

三原市域の道路整備に関する勉強会（第3回）

議事概要

1. 日 時：令和6年3月15日（金）16：00～17：00

2. 場 所：三原市役所 3F 301・302号室

3. 構成員（出席者）

国土交通省 中国地方整備局 福山河川国道事務所長

広島県 土木建築局 道路企画課長

広島県 東部建設事務所 三原支所長

三原市 建設部長

4. 議 事

○これまでの検討の流れ

○前回までの振り返り

○福山本郷道路未整備区間における整備の必要性



写真：勉強会の開催状況

5. 議事概要

○地域の将来像を達成するにあたっての課題と道路整備により期待される効果に関係者で共有。

○産業拠点へのアクセス向上による産業の活性化など地域の目指す将来像を達成するため、福山本郷道路未整備区間の整備の必要性を関係者で確認。

○引き続き、国・県・市が連携し、福山本郷道路の未整備区間の整備方針等について検討していく。

第3回 三原市域の道路整備に関する勉強会

日 時：2024 年（令和 6 年）3 月 15 日（金）16:00～

開催場所：三原市役所 3 階 301・302 会議室

次 第

1. 開 会

2. 挨 拶

3. 議 事

（1）資料説明

①これまでの検討の流れ

②前回までの振り返り

③福山本郷道路未整備区間における整備の必要性

4. 質疑応答

5. その他

6. 閉 会

第3回 三原市域の道路整備に関する勉強会 出席者一覧表

日時：2024年（令和6年）3月15日（金）16:00～

場所：三原市役所3階 301・302会議室

○国土交通省

所 属	役 職
中国地方整備局 福山河川国道事務所	事務所長
中国地方整備局 福山河川国道事務所	副所長
中国地方整備局 福山河川国道事務所 調査設計課	課長
中国地方整備局 福山河川国道事務所 調査設計課	調査設計係長
中国地方整備局 福山河川国道事務所 調査設計課	交通対策係長

○広島県

所 属	役 職
土木建築局 道路企画課	課長
土木建築局 道路企画課	参事
土木建築局 道路企画課	主任
土木建築局 道路企画課	技師
土木建築局 東部建設事務所三原支所	支所長

○三原市

所 属	役 職
建設部	部長
	建設・都市 担当参事
建設部 土木建設課	次長兼課長
建設部 土木建設課	用地係長
建設部 土木建設課	主任主事

第3回 み はら三原市域の道路整備に関する勉強会

令和6年3月15日

目 次

1. これまでの検討の流れ	・ ・ ・ 2
2. 前回までの振り返り	・ ・ ・ 4
3. 福山本郷道路未整備区間における整備の必要性	・ ・ ・ 9

1. これまでの検討の流れ

第1回勉強会（R5.2.17実施）

- 地域の現状および道路の状況
- 期待される整備効果



第2回勉強会（R5.7.7実施）

- 地域の上位計画および開発計画
- 現状課題
- 地域の将来像と課題の対比



今回（R6.3.15）

- 福山本郷道路未整備区間における整備の必要性

2. 前回までの振り返り

2-1. 前回までの議事概要

■三原市域の道路整備に関する勉強会議事及び議事概要

	第1回勉強会	第2回勉強会
日時	令和5年2月17日（金）16:00～17:00	令和5年7月7日（金）16:00～17:30
議事	○対象区間 ○これまでの整備状況 ○地域の状況と課題 ○道路の状況と課題 ○期待される整備効果	○地域の上位計画および開発計画 ○現状課題 ○地域の将来像と課題の対比 ○その他
議事概要	● 対象区間（新倉交差点～本郷IC付近）は、福山本郷道路の一部である、三原バイパス以西（新倉交差点）から本郷IC付近までの間で検討することを確認。 ● 今回検討する区間について、これまでの三原バイパスなどの道路整備状況を踏まえ、未整備区間の課題を確認。 ● 三原市域の人口、土地利用・地域生活、産業、交通流動、物流、救急医療、観光、空港利用の状況と課題を関係者で共有。 ● あわせて、未整備区間の現道における渋滞、交通安全、防災、代替性の観点での課題を共有するとともに、未整備区間における道路整備により、期待される整備効果を確認。 ● 今後、国・県・市が連携し、福山本郷道路の未整備区間の整備方針等について検討していく。	● 広島県の「備後圏域都市計画マスタープラン」、三原市の「三原市都市計画マスタープラン」等の上位計画及び開発計画から地域の将来像を関係者で共有。 ● 三原市域の交通流動、物流の状況、救急医療の状況等から地域の課題を関係者で共有。 ● 地域の将来像と課題の対比を行い、今後の福山本郷道路の未整備区間における整備方針検討の方向性を関係者で確認。 ● 引き続き、国・県・市が連携し、福山本郷道路の未整備区間の整備方針等について検討していく。

2-2. 地域の将来像

■地域の上位計画と将来像

項目	上位計画	地域の将来像
物流・産業	- 重要港湾である尾道系崎港や広島空港、高速道路等の広域交通ネットワークを活かした広域物流機能の強化を図る。平常時・災害時の安定的な輸送確保のため、重要物流道路の機能を強化。＜備後圏域都市計画マスタープラン＞ - 三原西部工業団地(小原地区、惣定地区)や広島臨空産業団地、本郷産業団地等を産業拠点に位置付け、更なる産業集積を図る。＜三原市都市計画マスタープラン＞ - 新たな企業立地や地元企業の成長により、競争力の高い産業が集積し安定した雇用を確保する。＜三原市長期総合計画 後期基本計画＞	- 尾道系崎港や広島空港などの広域的な交流を促進し、安定的な輸送確保のため、重要物流道路の機能強化を図る。 - 三原西部工業団地や広島臨空産業団地、本郷産業団地等を拠点として、新たな企業立地や地元企業の成長を促す。
医療	- 三原地域・本郷地域に医療・福祉等の都市機能を集積。道路・鉄道の重層的なネットワークを形成し、都市機能を相互補完するためにコンパクト+ネットワーク型の都市構造を形成。＜備後圏域都市計画マスタープラン＞ - 消防・救急活動が迅速に行われ市民の生命・財産が守られている。＜三原市長期総合計画 後期基本計画＞	- 三原地域・本郷地域において、医療・福祉等の都市機能を相互補完するため、コンパクト+ネットワーク型の都市構造を形成。 - 消防・救急活動を迅速に行い、市民の生命・財産を守る。
観光	- 三原城跡周辺や広島空港周辺、佛通寺地区等を交流拠点とし多様な交流の促進を図る。広島空港、山陽道、福山本郷道路、国道2号、JR山陽新幹線等を「広域連携軸」に位置付け、連携機能を強化して広域交流の促進を図る。＜三原市都市計画マスタープラン＞ - 広島空港とその周辺施設の魅力を活かしたイベントにより誘客を図る。地域連携DMOとの連携によりインバウンド観光客数の増加を図る。＜第2期三原市まち・ひと・しごと創生総合戦略＞	- 広域連携軸により交流拠点の連携を強化し広域交流の促進を図る。 - 地域連携DMOとの連携によりインバウンド観光客数の増加を図る。
安全	道路網が整備され、快適・安全に移動できる。交通事故の心配が少なくなり、安心して生活できる。快適で安全な道路網の形成。＜三原市長期総合計画 後期基本計画＞	道路網の整備により、快適で安全な移動が可能となり、交通事故の心配を少なくする。
防災	- 災害発生時に広域連携による早期復旧・復興を可能とするために交通体系の代替性・多重性を確保。＜備後圏域都市計画マスタープラン＞ - 市街地の渋滞緩和と災害など緊急時の道路ネットワークの強化を図っていくため、福山本郷道路をはじめとする幹線道路網の整備を進める。＜三原市都市計画マスタープラン＞	- 災害発生時に早期復旧・復興を可能とするために、多様な交通手段や交通ルートなどの交通体系の代替性・多重性を確保する。 - 市街地の渋滞緩和と災害など緊急時の道路ネットワーク強化のため幹線道路網の整備を進める。

2-3. 地域の現状と課題

■地域の現状と課題

地域の現状	
物流・産業	- 対象区間は三原市を通過するような大型車の長トリップ利用が多く、特に県東部（福山市等）と県西部（広島市等）間の移動が多い状況。 - 対象区間の大型車交通量は、広島県内の国道2号平均を上回っている。対象区間沿線には、本郷産業団地や三原西部工業団地等の産業団地が立地しており、産業にとって重要な路線となっている。 - 対象区間の国道2号、県道瀬野川福富本郷線は洪水浸水想定区域に指定されている区間が多く、災害時は物流活動に影響。 - 国道2号新倉～本郷大橋東詰交差点間や本郷ICへのアクセス路である県道瀬野川福富本郷線では日中も混雑し、速度低下が発生している。
医療	- 三原市の救急医療機関は中心部に集中しており、救急搬送における主要経路として国道2号が使われている。 - 三原市西部からの救急搬送は約700件／年。そのうち市中心部の救急医療機関に約7割が搬送。 - 国道2号（三原西部）では、片側1車線で道路幅員が狭いため、すれ違いに時間がかかる他、渋滞発生時には追い越しも困難なことから、混雑時には渋滞に巻き込まれて搬送時間が増大し、死亡率が高まることが懸念される。
観光	- 三原市への観光客数はコロナ禍前の令和1年まで増加傾向であり、市外からの来訪が5割以上。 - 中国、四国地方の玄関口となる広島空港周辺の三景園や八天堂ビレッジの他、クルーズ船が寄港する三原港等、豊富な観光資源が点在しており、周遊観光に期待。 - 広島空港の搭乗者数やリムジンバス利用実績（広島空港～三原駅）は、コロナ禍前までは増加傾向。 - 山陽道が事故等により通行止めとなった場合、国道2号に交通が集中して広島空港への時間信頼性が大幅に低下。
安全	- 国道2号の仏通寺入口交差点、本郷バイパス西交差点、県道の本郷橋東詰交差点等で死傷事故率が高く、事故類型は渋滞に起因すると想定される追突事故の割合が高い。 - 国道2号の渋滞を避けるため、生活道路が抜け道として利用されており、沿線住民の安全・安心を脅かしている。 - 一部の県道区間は小中学校の通学路に指定されているが、歩道幅員が狭小な区間が存在している。
防災	平成30年7月豪雨では、沼田川水系梨和川が破堤し、重要物流道路である国道2号や本郷ICへのアクセス路を担う県道瀬野川福富本郷線が冠水により通行不能となり、東西の交通に大きな影響が生じた。山陽道も通行止めとなったため、物流・日常生活などに多大な影響が生じた。 - 山陽道は、災害による通行規制件数が14件/3年であり、国道2号（現道）と比較しても多い状況。平均通行規制時間は、山陽道が7時間であり、国道2号（三原バイパス）と比べて約5倍規制時間が長く、山陽道より現道の時間信頼性が高いため、国道2号の現道区間への交通負荷が大きい状況。 - 令和5年3月1日、3月13日に山陽道で交通事故による通行止めが発生。その影響により、国道2号で最長14kmの速度低下区間が発生し、当該区間を通過する所要時間は最大で平常時の約4倍増加。

地域の課題
対象区間は大型車の長トリップ利用が多く、沿線には産業団地が立地しており、産業にとって重要な路線であるが、洪水浸水想定区域に指定されている区間も多く、災害時における物流活動への影響や日中の混雑による速度低下が課題。
三原市の救急医療機関にとって、国道2号は救急搬送の主要経路であるが、片側1車線のため渋滞発生時には追い越しが困難であり、搬送時間が増大し、死亡率が高まることが懸念。
- 三原市には、広島空港周辺や三原港等、豊富な観光資源が点在しており、コロナ禍前には観光客数の増加やリムジンバスが増便している中、周遊観光の促進が課題。 - 山陽道通行止めの際は、国道2号に交通が集中し、広島空港への時間信頼性の低下が課題。
- 国道2号の仏通寺入口交差点や県道の本郷橋東詰交差点など死傷事故率が高い箇所が多く、安全性に課題。また、一部県道の通学路区間で歩道幅員が狭小な区間が存在し、安全性に課題。 - 生活道路が抜け道として利用され、沿線住民の安全・安心の確保が課題。
豪雨により国道2号が冠水し、物流や日常生活などに多大な影響が生じる他、山陽道の事故や災害により国道2号は長区間に渡って速度低下が発生するなど、災害時の交通ネットワークの脆弱性・代替性が課題。

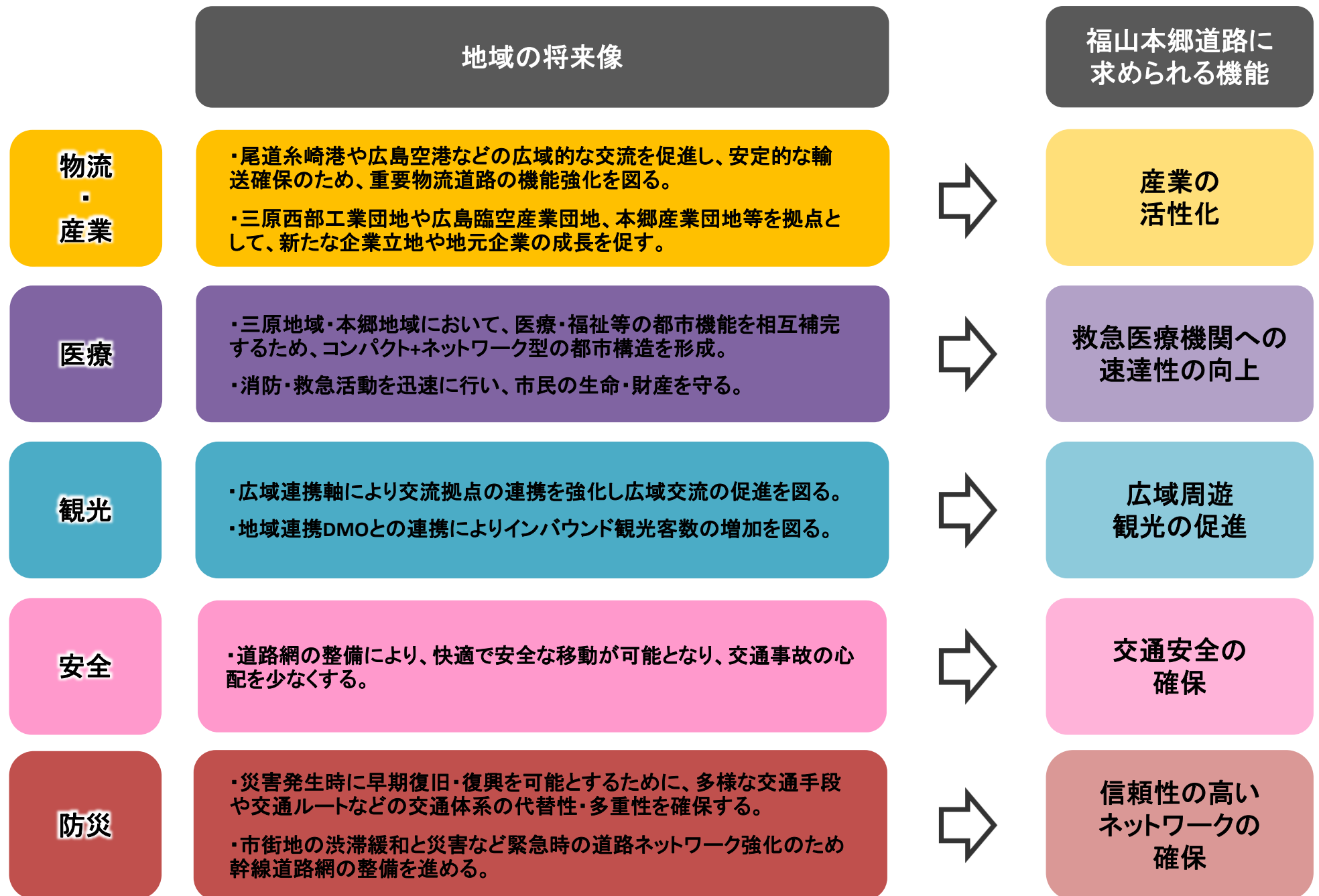
2-4. 地域の将来像と課題の対比

■地域の将来像と課題の対比

	地域の将来像	地域の課題
物流・産業	・尾道系崎港や広島空港などの広域的な交流を促進し、安定的な輸送確保のため、重要物流道路の機能強化を図る。 ・三原西部工業団地や広島臨空産業団地、本郷産業団地等を拠点として、新たな企業立地や地元企業の成長を促す。	・対象区間は大型車の長トリップ利用が多く、沿線には産業団地が立地しており、産業にとって重要な路線であるが、洪水浸水想定区域に指定されている区間も多く、災害時における物流活動への影響や日中の混雑による速度低下が課題。
医療	・三原地域・本郷地域において、医療・福祉などの都市機能を相互補完するため、コンパクト+ネットワークの都市構造を形成。 ・消防・救急活動を迅速に行い、市民の生命・財産を守る。	・三原市の救急医療機関にとって、国道2号は救急搬送の主要な経路であるが、片側1車線のため渋滞発生時には追い越しが困難であり、搬送時間が増大し、死亡率が高まることが懸念。
観光	・広域連携軸により交流拠点の連携を強化し広域交流の促進を図る。 ・地域連携DMOとの連携によりインバウンド観光客数の増加を図る。	・三原市には、広島空港周辺や三原港等、豊富な観光資源が点在しており、コロナ禍前には観光客数の増加やリムジンバスが増便している中、周遊観光の促進が課題。 ・山陽道通行止めの際は、国道2号に交通が集中し、広島空港への時間信頼性の低下が課題。
安全	・道路網の整備により、快適で安全な移動が可能となり、交通事故の心配を少なくする。	・国道2号の仏通寺入口交差点や県道の本郷橋東詰交差点など死傷事故率が高い箇所が多く、安全性に課題。また、一部県道の通学路区間で歩道幅員が狭小な区間が存在し、安全性に課題。 ・生活道路が抜け道として利用され、沿線住民の安全・安心の確保が課題。
防災	・災害発生時に早期復旧・復興を可能とするために、多様な交通手段や交通ルートなどの交通体系の代替性・多重性を確保する。 ・市街地の渋滞緩和と災害など緊急時の道路ネットワーク強化のため幹線道路網の整備を進める。	・豪雨により国道2号が冠水し、物流や日常生活などに多大な影響が生じる他、山陽道の事故や災害により国道2号は長区間に渡って速度低下が発生するなど、災害時の交通ネットワークの脆弱性・代替性が課題。

3. 福山本郷道路未整備区間 における整備の必要性

3-1. 福山本郷道路未整備区間に求められる機能



3-2. 広域ネットワーク形成による
地域産業の発展・物流強化

産業の活性化

【WISNET2050への対応】

経済成長・物流強化

経済成長・物流強化

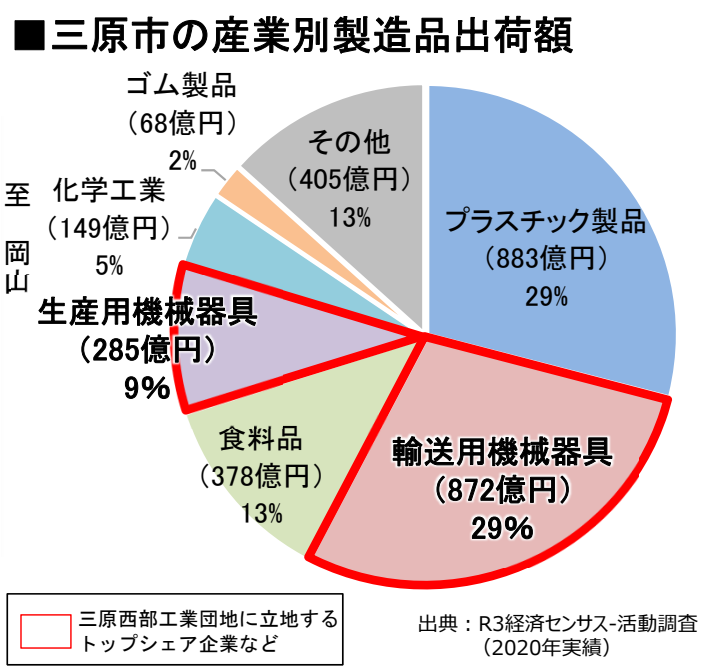
交通モード間の連携強化

交通モード間の連携強化

低炭素で持続可能な道路の実現

低炭素で持続可能な道路の実現

- 対象区間の沿線には、工場が多く立地。国道2号や山陽道が物流の大動脈として機能。
- 三原市の主要産業である輸送用機械器具等を製造し、国内シェアトップを誇る企業が三原西部工業団地に立地。しまなみ海道・国道2号を利用して原材料を入荷し、国道2号や山陽道（本郷IC）で尾道や北陸の取引先の企業へ出荷しているが、国道2号の渋滞により産業活動に影響。
- 対象区間を整備することで時間短縮や拠点アクセス性が図られ、取引の円滑化や物流コスト縮減などの輸送効率の向上により、物流の強化や地域産業の発展と低炭素で持続可能な道路の実現が期待される。



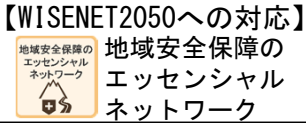
三原西部工業団地の事業所の声

地域の主要な道路は山陽道と国道2号しかないが、**仙通寺入口交差点付近が渋滞**していて工場から国道2号に出る際に時間がかかる。今後の道路整備で移動時間が短縮されることにより、**取引の円滑化**や荷物の混載などによる**コストの削減**が期待される。

(出典：R4.1 企業ヒアリング結果)

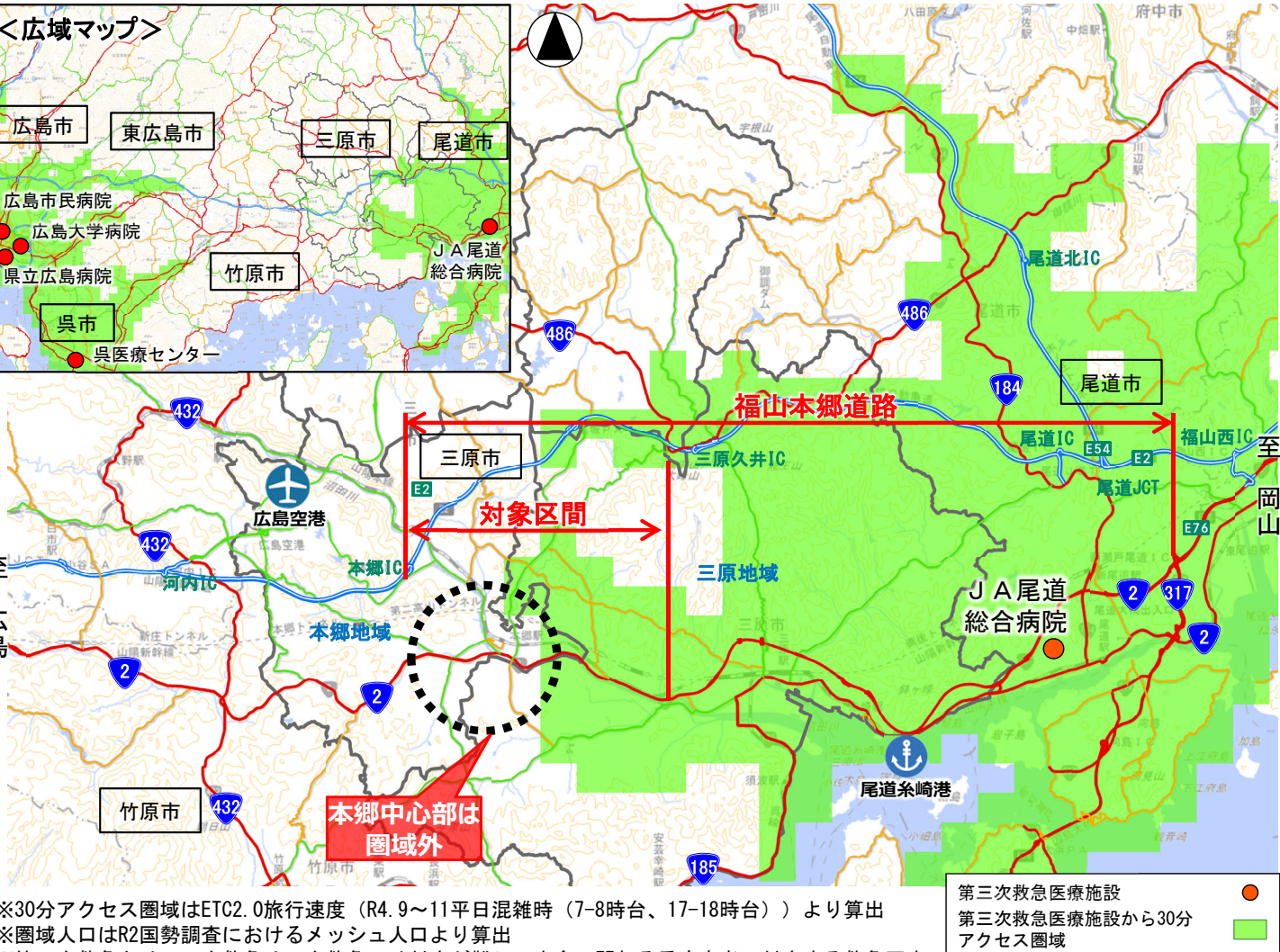
3-3. 第三次救急医療圏域の拡大による地域安全の強化

救急医療機関への速達性の向上

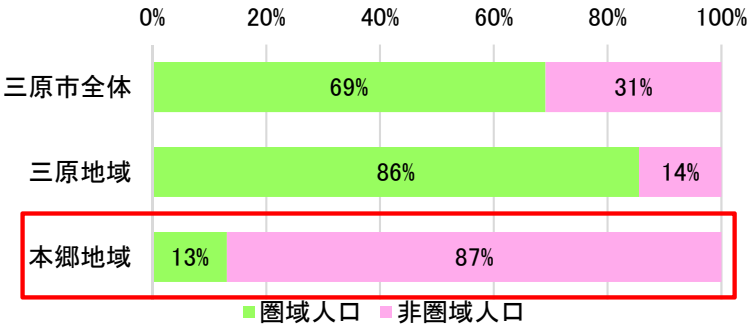


- 対象区間の最寄りの第三次救急医療施設は尾道市に立地しているが、本郷地域の約9割が30分アクセス圏域の圏域外であるため、地域安全保障の面で課題。
- 対象区間の整備により、本郷地域・三原地域の第三次救急医療施設へのアクセス性が向上することで高次医療のカバー人口が拡大され、地域安全保障の確保が期待される。

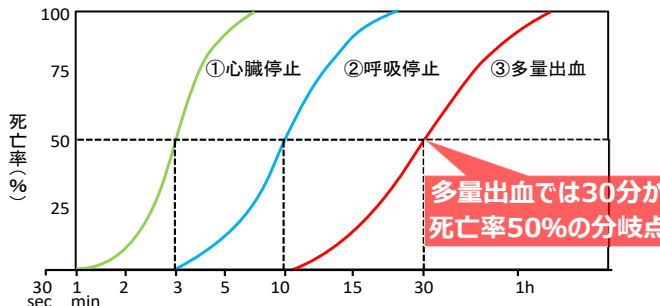
■第三次救急医療の30分アクセス圏域図



■三原市の圏域人口



■時間経過と死亡率の関係



資料：カーラーの救命曲線
(M.cara 1981.「カーラーの曲線」より)

消防本部の声

国道2号(三原西部)は片側1車線であり、緊急車両通行時に、すれ違いに時間がかかるため、規制速度でも走れない。また、渋滞が発生した際には追いつきも困難である。



(出典:R4.11 三原市消防本部 ヒアリング結果)

下図：地理院地図(国土院)



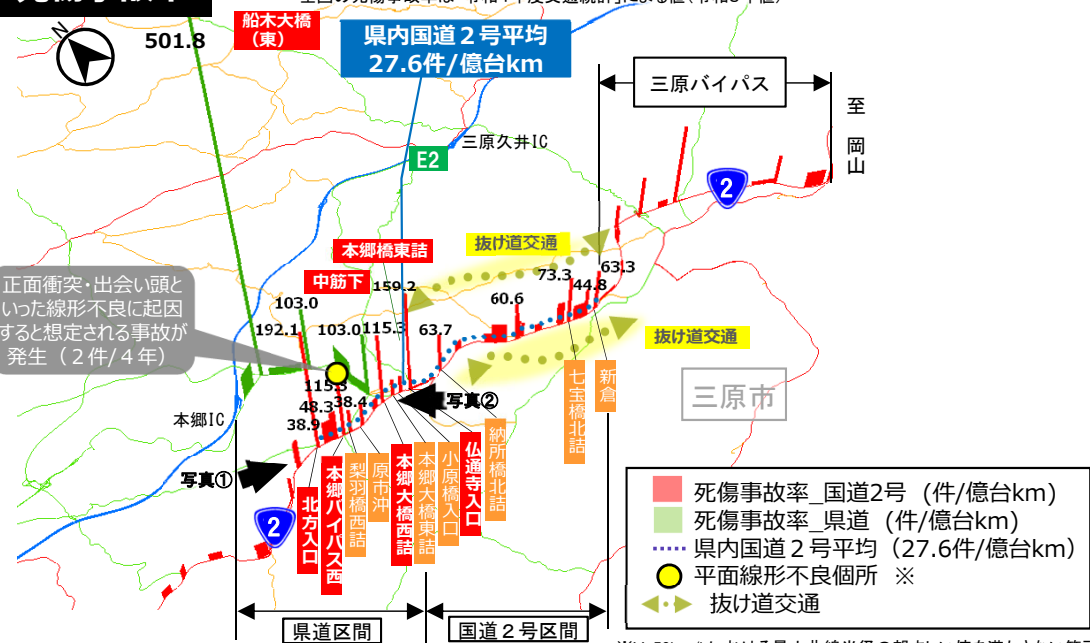
地域安全保障の
エッセンシャル
ネットワーク

○国道2号の仏通寺入口交差点、北方入口交差点、県道の本郷橋東詰交差点、船木大橋(東)交差点などで死傷事故率が高く、事故類型は渋滞に起因すると想定される追突事故の割合が高い。また、国道2号の渋滞を避けるため、生活道路が抜け道として利用されており、沿線住民の安全・安心を脅かしている。

○三原バイパス区間の死傷事故率と比べ、国道2号区間が約1.7倍、県道区間が約2倍と事故リスクが高く、対象区間の整備による交通事故及び抜け道交通の削減により地域の安心・安全の確保が期待される。

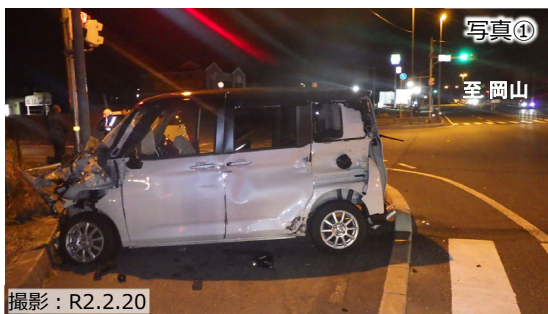
死傷事故率

出典:死傷事故率(H30-R3)／交通事故・道路統合データ
全国の死傷事故率は「令和4年度交通統計」による値(令和3年値)



※V=50km/hにおける最小曲線半径の望ましい値を満たさない箇所

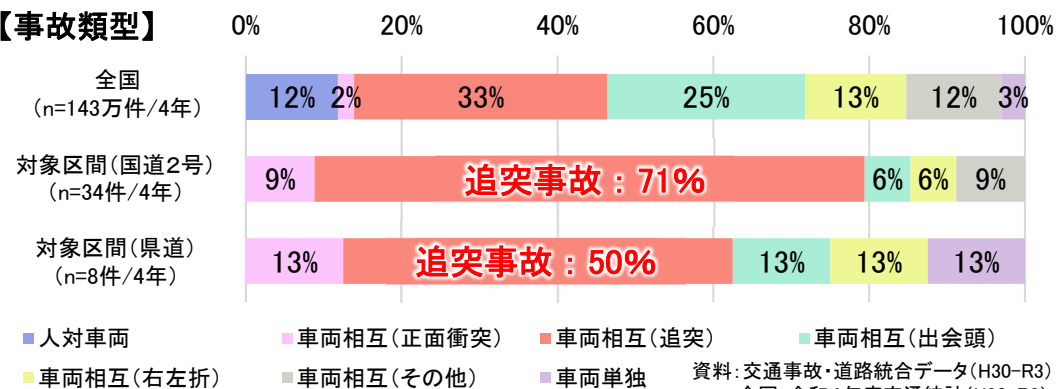
本郷バイパス西交差点付近の事故



三原市本郷南4丁目付近の事故



【事故類型】



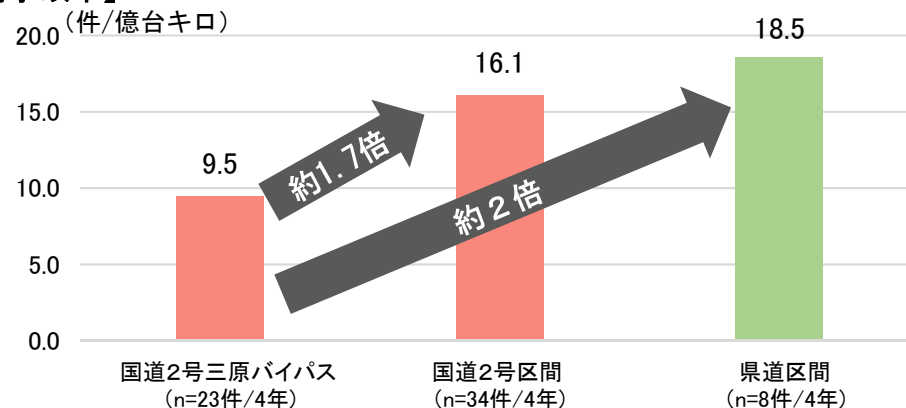
資料：交通事故・道路統合データ(H30-R3)
全国：令和4年度交通統計(H30-R3)

国道2号の北側の県道155号三原本郷線、南側の対岸の市道(幅員狭小)が抜け道として使われており、速度超過により事故が発生している。沿線住民から、抜け道の交通が怖いという意見をもらっている。

(R4.11 三原市 ヒアリング結果)



【死傷事故率】



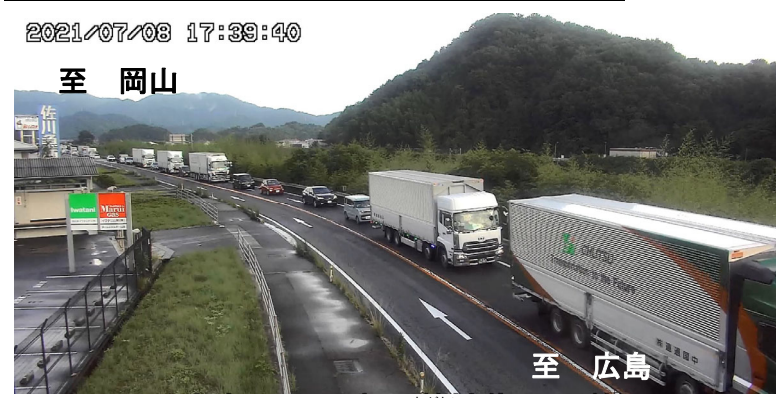
資料：交通事故・道路統合データ(H30-R3)

3-7. 国道2号現道の通行規制時の迂回状況

- 主要な交通拠点である広島空港と尾道系崎港は東西方向の主要な幹線道路である国道2号を経由して連絡しているが、現道区間は3年で31件の事故や災害が発生し、通行規制を行っている。
- 令和3年7月豪雨時には、国道2号で法面崩落による片側交互通行規制が行われていただけでなく、山陽自動車道は通行止めとなり、国道185号経路は所要時間が通常の約2倍となるなど、リダンダンシー確保が課題。
- 対象区間の整備により、代替路が確保され、災害に強い道路ネットワークの形成が期待される。

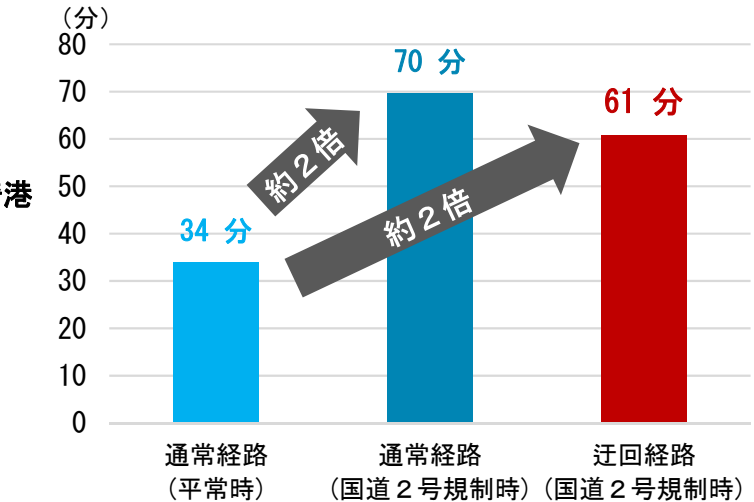


写真：国道2号の片側交互通行規制時の状況（令和3年7月）



【写真】三原市長谷地先付近の状況

■国道2号規制時の所要時間



3-8. 福山本郷道路未整備区間における整備方針

福山本郷道路に
求められる機能

地域の将来像を
達成するにあたっての課題

道路の整備による効果

物流
・
産業

産業の
活性化

- ・尾道系崎港や広島空港などの**交通拠点へのスムーズなアクセスが阻害**されている。
- ・対象区間における日中の混雑が産業活動に影響し、**地域産業の発展**及び**低炭素で持続可能な道路の実現が阻害**されている。

- 速達性の向上
- 拠点アクセス性の向上
- 低炭素で持続可能な道路の実現



医療

救急医療機関
への速達性の
向上

- ・尾道市の第三次救急医療施設では、対象区間の混雑により高次医療人口圏域が本郷地域までカバーできておらず、**地域安全保障が確保されていない**。

- 第三次救急医療機関への速達性向上による地域安全保障の確保



観光

広域周遊
観光の促進

- ・備後地域ではコロナ禍以降も観光客数が回復できておらず、訪日外国人観光客も減少し、**広域観光周遊が十分促されていない**。
- ・ゲートウェイである広島空港と三原駅やしまなみ海道など**観光拠点へのアクセス性が低下し、低炭素で持続可能な道路の実現が阻害**されている。

- 観光地への周遊性向上による広域観光周遊の促進
- 低炭素で持続可能な道路の実現



安全

交通安全の
確保

- ・国道2号の仏通寺入口交差点や県道の本郷橋東詰交差点など死傷事故率が高い箇所が多く、**地域安全保障が確保できていない**。
- ・生活道路が抜け道として利用され、**沿線生活圏の住民の安全・安心の確保ができない**。

- 交通事故の減少による地域安全保障の確保
- 歩行者の安全確保



防災

信頼性の高い
ネットワークの
確保

- ・対象区間では、事故や災害による通行規制が多発している状況であり、特に豪雨災害時は国道2号で法面崩壊による交通規制が生じ、さらに山陽自動車道も通行止め規制となったため、大幅な迂回を強いられるなど、**災害時の道路ネットワークが脆弱であり、代替性が確保されていない**。

- 冠水による通行止めのリスク回避
- 道路ネットワークのリダンダンシー確保



道路の整備

3-9. 福山本郷道路未整備区間 (国道2号・県道瀬野川福富本郷線) における課題

3. 福山本郷道路未整備区間における整備の必要性

福山本郷道路に
求められる機能

地域の将来像を
達成するにあたっての課題

国道2号の課題

県道瀬野川福富
本郷線の課題

物流
・
産業

産業の
活性化

- ・尾道系崎港や広島空港などの交通拠点へのスムーズなアクセスが阻害されている。
- ・対象区間における日中の混雑が産業活動に影響し、地域産業の発展及び低炭素で持続可能な道路の実現が阻害されている。

- ・尾道系崎港や広島空港などの交通拠点へのスムーズなアクセスが阻害
- ・日中の混雑が産業活動に影響し、地域産業の発展及び低炭素で持続可能な道路の実現が阻害されている。

- ・本郷ICや広島空港などの交通拠点へのスムーズなアクセスが阻害。

医療

救急医療機関
への速達性の
向上

- ・尾道市の三次救急医療施設では、対象区間の混雑により高次医療人口圏域が本郷地域までカバーできておらず、地域安全保障が確保されていない。

- ・高次医療人口圏域が本郷地域までカバーできておらず、地域安全保障が確保されていない。

—

観光

広域周遊
観光の促進

- ・備後地域ではコロナ禍以降も観光客数が回復できておらず、訪日外国人観光客も減少し、広域観光周遊が十分促されていない。
- ・ゲートウェイである広島空港と三原駅しまなみ海道など観光拠点へのアクセス性が低下し、低炭素で持続可能な道路の実現が阻害されている。

- ・三原駅やしまなみ海道など観光拠点へのアクセス性が低下し、低炭素で持続可能な道路の実現が阻害。

- ・広島空港から観光拠点へのアクセス性が低下し、低炭素で持続可能な道路の実現が阻害。

安全

交通安全の
確保

- ・国道2号の仏通寺入口交差点や県道の本郷橋東詰交差点など死傷事故率が高い箇所が多く、地域安全保障が確保できていない。
- ・生活道路が抜け道として利用され、沿線生活圏の住民の安全・安心の確保が課題。

- ・仏通寺入口交差点など死傷事故率が高い箇所があり、地域安全保障が確保できていない。
- ・生活道路が抜け道として利用され、沿線生活圏の住民の安全・安心の確保が課題。

- ・本郷橋東詰交差点など死傷事故率が高い箇所があり、地域安全保障が確保できていない。

防災

信頼性の高い
ネットワークの
確保

- ・対象区間では、事故や災害による通行規制が多発している状況であり、特に豪雨災害時は国道2号で法面崩壊による交通規制が生じ、さらに山陽自動車道も通行止め規制となったため、大幅な迂回を強いられるなど、災害時の道路ネットワークの脆弱性・代替性が課題。

- ・事故や災害による通行規制が多発し、大幅な迂回を強いられるなど、災害時の道路ネットワークの脆弱性・代替性が課題。

- ・災害による通行規制が発生し、大幅な迂回を強いられるなど、災害時の道路ネットワークの脆弱性・代替性が課題。

3-10. 福山本郷道路未整備区間における整備の必要性

○産業拠点へのアクセス向上による産業の活性化など地域の目指す将来像を達成するためには、福山本郷道路の未整備区間の整備が必要。

○引き続き、国・県・市が連携し、福山本郷道路の未整備区間の整備方針等について検討していく。

