

福山市道路総合計画

福山市道路整備計画編

2018年（平成30年）12月

福山市

目次

第1章 道路整備計画策定にあたって

1-1	計画策定の経緯	1
1-2	計画の目的	2
1-3	関連する計画の整理	3
1-4	道路整備の基本方針	6
1-5	整備計画の種別	7
1-6	計画期間	8

第2章 都市計画道路の整備計画

2-1	現状と課題	9
2-2	整備方針	16
2-3	検討対象区間	18
2-4	整備優先度の検討	21
2-5	整備の目標	26

第3章 自転車通行空間の整備計画

3-1	現状と課題	27
3-2	整備方針	29
3-3	計画対象路線	30
3-4	整備優先区間の検討	33
3-5	整備手法の考え方	37
3-6	整備の目標	39

第4章 歩行空間の整備計画

4-1	現状と課題	41
4-2	整備方針	43
4-3	計画対象路線	46
4-4	整備手法の検討	51
4-5	整備の目標	57

第5章 地域道路の整備計画

5-1	現状と課題	59
5-2	整備方針	59
5-3	計画対象路線	60
5-4	整備事業の分類	60
5-5	事業実施の考え方	62
5-6	整備の目標	63

第6章 今後の取組

6-1	整備目標の達成に向けて	65
6-2	今後の道路整備に向けて	66

巻末資料

1	福山市道路整備計画策定の流れ	巻末-1
2	福山市道路整備計画の検討経過	巻末-2
3	福山市道路総合計画関係課長連絡会	巻末-3

第1章 道路整備計画策定にあたって

1-1 計画策定の経緯

道路は地域経済の発展に欠かすことの出来ない重要な交通施設であり、高度経済成長期には、人の移動や物資の運搬を目的として、自動車の通行を優先した整備が行われてきました。しかし、近年は健康志向や環境意識の高まりなど、道路利用者の意識の変化とともに、登下校中の児童生徒が死傷する事故や自転車が絡む事故などを受け、安全・安心な歩行空間を確保することの重要性が増しており、自動車に加え、人を優先した整備へと整備方針が変化しています。

このような状況を受け、本市においても、都市計画道路、道路拡幅及び交差点改良などの整備に加えて、自転車通行空間整備、歩行空間整備や通学路整備など、人を優先した整備を実施しています。

しかしながら、道路を取り巻く大きな懸念として、高度経済成長期に集中的に整備された道路施設が老朽化し、一斉に更新時期を迎えていることがあります。このため、道路施設の維持管理・修繕・更新には多額の費用が必要であり、今後の道路整備にあたっては、計画的な実施と財源確保を行う必要が生じています。

一方、本市を取り巻く財政環境は、医療・介護などの社会福祉関係費の増加、人口減少や少子化・高齢化の進行による人口構造の変化などにより、税収の伸びが見込まれないため、一層厳しい状況となることが予想されており、道路をはじめとする社会基盤整備に対する財源確保が困難な状況にあります。

こうした背景の中、本市では、今後の持続可能なまちづくりを実現するため、2016年（平成28年）2月に「福山市公共施設等サービス再構築基本方針」を策定しました。

道路事業においても、これらの方針に対応出来る取組方針・仕組みづくりとして、道路施設の維持管理・修繕・更新に関する「福山市道路維持修繕計画編」（2016年（平成28年）11月策定）及び道路の整備に関する「福山市道路整備計画編」（以下「本計画」という。）で構成する「福山市道路総合計画」を策定するものです。

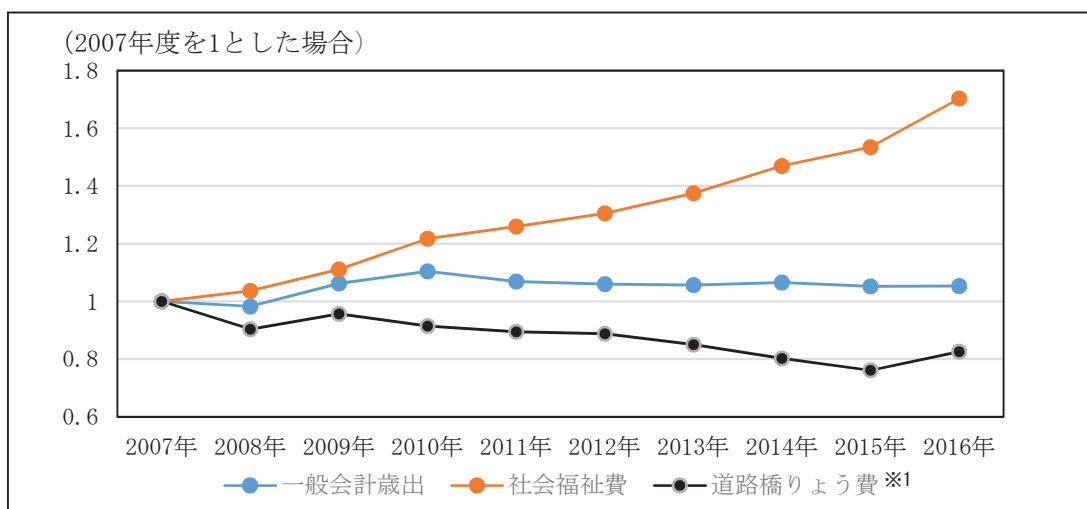


図 1-1 福山市の財政支出状況

※1 道路橋りょう費：道路の整備及び維持修繕に係る予算の総額

1-2 計画の目的

本市が管理する道路は、特に市民の生活に密着しており、地域のコミュニティのつながりの維持や地域発展のために欠くことの出来ない最も身近で基礎的な社会資本であり、平常時はもちろんのこと、災害時であっても通行が確保された安心・安全な道路であることが求められます。

また、高速道路、国道、県道、鉄道及び港湾施設等と連携して、人の移動や物資の運搬を円滑にし、本市の経済や地域の発展に寄与する、充実した交流・物流ネットワークであることも求められています。

これらの求められる役割を着実に果たすためには、限られた予算の中で、道路の老朽化や、人口減少・少子高齢社会などに対応しつつ、これからのまちづくりを見据えた道路ネットワークづくりを効率的・効果的に行う必要があります。

以上を踏まえ、本計画は、「中長期的なまちづくりの視点に立った効率的・効果的な道路の整備」を目的として策定します。

1-3 関連する計画の整理

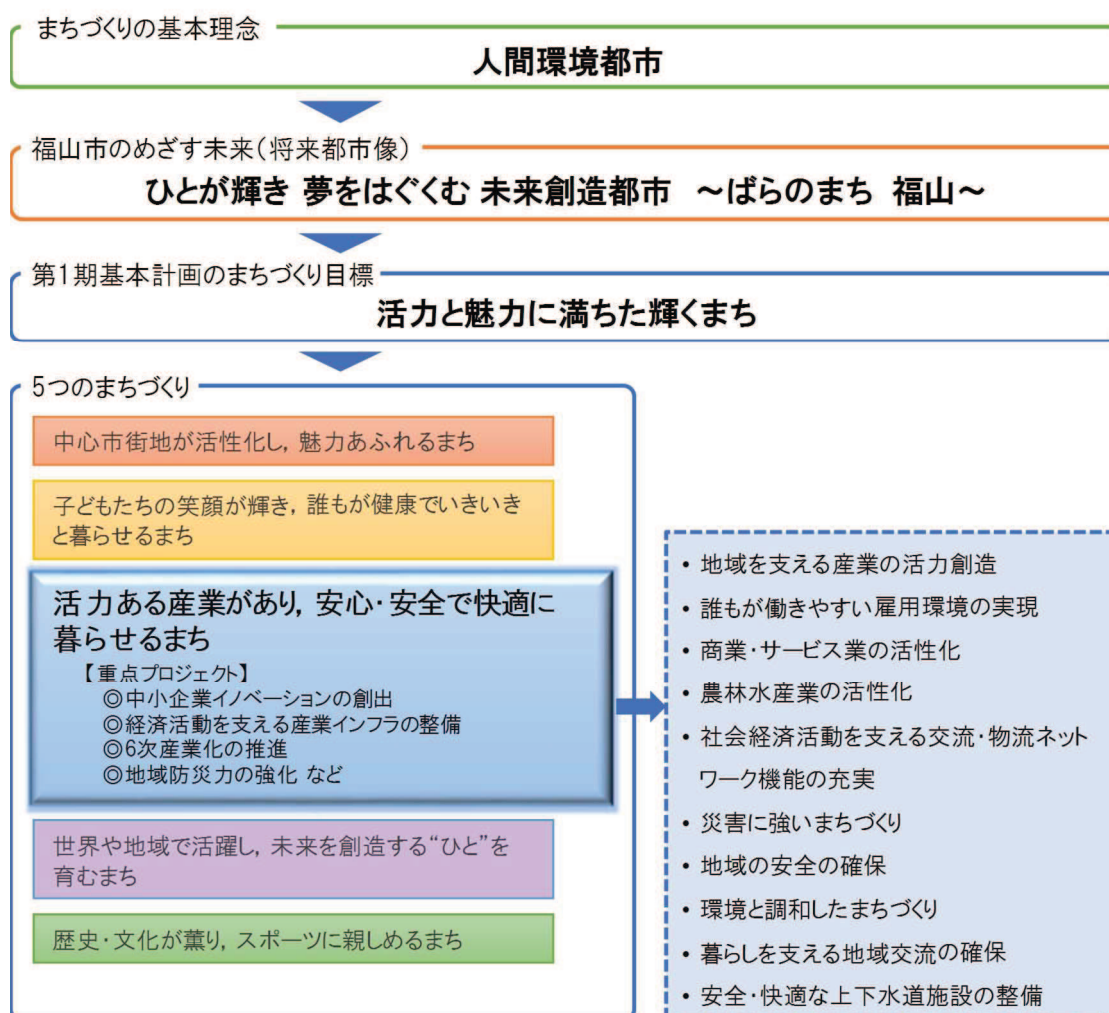
本計画がめざしていく道路整備の基本方針を定めるため、様々な計画と本計画との関連を整理しました。

(1) 福山市の関連する計画

1) 福山市総合計画

本市のめざす未来（将来都市像）について、市民を始め、産学金官民といった多様な主体と共有する福山市の未来ビジョンとして示すもので、現在は第五次福山市総合計画が策定され、「活力と魅力に満ちた輝くまち」をまちづくりの目標とし、「5つのまちづくり」に、市民とともに取り組むこととしています。

本計画は、第五次福山市総合計画の本市のめざす未来（将来都市像）に寄与する計画であり、「5つのまちづくり」に具体的に取り組める基本方針を定めます。特に「活力ある産業があり、安心・安全で快適に暮らせるまち」は本計画に大きく関連しています。



2) 福山市公共施設等サービス再構築基本方針

本市のめざすまちづくりを進めていく上での公共施設等に関するマネジメントの基本方針を示すものであり、持続可能なまちづくりのための公共施設等^{※1}の再構築・再整備をめざすこととしています。

本計画はこの基本方針と整合性を図った計画とします。

3) 福山市都市マスタープラン・福山市立地適正化計画基本方針

本市のめざす将来像を具体化していくために、都市全体のまちづくりの指針を示したものであり、コンパクト・プラス・ネットワーク^{※2}のまちづくりなど地域ごとの現状と未来を示しています。

本計画はこのマスタープラン及び基本方針にある都市構造に沿った計画とします。

(2) 広島県の関連する計画

1) 広島県道路整備計画2016

広島県の将来像を実現するための道路整備計画であり、現状と課題から7つの施策に取り組むこととしています。

本計画は広島県道路整備計画の施策と方向性を合わせ、相乗効果を生む計画であり、7つの施策により行われる事業と整合を図った基本方針を定めます。

■7つの施策

①広域的な交流・連携基盤の強化

- ・産業集積地や空港・港湾等へのアクセス性を向上し、産業活動や地域間交流を支える。

②集客・交流機能の強化

- ・観光地まで円滑でわかりやすい移動を可能とし、観光周遊を促す。

③災害に強い道路ネットワークの構築

- ・発災時に被害を最小限に抑え、迅速な救命活動や円滑な復旧・復興活動を支える。

④総合的な交通安全対策の推進

- ・人や自動車が安全で快適に移動できる空間を確保する。

⑤持続可能なまちづくりに資する道路整備

- ・通勤・通学や買い物、通院など日常生活を支えている。
- ・地域と拠点間の円滑な移動を支え、都市的機能の享受を可能とする。

⑥道路機能の有効活用

- ・これまでに蓄積された道路の潜在機能を最大限発揮し、地域の多様なニーズに迅速に応える。

⑦道路施設の適正な維持管理

- ・日常生活と社会経済活動に不可欠な施設であり、適切に維持管理し現在の機能を低コストで長期にわたり発揮していく。

※1 公共施設等：公共施設、公用施設その他の当該地方公共団体が所有する建築物その他の工作物

※2 コンパクト・プラス・ネットワーク：少子化・高齢化や人口減少が進む中、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、地域公共交通と連携し、コンパクトなまちづくりを進めること

福山市の計画

福山市総合計画（福山市の将来像）

5つのまちづくり

中心市街地が活性化し、魅力あふれるまち

子どもたちの笑顔が輝き、誰もが健康でいきいきと暮らせるまち

活力ある産業があり、安心・安全で快適に暮らせるまち

世界や地域で活躍し、未来を創造する”ひと”を育むまち

歴史・文化が薫り、スポーツに親しめるまち

将来像へ寄与する
上位計画

将来像へ寄与する
上位計画

福山市道路総合計画
[福山市道路整備計画編・
福山市道路維持修繕計画編]

方針等に
沿った
整備計画

福山市都市マスタープラン
福山市立地適正化計画基本方針
(福山市の将来の都市構造)
福山市公共施設等サービス再構築基本方針

相乗効果

関連計画

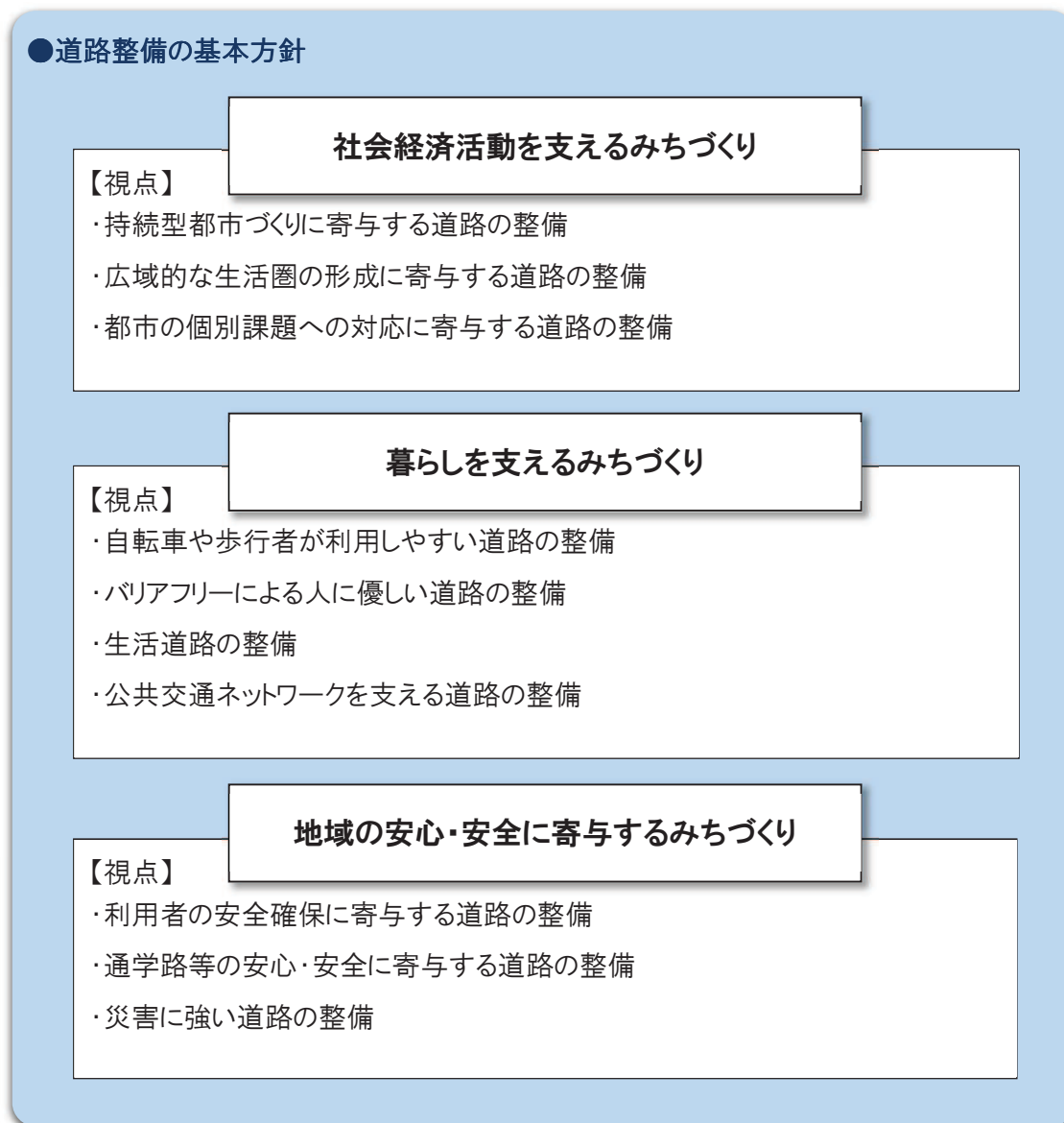
広島県道路整備計画2016

広島県の計画

図 1-2 福山市道路総合計画と関連計画

1-4 道路整備の基本方針

第五次福山市総合計画と広島県道路整備計画2016との関連を整理し、本計画における道路整備の基本方針は次の3つの柱とします。



第五次福山市総合計画で定められている「5つのまちづくり」の内、「活力ある産業があり、安心、安全で快適に暮らせるまち」に示されている11項目と、広島県道路整備計画2016に示されている7つの項目のうち、関連の強い項目を視点として抽出し、視点を取りまとめて基本方針としています。

この道路整備の基本方針のもと、これまでの道路事業を踏まえつつ、「福山市公共施設等サービス再構築基本方針」の中で示された、道路施設を含むインフラ^{※1}施設の再整備の進め方である「計画的保全、長寿命化」、「配置と規模の適正化」の2つの柱うち、「配置と規模の適正化」を特に念頭に置いた整備方針と整備目標を定める計画とします。

※1 インフラ：国民福祉の向上と国民経済の発展に必要な公共施設（道路・上水道・下水道・電気・ガス・電話など）

1-5 整備計画の種別

本計画が対象とする整備計画は次のとおりとし、表 1-1 に各整備計画と道路整備の基本方針との関係を示します。

(1) 都市計画道路の整備計画

都市計画法に基づく都市計画道路のうち、本市が施行する予定の都市計画道路の整備計画。

(2) 自転車通行空間の整備計画

「福山都市圏自転車走行空間整備計画」に基づいた自転車ネットワークのうち、本市が管理する市道の自転車ネットワークの整備計画。

(3) 歩行空間の整備計画

J R福山駅・J R松永駅・J R東福山駅・J R大門駅の各駅周辺を中心として策定された「バリアフリー基本構想」に基づき、道路空間をバリアフリー化する整備計画。

(4) 地域道路の整備計画

上記整備計画の計画対象路線以外を対象とした市道又は市道認定予定路線の整備計画。

表1-1 道路整備の基本方針との関係

道路整備の基本方針		都市計画道路	自転車通行空間	歩行空間	地域道路
社会経済活動を支えるみちづくり	持続型都市づくりに寄与する道路の整備	○			
	広域的な生活圏の形成に寄与する道路の整備	○			
	都市の個別課題への対応に寄与する道路の整備	○			
暮らしを支えるみちづくり	自転車や歩行者が利用しやすい道路の整備	○	○	○	○
	バリアフリーによる人に優しい道路の整備	○		○	
	生活道路の整備				○
	公共交通ネットワークを支える道路の整備	○		○	
地域の安心・安全に寄与するみちづくり	利用者の安全確保に寄与する道路の整備	○	○	○	○
	通学路等の安心・安全に寄与する道路の整備	○			○
	災害に強い道路の整備	○			○

1-6 計画期間

本計画の計画期間は、第五次福山市総合計画の計画期間を見据え、2018年度（平成30年度）から10年間とします。

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）

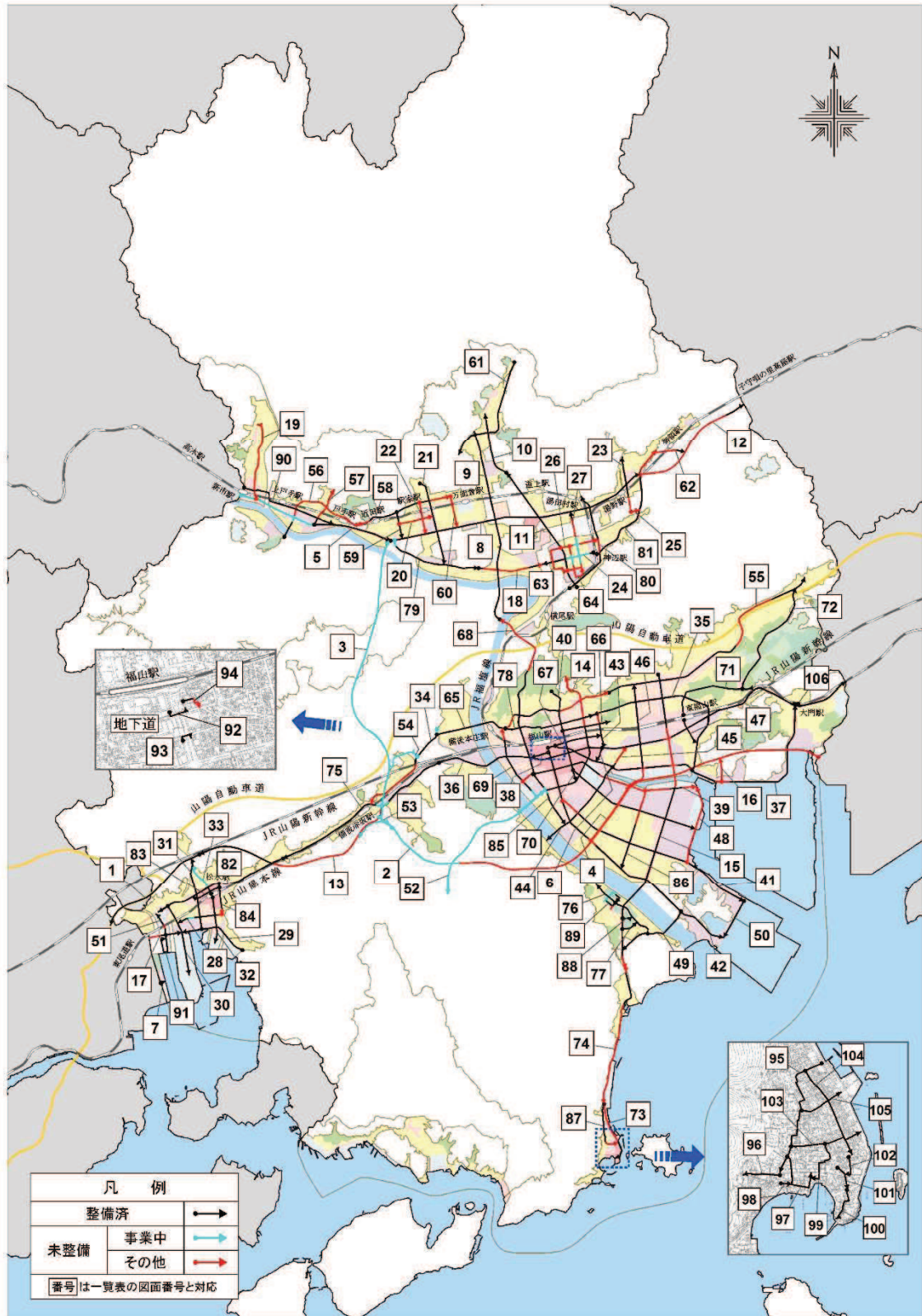


図 2-1 都市計画道路の整備状況

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^{※1}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 [※]	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

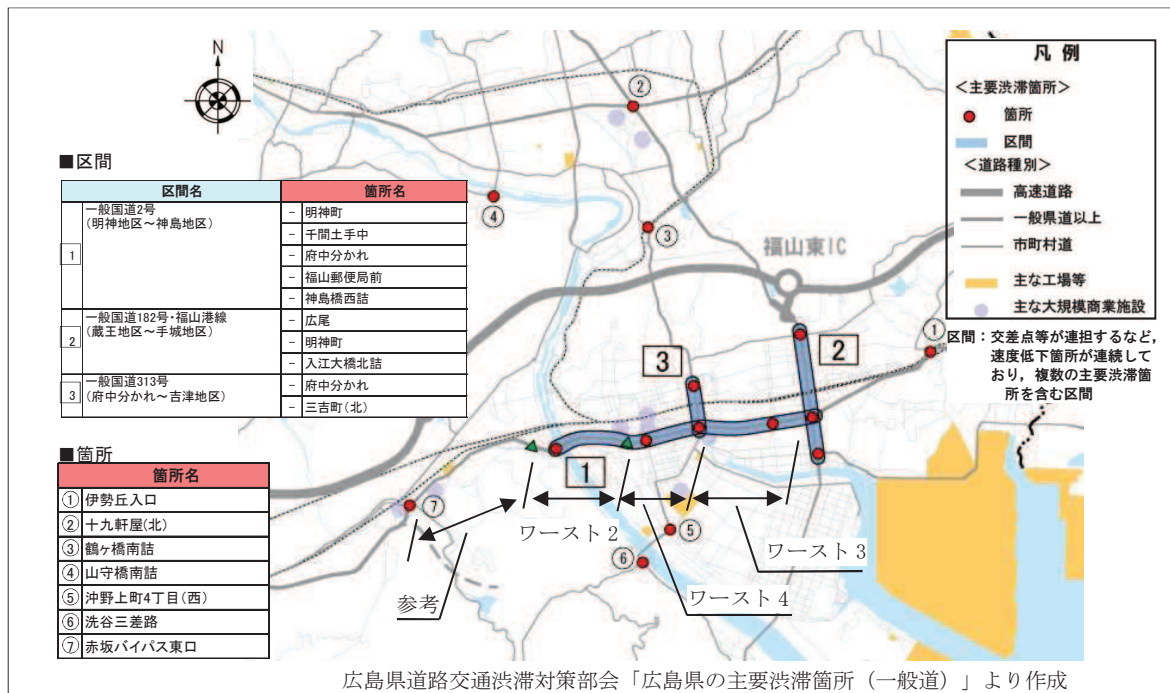
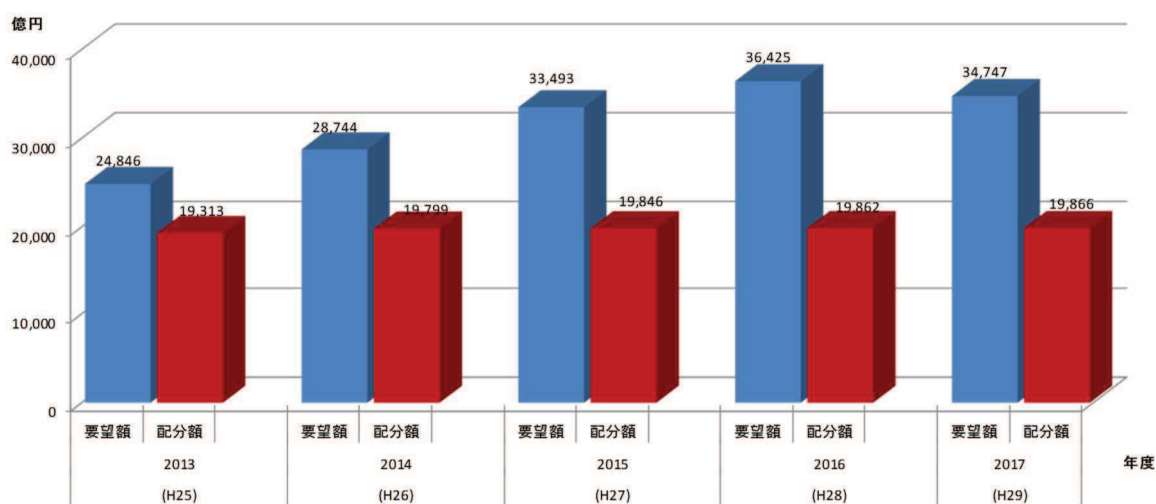


図2-2 福山市の主要渋滞箇所（一般道）

※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

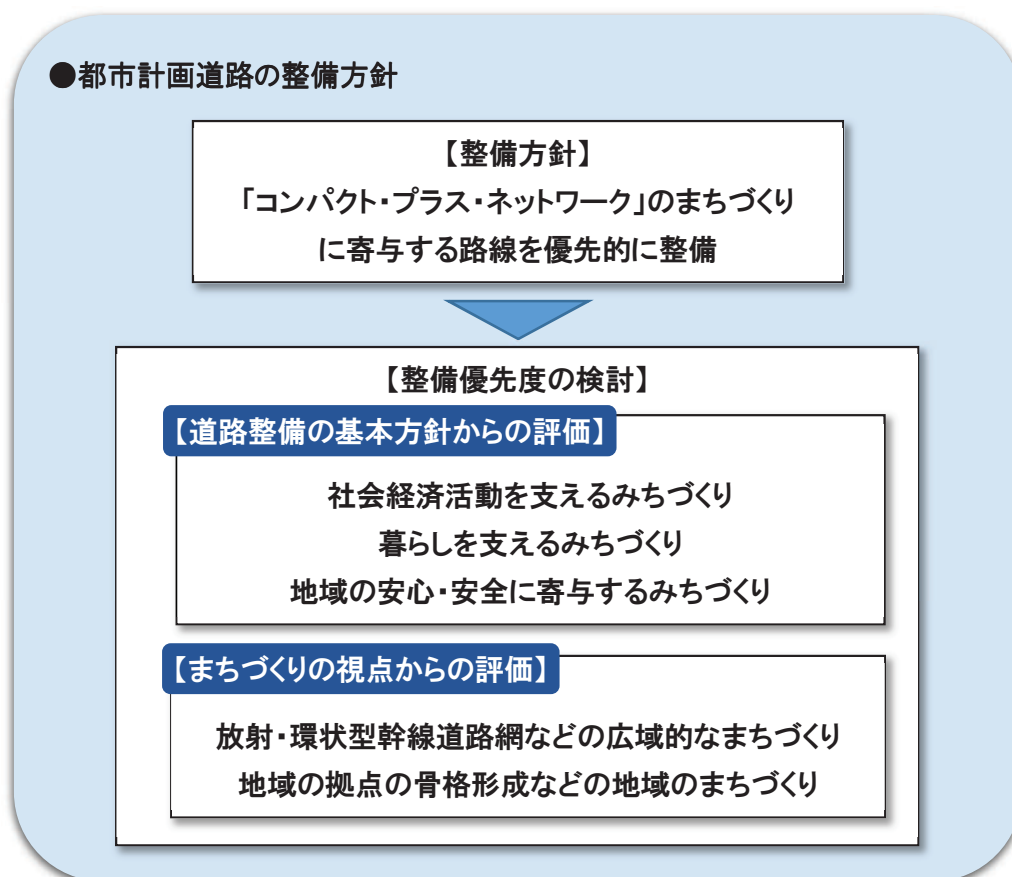
図 2-3 社会資本整備総合交付金^{※1}の要望額・配分額の推移

※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^{※1}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

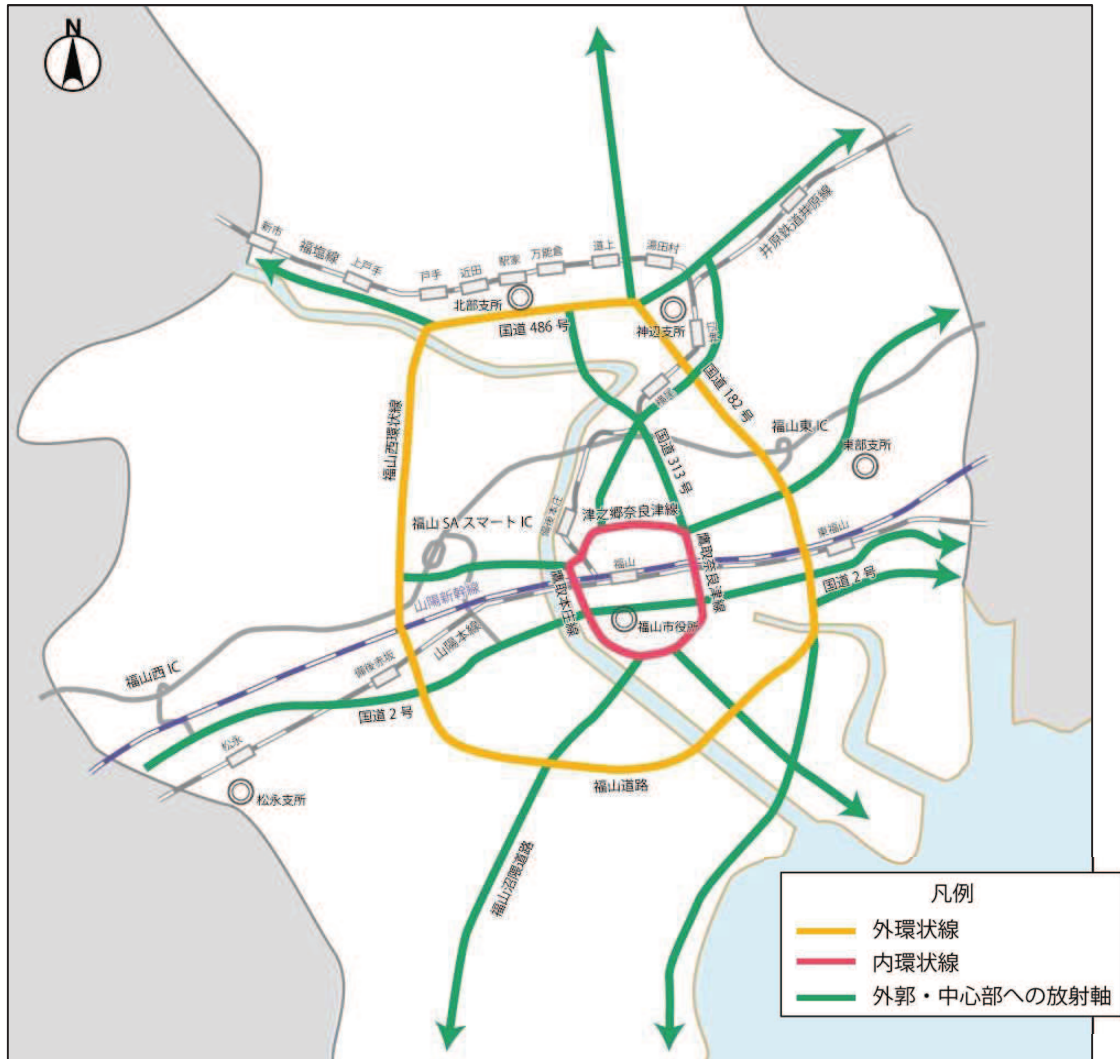


図 2-4 放射・環状型幹線道路網のイメージ

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^{※1}や事業中^{※2}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^{※3}」、「補助幹線街路^{※4}」及び「特殊街路^{※5}」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。

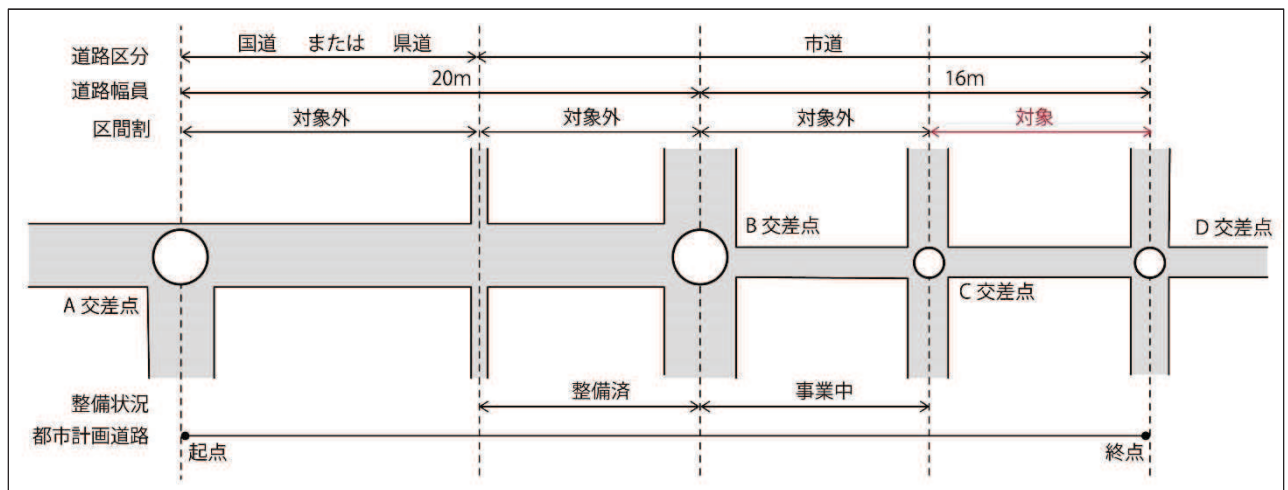


図 2-5 区間割の概念図

※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		

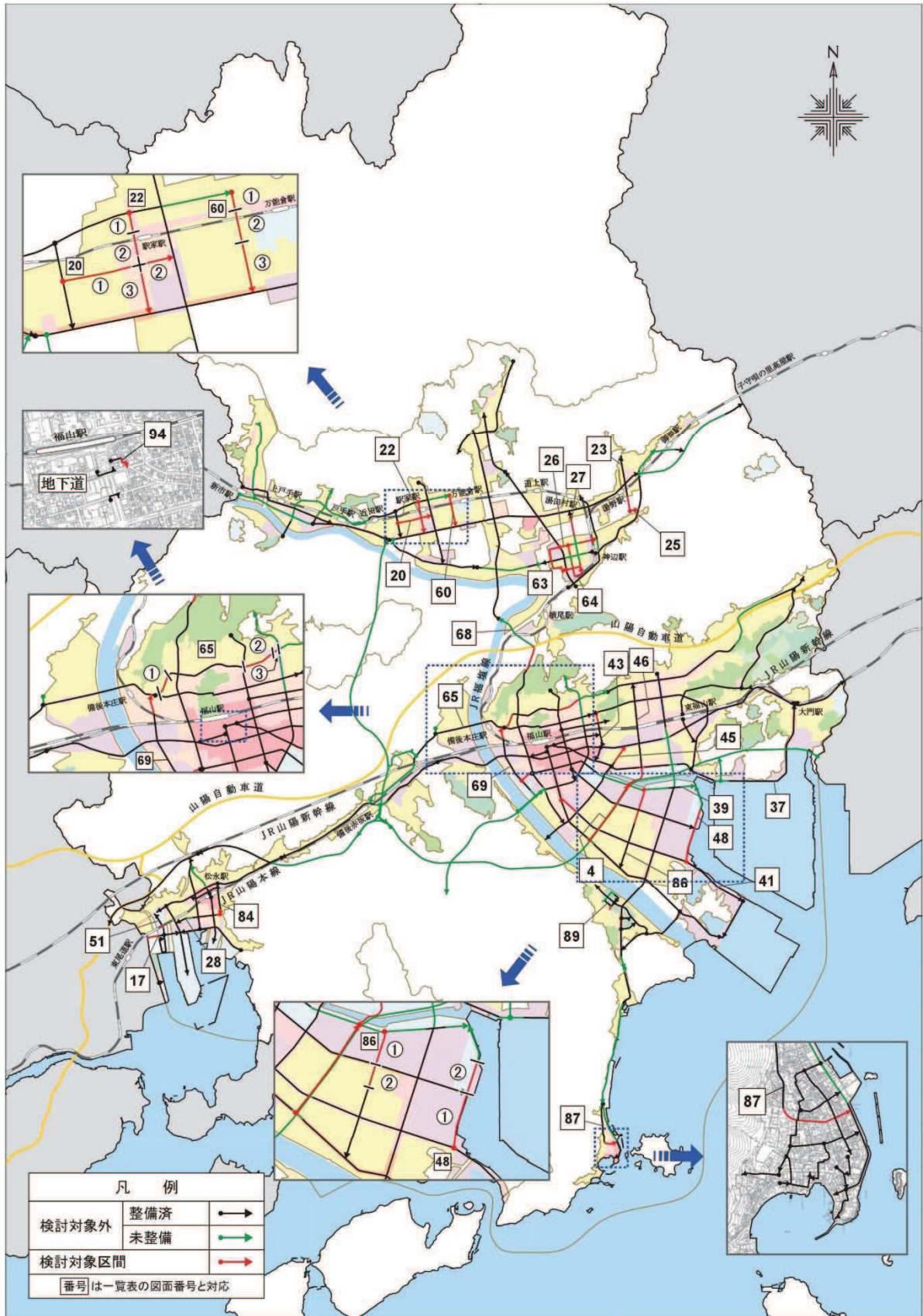


図 2-6 検討対象路線図

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 ^{※1} 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		
	都市の個別課題への対応		交通安全に寄与する道路	
基本的機能	交通機能		交通処理機能の高い道路	
			産業拠点へのアクセス道路	
			余暇活動拠点へのアクセス道路	
	空間機能		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	
			延焼遮断及び災害避難路となる道路	
	空間機能		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。

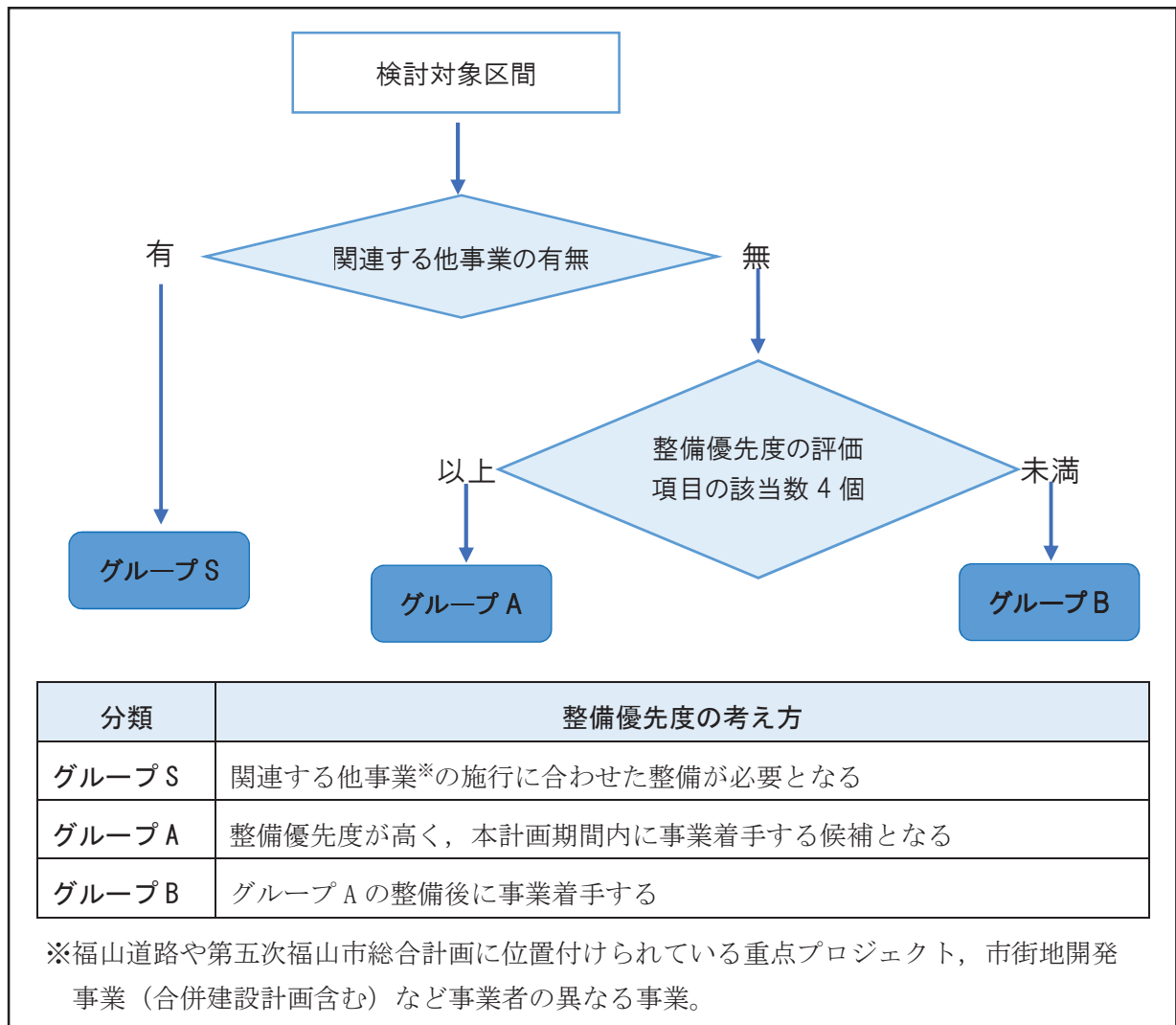


図 2-7 整備優先度の検討フロー

(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	菟山水辺線	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

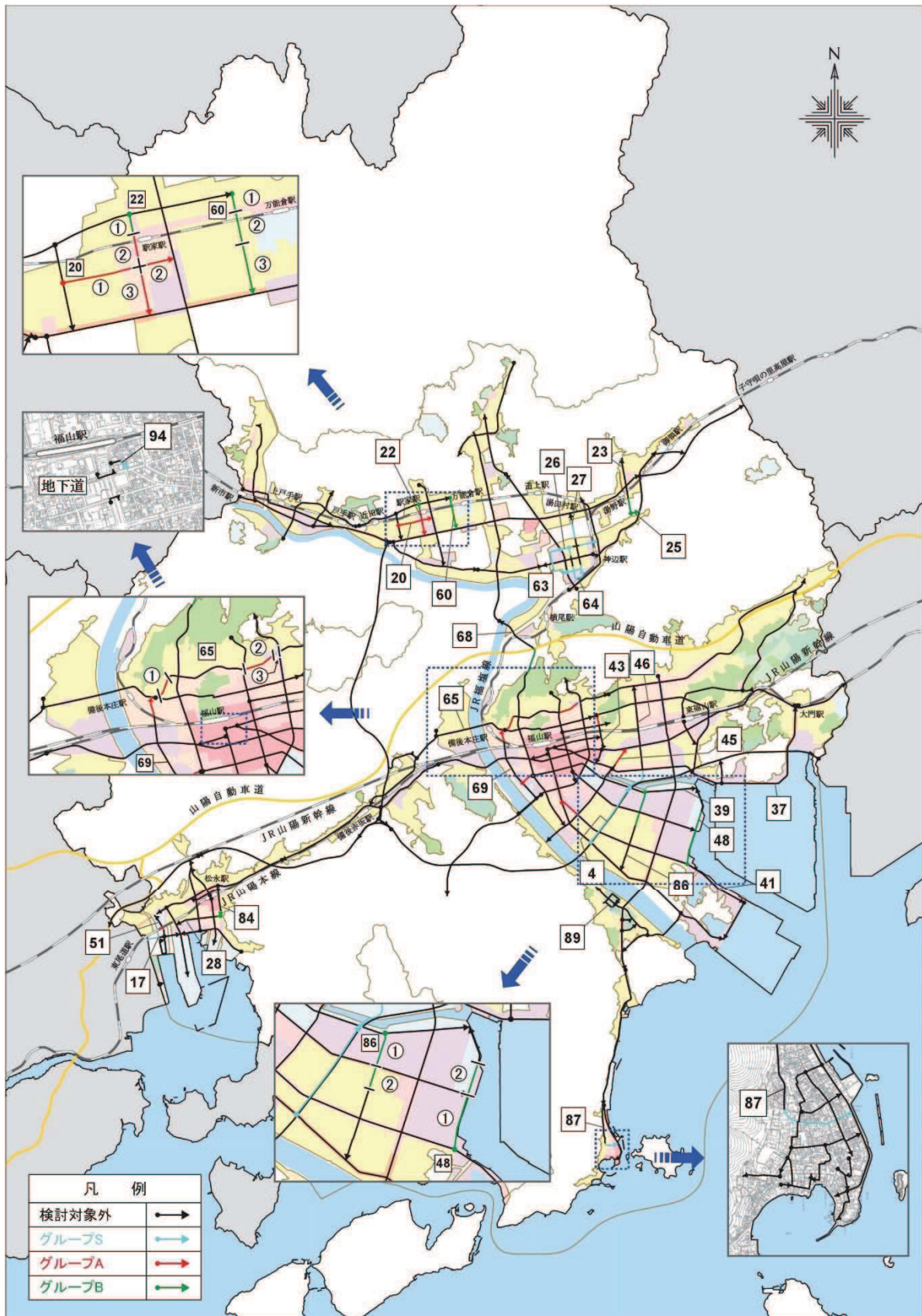


図 2-8 検討結果の路線図

(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。

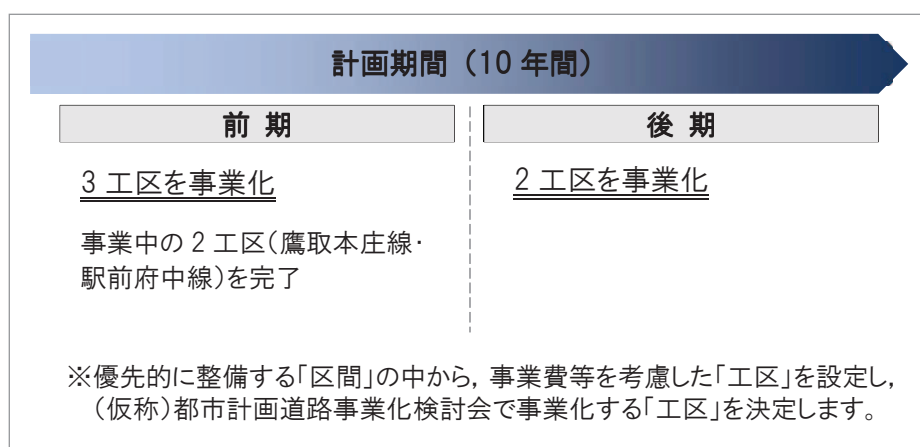


図 2-9 整備の目標

第3章 自転車通行空間の整備計画

3-1 現状と課題

(1) これまでの背景

近年、自転車は環境負荷の低い交通手段として見直され、健康志向の高まりを背景に利用ニーズも高まっています。また、コンパクトシティに向けたまちづくりを支える移動手段として自転車の役割が改めて注目されています。

自転車は車両であり、車道を通行することが原則という観点に基づき、自転車通行空間設計の考え方をまとめた「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が2012年（平成24年）に国土交通省道路局と警察庁交通局より発行され、2016年（平成28年）には一部改訂が行われました。また、2017年（平成29年）に自転車の利活用を推進する「自転車活用推進法」が施行されるなど自転車の利用に関する取り組みが高まってきています。

その一方、全国では過去10年間で全交通事故件数、自転車対自動車の事故件数が4割減となっているにもかかわらず、自転車対歩行者の事故件数は横ばいの状況にあります。また、本市では、自転車関連事故^{※1}が多く（千人あたり自転車関連事故件数県内ワースト2）、歩行者と自転車がより安全で安心して通行できる環境を整備することが求められています。

このため、本市では、安全で安心して通行できる道路空間整備を図るため「福山都市圏自転車走行空間整備計画」（2010年（平成22年））を策定し、2012年度（平成24年度）から整備工事に着手し、自転車利用環境の整備促進に取り組んでいます。また、自転車の利用促進を図ることを目的に「福山市自転車利用促進プラン」（2015年（平成27年））を策定しました。これらの計画では「自転車の似合うまち 福山」をめざすべき将来像と設定しており、自転車利活用の促進、歩行者・自転車の安全性向上に取り組むこととしています。

※1 自転車関連事故：自転車に関連した事故。

自動車対自転車，自転車対自転車，自転車対歩行者，自転車単独に分類される。

(2) 自転車関連事故状況

本市の自転車関連事故件数は350件で、千人あたりの事故割合は0.75となり、ともに県内ワースト2となっています。

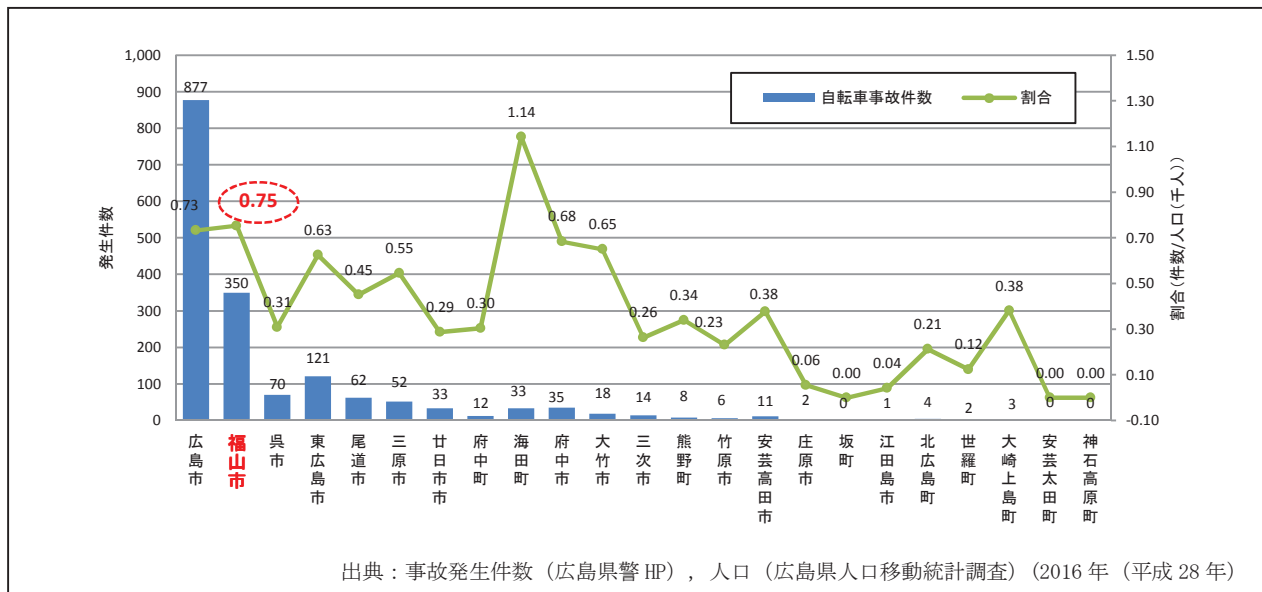


図3-1 発生地別の事故件数

(3) 自転車利用状況

通勤・通学時の交通手段を近隣の人口が同規模の都市と比較すると、本市の自転車の利用率は低くなっています。

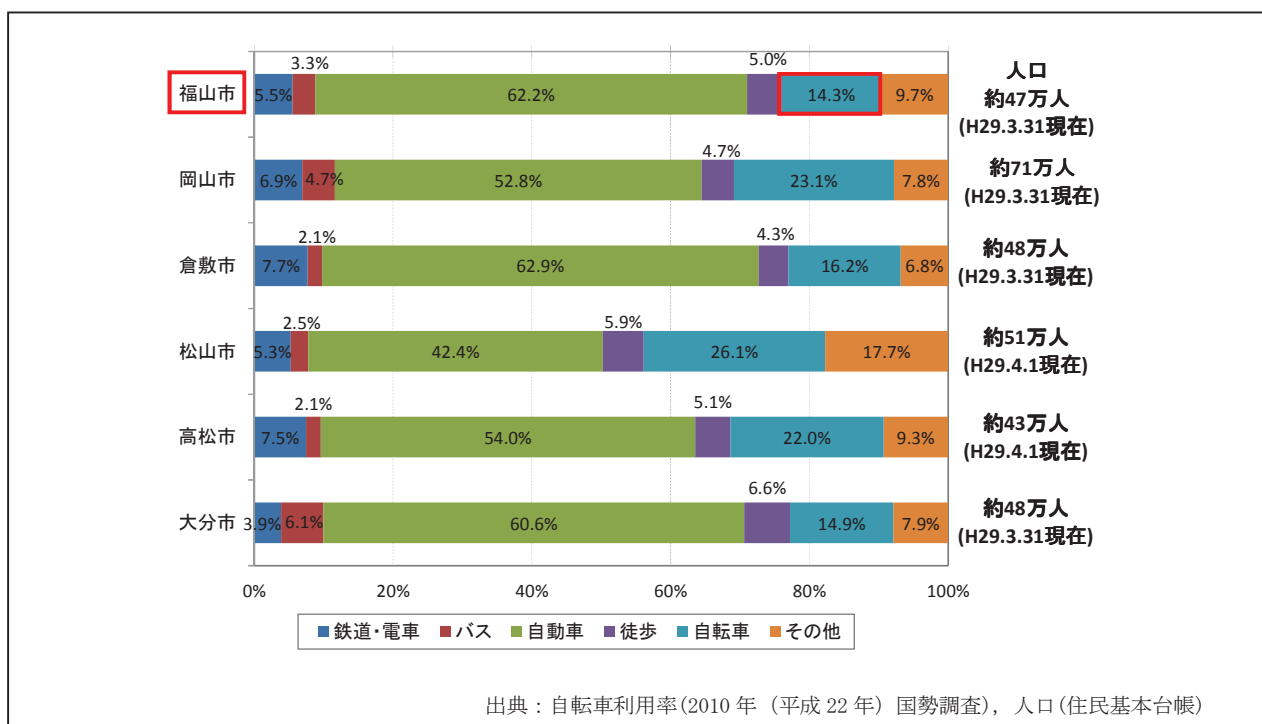


図3-2 自転車利用率

3-2 整備方針

自転車通行空間整備は、本計画の基本方針のうち、「暮らしを支えるみちづくり」及び「地域の安心・安全に寄与するみちづくり」に位置づけられます。

これらの基本方針に基づき、自転車通行空間の整備を推進することにより、自転車関連事故件数の削減、自転車利用率の増進をめざします。

自転車通行空間整備計画の関連計画を図 3-3 に示します。

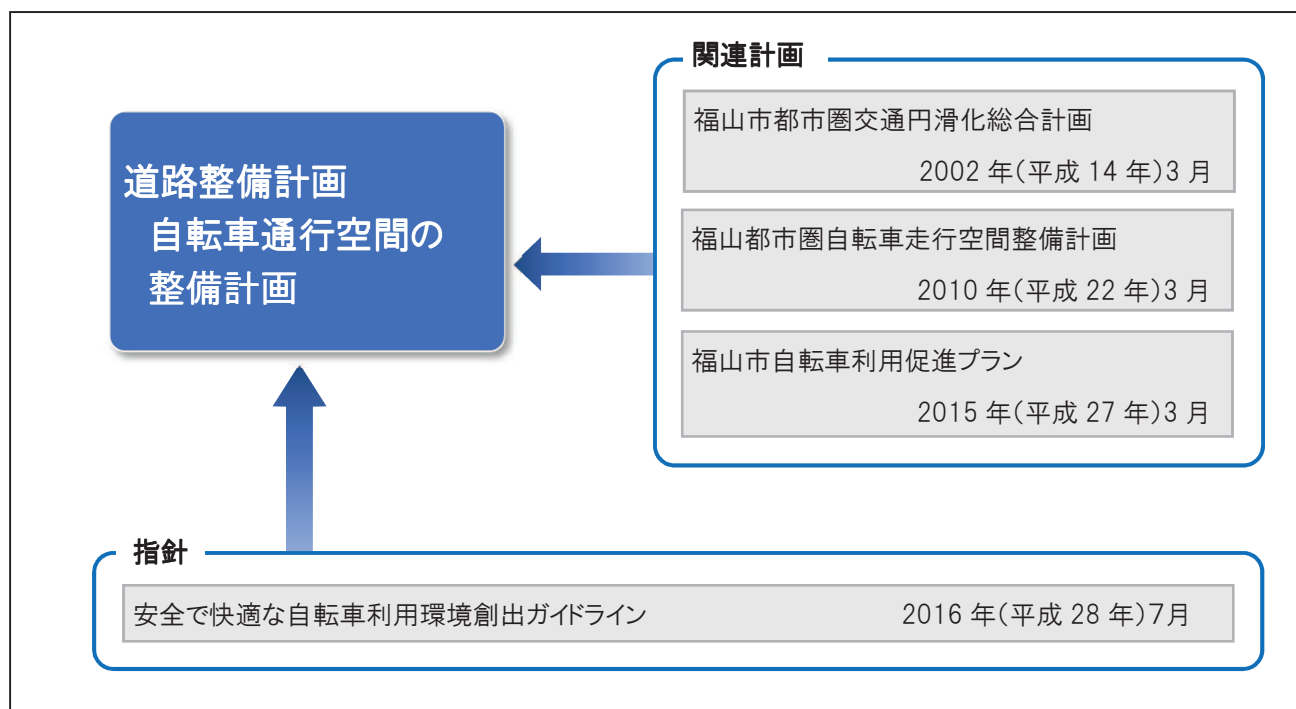


図 3-3 自転車通行空間整備計画の関連計画

3-3 計画対象路線

福山都市圏自転車走行空間整備計画で設定されている計画エリアにおける自転車ネットワーク路線のうち、本市が管理する市道を計画対象路線とします。

次に、福山都市圏自転車走行空間整備計画における自転車ネットワーク路線の決定資料を掲載します。

●計画エリアの設定条件

- ・福山駅周辺に広がる平野部（駅を中心とした概ね 5km 圏域）
- ・福山駅を中心とするトリップ^{※1}が多い(交通結節点^{※2})
- ・平野部での通勤通学時の自転車分担率が概ね 15%以上
- ・主要施設(自転車集中施設)が立地 ※公共施設, 高校, 商業施設等

- 自転車利用の9割以上が5km・30分圏内の利用 ※交通工学ハンドブック 2005
- 5km程度までの短距離移動において、自転車は鉄道や自動車よりも移動時間が短い
- ※国土交通省資料



**福山駅を中心とした概ね 5km圏域の
通勤・通学等の日常生活での利用を対象とし、
主要施設につながる平野部を計画エリアとして設定**

自転車ネットワーク路線は、自転車交通需要、自転車集中施設、課題が大きい箇所を勘案し選定しています。設定した自転車ネットワーク路線は図 3-4 のとおりです。

また、計画エリアは、2010年度（平成22年度）に実施された国勢調査において、自転車利用の多い地域として抽出された範囲を設定しています。

なお、自転車ネットワーク路線以外でも、必要に応じて自転車通行空間を考慮した整備の検討を行い、実施にあたっては「第5章 地域道路の整備計画」にて整備を行うこととします。

※1 トリップ：人がある目的をもって、ある地点から他の地点へ移動すること

※2 交通結節点：異なる交通手段もしくは同じ交通手段の異なる路線を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。鉄道駅、バスターミナル、駅前広場など。

計画対象路線の一覧を表 3-1 に示します。図 3-4 に示す自転車ネットワーク路線のうち、本章の計画対象路線となる市道を赤線で示しています。

表 3-1 計画対象路線一覧

ネットワーク 番号	計画対象路線名	ネットワーク 番号	計画対象路線名
1	山手東手城幹線	20	霞御門線
2	北本庄奈良津幹線	21	御門 4 号線
3	東福山駅伊勢丘幹線	22	本庄中草戸幹線
4	千田一文字幹線	23	福山駅旭町線
5	御幸地吹幹線	24	福山駅南本庄線
6	福山駅南手城幹線	25	西町若松線
7	手城沖野上幹線	26	本庄中西町幹線 他2路線
8	沖野上新涯幹線	27	木之庄丸之内線 他1路線
9	福山駅箕沖幹線	28	木之庄北吉津 2 号線
10	水呑三新田幹線 他1路線	29	木之庄 1 号線
11	野上 16 号線 他1路線	30	明王台佐波幹線 他7路線
12	草戸松浜幹線	31	佐波瀬戸幹線 他3路線
13	西町東桜町幹線	32	東福山駅前幹線
14	元町 2 号線 他1路線	33	福山駅前 2 号線
15	本町延広線	34	東深津春日幹線
16	宝町東深津幹線	35	南蔵王南手城幹線
17	福山駅西町線	36	久松台北本庄幹線 他2路線
18	三之丸東桜町 1 号線	37	城見伏見線
19	元町延広 1 号線 他2路線		
合計延長(m)		105,578	

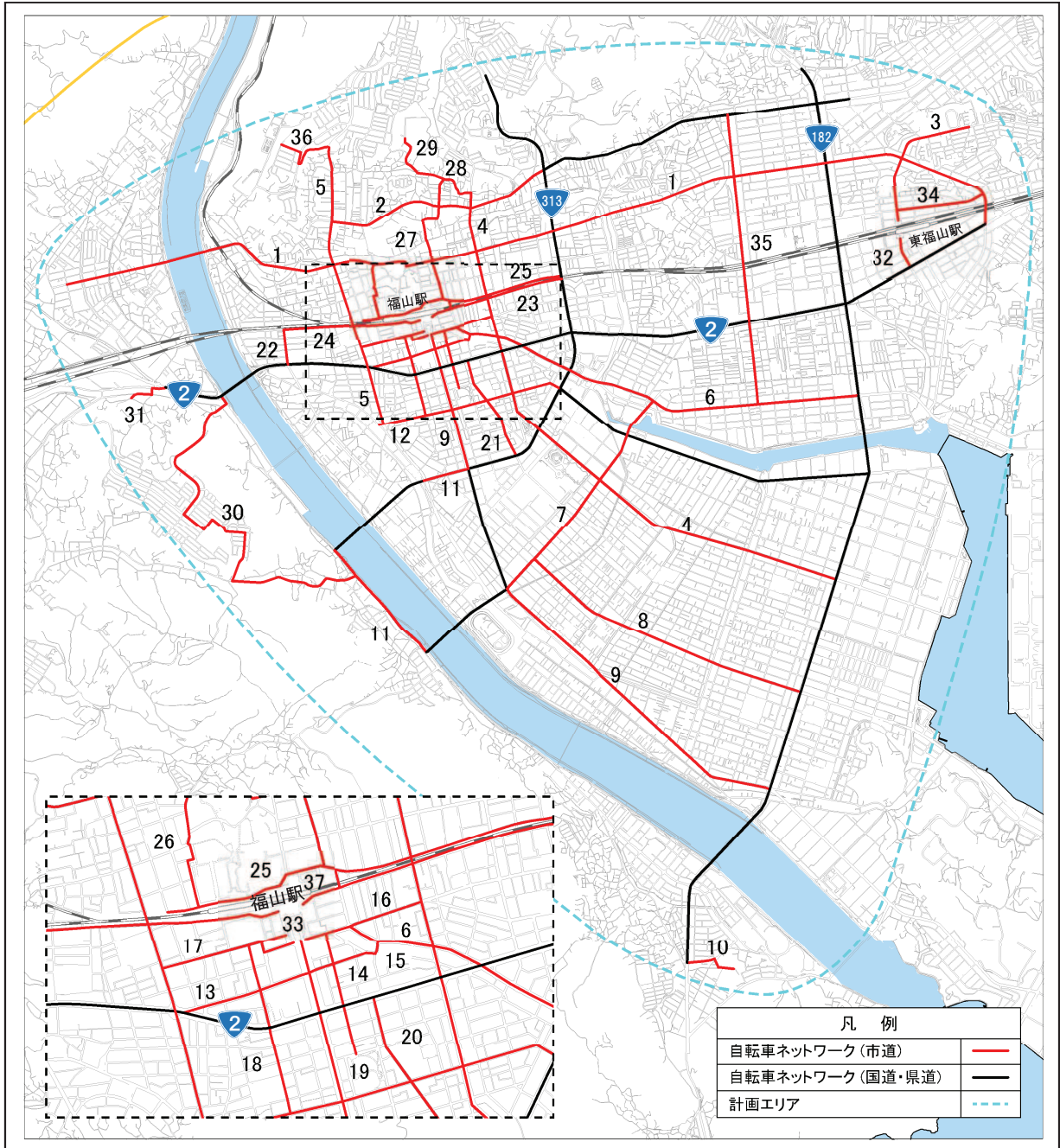


図 3-4 計画対象路線

3-4 整備優先区間の検討

(1) 検討フロー

計画対象路線のうち、既に整備が完了している区間は整備済みとして除き、それ以外について「関連する他事業の有無」，「整備を優先する指標」の項目から総合的に判断し、3つのグループに分類し、整備を優先する区間を設定します。

福山都市圏自転車走行空間整備計画で定められた整備を優先する区間を基本としながら、整備を優先する指標により整備優先区間の検討を行います。

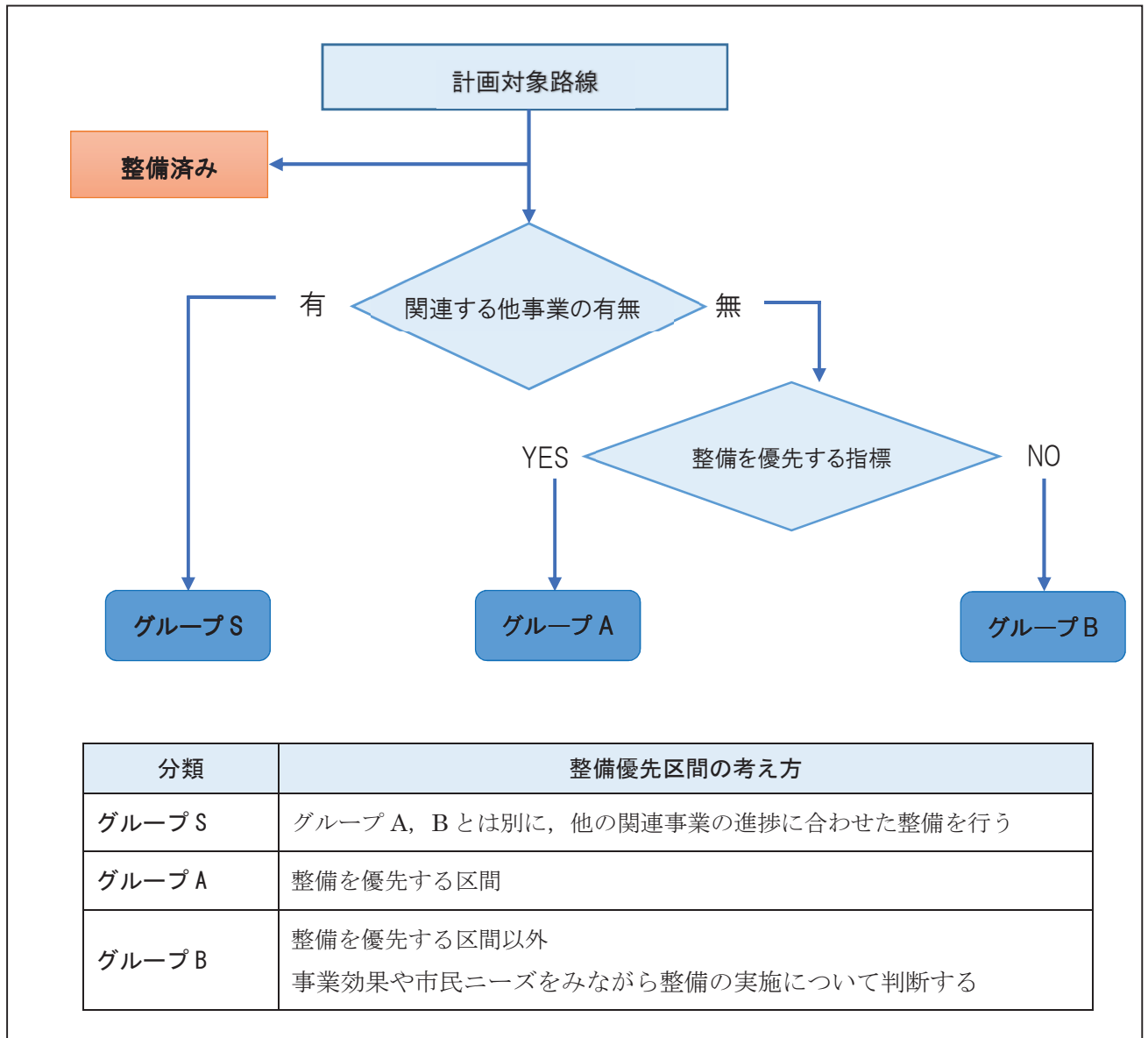


図 3-5 整備優先区間の検討フロー

関連する他事業

- ① 第4章で述べる歩行空間の整備計画に該当する路線
- ② 福山駅前再生ビジョンに関連するエリアに位置する路線

整備を優先する指標

- ① 自転車利用が多い区間
- ② 自転車関連事故が多い区間
- ③ ①, ②に加え, 既往の整備済み区間と連続し, 一定程度の範囲で面的なネットワークが形成される区間
- ④ 予定されている事業(福山市新総合体育館, 県道整備等)に関連させ, 自転車利用の増加が見込まれる区間

(2) 整備優先区間の検討結果

(1) で検討した整備優先度の検討結果を表 3-2 及び図 3-6 に示します。

表 3-2 整備優先区間検討結果一覧

ネットワーク番号	自転車ネットワーク路線名	ネットワーク延長(m)	整備済み(m)	グループ S (m)	グループ A (m)	グループ B (m)
1	山手東手城幹線	16,218	3,604	0	8,994	3,620
2	北本庄奈良津幹線	3,786	0	0	0	3,786
3	東福山駅伊勢丘幹線	2,500	1,420	0	1,080	0
4	千田一文字幹線	9,462	1,732	0	3,470	4,260
5	御幸地吹幹線	4,704	2,030	0	2,674	0
6	福山駅南手城幹線	7,448	1,816	420	1,736	3,476
7	手城沖野上幹線	3,914	0	0	3,914	0
8	沖野上新涯幹線	4,954	0	0	0	4,954
9	福山駅箕沖幹線	7,860	1,712	600	0	5,548
10	水呑三新田幹線 他1路線	828	0	0	0	828
11	野上16号線 他1路線	3,112	0	0	0	3,112
12	草戸松浜幹線	3,020	0	0	3,020	0
13	西町東桜町幹線	1,154	0	1,154	0	0
14	元町2号線 他1路線	566	0	566	0	0
15	本町延広線	102	0	102	0	0
16	宝町東深津幹線	614	0	0	0	614
17	福山駅西町線	1,254	0	1,254	0	0
18	三之丸東桜町1号線	1,346	0	0	0	1,346
19	元町延広1号線 他2路線	958	0	958	0	0
20	霞御門線	1,194	0	0	0	1,194
21	御門4号線	654	0	0	0	654
22	本庄中草戸幹線	602	0	0	602	0
23	福山駅旭町線	2,246	40	344	1,862	0
24	福山駅南本庄線	2,358	0	746	1,612	0
25	西町若松線	3,406	0	1,362	0	2,044
26	本庄中西町幹線 他2路線	962	0	962	0	0
27	木之庄丸之内線 他1路線	2,248	0	628	0	1,620
28	木之庄北吉津2号線	1,000	0	0	0	1,000
29	木之庄1号線	800	0	0	0	800
30	明王台佐波幹線 他7路線	6,878	0	0	0	6,878
31	佐波瀬戸幹線 他3路線	1,004	0	0	0	1,004
32	東福山駅前幹線	470	0	0	470	0
33	福山駅前2号線	310	0	310	0	0
34	東深津春日幹線	1,464	0	0	0	1,464
35	南蔵王南手城幹線	4,760	0	0	3,396	1,364
36	久松台北本庄幹線 他2路線	1,276	0	0	0	1,276
37	城見伏見線	146	0	146	0	0
	合計延長(m)	105,578	12,354	9,552	32,830	50,842

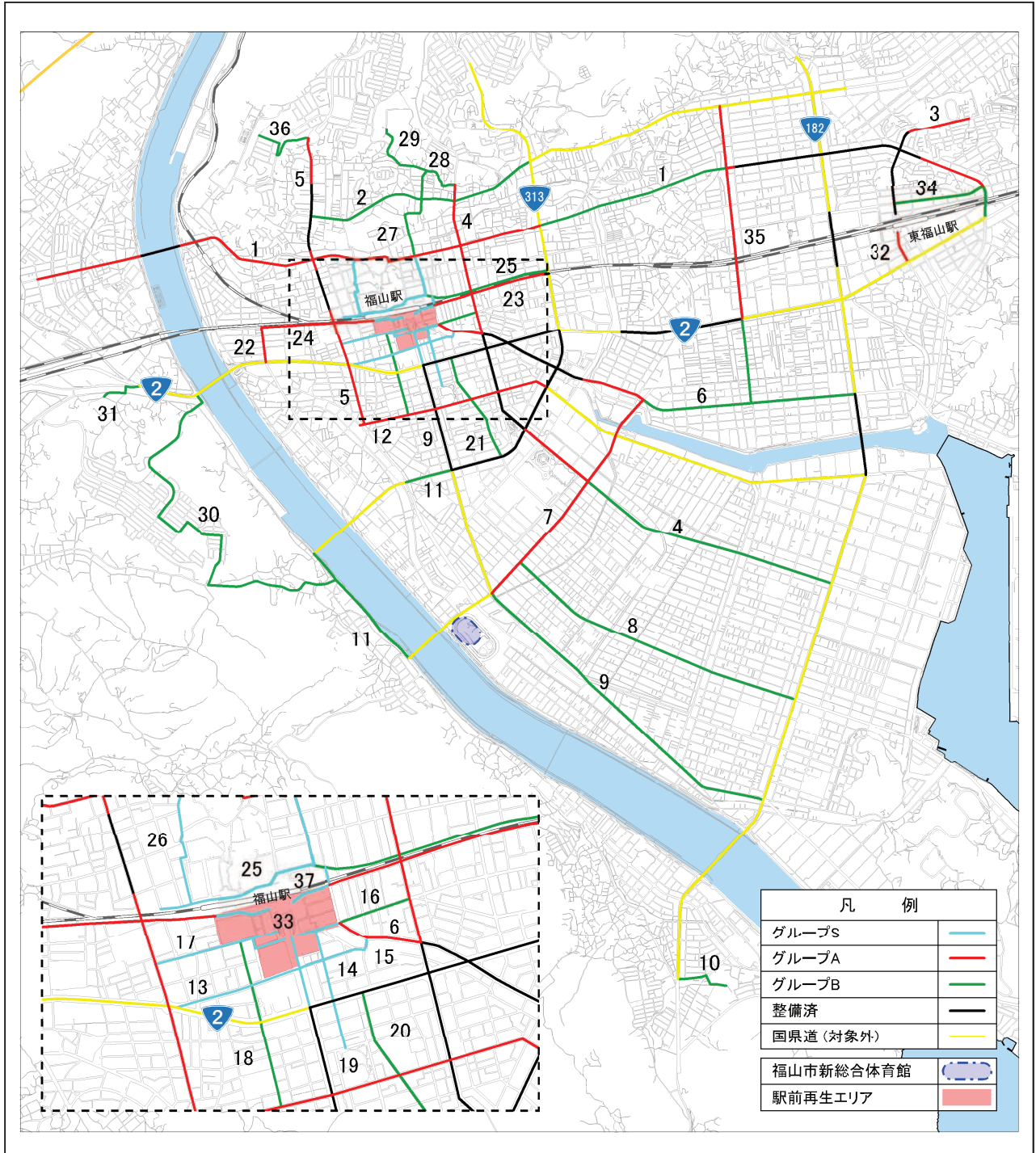


図 3-6 計画対象路線の整備優先区間

3-5 整備手法の考え方

(1) 整備手法

自転車は車両であるという原則を踏まえ車道を通行させる基本的な整備手法と、車道は狭いが歩道幅員が十分にあり交通規制や利用実態等から歩道を通行させる特例的な整備手法に分類します。

1) 基本的な整備手法

- ① 自転車道：自転車と自動車を構造的に分離する



※福山市道では採用予定なし

- ② 自転車専用通行帯：車道において自転車と自動車を視覚的に分離する
(自転車レーン)



- ③ 車道混在：車道において自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内
(自転車通行ゾーン)で混在することを矢羽根型路面表示やピクトグラム(図記号)により注意喚起する



2) 特例的な整備手法

- ① 自転車通行位置の明示: 歩道において歩行者と自転車を視覚的に分離する



- ② 自転車啓発帯: 歩道において自転車の通行位置を啓発する



(2) 整備手法の決定方法

自転車通行空間整備にあたっては、交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）や道路状況（道路横断面構成）が変化する箇所を踏まえて適切な区間設定を行い、区間毎に整備手法を決定します。

3-6 整備の目標

本計画期間内における整備目標は次のとおり設定します。

(1) 整備延長

整備目標は、グループAの整備率を100%とします。これにより、面的な自転車ネットワーク路線を構築し、自転車利用の増進を図ります。

ネットワーク 番号	自転車ネットワーク路線名	ネットワーク 延長(m)	グループ A (m)
1	山手東手城幹線	16,218	8,994
3	東福山駅伊勢丘幹線	2,500	1,080
4	千田一文字幹線	9,462	3,470
5	御幸地吹幹線	4,704	2,674
6	福山駅南手城幹線	7,448	1,736
7	手城沖野上幹線	3,914	3,914
12	草戸松浜幹線	3,020	3,020
22	本庄中草戸幹線	602	602
23	福山駅旭町線	2,246	1,862
24	福山駅南本庄線	2,358	1,612
32	東福山駅前幹線	470	470
35	南蔵王南手城幹線	4,760	3,396
	合計延長 (m)	57,702	32,830

(2) 事故件数

自転車交通量や自転車関連事故が多い区間を優先的に整備することにより、自転車利用に関する交通ルールの遵守意識の向上を図ります。そのことにより、計画エリア内における自転車関連事故件数を2017年（平成29年）と比較して2割減少させます。

	事故件数
2017年(平成29年)	213
10年後	170

資料：事故発生件数（広島県警調べ）

(3) 利用者の満足度

自転車利用が比較的多く、事故に遭う割合も高い高校生を対象としたアンケート調査を実施し、自転車通行のしやすさなど利用満足度を向上させます（基準は2017年（平成29年）の調査結果とします）。

なお、利用満足度は、アンケート調査において、自転車で車道の左側を通行し、かつ、自転車通行空間を整備することで車道を走りやすくなったと回答した人の割合とします。

	利用満足度
2017年(平成29年)	26%
10年後	60%

第4章 歩行空間の整備計画

4-1 現状と課題

(1) これまでの背景

少子化・高齢化により人口減少社会となった我が国では、高齢者や障がい者なども含めた、あらゆる人たちが社会活動に参加し、自己実現するための施策が求められています。

1994年（平成6年）に、不特定多数の人たちや、主に高齢者や身体障がい者などが利用する建築物のバリアフリー化を進めるため「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（以下「ハートビル法」という。）が制定され、2000年（平成12年）には、鉄道駅や鉄道車両・バスなどの公共交通機関と、鉄道駅やバスターミナルなどの旅客施設周辺の歩行空間のバリアフリー化を進めるための「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（以下「交通バリアフリー法」という。）が制定されました。

さらに国土交通省では、2005年（平成17年）に、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた国土交通行政を推進するためバリアフリー施策の指針となる「ユニバーサルデザイン政策大綱」がとりまとめられました。その施策の一つである「一体的・総合的なバリアフリー施策の推進」のためには、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度の構築が必要という判断が下され、これらを統合・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」（以下「バリアフリー新法」という。）が2006年（平成18年）に施行されました。

このほかにも、全ての国民が、障がいの有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会の実現に向け、障がいを理由とする差別の解消を推進することを目的として、2013年（平成25年）に「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」が制定されました。

(2) 福山市のバリアフリー化の取組

このような背景の中、本市は「JR 福山駅周辺地区」「JR 松永駅及び JR 東福山駅周辺地区」「JR 大門駅周辺地区」において、バリアフリー基本構想を策定して道路空間のバリアフリー化を推進してきました。しかし、バリアフリー化の整備ができていない箇所や、これまで整備が行われた路線においても局部的に歩道と車道の段差が大きい箇所や急な勾配がある箇所など部分的に使いづらい状況も見受けられます。

今後、バリアフリー化の整備の水準をさらに向上させるために、バリアフリー化の整備を実施したあとも、改善が必要な箇所については整備を行い、より多くの人々が使いやすい歩行空間の創出をめざします。

また、現在の社会情勢から、高齢者・障がい者をはじめとする市民が公共交通により医療・福祉施設、商業施設などの生活利便施設へアクセスできるまちづくりが求められている中、本市では、2017年（平成29年）3月に「福山市立地適正化計画基本方針」を策定し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりに向け動き出しました。身近な移動手段である鉄道やバスなどの利便性の向上や、「公共交通によるネットワーク」の連携による「コンパクトなまちづくり」の実現に向け、交通結節点である主要駅周辺のバリアフリー化を進めていく必要があります。

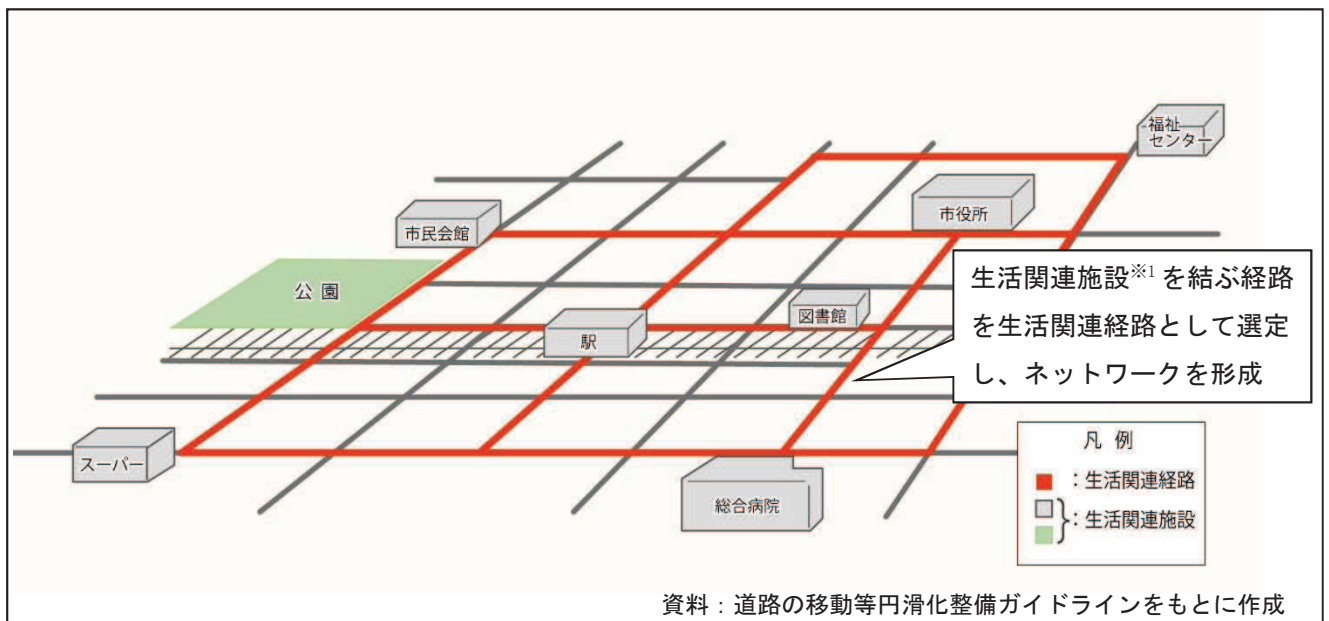


図 4-1 バリアフリー化によるコンパクトなまちづくりのイメージ

※1 生活関連施設：日常生活・社会生活において利用する旅客施設，官公庁施設，福祉施設その他の施設のうちバリアフリー基本構想で定めた施設。

4-2 整備方針

歩行空間の整備方針としては、本計画の基本方針である「暮らしを支えるみちづくり」を推進するため、バリアフリー基本構想に定める生活関連経路において、歩行空間のバリアフリー化の整備を行うこととします。

本市で取り組むバリアフリー化基準は、歩道の設置ができる路線、できない路線についてそれぞれ表4-1のとおり設定します。

なお、本市ではこれまで、バリアフリー基本構想に定める生活関連経路以外にも様々な歩行空間の整備に取り組んでおり、計画対象路線以外の歩行空間の整備については、沿道土地利用の状況や地域の要望などに応じて、第5章 地域道路の整備計画で対応します。

表4-1 歩行空間のバリアフリー化基準

歩道の設置ができる路線（歩道がある路線）	
歩道の有効幅員	2m以上確保する
歩道の縦断勾配	5%以下（やむをえない場合は8%以下）
歩道の横断勾配	1%以下（やむをえない場合は2%以下）
横断歩道などの接続部の段差	車道と歩道の段差2cm以下
視覚障がい者誘導ブロック	横断歩道接続部，巻き込み部，バス乗降場への設置
歩道の設置ができない路線	
歩行空間の確保	簡易分離，側溝の蓋がけ，幅員構成の見直し（路肩の拡幅），路肩のカラー化などの対応※

※歩道の設置ができない路線への視覚障がい者誘導ブロックの設置については、周辺の土地利用や交通の状況に応じて関係機関と協議のうえ、検討します。

参考資料

福山市の歩行空間整備

(1) 歩道のバリアフリー化

既存の歩道において、適切な幅員の確保及び段差や急な勾配の解消により、歩道のバリアフリー化を行います。



施工前



施工後

(2) 歩道の新設

道路幅が狭く、歩行者の通行スペースがない道路を、歩道を設けることで車と歩行者を分離し、歩行者の安全を確保し車もスムーズに通行することができます。



施工前



施工後



施工前



施工後

(3) 簡易分離

歩道の設置が困難な場合は、現況幅員の中で歩行空間を明確にするため、路肩に区画線やラバーポールなどを設置し、車と歩行者を分離することで歩行者の安全性の向上を図ります。



(4) 路肩のカラー化

歩道のない狭い道路では、路肩をカラー化することで、歩行空間を明確にし、歩行者の安全性の向上を図ります。



施工前



施工後

4-3 計画対象路線

計画対象路線は、現在バリアフリー基本構想を策定している地区（「JR 福山駅周辺地区」，「JR 松永駅周辺地区」，「JR 東福山駅周辺地区」，「JR 大門駅周辺地区」）の生活関連経路とします。

表 4-2 及び図 4-2～図 4-5 に計画対象路線を示します。

なお、今後新たにバリアフリー基本構想が策定されれば、その内容に応じて、計画対象路線の見直しを行います。

表4-2 計画対象路線一覧表

○JR 福山駅周辺地区

番号	市道名
1	本庄中西町幹線
2	西町 16 号線
3	西町 15 号線
4	西町若松線
5	丸之内 2 号線
6	丸之内 3 号線
7	木之庄丸之内線
8	丸之内東町線
9	福山駅西町線
10	福山駅前 2 号線
11	西町東桜町幹線
12	福山駅箕沖幹線
13	福山駅南手城幹線
14	元町延広 1 号線
15	霞 1 号線

○JR 松永駅周辺地区

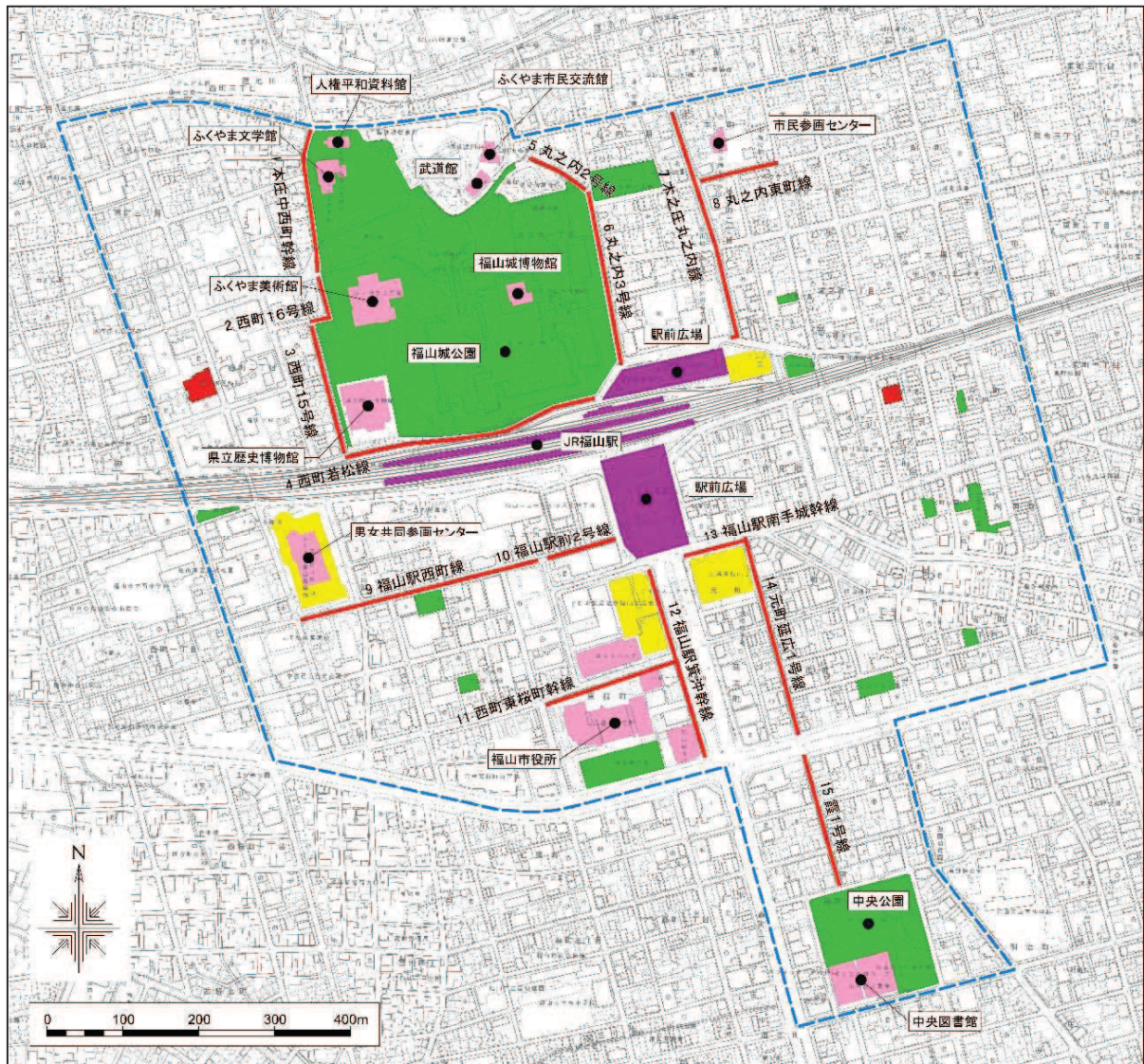
番号	市道名
1	松永駅今津幹線
2	松永 21 号線
3	松永駅前線
4	松永駅柳津幹線
5	松永 19 号線
6	松永 20 号線

○JR 東福山駅周辺地区

番号	市道名
1	東福山駅伊勢丘幹線
2	東福山駅前幹線
3	明神引野線
4	引野 88 号線

○JR 大門駅周辺地区

番号	市道名
1	大門 1 号幹線

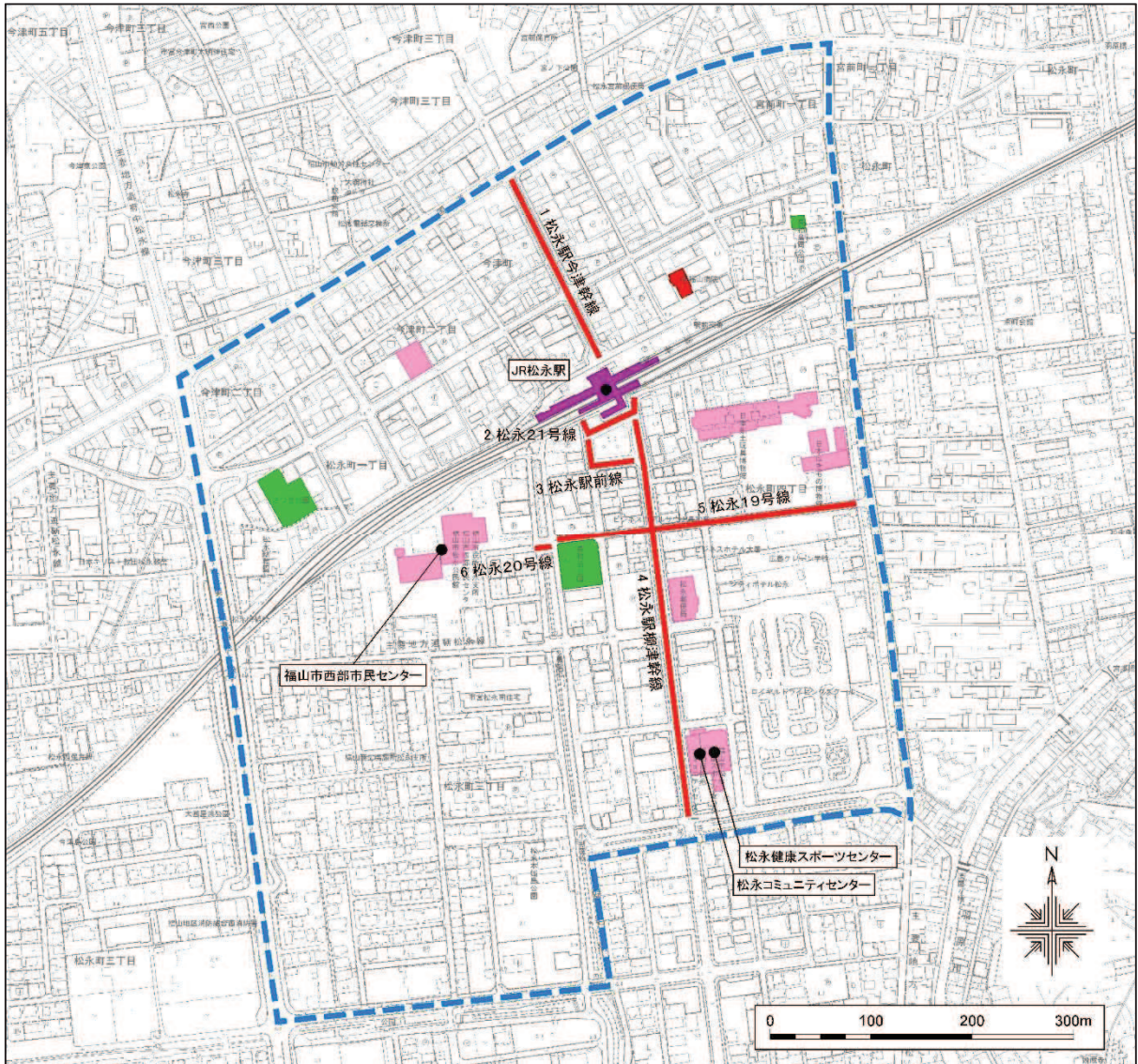


凡 例	
重点整備地区	
生活関連経路	
生活関連施設 ^{※1}	
重点整備地区及び周辺の主要な施設	
旅客施設(鉄道、バスターミナル)	
医療施設	
商業施設	
公共公益施設	
教育施設	
公園・緑地	

図 4-2 JR 福山駅周辺地区における計画対象路線

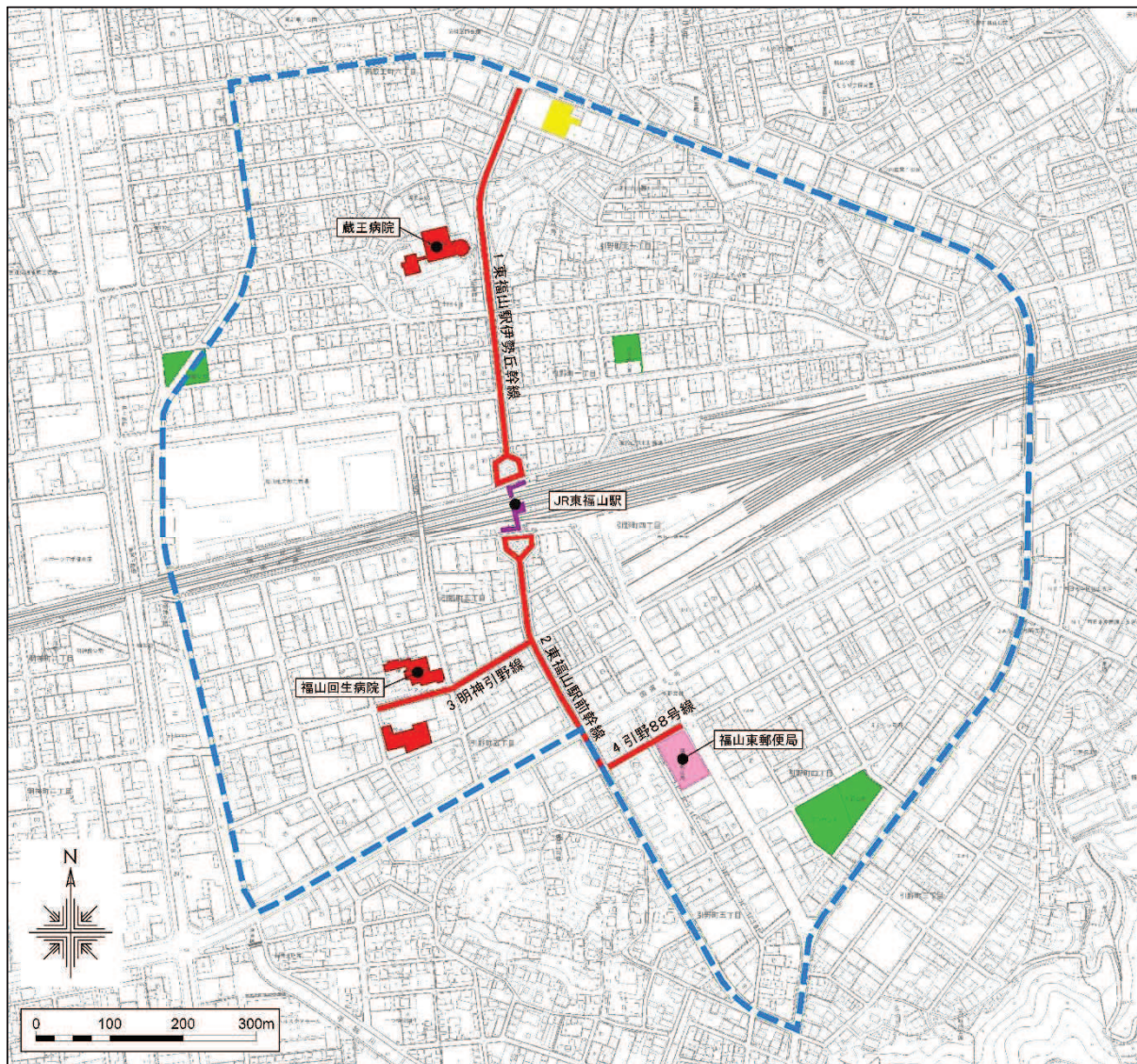
「JR 福山駅周辺地区」においては、2018 年（平成 30 年）3 月に策定した「福山駅前再生ビジョン」を具体的に進めていくため、2019 年度（平成 31 年度）末に「福山駅前に係るデザイン計画」を策定予定であり、これに基づき取り組めます。

※1 生活関連経路、生活関連施設：生活関連経路、生活関連施設という定義はバリアフリー新法でできたものであり、交通バリアフリー法に基づき作成した JR 福山駅周辺地区交通バリアフリー基本構想では、生活関連経路は特定経路、生活関連施設は主要施設として定義されている。



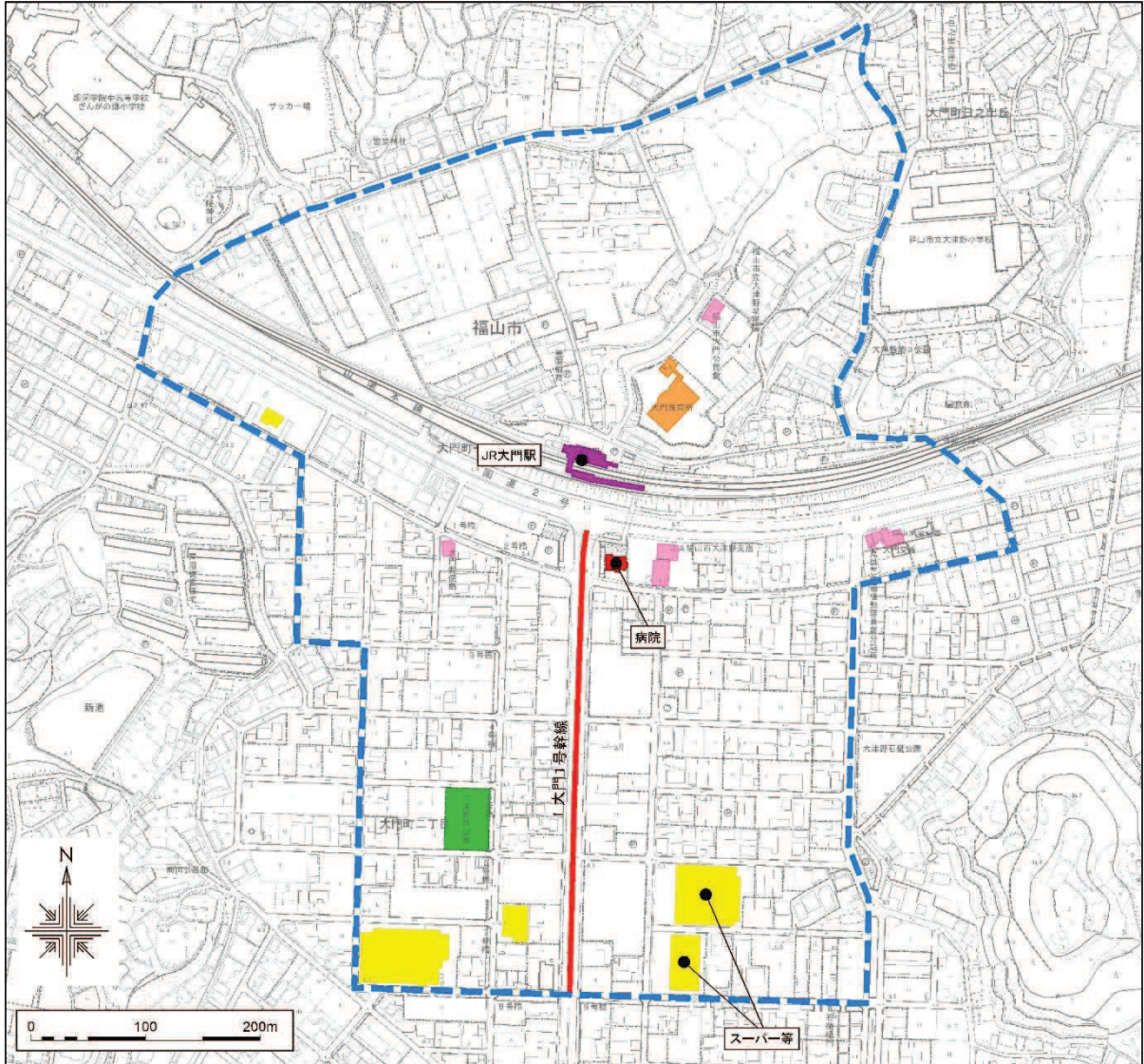
凡 例	
重点整備地区	
生活関連経路	
生活関連施設	
重点整備地区及び周辺の主要な施設	
旅客施設（鉄道、バスターミナル）	
医療施設	
商業施設	
公共公益施設	
教育施設	
公園・緑地	

図 4-3 JR 松永駅周辺地区における計画対象路線



凡 例	
重点整備地区	
生活関連経路	
生活関連施設	
重点整備地区及び周辺の主要な施設	
旅客施設 (鉄道, ハスターナル)	
医療施設	
商業施設	
公共公益施設	
教育施設	
公園・緑地	

図 4-4 JR 東福山駅周辺地区における計画対象路線



凡例	
重点整備地区	
生活関連経路	
生活関連施設	
重点整備地区及び周辺の主要な施設	
旅客施設(鉄道、バスターミナル)	
医療施設	
商業施設	
公共公益施設	
教育施設	
公園・緑地	

図 4-5 JR 大門駅周辺地区における計画対象路線

4-4 整備手法の検討

(1) 検討フロー

計画対象路線のうちバリアフリー化基準を満足している路線は整備済みとし、それ以外について整備手法を検討します。「関連する他事業の有無」，「歩道の設置が可能か（既に歩道があるか）」などの項目から，3つのグループに分類し，整備手法について整理します。

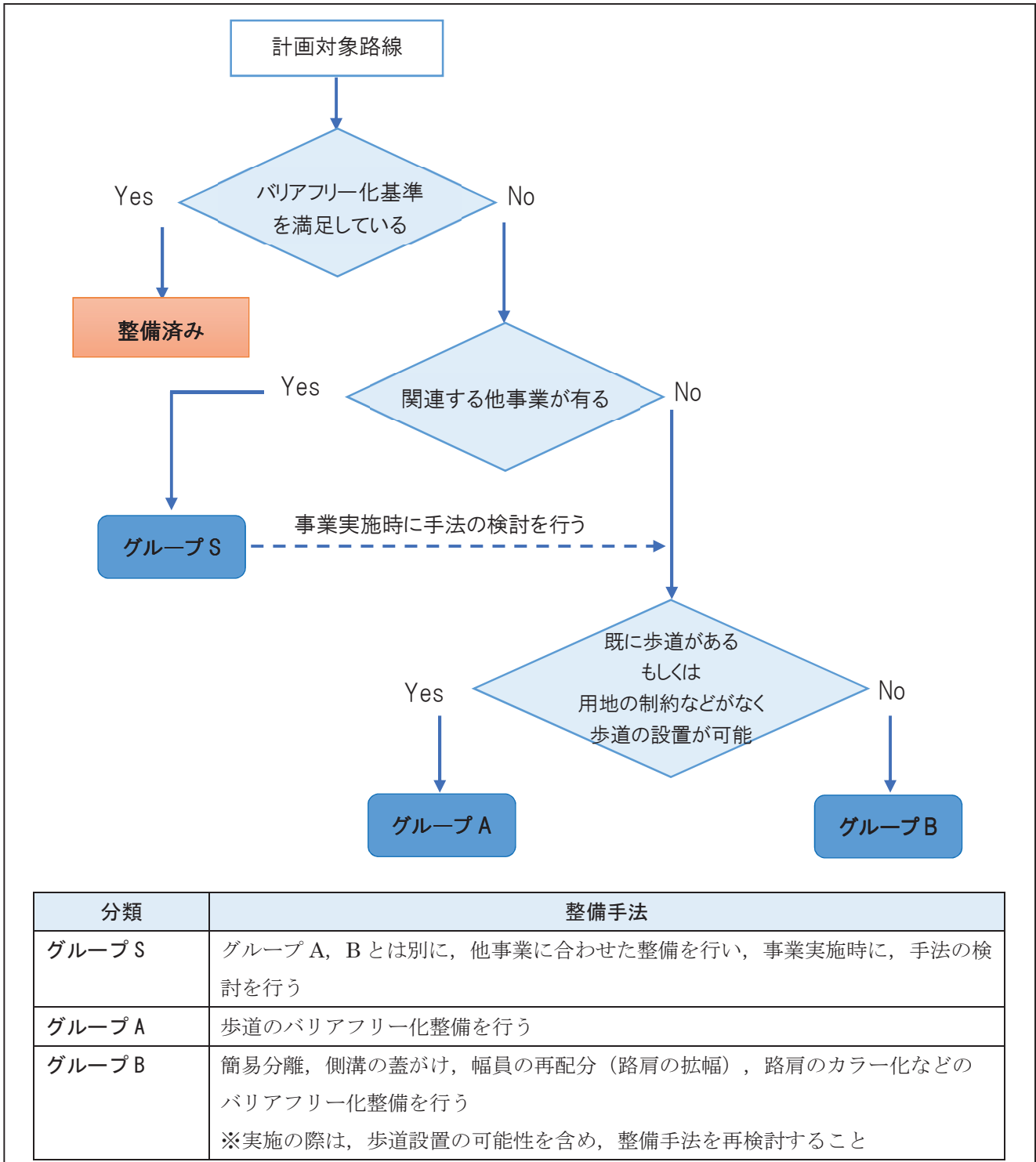


図 4-6 整備手法の検討フロー

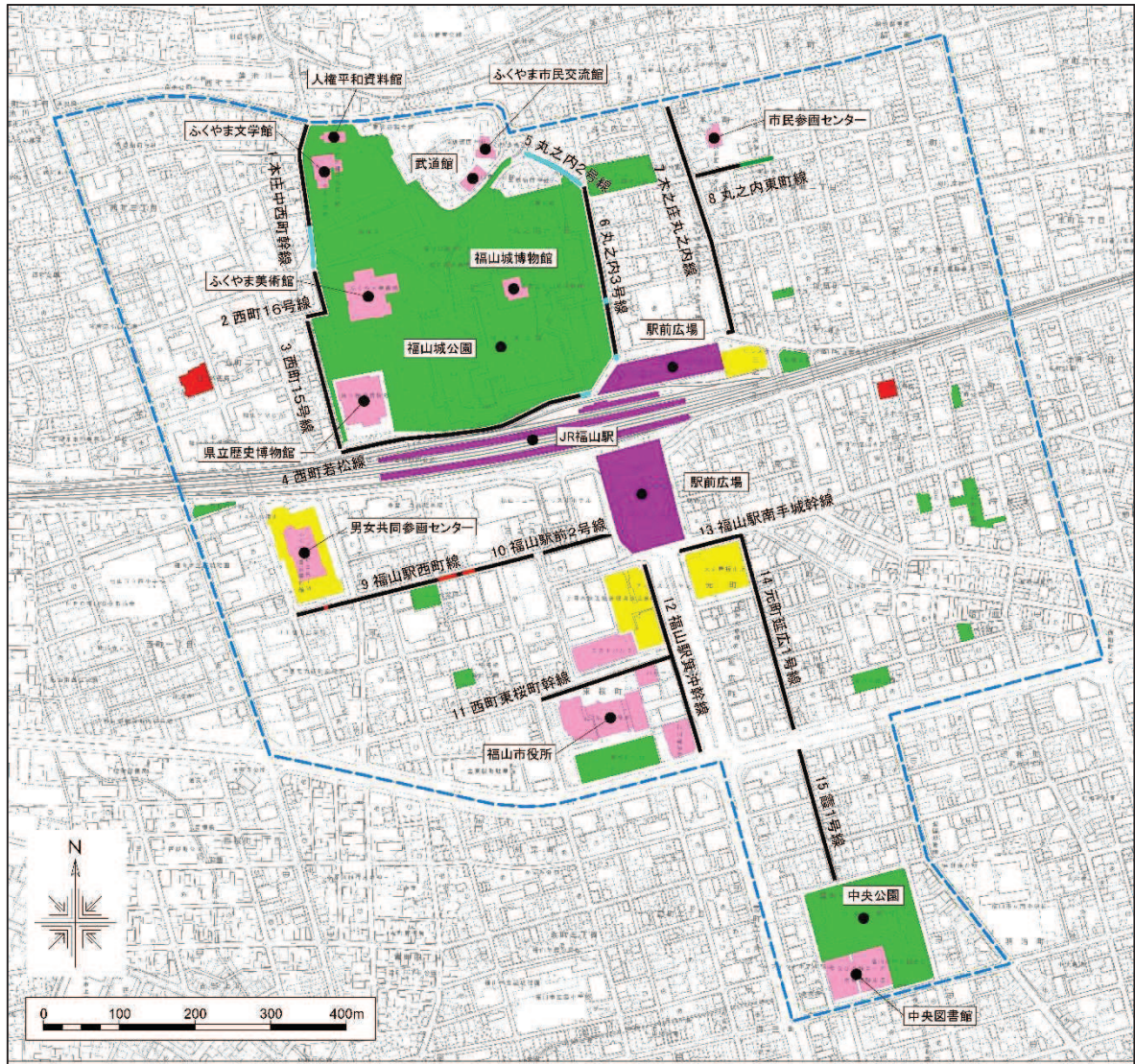
(2) 検討結果

整備手法の検討結果は、表 4-3 及び図 4-7～図 4-10 のとおりです。

なお、グループ S・A・B に分類された路線には、バリアフリー化整備を全く実施していない路線のほか、これまでバリアフリー化整備に取り組んでいるものの、部分的にバリアフリー化基準を満足していない路線も含まれています。

表 4-3 計画対象路線の整備手法

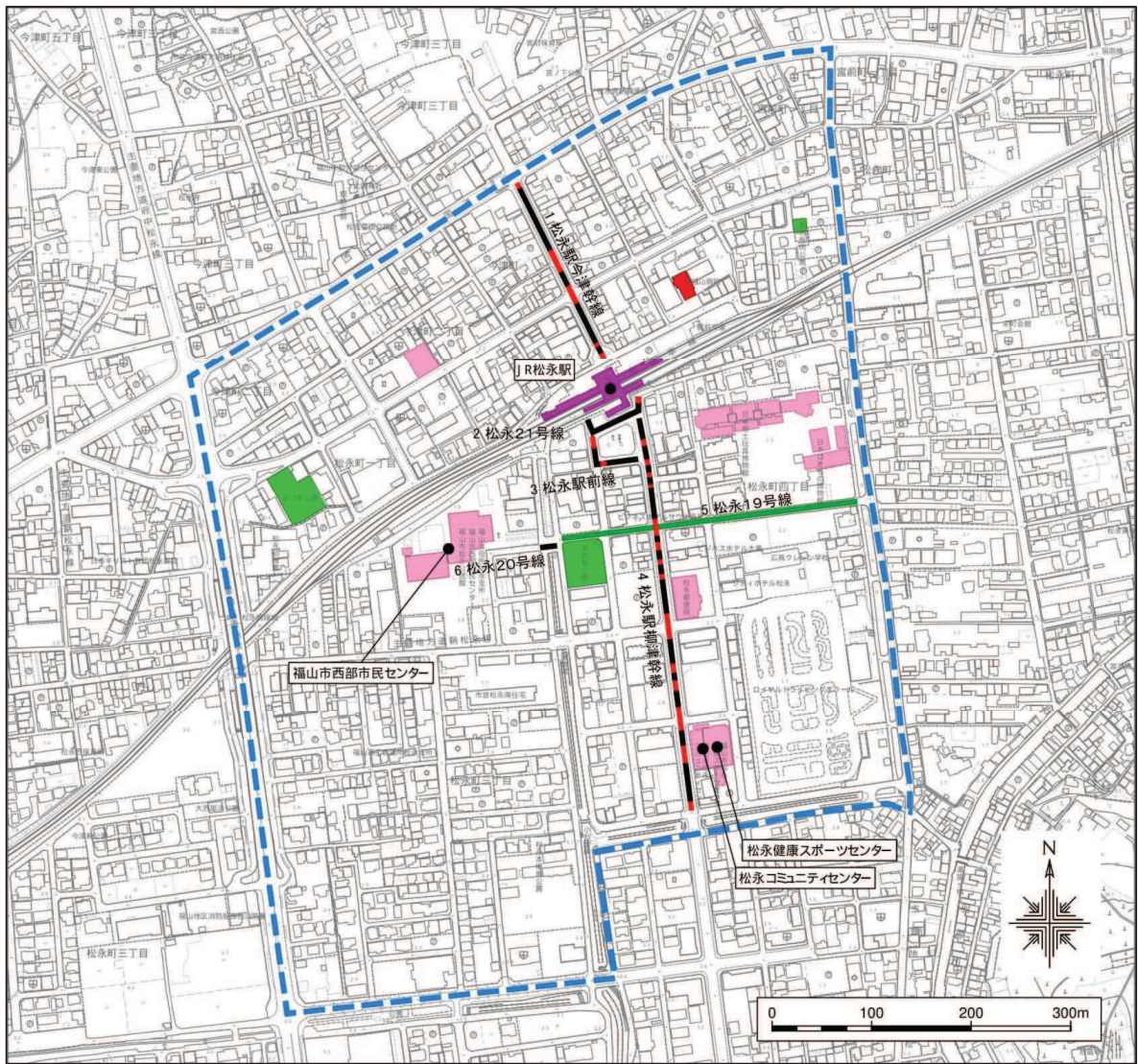
	整備済み	グループ S	グループ A	グループ B
福山駅 周辺地区	西町 16 号線 西町 15 号線 木之庄丸之内線 福山駅前 2 号線 西町東桜町幹線 福山駅箕沖幹線 福山駅南手城幹線 元町延広 1 号線 霞 1 号線	本庄中西町幹線 西町若松線 丸之内 2 号線 丸之内 3 号線	福山駅西町線	丸之内東町線
松永駅 周辺地区	松永 20 号線		松永駅今津幹線 松永 21 号線 松永駅前線 松永駅柳津幹線	松永 19 号線
東福山駅 周辺地区			東福山駅伊勢丘幹線 東福山駅前幹線	明神引野線 引野 88 号線
大門駅 周辺地区			大門 1 号幹線	
備 考		福山城周辺道路整備事業		



凡例	
重点整備地区	
グループ	
グループA	
グループB	
整備済	
生活関連施設	
重点整備地区及び周辺の主要な施設	
旅客施設(鉄道,ハスターミナル)	
医療施設	
商業施設	
公共公益施設	
教育施設	
公園 緑地	

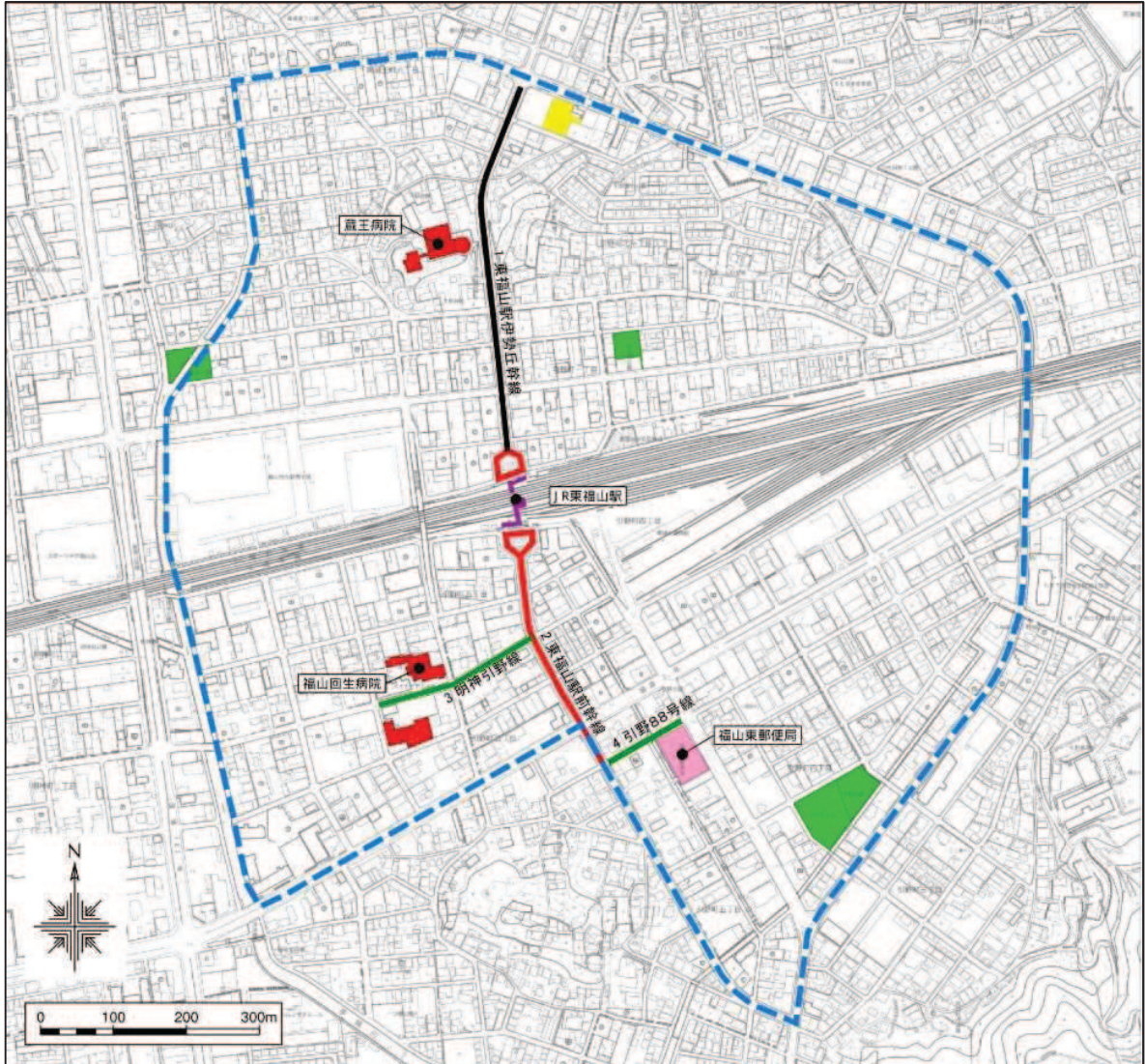
図 4-7 整備手法の検討結果 (JR 福山駅周辺地区)

「JR 福山駅周辺地区」においては、2018 年（平成 30 年）3 月に策定した「福山駅前再生ビジョン」を具体的に進めていくため、2019 年度（平成 31 年度）末に「福山駅前に係るデザイン計画」を策定予定であり、これに基づき取り組みます。



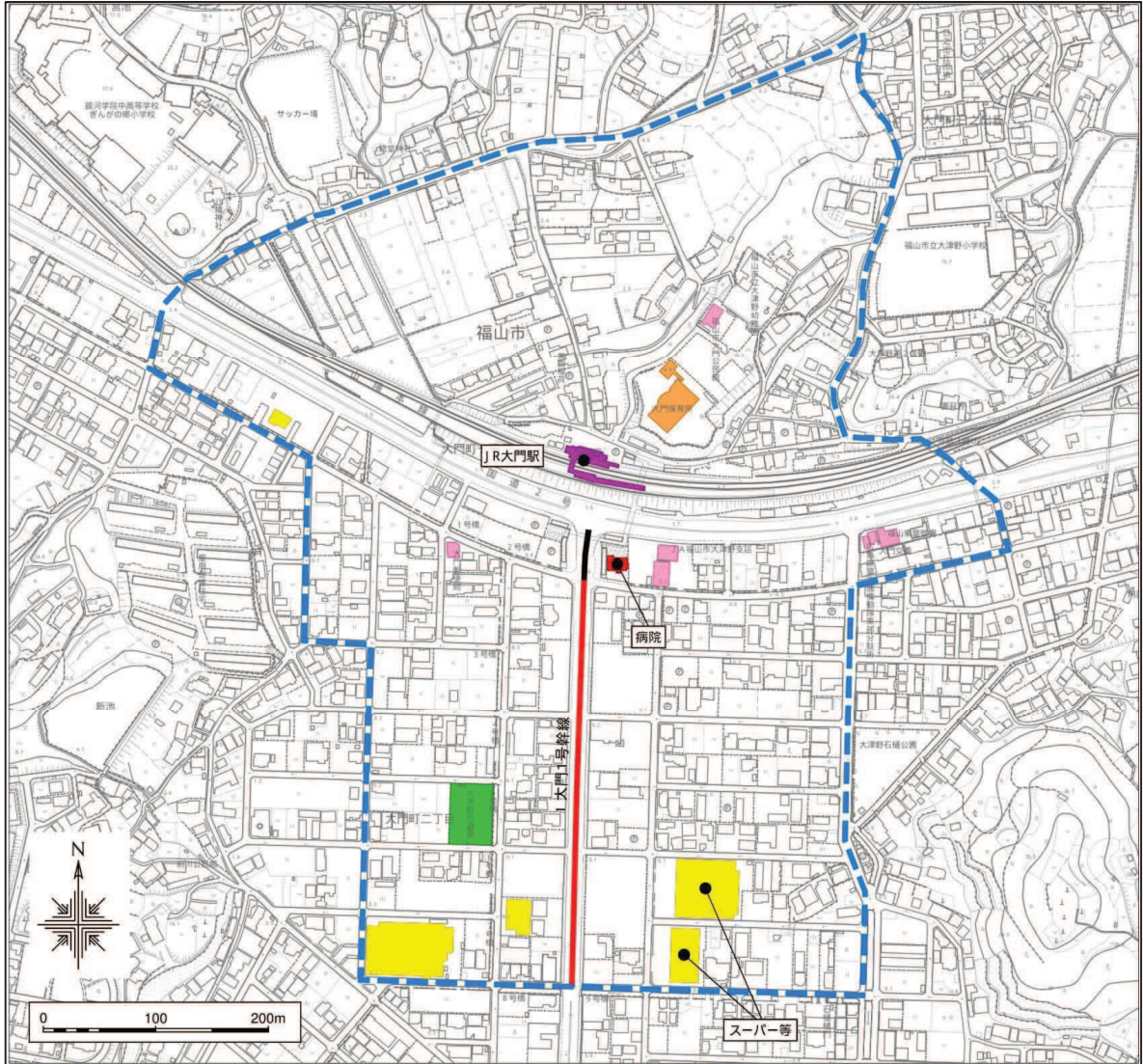
凡 例	
重点整備地区	
グループ	
グループA	
グループB	
整備済	
生活関連施設	
重点整備地区及び周辺の主要な施設	
旅客施設 (鉄道, ハスターミナル)	
医療施設	
商業施設	
公共公益施設	
教育施設	
公園 緑地	

図 4-8 整備手法の検討結果 (JR 松永駅周辺地区)



凡 例	
重点整備地区	
グループ	
グループA	
グループB	
整備済	
生活関連施設	
重点整備地区及び周辺の主要な施設	
旅客施設 (鉄道, ハスカーミル)	
医療施設	
商業施設	
公共公益施設	
教育施設	
公園 緑地	

図 4-9 整備手法の検討結果 (JR 東福山駅周辺地区)



凡 例	
重点整備地区	
グループS	
グループA	
グループB	
整備済	
生活関連施設	
重点整備地区及び周辺の主要な施設	
旅客施設 (鉄道, ハスカーミル)	
医療施設	
商業施設	
公共公益施設	
教育施設	
公園 緑地	

図 4-10 整備手法の検討結果 (JR 大門駅周辺地区)

4-5 整備の目標

計画対象路線のバリアフリー化率を本計画期間内に 100%とすることを目標とします。

なお、計画対象路線の整備状況は表 4-4 のとおりです。これまでバリアフリー化整備に取り組んでいるが、部分的にバリアフリー化基準を満足していない路線については、基準を満足する部分を整備済み、満足していない部分を未整備とします。

$$\text{バリアフリー化率〔\%〕} = \frac{\text{バリアフリー化 整備済み延長}}{\text{計画対象路線延長}} \times 100$$

表4-4 計画対象路線の整備状況

(2018年(平成30年) 3月現在)

計画対象路線延長	福山駅	松永駅	東福山駅	大門駅	全 体
整備済み延長	2,790m	545m	505m	45m	3,885m
未整備延長	300m	520m	695m	360m	1,875m
グループS	210m				210m
グループA	50m	230m	350m	360m	990m
グループB	40m	290m	345m		675m
合計	3,090m	1,065m	1,200m	405m	5,760m

	福山駅	松永駅	東福山駅	大門駅	全 体
バリアフリー化率	90.3%	51.2%	42.1%	11.1%	67.4%

第5章 地域道路の整備計画

5-1 現状と課題

現在、本市が行う道路整備事業は、市が重要と判断し政策的に行う整備事業と、地元からの要望により地域と連携して行う整備事業に大別されます。

政策的に行う整備事業には、都市計画道路や自転車通行空間、歩行空間の整備のほか、合併建設計画による整備、高速道路のスマート IC^{*1}設置に伴うアクセス道路の整備や福山市新総合体育館等に関わる道路の整備など、関連事業と連携した整備などがあります。

一方、要望により地域と連携して行う整備事業は、自動車・自転車・歩行者が多様に利用する市民生活に密着した道路（以下「生活道路」という。）に対して、修繕や新設・拡幅、安全施設設置などの改良を行う整備があります。

しかしながら、これらの事業を行うには大きな事業費がかかることや、用地協力などの協議が必要であること、要望件数が数多くあることなどの理由により、全ての要望に対応することが出来ていないのが現状です。

このため、限られた財源の中で、地域の実情を考慮しつつ、効率的・効果的な整備を実施することが求められています。

5-2 整備方針

5-1 現状と課題に対応していくため、道路整備の基本方針を踏まえ、次の3点を整備方針とし、事業効果の高い路線を選択して整備を行います。

(1) 市民生活に必要な道路機能向上に資する道路整備

本市が発展し、市民生活に密着した道路にするため、渋滞の緩和や、利便性や快適性の向上が図られる道路整備に努めます。

(2) 市民が安心安全に生活するための安全確保と防災機能向上に資する道路整備

通学路や歩行者の安全確保など安心安全を求める市民ニーズや自然災害の発生に対応できる道路整備に努めます。

(3) 持続可能な維持管理が続けられる道路整備

限られた財源の中で計画的で効率的な道路整備が続けられるよう、求められる機能を把握し、最小限の投資で最大限の効果が得られ、完成後にはメンテナンスが極力抑えられる構造にした道路整備に努めます。

^{*1} スマート IC：高速道路の本線やサービスエリア（SA）、パーキングエリア（PA）、バスストップ（BS）から乗り降りができるように設置されているインターチェンジであり、通行可能な車両をETC搭載車両に限定しているインターチェンジのこと

5-3 計画対象路線

計画対象路線は、1-5 整備計画の種別に示したように「都市計画道路の整備計画」，「自転車通行空間の整備計画」，「歩行空間の整備計画」の計画対象路線以外の市道又は市道認定予定の路線を対象とします。

5-4 整備事業の分類

地域道路の整備は、整備の性質や規模、重要度、他事業との関連性、地域の実情やニーズなどにより整備の目的や整備期間などが異なるため、地域道路の整備方針に基づき、地域道路の整備を次のように分類します。各整備事業と整備方針との関係は表 5-1 のとおりです。

(1) 重点道路整備事業

【事業の性質】本市が重要と判断して行う道路整備

【事業の目的】次のいずれかに関する道路整備を行う

- ①地域の交通アクセス向上のための整備
- ②渋滞対策のための整備
- ③まちづくりのための整備

【事業の例】幕山台大門幹線，合併建設計画など

(2) 関連道路整備事業

【事業の性質】関連する他事業と連携を図って行う道路整備

【事業の目的】関連する他事業の効果発現や相乗効果を図る

【事業の例】スマート IC，福山市新総合体育館等整備に係る基盤整備など

(3) 生活道路整備事業

【事業の性質】地域からの要望により行う道路整備

【事業の目的】要望に応え，利便性の向上や快適性の向上などを図る

【事業の例】路線を交差点～交差点まで改良，路線の一部を局所的に改良，待避所設置，歩行空間の整備計画エリア外の歩道整備など

(4) 交通安全整備事業

【事業の性質】地域と連携して行う道路整備

【事業の目的】市民が安心・安全に生活できる環境を創出する

【事業の例】通学路整備事業，道路転落事故防止事業など

表5-1 整備事業と整備方針との関係性

整備事業	整備方針		
	(1) 市民生活に必要な道路機能向上に資する道路整備	(2) 市民が安心安全に生活するための安全確保と防災機能向上に資する道路整備	(3) 持続可能な維持管理が続けられる道路整備
重点道路整備事業	○	○	○
関連道路整備事業	○	○	○
生活道路整備事業		○	○
交通安全整備事業		○	○

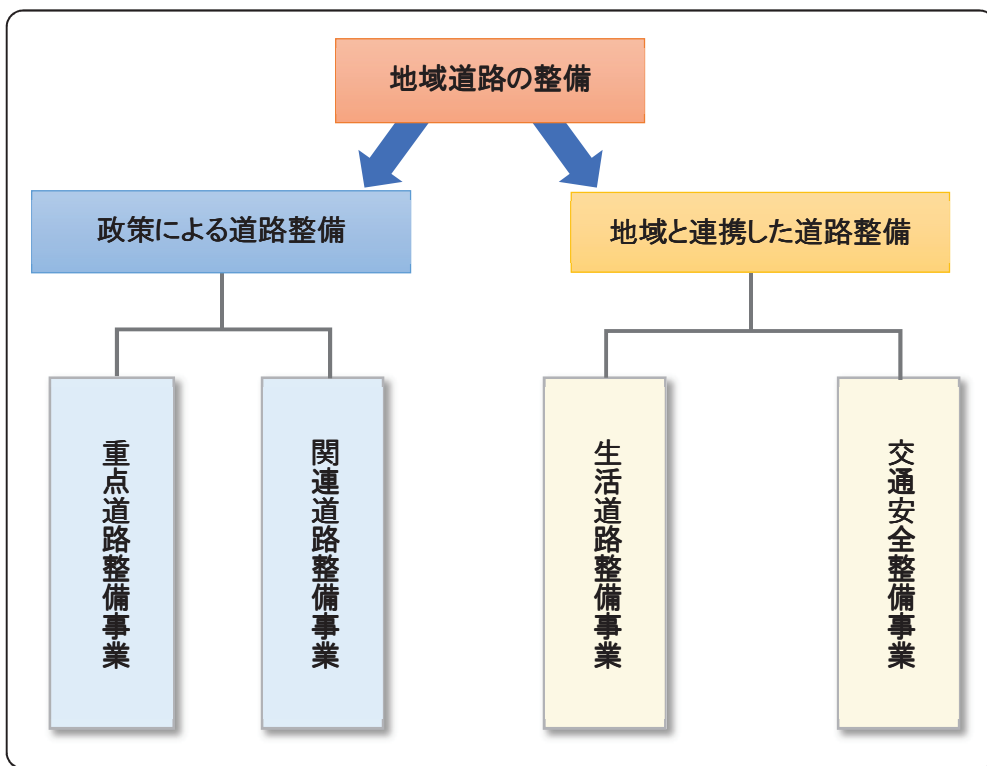


図5-1 地域道路の整備事業の分類

5-5 事業実施の考え方

地域道路の整備事業ごとに性質や目的などが異なるため、事業実施の考え方は次のとおりとします。

(1) 重点道路整備事業

本市が重要と判断した整備事業であり、効果的・効率的な事業期間を定め、優先的に事業実施します。

(2) 関連道路整備事業

関連する他事業の効果発現や相乗効果を図るために必要な整備事業であり、他事業の進捗に合わせて優先的に事業実施します。

(3) 生活道路整備事業

地域からの要望により行う整備事業であり、市道の整備基準や用地補償基準に基づくことなどが条件となります。生活道路整備事業は要望の内容や地域の実情などが様々であるため、(仮称)生活道路整備事業連絡調整会議により事業実施の検討を行います。事業実施までのフローを図5-2に示します。

(仮称)生活道路整備事業連絡調整会議を行うにあたり、事業実施しようとする路線の「要望概要」・「必須項目」・「道路の現状」・「整備効果」・「事業推進」について、【生活道路整備事業チェックリスト】を作成します。このチェックリストにより要望内容等を把握し、重点道路整備事業や関連道路整備事業の実施状況を踏まえながら事業実施の検討を行います。

また、生活道路整備事業チェックリストは、社会状況の変動が考えられることから、適宜見直しを行っていきます。

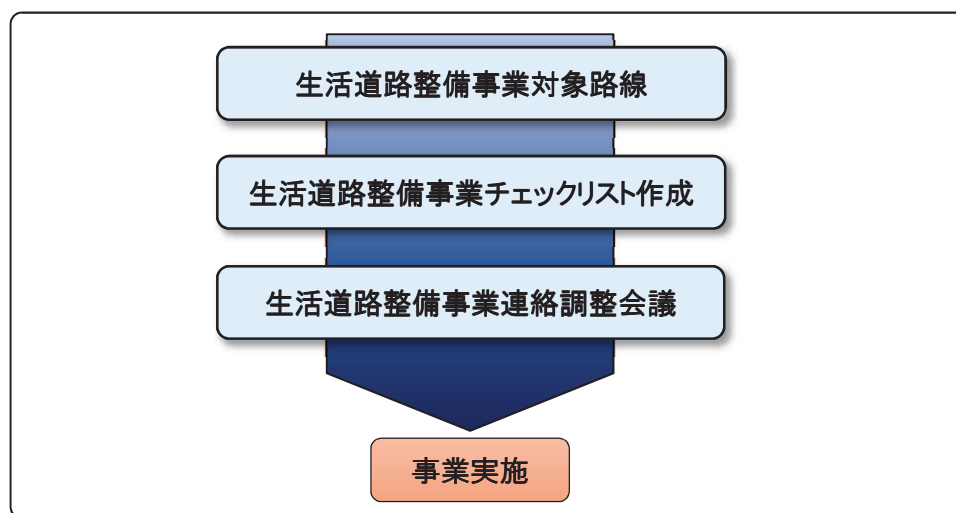


図5-2 生活道路整備事業実施フロー

(4) 交通安全整備事業

1) 通学路整備事業

2014年（平成26年）に「福山市通学路交通安全プログラム」及び「福山市通学路安全施設整備マニュアル」を策定しました。このプログラムに基づき、通学路を2年に1回の頻度で道路管理者、警察、教育委員会、学校、地域関係者と合同点検を実施し、対策必要箇所を抽出・決定し、対策を行います。

通学路の合同点検において、対策必要箇所と決定した箇所について、順次事業実施します。

2) 道路転落事故防止事業

道路から水路等へ転落する事故を防止する対策として、2018年（平成30年）3月に「道路転落事故防止対策プログラム」を策定しました。このプログラムに基づき、本市内全域の土木常設員（280名）に道路から水路等への転落の危険があると思われる箇所の抽出依頼を行い、抽出された箇所を基に、対策必要箇所を決定し（以下「転落防止対策箇所」という。）、対策を行います。

決定した転落防止対策箇所について、道路転落事故防止対策プログラム 第1次整備計画により順次事業実施します。

3) 交通安全施設整備事業（通常事業）

特定の対策によるものではなく、地域や警察からの情報提供や要望により行う整備事業であり、カーブミラー、区画線、防護柵などの交通安全施設の設置や、交差点改良、踏切、歩道整備等の一部改築を行います。

5-6 整備の目標

地域道路の整備事業は様々な種類があるため、整備方針に沿って、分類された整備事業ごとの目標を次のとおり定めます。

(1) 重点道路整備事業

事業効果が効率的・効果的に発揮されるよう定めた事業期間内に整備を完了することを目標とします。

(2) 関連道路整備事業

関連する他事業の進捗に影響を与えないよう進捗管理を行い、関連する他事業の効果が最大限発揮されるよう整備を完了することを目標とします。

(3) 生活道路整備事業

（仮称）生活道路整備事業連絡調整会議で事業着手と決定された要望箇所に対して事業期間を定め、速やかに実施・完了することを目標とします。

(4) 交通安全整備事業

1) 通学路整備事業

2年に1回の頻度で行われる合同点検で決定した対策必要箇所全てに対して、次の合同点検までに事業着手することを目標とします。

2) 道路転落事故防止事業

転落防止対策箇所に対して、道路転落事故防止対策プログラムにより定めた対策期間内に全ての対策を完了することを目標とします。

3) 交通安全施設整備事業

要望箇所などを現地確認したうえで、事業の可否を判断し、年度内に対策を完了することを目標とします。

ただし、年度末に確認したものについては、次年度早期に対策を実施することとします。

第6章 今後の取組

本計画により定めた各整備計画の整備目標達成に向けては、その整備にかかる費用を確保するとともに、着実な計画実施が重要となります。

6-1 整備目標の達成に向けて

整備に必要な費用の確保および着実な計画実施に向けて、次のことに取り組みます。

(1) 国の補助金等を有効活用した予算の確保

今後も厳しい財政環境が続くものと予想されることから、国の補助金等を有効活用します。

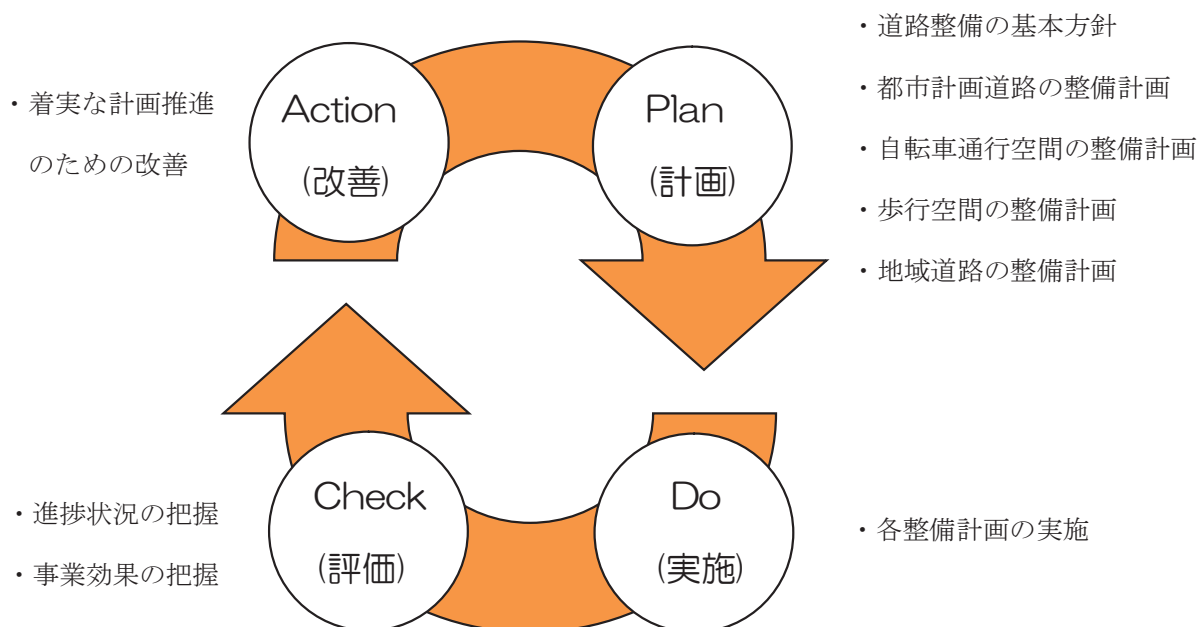
- 1) 社会資本整備交付金の活用
- 2) 新しい制度の積極的な活用や他分野における制度の研究

(2) 福山市道路維持修繕計画との連携

道路施設の老朽化対策が大きな課題となっている現状を踏まえ、「福山市道路維持修繕計画」の着実な実施を優先としながらも、持続可能なまちづくりの視点に立った計画実施に取り組みます。

(3) PDCAサイクルによる計画の見直し

本計画を適切に推進するため、事業進捗状況や事業効果の把握などを行い、継続的な事業実施が行えるよう、適宜計画の見直しを行います。



6-2 今後の道路整備に向けて

これまでの道路整備の視点に加え、人口減少や少子化・高齢化の進行、価値観の多様化などを踏まえ、将来のまちづくりを見据えた新たな道路整備も検討していく必要があります。

新たな道路整備については、社会実験などにより課題を把握し、有効性を検証する中で取り組んでいきます。

(1) にぎわい創出に向けて（道路空間の再生）

車社会の到来や郊外への大規模商業施設の立地などにより、福山駅周辺を訪れる人は減少しており、魅力やにぎわいの創出が求められています。

こうしたことから、2018年度（平成30年度）には、駅周辺の回遊性向上などを図り、にぎわいの創出に向けて、福山城南側道路（市道 西町若松線）や伏見町地区内の道路において、国の地方再生コンパクトシティのモデル都市として選定を受け、道路を歩行者優先空間とする実証実験を行い、道路空間の再生に取り組んでいます。

2022年(平成34年)に迎える福山城築城400年に向け
福山城を中心とした駅南北ゾーンの一体化を考える実証実験

福山駅周辺を
楽しく“まち歩き”しませんか？

駅前中は
楽しいイベントが
いっぱい！

福山駅周辺で交通規制を行います。まわローズが
迂回導行と
なります。

2018年
(平成30年) **10月29日(月)～11月4日(日) 7時～20時**
※上記の日時は、下図の区間が **車両通行止め(自転車は除く)** になります。

2019年
(平成30年) **11月2日(金)～11月4日(日) 10時～21時**
※上記の日時は、下図の区間が **車両通行止め** になります。

実証実験実施区間

アンケート調査
協力をお願いします

アンケート調査を実施しています。
詳しくは下記ホームページで
ご確認ください。
福山市道路建設課

実施の目的

①市民生活に支障のないよう、歩行者優先空間への対応や歩行者
優先空間の整備について、市民の意見や要望を把握し、今後のまちづくり
に活かす。

福山城南側道路(市道西町若松線)について

本実験区間は、11月12日(水)～11月17日(金)において、歩行者
優先空間の実証実験を行います。ご協力をお願いします。

福山市 総務部まちづくり課 TEL: 084-938-1366
福山市建設局土木課 TEL: 084-938-1377
福山駅南口駅前ビル TEL: 084-938-1164

実証実験案内チラシ



歩行者天国化



イベント実施状況①



イベント実施状況②



伏見町における実験状況

(2) 生活道路の安全性向上に向けて

近年の交通事故統計によると、歩行者、自転車乗車中の死者は、約半数が自宅から500m以内の身近な道路で発生しており、生活道路における交通安全対策が緊急の課題となっています。

その対策の1つとして、面的に時速30キロの速度規制とする「ゾーン30」を7地区において、公安委員会が指定済みであり、この「ゾーン30」の取組に併せて、道路管理者（本市）が路面標示や区画線などの対策を実施しています。新たな地区の指定に併せて、今後も継続して取り組んでいきます。

また、2017年度（平成29年度）には、大門町大津野地区において、国の公募型実証実験の採択を受け、路面標示や区画線などによるソフト対策とハンプや狭さくなどによるハード対策を組み合わせ、自動車の速度抑制対策を検証する実証実験を実施しました。

この実験結果を踏まえて、2018年度（平成30年度）から、大津野地区を含む市内3地区において、対策事業を実施し、生活道路の安全性向上に向け、今後も継続して取り組んでいきます。

ゾーン30の取組

ゾーン30実施地区一覧

地区	対象面積
東川口町	66.7ha
新涯町三丁目	28.8ha
新涯町一丁目	38.6ha
曙町五丁目	30.0ha
曙町三丁目	55.0ha
松永町五丁目及び六丁目	13.6ha
駅家町倉光	34.3ha



ゾーン30実施状況

2018年（平成30年）11月現在

大津野地区実証実験の状況



大津野実証実験（狭さく）



大津野実証実験（ハンプ）

(3) 楽しめる機会づくりに向けて

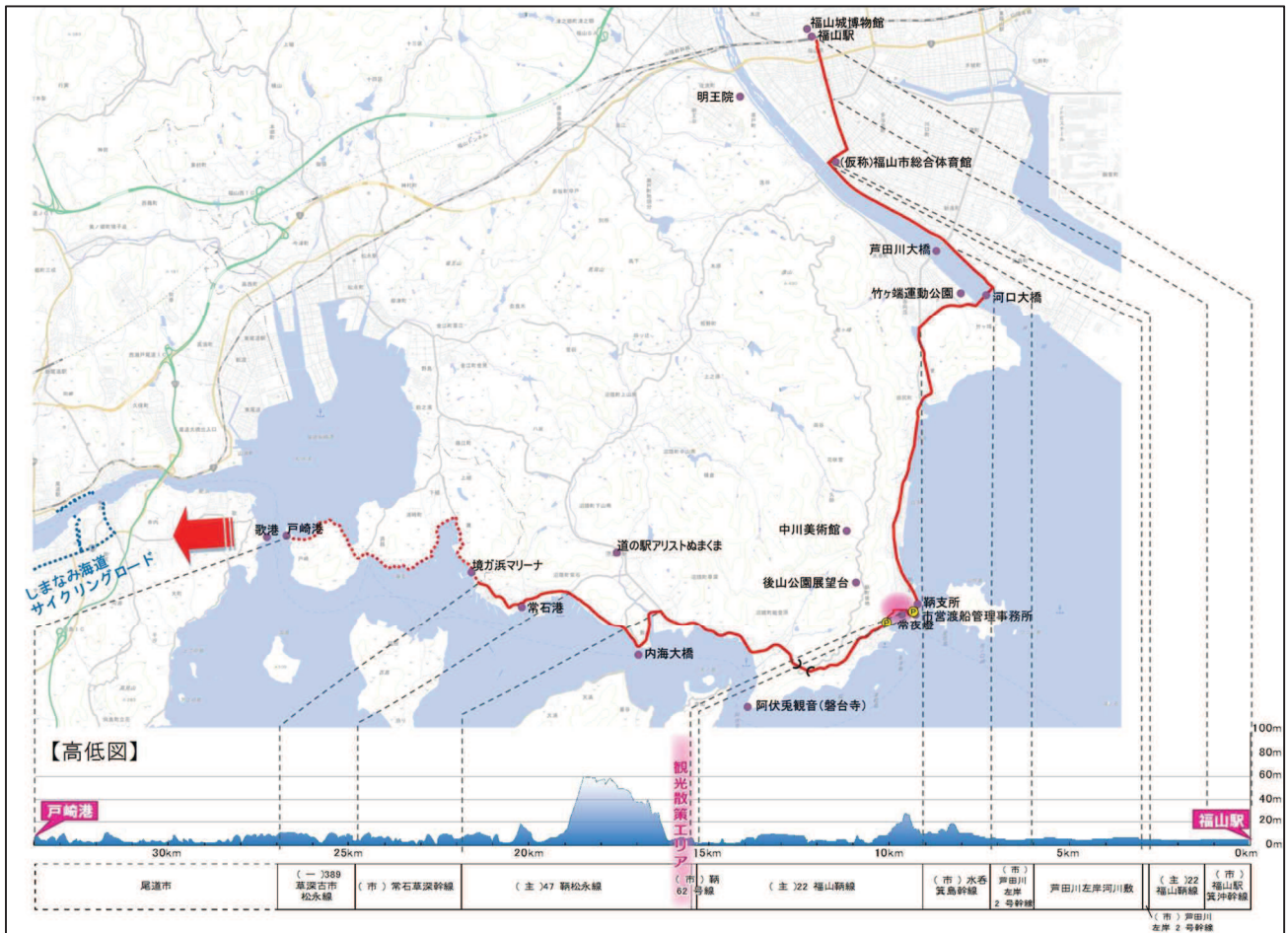
近年、自転車は環境に優しく、健康に良い乗り物として注目を浴びており、「自転車の似合うまち 福山」を目指し、自転車の利用促進に取り組むとともに、「楽しめる機会づくり」の取組みを推進することを目的に、「ふくやまサイクリングロード基本計画」を策定しています。

この基本計画に基づき、「しおまち海道サイクリングロードメインルート整備計画」を策定する予定であり、今後は、楽しめる機会づくりとして、計画的な整備に取り組んでいきます。

なお、本計画の「第3章自転車通行空間の整備計画」は、通勤や通学等の日常生活における移動手段である、自転車の関連事故の減少を目的としています。

○ふくやまサイクリングロード基本計画におけるメインルート

福山駅から、福山市総合体育館、芦田川沿い、芦田川河口堰（河口大橋）を經由し鞆の浦の観光散策エリアに至り、鞆の浦から内海大橋や常石港を経て、尾道市境（境ガ浜）へ至るルートです。



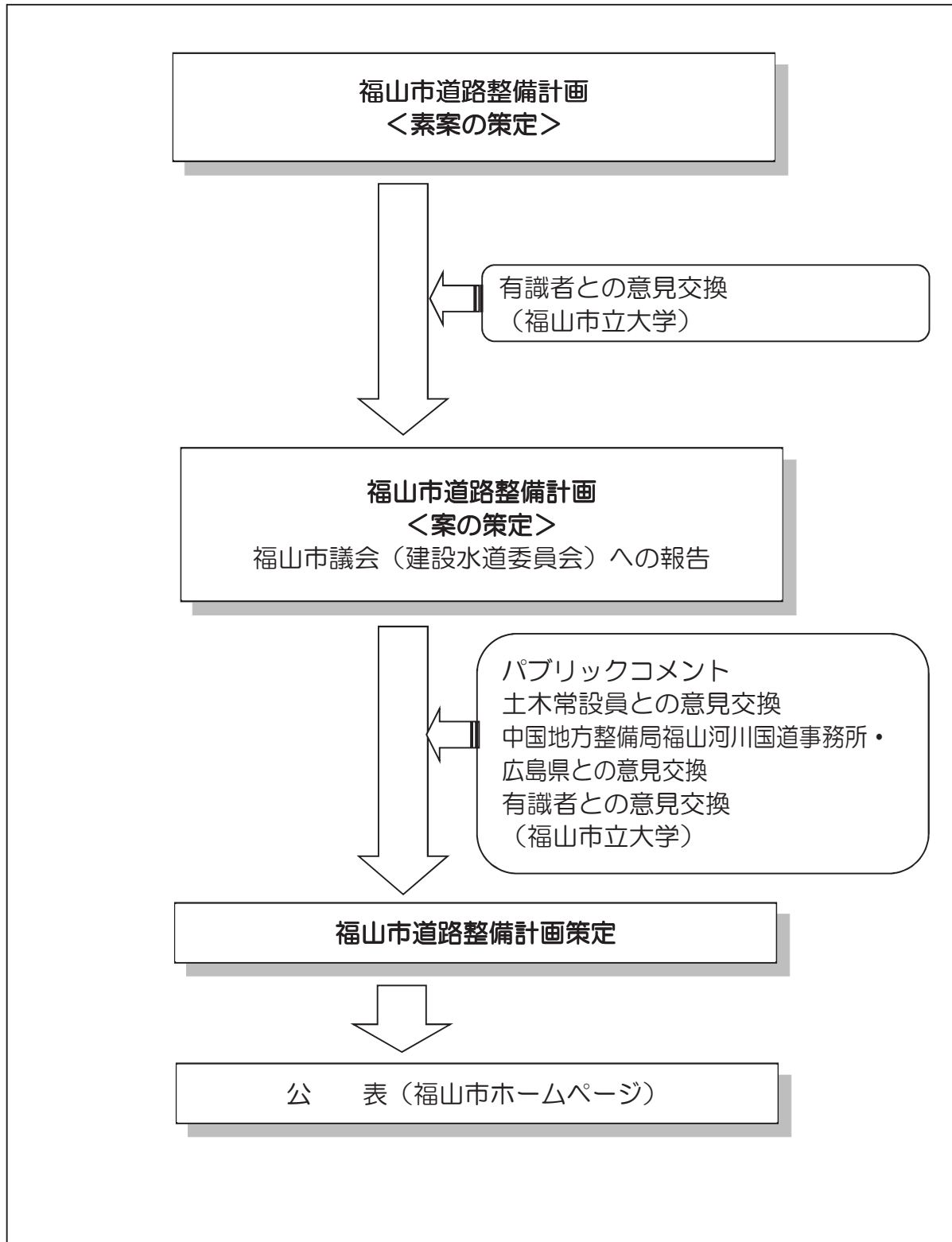
ふくやまサイクリングロード基本計画におけるメインルート図（尾道市内のルートは調整中）

【出典：地理院地図（電子国土Web）を加工して作成】

卷末資料

-
- 1 福山市道路整備計画策定の流れ 卷末-1
 - 2 福山市道路整備計画の検討経過 卷末-2
 - 3 福山市道路総合計画関係課長連絡会 卷末-3
-

1 福山市道路整備計画策定の流れ



2 福山市道路整備計画の検討経過

年月日	会議名等	内容
2017. 3. 22	第1回福山市道路総合計画関係課長連絡会	素案に対する検討会議
2017. 10. 12	第2回福山市道路総合計画関係課長連絡会	素案に対する検討会議
2018. 3. 19	第3回福山市道路総合計画関係課長連絡会	素案に対する検討会議
2018. 4. 7	土木常設員会議	案についてパブリックコメントを行うことを報告
2018. 6. 11	福山市立大学都市経営学部	素案に対する意見交換
2018. 8. 8	第4回福山市道路総合計画関係課長連絡会	素案に対する検討会議
2018. 8. 27	福山市議会 建設水道委員会	案の説明と今後の進め方について
2018. 9. 3	パブリックコメントの実施	案に対する意見募集
2018. 9. 21	福山市土木常設員連絡協議会理事との意見交換会	案に対する意見交換
2018. 10. 25	広島県土木建築局道路企画課	案に対する意見交換
2018. 11. 1	国土交通省中国地方整備局 福山河川国道事務所	案に対する意見交換
2018. 11. 5	福山市立大学都市経営学部	案に対する意見交換
2018. 11. 9	第5回福山市道路総合計画関係課長連絡会	案に対する意見交換
2018. 11. 22	福山市議会 建設水道委員会	パブリックコメントの結果について報告
2018. 12. 28	道路整備計画策定	

3 福山市道路総合計画関係課長連絡会

(目 的)

福山市道路総合計画を策定するにあたり、庁内の関係課の参画により必要な事項の協議や調整を行うための福山市道路総合計画関係課長連絡会（以下「連絡会」という。）を設置する。

(業 務)

連絡会は、次の事項について協議する。

- (1) 福山市道路総合計画の策定及び改定
- (2) その他必要な事項

(組 織)

連絡会は、下表に掲げる委員により構成する。

所 属 名
建設局土木部長（会長）
建設局農林土木担当部長（副会長）
市民局松永支所松永建設産業課長
市民局北部支所北部建設産業課長
市民局神辺支所神辺建設産業課長
建設局建設管理部建設政策課長
建設局土木部土木管理課長
建設局土木部道路整備課長
建設局土木部道路整備課道路企画担当課長（事務局長）
建設局土木部福山道路・幹線道路課長
建設局土木部沼隈建設産業課長
建設局都市部都市計画課長

附 則

この連絡会は、2014年（平成26年）6月11日から設置する。

附 則

この連絡会は、2017年（平成29年）3月14日から設置する。

附 則

この連絡会は、2018年（平成30年）12月 3日から設置する。

福山市道路整備計画

福山市建設局土木部道路整備課

〒720-8501 広島県福山市東桜町3番5号

Tel : 084-928-1084

Fax : 084-928-1734

E-mail: douro-seibi@city.fukuyama.hiroshima.jp

<http://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/>
