

序 章

総合交通計画マスタープランの作成に当たって

序章 総合交通計画マスタープランの作成に当たって

序-1 計画作成の背景と目的

人の移動は、地域の暮らしと産業を支え、健康的に暮らしやすいまちづくりや地域振興を進める上で欠かせない行動です。本市を含む周辺市町村は、国・県と共同により、人の移動に関する調査として、これまで昭和 61（1986）年に第 1 回、平成 18（2006）年に第 2 回の郡山都市圏パーソントリップ調査を実施し、それらの結果をもとに将来を見据えた公共交通、道路、自転車・歩行者等の総合的な都市交通計画が策定（直近では、平成 22（2010）年 1 月策定の「郡山都市圏総合都市交通計画」）され、都市活動を支える交通基盤整備のハード施策及び交通需要マネジメント等のソフト施策を両輪で展開するなど、計画的に事業を進めてきました。

一方、近年においては、人口減少の本格化、高齢者の運転免許返納の増加、交通事業者の運転手不足の深刻化など、公共交通を維持するための公的な負担も増加傾向にあり、地域における移動手段の維持・確保が非常に厳しい状況となっており、今後の大きな課題のひとつです。移動手段の維持・確保については、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくりや観光振興、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらし、社会全体の価値を高めることにつながるようになります。このことから、移動手段の維持・確保には、地域の移動ニーズを踏まえつつ、行政、交通事業者、その他多様な関係者が連携し、持続的に交通施策に取り組んでいくことが必要となります。

このような中、国においては、人口減少や少子高齢化等の課題に対応したまちづくりを進めるため、コンパクトなまちづくりと公共交通ネットワークの連携による「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方を平成 26（2014）年 7 月に公表した「国土のグランドデザイン 2050」で示すとともに、同年に「都市再生特別措置法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の改正が行われています。

また、この他にも関連して、身近な交通手段である自転車活用の一層の推進を図るため、「自転車活用推進法」が平成 28（2016）年に制定、平成 30（2018）年のユニバーサル社会実現推進法の公布・施行やオリパラ東京大会を契機とした共生社会実現に向けた機運醸成等を受け、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」いわゆるバリアフリー法の改正、さらには、すべての地域において、持続可能な運送サービスの提供を確保するため、最新技術等も活用しつつ、既存の公共交通サービス充実に加え、地域の輸送資源を総動員する考えの「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が、令和 2（2020）年に行われたところです。

郡山市総合交通計画マスタープランは、本市を取り巻く社会情勢のもと、関連する法改正の趣旨を踏まえ、まちづくり分野と連携した公共交通、道路、自転車・歩行者等に関する持続的な交通ネットワーク形成実現に向け、本市の特性を生かした総合的な交通環境づくりの取り組みを進めるため作成するものです。

序-2 計画の構成

(1) 計画に記載する事項

当計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定される『地域公共交通計画』、また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」第24条の2の『移動等円滑化促進方針』及び同法第25条の『移動等円滑化基本構想』、さらには、法律による策定規定はありませんが、国が作成を推進する『都市・地域総合交通戦略』に関する事項を整理・統合し、取りまとめるものです。

● 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（第5条第1項及び第2項）

第5条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続的な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。

2 地域公共交通計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

二 地域公共交通計画の区域

三 地域公共交通計画の目標

四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

五 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項

六 計画期間

七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

● 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（第24条の2第1項）

第24条の2 市町村は、基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の移動等円滑化促進地区について、移動等円滑化の促進に関する方針（以下「移動等円滑化促進方針」という。）を作成するよう努めるものとする。

● 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（第25条第1項）

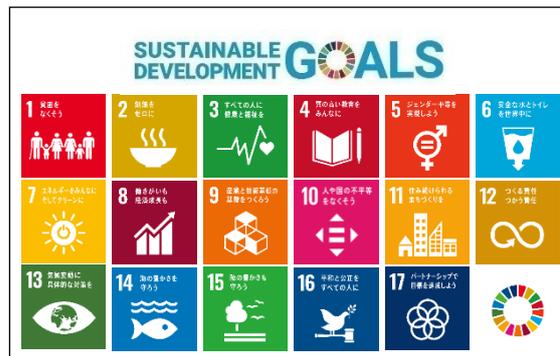
第25条 市町村は、基本方針（移動等円滑化促進方針が作成されているときは、基本方針及び移動等円滑化促進。以下同じ。）に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の重点整備地区について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（以下「基本構想」という。）を作成するよう努めるものとする。

※「移動等円滑化促進方針」及び「基本構想」に記載する事項等は、第5章に示します。

(2) SDGs との関連性

SDGs は、「Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標)」の略称であり、平成 27 (2015) 年 9 月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、令和 12 (2030) 年までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標です。

17 のゴール・169 のターゲットから構成される、“誰一人取り残されない”社会の実現のために先進国も途上国もすべての国が関わって解決していく目標です。



本市は、令和元 (2019) 年 7 月 1 日に、自治体による SDGs の達成に向けた優れた取り組みを行う都市として、県内で初めて「SDGs 未来都市」に選ばれました。

また、「SDGs 未来都市」の中でも、特に先導的な取り組みであって、多様なステークホルダーとの連携を通し、地域における自律的好循環が見込めるものとして、東北で初めて「自治体 SDGs モデル事業」にも選ばれました。

今後も、将来世代につなぐ持続可能なまちづくりを進めるため、SDGs の達成に向けた取り組みを推進しています。

(出典：郡山市緑の基本計画)

◆SDGs未来都市こおりやま広域圏の施策コンセプト

※ヨハン・ロクストローム氏等が提唱した

SDGs ウェディングケーキモデルを編集



当計画については、本市が目指す都市構造の「多極ネットワーク型コンパクトシティ」のまちづくりを基本としながら、関連計画との整合を図るとともに、本市が優先的に取り組む、気候変動を前提とした「環境負荷の低い社会」の実現、本市を含む周辺 17 市町村で構成する持続可能な「こおりやま広域圏」の創生、健康をキーワードとした「全世代健康都市圏」、あらゆる分野における「DXの推進」、ポストコロナの「新しい生活様式」など、SDGsの基本理念の実現に配慮した計画とします。

なお、SDGsの17ゴールのうち、「郡山市総合交通計画マスタープラン」においては、以下の6つのゴール達成への寄与を目指します。



※本市の「多極ネットワーク型コンパクトシティ」のイメージ

本市は、豊かな自然環境に加え、広大な田園地域及び様々な都市機能が集積する市街地等、多様な地域を有する都市です。

地域固有の伝統や文化、多様な暮らし方、ライフスタイルを尊重しつつ、それぞれの地域が交通や情報通信ネットワークを介し、交流・連携が図られるまちの形成を目指しています。



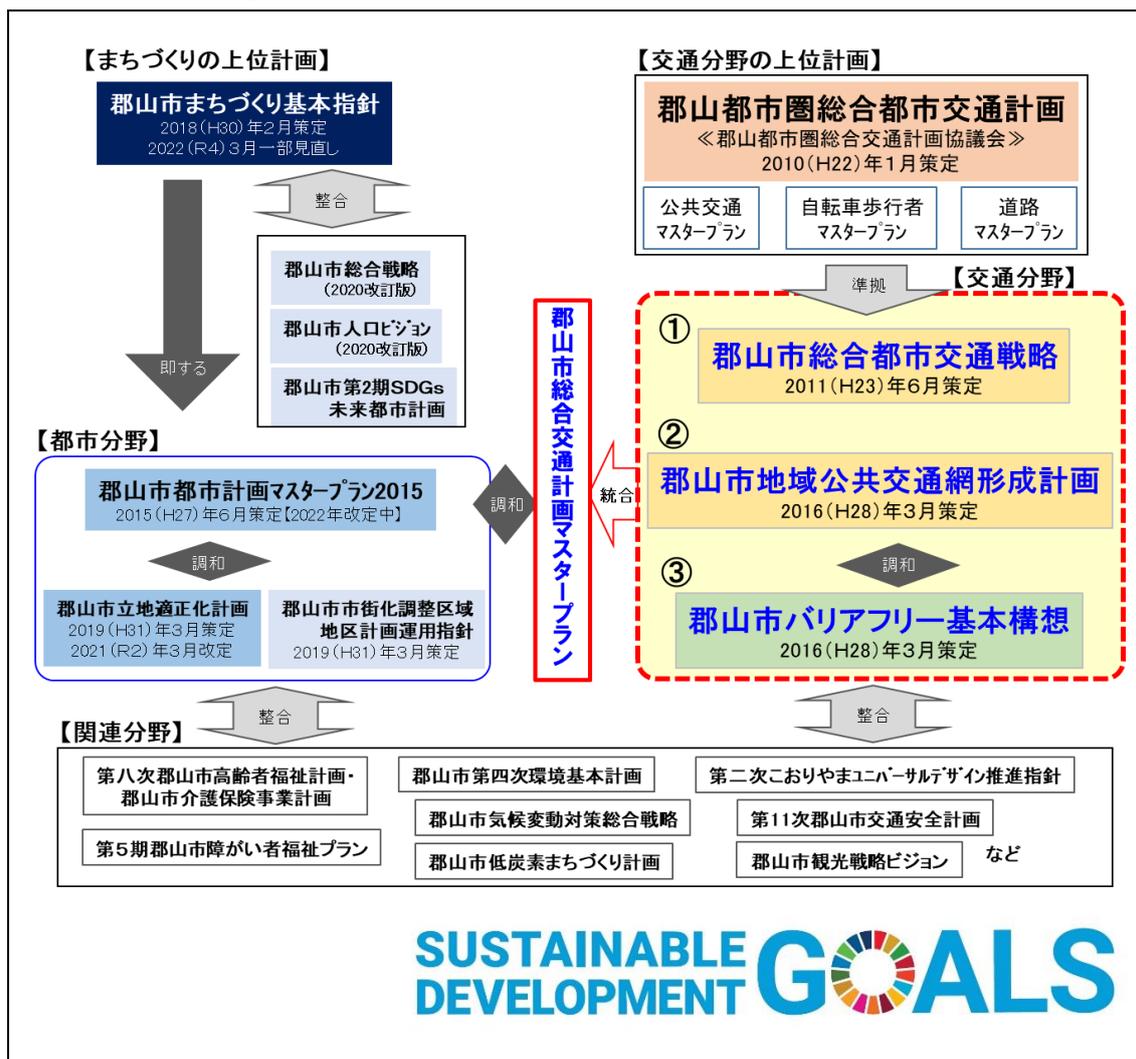
※郡山市都市計画マスタープラン 2015 のデータを加工

序-3 計画の位置付け

本市の交通分野に関する計画は、郡山市を含む周辺10市町村を対象として平成22(2010)年1月に策定された「郡山都市圏総合都市交通計画」を上位計画とし、それらに基づき、道路や自転車・歩行者等の総合的な交通、公共交通網、バリアフリーなど、分野ごとに取りまとめ、計画及び事業の推進を進めてきました。

今回策定する郡山市総合交通計画マスタープランは、「郡山都市圏総合都市交通計画」及び「郡山市まちづくり基本指針」を上位計画とし、当指針に即して策定する「郡山市都市計画マスタープラン」のもとに作成された「郡山市立地適正化計画」と連携・調和を図り、さらにその他関連する分野の諸計画と整合を図るものとしします。

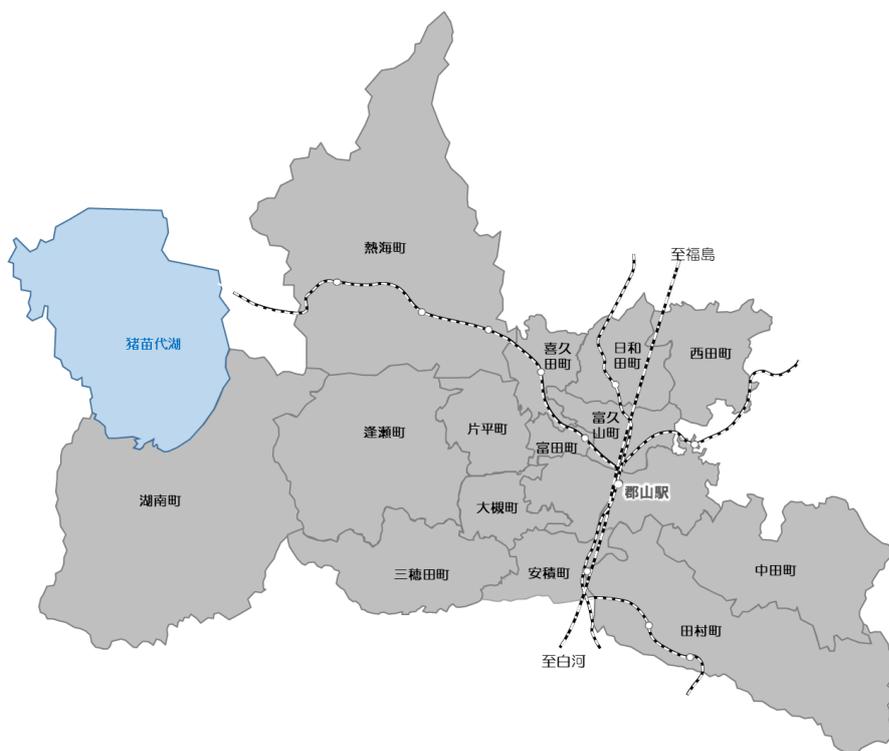
◆郡山市総合交通計画マスタープランの位置付け



序-4 対象区域及び計画期間

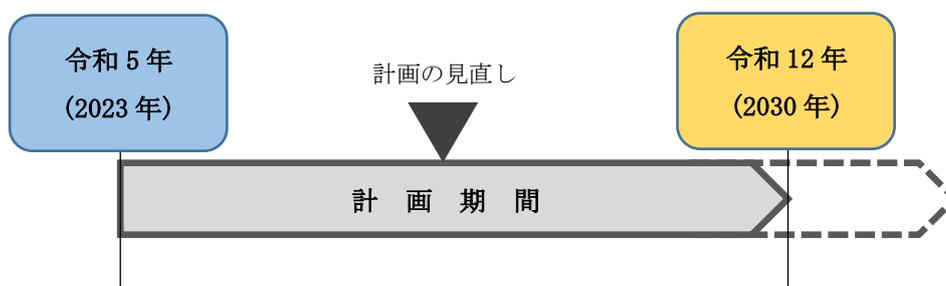
(1) 対象区域

当計画における対象区域は、郡山市全域とします。



(2) 計画期間

当計画の目標年次は、まちづくり分野と連携、整合を図ることとし、関連する「郡山市都市計画マスタープラン」及び「郡山市立地適正化計画」の目標年次に合わせ、令和 12 (2030) 年とします。また、目標年次に至る中間期には事業評価等を行い、必要に応じて見直しを検討します。

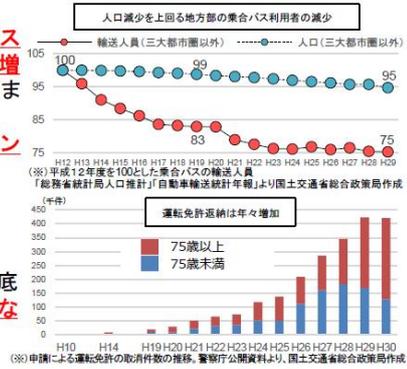


【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正内容】

●持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和2年11月27日施行）

背景・必要性

- 人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっている。
- 加えて、多様な関係者が連携し、地域経済社会の発展に資する交通インフラを整備することにより、生産性向上を図ることも必要となっている。
- 地方公共団体が、交通事業者等と連携して、
 - ①公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する交通計画を作成
 - ②最新技術等も活用しつつ、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底するとともに、国が予算面とノウハウ面から支援を行うことで、持続可能な地域公共交通を実現。



法案の概要

地域が自らデザインする地域の交通

【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成（作成経費を補助 ※予算関連）
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送等)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細かく対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）
 - ・定量的な目標設定や毎年度の評価等によりPDCAを実施
- 地域における協議の促進
 - ・乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体に対し通知

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

- ①維持が困難となったバス路線等について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客運送サービスを継続(地域旅客運送サービス継続事業)
- ②過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送の実施の円滑化
 - ・バス・タクシー事業者がノウハウを活用して協力する制度を創設し、実施を円滑化
 - ・住民のみならず来訪者も運送の対象に加え、観光ニーズへの対応を可能に
- ③鉄道・乗合バス等における貨客混載に係る手続の円滑化(貨客運送効率化事業)



既存の公共交通サービスの改善の徹底

- ①利用者目線による路線・ダイヤの改善、運賃の設定等を促進(地域公共交通利便増進事業)
 - ②MaaSに参加する複数の交通事業者の運賃設定に係る手続のワンストップ化、MaaS協議会制度の創設(新モビリティサービス事業)
- ※MaaS: Mobility as a Service

交通インフラに対する支援の充実

【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

- 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付制度の拡充
 - ・多様な関係者の連携による鉄道インフラや物流拠点の整備（※予算関連）



【目標・効果】地域の移動手段の確保・充実のため、地方公共団体主導で公共交通サービスを改善、地域の輸送資源を総動員する取組を推進

(KPI)・地域公共交通計画の策定件数	: 524件 (2019年7月時点) ⇒ 1,200件 (2024年度)
・地域公共交通計画を立地適正化計画と併せて策定した市町村数	: 172市町村(2019年7月時点) ⇒ 400市町村(2024年度)
・地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数	: 46件 (2019年7月時点) ⇒ 200件 (2024年度)