

## 第2章 都市計画道路の整備計画

都市計画道路の整備にあたっては、社会経済情勢の変化や現在の整備状況等を把握し、本市の基本的な政策・施策との整合を図りながら進める必要があります。なお、都市計画道路は国・県・市等が施行者となり整備を行っていますが、本章では、本市が施行する予定の路線を対象に整備計画を策定します。

### 2-1 現状と課題

#### (1) これまでの経緯

##### ① 戦前・戦後復興期

本市では、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。1946年（昭和21年）10月に復興計画の樹立に伴って新たな都市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道路と、これに直行する一般国道を根幹として、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 高度成長期（昭和30年代後半～）

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。

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。

##### ③ 安定成長期以降（昭和50年代～）

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。

その後、1991年（平成3年）の「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」（1994年（平成6年））に基づき、周辺都市との連携強化や本市中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。

④ 人口減少期（平成20年代前半～）

少子高齢化社会の進展により、本市を取り巻く社会経済状況やまちづくりの方向性は変化してきており、長期にわたって未着手となっている都市計画道路の存続及び縮小変更・廃止について見直しが必要になってきたことから、「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）」を取りまとめ、これに基づき都市計画の変更手続きを行ってきました。

**(2) 都市計画道路の整備状況**

現在、本市では106路線、約268kmの都市計画道路を都市計画決定しており、国・県・市が連携して整備を進めています。このうち整備済の延長は約178kmで、整備率は66.7%（2018年（平成30年）4月時点）になっています。中核市における都市計画道路の整備率を比較すると、平均値を下回る値であり、特に福山道路、福山沼隈道路、福山西環状線等の幹線道路網の整備が遅れています。

「都市計画道路路線一覧」を表2-1に、「都市計画道路の整備状況」を図2-1に、「中核市における都市計画道路の整備率」を表2-2に示します。

表 2-1 都市計画道路路線一覧

図面 番号	路線番号	路線名	図面 番号	路線番号	路線名	図面 番号	路線番号	路線名
1	1・3・001	福山尾道三原線	36	3・4・619	津之郷大門線	71	3・5・639	停車場裏古地線
2	1・4・002	福山道路	37	3・4・620	福山駅大門線	72	3・5・640	引野坪生線
3	1・4・003	福山西環状線	38	3・4・621	桜町線	73	3・5・645	鞆海岸線
4	3・1・656	多治米川口線	39	3・4・622	草戸曙線	74	3・5・647	水呑鞆線
5	3・2・005	新市駅家線	40	3・4・623	北吉津曙線	75	3・5・648	津之郷松永線
6	3・2・649	入船沖野上線	41	3・4・624	沖野上箕島線	76	3・5・650	竹ヶ端高浦線
7	3・3・001	大新西新涯線	42	3・4・625	福山駅箕島線	77	3・5・651	運動公園1号線
8	3・3・002	駅家神辺線	43	3・4・631	碓山水辺線	78	3・5・652	本庄三吉線
9	3・3・003	大渡橋加茂線	44	3・4・632	福山港洗谷線	79	3・6・223	近田山守線
10	3・3・229	八軒屋落合線	45	3・4・633	入江東深津線	80	3・6・279	福山徳田線
11	3・3・272	福山加茂線	46	3・4・636	川口蔵王線	81	3・6・280	神辺駅下御領線
12	3・3・273	神辺高屋線	47	3・4・638	停車場宅部線	82	3・6・602	松永尾道線
13	3・3・601	瀬戸本郷線	48	3・4・641	一文字堤防線	83	3・6・603	松永中央線
14	3・3・630	鷹取奈良津線	49	3・4・642	箕島水呑線	84	3・6・610	判屋線
15	3・3・637	神辺水呑線	50	3・4・643	箕沖線	85	3・6・627	地吹沖野上線
16	3・3・658	引野連絡線	51	3・4・654	今津高西線	86	3・6・635	新涯土手添線
17	3・4・004	山波南松永線	52	3・4・655	福山沼隈道路	87	3・6・644	中島祇園線
18	3・4・007	森脇中津原線	53	3・4・659	瀬戸連絡線	88	3・6・652	運動公園2号線
19	3・4・202	新市宮内線	54	3・4・660	津之郷連絡線	89	3・6・653	下新田循環線
20	3・4・222	近田万能倉線	55	3・4・661	西深津坪生線	90	7・6・006	市上下戸手線
21	3・4・226	中野駅家線	56	3・5・203	新市井原線	91	7・6・655	中新涯循環線
22	3・4・230	中島倉光線	57	3・5・204	あしかべ線	92	8・6・601	三之丸伏見町線
23	3・4・271	古市本湯野線	58	3・5・221	戸手岩成線	93	8・7・602	東桜元町線
24	3・4・274	神辺駅御幸線	59	3・5・224	中島江良線	94	8・7・603	伏見町線
25	3・4・275	平野連絡線	60	3・5・227	万能倉連絡線	95	8・7・604	原町江の浦線
26	3・4・276	王子帰り線	61	3・5・228	芦原駅家線	96	8・7・605	医王寺線
27	3・4・278	川南湯田村駅線	62	3・5・281	御領線	97	8・7・606	江の浦西町線
28	3・4・604	神島稲荷島線	63	3・5・285	川南循環線	98	8・7・607	江の浦線
29	3・4・605	柳津稲荷島線	64	3・5・286	川南東線	99	8・7・608	古城跡西町線
30	3・4・606	剣脇新涯機織線	65	3・5・614	津之郷奈良津線	100	8・7・609	道越町線
31	3・4・607	松永港本郷線	66	3・5・617	東町三吉線	101	8・7・610	関町道越町線
32	3・4・608	南駅前線	67	3・5・618	宝町三吉線	102	8・7・611	関町線
33	3・4・609	駅前府中線	68	3・5・626	地吹大渡橋線	103	8・7・612	祇園石井町線
34	3・4・613	山手赤坂線	69	3・5・628	鷹取本庄線	104	8・7・613	原町関町線
35	3・4・616	手城三吉線	70	3・5・629	御門町線	105	8・7・614	祇園鍛冶町線
						106	8・7・615	大門駅前線
						合計		106 路線

※都市計画道路には、「3・1・656 多治米川口線」のように一連の路線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。

※着色欄は整備済路線を示す（他路線との交差点部のみが未整備である路線を含む）

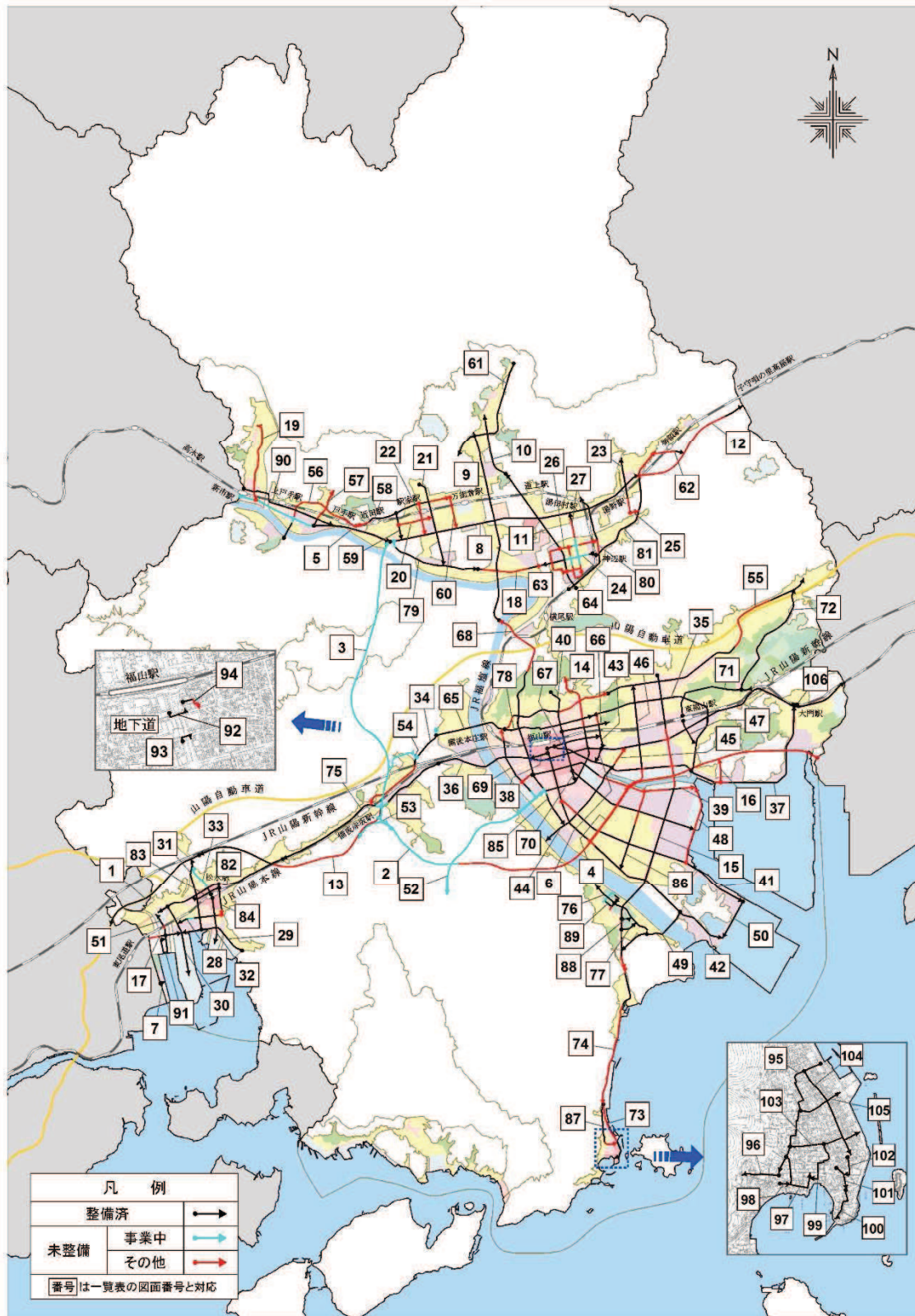


図 2-1 都市計画道路の整備状況

表 2-2 中核市における都市計画道路の整備率

(2016年(平成28年)3月現在)

	都市名	計 画 (km)	整備済 (km)	整備率		都市名	計 画 (km)	整備済 (km)	整備率
1	豊中市	94.26	84.21	89.3%	26	青森市	228.07	153.31	67.2%
2	高松市	213.36	190.08	89.1%	27	和歌山市	139.69	92.92	66.5%
3	那覇市	170.00	147.01	86.5%	28	姫路市	322.37	210.16	65.2%
4	尼崎市	170.52	146.80	86.1%	29	福山市	268.78	174.74	65.0%
5	旭川市	249.97	213.37	85.4%	30	盛岡市	269.26	172.55	64.1%
6	金沢市	302.84	257.21	84.9%	31	越谷市	112.20	71.55	63.8%
7	鹿児島市	243.43	204.65	84.1%	32	枚方市	108.96	68.38	62.8%
8	西宮市	182.20	152.03	83.4%	33	岐阜市	316.68	191.50	60.5%
9	大分市	392.35	324.97	82.8%	34	横須賀市	176.42	104.65	59.3%
10	函館市	221.18	175.57	79.4%	35	久留米市	117.20	69.40	59.2%
11	宮崎市	301.12	238.30	79.1%	36	長野市	261.74	151.87	58.0%
12	富山市	321.12	246.56	76.8%	37	前橋市	319.81	185.44	58.0%
13	八王子市	234.66	180.16	76.8%	38	倉敷市	342.88	198.27	57.8%
14	長崎市	162.39	122.19	75.2%	39	奈良市	159.74	88.01	55.1%
15	秋田市	277.04	206.21	74.4%	40	高槻市	114.71	58.68	51.2%
16	岡崎市	240.37	178.59	74.3%	41	船橋市	128.18	63.06	49.2%
17	下関市	129.44	94.91	73.3%	42	高崎市	318.62	156.71	49.2%
18	いわき市	339.80	246.98	72.7%	43	川越市	110.76	52.76	47.6%
19	高知市	201.69	145.95	72.4%	44	大津市	202.12	70.91	35.1%
20	宇都宮市	284.50	201.15	70.7%	45	柏市	150.20	51.13	34.0%
21	東大阪市	114.61	79.22	69.1%					
22	豊田市	307.32	211.14	68.7%				平均	69.0%
23	郡山市	204.08	139.93	68.6%					
24	豊橋市	266.12	181.74	68.3%					
25	松山市	170.42	114.74	67.3%					

※国土交通省「平成28年都市計画現況調査」(平成28年3月31日現在)より作成しており、その時点での中核市を記載している

※既に廃止された路線もあり、計画延長を含め現在の値と異なる

(3) 道路交通状況

中核市である本市には、備後圏域の持続的な発展のため、社会経済活動を支える交流・物流ネットワーク機能の充実が求められています。しかし、本市の道路ネットワークの基軸である国道2号は、交通渋滞が著しく、国道2号全線の渋滞ランキングにおいて、ワースト5のうち2位～4位を占めており、約300万人・時間/年の渋滞損失時間<sup>※1</sup>が生じています（表2-3及び図2-2）。

このような慢性的な交通渋滞は、市民生活の安全性や利便性及び社会経済活動等に大きな影響を及ぼしており、幹線道路網である福山道路、福山西環状線、福山沼隈道路のほか、都市計画道路等の整備は備後圏域の喫緊の課題になっています。

また、安心・安全な市民生活のために、交通事故の減少や災害に強いまちづくりに資する都市計画道路の整備が求められています。

表2-3 2017年（平成29年）国道2号渋滞ランキング

順位	渋滞損失時間 (万人・時間/年)	延長 (km)	市区町村	区間名
1	122	2.0	広島市	東雲インター入口交差点～出汐町交差点
2	88	2.3	福山市	紅葉町交差点～小田川橋交差点
3	82	2.3	福山市	明神町交差点～府中分かれ交差点
4	57	1.3	福山市	府中分かれ交差点～紅葉町交差点
5	49	1.0	神戸市	森友交差点～玉津大橋交差点
参考 <sup>※</sup>	106	2.8	福山市	小田川橋交差点～岩足橋北詰交差点

※ とりまとめ対象の「7時～19時（12時間）、年間の時間別平均旅行速度が、いずれかの時間で20km/h以下となる区間」ではなかったため、参考としている。

資料提供：国土交通省 中国地方整備局 福山河川国道事務所

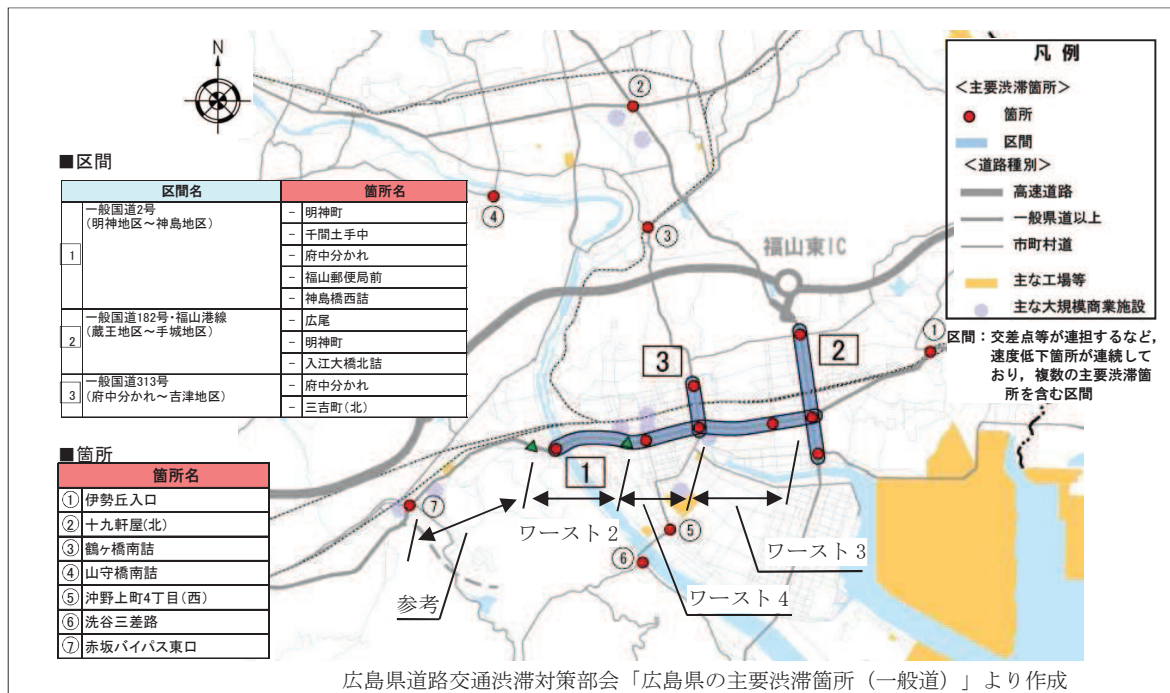
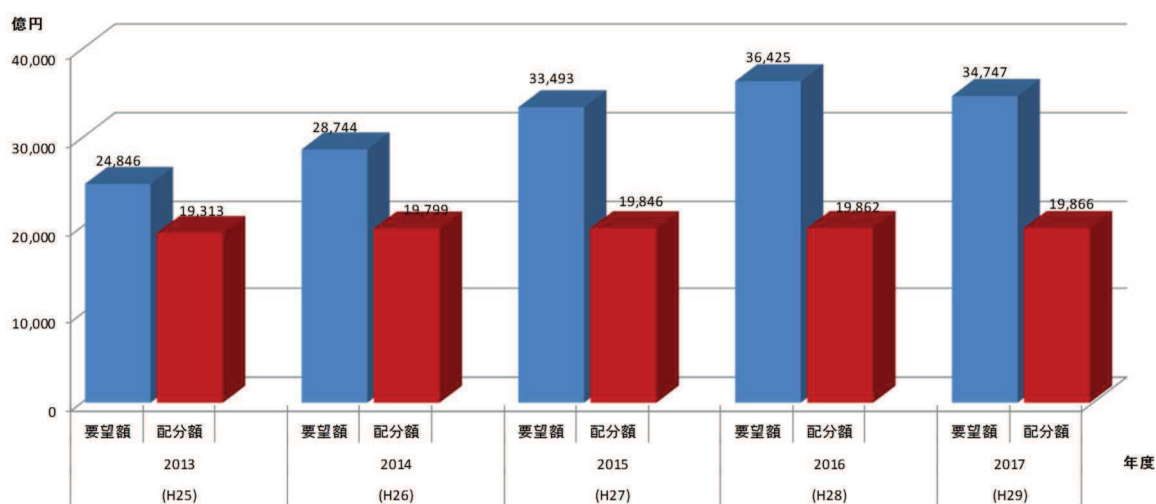


図2-2 福山市の主要渋滞箇所（一般道）

※1 渋滞損失時間：混雑により余計にかかる時間

#### (4) 事業費

都市計画道路の整備は、主に国からの交付金制度を活用して事業を行っています。交付金に対する各地方公共団体からの要望額はこの数年増加していますが、その配分額は横ばいであり、今後、事業費の大きな増加は見込めない状況にあります。未整備路線を多く抱える本市が、継続的に都市計画道路を整備していく上で、都市計画道路の見直しや整備優先度の検討を行うなどの「選択と集中」により、限られた財源で最大限の事業効果を発揮できる効率的・効果的な整備を行う必要があります。



国土交通省道路局，国土交通省都市局「平成30年度道路関係予算概算要求概要」より作成

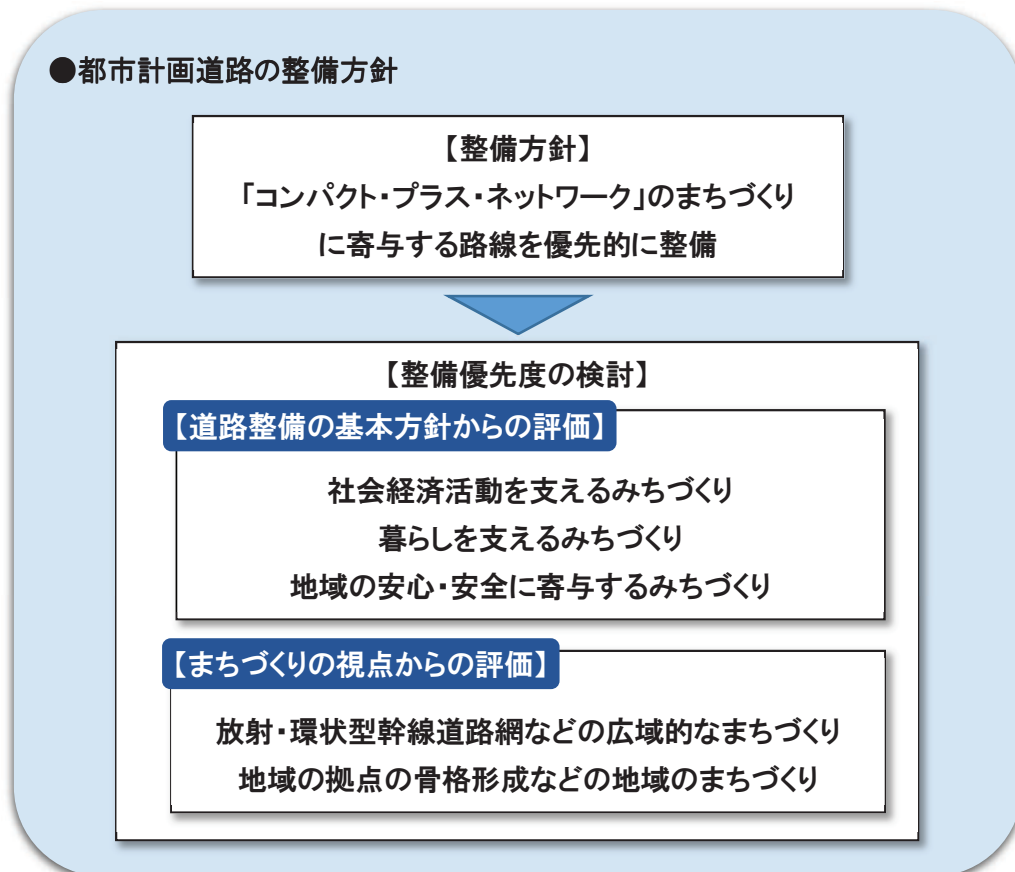
図 2-3 社会資本整備総合交付金<sup>※1</sup>の要望額・配分額の推移

※1 社会資本整備総合交付金：交通の安全の確保とその円滑化，経済基盤の強化，生活環境の保全，都市環境の改善及び国土の保全と開発並びに住生活の安定の確保及び向上を図ることを目的とする交付金

## 2-2 整備方針

これからの社会資本整備は、安心・安全な生活環境の形成に加えて、持続可能な都市経営の確保に資する必要があります。そのため、本市が施行する予定の都市計画道路は、一定の地域に都市機能を集約し、複数の地域間で連携する「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりに寄与する路線を優先的に整備します。

優先的に整備する路線は、本計画の基本方針である「社会経済活動を支えるまちづくり」「暮らしを支えるまちづくり」「地域の安心・安全に寄与するまちづくり」を踏まえ、「ネットワーク」のまちづくりに寄与する、放射・環状型幹線道路網<sup>※1</sup>などの「広域的なまちづくり」と、「コンパクト」のまちづくりに寄与する、地域の拠点の骨格形成などの「地域のまちづくり」の視点から整備優先度を検討して選定します。



※1 放射・環状型幹線道路網：周辺地域との連携を促すと同時に、中心部から通過交通を排除して交通を分散させ、飽和状態にある道路の負担を軽減する道路網



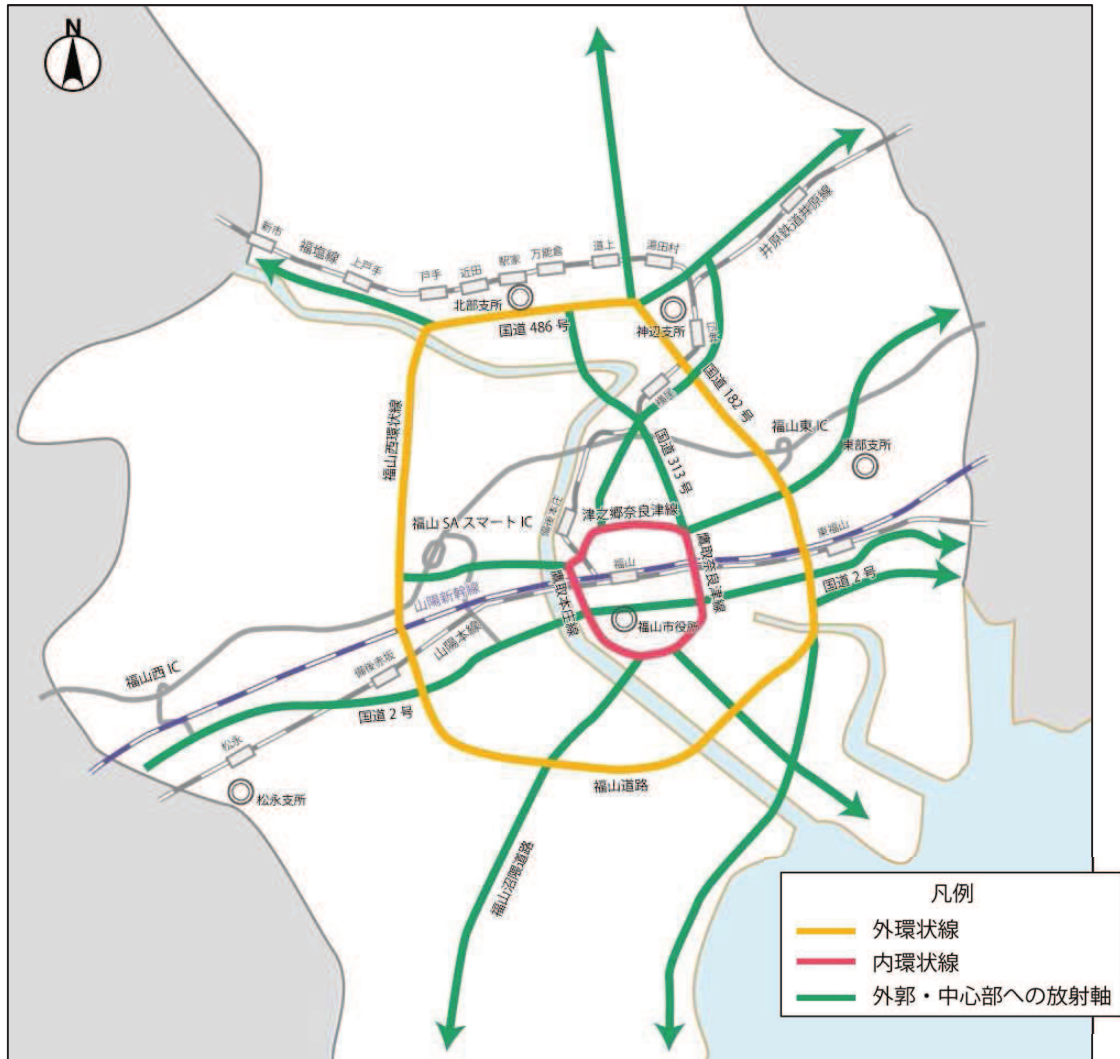


図 2-4 放射・環状型幹線道路網のイメージ

## 2-3 検討対象区間

都市計画道路は延長が長く、同一路線で道路区分、計画幅員及び整備状況等が異なるため、主要な交差点で「区間」に分割し、整備済<sup>※1</sup>や事業中<sup>※2</sup>以外を「検討対象区間」とします。（図2-5 区間割の概念図参照）

また、都市計画道路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、「福山市都市マスタープラン」での位置付けをもとに、「幹線街路<sup>※3</sup>」、「補助幹線街路<sup>※4</sup>」及び「特殊街路<sup>※5</sup>」に分類します。

なお、都市計画道路の中には、他事業が関連する路線もあり、他事業と一体的に施行する路線については「1区間」とします。

「検討対象区間」は、表2-4、図2-6に示す27路線・36区間になります。

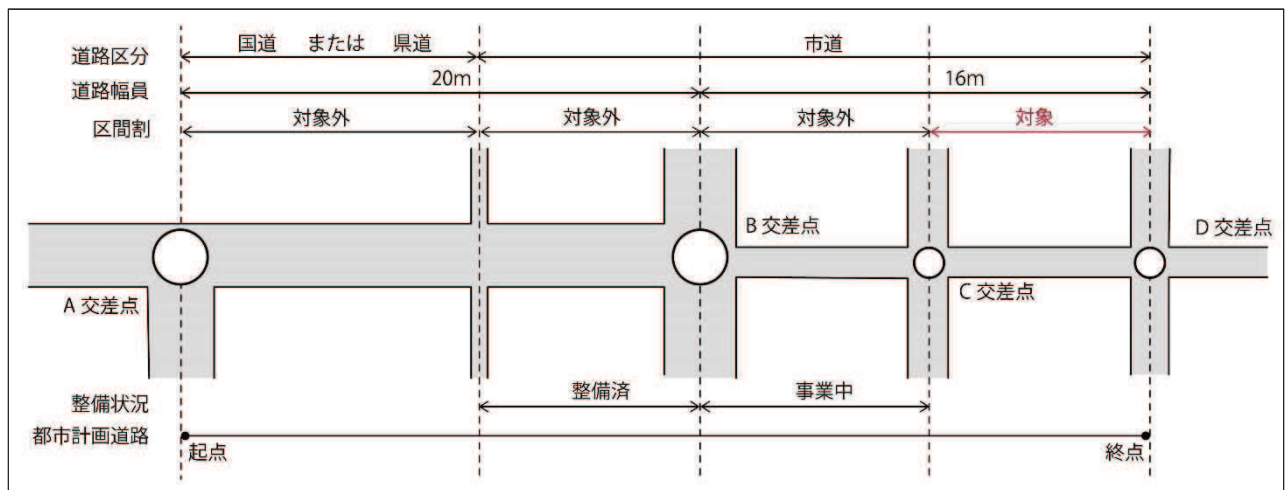


図 2-5 区間割の概念図

※1 整備済：道路用地が計画幅員のとおりに確保され、一般の用に供している区間  
 ※2 事業中：都市計画法に基づく認可又は工事実施に伴う地元説明等が実施済の区間  
 ※3 幹線街路：地域・都市内において、主要な地点を結び、道路網の骨格を形成する道路  
 ※4 補助幹線街路：幹線街路を補完する道路  
 ※5 特殊街路：主に自動車以外の交通のために供される道路

表 2-4 検討対象区間一覧

図面 番号	路線番号	路線名	区間	延長 (m)	幹線/補助幹線	関連する他事業
4	3・1・656	多治米川口線	①	1,890	幹線街路	福山道路
17	3・4・004	山波南松永線	①	330	幹線街路	市街地開発事業
20	3・4・222	近田万能倉線	①	660	補助幹線街路	
			②	310	補助幹線街路	
22	3・4・230	中島倉光線	①	165	補助幹線街路	
			②	290	補助幹線街路	
			③	425	補助幹線街路	
23	3・4・271	古市本湯野線	①	410	補助幹線街路	
25	3・4・275	平野連絡線	①	260	補助幹線街路	
26	3・4・276	王子帰り線	①	950	幹線街路	市街地開発事業
27	3・4・278	川南湯田村駅線	①	960	幹線街路	市街地開発事業
28	3・4・604	神島稲荷島線	①	90	補助幹線街路	
39	3・4・622	草戸曙線	①	350	補助幹線街路	
41	3・4・624	沖野上箕島線	①	570	幹線街路	
43	3・4・631	薮山水辺線	①	280	補助幹線街路	
45	3・4・633	入江東深津線	①	580	補助幹線街路	
46	3・4・636	川口蔵王線	①	700	幹線街路	福山道路
48	3・4・641	一文字堤防線	①	950	補助幹線街路	
			②	610	補助幹線街路	
51	3・4・654	今津高西線	①	220	補助幹線街路	
60	3・5・227	万能倉連絡線	①	145	補助幹線街路	
			②	290	補助幹線街路	
			③	445	補助幹線街路	
63	3・5・285	川南循環線	①	1,220	幹線街路	市街地開発事業
64	3・5・286	川南東線	①	890	幹線街路	市街地開発事業
65	3・5・614	津之郷奈良津線	①	360	幹線街路	
			②	570	幹線街路	
			③	90	幹線街路	広島県交通安全施設整備事業
68	3・5・626	地吹大渡橋線	①	720	補助幹線街路	
69	3・5・628	鷹取本庄線	①	370	幹線街路	
84	3・6・610	判屋線	①	180	補助幹線街路	
86	3・6・635	新涯土手添線	①	650	補助幹線街路	
			②	460	補助幹線街路	
87	3・6・644	中島祇園線	①	400	補助幹線街路	重点プロジェクト
89	3・6・653	下新田循環線	①	50	幹線街路	市街地開発事業
94	8・7・603	伏見町線	①	50	特殊街路	重点プロジェクト
合計		27 路線	36 区間	17,890		

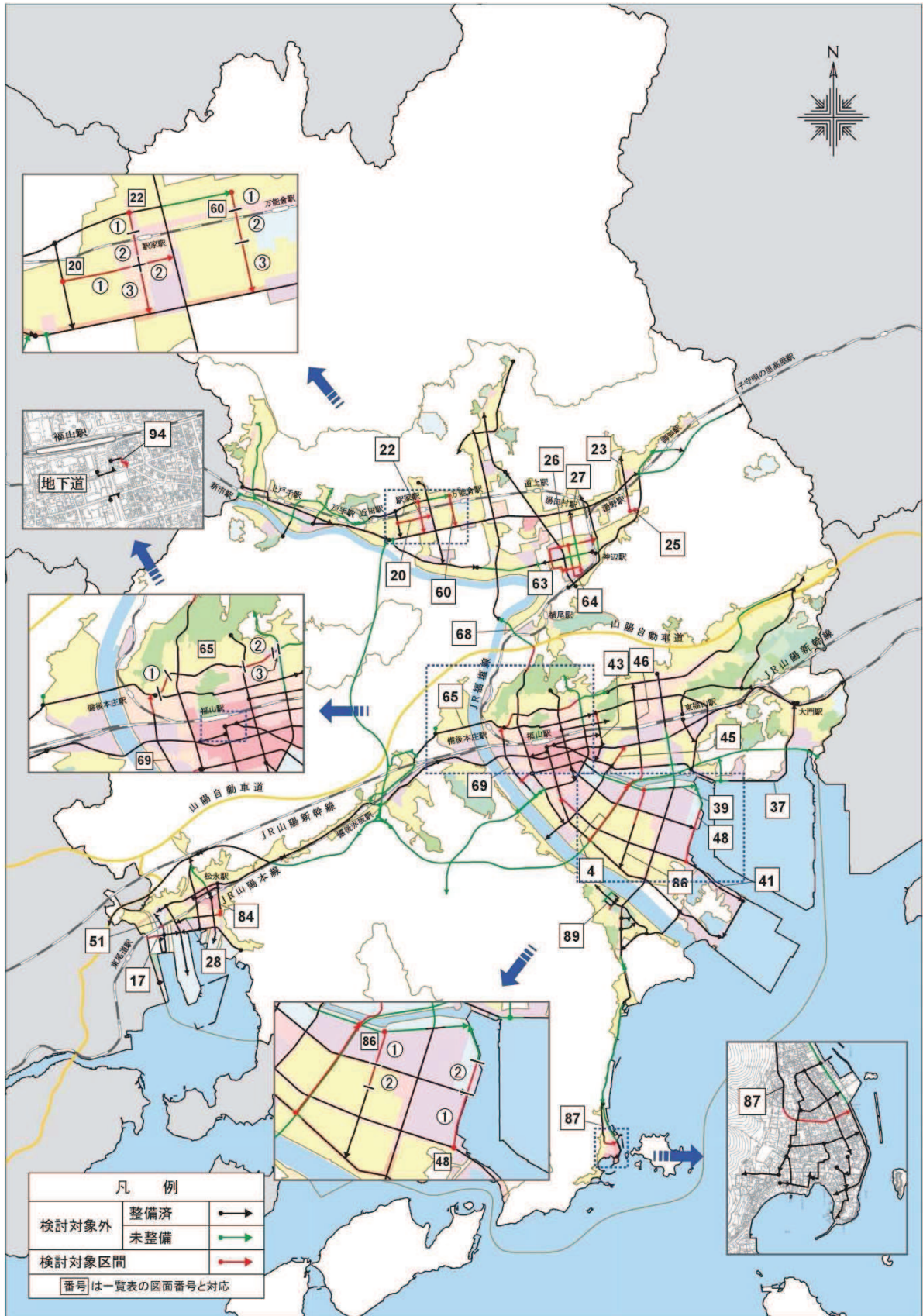


図 2-6 検討対象路線図

## 2-4 整備優先度の検討

### (1) 整備優先度の評価項目

優先的に整備する都市計画道路を選定するために、整備優先度の評価項目を設定します。

整備優先度の評価項目は、道路の基本的な「役割」と「機能」とします。

「役割」と「機能」は、幹線街路と補助幹線街路ごとの観点からそれぞれ設定します。16ページの整備方針を踏まえ、幹線街路は「広域的なまちづくりの観点」、補助幹線街路は「地域のまちづくりの観点」とし、その一覧を表2-5 整備優先度の評価項目に示します。

表 2-5 整備優先度の評価項目

#### ◆広域的なまちづくりの観点（幹線街路）

類型	評価の視点		評価の項目	
基本的な役割	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		
		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		
		J R 在来線駅及びゾーンバスシステム <sup>※1</sup> の乗り継ぎターミナルへのアクセス道路		
	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	
			高次医療ネットワークを支える道路	
		都市の機能強化	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	
			広域交通拠点と都心地区及び地域拠点を連絡する道路	
都市の個別課題への対応		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		
		放射・環状道路等の都市の骨格を形成する道路		
基本的機能	交通機能	交通安全に寄与する道路		
		交通処理機能の高い道路		
		産業拠点へのアクセス道路		
	空間機能	余暇活動拠点へのアクセス道路		
		防災活動及び緊急活動を支援する道路		

#### ◆地域のまちづくりの観点（補助幹線街路）

類型	評価の視点		評価の項目	
基本的な役割	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		
		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		
		沿道環境の向上に寄与する道路		
	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	
			市街地の活性化に寄与する道路	
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		
		交通安全に寄与する道路		
基本的機能	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		
	空間機能	延焼遮断及び災害避難路となる道路		
		消防活動困難区域の解消を図る道路		

※1 ゾーンバスシステム：幹線となるバス路線から、交通結節点のバスターミナル（乗り継ぎ拠点）で各住宅地等へ向かう支線バスへ乗り継ぐシステム

(2) 検討フロー

検討対象区間について、整備優先度の評価項目をもとに、整備優先度の検討を行います。

検討対象区間のうち、他事業と連携して一体的に施行することで、その整備効果が発現する区間があります。この区間を施行する時期は他事業の実施時期から決まるため、整備優先度の検討を行わないものとします。

それ以外の区間については、設定した整備優先度の評価項目により評価を行い、整備優先度が高い区間と、整備優先度が低い区間に分類します。なお、整備優先度が高い区間とは、評価項目の該当個数が検討対象区間の評価結果の平均以上となる区間とします。

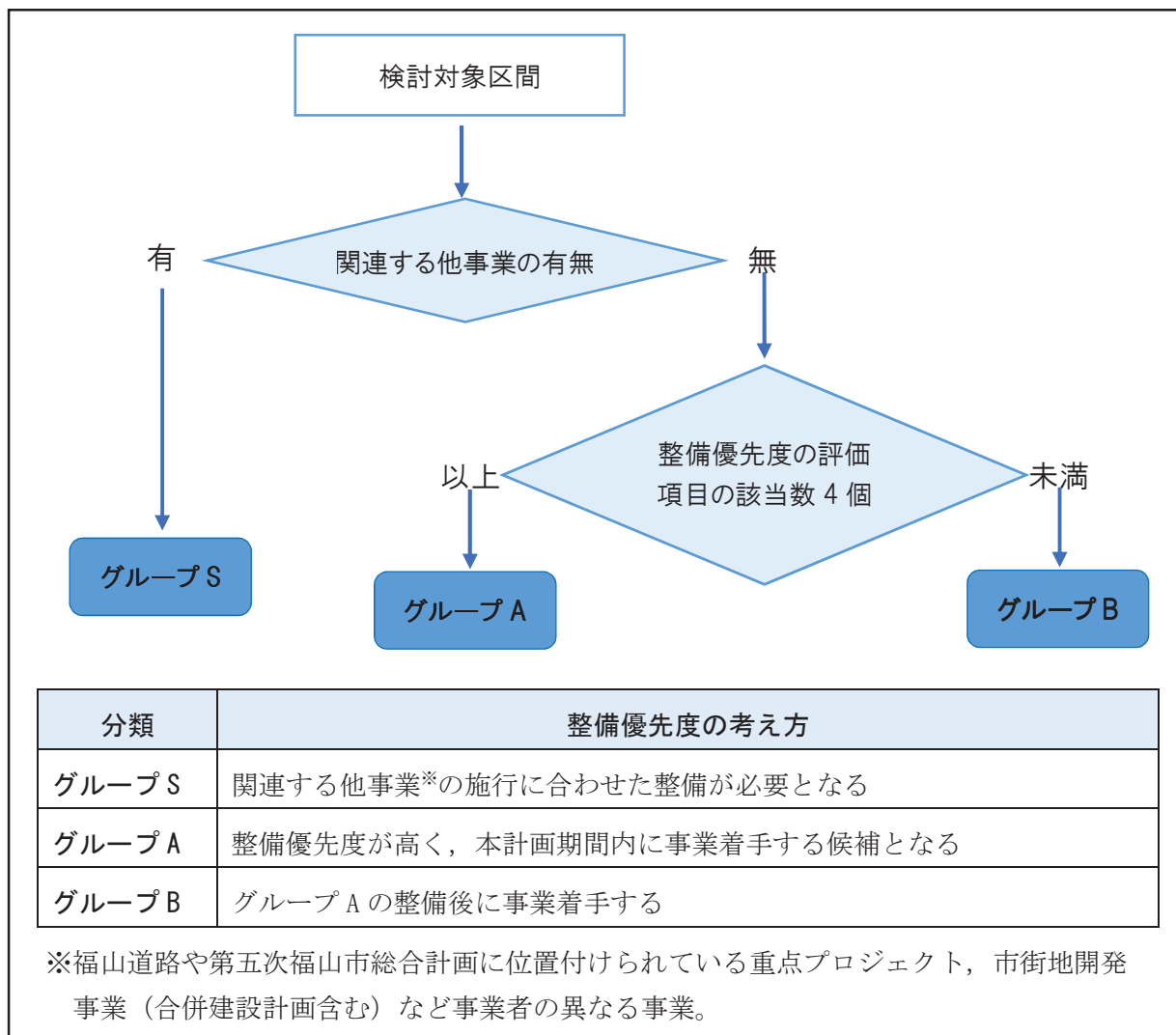


図 2-7 整備優先度の検討フロー

### (3) 整備優先度の検討結果

整備優先度の検討結果を表 2-6 に示します。なお、この一覧表は整備優先順位を示したものでなく、分類されたグループごとに路線番号順に並べたものです。

表 2-6 検討結果一覧

◆グループ S

図面番号	路線番号	路線名	区間	関連する他事業	区間延長(m)
4	3・1・656	多治米川口線	全線	福山道路	1,890
17	3・4・004	山波南松永線	全線	市街地開発事業	330
26	3・4・276	王子帰り線	全線	市街地開発事業	950
27	3・4・278	川南湯田村駅線	全線	市街地開発事業	960
46	3・4・636	川口蔵王線	全線	福山道路	700
63	3・5・285	川南循環線	全線	市街地開発事業	1,220
64	3・5・286	川南東線	全線	市街地開発事業	890
65	3・5・614	津之郷奈良津線	③	広島県交通安全施設整備事業	90
87	3・6・644	中島祇園線	全線	重点プロジェクト	400
89	3・6・653	下新田循環線	全線	市街地開発事業	50
94	8・7・603	伏見町線	全線	重点プロジェクト	50
合計		11 路線			7,530

◆グループ A

図面番号	路線番号	路線名	区間	幹線／補助幹線	区間延長(m)
20	3・4・222	近田万能倉線	①	補助幹線	660
			②	補助幹線	310
22	3・4・230	中島倉光線	②	補助幹線	290
			③	補助幹線	425
39	3・4・622	草戸曙線	①	補助幹線	350
41	3・4・624	沖野上箕島線	①	幹線	570
43	3・4・631	菰山水辺線	①	補助幹線	280
45	3・4・633	入江東深津線	①	補助幹線	580
51	3・4・654	今津高西線	①	補助幹線	220
65	3・5・614	津之郷奈良津線	①	幹線	360
			②	幹線	570
69	3・5・628	鷹取本庄線	①	幹線	370
合計		9 路線	12 区間		4,985

◆グループ B

図面番号	路線番号	路線名	区間	幹線／補助幹線	区間延長(m)
22	3・4・230	中島倉光線	①	補助幹線	165
23	3・4・271	古市本湯野線	①	補助幹線	410
25	3・4・275	平野連絡線	①	補助幹線	260
28	3・4・604	神島稲荷島線	①	補助幹線	90
48	3・4・641	一文字堤防線	①	補助幹線	950
			②	補助幹線	610
60	3・5・227	万能倉連絡線	①	補助幹線	145
			②	補助幹線	290
			③	補助幹線	445
68	3・5・626	地吹大渡橋線	①	補助幹線	720
84	3・6・610	判屋線	①	補助幹線	180
86	3・6・635	新涯土手添線	①	補助幹線	650
			②	補助幹線	460
合計		9 路線	13 区間		5,375

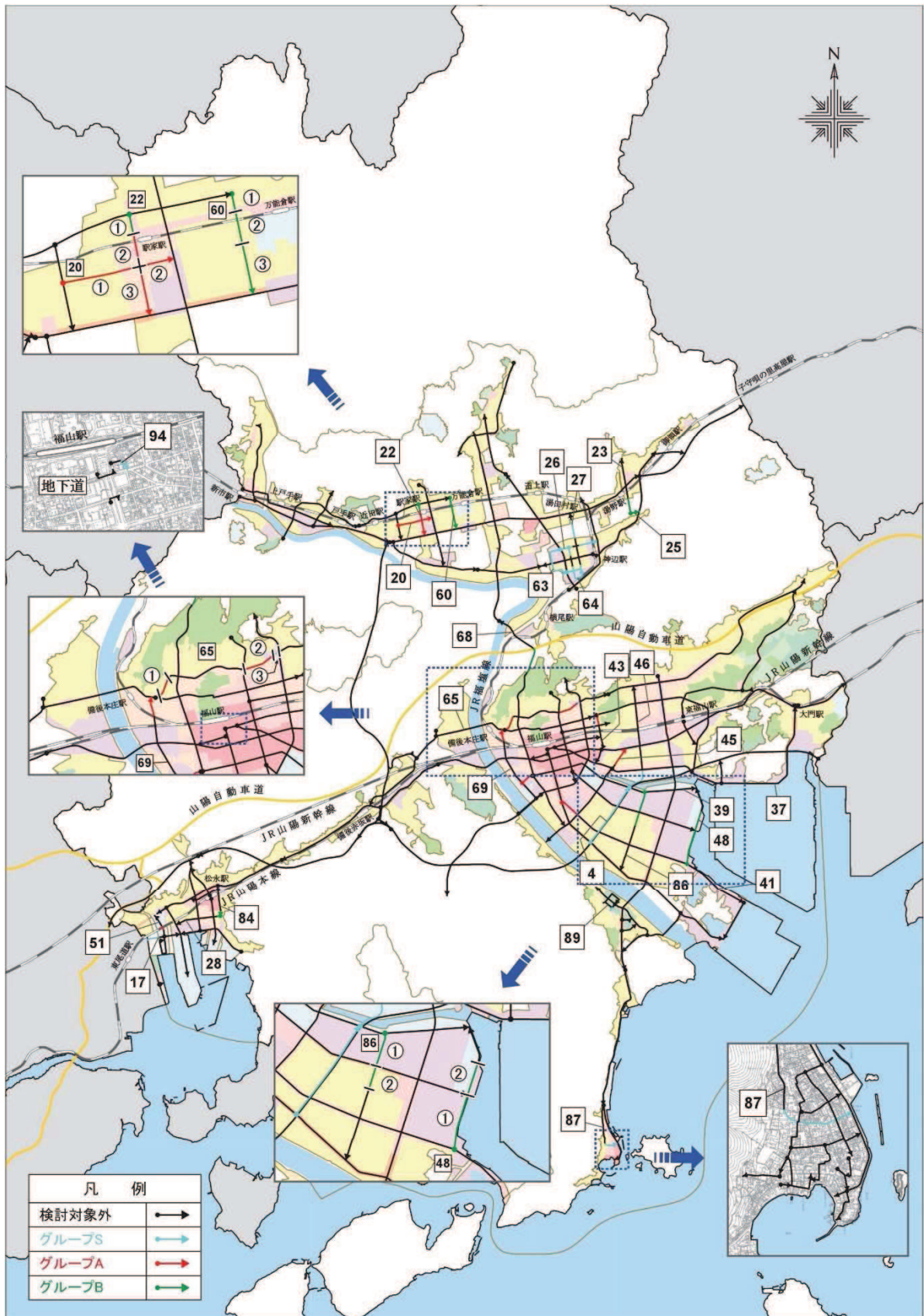


図 2-8 検討結果の路線図



#### **(4) 事業化に向けた検討**

都市計画道路事業は、用地の取得や建物等の移転などに時間を要し、土地利用者等に長期間に渡り権利制限を課すことになるため、事業化の際には適切な事業量を設定することが重要となります。そのため、新規の事業化にあたっては、「グループ A」（優先的に整備する「区間」）の中から、事業費等を考慮した「工区」を設定します。事業化する「工区」は、現在事業中の鷹取本庄線及び駅前府中線の進捗状況、事業費（財源確保）や事業効果、現地の状況やその変化、関連する他事業などを考慮し、（仮称）都市計画道路事業化検討会で決定するものとします。

なお、ここで言う事業化とは、都市計画法に基づく事業認可又は本市において新たな事業として予算計上されることを言います。

新規に事業化する「工区」の検討項目には、次のようなものがあります。

##### **1) 当該路線周辺の交通状況**

- ①交通渋滞や交通事故発生状況の影響
- ②地域公共交通網（バス路線）
- ③福山市通学路安全推進会議で取り組む通学路 など

##### **2) 当該路線周辺の地域状況**

- ①都市機能（医療・福祉施設、商業施設など）の集積状況
- ②地域の協力体制や要望
- ③移転困難物件の有無 など

「グループ S」については、他事業と連携して一体的に施行することでその事業効果が発現するため、関連する他事業の施行に合わせて事業化します。

## 2-5 整備の目標

都市計画道路は将来の都市の姿を見据え、都市計画道路網としてネットワークを定め、順次整備していきます。本市では過去10年間で5工区の事業を実施しており、そのうち3工区が完了し、2工区（鷹取本庄線・駅前府中線）が現在も事業を継続しています。都市計画道路事業は、事業期間が比較的長期にわたる場合が多く、新規事業の完成や整備延長を目標とすることは現実的ではありません。

そのため、整備の目標は、事業中の2工区を早期に完了して事業効果を発現させるとともに、継続的に都市計画道路の整備を進めてコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりをめざすものとして、これまでの事業の実施状況から本計画期間中に5工区を事業化することとします。

また、さらなる社会経済情勢や関連する事業の展開などの変化に柔軟に対応するため、適宜、整備優先度の見直しを検討するものとします。

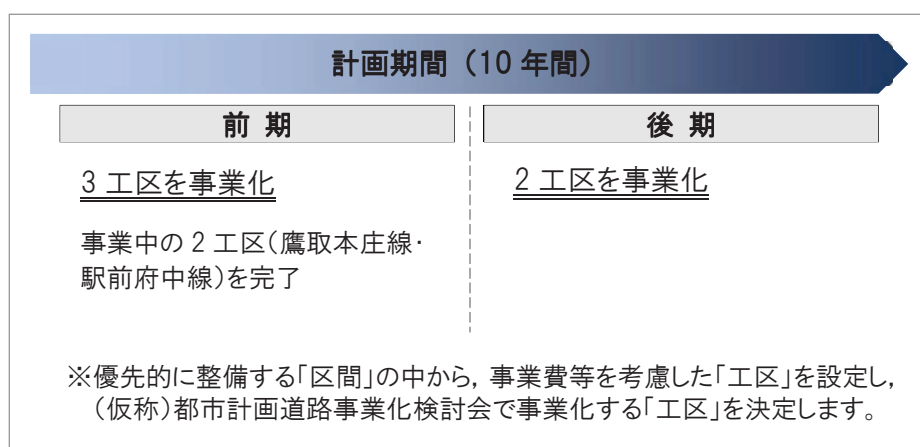


図 2-9 整備の目標