





## ◀ 目 次 ▶

序 章	郡山市総合交通計画マスタープランの作成に当たって	1
序-1	計画作成の背景と目的	2
序-2	計画の構成	3
	(1) 計画に記載する事項 (2) SDGs との関連性	
序-3	計画の位置付け	6
序-4	対象区域及び計画期間	7
第1章	現状と課題	9
1-1	都市の特性と概況	10
	(1) 歴史 (2) 市域の変遷・地勢 (3) 土地利用	
	(4) 産業活動 (5) 周辺市町村との連携	
1-2	現状と課題	20
	(1) 人口の動向等 (2) 都市機能の配置 (3) 移動特性	
	(4) 道路・自転車・歩行者 (5) 公共交通	
	(6) バリアフリー・ユニバーサルデザイン (7) 多様な輸送資源	
1-3	公共交通に対する意識調査等	69
1-4	課題の整理	71
第2章	本市の都市づくりの方向性	73
2-1	本市の特長	74
2-2	今後の都市づくりの考え方	76
2-3	本市の将来都市構造	76
2-4	立地適正化計画に関して	78
	(1) 立地適正化計画の概要 (2) 郡山市立地適正化計画	
第3章	総合交通計画マスタープランの基本的な方針及び目標等	81
3-1	総合交通計画マスタープランの概要	82
3-2	交通に関する取組の推進に当たって	84
3-3	基本的な方針	84
3-4	計画の目標	85
3-5	将来の交通ネットワークの体系	86
	(1) 道路ネットワーク (2) 公共交通ネットワーク	
	(3) 自転車・歩行者ネットワーク	
	(4) 新たなモビリティサービス	

第4章	目標実現に向けた交通施策及び施策別のプロジェクト	96
4-1	交通施策	97
4-2	個別プロジェクト一覧	98
4-3	個別プロジェクト	99
4-4	事業計画の作成に関して	141
4-5	個別プロジェクトの実施プログラム	143
第5章	バリアフリー化の推進に関して	145
5-1	バリアフリー化の推進に当たって	146
	(1)背景と目的 (2)制度の概要	
	(3)バリアフリー法における市町村計画のイメージ	
	(4)計画に記載する事項 (5)計画期間	
5-2	移動等円滑化促進方針(バリアフリーマスタープラン)	153
	(1)バリアフリーマスタープランについて	
	(2)これまでの取組 (3)本市のバリアフリーに関する課題	
	(4)バリアフリー化の推進に関する基本的な方針及び目標	
	(5)移動等円滑化促進地区の考え方 (6)促進地区の設定	
	(7)生活関連施設及び生活関連経路の設定	
	(8)各移動等円滑化促進地区 (9)移動等円滑化の促進に関して	
	(10)移動等円滑化の促進に向けた役割分担等	
	(11)ソフト施策の取組 (12)届出制度	
5-3	移動等円滑化基本構想(バリアフリー基本構想)	178
	(1)バリアフリー基本構想について	
	(2)重点整備地区の考え方 (3)重点整備地区の設定	
	(4)生活関連施設及び生活関連経路の設定 (5)各重点整備地区	
	(6)実施すべき特定事業 (7)バリアフリー化促進に関する支援	
第6章	計画の評価方法と進行管理	195
6-1	評価指標に係る目標値の設定	196
6-2	進行管理	198
資料編		199
資料-1	関連計画	200
資料-2	こおりやまユニバーサルデザイン推進協議会の提言	216

# 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。

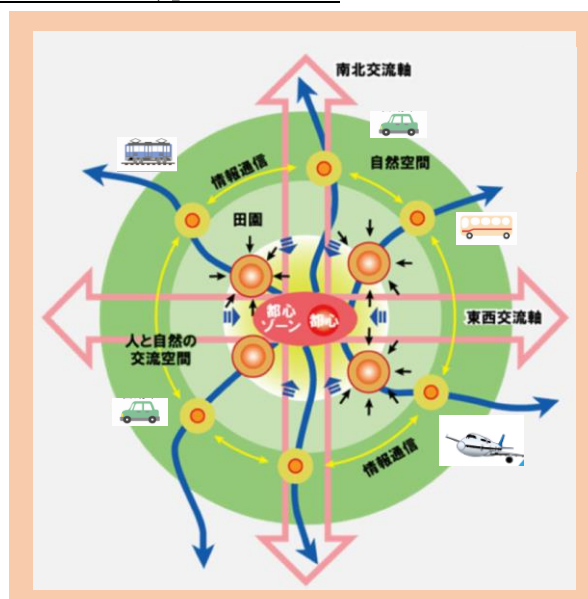
なお、SDGs の 17 ゴールのうち、「郡山市総合交通計画マスタープラン」においては、以下の 6 つのゴール達成への寄与を目指します。



### ※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。



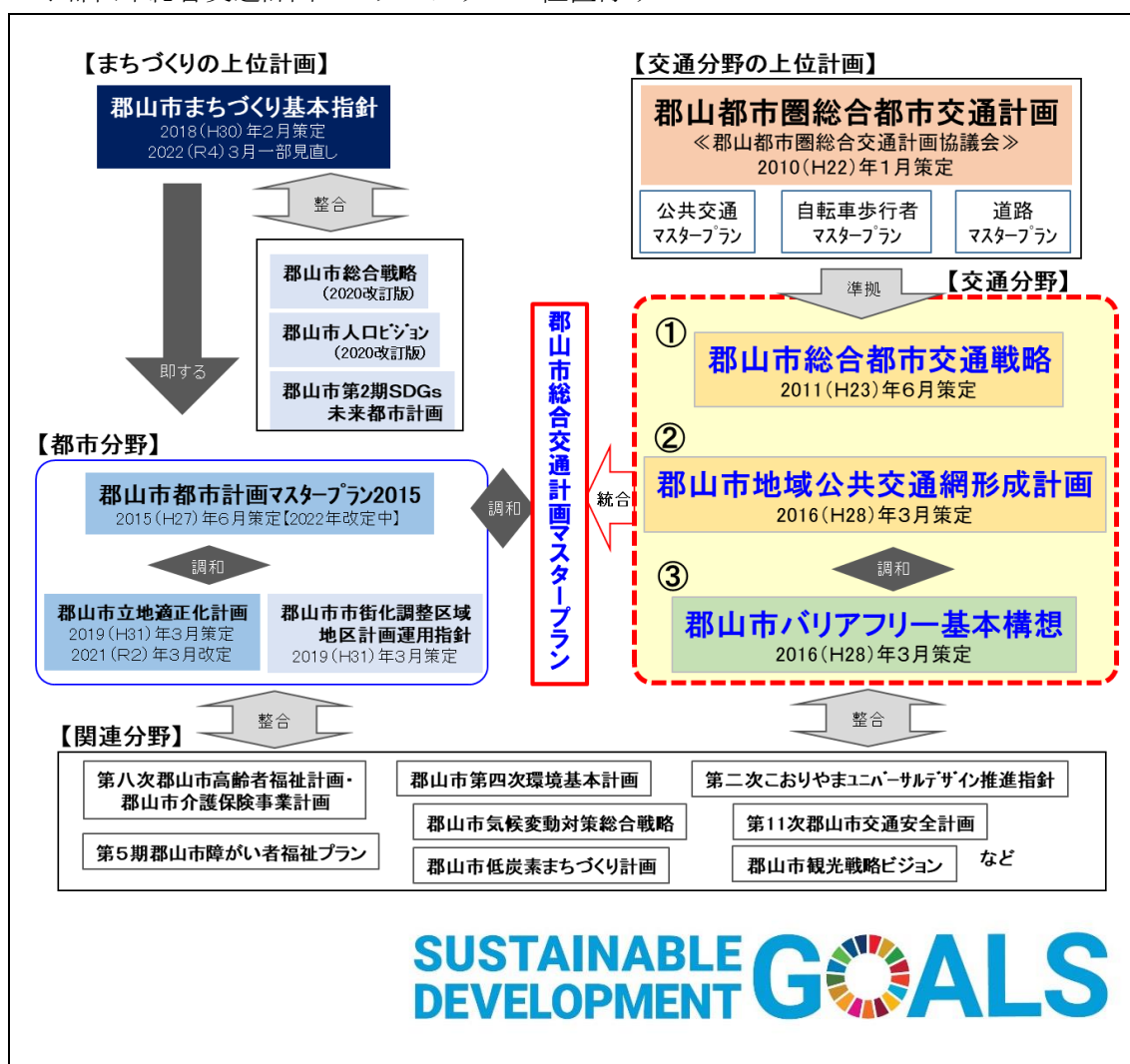
※郡山市都市計画マスタープラン 2015 のデータを加工

### 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。

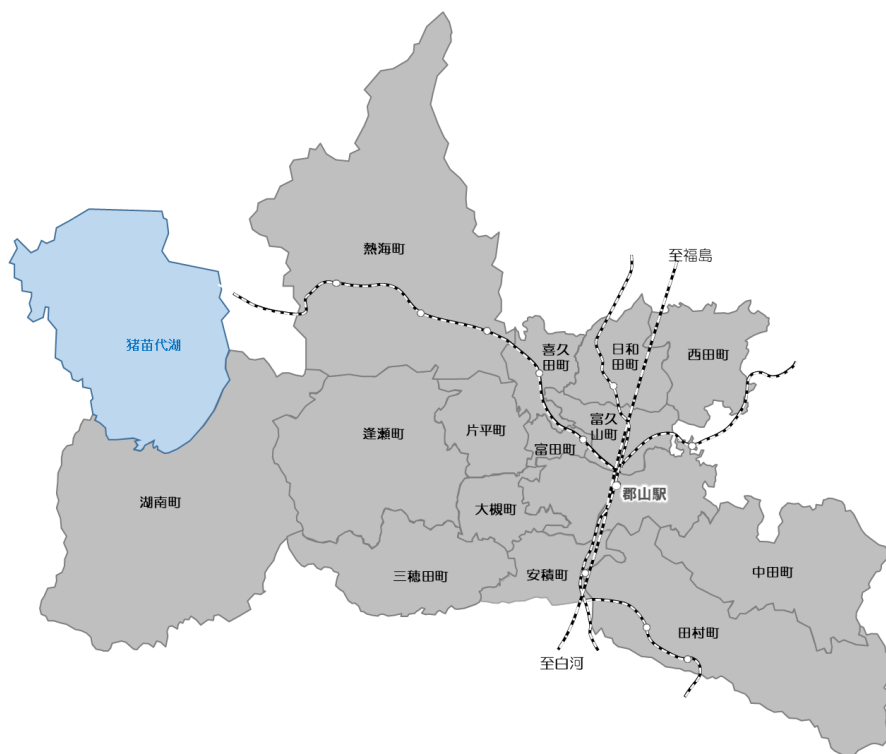
#### ◆郡山市総合交通計画マスタープランの位置付け



## 序-4 対象区域及び計画期間

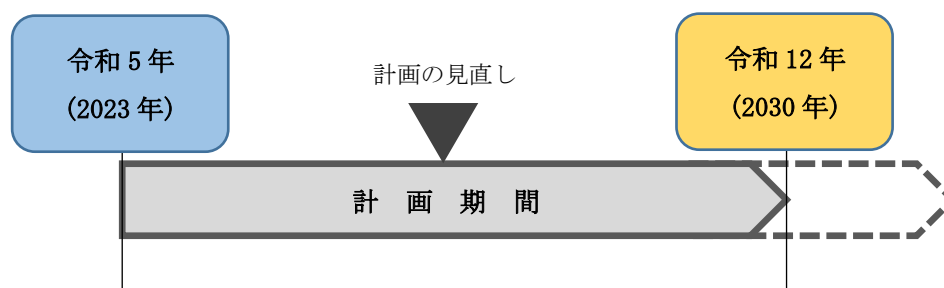
### (1) 対象区域

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。

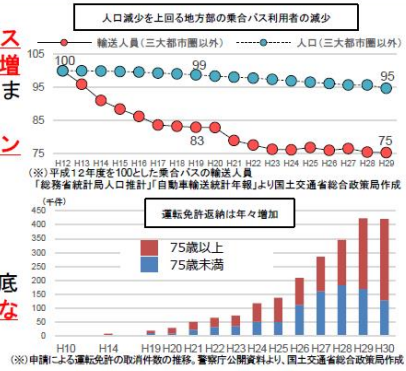


【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正内容】

●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)

# 第1章

現状と課題

## 第1章 現状と課題

### 1-1 都市の特性と概況

#### (1) 歴史

本市は、江戸後期には奥州街道の一宿場町として、多くの人々の往来や物資の流通が盛んとなり、当時から交通の要衝として栄えていました。明治初期には、安積開拓・安積疏水の開さく事業により、全国から旧士族約2千人が入植し、発展の礎となりました。安積疏水の完成は、経済発展の原動力となり、その後、明治20(1887)年の東北本線(上野ー郡山間)の開通をはじめ、明治31(1898)年には岩越鉄道(現:磐越西線)、大正6(1917)年には平郡線(現:磐越東線)、昭和9(1934)年には水郡線などの鉄道網により、工業、商業が発達し、市制施行の大正13(1924)年9月1日には、人口約4万人の都市に発展しました。

それ以降、昭和39(1964)年の常磐・郡山地区新産業都市指定、翌昭和40(1965)年の大同合併を経て、人口約22万人を数える広域都市となり、昭和48(1973)年の東北自動車道をはじめ、東北新幹線、磐越自動車道の開通や平成5(1993)年の福島空港の開港など、道路、鉄道、空港が結節する高速交通の要衝としての機能を高め、「陸の港」としての地位を確立しました。こうした交通網と培われた産業集積を背景に、農・商・工がバランスよく発展し、平成9(1997)年には東北地方で最初の「中核市」に移行、人口約33万人の東北有数の都市として着実に成長を遂げ、「人」「モノ」「カネ」「情報」が繋がり交流する「経済県都」・「知の結節点」として、さらなる発展を続けています。

このような中、平成23(2011)年3月に発生した東日本大震災と東京電力福島第一原子力発電所事故は、本市に甚大な被害をもたらし、未曾有の大災害からの復旧・復興に向け全市一丸となって取り組んできました。

現在は、福島県の中央に位置する地理的優位性や充実した交通網を生かしながら、中核市としての都市責任を果たし、近隣市町村との連携により、活力ある地域経済を維持活性化するため、17市町村による「こおりやま広域

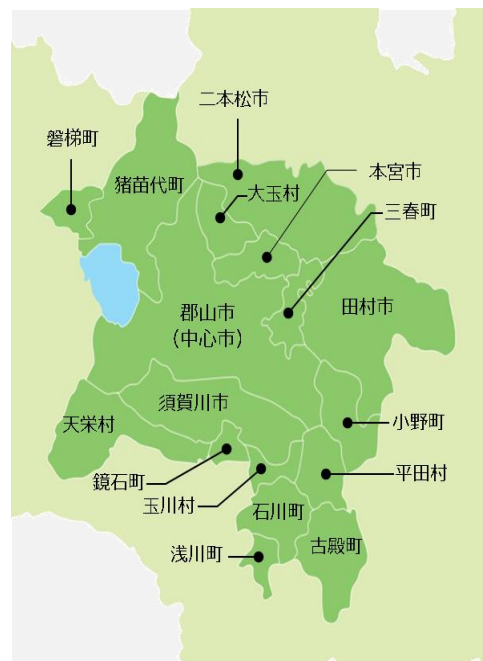


●安積疏水全図

出典:安積疏水土地改良区HP



●新産業都市指定(昭和39年)



●こおりやま広域連携中枢都市圏  
構成市町村

連携中枢都市圏」を形成し、広域的に学び、働き、暮らし続けることができる圏域づくりを進めています。

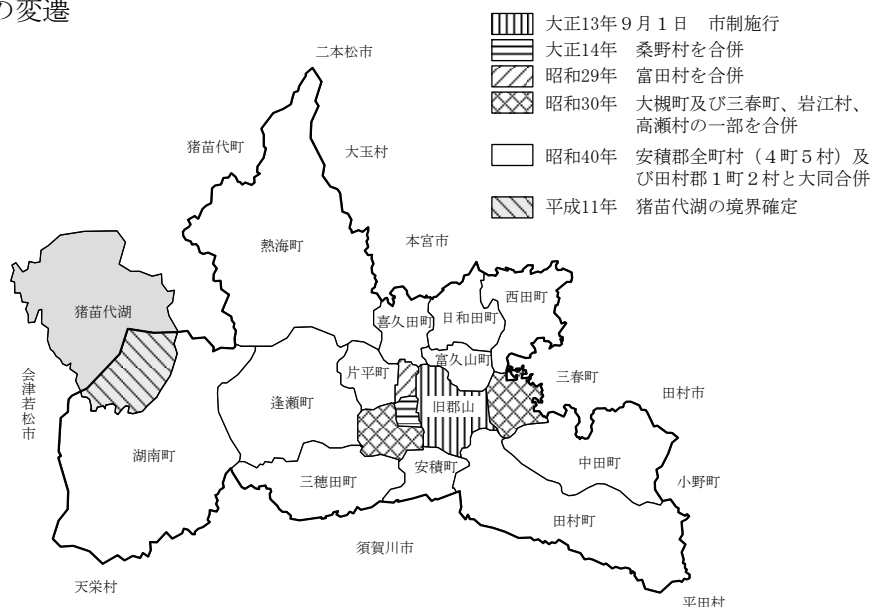
さらに、本市は令和元(2019)年7月に SDGs 未来都市・モデル事業に選定され、「誰一人取り残されない」SDGs の目標達成に向け、セーフコミュニティの推進をはじめ、5G時代、Society5.0にも即応できるデジタルトランスフォーメーション(DX)化の加速や、「気候変動・地球温暖化」対策としてのゼロカーボン・グリーントランスフォーメーション(GX)の推進、地域全体で子どもを育む「ベビーファースト」など、ウィズコロナ時代にも対応した地域づくりの実現を進めています。

## (2) 市域の変遷・地勢

### ① 市域の変遷

大正13(1924)年9月1日、全国99番目の市として「郡山市」が誕生しました。現在では、東西46.78km、南北39.95km、総面積は猪苗代湖の一部も含まれ757.20km<sup>2</sup>となりました。

#### ●市域の変遷



#### ●地域の基礎情報

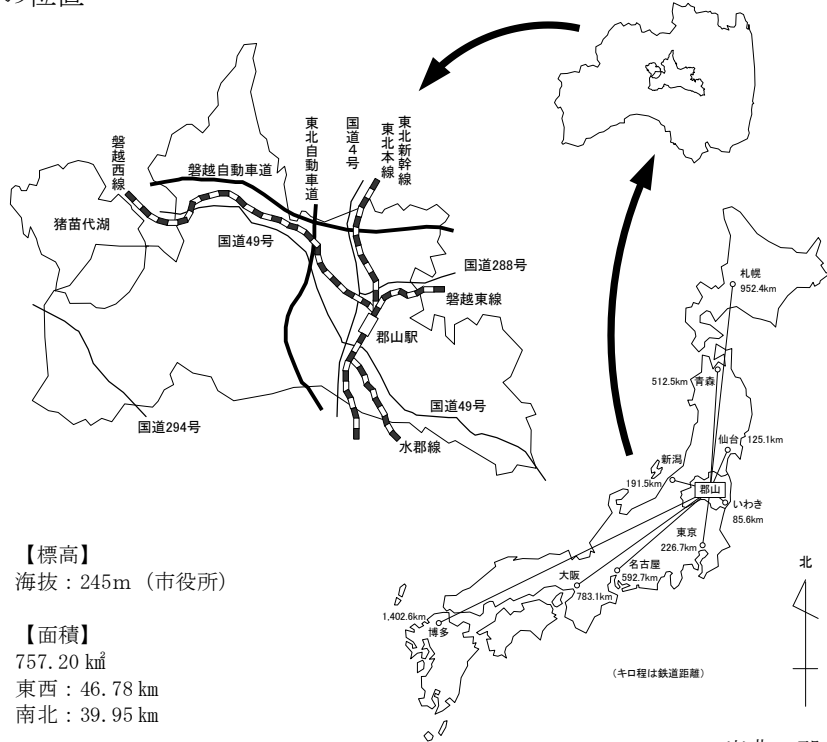
地区	面積(km <sup>2</sup> )	面積割合	2021(R3)人口(人)	人口割合	人口密度(人/km <sup>2</sup> )
総数	757.20	-	326,149	-	430.73
郡山※	56.62	7.5%	181,971	55.8%	3213.90
安積	17.43	2.3%	35,064	10.8%	2011.70
三穂田	44.47	5.9%	3,990	1.2%	89.72
逢瀬	72.02	9.5%	3,721	1.1%	51.67
片平	18.76	2.5%	6,288	1.9%	335.18
喜久田	15.57	2.1%	12,262	3.8%	787.54
日和田	22.53	3.0%	10,446	3.2%	463.65
富久山	16.56	2.2%	37,988	11.6%	2293.96
湖南	167.76	22.2%	2,737	0.8%	16.31
熱海	151.20	20.0%	5,293	1.6%	35.01
田村	91.75	12.1%	18,090	5.5%	197.17
西田	27.29	3.6%	4,075	1.2%	149.32
中田	55.24	7.3%	4,224	1.3%	76.47

令和3(2021)年10月1日現在  
 ※富田、大槻を含む  
 出典：郡山市統計書掲載数値から作成

## ② 市域の地勢

郡山市は、福島県の中央部に位置し、安積平野又は郡山盆地と呼ばれる平たん地を中心に市街地が広がった西高東低の地形で、西は猪苗代湖の一部を有し、東は阿武隈山地、北は安達太良山頂に達しています。

### ●郡山市の位置

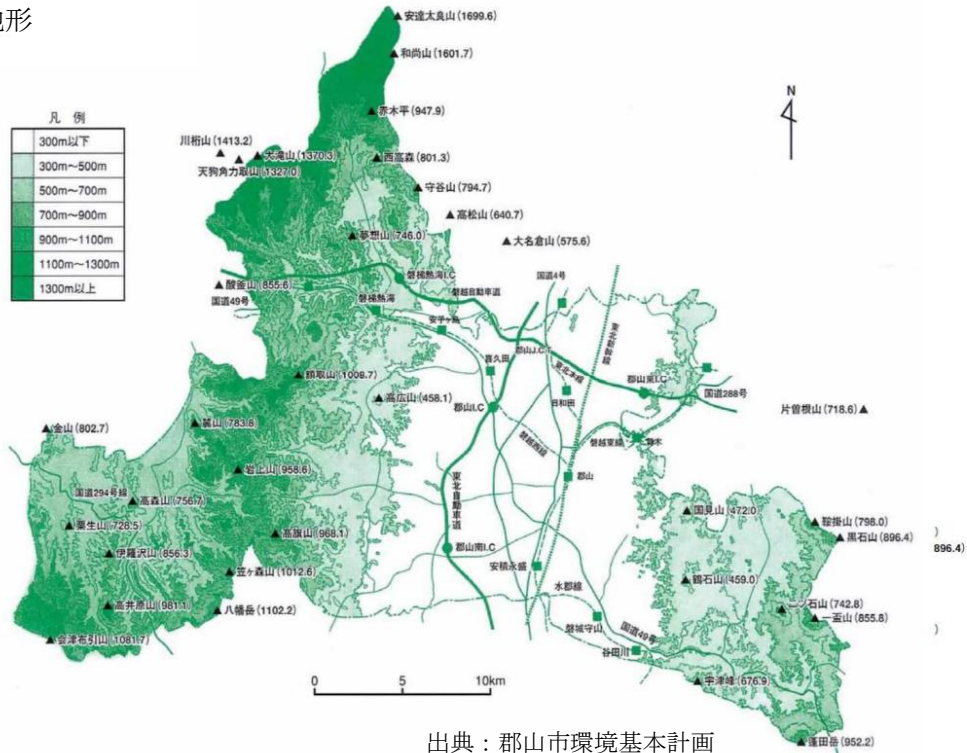


【標高】  
 海拔：245m（市役所）

【面積】  
 757.20 km<sup>2</sup>  
 東西：46.78 km  
 南北：39.95 km

出典：郡山市統計書

### ●郡山市の地形



出典：郡山市環境基本計画



### (3) 土地利用

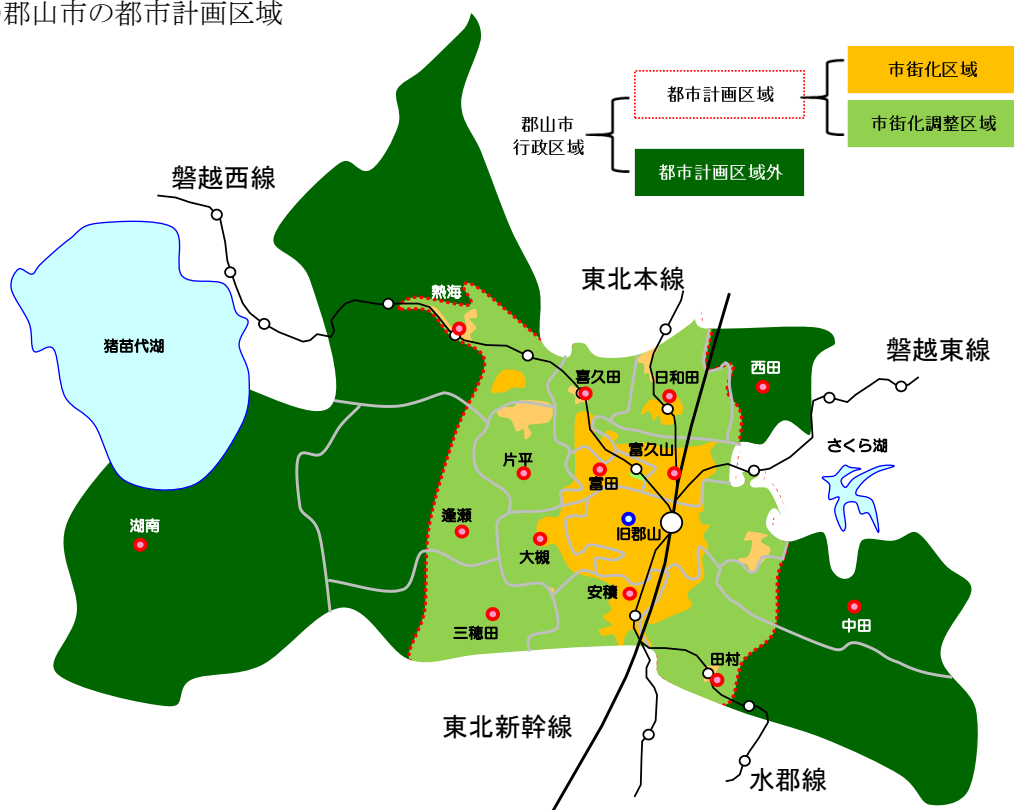
#### ① 都市計画区域

本市は、行政区域の 35.7%にあたる 27,023.5ha を都市計画区域に指定しています。都市計画区域は、優先的かつ計画的に市街化を図る「市街化区域」と市街化を抑制する「市街化調整区域」の二つの区域に区分されます。

#### ② 区域区分（市街化区域・市街化調整区域）

本市では、昭和 45（1970）年 10 月 15 日に市街化区域及び市街化調整区域を定めており、令和 4（2022）年 3 月現在、区域の規模は、市街化区域が 6,886.3ha、市街化調整区域が 20,137.2ha となっています。

#### ●郡山市の都市計画区域



	面積 (ha)	面積の割合 (%)	人口 (人)	人口の割合 (%)	
(1)市域【(2)+(3)】	75,720.0	100.0	≒329,400	100.0	
(2)都市計画区域【イ+ロ】	27,023.5	35.7	313,370	95.1	
	イ)市街化区域	6,886.3	9.1	267,870	81.3
	ロ)市街化調整区域	20,137.2	26.6	45,500	13.8
(3)都市計画区域外	48,696.5	64.3	16,030	4.9	

※人口は2021年4月1日の数値を丸め

出典：郡山市（都市政策課）

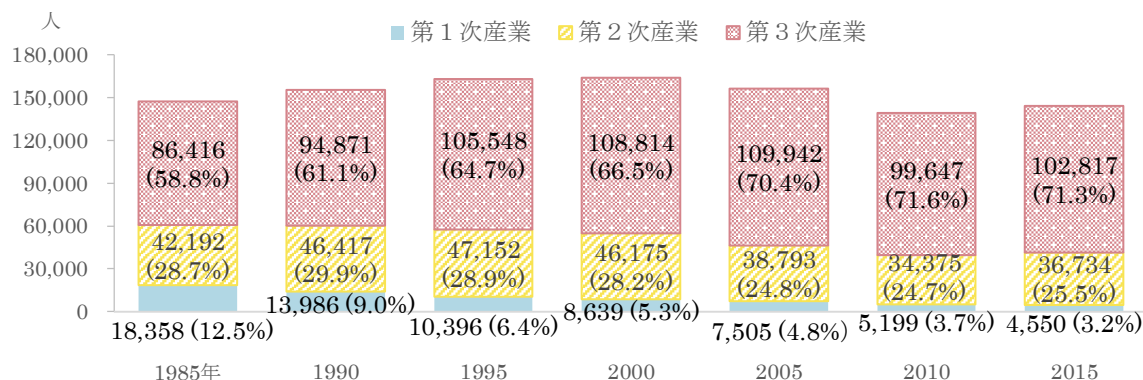
#### (4) 産業活動

##### ① 就業人口

産業別就業者数の割合は、平成 27 (2015) 年現在、第一次産業が 3.2%、第二次産業が 25.5%、第三次産業が 71.3%となっており、第三次産業の割合が圧倒的に高くなっています。

##### ● 産業別就業者数

各年 10 月 1 日現在



資料：国勢調査

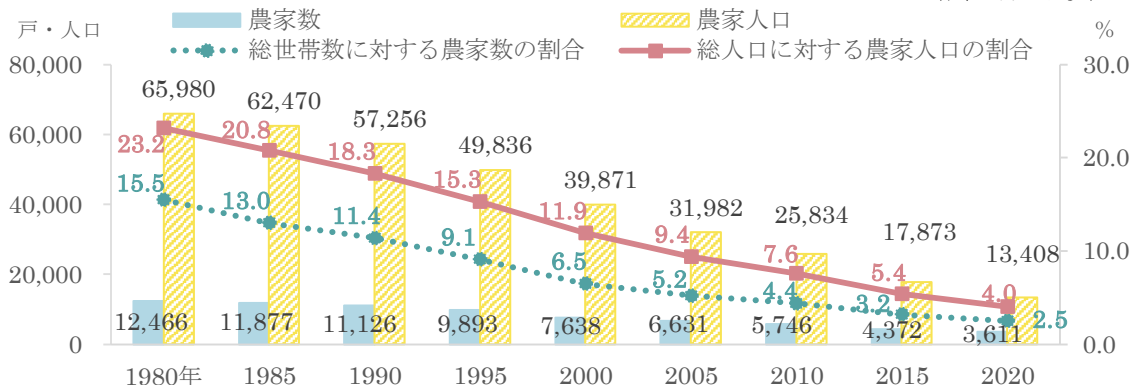
※「分類不能」の産業を含まない

##### ② 農林業

農家数及び経営耕地面積ともに減少傾向にあり、令和 2 (2020) 年時点では農家数が 3,611 戸、経営耕地面積は 8,281ha となっています。

##### ● 農家数・農家人口・農家率

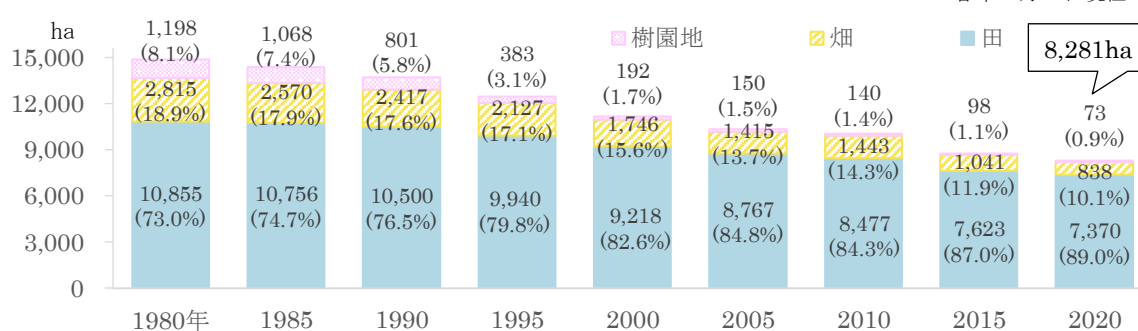
各年 2 月 1 日現在



資料：農林業センサス

##### ● 経営耕地面積

各年 2 月 1 日現在

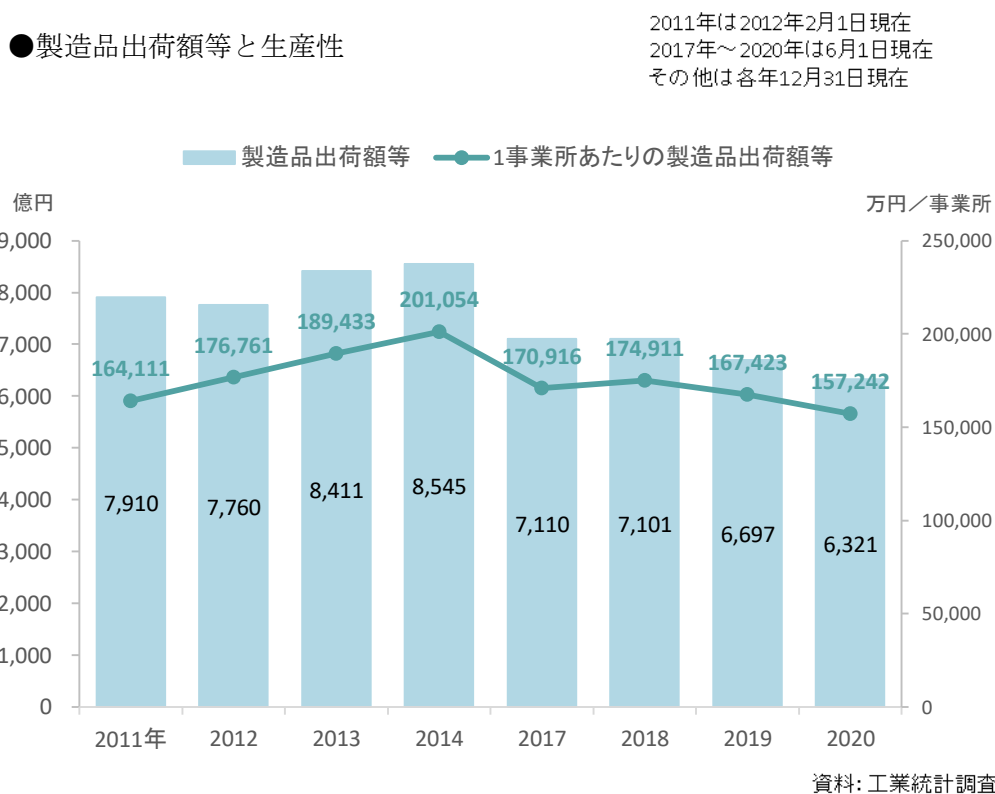
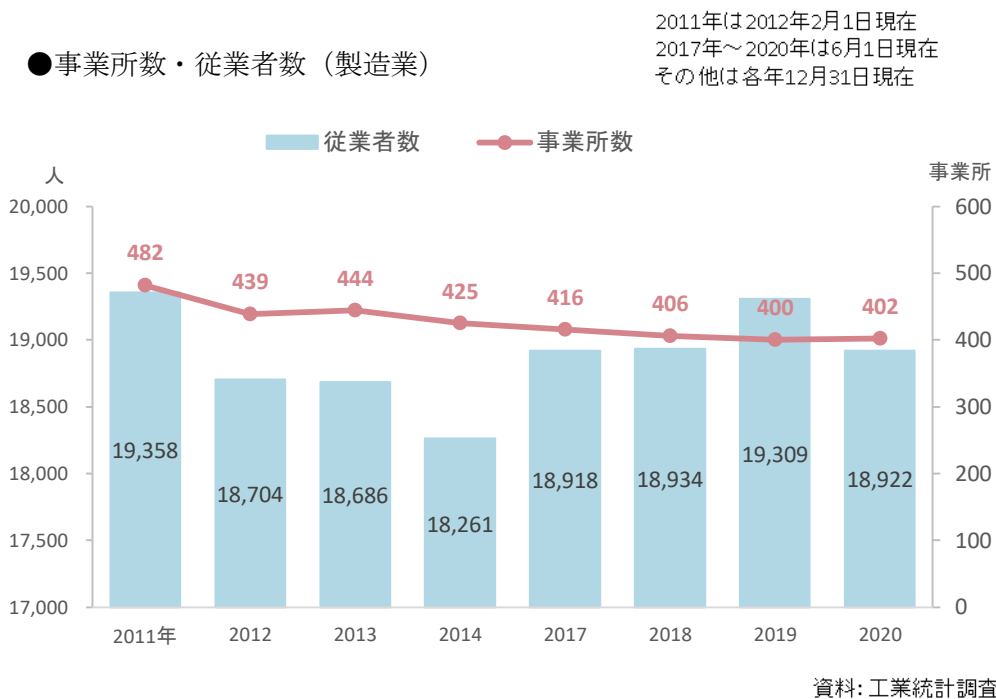


※2000,2005,2010,2015 年は販売農家の集計、2020 年は農業経営体 (個人) の集計

資料：農林業センサス

### ③ 工業

事業所数及び従業者数は平成 23（2011）年の東日本大震災の影響により一時減少しましたが、2017 年以降ほぼ横ばいに推移しており、令和 2（2020）年時点では従業者数が 18,922 人、事業所数が 402 事業所となっています。一方で、製造品出荷額等は東日本大震災以降も上昇傾向にありましたが、2017 年以降減少に転じており、令和 2（2020）年時点で、6,321 億円となっています。



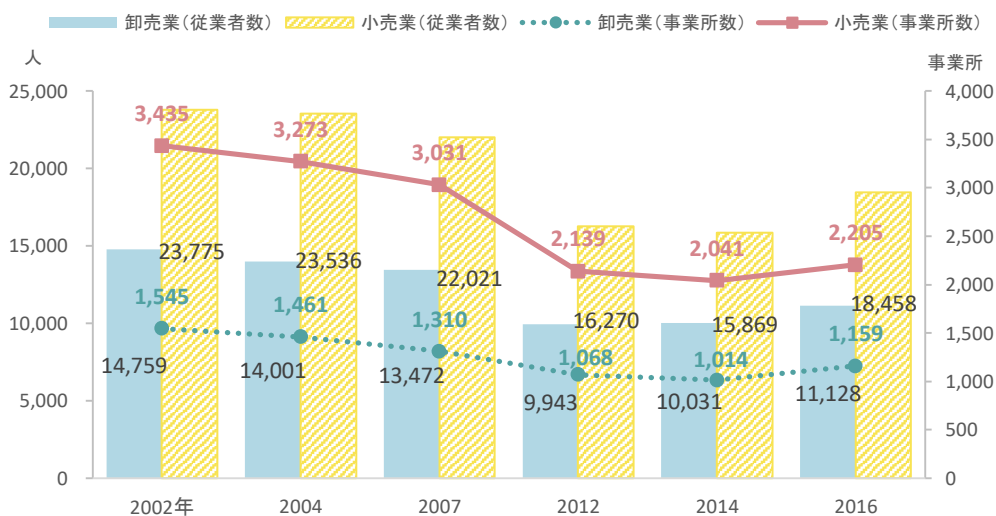
#### ④ 商 業

卸売業は事業所数、従業者数、年間販売額のいずれも減少傾向にあり、特に平成 23（2011）年の東日本大震災の影響により大きく減少しましたが、回復傾向にあり、平成 28（2016）年時点で、事業所数が 1,159 事業所、従業者数が 11,128 人、年間販売額が 9,693 億円となっています。

また、小売業の事業所数及び従業者数も同様の傾向にありますが、年間販売額は東日本大震災以降減少しつつ増加し、平成 28（2016）年時点で、事業所数が 2,205 事業所、従業者数が 18,458 人、年間販売額が 4,337 億円となっています。

●事業所数・従業者数（卸売・小売）

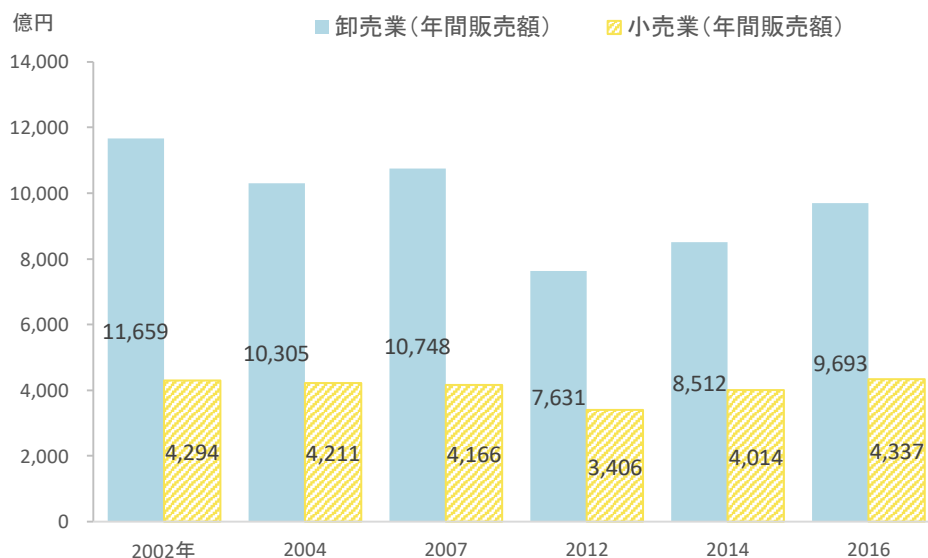
2012年は2月1日現在  
2014年は7月1日現在  
その他は各年6月1日現在



資料：経済センサス

●年間販売額（卸売・小売）

2012年は2月1日現在  
2014年は7月1日現在  
その他は各年6月1日現在

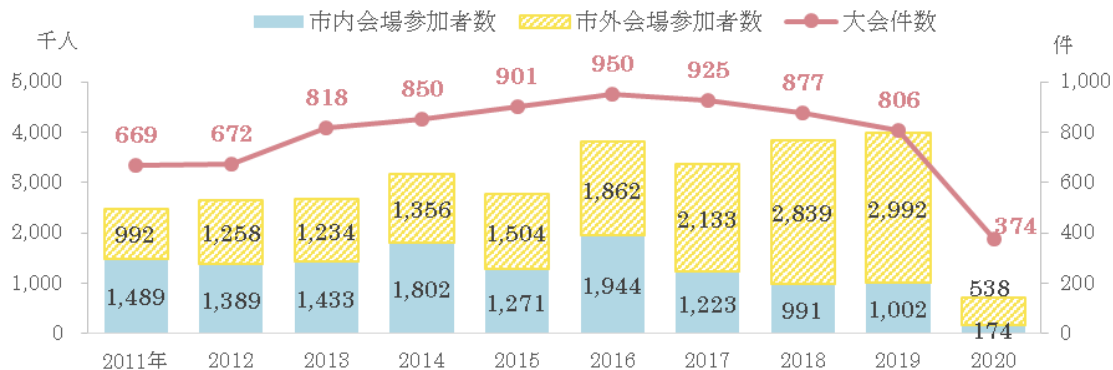


資料：経済センサス

### ⑤ 観光・コンベンション

本市は、温泉や歴史的・文化的遺産を有しており、また、ビッグパレットふくしまや郡山ユラックス熱海をはじめとするコンベンション施設の整備により、全国各地から数多くの観光客やビジネス客が訪れています。しかしながら、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和2（2020）年時点においては、大会件数、参加者数共に大きく減少しています。

#### ●郡山エリアコンベンション開催状況

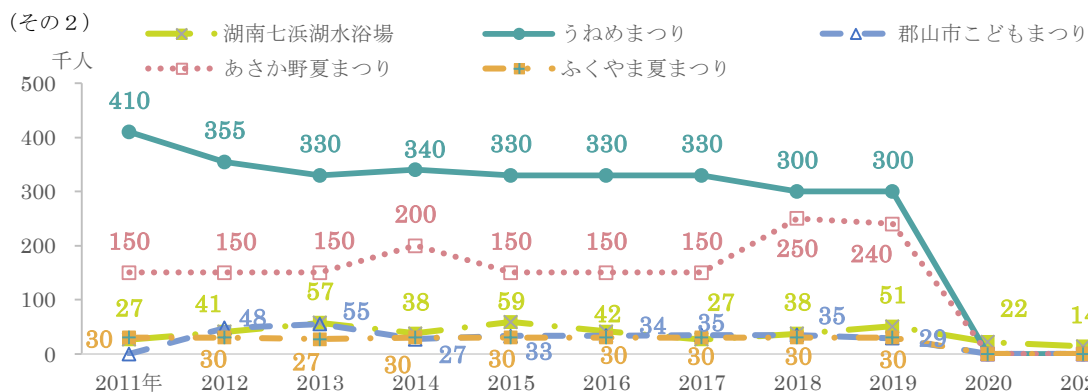
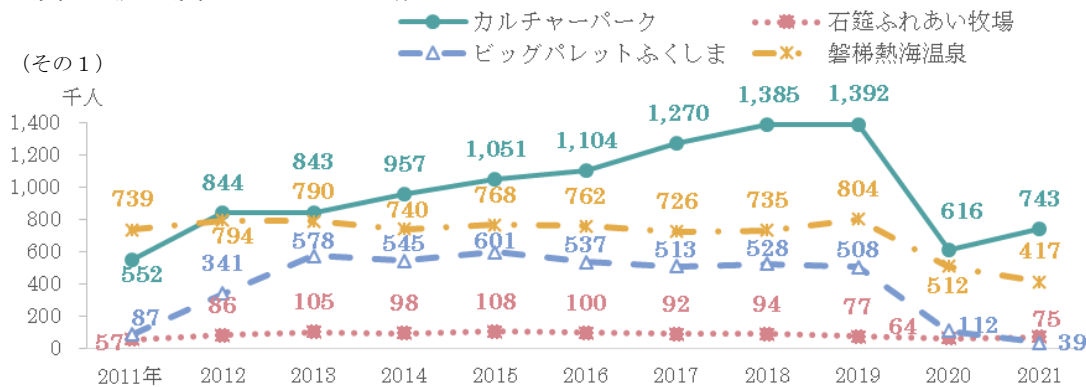


※郡山エリア・・・

ここでの「郡山エリア」とは、（公財）郡山コンベンションビューローを構成する郡山市、会津若松市、いわき市、白河市、須賀川市、喜多方市、二本松市、田村市、本宮市、大玉村、鏡石町、天栄村、下郷町、檜枝岐村、北塩原村、猪苗代町、西郷村、石川町、玉川村、平田村、古殿町、三春町、小野町の23市町村のエリア

資料：（公財）郡山コンベンションビューロー

#### ●観光施設・観光イベント入込数



※2011年の郡山市子どもまつりは東日本大震災の影響により中止

2020、2021年のまつりは、新型コロナウイルスの影響により中止

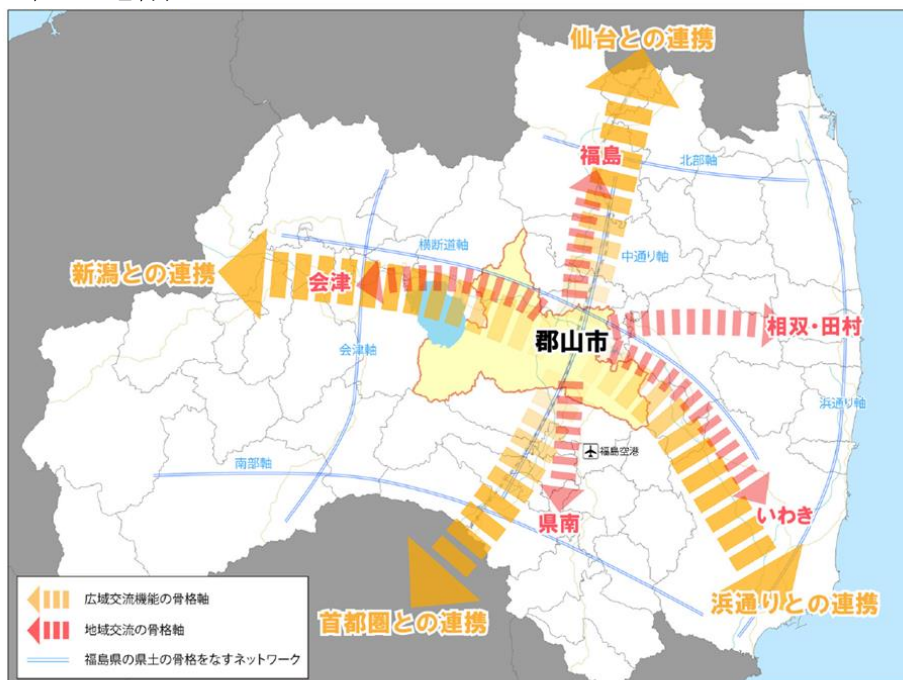
資料：郡山市（観光課）

## (5) 周辺市町村との連携

### ① 立地特性

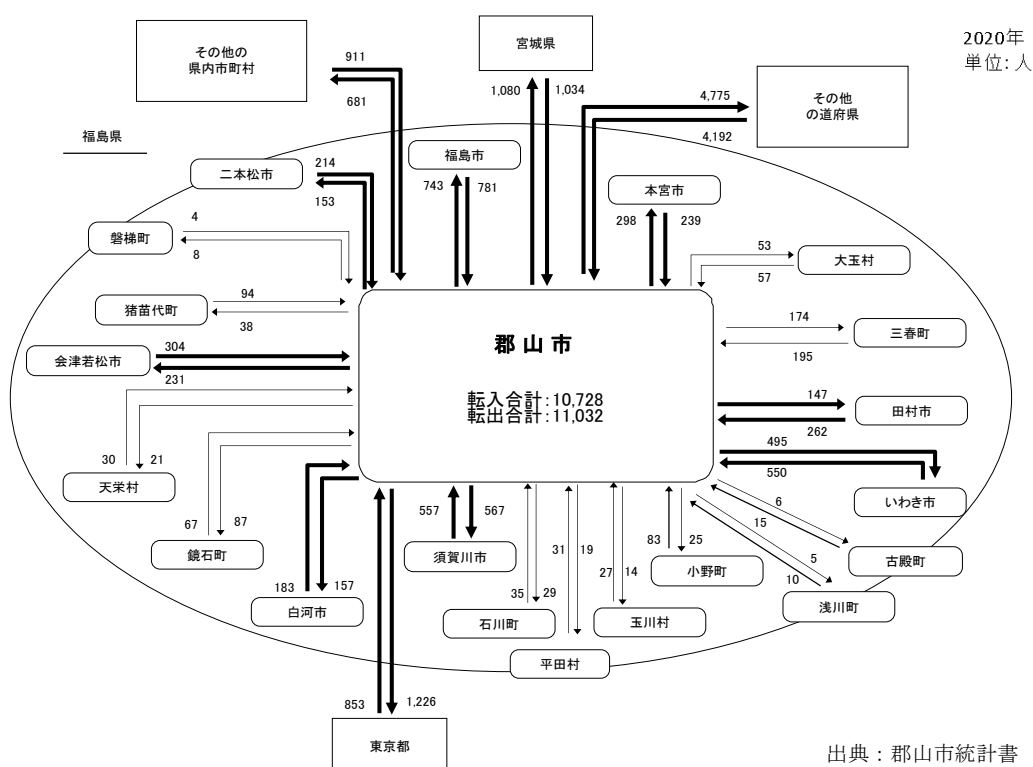
本市は、福島県の中央に位置するとともに、首都圏と東北、さらには太平洋側と日本海側とを結ぶ広域的なネットワークの結節点となっています。利便性の高さから、産業、教育、医療流通等の都市機能が集積する福島県の中心拠点となっています。

#### ● 郡山市の立地特性



出典：郡山市都市計画マスタープラン2015

#### ● 郡山市の転入・転出の状況



② こおりやま広域連携中枢都市圏（こおりやま広域圏）

本市は福島県の「経済県都」と称され、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していく必要があります。17市町村による「こおりやま広域圏」を形成し、少子高齢・人口減少社会にあっても地域を活性化し経済を持続可能なものとし、住民が安心して快適に暮らしを営んでいけるよう取組を進めています。

## つながる・広がる こおりやま広域圏

まゆみちゃん (本宮市)    がくとくん (郡山市)    ふたまたぎつね (天栄村)    キララちゃん (石川町)

たまちゃん (大玉村)

ポータン (須賀川市)

あさまる (浅川町)

口がほんしい (磐梯町)

牧場のあーさー (梁石町)

シャッピー (平田村)

ひでよくん (猪苗代町)

カブタン (田村市)

菊松くん (二本松市)

クックちゃん (玉川村)

やぶさめくん (古殿町)

小桜ちゃん (小野町)

こまりん (三春町)

ONE TEAM 17 円卓会議  
こおりやま広域圏は、各市町村が対等な立場で協議解決に取り組む仕組みです。

### みんなが“安心して 元気に”暮らせる広域圏に！

「こおりやま広域連携中枢都市圏（こおりやま広域圏）」は、福島県の中央に位置する17市町村で形成され、みんなが“安心して 元気に”暮らし続けられるよう、災害への備えや健康寿命の延伸など、「気候変動対応型全世代健康都市圏」を目指します。合言葉は「広め合う、高め合う、助け合う。」魅力あふれる「こおりやま広域圏」を、みんなで一緒に作りましょう！

詳しくはコチラ！

**郡山市**

お問い合わせ先  
郡山市政策開発部政策開発課  
〒963-8601 郡山市郡山一丁目23番7号  
TEL.024-924-2021  
selsaku@kaihatsukcity.koriyama.lg.jp

SDG 17  
2022年6月発行

① 郡山市	② 須賀川市	③ 二本松市	④ 田村市
⑤ 本宮市	⑥ 大玉村	⑦ 鏡石町	⑧ 天栄村
⑨ 磐梯町	⑩ 猪苗代町	⑪ 石川町	⑫ 玉川村
⑬ 平田村	⑭ 浅川町	⑮ 古殿町	⑯ 三春町
⑰ 小野町			

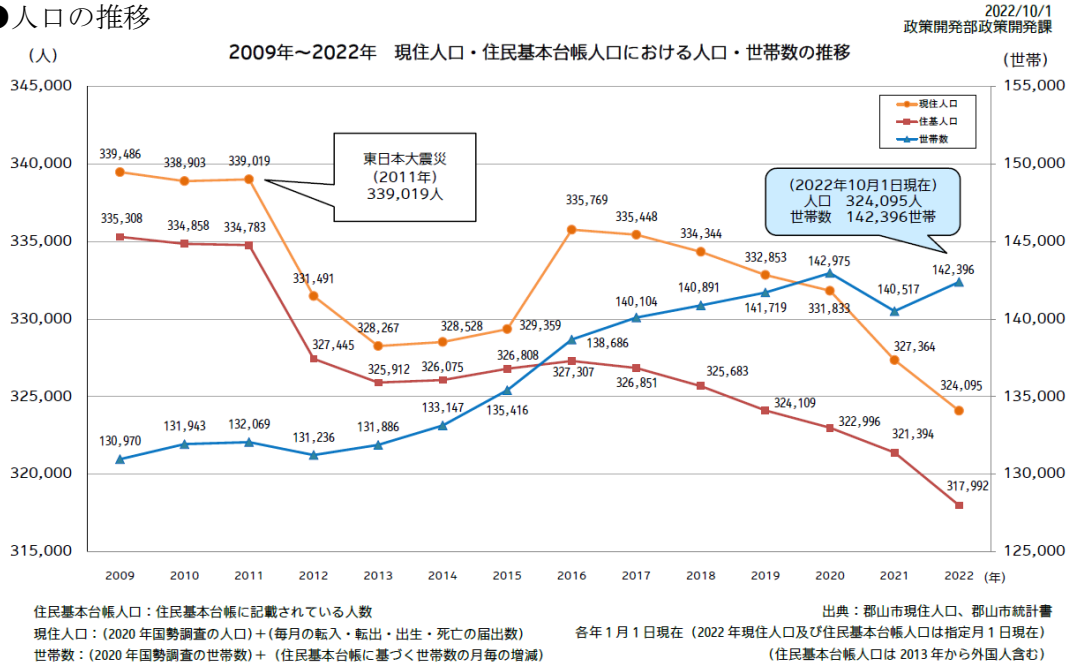
## 1-2 現状と課題

### (1)人口の動向等

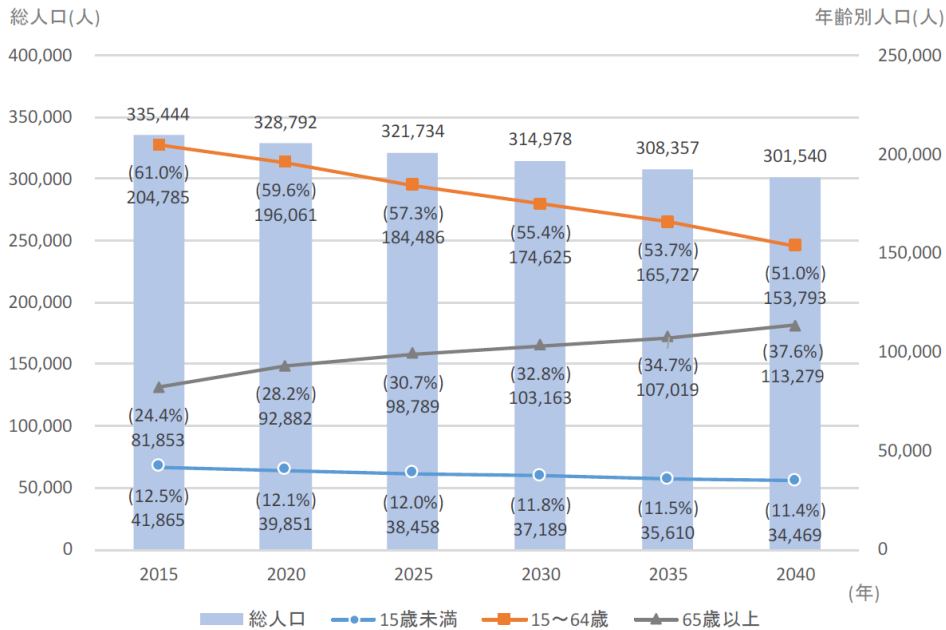
#### ① 人口の推移

本市の人口は、平成16（2004）年をピークに減少に転じ、令和4（2022）年の現住人口は、324,095人ですが、今後も減少していくことが予測されています。また、年齢別では、老年人口（65歳以上）は増加する一方、生産年齢人口（15歳～64歳）、年少人口（15歳未満）は減少し、少子高齢化の傾向は更に進むものと予測されています。

#### ●人口の推移



#### ●将来展望人口



※2015年は国勢調査による現住人口

2020年以降は、国立社会保障・人口問題研究所推計準拠の推計人口に、社会移動率や出生率の改善、近年の外国人の増加傾向を反映した将来展望人口

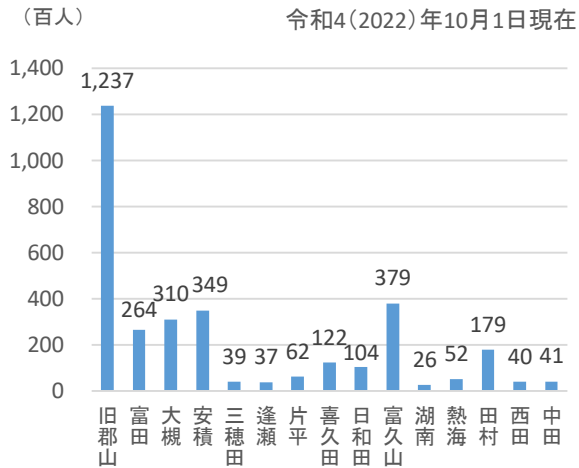
出典：郡山市人口ビジョン（2020改訂）



## ② 人口の分布

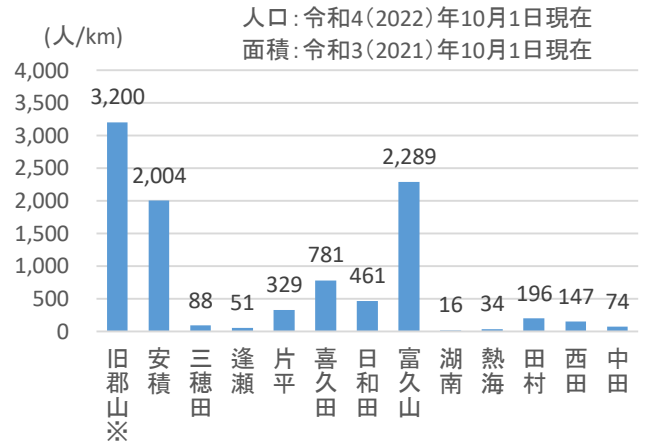
平成 27 (2015) 年の人口分布状況をみると、旧郡山地区を中心に富田町、大槻町、安積町、富久山町に人口が集中しています。また、郊外部において、宅地開発等により部分的に人口が集中している地区も見られます。

### ●地区別人口 (全年齢)



資料：現住人口

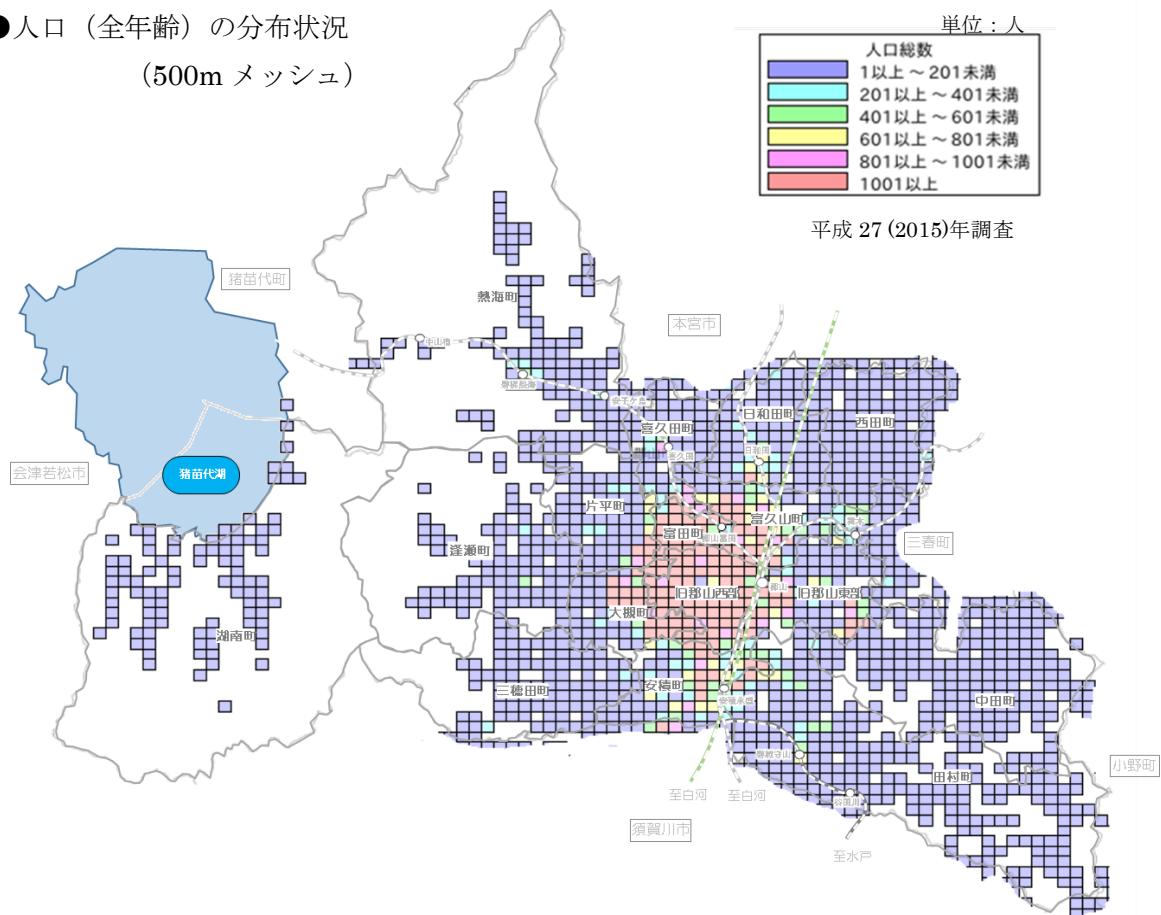
### ●地区別人口密度



※ここでの旧郡山は、旧郡山西部、旧郡山東部、富田町、大槻町を含む

資料：人口は現住人口、面積は総務法務課

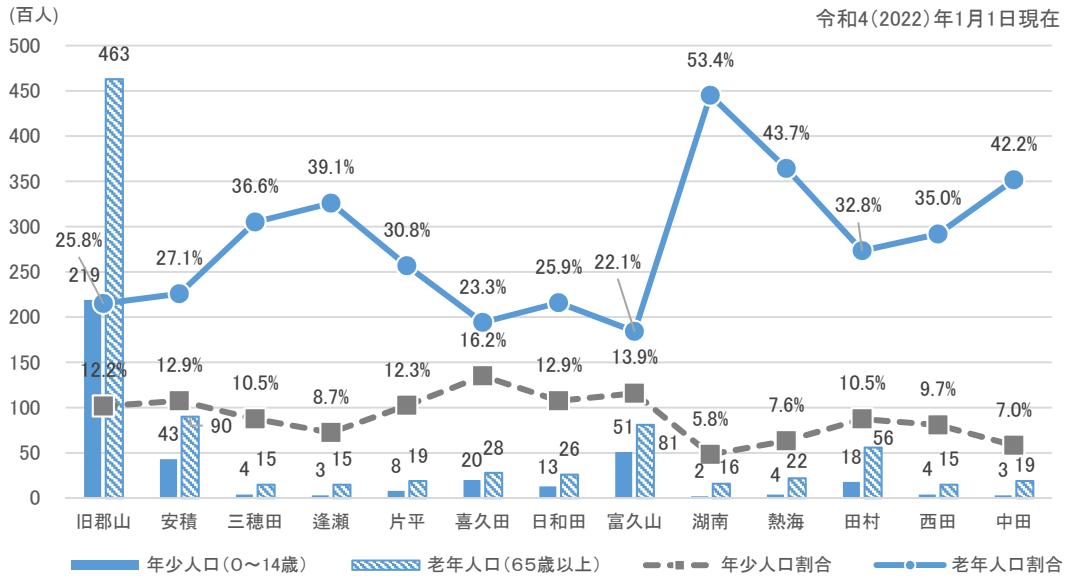
### ●人口 (全年齢) の分布状況 (500m メッシュ)



### ③ 年少・老年人口

地区別に年少人口（15歳未満）と老年人口（65歳以上）の状況をみると、人口規模の大きい旧郡山地区においては、年少・老年人口とも多くなっており、他の地区に比べて倍以上となっています。また、地区全人口に対する年少・老年人口の割合をみると、各地区とも年少人口の割合は8～16%となっているのに対して、老年人口の割合は郊外部において大きくなっており、特に湖南町、熱海町、中田町では4割以上を占めています。

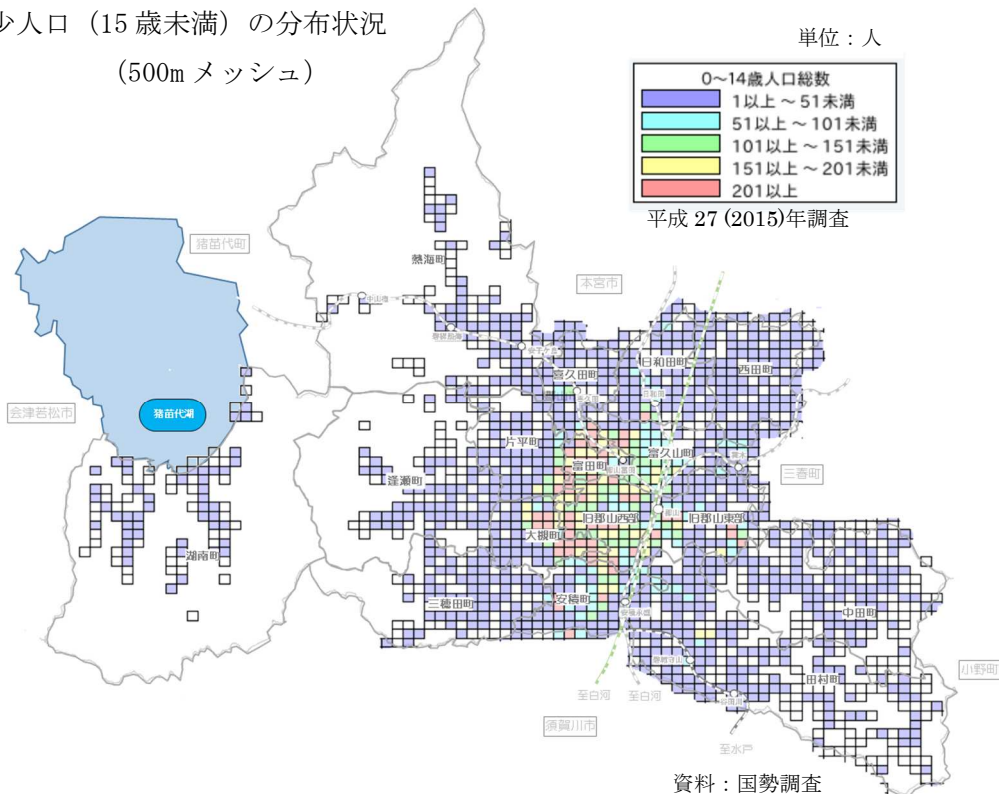
#### ●地区別年少・老年人口及び割合



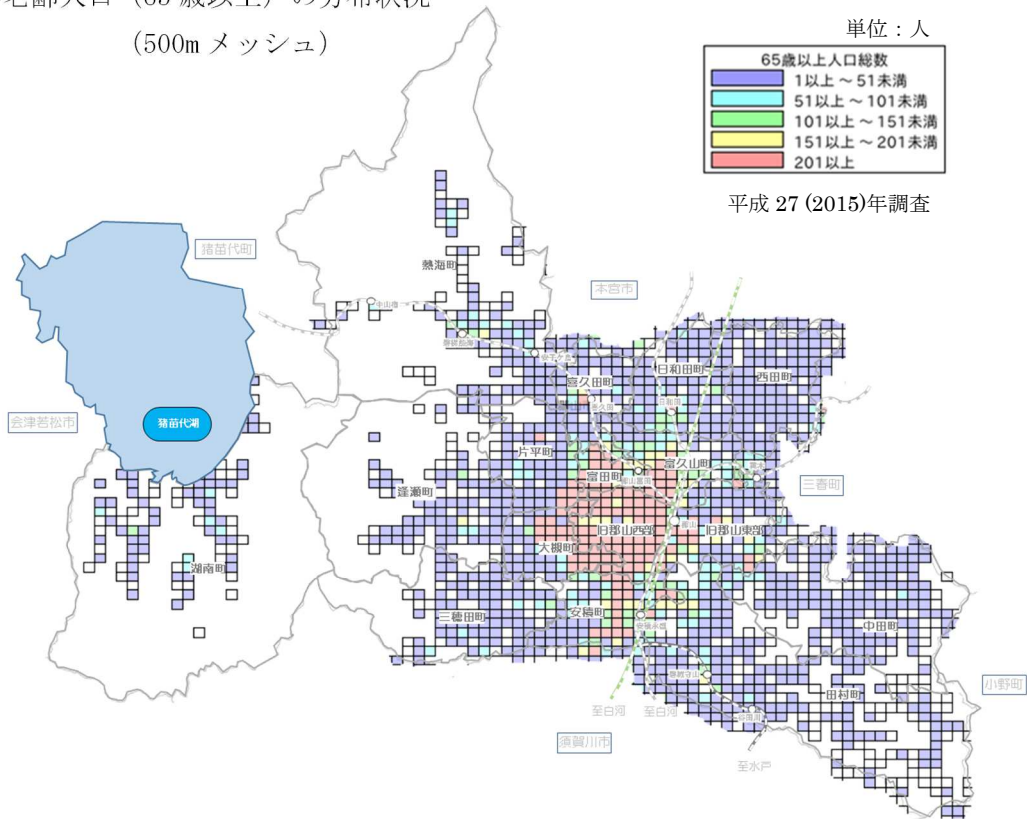
資料：住民基本台帳人口

#### ●年少人口（15歳未満）の分布状況

(500mメッシュ)

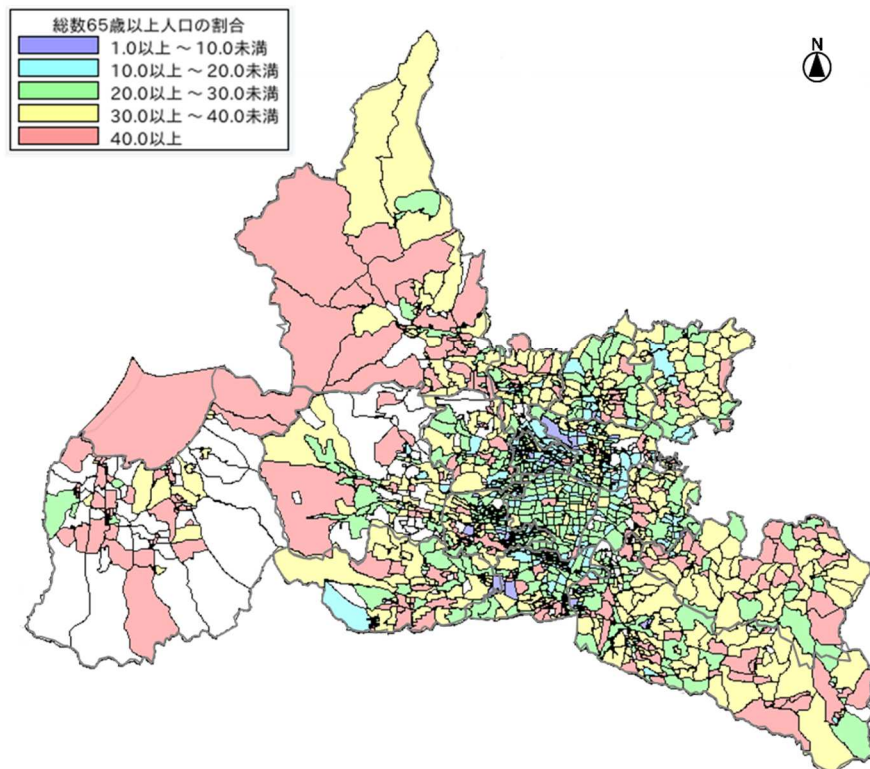


●老齡人口（65歳以上）の分布状況  
（500mメッシュ）



資料：国勢調査

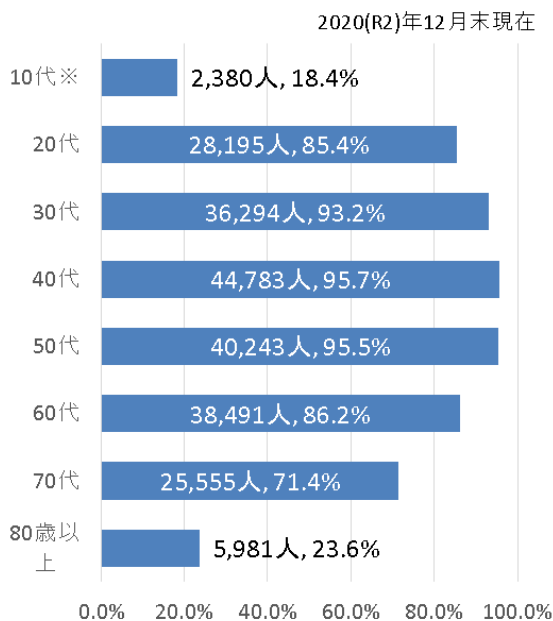
●地域別（町丁・字等別）の高齢化率



#### ④ 運転免許保有率及び運転免許の返納状況

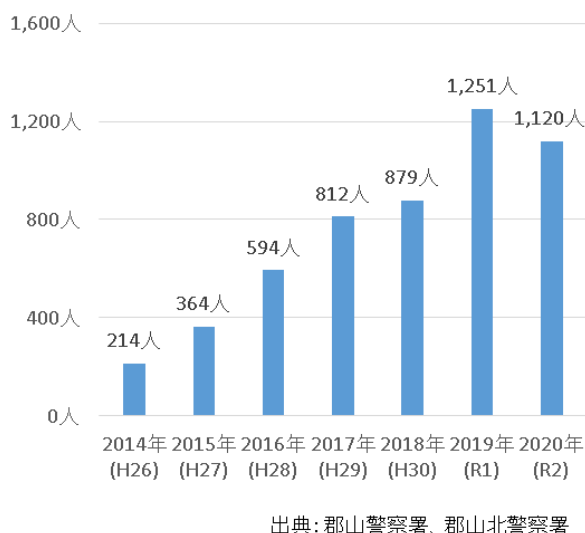
郡山市内の運転免許保有率をみると、60代以上の方々から免許保有率は低くなりますが、60代では約86.2%、70代では約71.4%、80代では約23.6%の保有状況になっています。一方、運転免許の返納者数も年々増加傾向にあり、自家用車による移動が困難な高齢者が更に増加すると予想されます。

●郡山市内における運転免許保有率

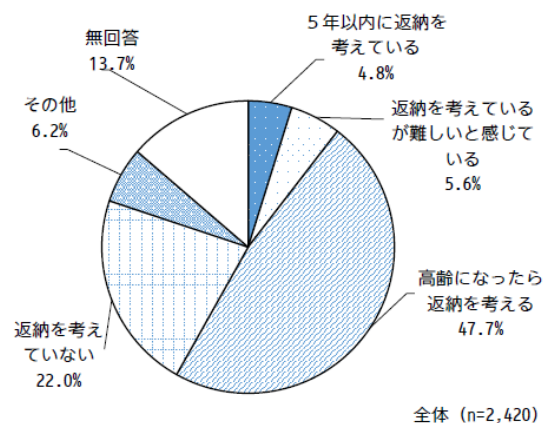


(資料) 運転免許保有者数: 福島県警察本部 令和3年度交通白書 住民基本台帳人口

●郡山市内における運転免許返納者数の推移



●郡山市内における運転免許の返納意識



資料: 移動実態及び公共交通に関する意識調査 (郡山市)

#### 《課題》 (1)人口の動向等

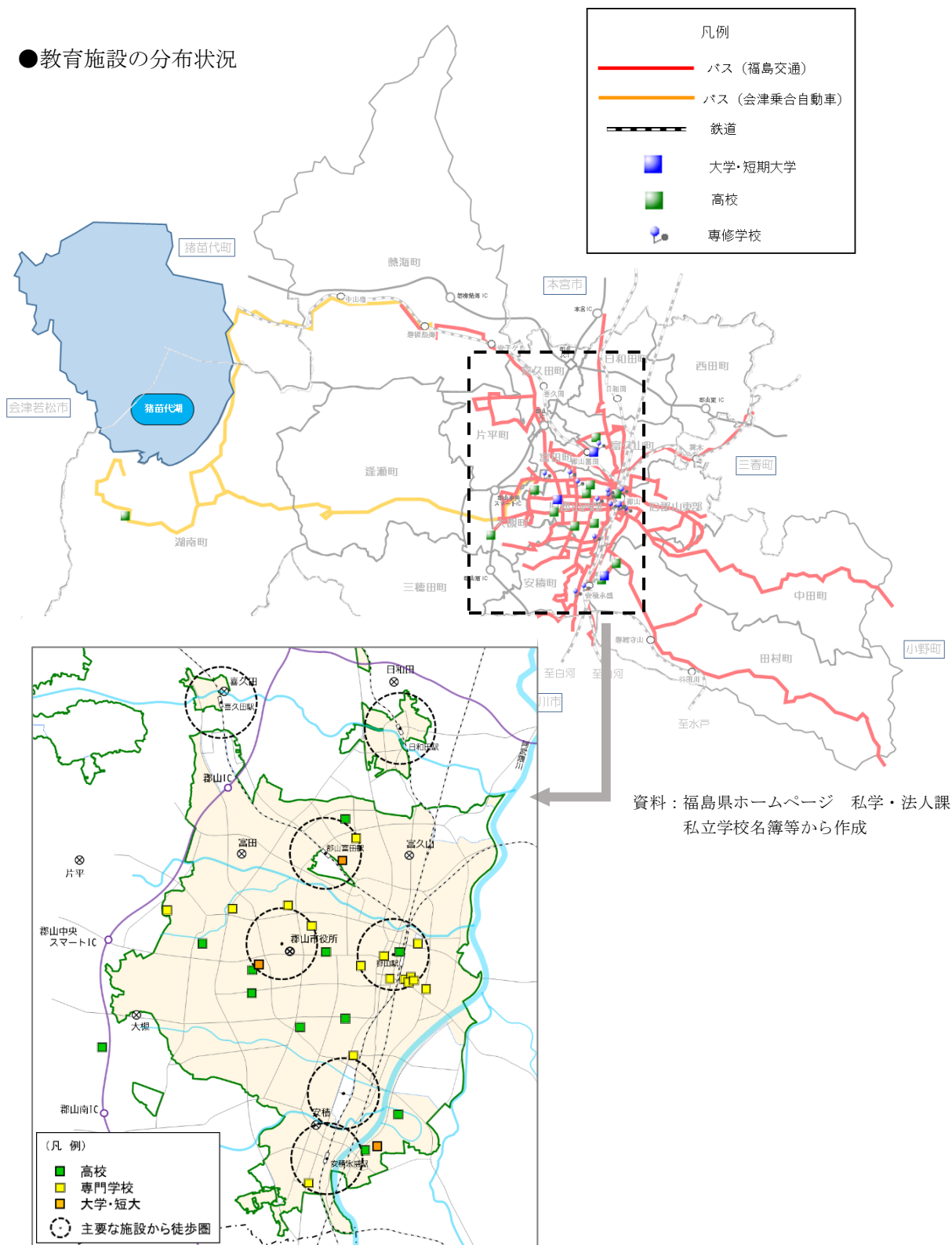
- ◆総人口の減少が予測される中、身体的に移動制約が高く、自動車の運転となる困難となる高齢者人口は増加する見込みであり、高齢者の生活の足の確保が必要になります。
- ◆運転免許の返納者数は年々増加しており、免許返納する方々への移手段の確保が必要になります。
- ◆人口減少が進む中において、市街地にお住まいの方々と郊外部にお住まいの方々の交通需要、それぞれに移動サービスの提供を検討する必要があります。

## (2) 都市機能の配置

### ① 教育施設

郡山市内の教育施設は、市域中央部に集中して立地しており、いずれの施設も駅・バス停に近接しています。

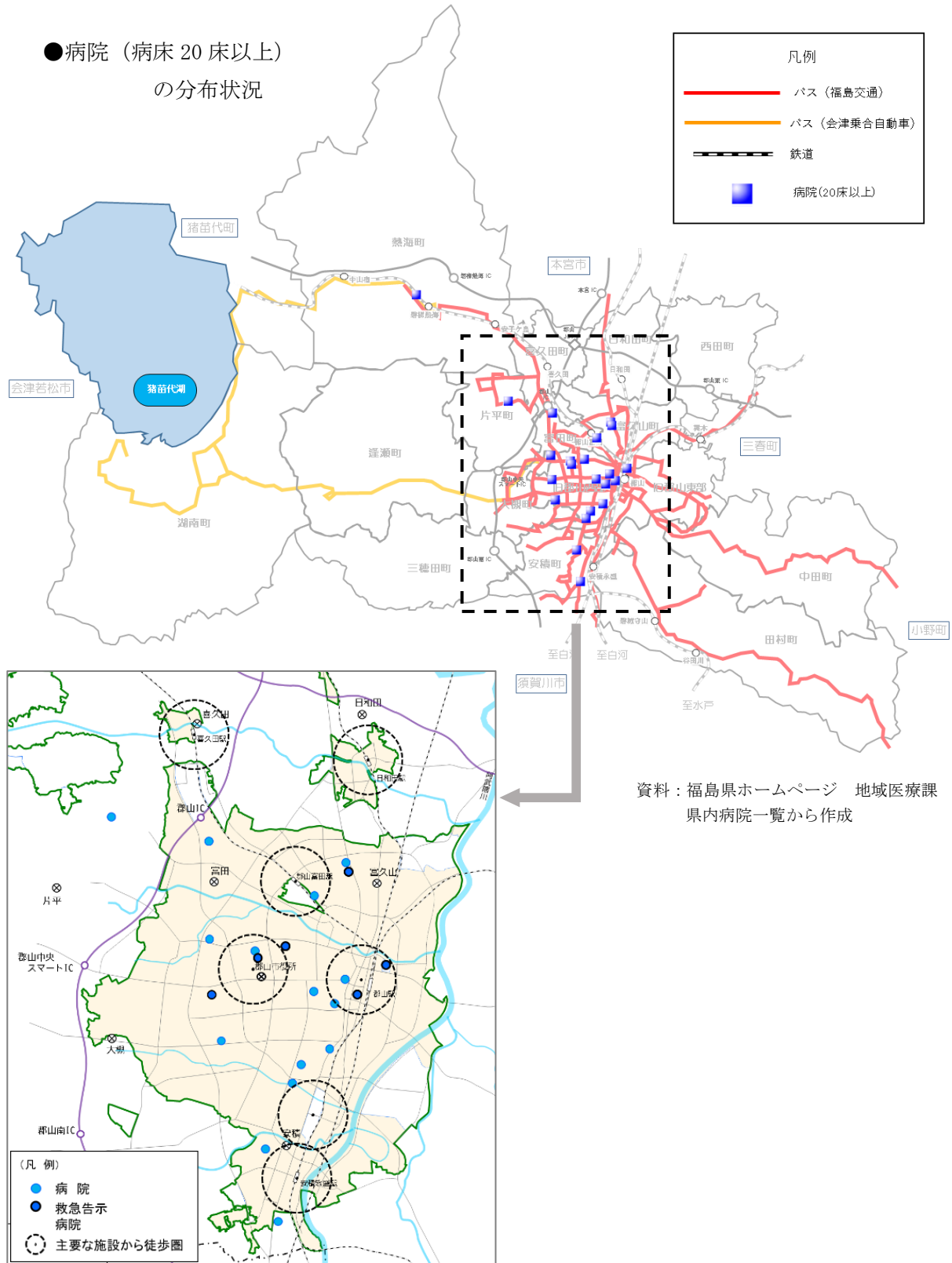
#### ● 教育施設の分布状況



出典：郡山市立地適正化計画

## ② 医療施設

郡山市内の医療施設は、市域中央部に集中して立地しており、いずれの施設も駅・バス停に近接しています。近年、老朽化が著しい病院施設の建て替えなどの更新が顕著に行われています。

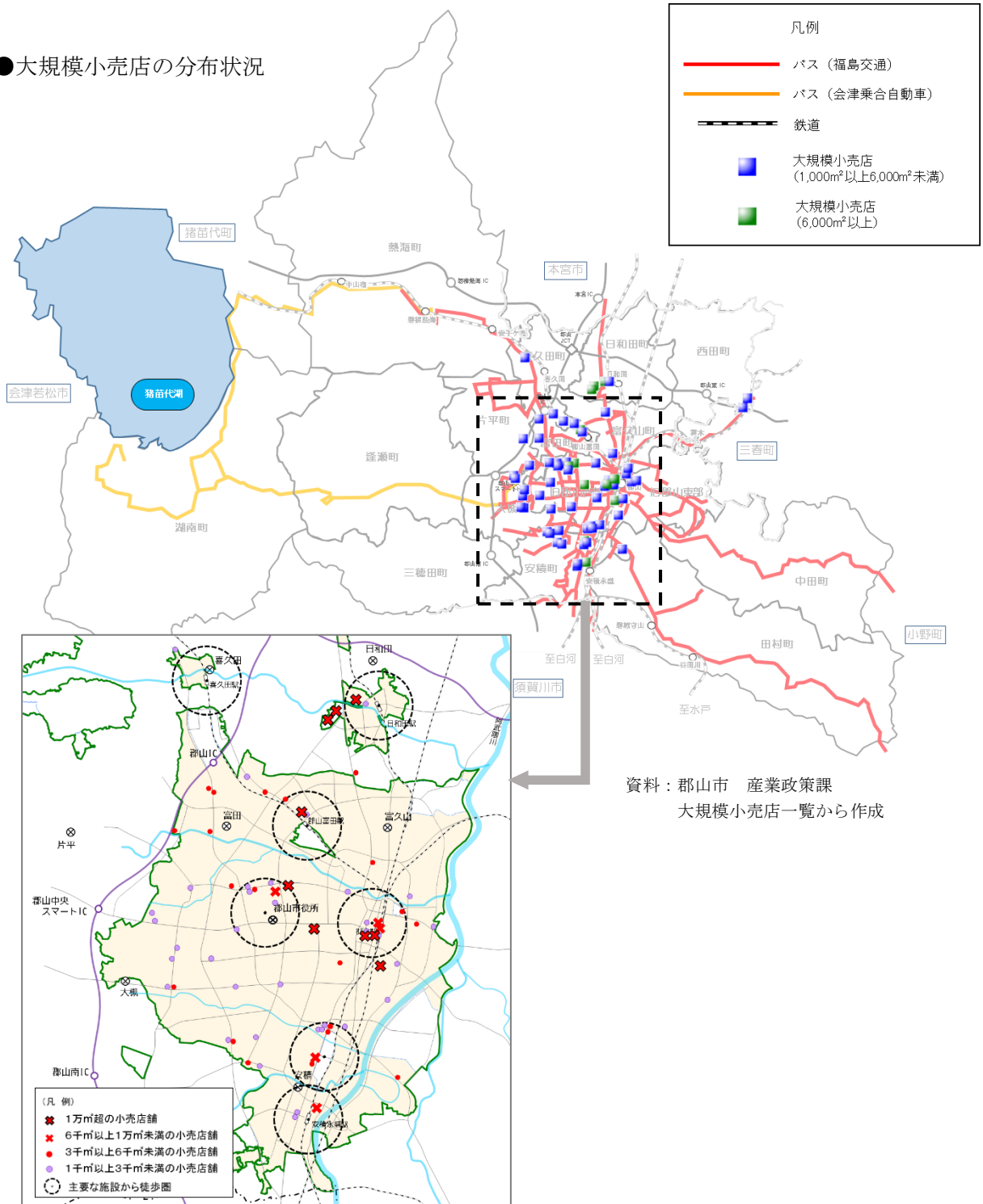


出典：郡山市立地適正化計画

### ③ 商業施設

商業施設のうち、大規模小売店（店舗面積 1,000 m<sup>2</sup>以上）の分布状況をみると、市域中央部に集中して立地していますが、駅・バス停が近接していない施設もあります。都市の中心部に立地していた大規模小売店は、モータリゼーションの進行に伴い、道路アクセスがよく、地価の安い郊外部への立地が進んでいます。

#### ●大規模小売店の分布状況

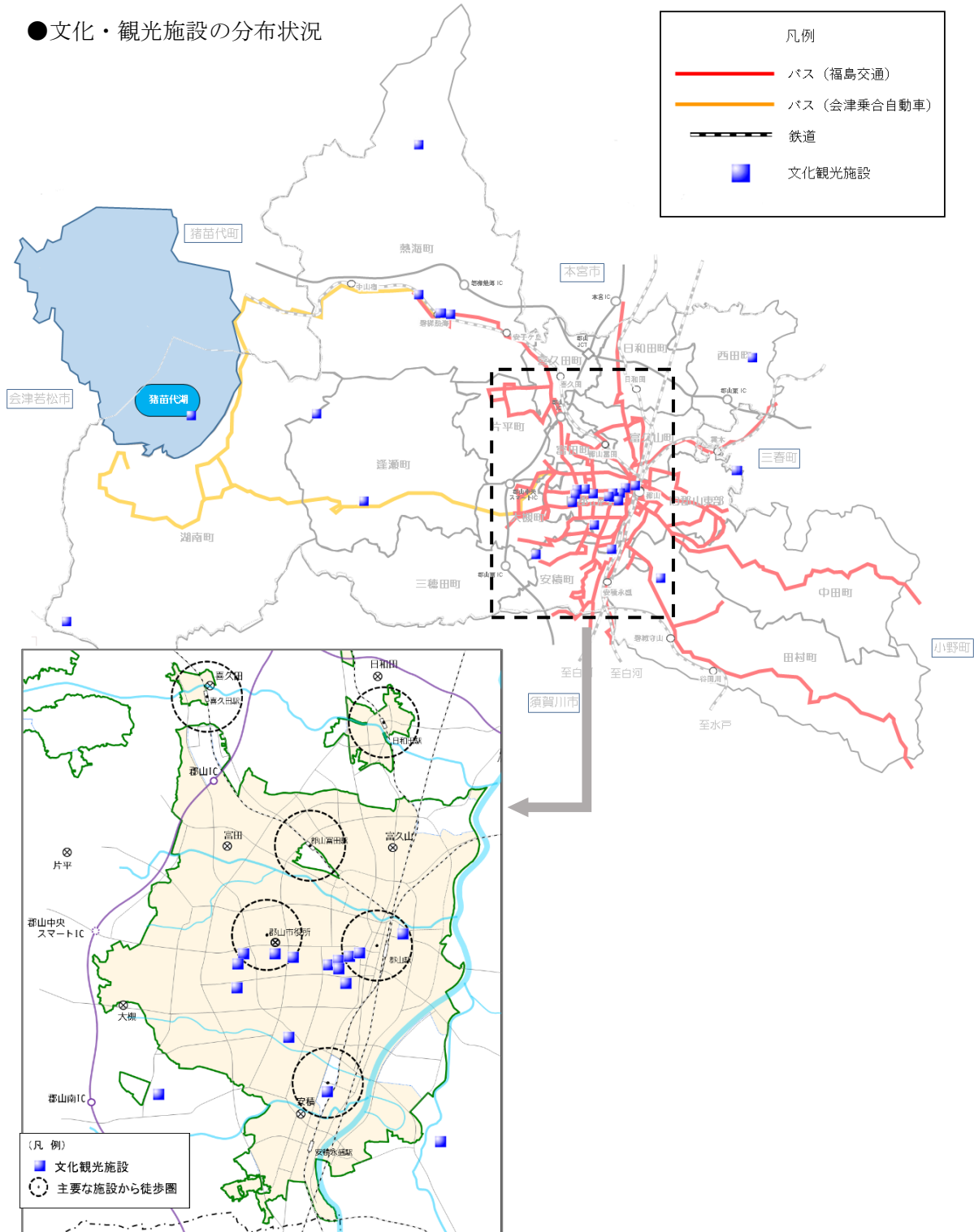


出典：郡山市立地適正化計画掲載資料を加工

#### ④ 文化・観光施設

郡山市内の文化施設・観光レジャー施設の分布状況を見ると、市域中央部に多く立地している一方で、自然を楽しむ観光地が郊外部に広く点在しています。市街地の文化・観光施設については駅・バス停に近接していますが、郊外部において駅・バス停が付近にない施設があります。

#### ●文化・観光施設の分布状況

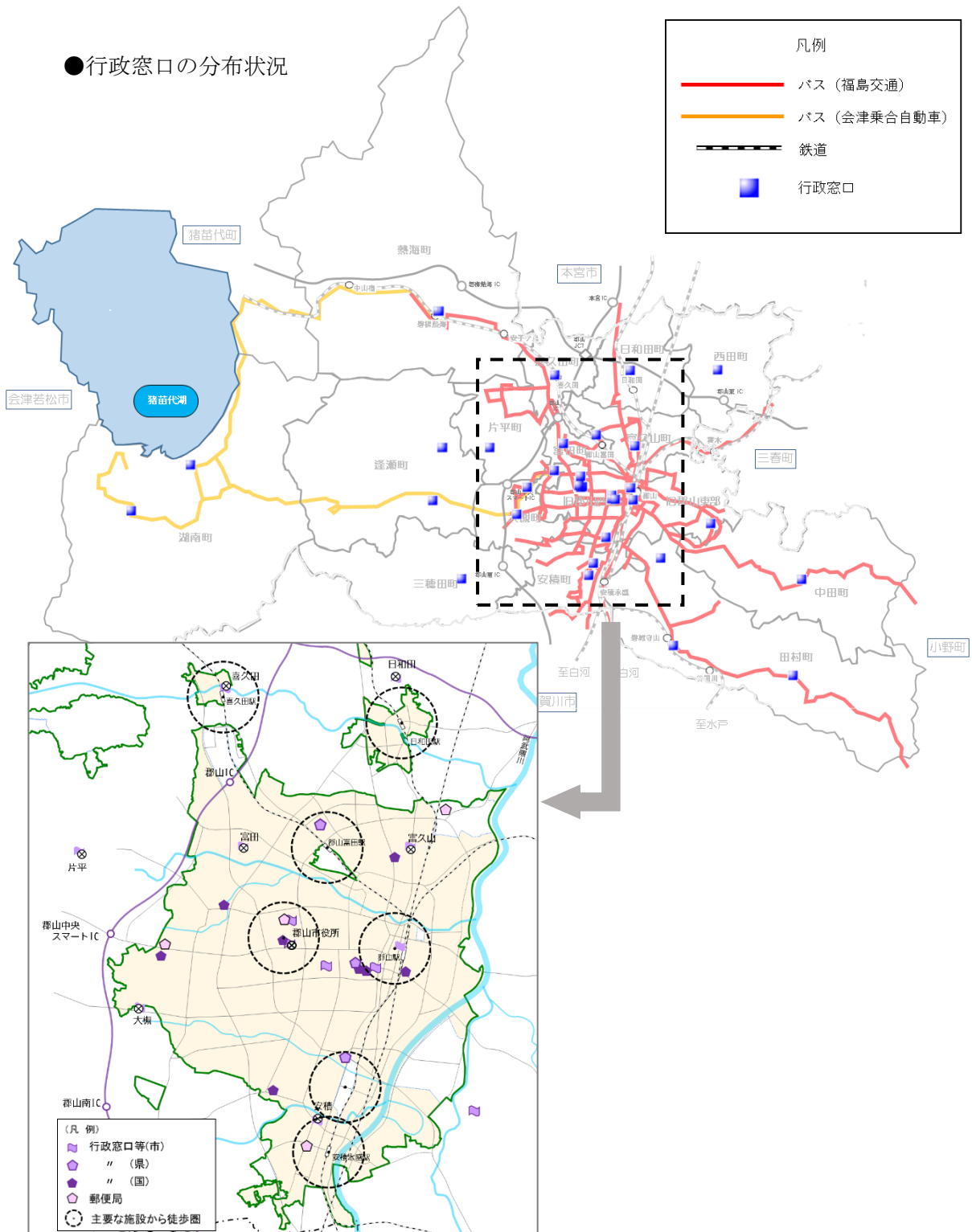


資料：郡山市観光協会ウェブサイトから作成



⑤ 行政窓口

市役所や行政センター等の行政窓口の分布状況をみると、各地区に1、2施設程度立地しており、広い市域全体を網羅しています。日和田町や西田町、逢瀬町、三穂田町、田村町には、駅・バス停が付近に無い施設があります。



資料：郡山市立地適正化計画

## 《課題》 (2) 都市機能の配置

◆市街地における主要な生活サービス施設は、おおむねバス停や鉄道駅が近接しており、公共交通を利用することができますが、大規模な商業施設や文化・観光施設等、郊外部への立地により、公共交通を利用できない施設が一部あることから、需要に応じて、公共交通を確保する必要があります。

◆商業施設をはじめ、生活サービス施設が都市全体に無秩序に立地していくと、自動車利用が加速され、高齢者等の自動車を利用されない方々の移動手段の確保はますます困難となります。このため、都市機能の立地に際しては、公共交通の利用を見据えた配置または公共交通の確保が必要となります。

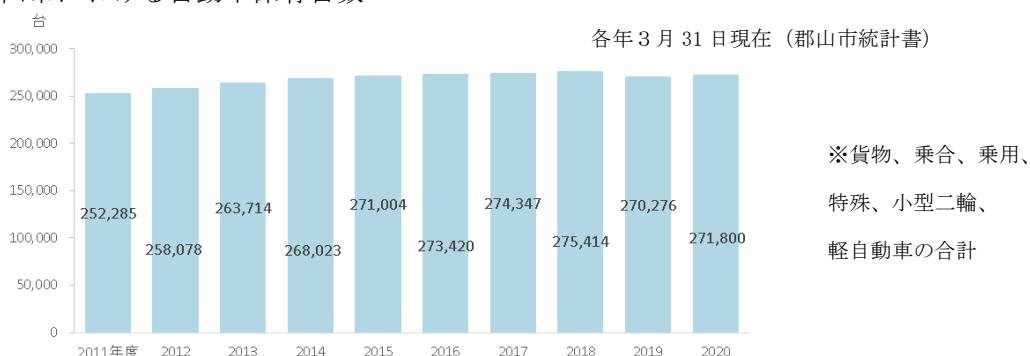
◆今後も都市機能を持続的に維持できるように人口の集積や公共交通等のアクセスの充実が必要となります。

### (3) 移動特性

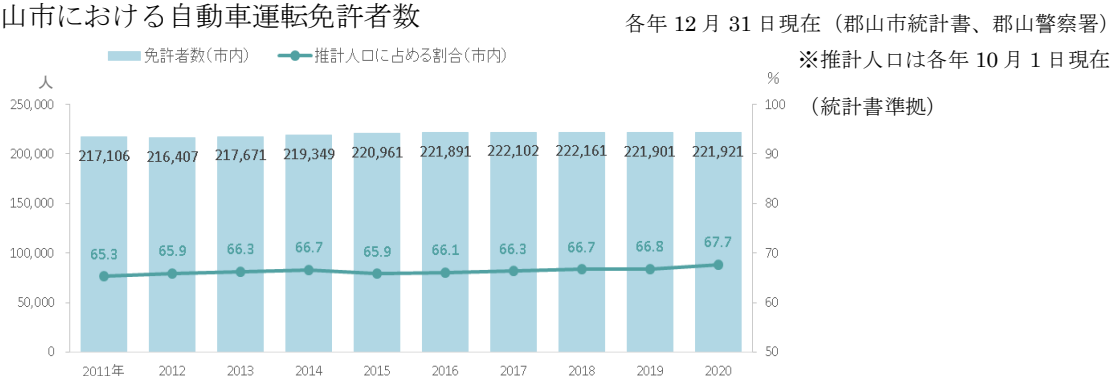
#### ① 自動車保有台数及び自動車運転免許者数

本市における自動車保有台数と自動車運転免許者数の推移をみると、ここ数年は横ばいの傾向にあります。平成 23 (2011) 年と比較し、令和 2 (2020) 年では、自動車保有台数が約 7.7%、自動車運転免許者数で約 2.2%増加しています。また、令和 2 (2020) 年における本市の 1 世帯当たりの自動車保有台数 (271,800 台/142,975 世帯) は約 1.9 台となっています。

#### ●郡山市における自動車保有台数



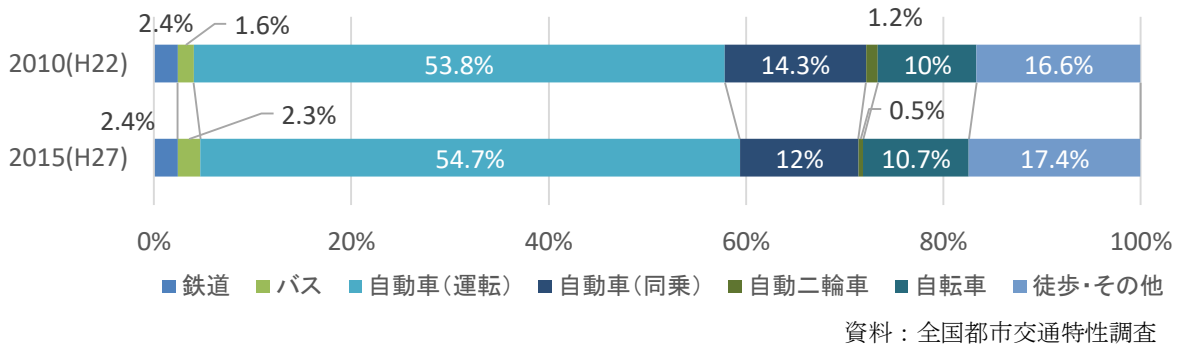
#### ●郡山市における自動車運転免許者数



## ② 交通手段分担率

本市における交通手段分担率をみると、モータリゼーションの進行や都市機能の拡散等の影響もあり、平成 27 (2015) 年で、「自動車 (運転)」が 54.7%、「自動車 (同乗)」が 12.0%、合わせて 66.7%となっており、自動車への高い依存傾向がみられます。一方で、鉄道やバス等の公共交通の利用は、平成 27 (2015) 年で 4.7%と低い状況です。

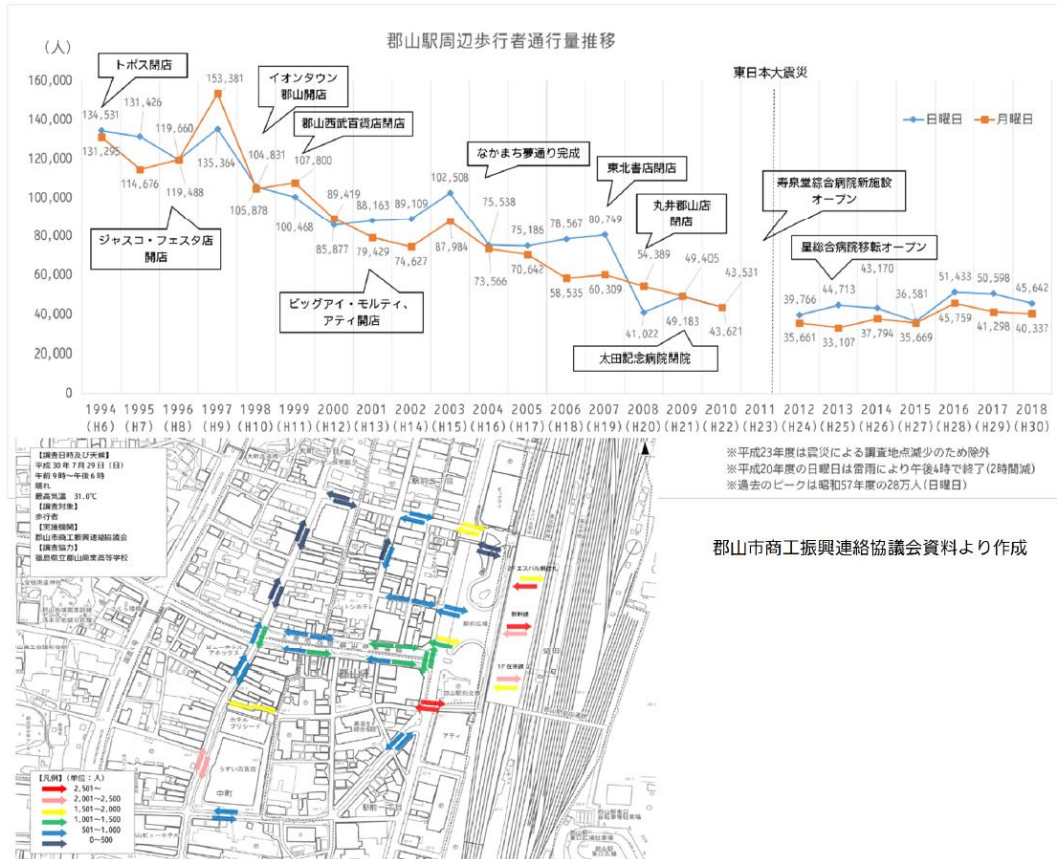
●郡山市における交通手段分担率



## ③ 郡山駅西口周辺の歩行者通行量

郡山駅西口周辺の歩行者交通量の推移をみると、20年間で約 1/3 に減少していますが、近年は横ばいの状況です。比較的規模の大きい商業施設の閉店または郊外への新規出店に伴い、駅周辺を回遊する方々が減少しています。

●郡山駅周辺の歩行者通行量の推移



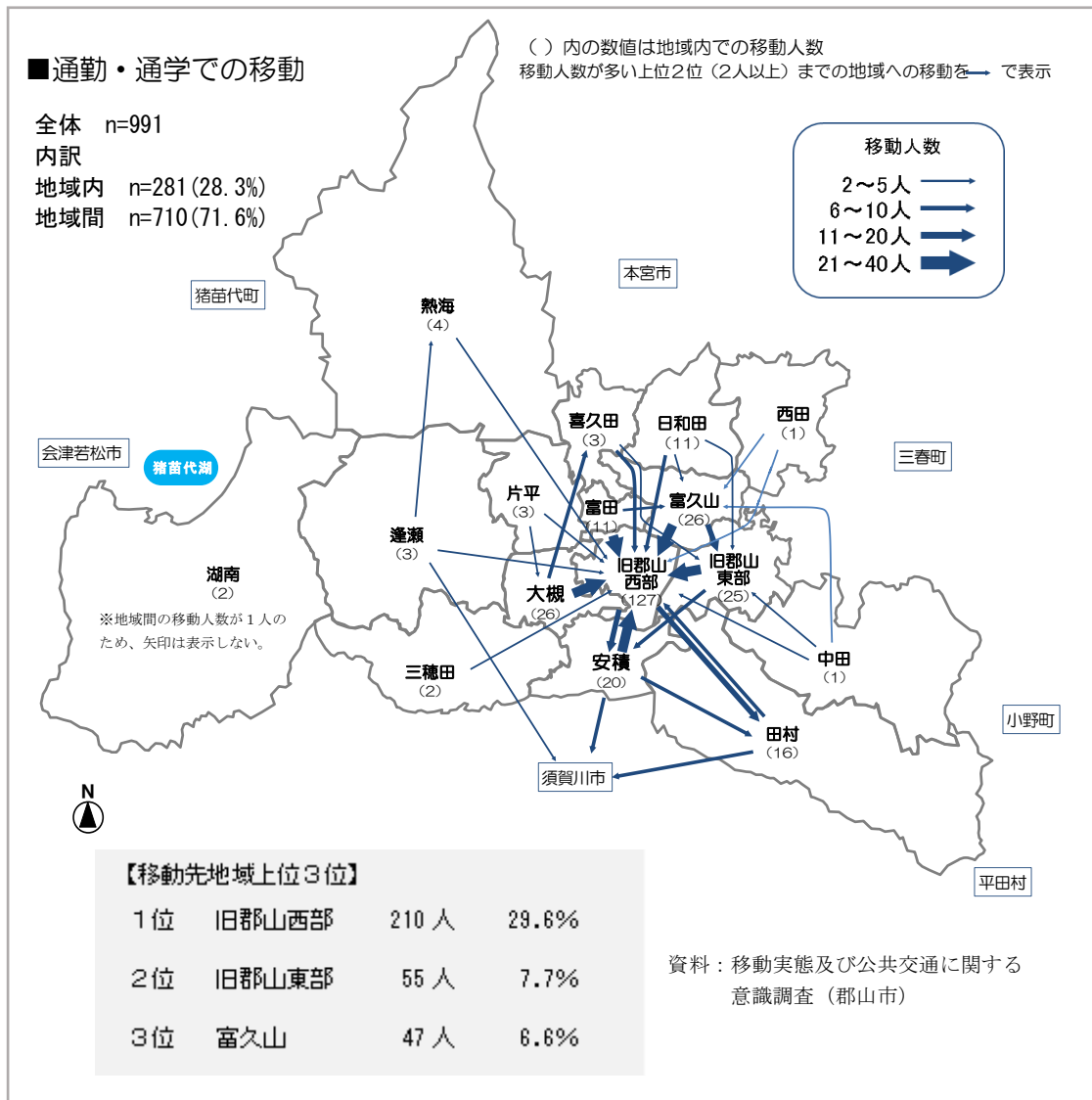
④ 通勤通学・通院・買い物の移動実態

ア) 通勤・通学の移動状況

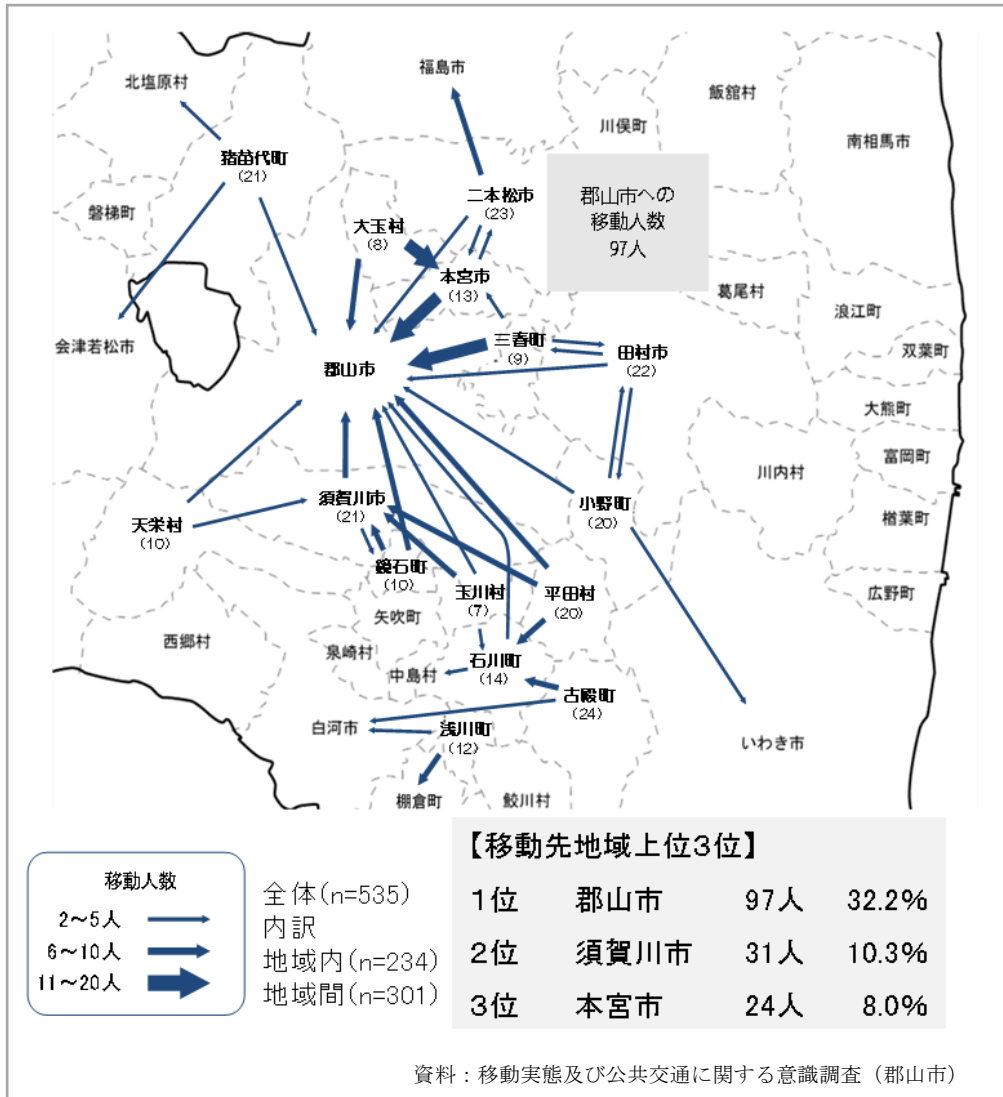
郡山市内における通勤通学の移動状況を見ると、地域間の移動が約70%と多数を占めており、特に、市役所等の官公庁をはじめ、事業所や高等学校等の教育機関が集中する旧郡山西部への移動が全体の約30%と多くなっています。

また、こおりやま広域圏における通勤通学の移動状況を見ると、市町村間の移動が約60%となっており、特に、他の近隣市町村と比較して教育機関や事業所が多く立地する郡山市への移動が全体の約30%と多くなっています。

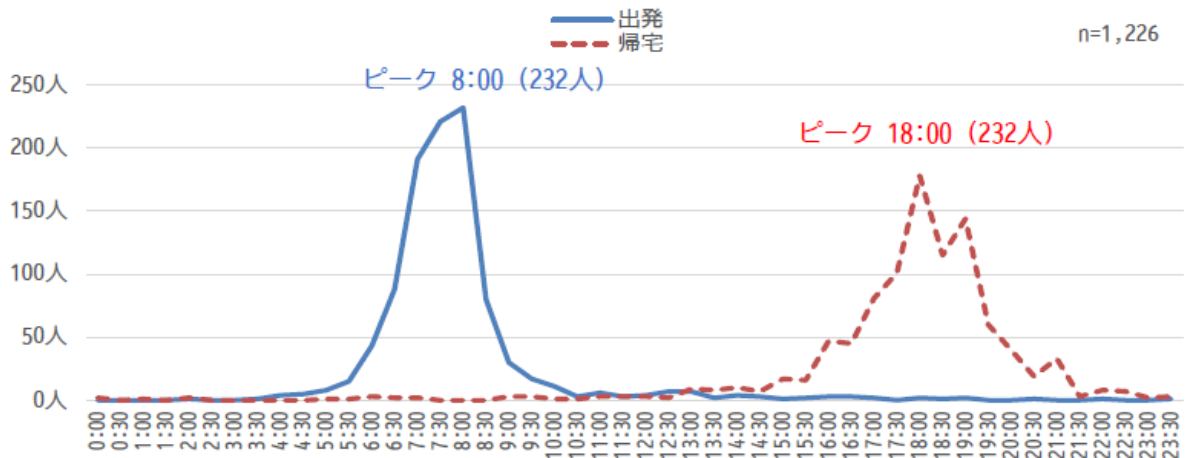
●郡山市内における通勤・通学の移動状況



●こおりやま広域圏における通勤・通学の移動状況



●出発・帰宅時間の状況（郡山市内の通勤・通学）



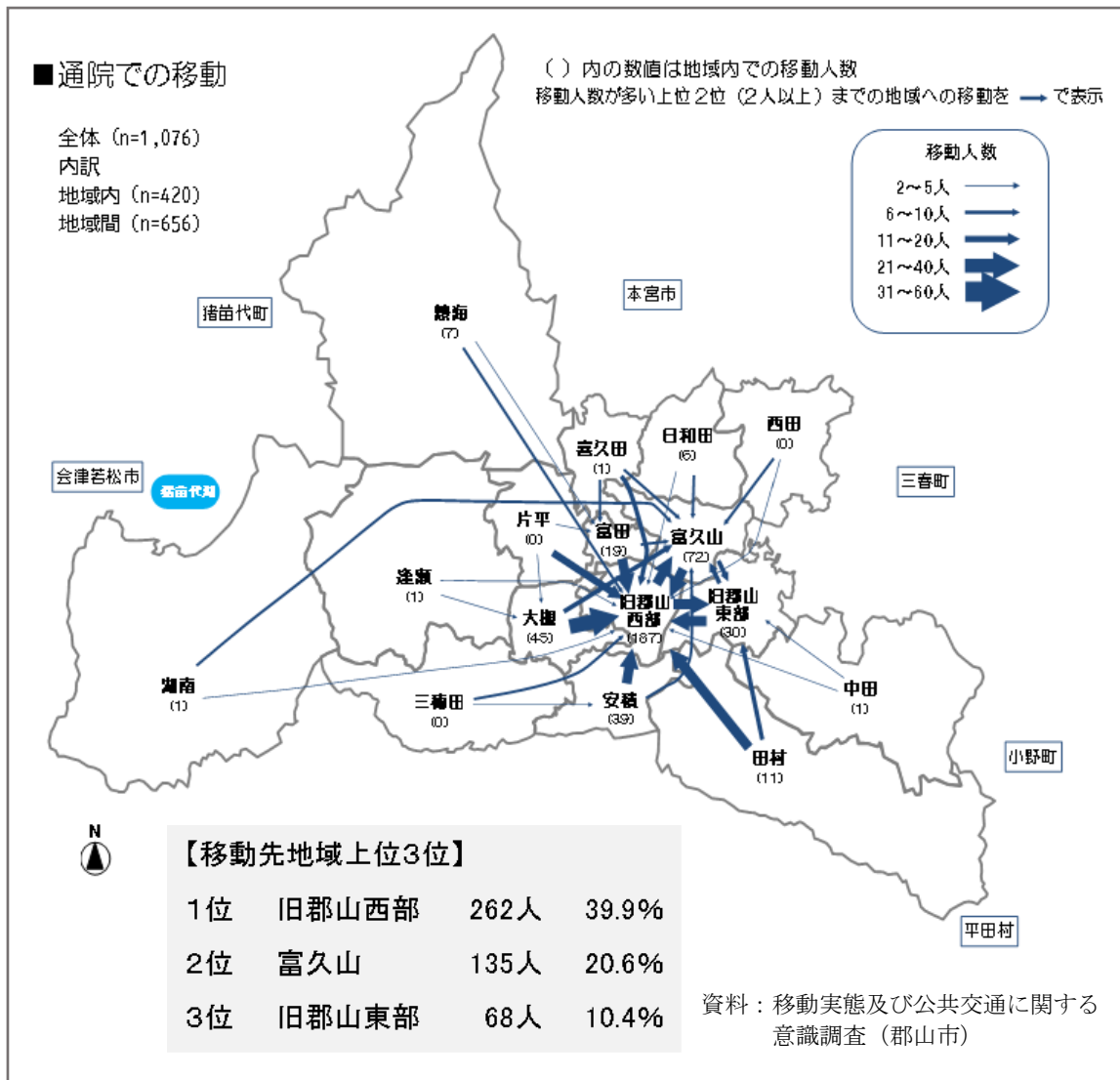
資料：移動実態及び公共交通に関する意識調査（郡山市）

イ) 通院の移動状況

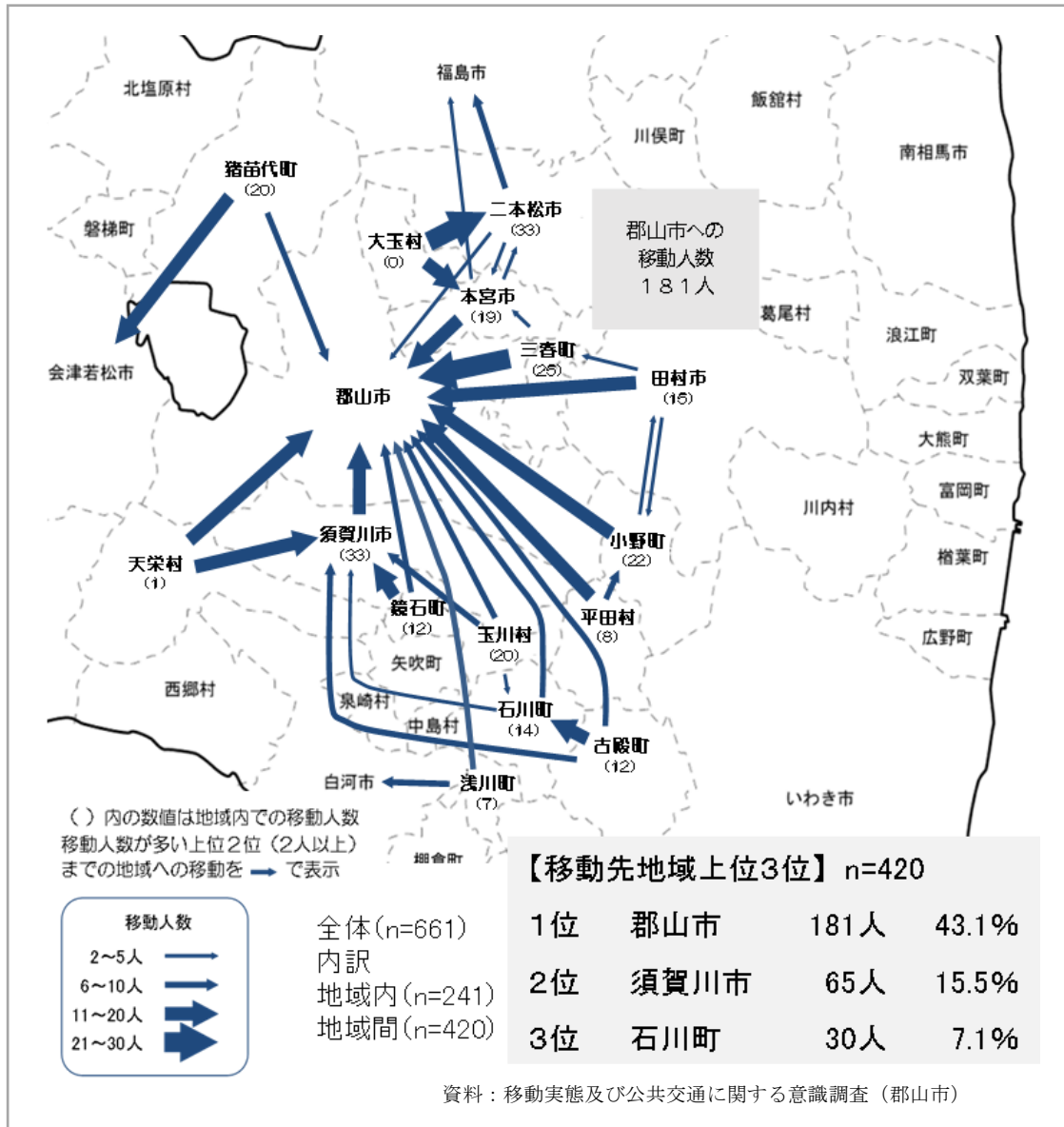
郡山市内における通院での移動状況をみると、地域間の移動は約60%であり、大規模病院が立地している旧郡山西部（太田西ノ内病院・寿泉堂総合病院）、富久山（総合南東北病院等）、旧郡山東部（星総合病院等）への移動が多くみられます。一方で、地域内の移動は約40%となっており、市内に多数点在する診療所への通院も多く見受けられます。

また、こおりやま広域圏における通院での移動状況をみると、市町村間の移動は約60%であり、大規模病院が立地している郡山市への移動が約40%と多くを占めています。

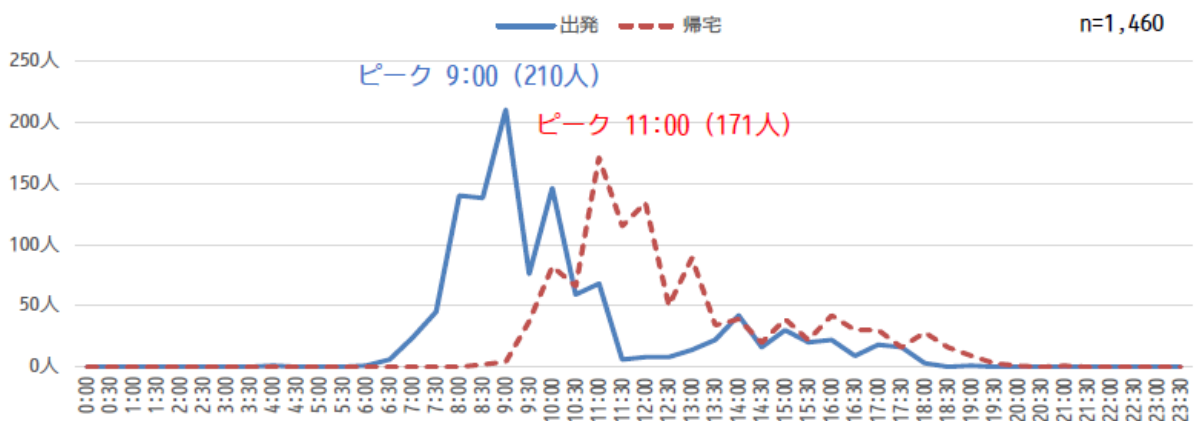
●郡山市内における通院の移動状況



●こおりやま広域圏における通院の移動状況



●出発・帰宅時間の状況（郡山市内の通院）



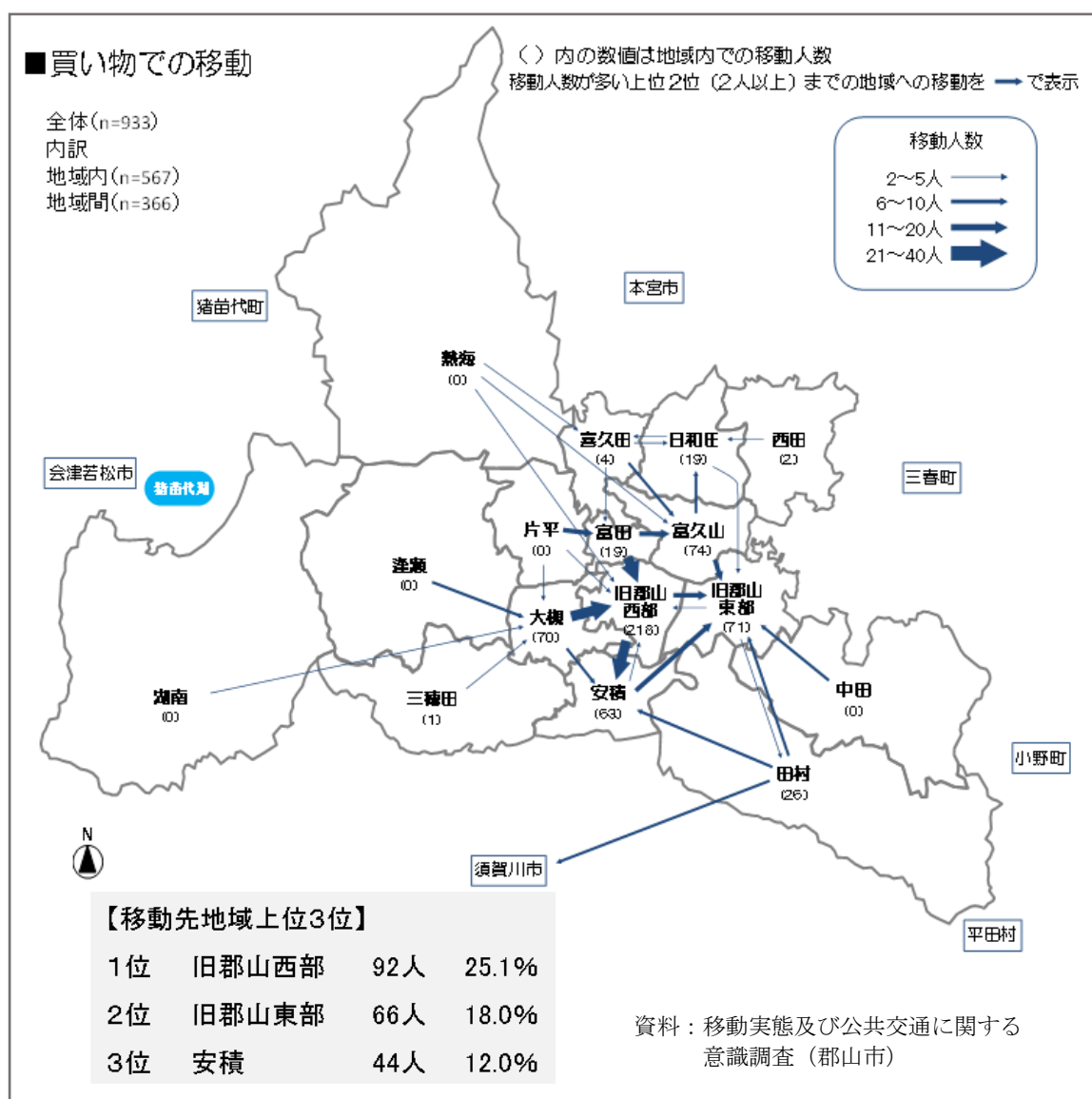
資料：移動実態及び公共交通に関する意識調査（郡山市）

ウ) 買い物の移動状況

郡山市内における買い物での移動状況をみると、地域内の移動が約 60%であり、自宅付近の商業施設で買い物をしている傾向がみられます。また、地域間の移動は約 40%であり、商業施設が多く立地している旧郡山西部、旧郡山東部、安積町への移動が多くみられます。

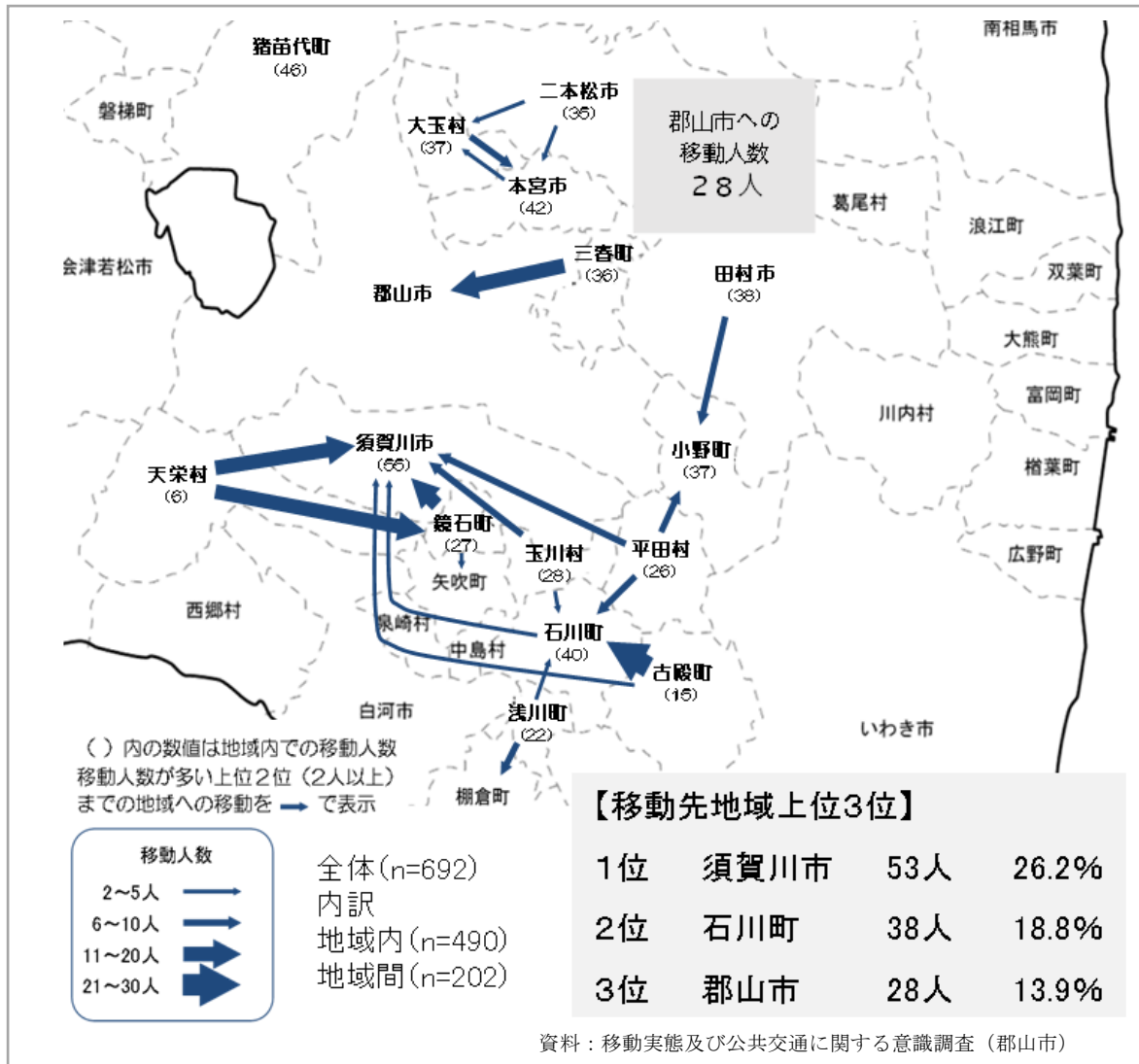
また、こおりやま広域圏における買い物での移動状況をみると、日用品等の買い物においては、市町村内の移動が約 70%を占めており、近隣の商業施設で買い物をしている状況にありますが、買回性の高い「セーター・ブラウス」と特別性の高い「家電製品」について、福島県消費購買動向調査（令和元（2019）年度）における郡山市の商圈図をみると、隣接した市町村を中心として、郡山市での購買率が 40%を超える市町村が多数見受けられます。

●郡山市内における買い物の移動状況



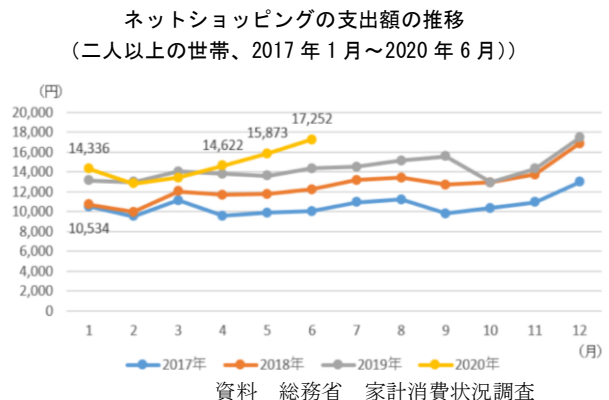
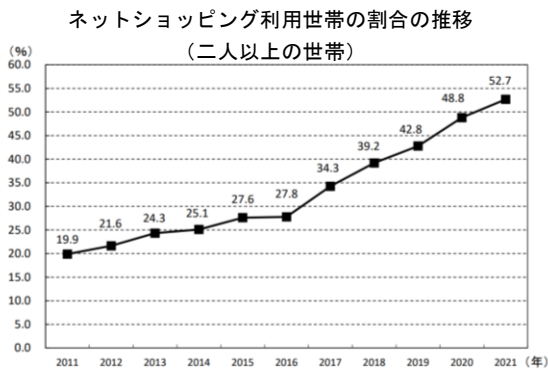


●こおりやま広域圏における買い物の移動状況



【参考】ネットショッピングの利用状況

ネットショッピングの利用世帯の割合は、年々増加傾向にあり、2021年は52.7%となっています。また、ネットショッピングの支出額総額もほぼ毎年増加を続け、2017年1月の10,534円から2020年1月は14,336円となり、36.1%増となっています。

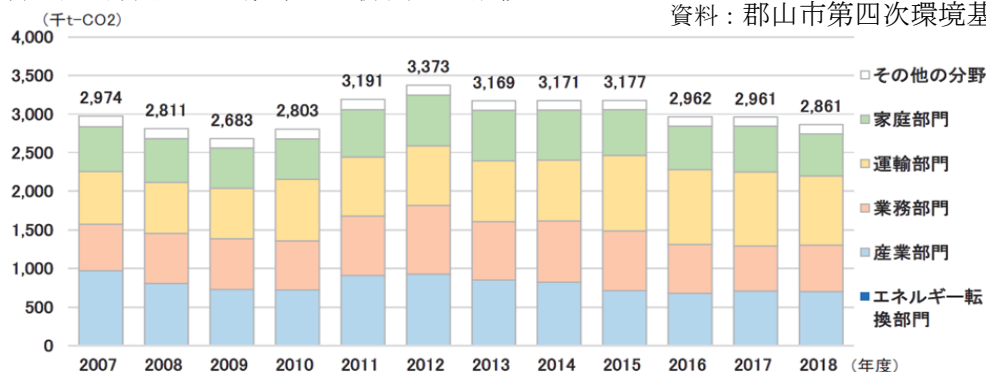


### ⑤ 環境への影響

地球温暖化につながる温室効果ガスの排出については、CO<sub>2</sub>（二酸化炭素）排出量が多く占めているとされ、その中でも、運輸部門の割合は大きいものと考えられます。本市の部門別温室効果ガス排出量の推移をみると、産業部門、業務部門、家庭部門で減少傾向にある一方で、運輸部門は平成 27（2015）年から増加しており、平成 30（2018）年においては、部門別で 1 番の排出量（897 千 t-CO<sub>2</sub>）となっています。

#### ●郡山市の部門別温室効果ガス排出量の推移

資料：郡山市第四次環境基本計画

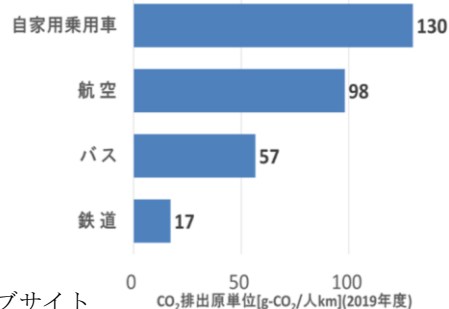


#### 【参考】

#### ●旅客輸送機関別の CO<sub>2</sub> 排出量

1 人を 1km 運ぶ際に排出される二酸化炭素量を輸送機関別に比較すると、自家用乗用車は、バスの約 2.5 倍、鉄道の約 7 倍となっており、自動車への依存は環境に大きな負荷をかけることとなります。

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)



資料：国土交通省ウェブサイト

### 《課題》 (3) 移動特性

◆過度な自動車利用は、公共交通の利用者を減少させ、交通事業者の収支悪化を招くとともに、温室効果ガス排出量の増加につながることから、環境負荷の少ない公共交通や自転車・徒歩への転換を促す方策が必要になります。

◆郡山市内における移動について、駅中心のアクセス性のほか、近隣の地区間の移動や地区内の移動など、移動ニーズに応じた公共交通網の充実が必要です。

◆近隣市町村から郡山市へのアクセス性など移動ニーズに応じた広域的な公共交通網の充実が必要となります。

◆一方では、パソコンやスマートフォンの普及が進み、様々な商品をインターネットにより購入する方々も年々増加するなど、サービスの利便性は向上していますが、配送する車両も増加するため、効率的・効果的な運送サービスが必要になります。

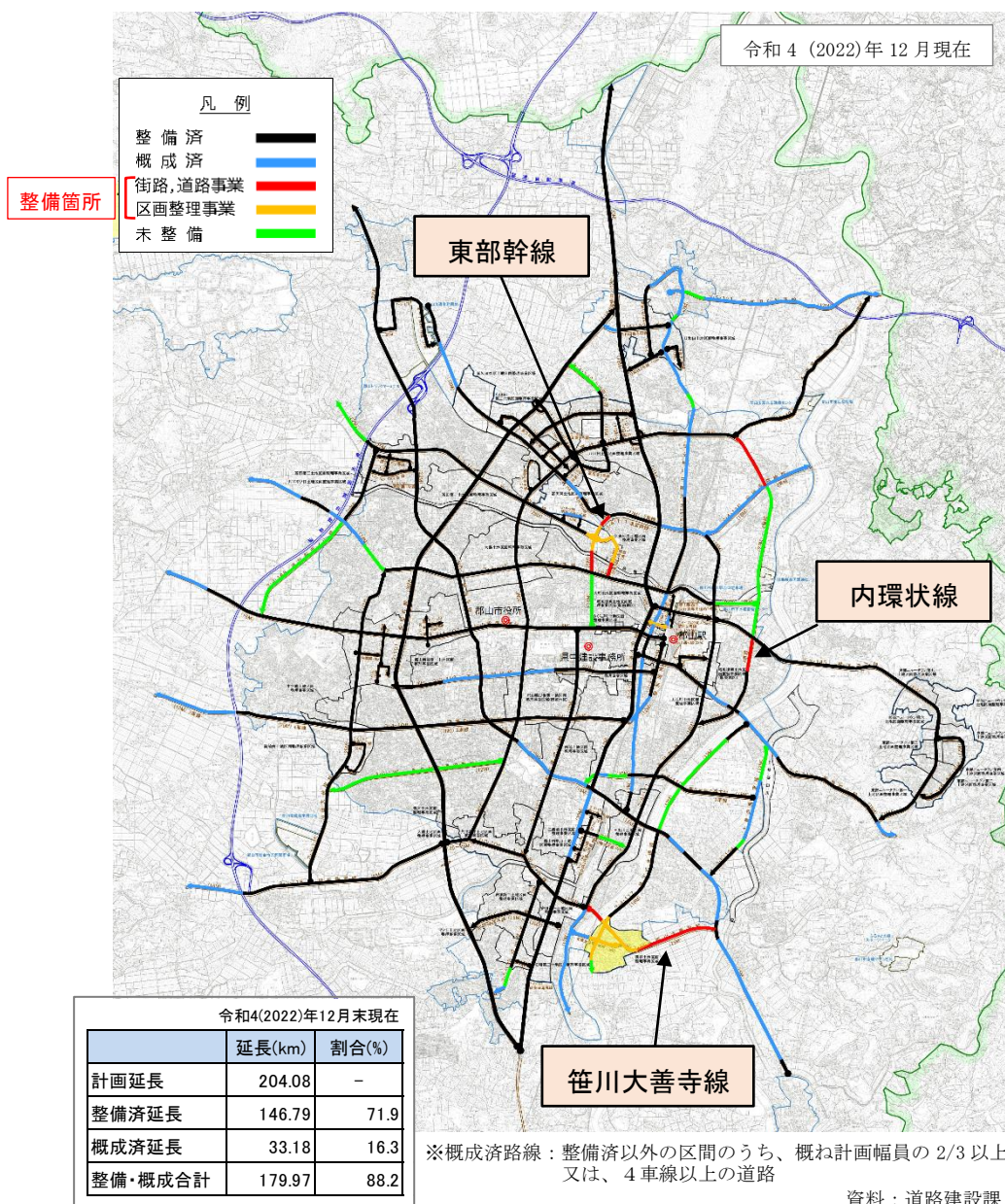
#### (4) 道路・自転車・歩行者

##### 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 開成三丁目交差点 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

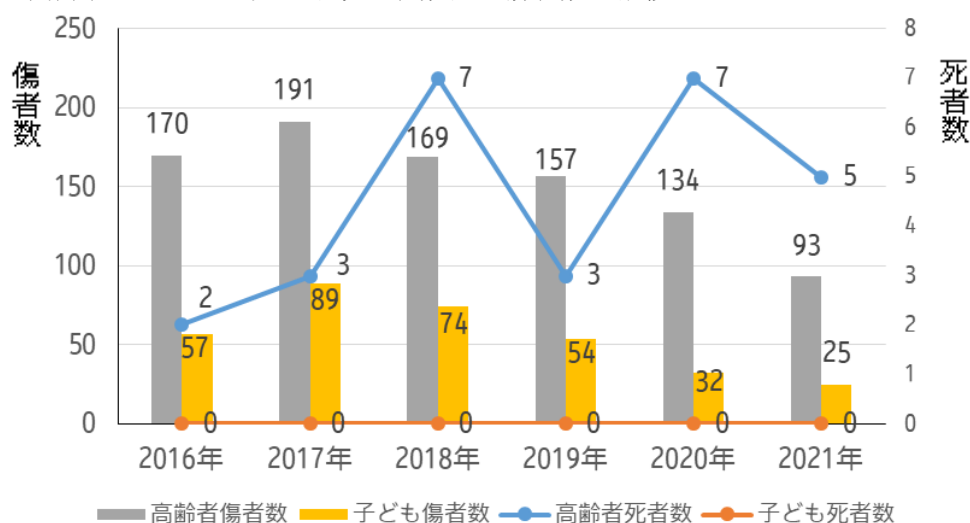
### ア) 高齢者と子どもの交通事故状況

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。

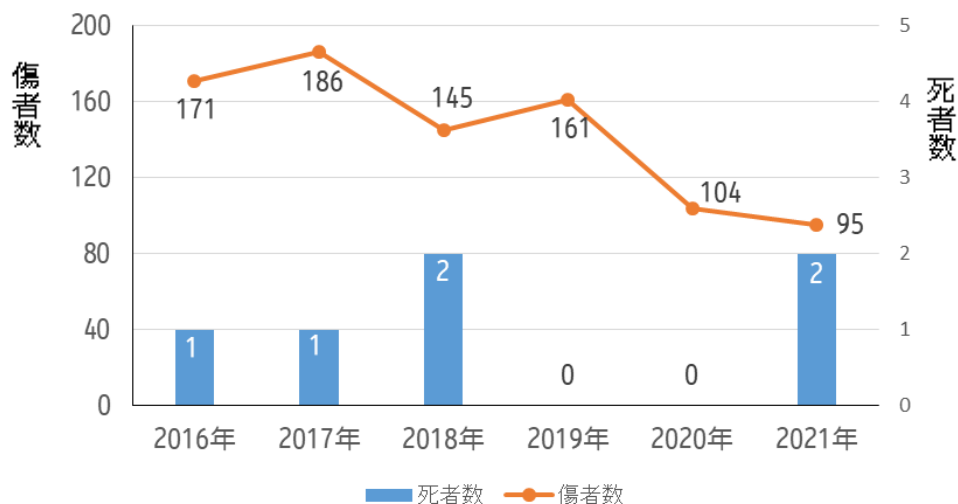
また、自転車による事故状況については、令和3（2021）年で死者数が2人、傷者数が95人となっています。

#### ● 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

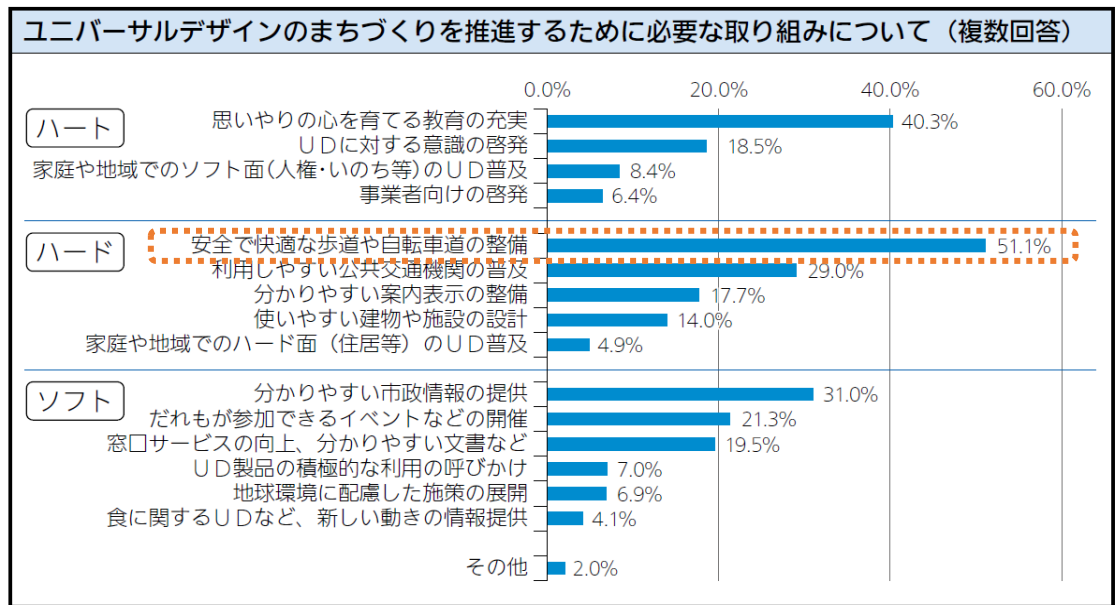
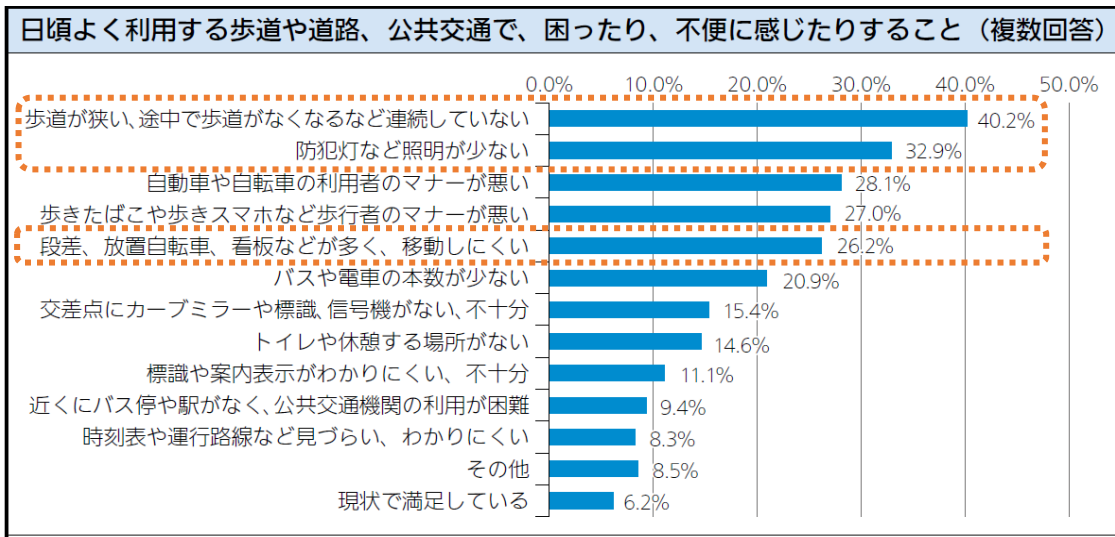
### ③ 歩道や道路等に関する市民意見

#### 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

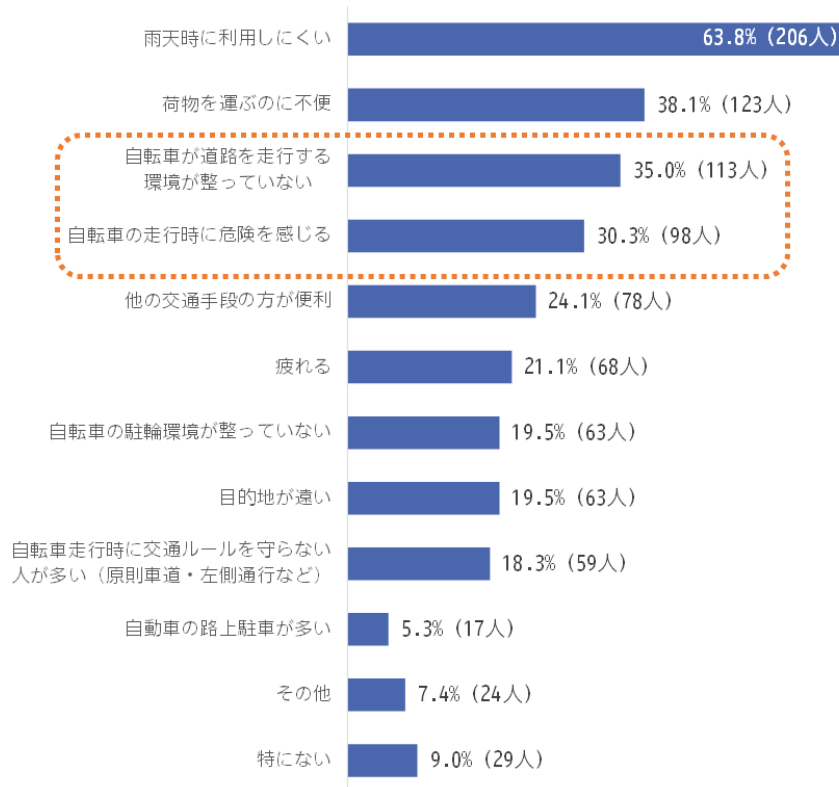


出典：第二次こおりやまユニバーサルデザイン指針

●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。

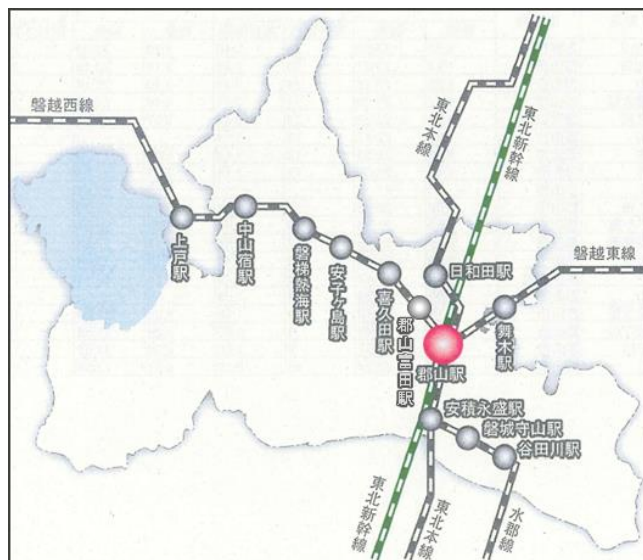


## (5)公共交通

### 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><b>【郡山駅】</b></p>  <p>〈所在地〉 字燧田 〈開業年月〉 明治20年7月</p>	<p><b>【安積永盛駅】</b></p>  <p>〈所在地〉 笹川3丁目 〈開業年月〉 明治42年10月</p>	<p><b>【日和田駅】</b></p>  <p>〈所在地〉 日和田町字小堰 〈開業年月〉 明治30年6月</p>
<p><b>【郡山富田駅】</b></p>  <p>〈所在地〉 富田町満水田 〈開業年月〉 平成29年4月</p>	<p><b>【喜久田駅】</b></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><b>【安子ヶ島駅】</b></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><b>【磐梯熱海駅】</b></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><b>【中山宿駅】</b></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><b>【舞木駅】</b></p>  <p>〈所在地〉 舞木町字平 〈開業年月〉 大正3年7月</p>
<p><b>【磐城守山駅】</b></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><b>【谷田川駅】</b></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

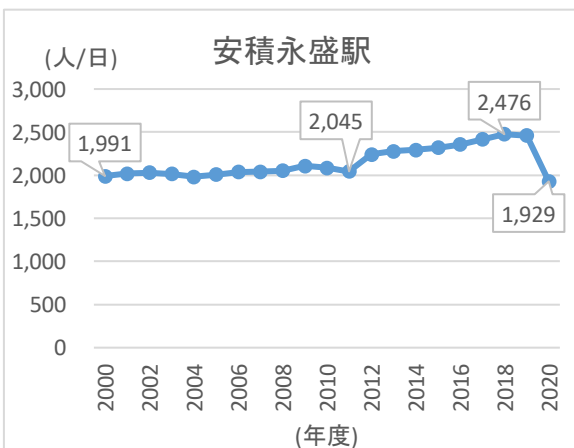
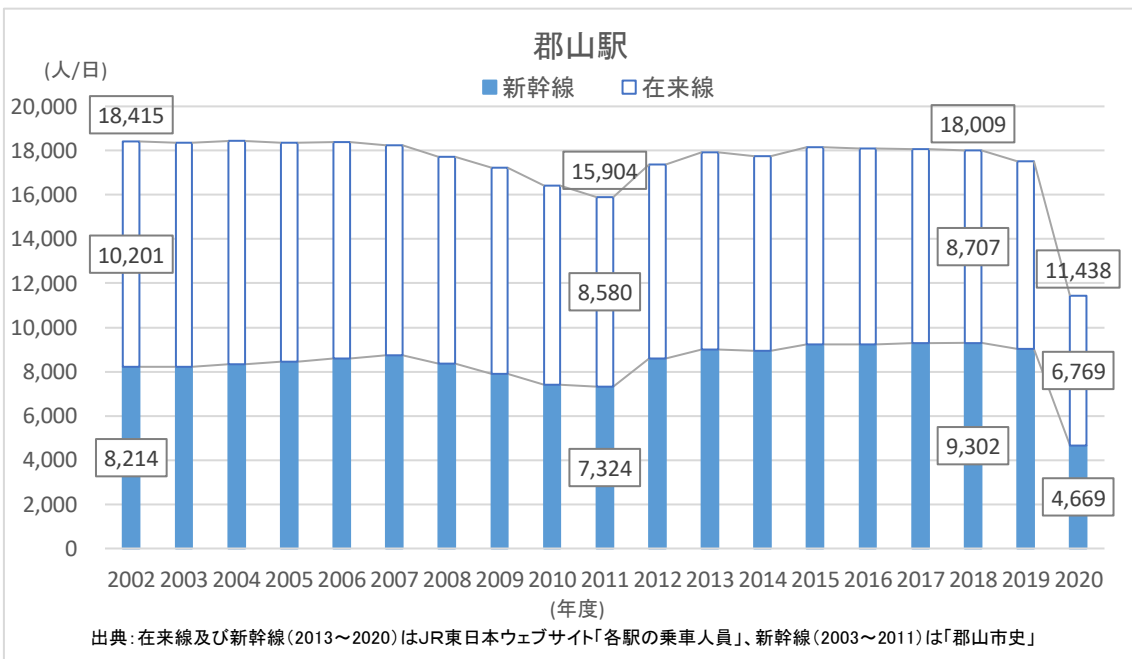


ウ) 鉄道利用者数

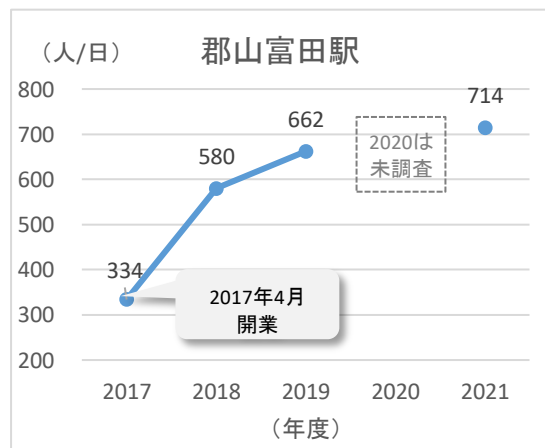
本市の玄関口である「郡山駅」の乗車人員の推移をみると、東日本大震災のあった平成 23 (2011) 年は、利用者数の落ち込みがあり、その後、回復傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和 2 (2020) 年は大きく減少しました。また、利用者全体の傾向をみると、郡山駅、安積永盛駅、郡山富田駅以外の駅については、年々、利用者が減少傾向にあります。

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。

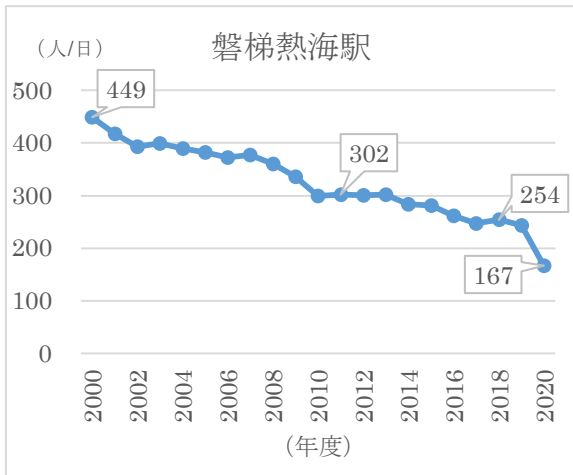
●市内各駅の乗車人員数 (人/日)



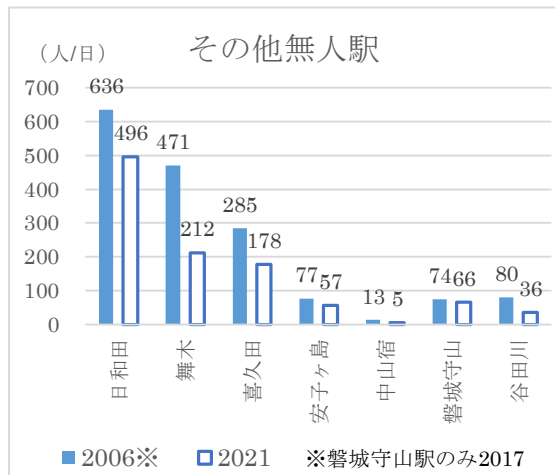
資料：JR東日本ウェブサイト「各駅の乗車人員」



資料：郡山市独自調査

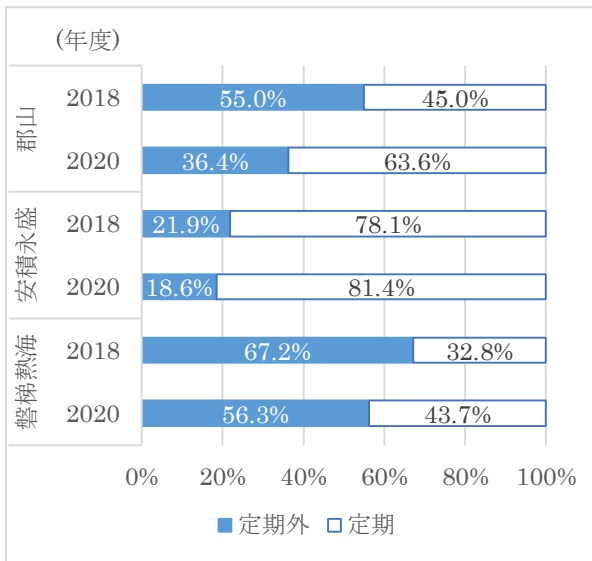


資料：JR東日本ウェブサイト「各駅の乗車人員」

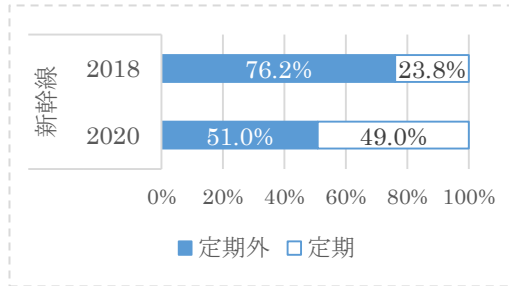


資料  
(2006年度)郡山市史  
(2021年度)郡山市独自調査

●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





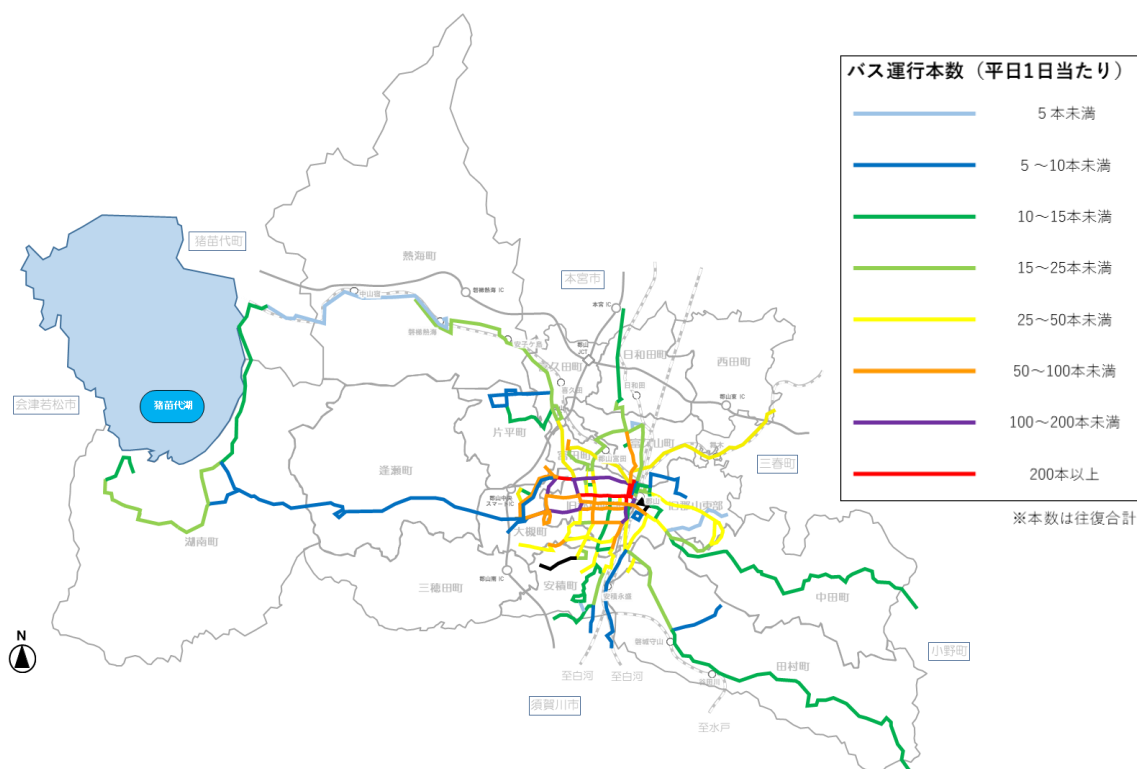
イ) 路線バスの運行状況

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。

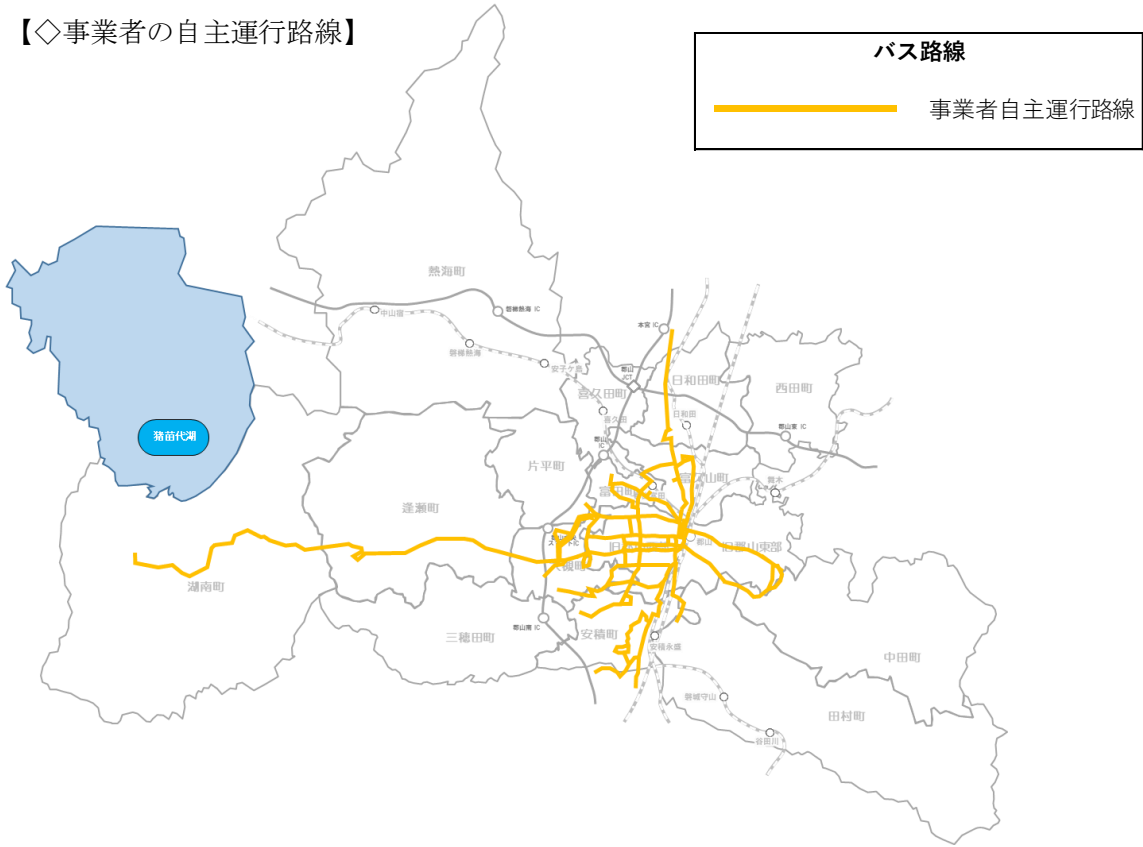
●路線バス運行（令和4（2022）年4月1日現在）

	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

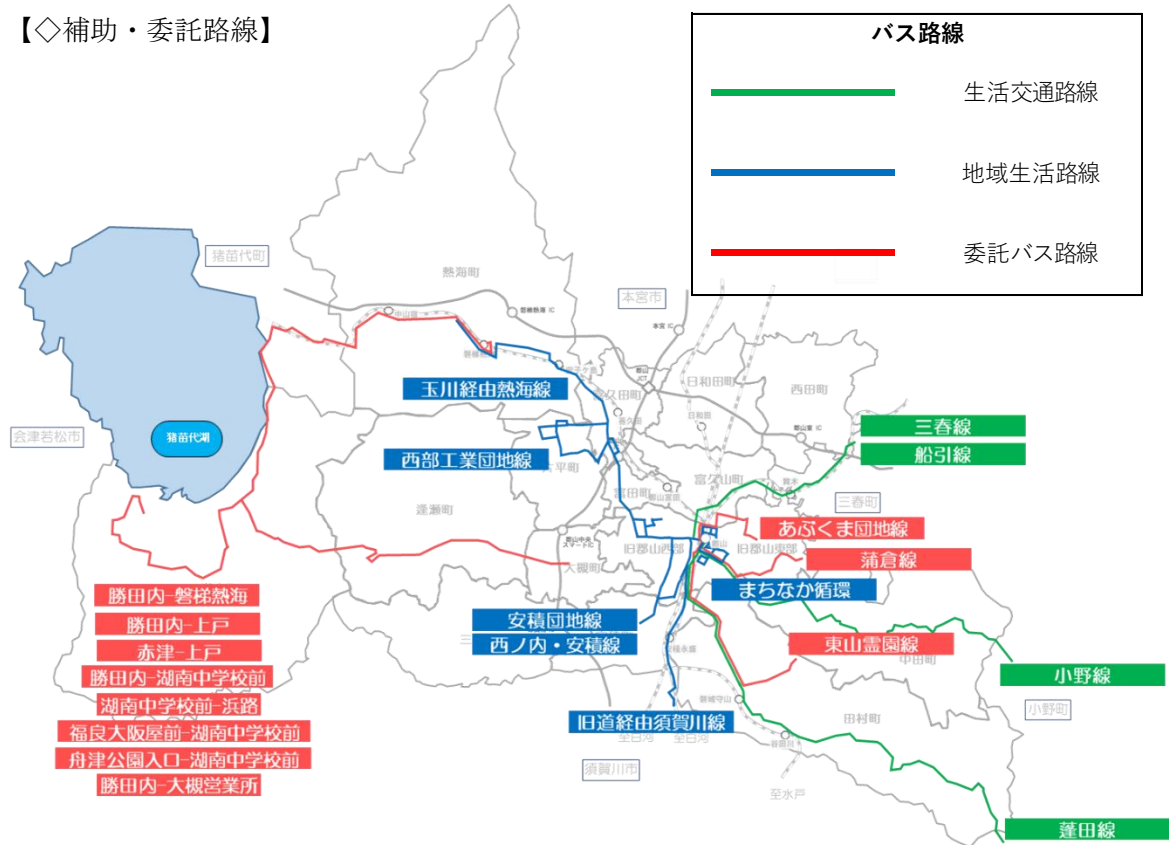


●路線バスの運行区分

【◇事業者の自主運行路線】



【◇補助・委託路線】

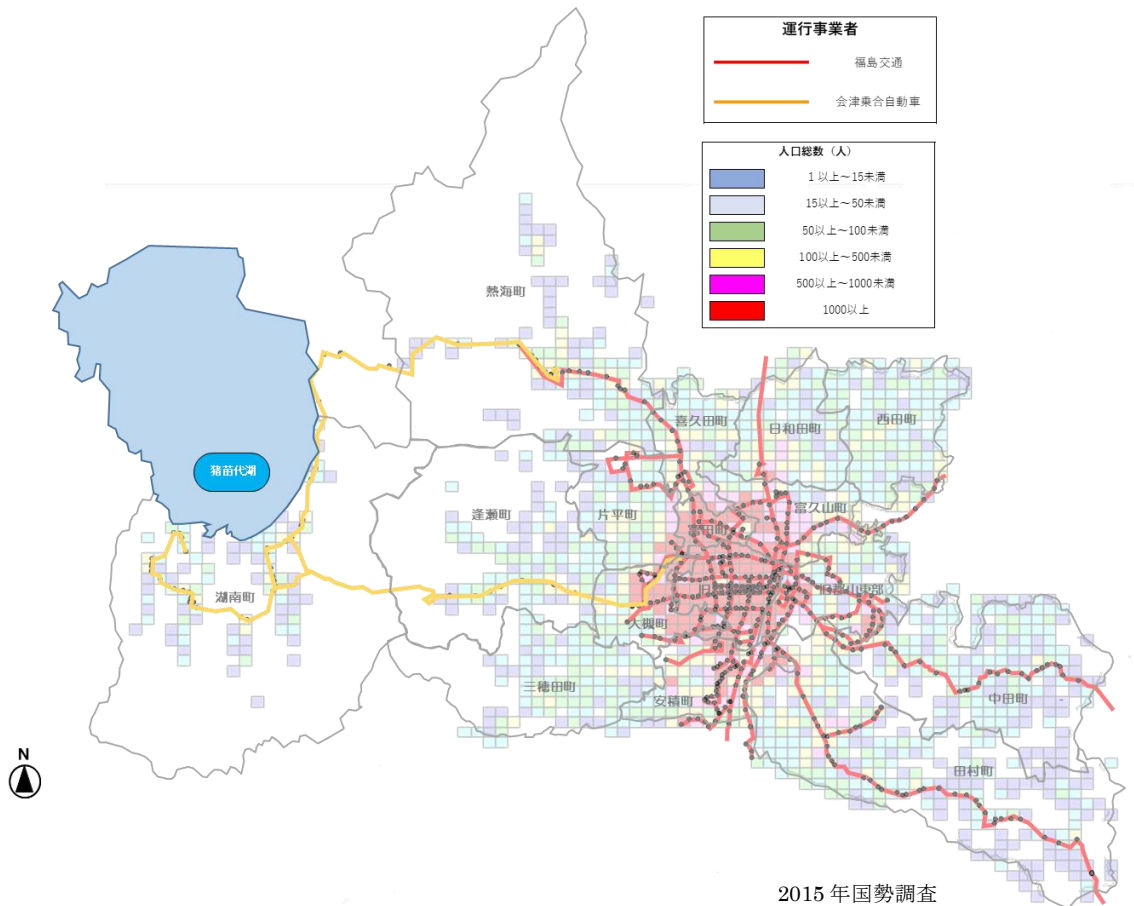


### ウ) 路線バス利用者数

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

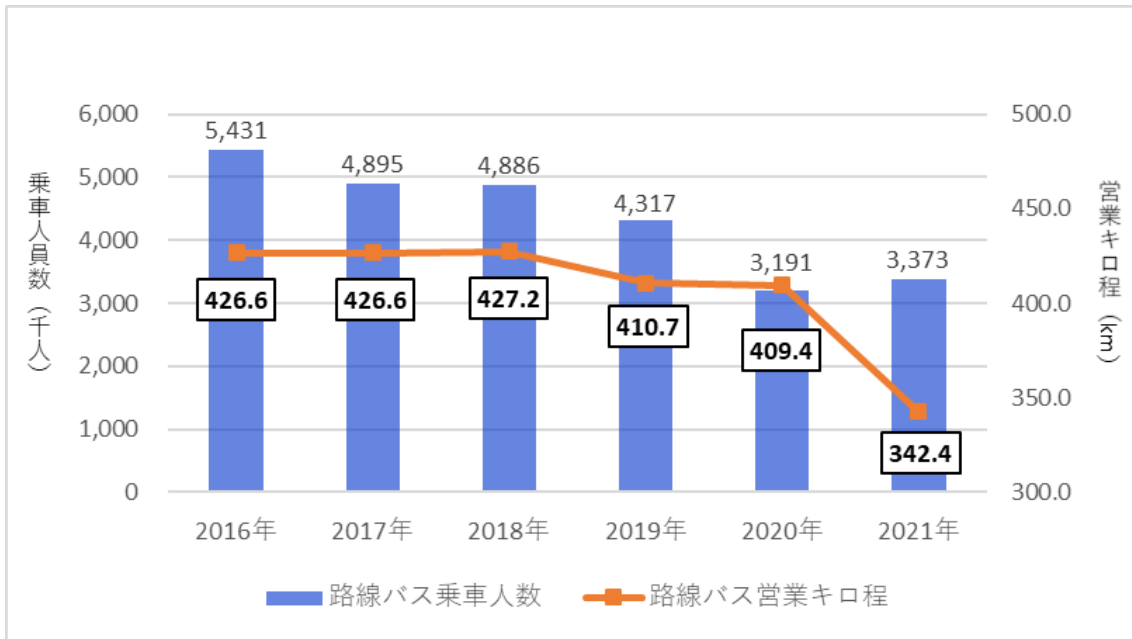


バス乗車人員の推移をみると、年々減少傾向が続き、令和元（2019）年以降は、新型コロナウイルス感染拡大の影響による外出自粛や移動手段の転換に伴い、利用者数は大幅に減少しています。令和 3（2021）年は若干、回復傾向にありますが、コロナ禍前と比較すると、約 3 割減少となっています。また、営業キロ程は、平成 30（2018）年以降の路線バスの一部廃止に伴い、減少が続き、令和 3（2021）年においては、平成 30（2018）年と比較して約 2 割減少しています。

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。

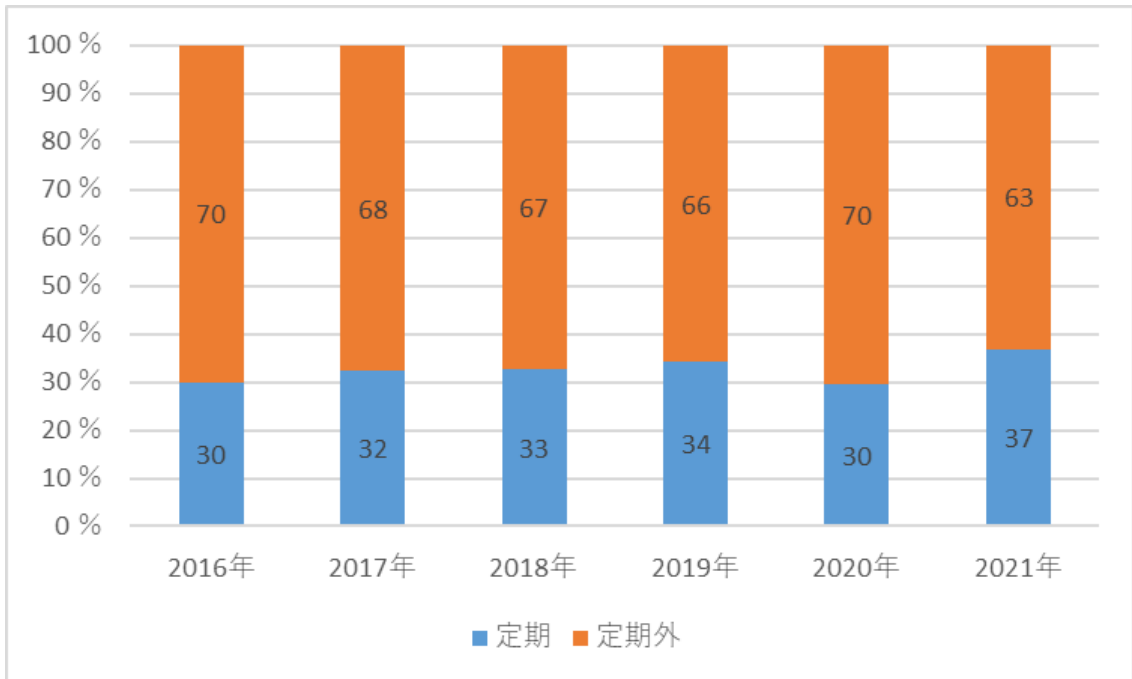


●路線バスの乗車人員及び営業キロ程



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



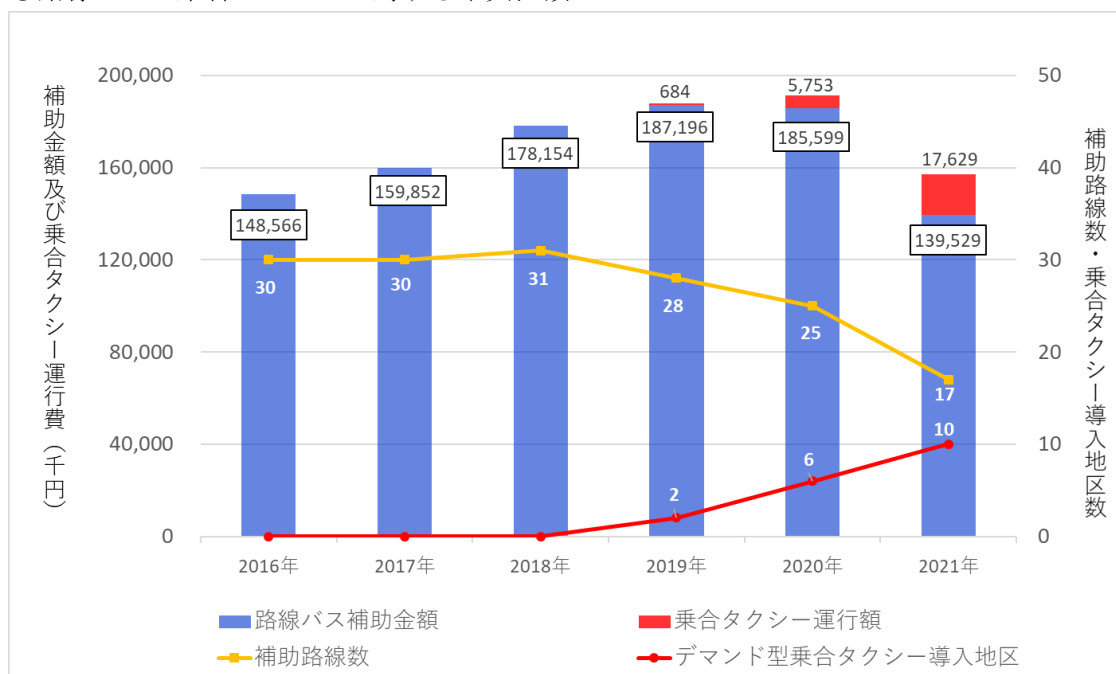
出典：郡山市統計書（令和3年度版）

### 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

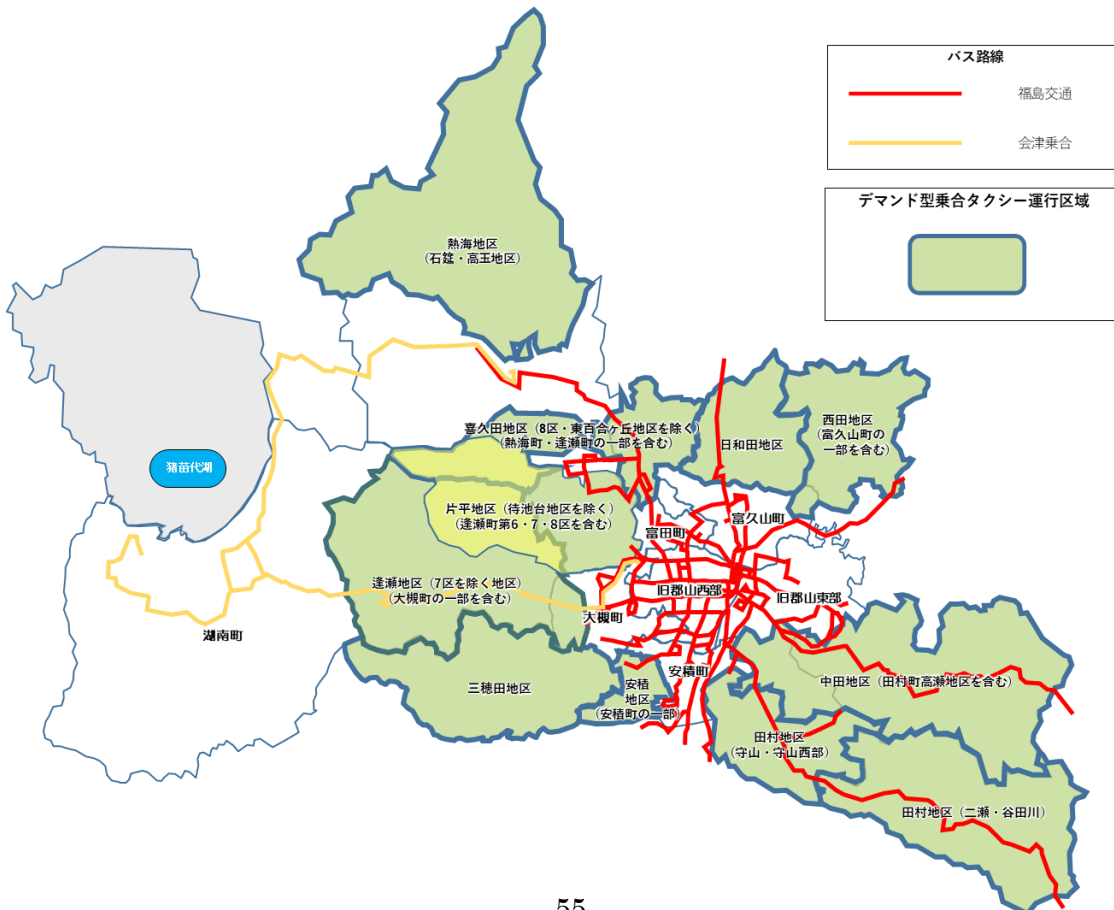
#### ア) 乗合タクシー運行

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、居住する方の移動手段の確保、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

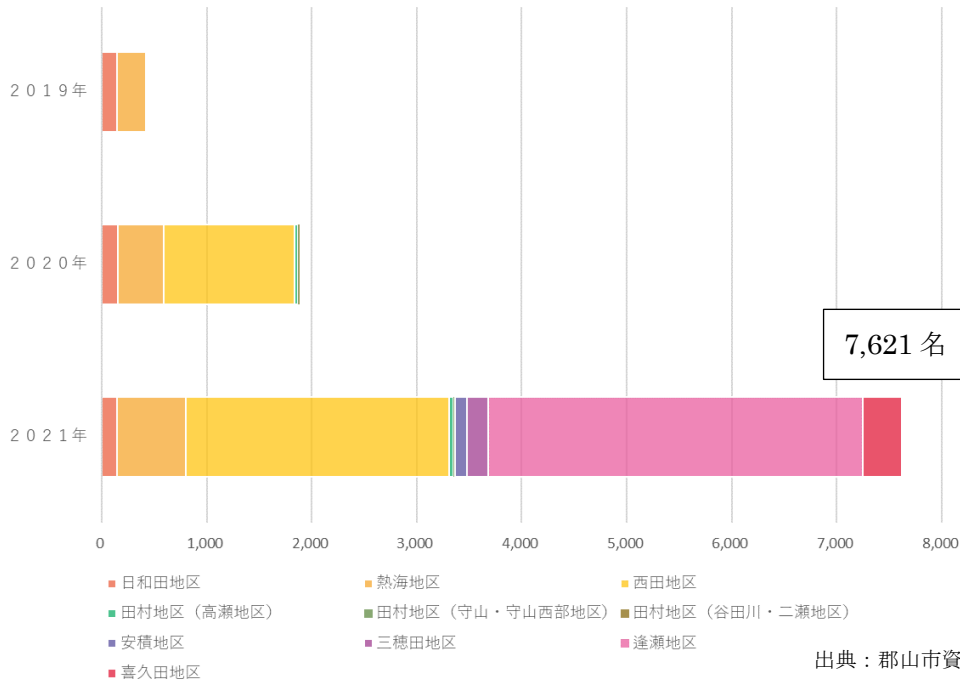
	運行地域	区域	運行本数		導入
			平日	休日	
1	日和田地区	日和田町全部	6便	2便	令和元(2019) 年6月
2	熱海地区	熱海町の一部(石筵・高玉地区)	6便	2便	
3	西田地区	西田町全部 富久山町の一部(堂坂・北小泉地区)	8便	2便	令和2(2020) 年10月
4	① 田村地区 (守山・守山西部)	田村町の一部(守山・守山西部地区)	4便	2便	
	② 田村地区 (谷田川・二瀬)	田村町の一部(谷田川・二瀬地区)	4便	2便	
5	安積地区	安積町の一部(南吉田・牛庭・成田・四季の丘・サンステージこおりやま地区)	7便	2便	令和3(2021) 年4月
6	三穂田地区	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。

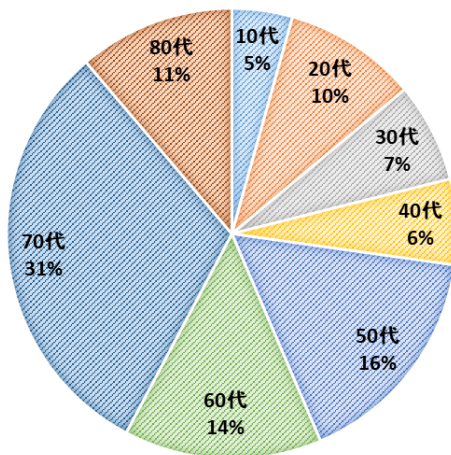
利用者層としては、高齢者や障がい者の方が多く利用しています。

●乗合タクシーの利用者数



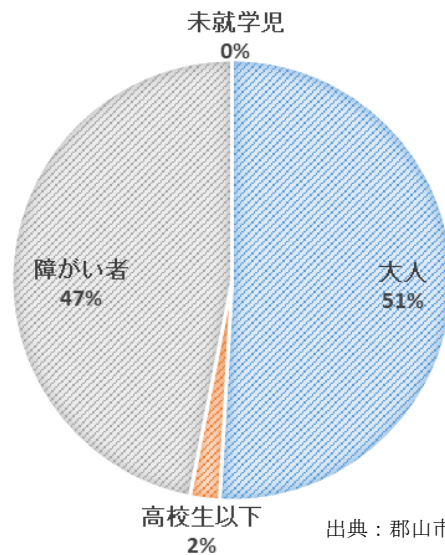
●年代別利用者の割合

【令和3（2021）年度実績】



●利用者層の割合

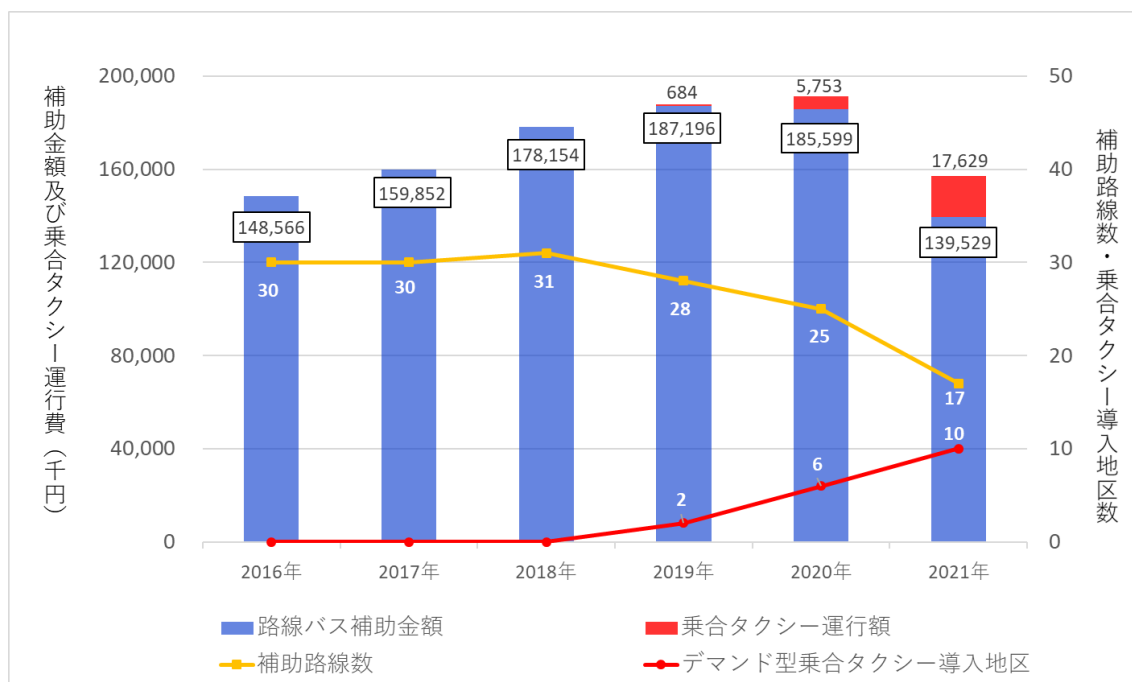
【令和3（2021）年度実績】



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

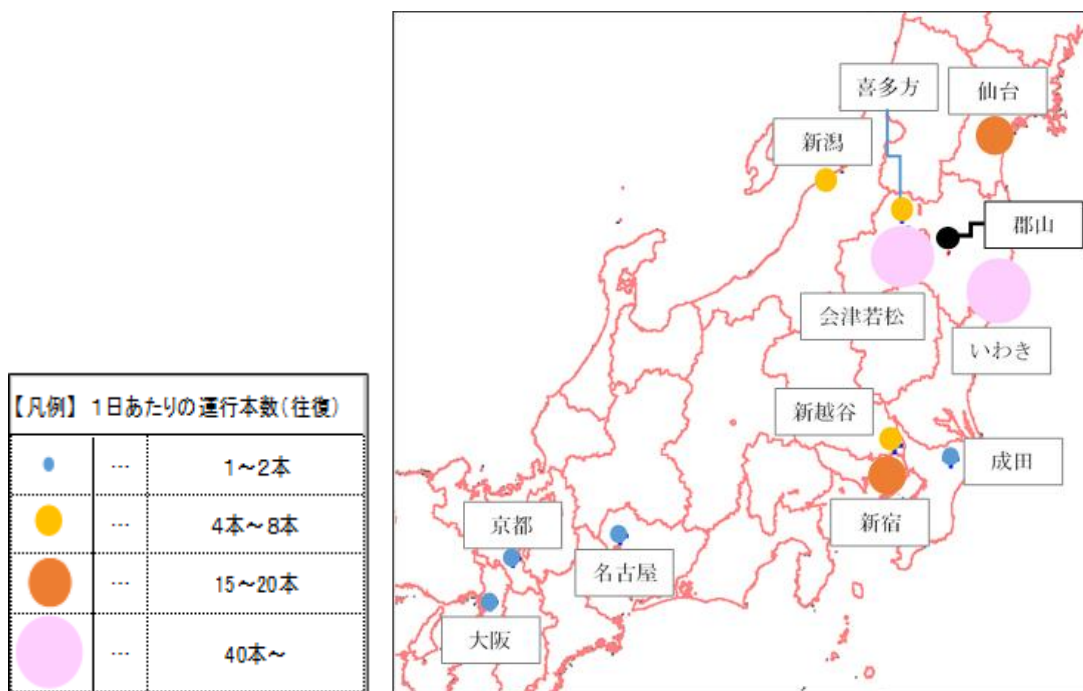
#### ④ その他交通機関

##### 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）

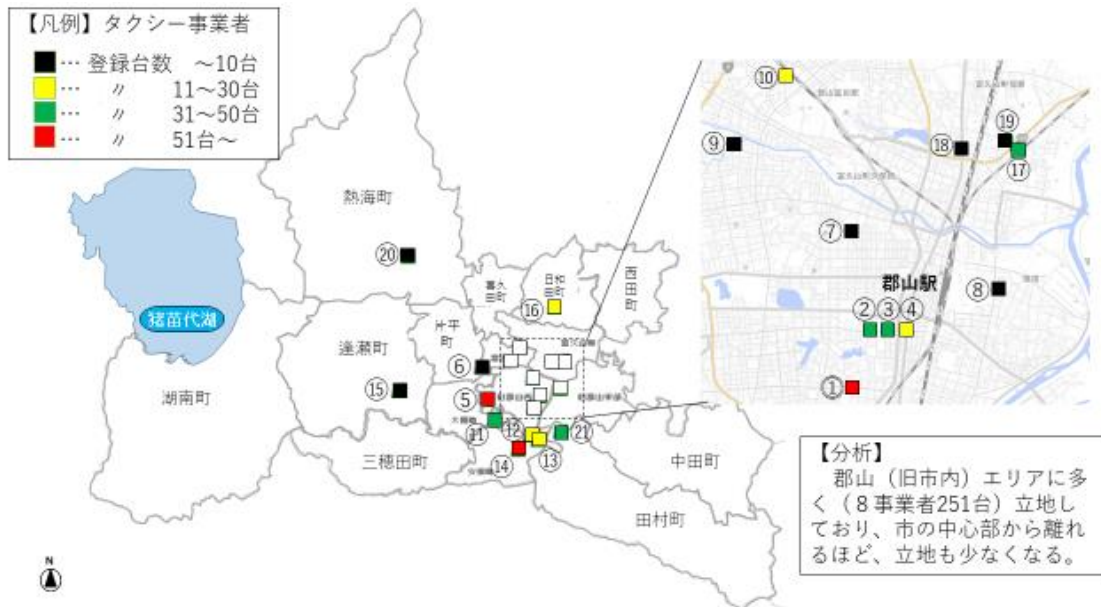
運行区間（愛称）	往路	復路	合計	(内夜間)	運行会社
郡山-会津若松	31	31	62	0	福島交通・会津バス・常磐交通
郡山-いわき	22	22	44	0	福島交通・会津バス・常磐交通
郡山-喜多方 (喜多方ラーメンバス)	2	2	4	0	会津バス
須賀川・郡山-仙台	8	8	16	0	福島交通・宮城交通
福島・郡山-新宿	9	9	18	0	福島交通・JRバス東北
郡山-佐野・新越谷	4	4	8	0	福島交通・東武バス
郡山-新潟	2	2	4	0	福島交通・新潟交通
福島・郡山-京都・大阪 (ギャラクシー号)	1	1	2	2	福島交通・近鉄バス
福島・郡山-宇都宮-名古屋	1	1	2	2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



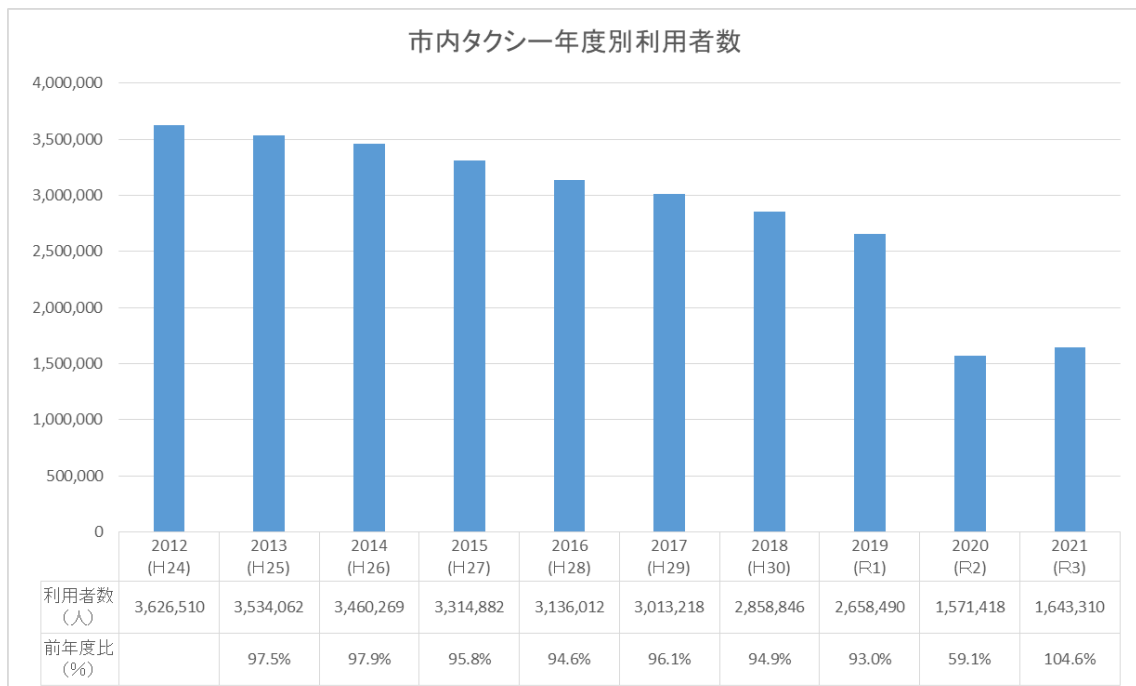
イ) タクシー

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おります。

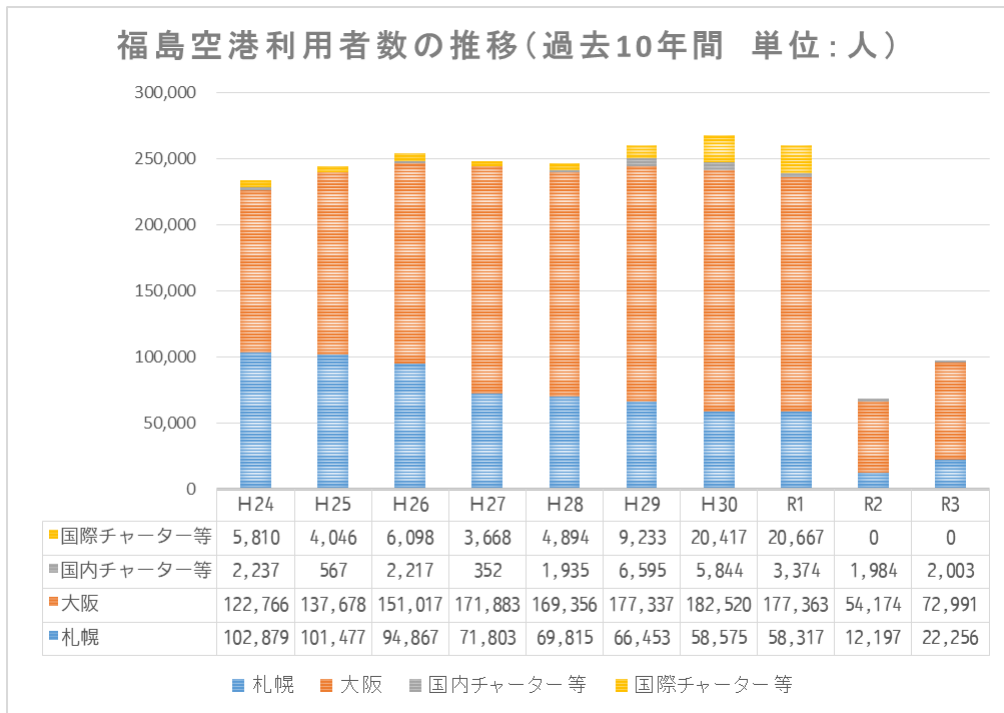
●福島空港の定期就航路線（令和4（2022）年5月1日現在）



・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。

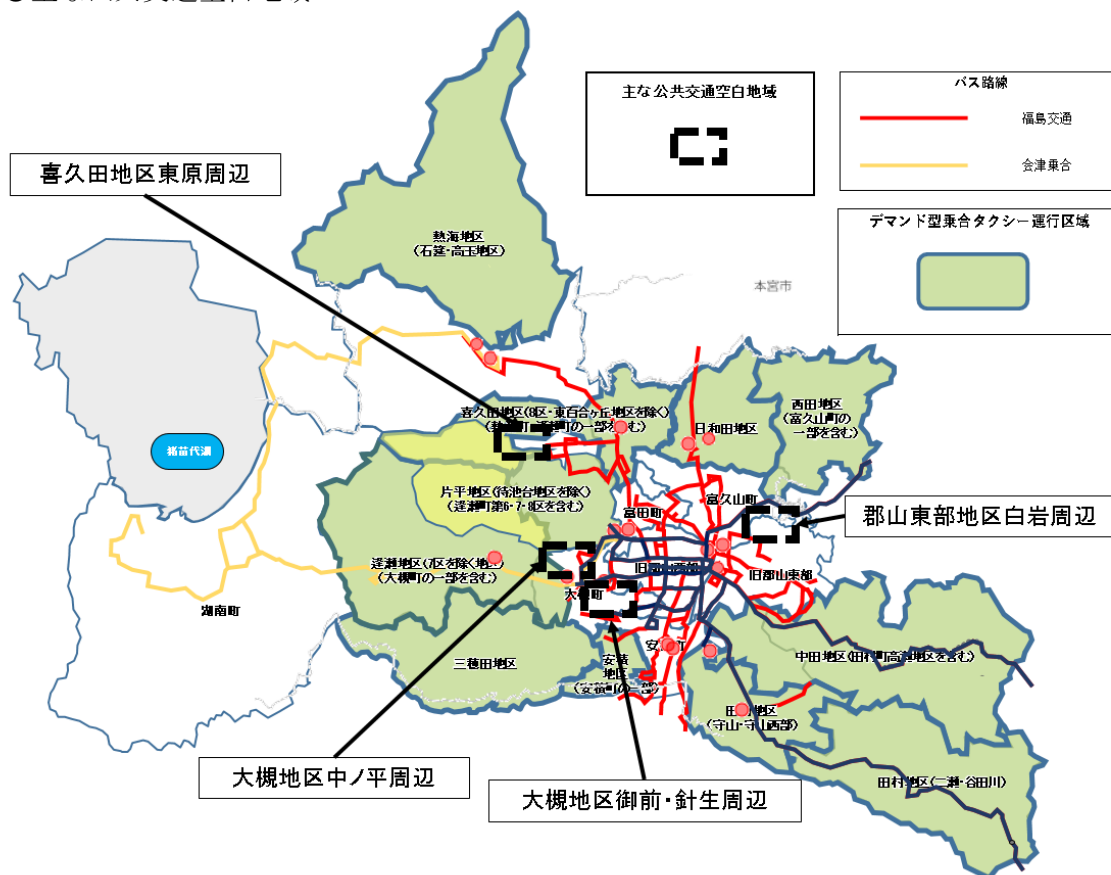
このうち、地区別では、喜久田地区で 56.2%、湖南地区で 61.1%と全体と比較して低い割合となっています。

●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・産前産後地区・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%	産前産後地区・産前産後地区・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。

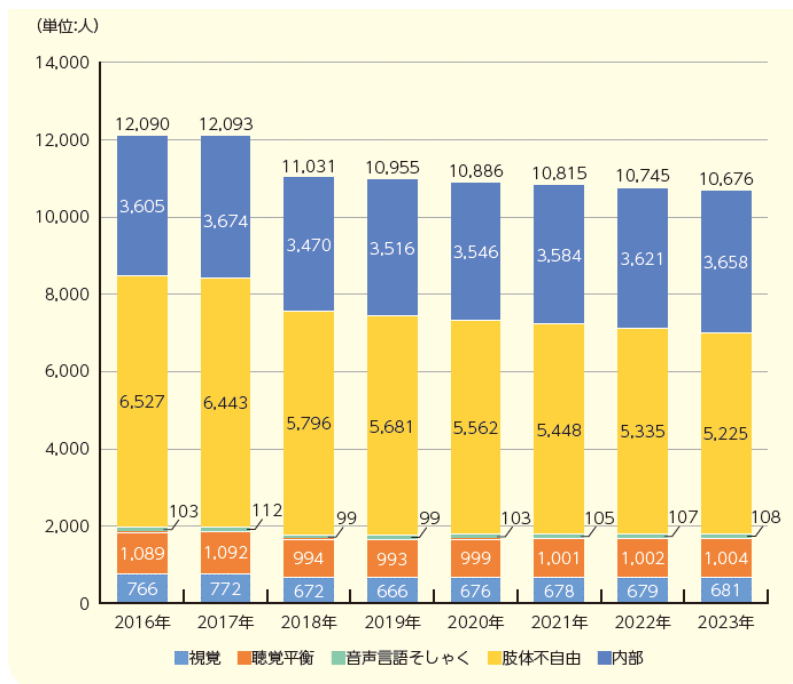
## (6) バリアフリー・ユニバーサルデザイン

### 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）

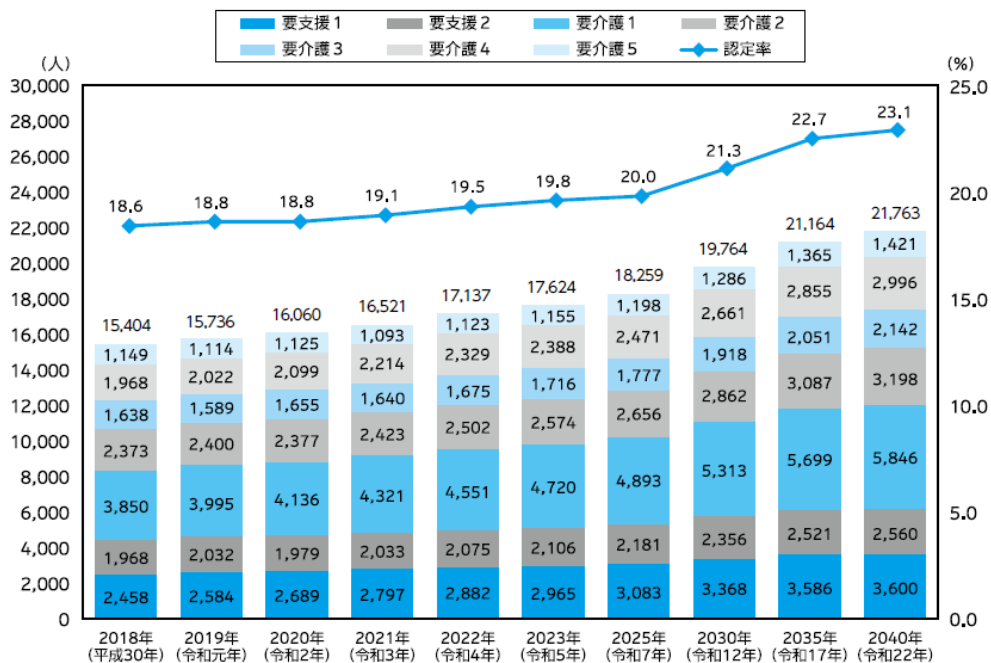
	相談窓口や情報提供の充実	障がいの早期発見、早期療育体制の充実	切れ目ない支援体制の充実	ライフステージに応じた支援体制の充実	学校や地域での障がいの理解や障がい者児との交流の促進	居宅サービスの充実	日常生活に必要な移動支援の充実	障がい環境に配慮した住環境の整備	働く場の確保や雇用環境の整備	施設のバリアフリー化	補装具や日常生活用具、コミュニケーション支援の充実	ICT（情報通信技術）の推進やロボットの活用	地域活動の促進	芸術・レクリエーション、スポーツ活動の推進	医療費の助成制度	その他	特になし
身体	34%	11%	16%	6%	17%	18%	10%	11%	9%	9%	2%	4%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

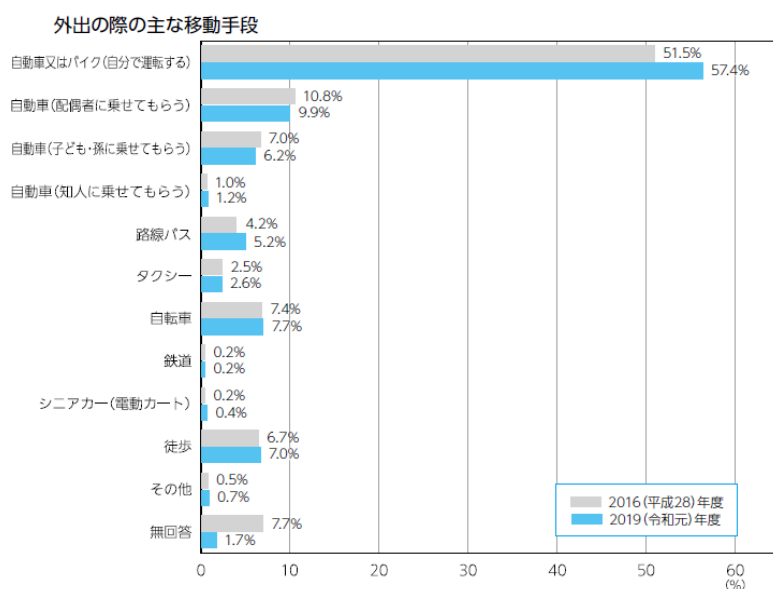
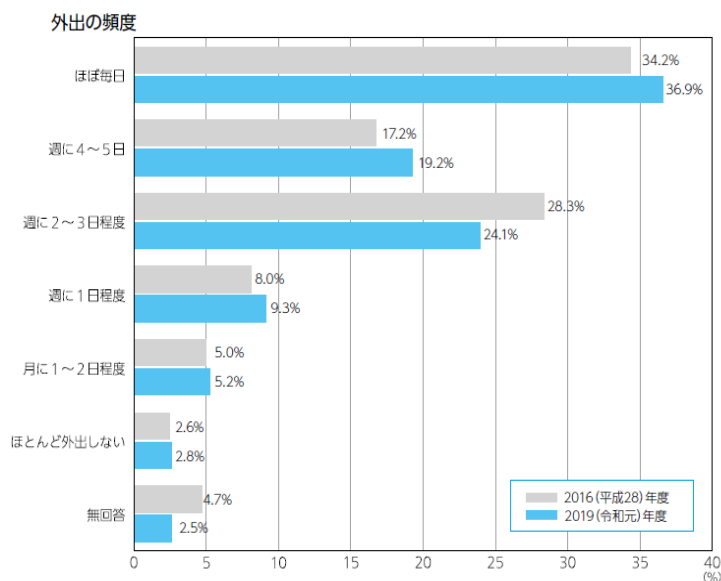
### ●年齢階層別要介護認定者数及び割合

(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。

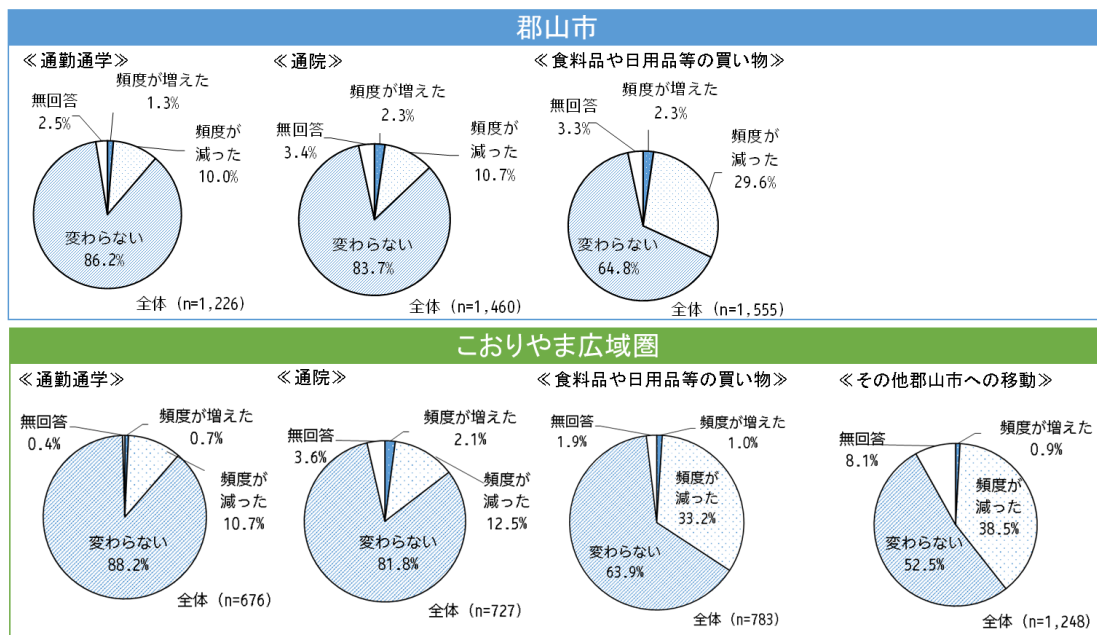




## (2) 調査の結果

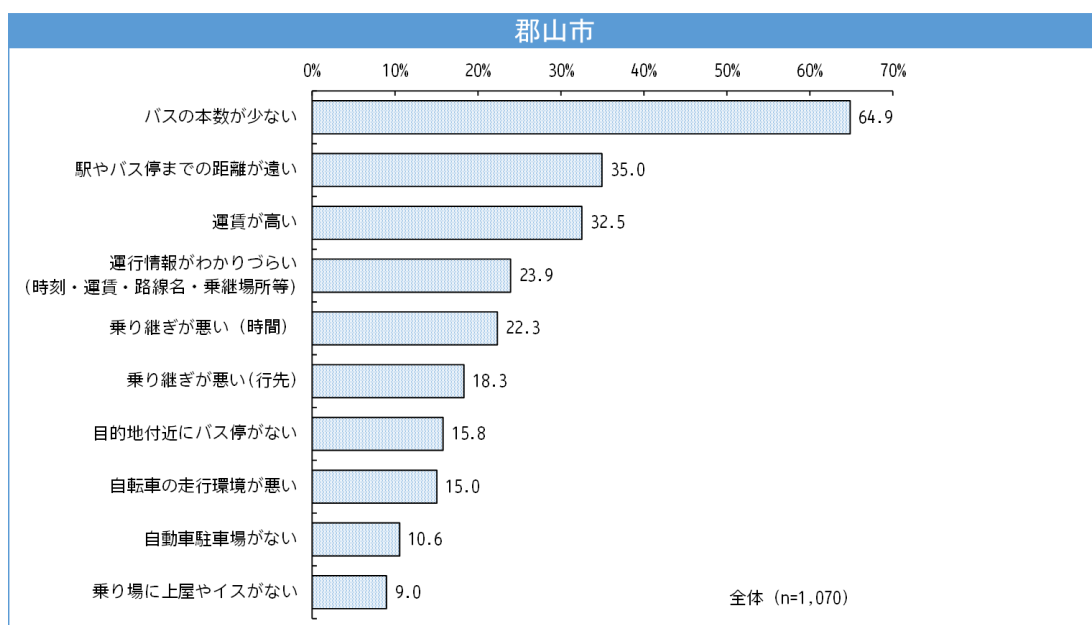
### ① 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出頻度の変化

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】



# 第2章

本市の都市づくりの方向性

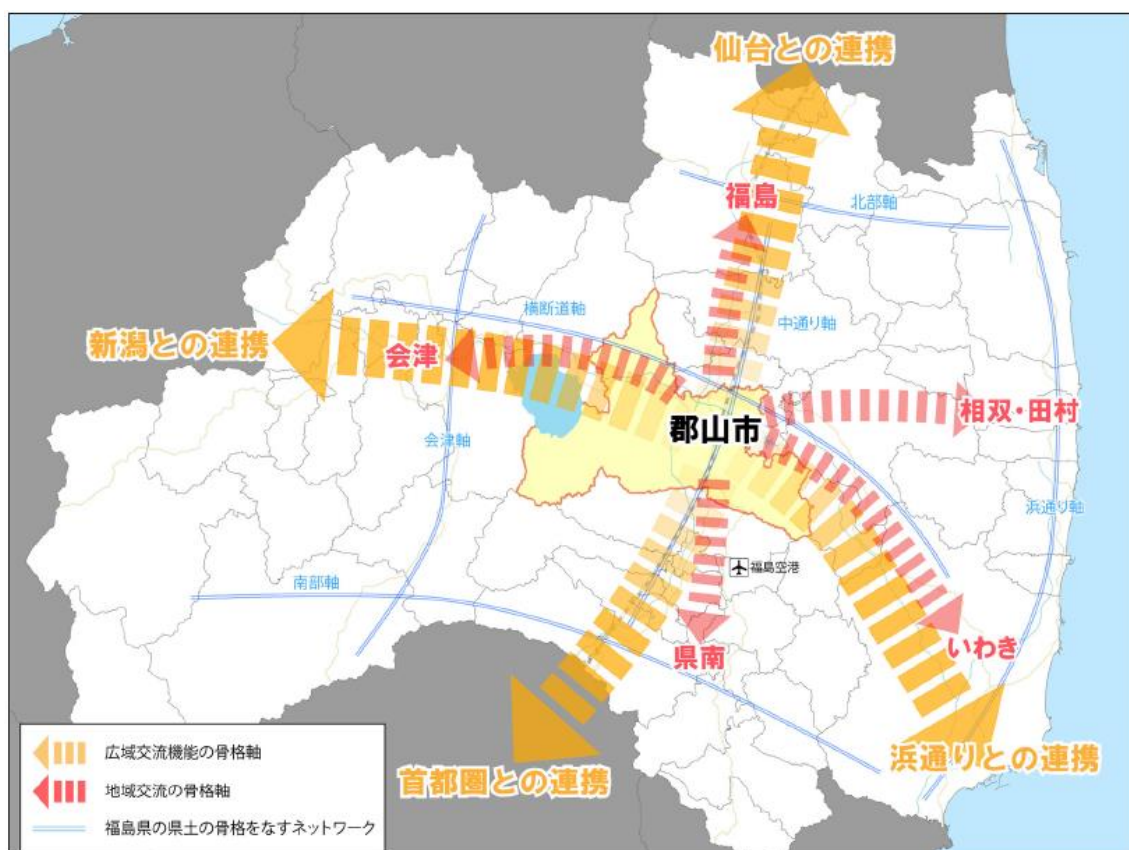
## 第2章 本市の都市づくりの方向性

### 2-1 本市の特長

本市は、福島県の中央に位置するとともに、首都圏と東北、さらには太平洋側と日本海側とを結ぶ広域的なネットワークの結節点となっています。

また、本市は、こうした地理的優位性や充実した交通網及び都市基盤が整っており、都市の利便性の高さからも、産業をはじめ、教育、文化、医療、流通業務等の都市機能が集積する福島県の中心拠点となっています。

#### ●郡山市の立地特性



本市においては、福島県の経済県都として、人・モノ・カネ・情報が活発に交流する広域的な拠点性を高めていき、近隣の17市町村で構成する「こおりやま広域圏」においても、将来にわたる持続可能な地域づくりと知の結節点を展開できるよう、広域圏の中心都市として圏域全体の経済をけん引し、圏域住民の暮らしを支える役割が期待されています。

● 郡山インターチェンジ及び流通団地



● 郡山駅を中心に交差する鉄道網



● 上空から見た福島空港



## 2-2 今後の都市づくりの考え方

今後の都市づくりについては、都市としての役割や地域の特性など、都市全体の視点を踏まえて策定された「郡山市都市計画マスタープラン」、「郡山市立地適正化計画」などに記載されているとおり、以下の考え方が基本となります。

### 《基本的な考え方》

#### ① こおりやま広域圏の中心市に相応しいまち

本市は、福島県の中央に位置する地理的優位性及び充実した交通網及び都市基盤が整っており、近隣市町村を含むこおりやま広域圏全体の中心市としての役割が期待されています。このことから、本市は圏域全体の活力向上を図るため、広域圏を支える賑わいある拠点の形成及び中心市に相応しい魅力ある都市機能の集約・充実を図り、多様な人々の交流と活発な都市活動の創出を目指します。

#### ② 地域特性を生かし都市と自然が調和したまち

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等を介し、交流・連携が図られる等、都市と自然が調和した持続的なまちの形成を目指します。

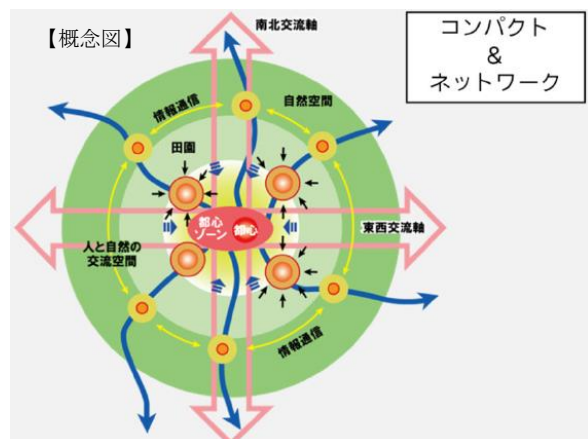
#### ③ 安心して円滑に移動できる交通ネットワークが充実したまち

人口減少、少子高齢化が進行する中、地域活力を維持・向上させる持続可能なまちづくりを推進する上では、安全、安心して利用できる交通サービスの提供、さらには防災、情報通信等とのネットワーク環境の充実が重要となってきます。このため、居住や都市機能等の土地利用と連携し、地域の実情に合った効率的で利便性の高い公共交通サービスの提供や快適な利用環境の整備等について、市民、交通事業者、行政が連携し、誰もが円滑に移動できるまちの形成を目指します。



## 2-3 本市の将来都市構造

将来都市構造は、「郡山市都市計画マスタープラン」において定められている本市における都市形成の根幹の考え方となっています。





●将来都市構造（郡山市都市計画マスタープランより）

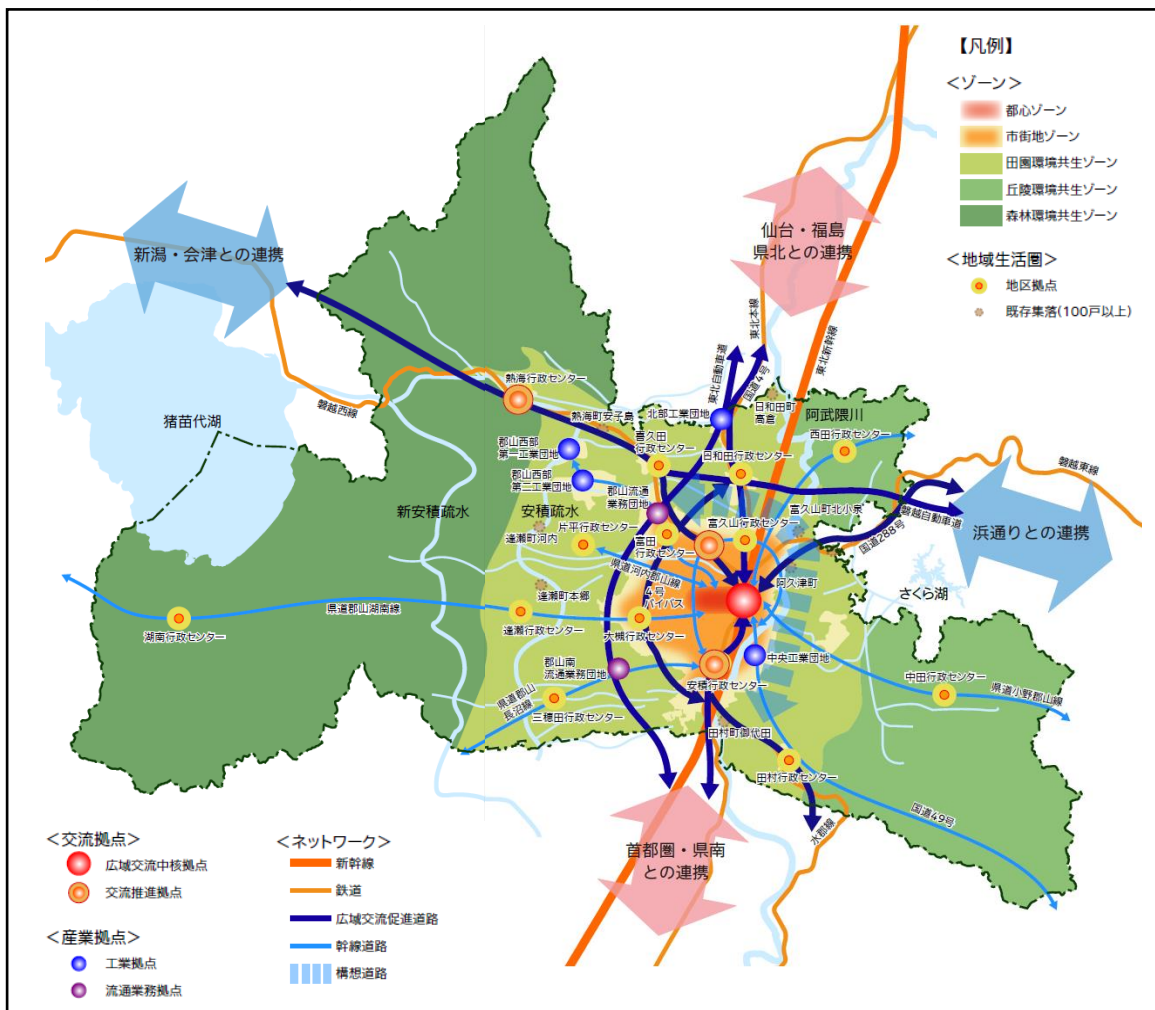
## 郡山型 コンパクト&ネットワーク都市構造

・コンパクト：空間的な密度を高める「まとまり」 ・ネットワーク：地域と地域の「つながり」

⇒ 豊かな自然環境・田園環境の維持・保全を図りながら、福島県の広域的な拠点として生産性の高い産業活動や地域特性に応じた質の高い生活の展開を目指し、コンパクトで周辺環境と調和した都市の形成を図ります。

⇒ 具体的には、秩序ある土地利用を誘導するためのゾーンを定め、この上に多様な暮らしを展開する生活圏を設定することとし、各生活圏内には拠点が有り、必要な都市機能を誘導するなど、躍動感ある都市づくりを推進します。

●将来都市構造図（郡山市都市計画マスタープランより）



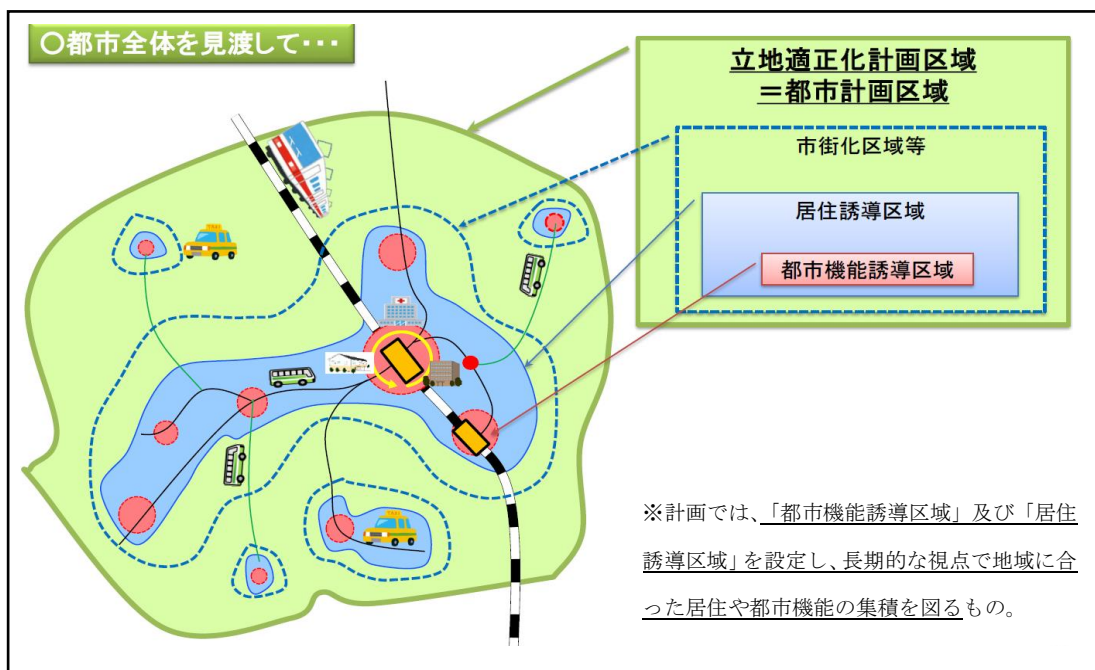
## 2-4 立地適正化計画に関して

### (1) 立地適正化計画の概要

本市では、平成 26 (2014) 年の「都市再生特別措置法」の改正により創設された「立地適正化計画制度」に基づき、郡山市都市計画マスタープランとの調和のもと、「郡山市立地適正化計画」を平成 31 (2019) 年 3 月に作成し、また、近年の頻発・激甚化する自然災害に対して、防災・減災を主流にした安全・安心な社会づくりを進めるための令和 2 (2020) 年の「都市再生特別措置法」の改正を受け、防災指針の位置付けを加えた「郡山市立地適正化計画」の改定が、令和 3 (2021) 年 3 月に行われました。

立地適正化計画は、今後の人口減少、高齢化の進行等の中で、住宅や医療・福祉・商業施設等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通等により、これらの生活サービス施設にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを目指すための計画です。

#### ●立地適正化計画のイメージ



#### 【居住誘導区域】

(都市再生特別措置法第 81 条)

人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導する区域。

#### 【想定される区域】

公共交通が利用しやすい地域など。

#### 【都市機能誘導区域】

(都市再生特別措置法第 81 条)

医療、福祉、商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、各種サービスの効率的な提供を図る区域。

#### 【想定される区域】

鉄道やバス等の公共交通、都市基盤等の既存ストックが充実した地域など。

## (2) 郡山市立地適正化計画について

本市の立地適正化計画については、郡山市都市計画マスタープランに掲げた将来都市構造「郡山型 コンパクト&ネットワーク」のもとに都市の持続的発展に向け、より効率的、効果的に都市づくりを進めていくため、都市再生特別措置法第81条の規定に基づく「都市機能誘導区域」及び「居住誘導区域」を以下のとおり、設定しています。

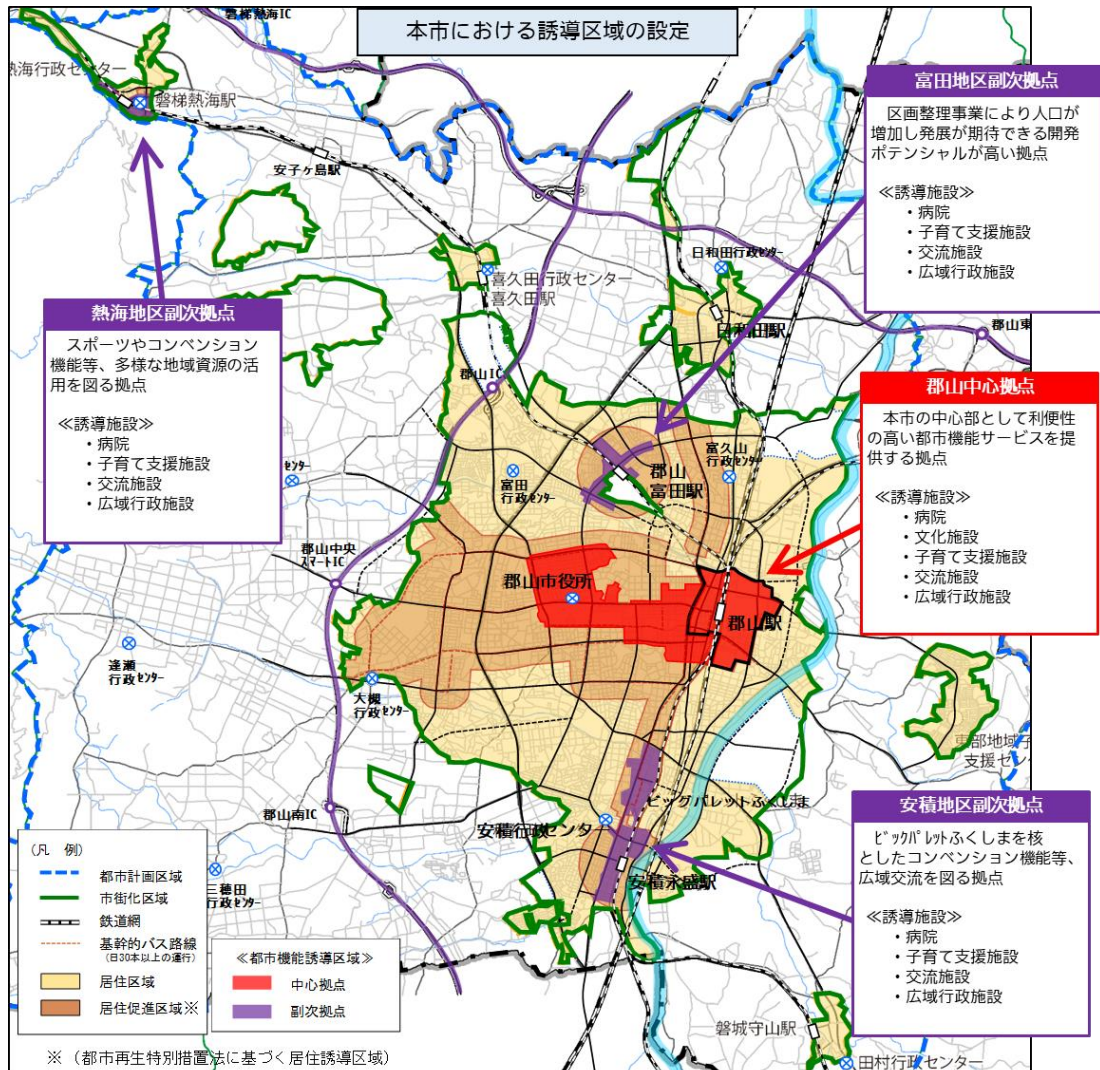
### (都市機能誘導区域)

⇒ 上位計画との整合性、位置付け、都市の実情を踏まえながら、「1つの中心拠点」と「3つの副次拠点」を設定し、主として「広域的な都市サービス施設」の誘導を図ります。

### (居住誘導区域)

⇒ 上述の都市機能誘導区域を含む区域及びバスや鉄道等の基幹的公共交通路線の沿線区域を設定し、暮らしやすい住環境の形成を図ります。

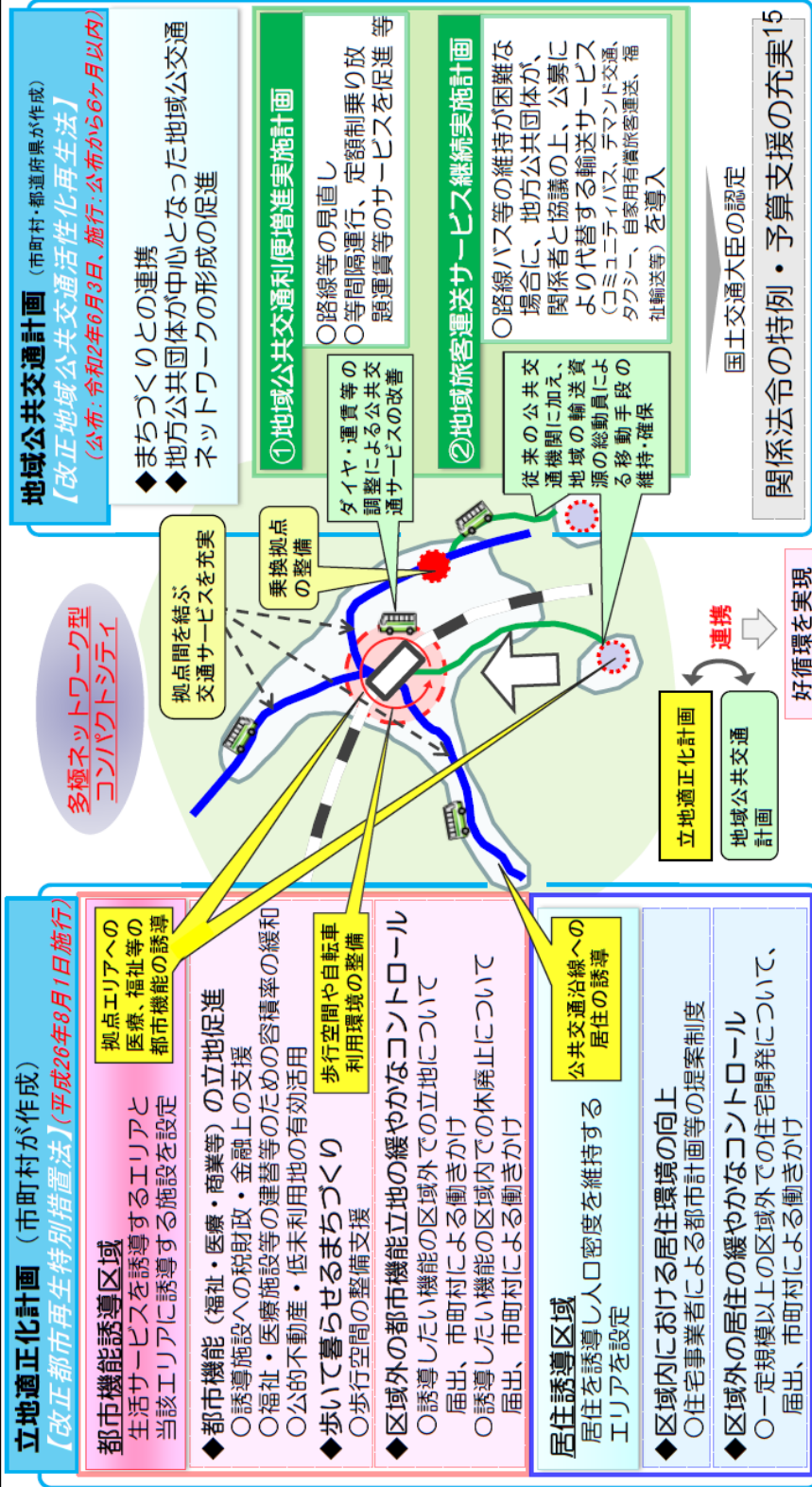
### ●本市の都市機能誘導区域及び居住誘導区域



# コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度



- 都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しなが、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導**と、それと連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による**持続可能な移動手段の確保・充実**を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。



# 第3章

総合交通計画マスタープランの基本的な方針及び目標等



# 第3章 総合交通計画マスタープランの基本的な方針及び目標等

## 3-1 総合交通計画マスタープランの概要

※人口減少や高齢化の進行等を前提に、市民が安心して快適に暮らし続けていく上では、過度な自動車利用に依存することなく、徒歩や自転車、公共交通等の移動により外出しやすく健康的に様々な都市サービスを楽しむことができるまちづくりの形成が重要となります。交通に関する様々な課題を踏まえつつ、本市のまちづくりの考え方と連携し、公共交通、道路、自転車・歩行者等のすべての交通手段において、持続的で円滑に移動できる交通ネットワークの実現を図ります。

### 【基本的な方針】

交通手段が充実しすべての人が安心して円滑に移動できるまち

**社会的な課題**

- 人口減少・超高齢社会への対応
- デジタル化・DXの推進
- 防災・減災、国土強靱化
- 2050年カーボンニュートラルの実現
- 新型コロナウイルス感染症の対策

**交通に係る主な課題**

- 地方都市特有の過度な自動車利用
- 公共交通利用者の減少
- 道路の計画的な整備及び市街地における道路混雑解消
- 自転車や歩行者の移動環境整備
- 新たなモビリティサービスの推進

**都市づくりの考え方**

※郡山市立地適正化計画より

- ①こおりやま広域圏の中心市に相応しいまち
- ②地域特性を生かし都市と自然が調和したまち
- ③安心して円滑に移動できる交通ネットワークが充実したまち

### 【目標】

**目標1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり**

⇒ 誰もが居住地から様々な生活サービス施設にアクセスできるなど、円滑に移動可能な公共交通ネットワークづくりを進める。

(公共交通)

**目標2 円滑な交通とストック効果につながる道路づくり**

⇒ 道路混雑が軽減され円滑な交通確保、計画的な道路整備に伴う沿線の土地利用促進など、効率的・効果的なまちづくり及び道路づくりを進める。

(道路)

**目標3 環境にやさしく身近で健康的に利用できる自転車・歩行空間づくり**

⇒ バリアフリーで回遊しやすい都市環境を確保するなど、外出しやすく健康増進にもつながる自転車・歩行空間づくりを進める。

(自転車・歩行者)

**目標4 新たな交通サービスのチャレンジと仕組みづくり**

⇒ MaaSやAI、IoTなどの新たな技術の活用など、地域に合った交通サービスの提供ができるよう、先進事例等を参考に取組の導入検討を進める。

(新たな交通サービス)

**目標5 多様な主体の連携によるまちづくり**

⇒ スクールバスや病院等の送迎サービスなどの移動手段の活用など、交通事業者をはじめ、様々な関係者との協議・調整を行いながら、より良い交通施策の取組検討を進める。

(多様な主体との連携)

### 【交通施策】

(施策1)

●交通結節点の機能強化と利便性の高い公共交通ネットワークの形成

- ・鉄道新駅の設置と駅周辺のまちづくり施策等の推進
- ・利用者ニーズに応じた公共交通ネットワーク構築の推進

(施策2)

●地域交通の維持・確保と利用者のサービス向上

- ・地域特性に応じた利便性の高い公共交通ネットワーク構築
- ・バリアフリー化を進め、利用者のサービス向上

(施策3)

●公共交通の利用促進に向けたモビリティ・マネジメントの推進

- ・自動車に依存しない公共交通施策等への転換を促進

(施策4)

●効率的・効果的な道路計画及び整備

- ・円滑な自動車交通を図るための計画的な道路整備の促進

(施策5)

●既存の道路施設を利用した魅力的なまちづくりへの活用推進

- ・公民一体の安全・安心なまち空間・道路空間づくりの推進

(施策6)

●安全で快適に通行できる自転車・歩行空間の環境整備

- ・健康的に気軽に外出しやすい回遊空間づくりの整備推進

(施策7)

●自転車を活用したライフスタイルの推進

- ・自転車需要の高まりに合わせた種々の関連施策の推進

(施策8)

●新たなモビリティサービスを活用した取組の推進

- ・新たな技術の活用について積極的な取組検討

(施策9)

●複数の主体が連携した「共創型交通」の推進

- ・多様な移動手段の活用推進に向けた検討

### 【個別プロジェクト】

1-1 新駅設置(郡山駅～安積永盛駅間)の検討 (拡充)

1-2 公共交通(鉄道、路線バス、高速バス等)の乗継強化(継続)

1-3 鉄道駅周辺の交通アクセスの充実・強化 (拡充)

1-4 路線バスの経路、ダイヤ、バスベイ等の検討 (継続)

1-5 パーク&ライド、サイクル&ライド等の検討 (継続)

1-6 観光周遊などの観光分野と連携した取組の推進(継続)

2-1 路線バスの運行確保・充実 (拡充)

2-2 デマンド型交通の機能強化 (拡充)

2-3 地域に合った旅客運送サービス導入の検討 (継続)

2-4 乗継・待合環境の改善・整備 (継続)

2-5 バリアフリー車両の導入促進 (継続)

3-1 高齢者の公共交通利用に関する事業推進 (拡充)

3-2 福島空港の利活用促進 (継続)

3-3 エコ通勤、ノーマイカーデーの推進 (継続)

3-4 公共交通利用に関する教育実施 (継続)

4-1 環状道路網を優先した幹線道路の整備促進 (拡充)

4-2 道路混雑箇所に関する軽減方策の検討 (新規)

4-3 長期未着手都市計画道路の見直し検討 (新規)

5-1 公民協業による居心地が良く歩きたくなる空間の創出 (新規)

5-2 公民が連携したバリアフリー化の推進 (新規)

5-3 災害に強く快適で歩きやすい無電柱化道路の整備推進(新規)

6-1 自転車レーン・歩道の整備推進 (継続)

6-2 (仮称)郡山市自転車活用推進計画の策定検討 (新規)

7-1 シェアサイクル、レンタサイクル等の事業支援 (継続)

7-2 サイクルツーリズムの推進と来訪者への情報発信 (新規)

8-1 MaaSの導入に関する可能性の検討 (新規)

8-2 スマートフォンを活用したモビリティサービスの取組の推進 (拡充)

8-3 環境に配慮したモビリティサービスの推進(新規)

9-1 持続的な移動サービス創出可能性の検討 (新規)

9-2 市民・事業者・行政が連携したバリアフリー化の推進(新規)





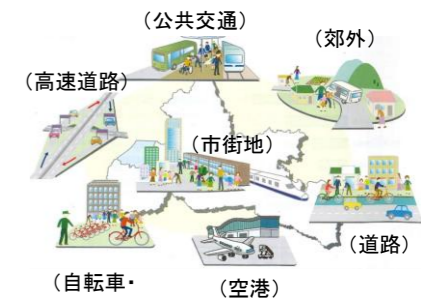
◆交通分野の課題と施策別プロジェクトの関係性

区分	個別プロジェクト	ベビーファースト	道路等の既存ストックの活用	人口減少・超高齢社会	DX化	防災減災・国土強靱化	2050年カーボンニュートラル	過度な自動車利用	公共交通利用減	道路渋滞	健康的な自転車・歩行環境	新たなモビリティサービス	
目標1 公共交通 体系づくり	施策1	1-1 新駅設置（郡山駅～安積永盛駅間）の検討				●	●	●	●	●	●		
		1-2 公共交通（鉄道、路線バス、高速バス等）の乗継強化		●				●	●	●	●		
		1-3 鉄道駅周辺の交通アクセスの充実・強化	●	●	●						●		
		1-4 路線バスの経路、ダイヤ、バスベイ等の検討			●				●	●			
		1-5 パーク&ライド、サイクル&ライド等の検討		●				●	●	●	●		
		1-6 観光周遊などの観光分野と連携した取組の推進		●		●						●	
	施策2	2-1 路線バスの運行確保・充実		●	●	●			●	●			
		2-2 デマンド型交通の機能強化			●	●			●	●			
		2-3 地域に合った旅客運送サービス導入の検討			●	●			●	●			●
		2-4 乗継・待合環境の改善・整備	●	●		●				●			
		2-5 バリアフリー車両の導入促進	●		●					●			
	施策3	3-1 高齢者の公共交通利用に関する事業推進			●				●	●			
		3-2 福島空港の利活用促進		●		●			●		●		
		3-3 エコ通勤、ノーマイカーデーの推進						●	●	●	●	●	
3-4 公共交通利用に関する教育実施		●					●	●	●	●	●	●	
目標2 道路づくり	施策4	4-1 環状道路網を優先した幹線道路の整備促進		●			●	●		●			
		4-2 道路混雑箇所に関する軽減方策の検討		●			●	●		●			
		4-3 長期未着手都市計画道路の見直し検討		●	●		●	●		●			
	施策5	5-1 公民協奏による居心地が良く歩きたくなる空間の創出	●		●				●	●		●	
		5-2 公民が連携したバリアフリー化の推進	●		●							●	
		5-3 災害に強く快適で歩きやすい無電柱化道路の整備推進					●					●	
目標3 自転車・歩行空間 づくり	施策6	6-1 自転車レーン・歩道の整備推進	●				●	●		●	●		
		6-2 (仮称) 郡山市自転車活用推進計画の策定検討					●	●		●	●		
	施策7	7-1 シェアサイクル、レンタサイクル等の事業支援					●	●		●	●		
		7-2 サイクルツーリズムの推進と来訪者への情報発信		●		●						●	
目標4 新たな サービス	施策8	8-1 MaaSの導入に関する可能性の検討	●	●	●	●		●	●	●		●	
		8-2 スマートフォンを活用したモビリティサービスの取組の推進		●	●	●		●	●	●		●	
		8-3 環境に配慮したモビリティサービスの推進			●			●	●	●		●	
目標5 連携	施策9	9-1 持続的な移動サービス創出可能性の検討	●		●		●	●	●	●		●	
		9-2 市民・事業者・行政が連携したバリアフリー化の推進	●		●				●				

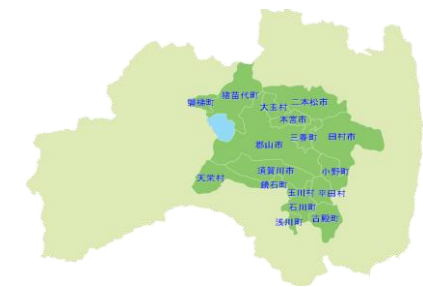
●ベビーファースト



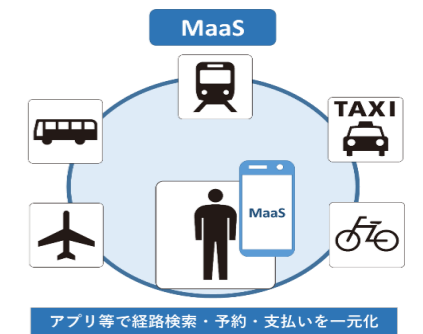
●まちづくりと交通ネットワークの連携



●こおりやま広域圏(17市町村)



●新たなモビリティサービス



※MaaS(マース: Mobility as a Service)  
MaaSとは、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通それ以外の移動サービスを最適に組み合わせて、検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。



### 3-2 交通に関する取組の推進に当たって

交通に関する取組については、市民や企業、交通事業者、行政がそれぞれの責務や役割を担い、一体となって進めていく必要があります。

特に公共交通においては、様々な理由により、交通を維持・確保することが厳しい状況にあるなど、地域によってその状況は異なりますが、今後も引き続き、それらの機能が将来にわたり十分に発揮されるよう、市民一人ひとりが交通について理解し、自分たちが関われる取組や持続的な運送サービスの提供等、すべての関係者の連携のもとに、交通を守り、育てていくことが必要であり、種々取り組みを推進していきます。

### 3-3 基本的な方針

当計画における基本理念については、上位計画である「郡山市まちづくり基本指針【あすまちこおりやま】」の大綱Ⅴ「暮らしやすいまちの未来」に位置付けられた分野別将来構想を基本に、関連する「郡山市都市計画マスタープラン」、「郡山市立地適正化計画」等との整合・調和を図り、以下のとおり定めます。

#### **交通手段が充実しすべての人が安心して円滑に移動できるまち**

本市は、豊かな自然環境に加え、広大な田園風景及び様々な都市機能が集積する市街地や営農活動を営む集落地域など、多様な地域が一体的に集積している都市になります。このため、市街地においては、高い交通利便性を生かし、多様なニーズに対応した効率的な都市づくりを進め、また、田園地域においては、良好な自然や営農環境を保全しつつ、地域固有の歴史や文化等の既存ストックの有効活用を図ることとし、さらに交通や情報ネットワークを通じ、地域相互の交流が連携し、ともに維持・発展が可能となるような地域特性を生かしたまちづくりを進めています。

交通分野の観点からは、人口減少や高齢化の進行等を前提に、本市において市民が安心して快適に暮らし続けていく上では、過度な自動車利用に依存することなく、徒歩や自転車、公共交通等の移動により外出しやすく健康的に様々な都市サービスを楽しむまちづくりの形成が重要と考えています。

このようなことから、交通に関する様々な課題を踏まえつつ、本市のまちづくりの考え方と連携し、公共交通、道路、自転車・歩行者等のすべての交通手段において、持続的で円滑に移動できる交通ネットワークの実現を図ります。

### 3-4 計画の目標

本市のまちづくりの考え方と連携し、「公共交通」、「道路」、「自転車・歩行者」の交通分野に「新たな交通サービス」、「多様な主体との連携」の視点を加え、以下「5つの目標」を設定します。

#### 目標1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり

⇒ 自動車利用に依存することなく、日常生活に必要なサービス等が享受できる都市環境の確保が必要です。誰もが居住地から様々な生活サービス施設にアクセスできるなど、円滑に移動可能な公共交通ネットワークづくりを進めます。

#### 目標2 円滑な交通とストック効果につながる道路づくり

⇒ 自動車利用が多く、市内各所における道路混雑への対応が必要となります。混雑が軽減され円滑な交通を確保するとともに、道路沿線の土地利用促進に向け、幹線道路の計画的な整備など、効率的・効果的なまちづくり及び道路づくりを進めます。

#### 目標3 環境にやさしく身近で健康的に利用できる自転車・歩行空間づくり

⇒ 高齢者をはじめ、すべての住民の健康的な社会生活を推進するため、徒歩や自転車、公共交通等を利用し気軽に外出しやすい環境の整備を図ることが必要となります。このため、バリアフリーで回遊しやすい都市環境を確保するなど、健康増進につながる自転車・歩行空間づくりを進めます。

#### 目標4 新たな交通サービスのチャレンジと仕組みづくり

⇒ 近年、移動手段の確保や費用の削減などの公共交通の課題解決に向けた有効な手段として、MaaSやAI、IoTなどの新たな技術の活用が期待されています。地域に合った交通サービスの提供ができるよう、先進事例等を参考に取組の導入検討を進めます。

#### 目標5 多様な主体の連携による交通まちづくり

⇒ 地域においては、スクールバスや病院、福祉車両等の既存の送迎サービスなど、様々な移動手段を有しており、それらを有効活用することにより、地域交通の維持・確保が期待されます。交通事業者をはじめ、関係者との協議・調整を行いながら、より良い交通施策の取組の検討を進めます。




### 3-5 将来の交通ネットワークの体系

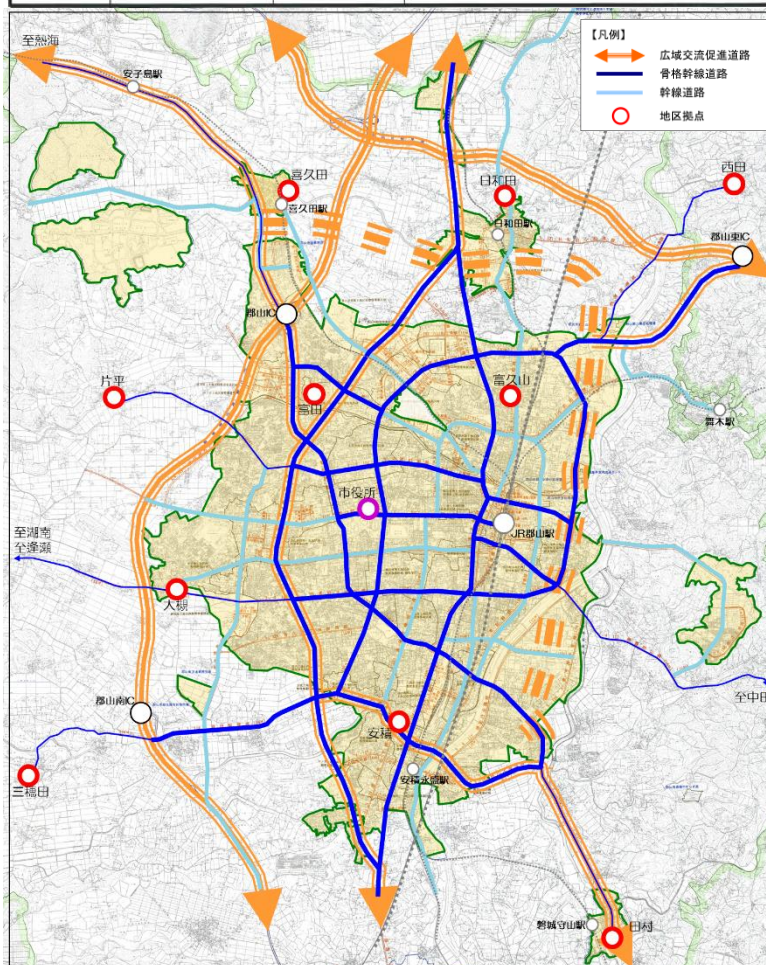
#### (1) 道路ネットワーク

##### ① 道路ネットワークの整備

市民の豊かな生活や活力ある産業、経済活動を支える最も根幹的な道路は、生活上欠かせない施設であり、現在の交通実態や将来の交通量を考慮しつつ、「郡山都市圏総合都市交通計画」に位置付けられた「道路マスタープラン」に基づき、まちづくりと一体となった道路ネットワークの整備を推進します。

#### ● 道路マスタープラン（郡山都市圏総合都市交通計画）

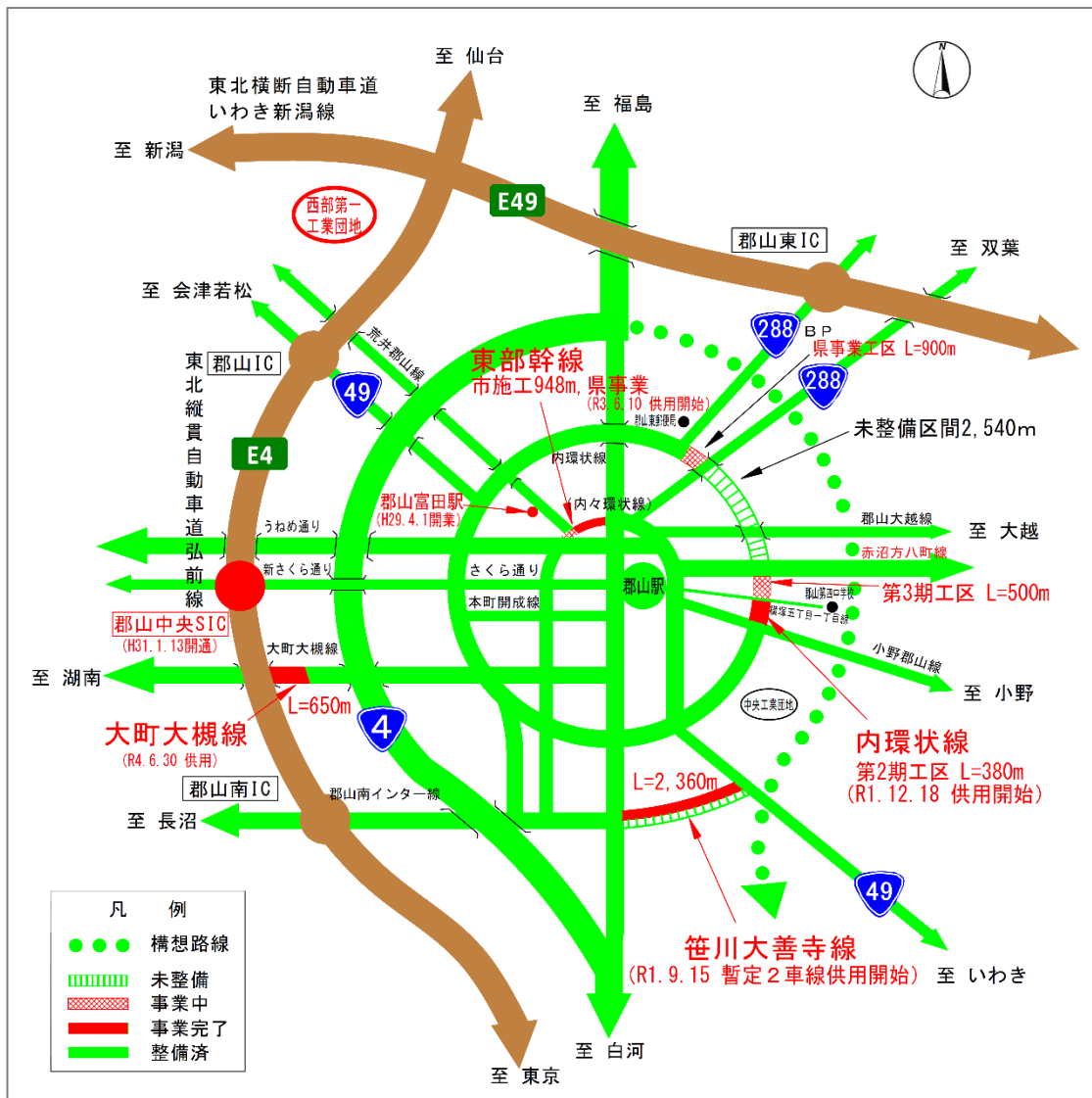
凡例	路線の区分	路線の区分	道路の位置づけ・役割
 (構造路線)	広域交流促進道路	高速道路 自動車専用道路 国道(一部) 主要地方道(一部)	都市圏内外などを連絡する広域的な道路
 (構造路線)	骨格幹線道路	国道(一部) 主要地方道(一部) 一般県道(一部) 市町村道(幹線)	都市圏内の骨格となる道路 地域や地区の拠点どうしを連絡する道路 市街地の環状道路、シンボルロードなど
 (構造路線)	幹線道路	国道(一部) 主要地方道(一部) 一般県道(一部) 市町村道(幹線)	骨格幹線を補完する道路 各種拠点と骨格幹線道路を連絡する道路



## ② 環状道路の整備

本市の特長である環状道路網の整備は、慢性的な渋滞の緩和、走行時間の短縮、交通事故の減少及び迂回路機能の確保といった直接的な効果に加え、走行時間短縮に伴う輸送費の低下や生産性の向上、沿線の土地利用促進など、様々な波及効果が期待されており、これら効果が早期に発現できるよう、「郡山市環状道路網計画図」のもと、重点的に整備を進めます。

### ●郡山市環状道路網計画図



## (2)公共交通ネットワーク

鉄道及びバス等の公共交通は、市民の通勤、通学、通院、買い物時の移動、自ら自動車を運転できない交通弱者の足の確保、さらには交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減など、多様な有効性が考えられます。

本市の鉄道網は、都市圏内外を広域的に結ぶ都市の基幹となる公共交通ネットワークであり、駅については、既存ストックの有効活用の観点に加え、交通結節点としてますます重要な役割を担い、路線バス網は、市内をきめ細かに網羅する移動手段であり、市民の地域生活に密着するとともに、高齢者や学生等の運転免許を持たない方々の生活の足として、重要な役割を担っています。また、路線バスが廃止される主に郊外部の地区においては、タクシーを利用した戸口から交通結節点を結ぶドア・ツー・トランスファ形式の「乗合タクシー」を導入し、10地区で運行しているところです。

都市の持続的な発展に向け、本市の公共交通ネットワークについては、市民の多様なライフスタイルに応じた暮らしのもと、過度な自動車利用に依存することなく、質の高い交通サービス提供が可能となる交通環境の形成が重要と考えます。このため、鉄道をはじめ、路線バス、乗合タクシーなどの運行状況を踏まえつつ、誰もが安全・安心に多様な交通手段により移動しやすい交通ネットワークの維持・充実を図ることがより大事になります。また、移動しやすいネットワークとしては、大きな輸送や小さな輸送、地域に密着した交通需要など、公共交通のそれぞれの移動特性に応じた交通サービスによる役割分担が必要となります。

このことから、具体的には、広域的で大量の移動を担う鉄道等を「基幹交通」、路線バスのうち、基幹的な路線や市町村間をつなぐ生活交通路線を「幹線交通」、また、それ以外のバス路線、タクシー、乗合タクシーを市民生活に密着した「地域交通」と位置付け、それぞれ階層ごとの役割に応じて、交通ネットワークの維持・充実を図るとともに、各交通をつなぐ「交通結節点」の機能充実・強化するなど、多様な交通手段の連携による持続的な交通ネットワークの形成を推進します。

▼路線バス（福島交通）



▼乗合タクシー



●公共交通ネットワークのイメージ像

<p>◆<b>基幹交通</b></p> <p>⇒都市の骨格交通であり、他県、他市町村を広域的に結ぶ</p>		・鉄道、空港
<p>◆<b>幹線交通</b></p> <p>⇒基幹交通を補完し、都市内の主要部を密に運行する</p>	 (構想ライン)	・路線バス(主要路線の“東西軸”)
	 (構想ライン)	・路線バス(主要路線の“南北軸”)
		・路線バス(他市町村を跨ぐ生活交通路線)
<p>◆<b>地域交通</b></p> <p>⇒地域生活に密着し、市内全体をきめ細やかに網羅する</p>		・路線バス(上記以外)、タクシー等
		・デマンド型交通サービス(乗合タクシー等)
<p>◇<b>交通結節点</b></p> <p>⇒円滑な乗継や拠点機能など、多様な交通手段を結節する</p>		・主要な鉄道駅との接続
		・主要な都市機能施設との接続
	 (構想箇所)	・バス路線との乗継 など

<凡 例>

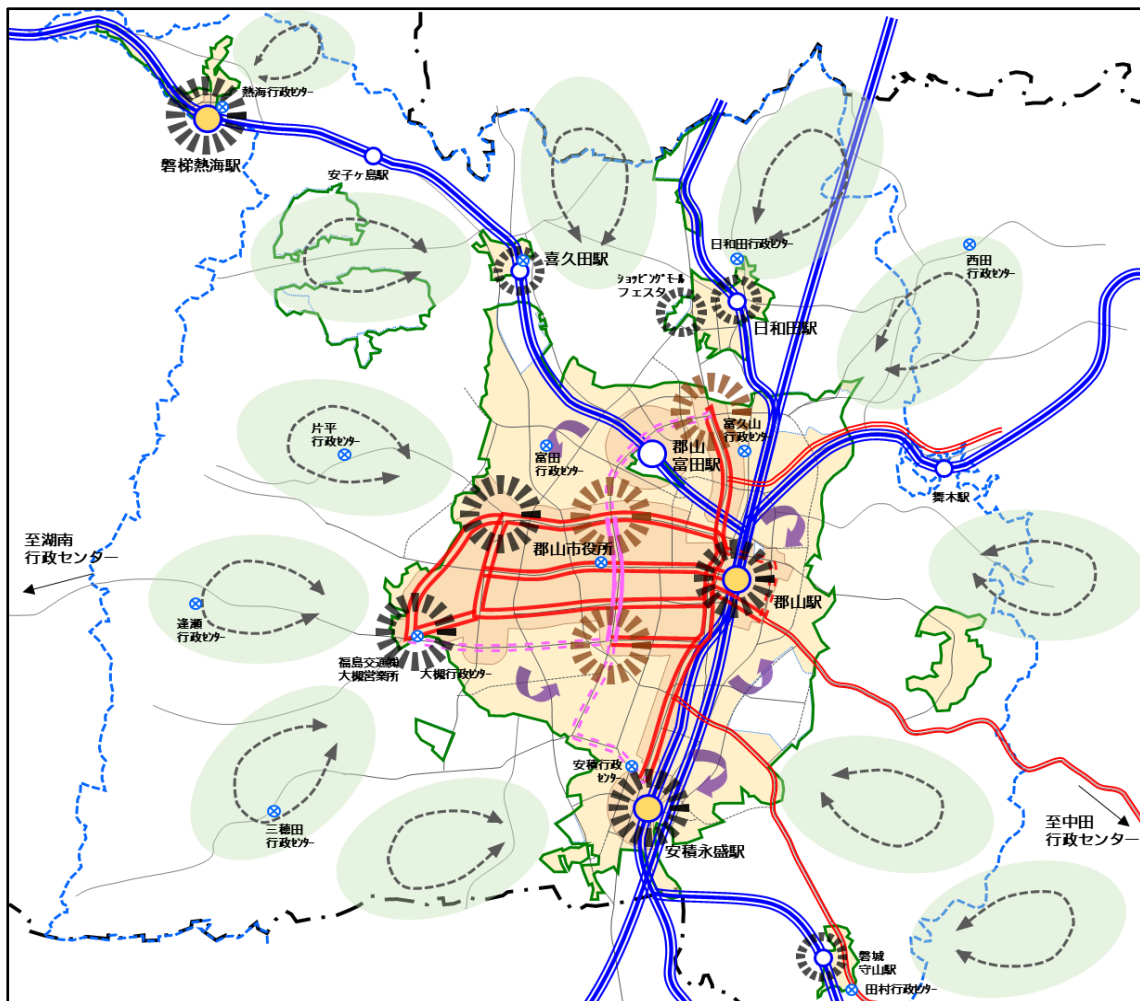
都市計画区域

市街化区域

(郡山市立地適正化計画に基づく)

居住区域

居住促進区域

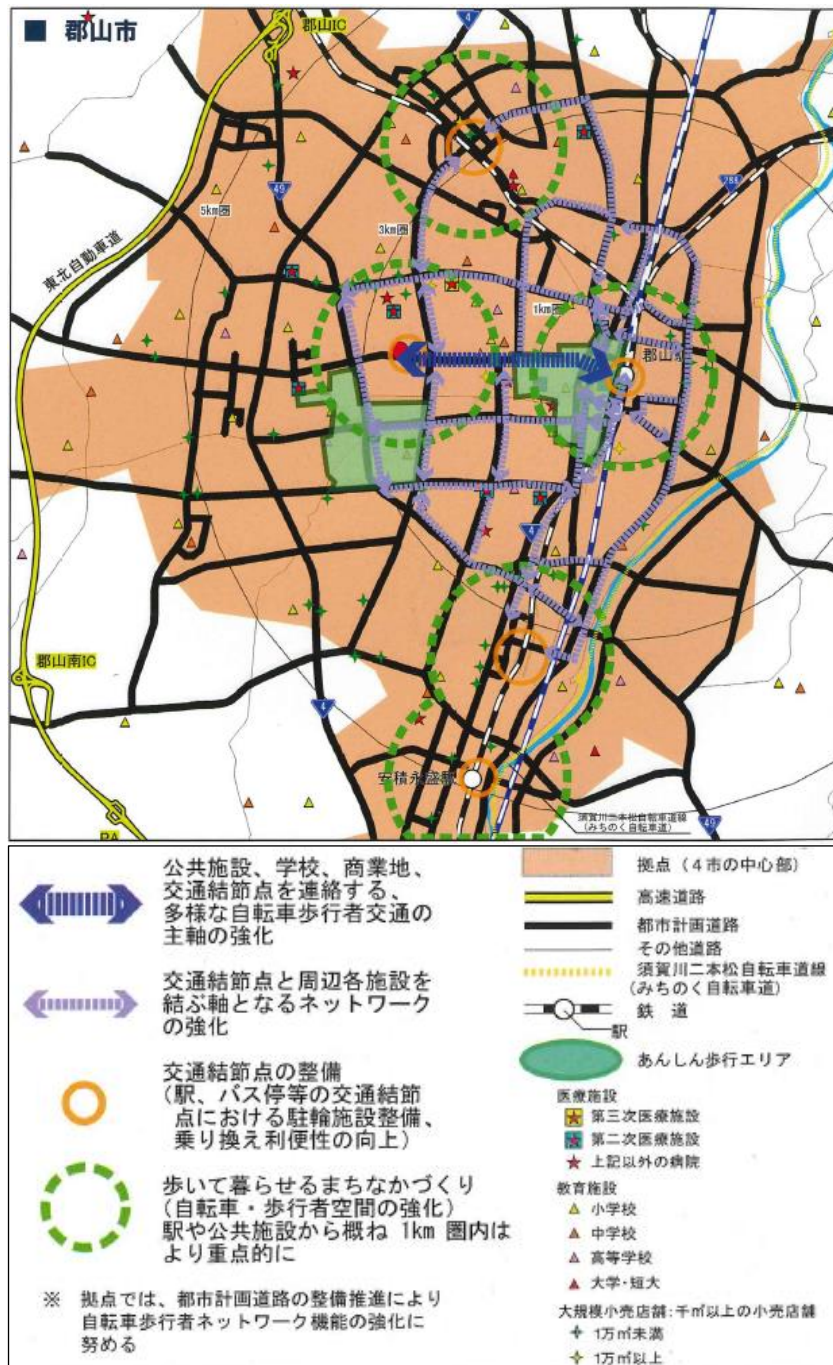




### (3) 自転車・歩行者ネットワーク

高齢者をはじめ、すべての住民の健康的な社会生活の実現及び自動車利用に依存しない歩いて暮らせるまちづくりを推進するため、「郡山都市圏総合都市交通計画」に位置付けられた「自転車歩行者マスタープラン」に基づき、バリアフリーで回遊しやすい都市環境の確保など、健康増進につながる自転車・歩行者の利用空間づくりについて、地域住民や関係機関、関係団体等と連携し、進めていきます。

#### ● 自転車歩行者マスタープラン（郡山都市圏総合都市交通計画）



#### (4)新たなモビリティサービス

鉄道やバス、タクシー等の運転手不足や増加する高齢者の交通手段の維持・確保など、交通サービスの諸問題を解決するため、近年、MaaSをはじめとした新技術を活用した移動サービスが広がりを見せています。また、市内においても、各交通事業者によるバスロケーションシステムやキャッシュレス決済、配車アプリなどの導入が進められています。

今後はさらに、MaaSやAI、IoTなどの新たな技術の活用など、地域に合った交通サービスの提供ができるよう、交通事業者をはじめ、地域の方々、行政が連携し、取り組んでいきます。

##### ① 導入が広がる新技術

ア) MaaS (マース: Mobility as a Service)

MaaSとは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通それ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。



出典 国土交通省 日本版MaaSの推進 HP

#### イ) AI オンデマンド交通

AI オンデマンド交通とは、AI を活用して予約状況に応じて効率的に配車することにより、利用者の予約に対してリアルタイムで最適な配車を行うことができるシステムです。

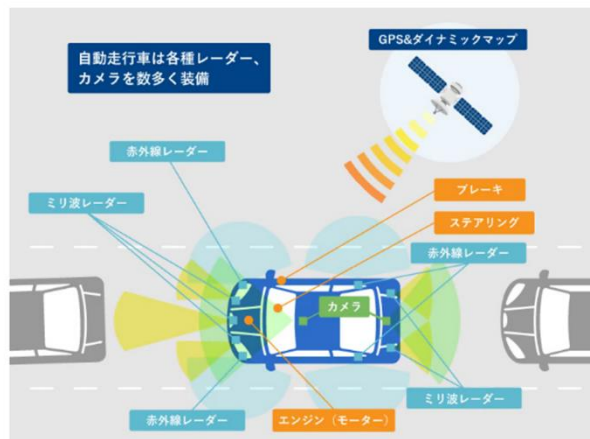


出典 国土交通省 日本版MaaSの推進 HP

#### ウ) 自動運転（自動走行）システム

自動運転システムとは、ドライバー（人間）が行っている、認知、判断、運転操作といった行為を人間の代わりにシステム（機械）が行うものです。

自動運転には、部分的に自動化された状態からドライバーの関与無しに走行する状態まで様々なレベルがあります。国においては自動運転のレベルを0～5までの6段階とし、段階的に実現を目指しています。



出典 愛知県ITS推進協議会 HP

#### エ) グリーンスローモビリティ

グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走ることのできる電動車を活用した小さな移動サービスでその車両も含めた総称です。

導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されます。



出典 国土交通省 グリーンスローモビリティリーフレット

## ② 市内における新技術の導入

### ア) バスロケーションシステム

バスロケーションシステムとは、利用したいバスの所在地や到着時間などの運行状況をスマートフォンやタブレット、パソコンで時間や場所を選ばずにリアルタイムに把握することができるシステムです。

交通渋滞などによりバスに遅延が生じた際にも、バスが「あと何分を目安に到着するのか」や地図上にてバスが「どこを運行しているか」を把握できるため、バスでの移動がスムーズに行え、利便性が高いシステムとなっています。

### ●バス事業者の導入状況

運行事業者	名称	導入開始年月日
福島交通株式会社	福島交通バスロケーションシステム	2020年12月16日
会津乗合自動車株式会社	会津バスバスロケーションシステム	2018年4月1日

### 【参考】福島交通バスロケーションシステム

ますます便利に! 福島交通バスロケーションシステム

**バスがいつ来るか分かります!**

もう行っちゃったかな? もう少し待ってみようか?

**バス待ちのストレスから解放**

- いまバスはどこを走っているの?
- あと何分待てばバスは来るの?
- バリアフリー対応車両?

**お答えします**

Googleマップからも検索できます

お問い合わせ先 福島交通 乗合営業部 TEL024-533-2132 受付時間 平日 9:00~18:00

ご利用方法はこちら

1 スマートフォンの場合  
二次元コードを読み取ってください  
※お気に入りのブックマークへ設定しておくと便利です。

2 トップ画面が開きます

3 乗車予定所を入力します

4 降車予定所を入力して検索

5 地図上でバスの位置も確認できます

※出典: 福島交通株式会社

#### イ) キャッシュレス決済

福島交通が運行する路線バスはICカードでの決済が可能となっておりますが、それ以外の高速バスやリムジンバスにおいても、キャッシュレス決済の導入がされており、市内を発着する福島空港線（リムジンバス）、仙台線、いわき・会津若松線（高速バス）においてキャッシュレス決済が可能となっております。

決済方法についてはクレジットカードのタッチ決済機能や各種QRコード決済が可能であり、利用者の支払い方法のニーズに幅広く対応可能となっております。

新型コロナウイルス感染症拡大により、日常生活においてキャッシュレス決済といった非接触型の決済は大きく浸透しましたが、交通料金の支払いもキャッシュレス決済化が今後ますます普及していくことが考えられます。

#### ●バス事業者の導入状況（高速バス・リムジンバス）

路線名	利用開始日	決済方法
郡山～福島空港線	2020年10月28日	・VISAタッチ・PayPay・Alipay・LINE
須賀川・郡山～仙台線	2021年12月24日	Pay・楽天Pay・（福島交通、会津バスのみ）・J-Coin Pay
いわき～郡山～会津若松線		

#### ウ) 配車アプリ

タクシーへ乗車したい場合、利用者が各タクシー事業者へ電話予約を行うケースや空車のタクシーを見つける必要がありました。しかし、近年のスマートフォンの普及や通信技術の進歩に伴い、スマートフォンのアプリやシステムを活用した配車を行う事業者もあります。スマートフォンのアプリにてタクシーを配車することで、どのくらいでタクシーが到着するかを把握でき、アプリ上にて決済も行うことが可能となり、利便性が高いシステムとなっております。

今後はスマートフォン保有者がさらに増すと考えられ、アプリを活用したタクシー配車システムを導入する事業者も多くなることが考えられます。

#### ●タクシー事業者の導入状況

事業者名	車両台数	利用アプリ
郡山観光交通株式会社	51	GO
郡山タクシー株式会社	40	Uber
西条タクシー株式会社	52	
有限会社うねめタクシー	8	
熱海タクシー有限会社	8	

## エ) 鉄道におけるチケットレス化推進

東北・北海道、上越、北陸、山形、秋田の各新幹線の指定席および自由席を「えきねっと」で予約し、きっぷをみどりの窓口や券売機で受け取ることなく、お持ちの交通系ICカード（Suica など）やモバイル Suica により、自動改札機にタッチするだけで、各新幹線をスムーズに利用できます。



### ●鉄道事業者の導入



出典：JR東日本ウェブサイト えきねっと

## ③ 新たな技術の活用

豊かな暮らしの実現に向けては、あらゆる人々が、あらゆる場面において、それぞれの暮らしやニーズに沿った多様で高付加価値な移動サービスの選択が可能となること、また、多くの人々が選好する自動車利用の生活と同等以上の利便性を感じられるようにすることが必要不可欠と考えます。

近年の情報通信等の技術開発は著しく発達し、ほとんどの人が広くその恩恵を享受している状況です。今後は、この技術を活用し、高齢者や障がい者、訪日外国人等のあらゆる人々が、どこでもシームレスかつ自由で円滑に移動できるといった社会の構築に向け、新たなモビリティサービスに取り組み、交通分野から豊かな暮らしの実現を目指します。

(効果) ・ 出発地から目的地までシームレスなサービス提供により利便性が向上

- ・ 自動運転車両による運転手不足の解消、高齢者の移動手段の確保、運転事故の減少
- ・ 人の移動データが容易に把握でき、利用ニーズに対応した路線の構築
- ・ 自動車利用から公共交通等へ転換を促し、CO<sub>2</sub>排出量を削減、環境負荷の低減

# 第4章

目標実現に向けた交通施策及び施策別のプロジェクト

## 第4章 目標実現に向けた交通施策及び施策別のプロジェクト

### 4-1 交通施策

前章で設定した計画の目標の実現に向け、以下のとおり交通施策を定めます。


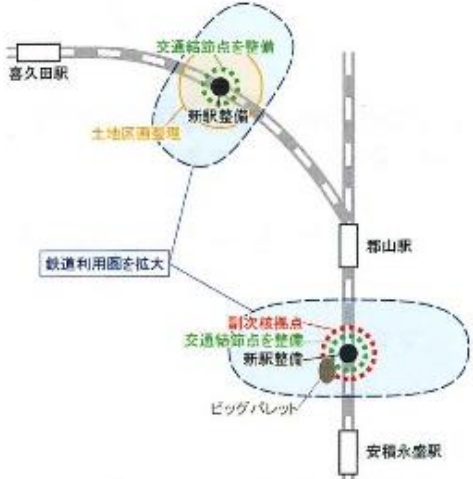
目 標	交通施策と考え方	
目標 1： 公共交通体系づくり	施策 1	<p>● <u>交通結節点の機能強化と利便性の高い公共交通ネットワークの形成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道新駅の設置と駅周辺のまちづくり施策等を進めます。</li> <li>・ 利用者ニーズに応じた公共交通ネットワーク構築を進めます。</li> </ul>
	施策 2	<p>● <u>地域交通の維持・確保と利用者のサービス向上</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域特性に応じた利便性の高い公共交通ネットワーク構築を進めます。</li> <li>・ バリアフリー化を進め、利用者のサービス向上に努めます。</li> </ul>
	施策 3	<p>● <u>公共交通の利用促進に向けたモビリティ・マネジメントの推進</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車に依存しない公共交通等への転換を図ります。</li> </ul>
目標 2： 道路づくり	施策 4	<p>● <u>効率的・効果的な道路計画及び整備</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 円滑な自動車移動を図るため、計画的な整備を進めます。</li> </ul>
	施策 5	<p>● <u>既存の道路施設を利用した魅力的なまちづくりへの活用推進</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 官民一体となり安全・安心なまち・道路空間づくりに努めます。</li> </ul>
目標 3： 自転車・歩行空間づくり	施策 6	<p>● <u>安全で快適に通行できる自転車・歩行空間の環境整備</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 健康的に気軽に外出しやすい回遊空間の整備を進めます。</li> </ul>
	施策 7	<p>● <u>自転車を活用したライフスタイルの推進</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車需要の高まりに合わせ、種々の関連施策を進めます。</li> </ul>
目標 4： 新たな交通サービスの仕組みづくり	施策 8	<p>● <u>新たなモビリティサービスを活用した取組の推進</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新たな技術の活用について、積極的に取り組みます。</li> </ul>
目標 5： 多様な主体の連携まちづくり	施策 9	<p>● <u>複数の主体が連携した「共創型交通」の推進</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多様な移動手段の活用を図ります。</li> </ul>



#### 4-2 個別プロジェクト一覧




	事業No.	プロジェクト
施策1	1-1	新駅設置（郡山駅～安積永盛駅間）の検討
	1-2	公共交通の乗継強化
	1-3	鉄道駅周辺の交通アクセスの充実・強化
	1-4	路線バスの経路、ダイヤ、バスベイ等の検討
	1-5	パーク&ライド、サイクル&ライド等の検討
	1-6	観光周遊などの観光分野と連携した取組の推進
施策2	2-1	路線バスの運行確保・充実
	2-2	デマンド型交通の機能強化
	2-3	地域に合った旅客運送サービス導入の検討
	2-4	乗継・待合環境の改善・整備
	2-5	バリアフリー車両の導入促進
施策3	3-1	高齢者の公共交通利用に関する事業推進
	3-2	福島空港の利活用推進
	3-3	エコ通勤、ノーマイカーデーの推進
	3-4	公共交通利用に関する教育実施
施策4	4-1	環状道路網を優先した幹線道路の整備促進
	4-2	道路混雑箇所に関する軽減方策の検討
	4-3	長期未着手都市計画道路の見直し検討
施策5	5-1	公民協奏による居心地が良く歩きたくなる空間の創出
	5-2	公民が連携したバリアフリー化の推進
	5-3	災害に強く快適で歩きやすい無電柱化道路の整備推進
施策6	6-1	自転車レーン・歩道の整備推進
	6-2	(仮称)郡山市自転車活用推進計画の策定検討
施策7	7-1	シェアサイクル・レンタサイクル等の事業支援
	7-2	サイクルツーリズムの推進と来訪者への情報発信
施策8	8-1	MaaSの導入に関する可能性の検討
	8-2	スマートフォンを活用したモビリティサービスの取組推進
	8-3	環境に配慮したモビリティサービスの推進
施策9	9-1	持続的な移動サービス創出可能性の検討
	9-2	市民・事業者・行政が連携したバリアフリー化の推進



### 4-3 個別プロジェクト

目 標	1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり
方 針	1 交通結節点の機能強化と利便性の高い公共交通ネットワークの形成
事業No.	1-1 新駅設置（郡山駅～安積永盛駅間）の検討
趣 旨	公共交通の利用促進及び地域の活性化など、安積地区副次地拠点にふさわしい交通結節機能の形成を目指した新駅設置について取り組むものです。
事業内容	<p><b>◆新駅設置事業（郡山駅～安積永盛駅間）の検討</b> &lt;&lt;行政・事業者&gt;&gt;</p> <p>新駅設置は、平成 22（2010）年 1 月策定の「郡山都市圏総合都市交通計画」において、「郡山駅～喜久田駅間」及び「郡山駅～安積永盛駅間」の 2 駅の設置検討が位置付けられ、このうち、「郡山駅～喜久田駅間」は平成 29（2017）年 4 月に「郡山富田駅」として開業が実現しています。</p>  <p>「郡山駅～安積永盛駅間」についても公共交通の利用促進、周辺地域の活性化、高齢者等の移動手手段の確保など、本市都市構造における安積地区副次拠点にふさわしい交通結節機能の形成実現を目指し、関係機関と協議・調整を行いながら新駅設置に向けて検討を進めます。</p>  <p style="text-align: center;">図 新駅設置による利用圏拡大の考え方</p>

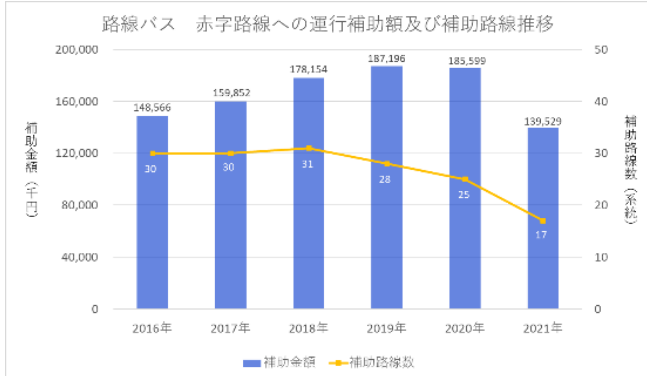

目 標	1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり
方 針	1 交通結節点の機能強化と利便性の高い公共交通ネットワークの形成
事業No.	1-2 公共交通（鉄道、路線バス、高速バス等）の乗継強化
趣 旨	公共交通の利用を促進するため、駅やバスターミナルでの乗り継ぎしやすさの向上を図るものです。
事業内容	<p><b>◆郡山駅東口の乗継環境の強化</b> &lt;行政・事業者&gt;</p> <p>郡山駅東側に立地する日本大学をはじめ福島県環境創造センター等の教育・研究機関や福島空港等との連携強化及び利用者の利便性の向上を図るため、郡山駅西口に集中する路線バス、高速バス、福島空港リムジンバスの発着や運行について、郡山駅東口への分散利用など関係者等と調整・協議を進めます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>▼郡山駅西口（バスロータリー付近）</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>▼郡山駅東口</p>  </div> </div> <p><b>◆東北新幹線及び在来線の路線間乗継強化</b> &lt;行政・事業者&gt;</p> <p>通勤、通学者の利便性の向上、首都圏との地域間交流を促進し、地域の活性化を図るため、新幹線「なすの」号の郡山駅発着便の増便及び「こまち」号、「はやぶさ」号の郡山駅停車など、事業者等と調整・協議を進めます。</p> <p>また、郡山市内の Suica 未導入駅においては、Suica 利用による乗り継ぎ利便性向上のため、導入に向けた調整・協議を進めます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>▼東北新幹線</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>▼Suica 対応改札（郡山富田駅）</p>  </div> </div>

目 標	1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり
方 針	1 交通結節点の機能強化と利便性の高い公共交通ネットワークの形成
事業No.	1-3 鉄道駅周辺の交通アクセスの充実・強化
趣 旨	交通と交流により、賑わいをもたらす鉄道駅周辺において、円滑に通行でき、回遊性が高まる安全・安心な交通のアクセス整備を進めるものです。
事業内容	<p><b>◆安積永盛駅を含む周辺地区のバリアフリー化の検討</b> 《行政・事業者》</p> <p>安積永盛駅は、郡山駅に次いで鉄道利用者が多い駅（1日平均利用者数約4,274人/2021年）であり、バリアフリー法第3条の国が定める基本方針（1日平均利用者数が3,000人以上の旅客施設は原則すべてバリアフリー化）に基づき、JR東日本と協議・調整を行い、当駅のバリアフリー化を目指します。</p> <p>また、安積永盛駅の西口広場では、交通結節機能強化の一環として、一般車両や大型車両の送迎スペース等の整備を行いました。今後は、当地域周辺の水災害リスクを踏まえた駅東西の連絡機能の強化など、駅周辺の一体的な整備検討を進めます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>安積永盛駅（駅舎）</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>安積永盛駅（構内）</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>駅西口広場の整備</p> </div> </div> <p><b>◆郡山駅西口におけるペDESTリアンデッキの整備の推進</b> 《行政》</p> <p>大町土地区画整備事業における「日の出通り線」の整備に伴い、郡山駅との連続性・回遊性の向上、駅前広場との連結強化、歩行者等の安全性・利便性を考慮したペDESTリアンデッキの整備について、周辺住民や関係機関と連携しながら取り組みます。</p>

目 標	1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり
方 針	1 交通結節点の機能強化と利便性の高い公共交通ネットワークの形成
事業No.	1-4 路線バスの経路、ダイヤ、バスベイ等の検討
趣 旨	地域毎の人口動態や年齢構成、都市構造の変化等を踏まえ、効率的で利便性の高い公共交通サービスが提供できるよう、地域の実情に即したバスネットワークの構築を図るものです。
事業内容	<p><b>◆路線バスの効率的運行の検討</b> 《行政・市民・事業者》</p> <p>新設道路や商業・医療施設等の立地、大規模な開発行為等の環境変化に応じたバス路線の経路変更、ダイヤの見直しなど、地域の方々や交通事業者と協議・調整しながら効率的な運行サービスについて検討します。</p> <p>また、バス路線の沿線人口等の統計データや利用情報（ODデータ）の把握に努め、交通事業者と連携しながら、長期的な視点に立った持続可能なバス路線再編について検討します。</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p><b>◆バス専用レーンやバスベイ等の走行環境向上の検討</b> 《行政・事業者》</p> <p>路線バスの定時性・速達性を向上するため、特に市内の主要な渋滞箇所におけるバス専用レーンの導入、道路整備等と一体となったバスベイの設置について、交通事業者や道路管理者等の関係機関と協議しながら検討します。</p> <p>また、市街地におけるバス停の位置については、利用者ニーズや主要な施設の配置、バス停間の距離等を勘案しながら、改めてバス停の位置や数などについて、交通事業者と連携し検討します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>▼バス専用レーン（県道 17 号）</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>▼バスベイ（栃本停留所付近）</p>  </div> </div>

目 標	1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり
方 針	1 交通結節点の機能強化と利便性の高い公共交通ネットワークの形成
事業No.	1-5 パーク&ライド、サイクル&ライド等の検討
趣 旨	市街地における道路混雑の緩和や公共交通の利用促進などの目的で実施されるパーク&ライド、サイクル&ライドを推進するとともに、それら推進に向けた利用環境の整備を図るものです。
事業内容	<p><b>◆パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進</b></p> <p>「行政・市民（企業）・事業者」</p> <p>パーク&amp;ライド</p>  <p>「大槻営業所」バス停にはバス利用者専用の無料駐車場（20台）が整備されています。大槻営業所と郡山駅前間のバスは、平日で50便以上運行されているのでとても便利です。郡山駅発の最終バスも23時過ぎまであります。大槻営業所のパーク&amp;ライドを是非ご利用ください！駐車場もありますよ！</p> <p>※パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライド： ⇒通勤等の際に、自宅から最寄り駅まで自動車や自転車を使用し、公共交通機関に乗り換えて勤務先や目的地に向かう交通行動です。</p>  <p>本市では、市内の11鉄道駅周辺において、自転車等駐車を設置しており、今後も施設の維持及び利用促進に向けた周知に努め、利用しやすいサービス提供を継続するとともに、駅やバス停など、周辺の民間事業者等にもこれら趣旨を説明しながら、駐車場や駐輪場の使用協力を促すなど、公民連携によりパーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドを推進していきます。</p>

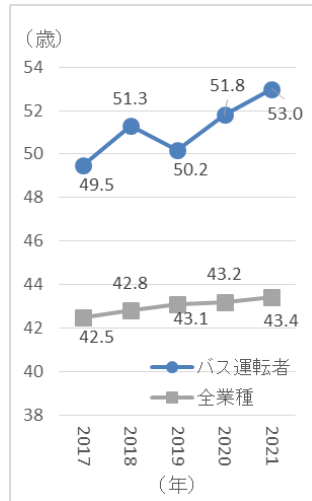
目 標	1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり
方 針	1 交通結節点の機能強化と利便性の高い公共交通ネットワークの形成
事業No.	1-6 観光周遊などの観光分野と連携した取組の推進
趣 旨	地域経済の活性化、交流人口や関係人口の創出・拡大を図るため、近隣市町村との連携により、観光資源と連動した交通アクセス環境の充実等に取り組むものです。
事業内容	<p><b>◆来訪者へのわかりやすい道案内の取組の推進</b> 《行政・事業者》</p> <p>観光案内ガイドブックやパンフレット等と連携したわかりやすい道案内の取組を推進します。また、スマートフォンアプリやウェブサイトを活用した観光情報と観光地への交通手段など、一体的に提供する方策について、関係者等と連携し、取組を推進します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>▼郡山市観光案内ガイドブック</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>▼仙台 MaaS</p>  <p>出典：仙台市ウェブサイト</p> </div> </div> <p><b>◆周遊型観光コースと連携した交通手段等の検討</b> 《行政・事業者》</p> <p>周遊型観光コースに合わせ、観光地を結ぶ周遊バスやデマンド型交通などの交通手段及びそれらの乗車券と観光地の入場券を一体化した企画乗車券の販売の検討などについて、関係者等と連携し、取組を推進します。</p> <div style="text-align: center;"> <p>▼まちなか周遊バス「あかべえ」(会津若松市)</p>  <p>出典：ウェブサイト 会津若松観光ナビ</p> </div>

目 標	1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり																					
方 針	2 地域交通の維持・確保と利用者のサービス向上																					
事業No.	2-1 路線バスの運行確保・充実																					
趣 旨	自動車利用が困難となる方々の増加が予測され、市民生活の足として欠かせない路線バスの確保・維持・充実について、公民協奏により取り組むものです。																					
事業内容	<p><b>◆路線バスの運行補助等の支援</b> 《行政・事業者》</p> <p>重要な拠点間を結ぶ路線や地域間幹線路線など、生活の足として重要な路線は、事業者単独での維持が困難であり、他の交通機関への切り替えも含めて、費用対効果、バス路線の最適化について、事業者と検証し、路線見直しを図った上で、赤字バス路線を対象とした運行補助を行います。</p> <div style="text-align: center;">  <table border="1"> <caption>路線バス 赤字路線への運行補助額及び補助路線推移</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>補助金額 (千円)</th> <th>補助路線数 (系統)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2016年</td> <td>148,566</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>2017年</td> <td>159,852</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>2018年</td> <td>178,154</td> <td>31</td> </tr> <tr> <td>2019年</td> <td>187,196</td> <td>28</td> </tr> <tr> <td>2020年</td> <td>185,599</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>2021年</td> <td>139,529</td> <td>17</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：郡山市資料</p> </div> <p><b>◆路線バスをみんなで支える取組体制の整備検討</b> 《行政・市民・事業者》</p> <p>公共交通を支えていく機運を高めていくため、公共交通に関する課題や今後の方策など、公民協奏により、検討及び協議する場を立ち上げ、協働で検討します。</p> <p>併せて、市のウェブサイトや広報誌等により、公共交通の現状や取組について情報発信していきます。</p> <div style="text-align: right;">  </div>	年	補助金額 (千円)	補助路線数 (系統)	2016年	148,566	30	2017年	159,852	30	2018年	178,154	31	2019年	187,196	28	2020年	185,599	25	2021年	139,529	17
年	補助金額 (千円)	補助路線数 (系統)																				
2016年	148,566	30																				
2017年	159,852	30																				
2018年	178,154	31																				
2019年	187,196	28																				
2020年	185,599	25																				
2021年	139,529	17																				

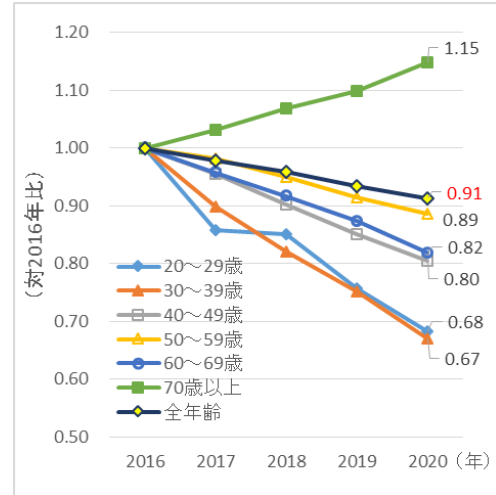


◆公共交通の担い手確保の支援 《行政・事業者》

地域交通網の担い手である路線バス運転手については、高齢化や人手不足が深刻であり、バス路線維持の大きな課題となっています。このため、交通事業者の人材確保を支援するために、人材募集・採用活動への協力・支援を行います。



●バス運転者の平均年齢



●福島県の大型第二種免許保有者数の推移



出典 福島県警察本部 交通白書



◆路線バス関連のDX化の推進 《事業者》



本市で路線バスを運行する「福島交通㈱」及び「会津乗合自動車㈱」は、既にバスロケーションシステムを導入しているところです。

近年、キャッシュレス決済やMa a S、A I等の技術が進展しており、利用者の利便性や交通事業者の生産性の向上が図られるよう、地域に合ったサービスの提供について、交通事業者と連携し検討していきます。





目 標	1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり
方 針	2 地域交通の維持・確保と利用者のサービス向上
事業No.	2-2 デマンド型交通の機能強化
趣 旨	本市の持続的な公共交通ネットワーク構築に向け、デマンド型交通の機能強化を検討し、さらなる利便性の向上を図るものです。
事業内容	<p><b>◆乗合タクシーの運行改善・強化の検討</b> 《行政・市民・事業者》</p> <p>乗合タクシーの利便性向上に向け、アンケート等により利用者や住民等の意見を集約するとともに、既存の交通機関（鉄道、路線バス、タクシー）との役割分担を考慮し、乗合タクシーにおける目的地や運行時間等、運行内容について、交通事業者と協議・調整を行いながら、改善・強化を図ります。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%;"> <p>&lt;改善の具体例&gt;</p> <p>○既存の乗合タクシーの予約時間の申込締切を、R4.1.1から改正し、午後の便を利用しやすくしました。</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%;"> <p><b>【事前予約制】</b></p> <p>予約方法が便利になりました。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・13:00までの便 →前日17:00まで</li> <li>・13:00からの便 →当日12:00まで</li> </ul> <p>に電話予約！</p> </div> </div>  <p><b>◆タクシー関連のDX化の推進</b> 《事業者》</p> <p>キャッシュレス決済やMa a S、AI等の技術が進展しており、利用者の利便性及び交通事業者の生産性の向上に向け、乗合タクシーにおける予約や配車等が、スマートフォン専用アプリなどにより対応可能なシステム導入について、交通事業者と連携し検討していきます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="width: 45%;"> <p>&lt;イメージ&gt;</p> <p>「かわまる（デマンド型交通）のインターネット予約マニュアル」（川越市）  <a href="https://www.city.kawagoe.saitama.jp/smph/kurashi/kotsudorokasen/train_bus/DemandRT/webreserve.html">https://www.city.kawagoe.saitama.jp/smph/kurashi/kotsudorokasen/train_bus/DemandRT/webreserve.html</a></p> </div> <div style="width: 50%;"> <p>① コンビニクルの使い方</p>  <p>【ログイン画面】 交通政策課から交付されたログインIDとパスワードを入力した後、ログインボタンを押します。なお、パスワードを5回間違えると、10分間ロックがかかります。</p> <p>【初回】 ログイン後の画面で右上隅に表示される「MENU」ボタンを押して、メニューを開き、「パスワード変更」ボタンを押して、必要に応じて初期設定のパスワードから、ご自身で考えたパスワードに変更してください。</p> </div> </div>

目 標	1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり
方 針	2 地域交通の維持・確保と利用者のサービス向上
事業No.	2-3 地域に合った旅客運送サービス導入の検討
趣 旨	路線バスの運行又は乗合タクシー等の導入が困難な地域において、持続的な旅客運送サービスの導入可能性について検討するものです。
事業内容	<p><b>◆路線バスに代わる移動手段の検討</b> 《行政・市民・事業者》</p> <p>利用者の減少等により、路線バス運行が困難となる地域において、住民の移動手段を確保するため、現在、10 地区 11 エリアで乗合タクシーを運行しています。これら以外の交通空白地区等においても、乗合タクシーを含め、地域の実情に合った持続可能な旅客運送サービスの導入について、住民や交通事業者と連携し検討していきます。</p>  <p><b>◆湖南地区における移動手段の検討</b> 《行政・市民・事業者》</p> <p>湖南地区については、高齢化率が高く、バス利用者も減少している一方、路線バスは、湖南小中学校や湖南高校の生徒の通学には欠かせない移動手段となっています。このため、湖南地区における路線バスの維持・確保に向け、交通事業者と協議を行い、地区内を起終点とする路線に限り、利用料金の上限を1回500円とする制度を運用しています。</p> <p>湖南地区は、利用状況から大量輸送のバス車両が適し、乗合タクシーの導入は困難と考えられているため、移動手段の維持・確保は、引き続き、現行制度を運用しながら、今後、地域の実情に合った持続可能な旅客運送サービスについて、住民や交通事業者と連携し検討していきます。</p> <p>▼H28 年度実証運行（湖南地区）</p> 

目 標	1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり
方 針	2 地域交通の維持・確保と利用者のサービス向上
事業No.	2-4 乗継・待合環境の改善・整備
趣 旨	公共交通の利用を促進するため、悪天候や長時間の待合時においても、利用者が安心して快適に利用できる乗継・待合環境の整備に取り組むものです。
事業内容	<p><b>◆停留所への上屋・ベンチの設置検討</b> &lt;市民（企業）・事業者&gt;</p> <p>交通結節点となる停留所（駅、バス停、乗合タクシーの乗降場所等）には、上屋やベンチの設置を検討するなど、乗継・待合環境の整備を推進します。また、停留所近隣の事業者等にも、待合場所の提供を促すなど、乗継、待合環境の向上を図ります。</p> <p style="text-align: right;">▼コンビニと連携した待合スペース（横浜市）</p>  <p><b>◆複数の交通モードに関する運行情報の一体的な提供推進</b> &lt;事業者&gt;</p> <p>停留所において、鉄道やバス等、複数の交通モードの運行情報を一体的に表示するなど、乗継情報の提供について、事業者等と連携し、わかりやすい乗継・待合環境の向上を推進します。</p> <p style="text-align: right;">▼駅改札付近に設置したバスの運行情報板</p>  <p><b>◆案内表示の多言語化の推進</b> &lt;事業者&gt;</p> <p>全国的な外国人旅行者の増加傾向を踏まえ、停留所（駅、バス停、乗合タクシーの乗降場所等）における案内表示の多言語化を推進します。</p> <p><b>◆交通系 I Cカードの普及・利便性向上の検討</b> &lt;事業者&gt;</p> <p>鉄道においては J R 東日本による「Suica（スイカ）」、路線バスは福島交通による「NORUCA（ノルカ）」が導入されており、さらなる利便性向上に向けた普及促進を図るとともに、I Cカードの相互利用化など推進します。</p>

目 標	1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり
方 針	2 地域交通の維持・確保と利用者のサービス向上
事業No.	2-5 バリアフリー車両の導入促進
趣 旨	高齢者や障がい者等の円滑な移動に向け、バスやタクシーなどのバリアフリー対応車両の導入を促進し、交通の利用サービス向上を図るものです。
事業内容	<p><b>◆ノンステップバスの計画的な導入促進</b> 《事業者》</p> <p>高齢者や障がい者、妊産婦、けが人など、様々な方々が、円滑にバス車両に乗降できるよう、ノンステップバスの導入促進を図ります。</p> <p>【本市管内の導入】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両台数 65 台（109 台中）</li> <li>[令和 5（2023）年 2 月末現在]</li> </ul>  <p style="text-align: center;">ノンステップバス</p> <p><b>◆ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）の計画的な導入促進</b></p> <p>《事業者》</p> <p>高齢者や障がい者、妊産婦、けが人など、様々な方々が、円滑にタクシー車両に乗降できるよう、ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）の導入促進を図ります。</p> <p>【本市管内の導入】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両台数 58 台（522 台中）</li> <li>[令和 5（2023）年 2 月末現在]</li> </ul>  <p style="text-align: center;">ユニバーサルデザインタクシー</p>

目 標	1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり																				
方 針	3 公共交通の利用促進に向けたモビリティマネジメントの推進																				
事業No.	3-1 高齢者の公共交通利用に関する事業推進																				
趣 旨	高齢者が外出しやすい移動手段を確保し、社会参加の増加、健康の増進、ひいては持続的なまちづくりにつなげるものです。																				
事業内容	<p><b>◆公共交通利用に関する高齢者支援事業の推進</b> &lt;&lt;行政・事業者&gt;&gt;</p> <p>○<u>高齢者健康長寿サポート事業</u>（市事業）</p> <p>高齢者の社会参加の促進や健康の保持・増進、閉じこもり解消等の推進のため、70歳以上の方には、はり・きゅう・マッサージ、温泉、プールの利用、75歳以上の方には併せて路線バスやタクシーにも利用できる共通利用券を交付。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・70～74歳：1枚500円の利用券を、年10枚（5,000円分）を交付</li> <li>・75歳以上：1枚500円の利用券を、年16枚（8,000円分）を交付</li> </ul> <p>○<u>高齢者運転免許証返納推進事業</u>（市事業）</p> <p>高齢者等の交通事故防止対策として、運転免許証を返納された方には、路線バスやタクシーに利用できる利用券を交付。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1枚500円の利用券を、10枚（5,000円）を交付（1回限り）</li> </ul> <p>○<u>お得な路線バスの利用サービス</u>（福島交通株式会社）</p> <p>福島交通株によるICカード「NORUCA（ノルカ）」は、回数券機能と定期券機能を持つカードであり、65歳以上の高齢者を対象にお得な乗り放題メニューが用意。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p style="text-align: center;"><b>ノルカパス65</b></p>  <p style="text-align: center;">対象 <b>65歳以上</b></p> <p>「ノルカパス65」は65歳以上のお客様のみ有効な、乗り放題となるお得な定期券です。</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2">ノルカパス65</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>販売金額</td> <td>1ヶ月 7,000円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3ヶ月 16,000円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>6ヶ月 27,000円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>12ヶ月 48,000円</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small;">※注意事項・対象外路線は裏面をご覧下さい。 ※格安な定期券の為、払い戻しはできません。</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p style="text-align: center;"><b>ノルカパス75</b></p>  <p style="text-align: center;">対象 <b>75歳以上</b></p> <p>「ノルカパス75」は75歳以上のお客様のみ有効な、乗り放題となるお得な定期券です。</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2">ノルカパス75</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>販売金額</td> <td>1ヶ月 4,000円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3ヶ月 8,000円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>6ヶ月 13,000円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>12ヶ月 23,000円</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small;">※注意事項・対象外路線は裏面をご覧下さい。 ※格安な定期券の為、払い戻しはできません。</p> </div> </div>	ノルカパス65		販売金額	1ヶ月 7,000円		3ヶ月 16,000円		6ヶ月 27,000円		12ヶ月 48,000円	ノルカパス75		販売金額	1ヶ月 4,000円		3ヶ月 8,000円		6ヶ月 13,000円		12ヶ月 23,000円
ノルカパス65																					
販売金額	1ヶ月 7,000円																				
	3ヶ月 16,000円																				
	6ヶ月 27,000円																				
	12ヶ月 48,000円																				
ノルカパス75																					
販売金額	1ヶ月 4,000円																				
	3ヶ月 8,000円																				
	6ヶ月 13,000円																				
	12ヶ月 23,000円																				

**◆その他交通弱者等への支援事業** <行政>

○重度心身障害者タクシー料金・自動車燃料費の助成（市事業）

在宅の重度心身障がい者にタクシー料金又は自動車燃料費いずれか助成。

**【対象者】**

- ・身体障害者手帳 1 級の交付
- ・身体障害者手帳 2 級（肢体不自由・視覚障害者のみ）の交付
- ・療育手帳 A の交付
- ・精神障害者保健福祉手帳 1 級の交付

**【助成額】** 年額 15,000 円の範囲内

○人工透析患者通院交通費の助成（市事業）

身体障害手帳のあるじん臓機能障害者で、血液透析療法を受けるため、自宅から通院する方に交通費を助成。

**【助成額】**

通院に要する交通費（自家用自動車、タクシー、バス、電車使用）のうち、月額 4,000 円を超える額

○交通に関する高齢者支援に関する調査検討

交通に関する高齢者支援等について、他自治体の事例など調査しつつ、本市にとって効率的・効果的な支援のあり方など検討していきます。

目 標	1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり
方 針	3 公共交通の利用促進に向けたモビリティマネジメントの推進
事業No.	3-2 福島空港の利活用促進
趣 旨	福島空港発着の空路の維持・確保及びさらなる利用促進に向け、公民連携のもと、取組を推進するものです、
事業内容	<p><b>◆空港からのアクセスの維持・確保</b> 《行政・事業者》</p> <p>航空機の発着時間に合わせ、福島空港と郡山駅前間には「リムジンバス」が運行されています。交流人口の拡大につながる空港利用者の円滑な移動及び利便性の向上のため、引き続き、運行の維持・確保を図ります。</p>  <p>出典：福島空港ウェブサイト</p> <p>●リムジンバスの運行</p> <p><b>◆空港関連のDX化の推進</b> 《事業者》</p> <p>シームレスな移動の実現に向け、就航しているANAと連携した、リムジンバス乗車券の事前購入やデジタルチケットによる乗車、QRコード、クレジットカード等をはじめとするキャッシュレス決済など、利用者の利便性の向上のためのDX化を推進します。</p> <p>「空港アクセスナビのご利用方法」 (全日本空輸株式会社) <a href="https://www.ana.co.jp/ja/jp/guide/prepare/airport-guide/access/howto/#afterbooking">https://www.ana.co.jp/ja/jp/guide/prepare/airport-guide/access/howto/#afterbooking</a></p>  <p>* 画像は出発検索のイメージです。</p>



◆定期便、チャーター便の維持・確保に向けた関連取組の推進

《行政・事業者》

福島空港からは、「札幌便（新千歳）」及び「大阪便（伊丹）」が定期就航しています。これら以外の国内定期便や海外定期便、チャーター便など、国内外の空港利用者の拡大を目指し、「福島空港活用促進協議会」において、関係機関相互の調整・協議を図り、種々の取組を推進します。

【協議会のメンバー】

福島県知事（会長）・県市長会長・県町村会長・県商工会議所連合会会長・  
県農業協同組合中央会会長・福島県観光交流局長、県内市町村長など

【主な取組】

- ・団体旅行利用促進に向けた助成の実施
- ・国内定期便又は国内チャーター便を利用した募集型企画旅行の広告宣伝活動に関する支援
- ・航空ダイヤ、ミニパンフレット（時刻表）等の作成・配布など

2022 10/30~1/31 2023  
福島空港航空時刻表

福島空港から乗り継ぎの旅に出かけませんか?

来て。乗って。福島空港。

福島空港活用促進協議会  
https://www.fks-ab.co.jp/

国内線ダイヤ 2022年10月30日～2023年1月31日

福島 札幌(新千歳) 福島

ANA1113 Q4A	0925 → 1100	ANA1114 Q4A	1505 → 1640
-------------	-------------	-------------	-------------

福島 大阪(伊丹) 福島

ANA1695 Q4A	0805 → 0920	ANA1696 Q4A	0750 → 0855
-------------	-------------	-------------	-------------

福島 釧路 福島

ANA1113 Q4A	0925 → 1100	ANA1114 Q4A	1505 → 1640
-------------	-------------	-------------	-------------

福島 女満別 福島

ANA1113 Q4A	0925 → 1100	ANA1114 Q4A	1505 → 1640
-------------	-------------	-------------	-------------

福島 稚内 福島

ANA1113 Q4A	0925 → 1100	ANA1114 Q4A	1505 → 1640
-------------	-------------	-------------	-------------

福島 根室中津 福島

ANA1113 Q4A	0925 → 1100	ANA1114 Q4A	1505 → 1640
-------------	-------------	-------------	-------------

福島 青森 福島

ANA1695 Q4A	0805 → 0920	ANA1696 Q4A	0750 → 0855
-------------	-------------	-------------	-------------

福島 高知 福島

ANA1695 Q4A	0805 → 0920	ANA1696 Q4A	0750 → 0855
-------------	-------------	-------------	-------------

出典：福島県空港交流課ウェブサイト

目 標	1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり
方 針	3 公共交通の利用促進に向けたモビリティマネジメントの推進
事業No.	3-3 エコ通勤、ノーマイカーデー等の推進
趣 旨	市街地における道路混雑の緩和や公共交通の利用促進、環境負荷の軽減などの目的で実施されるソフト対策を推進するものです。
事業内容	<p><b>◆エコ通勤の推進</b> &lt;行政・市民・事業者&gt;</p> <p>市街地における道路混雑の発生時間帯は、通勤時と帰宅時がほとんどであり、これら時間帯による自動車利用からの交通手段の転換を図り、可能な範囲で、公共交通や自転車、徒歩による「エコ通勤」を推進します。</p> <div data-bbox="446 784 1332 1176" data-label="Diagram"> </div> <p>「エコ通勤」は、その普及促進を図るため、エコ通勤に関する取組を自主的かつ積極的に推進する事業者を優良事業所として、公共交通利用促進等マネジメント協議会（認証制度事務局：国土交通省、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団）が認証・登録する制度になります。</p> <p>これら、認証制度について、市ウェブサイト等による周知・広報を行うとともに、参加事業者を「協力事業者」として紹介・顕彰するなど、エコ通勤の普及促進を図ります。</p> <p>※本市では、平成 27（2015）年 12 月 28 日付けで「エコ通勤優良事業所」の認証を取得しています。</p> <div data-bbox="965 1579 1300 1915" data-label="Image"> </div>

【認定に伴う市職員へのエコ通勤の推進】

自動車通勤している職員に対し、健康の増進や環境負荷の軽減の観点から、毎月14日を「徒歩・自転車通勤推進の日」と設定し、自動車以外での通勤を推進しています。

また、公務遂行に当たっても、公用車利用を控え、路線バスの活用を推進するため、「公用ノルカカード」の貸し出しを行っています。

さらに、職員のモビリティマネジメントの意識醸成を図るため、定期的なエコ通勤に関する職員アンケートやモビリティマネジメント通信の発行を行っています。



◆ノーマイカーデー等その他公共交通利用の促進 《行政・市民・事業者》


○バス・鉄道利用促進デーの推進

県内の交通関係団体は、毎月1・11・21日を「バス・鉄道利用促進デー」と設定し、環境にやさしいバス・鉄道の利用を促進しています。各交通事業者は、その日に限り県内のバス・鉄道が利用できるお得な「バス回数券、鉄道定期券・きっぷ」を販売しています。

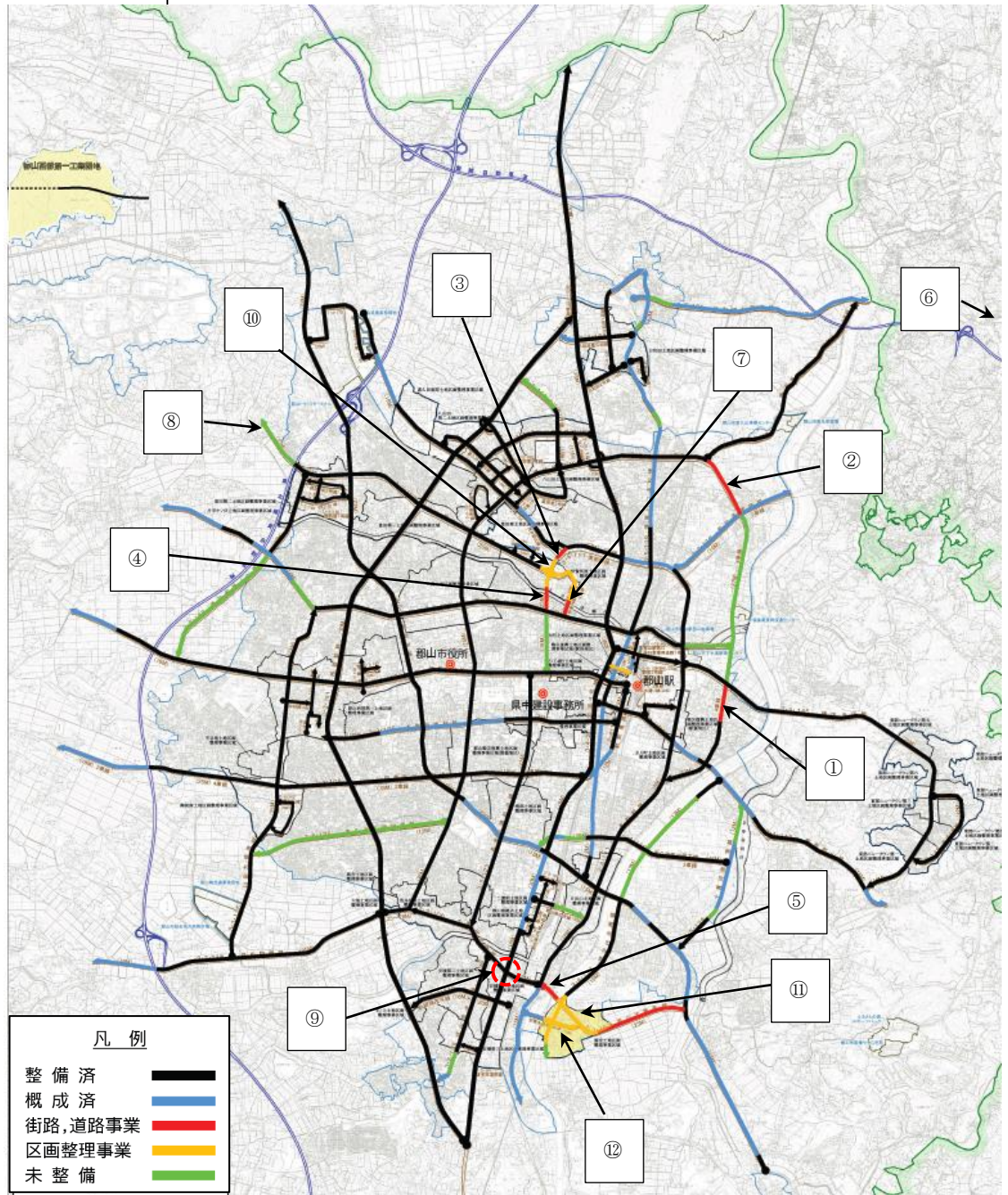


出典：福島県生活交通課

目 標	1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり
方 針	3 公共交通の利用促進に向けたモビリティマネジメントの推進
事業No.	3-4 公共交通利用に関する教育実施
趣 旨	すべての市民を対象に、身近な交通手段である公共交通の利用に関する教育、啓発を実施するものです。
事業内容	<p><b>◆バスの乗り方教室の実施</b> 《行政・市民・事業者》</p> <p>公共交通利用の重要性について、学校の交通教育の一環として、必要に応じ市及びバス事業者が学校に出向き、バスの乗り方体験を通じた教育を実施しており、引き続き、取組を推進していきます。</p>  <p><b>◆市政きらめき出前講座による情報提供</b> 《行政・市民》</p> <p>市民の要望に応じ、交通施策に関する最新の情報や取組、公共交通利用の重要性等について、市職員が講師として出向き、一緒に学習するものであり、引き続き、取組を推進していきます。</p>  <p><b>◆交通安全活動事業の推進</b> 《行政・市民・事業者》</p> <p>交通事故をなくすため、セーフコミュニティ活動を推進しながら、交通安全教室、市民大会等を実施するとともに、交通安全活動団体の活動を支援します。</p> 

目 標	2 円滑な交通とストック効果につながる道路づくり												
方 針	4 効率的・効果的な道路計画及び整備												
事業No.	4-1 環状道路網を優先した幹線道路の整備促進												
趣 旨	交通渋滞の緩和、円滑な自動車移動を図るため、道路ネットワークの効率的・効果的な整備を進めるものです。												
事業内容	<p><b>◆環状線等街路整備事業の促進</b>      《行政》</p> <p>安全・円滑な道路交通や地域間のアクセス向上を図るため、環状道路網を構成する都市計画道路の整備を進めます。</p> <p>①内環状線</p>  <p>③東部幹線</p>  <p><b>【整備路線】</b></p> <table border="1"> <tr> <td>①内環状線（延長 500m）</td> </tr> <tr> <td>②内環状線（延長 900m） ※県施工</td> </tr> <tr> <td>③東部幹線（延長 135m）</td> </tr> <tr> <td>④東部幹線（延長 330m）</td> </tr> <tr> <td>⑤笹川大善寺線（延長 347m）</td> </tr> </table> <p><b>◆幹線道路新設改良舗装事業の促進</b>      《行政》</p> <p>生活環境（利便性・安全性）の向上を図るため、幹線道路の整備を進めます。</p> <p><b>【整備路線】</b></p> <table border="1"> <tr> <td>⑥太田2号線（延長 500m）</td> <td>⑧郡山インター線（延長 800m）</td> </tr> <tr> <td>⑦麓山一丁目大久保線（延長 155m）</td> <td>⑨安積一丁目交差点</td> </tr> </table> <p><b>◆土地区画整理事業の促進</b>      《行政》</p> <p>区画整理の手法により宅地の整理を行い、安全で安心して暮らせる都市基盤の整備を進めます。</p> <p>⑩笹川大善寺線・⑫安積永盛駅前線</p>  <p><b>【整備路線】</b></p> <table border="1"> <tr> <td>⑩東部幹線（延長 423m）</td> </tr> <tr> <td>⑪笹川大善寺線（延長 988m）</td> </tr> <tr> <td>⑫安積永盛駅前線（延長 507m）</td> </tr> </table>	①内環状線（延長 500m）	②内環状線（延長 900m） ※県施工	③東部幹線（延長 135m）	④東部幹線（延長 330m）	⑤笹川大善寺線（延長 347m）	⑥太田2号線（延長 500m）	⑧郡山インター線（延長 800m）	⑦麓山一丁目大久保線（延長 155m）	⑨安積一丁目交差点	⑩東部幹線（延長 423m）	⑪笹川大善寺線（延長 988m）	⑫安積永盛駅前線（延長 507m）
①内環状線（延長 500m）													
②内環状線（延長 900m） ※県施工													
③東部幹線（延長 135m）													
④東部幹線（延長 330m）													
⑤笹川大善寺線（延長 347m）													
⑥太田2号線（延長 500m）	⑧郡山インター線（延長 800m）												
⑦麓山一丁目大久保線（延長 155m）	⑨安積一丁目交差点												
⑩東部幹線（延長 423m）													
⑪笹川大善寺線（延長 988m）													
⑫安積永盛駅前線（延長 507m）													

【幹線道路等整備状況図】



目 標	2 円滑な交通とストック効果につながる道路づくり
方 針	4 効率的・効果的な道路計画及び整備
事業No.	4-2 道路混雑箇所に関する軽減方策の検討
趣 旨	市内の主要渋滞箇所における円滑な交通確保のため、渋滞緩和に資するハード・ソフト両面での対策を検討するとともに対策実施を進めるものです。
事業内容	<p><b>◆渋滞対策に関する方策検討</b> 《行政》</p> <p>平成 25 (2013)年 1 月に福島県渋滞対策連絡協議会において市内 31 箇所※の主要渋滞箇所が特定されています。渋滞対策については、当協議会の中で関係機関相互の調整・協議を図り、円滑な交通を確保するための対策を検討していきます。 ※主要渋滞箇所は令和 2 (2020)年 3 月に 1 箇所解除。</p> <p><b>【協議会メンバー】</b> (県中・県南地区ワーキンググループ) 郡山国道事務所・福島県・福島県警・郡山市・白河市・須賀川市・田村市・鏡石町・矢吹町・泉崎村・三春町</p> <p>・道路混雑状況 (開成地区)</p>  <p><b>【本市の主要渋滞箇所】</b></p>  <p>※平成 25 (2013) 年 1 月 福島県渋滞対策連絡協議会 記者発表資料</p>

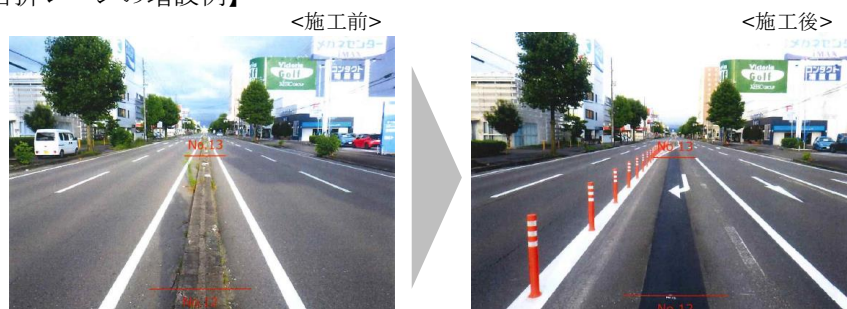
**◆交通渋滞対策事業（ハード施策）の促進** 《行政》

円滑な交通を確保するため、レーン増設や導流帯の標示等による渋滞対策を検討し、計画的に整備を実施します。

**【対策実施及び検討箇所】**

実施箇所	検討箇所
桑野三丁目交差点（H26）	日和田ショッピングセンター西交差点
桑野大槻線バスベイ整備（H27）	八山田辻道交差点
福原交差点（H28）	郡山駅前交差点
大町二丁目交差点（H30）	大町交差点
並木一丁目交差点（R1～R4）	

**【右折レーンの増設例】**



**◆TDM（交通需要マネジメント）施策の検討** 《行政・市民・事業者》

過度な自動車利用による道路混雑を緩和し、円滑な交通を確保するため、交通の実態を把握しつつ、自動車利用から他の交通手段への転換に係る取組の推進を図ります。

※TDM（交通需要マネジメント）：

TDMは、道路利用者に時間、経路、交通手段等の利用変更を促し、交通混雑の緩和を図るソフト施策の取組です。複数の交通機関との連携など、複合的な施策実施により、都市の交通を円滑にするものです。



【取組のイメージ】



【TDM施策例】

- フレックスタイム、時差出勤
- 相乗りシステム
- 駐車マネジメント、道路交通・駐車場情報の提供
- ロードプライシング（※1）、トランジットモール（※2）
- パーク&ライド
- バス専用・優先レーンの整備
- 新交通システムの整備 など

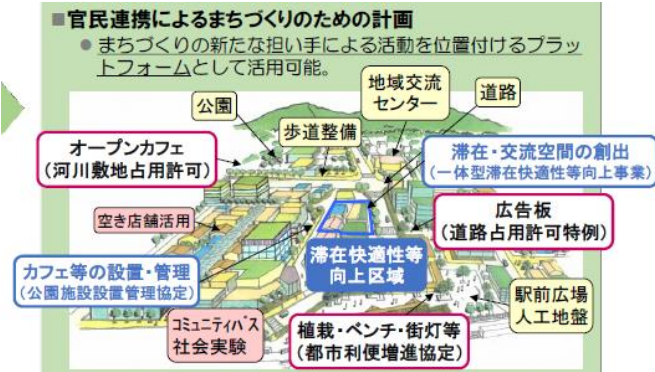
※1 ロードプライシング：

特定の道路や地域、時間帯における自動車利用者に対して課金することで、自動車利用の合理化や交通行動の転換を促す。

※2 トランジットモール：

自家用自動車の通行を制限し、バスやタクシー、路面電車などの交通機関だけが優先的に通行できる歩行者を中心とした空間・形態。

目 標	2円滑な交通とストック効果につながる道路づくり
方 針	4効率的・効果的な道路計画及び整備
事業No.	4-3 長期未着手都市計画道路の見直し検討
趣 旨	現在の都市の状況や本市の目指すべき都市構造を勘案しながら、都市計画に位置付けられた道路（いわゆる都市計画道路）のうち、長期にわたり未整備となっている路線及び区間について、整備の方向性を検証します。
事業内容	<p><b>◆長期未着手都市計画道路の見直し検討 《行政》</b></p> <p>都市計画道路は、国道、県道、市道に計画されており、このうち、長期間未整備となっている路線及び区間について、県と市が共同して道路の役割や整備の必要性等を検証しながら、今後の整備方針（見直し計画）について取りまとめます。</p> <p><b>【整備方針（見直し計画）】</b></p> <pre> graph TD     A[見直し対象路線の抽出] -- "●未着手路線-整備予定路線" --&gt; B[見直し検証(評価カルテ作成)]     B -- "①まちづくりにおける必要性 ②道路機能における必要性 ③道路網における必要性" --&gt; C((総合評価))     C --&gt; D[存続]     C --&gt; E[廃止]     C --&gt; F[変更]     D --&gt; G[都市計画の変更]     E --&gt; G     F --&gt; G   </pre> <p><b>【都市計画道路の整備状況図】</b> H29（2017）年3月末時点</p> <p>     整備済み      途中・着手      未着手      起 点      終 点   </p>

目 標	2 円滑な交通とストック効果につながる道路づくり												
方 針	5 既存の道路施設を利用した魅力的なまちづくりへの活用推進												
事業No.	5-1 公民協奏による居心地が良く歩きたくなる空間の創出												
趣 旨	ゆとりのある歩行者空間や歩道と一体となった居心地が良い空間創出など、まちの魅力向上に有効な取組を推進するとともに支援に努めるものです。												
事業内容	<p><b>◆公民協奏のエリアプラットフォーム構築の検討</b> &lt;&lt;行政・市民・事業者&gt;&gt;</p> <p>郡山駅西口周辺地区において、都市の魅力向上させ、まちのにぎわい創出を図ることを目的に、都市再生特別措置法に基づいた公民協奏によるプラットフォーム構築を検討します（ウォークアブルまちづくりの推進）。</p> <p>※エリアプラットフォーム：</p> <p>公民の様々な主体が連携し、一体的にまちづくりを進めていくため、公民の幅広い関係者がまちの将来像やまちづくりの方向性を議論・共有するための場（プラットフォーム）となります。</p> <p>【公民連携のまちづくりイメージ】</p>  <p><b>◆地域生活拠点型再開発事業の推進</b> &lt;&lt;行政・市民（企業）&gt;&gt;</p> <p>老朽化した市街地環境の整備改善及び市街地住宅の供給に資するため、土地利用の共同化、高度化等に寄与する優良建築物等の整備を支援します。（施設整備に加え、開放された公共的空間の創出など）</p> <p>【事業の取り組み】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業箇所</th> <th>区域面積</th> <th>施工年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>虎丸地区（ホテル）【完了】</td> <td>約 0.9ha</td> <td>S63(1988)～H2(1990)</td> </tr> <tr> <td>細沼町地区(医療・住居等)</td> <td>約 0.4ha</td> <td>R1(2019)～</td> </tr> <tr> <td>大町二丁目地区(店舗・医療等)</td> <td>約 0.8ha</td> <td>R3(2021)～</td> </tr> </tbody> </table>	事業箇所	区域面積	施工年度	虎丸地区（ホテル）【完了】	約 0.9ha	S63(1988)～H2(1990)	細沼町地区(医療・住居等)	約 0.4ha	R1(2019)～	大町二丁目地区(店舗・医療等)	約 0.8ha	R3(2021)～
事業箇所	区域面積	施工年度											
虎丸地区（ホテル）【完了】	約 0.9ha	S63(1988)～H2(1990)											
細沼町地区(医療・住居等)	約 0.4ha	R1(2019)～											
大町二丁目地区(店舗・医療等)	約 0.8ha	R3(2021)～											

【大町二丁目地区完成イメージ】



◆市街地再開発事業の推進 《行政・市民（企業）》


中心市街地の計画的な再開発に対し、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能を更新し公共の福祉に寄与する再開発事業を支援します。（施設整備に加え、建物のセットバックや敷地内の公共的空間の創出など）

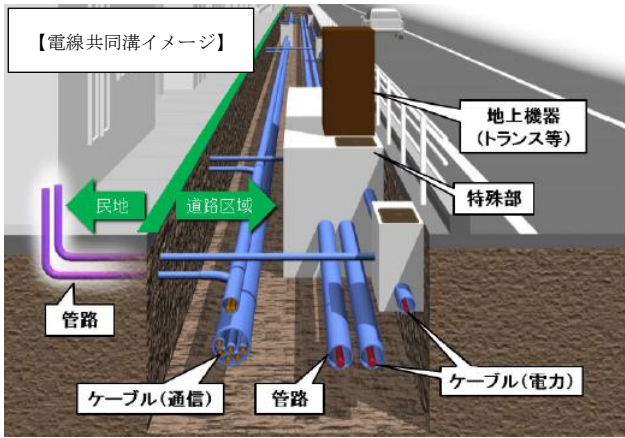
【事業の取り組み】

事業箇所	区域面積	施工年度
郡山駅西口【完了】 〈ビッグアイ、駅西口広場等〉	約 3.0ha	S50(1975)～H12(2000)
郡山中町第一地区【完了】 〈商業施設〉	約 1.0ha	H6(1994)～H11(1999)
郡山駅前一丁目第一地区【完了】 〈医療施設・住居等〉	約 0.6ha	H18(2006)～H22(2010)
郡山駅前一丁目第二地区 〈医療施設・住居等〉	約 0.4ha	R3(2021)～

【郡山駅前一丁目第二地区完成イメージ】



目 標	2 円滑な交通とストック効果につながる道路づくり								
方 針	5 既存の道路施設を利用した魅力的なまちづくりへの活用推進								
事業No.	5-2 公民が連携したバリアフリー化の推進								
趣 旨	共生社会の実現に向け、幅広い関係者と連携しながら、ハード・ソフト両面でのさらなるバリアフリー化を推進するものです。								
事業内容	<p><b>◆バリアフリーマスタープラン・バリアフリー基本構想の作成</b> 《行政》</p> <p>高齢者、障がい者等の移動や施設利用の利便性・安全性の向上を促進するため、公共交通機関や建築物、公共施設等のバリアフリー化を推進します。</p> <p>推進に当たっては、「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 及び第 25 条に基づき、バリアフリーマスタープラン・基本構想を作成し、市民、事業者、行政の連携により、ハード、ソフト両面のバリアフリー化を推進します。</p>  <p>【バリアフリー化の促進地区及び重点整備地区の設定】</p> <p><b>◆バリアフリー化に関する取組推進</b> 《行政・市民・事業者》</p> <p>市民・事業者・行政等が連携しながら、バリアフリー及びユニバーサルデザインの考え方を取り入れたハード・ソフト両面での取組を推進します。</p> <p>【行政が関与する主な取組】</p> <table border="1" data-bbox="470 1422 1348 1624"> <tr> <td>・環状道路等街路整備事業</td> <td>・市街地再開発事業</td> </tr> <tr> <td>・無電柱化促進事業</td> <td>・ユニバーサルデザイン推進事業</td> </tr> <tr> <td>・公園トイレ整備事業</td> <td>・通学路等交通安全確保事業</td> </tr> <tr> <td>・小中学校施設環境整備事業</td> <td>・交通安全活動事業</td> </tr> </table> <p><b>◆バリアフリー化に関する提案制度の活用推進</b> 《行政》</p> <p>バリアフリー法第 24 条の 5 及び第 27 条に規定されるバリアフリー化に関する提案制度の活用に備えた環境整備を進めます。</p>	・環状道路等街路整備事業	・市街地再開発事業	・無電柱化促進事業	・ユニバーサルデザイン推進事業	・公園トイレ整備事業	・通学路等交通安全確保事業	・小中学校施設環境整備事業	・交通安全活動事業
・環状道路等街路整備事業	・市街地再開発事業								
・無電柱化促進事業	・ユニバーサルデザイン推進事業								
・公園トイレ整備事業	・通学路等交通安全確保事業								
・小中学校施設環境整備事業	・交通安全活動事業								

目 標	2円滑な交通とストック効果につながる道路づくり																															
方 針	5 既存の道路施設を利用した魅力的なまちづくりへの活用推進																															
事業No.	5-3 災害に強く快適で歩きやすい無電柱化道路の整備推進																															
趣 旨	災害に強くより安全な無電柱化の必要性が高まっており、無電柱化の促進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するものです。																															
事業内容	<p><b>◆無電柱化促進事業の促進</b> 《行政・事業者》</p> <p>災害に強い道路環境整備、安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上・改善のため、無電柱化の推進を図ります。</p>  <p>【本市の無電柱化箇所】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>延 長</th> <th>整備年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>駅前一丁目中町2号線 (完了)</td> <td>0.95km</td> <td>H3(1991)～H4(1992)</td> </tr> <tr> <td>本町開成線 (完了)</td> <td>0.64km</td> <td>H9(1997)</td> </tr> <tr> <td>熱海三丁目高玉線 (完了)</td> <td>1.03km</td> <td>H9(1997)</td> </tr> <tr> <td>大町大槻線 (完了)</td> <td>0.47km</td> <td>H12(2000)～H13(2001)</td> </tr> <tr> <td>向河原大町線 (完了)</td> <td>0.42km</td> <td>H15(2003)～H16(2004)</td> </tr> <tr> <td>日出山荒井線 (完了)</td> <td rowspan="5">2.76km</td> <td rowspan="5">郡山南拠点土地地区画整理事業 H7(1995)～H21(2009)</td> </tr> <tr> <td>南二丁目一丁目線 (完了)</td> </tr> <tr> <td>南一丁目1号線 (完了)</td> </tr> <tr> <td>南一丁目3号線 (完了)</td> </tr> <tr> <td>南一丁目3号線 (完了)</td> </tr> <tr> <td>駅前二長者二丁目線 (整備中)</td> <td>0.30km</td> <td>大町土地地区画整理事業 H17(2005)～</td> </tr> <tr> <td>開成三丁目7号線 (整備中)</td> <td>0.15km</td> <td>R2(2020)～</td> </tr> </tbody> </table>	路線名	延 長	整備年度	駅前一丁目中町2号線 (完了)	0.95km	H3(1991)～H4(1992)	本町開成線 (完了)	0.64km	H9(1997)	熱海三丁目高玉線 (完了)	1.03km	H9(1997)	大町大槻線 (完了)	0.47km	H12(2000)～H13(2001)	向河原大町線 (完了)	0.42km	H15(2003)～H16(2004)	日出山荒井線 (完了)	2.76km	郡山南拠点土地地区画整理事業 H7(1995)～H21(2009)	南二丁目一丁目線 (完了)	南一丁目1号線 (完了)	南一丁目3号線 (完了)	南一丁目3号線 (完了)	駅前二長者二丁目線 (整備中)	0.30km	大町土地地区画整理事業 H17(2005)～	開成三丁目7号線 (整備中)	0.15km	R2(2020)～
路線名	延 長	整備年度																														
駅前一丁目中町2号線 (完了)	0.95km	H3(1991)～H4(1992)																														
本町開成線 (完了)	0.64km	H9(1997)																														
熱海三丁目高玉線 (完了)	1.03km	H9(1997)																														
大町大槻線 (完了)	0.47km	H12(2000)～H13(2001)																														
向河原大町線 (完了)	0.42km	H15(2003)～H16(2004)																														
日出山荒井線 (完了)	2.76km	郡山南拠点土地地区画整理事業 H7(1995)～H21(2009)																														
南二丁目一丁目線 (完了)																																
南一丁目1号線 (完了)																																
南一丁目3号線 (完了)																																
南一丁目3号線 (完了)																																
駅前二長者二丁目線 (整備中)	0.30km	大町土地地区画整理事業 H17(2005)～																														
開成三丁目7号線 (整備中)	0.15km	R2(2020)～																														

【無電柱化の整備状況】



【整備中の路線】（市施工）

〈開成三丁目7号線〉



〈駅前二長者二丁目線〉



目 標	3 環境にやさしく身近で健康的に利用できる自転車・歩行空間づくり
方 針	6 安全で快適に通行できる自転車・歩行空間の環境整備
事業No.	6-1 自転車レーン・歩道の整備推進
趣 旨	交通安全や環境負荷の軽減、健康志向の高まり等の意識変化に対応した安全で快適性が高い自転車・歩行空間の整備を推進するものです。
事業内容	<p><b>◆自転車レーン・歩道の整備推進</b> 《行政》</p> <p>道路の構造や交通量等の特性に配慮しつつ、より安全で快適な通行ができるよう歩行者と自転車が分離された構造を基本としながら自転車通行空間の整備を検討・推進します。</p>  <p><b>◆通学路安全対策事業の推進</b> 《行政・市民》</p> <p>登下校中の児童を巻き込む悲惨な交通事故が全国で多発したことを受け、対策工事等により通学路における安全対策の継続的な強化を図ります。学校・地域・関係機関等の連携・協働により、通学路における交通安全の確保に向けた対策を継続的に推進します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>合同点検状況</p>  </div> <div style="font-size: 2em;">➔</div> <div style="text-align: center;"> <p>対策協議会実施状況</p>  </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>↓</p> <p>対策実施（例）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> </div>



◆アイラブロード事業の推進 《行政・市民》

美しい道路環境の整備を推進するため、市民との協働による道路美化活動を行います。活動いただくボランティア団体の加盟を募り、身近な生活道路を愛護する住民参加型のまちづくりを推進します。

【加盟団体数】

81 団体（令和 4（2022）年 12 月現在）



加盟団体名称看板

◆自転車等放置対策事業の推進 《行政》

自転車等放置防止誘導員を配置し、自転車等の放置防止の啓発と自転車等駐車場の利用の呼び掛けにより、自転車利用者に駐車禁止区域の周知とマナーの向上を図るなど、放置自転車の減少に向けた対策を継続的に推進します。

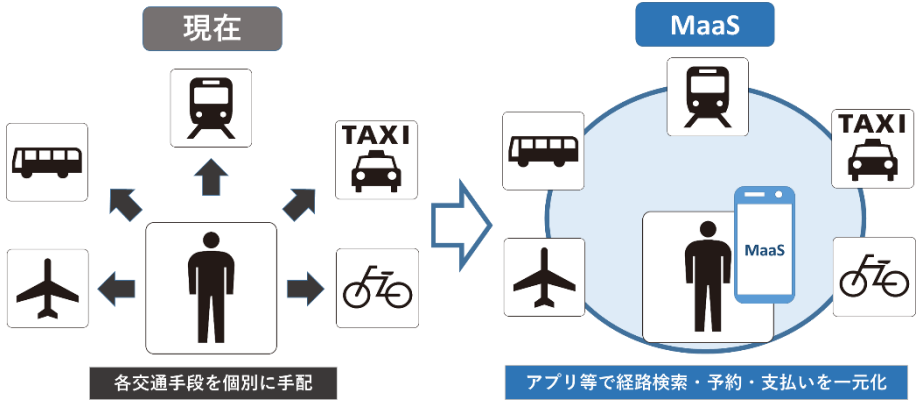
▼郡山駅前の自転車等放置禁止・規制区域



目 標	3 環境にやさしく身近で健康的に利用できる自転車・歩行空間づくり
方 針	6 安全で快適に通行できる自転車・歩行空間の環境整備
事業No.	6-2 (仮称) 郡山市自転車活用推進計画の策定検討
趣 旨	本市の自転車活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進法第 11 条に基づく市町村自転車活用推進計画の策定を検討するものです。
事業内容	<p><b>◆(仮称) 郡山市自転車活用推進計画策定の検討</b> 《行政》</p> <p>自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成や、サイクリススポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現、サイクルツーリズムの推進による観光振興、自転車事故の無い安全で安心な社会の実現など、自転車活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、(仮称) 郡山市自転車活用推進計画の策定について検討します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>▼自転車通行空間の整備</p>  <p>県道郡山湖南線</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>▼CYCLE AID JAPAN in 郡山 ツール・ド・猪苗代湖</p>  </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;"> <p>▼猪苗代湖一周サイクリング”イナイチ”</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>▼交通安全教室</p>  </div> </div>

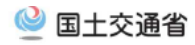
目 標	3 環境にやさしく身近で健康的に利用できる自転車・歩行空間づくり
方 針	7 自転車を活用したライフスタイルの推進
事業No.	7-1 シェアサイクル、レンタサイクル等の事業支援
趣 旨	環境負荷が少なく、健康の増進につながる自転車利用に向けて、利用環境の整備などの取組について支援等を検討するものです。
事業内容	<p><b>◆シェアサイクル、レンタサイクル（※1）等の取組支援</b> 《行政・事業者》</p> <p>公共交通を補完する交通手段として、中心市街地等において有効なシェアサイクル・レンタサイクル等について、民間事業者が整備を行う場合の支援等を検討します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>▼シェアサイクルの例（仙台市）</p>  <p>出典：仙台市自転車の安全な利活用推進計画</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>▼シェアサイクルのイメージ</p>  </div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>※1 シェアサイクル、レンタサイクル： 多数の自転車を都市内の各所に配置し、利用者はどこの拠点からでも借り出しして、好きな拠点で返却ができる新たな都市交通手段。 一方、レンタサイクルは、借り出した拠点に返却する必要がある点でシェアサイクルと異なる。</p> </div> <p><b>◆サイクルポート整備に関する支援</b> 《行政・事業者》</p> <p>シェアサイクル、レンタサイクル、一般の自転車が駐輪するサイクルポートの整備に関し、公共施設や都市公園等の公共用地使用の取扱いや整備の支援等を検討します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>▼公共施設への設置例（札幌市資料館）</p>  <p>出典：第4回シェアサイクルのあり方検討会 国土交通省</p> </div> <div style="width: 45%;"> </div> </div>

目 標	3 環境にやさしく身近で健康的に利用できる自転車・歩行空間づくり
方 針	7 自転車を活用したライフスタイルの推進
事業No.	7-2 サイクルツーリズムの推進と来訪者への情報発信
趣 旨	豊かな自然環境や歴史的な文化遺産等の地域資源を活かし、関係団体や周辺地域と連携してサイクルツーリズムの推進を図ることにより、自転車を通じた観光来訪の促進や地域の活性化を目指します。
事業内容	<p><b>◆猪苗代湖サイクルツーリズム「イナイチ」の推進</b></p> <p style="text-align: right;"><b>《行政・市民（企業）》</b></p> <p>風光明媚な景観を有する猪苗代湖を核としたサイクルツーリズムを推進するため、国や県、猪苗代湖周辺の市町村等と連携し、休憩場所やサポート体制などの受入環境の整備、案内看板や路面標示などの走行環境の整備を進めるとともに、スマートフォンアプリや動画、SNS等を活用した来訪者への情報発信を推進します。</p> <p>▼サイクルステーション（休憩所）</p>  <p>▼スマートフォンアプリによる情報発信</p>  <p>▼イナイチレンタサイクル</p> 

目 標	4 新たな交通サービスのチャレンジと仕組みづくり
方 針	8 新たなモビリティサービスを活用した取組の推進
事業No.	8-1 M a a Sの導入に関する可能性の検討
趣 旨	交通機関の利用サービス向上に向け、本市の交通特性に応じたM a a Sの導入可能性を検討するものです。
事業内容	<p><b>◆M a a S導入に向けた検討組織の設置検討</b></p> <p>《行政・市民（企業）・事業者》</p> <p>本市におけるM a a Sの導入に関して、交通事業者をはじめ、M a a Sのシステムの開発企業など、様々な関係者等を交えた検討会を設置し、本市の実情に合った移動サービスのあり方など、導入の方向性等を検討します。</p> <p>検討に際しては、交通サービスとしてのM a a Sのみならず、観光・医療・商業等の生活サービスとの連携など、多方面の取組も含め、M a a Sの検討を行っていきます。</p>  <p>※M a a S（マース：Mobility as a Service）</p> <p>M a a Sとは、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通それ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。</p> <p><b>◆公共交通機関を活用したM a a Sのシステム導入可能性の検討</b></p> <p>《行政・市民（企業）・事業者》</p> <p>本市においても乗合タクシーの利便性向上に向け、スマートフォン等からの目的地や時間の検索、予約が可能となるようなシステムについて、交通事業者、関係者などと調整・協議を進め、導入可能性を検討します。</p>

【参考：地域類型別のサービス】

## 地方圏における新たなモビリティ(地方都市型)



- 地域特性:交通サービスは存在するが、より利便性の高い自家用車利用が多い。主な移動ニーズは自家用車による通勤および生活交通である。
- 既存の交通サービス:鉄道、バス、タクシーなど
- 地域課題:自家用車への過度な依存と公共交通のサービス水準および事業採算性の低下による負の連鎖。高齢者の移動手段の確保。運転手不足。

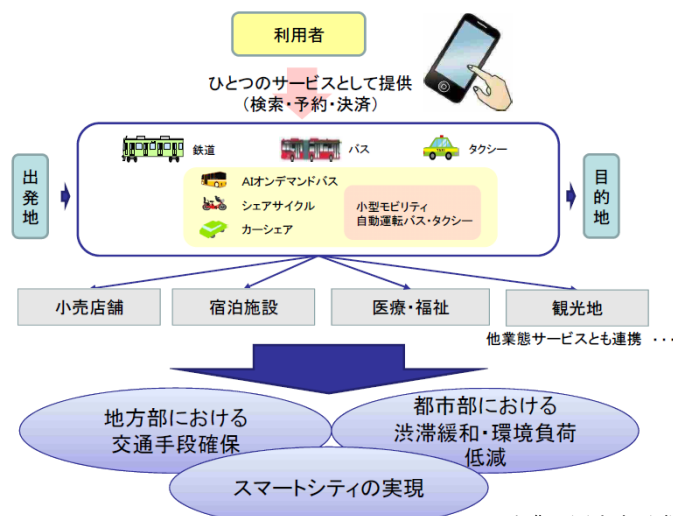
目的	新たなモビリティサービスの内容(例)
自家用車に依存しない地域内移動の創出	<b>地域内移動を創出する生活サービスとの連携</b> ➢ MaaSにより、商業施設や飲食店、病院等と一括予約・決済できるサービスを提供 ➢ MaaS利用者へ商業施設等のクーポン付与
	<b>定額制等柔軟なサービスの提供</b> ➢ 鉄道やバスなどに加えて、移動の柔軟性が高いタクシーやオンデマンドバス等について、定額制(サブスクリプション)のサービスを提供 ➢ 需要分析によるオンデマンドバス等の運行効率の高度化
	<b>新たな乗換拠点の創出</b> ➢ 商業施設、病院等の地域拠点を活用した新たな乗換拠点の創出
高齢者の移動手段確保(高齢者の外出促進)	<b>地域内の輸送資源の活用</b> ➢ 既存の公共交通でカバーしきれないところでは、MaaSにより、自家用有償旅客運送、地域住民の互助による交通手段、その他商業・集客施設の無償送迎サービス等と既存の公共交通を一括して予約・決済可能とするサービスを提供

7

MaaSに組み込むべき交通サービス(例)  
鉄道、バス、タクシー、カーシェア、オンデマンドバス、定額タクシー、など

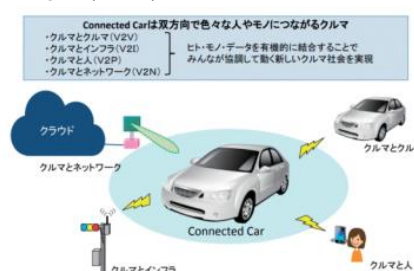

出典：国土交通省ウェブサイト

### 【MaaSの可能性】



出典：国土交通省ウェブサイト

目 標	4 新たな交通サービスのチャレンジと仕組みづくり
方 針	8 新たなモビリティサービスを活用した取組の推進
事業No.	8-2 スマートフォンを活用したモビリティサービスの取組の推進
趣 旨	「公共交通×スマートフォン」等の連携により、効率的で利便性の高い交通ネットワーク構築に向けた取組を推進するものです。
事業内容	<p><b>◆スマートフォンを活用した交通サービス向上の推進</b>  <b>〈行政・市民（企業）・事業者〉</b></p> <p>○スマートフォンによる経路検索：予約・配車サービスの検討  公共交通を利用するすべての人たちの利便性及び交通事業者の生産性向上に向け、スマートフォンを活用した経路検索、予約、配車、決済が可能となるような仕組みづくりについて、交通事業者、関係者などと調整・協議を進めます。</p>  <p>出典 「日本版Maasの推進」(国土交通省)</p> <p>○デジタルチケットによるシームレスな決済サービスの検討  公共交通機関をシームレスに結び、円滑な乗継の実現に向け、スマートフォンを活用したデジタルチケット等の導入について、交通事業者、関係者などと調整・協議を進めます。また、観光施設や商業施設と連携したチケットなど、観光客の公共交通の利用促進、産業振興に寄与する取組についても検討します。</p>  <p>出典：「デジタルチケットとは」  (小田急電鉄株式会社)</p>

目 標	4 新たな交通サービスのチャレンジと仕組みづくり
方 針	8 新たなモビリティサービスを活用した取組の推進
事業No.	8-3 環境に配慮したモビリティサービスの推進
趣 旨	環境分野を含めた技術革新が進む次世代自動車を活用した様々な交通施策を推進するものです。
事業内容	<p><b>◆次世代自動車技術を活用した交通支援の検討</b></p> <p style="text-align: center;">《行政・市民（企業）・事業者》</p> <p>Ma a Sの基盤となる次世代自動車に関し、技術革新の核となる4分野について、新たな交通施策を研究し、公共交通に資する実証事業や各種支援など検討します。</p> <p>(1) コネクテッド分野 各種センサーを搭載したコネクテッドカーによる車両・道路状態分析等</p> <p>(2) 自動運転分野 空港などで実証実験が行われている限定地域での無人自動運転輸送等</p> <p>(3) シェアリング・サービス分野 官民連携によるカーシェアリングサービス等</p> <p>(4) 車両電動化分野 電気自動車や燃料電池自動車の導入の促進及び支援等</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>●コネクテッドカー</p>  <p>Connected Carは東方向で色々な人やモノにつながるクルマ ・クルマとクルマ(V2V) ・クルマとインフラ(V2I) ・クルマと人(V2P) ・クルマとネットワーク(V2N)</p> <p>ヒト・モノ・データを有機的に結合することで みんなが協働して動く新しいクルマ社会を実現</p> <p>クラウド クルマとネットワーク クルマとインフラ クルマと人</p> <p>資料：総務省</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>●燃料電池自動車</p>  <p>出典 総務省</p> </div> </div>



◆電気バスを使用した運行システムの開発検討 《行政・事業者》

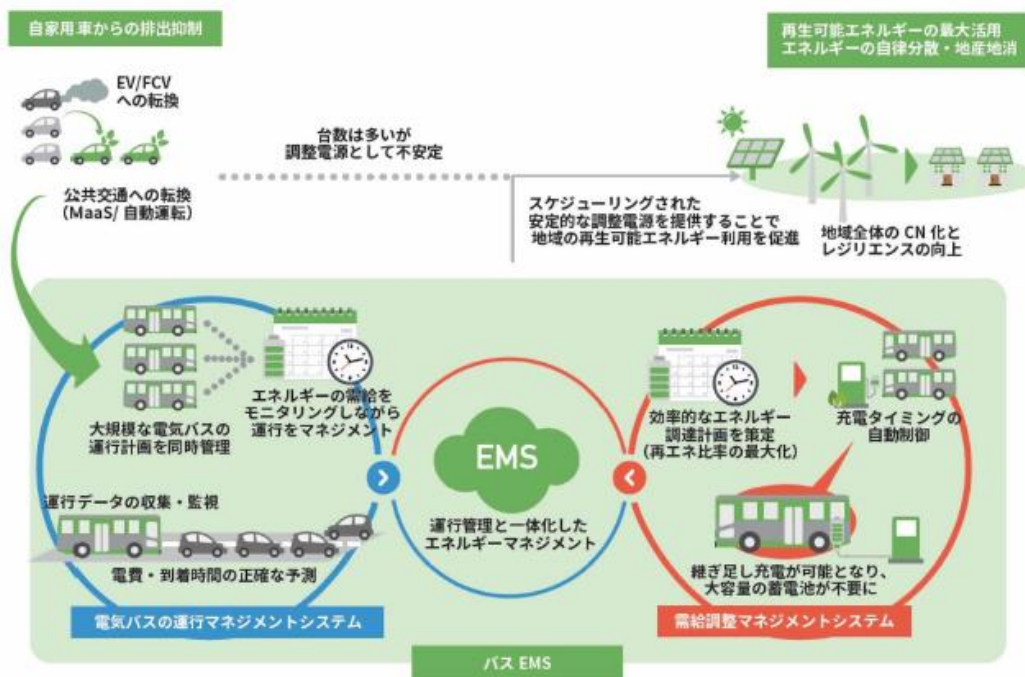
国の2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現目標に向けた取組の一環として、電気バスの運行と地域エネルギーの一体管理の実現を目指すため、事業の核となる「みちのりHD」及び「東京電力HD」の実証事業に「福島交通㈱」が参画し、電気バスの導入及び運行システムを開発検証する事業が進められています。

具体的には、バス運行管理の最適化システムとエネルギー需要調整マネジメントシステムを一体的に管理する「電気バス向けエネルギーマネジメントシステム（バスEMS）」の開発と技術検証など行うものです。

これら実証事業は、長期的な取組となることから、交通事業者と連携・協力しながら支援していきます。

●バスEMSのイメージ

運行とエネルギーを一体的に管理するバスEMSを開発



目 標	5 多様な主体の連携によるまちづくり
方 針	9 複数の主体が連携した「共創型交通」の推進
事業No.	9-1 持続的な移動サービス創出可能性の検討
趣 旨	公共交通等のサービス提供が困難な場合、それに代わる自家用有償旅客運送やスクールバス、病院、福祉輸送など、地域の輸送資源を活用した移動サービスの創出を検討するものです。
事業内容	<p><b>◆地域の輸送資源を活用した移動サービスの創出検討</b> 《行政・市民・事業者》</p> <p>本市では、路線バスの利用者減少や運転手の不足等により、郊外部のバス路線の廃止が進み、代替りの交通手段として乗合タクシー導入が進められています。地域によっては交通サービスの提供が困難な場合もあることから、自家用有償旅客運送やスクールバス、病院、福祉輸送等の送迎サービスなど、地域の実情に応じた様々な輸送資源を活用した移動サービスについて、市民や事業者等と連携しながら検討します。</p>  <p>※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施 バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合</p> <p><b>▲地域の実情に合わせた交通手段の見直しのイメージ</b> 出典：国土交通省 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き [入門編]</p> <p><b>◆福祉有償運送（※1）の導入検討</b> 《行政・市民・事業者》</p> <p>単独ではタクシー等の公共交通機関を利用できない身体障がい者等の移動手段を確保するため、地域の関係者と調整・協議を行い、福祉有償運送等の取組など検討します。</p> <p>※1 福祉有償運送：市町村やNPO法人等が、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの。</p>

目 標	5 多様な主体の連携によるまちづくり
方 針	9 複数の主体が連携した「共創型交通」の推進
事業No.	9-2 市民・事業者・行政が連携したバリアフリー化の推進
趣 旨	共生社会の実現に向け、市民、事業者、行政が連携し、重点的・一体的なバリアフリー化に関する取り組みの推進を図るものです。
事業内容	<p><b>◆公共交通等のバリアフリーに関するソフト対策の推進</b> 《事業者》</p> <p>障がいの有無や年齢、性別等にかかわらず、誰もが自由に移動できる環境を実現するためには、施設や車両等のハード整備だけではなく、整備したバリアフリー施設の機能が十分に発揮されるよう、利用者へサービスを提供することが必要になります。</p> <p>施設や車両等のハード整備を継続的かつ計画的に推進するとともに、整備したバリアフリー施設を適切に使用できるよう、スロープの設置や車いすによる乗降の介助など、サービスの提供に関する研修・教育等の実施を推進します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>▼駅ホームにおける スロープ板の設置例</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>▼路線バスにおける役務の 提供例（スロープ・介助）</p>  </div> </div> <p><b>◆優先席や車いす使用者用駐車施設等の適正利用に関する広報啓発の推進</b> 《行政・市民・事業者》</p> <p>高齢者や障がい者等の優先席や車いす使用者用駐車施設等について、真に必要な方が円滑に利用できるよう、ポスターの掲示や車内放送での呼びかけなど、市民の理解・協力が深まる積極的な広報啓発を推進します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <p>▼適正利用推進 キャンペーンポスター (2021年度) (国土交通省)</p> </div> <div style="width: 65%;">  </div> </div>

## 4-4 事業計画の作成に関して

### ① 特定事業

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく特定事業は、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施する事業であり、同法第2条第5号に示す「軌道運送高度化事業」、「道路運送高度化事業」、「海上運送高度化事業」、「鉄道事業再構築事業」、「鉄道再生事業」、「地域旅客運送サービス事業」、「貨客運送サービス継続事業」及び「地域公共交通利便増進事業」となります。当計画にこれらの事業を定めた場合、事業を実施する者は、各々事業計画の作成が必要となります。

また、特定事業の種類や内容は、同法で定められており、「地域公共交通等の作成と運用の手引き詳細編（令和4（2022）年3月国土交通省）」において、その概要をわかりやすく整理され、以下のとおり示されています。

事業名	事業概要	主体		主な特例措置
		上段：計画作成主体		
		下段：事業実施主体		
軌道運送高度化事業	定時性、速達性及び快適性に優れた軌道運送を確保する事業	事業者	事業者	○軌道法の特例（法§10①及び②） ・計画認定による軌道事業の特許のみなし取得（軌道整備事業と軌道運送事業に分けて特許のみなし取得可） ○地方債の特例（法§12）
道路運送高度化事業	定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業	事業者	事業者	○道路運送法の特例（法§15） ・計画認定による事業許可等のみなし取得 ○地方債の特例（法§17）
海上運送高度化事業	定時性、速達性及び快適性に優れた海上運送を確保する事業	事業者	事業者	○海上運送法の特例（法§20） ・計画認定による事業許可等のみなし取得
鉄道事業再構築事業	継続が困難又は困難となるおそれのある鉄道事業について、経営改善を図りつつ上下分離等の事業構造の変更により存続を図る事業	地方公共団体・事業者共同	事業者	○鉄道事業法の特例（法§25①及び②） ・計画認定による事業許可等のみなし取得（地方公共団体が鉄道線路を保有して運行事業者に無償で使用させる場合には、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない）
地域公共交通利便増進事業【新設】（改正前：地域公共交通再編事業）	地域公共交通ネットワークの再編策や、ダイヤ・運賃などの改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業	地方公共団体	事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例（法§27の18～法§27の21） ・計画認定による事業許可等のみなし取得、乗合バスの新規参入に係る特例 ・一般乗合旅客自動車運送事業に係る計画阻害行為の防止 ・自家用有償旅客運送者による少量貨物の運送の特例
貨客運送効率化事業【新設】	旅客運送事業者による貨客混載運送の導入を円滑化することで、継続的な地域旅客運送サービスを確保する事業	事業者	事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・貨物自動車運送事業法・貨物利用運送事業法の特例（法§27の10～法§27の15） ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、運輸に関する協定のみなし取得
地域旅客運送サービス継続事業【新設】	地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、公募により新たなサービス提供者を選定し、地域旅客運送サービスの継続を図る事業	地方公共団体	事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例（法§27の4～法§27の7） ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、廃止届出を不要とする特例
鉄道再生事業	鉄道事業者と市町村が連携して、事業の廃止届出がなされた鉄道事業の維持を図る事業	地方公共団体・事業者共同	事業者	○鉄道事業法の特例（法§27①～⑤） ・鉄道再生計画作成協議中における廃止届出に係る廃止予定日の延長を容認 ・協議不調の場合、鉄道再生計画の期間後一定の場合に廃止届出から廃止までの必要期間を短縮等

## ② 新モビリティサービス事業

新モビリティサービス事業は、同法第2条第16号に示された情報通信技術その他の先端的な技術を活用して2以上の交通機関の利用に係る予約、料金の支払その他の行為を一括して行うことができるようにするサービスその他の当該技術の活用により交通機関の利用者の利便を増進するサービスを提供する事業となります。

MaaSなどの新たなモビリティサービスを実施しようとする事業者は、新モビリティサービス事業に係る事業計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けることができ、認定された事業計画に基づく事業については、交通事業者の運賃・料金の届出手続きが簡素化されます。

### 新モビリティサービス事業計画

事業者が作成

<記載事項>(法第36条の2、施行規則第44条の2)

- ① 実施区域
- ② 事業の目標
- ③ 事業の内容
- ④ 実施予定時期
- ⑤ 事業実施に必要な資金の額・調達方法
- ⑥ 事業実施に必要なデータ連携に係る事項
- ⑦ 新モビリティサービス事業と連携して実施される事業がある場合には、当該事業に関する事項
- ⑧ その他新モビリティサービス事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その他事項

大臣認定

運賃・料金に係る行政手続きのワンストップ化

#### 4-5 個別プロジェクトの実施プログラム

計画目標の実現に向け、市民、事業者、行政が連携し、施策毎の個別プロジェクトに取り組んでいきます。

		プロジェクト	スケジュール	
			2023 (R5) ~ 2030 (R12)	
目標 1 【公共交通体系づくり】	施策 1	1-1 新駅設置（郡山駅～安積永盛駅間）の検討 ◆新駅設置事業（郡山駅～安積永盛駅間）の検討	検討	整備
		1-2 公共交通（鉄道、路線バス、高速バス等）の乗継強化 ◆郡山駅東口の乗継環境の強化、◆東北新幹線及び在来線の路線間乗継強化	検討	推進
		1-3 鉄道駅周辺の交通アクセスの充実・強化 ◆安積永盛駅周辺のバリアフリー化検討、◆郡山駅西口のペDESTリアンテック整備推進	検討	整備
		1-4 路線バスの経路、ダイヤ、バスベイ等の検討 ◆路線バスの効率的運行の検討、◆バス専用レーン等の環境向上の検討	検討	整備
		1-5 パーク&ライド、サイクル&ライド等の検討 ◆パーク&ライド、サイクル&ライドの推進		推進
		1-6 観光周遊などの観光分野と連携した取組の推進 ◆わかりやすい道案内の取組推進、周遊型観光コースと連携した交通手段検討		推進
	施策 2	2-1 路線バスの運行確保・充実 ◆路線バス運行補助等の支援、◆みんなで支える取組体制の整備検討など	検討	推進
		2-2 デマンド型交通の機能強化 ◆乗合タクシーの運行改善・強化検討、◆タクシー関連のDX化推進	検討	推進
		2-3 地域に合った旅客運送サービス導入の検討 ◆路線バスに代わる移動手段検討、◆湖南地区における移動手段検討	検討	整備
		2-4 乗継・待合環境の改善・整備 ◆停留所の上屋・ベンチの設置検討、◆案内表示の多言語化の推進など		推進
		2-5 バリアフリー車両の導入促進 ◆ノンステップバスの導入促進、◆UDタクシーの導入促進		推進
	施策 3	3-1 高齢者の公共交通利用に関する事業推進 ◆公共交通利用に関する高齢者支援事業の推進、◆交通弱者等への支援		推進
		3-2 福島空港の利活用推進 ◆空港からのアクセス維持・確保、◆空港関連のDX化推進など		推進
		3-3 エコ通勤、ノーマイカーデー等の推進 ◆エコ通勤の推進、◆ノーマイカーデー等その他公共交通利用の促進		推進
		3-4 公共交通利用に関する教育実施 ◆バスの乗り方教室の実施、◆きらめき出前講座による情報提供など		推進

		プロジェクト	スケジュール		
			2023 (R5) ~ 2030 (R12)		
目標 2 【道路づくり】	施策 4	4-1 環状道路網を優先した幹線道路の整備促進 ◆環状線等街路整備事業の促進、◆幹線道路新設改良舗装事業の促進など	整備		
		4-2 道路混雑箇所に関する軽減方策の検討 ◆渋滞対策に関する方策検討、◆交通渋滞対策事業の促進など	検討	整備	
		4-3 長期未着手都市計画道路の見直し検討 ◆長期未着手都市計画道路の見直し検討	検討	整備	
	施策 5	5-1 公民協奏による居心地が良く歩きたくなる空間の創出 ◆エアプラットフォーム構築の検討、◆市街地再開発事業の推進など	検討	整備	
		5-2 公民が連携したバリアフリー化の推進 ◆バリアフリー化に関する取組推進、◆バリアフリー化の提案制度活用推進など	推進		
		5-3 災害に強く快適で歩きやすい無電柱化道路の整備推進 ◆無電柱化促進事業の推進	整備		
	目標 3 【自転車・歩行空間づくり】	施策 6	6-1 自転車レーン・歩道の整備推進 ◆自転車レーン・歩道の整備推進、◆通学路安全対策事業の推進など	検討	整備
			6-2 (仮称) 郡山市自転車活用推進計画の策定検討 ◆(仮称) 郡山市自転車活用推進計画の策定検討	検討	推進
		施策 7	7-1 シェアサイクル、レンタサイクル等の事業支援 ◆シェアサイクル、レンタサイクル等の取組支援、◆サイクルポート整備に関する支援	推進	
7-2 サイクルツーリズムの推進と来訪者への情報発信 ◆猪苗代湖サイクルツーリズムの推進			推進		
目標 4 【新たなサービス】		施策 8	8-1 MaaSの導入に関する可能性の検討 ◆MaaS導入の検討組織の設置検討、◆MaaSのシステム導入可能性の検討	検討	整備
	8-2 スマートフォンを活用したモビリティサービスの取組の推進 ◆スマートフォンを活用した交通サービス向上の推進		検討	推進	
	8-3 環境に配慮したモビリティサービスの推進 ◆次世代自動車技術を活用した交通支援の検討、◆電気バスの運行システム開発検討		推進		
目標 5 【連携】	施策 9	9-1 持続的な移動サービス創出可能性の検討 ◆地域の輸送資源を活用した移動サービス創出検討、◆福祉有償運送の検討	検討	推進	
		9-2 市民・事業者・行政が連携したバリアフリー化の推進 ◆バリアフリーに関するソフト対策の推進、◆優先席等の適正利用の広報啓発推進	推進		





# 第5章

バリアフリー化の推進に関して

(バリアフリー法におけるマスタープラン及び基本構想)

## 第5章 バリアフリー化の推進に関して

### (バリアフリー法におけるマスタープラン及び基本構想)

#### 5-1 バリアフリー化の推進に当たって

##### (1) 背景と目的

バリアフリー化については、高齢者や障がい者など、あらゆる人たちが社会活動に参加し、自由に快適に移動することができるよう、交通機関や建築物、公共施設等において、着実に進められてきました。しかしながら、バリアフリー化が施設ごとでバラバラに進められることや、ソフト面での対策が不十分であるといった課題もありました。

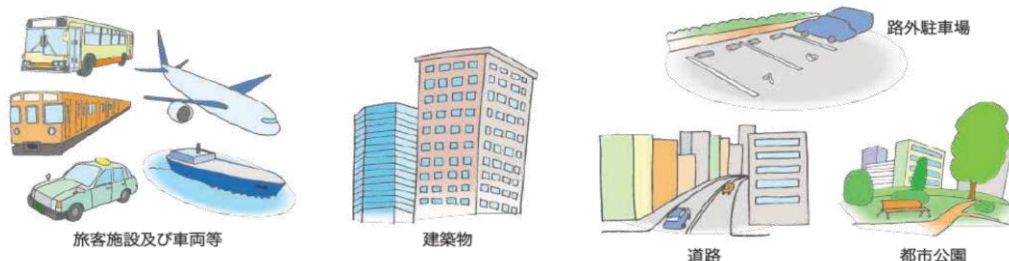
これら課題への対応として国においては、平成6（1994）年制定のハートビル法と平成12（2000）年制定の交通バリアフリー法を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（いわゆるバリアフリー法）」を平成18（2006）年に制定し、面的なバリアフリー化に加え、住民参加等のソフト面の施策充実が図られたところです。また、これ以降も、すべての人たちが障がいの有無、年齢等によって分け隔てられない共生社会の実現に向け、ハード、ソフト両面での施策推進のための法改正が平成30（2018）年、令和2（2020）年に行われたところです。

本市においては、このバリアフリー法のもと、平成28（2016）年3月に「郡山市バリアフリー基本構想」を策定しましたが、今回改正された当法の趣旨を踏まえつつ、また、まちづくり分野と連携したバリアフリー化のより一層の推進を図るため、改めて同法第24条の2に規定の「移動等円滑化促進方針（バリアフリーマスタープラン）」及び同法第25条に規定の「移動等円滑化基本構想（バリアフリー基本構想）」を策定するものです。

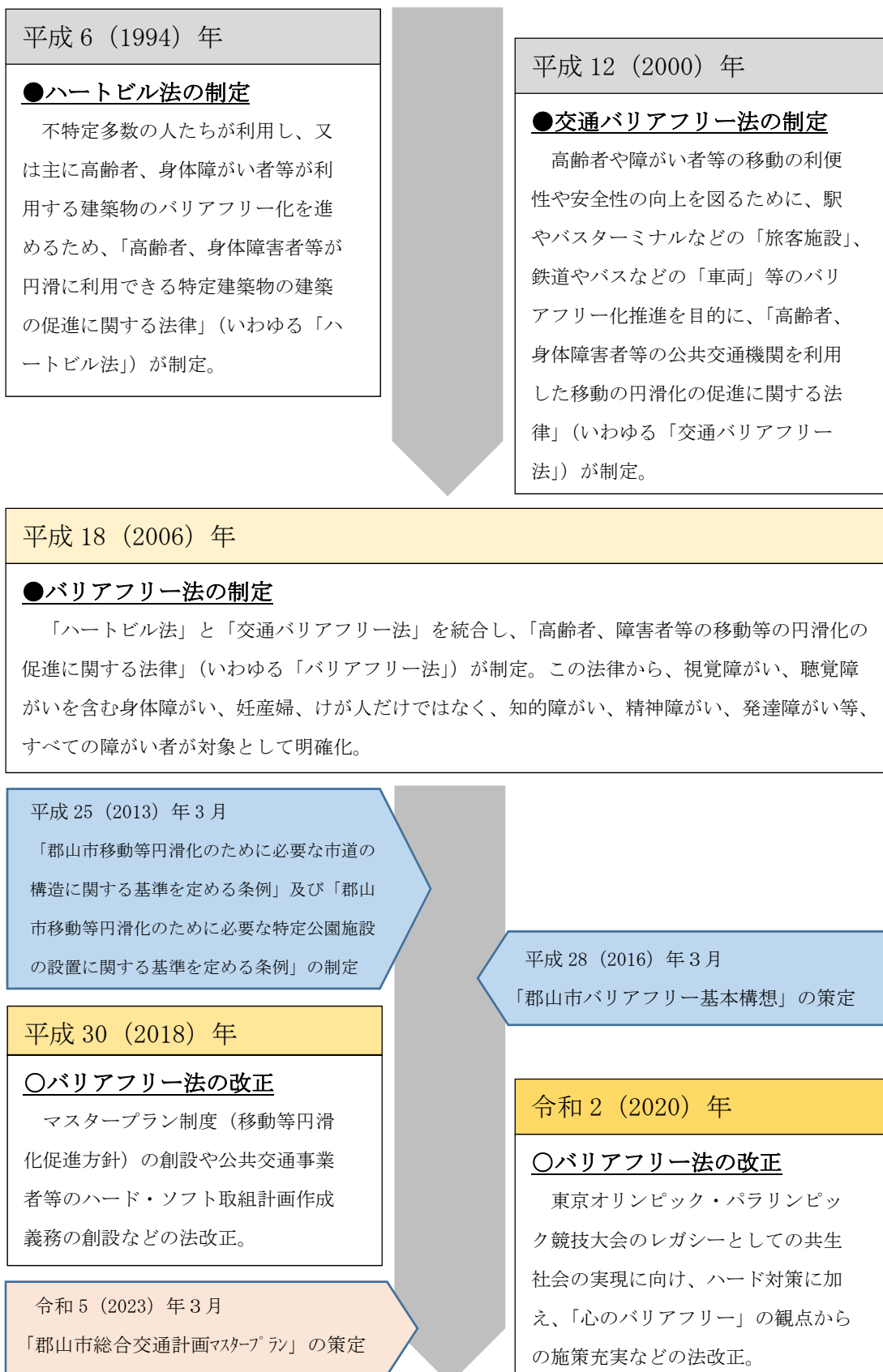
##### (2) 制度の概要

###### ① バリアフリー法の趣旨

高齢者、障がい者（身体障がい者、知的障がい者、精神障がい者、発達障がい者を含むすべての障がい者）、妊産婦、けが人などの移動や施設利用の利便性・安全性の向上を促進するため、公共交通機関、建築物、公共施設等のバリアフリー化を推進するとともに、駅を中心とした地区や高齢者、障がい者などが利用する施設が集まった地区において、一体的なバリアフリー化を推進するものです。また、バリアフリー化のためのソフト施策も充実します。



## ② バリアフリー法の変遷等



③ 法律の基本的な仕組み

## 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)の概要

※令和2年法改正の内容について、赤字は令和2年6月19日施行  
青字は令和3年4月1日施行

### 1. 国が定める基本方針

- 移動等円滑化の意義及び目標
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の指針
- 基本構想の指針
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- 情報提供に関する事項
- その他移動等円滑化の促進に関する事項

### 2. 国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務

- 移動等円滑化の意義及び目標
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の指針
- 基本構想の指針
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- 情報提供に関する事項
- その他移動等円滑化の促進に関する事項

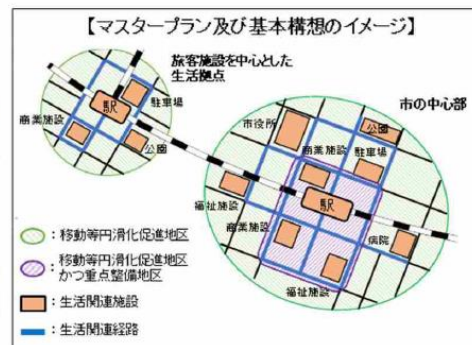
### 3. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

- ハード面の移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
- 新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進
- 各施設設置管理者に対し、情報提供、優先席・車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための**広報・啓発活動の努力義務**
- 公共交通事業者等に対し、以下の事項を義務・努力義務化
  - ・旅客施設等を使用した役務の提供の方法に関するソフト基準の遵守(新設等は義務、既存は努力義務)
  - ・他の公共交通事業者等からの協議への応諾義務
  - ・旅客支援、職員に対する教育訓練の努力義務
  - ・ハード・ソフト取組計画の作成・取組状況の報告・公表義務(一定規模以上の公共交通事業者等)



### 4. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

- ・市町村が作成するマスタープランや基本構想に基づき、地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進
- ・マスタープランにおいて、その他の記載事項として記載可能だった**「心のバリアフリー」に関する事項を計画に明記することを求めることとし、移動等円滑化に係るソフト面での取組を推進**
- ・基本構想には、ハード整備に関する各特定事業及び**「心のバリアフリー」に関する教育啓発特定事業**を位置づけることで、関係者による事業の実施を促進(マスタープランには**具体的な事業について位置づけることは不要**)
- ・定期的な評価・見直しの努力義務



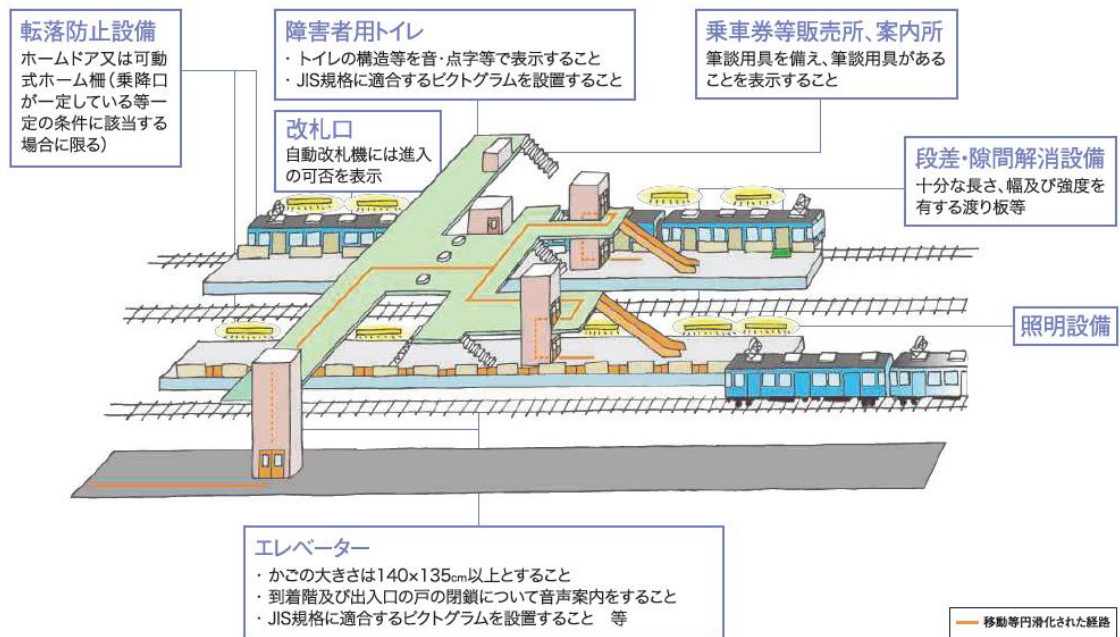
### 5. 当事者による評価

- ・高齢者、障害者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に、移動等円滑化の進展の状況を把握・評価(移動等円滑化評価会議)

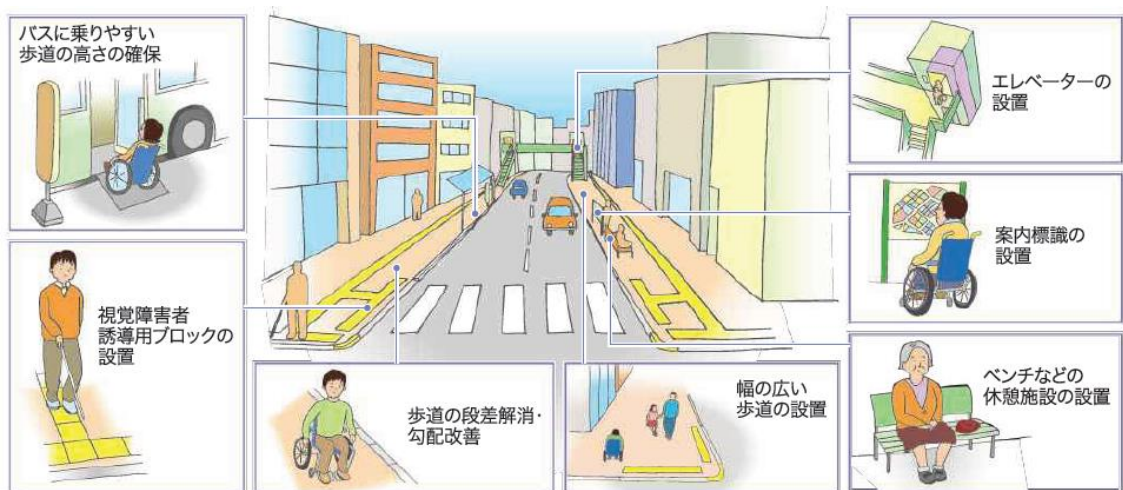
#### ④ バリアフリー化の内容

公共交通機関、建築物、道路・公園等の公共公益施設等を新設する場合、それぞれバリアフリー化基準への適合が義務付けられ、既存の施設においても、基準適合への努力義務が課せられています。主な内容は、以下のとおりとなります。

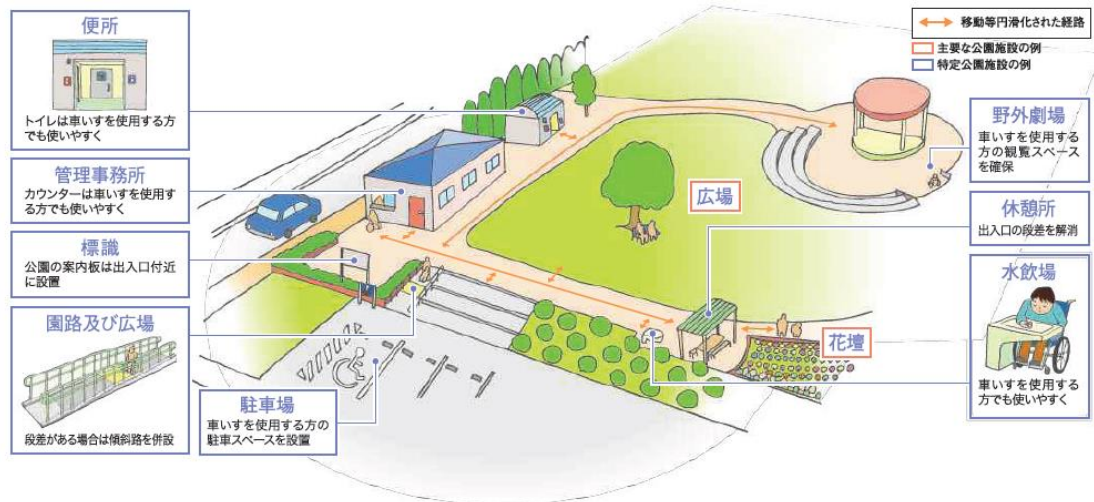
#### 旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル等）



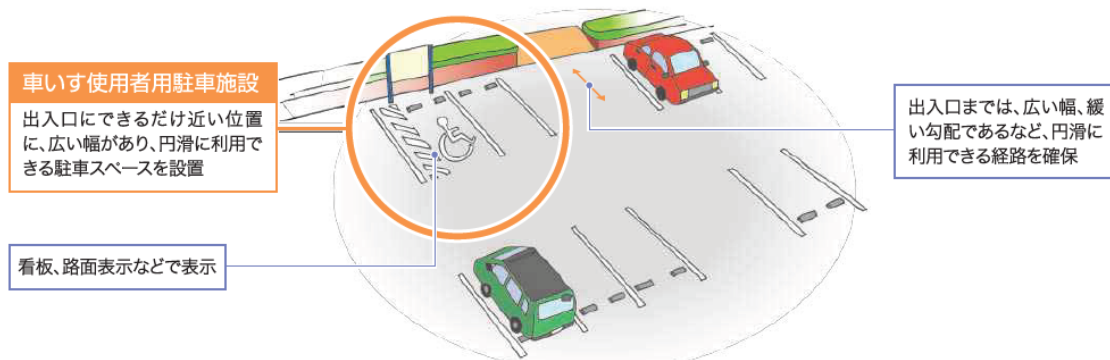
#### 道路



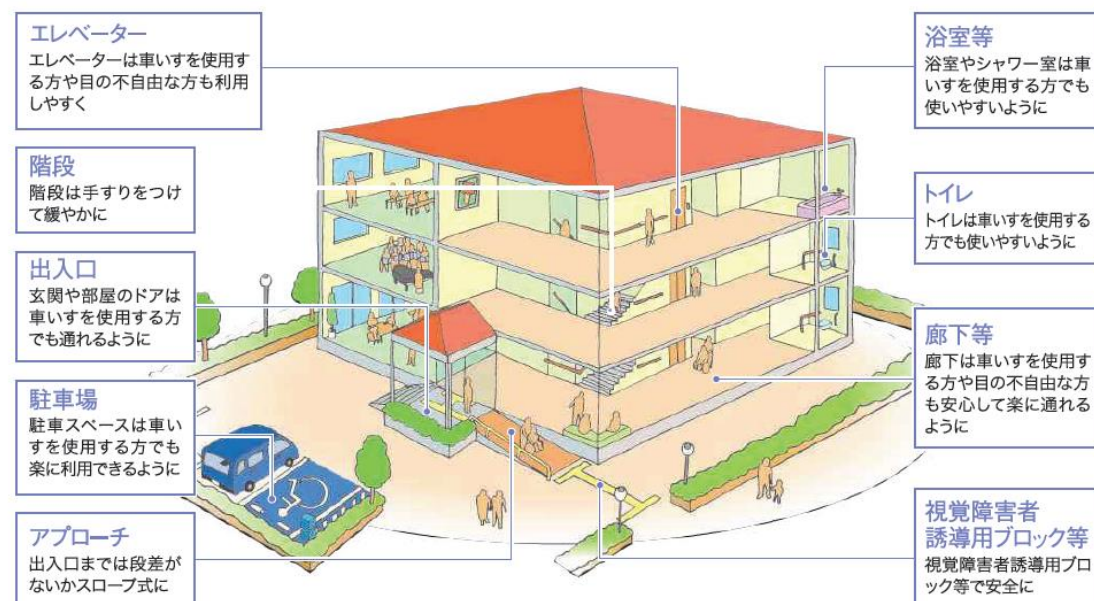
## 都市公園



## 路外駐車場



## 建築物



### (3) バリアフリー法における市町村計画のイメージ

バリアフリー法では、高齢者、障がい者等の移動や施設利用の利便性・安全性の向上を促進するため、公共交通機関、建築物、公共施設等のバリアフリー化を推進することとされ、推進に当たっては、市町村において同法第 24 条の 2 に規定される「移動等円滑化促進方針（バリアフリーマスタープラン）」、さらに同法第 25 条に規定される「移動等円滑化基本構想（バリアフリー基本構想）」の作成に努めることとされています。

バリアフリー化については、これらの計画に基づき、高齢者、障がい者等が日常的に利用する旅客施設や建築物等の生活関連施設及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路など、施設の管理者相互の連携・調整を行いながら、面的・一体的な整備を推進するとともに、高齢者や障がい者等の困難を自らの問題として認識し、理解を深め、その社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー」を含めた、ハード、ソフト両面のバリアフリー化の推進を図ることになります。

#### 《参考》 バリアフリーとユニバーサルデザイン

バリアフリーとユニバーサルデザインの考え方は共通している部分があり、ともに快適で自由に行動できる社会を目指すものとなります。それぞれの定義は以下のとおりです。

バリアフリー	ユニバーサルデザイン
障害のある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去するという意味で、もともと住宅建築用語で登場し、段差等の物理的障壁の除去をいうことが多いが、より広く障害者の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なすべての障壁の除去という意味でも用いられる。	バリアフリーは、障害によりもたらされるバリア（障壁）に対処するとの考え方であるのに対し、ユニバーサルデザインはあらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

#### (4) 計画に記載する事項

市町村が作成する「移動等円滑化促進方針（バリアフリーマスタープラン）」及び「移動等円滑化基本構想（バリアフリー基本構想）」では、おおむね以下の事項について記載することとなっています。

##### ●バリアフリー法【第24条の2（移動等円滑化促進方針）第2項及び第3項】

2 移動等円滑化促進方針には、次に掲げる事項について定めるものとする。
一 <u>移動等円滑化促進地区の位置及び区域</u>
二 <u>生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化の促進に関する事項</u>
三 <u>移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保に関する事項</u>
四 前三号に掲げるもののほか、移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進のために必要な事項
3 前項各号に掲げるもののほか、 <u>移動等円滑化促進方針には、移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進に関する基本的な方針について定めるよう努めるものとする。</u>

##### ●バリアフリー法【第25条（移動等円滑化基本構想）第2項及び第3項】

2 基本構想には、次に掲げる事項について定めるものとする。
一 <u>重点整備地区の位置及び区域</u>
二 <u>生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項</u>
三 <u>生活関連施設、特定車両及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項</u>
四 前号に掲げる事業と併せて実施する土地区画整理事業、市街地再開発事業その他の市街地開発事業に関し移動等円滑化のために考慮すべき事項、自転車その他の車両の駐車のための施設の整備に関する事項その他の重点整備地区における移動等円滑化に資する市街地の整備改善に関する事項その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項
3 前項各号に掲げるもののほか、基本構想には、 <u>重点整備地区における移動等円滑化に関する基本的な方針について定めるよう努めるものとする</u>

#### (5) 計画期間

計画期間は、前章までに整理している「交通計画マスタープラン」の目標年次に合わせ、2030年とします。なお、施策の進捗状況についてフォローアップを適宜行い、必要に応じて見直しを検討します。



## 5-2 移動等円滑化促進方針（バリアフリーマスタープラン）

### (1) バリアフリーマスタープランについて

バリアフリーマスタープランは、バリアフリー法第24条の2に規定される「移動等円滑化促進方針」であり、旅客施設を中心とした地区や高齢者、障がい者等が利用する施設が集まった地区に「移動等円滑化促進地区」を設定し、面的・一体的なバリアフリー化の促進等について市が示す計画になります。

当マスタープランは、都市計画法第18条の2の市町村の都市計画に関する基本的な方針や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条の地域公共交通計画、その他関連計画と連携・整合した上で、促進地区のバリアフリー化に関する基本的な方針、設定する生活関連施設（高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他施設）及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路）などについて、検討することになります。

### ● 「移動等円滑化促進地区」のイメージ



## (2) これまでの取組

誰もが快適で自由に行動できる社会の実現に向け、本市では、これまでもバリアフリーとユニバーサルデザインの考え方を取り入れたハード、ソフト両面での取組が行われております。なお、代表的な取組は、以下のとおりです。

事業名	事業内容	担当所属
公衆便所整備事業	公衆便所を清潔で快適に利用できるよう、老朽化した施設の建替えや改修を行います。	環境部 3R推進課
環状道路等街路整備事業	安全・円滑な道路交通や地域間のアクセス向上を図るため、環状道路網を構成する都市計画道路の整備を進めます。	建設部 道路建設課
無電柱化促進事業	災害に強い道路環境整備、安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上・改善のため、無電柱化の推進を図ります。	建設部 道路建設課
通学路安全対策事業	登下校中の児童を巻き込む悲惨な交通事故が全国で多発したことを受け、対策工事等により通学路における安全対策の継続的な強化を図ります。	建設部 道路建設課 道路維持課
交通安全施設整備事業	市民が安心して暮らせる生活環境の実現のため、交通安全施設（カーブミラー等）の整備を実施します。	建設部 道路維持課
大町土地区画整理事業	中心市街地の空洞化を防止し活性化を図るため、宅地の整理を行い街区の再編を推進します。	都市構想部 区画整理課
土地区画整理事業	区画整理の手法により宅地の整理を行い、安全で安心して暮らせる都市基盤の整備を推進します。	都市構想部 区画整理課
公園整備事業	地域住民の憩いの場、活動の場として、日常的な利用に供される都市公園の整備を図ります。	都市構想部 公園緑地課
公園トイレ整備事業	老朽化したトイレのユニバーサルデザイン化を進め、施設利用者の利便性の向上を図ります。	都市構想部 公園緑地課
小中学校施設環境整備事業	老朽化した学校施設の改修をはじめ、近年の気候変動や社会環境の変化等に対応するための改修を計画的かつ継続的に行う。	教育総務部 総務課
小中学校長寿命化改修事業	校舎の老朽化対策及び財政コストの抑制・平準化として、施設の適正な規模・配置を踏まえた長寿命化改修を行い、安全・安心な学校環境づくりを進めます。	教育総務部 総務課
防犯灯設置事業	市道等への防犯灯の設置を進めるとともに、防犯灯の光源をLED灯へ段階的に変更します。	市民部 セーフコミュニティ課

事業名	事業内容	担当所属
社会福祉施設整備事業	社会福祉法人等が設置する社会福祉施設等の施設整備に要する費用の助成を行います。	保健福祉部 障がい福祉課
高齢者にやさしい住まいづくり助成事業	高齢者が転倒等により、要介護状態になることを防止するため、自宅への手すりの取り付けや段差解消等の軽易な住宅改修費用の一部助成を行います。	保健福祉部 健康長寿課
老人福祉施設等整備補助事業	高齢者が地域において生きいきと安心して暮らせるよう、老人福祉施設等の整備に要する費用の補助を行います。	保健福祉部 介護保険課
地域生活拠点型再開発事業	老朽化した市街地環境の整備改善及び市街地住宅の供給に資するため、土地利用の共同化、高度化等に寄与する優良建築物等の整備を支援します。	都市構想部 都市政策課
市街地再開発事業	中心市街地の計画的な再開発に対し、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能を更新し公共の福祉に寄与する再開発事業を支援します。	都市構想部 都市政策課
ユニバーサルデザイン推進事業	UD社会の実現のため、市民・市民活動団体・事業者・行政が協働でユニバーサルデザインの推進を図ります。	市民部 市民・NPO活動推進課
交通安全活動事業	交通事故をなくすため、セーフコミュニティ活動を推進しながら、交通安全教室、市民大会等を実施するとともに、交通安全活動団体の活動を支援します。	市民部 セーフコミュニティ課
多文化共生推進事業	外国人住民等の利便性向上とともに、観光誘客及び交流人口の増加を図るため、情報媒体の多言語化のほか、外国人住民等とのコミュニケーション能力向上を推進します。	文化スポーツ部 国際政策課
ひとり暮らし高齢者等緊急通報システム事業	心身に支障のあるひとり暮らし高齢者等の在宅生活での不安感解消と事故発生を防止するため、緊急時に緊急通報受信センターと連絡できる機器の貸与を行います。	保健福祉部 地域包括ケア推進課
通学路等交通安全確保事業	道路管理者、警察、学校、地域の関係団体が合同で通学路の安全点検を行い、安全対策の継続的な強化を図ります。	学校教育部 学校教育推進課
<p>この他にも、利用者の利便性向上や施設の機能強化、バリアフリー化を図るため、「郡山駅東口整備事業（※1）」、「新駅設置事業（郡山富田駅の整備）（※2）」、「安積永盛駅西口広場改修事業」などが実施されています。</p>		

※1「郡山駅東口整備事業」:

郡山駅東口において、利用者の利便性向上、交通結節点の機能強化の一環としてエレベーター及びエスカレーター等の整備を行い、バリアフリー化を図りました。



※2「新駅設置事業（郡山富田駅の整備）」:

公共交通の利用促進や地域の活性化、さらには災害時における物資輸送ルートや避難者の移動手段を確保するため、磐越西線の郡山駅から喜久田駅間に新駅「郡山富田駅」の設置、南北自由通路及び駅前広場等、ユニバーサルデザインの考えを取り入れた周辺環境の整備を実施しました。



### (3)本市のバリアフリーに関する課題

第1章で整理した本市の現状や、関係団体からの意見等を踏まえ、バリアフリーに関する課題を整理します。

#### ① 本市の現状

- 人口減少、少子高齢化が進行する中、自動車運転の困難な高齢者が増加する見込み。
- 交通分担率では、自動車を利用する方の割合がいまだに高く、公共交通の利用者は減少傾向にある。これにより郊外部でのバス路線廃止が進んでいる。
- 郡山市立地適正化計画を策定し、「すべての市民が安心して暮らせる拠点と公共交通ネットワークの形成」を基本方針に掲げ、コンパクトなまちづくりを目指す。

#### ② 市民等意識調査（第二次こおりやまユニバーサルデザイン推進指針より）

##### ●日頃よく利用する施設について

・「施設に駐車場がない、台数が少ない」、「予約など利用手続きが面倒」、「案内表示が分かりにくい」等の不便さ。

##### ●日頃よく利用する歩道や道路、公共交通について

・「歩道が狭い、歩道が連続していない」、「防犯灯など照明が少ない」、「運転マナーが悪い」等の不便さ。

##### ●ユニバーサルデザインのまちづくり推進について

・「安全で快適な歩道や自転車道の整備」、「利用しやすい公共交通機関の普及」等が求められている。

#### ③ こおりやまユニバーサルデザイン推進協議会から市への提言（※資料編 資料-2 参照）

##### ●提言① 誰にでも利用しやすい交通・移動について

・誰もが歩道をスムーズに、安心して通れるように、エレベーターの設置、歩道の段差解消や除雪を徹底する。

##### ●提言② 誰にでも利用しやすい施設について

・長い距離を歩いて移動することが困難な人の利便性向上のため、施設の近くに駐車場を多く設置する。また、誰もが施設内へ不自由なく出入りでき、ステージにも容易に登壇できる等のバリアフリー化を進める。

・人が多く集まる施設においては、ピクトグラム、多言語表示及び案内・誘導の目印となる色を含め、統一した案内板を設置する。

・郡山駅を含め、施設内にくつろげるベンチや、駅の周辺に休憩できる公園を増やす。また、多目的トイレの数を充実させ、個々のトイレ内の非常用ボタン等の配置を統一する。

##### ●提言⑦ 誰にでも分かりやすい案内と観光について

・電車やバスの乗り換え、目的地までの距離等を分かりやすく示す案内板を設置する。

・道路標識や案内板をより大きくかつ見やすいものとし、外国人にも分かりやすくするため多言語表記にする。

##### <参考意見>

・通行量の多い横断歩道内に、エスコートゾーンを設置する。

・誰もが乗り降りしやすいノンステップバス等の低床型バスの普及に努める。

・鉄道とバスで共通して利用できるICカード乗車券を導入する。

#### (4) バリアフリー化の推進に関する基本的な方針及び目標

##### ① 基本的な方針

バリアフリー化の推進に係る基本的な方針については、上位計画である「郡山市まちづくり基本指針【あすまちこおりやま】」の大綱Ⅴ「暮らしやすいまちの未来」に位置付けられた分野別将来構想を基本とし、併せて関連する「第二次こおりやまユニバーサルデザイン指針」、「郡山市都市計画マスタープラン」、「郡山市総合交通計画マスタープラン」等との整合・調和を図り、以下のとおり定めます。

すべての人が安心して円滑に移動でき、  
快適に暮らせるまち

共生社会の実現に向け、幅広い関係者が連携しながら、ハード・ソフト両面でのさらなるバリアフリー化を推進し、障がいの有無や年齢、性別等にかかわらず、すべての人が「住んでいてよかったなと思えるまち」、「安心して暮らせるまち」、「思いやりがあり、誰にでも優しいまち」、「どこにでも自由に行けるまち」を目指します。

##### ② 計画の目標

基本的な方針の実現に向け、旧バリアフリー基本構想で定めた方針やバリアフリーに関する課題等を踏まえつつ、以下「3つの目標」を設定します。

###### **目標 1** 安全・安心に継続的かつ計画的な施設整備

⇒ 高齢者や障がい者等が自立した日常生活を営むことができる社会構築に向けた環境整備が求められています。整備に当たっては継続的かつ計画的に進めます。

###### **目標 2** みんなで支え合う心のバリアフリーの推進

⇒ 施設や車両等のハード整備だけでなく、高齢者、障がい者等の移動等円滑化に関する理解及び協力、いわゆる「心のバリアフリー」が不可欠です。ハード整備に加え、わかりやすい情報発信や教育など、ソフト施策も併せて進めます。

###### **目標 3** 市民・事業者・行政が連携した取組の推進

⇒ バリアフリー化に関係する方々は多岐にわたります。市民、事業者、行政が連携し、重点的・一体的なバリアフリー化に関する取組推進を図ります。

#### (5) 移動等円滑化促進地区の考え方

「移動等円滑化促進地区」は、バリアフリー化を促進することが特に必要であると認められる地区であり、当促進地区の要件は、バリアフリー法第2条第23号及び同法第3条第1項に基づき、国が定めた「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、以下のとおり示されています。

イ 生活関連施設の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。

【基本方針】⇒ 原則として、生活関連施設がおおむね3以上所在。

ロ 生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。）について移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められる地区であること。

【基本方針】⇒ 高齢者、障害者等の移動や施設利用の状況、土地利用や諸機能の集積の実態、将来の方向性等の観点から総合的に判断。

ハ 当該地区において移動等円滑化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。

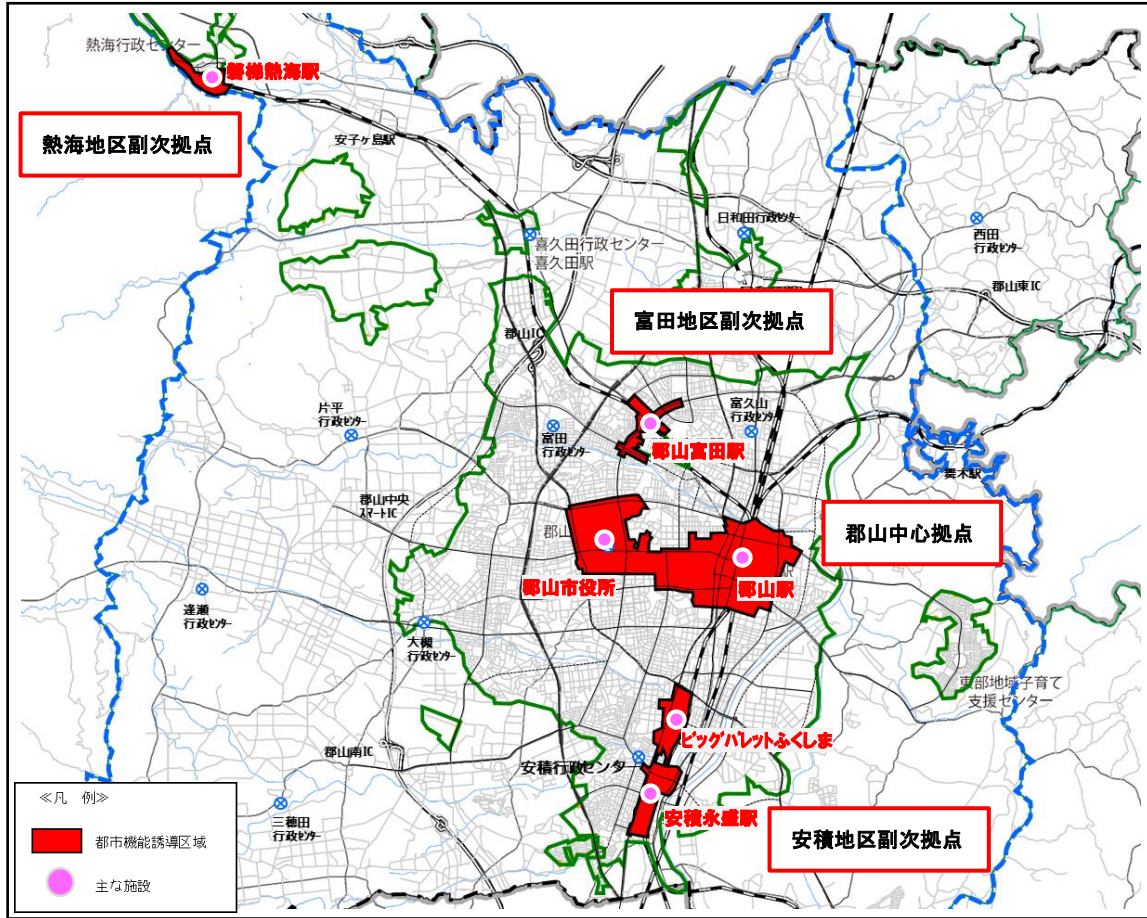
【基本方針】⇒ 都市機能としては、高齢者、障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能などを想定。

「移動等円滑化促進地区」については、上述の地区要件を踏まえるとともに、都市基盤や都市サービス施設の立地、既存ストックの有効活用、地域の実情など、まちづくりの観点を含めて総合的に判断する必要があります。

このため、本市においては、都市計画マスタープランの将来都市構造を踏まえつつ、医療、福祉、商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導・集約し、各種サービスの効率的な提供を図る区域として、郡山市立地適正化計画で設定している「都市機能誘導区域」を基本に検討することとします。

なお、本市の「都市機能誘導区域」は、以下に示す区域となっています。

【都市機能誘導区域及び中心施設】



(6) 促進地区の設定

上記に示した都市機能誘導区域をもとに、都市基盤や都市サービス施設の立地状況、さらにはバリアフリー化を推進するに当たっての優先順位等も考慮した上で、以下に示す4つの地区を「移動等円滑化促進地区」に設定します。

【移動等円滑化促進地区の設定】 (※詳細な設定等は(8)各移動等円滑化促進地区で示します。)

◆都市機能誘導区域	◆促進区域の検討箇所	◆促進区域への設定
郡山中心拠点	郡山駅周辺	⇒設定する
	郡山市役所周辺	⇒設定する
富田地区副次拠点	郡山富田駅周辺	⇒設定する
安積地区副次拠点	安積永盛駅周辺	⇒設定する
	ビッグパレットふくしま周辺	⇒設定しない。都市サービス施設等の集積状況を見ながら今後検討。
熱海地区副次拠点	磐梯熱海駅周辺	⇒設定しない。都市サービス施設等の集積状況を見ながら今後検討。



## (7)生活関連施設及び生活関連経路の設定

### ① 生活関連施設 (※詳細な設定等は(8)各移動等円滑化促進地区で示します。)

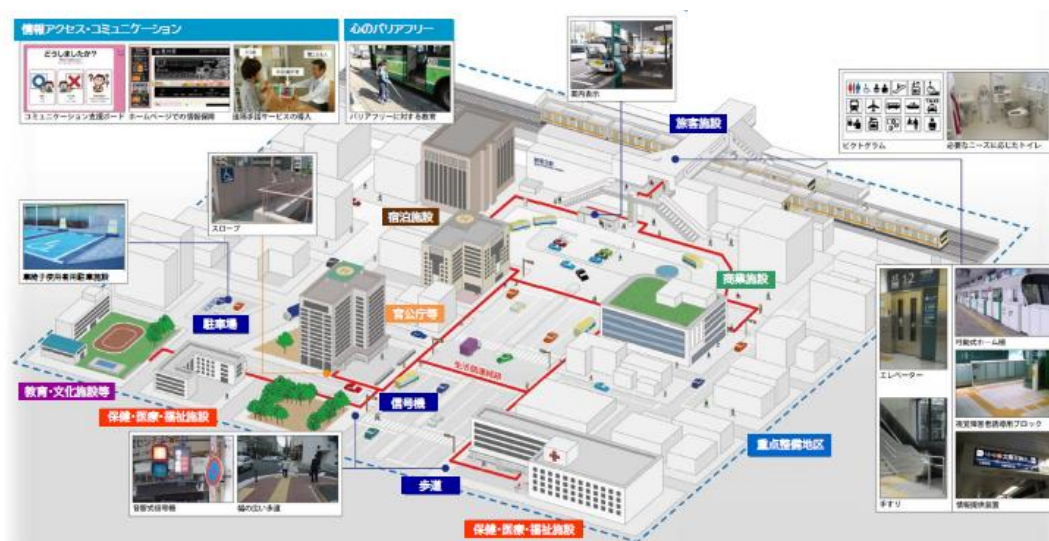
「生活関連施設」は、促進地区内において、高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活で多く利用される旅客施設や官公庁施設、福祉施設、商業施設など、バリアフリー化を進めることが重要となる施設です。これらの施設は、公民問わず様々な施設が該当することから、当マスタープランにおいて、想定する施設をあらかじめ明示するものです。なお、設定する施設については、特定事業(※1)の実施を課すものではありませんが、建物の新築、更新等の際には、バリアフリー化基準への適合が義務付けられております。

※1 特定事業： バリアフリー法第2条第25号に示す「公共交通特定事業」、「道路特定事業」、「路外駐車場特定事業」、「都市公園特定事業」、「建築物特定事業」、「交通安全特定事業」及び「教育啓発特定事業」となります。なお、後述のバリアフリー基本構想にこれら事業を定めた場合、事業を実施する者は、特定事業計画の作成が必要になります。

本市の「生活関連施設」については、「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン(令和3(2021)年3月)国土交通省」で示された施設を踏まえて設定することとします。

### ② 生活関連経路 (※詳細な設定等は(8)各移動等円滑化促進地区で示します。)

「生活関連経路」は、生活関連施設相互間の経路であり、バリアフリー化を進めることが重要となる経路です。当経路の設定に当たっては、既存の道路が基本となりますが、今後整備が予定されている路線等も考慮しながら設定します。



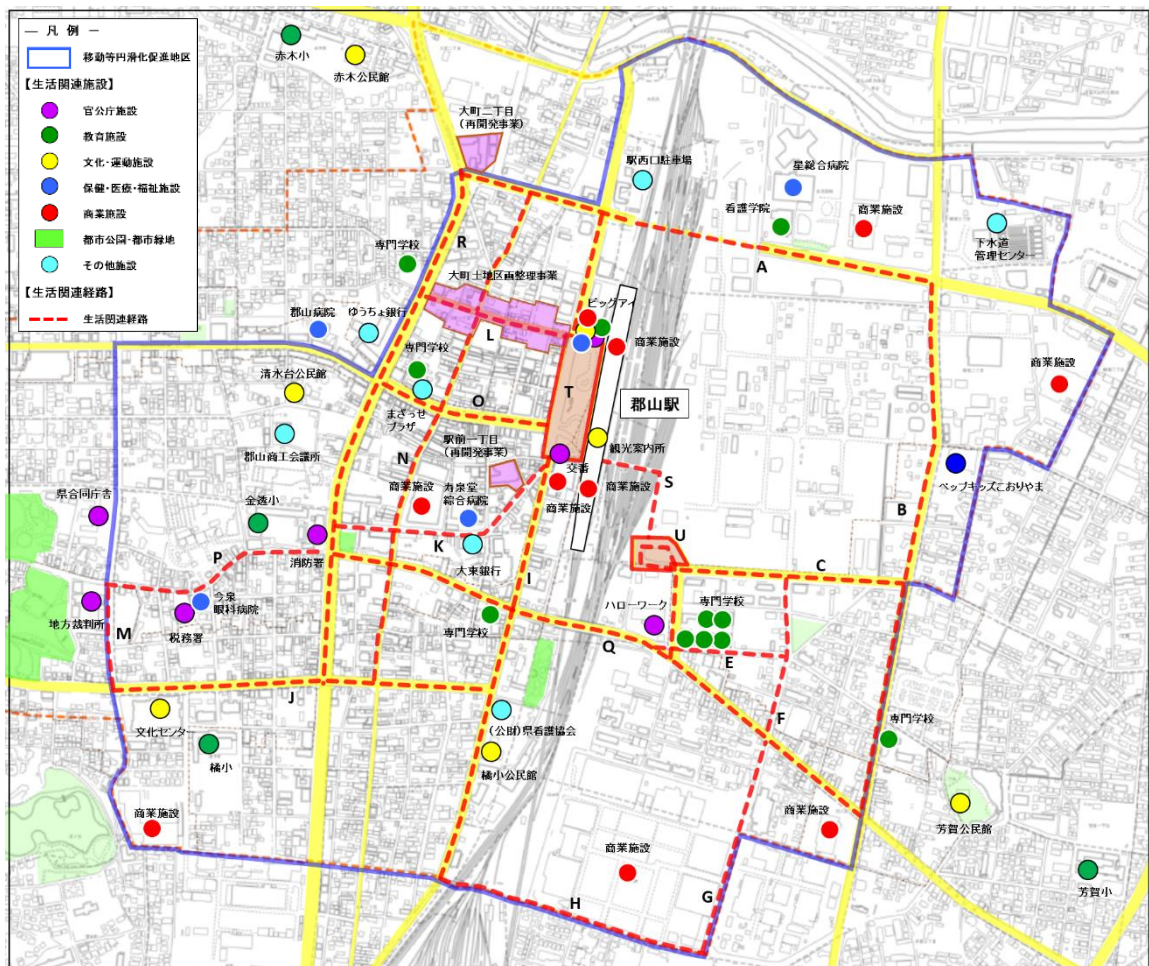
(8) 各移動等円滑化促進地区

① 郡山駅周辺地区

区域の設定範囲については、郡山市立地適正化計画における「都市機能誘導区域」を踏まえつつ、移動等円滑化促進地区内の核となる施設（郡山駅）を中心におおむね 800 m の徒歩圏内（※1）を目安とします。

※1 おおむね 800mの徒歩圏内：「都市構造の評価に関するハンドブック」（平成 26（2014）年）国土交通省）で示す数値を採用。

【移動等円滑化促進地区、生活関連施設及び関連経路】



#### ア) 地区の状況及びバリアフリー化の考え方

本市は、こおりやま広域圏のけん引役として、圏域全体の発展、圏域住民の暮らしを支える役割が期待され、その中において郡山駅周辺地区は、都市圏の中心にふさわしい拠点性と求心力を備えた高次な都市機能の集積とともに、円滑な交通体系の構築が求められています。このことから、これまでに大町横塚線や駅前大通り等の幹線道路の整備、郡山駅西口等の市街地再開発事業の実施、郡山駅構内をはじめ、駅東口など施設のバリアフリー化、フロンティア通り等、回遊性向上のための道路高質化、さらに現在、本市の玄関口にふさわしい市街地形成を図るための大町土地区画整理事業を進めています。

今後は、本市が有する地理的優位性のもと、郡山駅周辺地区の充実した交通網及び都市基盤を有効活用し、利便性の高い都市機能サービスを提供する拠点として、行政、交通事業者、民間事業者及び利用者が一体となり、公共交通機関をはじめ、各種建築物、道路、公園等、面的なバリアフリー化により回遊しやすい都市環境の確保及び心のバリアフリーに関する取組を推進していきます。

#### ●郡山駅西口周辺



イ) 地区の概要

【生活関連施設】

	地区の面積	約 235 ヘクタール
生活 関 連 施 設	旅客施設	郡山駅、郡山駅西口バスターミナル
	官公庁施設	市民サービスセンター（ビッグアイ）、駅前交番、郡山消防署、郡山税務署、ハローワーク郡山《参考施設（区域外）郡山合同庁舎、福島地方裁判所》
	教育・文化・運動施設	郡山萌世高（ビッグアイ）、金透小、橘小、各専門学校、ふれあい科学館（ビッグアイ）、観光案内所、市民文化センター、清水台地域公民館、橘地域公民館《参考施設（区域外）赤木小、芳賀小、芳賀地域公民館、赤木地域公民館》
	保健・医療・福祉施設	今泉眼科病院、郡山病院、寿泉堂総合病院、星総合病院、長寿社会振興センター（ビッグアイ）、ペップキッズこおりやま
	商業施設	モルティ（ビッグアイ）、エスパル郡山、ピポット、アティ郡山、うすい百貨店、イオンタウン郡山、ヨークタウン郡山堤下、ヨークベニマル横塚店、ヨークベニマル方八町店、郡山東ショッピングセンター
	都市公園、都市緑地	本町緑地、中町緑地《参考施設（区域外）21世紀記念公園、麓山公園》
	その他施設	郡山駅西口駐車場、郡山商工会議所、ゆうちょ銀行、大東銀行、まごっせプラザ、下水道管理センター、県看護協会



【生活関連経路】

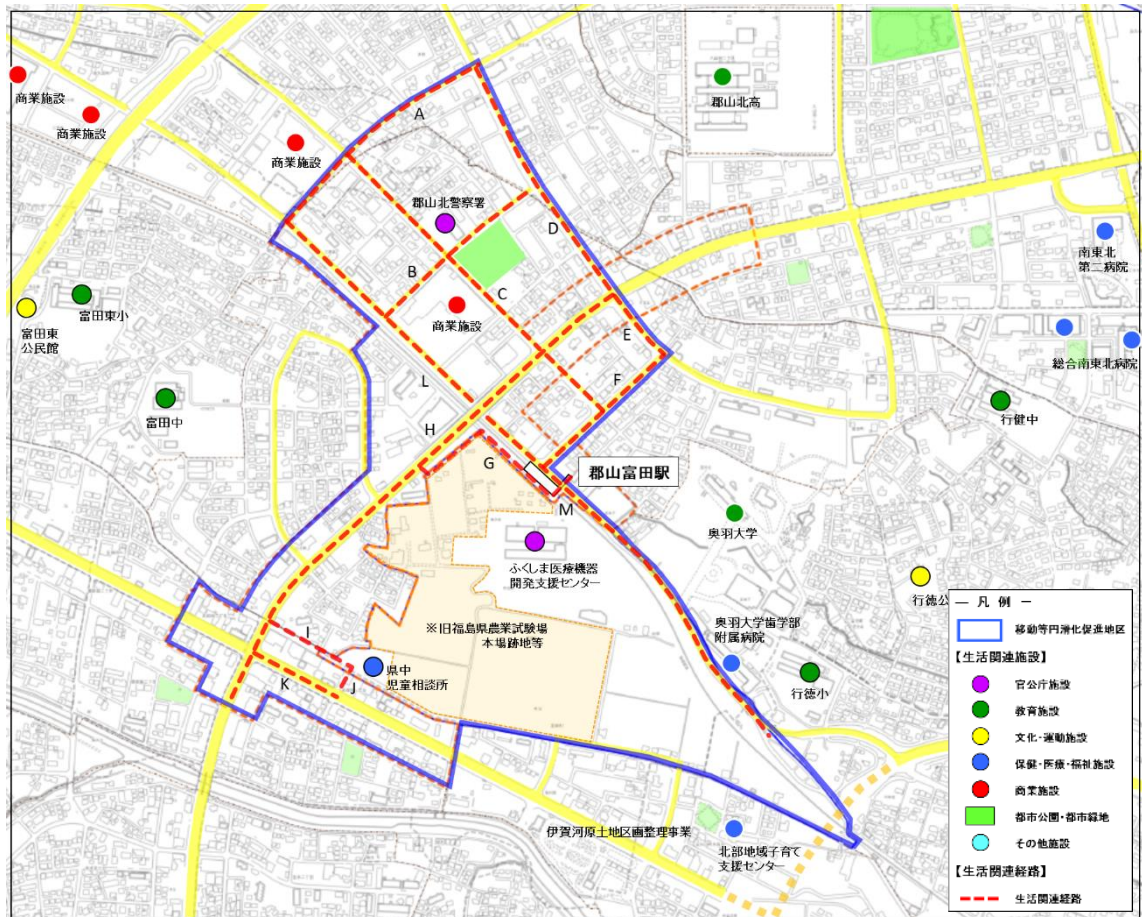
生活 関 連 経 路	A: (市 1-75) 向河原大町線 【(都 3・3・131) 大町横塚線】	B: (市 1-52) 日出山久保田線 【(都 3・4・111) 東部幹線】
	C: (市 1-56) 赤沼方八町線 【(都 3・3・132) 東部 1 号線】	D: (市 43904) 谷島町方八町二丁目線
	E: (市 43547) 芳賀一方八町二丁目 1 号線	F: (市 43092) 芳賀三方八町二丁目線
	G: (市 431036) 松木町 1 号線	H: (市 43090) 芳賀三丁目堤下町線
	I: (市 1-31) 大町大槻線 【(都 3・4・112) 駅前境橋線】	J: (市 1-32) 本町開成線 【(都 3・3・105) 本町谷地林線】
	K: (市 43328) 駅前一丁目中町 2 号線	L: (市 43337) 駅前二長者二丁目線 【(都 7・3・171) 日の出通り線】
	M: (市 43747) 堤下町堂前町 4 号線	N: (県) 須賀川二本松線 【(都 3・5・119) 須賀川二本松線】
	O: (県) 郡山停車場線 【(都 3・4・107) 郡山駅庚垣原線】	P: (県) 郡山湖南線
	Q: (県) 小野郡山線 【(都 3・4・113) 飯豊郡山線】	R: (県) 郡山大越線 【(都 3・4・2) 国道 4 号線】
	S: (その他) 郡山駅東西自由通路	T: (その他) 郡山駅西口駅前広場 【(都 3・4・107) 郡山駅庚垣原線】
	U: (その他) 郡山駅東口駅前広場 【(都 3・3・132) 東部 1 号線】	



## ② 郡山富田駅周辺地区

区域の設定範囲については、郡山市立地適正化計画における「都市機能誘導区域」を踏まえつつ、移動等円滑化促進地区内の核となる施設（郡山富田駅）を中心におおむね 800 m の徒歩圏内を目安とします。

### 【移動等円滑化促進地区、生活関連施設及び関連経路】



### ア) 地区の状況及びバリアフリー化の考え方

郡山富田駅周辺地区については、郡山駅から北西約 3 km に位置し、1992（平成 4）年以降に事業開始された富田東、八山田第二、伊賀河原地区等の土地地区画整理事業区域に隣接した地区です。当地区周辺は、近年、人口増加が著しく、今後も地区発展が期待できる開発ポテンシャルが高い拠点であり、平成 29（2017）年 4 月に、郡山富田駅が新設されました。

今後は、郡山富田駅を中心に郡山駅周辺の広域的な中心拠点を補完する考えのもと、当地区における充実した交通網及び都市基盤を有効活用し、利便性の高い都市機能サービスを提供する拠点のひとつとして、行政、交通事業者、民間事業者及び利用者が一体となり、公共交通機関をはじめ、各種建築物、道路、公園等、面的なバリアフリー化により回遊しやすい都市環境の確保及び心のバリアフリーに関する取組を推進していきます。

イ) 地区の概要

【生活関連施設】

	地区の面積	約 88 ヘクタール
生活 関 連 施 設	旅客施設	郡山富田駅
	官公庁施設	郡山北警察署、ふくしま医療機器開発支援センター
	教育・文化・運動施設	《参考施設（区域外）奥羽大学、郡山北高、行徳小、富田東小、富田中、行徳中、行徳地域公民館、富田東地域公民館》
	保健・医療・福祉施設	県中児童相談所、《参考施設（区域外）奥羽大学歯学部附属病院、総合南東北病院、南東北第二病院、北部地域子育て支援センター》
	商業施設	カインズホーム《参考施設（区域外）ヨークタウン八山田、ニトリ、ヤマダ電機》
	都市公園・都市緑地	（仮称）富田東中央公園《参考施設（区域外）八山田公園》
	その他施設	—

【生活関連経路】

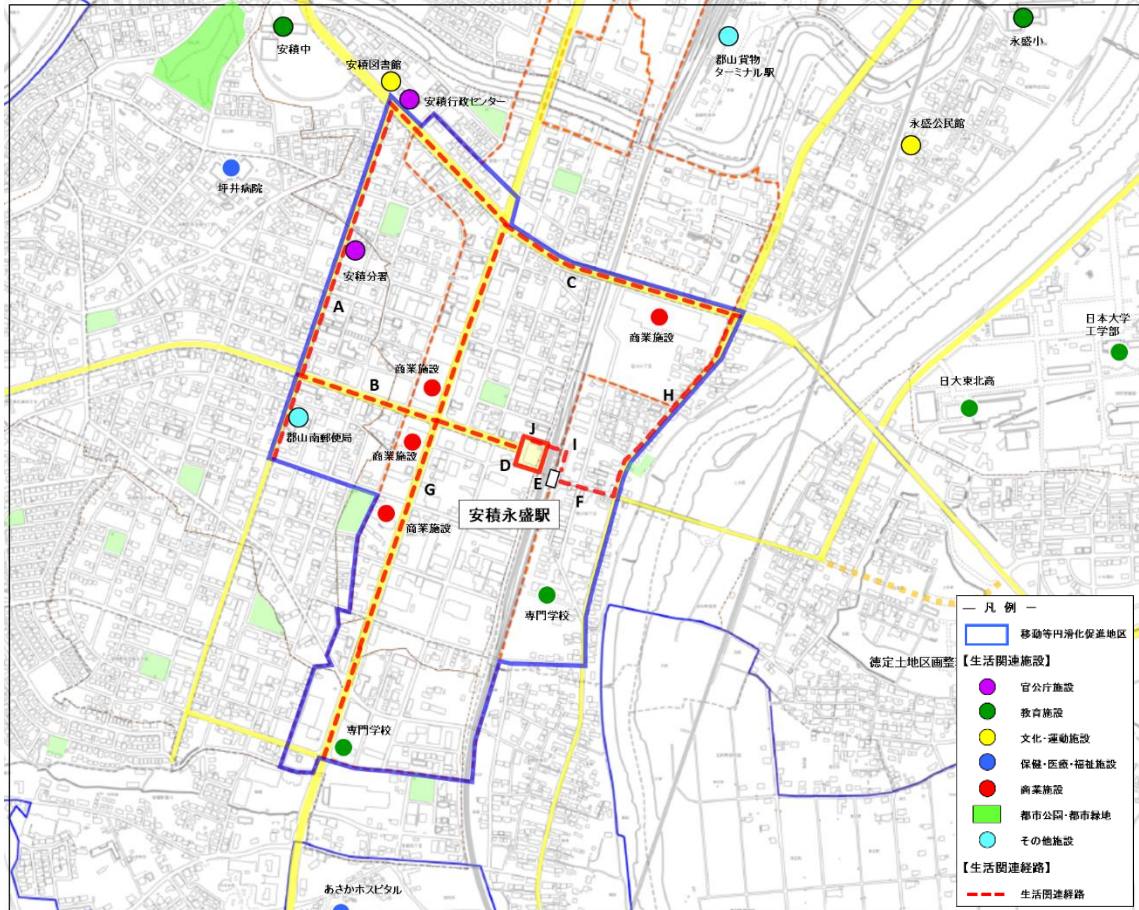
生活 関 連 経 路	A: (市 1-38) 桑野日和田線 【(都 3・3・143) 八山田 2 号線】	B: (市 431687) 富田東三丁目八山田西五丁目 3 号線 【(都 7・5・160) 富田東 4 号線】
	C: (市 431686) 富田東五丁目八山田西一丁目線 【(都 3・5・158) 喜久田富田線】	D: (市 431683) 富田東四丁目八山田西五丁目 2 号線 【(都 3・4・144) 八山田 3 号線】
	E: (市 431680) 富田東六丁目五丁目 2 号線 【(都 3・4・156) 富田東 2 号線】	F: (市 431679) 富田東五丁目 15 号線 【(都 3・4・155) 富田東 1 号線】
	G: (市 44355) 富田東一丁目 19 号線	H: (市 1-30) 荒井八山田線 【(都 3・3・104) 内環状線】
	I: (市 43444) 石堂池ノ上線	J: (市 431216) 名郷田二丁目 1 号線
	K: (市 1-36) 伊賀河原西柳作線 【(都 3・3・103) 郡山インター線】	L: (県) 荒井郡山線 【(都 3・4・154) 荒井郡山線】
	M(その他) (市 45535) 富田東五丁目富田東一丁目歩道線	



### ③ 安積永盛駅周辺地区

区域の設定範囲については、郡山市立地適正化計画における「都市機能誘導区域」を踏まえつつ、移動等円滑化促進地区内の核となる施設（安積永盛駅）を中心におおむね 800 m の徒歩圏内を目安とします。

#### 【移動等円滑化促進地区、生活関連施設及び関連経路】



#### ア) 地区の状況及びバリアフリー化の考え方

安積永盛駅周辺地区については、郡山駅から南に約 4.5 km に位置し、昭和 36 (1961) 年から昭和 46 (1971) 年に実施された安積第一土地区画整理事業区域に隣接、また、現在事業が進められている徳定土地区画整理事業区域に近接した地区です。当地区周辺には、日本大学工学部をはじめ、日本大学東北高校、帝京安積高校ほか専門学校等の高等教育機関が集積し、それら学生の通学に利用される安積永盛駅は、郡山駅に次いで利用者が多い鉄道駅になっています。

今後は、安積永盛駅を中心に郡山駅周辺の広域的な中心拠点を補完する考えのもと、当地区における充実した交通網及び都市基盤を有効活用し、利便性の高い都市機能サービスを提供する拠点のひとつとして、行政、交通事業者、民間事業者及び利用者が一体となり、公共交通機関をはじめ、各種建築物、道路、公園等、面的なバリアフリー化により回遊しやすい都市環境の確保及び心のバリアフリーに関する取組を推進していきます。



イ) 地区の概要

【生活関連施設】

	地区の面積	約 70 ヘクタール
生活 関 連 施 設	旅客施設	安積永盛駅
	官公庁施設	安積分署《参考施設（区域外）安積行政センター》
	教育・文化・運動施設	日本調理技術専門学校、郡山ヘアメイクカレッジ《参考施設（区域外）永盛小、安積中、安積図書館、永盛地域公民館》
	保健・医療・福祉施設	《参考施設（区域外）あさかホスピタル、坪井病院》
	商業施設	ケーヨーデイツー郡山安積店、ヨークベニマル安積町店、アメ横郡山店、ブックオフ郡山安積店
	都市公園・都市緑地	《参考施設（区域外）成山公園》
	その他施設	郡山南郵便局《参考施設（区域外）郡山貨物ターミナル駅》

【生活関連経路】

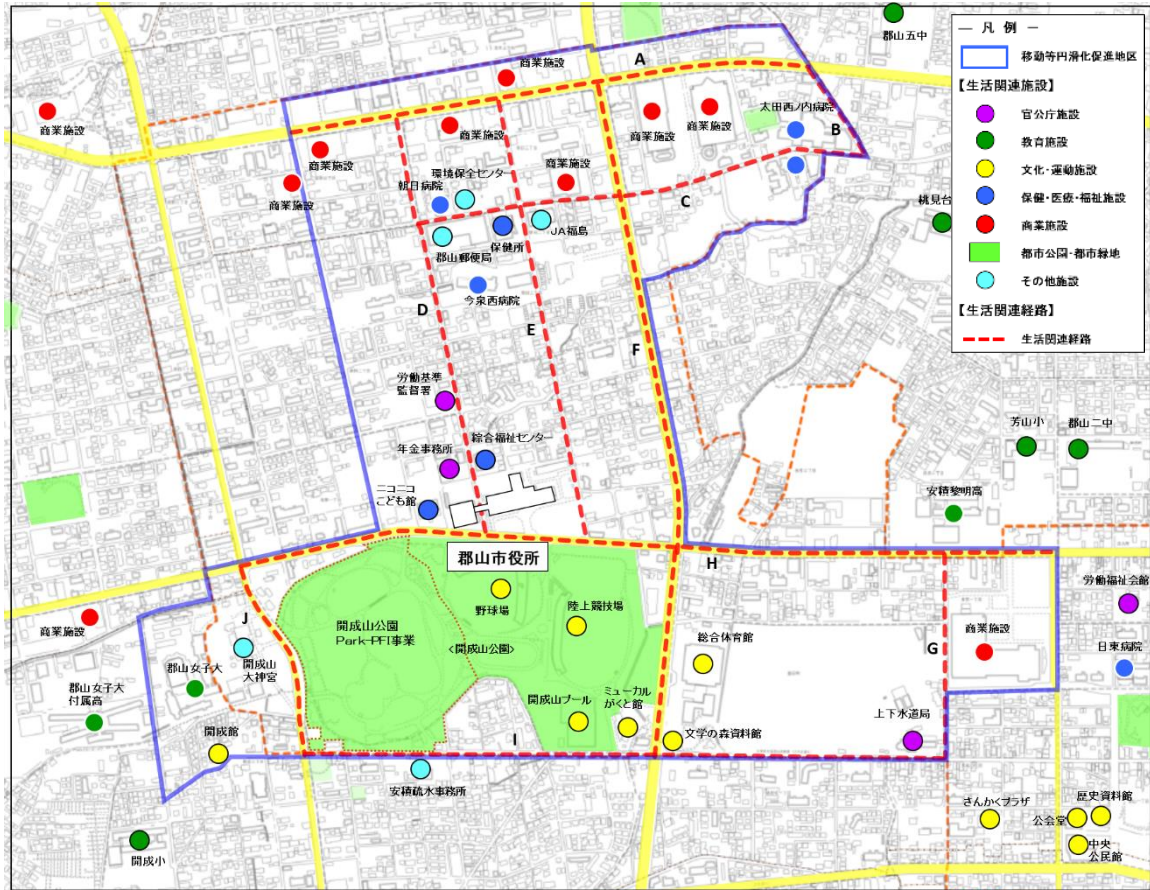
生活 関 連 経 路	A: (市 1-26) 安積成山線 【(都 3・5・125) 成山荒池線】	B: (市 1-22) 安積成田線 【(都 3・4・115) 前田端茂平線】
	C: (市 1-27) 笹川多田野線 【(都 3・3・106) 大黒田雷神線】	D: (市 331255) 安積三丁目二丁目 4 号線
	E: (市 33083) 安積三丁目二丁目 1 号線	F: (市 2-213) 徳定笹川二丁目線
	G: (県) 郡山停車場線 【(都 3・4・2) 国道 4 号線】	H: (県) 須賀川二本松線 【(都 3・4・111) 東部幹線】
	I: (その他) (市 35658) 笹川二丁目安積二丁目歩道線	J: (その他) 安積永盛駅西口広場 【(都 3・4・115) 前田端茂平線】



#### ④ 郡山市役所周辺地区

区域の設定範囲については、郡山市立地適正化計画における「都市機能誘導区域」を踏まえつつ、移動等円滑化促進地区内の核となる施設（安積永盛駅）を中心におおむね 800 mの徒歩圏内を目安とします。

#### 【移動等円滑化促進地区、生活関連施設及び関連経路】



#### ア) 地区の状況及びバリアフリー化の考え方

郡山市役所周辺地区については、郡山駅から西に約 2.5 km に位置し、官公庁施設をはじめ、教育、文化、運動、医療、福祉施設など、本市の枢要な都市機能が集積した地区であり、また、路線バスや循環バス等の交通網が整備・充実し、利便性の高い地区になっています。

今後は、郡山市役所を中心に広域的な拠点である郡山駅周辺地区と連動しながら、充実した交通網及び都市基盤を有効活用し、利便性の高い都市機能サービスを提供する拠点として、行政、交通事業者、民間事業者及び利用者が一体となり、公共交通機関をはじめ、各種建築物、道路、公園等、面的なバリアフリー化により回遊しやすい都市環境の確保及び心のバリアフリーに関する取組を推進していきます。

イ) 地区の概要

【生活関連施設】

	地区の面積	約 167 ヘクタール
生活 関 連 施 設	旅客施設	—
	官公庁施設	郡山市役所、郡山年金事務所、郡山労働基準監督署、上下水道局《参考施設（区域外）労働福祉会館》
	教育・文化・運動施設	郡山女子大学、文学の森資料館、ミューカルがくと館、開成館、総合体育館、郡山総合運動場（陸上競技場、野球場）、開成山プール、《参考施設（区域外）郡山女子大学附属高、安積黎明高、あさか開成高、芳山小、桃見台小、開成小、郡山二中、さんかくプラザ、公会堂、歴史資料館、中央公民館、桃見台地域公民館》
	保健・医療・福祉施設	保健所、朝日病院、今泉西病院、太田西ノ内病院、総合福祉センター、ニコニコこども館《参考施設（区域外）日東病院》
	商業施設	トステムビバ、ゼビオ郡山、イトーヨーカドー、ヴィクトリアゴルフ、東京インテリア家具、ザ・モール郡山《参考施設（区域外）建デポ郡山、みどり書房、ヨークタウン島》
	都市公園	開成山公園《参考施設（区域外）21世紀記念公園、島中央公園》
	その他施設	環境保全センター、郡山郵便局、開成山大神宮、J A福島さくら、《参考施設（区域外）安積疏水事務所》

【生活関連経路】

生活 関 連 経 路	A: (市 1-35) 若葉桑野線 【(都 3・3・102) 下河原町東線】	B: (市 43362) 咲田一桑野四丁目線
	C: (市 43401) 西ノ内二桑野三丁目 1 号線	D: (市 2-158) 桑野一丁目五丁目線
	E: (市 43382) 朝日一丁目並木五丁目 1 号線	F: (市 1-30) 荒井八山田線 【(都 3・3・104) 内環状線】
	G: (市 43199) 池ノ台長者一丁目線	H: (県) 河内郡山線 【(都 3・4・107) 郡山庚垣原線】
	I: (県) 郡山湖南線	J: (国) 国道 49 号 【(都 3・5・3) 新潟平線】

### (9) 移動等円滑化の促進に関して

バリアフリー化の考え方については、前項の(8)各移動等円滑化促進地区において、地区ごとにそれぞれア) で記載したとおりであり、併せて、施設ごとのバリアフリー化に関しては、以下に示す取組など促進していきます。

なお、生活関連施設や生活関連経路の整備に当たっては、バリアフリー法の第三章に定める各施設等の移動等円滑化基準や国の各種ガイドライン等を踏まえ、これら基準に適合するよう努めます。

	施設ごとのバリアフリー化の取組
共通事項	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 段差解消の推進</li><li>・ 視覚障がい者誘導ブロックの設置推進</li><li>・ わかりやすい案内板の設置（ピクトグラムの活用やデザインの統一化等）推進</li></ul>
公共交通	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 駅やバスターミナル等の旅客施設における乗継・待合環境の整備推進（上屋やベンチの設置等）</li><li>・ ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入推進</li><li>・ 案内表示の多言語化を推進</li></ul>
道路交通	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 無電柱化道路の整備推進</li><li>・ 安全で快適に通行できる自転車レーン・歩道の整備推進</li><li>・ 舗装の劣化や街路樹の根上がり等への適切な管理</li><li>・ エスコートゾーンの設置推進</li></ul>
建築物	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 道路と敷地など、歩行動線上の段差解消</li><li>・ 障がい者のトイレや駐車場の設置推進</li></ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 高齢者や障がい者等のための施設の適正な利用推進</li><li>・ 可能な範囲での声かけや手助けの実施推進</li><li>・ 横断歩道等での違法駐車などの指導</li><li>・ 歩道上での看板設置や商品展示等の防止</li></ul>

## (10) 移動等円滑化の促進に向けた役割分担等

バリアフリー化に向けては、市民意見の把握に努めるとともに、計画的かつ効果的な整備を進めていくため、これまで以上に、市民、事業者、行政が連携しながら、面的・一体的なバリアフリー化を推進します。

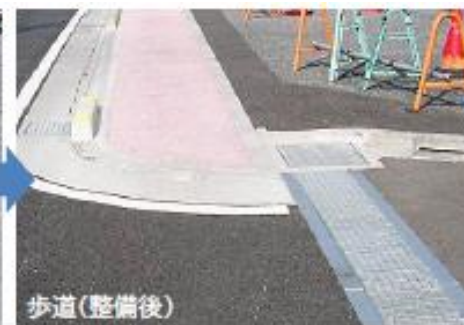
また、これらには、心のバリアフリーの観点等を含めたソフト対策の推進を図り、ハード・ソフト両面による整備効果の向上を目指します。併せて、施設設置管理者や生活関連施設等の利用に関する利害関係者が作成するバリアフリー化の促進方針及び基本構想の提案に備えた環境整備を進めます。

	主な役割
市民	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー化に対する点検や評価等への協力</li> <li>・人の多様性や相違の理解や気遣い、思いやりの実践</li> </ul>
事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続的かつ計画的なバリアフリー事業の実施</li> <li>・従業員等へのバリアフリー教育の推進</li> </ul>
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続的かつ計画的なバリアフリー事業の実施</li> <li>・バリアフリーに関する啓発及び教育の推進</li> <li>・関係機関との連携によるバリアフリー化の推進体制の構築</li> <li>・バリアフリー化に関する提案制度の活用 に備えた環境整備</li> </ul>

### ●まちなかのバリアの点検や話し合い



### ●バリアフリー事業の実施



## (11) ソフト施策の取組

### ① 心のバリアフリーの推進に当たって

建築物や道路、公園施設などのハード整備が進んでも、市民一人ひとりが高齢者や障がい者等の特性を理解し、接することができなければ、真の意味でのバリアフリー化は図れないものと考えます。高齢者や障がい者等の自立した日常生活、社会生活を確保することの重要性について、市民一人ひとりが関心を持ち、理解を深め、協力し支え合うことができる社会構築に向け、積極的な啓発・広報活動、幅広い教育等が求められています。

また、近年においては、訪日外国人観光客の増加等に伴い、求められる心のバリアフリーも多様化している状況です。

#### 《心のバリアフリーについて》

「心のバリアフリー」は、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことです。

「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」（平成 29（2017）年 2 月ユニバーサルデザイン 2020 関係閣僚会議決定）においては、次の 3 点が「心のバリアフリー」を体现するためのポイントとして示されています。

- ① 障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル（※1）」を理解すること。
- ② 障害のある人（及びその家族）への差別（不当な差別的取扱い及び合理的配慮（※2）の不提供）を行わないよう徹底すること。
- ③ 自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。

### ② 心のバリアフリーに関する取組

心のバリアフリーの推進に当たっては、高齢者や障がい者等が社会の中でどのように生活しているのかを認識することが大切になります。

市民一人ひとりが、困っている高齢者や障がい者等へ声掛けや手助けを積極的に行うなど、行動につなげることも必要です。また、車両の優先席や車いす使用者用の駐車施設、車いす使用者が利用できるトイレなど、高齢者や障がい者等が円滑に利用できるような配慮について、理解と協力も必要となります。

心のバリアフリーに関する取組については、「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン（令和 3（2021）年 3 月）国土交通省」において、以下のとおり示されています。

(1) 実際に行動につなげるための支援となる幅広い教育活動の推進

- ・誰もが手助けできるようにするための住民向けマニュアルの作成・普及
- ・障害者等との交流や車いす体験活動など小・中・高等学校の教育活動の推進
- ・公共交通を活用し障害者等の疑似体験を学ぶ「バリアフリー教室」開催
- ・人の移動や切符購入サポート等を行うボランティア活動に対する取組支援
- ・当事者参加型の教育プログラム（ブラインドサッカー等）の取組推進
- ・マニュアルや教育プログラムの普及・啓発等を通じた取組推進

(2) 理解を深めるための啓発・広報活動の推進

- ・バリアフリー推進の功績者表彰等、優れた取組の普及・啓発の促進
- ・各種障害を対象としたマークや高齢者運転者標識等の普及を通じた障害者、高齢者、妊婦や子供連れの人等の抱える困難やニーズの理解促進
- ・住民の正しい理解を深めるための啓発・広報活動の実施

③ 本市におけるソフト施策の検討

バリアフリーに関し本市においても、以下により様々な事業を実施しているところです。今後も引き続き、行政はもとより、市民、事業者と連携し、高齢者、障がい者等の移動等円滑化に関する理解及び協力について、みんなが支え合い、つながっていく心のバリアフリーとなるよう、種々の取組を推進していきます。

取組の内容	担当所属
「こおりやまこころのバリアフリーガイドブック」を作成し、障がい別の特徴や様々な障がいを抱えた人のサポートの方法などを紹介。	保健福祉部 障がい福祉課
マタニティマーク、ヘルプマーク、介助犬マーク、窓口での対応表示（筆談や手話等）など、配慮の必要性を示すマーク等の普及啓発。	
耳が聞こえない人への理解を目的に、市内の医療機関や学校関係、町内会等を対象とした手話講座を実施。	
誰もが暮らしやすいユニバーサルデザインのまちを実現するため、市民ボランティアを募集・登録し、市と一緒にユニバーサルデザインについて普及啓発。	市民部
子どもたちがユニバーサルデザインを学び、思いやりの行動を身につけるきっかけとなるよう、小学生向けの学習教材「思いやりのとびら」を作成。	市民・NPO活動推進課
運動技能の程度、性別や障がいの有無にかかわらず、スポーツとの多様な関わり方（する・みる・支える・知る活動）を通し、豊かなスポーツライフ実現のための資質・能力を育成。	文化スポーツ部 スポーツ振興課

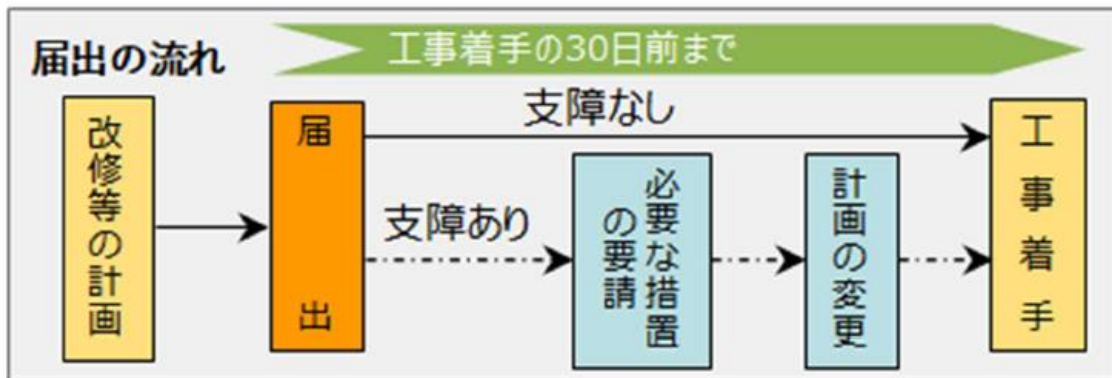
(12)届出制度

バリアフリーマスタープランで定める「移動等円滑化促進区域」の区域内において、旅客施設の建設、道路の新設（※1）など、他の施設と接する部分の構造の変更等を行う場合、これらを実施する道路管理者、公共交通事業者等は、行為に着手する日の30日前までに市町村への届出が義務付けられています。（バリアフリー法第24条の6）

また、市町村は、届出に係る行為がバリアフリー化を図る上において、支障があると認めるときには、届出者に対し、行為の変更等の必要な措置を要請することができることとなっており、これにより、バリアフリー化に配慮した事業内容への調整を図ります。

※1 旅客施設の建設、道路の新設：旅客施設は生活関連旅客施設に限られ、また、道路は、生活関連経路である道路法による道路に限られる。

●行為の届出の流れ



届出の対象となる施設及び行為は、バリアフリー法施行令第27条の規定で示されており、以下のとおりになります。

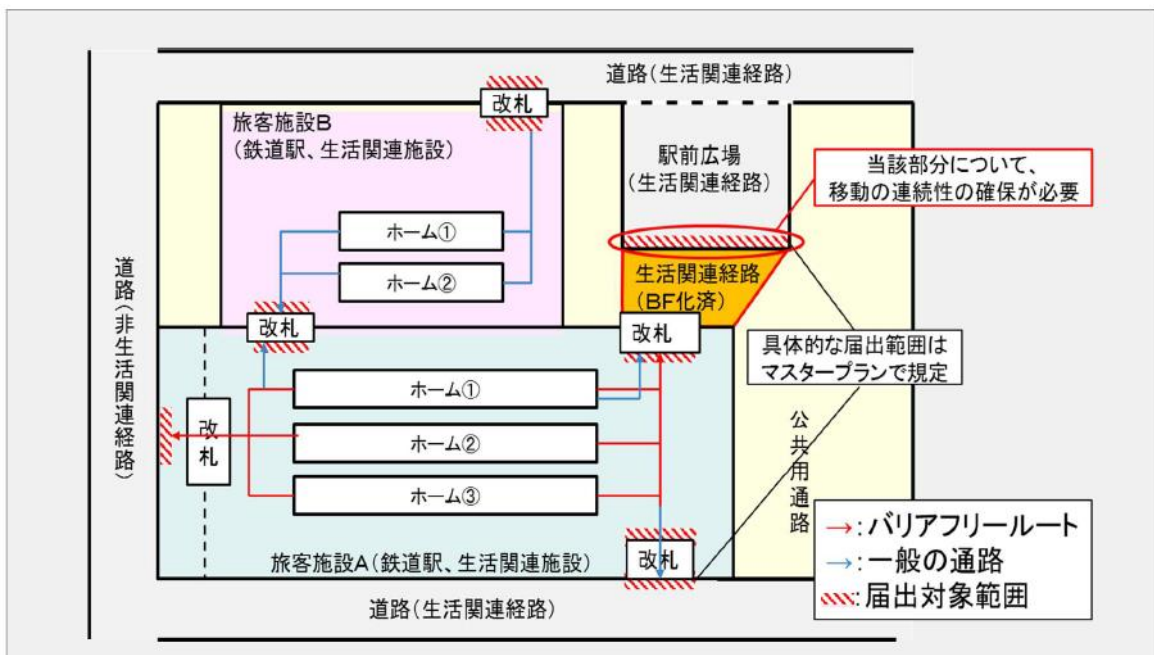
届出施設	届出対象となる行為
旅客施設 (生活関連施設)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他の生活関連旅客施設との間の出入口</li> <li>・生活関連経路を構成する道路法による道路、又は、市町村が指定する一般交通用施設との間の出入口</li> <li>・バリアフリールートとの出入口</li> </ul>
道 路 (生活関連経路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活関連旅客施設の出入口、又は、市町村が指定する生活関連経路を構成する一般交通用施設</li> </ul>



《本市における届出の対象》

地区名	旅客施設	道路等	届出の範囲
郡山駅周辺地区	J R 郡山駅	郡山駅西口駅前広場	駅と駅前広場との接続部分
		郡山駅東口駅前広場	自由通路と駅前広場との接続部分
郡山富田駅周辺地区	J R 郡山富田駅	(市 44355) 富田東一丁目1号線	駅と道路の接続部分
		(市 45535) 富田東五丁目富田東一丁目歩道線	自由通路と道路の接続部分
安積永盛駅周辺地区	J R 安積永盛駅	(市 2-213) 徳定笹川二丁目線	駅と道路の接続部分
		(市 35658) 笹川二丁目安積二丁目歩道線	駅と道路の接続部分

●届出対象のイメージ図



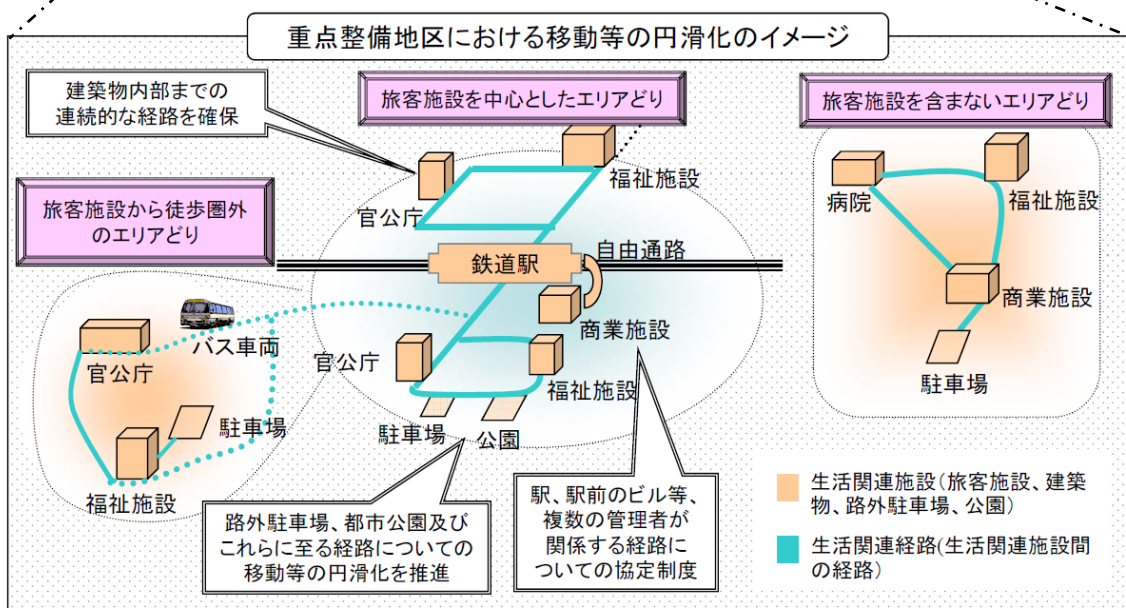
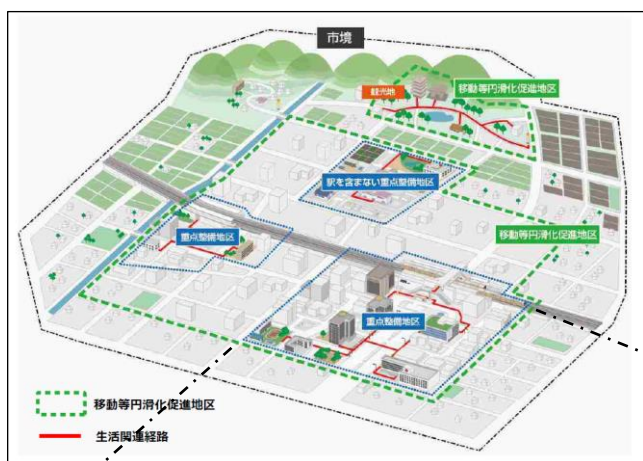
## 5-3 移動等円滑化基本構想（バリアフリー基本構想）

### (1) バリアフリー基本構想について

バリアフリー基本構想は、バリアフリー法第 25 条に規定される「移動等円滑化基本構想」であり、前項の 5-2 で設定した「移動等円滑化促進地区」のもと、より具体的な事業を推進していく「重点整備地区」を設定し、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等のバリアフリー化について、重点的かつ一体的に推進するため、市が作成する計画になります。

当基本構想は、バリアフリーマスタープランと同様、関連計画と連携・整合した上で、重点整備地区における移動円滑化に関する事項や、実施すべき特定事業に関する事項などについて、検討することになります。

#### ● 「重点整備地区」のイメージ



●基本構想に位置付けられる特定事業（参考）

<b>公共交通特定事業</b> ノンステップバスの導入  ホームドアの設置等 	<b>道路特定事業</b> 視覚障害者誘導用ブロックの設置  車道との段差解消 	<b>路外駐車場特定事業</b> 車椅子利用者用駐車区画の整備等 	<b>建築物特定事業</b> 建築物内のエレベーター設置等の段差解消 	<b>交通安全特定事業</b> 音響式信号機 残り時間のわかる信号機  エスコートゾーンの設置 
<b>+</b> R2バリアフリー法改正により、従来のハード整備に関する事業に加え、新たにソフト事業を創設				
<b>教育啓発特定事業</b> （想定される事業） <ul style="list-style-type: none"> <li>・小中学校におけるバリアフリーに関する教育（バリアフリー教室）</li> <li>・公共交通事業者における接客の向上に向けた研修の実施</li> <li>・障害者用トイレ、鉄道・バスの優先席、鉄道駅等のエレベーターの適正利用に関する広報啓発の集中的な実施</li> <li>・高齢者、障害者等が公共交通機関等を利用する際に直面する困難や必要とする支援について理解するための講演会等</li> </ul>		<b>【教育啓発特定事業のイメージ】</b>  		

(2)重点整備地区の考え方

「重点整備地区」は、バリアフリー化の事業実施が特に必要であると認められる地区であり、その要件は、バリアフリー法第2条第24号及び同法第3条第1項に基づき、国が定めた「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、以下のとおり示されています。

イ 生活関連施設の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。〈※移動等円滑化促進地区に同じ〉

【基本方針】⇒ 原則として、生活関連施設がおおむね3以上所在。

ロ 生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。）について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること。

【基本方針】⇒ 高齢者、障害者等の移動や施設利用の状況、土地利用や諸機能の集積の実態、将来の方向性のほか、想定される事業の実施範囲、実現可能性等の観点から総合的に判断。

ハ 当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。

【基本方針】⇒ 都市機能として、高齢者、障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能など、都市が有する様々な機能の増進を図る上で、有効かつ適切な地区。

### (3) 重点整備地区の設定

「重点整備地区」は、前述の地区要件を踏まえるとともに、「5-2(6)移動等円滑化促進地区の設定」で位置付けた地区と同様とします。

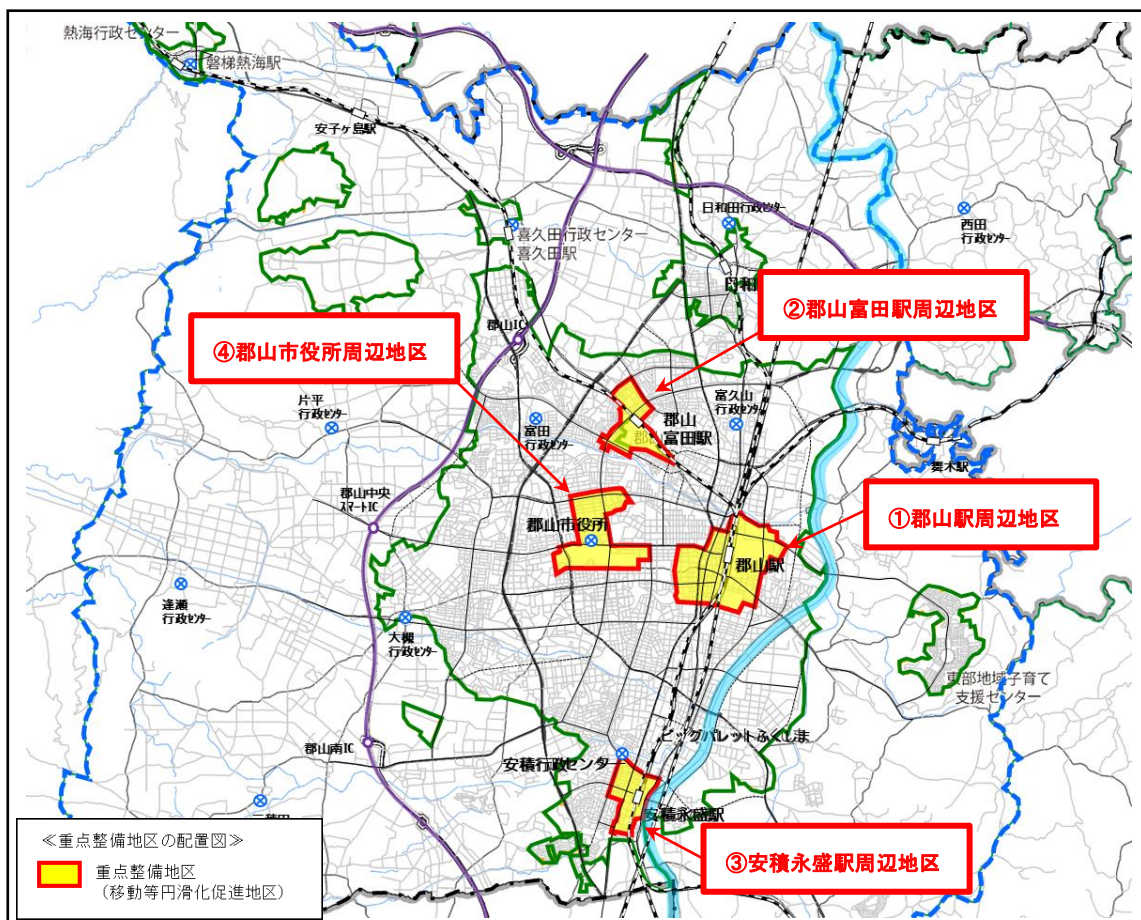
【重点整備地区】

	地区の設定	地区の面積
①	郡山駅周辺地区	約 235 ha
②	郡山富田駅周辺地区	約 88 ha
③	安積永盛駅周辺地区	約 70 ha
④	郡山市役所周辺地区	約 167 ha

### (4) 生活関連施設及び生活関連経路の設定

バリアフリー基本構想での生活関連施設及び生活関連経路の設定は、「5-2(7)生活関連施設及び生活関連経路の設定」と同様とします。

【重点整備地区の配置図】

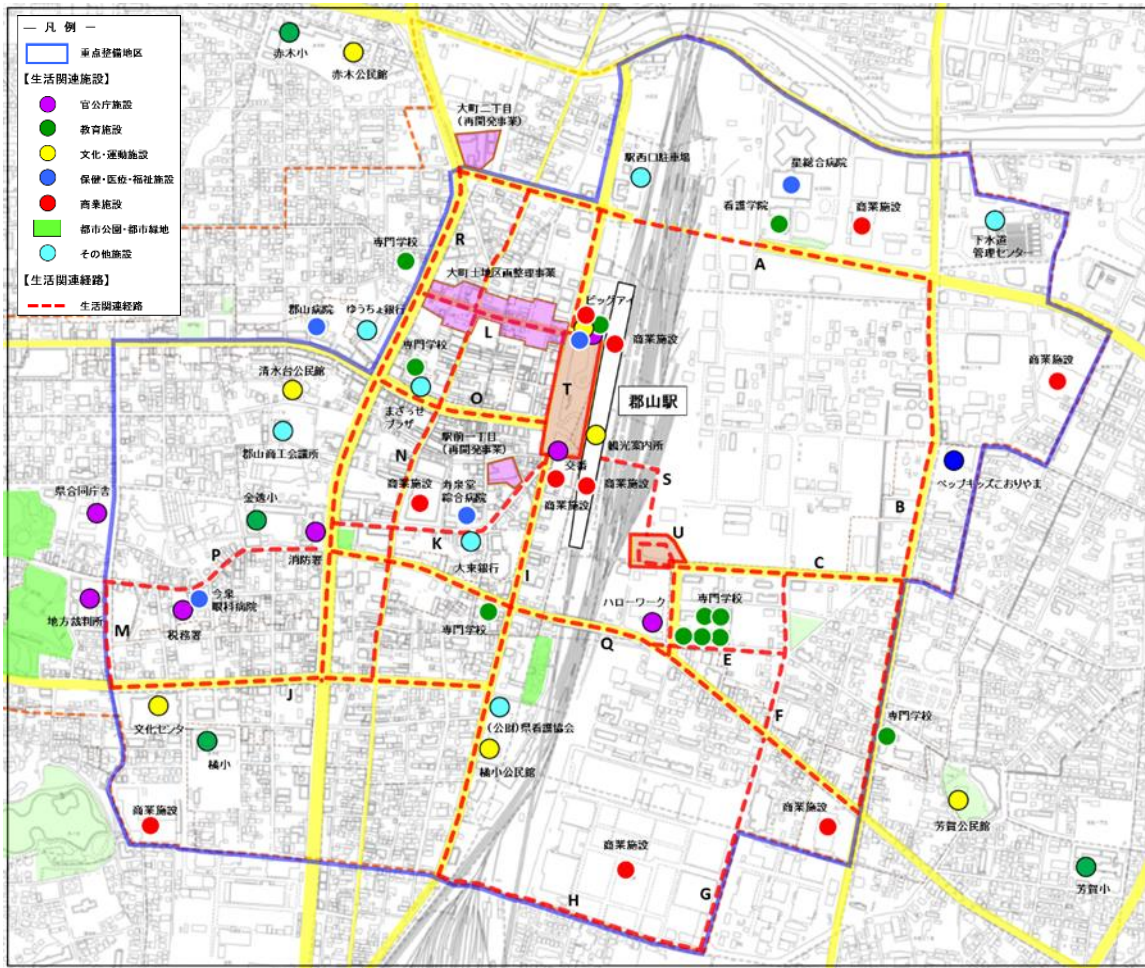


## (5)各重点整備地区

### ① 郡山駅周辺地区

重点整備地区の範囲については、前述の「5-2 移動等円滑化促進方針（バリアフリーマスタープラン）」の(8)で示した移動等円滑化促進地区と同様とします。

#### 【重点整備地区、生活関連施設及び関連経路】



#### ア) バリアフリー化の考え方

当地区のバリアフリー化については、本市が有する地理的優位性のもと、郡山駅周辺地区の充実した交通網及び都市基盤を有効活用し、利便性の高い都市機能サービスを提供する拠点として、行政、交通事業者、民間事業者及び利用者が一体となり、公共交通機関をはじめ、各種建築物、道路、公園等、面的なバリアフリー化により回遊しやすい都市環境の確保及び心のバリアフリーに関する取組を推進していきます。

イ) 地区の概要

生活関連施設及び関連経路については、前述の「5-2 移動等円滑化促進方針（バリアフリーマスタープラン）」の(8)で示した内容と同様とします。

	地区の面積	約 235 ヘクタール
生活 関連 施設	旅客施設	郡山駅、郡山駅西口バスターミナル
	官公庁施設	市民サービスセンター（ビッグアイ）、駅前交番、郡山消防署、郡山税務署、ハローワーク郡山《参考施設（区域外）郡山合同庁舎、福島地方裁判所》
	教育・文化・運動施設	郡山萌世高（ビッグアイ）、金透小、橘小、各専門学校、ふれあい科学館（ビッグアイ）、観光案内所、市民文化センター、清水台地域公民館、橘地域公民館《参考施設（区域外）赤木小、芳賀小、芳賀地域公民館、赤木地域公民館》
	保健・医療・福祉施設	今泉眼科病院、郡山病院、寿泉堂綜合病院、星綜合病院、長寿社会振興センター（ビッグアイ）、ペップキッズこおりやま
	商業施設	モルティ（ビッグアイ）、エスパル郡山、ピボット、アティ郡山、うすい百貨店、イオンタウン郡山、ヨークタウン郡山堤下、ヨークベニマル横塚店、ヨークベニマル方八町店、郡山東ショッピングセンター
	都市公園、都市緑地	本町緑地、中町緑地《参考施設（区域外）21世紀記念公園、麓山公園》
	その他施設	郡山駅西口駐車場、郡山商工会議所、ゆうちょ銀行、大東銀行、まごっせプラザ、下水道管理センター、県看護協会

生活 関連 経路	A: (市 1-75) 向河原大町線	B: (市 1-52) 日出山久保田線
	C: (市 1-56) 赤沼方八町線	D: (市 43904) 谷島町方八町二丁目線
	E: (市 43547) 芳賀一方八町二丁目 1 号線	F: (市 43092) 芳賀三方八町二丁目線
	G: (市 431036) 松木町 1 号線	H: (市 43090) 芳賀三丁目堤下町線
	I: (市 1-31) 大町大槻線	J: (市 1-32) 本町開成線
	K: (市 43328) 駅前一丁目中町 2 号線	L: (市 43337) 駅前二長者二丁目線
	M: (市 43747) 堤下町堂前町 4 号線	N: (県) 須賀川二本松線
	O: (県) 郡山停車場線	P: (県) 郡山湖南線
	Q: (県) 小野郡山線	R: (県) 郡山大越線
	S: (その他) 郡山駅東西自由通路	T: (その他) 郡山駅西口駅前広場
	U: (その他) 郡山駅東口駅前広場	

ウ) 重点整備地区内の関連事業

◇市街地開発事業

施行者	事業名	事業概要	実施期間
郡山市	大町土地区画 整理事業	<p>●事業概要（地区面積 A=2.2ha）</p> <p>当事業は、地区の中心に位置する「都市計画道路日の出通り線」等の公共施設の整備、宅地の有効活用を推進し、また、建築物の耐震・不燃化を誘導するものです。本市の玄関口となる郡山駅と直結した円滑な移動を確保しつつ、良好な市街地の形成を図るものです。</p> <p>●移動等円滑化に関して</p> <p>当事業を実施するに当たり、核となる「(都)日の出通り線」は、無電柱化を図るとともに、郡山駅との連続性・回遊性の向上、歩行者の安全性・利便性を考慮したペDESTリアンデッキの整備を検討しています。</p>	平成 17(2006)年 ～ 令和 7(2025)年

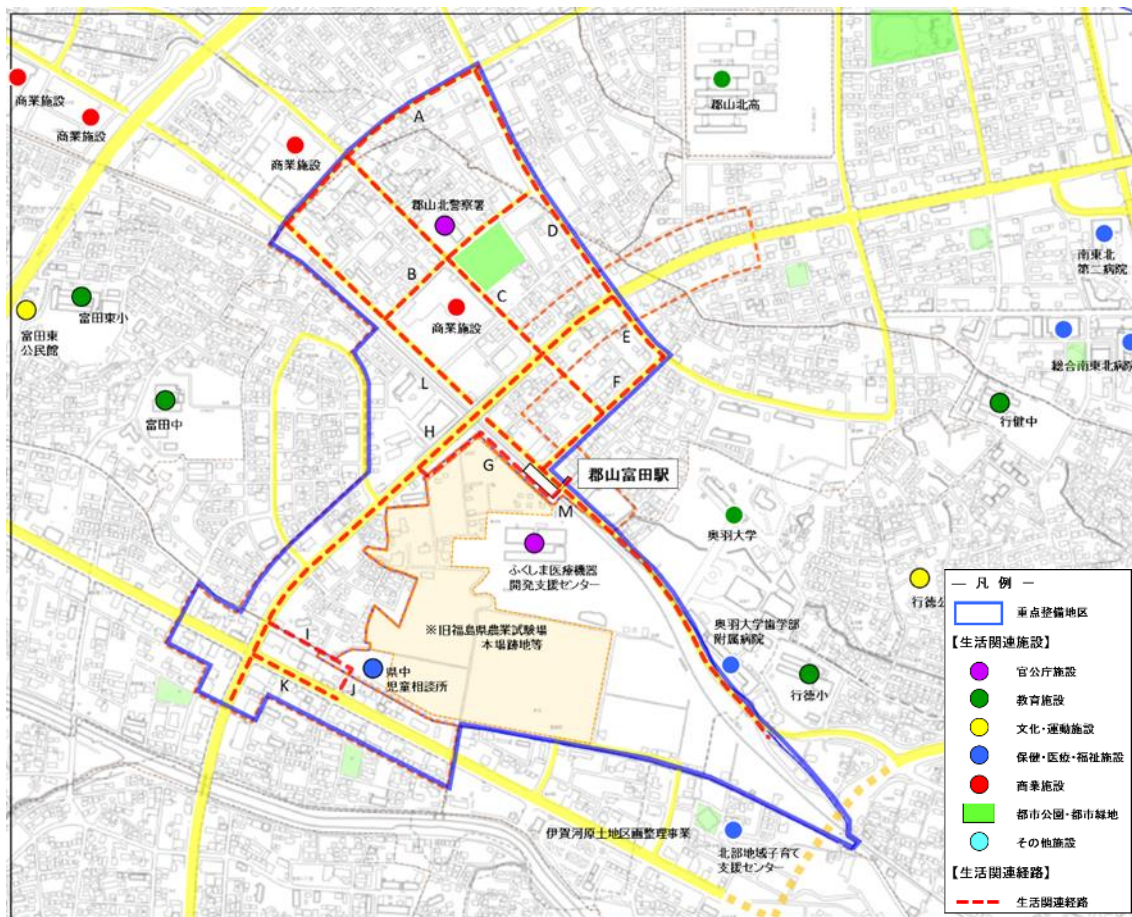
◇市街地再開発事業

施行者	事業名	事業概要	実施期間
個人 施行	郡山駅前一丁目第二地区第一種市街地再開発事業	<p>●事業概要（地区面積 A=0.35ha）</p> <p>当事業は、近接で整備した郡山駅前一丁目第一地区の総合病院と連携した医療施設及び住宅を整備することで、都市機能の更新及び中心市街地の活性化を図るものです。</p> <p>●移動等円滑化に関して</p> <p>当事業を実施するに当たり、建築物のバリアフリー化はもとより、建物のセットバックや敷地内の公共的空間を創出するなど、歩行者の安全性・利便性向上が図られます。</p>	令和 3(2021)年 ～ 令和 6(2024)年
民間 事業者	地域生活拠点型再開発事業（大町二丁目地区優良建築物等整備事業）	<p>●事業概要（地区面積 A=0.8ha）</p> <p>当事業は、老朽化した旧医療施設を建替えし、児童福祉施設、医療施設、店舗、高齢者住居等を含めた複合施設として、都市機能を一体的に整備・更新する事業です。</p> <p>子育て支援施設を当施設の核とし、多世代交流型の健康で豊かな生活を支援、さらには、中心市街地の活性化に寄与する事業です。</p> <p>●移動等円滑化に関して</p> <p>当事業を実施するに当たり、建築物のバリアフリー化はもとより、建物のセットバックや敷地内の公共的空間を創出するなど、歩行者の安全性・利便性向上が図られます。</p>	令和 3(2021)年 ～ 令和 6(2024)年

## ② 郡山富田駅周辺地区

重点整備地区の範囲については、前述の「5-2 移動等円滑化促進方針（バリアフリーマスタープラン）」の(8)で示した移動等円滑化促進地区と同様とします。

### 【重点整備地区、生活関連施設及び関連経路】



### ア) バリアフリー化の考え方

当地区のバリアフリー化については、郡山富田駅を中心に郡山駅周辺の広域的な中心拠点を補完する考えのもと、当地区における充実した交通網及び都市基盤を有効活用し、利便性の高い都市機能サービスを提供する拠点のひとつとして、行政、交通事業者、民間事業者及び利用者が一体となり、公共交通機関をはじめ、各種建築物、道路、公園等、面的なバリアフリー化により回遊しやすい都市環境の確保及び心のバリアフリーに関する取組を推進していきます。



イ) 地区の概要 ※前述の「5-2 移動等円滑化促進方針」の(8)で示した内容と同様

	地区の面積	約 88 ヘクタール
生活 関 連 施 設	旅客施設	郡山富田駅
	官公庁施設	郡山北警察署、ふくしま医療機器開発支援センター
	教育・文化・運動施設	《参考施設（区域外）奥羽大学、郡山北高、行徳小、富田東小、富田中、行健中、行徳地域公民館、富田東地域公民館》
	保健・医療・福祉施設	県中児童相談所、《参考施設（区域外）奥羽大学歯学部附属病院、総合南東北病院、南東北第二病院、北部地域子育て支援センター》
	商業施設	カインズホーム《参考施設（区域外）ヨークタウン八山田、ニトリ、ヤマダ電機》
	都市公園・都市緑地	（仮称）富田東中央公園《参考施設（区域外）八山田公園》
	その他施設	—

生活 関 連 経 路	A: (市 1-38) 桑野日和田線	B: (市 431687) 富田東三丁目八山田西五丁目 3 号線
	C: (市 431686) 富田東五丁目八山田西一丁目線	D: (市 431683) 富田東四丁目八山田西五丁目 2 号線
	E: (市 431680) 富田東六丁目五丁目 2 号線	F: (市 431679) 富田東五丁目 15 号線
	G: (市 44355) 富田東一丁目 19 号線	H: (市 1-30) 荒井八山田線
	I: (市 43444) 石堂池ノ上線	J: (市 431216) 名郷田二丁目 1 号線
	K: (市 1-36) 伊賀河原西柳作線	L: (県) 荒井郡山線
	M(その他) (市 45535) 富田東五丁目富田東一丁目歩道線	

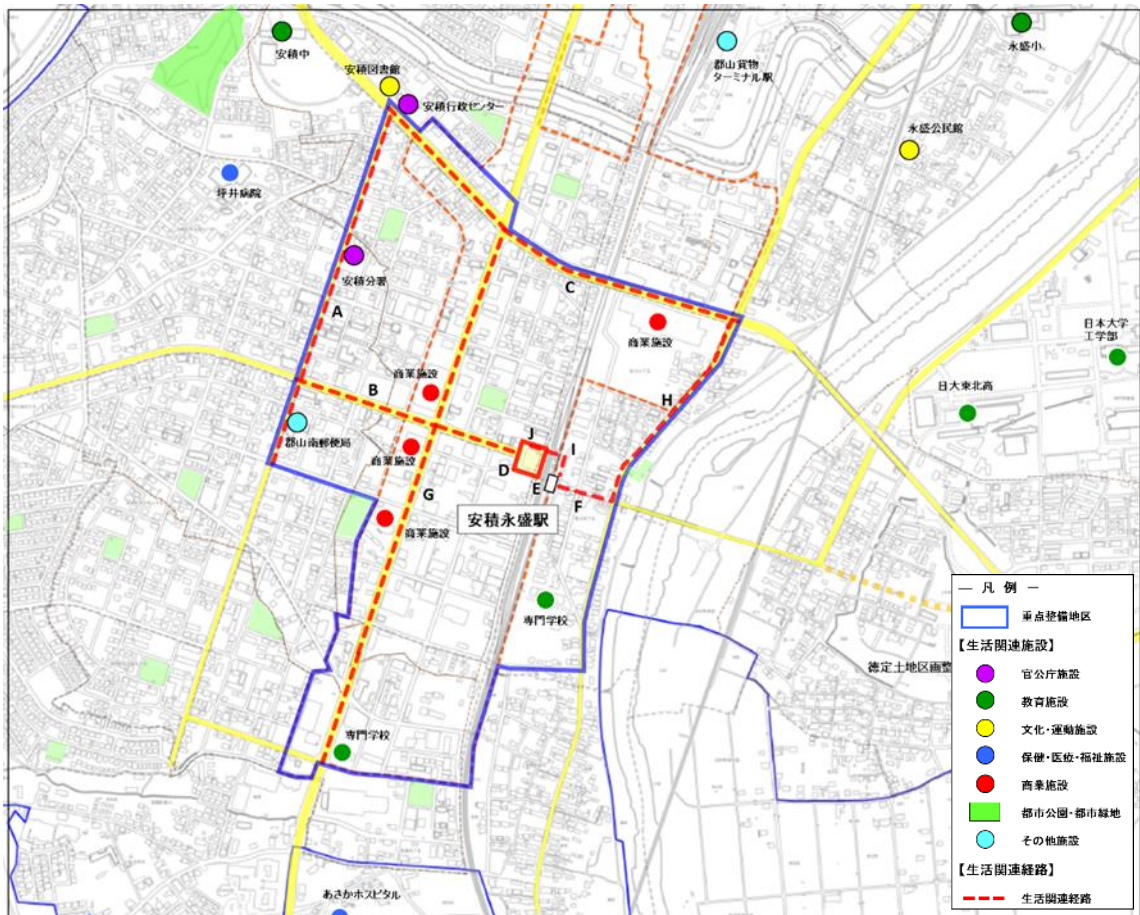
ウ) 重点整備地区内の関連事業 ◇未利用地の有効活用推進

施行者	事業名	事業概要	実施期間
民間事業者 (予定)	(仮称) 旧農業試験場本場跡地等に係る土地利用推進事業	<p>●事業概要（地区面積 A=約 15.5ha）</p> <p>当事業は、民間事業者に売却予定の県有地（旧農業試験場本場跡地等）において、市のメディカルヒルズ郡山基本構想 2.0 に基づき、医療関連産業を中心とする新たな産業の集積拠点の実現を目指す事業です。未利用地の活用及び良好な市街地形成に向け、道路等の公共施設や建築物の整備など実施するものです。</p> <p>●移動等円滑化に関して</p> <p>当事業を実施するに当たり、地区内の車両・歩行空間の動線や郡山富田駅との連続性・回遊性の向上、安全性・利便性に配慮した都市基盤の整備など促進していきます。</p>	令和 4 (2022) 年 【入札・契約】 ～ 未定

### ③ 安積永盛駅周辺地区

重点整備地区の範囲については、前述の「5-2 移動等円滑化促進方針（バリアフリーマスタープラン）」の(8)で示した移動等円滑化促進地区と同様とします。

#### 【重点整備地区、生活関連施設及び関連経路】



#### ア) バリアフリー化の考え方

当地区のバリアフリー化については、安積永盛駅を中心に郡山駅周辺の広域的な中心拠点を補完する考えのもと、当地区における充実した交通網及び都市基盤を有効活用し、利便性の高い都市機能サービスを提供する拠点のひとつとして、行政、交通事業者、民間事業者及び利用者が一体となり、公共交通機関をはじめ、各種建築物、道路、公園等、面的なバリアフリー化により回遊しやすい都市環境の確保及び心のバリアフリーに関する取組を推進していきます。

イ) 地区の概要 ※前述の「5-2 移動等円滑化促進方針」の(8)で示した内容と同様

	地区の面積	約 70 ヘクタール
生活 関 連 施 設	旅客施設	安積永盛駅
	官公庁施設	安積分署《参考施設（区域外）安積行政センター》
	教育・文化・運動施設	日本調理技術専門学校、郡山ヘアメイクカレッジ《参考施設（区域外）永盛小、安積中、安積図書館、永盛地域公民館》
	保健・医療・福祉施設	《参考施設（区域外）あさかホスピタル、坪井病院》
	商業施設	ケーヨーデイツー郡山安積店、ヨークベニマル安積町店、アメ横郡山店、ブックオフ郡山安積店
	都市公園・都市緑地	《参考施設（区域外）成山公園》
	その他施設	郡山南郵便局《参考施設（区域外）郡山貨物ターミナル駅》

関 連 経 路	A: (市 1-26) 安積成山線	B: (市 1-22) 安積成田線
	C: (市 1-27) 笹川多田野線	D: (市 331255) 安積三丁目二丁目 4 号線
	E: (市 33083) 安積三丁目二丁目 1 号線	F: (市 2-213) 徳定笹川二丁目線
	G: (県) 郡山停車場線	H: (県) 須賀川二本松線
	I: (その他) (市 35658) 笹川二丁目安積二丁目歩道線	J: (その他) 安積永盛駅西口広場

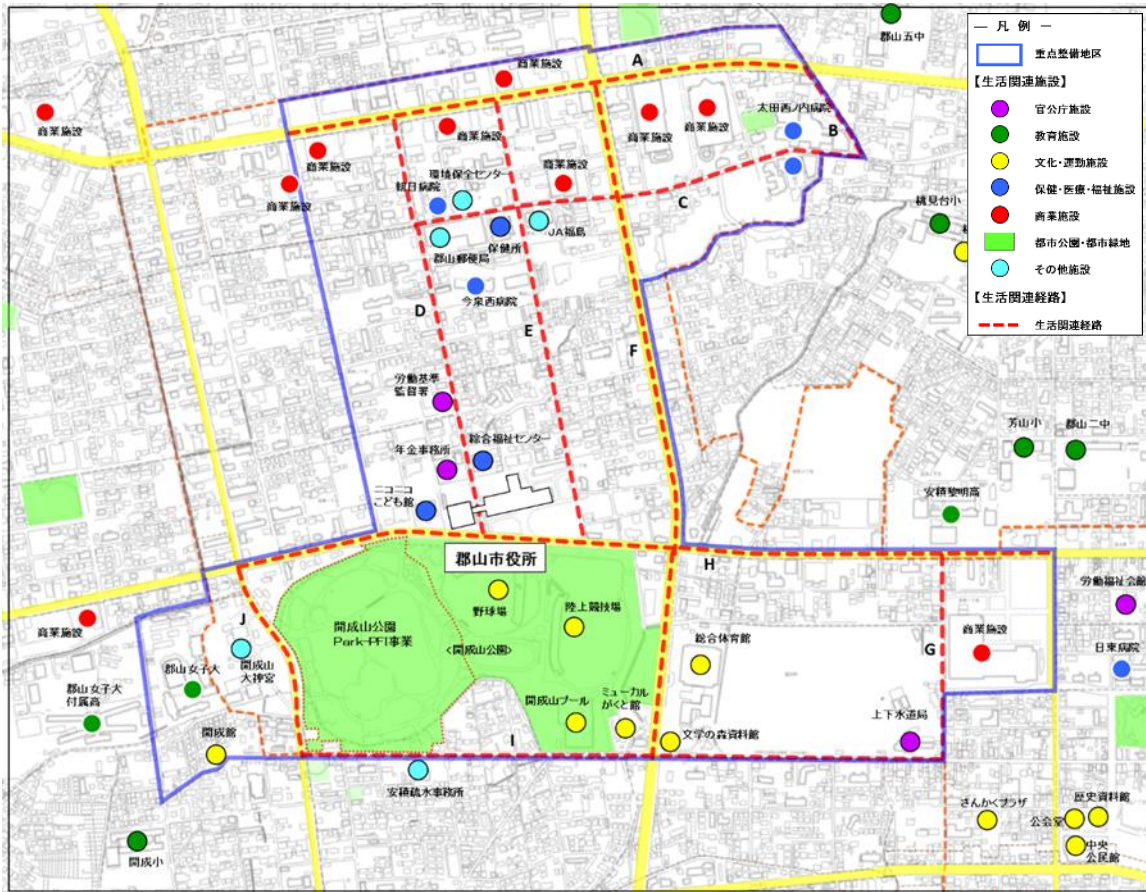
ウ) 重点整備地区内の関連事業 ◇交通結節機能の強化推進

施行者	事業名	事業概要	実施期間
郡山市	安積永盛駅西口広場改良事業	<p>●事業概要（地区面積 A=0.3ha）</p> <p>当事業は、利用者の利便性及び安全性の確保を図るため、広場の区域を有効活用し、乗降場や待合場の整備など、駅西口広場の機能改善を図る事業です。</p> <p>●移動等円滑化に関して</p> <p>当事業の実施により、通勤・通学や近隣の病院への送迎など、利用者の安全性・利便性の向上が図られます。</p>	令和 2(2020)年
郡山市 及び 交通事 業者	安積永盛駅周辺バリアフリー化推進事業	<p>●事業概要</p> <p>安積永盛駅は、1日平均利用者数が3,000人以上の旅客施設であり、JR東日本と協議・調整を行い、バリアフリー化を目指します。また併せて、駅両側の連絡機能の強化を含め、駅周辺の一体的な整備検討を進めます。</p> <p>●移動等円滑化に関して</p> <p>賑わいをもたらす鉄道駅周辺において、円滑に通行でき、回遊性が高まる安全・安心な空間整備を検討します。</p>	未定

④ 郡山市役所周辺地区

重点整備地区の範囲については、前述の「5-2 移動等円滑化促進方針（バリアフリーマスタープラン）」の(8)で示した移動等円滑化促進地区と同様とします

【重点整備地区、生活関連施設及び関連経路】



ア) バリアフリー化の考え方

当地区のバリアフリー化については、郡山市役所を中心に広域的な拠点である郡山駅周辺地区と連動しながら、充実した交通網及び都市基盤を有効活用し、利便性の高い都市機能サービスを提供する拠点として、行政、交通事業者、民間事業者及び利用者が一体となり、公共交通機関をはじめ、各種建築物、道路、公園等、面的なバリアフリー化により回遊しやすい都市環境の確保及び心のバリアフリーに関する取組を推進していきます。

イ) 地区の概要 ※前述の「5-2 移動等円滑化促進方針」の(8)で示した内容と同様

	地区の面積	約 167 ヘクタール
生活 関 連 施 設	旅客施設	—
	官公庁施設	郡山市役所、郡山年金事務所、郡山労働基準監督署、上下水道局《参考施設（区域外）労働福祉会館》
	教育・文化・運動施設	郡山女子大学、文学の森資料館、ミュージカルがくと館、開成館、総合体育館、郡山総合運動場（陸上競技場、野球場）、開成山プール、《参考施設（区域外）郡山女子大学附属高、安積黎明高、あさか開成高、芳山小、桃見台小、開成小、郡山二中、さんかくプラザ、公会堂、歴史資料館、中央公民館、桃見台地域公民館》
	保健・医療・福祉施設	保健所、朝日病院、今泉西病院、太田西ノ内病院、総合福祉センター、ニコニコこども館《参考施設（区域外）日東病院》
	商業施設	トステムビバ、ゼビオ郡山、イトーヨーカドー、ヴィクトリアゴルフ、東京インテリア家具、ザ・モール郡山《参考施設（区域外）建デポ郡山、みどり書房、ヨークタウン島》
	都市公園	開成山公園《参考施設（区域外）21世紀記念公園、島中央公園》
	その他施設	環境保全センター、郡山郵便局、開成山大神宮、J A福島さくら、《参考施設（区域外）安積疏水事務所》

関 連 経 路	A: (市 1-35) 若葉桑野線	B: (市 43362) 咲田一桑野四丁目線
	C: (市 43401) 西ノ内二桑野三丁目 1 号線	D: (市 2-158) 桑野一丁目五丁目線
	E: (市 43382) 朝日一丁目並木五丁目 1 号線	F: (市 1-30) 荒井八山田線
	G: (市 43199) 池ノ台長者一丁目線	H: (県) 河内郡山線
	I: (県) 郡山湖南線	J: (国) 国道 49 号

ウ) 重点整備地区内の関連事業 ◇都市公園事業

施行者	事業名	事業概要	実施期間
郡山市 及び 民間 事業者	開成山公園等 P a r k - P F I 事業	<p>●事業概要（地区面積 A=12.89ha）</p> <p>本市の代表的な都市公園である「開成山公園」について、民間の優良な投資を誘導し、老朽化した施設の改修、新規の収益施設導入等により、利便性や魅力向上を図る事業です。</p> <p>●移動等円滑化に関して</p> <p>当事業の実施により、バリアフリーへの配慮も含め、利便性や市民サービスの向上が図られます。</p>	令和 5(2023)年 ～ 令和 25(2043)年

## (6)実施すべき特定事業

バリアフリー法に基づく特定事業は、当基本構想における生活関連施設や生活関連経路などのバリアフリー化を具体化するための事業になります。

当基本構想で特定事業を定めた場合、事業を実施する者は、特定事業計画の作成とこれに基づく事業実施の義務が課せられます。

また、特定事業の種類や内容は、バリアフリー法で定められており、「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン（令和3（2021）年3月国土交通省）」において、その概要をわかりやすく整理され、以下のとおり示されています。

特定事業	概要
公共交通	⇒特定旅客施設におけるバリアフリー設備（エレベーター、エスカレーター等）の整備、これに伴う特定旅客施設の構造の変更 ※なお、旅客施設を含まない重点整備地区の場合は、当該市町村内の特定旅客施設を結ぶ特定車両と、当該特定旅客施設のバリアフリー化の事業も対象となる
道路	⇒道路におけるバリアフリー化のための施設・工作物（歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識等）の設置 ⇒バリアフリー化のために必要な道路構造の改良（歩道の拡幅、路面構造の改善等）
路外駐車場	⇒特定路外駐車場におけるバリアフリー化のために必要な施設（車いす使用者が円滑に利用できる駐車施設等）の整備
都市公園	⇒都市公園におけるバリアフリー化のために必要な特定公園施設の整備
建築物	⇒特別特定建築物におけるバリアフリー化のために必要な建築物特定施設の整備 ⇒全部又は一部が生活関連経路である特定建築物における生活関連経路のバリアフリー化のために必要な建築物特定施設の整備
交通安全	⇒バリアフリー化のために必要な信号機、道路標識又は道路標示の設置 ⇒バリアフリー化のために必要な生活関連経路を構成する道路における違法駐車行為の防止
教育啓発	⇒移動等円滑化の促進に関する児童、生徒又は学生の理解を深めるために学校と連携して行う教育活動の実施に関する事業 ⇒移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進又は移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保のために必要な啓発活動の実施に関する事業

① 基本構想における特定事業

●交通安全特定事業		
重点整備地区	郡山駅周辺地区	
整備の概要	(市) 大町大槻線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・信号機の視覚障害者用付加装置の整備</li> <li>・横断歩道の高照度化</li> <li>・横断歩道のエスコートゾーンの整備</li> </ul>
	(市) 谷島町方八町二丁目線	
	(市) 向河原大町線	
	(市) 駅前二丁目長者二丁目線	
	(県) 須賀川二本松線	
	(県) 郡山停車場線	
実施期間	令和4（2022）年度から令和7（2025）年度まで	
実施者	福島県警察本部	

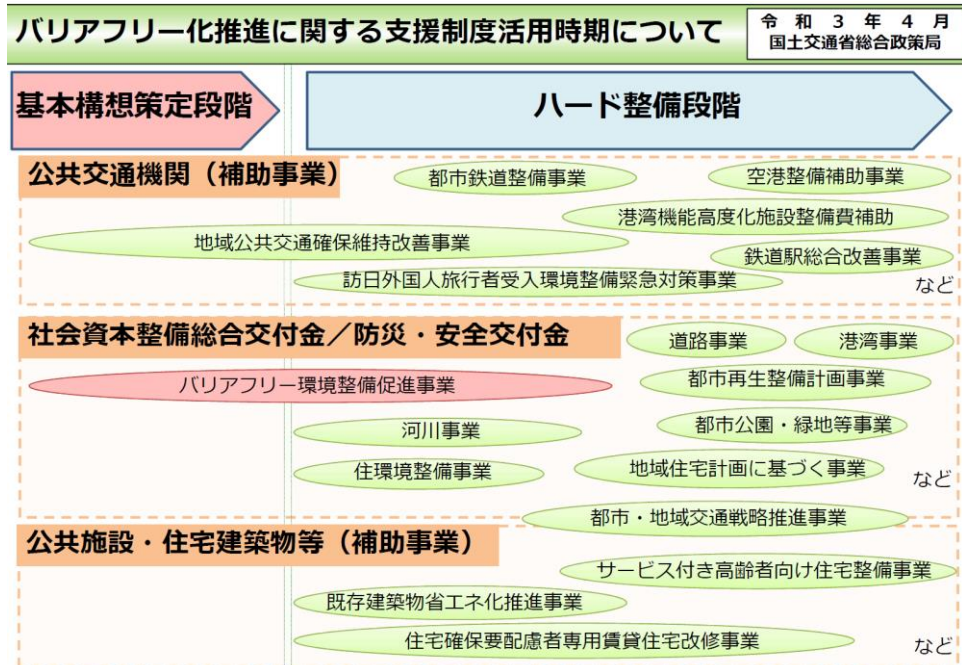
② 検討を要する特定事業

基本構想により位置付けた生活関連施設及び生活関連経路等のうち、現段階において整備は未定ですが、今後、想定される事業内容など、以下に整理します。

特定事業	対象	主な事業	実施者
公共交通	鉄道	・旅客施設におけるバリアフリー設備整備	交通事業者
	路線バス	・低床車両の導入	交通事業者
	タクシー	・ユニバーサルデザインタクシーの導入	交通事業者
道路	生活関連経路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道の設置、歩道幅員の確保、段差解消</li> <li>・視覚障害者誘導ブロックの設置</li> <li>・道路の無電柱化</li> </ul>	道路管理者
路外駐車場	重点整備地区内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車いす利用者用駐車施設の設置</li> <li>・高齢者、障害者等のための駐車区画の設置</li> </ul>	施設管理者
都市公園	重点整備地区内	・園路やトイレのバリアフリー化	公園管理者
建築物	重点整備地区内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出入口や通路等の段差解消</li> <li>・視覚障害者誘導ブロックの設置</li> <li>・ピクトグラム活用など案内板の整備</li> </ul>	施設管理者
交通安全	生活関連経路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・音響式信号機の設置</li> <li>・エスコートゾーンの設置</li> </ul>	公安委員会
教育啓発	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・職員の接遇向上に向けた研修</li> <li>・移動円滑化の促進に関する広報・啓発活動</li> <li>・バリアフリーマップの作成</li> </ul>	各事業者

(7) バリアフリー化促進に関する支援

公共交通機関、建築物、道路、公園等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、国等の支援が用意されています。



このうち、代表的な支援策の内容は以下のとおりです。詳しくは、国土交通省のウェブサイト「バリアフリー関連補助金」に記載されています。

事業名：地域公共交通確保維持改善事業							
支援策の概要	多様な関係者の連携により、地方バス路線、離島航路・航空路などの生活交通の確保・維持を図るとともに、地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備など、快適で安全な公共交通の構築に向けた取組みを支援する。その一環として、高齢者、障害者をはじめ誰にとっても暮らしやすいまちづくり、社会づくりを進めるため、公共交通のバリアフリー化を一体的に支援。						
支援策の内容	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <b>対象者</b>                      交通事業者等（地域における協議会の議論を経て、バリアフリー化設備等整備事業に資する計画を作成することが前提）                 </td> <td style="width: 50%;">                     市町村（ただし、バリアフリー法第24条の4第1項又は第26条第1項に規定する協議会の構成員）                 </td> </tr> <tr> <td> <b>対象事業</b>                      ○バリアフリー化設備等整備事業                      ・鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルのバリアフリー化、待合・乗継環境向上のための設備整備（段差の解消、誘導ブロックの整備等）                      ・ノンステップバス、リフト付きバスの導入                      ・福祉タクシーの導入                      他                 </td> <td>                     ○地域公共交通バリアフリー化調査事業                      ・地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針又は基本構想の策定に必要な経費                 </td> </tr> <tr> <td> <b>交付率</b>                      1/3 等                 </td> <td>                     1/2（上限500万円）                 </td> </tr> </table>	<b>対象者</b> 交通事業者等（地域における協議会の議論を経て、バリアフリー化設備等整備事業に資する計画を作成することが前提）	市町村（ただし、バリアフリー法第24条の4第1項又は第26条第1項に規定する協議会の構成員）	<b>対象事業</b> ○バリアフリー化設備等整備事業 ・鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルのバリアフリー化、待合・乗継環境向上のための設備整備（段差の解消、誘導ブロックの整備等） ・ノンステップバス、リフト付きバスの導入 ・福祉タクシーの導入 他	○地域公共交通バリアフリー化調査事業 ・地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針又は基本構想の策定に必要な経費	<b>交付率</b> 1/3 等	1/2（上限500万円）
<b>対象者</b> 交通事業者等（地域における協議会の議論を経て、バリアフリー化設備等整備事業に資する計画を作成することが前提）	市町村（ただし、バリアフリー法第24条の4第1項又は第26条第1項に規定する協議会の構成員）						
<b>対象事業</b> ○バリアフリー化設備等整備事業 ・鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルのバリアフリー化、待合・乗継環境向上のための設備整備（段差の解消、誘導ブロックの整備等） ・ノンステップバス、リフト付きバスの導入 ・福祉タクシーの導入 他	○地域公共交通バリアフリー化調査事業 ・地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針又は基本構想の策定に必要な経費						
<b>交付率</b> 1/3 等	1/2（上限500万円）						
問い合わせ先	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">                     【事業全体に関すること】国土交通省 総合政策局 地域交通課                      TEL 03-5253-8111（内線54-805） FAX 03-5253-1559                      【鉄道に関すること】                      各地方運輸局鉄道部／沖縄総合事務局運輸部にお問い合わせ下さい                      【自動車に関すること】                      各地方運輸局自動車交通部／沖縄総合事務局運輸部にお問い合わせ下さい                 </td> <td style="width: 50%;">                     【地域公共交通バリアフリー化調査事業に関すること】                      国土交通省 総合政策局 バリアフリー政策課                      TEL 03-5253-8111（内線25-506）                      FAX 03-5253-1552                 </td> </tr> </table>	【事業全体に関すること】国土交通省 総合政策局 地域交通課 TEL 03-5253-8111（内線54-805） FAX 03-5253-1559 【鉄道に関すること】 各地方運輸局鉄道部／沖縄総合事務局運輸部にお問い合わせ下さい 【自動車に関すること】 各地方運輸局自動車交通部／沖縄総合事務局運輸部にお問い合わせ下さい	【地域公共交通バリアフリー化調査事業に関すること】 国土交通省 総合政策局 バリアフリー政策課 TEL 03-5253-8111（内線25-506） FAX 03-5253-1552				
【事業全体に関すること】国土交通省 総合政策局 地域交通課 TEL 03-5253-8111（内線54-805） FAX 03-5253-1559 【鉄道に関すること】 各地方運輸局鉄道部／沖縄総合事務局運輸部にお問い合わせ下さい 【自動車に関すること】 各地方運輸局自動車交通部／沖縄総合事務局運輸部にお問い合わせ下さい	【地域公共交通バリアフリー化調査事業に関すること】 国土交通省 総合政策局 バリアフリー政策課 TEL 03-5253-8111（内線25-506） FAX 03-5253-1552						





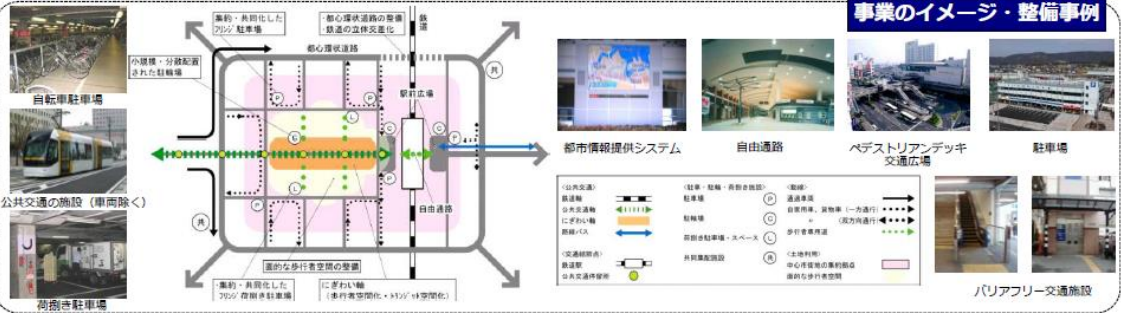
**事業名 : 都市再生整備計画事業**

<b>支援策の概要</b>	市町村等が行う地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを総合的に支援し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的とする事業。	
<b>支援策の内容</b>	<b>対象者</b>	市町村、市町村都市再生協議会
	<b>対象事業</b>	都市再生整備計画に基づき実施される以下の事業等 ○基幹事業：道路、公園、下水道、地域生活基盤施設（緑地、広場、地域防災施設等）、高質空間形成施設（歩行支援施設等）、高次都市施設（地域交流センター、観光交流センター等）、既存建造物活用事業、土地区画整理事業等 ○提案事業：事業活用調査、まちづくり活動推進事業（社会実験等）、地域創造支援事業（市町村の提案に基づくソフト事業・ハード事業）
	<b>対象地域</b>	次のいずれかの要件に該当する地区 【要件①】 ○市町村において、立地適正化計画策定に向けた具体的な取組を開始・公表しており、かつ、都市再生整備計画の区域が以下のいずれかの区域に定められているもの等。 （1）市街化区域等内のうち、鉄道・地下鉄駅から半径1 kmの範囲内又はバス・軌道の停留所・停車場から半径500 mの範囲内の区域 （2）市町村の都市計画に関する基本的な方針等の計画において、都市機能や居住を誘導する方針を定めている区域 【要件②】 ○地方公共団体において、歴史的風致維持向上計画や観光圏整備実施計画等、観光等地域資源の活用に関する計画があり、かつ、当該区域の整備が都市再生整備計画において記載されている当該市町村における都市のコンパクト化の方針と齟齬がないと認められる区域（市街化区域等を除く）。
<b>交付率</b>	40%（国の重要施策に適合するものについては45%）	
<b>その他</b>	-	
<b>問い合わせ先</b>	国土交通省 都市局 市街地整備課 TEL 03-5253-8111（内線32-763） FAX 03-5253-1591	



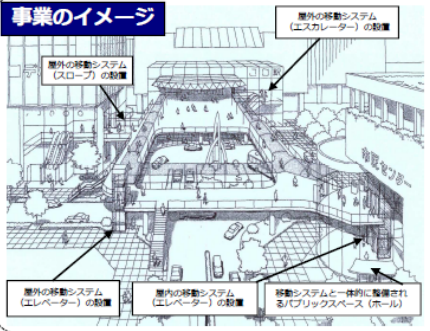
**事業名 : 都市・地域交通戦略推進事業**

<b>支援策の概要</b>	都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立し、もって公共の福祉に寄与することを目的として、自由通路、駐車場、バリアフリー交通施設等の公共的空間等の整備に対して支援を行う。	
<b>支援策の内容</b>	<b>対象者</b>	地方公共団体等
	<b>対象事業</b>	1) 整備計画の作成に関する事業 2) 公共的空間等の整備に関する事業（公共的空間の整備、駐車場の整備、バリアフリー交通施設の整備 等） 3) 公共的空間又は公共空間の整備に併せて実施される事業（都市情報提供システムの整備 等）
	<b>対象地域</b>	都市・地域総合交通戦略を策定している又は策定することが確実と見込まれる区域、バリアフリー法に規定する基本構想において定められている又は定められることが確実と見込まれる区域 等
<b>交付率</b>	1/3以内（立地適正化計画に位置づけられた事業等は1/2以内）	
<b>その他</b>	-	
<b>問い合わせ先</b>	国土交通省 都市局 街路交通施設課 TEL 03-5253-8111（内線32-835） FAX 03-5253-1592	



**事業名 : バリアフリー環境整備促進事業**

<b>支援策の概要</b>	バリアフリー法に基づく基本構想等の策定及び基本構想等に従って行われる移動システム等（動く通路、スロープ、エレベーター等）の整備並びに認定特定建築物等への移動システム等の整備に対し、助成を行う。	
<b>支援策の内容</b>	<b>対象者</b>	地方公共団体、民間事業者、協議会
	<b>対象事業</b>	1) 移動システム等整備事業 ・基本構想等の策定 ・屋外の移動システム整備（スロープ、エレベーター等） ・建築物の新築、改修に伴う一定の屋内の移動システム整備（市街地空間における移動ネットワークを形成するものに限る。） ・移動システムと一体的に整備されるパブリックスペース（広場、空地、アトリウム、ホール、ラウンジ、トイレ等）等 2) 認定特定建築物等整備事業 ・屋外の移動システム整備（建築物敷地内の平面経路に限る。） ・屋内の一定の移動システム整備（商業用以外の特別特定建築物の用途に至る経路に係るもの。） ・移動システムと一体的に整備されるパブリックスペース 等
	<b>対象地域</b>	・三大都市圏の既成市街地等 ・人口5万人以上の市 ・一定の要件を満たす都市機能誘導区域 等
	<b>交付率</b>	・地方公共団体又は協議会等が施行者の場合 国：1/3、地方：2/3 ・民間事業者が施行者の場合 国：1/3、地方：1/3、民間：1/3
	<b>その他</b>	-
<b>問い合わせ先</b>	国土交通省 住宅局 市街地建築課 TEL 03-5253-8111（内線39-654） FAX 03-5253-1631	



**事業名 : 既存建築物省エネ化推進事業**

<b>支援策の概要</b>	建築物ストックの省エネ改修等を促進するため、民間等が行う建築物（非住宅）の省エネ改修工事・バリアフリー改修工事に対し、改修後の省エネ性能を表示すること等を要件に、国が事業の実施に要する費用の一部を支援する。	
<b>支援策の内容</b>	<b>対象者</b>	民間事業者等
	<b>対象事業</b>	【要件】 ①躯体（壁・天井等）の改修を伴うこと ②改修前と比較して20%以上の省エネ効果が見込まれること（ただし、外皮改修面積割合が20%を超える場合は15%以上） ③改修後に一定の省エネ性能を満たすこと ④改修後の省エネ性能を表示すること ⑤事例集への情報提供に協力すること 等（住宅は対象外） 【補助対象費用】 1) 省エネ改修工事に要する費用 2) エネルギー計測等に要する費用 3) バリアフリー改修工事に要する費用（省エネ改修工事と併せてバリアフリー改修工事を行う場合に限る。） 4) 省エネ性能の表示に要する費用 等
	<b>対象地域</b>	全国
	<b>交付率</b>	1/3 等
	<b>その他</b>	補助限度額：建築物：5,000万円/件（省エネ改修工事と併せて、バリアフリー改修を行う場合は7,500万円/件）
<b>問い合わせ先</b>	国土交通省 住宅局 住宅生産課 TEL 03-5253-8111（内線39-437） FAX 03-5253-1629	

**事業のイメージ**

**建築物省エネ改修等推進事業のイメージ**

＜支援対象のイメージ＞

- 躯体の省エネ改修
  - ・ 天井、外壁等（断熱）
  - ・ 開口部（複層ガラス、二重サッシ等） 等
- 高効率設備への改修
  - ・ 空調、換気、給湯、照明 等
- バリアフリー改修
  - ・ 廊下等の拡幅、手すりの設置、段差の解消 等

（住宅は対象外）

＜省エネ改修例＞

# 第6章

計画の評価方法と進行管理

## 第6章 計画の評価方法と進行管理

当計画は、目標年次を2030年と定めており、計画に位置付けた基本的な方針及び目標の実現に向けて実施する種々の施策の進捗状況やその効果等を、わかりやすく客観的かつ定量的に評価、分析するとともに、適正な進行管理に努めます。

### 6-1 評価指標に係る目標値の設定

#### (1) 公共交通利用者に関する目標

本市では、本格的な人口減少や自動車運転が困難となる高齢者等の増加が見込まれていますが、このような中においても、地域の暮らしを支える公共交通は、今後も維持・確保していく必要があります。

このため、鉄道およびバスの公共交通利用者を今後も維持していくことを基本とし、目標値を設定することとします。

指標(1)	基準値	目標値
	2021年	2030年
郡山駅利用者数(万人/年)	454万人/年	454万人/年
路線バス利用者数(万人/年)	337万人/年	337万人/年

#### (2) 道路環境に関する目標

本市では、今もなお、様々な交通手段の中で自動車分担率の利用割合が高く、このことは、地球温暖化につながるCO<sub>2</sub>排出量に大きく影響するものと考えられます。

このため、環境負荷の少ない公共交通や自転車、徒歩等への転換を促し、CO<sub>2</sub>排出量の削減を目指すことを基本とし、目標値を設定することとします。

指標(2)	基準値	目標値
	2013年	2030年 (2050年)
運輸部門に係るCO <sub>2</sub> 削減量(千t-CO <sub>2</sub> )	785千t-CO <sub>2</sub>	550千t-CO <sub>2</sub> 【-30%】 (実質ゼロ)

### (3)道路の渋滞対策に関する指標

市内各所で発生している道路混雑は、環境面や経済面等において悪影響を及ぼすこととなり、早期対策を図り円滑な交通の確保が必要になります。

このため、道路ネットワークの円滑な交通確保を図ることを基本とし、目標値を設定することとします。

指標(3)	基準値	目標値
	2021年	2030年
市内における主要渋滞箇所数(箇所)	30箇所	28箇所

### (4)健康の増進に関する指標

身体的理由等で移動等の行動が制約される高齢者においては、それら制約をカバーする福祉施策に取り組むとともに、当計画が目指す高齢者等の自立的な生活を支える都市環境を確保した上で、一人ひとりの健康づくりが重要と考えます。

このため、高齢者等が自立した日常生活又は社会生活を営む期間とする健康寿命の延伸に努めることを基本とし、目標値を設定することとします。

指標(4)	基準値	目標値
	2018	2030年
健康寿命の平均	男性 80.27歳 女性 84.41歳	平均寿命の増加分を上回る健康寿命の増加

### (5)バリアフリー化の推進に関する指標

利用しやすい、また、どこにでも自由に円滑に移動できる環境づくりに向けては、事業者等の協力をいただきながら、各施設をはじめ、公共交通機関や施設間等の移動のしやすさの確保など、連続的・一体的な整備が必要となります。

このため、誰もが安全で円滑に移動できる環境づくりを公民連携により進めていくことを基本とし、目標値を設定することとします。

指標(5)	基準値	目標値
	2020年	2025年
関係者と合同による安全点検実施箇所数(累計)/対策済箇所数(累計)	689箇所/568箇所	906箇所/720箇所
おもいやり駐車場利用制度協力施設数(累計)	151施設	176施設

## 6-2 進行管理

進行管理については、おおむね5年毎に計画に記載された種々施策の実施及び評価指標の状況など、関連する計画や施策等とも連携し、『PLAN（計画）～DO（実行）～CHECK（検証）～ACTION（改善）』により、効果を検証しながら施策推進に努めます。

また、これらの結果に加え、社会情勢の変化や上位計画、その他関連計画との整合を図りながら、必要に応じて適宜見直しを図るなど、当計画の方針である「交通手段が充実しすべての人が安心して円滑に移動できるまち」を着実に実現していきます。

PDCA サイクルによる施策の推進



# 資料編

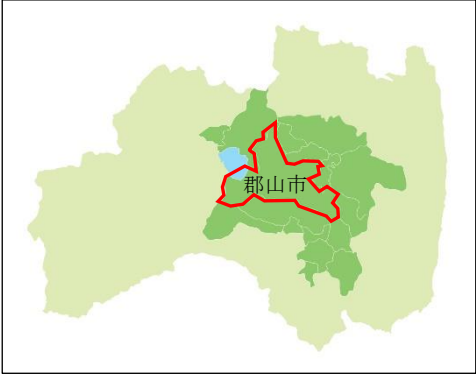
## 資料編

## 資料-1 関連計画

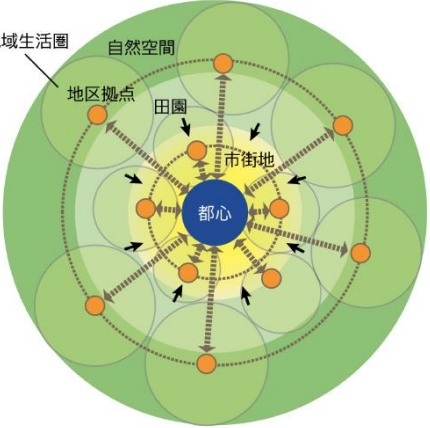
【計画1】	郡山市まちづくり基本指針“あすまちこおりやま”後期見直し
策定(改定)年月	平成30(2018)年2月策定 [令和4(2022)年3月見直し]
策定根拠	市独自による
目的	本市の総合的かつ計画的な行政の運営を図るための最上位指針とする
計画期間	目標年度：令和7(2025)年 第一階層(公民共通の中長期指針)
内容	<p>《郡山市の目指す未来(将来都市構想)》</p> <p><b>みんなの想いや願いを結び、未来(あす)へとつながるまち 郡山</b></p> <p>《基本方針》</p> <p>⇒DX推進型「新型コロナウイルス感染症対応」課題解決先進都市の創生</p> <p>《分野別基本方針》</p> <p><b>【大綱Ⅰ】「産業・仕事の未来」</b></p> <p>I-1 みんなが誇れる「郡山といえばこれ!」という産業があるまち</p> <p>I-2 楽しくてやりがいのある満足できる仕事のあるまち</p> <p>I-3 農林業が盛んで、市民の身近な産業となるまち</p> <p><b>【大綱Ⅱ】「交流・観光の未来」</b></p> <p>II-1 人が交流し、明るい声が聞こえるまち</p> <p>II-2 国内外に発信できる、自慢の地域資源があるまち</p> <p>II-3 たくさんの人が「また来たい」「住んでみたい」と思えるまち</p> <p><b>【大綱Ⅲ】「学び育む子どもたちの未来」</b></p> <p>III-1 人と人とがつながり、みんなで子どもたちを育むまち</p> <p>III-2 笑顔があふれ、未来への夢を育むまち</p> <p>III-3 一人ひとりの個性を伸ばし、すべての子どもが輝くまち</p> <p>III-4 子どもたちが学びたいことを楽しく学び、地域で活躍できるまち</p> <p><b>【大綱Ⅳ】「誰もが地域で輝く未来」</b></p> <p>IV-1 市民生活に活気があり、地域で楽しく元気に暮らせるまち</p> <p>IV-2 好きなこと、得意なことを地域で学び生かせるまち</p> <p>IV-3 市民が互いに支えあい、一人ぼっちにならないまち</p> <p>IV-4 誰もが健康で生きいきと暮らせるまち</p> <p>IV-5 女性が元気で活躍できるまち</p> <p><b>【大綱Ⅴ】「暮らしやすいまちの未来」</b></p> <p>V-1 環境にやさしく自然豊かな、住んでいてよかったなと思えるまち</p> <p>V-2 誰もが安心して快適に暮らせるまち</p> <p>V-3 すべての人が安心して円滑に移動できるまち</p> <p>V-4 豊かなまちなみがあり、誇りと魅力あふれるまち</p>



【計画2】	<b>郡山市総合戦略【2020改訂版】</b> ～気候変動対応型課題解決先進都市の創生～
策定(改定)年月	平成28(2016)年2月策定 [令和2(2020)年3月改訂]
策定根拠	まち・ひと・しごと創生法第10条に基づく
目的	「持続可能な郡山の創生」を加速させ、「自律的好循環」を生み出すことを目指し、更なる地方創生を推進する
計画期間	令和2(2020)年度から令和6(2024)年度まで
内容	<p>《基本目標と政策パッケージ》</p> <p><b>【目標1】DXに対応した生産性の向上と魅力ある雇用環境の創出</b>  政策1-1:「知の結節点」としての優位性を生かした積極的な企業誘致と新たな市場開拓  政策1-2:多様な学術研究機関と地元企業が連携した地方発イノベーション  政策1-3:農林業のICT化と構造改革による成長産業化  政策1-4:誰もが安心して働くことができる魅力的な就業環境と担い手の確保</p> <p><b>【目標2】地域の魅力発信と「関係人口」の創出</b>  政策2-1:地域資源ブランド化による海外も含めた観光誘客と情報発信  政策2-2:地域の特色ある歴史、音楽などの文化振興とスポーツ環境の充実  政策2-3:地方への人の流れをつくり、地方を訪れ住み続けるための移住・定住環境の整備と「関係人口」の創出</p> <p><b>【目標3】切れ目無い子育て支援と女性・子育て世代の活躍推進</b>  政策3-1:結婚～妊娠～出産～子育ての切れ目ない支援  政策3-2:子どもたちが健やかに成長できる地域づくり  政策3-3:全てのひとが働きやすくなる働き方改革の実現</p> <p><b>【目標4】住民・企業等が集う気候変動対応型まちづくりの推進</b>  政策4-1:災害、事故・犯罪のない安全・安心なまちづくり  政策4-2:新たな技術を活用した持続可能な公共・社会基盤の構築  政策4-3:地域連携により暮らし続けられる都市圏の形成</p> <p><b>【目標5】あらゆる世代が居場所と役割を持ち生きいきと暮らせるまちづくり</b>  政策5-1:高齢者が健康で活躍し続けられるまちづくり  政策5-2:住民や多様な主体が支え合える優しい地域づくり  政策5-3:あらゆる住民・世帯が安心して健康に暮らせる社会の構築</p> <p><b>【目標6】教育の質の向上と誰もが楽しく学べる環境づくり</b>  政策6-1:AI等も活用した先進的な教育による質の向上  政策6-2:世界的視野で活躍できるグローバルな人材の育成  政策6-3:誰もが学ぶことができる学習機会の確保・充実</p>

【計画3】	こおりやま広域連携中枢都市圏ビジョン ～持続可能な圏域の創生～
策定(改定)年月	平成31(2019)年3月策定 [令和4(2022)年3月改訂]
策定根拠	地方自治法第252条の2に基づく
目的	17市町村が連携し、一定の圏域人口を有しつつ活力ある社会経済を維持するため、経済成長のけん引や高次の都市機能の集積・強化など、具体的に推進していく取組の内容を示す
計画期間	令和元(2019)年度～令和5(2023)年度
内容	<p>《こおりやま広域圏の構成市町村》</p> <p>●こおりやま広域圏</p>  <p>構成市町村は、郡山市、須賀川市、二本松市、田村市、本宮市、大玉村、鏡石町、天栄村、磐梯町、猪苗代町、石川町、玉川村、平田村、浅川町、古殿町、三春町、小野町の17市町村</p> <p>《こおりやま広域圏の将来像》</p> <p>「広め合う、高め合う、助け合う」こおりやま広域圏 ～持続可能な圏域の創生～</p> <p>《具体的取組(全体像)》</p> <p>○経済成長のけん引 ⇒世界を視野に入れた圏域内外との「ボーダーレス」な産業振興を展開 (主な連携事業)・創業支援事業 ・産業イノベーション事業 ・6次産業化プロジェクト ・インバウンド推進事業</p> <p>○高次の都市機能の集積・強化 ⇒多様性を受容する「コンパクト化・ネットワーク化」を推進 (主な連携事業)・広域的な医療体制の構築 ・広域的な交通網の形成促進 ・福島空港利用促進による地域活性化</p> <p>○生活関連機能サービスの向上 ⇒「学び、働き、暮らし続けることができる」圏域づくり (主な連携事業)・災害対策 ・長寿社会対策推進事業 ・環境対策 ・図書館、文化スポーツ施設等の広域利用 ・移住・定住促進</p>

<b>【計画4】</b>	<b>郡山市観光戦略ビジョン</b>
策定(改定)年月	平成31(2019)年3月策定
策定根拠	市独自による
目的	本市観光産業の更なる発展に向けた総合的な観光戦略の方向性を示す
計画期間	平成31(2019)年度～令和7(2025)年度
内 容	<p>《<u>本市観光の目指すもの(ビジョン)</u>》</p> <p><b>【目標Ⅰ】観光基盤整備</b></p> <p>⇒<u>すべての旅行者が「旅の喜び」を実感できる安全で安心な観光基盤の整備</u></p> <p>I-1 地域の稼ぐ力を引き出すDMOの形成、推進</p> <p>I-2 <u>生活・観光共生型の観光インフラ整備の充実</u></p> <p>I-3 ボーダーレスな観光案内機能の充実</p> <p>I-4 魅力ある地域づくりのためのおもてなし人材育成</p> <p>I-5 多文化共生を意識したインバウンド受入体制の充実</p> <p><b>【目標Ⅱ】観光資源開発</b></p> <p>⇒<u>インバウンド視点により地域資源の魅力を発掘し最大限に磨き上げた観光コンテンツの充実</u></p> <p>II-1 新たな視点による既存資源の観光利用への推進</p> <p>II-2 インバウンド視点での地域の魅力を活かした観光資源の開発</p> <p>II-3 市民と来訪者が共生できる魅力あふれるイベント等の開催</p> <p>II-4 <u>地域間ボーダーレスの観光コースの造成</u></p> <p>II-5 アプリケーションなど観光ツールの開発</p> <p><b>【目標Ⅲ】観光誘客・MICE誘致</b></p> <p>⇒<u>多様な魅力を分かりやすく伝えるためICTを活用したあらゆる手段による情報発信と誘客促進</u></p> <p>III-1 <u>デジタルネイティブの活躍によるICTを活用した国内外への情報発信</u></p> <p>III-2 マーケティングに基づく観光誘客の推進</p> <p>III-3 <u>セーフコミュニティ活動による安全・安心な取り組みを活かしたMICE誘致の促進</u></p> <p>III-4 <u>スポーツコンベンションの誘致</u></p> <p><b>【目標Ⅳ】物産観光</b></p> <p>⇒<u>世代を超えた農商工融合による、郡山を味わい、楽しむことができる優れた物産品等の開発や販売の促進</u></p> <p>IV-1 人口減少、温暖化等社会課題に対応した物産振興</p> <p>IV-2 食の差別化と高付加価値化の推進</p> <p>IV-3 国際化を意識した郡山グルメの開発推進</p>

【計画5】	<b>郡山市都市計画マスタープラン</b>				
策定(改定)年月	平成27(2015)年6月改訂 [令和5(2023)年3月改訂] (予定)				
策定根拠	都市計画法第18条の2に基づく				
目的	計画的な都市づくりを進めるための指針であり、わかりやすく都市の全体像や土地利用、都市施設等の整備方針などを示す				
計画期間	目標年次 令和12(2030)年度				
内 容	<p>《基本理念と目標》</p> <p>拠点となる郡山駅周辺地区を再生するとともに、ネットワークする拠点地区における多様な豊かさをもった暮らしの姿を示していくこと、さらに、都市の魅力溢れる交流の促進と働く場となる産業を振興していくことが重要であり、「市民が輝くまち」の実現に向け、基本理念及び目標を定める。</p> <div style="border: 1px solid orange; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>基本理念</b></p> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px; text-align: center; margin: 5px auto; width: 80%;"> <p style="margin: 0;"><b>市民が輝くまち 郡山</b></p> <p style="margin: 0;">『開拓の歴史を生かした躍動感あるまちづくり』</p> </div> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">↓</p> <p style="text-align: center;"><b>基本目標</b></p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; padding: 5px;"><b>目標1</b> 安全・安心なまちづくり</td> <td style="width: 25%; padding: 5px;"><b>目標2</b> 交流の促進と産業の振興</td> <td style="width: 25%; padding: 5px;"><b>目標3</b> 地域特性を生かした暮らしの実現</td> <td style="width: 25%; padding: 5px;"><b>目標4</b> 環境負荷を抑える低炭素まちづくり</td> </tr> </table> </div> <p>《将来都市構造》</p> <p><b>郡山型 コンパクト&amp;ネットワーク都市構造</b></p> <p>豊かな自然環境・田園環境の維持・保全を図りながら、福島県の広域的な拠点として生産性の高い産業活動や地域特性に応じた質の高い生活の展開を目指し、無秩序な都市機能の拡大・拡散を防止するため、コンパクトで周辺環境と調和した都市の形成を目指す。</p> <p style="text-align: center;">● 将来都市構造の概念図</p> 	<b>目標1</b> 安全・安心なまちづくり	<b>目標2</b> 交流の促進と産業の振興	<b>目標3</b> 地域特性を生かした暮らしの実現	<b>目標4</b> 環境負荷を抑える低炭素まちづくり
<b>目標1</b> 安全・安心なまちづくり	<b>目標2</b> 交流の促進と産業の振興	<b>目標3</b> 地域特性を生かした暮らしの実現	<b>目標4</b> 環境負荷を抑える低炭素まちづくり		

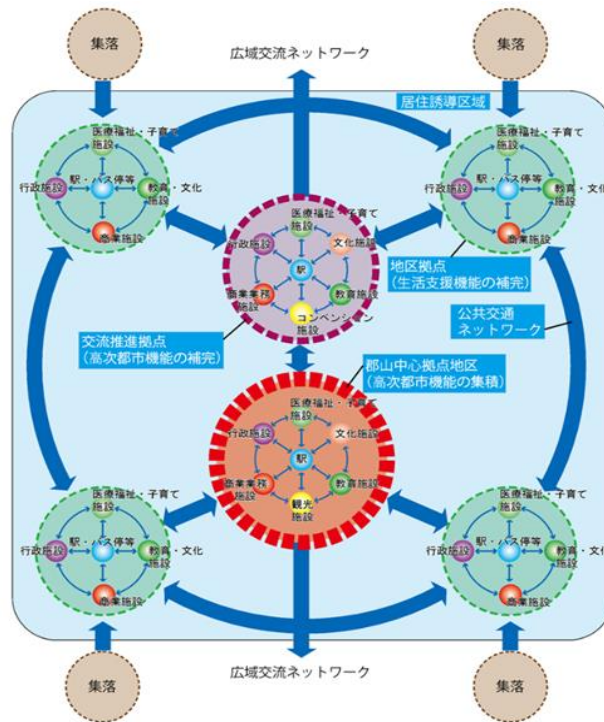
<p>内 容</p>	<p>《都市づくりの基本方針》</p> <p><b>【方針1】安全・安心に暮らせる生活圏とネットワークの形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全・安心なまちづくり（セーフコミュニティへの取り組み）</li> <li>・生活支援機能の適正配置と地域包括ケア等サービスの連携</li> <li>・世代ニーズに対応した住環境の形成</li> <li>・地域生活を支えるネットワークの強化</li> <li>・気候情報等を活用した浸水被害の軽減・震災対策の強化</li> <li>・効果的な除染等の実施</li> </ul> <p><b>【方針2】市街地を東西につなぐ「歴史と緑の生活文化軸」の形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・郡山市の魅力を発信する「歴史と緑の生活文化軸」の形成</li> <li>・高次都市機能と居住機能の集積・誘導</li> <li>・歩行者主体のまちづくりによる賑わい形成</li> <li>・郡山駅東西の均衡ある発展と交通結節機能の強化</li> </ul> <p><b>【方針3】交通体系・立地を生かした広域交流機能の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通利便性を生かした商業・業務・物流等の拠点整備と観光・交流・産業等の機能強化</li> <li>・医療関連等の新規産業拠点の機能強化</li> <li>・震災復興を促進する広域交流促進道路の整備</li> <li>・高速交通・情報発信のハブ都市としての機能強化</li> </ul> <p><b>【方針4】市街地と森林・田園との環境共生</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・秩序ある土地利用の推進</li> <li>・歴史・文化を生かしたアメニティ拠点の機能強化</li> <li>・再生可能エネルギーや未利用エネルギーの有効活用</li> </ul>
------------	--

【計画6】	<b>郡山市立地適正化計画</b>
策定(改定)年月	平成31(2019)年3月策定 [令和3(2021)年3月改定]
策定根拠	都市再生特別措置法第81条に基づく
目的	安定的な都市経営が可能となるような持続可能なまちづくりを推進するとともに、「郡山型コンパクト&ネットワーク都市構造」を具現化する
計画期間	目標年次 令和12(2030)年
内 容	<p>《基本方針》</p> <p><b>すべての市民が安心して暮らせる拠点と公共交通ネットワークの形成</b></p> <p>地域特性を生かした多様な暮らし方が持続するよう、個性あるまちづくりの推進、さらに利便性の高い公共交通ネットワークの強化を図る。</p> <p>現在の土地利用の状況やこれまで整備してきた都市基盤等、既存ストックの有効活用を基本に、公共交通ネットワークを意識しつつ、市民の多様なライフスタイルに応じた暮らし方が選択できる環境を提供しながら、長期的な視点で地域に合った居住機能や医療、福祉、商業等の都市機能の集積を図る。</p> <p>《具体的な方向性》</p> <p><b>1 公共交通を軸とした多極ネットワーク型コンパクトシティの形成推進</b></p> <p>⇒ 持続可能な都市づくりの実現に向け、<b>地域の個性を生かした拠点の形成と各拠点間における公共交通の連携による多極ネットワーク型コンパクトシティの形成を推進</b>する。</p> <p><b>2 地域特性に応じた都市機能施設の集積誘導</b></p> <p>⇒ 各地区の歴史的背景や特性を考慮しながら、個性や魅力のある都市機能の集積・充実を図る。</p> <p><b>3 公共交通の利便性を強化</b></p> <p>⇒ 誰もが居住地から様々な生活サービス施設にアクセスできるなど、<b>円滑に移動することができるよう利便性の高い公共交通ネットワークの強化を進める</b>。</p> <p><b>4 快適で健康的な都市空間の充実</b></p> <p>⇒ <b>徒歩や自転車、公共交通等を利用し気軽に外出することができ、バリアフリーで回遊しやすい歩行環境を確保するなど、健康増進につながる都市空間の充実</b>を図る。</p>

### 5 回遊性を高める賑わい空間の創出

⇒ 適切な都市サービス水準を維持しながら、都市経営コストの縮減が可能となるよう既存ストックを有効活用するとともに、公共施設の複合化・集約化、多機能化等、計画的な取り組みを進める。

#### ●拠点及びネットワークの概念図



#### 《水災害に関する防災対策（防災指針）》


本市の「居住誘導区域」及び「都市機能誘導区域」は、河川整備において基本となる降雨規模を想定した区域設定を行っていたが、令和元（2019）年10月発生の東日本台風により、一部エリアが浸水するなどの被害を受けた。

令和2（2020）年の都市再生特別措置法の改正により、「防災指針」の記載が位置付けられ、本市の誘導区域に関する防災対策・安全確保策等の検討を行った。

（基本理念）

**都市と自然の共存 治水と防災の連携 ～みんなで作る安心なまち～**

流域治水の考え方のもと、ハード事業「治水」とソフト事業「防災」を連携させながら、行政だけでなく市民や事業者とも協力して、浸水被害の軽減を図り、水災害に強いまちづくりを目指す。

【計画7】	<b>第2回郡山都市圏総合都市交通計画</b>
策定(改定)年月	平成22(2010)年1月
策定根拠	国、県、10市町村、関係団体等で構成する協議会にて策定
目的	新たな時代に対応した郡山都市圏における総合的な交通体系、分野別のマスタープランを示すとともに具体的な取り組み等を取りまとめる
計画期間	目指すべき姿を令和12(2030)年に設定
内容	<p> <b>《郡山都市圏の対象市町村》</b>          郡山市を中心とする都市の結びつきが強い(策定時に郡山市及び須賀川市への通勤・通学の依存率が10%以上の市町村)4市3町3村で構成。       </p>  <p> <b>《都市交通の目標》</b>  <b>【目標1】常に円滑に安心して移動できるまち</b>          ⇒ 自動車から他の交通手段への転換を促すとともに、道路については既存道路も活用し、効率的な整備を行う。       </p> <p> <b>【目標2】環境にやさしく誰もが移動しやすいまち</b>          ⇒ 環境への負荷が小さい公共交通を維持、強化し、拠点までアクセスしやすい交通体系を構築する。       </p> <p> <b>【目標3】日常生活で移動が少なく暮らせるまち</b>          ⇒ 都市と田園部の共生や、機能分担を図った拠点づくりに向けた土地利用施策に併せ、遠出しなくても暮らせるまちを目指す。       </p> <p> <b>【目標4】まちなかに賑わいのあるまち</b>          ⇒ 移動のしやすさを高める自転車歩行者のネットワークの改善を図る。       </p> <p> <b>【目標5】圏域内外と広域に交流しやすいまち</b>          ⇒ 広域交通基盤の有効利用に向け、広域交通体系の構築と各交通機関の利用促進・連携を図る。       </p>



内 容	<p>《<u>公共交通マスタープラン</u>》</p> <p>⇒・鉄道新駅の設置について、駅へのアクセス性向上策及び駅周辺のまちづくり施策等を含め、検討を進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点間を連絡する鉄道の維持・強化とともに、鉄道の無い拠点間等の連絡は、幹線バスにより維持・強化を図る。</li> <li>・公共交通の空白地帯では、地域住民や交通事業者の連携による乗り合い交通システムの拡充を図る。</li> </ul> <p>《<u>自転車歩行者マスタープラン</u>》</p> <p>⇒・公共施設や学校、商業施設と、鉄道駅などの交通結節点を連絡する、軸となる自転車歩行者ネットワークの強化を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅近傍や交通結節点の近傍では、歩いて暮らせるまちなかづくりを推進し自転車や歩行者空間の強化を図る。</li> </ul> <p>《<u>道路マスタープラン</u>》</p> <p>⇒・現在の道路網を活用しながら、都市圏内外などを連絡する広域交流促進道路、都市圏内の骨格を形成する骨格幹線道路、骨格幹線を補完する幹線道路としてマスタープランに位置づけ、効果的で効率的な道路整備を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路を有効活用するため、追加インターチェンジの検討・整備を行う。</li> </ul> <p>《<u>実現に向けた具体的な取り組み</u>》</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 車に過度に依存しない社会づくり</li> <li>(2) 公共交通利用促進プロジェクト</li> <li>(3) まちなか快適交通環境づくり</li> <li>(4) 交通弱者支援プロジェクト</li> <li>(5) 広域移動円滑化プロジェクト</li> <li>(6) 都市交通の目標を達成する戦略的道路整備</li> </ol>
-----	--

【計画8】	<b>郡山市第四次環境基本計画</b>
策定(改定)年月	令和4(2022)年3月策定
策定根拠	郡山市環境基本条例に基づく
目的	環境分野に係る総合的かつ長期的な目標及び施策の方向など、環境行政の最も基本となる計画として策定する
計画期間	令和4(2022)年度～令和7(2025)年度
内容	<p>《環境の範囲》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地球環境：地球温暖化対策、気候変動適応など</li> <li>・資源循環：資源の循環的利用、廃棄物の適正処理など</li> <li>・自然環境：生物多様性、森林、農地、緑地、公園、水辺など</li> <li>・生活環境：大気環境、水環境、土壌環境、有害化学物質など</li> <li>・環境保全活動：環境教育、環境学習、市民・事業者等との協働など</li> </ul> <p>《将来の環境都市像》</p> <p><b>環境にやさしく自然豊かな、住んでいてよかったと思えるまち</b></p> <p>当計画では、特に「地球温暖化対策の推進」及び「資源の循環的利用」の2項目を重点項目に設定し、施策の取り組みを推進する。</p> <p>《都市像の実現に向けた取り組み》</p> <p><b>【柱1】気候変動に対応するレジリエントなまちづくり（脱炭素社会の実現）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1-1 地球温暖化対策の推進</li> <li>1-2 気候変動適応策の推進</li> </ul> <p><b>【柱2】資源が循環する持続可能なまちづくり（循環型社会の構築）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2-1 資源の循環的利用</li> <li>2-2 廃棄物の適正処理</li> </ul> <p><b>【柱3】多様な生物が生息し自然と共生するまちづくり（自然環境の保全と共生）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3-1 生物多様性の保全</li> <li>3-2 自然環境の保全と活用</li> </ul> <p><b>【柱4】きれいな水や空気が守られ安全・安心に暮らせるまちづくり（生活環境の保全と改善）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>4-1 大気環境等の保全と改善</li> <li>4-2 水環境等の保全と改善</li> </ul> <p><b>【柱5】環境を思いやる人がたくさんいるまちづくり（環境意識の啓発）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>5-1 環境教育・環境学習の推進</li> <li>5-2 環境保全活動への支援</li> </ul>

【計画 9】	<b>郡山市気候変動対策総合戦略</b>															
策定(改定)年月	令和3 (2021) 年3月策定															
策定根拠	地球温暖化対策の推進に関する法律第21条及び気候変動適応法第12条に基づく															
目的	本市の宣言である「2050年二酸化炭素排出量ゼロ」の達成に向けた気候変動対策及びエネルギー施策を一元的かつ効果的に推進する															
計画期間	[中期]令和12 (2030) 年度 [長期]令和32 (2050) 年度															
内 容	<p>《<u>本市の目指す将来像及び実現に向けた施策体系</u>》</p> <p>将来像を「Carbon Neutral City Koriyama」とし、実現に向け、7つの施策体系を掲げる。これらは5つの柱となる施策体系と横断的に関連する2つの施策体系で構成する。</p> <div data-bbox="715 831 1241 1332" data-label="Diagram"> </div> <p>《<u>温室効果ガス排出削減目標</u>》</p> <p>郡山市における温室効果ガス排出量の削減目標を以下のとおり設定する。</p> <div data-bbox="646 1496 1273 1960" data-label="Figure"> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>排出量 (千 t-CO<sub>2</sub>)</th> <th>削減率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2013年度 (基準年度)</td> <td>3,521</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2030年度 中期目標年度</td> <td>3,314</td> <td>5.9%削減</td> </tr> <tr> <td>2050年度 長期目標年度</td> <td>2,465</td> <td>30%削減</td> </tr> <tr> <td>2050年度 (最終目標)</td> <td>0</td> <td>100%削減</td> </tr> </tbody> </table> </div>	年度	排出量 (千 t-CO <sub>2</sub> )	削減率	2013年度 (基準年度)	3,521	-	2030年度 中期目標年度	3,314	5.9%削減	2050年度 長期目標年度	2,465	30%削減	2050年度 (最終目標)	0	100%削減
年度	排出量 (千 t-CO <sub>2</sub> )	削減率														
2013年度 (基準年度)	3,521	-														
2030年度 中期目標年度	3,314	5.9%削減														
2050年度 長期目標年度	2,465	30%削減														
2050年度 (最終目標)	0	100%削減														

<b>【計画 10】</b>	<b>第 11 次郡山市交通安全計画</b>
策定(改定)年月	令和 4 (2022) 年 2 月
策定根拠	交通安全対策基本法第 26 条に基づく
目 的	目標である交通事故ゼロを目指し、全市を挙げて交通事故防止を図る
計画期間	令和 3 (2021) 年度～令和 7 (2025) 年度
内 容	<p>《計画の特徴》</p> <p>交通安全対策の共有の指針として、市民はもとより、関係機関・団体、国、県、市などが連携して今後 5 年間に取り組むべき施策をまとめる。</p> <p>《 5 項目の基本理念》</p> <p><b>1 交通事故のない社会を目指して</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 誰一人取り残さない SDG s の目標達成</li> <li>・ DX 化による新しいモビリティ社会の推進</li> <li>・ 気候変動対応型の持続可能な社会の構築</li> </ul> <p><b>2 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2025 年問題、2040 年問題を踏まえ、高齢になっても安全に安心して移動できる社会の構築</li> </ul> <p><b>3 市民参加の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自助・共助・公助を基本とした公民連携による交通安全活動の推進</li> </ul> <p><b>4 関係機関・団体相互の連携協力の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ こおりやま広域圏を含め様々な活動主体との連携・協力、セーフコミュニティ活動の推進</li> </ul> <p><b>5 効果的・効率的な対策の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 情報を適切にわかりやすく提供</li> <li>・ コロナ禍における交通事故発生状況や事故防止対策への影響を注視</li> </ul> <p>《計画における各種施策》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(施策 1) 道路交通環境の整備</li> <li>(施策 2) 交通安全思想の普及徹底</li> <li>(施策 3) 安全運転の確保</li> <li>(施策 4) 道路交通秩序の維持</li> <li>(施策 5) 救助・救急活動の充実</li> <li>(施策 6) 被害者支援の充実と推進</li> </ul>

<b>【計画 11】</b>	<b>第二次こおりやまユニバーサルデザイン推進指針</b>
策定(改定)年月	平成 30 (2018) 年 3 月策定 [令和 4 (2022) 年 3 月一部見直し]
策定根拠	「ユニバーサル社会の実現に向けた諸施策の総合的かつ一体的な推進に関する法律」に基づく
目 的	誰もが家庭、学校、職場、地域などあらゆる場所で持てる力を発揮でき、存分に活動できる「市民総活躍こおりやま」を目指す
計画期間	平成 30 (2018) 年度～令和 7 (2025) 年度
内 容	<p>《<u>基本的な考え方</u>》</p> <p>「気づき」「広げる」「つなぐ」の3つの視点のもと、市民、事業者、行政がそれぞれの立場と役割を認識したうえで協働により推進</p> <p>《<u>あるべき将来像</u>》</p> <p><b>誰もが暮らしやすいユニバーサルデザインのまち</b></p> <p>障がいの有無や年齢、言語、性別等の違いにかかわらず、誰もが「住んでいてよかったと思えるまち」、「安心して暮らせるまち」、「思いやりがあり、誰にでも優しいまち」、「どこにでも自由に行けるまち」を目指す。</p> <p>《<u>基本方針</u>》</p> <p><b>【方針 1】(ハート) ユニバーサルデザインを実践できるひとづくり</b></p> <p><b>【方針 2】(ハード) 安全・安心なユニバーサルデザインの施設整備</b></p> <p><b>【方針 3】(ソフト) 人にやさしいユニバーサルデザインの情報・サービス</b></p> <p>《<u>基本施策</u>》</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 思いやりの心があふれるひとづくり</li> <li>(2) 多様性を認め、いのちと人権を尊重するひとづくり</li> <li>(3) <b>誰もが利用しやすく安全・安心な交通・移動環境</b></li> <li>(4) <b>誰もが利用しやすく安全・安心な施設</b></li> <li>(5) ICTを含めた多様な媒体を活用した誰にでも分かりやすい情報伝達</li> <li>(6) 利用者の立場に立ったサービスとおもてなし</li> <li>(7) 市民協働によるユニバーサルデザインの推進</li> <li>(8) 災害時のユニバーサルデザインの推進</li> </ol> <p>《<u>指針のポイント</u>》</p> <p>ユニバーサルデザインのまちを実現するため、「市民総活躍の推進」、「セーフコミュニティ活動の推進」、「ICT(情報通信技術)の活用によるDXの推進」、「グローバル化への対応」をポイントに置き、取り組みを進める。</p>

【計画 12】	第八次郡山市高齢者福祉計画・郡山市介護保険事業計画(地域包括ケア計画)
策定(改定)年月	令和3(2021)年3月
策定根拠	老人福祉法第20条の8、介護保険法第117条に基づく
目的	高齢者が可能な限り住み慣れた地域で生きいきと自立した生活を送ることができるよう、長期的視点に立った施策推進を図る
計画期間	令和3(2021)年度～令和5(2023)年度
内 容	<p>《基本理念》</p> <p><b>高齢者が安心して暮らせる笑顔があふれる地域共生のまち</b></p> <p>～2025・2040年を見据えた高齢者施策の推進～</p> <p>《基本目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎高齢者が元気に暮らせる多様な地域づくり</li> <li>◎高齢者とともに世代を超えて支えあう地域づくり</li> <li>◎高齢者が安全・安心に暮らせる地域づくり</li> </ul> <p>《基本方針》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○健康で生きがいを持ち生活できる環境の充実</li> <li>○自立支援、介護予防・重度化防止の推進</li> <li>○介護保険サービスの充実・強化</li> </ul> <p>《施策の方向》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・健康づくりの推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒健康寿命延伸に向けた取組、生活習慣病予防の推進など</li> </ul> </li> <li>・生きがい対策の充実 <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒社会参加の促進、生涯学習時の支援、高齢者の就労対策</li> </ul> </li> <li>・生活環境の充実 <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒安全・安心な環境づくりの推進、高齢者の住まいの安定的な確保など</li> </ul> </li> <li>・相談・支援体制の充実 <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒相談支援・情報提供の充実、日常生活を支援する体制整備の推進など</li> </ul> </li> <li>・介護予防・生活支援の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒介護予防の推進、介護予防・生活支援サービス事業、生活支援の推進</li> </ul> </li> <li>・認知症施策の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒認知症高齢者等支援の推進、認知症の理解促進など</li> </ul> </li> <li>・在宅医療・介護連携の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒在宅医療・介護連携の推進</li> </ul> </li> <li>・介護保険サービスの提供体制の充実 <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒介護サービス量の推移、介護保険サービス量の見込みなど</li> </ul> </li> </ul>

【計画 13】	<u>第 5 期郡山市障がい者福祉プラン</u>
策定(改定)年月	令和 3 (2021) 年 3 月
策定根拠	障害者基本法第 11 条、障害者総合支援法第 88 条、児童福祉法第 33 条の 20 に基づく
目 的	障がい者やその家族のニーズの多様化及び法制度の変化に的確に対応した総合的な障がい者福祉施設の展開を図る
計画期間	令和 3 (2021) 年度～令和 5 (2023) 年度
内 容	<p>《<u>基本理念</u>》</p> <p><u>障がいのある人もない人も、互いに支え合い、障がい者が地域で安心して暮らすことのできる「共生社会」の実現</u></p> <p>《<u>基本目標</u>》</p> <p>1 障がい者の自立と社会参加を支えるための生活支援の充実を図り、共に支え合えるまちづくりを推進します</p> <p>2 子どもの健やかな発達の支援とインクルーシブ教育システムの充実を推進します</p> <p>3 「障害者基本法」に基づき、ソフト・ハードの両面にわたり社会全体におけるバリアフリーに取り組み、ノーマライゼーション社会を推進します</p> <p>4 セーフコミュニティの理念を踏まえ誰もが地域の中で安心して生活できるまちづくりを推進します</p> <p>《<u>各 論</u>》</p> <p>1) 生活支援 ⇒地域で生活しやすいまちづくり</p> <p>2) 雇用・就業 ⇒経済的な自立に向けた就労支援の充実</p> <p>3) スポーツ・文化・国際交流 ⇒社会参加の促進</p> <p>4) 保健・医療 ⇒予防と健康</p> <p>5) 療育・教育・育成 ⇒ライフステージに応じた支援体制の充実</p> <p>6) 啓発・広報 ⇒<u>こころのバリアフリーと ICT 等の活用</u></p> <p>7) 生活環境 ⇒<u>セーフコミュニティに基づく安全・安心のまちづくりの推進</u></p>

## 資料-2 こおりやまユニバーサルデザイン推進協議会の提言（抜粋）

こおりやまユニバーサルデザイン推進協議会では、郡山市を誰もが暮らしやすいユニバーサルデザインのまちとして更に成長させるために必要な取り組みについて、委員それぞれの知識と経験をもとに、様々な意見を出し合い、協議を重ねてまいりました。その結果をここにまとめ、誰もがユニバーサルデザインの心のもとに、互いに手を取り合い助け合って暮らしていく郡山を実現するための一助となることを願い、提言します。【平成 27（2015）年 10 月 16 日】

### 提言① 誰にでも利用しやすい交通・移動について

- 誰もが歩道をスムーズに、安心して通れるように、エレベーターの設置、歩道の段差解消や除雪を徹底する。
- 現在稼働している防災システムを平常時においても有効活用し、道路における積雪や渋滞、事故等に関する情報を、メールやライブカメラにより配信する。

#### （参考意見）

- ◇通行量の多い横断歩道内に、エスコートゾーン（※1）を設置する。
- ◇誰もが乗り降りしやすいノンステップバス等の低床型バスの普及に努める。
- ◇バス停に、バスが現在どのあたりにいるか、あとどのくらいで到着するか等の運行状況が分かる電光掲示板を設置し、利用者に運行情報を提供する。
- ◇誰もが利用しやすく、どこからでも自由に乗り降りできる、市内の観光スポットを巡る循環バスを整備する。
- ◇バス停にある時刻表及びバスの車体上部の行き先表示を同じ色に色分けすることで、ひと目で自分が乗りたいバスが分かるように工夫する。なお、色分けをする際には、カラーユニバーサルデザインにも配慮する。
- ◇鉄道とバスで共通して利用できる IC カード乗車券を導入する。
- ◇鉄道事業者においては、すでに車イス利用者でも安全かつ快適な乗降ができるような配慮がなされているが、乗降するための待ち時間を可能な限り少なくし、よりスムーズな利用ができるようにする。また、シートを取り外して車イス用のスペースが用意できる等、車イス利用者に配慮された新幹線の導入を一層推進する。
- ◇航空運送事業者においては、すでに車イス利用者でも安全かつ快適な乗降ができるような配慮がなされているが、乗降にかかる手続きを可能な限り少なくし、ほかの利用者と同様によりスムーズな利用ができるようにする。
- ◇緊急車両については、聴覚障がい者はサイレンの音が分からず、また赤色灯の点灯だけでは通常の巡回時との判別が難しいため、車上に電光掲示板を設置する等の工夫をし、視覚的に注意喚起ができるよう努める。



## 提言② 誰にでも利用しやすい施設について

- 長い距離を歩いて移動することが困難な人の利便性向上のため、施設の近くに駐車場を多く設置する。  
また、誰もが施設内へ不自由なく出入りでき、ステージにも容易に登壇できる等のバリアフリー化を進める。
- 人が多く集まる施設においては、ピクトグラム（※2）、多言語表示及び案内・誘導の目印となる色を含め、統一した案内板を設置する。
- 郡山駅を含め、施設内にくつろげるベンチや、駅の周辺に休憩できる公園を増やす。また、多目的トイレの数を充実させ、個々のトイレ内の非常用ボタン等の配置を統一するほか、多目的トイレ内にはユニバーサルシート（※3）を設置する。
- 施設を建設・改修する際には、バリアフリー法をはじめとする法令等の基準を遵守するだけでなく、設計段階から誰もが自由に意見を伝えられる機会を設け、高齢者や障がい者をはじめ、様々な人の意見を取り入れるよう努める。また建設途中の段階で、実際に意見を伝えた人が施設のユニバーサルデザインを確認する機会を設ける。

※1 エスコートゾーン： 横断歩道中央部に設置される「視覚障害者誘導用ブロック（点字ブロック）」と似た形状の突起体の列。視覚障がい者が横断歩道を渡る際に方向を知る手がかりとなる。

※2 ピクトグラム： 簡単で分かりやすく表現された絵文字や図記号。様々な情報や注意を、言語によらず、視覚的に伝えることができる。

※3 ユニバーサルシート： 折りたたみ式の介護用ベッド。高齢者や障がい者等の排せつの介助、オムツ交換、着替え等に活用される。



## 郡山市総合交通計画マスタープラン

- 策 定 令和5（2023）年3月
- 発 行 郡山市
- 編 集 郡山市都市構想部総合交通政策課  
〒963-8601 福島県郡山市朝日一丁目23番7号  
TEL024-924-3721 FAX024-938-2720
- E-mail [sougoukoutuu@city.koriyama.lg.jp](mailto:sougoukoutuu@city.koriyama.lg.jp)
- ウェブサイト <https://www.city.koriyama.lg.jp>

