



# 広島県 広域道路交通ビジョン・計画(案)

令和3(2021)年5月



# 目 次

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| はじめに                          | 1  |
| 第1部 地域の将来像                    | 2  |
| 第2部 これまでの取組の成果                | 4  |
| 第3部 広域的な交通の現況と課題              | 7  |
| 1章 物流に係る現況                    | 7  |
| 1-1 県内貨物輸送量の推移                | 7  |
| 1-2 陸送による貨物流動                 | 8  |
| 1-3 海運による貨物流動                 | 11 |
| 1-4 空輸による貨物流動                 | 14 |
| 1-5 工業団地・産業団地の立地状況            | 15 |
| 1-6 貨物輸送の交通手段割合               | 18 |
| 1-7 貨物自動車の主な利用路線              | 19 |
| 1-8 新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言の影響  | 22 |
| 2章 人流に係る現況                    | 23 |
| 2-1 地域間の流動                    | 23 |
| 2-2 広域連携に向けた取組                | 25 |
| 2-3 観光の状況                     | 27 |
| 2-4 交通結節点の状況                  | 31 |
| 2-5 中山間地域における公共交通機関の状況        | 34 |
| 2-6 人流の交通手段割合                 | 35 |
| 2-7 人流の主な利用路線                 | 36 |
| 3章 災害に係る現況                    | 37 |
| 3-1 災害の激甚化, 多頻度化              | 37 |
| 3-2 防災に向けた最近の取組               | 45 |
| 3-3 緊急輸送道路                    | 47 |
| 4章 物流に係る課題                    | 48 |
| 4-1 低速度区間及び主要渋滞箇所の存在          | 48 |
| 4-2 主要な物流拠点への速達性・定時性の確保       | 49 |
| 4-3 産業の成長を支える物流の円滑化           | 50 |
| 4-4 物流業界における労働力不足             | 54 |
| 5章 人流に係る課題                    | 56 |
| 5-1 都市間の連携の推進                 | 56 |
| 5-2 観光振興の促進                   | 57 |
| 5-3 広島空港へのアクセス強化              | 59 |
| 5-4 交通結節点等の利便性向上              | 60 |
| 5-5 住民生活の基盤の確保                | 61 |
| 6章 災害に係る課題                    | 62 |
| 6-1 災害時にも機能する道路ネットワークの構築      | 62 |
| 7章 その他主な課題                    | 63 |
| 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 | 63 |
| 7-2 AI・IoTなど技術革新を活用した取組の実施    | 63 |

|            |                                        |           |
|------------|----------------------------------------|-----------|
| 7-3        | 幹線道路における歩行者等の安全安心な空間確保                 | 64        |
| 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           | 64        |
| <b>8</b>   | <b>課題解決に向けた方向性</b>                     | <b>65</b> |
| 8-1        | 物流の速達性・定時性の強化                          | 65        |
| 8-2        | 人の移動性・周遊性の強化                           | 66        |
| 8-3        | 災害時における道路ネットワークの強化                     | 66        |
| 8-4        | ICT等の利活用による道路交通サービスの質の向上               | 67        |
| <b>9</b>   | <b>広域道路交通ビジョン</b>                      | <b>68</b> |
| <b>第4部</b> | <b>広域道路交通計画</b>                        | <b>69</b> |
| <b>1</b>   | <b>広域道路ネットワーク計画</b>                    | <b>69</b> |
| 1-1        | 基本方針に基づく政策・施策の体系                       | 69        |
| 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           | 71        |
| 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 | 75        |
| 1-4        | 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           | 78        |
| 1-5        | 新たな広域道路ネットワーク                          | 80        |
| <b>2</b>   | <b>交通・防災拠点計画</b>                       | <b>88</b> |
| 2-1        | 基本方針に基づく政策・施策の体系                       | 88        |
| 2-2        | 公共交通を軸としたまちづくりの推進                      | 88        |
| 2-3        | 交通・防災拠点としての「道の駅」の機能強化                  | 90        |
| <b>3</b>   | <b>ICT交通マネジメント計画</b>                   | <b>93</b> |
| 3-1        | 基本方針に基づく政策・施策の体系                       | 93        |
| 3-2        | ICT等を活用した都市部や観光地での渋滞緩和                 | 93        |
| 3-3        | ICT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           | 94        |
| 3-4        | 新たな移動手段等の検討                            | 95        |
| <b>4</b>   | <b>広域道路交通計画 体系図</b>                    | <b>98</b> |

# 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 10 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。



## 第1部 地域の将来像

令和2年10月に策定された広島県の総合計画「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」では、基本理念を「将来にわたって、『広島に生まれ、育ち、住み、働いてよかった』と心から思える広島県の実現」とし、目指す姿を「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～」としています。この目指す姿の実現に向けて、新たな社会潮流などを踏まえ構築した「17の施策領域」により、それぞれの施策を連関させ、相乗効果を生み出しながら、取り組みを総合的に推進していくこととしています。

「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」が目指す県土の将来像を実現するための社会資本マネジメントの基本方針として策定している、令和3年度を始期とする「社会資本未来プラン」では、目指す姿を「県民が様々な場面（平時から非常時に至るまで）において、『安全・安心』や『サービス（利便性・快適性・生産性）』等の向上を実感できる社会」とし、「安全・安心な県土づくり」「県の強みを生かした県土づくり」「魅力ある持続可能な県土づくり」の施策を設定し、各分野における将来像を次の通り設定しています。

### 図表 本県の将来像と道路に係る関連計画

**安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン**（令和2年10月策定）

【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県の実現

**広島県社会資本未来プラン**（令和３年３月策定）

### ▼広域道路に係るあるべき姿

| 施策                     | 将来像                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 安全・安心な<br>県土づくり        | <p>○激甚化する気象災害や巨大地震による社会経済活動への影響を最小限とするため、近年発生した浸水被害を解消するための治水対策や、防災拠点などの災害時に重要となる施設を保全する土砂災害対策、県内全域の緊急輸送道路の法面対策など、より効果的かつ効率的なハード対策による事前防災が着実に進んでいます。</p> <p>○さらに、ハード対策のみではあらゆる災害を防ぎきることはできないという認識に立ち、平時から地域住民や関係者と協働した災害リスクの共有や避難体制の強化を図るとともに、デジタル技術を活用した精度が高い防災情報を個々の状況に応じて取得することができ、自ら適切な避難行動をとるなど、的確な備えや行動が当たり前の状態となっています。</p>                                      |
| 県の強みを生<br>かした県土づ<br>くり | <p>○県内経済の発展や地域の活性化に繋がる、国道2号バイパスをはじめとした幹線道路の整備による広域道路ネットワークの形成や、船舶の大型化に対応した岸壁の延伸、コンテナふ頭の拡張や臨港道路の整備、東南アジア諸国をはじめとする航路の拡充などにより、企業活動のグローバル化や生産性向上に資する最適な物流ネットワークが構築されています。</p> <p>○さらに、広島空港の航空路線の拡充や、広島港におけるクルーズ客船の安全で快適な寄港環境の整備など、ビジネスや観光、日常生活において、それぞれの目的に応じた最適な交通ネットワークにより、便利で快適な移動ができ、国内のみならず世界との交流や連携が活発に行われています。</p>                                                  |
| 魅力ある持続<br>可能な県土づ<br>くり | <p>○地域特性や規模に応じた拠点ごとに必要となる機能の集約や、土砂災害警戒区域等の災害リスクの高い区域から低い区域への居住の誘導が進むとともに、区画整理事業と一体となった連続立体交差事業の推進などによる円滑で安全な交通の確保や、最適な公共交通ネットワークの構築が進み、利便性が高く、安全・安心な生活を支えるまちづくりに県内全域で取り組んでいます。</p> <p>○さらに、集約された各拠点においては、デジタル技術を活用した便利で質の高い様々なサービスを提供するための取組が各市町において展開されるとともに、地域の歴史的資源やオープンスペースなどの利活用により、地域の特色を生かした賑わいや住み続けたいくなるような魅力のある居住環境が創出され、快適でゆとりのあるライフスタイルを支える基盤が形成されています。</p> |

**広島県道路整備計画 2021**（令和3年策定）

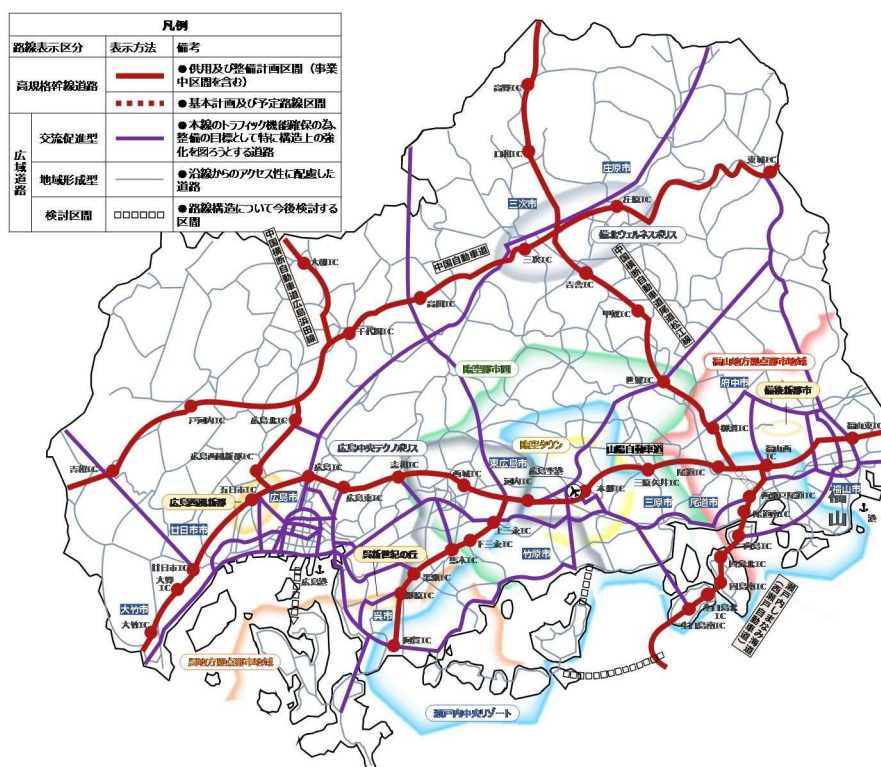
## 第2部 これまでの取組の成果

本県では、昭和57年に最初の道路整備計画「広島県 県道路整備計画」を策定し、現在までに6度の改訂を行い、県内の道路の整備を進めてきました。特に、広域道路の整備については、平成10年に策定した「広島県 広域道路整備基本計画」に基づき、着実かつ計画的に整備を進めてきました。

表 これまでの本県の道路整備計画

| 計画名称                                     | 計画期間              | 計画の特徴                                                                 |
|------------------------------------------|-------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| 広島県 県道路整備計画                              | S57～S65<br>(9年間)  |                                                                       |
| 広島県 新県道路整備計画                             | S61～S70<br>(10年間) | 各市町村の中心地と高速道路ICを30分で結ぶ『30分道路網計画』                                      |
| 広島県 道路整備計画<br>～ひろしま交流ネットワークの確立をめざして～     | H5～H12<br>(8年間)   | 広島都市圏や広島空港と中四国地方の主要都市とが日帰りで業務遂行が可能となる道路網『2時間道路網』の形成                   |
| 広島県 新道路整備計画<br>～人・もの・情報が行きかう道路ネットワークの確立～ | H12～H22<br>(11年間) | 県民アンケートや有識者懇談会の意見を取り入れ、「道路ビジョンひろしま」の5つのテーマを設定。                        |
| 広島県 道路整備計画 2008<br>～地域が生きる道づくりを目指して～     | H20～H25<br>(6年間)  | 「選択と集中」をより明確にするため、すべての事業で「事業熟度」、「費用対効果」、「施策への貢献度」による総合評価を実施し、実施事業を決定。 |
| 広島県 道路整備計画 2011                          | H23～H27<br>(5年間)  | 県長期総合計画及び社会資本マネジメント計画の改訂を踏まえ、4つのテーマと6つの施策の柱。                          |
| 広島県 道路整備計画 2016                          | H28～R2<br>(5年間)   | 施策の方針として、「井桁状高速道路ネットワークの活用」、「道路施設の適正な維持管理」を追加                         |

図表 広島県広域道路整備基本計画（平成10年6月策定）



平成 27 年 3 月には、中国横断自動車道尾道松江線と東広島・呉自動車道が全線開通するなど、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現れています。

また、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、本県の経済を年間 630 億円押し上げ続けると算定しました。

図表 広島県道路整備計画 2011 の取組成果（「交通圏域拡大」の項目抜粋）

| 施策の柱          | 項 目                         | 圏域人口   |
|---------------|-----------------------------|--------|
| 広域交通ネットワークの確立 | ①広島市 2 時間交通圏                | 555 万人 |
|               | ②県内 80 分交通圏                 | 268 万人 |
|               | ③高速道路 IC20 分交通圏             | 276 万人 |
|               | ④広島空港 2 時間交通圏               | 644 万人 |
|               | ⑤広島空港 40 分交通圏               | 79 万人  |
| 集客・交流機能の強化    | ⑥高速道路 IC に 20 分で到達できる産業団地数  | 97 団地  |
|               | ⑦高速道路 IC に 20 分で到達できる主要観光地数 | 334 箇所 |

図表 広島市 2 時間交通圏（平成 27 年度末時点）





図表 広島県道路整備計画 2011 のストック効果の例



図表 井桁状の高速道路ネットワーク



注1) 対象事業はH17～H27に供用した中国地方5県、大阪府、京都府、兵庫県、香川県、愛媛県、福岡県における高規格幹線道路及び地域高規格道路を基本とする。なお、広島県については、一般国道及び県道等についても対象としている。

注2) 県内総生産とは地域内の付加価値額計を示す。なお、付加価値額とは、生産額から原材料費(中間投入額)を差し引いた数値を示す。

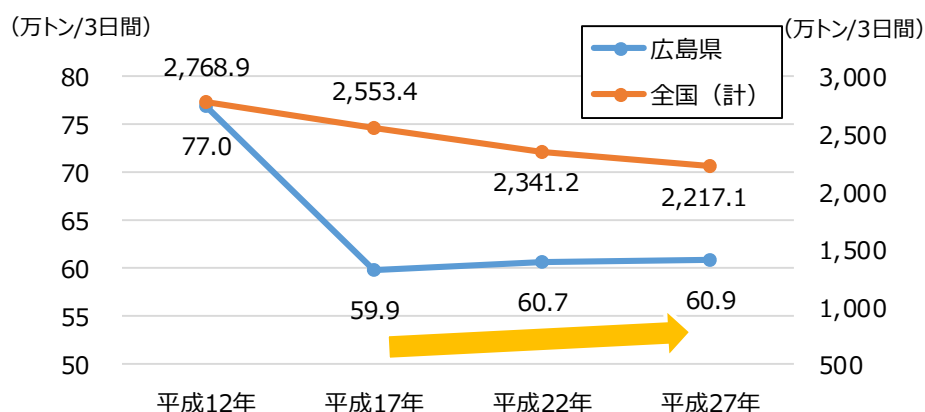
## 第3部 広域的な交通の現況と課題

### 1章 物流に係る現況

#### 1-1 県内貨物輸送量の推移

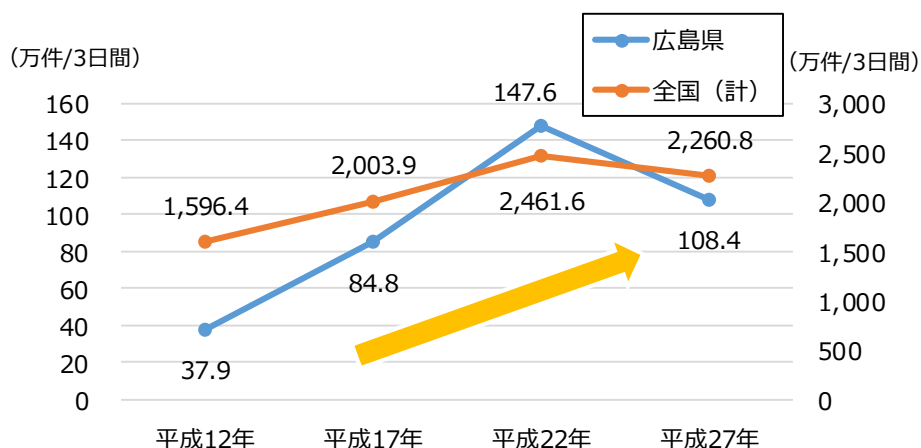
貨物輸送量（重量）は、全国的には減少傾向にある中、広島県内は近年微増しており、  
貨物輸送量（件数）は、全国及び広島県ともに増加傾向にあります。

図表 発都道府県・流動量（重量）の推移



資料：全国貨物純流動調査（物流センサス）

図表 発都道府県・流動量（件数）の推移



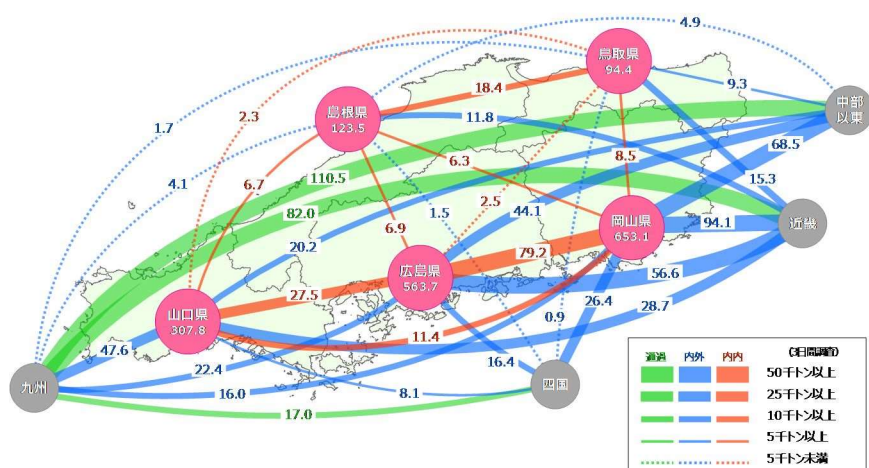
資料：全国貨物純流動調査（物流センサス）

## 1-2 陸送による貨物流動

広島県における貨物流動では、山陽側の隣接県である岡山県、山口県との移動はもとより、圏域を跨いで中部以東や近畿、九州方面との移動が活発に行われています。山陰側とは、相対的な量は少ないものの島根県とは一定量あります。

また、近畿・中部地方以东と九州地方との通過も多く、県内を東西に結ぶ山陽自動車道や中国自動車道等を利用し、移動していることが伺えます。

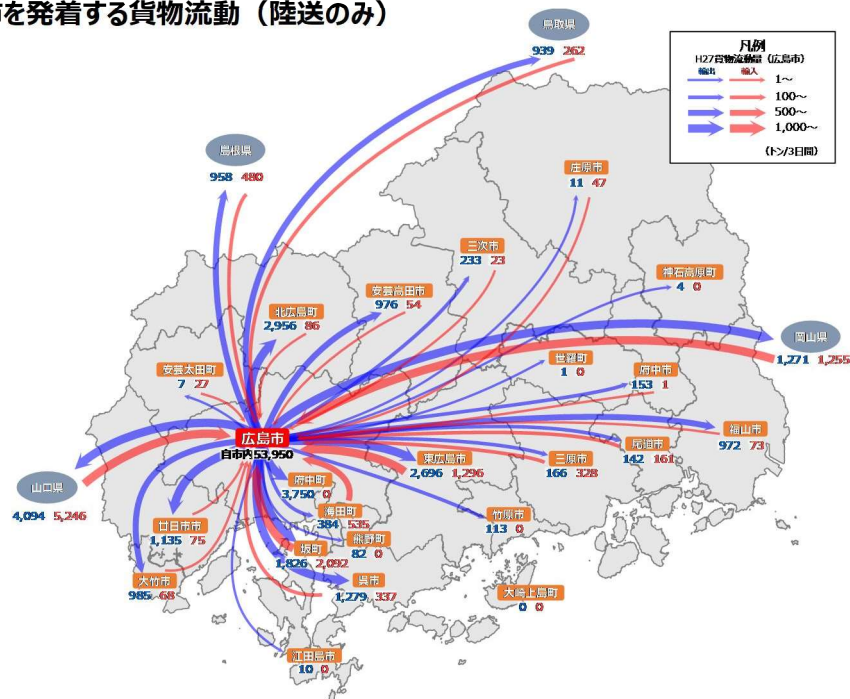
**図表 中国五県を発着・通過する貨物流動（陸送のみ）**



資料：第10回（平成27年）全国貨物純流動調査（物流センサス）

広島市を発着とする貨物は、県西部を中心に県土全域で移動しています。他県との移動も多く、近接する山口県のみならず中国五県すべてに一定量の移動があります。

図表 広島市を発着する貨物流動（陸送のみ）

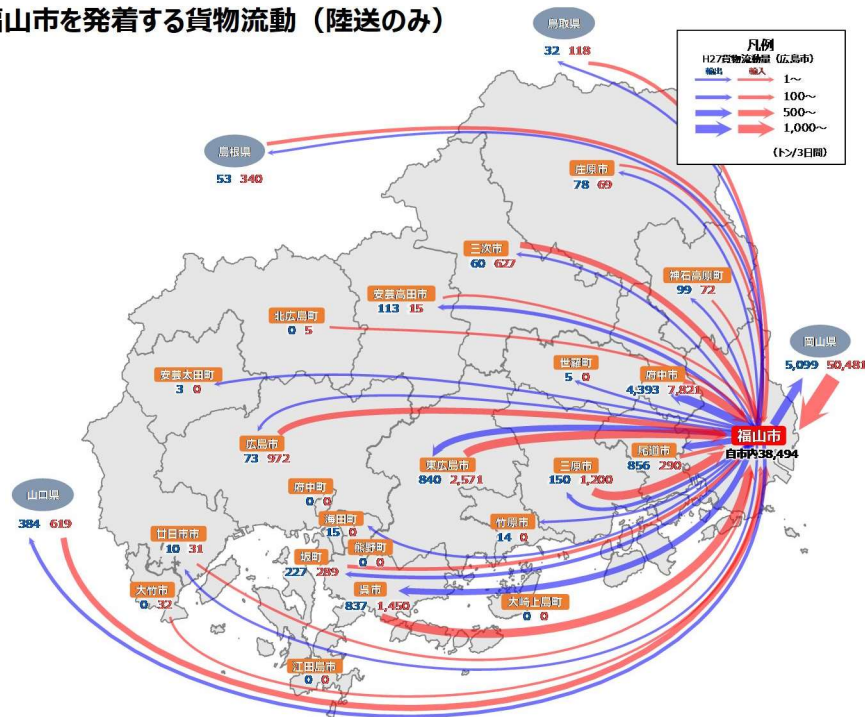


資料：第10回（平成27年）全国貨物純流動調査（物流センサス）



福山市を発着とする貨物は、隣接市町だけでなく、西部の広島市、呉市、東広島市、北部の三次市などの移動が多い状況です。また、隣接する岡山県との移動が特に多い状況です。

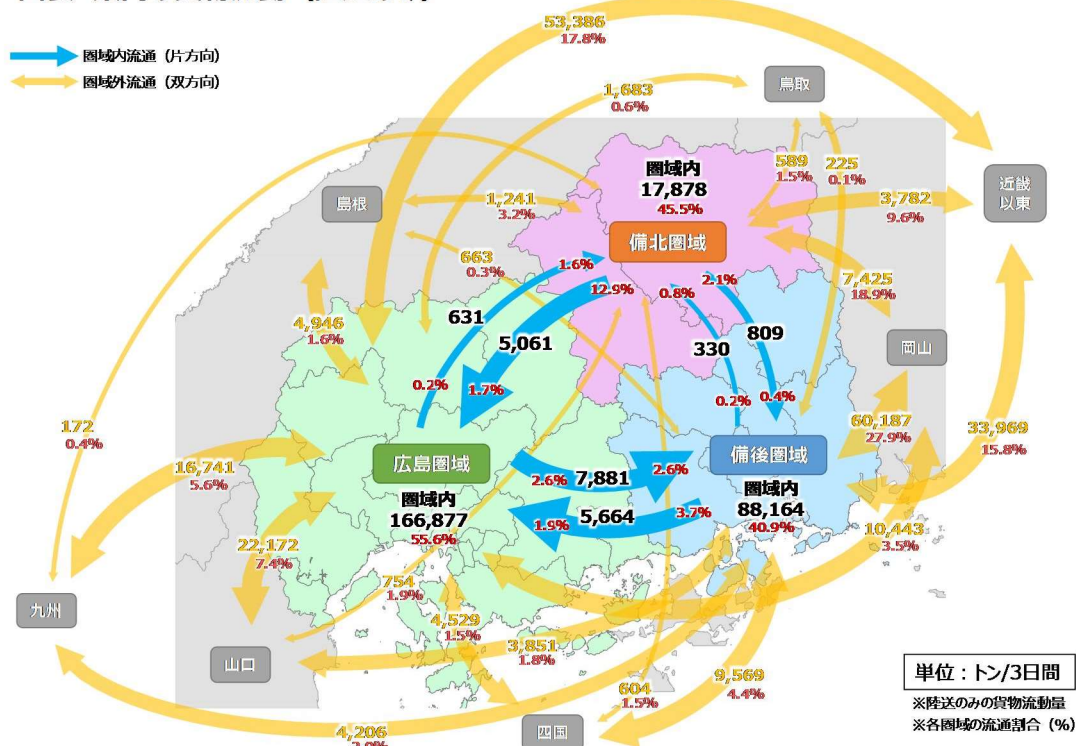
図表 福山市を発着する貨物流動（陸送のみ）



資料：第10回（平成27年）全国貨物純流動調査（物流センサス）

広島県の都市計画区域マスタープランにおける3つの圏域（広島、備後、備北）における貨物流動を見ると、圏域内に留まらず、域外においても約半数が移動しています。県内の圏域間での流動を見ると、広島圏域と備後圏域、備北圏域から広島圏域への流動が多い状況です。

図表 県内の貨物流動（陸送のみ）

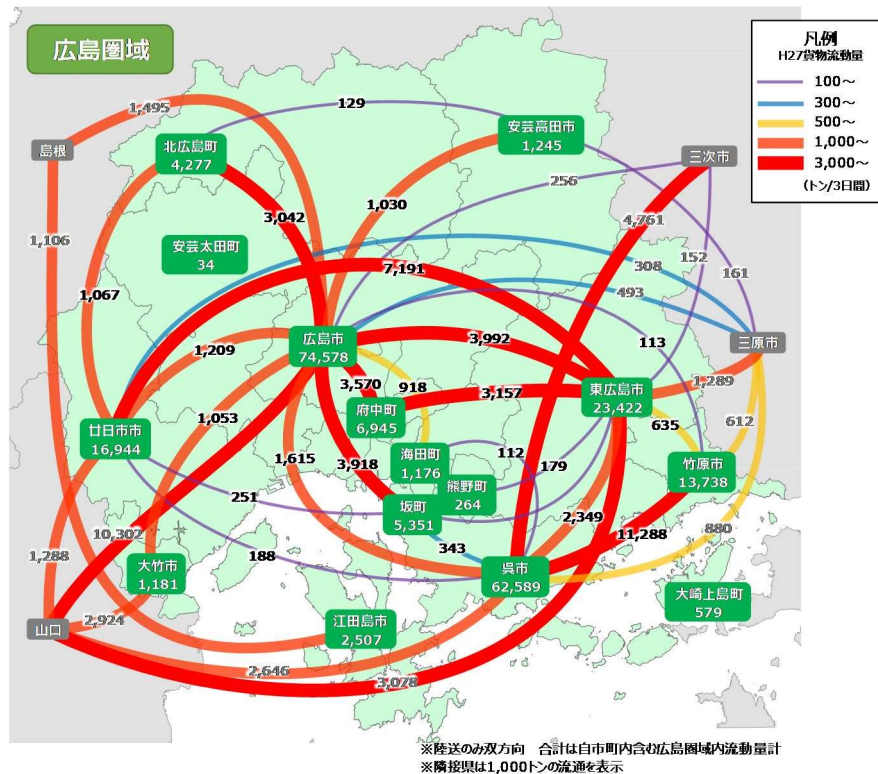


資料：第10回（平成27年）全国貨物純流動調査（物流センサス）



広島圏域内の貨物は、広島市を中心として活発に流動しており、特に廿日市市～東広島市間、府中町～東広島市間、呉市～竹原市間との流動が特に多くなっています。

図表 広島圏域内及び隣接県市町の貨物流動（陸送のみ）



資料：第10回（平成27年）全国貨物純流動調査（物流センサス）  
備後圏域内の貨物は、福山市を中心として活発に流動しており、特に福山市～府中市間との流動が多くなっています。

図表 備後圏域・備北圏域内及び隣接県市町の貨物流動（陸送のみ）

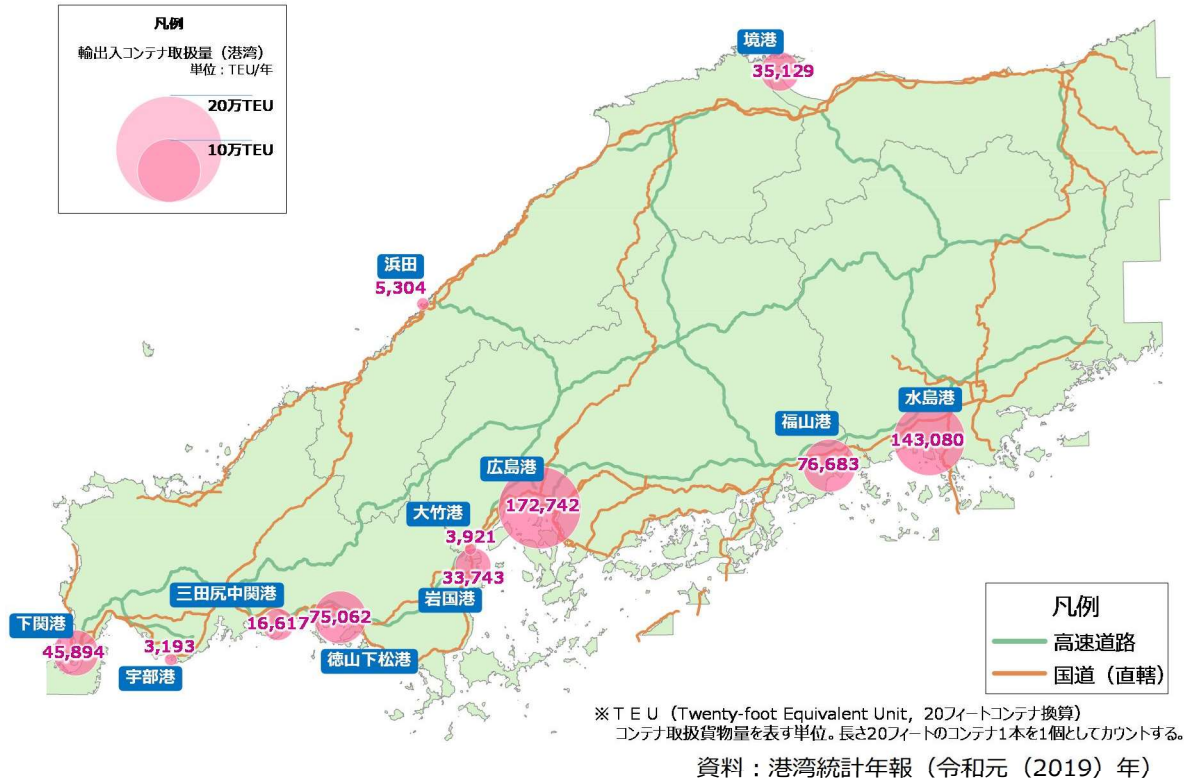


資料：第10回（平成27年）全国貨物純流動調査（物流センサス）

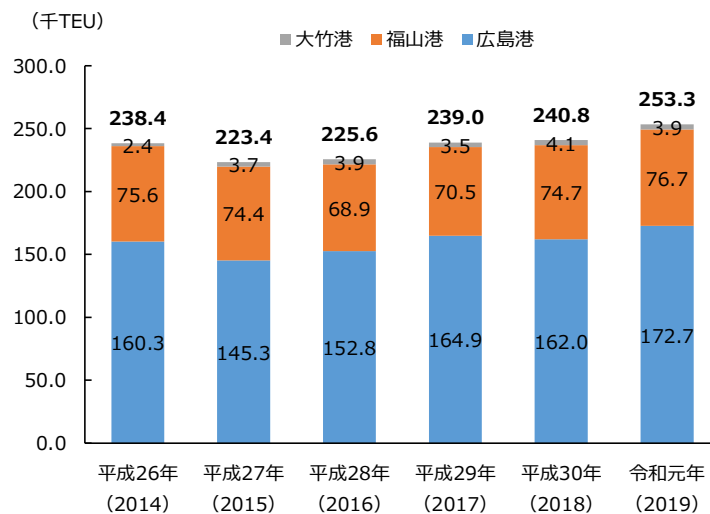
### 1-3 海運による貨物流動

広島県の港湾における輸出入コンテナ取扱量は増加傾向で推移しています。このようなか、後背地に工業団地や物流拠点等を有する国際拠点港湾「広島港」が、中国・四国地方において中心的な役割を担っています。また、重要港湾「福山港」は広島港、水島港、に続き中国地方第3位のコンテナ取扱量を有しています。

図表 中国地方の港湾別輸出入コンテナ貨物取扱量



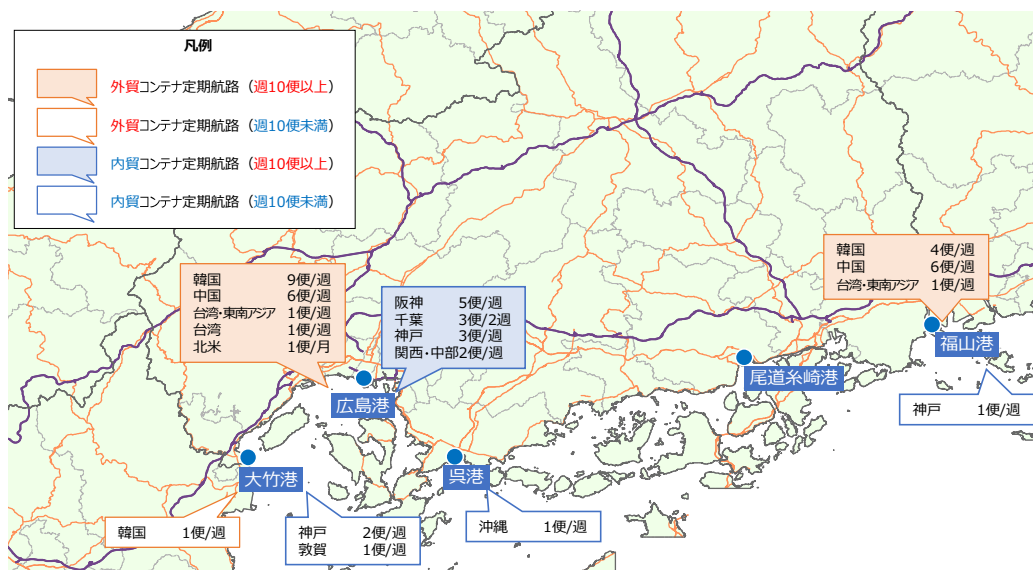
図表 県内港湾における輸出入コンテナ取扱量の推移



資料: 港湾統計年報

県内では、広島港が5航路（17～18便/週）、福山港が3航路（11便/週）の外貿コンテナ定期航路を有し、国外貿易の拠点となっています。内貿定期航路は、広島港が4航路、福山港が1航路、呉港が1航路を有しており、国内の交流拠点となっています。各取扱品目別の輸入量では、福山港（1品目）、呉港（1品目）で全国1位の品目を有するなど、個別品目の輸入拠点として重要な役割を担っています。また、大竹港を有する大竹市は、パルプ、化学繊維、石油化学等が基幹産業であり、1事業所当たりの従業者数及び製造出荷額等が県内2位となっています。大竹港の取扱品目はこれら基幹産業関連品目で占められており、重要な役割を担っています。

図表 本県の港湾別コンテナ定期航路数



資料：国土交通省中国地方整備局港湾空港部航路検索（令和2年5月末時点）  
※広島港内貿コンテナ定期航路のうち、便数が不明な航路は除く

図表 主要港湾の取扱貨物量（単位：FT）

| 順位  | 港湾名  | 取扱量        |
|-----|------|------------|
| 1   | 東京港  | 49,786,598 |
| 2   | 名古屋港 | 48,707,011 |
| 3   | 神戸港  | 43,632,406 |
| 4   | 横浜港  | 42,793,962 |
| 5   | 大阪港  | 34,193,728 |
| 6   | 博多港  | 16,498,053 |
| 7   | 北九州港 | 8,305,969  |
| 8   | 清水港  | 6,266,827  |
| 9   | 熊本港  | 6,034,136  |
| 10  | 那覇港  | 4,714,925  |
| ... |      |            |
| 13  | 広島港  | 2,216,658  |
| ... |      |            |
| 32  | 福山港  | 452,767    |

資料：R1.港湾統計（港湾取扱貨物量等の現況）  
※FT（フートン）  
港湾取扱貨物量を表す単位。容積1.13立方メートル又は重量1,000kgを1FT（フートン）とし、容積重量のどちらか大きい方をもって計算する。

図表 全国上位の港湾関係データ

| 港湾     | 項目       | 数量             | 全国順位 |
|--------|----------|----------------|------|
| 広島港    | 船舶乗降人員数  | 2,069,625 人    | 8    |
|        | 年間入港船舶隻数 | 48,081 隻       | 4    |
|        | コンテナ取扱量  | 278,663 TEU    | 12   |
|        | クルーズ船寄港数 | 60 回           | 12   |
|        | 完成自動車輸出数 | 3,780,352 台数   | 5    |
| 呉港     | 年間入港船舶隻数 | 30,787 隻       | 20   |
|        | 鋼材移出数    | 7,159,592 トン数  | 3    |
|        | 原木輸入数    | 984,678 トン数    | 1    |
| 尾道・糸崎港 | 年間入港船舶隻数 | 40,694 隻       | 8    |
|        | 原木輸入数    | 383,785 トン数    | 3    |
| 福山港    | コンテナ取扱量  | 82,769 TEU     | 24   |
|        | 鉄鉱石輸入数   | 17,658,522 トン数 | 1    |
|        | 石炭輸入数    | 7,937,193 トン数  | 4    |
|        | 鋼材輸出数    | 5,025,857 トン数  | 1    |
|        | 砂利・砂移出数  | 2,576,534 トン数  | 5    |

資料：H30,R1 港湾統計，2019年の我が国のクルーズ等の動向  
2019年の国内各港のコンテナ取扱貨物量（国交省）

図表 県内1事業所当たりの従業者数及び製造出荷額等

| 順位 | 従業者数 | 製造品出荷額 |
|----|------|--------|
| 1  | 府中町  | 府中町    |
| 2  | 大竹市  | 大竹市    |
| 3  | 海田町  | 大崎上島町  |

図表 大竹市・大竹港の主な取扱品目

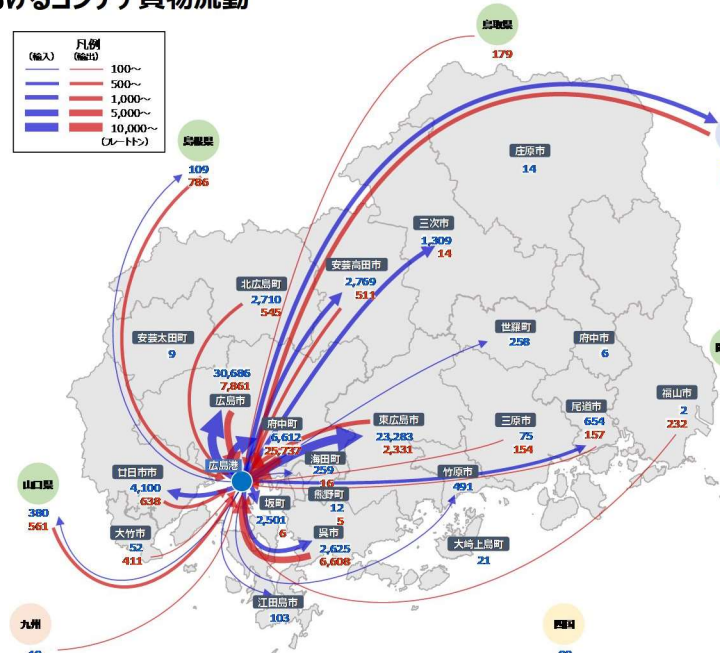
| 順位 | 大竹市<br>（製造品出荷額） | 大竹港<br>（申告価格） |
|----|-----------------|---------------|
| 1  | 化学工業            | 化学工業          |
| 2  | プラスチック製品製造業     | 軽工業品          |
| 3  | 金属製品製造業         | 鉱産品           |

資料：平成28年経済センサス，平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査



「広島港」におけるコンテナ貨物の流動は、県内については、搬出は広島市、東広島市が多く、搬入は府中町、広島市が多くなっています。また、県南西部の廿日市市から県北部の三次市までの市町においても一定量が移動しています。県外についても、近畿以東や島根県などにおいて一定量が移動しています。

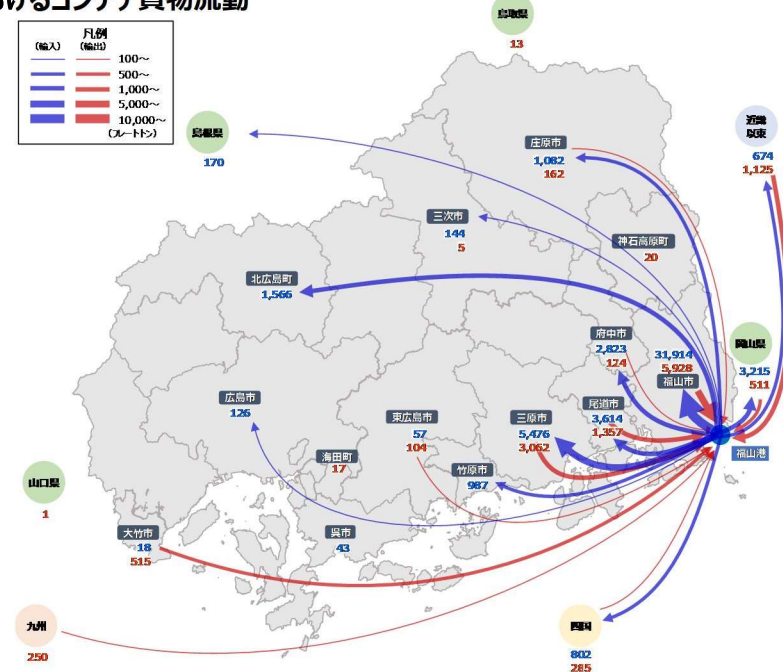
図表 広島港におけるコンテナ貨物流動



資料：平成 25 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査  
※トレーラー、はしけ・船舶・フェリー、貨車、ターミナル内移動、その他のうち、トレーラーのみで集計

「福山港」におけるコンテナ貨物の流動は、県内については、搬出・搬入とも福山市、三原市が多くなっています。また、広島圏域や備北圏域の市町においても一定量が移動しています。県外についても、岡山県、四国、近畿以東などにおいて一定量が移動しています。

図表 福山港におけるコンテナ貨物流動

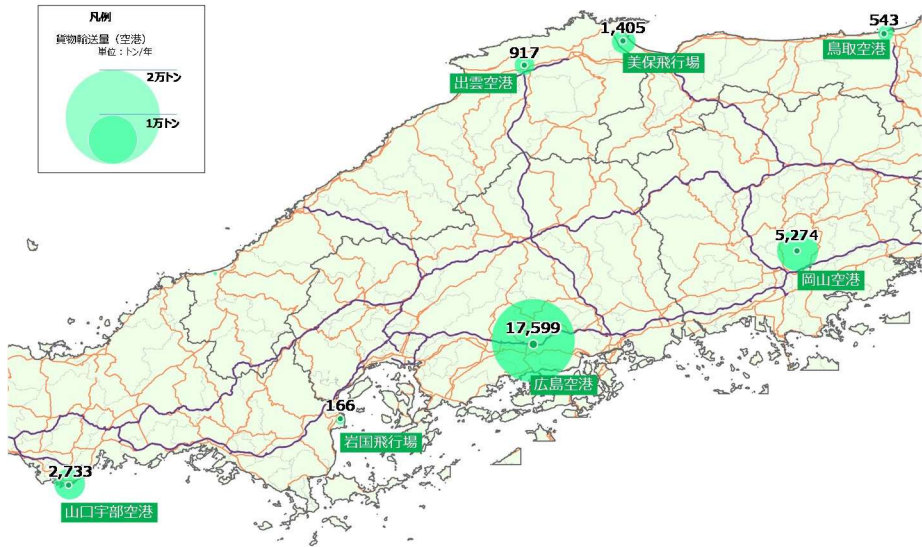


資料：平成 25 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査  
※トレーラー、はしけ・船舶・フェリー、貨車、ターミナル内移動、その他のうち、トレーラーのみで集計

# 1-4 空輸による貨物流動

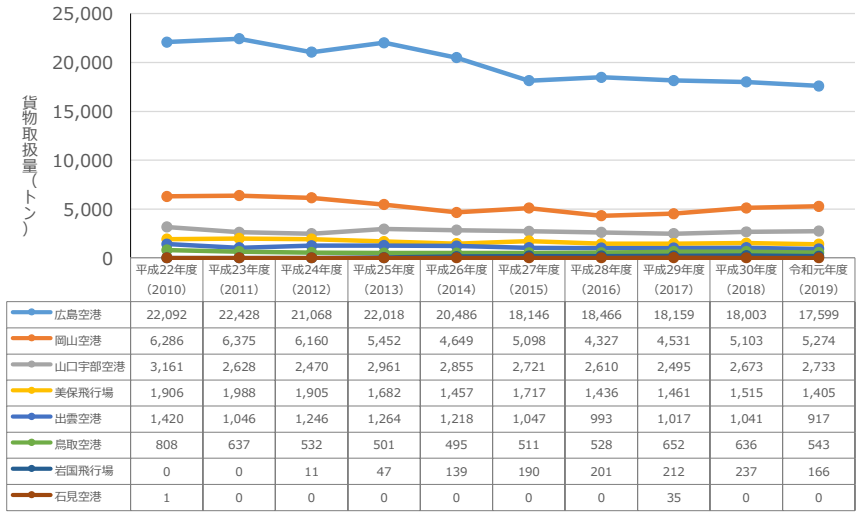
空港を利用する貨物輸送量は、低下傾向にあります。このような中、「広島空港」が中国地方全体の約 6 割（令和元年度全国 10 位／71 位）を占めており、航空物流の中心的な役割を担っています。また、広島空港の空港別国内取扱量は「羽田空港」が全体の約 9 割を占めており、国別国際取扱貨物量は「中国」が全体の約 8 割を占めています。

図表 中国地方の空港別貨物輸送量



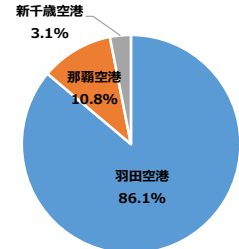
資料：空港管理状況調査（令和元年度）

図表 中国地方における空港別貨物輸送量の推移



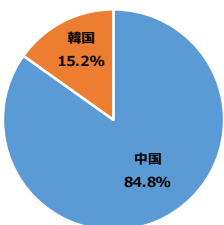
資料：空港管理状況調査

図表 空港別国内取扱貨物量の割合



資料：平成 30 年度航空輸送統計年報

図表 国別国際取扱貨物量の割合



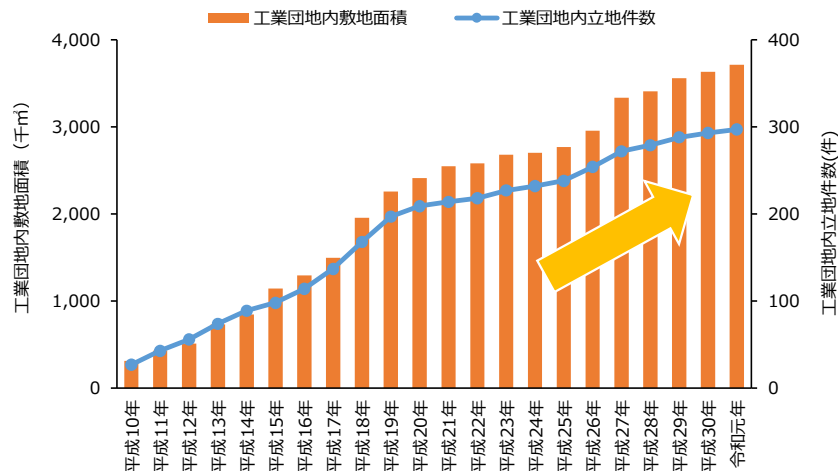
資料：平成 30 年度国際貨物流動調査



## 1-5 工業団地・産業団地の立地状況

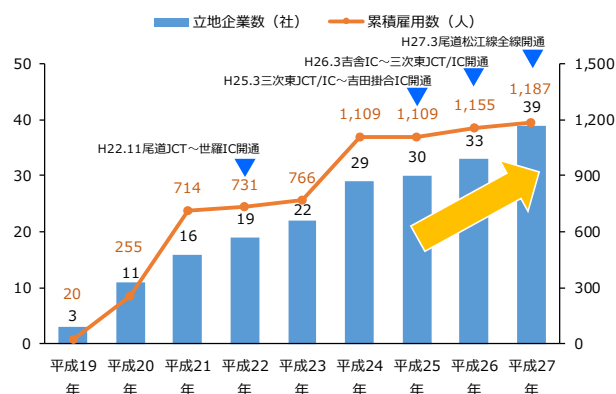
本県には約 120 箇所の工業団地・産業団地があり、多くは高規格道路沿線に立地しています。また、近年は尾道松江線及東広島呉道路の供用開始に伴い、これらの沿線での立地企業が増えていきます。

図表 平成 10 年からの累積工業団地内立地件数（件）、累積工業団地内敷地面積（千㎡）の推移



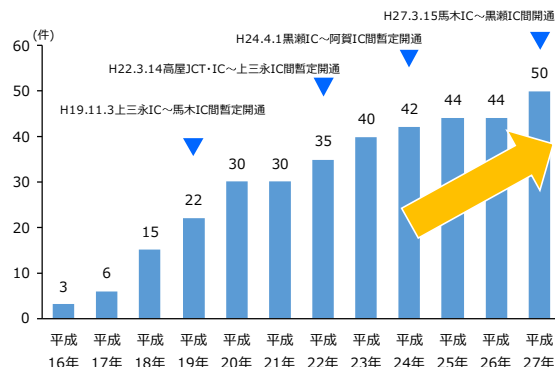
資料：経済産業省 工場立地動向調査

図表 尾道松江沿線（尾道市・三次工業団地）の立地企業数と雇用数



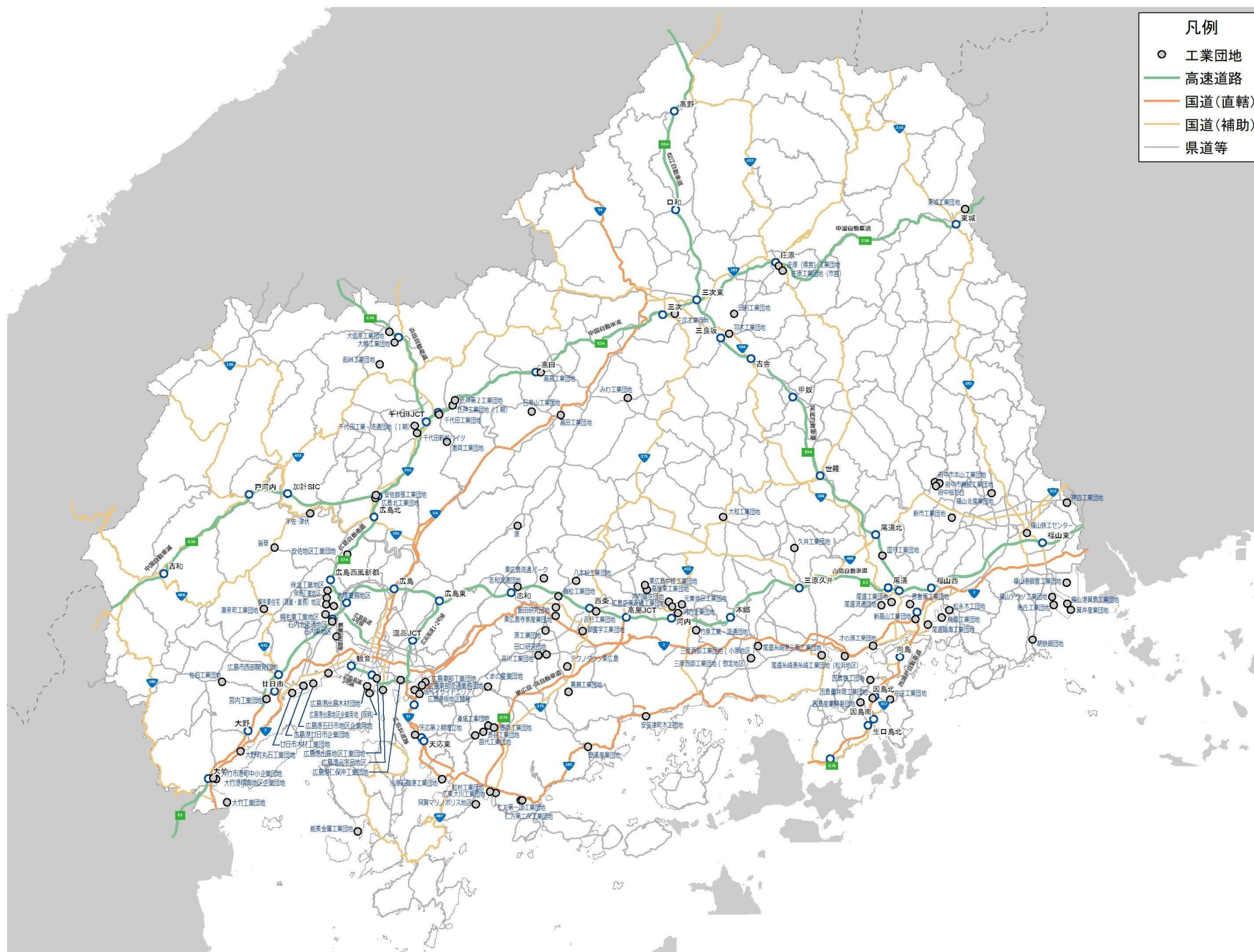
資料：尾道市の一定規模（投資資本5千万以上の向上等）の新設・増設数、三次工業団地の新設数の合計値（尾道市・三次市より提供）

図表 東広島・呉自動車沿線（東広島市・呉市）の立地企業数



資料：東広島市・呉市提供

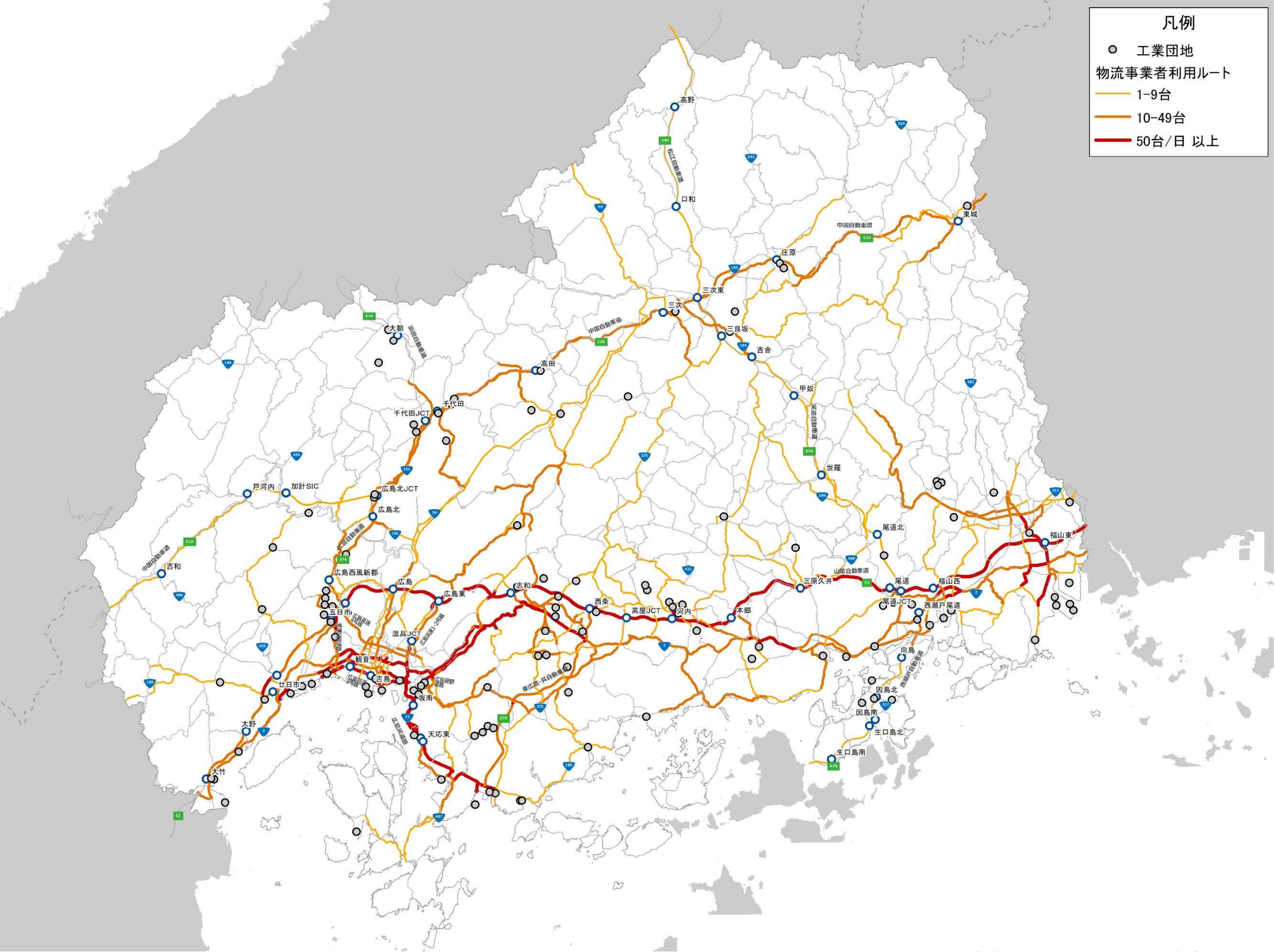
図表 県内の主な工業団地・産業団地の位置図





令和元年7月に、県内の産業団地に立地されている企業（2,430 事業所）を対象に、産業団地を発着地とする道路利用状況を把握するためのアンケート調査を実施し、現状の利用ルートに関して 373 事業所（回収率約 15.3%）から 456 件の回答を頂きました。その結果として、工業団地・産業団地を発着する物流車両は、山陽側に位置する高規格道路や一般国道2号など広域的な交通を受け持つ路線を多く利用し、また、それらと産業団地を結ぶ各種国・県道が利用されています。

図表 工業団地・産業団地を発着する物流車両の利用路線（n=456）



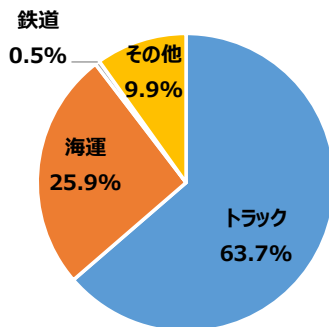
資料：物流ルートに関するアンケート調査（令和元年7月）

## 1-6 貨物輸送の交通手段割合

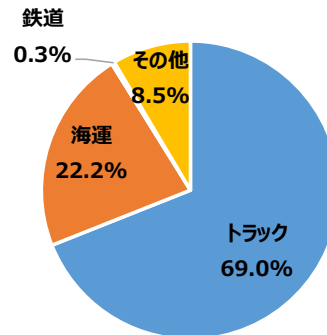
本県の貨物輸送量の交通手段割合は、トラック輸送が約 6～7 割と最も大きく、トラックによる陸送がメインとなっています。また、海運は約 2～3 割となっており、コンテナ定期航路等を有する港を発着する陸送が多いことが伺えます。

なお、一般的に貨物輸送は、短距離の輸送ほど自動車のシェアが高く、長距離ほど海運の占める割合が増加する傾向にあります。

図表 代表手段機関分担率（出荷ベース）

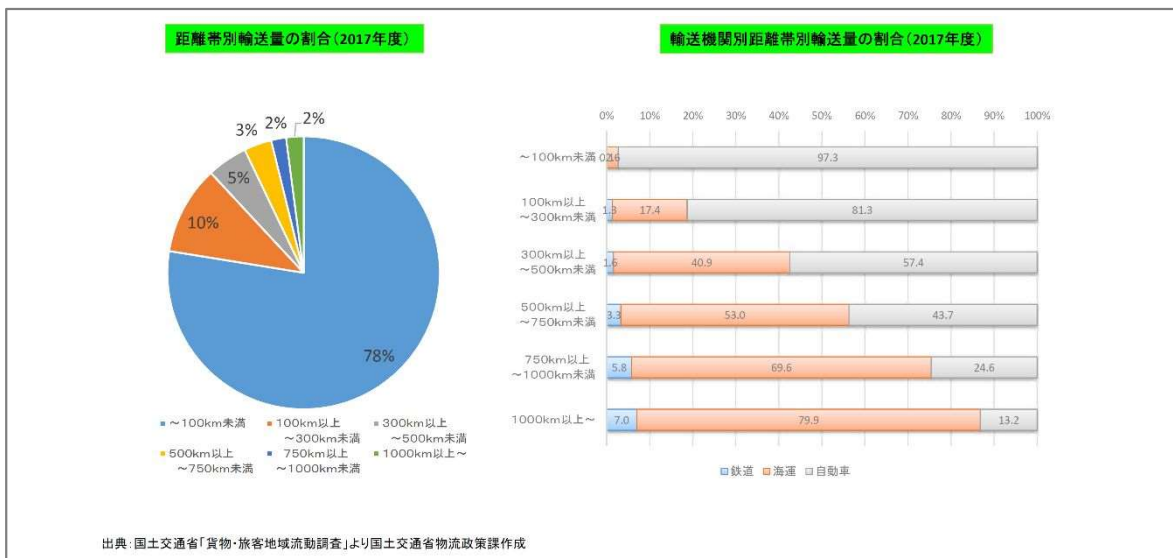


図表 代表手段機関分担率（仕入ベース）



資料：第 10 回（平成 27 年）全国貨物純流動調査（物流センサス）

図表 輸送機関別距離帯別の輸送量の割合



資料：国土交通省

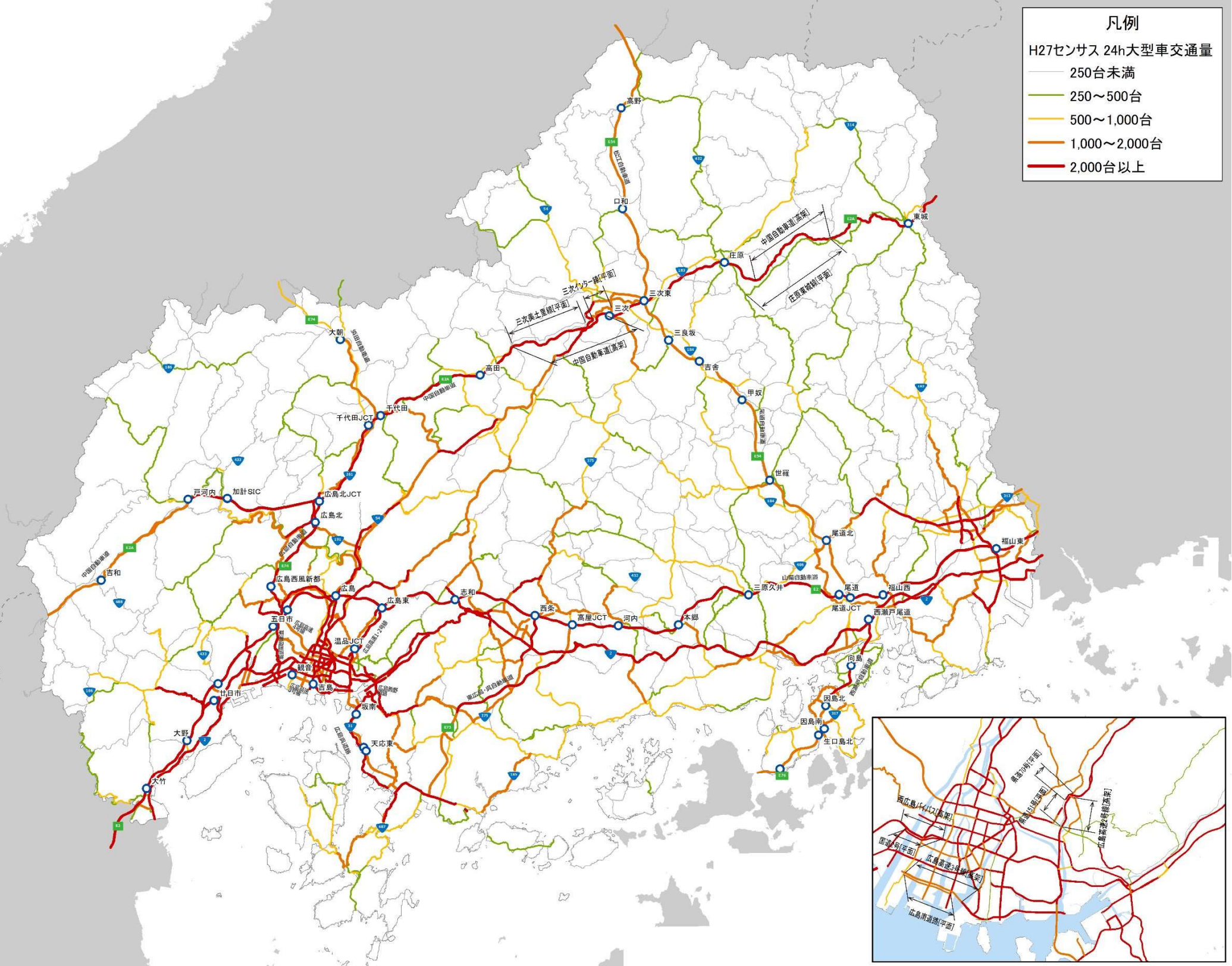


# 1-7 貨物自動車の主な利用路線

貨物自動車の主な利用路線を見ると、多くの交通は、物流の大動脈である山陽自動車道、中国自動車道、国道 2 号といった広域的な交通を受け持つ路線を利用しており、それらを補完するような形で浜田自動車道、尾道松江線、東広島呉自動車道、しまなみ海道、国道 54 号、広島呉道路等の路線が利用されています。

また、広島港、福山港、工業団地等の主要な物流拠点からそれらの路線へアクセスする多くの路線も利用されています。

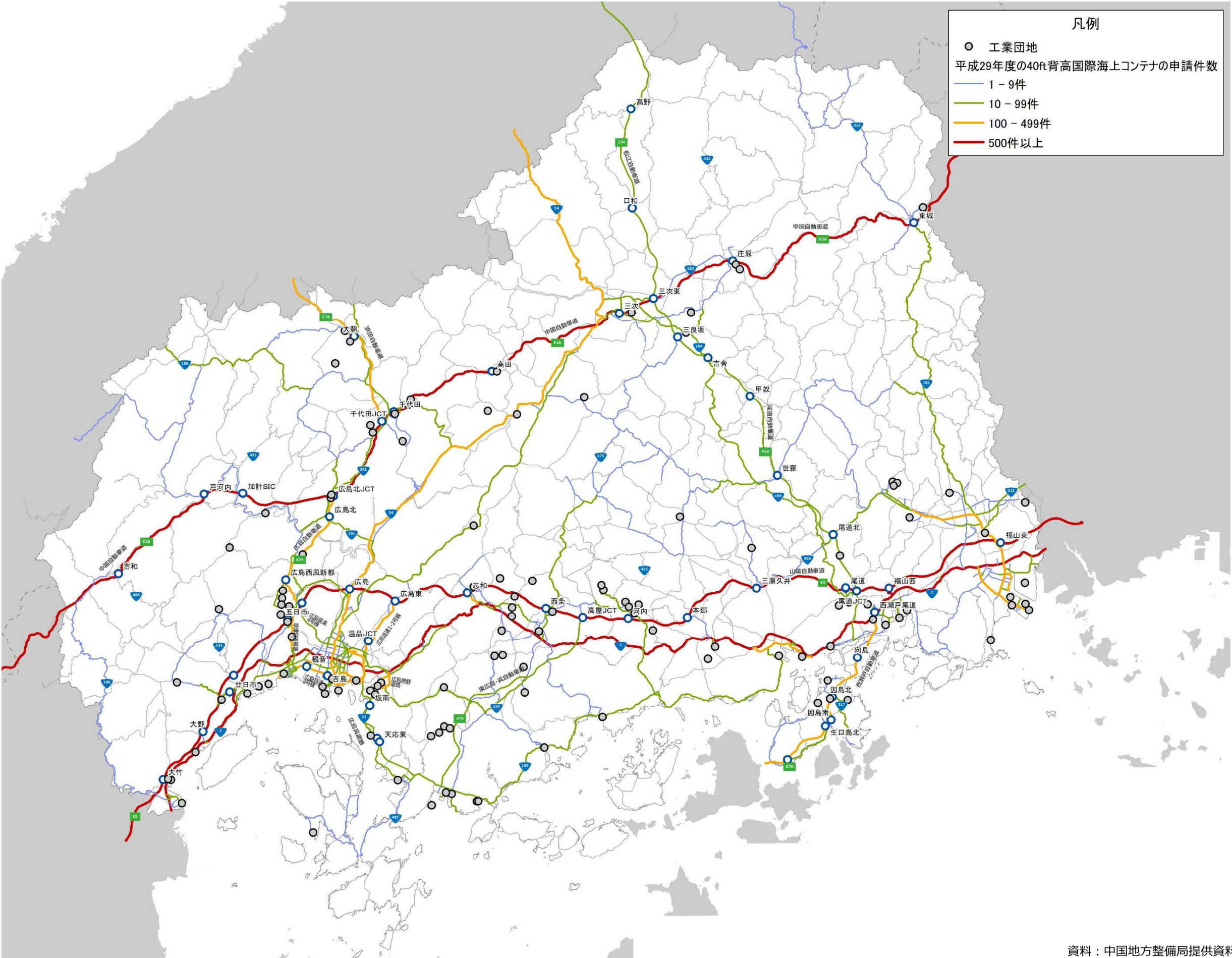
図表 大型車交通量



資料：平成 27 年度道路交通センサス

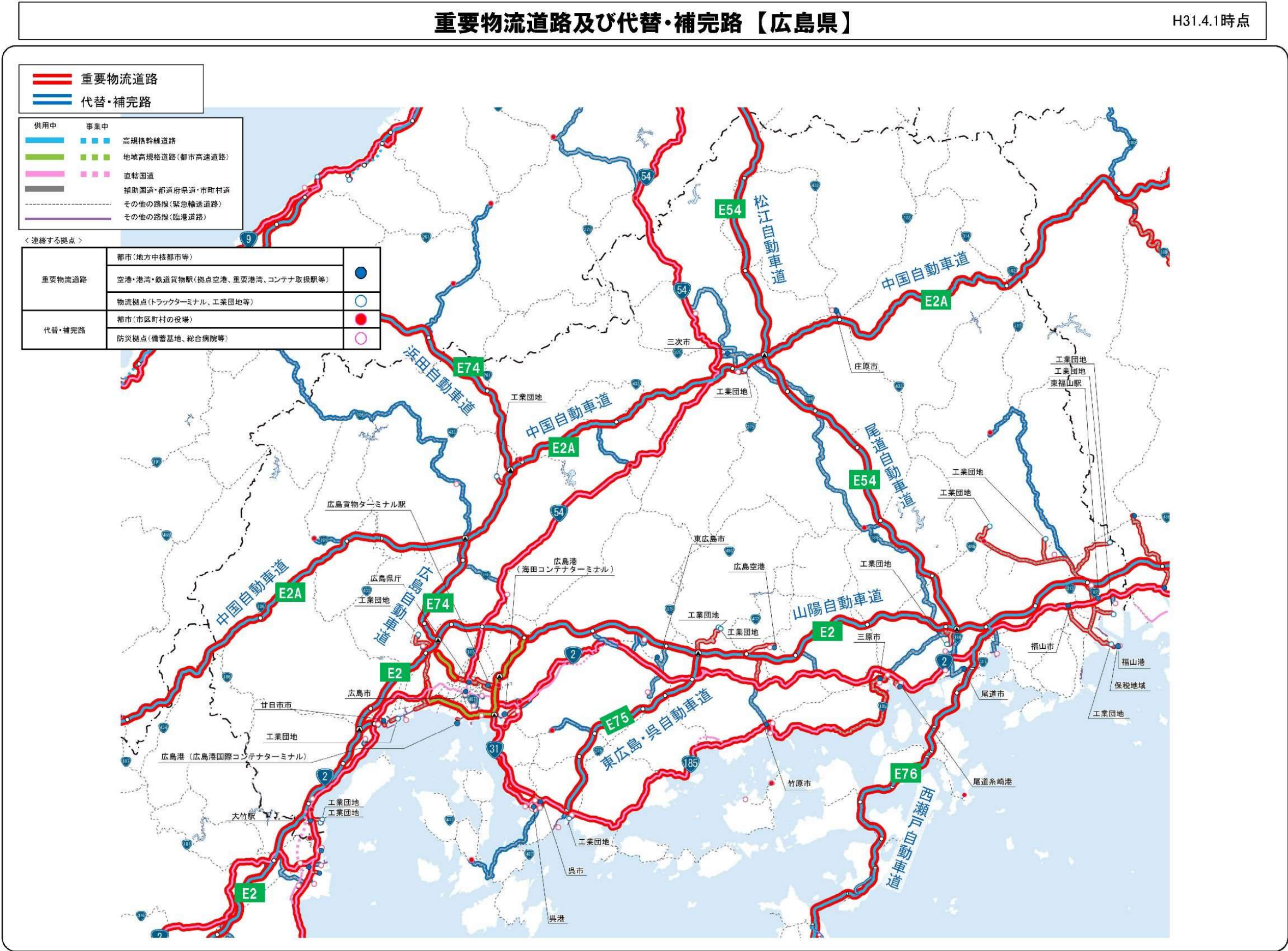


図表 特車（40ft 背高国際海上コンテナ車）許可申請ルート



資料：中国地方整備局提供資料





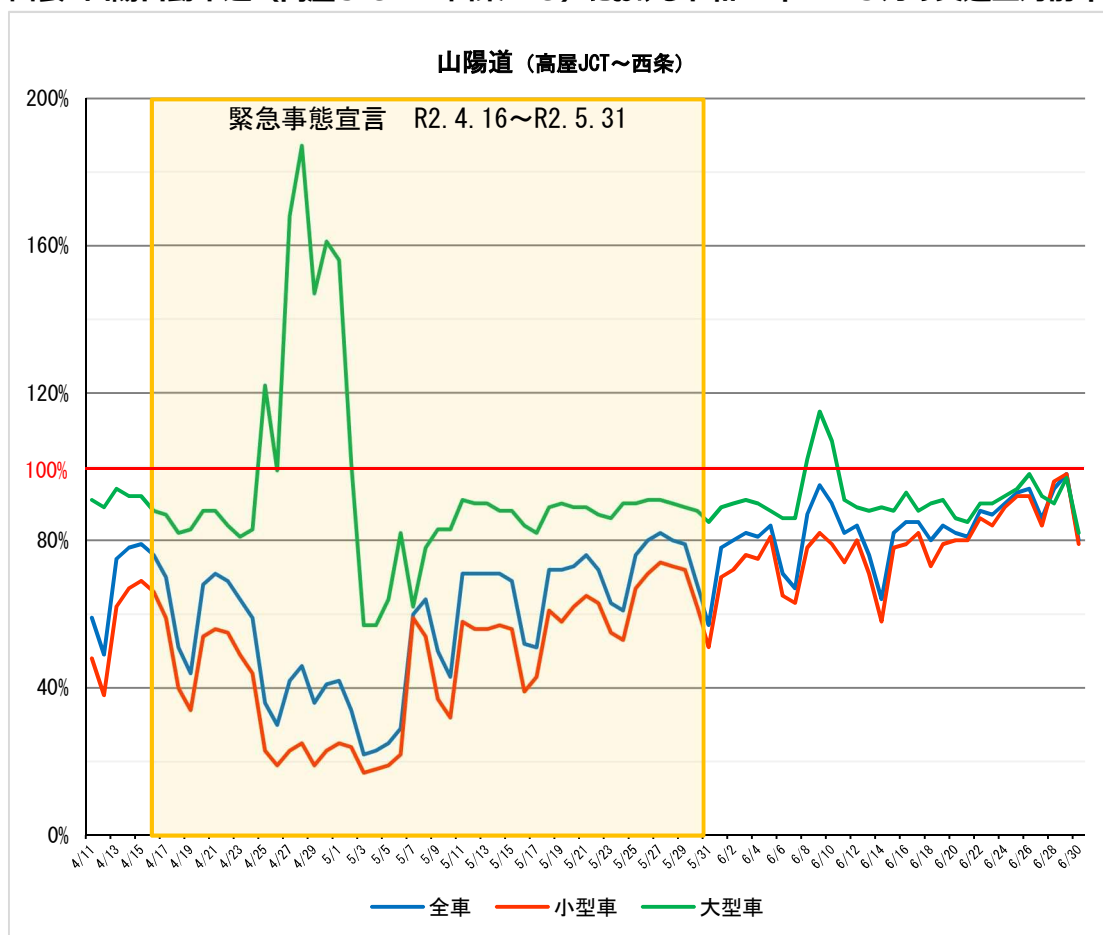
## 1-8 新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言の影響

新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年4月16日に緊急事態宣言の対象が広島県を含め全国に拡大され、各自治体から不要不急の外出や都道府県を跨ぐ移動の自粛が要請されたことに伴い、高速道路の交通量も大幅な減少がみられました。

山陽自動車道（高屋JCT～西条IC）における令和2年4月～5月の交通量を前年同期と比較すると、全体交通量は平均して約4割、最大で約8割の減少が生じていますが、物流機能を担う大型車の交通量は平均して約9割に留まっています。

こうした緊急事態宣言のような有事においても、物流は持続的にサービスを提供し続けなければならないエッセンシャルワークであり、それを支える道路ネットワークは国民生活に欠かすことのできない社会基盤であることがわかります。

図表 山陽自動車道（高屋JCT～西条IC）における令和2年4～5月の交通量対前年比



令和2年4月25日～5月6日の前年数値は、平成31年4月27日～5月8日の12日間平均値

令和2年4月25日～5月6日以外の前年数値は、前年の同週同曜日の数値

資料：西日本高速道路株式会社



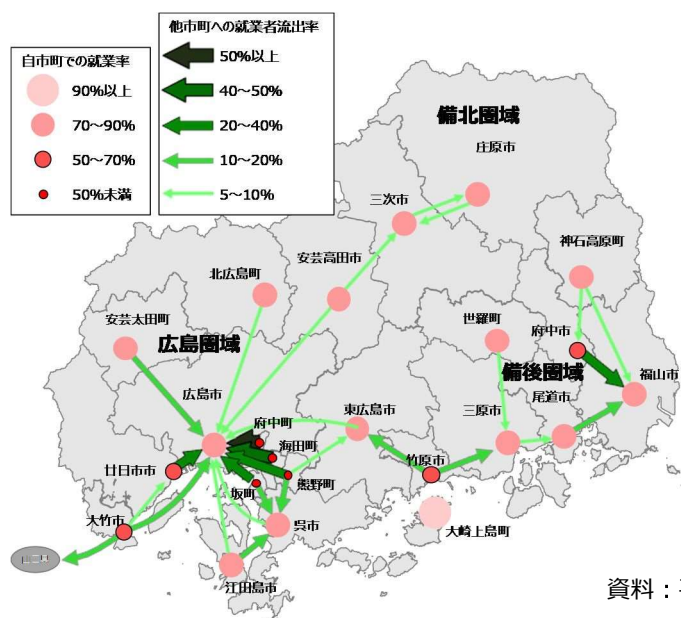
## 2章 人流に係る現況

### 2-1 地域間の流動

#### (1) 通勤・通学の流動

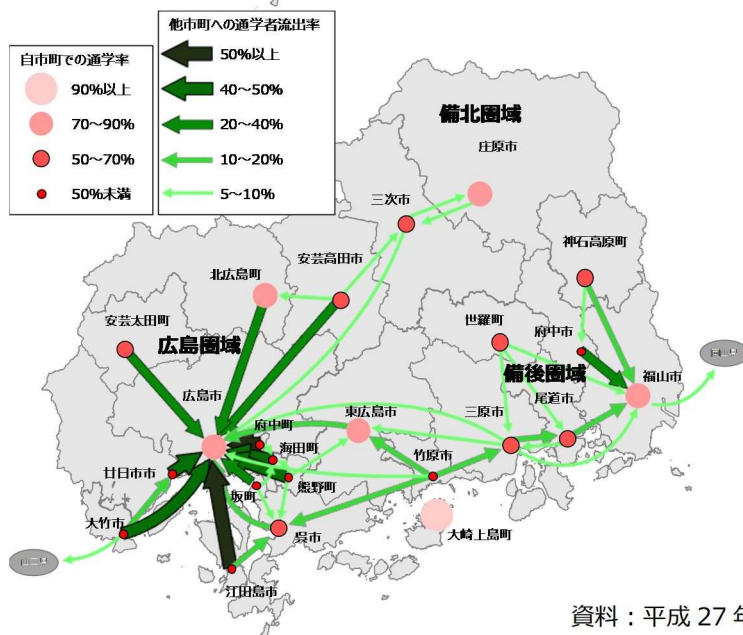
通勤・通学に伴う人の移動は、概ね隣接市町間での移動が多数を占めており、また「広島圏域」「備後圏域」「備北圏域」毎に一定のまとまりがみられます。広島圏域では、通勤・通学共に広島市へ流入が集中しており、特に通勤では廿日市市、安芸郡4町の就業者の大半が、通学では呉市、東広島市、竹原市を除く市町の通学者の大半が集中しています。また、通学では備後・備北圏域から広島市への流入もみられます。備後圏域は、通勤・通学共に福山市への流入がみられ、特に府中市から福山市への流入が顕著です。備北圏域は、三次市と庄原市相互の交通流動が見られます。

図表 通勤流動



資料：平成 27 年国勢調査

図表 通学流動



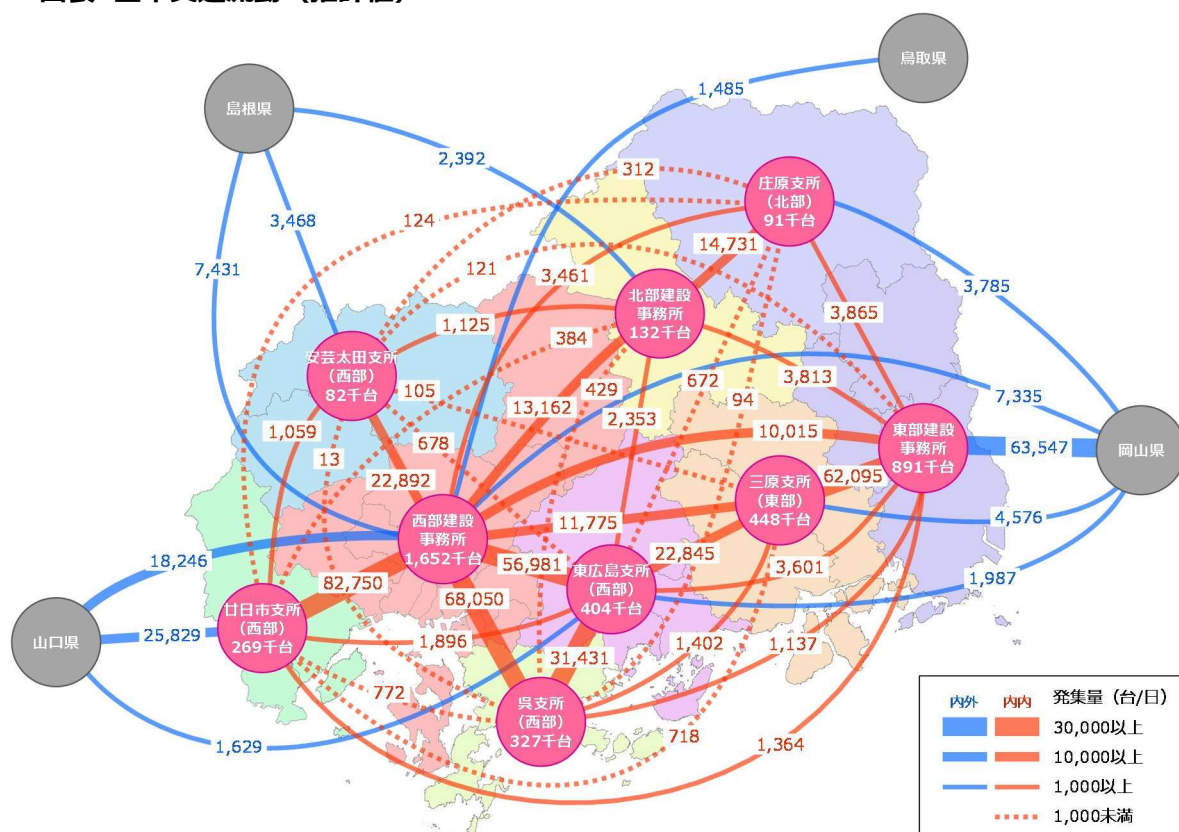
資料：平成 27 年国勢調査

## (2) 自動車交通の流動

県外との自動車交通流動は、山陽側の隣接県相互の流動が多く、特に岡山県との流動が多くなっています。山陰側では山陽側に比べて交通量は少ないものの、島根県との流動が多くなっています。

県内の自動車交通流動については、概ね「広島圏域（西部建設事務所管内）」「備後圏域（東部建設事務所管内）」「備北圏域（北部建設事務所管内）」毎に一定のまとまりがあるものと考えられます。

図表 全車交通流動（推計値）



資料：H 2 2 道路交通センサスOD（推計値）

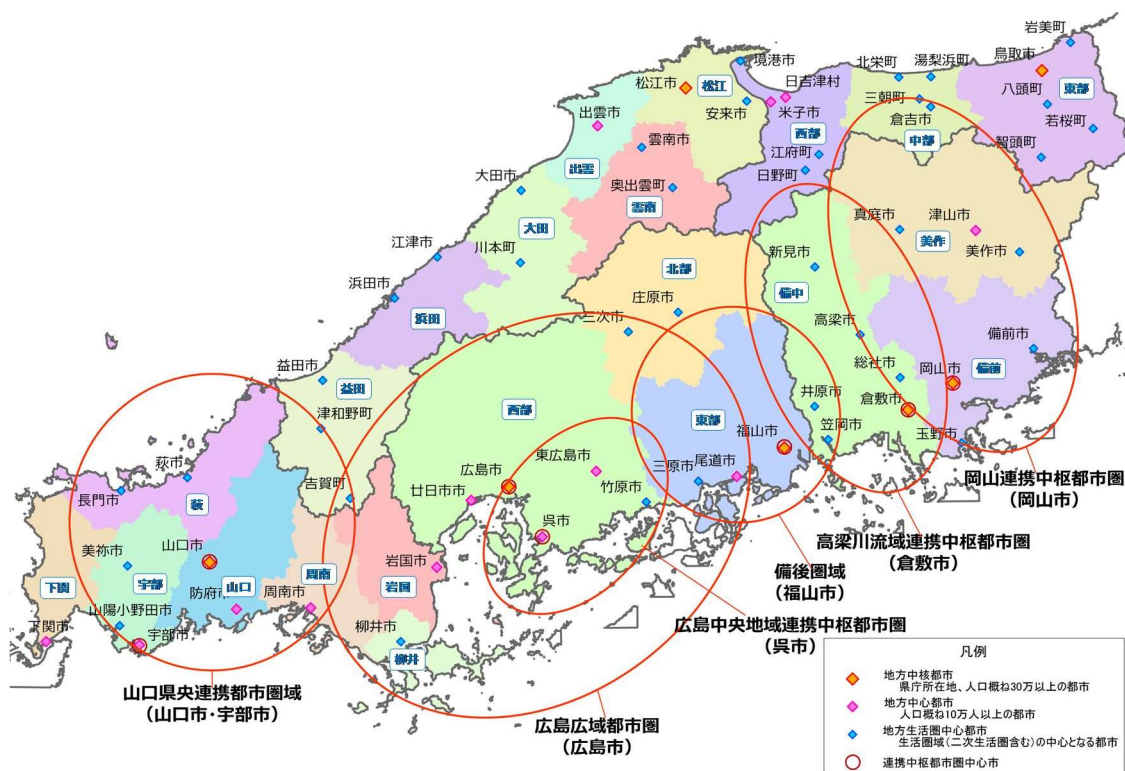
## 2-2 広域連携に向けた取組

人口減少社会の中、行政サービス水準を維持し、また新たな価値創造により地域が持続的に発展していくため、単独の自治体でなく、より効果的・効率的な対応を図るため、他の自治体との広域連携が模索され、「連携中枢都市圏」等の連携強化の取組が進められています。

県内の連携中枢都市圏は、「広島広域都市圏」「広島中央地域連携中枢都市圏」「備後圏域」があり、連携中枢都市圏内の自動車の交通流動は、それぞれの中核都市である「広島市」「呉市」「福山市」を中心とした交通流動が活発です。

図表 中国地方の連携中枢都市圏（令和3年3月1日時点）

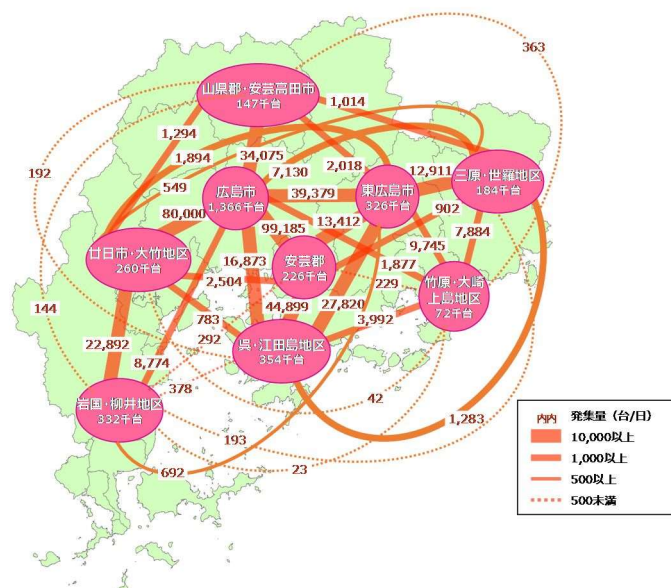
|               |                                                                                                                                 |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 備後圏域          | 【広島県】4市2町（三原市・福山市・尾道市・府中市・世羅町・神石高原町）【岡山県】2市（笠岡市・井原市）                                                                            |
| 高梁川流域連携中枢都市圏  | 【岡山県】7市3町（倉敷市・笠岡市・井原市・総社市・高梁市・新見市・浅口市・早島町・里庄町・矢掛町）                                                                              |
| 広島広域都市圏       | 【広島県】9市8町（広島市・呉市・竹原市・三原市・大竹市・東広島市・廿日市市・安芸高田市・江田島市・府中町・海田町・熊野町・坂町・安芸太田町・北広島町・大崎上島町・世羅町）【山口県】2市5町（岩国市・柳井市・周防大島町・和木町・上関町・田布施町・平生町） |
| 岡山連携中枢都市圏     | 【岡山県】8市5町（岡山市・津山市・玉野市・総社市・備前市・瀬戸内市・赤磐市・真庭市・和気町・早島町・久米南町・美咲町・吉備中央町）                                                              |
| 山口県央連携都市圏域    | 【山口県】6市（宇部市・山口市・萩市・防府市・美祢市・山陽小野田市）【島根県】1町（津和野町）                                                                                 |
| 広島中央地域連携中枢都市圏 | 【広島県】4市4町（呉市・竹原市・東広島市・江田島市・海田町・熊野町・坂町・大崎上島町）                                                                                    |



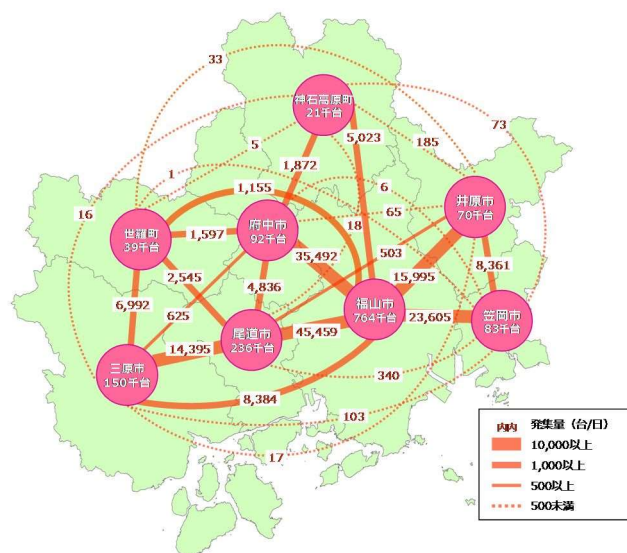


図表 連携中枢都市圏※内の全車交通流動（推計値） ※令和3年3月1日時点

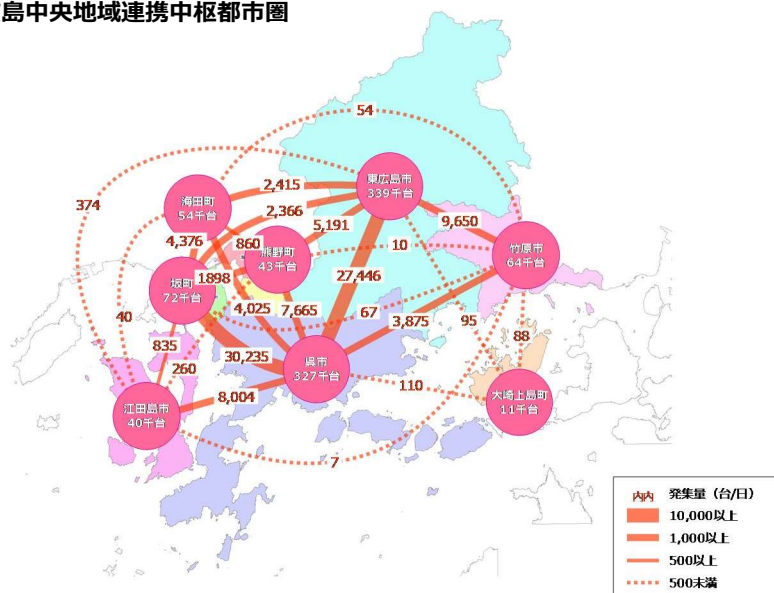
▼広島広域都市圏



▼備後圏域



▼広島中央地域連携中枢都市圏



資料：H22道路交通センサスOD（推計値）

## 2-3 観光の状況

### (1) 観光立国へ向けた国や県の動向

特色ある魅力を生かした観光を国や県の経済を支える基盤の一つにするため、国においては、観光立国推進基本法（平成 18 年法律第 117 号）の規定に基づき、観光立国の実現に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、平成 29 年 3 月に新たな「観光立国推進基本計画」が閣議決定されました。

また、県においては観光立国推進基本法（平成 18 年法律第 117 号）の制定を受け、広島県議会平成 18 年 12 月定例会において、議員提案による政策条例として、ひろしま観光立県推進基本条例（平成 18 年広島県条例第 73 号）が制定され、平成 19 年 1 月 1 日から施行されました。この条例に基づき、これまで平成 20～平成 24 年度、平成 25～平成 29 年度、平成 30～令和 4 年度の各 5 力年について、それぞれ「ひろしま観光立県推進基本計画」が策定され、観光立国を目指した取組を進めています。