

# 1 創造的復興による新たな広島県づくり

## (3) 将来に向けた強靱なインフラの創生 ⑤ 通勤・通学手段の強靱化

### 国への提案事項

#### 「発災後の統括的交通マネジメント」実施体制の推進

- 国が進めることとしている「発災後の統括的交通マネジメント」の制度化にあたっては、組織がうまく機能するように、平時から大規模災害を具体的に想定した関係機関による総合訓練を通じて、ノウハウの蓄積を進めるなど、関係者の意思疎通の円滑化を図り、発災時に迅速かつ効果的な対応ができるようにすること。
- また、実際の災害発生時には、「発災後の統括的交通マネジメント」実施体制において検討・意思決定された緊急・臨時的な対策については、迅速かつ実効的に実施していく必要があることから、国においても財政措置を講じること。

# 1 創造的復興による新たな広島県づくり

## (3) 将来に向けた強靱なインフラの創生

### ⑤ 通勤・通学手段の強靱化

## 平成30年7月豪雨災害の状況/広島県の取組

### 【平成30年7月豪雨災害時の被災状況】

- 県内全域のJR施設が甚大な被害を受け、各路線について長期の運行休止となった。特に広島～呉間においては、大規模な土砂崩れにより、JR呉線、広島呉道路、国道31号が全て寸断され、交通が途絶する状況が生じたことにより、迅速に通勤・通学手段を確保する対策が必要となった。

### 【平成30年7月豪雨災害時の取組状況】

- 通勤・通学手段の確保対策  
県が招集して、交通事業者、道路管理者、県警、中国運輸局等の関係機関と、各地域の通勤・通学手段を検討する会議を開催。

通勤・通学者が多く、輸送手段が途絶していた広島～呉間において、特例的に広島呉道路の通行止め区間を通行してJR代行バス・路線バスの速達性・定時性を高める対策を実施(災害時BRT※)

※BRT(Bus Rapid Transit):速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。バス専用自動車道など。

- 渋滞対策  
「広島県災害時渋滞対策協議会」(中国地方整備局主宰)を設置。ハード対策と併せ、交通マネジメント対策を調整・実施。

広島～呉間、呉～広島間においては、バスの定時性・速達性向上に向け、連続的に各種渋滞対策を実施

- ・広島呉道路(坂北IC本線料金所)でのバス専用レーンの設置
- ・国道31号でのバス専用レーンの設置 など

- 取組に対する経済効果の試算

主な対策	時間短縮効果	経済効果
災害時BRT	▲51分	530百万円
渋滞対策	▲68分	28百万円
合計	▲119分	558百万円

時間短縮に係る直接的効果額(時間短縮効果×利用人数×広島県平均時間給)

災害時BRTの様子



### 【平成30年7月豪雨災害後の取組状況】

- 「広島県災害時渋滞対策協議会」に経済団体等を加えて発展改組した「災害時交通マネジメント検討会」が設置された。令和元年度秋までに5回開催され、平成30年7月豪雨災害時の取組を検証し、今後の災害時における交通需要のマネジメントのあり方等の検討を進めている。
- 令和元年7月22日～26日の間、本検討会において「通勤交通強靱化訓練」として、災害時を想定した関係機関による机上訓練やマイカー通勤者等を対象にした公共交通転換や時差出勤等の交通手段の見直しを促す取組(社会実験)を実施した。
- この様な検討会の取組も踏まえ、国の有識者会議から提言が提出され、国において常時の「発災後の統括的交通マネジメント」実施体制の制度化」を全国的に進めることとなった。

## 課題

### 【常時のルールに捕らわれない対策が実施できる体制の構築】

平成30年7月豪雨災害のような大規模災害においては、災害時BRTのような緊急的・臨時的な対策も必要になると考えることから、平時からの訓練等を通じて、常時のルールに捕らわれない緊急的・臨時的な対策が包括的に対応できる体制が必要である。

### 【緊急・臨時的な対策への財政支援】

また、国等の機関で決定された通常の対策を超える緊急・臨時的な対策について、関係機関において迅速かつ実効的に実施していくためには、国の財政措置が必要である。

### (平成30年7月豪雨災害時の状況)

本県においては、平成30年7月豪雨災害時の緊急的・特例的な交通対策費として、災害時BRT等の実施において、道路規制等に係る警備や案内看板等の設置に経費が生じており、県(2,400万円)及び交通事業者(JR及びバス事業者)(900万円)で負担している。