

平成 27 年 3 月 4 日

国土交通省 郡山国道事務所

一般国道 4 号

あさか野（郡山）バイパス 整備効果

1. 事業の目的と概要

○事業目的

- ・郡山市内における国道4号の交通混雑緩和や交通安全の確保
- ・郡山都市圏の産業振興による地域活性化を支援

○計画概要

起終点 : 自 福島県^{すかがわ}須賀川市大字^{にいた}仁井田字大谷地^{おおやじ}
 至 福島県^{もとみや}本宮市荒井字陣馬^{あらい しんば}

延長、幅員 : L = 17.2 km、
 W = 30.0 m (一般部)

道路規格、設計速度 : 第3種1級、V = 80 km/h

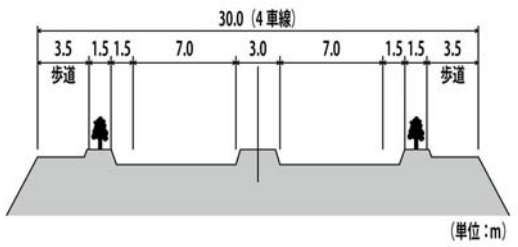
都市計画決定 : 昭和46年度

事業化 : 昭和49年度

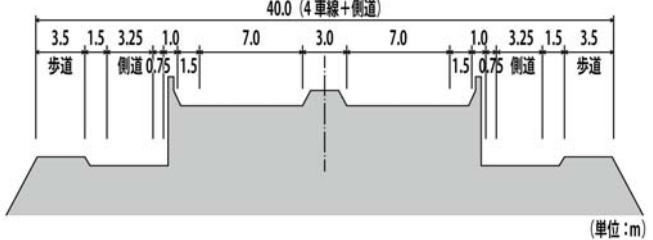
工事着手 : 昭和50年度

開通年度 : 平成21年度 (平成21年8月)

【標準横断図 (一般部)】



【標準横断図 (立体部)】



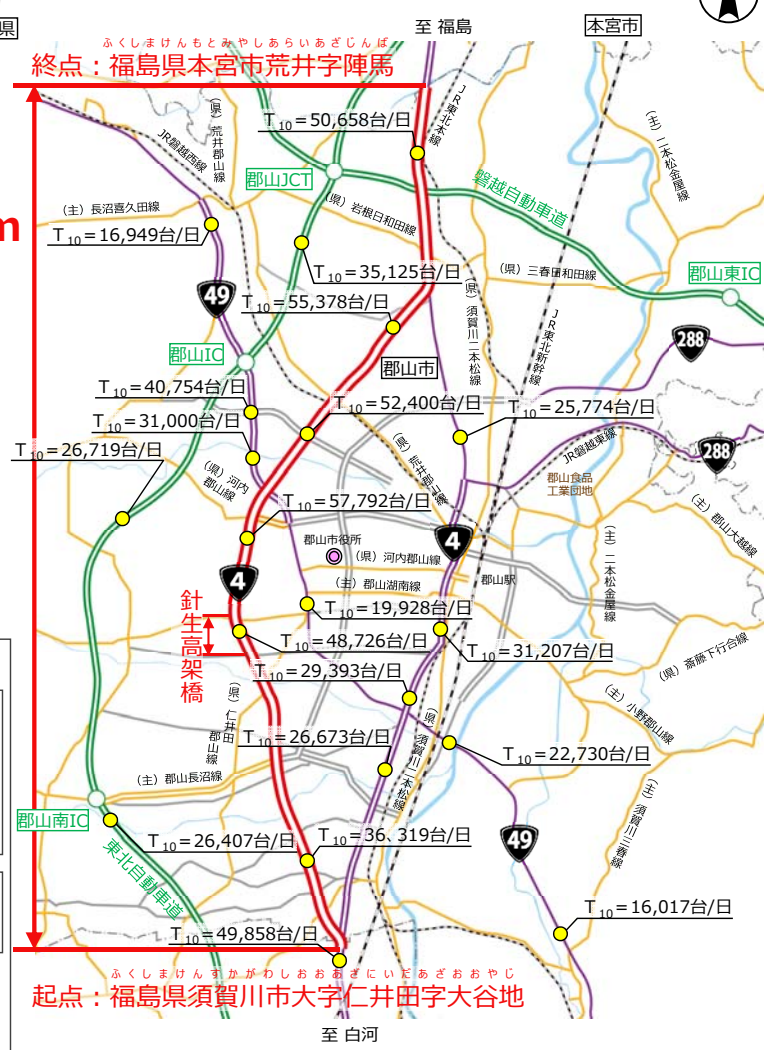
位置図



平面図

郡山バイパス 延長 17.2 km

- 平成7年度 暫定2車線開通 (2/4)
- 平成14年度 完成4車線開通 (4/4)
- 平成21年度 針生高架橋 完成4車線開通 (4/4)

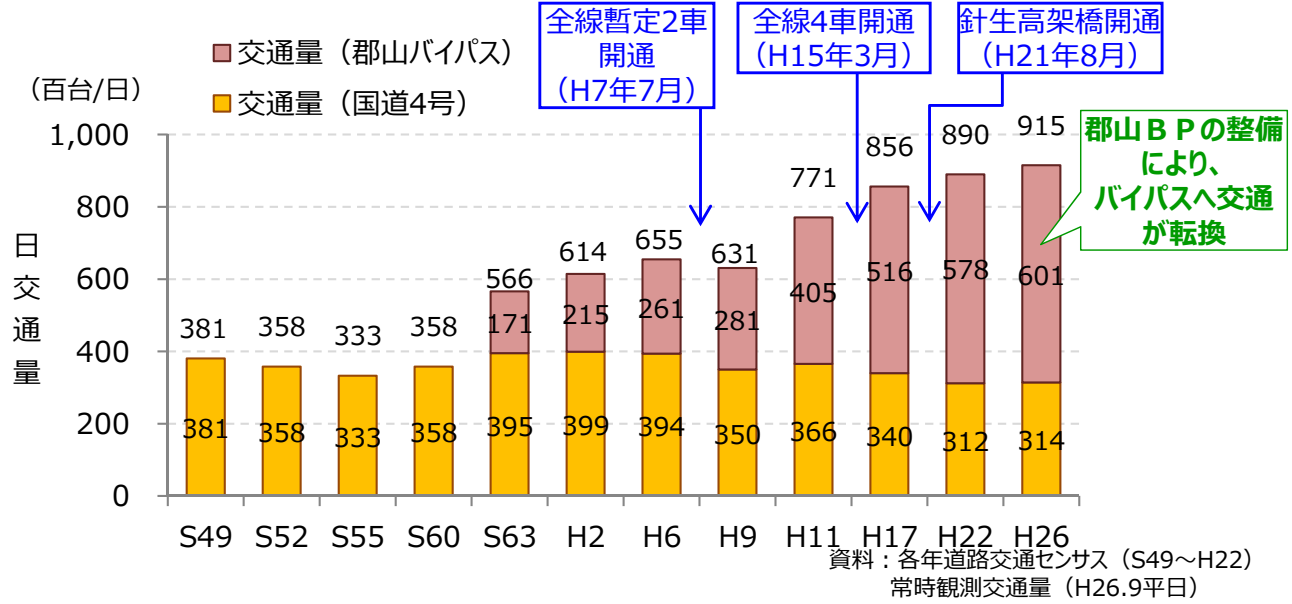


- 凡例
- 道路種別
 - 評価対象区間
 - 高規格幹線道路
 - 一般国道
 - 主要地方道・県道
 - その他道路
 - 道路種別
 - === 4車線以上
 - == 2車線
 - その他凡例
 - : H22センサス 交通量観測地点
 - : 市役所

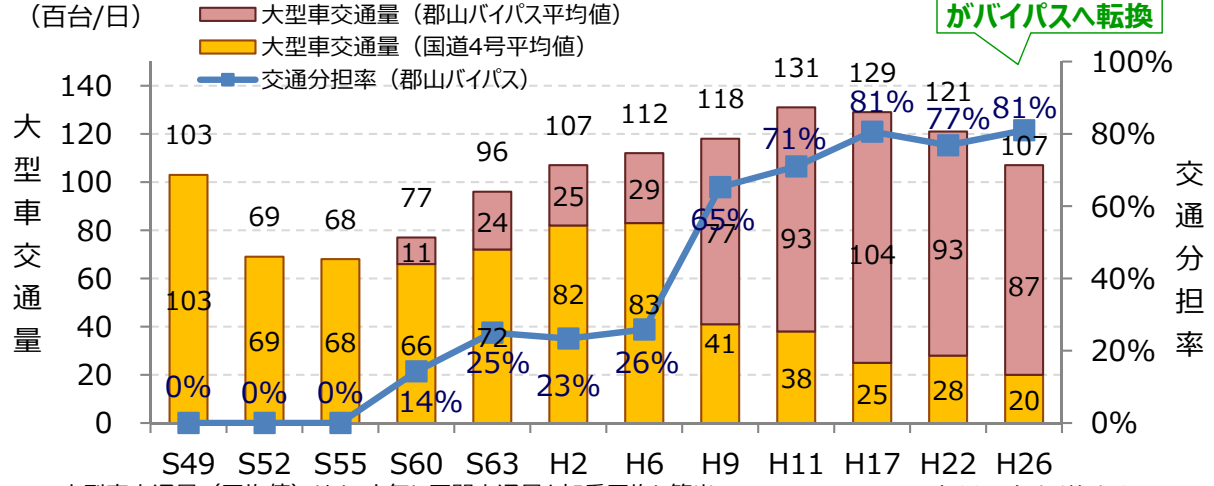
2. 事業効果の発現状況（1） 現道の交通負荷が軽減

- ◆ 交通需要が年々増加するなかで、郡山バイパスの整備により現道からバイパスへ交通が転換
- ◆ 特に大型車の約8割はバイパスに転換し、現道の交通負荷を軽減

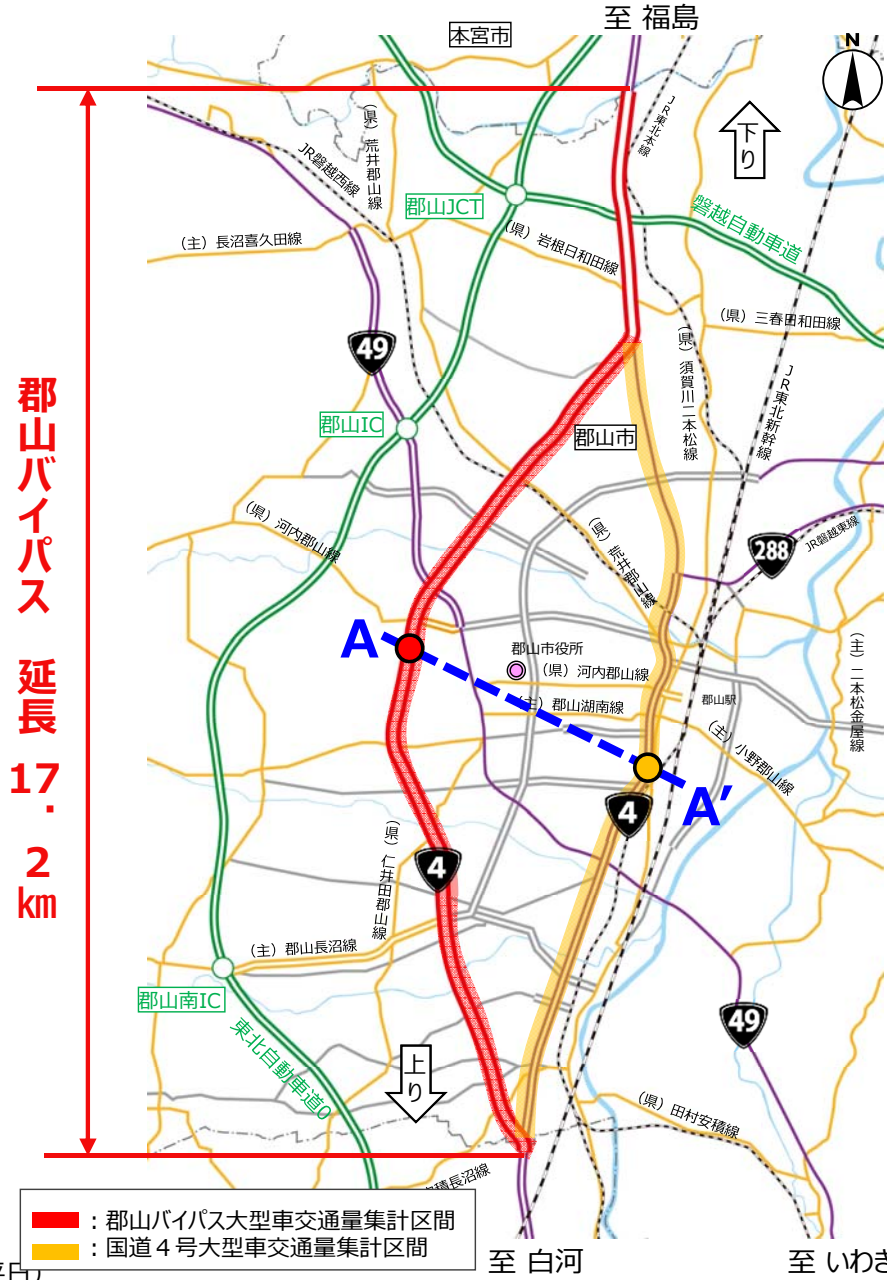
▼ 交通量の推移（A-A'断面）



▼ 大型車交通量・交通分担率の推移



※大型車交通量（平均値）はルート毎に区間交通量を加重平均し算出
 ※H9は12時間（大型車）交通量にH11の大型差昼夜率をH6は12時間（大型車）交通量にH2の大型車昼夜率（推計値）を乗じて算出。H2以前は推計値
 資料：各年道路交通センサス（S49～H22）
常時観測交通量（H26.9平日）



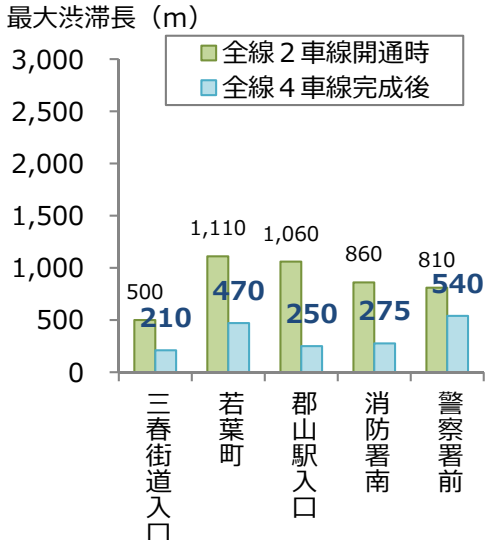
2. 事業効果の発現状況 (2) 渋滞ポイントの解消・緩和

- ◆ 郡山バイパスの完成 4 車線整備により、現道及びバイパス部の交差点における最大渋滞長が減少し交通混雑が緩和
- ◆ 渋滞ポイントの解消・緩和で郡山市街地の通過時間が半減 (約 40 分→約 20 分)

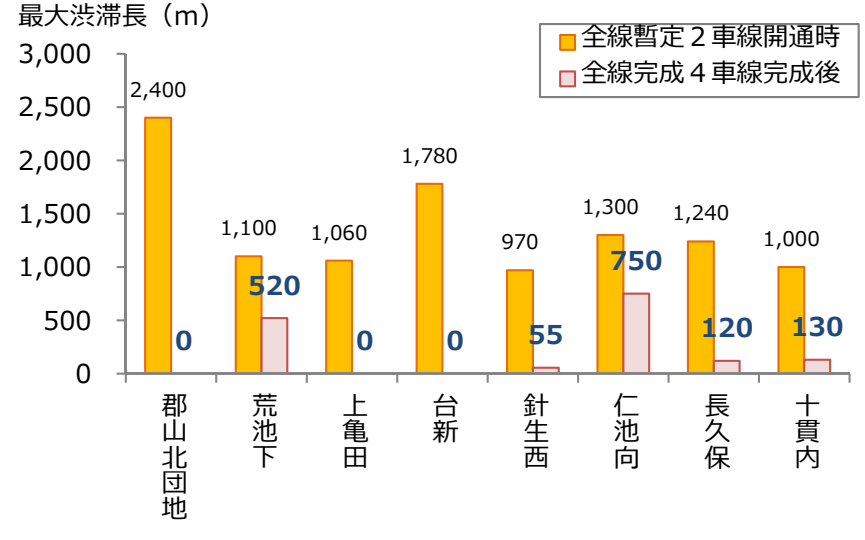
▼ 渋滞ポイントの渋滞状況の変化



▼ 最大渋滞長推移 (国道 4 号)

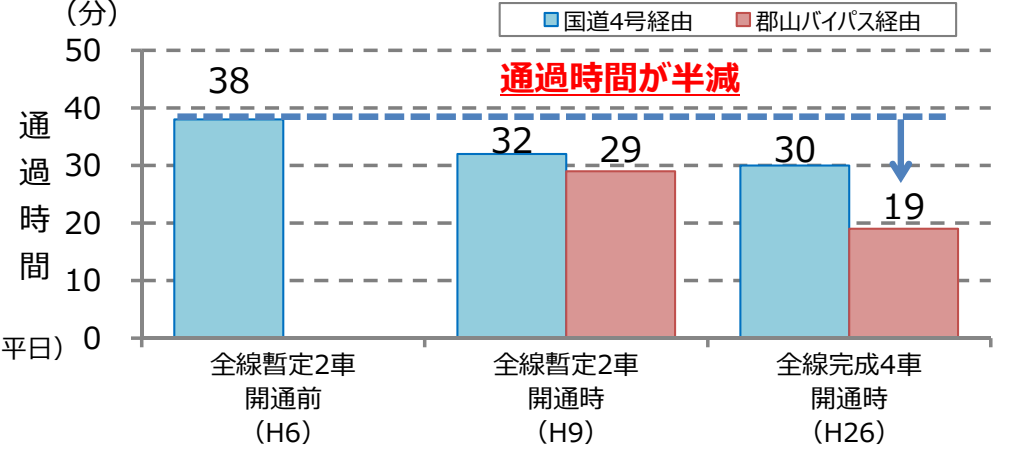


▼ 最大渋滞長推移 (郡山バイパス)



※ 渋滞状況の変化は、郡山バイパスが暫定 2 車線開通時 (H5~H14) の状況に対し、郡山バイパスが完成 4 車線開通後 (H16~H25) の状況変化を示す
 ※ 「渋滞解消」とは、開通後において信号捌け残りが無い状態 (通過時間が概ね 3 分未満) にある交差点、
 「渋滞緩和」とは、信号捌け残りは残っている (通過時間が概ね 3 分以上) が開通前に比べ渋滞長が短くなっている交差点を示す

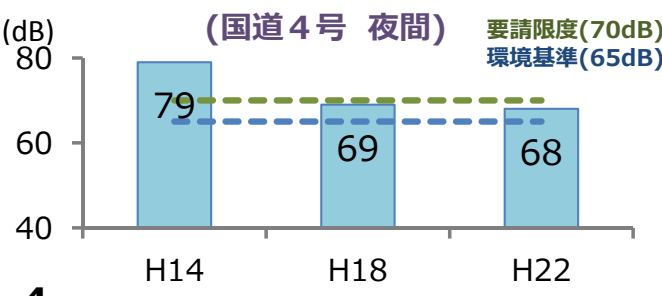
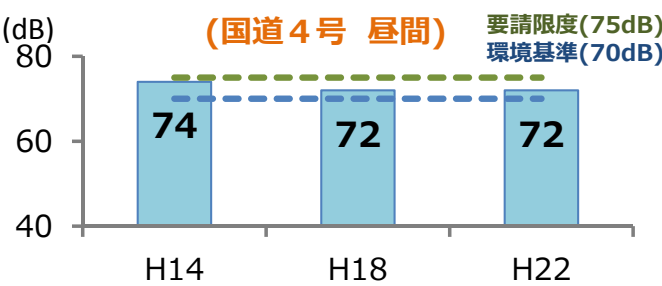
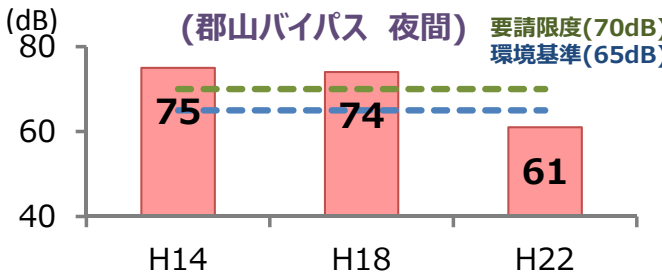
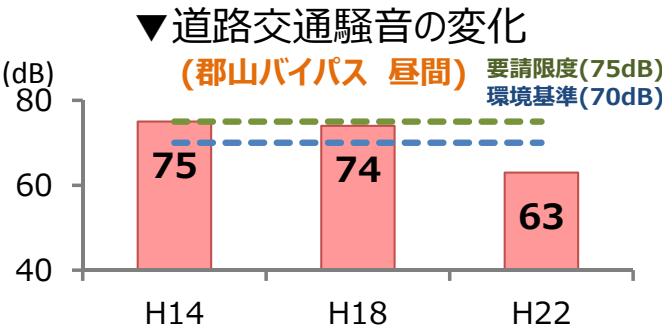
▼ 混雑時通過時間の変化 (十貫内交差点~荒池下交差点)



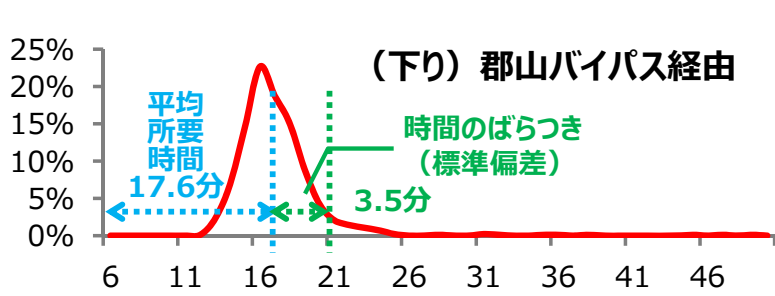
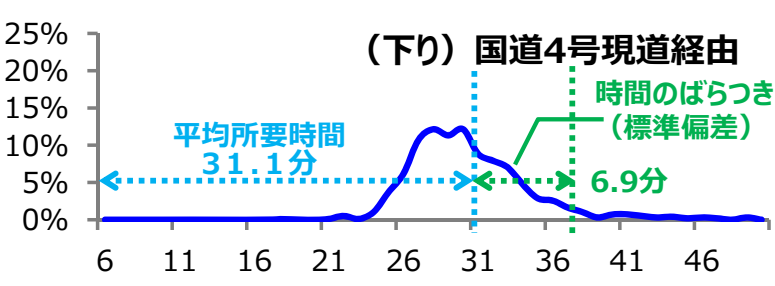
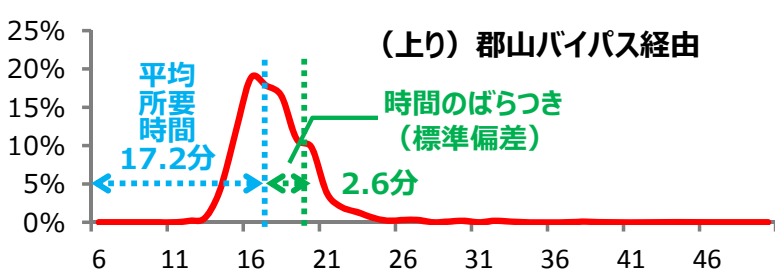
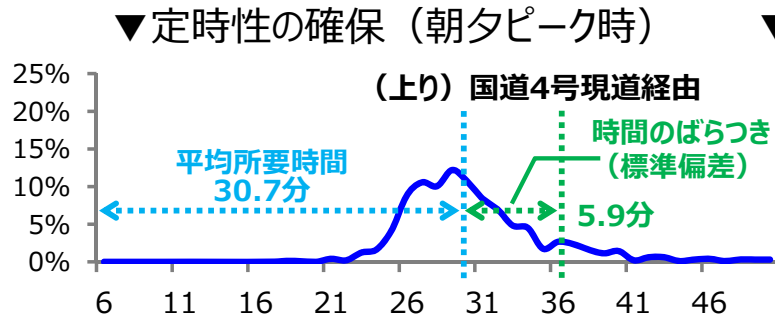
資料：道路交通センサス 民間プロブデータ (H26.9 平日)

2. 事業効果の発現状況 (3) 沿道環境の状況と定時性の確保等による信頼性の向上

- ◆ 道路交通騒音はバイパス整備により減少傾向
- ◆ ただし、国道4号の道路交通騒音は、昼間・夜間とも環境基準を上回っている状況
- ◆ 所要時間のばらつきは、国道4号に比べバイパスは小さく、定時性確保等による時間信頼性が向上



資料：郡山国道事務所、郡山市



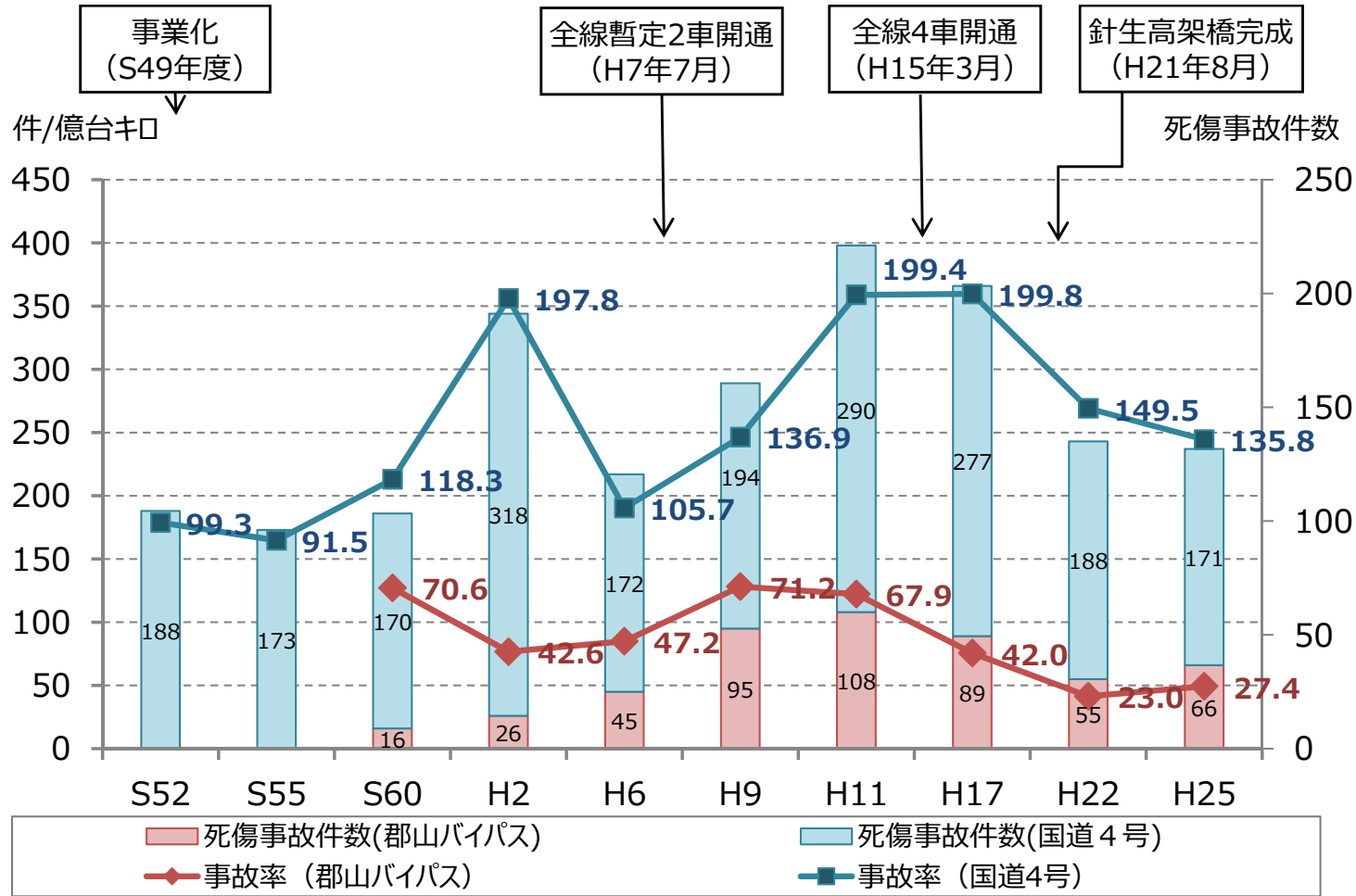
資料：プローブデータ (H25.4.1~H26.3.31 7~9時、17~19時)



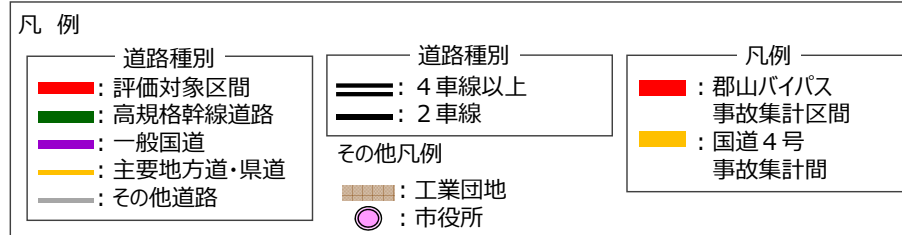
2. 事業効果の発現状況（4） 交通事故の減少

◆ 郡山バイパスの全線4車開通以降（H15）は、現道及びバイパスの事故件数が減少

▼ 死傷事故率の推移（郡山バイパス、国道4号）



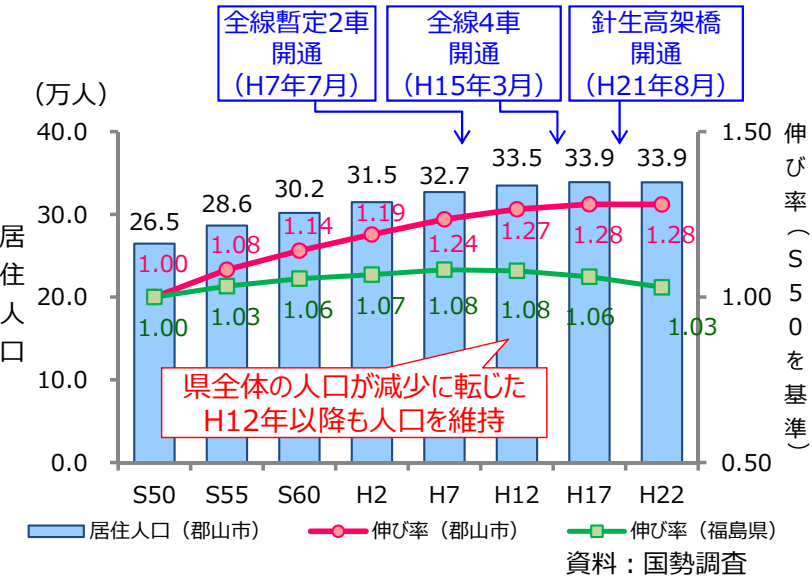
資料：事故原票データ（S50～S61）、道路交通センサス（H2、H6、H9）、イタルデータ（H10～H25）



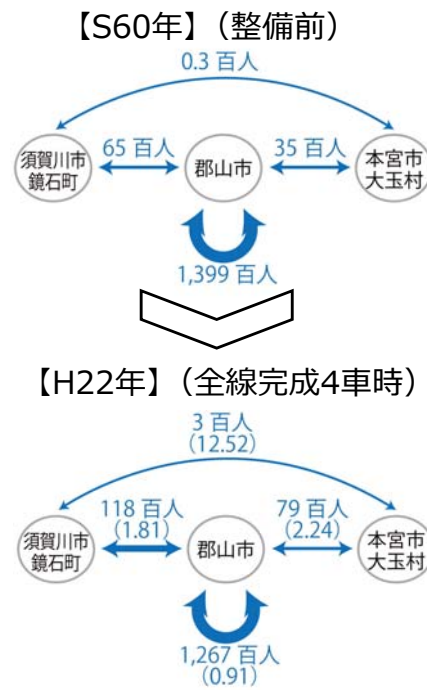
2. 事業効果の発現状況（5） 計画的な市街地形成を支援

◆郡山市の都市計画は、市街化の需要を吸収する方策として、郡山バイパスを軸に区画整理事業等が進められ市街化を計画的に促進

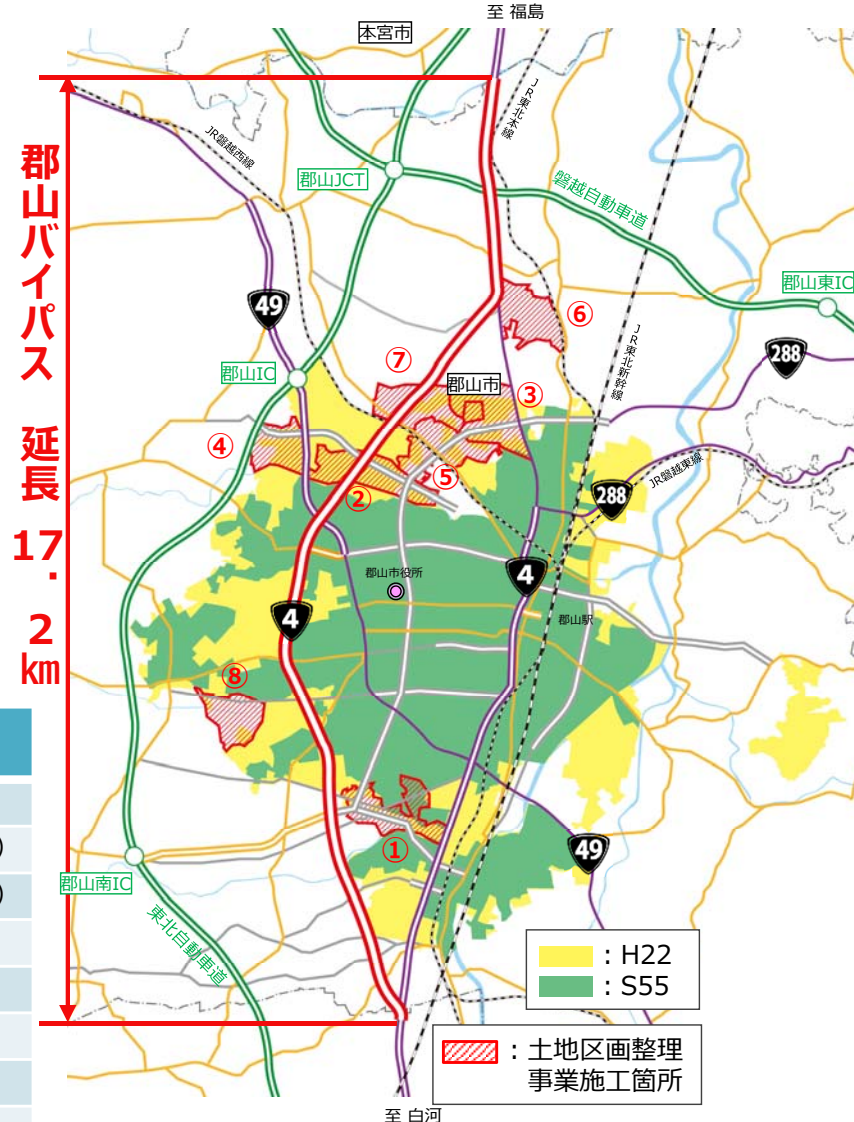
▼居住人口の推移（郡山市）



▼通勤通学流動の変化

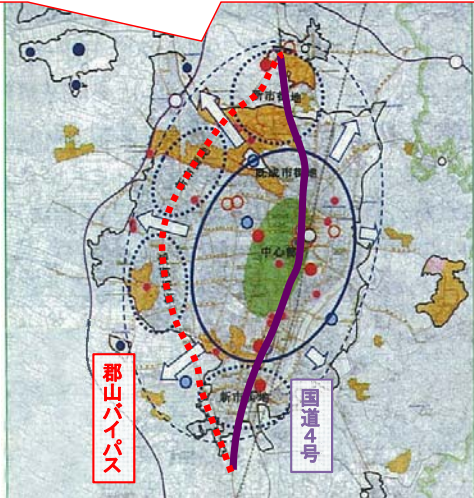


▼郡山市の土地区画整備事業施工箇所※とDID地区の変化 (S55→H22)



▼郡山市都市整備基本計画（昭和44年）

郡山バイパスは市街地を計画的に促進するための都市施設として位置づけ



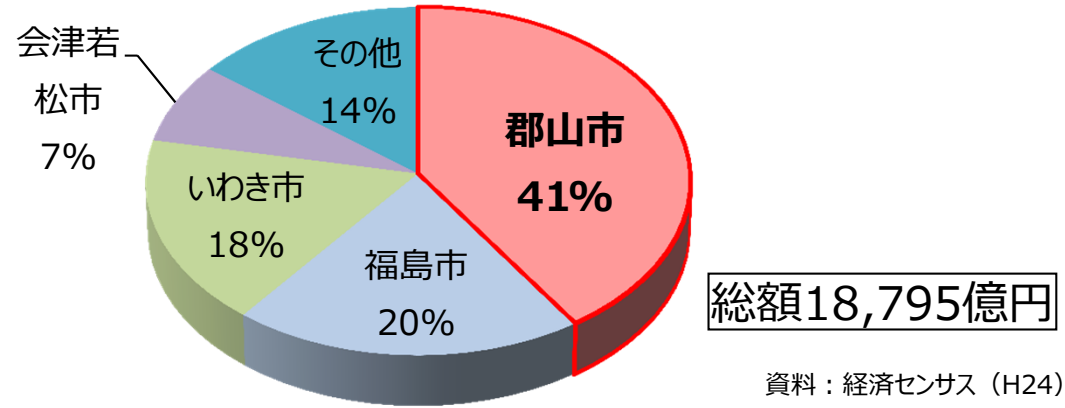
▼土地区画整理事業一覧

No	地区名	計画面積 (ha)	事業主体	事業年次
1	荒井北井	91.6	郡山市	S55~H27 (施工中)
2	富田第一	94.9	郡山市	S56~H15 (事業完了)
3	八山田	95.6	組合	S59~H10 (事業完了)
4	富田第二	61.5	郡山市	H3~H29 (施工中)
5	富田東	80.6	組合	H4~H29 (施工中)
6	日和田	77.2	組合	H4~H25 (事業完了)
7	八山田第二	79.6	組合	H4~H27 (施工中)
8	御前南	62.7	組合	H4~H22 (事業完了)

2. 事業効果の発現状況（7） 物流効率化による産業振興を支援

- ◆ 郡山市の年間卸売販売額は福島県全体の約4割を占める
- ◆ 郡山市総合卸市場は市内の中核的な施設であり、平成14年にバイパス隣接地に移転し、集中的かつ効率的な集荷・分荷が可能になるなど、物流効率化により産業振興を支援

▼ 福島県内における年間卸売販売額の市町村別内訳（H24）



郡山市総合地方卸売市場の概要

取扱品目：青果物、水産物、花卉
 市場構成：卸売業者（青果3社・水産1社・花き1社）
 （H26時）仲卸業者（青果6社・水産6社・花き1社）
 買受人数（882人）
 流通圏域：郡山・本宮・田村・白河など22市町村
 （64万人の供給対象人口）



資料：郡山市

富久山町の旧市場は市街地近くに位置し、利用者が渋滞に巻き込まれることが多く、利用を敬遠する業者が多かった。
平成14年にバイパス側へ移転し、多種多量の生鮮食品を1箇所に集め、集中的かつ効率的な集荷・分荷を行えるようになった。

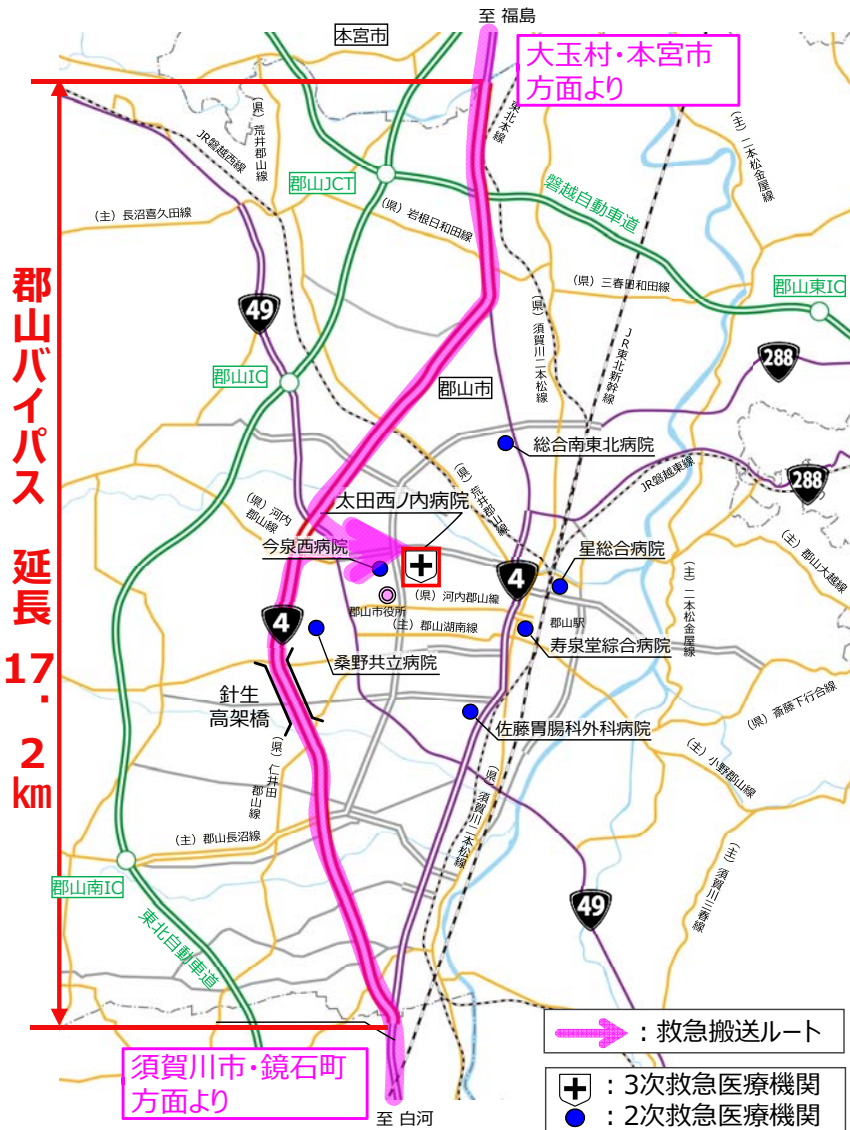
（郡山市 農林部 総合地方卸売市場管理事務所）



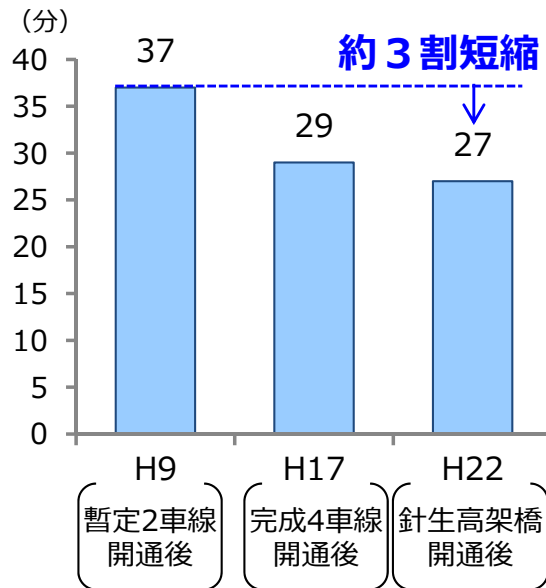
2. 事業効果の発現状況（8） 救急医療活動の支援

- ◆本宮・須賀川方面から郡山市内の第3次救急病院へ搬送する際に、郡山バイパスを利用
- ◆救急搬送時間の短縮や安定した搬送が可能となり、救急医療活動の支援に貢献

▼太田西ノ内病院（3次医療）への救急搬送ルート

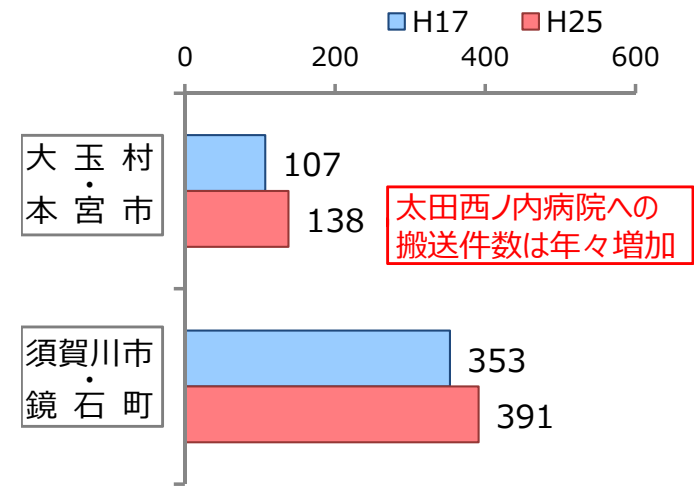


▼所要時間の変化 (須賀川市→太田西ノ内病院)



資料：道路交通センサス（H9,H17,H22）

▼郡山市外から太田西ノ内病院への搬送件数の変化



資料：須賀川消防本部
安達消防本部

本宮・大玉方面から太田西ノ内病院へ搬送する時は郡山バイパスを利用している。バイパスが開通したことで救急搬送時間の短縮につながりました。（安達消防本部）

郡山バイパスが全線4車線線開通したことにより、郡山市内の医療機関への搬送が迅速かつ安全になりました。その後の針生高架橋の開通により、さらに時間の短縮につながりました。

（須賀川消防本部）

2. 事業効果の発現状況（9） 歩行者・自転車に配慮したまちづくりを支援

◆中心市街地では、郡山バイパス開通後の平成20年以降、自転車レーン整備やまちなか循環バスの導入など歩行者・自転車に配慮したまちづくりの推進を支援

▼郡山市内の自転車レーン整備箇所

【写真①】さくら通り



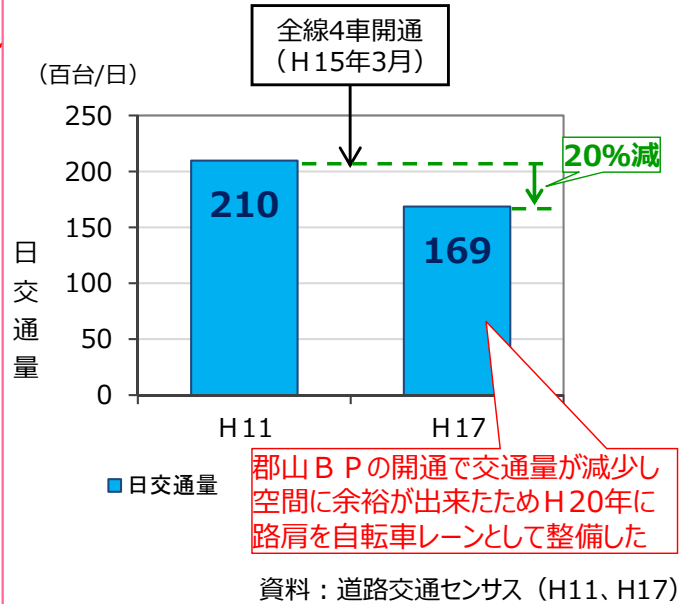
平成20年に国道4号歩道部をはじめ市内の3箇所に自転車レーンを設置

【写真②】国道4号



自転車レーンの整備は、バイパス整備で中心市街地への通過交通が少なくなったことで、整備がしやすくなった一要因となっている。今後も郡山市都市交通戦略に記載の通り、歩行者・自転車に配慮したまちづくりを重点施策として進める予定です。（郡山市 交通政策課）

▼さくら通りの交通量の推移



平成22年に「郡山まちなかレンタサイクル」を開始
観光や買物で訪れる市外在住者の利便性を考慮し、ナビゲーションシステムを取り入れた自転車を用意



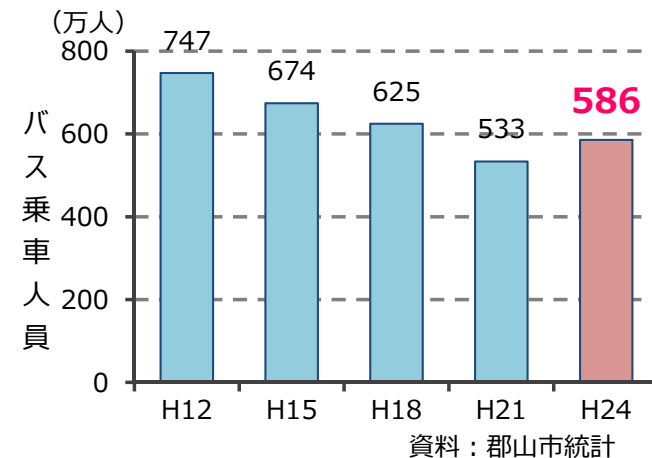
平成21年のバス運行実験を経て平成22年に「郡山まちなか循環バス」の運行を開始、以降、郡山市内のバス乗車人員は減少から増加へ



■まちなか循環バス

■ICカード「NORUCA」

▼郡山市内のバス乗車人員の推移



H21年以降、循環バスの運行開始やICカードの導入・グリーン定期券の販売など、バスの利用促進に向けた取組みを行い、バス利用者の増加に繋がった。郡山バイパスの開通で一部のバス路線では遅れが少なくなり、バスを取り巻く環境が良くなったことも後押ししてくれている
(郡山市 交通政策課、福島交通 郡山支社)