

# 第 1 回 呉都市圏サービスレベル向上検討会

日時：令和 7 年 1 1 月 1 4 日（金） 1 3 : 0 0 ~

場所：呉市役所 2 階防災会議室

## 議 事 次 第

### 1. 開 会

### 2. 議 事

- ① 規約（案）について 資料 1
- ② 会長の選出について
- ③ 検討会設立の背景 資料 2
- ④ 呉都市圏の地域特性・交通特性 資料 2
- ⑤ 中央地区～広地区の現状把握 資料 2
- ⑥ 本検討会の今後の進め方 資料 2

### 2. 閉 会

第1回 呉都市圏サービスレベル向上検討会  
日時：令和7年11月14日（木）13：00～  
場所：呉市役所 2階防災会議室

大画面モニター

大画面モニター

大画面モニター

事務局  
PC

出入口

広島大学大学院  
国際協力研究科  
力石 真 教授  
  
呉工業高等専門学校  
環境都市工学分野  
神田 佑亮 教授

※室内各席に  
モニターあり

広島県警察広島警察署  
交通課長  
【代理】  
  
広島県警察  
交通規制課 課長補佐  
【代理】  
  
中国地方整備局  
広島国道事務所  
所長  
  
広島県  
道路企画課長  
  
呉市  
土木企画室長

随行者

出入口

傍聴席

受付

傍聴席

# 第1回 呉都市圏サービスレベル向上検討会 出席者名簿

令和7年11月14日（金）

| 所属等        |          | 会員氏名  | 代理出席者等        |
|------------|----------|-------|---------------|
| 呉工業高等専門学校  | 教授       | 神田 佑亮 |               |
| 環境都市工学分野   |          |       |               |
| 広島大学 大学院   | 教授       | 力石 真  |               |
| 先進理工系科学研究科 |          |       |               |
| 国土交通省      | 広島国道事務所長 | 金納 聡志 |               |
| 中国地方整備局    |          |       |               |
| 広島県        | 道路企画課長   | 西川 貴則 |               |
| 呉市         | 土木企画室長   | 山崎 恭誉 |               |
| 広島県警察      | 交通規制課長   | 河崎 博文 | 交通規制課 課長補佐    |
|            |          |       | 村上 浩一         |
|            | 広警察署長    | 藤本 直  | 交通課長<br>茶谷 祥央 |

## 呉都市圏 サービスレベル向上検討会規約

### (名称)

第1条 本会は、「呉都市圏 サービスレベル向上検討会」(以下、「本検討会」と称す)と称する。

### (目的)

第2条 本検討会は、呉都市圏の道路の渋滞課題など、地域の社会課題を解決するため、最新のデータを活用した道路交通の旅行速度の実情把握・分析、求められるサービスレベル、それらを踏まえた対策などについて検討を行うことを目的とする。

### (検討内容)

第3条 本検討会は、「WISENET2050・政策集」を参考に、呉都市圏における地域の社会課題の解決を図るため、次の事項について検討する。

1. 区間の検討
2. サービスレベルの検討
3. 検討方針及び要因分析
4. 対策案の検討
5. 対策(案)の決定

### (会議の運営)

第4条 本検討会は、会長を置く。

- 2 会長は、会員の互選により決定する。
- 3 本検討会の会員は、別紙-1のとおりとする。
- 4 会長は、必要に応じ、会議へのアドバイザーの出席を求めることができる。
- 5 会長は部会を代表し、会務を総括する。  
会長が会務を遂行できない場合は、代理の会員がその会務を代理する。

### (中立性)

第5条 会員は、本検討会の設置目的に照らし、公正中立な立場から検討等にあたらなければならない。

### (守秘義務)

第6条 会員は、本検討会で知り得た内容について、本検討会の許可無く第三者に漏らしてはならない。また、会員の職を退いた後も同様とする。

### (会員の任期)

第7条 会員の任期は、第3条に定める事項が終了するまでとする。

### (事務局)

第8条 事務局は、国土交通省広島国道事務所計画課、広島県土木建築局道路企画課、呉市土木部土木企画室とする。

### (その他)

第9条 本規約に定めのない事項等は、会員に諮った上で、会長が決定するものとする。

〈附則〉

この規約は、令和 7 年 1 1 月 1 4 日から施行する。

(別紙－１)

## 呉都市圏サービスレベル向上検討会 会員

(敬称略)

|  |   |
|--|---|
| <b>【学識者】</b><br>呉工業高等専門学校<br>広島大学              | 神田 佑亮<br>力石 真                                   |
| <b>【行政機関】</b><br>中国地方整備局<br>広島県<br>呉市<br>広島県警察 | 広島国道事務所長<br>道路企画課長<br>土木企画室長<br>交通規制課長<br>広警察署長 |

# 呉都市圏 サービスレベル向上検討会

令和7年11月14日(金)

# 目 次

1. 検討会設立の背景
2. 呉都市圏の地域状況・交通特性
3. 中央地区～広地区の現状把握
4. 本検討会の今後の進め方



# 1. 検討会設立の背景

---

# 1. 検討会設立の背景 ～2050年、WISENET（ワイズネット）の実現～

## 「2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム（WISENET※）」の実現のための政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献。

※ World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered **NET**work

重点課題： 国際競争力・国土安全保障・物流危機対応・低炭素化



### ■ WISENETの要点

#### ○ シームレスネットワークの構築

サービスレベル達成型の道路行政に転換、シームレスなサービスを追求

#### ○ 技術創造による多機能空間への進化

国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献

▶ 自動物流道路（Autoflow Road）の構築



スイスで検討中の地下物流システムのイメージ

出典：Cargo Sous Terrain社HP



### 経済成長・物流強化

- 国際競争力強化のため、三大都市圏環状道路、日本海側と太平洋側を結ぶ横断軸の強化など、強靱な物流ネットワークを構築
- 物流拠点、貨物鉄道駅・空港・港湾周辺のネットワークの充実や中継輸送拠点の整備等、物流支援の取組を展開



### 地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

- 地方部における生活圏人口の維持や大規模災害リスクへの対応に不可欠な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置づけ、早期に形成
- これまでの地域・ブロックの概念を超えた圏域の形成を支援



三陸沿岸道路（岩手県山田町）



### 交通モード間の連携強化

- カーボンニュートラル、省人化の観点から、海上輸送、鉄道輸送等との連携を強化し、最適なモーダルコンビネーションを実現
- バスタの整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携などMaaSや自動運転にも対応した未来空間を創出



バスタの整備イメージ（国土交通省イメージ）



### 観光立国の推進

- ゲートウェイとなる空港・港湾や観光地のアクセスを強化し、観光資源の魅力を向上
- オーバーツーリズムが課題となっている観光地をデータで分析し、ハード・ソフト両面において地域と連携した渋滞対策等の取組を推進



シェアサイクル導入の促進



高速道路料金割引の見直し



### 自動運転社会の実現

- 高速道路の電脳化を図り、道路と車両が高度に協調することによって、自動運転の早期実現・社会実装を目指す

〔2024年度新東名高速道路、2025年度以降東北自動車道等で取組開始、将来的に全国へ展開〕



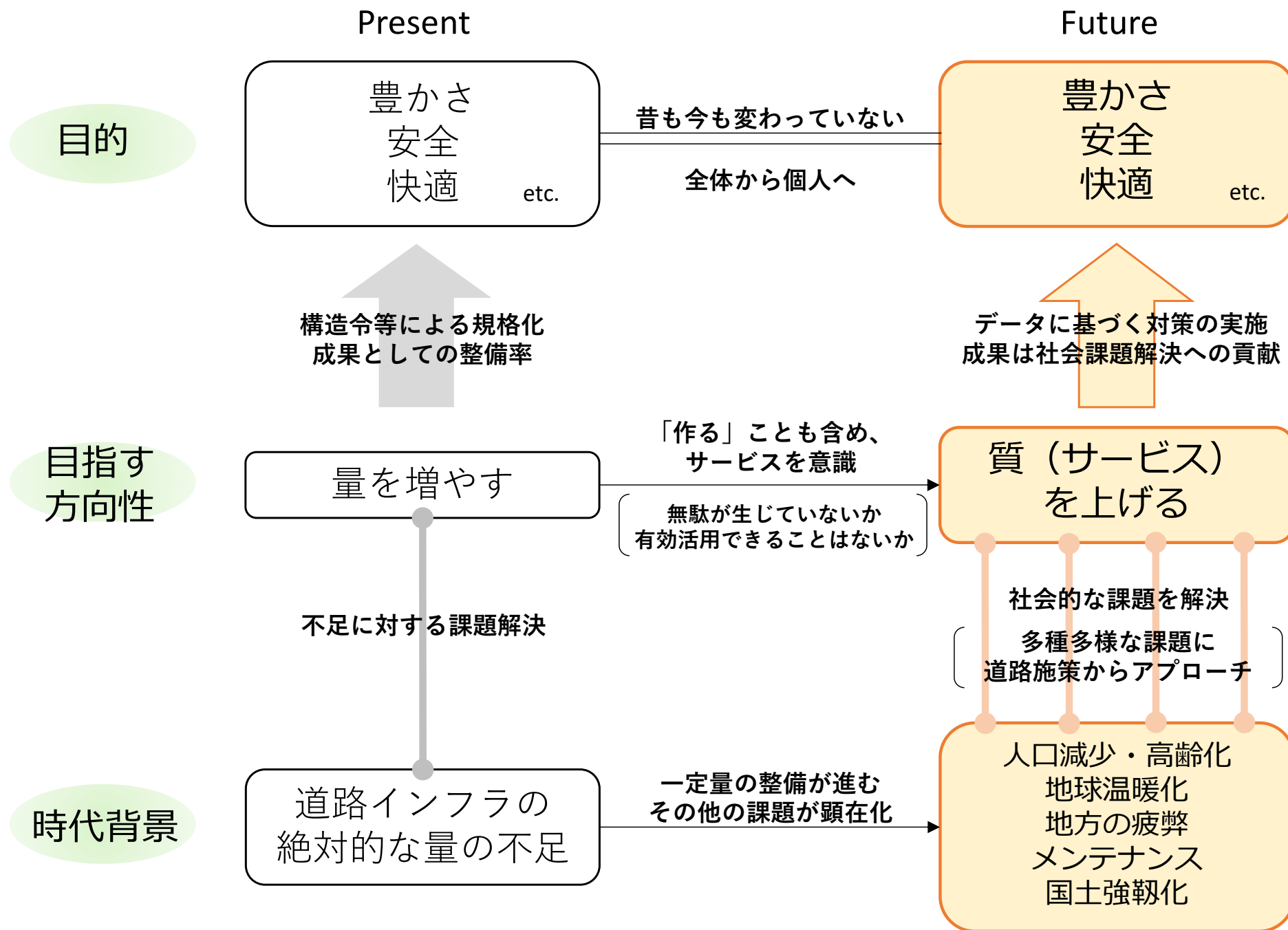
車両と道路が協調した自動運転



### 低炭素で持続可能な道路の実現

- 道路ネットワーク整備や渋滞対策等により、旅行速度を向上させ、道路交通を適正化
- 公共交通や自転車の利用促進、物流効率化等により低炭素な人流・物流へ転換
- 道路空間における発電・送電・給電等の取組を拡大し、次世代自動車の普及と走行環境の向上に貢献
- 道路インフラの長寿命化等、道路のライフサイクル全体で排出されるCO<sub>2</sub>の削減を推進

# 1. 検討会設立の背景 ～道路整備のこれまでとこれから～



# 1. 検討会設立の背景 ～サービスレベル（旅行速度）向上に向けた検討の進め方～

## ■ 検討のポイント ※旅行速度に着目

### Point 1

#### ○区間全体のサービスを意識することが重要

- ・区間内の渋滞箇所を洗いだすだけではなく、速度低下を起こしている箇所を把握

### Point 2

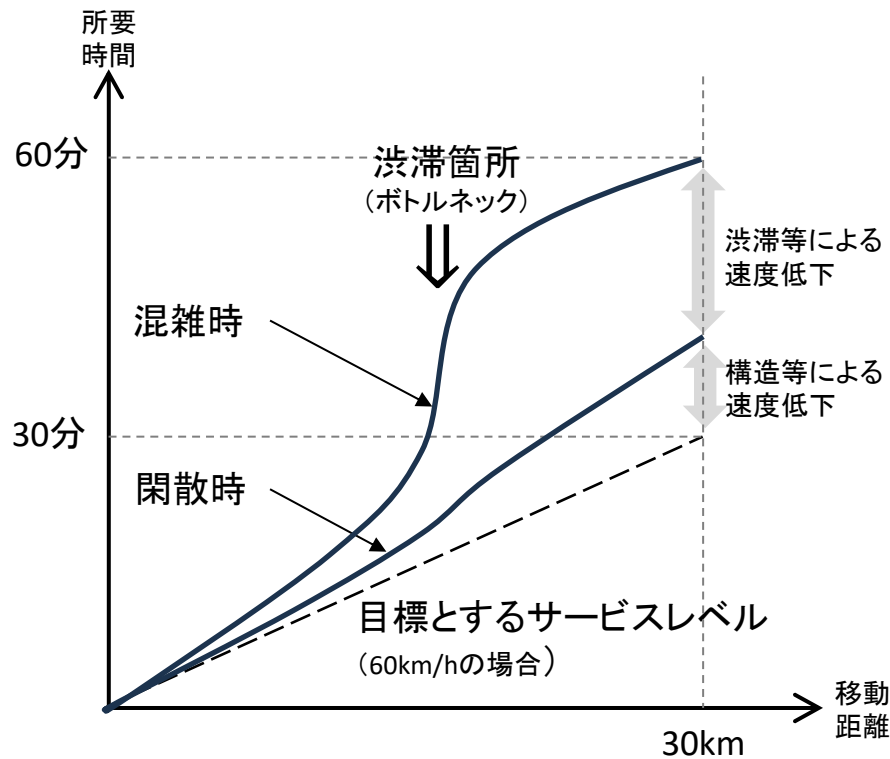
#### ○速度低下の要因分析のポイントは2つに大別

##### ①渋滞等による速度低下【混雑時】

- 旅行速度、交通量などの時間別、方向別データを元に、ボトルネック箇所を特定し、要因を分析

##### ②構造等による速度低下【閑散時】

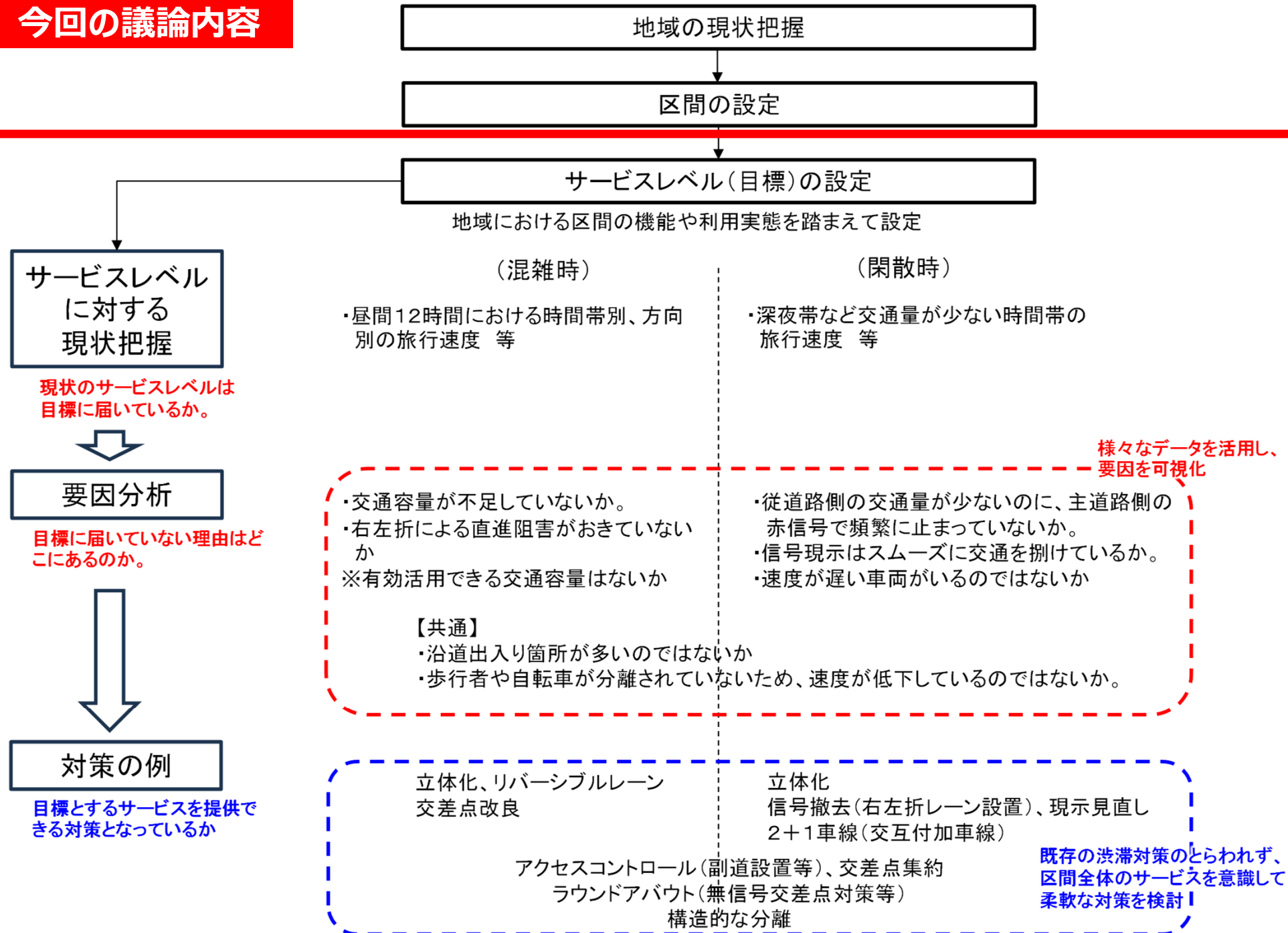
- 閑散時など自由流にもかかわらず、旅行速度の低下が発生している箇所等に着目して要因を分析



サービスレベルの分析イメージ

# 1. 検討会設立の背景 ～現道のサービスレベル（旅行速度）向上に向けた検討の進め方～

## 今回の議論内容



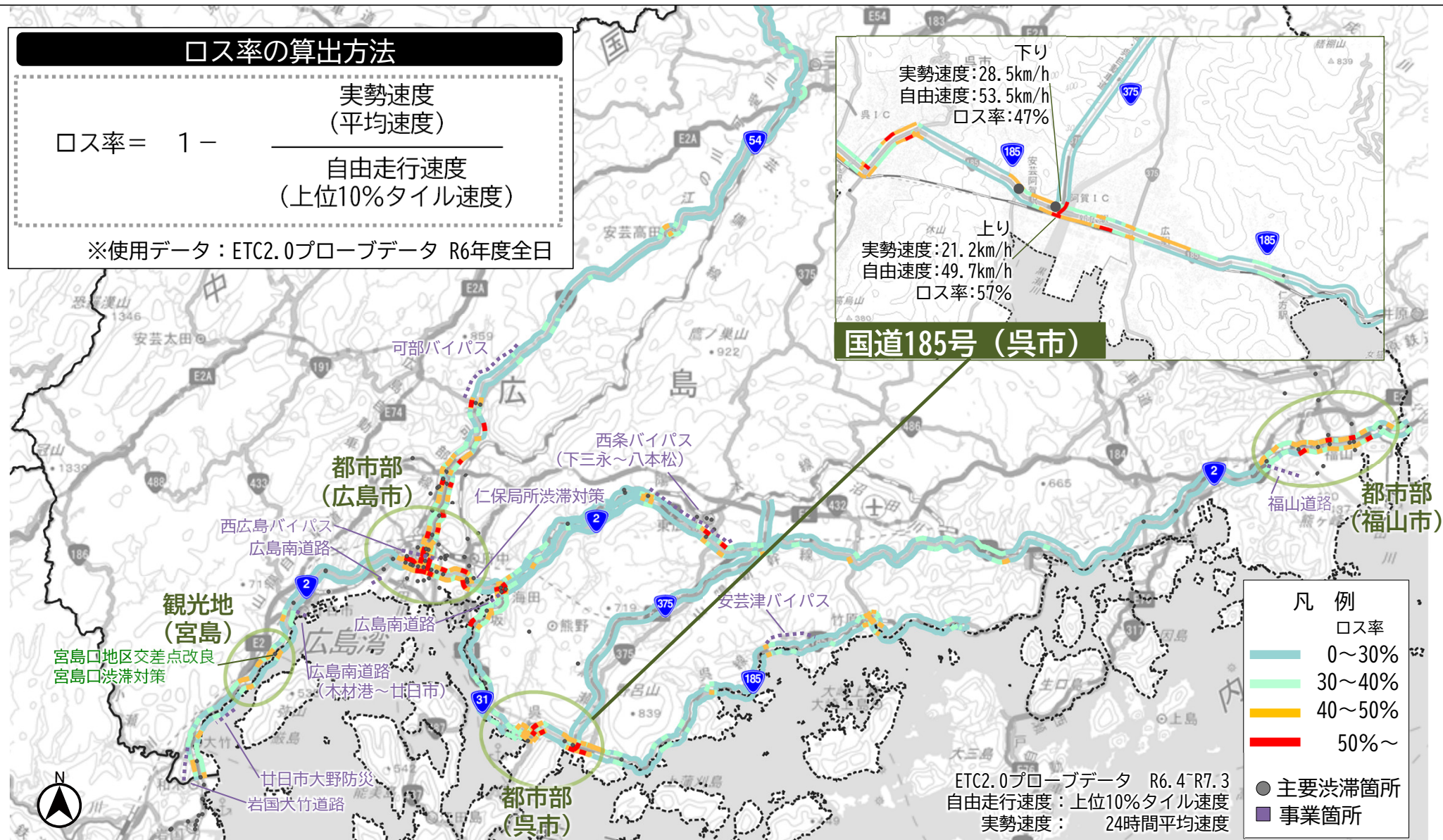
## 2. 呉都市圏の地域状況・交通特性

---



## 2. 呉都市圏の地域状況・交通特性 ～広島県内のサービスレベル～

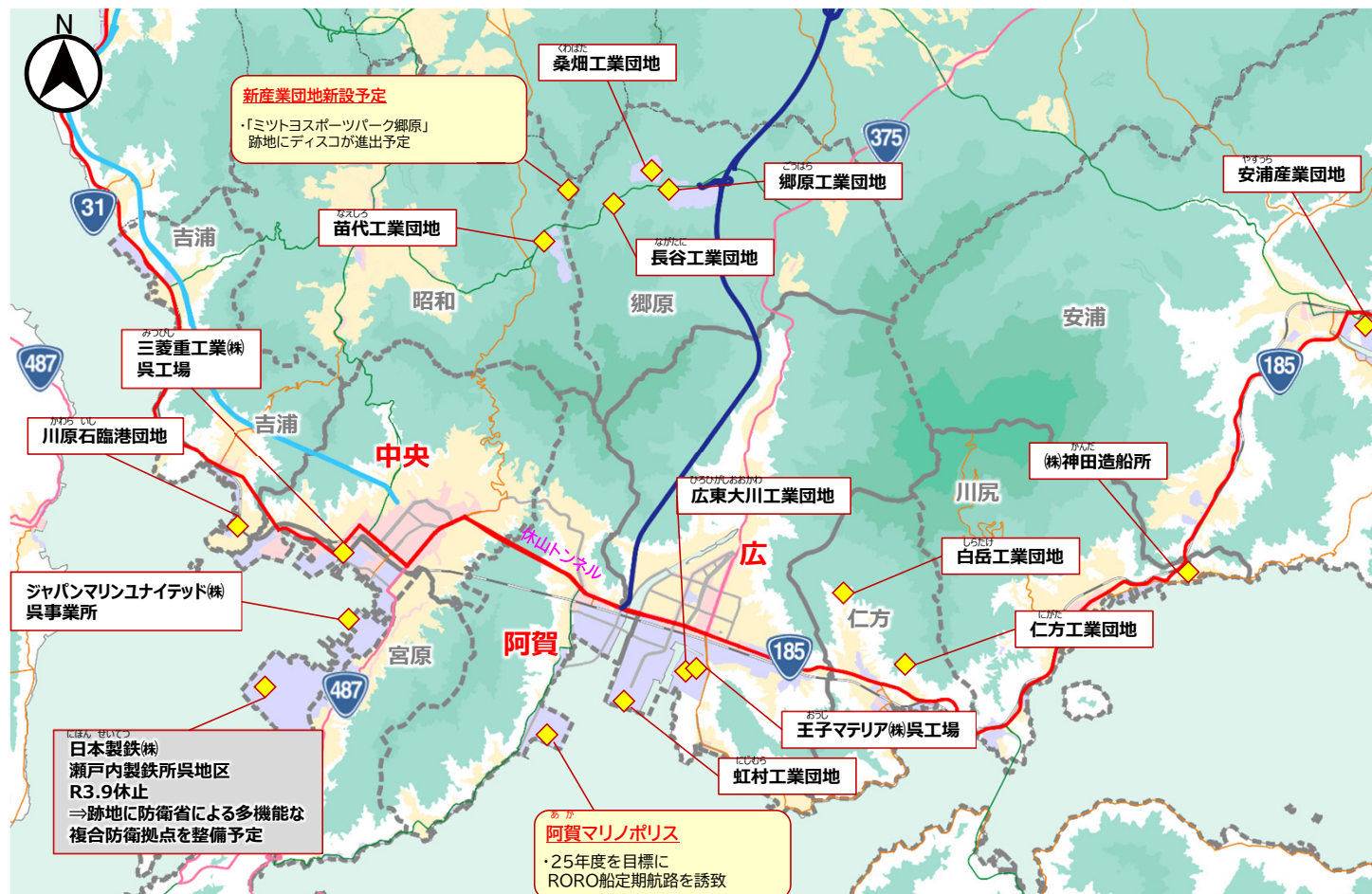
- シームレスネットワークの実現に向けて、直轄国道（現道）を対象に、実勢速度と自由走行速度からロス率を算出し、サービスレベル低下区間の確認を行った。
- 慢性的な渋滞が発生している都市部・観光地や主要渋滞箇所付近にロス率が50%以上の区間が多く存在。
- 呉都市圏では、国道185号（呉市～竹原市）にロス率30～50%が連続する区間が存在。
- 都市部（広島市・福山市）では実施中の事業があるものの、都市部（呉市）では実施中の事業が無い。



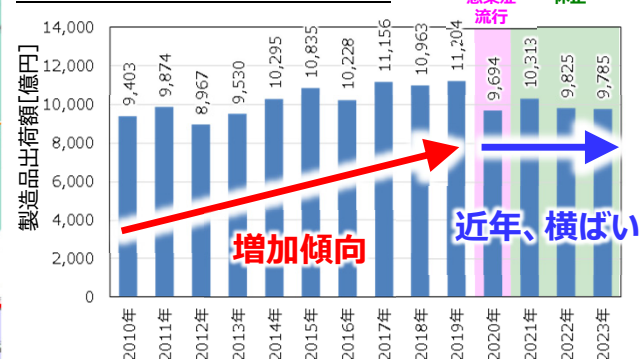


## 2. 呉都市圏の地域状況・交通特性 ～呉都市圏の地域特性～

- 呉都市圏は中央地区や広・阿賀地区などの臨海部に工業系地域に指定されており、平地や臨海部を中心に工業団地が立地している。
- 臨海部にある日本製鉄(株)が休止し製造業出荷額の推移は横ばいであるものの、跡地に防衛省による複合防衛拠点の整備が予定され、今後は、産業機能や防災機能等を併せ持つ拠点としての役割が計画されており、平常時・災害時を問わず交通の円滑性が求められる。



### 製造品出荷額等の推移



資料：工業統計調査（経済産業省）、経済センサス活動調査（総務省・経済産業省）  
経済構造実態調査（製造業事業所調査）

### 防衛省と日本製鉄(株)による日本製鉄(株)瀬戸内製鉄所呉地区跡地の売買契約締結に向けた基本的事項の合意について

令和7年7月31日（木曜）に、防衛省と日本製鉄(株)による日本製鉄(株)瀬戸内製鉄所呉地区跡地の売買契約締結に向けた基本的事項の合意について、防衛省から公表がありました。

[基本的事項の合意について \[PDFファイル/276KB\]](#)

### 市長コメント

本日、防衛省と日本製鉄(株)は、同社瀬戸内製鉄所呉地区跡地の売買契約締結に向けた基本的事項の合意に至ったことについて、防衛省から情報提供がありました。

呉市と呉市議会は、防衛省による日本製鉄(株)瀬戸内製鉄所呉地区跡地を含む呉地区における「多機能な複合防衛拠点」の整備について、引き続き本市及び地元住民の意見に御配慮いただきながら、早期に整備が進められるよう、本年5月に防衛省に要望しました。

この度の合意により、多機能な複合防衛拠点の整備が一層着実に進むものと期待しています。

令和7年7月31日  
呉市長 新原 芳明

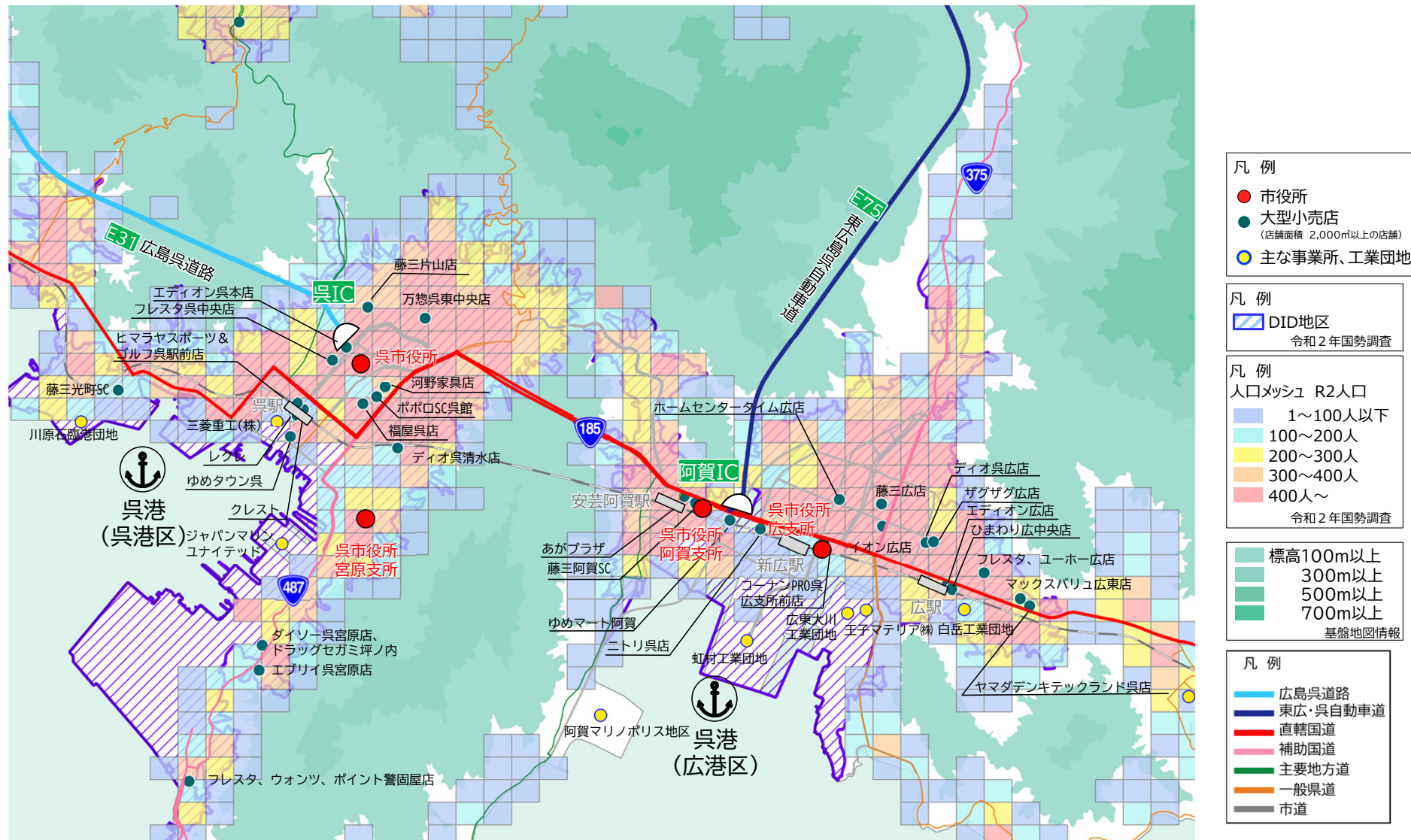
出典：呉市HP「防衛省と日本製鉄(株)による日本製鉄(株)瀬戸内製鉄所呉地区跡地の売買契約締結に向けた基本的事項の合意について」令和7年7月31日 公表



## 2. 呉都市圏の地域状況・交通特性 ～拠点の状況～

- 中央地区は、呉市の中でも人口が多く、呉市役所や呉駅、呉港(呉港区)など市全体の中心的拠点が位置付けられ、呉ICを通じて市外とのアクセスを担っている。
- 広地区も、呉市の中でも人口が多く、住宅・商業が集まる生活拠点であり、鉄道駅や工業団地に加え、物流機能を担う呉港(広港区)が立地し、地域産業の中心的な役割を果たしている。

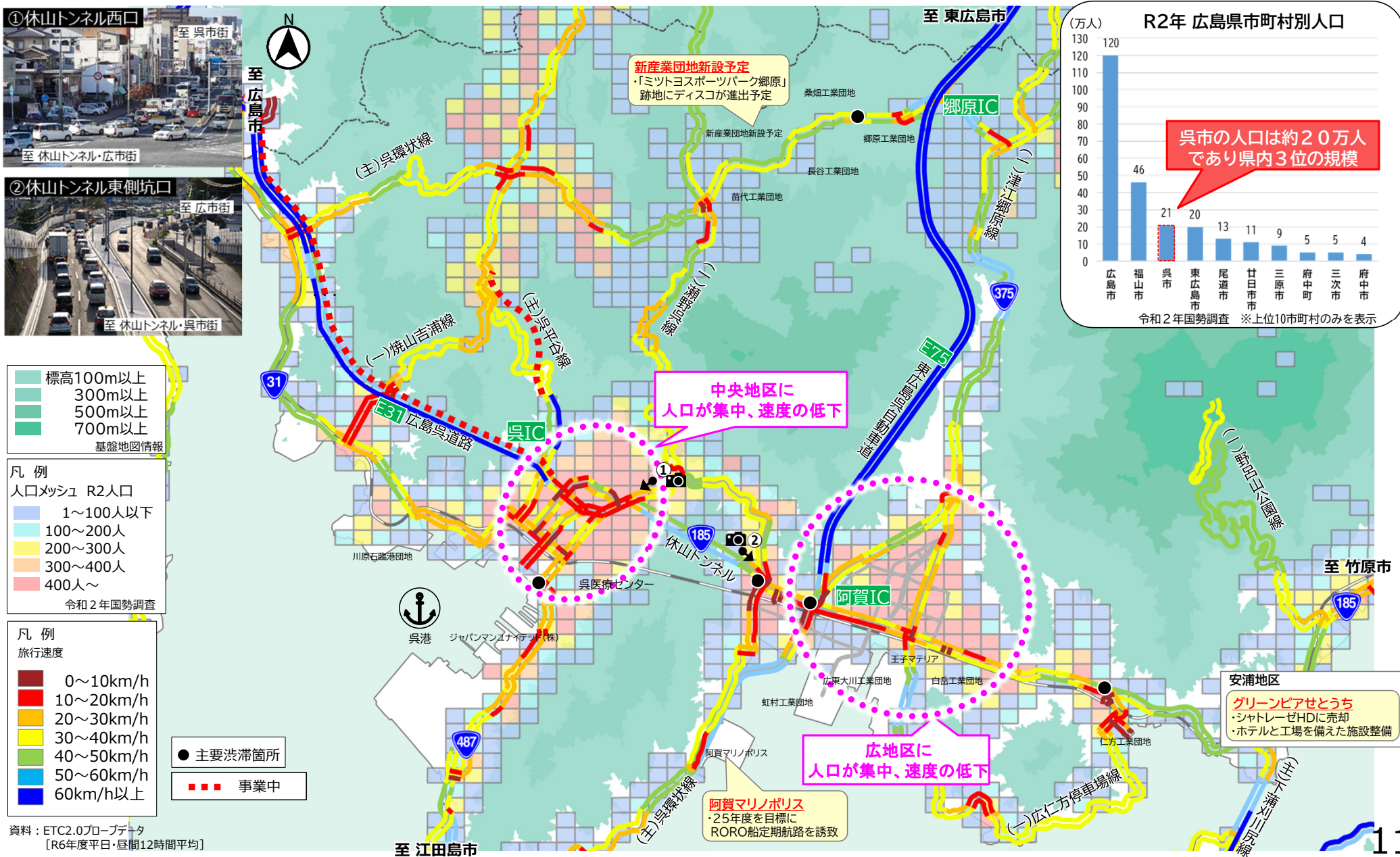
### 拠点状況



## 2. 呉都市圏の地域状況・交通特性

～呉都市圏の人口および速度状況～

- 呉市の人口は約20万人であり、広島県全体で3位の規模である。呉市内では中央地区、広地区に集中している。
- 中央地域の各路線および阿賀・広地域の国道185号で旅行速度が低下している。
- 主要渋滞箇所は呉都市圏内に5箇所あり、休山トンネル東口と先小倉の両交差点が近接。



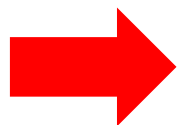


## 2. 呉都市圏の地域状況・交通特性 ～まとめ～

- 呉都市圏の地域状況では、中央地区および広地区に人口が集中し、周辺には工業系地域・商業系地域が分布している。
- 道路・交通状況では、中央地区の休山トンネル西口付近を中心に20km/h以下となる速度低下が発生し、広地区では上り方面で先小倉交差点付近を中心に20km/h以下となる速度低下が発生していることから、検討区間は中央地区～広地区を候補とする。

### 呉都市圏の現状の課題について

|         |   |
|---------|---|
| 地域の状況   | <ul style="list-style-type: none"><li>・呉市の人口は約20万人であり、<u>広島県全体で第3位</u>。特に中央地区、広地区に集中している。</li><li>・<u>JR呉駅や呉市役所などの中心部に大型商業施設などが立地し、中央地区は商業系地域</u>として機能している。<u>その北側に住居系地域が山間部まで囲むように広がり、その南側の臨海部には工業系地域が広がる。</u></li><li>・<u>広地区では、国道185号を境に北側に住居系地域、南側臨海部に工業系地域に指定されている。</u>特に、<u>国道185号沿線は商業系地域</u>となっており、<u>大型小売店などが立地している。</u></li></ul> |
| 交通状況・道路 | <p>&lt;旅行速度&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・<u>中央地区の休山トンネル西口付近を中心に、20km/h以下となる速度低下が発生。</u></li><li>・国道185号の上り方面では<u>広地区の主要渋滞箇所である先小倉交差点付近を中心に20km/h以下となる速度低下</u>が発生。</li></ul>   |



地域の状況、道路・交通状況を踏まえ、  
サービスレベル向上の検討区間の候補として  
「中央地区～広地区」を設定

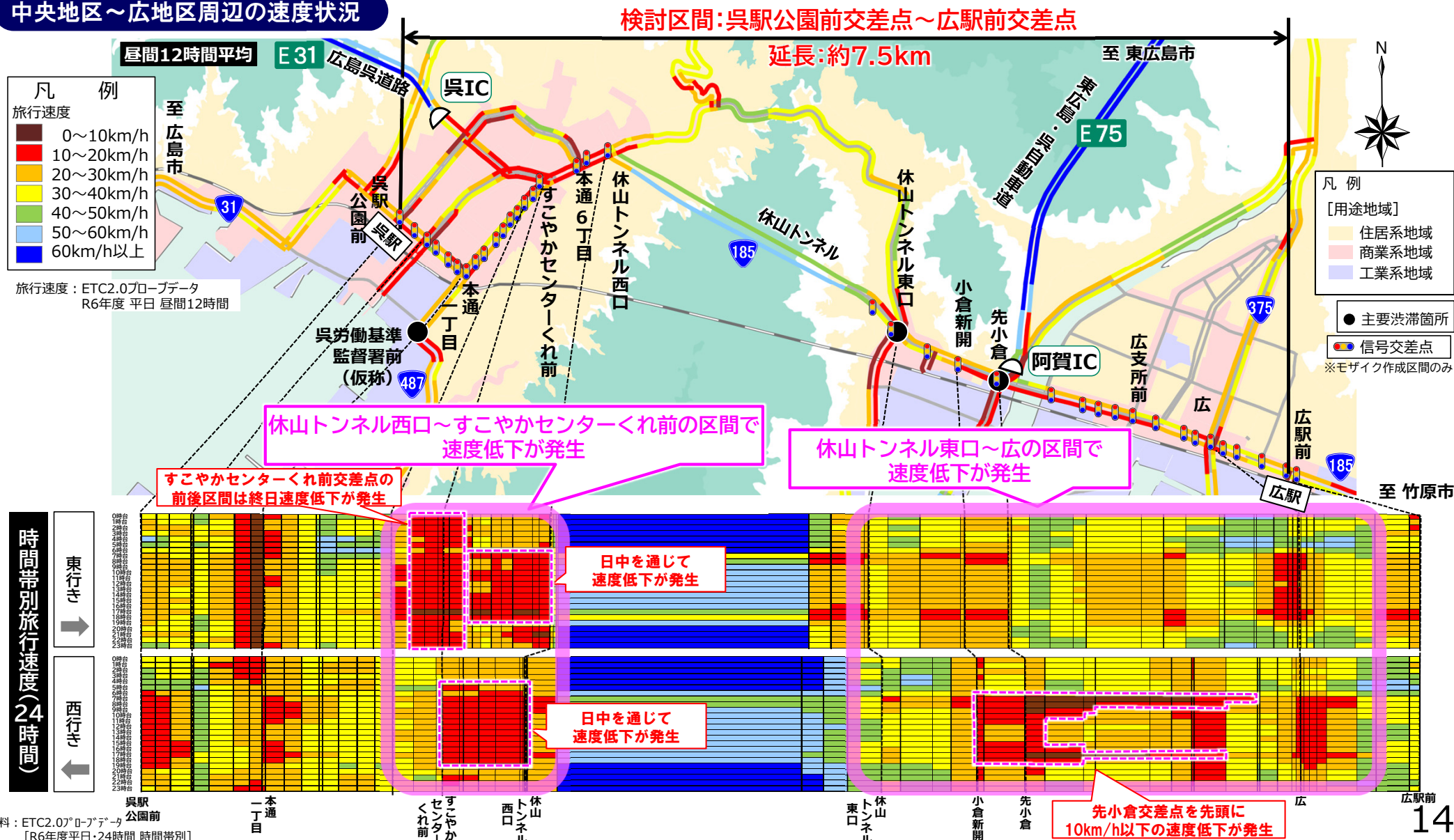
### **3. 中央地区～広地区 の現状把握**

---

### 3. 中央地区～広地区の現状把握 ～速度状況～

- 中央地区では休山トンネル西口～すこやかセンターくれ前間の昼間の速度低下が顕著であることから、交通拠点（呉駅）がある呉駅公園前交差点までを検討区間の対象とする。
- 広地区では小倉新開交差点を先頭に東側へ速度低下区間が延伸していることから、交通拠点（広島駅）がある広島駅前交差点までを検討区間の対象とする。従って、呉駅公園前交差点～広島駅前交差点を検討区間として設定する。

#### 中央地区～広地区周辺の速度状況



## 4. 本検討会の今後の進め方

---

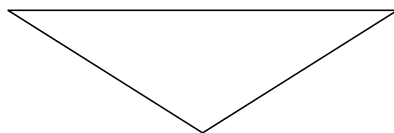
## 5. 本検討会の今後の進め方

### 令和7年度

#### 第1回検討会

##### 審議事項

- 検討区間の設定



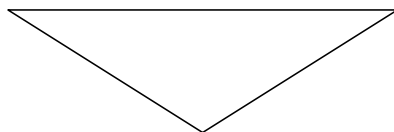
検討区間の分析、対策区間の設定、要因分析(国)  
対策案の検討(国・県・呉市・警察)

### 令和8年度

#### 第2回検討会

##### 審議事項

- サービスレベルの設定
- 検討区間の分析
- 対策区間の設定
- 要因分析



第2回検討会の結果を受けて、  
対策内容の決定に向けた資料作成  
(関係機関と適宜調整・相談しながら検討)

#### 第3回検討会

##### 審議事項

- 対策(案)の決定