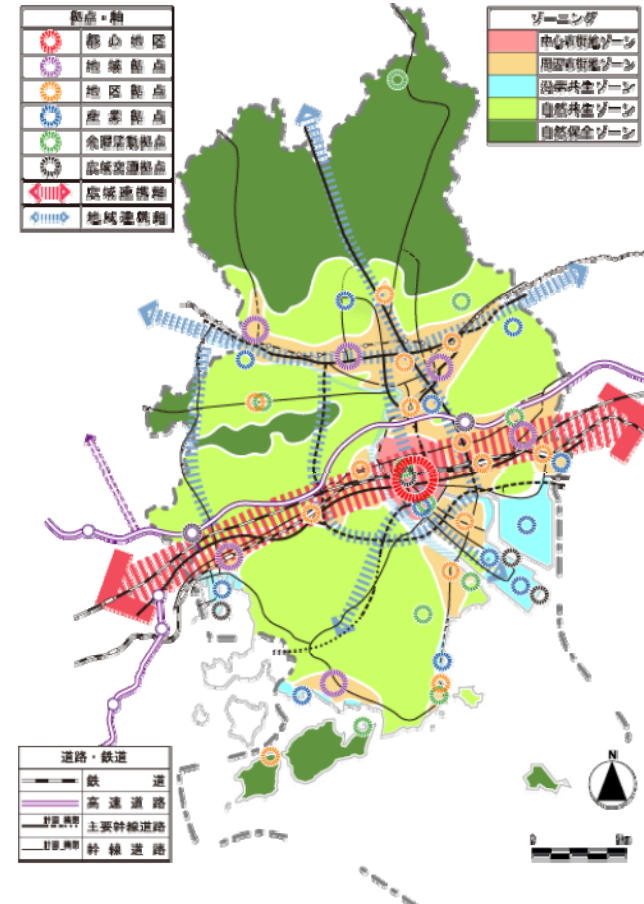


# 福山市総合交通戦略（福山都市圏交通円滑化総合計画）

## 1. 概要

理念・方針	<p>福山市を横断する国道2号線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。</p> <p>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位置図け計画の推進をはかる。</p>
目標年次	<p>(前期) 平成19年</p> <p>(今期) 平成24年</p>

位置づけ	福山市を中心とした都市圏において、重点的な交通基盤整備による交通容量拡大施策に加え、交通需要マネジメント施策、マルチモーダル施策、を組み合わせ、総合的な対策を講ずることにより、都市圏の交通渋滞解消・緩和、都市交通サービスの向上を図る		
	総合交通体系(PT調査)		
	交通マスタープラン	○	H20
戦略策定範囲	都市圏	○	
	市域		
	特定エリアのみ		



中国・四国地方の拠点都市としての拠点性と求心力を高めるとともに、それぞれの都市拠点が効果的に連携し、市域の一体的発展が図られるよう、都市軸の形成を図ります。

出典：福山市都市計画マスタープラン

## 2. 目標と指標

主な指標	交通	交通手段別分担率	
		一定時間アクセス可能都市圏人口(拠点等)	
		中心部歩行者数	
		自転車交通量	
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	
		鉄道, 路面電車利用者数	
	社会	DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	
		商品販売額	
		交通事故件数, 死傷者数	
	環境	CO2排出量	○
	その他指標	所要方面からの所要時間短縮	○

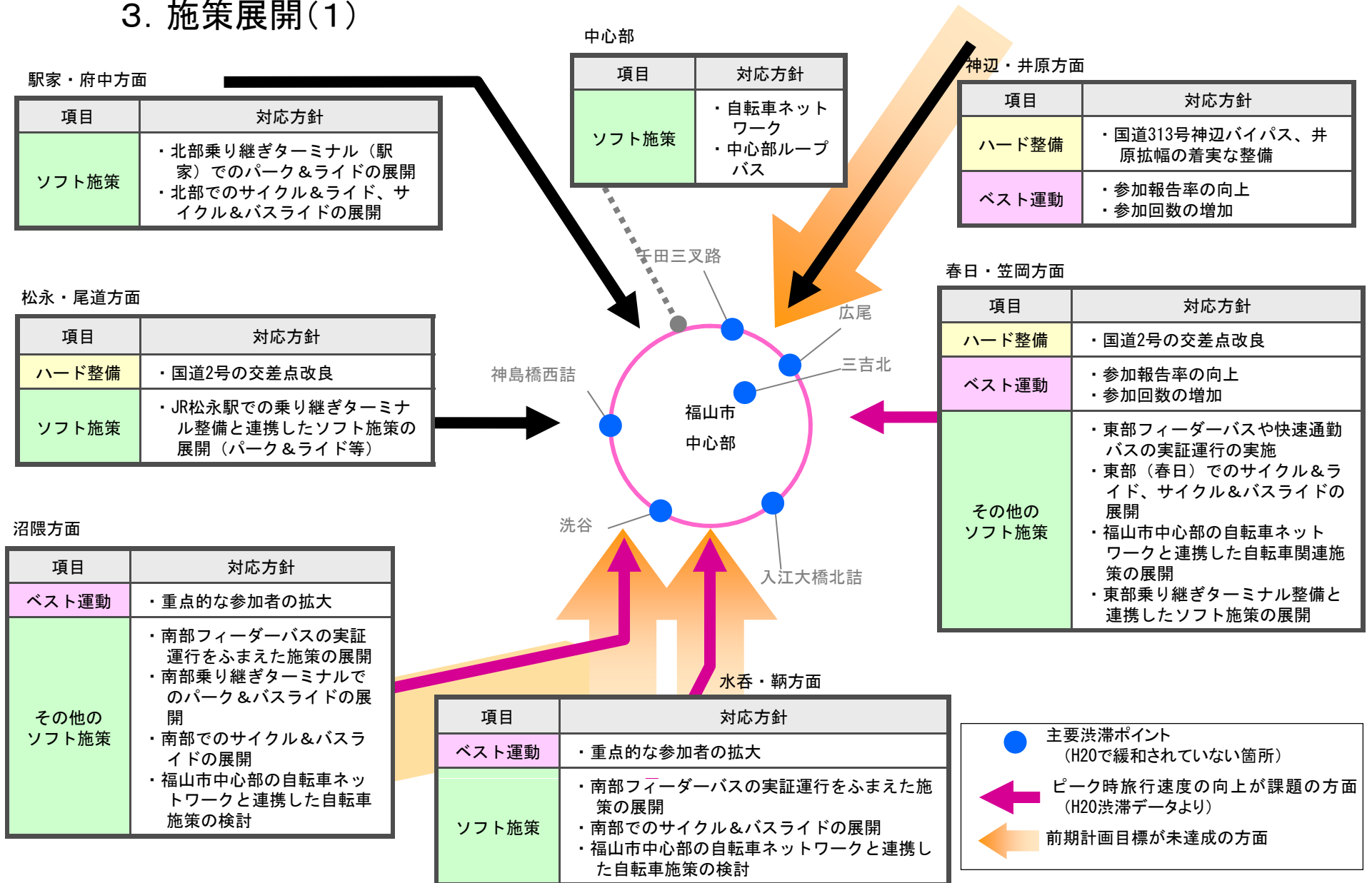
○主要6方面で、  
**方面別に概ね1割以上の所要時間の短縮を図り、かつ、全方面で2割程度短縮**  
 を目指す。

所要時間短縮の目標設定



	ピーク 所要時間 (H19)	H24目標		
		目標 所要時間 (H24)	短縮時間 の目標 (対H19)	短縮率 (%)
井原方面	49分	42分	-7分	14
(神辺)	31分	25分	-6分	20
府中方面	57分	46分	-11分	19
尾道方面	44分	43分	-1分	2
(松永)	26分	25分	-1分	4
沼隈方面	47分	39分	-8分	17
鞆方面	40分	32分	-8分	20
笠岡方面	33分	27分	-6分	18
主要6方面 合計	270	—	41	<b>2割程度</b>

## 3. 施策展開(1)



## 3. 施策展開(2)

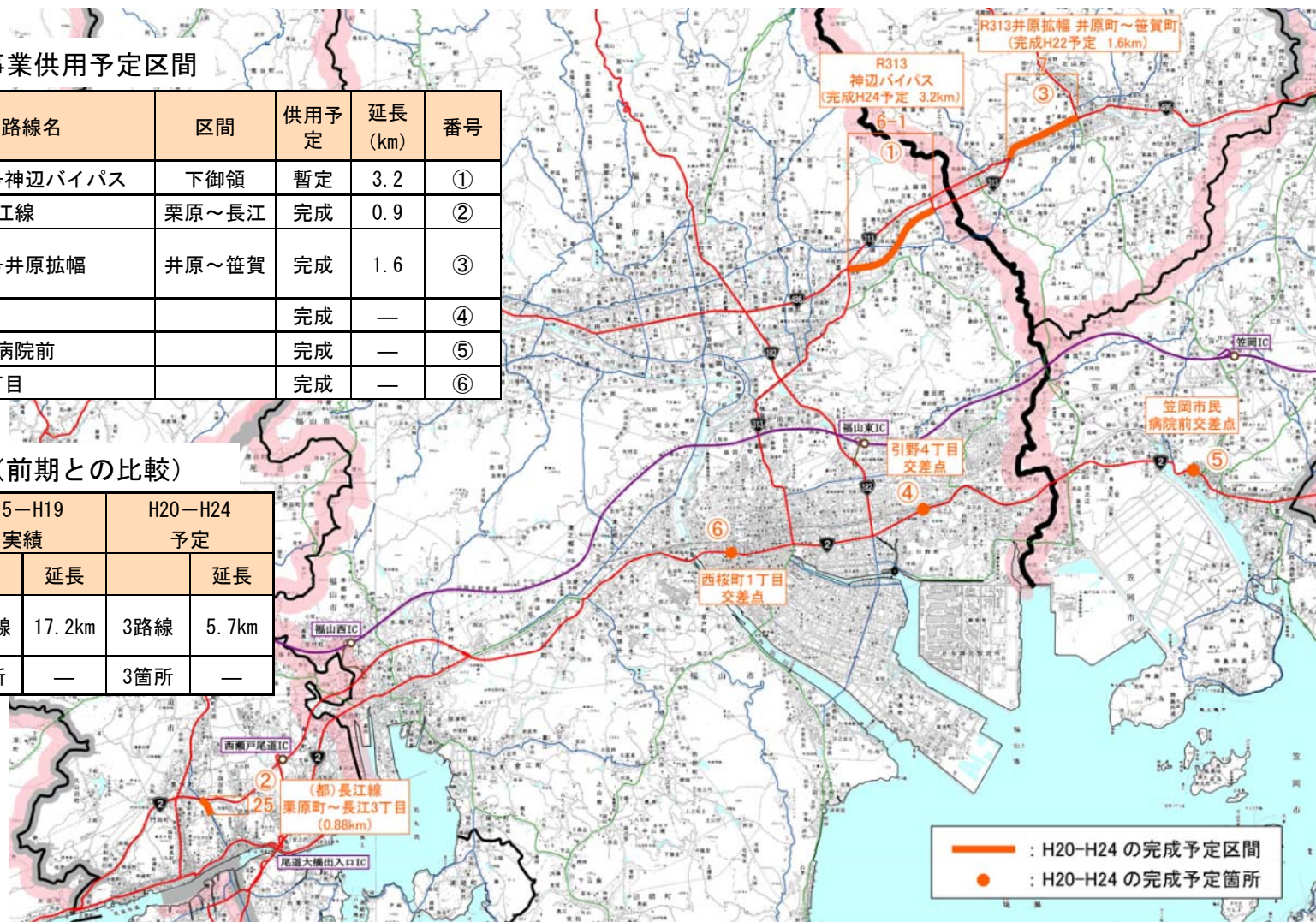
### ■ハード整備計画

#### ▼H20—H24 事業供用予定区間

	路線名	区間	供用予定	延長(km)	番号
道路整備	国道313号神辺バイパス	下御領	暫定	3.2	①
	(都)長江線	栗原～長江	完成	0.9	②
路線拡幅	国道313号井原拡幅	井原～笹賀	完成	1.6	③
交差点改良	引野4丁目		完成	—	④
	笠岡市民病院前		完成	—	⑤
	西桜町1丁目		完成	—	⑥

#### ▼ハード整備（前期との比較）

事業項目	H15—H19 実績		H20—H24 予定	
		延長		延長
道路整備・ 路線拡幅	11路線	17.2km	3路線	5.7km
交差点改良	5箇所	—	3箇所	—





# 福山市総合交通戦略 ( 福山都市圏交通円滑化総合計画 )

## 3. 施策展開(4)

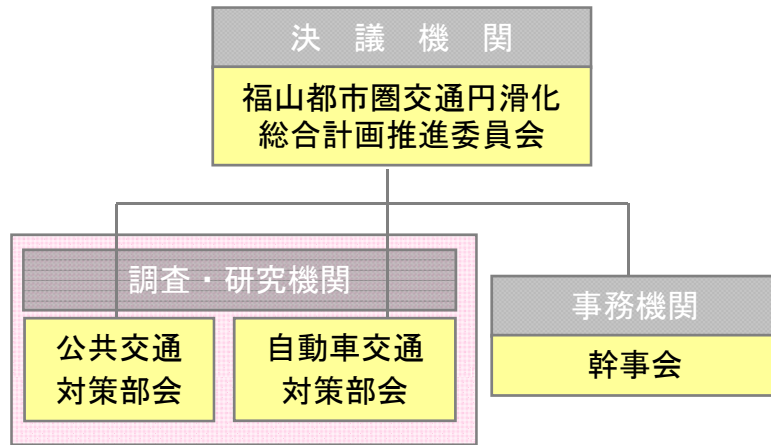
体 系		施策案	前期5ヶ年計画 実施状況	今期5ヶ年計画	
ハード 施策	交通容量 拡大施策	<input type="checkbox"/> 道路整備の推進 <input type="checkbox"/> 路線拡幅の推進 <input type="checkbox"/> 交差点改良の推進	<input type="checkbox"/> 各道路事業者の計画等にもとづき計画的に整備を実施	<input type="checkbox"/> 道路の中期計画等にもとづき、ハード整備を実施	
		<input type="checkbox"/> ノーマイカーデー <input type="checkbox"/> 相乗り <input type="checkbox"/> 時差出勤・フレックスタイム	<input type="radio"/> ベスト運動 H18.1~	<input type="radio"/> 継続・展開	
ソフト 施策	MM (TDM) 施策	<input type="checkbox"/> 信号系統の見直し (モデラート) <input type="checkbox"/> ITSによる円滑化 (ETC料金割引)	<input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> 検討 <input type="radio"/> 継続	
		<input type="checkbox"/> 走行サービス (バス路線の新設、地域特性に応じた実証運行等)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 他事業との連携	
		<input type="checkbox"/> バスロケ	<input type="radio"/> △試行	<input type="radio"/> 他事業との連携	
		<input type="checkbox"/> 情報提供システム	<input type="radio"/> ○情報提供	<input type="radio"/> ○継続	
		マルチ モーダル 施策	<input type="checkbox"/> パーク&レールライド <input type="checkbox"/> パーク&バスライド <input type="checkbox"/> サイクル&ライド・バスライド	<input type="radio"/> △試行	<input type="radio"/> ○検討及び <input type="radio"/> ○他事業との連携
			<input type="checkbox"/> 中心部ループバス	<input type="radio"/> △試行	<input type="radio"/> ○他事業との連携
	<input type="checkbox"/> 自転車ネットワーク (サイクルロード) <input type="checkbox"/> レンタサイクル		<input type="radio"/> - <input type="radio"/> ○中心部	<input type="radio"/> ○検討 <input type="radio"/> ○継続	
	<input type="checkbox"/> 駅前広場・ターミナル整備・乗り継ぎターミナル <input type="checkbox"/> 交通結節点		<input type="radio"/> △整備中 <input type="radio"/> ○情報提供	<input type="radio"/> ○他事業との連携 <input type="radio"/> ○他事業との連携	
	啓発活動	<input type="checkbox"/> TFP調査	<input type="radio"/> ○	<input type="radio"/> ○継続・連携	
		<input type="checkbox"/> フォーラム等	<input type="radio"/> ○	<input type="radio"/> ○継続・連携	

## 3. 施策展開(5)

施策分類	主要施策
歩行者施策	
自転車施策	自転車ネットワークの整備 レンタサイクルの実施 サイクル&バスライドの展開
公共交通施策	中心部ループバスの実施 フィーダーバス及び通勤快速バスの実施 パーク&バスライドの検討, サイクル&バスライドの検討
交通結節点	駅前広場整備 乗継ターミナル
自動車施策	交差点改良の推進 路線拡幅の推進
駐車場施策	
MM施策	通年的ノーマイカー運動「ベスト運動」 小学校TFP, 企業・居住地TFP
その他	

## 4. 総合交通戦略の推進及び評価

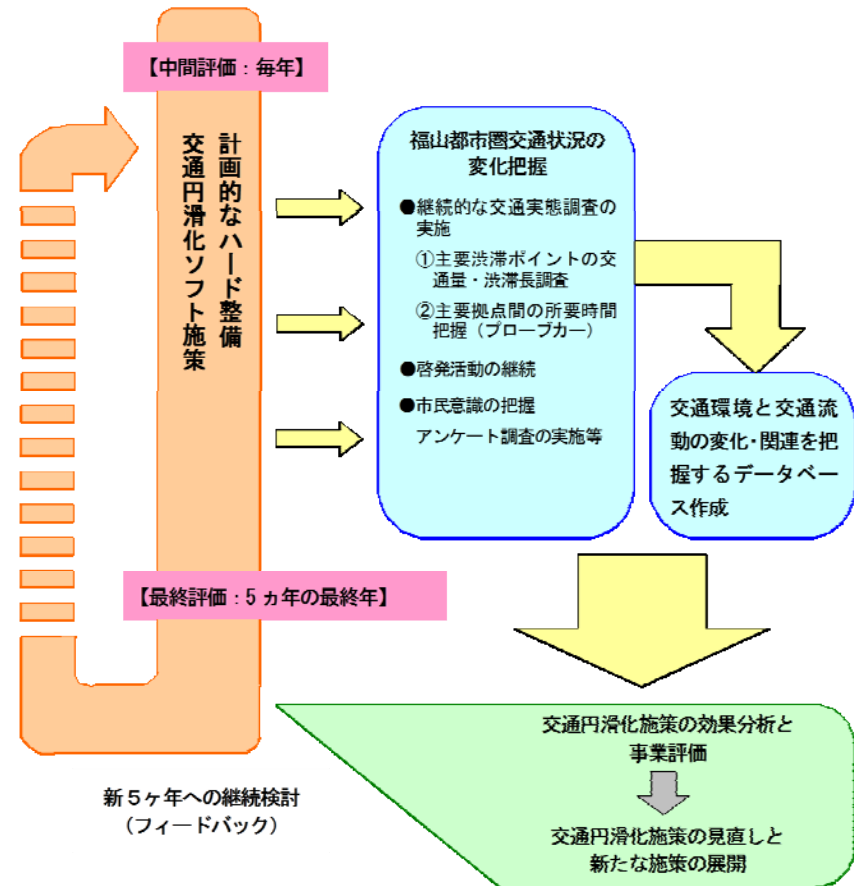
### ■交通戦略推進体制



### 組織構成

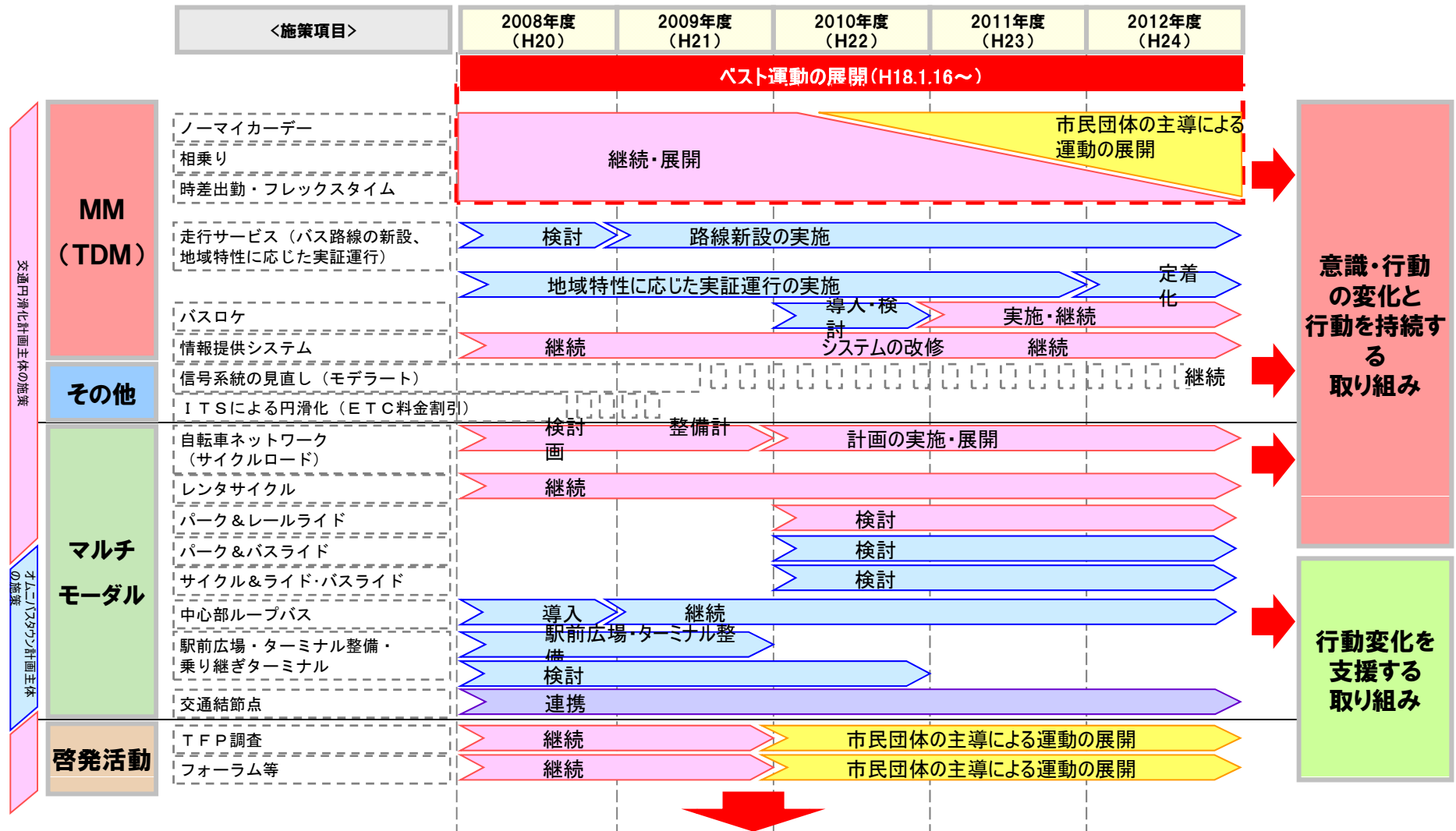
学識経験者，地元経済団体，交通事業者（鉄道，バス，タクシー，トラック），行政関係（国，県，警察，関係市）

### ■達成度評価方法の設定





## ■スケジュール



**重点施策を限定せず、様々な取り組みを柔軟に対応**

## 5. その他（戦略報告書の構成・特徴等）



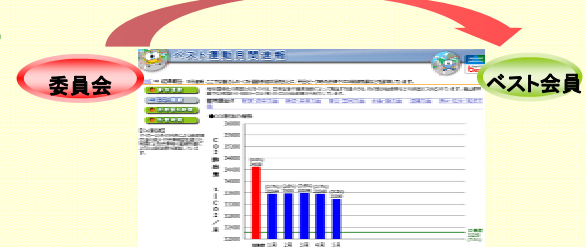
## 主体施策「ベスト運動」



参加報告依頼メール（毎月・月初め）



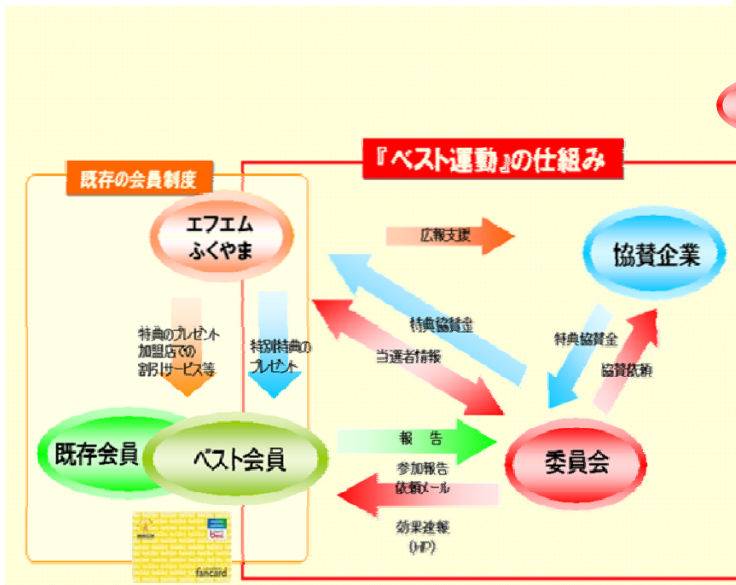
都市圏全体の効果をフィードバック（毎月）



参加報告メール（毎月・10日まで）

- 参加の有無
- 参加日（日付、時間帯）
- 参加形態（参加方向、参加手段）

前月の参加人数及び所要時間短縮効果、渋滞損失時間・CO2排出量の削減効果（速報値）



## 支援施策

### 中心部ループバス



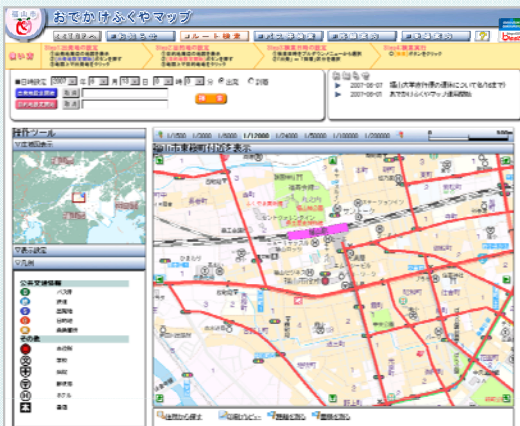
### 中心部レンタサイクル



### TFP調査



### 交通情報提供（おでかけふくやマップ）



### フォーラム等

