

# はじめに

## (1) 検討の背景

現在、人口減少・少子高齢化に伴う生産年齢人口減少の下での経済成長が大きな課題となっています。物流においては、電子商取引の拡大等により物流需要が増加するなか、深刻なドライバー不足が進行する一方、大型コンテナ車による輸送が増加するなど、より一層の物流生産性向上が求められています。

また、平成 26 年 8 月広島豪雨災害など、頻発化・激甚化する災害を目の当たりにし、災害発生時における救助・救急活動の支援や救急支援物資などの安定的な輸送を支える道路ネットワークの重要性を改めて認識したところです。

このような中、平成 30 年 3 月 30 日に成立、同月 31 日に公布された「道路法等の一部を改正する法律」（平成 30 年法律第 6 号）により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設されました。

本計画は、重要物流道路網の形成に向け、これまで取組を行ってきた広島県広域道路整備基本計画（平成 10 年 6 月）を踏まえ、中枢・中核都市等を中心とする圏域の形成、観光を軸とした交流促進、県土強靱化等の新たな社会経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤として道路の役割強化やICT・自動運転等の技術進展も見据え、広域的な道路交通の方針を定めるものです。

一方、新型コロナウイルス感染症は、人やモノ等が国境を越えて移動するグローバル社会を背景に、瞬く間に世界的な感染拡大を引き起こし、人々の生命と健康を脅かすとともに、社会経済活動を著しく減退させました。物流においては、外出自粛が広がった影響により、インターネット等の通信販売の利用に拍車がかかり、トラック輸送の需要が増加しており、今後もライフスタイルの変化にとどまらず、社会が大きく変容する可能性があります。当分の間、新型コロナを完全に根絶することは困難であると予想されることから、道路交通の分野においても、新しい生活様式における社会経済活動を支えるため、持続的にサービスを提供する必要があります。

なお、策定に当たっては、本県の総合計画である「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」（令和 2 年 1 0 月策定）をはじめとする広域道路交通に関する既計画等を踏まえたものとしします。

### ※広域道路とは

主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路

## (2) 計画期間

本ビジョン・計画の計画期間は、概ね 20～30 年間を対象とします。なお、今後の社会経済の動向等を勘案しつつ、必要に応じて、計画を見直すこととします。