

# 1. 福山都市圏交通円滑化総合計画の概要

## (1) 策定の経緯

### 全国的な交通円滑化の動き

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)

2004年 「地球温暖化対策推進大綱」評価・見直し

2005年4月 「京都議定書目標達成計画」決定

⇒1990年に対し、「-6%」の排出削減目標

2008年3月 「京都議定書目標達成計画」決定(全部改定)

2015年12月 「パリ協定」採択

⇒日本では、2030年度に2013年度比「-26%」の排出削減が目標

2016年5月 「地球温暖化対策計画」閣議決定

2021年10月 「地球温暖化対策計画」閣議決定

⇒2030年度に2013年度比「-46%」の排出削減が目標

### 福山都市圏の動き

2002年 3月 「福山都市圏交通円滑化総合計画」を策定

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

⇒短期目標期間: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 ⇒指定期間:2006~2008年度

2009年10月 「福山都市圏交通円滑化総合計画」5ヶ年計画の策定

⇒目標期間:2008~2012年度(H20~H24年度)

2013年3月 「福山都市圏交通円滑化総合計画」⇒目標期間:2013~2017年度(H25~H29年度)

2018年3月 「福山都市圏交通円滑化総合計画」⇒目標期間:2018~2022年度(H30~R4年度)

2023年3月 「福山都市圏交通円滑化総合計画」⇒目標期間:2023~2027年度(R5~R9年度)

### 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、温室効果ガスである二酸化炭素排出量の削減、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。

## 2. 今期5ヶ年計画の実施計画(2023～2027年度)

### (2) 目標の設定

- ・前期は目標が未達成であったため、引き続き「①所要時間短縮」と、「②CO2排出量の削減」を目標として、円滑化の実現に向けた取り組みを進める。

目標指標	前期(2018～2022年度)	今期(2023～2027年度)
<p><b>①所要時間の短縮</b></p> <p>朝ピーク時において、備後・井笠地域の主要6方面から、福山市中心部への自動車での所要時間を短縮 (ETC2.0プローブ情報でモニタリング)</p> <p>※1:コロナ禍前の2018年との比較 方面別の状況は、次ページ参照</p>	<p>【目標値】</p> <p><b>229分</b>(23分短縮※1)</p> <p>【参考】前期(2022年度)実績 <b>267分</b>(15分増加※1)</p>	<p>【目標値】</p> <p><b>229分</b>(23分短縮※1)</p> <p>継続</p>
<p><b>②CO2排出量の削減</b></p> <p>備後・井笠地域の自動車から排出されるCO2を削減 (ベスト運動参加者数でモニタリング)</p> <p>※2:1年間に1回以上参加報告した ベスト運動会員数</p>	<p>【目標値】</p> <p>ベスト運動4,500人/年参加※2 <b>8.6千t-CO2</b></p> <p>【参考】前期(2022年度)実績 ベスト運動1,794人/年参加※1 <b>2.8千t-CO2</b></p>	<p>【目標値】</p> <p>ベスト運動4,500人/年参加※2 <b>8.6千t-CO2</b></p> <p>継続</p>

# 2. 今期5ヶ年計画の実施計画(2023~2027年度)

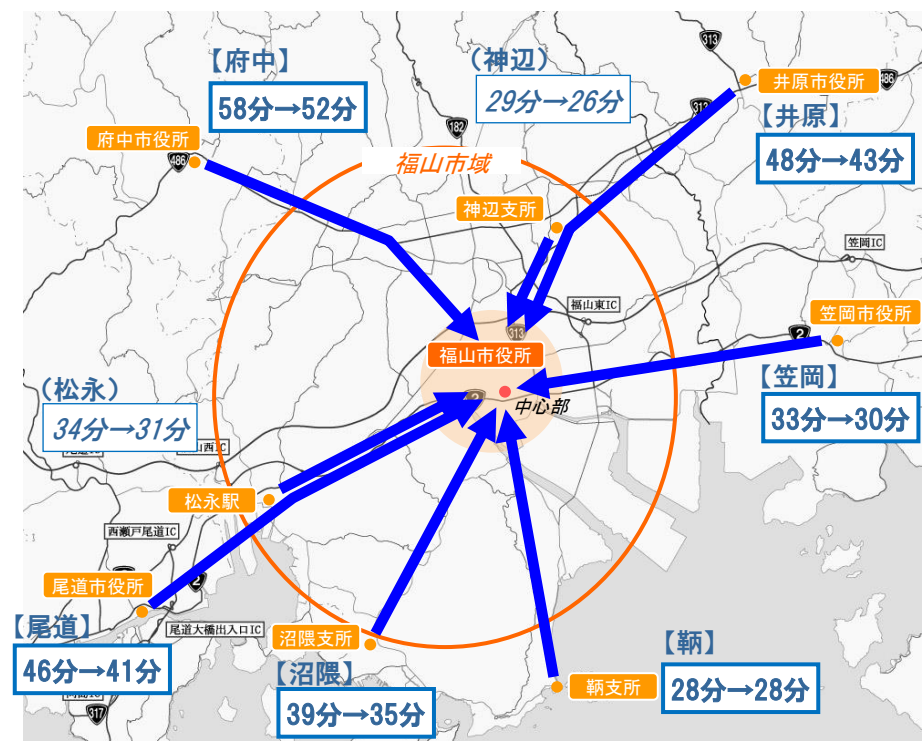
## 【参考】方面別の所要時間短縮について

- ・前期(2018~2022年度)は、コロナ禍の影響で、一時的に所要時間が増加した可能性がある。
- ・そのため、コロナ禍の影響のなかった2018年度を基準に設定された、今期5ヶ年の目標値を、次期5ヶ年においても維持する。

### ▼方面別所要時間の目標値

	コロナ禍の影響がない 2018年度				次期5ヶ年目標値 (今期5ヶ年目標値)		【参考】 2022年度	
	所要時間				目標 時間	短縮 時間	所要 時間	
	ピーク	オフ ピーク	差	差の 割合				
井原方面	48分	37分	11分	23%	43分	5分	52分	
府中方面	58分	45分	13分	22%	52分	6分	60分	
尾道方面	46分	37分	9分	20%	41分	5分	55分	
沼隈方面	39分	28分	11分	28%	35分	4分	39分	
鞆方面	28分	28分	0分	-	28分	0分	29分	
笠岡方面	33分	27分	6分	18%	30分	3分	32分	
合計	252分	202分	50分	20%	229分	23分	267分	
参考	(神辺)	(29分)	(19分)	(10分)	(34%)	(26分)	(3分)	(33分)
	(松永)	(34分)	(23分)	(11分)	(32%)	(31分)	(3分)	(43分)

### ▼所要時間短縮の目標値



【方面】 <凡例>  
2018年度の所要時間→2027年度の目標時間

【目標設定の考え方】

- ・ピークの所要時間をオフピークの所要時間に近づける。
- ・ピークとオフピークの差が大きい場合は、10%の短縮を上限とする。

※実績値は、ETC2.0プローブ情報(各年9-11月)より算出 7時台、8時台の平均旅行速度より算出