

## 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

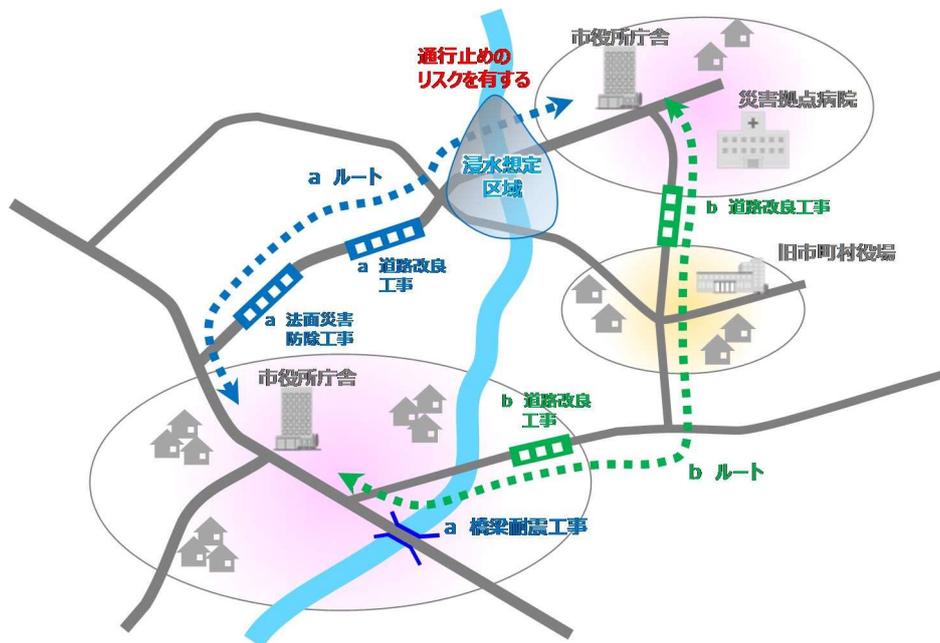
### (1) 災害時にも機能する多重型ネットワークの構築による県土強靱化

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。

#### 【取組事例】

発災時にも日常生活や社会経済活動への影響を最小限に抑えるため、防災上重要な拠点間を結ぶ多重型ネットワークを構築し、県土強靱化を図ります。

図表 災害時に機能する多重型ネットワークの構築イメージ



### (2) 災害時の交通マネジメントの強化

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、災害時の交通マネジメントの強化に取り組みます。

#### 【取組事例】

災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、発災時にも日常生活や社会経済活動への影響を最小限に抑えることができるよう、災害時マネジメント体制の強化について関係機関と連携して推進します。

マネジメント実施体制の構築にあたっては、学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表の参画、オープンな議論し、常時の交通マネジメントのルールにとらわれない迅速で柔軟な施策の展開等について検討します。

国，県，市など道路管理者ごとに，道路規制情報等を発信していることから，災害時に情報が錯綜し，危険箇所・規制情報等のデータ収集，データ提供に時間を要しています。

住民ひとりひとりに必要な情報を，より分かりやすく簡単に，早く提供するために，道路規制情報などのデータの一元化・オープンデータ化について関係機関と連携して取り組みます。

図表 データ連携イメージ



## 1-5 新たな広域道路ネットワーク

### (1) ネットワーク設定の考え方

施策体系を踏まえ、新たな広域道路ネットワークを次の通り設定します。設定にあたっては、広域道路ネットワーク形成に関連する施策及び国土交通省から示された今後の広域道路ネットワークのあり方を踏まえ、既策定の広島県広域道路整備基本計画から抽出します。

図表 広域道路交通計画の考え方

#### ▼広島県広域道路交通ビジョン

計画	基本方針
広域道路ネットワーク計画	I 生産性向上のための道路交通ネットワークの構築
	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
	III 県土強靱化のための道路交通ネットワークの構築



#### ▼広島県広域道路交通計画

施策
● 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交通ネットワークの構築
○ 観光周遊のための道路交通ネットワークの強化
○ コンパクトで持続可能なまちづくりに資する道路整備
● 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に関する検討会 中間とりまとめ（令和2年6月8日／国土交通省） 広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画の策定について（令和3年1月6日／国土交通省）

##### ■基本戦略

- 1) 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成
- 2) 我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上
- 3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化
- 4) 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化
- 5) 国土の更なる有効活用や適正な管理

##### ■広域道路ネットワークの階層と求められる機能・役割

広域道路のうち、重要性・緊急性が高く、十分な効果が期待される路線を高規格道路に位置づけ

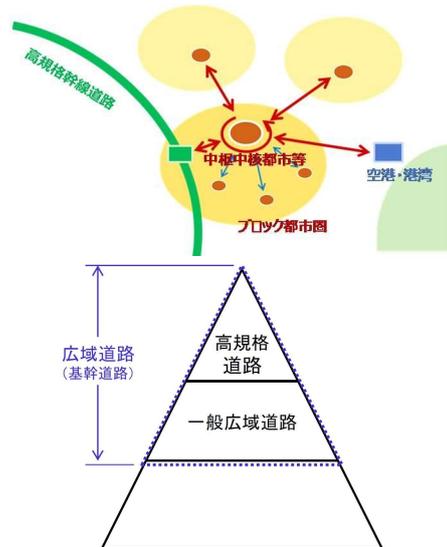
##### <機能・役割>

- ・ 平常時・災害時を問わない安定的な輸送
- ・ 交通事故に対する安全性
- ・ 自動運転等の将来のモビリティへの備え

- 1) 一般広域道路：概ね 40km/h 以上のサービス速度
- 2) 高規格道路：高速自動車国道及び、より高い定時性、概ね 60km/h 以上のサービス速度

##### ■道路ネットワークの付加価値向上

地域の将来ビジョンを踏まえた広域道路ネットワーク計画を策定する必要。その際、他交通モードとの連携強化や地方創生・東京一極集中是正の視点も重要。



国土交通省から示された今後の広域道路ネットワークのあり方を踏まえ『新たな広域道路ネットワーク』を抽出

#### 新たな広域道路ネットワーク設定に関する施策

- 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
- 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
- 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

## (2) 広域道路ネットワークの階層

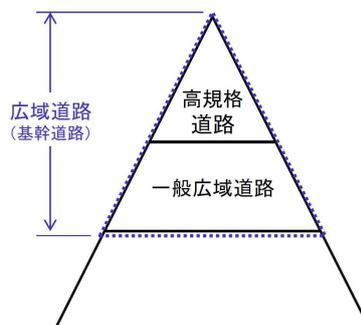
設定するネットワークの階層は次の通りとします。

### ① 高規格道路

高規格道路とは、人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、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、もしくはそ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し、地域の実情や将来像（概ね 20～30 年後）に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路である。

以上のことから、下記のいずれかに該当する道路を高規格道路とする。

- ・ブロック都市圏間を連絡する道路
- ・ブロック都市圏内の拠点連絡中心都市環状に連絡する道路
- ・上記道路と重要な空港・港湾を連絡する道路



### ② 一般広域道路

広域道路（基幹道路）のうち、高規格道路以外の道路である。

下記のいずれかに該当する道路を一般広域道路とする。

- ・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
- ・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

### (3) 拠点の設定

広域道路ネットワークの効率的な強化を図るうえで考慮すべき拠点について次の通り設定します。

図表 広域交通の拠点となる都市

施設名	施設の概要	法令等による位置づけ	拠点	
広域交通の拠点となる都市	中枢中核都市	①産業活動の発展のための環境, ②広域的な事業活動, 住民生活等の基盤, ③国際的な投資の受入環境, ④都市の集積性・自立性等の機能・性格が備わっている都市。東京圏(東京都, 埼玉県, 千葉県, 神奈川県)以外に存する次に掲げる市に該当するもののうち, 昼夜人口比率が概ね1.0未滿の都市を除いたもの。 1) 地方自治法(昭和22年法律第67号)第252条の19第1項の指定都市 2) 地方自治法第252条の22第1項の中核市 3) 地方自治法の一部を改正する法律(平成26年法律第42号)附則第2条の施行時特例市 4) 県庁所在市 5) 連携中枢都市圏構想推進要綱(総務省自治行政局長通知)の連携中枢都市	1) 地方自治法(昭和22年法律第67号)第252条の19第1項の指定都市 2) 地方自治法第252条の22第1項の中核市 3) 地方自治法の一部を改正する法律(平成26年法律第42号)附則第2条の施行時特例市 4) 県庁所在市 5) 連携中枢都市圏構想推進要綱(総務省自治行政局長通知)の連携中枢都市	広島市, 呉市, 福山市, 松江市, 倉敷市
	地方生活圏中心都市	大都市地域及び沖縄県を除く全国において, 都市と周辺の農山漁村が一体になるよう設定した生活圏域(地方生活圏, 二次生活圏)の中心となる都市	昭和43年に建設省が「地域開発の主要課題」において提唱し, 昭和44年度以降に圏域を設定	広島市, 福山市, 三次市, 米子市, 松江市, 出雲市, 大田市, 浜田市, 益田市, 倉敷市, 岩国市
	定住自立圏における中心市	生活に必要な都市機能について一定の集積があり, 近隣市町村の住民もその機能を活用しているような, 都市機能がスピルオーバーしている都市 【要件】 ①人口: 5万人程度以上(少なくとも4万人超) ②昼夜間人口比率: 1以上(合併市の場合は, 人口最大の旧市の値が1以上も対象とする。) ③地域: ・三大都市圏の都府県(*)の区域外の市 ・三大都市圏の都府県(*)の区域内では, 通勤通学者のうち, 特別区又は指定都市に通勤通学する者の割合が, 1割未滿の市 * 埼玉, 千葉, 東京, 神奈川, 岐阜, 愛知, 三重, 京都, 大阪, 兵庫, 奈良	定住自立圏構想推進要綱に基づき形成された定住自立圏の中心都市	三原市, 庄原市, 米子市, 松江市, 出雲市, 浜田市, 益田市
	2次生活圏中心都市	役場, 診療所, 集会所, 小中学校等基礎的な公共公益的施設を中心部に持ち, それらのサービスが及ぶ地域の中心都市。圏域範囲は半径4~6km程度	—	広島市, 呉市, 竹原市, 三原市, 福山市, 三次市, 庄原市, 東広島市, 岩国市
	半島振興対策実施地域	半島振興法第2条に基づき一体として総合的な半島振興に関する措置を講ずることが適当であると認められる地域	半島振興法	江能倉橋島地域

図表 重要な空港・港湾等

施設名	施設の概要	法令等による位置づけ	拠点
拠点空港	拠点空港：国際・国内の航空輸送網の拠点となる空港	拠点空港：空港法第4条に基づき、国土交通大臣または空港会社が設置・管理する空港	広島空港
その他のジェット化空港	ジェット化空港：定期旅客便を有する空港のうち、ジェット機の運用が可能な空港	その他の空港：空港法第2条に基づく、公共の用に供する飛行場	岩国飛行場
国際拠点港湾			広島港
重要港湾	国際・国内の海上輸送網の拠点となる港湾	港湾法第2条第2項に定めのある、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾 その他の国の利害に重大な関係を有する港湾	尾道糸崎港，呉港，福山港
コンテナ取扱駅	鉄道コンテナ輸送とトラック輸送との間の載せ替え拠点のうち、トップリフター駅	鉄道事業法に基づく事業許可を取得した JR 貨物株式会社が運営する貨物駅	東福山，広島貨物ターミナル，大竹
代表駅	新幹線駅もしくは乗降客数が最多の駅（出典：平成29年都市計画現況調査）	—	広島駅，呉駅，福山駅

重要な空港・港湾等

#### (4) 考え方に基づく拠点連絡と路線の抽出

(1)～(3)に基づき、以下のとおり拠点ペアを選定し、その拠点連絡に資する路線を抽出します。また、広島空港については拠点性確保の観点から隣接する地方生活圏とのアクセスを考慮して設定します。

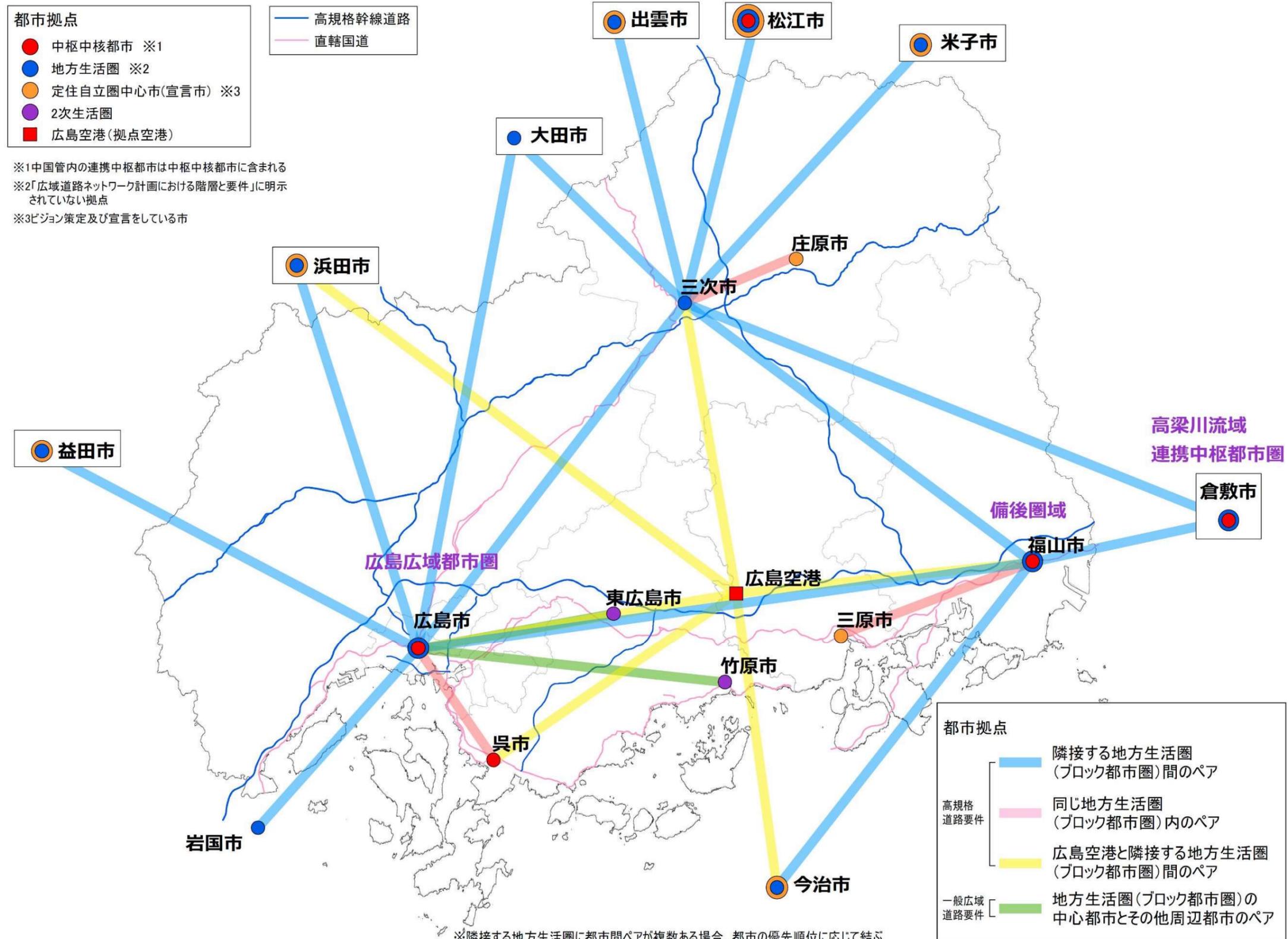
図表 路線抽出根拠

施策	拠点	拠点	高規格道路として抽出された路線	一般広域道路として抽出された路線
港湾等主要物流拠点へのアクセス強化	尾道糸崎港	本郷 IC	福山本郷道路	
	尾道糸崎港	福山西 IC	福山本郷道路	
	呉港	阿賀 IC	広島呉道路	
	広島港	廿日市 IC	東広島廿日市道路	
	広島港	志和 IC	東広島廿日市道路	
広島空港へのアクセス強化	広島空港	世羅 IC	広島中央フライトロード	
	広島空港	河内 IC	広島中央フライトロード	
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	米子市	三次市	江府三次道路	
	松江市	三次市	松江自動車道, 中国自動車道	国道 54 号
	出雲市	三次市	松江自動車道, 中国自動車道	国道 54 号
	大田市	三次市		高田大田道路 (構想路線)
	大田市	広島市		高田大田道路 (構想路線)
	浜田市	広島市	浜田自動車道, 中国自動車道, 広島自動車道, 広島高速道路	国道 186 号, 国道 191 号, 国道 261 号, 国道 433 号, (主) 安佐豊平芸北線, 広島北道路
	益田市	広島市	益田廿日市道路, 広島西道路	
	益田市	岩国市	山陽自動車道, 益田廿日市道路, 岩国大竹道路	
	倉敷市	三次市	中国自動車道, 山陽自動車道	国道 182 号
	倉敷市	福山市	山陽自動車道, 倉敷福山道路	
	福山市	三次市	山陽自動車道, 尾道自動車道, 福山環状道路, 福山御調道路	
	福山市	三原市	山陽自動車道, 福山本郷道路	
	福山市	広島市	山陽自動車道, 福山本郷道路, 東広島廿日市道路, 広島高速道路	国道 2 号
	三次市	広島市	中国自動車道, 広島自動車道, 東広島高田道路, 山陽自動車道, 広島高速道路	
	庄原市	三次市	中国自動車道, 江府三次道路	
	呉市	広島市	東広島呉自動車道, 山陽自動車道, 広島呉道路, 広島高速道路	
	広島市	岩国市	山陽自動車道, 広島岩国道路, 広島西道路, 岩国大竹道路, 広島高速道路	国道 2 号
		福山市を環状に連絡する道路		福山環状道路, 倉敷福山道路
	広島市を環状に連絡する道路		広島高速道路, 草津沼田道路, 南北線, 広島西道路	
	江能倉橋島地域			国道 487 号, (主) 音戸倉橋線
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	大田市	三次市	松江自動車道, 中国自動車道	高田大田道路 (構想路線)
	三次市	広島市	中国自動車道, 広島自動車道, 広島高速道路	東広島高田道路が未整備のためリダンダンシー強化のため国道 54 号を抽出
	呉市	広島市	東広島呉自動車道, 山陽自動車道, 広島高速道路	国道 31 号
	広島市	竹原市	山陽自動車道, 広島高速道路	国道 31 号, 国道 185 号 (呉市～竹原市) (ネットワークを補完するため国道 185 号の竹原市から三原市, (主) 尾道三原線の一部も併せて抽出)
	福山市	今治市	西瀬戸自動車道, 尾道北道路 (構想路線)	

図表 【参考】広島空港の拠点性の確認

施策	拠点	拠点	高規格道路として抽出された路線	一般広域道路として抽出された路線
広島空港から隣接地方生活圏へのアクセス強化	広島空港	福山市	広島中央フライトロード, 山陽自動車道, 福山本郷道路	
	広島空港	今治市	広島中央フライトロード, 山陽自動車道, 福山本郷道路, 西瀬戸自動車道, 尾道北道路 (構想路線)	
	広島空港	三次市	広島中央フライトロード, 尾道自動車道, 中国自動車道	
	広島空港	広島市	広島中央フライトロード, 山陽自動車道, 東広島廿日市道路, 広島高速道路	
	広島空港	呉市	広島中央フライトロード, 山陽自動車道, 東広島呉自動車道	
	広島空港	浜田市	広島中央フライトロード, 山陽自動車道, 東広島高田道路, 中国自動車道, 浜田自動車道, 広島自動車道	

図表 都市間ペア



## (5) 広域道路ネットワーク計画

施策体系に基づく広域道路ネットワークは、既存の高規格幹線道路網に加え、以下の路線です。

図表 広域道路ネットワーク

路線名	分類	起点	終点
江府三次道路	高規格道路	江府町	三次市
倉敷福山道路	高規格道路	倉敷市	福山市
広島中央フライトロード	高規格道路	東広島市	世羅町
東広島高田道路	高規格道路	安芸高田市	東広島市
福山環状道路	高規格道路	福山市	福山市
福山本郷道路	高規格道路	尾道市	三原市
岩国大竹道路	高規格道路	大竹市	岩国市
東広島廿日市道路	高規格道路	東広島市	廿日市市
広島呉道路	高規格道路	広島市	呉市
広島西道路	高規格道路	広島市	廿日市市
益田廿日市道路	高規格道路	益田市	廿日市市
福山御調道路	高規格道路	福山市	尾道市
広島高速道路	高規格道路	広島市	広島市
草津沼田道路	高規格道路	広島市	広島市
南北線	高規格道路	広島市	広島市
広島北道路	一般広域道路	広島市	広島市
国道2号	一般広域道路		
国道31号	一般広域道路		
国道54号	一般広域道路		
国道182号	一般広域道路		
国道185号	一般広域道路		
国道186号	一般広域道路		
国道191号	一般広域道路		
国道261号	一般広域道路		
国道433号	一般広域道路		
国道487号	一般広域道路		
主要地方道 安佐豊平芸北線	一般広域道路		
主要地方道 尾道三原線	一般広域道路		
主要地方道 音戸倉橋線	一般広域道路		
尾道北道路	構想路線	尾道市	尾道市
高田大田道路	構想路線	大田市	安芸高田市

図表 新たな広域道路ネットワーク図（案）



## 2章 交通・防災拠点計画

### 2-1 基本方針に基づく政策・施策の体系

交通・防災拠点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 交通・防災拠点の基本方針に基づく政策・施策の体系

基本方針Ⅳ 交通拠点等の整備と連携強化
<b>公共交通を軸としたまちづくり</b>
交通結節点は、地域の拠点として果たす役割も大きくなっているものの、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ることから、「公共交通を軸としたまちづくり」に取り組みます。
<b>交通・防災拠点としての「道の駅」の機能強化</b>
道の駅の基本的な3つの機能「休憩機能」「情報発信機能」「地域の連携機能」に加え、近年は交通拠点や防災拠点といった機能が求められていることから、交通・防災拠点としての「道の駅」の機能強化に取り組みます。

### 2-2 公共交通を軸としたまちづくりの推進

地域における中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点において、利用者の利便性の向上や周辺道路の交通課題の解決を図るため、モーダルコネクト（多様な交通モード間の接続）の強化を図るなど、公共交通を軸としたまちづくりを推進します。

また、公共交通を維持していくため、居住者だけでなく県外からの観光客なども使いやすいように乗換えの不便さを改善し、目的地まで途切れがなく乗り継げるよう、鉄道駅から目的地を結ぶ二次交通などを確保した広域的な公共交通のネットワーク化を関係機関と連携して推進します。

図表 JR広島駅南口広場の再整備計画



資料：広島市

図表 呉駅周辺地域総合開発計画



資料：呉市

## 【取組事例】

呉駅周辺は国道・港・鉄道駅の3つの交通モードが集積する交通拠点性を有しており、広島市や広島空港へのアクセス性や周辺観光資源から芸予諸島・瀬戸内海へつながる立地特性を有しているものの、自動車・バス・歩行者など複数モードが輻輳することや、バス・船・鉄道への乗り継ぎ利便性が低いなどの課題を抱えており、また平成30年7月豪雨等の近年の災害を踏まえ、交通基盤の強靱化が必要となっています。

このため、呉駅周辺において、交通ターミナルを中心に必要な都市機能を誘導・集積することで、呉駅周辺をコンパクトシティの核とし、交通まちづくりとスマートシティの発信拠点を形成することを目指し、国や呉市等、関係機関と連携して取り組みます。

図表 公共交通を軸としたまちづくりの推進「呉駅交通ターミナル」（広島県 呉市）



## 2-3 交通・防災拠点としての「道の駅」の機能強化

地域の生活・交流拠点である「道の駅」は、交通の結節点としての機能も期待されていることから、地域住民に交通サービスを提供するための交通機能の強化を図ります。

図表 交通拠点としての道の駅の機能強化 道の駅「舞ロード IC 千代田」（広島県 北広島町）

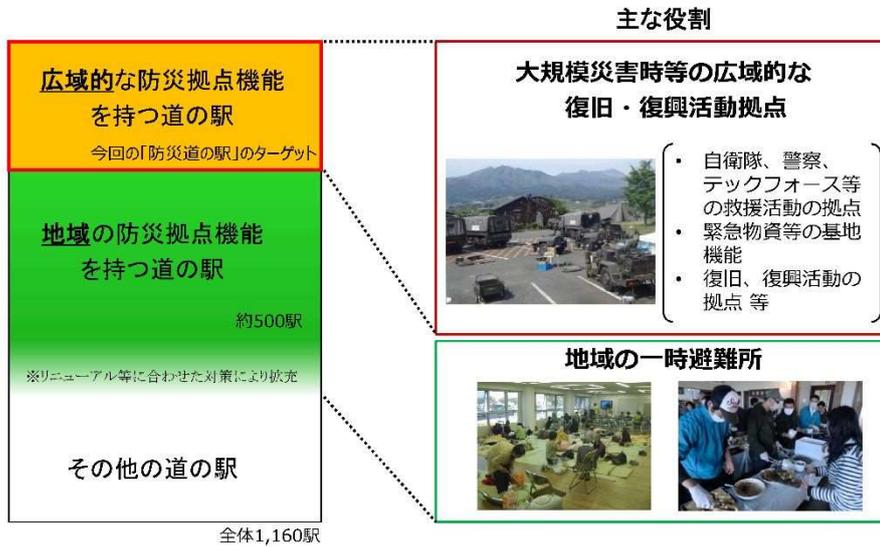
- バスと一般車両の空間分離や高速バスとの連絡通路のバリアフリー化等、公共交通利用に配慮した施設設計
- 民間バス事業者との連携により、高速バスチケットの販売や IC チャージ機の設置を行い、乗継利便性を向上



また、自然災害が激甚化する中、「広島県地域防災計画」では、被災地における災害対応活動を迅速かつ効果的に実施するため、救援物資輸送拠点及び救援部隊集結拠点を指定配置し、災害発生時に必要に応じて開設することとしており、救援部隊集結拠点については、警察、消防、自衛隊の拠点を県内5地域にそれぞれ1～4か所指定配置しています。(令和3年3月現在)

大規模災害時に、県民の安心・安全を確保するために、「道の駅」を災害時の避難場所や復旧・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、東広島市に計画中の道の駅「西条 のん太の酒蔵」を「防災道の駅」候補箇所として選定し、県中央部地域の災害への救援部隊派遣の拠点としての機能を担うよう関係機関と連携し整備を進めるとともに、他の道の駅についても、防災道の駅制度を活用し防災機能の強化を関係機関と連携して推進します。

図表 「防災道の駅」のイメージ



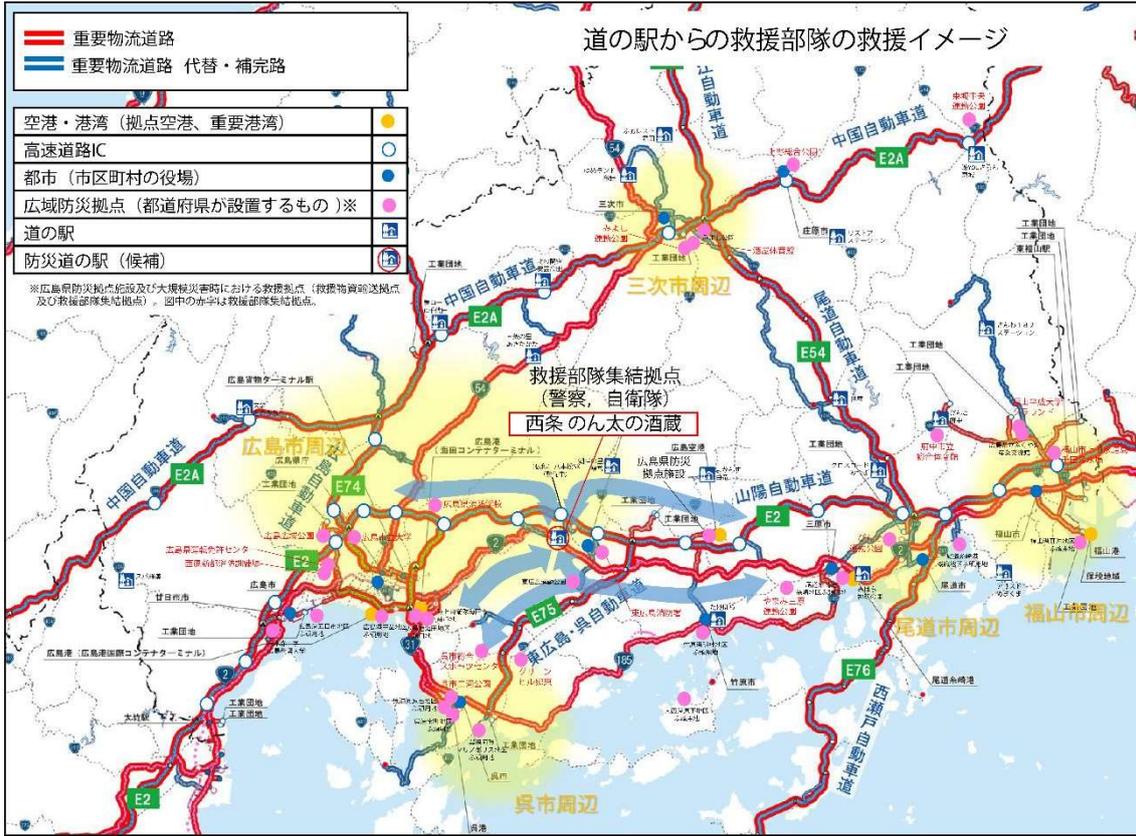
資料：第2回「道の駅」第3ステージ推進委員会配布資料（資料2）

図表 広島県地域防災計画における救援部隊集結拠点一覧

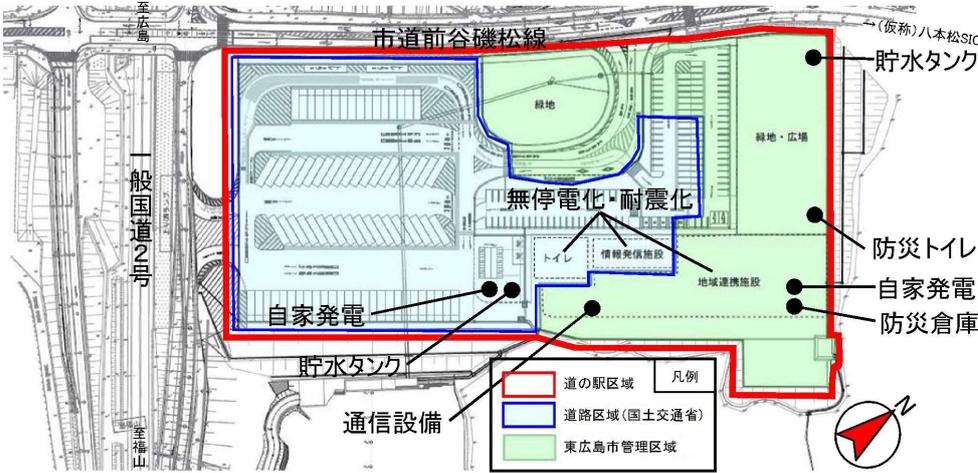
配置場所		施設名	所在地	配置場所		施設名	所在地
広島市周辺	警察	広島県運転免許センター	広島市 佐伯区	尾道市周辺	警察	びんご運動公園	尾道市
	消防	広島市立大学「トラックフィールド」	広島市 安佐南区		消防・自衛隊	やまみ三原運動公園	三原市
		広島県消防学校	広島市 安佐北区	福山市周辺	警察	府中市立総合体育館	府中市
		西風新都消防訓練場	広島市 佐伯区		消防	福山市上下水道局千田浄水場	福山市
		東広島消防署	東広島市		消防・自衛隊	福山平成大学グラウンド	福山市
	自衛隊	広島広域公園	広島市 安佐南区	三次市周辺	警察	酒屋体育館	三次市
警察・自衛隊	道の駅「西条 のん太の酒蔵」	東広島市	消防		上野総合公園	庄原市	
呉市周辺	警察	呉市二河公園	呉市		消防	東城中央運動公園	庄原市
	自衛隊	グリーンヒル郷原	呉市		消防・自衛隊	みよし運動公園	三原市
	消防	呉市総合スポーツセンター	呉市				

資料：「広島県地域防災計画附属資料」（令和2年6月）より作成

図表 道の駅からの救援部隊の救援イメージ



図表 道の駅「西条 のん太の酒蔵」施設概要 (予定)



- 道の駅「西条 のん太の酒蔵」**
- ・ 設置者：東広島市
  - ・ 災害ハザード区域の有無：無
  - ・ 防災機能：建物耐震化，無停電化，通信設備，貯水タンク，防災トイレ，防災倉庫
  - ・ 駐車場面積：17,400 m<sup>2</sup>
  - ・ 駐車台数：227 台 (大型 81 台，小型 136 台)

### 3章 ICT 交通マネジメント計画

#### 3-1 基本方針に基づく政策・施策の体系

ICT交通マネジメントの基本方針に基づく政策・施策の体系は次のとおりです。

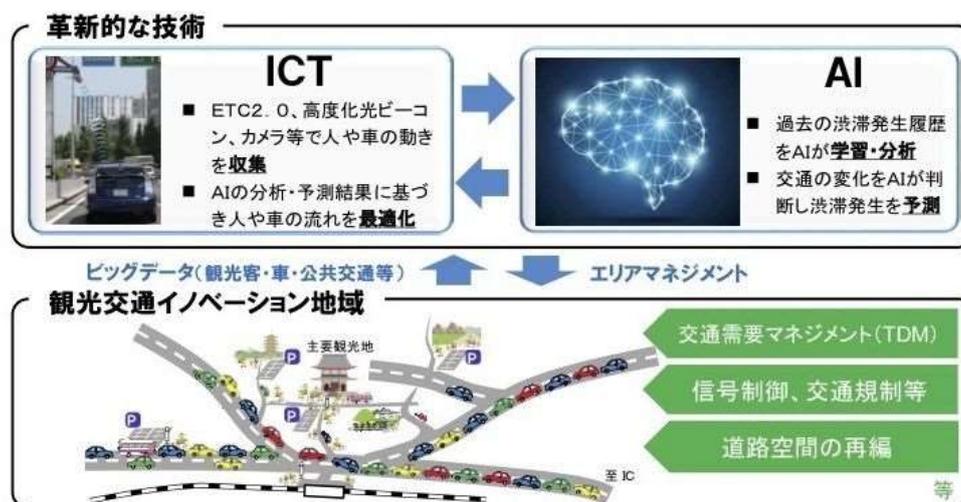
図表 ICT 交通マネジメントの基本方針に基づく政策・施策の体系

<b>基本方針Ⅴ ICT等を活用した道路交通マネジメントの実施</b>
<b>ICT等を活用した都市部や観光地での渋滞緩和</b>
観光地周辺で広域的に発生する渋滞を解消し、回遊性が高く、円滑な移動が可能な魅力ある観光地を創造するために、ICT等を活用した都市部や観光地での渋滞緩和に取り組みます。
<b>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</b>
逼迫する財政状況下で増大する老朽化インフラに対し、効率的かつ効果的に対応するために、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に取り組みます。
<b>新たな移動手段等の検討</b>
都市部から中山間地域に至るまで、生活を支える交通サービスが享受しやすく、誰もが自動車以外の移動手段も選択できる社会を実現するために、新たな移動手段等の検討に取り組みます。

#### 3-2 ICT等を活用した都市部や観光地での渋滞緩和

観光地周辺で広域的に発生する渋滞を解消し、回遊性が高く、円滑な移動が可能な魅力ある観光地づくりを行うため、ICT・AI等の革新的な技術を活用し、警察や観光部局とも連携しながら、都市部や観光地で渋滞緩和を推進・支援します。

図表 ICT・AIを活用した観光渋滞対策の考え方



資料：国土交通省

図表 IoT の加や車両検知センサ等と AI 分析による宮島の観光交通渋滞緩和の取組

- IoT センサーと省電力通信の LPWA との連携によるデータ収集
- SNS による情報配信
- AI によるカメラ画像から人数カウントや人流予測。マップにて情報配信



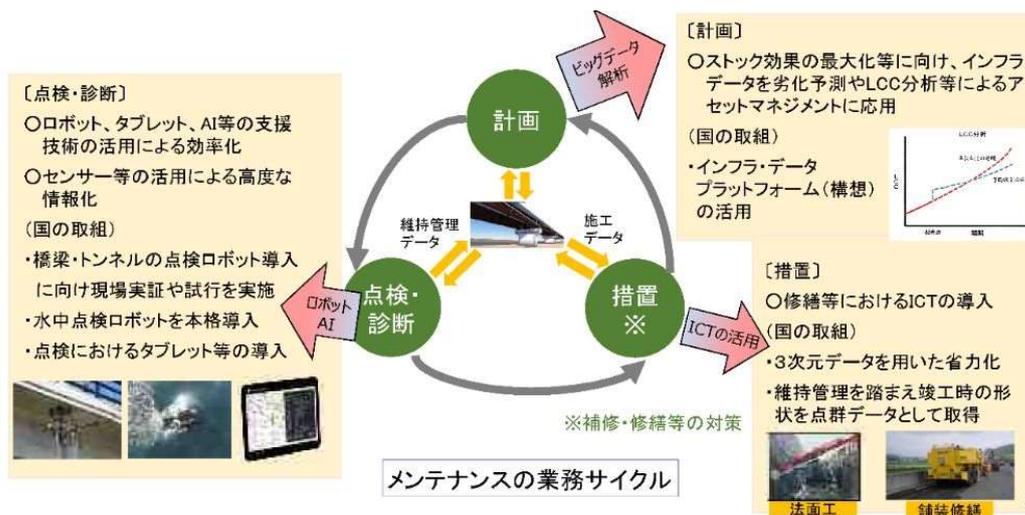
資料：広島県 ひろしまサンドボックス

### 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

持続可能なメンテナンスの実現に向けて、ICT等の新技術を活用したメンテナンス分野のマネジメントの高度化について、関係機関と連携しながら推進します。

図表 新技術の導入・データの活用について

- データ活用とロボットセンサー、タブレット等の新技術の導入によるメンテナンスサイクルの業務改革（BRT）を進め、インフラメンテナンス全体を効率化
- 点検・診断では、KPI に基づきロボットやタブレット等の支援技術の活用を推進
- 維持管理データや施工データ等のビッグデータの解析を進め、補修・修繕等の計画を最適化
- 修繕等の工事では、測量から検査まで一貫して 3 次元データを活用



資料：国土交通省



## 図表 自動運転社会を見据えた次世代運行サービスの取組（福山市）

- 交通事業者における深刻な運転手不足等が進むなか、山間地域等の市民生活に大きな影響を与える地域公共交通の利便性の向上が課題
- AIによるカメラ画像から人数カウントや人流予測。マップにて情報配信
- オンデマンドによる乗合タクシー運行の実績等を踏まえ、「流しタクシー」の活用により共同運行システムの導入等により公共交通の効率化等を実現



資料：国土交通省，福山市

## 図表 先進過疎地対応型 MaaS 検討・実証プロジェクト（庄原市）

- 過疎先進地である庄原市で、①公共交通空白地での生活・観光交通両立型デマンド交通の運行実験 ②観光地内回遊 GSM 導入実験 ③生活交通利用者向け医療・買い物サービス予約実証実験 ④アプリ・Web 一元化対応による機能・受容可能性実験を行う。

### 実験内容

#### ①庄原市中心部（交通拠点＋市街地）と、帝釈峠を接続するデマンド交通サービスを試験導入

- 帝釈地区・本村地区の生活交通需要と、帝釈峠への観光交通需要をカバー
- 10人乗りハイエースクラスの車両を想定
- AI予約管理



#### ②帝釈峠内を回遊するGSM（ゴルフカート型）の実験導入

- 風光明媚な散策路の回遊需要をカバー（片道約3km,馬車の代替）
- 位置情報対応（GTFS-JP/RT）  
↑H30.7豪雨災害時に緊急開発した災害時バスロケサービスを転用
- AI予約管理



#### ③デマンド交通利用者向け生活サービス提供

- 病院の診察予約連携サービス（庄原赤十字病院）
- 買物施設支援サービス（庄原ショッピングセンター）

#### ④デマンド交通・GSM・遊覧船の検索サービス、付帯サービスを含んだ決済対応・アプリ/Webサービス開発

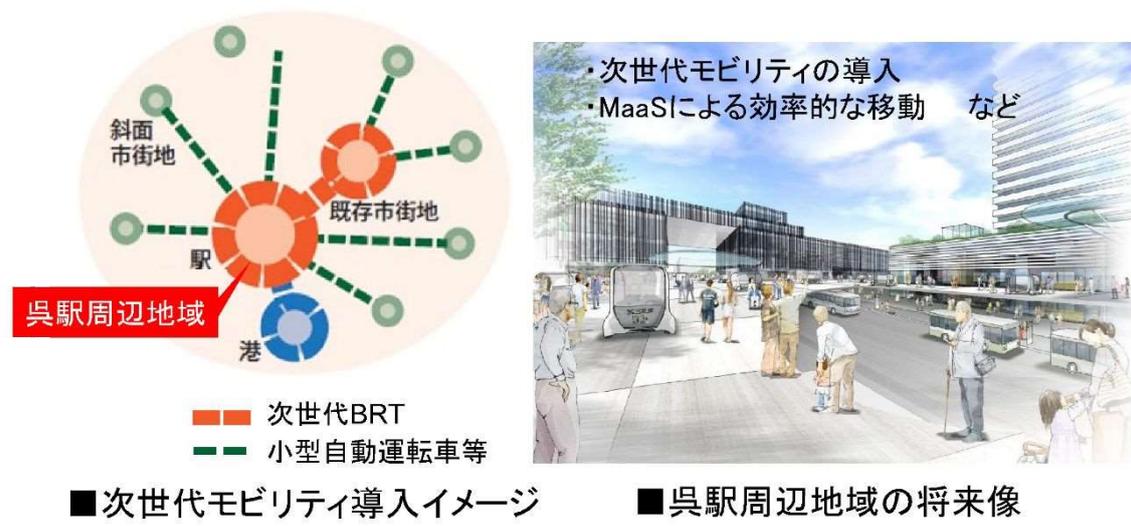
- 庄原市観光協会保有の決済システムと接続
- 観光レンタサイクルとも接続
- 既存の公共交通検索サービスと連動

15

資料：国土交通省

**図表 次世代型の総合交通拠点としての再整備によるスマートシティ実現に向けた取組（呉市）**

○国道・JR 呉駅・港の3つの交通モードが集積する呉駅周辺地域を、次世代モビリティ（BRT・自動運転等）やMaaSなどの新しい技術を取り入れた次世代型の総合交通拠点として再整備することにより、当地域を拠点としたスマートシティの実現を目指す。



# 4章 広域道路交通計画 体系図

広域道路交通計画の体系図は次のとおりです。

