

尾道市総合交通体系調査

報告書

平成22年3月

尾道市

ご あ い さ つ

少子高齢化の進展及び本格的な人口の減少時代が到来すると共に、地球環境への対応が大きな課題となっており、社会が大きく変わろうとしている今日にあって、市民生活に密接に関わる交通について総合的に検討することは、今後の尾道のまちづくりにとり大変重要なことです。

今後の道路整備については、総合計画に掲げた「活力あふれ感性息づく芸術文化のまち尾道」を本市の目標としながら、新時代の尾道を創造するために持続可能な行政運営を基調とし、広域合併による地域間連携強化や交通機能の強化などまちづくりの視点から優先順位を念頭に置き、事業を進める必要があります。

また、高齢者の増加や環境負荷の軽減のためにも公共交通機関等については、利用促進策や交通機関相互間の連携や状況に応じた対策が求められています。

こうした中、社会的に成熟したヨーロッパでは、まちの中心に郊外からの公共交通機関が集まり、人が集う広場があり、安心して歩ける人にやさしいまちづくりが行われ、まちなかが多くの人々で賑わっています。自然や歴史に恵まれた尾道は、そうしたことも参考に尾道の特性を生かしたまちづくりを進めていきたいと思っております。

最後にこの報告書をまとめるにあたり、長期間にわたり慎重なご審議をいただきました井上委員長をはじめ尾道市総合交通体系検討委員会の委員の皆様、また、アンケートなどを通じて、貴重なご意見をいただきました市民並びに関係者の皆様に、心からお礼申し上げます。

平成22年3月

尾道市長 平 谷 祐 宏

< 目 次 >

1. 概要	1
1. 1 業務の目的	1
1. 2 検討委員会の概要	1
2. 尾道市の交通実態	2
2. 1 尾道市の人口動向	2
2. 2 尾道市の交通量（H17 道路交通センサス）	2
2. 3 将来の交通動向	2
3. 尾道市の交通現況調査	4
3. 1 調査概要	4
3. 2 渋滞箇所の把握・調査結果	5
3. 3 尾道大橋無料化に伴う検討	7
4. 尾道市都市計画道路見直し検討	9
4. 1 都市計画道路見直しの背景	9
4. 2 都市計画道路の整備状況	10
4. 3 都市計画道路の見直し検討手順	11
4. 4 都市計画道路の見直し検討評価結果	14
5. 整備重要度の検討	17
5. 1 検討方針	17
5. 2 評価方法の設定	20
5. 3 評価結果	22
6. 公共交通機関等のあり方の検討	24
6. 1 検討方針	24
6. 2 公共交通機関等の問題点抽出	27
6. 3 公共交通機関等のあり方	36
7. 参考資料	40
7. 1 用語集	40
7. 2 尾道市総合交通体系調査の経緯	43
7. 3 委員名簿	44

1. 概要

1.1 業務の目的

・尾道市を中心とする広域合併（平成の大合併）による地域間連携強化のための道路整備のあり方、長期未着手都市計画道路*の問題、尾道大橋償還後の周辺道路整備のあり方等の道路整備計画の立案や、公共交通機関の維持・活用方針の検討等、交通面に関する検討課題に対し、道路・公共交通機関を対象とした総合的な交通施設整備計画を立案することを目的としている。

*印の意味・内容は用語集参照

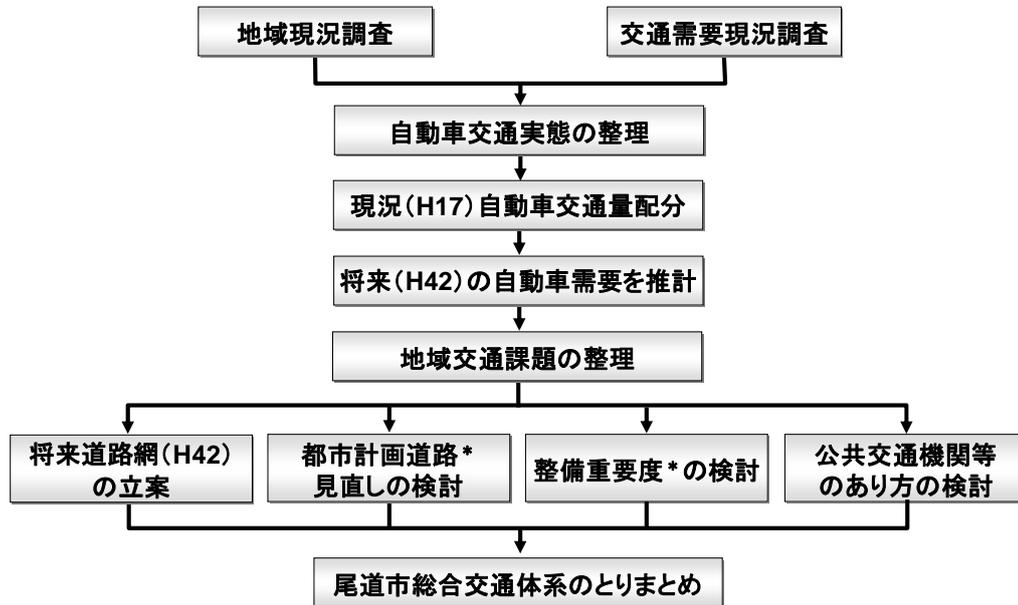


図 1-1 業務フロー

1.2 検討委員会の概要

・検討課題については、尾道市総合交通体系検討委員会*を設置し、検討した。また、前段で検討委員会と併せて尾道市道路整備計画調整会議*に諮り、庁内調整を行った。

・尾道市総合交通体系調査の経緯、委員名簿については、参考資料参照。(P43～)

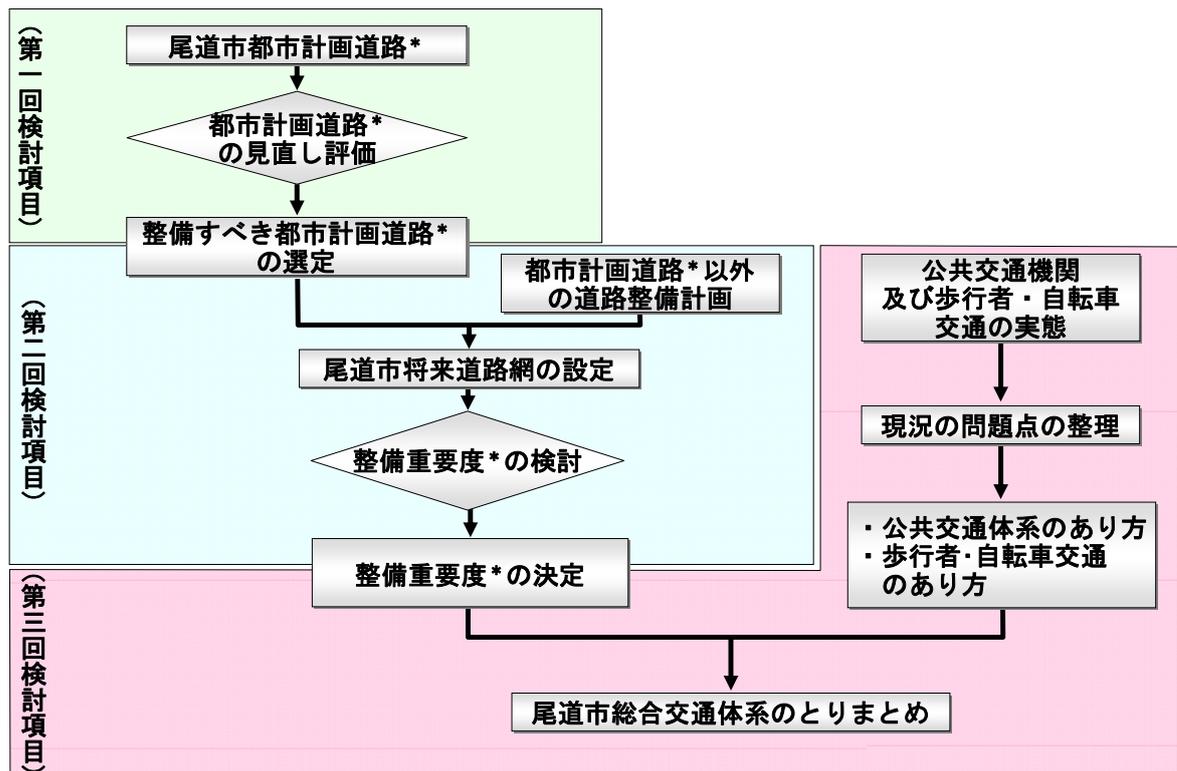


図 1-2 検討委員会フロー

2. 尾道市の交通実態

2. 1 尾道市の人口動向

- ・尾道市の人口は減少。
- ・広島県全体よりも20年前から減少に転じている。
- ・今後さらに減少していくことが予想される。

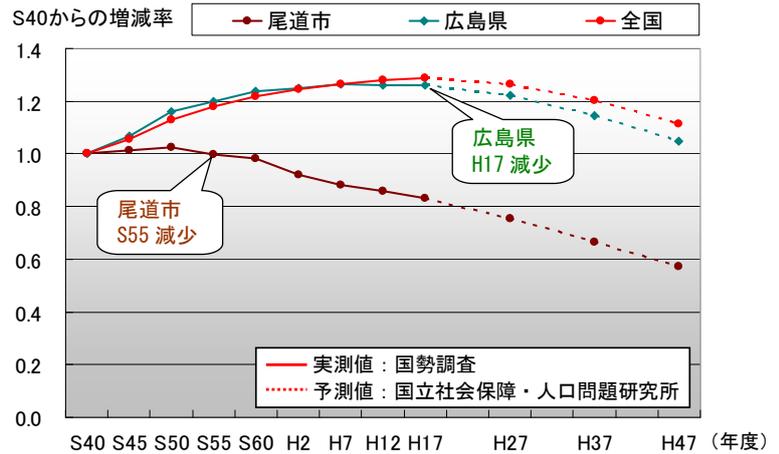


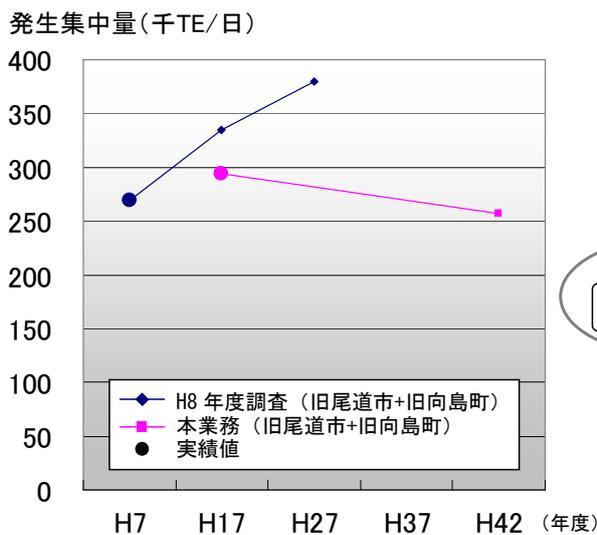
図 2-1 人口経年変化（昭和40年を1としたときの増減）

2. 2 尾道市の交通量（H17 道路交通センサス）

- ・H17 道路交通センサス*より、尾道市内の東西方向を走る山陽自動車道、国道2号尾道バイパス、国道2号に交通が集中していることがわかる。
- ・最大は、尾道バイパス東側の約51,800台/日。
 ※尾道⇄向島の断面は、尾道大橋が約24,100台/日、新尾道大橋が約10,600台/日、合計して約34,700台/日。
 ※南北間では、国道184号が約9,900~18,200台/日、国道317号が約4,400~13,000台/日。

2. 3 将来の交通動向

- ・自動車発生集中量*はH8年度調査では増加すると予測されていたが、本業務で用いる予測値は現在よりも減少すると予測されている。
- ・H17、H42OD*を比較するとH17からH42にかけて尾道市関連OD*は約0.8倍となっている。



本業務：(実績値) 道路交通センサスをもとに本業務で修正
 (将来値) 広島県貸与資料をもとに本業務で修正
 H8年度調査：尾道都市圏（尾道市・向島町）
 総合都市交通計画報告書 広島県H9.3

図 2-2 尾道市の発生集中量の動向

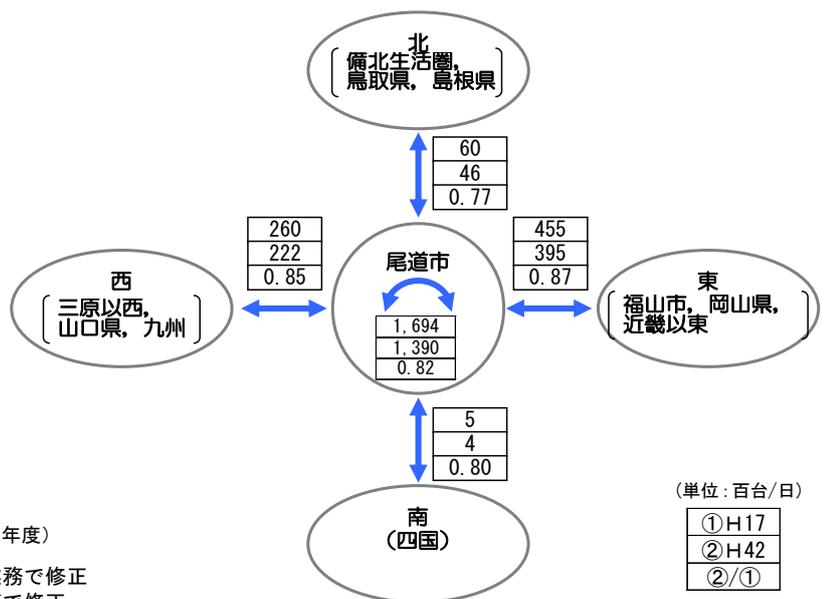


図 2-3 尾道市関連OD

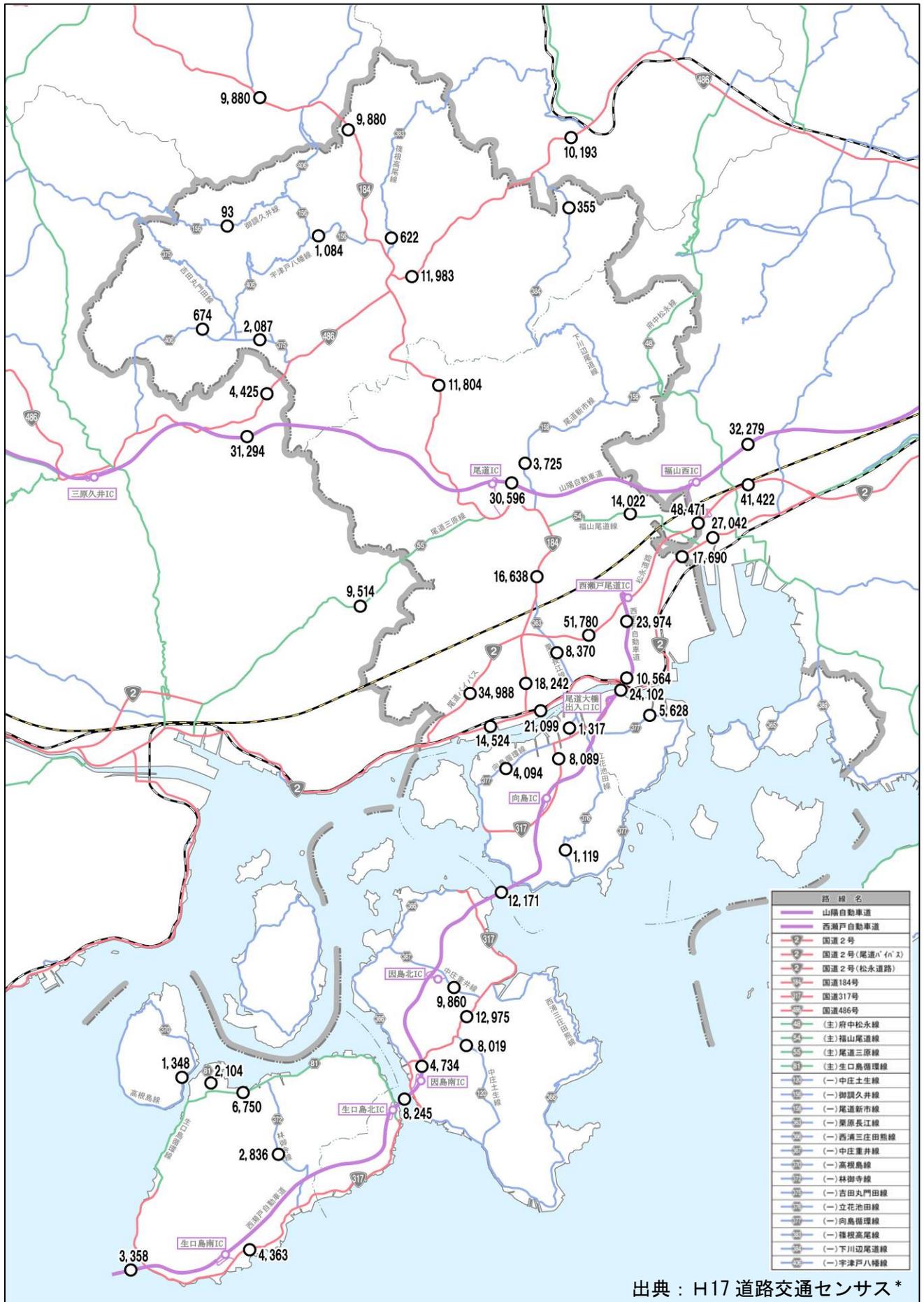


図 2-4 尾道市の交通量（H17 道路交通センサス）

3. 尾道市の交通現況調査

3. 1 調査概要

(1) 渋滞箇所の把握・調査

- ・尾道市内の渋滞箇所をアンケート調査により把握し、主な渋滞箇所に対し交通量調査*を行う。
- ・道路整備に関するニーズの把握を、アンケート調査により行う。

表 3-1 渋滞箇所の把握・調査概要

調査名	(1)尾道市の道路整備に関するアンケート調査	(2)渋滞箇所交通量調査*
調査目的	・渋滞箇所の把握 ・道路整備に関するニーズの把握	・方向別交通量の把握 ・渋滞長の把握
調査種別	・アンケート調査(郵送)	・方向別交通量調査* ・渋滞長*調査
調査対象	尾道市民2063世帯×2名(無作為抽出) プロドライバー(バス、タクシー) 165名	・高須インター交差点 ・尾道バイパス東口交差点 ・福山分れ交差点
調査日	発送 平成20年10月14日(火) 返送×切 平成20年11月28日(金)	平成21年2月18日(水) 7時～9時、17時～19時
アンケート回収状況	1,209枚(配布枚数 4,291枚) 回収率*28.2% 1,209枚(尾道市人口 150,167人 [※]) 抽出率*0.8%	-

※ H20.9.30 住民基本台帳より

(2) 尾道大橋無料化に伴う検討

- ・尾道大橋無料化(延伸道有料)に伴う状況変化をアンケート調査により把握する。
- ・航路利用者調査により、航路からの転換意志率を把握する。
- ・尾道大橋利用者調査により、利用ルートを把握する。

表 3-2 尾道大橋無料化に伴う検討

調査名	(1)尾道⇄向島航路利用者アンケート調査	(2)尾道大橋利用者アンケート調査
調査目的	・利用者ODの把握 ・尾道大橋無料化(延伸道有料)に伴う尾道大橋利用への転換状況の把握	・利用者ODの把握 ・尾道大橋無料化(延伸道有料)に伴う走行ルート変更状況の把握
調査種別	・アンケート調査(配布) ・カウント調査	・アンケート調査(配布)
調査対象	・尾道(山波)～向島(肥浜)航路利用者(フェリー) ・尾道(土堂)～向島(兼吉)航路利用者(フェリー) ・尾道(駅前)～向島(富浜)航路利用者(旅客船)	尾道大橋利用者
調査日	平成20年10月15日(水) 始発～終便	平成20年10月15日(水) 7時～9時
アンケート回収状況	446枚(配布枚数 1,271枚) 回収率*35.1% 446枚(利用者数 2,513人) 抽出率*17.7%	812枚(配布枚数 2,538枚) 回収率*32.0% 812枚(利用者数 24,102台) 抽出率*3.4%

3. 2 渋滞箇所の把握・調査結果

(1) 渋滞箇所の把握

- ・渋滞箇所として最も多く挙げたのは二番瀬交差点である。
- ・二番瀬交差点の尾道大橋流入部で最も渋滞長*が長くなっている。

表 3-3 主な渋滞箇所（上位 10 位）

順位	交差点名	調査対象	対象外理由
1	二番瀬	×	平成19年度調査済
2	向峠ガード	×	道路改良中
3	高須インター	○	
4	福山分かれ	○	
5	東西橋	×	平成19年度調査済
6	尾道バイパス東口	○	
7	長江口	×	
8	大原(南)	×	
9	栗原インター	×	
10	今宮東	×	

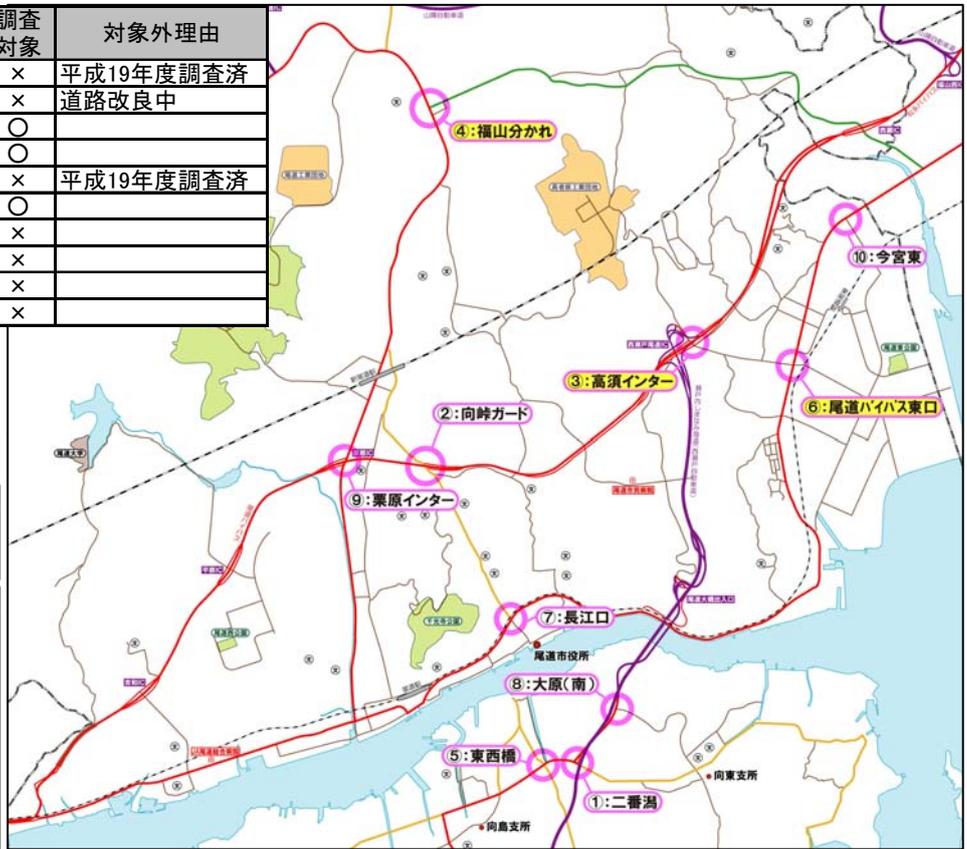


図 3-1 主要渋滞箇所

※各交差点の朝・夕ピークのうち、最も渋滞している方向・時間・渋滞長を示している。

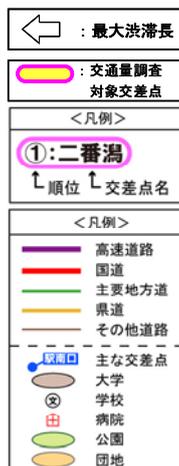


図 3-2 渋滞箇所交通量調査結果

(2) 道路整備に関するニーズの把握

・自転車の走りやすさ、歩道の幅、歩道の段差についての不満が多く、ニーズがあることが分かる。

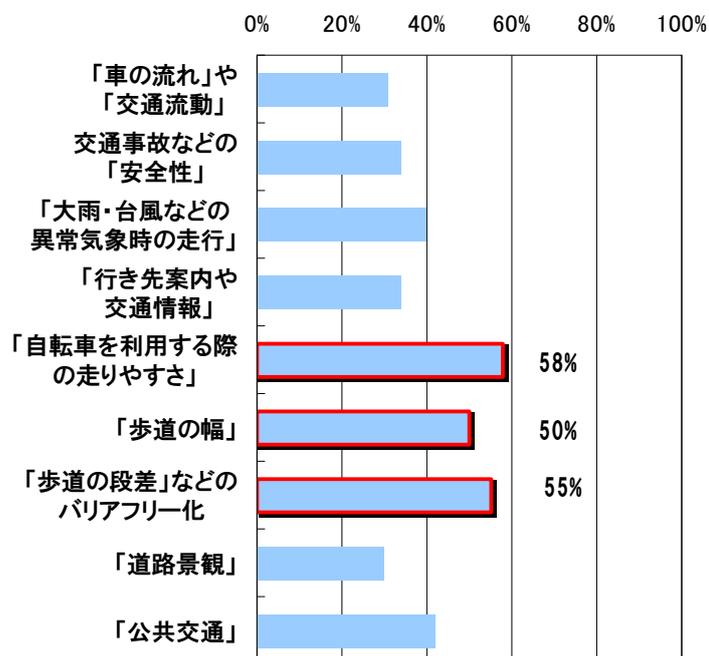


図 3-3 基本評価指標による道路評価（不満を感じている人の割合）

表 3-4 自転車で走行しにくい主な理由
(アンケート自由意見より)

道路幅が狭い	23人
道路の路面がでこぼこで悪い 段差がある	14人
歩行者と自転車が混在している	6人

3. 3 尾道大橋無料化に伴う検討

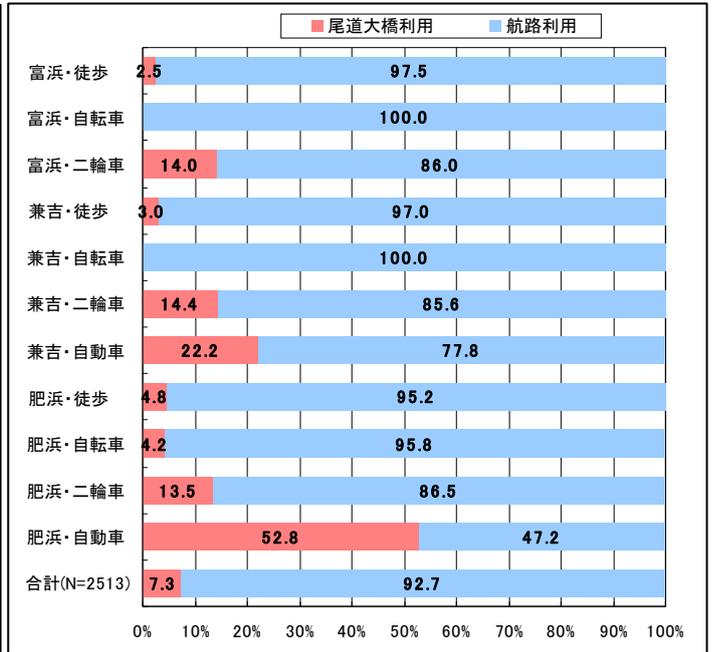
(1) 尾道⇄向島航路利用者アンケート調査

1) 利用者OD及び転換意志率

- ・尾道市本土部⇄向島町・向東町が8割を占める。
- ・尾道大橋無料化後の転換意志率が高いのは尾道（山波）⇄向島（肥浜）航路の自動車利用。



図 3-4 利用者流動図



※合計 (N=2513) は、向島側から乗船した航路利用者数

図 3-5 尾道大橋無料化後の転換意志率

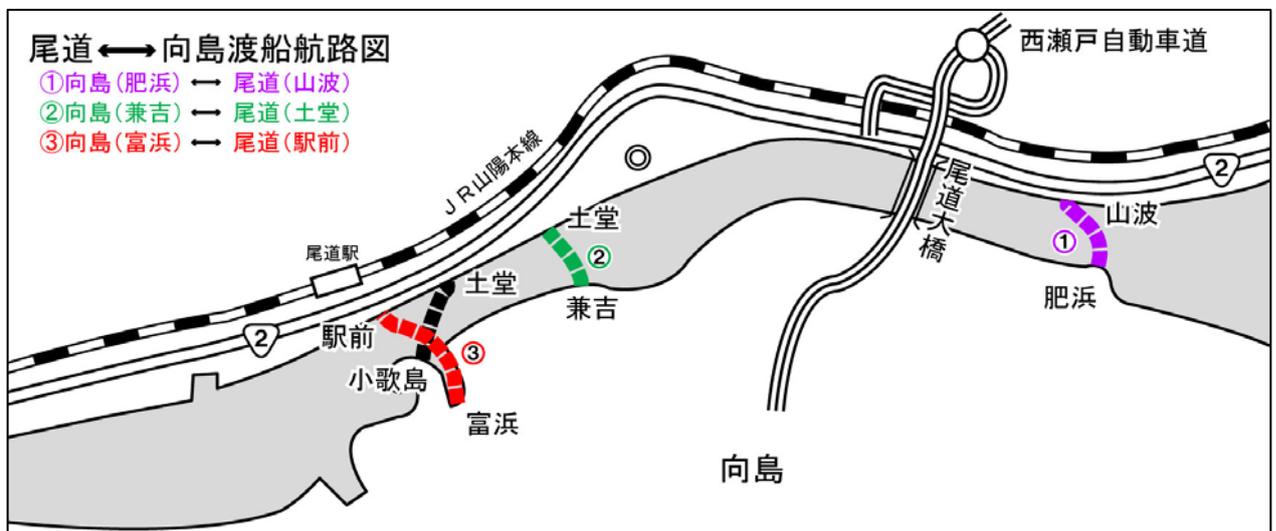


図3-6 尾道⇄向島航路利用者アンケート調査 対象航路

(2) 尾道大橋利用者アンケート調査

1) OD内訳

- 尾道大橋を通行している車両は向島町・向東町⇔尾道市本土部(約16,000台^①)、福山市(約5,600台^②)の流動で代表される。

(①…8,731+7,312=16,043、②…3,489+2,107=5,596)



図 3-7 尾道大橋利用OD内訳

2) 本土側の尾道大橋から(まで)の走行ルート

- 現況の尾道大橋経由の延伸道の交通量は約13,900台である。
- 尾道大橋経由で延伸道を走行している約13,900台のうち、ルートを変更しないが約4,600台、残りの約9,300台が変更するとしている。
- 約9,300台がどのルートへ変更するかは、新高山経由が約5,900台と最も多く、次いで、国道2号経由東尾道方面ルートが約2,500台、国道2号経由尾道駅方面が約900台の順である。

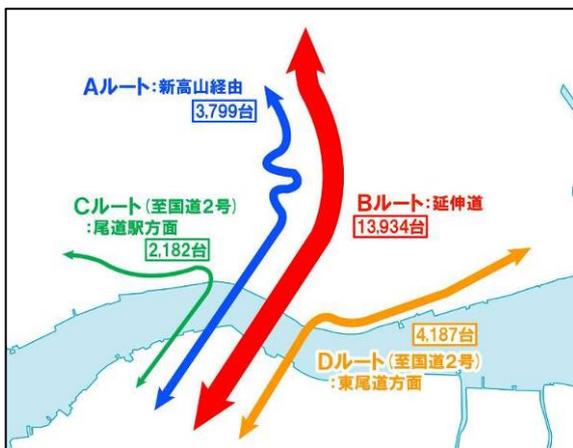


図 3-8 現況の走行ルート別交通量

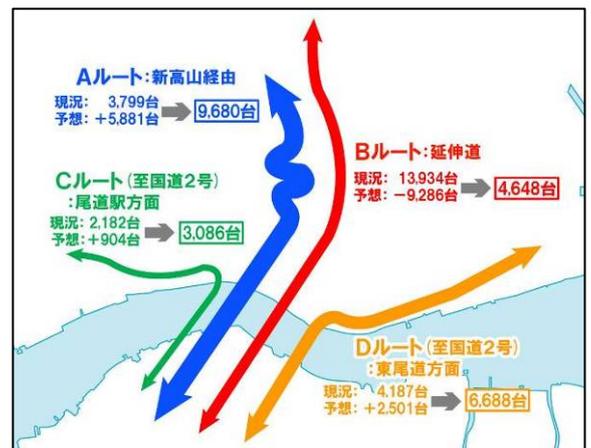


図 3-9 尾道大橋無料化後の走行ルート別交通量(延伸道有料)

4. 尾道市都市計画道路見直し検討

4. 1 都市計画道路見直しの背景

・都市計画道路*を取り巻く環境の変化により、都市計画道路の見直し*が必要となっている。

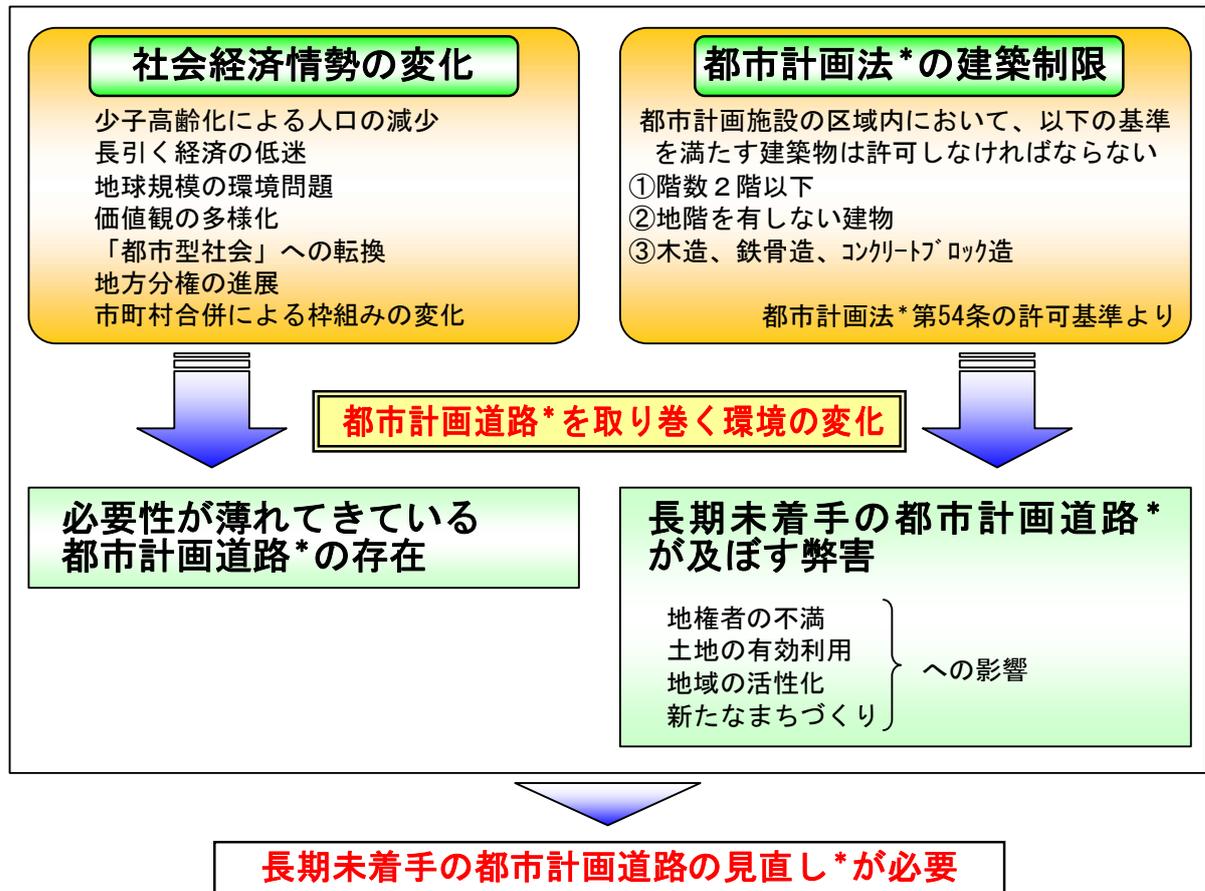


図 4-1 都市計画道路見直しの背景

4. 2 都市計画道路の整備状況

- ・ H22年3月現在、尾道市都市計画道路の改良率57.3%
- ・ 整備済に概成済*延長（8.32km）を加えると計画延長に対して65.7%
- ・ 未着手延長割合は16.4%

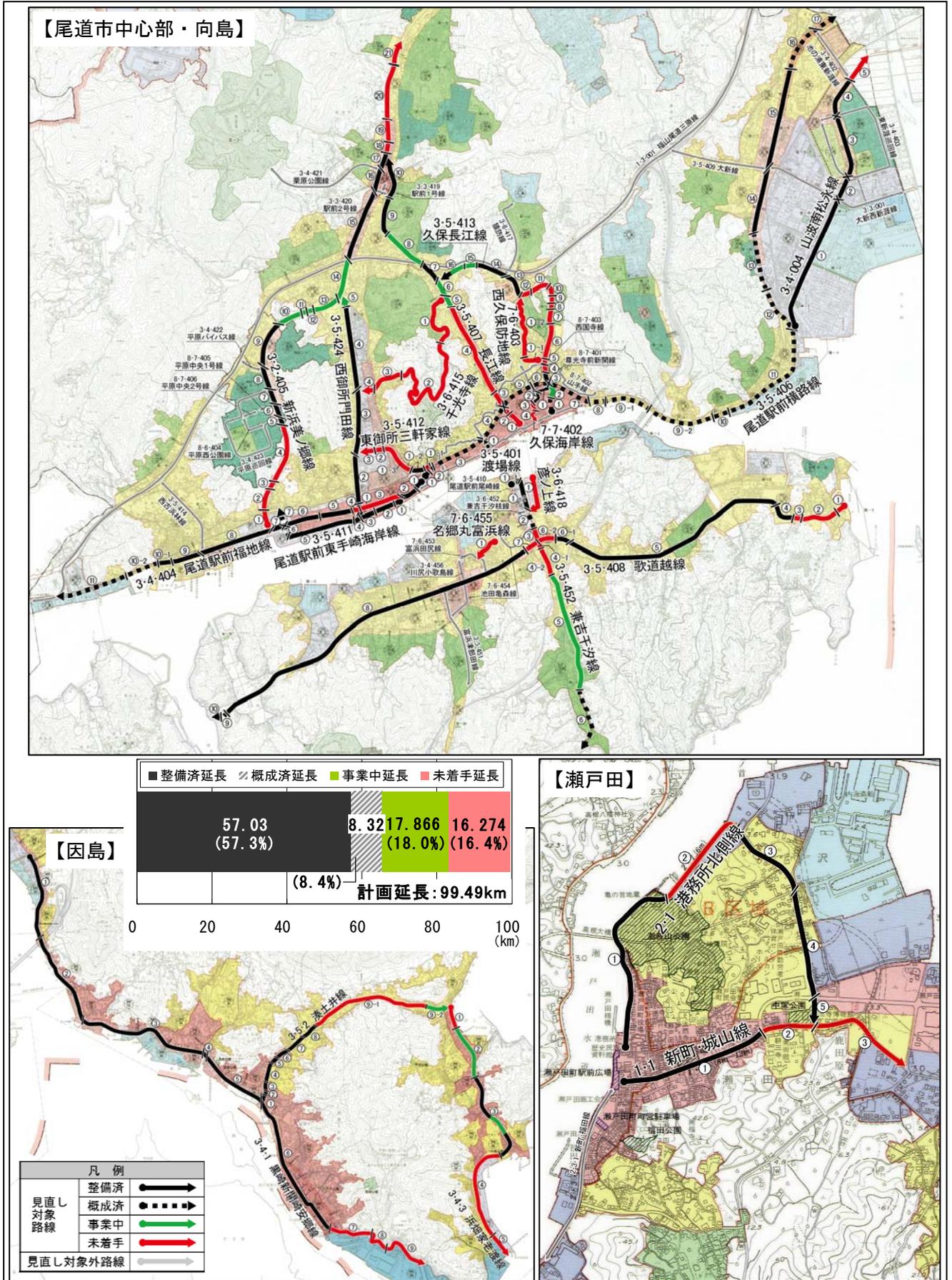


図4-2 尾道市都市計画道路整備状況

4. 3 都市計画道路の見直し検討手順

(1) 検討手順

- ・都市計画道路の見直し*は以下のフローの手順で評価カルテ*を用いて行う。
- ・一次評価*、総合評価*の評価項目については次頁以降に示す。



図4-3 都市計画道路の見直し検討手順

(2) 幹線街路・補助幹線街路の区分方法

- ① 尾道市都市計画マスタープラン*で位置付けられている道路機能分類の結果を採用する。
- ② 尾道市都市計画マスタープラン*において、幹線街路のうち主な幹線街路は主要幹線街路と位置付けるので幹線街路に分類。
- ③ ②の主要幹線街路以外の路線については、幹線街路がもつ機能を勘案するとともに道路機能分類の考え方を参考に幹線街路、補助幹線街路に分類する。

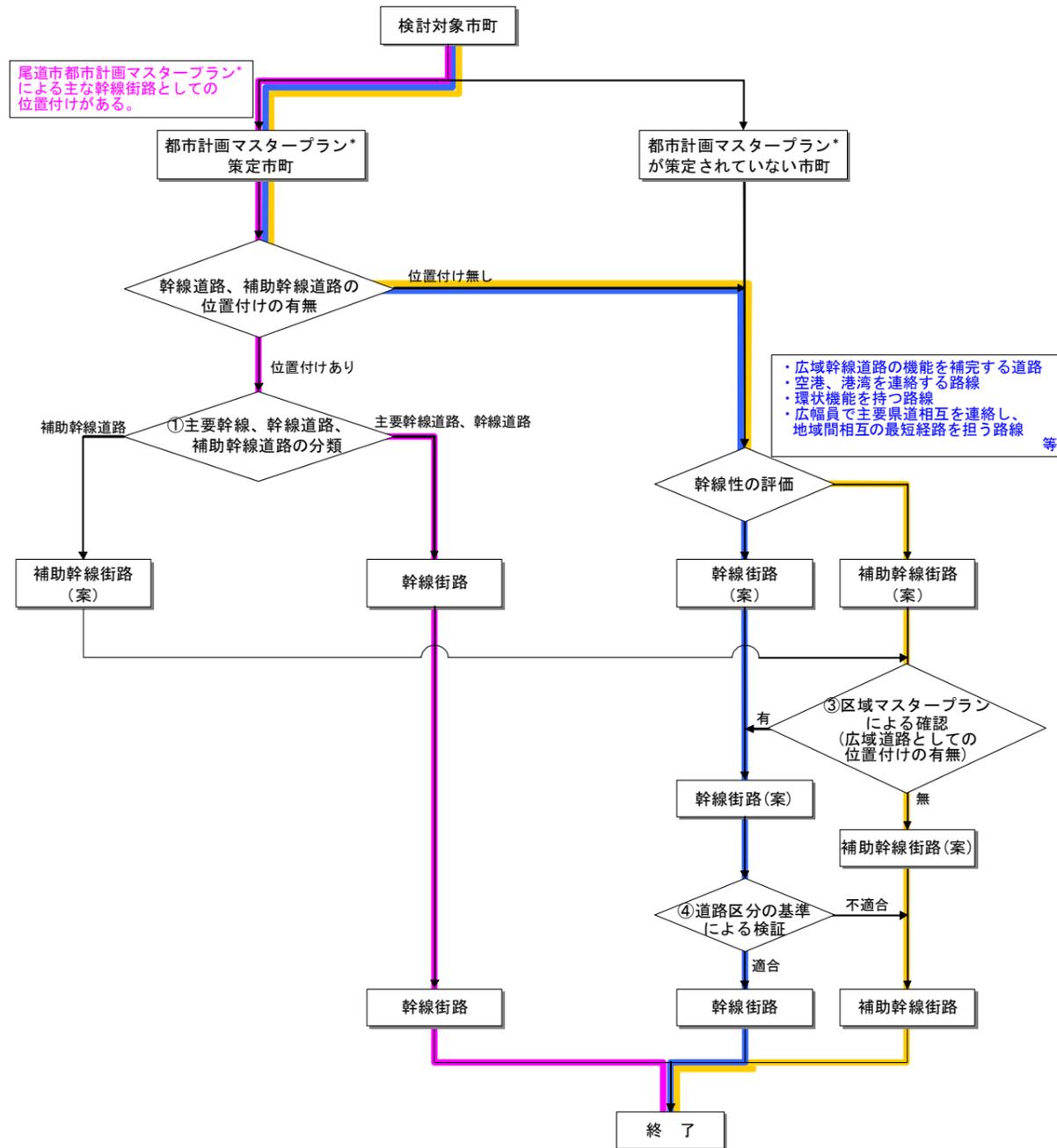


図 4-4 幹線街路、補助幹線街路の区分フロー

表 4-1 道路区分結果

路線番号	路線名	幹線種別	区分理由
3・2・405	新浜美ノ郷線	主要幹線街路	尾道市都市計画マスタープラン*(1999 尾道市)で主な幹線道路として定義されている。
3・4・004	山波南松永線	主要幹線街路	尾道市都市計画マスタープラン*(1999 尾道市)で主な幹線道路として定義されている。
3・4・404	尾道駅前福地線	主要幹線街路	尾道市都市計画マスタープラン*(1999 尾道市)で主な幹線道路として定義されている。
3・5・401	渡場線	補助幹線街路	2車線・幅員12m以下の路線※
3・5・406	尾道駅前横路線	主要幹線街路	尾道市都市計画マスタープラン*(1999 尾道市)で主な幹線道路として定義されている。
3・5・407	長江線	都市幹線街路	都市計画区域マスタープラン(広島県)で広域道路に指定されている。
3・5・408	歌道越線	都市幹線街路	都市計画区域マスタープラン(広島県)で広域道路に指定されている。
3・5・411	尾道駅前東手崎海岸線	都市幹線街路	空港、港湾等へのアクセスする路線
3・5・412	東御所三軒家線	補助幹線街路	2車線・幅員12m以下の路線※
3・5・413	久保長江線	都市幹線街路	環状機能をもつ路線
3・5・424	西御所門田線	都市幹線街路	都市計画区域マスタープラン(広島県)で広域道路に指定されている。
3・6・415	千光寺線	補助幹線街路	2車線・幅員12m以下の路線※
3・6・418	彦ノ上線	補助幹線街路	2車線・幅員12m以下の路線※
3・6・452	兼吉千汐線	都市幹線街路	都市計画区域マスタープラン(広島県)で広域道路に指定されている。
3・4・1	黒崎新開崎安郷線	都市幹線街路	都市計画区域マスタープラン(広島県)で広域道路に指定されている。
3・5・2	湊土井線	都市幹線街路	2車線・幅員12m超の路線※ かつ主要県道相互間を結び、地域間相互の最短経路を担う路線
1・1	新町・城山線	補助幹線街路	2車線・幅員12m以下の路線※
2・1	港務所北側線	補助幹線街路	2車線・幅員12m以下の路線※

※根拠とすべき計画のない場合には下表の考え方、基準を参考とする。

(参考) 道路機能分類の考え方

市町村の都市計画マスタープラン*による位置付けを基本とする。

但し、根拠とすべき計画等の無い場合には以下の考え方、基準を参考として確認する。

表 4-2 道路機能分類の考え方

区分	道路種別	車線数	幅員	規模	道路法等の区分とその対応	道路構造令との対応	道路の機能 等
幹線街路	主要幹線街路	4車線以上	30m以上	1・2	一般国道 都道府県道 市町道	3-1,3-2 4-1,4-2	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の重要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。
	都市幹線街路	2~4車線	12~30m超 未満	3・4	一般国道 都道府県道 市町道	3-1,3-2 4-1,4-2	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
補助幹線街路	補助幹線街路	2車線	12m以下	5・6・7	都道府県道 市町道	4-2,4-3	主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補完的な幹線街路である。

資料：都市計画マニュアル (社)日本都市計画学会
道路構造令の解説と運用 (社)日本道路協会
都市計画道路の計画標準 (財)都市計画協会

(参考) 手引書による区分の考え方

- ① 都市計画マスタープラン*で位置付けられている道路機能分類の結果を採用する。
- ② 都市計画マスタープラン*が策定されていない市町の場合は、都市計画マスタープラン*が策定されている市町で、幹線街路として定義されている機能を持つと想定される路線・区間を幹線街路とし、その他の路線・区間を補助幹線街路とする。
- ③ ①、②の結果による補助幹線街路が区域マスタープランで広域幹線道路、広域道路として位置付けられているかを確認する。
補助幹線街路の路線・区間が区域マスタープランで、広域幹線道路、広域道路として位置付けられている場合には、その路線・区間を幹線街路に変更する。
- ④ ②、③の結果による幹線街路は、道路区分の基準による検証を行い、幹線街路として不適合であれば補助幹線街路に変更する。

(3) ステップ3 見直し対象区間の抽出（一次評価）評価項目

- ・主要幹線街路及び都市幹線街路については、広域的な観点の評価項目で一次評価*を行う。
- ・補助幹線街路については、地域まちづくりの観点の評価項目で一次評価*を行う。

表4-3 見直し対象区間の抽出（一次評価）評価項目

類型	評価視点	広域的な観点の評価項目 (主要幹線街路, 都市幹線街路の評価項目)	地域まちづくりの観点の評価項目 (補助幹線街路の評価項目)
都市計画道路の方向性	持続型 都市づくり	・都市内の交通混雑緩和に寄与する道路	・路線バス等公共交通機関のサービスがある道路
		・路線バス等の公共交通機関のサービスが高い路線及びサービスを向上させる計画のある道路	・歩行者、自転車の安全で快適な通行空間を確保する道路
		・JR在来線駅、バスターミナルへのアクセス道路	・沿道環境向上のため、緑の基本計画に位置付けられている道路
	広域的な生活圏の形成 都市間の連携	・都市外拠点と市街地を連絡する道路	—
		・高次医療ネットワークを支える道路	
都市の機能強化	・高速バス等広域公共交通機関のサービスがある道路及び今後提供が考えられる道路	・地域の骨格を形成する道路	
	・空港、港湾、高速IC、新幹線駅等の広域交通拠点と市街地を連絡する道路		
都市・地域の個別課題への対応	・都市内の拠点相互を連絡する等都市の骨格を形成する道路	・中心市街地活性化に寄与する道路	
その他の基本的機能	交通機能	・放射・環状道路等、中心市街地の骨格を形成する道路	・歴史・景観・文化資源のある道路
		・都市景観の骨格を形成する道路等	・バリアフリーの計画がある道路等
		・交通処理機能の高い道路	・地域内の主要拠点（公共公益施設、大規模小売店舗等）を連絡する道路
	空間機能	・産業活動に寄与する道路	・延焼遮断、災害避難路となる道路
・観光・レクリエーション拠点へのアクセス道路		・消防活動困難地域の解消を図る道路	

(4) ステップ4 見直し素案の作成（総合評価）評価項目

- ・一次評価*で見直し対象となった区間に対して以下の項目での評価を行う。

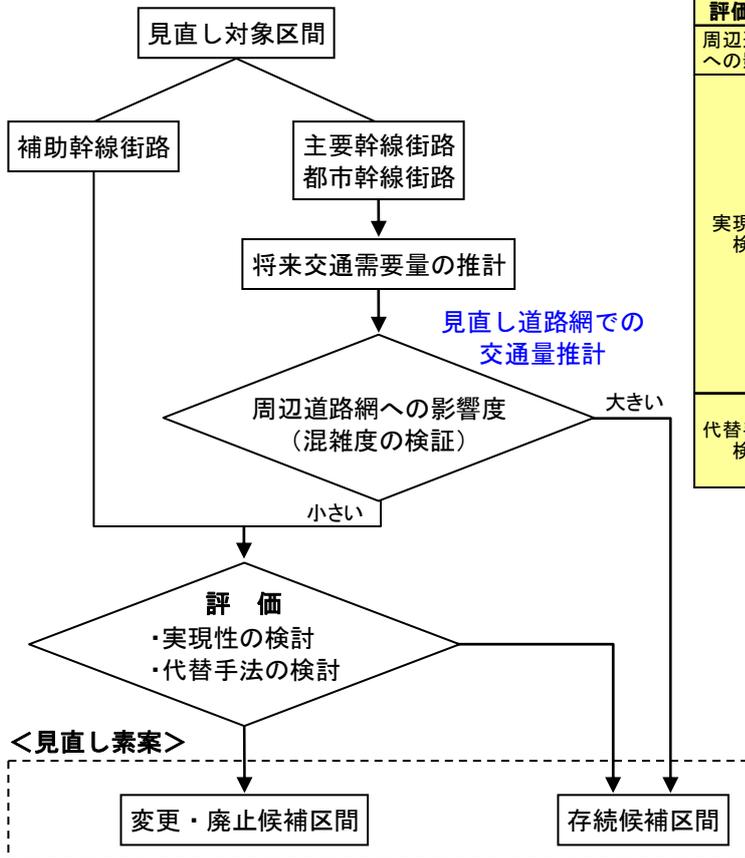


図4-5 見直し素案の作成手順

表4-4 見直し素案の作成（総合評価）評価項目

評価視点	評価項目	
周辺道路網への影響度	見直し対象区間未整備の場合の周辺道路への影響度	
実現性の検討	事業化の見通しと他事業との関連性	
	計画存続に伴う地域への影響の有無	公共・公益施設の立地の有無
		密集市街地の有無
		市街地を支える商店街の有無
各種基準への適合性	道路の機能に応じた標準的な幅員を満たしているか否か	
地域からの要請	地域ニーズへの適合	
代替手法の検討	当該計画道路の機能の保持の可能性	
	既存道路の活用	
	ソフト施策 別途整備手法等	

4. 4 都市計画道路の見直し検討評価結果

(1) 見直し評価結果

・都市計画道路見直し*評価結果は以下の通りである。

表 4-5 評価結果一覧表（幹線街路）

路線名	未着手区間	広域的な観点による評価														一次評価の総括 (まとめ)		総合評価の 総括	
		都市計画道路の方向性							その他の基本的機能										
		持続型都市づくり			広域的な生活圏の形成				交通機能				空間機能						
		都市内の交通混雑緩和に寄与する道路	路線バス等の公共交通機関のサービスが高い路線及びサービス向上させる計画のある道路	JR在来線駅、バスターミナルへのアクセス道路	都市外拠点と都市中心、拠点を連絡する道路	高次医療ネットワークを支える道路	高速バス等広域公共交通機関のサービスがある道路及び今後提供が考えられる道路	空港、港湾(特定重要港湾、重要港湾)、高速IC、新幹線駅等の広域交通拠点と都市、拠点を連絡する道路	都市内の拠点相互を連絡する等都市の骨格を形成する道路(基本は都市計画マスタープランでの位置付け)	放射・環状道路等、中心市街地の骨格を形成する道路(基本は都市計画マスタープランでの位置付け)	交通処理機能の高い道路	産業活動に寄与する道路	観光・レクリエーション拠点へのアクセス道路	防災活動、緊急活動を支援する道路	評価項目数	見直し対象候補路線・区間の抽出			
3・2・405	新浜美ノ郷線	①~④	○	-	-	○	-	-	○	○	○	○	○	○	○	○	9	存続	存続
		⑩~⑫	-	○	-	○	-	-	○	○	○	○	○	-	○	○	9	存続	存続
3・4・004	山波南松永線	⑤	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	見直し候補	存続	
3・4・404	尾道駅前福地線	③	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	見直し候補	廃止	
		④	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	見直し候補	存続	
		⑩-2, ⑪	-	-	-	○	-	-	-	-	○	○	-	-	○	4	存続	存続	
3・5・406	尾道駅前横路線	②~④	○	○	○	○	-	-	○	-	-	-	○	-	○	○	8	存続	存続
		⑤, ⑥	○	○	-	○	-	-	○	-	-	-	○	-	-	○	6	存続	存続
		⑦	-	○	-	○	-	-	○	-	-	○	-	-	○	6	存続	存続	
		⑧, ⑨-1	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	11	存続	存続	
		⑨-2~⑪	-	○	-	○	-	-	-	○	○	○	○	○	○	7	存続	存続	
		⑫⑬	-	-	○	○	-	-	-	-	-	○	○	-	-	○	5	存続	存続
		⑯⑰	-	-	○	○	-	-	-	-	-	○	○	-	-	○	5	存続	存続
3・5・407	長江線	①②	-	-	-	○	○	○	○	○	-	-	-	-	-	4	存続	存続	
		③④	-	○	-	○	○	-	-	○	○	-	-	-	○	7	存続	存続	
3・5・408	歌道越線	①	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	見直し候補	廃止	
		②③	-	-	-	○	-	-	-	-	-	○	-	-	-	2	見直し候補	存続	
		⑥-2, ⑦	○	-	-	○	○	○	○	○	○	-	-	-	-	7	存続	存続	
3・5・411	尾道駅前東手崎海岸線	⑥	-	-	-	-	○	-	-	○	○	○	○	○	○	7	存続	存続	
		⑦	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	見直し候補	廃止	
3・5・413	久保長江線	①	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	-	-	-	1	見直し候補	存続	
		④~⑫	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	-	-	-	1	見直し候補	存続	
3・5・424	西御所門田線	①	-	○	-	-	-	-	○	-	-	-	-	-	○	4	存続	存続	
3・5・452	兼吉千汐線	①-1, ②~④-2, ⑥	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	見直し候補	存続	
3・4・1	黒崎新開崎安郷線	⑦~⑨	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	見直し候補	廃止	
3・5・2	湊土井線	⑨-1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	見直し候補	存続	
3・4・3	浜畑家老渡線	①④⑤	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	存続	存続	

平成9年計画決定区間のため長期未着手区間に該当せず

表 4-6 評価結果一覧表（補助幹線街路）

路線名	未着手区間	地域まちづくりの観点による評価									一次評価の総括 (まとめ)		総合評価の 総括		
		都市計画道路の方向性			その他の基本的機能										
		持続型都市づくり			広域的な生活圏の形成			交通機能			空間機能				
		路線バス等公共交通機関のサービスが行われている道路	歩行者、自転車の安全で快適な通行空間が確保された道路	沿道環境向上のため、緑の基本計画に位置付けられている道路	地域の骨格を形成する道路	中心市街地活性化に寄与する道路	地域内の主要拠点(公共施設、大規模小売店舗等)を連絡する道路	延焼遮断、災害避難路となる道路	消防活動困難地域の解消を図る道路	評価項目数	見直し対象候補路線・区間の抽出				
3・5・401	渡場線	①	○	○	-	-	-	-	-	-	-	-	2	見直し候補	廃止
3・5・412	東御所三軒家線	①-1, ①-3~③	-	○	-	-	-	-	○	○	-	-	3	見直し候補	廃止
3・6・415	千光寺線	①	○	○	-	-	-	-	○	-	-	-	3	見直し候補	廃止
		②	○	○	-	-	-	-	○	-	-	-	3	見直し候補	廃止
		③	○	○	-	-	-	-	○	-	-	-	3	見直し候補	廃止
		④	-	-	-	-	-	-	○	-	-	-	1	見直し候補	廃止
3・6・418	彦ノ上線	①	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	見直し候補	廃止	
1・1	新町・城山線	②③	-	-	-	-	-	-	○	-	-	-	1	見直し候補	廃止
2・1	港務所北側線	②	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	見直し候補	廃止
7・7・402	久保海岸線	③④	-	-	-	-	-	-	-	○	○	-	2	見直し候補	廃止
7・6・403	西久保防地線	①-1, ①-2	○	-	-	-	-	-	-	○	○	-	3	見直し候補	廃止
7・6・455	名郷丸富浜線	①	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	見直し候補	廃止

(2) 尾道市における都市計画道路見直し素案の整理（見直し対象区間を含む路線の整理）

- ・一次評価*で見直し対象となった区間に対し、総合評価*で存続・変更・廃止を決定した主な理由を示す。
- ・見直し対象区間を含む路線 17 路線のうち、存続区間を含む路線は 6 路線、廃止区間を含む路線は 13 路線である。（変更区間は該当なし。路線数が合計と一致しないのは存続・廃止区間を含む重複路線が 2 路線あるためである。）

表 4-7 見直し対象区間を含む路線の整理（存続）

見直し対象区間を含む路線名		存続とした主な理由
1	山波南松永線(区間⑤)	尾道市と福山市を結ぶ基幹道路になるため、必要である。
2	尾道駅前福地線(区間④)	整備済区間の有効活用を図るため、必要である。
3	歌道越線(区間②, ③, ⑨)	見直し対象区間未整備による周辺道路への影響があるため、必要である。
4	久保長江線(区間①, ④~⑫)	将来的に観光バス等の大型車通行の幹線道路になるため、必要である。
5	兼吉干汐線(区間①-1, ②~④-2, ⑥)	南北の幹線道路になるため、必要である。
6	湊土井線(区間⑨-1)	因島南部三庄地区と北部を結ぶ幹線道路として位置付けられているため、必要である。

表 4-8 見直し対象区間を含む路線の整理（変更・廃止）

見直し対象区間を含む路線名		変更・廃止とした主な理由
1	尾道駅前福地線(区間③)	代替路線があり、機能の補填がなされるため、廃止する。
2	歌道越線(区間①)	県道向島循環線からも外れており、地域内道路であるため、廃止する。
3	尾道駅前東手崎海岸線(区間⑦)	整備の必要性が低いため、廃止する。
4	黒崎新開崎安郷線(区間⑦~⑨)	整備の必要性が低いため、廃止する。
5	渡場線(区間①)	代替手法で可能なため、廃止する。
6	東御所三軒家線(区間①-1, ①-3~③)	起点は随時踏切による交通遮断のため計画交通量を処理できない可能性があり、また整備の必要性が低いため、廃止する。
7	千光寺線(区間①~④)	通過交通量が少なく必要性が低いため、廃止する。
8	彦ノ上線(区間①)	尾道本土部との航路が廃止となり、交通量が少なく整備の必要性が低いため、廃止する。
9	新町・城山線(区間②, ③)	道路事業により周辺道路がネットワーク化されており、整備の必要性が低いため、廃止する。
10	港務所北側線(区間②)	他の道路が機能を果たしており、当区間を整備する必要はないため、廃止する。
11	久保海岸線(区間③, ④)	他の道路で消火活動が可能であり、整備の必要性が低いため、廃止する。
12	西久保防地線(区間①-1, ①-2)	久保長江線が整備されることにより交通量が減少するため、廃止する。
13	名郷丸富浜線(区間①)	消火栓により消火可能であり、当初決定主旨の交通量増加は見込めないため、廃止する。

5. 整備重要度の検討

5. 1 検討方針

(1) 検討手順

- ・整備重要度*を検討する路線・区間は、尾道市内の計画路線（事業中を含む）及び都市計画道路見直し*検討評価で存続となった路線を基本とし、以下のフローに従って設定する。
- ・既定計画道路網*での将来交通量推計*（H42）で混雑度*の高い区間を問題箇所として抽出し、新たに検討対象区間に追加する。
（国道184号（尾道IC～三成）、（都）大新線）

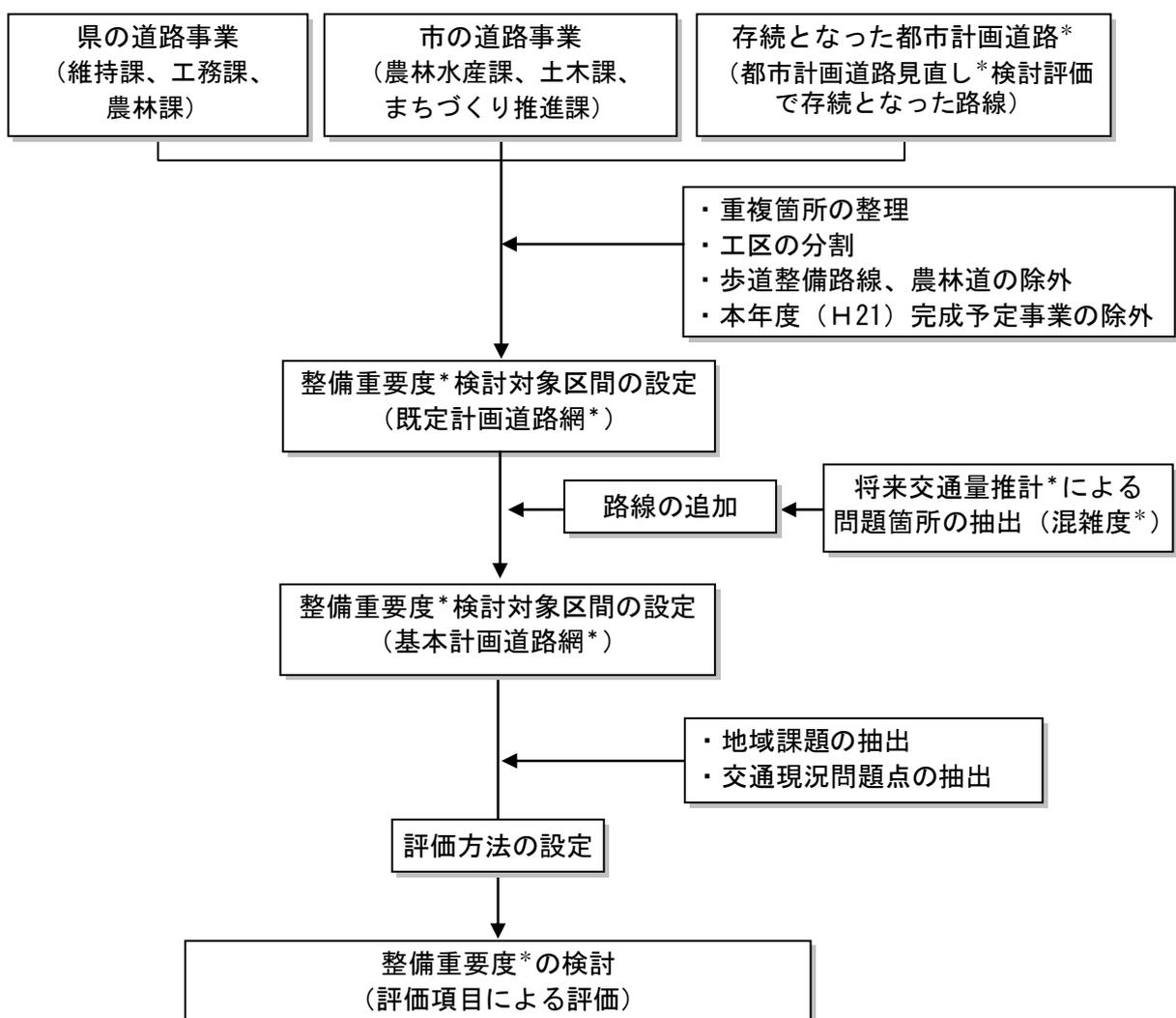


図 5-1 整備重要度の検討フロー

(2) 検討対象区間一覧

・整備重要度*検討対象区間は以下の通りである。

表 5-1 検討対象区間一覧

評価対象区間番号	路線名	都市計画道路名	区間名	担当部署	地区名	県実施計画(H20-22)
1	一般国道184号	3・2・405号 新浜美ノ郷線	新浜工区	県工務課	尾道	未着手
2	一般国道184号	3・2・405号 新浜美ノ郷線	門田工区	県工務課	尾道	継続
3	一般国道184号	3・2・405号 新浜美ノ郷線	大迫団地～大池	県工務課	尾道	
4	一般国道317号		青影バイパス	県工務課	因島	継続
5	一般国道486号		市バイパス	県工務課	御調	継続
6	主要地方道 福山尾道線		三成	県工務課	尾道	継続
7	一般県道 草深古市松永線			県工務課	尾道	未着手
8	一般県道 西浦三庄田熊線		深浦	県工務課	因島	完成
9	一般県道 向島循環線		大町	県工務課	尾道	継続
10	一般県道 尾道新市線		梶山田	県工務課	尾道	継続
11	一般県道 高根島線		高根北	県工務課	瀬戸田	完成
12	一般県道 高根島線		内ノ浦	県工務課	瀬戸田	継続
13	一般県道 御調久井線		綾目	県工務課(権限委譲)	御調	継続/一時休止
14	一般県道 下川辺尾道線		菅	県工務課(権限委譲)	御調	未着手
15	一般県道 栗原長江線	3・5・407号 長江線	栗原～長江3丁目	県工務課	尾道	継続
16	一般県道 栗原長江線	3・5・407号 長江線	長江3丁目～十四日元町	県工務課	尾道	未着手
17	一般県道 吉田丸門田線		吉田	県工務課	御調	
18	一般県道 吉田丸門田線		今田	県工務課	御調	
19	一般県道 向島循環線	3・5・408号 歌道越線	歌～新開	県工務課	尾道	未着手/未着手
20	一般国道317号	3・5・408号 歌道越線	二番湯～田尻	県工務課	尾道	
21	一般県道 立花池田線	3・5・452号 兼吉干汐線	東西橋～堤	県工務課	尾道	
22	一般県道 立花池田線	3・5・452号 兼吉干汐線	江郷(堤～櫻原)	県工務課	尾道	継続
23	一般県道 立花池田線	3・5・452号 兼吉干汐線	櫻原～江奥公園前	県工務課	尾道	
24	一般県道 西浦三庄田熊線	3・4・3号 浜畑家老渡線	千守～浜上	県工務課	因島	
25	一般県道 西浦三庄田熊線	3・4・3号 浜畑家老渡線	小用～家老渡	県工務課	因島	
26	一般国道184号		尾道IC～三成	県工務課	尾道	
27	市道 平原公園線			土木課	尾道	
28	市道 山波45号線			土木課	尾道	
29	市道 栗原久山田線			土木課	尾道	
30	市道 山波24号線			土木課	尾道	
31	市道 西迫久山田線			土木課	尾道	
32	市道 森金江奥線			土木課	尾道	
33	市道 田尻江奥線			土木課	尾道	
34	市道 川尻江奥線			土木課	尾道	
35	市道 名荷中央線			土木課	瀬戸田	
36	市道 神貝ヶ原線			土木課	御調	
37	市道 大徳線			土木課	御調	
38	市道 伊予兼畑線			土木課	尾道	
39	市道 江田国守線			土木課	御調	
40	市道 津部田道越線			土木課	向島	
41	市道 延命寺山崎線			土木課	因島	
42	市道 倉谷広島線			土木課	因島	
43	市道 堤線			土木課	尾道	
44	市道 向浜折古線			土木課	因島	
45	市道 兼吉21号線	3・5・452号 兼吉干汐線		まちづくり推進課	尾道	
46	市道 兼吉海岸線	3・5・452号 兼吉干汐線	兼吉2丁目～東西橋	まちづくり推進課	尾道	
47	市道 観音寺向峠線	3・5・413号 久保長江線	長江工区	まちづくり推進課	尾道	
48	—	3・5・413号 久保長江線	久保中前～東高前	まちづくり推進課	尾道	
49	市道 新地防地線	3・5・413号 久保長江線		まちづくり推進課	尾道	
50	—	3・4・004号 山波南松永線		まちづくり推進課	尾道	
51	市道 土生三庄線	3・5・2号 湊土井線	千守～千守	まちづくり推進課	因島	
52	市道 土生三庄線	3・5・2号 湊土井線	郷～千守	まちづくり推進課	因島	
53	市道 バイパス側道高須線	3・5・409号 大新線		土木課/まちづくり推進課	尾道	

※赤字は図面上での表記名

 県工務課
 土木課
 まちづくり推進課

(3) 検討対象区間位置図

・整備重要度*検討対象となる区間の位置を示す。



図 5-2 検討対象区間図

5. 2 評価方法の設定

(1) 評価項目の設定

・基本的な考え方は以下の通りである。

- 1) 上位計画を考慮し抽出（尾道市総合計画*、新市建設計画*、都市計画マスタープラン*）
- 2) 地域課題から見た道路整備の方向性及び交通現況から見た問題点からの抽出
- 3) 将来交通需要を考慮し抽出（将来交通量、将来混雑度*）
- 4) 事業進捗状況

表 5-2 地域課題から見た道路整備の方向性及び交通現況から見た問題点

地域課題から見た道路整備の方向性	該当評価項目
人口減少や均衡ある発展への対応	都市外交通、都市内拠点間交通、地域活動
市町村合併による都市内拠点間の連携への対応	都市内拠点間交通
観光資源を有効活用した地域振興への対応	観光
高齢化への対応	公共交通、医療活動
地域産業、地場産業の基盤整備への対応	産業活動
急峻な山地や島しょ部半島などの交通障害への対応	離合困難箇所の解消

交通現況から見た問題点	該当評価項目
交通容量に対して、交通量が超過している箇所が見られる。	現況混雑度
山間部及び島しょ部での離合が困難な箇所がある。	離合困難箇所の解消
右折車等による通行遮断で、交通渋滞が発生している箇所がある。	渋滞交差点
公共交通機関(バス)の基盤となる道路のサービス水準が低い。	公共交通

表 5-3 評価項目の設定

区分	項目	内容	設定理由	
1	1-1	総合計画	尾道市総合計画*で主要な事業として路線名が挙がっている路線	尾道市総合計画*
	1-2	新市建設計画*	新市建設計画*で路線名が挙がっている路線(整備済の路線は除く)	新市建設計画*
2	2-1	-	都市計画マスタープラン*をもとに、広域幹線道路、幹線道路に位置付けられる路線を指定	都市計画マスタープラン*
3	3-1	-	都市計画マスタープラン*をもとに、環状軸、放射軸に位置付けられる路線を指定	
4	4-1	都市外交通	都市外拠点(隣接市町村、空港)と都市内拠点(市役所、大学)を連絡する路線	地域課題及び交通現況問題点
	4-2	都市内拠点間交通	都市内拠点間(市役所、支所)を連絡する路線	
	4-3	観光	主要な観光施設と最寄の各交通拠点を連絡する路線および幹線道路	
	4-4	公共交通	路線バスが運行している路線	
5	5-1	現況混雑度*	H17道路交通センサス*で混雑度*が1.25以上の区間の状況緩和に寄与する路線	地域課題及び交通現況問題点
	5-2	渋滞交差点	渋滞している交差点の状況緩和に寄与する路線	
6	6-1	産業活動	工場団地や流通業務団地等の産業拠点と最寄の各交通拠点を連絡する路線および幹線道路	地域課題及び交通現況問題点
	6-2	地域活動	地域拠点間(小学校区)を連絡する路線	
	6-3	医療活動	地域拠点(小学校区)から最寄の2次、3次医療施設を連絡する路線	
7	7-1	-	道路カルテ概要より、離合困難箇所の解消に寄与する路線	
8	8-1	将来交通量	将来交通量推計*結果をもとに交通量6,000台/日で区分	将来交通需要
	8-2	将来混雑度*	将来交通量推計*結果をもとに混雑度1.25で区分	
9	9-1	-	道路カルテより、H21年度に事業着手している路線	事業進捗状況

(2) 評価方法の設定

- ・9つの評価区分をそれぞれ、A, B, Cの三段階で判定し、Aを2点、Bを1点、Cを0点とし合計の評価点数で整備重要度*を評価する。
- ・合計点数が多いほど整備重要度*が高い区間とし、区間数が概ね4等分されるように重要度を区分する。8点以上が「Ⅰ」、6点以上8点未満が「Ⅱ」、4点以上6点未満が「Ⅲ」、4点未満が「Ⅳ」と設定する。

表 5-4 評価方法の設定

区分	項目	重要度																
		高←		→低														
		A	B	C														
1	主要な事業	1-1 総合計画*	該当項目2つ	該当項目1つ	該当項目なし													
		1-2 新市建設計画*																
2	路線の種類別	2-1 -	広域幹線	幹線	補助幹線・その他													
3	都市の機能強化	3-1 -	-	該当する	該当しない													
4	地域課題から見た道路整備の方向性	4-1 都市外交通	該当項目2つ以上	該当項目1つ	該当項目なし													
		4-2 都市内拠点間交通																
		4-3 観光																
		4-4 公共交通																
5	交通現況から見た問題点への対応	5-1 現況混雑度	該当項目2つ	該当項目1つ	該当項目なし													
		5-2 渋滞交差点																
6	産業・地域活動との連携	6-1 産業活動	該当項目2つ以上	該当項目1つ	該当項目なし													
		6-2 地域活動																
		6-3 医療活動																
7	離合困難箇所の解消	7-1 -	-	該当する	該当しない													
8	将来交通需要への対応	8-1 将来交通量	<table border="1"> <tr> <td colspan="2" rowspan="2"></td> <td colspan="2">混雑度*</td> </tr> <tr> <td>1.25未満</td> <td>1.25以上</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">交通量</td> <td>6,000台/日未満</td> <td>C</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>6,000台/日以上</td> <td>B</td> <td>A</td> </tr> </table>					混雑度*		1.25未満	1.25以上	交通量	6,000台/日未満	C	B	6,000台/日以上	B	A
				混雑度*														
1.25未満	1.25以上																	
交通量	6,000台/日未満	C	B															
	6,000台/日以上	B	A															
8-2 将来混雑度*																		
9	事業進捗状況	9-1 -	-	該当する	該当しない													

5. 3 評価結果

(1) 検討対象区間評価結果一覧

・評価項目に基づき評価した結果を示す。

表 5-5 検討対象区間評価結果一覧

評価対象区間番号	路線名	区間名	評価ランク(重要度)									合計 点数	評価結果 (整備重要度) 高 I ↔ 低 IV
			① 主要事業	② 路線種別	③ 都市の 機能強化	④ 道路整備 の方向性	⑤ 交通問題 への対応	⑥ 産業・地域 活動連携	⑦ 離合困難 箇所の解消	⑧ 交通需要 への対応	⑨ 事業進捗 状況		
2	一般国道184号	門田工区	A	B	B	A	A	A	C	B	B	12	I
6	主要地方道 福山尾道線	三成	A	B	B	A	B	A	C	A	B	12	I
15	3・5・407号 長江線	栗原～長江3丁目	A	B	B	A	A	A	C	B	B	12	I
1	一般国道184号	新浜工区	A	B	B	A	B	A	C	B	C	10	I
16	3・5・407号 長江線	長江3丁目～十四日元町	A	B	B	A	A	A	C	C	C	10	I
22	一般県道 立花池田線	江郷(堤～櫻原)	A	B	B	A	C	A	B	C	B	10	I
27	市道 平原公園線		A	B	B	A	C	A	B	C	B	10	I
4	一般国道317号	青影バイパス	A	B	B	B	C	A	C	B	B	9	I
5	一般国道486号	市バイパス	A	B	C	A	C	A	C	B	B	9	I
20	3・5・408号 歌道越線	二番湯～田尻	C	B	B	A	B	A	C	A	C	9	I
47	3・5・413号 久保長江線	長江工区	A	B	B	C	A	B	B	C	B	9	I
8	一般県道 西浦三庄田熊線	深浦	A	B	B	A	C	B	C	C	B	8	I
26	一般国道184号	尾道IC～三成	C	B	B	A	C	A	C	A	C	8	I
28	市道 山波45号線		A	B	B	C	B	A	C	C	B	8	I
33	市道 田尻江奥線		A	C	B	B	B	B	B	C	B	8	I
48	3・5・413号 久保長江線	久保中前～東高前	A	B	B	C	A	A	C	C	C	8	I
51	3・5・2号 湊土井線	千守～千守	A	B	B	B	C	A	C	C	B	8	I
53	3・5・409号 大新線		C	B	B	B	B	A	C	A	C	8	I
3	3・2・405号 新浜美ノ郷線	大迫団地～大池	C	B	B	A	C	A	C	B	C	7	II
9	一般県道 向島循環線	大町	A	B	B	B	C	B	B	C	C	7	II
49	3・5・413号 久保長江線		A	B	B	B	A	C	C	C	C	7	II
7	一般県道 草深古市松永線		B	B	C	B	C	A	B	C	C	6	II
14	一般県道 下川辺尾道線	菅	A	B	C	B	C	C	B	C	B	6	II
21	3・5・452号 兼吉千汐線	東西橋～堤	C	B	B	A	C	A	C	C	C	6	II
23	3・5・452号 兼吉千汐線	櫻原～江奥公園前	C	B	C	A	C	A	B	C	C	6	II
29	市道 栗原久山田線		B	C	C	A	C	B	B	C	B	6	II
32	市道 森金江奥線		A	C	B	C	B	B	C	C	B	6	II
34	市道 川尻江奥線		B	C	B	B	B	C	B	C	B	6	II
36	市道 神貝ヶ原線		B	B	C	B	B	B	C	C	B	6	II
37	市道 大徳線		B	C	C	B	C	A	B	C	B	6	II
10	一般県道 尾道新市線	梶山田	B	B	C	B	C	C	B	C	B	5	III
19	3・5・408号 歌道越線	歌～新開	A	B	B	B	C	C	C	C	C	5	III
52	3・5・2号 湊土井線	郷～千守	C	B	B	B	C	A	C	C	C	5	III
11	一般県道 高根島線	高根北	B	B	C	C	C	C	B	C	B	4	III
12	一般県道 高根島線	内ノ浦	B	B	C	C	C	C	B	C	B	4	III
13	一般県道 御調久井線	綾目	C	B	C	B	C	C	B	C	B	4	III
17	一般県道 吉田丸門田線	吉田	B	B	C	C	C	C	B	C	B	4	III
18	一般県道 吉田丸門田線	今田	B	B	C	C	C	C	B	C	B	4	III
24	3・4・3号 浜畑家老渡線	千守～浜上	C	B	B	B	C	B	C	C	C	4	III
25	3・4・3号 浜畑家老渡線	小用～家老渡	C	B	B	B	C	B	C	C	C	4	III
30	市道 山波24号線		C	C	C	C	C	A	B	C	B	4	III
31	市道 西迫久山田線		C	C	C	B	C	B	B	C	B	4	III
43	市道 堤線		B	C	C	B	B	B	C	C	C	4	III
50	3・4・004号 山波南松永線		C	B	C	C	B	A	C	C	C	4	III
38	市道 伊予兼畑線		B	C	C	C	C	C	B	C	B	3	IV
40	市道 津部田道越線		B	C	C	C	C	C	B	C	B	3	IV
41	市道 延命寺山崎線		B	C	C	C	C	C	B	C	B	3	IV
42	市道 倉谷広島線		B	C	C	C	C	C	B	C	B	3	IV
35	市道 名荷中央線		B	C	C	C	C	C	B	C	C	2	IV
39	市道 江田国守線		B	C	C	C	C	C	B	C	C	2	IV
44	市道 向浜折古線		B	C	C	C	C	C	B	C	C	2	IV
45	3・5・452号 兼吉千汐線		C	C	C	B	C	C	B	C	C	2	IV
46	3・5・452号 兼吉千汐線	兼吉2丁目～東西橋	C	C	C	B	C	C	C	C	C	1	IV

 県工務課
 土木課
 まちづくり推進課

(2) 検討対象区間評価結果図

・評価項目に基づき評価した結果を示す。
 整備重要度*は高いほうから「Ⅰ」⇒「Ⅱ」⇒「Ⅲ」⇒「Ⅳ」の順とする。



図 5-3 検討対象区間評価結果図

6. 公共交通機関等のあり方の検討

6. 1 検討方針

(1) 基本的な考え方

- ・尾道市では、尾道市総合計画*において“活力あふれ感性息づく芸術文化のまち 尾道”をまちづくりのテーマとして設定し、これを達成するための取組みを行っており、公共交通機関に関しても、この計画を達成するための施策展開が重要となる。
- ・このような背景から、今回の公共交通機関等のあり方の検討は、尾道市総合計画*の施策目標や公共交通機関等を取り巻く社会情勢の変化に基づき、あるべき姿を整理し、目標とする姿と現状を比較し問題点を抽出するとともに、その問題点に対する解決策の方向性・具体的な施策を検討・整理する。

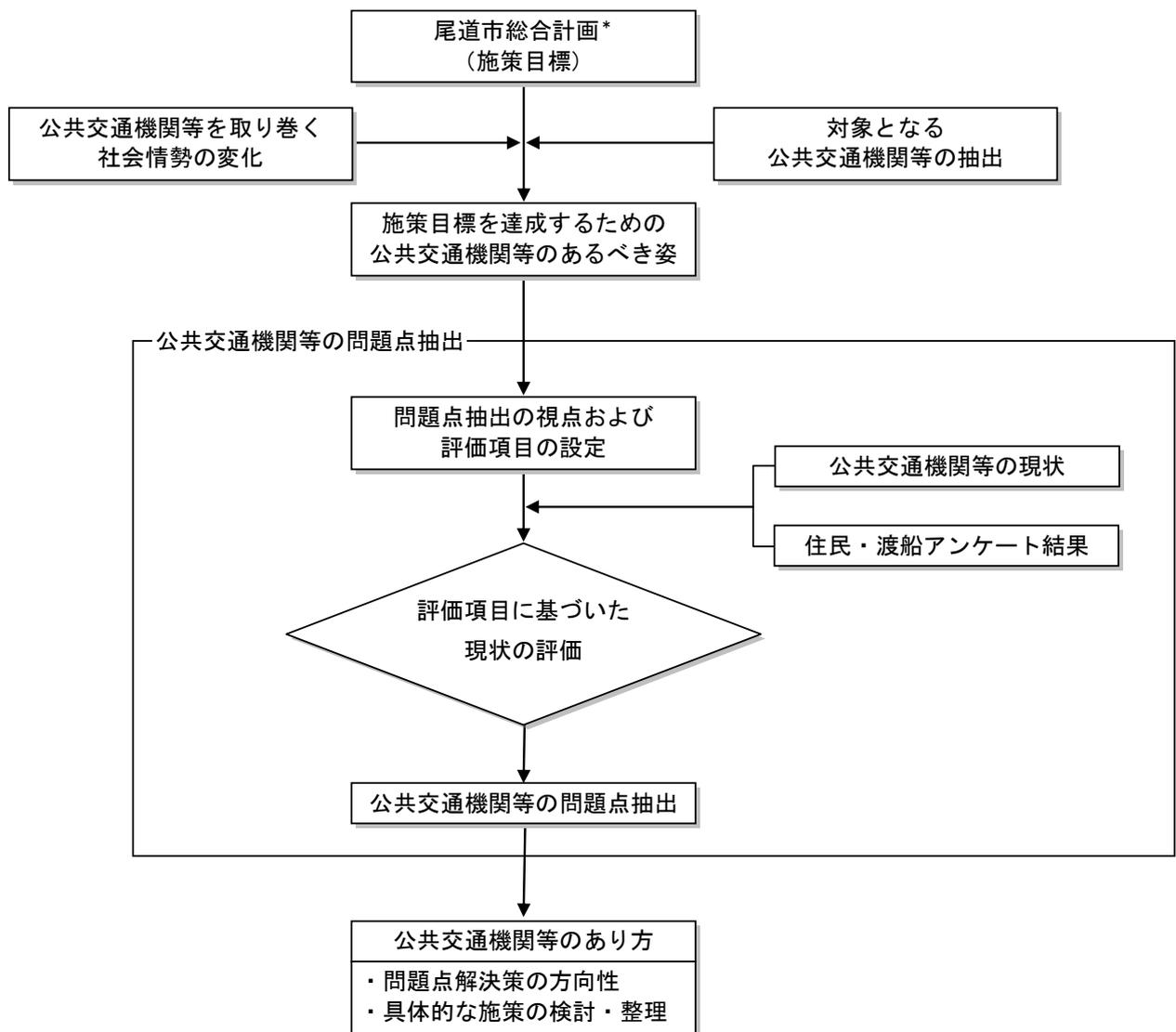


図 6-1 公共交通機関等のあり方の検討フロー

(2) 公共交通機関等を取り巻く社会情勢の変化

- ・人口減少・少子高齢化が進展していく中で、安心して子どもを産み育てることができる環境づくりや高齢者が生き生きと生活することのできる地域づくりが求められているが、都市の拡散による公共投資の非効率化等の問題が発生しており、都市機能の集約により新たなインフラ投資や維持管理費の増大を抑制するなど、都市経営の効率化に向けた取組みが重要となっている。
- ・また、地球温暖化等の環境問題が深刻化していることを踏まえ、公共交通機関の利用促進等を通じて、過度な自動車利用の適正化による環境負荷の低減に向けた取組みが重要となっている。

(3) 対象となる公共交通機関等の抽出

- ・尾道市における公共交通機関としてはJ R（新幹線・在来線）、バス（高速バス、路線バス）、船舶（フェリー、旅客船）が挙げられる。
- ・このうちJ R（新幹線・在来線）、高速バスは尾道市と尾道市外とを連絡する交通手段であり、尾道市単独での検討ができないことから、本業務では尾道市単独での検討が可能な路線バス及び船舶について整理を行う。
- ・ただし、J R（新幹線・在来線）、高速バスに関しても、駅・高速バス停留所からの端末交通の取り扱いが重要であることから、これらの施設からの移動に係わる手段としての歩行者・自転車交通についても整理を行う。

＜対象となる公共交通機関等＞

- ・尾道市内の移動に係わる交通（路線バス、船舶）
- ・駅、高速バス停留所からの移動に係わる交通（歩行者、自転車交通）

(4) 公共交通機関等のあるべき姿

- ・尾道市総合計画*における施策目標は以下のように設定されており、各施策目標を達成するために公共交通機関等が関与できる項目を整理する。
- ・それらを公共交通機関等のあるべき姿として整理すると以下の通りとなる。

表 6-1 尾道市総合計画における施策目標と公共交通機関等が関与できる項目

まちづくりのテーマ	目標とする都市像	政策の柱	政策目標	施策目標	公共交通機関等が関与できる項目	対応する公共交通機関等	
活力あふれにも感性高めつつあう尾道文化のまち創造 尾道	個性をみがくまち	多様な交流の輪が広がるまち	尾道の個性を活かした交流を促進する【交流促進】	市内各地の個性を活かした交流が活発に行われている	市民・来訪者が公共交通機関を使い地域交流を図ることができる	路線バス、船舶	
				まちなかが多くの人で賑わっている	中心市街地を快適に移動できる	歩行者、自転車交通	
				観光客をもてなす心が市民に育っている	-		
			交流しやすい環境をつくる【交流基盤】	高速道路や港などが整備され、市外から快適に移動できる	港湾の利便性が高く、利用しやすい	船舶	
				交流施設に魅力があり、利用しやすい	交流施設へ公共交通機関を使い快適に移動できる	路線バス	
				新たな企業進出や事業展開があり、雇用が生まれている	工業団地等への公共交通機関が整備されている	路線バス	
	活力あふれる産業が育つまち	産業が活発で、多様な働く場が充実したまちをつくる【産業の活性化】	地域に根付いた魅力ある企業が育っている	農林漁業が活性化し、次の担い手が育っている	-		
				尾道に培われてきた芸術・文化を未来に伝える【芸術・文化】	市民活動を通じて豊かな芸術・文化が継承・創造されている	芸術・文化施設へ公共交通機関を使い快適に移動できる	路線バス
				芸術・文化にふれ親しむことができる	芸術・文化施設へ公共交通機関を使い快適に移動できる	路線バス	
			尾道らしい景観と良好な環境を保全し創造する【景観・環境】	尾道固有の景観が保全・創造されている	-		
				瀬戸内や里山の自然が大切にされている	-		
				環境にやさしい暮らし方が定着している	-		
	人が輝くまち	市民と市が協働し、ともに創るまち	市民との信頼関係のもと協働のまちづくりを進める【協働】	市民や事業者と市との協働が進んでいる	-		
				市民活動団体やNPOが育っている	-		
				身近なコミュニティが活発に活動している	-		
		心豊かに育ち、学び高めあうまち	夢と志を抱く子どもたちを育てる【教育】	子どもたちに確かな学力と豊かな人間性が身についている	-		
				学校、家庭、地域が協働して子どもたちの教育環境を整えている	-		
				市民が生涯学習活動に進んで参加している	生涯学習施設へ公共交通機関を使い快適に移動できる	路線バス	
	暮らしの安全性と快適性が高いまち	暮らしの安全・安心を確立する【安全・安心】	市民・地域と市が協力して、市民の暮らしや地域の安全を守っている	歩行者・自転車が安全・快適に移動できる	歩行者、自転車交通		
			災害から市民や地域が守られている	-			
			日常生活の快適性を高める【生活基盤】	道路や公園など生活の基盤が整い、日常的な暮らしが快適にできる	歩道を整備する計画のある路線が全て整備されている	歩行者	
		子育てや長寿を楽しみ、誰もが幸せに暮らせるまち	誰もが健やかに暮らせるまちをつくる【健康・福祉】	公共交通やバリアフリー環境が整い、誰もが快適に移動できる	公共交通やバリアフリー環境が整い、誰もが快適に移動できる	路線バス、船舶	
				子どもを安心して産み、育てることができる	産婦人科や小児科へ公共交通機関を使い快適に移動できる	路線バス	
				市民自ら健康づくりに取り組み、健やかに暮らしている	医療機関へ公共交通機関を使い快適に移動できる	路線バス、船舶	
高齢者や障害者が健康で安心して暮らしている	高齢者・障害者に配慮した公共交通機関の整備が行われている	高齢者や障害者が健康で安心して暮らしている	高齢者・障害者に配慮した公共交通機関の整備が行われている	路線バス			

表 6-2 公共交通機関等のあるべき姿

交通手段	公共交通機関等のあるべき姿
路線バス	市民・来訪者が公共交通機関を使い地域交流を図ることができる
	交流施設へ公共交通機関を使い快適に移動できる
	工業団地等への公共交通機関が整備されている
	芸術・文化施設へ公共交通機関を使い快適に移動できる
	生涯学習施設へ公共交通機関を使い快適に移動できる
	スポーツ・レクリエーション施設へ公共交通機関を使い快適に移動できる
	産婦人科や小児科へ公共交通機関を使い快適に移動できる
	医療機関へ公共交通機関を使い快適に移動できる
	公共交通やバリアフリー環境が整い、誰もが快適に移動できる
	高齢者・障害者に配慮した公共交通機関の整備が行われている
船舶	市民・来訪者が公共交通機関を使い地域交流を図ることができる
	港湾の利便性が高く、利用しやすい
	公共交通やバリアフリー環境が整い、誰もが快適に移動できる
	医療機関へ公共交通機関を使い快適に移動できる
自転車交通	中心市街地を快適に移動できる
	自転車が安全・快適に移動できる
歩行者	中心市街地を快適に移動できる
	歩行者が安全・快適に移動できる
	歩道を整備する計画のある路線が全て整備されている



6.2 公共交通機関等の問題点抽出

(1) 問題点抽出の視点及び評価項目

- 公共交通機関等のあるべき姿と公共交通機関等の現状を比較することで、公共交通機関等の現状を評価し、この結果から公共交通機関等の問題点を抽出する。
- 公共交通機関等のあるべき姿に対し、問題点を抽出するための視点及び評価項目を整理すると以下の通りとなる。

表 6-3 問題点抽出の視点及び評価項目

交通手段	公共交通機関等のあるべき姿	問題点抽出の視点	評価項目
路線バス	市民・来訪者が公共交通機関を使い地域交流を図ることができる	・地域拠点間を連絡するバス路線があるか	・現況バス路線(地域拠点間の連携)
	交流施設へ公共交通機関を使い快適に移動できる	・交流施設に発着するバス路線があるか	・主要な施設に発着するバス路線
	工業団地等への公共交通機関が整備されている	・工業団地等に発着するバス路線があるか	
	芸術・文化施設へ公共交通機関を使い快適に移動できる	・芸術・文化施設に発着するバス路線があるか	
	生涯学習施設へ公共交通機関を使い快適に移動できる	・生涯学習施設に発着するバス路線があるか	・産婦人科・小児科に発着するバス路線
	スポーツ・レクリエーション施設へ公共交通機関を使い快適に移動できる	・スポーツ・レクリエーション施設に発着するバス路線があるか	
	産婦人科や小児科へ公共交通機関を使い快適に移動できる	・産婦人科・小児科に発着するバス路線があるか	・医療機関に発着するバス路線
	医療機関へ公共交通機関を使い快適に移動できる	・全ての地区から2次救急医療機関*に行けるバス路線があるか	
	公共交通やバリアフリー環境が整い、誰もが快適に移動できる	・バス路線が尾道市全体に整備されているか ・生活バス路線を維持できるか ・現在実施されている施策があるか(利用促進、環境対策) ・利用しやすい停留所として整備されているか	・現況バス路線(運行本数) ・利用者数と人口の推移 ・現在実施されている施策(利用促進、環境対策) ・停留所周辺の整備状況
	高齢者・障害者に配慮した公共交通機関の整備が行われている	・現在実施されている施策があるか(高齢者・障害者対応)	・現在実施されている施策(高齢者・障害者対応)
船舶	市民・来訪者が公共交通機関を使い地域交流を図ることができる	・地域拠点間を連絡する航路があるか	・尾道関連航路の整理
	港湾の利便性が高く、利用しやすい	・港湾施設が整備されており、他の交通との乗り継ぎができるか	・尾道関連航路の整理
	公共交通やバリアフリー環境が整い、誰もが快適に移動できる	・各島しょ部間と本土が航路でつながっているか ・航路が社会情勢の変化に対応できるか	・尾道関連航路の整理 ・社会情勢の変化
	医療機関へ公共交通機関を使い快適に移動できる	・2次救急医療機関*に発着する航路があるか	・医療機関に発着する航路
自転車交通	中心市街地を快適に移動できる	・主要施設周辺に駐輪場が整備され、利用されているか ・自転車が利用しやすい環境が整備されているか	・駐輪場の整備・利用状況 ・自転車の利用状況
	自転車が安全・快適に移動できる	・自転車が利用しやすい環境が整備されているか ・自転車が関係する事故が少ないか	・自転車の利用状況 ・瀬戸内海横断自転車道の整備状況 ・自転車関連の交通事故の発生状況
歩行者	中心市街地を快適に移動できる	・安全な歩行環境が整備されているか	・歩道の整備状況
	歩行者が安全・快適に移動できる	・安全な歩行環境が整備されているか ・歩行者が関係する事故が少ないか	・歩行者関連の交通事故の発生状況
	歩道を整備する計画のある路線が全て整備されている	・歩道を整備する計画のある路線が全て整備されているか	・歩道を整備する計画の有無



表 6-4 評価項目一覧

交通手段	評価項目	評価の視点	該当ページ
路線バス	1-1 現況バス路線	・バス路線が尾道市全体に整備されているか ・地域拠点間を連絡するバス路線があるか	P28
	1-2 主要な施設に発着するバス路線	・主要な施設、工業団地等に発着するバス路線があるか	P29
	1-3 産婦人科・小児科に発着するバス路線	・産婦人科・小児科に発着するバス路線があるか	P30
	1-4 医療機関に発着するバス路線	・全ての地区から2次救急医療機関*に行けるバス路線があるか	P31
	1-5 利用者数と人口の推移	・生活バス路線が維持できるか	P32
	1-6 現在実施されている施策	・現在実施されている施策があるか (利用促進、環境対策、高齢者・障害者対応)	P33
	1-7 停留所周辺の整備状況	・利用しやすい停留所として整備されているか	-
船舶	2-1 尾道関連航路の整理	・各島しょ部間と本土が航路でつながっているか ・地域拠点間を連絡する航路があるか ・港湾施設が整備されており、他の交通との乗り継ぎができるか	P34
	2-2 社会情勢の変化	・航路が社会情勢の変化に対応できるか	P35
	2-3 医療機関に発着する航路	・2次救急医療機関*に発着する航路があるか	-
自転車交通	3-1 駐輪場の整備・利用状況	・主要施設周辺に駐輪場が整備され、利用されているか	-
	3-2 自転車の利用状況	・自転車が利用しやすい環境が整備されているか	-
	3-3 瀬戸内海横断自転車道の整備状況	・自転車が利用しやすい環境が整備されているか	-
	3-4 自転車関連の交通事故の発生状況	・自転車が関係する事故が少ないか	-
歩行者	4-1 歩道の整備状況	・安全な歩行環境が整備されているか	-
	4-2 歩行者関連の交通事故の発生状況	・歩行者が関係する事故が少ないか	-
	4-3 歩道を整備する計画の有無	・歩道を整備する計画のある路線が全て整備されているか	-

(2) 公共交通機関等の現状評価と問題点抽出

1-1 現況バス路線

【評価の視点：バス路線が尾道市全体に整備されているか、地域拠点間を連絡するバス路線があるか】

[現状評価]

- ・居住人口が多い地区は概ね現況バス路線でカバーされている。
- ・おのみちバス、中国バス、鞆鉄道、因の島運輸、本四バス開発及び尾道市自主運行路線（三浦線、百島バス）が尾道の現況バス路線を形成している。
- ・尾道市中心部と瀬戸田を結ぶ路線は現在ないが、平成 22 年 4 月から運行開始予定である。

[住民意見]

- ・運行時間が短い。
- ・鉄道や船との接続が悪い。

※住民意見は「尾道市生活交通再編計画 H20.12 尾道市交通対策課」でのアンケート自由意見より抜粋。

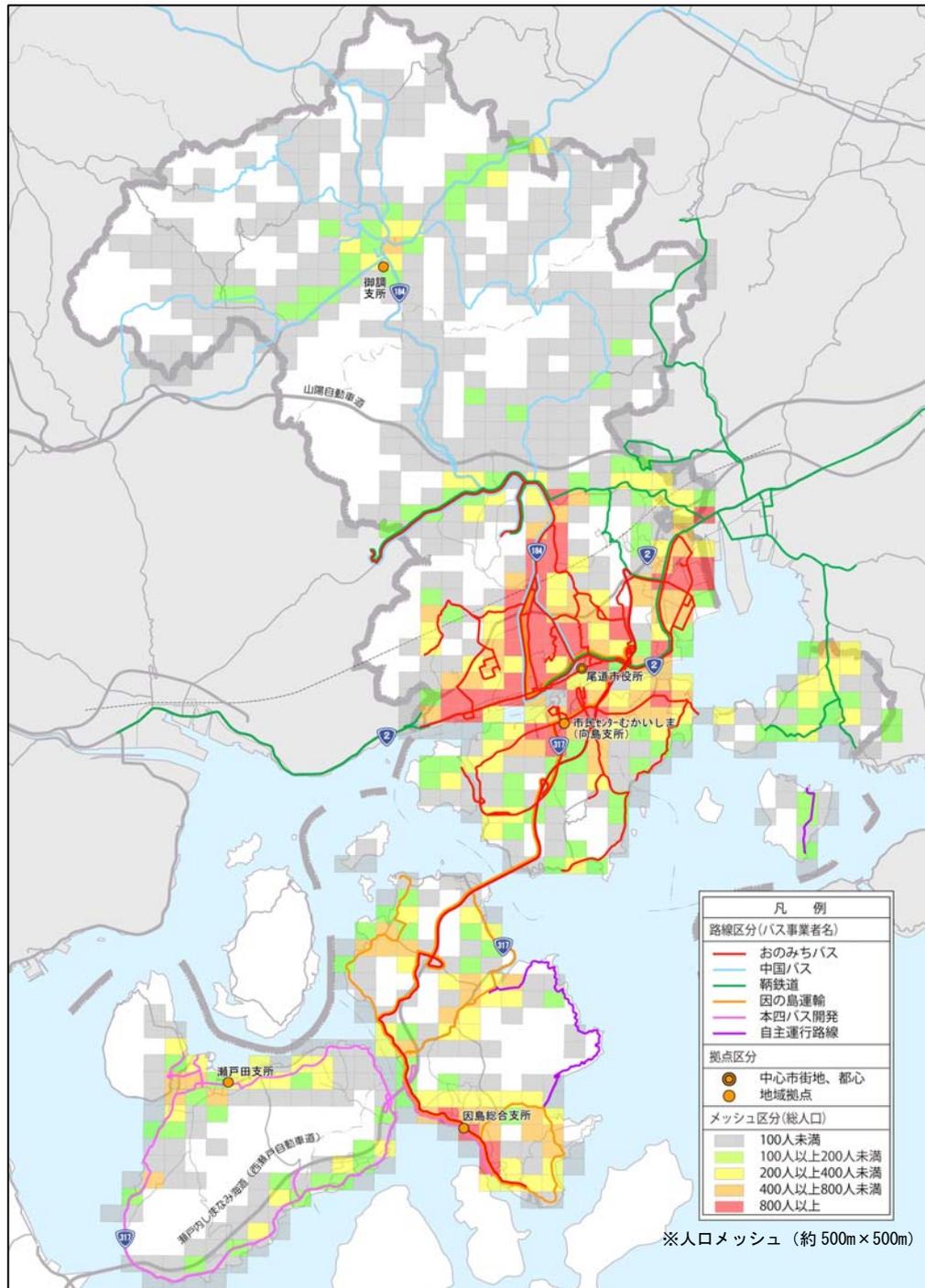


図 6-2 現況バス路線(事業者別)

出典：平成 17 年国勢調査(人口メッシュデータ)
各バス会社 HP、ヒアリング(バス路線)
バス路線は平成 21 年 10 月現在

[問題点]

- ・路線、運行時刻、運行本数が利用ニーズに十分対応していない。

1-2 主要な施設に発着するバス路線

【評価の視点：主要な施設、工業団地等に発着するバス路線があるか】

[現状評価]

- ・主要な施設や工業団地等に発着するバスが運行されている。
- ・一部の施設に路線バスで行くことができない。

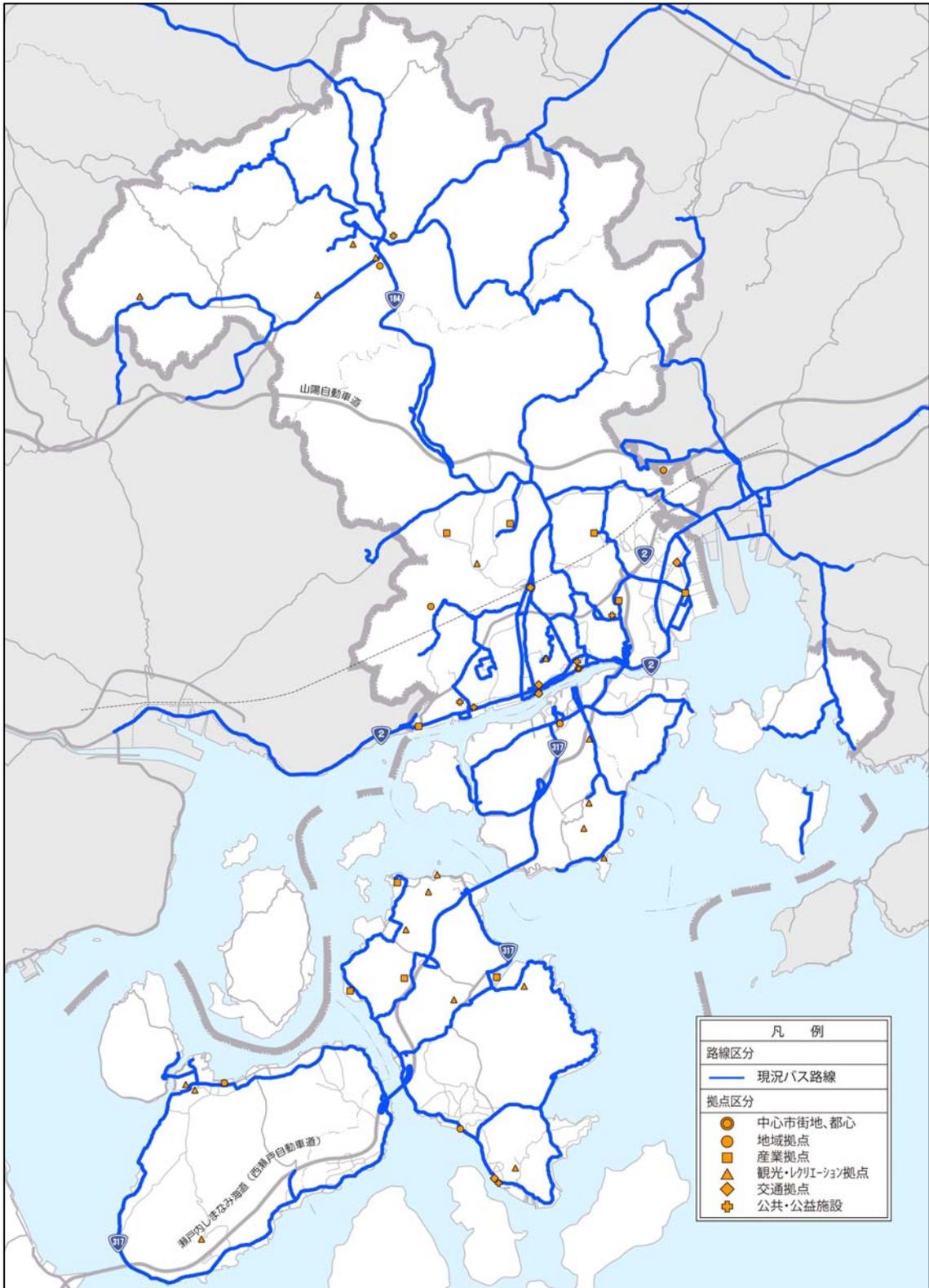


図 6-3 現況バス路線と主要拠点

出典：各バス会社 HP、ヒアリング（バス路線）
バス路線は平成 21 年 10 月現在、平日

[問題点]

- ・概ね整備されているが、一部の施設に路線バスで行くことができない。

1-3 産婦人科・小児科に発着するバス路線

【評価の視点：産婦人科・小児科に発着するバス路線があるか】

[現状評価]

- ・産婦人科・小児科付近のバス停に発着するバスが運行されている。
- ・産婦人科・小児科付近のバス停に発着する直通のバス路線がない地域が存在する。

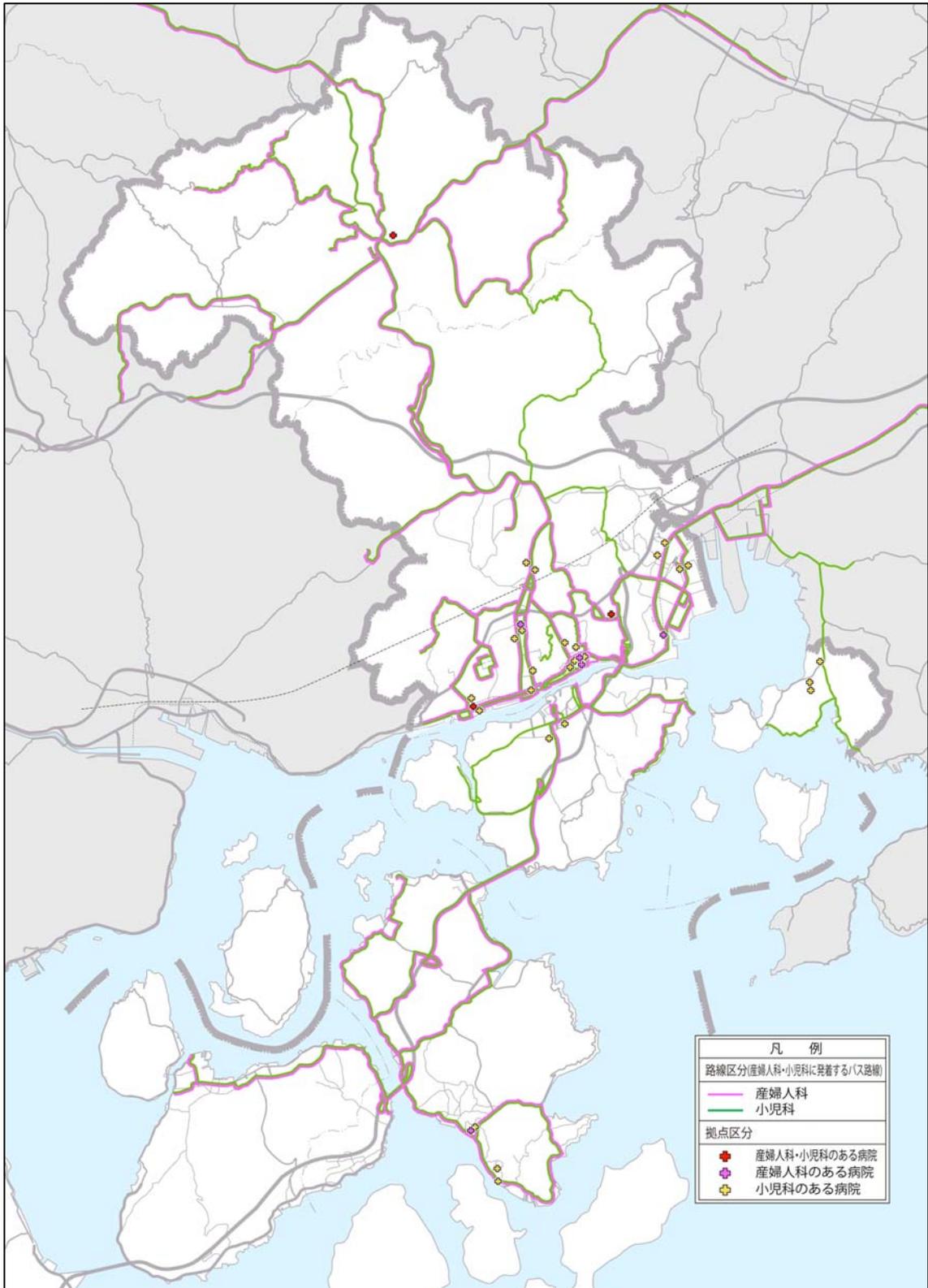


図 6-4 産婦人科・小児科に発着するバス路線

出典：各バス会社 HP、ヒアリング（バス路線）
バス路線は平成 21 年 10 月現在、平日

[問題点]

- ・産婦人科・小児科へ向かう際に乗り継ぎが必要な地域がある。

1-4 医療機関に発着するバス路線

【評価の視点：全ての地区から2次救急医療機関に行けるバス路線があるか】

[現状評価]

- ・2次救急医療機関*に発着するバスが運行されている。
- ・2次救急医療機関*に発着する直通のバス路線がない地域が存在する。

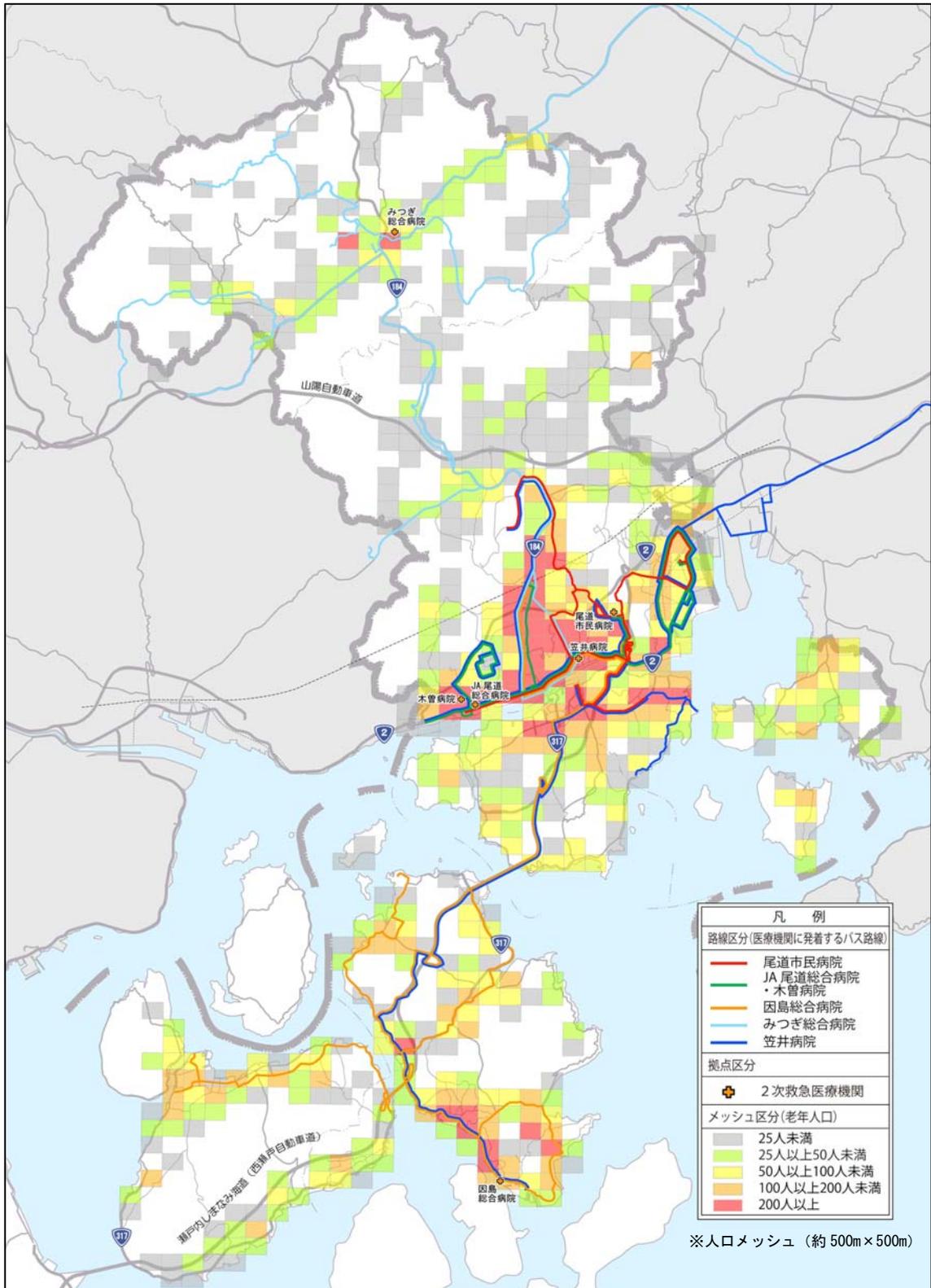


図 6-5 医療機関に発着するバス路線

出典：平成17年国勢調査(人口メッシュデータ)
各バス会社HP、ヒアリング(バス路線)
バス路線は平成21年10月現在

[問題点]

- ・2次救急医療機関*へ向かう際に乗り継ぎが必要な地域がある。

1-5 利用者数と人口の推移【評価の視点：生活バス路線が維持できるか】

[現状評価]

- ・バス利用者数は減少傾向にある。
- ・尾道市の人口は減少傾向であるが、老年人口は増加し続けている。

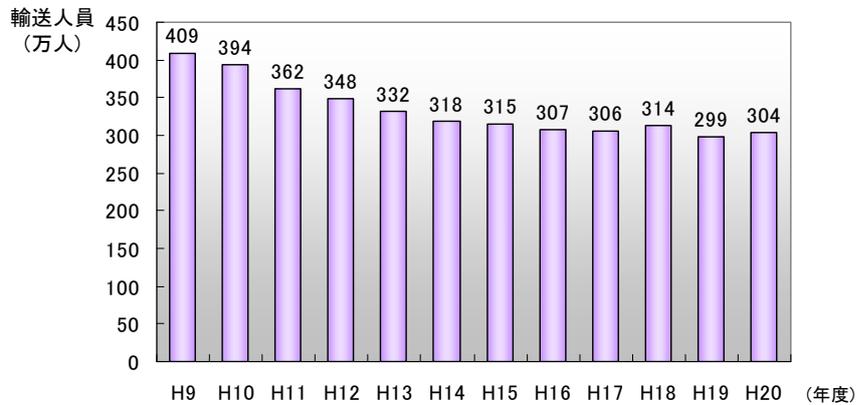


図 6-6 既存路線バスの輸送人員の推移 (おのみちバス)

出典：尾道市

(H5を1.00としたときの比率)

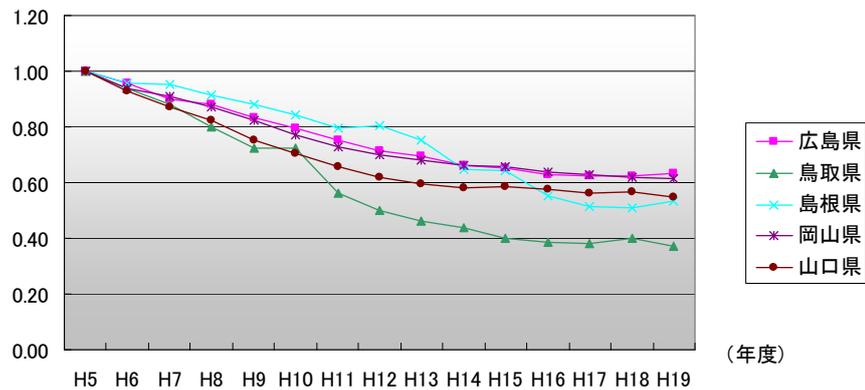


図 6-7 乗合バスの輸送人員の推移 (高速バス含む)

出典：中国運輸局

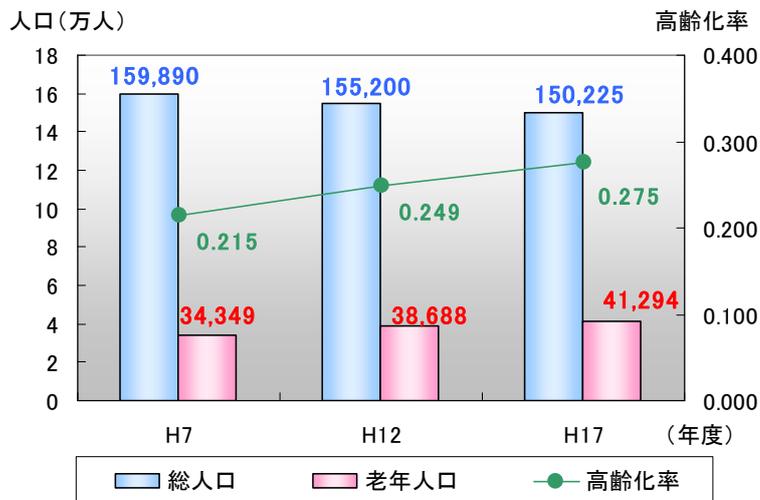


図 6-8 国勢調査人口の推移 (総人口、老年人口、高齢化率)

出典：国勢調査

[問題点]

- ・バス利用者は減少傾向にある。

1-6 現在実施されている施策

【評価の視点：現在実施されている施策があるか（利用促進、環境対策、高齢者・障害者対応）】

[現状評価]

- ・利用を促進するための割引が様々な対象に向けて実施されている。
(子ども、大学生、高齢者等)
- ・共通ICカード(PASPY*)が、中国バス、軌鉄道の車両で利用できる。
- ・環境に配慮した割引及びCNG(圧縮天然ガス)バスの導入等が行われている。
- ・高齢者・障害者に対応した施策として、ノンステップバスの導入等が行われている。

表 6-5 現在行われている尾道市内の路線バス料金割引一覧

	対象者	対象路線	内容	料金
好きっぴライン	観光客	尾道駅前～浄土寺下～尾道駅前	休日限定で尾道市中心部を循環する(一日13便)	一日乗車:大人500円、子供250円 一周乗車:大人190円、子供100円
ワンコインバス	小・中学生	おのみちバス	休日や夏休み等の小・中学生の乗車料金が均一になる	1乗車:小学生以下50円、中学生100円
さくら定期	65歳以上	おのみちバス	高齢者に対し、自由に乗降できる定期券を発行	1ヶ月定期:5,000円、3ヶ月定期:13,500円
環境定期	通勤定期券利用者及びその家族	おのみちバス・中国バス	通勤定期券持参人と同伴することで、休日の乗車料金が均一になる	1乗車:大人100円、子供50円
バス優待乗車証	73歳以上	おのみちバス	優待乗車証提示で乗車料金が均一料金になる(尾道市施策)	1乗車:30円
尾道大学ワンコインバス	尾道大学生	おのみちバス	休日や年末年始等の尾道大学生の乗車料金が均一になる	1乗車:100円
なごみ定期	65歳以上	中国バス	高齢者に対し、自由に乗降できる定期券を発行	2ヶ月定期:15,000円、4ヶ月定期:30,000円
サマーキッズ定期	小・中学生	中国バス	小・中学生に対し、夏休みの期間中、自由に乗降できる定期券を発行	小学生:2,000円、中学生:3,000円
免許返納者割引	免許返納者	因の島運輸	運転経歴証明書提示で、乗車料金が半額	通常料金の半額

出典：尾道市 HP、各バス会社 HP



出典：おのみちバス HP

図 6-9 ノンステップバスの導入

[問題点]

- ・共通乗車券の導入が一部のバスのみとなっている。
- ・環境対策として自家用車通勤から路線バスへの転換が十分に進んでいない。
- ・ノンステップバスでない車両が多く存在する。

2-1 尾道関連航路の整理

【評価の視点：各島しょ部間と本土部が航路でつながっているか、地域拠点間を連絡する航路があるか、他の交通との乗り継ぎができるか】

[現状評価]

- ・尾道市周辺の島しょ部では、橋梁がなく航路のみでつながっている箇所もあり、航路が重要な交通手段となっている。
- ・本土部の尾道駅前、三原駅前から島しょ部の主要な港湾が航路でつながっている。
- ・主要な港湾に発着する路線バスが運行している。

[住民意見]

- ・運航時間の充実、運航本数の増加、料金を安く。
- ・港湾とバス路線の接続が不便。

※住民意見は「尾道⇄向島航路利用者アンケート調査」でのアンケート自由意見より抜粋。



図 6-10 尾道関連航路図

[問題点]

- ・運航時間や運航本数等が利用ニーズに十分対応していない。
- ・路線バスとの連携が十分に図れていない。

2-2 社会情勢の変化【評価の視点：航路が社会情勢の変化に対応できるか】

[現状評価]

- ・島しょ部人口の減少が顕著である。
- ・航路利用者は減少傾向にある。

[住民意見]

- ・航路がないと不便なので廃止しないで欲しい。

※住民意見は「尾道⇄向島航路利用者アンケート調査」でのアンケート自由意見より抜粋。

①島しょ部人口の推移

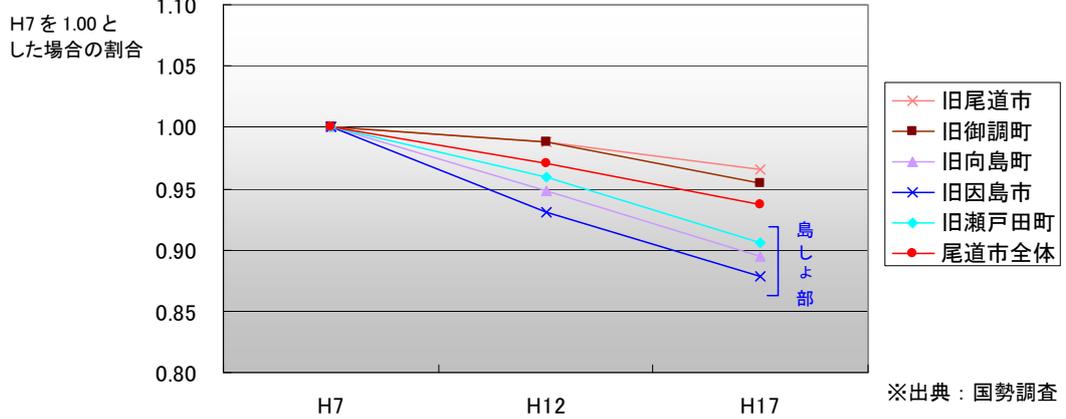


図 6-11 国勢調査人口の推移 (旧市町別)

②船舶輸送実績の推移

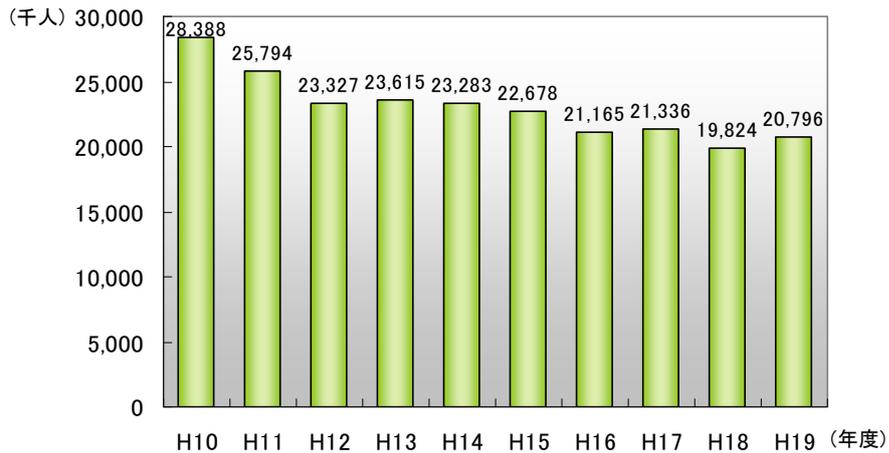


図 6-12 旅客輸送実績の推移 (中国運輸局管轄の航路)

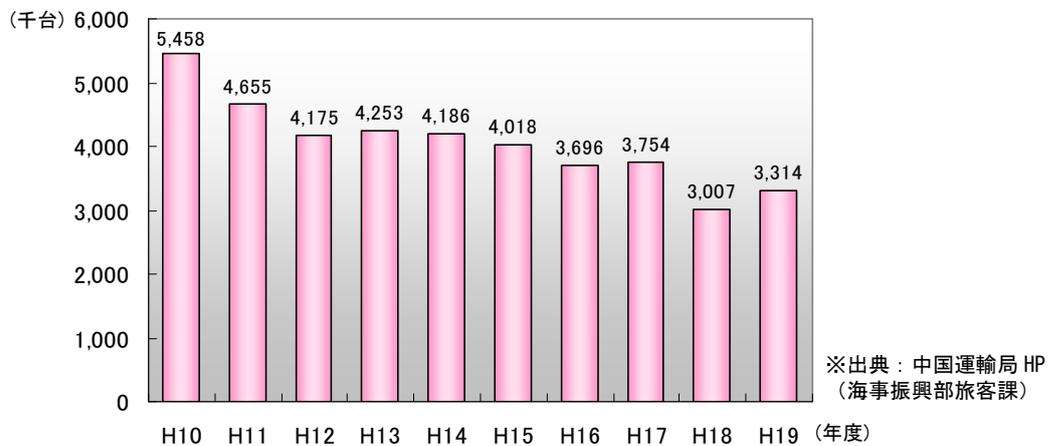


図 6-13 自動車航送実績の推移 (中国運輸局管轄の航路)

問題点]

- ・島しょ部の人口減少が著しく、利用者のさらなる減少が考えられる。
- ・航路利用者は減少傾向にある。

6.3 公共交通機関等のあり方

(1) 問題点解決策の方向性

・各交通手段別の問題点解決策の方向性は以下の通りである。

表 6-6 問題点解決策の方向性

交通手段	評価項目	問題点	問題点解決策の方向性
路線バス	1-1 現況バス路線	・路線、運行時刻、運行本数が利用者ニーズに十分対応していない。	①利用者ニーズに応じた効率的な運行形態の実施 ②利用促進策の実施 i) 利用しやすい運賃体系・運行ルートの設定 ii) 利用しやすいサービスの提供 iii) バス停留所設備の充実 iv) 公共交通機関相互間の連携強化 ③高齢化に伴うバリアフリー、高齢者向けサービスの充実 ④渋滞及び環境対策としての通勤時におけるバス利用への転換促進策の実施
	1-2 主要な施設に発着するバス路線	・概ね整備されているが、一部の施設に路線バスで行くことができない。	
	1-3 産婦人科・小児科に発着するバス路線	・産婦人科・小児科へ向かう際に乗り継ぎが必要な地域がある。	
	1-4 医療機関に発着するバス路線	・2次救急医療機関*へ向かう際に乗り継ぎが必要な地域がある。	
	1-5 利用者数と人口の推移	・バス利用者は減少傾向にある。	
	1-6 現在実施されている施策	・共通乗車券の導入が一部のバスのみとなっている。 ・環境対策として自家用車通勤から路線バスへの転換が十分に進んでいない。 ・ノンステップバスでない車両が多く存在する。	
	1-7 停留所周辺の整備状況	・屋根やベンチ等の設置箇所が少ない。 ・バス専用停車スペース未設置箇所が存在する。	
船舶	2-1 尾道関連航路の整理	・運航時間や運航本数等が利用ニーズに十分対応していない。 ・路線バスとの連携が十分に図れていない。	①航路や地域の実情に応じた的確な対策の検討 ②国・県との連携強化 ③路線バスとの連携強化
	2-2 社会情勢の変化	・島しょ部の人口減少が著しく、利用者のさらなる減少が考えられる。 ・航路利用者は減少傾向にある。	
	2-3 医療機関に発着する航路	・JA尾道総合病院が平原団地に移転する。	
自転車交通	3-1 駐輪場の整備・利用状況	・駐輪マナーが徹底されていない。	①駐輪状況に応じた対策の実施 i) 駐輪マナーの向上 ii) 駐輪場の利便性向上 ②既存ストック(既に建設されている道路等)を有効活用した安全対策の実施 ③瀬戸内海横断自転車道の整備推進
	3-2 自転車の利用状況	・自転車の走行スペースが狭く、利用しにくい箇所が多く見られる。	
	3-3 瀬戸内海横断自転車道の整備状況	・案内標識、誘導ラインの整備が不十分である。 ・サイクリストの利便施設の整備が遅れている。 ・自転車の走行スペースが狭く、利用しにくい箇所が見られる。	
	3-4 自転車関連の交通事故の発生状況	・交差点や歩道で事故が多く発生している。	
歩行者	4-1 歩道の整備状況	・歩行スペースが狭く、歩行者の安全が確保されていない箇所が見られる。	①計画路線の着実な事業実施 ②既存ストック(既に建設されている道路等)を有効活用した安全対策の実施
	4-2 歩行者関連の交通事故の発生状況	・交差点で事故が多く発生している。	
	4-3 歩道を整備する計画の有無	・歩道の未整備区間が存在している。	

(2) 具体的な施策の検討・整理

1) 路線バス

①利用者ニーズに応じた効率的な運行形態の実施

人口が減少していく中でバス路線を維持していくためには、高齢者やその他利用者のニーズ（地域、利用形態別）に応じた運行を効率的に実施しなければならない。また、この中で利用者があまり見込めない路線はデマンドバス*や乗合タクシー*の導入を含め、効率的な運行を検討する。スクールバスと路線バスが重複している区間については、路線を統合することも効率的な運行形態の一つである。

②利用促進策の実施

i) 利用しやすい運賃体系・運行ルートの設定

現在、均一料金での路線バス運行が行われているが、対象が子ども（休日）と大学生（休日）のみに限られている。対象を広げ、路線バスの利用しやすさを向上させる必要がある。

ii) 利用しやすいサービスの提供

共通乗車券を発行することで、バス会社相互間の連携及び他交通手段との連携を強化し、利用者の利便性向上を図る。特に、PASPY*については中国バス、軌鉄道の車両が対応しているため、未対応の路線バスへの対応が望まれる。

また、商店街等と連携した利用促進策を実施し、中心市街地活性化につなげる手法も検討する。

iii) バス停留所設備の充実

利用者からの要望がある場合には、屋根、ベンチの設置の必要性をバス事業者及び道路管理者と協議する。

また、バス専用停車スペース未設置箇所について、危険性が認められる場合には、バス停止位置を明確にするなどの路面標示等により安全性の確保に努める。

iv) 公共交通機関相互間の連携強化

公共交通機関を乗り継ぐ利用者が多い交通結節点については、互いにスムーズな乗り継ぎができるようそれぞれの時刻、本数の連携等を図っていく必要がある。

③高齢化に伴うバリアフリー、高齢者向けサービスの充実

現在おのみちバスについては、ノンステップバスの導入が進んでいる。今後、高齢化がさらに進展していくことから、ノンステップバスの導入率の向上等、高齢者が利用しやすいサービスの充実をバス事業者に要望する。

④渋滞及び環境対策としての通勤時におけるバス利用への転換促進策の実施

通勤時の自家用車利用者に対して、公共交通利用への転換を促す施策を実施する。尾道市では市内進出企業の従業員に対し、公共交通機関の積極的な利用を推進しており、実際に新規路線が開設された例がある（日東電工）。さらに同様の企業が増えるように呼びかけていく。

また、福山市が中心となって実施しているベスト運動*を参考にし、マイカー通勤の住民に対しエコ通勤の実践を推奨する運動を進める。

2) 船舶

①航路や地域の実情に応じた的確な対策の検討

市内には港内航路、離島航路、本土部・島しょ部間航路など様々な航路があるため、航路や地域の実情に応じた的確な対策を検討する。

②国・県との連携強化

高速道路の休日割引等による航路利用者の減少は航路の経営に大きく影響しており、尾道市単独での対策には限界があるため、国・県との連携を図る。

③路線バスとの連携強化

港湾を利用する場合に、路線バスと乗り継ぐ利用者が多いため、スムーズな乗り継ぎができるようそれぞれの時刻、本数の調整を事業者に働きかける。

3) 自転車交通

①駐輪状況に応じた対策の実施

i) 駐輪マナーの向上

違法駐輪に対しては、指定された場所に駐輪するよう駐輪マナー向上のための啓発を行う。特に視覚障害者誘導用ブロックの上にある放置自転車は、視覚障害者の事故につながる恐れがあるため、利用者の意識向上に努める。

ii) 駐輪場の利便性向上

駅周辺において利用者のニーズに応じた駐輪場の利便性向上を図る。

②既存ストック（既に建設されている道路等）を有効活用した安全対策の実施

既存ストック（既に建設されている道路等）を有効活用し、カラー舗装等の安全対策を実施することで、自転車利用が快適にできる空間を創出する。

また、利用者に対し、自転車利用マナーやルールを遵守するための啓発を行う。（現在、小、中学校に対し、自転車マナー向上のための啓発活動が行われている）

③瀬戸内海横断自転車道の整備推進

現在しまなみ海道において「瀬戸内海横断自転車道」が整備されているが、観光客に対する案内看板等の設置が十分ではないため、利用しにくい状況となっている。

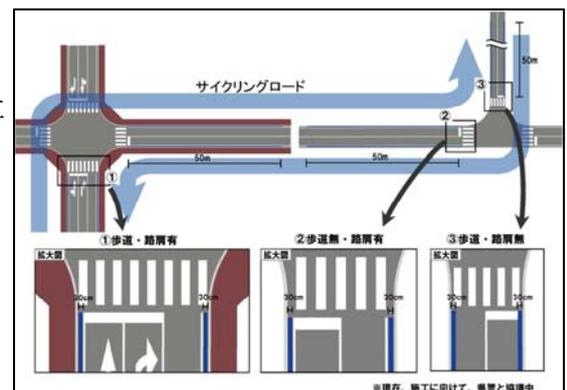
そのため、分かりやすい案内看板の設置（図 6-14）、統一されたカラー舗装（誘導ライン）（図 6-15）を自転車道交差点付近に施すことにより、進行方向を明確にする。

また、サイクリストの利便施設の整備を推進する。（現在、「しまなみ海道サイクリングロード整備促進作業部会*」で協議中）



出典：尾道市

図6-14 町なみ案内標識



出典：尾道市

図6-15 誘導ライン

4) 歩行者

①計画路線の着実な事業実施

歩道を整備する計画のある路線については、着実な事業実施を目指す。

②既存ストック（既に建設されている道路等）を有効活用した安全対策の実施

既存ストック（既に建設されている道路等）を有効活用し、カラー舗装等の安全対策を実施することで、歩行者が快適に利用できる歩行空間を創出する。

路肩のカラー舗装事例（姫路市）



▲ 整備前



▲ 整備後

出典：姫路市HP

7. 参考資料

7. 1 用語集

報告書本文中*印の用語について解説する。

ア行

一次評価

一般的には何かを評価する際に最終評価を判定する前の途中段階(1回目)の評価のことを指す。本報告書では、都市計画道路の見直しにおいて存続か見直し候補かを評価(判定)する際、対象となる路線(区間)が該当する項目(評価項目として13項目を設定)が4項目以上あれば存続で、4項目未満であれば、見直し候補として総合評価のステップに進む。

尾道市総合交通体系検討委員会

尾道市の将来の交通のあり方を検討する組織。検討委員は学識経験者、行政、地元商工会、地元住民代表等により構成されている。

尾道市総合計画

尾道市のすべての計画の基本となる、行政運営の総合的な指針となる計画。
平成19年12月策定。

尾道市道路整備計画調整会議

尾道市の今後の道路整備を進める上で、各担当部署間での共通認識を図る会議。

OD

起点(Origin)と終点(Destination)の略で、起点から終点へ向かう自動車が何台いるかを表している。

カ行

回収率

配布した調査票枚数に対する回収した調査票枚数の割合。

概成済

改良済以外の区間の内、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道(概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を要する道路)を有する区間。

既定計画道路網

これまでに予定されていた道路網の整備計画。

基本計画道路網

既定計画道路網を見直した整備計画。

交通量調査

本報告書での交通量調査とは、方向別交通量調査及び渋滞長調査のことを指す。
方向別交通量とは、交差点の各流入部から各流出部への自動車の利用台数をカウントする調査である。
渋滞長調査とは、ピーク時における渋滞している長さを計測する調査である。

混雑度

道路の混雑の程度を示す指標。
交通容量(道路が自動車を通行させることができる能力)に対する道路の交通量の比で示し、数値が大きいほど混雑している状態を表す。

サ行

しまなみ海道サイクリングロード整備促進作業部会

尾道市と今治市をつなぐしまなみ海道のサイクリングロードの現状を把握し、安心・安全・快適なサイクリングの機会提供に向け、ルート整備計画やサイン整備計画などのサイクリングロード整備促進計画を策定する部会。

渋滞長

滞留長^{*}の最後尾車両が1回の青信号で停止線を通過できなかった場合、停止線からこの車両までの距離を渋滞長という。

^{*}滞留長とは信号が赤から青に変わった瞬間の、停止線から最後尾車両までの距離を指す。

将来交通量推計

現況OD表をもとに、想定される将来人口及び社会経済活動水準等を考慮し、将来OD表を作成する。作成した将来ODを将来整備される道路を考慮したネットワークに配分シミュレーションした路線別の交通量を将来交通量、これらの作業を将来交通量推計という。

新市建設計画

合併市町村の建設を総合的かつ効果的に推進することを目的とし、一体性の速やかな確立と住民福祉の向上を図り、新市の均衡ある発展に資するため、合併後10年間で実施するまちづくり計画を取りまとめたもの。

整備重要度

計画されている道路に対し、様々な評価項目により道路整備の重要性をランク付けしたもの。

総合評価

一般的には何かを評価する際に段階的な評価結果を踏まえた最終評価のことを指す。

本報告書では、都市計画道路見直しにおいて、一次評価で見直し候補となった路線（区間）を別途の指標及び尾道市における位置付けから最終評価している。

タ行

抽出率

母集団に対する調査結果サンプル数の割合。

デマンドバス

デマンドとは要望のことで、乗客から事前に連絡を受けて、基本となる路線以外の停留所に立ち寄り、運行を開始したりするなど、乗客の要望を運行に反映できるバス。

道路交通センサス

全国における道路と道路交通の実態を把握する道路の国勢調査といえるものであり、概ね5年ごとに実施している。

都市計画道路

将来の都市構造を実現させるために必要な骨格的な道路について定められた（都市計画決定された）もので、その実現には長い年月を要することから、その築造を容易とするために建物の建築や開発に対して法的規制や制限がかけられた道路区域を指す。

都市計画道路の見直し

都市計画道路未着手路線のうち、戦災復興期や高度成長期に都市計画決定した路線等、長期間事業が行われていない区間を含む路線の都市計画決定の内容を見直すこと。

都市計画法

都市計画の内容及びその決定手続、都市計画制限、都市計画事業その他都市計画に関し必要な事項を定めた法律。

都市計画マスタープラン

都市づくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、個別具体の都市計画の指針として地区別の将来のあるべき姿をより具体的に明示し、地域における都市づくりの課題とこれに対応した整備等の方針を明らかにする市町村のマスタープラン。

ナ行

2次救急医療機関

入院治療を必要とする重症救急患者の医療を担当する医療機関のことを指す。

また、2次救急医療機関では対応できない複数の診療科領域にわたる重篤な救急患者に対し、高度な医療を総合的に提供する医療機関のことを3次救急医療機関という。

乗合タクシー

乗合バスのように乗合旅客を運送するタクシーで、車両の乗車人員は10人以下となる。定時定路線で運行する形態とそれ以外（事前に予約を受けて運行する等）の形態がある。

ハ行

PASPY

広島の主なバス・路面電車等で利用できる便利なICカード。

発生集中量

ある地域から出発したトリップの数（発生量）とその地域に到着したトリップの数（集中量）の合計をその地域の発生集中量といい、単位はトリップエンド（TE）という。

評価カルテ

都市計画道路見直しに必要な評価項目を路線別にまとめたもの。

尾道市においても広島県が作成した評価カルテに基づいて都市計画道路見直しを行っている。

ベスト運動

備後地域における環境に配慮した持続可能なかしこいクルマの使い方を考える運動であり、マイカー通勤の住民に対しエコ通勤の実践を推奨している。

ベスト(best)とは、bingo environmentally sustainable transport（備後地域における環境に配慮した持続可能なかしこいクルマの使い方）の略称である。

7. 2 尾道市総合交通体系調査の経緯

(1) 尾道市総合交通体系検討委員会

開催数	開催日	内容
第1回	平成21年8月5日	・「尾道市総合交通体系調査業務委託」の平成20年度業務内容の報告 ・長期未着手都市計画道路見直しの検討
第2回	平成21年11月30日	・尾道市内の道路整備重要度の検討
第3回	平成22年2月15日	・公共交通機関等のあり方の検討 ・尾道市総合交通体系のとりまとめ

(2) 尾道市道路整備計画調整会議

開催数	開催日	内容
第1回	平成21年5月20日	・「尾道市総合交通体系調査業務委託」の平成20年度業務内容の報告
第2回	平成21年7月28日	・長期未着手都市計画道路見直しの検討
第3回	平成21年9月28日	・尾道市内の道路整備重要度の検討
第4回	平成21年10月23日	・尾道市内の道路整備重要度の検討
第5回	平成21年12月24日	・公共交通機関等のあり方の検討
第6回	平成22年1月27日	・公共交通機関等のあり方の検討

7. 3 委員名簿

(1) 尾道市総合交通体系検討委員会 委員名簿

	職 名	氏 名
◎	福山大学教授	井 上 矩 之
	尾道大学准教授	安 藤 康 士
	尾道商工会議所専務理事	村 上 寿 一
	因島商工会議所専務理事	岡 野 孝 治
	尾道しまなみ商工会事務局長	田 邊 憲 和
	瀬戸田町商工会事務局長	杉 原 崇
	尾道市社会福祉協議会会長	富 島 正 路
	尾道商工会議所女性会会長	鍛治川 明 己
	尾道PTA連合会おのみち母の会さくら代表	西 山 美智子
	国土交通省中国地方整備局福山河川国道事務所長	綾 木 修
	広島県東部建設事務所三原支所長	小 櫻 力 雄
	尾道警察署長	大 田 孝 行
	因島警察署長	松 宮 祐 一
	尾道市企画部長	柚 木 延 敏
	〃 産業部長	渡 邊 秀 宣
	〃 建設部長	黒 飛 照 喜
	〃 都市部長	岩 井 誠

◎委員長

(2) 尾道市道路整備計画調整会議 委員名簿

	職 名	氏 名
◎	尾道市都市部長	岩 井 誠
○	〃 企画部長	柚 木 延 敏
○	〃 産業部長	渡 邊 秀 宣
○	〃 建設部長	黒 飛 照 喜
	〃 政策企画課長	中 司 善 章
	〃 交通対策課長	福 原 信之介
	〃 農林水産課長	上 田 浩 司
	〃 土木課長	行 廣 博 文
	〃 維持修繕課長	熊 谷 和 典
	〃 まちづくり推進課長	園 田 学

◎会長
○副会長

	職 名	氏 名	
	尾道市観光課長	岩 崎 光 博	(第5回から依頼)
	〃 用地課長	山 田 朋 彌	(第2回から依頼)
	〃 港湾振興課長	榎 原 雅 樹	(第5回から依頼)
	〃 因島総合支所施設管理課長	岡 本 章 秀	(第1回から依頼)
	〃 御調支所地域対策課長	亀 川 正 晴	(第3回から依頼)
	〃 向島支所地域対策課長	村 上 敏	(第1回から依頼)
	〃 瀬戸田支所地域対策課長	寺 岡 義 明	(第1回から依頼)

尾道市総合交通体系調査

発行 尾道市

編集 尾道市都市部まちづくり推進課