

5章 人流に係る課題

5-1 都市間の連携の推進

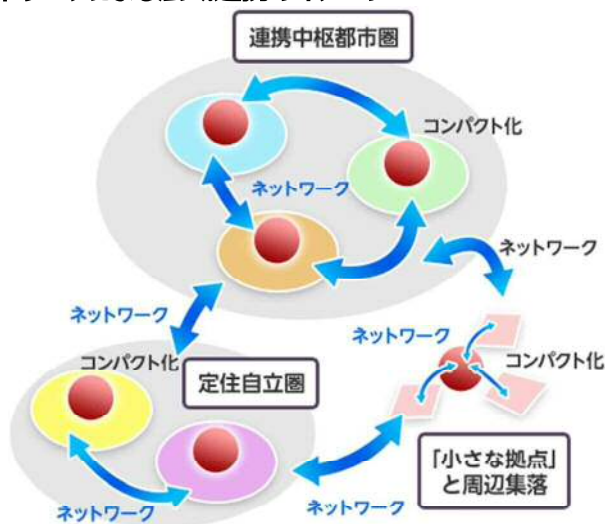
現在、「連携中枢都市圏」※や「定住自立圏」※等の連携強化の取組が進められていますが、圏域の中心となる中枢・中核都市においては、広域的な都市機能を担う高次都市機能の集積・強化を図るため、圏域内外への円滑な移動を実現する道路交通ネットワークが必要です。

また、中小都市は、人口規模が小規模でも広い面積を抱えており、引き続き産業振興や医療・福祉等の拠点として重要な役割を担っていくことが重要です。

今後は、圏域ごとの交通課題を踏まえながら、コンパクト+ネットワークの地域構造を構築し、都市間の連携を推進する道路交通ネットワークが必要です。

※P80 参照

図表 コンパクト+ネットワークによる広域連携のイメージ



資料：国土交通省 国土政策局 総合計画課『新たな国土形成計画』リーフレット

図表 各圏域における交通の現状と課題

広島圏域	山陽自動車道，中国縦貫自動車道，中国横断自動車道広島浜田線等の県境を越える井桁状高速道路ネットワークが整備されています。しかし，その高速道路へのアクセス道やバイパス等に未整備区間があり，都市間連携を促進していくためには，さらなるネットワークの強化が必要です。
備後圏域	圏域内には，国際路線を有する広島空港のほか，重要港湾である福山港や尾道糸崎港が整備されています。また，山陽自動車道，中国横断自動車道尾道松江線，瀬戸内しまなみ海道等の県境を越える井桁状高速道路ネットワークが整備されており，陸海空の広域交通ネットワークが形成されています。一方で福山道路や福山環状道路などのバイパス等に未整備区間があることから，陸海空の広域交通ネットワークを活かした都市間連携を促進していくために，圏域内におけるアクセス改善等を行うことが必要です。
備北圏域	東西に伸びる中国縦貫自動車道と山陰・山容を結ぶ中国横断自動車道尾道松江線の県境を越える井桁状高速道路ネットワークが整備されています。人口減少が見込まれる中，交流圏域の拡大や，地域間連携強化のため，江府三次道路の整備を促進するなど，広域交通ネットワークの強化が必要です。

資料：広島圏域・備後圏域・備北圏域都市計画マスタープラン（R3.3，広島県）

5-2 観光振興の促進

(1) 県内外での周遊性ニーズの高まり

観光庁では、中国地方における広域周遊ルートとして、「せとうち・海の道」「縁（えん）の道～山陰～」を指定しています。また、近年では地域の幅広い観光資源を活用して観光客が滞在・周遊できる魅力ある観光地域づくりを促進する「観光圏」の形成に向け、県内や県外を含めた観光周遊性を高める取組が推進されています。

多くの観光客は、各地域の観光資源を周遊する手段として、自動車による移動を利用していることから、引き続き、観光周遊のための定時性・速達性の向上など移動の円滑化を図ることが必要となっています。

図表 「せとうち・海の道」形成計画概要

名称	せとうち・海の道 ～新たな西日本発見の旅～
コンセプト	世界に誇る“瀬戸内”の景色と“瀬戸内”での味わえる貴重体験“瀬戸内”に溢れる日本の「匠」と「自然風景」。ゴールデンルートの延長線上にある日本随一の確固たる幹線ルート
主な対象市場	欧米豪、台湾、タイ等の東南アジア等
実施主体	名称：（一社）せとうち観光推進機構
事業の概要	(1) 事業計画策定・マーケティング (2) 受入環境整備・交通アクセスの円滑化 (3) 滞在コンテンツの充実 (4) 対象市場に向けた情報発信・プロモーション
対象地域の地図	

図表 「縁（えん）の道～山陰～」形成計画概要

名称	縁（えん）の道～山陰～
コンセプト	日本人が大切にする「縁」のスポットをあて、日本の最も古い歴史を有する地域である山陰で、「神話」「伝説」をテーマに山陰の「自然」「歴史」「文化」を体験する旅
主な対象市場	旅慣れた、新しい発見を求める日本の心を探求するリピーター（欧米、香港、台湾）
実施主体	山陰インバウンド機構
事業の概要	(1) 事業計画策定・マーケティング (2) 受入環境整備・交通アクセスの円滑化 (3) 滞在コンテンツの充実 (4) 対象市場に向けた情報発信・プロモーション
対象地域の地図	

資料：観光庁HP

図表 観光圏の整備を通じた魅力ある観光地域づくりのイメージ



資料：観光庁HP

(2) 主要観光地における渋滞対策

宮島周辺など県内の主要観光地において、観光シーズンを中心に慢性的な観光交通渋滞が発生しており、円滑な交通に支障をきたしています。また、日本人観光客は観光の際に最も不満を感じる項目として交通渋滞を挙げています。

このことから、主要観光地での適切な交通渋滞対策の実施により、観光客の満足度の向上や渋滞緩和による観光周遊につなげることが課題となっています。

図表 主要観光地の観光交通渋滞

宮島口地区



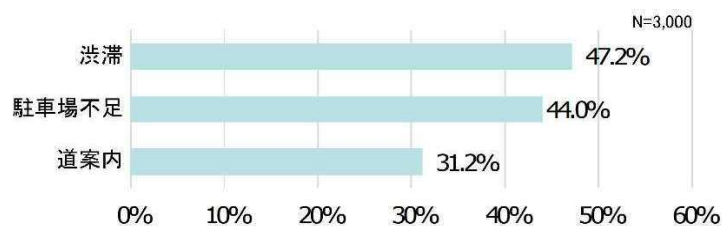
尾道地区



竹原市忠海地区



図表 日本人観光客の不満



資料：国土交通省HP

5-3 広島空港へのアクセス強化

広島空港については、広島市からの主要アクセスルートである山陽自動車道は、混雑期（GW、お盆・年末年始等）を中心とした交通渋滞や交通事故の発生や、悪天候等により通行止めとなることが多く、広島空港への主要アクセス手段であるリムジンバスの運休が生じるなど、交通アクセスの安定性向上が課題となっています。代替路である現道（国道2号）は主要渋滞箇所が多く存在し、慢性的な渋滞状況となるなど多重性確保の面においても課題があることから、平常時・災害時を問わない広島空港への高いアクセシビリティの実現が必要です。

図表 広島都市圏～広島空港間の代替路（国道2号）の主要渋滞箇所

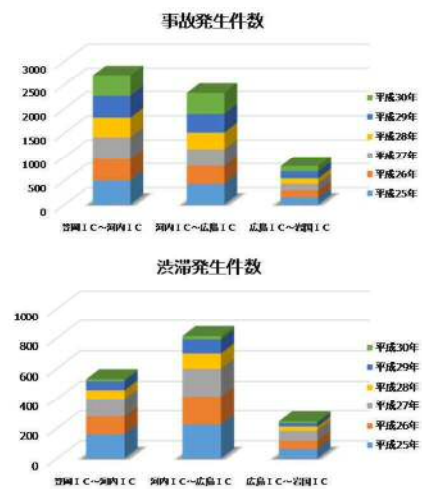


図表 広島空港リムジンバスの運休状況



資料：空港経営改革推進委員会資料（H30.2.14）

図表 広島東IC～河内IC間の事故・渋滞発生状況



資料：NEXCO 西日本

5-4 交通結節点等の利便性向上

鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点は、様々な交通施設が集中するとともに、乗降客や広域の移動者も多く利用しており、地域の拠点としても重要な位置付けとなっています。また、近年、訪日外国人旅行者の増加に伴い、訪日外国人による交通結節点を発着するレンタカーの利用も増加するなど、交通結節点の果たす役割は大きくなっています。

このような中、県内の交通結節点では、交通機関相互の乗換利便性やアクセス性等に課題が見受けられます。このため、交通結節点における交通拠点機能の強化や、交通結節点までのアクセス性向上等により、さらなる交通結節点の利便性の向上を図ることが必要です。

図表 県内の主要な交通結節点



また、県内の「道の駅」は20駅登録されています（令和3年3月時点）。道の駅は、円滑な道路交通を支えるためのたまり場としての「休憩機能」、地域振興の場となって活力ある地域の形成を働きかける「地域の連携機能」、道路情報や沿道の文化・特産物などの情報を活用して個性豊かなサービスを提供するための「情報発信機能」の3つの機能を有しています。これらに加え、新「道の駅」あり方検討会において令和元年11月に示された提言に基づき、「道の駅」第3ステージとして、観光や防災など更なる地方創生に向けた取組を加速することとしており、インバウンド観光にも対応した交通拠点として更なる機能向上が求められています。

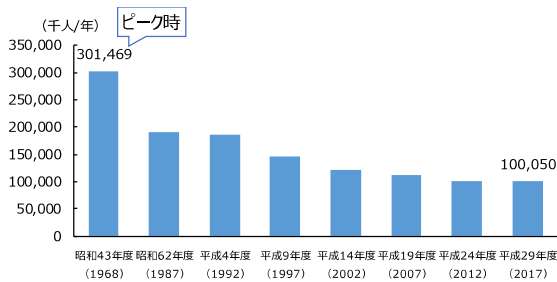
図表 広島県の「道の駅」



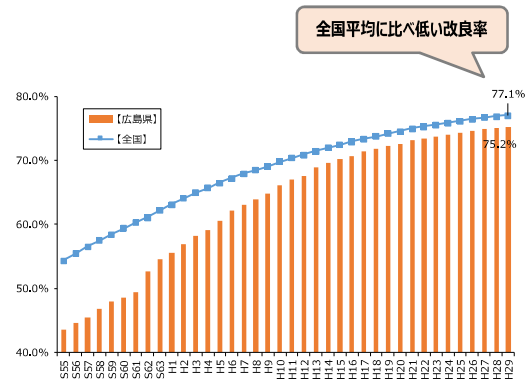
5-5 住民生活の基盤の確保

人口減少が著しい中山間地域等では、公共交通利用者の減少による地域内の路線バスや鉄道が廃止されるなど、住民生活の交通基盤の確保が課題となっています。また、このような地域公共交通サービスが縮小される中、高齢者の運転免許返納者数も年々増加するなどしています。さらに、県内の道路改良率は全国平均に比べ低い状況にあることや、市町中心部へ30分でアクセス可能な人口は77.3%に留まっている状況にあります。一方で、中山間地域における交通手段は自家用車が多くを占めていることから、今後、地域内におけるコンパクトで持続可能なまちづくりに資する道路の整備を進めていくとともに、引き続き、住民生活の交通基盤を確保する必要があります。

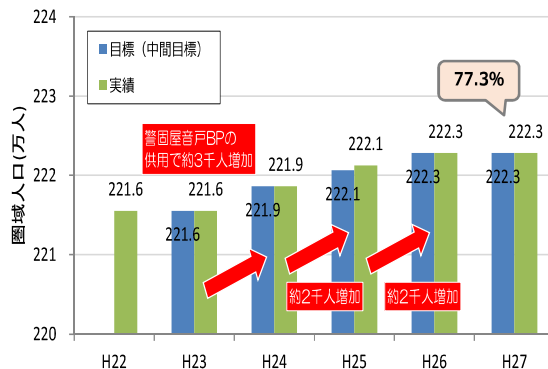
図表 本県の営業用乗合バス輸送人員の推移 図表 道路改良率の推移



資料：輸送要覧 平成29年度



図表 市町中心地30分交通圏



図表 中山間地の交通機関に関するアンケート調査結果

(単位:%)

区分	当てはまる・どちらかという当てはまる		当てはまらない・どちらかという当てはまらない		どちらとも言えない	
	中山間地域 d	都市部	中山間地域 d	都市部	中山間地域 d	都市部
交通機関など移動手段が不便	71.9	17.4	14.9	74.9	13.1	7.7
20~40代	88.3	22.2	3.1	69.4	8.6	8.3
50~60代	69.5	12.6	18.6	80.1	12.0	7.3
70代以上	61.0	17.9	20.8	74.6	18.2	7.5

(単位:%)

区分	自己負担が生じてでも取り組む必要を感じる		取り組む必要を感じるが自己負担するほどではない		それほど取り組む必要を感じない		取り組む必要を感じない		どちらとも言えない	
	中山間	都市部	中山間	都市部	中山間	都市部	中山間	都市部	中山間	都市部
交通機関など移動手段の確保充実	29.2	10.5	53.3	30.8	4.5	21.1	2.1	21.1	11.0	16.5
20~40代	32.3	15.1	52.5	34.0	4.0	26.4	2.0	13.2	9.1	11.3
50~60代	26.9	7.1	59.0	28.6	3.0	16.1	1.5	23.2	9.7	25.0
70代以上	29.1	8.3	46.6	29.2	6.8	20.8	2.9	33.3	14.6	8.3

資料：広島県中山間地域振興計画 平成26年