

郡山市総合都市交通戦略

1. 概要

理念 ・ 方針	(基本理念)		
	<p>「すべての人が安心して 円滑に移動できるまち」</p>		
目標 年次	(基本方針)		
	<ul style="list-style-type: none"> ・使いやすい公共交通体系づくり ・まちと環境に優しい自転車・歩行者の移動環境づくり ・円滑な都市交通を支える道路づくり ・公共交通や自転車・徒歩への転換を促す モビリティ・マネジメントの推進 		
位置 づけ	(短期・中期) 平成23年		
	(長期) 平成29年		
戦略 策定 範囲	H22年 郡山都市圏総合都市交通計画を受けて、 戦略策定。		
	総合交通体系(PT調査)	○	H18
	都市計画マスタープラン	○	H22
位置 づけ	都市圏		
	市域	○	
	特定エリアのみ		

総合都市交通戦略の基本理念

理念

「すべての人が安心して
円滑に移動できるまち」



都市交通の将来イメージ



郡山市イメージキャラクター
がくと君とおんぷちゃん

2. 目標と指標(1)

主な指標	交通	交通手段別分担率	
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
		中心部歩行者数	○
		自転車交通量	
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	○
		鉄道、路面電車利用者数	○
	社会	DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	
		商品販売額	
	環境	交通事故件数、死傷者数	
CO2排出量		○	
その他指標	中心市街地の年間観光施設入込客数		

戦略目標1 使いやすい公共交通体系づくり

自動車に過度に依存しない都市の形成に向け、利用者ニーズや地域の特性に応じた利便性の高い公共交通網の構築を目指します。

戦略目標2 まちと環境に優しい自転車・歩行者の移動環境づくり

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、自転車歩行者ネットワークの構築を目指します。

戦略目標3 円滑な都市交通を支える道路づくり

交通渋滞の緩和、円滑な自動車の移動を図るため、道路網の効率的な整備を進めます。

戦略目標4 公共交通や自転車・徒歩への転換を促すモビリティ・マネジメントの推進

事業所、学校等でのモビリティ・マネジメントの実施などによって、自動車から公共交通や自転車・徒歩への転換を図ります。

2. 目標と指標(2)

戦略目標	指標の項目	成果指標	現況値	7年後(H29)の目標値
戦略目標1 使いやすい公共交通体系づくり	○公共交通利用者の増加	・郡山駅利用者数 (万人)/年	628万人 (H21)	・670万人/年
		・バス利用者数 (万人)/年	533万人 (H21)	・624万人/年
戦略目標2 まちと環境に優しい自転車・歩行者の移動環境づくり	○安全・安心の確保	・放置自転車の撤去台数 (台)/年	1,265台 (H21)	・1,000台/年
	○中心市街地の歩行者数増加	・中心市街地の歩行者数 (人)/日	43,621人 (H22)	・110,000人/日
戦略目標3 円滑な都市交通を支える道路づくり	○安全・安心の確保	・市道改良率 (%)	市道改良率 55.5% (H21)	・市道改良率58.0%
戦略目標4 公共交通や自転車・徒歩への転換を促すモビリティ・マネジメントの推進	○モビリティ・マネジメントへの取り組み	・環境教育実施校率 (%)	100% (市内全小中学校) (H22)	・現状維持(100%) (市内全小中学校)
	○環境負荷の軽減	・運輸部門に係るCO ₂ 削減量 (千t-CO ₂)/年	69万8千 t-CO ₂ (H19)	・57万8千t-CO ₂ /年

3. 展開施策(1)

戦略目標1

使いやすい公共交通体系づくり

《重点プロジェクト》

■新駅の整備

《プロジェクトの進め方》

○新駅の設置要望が多い磐越西線郡山駅から喜久田駅間と東北本線郡山駅から安積永盛駅間は、郡山都市圏総合都市交通計画に位置付けられ、公共交通の利用促進と地域活性化に効果が見込まれることから、新駅設置に向けて取り組みます。

○新駅設置に併せて駅前広場の整備や駅へのアクセス、駅周辺地域の整備を進めます。

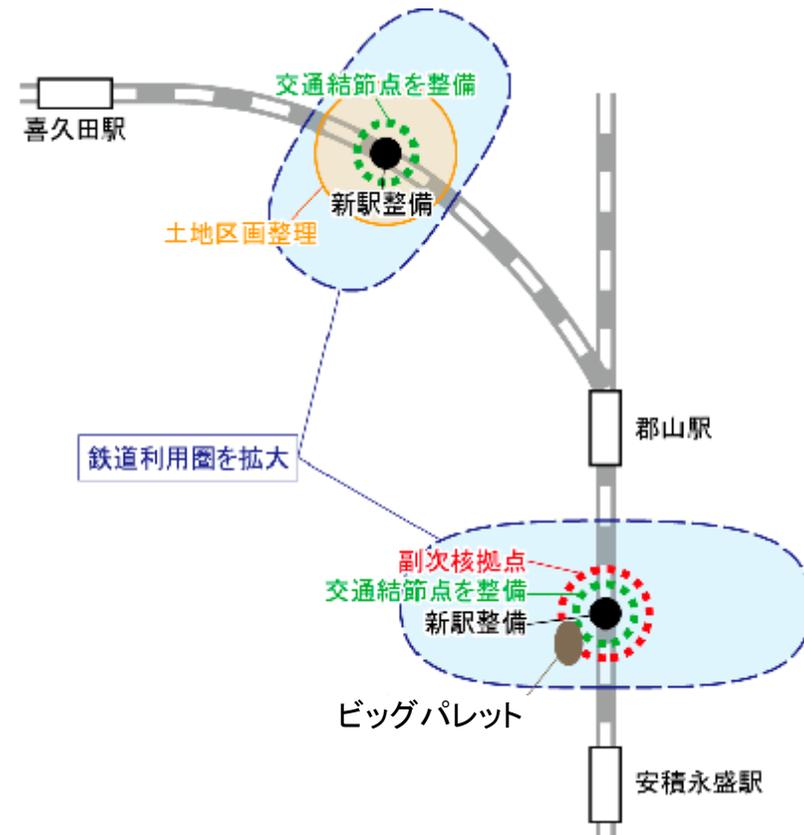


図 新駅設置による利用圏拡大の考え方

3. 展開施策(2)

戦略目標1 使いやすい公共交通体系づくり

《重点プロジェクト》

■市民との協働による郡山型地域交通システムの構築

《プロジェクトの進め方》

- 郊外部においては、路線バスを維持するだけの需要創出が困難であるため、バスに代わる小需要に対応した地域交通システムの構築を図ります。
- 地域で持続可能な地域交通システムを実現するため、地域住民や地域事業所の積極的な参画・利用により、地域の公共交通を育成していきます。
- 地域が主体となった推進体制が整い、一定程度の負担が了承され、適切な交通事業者の協力が得られた地域から、新たな「郡山型地域交通システム」の検討を行います。
- 「地域交通を育てる主体」が組織され、運行における計画の策定を行い、課題を整理し、合意形成が図られた地域から、「郡山型地域交通システム」の運行を目指します。



図 郡山型地域交通システムのイメージ

3. 展開施策(3)

戦略目標2 まちと環境に優しい自転車・歩行者の移動環境づくり

《重点プロジェクト》 ■自転車レーン・歩道の整備

《プロジェクトの進め方》

○自転車走行環境整備地区においては、道路幅員や自転車道・歩道の有無等の道路空間特性、自動車や自転車・歩行者交通量の特性に配慮し、自転車レーンの設置など、自転車走行環境の向上に努めていきます。

○郡山駅や交通結節点の周辺では、歩いて暮らせるまちづくりを推進し、自転車や歩行者空間の整備に取り組んでいきます。



図 自転車レーンの整備地区マップ(郡山市)

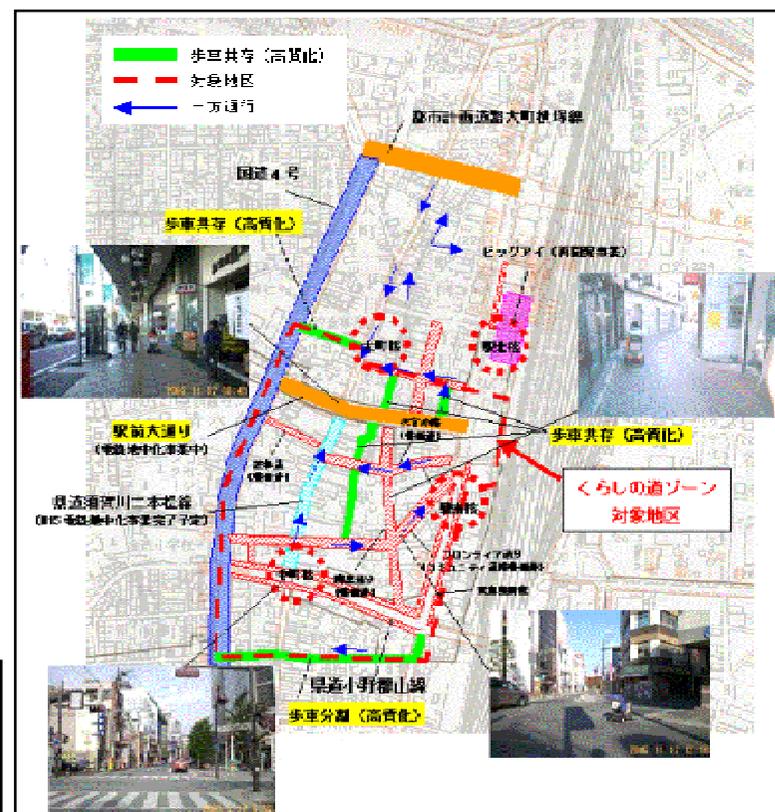


図 くらしの道ゾーン(郡山市)

3. 展開施策(4)

戦略目標3 円滑な都市交通を支える道路づくり

《重点プロジェクトの進め方》

■スマートインターチェンジの整備

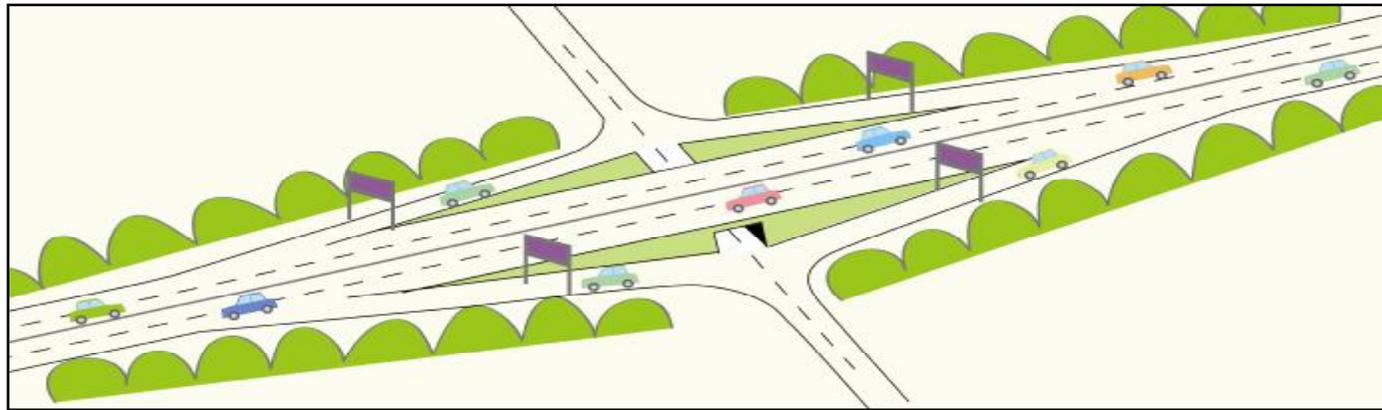


図 スマートインターチェンジの整備イメージ(本線上への整備例)

《プロジェクトの進め方》

- 既存インターチェンジ周辺道路の混雑緩和や広域交流の促進とともに、災害時において市外県外からの緊急車両の移動円滑化や市中心部への緊急輸送路の確保を図るためスマートインターチェンジの整備を行います。



図 本線直結型スマートインターチェンジの例
(白河中央スマートインターチェンジ)

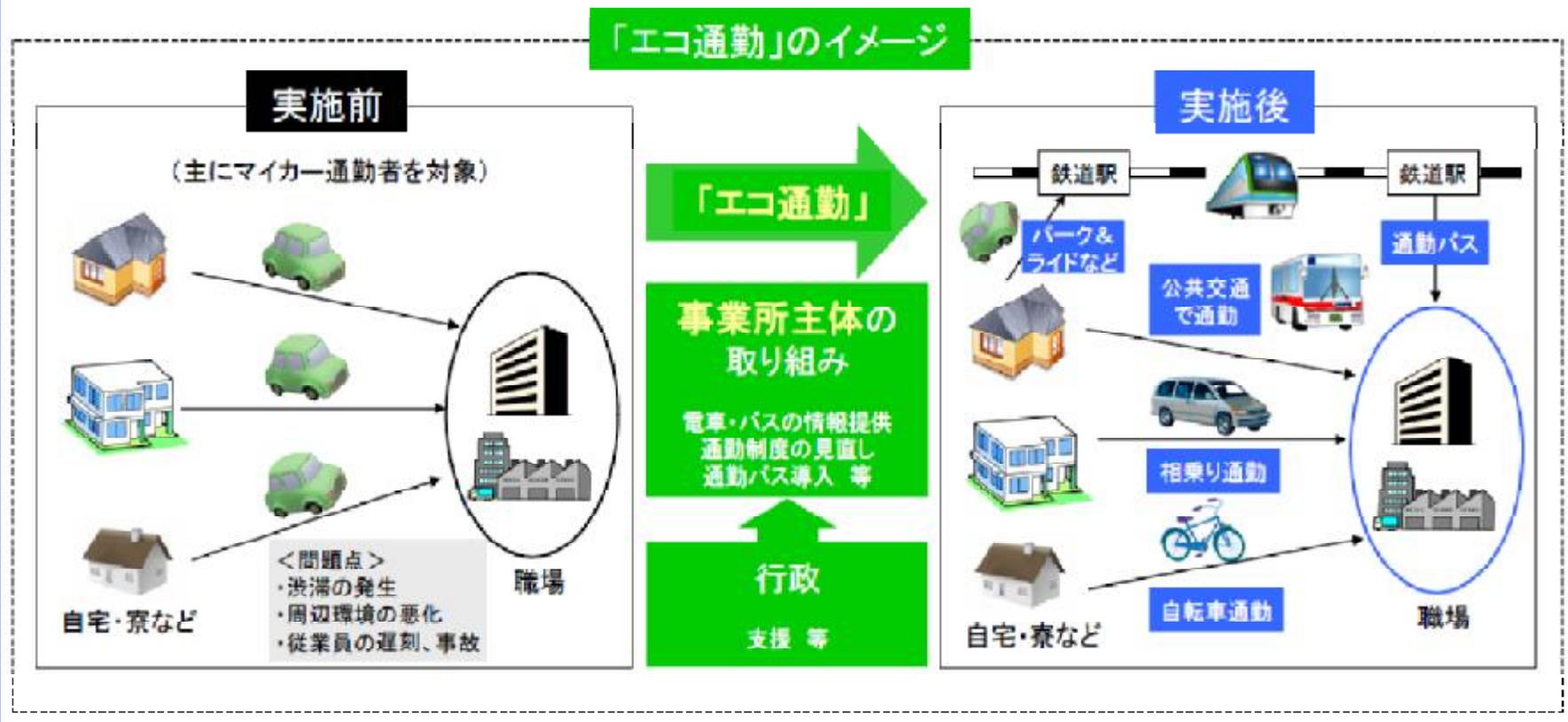
3. 展開施策(4)

戦略目標4 公共交通や自転車・徒歩への転換を促すモビリティ・マネジメントの推進

《重点プロジェクト》 ■エコ通勤の推進

《プロジェクトの進め方》

- 通勤時のマイカー利用抑制を図るため、エコ通勤を推進します。
- 環境に優しく健康増進につながる自転車や徒歩によるエコ通勤を推進します。
- 参加事業所を「協力事業所」として、ウェブサイトなどで紹介し、また、顕彰します。



3. 展開施策(5)

戦略目標4 公共交通や自転車・徒歩への転換を促すモビリティ・マネジメントの推進

《重点プロジェクト》 ■車から他の交通手段への転換

《プロジェクトの進め方》

＜自転車利用や公共交通利用に関する教育・啓発活動＞

- 学校や職場、街頭での「マナーキャンペーンの実施」等安全な自転車利用マナーの推進を図ります。
- 学校でのバスの乗り方体験教室の実施など、交通教育を推進します。



図 高等学校における交通安全教室(郡山市)



図 自転車シミュレーター体験(郡山市)

＜ノーマイカーデーなどの実施＞

- 事業所が参加しやすい「ノーマイカーデー」などのキャンペーンを実施します。実施時には、商店街とも協力して、まちづくりイベントとして盛り上げていきます。

＜公共交通の運行情報の提供＞

- 公共交通の運行情報として、わかりやすいバスマップなどを作成し、市民・事業所に提供します。

4. 総合交通戦略の推進及び評価

PDCAサイクルによる施策の推進

○戦略の推進にあたっては、学識経験者、市民及び公共交通利用者代表、交通事業者及び関係団体、道路管理者、公安委員会、行政から構成される「郡山市総合都市交通戦略協議会」において、重点プロジェクトの進捗状況の把握を行うとともに、新たな交通施策の創出に向けて協議してまいります。



図 郡山市総合都市交通戦略の管理・運営体制

5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

第4章 地域別対応方針について

1 地域別対応方針の目的

郡山市は、様々な個性と個別の生活圏をもつ町や村の合併によって形成された都市です。

各地域が、歴史や環境を活かし、光り輝くとともに、地域間で連携しながら、補い合うことが大切です。

地域別対応方針では、住民が身近に感じることのできる生活圏を単位とし、課題への対応方針を示すものです。

2 地域区分

地域区分は、本市の歴史的な経過、地域特性や地理的条件などから、16地域に分類します。

3 地域別対応方針の構成

地域別対応方針では、地域の特性や現況と課題を整理し、これらを踏まえた対応方針を示し、各種施策を推進します。

4 地域区分図

