

福山市長期未着手都市計画道路対応方針

2014年(平成26年)3月

福 山 市

< 目 次 >

第1章 長期未着手都市計画道路対応方針の目的	1
1 都市計画道路とは	1
(1) 都市計画道路を都市計画に定める意義	1
(2) 都市計画決定の手続	1
(3) 都市計画道路の機能	2
(4) 都市計画道路の分類	3
2 都市計画法	5
(1) 都市計画法及び都市計画運用指針	5
(2) 都市計画法による建築の制限	7
3 対応方針策定の背景	8
(1) 社会経済状況の変化	8
(2) まちづくりの方向性	10
4 対応方針の目的と取組(全体)の流れ	12
(1) 対応方針の目的	12
(2) 取組(全体)の流れ	13
第2章 福山市の都市計画道路の現状	15
1 都市計画道路の経緯	15
(1) 都市計画道路の経緯	15
(2) 都市計画道路整備の経緯	17
2 都市計画道路の現状	18
(1) 都市計画道路の現状一覧表	19
(2) 都市計画道路の路線図	22
(3) 都市計画道路の整備状況	23
(4) 都市計画道路の都市計画決定	24
第3章 長期未着手都市計画道路検討の考え方	25
1 検討方針	25
(1) 対応方針の流れ	25
(2) 検討の視点	26
(3) 検討の手順	27
(4) 都市計画道路の方向性(求められる役割)	28
(5) 評価の項目	29

< 目 次 >

2 検討内容.....	32
(1) ステップ1(評価対象路線の選定).....	32
(2) ステップ2(評価対象路線の現状把握).....	33
(3) ステップ3(一次評価).....	34
(4) ステップ4(総合評価).....	35
(5) 評価カルテ(様式).....	38
 第4章 長期未着手都市計画道路の検討	41
1 評価対象路線の選定及び評価・検証	41
(1) 評価対象路線の選定	41
(2) 評価対象路線の一次評価と検証.....	45
(3) 再評価対象路線の総合評価と検証.....	47
2 評価結果の総括	49
(1) 評価結果の一覧表(一次評価・総合評価のまとめ)	50
(2) 評価結果の路線図(一次評価・総合評価のまとめ)	51
 第5章 今後の進め方	53
1 住民等との合意形成及び都市計画法に基づく手続の進め方.....	53
2 次回の都市計画道路網の検討.....	54
 資料編	55
1 検討体制.....	55
2 福山市長期未着手都市計画道路検討委員設置要綱	56
3 福山市長期未着手都市計画道路検討委員	57
4 検討経過.....	58
5 パブリックコメントの実施.....	59
6 用語集.....	60

第1章 長期未着手都市計画道路対応方針の目的

1 都市計画道路とは

都市計画は農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保しようとするもの、並びにこのために適正な制限のもと土地の合理的な利用を図るもので、めざすべき都市の将来像を実現するために定めるものです。

都市計画道路とは、都市計画法（以下「法」という。）に位置付けられる都市施設の一つであり、あらかじめその位置及び区域等を定めた道路のことです。

福山市では107路線、約278.4kmの都市計画道路を都市計画決定しています。

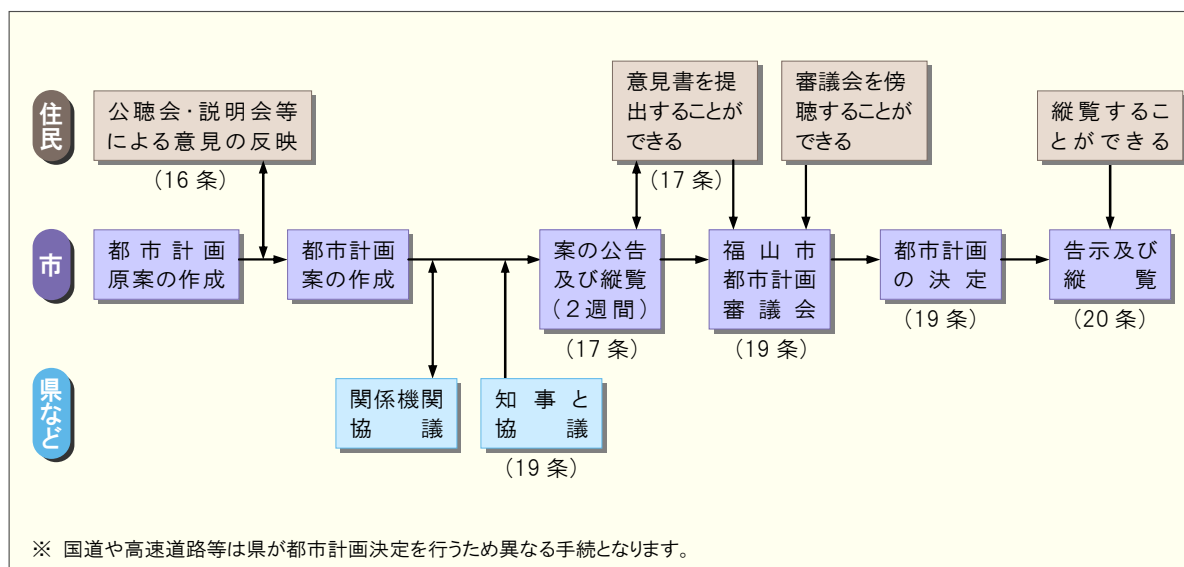
(1) 都市計画道路を都市計画に定める意義

都市計画道路を都市計画に定める意義は、大きく次の3点に要約できます。

- ・土地利用や他の都市施設の計画と調整し、都市計画としての総合性・一体性を確保することができる。
- ・計画段階において必要な施設の区域や内容を示すことができ、施設が予定される区域内には一定の建築制限が発生し、整備に支障を及ぼす建築物が建築されることを抑止することができる。（法第53条、法第54条）
- ・都市計画決定の手続を行うことにより、計画の必要性と計画内容が明示され、施設整備に向けた住民との合意が形成される。

(2) 都市計画決定の手続

都市計画は、一定の私権の制限を伴うため、図－1のように法で定められた手続によって公聴会や説明会等を開催し、住民意見を聞きながら案を作成し、案の縦覧手続や都市計画審議会の議を経て決定されます。また、決定された事項については公表され、市役所等で縦覧が可能となります。



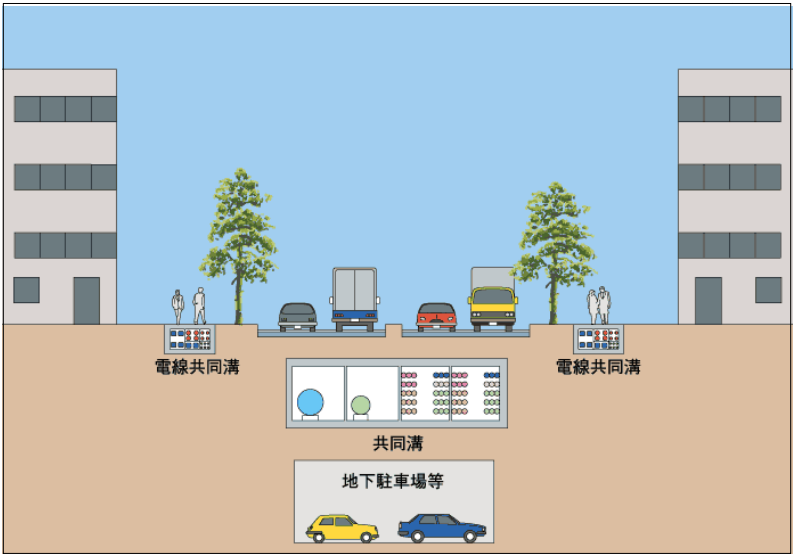
図－1 都市計画決定の手続の流れ(市決定)

(3)都市計画道路の機能

都市計画道路は最も基本的な都市施設です。都市計画道路の多様な機能を大別すると表－１のように交通機能，空間機能，市街地形成機能に分けられ，これらの機能が十分に発揮されることによって，良好な都市形成に寄与することができます。

表－１ 都市計画道路の機能

機能の区分		内 容	
交通機能		通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能(トラフィック機能)
		沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入，自動車の駐停車，貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能(アクセス機能)
空間機能	都市環境機能		景観，日照，騒音等の都市環境保全のための機能
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	火災時の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間機能	公共交通のための導入空間	地下鉄，都市モノレール，新交通システム，路面電車，バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道，下水道，ガス，電気，電話，CATV，都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理及び通信情報施設のための空間
		道路付属物のための空間	電話ボックス，電柱，交通信号，案内板，ストリートファニチャー等のための空間
市街地形成機能		都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに，その発展方向や土地利用の方向を規定する
		街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する
		生活空間	人々が集い，遊び，語らう日常生活のコミュニティ空間

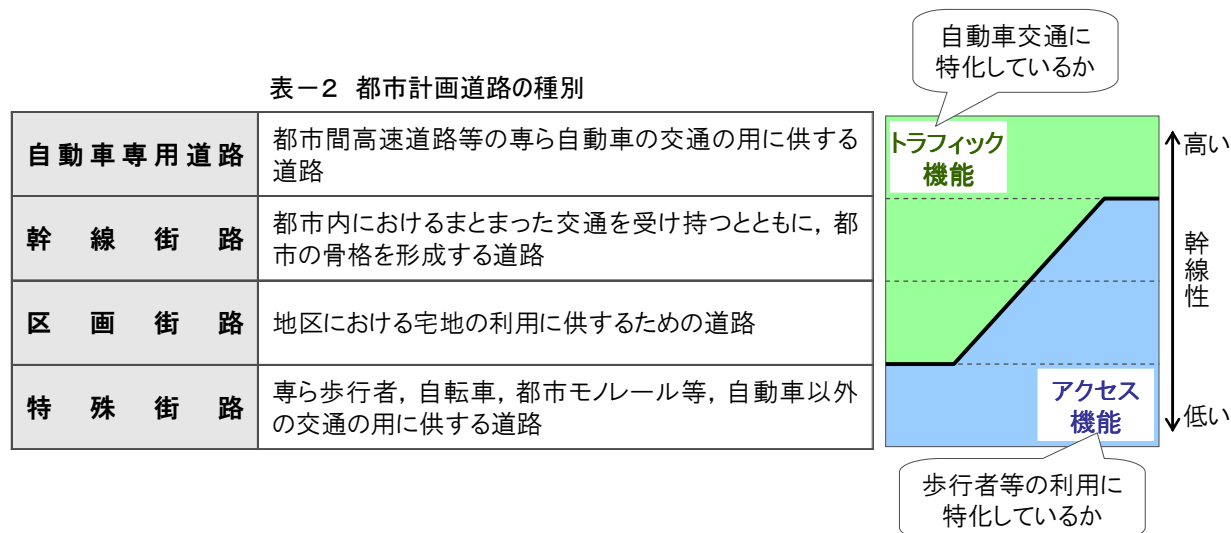


道路の基本的な機能の例

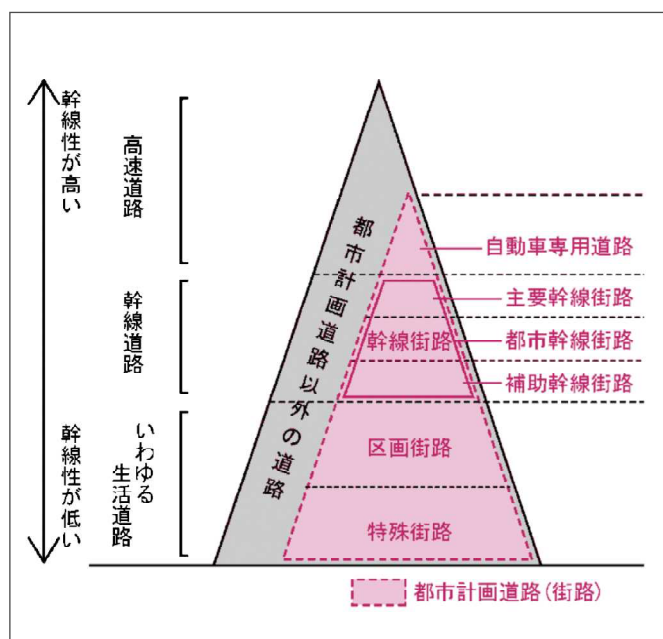
(4) 都市計画道路の分類

都市計画道路は、その機能に応じて表－２のとおり、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路の４つの種別に分類されます。

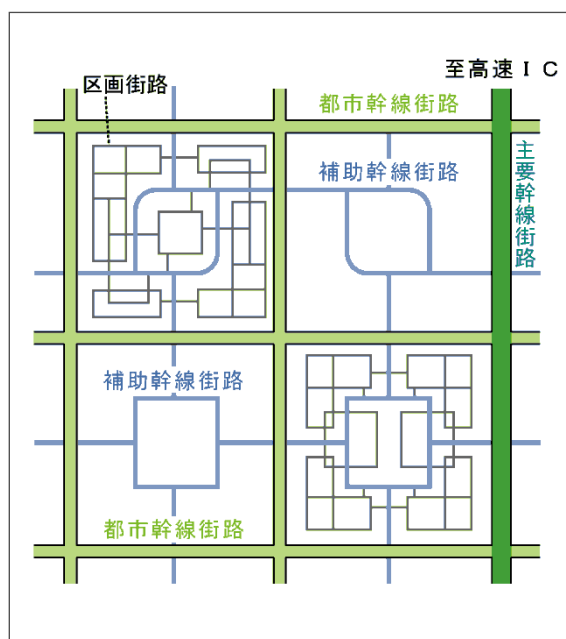
自動車専用道路、幹線街路はトラフィック機能を重視する街路であり、区画街路、特殊街路はアクセス機能を重視する街路です。



このうち、幹線街路については、図－２、図－３のように都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携するなど、特に高い走行機能と交通処理機能を有する「主要幹線街路」、都市内の各地域又は主要な施設相互間の交通を集約して処理するなどの「都市幹線街路」、主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内で発生集中する交通を処理する「補助幹線街路」の３つに分類されます。



図－２ 道路の機能分類



図－３ 機能分類された道路網構成の例

【参考：都市計画道路の番号】

都市計画道路には、「3・1・656 多治米川口線」のように一連の番号が付されています。
これは、「道路の区分」、「道路の規模」、「一連番号」及び「路線名」を表しています。
道路の区分（種別）及び規模（幅員）については、次に示す内容となっています。

道路の区分(種別)		道路の規模(幅員)	
1	自動車専用道路	1	40m以上のもの
3	幹線街路	2	30m以上40m未満のもの
7	区画街路	3	22m以上30m未満のもの
8	特殊街路 (歩行者専用道、自転車専用道又は自転車歩行者専用道)	4	16m以上22m未満のもの
		5	12m以上16m未満のもの
9	特殊街路(都市モルルール専用道等)	6	8m以上12m未満のもの
10	特殊街路(路面電車道)	7	8m未満のもの

※ 一連番号については、備後圏都市計画区域内の道路の区分ごとに、一連の番号が付されています。

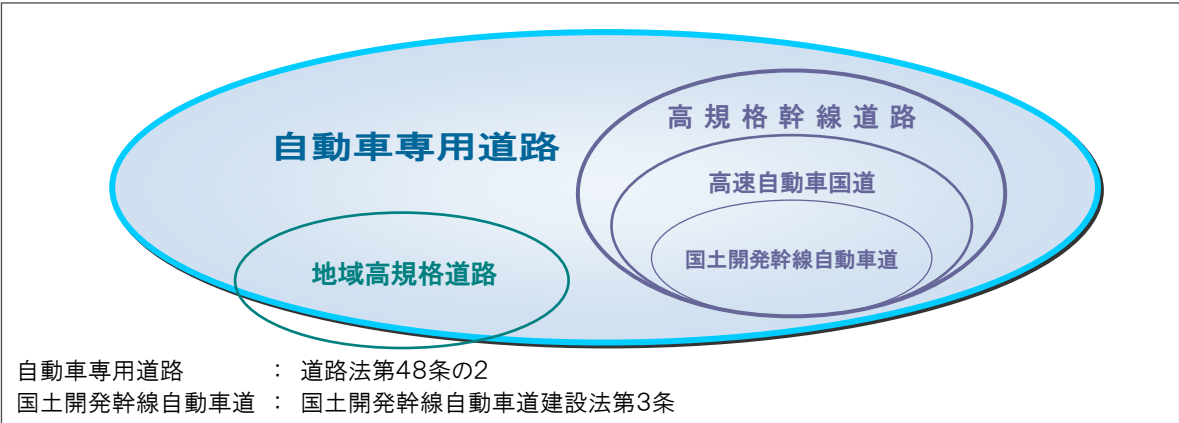
【参考：道路法等による分類】

前述の都市計画道路の番号は、都市計画道路の機能に応じたものであり、道路法では道路の管理主体によって表－3の分類や、その他にも図－4の分類がなされています。

表－3 道路法等による分類

区 分	管理者	機能, 指定の基準等
高速 自動車国道	国土交通省	自動車の高速交通の用に供する道路で、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡するものその他国の利害に特に重大な関係を有するもの
一般国道	国土交通省 (都道府県)	高速自動車国道と併せて全国的な幹線道路網を構成し、かつ、次の各号のいずれかに該当する路線で、政令でその路線を指定したもの(以下略)※指定区間外は都道府県が管理者
都道府県道	都道府県	地方的な幹線道路網を構成し、かつ、次の各号のいずれかに該当する道路で、都道府県知事が当該都道府県の区域内に存する部分につき、その路線を認定したもの(以下略)
市町村道	市町村	市町村の区域内に存する道路で、市町村長がその路線を認定したもの

※ 高速自動車国道の機能等は高速自動車国道法第4条による。他は道路法第5条、第7条、第8条による。



図－4 自動車交通機能の高い道路の分類

2 都市計画法

(1)都市計画法及び都市計画運用指針

①都市計画法

第二十一条 都道府県又は市町村は、都市計画区域又は準都市計画区域が変更されたとき、第六条第一項若しくは第二項の規定による都市計画に関する基礎調査又は第十三条第一項第十九号に規定する政府が行う調査の結果都市計画を変更する必要性が明らかになったとき、遊休土地転換利用促進地区に関する都市計画についてその目的が達成されたと認めるとき、その他都市計画を変更する必要性が生じたときは、遅滞なく、当該都市計画を変更しなければならない。

②都市計画運用指針

都市計画運用指針（国土交通省）では、「都市施設に関する都市計画の基本的考え方」、「都市施設に関する都市計画の見直しの考え方」及び「道路の都市計画の考え方」について、次のとおり記載されています。

都市施設に関する都市計画の基本的考え方

1)都市施設に関する都市計画の基本的考え方

都市施設については、円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上を図り、良好な都市環境を確保するため整備することが必要な施設を、土地利用や他の都市施設等の計画と総合性、一体性を確保するように定めることが望ましい。

ただし、都市施設のうち身近な施設については、根幹的な施設の決定の後に周辺の市街地の状況等に応じて順次都市計画を定める方が合理的な場合も考えられる。

2)マスタープランに基づく都市施設の都市計画

都市施設の都市計画については、都市計画区域マスタープラン及び市町村マスタープランに即し、各都市施設の需要の見通しの検討を行い、長期的な整備水準を検討した上で、必要な規模の施設を定めることが望ましい。

3)都市施設の計画の目標年次

都市施設の計画の目標年次については、都市計画区域マスタープランとの整合を図る上からもおおむね20年後を目標として長期的な整備水準を検討し、都市施設の都市計画を定めることが望ましい。

4)国の計画への適合

都市施設の計画は、国土計画又は地方計画に関する法律に基づく計画及び道路、河川、鉄道、港湾、空港等の施設に関する国の計画に適合すべきである。（以下略）

都市施設に関する都市計画の見直しの考え方

都市施設の計画については、都市計画基礎調査の結果等を踏まえ、地域整備の方向性を見直しと併せて、その必要性や配置、規模等の検証を行い、必要に応じて都市計画の変更を行うべきで

ある。

この場合、めざすべき都市像を実現するために都市計画決定された都市施設については、その整備に相当程度長期間を要するものであり、その実現に向け一定の継続性が要請されるものであることから、変更は慎重に行われるべきものである。また、都市内においては個々の都市施設がそれぞれ個別に機能を果たすものではなく、各施設が相互に組み合わさって総体として機能が発揮されるものであることから、見直しに当たっては、そのような総合性、一体性の観点から施設の配置、規模等についての検討を行うことが必要である。（以下略）

道路の都市計画の考え方 ～道路に関する都市計画の見直し～

道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、また、地域整備の方向性を見直しと併せて、その必要性や配置、構造等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行うべきである。この場合、地域整備のあり方と併せて、地域全体における都市計画道路の配置、構造等についての検討を行うべきであり、また、過去に整備された道路の再整備についても、必要に応じ検討を行うことが望ましい。また、都市計画道路の変更を行う場合には、その変更理由を明確にした上で行うべきである。

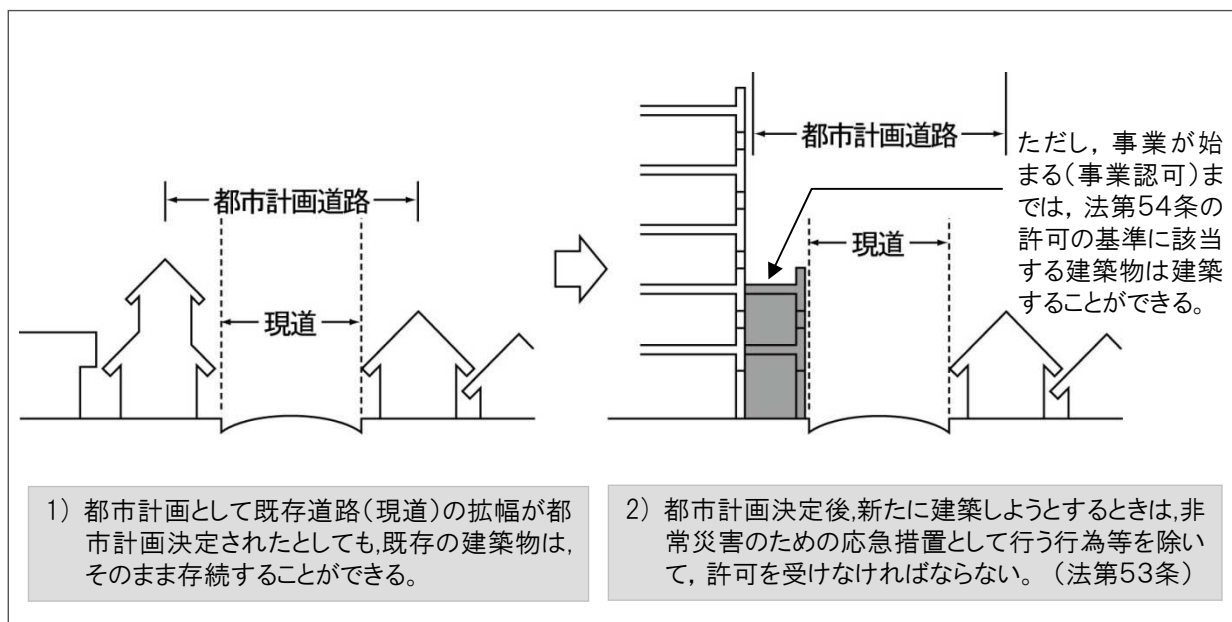
長期にわたり未整備の路線については、長期的視点からその必要性が従来位置づけられてきたものであり、単に長期未着手であるとの理由だけで路線や区間ごとに見直しを行うことは望ましくなく、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置等を検討する中で見直されるべきである。これらの見直しを行う場合には、都市計画道路が整備されないために通過交通が生活道路に入り込んだり、歩行者と自動車が分離されないまま危険な状態であるなど対応すべき課題を明確にした上で検討を行う必要がある。

都市計画道路の廃止や幅員の縮小は、例えば都市の将来像の変更に伴い想定していた市街地の拡大が見直されるなどにより当該道路の必要性がなくなった場合や、都市計画道路の適切な代替路線を別途計画する場合等が考えられるが、変更を行う場合にはその変更理由を明らかにした上で行うべきである。また、代替路線を計画する場合は、新たな建築制限が課される関係者を含めた地域社会の合意形成の必要性も念頭において検討を行うことが必要であると考えられる。

(2)都市計画法による建築の制限

①建築制限の目的

都市施設の都市計画決定区域内における建築制限は、当該都市施設が実施される際の円滑な施行を確保するために行われるものであり、都市計画決定以降に新築や増改築をする場合には、都市計画法に基づく許可が必要とされています。しかし、当該事業の施行に相当するもの、あるいは軽易なもの、非常災害のために必要な応急措置として行うものなどについては、制限を行うことは必要なく、あるいは適当でないため、許可が不要とされています。このように、この建築制限は都市計画の目的を実現するために必要な限度において、地権者等の権利を制限するものです。



②建築制限の内容

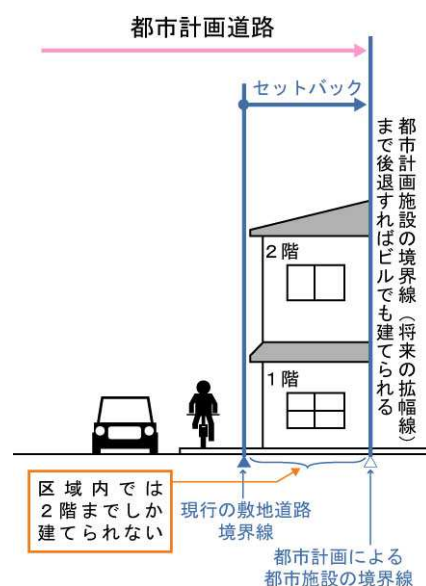
都市計画道路を決定した場合、法第53条では、その区域内の建築を制限する一方で、法第54条では、一定の建築物等については許可しなければならないこととされています。

【法第53条、法第54条とは】

- 都市計画施設として定められた道路等の区域内では、将来、道路を築造する場合に大きな支障を及ぼさないため、建築物の建築が制限される。建築しようとするときは、市長の許可を受けなければならない。(法第53条)
- この許可申請があった場合、建築物が次の要件に該当するときは、市長は許可をしなければならない。(法第54条)

【許可の基準】

- 1) 階数が2以下で、かつ、地階を有しないこと。
- 2) 主要構造部(建築基準法第2条第5号に定める主要構造部をいう。)が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。
- 3) 容易に移転し、若しくは除去することができるものであると認められること。



3 対応方針策定の背景

(1)社会経済状況の変化

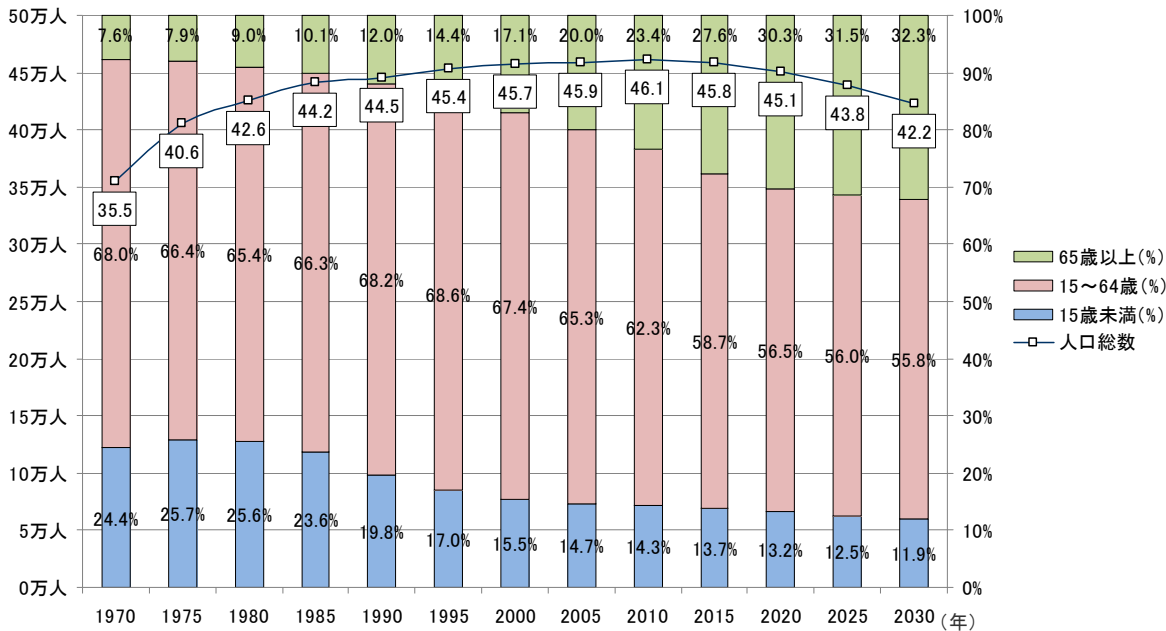
①福山市の人口

福山市における 2030 年（平成 42 年）の人口は、表－4、図－5 のとおり、約 42 万 2 千人に減少すると予想されています。

また、2000 年（平成 12 年）以降は、65 歳以上の人口が 15 歳未満の人口を上回っています。

表－4 福山市の人口動向 単位：人

	15 歳未満 の人口	15～64 歳 の人口	65 歳以上 の人口	年齢不詳	計	備考
1990 年(平成 2 年)	87,820	303,213	53,506	864	445,403	実績値
1995 年(平成 7 年)	77,001	311,348	65,226	216	453,791	
2000 年(平成 12 年)	70,875	307,751	77,917	365	456,908	
2005 年(平成 17 年)	67,325	298,507	91,432	1,823	459,087	
2010 年(平成 22 年)	64,738	281,828	105,858	8,933	461,357	
2015 年(平成 27 年)	63,000	269,000	126,000	—	458,000	推計値
2020 年(平成 32 年)	60,000	255,000	136,000	—	451,000	
2025 年(平成 37 年)	55,000	245,000	138,000	—	438,000	
2030 年(平成 42 年)	50,000	236,000	136,000	—	422,000	



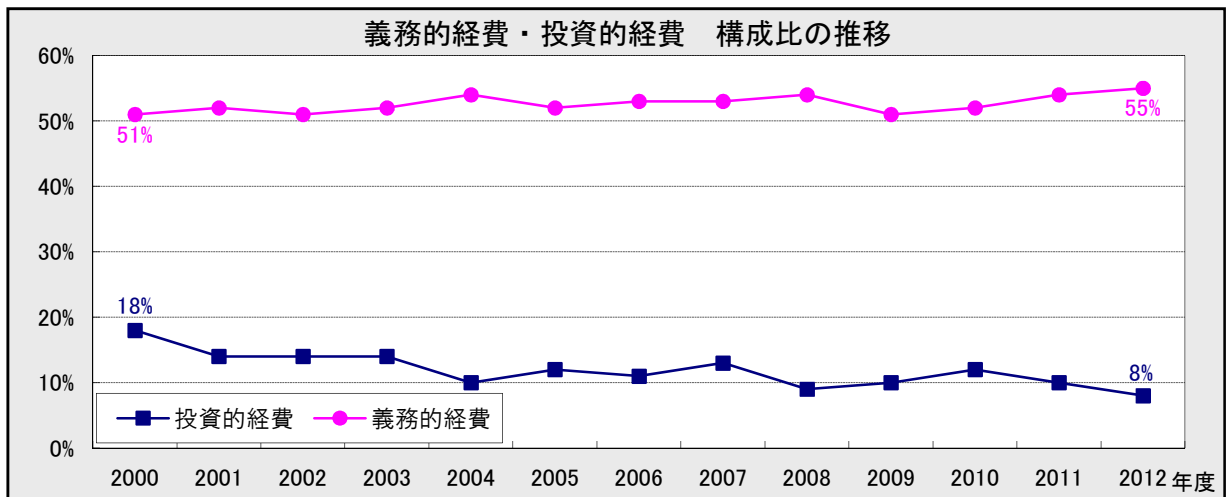
図－5 福山市の人口動向

出典：2010 年(平成 22 年)までは国勢調査で年齢不詳を含む，2015 年(平成 27 年)以降は第四次福山市総合計画／後期基本計画のデータを使用。

②福山市の財政状況

人口の減少や少子・高齢化の進展に伴う高齢者の増加や15歳以上65歳未満の生産年齢人口の減少という社会構造の変化は、財政環境においても、市税の減少という変化をもたらすことが予測されます。

福山市の歳出額について、2000年度（平成12年度）から2012年度（平成24年度）までの推移をみると、図－6のように義務的経費の構成比が4ポイント増加し、投資的経費の構成比は10ポイント減少しています。



出典：地方財政状況調査

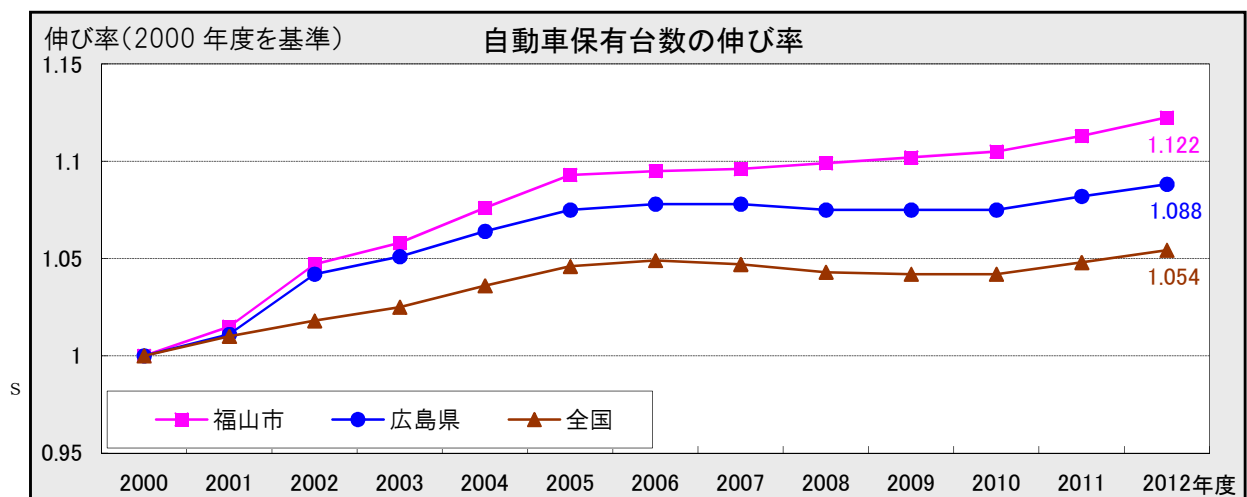
図－6 福山市の義務的経費・投資的経費の構成比の推移

義務的経費：歳出のうち、支出が義務付けられ、任意に節減できない経費であり、人件費、扶助費、公債費で構成されています。
投資的経費：道路、公園、学校などの公共施設整備に必要な経費や、災害復旧費で構成されています。

③自動車保有台数の推移

全国及び県の自動車保有台数は図－7のように2006年度（平成18年度）を境に若干の減少傾向となっていました。2011年度（平成23年度）からは再び増加傾向に転じています。

一方で、福山市の自動車保有台数は2006年度（平成18年度）以降も微増傾向が続いています。



出典：「(財)自動車検査登録情報協会」,「(財)全国軽自動車協会連合会」(各年度3月末)

図－7 自動車保有台数の推移

(2)まちづくりの方向性

①市町村合併の経緯

福山市は、1916年（大正5年）7月に市制施行し、その後の近隣市町村との合併により市域を拡大してきました。

高度経済成長期の1970年代には、芦田町、続いて駅家町・加茂町と合併し、近年では、2003年（平成15年）に内海町・新市町と、2005年（平成17年）に沼隈町と、2006年（平成18年）には神辺町と合併し、市域面積は約518km²、人口は46万人を超える中国地方で4番目の都市となりました。

こうした合併により、旧市町にある生活拠点相互や、生活拠点と中心市街地など、地域間における交通基盤の連携強化が求められています。

福山市の市域の変遷

図	年月日	合併・編入市町村	面積 (km ²)	人口 (人)
①	1916.7.1 (大正5年)	(市制施行) 福山町,野上村	5.8	32,356
②	1933.1.1 (昭和8年)	本庄村,奈良津村, 深津村,手城村, 吉津村,木之庄村, 川口村,草戸村, 佐波村,神島村	31.85	55,996
③	1942.7.1 (昭和17年)	山手村,郷分村	40.68	60,476
④	1956.9.30 (昭和31年)	引野村,市村, 千田村,御幸村, 津之郷村,赤坂村, 瀬戸村,熊野村, 水呑町,鞆町	136.36	128,150
⑤	1962.1.1 (昭和37年)	深安町	156.57	153,315
⑥	1966.5.1 (昭和41年)	松永市	209.02	213,090
⑦	1974.4.1 (昭和49年)	芦田町	246.09	289,035
⑧	1975.2.1 (昭和50年)	駅家町,加茂町	362.33	325,574
⑨	2003.2.3 (平成15年)	内海町,新市町	430.28	408,254
⑩	2005.2.1 (平成17年)	沼隈町	461.23	421,605
⑪	2006.3.1 (平成18年)	神辺町	518.07	462,885

※ 面積・人口は合併時点の数値



②福山市都市マスタープランによる将来像

2008年（平成20年）8月に策定した福山市都市マスタープランでは、将来都市像の実現を図るため、都市拠点集約型の都市構造を形成することをめざすと定めています。

＜都市づくりの基本理念＞

○拠点性と求心力を備えた活力ある都市づくり

福山市が瀬戸内の十字路に位置している優位性を生かすとともに、合併地域を含めた地域資源や潜在能力をさらに磨き、中国・四国地方の拠点都市としての拠点性と求心力を備えた活力ある都市づくりをめざします。

○安心・安全で快適に暮らせる都市づくり

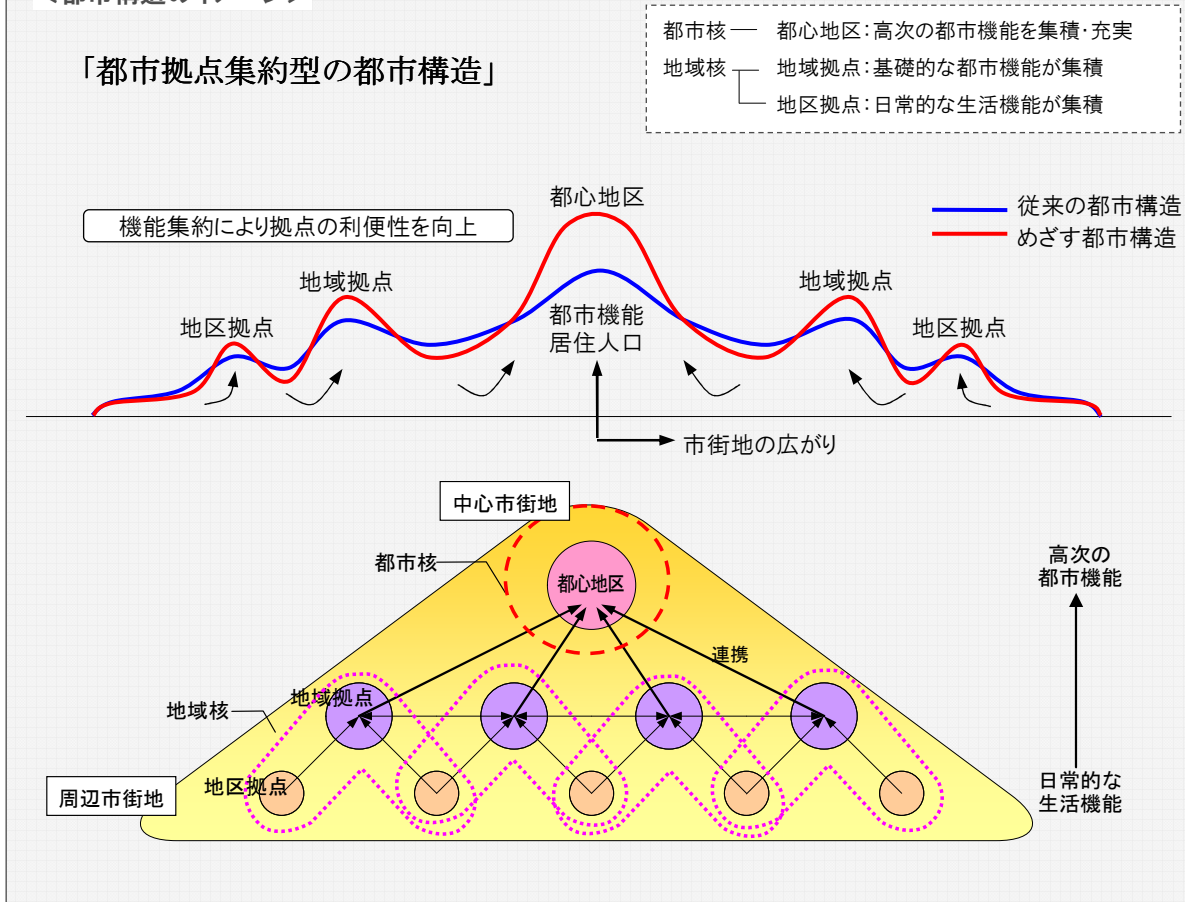
住んでみたい、行ってみたい都市、そして子どもや高齢者、障がいのある人をはじめすべての市民が福山市に住んでよかったと思えるような、安心・安全で快適に暮らせる都市づくりをめざします。

＜都市づくりの基本目標＞

- ① 安心・安全で快適に暮らせる生活空間の確立
- ② 市民生活と産業活動を支える都市基盤の確立
- ③ 拠点性と求心力のある中心市街地の確立
- ④ 機能的で秩序ある集約型都市構造の実現
- ⑤ 自然や歴史・文化と調和した良好な空間の形成
- ⑥ 地球環境に配慮した循環型社会の形成

＜都市構造のイメージ＞

「都市拠点集約型の都市構造」

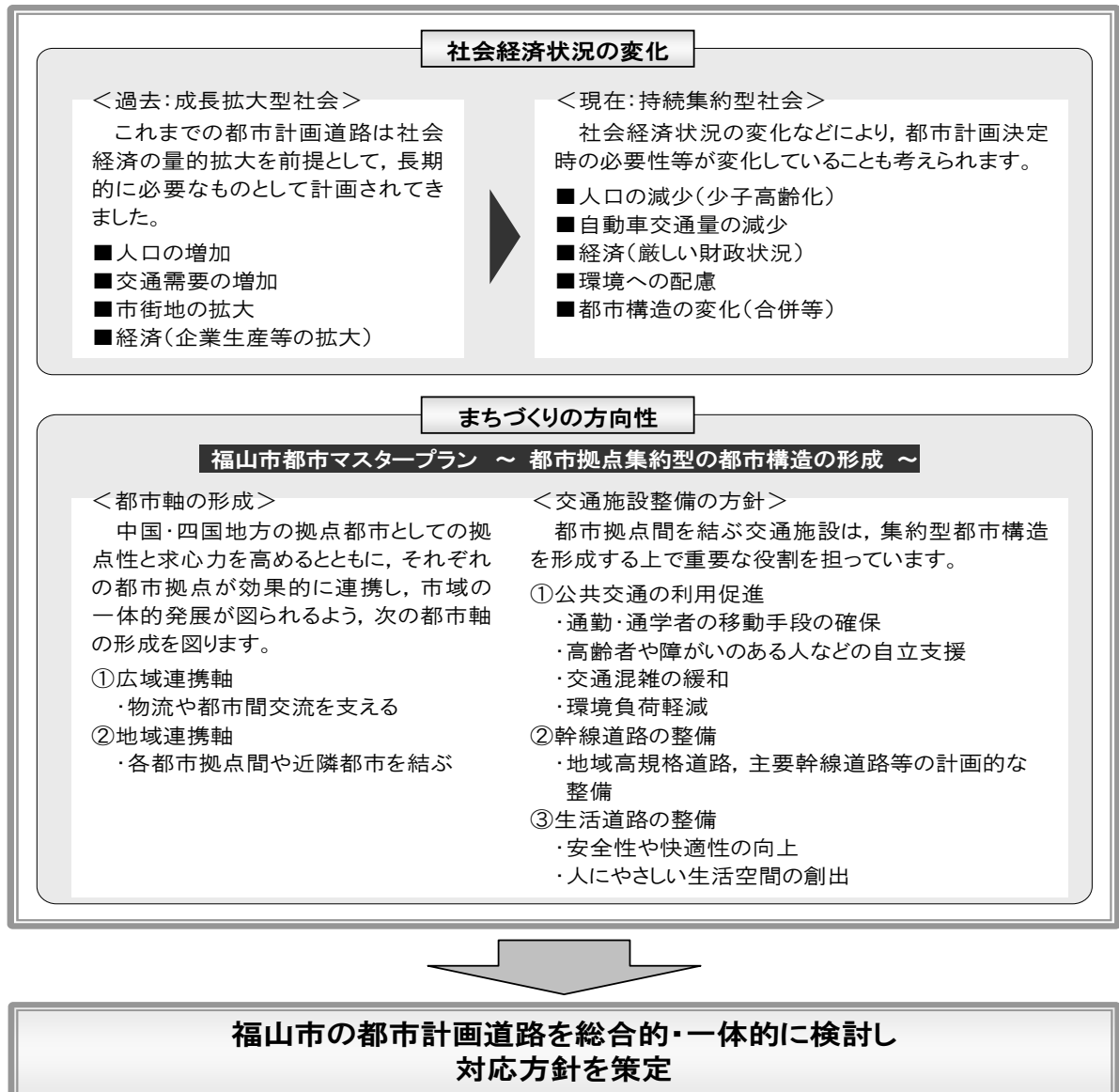


4 対応方針の目的と取組(全体)の流れ

(1)対応方針の目的

福山市では107路線、約278.4kmの都市計画道路を都市計画決定しており、このうち整備済み延長は約174.0kmで、残りの延長は未整備となっています。未整備となっている都市計画道路の中には、早期完成に向けて事業を進めているものもありますが未着手のものもあります。一方、少子高齢化の進行や人口減少社会の到来により、福山市を取り巻く社会経済状況やまちづくりの方向性が変化してきており、都市計画決定したときの都市計画道路の必要性等が変化していることや、決定した区域内では建築制限が長期化することによる地域への影響が考えられます。

こうした状況に対応するため、都市計画決定後、長期にわたって未着手となっている都市計画道路について、その必要性等を合理的かつ客観的に評価した上で、本市全体の都市計画道路網を踏まえ都市計画道路の存続及び縮小変更・廃止について検討し、その考え方等も含めて「福山市長期未着手都市計画道路対応方針」として取りまとめ、この対応方針に基づいて都市計画法の手続を進めていきます。

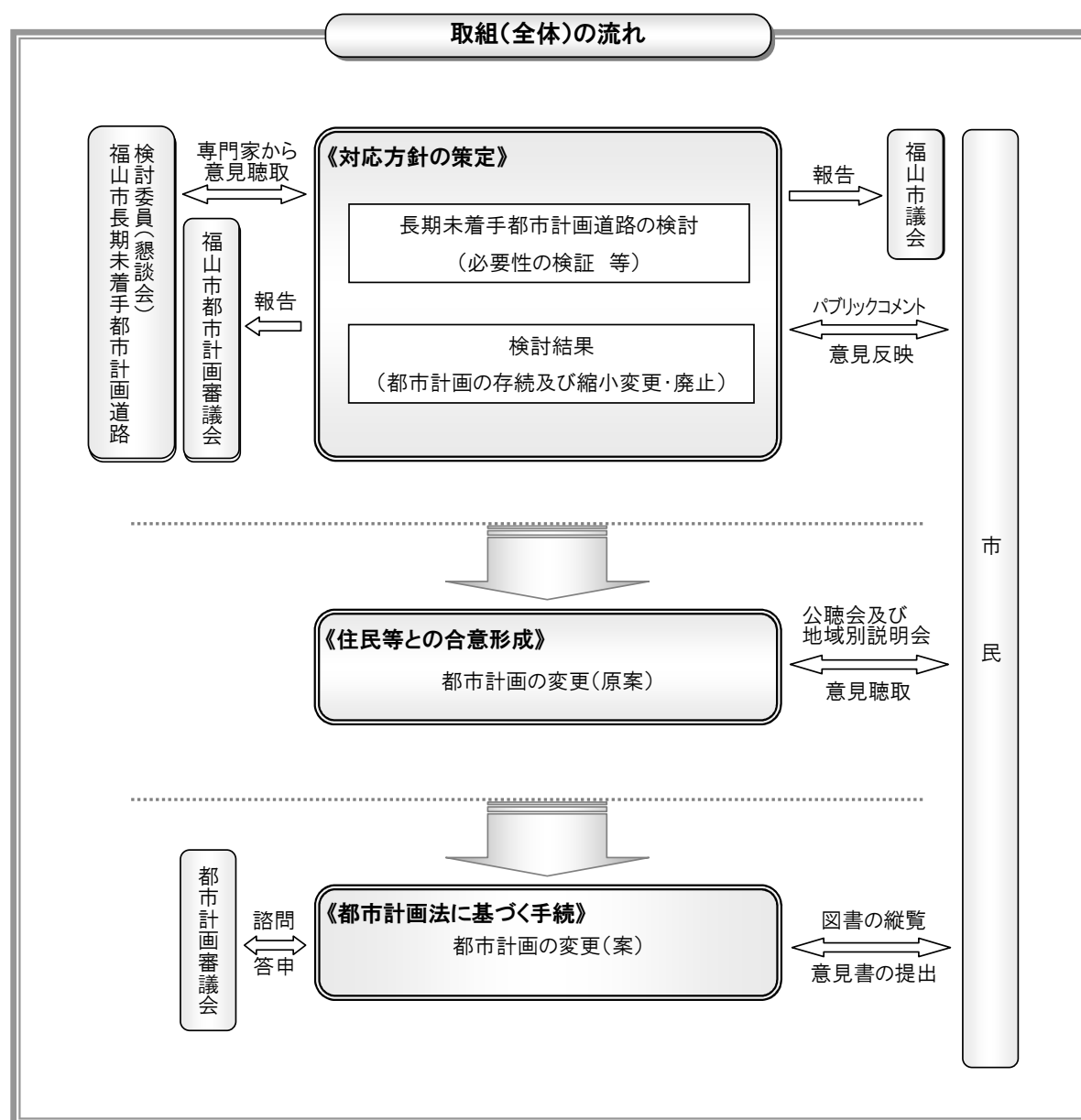


(2)取組(全体)の流れ

「福山市長期未着手都市計画道路対応方針」の策定に当たっては、外部の専門家で構成した「福山市長期未着手都市計画道路検討委員（懇談会）」から意見を聴くとともに、市民の意見を反映させる措置として、パブリックコメントを実施します。

そして、対応方針に基づいて都市計画の変更（原案）を作成し、都市計画法に基づく公聴会の開催等により合意形成を図った上で、都市計画の変更（案）の縦覧を行い、都市計画審議会への諮問などの手続を行います。

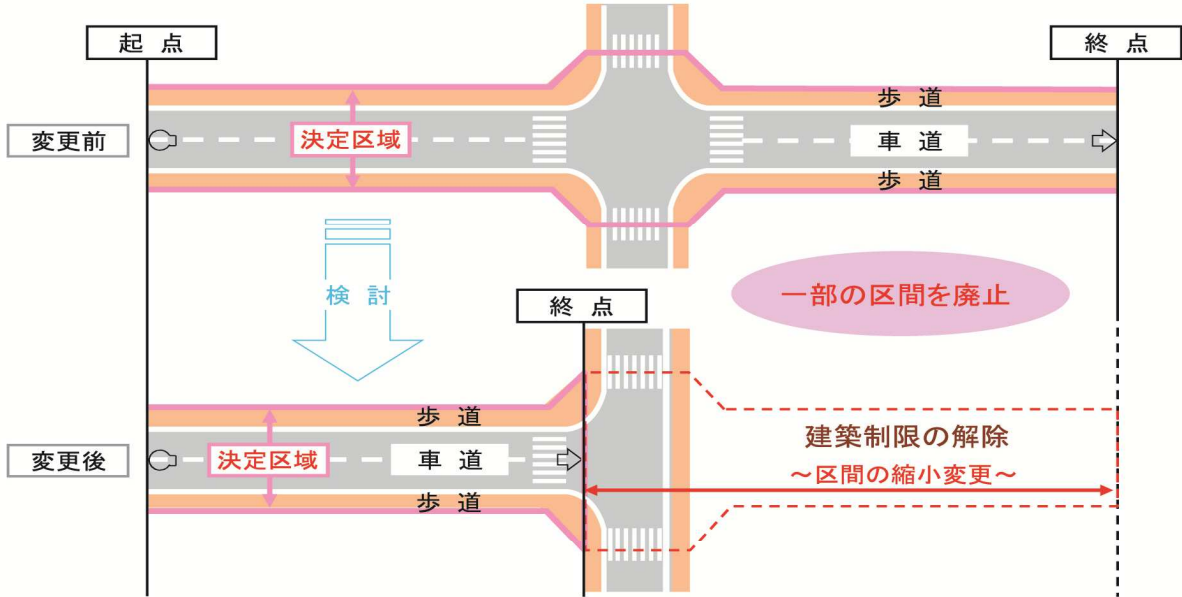
なお、この取組において、新たな都市計画道路の決定や計画区域を拡大する変更は予定しないものとします。



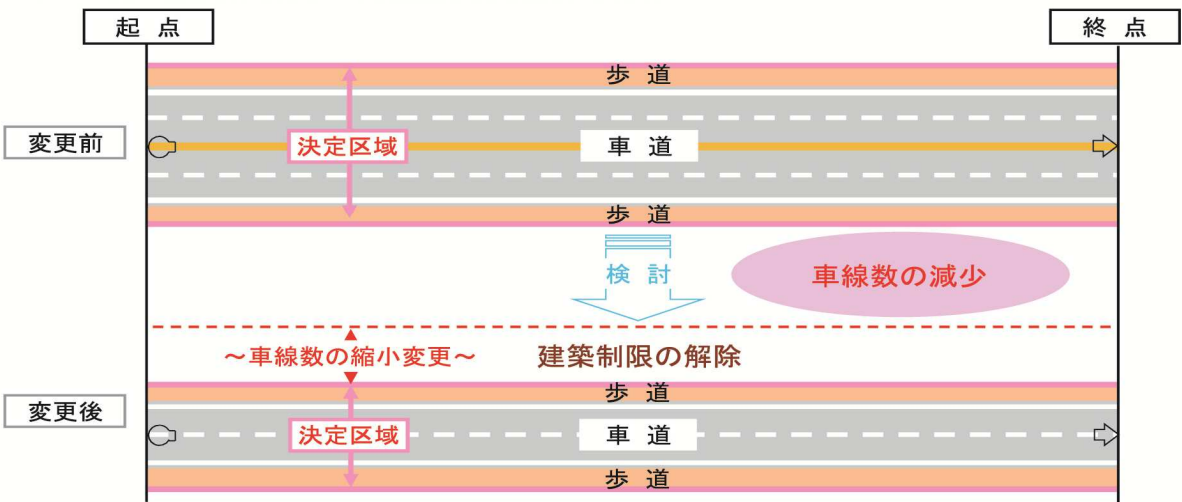
都市計画道路の縮小変更及び廃止の考え方

○都市計画道路の縮小変更の考え方(ケース①・ケース②の場合を、縮小変更として定義しています。)

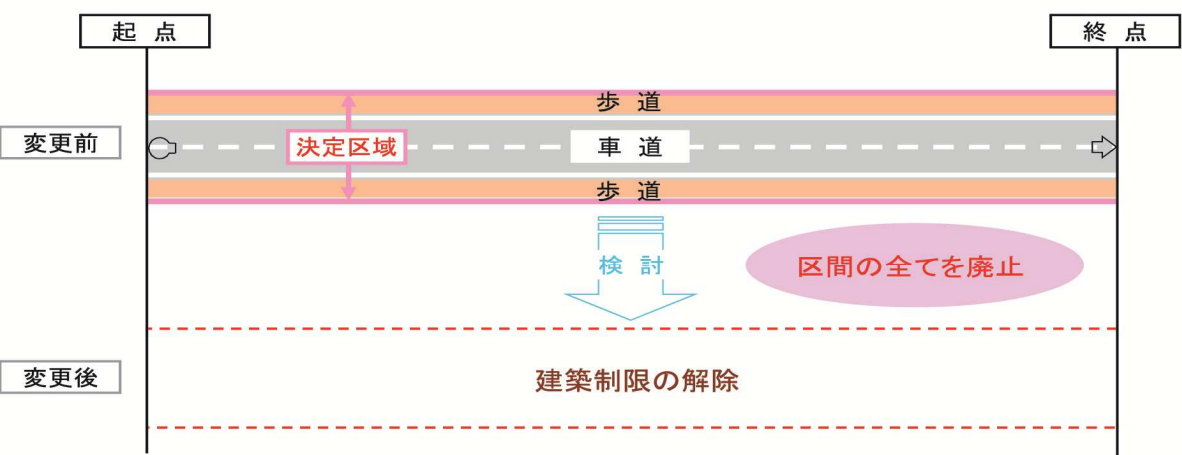
ケース①：都市計画道路の一部区間を縮小変更する場合



ケース②：都市計画道路の車線数を縮小変更する場合



○都市計画道路の廃止の考え方(全区間を廃止する場合を、廃止として定義しています。)



※ 都市計画が廃止された場合でも、現道（既にある道路）は存続します。
また、修繕等は必要に応じて実施していきます。

第2章 福山市の都市計画道路の現状

1 都市計画道路の経緯

(1) 都市計画道路の経緯

① 戦前・戦後復興時期における都市計画道路

福山市では、当初1937年（昭和12年）に福山都市計画道路を決定し、整備に向けた準備をしていましたが、戦災により中断されました。戦後、国の方針として恒久的復興計画を立案することとなり、抜本的な検討が行われた結果、戦後の社会情勢の大幅な変動に対応するため、従来の道路計画を白紙に戻し、全く新しい構想によって定めることとなりました。

1946年（昭和21年）10月に復興計画の樹立に伴って新たな道路計画を決定すると同時に、従前の計画については全面的に廃止しました。新たに決定した道路網は、市街地中央を南北に貫く55～20m道路と、これに直行する36～20mの一般国道を根幹として、市街地はこれらに平行、直行する道路によって整然と並び、市街地の周辺部には、環状をなす幹線街路や市の外周各方面に向かう放射状の道路を設けました。

② 昭和30年代における都市計画道路

1956年（昭和31年）9月に町村合併促進法に基づいて沼隈郡鞆町と合併した際、既に同町が1950年（昭和25年）3月、1952年（昭和27年）3月、同年6月の3回にわたり、5路線を決定していたため、都市計画道路の番号が重複するのを避けるべく、1957年（昭和32年）に番号を変更しました。

1961年（昭和36年）10月に日本鋼管株式会社福山製鉄所（現在のJFEスチール株式会社西日本製鉄所福山地区）の立地が決まり、日本鋼管を軸とする大規模臨海工業地帯の整備に関連して、既設都市計画道路網の再検討を行った結果、大規模な変更及び路線の追加決定を行いました。

③ 昭和40年以降、現在までの都市計画道路

1966年（昭和41年）には松永市との合併により、既定の都市計画道路を組入れ、また1967年（昭和42年）12月には、深安郡加茂町を含む北部地区の都市計画道路を追加決定しました。その後、適時部分的な変更を行い、1969年（昭和44年）5月には、東部地域の開発に伴い路線の追加等の変更を行いました。

更に、新都市計画法により、1973年（昭和48年）3月に備後圏都市計画区域が決定され、備後4市7町を一体の都市として総合的な都市計画を行うことになり、備後圏全体の道路名称（番号）を1976年（昭和51年）7月に変更しました。

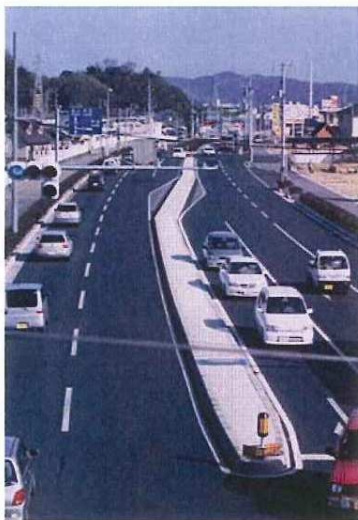
都市計画道路の整備は、事業の認可（旧法では事業の決定）を受けて施行されるようになり、1973年（昭和48年）4月には入江大橋、続いて1976年（昭和51年）4月に河口大橋、1980年（昭和55年）10月に水呑大橋、2003年（平成15年）3月に芦田川大橋が完成しました。

また、1990年（平成2年）12月に松永道路が開通し、1993年（平成5年）10月に山陽自動車道が市内全線で供用開始され、1998年（平成10年）3月には赤坂バイパスが暫定2車線で開通し、東西軸が強化されました。

その後、「第2回備後・笠岡都市圏パーソントリップ調査」により策定した「備後・笠岡都市圏将来道路網計画」に基づき、周辺都市との連携強化や都心部への流出入交通の分散を図り、安全性、利便性の向上と良好な都市環境の創造をめざすため、2001年（平成13年）3月に福山道路、福山西環状線、福山沼隈道路等の関連する25路線を決定・変更しました。



福山尾道三原線(松永道路)



新市駅家線(国道486号)



福山駅箕島線(福山駅前)

(2)都市計画道路整備の経緯

福山市の都市計画道路の年間整備延長は、表－５，図－８のように過去１０年間〔２００３年度（平成１５年度）～２０１２年度（平成２４年度）〕で約８ｋｍとなっています。

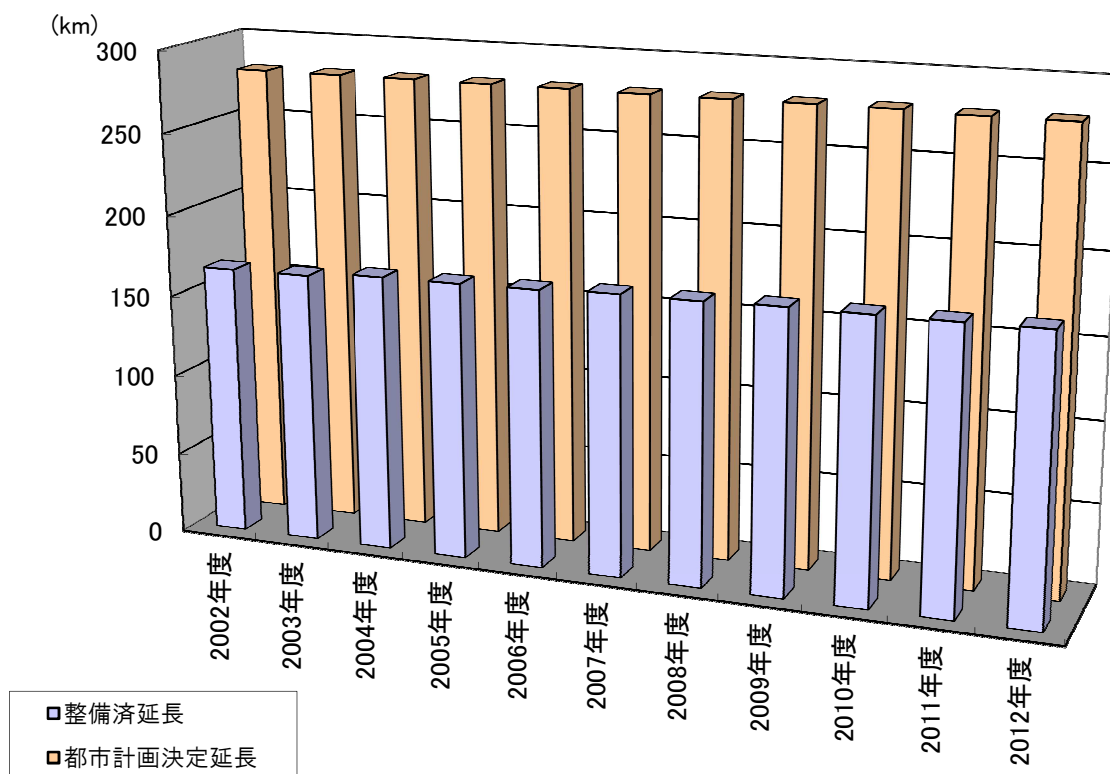
２００１年（平成１３年）４月以降，新たな都市計画決定はないものの，これまでの未整備延長が累積していることなどから，整備率は大きく進捗していない状況です。

表－５ 都市計画決定延長及び整備済延長の推移

年 次	都市計画決定延長累計(km)		整備済累計(km)		未整備累計(km)		整備率 (%)
	計	年間 決定延長	計	年間 整備延長	計	年間 未整備延長	
2002(平成 14)年度	280.23	—	166.27	—	113.96	—	59.3
2003(平成 15)年度	280.23	0.00	166.52	0.25	113.71	-0.25	59.4
2004(平成 16)年度	280.23	0.00	169.67	3.15	110.56	-3.15	60.5
2005(平成 17)年度	280.00	-0.23	169.93	0.26	110.07	-0.49	60.7
2006(平成 18)年度	280.00	0.00	170.43	0.50	109.57	-0.50	60.9
2007(平成 19)年度	279.47	-0.53	172.12	1.69	107.35	-2.22	61.6
2008(平成 20)年度	279.47	0.00	172.26	0.14	107.21	-0.14	61.6
2009(平成 21)年度	279.47	0.00	173.28	1.02	106.19	-1.02	62.0
2010(平成 22)年度	279.47	0.00	173.28	0.00	106.19	0.00	62.2
2011(平成 23)年度	278.39	-1.08	173.47	0.19	104.92	-1.27	62.3
2012(平成 24)年度	278.39	0.00	173.98	0.51	104.41	-0.51	62.5
計	—	-1.84	—	7.71	—	-9.55	—

出典：福山市の都市計画(Date book)

都市計画決定延長及び整備済延長(累計)



図－８ 都市計画決定延長及び整備済延長の推移

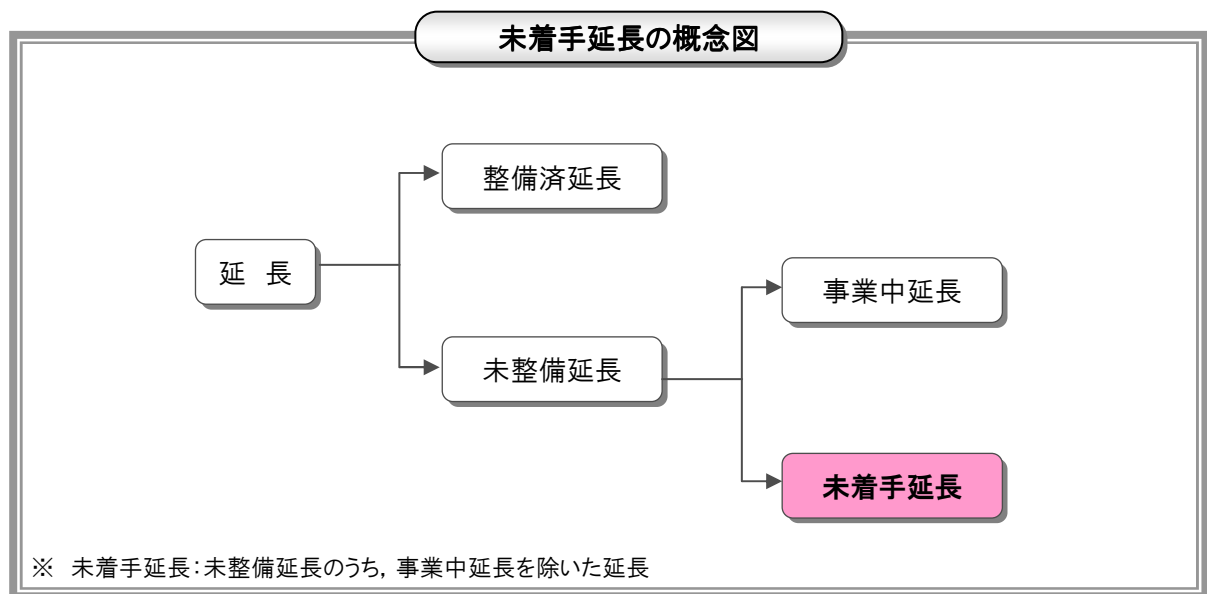
2 都市計画道路の現状

次頁の「(1) 都市計画道路の現状一覧表」の用語等は、表－6 のとおりです。

表－6 都市計画道路の現状一覧表の用語

用 語	定 義
幅 員	都市計画決定された代表的な道路幅員
延 長	都市計画決定された道路延長(市域分)
整備済延長	道路用地が計画幅員のとおりに確保され、かつ、その用地が一般の通行の用に供している延長
未整備延長	道路用地が計画幅員のとおりに確保されていない延長又は道路用地が計画幅員のとおりに確保されていても一般の通行の用に供していない延長
事業中延長	未整備延長のうち、工事中であることのほか、道路用地を計画幅員のとおりに確保するために、都市計画事業の認可及び事業実施に伴い地元説明等が実施済みの延長
経過年数	2014 年(平成 26 年)3 月 31 日を基準日とした決定年月日(当初)からの経過した年数

一覧表中の※印：整備済みの路線に新たな区間を追加した路線のため、追加決定年月日を当初決定年月日に読み替えている。



未着手延長の概念図

(1)都市計画道路の現状一覧表

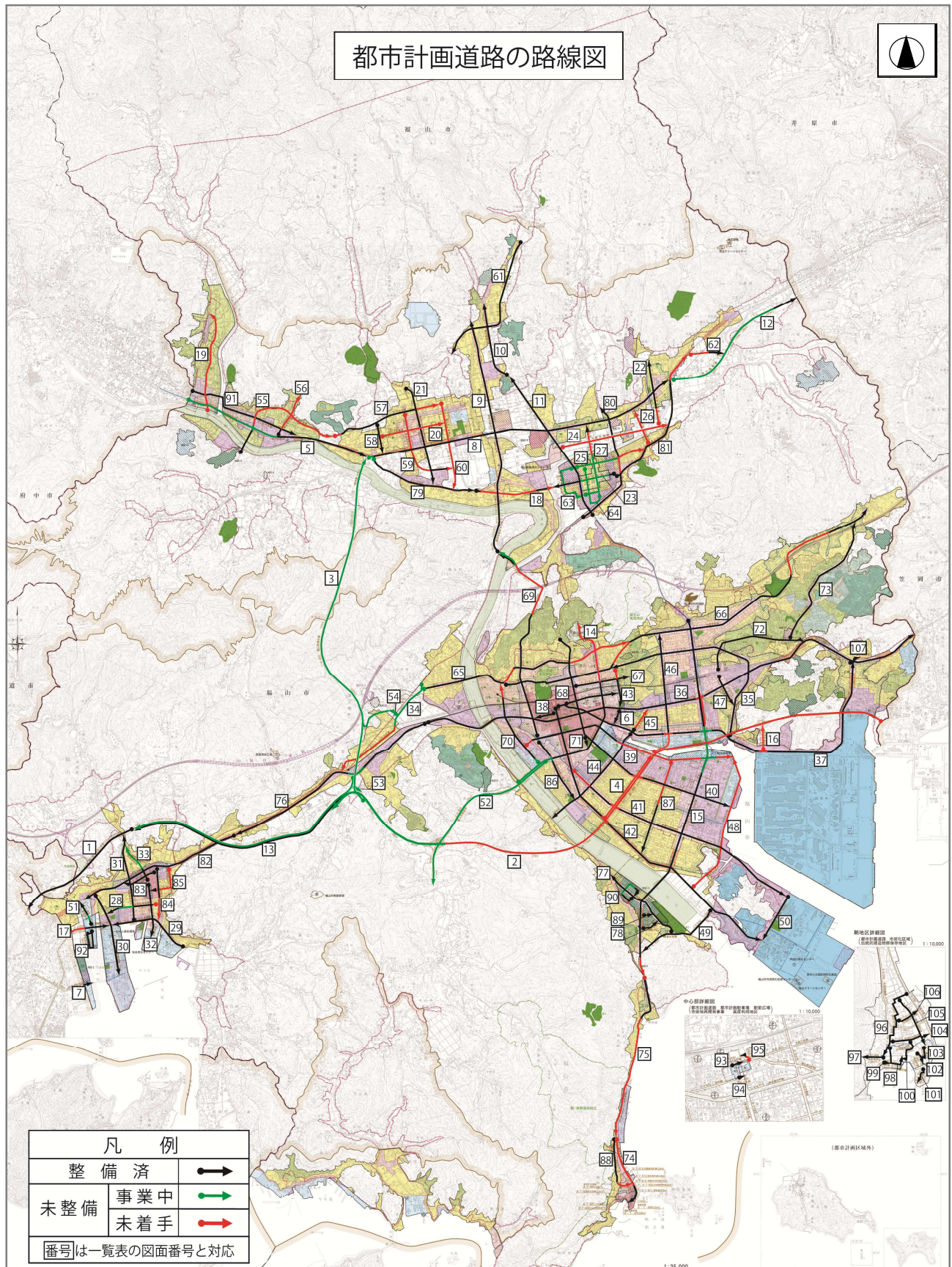
図面 番号	路 線 名	種 別	延 長 (m)	整備済 延長(m)	未整備 延長(m)	整備率 (%)	他路線接続 延長(m)	事業中 延長(m)	経過 年数	決定年月日 (当初)
1	福山尾道三原線	自動車 専用道路	2,270	2,270	0	100.0	0	0	39	1975年(S50) 2月18日
2	福山道路	自動車 専用道路	15,030	0	15,030	0.0	0	3,300	13	2001年(H13) 3月29日
3	福山西環状線	自動車 専用道路	8,870	0	8,870	0.0	0	8,870	13	2001年(H13) 3月29日
4	多治米川口線	幹線街路	1,890	0	1,890	0.0	0	0	13	2001年(H13) 3月29日
5	新市駅家線	幹線街路	4,520	2,130	2,390	47.1	0	2,390	52	1962年(S37) 2月16日
6	入船沖野上線	幹線街路	410	410	0	100.0	0	0	23	1991年(H 3) 2月25日
7	大新西新涯線	幹線街路	130	130	0	100.0	0	0	38	1976年(S51) 3月30日
8	駅家神辺線	幹線街路	7,800	7,640	160	97.9	160	160	50	1964年(S39) 2月24日
9	大渡橋加茂線	幹線街路	5,540	5,540	0	100.0	0	0	46	1967年(S42)12月15日
10	八軒屋落合線	幹線街路	1,880	1,880	0	100.0	0	0	46	1967年(S42)12月15日
11	福山加茂線	幹線街路	3,870	3,870	0	100.0	0	0	49	1964年(S39)12月28日
12	神辺高屋線	幹線街路	3,760	600	3,160	16.0	0	3,160	20	1994年(H 6) 2月28日
13	瀬戸本郷線	幹線街路	6,280	0	6,280	0.0	180	6,280	39	1975年(S50) 2月18日
14	鷹取奈良津線	幹線街路	5,160	2,560	2,600	49.6	990	990	67	1946年(S21)10月 4日
15	神辺水呑線	幹線街路	8,820	6,575	2,245	74.5	0	1,240	52	1962年(S37) 2月16日
16	引野連絡線	幹線街路	600	0	600	0.0	0	0	13	2001年(H13) 3月29日
17	山波南松永線	幹線街路	930	600	330	64.5	0	0	30	1983年(S58) 8月29日
18	森脇中津原線	幹線街路	1,840	380	1,460	20.7	0	0	46	1967年(S42)12月15日
19	新市宮内線	幹線街路	2,420	0	2,420	0.0	220	0	52	1962年(S37) 2月16日
20	近田万能倉線	幹線街路	1,550	0	1,550	0.0	0	0	50	1964年(S39) 2月24日
21	中野駅家線	幹線街路	2,430	2,430	0	100.0	0	0	50	1964年(S39) 2月24日
22	古市本湯野線	幹線街路	1,580	1,170	410	74.1	0	0	40	1973年(S48)11月20日
23	神辺駅御幸線	幹線街路	1,500	750	750	50.0	0	750	49	1964年(S39)12月28日
24	元藤平野線	幹線街路	2,440	0	2,440	0.0	0	0	49	1964年(S39)12月28日
25	王子帰り線	幹線街路	1,800	0	1,800	0.0	0	1,150	49	1964年(S39)12月28日
26	古城沖湯野線	幹線街路	920	0	920	0.0	0	0	49	1964年(S39)12月28日
27	川南湯田村駅線	幹線街路	1,910	170	1,740	8.9	0	1,220	49	1964年(S39)12月28日
28	神島稲荷島線	幹線街路	1,280	800	480	62.5	0	390	48	1965年(S40)12月28日
29	柳津稲荷島線	幹線街路	2,040	2,040	0	100.0	0	0	48	1965年(S40)12月28日
30	剣脇新涯機織線	幹線街路	2,080	2,080	0	100.0	0	0	48	1965年(S40)12月28日
31	松永港本郷線	幹線街路	2,060	2,060	0	100.0	0	0	58	1956年(S31) 2月18日
32	南駅前線	幹線街路	1,300	1,300	0	100.0	0	0	48	1965年(S40)12月28日
33	駅前府中線	幹線街路	1,010	280	730	27.7	0	730	58	1956年(S31) 2月18日
34	山手赤坂線	幹線街路	3,010	0	3,010	0.0	0	1,150	38	1976年(S51) 3月30日
35	手城三吉線	幹線街路	5,340	5,340	0	100.0	0	0	50	1963年(S38)11月21日
36	津之郷大門線	幹線街路	12,490	12,270	220	98.2	220	0	67	1946年(S21)10月 4日

第2章 福山市の都市計画道路の現状

図面 番号	路 線 名	種 別	延 長 (m)	整備済 延長(m)	未整備 延長(m)	整備率 (%)	他路線接続 延長(m)	事業中 延長(m)	経過 年数	決定年月日 (当初)
37	福山駅大門線	幹線街路	9,150	8,280	870	90.5	870	220	67	1946年(S21)10月 4日
38	桜町線	幹線街路	480	480	0	100.0	0	0	67	1946年(S21)10月 4日
39	草戸曙線	幹線街路	5,260	2,020	3,240	38.4	620	340	67	1946年(S21)10月 4日
40	北吉津曙線	幹線街路	6,290	6,010	280	95.5	280	0	67	1946年(S21)10月 4日
41	沖野上箕島線	幹線街路	6,020	5,450	570	90.5	230	0	67	1946年(S21)10月 4日
42	福山駅箕島線	幹線街路	7,810	7,590	220	97.2	220	0	67	1946年(S21)10月 4日
43	葦山水辺線	幹線街路	980	700	280	71.4	0	0	43	1970年(S45)12月22日
44	福山港洗谷線	幹線街路	2,740	2,740	0	100.0	0	0	67	1946年(S21)10月 4日
45	入江東深津線	幹線街路	680	100	580	14.7	0	0	67	1946年(S21)10月 4日
46	川口蔵王線	幹線街路	3,100	2,400	700	77.4	0	0	13	※ 2001年(H13) 3月29日
47	停車場宅部線	幹線街路	770	770	0	100.0	0	0	50	1963年(S38)11月21日
48	一文字堤防線	幹線街路	3,460	0	3,460	0.0	0	0	45	1968年(S43) 9月 2日
49	箕島水呑線	幹線街路	2,120	2,120	0	100.0	0	0	42	1971年(S46)11月 5日
50	箕沖線	幹線街路	1,210	1,210	0	100.0	0	0	37	1976年(S51) 7月27日
51	今津高西線	幹線街路	670	450	220	67.2	0	220	17	1997年(H 9) 1月13日
52	福山沼隈道路	幹線街路	4,260	0	4,260	0.0	0	4,260	13	2001年(H13) 3月29日
53	瀬戸連絡線	幹線街路	210	0	210	0.0	0	210	13	2001年(H13) 3月29日
54	津之郷連絡線	幹線街路	240	0	240	0.0	0	240	13	2001年(H13) 3月29日
55	新市井原線	幹線街路	3,020	600	2,420	19.9	370	80	52	1962年(S37) 2月16日
56	あしかべ線	幹線街路	1,120	180	940	16.1	0	0	52	1962年(S37) 2月16日
57	戸手岩成線	幹線街路	2,740	1,840	900	67.2	0	0	50	1964年(S39) 2月24日
58	中島江良線	幹線街路	750	750	0	100.0	0	0	50	1964年(S39) 2月24日
59	中島御幸線	幹線街路	2,050	390	1,660	19.0	0	0	50	1964年(S39) 2月24日
60	万能倉上山守線	幹線街路	2,070	0	2,070	0.0	0	0	50	1964年(S39) 2月24日
61	芦原駅家線	幹線街路	3,480	3,480	0	100.0	0	0	46	1967年(S42)12月15日
62	御領線	幹線街路	870	400	470	46.0	0	0	20	1994年(H 6) 2月28日
63	川南循環線	幹線街路	1,220	0	1,220	0.0	0	1,220	21	1992年(H 4)12月14日
64	川南東線	幹線街路	1,200	0	1,200	0.0	0	1,200	21	1992年(H 4)12月14日
65	津之郷奈良津線	幹線街路	5,390	3,510	1,880	65.1	0	30	67	1946年(S21)10月 4日
66	本庄坪生線	幹線街路	10,470	8,150	2,320	77.8	0	0	67	1946年(S21)10月 4日
67	東町三吉線	幹線街路	1,370	1,370	0	100.0	0	0	67	1946年(S21)10月 4日
68	宝町三吉線	幹線街路	1,340	1,340	0	100.0	0	0	57	1956年(S31)12月17日
69	地吹大渡橋線	幹線街路	5,260	3,710	1,550	70.5	0	(450)	67	1946年(S21)10月 4日
70	鷹取本庄線	幹線街路	2,230	1,670	560	74.9	0	190	67	1946年(S21)10月 4日
71	御門町線	幹線街路	290	290	0	100.0	0	0	67	1946年(S21)10月 4日
72	停車場裏古地線	幹線街路	2,630	2,630	0	100.0	0	0	50	1963年(S38)11月21日

図面 番号	路 線 名	種 別	延 長 (m)	整備済 延長(m)	未整備 延長(m)	整備率 (%)	他路線接続 延長(m)	事業中 延長(m)	経過 年数	決定年月日 (当初)
73	引野坪生線	幹線街路	3,490	2,670	820	76.5	0	820	49	1964年(S39) 7月23日
74	軺海岸線	幹線街路	1,760	510	1,250	29.0	0	0	53	1961年(S36) 3月16日
75	水呑軺線	幹線街路	4,040	1,250	2,790	30.9	0	0	31	1982年(S57) 7月22日
76	津之郷松永線	幹線街路	5,320	4,770	550	89.7	550	550	31	1982年(S57) 5月25日
77	竹ヶ端高浦線	幹線街路	2,100	2,100	0	100.0	0	0	22	1991年(H 3) 9月30日
78	運動公園1号線	幹線街路	470	470	0	100.0	0	0	22	1991年(H 3) 9月30日
79	近田山守線	幹線街路	2,640	2,470	170	93.6	170	170	50	1964年(S39) 2月24日
80	福山徳田線	幹線街路	3,150	2,780	370	88.3	0	0	49	1964年(S39) 12月28日
81	神辺駅下御領線	幹線街路	3,880	2,920	960	75.3	0	0	59	1955年(S30) 3月31日
82	松永尾道線	幹線街路	3,940	3,940	0	100.0	0	0	59	1955年(S30) 3月31日
83	松永中央線	幹線街路	860	860	0	100.0	0	0	58	1956年(S31) 2月18日
84	判屋線	幹線街路	1,320	730	590	55.3	0	0	58	1956年(S31) 2月18日
85	羽原川長和島線	幹線街路	1,040	60	980	5.8	0	0	58	1956年(S31) 2月18日
86	地吹沖野上線	幹線街路	1,690	1,530	160	90.5	160	160	44	1969年(S44) 5月20日
87	新涯土手添線	幹線街路	2,310	1,200	1,110	51.9	0	0	53	1960年(S35) 4月 7日
88	中島祇園線	幹線街路	1,470	1,070	400	72.8	0	0	61	1952年(S27) 6月 5日
89	運動公園2号線	幹線街路	270	270	0	100.0	0	0	22	1991年(H 3) 9月30日
90	下新田循環線	幹線街路	1,130	720	410	63.7	0	250	22	1991年(H 3) 9月30日
91	市上下戸手線	区画街路	2,880	2,880	0	100.0	0	0	52	1962年(S37) 2月16日
92	中新涯循環線	区画街路	1,120	1,120	0	100.0	0	0	17	1997年(H 9) 1月13日
93	三之丸伏見町線	特殊街路	130	130	0	100.0	0	0	39	1975年(S50) 2月14日
94	東桜元町線	特殊街路	90	90	0	100.0	0	0	39	1975年(S50) 2月14日
95	伏見町線	特殊街路	120	70	50	58.3	0	0	36	1977年(S52) 11月26日
96	原町江の浦線	特殊街路	800	800	0	100.0	0	0	25	1988年(S63) 11月 7日
97	医王寺線	特殊街路	200	200	0	100.0	0	0	25	1988年(S63) 11月 7日
98	江の浦西町線	特殊街路	330	330	0	100.0	0	0	25	1988年(S63) 11月 7日
99	江の浦線	特殊街路	60	60	0	100.0	0	0	25	1988年(S63) 11月 7日
100	古城跡西町線	特殊街路	260	260	0	100.0	0	0	25	1988年(S63) 11月 7日
101	道越町線	特殊街路	190	190	0	100.0	0	0	25	1988年(S63) 11月 7日
102	関町道越町線	特殊街路	130	130	0	100.0	0	0	25	1988年(S63) 11月 7日
103	関町線	特殊街路	130	130	0	100.0	0	0	25	1988年(S63) 11月 7日
104	祇園石井町線	特殊街路	400	400	0	100.0	0	0	25	1988年(S63) 11月 7日
105	原町関町線	特殊街路	520	520	0	100.0	0	0	25	1988年(S63) 11月 7日
106	祇園鍛冶町線	特殊街路	230	230	0	100.0	0	0	25	1988年(S63) 11月 7日
107	大門駅前線	特殊街路	210	210	0	100.0	0	0	22	1991年(H 3) 9月 4日
合 計	107 路線		278,390	173,975	104,415	62.5	5,240	41,940		

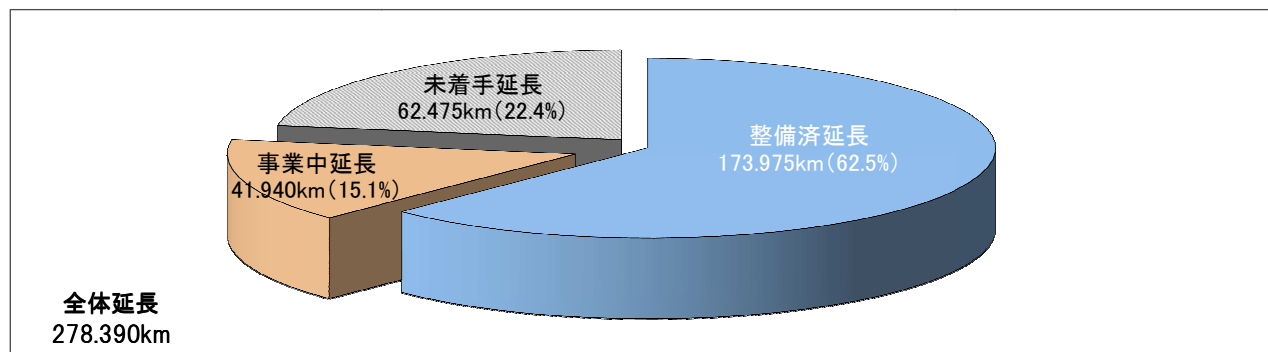
(2) 都市計画道路の路線図



(3) 都市計画道路の整備状況

福山市の都市計画道路の整備状況は、図－９のとおり全体約 278.4 km のうち、整備済延長は約 174.0 km (62.5%)、事業中延長は約 41.9 km (15.1%)、未着手延長は約 62.5 km (22.4%) となっています。

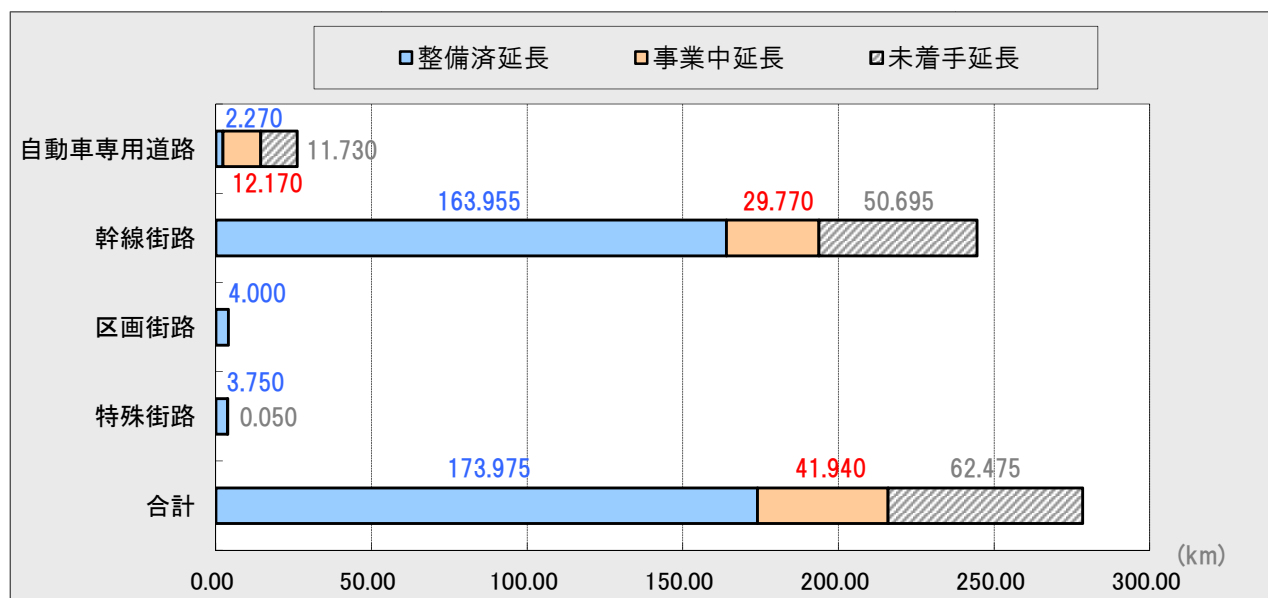
また、表－７、図－１０のとおり都市計画道路種別ごとの状況については、未着手延長約 62.5 km のうち幹線街路が約 50.7 km で約 81% を占めています。



図－９ 都市計画道路の整備状況

表－７ 都市計画道路種別ごとの状況

道路種別	延長 (km) ①	整備済 延長 (km) ②	未整備 延長 (km) ③	整備率 (%) ④	事業中 延長 (km) ⑤	未着手 延長 (km) ⑥(③-⑤)	未着手率 (%) ⑥/①
自動車専用道路	26.170	2.270	23.900	8.7	12.170	11.730	44.8
幹線街路	244.420	163.955	80.465	67.1	29.770	50.695	20.7
区画街路	4.000	4.000	0.000	100.0	0.000	0.000	0.0
特殊街路	3.800	3.750	0.050	98.7	0.000	0.050	1.3
合計	278.390	173.975	104.415	62.5	41.940	62.475	22.4



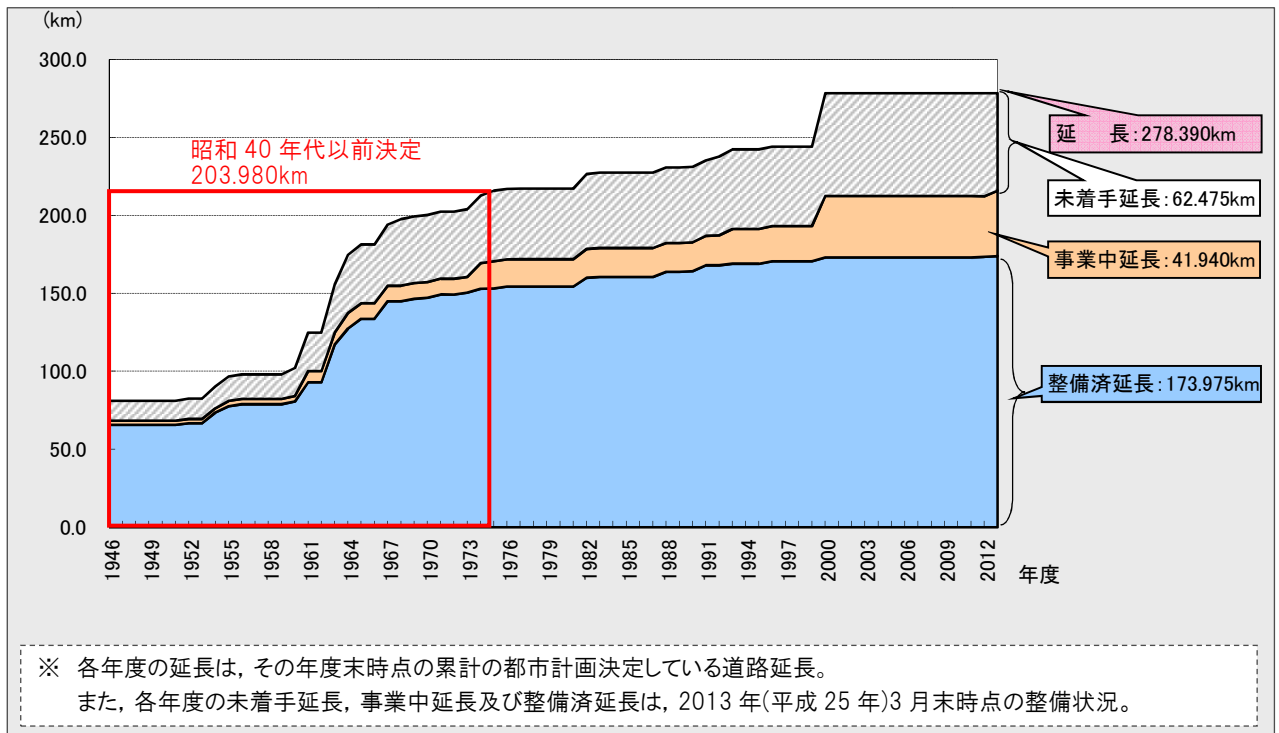
図－１０ 都市計画道路種別ごとの状況

(4) 都市計画道路の都市計画決定

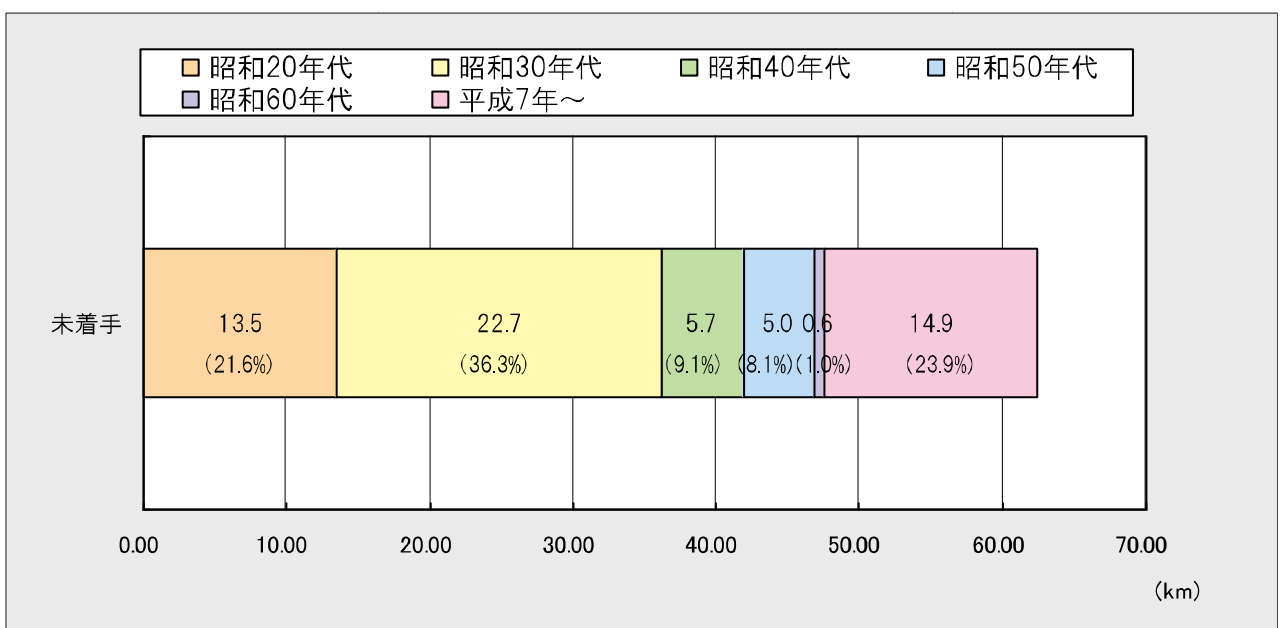
福山市の都市計画道路は、図－11のように全体約278.4kmのうち、昭和40年代以前に都市計画決定を行った割合が約204.0kmで約73%を占めています。

また、1961年（昭和36年）から1967年（昭和42年）にかけて、約93.8kmの都市計画決定を行っており、全体の約1/3を占めています。

未着手路線においても、図－12のように未着手延長約62.5kmのうち、昭和40年代以前の都市計画決定が約41.9kmで約67%を占めています。



図－11 都市計画道路の都市計画決定の経過年数



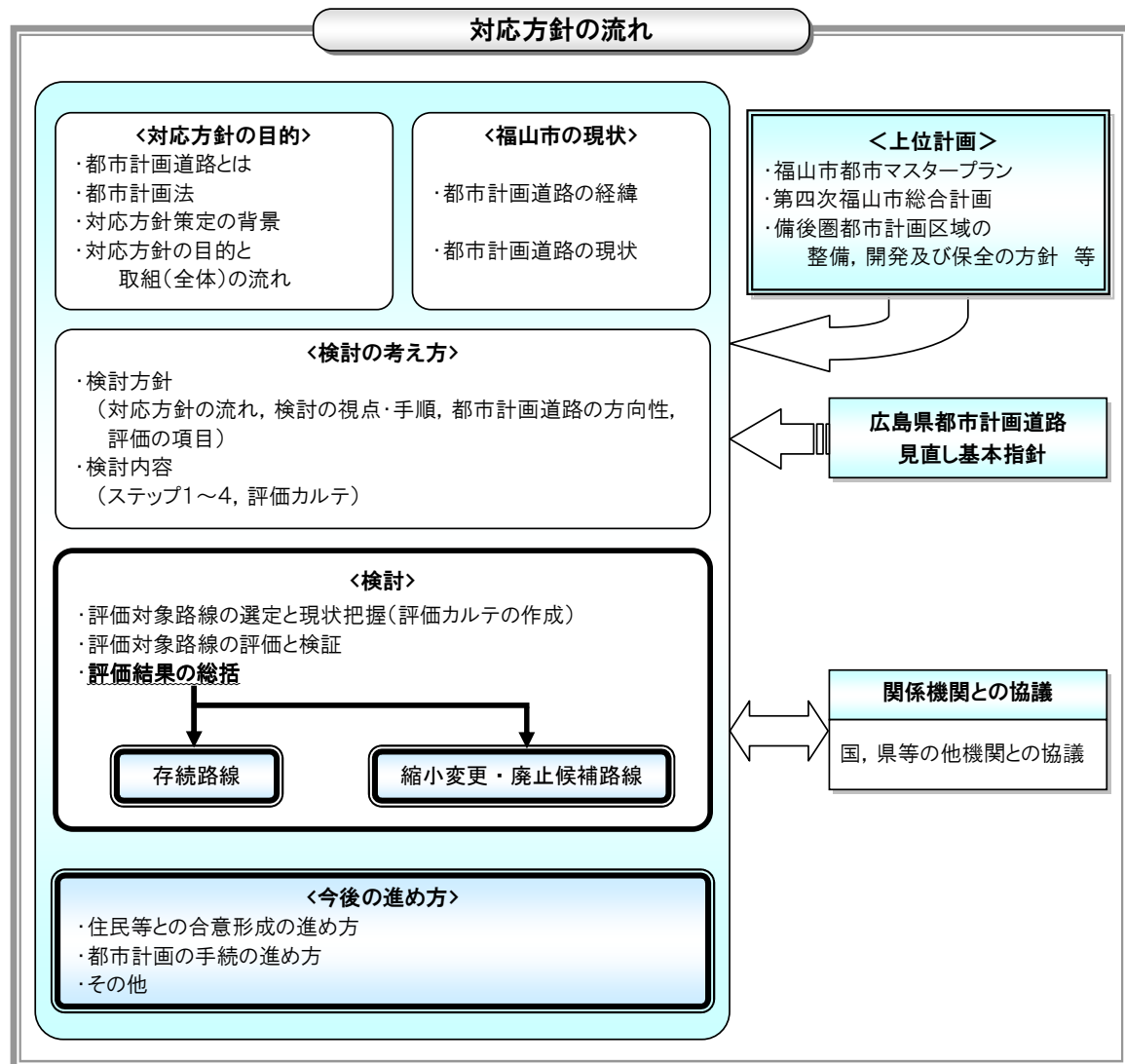
図－12 未着手路線の都市計画決定の年代別内訳

第3章 長期未着手都市計画道路検討の考え方

1 検討方針

(1) 対応方針の流れ

「福山市長期未着手都市計画道路対応方針」では、福山市の都市計画道路の現状を踏まえ、めざすべき将来都市像を示した「福山市都市マスタープラン」や「第四次福山市総合計画」、「備後圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等の上位計画に即し、また、広島県が策定した「広島県都市計画道路見直し基本指針」に基づき、次の流れにより長期未着手都市計画道路の存続及び縮小変更・廃止候補について検討を行います。



広島県都市計画道路見直し基本指針との関係

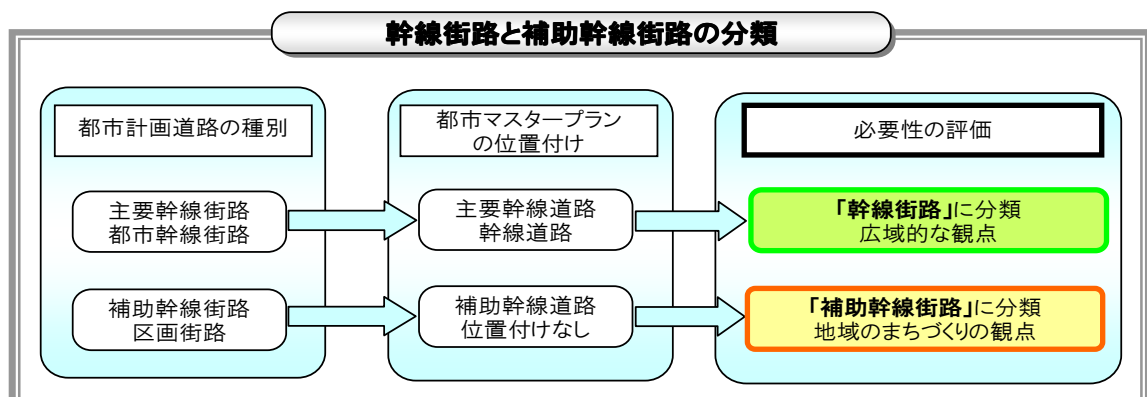
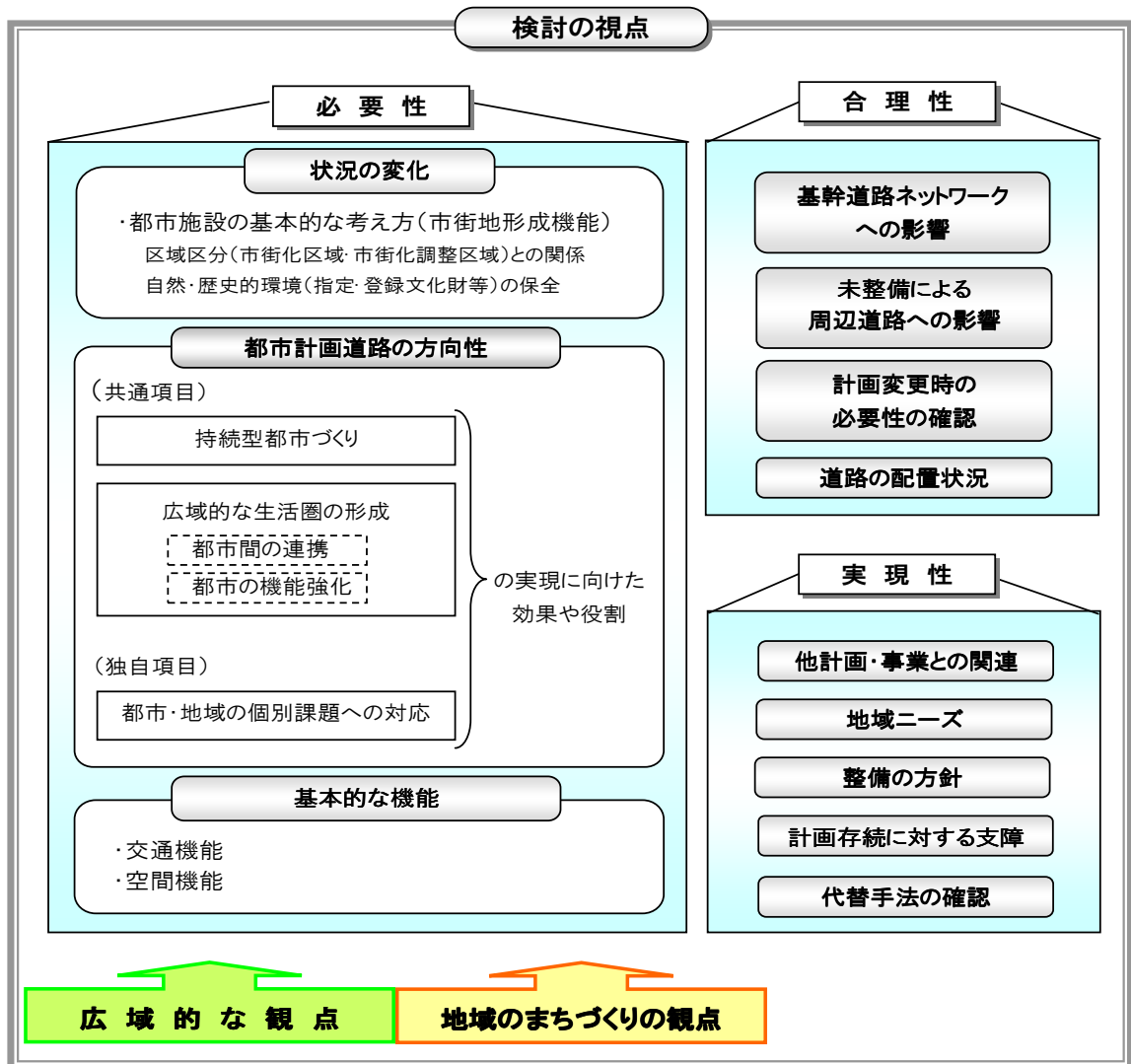
広島県において、県と各市町が協働で都市計画道路の検討を行うための方向性を示した「広島県都市計画道路見直し基本指針」が策定されました。

「福山市長期未着手都市計画道路対応方針」は、この基本指針に基づき福山市の状況に応じて策定します。

(2) 検討の視点

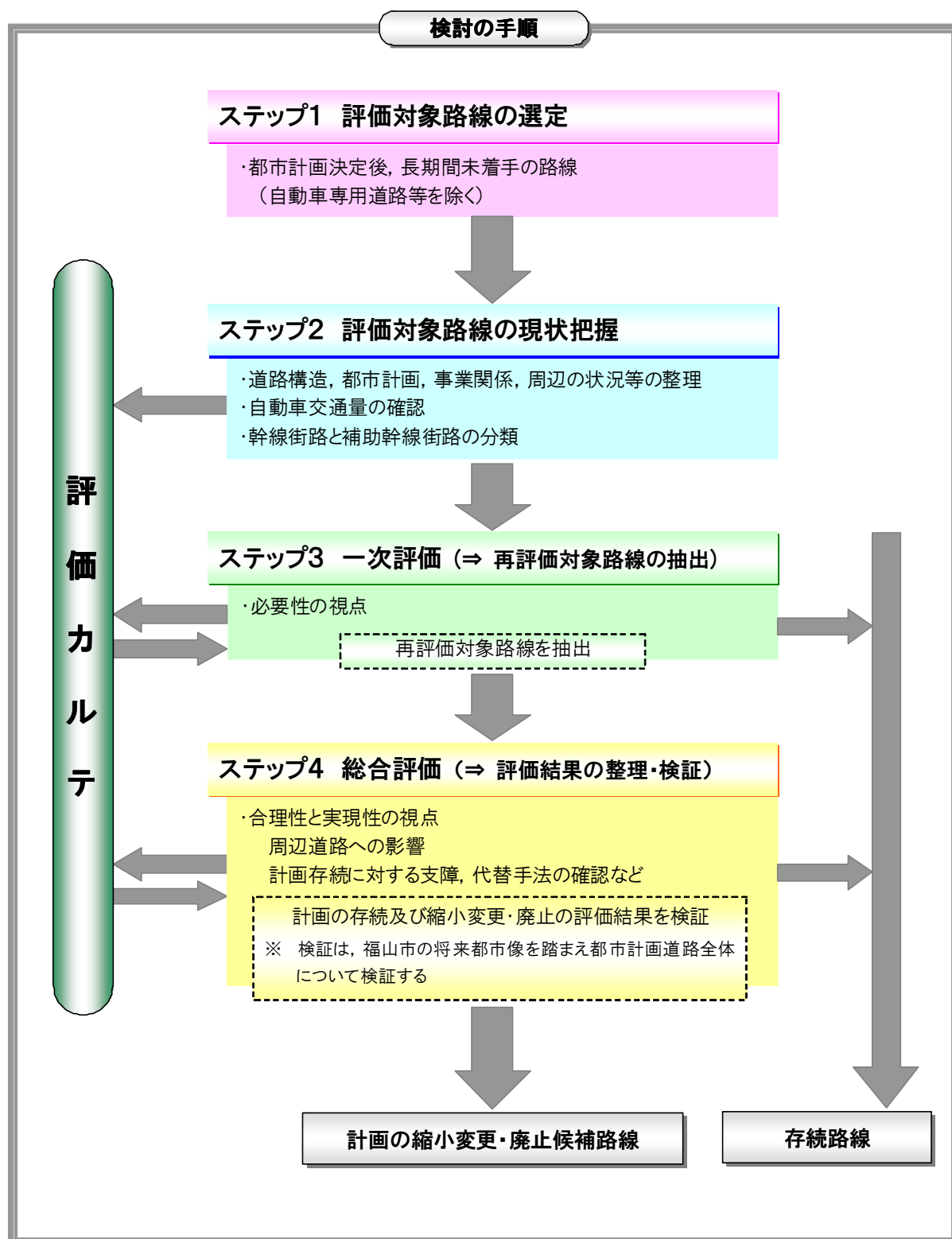
検討に当たっては次の必要性、合理性及び実現性の各視点から、福山市の状況に応じて検討を行います。

また、都市計画道路の役割等は、広域交通を処理する道路から生活に密着した道路まで様々であることから、都市計画道路の位置付けに応じて、評価対象路線を幹線街路と補助幹線街路に分類します。そして、幹線街路は広域的な観点から、補助幹線街路は地域のまちづくりの観点から評価します。



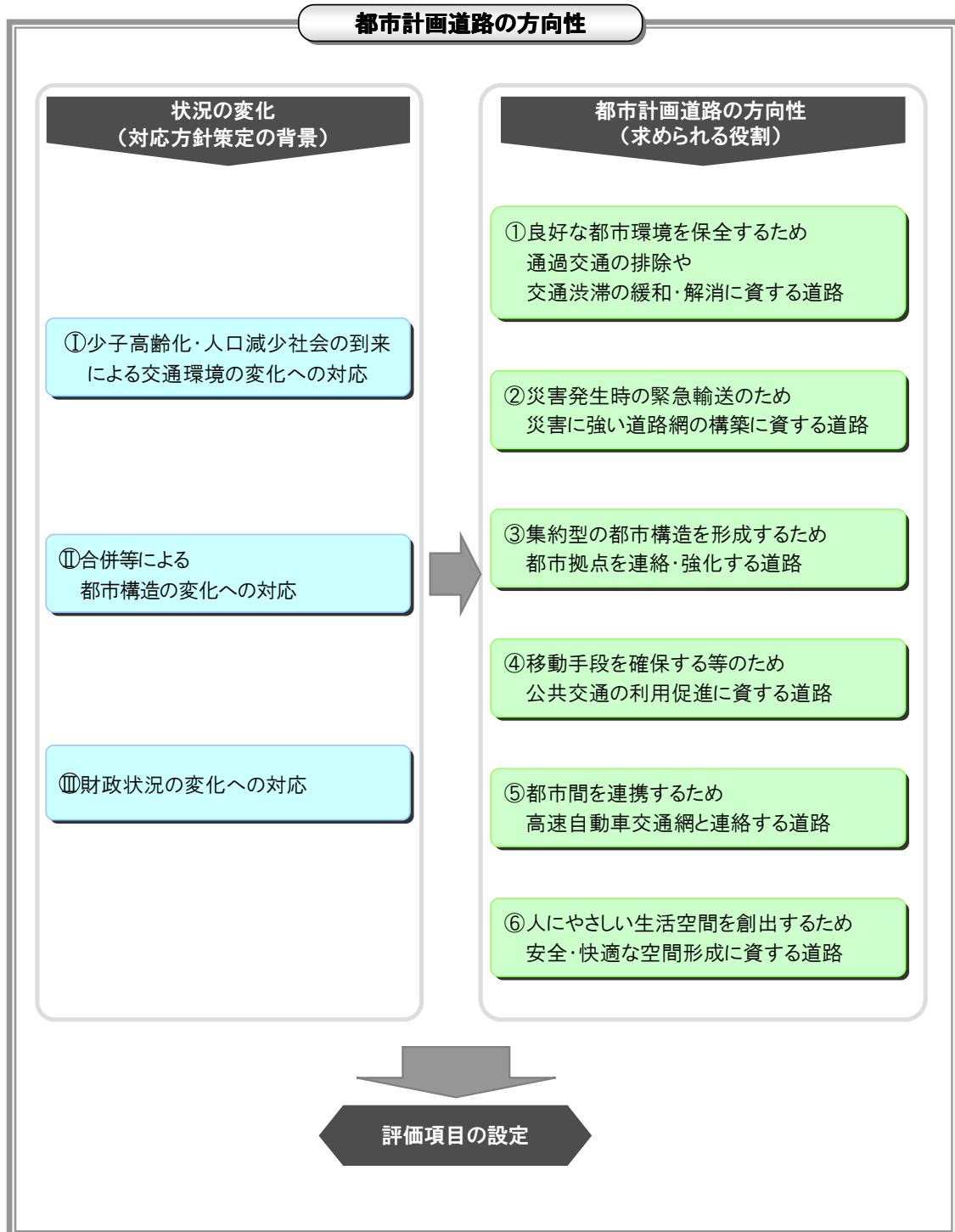
(3) 検討の手順

検討は次のステップ1からステップ4の手順により進めていきます。



(4) 都市計画道路の方向性(求められる役割)

今後の都市計画道路の方向性(求められる役割)は、状況の変化(対応方針策定の背景)を踏まえ「備後圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」における交通施設の都市計画決定の方針や「福山市都市マスタープラン」における交通施設整備の方針に即して定めます。



(5) 評価の項目

一次評価及び総合評価の評価項目は、状況の変化（対応方針策定の背景）や都市計画道路の方向性（求められる役割）、都市計画道路の基本的な機能を踏まえて、「広島県都市計画道路見直し基本指針」において示された評価項目に追加等を行い、表－８，表－９，表－１０及び表－１１の評価項目とします。

① 一次評価の評価項目

◆ 状況の変化に対応する評価（補助幹線街路）

表－８ 一次評価の評価項目（状況の変化に対応する評価）

類型	評価の視点	評価の項目	背景との関係
状況の変化	都市施設の基本的な考え方 (市街地形成機能)	区域区分(市街化区域・市街化調整区域)との関係からの評価	①,②,③
		自然・歴史的環境(指定・登録文化財等)等の保全からの評価	②

◆ 広域的な観点（幹線街路）

表－９ 一次評価の評価項目（広域的な観点）

類型	評価の視点		評価の項目	方向性との関係
都市計画道路の方向性	持続型都市づくり		都市内の交通混雑緩和に寄与する道路	①
			公共交通機関(路線バス)のサービスが高い道路及びサービスを向上させる計画のある道路	④
			JR在来線駅及びゾーンバスシステムの乗り継ぎターミナルへのアクセス道路	④
	広域的な生活圏の形成	都市間の連携	隣接市町の拠点と都心地区及び地域拠点を連絡する道路	③,⑤
			高次医療ネットワークを支える道路	③,⑤
			広域公共交通機関(高速バス)のサービスがある道路及び今後提供が考えられる道路	④,⑤
			広域交通拠点と都心地区及び地域拠点を連絡する道路	③,④
		都市の機能強化	都心地区と地域拠点及び地域拠点間相互を連絡する等の都市の骨格を形成する道路	③
			放射・環状道路等の都市の骨格を形成する道路	①,③,⑤
	都市の個別課題への対応		交通安全に寄与する道路	⑥
な基本的	交通機能	交通処理機能の高い道路	①,③,⑤	
		産業拠点へのアクセス道路	③,⑤	
		余暇活動拠点へのアクセス道路	③,⑤	
	空間機能	防災活動及び緊急活動を支援する道路	②,⑤	

◆地域のまちづくりの観点(補助幹線街路)

表－10 一次評価の評価項目(地域のまちづくりの観点)

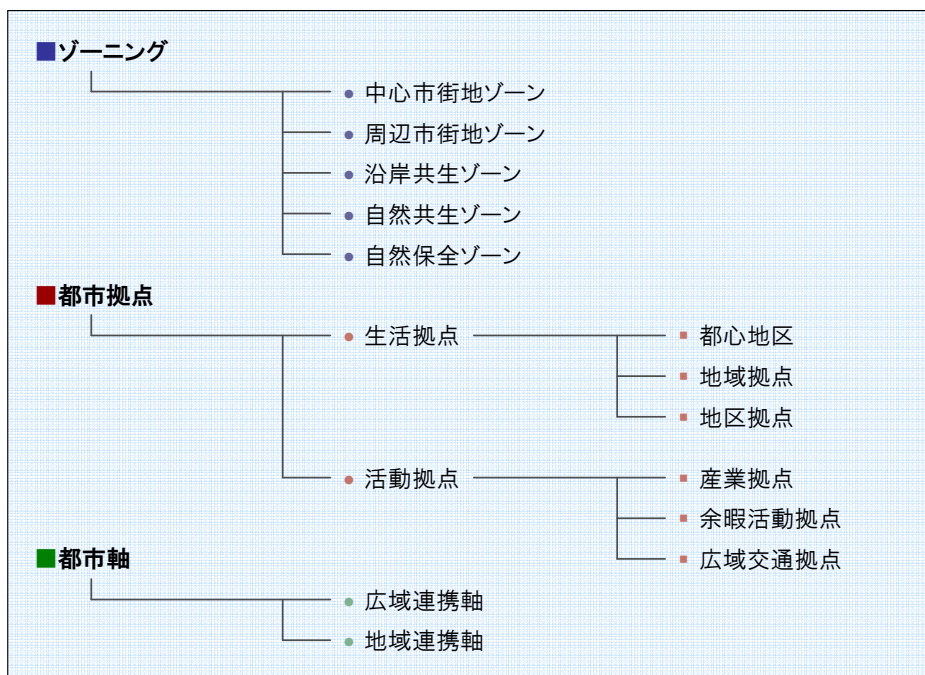
類型	評価の視点		評価の項目	方向性との関係
都市計画道路の方向性	持続型都市づくり		公共交通機関(路線バス)のサービスが行われている道路	④
			歩行者及び自転車の安全で快適な通行空間が確保された道路	⑥
			沿道環境の向上に寄与する道路	⑥
	活広域的な形成	都市間の連携	—	
		都市の機能強化	地域拠点の骨格を形成する道路	③
	市街地の活性化に寄与する道路		③、⑤	
	地域の個別課題への対応		都心地区及び地域拠点と地区拠点の連携を強化する道路	③
			交通安全に寄与する道路	⑥
な基機本的	交通機能		地域内の主要拠点(公共・公益施設、大規模小売店舗等)を連絡する道路	③
	空間機能		延焼遮断及び災害避難路となる道路	②、⑥
			消防活動困難区域の解消を図る道路	⑥

②総合評価の評価項目

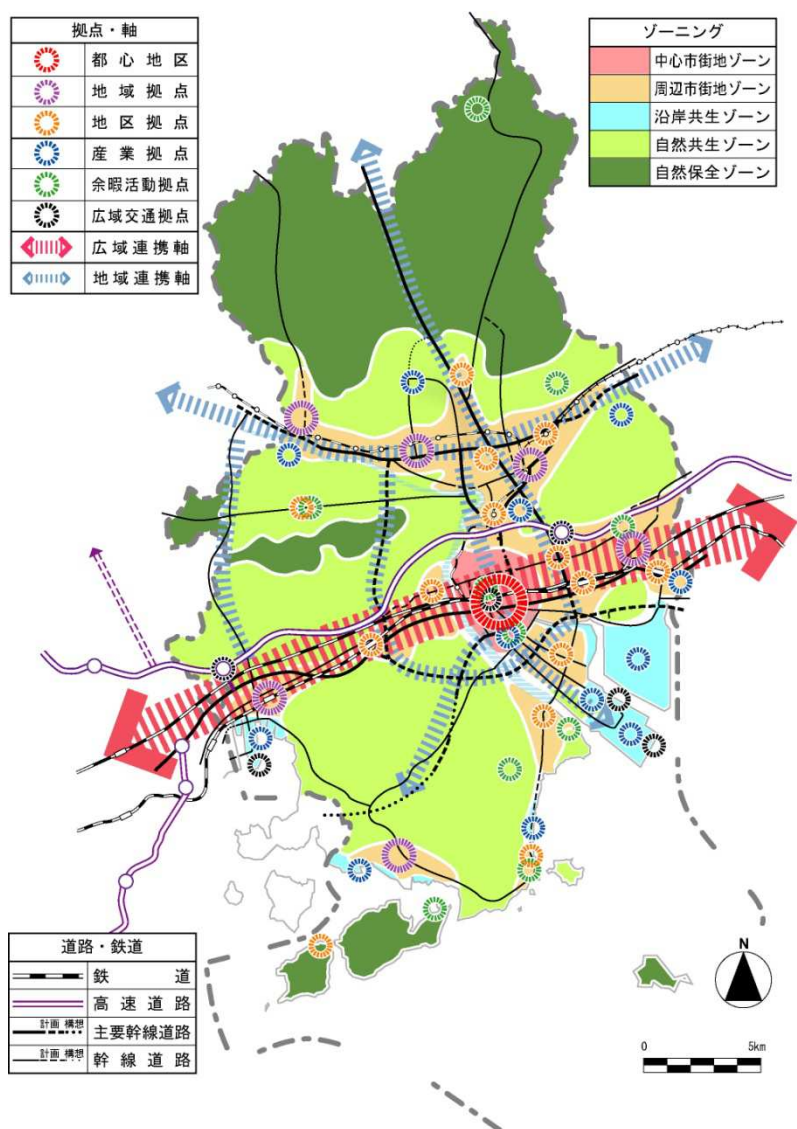
表－11 総合評価の評価項目

評価の視点		評価の項目
合理性の視点	基幹道路ネットワークへの影響	再評価対象路線が基幹道路ネットワークに含まれていないかを確認
	未整備による周辺道路への影響	再評価対象路線が未整備の場合の交通量(H42年推計)
		再評価対象路線が未整備の場合の混雑度(H42年推計) 〔混雑度により周辺道路への影響を評価〕
	計画変更時の必要性の確認	近年に根本的な都市計画の変更を行っている場合は変更時の必要性を確認
実現性の視点	道路の配置状況	周辺道路の配置状況を確認
	他計画・事業との関連	他計画・事業等との関連の有無
	地域ニーズ	道路整備に対する住民ニーズの有無
	整備の方針	必要性・合理性・実現性の視点からの評価
	計画存続に対する支障	公共・公益施設, 密集市街地, 商店街, 歴史・文化・景観資源の有無 〔整備の方針と計画存続に対する支障の各視点を比較検討し, 支障の程度を〕 総合的に評価
	代替手法の確認	再評価対象路線の代替機能を確保できるかを確認

■ 福山市の都市構造の体系(福山市都市マスタープランより)



■ 福山市の都市構造図(福山市都市マスタープランより)



2 検討内容

(1)ステップ1(評価対象路線の選定)

ステップ1では、表－12の選定基準に掲げるものを除いた路線を評価対象路線として選定します。

表－12 選定基準

整備済路線	全線において道路用地が計画幅員のとおりに確保され、一般の通行の用に供している路線(なお、他路線が接続するために当該路線の区域として定められたものは除く)
事業中路線	工事中であることのほか、都市計画事業の認可及び当該事業の実施に伴い地元説明等が実施済みの区間を含めると、全線において整備済みとなる路線
種別外路線	都市計画において自動車専用道路及び特殊街路として位置付けられた路線(なお、全線又は未整備の区間が自動車専用道路に接続するために位置付けられた幹線街路を含む)
未長期路線	「福山市長期未着手都市計画道路対応方針」を策定する予定の2014年(平成26年)3月31日を基準日として、当初決定から20年に満たない路線

路線選定の考え方

○事業中路線の考え方

現在、事業が行われている路線については、地元関係者等へ事業や工事に関する説明を行いながら事業完了に向けて進捗していることに加え、事業中のものは別途、事業の再評価を行い継続又は休止・中止を含めた検討を行っていることから、評価の対象外とします。

○種別外路線の考え方

自動車専用道路（これに接続するための幹線街路を含む）については、福山市のみならず市域や圏域を越えて、広域で機能する道路であることから、評価の対象外とします。

また、特殊街路については専ら歩行者等の道路であり、地域の実情に応じて定められるもので、個別の対応となることから、評価の対象外とします。

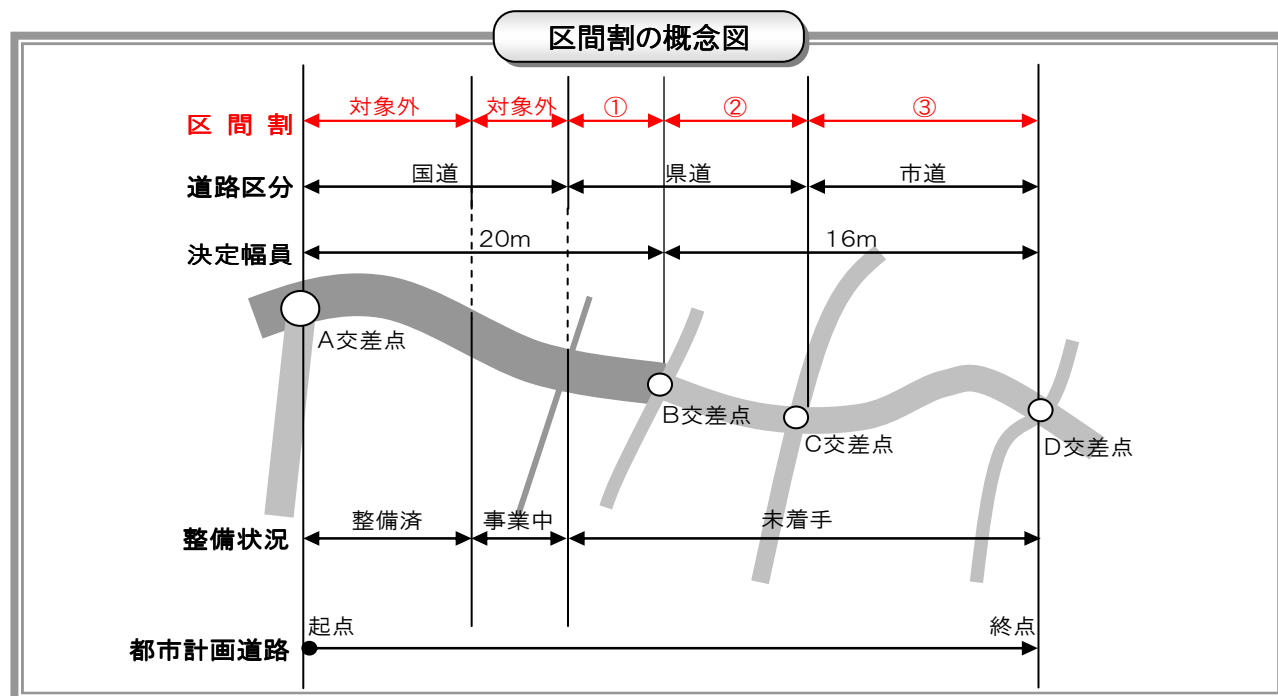
○未長期路線の考え方

都市施設の計画の目標年次は概ね20年後を目標として都市計画を定めることが望ましい（都市計画運用指針）とされていることから、当初決定から20年に満たない路線は評価の対象外とします。

なお、年月日で表すと1994年（平成6年）4月1日以降に都市計画決定された路線が評価の対象外となります。

(2)ステップ2(評価対象路線の現状把握)

ステップ2では、図－13のように評価対象路線を区間に分割し、表－13の項目について現状把握を行い「評価カルテ」に整理します。



図－13 区間割の概念図

表－13 現状把握項目

項 目		
道路構造		
①延長(m)		
②幅員(m)		
③車線数		
都市計画決定の経緯	当初	決定年月日
		決定の主旨
		道路幅員
		幹線道路種別
	変更の経緯	①変更年月日及び変更の主旨
		②変更年月日及び変更の主旨
		③変更年月日及び変更の主旨
		④変更年月日及び変更の主旨
上位計画		
第四次福山市総合計画での位置付け		
備後圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針での位置付け		
福山市都市マスタープランでの位置付け		

項 目	
上位計画	広島県広域道路整備基本計画及び広島県道路整備計画での位置付け
	その他の都市計画に関する計画での位置付け
進捗状況	
現道の有無と現道幅員	
自動車交通量	現況(H22)交通量(混雑度)
	将来(H42)交通量(混雑度)
代替路線の有無	有無
	代替路線名
評価の分類	幹線街路と補助幹線街路の分類
都市計画法第53条の許可件数	
沿道状況	用途地域
	土地区画整理事業、地区計画等の有無

区間割の考え方

- 区間割は、都市計画道路の道路区分、決定幅員、主要な交差点、整備状況等により、図－13のように路線を区間に分割します。
- 主要な交差点とは、都市計画道路との交差点及び国道・県道（車両の相互通行に著しい支障のない幅員等が確保されている区間、又は広島県道路整備計画2011において整備予定の区間）との交差点とします。
- 整備済と事業中の区間は評価の対象区間から除きます。

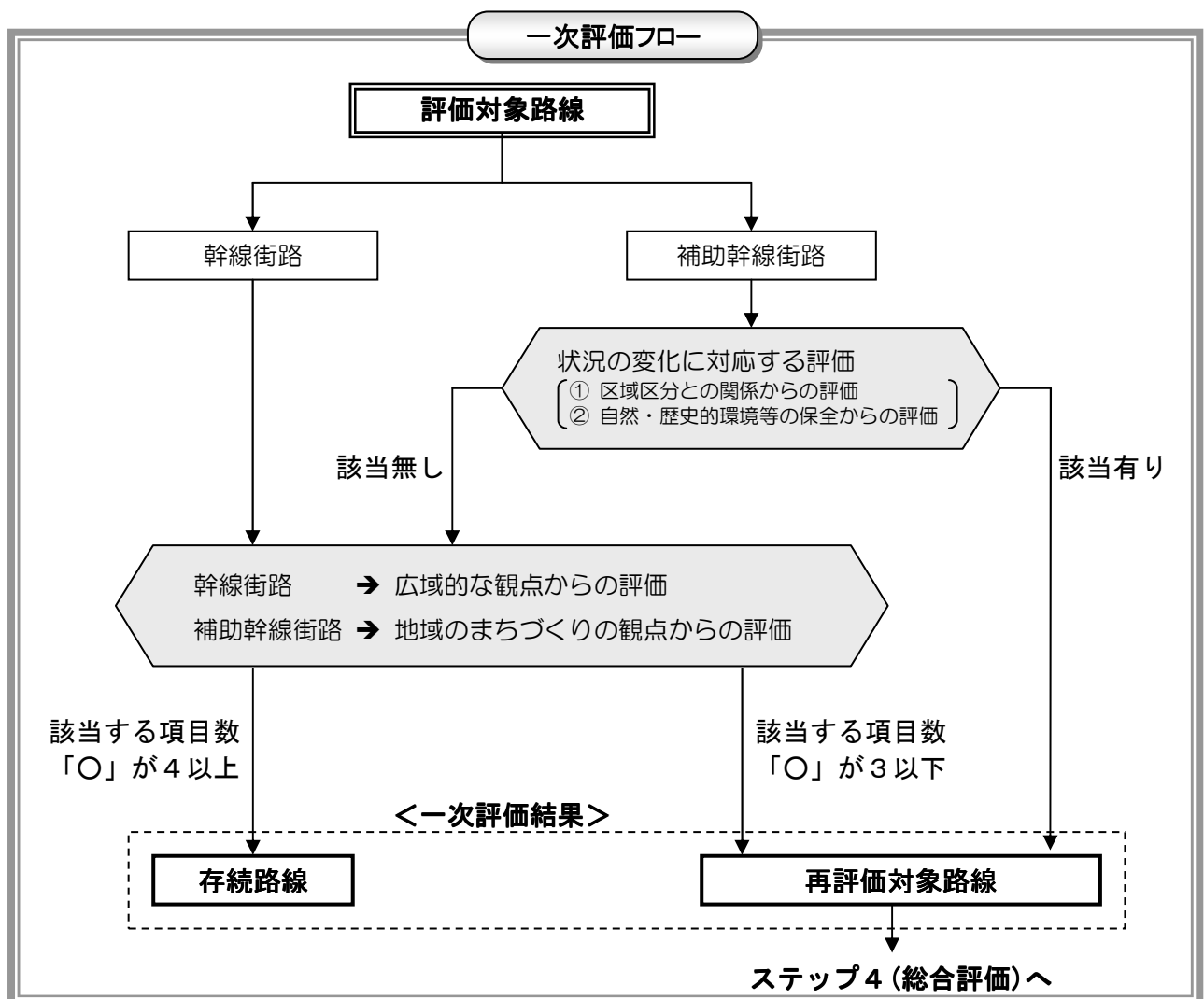
(3)ステップ3(一次評価)

ステップ3では、図－14の一次評価フローのとおり評価対象路線を幹線街路と補助幹線街路に分類し、まず、補助幹線街路は状況の変化に対応するため、過半が市街化調整区域内にある場合又は良好な自然的環境や重要な歴史的環境、地域にとって重要な景観等がある場合は、再評価対象路線としてステップ4の総合評価を実施します。

次に、幹線街路は広域的な観点から、状況の変化に対応する評価に該当無しの補助幹線街路は地域のまちづくりの観点から、区間ごとに評価カルテに整理します。

評価カルテにおいて、該当する項目数「○」が4以上の場合には存続路線とし、該当する項目数「○」が3以下の場合には再評価対象路線として、ステップ4（総合評価）の評価を実施します。

※「広島県都市計画道路見直し基本指針」では、一次評価の基準値として該当する項目数4以上で存続路線、該当する項目数3以下で再評価対象路線としています。



図－14 一次評価フロー

一次評価の考え方

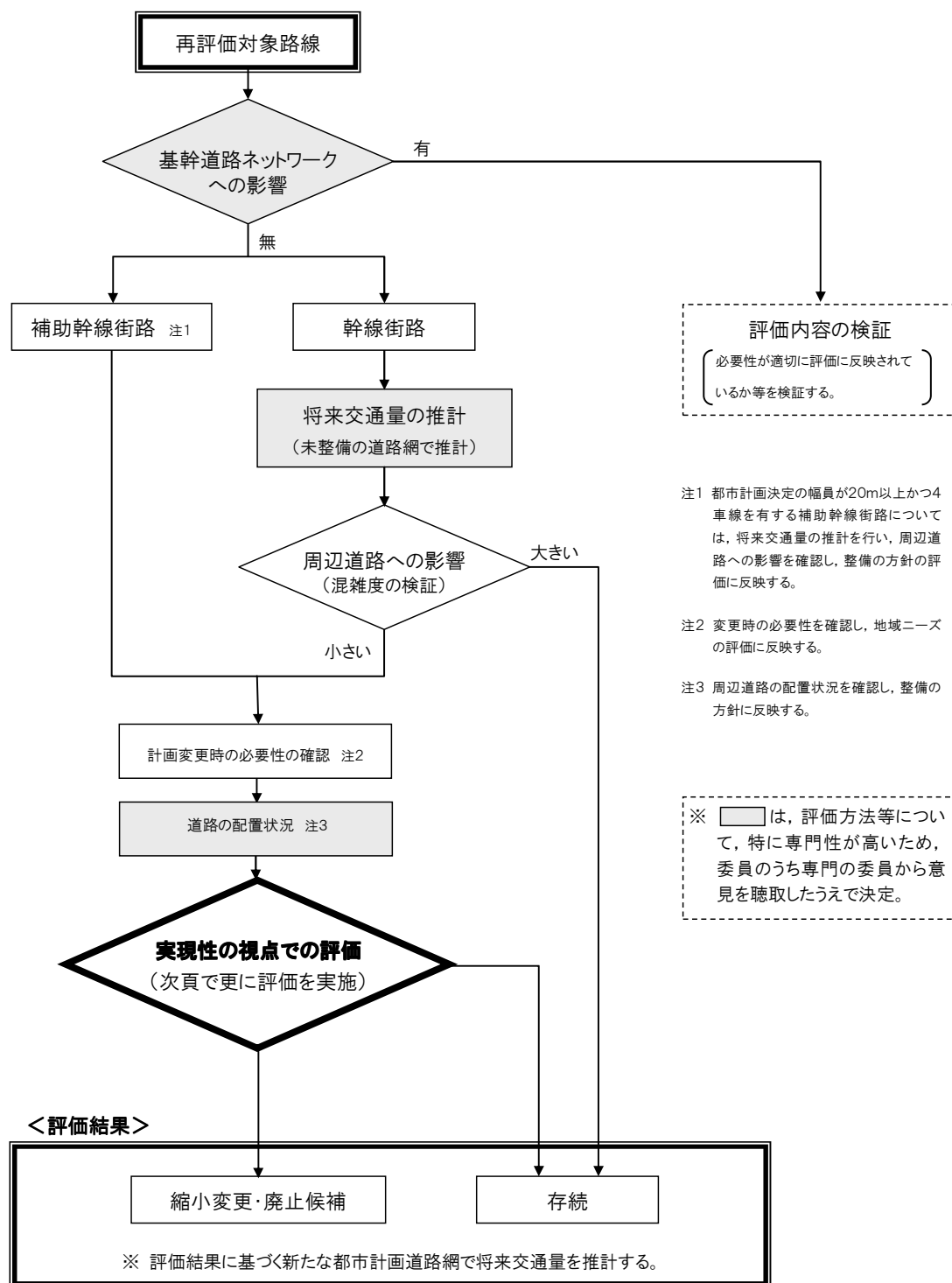
一次評価は、将来に向けた都市計画道路の「必要性」について評価を行うものであり、状況の変化や、都市計画道路の方向性、基本的な機能について、広域的な観点や地域のまちづくりの観点から評価・検証を行っています。

(4)ステップ4(総合評価)

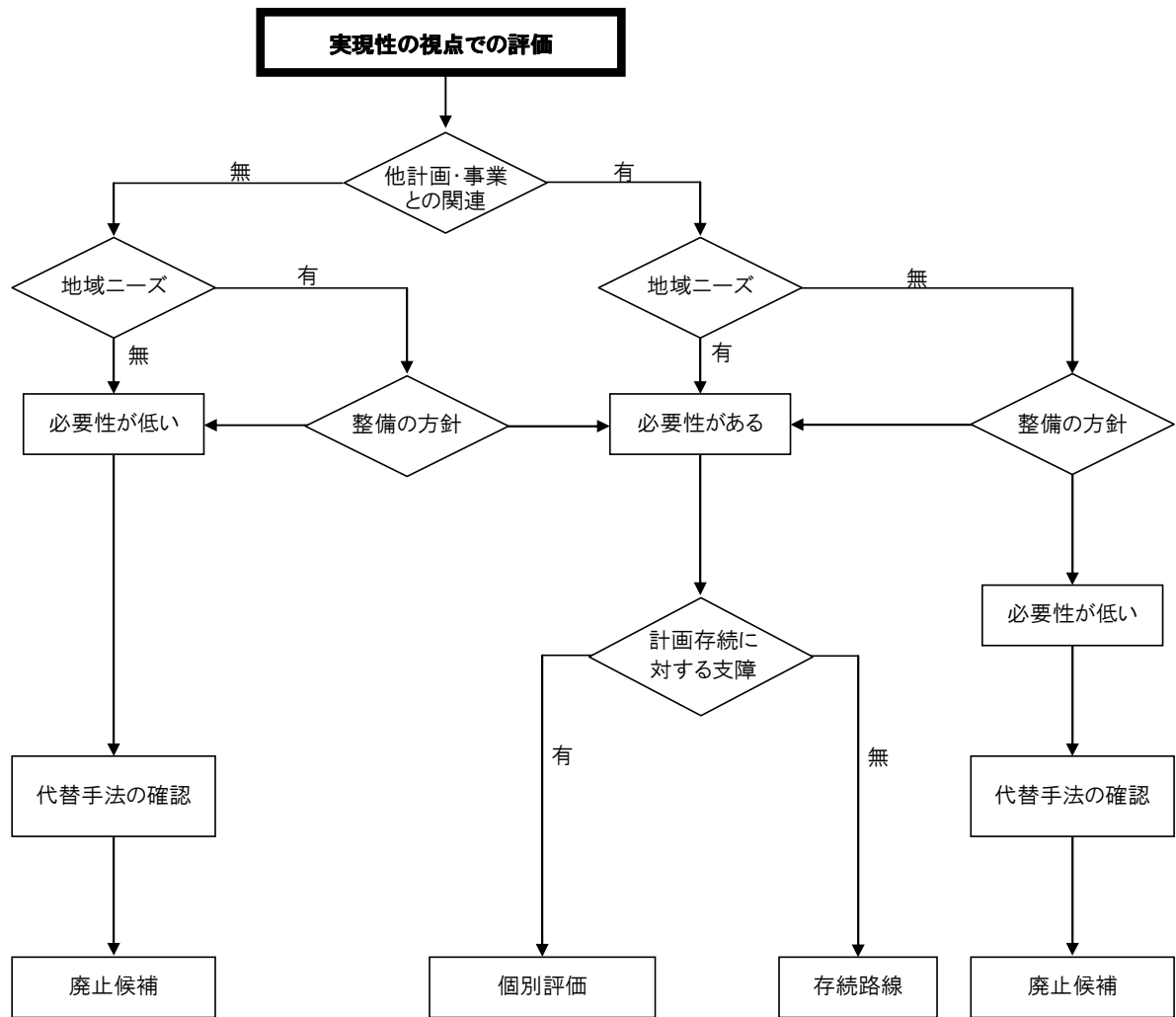
ステップ4では、図－15、図－16の総合評価フローのとおり再評価対象路線として抽出した路線・区間について、合理性の視点及び実現性の視点から、区間ごとに評価カルテに整理します。

そして、総合評価の結果として存続及び縮小変更・廃止候補を整理します。

なお、図－16、表－14については、例として実現性の評価の概念を示したものです。



図－15 総合評価フロー



図－16 総合評価フロー（概念図）

表－14 実現性の視点での評価

他計画・事業との関連	地域ニーズ	整備の方針	計画存続に対する支障	代替手法の確認	判定
有	有	必要性がある	有	—	個別評価
			無	—	存続
	無	必要性がある	有	—	個別評価
		必要性が低い	無	—	存続
無	有	必要性がある	有	確認	廃止候補
			無	—	存続
	無	必要性がある	有	—	個別評価
		必要性が低い	無	—	存続

※ 個別評価では、他計画・事業との関連、地域ニーズ、整備の方針及び計画存続に対する支障の各項目の内容(程度等)を考慮して決定します。

総合評価の考え方

総合評価は、一次評価において「必要性」が低いと評価された路線・区間について、「合理性」及び「実現性」の視点から、計画の存続及び縮小変更・廃止に伴う影響について、総合的に評価するものです。したがって、総合評価は必要性に加え、様々な視点で検証を行うものです。

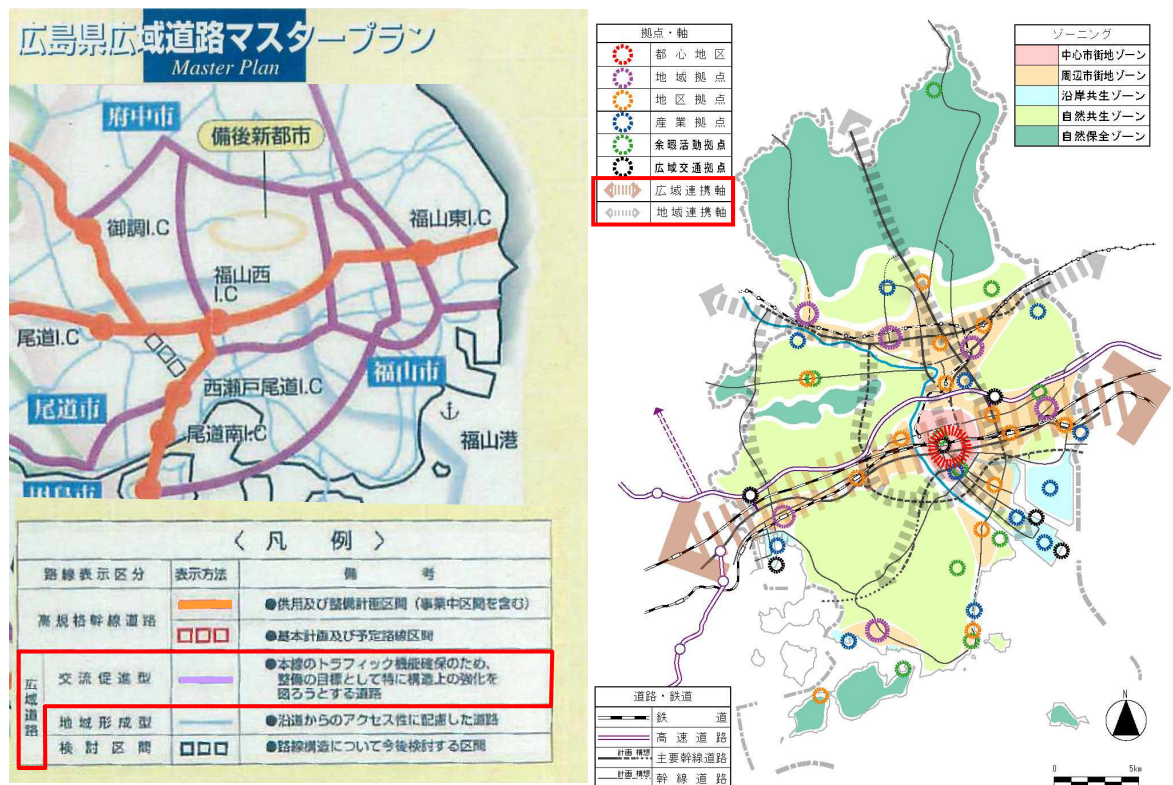
(5)評価カルテ(様式)

■路線番号及び路線名								■道路区分								■評価対象路線の起点及び終点		起点:		終点:						■評価対象路線、区間の位置			

基幹道路ネットワークの考え方について

基幹道路ネットワークを構成する道路は、広島県の広域道路網の形成及び福山市の将来都市像の実現に必要不可欠なものです。

この基幹道路ネットワークに該当する道路については、福山市長期未着手都市計画道路検討委員のうち、都市計画及び道路交通の分野の専門家から意見を聴取した上で、広島県広域道路整備基本計画における広域道路（交流促進型）及び福山市都市マスタープランにおける都市軸（広域連携軸、地域連携軸）に位置づけられている路線・区間としています。



広島県広域道路整備基本計画図

福山市都市マスタープラン都市構造図

第4章 長期未着手都市計画道路の検討

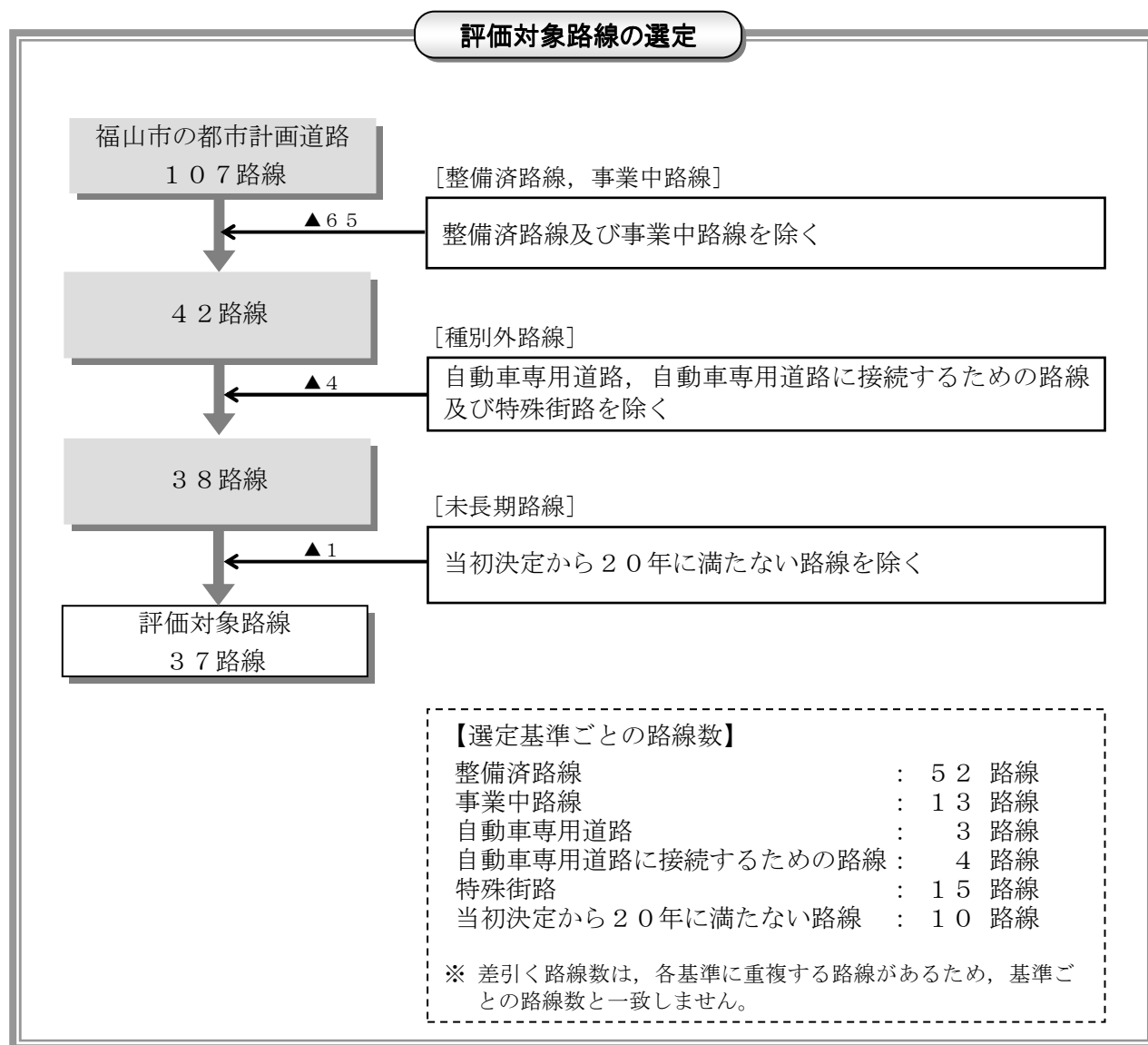
1 評価対象路線の選定及び評価・検証

第3章の「長期未着手都市計画道路検討の考え方」に基づき、福山市の都市計画道路についてステップ1から4の手順により選定及び評価・検証を行いました。

(1) 評価対象路線の選定

福山市の都市計画道路107路線のうち、選定基準に基づいて評価対象路線を選定した結果、評価対象路線は37路線、約46.1kmとなりました。

その内容については「①評価対象路線の選定一覧表」、「②評価対象路線の一覧表」及び「③評価対象路線の路線図」のとおりです。



①評価対象路線の選定一覧表

図面 番号	路 線 名	整備済 路 線	事業中 路 線	種別外 路 線	未長期 路 線	図面 番号	路 線 名	整備済 路 線	事業中 路 線	種別外 路 線	未長期 路 線	図面 番号	路 線 名	整備済 路 線	事業中 路 線	種別外 路 線	未長期 路 線
1	福山尾道三原線	整備済		自動車 専用 道路		37	福山駅大門線	整備済				73	引野坪生線		事業中		
2	福山道路			自動車 専用 道路	13	38	桜町線	整備済				74	頼海岸線				
3	福山西環状線		事業中	自動車 専用 道路	13	39	草戸曙線					75	水呑新線				
4	多治米川口線			自専 接続	13	40	北古津曙線	整備済				76	津之郷松永線	整備済			
5	新市駅家線		事業中			41	沖野上箕島線					77	竹ヶ端高浦線	整備済			
6	入船沖野上線	整備済				42	福山駅箕島線	整備済				78	運動公園1号線	整備済			
7	大新西新涯線	整備済				43	部山水辺線					79	近田山守線	整備済			
8	駅家神辺線	整備済				44	福山港洗谷線	整備済				80	福山徳田線				
9	大渡橋加茂線	整備済				45	入江東深津線					81	神辺駅下御領線				
10	八軒屋落合線	整備済				46	川口蔵王線				13	82	松永尾道線	整備済			
11	福山加茂線	整備済				47	停車場宅部線	整備済				83	松永中央線	整備済			
12	神辺高屋線		事業中			48	一文字堤防線					84	判屋線				
13	瀬戸本郷線		事業中			49	箕島水呑線	整備済				85	羽原川長和島線				
14	鷹取奈良津線					50	箕沖線	整備済				86	地吹沖野上線	整備済			
15	神辺水呑線					51	今津高西線		事業中		17	87	新涯土手添線				
16	引野連絡線			自専 接続	13	52	福山沼隈道路		事業中		13	88	中島祇園線				
17	山波南松永線					53	瀬戸連絡線		事業中	自専 接続	13	89	運動公園2号線	整備済			
18	森脇中津原線					54	津之郷連絡線		事業中	自専 接続	13	90	下新田循環線				
19	新市宮内線					55	新市井原線					91	市上下戸手線	整備済			
20	近田万能倉線					56	あしかべ線					92	中新涯循環線	整備済			17
21	中野駅家線	整備済				57	戸手岩成線					93	三之丸伏見町線	整備済		特殊 道路	
22	古市本湯野線					58	中島江良線	整備済				94	東桜元町線	整備済		特殊 道路	
23	神辺駅御幸線		事業中			59	中島御幸線					95	伏見町線			特殊 道路	
24	元藤平野線					60	万能倉上山守線					96	原町江の浦線	整備済		特殊 道路	
25	王子帰り線					61	芦原駅家線	整備済				97	医王寺線	整備済		特殊 道路	
26	古城沖湯野線					62	御領線					98	江の浦西町線	整備済		特殊 道路	
27	川南湯田村駅線					63	川南循環線		事業中			99	江の浦線	整備済		特殊 道路	
28	神島稲荷島線					64	川南東線		事業中			100	古城跡西町線	整備済		特殊 道路	
29	柳津稲荷島線	整備済				65	津之郷奈良津線					101	道越町線	整備済		特殊 道路	
30	剣脇新涯機織線	整備済				66	本庄坪生線					102	関町道越町線	整備済		特殊 道路	
31	松永港本郷線	整備済				67	東町三吉線	整備済				103	関町線	整備済		特殊 道路	
32	南駅前線	整備済				68	宝町三吉線	整備済				104	祇園石井町線	整備済		特殊 道路	
33	駅前府中線		事業中			69	地吹大渡橋線					105	原町関町線	整備済		特殊 道路	
34	山手赤坂線					70	鷹取本庄線					106	祇園鍛冶町線	整備済		特殊 道路	
35	手城三吉線	整備済				71	御門町線	整備済				107	大門駅前線	整備済		特殊 道路	
36	津之郷大門線	整備済				72	停車場裏古地線	整備済				合 計	評価対象外70路線	52	13	22	10

※ は、評価対象外路線

②評価対象路線の一覧表

図面 番号	路 線 名	幹線/ 補助幹線	延 長 (m)	整備済 延長(m)	未整備 延長(m)	他路線接続 延長(m)	事業中 延長(m)	検討対象 延長(m)	区間数	経過 年数
14	鷹取奈良津線	幹線	5,160	2,560	2,600	(990)	990	1,610	3	67
15	神辺水呑線	幹線	8,820	6,575	2,245	0	1,240	1,005	2	52
17	山波南松永線	幹線	930	600	330	0	0	330	1	30
18	森脇中津原線	幹線	1,840	380	1,460	0	0	1,460	3	46
19	新市宮内線	幹線	2,420	0	2,420	(220)	0	2,420	3	52
20	近田万能倉線	補助幹線	1,550	0	1,550	0	0	1,550	3	50
22	古市本湯野線	補助幹線	1,580	1,170	410	0	0	410	1	40
24	元藤平野線	補助幹線	2,440	0	2,440	0	0	2,440	7	49
25	王子帰り線	補助幹線	1,800	0	1,800	0	1,150	650	2	49
26	古城沖湯野線	補助幹線	920	0	920	0	0	920	2	49
27	川南湯田村駅線	幹線	1,910	170	1,740	0	1,220	520	2	49
28	神島稻荷島線	補助幹線	1,280	800	480	0	390	90	1	48
34	山手赤坂線	補助幹線	3,010	0	3,010	0	1,150	1,860	1	38
39	草戸曙線	補助幹線	5,260	2,020	3,240	(620)	340	2,900	6	67
41	沖野上箕島線	幹線	6,020	5,450	570	(230)	0	570	1	67
43	菰山水辺線	補助幹線	980	700	280	0	0	280	1	43
45	入江東深津線	補助幹線	680	100	580	0	0	580	1	67
48	一文字堤防線	補助幹線	3,460	0	3,460	0	0	3,460	4	45
55	新市井原線	補助幹線	3,020	600	2,420	(370)	80	2,340	3	52
56	あしかべ線	補助幹線	1,120	180	940	0	0	940	2	52
57	戸手岩成線	補助幹線	2,740	1,840	900	0	0	900	2	50
59	中島御幸線	補助幹線	2,050	390	1,660	0	0	1,660	5	50
60	万能倉上山守線	補助幹線	2,070	0	2,070	0	0	2,070	5	50
62	御領線	補助幹線	870	400	470	0	0	470	1	20
65	津之郷奈良津線	幹線	5,390	3,510	1,880	0	30	1,850	3	67
66	本庄坪生線	幹線 補助幹線	10,470	8,150	2,320	0	0	2,320	3	67
69	地吹大渡橋線	幹線 補助幹線	5,260	3,710	1,550	0	(450)	1,550	2	67
70	鷹取本庄線	幹線	2,230	1,670	560	0	190	370	1	67
74	鞆海岸線	幹線	1,760	510	1,250	0	0	1,250	1	53
75	水呑鞆線	幹線	4,040	1,250	2,790	0	0	2,790	2	31
80	福山徳田線	幹線	3,150	2,780	370	0	0	370	1	49
81	神辺駅下御領線	幹線	3,880	2,920	960	0	0	960	1	59
84	判屋線	補助幹線	1,320	730	590	0	0	590	2	58
85	羽原川長和島線	補助幹線	1,040	60	980	0	0	980	2	58
87	新涯土手添線	補助幹線	2,310	1,200	1,110	0	0	1,110	2	53
88	中島祇園線	補助幹線	1,470	1,070	400	0	0	400	1	61
90	下新田循環線	補助幹線	1,130	720	410	0	250	160	2	22
合 計	37路線							46,135	85	

(2) 評価対象路線の一次評価と検証

① 一次評価の結果

選定された評価対象路線を、主要な交差点、整備状況等により 85 区間に分割し、区間の現状を把握した上で、一次評価を行った結果、総合評価を実施する再評価対象路線・区間は、23 路線、56 区間、約 28.1 km となりました。

その内容については、「③一次評価の結果一覧表」のとおりです。

② 一次評価の検証

一次評価では、福山市の都市計画道路の現状を踏まえ、「広島県都市計画道路見直し基本指針」に基づく評価に加えて、「区域区分(市街化区域・市街化調整区域)との関係からの評価」及び「自然・歴史的環境(指定・登録文化財等)等の保全からの評価」について検証しています。さらに、一次評価において該当する項目数「○」が 3 以下の幹線街路について、補助幹線街路としての必要性があることも考えられることから、「広域的な観点」に加えて「地域まちづくりの観点」からも検証しています。

状況の変化に対応する評価の考え方

○区域区分(市街化区域・市街化調整区域)との関係からの評価

福山市の人口は今後減少することが推測される中、市街化を抑制する地域として位置づけられている市街化調整区域内にある補助幹線道路については、土地利用との整合性を踏まえる必要があることから、再評価対象路線として抽出する。

○自然・歴史的環境(指定・登録文化財等)等の保全からの評価

社会経済情勢の変化により、文化財や環境などへの配慮が高まる中、良好な自然的環境、重要な歴史的環境及び重要な景観等に影響を及ぼす補助幹線街路については、自然・歴史的環境等の重要性を踏まえる必要があることから、再評価対象路線として抽出する。

③一次評価の結果一覧表

図面番号	路線名	区間番号	補助幹線／ 幹線	延長 (m)	状況の変化	観点	一次評価 の結果
14	鷹取奈良津線	①	幹線	250	－	広域	存続
		②	幹線	500	－	広域	存続
		③	幹線	860	－	広域	存続
15	神辺水呑線	①	幹線	750	－	広域	存続
		②	幹線	255	－	広域	存続
17	山波南松永線	①	幹線	330	－	広域	存続
18	森脇中津原線	①	幹線	410	－	広域	存続
		②	幹線	960	－	広域	存続
		③	幹線	90	－	広域	存続
19	新市宮内線	①	幹線	130	－	広域	再評価
		②	幹線	250	－	広域	存続
		③	幹線	2,040	－	広域	再評価
20	近田万能倉線	①	補助幹線	660	無	地域	再評価
		②	補助幹線	310	無	地域	存続
		③	補助幹線	580	無	地域	再評価
22	古市本湯野線	①	補助幹線	410	有①	地域	再評価
24	元藤平野線	①	補助幹線	650	有①	地域	再評価
		②	補助幹線	140	有①	地域	再評価
		③	補助幹線	385	有①	地域	再評価
		④	補助幹線	330	有①	地域	再評価
		⑤	補助幹線	335	有①	地域	再評価
		⑥	補助幹線	380	有①	地域	再評価
		⑦	補助幹線	220	有①	地域	再評価
25	王子帰り線	①	補助幹線	230	有②	地域	再評価
		②	補助幹線	420	無	地域	再評価
26	古城沖湯野線	①	補助幹線	400	有①	地域	再評価
		②	補助幹線	520	有①	地域	再評価
27	川南湯田村駅線	①	幹線	310	－	広域	存続
		②	幹線	210	－	広域	再評価
28	神島稲荷島線	①	補助幹線	90	無	地域	再評価
34	山手赤坂線	①	補助幹線	1,860	無	地域	存続
39	草戸曙線	①	補助幹線	350	無	地域	存続
		②	補助幹線	100	無	地域	再評価
		③	補助幹線	810	無	地域	再評価
		④	補助幹線	500	無	地域	再評価
		⑤	補助幹線	730	無	地域	再評価
		⑥	補助幹線	410	無	地域	再評価
41	沖野上箕島線	①	幹線	570	－	広域	存続
43	薮山水辺線	①	補助幹線	280	無	地域	存続
45	入江東深津線	①	補助幹線	580	無	地域	存続
48	一文字堤防線	①	補助幹線	1,210	有①	地域	再評価
		②	補助幹線	980	無	地域	再評価
		③	補助幹線	610	無	地域	再評価
		④	補助幹線	660	無	地域	再評価

図面番号	路線名	区間番号	補助幹線／ 幹線	延長 (m)	状況の変化	観点	一次評価 の結果
55	新市井原線	①	補助幹線	200	無	地域	存続
		②	補助幹線	1,030	無	地域	存続
		③	補助幹線	1,110	無	地域	再評価
56	あしかべ線	①	補助幹線	390	無	地域	再評価
		②	補助幹線	550	無	地域	再評価
57	戸手岩成線	①	補助幹線	230	有①	地域	再評価
		②	補助幹線	670	無	地域	再評価
59	中島御幸線	①	補助幹線	165	無	地域	再評価
		②	補助幹線	290	無	地域	存続
		③	補助幹線	440	無	地域	再評価
		④	補助幹線	700	無	地域	再評価
		⑤	補助幹線	65	有①	地域	再評価
60	万能倉上山守線	①	補助幹線	145	無	地域	再評価
		②	補助幹線	290	無	地域	再評価
		③	補助幹線	460	無	地域	再評価
		④	補助幹線	645	有①	地域	再評価
		⑤	補助幹線	530	有①	地域	再評価
62	御領線	①	補助幹線	470	有①	地域	再評価
65	津之郷奈良津線	①	幹線	360	－	広域	存続
		②	幹線	660	－	広域	存続
		③	幹線	830	－	広域	存続
66	本庄坪生線	①	補助幹線	590	無	地域	再評価
		②	幹線	170	－	広域	再評価
		③	幹線	1,560	－	広域	再評価
69	地吹大渡橋線	①	補助幹線	720	有①	地域	再評価
		②	幹線	830	－	広域	再評価
70	鷹取本庄線	①	幹線	370	－	広域	存続
74	鞆海岸線	①	幹線	1,250	－	広域	存続
75	水呑鞆線	①	幹線	100	－	広域	存続
		②	幹線	2,690	－	広域	存続
80	福山徳田線	①	幹線	370	－	広域	存続
81	神辺駅下御領線	①	幹線	960	－	広域	存続
84	判屋線	①	補助幹線	160	無	地域	再評価
		②	補助幹線	430	無	地域	再評価
85	羽原川長和島線	①	補助幹線	820	無	地域	再評価
		②	補助幹線	160	無	地域	再評価
87	新涯土手添線	①	補助幹線	650	無	地域	再評価
		②	補助幹線	460	無	地域	再評価
88	中島祇園線	①	補助幹線	400	有②	地域	再評価
90	下新田循環線	①	補助幹線	100	無	地域	再評価
		②	補助幹線	60	無	地域	再評価

再評価対象路線・区間	23路線，56区間，28.1km
存続路線・区間	20路線，29区間，18.0km

※ 有①：区域区分との関係からの評価，有②：自然・歴史的環境等の保全からの評価

(3)再評価対象路線の総合評価と検証

①総合評価の結果

総合評価を行った結果、廃止候補路線・区間は12路線、22区間、約10.1kmとなりました。また、個別評価の路線・区間はありませんでした。

その内容については、「③総合評価の結果一覧表」のとおりです。

②総合評価の検証

総合評価では、福山市の都市計画道路の現状を踏まえ、「広島県都市計画道路見直し基本指針」の総合評価に加えて、「基幹道路ネットワークへの影響」、「補助幹線街路の将来交通量推計」、「計画変更時の必要性」、「道路の配置状況」及び「評価結果に基づく将来交通量推計」について検証しています。

総合評価の検証の考え方

○基幹道路ネットワークへの影響の検証

基幹道路ネットワークについては、長期未着手都市計画道路の検討における評価だけでなく、福山市の将来都市像を踏まえた検討が必要であることから、再評価対象路線に抽出されていないことを確認し、抽出されている場合は評価内容を検証する。

この基幹道路ネットワークを構成する道路は、広島県の広域道路網の形成や福山市の将来都市像の実現に必要なものとして、広島県広域道路整備基本計画における広域道路（交流促進型）及び福山市都市マスタープランにおける都市軸（広域連携軸、地域連携軸）に位置づけられている路線・区間とする。

○補助幹線街路の将来交通量推計の検証

都市計画決定の幅員が20m以上かつ4車線を有する補助幹線街路は、一定量以上の自動車交通の処理機能を担うことも求められていることから、将来交通量の推計を行い、周辺道路への影響を検証する。

○計画変更時の必要性の検証

当初決定から20年以上経過した路線の中には、路線ごとの検討結果に基づき、20年以内に都市計画の変更を行った路線が存在する可能性がある。

こうした路線については、路線ごとに必要性を確認して都市計画変更されており、その内容が一次評価に反映されていない可能性もあるため、変更理由等を検証する。

○道路の配置状況の検証

再評価対象路線の周辺において一定の幅員以上の既存道路が面的にある場合については、都市計画道路の必要性に影響を与えることから、既存道路の配置状況を検証する。

○評価結果に基づく将来交通量推計の検証

評価結果に基づく新たな都市計画道路網で将来交通量を推計し、周辺道路への影響を検証する。

③総合評価の結果一覧表

図面 番号	路線名	区 間 番 号	補 助 幹 線 ／ 幹 線	延 長 (m)	総 合 評 価 の 結 果
19	新市宮内線	①	幹線	130	廃止候補
		③	幹線	2,040	存続
20	近田万能倉線	①	補助 幹線	660	存続
		③	補助 幹線	580	廃止候補
22	古市本湯野線	①	補助 幹線	410	存続
24	元藤平野線	①	補助 幹線	650	廃止候補
		②	補助 幹線	140	廃止候補
		③	補助 幹線	385	廃止候補
		④	補助 幹線	330	廃止候補
		⑤	補助 幹線	335	廃止候補
		⑥	補助 幹線	380	廃止候補
		⑦	補助 幹線	220	存続
25	王子帰り線	①	補助 幹線	230	廃止候補
		②	補助 幹線	420	廃止候補
26	古城沖湯野線	①	補助 幹線	400	廃止候補
		②	補助 幹線	520	廃止候補
27	川南湯田村駅線	②	幹線	210	存続
28	神島稻荷島線	①	補助 幹線	90	存続
39	草戸曙線	②	補助 幹線	100	存続
		③	補助 幹線	810	存続
		④	補助 幹線	500	存続
		⑤	補助 幹線	730	存続
		⑥	補助 幹線	410	存続
48	一文字堤防線	①	補助 幹線	1,210	廃止候補
		②	補助 幹線	980	存続
		③	補助 幹線	610	存続
		④	補助 幹線	660	存続
55	新市井原線	③	補助 幹線	1,110	存続
56	あしかべ線	①	補助 幹線	390	存続
		②	補助 幹線	550	存続

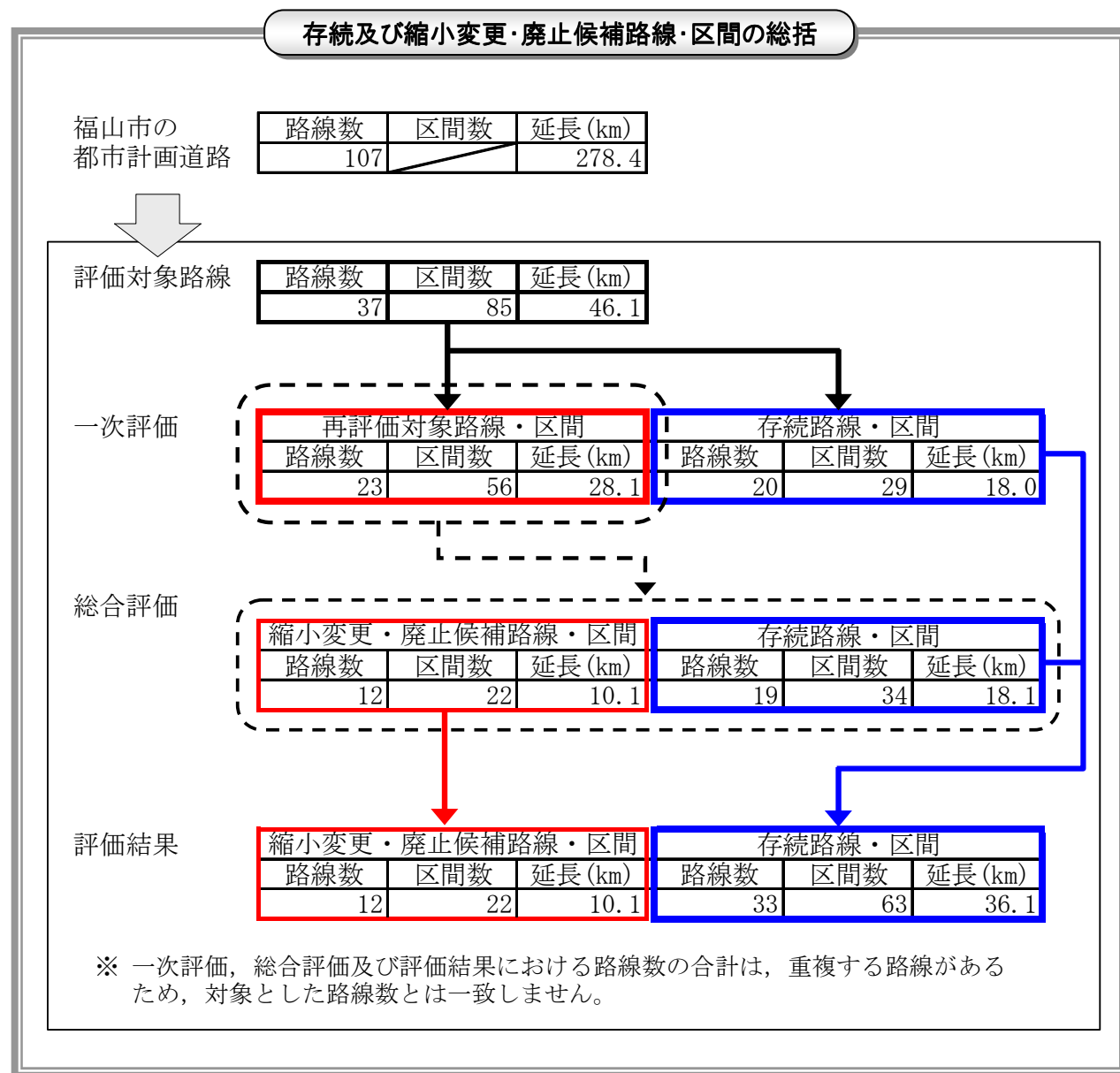
図面 番号	路線名	区 間 番 号	補 助 幹 線 ／ 幹 線	延 長 (m)	総 合 評 価 の 結 果
57	戸手岩成線	①	補助 幹線	230	存続
		②	補助 幹線	670	存続
59	中島御幸線	①	補助 幹線	165	存続
		③	補助 幹線	440	存続
		④	補助 幹線	700	廃止候補
		⑤	補助 幹線	65	廃止候補
60	万能倉上山守線	①	補助 幹線	145	存続
		②	補助 幹線	290	存続
		③	補助 幹線	460	存続
		④	補助 幹線	645	廃止候補
		⑤	補助 幹線	530	廃止候補
62	御領線	①	補助 幹線	470	存続
66	本庄坪生線	①	補助 幹線	590	廃止候補
		②	幹線	170	存続
		③	幹線	1,560	存続
69	地吹大渡橋線	①	補助 幹線	720	存続
		②	幹線	830	存続
84	判屋線	①	補助 幹線	160	存続
		②	補助 幹線	430	廃止候補
85	羽原川長和島線	①	補助 幹線	820	廃止候補
		②	補助 幹線	160	廃止候補
87	新涯土手添線	①	補助 幹線	650	存続
		②	補助 幹線	460	存続
88	中島祇園線	①	補助 幹線	400	廃止候補
90	下新田循環線	①	補助 幹線	100	存続
		②	補助 幹線	60	存続

廃止候補路線・区間	12路線, 22区間, 10.1km
存続路線・区間	19路線, 34区間, 18.1km

2 評価結果の総括

評価対象路線（37路線，85区間，約46.1km）について，一次評価および総合評価を行った結果，存続路線・区間は33路線，63区間，約36.1kmとなり，縮小変更・廃止候補路線・区間は12路線，22区間，10.1kmとなりました。

その内容については，「（１）評価結果の一覧表（一次評価・総合評価のまとめ）」及び「（２）評価結果の路線図（一次評価・総合評価のまとめ）」のとおりです。



評価・検証に伴う変更(廃止)の理由

評価対象路線（37路線）について，市内全体の道路網を踏まえ，将来に向けた都市計画道路の必要性，計画の合理性及び実現性の観点から評価・検証を行った結果，路線（区間）の必要性が低いことに加えて，廃止した場合の周辺道路への影響が小さいこと及び実現性への支障が大きいことなどの理由から，廃止候補として現計画を変更することが妥当と考えています。

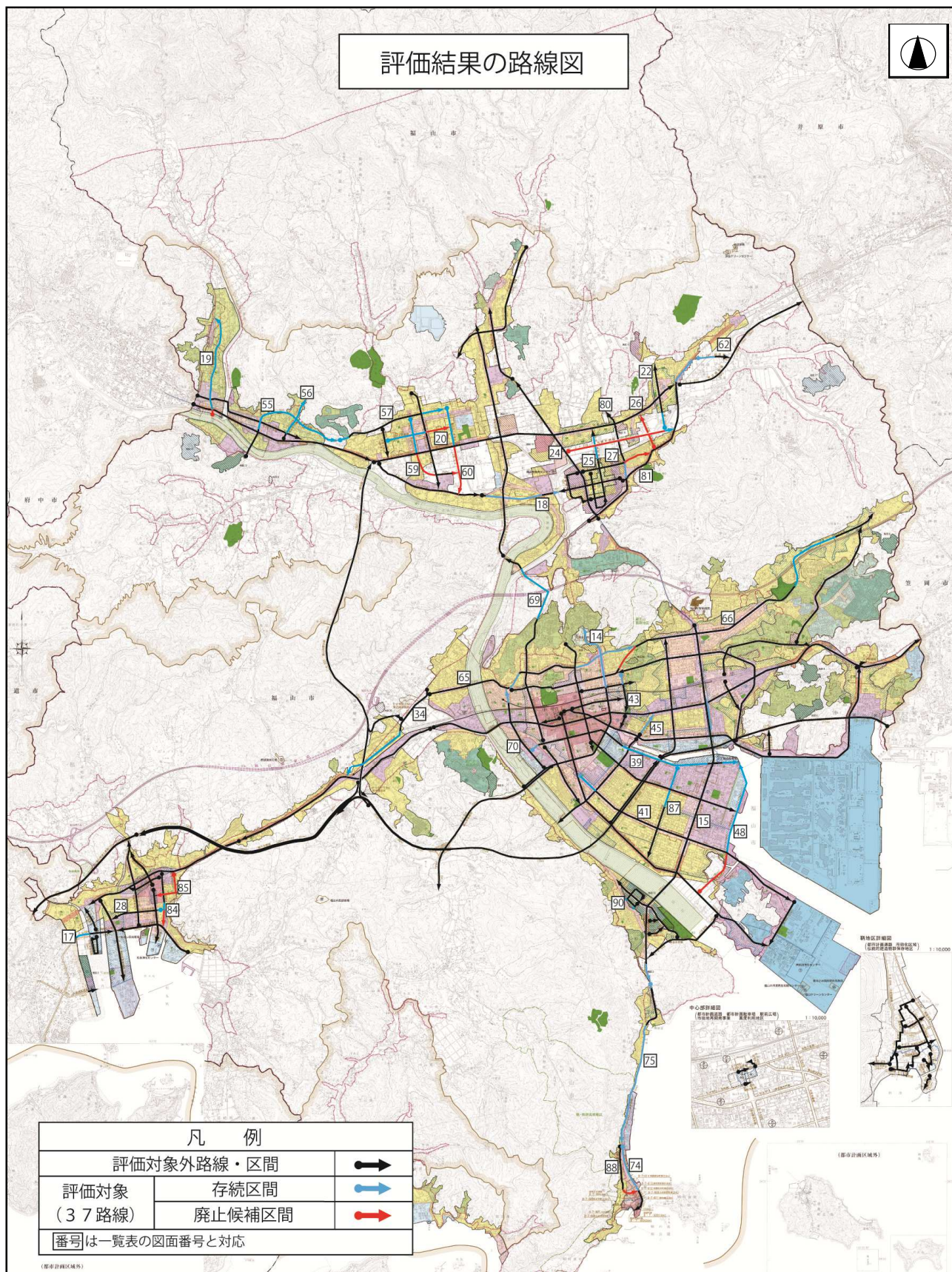
(1) 評価結果の一覧表(一次評価・総合評価のまとめ)

図面 番号	路線名	区 間 番 号	延 長 (m)	評 価 結 果
14	鷹取奈良津線	①	250	存続
		②	500	存続
		③	860	存続
15	神辺水呑線	①	750	存続
		②	255	存続
17	山波南松永線	①	330	存続
18	森脇中津原線	①	410	存続
		②	960	存続
		③	90	存続
19	新市宮内線	①	130	廃止候補
		②	250	存続
		③	2,040	存続
20	近田万能倉線	①	660	存続
		②	310	存続
		③	580	廃止候補
22	古市本湯野線	①	410	存続
24	元藤平野線	①	650	廃止候補
		②	140	廃止候補
		③	385	廃止候補
		④	330	廃止候補
		⑤	335	廃止候補
		⑥	380	廃止候補
		⑦	220	存続
25	王子帰り線	①	230	廃止候補
		②	420	廃止候補
26	古城沖湯野線	①	400	廃止候補
		②	520	廃止候補
27	川南湯田村駅線	①	310	存続
		②	210	存続
28	神島稲荷島線	①	90	存続
34	山手赤坂線	①	1,860	存続
39	草戸曙線	①	350	存続
		②	100	存続
		③	810	存続
		④	500	存続
		⑤	730	存続
		⑥	410	存続
41	沖野上箕島線	①	570	存続
43	薮山水辺線	①	280	存続
45	入江東深津線	①	580	存続
48	一文字堤防線	①	1,210	廃止候補
		②	980	存続
		③	610	存続
		④	660	存続

図面 番号	路線名	区 間 番 号	延 長 (m)	評 価 結 果
55	新市井原線	①	200	存続
		②	1,030	存続
		③	1,110	存続
56	あしかべ線	①	390	存続
		②	550	存続
57	戸手岩成線	①	230	存続
		②	670	存続
59	中島御幸線	①	165	存続
		②	290	存続
		③	440	存続
		④	700	廃止候補
		⑤	65	廃止候補
60	万能倉上山守線	①	145	存続
		②	290	存続
		③	460	存続
		④	645	廃止候補
		⑤	530	廃止候補
62	御領線	①	470	存続
65	津之郷奈良津線	①	360	存続
		②	660	存続
		③	830	存続
66	本庄坪生線	①	590	廃止候補
		②	170	存続
		③	1,560	存続
69	地吹大渡橋線	①	720	存続
		②	830	存続
70	鷹取本庄線	①	370	存続
74	鞆海岸線	①	1,250	存続
75	水呑鞆線	①	100	存続
		②	2,690	存続
80	福山徳田線	①	370	存続
81	神辺駅下御領線	①	960	存続
84	判屋線	①	160	存続
		②	430	廃止候補
85	羽原川長和島線	①	820	廃止候補
		②	160	廃止候補
87	新涯土手添線	①	650	存続
		②	460	存続
88	中島祇園線	①	400	廃止候補
90	下新田循環線	①	100	存続
		②	60	存続

廃止候補路線・区間	12路線，22区間，10.1km
存続路線・区間	33路線，63区間，36.1km

(2) 評価結果の路線図(一次評価・総合評価のまとめ)



第5章 今後の進め方

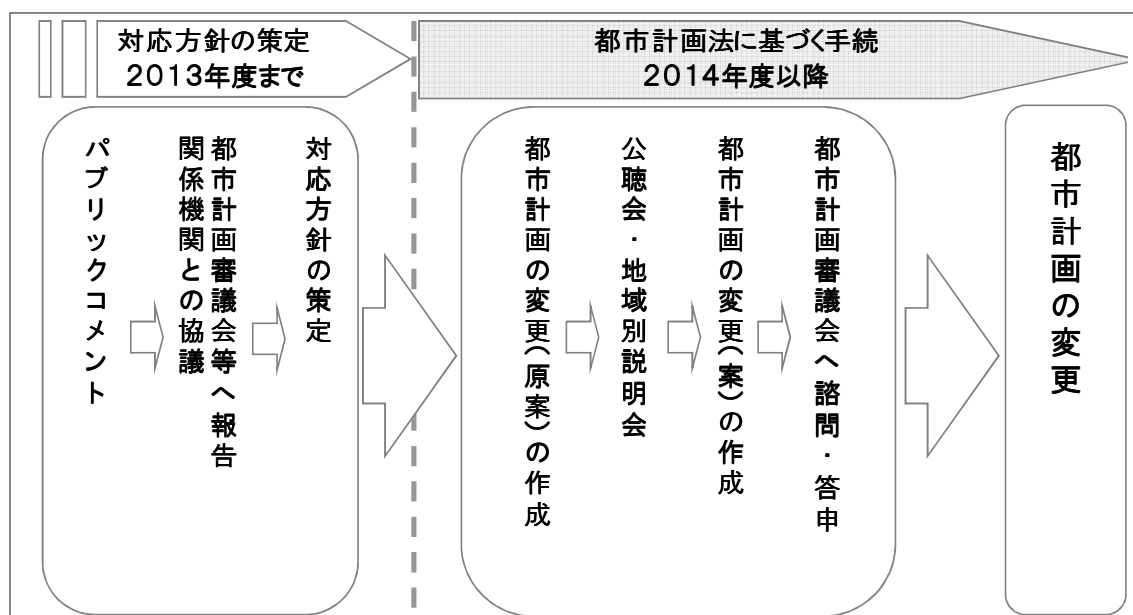
1 住民等との合意形成及び都市計画法に基づく手続の進め方

計画の縮小変更・廃止については、建築制限が長期化している都市計画道路の区域内において、現在の計画に合わせた土地利用（都市計画道路境界に合わせたセットバック）が既になされていることも考えられるため、住民等との合意形成を十分に図る必要があります。

このため、図－17のように対応方針策定後の2014年度（平成26年度）から開始する都市計画法に基づく手続については、影響が市内の広範囲に及び多数の利害関係人が生じると考えられることから、縮小変更・廃止に伴う都市計画の変更（原案）について、法第16条に規定される公聴会を福山市都市計画公聴会規則に則って開催するなど、住民等の皆様の意見を反映させる措置を講じます。

また、地域ごとに状況が異なるため、地域別説明会（西部地域、北部地域、北東地域、中央地域・東部地域、南部地域）を開催する中で、住民等の皆様との合意形成を図りながら手続を進めます。

なお、公聴会等においては、道路網の考え方や各路線の評価内容等を説明するとともに、開催を市広報やホームページで周知します。



図－17 住民等との合意形成及び都市計画法に基づく手続の流れ

2 次回の都市計画道路網の検討

都市計画道路の計画に当たっては、円滑な都市活動を支え、市民の利便性向上を図り、良好な都市環境を確保するため、土地利用や他の都市施設等の計画と、総合性・一体性に配慮する必要があります。さらに、都市計画決定された都市計画道路は、その整備に相当程度長期間を要するもので、一定の継続性が要請されます。

そのため、未整備の都市計画道路については、長期的視点から必要性が位置づけられてきたことから、単に長期未着手であるとの理由だけで見直しを行うことは望ましくありません。

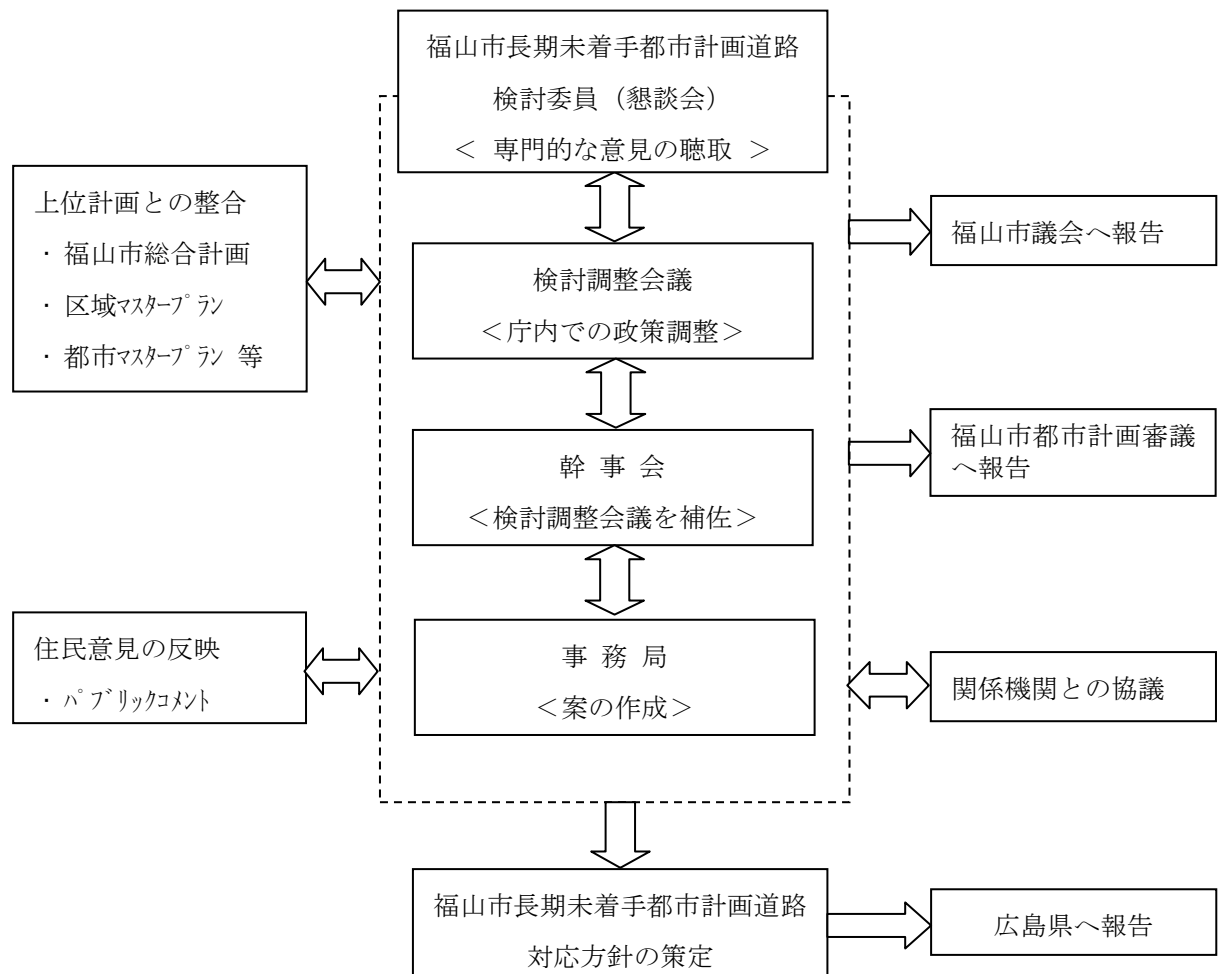
こうしたことから、次回の都市計画道路網の検討については、今回の取組を終えた後も、社会経済状況の変化や、福山市の将来像を示した「福山市都市マスタープラン」の改訂等を踏まえ、適切な時期に再度検討を行うこととします。

なお、個々の都市計画道路については、これまでも路線単位に適宜、変更等を実施してきており、引続き、路線の状況に応じて変更等を実施します。

資 料 編

1 検討体制

< 福山市長期未着手都市計画道路対応方針の検討体制 >



2 福山市長期未着手都市計画道路検討委員設置要綱

＜福山市長期未着手都市計画道路検討委員 設置要綱＞

（設置）

第1条 本市の長期間にわたって未着手となっている都市計画道路の検討に当たり，専門的な視点から意見を求めるため，福山市長期未着手都市計画道路検討委員（以下「委員」という。）を設置する。

（業務）

第2条 委員は，次に掲げる事項について，市長に意見を述べるものとする。

- （1）（仮称）福山市長期未着手都市計画道路対応方針の策定に関する事項
- （2）前号に掲げるもののほか，市長が必要と認める事項

（委員）

第3条 委員は，学識経験を有する者のうちから市長が委嘱する。

（任期）

第4条 委員の任期は，（仮称）福山市長期未着手都市計画道路対応方針が策定される日までとする。

- 2 市長は，特別の事由が生じたときは，その在任中であってもこれを解嘱することができる。

（懇談会）

第5条 委員の情報共有及び意見交換の場として，懇談会を設けるものとする。

- 2 懇談会は，市長が招集する。
- 3 市長は，必要に応じて委員以外の者の出席を求め，その意見を聴くことができる。

（座長）

第6条 懇談会には，座長を置くものとし，委員のうちから市長が指名する。

- 2 座長は，懇談会の進行を行う。
- 3 座長に事故があるときは，あらかじめ市長が指名する委員がその職務を代理する。

（事務局）

第7条 懇談会の庶務を処理するため，事務局を福山市建設局都市部都市計画課に置く。

（雑則）

第8条 この要綱に定めるもののほか，必要な事項は，市長が別に定める。

附 則

この要綱は，2011年（平成23年）10月31日から施行する。

3 福山市長期未着手都市計画道路検討委員

＜福山市長期未着手都市計画道路検討委員 名簿＞

(敬称略)

	所 属	役職等	名 前	備 考
1	福山大学経済学部	教 授	井上 矩之	(座長)
2	福山市立大学都市経営学部	准教授	岡辺 重雄	
3	広島弁護士会福山地区会	弁護士	坂本 朋顕	
4	国土交通省中国地方整備局 福山河川国道事務所	副所長	沢口 俊樹	
5	日本大学理工学部まちづくり工学科 (京都大学経営管理大学院特命教授)	教 授	高村 義晴	(座長職務代理) [前所属：福山市立大学都市経営学部]
6	広島県東部建設事務所	次 長	田中 英治	[前任者：橋高 隆二]
7	広島県福山東警察署	交通官	山本 正規	[前任者：藤川 透]

2014年(平成26年)3月

4 検討経過

◆ 2011年度（平成23年度）

年 月 日	会 議 名	内 容
2011. 11. 22	福山市議会 建設水道委員会	○ 目的と検討体制について
2011. 11. 28	第130回 福山市都市計画審議会	○ 目的と検討体制について
2012. 1. 11	第1回 検討調整会議	○ 現状と課題について
2012. 1. 19	第1回 懇談会	○ 現状と課題について
2012. 3. 12	第2回 検討調整会議	○ 検討の考え方について
2012. 3. 22	第2回 懇談会	○ 検討の考え方について

◆ 2012年度（平成24年度）

年 月 日	会 議 名	内 容
2012. 7. 25	第132回 福山市都市計画審議会	○ 検討の考え方について
2012. 11. 30	第3回 検討調整会議	○ 一次評価について
2013. 1. 7	第3回 懇談会	○ 一次評価について
2013. 2. 25	第4回 検討調整会議	○ 総合評価について
2013. 3. 19	第4回 懇談会	○ 総合評価について

◆ 2013年度（平成25年度）

年 月 日	会 議 名 等	内 容
2013. 7. 29	第5回 検討調整会議	○ 評価結果と今後の進め方について
2013. 8. 8	第5回 懇談会	○ 評価結果と今後の進め方について
2013. 8. 26	福山市議会 建設水道委員会	○ 評価結果と今後の進め方について
2013. 10. 1	パブリックコメントの実施	○ 考え方と評価結果について
2013. 11. 1	第134回 福山市都市計画審議会	○ 評価結果と今後の進め方について
2013. 11. 28	第6回 検討調整会議	○ パブリックコメントの結果について
2013. 12. 25	第6回懇談会	○ パブリックコメントの結果について
2014. 1. 16	広島県東部建設事務所 照会・回答	○ 対応方針（案）について
2014. 1. 24	第7回 検討調整会議	○ 対応方針（案）について
2014. 2. 4	第135回 福山市都市計画審議会	○ 対応方針（案）について
2014. 2. 17	福山市議会 建設水道委員会	○ 対応方針（案）について
2014. 2. 19	第7回 懇談会	○ 対応方針（案）について

5 パブリックコメントの実施

(1) パブリックコメントの募集

① 目的

「福山市長期未着手都市計画道路対応方針」の策定に向けて、対応方針の目的、都市計画道路の現状、評価対象路線の選定、評価方法及び評価結果等について、市民等の皆様のご意見を反映させるため、パブリックコメントを実施しました。

② 公表の場所

- ・ 福山市ホームページ
- ・ 本庁舎 建設局都市部都市計画課、市政情報室
支所等 松永支所松永地域振興課、北部支所北部地域振興課、東部支所東部地域振興課、
神辺支所神辺地域振興課、鞆支所、沼隈支所、新市支所

③ 募集の期間

2013年（平成25年）10月1日（火）から10月31日（木）まで

④ 周知の方法

- ・ 福山市ホームページ
- ・ 福山市広報紙〔2013年（平成25年）10月号〕

(2) パブリックコメントの結果

① 募集の結果

12通（すべて個人）

〔持参（1通）、FAX（8通）、郵送（2通）、電子メール（1通）〕

② 意見の件数

44件

- | | |
|-------------------------------|-----|
| ・ 「福山市長期未着手都市計画道路対応方針」に反映した意見 | 9件 |
| ・ 市の考え方を説明した意見 | 29件 |
| ・ 今後の施策の参考とする意見 | 6件 |

6 用語集

用 語	読 み	説 明
か行		
区域区分	くいきくぶん	区域区分とは、都市計画法において都市計画区域について無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、必要があるときに市街化区域と市街化調整区域との区分を定めること。(法第7条)
区域 マスタープラン	くいき ますたーぼらん	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針のこと。 都市計画法では、次のとおり規定されている。 第6条の2 都市計画区域については、都市計画に、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を定めるものとする。 2 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針には、第一号に掲げる事項を定めるものとするとともに、第二号及び第三号に掲げる事項を定めるよう努めるものとする。 一 次条第一項に規定する区域区分の決定の有無及び当該区域区分を定めるときはその方針 二 都市計画の目標 三 第一号に掲げるもののほか、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針 3 都市計画区域について定められる都市計画は、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即したものでなければならない。
高次医療機関	こうじいりょうきかん	高次医療機関とは、診療所等のかかりつけ医（一次医療機関）に対して、高度な検査機器や入院治療機能を持つ病院（二次医療機関）、特定機能病院等の高度先進医療機能を持つ病院（三次医療機関）を指すもの。県の定める地域医療計画では、医療機能の役割分担と連携を行うため、高次医療機関を定めている。
交通基盤	こうつうきばん	交通基盤とは、都市基盤施設のうちの、道路、鉄道などの交通に関する施設のこと。
混雑度	こんざつど	良好な走行状態として許容できる限度の交通量を基準に、道路の平均的な混み具合を指標化したもので、基本的には次式で定義される。 混雑度＝交通需要量/交通容量
さ行		
市街化調整区域	しがいかちょうせいくいき	市街化調整区域とは、都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域（法第7条第3項）である。市街化調整区域内では、農林漁業用の建物や、一定規模以上の計画的開発などを除き開発行為は制限される（法第34条）。
市町村 マスタープラン	しちょうそん ますたーぼらん	市町村の都市計画に関する基本的な方針のこと（法第18条の2第1項）。市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針を定めている。
将来自動車交通 量	しょうらいじどうし やこうつうりょう	将来自動車交通量とは、道路計画等の目標とする年次の地域間の交通量（OD交通量）及び路線の交通量を目標年次に想定される地域の社会経済活動水準、人口の配置等の関係から算定した（将来の）交通量のこと。
人口集中地区	じんこう しゅうちゅうちく	国政調査において、市区町村の区域内で人口密度の高い（4,000人/km ² 以上）調査区が隣接しており、その人口の合計が5,000人以上となる地域を指す。 DID地区ともいう。
総合計画	そうごうけいかく	総合計画とは、地方自治体の全ての計画の基本となる計画のことで、福祉・環境保全・都市基盤整備・産業振興・教育など様々な分野を一つの方向性のもとに計画的に推進していく市町村の最高位に位置する計画のこと。
た行		
地域高規格道路	ちいき こうきかくどうろ	地域高規格道路とは、高規格幹線道路を補完し、地域相互の交流・促進などの役割を担う規格の高い道路のこと。 具体的には4車線以上の車線を有し、自動車専用道路又はこれと同等の機能を備える道路で、沿道や交通の状況に応じて60～80km/h以上の速度サービスを提供できる質の高い道路をいう。

用 語	読 み	説 明
た行		
道路機能	どうろきのう	道路機能には、大別して交通機能と空間機能がある。交通機能には、自動車や歩行者・自転車の通行機能や沿道施設に容易に出入りできるアクセス機能がある。空間機能としては、市街地形成、防災空間、環境空間、収容空間がある。
道路特性	どうろとくせい	道路特性には、地域特性、交通特性、ネットワーク特性がある。地域特性とは、気象状況や地勢や風土、地域の歴史文化に関する現状や計画のこと。交通特性とは、自動車、歩行者、自転車の個々の交通量や、自動車の車種、トリップ長など。ネットワーク特性とは、全国や広域、都市内における当該道路のネットワーク上の位置付けである。
都市型社会	としがたしゃかい	平成10年度の建設白書の中で、「歴史的転換期を迎えた都市政策」として、都市化社会から都市型社会への移行に向けた対応の必要性を打ち出している。「都市化社会」が、人口、産業が都市へ集中し、都市が拡大する状態を示すのに対し、「都市型社会」とは都市化が落ち着いて産業、文化等の活動が都市を共有の場として展開する成熟した社会を表している。
都市計画	としけいかく	都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画であり、都市計画法に規定されているもの。
都市計画区域	としけいかくくいき	市又は一定の要件に該当する町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口・土地利用・交通量などの現況・推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域を都市計画区域として、都道府県知事が指定する。(法第5条第1項) 都市計画区域を指定すれば、1ha未満の開発行為も開発許可の取得が義務付けられ、建築物等への建築基準法による集団規定の適用等がなされる。また、都市の将来像を示すマスタープランに基づき、各種都市計画の決定や都市施設の整備が行われ、市街地開発事業の実施も可能となる。
都市計画審議会	としけいかくしんぎかい	都市計画法によりその権限に属させられた事項及び知事・市長からの諮問事項を調査審議し、また関係行政機関に建議する組織。 都市計画審議会は、都市計画に関する事項を調査審議するため、各都道府県及び都市計画区域を有する各市町村に設置される。(法第77条＝都道府県、法第77条の2＝市町村) 福山市都市計画審議会は、学識経験のある者、市議会の議員、関係行政機関若しくは県の職員又は市民をもって構成される。 主な内容は次のとおり。 1. 福山市が都市計画を決定するのに先立ち、その都市計画の案が妥当であるかどうかを判断する。 2. 特定行政庁（政令市である場合を除く）がごみ焼却施設、産業廃棄物処理施設などの敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可するのに先立ち、これが妥当であるかどうかを判断する。 3. その他都市計画に関すること。
都市の拠点機能	としのきょてんきのう	都市の拠点機能とは、都市がその周辺に対して都市サービスを提供する役割をいう。
都市の骨格	としのこっかく	都市計画道路を検討する際、「都市の骨格」を形成する道路とは、主要幹線道路や都市幹線道路などを指す。 一般に、主要幹線道路など広域的な交通を担い、他地域と都市内を結ぶ路線や、環状道路や放射道路のように市街地内の交通を適切に分散・集中させる役割を担うものを指している。
な行		
乗り継ぎターミナル	のりつぎたーみなる	乗り継ぎターミナルとは、複数の鉄道やバスなど多様な交通手段を乗り継ぐ機能を有する施設のこと。

福山市建設局都市部都市計画課

〒720-8501 福山市東桜町3番5号

TEL／084-928-1092 FAX／084-928-1735

E-mail／ftoshi@city.fukuyama.hiroshima.jp

2014年（平成26年）3月31日 策定