

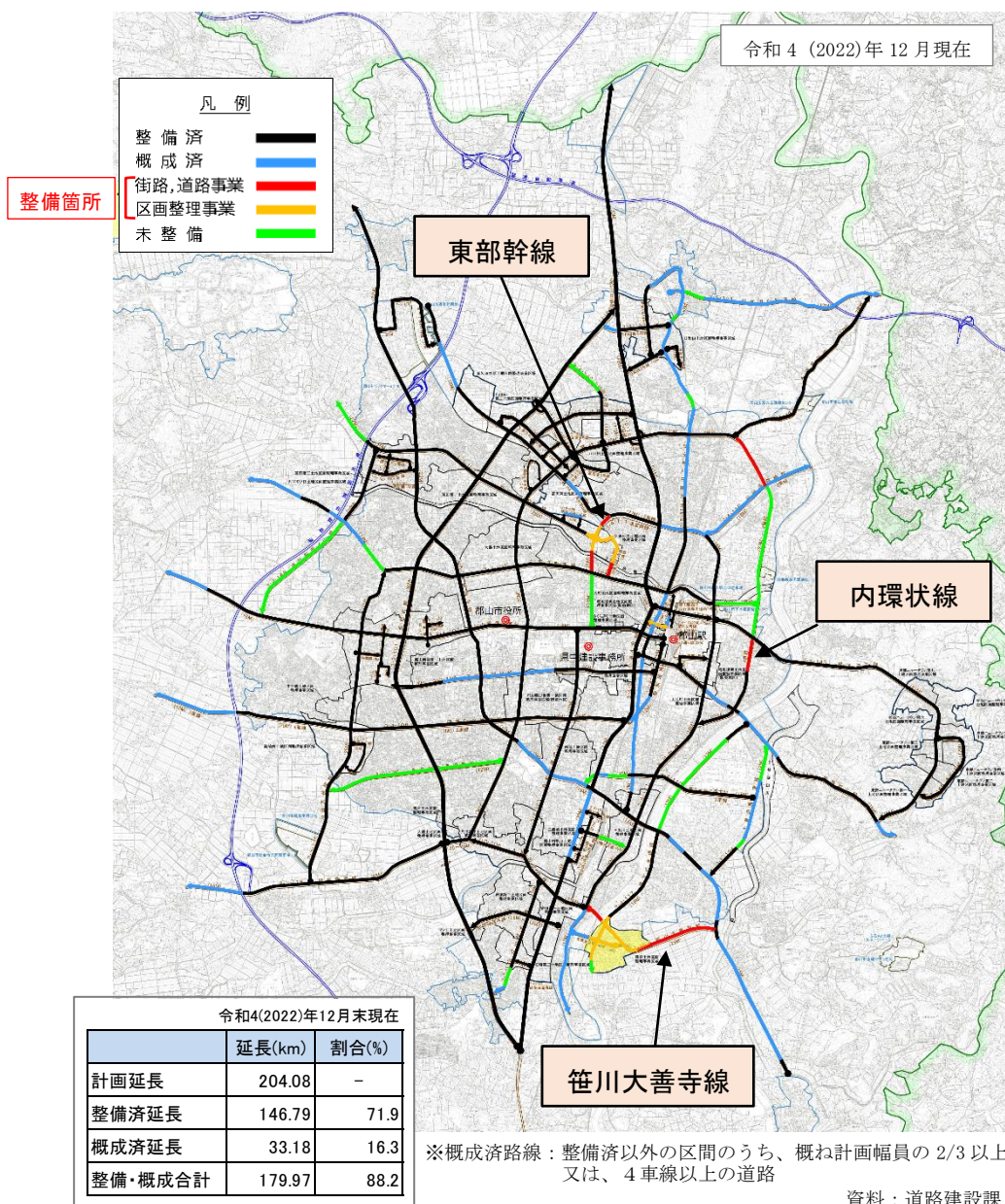
(4)道路・自転車・歩行者

① 道路

ア) 道路ネットワーク

道路の骨格となる都市計画道路は 74 路線、計画延長約 204km が位置付けられており、約 72%の整備率となっております。道路については、市民生活における最も基本的な社会基盤施設であり、また、広域圏の中心都市として地域経済をけん引する役割を果たす中で、道路ネットワークの充実に重要である「内環状線」や「東部幹線」などの幹線道路の整備を現在進めています。

●都市計画道路の整備状況



- 笹川大善寺線（令和元（2019）年9月15日供用開始）



- 内環状線（芳賀・横塚地区）（令和元（2019）年12月18日第2期工区供用開始）



- 大町大槻線（令和4（2022）年6月整備完了）



イ) 市内における渋滞箇所

平成 24 (2012) 年に福島県内の主要渋滞箇所が特定され、本市においては、市内 13 区間 8 箇所において、通勤通学時間帯を中心とした慢性的な道路混雑が発生しています。

●本市の主要渋滞箇所



| 区間名 | 箇所名 |
|--|---|
| 1 17 荒井郡山線 (若葉交差点～三春街道入口交差点) 一般国道288号 | 若葉町交差点 三春街道入口交差点 |
| 2 18 (三春街道入口交差点～富久山久保田交差点) | 三春街道入口交差点 |
| 3 19 郡山大越線 (若葉交差点～阿久津交差点) | 若葉町交差点 安積橋南交差点 横塚三丁目交差点 |
| 4 20 河内郡山線・郡山停車場線 (郡山駅前交差点～開成山交差点) | 郡山駅前交差点 郡山駅入口交差点 豊田町交差点 開成山交差点 |
| 5 21 小野郡山線 (大平入口交差点～消防署南交差点) | 東北工業前交差点 水門町交差点 芳賀小学校入口交差点 東橋西交差点 ショッピングパーク前交差点 |
| 6 22 郡山停車場線 (郡山警察署前交差点～郡山駅入口交差点) | 消防署南交差点 郡山警察署前交差点 消防署南交差点 郡山駅入口交差点 |
| 7 23 郡山湖南線 (消防署南交差点～開成二丁目交差点) | 消防署南交差点 |

| 区間名 | 箇所名 |
|---|--|
| 8 24 荒井郡山線・うねめ通り (若葉町交差点～磐越西線踏切交差点) | 若葉町交差点 |
| 9 25 須賀川二本松線 (富久山久保田交差点～安積橋南交差点) | 安積橋南交差点 |
| 10 26 須賀川二本松線 (ショッピングパーク前交差点～中町交差点) | ショッピングパーク前交差点 |
| 11 27 一般国道40号 (金屋上川原交差点～郡山ICランプ) | 郡山警察署前交差点 葉根屋敷交差点 開成六丁目交差点 金山橋西交差点 開成三丁目交差点 開成山交差点 桑野三丁目交差点 日大入口交差点 |
| 12 28 河内郡山線 (片平町的場交差点～桑野三丁目交差点) | 桑野三丁目交差点 |
| 13 29 一般国道4号 (日和田ランプ～荒池下交差点) | 荒池下交差点 |

| 箇所名 |
|---------------------------|
| 1 18 大町二丁目交差点 |
| 2 19 並木一丁目交差点 |
| 3 20 大町交差点 |
| 4 21 日和田ショッピングセンター西交差点 |
| 5 22 八山田辻道交差点 |
| 6 23 大池北(柴宮交差点) |
| 7 24 開成小学校南入口交差点 |
| 8 26 仁池向交差点 |

●開成地区の道路混雑



●富田地区の道路混雑



② 自転車・歩行者

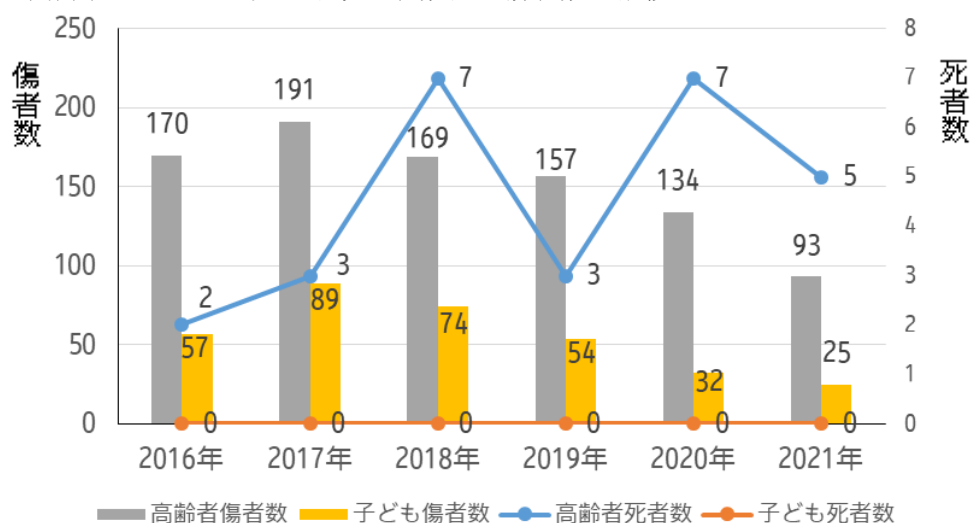
ア) 高齢者と子どもの交通事故状況

本市において、交通事故の犠牲となる方の約半数以上が高齢者となっており、死亡事故の状況を見ると、歩行者及び自転車運転中の事故が多くなります。

高齢者と子どもの交通事故の推移をみると、令和3（2021）年においては、65歳以上の高齢者死者数が5人、傷者数が93人となっています。

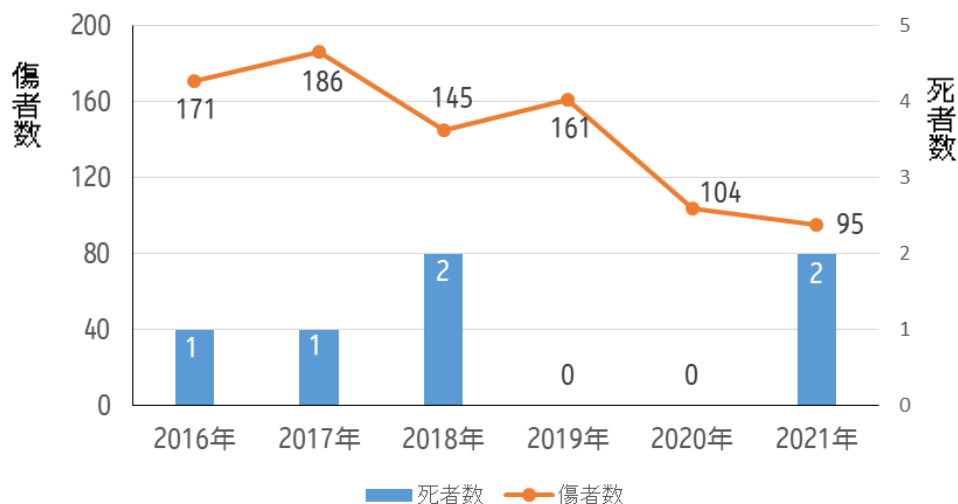
また、自転車による事故状況については、令和3（2021）年で死者数が2人、傷者数が95人となっています。

● 高齢者と子どもの交通事故死者数及び傷者数の推移



出典：福島県交通白書

● 自転車事故死者数及び傷者数の推移



出典：福島県交通白書

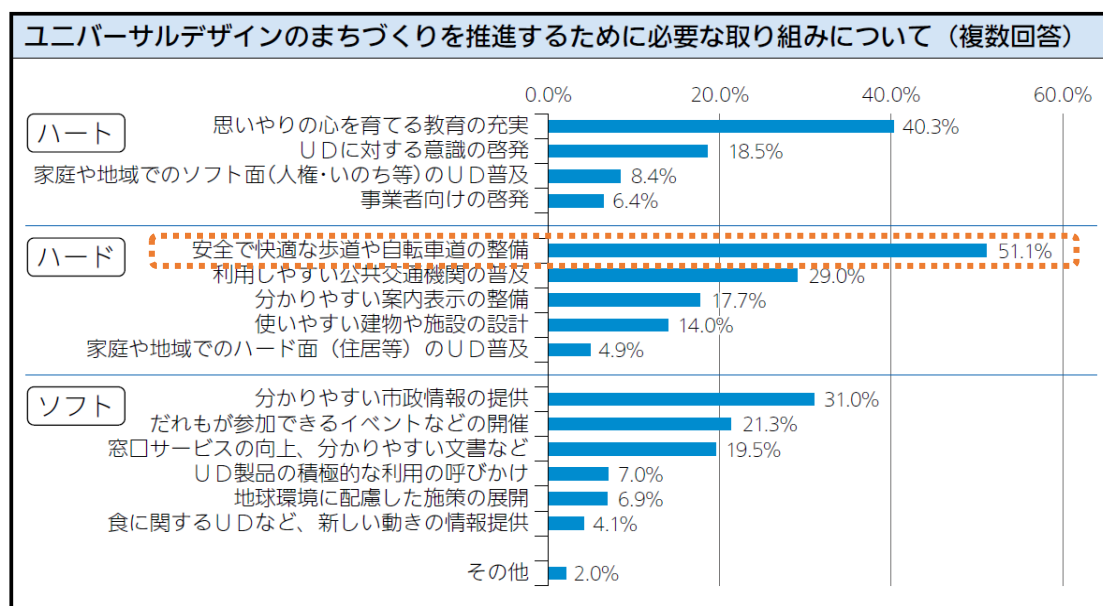
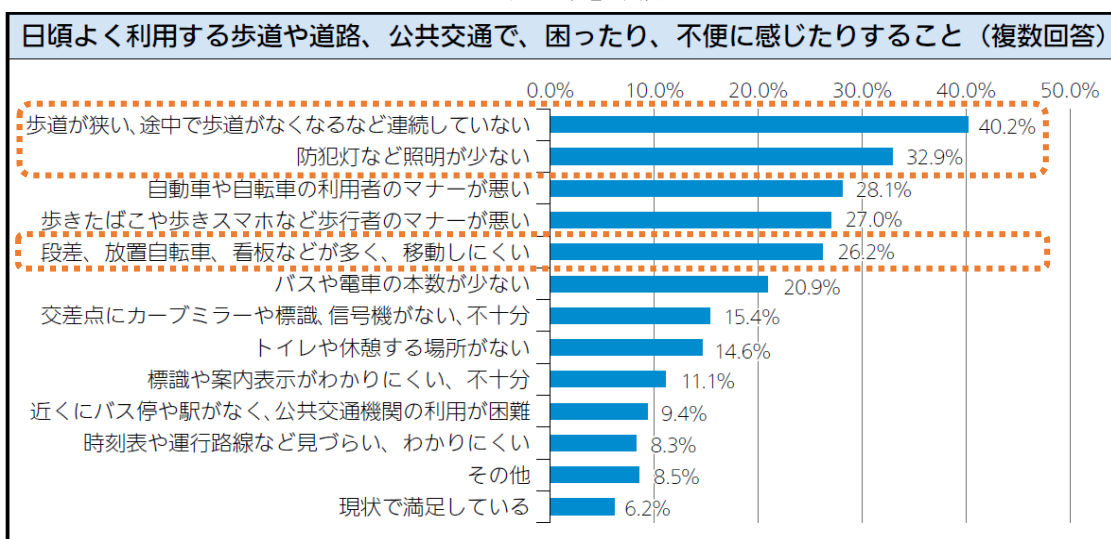
③ 歩道や道路等に関する市民意見

ア) 市民意見調査

歩道等や道路で不便に感じることとして、「歩道が狭い、途中で歩道がなくなるなど連続していない」「防犯灯など照明が少ない」「段差」などの意見が多く挙げられています。ユニバーサルデザインのまちづくり推進に必要な取り組みとしては、「安全で快適な歩道や自転車道の整備」との意見が上位に挙げられています。

また、自転車の移動に関する意見としては、「自転車が道路を走行する環境が整っていない」「自転車の走行時に危険を感じる」との意見が上位に挙げられています。

●ユニバーサルデザインのまちづくり市民等意識調査

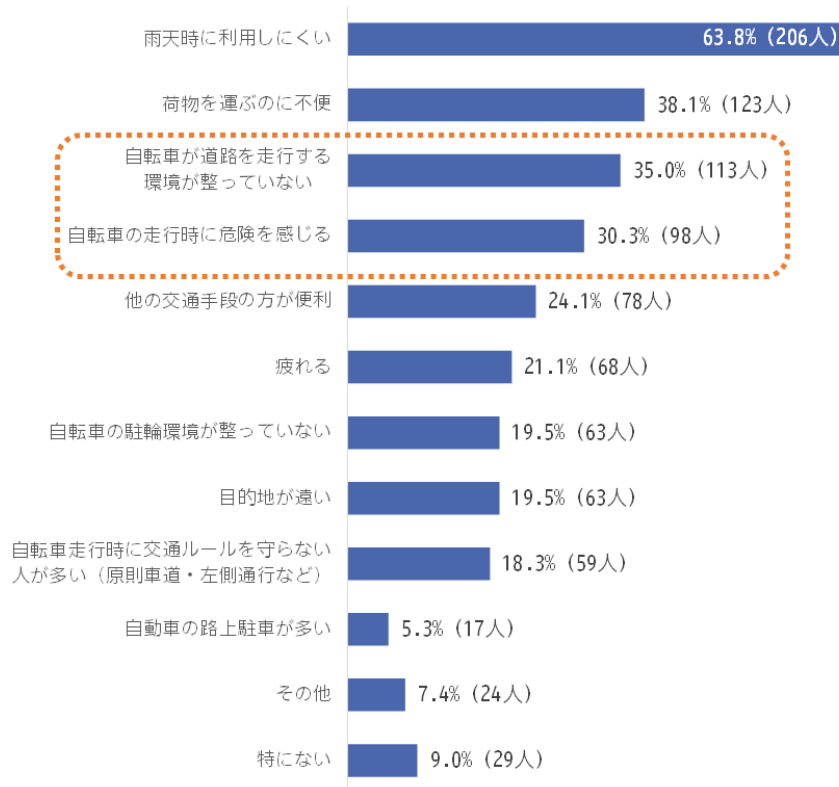


出典：第二次こおりやまユニバーサルデザイン指針

●郡山市の公共交通に関する市民意見

問14 自転車で移動する際に、どのような点が不便ですか？
利用しない方は利用しない理由をお答えください。（複数選択可）

（回答者：323人）



出典：令和3（2020）年度まちづくりネットモニター（第7回調査）

＜課題＞ (4)道路・自転車・歩行者

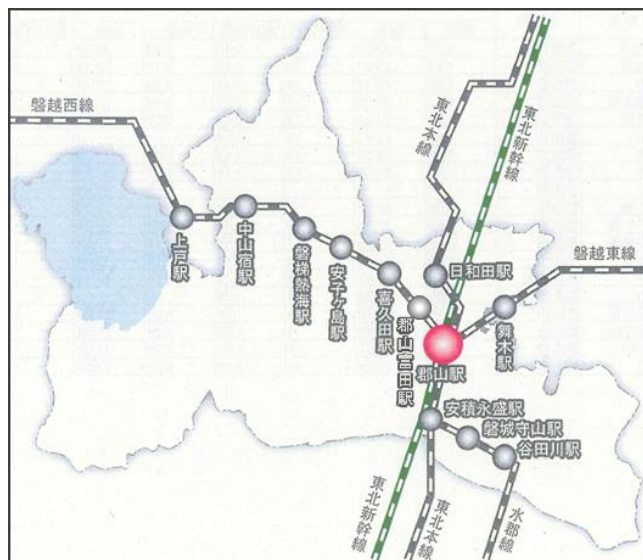
- ◆基幹的な道路の整備については、効率的かつ計画的な事業推進を、バックキャストの考えのもと、優先順位を定め取り組む必要があります。
- ◆未整備となっている都市計画道路については、今後の社会情勢を見据え、整備の可能性を再検討する必要があります。
- ◆市内各所で発生している道路混雑に対しては、円滑な自動車交通の確保に向けたハード整備に加え、モビリティマネジメント施策などのソフト事業の検討も必要になります。
- ◆自転車利用者及び歩行者からは、歩道などの移動環境に不便さを感じられるとの意見もあることから、セーフコミュニティの推進の中で安全で快適な自転車・歩行空間の整備などが必要となります。

(5)公共交通

① 鉄 道

ア) 鉄道網の状況

本市における鉄道は、J R 東日本が運行する「東北新幹線」「東北本線」「磐越東線」「磐越西線」「水郡線」の5つの路線が配置され、郡山駅をはじめとした11駅が設置されています。直近では、平成29(2017)年4月に「郡山富田駅」が開業しています。



● 駅の概要

| | | |
|--|---|---|
| <p>【郡山駅】</p>  <p>〈所在地〉 字燧田 〈開業年月〉 明治20年7月</p> | <p>【安積永盛駅】</p>  <p>〈所在地〉 笹川3丁目 〈開業年月〉 明治42年10月</p> | <p>【日和田駅】</p>  <p>〈所在地〉 日和田町字小堰 〈開業年月〉 明治30年6月</p> |
| <p>【郡山富田駅】</p>  <p>〈所在地〉 富田町満水田 〈開業年月〉 平成29年4月</p> | <p>【喜久田駅】</p>  <p>〈所在地〉 喜久田町堀之内字櫛内 〈開業年月〉 明治31年7月</p> | <p>【安子ヶ島駅】</p>  <p>〈所在地〉 熱海町安子ヶ島字出日 〈開業年月〉 明治31年7月</p> |
| <p>【磐梯熱海駅】</p>  <p>〈所在地〉 熱海町熱海四丁目 〈開業年月〉 明治31年7月</p> | <p>【中山宿駅】</p>  <p>〈所在地〉 熱海町中山字早稲田 〈開業年月〉 明治31年7月</p> | <p>【舞木駅】</p>  <p>〈所在地〉 舞木町字平 〈開業年月〉 大正3年7月</p> |
| <p>【磐城守山駅】</p>  <p>〈所在地〉 田村町岩作字西河原 〈開業年月〉 昭和4年5月</p> | <p>【谷田川駅】</p>  <p>〈所在地〉 田村町谷田川字荒小路 〈開業年月〉 昭和4年5月</p> | |

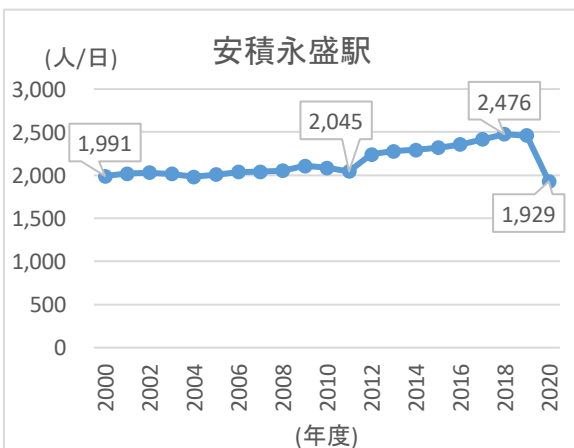
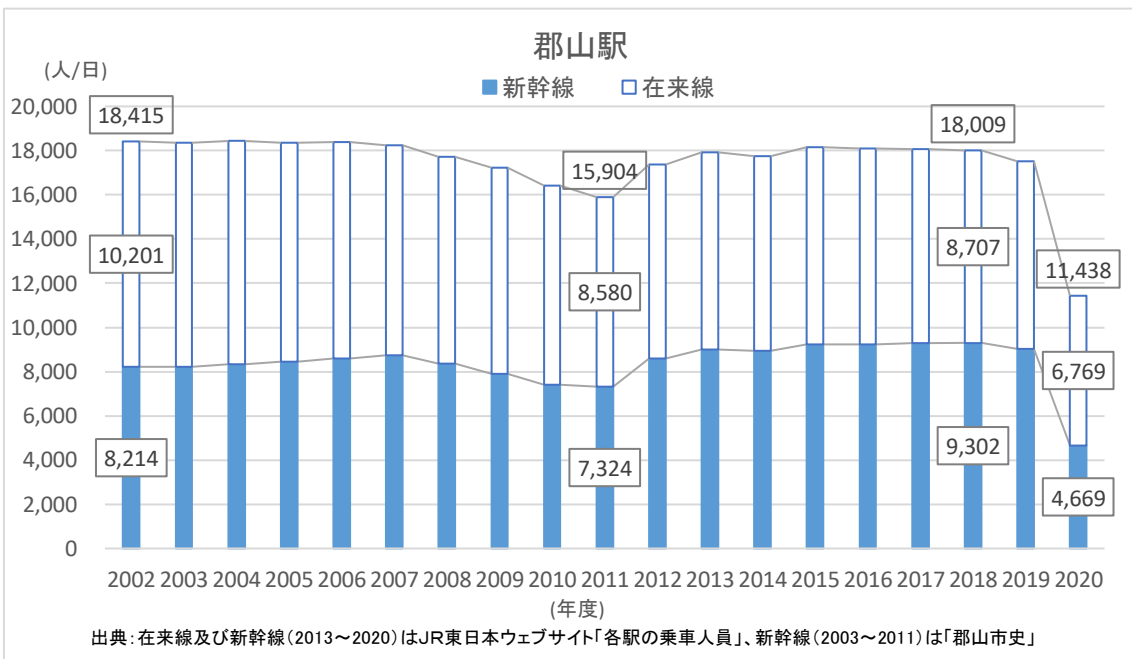
資料：J R 東日本ウェブサイト 駅情報

ウ) 鉄道利用者数

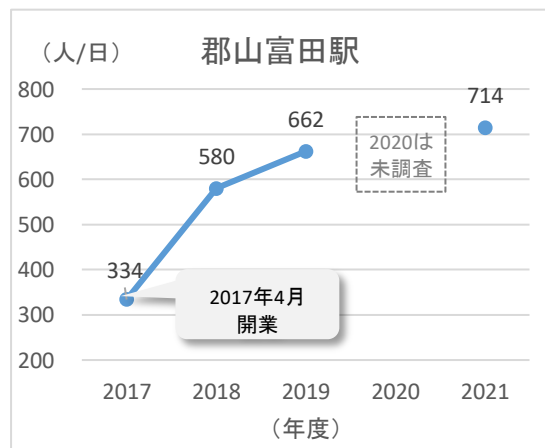
本市の玄関口である「郡山駅」の乗車人員の推移をみると、東日本大震災のあった平成 23 (2011) 年は、利用者数の落ち込みがあり、その後、回復傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和 2 (2020) 年は大きく減少しました。また、利用者全体の傾向をみると、郡山駅、安積永盛駅、郡山富田駅以外の駅については、年々、利用者が減少傾向にあります。

なお、主要駅の定期外・定期利用者の構成をみると、高等学校や大学が近接する安積永盛駅では、定期利用が約 8 割を占めるほか、温泉街等の観光客の利用が多い磐梯熱海駅では、定期外の利用が 6 割を占めています。

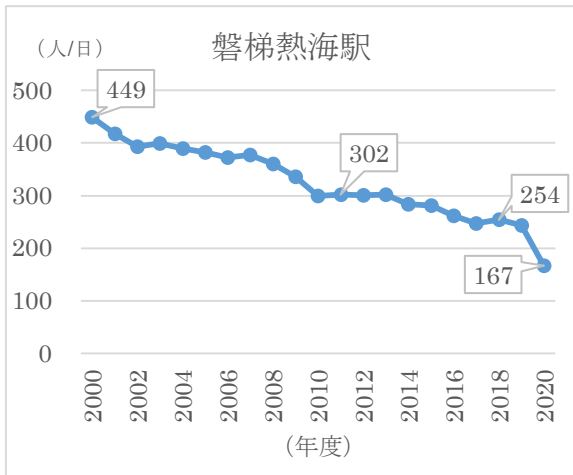
●市内各駅の乗車人員数 (人/日)



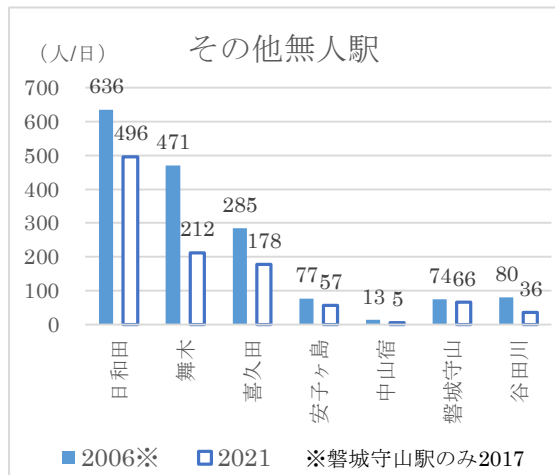
資料：JR東日本ウェブサイト「各駅の乗車人員」



資料：郡山市独自調査

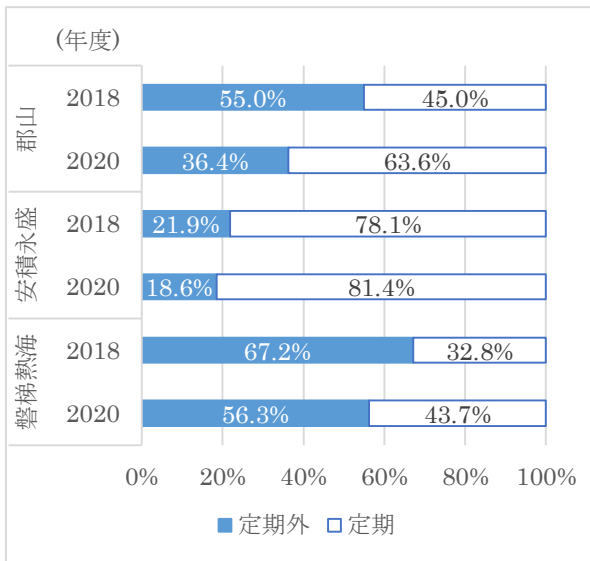


資料：JR東日本ウェブサイト「各駅の乗車人員」

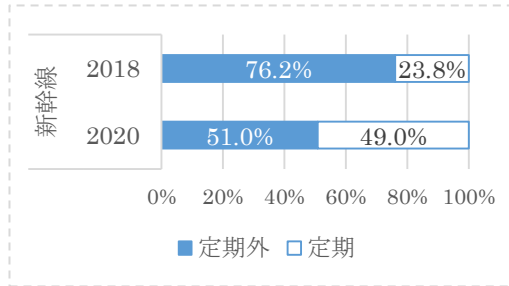


資料
(2006年度)郡山市史
(2021年度)郡山市独自調査

●乗車人員の定期外・定期利用の割合



(参考) 郡山駅における新幹線の定期外・定期利用の割合



資料：JR東日本ウェブサイト「各駅の乗車人員」

●郡山駅周辺



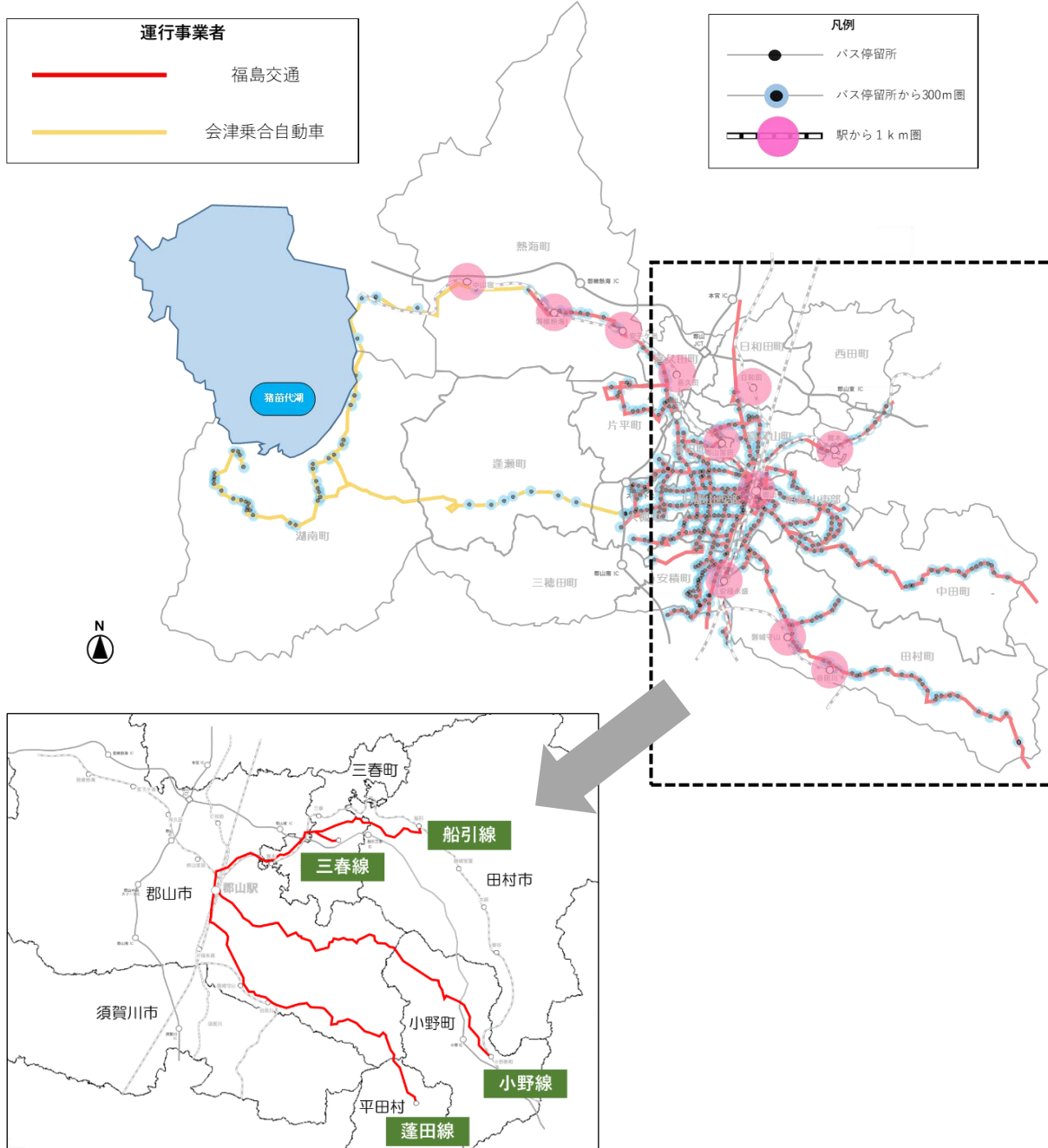
② 路線バス

ア) 路線バス運行

市内の路線バスは、福島交通、会津乗合自動車の2事業者により運行されています。

福島交通は、主に郡山駅から放射線状に周辺市街地を結ぶ路線及び複数市町村間（三春町・田村市・小野町・平田村）を結ぶ路線（地域間幹線路線）を運行し、会津乗合自動車は、湖南町の地域の足として、湖南地域内の移動や市中心部へのアクセス拠点（福島交通大槻営業所など）へ運行しています。

● 路線バスの運行区間



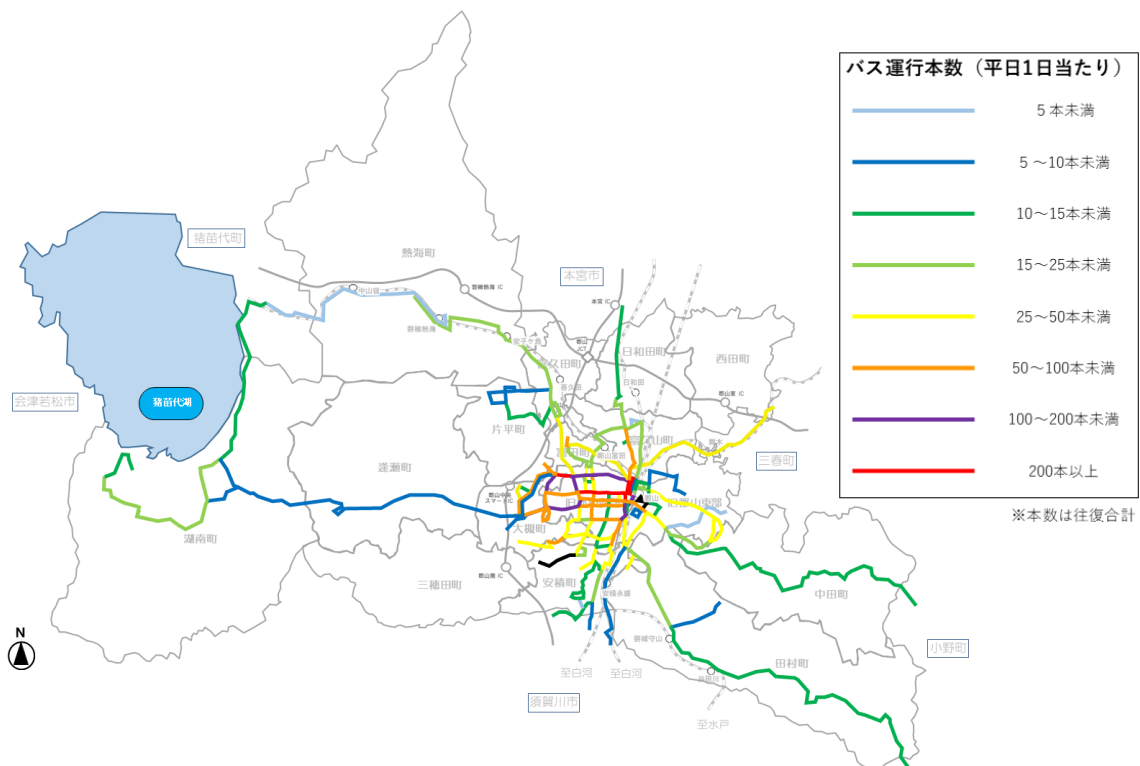
イ) 路線バスの運行状況

バス路線数は、市内全体で62路線あり、このうち、バス事業者が自ら運行する「自主運行路線」が47路線、市町村間をつなぐ「生活交通路線」として国・県・市の運行補助を受ける路線が4路線（いわゆる複数市町村を結ぶ地域間幹線路線）、市民の生活に必要な「地域生活路線」として市が単独で運行補助する路線が6路線、その他事業者に委託する「市街地委託バス路線」及び「湖南町委託バス路線」として県から一部補助を受け運行している路線が5路線となっております。

湖南町においては、町の中心部と熱海方面及び大槻方面を結ぶ2路線（8系統）が運行され、その一部は、義務教育学校である湖南小中学校のスクールバスとしても利用されています。

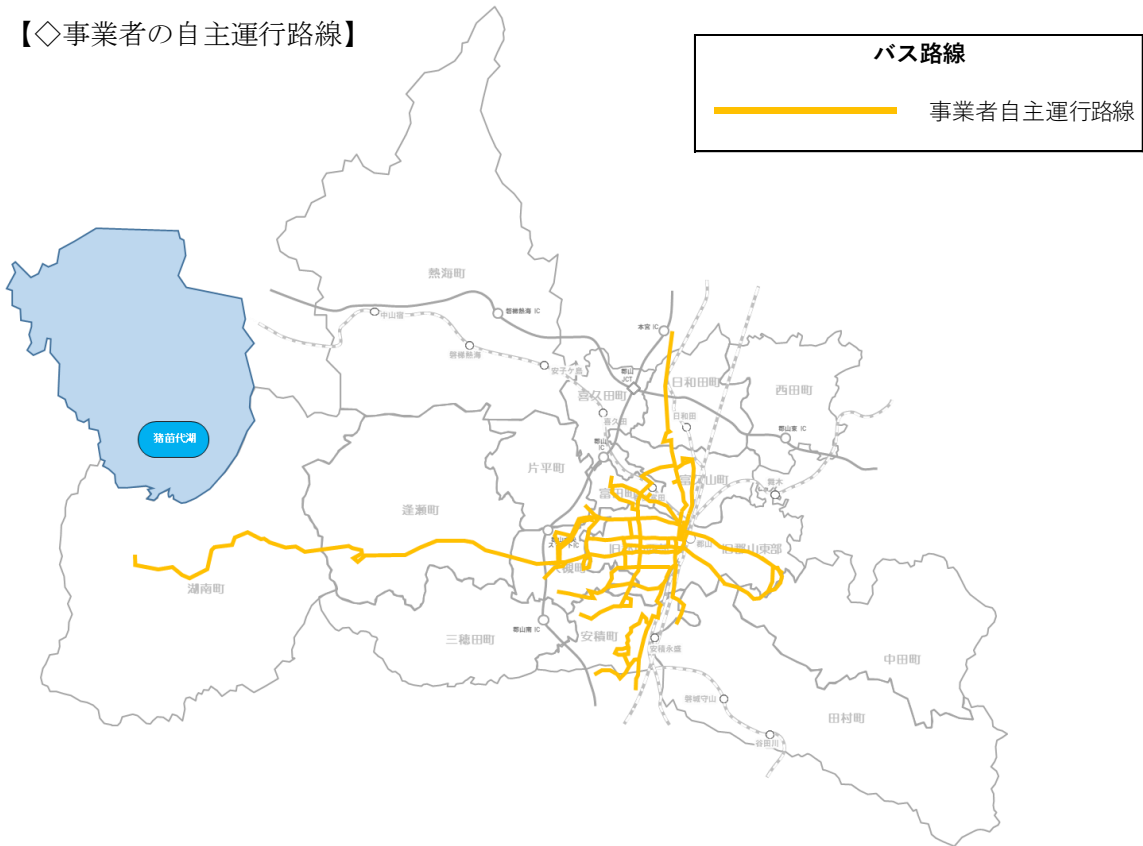
●路線バス運行（令和4（2022）年4月1日現在）

| | バス路線数 | 運行本数（往路・復路合計） | |
|-----------------|-------|---------------|-----|
| | | 平日 | 休日 |
| 民間事業者自主運行路線 | 47 | 744 | 557 |
| 生活交通路線（国県補助路線） | 4 | 54 | 44 |
| 地域生活路線（市単独補助路線） | 6 | 76 | 59 |
| 市街地委託バス路線 | 3 | 18 | 16 |
| 湖南町委託バス路線 | 2 | 17 | 10 |
| 合計 | 62 | 909 | 686 |

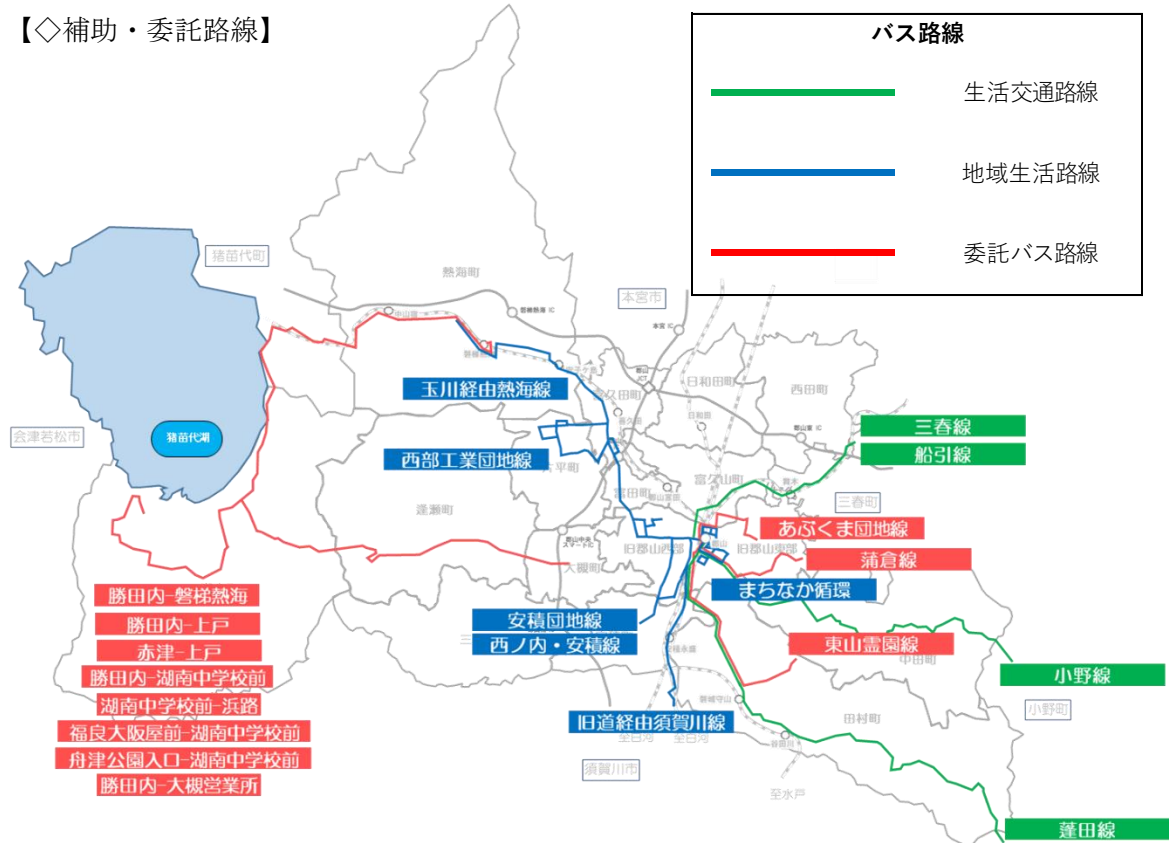


●路線バスの運行区分

【◇事業者の自主運行路線】



【◇補助・委託路線】

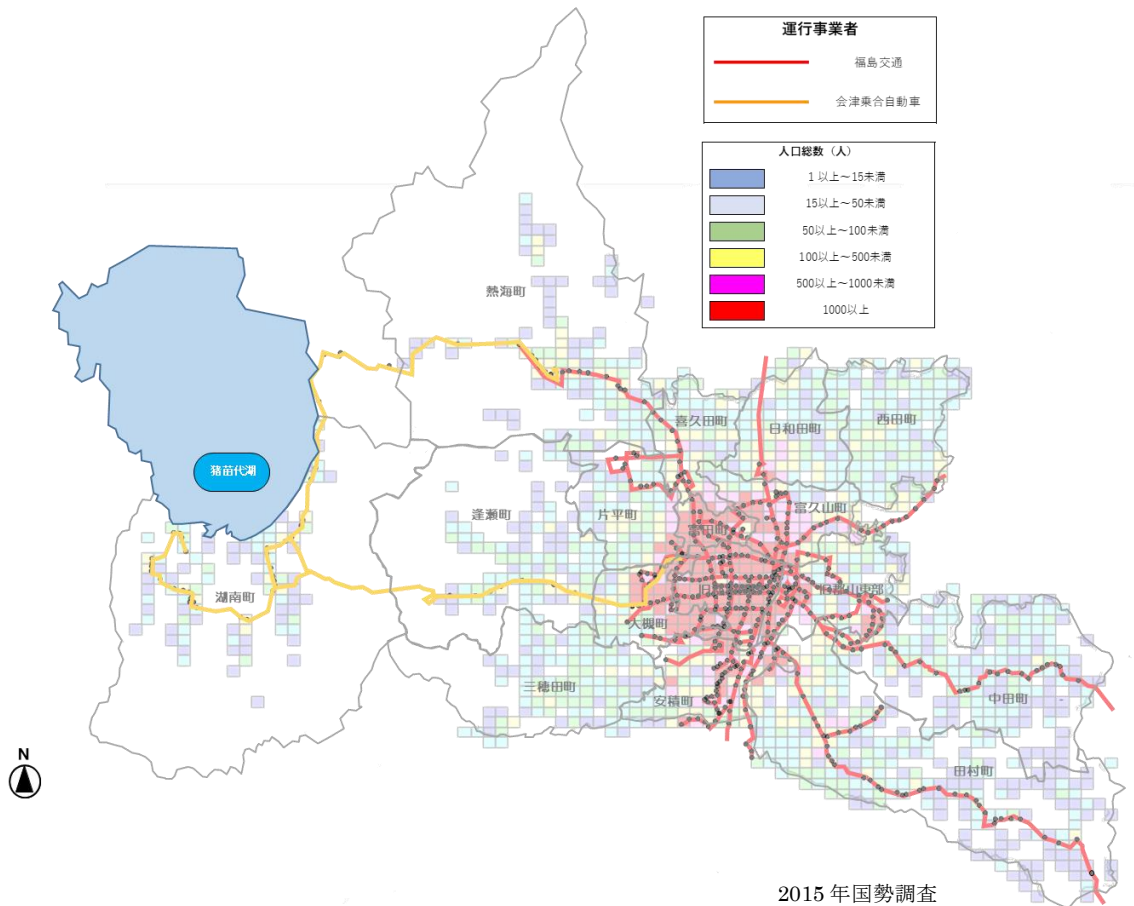


ウ) 路線バス利用者数

本市の人口分布と路線バスの運行ルートとの関係を見ると、市街地中央部の人口総数が多い地区に路線も集中しています。

郊外部については、路線バス利用者の減少、運転手の人手不足や高齢化などにより、路線バスの一部廃止が進み、平成 30（2018）年 4 月から令和 4（2022）年 3 月までの間で、18 路線が廃止されました。

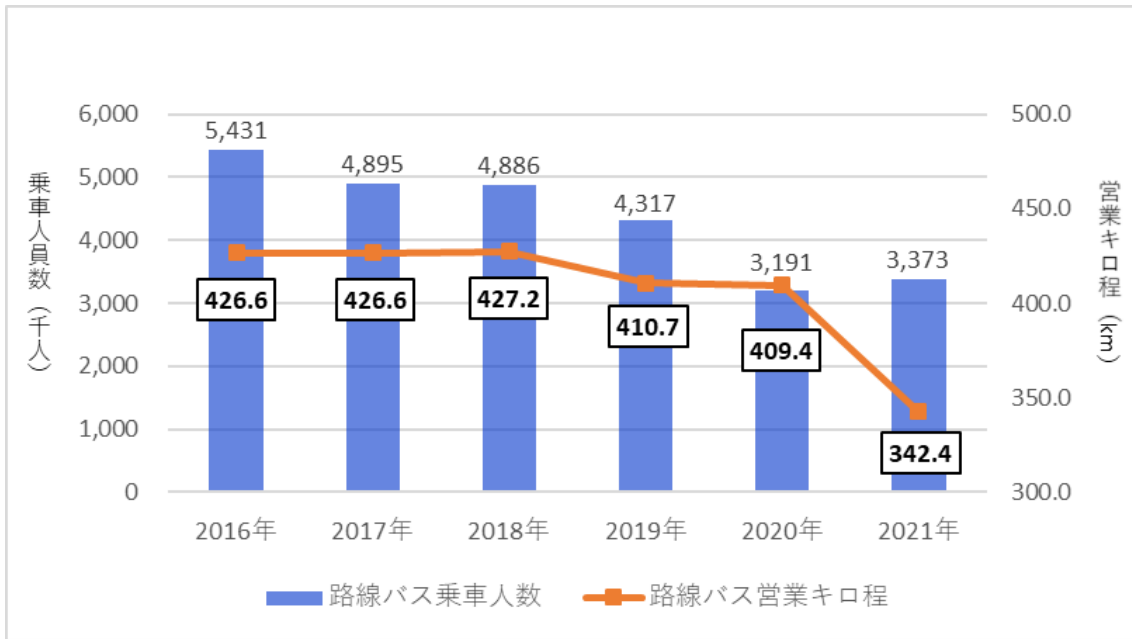
●人口分布とバス路線運行



バス乗車人員の推移をみると、年々減少傾向が続き、令和元（2019）年以降は、新型コロナウイルス感染拡大の影響による外出自粛や移動手段の転換に伴い、利用者数は大幅に減少しています。令和 3（2021）年は若干、回復傾向にありますが、コロナ禍前と比較すると、約 3 割減少となっています。また、営業キロ程は、平成 30（2018）年以降の路線バスの一部廃止に伴い、減少が続き、令和 3（2021）年においては、平成 30（2018）年と比較して約 2 割減少しています。

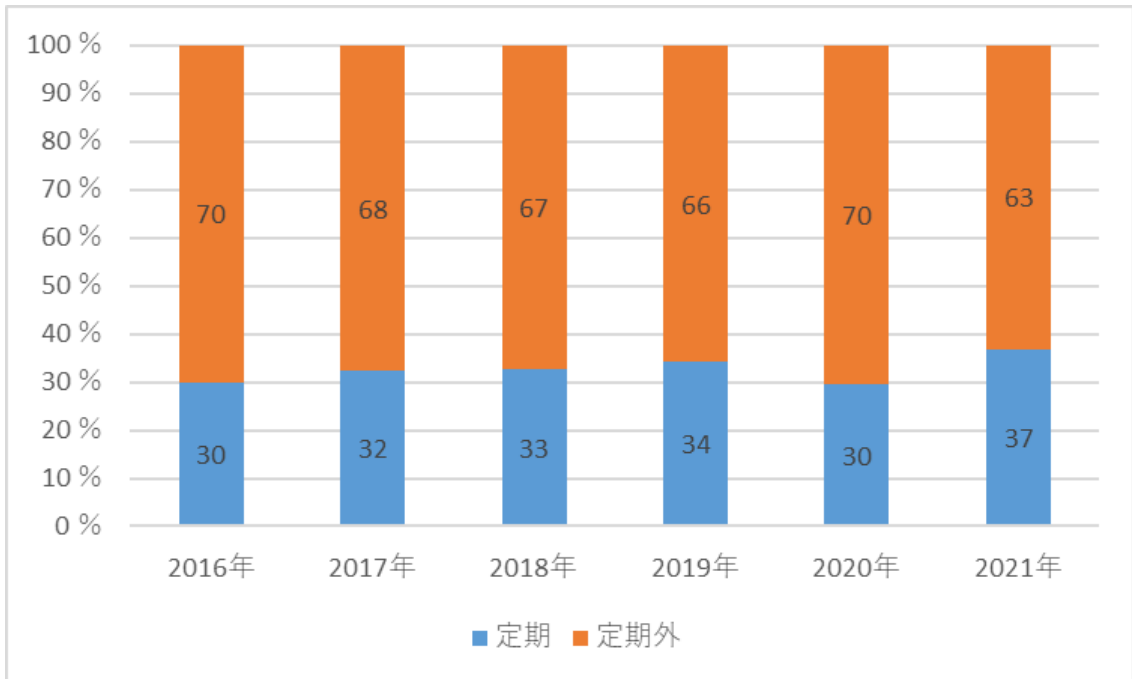
路線バス利用者の定期及び定期外利用の割合は、利用者の約 35%が定期利用者、約 65%が定期外利用者となり、経年的にもこの比率は大きく変わりません。

●路線バスの乗車人員及び営業キロ程



出典：郡山市統計書（令和3年度版）

●路線バス利用者の定期及び定期外利用の割合



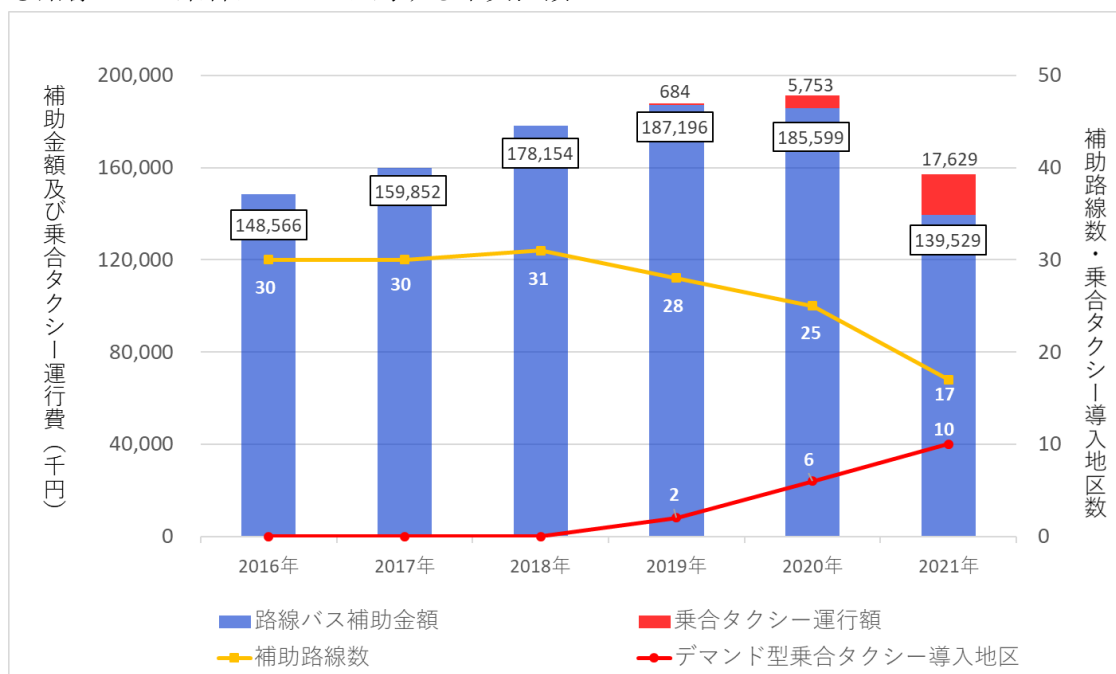
出典：郡山市統計書（令和3年度版）

エ) 路線バス運行に係る費用負担

市民の日常生活等の移動支援として、路線バスの運行を維持・確保するため、「生活交通路線」は国、県、市による運行補助、「地域生活路線」は市単独の運行補助を行っています。また、「委託バス路線」については、県から一部補助を受けながら、市がバス事業者に委託し、運行しています。

これまでの路線バス運行に係る市の補助金額の合計は、増加傾向にありましたが、令和元(2019)年以降、郊外部のバス路線が廃止され、その代替として「デマンド型乗合タクシー」の導入を進めたことにより、補助金額は減少しております。

●路線バスと乗合タクシーに対する市負担額



出典：郡山市資料

③ デマンド型乗合タクシー

ア) 乗合タクシー運行

本市は、路線バスの運行が廃止された郊外部の一部地域において、路線バスに代わる交通手段として、「デマンド型乗合タクシー」（以下「乗合タクシー」という。）を導入しています。主に郊外部の交通不便地域において、居住する方の移手段の確保、外出機会の創出等を目的とし、令和4（2022）年4月時点では、10地区11エリアにおいて運行しています。

●乗合タクシーの概要

| | |
|------|---|
| 運行形態 | 路線バスの運行が廃止された地域やバスの運行が乏しい地域と指定目的地（最寄りの交通結節点や生活拠点等）を結ぶ事前予約制の乗合タクシー |
| 運行地区 | 日和田町、熱海町の一部、西田町、田村町、安積町の一部、三穂田町、逢瀬町、喜久田町の一部、片平町の一部、中田町 |
| 対象者 | 誰でも利用可 |
| 予約方法 | 電話による事前予約制（運行当日13時までの便は前日17時までに予約、運行当日13時以降の便は当日12時までに予約） |
| 運賃 | 1人1回 大人500円、障がい者・高校生以下250円 |

●運行区域（令和4（2022）年5月1日現在）



イ) 乗合タクシーの運行状況

乗合タクシーの運行に際しては、地区毎に地域の方々と目的地や運行時刻、利用料金などについて、意見交換を行いながら、条件を設定しています。

●乗合タクシーの運行状況

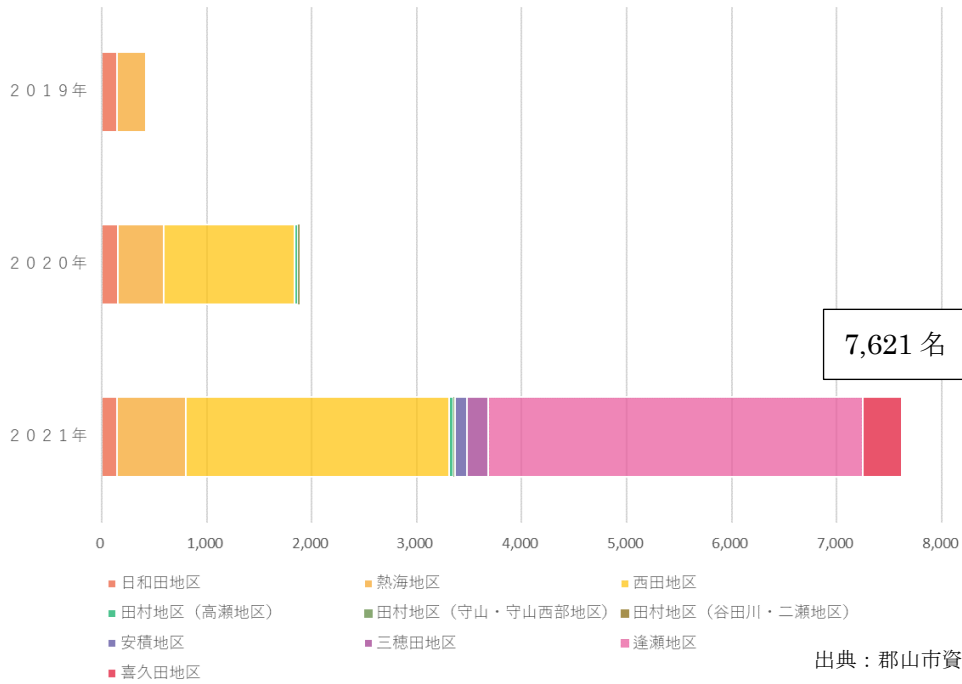
| | 運行地域 | 区域 | 運行本数 | | 導入 |
|----|------------------------|---|------|----|-------------------|
| | | | 平日 | 休日 | |
| 1 | 日和田地区 | 日和田町全部 | 6便 | 2便 | 令和元(2019) 年6月 |
| 2 | 熱海地区 | 熱海町の一部(石筵・高玉地区) | 6便 | 2便 | |
| 3 | 西田地区 | 西田町全部 富久山町の一部(堂坂・北小泉地区) | 8便 | 2便 | 令和2(2020) 年10月 |
| 4 | ① 田村地区 (守山・守山西部) | 田村町の一部(守山・守山西部地区) | 4便 | 2便 | |
| | ② 田村地区 (谷田川・二瀬) | 田村町の一部(谷田川・二瀬地区) | 4便 | 2便 | |
| 5 | 安積地区 | 安積町の一部(南吉田・牛庭・成田・四季の丘・サンステージこおりやま地区) | 7便 | 2便 | 令和3(2021) 年4月 |
| 6 | 三穂田地区 | 三穂田町全部 | 6便 | 2便 | |
| 7 | 逢瀬地区 | 逢瀬町の一部(第6,7,8区以外の地区) 大槻町の一部(東北自動車道以西の地区) | 8便 | 2便 | |
| 8 | 喜久田地区 | 喜久田町の一部(東北自動車道南側以外の地区) 熱海町の一部(長橋・上伊豆島・下伊豆島地区) 逢瀬町の一部(第7区) | 6便 | 2便 | |
| 9 | 片平地区 | 片平町の一部(待池台地区以外の地区) 逢瀬町の一部(第6,7,8区) | 6便 | 4便 | 令和4(2022) 年4月 |
| 10 | 中田地区 | 中田町全部 田村町の一部(高瀬地区) | 4便 | — | |

ウ) 乗合タクシーの利用状況

乗合タクシーは、令和元（2019）年6月に熱海町及び日和田町において運行を開始し、順次運行区域を拡大してきました。それに伴い、利用者数も増加しており、令和3（2021）年には、7,621名（1日当たり20.8名）となっております。

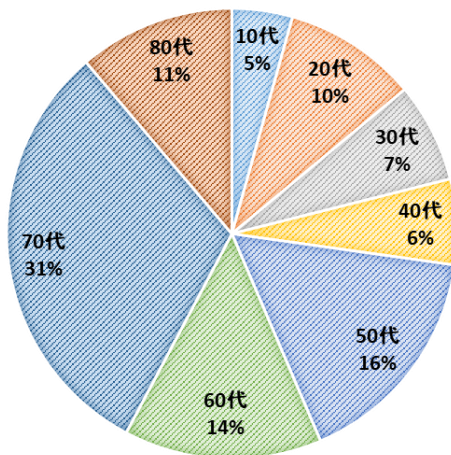
利用者層としては、高齢者や障がい者の方が多く利用しています。

●乗合タクシーの利用者数



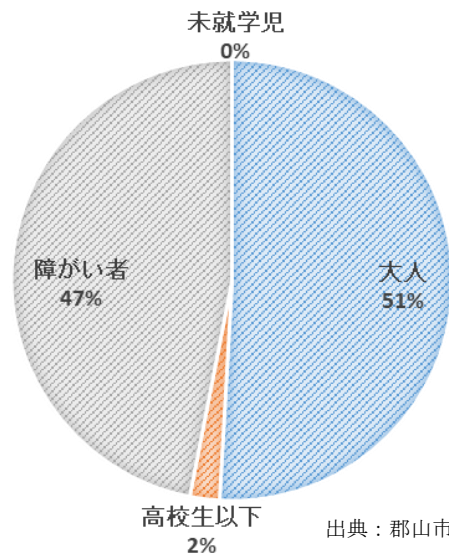
●年代別利用者の割合

【令和3（2021）年度実績】



●利用者層の割合

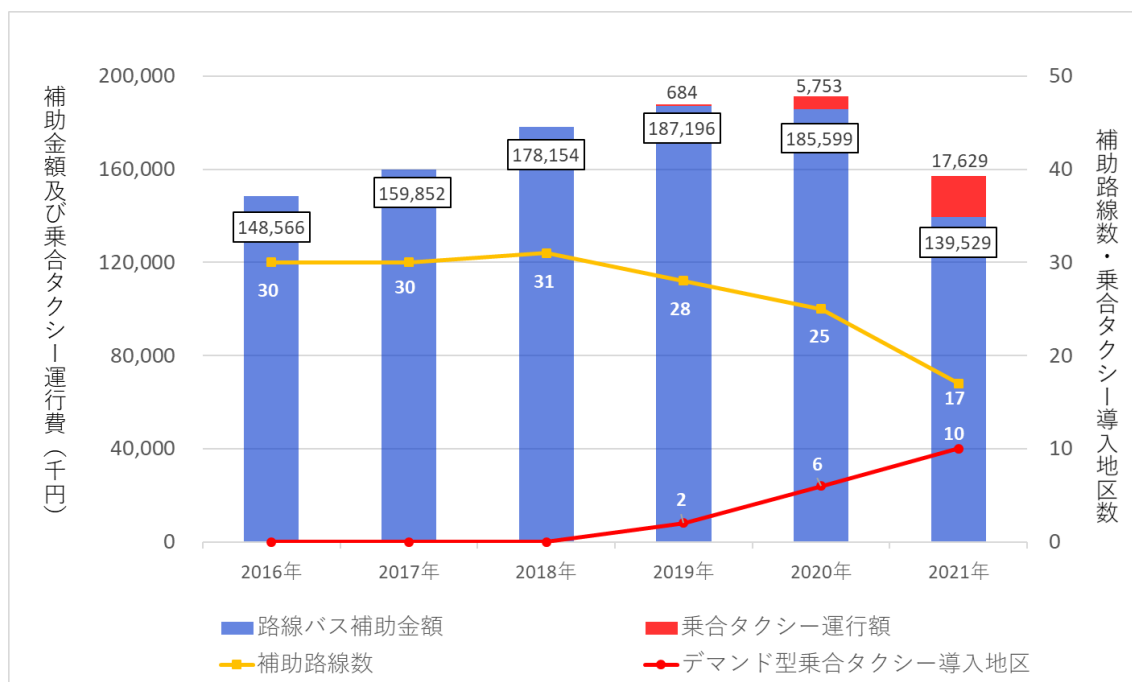
【令和3（2021）年度実績】



エ) 乗合タクシー運行に係る費用負担

乗合タクシー利用者の運賃は、1回の乗車で大人が500円、障がい者、高校生以下が250円となっております。事業者の実費からこれらの運賃を差し引いた金額を市が補填することとなり、導入地区の拡大に伴い、市の負担金額は増加していますが、路線バスとの負担合計額でみると、減少しています。

●路線バスと乗合タクシーに対する市負担額（再掲）



出典：郡山市資料

④ その他交通機関

ア) 高速バス

市内発着の高速バスは、郡山駅西口のバスターミナルを起点として、県内外を合わせて10路線（10事業者）が運行されています。このうち、「郡山」から「会津若松」、「いわき」、「喜多方」間の3路線は、県内のみの移動となり、これ以外の路線は県外の移動となります。

●高速バスの運行（平日）（令和4（2022）年5月1日現在）

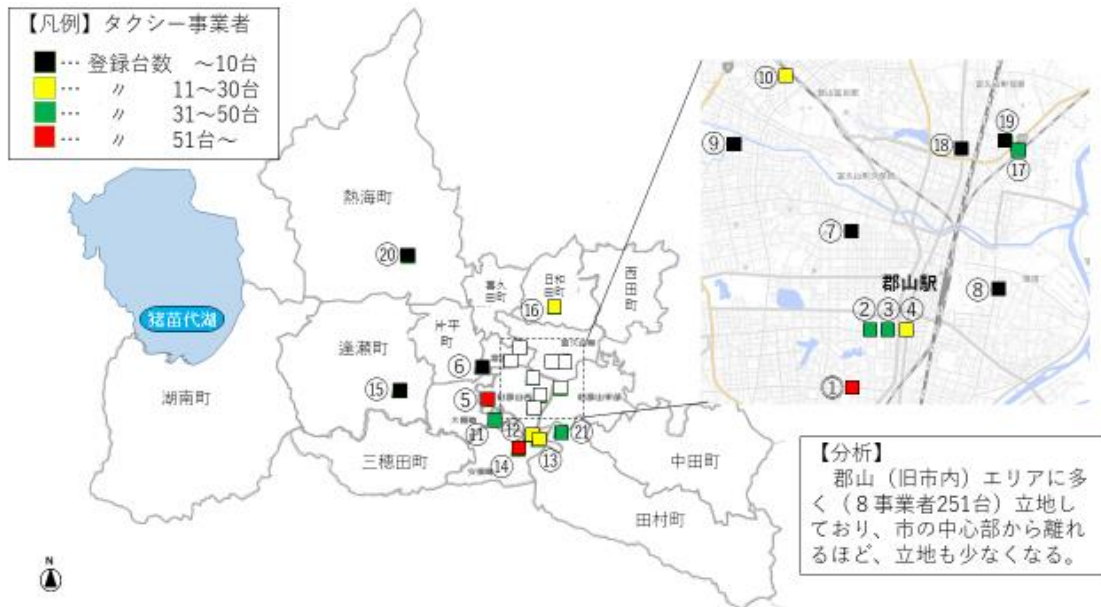
| 運行区間（愛称） | 往路 | 復路 | 合計 | (内夜間) | 運行会社 |
|--------------------------|----|----|----|-------|----------------|
| 郡山-会津若松 | 31 | 31 | 62 | 0 | 福島交通・会津バス・常磐交通 |
| 郡山-いわき | 22 | 22 | 44 | 0 | 福島交通・会津バス・常磐交通 |
| 郡山-喜多方 (喜多方ラーメンバス) | 2 | 2 | 4 | 0 | 会津バス |
| 須賀川・郡山-仙台 | 8 | 8 | 16 | 0 | 福島交通・宮城交通 |
| 福島・郡山-新宿 | 9 | 9 | 18 | 0 | 福島交通・JRバス東北 |
| 郡山-佐野・新越谷 | 4 | 4 | 8 | 0 | 福島交通・東武バス |
| 郡山-新潟 | 2 | 2 | 4 | 0 | 福島交通・新潟交通 |
| 福島・郡山-京都・大阪 (ギャラクシー号) | 1 | 1 | 2 | 2 | 福島交通・近鉄バス |
| 福島・郡山-宇都宮-名古屋 | 1 | 1 | 2 | 2 | 福島交通・名鉄バス |
| 福島・郡山-成田空港 | 1 | 1 | 2 | 1 | 千葉交通 |



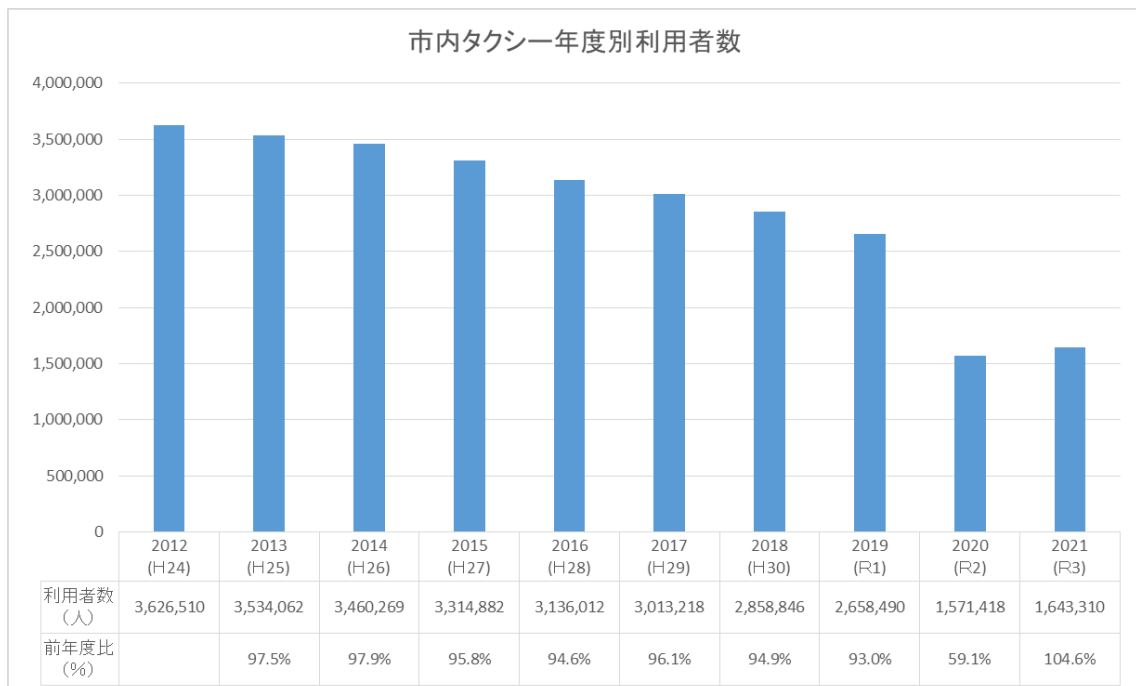
イ) タクシー

本市におけるタクシー利用者数の推移をみると、年々減少傾向にあり、令和2（2020）年以降は、新型コロナウイルス感染拡大の影響による外出自粛等に伴い、大幅に減少しています。令和2（2020）年は前年度比で約59%、令和3（2021）年は前年度比で約104%と、若干回復しましたが、過去10年間で最も利用者が多かった平成24（2012）年と比較すると、半分以下となっています。

●市内タクシー事業者（法人）の分布図



●市内タクシー利用者数



出典：福島県タクシー協会

ウ) 空 港

・就航状況

福島空港は、平成5（1993）年3月に開港し、札幌便、名古屋便、大阪便の定期就航がスタートされ、それ以降、福岡便、沖縄便、国際線の上海便、ソウル便等と拡大されました。その後、航空会社の変更、減便、撤退が続くとともに、平成23（2011）年に発生した東日本大震災を境に、運行状況も大きく変化しました。

なお、現在、定期就航している路線は、「札幌便（新千歳）」が1日1往復の2便、「大阪便（伊丹）」が1日4往復の8便となっております。

また、大阪便は、伊丹空港を乗り継ぐことで、九州や四国、沖縄方面へアクセスも可能となっています。

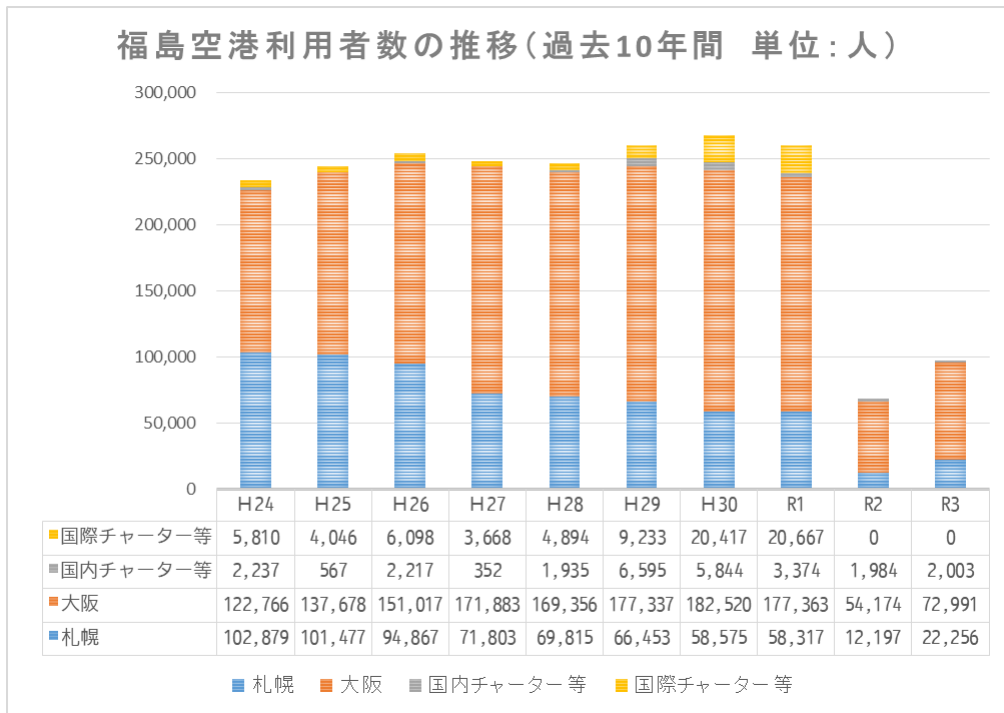
●福島空港の定期就航路線（令和4（2022）年5月1日現在）



・空港の利用者数

福島空港の利用者数は、平成 23 (2011) 年 3 月に発生した東日本大震災以降、大幅に減少しています。近年、大阪便や国際チャーター便の人気により、徐々に利用者も増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、国内移動も大幅に制限され、過去 2 年間は利用者が大幅に減少しています。

●福島空港の利用者数



・空港までのアクセス

福島空港へのアクセスは、最寄り駅が水郡線の「泉郷駅」(玉川村)になります。郡山方面から自動車で約 40 分の位置にあり、無料駐車場を完備しているため、自家用車から乗り換えることも可能となっています。

また、福島空港と本市間では、飛行機の発着時間に合わせたリムジンバスが 1 日 5 往復運行しています。



出典：福島空港ウェブサイト

⑤ 公共交通カバー率

鉄道、路線バス、乗合タクシーが利用可能な区域に居住している人口の割合をみると、廃止となったバス路線に代わり、乗合タクシーの導入を進めてきたことにより、公共交通のカバー率は、郡山市全体では約 88.6%と高い割合を示しています。

しかしながら、郊外部はもとより、市街地の近傍でも、居住地が幹線道路等から離れている等の理由により、居住者が多い地区にも関わらず、公共交通が運行されていない、いわゆる交通空白地域が見られます。

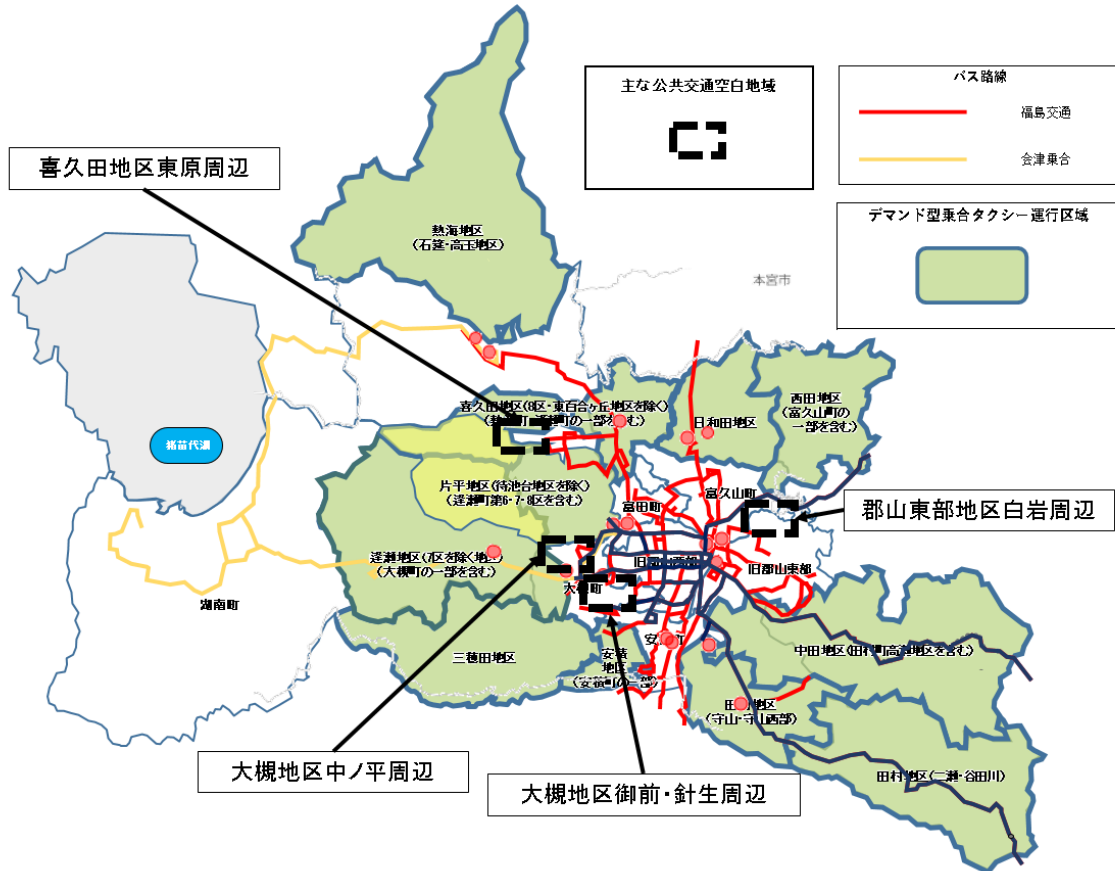
このうち、地区別では、喜久田地区で 56.2%、湖南地区で 61.1%と全体と比較して低い割合となっています。

●地区別の公共交通カバー率

| 公共交通カバー率・人口について | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|---------|---------|--------|--------|---------|--------|-----------------|-------------|------------|-----------------|-----------|----------|----------|
| 地区 | 総人口 | 路線バス | | | 鉄道 | | | 乗合タクシー | | | 公共交通(全体) | | |
| | | 沿線人口 | バスカバー率 | 備考 | 鉄道カバー人口 | 鉄道カバー率 | 備考 | 乗合タクシーカバー人口 | 乗合タクシーカバー率 | 備考 | 公共交通カバー人口 | 公共交通カバー率 | 備考 |
| 郡山西部 | 90,025 | 77,086 | 85.6% | | 8,985 | 10.0% | 郡山駅・郡山富田駅 | 0 | 0.0% | 乗合運行なし | 77,847 | 86.5% | バス・鉄道 |
| 郡山東部 | 32,529 | 28,566 | 87.8% | | 4,607 | 14.2% | 郡山駅舞木駅 | 0 | 0.0% | 乗合運行なし | 29,523 | 90.8% | バス・鉄道 |
| 富田 | 24,437 | 19,363 | 79.2% | | 7,301 | 29.9% | 郡山富田駅 | 0 | 0.0% | 乗合運行なし | 21,497 | 88.0% | バス・鉄道・乗合 |
| 大槻 | 32,096 | 26,554 | 82.7% | | 0 | 0.0% | 鉄道駅なし | 1,398 | 4.4% | 一部産前産後地区乗合タクシー | 27,302 | 85.1% | バス・乗合 |
| 安積 | 34,221 | 29,141 | 85.2% | | 7,386 | 21.6% | 安積永盛駅 | 3,966 | 11.6% | 一部産前産後地区乗合タクシー | 33,216 | 97.1% | バス・鉄道・乗合 |
| 三穂田 | 4,737 | 0 | 0.0% | 路線バスなし | 0 | 0.0% | 鉄道駅なし | 4,737 | 100.0% | 全エリア対象 | 4,737 | 100.0% | 乗合 |
| 逢瀬 | 4,449 | 1,543 | 34.7% | | 0 | 0.0% | 鉄道駅なし | 4,449 | 100.0% | 全エリア対象 | 4,449 | 100.0% | バス・乗合 |
| 片平 | 6,489 | 2,745 | 42.3% | | 0 | 0.0% | 鉄道駅なし | 6,411 | 98.8% | 待池台地区をの除く | 6,415 | 98.9% | バス・乗合 |
| 喜久田 | 11,951 | 2,879 | 24.1% | | 2,790 | 23.3% | 喜久田駅・郡山富田駅 | 6,038 | 50.5% | 一部エリア運行 | 6,722 | 56.2% | バス・鉄道・乗合 |
| 日和田 | 10,023 | 938 | 9.4% | | 6,372 | 63.6% | 日和田駅・五百川駅 | 10,023 | 100.0% | 全エリア対象 | 10,023 | 100.0% | バス・鉄道・乗合 |
| 富久山 | 34,799 | 27,217 | 78.2% | | 5,010 | 14.4% | 郡山富田駅・郡山駅・喜久田駅 | 465 | 1.3% | 定員：143人、北小長：22人 | 29,167 | 83.8% | バス・鉄道・乗合 |
| 湖南 | 3,732 | 2,279 | 61.1% | | 0 | 0.0% | 鉄道駅なし | 0 | 0.0% | 乗合運行なし | 2,279 | 61.1% | バス |
| 熱海 | 5,942 | 3,011 | 50.7% | | 2,646 | 44.5% | 宇野・熱海駅・喜久田駅・中山駅 | 2,414 | 40.6% | ----- | 5,543 | 93.3% | バス・鉄道・乗合 |
| 田村 | 18,107 | 8,409 | 46.4% | | 4,201 | 23.2% | 喜久田駅・喜久田駅・日和田駅 | 18,107 | 100.0% | 全エリア対象 | 18,107 | 100.0% | バス・鉄道・乗合 |
| 西田 | 4,551 | 70 | 1.5% | | 210 | 4.6% | 三春駅 | 4,551 | 100.0% | 全エリア対象 | 4,551 | 100.0% | 乗合 |
| 中田 | 5,268 | 2,273 | 43.1% | | 0 | 0.0% | 鉄道駅なし | 5,268 | 100.0% | 全エリア対象 | 5,268 | 100.0% | バス・乗合 |
| 全体 | 323,356 | 232,074 | 71.8% | | 49,508 | 15.3% | | 67,827 | 21.0% | | 286,646 | 88.6% | |
| | ※1 | ※2 | | | ※3 | | | ※4 | | | ※5 | | |

- ※1 2015年9月30日時点における住民基本台帳上の人数及び2015年国勢調査250メッシュ人口による算出
- ※2 2015年国勢調査・250mメッシュ人口のうち、路線沿線より半径300m人口を算出した値
- ※3 2015年国勢調査・250mメッシュ人口のうち駅より半径1km人口を算出した値
- ※4 地区全体に乗合タクシーが運行している地区は乗合タクシーカバー率を「100%」とした
- ※5 地区人口のうち、路線バス、鉄道、乗合タクシーのいずれのカバーされていない人口を2015年国勢調査・250mメッシュ人口より算出した

●主な公共交通空白地域



《課題》 (5) 公共交通

◆鉄道、バス等の公共交通利用者が減少しているとともに、路線バスの運転手不足や高齢化が進行するなど、地域の暮らしを支える移動手段の確保は厳しい状況です。Ma a SやA I等の最新技術も活用しつつ、既存の交通サービスの改善・充実に取り組む必要があります。

◆廃止されたバス路線に代わり、デマンド型乗合タクシーの導入を進めてきました。地域の輸送資源としては、スクールバスや福祉輸送などといった多様な方策もあることから、それらの資源活用の検討も必要になります。

◆自動車運転が困難な高齢者などが増加するものと予測されることから、公共交通機関の維持・確保を図る必要があります。また、バリアフリー・ユニバーサルデザインの観点からも、交通結節点等における乗継環境や待合環境の機能向上が必要となります。

◆公共交通のカバー率の低い、いわゆる交通空白地域など、公共交通の維持・確保については、利用者をはじめ、地域の方々、公共交通事業者、行政が連携し、各々の役割を踏まえつつ、協働により取り組んでいく必要があります。

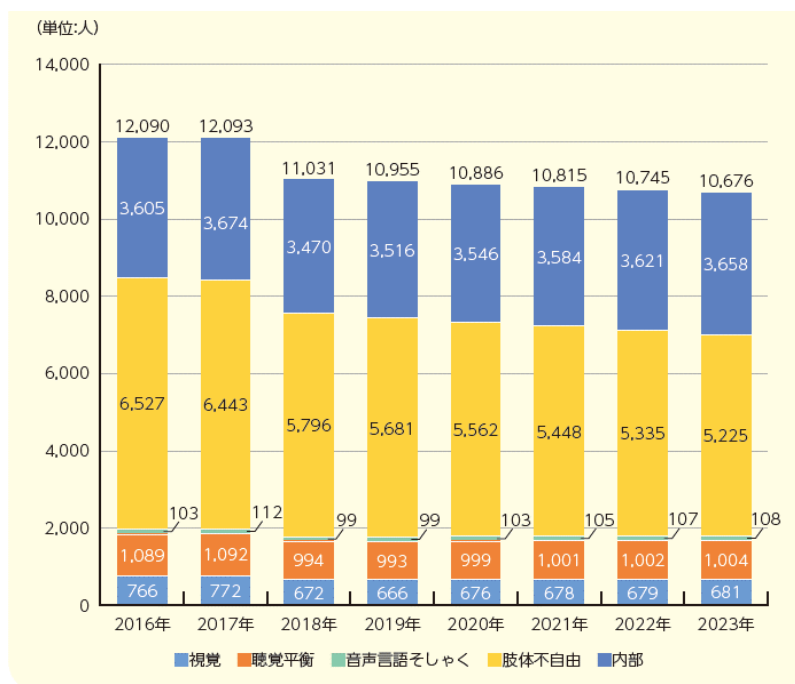
(6) バリアフリー・ユニバーサルデザイン

① 身体障がい者の状況

本市における身体障がい者数は、2017（平成 29）年以降、減少傾向にあり、2020（令和 2）年は 10,886 人となっています。障がい者別にみると、肢体不自由者が最も多く、以下、内部機能障がい者、視覚障がい者、音声・言語・そしゃく機能障がい者の順になります。

また、障がい者への意識調査では、必要な福祉施策として、「日常生活に必要な移動支援の充実」、「施設のバリアフリー化」など、一定の人たちに求められています。

● 身体障害者手帳所持者数の推移（障害別）



※各年4月1日現在
 ※2020年までは実績。2021年以降は推計。

● 障がい者への意識調査（必要な福祉施策）

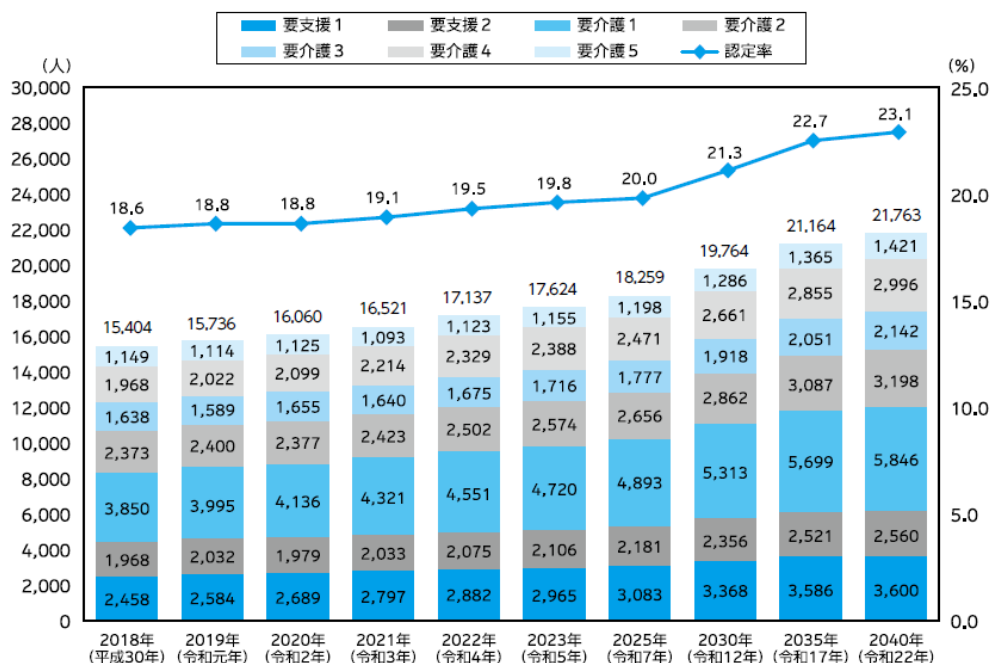
| | 相談窓口や情報提供の充実 | 障がいの早期発見、早期療育体制の充実 | 切れ目ない支援体制の充実 | ライフステージに応じた支援体制の充実 | 学校や地域での障がいの理解や障がい者児との交流の促進 | 居宅サービスの充実 | 日常生活に必要な移動支援の充実 | 住環境の整備 | 障がい者に配慮した環境の整備 | 働く場の確保や雇用 | 施設のバリアフリー化 | 補装具や日常生活用具、コミュニケーション支援の充実 | ICT（情報通信技術）の推進やロボットの活用 | 地域活動の促進 | 芸術・レクリエーション、スポーツ活動の推進 | 医療費の助成制度 | その他 | 特になし |
|----|--------------|--------------------|--------------|--------------------|----------------------------|-----------|-----------------|--------|----------------|-----------|------------|---------------------------|------------------------|---------|-----------------------|----------|-----|------|
| 身体 | 34% | 11% | 16% | 6% | 17% | 18% | 10% | 11% | 9% | 9% | 2% | 4% | 3% | 37% | 2% | 7% | | |
| 療育 | 28% | 20% | 33% | 25% | 13% | 15% | 30% | 23% | 5% | 3% | 2% | 5% | 4% | 27% | 2% | 6% | | |
| 精神 | 45% | 21% | 26% | 14% | 15% | 15% | 18% | 36% | 8% | 7% | 5% | 5% | 8% | 44% | 5% | 7% | | |
| 発達 | 41% | 37% | 59% | 53% | 4% | 19% | 16% | 41% | 7% | 10% | 3% | 2% | 6% | 24% | 1% | 1% | | |
| 難病 | 37% | 15% | 21% | 8% | 12% | 17% | 6% | 20% | 12% | 6% | 5% | 6% | 5% | 57% | 2% | 5% | | |
| 全体 | 35% | 15% | 22% | 12% | 15% | 17% | 13% | 17% | 9% | 8% | 3% | 5% | 4% | 38% | 2% | 6% | | |

② 要介護認定者の状況

本市における要介護認定者数は、実績値である令和2（2020）年で16,060人となっており、今後、高齢者人口の増加に伴い、更なる増加が予測されます。令和2（2020）年の年齢階層別の認定者数及び割合をみると、75歳から79歳では高齢者数の1割以上の方が、80歳から84歳では約3割の方が、85歳から89歳では5割以上の方が要介護認定を受けている状況です。

また、一般高齢者への意識調査のうち、外出に関する調査では、3割以上の方は、「ほぼ毎日」外出され、その際の移動手段は、自らが運転する自動車・バイクが約5割以上という内容でした。

●要介護認定者数の推計



(郡山市介護保険課：推計値、各年10月1日現在)

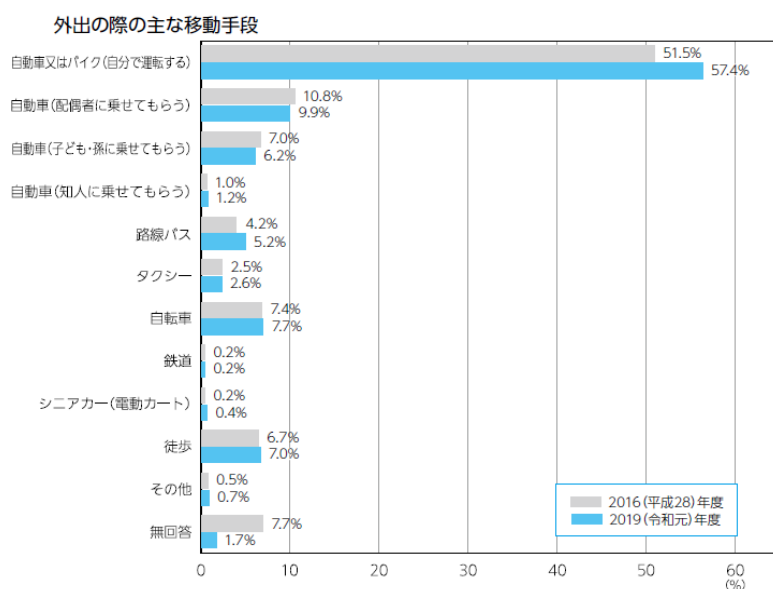
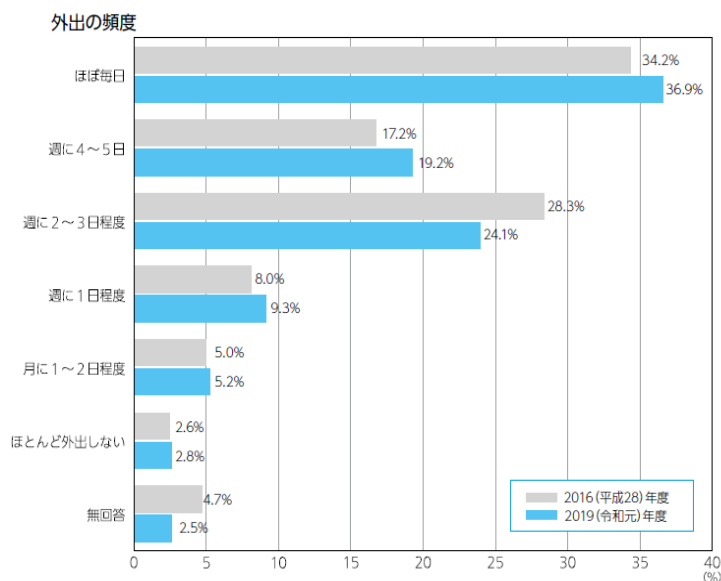
●年齢階層別要介護認定者数及び割合

(単位: 人)

| 階層別 | 高齢者数 | 要介護認定者数 | | | 割合 |
|--------|--------|---------|--------|--------|-------|
| | | 要支援 | 要介護 | 認定者合計 | |
| 65歳未満 | | 99 | 303 | 402 | |
| 65～69歳 | 22,446 | 232 | 462 | 694 | 3.1% |
| 70～74歳 | 21,782 | 401 | 809 | 1,210 | 5.6% |
| 75～79歳 | 15,155 | 672 | 1,250 | 1,922 | 12.7% |
| 80～84歳 | 11,789 | 1,133 | 2,061 | 3,194 | 27.1% |
| 85～89歳 | 8,575 | 1,325 | 3,039 | 4,364 | 50.9% |
| 90歳～ | 5,558 | 806 | 3,468 | 4,274 | 76.9% |
| 合計 | 85,305 | 4,668 | 11,392 | 16,060 | 18.8% |

資料：郡山市介護保険課（2020（令和2）年10月1日現在）

●一般高齢者への意識調査



《課題》 (6)バリアフリー・ユニバーサルデザイン

◆高齢者が可能な限り住み慣れた地域で生活していく「地域包括ケアシステム」の推進に向けた取り組みが進められています。このため、より一層、高齢者が安全・安心に暮らせる地域づくりが必要となります

◆自動車運転が困難となる高齢者は増加することが予想されることから、公共交通機関の充実を図るとともに、徒歩・自転車等により気軽に外出できる安全・安心な生活環境を整備する必要があります。

◆高齢者や障がい者など含め、すべての人が健康で生きいきと暮らせるバリアフリー・ユニバーサルデザインの推進を図っていく必要があります。

(7)多様な輸送資源

交通手段は、公共交通のほかにもスクールバスや病院の送迎バスなど、様々な移動サービスがあり、住民等の日常生活、社会生活において大切な役割を担っています。これらの移動サービスは公共交通に比べて利用対象者が明確に設定されており、利用者に応じたサービス提供を行う特徴があるため、公共交通に比べて利便性が高い場合が多くなっています。

本市における公共交通以外の移動サービスは、おおむね以下のとおり運行されています。

●その他の移動サービス

| 区分 | 運行施設 |
|-------------|---|
| スクールバス | <p>【保育所・幼稚園】</p> <p>安積幼稚園、開南幼稚園、セントポール幼稚園、たちばな西幼稚園、並木幼稚園、のびのび学園、郡山ザベリオ学園幼稚園、ユーパロ室ノ木保育園、安積町つつみ保育園、柴宮幼稚園、ワイズプリスクールアンドキンダーガーデン、わかば幼稚園、大谷幼稚園、多田野幼稚園、めぐみ幼稚園、田村町つつみ幼稚園</p> <p>【小・中学校、高校、専修学校】</p> <p>ザベリオ学園小学校、熱海小学校、谷田川小学校、湖南小中学校、西田学園、尚志高校、東北歯科専門学校、郡山学院高等専修学校、日本調理技術専門学校</p> |
| 病院送迎バス | <p>星総合病院、朝日病院、今泉西病院、今泉眼科病院、太田西ノ内病院、桑野協立病院、寿泉堂香久山病院、日東病院、針生ヶ丘病院、あさかホスピタル、坪井病院、星ヶ丘病院、総合南東北病院、太田熱海病院</p> |
| 宿泊・入浴施設送迎バス | <p>ホテル華の湯、萩姫の湯栄楽館、湯のやど楽山、浅香荘、四季彩一力、山城屋、月の庭、守田屋、伊藤園ホテル磐梯向滝、ゆとりろ磐梯熱海、をりふしの宿昭月、健康温泉水林亭、郡山温泉、ホテルバーデン、なりた温泉</p> |
| 移動販売 | <p>移動スーパーとくし丸、古川商店、スーパーろくちゃん</p> |

※1 複数施設が共同で運行している場合があります。

※2 アンケート、ウェブサイト等により運行が確認された施設を掲載していますので、記載されていない施設においても運行されている場合があります。

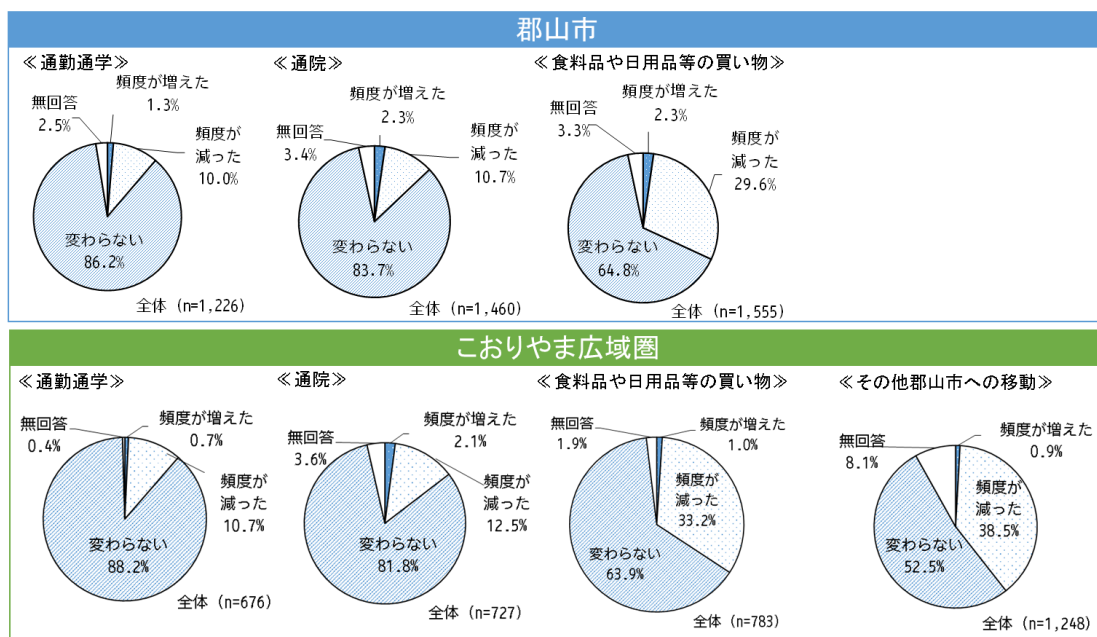
《課題》 (7)多様な輸送資源

◆効率的で持続可能な公共交通を確保するため、バスや鉄道などの既存の公共交通サービスに加え、必要に応じてスクールバスや病院送迎など地域の多様な輸送資源の活用を検討する必要があります。

(2) 調査の結果

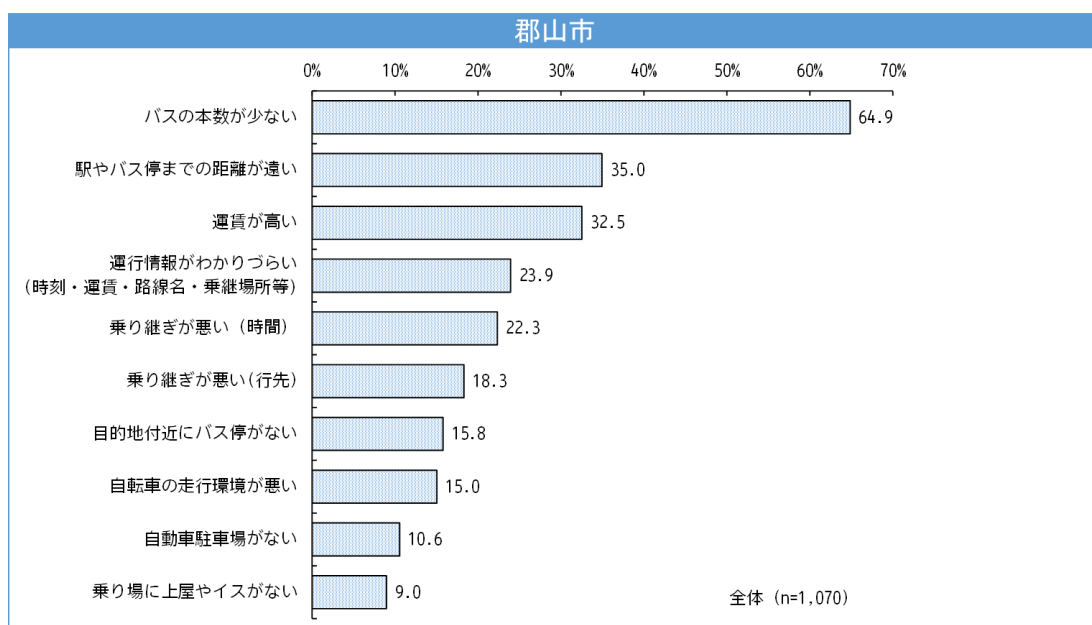
① 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出頻度の変化

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出頻度の変化について、「外出頻度が減った」との回答が通勤通学と通院で約 10%、「買い物」では約 30%、「その他郡山市への移動」では約 40%となっており、外出頻度が減った方々が一定数見受けられます



② 公共交通を利用するうえで不便に感じていること（上位10項目）

「バスの本数が少ない」が 64.9%と最も多く、次いで「駅やバス停までの距離が遠い」が 35.0%、「運賃が高い」が 32.5%となっており、運行本数の増加や、運行経路の見直し、運賃負担の軽減策等が期待されています。



1-4 課題の整理

ポイントとなる社会的な課題や交通分野に関する課題等について整理します。

① 社会的な課題

● 人口減少・超高齢社会への対応

・ 地方バスの路線廃止や高齢ドライバーによる交通事故など ⇒ 移動手段の維持・確保

● デジタル化・DXの推進

・ 運転手の不足や利用者の利便性向上など ⇒ 技術革新により様々なモビリティサービス

● 防災・減災、国土強靱化

・ 近年多発する大規模な自然災害など ⇒ 人命の保護、被害の最小化、交通ネットワークの維持

● 2050年カーボンニュートラルの実現

・ CO2排出量の割合が大きい運輸部門など ⇒ 環境負荷の少ない移動手段への転換推進

● 新型コロナウイルス感染症の対策

・ 感染拡大により変化した生活行動 ⇒ ニューノーマルに対応した交通施策の推進

② 交通分野に関する主な課題

● 地方都市特有の過度な自動車利用

・ 自動車保有台数は増加傾向で、様々な交通手段の中で自動車分担率は約67%と圧倒的に高い状況

● 公共交通利用者の減少

・ 鉄道、バス等の公共交通利用者は減少し、市民生活に必要な移動手段の維持・確保が厳しい状況

● 道路の計画的な整備及び市街地における慢性的な道路混雑

・ 整備に必要な財源を確保し、計画的で効率的な道路事業の推進

● 自転車や歩行者の移動環境整備

・ バリアフリー・ユニバーサルデザインの考えに沿ったハード、ソフト両面のさらなる取組

● 新たなモビリティサービスの推進

・ MaaSやAI、IoTなどの技術革新に伴う様々なモビリティサービスの活用検討

③ 市民等の意識

● 公共交通を利用する上で不便な点について

・ 「バスの本数が少ない」、「駅やバス停までの距離が遠い」、「運賃が高い」との意見が上位を占め、過度な自動車利用の要因と推測。

・ その他、「運行情報がわかりづらい」、「乗り継ぎが悪い（時間・行先）」、「自転車の走行環境が悪い」、「乗り場に上屋やイスがない」、「歩道に段差があり歩きにくい」など

【郡山市の市街地】



【郡山駅前周辺】

