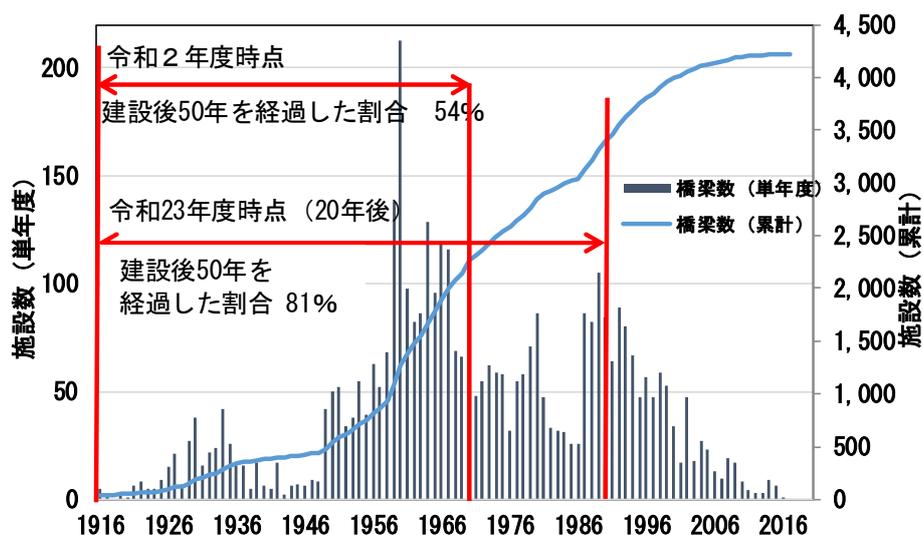


7章 その他主な課題

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

高度経済成長期に建設された道路橋等の社会資本は、今後急速に老朽化し更新などに要する費用が大幅に増加することが見込まれていること、また老朽化に伴う通行規制や重量制限は社会・経済的にも多大な影響を及ぼすことが予測されます。

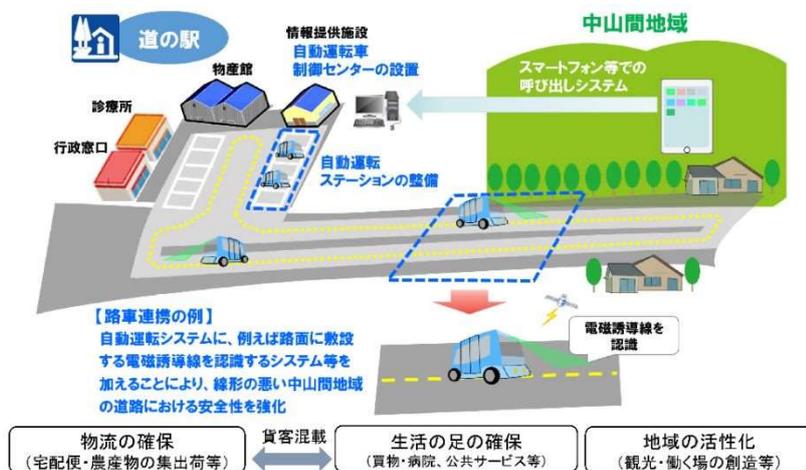
図表 本県の建設年度別の橋梁数分布



7-2 AI・IoTなど技術革新を活用した取組の実施

近年、IoT・ビッグデータ・AI・ロボットなどの技術革新が急速に発展しており、それらの技術を活用することにより、道路交通を取り巻く各種課題の解決を図る必要があります。

図表 高齢化が進行する中山間地域における人流・物流を確保するための自動運転サービスの取組



資料：国土交通省

7-3 幹線道路における歩行者等の安全安心な空間確保

国道 2 号等をはじめとする幹線道路においても交通事故は依然として後を絶たない状況にあることから、引き続き幹線道路における歩行者等の安全安心の空間を確保する必要があります。

図表 広島県内直轄国道における死傷事故率（3Dマップ）



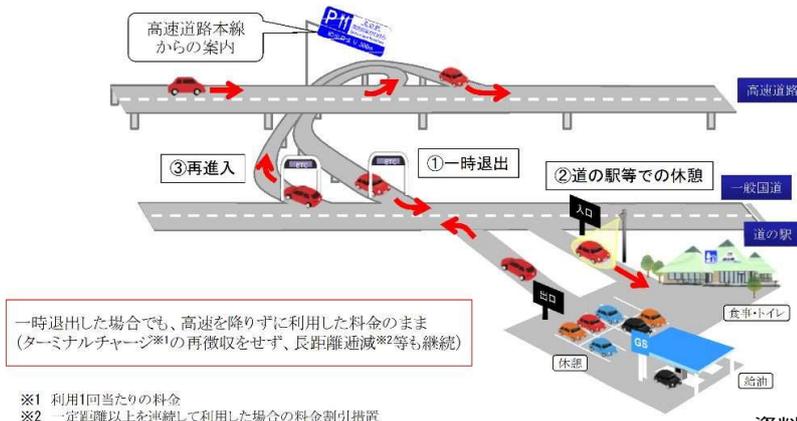
資料：広島国道事務所

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

日本の高速道路の平均IC間隔は約 10kmであり、欧米諸国の平地部における無料の高速道路の 2 倍程度となるなど、高速道路のアクセス強化が課題となっています。このため、有料道路の利用者の利便性、地域の活性化、物流の効率化等に寄与することを目的として、建設・管理コストの削減が可能なスマートインターチェンジの設置や使いやすい料金等の取組を推進する必要があります。

図表 高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」の取組

- ETC2.0搭載車を対象として、高速道路外の休憩施設等への一時退出を可能とする実験を3箇所で実施
- 今後、全国の高速道路で休憩施設の間隔が概ね25km以上ある約100区間について、半減することを目指す
- これにより、休憩施設等の不足を解消し、良好な運転環境を実現するとともに地域の活性化を図る



資料：国土交通省