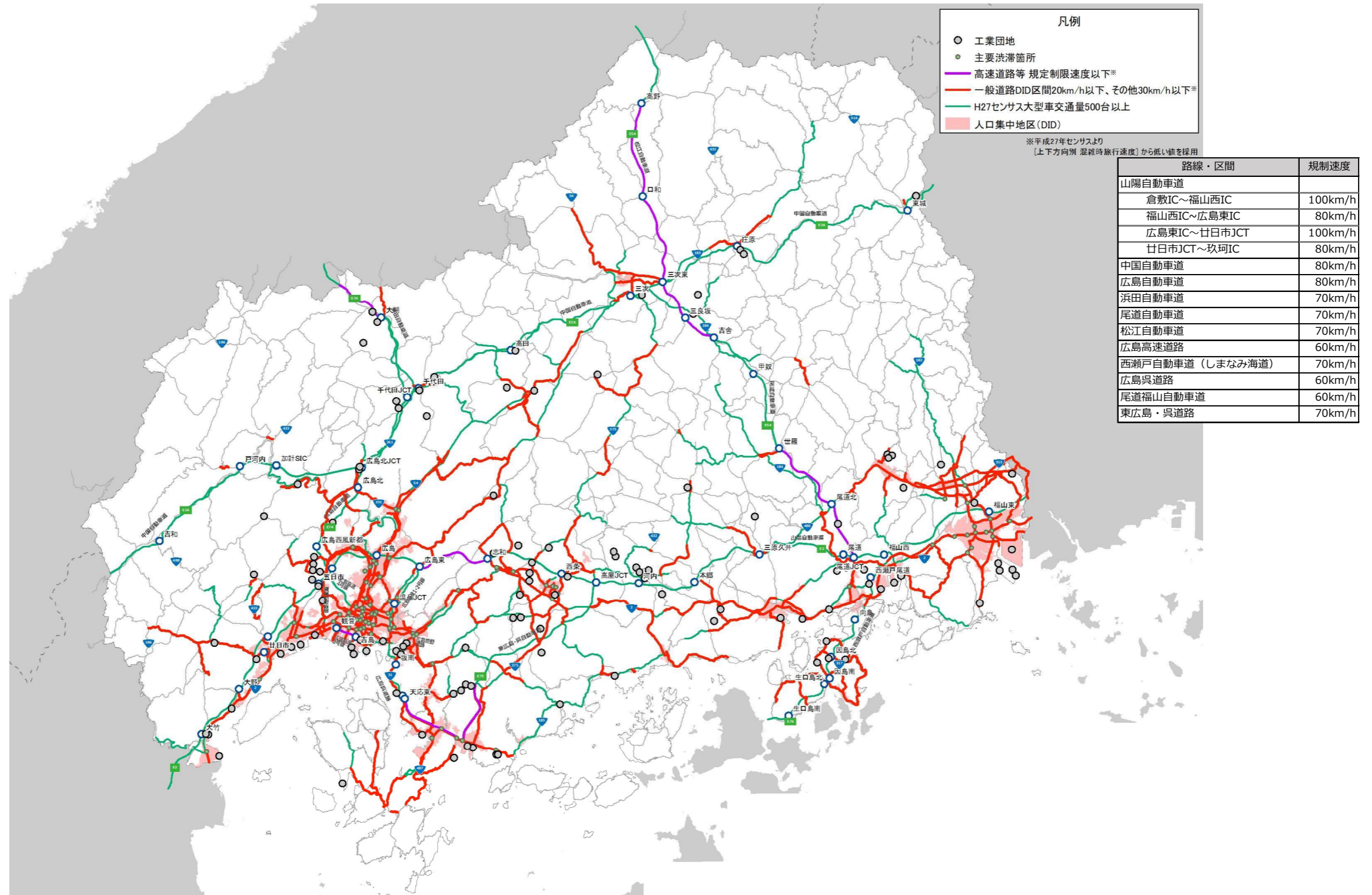


4章 物流に係る課題

4-1 低速度区間及び主要渋滞箇所の存在

広島県内では、これまで着実に道路整備を進めてきたものの、物流において運行時間の想定が困難となるなど、県民の社会経済活動に支障を及ぼしています。主要な物流ネットワークにおいても、物流拠点が集積する山陽側の都市部を中心に低速度区間や主要渋滞箇所が集中しており、慢性的な交通渋滞が発生しています。

図表 大型車交通量 500 台以上の路線における低速度区間及び主要渋滞箇所



4-2 主要な物流拠点への速達性・定時性の確保

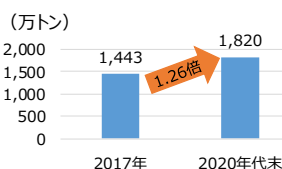
港湾へのアクセス性向上

国際拠点港湾広島港、重要港湾福山港・尾道糸崎港・呉港、地方港湾大竹港は、県内の港湾物流において重要な役割を担っているものの、いずれも陸域の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、特に広島港や福山港から高規格道路等主要な物流道路へアクセスするためには、市中心部に集中している主要渋滞箇所を通過する必要があるなど、速達性・定時性の確保が困難となっています。

また、広島港では、広島港港湾計画書（広島県H31.3）において、2020年末の取扱貨物量の目標値が2017年の1.26倍となる1,820万トンとされているなど、地域経済の発展に対し更に重要度を増しています。これらの需要に応え、更なる生産性の向上を図るためには、各港湾と高規格道路とのアクセスが課題となっています。

図表 広島港周辺のアクセスの課題

▼広島港における取扱貨物量等の目標値

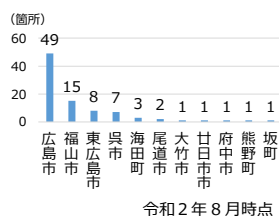


資料：広島港港湾計画書（広島県H31.3）



図表 福山港周辺のアクセスの課題

▼広島県における市町別主要渋滞箇所数



4-3 産業の成長を支える物流の円滑化

本県の工業・産業団地は、近年の土地需要の高まりに応じ、立地件数や敷地面積は増加・拡大傾向にあります。また、それに呼応した新たな団地造成も計画され、港湾においても、工場立地の国内回帰といった社会動向や、広島港背後の生産拠点（臨海部産業用地）が不足している現状を踏まえ、「新たな産業空間の確保」を図るため、港湾計画に基づく港湾整備の推進により臨海部用地の拡張が進んでいます。

これらの団地造成や港湾整備は、県内の産業・雇用の拡大につながり県内の経済に好影響を与えるものであり、これらの産業の成長を踏まえ、増加する交通需要に応じ物流交通の円滑化を図る必要があります。

(1) 今後立地が予定されている産業団地

今後立地が予定されている産業団地（例）は次のとおりです。

図表 本郷産業団地

広島県三原市本郷町船木

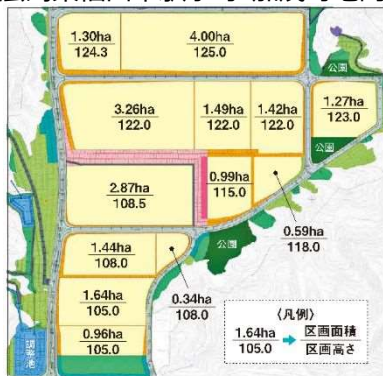


※完成イメージ図

資料：三原市HP

図表 福山北産業団地（第2期）

広島県福山市駅家町・加茂町地内



資料：福山市HP

図表 廿日市市 新機能都市開発事業

廿日市市上平良，下平良

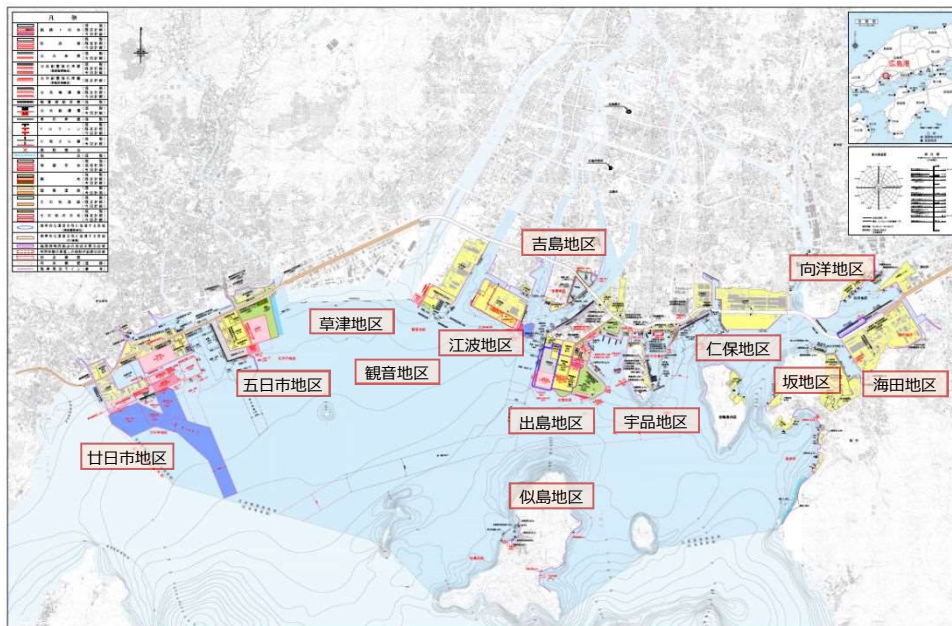


資料：廿日市市HP

(2) 港湾計画

広島港の港湾計画は平成 31 年 3 月に改訂され、広島港の将来像の実現に向け、「物流・産業面」「人流・賑わい面」「安全・安心面」のそれぞれにおいて、港湾計画の方針が定められました。

図表 広島港港湾計画図



平成 31.3 時点

図表 物流・産業面における方針

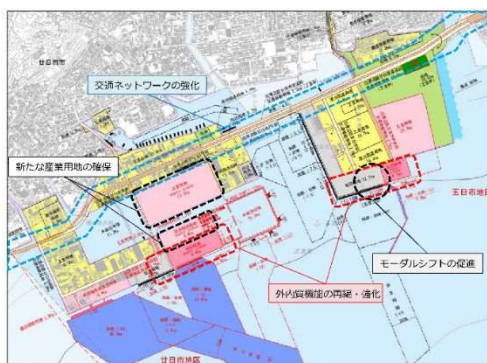
▼ 出島地区



▼ 海田地区



▼ 廿日市・五日市地区



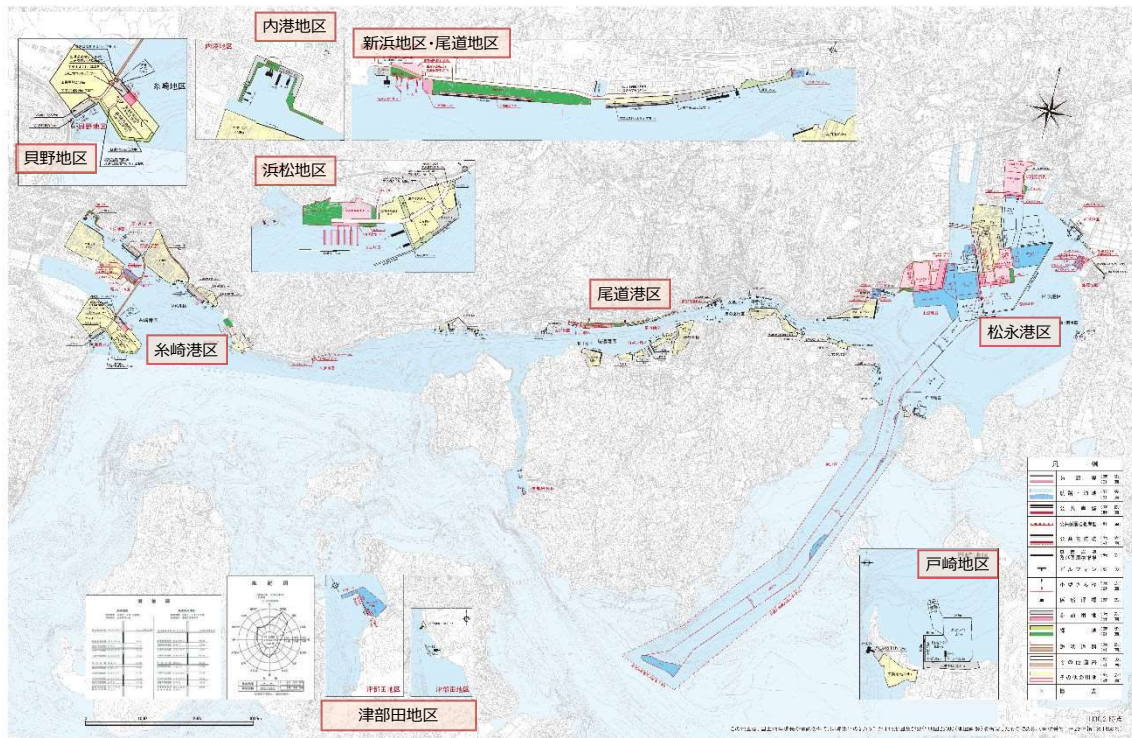
▼ 江波地区



資料：広島港港湾計画改定（概要版）（H31.3）

尾道糸崎港では、港湾計画に基づき、貝野地区において埋立地の造成、松浜地区において完成した公共ふ頭背後の港湾関連用地の活用等が進められています。

▼尾道糸崎港港湾計画図



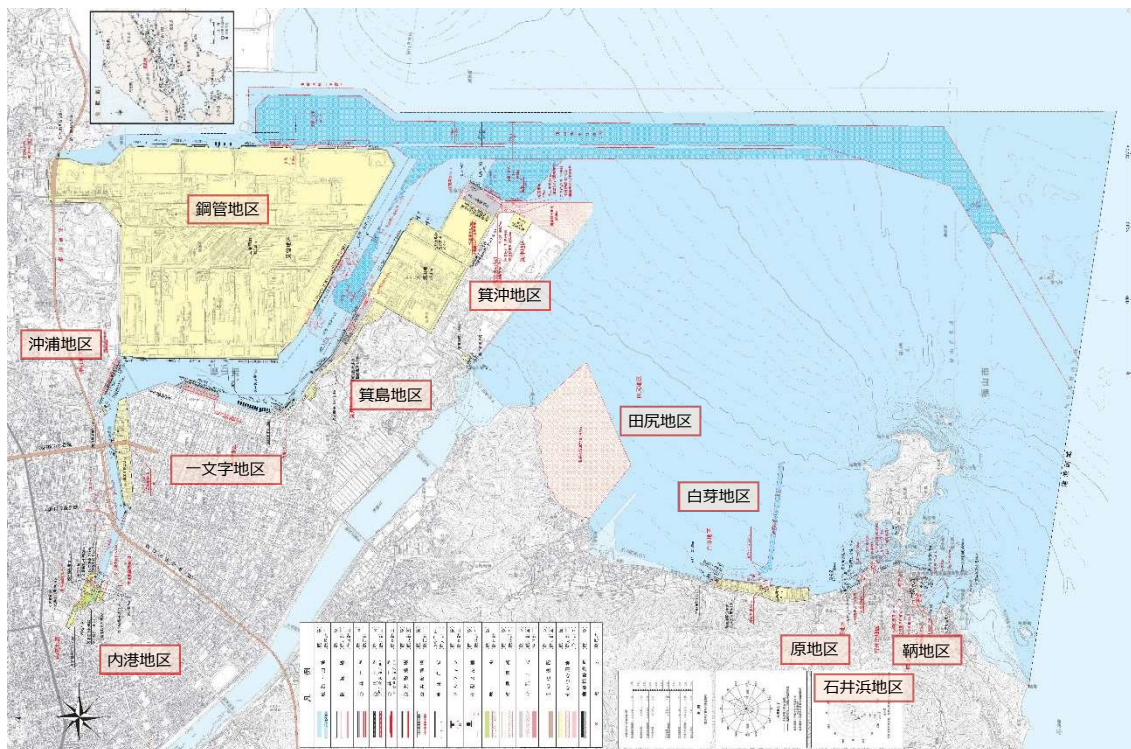
平成 30.2 時点

図表 尾道糸崎港 港湾整備事業(貝野地区,松浜地区)



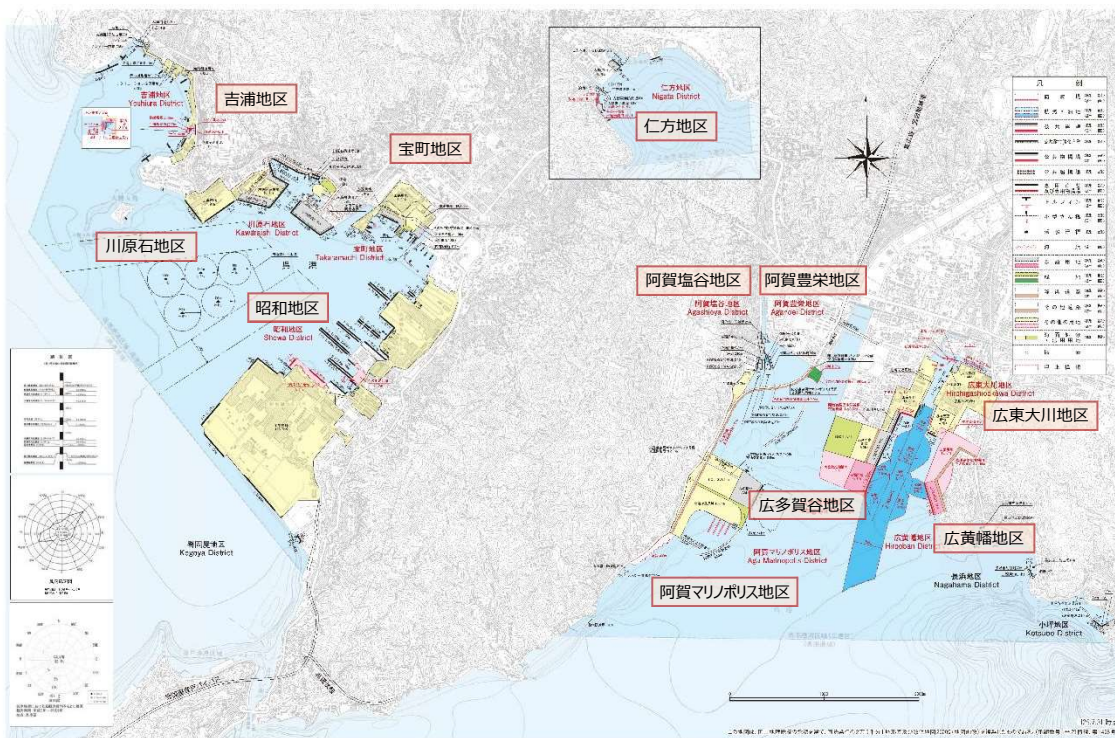
平成 31 年 4 月時点

图表 福山港港湾計画図



令和元.10 時点

图表 呉港港湾計画図

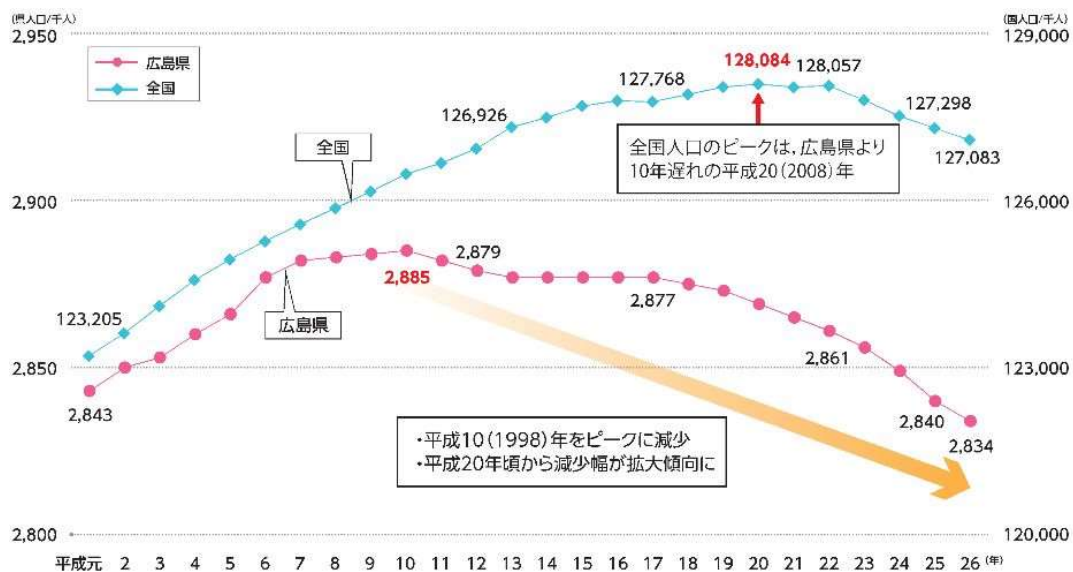


平成 29.7.31 時点

4-4 物流業界における労働力不足

本県の人口は、平成 10（1998 年）をピークに減少し、今後は一段と早い速度で減少していく見通しとなっており、生産年齢人口も同様に減少する見通しとなっています。このような中、物流はライフスタイルの多様化等を背景とし、EC（ネット通販）の急増による小口多頻度化が進んでおり、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しています。

図表 本県の人口推移



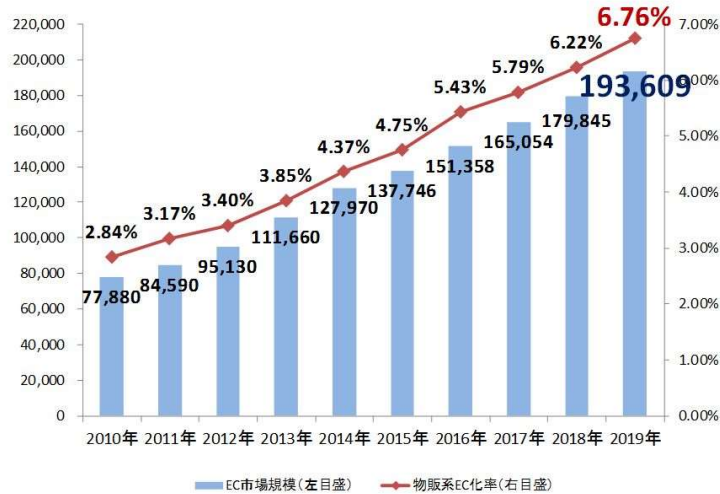
資料：ひろしま未来チャレンジビジョン（平成 27 年 10 月）

図表 本県の年齢 3 区分別人口の推移と将来推計



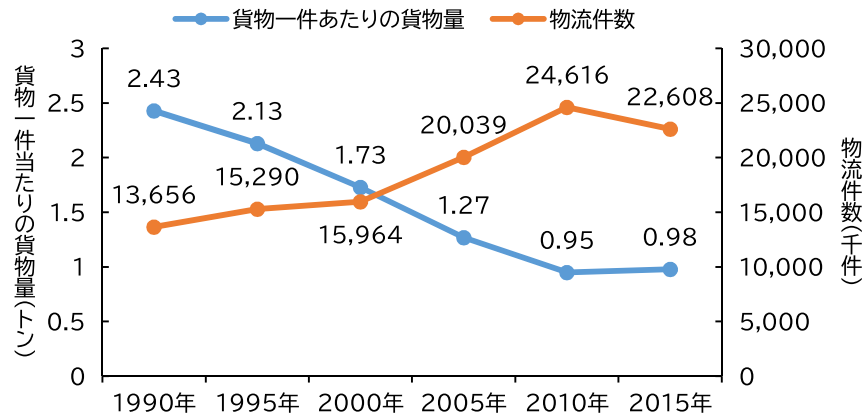
資料：ひろしま未来チャレンジビジョン（平成 27 年 10 月）

図表 国内電子商取引市場規模の推移



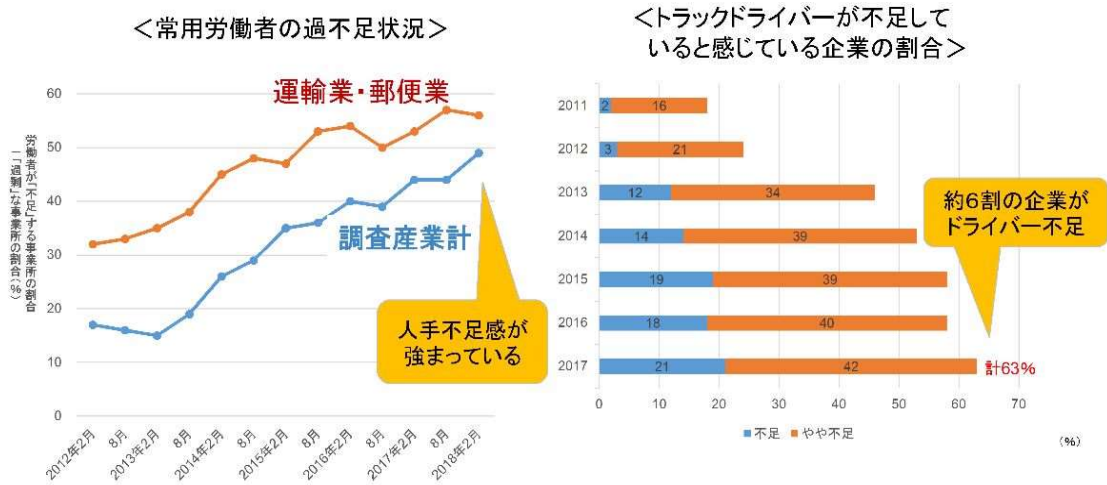
資料：経済産業省HP

図表 貨物一件あたりの貨物量・物流件数の推移



資料：国土交通省HP

図表 物流分野における労働力不足の状況



出典：厚生労働省「労働力経済動向調査」

出典：全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」

※各年の第2四半期(7月～9月)の数値を掲載

資料：国土交通省HP

5章 人流に係る課題

5-1 都市間の連携の推進

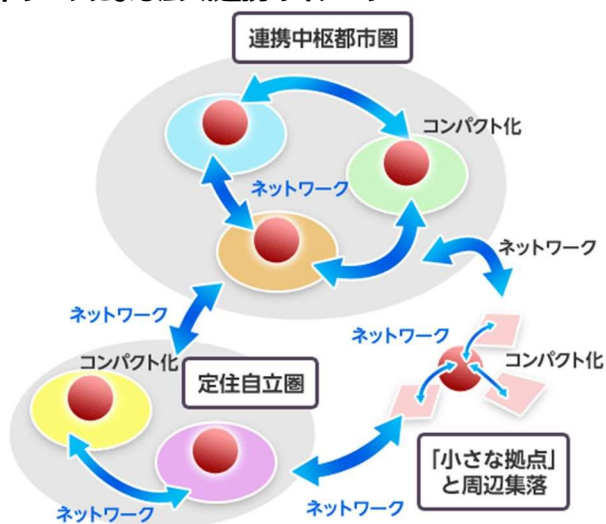
現在、「連携中枢都市圏」※や「定住自立圏」※等の連携強化の取組が進められていますが、圏域の中心となる中枢・中核都市においては、広域的な都市機能を担う高次都市機能の集積・強化を図るため、圏域内外への円滑な移動を実現する道路交通ネットワークが必要です。

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図ることが必要です。
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”でのみ味わえる貴重体験“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



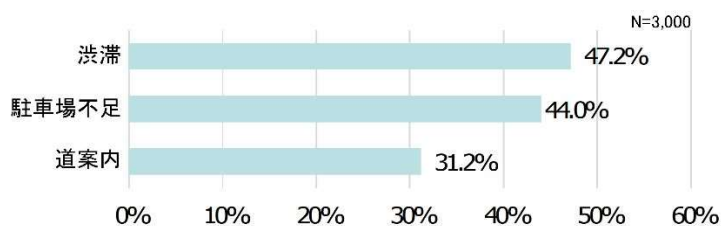
尾道地区



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

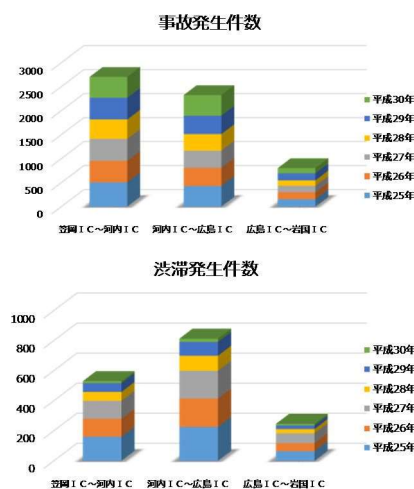


図表 広島空港リムジンバスの運休状況



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。

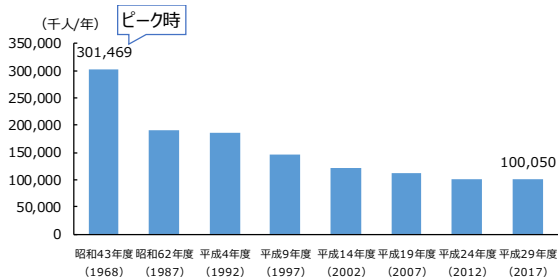
図表 広島県の「道の駅」



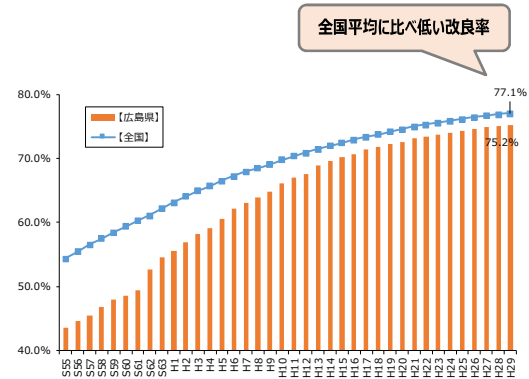
5-5 住民生活の基盤の確保

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。

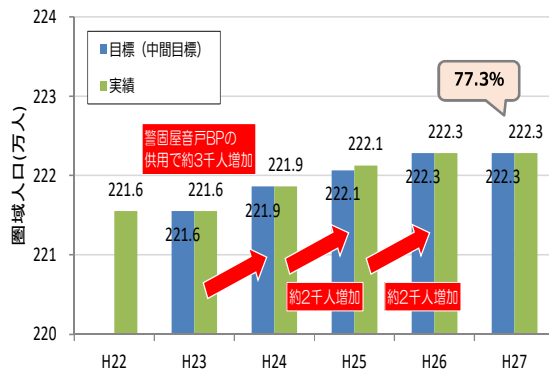
図表 本県の営業用乗合バス輸送人員の推移 図表 道路改良率の推移



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

6章 災害に係る課題

6-1 災害時にも機能する道路ネットワークの構築

これまで県内各地で水害や土砂災害が発生しており、通行止めに伴う大幅な迂回や待機による生産性の低下や、観光や物流の取り止めなどにより甚大な経済損失も発生しています。また、現在も緊急輸送道路上には津波災害警戒区域や土砂災害警戒区域などの災害時に危険性の高い箇所が複数存在しており防災対策が必要な状況にあります。

図表 平成 30 年 7 月豪雨災害における道路網の寸断と企業への影響



物流事業者の声



- 宇品港より志和迄の配送については、通常片道 1 時間程度が 4～6 時間程度要し、予定輸送物量が大幅に減少した。
- 呉市外からの物流が悪く、納品がかなり遅れました。
- 各方面の主要道路が使用不可となったため、物流がストップし、仕入が出来なくなった。
- 原料が入荷しなかった。運送便が止まったので出荷できなかった。
- 郷原工業団地内の主幹道路が通行止めとなり、運輸が出来ない状況が続いた（約 1 週間）。近くの幹線、国道、東広島呉道、山陽道の通行止や片側通行による大渋滞により、物流の時間が読めなく工程に支障があった。
- 規制情報が道路管理者ごとに発信されていたため、どの道が通行できるのかが分かりにくかった。

資料：物流ルートに関するアンケート調査（令和元年 7 月）

資料：一般国道 2 号（廿日市市阿品～大竹市玖波間）の台風による被害状況

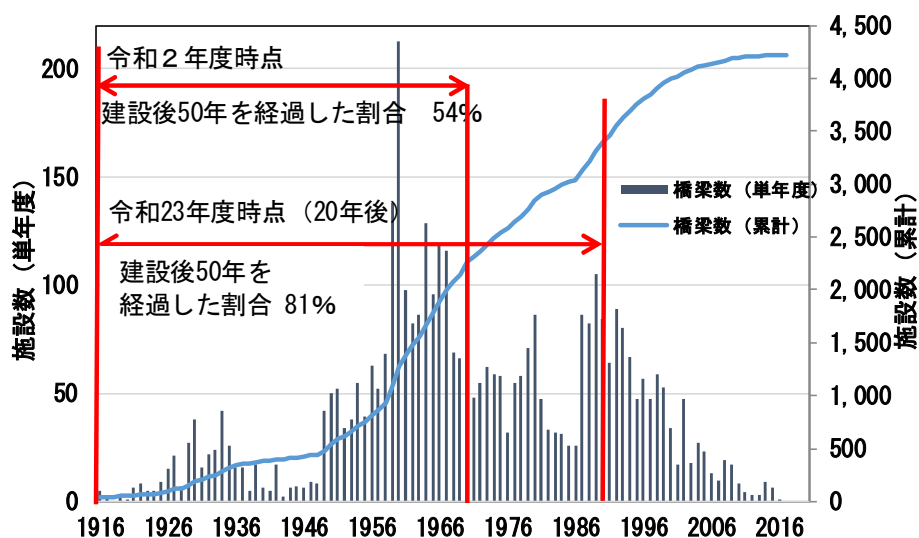


7章 その他主な課題

7-1 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

高度経済成長期に建設された道路橋等の社会資本は、今後急速に老朽化し更新などに要する費用が大幅に増加することが見込まれていること、また老朽化に伴う通行規制や重量制限は社会・経済的にも多大な影響を及ぼすことが予測されます。

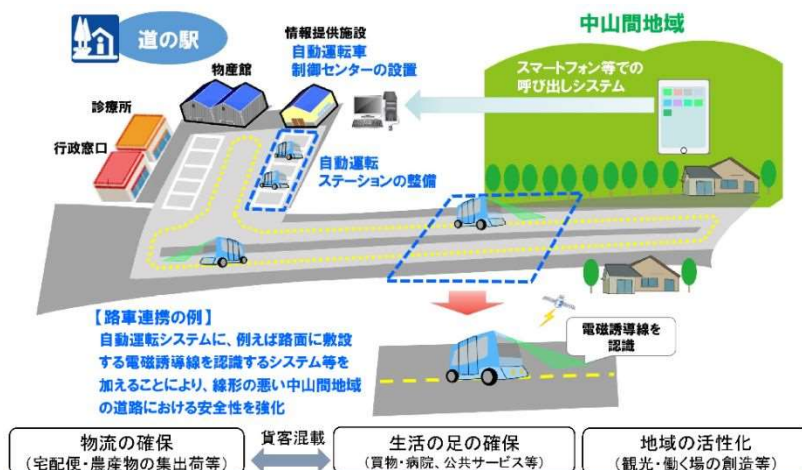
図表 本県の建設年度別の橋梁数分布



7-2 AI・IoTなど技術革新を活用した取組の実施

近年、IoT・ビッグデータ・AI・ロボットなどの技術革新が急速に発展しており、それらの技術を活用することにより、道路交通を取り巻く各種課題の解決を図る必要があります。

図表 高齢化が進行する中山間地域における人流・物流を確保するための自動運転サービスの取組

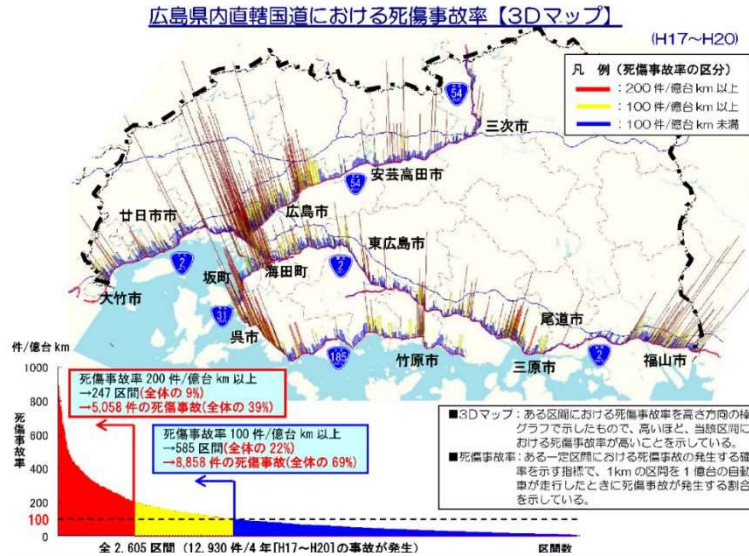


資料：国土交通省

7-3 幹線道路における歩行者等の安全安心な空間確保

国道 2 号等をはじめとする幹線道路においても交通事故は依然として後を絶たない状況にあることから、引き続き幹線道路における歩行者等の安全安心の空間を確保する必要があります。

図表 広島県内直轄国道における死傷事故率（3Dマップ）



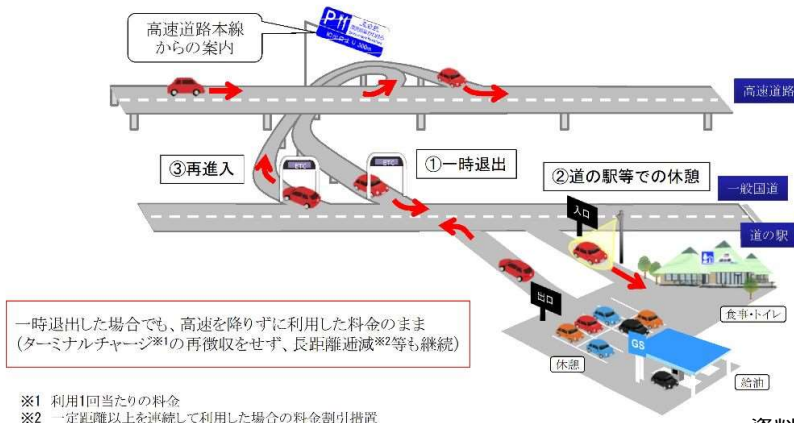
資料：広島国道事務所

7-4 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

日本の高速道路の平均IC間隔は約 10kmであり、欧米諸国の平地部における無料の高速道路の 2 倍程度となるなど、高速道路のアクセス強化が課題となっています。このため、有料道路の利用者の利便性、地域の活性化、物流の効率化等に寄与することを目的として、建設・管理コストの削減が可能なスマートインターチェンジの設置や使いやすい料金等の取組を推進する必要があります。

図表 高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」の取組

- ETC2.0搭載車を対象として、高速道路外の休憩施設等への一時退出を可能とする実験を3箇所で実施
- 今後、全国の高速道路で休憩施設の間隔が概ね25km以上ある約100区間について、半減することを目指す
- これにより、休憩施設等の不足を解消し、良好な運転環境を実現するとともに地域の活性化を図る



資料：国土交通省

8章 課題解決に向けた方向性

広域的な道路交通の課題や取組を踏まえ、課題解決に向けた方向性を次のとおり設定します。

8-1 物流の速達性・定時性の強化

県内には、物流拠点が集積する山陽側の都市部を中心に低速度区間や主要渋滞箇所が集中しており、慢性的な交通渋滞が発生していることから、低速度区間や渋滞箇所の解消を推進することが喫緊の課題となっています。

広島港、福山港等の港湾施設は、県内の港湾物流に重要な役割を担っているものの、いずれも高規格道路へのアクセスにおいて主要渋滞箇所を抱えるなど定時性確保が課題となっています。広島港では、2020年未の取扱貨物量の目標値が2017年の1.26倍(1,820万トン)とされているなど、地域経済の発展に対し更に重要度を増しています。これらの需要に応え、更なる生産性の向上を図るためにも、各港湾と物流拠点や高規格道路とのアクセスが課題となっています。

本県の工業・産業団地は、近年の土地需要の高まりに応じ、立地件数や敷地面積は増加・拡大傾向にあります。また、それに呼応した新たな団地造成も計画され、港湾においても、臨海部への土地需要の高まりや工場立地の国内回帰といった社会動向や、広島港背後に地域雇用を生む生産拠点(臨海部産業用地)が不足している現状を踏まえ、「新たな産業空間の確保」を図るため、港湾計画に基づく港湾整備の推進により臨海用地の拡張が進んでいます。これらの団地造成や港湾整備は、県内の産業・雇用の拡大につながり県内の経済に好影響を与えるものであり、これらの産業の成長を踏まえ、増加する交通需要に応じ物流交通の円滑化を図る必要があります。

本県の人口は、今後は一段と早い速度で減少していく見通しとなっており、生産年齢人口も同様に減少する見通しとなっています。このような中、物流はライフスタイルの多様化等を背景とし、小口多頻度化が進んでおり、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しています。今後、物流業界における労働力不足への対策として、運行時間の信頼性の向上など、「必要なものを、必要な時に、必要なだけ」供給できる環境を整備する必要があります。

以上のことを踏まえ、課題解決に向けた方向性を次のとおりとします。

課題解決に向けた方向性

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。

8-2 人の移動性・周遊性の強化

今後の更なる広域連携に向け、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、環状道路等の都市圏の円滑な移動を実現する道路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ための道路ネットワークが必要です。

観光振興においては、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必要があります。

県内の人流拠点である広島空港において、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、渋滞、事故、悪天候等により通行止めになることが多く交通アクセスの安定性向上が課題となっています。また、中四国地方の拠点空港として機能するために、中四国各地方との広域的なアクセスネットワークの実現が求められています。

その他、県内の交通結節点においては、人の移動性・周遊性の強化に向けて、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が必要であり、また、交通拠点として快適な道の駅に向けた機能向上が必要です。

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等による地域公共交通サービスが縮小されていることから、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るとともに、住民生活の交通基盤を確保していくことが必要です。

以上のことを踏まえ、課題解決に向けた方向性を次のとおりとします。

課題解決に向けた方向性

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、円滑かつ迅速なヒトの移動を実現する交通基盤を整備・強化します。

8-3 災害時における道路ネットワークの強化

これまでも県内各地で水害や土砂災害等が発生しており、通行止めに伴う大幅な迂回や待機による生産性の低下や、観光や物流の取り止めなどにより甚大な経済損失も発生しています。また、現在も緊急輸送道路上や主要な物流・人流ネットワーク上には災害危険箇所、津波浸水区域、土砂災害危険箇所が複数存在しており防災対策が必要な状況にあります。

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、災害時にも機能する道路ネットワークを構築していくことが必要です。

また、道の駅において、「休憩」、「情報発信」、「地域連携」といった従来の機能に加

え、災害時には避難場所や復旧・復興支援のための防災拠点施設としての機能を発揮することが期待されていることから、国等の支援を受けてハード・ソフト対策を強化した「防災道の駅」を新たに導入することが示されています。

以上のことを踏まえ、課題解決に向けた方向性を次のとおりとします。

課題解決に向けた方向性

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に道路ネットワークの強化を図ります。

8-4 ICT等の利活用による道路交通サービスの質の向上

近年、IoT・ビッグデータ・AI・ロボット・自動運転など、革新的な技術が急速に発展しており、行政運営においても、今後の人口減少、少子高齢化、グローバル化、ライフスタイルの変化などの社会経済情勢や産業構造の変化を踏まえた上で、これらのICT等の技術を活用した将来へ向けての戦略が必要となっています。

今後の道路施策を検討するに当たっても、平常時・災害時を問わない円滑な交通マネジメントや、維持管理の効率化・老朽化対策など、各種課題を抱える中、その課題を解決すべく、また未来をイメージしながら、その技術を活用した戦略が必要です。

したがって、ICT等技術を活用した施策の方向性を次のとおりとします。

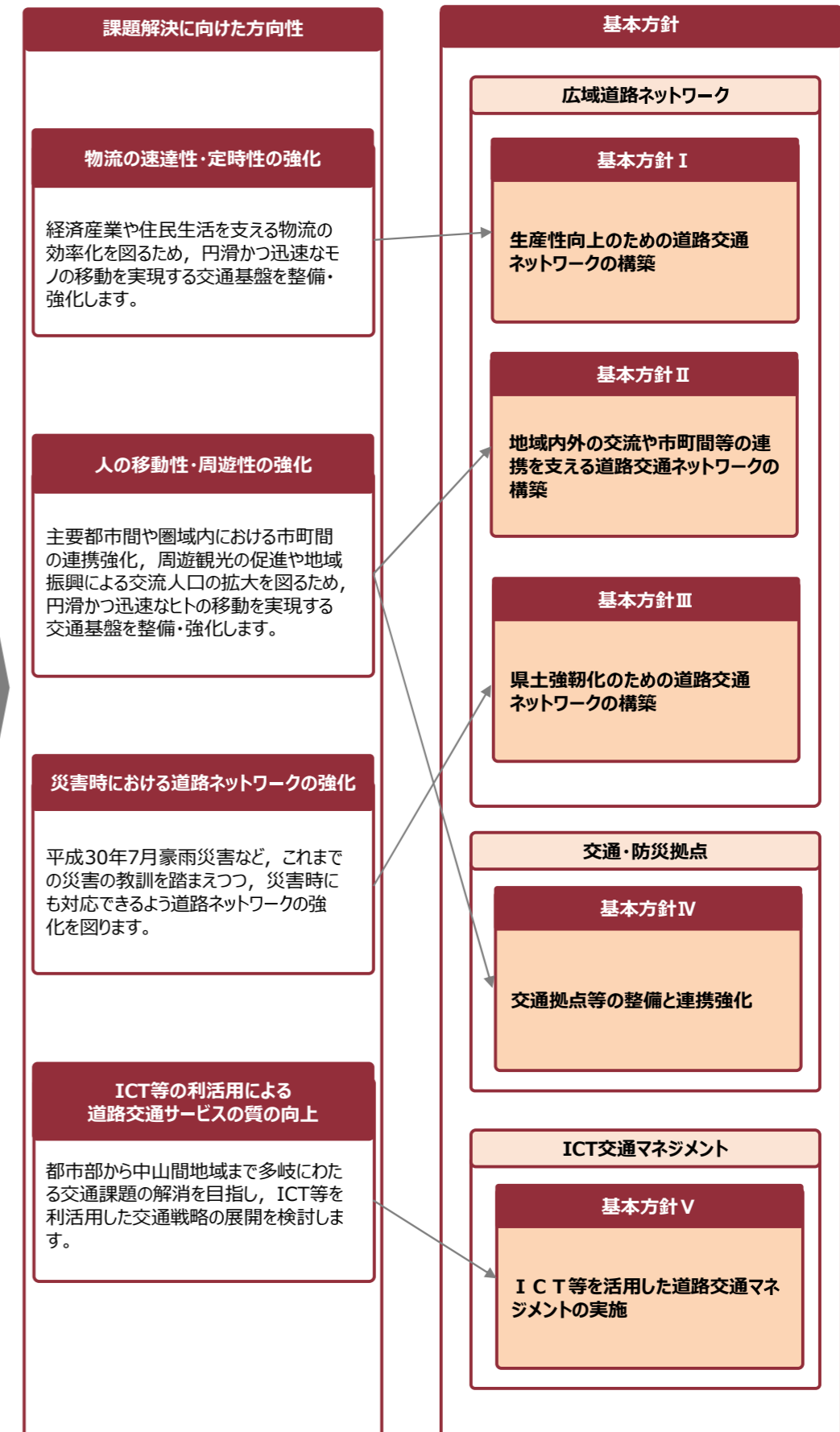
課題解決に向けた方向性

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等を活用した交通戦略の展開を検討します。

9章 広域道路交通ビジョン

前述の課題解決に向けた方向性を踏まえ、広域的な道路交通について、平常時・災害時を問わない物流・人流の確保・活性化の観点から、「広域道路ネットワーク」「交通・防災拠点」「ICT交通マネジメント」の各分野における基本方針を次のとおり設定しました。

これまでの取組の成果	
<p>○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</p>	
広域的な交通の現況と課題	
物流と広域交通	
現況	課題
<p>○県内貨物輸送量（件数）は増加傾向 ○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 ○広島・福山港が物流の中心的な役割を担っており、県内外へ幅広く流動、呉港や大竹港等も全国1位や県内上位の品目を有するなど国内外の物流拠点として機能 ○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、中国地方の中心的な役割 ○県内の工業・産業団地は約120か所あり、多くは高規格幹線道路沿線に立地 ○企業アンケート調査結果では、高規格幹線道路や国道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 ○貨物輸送の交通手段はトラック輸送が約6～7割 ○新型コロナ禍でも物流交通は維持</p>	<p>○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 ○広島・福山港等は物流拠点や高規格幹線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 ○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 ○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</p>
人流と広域交通	
現況	課題
<p>○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 ○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 ○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 ○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 ○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 ○JR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 ○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</p>	<p>○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 ○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交通ネットワークが必要 ○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 ○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 ○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 ○中山間地域等では地域公共交通サービスが縮小</p>
災害と広域交通	
現況	課題
<p>○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 ○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 ○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</p>	<p>○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 ○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</p>
その他主な課題	
<p>○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</p>	



第4部 広域道路交通計画

広域道路交通計画では、広域道路交通ビジョンで設定した基本方針及び、国土交通省より示された資料に基づき、「広域道路ネットワーク計画」「交通・防災拠点計画」「ICT交通マネジメント計画」における政策・施策等を示します。

1章 広域道路ネットワーク計画

1-1 基本方針に基づく政策・施策の体系

広域道路ネットワークの基本方針に基づく政策・施策の体系は次のとおりです。

図表 広域道路ネットワークの基本方針に基づく政策・施策の体系（1/2）

基本方針Ⅰ 生産性向上のための道路交通ネットワークの構築
港湾等主要物流拠点へのアクセス強化
県内の港湾物流に重要な役割を担っている広島港や福山港等の主要物流拠点から高規格道路等の主要な物流道路へアクセスするためには、市内中心部に集中する低速度区間や主要渋滞箇所等を通す必要があり、円滑な産業活動や経済活動を阻害する要因となっていることから、港湾等主要物流拠点へのアクセス強化に取り組みます。
広島空港へのアクセス強化
中国地方の航空物流・人流の中心的な役割に担う広島空港について、広島市からの交通アクセスの安定性向上が課題となっていること、また、中四国地方の拠点空港として機能するために、中四国の各地方との広域的なアクセスネットワークの実現が求められていることから、「広島空港へのアクセス強化」に取り組みます。
物流移動の速達性・定時性の強化
本県の工業・産業団地は、近年の土地需要の高まりに応じ、立地件数や敷地面積が増加・拡大傾向にあり、これらの土地需要の高まりに応じて着実に道路整備を実施することが求められています。このような中、物流拠点が集積する山陽側の都市部等では低速度区間や主要渋滞箇所等が残存し、円滑な産業活動や経済活動を阻害する要因となっており、物流業界の労働力不足による物流効率化等が喫緊の課題となっていることから、物流移動の速達性・定時性の強化に取り組みます。
広域交通を担う高規格道路の機能強化
高速道路ネットワークの進展等に伴い、社会経済活動における高規格道路の役割の重要性は増しています。人口減少下において、社会の生産性を向上させ、持続的な経済成長や国際競争力の強化を図るためには、広域交通を担う高規格道路をより効率的・効果的に活用していくことが極めて重要であることから、広域交通を担う高規格道路の機能強化に取り組みます。

図表 広域道路ネットワークの基本方針に基づく政策・施策の体系（2 / 2）

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交通ネットワークの構築	
地方中核・中心都市等を相互に連絡する道路交通ネットワークの構築	
<p>人口減少社会への対応や自動運転技術等の進展等を踏まえ、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・強化を図り、今後の更なる広域連携を推移する必要があります。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ための道路交通ネットワークが必要なことから、地方中核・中心都市等を相互に連絡する道路交通ネットワークの構築に取り組みます。</p>	
観光周遊のための道路交通ネットワークの強化	
<p>中国地方及び県内には、魅力的な観光資源が広域なエリアに幅広く分布しており、県内・県外観光客数、外国人観光客ともに増加傾向にある中、県内を来訪する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、観光周遊のための道路交通ネットワークの強化に取り組みます。</p>	
コンパクトで持続可能なまちづくりに資する道路整備	
<p>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等による地域公共交通サービスが縮小されており、住民生活の交通基盤の確保を図る必要があることから、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に取り組みます。</p>	
基本方針Ⅲ 県土強靱化のための道路交通ネットワークの構築	
災害時にも機能する多重型ネットワークの構築による県土強靱化	
<p>自然災害が激甚化する中、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していることから、災害時にも機能する多重型ネットワークの構築による県土強靱化に取り組みます。</p>	
災害時マネジメント体制の強化	
<p>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の構築が求められていることから、災害時マネジメント体制の強化に取り組みます。</p>	

1-2 基本方針 I 生産性向上のための道路交通ネットワークの構築

(1) 港湾等主要物流拠点へのアクセス強化

県内の港湾物流に重要な役割を担っている広島港や福山港等の主要物流拠点から高規格道路等の主要な物流道路へアクセスするためには、市内中心部に集中する低速度区間や主要渋滞箇所等を通過する必要があるが、円滑な産業活動や経済活動を阻害する要因となっていることから、港湾等主要物流拠点へのアクセス強化に取り組みます。

【取組事例】

広島港や福山港等の主要物流拠点から、広島市及び福山市中心部の主要渋滞箇所を回避し、高規格道路等の主要な物流道路へアクセスするための道路整備を推進します。

図表 港湾等主要物流拠点へのアクセス強化



(2) 広島空港へのアクセス強化

中国地方の航空物流・人流の中心的な役割に担う広島空港について、広島市からの交通アクセスの安定性向上が課題となっていること、また、中四国地方の拠点空港として機能するために、中四国の各地方との広域的なアクセスネットワークの実現が求められていることから、「広島空港へのアクセス強化」に取り組みます。

【取組事例】

広島都市圏から広島空港へのアクセスは渋滞や悪天候等により通行止めとなることが多いことから、トリプルウェイ化により平常時・災害時を問わない広島空港への高いアクセシビリティ（速達性、定時性、代替性、多重性）の実現を図ります。

図表 広島空港へのアクセスルート（トリプルウェイ）の確保



また、地域高規格道路「広島中央フライトロード」の整備により、広島臨空都市圏の大動脈として他地域との連携を強化するとともに、山陽自動車道・広島空港と中国横断自動車道尾道松江線をアクセスし、広島県域のみならず中四国地方の高速交通体系を強化します。

図表 広島中央フライトロード



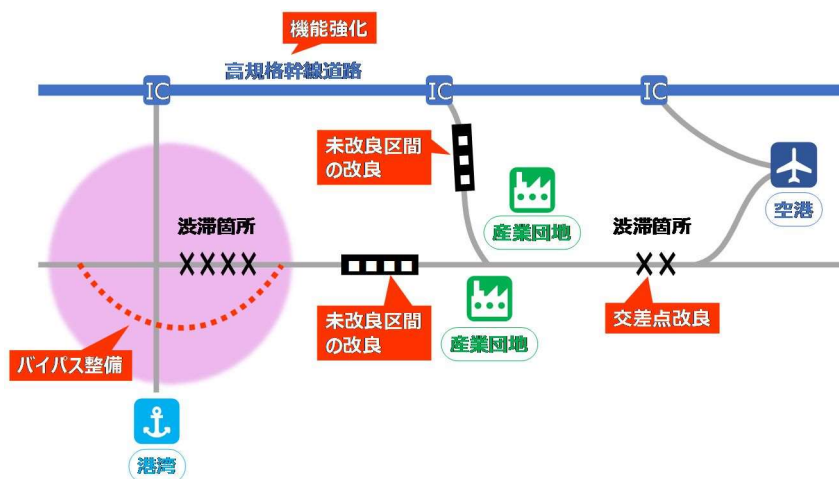
(3) 物流移動の速達性・定時性の強化

本県の工業・産業団地は、近年の土地需要の高まりに応じ、立地件数や敷地面積が増加・拡大傾向にあり、これらの土地需要の高まりに応じて着実に道路整備を実施することが求められています。このような中、物流拠点が集積する山陽側の都市部等では低速度区間や主要渋滞箇所等が残存し、円滑な産業活動や経済活動を阻害する要因となっているとともに、物流業界の労働力不足による物流効率化等が喫緊の課題となっていることから、物流移動の速達性・定時性の強化に取り組みます。

【取組事例】

工業団地・産業団地を発着する物流車両の利用路線をはじめ、物流移動の速達性・定時性の強化に資する道路整備を推進します。

図表 整備イメージ図



(4) 広域交通を担う高規格道路の機能強化

高速道路ネットワークの進展等に伴い、社会経済活動における高規格道路の役割の重要性は増しています。人口減少下において、社会の生産性を向上させ、持続的な経済成長や国際競争力の強化を図るためには、広域交通を担う高規格道路をより効率的・効果的に活用していくことが極めて重要であることから、広域交通を担う高規格道路の機能強化に取り組みます。

【取組事例】

① 暫定2車線区間の解消

高速道路の暫定2車線区間について、特にネットワークが寸断する可能性が高い箇所等を対象に、関係機関と連携し、4車線化等を推進します。

図表 広島呉道路の4車線化



資料：国土交通省

② スマート IC 等による地域とのアクセス強化

日本の高速道路の平均IC間隔は約 10kmであり、欧米諸国の平地部における無料の高速道路の 2 倍程度となっています。物流の効率化、地域活性化、利便性向上等を促進するため、平地部での平均IC間隔が密になるよう、関係機関と連携し、スマートIC等の整備を推進します。

図表 県内の IC 間隔 (km) (令和 3 年 3 月現在)

山陽自動車道		宮島 SA/SIC	9.0	世羅 IC	12.3	因島南 IC	1.5	
福山東 IC	8.7	大野 IC	8.3	甲奴 IC	8.1	井口島北 IC	6.8	
福山 SA/SIC	8.2	大竹 IC	9.2	吉舎 IC	4.3	井口島南 IC	5.0	
福山西 IC	5.8	中国自動車道		三良坂 IC	6.0	大三島 IC	6.8	
尾道 IC	12.7	東城 IC	30.2	三次東 IC/JCT	13.3	伯方島 IC	4.3	
三原久井 IC	11.3	庄原 IC	12.0	口和 IC	12.5	大島北 IC	6.5	
本郷 IC	8.2	三次東 JCT/IC	5.0	高野 IC	18.8	大島南 IC	7.3	
河内 IC	6.2	三次 IC	20.1	広島・浜田自動車道		東広島呉自動車道		
高屋 JCT/IC	4.9	高田 IC	15.0	広島西風新都 IC	10.4	上三永 IC	4.3	
西条 IC	11.0	千代田 IC	26.4	広島北 IC	27.5	下三永福本 IC	3.0	
志和 IC	10.4	加計 BS/SIC	5.4	大朝 IC	11.6	馬木 IC	4.5	
広島東 IC	6.4	戸河内 IC	16.2	瀬戸内しまなみ海道		大多田 IC	4.4	
広島 IC	5.6	吉和 IC	27.0	西瀬戸尾道 IC	6.6	黒瀬 IC	3.6	
沼田 PA/SIC	4.9	尾道・松江自動車道		向島 IC	6.7	郷原 IC	8.7	
五日市 IC	10.0	尾道北 IC	12.2	因島北 IC	3.5	阿賀 IC	0.0	
							県内平均 IC 間隔	9.4

1-3 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交通ネットワークの構築

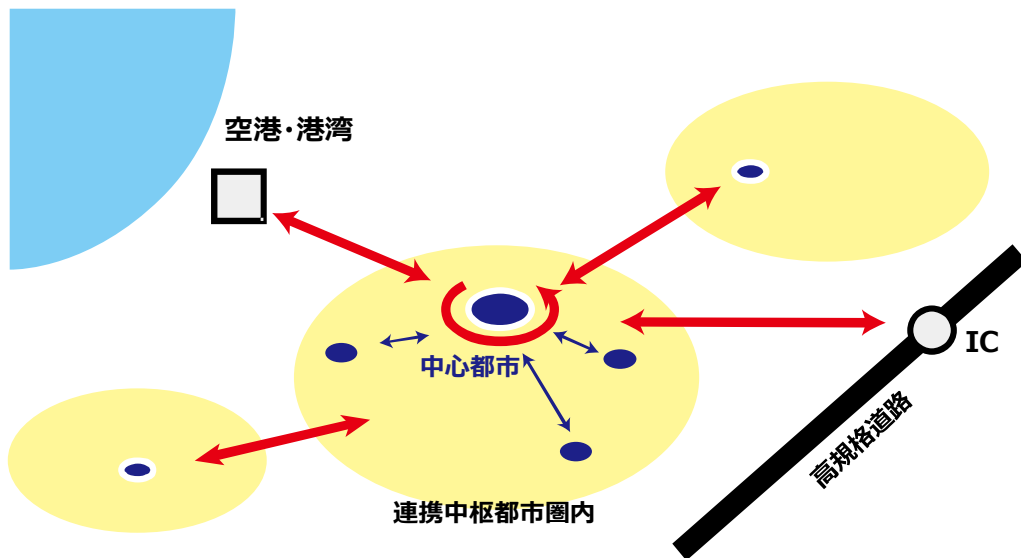
(1) 地方中核都市や地方中心都市等を相互に連絡する道路交通ネットワークの構築

人口減少社会への対応や自動運転技術等の進展等を踏まえ、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・強化を図り、今後の更なる広域連携を推移する必要があります。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ための道路交通ネットワークが必要なことから、地方中核・中心都市等を相互に連絡する道路交通ネットワークの構築に取り組みます。

【取組事例】

圏域の中心となる地方中核・中心都市等において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、中核・中心都市の環状連絡を強化するとともに、周辺県をはじめ圏域内外への中核・中心都市等を相互に連絡する道路交通ネットワークの構築を推進します。

図表 主要都市間の連携を強化する道路整備のイメージ



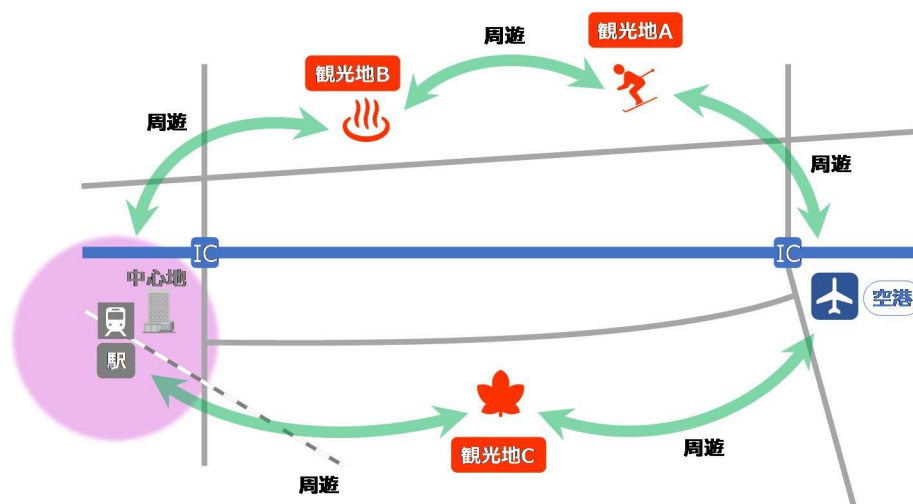
(2) 観光周遊のための道路交通ネットワークの強化

中国地方及び県内には、魅力的な観光資源が広域なエリアに幅広く分布しており、県内・県外観光客数、外国人観光客ともに増加傾向にある中、県内を来訪する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、観光周遊のための道路交通ネットワークの強化に取り組みます。

【取組事例】

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を踏まえ、引き続き、高速ICや交通結節点から観光地までの道路や観光地をネットワーク化する道路の整備、移動時間の短縮により観光地での滞在時間を拡大し、来訪者の満足度向上への寄与等、広域の観光周遊を促す道路交通ネットワークを強化します。

図表 観光周遊のイメージ



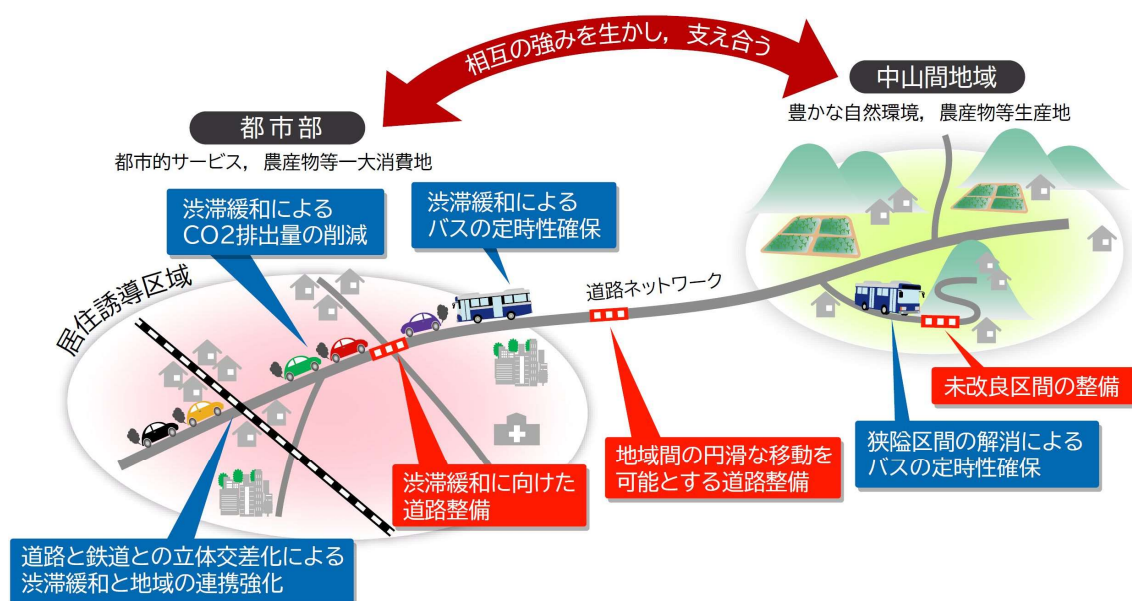
(3) コンパクトで持続可能なまちづくりに資する道路の整備

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等による地域公共交通サービスが縮小されており、住民生活の交通基盤の確保を図る必要があることから、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に取り組みます。

【取組事例】

人口減少社会への対応や自動運転技術の進展等を踏まえ、中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等の経済・生活圏を相互に連絡し、これらの交流・促進を図ることで、コンパクト+ネットワークの形成を推進します。

図表 整備イメージ



資料：国土交通省