

福山市道路総合計画

福山市道路整備計画編

【参考資料】

2018年（平成30年）12月

福山市

目 次

1	道路整備の基本方針と上位関連計画の関連性	参考-1
2	福山市の道路事業	参考-2
3	緊急輸送道路一覧表と路線網図	参考-7
4	自転車通行空間の整備手法	参考-9
5	福山都市圏自転車走行空間整備計画	参考-15
6	特定道路について	参考-84
7	生活道路整備事業の整備基準について	参考-85
8	市道道路改良に伴う用地買収及び建物等移転補償の 取扱いについて	参考-88
9	生活道路整備事業チェックリスト	参考-92
10	福山市通学路交通安全プログラム	参考-95
11	福山市通学路安全施設整備マニュアル	参考-100
12	福山市道路転落事故防止計画プログラム	参考-139

1 道路整備の基本方針と上位関連計画の関連性

福山市道路整備計画の基本方針を定めるにあたり整理した第五次福山市総合計画と広島県道路整備計画との関連を下表で整理しています。

道路整備の基本方針と上位関連計画の関連性

上位関連計画		道路整備の基本方針		
		社会経済活動を支えるみちづくり	暮らしを支えるみちづくり	地域の安心・安全に寄与するみちづくり
第五次福山市総合計画 (活力ある産業があり、安心・安全で快適に暮らせるまち)	地域を支える産業の活力創造	○		
	誰もが働きやすい雇用環境の実現			
	商業・サービス業の活性化			
	農林水産業の活性化			
	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	○		
	災害に強いまちづくり			○
	地域の安全の確保			○
	環境と調和したまちづくり			
	暮らしを支える地域交流の確保		○	
	安全・快適な上下水道施設の整備			
広島県道路整備計画2016 (7つの施策)	広域的な交流・連携基盤の強化	○		
	集客・交流機能の強化	○		
	災害に強い道路ネットワークの構築			○
	総合的な交通安全対策の推進			○
	持続可能なまちづくりに資する道路整備		○	
	道路機能の有効活用			
	道路施設の適正な維持管理			

2 福山市の道路事業

福山市道路整備計画を策定するにあたり、福山市が管理している道路にはどのような機能や分類があり、どのような管理や事業に取り組んでいるかについて説明します。

(1) 道路の機能

道路の持つ機能は次の表 2-1 のように分けられます。

表 2-1 道路の機能区分

道路の機能区分		内容
交通機能	通行機能	自動車や歩行者・自転車それぞれについて、安全・円滑・快適な通行させる機能
	アクセス機能	沿道施設に容易に出入りさせる機能
	滞留機能	自動車の駐車や歩行者の滞留などの機能
空間機能	市街地形成	都市の骨格形成や沿道立地の促進などの機能
	防災空間	災害時の避難路、火災時の延焼防止の機能
	環境空間	緑化や景観形成、沿道環境保全としての機能
	収容空間	交通施設や電気・ガス・水道・下水道・電話線などのライフライン※ ¹ 収容の機能

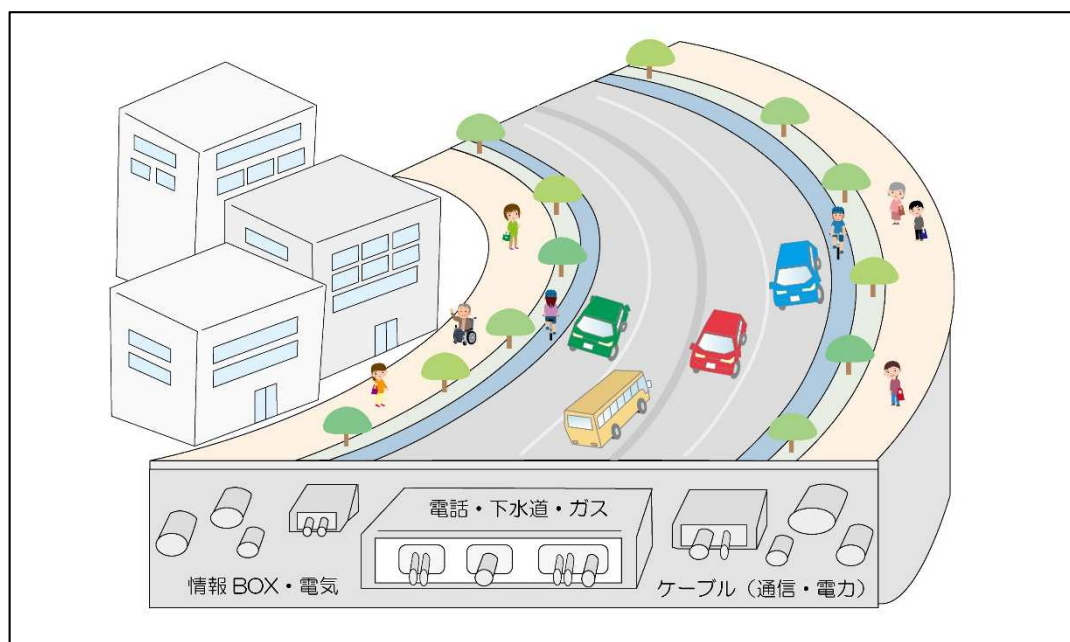


図 2-1 道路機能のイメージ

※¹ ライフライン：都市部の生活に必要なインフラ（電気・ガス・水道など）

(2) 道路の分類

1) 法律に基づく分類

道路は設置や管理に関して、表の 2-2 のように様々な法律により規定されています。

表2-2 主な法律による道路区分

法律	道路の名称等	内容
道路法 高速自動車国道法	高速自動車国道	道路法は広く「道路」に関する基本的、中心的な法律として道路の種類、指定、認定手続きを定めるとともに、その管理、費用負担等の方法を規定しています。 高速自動車国道法は、道路法の特別法として高速自動車国道に関する道路法の特例を規定しています。
	一般国道	
	都道府県道	
	市町村道	
土地改良法 農用地開発公団法	農業用道路 (農免農道) (広域営農団地農道)	土地改良法による道路を通常「農道」と称しています。 このうち基幹的な農道として農林水産省で整備するものに、農林漁業用揮発油税財源身替農道(いわゆる農免農道)と広域営農団地農道があります。
森林法 林業基本法 森林開発公団法	林道	森林法では森林計画に基づき開設される林道について、林業基本法では林業改善事業の一環として開設される林道について、森林開発公団法では森林開発公団が開設する林道についてそれぞれ定めています。
建築基準法 (第 42 条)	位置指定道路	土地を建築物の敷地として利用するため、建築基準法上の道路として位置の指定を受けたもの。
法律なし	私道	もっぱら私人の財産権の行使として管理される道路であり、原則として公法上の規制は働きません。

2) 役割に応じた分類

福山市が管理や整備を行う市道は様々な役割を担っており、主に次のような役割に応じた分類があります。

①都市計画道路

都市計画道路とは、都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も根幹的な都市施設としての役割を持ち、都市計画法に基づいて都市計画決定された道路です。

都市計画道路を都市計画に定める定義は、おおきく次の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緊急輸送道路

緊急輸送道路とは、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うために必要な道路です。特に近年では地震による被害が多発しており、地震発生時の防災対策強化の一環として、地震直後から発生する人命の救助、被害拡大防止、災害応急対策等の円滑な実施を図ることを目的に、「広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成25年6月）」が策定されています。

緊急輸送道路の中には、福山市が管理する市道も含まれており、災害に対応する重要な役割を担っています。

（路線一覧表と緊急輸送道路網図は参考資料2で掲載しています。）

③通学路

通学路とは、各学校が、児童・生徒の通学の安全の確保と、教育的環境維持のために指定している道路です。通学路の法的な根拠としては、学校保健法^{※1}があり、第2条に「学校においては、児童生徒等の保健、安全等に関する事項について計画を立て、これを実施しなければならない」と規定されています。

※1 学校保健法：学校における保健管理に関し必要事項を定め、児童・生徒・職員等の健康の保持増進を図るための法律

(3) 市道の管理

福山市は、道路法の市町村道に該当する市道を管理しています。その他に法定外公共物^{※1}（里道や水路など）や農道・林道なども管理しています。

市道は、次のような路線認定を行った上で必要な事業を実施するなどし、適正な管理に努めています。

1) 路線認定

市道は、道路法に基づき路線認定された道路です。表 2-3 のように道路の種類を 3 種類に区分し、路線認定を行います。

表 2-3 路線認定の区分

道路区分	認定条件
1 級市道	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画で決定された幹線街路。 ・主要集落（50 戸以上）とこれに密接な関係にある主要集落とを連絡する道路。 ・主要集落と主要交通流通施設、主要公益的施設、または主要生産施設とを連絡する道路。 ・主要交通流通施設、主要公益的施設、主要生産施設または主要観光施設と主要交通流通施設、主要公益的施設、主要生産施設または主要観光施設とを連絡する道路。 ・主要集落、主要交通流通施設、主要公益的施設、主要生産施設または主要観光施設と一般国道、県道、1 級市道とを連絡する道路。 ・大都市又は地方開発のために必要な道路。
2 級市道	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画で決定された補助幹線街路。 ・主要集落（25 戸以上）を相互連絡する道路。 ・主要集落と主要交通流通施設、主要公益的施設もしくは主要な生産施設とを連絡する道路。 ・主要集落と一般国道、県道、1 級市道とを連絡する道路。 ・大都市又は地方開発のために必要な道路。
その他市道	<ul style="list-style-type: none"> ・1 級、2 級市道以外の道路。

福山市が路線認定している路線数は 9,906 路線、路線延長は 3,524km あり、市道の整備状況は表 2-4 のとおりです。

表 2-4 市道の整備状況

道路区分	路線数(本)	延長(km)	改良延長 ^{※2} (km)	改良率(%)
1 級市道	104	312.855	287.860	92.0
2 級市道	107	177.225	141.509	79.8
その他市道	9,695	3,034.233	1,699.905	56.0
合計	9,906	3,524.313	2,129.274	60.4

(2018 年（平成 30 年）3 月 31 日現在)

※1 法定外公共物：道路法や河川法といった法律の適用を受けないで、里道や水路に使用されている土地

※2 改良延長：車道幅員 4.0m 以上で舗装がされており、道路構造令の規格に適合した道路。

2) 市道の事業

福山市が行っている市道の事業は大きく次の3種類に区分されます。

① 維持管理

- ・ 道路の機能及び構造の保持を目的とする日常的な行為。
(巡回, 清掃, 除草, 剪定, 舗装の簡易補修など)
- ・ 道路施設の点検。
(橋梁, トンネル, 舗装等の点検)

② 修繕

- ・ 道路の損傷した構造を当初の状態に回復させる行為。
- ・ 付加的に必要な機能及び構造の強化を目的とする行為。
(橋梁, トンネル, 舗装等の劣化・損傷部分の補修, 耐震補強, 法面補強など)

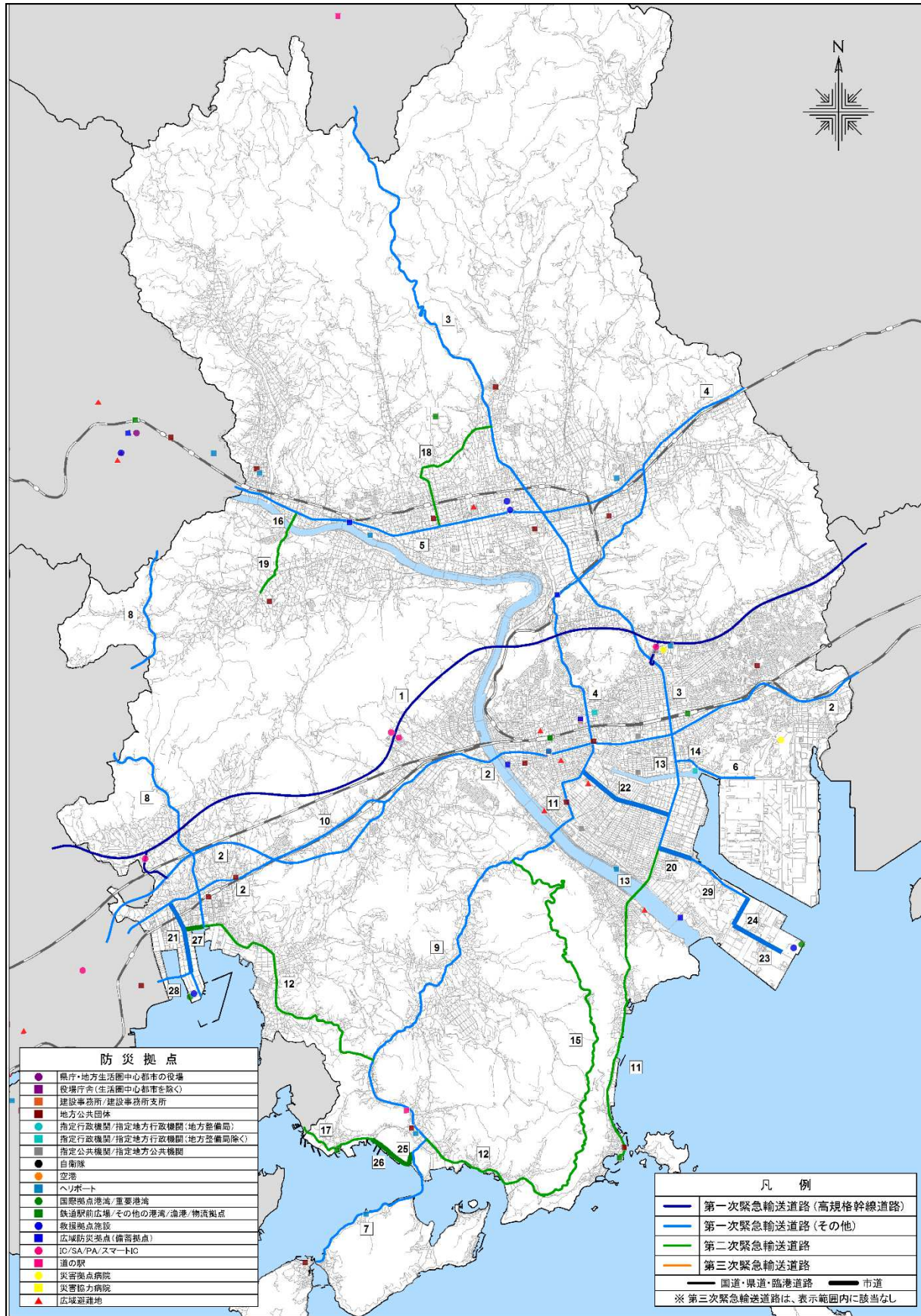
③ 改良

- ・ 道路の新設, 拡幅, 改築 (安全施設の設置を含む) を目的とした行為。

3 緊急輸送道路一覧表と路線網図

緊急輸送道路一覧表

図面 番号	路線名	区分	機能区分
1	山陽自動車道	国	第一次(高規格)
2	一般国道2号	国	第一次(その他)
3	一般国道182号	国	第一次(その他)
4	一般国道313号	国	第一次(その他)
5	一般国道486号	国	第一次(その他)
6	井原福山港線	県	第一次(その他)
7	沼隈横田港線	県	第一次(その他)
8	府中松永線	県	第一次(その他)
9	福山沼隈線	県	第一次(その他)
10	福山尾道線	県	第一次(その他)
11	福山鞆線	県	第一次(その他)・第二次
12	鞆松永線	県	第一次(その他)・第二次
13	水呑手城線	県	第一次(その他)・第二次
14	福山港線	県	第一次(その他)
15	後山公園洗谷線	県	第二次
16	松永新市線	県	第二次
17	草深古市松永線	県	第二次
18	中野駅家線	県	第二次
19	尾道新市線	県	第二次
20	沖野上新涯幹線	市	第一次(その他)
21	今津南松永幹線	市	第一次(その他)
22	千田一文字幹線	市	第一次(その他)
23	福山駅箕沖幹線	市	第一次(その他)
24	箕沖1号幹線	市	第一次(その他)
25	常石幹線	市	第二次
26	常石草深幹線	市	第二次
27	南今津松永幹線	市	第二次
28	臨港道路南松永線	その他	第一次(その他)
29	臨港道路箕沖線	その他	第一次(その他)



緊急輸送道路 路線網図

4 自転車通行空間の整備手法



(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。

基本的な整備手法

車道での対策		
① 自転車道	② 自転車専用通行帯 (自転車レーン)	③ 車道混在 (自転車通行ゾーン)
<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緑石線・柵等の工作物により物理的に分離された自転車専用空間を設け、自転車と自動車、歩行者との分離を図る <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2m以上(やむを得ない場合1.5mまで縮小できる) <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・原則一方通行 ・自転車道のある道路では、自転車道を通行しなればならない(歩道は通行できない) <p>【福山市の整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の速度が高い(規制速度が50km/h超)市道はなく、沿道への出入りが多く連続性が確保できないことや交差点部での交通処理などの課題から、福山市では採用予定なし 	<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公安委員会が自転車レーン(自転車専用通行帯)の交通規制を実施し、道路表示及び道路標識を設置することにより、通行空間の明確化を図る <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1.5m以上が望ましい(やむを得ない場合1m以上) <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一方通行(自動車と同方向) ・自転車レーンの通行規制と歩道における自転車通行の規制は同時に実施できる <p>【福山市の整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道がある道路で、現況または道路空間の再配分により路肩幅員が1.5m以上(やむを得ない場合は1m以上)確保できる場合に採用する ・交通規制を公安委員会が実施しない場合、当面は自転車通行ゾーンとして「矢羽根型路面表示」を行う 	<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車道において、矢羽根型路面表示や自転車のピクトグラム等により自転車通行位置を明示し、自転車と自動車が混在することを注意喚起する <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間の幅員は1m程度確保 <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一方通行(自動車と同方向) ・法的な位置付けはなく、利用者に車道上での通行位置や通行方向等を啓発する <p>【福山市の整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道がない場合、あるいは歩道が狭い場合に設置する ・歩道がある道路で、車道路肩が狭い場合も平坦性を確保して車道通行を促す
<p>○整備イメージ</p> 	<p>○整備イメージ</p> 	<p>○整備イメージ</p> 

特例的な整備手法

歩道での対策	
<p>④ 自転車通行位置の明示</p> <p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩行者道において、舗装の色・材質の違い、路面表示やサイン等により自転車通行位置を明示する <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩行者道の幅員は4m以上 ・自転車通行部分の幅員は1.5m以上 <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行部分において対面通行できる ・徐行により通行しなければならず、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければならぬ <p>【福山市の整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道の有効幅員が概ね3.5m(歩道2m+自転車通行部分1.5m)以上あり、かつ車道と車道路肩幅が狭い場合等に、サイン設置(自転車等のシール貼付)や区画線等により自転車と歩行者の通行位置を視覚的に分離することを検討する 	<p>⑤ 自転車啓発帯</p> <p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩行者道において、サインにより自転車通行位置を啓発する <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩行者道の幅員は3.5m以上 ・自転車啓発帯の幅員は1m以上 <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車啓発帯において対面通行できる ・法的な位置付けはなく、通行方法等を啓発する <p>【福山市の整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道の有効幅員が概ね3m(歩道2m+自転車啓発帯1m)以上あり、かつ車道路肩幅が狭い場合等に、サイン設置(自転車等のシール貼付)により自転車の通行位置を啓発することを検討する
<p>○整備イメージ</p> 	<p>○整備イメージ</p> 

(2) 整備手法の選定

交通状況に応じ、車道通行を原則とした整備手法の選定を基本としますが、道路状況、交通規制、利用実態等から歩道通行（特例的な整備手法）を含めて総合的に判断するものとします。整備手法の選定フローを図 4-1 に示します。

（交通状況からの判断）

- A 自動車の速度が高い道路：自転車道
- B A・C 以外の道路：自転車専用通行帯（自転車レーン）
- C 自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路：車道混在（自転車通行ゾーン）

ただし、自転車専用通行帯（自転車レーン）は公安委員会による交通規制を伴うため、交通規制が実施されない場合は、車道混在（自転車通行ゾーン）の整備となります。車道混在（自転車通行ゾーン）の整備手法は矢羽根型路面表示としますが、従前の整備で「帯状路面表示（路肩のカラー化）」を採用している区間もあります。

（道路状況からの判断）

車道（路肩）が狭く歩道幅員が広い場合に、交通規制や利用実態等から歩道通行の可否を判断します。歩道有効幅員が 3.5m 以上あれば自転車通行位置の明示、3.0m～3.5m の場合は自転車啓発帯による整備を検討します。

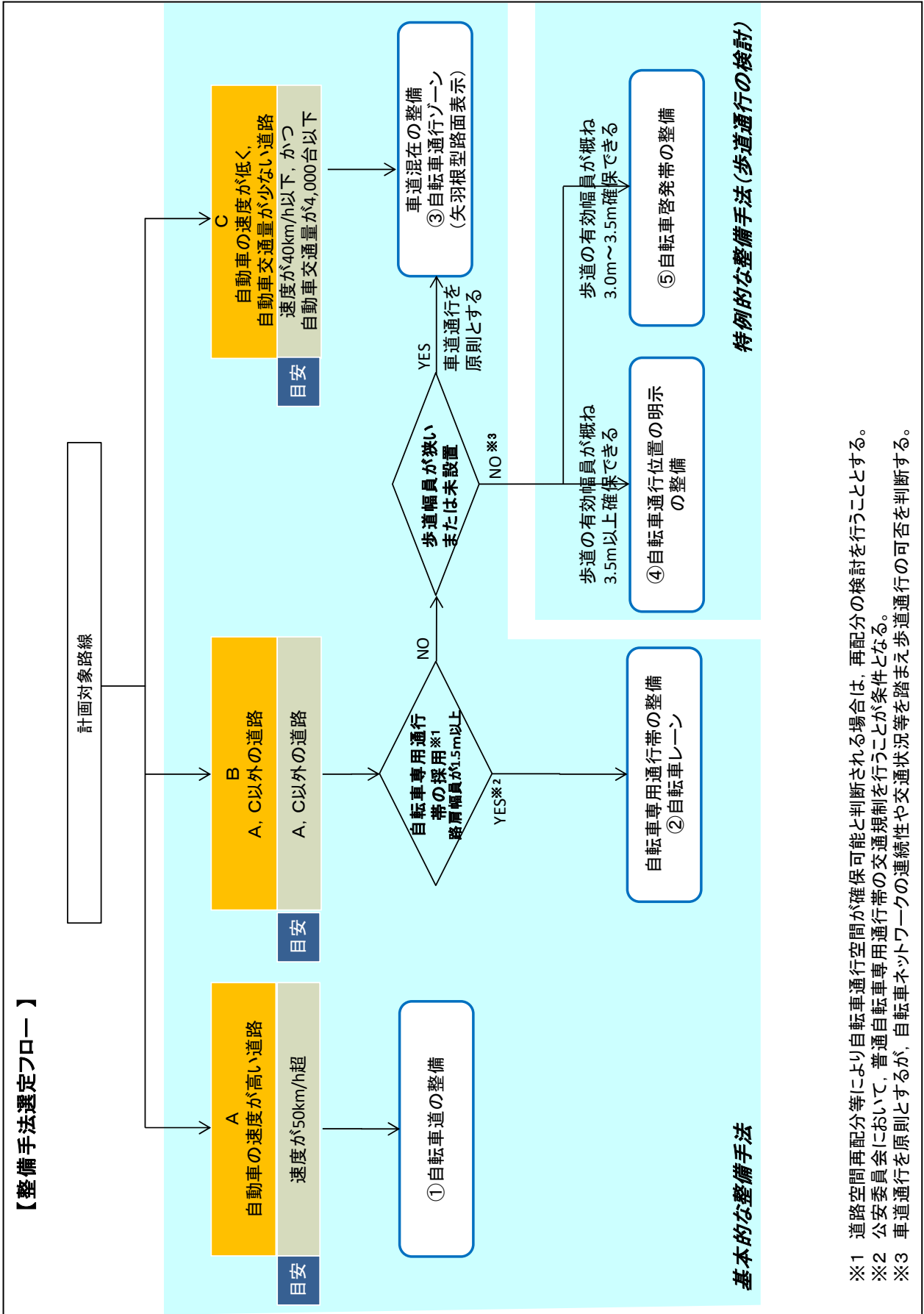


図 4-1 整備手法選定フロー

※1 道路空間再配分等により自転車通行空間が確保可能と判断される場合は、再配分の検討を行うこととする。
 ※2 公安委員会において、普通自転車専用通行帯の交通規制を行うことが条件となる。
 ※3 車道通行を原則とするが、自転車ネットワークの連続性や交通状況等を踏まえ歩道通行の可否を判断する。

(3) 自転車通行空間整備の路面表示方法

本市における自転車通行空間整備の路面表示方法は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を参考にしますが、次のとおり取り決めます。

車道混在は、車道において矢羽根型路面表示や自転車のピクトグラム等により自転車通行位置や通行方向を示し、自動車に対して自転車が車道内で混在することを注意喚起します。

歩道での対策は、自転車歩行車道において、路面表示やサイン等により自転車通行位置を啓発します。

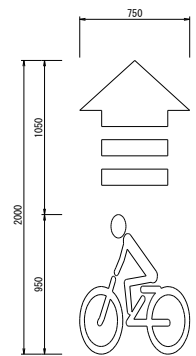
1) 車道混在

路面表示は、自転車利用者とドライバーの双方に自転車は車道通行が原則であることを分かりやすく伝えるとともに、自転車利用者の安全性を確保するためのものです。

①自転車のピクトグラム

ピクトグラムの基本的な形状（幅 0.75m の場合）を右図に示します。

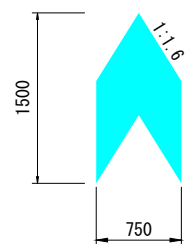
- ・幅 0.75m 以上とし、自転車の進行方向に対して左向き、進行方向を示す矢印との組合せとする。色彩は白系色を基本とする。
- ・交差点部の前後や自動車と自転車の交錯の機会が多い区間等に設置することを基本とし、矢羽根型路面表示よりも広い間隔で設置する。設置間隔は 30m～40m を目安とします。



②矢羽根型路面表示

矢羽根型路面表示の基本的な形状を右図に示します。

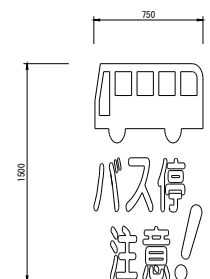
- ・色彩は青色系を基本とする。
- ・歩道のある道路では、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から 1.0m 以上の位置となるように、歩道のない道路では、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内 1.0m 以上（現地上の状況に応じて 0.75m 以上とすることもできる）離れた位置に設置する。
- ・設置間隔は単路部で 10m を標準とし、交差点部等自動車と自転車の交錯が多い箇所等では設置間隔を密にする。設置間隔は 4m～5m を目安とします。



③バス停部

停止を促す注意喚起の路面表示を右図に示します。

- ・自転車とバスの交錯防止を図るため、バス停の存在を明確に示し、路面表示等により自転車利用者に注意喚起を行うものとする。

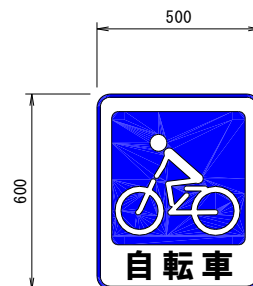


2) 歩道での対策

自転車歩道通行可の歩道を自転車で通行する場合は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければなりません。通行方法を路面表示等により明示します。整備手法は歩道の有効幅員により「自転車通行位置の明示」と「自転車啓発帯」に分類します。

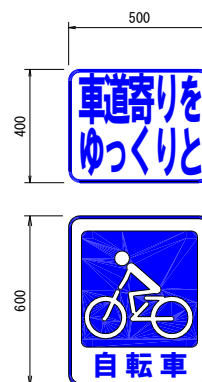
①自転車通行位置の明示

自転車歩行車道において有効幅員が概ね 3.5m以上確保できる場合に路面表示等により自転車通行位置を明示します。歩道（2m以上）と自転車通行部分（1.5m以上）の間に区画線（破線）を設置し、車道寄りの自転車通行部分にはサインを設置します。サインの基本的な形状は右図に示します。



②自転車啓発帯

自転車歩行車道において有効幅員が概ね 3.0m～3.5mの場合に路面表示等により自転車通行位置を啓発します。歩道の中央から車道寄りの部分に徐行を促すサインを設置します。サインの基本的な形状は右図に示します。



5 福山都市圏自転車走行空間整備計画

福山都市圏自転車走行空間整備計画を次ページ以降に示します。

福山都市圏自転車 走行空間整備計画

平成22年3月

目 次

1. 福山都市圏自転車走行空間整備計画について	1
1.1 整備計画策定の目的	1
1.2 整備計画の検討経緯と枠組み	2
1.3 整備計画策定フロー	3
2. 福山市の特徴	4
3. 自転車利用の現状と課題	5
3.1 自転車利用状況	5
3.2 自転車事故状況	17
3.3 自転車走行空間	20
4. 走行空間整備の基本方針	22
5. 計画エリアの設定	26
6. 自転車ネットワークの計画のあり方	27
6.1 目標の設定	27
6.2 ネットワーク候補路線の選定	33
7. 自転車走行空間の確保	44
7.1 走行空間としてあるべき姿	44
7.2 走行空間整備手法の選定	45
7.3 個別路線の整備計画	48
8. 戦略的な整備計画	57
9. 駐輪対策	59
10. 自転車ルール・マナーの向上策	64

1. 福山都市圏自転車走行空間整備計画について

1.1 整備計画策定の目的

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る。しかし、その一方で、自転車事故は全国的に増加傾向にあり、特に歩行者と自転車の事故が急増している。

福山市中心部においても、自転車事故が多発（千人あたり自転車事故件数県内ワースト2）しており、今後は、歩行者と自転車がより安全で安心して通行できる空間を整備することが求められている。

このため、福山市では、学識経験者や市民代表、行政関係者などで組織する『福山都市圏自転車走行空間整備懇談会』を開催し、今後の自転車の走行空間のあり方や対策についての調査や検討を進め、より安全で安心して通行できる空間整備を目指して、空間の確保やルール・マナーの向上、また既存の道路空間を有効に活用した戦略的な整備計画づくりに取り組んでいる。

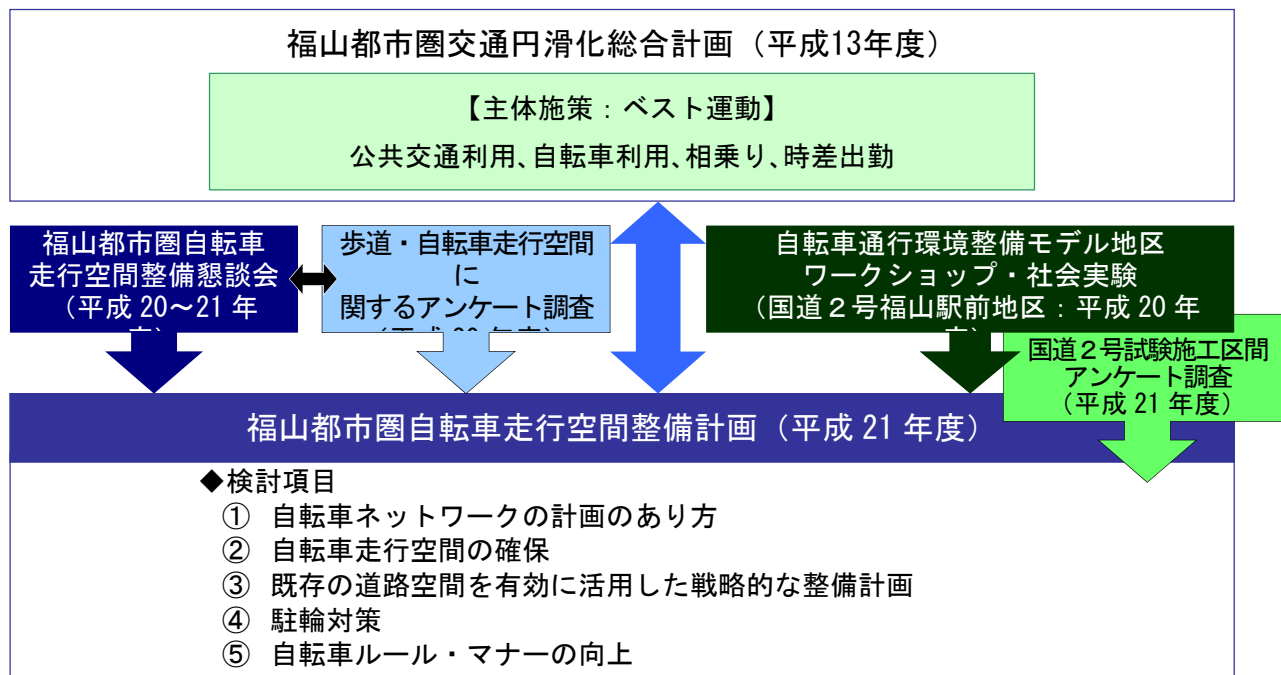
本計画は、福山都市圏（特に、福山市中心部）における自転車利用の現状や課題及びヒヤリハット情報等をもとに、各地の先進事例を考慮するとともに、懇談会での意見等を踏まえ、より安全で安心して走行できる自転車走行空間整備計画の策定を行うものである。

1.2 整備計画の検討経緯と枠組み

交通混雑の著しい福山都市圏では、重点的な道路整備による交通容量拡大策と、交通需要マネジメント・マルチモーダル施策を組み合わせることで、都市交通の円滑化を図り、交通渋滞と道路環境を改善するため、平成13年度に「福山都市圏交通円滑化総合計画」を策定している。交通円滑化総合計画は、福山市を横断する国道2号をはじめ中心部における慢性的な渋滞解消を目的にハードとソフト施策で対応するとともに、環境対策は緊急性が求められることから、ソフト施策を重点施策として位置づけ、計画の推進を図っている。朝夕のピーク時に集中する交通が原因の渋滞に対しては、マイカー通勤者のマイカー利用方法の見直し（時差出勤、公共交通機関の利用、自転車通勤、相乗り出勤など）が必要であり、平成15～16年に実施した期間限定のノーマイカーデーは、円滑化施策の目標に迫る効果が見られたため、年間を通じたノーマイカーデー「ベスト運動」が交通円滑化総合計画の主体施策として位置付けられ、マイカー通勤の抑制に向けた取り組みが現在も継続されている。

一方、自転車利用促進に寄与する自転車走行空間の整備検討については、平成20年度に国道2号福山駅前地区において、ワークショップ及び社会実験による整備検討が行われるとともに、福山市中心部における走行空間整備に向けての懇談会が設置開催され、歩道・自転車走行空間に関するアンケート調査が実施された。

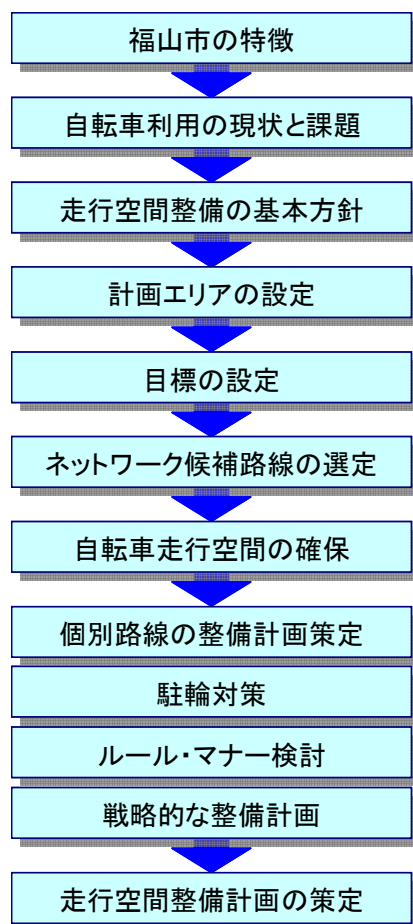
福山都市圏自転車走行空間整備計画は、交通円滑化計画との整合を図りながら、懇談会やこれら調査実験等の結果を踏まえ、歩行者と自転車利用者がより安全で安心して通行できる空間整備を図るため、下図に示す①～⑤の5項目の検討を行い、とりまとめを行ったものである。



自転車走行空間整備計画の検討経緯と枠組み

1.3 整備計画策定フロー

福山都市圏における自転車走行空間整備計画の策定は、以下のフローに沿って行う。

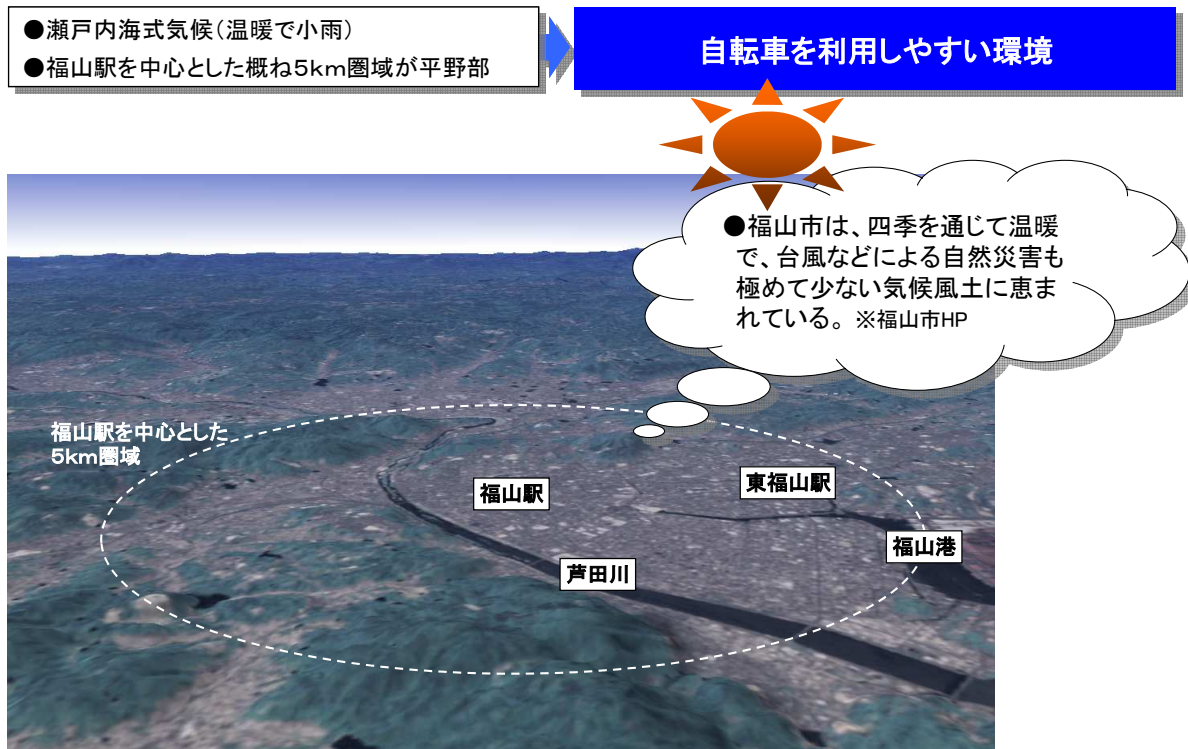


福山都市圏自転車走行空間整備計画の策定フロー

2. 福山市の特徴

福山市は、広島県の東南端、瀬戸内海沿岸のほぼ中央部に位置し、福山駅を中心とした概ね5km圏域に平野部が広がり、市街地が形成されている。また、瀬戸内海式気候に属し、四季を通じて温暖で降水量が少なく、台風などによる自然災害も極めて少なく、気候風土に恵まれている。

したがって、福山駅を中心とした市街地は、自転車を利用しやすい環境にあるといえる。



資料：LANDSAT 衛星画像及び数値地図 50m メッシュ(標高)より作成

各地の平年値(1971～2000年)

	平均気温(°C)	日照時間(時間)	降水量(mm)
仙台	12.1	1,842.6	1,241.8
東京	15.9	1,847.2	1,466.7
大阪	16.5	1,967.1	1,306.1
岡山	15.8	2,009.8	1,141.0
福山	15.0	2,075.0	1,163.7
広島	16.1	2,004.9	1,540.6
福岡	16.6	1,848.5	1,632.3

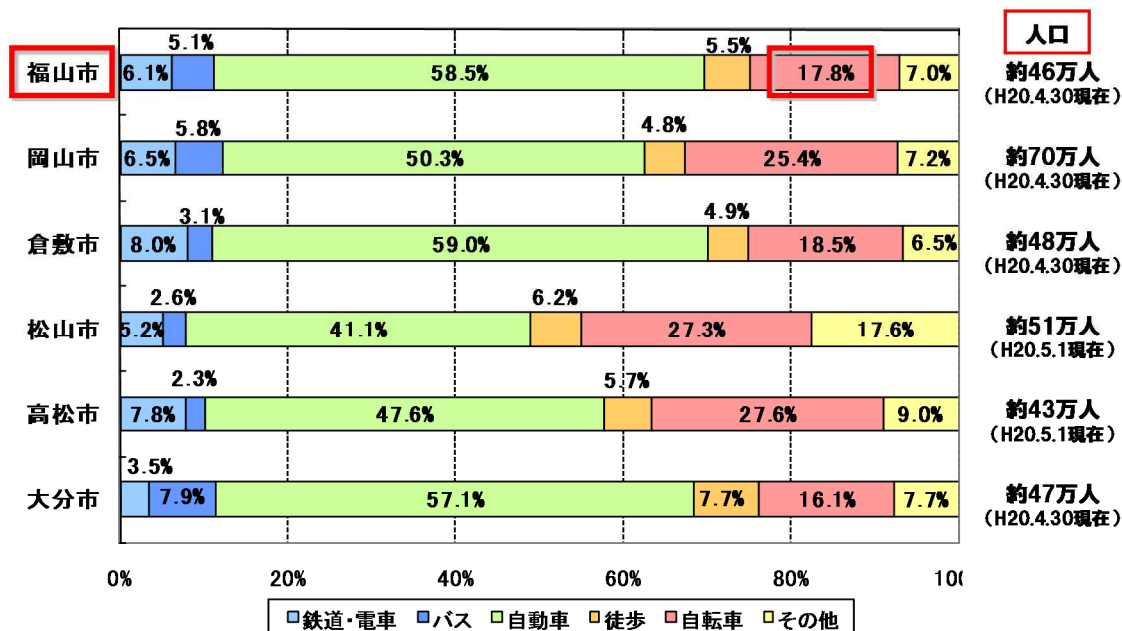
資料：気象庁ホームページ

3. 自転車利用の現状と課題

3.1 自転車利用状況

1) 自転車利用率

通勤・通学時の交通手段を中国、四国、九州地方の人口が同規模の中核都市と比較すると、福山市の自転車の利用率は低い。



資料: 自転車利用率 (H12国勢調査)、人口 (住民基本台帳)

2) 歩道・自転車走行空間に関するアンケート調査

ルール・マナーの向上と安心・安全な自転車走行空間を整備するため、アンケート調査を実施し、整備計画策定の基礎資料として活用した。

■アンケート調査の目的

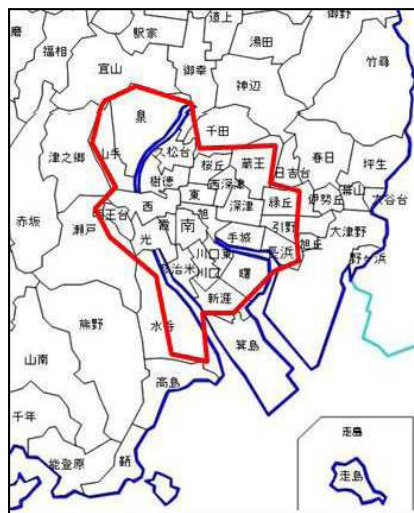
- 福山市中心部において、自転車事故が多発しており（人口千人当りの自転車事故率件数が、県内ワースト2位）、ルール、マナーの向上と安全・安心な自転車走行空間を整備する必要がある。
- 従って、自転車利用の実態とマナー、ヒヤリ情報を尋ね、整備計画の基礎資料として活用を図る。

■アンケート調査の概要

- アンケート実施期間：平成20年12月11日
～平成21年1月10日

○アンケートの内容

- ①自転車の利用実態について
- ②自転車利用に関するマナーについて
- ③自転車運転でのヒヤリ情報について



アンケート配布エリア

■アンケート実施方法

種類	配布先	配布数	有効回答数	有効回答率(%)
紙アンケート	小学校※1・2 (24校)	3,732	2,434	65.2%
	高校※1・2 (7校)	4,062	3,629	89.3%
	老人クラブ連合会※1	115	85	73.9%
	一般(市役所・中央図書館)	66	66	100%
WEBアンケート※3	http://q-bingo.jp/bicycle/	80	80	100%
合計		8,055	6,294	78.1%

※1 小学校、高校、老人クラブ連合会のアンケートは、上図の対象地域のみ配布。

※2 小学校は、5年生とその保護者に計2票配布。高校生は1・2年生の生徒本人を対象。

※3 国土交通省 福山河川国道事務所のHPIに掲載。

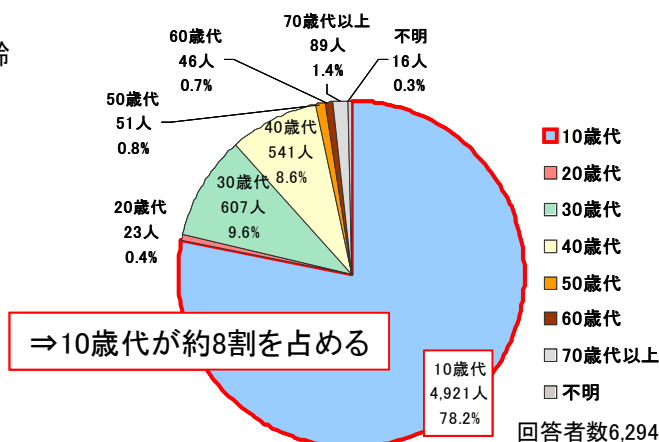
■回収率について

- 配布総数 8,055 票に対し、有効回答票は 6,294 票（78.1%）と高い回収率となった。
- 有効回答票の内訳として、高校生：57.7%、小学生（家族も含む）38.7%となり、高校生からの意見が主体となった。

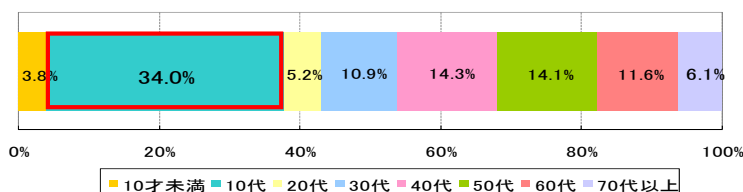
(1) アンケート対象者の個人属性

アンケート対象者は10歳代が約8割を占めるが、平成3年のPT調査では10歳代の自転車利用者は34%である。

■問2: 年齢



参考：年代別自転車利用トリップ数の割合

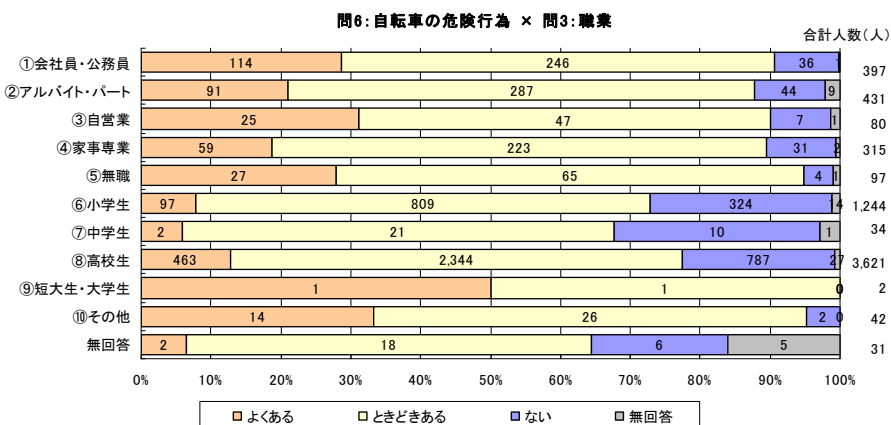
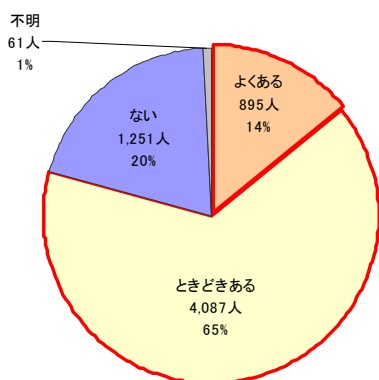


資料：H3年度備後・笠岡都市圏PT調査

(2) 歩行者からの意見

歩道上で自転車を危険だと思ったことが「よくある」(14%)、「ときどきある」(65%)を合わせると、約8割が危険を感じているが、小学生、中学生、高校生が、「感じたことがない」と回答している割合が多い。

■問6: 自転車の危険行為の認知

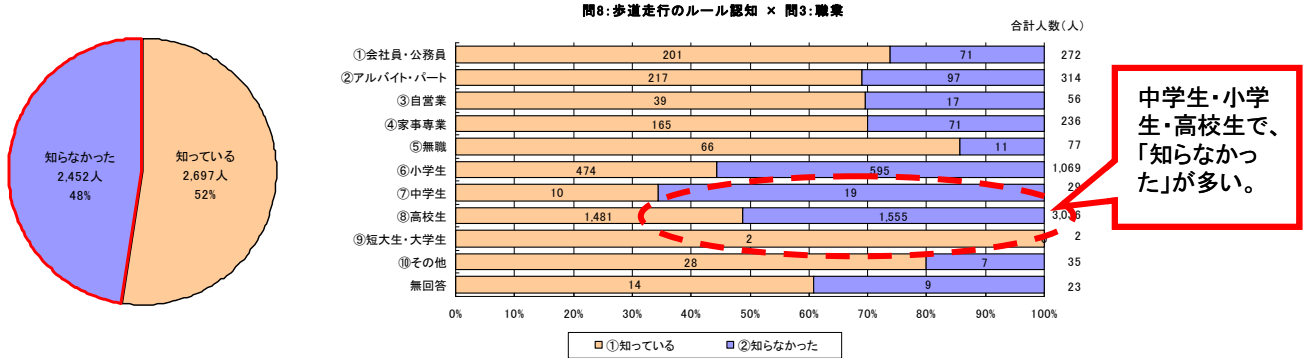


(3) 自転車利用者からの意見

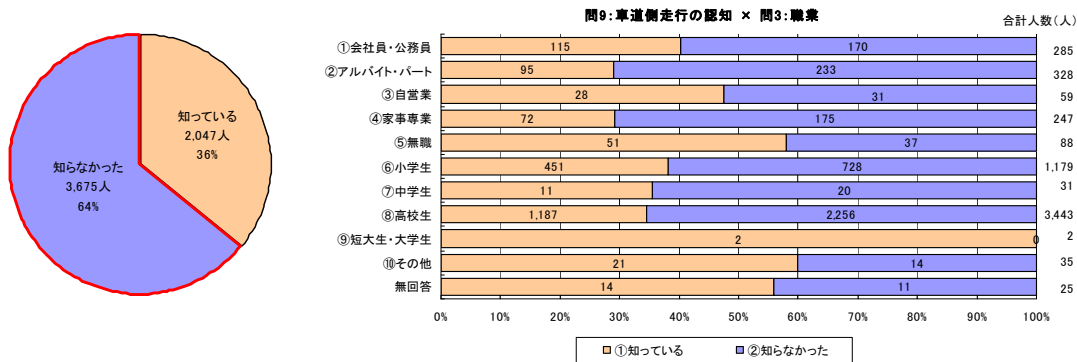
「歩道通行可」の標識がある場合にのみ、自転車が歩道を通れる歩道通行時のルールを知らない利用者が、全体の48%もいる。大人は7割以上が認知しているが、小学生・中学生・高校生がルールを知っていない。

「自転車は歩道の中央から車道寄りを走行する」ルールを知らない利用者が、全体で64%ある。大人でも学生でも一様に、「知らなかった」が多い。

■問8: 歩道通行時のルール認知～(「歩道通行可」の標識がある場合にのみ、自転車が歩道を通れる)



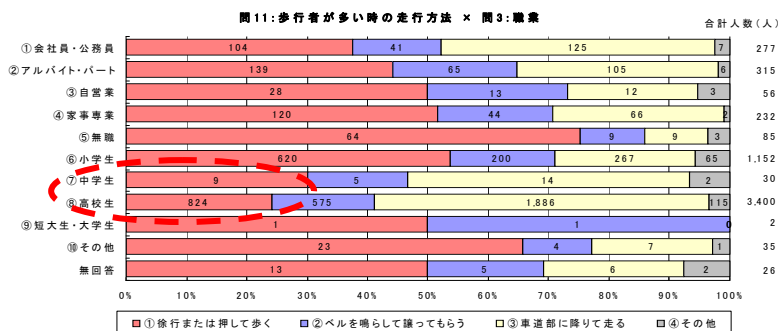
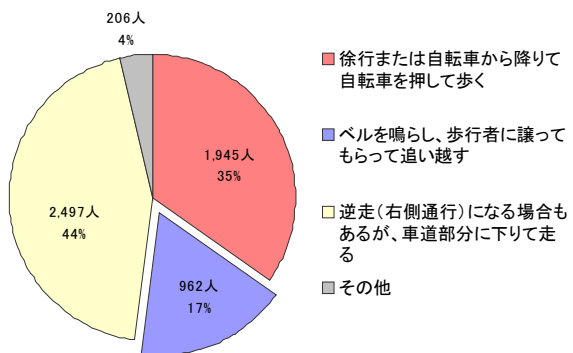
■問9: 「歩道の中央から車道寄りを走行する」ルールの認知度



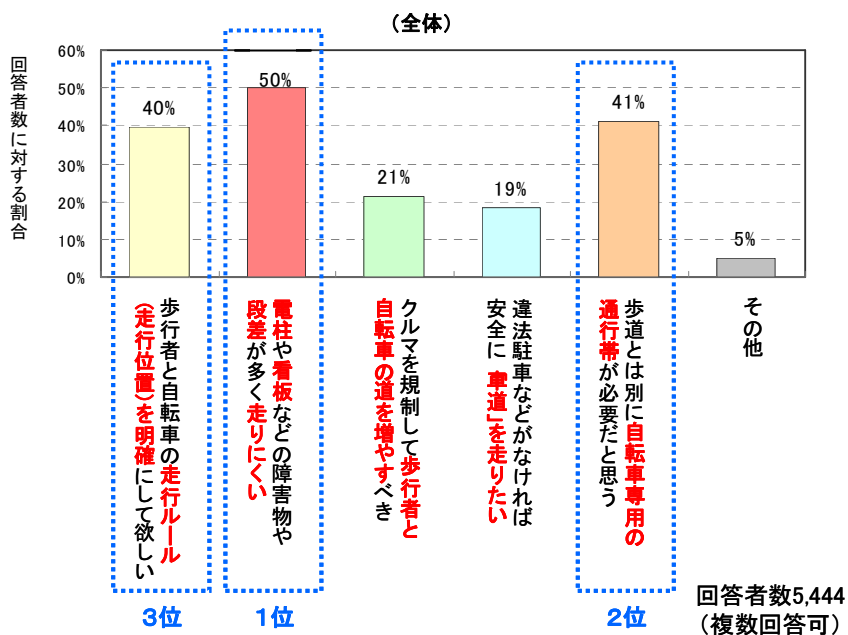
歩道において歩行者が多い場合の走行方法として「徐行または押して歩く」ことが本来取るべき行為であるが、実行している利用者は全体で35%であり、中学生・高校生においては割合が低い。

歩道を自転車で走行する時の改善要望としては、第1位は「障害物、段差により走りにくい」で、50%の指摘率が高い。次いで、「自転車専用の通行帯の整備」が41%、「歩行者と自転車の走行位置の明確化」が40%と高い。職業別、住所別において、大きな改善要望の差異はない。

■問11: 歩行者が多い時の走行方法



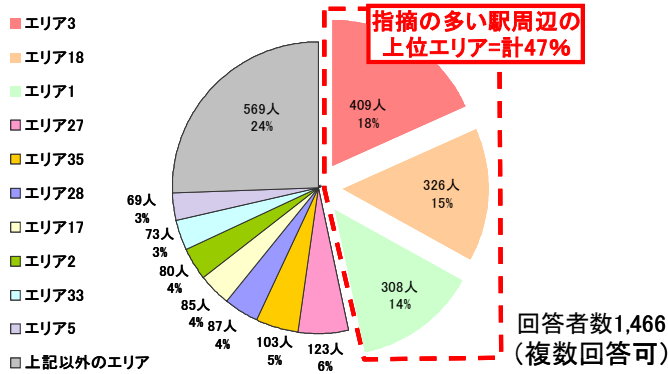
■問10: 歩道走行時の改善要望



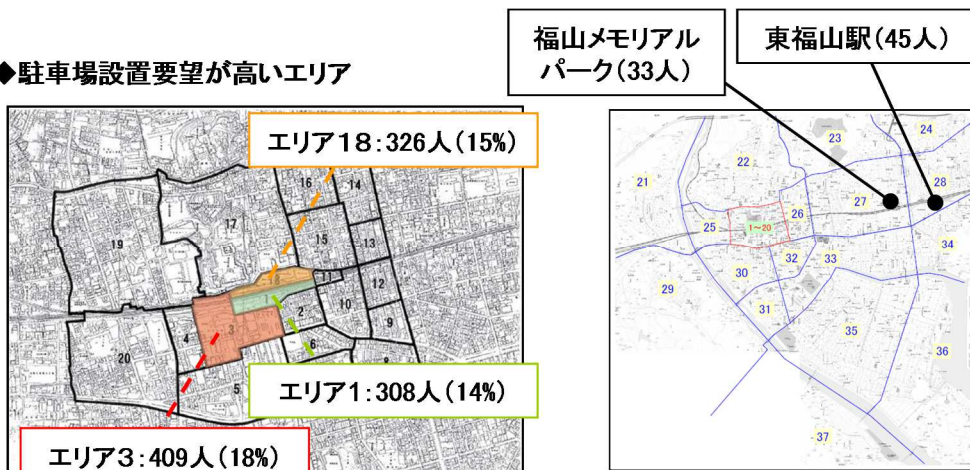
(4) 駐輪施設

駐輪場の設置希望エリアは、第1位のエリア3（18%指摘）から、エリア18、エリア1と、福山駅周辺での設置要望が高く、全体の約5割を占める。福山駅周辺から離れた地区での主な希望地点は福山メモリアルパーク、東福山駅である。

■問15: 駐輪場の設置希望エリア



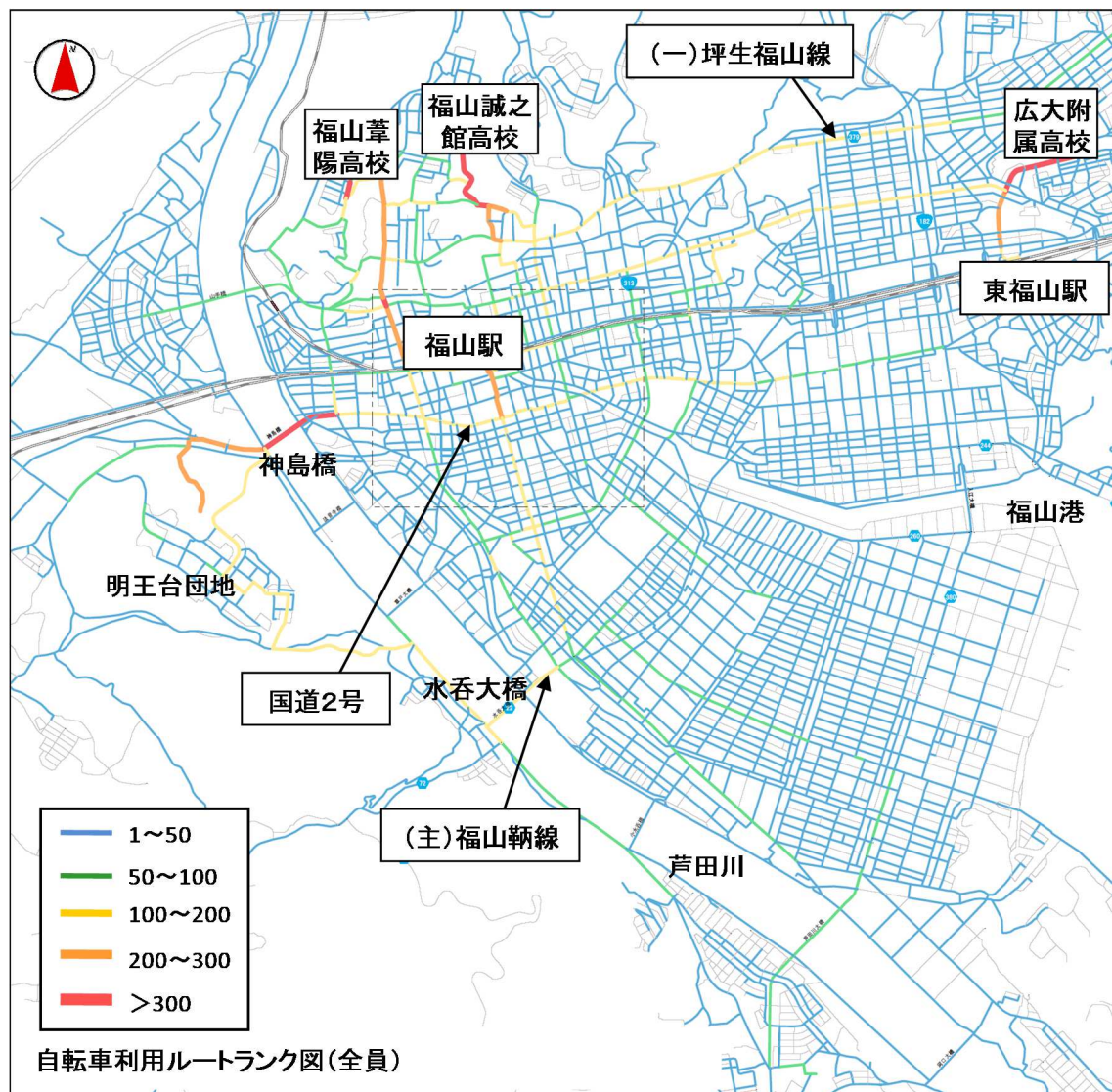
◆ 駐車場設置要望が高いエリア



(5) 自転車の利用ルート

自転車の利用者が300人超で最も多い区間は、国道2号の芦田川渡河部（神島橋）、福山駅北側の福山誠之館高校に至る区間、東福山駅北側の東西道路が認められる。200～300人ランクでは、上記区間に接続する区間、福山駅の北側・南側の駅及び中心市街地に向う南北路線が多い。100～200人のランクで、利用が連続して多い路線としては、国道2号の中心市街区間、福山駅前通りから（主）福山鞆線の水呑大橋を超えた区間、芦田川右岸の明王台団地をはさんだ路線、山陽本線の北側エリアでは、東西方向の2路線（一）坪生福山線等）が該当する。

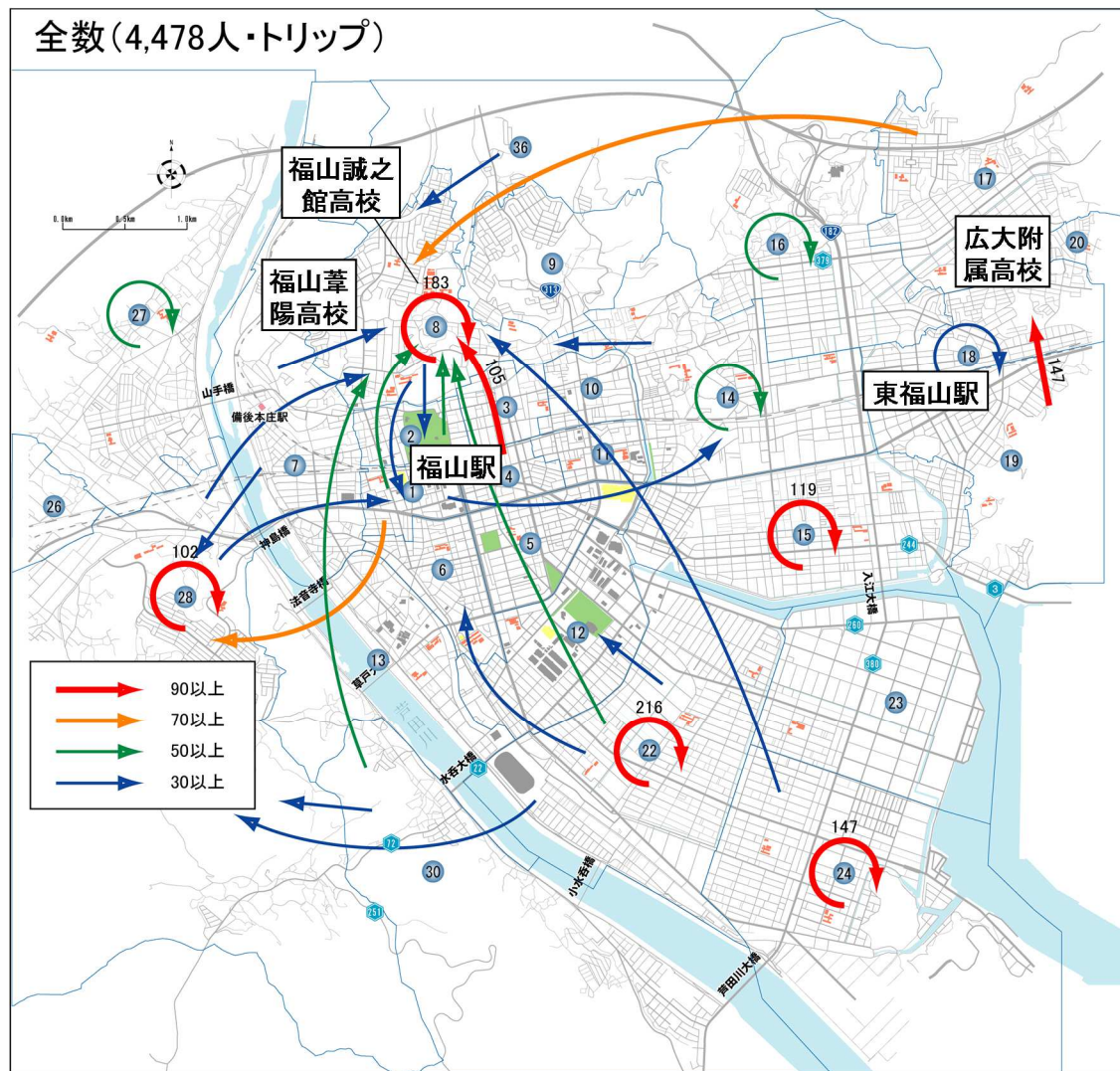
アンケート調査による自転車利用ルート



■ゾーン間流動図

高校が位置する福山駅北側の8ゾーンへの求心的な流動が大きく、到着地としては、8、28ゾーンへのトリップが多く、出発地は、22、8、24、19の住宅地で多くなっている。また、15、22、24ゾーン等の南部郊外部にて、ゾーン内々の流動が100人を超えて多くなっている。

アンケート調査による自転車利用ルート(流動図)



■出発トリップの多いゾーン

順位	CゾーンNo	人数	%
1	22	487	10.9
2	8	399	8.9
3	24	289	6.5
4	19	259	5.8
5	1	251	5.6
6	14	247	5.5
7	15	244	5.4
8	28	234	5.2

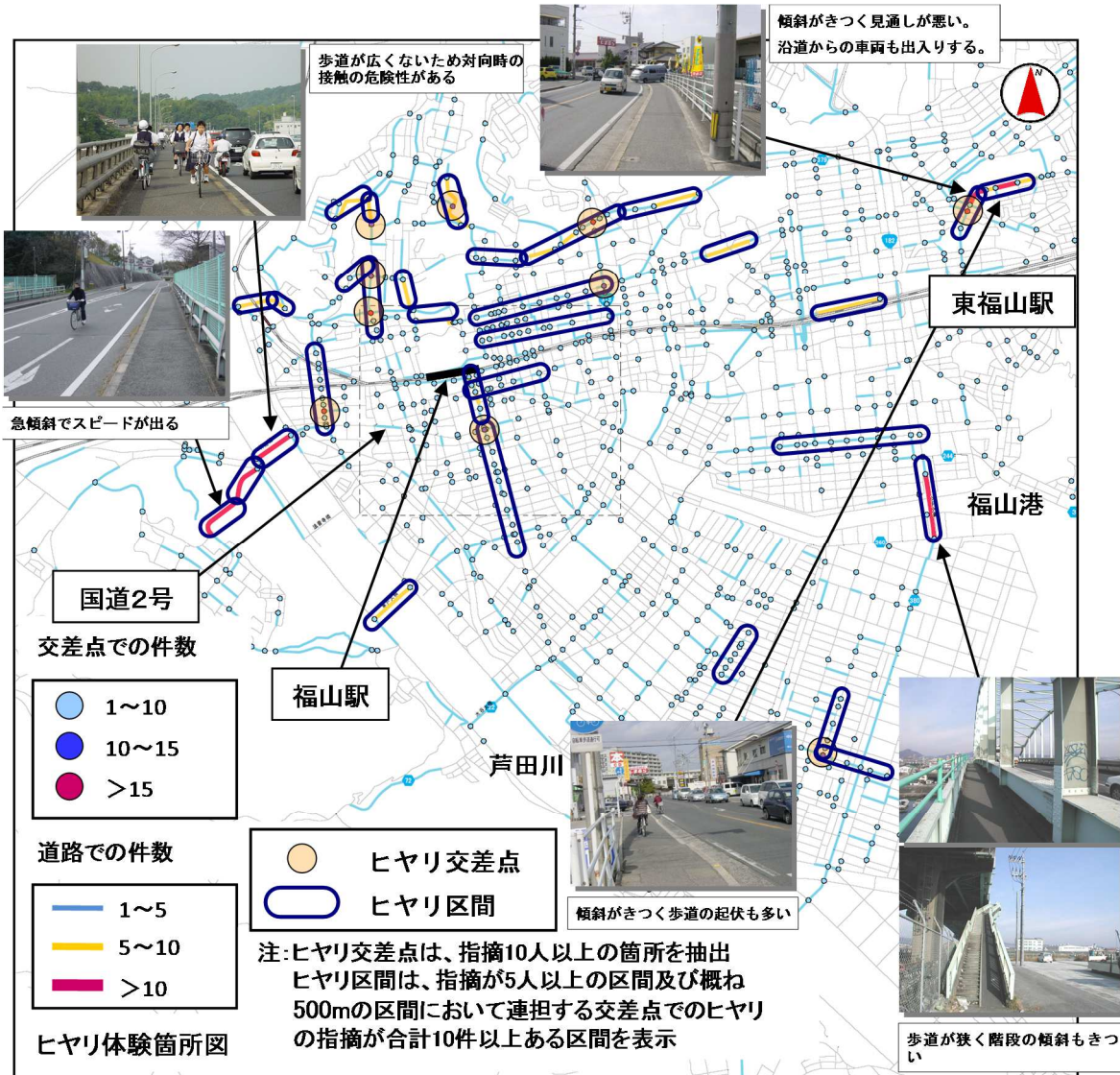
■到着トリップの多いゾーン

順位	CゾーンNo	人数	%
1	8	997	22.3
2	28	561	12.5
3	18	307	6.9
4	6	304	6.8
5	1	288	6.4
6	22	281	6.3
7	14	270	6

(注): 200人以上のゾーン

(6) ヒヤリ体験箇所

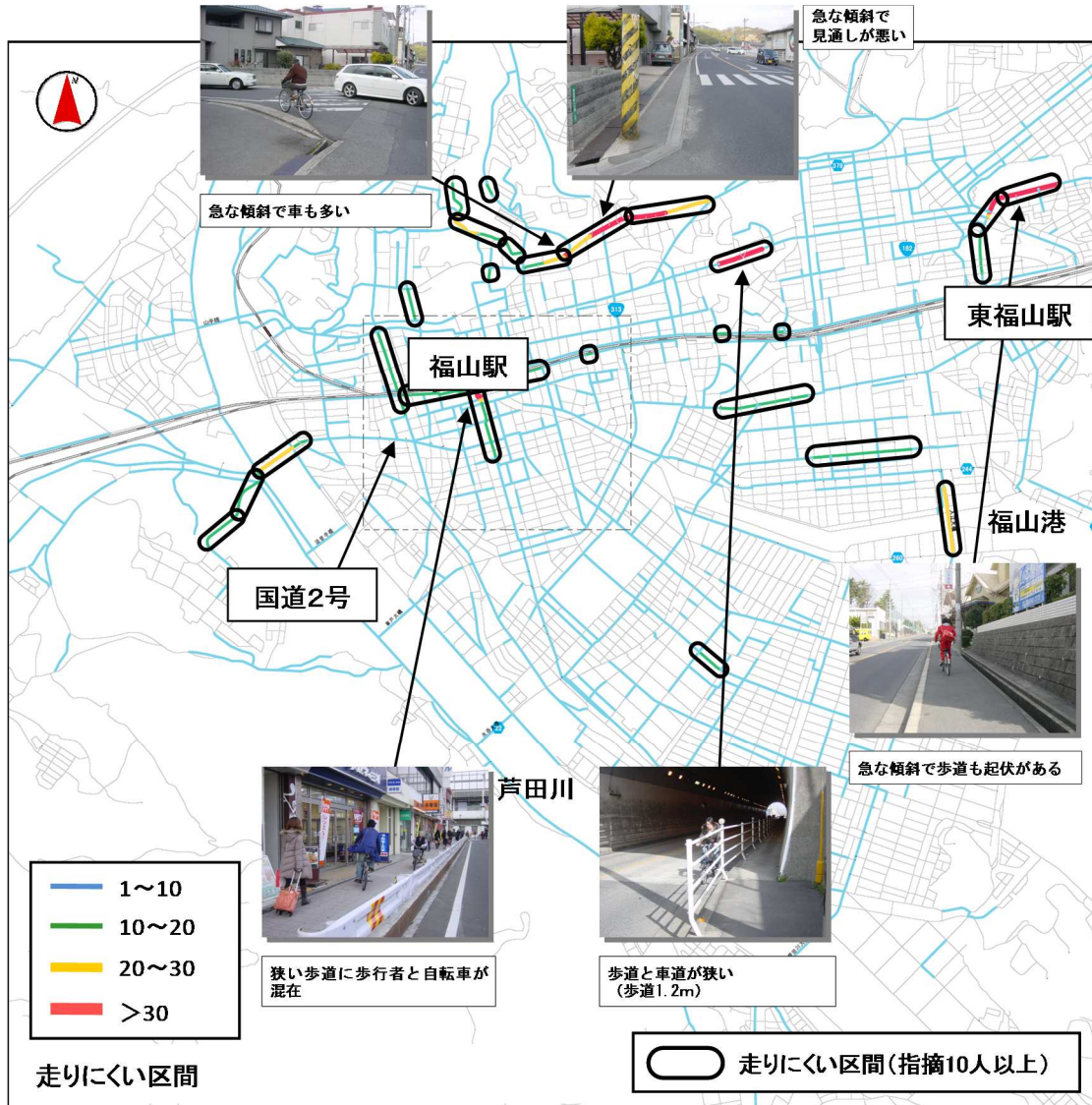
「自転車」でみると、対相手交通は自動車が約 7 割で圧倒的に多く、自転車が 18%と少ない。ヒヤリ内容は、「交差点での出会い頭」が非常に多く、「沿道からの出入りの際の接触」、「左折車両との接触」が続く。原因としては、歩道が狭い、自転車・自動車交通量が多いもあるが、「相手又は自分の不注意」も多くあげられている。



(7) 走りにくい区間

指摘が多いのは、(都)津之郷奈良津線(西深津町、奈良津町地区)、(都)手城三吉線(深津トンネル周辺)、(都)停車場裏古池線(引野町北)の山陽本線北側の東西道路で多くなっている。

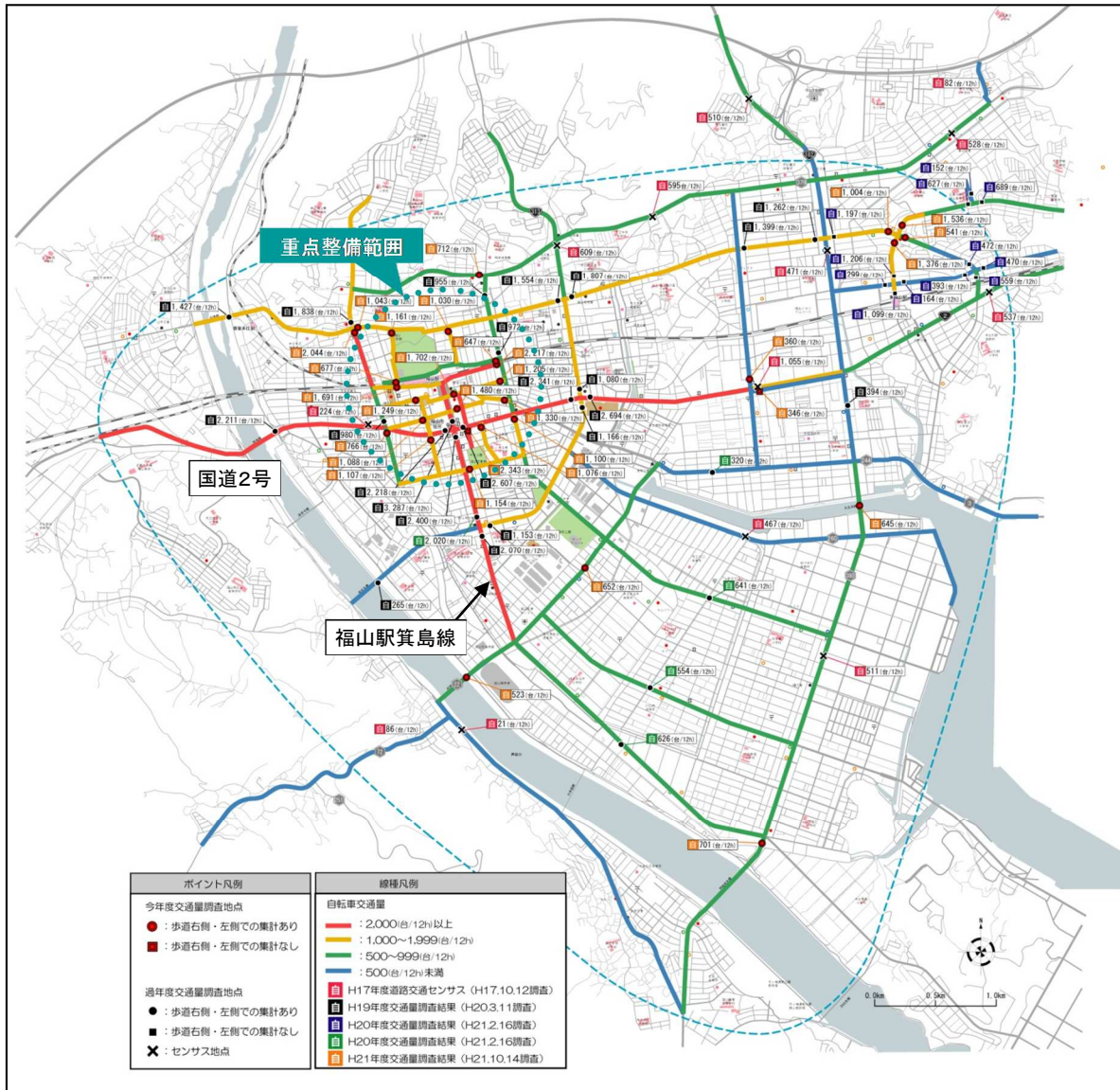
人・車・自転車の交通量が多く、道幅が狭く、歩道が未整備であることが、自転車が走りにくい理由となっている。特に北側地区では、都市計画道路の未整備区間があり、トンネル及び坂道区間があることが要因にあげられる。



3) 自転車の現況交通量

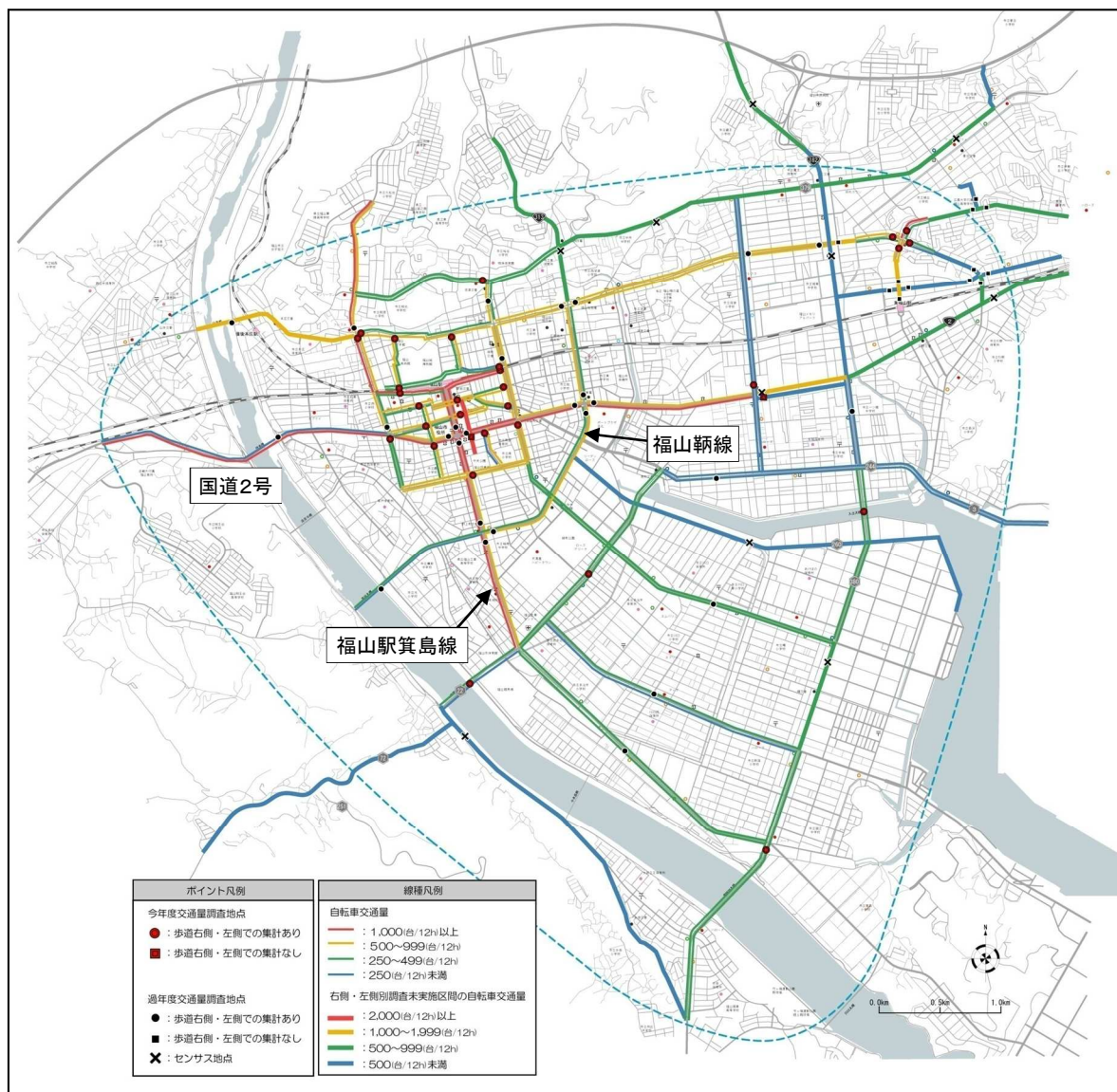
福山駅 1km 圏域は、公共施設や商業施設が集積し、歩行者や自転車交通等の集中により錯綜も多くなるため重点整備範囲として設定し、重点整備範囲を中心に交通量調査を実施した。

国道2号や福山駅箕島線等では交通量が 2,000 台/12h を超えるが、郊外部の路線では、概ね 500~1,500 台/12h 程度である。



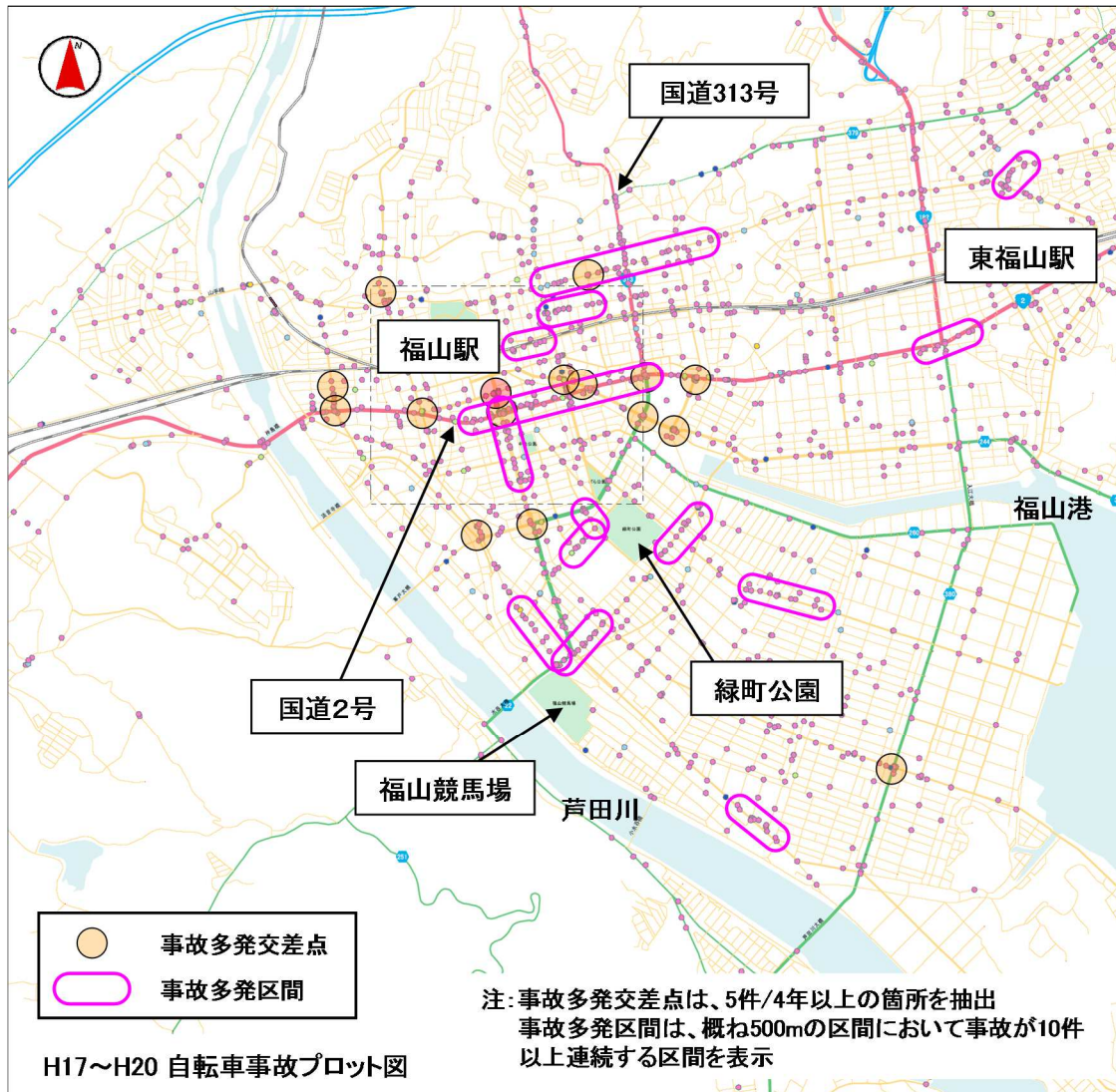
■自転車の左右別現況交通量

自転車利用者は、目的地への速達性や道路及び交通の状況等により走行ルート選択の判断をされ、道路の左右両側でも利用状況に違いが生じる場合がある。福山においても左右の交通量に違いのある路線（国道2号、福山駅箕島線、福山鞆線等）がみられた。



2) 自転車事故の発生箇所

自転車の交通事故は、幹線道路上で多く発生しているが、脇へ入った細街路でも多い状況にある。多発区間をみると、市街地中心部の国道2号及び、福山駅から交差してくる南北方向の市道区間、緑町公園周辺及び、福山競馬場北側の市道等が該当する。山陽本線の北側エリアでは、福山駅北東部の東西方向の複数の市道で多発している。また東福山駅の北側の市道でも多発している。



3) 自転車走行空間における問題箇所

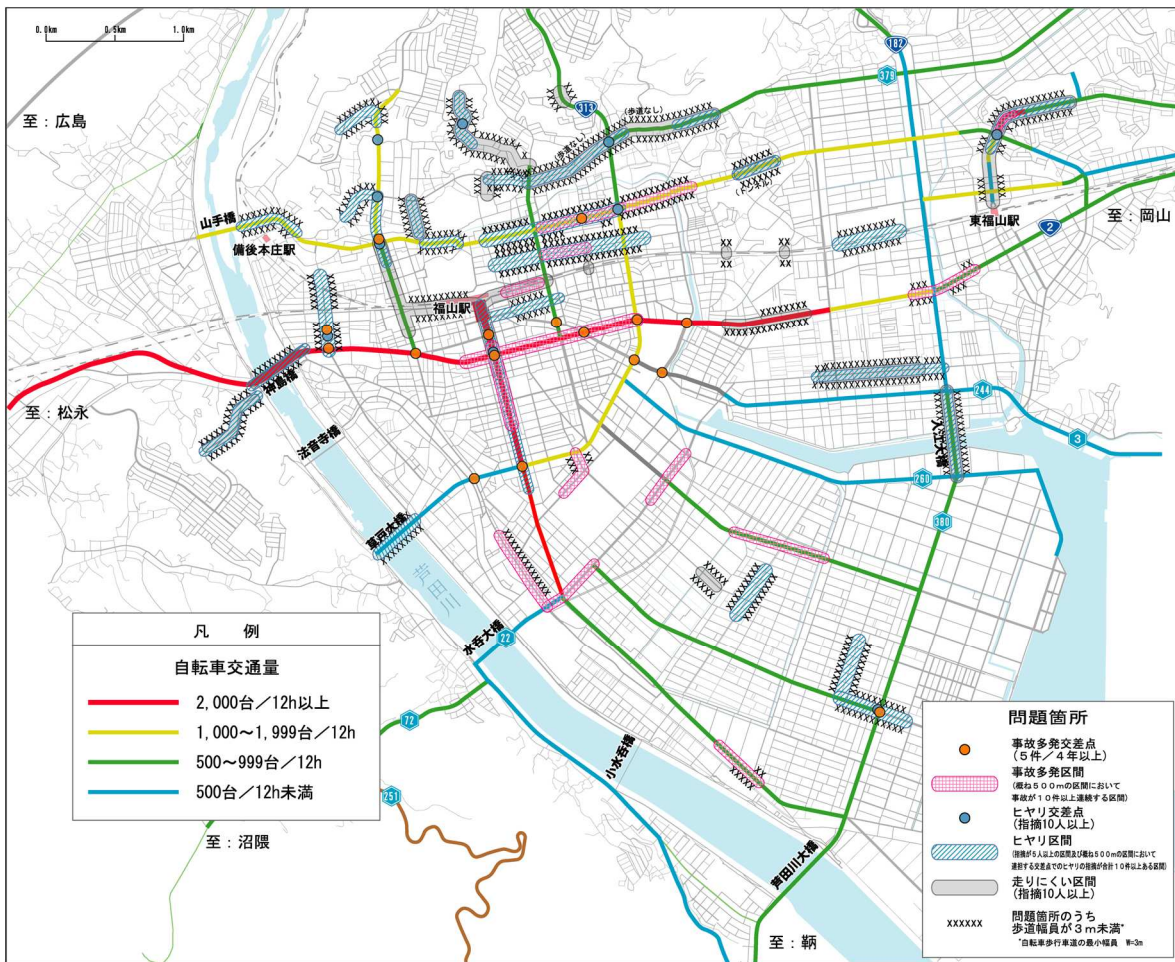
国道2号は交通量が多く、事故多発区間として、中心市街地で長い区間が認められるが、歩道幅員の狭さに起因はしていない。なお、郊外部で、走りにくい区間等が生じるが、歩道の狭さと合致する。

駅前通り線でも交通量が多く、歩道幅員の狭さには当てはまらないが、「事故多発+走りにくい+ヒヤリ」の各問題が重なっている。

他の南部地区の路線でも、歩道幅員の狭さと事故多発、走りにくい等の問題点が重なる区間がみられる。

北側地区では、問題箇所が密集して分布しており、交通量も比較的多く、各問題内容が重なる傾向がみられる。なお、歩道幅員の狭さと、殆どの問題箇所が重なっている。

問題箇所分布と自転車交通量、歩道幅員の重ね合わせ図



3.3 自転車走行空間

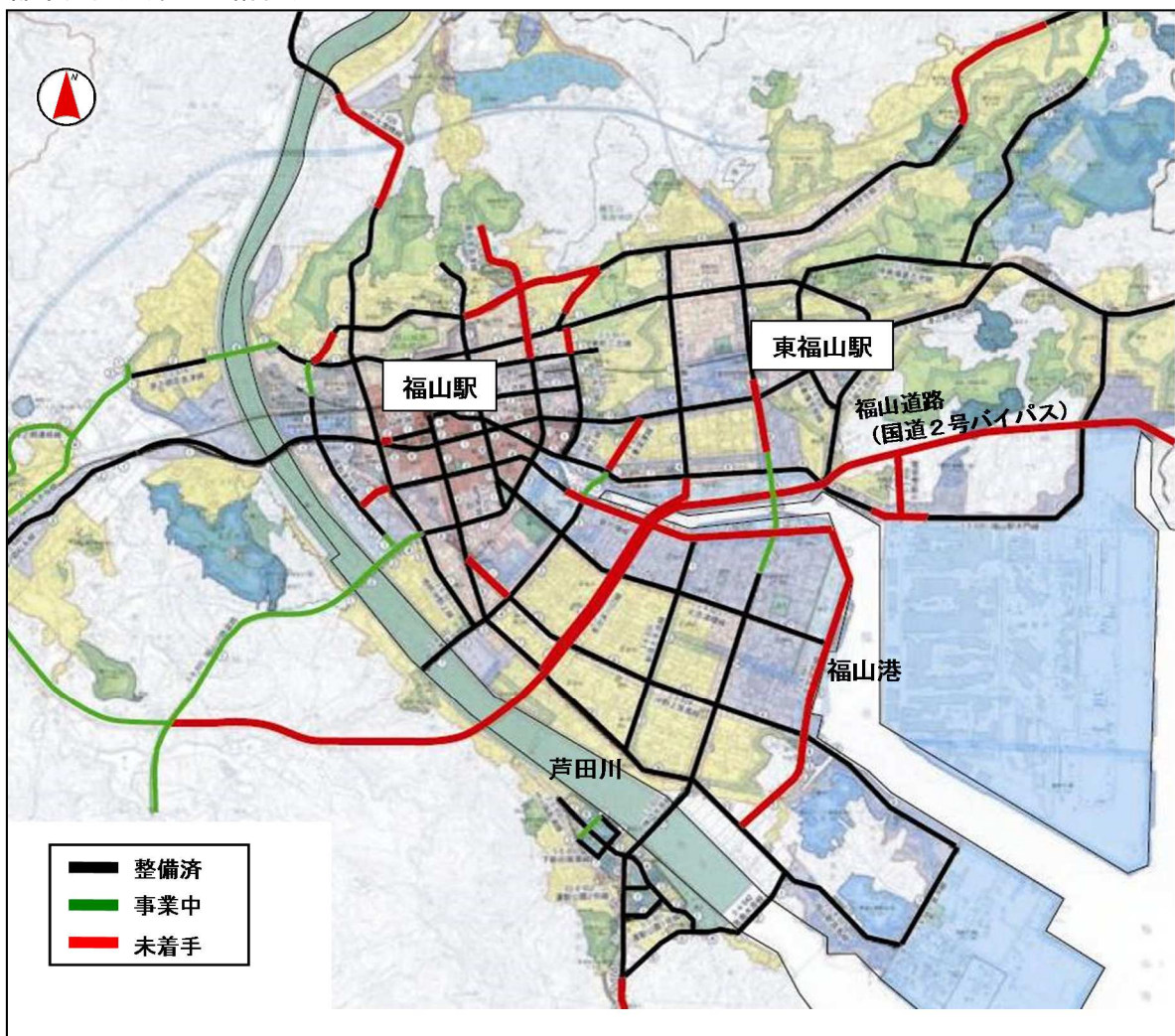
1) 都市計画道路の整備状況

福山駅周辺の中心市街地における都市計画道路は、整備済み区間が比較的多い。南部の区画整理地、東部の東福山駅周辺地域でも、街路の整備済み区間が多い。未着手の主な路線としては、福山道路（国道2号バイパス）、北部の丘陵地の路線、中心部から南部に向かう入江沿いの路線が挙げられる。

2) 車線数の現況

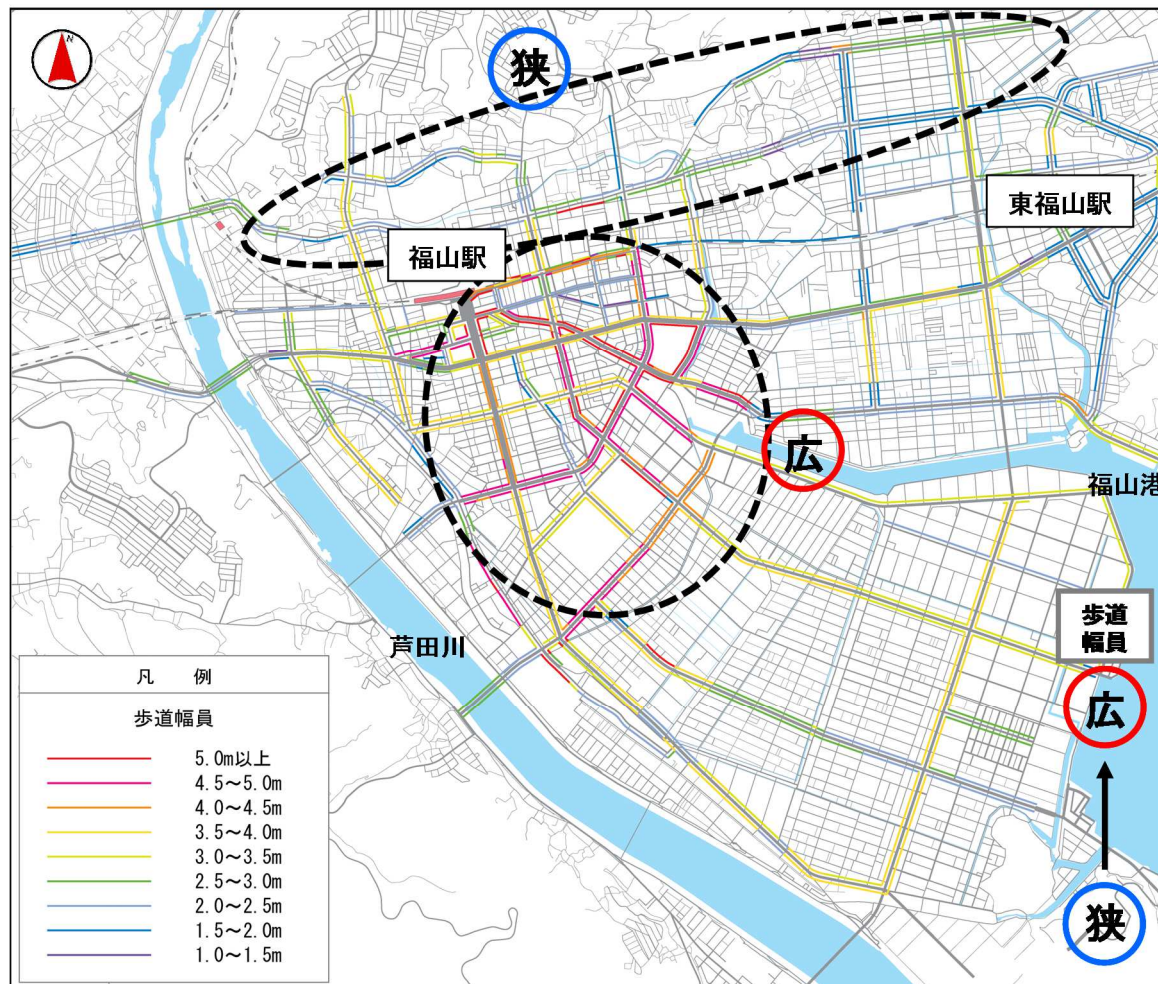
6～8車線が、中心市街地の国道2号、駅前大通り線でみられる。4車線道路は、中心市街地の各路線、及び郊外部へ延びる放射状路線で多く配置。福山駅北側地区では、2車線道路が主体で、多車線道路はみられない。

都市計画道路の整備状況



3) 歩道幅員の現況

中心市街地の歩道幅員は比較的広く確保されており、W=4.0m 以上が多くみられる。山陽本線の北側地区では、歩道幅員が狭い路線が殆どで、歩道なしの区間も多い。南部地区では、北側地区より広く、W=3.0m 以上の路線が多くみられる。



注：福山市の道路台帳図面（S=1/1,000）での旗揚げ寸法を基に、歩道幅員の区分を表示したもの。

4. 走行空間整備の基本方針

福山都市圏における自転車利用の現状と課題は、前出のアンケート調査（利用実態、マナー、ヒヤリ情報）、交通量調査、事故発生状況等より以下のとおり整理される。

■自転車利用の現状と課題

【自転車利用状況】

- 同規模の中核都市と比較すると低い自転車利用率
(岡山市 25%、松山市 27%、福山市 18%)
- 福山駅を中心に自転車利用が多い
- 特に 10 代の自転車利用が多い(自転車利用者の 34%が 10 代)

【自転車関連事故】

- 千人あたりの自転車事故件数県内ワースト2(1.93 件/千人)
- 福山駅北側に自転車事故多発地点等が集中

【自転車走行空間】

- 福山駅南側は比較的広い歩道整備が進んでいる
- 福山駅北側は全体的に歩道幅員が狭く、歩道未設置区間も存在
- 自転車道などの自転車走行空間は無い

【潜在的な需要】

- 自動車から自転車への転換可能性のある多くの潜在需要が存在
(平野部での短トリップ自動車利用者(5km以下,18~50歳)は
53,000 トリップ ※H17 センサス OD)

福山市では、福山駅を中心にして自転車利用が多くみられるが、同規模の他都市と比較して自転車の利用率は高くなく、自転車事故発生件数は県内ワースト2である。また、自転車専用の走行空間は整備されておらず、主な走行空間となっている歩道は、福山駅北側では幅員が狭く、歩道が未設置区間も存在する。一方、自転車を利用する潜在的な需要が存在しており、走行空間を確保することにより、利用者が増加する可能性がある。

したがって、本計画の基本方針を以下のとおり設定する。

■走行空間整備の基本方針

自転車走行空間の整備により

■自転車利用者を増大

■歩行者・自転車の安全を確保

■自転車走行空間の整備方針

本計画の基本方針を踏まえ、自転車走行空間の具体的な整備方針を以下のとおり設定した。

1) 自転車ネットワークの計画のあり方

自転車ネットワークの計画は、現在の交通需要だけではなく、将来のあるべき姿を見据えた上で、計画を策定する。

整備計画には、安全・安心度や利用状況等が見える指標（数値目標）を設定し、ハード施策とソフト施策（ベスト運動）の両輪で、目標達成に取り組む。

2) 自転車走行空間の確保

（1）自転車走行空間の整備手法

自転車走行空間は、原則分離とし、自転車等の交通量、道路幅員構成を勘案し、自転車道、自転車レーン、自歩道での走行位置明示など整備手法を選定する。

（2）道路空間再配分の考え方

既存道路の空間を有効利用して、自転車の走行空間を生み出す（道路ダイエットによる自転車走行空間の創出）。自転車を優先する路線では、車線数減少や車道幅員減少等について検討する。

（3）自転車交通の分離基準

歩行者と自転車の交通量が多く、輻輳する可能性がある場所については、既往の研究等を参考に基準を検討し、必要に応じて構造的分離を図る。なお、隣接区間との連続性に十分配慮する。

（4）その他走行空間確保にあたっての検討事項

①道路の右側、左側でみた効果的な整備

自転車ネットワークは、1つの道路に対し、右側、左側で2本のネットワークが存在する。沿道状況、利用経路等より、左右両側での交通量が著しく異なる箇所もみられる。一律道路の両側を整備するのではなく、自転車交通の流れ、需要を視野に入れ、両側を整備するのか、片側だけを整備するのか、事業費の節減も視野に入れ、戦略的に整備計画を立てていく。

②細街路（裏道）の有効利用

時間帯指定の一方通行化、自転車専用化等を活用し、混み合う通勤・通学の時間帯だけ、自動車が通らないようにすることにより、自歩道を設置する余裕のない細街路での、歩行者と自転車の安全を確保する。また、幹線道路の歩道幅に余裕が無い場合、断面変更が難しい場合において、近傍の裏道を活用した代替ルートを検討する。

③走行空間のカラー化、マーキング

自転車走行空間を明示するために、統一したカラー化や、マーク・サインをわかりやすくデザインし、事故防止対策及び流動の整序化を図る。

④バスレーンの利用等

時間帯指定のバスレーンを利用して、自転車走行空間を確保する。バス路線の方向別路面のカラー化（バスの進行方向と自転車レーン等のカラー統一）について、バス関連事業と連携を図りながら、今後検討を進める。

⑤道路の利用形態に合わせ速達性と安全性を取捨選択

スピードを出して走行する高校生の利用が多い路線や見通しの悪い区間、スピードが出過ぎる坂道交差点等では、段差（ハンプ）などを設けるなど、速度抑制となる安全策を講じる。

⑥走行空間へのスムーズな誘導

自歩道から自転車レーン等への移行部は、自転車がスムーズかつ、安全に走行できるように、歩車道境界部の切り下げ等を実施する。交差点部などに設けるシケイン形状は、自転車の自然な走行軌跡の形状に合わせ、意図した誘導ができるようにする。交差点付近の歩道幅員が広い場合、歩道上で自転車を誘導したい部分の舗装種類を変える等により自転車を視覚的に誘導し、歩行者と自転車の分離を図る。

3)既存の道路空間を有効に活用した戦略的な整備計画

(1)モデル地区の整備

国道2号福山駅前地区（1.2km区間）において自転車走行空間を整備する。

(2)「自転車重点都市（仮称）」の指定

国の平成21年度主要施策である「安全で安心な自転車利用環境の整備」において、「都市を挙げてネットワーク整備に取り組む意欲のある都市に対し、国の支援方策等について検討するとともに、「自転車重点都市（仮称）」の指定に向けて、計画策定支援等を行う」とある。現在、「自転車重点都市（仮称）」のあり方及び国の支援方策等について検討が進められており、本地域においても、その指定をめざす。

(3)当面の課題対応

ネットワーク整備は、概ね10年で対策していくため、当面の対応として「走りにくい、ヒヤリ体験箇所」で得られたデータを参考に、個別危険箇所における道路構造の改善を検討する。

(4)自転車ネットワークの段階的な整備

自転車ネットワークは、前期5箇年で概成させ、後期5箇年で必要に応じて改善を行う。前期5箇年の整備では、優先すべき区間の設定などタイムスケジュールを検討する。

4)駐輪対策

(1)福山駅周辺での駐輪施設整備

路上駐輪に対しては、民間と行政の適切な役割分担を考慮し、駐輪場の整備拡充を行う。路上駐輪施設は、既存の道路空間を有効に活用する。設置要望が多い福山駅周辺において、路外・路上駐輪施設の整備拡充を行う。

附置義務駐輪制度など駐輪施設を増加させる施策の制定について検討を行う。

(2)駐輪施設に関する情報提供

既存の駐輪施設の利用率向上のための誘導案内板の設置など情報提供を行う。

(3)モラル向上の啓発活動

放置自転車等に関するモラル向上施策を実施する（啓発ビラの作成・配布）。

(4) 自転車シェアリングの導入検討

福山駅を核とした「自転車シェアリング」の導入検討を行う。レンタサイクルを都市内の日常交通手段として活用する。

5) ルール、マナーの向上

(1) 道路利用者全般への安全教育、広報啓発

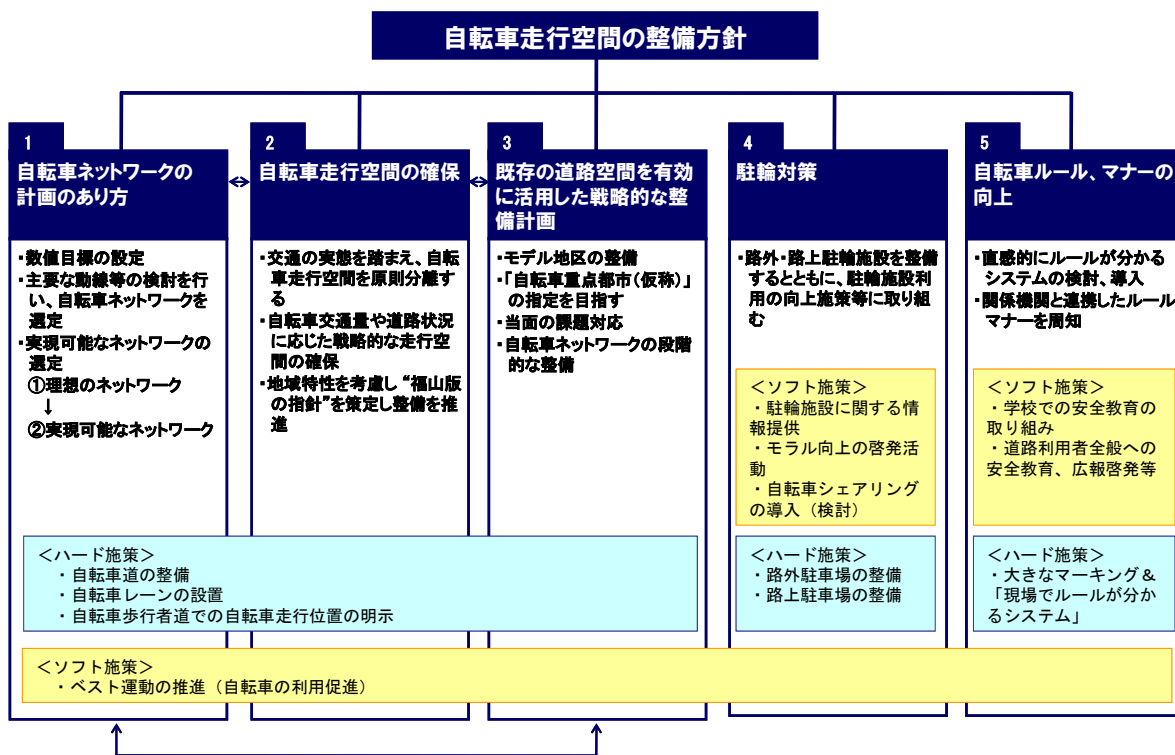
全国で実施されている広報活動、交通安全教室等を参考に、あらゆる年齢層を対象に安全教育や広報啓発等の活動を推進する。運転免許更新時に広報啓発を行う。

(2) 学校での安全教育の取り組み強化

高校生はルール未認識でマナーの悪さが目立っていることから、義務教育の各段階で安全教育が必要不可欠である。学校周辺での街頭指導も取り組む。

(3) 大きなマーキング、現場でルールが分かるシステム

直感的にルールが分かる、大きなマーキングを検討する。



5. 計画エリアの設定

本計画の検討対象範囲である計画エリアを以下のとおり設定する。

【計画エリアの設定条件】

- 福山駅周辺に広がる平地部（駅を中心とした5km圏域）
- 福山駅を中心とするトリップが多い（交通結節点）※H3 備後・笠岡都市圏PT調査
- 平野部での通勤通学時の自転車分担率が概ね15%以上 ※H12 国勢調査
- 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
主要施設につながる平野部を対象エリアとして設定



6. 自転車ネットワークの計画のあり方

6.1 目標の設定

1) めざすべき将来像

福山市中心部は、温暖で小雨な気候と平坦な地形により、自転車を快適に利用しやすい恵まれた環境にある。福山駅を中心にして自転車利用が多くみられ、市民にとって自転車は、近距離移動のための交通手段として一定の役割を果たしているといえる。その一方で、同規模の他都市と比較して自転車の利用率は高くなく、自転車事故の発生件数は県内ワースト2である。また、主な走行空間となっている歩道の幅員は狭く、歩道未設置区間も存在するなど走行環境整備は十分ではないうえに、走行ルールの未認識や無謀な走行、マナーの悪さなど様々な問題が認められる。

このような自転車利用を取り巻く状況を踏まえ、様々な問題の改善を図り、自転車利用者を増大させ、歩行者・自転車の安全確保をめざすことを本計画の基本方針とした。今後は市民に対し、自転車利用の安全性や快適さを積極的にアピールできるよう、自転車利用における環境整備やルールの徹底やマナーの向上を積極的に進め、人と自転車、自転車と車が共存可能な福山における新たな自転車文化を築いていくことが重要である。そこで、福山においてめざすべき将来像を、次のとおり掲げるものとする。

【めざすべき将来像】 “自転車の似合うまち 福山”

2) 目標年次

自転車走行空間の整備にあたり、短期的には、走りにくさ、ヒヤリ体験、事故の発生状況等から問題の大きさや関連事業の展開を考慮し、対策の急がれる区間、優先的に整備を進めるべき区間を集中的に実施し、5箇年で自転車ネットワークを概成させる。

5年後における目標の達成状況、整備上の課題等を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを実施し、続く5箇年で改善を行う。

したがって、本計画の目標年次は、現在より10年後の平成31年（2019年）とする。

3) 目標の設定

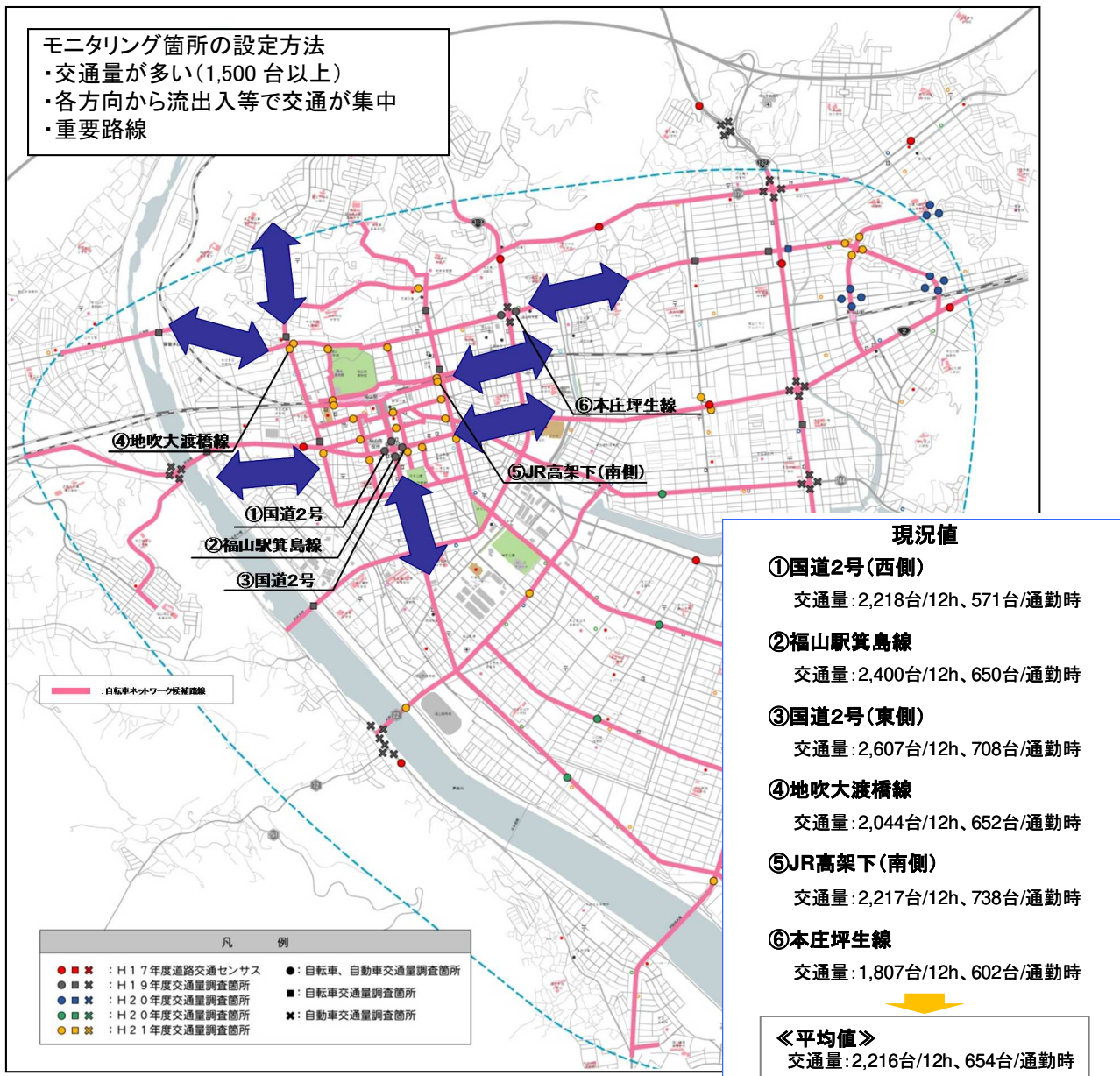
(1) 目標となる指標の設定

本計画の目標とする指標は、基本方針より以下のとおり設定する。

整備計画の基本方針	指標
自転車利用者を増大	指標1: 自転車交通量
歩行者・自転車の安全の確保	指標2: 自転車事故率(事故件数/自転車交通量)

■指標1:モニタリング箇所の自転車交通量(平均)

交通量調査及びアンケート調査等より福山駅周辺を中心に自転車利用が多く、各方面と駅を結び移動がみられた。したがって、各方面からの流入を把握する地点を自転車交通量が多い幹線道路から選定した。



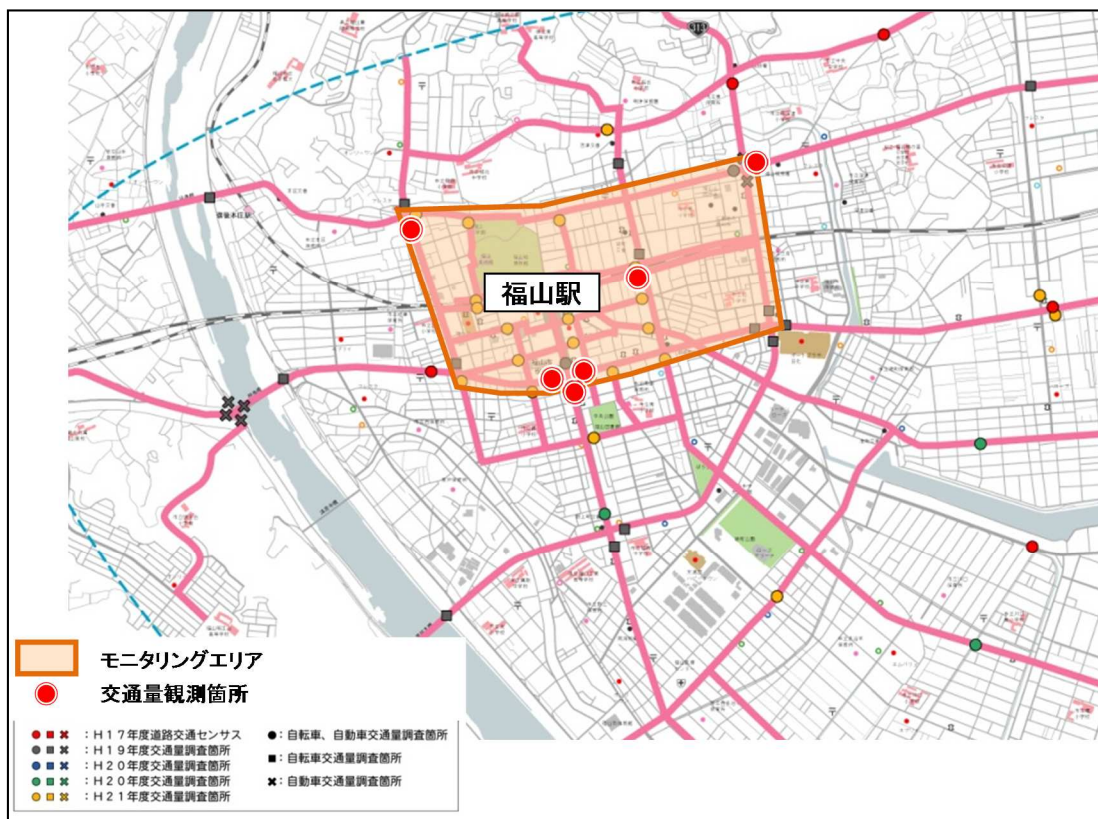
●モニタリング箇所の設定理由

指標1のモニタリング箇所6箇所の設定理由は、以下のとおりである。

- ①国道2号（西側）：JR 南側を東西に結ぶ主要ルート。駅周辺と西側を結ぶ利用状況を把握する。
- ②福山駅箕島線：駅と市南部を結ぶ主要ルート。駅周辺と南側を結ぶ利用状況を把握する。
- ③国道2号（東側）：①と同様に駅周辺と東側を結ぶ利用状況を把握する。
- ④地吹大渡橋線：駅西側を南北に結ぶ主要ルート。駅周辺と北側及び北西側を結ぶ利用状況を把握する。北側に高校があり通学利用が多い。
- ⑤JR 高架下南側：JR 高架の平行ルート。駅周辺と東側を結ぶ利用状況を把握する。沿道に駐輪場があり、駅利用者が本区間を利用していると想定。自動車交通は18百台/12hで自転車より少ない。
- ⑥本庄坪生線：JR 北側を東西に結ぶ主要ルート。駅周辺と東側を結ぶ利用状況を把握する。

■指標2：モニタリングエリアの事故率(事故件数/平均交通量)

福山駅周辺の自転車事故が集中している地域をモニタリングエリアとし、指標1のモニタリング箇所の平均自転車交通量あたりの事故件数を事故率として算定する。



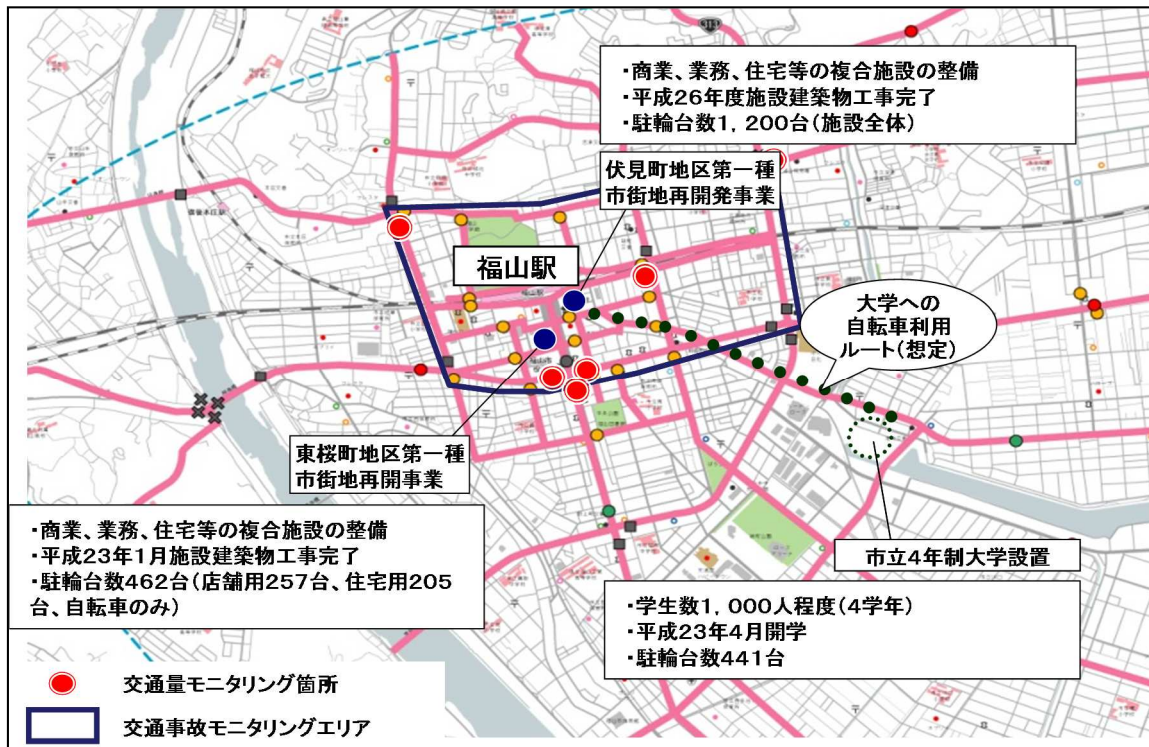
(2) モニタリング実施時期

指標1、2については、福山都市圏全体の状況を把握するため、継続的にモニタリングを実施（中間年次及び自転車利用状況に大きな変化が生じた時期）する。

駅前開発事業等（下図参照）は、将来の自転車利用状況の予測が難しいため、本計画では考慮していない。必要に応じてモニタリング箇所を追加するなど、市立4年制大学への通学ルートなど利用状況に大きな変化が予測される路線や整備手法毎に代表的な路線において整備前後の交通状況等を把握する。

なお、走行空間の整備量（延長）については、毎年計測を行う。

■福山駅周辺の開発事業

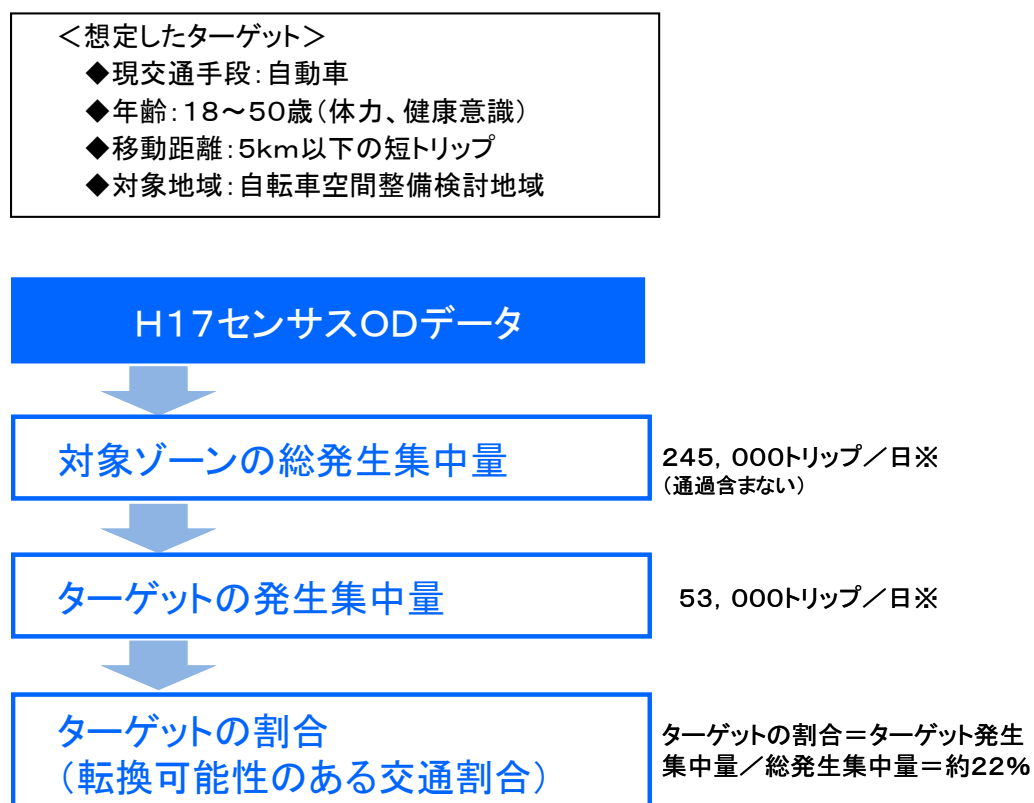


(3) 目標の設定

目標値の設定にあたり、自動車から自転車へ転換する可能性のある潜在的な需要を把握する。

■潜在的な需要:自動車から自転車への転換可能性

自動車から自転車へ転換する可能性のある交通が、全体に対してどの程度あるかを算出する。H17 道路交通センサスのODデータを用いて、対象地域の総発生集中量とターゲットの発生集中量を集計し、転換を図る“ターゲットの割合”を算出した。



※道路交通センサスODデータのトリップ毎に設定された母集団に対する拡大係数を合計し、対象ゾーンの総発生集中量とターゲットの発生集中量を算定。調査実数は、総発生集中量5,000トリップ/日、ターゲットの発生集中量1,000トリップ/日。

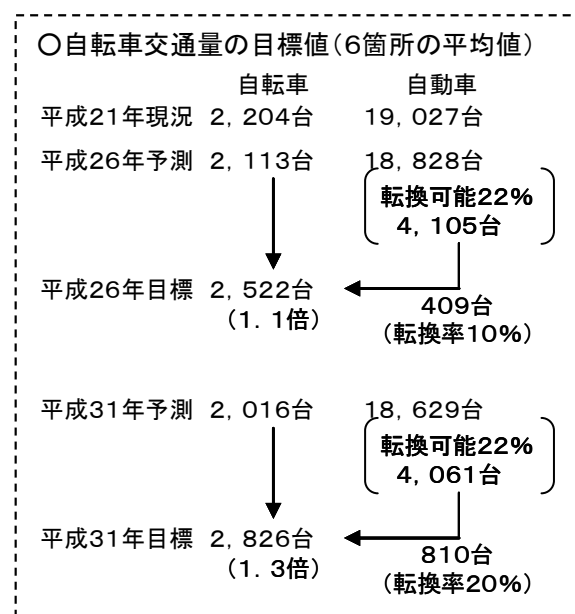
※トリップとは、人がある目的を持ってある地点からある地点へと移動すること。

■自転車交通量・事故率の算定

転換率：5年後10%、10年後20%

自転車交通量 (台/12h)	現況(H21)	2,204	—	自動車から 自転車への 転換
	中間年(H26)	2,522	1.1倍	
	最終年(H31)	2,826	1.3倍	
自転車事故率 (件/台)	現況(H21)	0.020	—	事故件数を 増加させない
	中間年(H26)	0.018	0.9倍	
	最終年(H31)	0.016	0.8倍	

注：自転車事故率＝事故件数／平均交通量、H20の事故件数45件で算定。
倍率は現況(H21)を基準とした。



注：予測値は社会経済状況等の影響考慮

自転車交通量：国際社会保障・人口問題研究所が算定(H20.12)した福山市における将来推計人口(10～74歳)の伸び率を用いて補正
自動車交通量：国土交通省が算定(H20.1)した山陽ブロックにおける交通量(走行台キロ)の伸び率を用いて補正

■目標の設定

本計画の目標を以下のとおり設定する。

なお、モニタリング結果、自転車の利用状況等を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを検討する。

【目標】

- ①自転車の利用を 1.3倍(5年後は1.1倍)にする [6箇所の交通量]
- ②自転車の事故率を 0.8倍(5年後は0.9倍)にする [観測交通量あたり事故件数]

6.2 ネットワーク候補路線の選定

自転車ネットワーク候補路線は、自転車交通需要、自転車集中施設、課題が大きい箇所等を勘案し選定する。自転車利用者は、目的地への速達性や道路及び交通の状況等により走行ルート選択の判断をされると考えられる。交通量調査より道路の左右両側で利用状況に違いがある路線が確認されたため、左右別にネットワーク候補路線を抽出した。

自転車ネットワークの候補路線の選定フローを以下に示す。

■自転車ネットワーク路線の選定方法

●自転車交通需要が高い路線

自転車の利用交通量・ルートより、“需要”が多い路線を自転車ネットワーク候補路線として抽出する。

- ◆計画交通量が断面で500台/12h以上、片側で250台/12h以上の区間
- ◆アンケート回答者100人以上区間

●自転車集中施設に通じる路線

自転車が集中する施設（現況及び将来）に通じる路線を自転車ネットワーク候補路線に加える。

- ◆高等学校、商業施設、公共施設、駅

ネットワーク化

●課題が大きい箇所の確認

課題が大きい箇所（事故、走りにくい・ヒヤリ体験箇所等）を抽出し、上記の自転車ネットワーク候補路線が課題箇所に該当しているかを確認する。

- ◆死傷事故率1,500件/億台キロ以上（上位約20%区間）
- ◆事故多発区間・交差点、ヒヤリ区間・交差点、走りにくい区間

●代替路線の検討

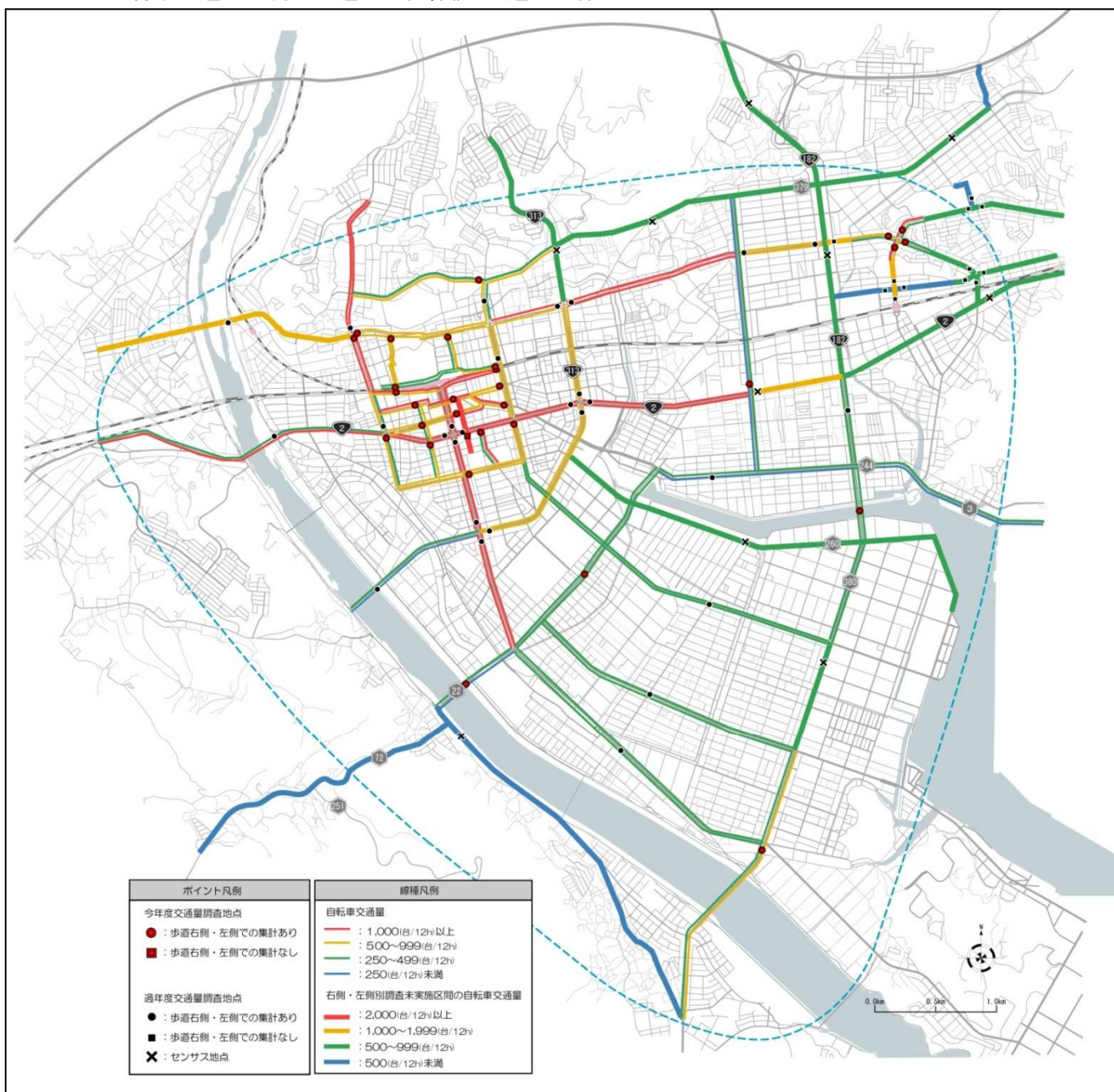
細街路から幹線道路への転換、事故多発箇所の回避を可能とする代替路線の有無について確認を行う。

自転車ネットワーク候補路線

1) 自転車の将来交通量の設定

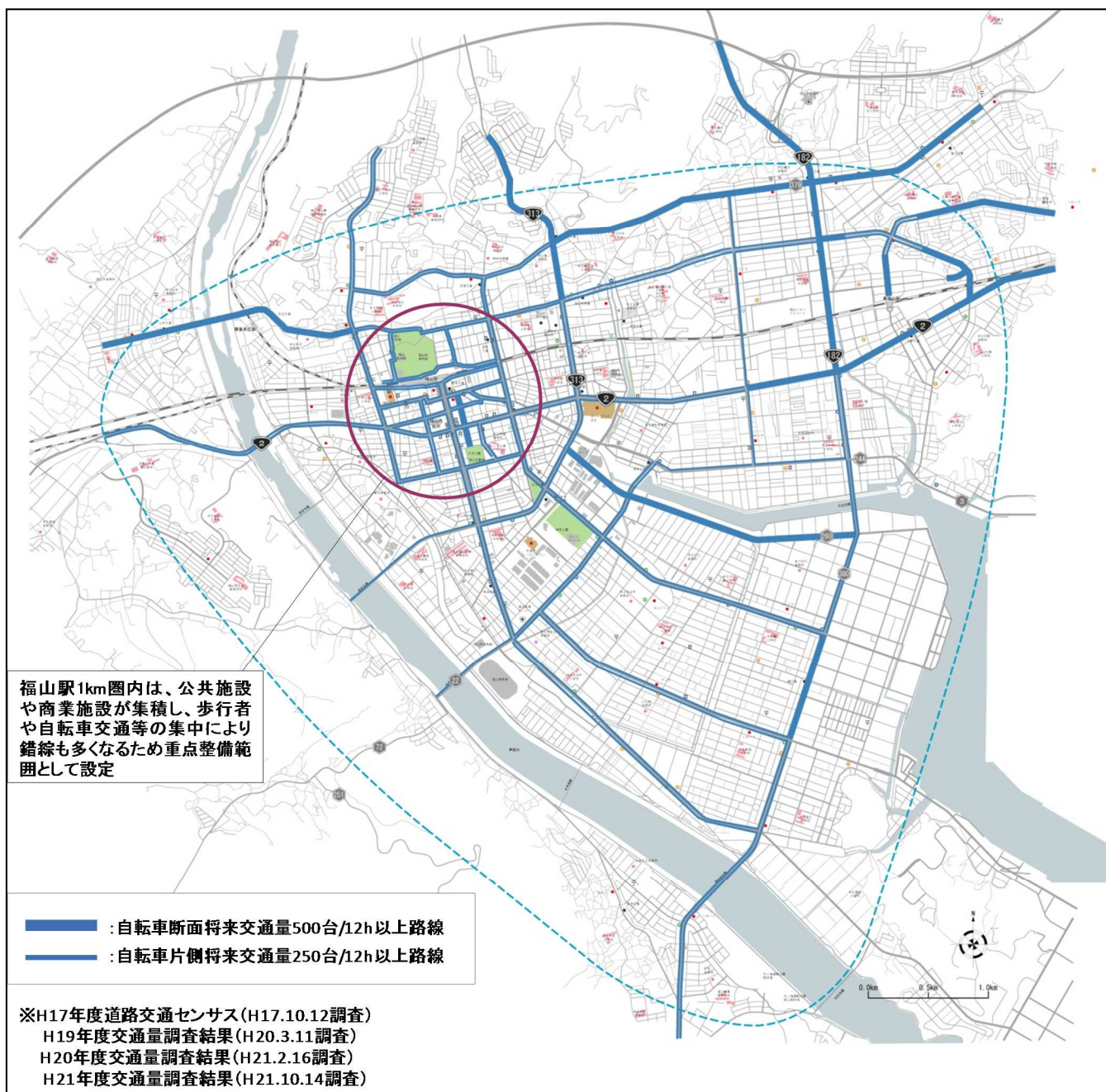
福山都市圏においてめざすべき目標、現況の交通量より“将来交通量”を設定する。

$$\text{将来交通量} = \text{現況交通量} \times \text{目標値(交通量の伸び 1.3)}$$



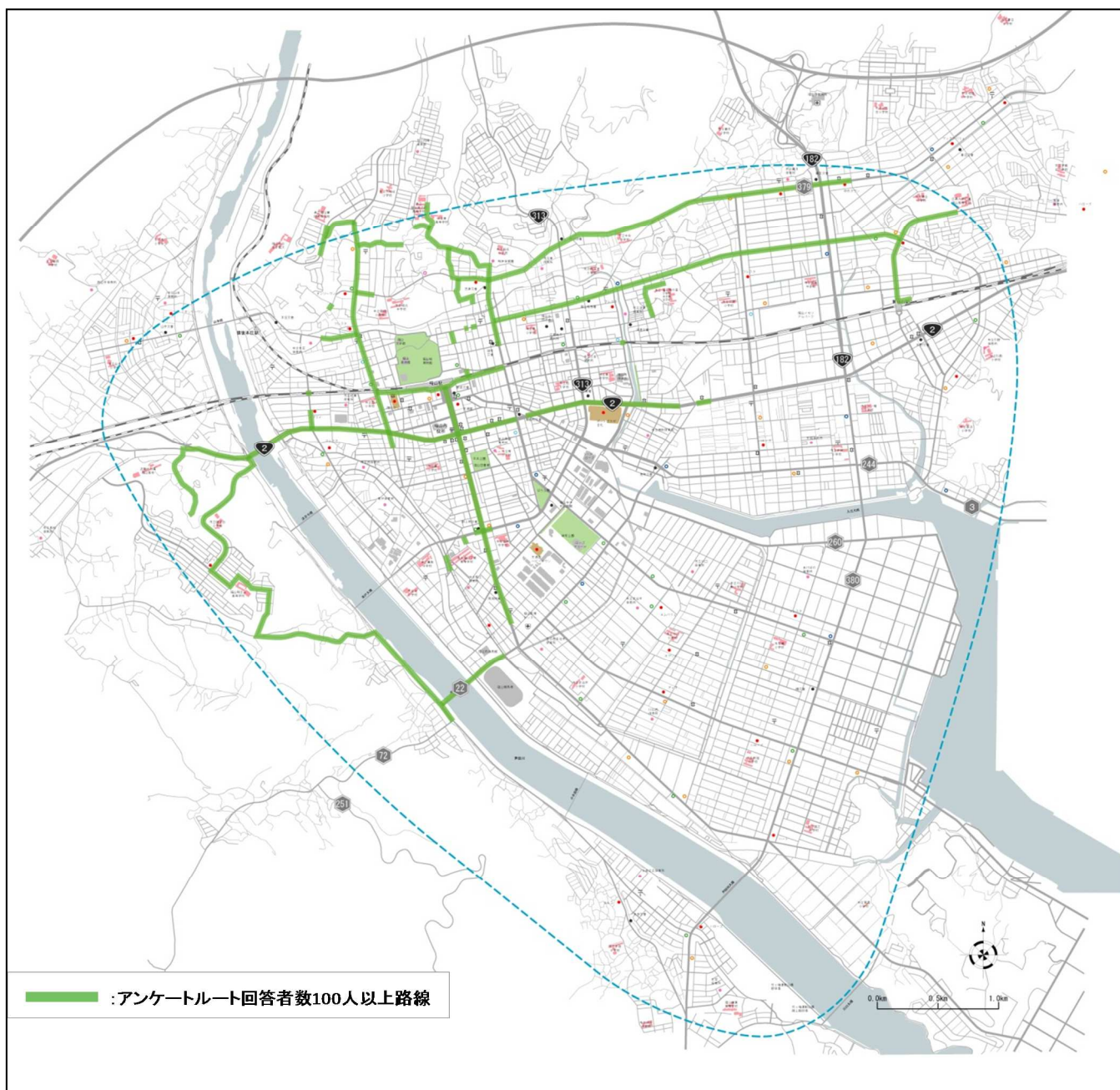
2) 自転車交通需要が高い路線の抽出(自転車交通量)

将来交通量で“断面 500 台/12h 以上”、“片側 250 台/12h 以上”の区間を、自転車ネットワーク候補路線として抽出する。



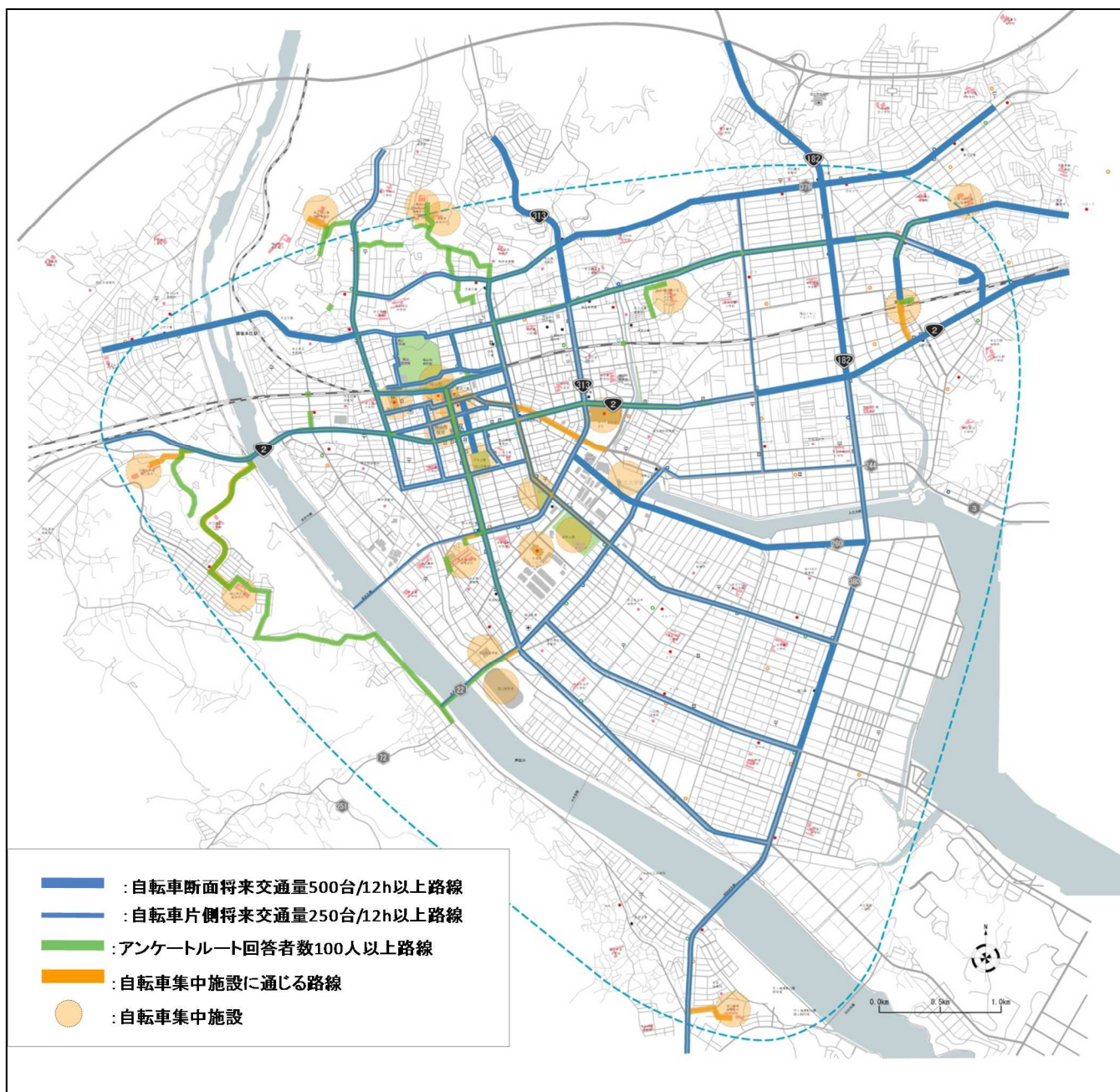
3) 自転車交通需要が高い路線の抽出(アンケート結果)

「歩道・自転車走行空間に関するアンケート調査」結果において、利用が集中(100人以上)した区間を自転車ネットワーク候補路線として追加する。



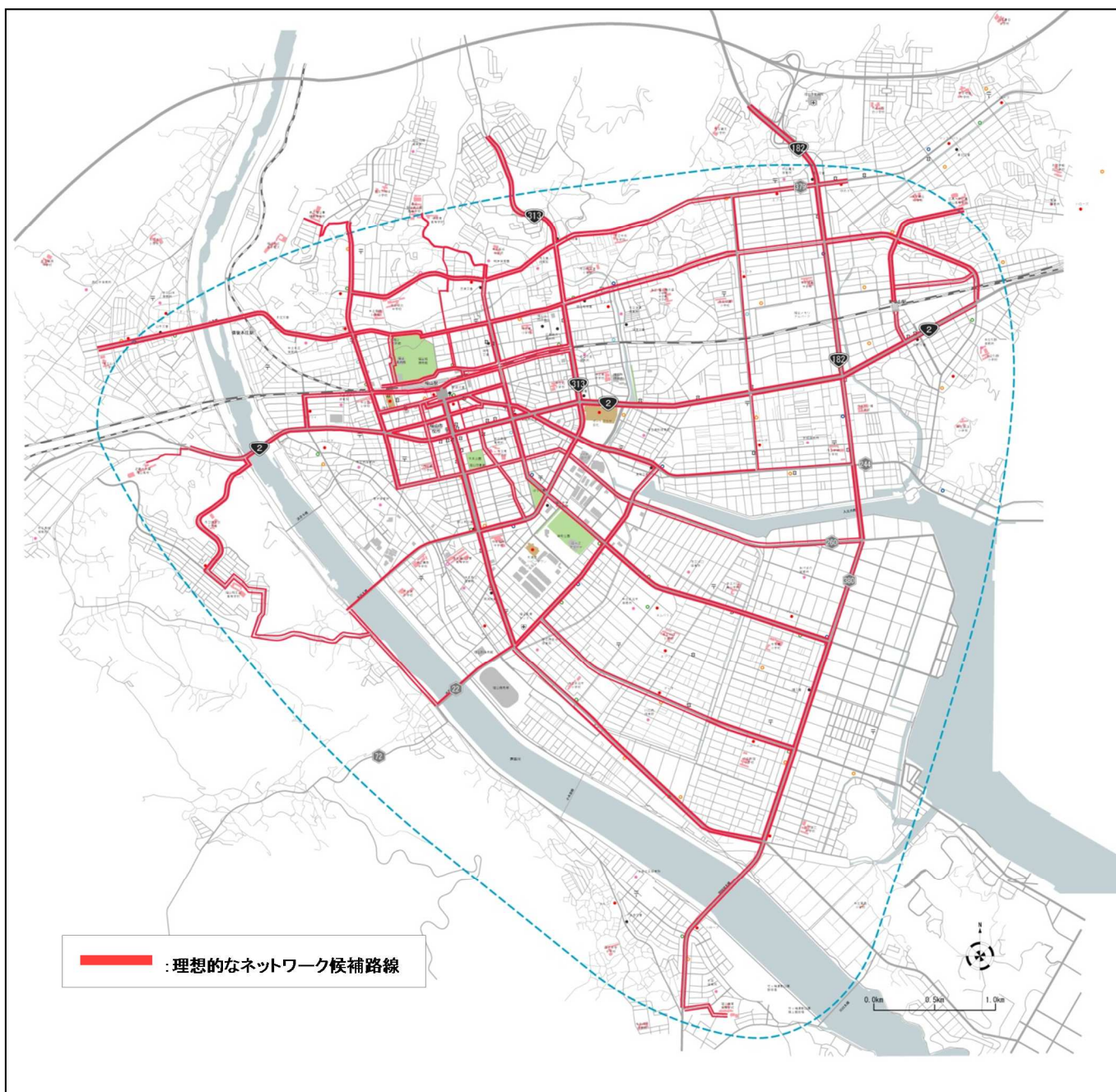
4) 自転車集中施設に通じる路線

自転車が集中する施設（高等学校、商業施設、公共施設、駅）に通じる路線を、自転車ネットワーク候補路線に加える。



5) 自転車ネットワーク候補路線のネットワーク化

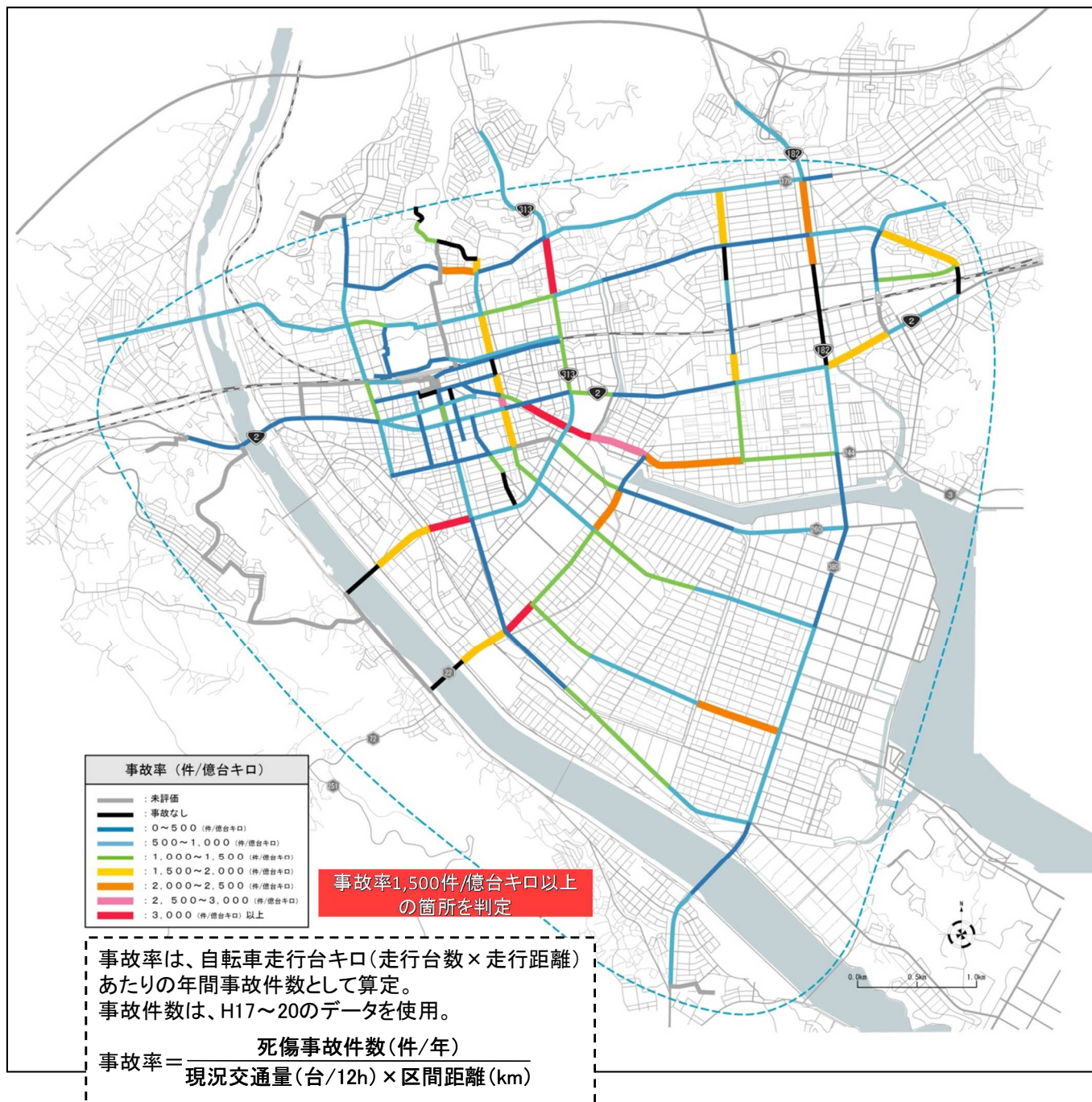
自転車交通需要、自転車集中施設により抽出された路線について、道路の連続性、現地調査結果等をもとにネットワーク化を行う。



6) 課題が大きい箇所の確認

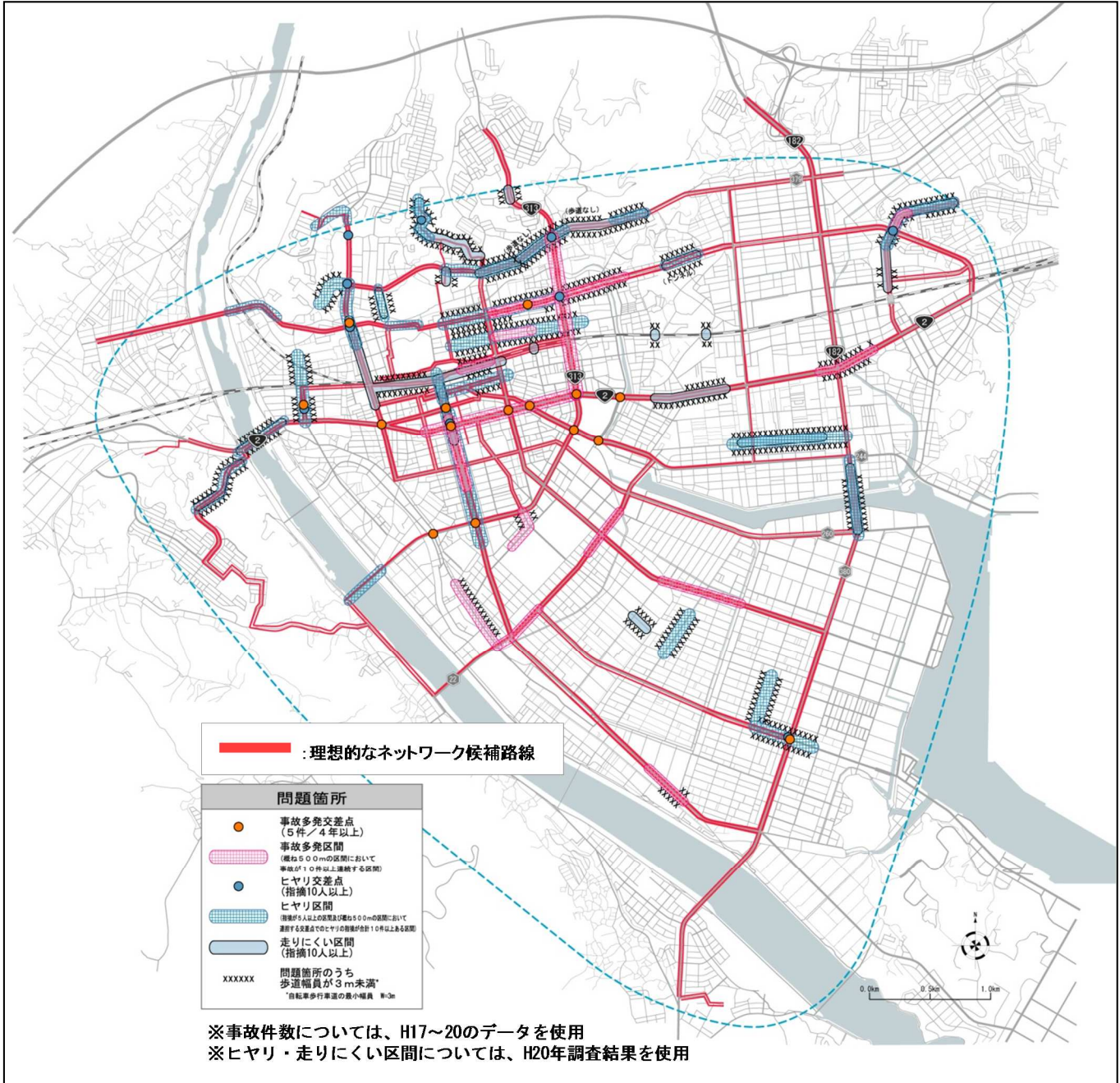
(1) 死傷事故率が高い区間

課題が大きい箇所（死傷事故率が高い区間）について、ネットワーク候補路線に該当するか確認を行う。



(2) 事故多発交差点・区間、ヒヤリ交差点・区間、走りにくい区間

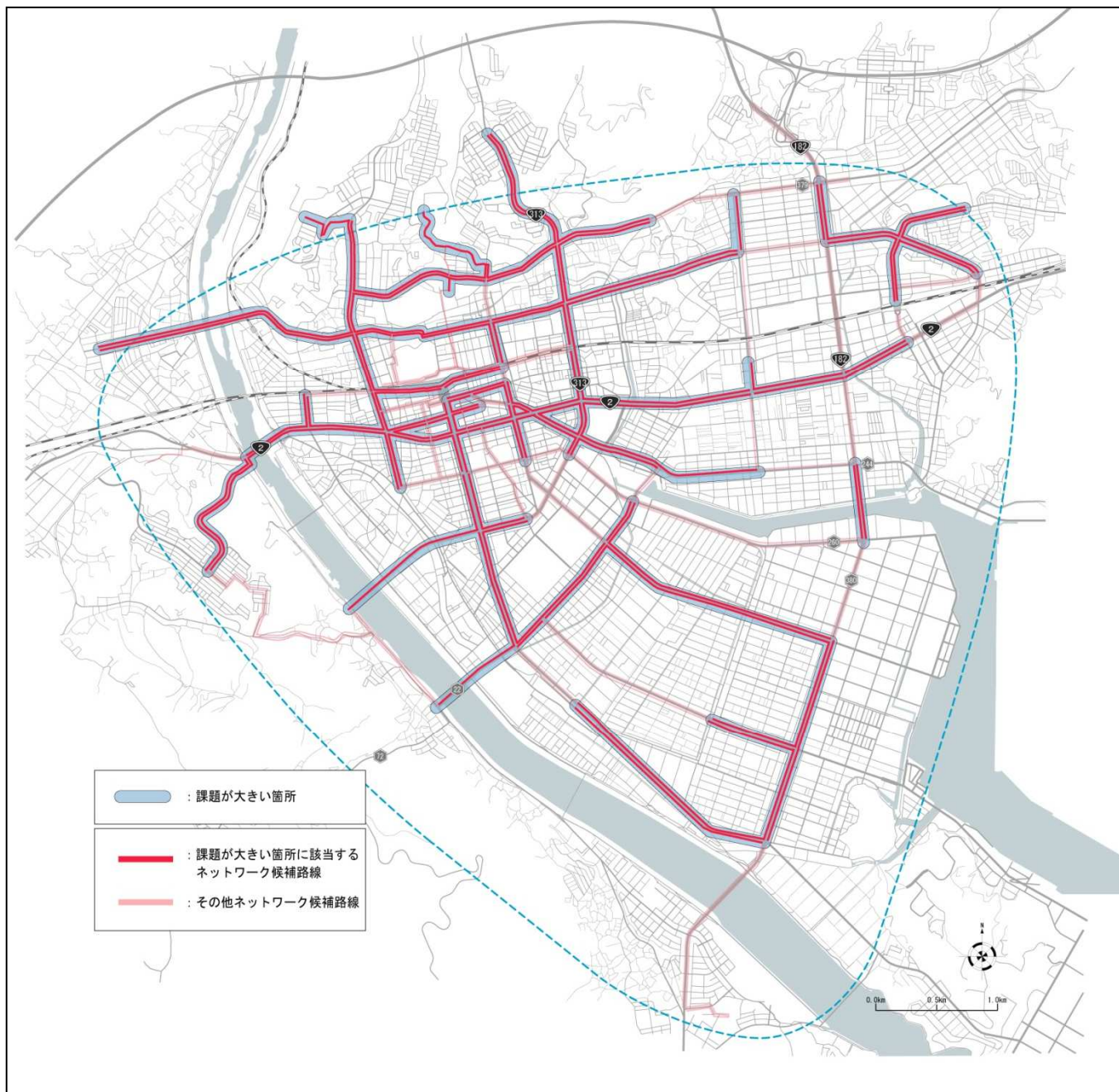
その他課題が大きい箇所（事故多発交差点・区間、ヒヤリ交差点・区間、走りにくい区間）について、ネットワーク候補路線に該当するか確認を行う。



(3) ネットワーク候補路線への該当確認

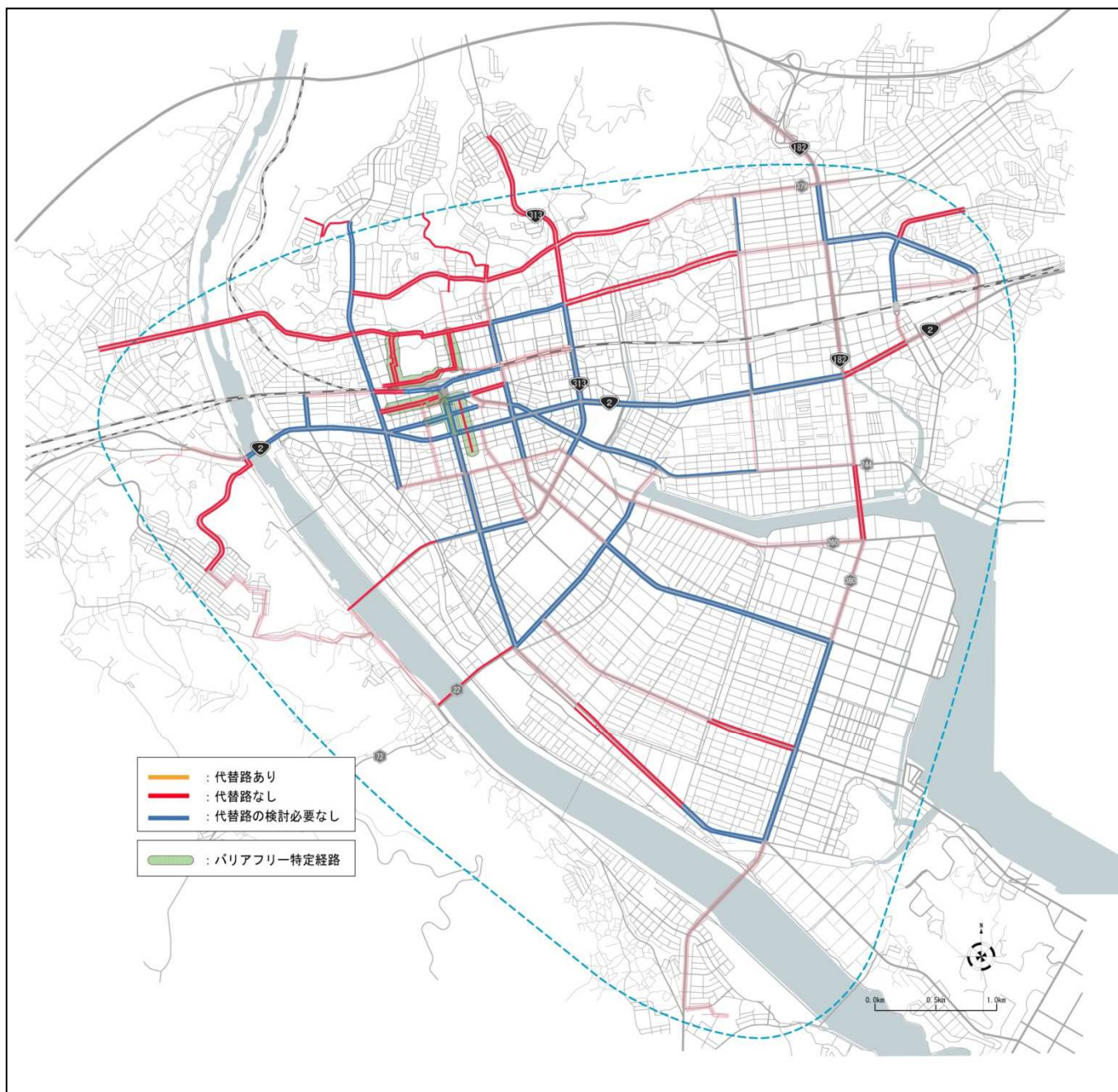
課題が大きい箇所（死傷事故率・事故多発交差点・区間、ヒヤリ交差点・区間、走りにくい区間）について、ネットワーク候補路線に該当するか確認を行う。

⇒代替路の検討が必要な区間



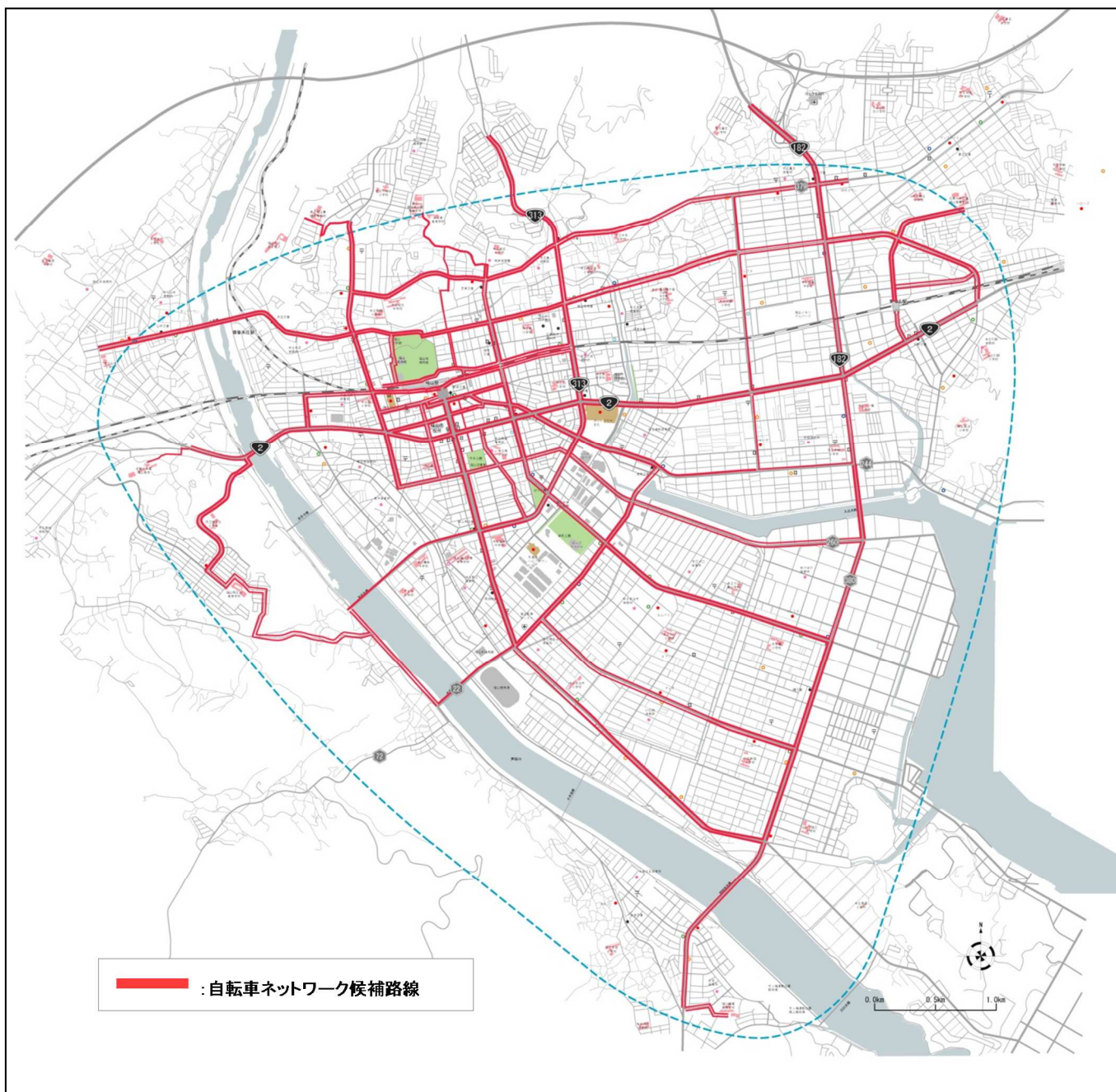
7) 代替路線の検討

課題が大きい箇所について、代替路線を検討する。



8) 自転車ネットワーク候補路線の選定結果

自転車ネットワーク候補路線の選定結果は、以下のとおりである。



7. 自転車走行空間の確保

7.1 走行空間としてあるべき姿

自転車の走行空間は、安全性や快適性に配慮し、歩行者と自動車から原則分離する。また、交通量、自動車速度、道路幅員構成等を勘案し、①～③に示す適切な空間を確保する。さらに、自転車利用の促進を図るため、既存の道路空間を有効に活用し、積極的に自転車走行空間の整備を行う。

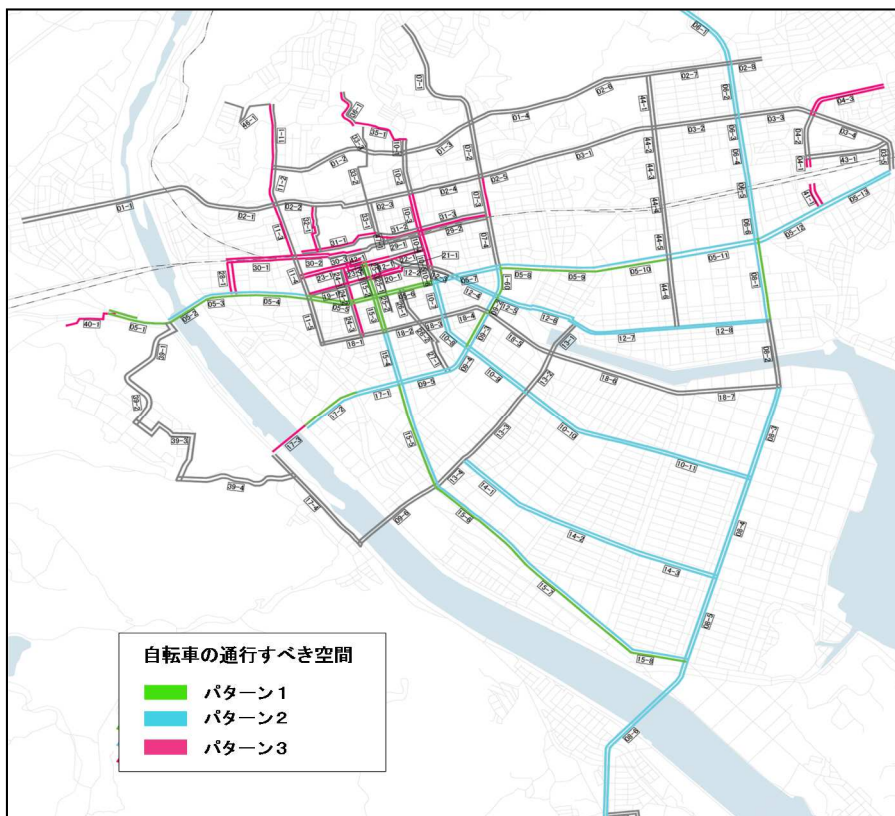
- ①自動車速度が速い区間→歩道側を通行させるべき区間
- ②自転車交通が多い区間または歩行者交通が多い区間→車道側を通行させるべき区間
- ③上記2区間の重複区間→自動車と自転車と歩行者を分離させるべき区間

まず、交通量、自動車速度より走行空間としてあるべき姿を3パターンで整理した。これに、道路幅員構成、沿道状況を勘案し、整備手法を設定する。

■ 走行空間としてあるべき姿

交通量	自動車速度		パターン1	自動車・歩行者との分離区間	自動車	自転車	歩行者
	40km/h超	40km/h以下					
自転車200台/2m・h以上 または 歩行者35人/2m・h以上	パターン1 自動車・歩行者との分離区間	パターン3 車道側を通行させるべき区間	パターン2	歩道側を通行させるべき区間	自動車	自転車	歩行者
上記以外	パターン2 歩道側を通行させるべき区間	どちら側でも対応可能な区間	パターン3	車道側を通行させるべき区間	自動車	自転車	歩行者

: 車道側または歩道側での共存関係を示す



7.2 走行空間整備手法の選定

1) 基本的な整備手法の適用検討

現況幅員または道路空間の再配分により自転車走行空間の基本的な整備手法（分離手法）の適用を検討する。

- ①自転車道の整備（完全分離）
- ②自転車レーンの設置（車道通行）
- ③自歩道での自転車走行位置の明示（歩道通行）

上記3手法の適用検討では「自転車は車道通行」の原則及び安全性・快適性を考慮し、①→②→③の順に検討する。

自転車安全利用五則(H19.7.10交通対策本部決定)

- 1.自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2.車道は左側を通行
- 3.歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4.安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5.子どもはヘルメットを着用

2) 車道通行の検討

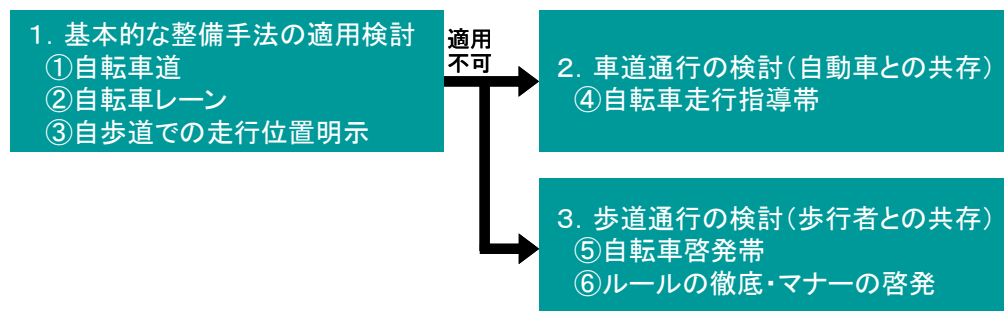
3手法を適用できない場合、車道通行の原則より車道通行（自動車との共存）を検討する。歩道がない場合、歩道の有効幅員2m以下の場合は、車道に④自転車走行指導帯を設置する。なお、自転車速度が40km/h超の道路は安全性を考慮して自転車走行指導帯を設置しない。

3) 歩道通行の検討

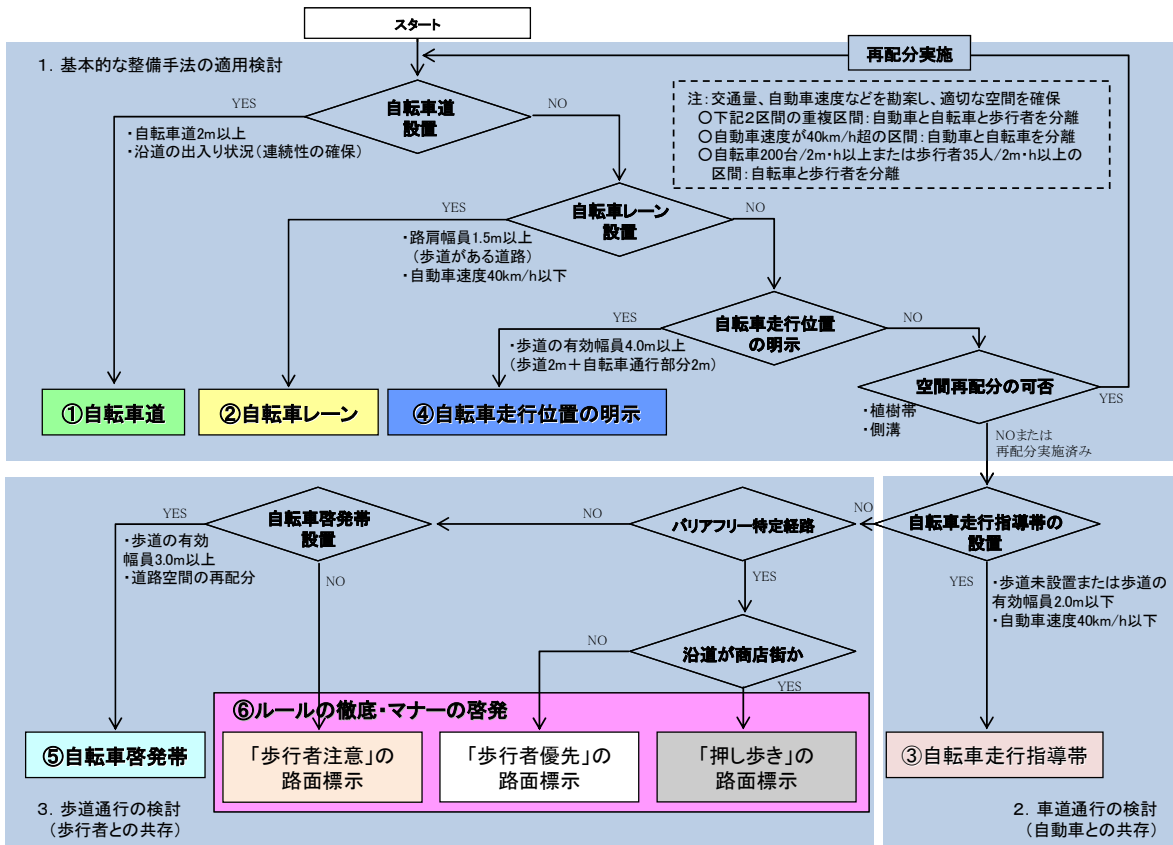
歩道通行（歩行者との共存）を検討する。歩道の有効幅員が3m以上あれば⑤自転車啓発帯を設置する。3m未満であれば啓発サインの路面標示により⑥ルールの徹底・マナーの啓発を行う。

ネットワーク路線毎の整備手法は、次のフローに従って選定する。

■ 整備手法選定の考え方



■ 整備手法選定フロー



■ 自転車走行空間整備手法

①自転車道	車道での対策	
	②自転車レーン	③自転車走行指導帯
<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緑石線・柵等の工作物により物理的に分離された自転車専用の空間を設け、自転車と自動車、歩行者との分離を図る <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2m以上(やむを得ない場合1.5mまで縮小できる) <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一方通行規制のない限り、対面通行 ・自転車道のある道路では、自転車道を通行しなければならない(歩道は通行できない) ・片側だけに自転車道を設置した場合も、当該自転車道を通行しなければならない(反対側を通行できない) <p>○本計画での整備の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設置空間は歩道・車道以外 ・現況または道路空間の再配分により自転車道2m±緑石線等0.5m以上(歩道2m)確保できる場合、自転車道を整備する ・沿道との出入り交通が多数発生する場合、連続性確保の観点から設置しない 	<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公安委員会が自転車専用通行帯(自転車レーン)の交通規制を実施し、道路標示及び道路標識を設置することにより、走行空間の明確化を図る <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1m以上 注:車両通行帯の幅員は3m以上(やむを得ない場合1m以上3m未満) <ul style="list-style-type: none"> ・1.5m未満の場合、舗装面が平坦である場合に限る <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一方通行(自動車と同方向) ・車道上では自転車レーン内を通行しなければならない(自転車レーンの通行規制と歩道における自転車通行可の規制は同時に実施できる) <p>○本計画での整備の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設置空間は車道 ・現況または道路空間の再配分により路肩幅員が1.5m以上確保できる場合(歩道がある道路)、自転車レーンを整備する ・自動車速度が40km/h超の道路は安全性を考慮して設置しない 	<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車道において、舗装の色・路面標示等により自転車走行指導帯を設置し、自転車と自動車の共存を図る <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行指導帯の幅員は1m <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一方通行(自動車と同方向) ・法的な位置付けはなく、利用者に車道上での通行方法等を啓発する <p>○本計画での整備の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設置空間は車道 ・歩道がない場合、歩道の有効幅員が2m以下の場合、車道端の着色、進行方向の路面標示により、自転車走行指導帯を設置する ・自動車速度が40km/h超の道路は安全性を考慮して設置しない ・歩道がある道路では、路肩を含め設置を検討するが、路肩の構造、平坦性を確認する ・設置前後に交通状況を把握するなど比較的問題が少ない箇所を試験施工し、安全性等を検証する
<p>○整備イメージ</p>	<p>○整備イメージ</p>	<p>○整備イメージ</p>

歩道での対策		
④自転車走行位置の明示	⑤自転車啓発帯	⑥ルールの徹底・マナーの啓発
<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩行者道において、自転車と歩行者の分離を図るために、道路標示及び舗装の色・材質の違い等により自転車走行位置を明示する <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩行者道の幅員は4m以上 ・自転車通行部分の幅員は1.5m以上 <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行部分において対面通行できる ・徐行により通行しなければならない、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければならない <p>○本計画での整備の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設置空間は歩道 ・現況または道路空間の再配分により歩道の有効幅員が4m(歩道2m+自転車通行部分2m)以上確保できる場合、自転車走行位置を明示し、自転車歩行者の分離案内板を設置する 	<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩行者道において、舗装の色・路面標示等により自転車啓発帯を設置し、自転車と歩行者の分離を図る <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩行者道の幅員は3m以上 ・自転車啓発帯の幅員は1m以上 <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩行者道において対面通行できる ・法的な位置付けはなく、利用者に通行方法等を啓発する <p>○本計画での整備の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設置空間は歩道 ・現況または道路空間の再配分により歩道の有効幅員が3m(歩道2m+自転車啓発帯1m)以上確保できる場合、自転車啓発帯を設置する 	<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩行者道において、路面への啓発サインの標示等により、自転車歩行者のルール徹底やマナー啓発を図る <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩行者道の幅員が3m未満 ・自転車歩行者道の車道寄りを対面通行できる ・法的な位置付けはなく、利用者に通行方法等を啓発する <p>○本計画での整備の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設置空間は歩道 ・現況または道路空間の再配分により歩道の有効幅員が3m確保できない場合、路面への啓発サインの標示等によりルール徹底やマナー啓発を図る
<p>○整備イメージ</p>	<p>○整備イメージ</p>	<p>○整備イメージ</p>

資料:整備手法①、②、④の概要、幅員、自転車通行方法は、「自転車走行空間の設計のポイント」

7.3 個別路線の整備計画

1) 選定フローに従った整備計画

整備手法選定フローに従い、道路幅員構成、沿道状況を勘案し、整備手法を設定したところ、以下の問題が発生した。

- ①片側のみ自転車道となる区間が存在する⇒反対側の車道や歩道を走行できなくなる(道路交通法第63条の3)ため、利便性が低下する
- ②自転車の走行位置が「車道→歩道→車道」のように連続していない区間が存在する⇒車道をそのまま走行する自転車が出現する可能性が高くなり、自動車ドライバーとの自転車走行空間の認識の違いにより事故の危険性が増加するとともに、連続性が確保されていないため、走行性が低下する
- ③既存の歩道整備計画が反映できていない

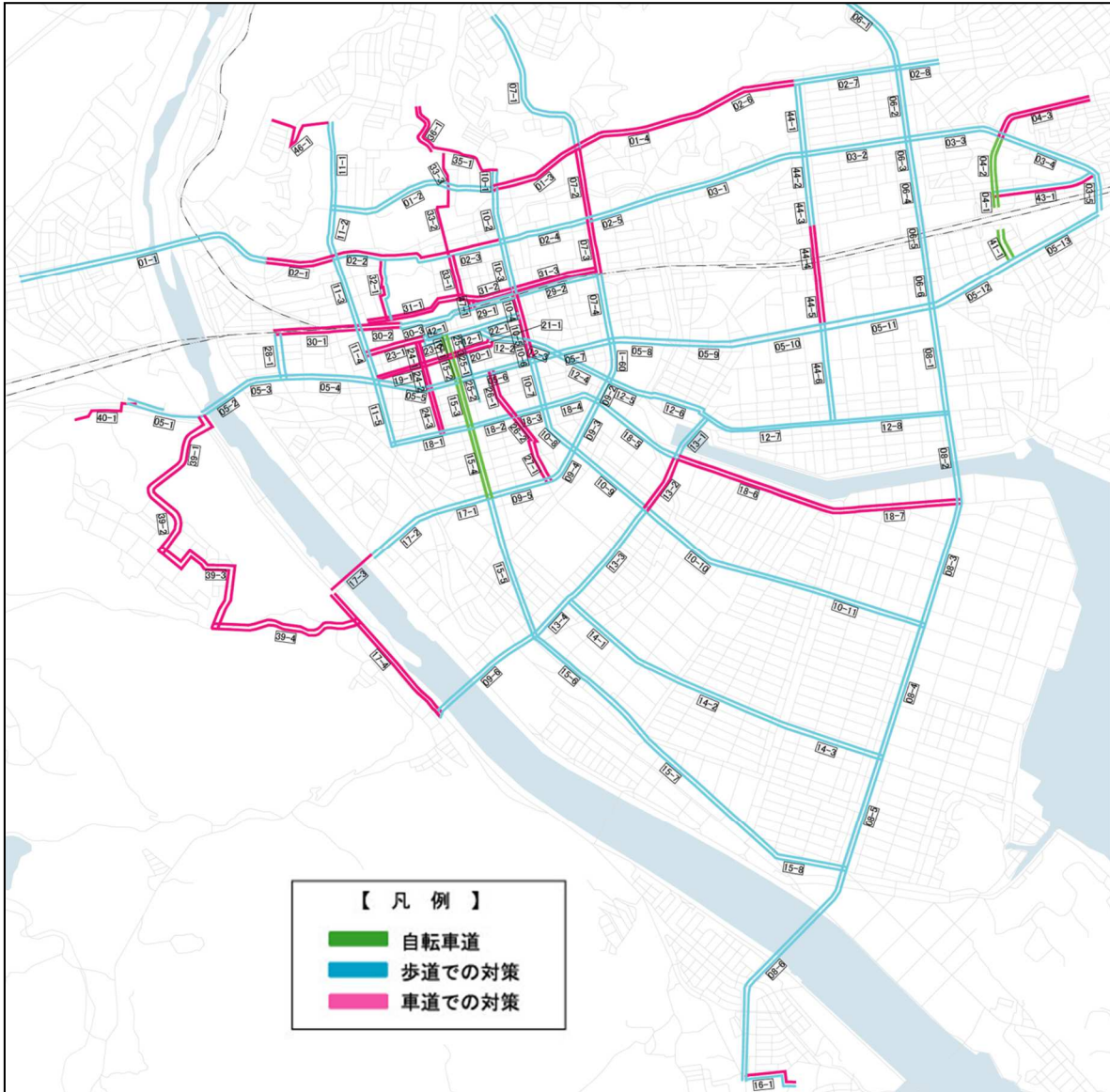
2) 整備計画の見直し

利便性・連続性を確保するとともに、既存の歩道整備計画を反映するため、個別路線毎に整備計画を見直した。

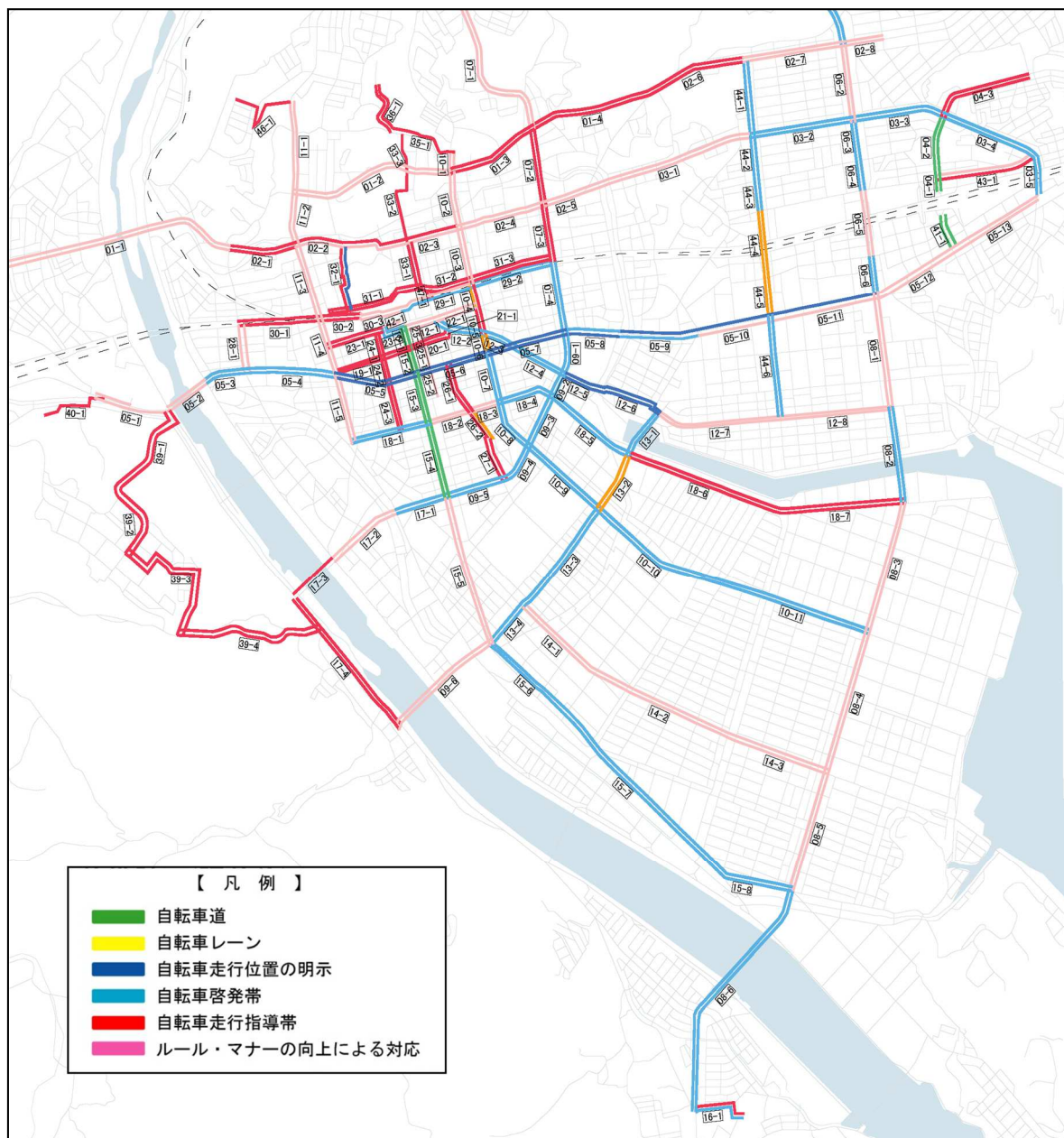
- ①片側のみの自転車道設置しない
- ②自転車の走行位置が「車道→歩道→車道」と入れ替わる区間では、連続性の確保を図る
- ③既存の歩道整備計画を踏まえた整備計画とする

注: 本計画では、自転車道は両側設置を基本とするが、個別路線の整備の実施にあたり、個々の状況に応じて、必要があれば片側のみの自転車道に準ずる整備(道路交通法上の自転車道ではない整備)を行うことも検討する。

■整備計画の見直し結果



■整備計画の参考図



整備手法	区間数	延長(km)	延長割合
自転車道	14	3.8	2%
自転車レーン	10	2.9	2%
自転車走行位置の明示	15	7.8	5%
自転車啓発帯	88	47.3	29%
自転車走行指導帯	82	43.0	27%
ルール・マナーの向上による対応	94	56.0	35%
計	303	160.8	100%

■ 整備イメージ1

自転車道

事例箇所：福山駅箕島線（15-4西側）



■ 整備イメージ2

自転車レーン

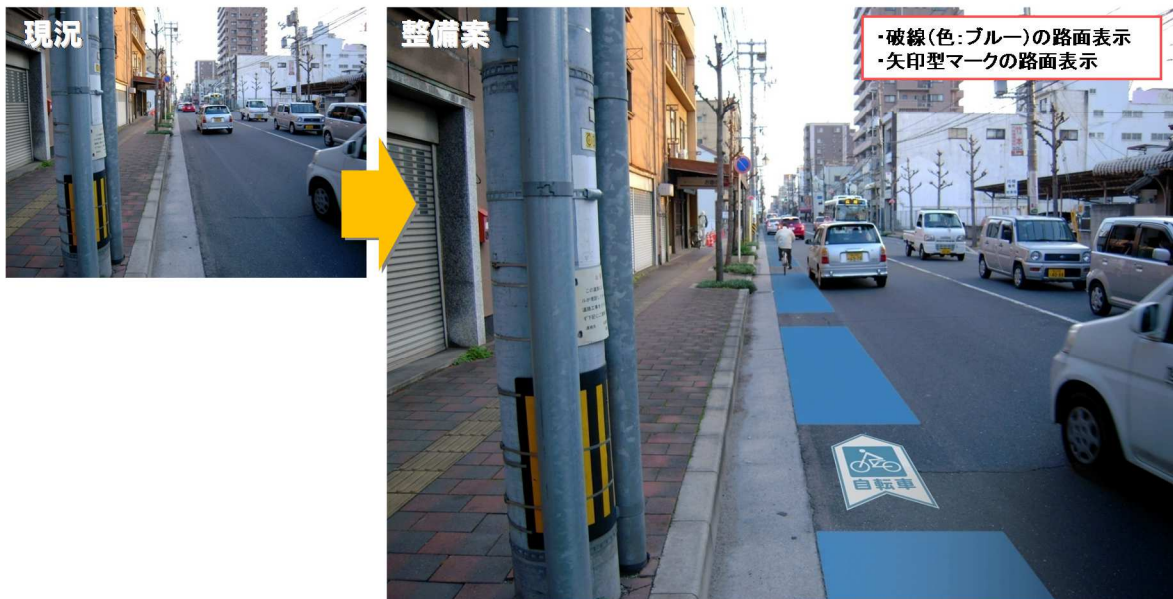
事例箇所：北吉津曙線（10-4西側）



■整備イメージ3-1

自転車走行指導帯

事例箇所：北吉津曙線（10-4東側）



■整備イメージ3-2

自転車走行指導帯

事例箇所：北吉津曙線（10-4東側）



注：上記2案については、社会実験等を通じて有効性等を検証する

■整備イメージ4

自転車走行位置の明示

事例箇所：国道2号（05-7南側）



■整備イメージ5-1

自転車啓発帯

事例箇所：福山港洗谷線（13-3北側）



■整備イメージ5-2

自転車啓発帯

事例箇所：草戸曙線（18-1南側）



注：上記2案については、社会実験等を通じて有効性等を検証する

■整備イメージ6

ルール・マナーの向上による対応

事例箇所：本庄坪生線（2-4南側）



■整備イメージ7

ルール・マナーの向上による対応

事例箇所：南本庄三之丸1号線（30-3南側）



■整備イメージ8

ルール・マナーの向上による対応

事例箇所：元町霞町1号線(25-1)



8. 戦略的な整備計画

1) ネットワークの整備時期

自転車ネットワークは、前期5箇年で概成させ、10年後の目標達成をめざす。

なお、5年後（中間年次）における目標の達成状況、整備上の課題等を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを実施し、後期5箇年で改善を行う。

前期5箇年の整備では、次に示す指標・視点等によって優先順位を設定する。

2) 優先順位を決定する指標・視点

自転車ネットワークの整備優先順位は、以下に示す指標・視点等によって総合的に判断し、次頁に示すとおり整備優先区間を設定した。

①現状で自転車利用が多い場合は、優先度を高く設定する

※前期: 自転車交通量 1000 台/12h 以上

②現状で自転車が関連する事故が多い場合は、優先度を高く設定

※前期: 事故率 1500 件/億台キロ以上

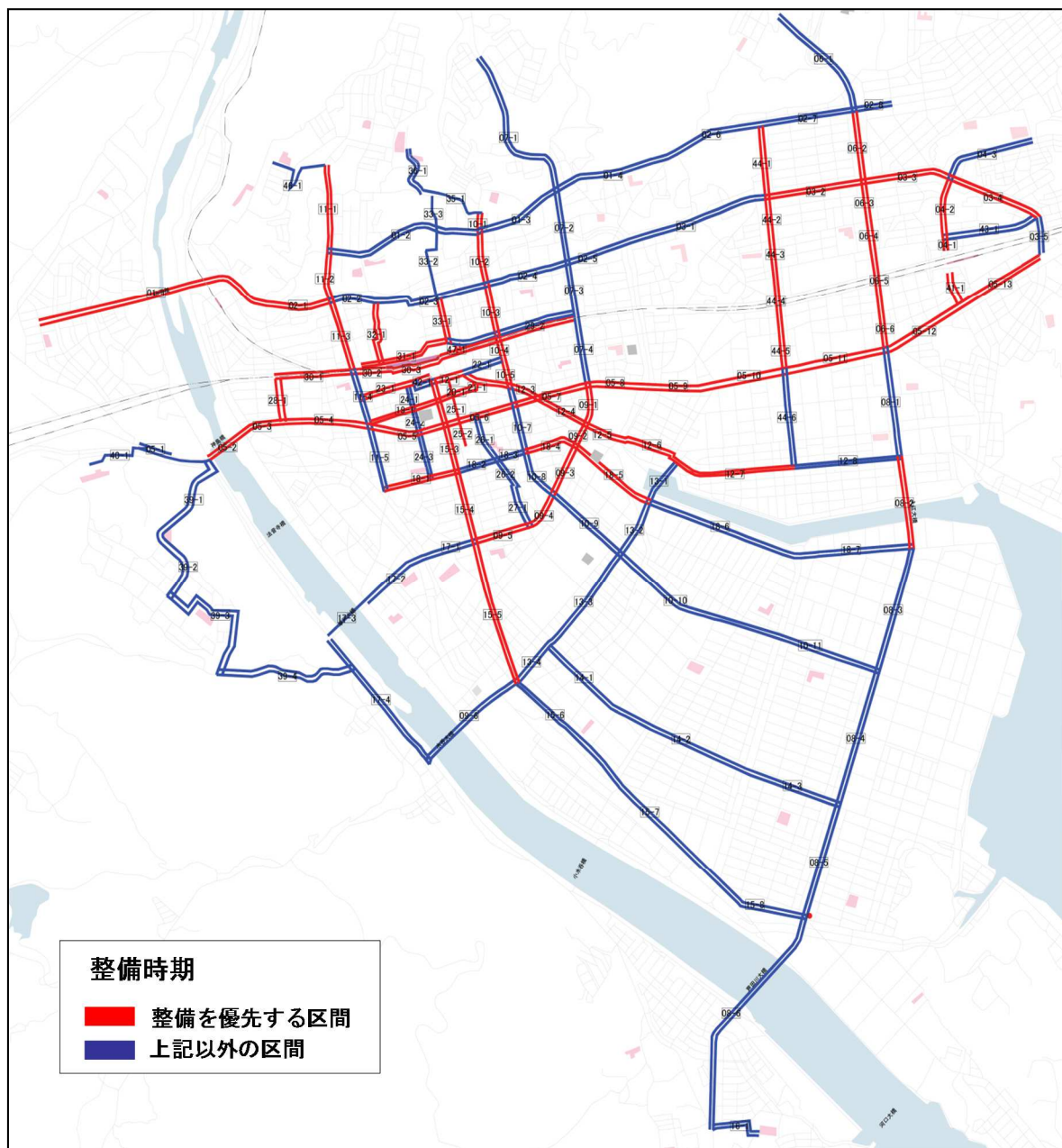
③バリアフリー特定経路に該当する区間、自転車通行環境整備モデル地区は、優先度を高く設定する

④予定されている事業(歩道整備等)に該当する区間は、予定の事業実施時期に従う

※前期に設定

⑤前後区間の連続性を考慮して、時期を設定

■ 整備時期の区分



整備時期	区間数	延長(km)	延長割合
整備を優先する区間	154	66	41%
上記以外の区間	149	95	59%

9. 駐輪対策

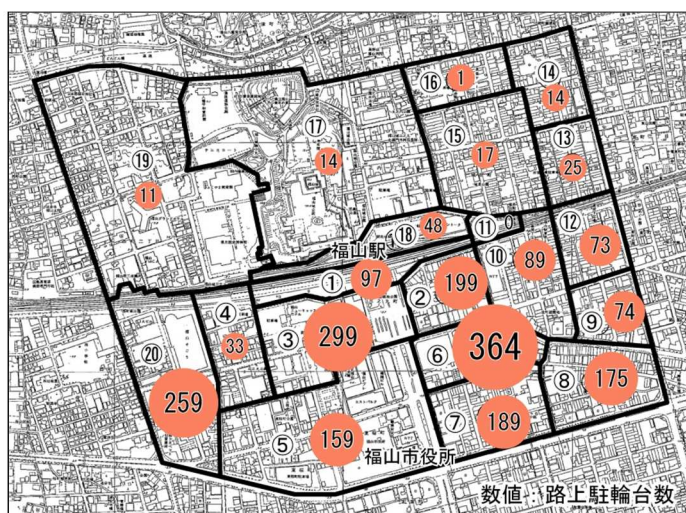
1) 駐輪に係る福山の現状と課題

福山駅周辺での路上駐輪など、駐輪に係る福山の現状と課題を以下に示す。

- ①平成 18 年の福山駅周辺での駐輪調査では、既設の駐輪場に入りきれない路上駐輪を確認(約 2,140 台)
- ②アンケート調査(平成 20 年度実施)では、福山駅周辺での駐輪施設の設置要望が多い
- ③路上のデッドスペース等で駐輪が多くみられる(福山駅南側に駐輪可能な路上空間が存在)
- ④路上駐輪は歩行者等の通行の妨げになるとともに、まちの景観の阻害要因となる
- ⑤駐輪場の附置義務条例は制定されていない

■福山駅周辺での路上駐輪状況等

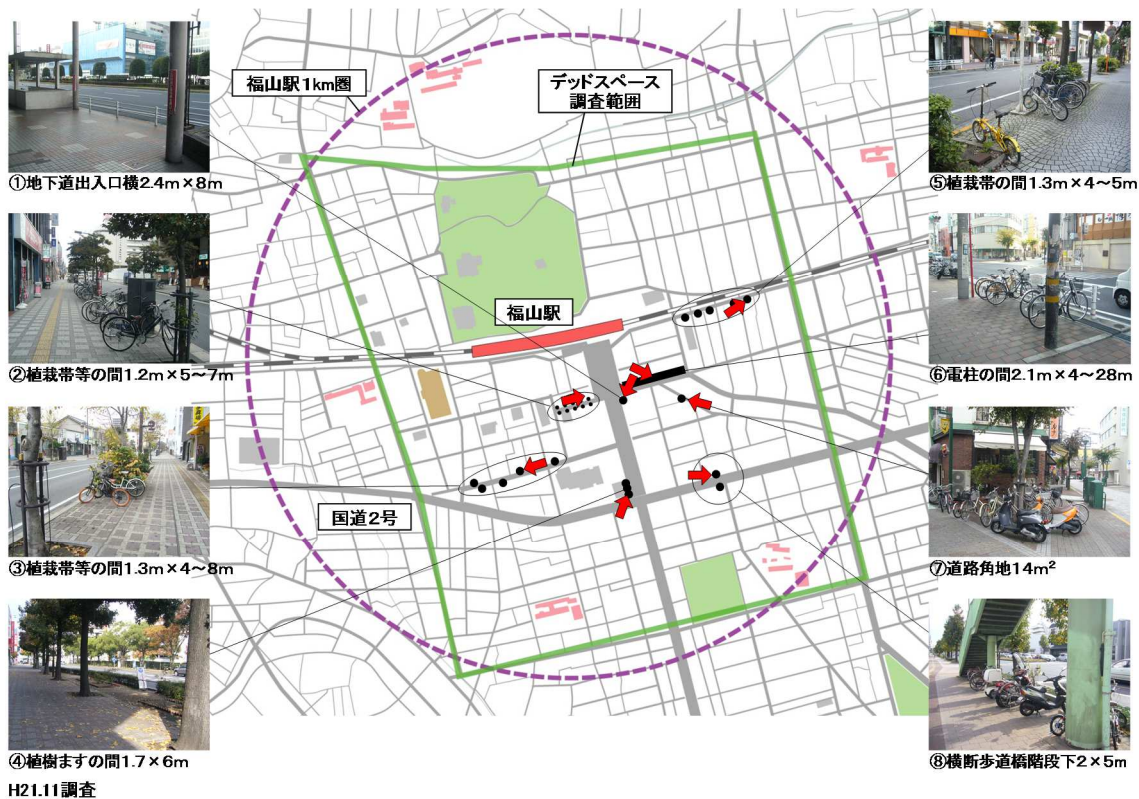
- 平成 18 年調査時の最大駐輪台数は 5,943 台(内、公的駐輪場に 2,816 台、施設駐輪場に 987 台)
- 路上駐輪は 2,140 台であり、特に駅南側で路上駐輪が多い
- 駅周辺での公的駐輪場の収容能力は 3,722 台であり、駅北側には駐輪場がない



*平成18年9月27日(水)調査での最大駐輪台数時刻(17時)における路上駐輪2,140台の分布
 数値：路上駐輪台数

■ デッドスペース等の状況

- 路上のデッドスペース(植栽帯の間、横断歩道橋階段下など)等で駐輪が多くみられる
- 福山駅より南側に自転車をまとめて駐輪できる路上空間が存在する
- 個別路線の整備計画策定にあたり、デッドスペース等の有効活用を図る必要がある



2) 福山都市圏における取り組み状況

福山都市圏では、交通円滑化推進計画等において、駐輪対策の方針等が示されており、駐輪場の整備や自転車等放置禁止区域の指定等が実施されている。

■ 福山都市圏交通円滑化総合計画(H14.3)、福山地域都市交通円滑化推進計画(H11・12年度検討)

< 駐輪対策の方針等 >

○ 既存駐輪場の適性かつ有効な管理を図りながら必要な駐輪場を整備

→ H18.7 福山駅南有料駐輪場を整備、レンタサイクル開始

福山駅南有料自転車駐輪場 施設概要



所在地 : 福山市三之丸町(福山駅西町線地下)
 都市計画決定: 2003年(H15)12月10日
 建設期間 : 2005年(H17)1月~2006年(H18)6月
 供用開始 : 2006年(H18)7月1日
 総事業費 : 約52,200万円
 面積 : 940平方メートル
 構造 : 地下1階1層、出入口2箇所
 収容能力 : 737台(定期利用:585台、一時利用:120台、
 レンタサイクル:32台)



レンタサイクル・地下駐輪場入口

ふくやまレンタサイクル 概要

・ 利用時間: 午前6時~午後11時(年中無休) ・ 利用料金: 1日1回150円 ・ 申込場所: 地下1階管理人室

借受の方法	返却の方法
<ol style="list-style-type: none"> ① 利用申込書を係員に提出 ② レンタサイクルのカギと利用券を受取る ③ レンタサイクルをポートから出す ④ レンタサイクルをポート改札機に通す ⑤ 利用券を出庫ゲート自動改札機に通す ⑥ ゲートを通過 	<ol style="list-style-type: none"> ① 利用券を入庫ゲート自動改札機に通す ② ゲートを通過 ③ レンタサイクルをポートへ戻し、施設する ④ レンタサイクルをポート機に入れ、精算・定期更新 ⑤ 係員にレンタサイクルのカギと精算済みの券を提出する

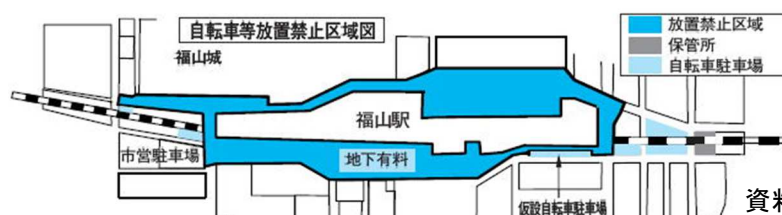


レンタサイクル

資料: 福山都市圏交通円滑化総合計画資料

○ 同時に駐輪禁止区域を設定、放置自転車の取り締りを実施

→ H20 福山駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定



資料: 広報ふくやま 2008年4月

- 対策開始: H20.5.1~
- 放置禁止区域で自転車等を放置すると、放置されている自転車や原動機付自転車には警告札を付け、それ以降一定時間以上放置すると撤去し、市の保管所へ移動(自転車等の放置の防止に関する条例に基づく)

○ 公共駐輪場への長時間放置駐輪等を防ぎ、適切な管理を進めるために公共駐輪場の有料化を検討

○ 大規模店舗の駐輪対策: 駐輪施設附置義務条例の対応を検討

○ 市営駐輪場の有効活用の視点からレンタサイクルを本格的に導入、定着を図る

○ 長時間駐輪、短時間駐輪など使用目的に応じた設置主体による駐輪場整備

<路線バス利便性向上策>

- 利用者の利便性を高めるアクセス手段としてサイクル&バスライド等を検討
(既設駐輪場、残地等の簡易的に駐輪スペースが確保可能な箇所から順次整備)

■福山市オムニバスタウン計画(H20~24年度の5ヵ年計画)

- バス交通円滑化のための交通施設等の整備・改善策としてサイクル&バスライド等の導入を検討

3)駐輪対策

福山都市圏の交通円滑化推進計画等では、既存駐輪場の適正かつ有効な管理、必要な駐輪場の整備、附置義務条例制定の検討などの駐輪対策の方針等が示されており、これらの計画と連携を図りながら、今後以下に示す対策の実施に向け、調査検討を進めていく。

(1) 駐輪場の整備

- 民間と行政の適切な役割分担を考慮し、福山駅周辺において駐輪場を整備拡充する
- 既存の道路空間を有効に活用し、路上駐輪施設を整備する
- 買い物等の短時間駐輪に対応するため路上空間、空き店舗、自動車駐車場等を活用
- 附置義務駐輪など駐輪施設を増加させる施策の制定について検討する
- サイクル&バスライドに寄与する駐輪場の整備を検討する

(2) 既設駐輪場の有効活用

- 既設駐輪場の利用促進を図るため、案内板設置など駐輪場に誘導する情報提供を実施

(3) モラル向上の啓発活動

- 放置自転車等に関するモラル向上施策として啓発ビラ配布等を実施する

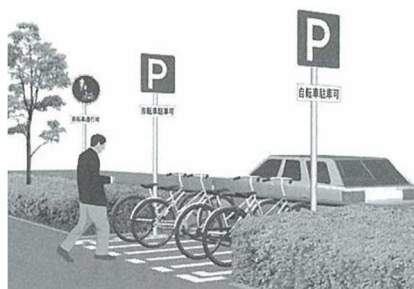
(4) 自転車シェアリングの導入(検討)

- 既設の駐輪場やデッドスペースを活用し、自転車シェアリングの導入を検討する
- 駅周辺を拠点とし、複数ポートの設置により利用者への利便性向上を図る

4) 路上駐輪施設の整備

路上駐輪施設の整備方針を以下に示す。

- 福山駅周辺の路上でデッドスペースとなっている横断歩道橋階段下や植栽帯間を有効に活用し、駐輪施設を整備する
- 計画策定にあたり、自転車走行空間の確保との整合を図る
- 駐輪施設の設置地点は、駐輪需要、活用可能な空間の有無、公共交通機関への乗り継ぎ利便性（鉄道駅、バス停付近）、設置規模、道路景観への影響等を考慮し、選定する。必要に応じて利用実態調査を実施する
- 駐輪施設は、歩行者等の通行の支障とならない位置に配置する
- 駐輪施設の出入口は、自転車走行空間からの出入りに配慮し配置する
- 標識令に定められた道路標識、道路標示、区画線や柵等を設置する



植栽帯間の駐輪施設整備イメージ

資料：路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針同解説（社団法人日本道路協会、H19.1）

注：平成18年に算定した整備必要量は450台（公的駐輪施設）であり、路上駐輪施設の整備だけでは十分でない。

商店街、事業者等の関係者と連携し、長期間空き店舗となっている空間や建物の道路に面した部分を後退させている空間の活用など、路外駐輪施設の整備にも取り組む。

■具体的な整備計画案：伏見旭町1号線（JR高架南側）

- 歩道上の植栽帯の間に路上駐輪がみられる
- 植栽帯の間の空間（奥行き1.3m）を活用し、駐輪施設を整備する
- 駐車ますが歩行者の通行空間に重ならないようにするため、道路に対して角度を付けて配列する



現況



整備イメージ（岡山市国道53号）

10. 自転車ルール・マナーの向上策

1) ルール・マナーに係る福山の現状と課題

ルール・マナーに係る自転車利用者の実態や指導・啓発活動の実施状況など、福山の現状と課題を以下に示す。

① 自転車利用者に対する指導・啓発活動を実施

- ・自転車事故防止・盗難防止の指導・啓発活動(チラシの配布、グッズの支給等)



資料: 安全・安心なまちづくり「ひろしま」地域支援活動サイト

- ・交通安全教室: 交通公園においてビデオ鑑賞、講話、交通安全ルールの実地体験、移動教室はすべての小学校で実施、中学生には自転車の正しい乗り方などを指導

交通安全教室開催状況 平成20年度(4月～1月)

	交通公園		移動教室		合計	
	回数	参加数(人)	回数	参加数(人)	回数	参加数(人)
小学校	77	4,586	102	25,279	179	29,865
中学校	1	108	6	1,289	7	1,397
計	78	4,694	108	26,568	186	31,262

注: 自転車を対象とする交通安全教育を実施した小・中学校のみを記載

資料: 福山市資料

- ② アンケート調査(平成20年度実施)では、全般的にルールの認識が低く、マナーも良くない、特に高校生において顕著である
- ③ 自転車の危険行為により歩行者等の安全が脅かされ、安全未確認等による交通事故も発生

2) ルール・マナーの向上策

自転車利用者全般において走行ルールの認識が低いことより、自転車走行位置等が現場で直感的にわかるような、見やすい大きなマーキングを行い、安全な走行を誘導する。

また、学校での安全教育の取り組みを強化するとともに、引き続き、道路利用者全般への安全教育・広報啓発を実施する必要がある。

(1) 道路利用者全般への安全教育・広報啓発

- 全国で実施されている広報活動・交通安全教室等を参考にあらゆる年齢層を対象に自転車の走行など安全教育や広報啓発等の活動を推進する
- 運転免許更新時における広報啓発を実施する

(2) 学校での安全教育の取り組み強化

○高校生はルール未認識でマナーの悪さが目立っていることから、義務教育の各段階で安全教育が必要不可欠

○学校周辺での街頭指導にも取り組む

(3) 大きなマーキング&現場でルールが分かるシステム

○自転車走行位置等が現場で直感的にわかるような、見やすい大きなマーキングを行い、安全な走行を誘導

○自転車の一方通行や走行位置を標示する場合、矢印型マークを用いる

○自転車走行空間は自転車レーンと同じ青色系、歩行者空間はローズカラーを用いる

■自転車走行空間を示すマーク等の整備アイテム



3) 事故対策

国土技術政策総合研究所が実施した福山における自転車事故分析結果に基づき、事故対策を検討した。ここでは、主に自動車を含めた利用者への注意喚起、啓発による対策案を例示する。

福山では、以下の3パターンでの自転車の事故率が高く、通行方向別では、逆走する自転車の事故が多い傾向にある。

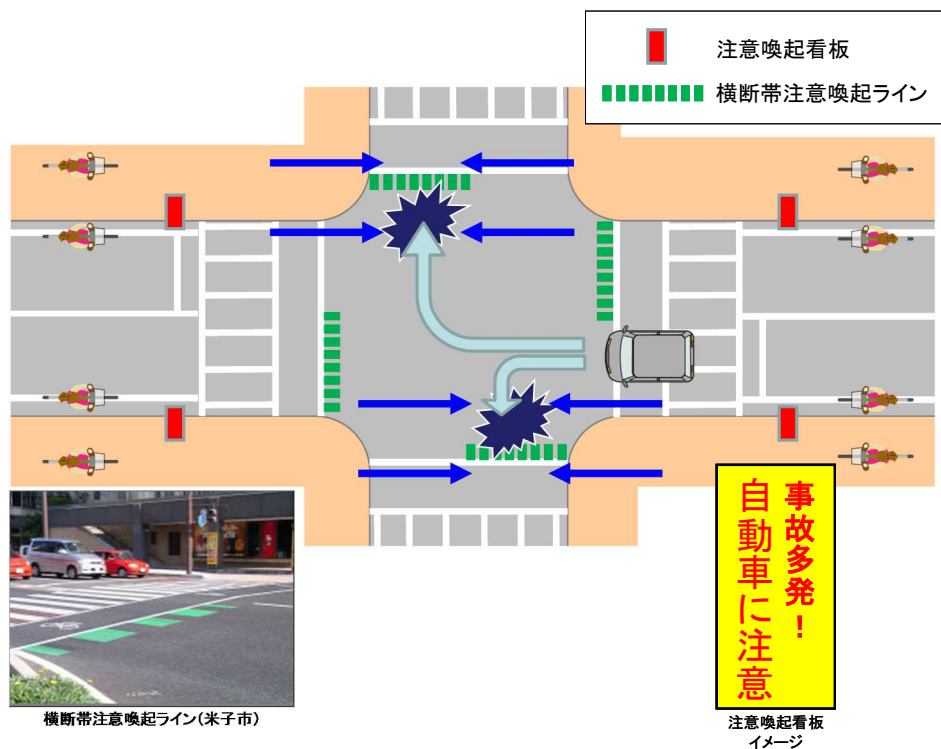
- ①無信号交差点部における“出会い頭”事故(歩道の有無によらない)
- ②信号交差点部の歩道が整備された区間における“自動車右左折時”の事故
- ③単路部の歩道が整備された区間における“出会い頭”の事故

自動車右左折時の事故対策の一例としては、自転車への注意喚起看板の設置や、自動車への注意喚起として横断帯注意喚起ライン等の路面標示を行うことが考えられる。なお、注意喚起ラインや看板の設置を行う場合は、具体的な内容について、道路管理者、公安委員会が協議し、統一した方法で実施する。

逆走する自転車の事故が多いことについては、利用者全般への安全教育、広報啓発により対応する必要がある。

また、歩道を通行する自転車が車道寄りを走行することが、安全性の向上につながることで、自転車を車道側に誘導するため横断歩道接続部の構造に配慮(横断歩道接続部の縁端の段差を歩行空間は標準 2cm、自転車走行空間は 0cm とするなど)する。

■信号交差点における右左折時(車両)の事故対策イメージ



6 特定道路について

特定道路とは、生活関連経路を構成する道路（道路法に基づく道路）のうち、多数の高齢者、障がい者等の移動が通常徒歩で行われるものであって、国土交通大臣がその路線及び区間を指定したものです。福山市では、現在下表のとおり 3.3km が特定道路に指定されています。

また、特定道路に指定されていない生活関連経路についても、今後利用状況や周辺環境に応じて特定道路への指定を検討することとしております。

本計画では、未整備の生活関連経路の道路全てを、本編「4-2 整備方針」の歩行空間のバリアフリー化基準により整備することを目標に掲げ、効率的・効果的に取り組むこととしています。

特定道路の指定状況

JR 福山駅周辺地区

番号	市道名	旧 市道名	延長 [km]
2	西町 16 号線	西町 10 号線	0.2
3	西町 15 号線		
4	西町若松線	西町東深津 1 号線	0.4
6	丸之内 3 号線	丸之内 2 号線	0.2
7	木之庄丸之内線	木之庄丸之内 1 号線	0.3
8	丸之内東町線	丸之内東町 1 号線	0.1
9	福山駅西町線	西町三之丸 1 号線	0.4
10	福山駅前 2 号線	三之丸 7 号線	0.1
11	西町東桜町幹線	桜町線	0.2
12	福山駅箕沖幹線	福山駅箕島線	0.3
13	福山駅南手城幹線	福山駅手城線	0.1
14	元町延広 1 号線	元町霞町 1 号線	0.4
15	霞 1 号線		
合 計			2.7

JR 東福山駅周辺地区

番号	市道名	旧 市道名	延長 [km]
1	東福山駅伊勢丘幹線	停車場裏古地線	0.6
合 計			0.6

福山市の特定道路 合計 [km]	3.3
------------------	-----

7 生活道路整備事業の整備基準について

生活道路整備事業の整備基準を次ページ以降に示します。

生活道路整備事業の整備基準について

1 整備基準の考え方

生活道路整備事業の様々な要望への対応を適切に行えるよう、整備基準を設定するものである。

また、生活道路の整備事業であることから、建物等の移転を行わないような整備事業を行うことを基本とする。

なお、整備基準を設定するにあたり、福山市の市道認定基準を指針とする。

2 整備の種別

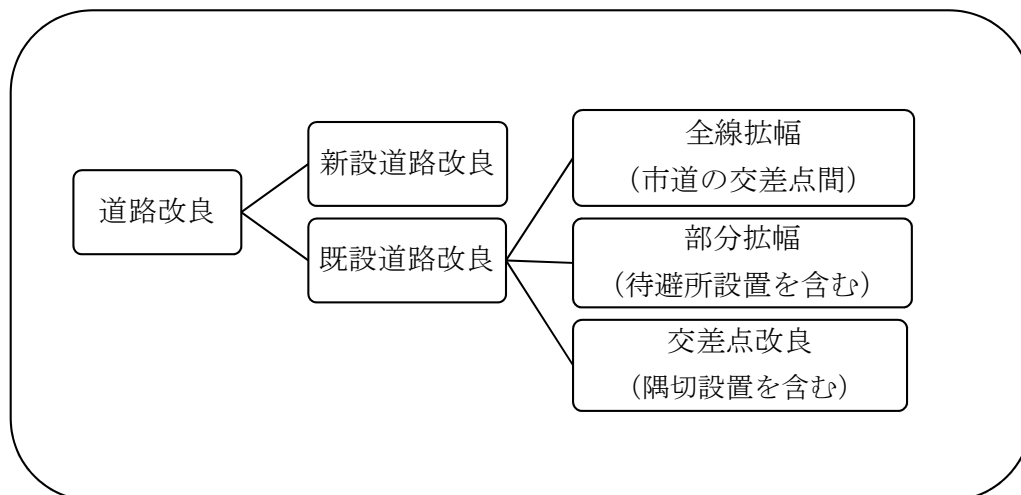
生活道路整備事業は、次の2種類に分類されるため、それぞれに整備基準を設定する。

(1) 新設道路改良

新たに道路を整備する改良工事。

(2) 既設道路改良

既に市道認定されている道路を拡幅するなどの改良工事。



整備の種別イメージ

3 整備基準

(1) 新設道路改良

市道認定基準により認定が行える、幅員6.0m以上とする。

(2) 既設道路改良

既に認定された供用している道路であり、地域毎に様々な制約条件等があることから、要望に基づき、整備目的を達成するためには、次のとおり一定の柔軟性のある整備基準とする。

1) 道路幅員

既設道路改良について、道路幅員は4.0m以上を原則とする*。

ただし、要望された道路は地形の形状その他の特別な理由により道路幅員を4.0m以上確保することが困難、もしくは4.0m以上確保することで高額な費用がかかることが予想されることなど、やむを得ない場合は道路幅員3.0m以上とすることができる。

2) 整備区間

整備区間は次の3種類を基本とする。

①全線拡幅

路線全体の拡幅や、交差点から交差点まで(里道との交差点は除く)の拡幅を行うもの。

②部分拡幅(待避所設置を含む)

路線のうち一部のみの拡幅や、離合を目的とした待避所の設置を行うもの。

③交差点改良(隅切設置を含む)

交差点改良や、視距の確保などを目的とした隅切の設置を行うもの。

3) 側溝

側溝は道路の両側にあることを基本とする。用地制限等がある場合は、片側のみ設置も可とする。

また、市道認定基準では、側溝に蓋をしても道路幅員の一部とはみなしていない。

4 用地買収及び建物等移転補償

用地買収及び建物等移転補償の取扱いについては、別途「市道道路改良工事に伴う用地買収及び建物等移転補償の取扱い」において定める。

8 市道道路改良に伴う用地買収及び建物等移転補償の取扱いについて

市道道路改良に伴う用地買収及び建物等移転補償の取扱いについて次ページ以降に示します。

市道道路改良に伴う用地買収及び建物等移転補償の取扱いについて

1 考え方

道路整備計画に基づく地域道路の整備事業の分類に応じて、用地買収及び建物等移転補償の取扱いを設定する。

2 用地買収及び建物等移転補償

整備事業ごとの用地買収及び建物等移転補償を次のとおり設定する。

(1) 重点道路整備事業及び関連道路整備事業

重点道路整備事業及び関連道路整備事業については、市道の種別ごとに設定する。
ただし、用地買収価格は、時価とすることができる。

【1・2級市道】

道路幅員 (計画幅員)	用地測量 分筆行為	用地買収	建物等移転補償	備考
4.0m～ 6.0m未満	市施工	時価の1/3	補償基準による	
6.0m以上	市施工	時価の2/3	補償基準による	

【その他市道】

道路幅員 (計画幅員)	用地測量 分筆行為	用地買収	建物等移転補償	備考
4.0m～ 6.0m未満	市施工	時価の1/4	補償基準による	
6.0m以上	市施工	時価の1/3	補償基準による	

(2) 生活道路整備事業

生活道路整備事業については整備の種別・市道の種別ごとに設定する。

ただし、土地所有者（地元地域）による用地測量・分筆行為の実施及び用地の寄附について妨げない。

1) 新設道路改良

道路幅員 (計画幅員)	用地測量 分筆行為	用地買収	建物等移転補償	備考
6.0m以上	市施工	時価の2/3	補償基準による	

2) 既設道路改良

① 全線拡幅（市道の交差点間）

【1・2級市道】

道路幅員 (計画幅員)	用地測量 分筆行為	用地買収	建物等移転補償	備考
4.0m～ 6.0m未満	市施工	時価の1/3	補償基準による	
6.0m以上	市施工	時価の2/3	補償基準による	

※道路幅員（計画幅員）が4.0m未満の場合については寄付とする。

【その他市道】

道路幅員 (計画幅員)	用地測量 分筆行為	用地買収	建物等移転補償	備考
4.0m～ 6.0m未満	市施工	時価の1/4	補償基準による	
6.0m以上	市施工	時価の1/3	補償基準による	

※道路幅員（計画幅員）が4.0m未満の場合については寄付とする。

② 部分拡幅（待避所設置を含む）

道路幅員 (計画幅員)	用地測量 分筆行為	用地買収	建物等移転補償	備考
部分拡幅	市施工又は 土地所有者 (地域)	寄附	補償基準による	
待避所設置	市施工	時価の2/3	補償基準による	

※市道の種別は問わない。

③ 交差点改良（隅切設置を含む）

道路幅員 (計画幅員)	用地測量 分筆行為	用地買収	建物等移転補償	備考
全て	市施工	時価の2/3	補償基準による	

※市道の種別は問わない。

3 その他

- (1) この取扱いは、2019年（平成31年）4月1日以降に新規で地元と協議を開始するものについて適用する。
- (2) 時価の考え方は、2018年（平成30年）3月30日付けの「用地取得に係る補償金の算定について（通知）」に準ずる。
- (3) 用地取得範囲については、2007年（平成19年）4月1日付けの「一般市道道路改良工事に伴う用地取得範囲の取扱い」に準ずる。

- (4) この取扱いに記載のない事項については，生活道路整備事業連絡調整会議において協議の結果，決定することができる。

附則

この取扱いは，2019年（平成31年）4月1日より施行する。

9 生活道路整備事業チェックリスト

生活道路整備事業チェックリストを次ページ以降に示します。

生活道路整備チェックリスト

担当課		局 部 課	整理番号
作成日		年 月 日	
要望提出日		年 月 日	
位置(住所)			
地域分類		<input type="checkbox"/> 市街化区域 <input type="checkbox"/> 市街化調整区域	
道路区分		<input type="checkbox"/> 1級 <input type="checkbox"/> 2級 <input type="checkbox"/> その他	
路線名			
新規・継続		<input type="checkbox"/> 新規 <input type="checkbox"/> 継続(H 年度～)	
要望概要	工種	<input type="checkbox"/> 全線拡幅 <input type="checkbox"/> 部分拡幅・待避所設置 <input type="checkbox"/> 道路新設 <input type="checkbox"/> 隅切設置 <input type="checkbox"/> 交差点改良 <input type="checkbox"/> 歩道改築 <input type="checkbox"/> その他()	
	延長	計画延長(要望延長) L= m(m)	
	道路幅員	現況道路幅員 W= m 計画(要望)幅員 W= m(m)	
	要望内容 (事業目的)		
必須項目	整備方針	<input type="checkbox"/> 市民生活に必要な道路機能向上に資する道路整備 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 持続可能な維持管理が続けられる道路整備	
	協力体制	<input type="checkbox"/> 地権者の同意が100%である <input type="checkbox"/> 要望実現までの協力組織がある <input type="checkbox"/> 地権者は内規に同意している	
	事業の妥当性	<input type="checkbox"/> 個人利益ではない	
道路の現状	道路の状態	<input type="checkbox"/> 見通し悪い <input type="checkbox"/> 見通し良い <input type="checkbox"/> 線形悪い <input type="checkbox"/> 線形良い <input type="checkbox"/> 舗装悪い <input type="checkbox"/> 舗装良い <input type="checkbox"/> 路肩石積 <input type="checkbox"/> 路肩コンクリート構造物 <input type="checkbox"/> 側溝ない <input type="checkbox"/> 側溝ある <input type="checkbox"/> 排水状況悪い <input type="checkbox"/> 排水状況良い	
	車の通行	<input type="checkbox"/> 車両すれ違い不可 <input type="checkbox"/> 車両すれ違い可能 <input type="checkbox"/> 緊急車両通行不可 <input type="checkbox"/> 緊急車両通行可能	
	歩行者の通行	<input type="checkbox"/> 通行に支障がある <input type="checkbox"/> 通行に支障はない <input type="checkbox"/> 路肩が狭く危険 <input type="checkbox"/> 路肩は広く、みなし歩道が確保できる <input type="checkbox"/> 歩道がない <input type="checkbox"/> 歩道がある	
	自転車の通行	<input type="checkbox"/> 自転車多い <input type="checkbox"/> 自転車少ない	
	通学路	<input type="checkbox"/> 通学路である <input type="checkbox"/> 通学路でない	
	事故歴	<input type="checkbox"/> 過去に死亡事故があった <input type="checkbox"/> 過去に事故があった <input type="checkbox"/> これまでに事故はない	
	迂回路	<input type="checkbox"/> この道路以外迂回路がない <input type="checkbox"/> 迂回路はある	
整備効果	災害時・緊急時の対応	<input type="checkbox"/> 避難路・迂回路・代替路になる <input type="checkbox"/> 緊急車両が通れる	
	安全性の向上	<input type="checkbox"/> 歩道が確保され、歩行者の安全が確保される <input type="checkbox"/> 路肩が確保され、歩行者の安全が確保される <input type="checkbox"/> 車両の通行がスムーズになる	
	通行の円滑性向上	<input type="checkbox"/> 渋滞解消に効果がある <input type="checkbox"/> 主要施設・公共施設へのアクセス性が向上する <input type="checkbox"/> 国道・県道など主要道路へのアクセス性が向上する <input type="checkbox"/> 地域の主要道路になりうる	
事業推進	用地の確保	<input type="checkbox"/> 高額な補償物件はない <input type="checkbox"/> 登記や移転に時間がかかる案件はない <input type="checkbox"/> 用地補償を求めている <input type="checkbox"/> 分筆・移転等を地権者で行う	
	施工性	<input type="checkbox"/> 片側だけの改良でよい <input type="checkbox"/> 高価・特殊な構造物は必要ない <input type="checkbox"/> 施工ヤードが確保できる	
	維持管理	<input type="checkbox"/> 大きな法面がない <input type="checkbox"/> 草刈が必要ない構造にできる <input type="checkbox"/> 維持管理を問題なく行える構造物のみでよい	

現況写真(起点)
現況写真(中間点)
現況写真(終点)

10 福山市通学路交通安全プログラム

福山市通学路交通安全プログラムを次ページ以降に示します。

福山市通学路交通安全プログラム

～通学路の安全確保に関する取組の方針～

2014年(平成26年) 7月
福山市通学路安全推進会議

1 プログラムの目的

2012年（平成24年）、全国で登下校中の児童生徒が死傷する事故が相次いで発生したことから、同年8月に各小学校の通学路において関係機関と連携して緊急合同点検を実施し、必要な対策内容についても関係機関で協議し、対策を講じてきました。

引き続き通学路の安全確保の取組を行うため、このたび、関係機関・団体の連携体制を構築し、「福山市通学路安全プログラム」を策定しました。

本市でも通学路での事故が発生し、通学路の安全確保は最重要課題としており、今後は、本プログラムに基づき、関係機関・団体が連携して、児童生徒が安全に通学できるように通学路の安全確保を図っていきます。

2 通学路の安全推進会議の設置

通学路の安全対策は、安全教育、交通規制、道路整備など対策内容が多岐にわたるとともに、対策の実施主体も、学校、教育委員会、警察署、道路管理者（国、県、市）など多岐にわたります。このような現状を踏まえ、関係機関・団体の連携を図るため、以下をメンバーとする「福山市通学路安全推進会議」を設置しました。

- ・国土交通省中国地方整備局福山河川国道事務所
- ・広島県福山東警察署
- ・福山市教育委員会
- ・福山市自治会連合会
- ・福山西交通安全協会
- ・広島県福山西警察署
- ・福山市
- ・福山市PTA連合会
- ・福山北交通安全協会
- ・広島県東部建設事務所
- ・広島県福山北警察署
- ・福山市公立小学校校長会
- ・福山東交通安全協会
- ・福山市交通指導員協議会

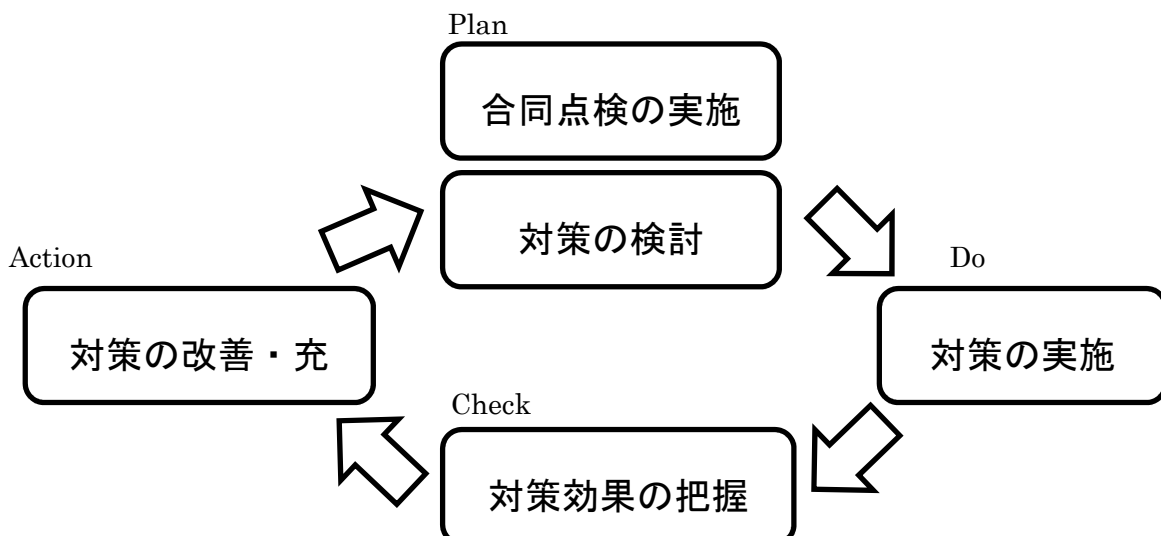
3 取組方針

（1）基本的な考え方

継続的に通学路の安全を確保するため、緊急合同点検後も合同点検を継続するとともに、対策実施後の効果把握も行い、対策の改善・充実を行います。

これらの取組をPDCAサイクルとして繰り返し、通学路の安全性の向上を図っていきます。

【通学路安全確保のためのPDCAサイクル】



(2) 実施内容

① 危険箇所の抽出

学校は、保護者、自治会など地域関係団体・関係者（以下、「関係団体等」という。）の協力を得て、主として交通安全の観点から危険が認められる箇所を抽出し、抽出した危険箇所の内容を教育委員会に報告します。

② 合同点検の実施時期等

合同点検は、2年に1回実施します。ただし、必要に応じて、適宜、合同点検を実施することとします。

③ 合同点検の体制

小学校ごとに、教育委員会、学校、道路管理者、警察署及び関係団体等による合同点検を実施します。

合同点検実施までの関係機関・団体間等の調整は、教育委員会が、学校からの危険箇所の報告を受けて行います。

④ 対策の検討

合同点検を踏まえて、教育委員会、学校、道路管理者、警察署及び関係団体等は、相互に連携を図りながら必要な対策を検討し、対策案を作成します。

⑤ 対策の実施

対策の実施にあたっては、対策が円滑に進むよう、関係者間で連携を図ります。

⑥ 対策効果の把握

対策実施後の箇所について、実際に期待した効果が上がっているのか等を確認するため、関係団体等へアンケート調査をするなど、対策効果の把握を実施します。

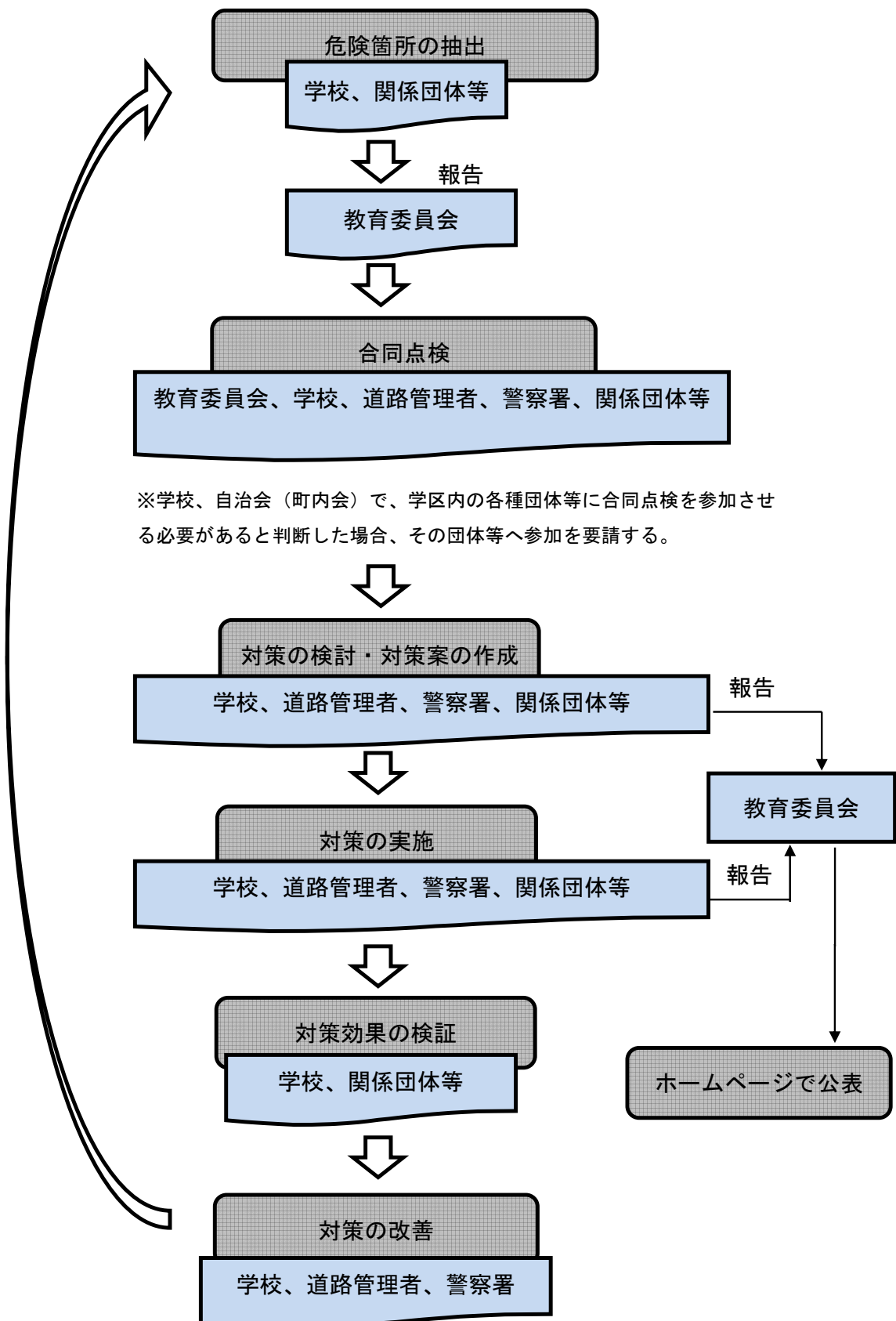
⑦ 対策の改善

対策実施後も、合同点検や効果把握の結果を踏まえて、対策内容の改善・充実を図ります。

4 箇所一覧表及び箇所図の公表

合同点検実施や対策内容については、教育委員会が、小学校ごとに箇所一覧表及び箇所図を作成し、福山市のホームページで公表します。

通学路交通安全確保対策 実施フロー



11 福山市通学路安全施設整備マニュアル

福山市通学路安全施設整備マニュアルを次ページ以降に示します。

福山市通学路安全施設整備マニュアル

2018年7月改訂

福 山 市

目 次

1	はじめに	1
2	整備方針	1
3	適用範囲	1
4	本マニュアルにおける用語の定義	2
5	通学路交通安全対策の経緯	3
6	対策フロー	4
7	対策の内容	5

1 はじめに

経済の低迷や加速化する少子高齢化に伴う人口減少などにより、行財政状況はこれまでに経験したことのない厳しい環境にある中、持続可能な道路整備を実現していく必要がある。

本マニュアルは、今後、安全な通学路を形成するために必要とされる道路構造をとりまとめ、統一的な整備を進めることを目的として作成したものである。

2 整備方針

2012年（平成24年）に、全国で登下校中の児童生徒が死傷する事故が相次いで発生したことから、同年8月に各小学校の通学路において、緊急合同点検を実施し、必要な対策内容について、対策を講じてきた。

引き続き取組を着実かつ効果的に実施するため、2014年（平成26年）7月に「福山市通学路安全プログラム」を策定し、プログラムに基づき、関係機関、団体が連携して児童生徒が安全に通学できるように通学路の安全確保を図っている。

本マニュアルは、統一的な整備を図るとともに安全な歩行環境を確保するために必要となる整備手法についてとりまとめたものである。

3 適用範囲

本マニュアルは、社会資本整備総合交付金における通学路安全対策事業を含む、安全対策事業に適用するものとする。

4 本マニュアルにおける用語の定義

●本マニュアルで用いる用語は、以下のように定義する。

(1) 歩道

縁石、柵により物理的に区画して設けられる道路の部分进行。

(2) 路側帯（道交法 2 条第 3 号の 4）

歩道のない道路や、歩道のない側の路端寄りに道路標示（白線）によって区画された部分进行。

<参考>

（道路構造令における用語の定義）

(1) 歩道（道路構造令第 2 条第 1 項第 1 号）

専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分进行。

(2) 歩道の幅員（道路構造令第 11 条）

歩行者の交通量が多い道路にあつては 3.5m 以上、その他の道路にあつては 2m 以上とするものとする。

(3) 車道（道路構造令第 2 条第 1 項第 4 号）

専ら車両の通行の用に供することを目的とする道路の部分（自転車道を除く。）进行。

(4) 車線（道路構造令第 2 条第 1 項第 5 号）

一縦列の自動車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる带状の車道の部分（副道を除く。）进行。

(5) 路肩（道路構造令第 2 条第 1 項第 12 号）

道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる带状の道路の部分进行。

5 通学路交通安全対策の経緯

◆2012年（平成24年）

通学路緊急合同点検の実施

◆2013年（平成25年）12月6日

「通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取組の推進について」

文部科学省，国土交通省，警察庁より，引き続き通学路の交通安全の確保に取り組むよう，通達が出された。

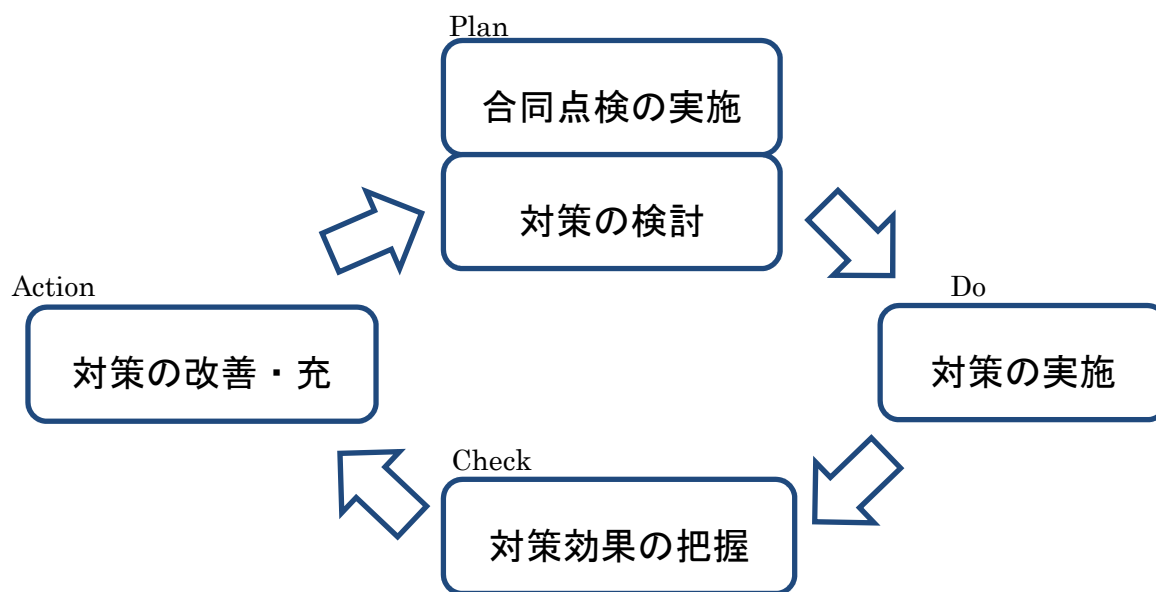
◆2014年（平成26年）7月8日

福山市通学路交通安全プログラム

～通学路の安全確保に関する取組方針～ を策定

◆2014年（平成26年）以降，2ヶ年毎に合同点検を実施

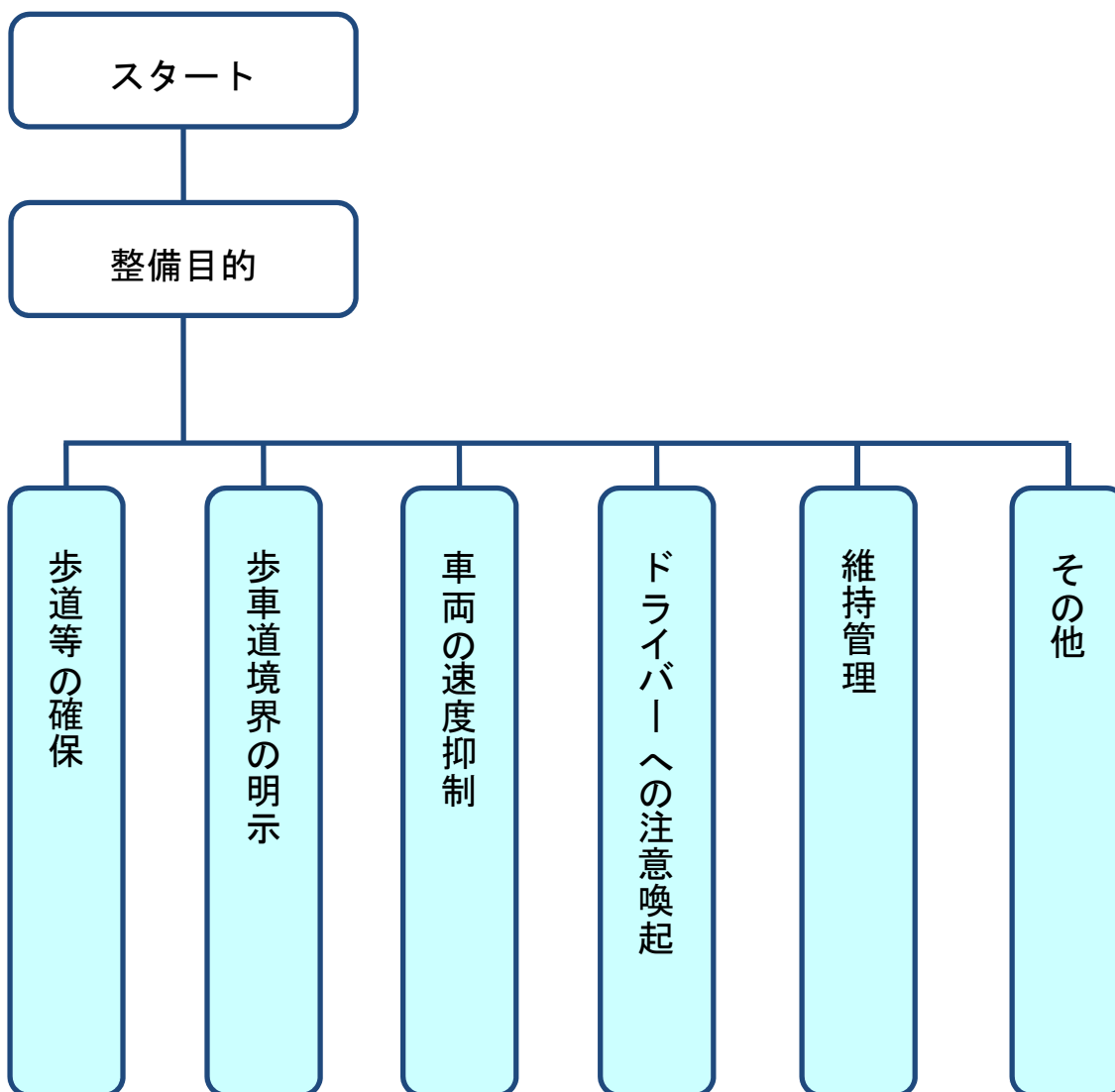
【通学路安全確保のためのPDCAサイクル】



関係機関，団体が連携して児童生徒が安全に通学できるよう通学路の安全確保を図っていく。

6 対策フロー

決まった幅員の中で可能な対策方法を選択する。
 施工場所毎に現場条件，地域の同意などを確認すること。



7 対策の内容

道路管理者による通学路の交通安全対策として、歩行空間の改善に資する対策を行うものとする。

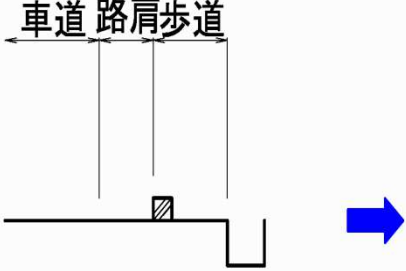
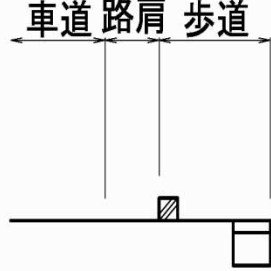


福山市が行う通学路の安全対策の内訳

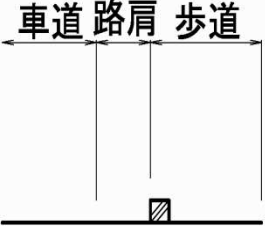
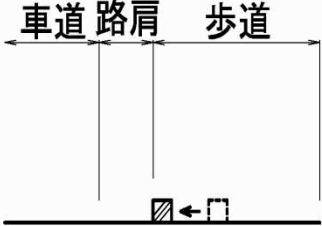
対策内容	コード番号	詳細	該当頁
歩道等の確保	1	歩道の設置・拡幅（水路蓋掛け含む）	7
	2	構造物の移設・撤去（標識移設、植栽帯撤去等）による走行空間拡幅	10
	3	路肩（路側帯）の設置・拡幅	11
	4	立体横断施設（歩道橋等）の設置	13
	5	無電柱化（電柱移設を含む）	13
	6	自転車通行空間の整備	14
	7	踏切の拡幅	14
歩車道境界の明示	8	防護柵の設置	15
	9	縁石ブロックの設置	16
	10	路側帯のカラー舗装化	17
	11	車線分離標（ラバーポール）の設置	18
	12	外側線の高度化（高輝度化、リブ付け等）	18
車両の速度抑制	13	ハンプ（イメージハンプを含む）の設置	19
	14	狭さく（イメージ狭さくを含む）の設置	19
	15	シケインの設置	20
	16	中央線の抹消	20

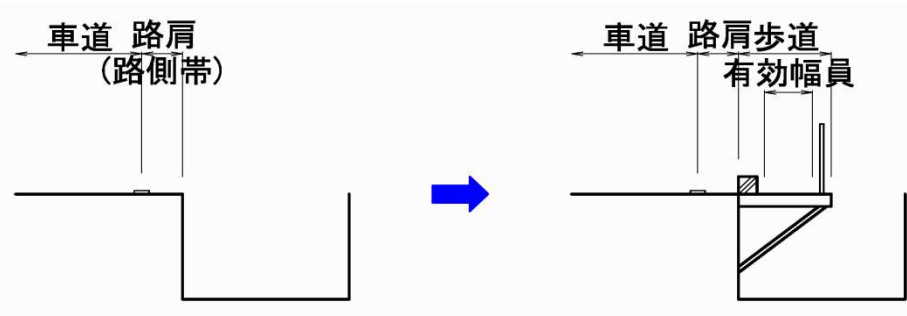

対策内容	コード番号	詳細	該当頁
ドライバーへの注意喚起	17	段差舗装（波状舗装を含む）	21
	18	交差点等のカラー舗装化	22
	19	警戒標識、路面標示等の設置（法定外標識を含む）	23
	20	視線誘導標等の設置	27
維持管理	21	植栽の剪定	28
	22	占用物件の適正化	28
	23	路面標示、外側線の引き直し	29
	24	草刈り、除草対策	30
	25	道路施設（歩道橋、防護柵、舗装等）の修繕	31
	26	除雪対策	31
その他	27	交差点改良	32
	28	視距改良	33
	29	道路反射鏡の設置	33
	30	道路照明の設置	34
	31	バリアフリー化	34
	32	その他	35

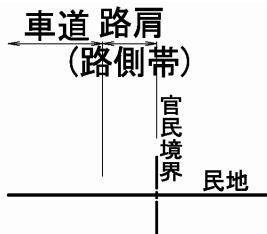

《歩道等の確保》

1. 歩道の設置・拡幅（水路蓋掛け含む）

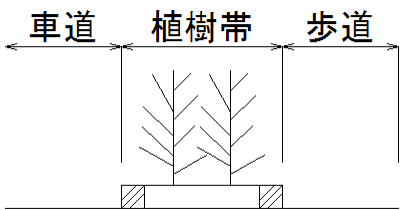
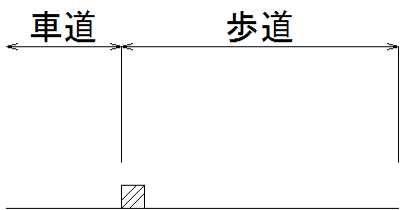
1-1	◆水路蓋掛けによる歩道の設置・拡幅
	<p>【対策概要】</p> <p>水路に蓋掛けし，歩道を設置する。（または，歩道幅員を拡げる。）</p> <p>《対策前》</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>車道 路肩 歩道</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>《対策後》</p> <p>車道 路肩 歩道</p>  </div> </div>
	<p>【対策条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設計荷重については，一般部は T-2，車両乗入部は現場条件により決定するものとする。 <p>【確認事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地権者，水利権者の同意が必要。 ・用水路の管理方法については，水利権者の同意を得る。 ・個人設置の蓋については，公共用地使用許可の廃止が必要。
<p>【対策事例】</p> <p>《対策前》</p>  <p>《対策後》</p>  <p style="text-align: center;">〈水路蓋掛けによる歩道の新設〉</p>	

1-2	◆縁石の移動による歩道の拡幅
	<p>【対策概要】</p> <p>歩車道境界の縁石ブロックを車道側に移設し、歩道幅員を拡げる。</p> <p>《対策前》</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>車道 路肩 歩道</p>  </div> <div style="font-size: 2em; color: blue;">➔</div> <div style="text-align: center;"> <p>《対策後》</p> <p>車道 路肩 歩道</p>  </div> </div>
	<p>【対策条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車道幅員 4.0m 以上（路肩を含めた最小道路幅員 5.0m 以上）を確保できる場合 <p>【確認事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地先地権者の同意が必要。 ・ 地先の出入口を確保する。
<p>【対策事例】</p> <p>《対策前》</p>  <div style="display: flex; justify-content: center; align-items: center; margin: 10px 0;"> <div style="font-size: 2em; color: blue;">➔</div> </div> <p>《対策後》</p> 	


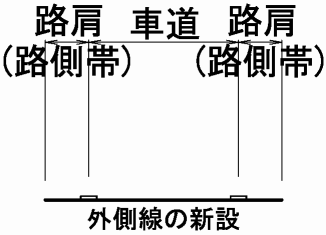
1-3	◆張出し歩道
	<p>【対策概要】 水路側に張出し床版を設置し、歩道幅員を拡げる。</p> <p>《対策前》 《対策後》</p> 
	<p>【対策条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道有効幅員 1.0m 以上を確保する。 ・ 車道と歩道を分離した構造で歩道の拡幅が連続できる場合。 <p>【確認事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 水利権者の同意が必要。 ・ 用水路の管理方法については、水利権者の同意を得る。 ・ 現地の施工条件を確認する。
<p>【施工事例】</p> 	

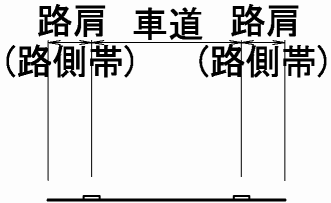
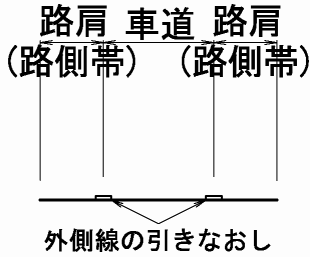
1-4	◆用地取得を伴う歩道の新設
	<p>【対策概要】 用地取得により道路用地を拡幅し、歩道を設置する。</p> <p>《対策前》  </p> <p style="text-align: center;">➡</p> <p>《対策後》  </p>
	<p>【対策条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・原則、寄付による用地取得のみを対象とする。 <p>【確認事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地買収が必要な場合は、別事業での対応を検討する。

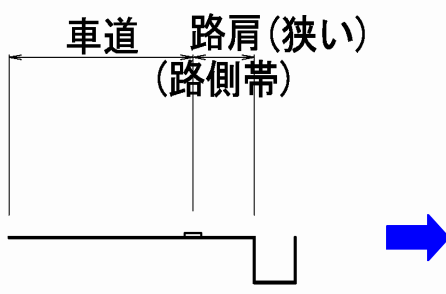
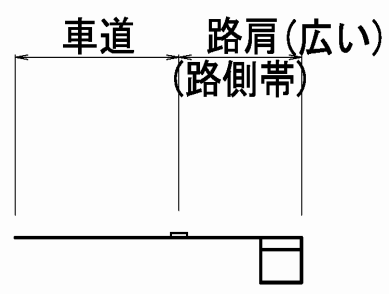



2. 構造物の移設・撤去（標識移設、植栽帯撤去等）による走行空間拡幅

2	◆植栽帯の撤去
	<p>【対策概要】 道路上に設置されている植栽帯を撤去し、歩行空間を拡げる。</p> <p>《対策前》  </p> <p style="text-align: center;">➡</p> <p>《対策後》  </p>

3. 路肩（路側帯）の設置・拡幅

3-1	◆外側線の新設
	<p>【対策概要】 外側線を設置して路肩（路側帯）を設け、歩行空間を確保する。</p> <p>《対策前》  </p> <p>《対策後》  </p>
	<p>【対策条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車道幅員 4.0m を標準とする。ただし、やむを得ない場合は 3.0m（路肩を含めた最小道路幅員 4.0m）を確保する。 ・ 最小路肩幅員 0.5m 以上を確保する。

3-2	◆外側線の引き直し（路肩の拡幅あり）
	<p>【対策概要】 外側線を車道側へ引き直し、歩行空間（路側帯）を拡げる。</p> <p>《対策前》  </p> <p>《対策後》  </p>
	<p>【対策条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車道幅員 4.0m を標準とする。ただし、やむを得ない場合は 3.0m（路肩を含めた最小道路幅員 4.0m）を確保する。 ・ 最小路肩幅員 0.5m 以上を確保する。 ・ 既存の外側線は完全に消去するものとする。 <p>※外側線引きなおしに伴う舗装の施工は可能とする。</p>

3-3	◆水路蓋掛けによる路肩の拡幅
	<p>【対策概要】 水路に蓋掛けし、歩行空間（路側帯）を拡げる。</p> <p>《対策前》</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>車道 路肩(狭い) (路側帯)</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>《対策後》</p> <p>車道 路肩(広い) (路側帯)</p>  </div> </div>
	<p>【対策条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設計荷重については、一般部は T-2、車両乗入部は現場条件により決定するものとする。 <p>【確認事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地権者、水利権者の同意が必要。 ・用水路の管理方法については、水利権者の同意を得る。 ・個人設置の蓋については、公共用地使用許可の廃止が必要。
<p>【対策事例】</p> <p>《対策前》</p>  <div style="display: flex; justify-content: center; align-items: center; margin: 10px 0;">  </div> <p>《対策後》</p> 	

4. 立体横断施設（歩道橋等）の設置

4	◆歩道橋の設置
	【対策概要】 交通量の多い道路を安全に横断するため、歩道橋を設置する。
	【施工事例】 

5. 無電柱化（電柱移設を含む）

5	◆電柱の移設
	【対策概要】 交通の支障となる電柱を移設し、歩行空間の確保や見通しの改善を図る。
	【施工事例】  〈無電柱化〉

6. 自転車通行空間の整備

6	◆自転車通行レーンの設置
	<p>【対策概要】</p> <p>自転車専用の通行レーンを設置し、歩道の安全を確保する。</p>
	<p>【施工事例】</p> 

7. 踏切の拡幅

7	◆踏切の拡幅
	<p>【対策概要】</p> <p>踏切を拡幅し、車両及び歩行者それぞれの通行空間を確保する。</p>
	<p>【対策事例】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>《対策前》</p>  </div> <div style="font-size: 2em; color: blue;">➔</div> <div style="text-align: center;"> <p>《対策後》</p>  </div> </div>

《歩車道境界の明示》

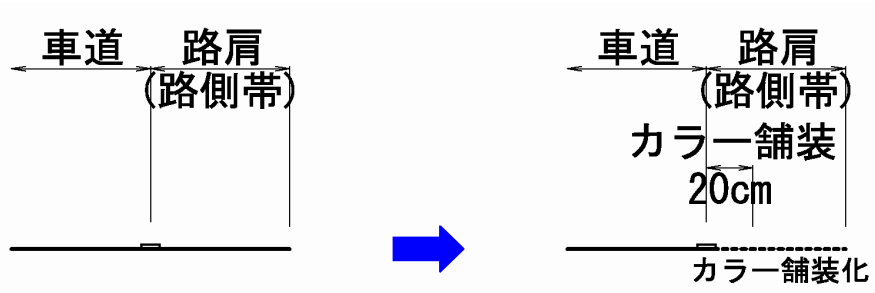
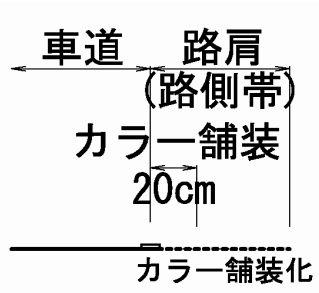
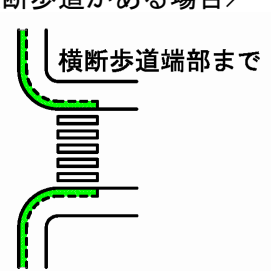
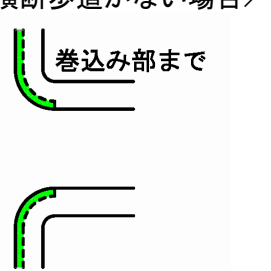

8. 防護柵の設置

8	◆防護柵の設置
	<p>【対策概要】 歩車道の境界に防護柵を設置し、歩車道を分離する。</p> <p>《対策前》  </p> <p>《対策後》  </p>
	<p>【対策条件】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 車道幅員 4.0m 以上（路肩を含めた最小道路幅員 5.0m 以上）かつ歩道有効幅員が 1.0m 以上（防護柵の連続設置が困難な場合は 0.75m 以上）を確保できる場合。 </p> <p>【確認事項】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地先地権者の同意が必要。 ・ 地先の出入口を確保する。 </p>
<p>【対策事例】</p> <p>《対策前》  </p> <p>《対策後》  </p>	

9. 縁石ブロックの設置

9	◆縁石の設置（連続設置）
	<p>【対策概要】</p> <p>歩車道の境界に縁石ブロックを設置し、歩車道を分離する。</p> <p>《対策前》</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>車道 路肩 (路側帯)</p> </div> <div style="font-size: 2em; color: blue;">➔</div> <div style="text-align: center;"> <p>車道 路肩 歩道 有効幅員</p> </div> </div> <p>《対策後》</p>
	<p>【対策条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車道幅員 4.0m 以上（路肩を含めた最小道路幅員 5.0m 以上）かつ歩道有効幅員が 1.0m 以上（縁石の連続設置が困難な場合は 0.75m 以上）を確保できる場合。 <p>【確認事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地先地権者の同意が必要。 ・ 地先の出入口を確保する。
	<p>【対策事例】</p> <p>《施工前》</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; color: blue;">➔</div> </div> <p>《施工後》</p>


10. 路側帯のカラー舗装化

10	◆路側帯のカラー舗装化
	<p>【対策概要】</p> <p>路側帯をカラーリングし、歩行空間であることを明示する。</p> <p>《対策前》</p>  <p>《対策後》</p> 
	<p>【対策条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路側帯が確保されていること。 ・路側帯のうち、外側線の横を幅 20cm 以上のカラー舗装（緑色）で路面表示する。 <p>〈横断歩道がある場合〉</p>  <p>〈横断歩道がない場合〉</p> 
<p>【対策事例】</p> 	

11. 車線分離標（ラバーポール）の設置

11	◆ラバーポールの設置
	<p>【対策概要】</p> <p>車道と路側帯の境界にラバーポールを設置し、歩行空間を確保する。</p>
	<p>【対策事例】</p> 

12. 外側線の高度化（高輝度化、リブ付け等）

12	◆外側線の高度化
	<p>【対策概要】</p> <p>外側線の高輝度化やリブ付けを行い、ドライバーに注意喚起する。</p>
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p><高輝度化(香川県警資料)></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><リブ付け(双葉工業(株)資料)></p> </div> </div>

《車両の速度抑制》

13. ハンプ（イメージハンプを含む）の設置

13	◆ハンプの設置
	【対策概要】 車道の一部を盛り上げて、通過車両の速度を抑制する。  <ハンプのイメージ図>
	【施工事例】 



14. 狭さく（イメージ狭さくを含む）の設置

14	◆狭さくの設置
	【対策概要】 車道を物理的に狭くする（または視覚的に狭く見せる）ことで、通過車両の速度を抑制する。
	【施工事例】  <ラバーポールによる狭さく>  <イメージ狭さく>

15. シケインの設置

15	◆シケインの設置
	<p>【対策概要】</p> <p>車道の線形をジグザグにすることで、通過車両の速度を抑制する。</p>
	<p>【施工事例】</p> 

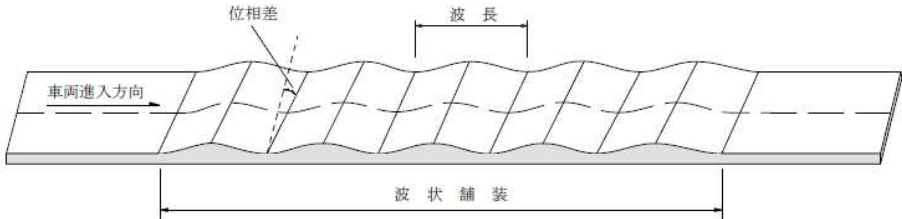
16. 中央線の抹消

16	◆中央線の抹消
	<p>【対策概要】</p> <p>中央線を抹消して2車線道路を1車線化し、通過車両の速度を抑制する。</p>
	<p>【施工事例】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>《施工前》</p>  </div> <div style="font-size: 2em; color: blue;">→</div> <div style="text-align: center;"> <p>《施工後》</p>  </div> </div> <p style="text-align: center;">(警視庁資料)</p>

《ドライバーへの注意喚起》

17. 段差舗装（波状舗装を含む）

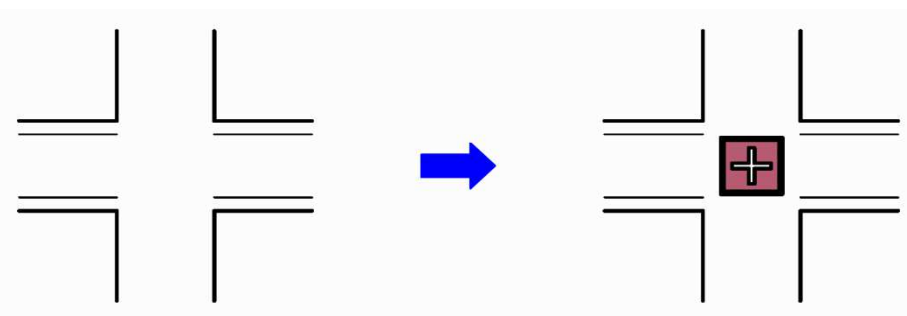
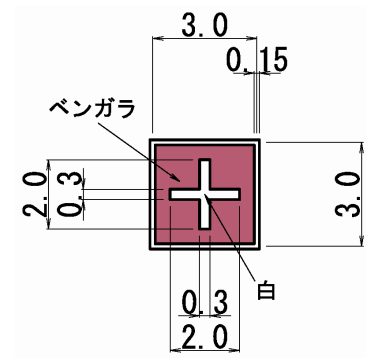

17-1	◆段差舗装
	【対策概要】 意図的に舗装に段差を設け、ドライバーに音と振動を与えることで注意喚起する。 【対策事例】 《対策前》  → 《対策後》 

17-2	◆波状舗装
	【対策概要】 車道に連続した滑らかな波形の凹凸を設け、ドライバーに不快感を与えることで注意喚起する。  〈波状舗装のイメージ図(国土交通省資料)〉

18. 交差点等のカラー舗装化

18	◆交差点のカラー舗装化
	<p>【対策概要】</p> <p>交差点をカラー舗装化し、ドライバーに注意喚起する。</p> <p>《対策前》</p>  <p>《対策後》</p> 
	<p>【対策条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交差点全体をベンガラ色でカラー舗装化する。
	<p>【対策事例】</p> 

19. 警戒標識、路面標示等の設置（法定外標識を含む）

19-1	◆法定外標示の設置（交差点マーク）
	<p>【対策概要】 交差点にカラー舗装を組み合わせたクロスマークを設置し、ドライバーに注意喚起する。</p> <p>《対策前》 《対策後》</p> 
	<p>【対策条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・カラー舗装（ベンガラ色）を組み合わせた交差点クロスマークを交差点の中心点に設置する。 ・使用する色は白色とし、中をベンガラ色で塗りつぶす。 
<p>【対策事例】</p> 	

◆法定外標示の設置（文字の強調表示）

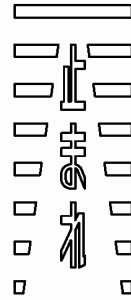
【対策概要】

区画線の文字を強調表示し、ドライバーに注意喚起する。

《対策前》



《対策後》



【対策条件】

- ・「止まれ」文字の強調表示を行う。
- ・使用する色は白色とする。

【対策事例】

19-2

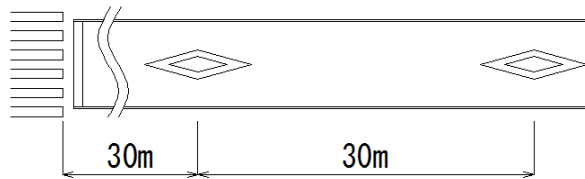


◆注意喚起標示の設置（交差点部）

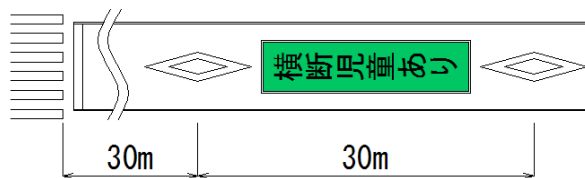
【対策概要】

横断歩道（交差点）の手前に「横断児童あり」の路面標示を設置し、ドライバーに注意喚起する。

《対策前》



《対策後》



19-3

【対策条件】

- ・横断歩道予告の手前にカラー舗装（緑色）を組み合わせた「横断児童あり」文字を設置する。
- ・使用する色は白色とし、中を緑色で塗りつぶす。

【対策事例】



19-4	◆注意喚起標示の設置（単路部）
	<p>【対策概要】 単路部の路面に「児童注意」の路面標示を設置し、ドライバーに注意喚起する。</p> <p>《対策前》 《対策後》</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin-right: 20px;"></div> <div style="font-size: 2em; color: blue; margin-right: 20px;">➔</div> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> 児童注意 </div> </div>
	<p>【対策条件】 ・使用する色は白色とし、中を緑色で塗りつぶす。</p> <p>【対策事例】</p> 

19-5	◆通学路看板の設置
	【対策概要】 通学路看板を設置し、ドライバーに注意喚起する。
	【対策条件】 ・学校保健課で対応する。
	【対策事例】 <div style="text-align: center;">  </div>

20. 視線誘導標等の設置

20	◆道路反射鏡の設置
	【対策概要】 歩車道の境界に道路反射鏡を設置し、ドライバーに注意喚起する。
	【施工事例】 <div style="text-align: center;">  </div>

《維持管理》

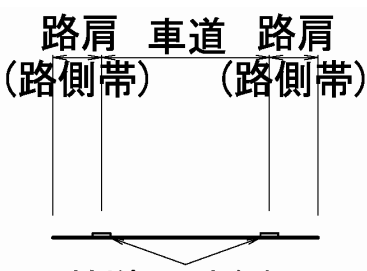
21. 植栽の剪定

21	◆植栽の剪定
	<p>【対策概要】</p> <p>通行の死角の原因となっている植栽を剪定し、見通しを確保する。</p>
	<p>【対策条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路維持管理業務により実施する。
	<p>【対策事例】</p> <p>《対策前》</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  ➔  </div> <p>《対策後》</p>

22. 占用物件の適正化

22	◆占用物件の適正化
	<p>【対策概要】</p> <p>道路区域内において不法に占用している工作物または設置物を撤去または是正することで、通行者の安全を向上させる。</p>
	<p>【対策条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路維持管理業務により実施する。
	<p>【対策事例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無許可で設置されている側溝蓋（鉄板蓋）の是正 ・歩道上に駐輪されている自転車の撤去 ・道路上に設置されているプランターの撤去

23. 路面標示、外側線の引き直し

23	◆外側線の引き直し（路肩の拡幅なし）
	<p>【対策概要】</p> <p>経年劣化等により消えかけている外側線を引き直す。</p> <p>《対策前》</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>路肩 車道 路肩 (路側帯) (路側帯)</p>  <p>外側線が消えかけている</p> </div> <div style="font-size: 2em; color: blue;">➔</div> <div style="text-align: center;"> <p>《対策後》</p> <p>路肩 車道 路肩 (路側帯) (路側帯)</p>  <p>外側線の引きなおし</p> </div> </div>
	<p>【対策条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路修繕事業により実施する。
	<p>【対策事例】</p> <p>《対策前》</p>  <p style="text-align: center; color: blue; font-size: 2em;">↓</p> <p>《対策後》</p> 


24. 草刈り、除草対策

24	◆草刈り
	<p>【対策概要】</p> <p>通行の死角の原因となっている植栽を剪定し、見通しを確保する。</p>
	<p>【対策条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路維持管理業務により実施する。
	<p>【対策事例】</p> <p>《対策前》</p>  <p style="text-align: center;">↓</p> <p>《対策後》</p> 

25. 道路施設（歩道橋、防護柵、舗装等）の修繕

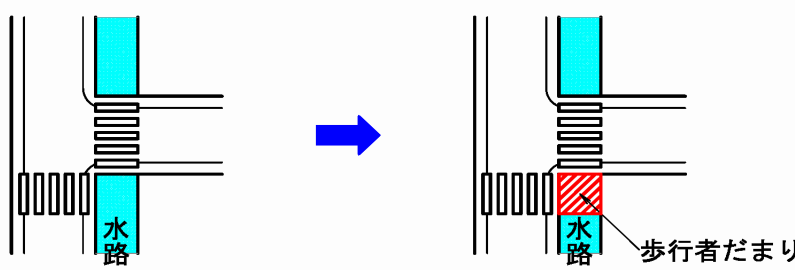

25	◆防護柵の修繕
	【対策事例】 経年劣化した道路施設を修繕する。
	【対策条件】 ・道路修繕事業により実施する。
	<p>【対策事例】</p> <p>《対策前》</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  ➔  </div> <p>《対策後》</p> <p style="text-align: center;">〈防護柵の修繕〉</p>

26. 除雪対策

26	◆凍結防止剤の配布
	【対策概要】 除雪対策として凍結防止剤を配布する。
	【対策条件】 ・道路維持管理業務により実施する。
	<p>【対策事例】</p> 

《その他》

27. 交差点改良

27	◆たまり場の設置・拡幅
	<p>【対策概要】 横断歩道の待避所となるたまり場を設置（拡幅）する。</p> <p>《対策前》 《対策後》</p> 
	<p>【対策条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現地の施工条件を確認する。 <p>【確認事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 隣接する横断歩道との整合を図る必要がある。 ・ 水利権者の同意が必要。 ・ 用水路の管理方法について、水利権者の同意を得ること。
<p>【対策事例】</p> <p>《対策前》 《対策後》</p>  <p style="text-align: center;">〈縁石の移設によるたまり場の拡幅〉</p>	

28. 視距改良

28	◆ 隅切りの設置
	<p>【対策概要】 交差点に隅切りを設置し、視距を改善する。</p> <p>《対策前》 《対策後》</p>



29. 道路反射鏡の設置

29	◆ 道路反射鏡の設置
	<p>【対策概要】 見通しの悪い交差点に道路反射鏡を設置する。</p> <p>【対策事例】</p> <p>《対策前》 《対策後》</p>

30. 道路照明の設置

30	◆街路灯の設置
	<p>【対策概要】</p> <p>街路灯を設置し，薄暗い道路の視距を確保する。</p>
	<p>【施工事例】</p> 

31. バリアフリー化

31	◆歩車道境界の段差解消
	<p>【対策概要】</p> <p>歩車道境界の段差を小さくし，躓きによる転倒防止及び車椅子通行の円滑化を図る。</p>
	<p>【施工事例】</p> <p>《施工前》</p>  <p style="text-align: center;">➡</p> <p>《施工後》</p> 

32. その他

32	◆転落防止柵の設置
	<p>《対策前》 《対策後》</p> <p>【対策条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現地の施工条件を確認する。 ・ 転落防止柵は路面上から 1.1m の高さを標準とする。 <p>【確認事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地権者、水利権者の同意が必要。 ・ 用水路の管理方法について、水利権者の同意を得ること。 ・ 地先の出入口を確保する。
	<p>【対策事例】</p> <p>《対策前》 《対策後》</p>

2015年（平成27年）6月 制定
2018年（平成30年）7月 改訂

12 福山市道路転落事故防止計画プログラム

福山市道路転落事故防止計画プログラムを次ページ以降に示します。

道路転落事故防止対策プログラム

2018年（平成30年）3月

福 山 市

— 目次 —

1	プログラム策定の背景と目的	P 1
2	取組の基本的な考え方	P 2
3	プログラムの内容	P 3
4	プログラムの目的達成に向けて	P 6

1 プログラム策定の背景と目的

本市の市街地のほとんどは、江戸時代以降に海を干拓して造られた平地にあり、その土地は、広く水田として利用されてきましたが、現在に至るまで、水田等が残りつつ住宅や商業施設が立地するなど都市化が進化した街の成り立ちから、水路が非常に多くなっています。

近年、急速に車社会化する中、生活道路の利用形態が大きく変化し、特に中心市街地において、歩行者・自転車等が道路から水路へ転落する事故が相次いでいました。

こうした状況から、本市では、道路に転落防止柵などを設置する「緊急箇所整備事業」を重点事業に位置付け、2003年度（平成15年度）から2005年度（平成17年度）の3か年を第1次とし、福山駅を中心とする約2,200haの区域において緊急的に整備を行いました。また、第1次の整備区域外の市街化区域内での転落事故も発生していたことから、引き続き、2006年度（平成18年度）から3か年ごとに区域を広げていき、2017年度（平成29年度）までの12年間（第2次～第5次）で市街化区域内の約5,110ha、全体では約7,310haにおいて、地域や関係者の合意の得られた箇所から順次、整備を行ってきました。

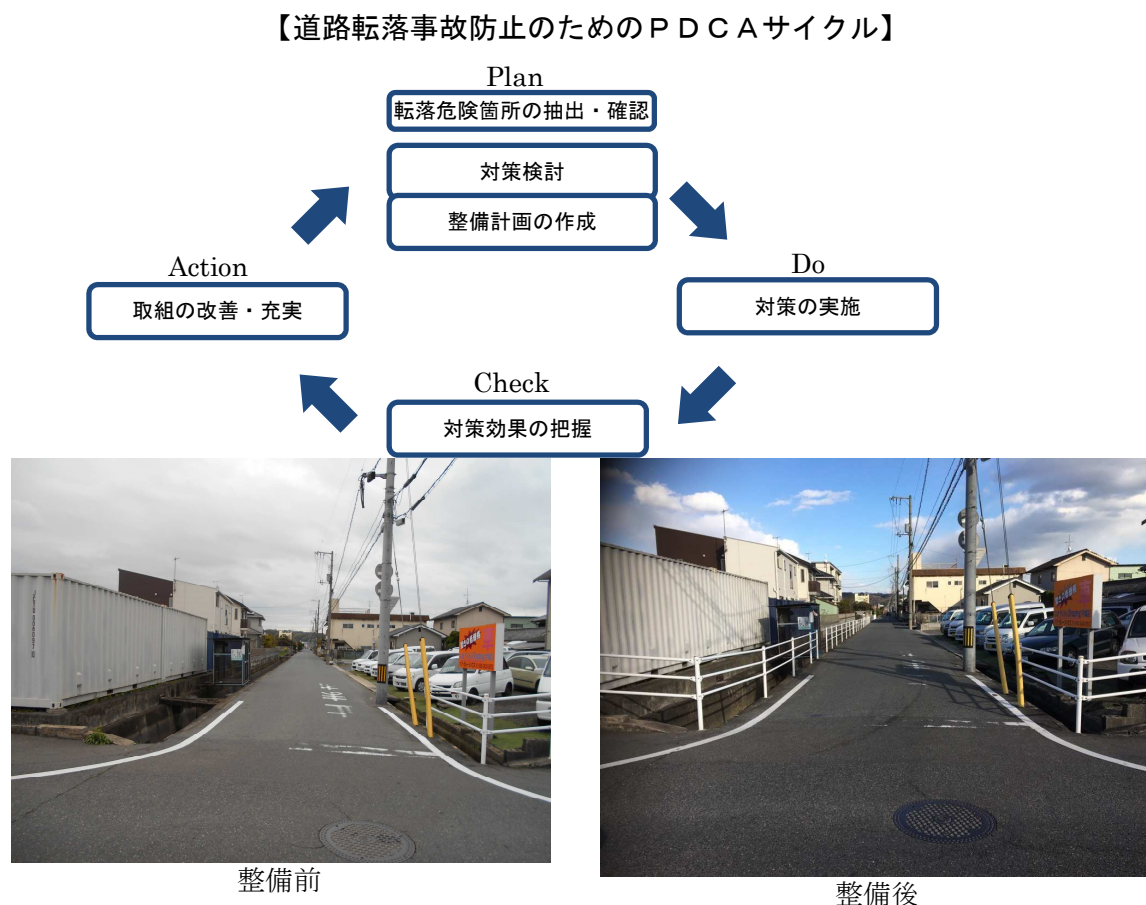
事業開始から15年間で、総延長約125km（事業費約23億円）の整備を完了しており、水路等への転落事故は減少傾向にありますが、これまでの整備区域内の土地利用形態の変化、市街化周辺への土地利用の拡大など、環境が移り変わり、市内全域で車社会化や高齢化も進む中、最近の転落事故の傾向は、発生場所の割合で市街化調整区域が増えていることから、今後は、こうした状況などを考慮した安全対策を継続的に行っていくことが必要です。

このため、2018年度（平成30年度）から対象地域をこれまでの市街化区域内に加えて、市街化調整区域等を含めた市内全域に拡大し、地域との連携により、効率的・効果的に実施する「道路転落事故防止対策プログラム」を策定します。また、このプログラムにより作成する整備計画に基づき対策を実施するとともに、関係機関と連携して啓発活動に努めることで水路等への転落事故を防ぎ、市民の安心・安全の確保を図っていきます。

2 取組の基本的な考え方

転落事故を防ぎ、市民の安心・安全を確保するため、市と地域が連携して、転落の危険がある箇所の抽出・確認，対策検討を行い，整備計画を作成することで計画的な対策を実施するとともに，対策後は効果を把握し，取組の改善・充実を図ります。

これらの取組をPDCAサイクルとして繰り返し，効率的かつ効果的な対策を行い，道路からの転落事故の削減を目指します。



3 プログラムの内容

(1) 対象地域

対象地域は福山市全域とします。

(2) 対象施設

対象施設は、水路等へ転落する危険性のある道路とします。

なお、対象となる道路が通学路である場合は、「通学路安全対策事業」での整備を基本とし、連携して対策を行うこととします。

※ 道路とは、市道や里道、水路等を管理するための泥揚場など、市の管理する道としての機能を有しているものとします。(国、県が管理する国道、県道、港湾施設及び海岸保全区域内の里道などは除く)

(3) 取組内容

「道路転落事故防止のためのPDC Aサイクル」で示した取組内容は、次のとおりとします。

① 転落危険箇所の抽出

転落の危険がある道路の箇所を「転落危険箇所」として抽出を行います。

抽出については、自治会等と連携した抽出となるよう土木常設員に依頼します。

② 転落危険箇所の確認

抽出された転落危険箇所について、市の担当事業課が現地確認を行います。必要に応じて土木常設員とともに現地確認を行います。

③ 転落危険箇所の対策検討

市の担当事業課は、転落危険箇所の確認を踏まえ、安全性等を考慮して対策の必要性を検討します。

基本的な対策は転落防止柵やガードレールの設置とします。

対策の検討結果は土木常設員へ報告し、合意を得た後、「転落防止対策箇所」として整備計画に位置付けます。

※ 新たに転落危険箇所が認められた場合には、②・③を行い、適宜、整備計画への反映を行います。

④整備計画の作成

転落防止対策箇所への計画的な対策実施と進捗管理のため、整備計画を作成します。

整備計画は進捗管理や新たな転落防止対策箇所の反映などを行うため、毎年度見直しを行います。

⑤対策の実施

実施にあたっては、地先や水利などの関係者に同意を得て対策を行います。

提案する対策が同意を得られなかった場合は、現地の状況により区画線の設置（路肩のカラー化）などの簡易対策を検討し、実施します。（写真-1 参照）

また、河川堤防上の道路など、本市以外の管理者がある場合には、管理者の許可を得る必要があるため、許可権者と協議して対策を行います。

⑥対策効果の把握

対策を実施した後は、転落事故発生状況の確認など、対策効果を把握します。

⑦取組の改善・充実

対策効果を踏まえ、取組の改善・充実を検討します。

なお、この取組の改善・充実は対策期間の最終年度に行うこととし、その検討結果を次期整備計画に反映します。

基本的な対策



転落防止柵



ガードレール

簡易対策



区画線（路肩のカラー化）



車線分離標



視線誘導標



自発光式道路鋌

写真-1 対策事例

4 プログラムの目的達成に向けて

水路等への転落事故を防ぎ、市民の安心・安全の確保を図っていく目的を達成するため、本プログラムを福山市のホームページに公表し、次のことについて取り組んでいきます。

(1)整備計画に基づいた着実な事業実施

① 整備計画の公表

整備計画は、学(地)区ごとに転落防止対策箇所の一覧表と位置図を作成し、本市のホームページで公表します。

新たに認められた転落危険箇所の反映などを適宜行い、見直した計画について、転落防止対策箇所の実施状況を含めて、年度ごとにホームページで公表します。

②地域や関係者との連携

整備計画に基づき対策を進めていくには、地先の方や水利関係者などの同意が不可欠となることから、対策の実施に向けて、整備の目的を理解していただき、市と地域等の協力体制構築のもと、密に連携し進めていきます。

③簡易対策の充実

基本的な対策の転落防止柵の設置ができない場合については、これまでの手法だけでなく、新たな簡易対策も視野に入れて検討します。

④予算執行の効率化

厳しい財政環境が続くと予想されることから、「通学路安全対策事業」など他事業と連携して整備することを積極的に取り入れ、効率的な予算執行に努めます。

(2) 安全意識の高揚に向けた市民への啓発

① 啓発活動の継続的な実施

「酒を飲んだら自転車に絶対に乗らない」「夜間の外出には懐中電灯を携帯するなど、暗い中での行動には気をつける」「散歩コースはより安全なコースを設定する」など市民の皆様を守っていただきたいことについて、チラシなどを活用し、あらゆる機会をとらえて啓発に取り組みます。

- ・ 広報ふくやま、福山市ホームページ、福山市メール配信サービスなどでの啓発
- ・ 地域等に出向いての各種交通安全教室や出前講座
- ・ 自転車利用者への街頭啓発



② 転落防止対策箇所の市民への周知

地域と連携して作成した学(地)区ごとの転落防止対策箇所の位置図について、ホームページへの掲載や公民館などへの掲示、地域への回覧などにより、危険と思われる箇所を市民の皆様にも周知することで、普段の生活や地域の見守り活動に役立ててもらいます。

道路転落事故防止対策プログラム

第1次整備計画

2018年（平成30年）3月

福 山 市

1 整備計画の作成及び公表

道路転落事故防止対策プログラムに基づき、実施する取組を次ページの図-1 に取りまとめました。

このフロー図のとおり、2017年度（平成29年度）に①～③を実施しました。
引き続き、④の第1次整備計画を作成し、福山市ホームページに公表します。

2 第1次整備計画の内容

対策総延長は、約40kmです。

対策期間は、2018年度（平成30年度）から2022年度（平成34年度）までの5年間とします。

学(地)区ごとの「転落防止対策箇所」の一覧表及び位置図は別添資料のとおりです。

なお、新たに認められた転落防止対策箇所については、適宜、整備計画に反映します。

道路転落事故防止対策プログラム 取組フロー

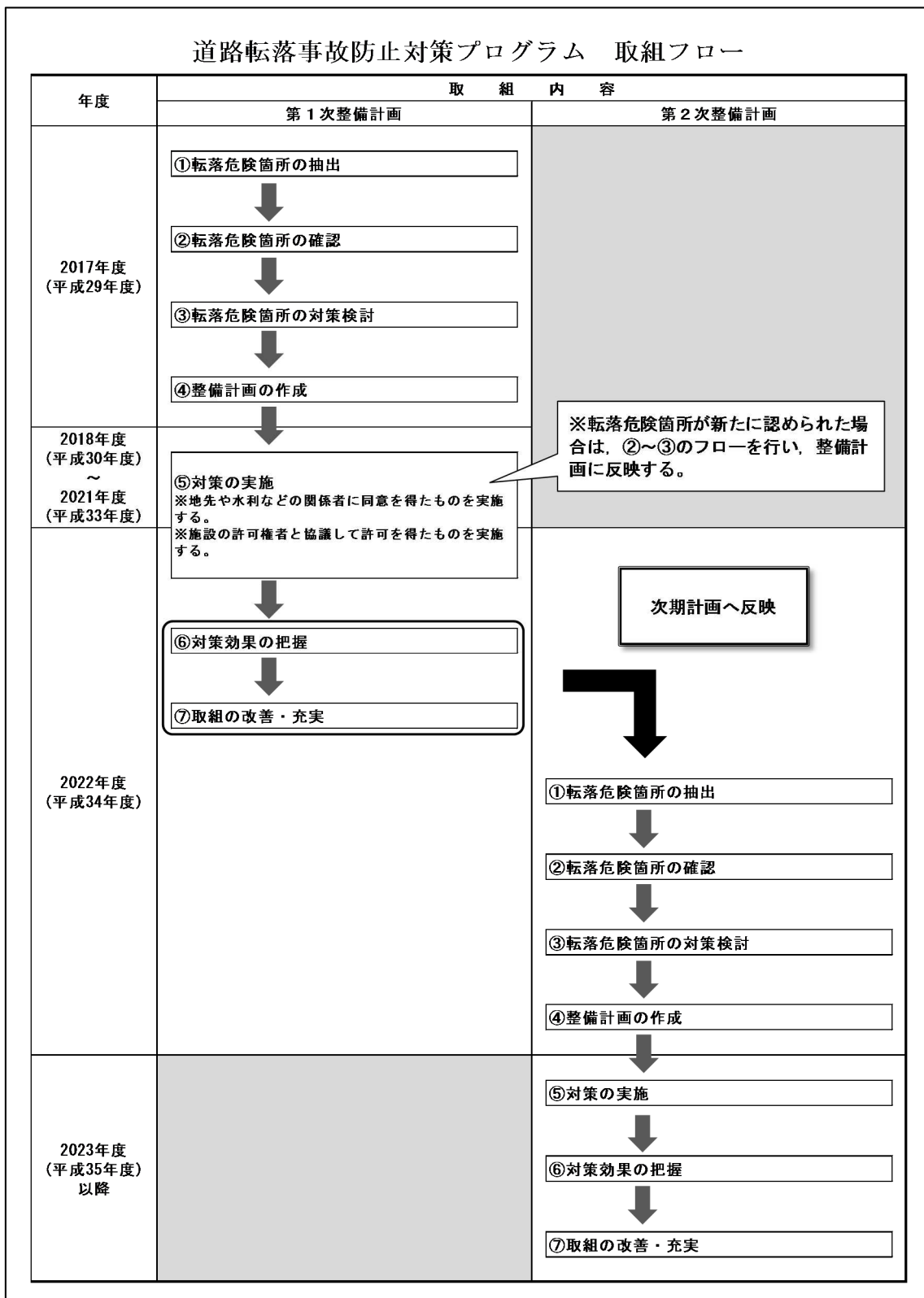


図-1 道路転落事故防止対策プログラム 取組フロー

福山市道路総合計画

福山市道路整備計画編【参考資料】

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/>
