

# 新広域道路交通計画(案)の概要 (中国ブロック版)

令和3年 7月13日

# 新広域道路交通計画(中国ブロック版)(案)

## 新広域道路交通計画(中国ブロック版)(案)の概要

### 第1章 はじめに

#### ● 幹線道路ネットワークの主な経緯

広域道路整備基本計画の策定から20年以上が経過し、社会情勢の変化を受け、新たな広域道路ネットワークのあり方を検討する必要性が生まれた。

#### ● 新広域道路交通計画とは

「新たな国土構造の形成」「グローバル化」「国土強靱化」等の社会・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の道路の役割や各交通機関との連携強化、技術の進展も見据え策定

#### ● 計画期間と対象地域

### 第2章 広域道路ネットワーク計画

#### 【5つの基本戦略】

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

#### 【高規格道路と一般広域道路】

- 広域道路ネットワークの階層
- 広域道路ネットワークに求められる機能・役割

#### 【拠点設定】

- 拠点設定の考え方
- 拠点の設定

#### 【広域道路ネットワーク計画】

- 県別の設定路線
- 広域ネットワーク図

〔参考〕重要物流道路

### 第3章 交通・防災拠点計画

#### 交通・防災拠点計画の対象とする拠点

⇒特定車両停留施設（バスタ）、道の駅等の拠点を対象に、モータルコネクトや防災機能、物流、交流・観光等の機能の強化策に関わる計画を策定

#### 【交通拠点計画】

- 中国地方における交通拠点計画の方針

#### 「中国地方の主な交通拠点の概要」

- 交通拠点の位置
- 拠点間の移動状況
- 交通拠点計画の強化事例

#### 【防災拠点計画】

- 災害時の物資輸送や避難等の主要な防災拠点の機能強化
- 「道の駅」第3ステージ 新「防災道の駅」

### 第4章 ICT交通マネジメント計画

#### 中国地方における交通マネジメント強化の方針

#### 【交通マネジメントの強化事例】

##### 1.交通マネジメント分野

- AI・ICTを活用した交通量観測と観光地渋滞対策（駐車場予約）
- その他交通マネジメント
- 自動運転関係分野
- その他

##### 2.自動運転関係分野

- 中山間地域における自動運転

##### 3.その他

- MaaS
- スマートシティ
- その他新規施策

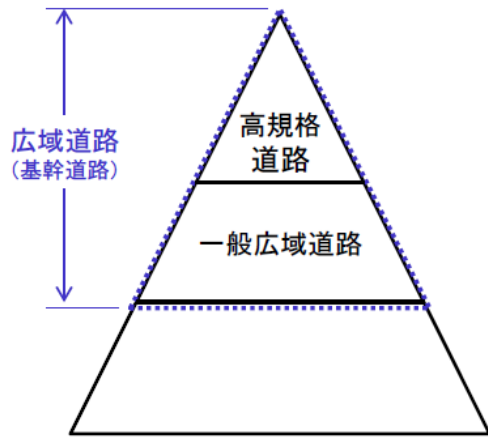
#### 【推進体制の強化】

- ICT交通マネジメント推進体制
- 中国地方におけるデータ共有・検討体制

# 広域道路ネットワーク計画

## 0 1 広域道路ネットワークの階層

- 現状の交通課題の解消を図る観点と新たな国土形成の観点の「両輪」を見据え、高規格幹線道路やこれを補完する広域的な道路ネットワークを中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行い、平常時・災害時および物流・人流の視点を踏まえた具体的なネットワーク計画を策定する。
- 該当するネットワークについては、求められる機能・役割により、次の階層に分類する。



▲広域道路ネットワークの階層

### 高規格道路

- 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、求められるサービス速度が概ね60km/h以上の道路。
- 全線にわたって、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度の確保等を図る。

原則として以下のいずれかに該当する道路。

- ブロック都市圏※1間を連絡する道路
  - ※1：中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等
- ブロック都市圏内の拠点連絡※2や中心都市※3を環状に連絡する道路
  - ※2：都市中心部から高規格幹線道路ICへのアクセスを含む
  - ※3：三大都市圏や中枢中核都市、連携中枢都市
- 上記道路と重要な空港・港湾※4を連絡する道路
  - ※4：拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾

### 一般広域道路

- 広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。

原則として以下のいずれかに該当する道路であって、高規格道路を除く道路。

- 広域交通の拠点となる都市※1を効率的かつ効果的に連絡する道路
  - ※1：中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市上記圏域内のその他周辺都市（2次生活圏中心都市相当、昼夜率1以上）  
ただし、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域における都市への到達が著しく困難な場合を考慮する
- 高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等※2を連絡する道路
  - ※2：拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、三大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅

### 構想路線

- 高規格道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路。

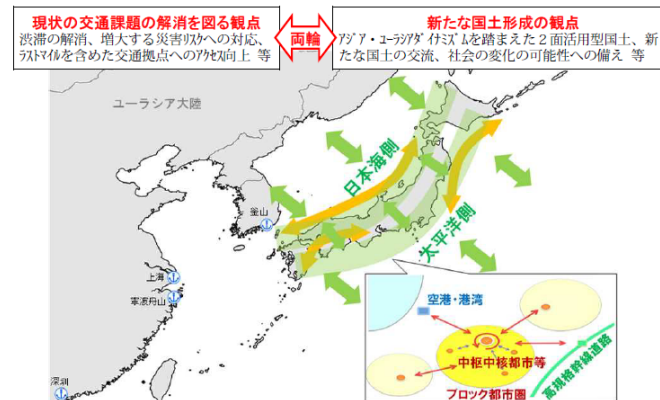
# 広域道路ネットワーク計画

## 0 2 広域道路ネットワーク強化の方向性

● 計画の策定にあたっては、次の基本戦略に沿ってネットワークの効率的な強化を図るものとする。

■ 基本戦略（広域道路ネットワーク強化の方向性）

- 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
- 基本戦略 2 我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上
- 基本戦略 3 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化
- 基本戦略 4 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化
- 基本戦略 5 国土の更なる有効活用や適正な管理



▲新広域道路交通計画のイメージ

## 0 3 広域道路ネットワークの拠点の設定

● 本計画で選定する基幹道路（高規格道路および一般広域道路）を検討する上で、連絡すべき拠点を設定。

● 基幹道路と拠点(物流拠点、防災拠点、交流・観光拠点等)を連絡するラストマイルの機能強化を図ることで、広域道路ネットワークの機能をより発揮。

■ 基幹道路により連絡する拠点 ※1：中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市等 ※2：拠点空港、その他ジェット化空港等  
※3：国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾等 ※4：中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅等

|       |  |
|-------|--|
| 都市※1  | 鳥取市、米子市、倉吉市、松江市、浜田市、出雲市、益田市、大田市、岡山市、倉敷市、津山市、笠岡市、井原市、高梁市、新見市、真庭市、美作市、備前市、広島市、呉市、福山市、三次市、三原市、庄原市、竹原市、東広島市、下関市、宇部市、山口市、萩市、岩国市、周南市、長門市、柳井市、防府市 |
| 空港※2  | 広島空港、山口宇部空港、鳥取空港、美保飛行場、隠岐空港、出雲空港、石見空港、岡山空港、岩国飛行場   |
| 港湾※3  | 水島港、広島港、徳山下松港、下関港、鳥取港、境港、三隅港、浜田港、西郷港、宇野港、岡山港、尾道糸崎港、呉港、福山港、宇部港、岩国港、三田尻中関港、小野田港  |
| 鉄道駅※4 | 伯耆大山駅、湖山ORS、東松江ORS、岡山貨物ターミナル、東水島、広島貨物ターミナル、東福山、大竹、新南陽、鳥取駅、松江駅、岡山駅、新倉敷駅、広島駅、呉駅、福山駅、新山口駅、宇部駅、新下関駅  |

■ 基幹道路からラストマイルにより連絡する拠点の例 ※1：現在指定されている重要物流道路で考慮した主な拠点を記載 ※2：現在指定されている代替・補完路で考慮した主な拠点を記載

|         |  |
|---------|--|
| 物流拠点※1  | 【トラックターミナル】、【卸売市場】、【工業団地】、【特定流通業務施設】、【流通業務地区】、【保税地域】、【特に地域で重要な拠点】                                  |
| 防災拠点※2  | 【自衛隊基地・駐屯地】、【広域防災拠点(備蓄基地)】、【災害医療拠点(総合病院等)】、【道の駅(防災機能を有する道の駅)】、【災害時民間物資集積拠点】、【製油所、油槽所】、【特に地域で重要な拠点】 |
| 観光・交流拠点 | 【地域で重要な観光地】、【新幹線駅及びその他主要な駅等】   |

## 0 4 基本戦略を踏まえ設定した広域道路ネットワーク路線

● 前述の基本戦略を踏まえ、広域道路ネットワーク路線を設定した。

● 県別（鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県）に、設定した路線を一覧表で掲載。（路線名、分類〔ネットワーク階層〕、起点、終点）

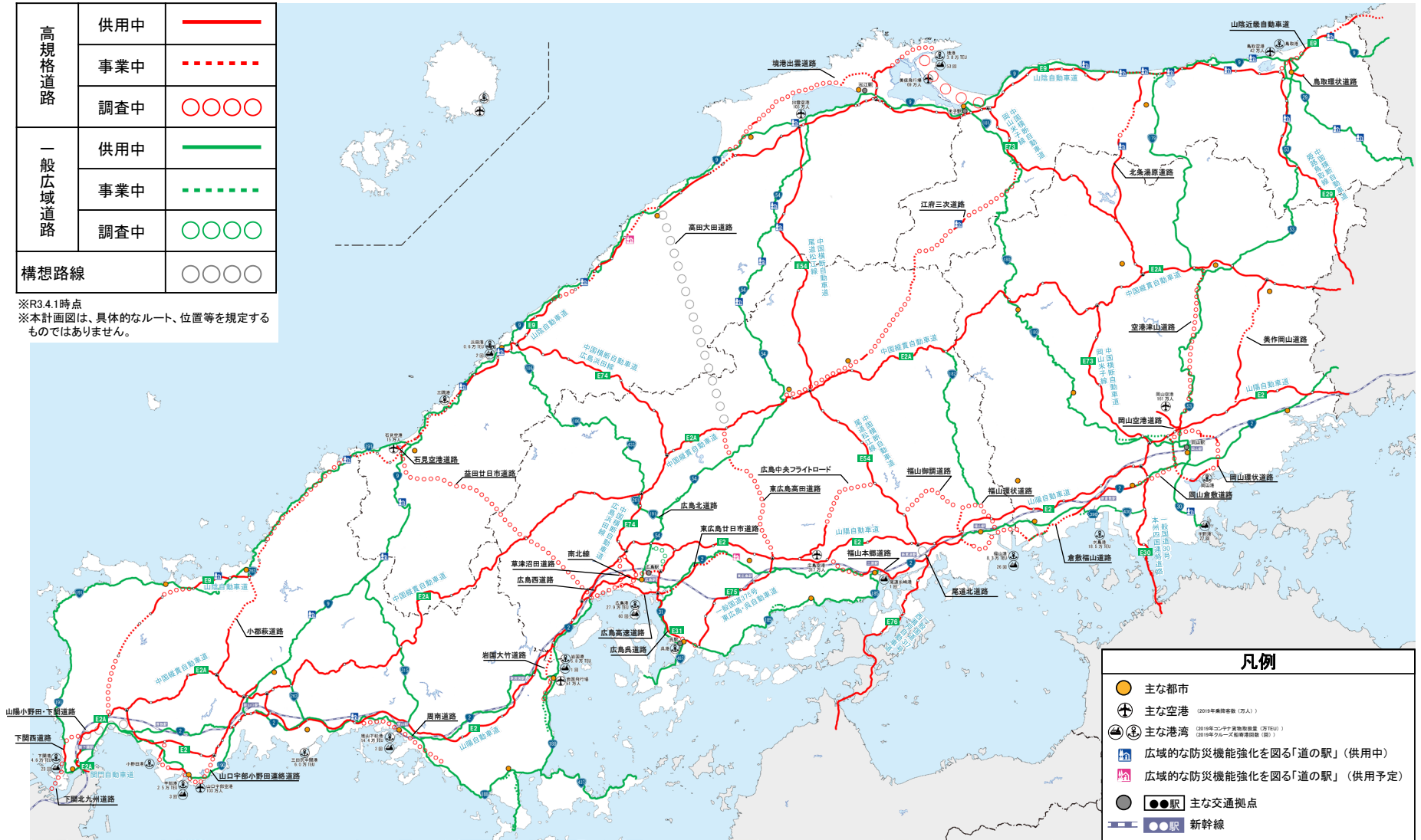


# 広域道路ネットワーク計画図(案)(中国ブロック)

R3.4.1時点

|        |     |         |
|--------|-----|---------|
| 高規格道路  | 供用中 | ——      |
|        | 事業中 | - - - - |
|        | 調査中 | ○ ○ ○ ○ |
| 一般広域道路 | 供用中 | ——      |
|        | 事業中 | - - - - |
|        | 調査中 | ○ ○ ○ ○ |
| 構想路線   |     | ○ ○ ○ ○ |

※R3.4.1時点  
※本計画図は、具体的なルート、位置等を規定するものではありません。



| 凡例  |  |
|-----|--|
| ●   | 主な都市   |
| ✈   | 主な空港<br>(2018年乗客数(万人))                                 |
| ⊕   | 主な港湾<br>(2018年コンテナ取扱数量(百TEU))<br>(2018年タンカー取扱数量(千TEU)) |
| Ⓜ   | 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」(供用中)                                |
| Ⓜ   | 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」(供用予定)                               |
| ●   | 主な交通拠点   |
| —●— | 新幹線  |

## 交通・防災拠点計画

- 本計画では、以下に示す拠点を検討の対象として、モーダルコネクトや防災機能、物流、交流・観光等の機能の強化策に関わる計画を策定する。

| 機能       | 主な拠点                              |
|----------|-----------------------------------|
| モーダルコネクト | 特定車両停留施設（バスタ）、道の駅、SA・PA、鉄道駅、空港、港湾 |
| 防災       | 道の駅、特定車両停留施設（バスタ）、防災拠点            |
| 物流       | 道の駅、貨物駅、トラックターミナル                 |
| 交流・観光    | 道の駅、SA・PA、スマートIC、観光施設             |
| 休憩       | 道の駅、SA・PA、EV充電（道の駅、SA・PA）、コンビニ    |
| その他      | 道路管理者管理施設（除雪ST等）、その他官庁施設          |

# 交通・防災拠点計画

■新広域道路交通ビジョン（中国ブロック版）において、交通・防災拠点の基本方針を以下の観点から作成した。

## ビジョン 基本方針

多様な交通モード間の  
接続強化

国際物流及び国際交流を  
支える空港・港湾の機能強化

中山間地域等における  
生活サービス確保のための  
「小さな拠点」の形成

住民の安全・安心に  
寄与する防災拠点の形成

この中国地方ブロックの基本方針を踏まえ、交通・防災拠点の観点から、概ね20～30年間を対象とした中長期的な視点で新広域道路交通計画（中国ブロック版）を策定した。

|      | 交通拠点計画   | 防災拠点計画   |
|------|--|--|
| 計画概要 | <p>■地域における中心的な役割を担う交通拠点について、利用者の利便性の向上や周辺道路の交通課題の解消を図るため、立体道路制度の活用による空間再編や総合交通ターミナルの整備等も含め、官民連携によるモーダルコネク（多様な交通モード間の接続）の強化策に係る計画を策定。</p> <p>&lt;要約&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>分散型の地域構造である中国地方において、今後対流促進型圏域づくりに資する重層的な広域ネットワークを形成するためには、拠点都市間あるいは地域内を結ぶ道路ネットワーク機能の強化を図るとともに、鉄道や高速バス等の広域交通を担う交通拠点の結節機能強化が必要。</li> <li>交通拠点となる空港、港湾、鉄道駅へのアクセスを強化し、人やモノの流れの効率化を図る。</li> <li>高速道路ネットワークとバスの高い機動性を利用するため、鉄道駅におけるバスターミナルの整備など、多様な交通モード間の接続を強化し、利便性向上を図る。</li> <li>高速道路のJCT周辺のSA・PAを活用し、高速道路上で高速バス間の乗継ぎを可能とする拠点の強化を検討するとともに、道の駅（SA・PA併設型など）や高速バストップの多様な交通との乗り継ぎを含めた有効活用等も推進。</li> </ul> | <p>■災害時の物資輸送や避難等の主要な拠点となる道の駅や都市部の交通拠点等について、災害情報の集約・発信、防災施設の整備など、ソフト・ハードを含めた防災機能の強化策に係る計画を策定。</p> <p>&lt;要約&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「道の駅」では、広域的な復旧・復興の活動拠点としての役割や地域の一時避難所としての役割を担うため、災害時に求められる機能に応じて必要な施設や体制の整備を検討。</li> <li>「道の駅」の中でも災害時に広域的な防災機能強化を図る「道の駅」（防災道の駅）では、大規模災害時等の広域的な復旧・復興活動拠点として、自衛隊、警察、テックフォース等の救援活動の拠点や救援物資等の基地としての機能強化を図る。</li> <li>各「道の駅」でも、地域の防災計画に基づいて、BCPの策定、防災訓練など災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施する。</li> </ul> |
| 主な施策 | <p>■バスターミナル・駅前広場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>整備中（米子駅、岡山駅、広島駅、呉駅）</li> <li>計画中（松江駅）</li> </ul>  | <p>■広域的な防災機能強化を図る道の駅</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鳥取県（大栄、北条公園、ポート赤崎、はつとう、犬狭、はわい、神話の里 白うさぎ、清流茶屋 かわはら、若桜、きなんせ岩美、にちなみ日野川の郷、西いなば気楽里）</li> <li>島根県（掛合の里、頓原、ゆうひパーク浜田、ゆうひパーク三隅、赤来高原、湯の川、シルクウェイにちはら、サンピコごうつ、たたらば壱番地、ごいせ仁摩）</li> <li>岡山県（みやま公園）</li> <li>広島県（西条 のん太の酒蔵）</li> <li>山口県（長門峡、願成就温泉、萩・さんさん三見、ゆとりパークたまがわ、ソレーネ周南）</li> </ul>   |

# 交通・防災拠点計画

## 呉駅交通ターミナル整備事業計画

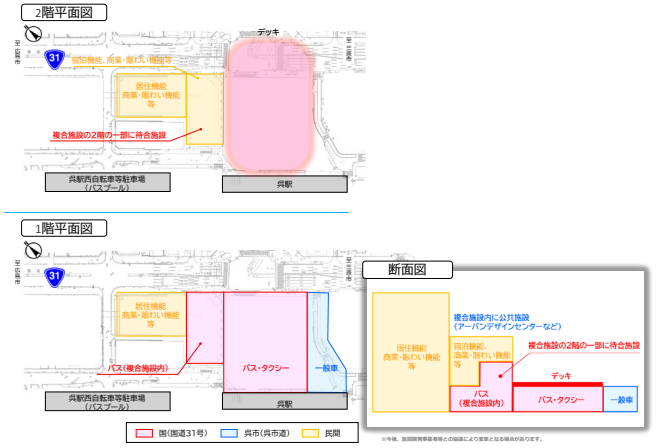
● 呉駅周辺の交通結節機能を強化する新たな交通ターミナルの計画の具体化に向けて、賑わいのネットワークの起点や、まちなか居住の拠点となる呉駅交通ターミナルの事業計画をとりまとめた。

1階にバス・タクシー、一般車の乗降場、複合施設の2階の一部に待合施設を配置。デッキにより、複合施設とJR呉駅を接続し、シームレスな移動やユニバーサルデザインを導入。官民連携により、まちづくりの進展や次世代モビリティ、MaaSなど将来技術も見据えて、段階的に事業を進めていく。

### ～道・港・駅・まちが一体となる次世代型総合交通拠点の実現～



▲ 呉駅交通ターミナルの将来の姿



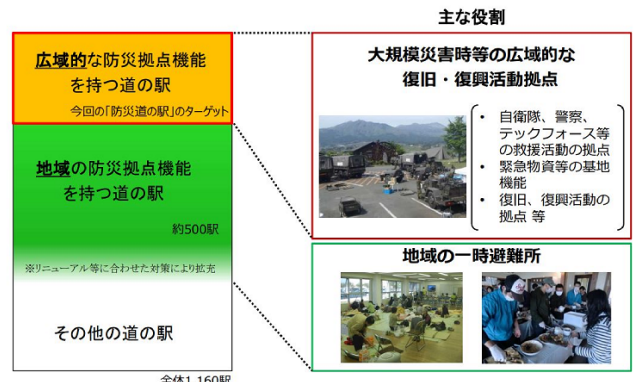
▲ 施設配置計画と事業区分 [平面図・断面図]

資料/国道31号等 呉駅交通ターミナル整備事業計画

## 災害時の物資輸送や避難等の主要な防災拠点の機能強化

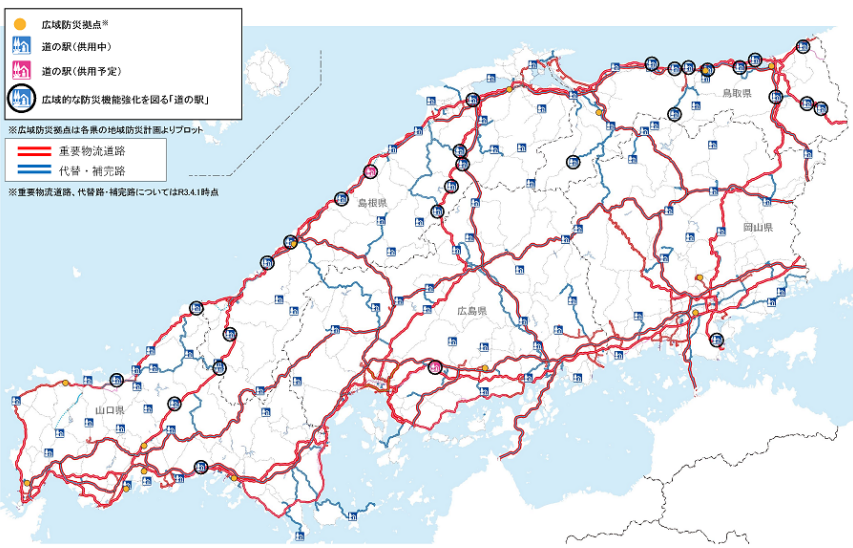
● 被災時においては、一次避難場所や復旧活動の拠点として、地域防災計画等で位置づけられた広域物流拠点等に加えて、「道の駅」や高速道路のSA/PA等における防災機能の強化が必要とされている。

【災害時の「道の駅」活用イメージ】



▲ 災害時の「道の駅」の主な役割

資料/第1回「道の駅」第3ステージ推進委員会 配付資料



▲ 「道の駅」の防災機能強化 (「道の駅」位置図)



# ICT交通マネジメント計画

■新広域道路交通ビジョン（中国ブロック版）において、ICT交通マネジメントの基本方針を以下の観点から作成した。

## ビジョン 基本方針

ICT・AI等をフル活用した  
交通マネジメントの強化

ICT・ビッグデータを活用した多  
様な交通情報の収集と提供

新たなモビリティの導入検討

道路インフラの  
長寿化

この中国地方ブロックの基本方針を踏まえ、ICT交通マネジメントの観点から、概ね20～30年を対象とした中長期的な視点で新広域道路交通計画（中国ブロック版）を策定した。

## ICT交通マネジメント計画

■ETC2.0等をはじめとしたICT等の革新的な技術を積極的に活用した交通マネジメントの強化に関わる計画を策定。

### 計画概要

#### <要約>

- ・今後も持続可能な成長を実現していくために、急速な発展・普及を遂げるICTや、様々な機関の豊富なデータを連携させ、各種課題解決を図るとともに、それらを活用したスマートシティの取組み等を推進。
- ・ビッグデータを活用したピンポイント渋滞対策や交通事故対策を推進。
- ・都市部においては複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて、地域や観光地における移動の利便性向上と既存公共交通の有効活用を図る。
- ・MaaSの普及に取り組むとともに、中山間地域においては、日常生活に必要なサービス機能を維持するため、自動運転による外出支援サービスの導入や移動手段を提供し、超小型モビリティの導入検討を実施。
- ・観光地においてICTやAI、ビッグデータを最大限に活用し、混雑回避・目的地への待ち時間のない誘導などの交通マネジメントを強化。
- ・効率化・高度化された予防保全型メンテナンスの導入を目指す。

### 主な施策

#### <交通マネジメント分野>

##### ■AI・ICTを活用した交通量観測と観光地渋滞対策（駐車場予約）

- ・宮島エリアにおけるストレスフリー観光\*
- ・出雲大社地区におけるAI技術によるリアルタイムな満空情報の把握・提供\*

##### ■その他交通マネジメント

- ・ETC2.0等のビッグデータを用いた分析
- ・観光地におけるその他渋滞解消の取組み\*

#### <中山間地域における自動運転>

##### ■道の駅を拠点とした自動運転サービスの実証実験

- ・島根県飯石郡飯南町の道の駅「赤来高原」
- ・岡山県新見市の道の駅「鯉が窪」
- ・楠こもれびの郷（山口県）

##### ■その他

- ・自動運転社会を見据えた次世代運行サービスの取組み（広島県福山市）\*

#### <その他新規施策>

- ・AIオンデマンドバスの実証実験（智頭町）\*

#### <MaaS>

- ・訪日外国人向け「観光型MaaS」実証事業（鳥取県・島根県）
- ・過疎地型Rural MaaS事業（島根県大田市）
- ・地域住民の利便性向上のためのMaaS（広島県広島市）
- ・しおまち（潮待ち）観光 MaaS 実証実験（広島県福山市）
- ・先進過疎地対応型 MaaS 検討・実証プロジェクト（広島県庄原市）
- ・新山口駅における新たなモビリティサービス調査・実証実験（山口県山口市）\*

#### <スマートシティ>

- ・益田サイバースmartシティ（島根県益田市）【先行モデルプロジェクト】
- ・中山間地・自立モデル検討事業（広島県三次市）【先行モデルプロジェクト】
- ・倉敷市中心市街地活性化協議会倉敷駅周辺地区スマートシティ検討ワーキンググループ（岡山県倉敷市）【重点事業化促進プロジェクト】
- ・KUREスマートシティコンソーシアム（広島県呉市）【重点事業化促進プロジェクト】
- ・ふくやまスマートシティモデル事業コンソーシアム（広島県福山市）【重点事業化促進プロジェクト】

※地域で実施しているこれらの事例についても、取組状況を注視し、必要に応じて協力や取組成果の活用等を検討する。

# ICT交通マネジメント計画

## 交通マネジメント分野の事例

### ■ AI・ICTを活用した交通量観測と観光地渋滞対策（駐車場予約）

・世界遺産である厳島神社を擁する宮島では、外国人観光客も多く訪れ、年々観光客が増加する一方で、車の渋滞や、混雑による施設の利便性の低下などオーバーツーリズム（観光公害）とも言える問題が発生しており、これらを解消するために、AIやIoTの技術を導入する取り組みが行われている。

**宮島観光アプリ**  
迂回 20分  
海側満車

**宮島口地区駐車場MAP**  
山側 空  
海側 満

満空情報をプッシュ配信

満空情報はIoTの車両検知センサーを活用

車両検知

＜画面イメージ＞

＜駐車場情報イメージ＞

▲宮島エリアにおけるストレスフリー観光

資料/ひろしまサンドボックス推進協議会

## 自動運転関係分野の事例

### ■ 中山間地域における自動運転

・市役所支局や診療所等が併設され、住民サービス部門モデル道の駅に認定されている道の駅「鯉が窪」において、平成30年に地域内の生活の足や物流の確保に向けて実証実験を行った。

### 道の駅「鯉が窪」自動運転実証実験ルート(走行延長約2.2km) 国土交通省



| 【実験車両】   | 【自動運転区間の構造】   | 【実験スケジュール】   |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>○ヤマハ製 (7人乗り)</li> <li>○今回の実験用に開発</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○電磁誘導線を敷設、実験車両を誘導</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○3/10 (土)<br/>・14:00～ : 実験開始式</li> <li>○3/11 (日)～3/16 (金)<br/>・8:00～17:00 : 最大7便</li> <li>※1回あたり約20分程度で走行</li> <li>※乗車モニター約200名を想定</li> </ul> |

▲道の駅「鯉が窪」自動運転実証実験ルート

資料/岡山国道事務所記者発表資料 (平成30年2月28日)



# ICT交通マネジメント計画

## その他 (MaaS) の事例

### ■ 訪日外国人向け「観光型MaaS」実証事業 (鳥取県・島根県)

- 山陰エリアを訪れる外国人観光客の広域周遊促進と消費拡大を目的として、訪日外国人向けアプリ「VISIT SANIN TOURIST PASS」において交通フリーパスを販売。このフリーパスでは鳥取県全域及び島根県東部の路線バス等が3日間乗り放題となる。アプリには観光施設の入場パスや飲食店等の割引特典、目的地までの経路検索機能が既に提供されており、交通フリーパスと組み合わせることで、山陰での広域周遊促進・消費拡大を図る実証事業として実施された。

### 山陰エリア(鳥取県・島根県)における観光型MaaS実証事業 中国運輸局

事業主体：株式会社JTB霞が関事業部【事務局：株式会社JTB松江支店】  
 構成メンバー：(株)JTB、日建設計総合研究所、未来シェア、日本ユニシス(株)、公共交通事業者(9者)、関係自治体(2県10市町)、鳥取県バス協会、島根県旅客自動車協会、鳥取市コンベンション協会、山陰インバウンド機構、中海・宍道湖・大山園城観光局  
 事業概要：訪日外国人向けアプリ「VISIT SANIN TOURIST PASS」において、鳥取県及び島根県東部の路線バス等が3日間乗り放題となる「交通フリーパス」を提供し、山陰での外国人観光客の広域周遊促進・消費拡大を図る。  
 実施時期：令和元年12月2日(月)～令和2年3月15日(日)



**VISIT SANIN TOURIST PASS**  
 鳥取県、島根県内の観光施設等で割引や特典が受けられる訪日外国人観光客を対象としたアプリ。  
 新規に提供

**3日間公共交通乗り放題パス**  
 両県でそれぞれ発行されている「鳥取藩乗放題手形」と「縁結びパーフェクトチケット」を共通化かつ電子化し、山陰エリアの広域周遊を促進する「3dayパス」をアプリ内で外国人観光客に販売。(料金：大人2,500円、小人2,000円)  
 山陰地域を広域にシームレスでストレスフリーに周遊できる観光・交通フリーパス

目的地までの経路検索機能

観光施設の入場パス・飲食店等の割引  
 鳥取県・島根県の45の観光施設に入場できるパスの販売、飲食店等での割引特典をアプリ内で提供

周遊促進 消費拡大  
 見せかけで登録特典  
 見せかけで登録特典  
 見せかけで登録特典

入場パス (エリア拡大) 交通バス クーポン

▲山陰での訪日外国人向け「観光型 MaaS」実証事業

### ■ 新山口駅における新たなモビリティサービス調査・実証実験 (山口県山口市)

- 山口市産業交流拠点施設 (令和3年4月供用開始) を核とした、新たなモビリティサービス調査・実証事業として、やまぐちMaaS用Webアプリ「ぶらやま」を活用したタクシーツアーや超小型モビリティの貸出、デジタルチケットの販売などの実証実験を実施する。



**実証実験の内容**

ぶらやま 1 ぶらやま 2 ぶらやま 3

「ぶらやま」限定!!  
**ゆけむり直行便**  
 運行時間：午後4時～午後9時 (30分間隔で運行)  
**タクシー片道** 新山口駅ー湯田温泉間  
 (乗降場所：新山口駅西口と湯田温泉観光案内所)  
**ゆけむり手形** 湯田温泉の特典満載  
 片道お一人様 **1,800円** 税込  
 実験型超小型モビリティの貸出とデジタルチケットの販売をしっかりと実行しています。



ぶらやま 2 **超小型モビリティで観光周遊が便利に!** **無料で貸出**

貸出時間 (予約は30分前)

貸出箇所 山口市観光案内所 山口エリア

ユウベルホテル松政 (2人乗り2台) 午前9時30分～午後6時

湯田温泉観光案内所 (1人乗り2台) 午前9時30分～午後5時

一の坂川交通交流広場 (1人乗り2台) 午前9時30分～午後5時

▲新山口駅における新たなモビリティサービス調査・実証実験

資料/中国運輸局記者発表資料 (令和元年11月26日)

資料/山口県記者発表資料を基に加工 (令和2年11月26日)

## その他（スマートシティ）の事例

### ■KUREスマートシティコンソーシアム（広島県呉市）【重点事業化促進プロジェクト】

・平成30年7月豪雨災害を教訓に、スマートシティの取組による復興と地方都市が抱える課題の解決を目指す。また、呉駅周辺地域総合開発のポテンシャルを活かし、スマートモビリティの先駆的実装を進め、次世代モビリティネットワークの形成及びオールくれによるスマートシティの拡大を目指す。

#### KUREスマートシティモデル事業実行計画（KUREスマートシティコンソーシアム）

～「スマートシティくれ」の推進による都市のリ・デザインとブランド力の向上～

**事業のセールスポイント**

平成30年7月豪雨災害を教訓に、スマートシティの取組による復興と地方都市が抱える課題の解決を目指す。呉駅周辺地域総合開発のポテンシャルを活かし、スマートモビリティの先駆的実装を進め、次世代モビリティネットワークの形成及びオールくれによるスマートシティの拡大を目指す。

1

**本実行計画のビジョン** 呉駅周辺地域を起点としたスマートシティの推進による都市のリ・デザインとブランド力の向上

**平成30年7月豪雨災害からの復興に向けて**

**交通の強化・確保・渋滞対策**  
災害時DRITにより県1.0から広島県道路に導入するバス

**公・民・学連携の経緯・拡大**  
「広島・呉・広島都市圏 災害時交通マネジメント検討会」による総合訓練の様子

**産業・経済の復興**  
呉駅周辺地域総合開発の一環として再活用を目指す旧そごう呉店跡地

**呉市が目指す5つの都市像**

- 交通基盤 誰もが快適で効率的に移動できるまち
- 安全・安心 災害に強い安全・安心なまち
- 健康的 誰もが快適・健康に暮らせるまち
- 交流促進 賑わいと交流にあふれるまち
- 協力的 コンパクトで機能的なまち

**本事業全体の概要**

**取組1 次世代路面電車の実装を機にした持続可能な交通体系の再構築**  
呉駅周辺地域を起点に次世代路面電車（次世代BRT）やMaaSなどの新技術を活用した持続可能な交通体系の再構築

**取組2 斜斜面市街地における高齢者の生活支援**  
斜面市街地、島しょ部等の地形条件で快適に住み続けるため、生活支援施設と連携した公共交通を補完するファースト/ラストワンマイルの交通体系の再構築

次世代路面電車からデータとサービスを拡大

**取組3 都市データプラットフォームの構築**  
都市データプラットフォームの構築  
迅速な暮らしや持続可能なビジネスモデルの確立に向けて、交通関係データを起点に、産学官民の連携により、成長・拡張し続ける都市データプラットフォームを構築

**官民連携プラットフォームの構築**  
官民連携プラットフォームの構築  
質の高い生活と新産業の創造に向けて、スタートアップ企業を含む幅広いプレーヤーのビジネスチャンスを生み育てる「民が主役」の官民連携プラットフォームを構築

**位置図**  
豪雨災害からの復興に向けてスマートシティを市全体に拡大するため対象区域は呉市全域（緑色部分）とします。

**呉駅周辺地域**

■対象区域の概要【広島県呉市】  
面積：352.81km<sup>2</sup>  
人口：217,289人（R3.1末）

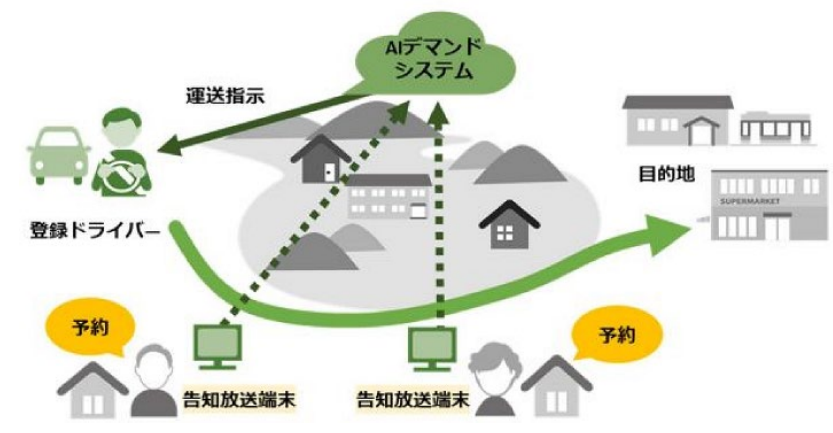
▲KUREスマートシティコンソーシアム（広島県呉市）

資料/KUREスマートシティモデル事業 実行計画

## その他（その他新規施策）の事例

### ■AIオンデマンドバスの実証実験（智頭町）

・中山間地域における交通手段確保にあたり、従来のバス中心から共助交通やタクシーを組み合わせた新たな交通システムを構築し、その効率的な運用を図るため、AIオンデマンドシステムの導入等を検討している。



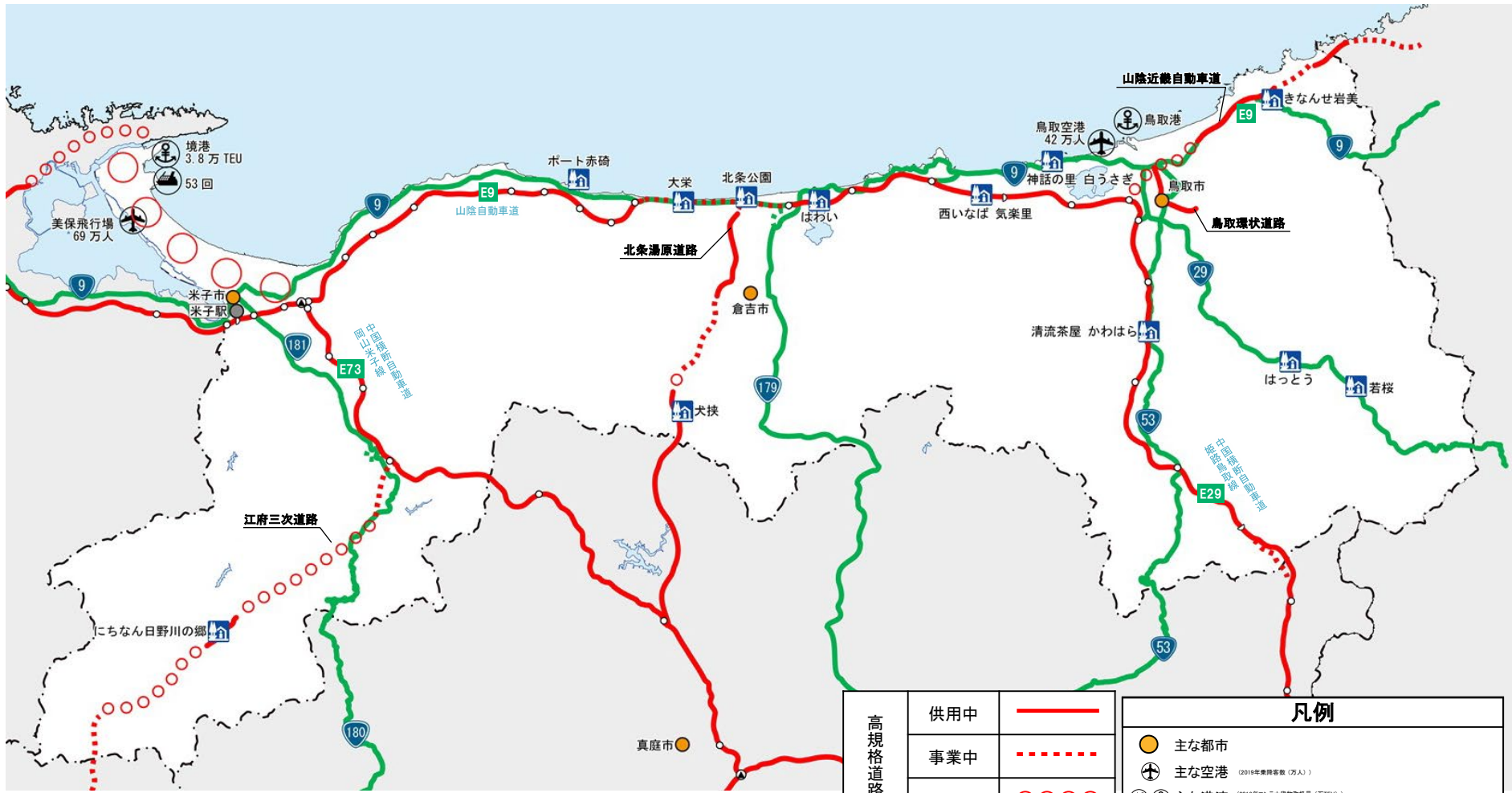
▲AIオンデマンドバスの実証実験（智頭町）事業イメージ図

資料/智頭町地域公共交通計画（令和2年3月）



# 広域道路ネットワーク計画図(案)(鳥取県拡大図)

R3.4.1時点

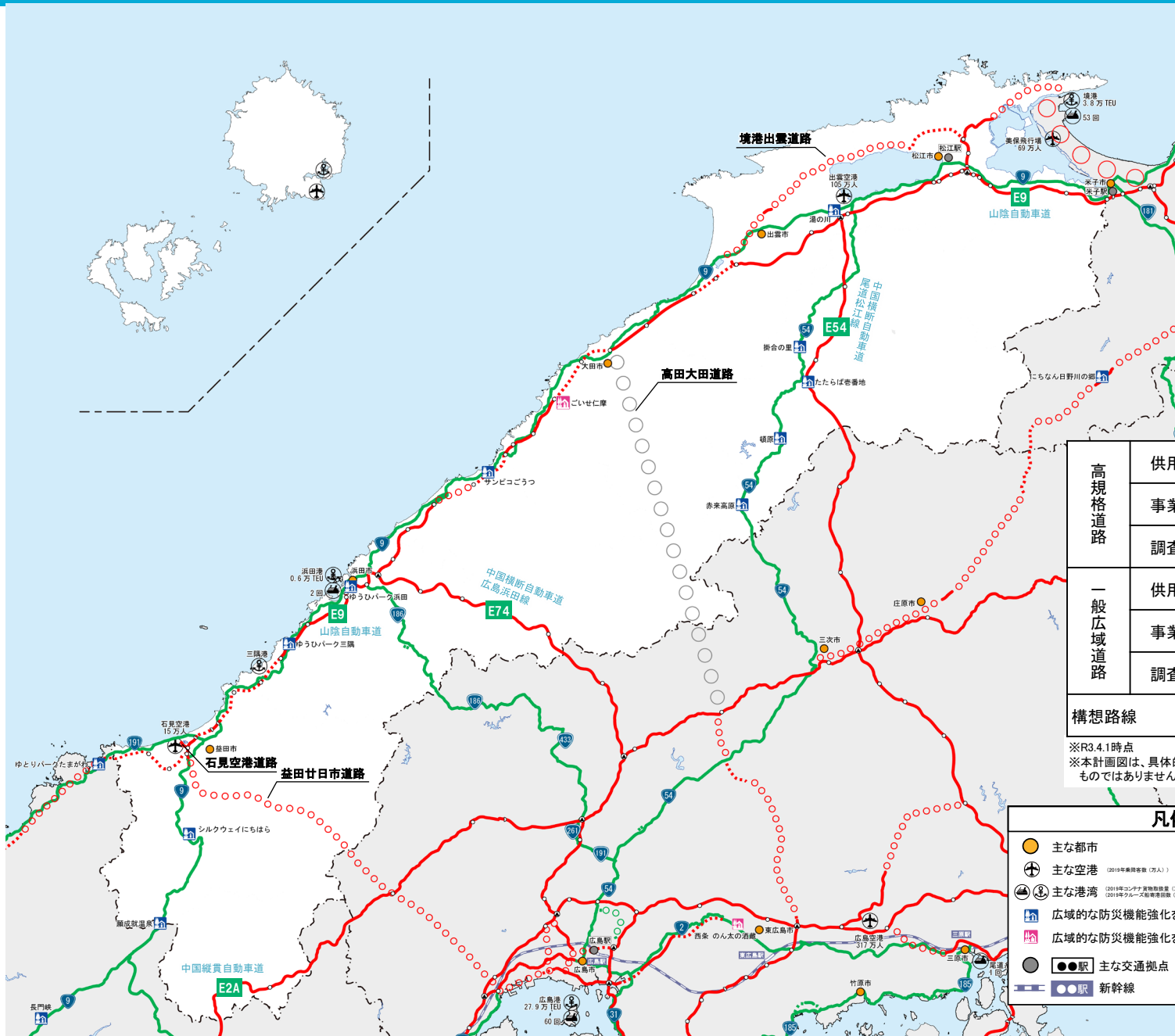


|        |     |         |  |
|--------|-----|---------|--|
| 高規格道路  | 供用中 | ——      | <b>凡例</b>  |
|        | 事業中 | - - - - |  |
|        | 調査中 | ○○○○    |  |
| 一般広域道路 | 供用中 | ——      | ● 主な都市   |
|        | 事業中 | - - - - | ✈ 主な空港<br><small>(2019年乗降客数(万人))</small>                               |
|        | 調査中 | ○○○○    | ⚓ 主な港湾<br><small>(2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU)<br/>(2019年クルーズ船寄港回数(回))</small> |
|        |     |         | 🚪 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」(供用中)  |
|        |     |         | 🚪 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」(供用予定)   |
|        |     |         | ● 主な交通拠点   |
|        |     |         | 🚉 新幹線  |

※R3.4月1日時点  
※本計画図は、具体的なルート、位置等を規定するものではありません。

# 広域道路ネットワーク計画図(案)(島根県拡大図)

R3.4.1時点



|        |     |      |
|--------|-----|------|
| 高規格道路  | 供用中 | ——   |
|        | 事業中 | ---- |
|        | 調査中 | ○○○○ |
| 一般広域道路 | 供用中 | ——   |
|        | 事業中 | ---- |
|        | 調査中 | ○○○○ |
| 構想路線   |     | ○○○○ |

※R3.4.1時点  
※本計画図は、具体的なルート、位置等を規定するものではありません。

| 凡例 |  |
|----|--|
| ●  | 主な都市   |
| ✈  | 主な空港 (2019年乗降客数(万人))                               |
| ⚓  | 主な港湾 (2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU))<br>(2019年クルーズ船寄港回数(回)) |
| Ⓜ  | 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」(供用中)                            |
| Ⓜ  | 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」(供用予定)                           |
| ●  | 主な交通拠点   |
| —  | 新幹線  |

# 広域道路ネットワーク計画図(案)(岡山県拡大図)



R3.4.1時点

|        |     |      |
|--------|-----|------|
| 高規格道路  | 供用中 | ——   |
|        | 事業中 | ---- |
|        | 調査中 | ○○○○ |
| 一般広域道路 | 供用中 | ——   |
|        | 事業中 | ---- |
|        | 調査中 | ○○○○ |

※R3.4月1日時点  
※本計画図は、具体的なルート、位置等を規定するものではありません。

| 凡例  |   |
|-----|---|
| ●   | 主な都市  |
| ✈   | 主な空港<br>(2018年乗客数(万人))                              |
| ⚓   | 主な港湾<br>(2018年コンテナ量取扱量(万TEU)<br>(2018年クルーズ船乗客取扱(回)) |
| 🚏   | 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」(供用中)                             |
| 🚏   | 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」(供用予定)                            |
| ●●  | 主な交通拠点  |
| —●— | 新幹線   |

# 広域道路ネットワーク計画図(案)(広島県拡大図)

R3.4.1時点

|        |     |         |
|--------|-----|---------|
| 高規格道路  | 供用中 | ——      |
|        | 事業中 | - - - - |
|        | 調査中 | ○ ○ ○ ○ |
| 一般広域道路 | 供用中 | ——      |
|        | 事業中 | - - - - |
|        | 調査中 | ○ ○ ○ ○ |
| 構想路線   |     | ○ ○ ○ ○ |

| 凡例 |   |
|----|---|
| ●  | 主な都市  |
| ✈  | 主な空港 (2019年乗降旅客数(万人))                               |
| ⚓  | 主な港湾 (2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU))<br>(2019年クルーズ船乗降旅客数(回)) |
| ⚓  | 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」(供用中)                             |
| ⚓  | 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」(供用予定)                            |
| ●  | ● 主な交通拠点  |
| ●  | ● 駅 新幹線   |

※R3.4.1時点  
※本計画図は、具体的なルート、位置等を規定するものではありません。





# 広域道路ネットワーク計画図(案)(山口県拡大図)

|        |     |      |
|--------|-----|------|
| 高規格道路  | 供用中 | ——   |
|        | 事業中 | ---- |
|        | 調査中 | ○○○○ |
| 一般広域道路 | 供用中 | ——   |
|        | 事業中 | ---- |
|        | 調査中 | ○○○○ |
| 構想路線   |     | ○○○○ |

※R3.4月1日時点  
※本計画図は、具体的なルート、位置等を規定するものではありません。

| 凡例 |   |
|----|---|
| ●  | 主な都市  |
| ✈  | 主な空港 (2019年乗降客(万人))                               |
| ⚓  | 主な港湾 (2019年コンテナ貨物数量(万TEU))<br>(2019年クルーズ船寄港回数(回)) |
| h  | 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」(供用中)                           |
| h  | 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」(供用予定)                          |
| ●  | 主要交通拠点  |
| —  | 新幹線   |

