

## 広島県広域道路交通ビジョン・計画（案）について

道路企画課

### 1 要旨

国からの依頼に基づき、重要物流道路制度の創設に伴う本県の広域的な道路交通の方針を定めるため、広島県広域道路交通ビジョン・計画（案）を作成した。

### 2 経緯

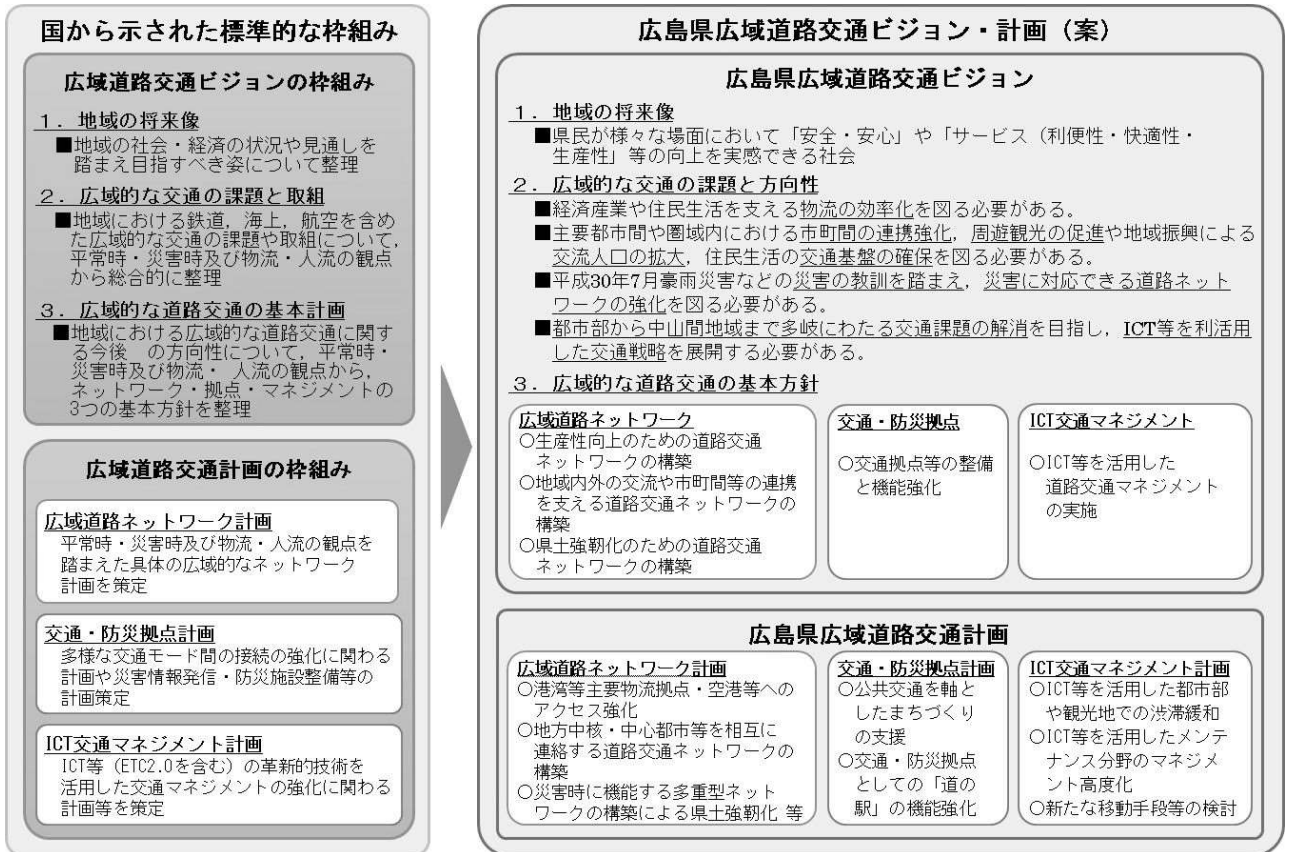
「道路法等の一部を改正する法律（平成30年3月30日成立）」により、「重要物流道路制度」が創設され、平成31年4月1日に供用済みの道路について指定された。

この際、事業中や計画路線については、現行の広域道路整備基本計画の策定から20年以上経過する中、災害の頻発化やICTの進展等の昨今の社会状況の変化を踏まえ、新たな広域道路交通ビジョン・計画を検討した上で新たな「広域道路ネットワーク」を策定し、効果的な重要物流道路を指定する必要があるとされた。

### 3 広域道路交通ビジョン・計画及び広域道路ネットワーク

「安心・誇り・挑戦ひろしまビジョン」及び社会資本整備の分野別計画である「社会資本未来プラン」の目指す県土の将来像と整合を図りつつ、「広島県広域道路交通ビジョン・計画（案）【概要版：別紙1】」を作成した。

このうち、新たな「広域道路ネットワーク」【別紙2】の選定にあたっては、現広域道路整備基本計画の中から抽出することとし、選定基準に基づき、国・隣県を始めとする関係機関との調整を行った結果、「高規格道路」については、現行の高規格幹線道路に加え地域高規格道路を選定し、「一般広域道路」は、高規格道路間を補完する国道等を選定した。



### 4 今後の予定

当ビジョン・計画等については、令和3年5月19日（水）13時から県ホームページにて公表予定。

今後は、各都道府県が策定したビジョン・計画を基に、国において地方ブロック単位ごとの新広域道路交通ビジョン・計画が策定されることとなっている。

広域道路交通に関する既計画

安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン (R2/総合計画)

【基本理念】 将来にわたって、「広島に生まれ、育ち、住み、働いて良かった」と心から思える広島の実現
【目指す姿】 県民一人一人が「安心」の土台と「誇り」により、夢や希望に「挑戦」しています
～仕事も暮らしも。里もまちも。それぞれの欲張りなライフスタイルの実現～

広島県社会資本未来プラン (R3/社会資本マネジメント方針)

広島県道路整備計画 (R3/道路分野の整備計画)

【6つの施策】
①県土強靱化のための道路ネットワークの強化
②安全で快適な道路空間の形成
③物流生産性向上のための道路ネットワークの構築
④地域内外の交流連携を支える道路ネットワークの構築
⑤コンパクトで持続可能なまちづくりに資する道路整備
⑥道路施設の適正な維持管理

全国的な主要課題

- 少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少等を背景とし、各産業における生産効率性を高める必要がある。
●災害が激甚化・多頻度化しており、それに備えたハード・ソフト対策を講じる必要がある。
●このような中、国土交通省において「重要物流道路制度」が創設された。
●人口減少・少子高齢社会においても地域における社会経済を維持するために、中核性を備える圏域の市町村が連携する必要がある。
●国内の特色ある魅力を活かした観光を国の経済を支える基盤の一つにするため、政府を挙げて観光立国を目指している。

上記、全国的な課題に対応するには、広域的な観点で検討する必要があることから、現行広域道路整備基本計画の道路ネットワークを踏まえ、広域道路交通ビジョン・計画を定める。

※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

これまでの取組の成果

○本県では、昭和57年から道路整備計画等を策定し、それらに基づき着実かつ計画的に整備
○現在は井桁状の高速道路ネットワークをはじめとした道路ネットワークが形成され、地域間の移動時間の大幅な短縮が図られたことにより、産業・観光面等、全県域で様々な効果が発現
◆広島市2時間交通圏 555万人、◆県内80分交通圏 268万人、◆高速道路IC20分圏域 276万人
◆広島空港2時間交通圏 644万人、◆高速道路ICに20分で到達できる主要観光地数 334箇所 ※いずれもH27時点
○平成17年から平成27年に供用した道路の整備効果として、本県経済を年間630億円押し上げ続けると算定

広域的な交通の現況と課題

物流と広域交通

Table with 2 columns: 現況 (Current Status) and 課題 (Issues).
現況: ①県内貨物輸送量(件数)は増加傾向、②貨物流動として岡山・山口県の移動はもとより、圏域を跨いで中部以東や近畿、九州方面との移動が活発、③広島・福山港が物流の中心となる役割を担っており、県内外へ幅広く流動、④空輸による貨物流動として、広島空港が中国地方全体の貨物輸送量の約6割を占め、中国地方の中心となる役割、⑤県内の工業・産業団地は約120か所あり、多くは高規格道路沿線に立地、⑥企業アンケート調査結果では、高規格道路や国道2号などを多く利用、またそれらと団地を結ぶ各種国・県道も利用、⑦貨物輸送の交通手段はトラック輸送が約6～7割、⑧新型コロナウイルス禍でも物流交通は維持
課題: ①主要な物流・人流ルート上において、低速度区間や主要渋滞箇所が残存し、社会経済活動に多大な影響、②広島・福山港等は物流拠点や高規格道路へのアクセスにおいて主要渋滞箇所を抱えており、速達性、定時性の確保が困難、③県内の団地造成や港湾地区拡張が推進される中、産業の成長を踏まえた物流の円滑化が必要、④物流は小口多頻度化が進む中、生産年齢人口の減少等に伴う物流業界の労働力不足が顕在化

人流と広域交通

Table with 2 columns: 現況 (Current Status) and 課題 (Issues).
現況: ①通勤・通学の流動として、広島・備後・備北圏域ごとに一定のまとまりがあり、各中心都市を発着する流動が活発、②県外との自動車交通流動は、山陽側隣接県相互の流動が多い状況、③広域連携に向けた取組として、「連携中枢都市圏」等連携強化の取組が推進されており、中枢都市を中心とした交通流動が活発、④中国地方及び県内には、世界遺産をはじめ魅力的な観光資源が広域エリアに存在、県内総観光客数は県内外、外国人観光客ともに増加、⑤広島空港利用者は増加傾向にあり、その約9割が空港直行バス、自家用車等道路系アクセスによるもので、広島市からの発着が約半数、⑥JR乗降客数は山陽側駅が多く、フェリーは各島しょ部で一定の方が利用、都市間高速バスは広島バスセンターを中心に県内外へ運行、⑦中山間地域では、生活交通維持のためコミュニティバス等が運行されているものの、交通手段の約7割が自家用車を使用
課題: ①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・強化を図ることが必要、②中小都市においても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うための道路ネットワークが必要、③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しており観光周遊性を高めるための移動の円滑化が必要、④広島空港アクセスとして、広島市を結ぶ主要ルートである山陽自動車道は渋滞等による規制が多く発生、⑤交通結節点における乗換利便性やアクセス性が課題。また交通拠点としての道の駅の機能向上も必要、⑥中山間地域等では地域公共交通サービスが縮小

災害と広域交通

Table with 2 columns: 現況 (Current Status) and 課題 (Issues).
現況: ①近年、気象環境が厳しさを増しており、平成30年7月豪雨災害のような大規模災害が全国各地で発生、②県土は約7割を山地が占め、土砂災害危険箇所数は全国最多、また地質条件により、がけ崩れや土石流が発生しやすい特性を有す、③山間部においては道路法面の落石・崩壊も近年発生しており、また、今後地震や大雪等による影響も懸念
課題: ①これまでも県内各地で土砂災害等が発生し、通行止めに伴う大幅な迂回や待機等により、甚大な経済損失が発生、②自然災害が激甚化する中、県民の安心・安全を確保するために、災害時にも最低限機能する道路ネットワークが必要

その他主な課題

○施設の適切かつ計画的な維持管理及び老朽化対策の実施 ○A I ・ I o T など技術革新を活用した取組の実施
○幹線道路における歩行者等の安全安心の空間確保 ○S I C 設置や使いやすい料金等による有料道路の利用促進 等

広域道路交通ビジョン

課題解決に向けた方向性

物流の速達性・定時性の強化

経済産業や住民生活を支える物流の効率化を図るため、円滑かつ迅速なモノの移動を実現する交通基盤を整備・強化します。

人の移動性・周遊性の強化

主要都市間や圏域内における市町間の連携強化、周遊観光の促進や地域振興による交流人口の拡大、住民生活の交通基盤の確保を図るため、円滑かつ迅速なモノの移動を実現する交通基盤を整備・強化します。

災害時における道路ネットワークの強化

平成30年7月豪雨災害など、これまでの災害の教訓を踏まえつつ、災害時にも対応できるよう道路ネットワークの強化を図ります。

ICT等の利活用による道路交通サービスの質の向上

都市部から中山間地域まで多岐にわたる交通課題の解消を目指し、ICT等を利活用した交通戦略の展開を検討します。

基本方針

広域道路ネットワーク

基本方針Ⅰ

生産性向上のための道路ネットワークの構築

基本方針Ⅱ

地域内外の交流や市町間等の連携を支える道路ネットワークの構築

基本方針Ⅲ

県土強靱化のための道路ネットワークの構築

交通・防災拠点

基本方針Ⅳ

交通拠点等の整備と連携強化

ICT交通マネジメント

基本方針Ⅴ

I C T 等を活用した道路マネジメントの実施

広域道路交通計画

広域道路ネットワーク計画

○港湾等主要物流拠点へのアクセス強化
○広島空港へのアクセス強化
○物流移動の速達性・定時性の強化
○広域交通を担う高規格道路の機能強化

○地方中核・中心都市等を相互に連絡する道路ネットワークの構築
○観光周遊のための道路ネットワークの強化
○コンパクト+ネットワークの推進

○災害時に機能する多重型ネットワークの構築による県土強靱化
○災害時マネジメント体制の強化

○新たな広域道路ネットワーク計画

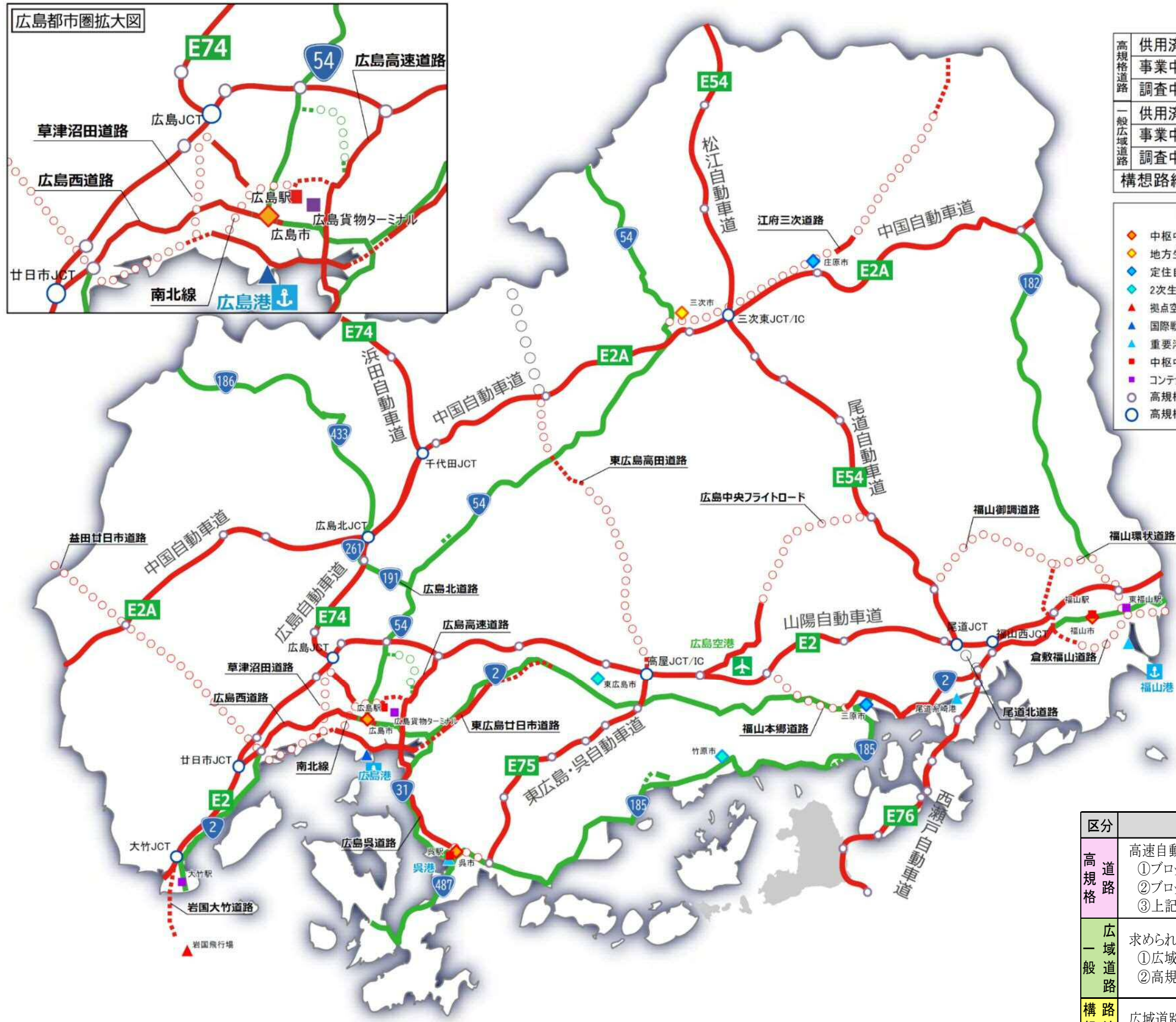
交通・防災拠点計画

○公共交通を軸としたまちづくりの支援
○交通・防災拠点としての「道の駅」の機能強化

ICT交通マネジメント計画

○I C T 等を活用した都市部や観光地での渋滞緩和
○I C T 等を活用したメンテナンス分野のマネジメントの高度化
○新たな移動手段等の検討

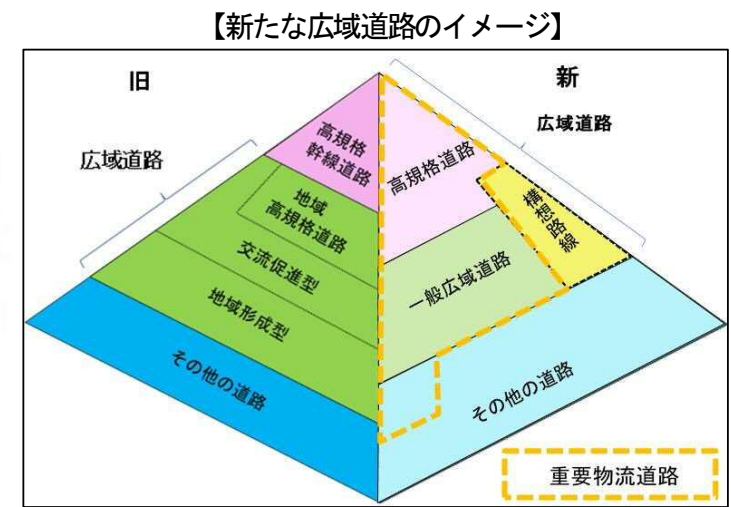




高規格道路	供用済	——
	事業中	.....
	調査中	○ ○ ○ ○ ○
一般広域道路	供用済	——
	事業中	.....
	調査中	○ ○ ○ ○ ○
構想路線		○ ○ ○ ○ ○

拠点凡例

- ◆ 中枢中核都市
- ◇ 地方生活中心市
- ◆ 定住自立圏における中心市
- ◆ 2次生活圏中心都市
- ▲ 拠点空港・その他ジェット化空港
- ▲ 国際戦略港湾、国際拠点港湾
- ▲ 重要港湾
- 中枢中核都市の代表駅
- コンテナ取扱駅
- 高規格幹線道路IC
- 高規格幹線道路JCT



【新たな広域道路の選定基準】

区分	要件
高規格道路	高速自動車国道を含め、求められるサービス速度が概ね60km/h以上の道路 ①ブロック都市圏間を連絡する道路 ②ブロック都市圏内の拠点連絡や中心都市を環状に連絡する道路 ③上記道路と重要な空港・港湾を連絡する道路
一般広域道路	求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路 ①広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する道路 ②高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等を連絡する道路
構想路線	広域道路としての役割が期待されるものの、調査等に着手していない道路