記者発表資料

平成２７年３月４日
国土交通省郡山国道事務所

企業立地と雇用創出により地域経済活動を支援

～国道4号あさか野(郡山)バイパス 開通５年後の整備効果～

郡山国道事務所では、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を目的に、あさか野バイパスを整備し、平成２１年度に完成しました。

この度、開通５年後の整備効果についてとりまとめましたのでお知らせします。

【事業経緯】

- 昭和４９年度　事業着手
- 平成　７年度　全線２車線開通
- 平成１４年度　全線４車線開通
- 平成２１年度　針生高架橋開通

１．バイパス沿線の開発が進み、沿線３市で新設・増設企業数が121社(過去10年間)、約3,600人の雇用を創出

２．国道４号の混雑時通過時間が半減
【約38分(H2)→約19分(H26)】

＜発表記者会：郡山記者クラブ＞

【 問 い 合 わ せ 先 】

国土交通省　東北地方整備局　郡山国道事務所
TEL　０２４－９４６－０３３３
技術副所長　佐藤（さとう）　実（みのる）　（内線：２０４）
調 査 課 長　橋本（はしもと）　幸雄（ゆきお）　（内線：４５１）

平 成 ２ ７ 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

事業完了後５年経過

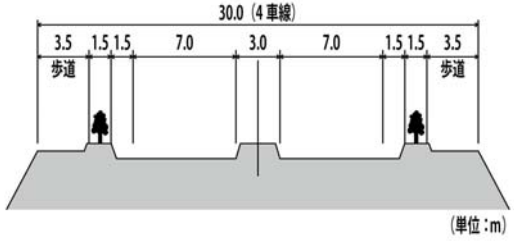
○事業目的

・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

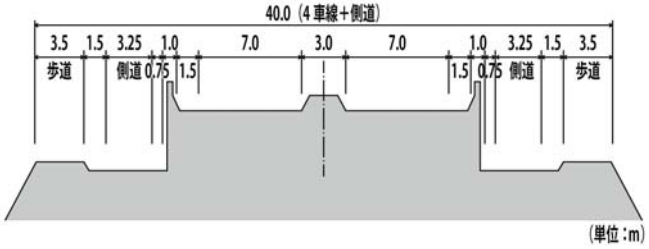
○計画概要

起終点　　：自　福島県須賀川市大字仁井田字大谷地
　　至　福島県本宮市荒井字陣馬
延長、幅員　　：Ｌ＝１７．２ｋｍ、
　　Ｗ＝３０．０ｍ（一般部）
道路規格、設計速度：第３種１級、Ｖ＝８０ｋｍ／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）】



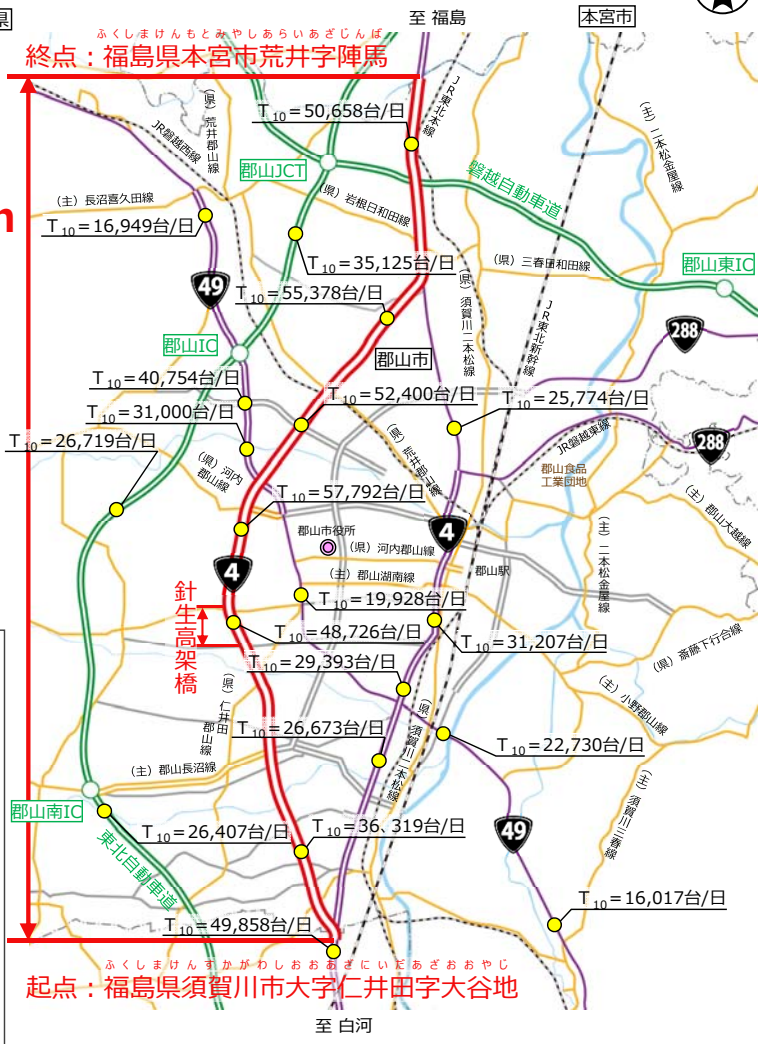
【標準横断図（立体部）】



位置図



平面図



郡山バイパス
延長　１７．２km

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

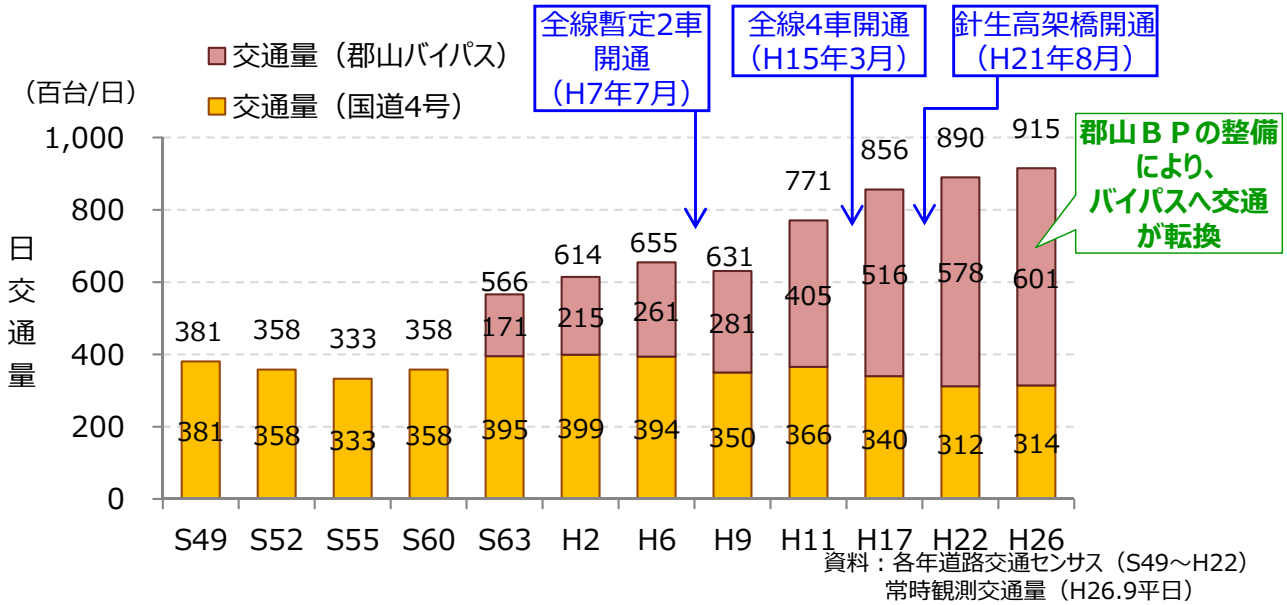
道路種別
：４車線以上
：２車線

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

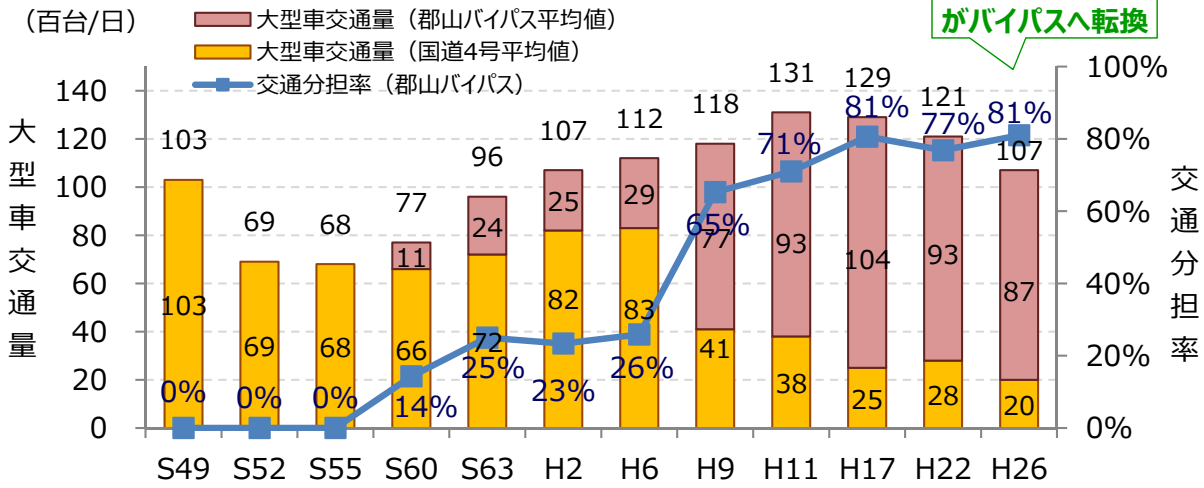
◆交通需要が年々増加するなかで、郡山バイパスの整備により現道からバイパスへ交通が転換
◆特に大型車の約８割はバイパスに転換し、現道の交通負荷を軽減

▼交通量の推移（A-A'断面）



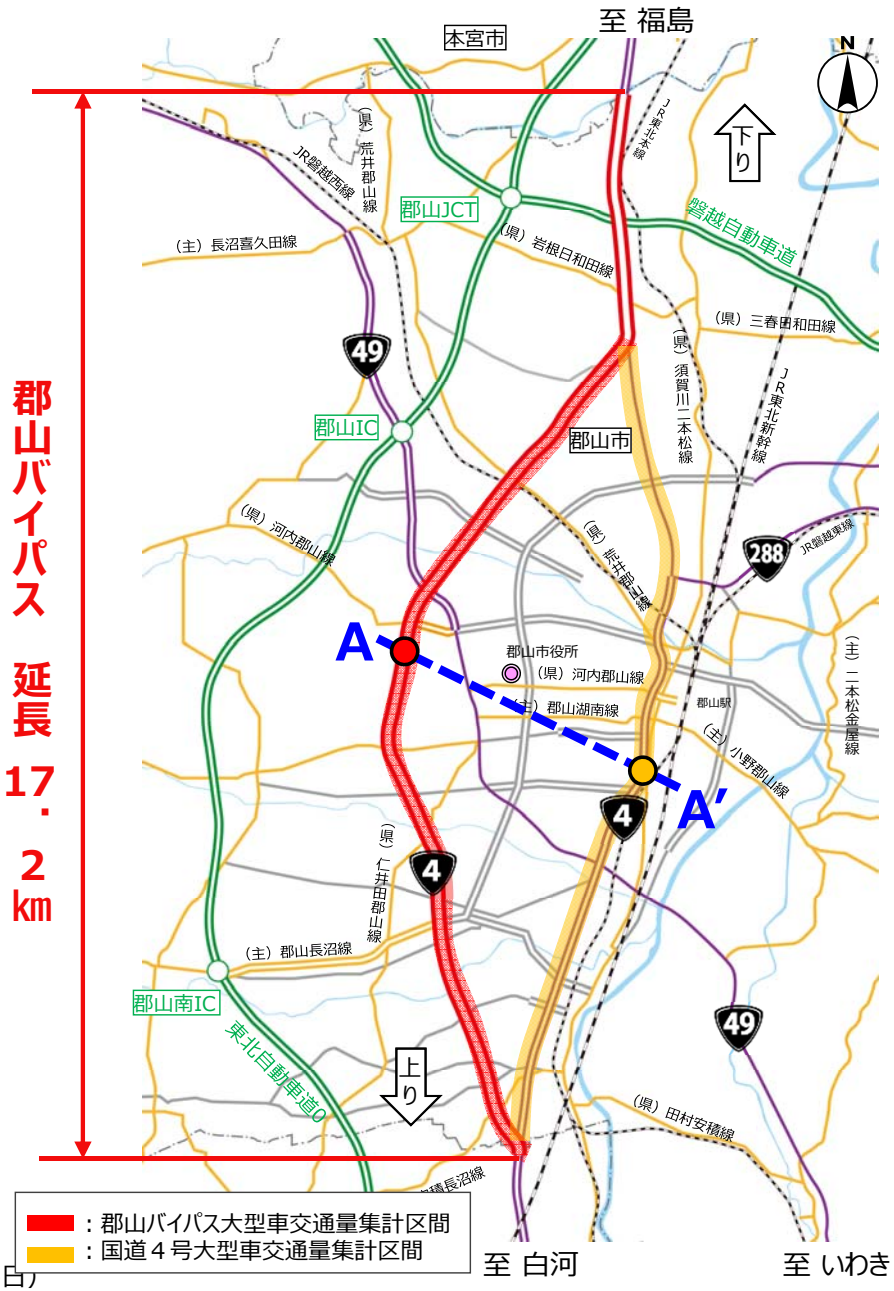
資料：各年道路交通センサス（S49～H22）
常時観測交通量（H26.9平日）

▼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）



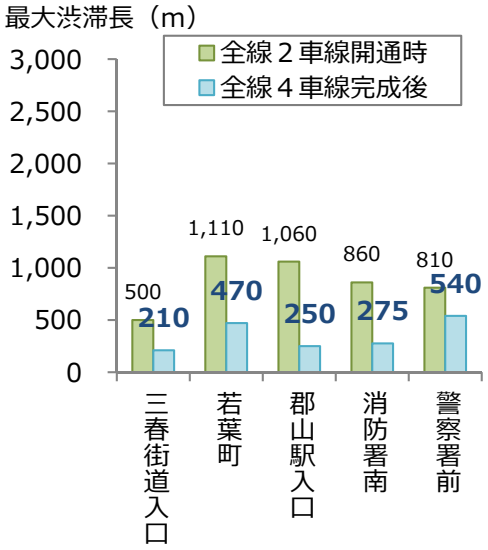
2．事業効果の発現状況（２）　渋滞ポイントの解消・緩和

◆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）

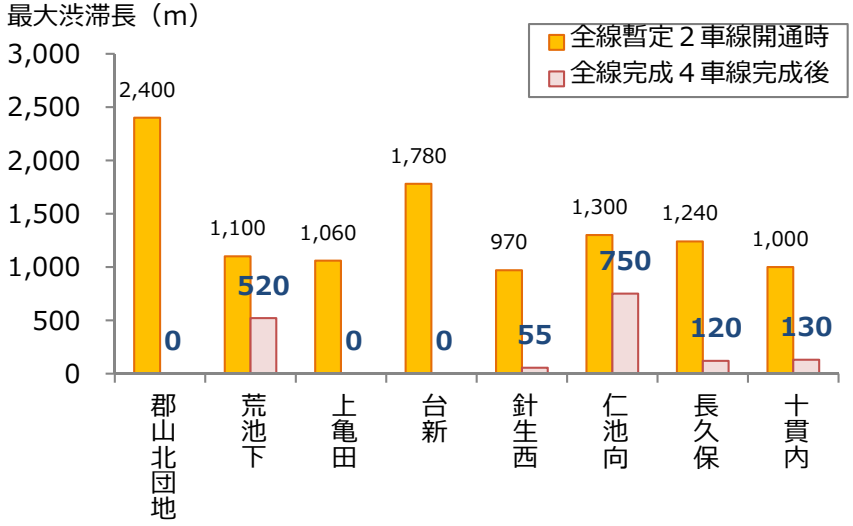
▼渋滞ポイントの渋滞状況の変化



▼最大渋滞長推移（国道４号）

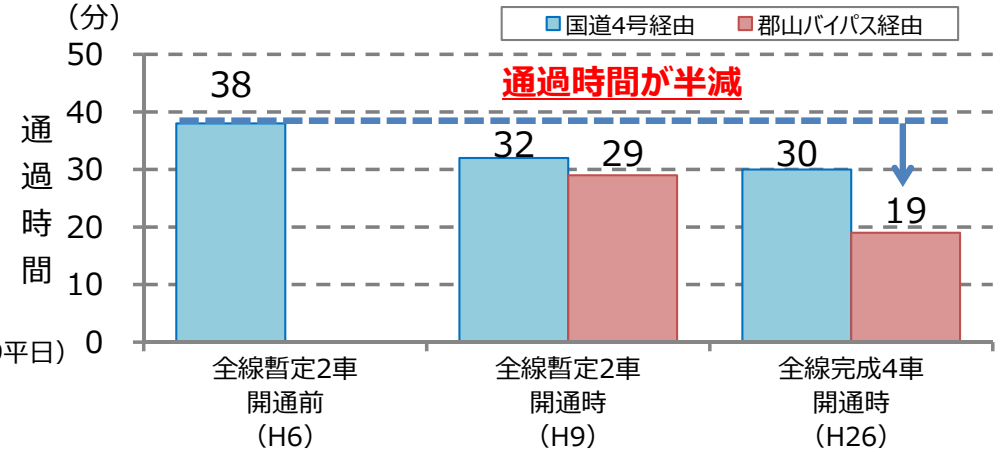


▼最大渋滞長推移（郡山バイパス）



※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ない状態（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）

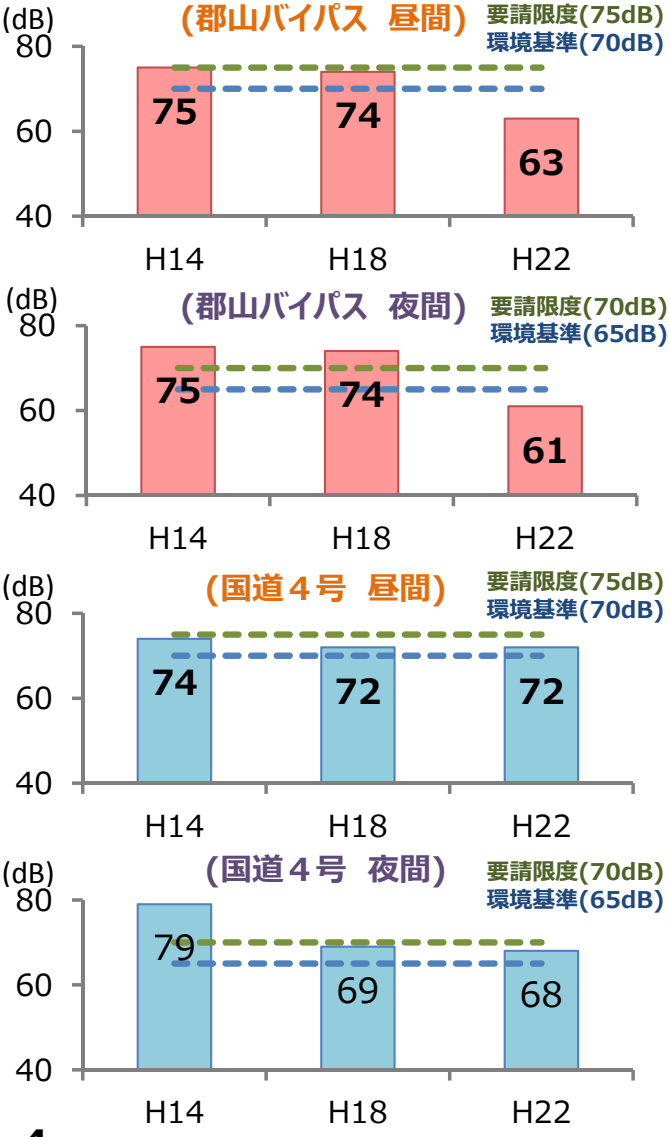


資料：道路交通センサス
民間プローブデータ（H26.9平日）

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

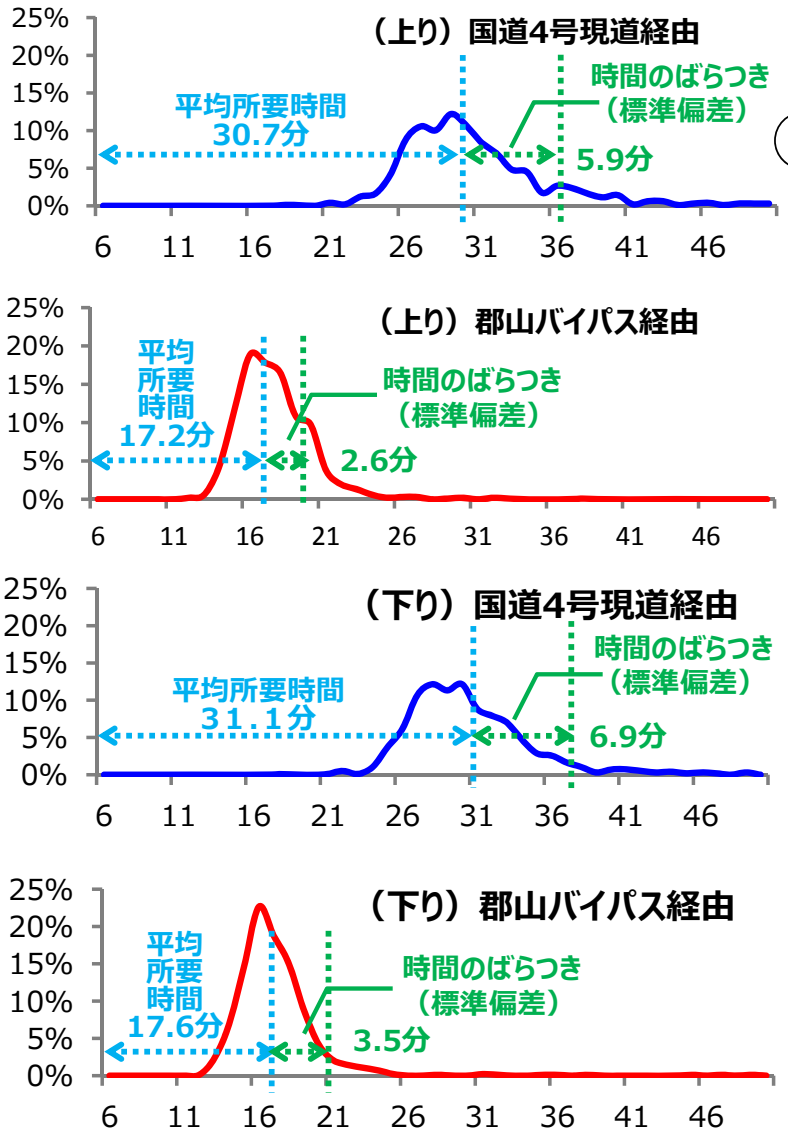
◆道路交通騒音はバイパス整備により減少傾向
◆ただし、国道４号の道路交通騒音は、昼間・夜間とも環境基準を上回っている状況
◆所要時間のばらつきは、国道４号に比べバイパスは小さく、定時性確保等による時間信頼性が向上

▼道路交通騒音の変化



資料：郡山国道事務所、郡山市

▼定時性の確保（朝夕ピーク時）



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

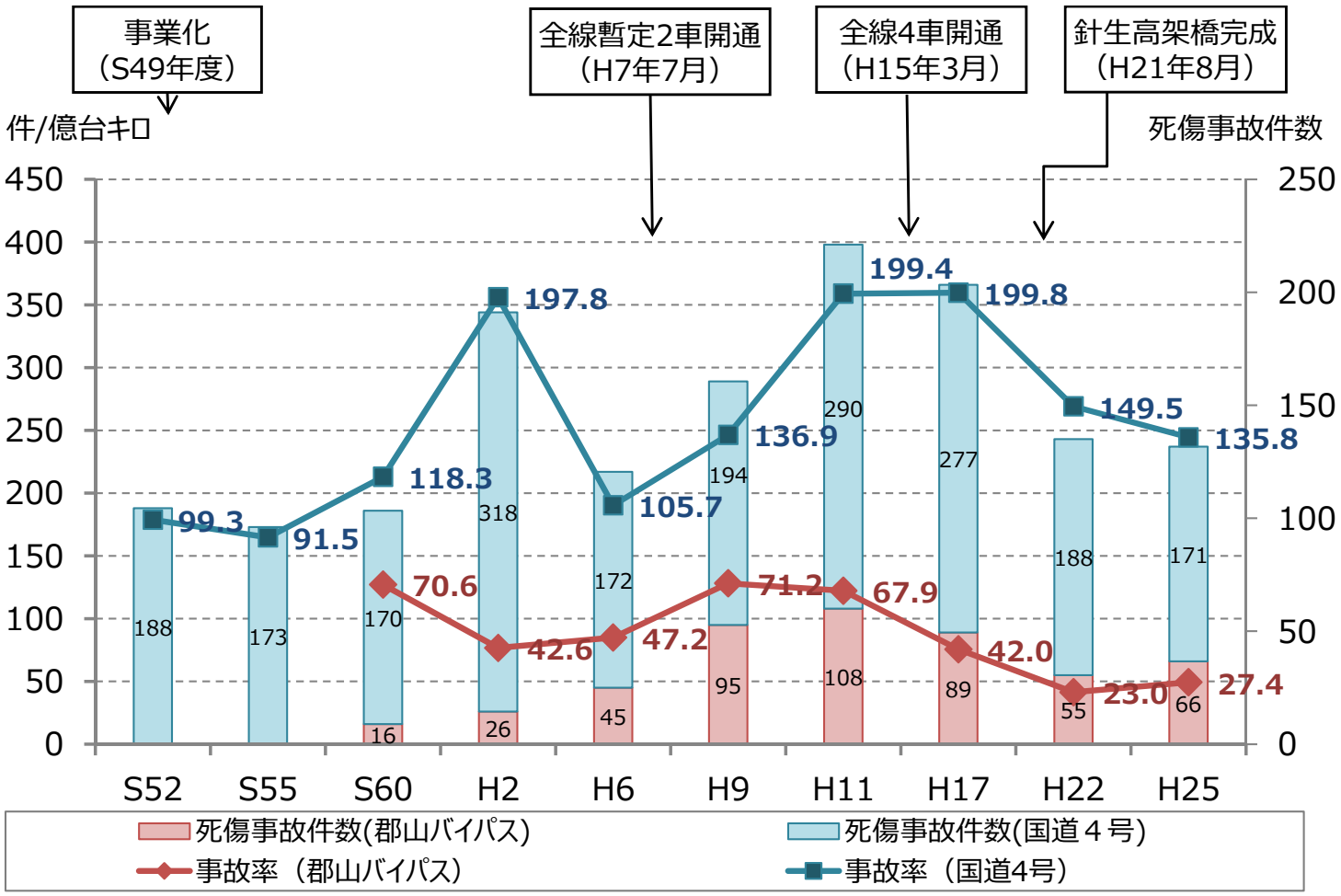
▼道路交通騒音観測地点及びプローブ集計区間



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），イタルダデータ（H10～H25）



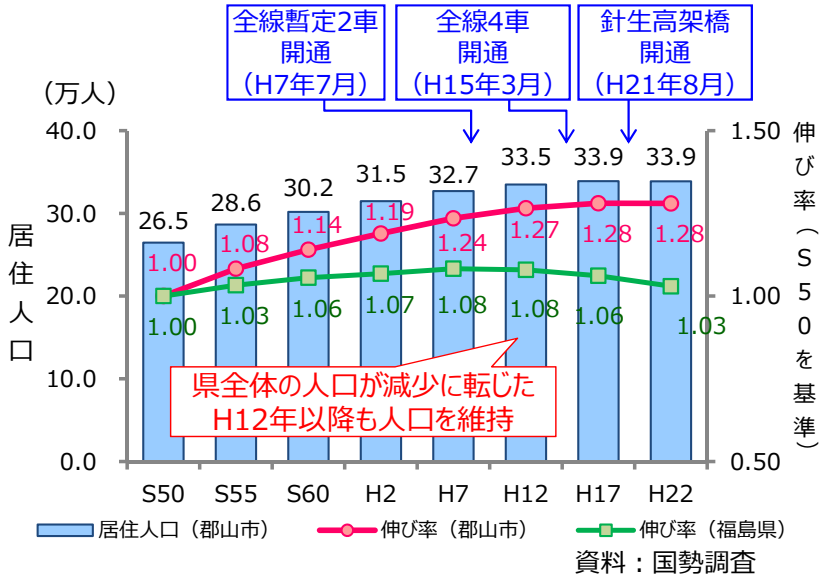
凡 例

道路種別	道路種別	凡例
：評価対象区間	：４車線以上	：郡山バイパス 事故集計区間
：高規格幹線道路	：２車線	：国道４号 事故集計間
：一般国道	その他凡例	
：主要地方道・県道	：工業団地	
：その他道路	：市役所	

2．事業効果の発現状況（５）　計画的な市街地形成を支援

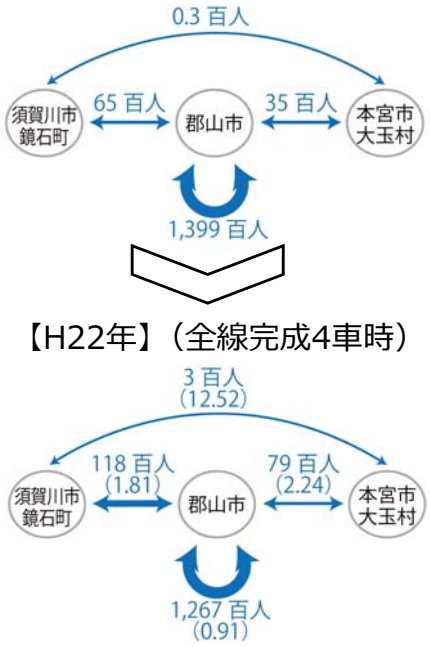
◆郡山市の都市計画は、市街化の需要を吸収する方策として、郡山バイパスを軸に区画整理事業等が進められ市街化を計画的に促進

▼居住人口の推移（郡山市）

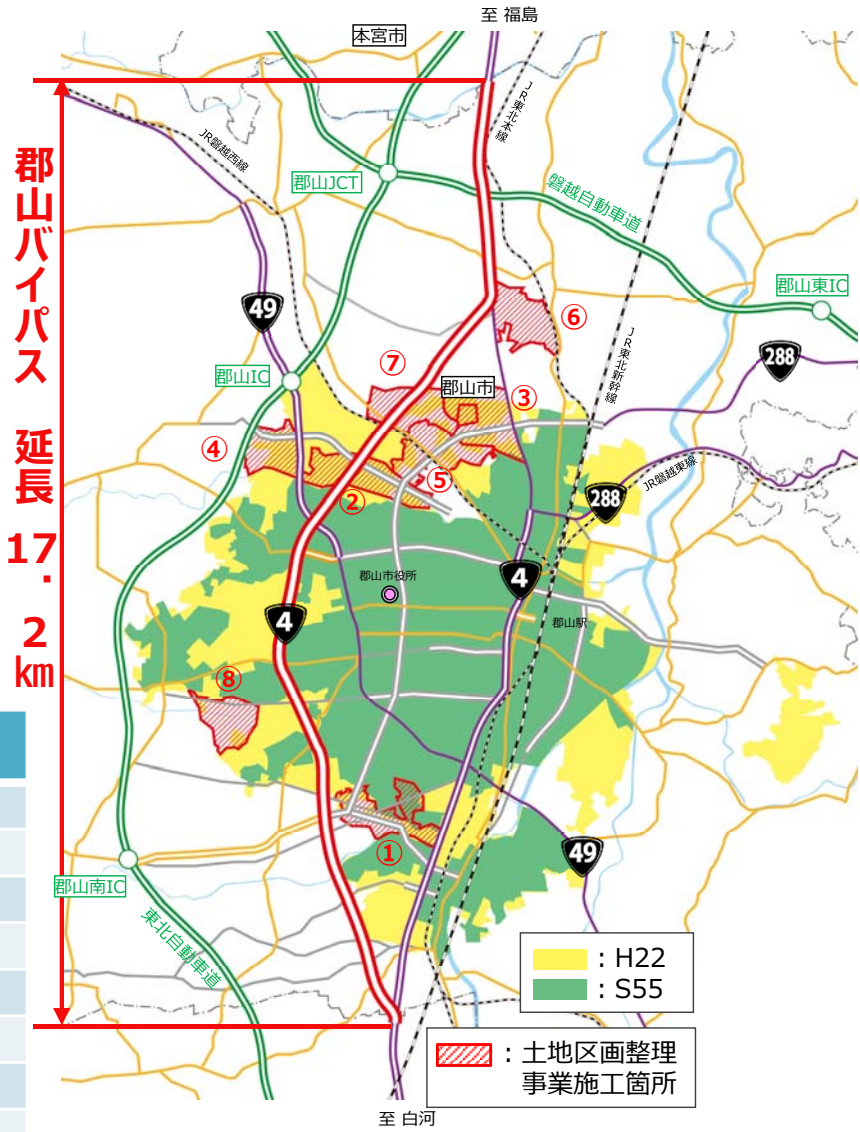


資料：国勢調査

▼通勤通学流動の変化



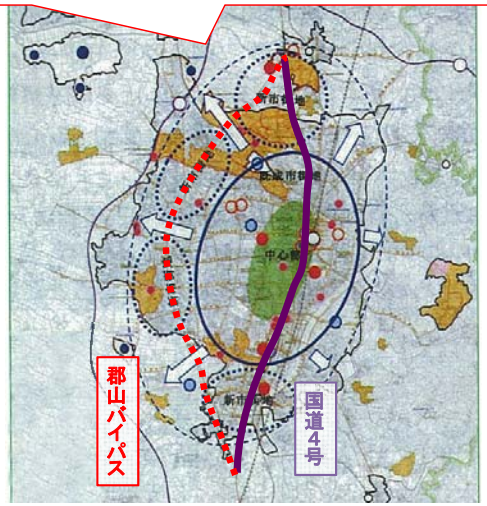
▼郡山市の土地区画整備事業施工箇所※とDID地区の変化（S55→H22）



※施工面積が50ha以上の箇所のみを表示　資料：郡山市統計

▼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



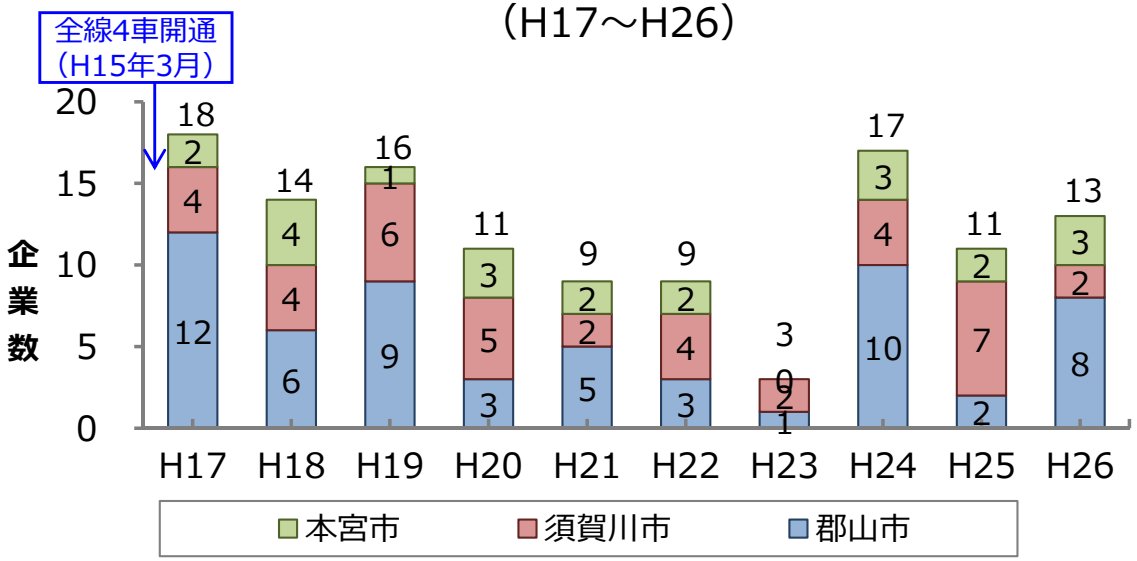
▼土地区画整理事業一覧

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（６）　企業立地による地域活性化の支援（経済の好循環）

◆郡山バイパスが事業化したS49年以降、本宮市・須賀川市等4号沿線地域及び郡山市片平地区に工業団地を増設
◆郡山バイパスが全線開通したH17年以降、新設・増設した企業が121社、設備投資額は約1,027億円、約3,600人の新規雇用を創出し、企業立地による地域活性化に寄与

▼新設・増設した企業数の推移（郡山市・須賀川市・本宮市）
（H17～H26）



①過去10年間で企業進出に伴う設備投資額は、約1,027億円
②パートを含め約３,６００人の新規雇用を創出

▼郡山市及び周辺地域の工業団地等の立地状況と物流センターを置く主な立地企業

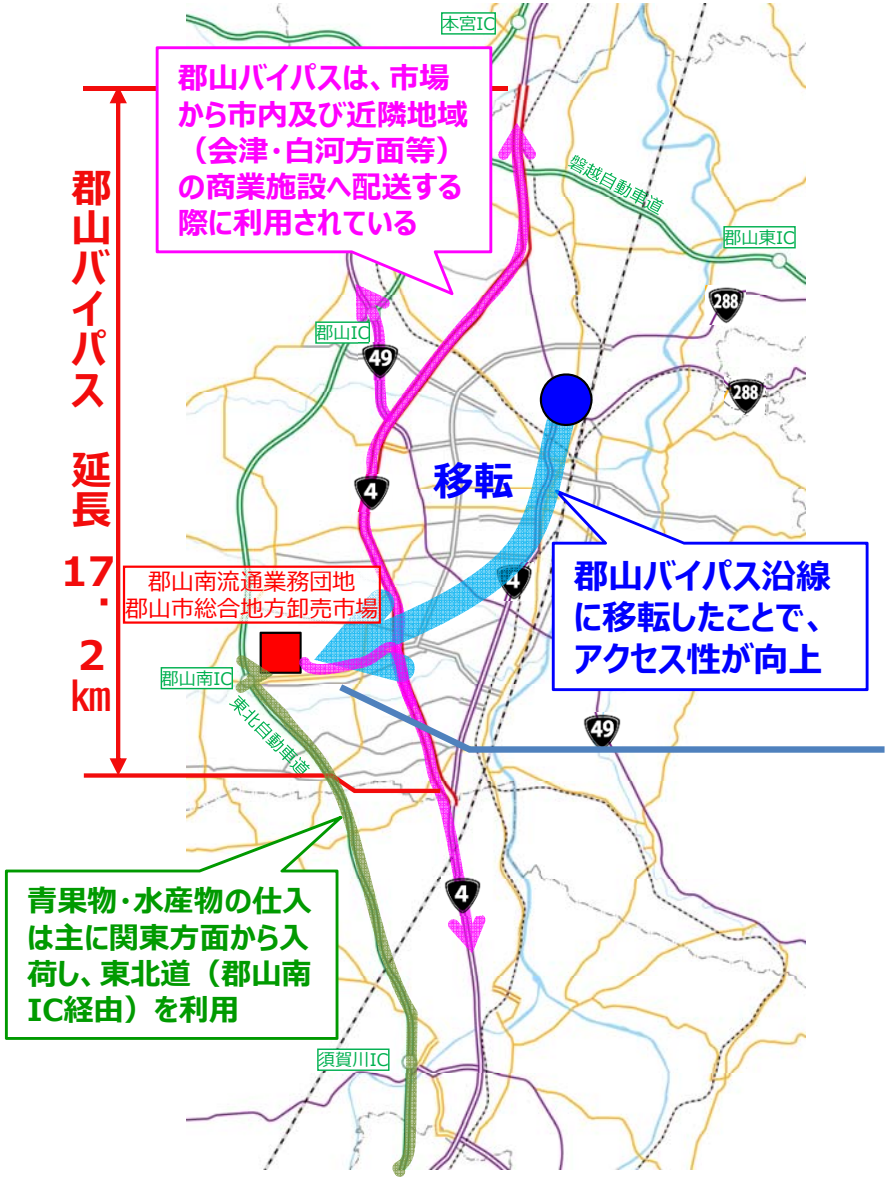


■郡山市産業創出課の声
○西部第二工業団地等、市内西側へ立地した企業は高速道路だけでなく市内の２次的な交通を担っている郡山バイパス整備も企業立地決定の要因となっている。
○バイパス整備により定時性・利便性が確保されたことで、周辺自治体からの雇用確保を見込んで進出する企業もあったことから、地域経済面での効果は大きい。

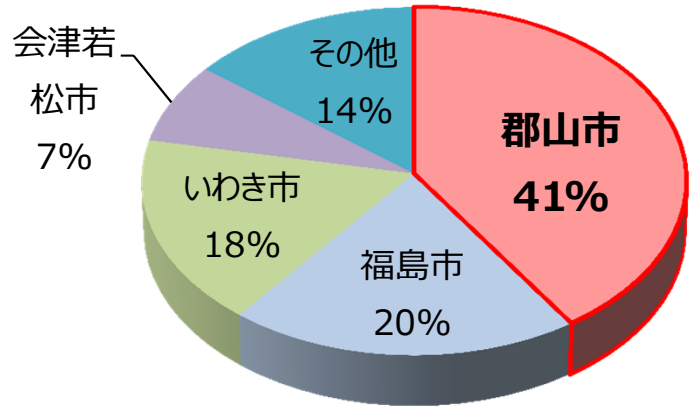
■須賀川市都市計画課の声
○市内にある北部工業団地に立地した企業は郡山バイパス整備による交通優位性を考慮し進出した。郡山市への往来が日常的となり取引を含む企業間の交流が活発になっている。

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）



総額18,795億円

資料：経済センサス（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。

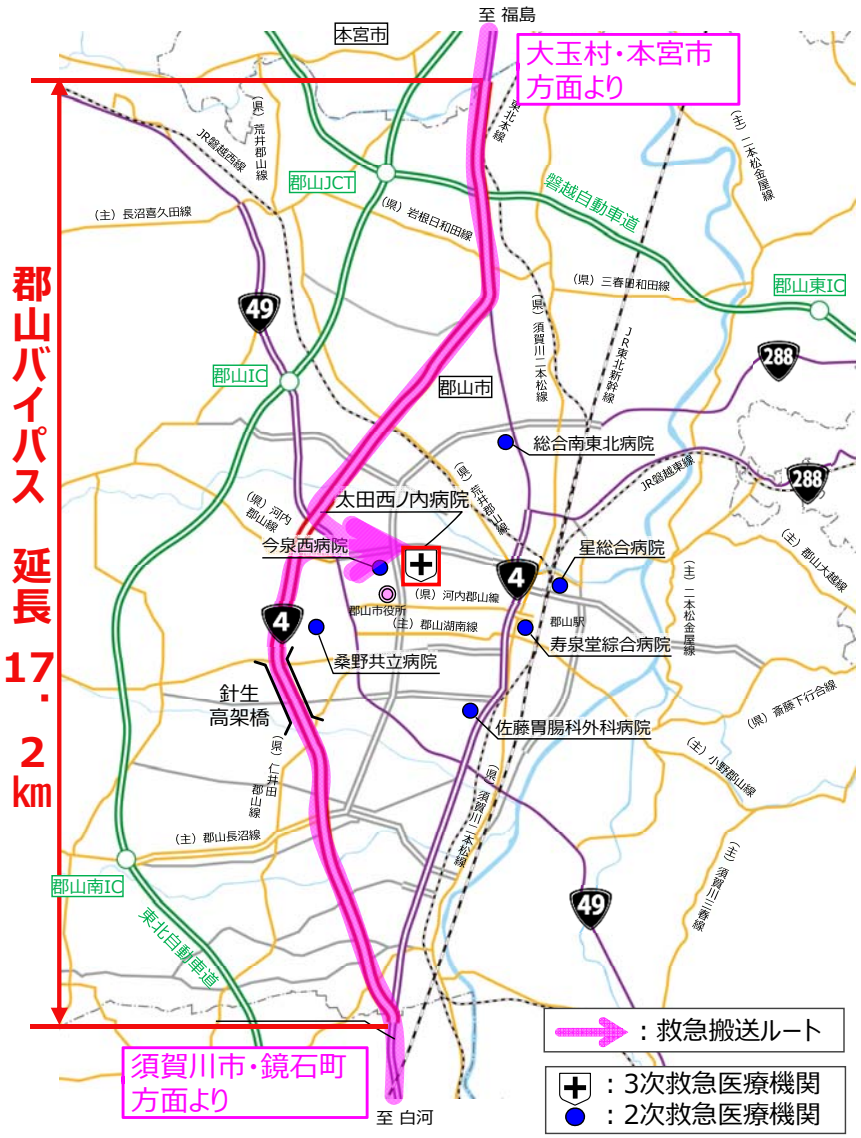
（郡山市 農林部 総合地方卸売市場管理事務所）



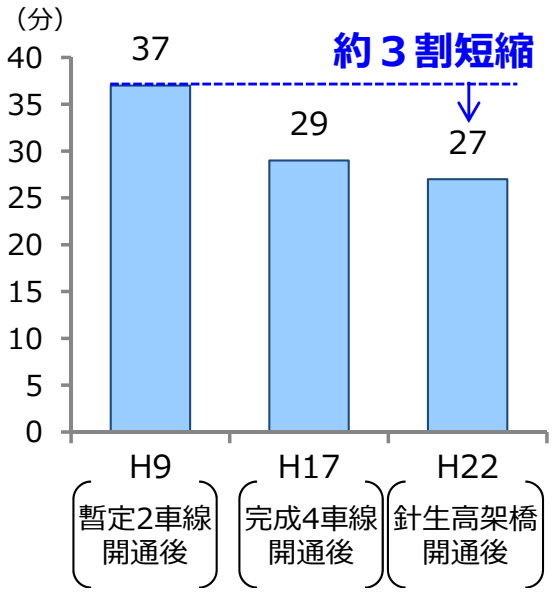
2．事業効果の発現状況（８）　救急医療活動の支援

◆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

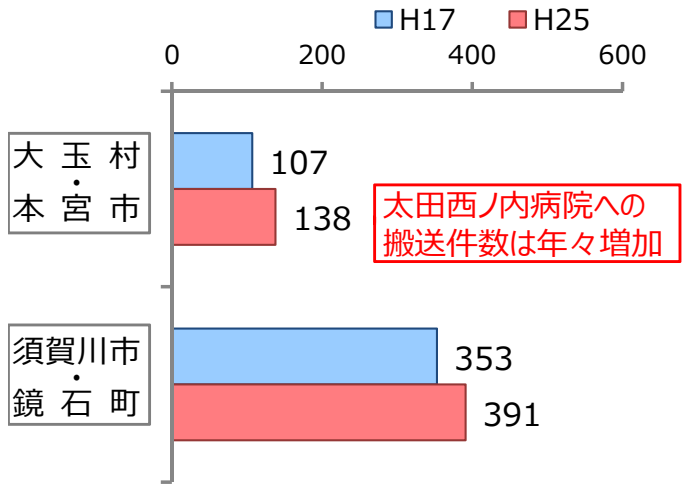


▼所要時間の変化
（須賀川市→太田西ノ内病院）



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



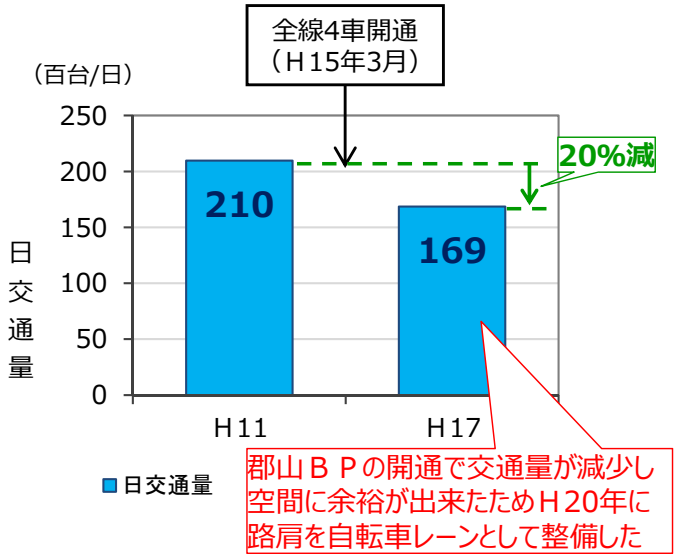


平成20年に国道4号歩道部をはじめ市内の3箇所に自転車レーンを設置



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



郡山ＢＰの開通で交通量が減少し空間に余裕が出来たためＨ20年に路肩を自転車レーンとして整備した

資料：道路交通センサス（H11、H17）

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





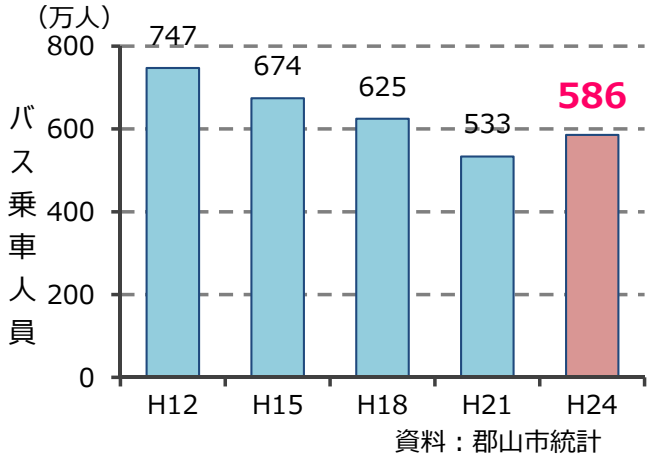
平成21年のバス運行実験を経て平成22年に「郡山まちなか循環バス」の運行を開始、
以降、郡山市内のバス乗車人員は減少から増加へ



■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



資料：郡山市統計

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）