

# 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<br>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<br>(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<br>(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※ <sup>1</sup> 収容の機能 |

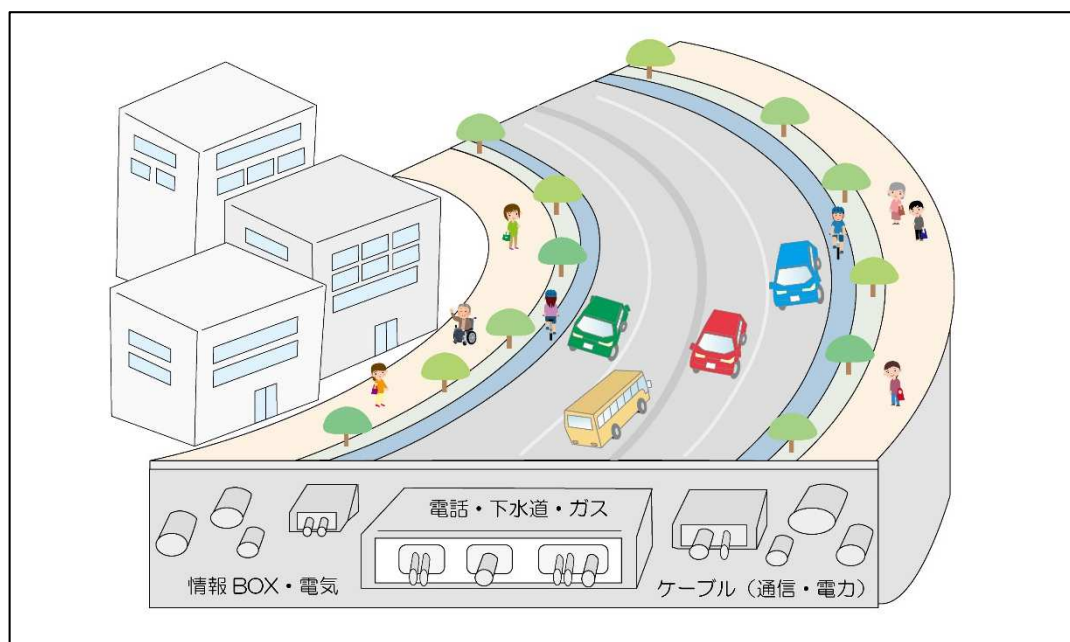


図 2-1 道路機能のイメージ

※<sup>1</sup> 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<br>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。<br>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<br>農用地開発公団法       | 農業用道路<br>(農免農道)<br>(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。<br>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<br>林業基本法<br>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<br>(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<sup>※1</sup>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<sup>※1</sup>（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"> <li>・都市計画で決定された幹線街路。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・大都市又は地方開発のために必要な道路。</li> </ul> |
| 2 級市道 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画で決定された補助幹線街路。</li> <li>・主要集落（25 戸以上）を相互連絡する道路。</li> <li>・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。</li> <li>・主要集落と一般国道、県道、1 級市道とを連絡する道路。</li> <li>・大都市又は地方開発のために必要な道路。</li> </ul>   |
| その他市道 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・1 級、2 級市道以外の道路。</li> </ul>  |

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 <sup>※2</sup> (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

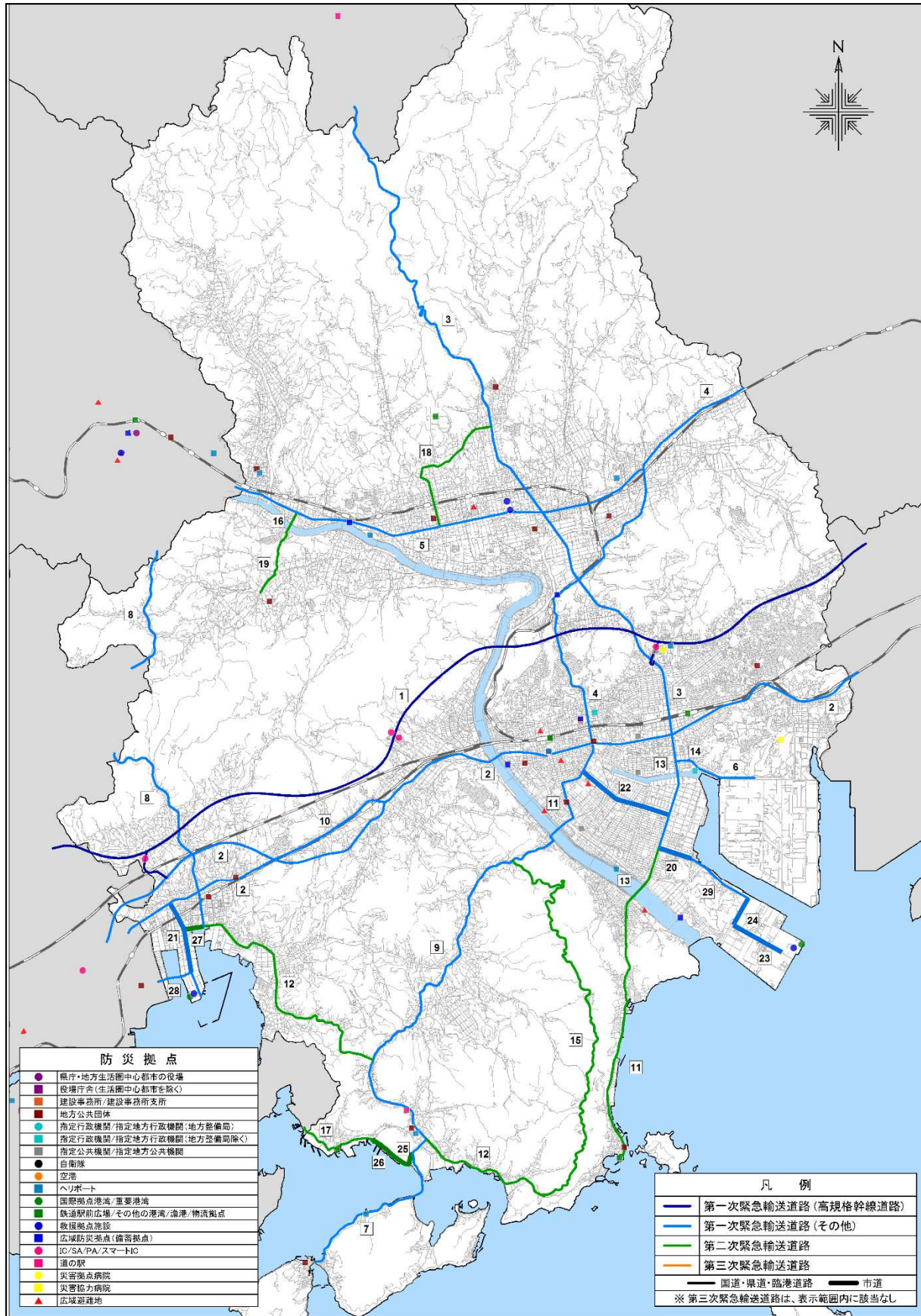
- ・道路の新設, 拡幅, 改築 (安全施設の設置を含む) を目的とした行為。



### 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<br>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<br>(自転車レーン)  | ③ 車道混在<br>(自転車通行ゾーン)  |
| <p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2m以上(やむを得ない場合1.5mまで縮小できる)</li> </ul> <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・原則一方通行</li> <li>・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)</li> </ul> <p>【福山市の整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> | <p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1.5m以上が望ましい(やむを得ない場合1m以上)</li> </ul> <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一方通行(自動車と同方向)</li> <li>・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</li> </ul> <p>【福山市の整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> | <p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通行空間の幅員は1m程度確保</li> </ul> <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一方通行(自動車と同方向)</li> <li>・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</li> </ul> <p>【福山市の整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道がない場合、あるいは歩道が狭い場合に設置する</li> <li>・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</li> </ul> |
| <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><b>④ 自転車通行位置の明示</b></p> <p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車歩行者道の幅員は4m以上</li> <li>・自転車通行部分の幅員は1.5m以上</li> </ul> <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通行部分において対面通行できる</li> <li>・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</li> </ul> <p>【福山市の整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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・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</li> </ul> | <p><b>⑤ 自転車啓発帯</b></p> <p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>○幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車歩行者道の幅員は3.5m以上</li> <li>・自転車啓発帯の幅員は1m以上</li> </ul> <p>○自転車通行方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車啓発帯において対面通行できる</li> <li>・法的な位置付けはなく、通行方法等を啓発する</li> </ul> <p>【福山市の整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> |
| <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。

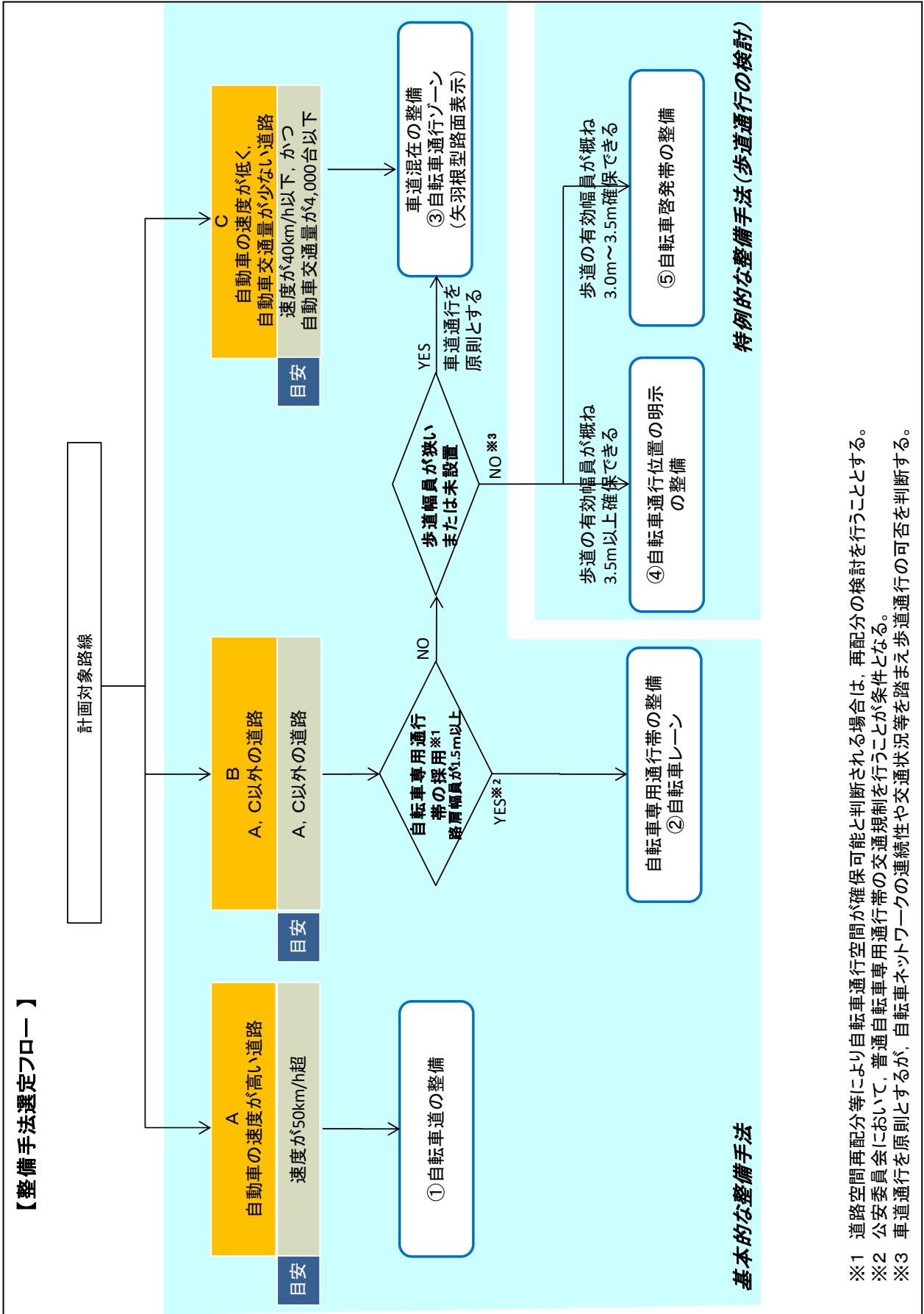


図 4-1 整備手法選定フロー

### (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。

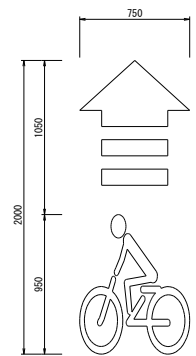
#### 1) 車道混在

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。

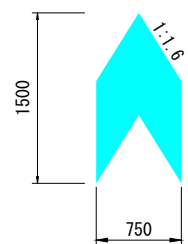
- ・幅 0.75m 以上とし、自転車の進行方向に対して左向き、進行方向を示す矢印との組合せとする。色彩は白系色を基本とする。
- ・交差点部の前後や自動車と自転車の交錯の機会が多い区間等に設置することを基本とし、矢羽根型路面表示よりも広い間隔で設置する。設置間隔は 30m～40m を目安とします。



##### 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。

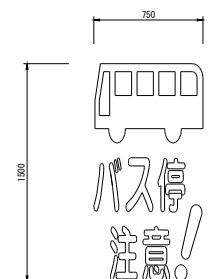
- ・色彩は青色系を基本とする。
- ・歩道のある道路では、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から 1.0m 以上の位置となるように、歩道のない道路では、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内 1.0m 以上（現地上の状況に応じて 0.75m 以上とすることもできる）離れた位置に設置する。
- ・設置間隔は単路部で 10m を標準とし、交差点部等自動車と自転車の交錯が多い箇所等では設置間隔を密にする。設置間隔は 4m～5m を目安とします。



##### 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。

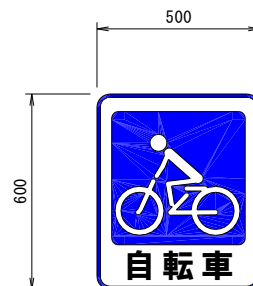


## 2) 歩道での対策

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。

