

福山市総合交通戦略

(福山都市圏交通円滑化総合計画)

◆ 目 次 ◆

1. 福山都市圏交通円滑化総合計画の概要	1
1. 1 福山都市圏交通円滑化総合計画の位置づけ	2
1. 2 計画の概要	3
1. 3 施策実施状況	4
2. 前期5ヶ年(2003～2007年度)の成果報告	6
2. 1 計画目標の達成状況	7
2. 2 渋滞緩和による効果発現状況	8
2. 3 「ベスト運動」の効果	13
2. 4 前期5ヶ年の実施施策の評価	14
2. 5 評価総括と今後の施策展開の方向性	17
3. 今期5ヶ年の取り組み目標	18
3. 1 対象圏域の見直し	19
3. 2 計画目標の設定	20
3. 3 計画目標達成状況の検証方法について	26
3. 4 「ベスト運動」の課題と継続展開のための改善	27
4. 目標達成に向けた今期5ヶ年計画の検討	30
4. 1 今期5カ年計画(案)	31
4. 2 「ベスト運動」の継続・展開方針	35
5. 2009年度(平成21年度)の取り組み方針	36
5. 1 今年度期実施施策の概要	37
5. 2 TDM施策『ベスト運動』の取り組み方針	38
5. 3 TDM施策『交通情報提供システム』	44
5. 4 マルチモーダル施策	45
5. 5 啓発活動	48
5. 6 その他『対外報告』	50

2009年(平成21年)10月19日

1. 福山都市圏交通円滑化総合計画の概要

1.1 福山都市圏交通円滑化総合計画の位置づけ

都市圏交通混雑の悪化

全国的な円滑化の動き

- ▶ 1997年12月 「京都議定書」採択
- ▶ 1998年6月 「地球温暖化対策推進大綱」決定
⇒「交通円滑化総合計画」の推進
(「交通混雑による環境(CO2)問題への注目」)
- ▶ 2005年4月 「京都議定書目標達成計画」決定
⇒1990年(H2)に対し
-6%の排出削減が目標

福山都市圏の動き

- ▶ 2002年11月 「福山都市圏交通円滑化総合計画推進委員会」を設置
- ▶ 2003年11月 「福山都市圏交通円滑化総合計画」
実施都市圏の指定
⇒短期目標:2003~2007年度(H15~H19年度)
- ▶ 2005年11月 「環境行動計画モデル地域」の指定

福山都市圏交通円滑化 総合計画の目的

▶ 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ことを目的とする。

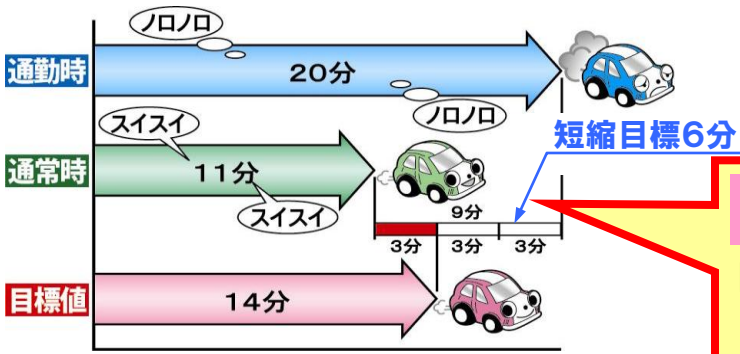
○関係機関との連携による多様な施策展開
・国土交通省、警察庁、県、市町村、交通事業者により計画を策定し、関係機関が協力・連携しながら多様な施策展開を図る。

1.2 計画の概要

(1) 計画の概要

渋滞緩和 ・ **地球温暖化防止** を目的とした計画

2003～2007年度(H15～H19年度)の計画目標

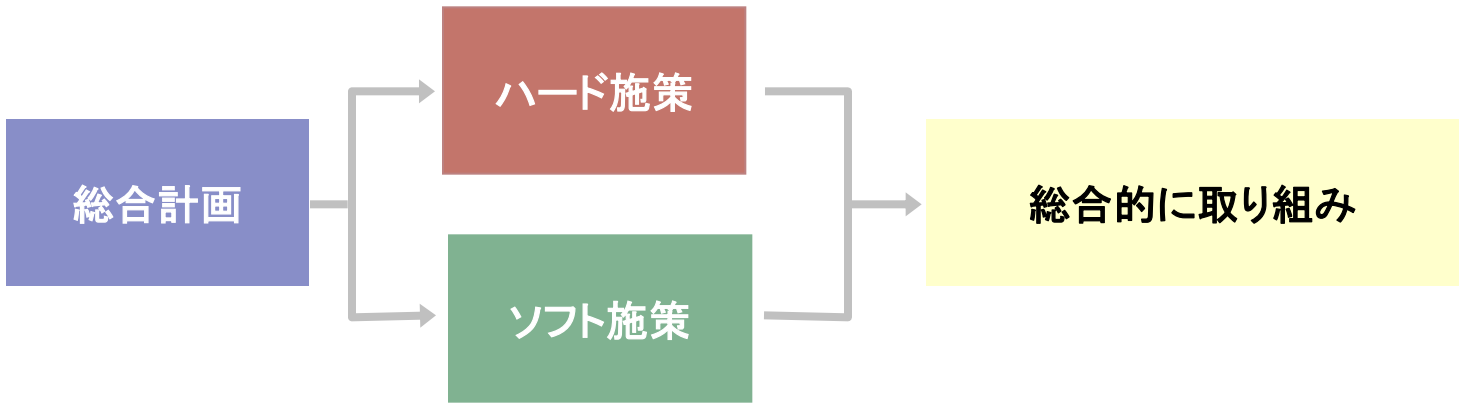


【目標とする所要時間短縮のイメージ】

計画目標
ピーク時とオフピーク時の所要時間差を
1 / 3 に短縮

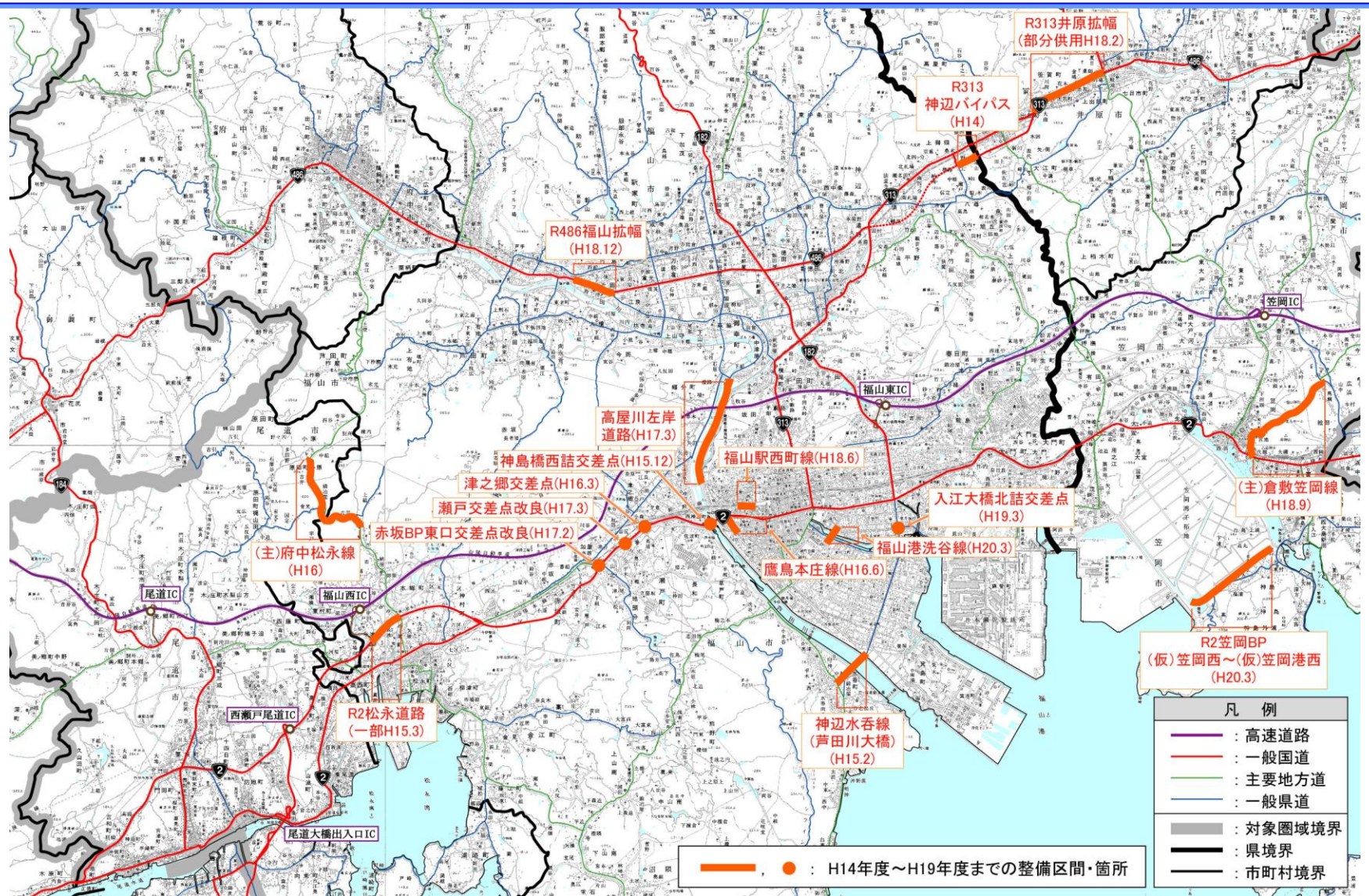
- 【目標達成時の効果】
- 渋滞損失時間 **14%削減**
(2007/2002(H19/14))
:ピーク時 約350万人時間/5年削減)
 - CO2排出量 **7%削減**
(2007/2002(H19/14))
:ピーク時 約40千t-CO2/5年削減)
 - 主要渋滞ポイント
11箇所中 **5箇所削減**

(2) 計画の内容



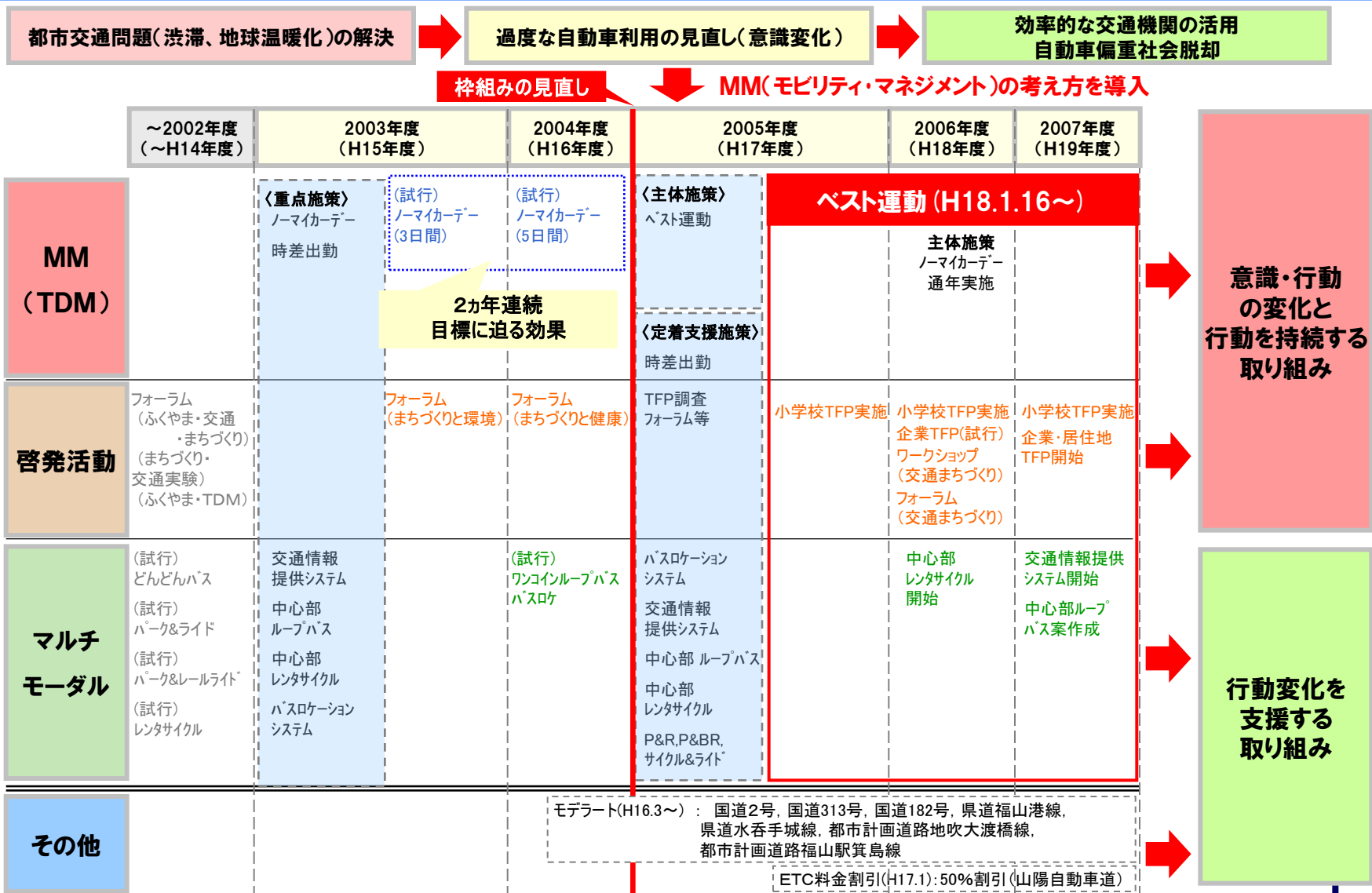
1.3 施策実施状況（ハード施策）

OR2笠岡バイパスが部分供用、R313神辺バイパスが部分供用。
道路整備で延長17.2kmの供用を開始。
○神島橋西詰交差点など5交差点で交差点改良を実施。



1.3 施策実施状況（ソフト施策）

○ノーマイカーデー、時差出勤、交通情報システム、中心部ループバスなど6つの重点施策についてH15より検討開始。
○H17以後、「ベスト運動」を主体施策として展開。



2. 前期5ヶ年（2003～2007年度）の成果報告

2.1 計画目標の達成状況

(※1)
ピーク時所要時間の短縮(渋滞損失時間確定値による)

※1 ピーク時: 7:00-9:00の時間帯

○ 所要時間の短縮(都市圏全体)

- ・6方面中、4方面で所要時間が短縮
- ・6方面中、3方面が改善

(※2)

(※3)

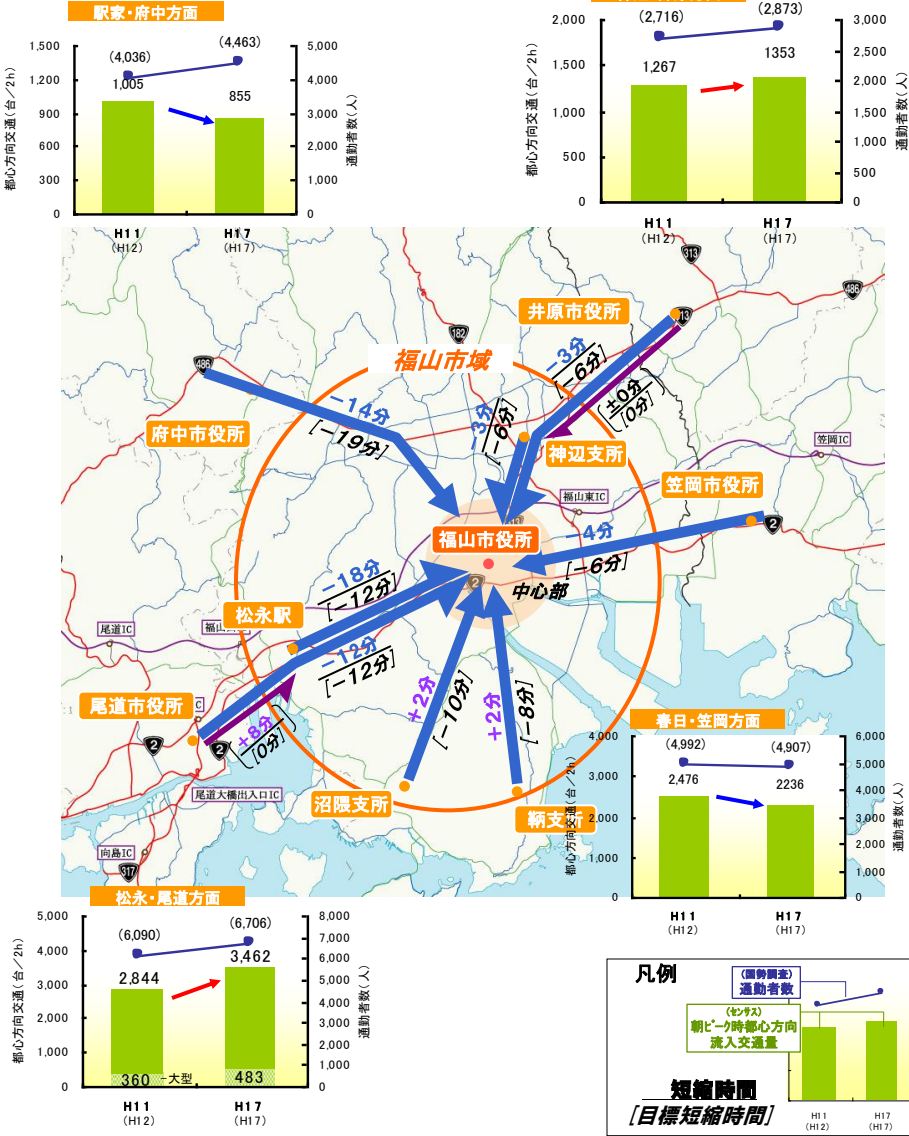
	基準 所要時間 (H14)	目標 所要時間 (H19)	現況 所要時間 (H19)	改善 状況
井原方面	47分	41分 (-6分)	44分 (-3分)	△
(神辺)	30分	24分 (-6分)	27分 (-3分)	△
府中方面	67分	48分 (-19分)	53分 (-14分)	○
尾道方面	54分	42分 (-12分)	42分 (-12分)	○
(松永)	43分	31分 (-12分)	25分 (-18分)	○
沼隈方面	43分	33分 (-10分)	45分 (+2分)	×
鞆方面	33分	25分 (-8分)	35分 (+2分)	×
笠岡方面	34分	28分 (-6分)	30分 (-4分)	○

※2 H14.11月の実態調査実測値に基づく

※3 渋滞損失時間確定値データに基づく

- 改善(概ね7割以上)
- △ 短縮するが未改善
- × 増加

<所要時間の短縮状況>



2.2 渋滞緩和による効果発現状況

(1) 渋滞損失時間

効果量

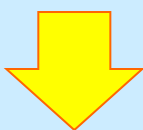
目標達成時の効果

●渋滞損失時間

14%減少

H19/H14

ピーク時 約350万人時間の削減



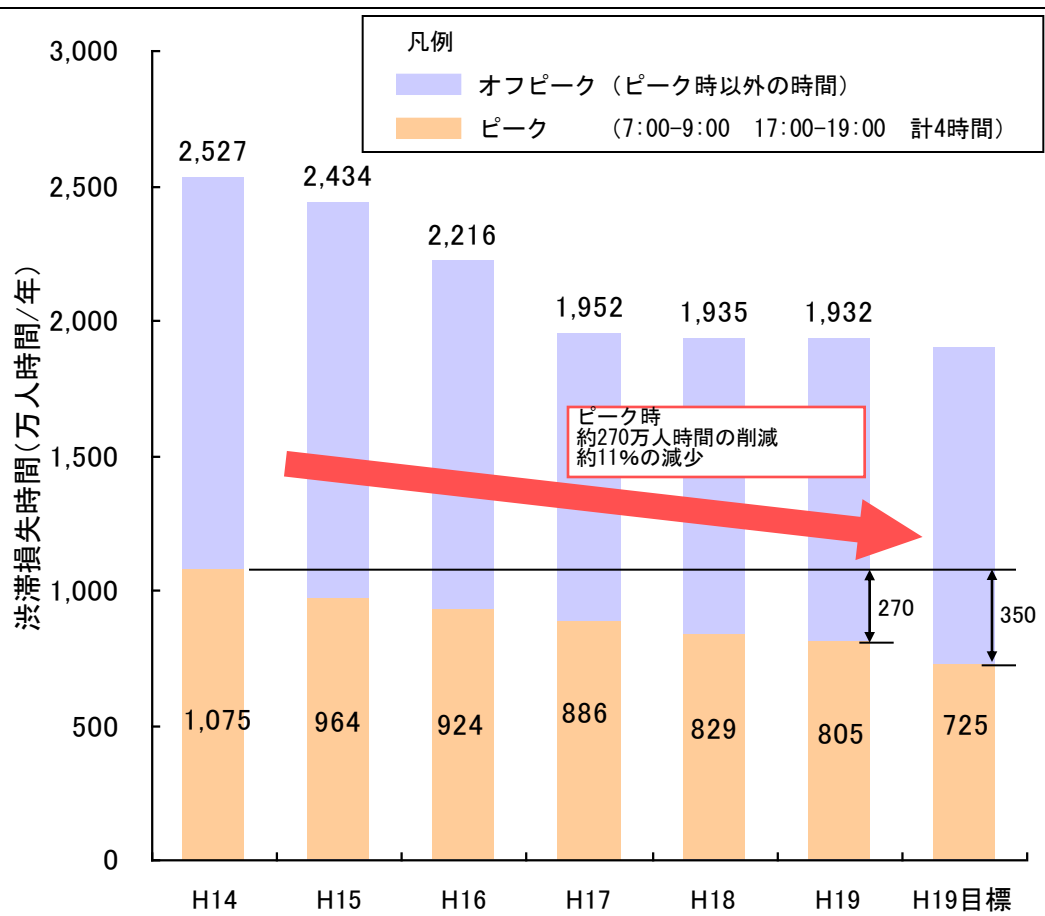
●渋滞損失時間は

H19/H14

約11%減少

ピーク時 約270万人時間の削減

達成度は86%

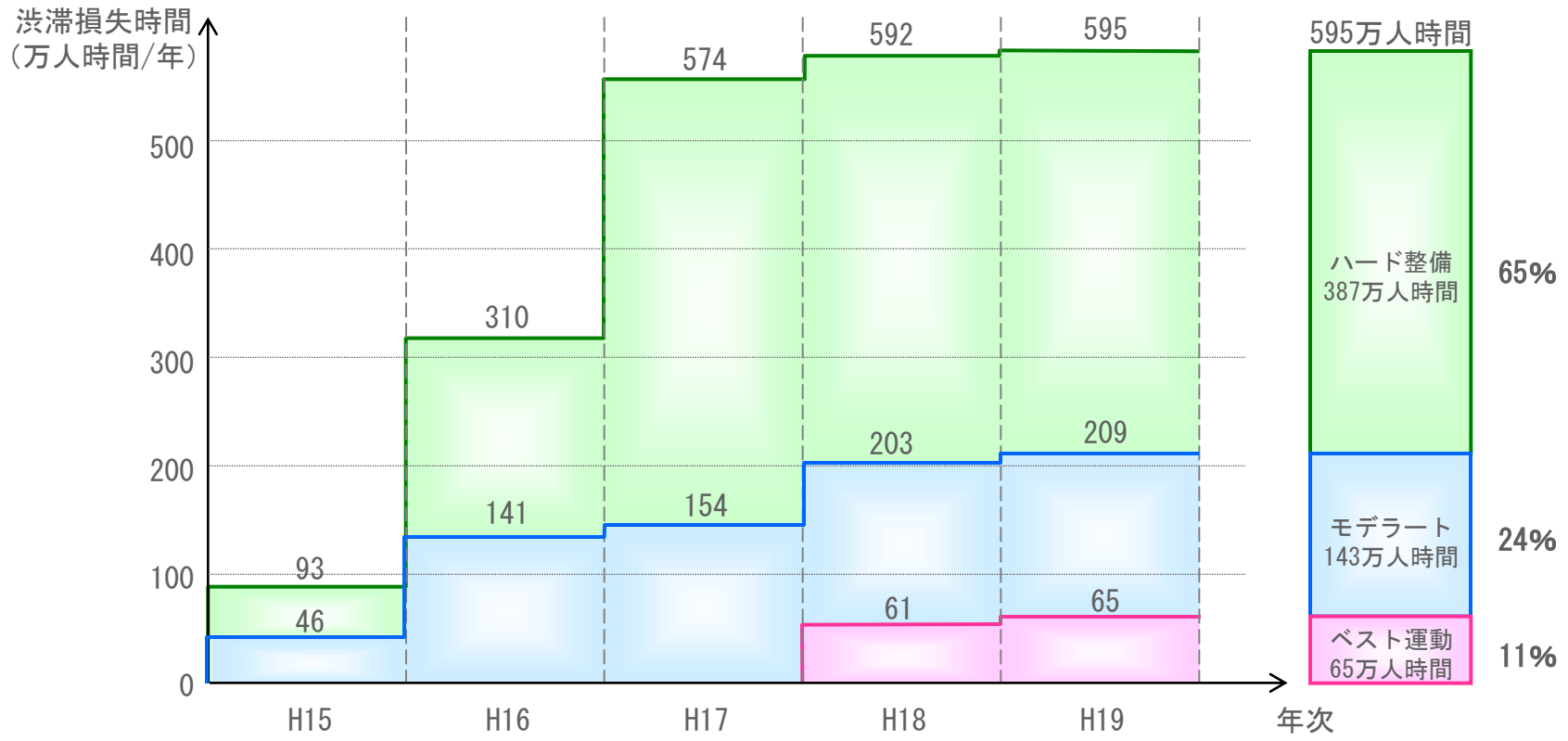
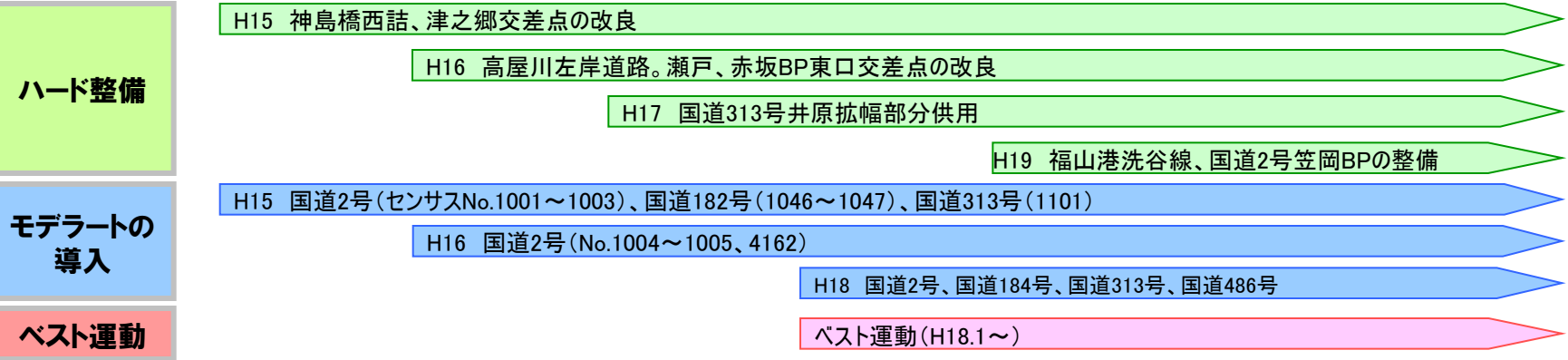


▲渋滞損失時間の推移（確定値）

※渋滞損失時間の削減状況
(渋滞損失時間＝(所要時間－基準時間) × 車種別交通量(台/日) × 平均乗車人員)

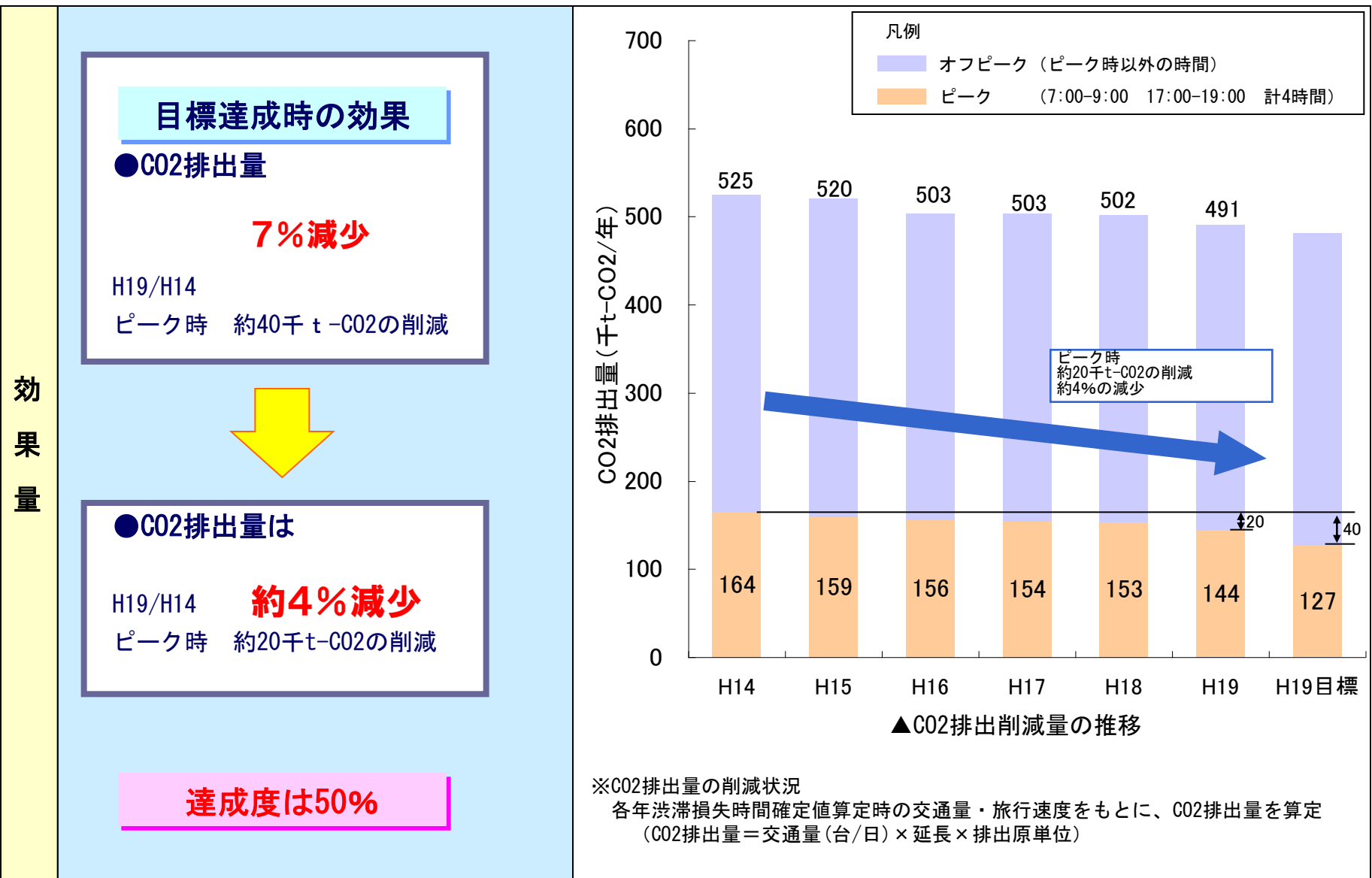
2.2 渋滞緩和による効果発現状況

(2) 渋滞損失時間の分担割合



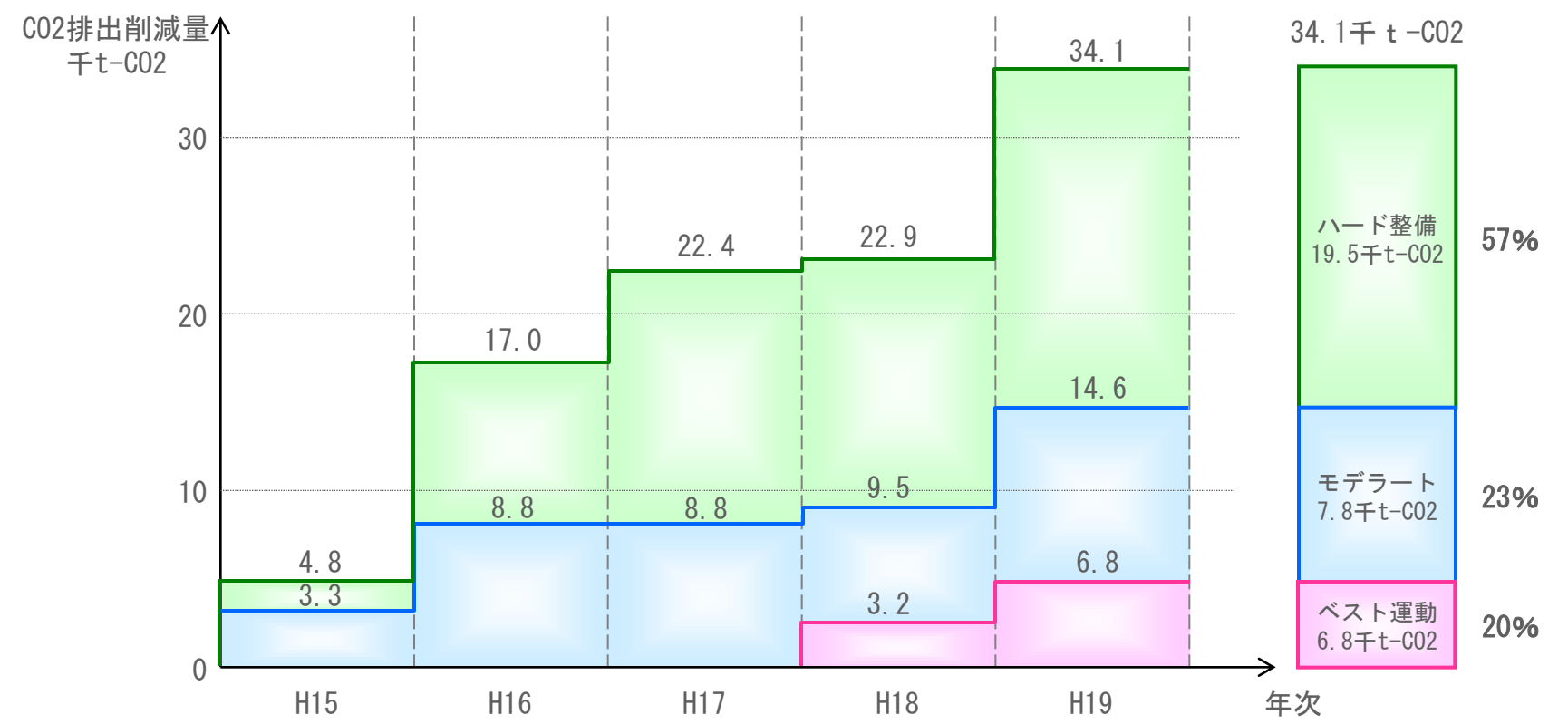
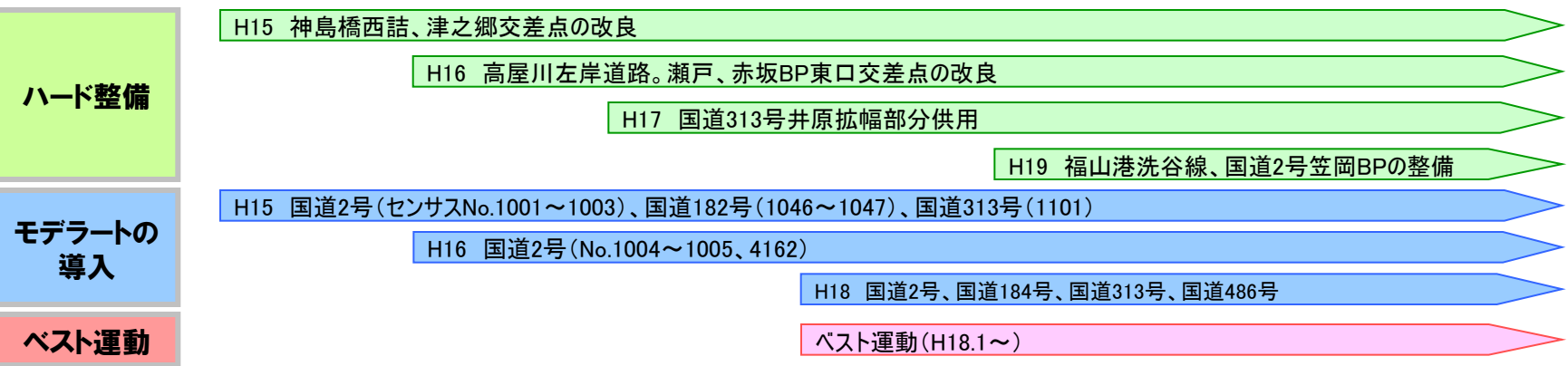
2.2 渋滞緩和による効果発現状況

(3) CO2排出量の削減



2.2 渋滞緩和による効果発現状況

参考：CO2排出削減量の分担割合



2.2 渋滞緩和による効果発現状況

(4) 主要渋滞ポイント

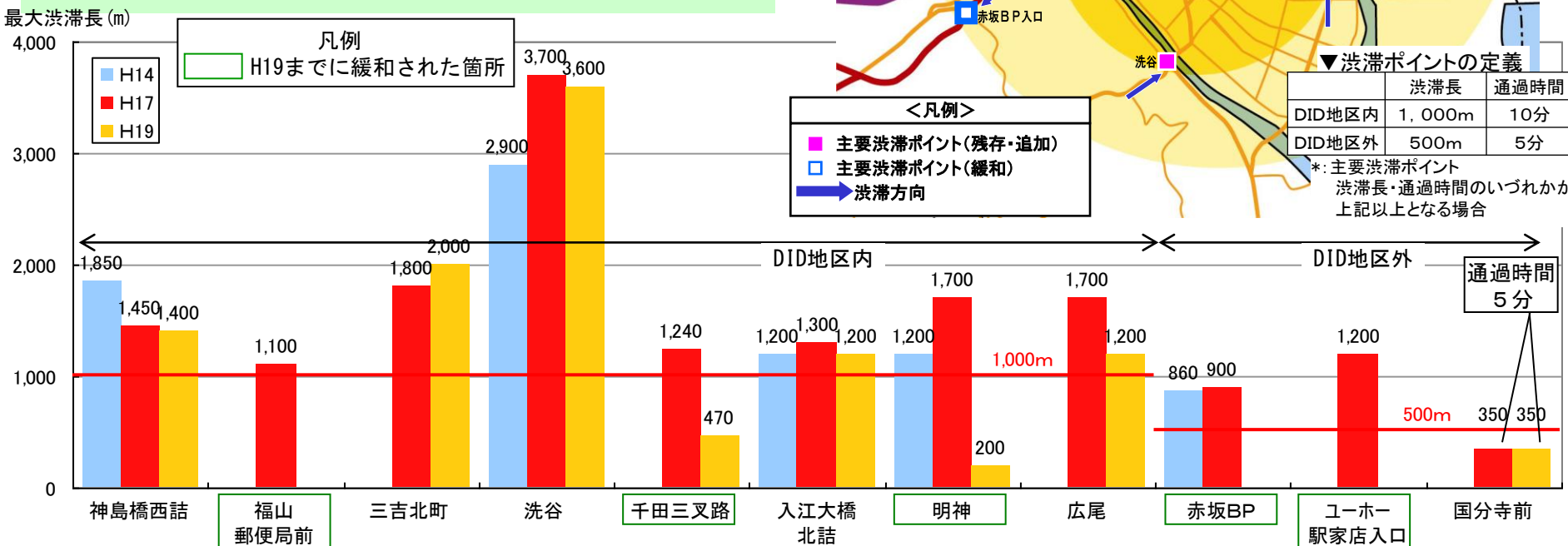
■ 主要渋滞ポイントの削減(2007(H19).11月調査)

○ 効果発現状況(※)
主要渋滞ポイント11箇所のうち、
5箇所を緩和

⇒ **残存 6箇所**

明神、千田三叉路、福山郵便局前、
赤坂BP入口、ユーホー駅家店入口

国分寺前、三吉北、広尾、
神島橋西詰、洗谷、入江大橋北詰



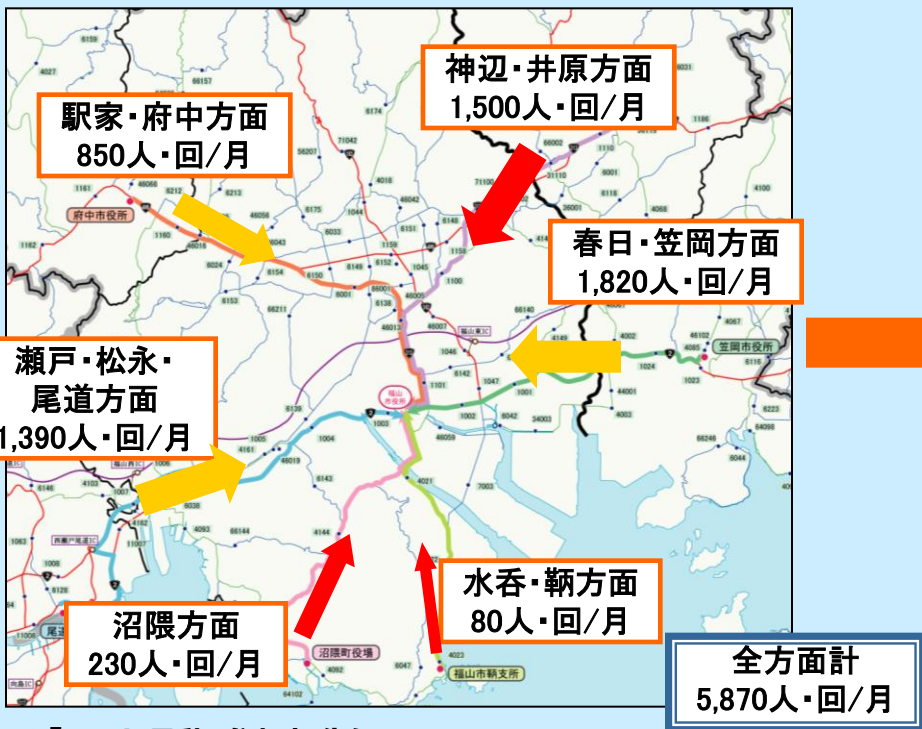
▲主要渋滞ポイントの渋滞緩和状況(福山都心方向)

2.3 「ベスト運動」の効果

○「ベスト運動」による効果

※渋滞損失時間確定値をベースに算出

○ベスト運動(H18.1月～H20.3月)の効果量は、
・渋滞損失時間削減量で 65万人時間
・CO2排出削減量で 6.8千t-CO2
となった



②渋滞損失時間削減量
約 **65** 万人時間

③CO2削減量
約 **6.8** 千t-CO2

▲「ベスト運動」参加報告による
ピーク時方面別延べ参加者数(2007年度平均)

← 前期目標(所要時間の短縮)が未達成の方面

※矢印の太さは参加人数を表わす。

効果量

2.4 前期5ヶ年の実施施策の評価

(1) ハード整備の実施状況

- 当初整備計画では、16路線・区間で総延長48.1kmの事業を予定していたが、2007年度（H19）末までに供用できたのは全体の36%にあたる17.2km。
- 福山道路や福山西環状線など都市圏の骨格となり、各方面の交通を担う道路については、部分供用も含め未供用であり、関係する方面の所要時間短縮につながない。

【道路整備】

道路種別	路線名(事業名)		区間延長 (km)	事業主体	当初計画	区間	供用年 (年月)	供用済み 延長(km)
地域 高規格 道路	倉敷福山道路 (国道2号)	福山道路	3.3	福山河川	部分暫定供用(2車線)	瀬戸～長和	未供用	0
		笠岡バイパス	7.6	岡山国道	部分暫定供用(2車線)	(仮)笠岡西～(仮)笠岡東	H20.3	3.3
		松永道路	2.5	福山河川	完成供用(4車線)	神村～今津	未供用	0
	福山環状道路	福山西環状線	8.9	広島県	暫定供用(2車線)		未供用	0
一般国道	国道313号	神辺バイパス	3.8	広島県	部分供用(2車線)		H14年度	0.6
		井原拡幅	1.6	岡山県	完成供用(4車線)	井原町～笹賀町	H18.2	0.9
		福山拡幅	1.2	広島県	完成供用(4車線)		H18.12	1.2
	国道486号	新市府中拡幅	3.0	広島県	部分供用(4車線)		未供用	0
							未供用	0
主要 地方道	福山沼隈線		4.5	広島県	暫定供用(2車線)	草戸～熊野	未供用	0
	府中松永線		0.6	広島県	完成供用(2車線)		H16年度	0.6
	倉敷笠岡線		1.8	岡山県	完成供用(2車線)		H18.9	0.8
都市計画 道路	神辺水呑線		1.6	広島県	完成供用(4車線)	箕島～水呑	H15.2	0.6
	鷹取本庄線		2.2	福山市	部分供用(2車線)		H16.6	1.67
	福山港洗谷線		2.7	福山市	完成供用(2車線)		H20.3	2.74
市道	高屋川左岸線		2.8	福山市	完成供用(2車線)		H17.3	2.8
	福山駅西町線		0.0	福山市	完成供用(2車線)		H18.7	0
合計			48.1					17.2

【交差点改良等】

道路種別	路線名(事業名)		事業主体	当初計画	供用年 (年月)
国道2号	神島橋西詰交差点	交差点改良	福山河川	完成	H15.12
	瀬戸交差点	交差点改良	福山河川	完成	H17.3
	津之郷交差点	交差点改良	福山河川	完成	H16.3

※各事業者提供資料による

2.4 前期5ヶ年の実施施策の評価

(2) TDM施策の実施状況と評価

施策項目	実施状況	評価と課題
〔TDM施策〕		
□ノーマイカーデー □相乗り □時差出勤・フレックスタイム	OH15(3日間)、H16(5日間)のノーマイカーデーの試行 ⇒効果の確認をふまえ、H17より「ベスト運動」 として実施 ※ベスト運動：通年型のノーマイカーデー施策 (16,000人・回/月の参加目標)	ベスト運動 ●ベスト運動で渋滞緩和に一定の効果 ・渋滞損失時間65万人時間/年 ・CO2排出量削減6.8千t-CO2 ⇒効果をふまえ、ベスト運動の継続と拡大が必要 ●方面別に参加状況に差異がある
□信号系統の見直し (モデラート)	OH15、H16、H18に国道2号、国道182号、国道313号等で導入済み	●渋滞緩和に一定の効果
□ITSによる円滑化 (ETC料金割引)	OH17.1月より山陽自動車道で通勤時間帯の料金割引(50%)を実施	●導入効果について詳細な検討が必要
□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)	○北部ゾーンバスの導入の検討 ○南部フィーダーバスの実証運行を実施を検討	●北部ゾーンバス、南部フィーダーバス実証運行の 効果の検証 ⇒効果をふまえ、他地域への展開、南部フィー ダーバスの定着を図る
□情報提供システム	OH19より、ベスト運動開始にあわせ「おでかけ ふくやマップ(静的情報)」を運用	●現行システムは静的情報のみを扱っている ⇒バスロケーションシステムとの連携等の検討 ⇒操作性の向上が課題
□バスロケーションシステム	OH16に、バスロケ試行実験を実施	●情報提供システムと連携した本格導入の検討

2.4 前期5ヶ年の実施施策の評価

(3) 啓発活動及びマルチモーダル施策の実施状況と評価		
施策項目	実施状況	評価と課題
〔啓発活動〕		
□TFP調査	○H15より学校TFPを実施 ○H19より企業・居住地TFPを実施	●ベスト運動参加者拡大に貢献 ●企業のCSR ⇒TFPの継続と拡大が必要
□フォーラム等	○H15、H16、H18にフォーラム実施	●計画当初の意識啓発に寄与 ⇒フォーラムは単発的なため、TFPを中心に啓発活動をすすめる
〔マルチモーダル施策・中心部〕		
□中心部ループバス	○H16ワンコインループバスの試行をふまえ、 H19に中心部ループバス案を作成	●H20に「まわローズ」として運行開始 (9:00-18:30) ⇒実証をふまえ、施策の定着化を検討 ⇒円滑化施策に資するための運行形態の再検討
□中心部レンタサイクル	○H14までのレンタサイクル試行実験をふまえ、 H18に中心部レンタサイクルを導入	●現在、継続中。利用が29台/日。95%の利用率。 ⇒広報の充実、ポートの展開が課題
□駅前広場	○福山駅駅前広場を整備中	●交通結節機能強化に向けて早期完成を目指す
〔マルチモーダル施策・各方面〕		
□P&R、P&BR、C&R、C&BR	〔試行〕H14までに試行済み	●試行結果をふまえ、本格実施に向けて検討
□ターミナル整備 □乗り継ぎターミナル	○北部乗り継ぎターミナル計画の検討 ○南部乗り継ぎポイントの検討	●H20に北部乗り継ぎターミナルを整備 ⇒乗り継ぎターミナルの整備に伴うマルチモーダル施策の導入と検証

2.5 評価総括と今後の施策展開の方向性

前期5ヵ年の実施施策

- ハード整備は当初計画の36%を供用
- ソフト施策は、
 - ベスト運動、
 - モデラート、
 - 中心部レンタサイクル、
 - 乗り継ぎターミナル整備 等を実施

計画目標

ピーク時とオフピーク時の所要時間差を
1／3に短縮 ⇒6方面のうち3方面で改善

効果想定量

渋滞損失時間の 14% ⇒ **8割達成**
CO2排出削減量の 7% ⇒ **5割達成**

施策による効果量の推定

- ハード整備 … 6割
- ソフト施策 … 4割

施策展開の方向

ハード整備 … 整備計画に基づき着実に実施

ソフト施策

- ベスト運動** ……継続実施。方面別の重点化や中心部に着目した工夫の検討
- その他ソフト施策** … マルチモーダル施策, TDM施策, 意識啓発等を連携させながら展開

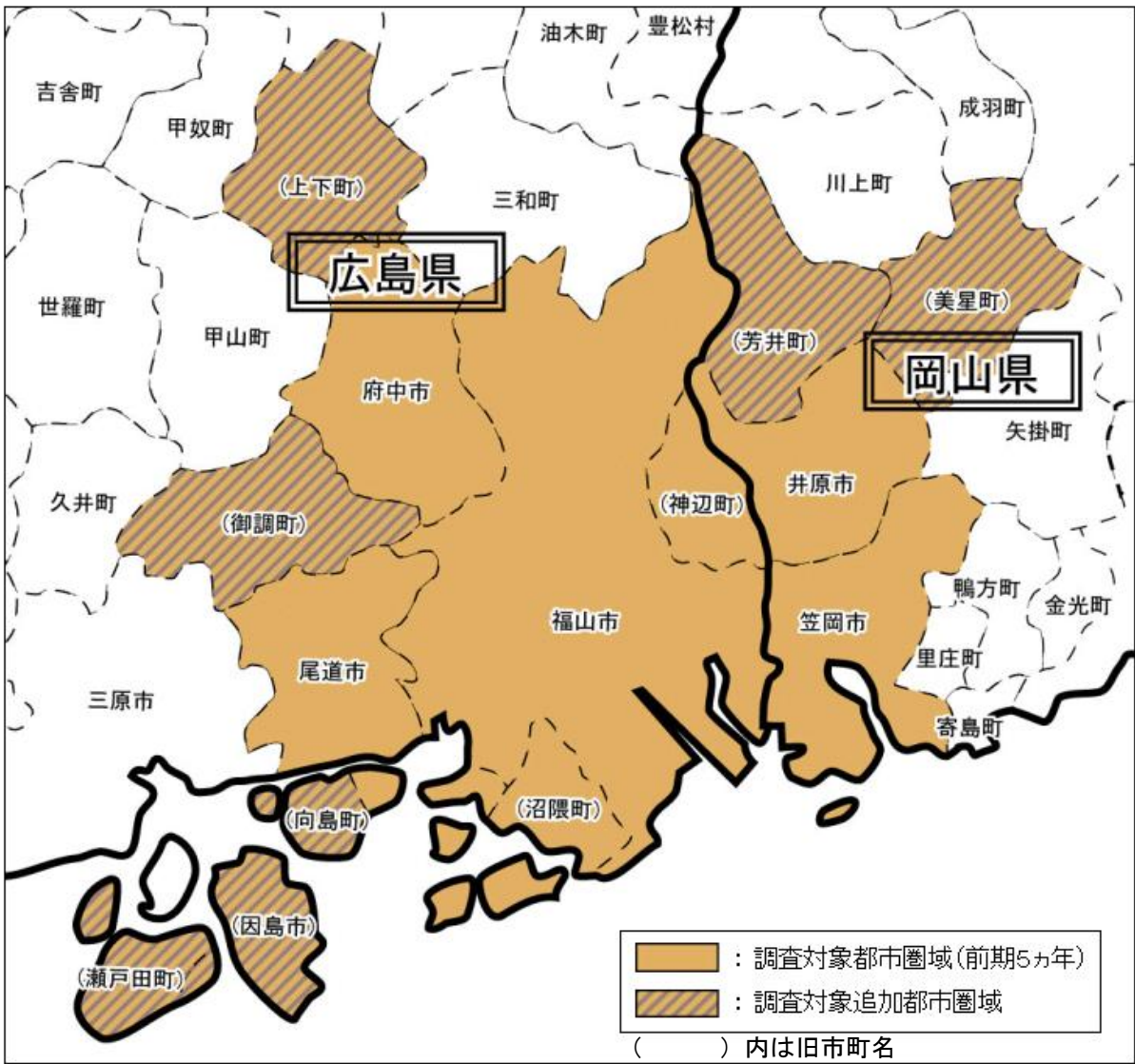
3. 今期5ヶ年の取り組み目標

3.1 対象圏域の見直し

- 市町合併に伴い、旧5市3町から5市に対象圏域をみなおす
- 5市に合併した旧町も対象圏域に取り込む

▼福山都市圏における合併の状況

市名	追加市町(旧名)
福山市	—
府中市	上下町
尾道市	御調町、向島町、 因島市、瀬戸田町
井原市	美星町、芳井町
笠岡市	—



3.2 計画目標の設定

(1) 計画目標の設定方針

①所要時間の短縮目標

前期計画目標からみた評価

- 【福山市中心部へのピーク時所要時間短縮(H19)】
- 前期目標が未達成(6方面中3方面)
井原、沼隈、鞆の3方面
 - 井原、沼隈、鞆から福山市中心部に向かう路線で旅行速度が低い。

その他の課題

- 主要渋滞ポイント11箇所のうち、6箇所で渋滞が残存。
 - ・残存箇所
神島橋西詰、三吉北町、洗谷、入江大橋北詰、広尾、国分寺前

前期目標未達成の方面があることや、残された課題をふまえ、以下の計画目標を設定する

設定方針

- ・福山市中心部への渋滞緩和を目標とする

②CO2排出量の削減目標

背景

政府・地域・企業における地球温暖化防止への意識の高まり

政府

地球温暖化対策への取り組み、気候変動に関する政府間パネル(IPCC)への参画など

地域

エコ通勤の推進、省エネ住宅や省エネ家電の普及・啓発、環境学習の推進など

企業

低炭素社会の実現に向けた生産活動の再構築や、経営の対応

政府方針

京都議定書の削減目標(全部門)
2012年までに1990年比で-6%の排出削減を約束

対応

交通円滑化総合計画が寄与できることとして、CO2排出削減の目標化

福山都市圏では、社会情勢に対応して、交通円滑化総合計画においてCO2の排出削減を計画目標に位置づける

地球温暖化防止への意識の高まりや、地域として京都議定書の削減目標の達成に取り組む姿勢から以下の計画目標を設定する

設定方針

- ・CO2排出削減量为目标値とする

3.2 計画目標の設定

(2) ピーク及びオフピークの所要時間の現況と目標設定の考え方

- ①ピークとオフピークの所要時間差が近接

 - 6 方面中 1 方面でピークとオフピークの所要時間差が5分以下
- ②オフピークの所要時間が前期目標(H14)を下回る方面がある

 - 松永方面ではオフピーク(25分)が目標(31分)を下回っており、オフピーク以下に目標をもっていくことは現実的でない。
- ③ピーク時旅行速度が30km/hを上回る方面がある

 - 松永方面は30.8km/hとすでに速度改善がなされている。

	前期 目標 (H14) (分)	渋滞損失時間確定値 に基づく現況(H19)				ピークと オフ ピークの所要 時間差 (分)	ピークと オフ ピークの所要 時間差 が5分 以上	オフ ピーク が前期 目標以 下	ピークの 旅行速 度が 30km/h を超えて いない
		ピーク時		オフピーク時					
		所要 時間 (分)	旅行 速度 (km/h)	所要 時間 (分)	旅行 速度 (km/h)				
井原方面	41	49	26.6	42	30.6	-7	○	×	○
(神辺)	24	31	21.6	25	25.9	-6	○	×	○
府中方面	48	57	21.4	44	27.5	-13	○	×	○
尾道方面	42	44	27.7	43	27.5	-1	×	×	○
(松永)	31	26	30.8	25	32.2	-1	×	○	×
沼隈方面	33	47	20.2	31	30.1	-16	○	○	○
鞆方面	25	40	22.8	32	28.2	-8	○	×	○
笠岡方面	28	33	26.5	27	30.8	-6	○	○	○

実測値にもとづく

※井原、神辺方面はR182経由で算出

- ピークとオフピークの時間差に着目した目標設定は困難
- 前期目標を見直し、H19ピーク時の所要時間を基準とする
- ピーク時旅行速度に着目して目標設定を検討



- ピーク時に30km/hの速度水準を確保
- 目標所要時間≧オフピークの所要時間

3.2 計画目標の設定

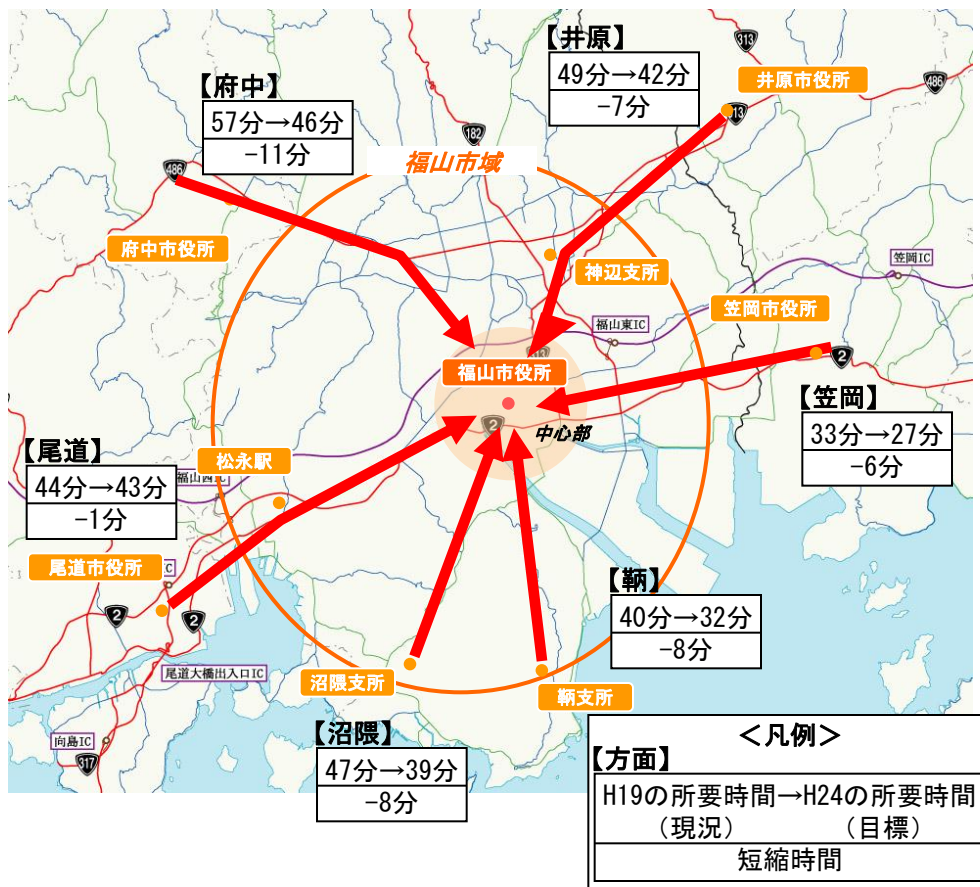
(3) 渋滞緩和の目標設定 (所要時間の短縮)

○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。

	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	2割程度

資料：渋滞損失時間確定値

所要時間短縮の目標設定

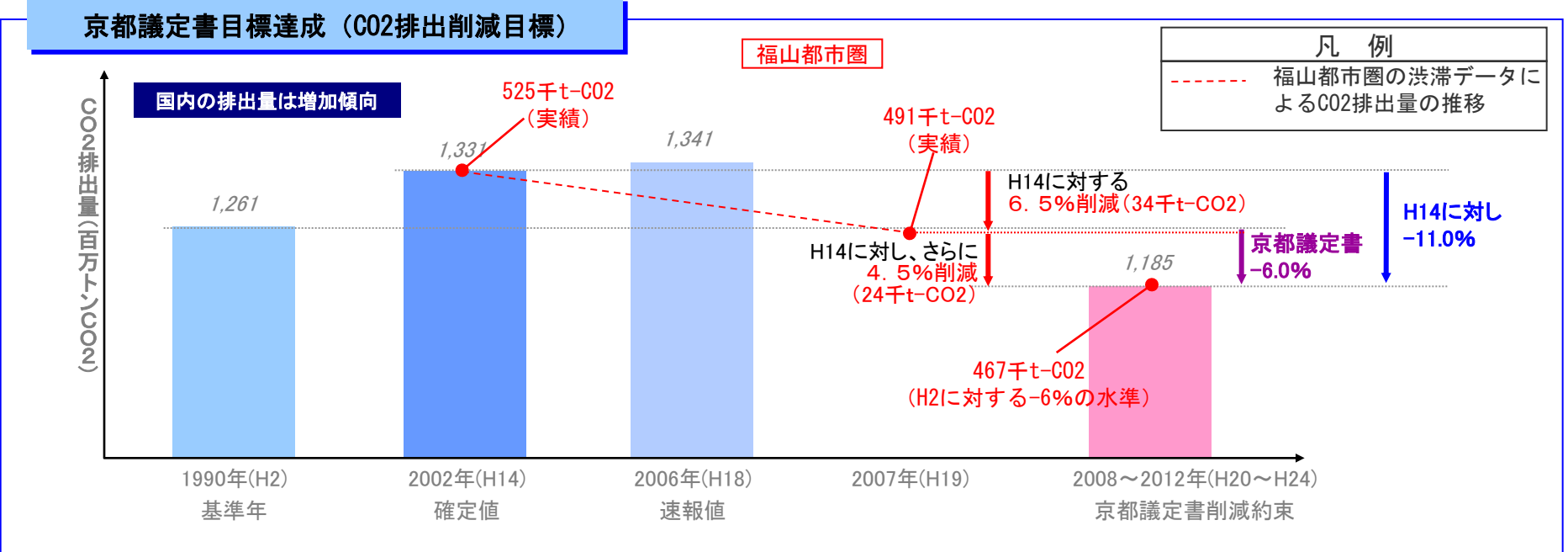


3.2 計画目標の設定

(4) CO2排出削減に求められる量

■ 京都議定書目標達成計画 (H17.4.28閣議決定/H18.7.11一部変更)

- ▶ 1990年(H2)に対し、-6.0%の排出削減が目標
- ▶ 2002年(H14)に対し、-11 %の排出削減が必要
- ▶ 福山都市圏では、H14からH19までに34千t-CO2(△5%)削減
- ▶ H24年度までに、さらに24千 t -CO2の削減が必要

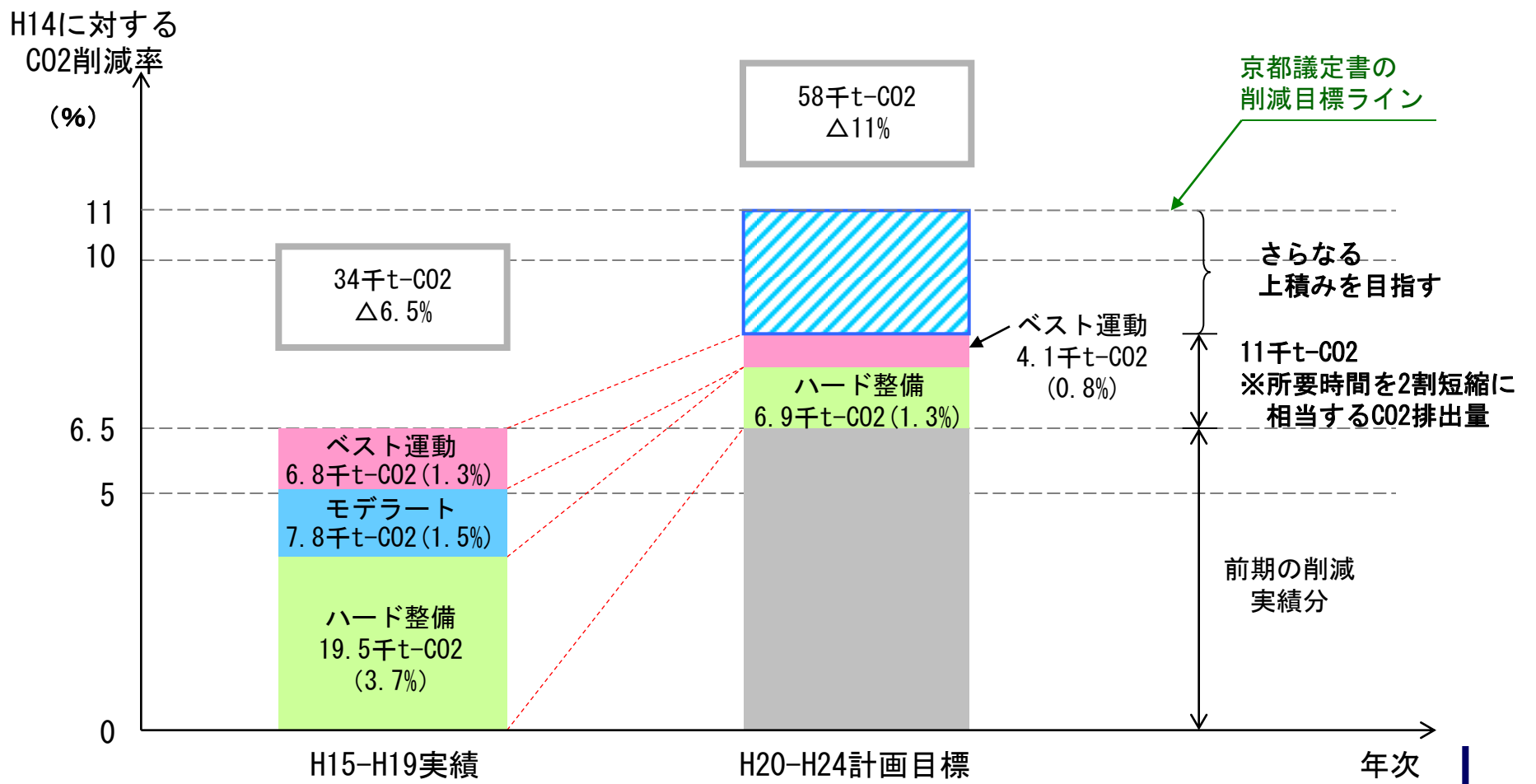


3.2 計画目標の設定

(5) CO2排出削減量の目標

- 所要時間を2割短縮した場合、CO2排出削減量は11千t-CO2となる。
- 1990年(H2)に対するCO2の排出削減量を6%とする京都議定書の削減約束の水準を目安とする場合、H20-H24の排出削減量はH14比で4.5% (24千t-CO2) が必要となる。

CO2排出量を11千t-CO2以上削減することを目指す。



3.2 計画目標の設定

(6) 前期目標・実績との比較

H15-H19の計画目標と効果

計画目標

- ・ピーク時とオフピーク時の所要時間の差を**1/3に短縮**。主要6方面のうち、**3方面で概ね達成**。

H15-H19の実績

効果量

- 渋滞損失時間
ピーク時で 270万人時間の削減
達成度は **86%**
- CO2排出削減量
ピーク時で 20千tCO2の削減
達成度は **50%削減**
(20千tCO2/524千tCO2)
- 主要渋滞ポイント
11ヵ所のうち、**5ヵ所**で渋滞緩和

H20-H24の計画目標設定

計画目標

- H20-H24で
主要6方面で方面別に最低**1割以上の所要時間の短縮**を図り、全方面合計で**2割短縮**を目指す。
- 2012年(H24)までに
全日で**11千t-CO2以上のCO2排出削減**を目指す

効果量

- 渋滞損失時間
全日で、**490万人時間**の削減
- 主要渋滞ポイント
6ヵ所のうち、**5ヵ所**で渋滞緩和

3.3 計画目標達成状況の検証方法について

■ 計画目標達成状況の検証方法について

	データの信頼性	データの速報性
これまで	・ 単日の調査では、日変動等、年を代表できるかの問題がある	・ 短期間で結果が算出できる
今 後	・ 年間平均が算定可 ・ 目標達成状況と渋滞損失時間との整合がとれる	・ データが公表されるのに時間がかかる (約半年後)

今後の対応
として

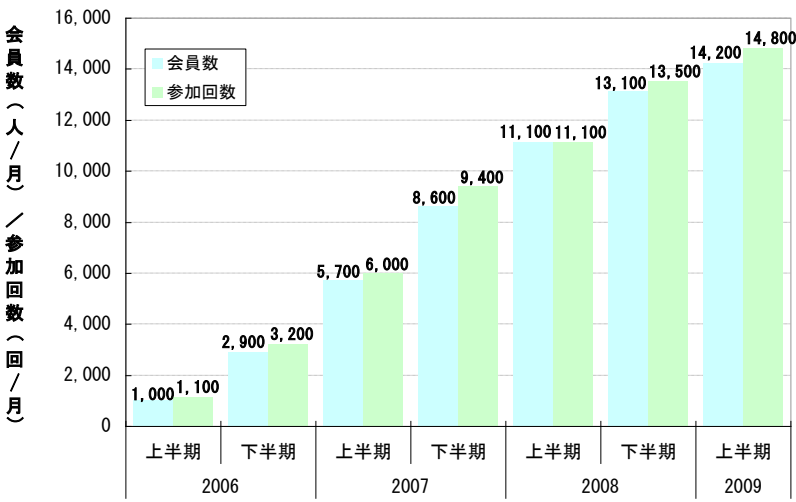
- 計画目標達成状況は渋滞損失時間確定値データにより算出する。
- 委員会の開催時期は、上記データの公表される時期を考慮して設定する(10月頃)。
- 実測値は速報値として活用する。

3.4 「ベスト運動」の課題と継続展開のための改善

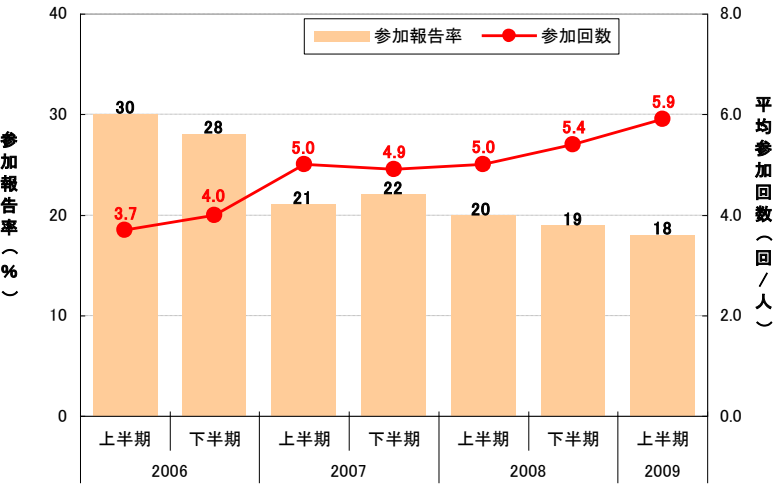
(1) 「ベスト運動」への参加状況

- 2006年（H18）1月よりベスト運動の取り組みを開始。
- 会員数は2009年上半期で14,200人の会員数と参加回数が概ね同規模にある。
- 当初に比べ参加報告率が低下（3割→2割）。ただし、平均の参加回数は増加傾向にある。
- マイカーから他の交通手段に完全に移行した人数（全転換）も増加している。

①会員数÷参加回数

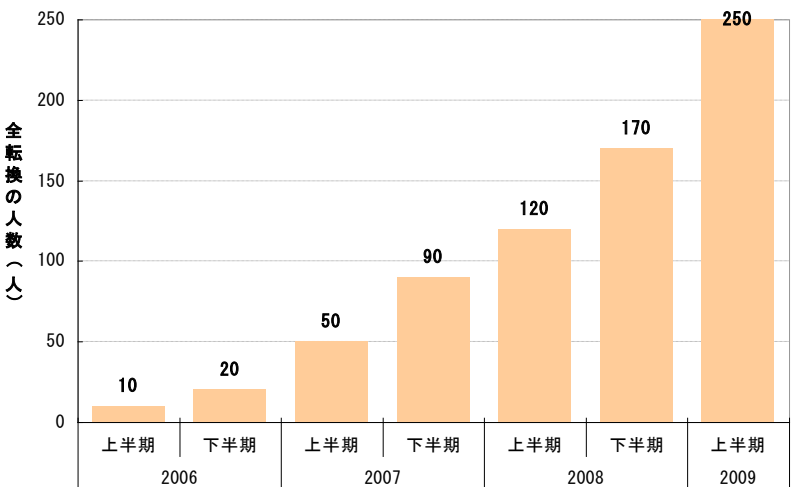


②参加報告率 ⇒ 低下 平均参加回数 ⇒ 増加



※上半期; 1～6月, 下半期; 7～12月

③マイカーからの手段変更(全転換) ⇒ 増加



3.4 「ベスト運動」の課題と継続展開のための改善

(2) 「ベスト運動」の課題と対応

課題1

「ベスト運動」の参加人数・参加回数が少ない

- 「ベスト運動」の参加報告率が減少傾向
- 方面別の目標からみた「ベスト運動」参加回数のばらつき（笠岡、神辺・井原、沼隈方面など）

課題2

「ベスト運動」会員数の継続的確保

- 計画目標達成のためには会員数2万人の確保が必要ため、「ベスト運動」を継続的に拡大する
- 方面別にみた場合、「ベスト運動」会員目標に届いていない方面がある（とくに沼隈方面）

課題3

福山市中心部の参加状況の把握が不十分で評価が困難

- 福山市中心部での参加状況を把握し、中心部での渋滞緩和への寄与について、評価する方法の検討が必要
- ピーク時に周辺から都心方向に入ってくる動きだけでなく、都心部内々の比較的短い距離・動きに対しても、マイカーからの転換についても評価する必要がある

1. 方面別の重点化

- 周辺市に着目した重点化**
井原市、笠岡市、沼隈地区、鞆地区の居住者の参加拡大を目指す
- 参加回数拡大**
方面ごとの参加回数目標の見直し設定

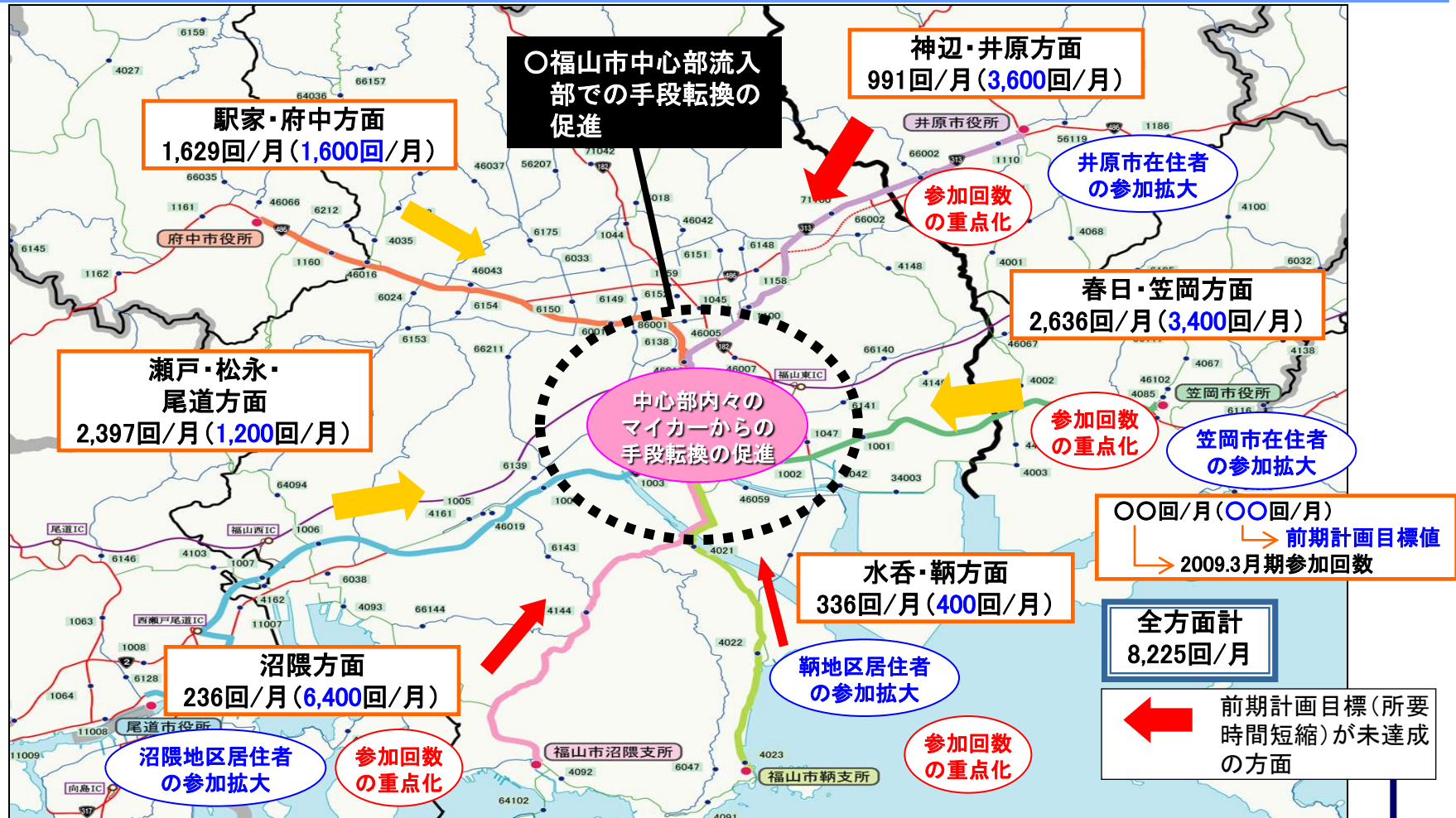
2. 集計・分析の仕組みの改善

- 福山市中心部内々の動きを把握し、効果として評価する仕組みの構築**

3.4 「ベスト運動」の課題と継続展開のための改善

(3) 「ベスト運動」の改善について

- 前期計画目標未達成の方面については、その方面の**居住者に対する参加拡大**を促進する。
- ベスト運動参加回数目標に対し、参加回数の少ない方面は、**参加回数増加を重点化**する。
- 福山市中心部では、内々のマイカーからの手段転換と流入部での手段転換を図るため、**ベスト運動の報告方法や集計の仕組みを改善**する。



▲「ベスト運動」の改善方策 (案)

4. 目標達成に向けた今期5ヶ年計画の検討

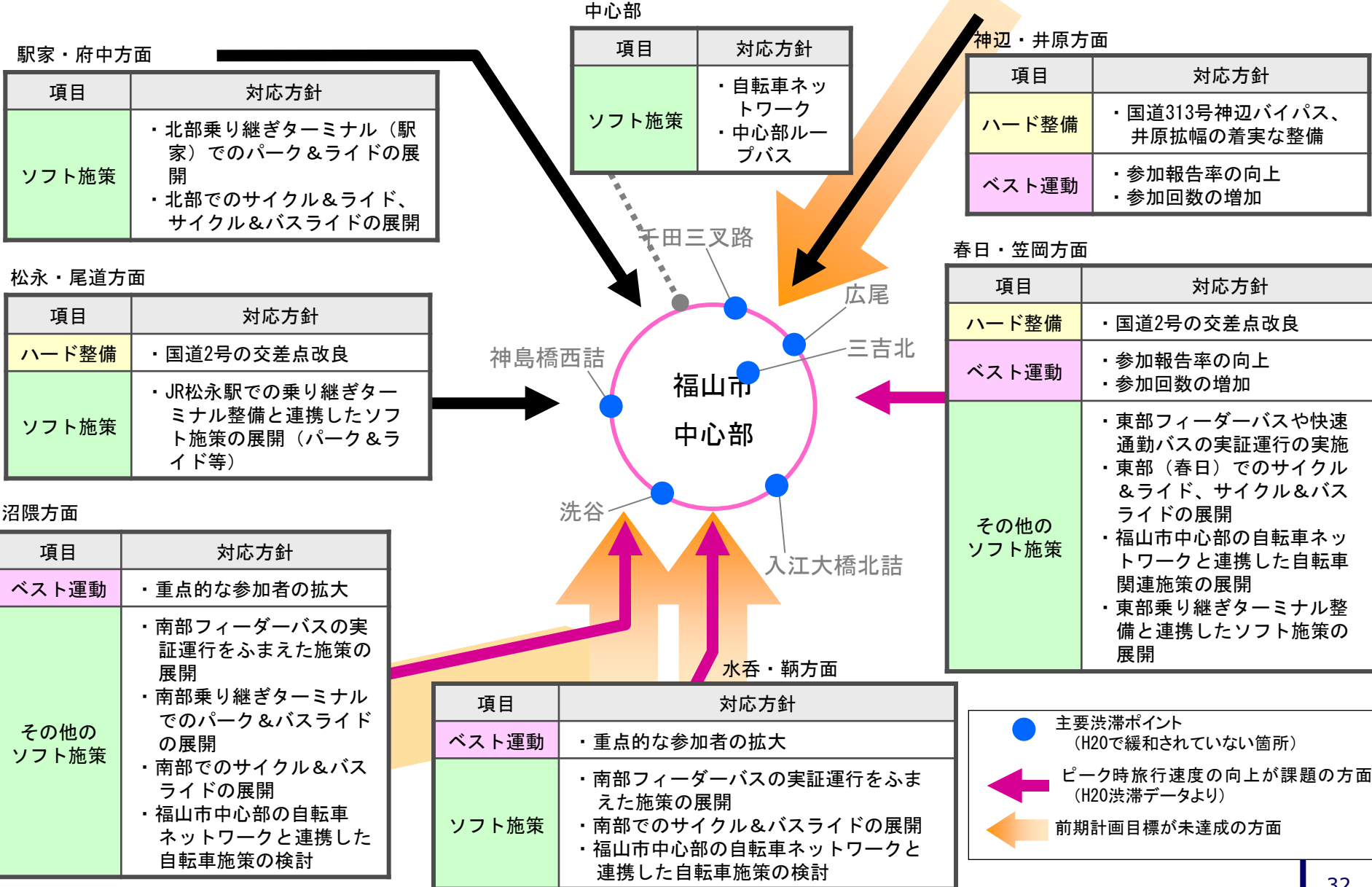
4.1 今期5ヶ年計画（案）

（1）施策体系の整理

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

4.1 今期5ヶ年計画（案）

（2）方面別の施策の展開方針



4.1 今期5カ年計画（案）

（3）ハード施策

●みらいビジョン中国21や各県の道路整備計画にもとづき推進

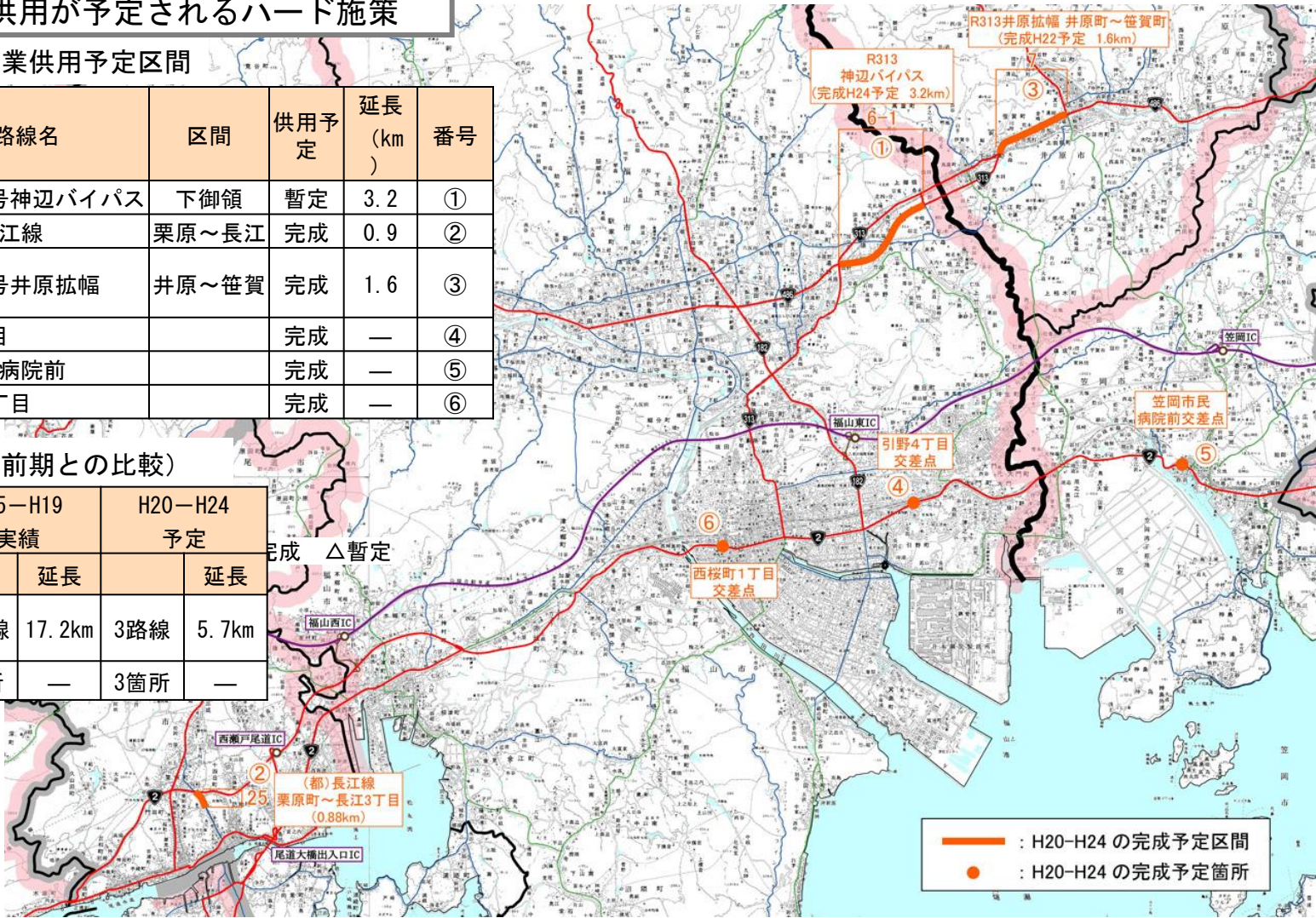
H20～H24に供用が予定されるハード施策

▼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

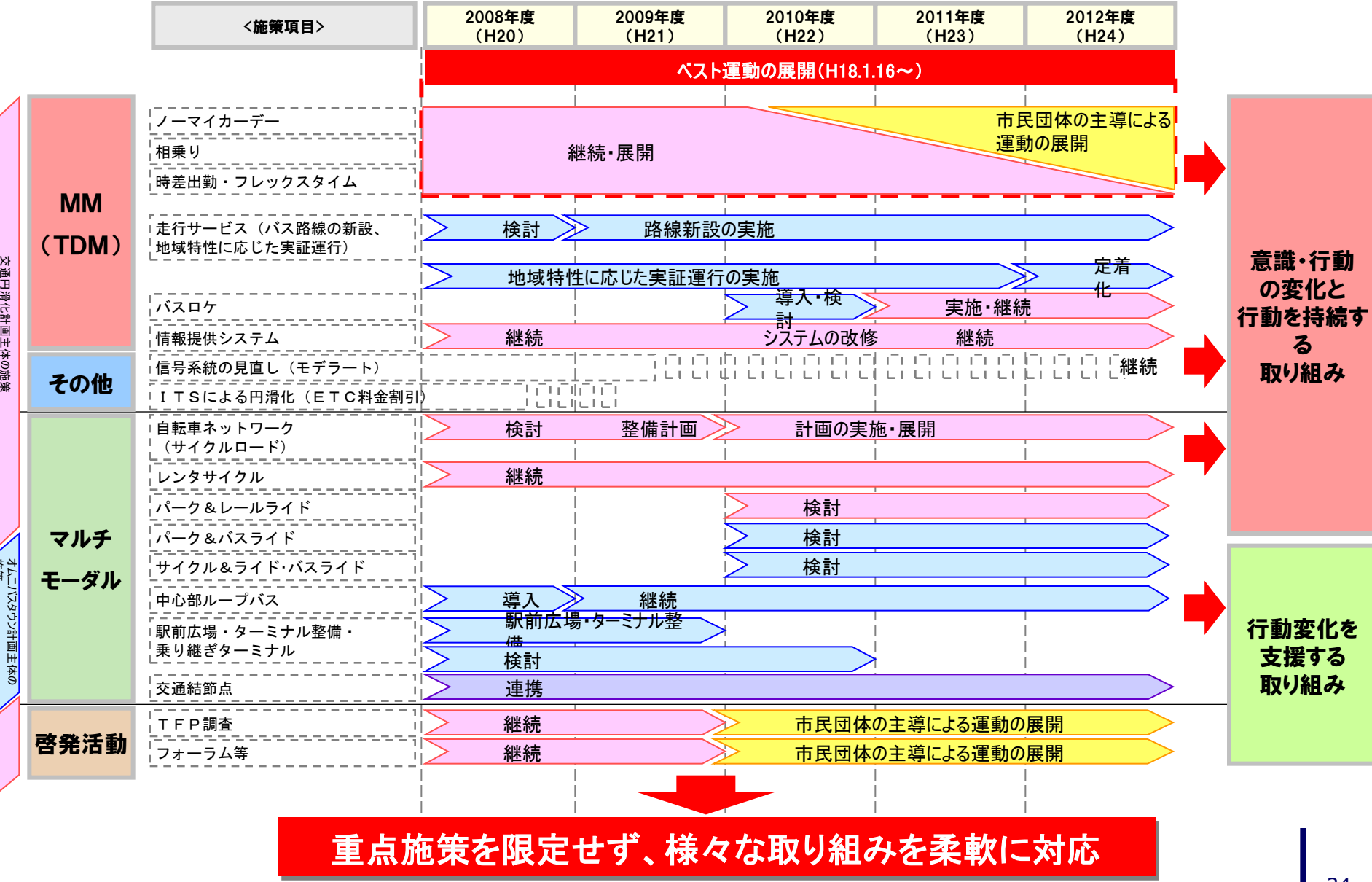
▼ハード整備（前期との比較）

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	—



4.1 今期5カ年計画（案）

（４）ソフト施策

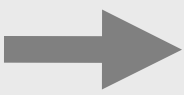


4.2 「ベスト運動」の継続・展開方針

継続・展開方針

○ベスト運動への参加回数2万人・回/月を目指す。
⇒ そのために、参加報告率の向上、会員数の継続的確保を図る。

○ベスト運動の継続性を担保するための会員増を目指す



2012年度（H24）の目標
○会員数 20,000人≡参加回数約20,000人・回
○参加報告率 **25%**

区分	2007 (H19)	2008 (H20)	2009 (H21)	2010 (H22)	2011 (H23)	2012 (H24)
会員数（人）	11,000* 1	14,200* 1	16,000	17,500	19,000	20,000
のべ参加回数 （人・回/月）	11,000* 1	14,886* 1	16,000	19,300	22,800	25,000
会員増員目標（人）	—	3,000	2,000	1,500	1,500	1,000
参加報告率（%）	20% * 1	18% * 1	20%	22%	24%	25%

* 1 実績
* 2 参加報告率（%）＝参加報告者数/会員数

5. 2009年度（平成21年度）の取り組み方針

5.1 今年度期実施施策の概要

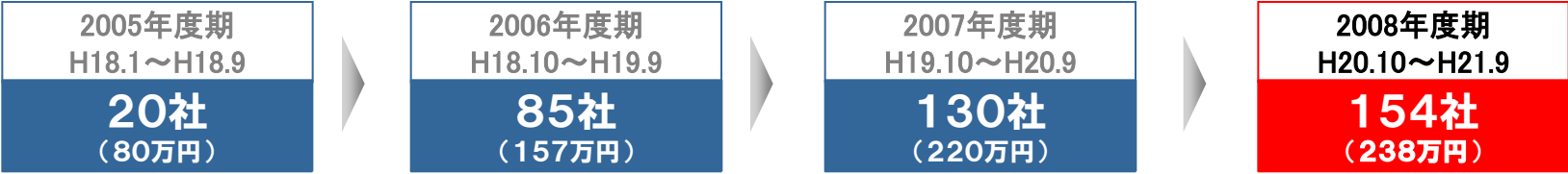
	施策項目	今期5ヵ年計画(案)	2009年度(H21)の取り組み概要
MM (TDM)	ベスト運動	○(継続)	【協賛企業募集活動】 ○イベント・企業訪問を軸とした会員募集 ⇒ 継続 ○福山市外への運動の拡大 ⇒ 継続 ○新規協賛企業の拡大 【会員募集活動】 ○企業訪問100社以上 ○イベントへの参加(5イベント) 【参加率向上】 ○参加報告システムの改善 等 ○対外的に公表可能な手段・媒体(HP・広報など)、CSR(企業の社会的責任)面での優遇措置等について検討 等 【市民団体等による運動の参画・支援の促進】 ○行政が中心に進めてきた運動を、今期5ヶ年で市民団体等の地域主体に移行し、地域の中で継続的に展開する仕組みへと発展できるように検討していく。
	交通情報提供システム	○(継続)	○企業・居住地TFP及び小学校TFPと連携した普及促進
マルチ モーダル 施策	中心部ループバス	○(継続)	○各種イベント等と連携したPRによる認知度の向上 ⇒ 実施 ○中心部ループバス利用促進検討及び効果検証(アンケート調査) ⇒ 継続
	中心部レンタサイクル	○(継続)	○行政機関及び観光協会におけるリーフレット設置 ⇒ 継続 ○福山駅利用者に対する広報など新たな広報の検討 ⇒ 検討
	自転車走行空間 ネットワークの構築	○(検討)	○自転車ネットワーク整備計画の策定 ⇒ 検討
啓発活動	企業・居住地TFP	○(継続)	○CSR企業訪問とあわせた展開 ⇒ 継続・拡大
	学校TFP	○(継続)	○小学校TFPの実施(4校) ⇒ 継続
	フォーラム	○(継続)	○学校TFPの中で対応 ⇒ 継続 ○オムニバスサミット(10月29日)での発表(ぼくたち、わたしたちからのメッセージ) - 旭丘小、駅家西小が発表＋パネル展示 ⇒ 実施
オムニバスタウン計画との連携			○オムニバスタウン計画と連携した施策展開

5.2 TDM施策『ベスト運動』の取り組み方針

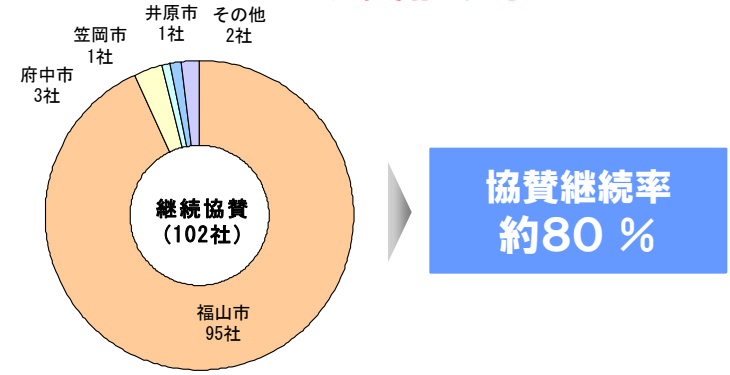
(1) 協賛企業募集活動

● 2008年度期の評価

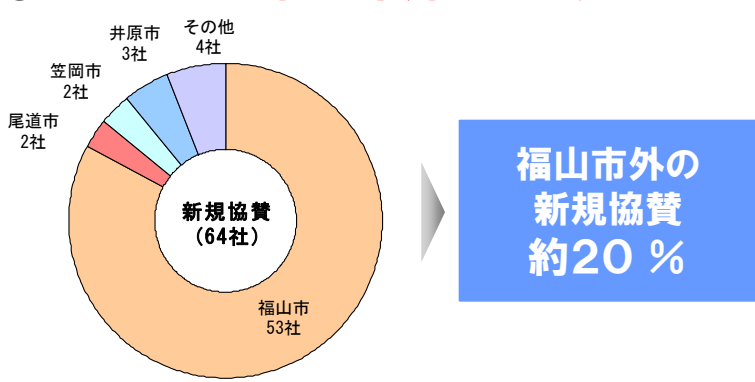
①協賛企業・団体数 ⇒ **増加傾向**



②協賛状況 ⇒ **高い協賛継続率**



③協賛状況 ⇒ **福山市外にも拡大**



④CSR導入効果 ⇒ **高いニーズ**



● 2009年度期に向けた対応

- 新規協賛企業の拡大 ⇒ 継続
- 福山市以外の企業への運動の展開 ⇒ 継続・拡大

5.2 TDM施策『ベスト運動』の取り組み方針

(2) 協賛企業募集活動

PLAN

今年度の目的・目標など

- 協賛企業180社目標(協賛金220万円確保)
- 福山市外の協賛企業割合1割程度を目標

DO

今年度の取り組み内容

- 1) 協賛企業・団体数目標：180社
- 2) 協賛金目標：220万円

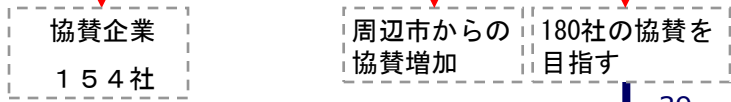
- 目標達成のために
- ①協賛しやすい仕組みづくりを継続
(首長、商工会議所のバックアップなど)
 - ②福山市以外への協賛依頼文発送
(関係市、商工会議所への訪問実績・リスト追加)
(周辺市への依頼文追加発送状況など)

▼協賛金の使途と費用(見込み)

項目	費用(見込み)
毎月の特別特典の提供	120万円
ベスト運動推進のための費用	100万円

▼H21年度 協賛依頼資料 送付済み企業・団体数内訳(2009年8月)

	H20年度協賛あり		H20年度協賛なし	新規追加	合計
	3万円	1万円			
1.福山市	37	98	1,211	345	1,691
2.尾道市	0	4	135	109	248
3.府中市	2	1	51	48	102
4.笠岡市	0	3	31	35	69
5.井原市	0	4	35	12	51
6.その他	3	2	3	0	8
合計	42	112	1,466	549	2,169

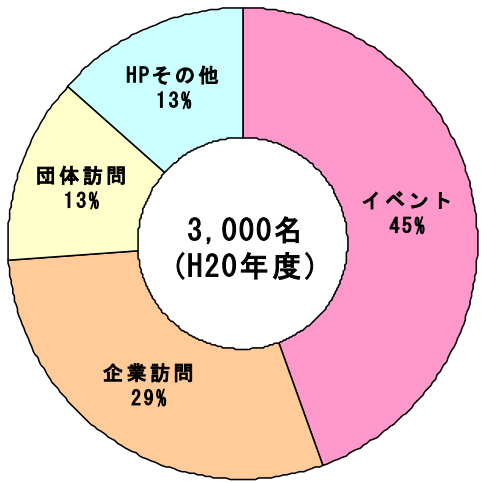


5.2 TDM施策『ベスト運動』の取り組み方針

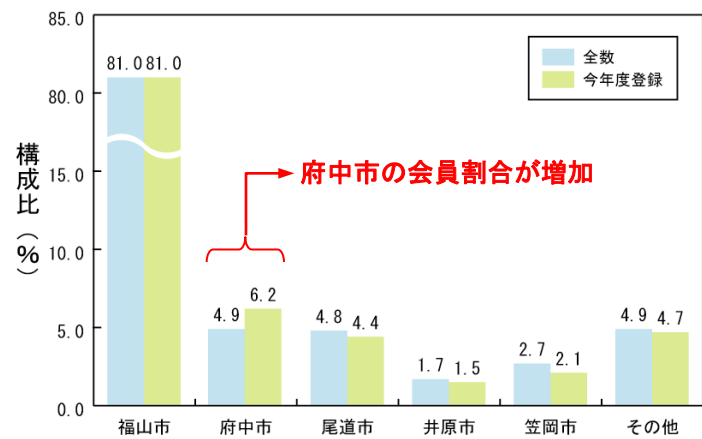
(3) 会員募集活動

● 2008年度期の評価

- ①会員数 14,200人(2009年3月末現在) ⇒ 当初目標2,500人に対して **約3,000人増**
- ②イベント・企業訪問 ⇒ **有効確認**
- ③会員居住地 ⇒ **イベント・広報の効果確認(府中市)**



▲会員登録手段内訳



▲会員居住地分布

● 2009年度期に向けた対応

- イベント・企業訪問を軸とした会員募集 ⇒ **継続**
- 福山市外への運動の展開 ⇒ **継続・拡大**

5.2 TDM施策『ベスト運動』の取り組み方針

(4) 会員募集活動

PLAN

今年度の目的・目標など

- 会員目標2,000人
 - ・ 企業訪問100社以上 (+1,500人)
 - ・ イベント5件 (+500人)

2007年の 会員数	2008年度の 増加数	今後の会員増加目標			
		2009年	2010年	2011年	2012年
11,000人	3,000人	2,000人	1,500人	1,500人	1,000人

DO

今年度の取り組み(案)

目標達成のために

- ① イベント参加状況・予定
(各イベントにおける会員獲得状況の報告)
(上記を受けた、今後の各イベントでの会員獲得目標)
- ② 企業訪問の予定 (または途中経過速報)
(一括配布回収の希望状況)
(CSR・企業TFPの希望状況)

今後の取り組みとして

- ③ 企業訪問の追加予定
(訪問企業の抽出方法、実施体制、CSRとのセット
売り等)
⇒ PDCA

- ④ イベント参加費用の協賛金活用検討

イベント名	実施日
2009 JFEフェスタ in ふくやま	5月10日 (日)
福山ばら祭り	5月16日 (土)
	5月17日 (日)
2009 府中産業メッセ	5月23日 (土)
	5月24日 (日)
ゲタリンピック	9月20日 (日)
ファミリーランド	9月26日 (土)
リサイクルフェスタ	10月 4日 (日)
バス祭り	10月31日 (土)
福山子どもフェスティバル	11月 3日 (火)
びんご産業市場 (じばさんフェア)	11月14日 (土)
	11月15日 (日)

5.2 TDM施策『ベスト運動』の取り組み方針

(5) 参加率向上

● 2008年度期の評価

実施内容

- ①参加報告依頼メールの工夫(継続)
 - ・性別・世代別関心事ランキングをもとに属性別メールの送信を実施
 - ②アドレス等の再確認
 - ・転居・アドレス変更等への対応
 - ・情報提供 ⇒ フィードバック&動機付け
- <アンケート>

- ・アドレス・住所確認
 - ・参加報告状況
 - ・参加のメリット
 - ・改善要望

<情報提供>

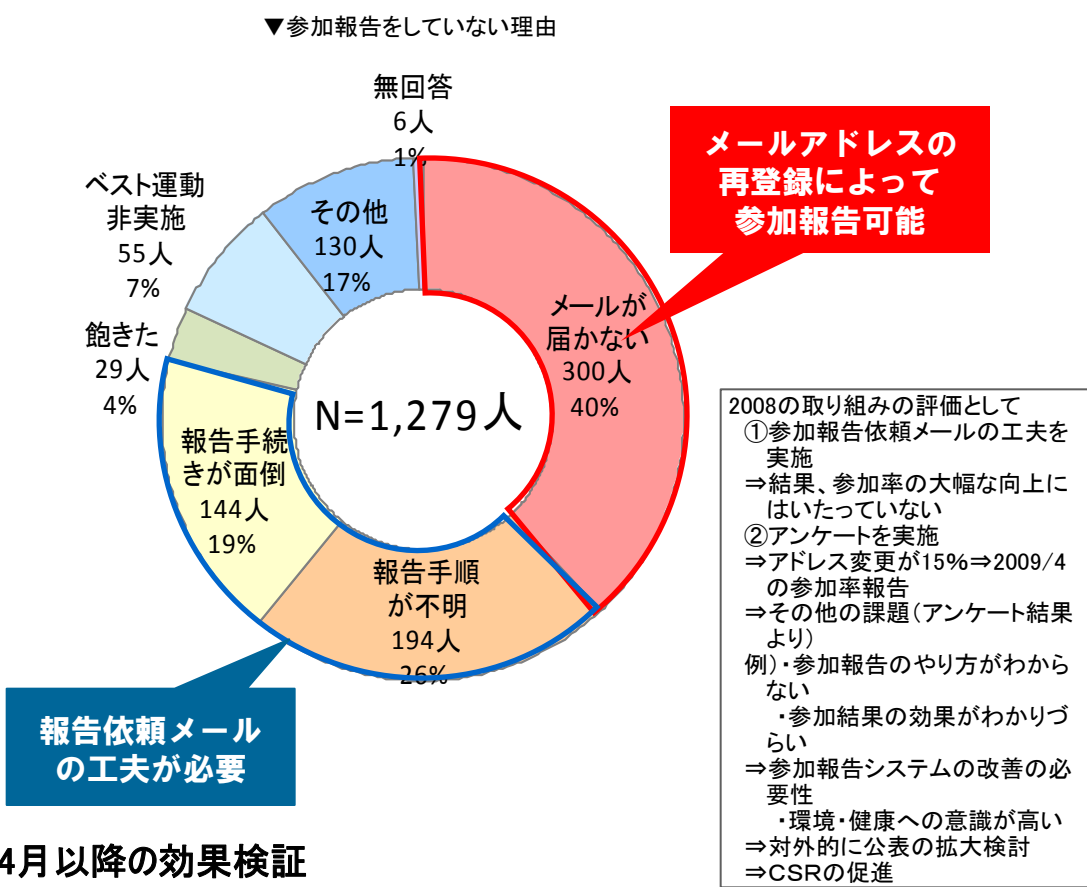
- ⇒ 会員拡大・CO2削減効果
 - ⇒ JCOMM賞受賞
 - ⇒ ループバス運行
 - ・パスピー導入

● 2009年度期に向けた対応

- 会員情報の更新による報告依頼 ⇒ 2009年4月以降の効果検証
- 報告依頼メールの工夫 ⇒ 継続(行動変化を支援する施策の情報発信) ⇒ 参加を促す仕組みの検討

実施成果

【報告実態】



5.2 TDM施策『ベスト運動』の取り組み方針

(6) 参加率向上

PLAN 今年度の目的・目標

- 会員個人に向けた参加率向上のアプローチ
- ピーク時、都心方向の参加向上のための企業へのアプローチ

DO 今年度の取り組み（案）

①参加しやすい仕組みの検討

- ・ 報告メールの煩雑等の理由により、非報告者があることが判明 (H20アンケート)
- ⇒ 参加報告システムの改善の検討 (右図) 等

②企業メリットの創出に関する検討

- ・ 既存の「企業別参加状況報告書」を対外的に公表可能な手段・媒体 (HP、広報など)、CSR (企業の社会的責任) 面での優遇措置等について検討 等
- ・ 上記のような企業メリットを明確化した上で、TFP希望企業を募り実施する予定
- ⇒ 検討・実施



▲ 参加報告システムの改善の検討

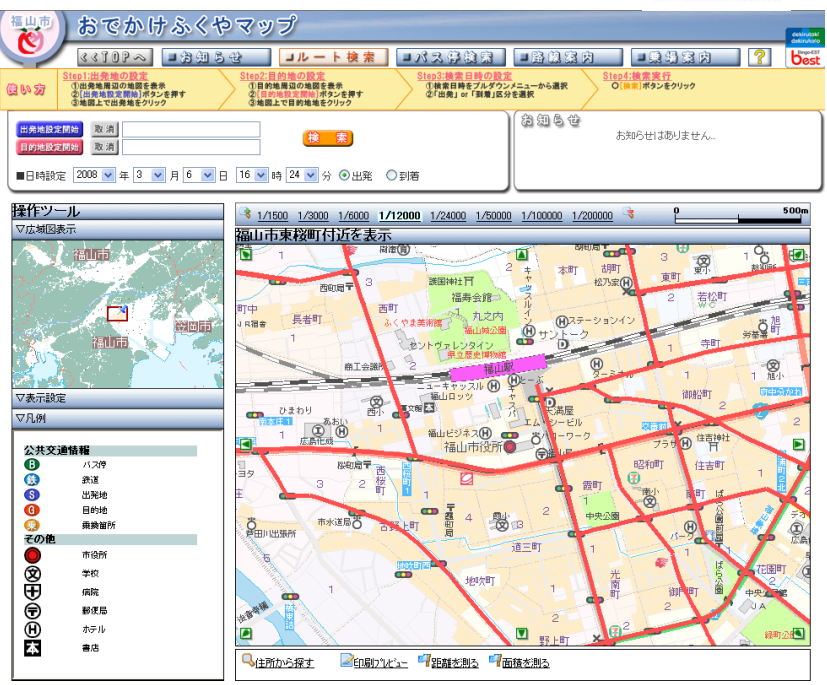
5.3 TDM施策『交通情報提供システム』

『交通情報提供システム』

● 2008年度の取り組み成果

《おでかけふくやマップ》

<http://odekake.fukuyamap.jp/>



利用実績 (2008年実績)

- ・月平均アクセス数; **約5,400人**
- ・端末別アクセス状況
PC: 携帯=85:15
(2008年1月～12月)
- ・一定の利用は見られているが、エリアの問題・処理速度の問題がある

■システムのバージョンアップ(2009年1月実施)

PC・携帯	携帯
・検索速度の向上 ・住所・施設名による検索機能追加	・現在地からの検索機能追加 (GPS等の活用)

利用実績 (2月実績)

- ・月平均アクセス数; **約6,600人**
- ・端末別アクセス状況
PC: 携帯=80:20

● 今年度の取り組み(案)

- 福山市外への提供エリアの拡大 ⇒ 検討
- 駅前情報板・バスロケーションシステムとの連携検討 ⇒ 検討
- 企業・居住地TFP及び小学校TFPと連携した普及促進 ⇒ 実施

5.4 マルチモーダル施策

(1) 『中心部ループバス』

● 2008年度の取り組み成果

● 運行開始 ⇒ 2009年2月21日 より運行

「まわローズ」の概要

運行時間: 9:00~18:30
運行間隔: 20分間隔
利用料金: 均一料金
(大人150円, 小人80円)

出発式の概要

日 時: 2009年(平成21年)2月21日(土)
8:30~11:30
場 所: 内港バスセンター
内 容: ①出発式
②愛称募集表彰式
③小学生による環境学習発表会

● 利用実態アンケート ⇒ 3月実施

平成21年2月21日に運行を開始した中心部循環路線「まわローズ」にてアンケート調査を実施した。(回収率は57%(配布149枚・回収85枚))

主な利用は、福山駅周辺⇔内港バスセンター周辺、福山駅周辺⇔すこやかセンター周辺、福山駅周辺⇔ばら公園周辺となっており、福山駅周辺を発着とした移動となっている。

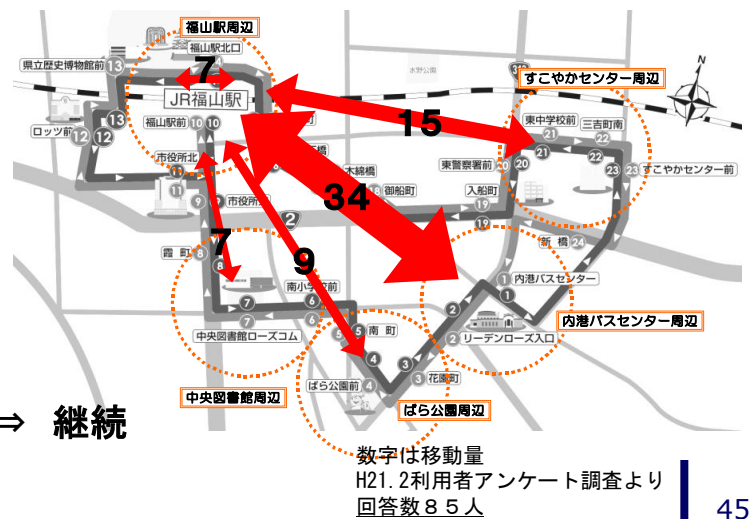
利用目的は、買物が約4割、私用が約3割である。

● 今年度の取り組み(案)

- 広報活動による一般への周知 ⇒ 継続
- 中心部ループバス利用促進検討及び効果検証(アンケート調査) ⇒ 継続
- 小学校TFPでのバス乗車体験(7月)との連携 ⇒ 実施済



▲「まわローズ」ルート図



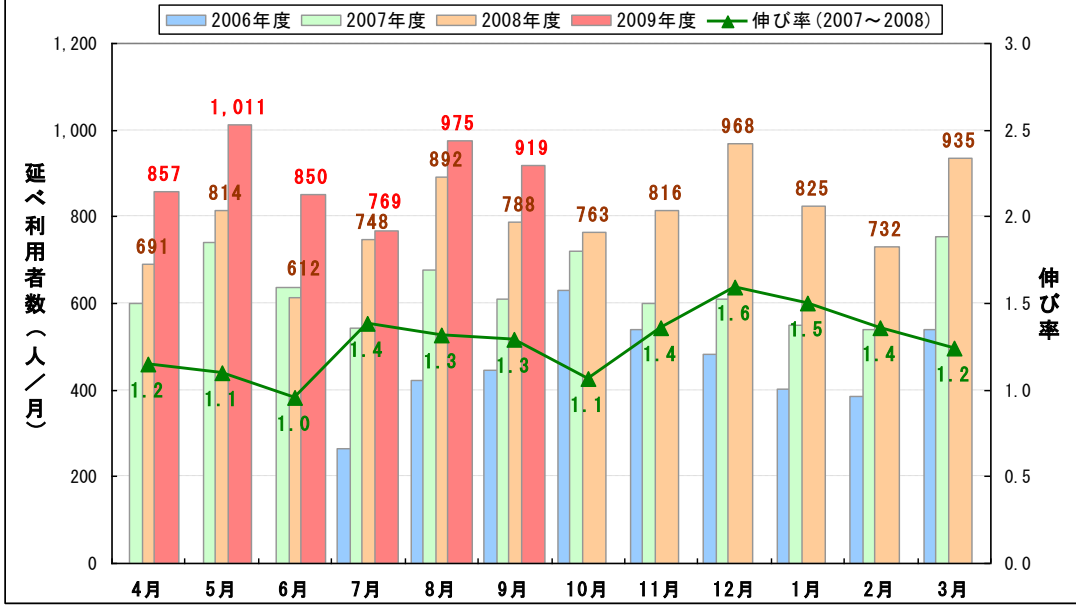
数字は移動量
H21.2利用者アンケート調査より
回答数85人

5.4 マルチモーダル施策

(2) 『中心部レンタサイクル』

● 2008年度の取り組み成果

● 行政機関及び観光協会におけるリーフレット設置



▲ 中心部レンタサイクル利用実績

利用実績(2008年4月～2009年9月)

- ・利用者数; 延べ14,965人
- ・貸出件数; 平均 約29台/日 (稼働率 95%)

利用者の伸び
(2008年度/2007年度)

約1.5倍
(1月比較)

● 今年度の取り組み(案)

- 行政機関及び観光協会におけるリーフレット設置 ⇒ 継続
- 福山駅利用者に対する広報など新たな広報の検討 ⇒ 検討
- サイクルポートの設置検討(端末移動, 交通結節点におけるポート設置検討) ⇒ 検討

5.4 マルチモーダル施策

(3) 自転車走行空間ネットワークの構築

● 2008年度の取り組み成果

- 福山都市圏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、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に向け、以下の5項目について意見交換を実施

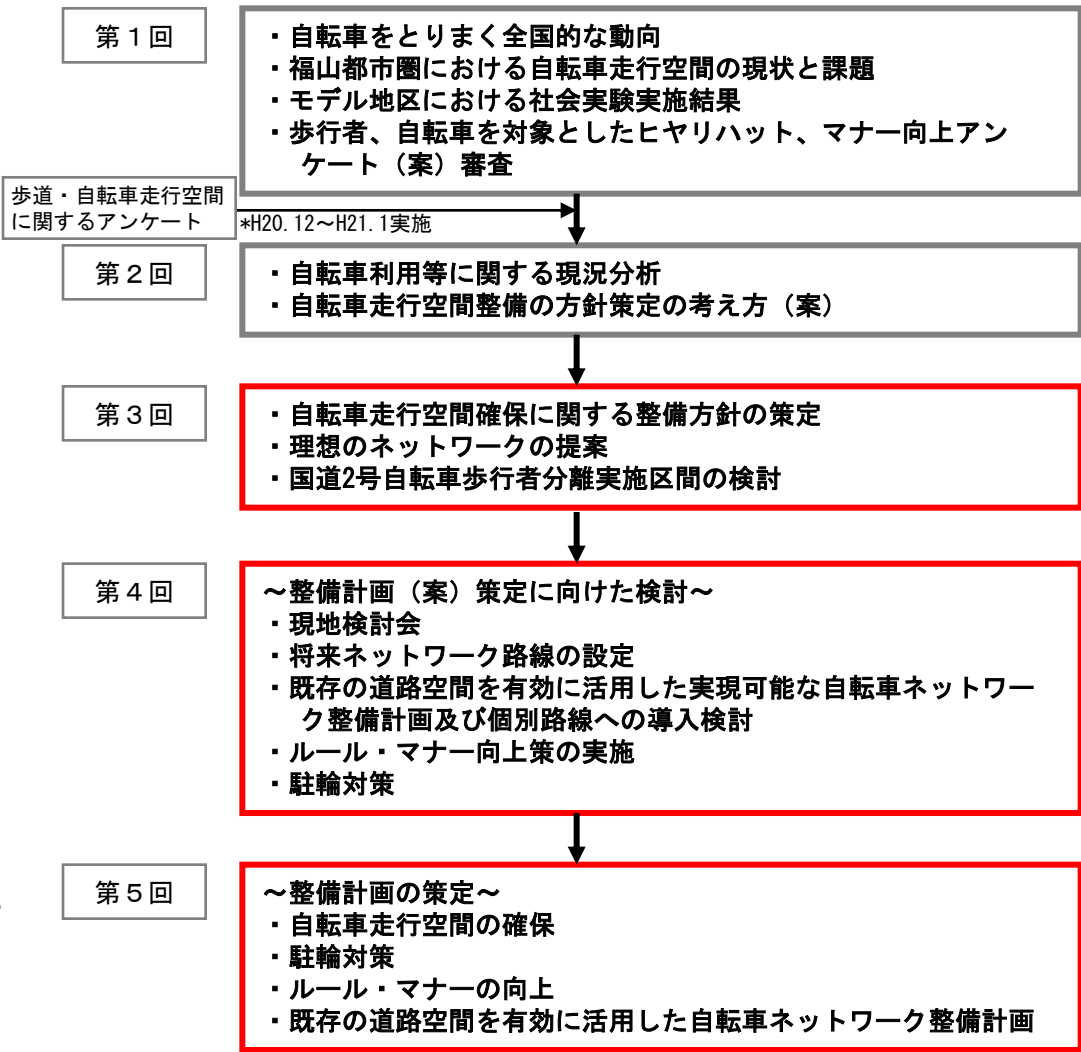
- ① 自転車ネットワークの計画のあり方
- ② 自転車走行空間の確保
- ③ 既存の道路空間を有効に活用した戦略的な整備計画
- ④ 駐輪対策
- ⑤ 自転車ルール、マナーの向上



● 今年度の取り組み（案）

- 自転車ネットワーク整備計画の策定 ⇒ 検討
- 次年度以降の事業計画検討 ⇒ 検討

▼ 福山都市圏自転車走行空間整備懇談会のスケジュール

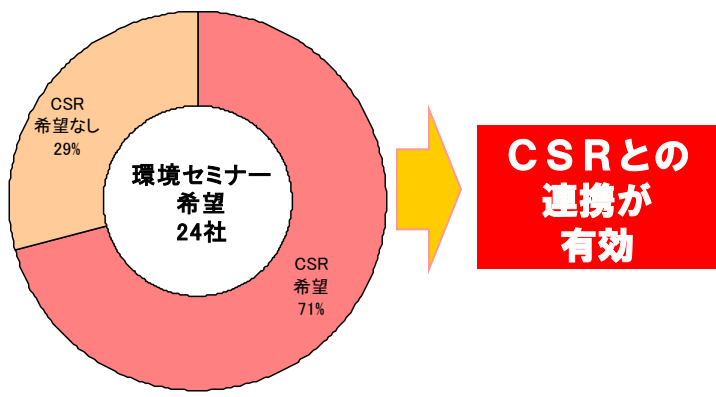


5.5 啓発活動

(1) 『企業・居住地TFP』

● 2008年度の取り組み成果

- CSR企業訪問とあわせた展開 ⇒ 4社実施
- ・企業TFPの希望 ⇒ 約7割がCSRも希望



● 今年度の取り組み（案）

- CSR企業訪問とあわせた展開 ⇒ 継続・拡大
 - ⇒CSRの開始＋企業TFPのPR（主に動機付けとして活用）
 - ⇒CSRの実施済＋企業TFPのPR（主に実行意図として活用）
- 広報活動による開催希望企業の募集 ⇒ 継続
- 行政の出前講座としてPR ⇒ 継続

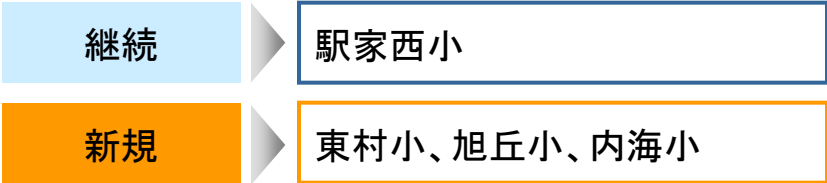
TFP実施後の 会員登録率	会員登録率 約50% (2008年度にTFP実施の4社平均)
TFP実施前後の 参加率等 の変化	参加率 約1.3倍 (CSR対象企業でTFP実施前後の参加率 (参加報告者数/会員数)を比較) 延べ参加回数 約1.7倍 (CSR実施企業でTFP実施前後の 延べ参加回数を比較)

5.5 啓発活動

(2) 『小学校TFP』

● 2008年度の取り組み成果

● 実施状況



● TFP発表会(2009年2月21日実施)

- ・発表・パネル展示
 - ・駅家西小学校
 - ・旭丘小学校
- ・パネル展示のみ
 - ・東村小学校
 - ・内海小学校



● 行動変化の割合

⇒ 保護者の行動変化の割合

約50%(2次効果平均)

年度	学校	児童数	行動の変化(※)		
			1次効果	2次効果	1年後
H19	駅家西	56名	13名 (23%)	25名 (45%)	23名 (41%)
H20	東村	9名	4名 (44%)	7名 (78%)	-
	旭丘	72名	24名 (33%)	38名 (53%)	30名 (42%)
	駅家西	65名	26名 (40%)	25名 (38%)	-
	内海	8名	2名 (25%)	-	-

※1次効果:TFP実施中の効果, 2次効果:TFP実施直後の効果

● 今年度の取り組み(案)

- 小学校TFPの実施(4校) ⇒ **継続**
- 行政の出前講座としてPR(関係機関HPなど) ⇒ **継続**
- オムニバスサミット(10月29日)での発表(ぼくたち、わたしたちからのメッセージ) ⇒ **実施予定**
旭丘小、駅家西小が発表+パネル展示

5.6 その他『対外報告』

● 土木と学校教育フォーラム

『福山都市圏における学校TFP展開の
有効性とその継続効果の検討』
をポスター発表

土木と学校教育フォーラム
開催日：2009年(H21)8月7日(金)
会 場：東京都新宿区(社)土木学会



● 日本モビリティマネジメント会議

『改良型ベスト運動による持続可能な
MMの取り組み』
を発表

第4回日本モビリティ・マネジメント会議 (JCOMM)
開催日：2009年(H21)7月31日(金)―8月1日(土)
会 場：大分県別府市ビーコンプラザ

