

## 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>	

