

6つの施策の取組方針

施策 5

コンパクトで持続可能なまちづくりに資する道路整備

目指す姿

- 拠点間が最適な道路ネットワークで結ばれ、豊かな生活を支える「持続可能な集約型都市構造」の形成が進んでいます。

現状と課題

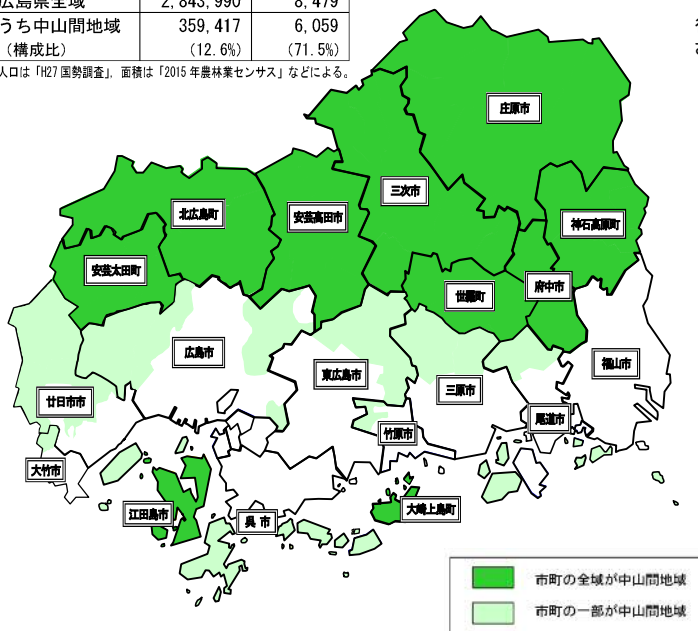
安心・誇り・挑戦ひろしまビジョン(P66)より

- 人口減少や少子化・高齢化の急速な進行により、県土の約7割を占める中山間地域においては、日常生活に必要なサービスや地域コミュニティの維持が厳しい状況に直面しています。
- 安心して快適に暮らせる持続性の高いまちづくりを推進していく必要があります。

都市部と中山間地域の課題

区分	人口(人)	面積(km ²)
広島県全域	2,843,990	8,479
うち中山間地域 (構成比)	359,417 (12.6%)	6,059 (71.5%)

※人口は「H27 国勢調査」、面積は「2015年農林業センサス」などによる。



● 中山間地域における生活交通の維持

中山間地域では、鉄道、路線バスの廃止・減便などを背景に、特に移動手段を持たない高齢者の生活交通の確保が大きな課題となっています。このような中、重要な生活交通を維持するため、県内全23市町において、県の運行経費補助を受け維持されている路線バス、デマンド交通、コミュニティバスが運行されています。



国道375号
(三次市作木町)



(主)菅戸倉橋線
(呉市倉橋町)

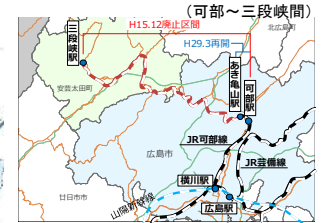
バス離合困難箇所

平成30年3月に廃止されたJR三江線



資料：広報みよし(2016年2月号)

平成15年12月に廃止されたJR可部線(可部～三段峡間)



※可部～あき亀山間は平成29年3月に再開業

● 都市部の渋滞

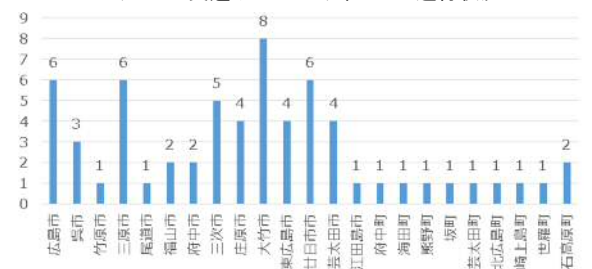


国道2号
(海田町海田大正交差点)



(主)福山沼隈線
(福山市洗谷交差点)

(サービス数) デマンド交通やコミュニティバスの運行状況



出典：市町HPほか(令和元年9月時点)

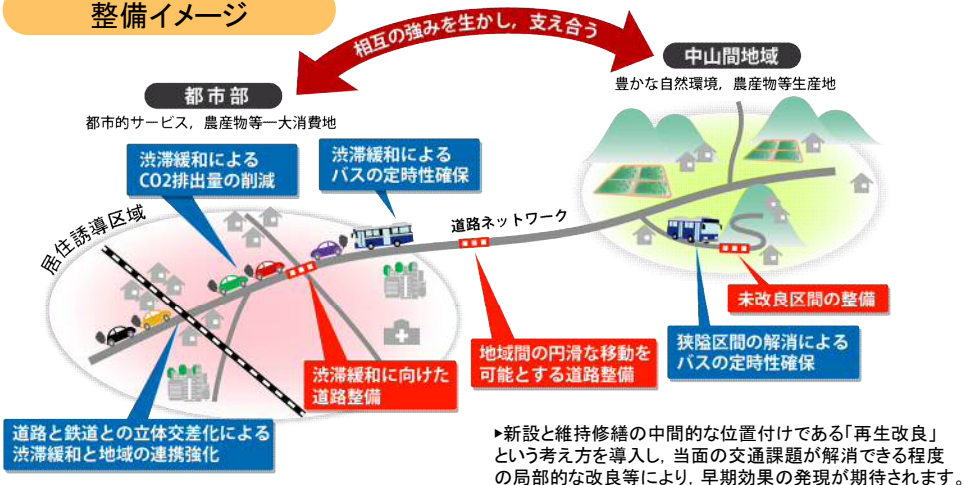
用語説明

中山間地域 … 地理的・社会的条件などが不利なため、人口減少や高齢化が進行している過疎・離島などの地域。

取組の方向

- 中山間地域・島嶼部など地域を支える道路整備の推進
⇒魅力ある地域づくりや日常生活を支える交通基盤の整備を図ります。
- 渋滞を緩和する道路の改善及び市街地を一体化する鉄道との立体交差化
⇒渋滞対策を進め、円滑な交通と良好な住環境の創出を図ります。
- コンパクト+ネットワーク型のまちづくりを支える道路整備
⇒居住誘導区域における利便性の向上に資する道路整備を図ります。
- 既存道路を有効活用した局部的な線形改良や待避所設置
- ◆ 効果を高める取り組み
⇒自動運転やMaaSの普及促進に向けた基盤整備に取り組みます。
⇒「道の駅」を活用した地方創生に取り組みます。

整備イメージ

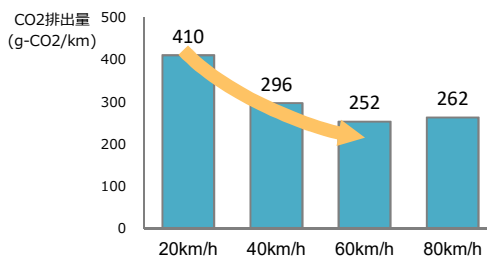


既存道路の有効活用 再生改良事業の事例



広島市東部地区連続立体交差事業
整備イメージ(広島市安芸区)

渋滞緩和とCO2削減の関係



道路整備による渋滞緩和

渋滞が緩和されることで
走行速度が高くなる

走行速度が上がることで、
CO₂排出量が減少

地球温暖化防止に貢献

指標

現況1車線バス路線区間延長(交通量500台/日以上)

現状(R2)

36.8km

目標(R7)

31.2km

広島県における自動車のCO₂排出削減量(基準年H28)

2千トン/年

8千トン/年

居住誘導区域※における
利便性の向上に資する道路整備の完成延長

—

18.4km

(R3~R7の居住誘導区域における道路整備延長59.9km)
※令和2年度末で立地適正化計画を策定している7市(広島市を除く)が設定した区域

コンパクト+ネットワーク…行政や医療・福祉、商業棟、生活に必要なサービスを維持し、効率的に提供していくため、各種機能を一定のエリアに集約化(コンパクト化)し、サービスの効率性を確保するとともに、人口減少に起因する圏域・マーケットの縮小に対し、都市的サービスが成立するために必要な人口規模を確保するため、各地域をネットワーク化すること。

MaaS…Mobility as a Serviceの略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して円滑な接続等による最適な移動手段を提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

居住誘導区域…都市拠点や地域拠点に、人口密度を維持することにより生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域。