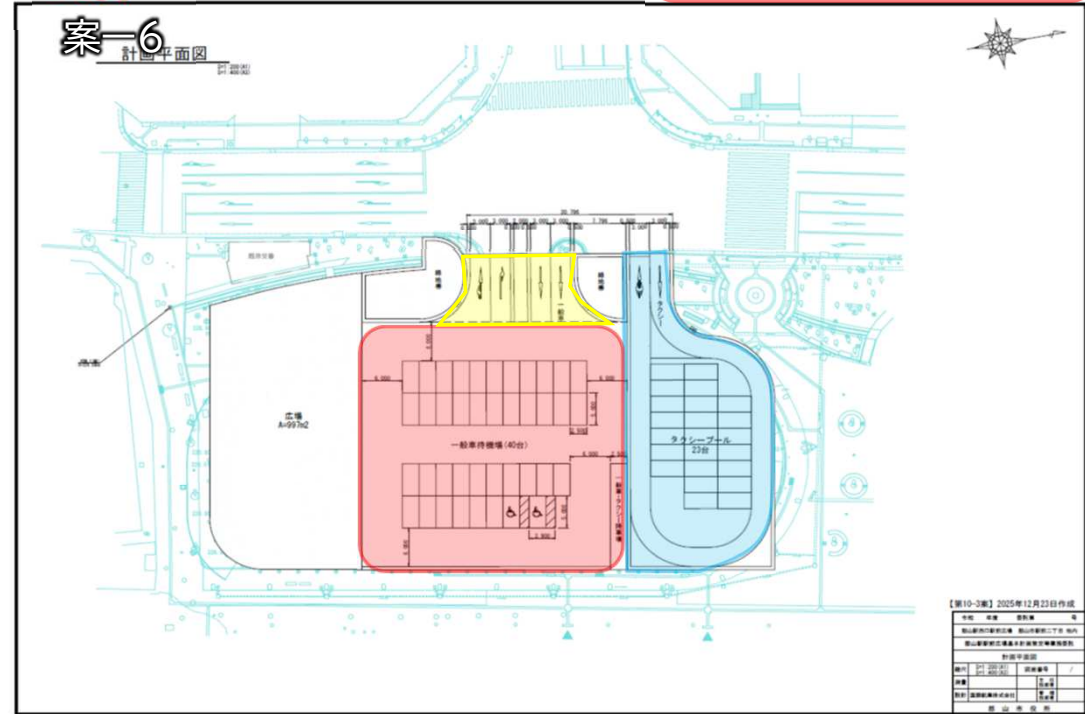
40台

案-5 計画平面図

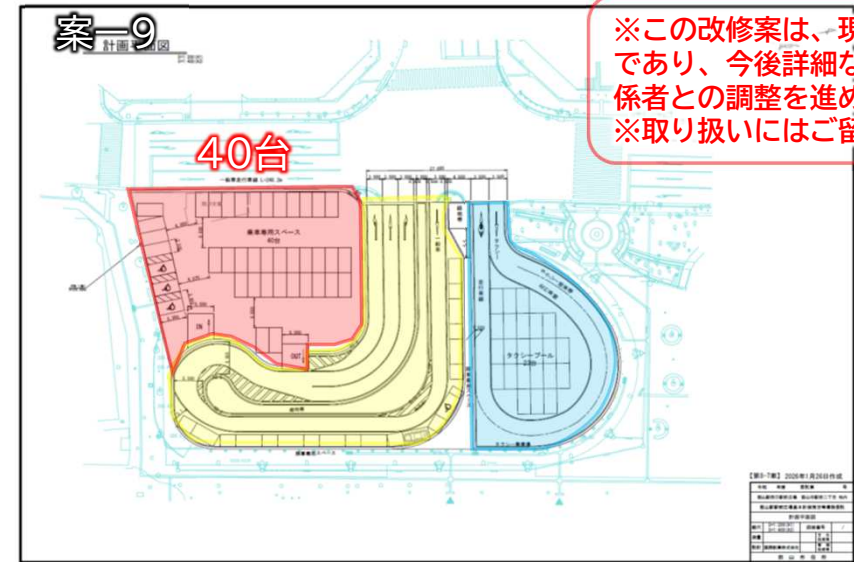
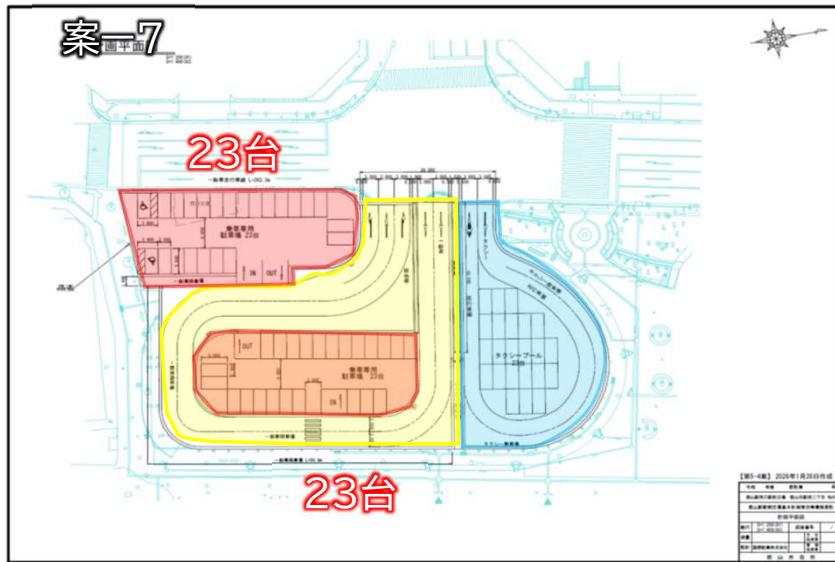


40台

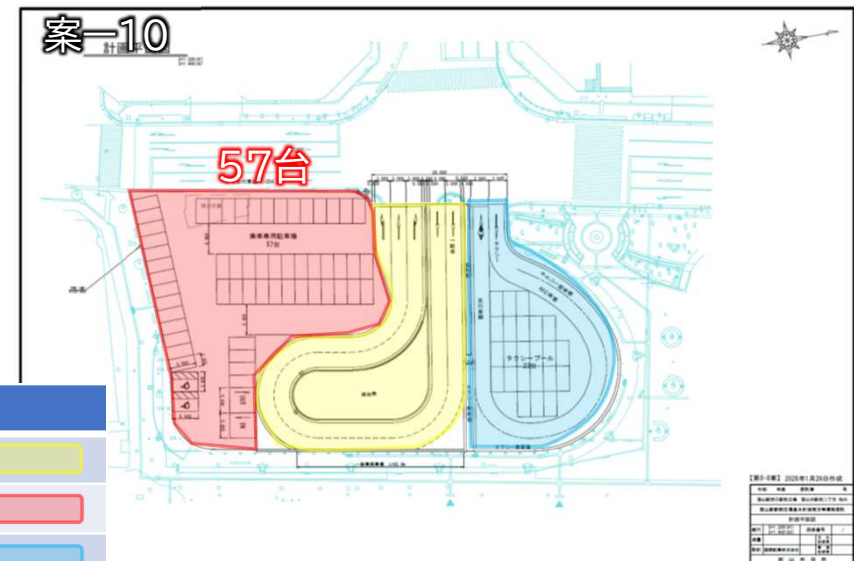
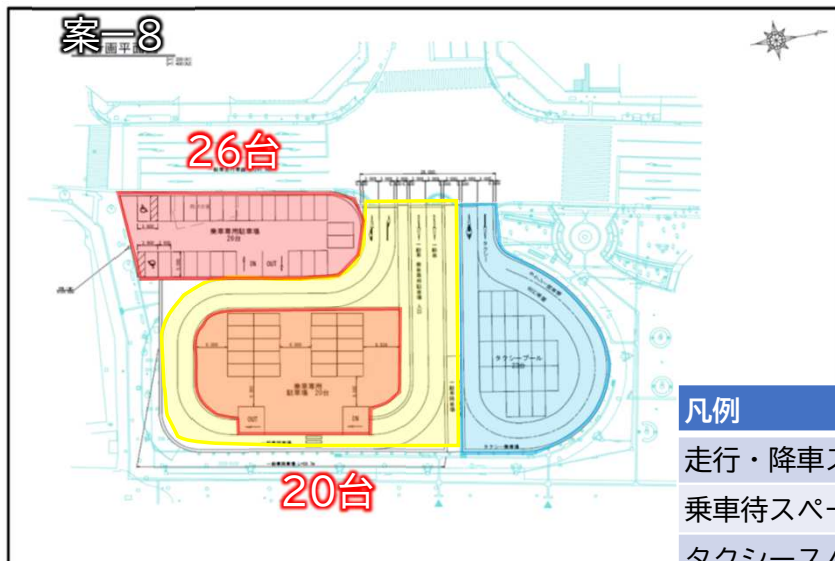
案-6 計画平面図



| 凡例 | |
|-----------|----|
| 走行・降車スペース | 黄色 |
| 乗車待スペース | 赤色 |
| タクシースペース | 青色 |



※この改修案は、現段階のものであり、今後詳細な検討及び関係者との調整を進めます
※取り扱いにはご注意ください



| 凡例 | |
|-----------|--|
| 走行・降車スペース | |
| 乗車待スペース | |
| タクシースペース | |