

令和3年度 第1回 中国地方幹線道路協議会

日時：令和3年7月13日（火） 9時30分～

会場：中国地方整備局 建政部 3階 第1・2会議室

議事次第

1. 開 会

2. 挨 拶

3. 議 事

1) 新広域道路交通ビジョン（案）・新広域道路交通計画（案）について

4. 閉会

中国地方幹線道路協議会 出席者名簿

令和3年7月13日（火） 9時30分～

中国地方整備局 建政部 3階 第1・2会議室

所 属	役 職	氏 名	出欠	備 考	
中国地方整備局	局長	多田 智	対面		
	副局長	美濃部 雄人	対面		
	企画部	企画部長	西澤 賢太郎	対面	
	道路部	道路部長	伊藤 高	対面	(代理) 道路調査官 岡本 哲典
鳥取県	県土整備部	県土整備部長	森田 豊充	Web	(代理) 県土整備部次長 蒲原 潤一
島根県	土木部	土木部長	井田 悦男	Web	(代理) 土木部次長 五十川 泰史
岡山県	土木部	土木部長	原田 一郎	Web	(代理) 道路建設課長 今井田 義明
	土木部都市局	都市局長	田中 良雄	欠席	
広島県	土木建築局	土木建築局長	齋藤 博之	対面	
	土木建築局	都市建築技術審議官	上田 隆博	対面	
山口県	土木建築部	土木建築部長	和田 卓	対面	
岡山市	都市整備局	都市整備局長	林 恭生	対面	(代理) 道路部長 福田 充弘
	都市整備局	都市・交通・公園担当局長	平澤 重之	対面	
広島市	道路交通局	道路交通局長	加藤 浩明	対面	
西日本高速道路(株)	中国支社	建設・改築事業部長	上田 武志	対面	
本州四国連絡高速道路(株)	企画部	企画部長	新 一真	対面	(代理) 企画部次長 楠原 栄樹

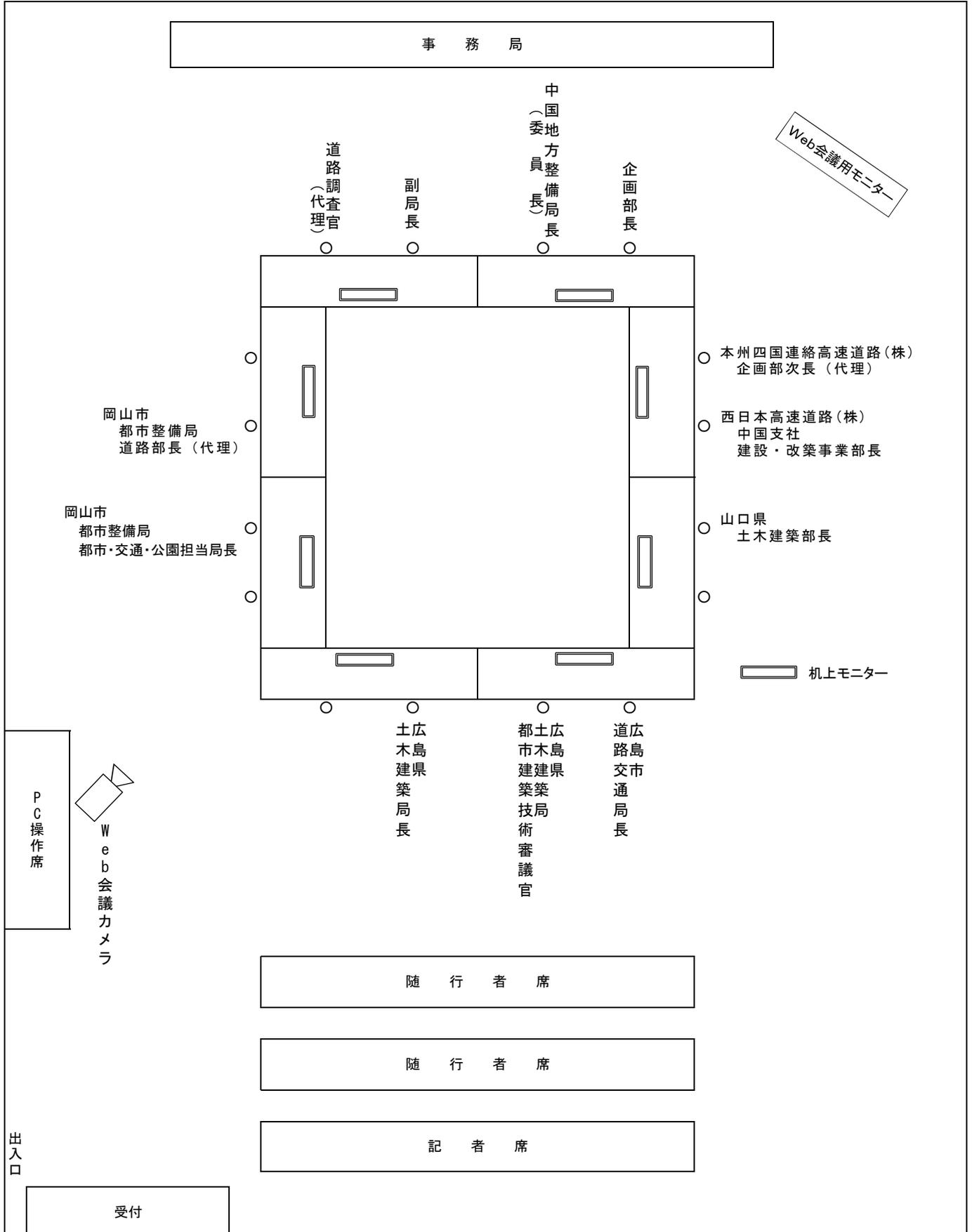
事務局 (中国地方整備局 道路部)	道路計画課	道路計画課長	北城 崇史		
		課長補佐	前田 邦博		
		調査第一係長	玉國 和広		
		係員	徳永 太一		

< 随行 >

広島県	道路企画課	参事	西川 貴則		
	都市計画課	主査	藤原 邦洋		
広島市	道路計画課	課長	本畝 学		
西日本高速道路(株) 中国支社	建設・改築統括課	計画調整担当課長	高島 隆志		
	企画調整課	課長	伊藤 努		

令和3年度第1回中国地方幹線道路協議会配席表

令和3年 7月13日 (火) 9時30分
中国地方整備局 建政部 3階 第1・2会議室



中国地方幹線道路協議会規約（案）

（名称）

第 1 条 本会は「中国地方幹線道路協議会」（以下本協議会と称す）と称する。

（目的）

第 2 条 本協議会は、中国地方における幹線道路の計画の調整及び道路行政に関する広報
広聴を行うことを目的とする。

（組織）

第 3 条 本協議会は、前条の目的に関係ある官公署団体をもって組織し、委員会及び幹事
会により構成する。

2 委員長は中国地方整備局長、幹事長は中国地方整備局道路部長とする。

3 委員及び幹事については、別紙に定めるとおりとするが、必要に応じ関係者の出
席を求めることができるものとする。

4 本協議会は、道路に関する専門的事項や地域の課題を調査検討するため、委員長
が必要と認めるときは部会及び分科会をおくことができる。

5 本協議会は、必要に応じて地域住民からの意見を聴取するため、公聴会、意見募
集を行うとともに、有識者からの意見を聴取するための懇談会を適宜実施すること
ができる。

（事業）

第 4 条 本協議会は第 2 条の目的を達成するために次の事業を行う。

（イ）中国地方における幹線道路に関する計画調整事項。

（ロ）本協議会の趣旨を周知させるための広報広聴に関する事項。

（ハ）その他本会の目的達成に必要と認められる事項。

（運営）

第 5 条 本協議会の委員会は、必要に応じ委員長が召集する。

2 幹事会は、必要に応じ幹事長が召集する。

(事務局)

第6条 本協議会の事務局は、中国地方整備局道路部に置く。

(規約の改正)

第7条 本規約の改正は、委員会の決議によらなければならない。

(附則)

この規約は令和 年 月 日から施行する。

原規約執行昭和62年 6月11日

一部改正 平成 元年 6月 8日

平成 4年11月27日

平成 6年 6月 2日

平成 6年10月27日

平成 7年 5月22日

平成11年10月19日

平成16年 4月 1日

平成17年 8月 1日

平成18年 9月 1日

平成21年 7月21日

平成30年 9月12日

(別紙)

【委員】

所 属	役 職	備 考
中国地方整備局	局長 副局長 企画部長 道路部長	(委員長)
鳥取県	県土整備部長	
島根県	土木部長	
岡山県	土木部長 都市局長	
広島県	土木建築局長 都市建築技術審議官	
山口県	土木建築部長	
岡山市	都市整備局長 都市・交通・公園担当局長	
広島市	道路交通局長	
西日本高速道路（株）	中国支社建設・改築事業部長	
本州四国連絡高速道路（株）	企画部長	

【幹事】

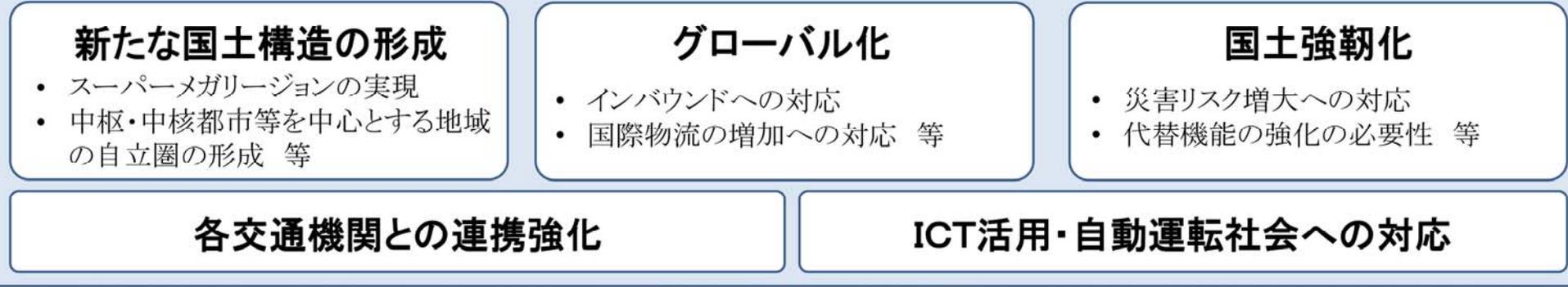
所 属	役 職	備 考
中国地方整備局	道路部長 地方事業評価管理官 事業調整官 道路調査官	(幹事長)
鳥取県	道路企画課長 道路建設課長	
島根県	道路建設課長 高速道路推進課長 都市計画課長	
岡山県	道路建設課長 都市計画課長	
広島県	道路企画課長 都市計画課長	
山口県	道路建設課長 都市計画課長	
岡山市	道路計画課長 都市計画課長	
広島市	道路計画課長	
西日本高速道路（株）	中国支社企画調整課長	
本州四国連絡高速道路（株）	調査情報課長 企画課長	

新たな広域道路交通計画について

令和3年 7月13日

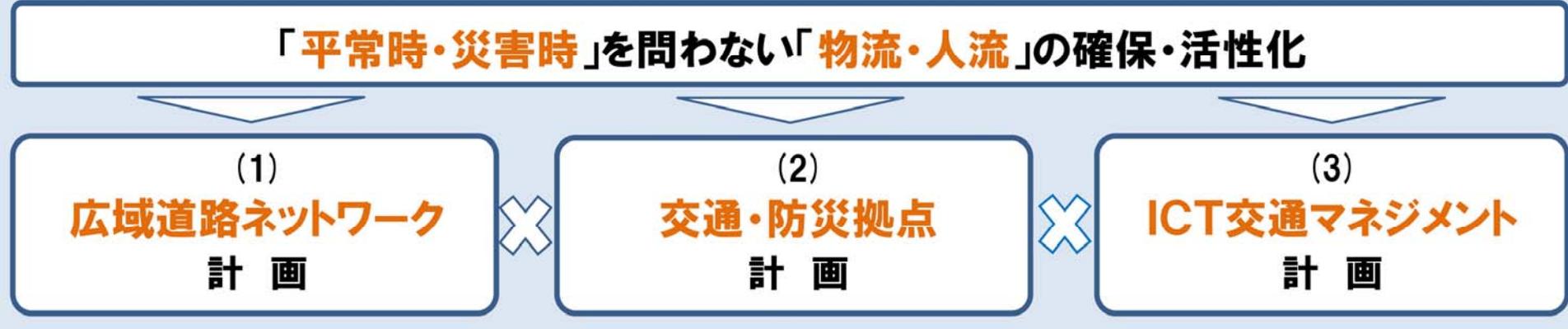
I 今後の道路計画の主な課題 (現計画※はH6策定、H10以降未改定) ※広域道路整備基本計画

- 新たな社会・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強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を見据えた**未来志向の計画**が必要。



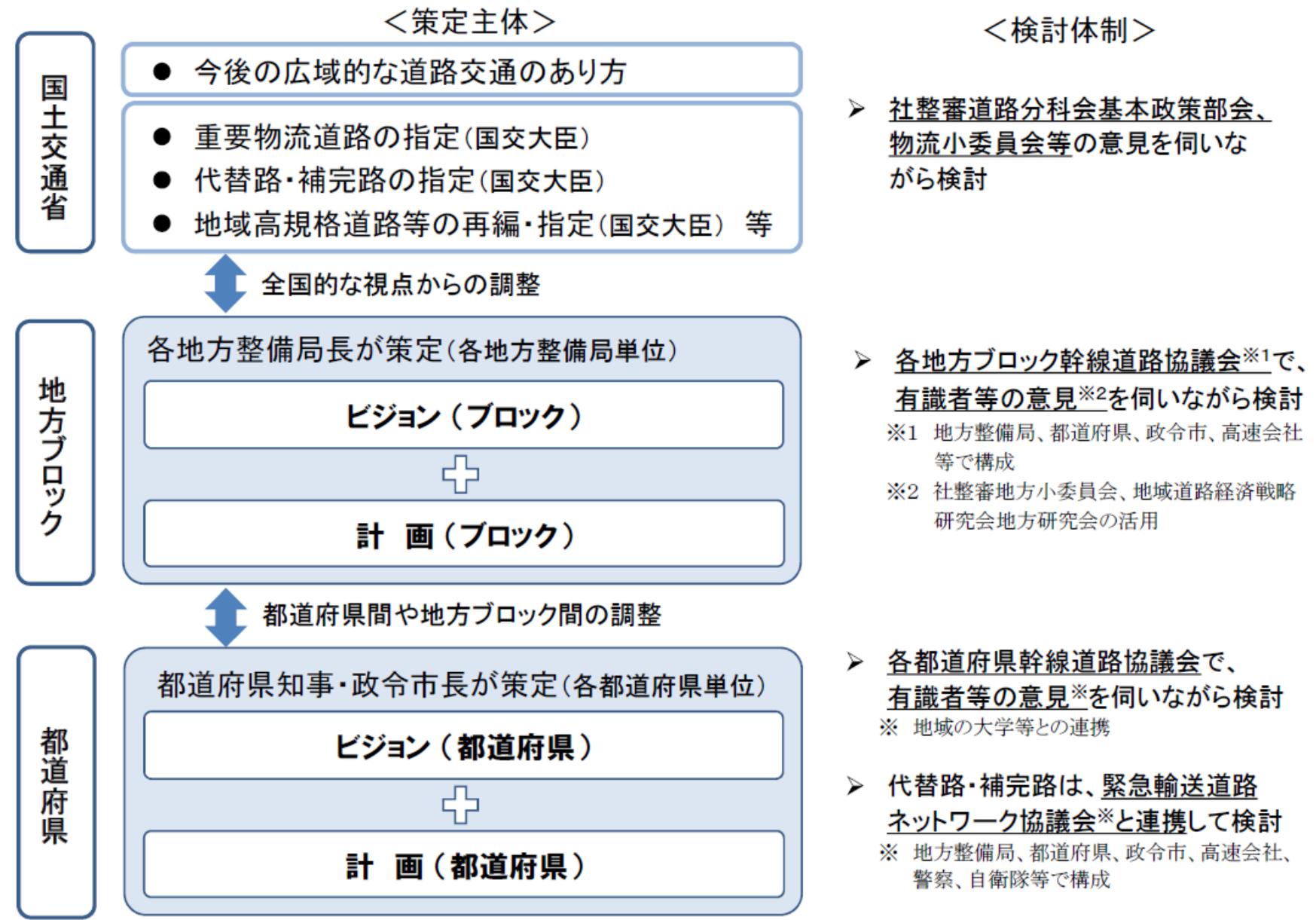
II 新たな広域道路交通計画の策定

- 各地域において**中長期的な観点からビジョン、計画**を策定 (定期的に見直し)



重要物流道路の指定・地域高規格道路等の広域道路ネットワークの再編 等

新たな計画の策定主体・検討体制



1. 地域の将来像

- 地域の社会・経済の現状や見通しを踏まえた目指すべき姿について整理
(既存の地域における総合的なビジョン等をベースに検討)

2. 広域的な交通の課題と取組

- 地域における鉄道、海上、航空を含めた広域的な交通の課題や取組について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から総合的に整理
- ICTや自動運転等の技術革新を踏まえた新たな取組についても整理

3. 広域的な道路交通の基本方針

- 地域における広域的な道路交通に関する今後の方向性について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から、ネットワーク・拠点・マネジメントの3つの基本方針を整理

(1) 広域道路ネットワーク

高規格幹線道路を補完する広域道路ネットワークを中心に、

- ・ 地域や拠点間連絡の方向性
(必要な計画路線、路線再編含む)
- ・ 災害時のネットワークの代替機能強化の方向性 等

(2) 交通・防災拠点

- ・ 地域の主要な交通拠点に関する、道路と各交通機関の連携強化の方向性
- ・ 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等の方向性 等

(3) ICT交通マネジメント

- ・ ICT等を活用した道路の情報収集や活用の方向性
- ・ 他の交通とのデータ連携などサービス向上の方向性
- ・ 主要都市部等における面的なマネジメントの方向性 等

基本的な考え方

- 地域ビジョンに基づき、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(地域高規格、直轄国道等)を中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行いながら、平常時・災害時及び物流・人流の観点を踏まえた具体のネットワーク計画を策定。

<平常時>

- ① **都市間ネットワーク(物流・人流共通)**
 - ・ 広域的な主要都市間、及び主要都市と地域の中心都市との間の連携・交流機能の強化
- ② **物流ネットワーク**
 - ・ 主要な物流拠点(空港、港湾、鉄道貨物駅等)と高規格幹線道路等のアクセス強化
 - ・ 都市圏における生産性向上のための環状機能の確保
 - ・ 国際物流を支えるためのラストマイルも含めた国際海上コンテナ車等の円滑な通行の確保
- ③ **観光・交流(人流)ネットワーク**
 - ・ 主要観光地等と高規格幹線道路、主要空港・鉄道駅、国際クルーズ港湾等のアクセス強化
- ④ **その他**
 - ・ 地域の課題(渋滞、事故等)の解消 等

<災害時>

- ① **広域的なネットワークの多重性・代替性**
 - ・ ネットワークの防災機能評価を踏まえた、主要都市や中心都市間等の多重性の強化
 - ・ 高規格幹線道路と並行する直轄国道など、基幹道路同士の代替機能の強化
 - ・ 基幹道路に対する地方管理道路による広域的な代替路の確保(基幹道路同士が近接しない場合)
- ② **局所的なネットワークの代替性**
 - ・ 基幹道路の局所的な脆弱箇所(事前通行規制区間等)に対する代替路の確保
 - ・ 基幹道路から防災拠点(自衛隊基地、病院等)への補完路の確保
- ③ **その他**
 - ・ 地域の防災を強化する上で必要な路線の代替・補完路の確保

<交通・防災拠点計画>

- 地域における中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点について、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、官民連携によるモダルコネクト(多様な交通モード間の接続)の強化策に関わる計画を策定。
- 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関わる計画を策定。



<ICT交通マネジメント計画>

- ICT等(ETC2.0含む)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。
 - ・ 広域的な道路ネットワークを中心とした、平常時や災害時を含めたデータ収集や利活用の強化
 - ・ 他の交通機関とのデータ連携によるモビリティサービスの強化
 - ・ 主要な都市部等における面的な交通マネジメントの強化
 - ・ ICT等の活用に向けた産学官連携による推進体制の強化 等



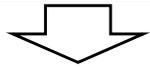
- 今後の自動運転社会を見据えた、地域における新たな道路施策を検討するための推進体制や実験計画等について整理。

2018年 3月 道路法等の一部を改正する法律

2018年 6月 新たな広域道路交通ビジョン・計画について、各地域において検討開始

※各地方ブロック及び都道府県毎に検討

2019年 1月11日 中国地方幹線道路協議会
中国地方 新広域道路交通ビジョン (案) の中間とりまとめ



2020年 6月 8日 新たな広域道路ネットワークに関する検討会 中間とりまとめ



2021年 7月 7日 中国地方小委員会
新広域道路交通ビジョン (案) ・計画 (案) (中国ブロック版)



【今回】

2021年 7月13日 中国地方幹線道路協議会
新広域道路交通ビジョン (案) ・計画 (案) (中国ブロック版)



新広域道路交通ビジョン・計画 (中国ブロック版) 策定

新広域道路交通ビジョン(案)の概要 (中国ブロック版)

令和3年 7月13日

新広域道路交通ビジョン(中国ブロック版)(案)

新広域道路交通ビジョン(中国ブロック版)(案)の概要

第1章 はじめに

● 検討の背景

「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強化、技術の進展を見据えた新たな広域道路ネットワークの検討の必要性。

● 計画期間と対象地域

第2章 地域の将来像

【中国地方の地域の現状】

- 物流・人流の結節点としての地理的な優位性
- 分散型の地域構造
- 臨海部に集積するものづくり産業
- 歴史・文化遺産など魅力的な観光資源を有する
- 激甚化、多頻度化する災害リスクを多く抱える

【中国地方の将来像】

- 国内外の多様な交流と連携により発展する中国圏
- 産業集積や地域資源を活かし持続的に成長する中国圏
- 豊かな暮らしで人を惹きつける中山間地域や島しょ部を創造する中国圏
- 新たなステージにも対応する安全・安心な中国圏

第3章 広域的な交通の課題と取組

【中国地方の交通の現状と課題】

- 未完成の高速交通ネットワーク
- アクセス性に課題がある空港・港湾
- 都市部で慢性的に発生する交通渋滞
- 交通事故が集中して発生する箇所
- 公共交通機関が手薄な地方部、高齢者の移動手段の確保
- トラック大型化への対応等
- 頻発する大規模災害によるネットワークの寸断
- インフラの老朽化

【技術革新を踏まえた新たな取組】

- ETC2.0等のビッグデータを用いた分析
- 自動運転の取組

第4章 広域的な道路交通の基本方針

【広域道路ネットワーク】

- 山陽と山陰のヒト・モノ・カネ・情報が活発に交わり結びつく道路ネットワークの強化
- 交通・物流拠点と高規格道路等のネットワーク強化
- 広域観光周遊ルートの形成と観光拠点へのアクセス性の向上
- 自動運転等将来のモビリティへの備え
- 災害時等においても機能する強靱な広域ネットワークの確保

【交通・防災拠点】

- 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

【ICT交通マネジメント】

- 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命化

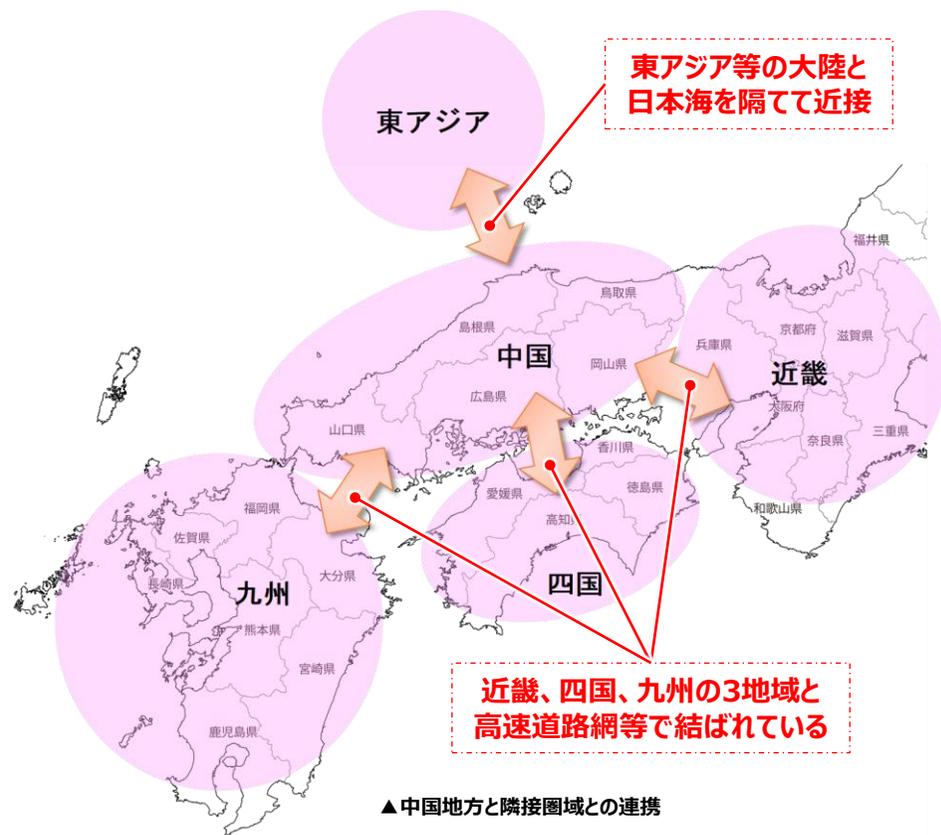
中国地方の地域の現状

中国地方の概要

- 中国地方は、経済発展が著しい東アジア等の大陸と日本海を隔てて近接している他、比較的静穏で多島美の瀬戸内海に囲まれており、**近畿、四国、九州の3地域と高速道路網等で結ばれているなど、物流・人流の結節点として地理的な優位性がある。**
- 中国地方は4つの国土軸のうち、**西日本国土軸（山陽側）と日本海国土軸（山陰側）の2軸により形成**されており、それぞれの軸が有する特長の活用が期待される。

地理的な優位性

- 物流・人流における近畿、四国、九州3圏域の結節点としての地理的な優位性

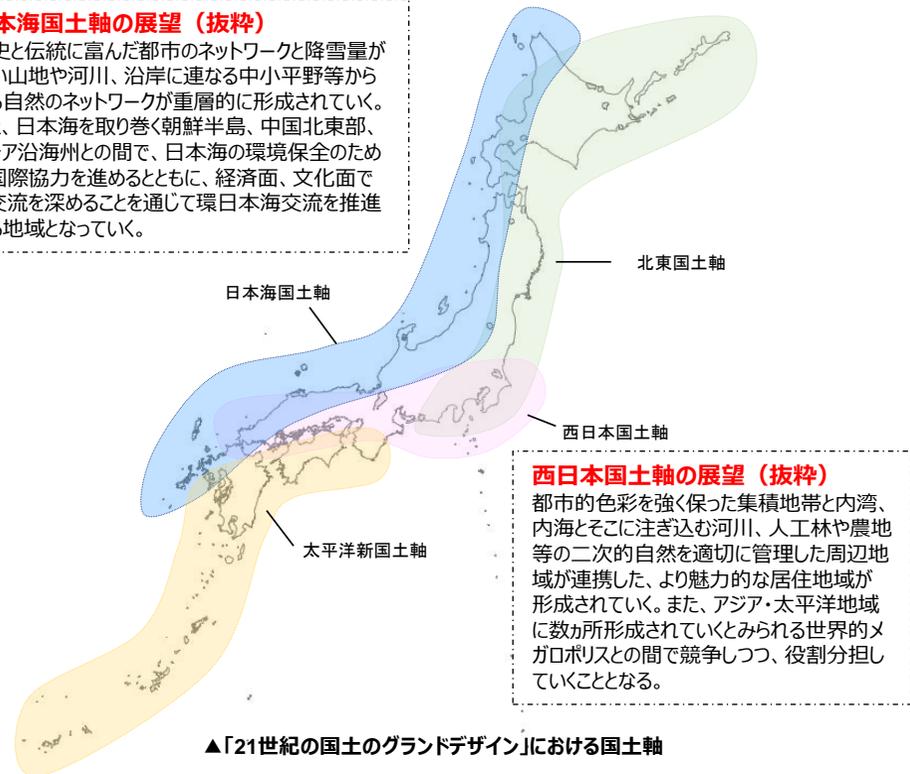


西日本国土軸（山陽側）と日本海国土軸（山陰側）

- 2軸の特長を活用するため、連携・交流の促進が求められる

日本海国土軸の展望（抜粋）

歴史と伝統に富んだ都市のネットワークと降雪量が多い山地や河川、沿岸に連なる中小平野等からなる自然のネットワークが重層的に形成されていく。また、日本海を取り巻く朝鮮半島、中国北東部、ロシア沿海州との間で、日本海的环境保全のための国際協力を進めるとともに、経済面、文化面での交流を深めることを通じて環日本海交流を推進する地域となっていく。



中国地方の地域の現状

地域構造と都市間の結びつき

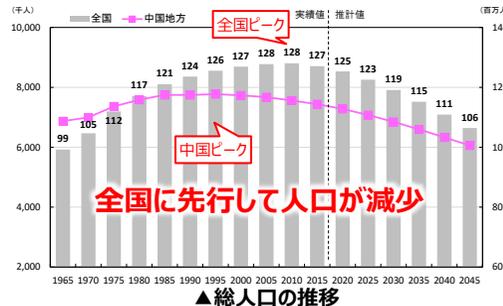
- 山陽側の都市に人口が集中している一方、山陰側や中山間には比較的人口規模の小さい都市が多く存在する**分散型の地域構造**。
- 中国地方の**人口は全国に先行して減少に転じており**、比較的人口規模の小さい都市が多く存在する山陰側や中山間においては、山陽側に位置する高次な都市機能を有する中枢・中核となる都市を中心とした**都市間連携による発展が必要**。
- **山陽側では広島市、岡山市・倉敷市、山陰側では米子市、松江市、出雲市を中心**とした、山陰、山陽を問わない**広範囲の都市間の結びつき（都市間OD量）**が顕在。

分散型の地域構造

分散型の地域構造



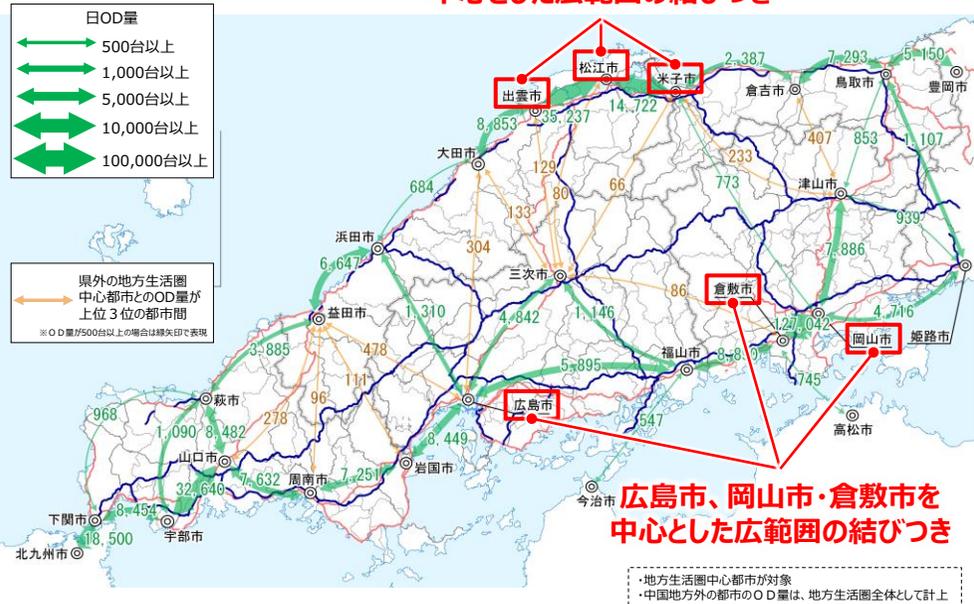
- 東西に縦断する中国山地を挟み、比較的静穏で多島美の瀬戸内海地域（山陽）と、日本海を隔てて大陸と近接する日本海地域（山陰）という、分散型の地域構造
- 山陰側や中山間においては、高次な都市機能を有する圏域中心都市間の連携による発展が必要



資料/H27国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』（平成30（2018）年推計）

山陰、山陽を問わない広範囲の都市間の結びつき

- 山陰、山陽を問わない広範囲の都市間の結びつき（都市間OD量）が顕在
- 米子市、松江市、出雲市を中心とした広範囲の結びつき



資料/H27全国道路・街路交通情勢調査の現況ODを用いて算出した交通量（全車）
〔確認方法〕
1. 県内、県外を問わずに地方生活圏中心都市間のOD量を整理(500台/日以上)
2. 県外の地方生活圏中心都市とのOD量を整理（上位3位）
※OD量が500台/日以上の場合は1で表現

中国地方の地域の現状

中国地方の物流

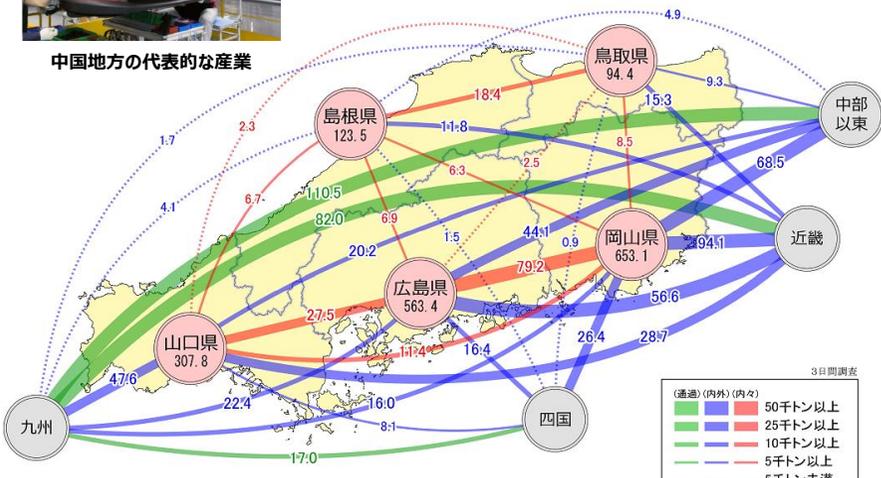
- **中国地方の陸送における物流**は、中部以東や近畿と九州間の**中国地方を通過する流動が多く**、山陽側各県と中部以東や近畿との**圏域を跨ぐ流動も多い**。
- **空港・港湾における貨物輸送量**では、**広島空港・広島港**が中国地方全体の物流の**中心的な役割**。

中国地方の陸送における物流

- 中国地方を通過する流動が多く、また山陽側各県と圏域を跨ぐ流動も多い
- 中国地方内の県間流動は、隣接県が中心



山陽側と中部以東や近畿との
圏域間を跨ぐ流動も多い



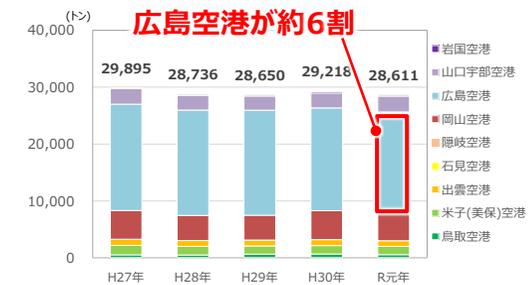
中部以東や近畿と九州間の
中国地方を通過する
流動が多い

▲中国五県を発着・通過する物流（陸送のみ）

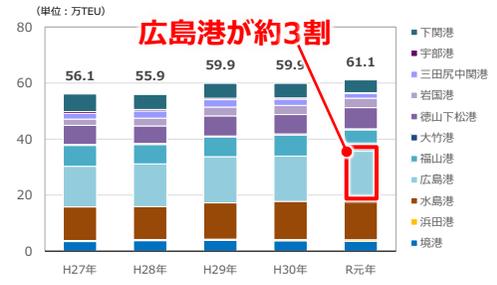
資料/第10回（平成27年）全国貨物純流動調査（物流センサス）
写真/中国地方整備局記者発表資料（令和元年12月25日）

中国地方の空港・港湾における物流

- 広島空港が航空貨物輸送量の中国地方全体の約6割を占めている
- 瀬戸内海側の国際拠点港湾である広島港が中国地方全体の港湾物流の中心的な役割



▲中国地方の空港における貨物輸送量の推移



▲中国地方の港湾における輸出入コンテナ取扱量の推移



▲中国地方の空港別貨物輸送量及び港湾別輸出入コンテナ取扱量

資料/（空港別貨物輸送量）空港管理状況調査（令和元年）（港湾別輸出入コンテナ取扱量）港湾統計（年報）令和元年
写真/国土交通省広島空港事務所ホームページ

中国地方の地域の現状

中国地方の産業・観光

- オンリーワン・ナンバーワン企業が、瀬戸内海側の臨海部を中心に数多く存在し、日本海側地域にも電気・電子機械等が集積。
- 観光においては、4つの世界遺産を有している他、魅力的な観光資源が地域に点在するが、中国地方の観光宿泊客数の全国シェアは4.6%であり、外国人宿泊数に限れば全国シェアは1.9%と低水準で推移。

臨海部に集積するものづくり産業

■ 加工組立型産業を含めオンリーワン・ナンバーワン企業が、瀬戸内海側の臨海部を中心に数多く存在し、日本海側地域にも電気・電子機械等の集積があり、ものづくり産業に強みを有しており、中国地方の経済をけん引



中国地方で製造されている電気機械器具

三菱重工(株)広島製作所 ※1
タイヤ加硫機 売上高世界1位
ビル用制御装置 シェア:国内約80%
織機駆動 シェア:国内約30%

(株)シンコー ※2
船用LNGシリンダ シェア:国内100%、世界90%

(株)ミカサ ※3
国際バレーボール連盟(FIVB)主催の国際大会公式試合球「MVA200」

高国製針(株) ※3
手縫針 シェア:国内トップ

日立金属(株)安来工場 ※1
高級特殊鋼 製品重量で輸出量世界一
(株)守谷物産研究所 ※1
パワーステアリング用ベアリング シェア:世界約40%

清和鉄工(株) ※1
ギアボールジョイント(歯車仕上げ) シェア:国内約70%

日本セラミック(株) ※2
希少磁石 シェア:国内70%、世界30%

(株)ササヤマ ※1
薄型テレビ向けのアレス金型 シェア:世界約70%

グッドヒル(株) ※1
国内生産イメージオーダー 紳士服 約25%生産

オーティス(株) ※1
携帯電話用保護シート シェア:国内50%超

(株)ショウエイ ※1
船用ディーゼルエンジンカム シェア:世界約65%

(株)メイト ※2
プラスチックマグネット材料 シェア:国内60%、世界70%

(株)フジワラテクノアート ※2
醸造生産技術 シェア:国内80%

(株)クラレ岡山事業所 ※1
ビニロン シェア:世界約80% (中国を除く)

ナカシマポペラ(株) ※2
船舶用推進機器 シェア:国内約100%、世界約30%

オージ・技研(株) ※2
介護用入浴機器「ジュスト」 シェア:国内40%

三菱電機(株)福山製作所 ※3
低圧遮断器 シェア:国内トップ

常石造船(株) ※3
30万2トンの大型タンカー船「カムサマック」
スバルカー シェア:世界トップ

ローツエ(株) ※1
半導体ウェハ移動システム シェア:日本、世界トップクラス

カイハラ(株) ※3
デニム:生産、質量ともに国内トップ

JFEスチール(株)西日本製鉄所 ※1
粗鋼単一の製鉄所として世界最大規模の生産量

クレハ工業(株) ※1
実用型ハイブリッドエンジン シェア:国内50%

ENEOS株式会社(株)水島製油所 ※1
国内最大の近代総合製油所
原油処理能力:約35万バレル/日

倉敷ボーリング機工(株) ※1
セラミック溶射加工 シェア:国内約50% (大型高速抄紙機)、韓国:約90%

ダイクレ工業 ※3
スチールグレーシング シェア:国内トップ

三工電機(株) ※2
船舶用標準分電盤 シェア:国内トップ

王子マテリア(株)呉工場 ※3
クラフト紙 シェア:国内トップ

中国木材(株) ※3
木造軸組構造用乾燥材「ドライブーム」 シェア:国内トップ

宇部興産(株)宇部ケミカル工場 ※1
ナイロン6 生産量アジア1位
ナイロン12 生産量アジア1位

(株)ヤナギヤ ※2
カンカン製造装置 シェア:国内80%、世界70%

不二輸送機工業(株) ※1
フレキシングロボット シェア:国内トップ

(株)サタケ ※3
大型精米機 シェア:国内70%、世界70%

三菱電機(株)福山製作所 ※3
低圧遮断器 シェア:国内トップ

常石造船(株) ※3
30万2トンの大型タンカー船「カムサマック」
スバルカー シェア:世界トップ

ローツエ(株) ※1
半導体ウェハ移動システム シェア:日本、世界トップクラス

カイハラ(株) ※3
デニム:生産、質量ともに国内トップ

JFEスチール(株)西日本製鉄所 ※1
粗鋼単一の製鉄所として世界最大規模の生産量

クレハ工業(株) ※1
実用型ハイブリッドエンジン シェア:国内50%

ENEOS株式会社(株)水島製油所 ※1
国内最大の近代総合製油所
原油処理能力:約35万バレル/日

倉敷ボーリング機工(株) ※1
セラミック溶射加工 シェア:国内約50% (大型高速抄紙機)、韓国:約90%

▲中国地方のオンリーワン・ナンバーワン企業

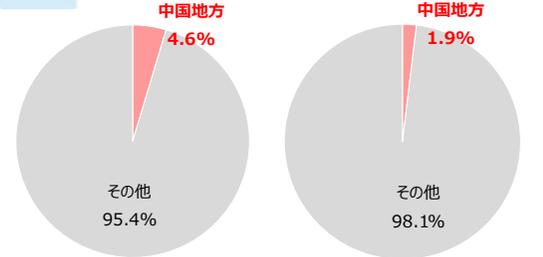
資料/※1: 明日の日本を支える元気なモノ作り中小企業300社 (中国経済産業局)
※2: 中国地方の輝く企業 (中国経済連合会)、(公財)ふるさと鳥取県定住機構提供
※3: 広島県の「ものづくり」～オンリーワン・ナンバーワン企業～ (広島県)
写真/とっとり企業が「2021 (日本セラミック (株))」

点在する魅力的な観光資源

① 明治日本の産業革命遺産
② 石見銀山遺跡とその文化的景観
③ 厳島神社
④ 原爆ドーム

【凡例】
 ① 港湾 (クルーズ船寄港港湾) ② 高規格幹線道路
 ③ 港湾 (上記以外) ④ 都市高速
 ⑤ 空港 (国際便成程航空) ⑥ 道級国道
 ⑦ 空港 (上記以外) ⑧ 新幹線
 ⑨ J R

- 世界遺産に代表される、自然、歴史、文化遺産など、中国圏内に広く分布
- 国内における他地域からの誘致や、急速に成長を遂げるアジアをはじめとした観光需要の呼び込みなど、地域活性化に向けた取組が必要



資料/ (国際便成程航空) 中国地方の空港概要 <令和2年度版>
(クルーズ船寄港港湾) 中国クルーズレポート (令和2年1月号)、九州クルーズレポート (令和2年1月号)
(宿泊客数) 宿泊旅行統計調査 (平成31年1月~令和元年12月分)
写真/第1回中国ブロックにおける社会資本整備重点計画有識者会議 配布資料

中国地方の地域の現状

中国地方の災害リスク

- 全国における土砂災害警戒区域の上位5県中3県は中国地方（広島・島根・山口）で、中国5県で全国の約2割を占める。
- 平成30年7月豪雨等の大規模な災害が近年発生しており、災害が激甚化、多頻度化。

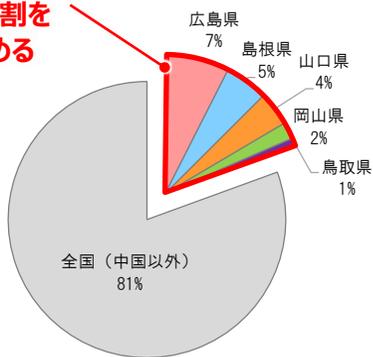
多くの災害リスクを抱える中国地方

- 土砂災害計画区域は中国5県で全国の約2割を占める
- 激甚化、多頻度化する災害リスクを多く抱える

【都道府県別土砂災害警戒区域等指定状況（降順）】



全国の約2割を占める



▲都道府県別土砂災害警戒区域等指定状況

【中国地方における主な自然災害の発生状況】



▲中国地方における主な自然災害の発生状況（昭和47年～平成30年12月）

中国地方の将来像

中国地方の将来像

- 中国地方新広域道路交通ビジョンにおいては、**中国圏広域地方計画（H28.3）**で掲げている将来像のうち、**道路分野に関する計画の策定**を行うとともに、**アフターコロナ後の社会の変容も考慮**。

国内外の多様な交流と連携により発展する中国圏

- ・基幹交通ネットワークを強化することで、対流促進型の圏域を実現
- ・中枢・中核となる都市の都市機能充実による推進力となる都市の実現
- ・中小都市は産業拠点、中山間地域を支える役割を発揮する都市の実現
- ・生活サービス機能維持、効率的な提供のためネットワーク型のコンパクトなまちづくりを実現
- ・大都市圏への人口流出防止や人口・産業を呼び込む、連携中枢都市圏、定住自立圏等の実現
- ・文化・経済・観光交流や国際平和・医療支援、圏域の魅力等から国際交流促進を実現
- ・中枢・中核・中小の都市、小さな拠点のネットワークで高次都市機能から生活サービス機能まで享受を可能とし、海外も含め重層的な「コンパクト＋ネットワーク」を構築することで、産業・文化・観光等のイノベーションや新しい価値を創造する中国圏を実現

産業集積や地域資源を活かし持続的に成長する中国圏

- ・グローバル産業の生産性向上を図り、国際競争力と国際物流機能の強化により、持続的に成長する中国圏を実現
- ・ICT活用や交通網の充実でローカル産業の生産性向上による圏域経済の底上げを実現
- ・クラスター形成や産学官連携等により、イノベーションが続く中国圏を実現
- ・観光地の魅力向上と広域的な観光周遊ルートの形成によりこれまでにない観光の体感を実現

豊かな暮らしで人を惹きつける中山間地域や島しょ部を創造する中国圏

- ・地域資源を活用した新たな産業創出や食と豊かな空間を活かした交流産業等により雇用創出
- ・高付加価値化、地産地消、6次産業化等により循環型の農林水産業を営む圏域を実現
- ・生活サービス機能の確保・維持のため、地域の合意に基づき、「小さな拠点」を実現
- ・中小都市の機能を高め、小さな拠点をサポートし、生き活きとした中山間地域等を実現
- ・ICTと物流機能の強化で、中山間地域等の魅力を引き立て、移住・定住促進を実現
- ・人と人が支え合う良好なコミュニティにより地域が活性化する圏域を実現
- ・地域資源を活かし「里山・里海ニューライフ」とも呼べるような豊かなライフスタイルを育む中山間地域等を目指し、こうした魅力で大都市圏も含め暮らしの豊かさを求める人々を惹きつけ新しい価値を創造する中国圏を実現

新たなステージにも対応する安全・安心な中国圏

- ・風水害対策、自助・共助による対応等により、高い地域防災力を備えた圏域を実現
- ・強靱な交通・物流機能、有事に強いサプライチェーンの形成により大震災時にも復興を促進
- ・大都市圏や近隣圏域のバックアップも含めた安全・安心な圏域を実現
- ・社会資本の長寿命化、ライフサイクルコストの低減、費用の縮減・平準化を図る圏域を実現
- ・密集市街地の防災対策、交通安全対策、バリアフリー化等により、安全性の高い圏域を実現
- ・異常気象時や大規模地震発生時等の新たなステージにも対応した防災・減災も含め安全・安心な中国圏を実現

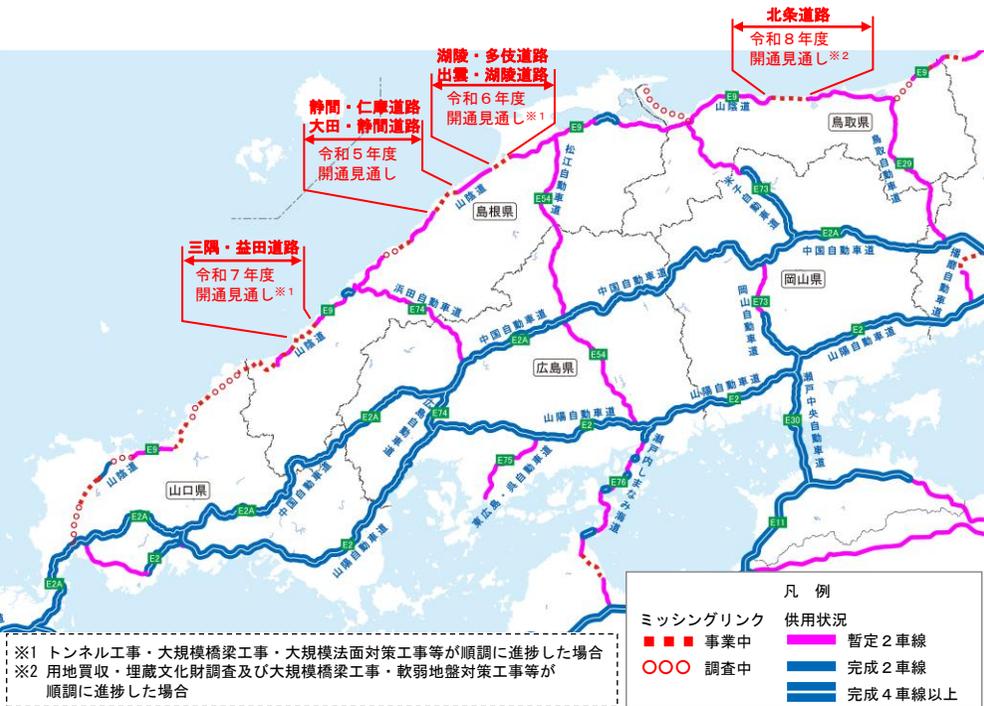
中国地方の交通の現状と課題

中国地方のネットワーク、アクセス性の課題

- **山陰側**の高速道路等では**暫定2車線区間**が存在。また、**未整備区間（ミッシングリンク）**が存在するなど高規格な道路の整備は不十分な状況。
- **空港・港湾と高速交通ネットワークとの連結が不十分**であり、アクセス時間や大型車の通行支障といった課題が存在。

高速交通ネットワークの現状と課題

■ 暫定2車線区間が存在する他、未整備区間（ミッシングリンク）も存在するなど道路整備が遅れており、走行性や信頼性などの物流・人流における課題が存在

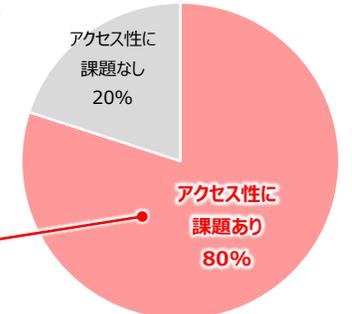


▲高速交通ネットワークの整備状況図（令和3年4月1日時点）

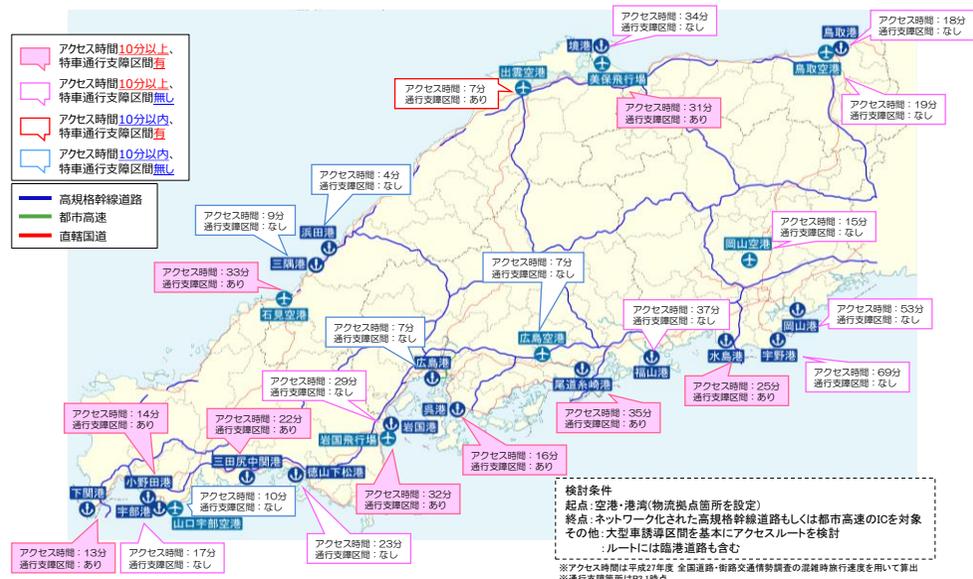
空港・港湾へのアクセス性の現状と課題

■ 国際競争力の強化のために必要不可欠である**空港・港湾と高速交通ネットワークとの連結が不十分**であり、**アクセス時間や大型車の通行支障**といった課題を持つ**空港・港湾が複数存在**

「アクセス時間10分以上」もしくは「特車通行支障区間有」である中国地方の空港・港湾※の割合



▲空港・港湾へのアクセス性の課題箇所



▲空港・港湾のアクセス状況

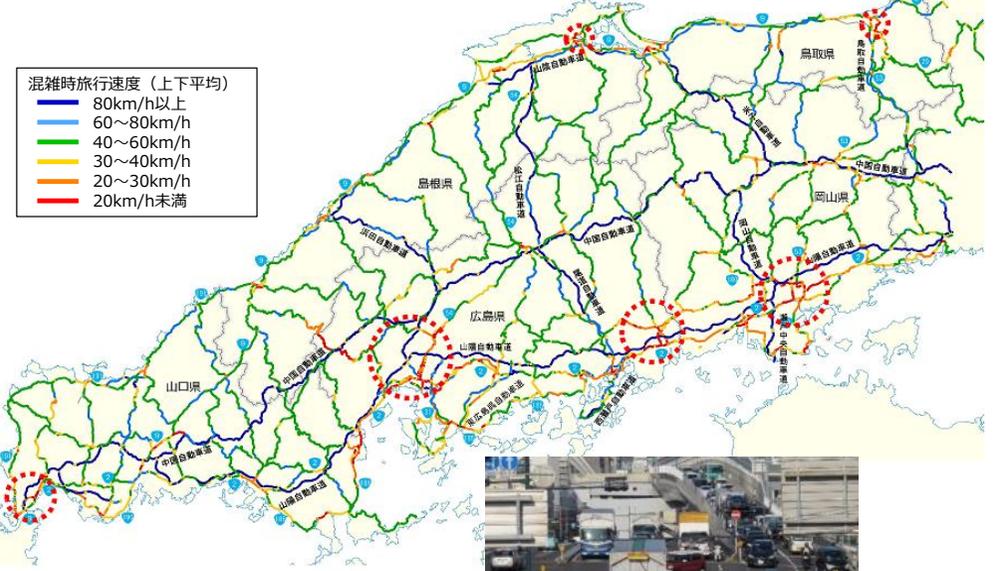
中国地方の交通の現状と課題

中国地方の交通渋滞・交通事故

- 広島市や岡山市をはじめとする山陽側の市街地中心部を通過する道路では交通渋滞が連坦し、都市圏において多大な経済的損失が発生。また、**観光地周辺**においては休日を中心に駐車場入庫待ち等による**慢性的な交通渋滞**が発生。
- 山陽側の広島、岡山などの都市圏では**死傷事故率が100件/億台キロの区間が集中**。

中国地方の交通渋滞の現状と課題

- 物流・人流拠点が集積する山陽側の都市部を中心に混雑時旅行速度が20km/h未滿の区間が集中し、慢性的な交通渋滞が発生
- 円滑な産業・経済活動などに支障をきたさないよう、市街地中心部への流入抑制や容量拡大などの渋滞対策の推進が急務



観光地周辺での渋滞 (鳥取県鳥取市[国道9号])

▲ 高速道路、一般国道の混雑時旅行速度

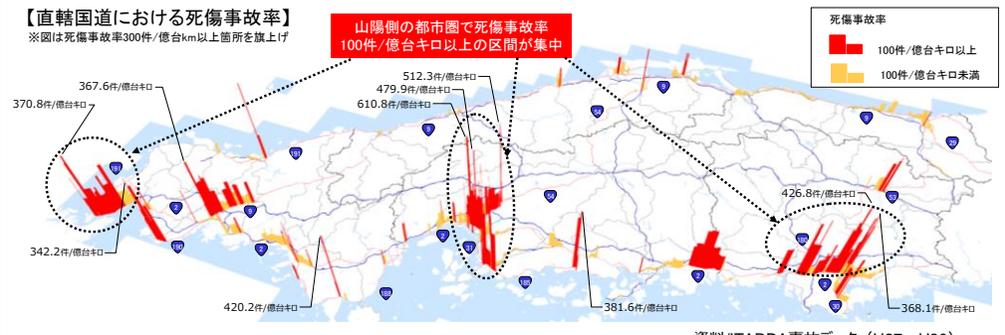
資料/平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
写真/平成28年度第1回鳥取県道路交通渋滞対策部会を加工
第2回西広島バイパス都心部延伸事業整備効果検討会を加工



山陽側市街地中心部での渋滞 (広島県広島市[国道2号])

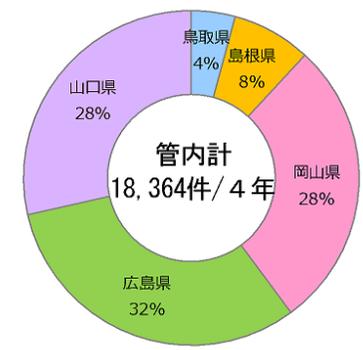
中国地方の交通事故の現状と課題

- 山陽側の広島、岡山などの都市圏では交通事故が集中して発生

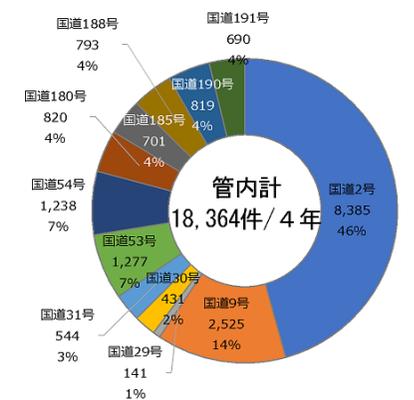


▲ 直轄国道における死傷事故率

資料/ITARDA事故データ (H27~H30)



▲ 県別死傷事故件数 (直轄国道のみ)



▲ 路線別死傷事故件数 (直轄国道のみ)

資料/ITARDA事故データ (H27~H30)

中国地方の交通の現状と課題

社会状況や新技術への対応

- 中国地方の中でも過疎・高齢化により、中山間地域や山陰地域においては、公共交通利用者の減少による路線バスの廃止等、“生活の足”が失われる状況。集落機能の維持に対応するための“生活の足”の確保などの対策が必要。
- 中国地方では物流（貨物）の約6割をトラック輸送が担い、特に山陰側ではトラック輸送に大きく依存している。
- トラックドライバーは高齢化が進んでおり、高齢層の退職等を契機として今後更に労働力不足が深刻化する恐れがあることから、1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の山陽自動車道での導入や、全国では後続車無人での「トラック隊列走行」の実証実験も開始。

中山間地域や山陰地域における過疎・高齢化への対応

■ 過疎・高齢化により、公共交通機関が手薄な中山間地域や山陰地域においては、高齢者の移動手段の確保などの対策が必要

中山間地域や山陰地域で高齢化が進行

▲ 老年人口割合 資料/H27国勢調査

年齢	山口県	広島県	岡山県	島根県	鳥取県		
S42	766,392						
S62		371,723					
H6			306,901				
H11				235,051			
H16					201,907		
H21						186,036	
H26							167,278
R元							158,659

▲ 営業用乗合バス輸送人員の推移
資料/自動車輸送統計年報（S42～R元年度）

減少

「ダブル連結トラック」の山陽自動車道での導入

■ 新技術の本格的導入を見据え、道路側の機能強化が必要

県	トラック	海運	鉄道	その他
鳥取県 (56.7)	99%	0%	0%	1%
島根県 (100.9)	99%	0%	0%	1%
岡山県 (545.3)	74%	0%	21%	5%
広島県 (387.3)	64%	0%	26%	10%
山口県 (245.1)	38%	0%	59%	3%
中国五県 (1,335.2)	62%	0%	32%	5%

▲ 県別代表手段機関分担率（仕入ベース）

県	トラック	海運	鉄道	その他
鳥取県 (73.0)	91%	0%	0%	9%
島根県 (85.4)	96%	0%	0%	3%
岡山県 (450.4)	70%	0%	24%	6%
広島県 (484.0)	69%	0%	22%	9%
山口県 (218.0)	58%	0%	38%	3%
中国五県 (1,310.9)	69%	0%	24%	6%

トラック輸送に依存

▲ トラックドライバーの平均年齢

全産業平均以上のペースで高齢化

大型
普通+小型
全産業

25mダブル連結トラック
ダブル連結トラック

資料/（県別代表手段機関分担率）
第10回（平成27年）全国貨物純流動調査（物流センサス）
※中国地方内の県が出発地（到着地）であるデータを対象に集計（トラックドライバーの平均年齢）
第21回物流小委員会 配布資料
写真/国土交通省ホームページ「ダブル連結トラック実験」

中国地方の交通の現状と課題

大規模災害やインフラの老朽化への現状と課題

- **平成30年7月豪雨では、山陽自動車道の他、暫定2車線で整備されている広島呉道路、東広島呉自動車道等の幹線道路も大規模な災害発生により、幹線道路ネットワークが寸断する事態。**
- 高度経済成長期に集中して整備された**道路施設の老朽化**が進み、橋梁・トンネルをはじめとした**道路施設の補修・更新への対応が必要。**

頻発する大規模災害によるネットワークの寸断

- 山陽自動車道の他、暫定2車線で整備されている広島呉道路、東広島呉自動車道等の幹線道路も大規模な災害発生により、幹線道路ネットワークが寸断
- 高規格道路の暫定2車線区間を補完する広域的な代替路を確保するとともに、暫定2車線区間の4車線化や上下線分離による4車線整備など機能強化による代替性の確保も求められる

災害区分	箇所数 (構成比)
土砂災害	17 (42%)
土砂災害警戒区域 土砂災害特別警戒区域内	15 (37%)
土砂災害警戒区域外	2 (2%)
小計	32 (77%)
その他の災害	9 (22%)
合計	41

【山陽自動車道の被災状況】
【国道2号の被災状況】

【凡例】

- 土砂災害警戒区域
- 土砂災害特別警戒区域
- 基礎調査予定箇所 (1970年度内に調査終了予定)
- 土砂災害箇所 (土砂災害警戒区域 又は 土砂災害特別警戒区域内での災害)
- 土砂災害箇所 (土砂災害警戒区域外での災害)
- その他の災害箇所
- 市町村役場
- 高速自動車国道
- 地域高規格道路
- 直轄国道

▲平成30年7月豪雨災害における被災箇所分布状況
資料/中国地方整備局調べ

道路施設の老朽化

- 橋梁・トンネルをはじめとした道路施設の補修・更新への対応が必要

▲架設年次別の橋梁箇所数分布
資料/橋梁の長寿命化修繕計画2020年度

注：建設年次不明293箇所

橋梁定期点検
トンネル定期点検

写真/橋梁の長寿命化修繕計画2020年度版、トンネル個別施設計画2020年度版

技術革新を踏まえた新たな取組

技術革新を踏まえた新たな取組

- 新技術を最大限活用し、道路・交通をとりまく課題の解決、利便性や生産性の向上が期待されており、**中国地域においてもICT や自動運転等の技術革新を踏まえた新たな取組**が実施。

ICTを活用した新たな取組

- ETC2.0プローブデータを用いた空港への所要時間（予測）の提供による信頼性向上に向けた研究

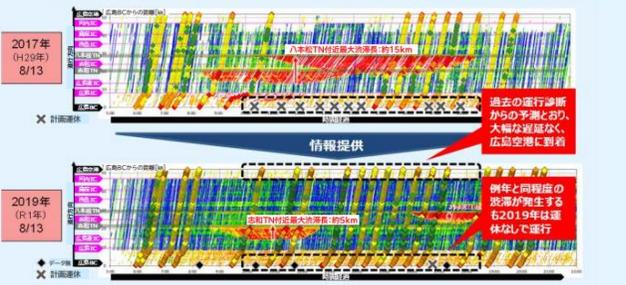
【ETC2.0等のビッグデータを用いた分析】

空港への所要時間（予測）の提供による信頼性向上に向けた研究

- ・広島空港リムジンバスは、利用者の利便性向上を目的に、過去の渋滞状況とリムジンバスの運行実績を分析することにより、経路変更、運行継続等の行動変容を事業者に進
- ・ETC2.0データを活用し、所要時間を分析することにより、お盆期間において、大幅な遅延なく運行できるものと予測し、バス事業者に情報提供・利用者の行動嗜好（例：出発時における帰宅予定時間）を簡易的に把握し、移動需要を予測する手法を検討

■お盆期間の計画運休回避により空港利用者の利便性向上

- ・空港リムジンバスの計画運休時の経路の渋滞状態の分析結果を運行事業者に情報提供。
- ・例年は運行経路の渋滞を理由に計画運休を実施しているお盆期間に平常運行。結果的に所要時間の顕著な増加は発生せず、利用者の利便性が向上。



資料/第12回地域道路経済戦略研究会 配付資料

自動運転の取組

- 「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの実証実験

- ・高齢化が進行する中山間地域における人流・物流を支援するため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービス社会実装の実現を目指し平成29年度より実証実験を実施
- ・令和2年には自動運転に対応した道路空間等の整備、地域の実情に応じた運行管理システムやビジネスモデルの構築に向け、長期間（40日間）の実証実験を実施



実証実験の様子

資料/松江国道事務所記者発表資料（令和2年8月21日、9月25日）

広域的な道路交通の基本方針

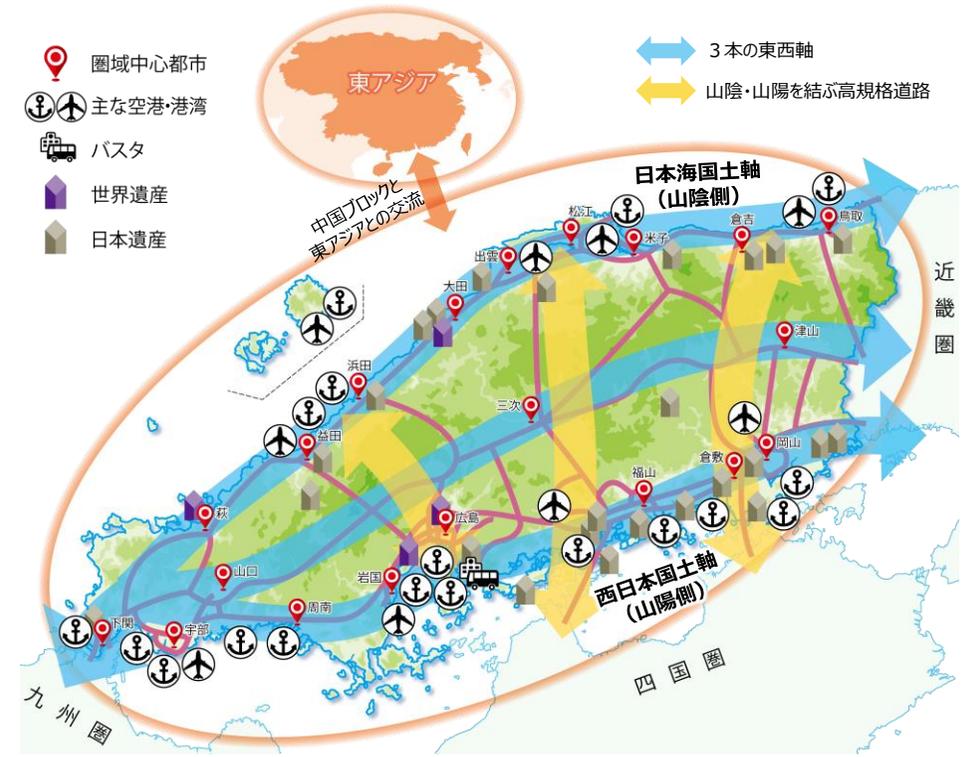
■ 広域道路ネットワークの基本方針（ビジョン）

西日本国土軸と日本海国土軸を支え、
山陽と山陰の多様な個性の対流を促進する
中国ブロックの広域道路ネットワーク整備のポイント

近畿、四国、九州3圏域の結節点としてのポテンシャルを活かし、山陽側の西日本国土軸と山陰側の日本海国土軸の連携・交流を促進し、災害時においては、自圏域だけでなく、隣接圏域のバックアップ機能も発揮する強靱な広域ネットワークを目指す。

また、分散型の地域構造である中国地方において、山陽と山陰が活発に交わり結びつくため、ミッシングリンクの解消等により都市圏形成や都市間ネットワーク機能の強化、交通・物流拠点へのネットワーク強化、環状機能の強化を図る。併せて多様な交通モード間の接続強化や災害に備えた道路ネットワークの構築を図る。

3本の東西軸と山陰・山陽を結ぶ格子状ネットワーク



圏域間連絡の観点

西日本国土軸（山陽側）と日本海国土軸（山陰側）の連携・交流を促進する広域ネットワークの形成

- 近畿、四国、九州3圏域の結節点としてのポテンシャルを活かし、**山陽側の西日本国土軸と山陰側の日本海国土軸の連携・交流を促進する広域ネットワークを形成。**

災害時等においても機能する強靱な広域ネットワークの確保

- 南海トラフ地震等の大規模災害等により、甚大な被害が発生した場合、自圏域だけでなく、隣接圏域のバックアップ時にも機能を発揮する**強靱な道路ネットワークを確保。**

拠点間連絡の観点

山陽と山陰のヒト・モノ・カネ・情報が活発に交わり結びつく道路ネットワークの強化

- 東西に縦断する中国山地を挟み、比較的静穏で多島美の瀬戸内海地域（山陽）と、日本海を隔てて大陸と近接する日本海地域（山陰）という、分散型の地域構造を成す中国圏を有機的に連絡するため、**高次な都市機能を有する圏域中心都市間のネットワーク機能を強化。**
- 日本のものづくり産業を支える中国圏において、激化するアジア地域等との国際競争力を強化するために、高規格道路等から空港・港湾、鉄道貨物駅等の**交通・物流拠点へのネットワークを強化。**
- 物流や人流拠点が集積し、中国圏の経済成長を牽引する広島や岡山都市圏内における**生産性の向上を図るため、通過交通の排除による渋滞緩和に向けた環状機能を強化。**
- **広域周遊観光促進に向けて**、訪日外国人旅行者等の中国圏域外からの観光客が利用する交通拠点から、世界遺産に代表される、自然、歴史、文化遺産など、中国圏内に広く分布する魅力的な観光拠点までのアクセス性向上及び周遊性を高める**ネットワークの強化。**

多様な交通モード間の接続強化

- **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**し、利用者の利便性の向上を図るとともに、自動運転化への対応や次世代モビリティ等の導入に向けた環境を創出するため、**呉駅交通ターミナル整備事業**等の次世代型総合交通拠点の整備を推進。

災害時の代替機能強化の観点

災害に備えた道路ネットワークの構築

- 激甚化・多頻度化する自然災害への対応として、**災害時でも機能する道路ネットワークの構築**
- 山陰道をはじめとした高規格道路のミッシングリンクを解消するとともに、瀬戸内海地域（山陽）及び日本海地域（山陰）、中山間地域に存在する、防災上課題のある道路の**局所的な脆弱区間を回避する代替路の確保。**
- 中国横断自動車道をはじめとした高規格道路の**暫定2車線区間を補完する広域的な代替路**を確保するとともに、暫定2車線区間の4車線化や上下線分離による4車線整備など**機能強化による代替性も確保。**

↓ ビジョンを踏まえて計画策定
広域道路ネットワーク計画（概ね20～30年を対象）

広域的な道路交通の基本方針

■ 交通・防災拠点における基本方針

視点①多様な交通モード間の接続強化

- 主要鉄道駅等の交通拠点において集約交通ターミナルの戦略的整備や交通モード間の接続（モーダルコネクト）などの機能強化。
- 新幹線駅への高速バスターミナル設置など、地域や鉄道事業者等と連携し、利便性を向上。
- SA・PAを活用した高速バス間の乗継ぎ拠点の強化。

視点②国際物流及び国際交流を支える空港・港湾の機能強化

- 中国地方におけるグローバル&ローカルゲートウェイとして、拠点空港の機能充実とアクセス性の強化。
- コンテナ対応施設等の整備によるコンテナ輸送の効率化、欧米から寄港する基幹航路の維持・拡大。
- クルーズ船寄港港湾の港湾機能の充実。

視点③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

- 地域に合った生活サービス機能や交通ネットワークの確保に向けて、道の駅や公共施設などを活用した「小さな拠点」の形成。
- 道の駅や公共施設などを拠点とした交通モード間の連携強化。

視点④住民の安全・安心に寄与する防災拠点の形成

- 地域住民の安全・安心を確保するとともに、災害時においても産業活動を維持するための防災・減災対策の推進。
- 南海トラフ地震等の大規模災害により、甚大な被害が発生する隣接地域のバックアップ時にも機能する交通・物流・防災拠点の形成。
- 災害時の避難場所や復旧・復興支援のための防災拠点施設として、道の駅の防災機能強化。



ビジョンを踏まえて計画策定

交通・防災拠点計画（概ね20～30年を対象）

■ ICT交通マネジメントにおける基本方針

視点①ICT・AI等をフル活用した交通マネジメントの強化

- 人や車等の動きに関するデータをICT・AI等を用いて収集活用し、観光地における混雑回避・目的地への待ち時間のない誘導に活用するなど、交通マネジメントの強化。
- ICT等を活用した交通マネジメントの推進については、既存の協議会等において推進体制を検討。

視点②ICT・ビッグデータを活用した多様な交通情報の収集と提供

- 道路利用者の安全性や利便性の更なる向上に資するよう、ETC2.0による渋滞や事故など情報提供内容の検討。
- 大規模災害時におけるETC2.0等を活用した道路防災情報の提供。
- ETC2.0等の自動車のビッグデータに対して、バスの位置情報や列車や飛行機の運行情報等の他の交通モードのデータに加え、天気等のリアルタイム情報を組み合わせ、AIによる解析などを行い、更なる交通サービスの向上。

視点③新たなモビリティの導入検討

- 集落機能の維持に向けて、高齢者の外出機会の創出を支援する自動運転による外出支援サービスの導入検討。
- 高齢者を含むあらゆる世代に新たな移動手段を提供し、移動利便性の向上をもたらす「新たなカテゴリーの乗り物」として、超小型モビリティの導入検討。

視点④道路インフラの長寿命化

- 新材料や新技術の導入による道路施設自体の長寿命化。
- 道路の維持管理作業の自動化、AIや新たな計測、モニタリング技術による道路の点検・診断の自動化・省力化など、効率化・高度化された予防保全型メンテナンスの導入。



ビジョンを踏まえて計画策定

ICT交通マネジメント計画（概ね20～30年を対象）

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

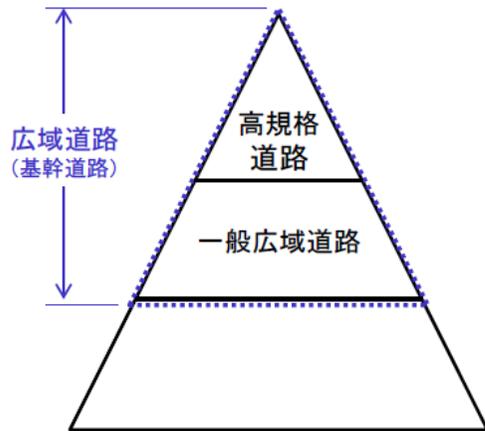
【推進体制の強化】

- 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。

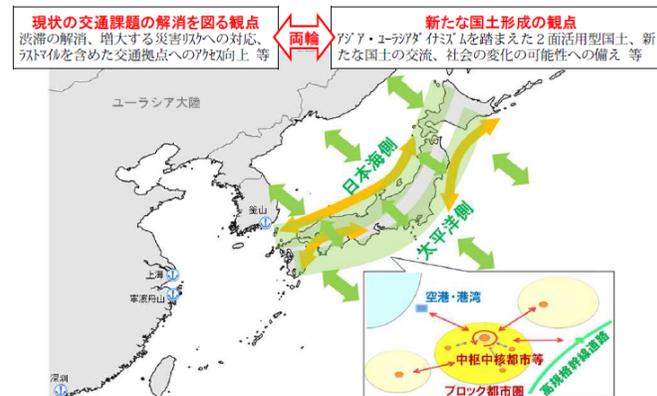
広域道路ネットワーク計画

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、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。

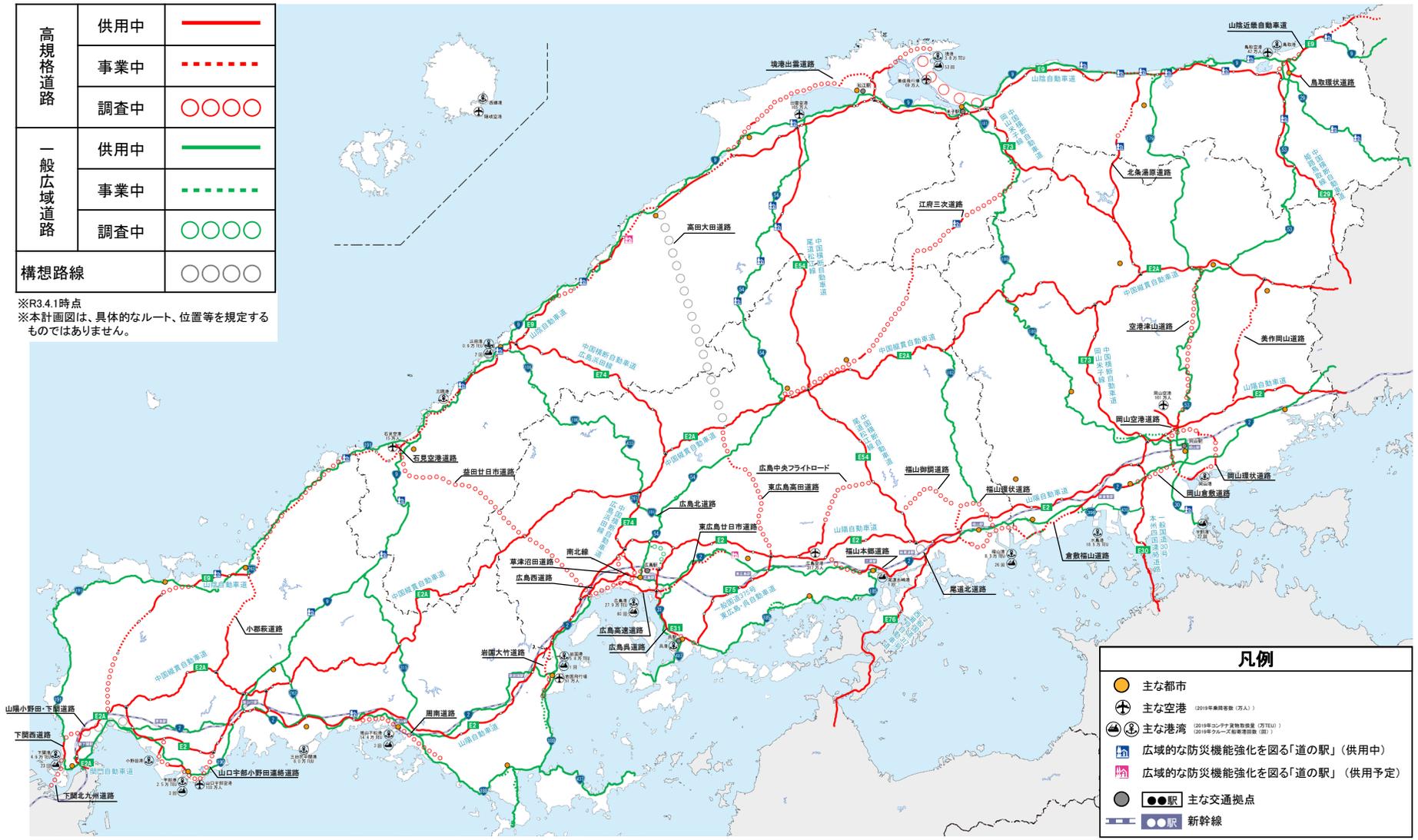
● 県別（鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県）に、設定した路線を一覧表で掲載。（路線名、分類〔ネットワーク階層〕、起点、終点）

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 (2018年乗客数(万人))
⊕	主な港湾 (2018年コンテナ取扱数量(百TEU)) (2018年クルーズ船取扱数量(隻))
Ⓜ	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><要約></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 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。 	<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><要約></p> <ul style="list-style-type: none"> 「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。 「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。 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。
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"> 整備中（米子駅、岡山駅、広島駅、呉駅） 計画中（松江駅） 	<p>■広域的な防災機能強化を図る道の駅</p> <ul style="list-style-type: none"> 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） 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、たたらば呑番地、ごいせ仁摩） 岡山県（みやま公園） 広島県（西条 のん太の酒蔵） 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）

交通・防災拠点計画

呉駅交通ターミナル整備事業計画

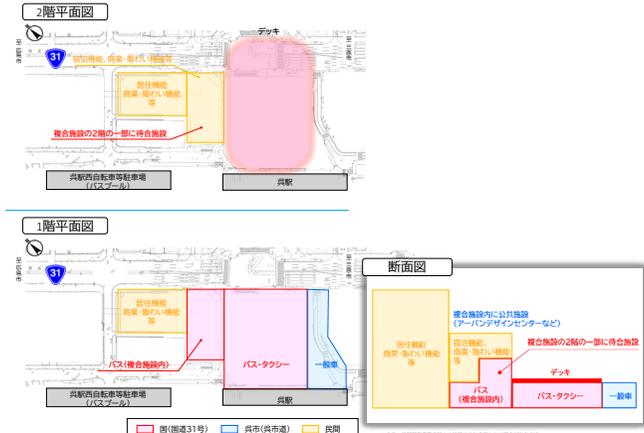
● 呉駅周辺の交通結節機能を強化する新たな交通ターミナルの計画の具体化に向けて、賑わいのネットワークの起点や、まちなか居住の拠点となる呉駅交通ターミナルの事業計画をとりまとめた。

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



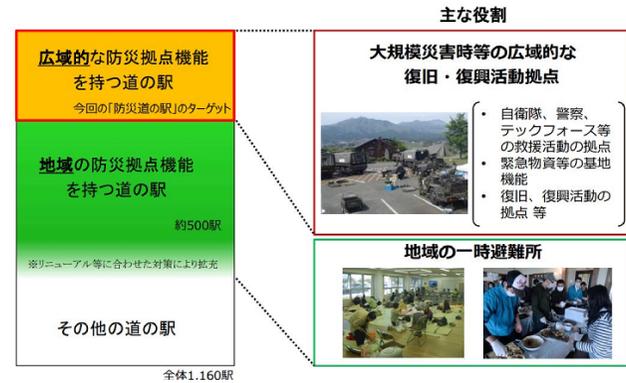
▲施設配置計画と事業区分 [平面図・断面図]

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

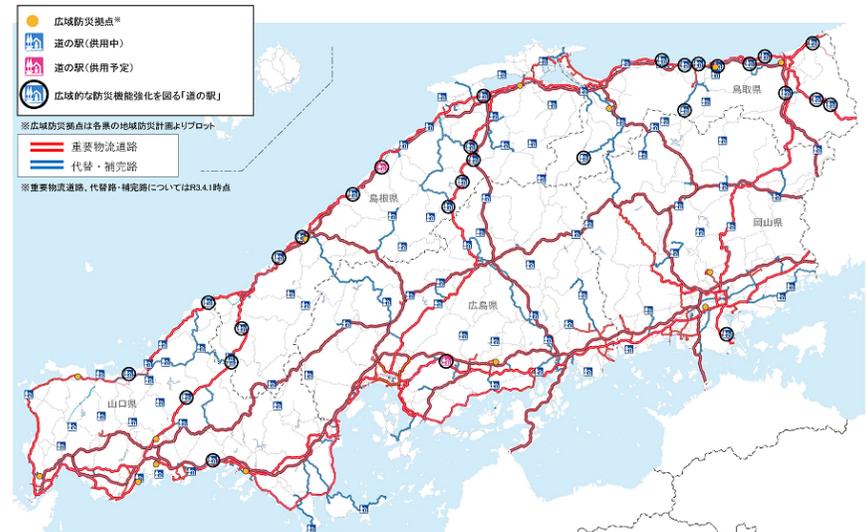
● 被災時においては、一次避難場所や復旧活動の拠点として、地域防災計画等で位置づけられた広域物流拠点等に加えて、「道の駅」や高速道路のSA/PA等における防災機能の強化が必要とされている。

【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
長寿命化

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】

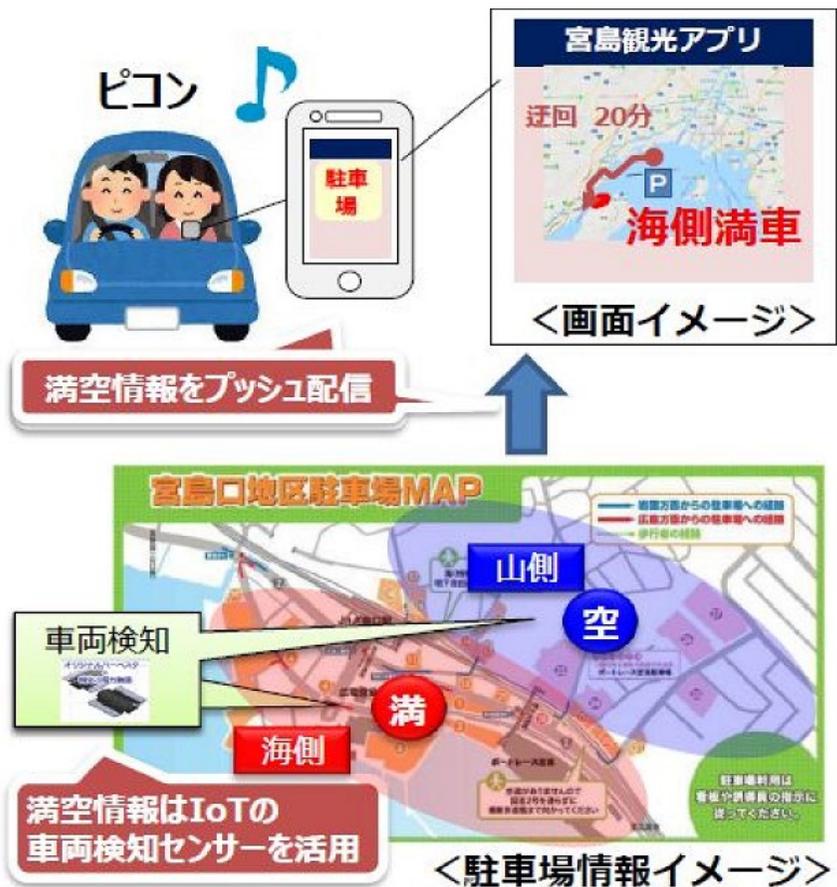
※地域で実施しているこれらの事例についても、取組状況を注視し、必要に応じて協力や取組成果の活用等を検討する。

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)



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

▲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バス」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

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バスの販売、飲食店等での割引特典をアプリ内で提供

目的地までの経路検索機能

周遊促進 消費拡大
 見たいだけ予約特典
 見たいだけ乗車
 見たいだけ決済
 見たいだけ決済

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

※新設のWebアプリは感染防止対策をしっかりと行い運行します。



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

一人乗り

▲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)

ICT交通マネジメント計画

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。

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

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
- 公・民・学連携の継続・拡大 「広島・呉・広島都市圏 呉駅前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
- コンパクトで機能的なまち
- 誰もが快適・健康に暮らせるまち
- 賑わいと交流にあふれるまち

本事業全体の概要

取組1 次世代路面電車の実装を促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創出

生活支援「ラストマイルモビリティ」からデータとサービスを創出

都市データプラットフォームと官民連携プラットフォームによるスマートシティを持続的に拡大

取組3 都市データプラットフォームの構築
快適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
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
■対象区域の概要【広島県呉市】
面積：352.81km²
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。

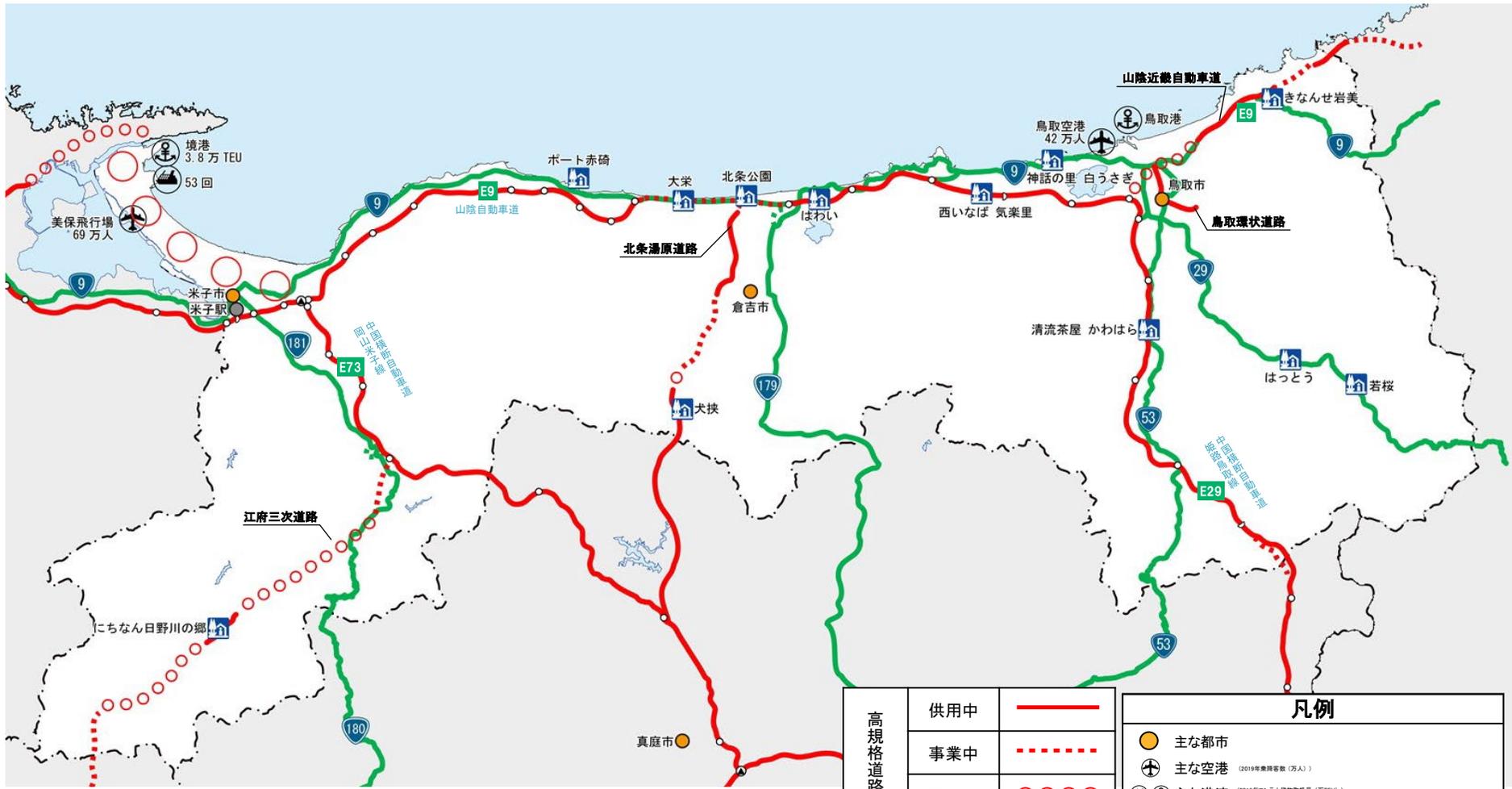


▲AIオンデマンドバスの実証実験（智頭町）事業イメージ図

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



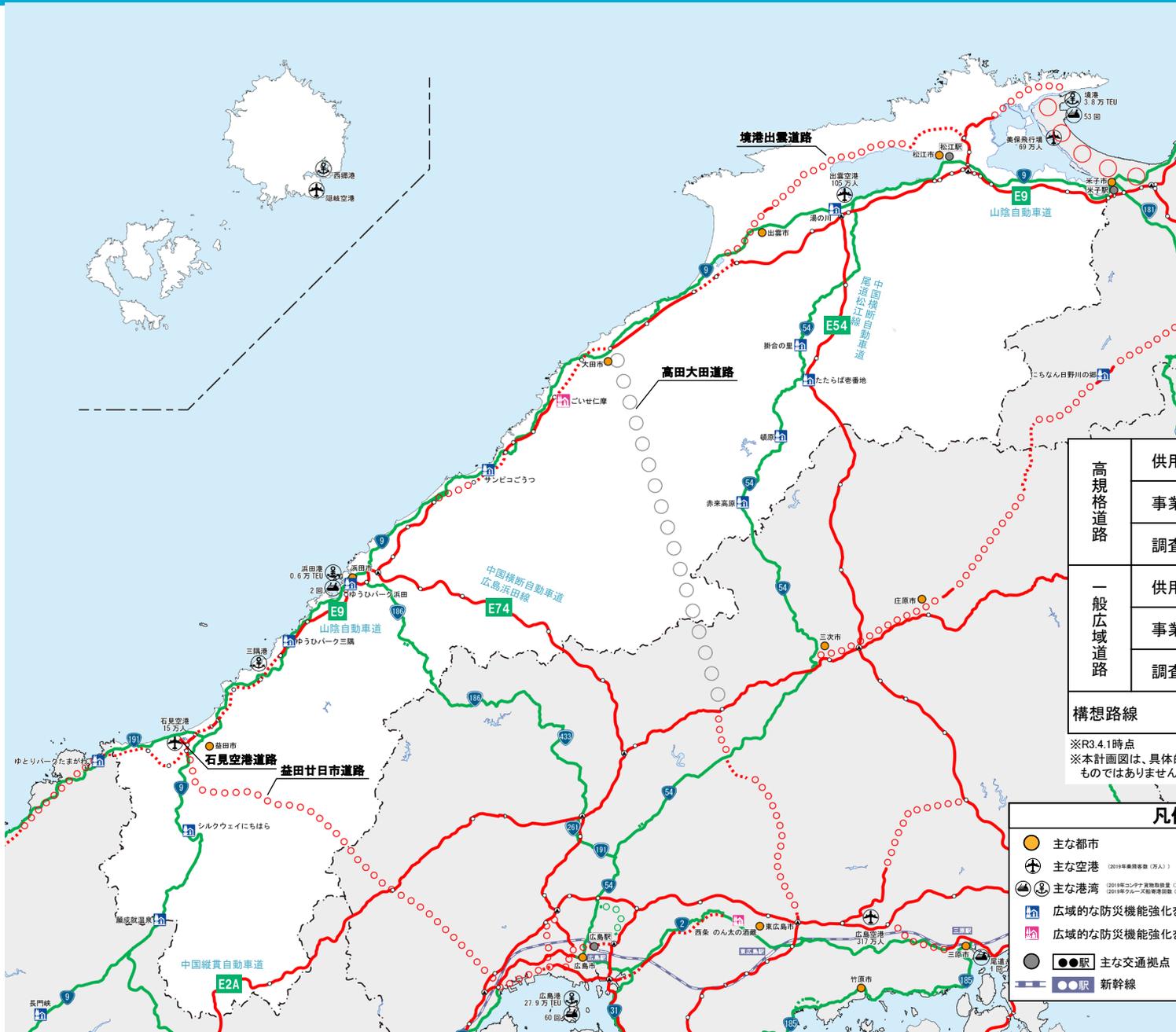
高規格道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○○○○

凡例	
●	主な都市
✈	主な空港 <small>(2019年乗降客数(万人))</small>
⚓	主な港湾 <small>(2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU)) (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)
●	●● 駅 主な交通拠点
—●—	●● 駅 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)) (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 (2018年乗降旅客(万人))
	主な港湾 (2018年コンテナ量取扱数(万TEU) (2018年クルーズ船乗降数(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)
	●●駅 主な交通拠点
	●●駅 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 <small>(2019年乗降旅客数(万人))</small>
	主な港湾 <small>(2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU)) (2019年クルーズ船乗降旅客数(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
	●●● 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)) (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)
●	主な交通拠点
—	新幹線

