
中国地方 新広域道路交通計画

令和3年7月

国土交通省 中国地方整備局

目 次

1 はじめに	1
2 広域道路ネットワーク計画	3
3 交通・防災拠点計画	23
4 ICT 交通マネジメント計画	33

第1章 はじめに

(1) 幹線道路ネットワークの主な経緯

我が国の幹線道路ネットワークについては、明治・大正・昭和の国道網を経て、昭和62年に策定された第4次全国総合開発において、約14,000kmの高規格幹線道路網が計画された。その後国土・地域全体の社会交流を支え、地域の連携を促すネットワークとして、高規格幹線道路の整備とあわせ、地域高規格道路網やこれらと一体的に機能する広域的な幹線道路網の整備を計画的に進めるため、地域拠点をはじめ、国土・土地利用等と整合のとれた幹線道路網計画として平成6年に策定(平成10年に見直し)された「広域道路整備基本計画」に基づき、道路整備が推進されてきた。

しかしながら、策定から20年以上が経過し、その間増加するインバウンドや物流生産性の向上、激甚化、多頻度化する災害への対応など、経済・社会における道路ネットワークの果たす役割が再認識され、同時にICT・自動運転等の技術も進展してきた。

これらの社会情勢を背景として、平成30年3月30日に成立、同月31日に公布された「道路法等の一部を改正する法律」(平成30年法律第6号)により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設された。

さらに令和2年3月には我が国の急速な人口減少や激甚化・頻発化する災害への備え、渋滞や事故といった道路交通課題などに対応し、我が国の生産性や国際競争力を高め、持続可能な社会の構築を図るため、新たな広域道路ネットワークのあり方の方向性について検討を行うことを目的に、「新たな広域道路ネットワークに関する検討会」が設置され、同年6月には「中間とりまとめ」が公表された。

「中間とりまとめ」においても、災害に備えたりダンダンシー確保・国土強靱化が基本戦略として挙げられており、我が国においては、激甚化・頻発化する災害への対応が喫緊の課題となっている。これまで、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策(平成30年12月閣議決定)」により、特に緊急に実施すべき施策について取組を集中的に実施してきたが、未だ十分とは言えないため、令和2年12月に「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が閣議決定された。交通ネットワーク・ライフラインを維持し、国民経済・生活を支えるための対策として、高規格道路のミッシングリンク解消等の道路ネットワークの機能強化が重点対策として位置づけられた。

(2) 新広域道路交通計画とは

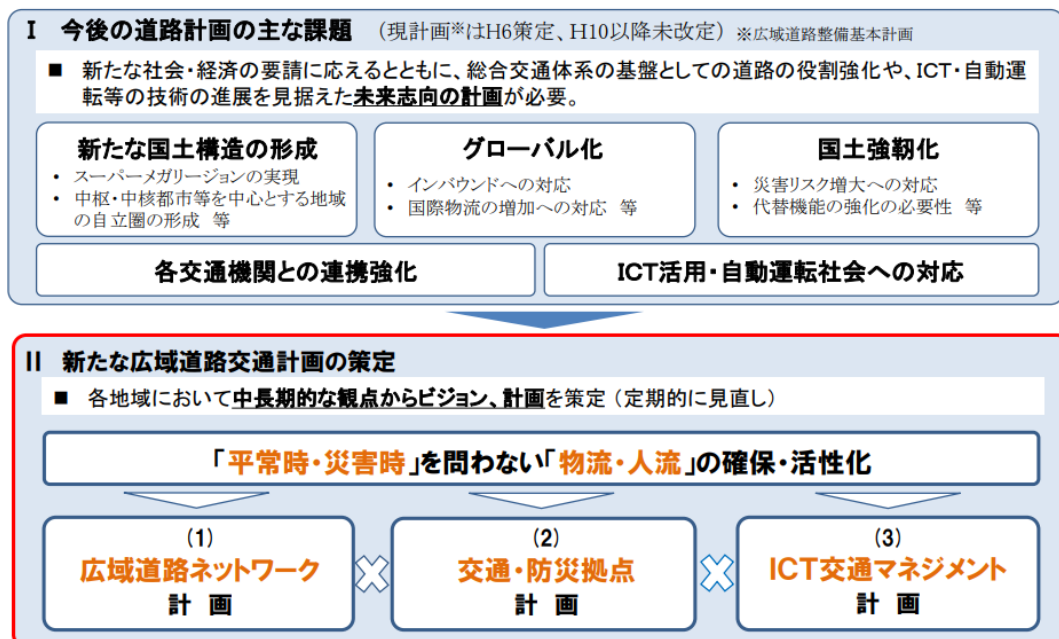
本計画は中枢・中核都市等を中心とする地域の自立圏の形成等の新たな国土構造の形成や、インバウンドや国際物流の増加への対応等のグローバル化、災害リスク増大への対応や代替機能の強化等の国土強靱化といった新たな社会・経済の要請に応えられるよう、各交通機関との連携強化やICT活用・自動運転社会への対応も見据え、新たな広域道路交通計画として策定されるものである。なお、新たな広域道路交通計画のうち、中国地方の今後の道路のあり方や方針については「ビジョン」で取扱い、本計画はビジョンに基づき、高規格幹線道路や、これを補完する広域的な道路ネットワーク（地域高規格、直轄国道等）を中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行いながら、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するものとする。

(3) 計画期間

本計画の計画期間は、概ね 20～30 年間を対象とする。なお、今後の社会経済の動向等を勘案しつつ、必要に応じて、計画を見直すこととする。

(4) 対象地域

本計画の対象地域は、中国地方内の 5 県（鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県）とする。



▲重要物流道路を契機とした「新たな広域道路交通計画」の策定について

出典/第1回 新たな広域道路ネットワークに関する検討会 配付資料

第2章 広域道路ネットワーク計画

1. 広域道路ネットワーク

(1) 基本戦略

広域道路ネットワークについては、地域、そして我が国の経済活動を支える基盤であるが、各地域の実情に応じて必要となる拠点連絡等の強化を検討する必要があり、その効果を早期に発現させるため、効率的に道路ネットワークを構築する必要がある。

そのため、都市間連絡速度、高速道路や一般道路の渋滞、拠点へのアクセス性、災害時のリダンダンシーなどの現状の交通課題の解消を図る観点やアジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた2面活用型国土や新型コロナウイルス感染症の経験を踏まえた社会の変化の可能性への備え等の新たな国土形成の観点が重要であり、これら「両輪」となる観点を踏まえ、次の基本戦略に沿って、広域道路ネットワークの効率的な強化を図っていく必要がある。

【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	人口減少社会への対応や自動運転技術の進展等を踏まえ、中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等の経済・生活圏を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進する。
2) 我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上	三大都市圏やブロック都市圏内の拠点間連絡、環状連絡を強化し、都市圏の競争力や魅力の向上を図る。
3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化	グローバルな対流を促進するため、空港・港湾等の交通拠点へのアクセスを強化し、人やモノの流れの効率化を図る。
4) 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化	広域道路ネットワークを強化することにより、巨大災害や頻発・激甚化する自然災害に備えたリダンダンシーの確保や国土強靱化を推進する。
5) 国土の更なる有効活用や適正な管理	広域道路ネットワークを強化することにより、アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた日本海・太平洋2面活用型国土の形成や、半島地域を含めた国土の更なる有効活用・適正な管理を図る。

(2) 広域道路ネットワークの階層

高規格幹線道路網は、昭和62年に策定された第四次全国総合開発計画において、以下の考え方で計画された約14,000kmのネットワークである。

- ・全国の都市・農村地区から概ね1時間以内で到達
- ・重要な空港・港湾の大部分と概ね30分で連絡
- ・人口10万人以上の全ての都市とインターチェンジで連絡

前述の基本戦略を実現するためには、全国的な広域移動を支える高規格幹線道路を補完し、また、それと一体となって機能する広域道路ネットワークが必要である。ただし、連絡する拠点の重要性や、通過する交通の特性により、個々の道路に求められるサービスレベルは異なることから、広域道路ネットワークには階層性を持たせて、効率的に強化することが望ましい。

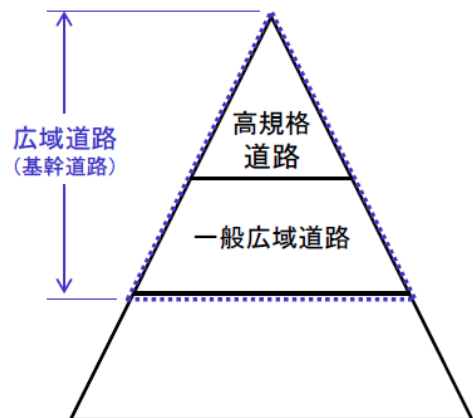
【高規格道路】

高規格道路とは、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、もしくはそ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ある。

以上のことから、下記のいずれかに該当する道路を高規格道路とすべきである。

- ・ブロック都市圏間を連絡する道路
- ・ブロック都市圏内の拠点連絡や中心都市を環状に連絡する道路
- ・上記道路と重要な空港・港湾を連絡する道路

なお、高規格道路については、当該道路により拠点間を連絡する時間短縮率が相当程度あること又は防災・減災、国土強靱化の観点から、リダンダンシーの有効性があることを確認する必要がある。



【一般広域道路】

広域道路(基幹道路)のうち、高規格道路以外の道路である。

下記のいずれかに該当する道路を一般広域道路とすべきである。

- ・広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する道路
- ・高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等を連絡する道路

なお、一般広域道路については、県境を越える交通や大型車交通(大型車混入率、大型車交通量等)の状況及び人口や面積に対する道路網値が地域毎に著しく大きな偏りがないことを確認する必要がある。

(3) 広域道路ネットワークに求められる機能・役割**【高規格道路】**

高規格道路については、広域道路(基幹道路)の中でも、ブロック都市圏の中心都市同士を直接連絡するなど、より広域的な移動が必要な道路等であることから、より高いサービス速度が求められる。

社会資本整備重点計画(平成27年9月18日)において、重点施策の達成状況を測定するため代表的な指標(KPI)として「道路による都市間速達性の確保率(60km/hが確保されている割合)」が設定されていることから、高規格道路のサービス速度は概ね60km/h以上が必要である。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必要がある。

中国地方は近畿、四国、九州の3地域と山陽自動車道や中国自動車道、瀬戸中央自動車道などの高規格幹線道路網で結ばれている地域であり、中国地方内だけでなく、中国地方を跨ぐ広域的な流動も支えており、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保することが機能・役割として求められている。

【一般広域道路】

一般広域道路については、円滑な拠点間連絡を図ることが求められるが、我が国の都市間連絡速度については、諸外国が概ね80km/hを確保している一方で、約半数の都市間が60km/hを満たしていない状況である。このため、社会資本整備重点計画(平成27年9月18日)においては、重点施策の達成状況を測定するため代表的な指標(KPI)として「道路による都市間速達性の確保率(60km/hが確保されている割合)」を設定している。

道路法における道路の分類については、各道路が目的とするネットワークの広域性等の観点から、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道に分類されている。平均旅行速度は高速自動車国道で約86km/h、直轄国道で約35km/hとなっている。

都市間連絡については、高規格道路を補完し、また、それと一体となって機能する一般広域道路が主な経路であることから、現状の直轄国道の平均速度を踏まえ、サービス速度は概ね 40km/h 以上が必要である。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ことが求められる。

中国地方は、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点在し、分散型の地域構造となっていることから、都市間を有機的に連携させるため、道路ネットワークとして効率的かつ効果的に連絡する機能・役割が求められている。

(4) 拠点設定

ア) 拠点設定の考え方

基本戦略(広域道路ネットワークの強化の方向性)に沿って、広域道路ネットワークの効率的な強化を図るうえで考慮すべき拠点について設定を行った。

▼拠点設定の考え方

都市		都市の概要	法令等による位置づけ
都市	中枢中核都市	<p>①産業活動の発展のための環境、②広域的な事業活動、住民生活等の基盤、③国際的な投資の受入環境、④都市の集積性・自立性等の機能・性格が備わっている都市。 東京圏(東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県)以外に存する次に掲げる市に該当するもののうち、昼夜人口比率が概ね 1.0 未満の都市を除いたもの。</p> <p>1) 地方自治法(昭和 22 年法律第 67 号)第 252 条の 19 第 1 項の指定都市 2) 地方自治法第 252 条の 22 第 1 項の中核市 3) 地方自治法の一部を改正する法律(平成 26 年法律第 42 号)附則第 2 条の施行時特例市 4) 県庁所在市 5) 連携中枢都市圏構想推進要綱(総務省自治行政局長通知)の連携中枢都市</p>	<p>1) 地方自治法(昭和 22 年法律第 67 号)第 252 条の 19 第 1 項の指定都市 2) 地方自治法第 252 条の 22 第 1 項の中核市 3) 地方自治法の一部を改正する法律(平成 26 年法律第 42 号)附則第 2 条の施行時特例市 4) 県庁所在市 5) 連携中枢都市圏構想推進要綱(総務省自治行政局長通知)の連携中枢都市</p>
	地方生活圏中心都市	<p>大都市地域及び沖縄県を除く全国において、都市と周辺の農山漁村が一体になるよう設定した生活圏域(地方生活圏、二次生活圏)の中心となる都市。</p>	<p>昭和 43 年に建設省が「地域開発の主要課題」において提唱し、昭和 44 年度以降に圏域を設定</p>
	定住自立圏における中心市	<p>生活に必要な都市機能について一定の集積があり、近隣市町村の住民もその機能を活用しているような、都市機能がスピルオーバーしている都市。</p> <p>【要件】 ①人口:5万人程度以上(少なくとも4万人超) ②昼夜間人口比率:1以上(合併市の場合は、人口最大の旧市の値が1以上も対象とする。) ③地域: ・三大都市圏の都府県(*)の区域外の市 ・三大都市圏の都府県(*)の区域内では、通勤通学者のうち、特別区又は指定都市に通勤通学する者の割合が、1割未満の市 * 埼玉、千葉、東京、神奈川、岐阜、愛知、三重、京都、大阪、兵庫、奈良</p>	<p>定住自立圏構想推進要綱に基づき形成された定住自立圏の中心都市</p>
	2次生活圏中心都市	<p>役場、診療所、集会所、小中学校等基礎的な公共公益的施設を中心部に持ち、それらのサービスが及ぶ地域の中心都市。圏域範囲は半径 4~6km 程度。</p>	<p>—</p>

▼重要な空港・港湾等

施設名		施設の概要	法令等による位置づけ
空港	拠点空港	国際・国内の航空輸送網の拠点となる空港	空港法第4条に基づき、国土交通大臣または空港会社が設置・管理する空港
	その他のジェット化空港	定期旅客便を有する空港のうち、ジェット機の運用が可能な空港	空港法第2条に基づく、公共の用に供する飛行場
港湾	国際戦略港湾、国際拠点港湾	国際・国内の海上輸送網の拠点となる港湾	港湾法第2条第2項に定めのある、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾
	重要港湾		
鉄道駅	コンテナ取扱駅	鉄道コンテナ輸送とトラック輸送との間の載せ替え拠点のうち、トップリフター駅 ※山陰側はコンテナ取扱駅がないため、ORSを指定	鉄道事業法に基づく事業許可を取得したJR貨物株式会社が運営する貨物駅
	代表駅	新幹線駅もしくは乗降客数が最多の駅 (出典：平成29年都市計画現況調査)	—

イ) 拠点の設定

本計画で選定する基幹道路を検討する上で、連絡すべき拠点として設定した。

また、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することができる。

▼基幹道路により連絡する拠点

分類		県名	拠点
都市 ※1	中枢中核都市 ※中国管内の 連携中枢都市は 中枢中核都市に 含まれる	鳥取県	鳥取市
		島根県	松江市
		岡山県	岡山市、倉敷市
		広島県	広島市、呉市、福山市
		山口県	下関市、宇部市、山口市
	地方生活圏 中心都市	鳥取県	鳥取市、米子市、倉吉市
		島根県	松江市、浜田市、出雲市、益田市、大田市
		岡山県	岡山市、倉敷市、津山市
		広島県	広島市、福山市、三次市
	定住自立圏に おける中心市	山口県	下関市、宇部市、山口市、萩市、岩国市、周南市
		鳥取県	鳥取市、米子市、倉吉市
		島根県	松江市、浜田市、出雲市、益田市
		岡山県	津山市、備前市
	2次生活圏 中心都市	広島県	三原市、庄原市
		山口県	下関市、山口市、萩市、長門市
		岡山県	岡山市、津山市、笠岡市、井原市、高梁市、新見市、 真庭市、美作市
空港 ※2	拠点空港	広島県	広島空港
		山口県	山口宇部空港
	その他のジェット化 空港	鳥取県	鳥取空港、美保飛行場
		島根県	出雲空港、石見空港、隠岐空港
		岡山県	岡山空港
		山口県	岩国飛行場
		岡山県	水島港
港湾 ※3	国際戦略港湾、 国際拠点港湾	広島県	広島港
		山口県	徳山下松港、下関港
		鳥取県	鳥取港、境港
	重要港湾	島根県	境港、三隅港、浜田港、西郷港
		岡山県	宇野港、岡山港
		広島県	尾道糸崎港、呉港、福山港
		山口県	宇部港、岩国港、三田尻中関港、小野田港

分類		県名	拠点
鉄道駅 ※4	コンテナ取扱駅	鳥取県	伯耆大山、湖山 ORS
		島根県	東松江 ORS
		岡山県	岡山貨物ターミナル、東水島
		広島県	広島貨物ターミナル、東福山、大竹
		山口県	新南陽
	代表駅	鳥取県	鳥取駅
		島根県	松江駅
		岡山県	岡山駅、新倉敷駅
		広島県	広島駅、呉駅、福山駅
		山口県	新山口駅、宇部駅、新下関駅

※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

▼基幹道路からラストマイルにより連絡する拠点の例

分類	拠点
物流拠点※1	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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
交流・観光拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・地域で重要な観光地 ・新幹線駅及びその他主要な駅等

※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

(5) 広域道路ネットワーク計画

既存の高規格幹線道路網に加え、以上の検討を踏まえ設定した広域道路ネットワークを以下に示す。

▼広域道路ネットワーク路線（鳥取県）

路線名	分類	起点	終点
山陰近畿自動車道	高規格道路	鳥取県鳥取市	鳥取県岩美郡岩美町
鳥取環状道路	高規格道路	鳥取県鳥取市	鳥取県鳥取市
北条湯原道路	高規格道路	鳥取県倉吉市	鳥取県東伯郡北栄町
江府三次道路	高規格道路	鳥取県日野郡江府町	鳥取県日野郡日南町
国道九号	一般広域道路	鳥取県岩美郡岩美町	鳥取県米子市
国道二十九号	一般広域道路	鳥取県八頭郡若桜町	鳥取県鳥取市
国道五十三号	一般広域道路	鳥取県八頭郡智頭町	鳥取県鳥取市
国道百八十号他	一般広域道路	鳥取県日野郡日野町	鳥取県米子市
国道百七十九号他	一般広域道路	鳥取県東伯郡三朝町	鳥取県東伯郡湯梨浜町

※高規格道路について、高規格幹線道路は標記していない

※起点・終点については、県内の起点・終点を記載

▼広域道路ネットワーク路線（島根県）

路線名	分類	起点	終点
石見空港道路	高規格道路	島根県益田市	島根県益田市
境港出雲道路	高規格道路	島根県出雲市	島根県松江市
益田廿日市道路	高規格道路	島根県益田市	島根県益田市
国道九号	一般広域道路	島根県安来市	島根県鹿足郡津和野町
国道五十四号	一般広域道路	島根県飯石郡飯南町	島根県松江市
国道百九十一号②	一般広域道路	島根県益田市	島根県益田市
国道百八十六号他	一般広域道路	島根県浜田市	島根県浜田市
高田大田道路	構想路線	島根県大田市	島根県邑智郡邑南町

※高規格道路について、高規格幹線道路は標記していない

※起点・終点については、県内の起点・終点を記載

▼広域道路ネットワーク路線（岡山県）

路線名	分類	起点	終点
北条湯原道路	高規格道路	岡山県真庭市	岡山県真庭市
美作岡山道路	高規格道路	岡山県岡山市	岡山県勝田郡勝央町
空港津山道路	高規格道路	岡山県岡山市	岡山県津山市
倉敷福山道路	高規格道路	岡山県倉敷市	岡山県笠岡市
岡山環状道路	高規格道路	岡山県岡山市	岡山県岡山市
岡山倉敷道路	高規格道路	岡山県岡山市	岡山県倉敷市
岡山空港道路	高規格道路	岡山県岡山市	岡山県岡山市
国道二号	一般広域道路	岡山県備前市	岡山県笠岡市
国道三十号	一般広域道路	岡山県岡山市	岡山県玉野市
国道五十三号	一般広域道路	岡山県岡山市	岡山県勝田郡奈義町
国道百八十号	一般広域道路	岡山県岡山市	岡山県総社市
国道百八十号他	一般広域道路	岡山県総社市	岡山県新見市
国道百七十九号他	一般広域道路	岡山県津山市	岡山県苫田郡鏡野町
岡山県道 398 号他	一般広域道路	岡山県倉敷市	岡山県浅口市

※高規格道路について、高規格幹線道路は標記していない

※起点・終点については、県内の起点・終点を記載

▼広域道路ネットワーク路線（広島県）

路線名	分類	起点	終点
江府三次道路	高規格道路	広島県庄原市	広島県三次市
倉敷福山道路	高規格道路	広島県福山市	広島県福山市
広島中央フライトロード	高規格道路	広島県東広島市	広島県世羅郡世羅町
東広島高田道路	高規格道路	広島県東広島市	広島県安芸高田市
福山環状道路	高規格道路	広島県福山市	広島県福山市
福山本郷道路	高規格道路	広島県尾道市	広島県三原市
岩国大竹道路	高規格道路	広島県大竹市	広島県大竹市
東広島廿日市道路	高規格道路	広島県東広島市	広島県廿日市市
広島呉道路	高規格道路	広島県広島市	広島県呉市
広島西道路	高規格道路	広島県広島市	広島県廿日市市
広島高速道路	高規格道路	広島県広島市	広島県広島市
草津沼田道路	高規格道路	広島県広島市	広島県広島市
益田廿日市道路	高規格道路	広島県廿日市市	広島県廿日市市
福山御調道路	高規格道路	広島県福山市	広島県尾道市
南北線	高規格道路	広島県広島市	広島県広島市
広島北道路	一般広域道路	広島県広島市	広島県広島市
国道二号	一般広域道路	広島県福山市	広島県大竹市
国道三十一号	一般広域道路	広島県安芸郡海田町	広島県呉市
国道五十四号	一般広域道路	広島県広島市	広島県三次市
国道百八十五号	一般広域道路	広島県呉市	広島県竹原市
国道百八十二号	一般広域道路	広島県庄原市	広島県福山市
国道百八十五号他	一般広域道路	広島県竹原市	広島県三原市
国道百八十六号他	一般広域道路	広島県山県郡北広島町	広島県広島市
国道四百八十七号他	一般広域道路	広島県呉市	広島県江田島市
尾道北道路	構想路線	広島県尾道市	広島県尾道市
高田大田道路	構想路線	広島県安芸高田市	広島県安芸高田市

※高規格道路について、高規格幹線道路は標記していない

※起点・終点については、県内の起点・終点を記載

▼広域道路ネットワーク路線（山口県）

路線名	分類	起点	終点
岩国大竹道路	高規格道路	山口県玖珂郡和木町	山口県岩国市
山口宇部小野田連絡道路	高規格道路	山口県山口市	山口県山陽小野田市
小郡萩道路	高規格道路	山口県美祢市	山口県萩市
下関西道路	高規格道路	山口県下関市	山口県下関市
周南道路	高規格道路	山口県周南市	山口県光市
下関北九州道路	高規格道路	山口県下関市	山口県下関市
国道二号	一般広域道路	山口県玖珂郡和木町	山口県下関市
国道九号	一般広域道路	山口県山口市	山口県下関市
国道百八十八号	一般広域道路	山口県岩国市	山口県下松市
国道百九十号	一般広域道路	山口県山口市	山口県山陽小野田市
国道百九十一号	一般広域道路	山口県下関市	山口県下関市
国道百九十一号②	一般広域道路	山口県長門市	山口県萩市
国道百九十一号	一般広域道路	山口県下関市	山口県長門市
国道二百六十二号他	一般広域道路	山口県萩市	山口県萩市
国道四百三十七号他	一般広域道路	山口県大島郡周防大島町 /山口県柳井市	山口県柳井市/ 山口県熊毛郡上関町
国道二百六十二号	一般広域道路	山口県山口市	山口県防府市
国道三百十五号	一般広域道路	山口県周南市	山口県山口市
山陽小野田・下関道路	構想路線	山口県山陽小野田市	山口県下関市

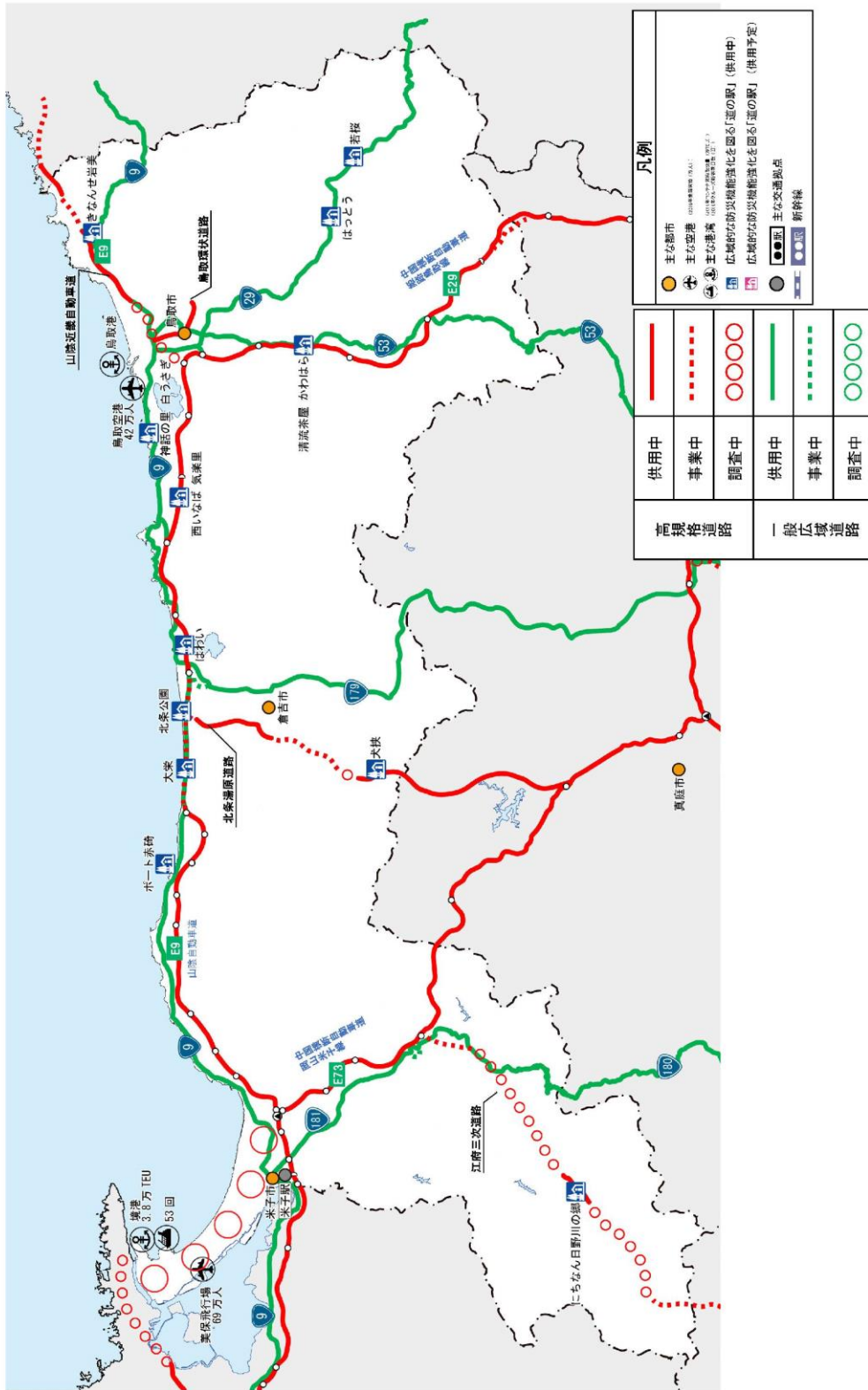
※高規格道路について、高規格幹線道路は標記していない

※起点・終点については、県内の起点・終点を記載

■中国ブロック 広域道路ネットワーク計画図

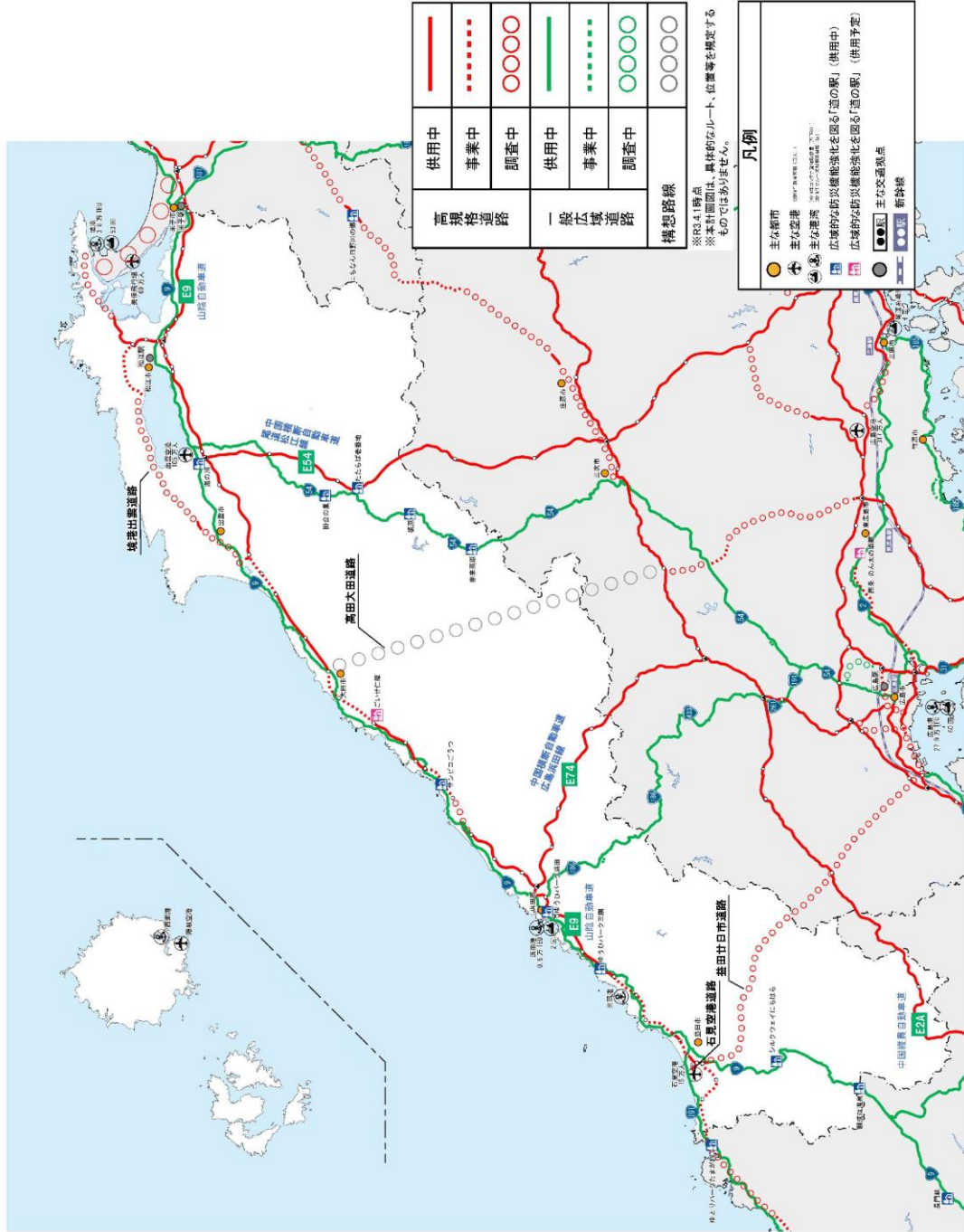


■中国ブロック 広域道路ネットワーク計画図(鳥取県拡大図)

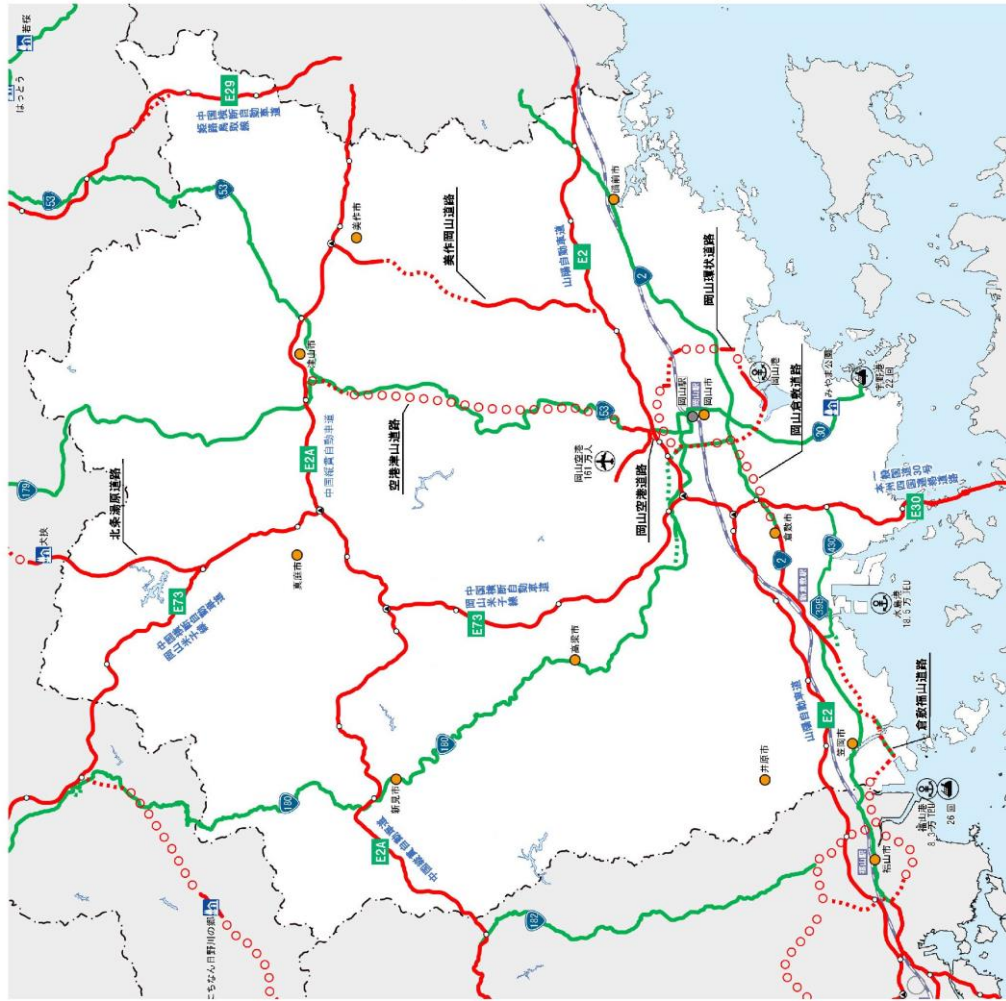


※R3.4.1時点
 ※本計画図は、具体的なルート、位置等を規定するものではありません。

中国ブロック 広域道路ネットワーク計画図(島根県拡大図)



■中国ブロック 広域道路ネットワーク計画図(岡山県拡大図)



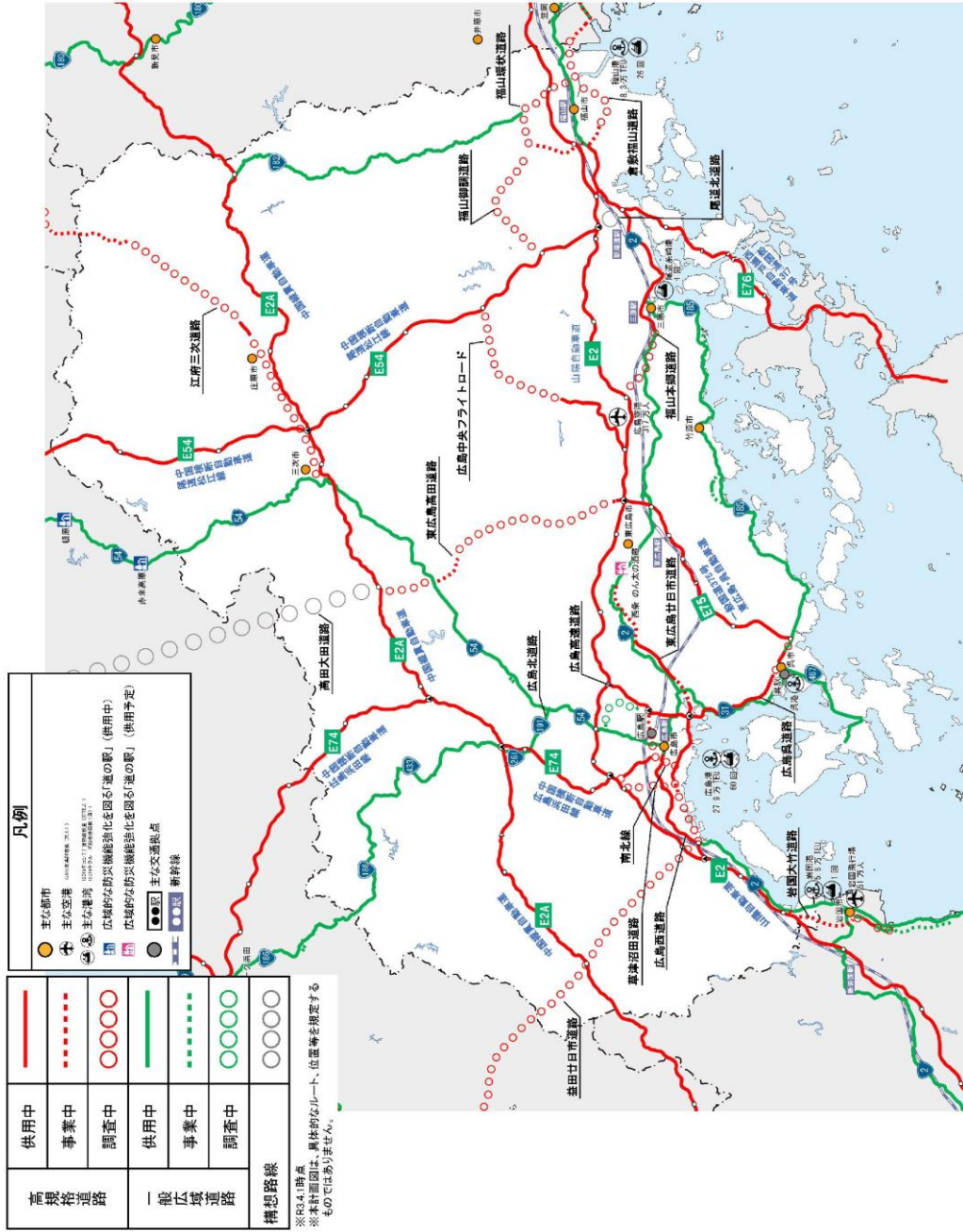
高規格道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○ ○ ○ ○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	----
	調査中	○ ○ ○ ○

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

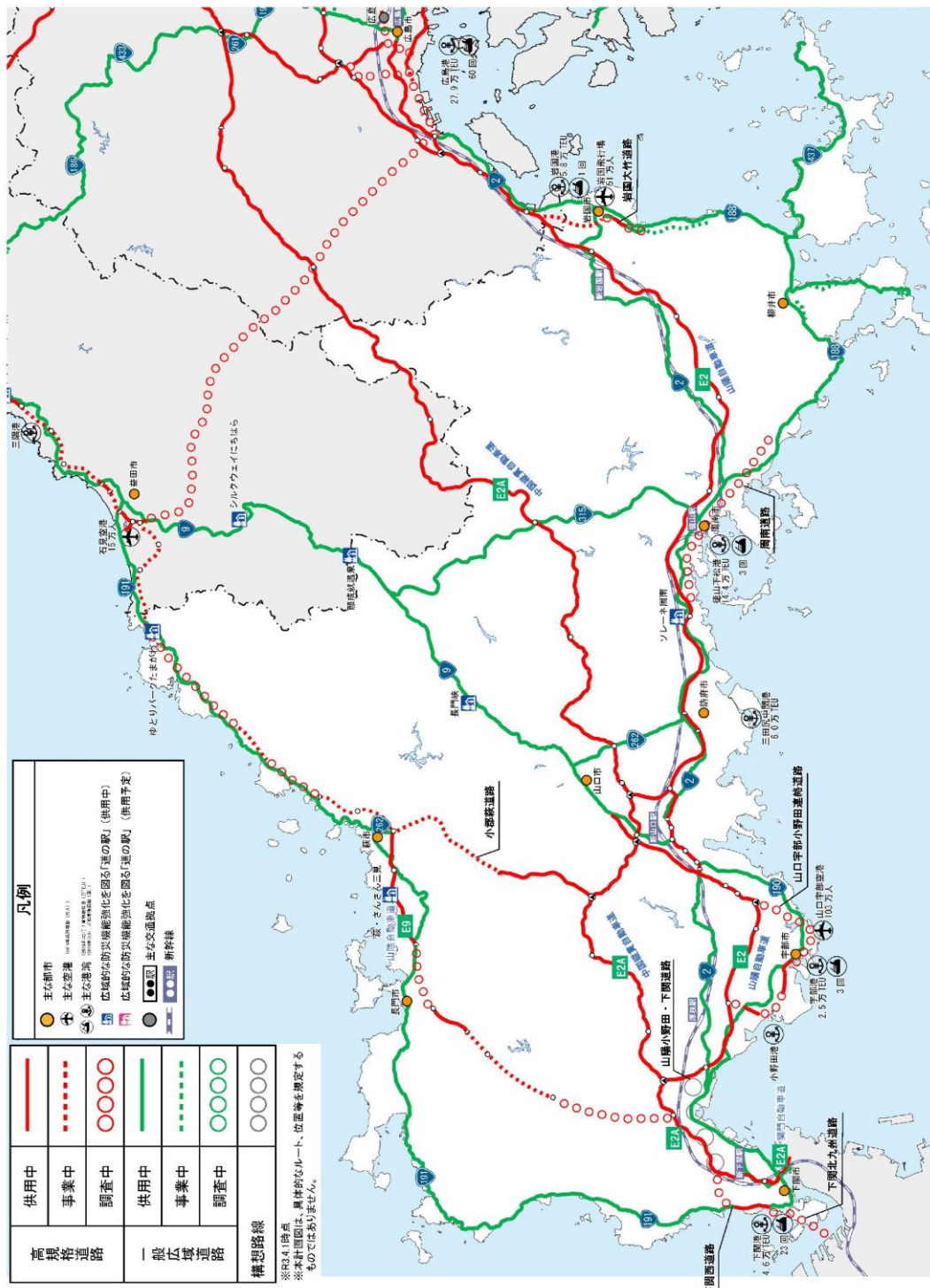
凡例

- 主な都市
- ✈ 主な空港
- Ⓜ 主な駅
- Ⓜ 広域防犯防災機能強化を図る「道の駅」(供用中)
- Ⓜ 広域防犯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

■中国ブロック 広域道路ネットワーク計画図(広島県拡大図)



■中国ブロック 広域道路ネットワーク計画図(山口県拡大図)



＜参考＞重要物流道路及び重要物流道路の代替・補完路

(1) 重要物流道路とは

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として路線を指定し、機能強化や重点支援を実施するもの。

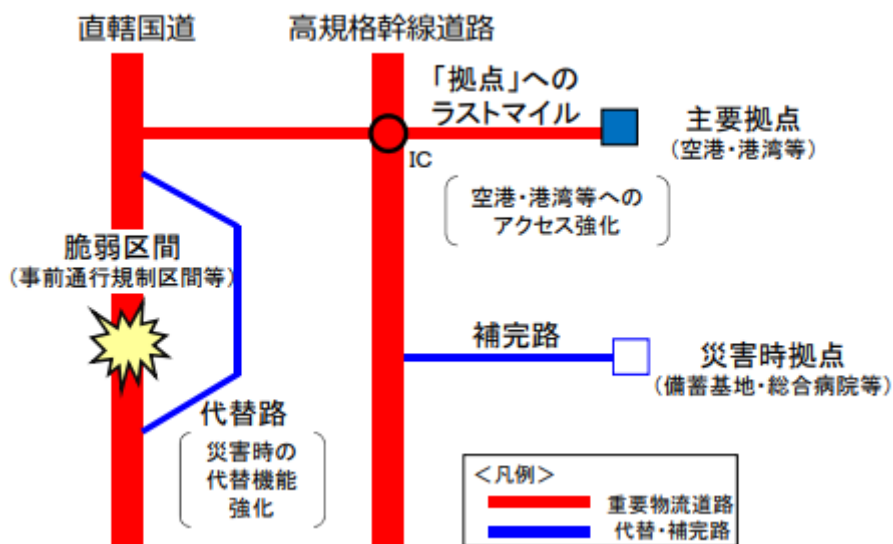
また、重要物流道路の代替・補完路をあわせて指定し、重要物流道路や代替補完路については、災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行することが可能となった。

なお、近年の災害の激甚化、頻発化を踏まえ、2020年5月に道路法等の一部を改正する法律が成立し、その一部の施行に必要な関係政令が公布され、重要物流道路や代替補完路以外の道路の災害復旧等についても国土交通大臣が行うことができるようになった。

(2) 重要物流道路及び重要物流道路の代替・補完路ネットワーク設定

既存計画である緊急輸送道路ネットワーク計画で位置付けられている第1次緊急輸送道路は、1次拠点(県庁や地方中心都市等)間を相互連絡するように設定されているが、結果として膨大なリンクによる複雑な道路網となっており、重要な道路ネットワークが絞り込まれていない状況である。

上記を踏まえて、各拠点間を相互連絡するのではなく、高規格幹線道路及び直轄国道などの幹線道路を軸として、各拠点を接続する道路ネットワークを設定することとした。ネットワークのイメージを下記に示す。



▲重要物流道路の供用中区間の指定について（ネットワークのイメージ）

資料/国土交通省記者発表資料（平成31年4月1日）

第3章 交通・防災拠点計画

交通・防災拠点計画とは、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（交通拠点計画）と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（防災拠点計画）で構成される計画である。

【交通・防災拠点計画の対象とする拠点】

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	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

1.交通拠点計画

【中国地方における交通拠点計画の方針】

中国地方には高次な都市機能を有する中枢・中核となる都市が山陽側を中心に分布している一方、比較的人口規模の小さい生活圏中心都市が山陰側や中山間も含めて広く分布する分散型の地域構造となっている。

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である。

交通拠点となる空港、港湾、鉄道駅は、単独ではその効果を最大限発揮することはできず、線となる道路ネットワークによって、都市等の拠点や交通拠点同士を連絡することで、より大きな効果を生み出す。そのため、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必要がある。

複数の交通モード間での乗り換え利便性向上に向けて、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。

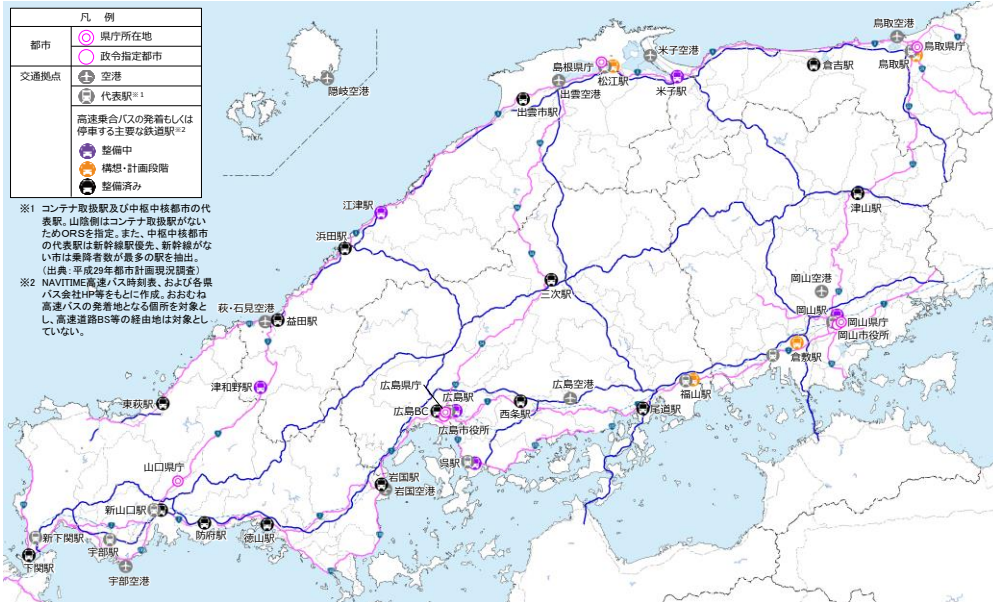
また、高速バスの利便性向上のため、高速バスの潜在的な利用ニーズを多様なデータで事前に見極めながら、高速道路のJCT周辺のSA・PA等を活用し、高速道路上で高速バス間の乗継ぎを可能とする拠点の強化を検討するとともに、道の駅(SA・PA併設型など)や高速バスストップの多様な交通との乗り継ぎを含めた有効活用等も推進する。

なお、機能強化を進めるにあたっては、平常時には、地域の実情に即した公共交通ネットワークの充実や賢く公共交通を使う取組により、地域住民と来訪者が快適に移動できる環境を整備するとともに、地域の拠点として憩いや賑わい空間の創出を図る。災害時には、交通機関として人流を確保し、さらに災害支援の活動拠点としても活用できるよう、防災機能の強化を図る。また、ハード・ソフト両面からのバリアフリー対策の取組みを推進する。

【中国地方の主な交通拠点の概要】

ア) 交通拠点の位置

山陽、山陰の沿岸部を中心に交通拠点が立地し、中山間地域にも点在するなど、広範囲に分布している。



▲中国地方における交通拠点位置図

イ) 拠点間の移動状況

高速道路ネットワークを利用した都市間を結ぶ都市間高速バス網が広島市を発着地とした路線を中心に整備されている。



▲都市間高速バス路線網図（発着が中国管内の都市を結ぶ路線のみ）

資料/高速バス時刻表 2020年～2021年冬号

【交通拠点計画の強化事例】

中国地方においては、県庁所在地駅や新幹線駅等を中心に交通結節点としての機能強化を計画している。



▲中国地方におけるバスターミナル、駅前広場の整備状況

▼中国地方における主な取組み（交通拠点整備計画）

分類	交通拠点	課題	強化策	
バスターミナル・駅前広場の整備	整備中	米子駅	<ul style="list-style-type: none"> 米子駅周辺地区はJR山陰本線で分断されており、駅へのアクセス利便性が十分とは言えない。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅を中心とした賑わいの創出による中心市街地の活性化。 駅へのアクセス改善・交通結節点の機能強化による公共交通の利便性向上。 駅南北の移動の円滑化及びユニバーサルデザイン化による安全安心な歩行空間の創出。
		岡山駅	<ul style="list-style-type: none"> JR岡山駅前広場には、バス、タクシー、一般車が乗り入れている一方で、路面電車電停は離れた位置にあり、市民や来訪者にとって電停の場所がわかりにくく、他の交通機関との乗換に時間がかかるなど利便性が低い状況。 	<ul style="list-style-type: none"> 路面電車を岡山駅前広場に乗り入れることで、岡山駅前電停のわかりやすさ向上、JR等との乗換時間短縮などの利便性向上、交差点を横断しないことによる安全性の向上等を図る。
		広島駅	<ul style="list-style-type: none"> 南口広場内には待合場所や憩いの場といった賑わい・交流空間が少ない。 広島電鉄広島駅停留場については、路面電車の定時性や速達性の確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> 路面電車が駅ビルへ進入する駅前空間について、シンボリックでおもてなしの雰囲気を感じられる空間とする。 路面電車を駅前大橋ルートから広場へ高架で進入させ、定時性・速達性を確保。さらに市内中心部の環状ルートを新たに整備し、利用者利便向上を図る。
	計画	松江駅	<ul style="list-style-type: none"> 一般路線、長距離路線ともに駅北口を利用しており、バス停車スペースの確保等ターミナルの拡大、駅南口の活用等が望まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> JR松江駅は、最も重要な交通結節点として、また松江市の玄関口としての役割があり、利用者の安全性やバス停車スペースの確保、駅南口との役割分担等も含め、総合的に検討していく。

ア) 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。

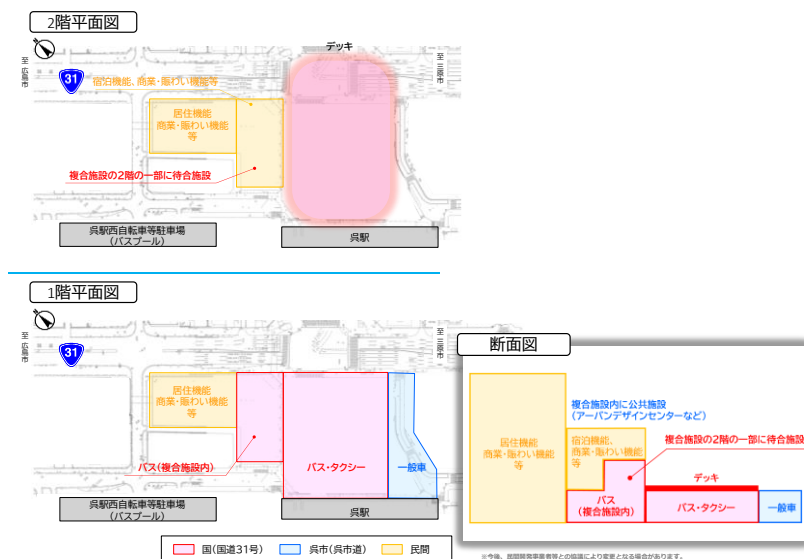
1階にバス・タクシー、一般車の乗降場、複合施設の2階の一部に待合施設を配置。デッキにより、複合施設とJR呉駅を接続し、シームレスな移動やユニバーサルデザインを導入。官民連携により、まちづくりの進展や次世代モビリティ、MaaSなど将来技術も見据えて、段階的に事業を進めていく。

【呉駅交通ターミナルの将来の姿】

～道・港・駅・まちが一体となる次世代型総合交通拠点の実現～



【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

2. 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】

被災時には、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。

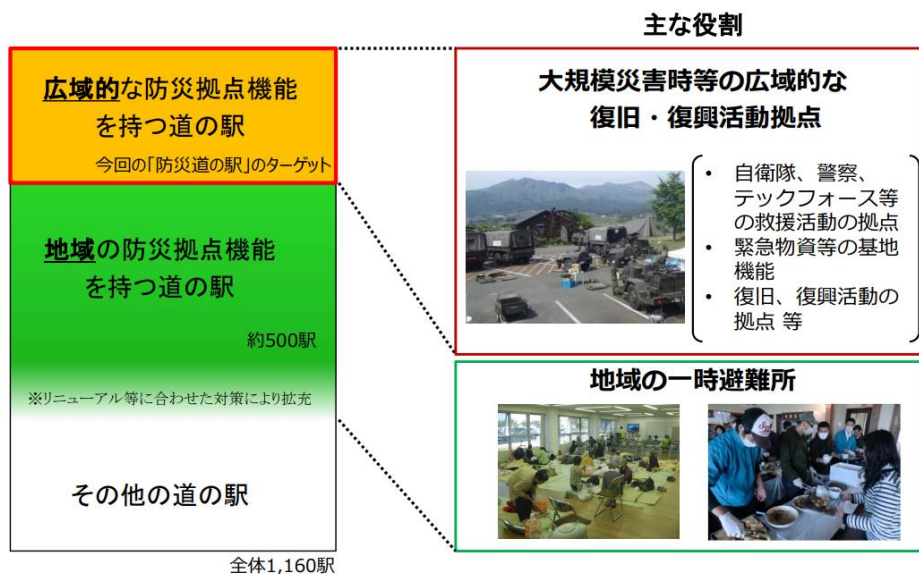
【「道の駅」第3ステージ 新「防災道の駅」】

「道の駅」は、これまで避難住民の受け入れや被災地支援の前線基地となるなど、防災拠点としての機能を発揮してきた。平成30年7月豪雨においても、中国地方の道の駅では、一時避難場所や飲食料品の提供、災害廃棄物仮置き場、道路の被災状況の情報提供など防災拠点としての役割を果たしている。

今後も「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していく。

また、「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。さらに、地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供する。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。

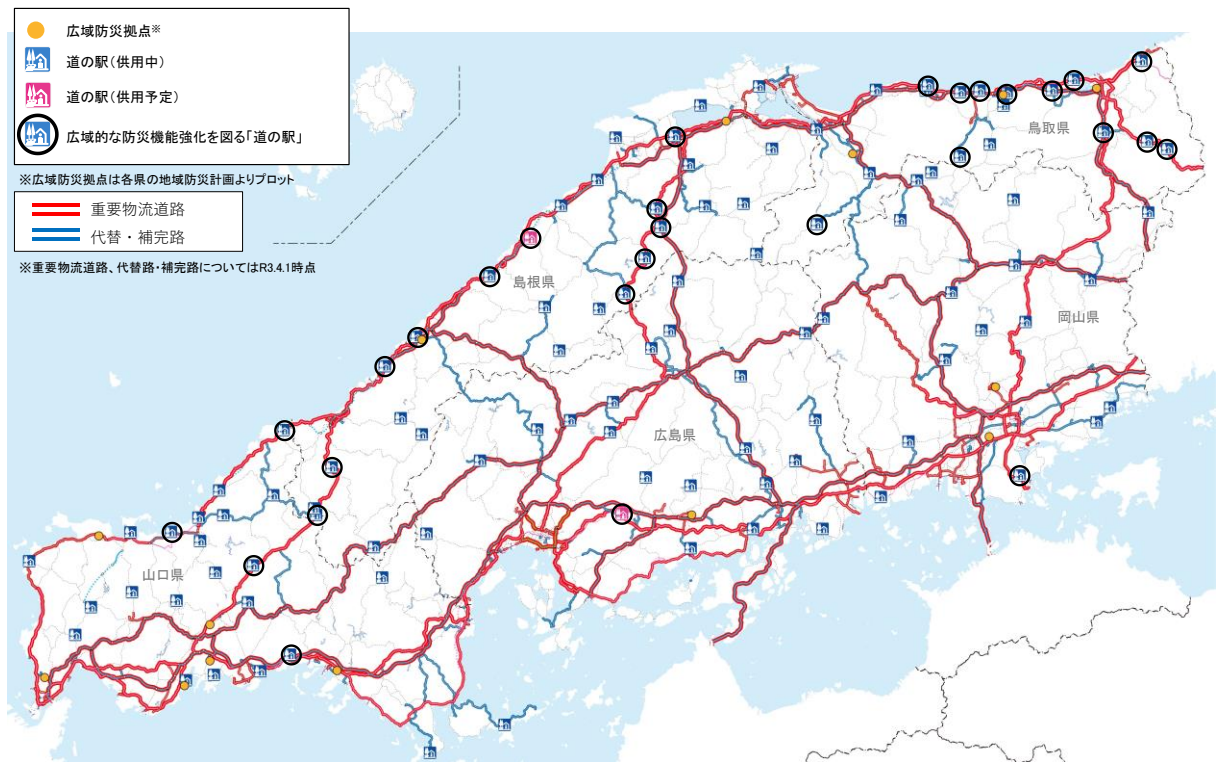
【災害時の「道の駅」活用イメージ】



▲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

【中国地方の道の駅状況】



▲「道の駅」の防災機能強化（「道の駅」位置図）

▼中国地方における広域的な防災機能強化を図る道の駅

都道府県	道の駅
鳥取県	大栄、北条公園、ポート赤崎、はっとう、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、にちなん日野川の郷、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、たたらば壺番地、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

なお、重点支援対象となる「防災道の駅」として中国地方で3駅(全国で39駅)が令和3年6月に初めて選定された。



▲中国地方の「防災道の駅」(令和3年6月時点)

■道の駅「みやま公園」(岡山県玉野市)



【広域的な防災拠点としての機能と分担範囲】

- ・消防庁、警察庁やテックフォースの広域進出拠点としての機能を有する。
- ・同様の拠点として位置付けのある道の駅やSAを、災害の発生場所や被災状況に応じて使い分けることで、リスク分散を図ることとしている。

簡易トイレ用テント
(一般用(12個)、車椅子専用(2個))



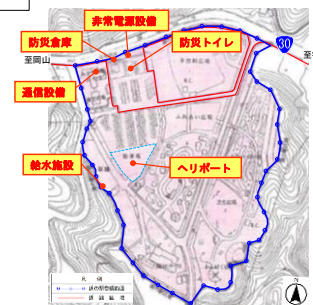
防災倉庫



通信設備(衛星携帯電話)



非常電源設備



ヘリポート

▲道の駅「みやま公園」の概要

■道の駅「西条 のん太の酒蔵」(令和4年度供用予定)(広島県東広島市)



【広域的な防災拠点としての機能と分担範囲】

・広島県では、被災地における災害対策活動を迅速かつ効果的に実施するため、救援物資輸送拠点及び救援部隊集結拠点を指定配置し、災害発生時に必要に応じて開設することとしている。救援部隊集結拠点については、警察、消防、自衛隊の拠点を県内に24箇所指定配置している(令和3年5月現在)。当該道の駅は、警察及び自衛隊の救援部隊集結拠点として、主に県中央部地域の災害に対応することを想定している。



▲整備イメージ

▲道の駅「西条 のん太の酒蔵」の概要

■道の駅「ソレーネ周南」(山口県周南市)



【広域的な防災拠点としての機能と分担範囲】

・本駅は、県瀬戸内側の中央部に位置していることから、高規格幹線道路や地域高規格道路等の道路網を活用することによって、岩国市から下関市に至る瀬戸内及び内陸部の各被災地域を支援できるアクセス性に優れた広域活動拠点となる。また、県内の「道の駅」の中では最大規模の駐車場面積を有しており、一定規模の支援部隊の駐留が可能である。



▲道の駅「ソレーネ周南」の概要

第4章 ICT 交通マネジメント計画

近年、自動運転や AI・ICT 等の新技術活用等の新たな技術革新が進み、我が国を取り巻く環境にも大きな変化が見られる状況にあり、中国地方においても、地域道路経済戦略研究会(中国地方研究会)において、研究や実証実験が行われている。

ICT 交通マネジメント計画とは、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である。

1.交通マネジメントの強化

【中国地方における交通マネジメント強化の方針】

中国地方では、人口減少や急速な高齢化、多発・激甚化する災害、インフラの老朽化など様々な課題を抱えている。今後も持続可能な成長を実現していくためには、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していくことが求められる。

新たな ITS サービスとして、ETC2.0 の導入により、道路交通の速度等のビッグデータを収集する体制が構築されており、今後は収集したデータを最大限に利活用し、渋滞回避支援や安全運転支援等の情報提供の高度化を図る。

また平常時だけでなく、災害時の取組みとして、今後発生する可能性がある大規模災害時においても ETC2.0 等を活用した道路防災情報の提供を行う。

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、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、過疎・高齢化が進行していくことが想定される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、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」である超小型モビリティの導入検討を行う。

人気の観光地を多く抱えている中国地方においては、観光地における車の渋滞や、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とも言える問題が発生しており、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する。

さらに、社会インフラの老朽化対策として、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。

▼中国地方における主な取組み（ICT 交通マネジメント）

分類		取組み内容	
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*	
自 動 運 転 関 係 分 野	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)
	・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	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	・益田サイバースマートシティ(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】	
	その他新規施策	・AI オンデマンドバスの実証実験(智頭町)*	

※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。

【交通マネジメントの強化事例】

1.交通マネジメント分野

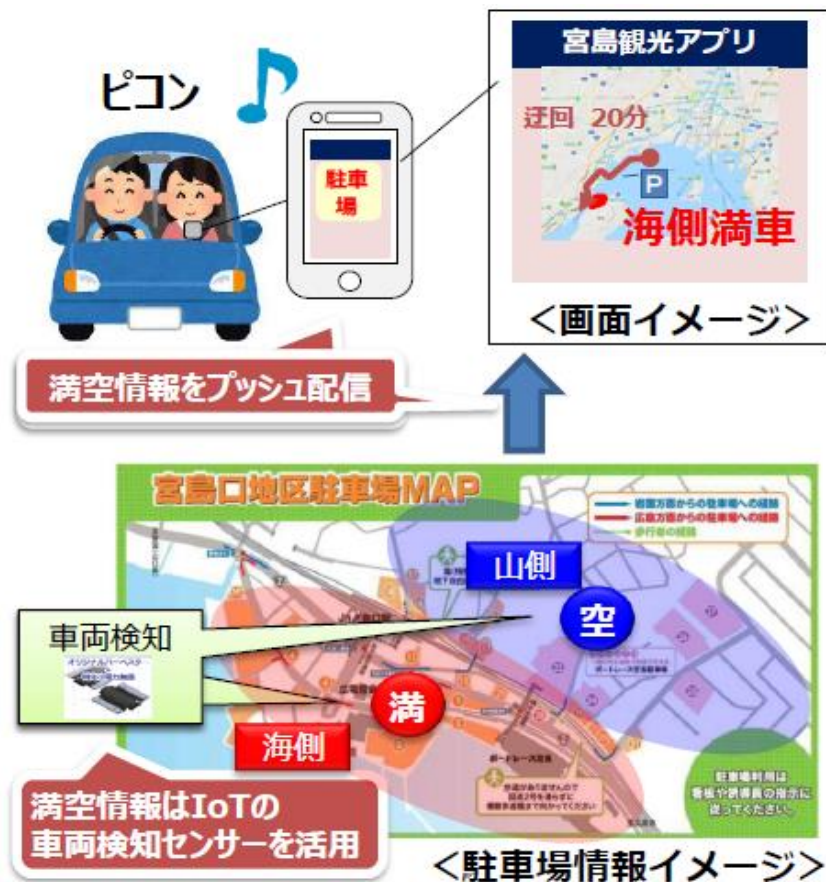
(1) AI・ICTを活用した交通量観測と観光地渋滞対策（駐車場予約）

ア) 宮島エリアにおけるストレスフリー観光

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。

繁忙期に国道や駐車場にカメラや車両検知センサーを設置し、混雑状況を収集しAI分析にて把握。観光客に事前に交通手段の推薦や駐車場の満空情報を提供することで行動回避を促す。また混雑する島内では観光客の流動などをカメラで把握しスムーズな周遊を誘導するほか、トイレに混雑検知センサーを設置し、混雑情報等を提供する。

これらの収集された情報は個人情報に関わる部分は破棄され、分析されたデータのみが観光客にアプリを通じて提供される仕組みとなっている。



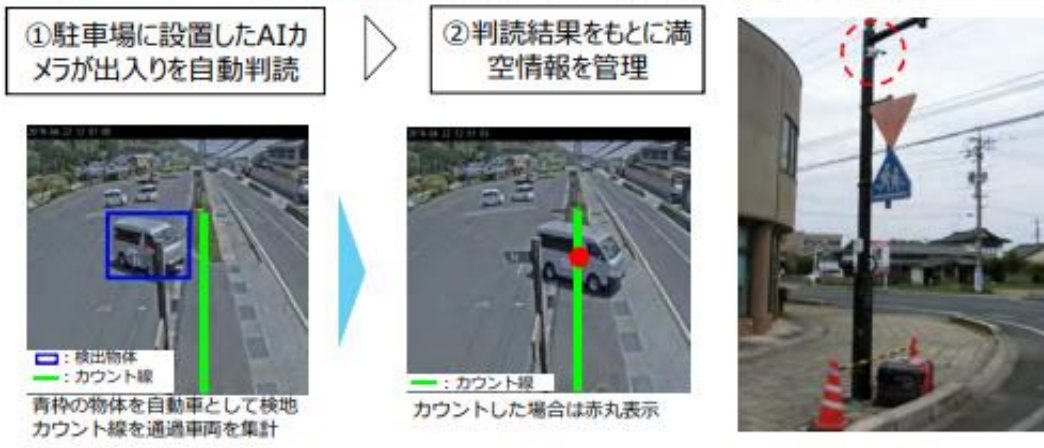
▲宮島エリアにおけるストレスフリー観光

資料/ひろしまサンドボックス推進協議会

イ) 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

全国から多くの人々が訪れる出雲大社では、観光繁忙期には観光交通が増加し、出雲大社周辺へのアクセスルートで顕著な渋滞が発生している。渋滞解消の取組みとして、令和元年度には、AI 技術を活用した駐車場満空情報の把握・提供および、二次交通(シャトルバス)を組み合わせた駐車場事前予約サービスを実施。結果としてサイト閲覧者のうち約 4 割の行動変容が確認された。

無料駐車場にAIカメラを設置し、リアルタイムな満空情報の把握を実施



▲ AI 技術によるリアルタイムな満空情報の把握

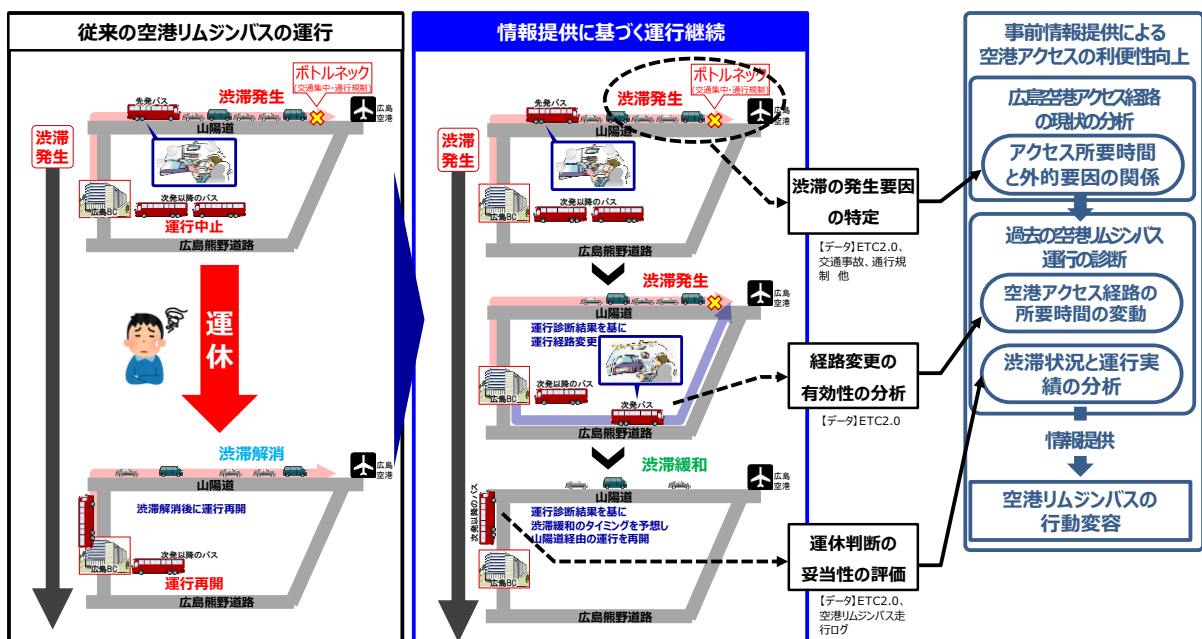
資料/令和 2 年度第 2 回島根県幹線道路協議会交通渋滞対策部会 配布資料

(2) その他交通マネジメント

ア) ETC2.0等のビッグデータを用いた分析

広島空港と広島都市圏の連絡は自動車の依存度が高いが、旅行時間にバラつきがあり、空港利用者の発着地によっては複数の経路が選択可能であるが、有効に機能していない状態である。刻々と変化する交通状況に応じた最適経路の情報提供による信頼性向上が課題となっている。

過去の山陽道の渋滞とリムジンバスの運行実績の分析をもとに、渋滞程度と通過所要時間を予測し、事業者に情報を提供。経路変更、運行継続等の利用者の利便性に資する事業者の行動変容を促進する実証実験等が行われた。



▲ ETC2.0 フローデータを用いたリムジンバス事業者への情報提供と効果検証（実証実験）

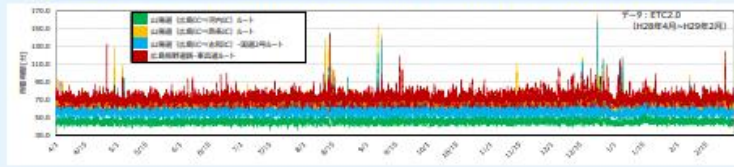
資料/第8回地域道路経済戦略研究会 配布資料

■ 渋滞による空港リムジンバスの所要時間の不確実性の改善策検討に活用

■ 空港リムジンバス運行経路の年間を通じた所要時間変動の分析

- ETC2.0により広島バスセンター→広島空港の所要時間をタイムスライス法で算出。
- 交通事故や路肩工事等による所要時間の増加は軽微であり、お盆期間やGW期間の交通集中による所要時間増加が顕著であることを明らかにした。

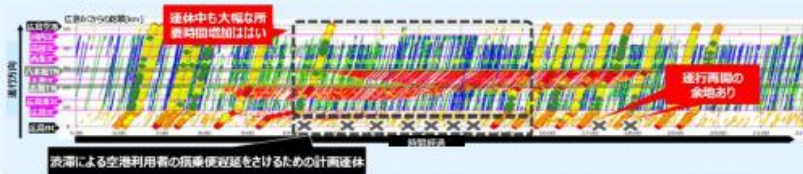
広島BC→広島空港で選択しうるアクセス経路の所要時間(タイムスライス法による算出)



■ 空港リムジンバスの計画運休時の経路の走行状態を解明

- ETC2.0により空港リムジンバスの過去の計画運休時の経路上の渋滞状態をタイムスペース図で分析。
- 運休した時間帯でも顕著な所要時間の増加は発生せず、空港までの運行できることを解明。

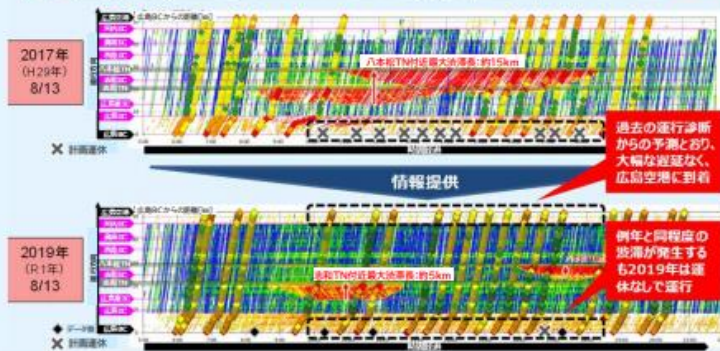
空港リムジンバス運行経路の渋滞状態の解明



■ 情報提供に基づく計画運休回避により空港利用者の移動を支援

■ 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。



▲ 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

資料/第12回地域道路経済戦略研究会 配布資料を基に加工

イ) 観光地におけるその他渋滞解消の取組み

その他、鳥取砂丘周辺ではVICISを活用し、カーナビと連動した駐車場満空情報の提供や、倉敷美観地区では今後 AI カメラ等を用いた情報提供(経路変更の促進、運用改善)を検討しており、下関市街地においても、ETC2.0 プローブデータ情報を活用し、経路ごとの所要時間の整理による時間短縮の把握、新たな誘導経路を検討している。

2.自動運転関係分野

(1) 中山間地域における自動運転

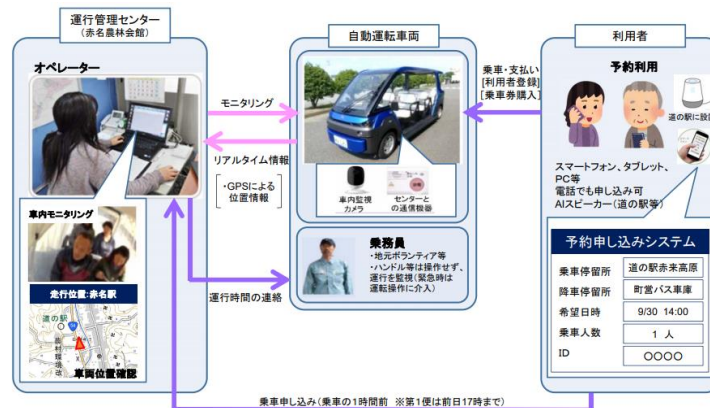
高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保のため、自動運転サービスの社会実装を目指し、実証実験が実施されている。

ア) 道の駅を拠点とした自動運転サービスの実証実験

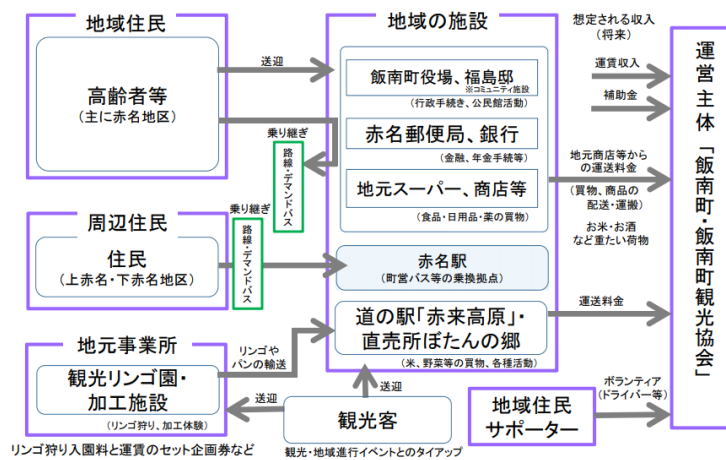
「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの2020年までの社会実装を目指し、実証実験を実施。中国地方では、道の駅赤来高原(島根県)、道の駅鯉が窪(岡山県)、楠こもれびの郷(山口県)で行われている。

① 島根県飯石郡飯南町の道の駅「赤来高原」

島根県飯石郡飯南町の道の駅「赤来高原」において、平成29年11月には短期間(7日間)の自動運転サービスの実証実験を実施し、令和2年9月からは長期間(40日間)の実証実験を実施した。走行空間の確保や運行管理システムなどの技術面だけでなく、事業採算性などのビジネスモデル面も検証する。



▲自動運転サービスの運行管理システム



▲自動運転サービスの将来のビジネスモデル(案)

資料/松江国道事務所記者発表資料(令和2年8月21日)

②岡山県新見市の道の駅「鯉が窪」

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 <p>※ 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</p>

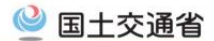
▲道の駅「鯉が窪」自動運転実証実験ルート

資料/岡山国道事務所記者発表資料 (平成30年2月28日)

③楠こもれびの郷（山口県）

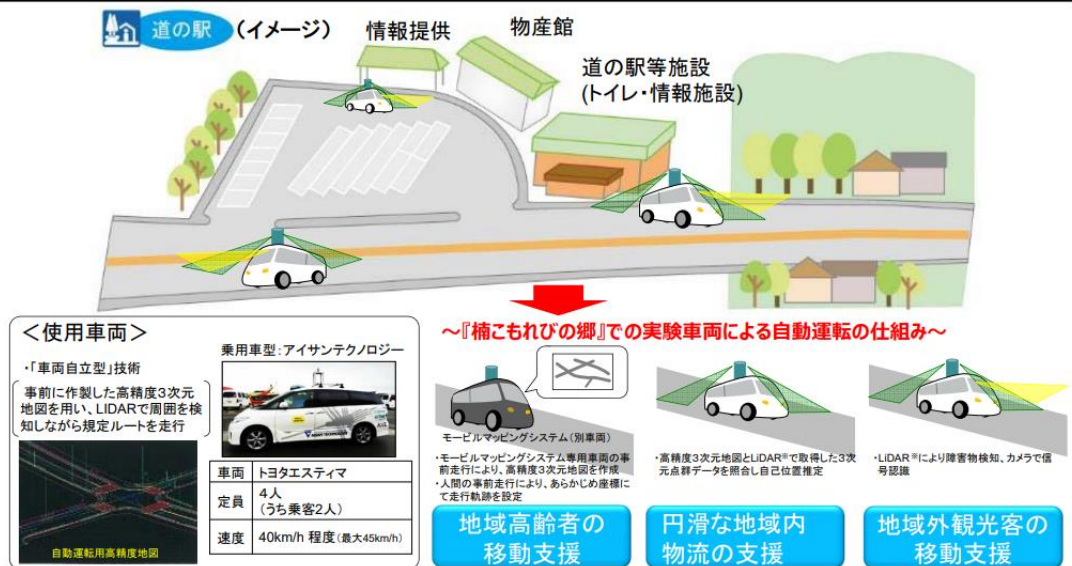
平成 29 年度にフィージビリティスタディ(机上検討)を行う箇所として選定され、主にビジネスモデルの具体化に向け検討を実施。平成 31 年には楠こもれびの郷をサイクリングの拠点として機能強化し、地域資源を活用したサイクリング周遊ルートの設定により、都市部からの観光客を呼び込むほか、地域内の生活の足や物流の確保に向けて実証実験を実施した。

1. 実証実験実施状況



1-1. 実験の目的・背景

- ・ 高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保のため、「道の駅」等を拠点とした**自動運転サービスを路車連携で社会実験・実装**
- ・ 実験では、道路・交通、地域環境（気象条件）、コスト、社会受容性（快適性・利便性）、地域への効果（高齢者の外出の増加等）などを検証



2

▲楠こもれびの郷における実験の目的・背景

資料/「楠こもれびの郷」を拠点とした自動運転サービス地域実験協議会第3回会議 配布資料

イ) 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）

福山市と、ソフトバンク株式会社とトヨタ自動車株式会社の共同出資会社である MONET Technologies 株式会社は、自動運転社会を見据えた次世代運行サービスに関する業務連携協定を 2019 年 3 月に締結。スマートシティの実現に向けた次世代運行サービスの実証実験や先端技術を活用した次世代運行サービスによる地域活性化に向けた取組などの連携を行う。

協定に基づく取組みとして、福山市服部学区を対象に「服部学区 乗合タクシー」を運行する実証実験を、2019 年 3 月から 5 月まで実施。この実証実験では、通院や買い物などの移動の効率的な運行方法や利便性を検証した。

3.その他

(1) MaaS

MaaS(マース:Mobility as a Service)とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、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検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものである。

ア) 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



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・大山園域観光局

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

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

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

目的地までの経路検索機能

周遊促進 消費拡大

簡単決済

見せるだけで乗車

見せるだけで入場

入場パス(エリア拡大)

交通バス

クーポン

QRコード決済

飲食店や土産屋 小型観光モビリティ など

▲山陰での訪日外国人向け「観光型 MaaS」実証事業

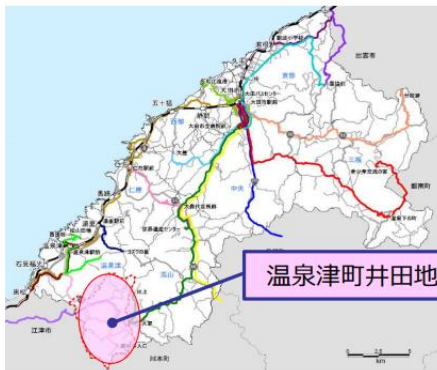
資料/中国運輸局記者発表資料 (令和元年 11 月 26 日)

イ) 過疎地型 Rural MaaS 事業（島根県大田市）

大田市温泉津町井田地区において、地域住民の生活交通として、AI を活用した配車・予約システムを備えたオンデマンド型乗合タクシー「井田いきいきタクシー」の運行を実施。定額制の乗り放題サービスで、合わせて、タクシー車両を活用した農産物等の配送サービス(貨客混載)や買い物代行等の生活サービスの提供も実施している。

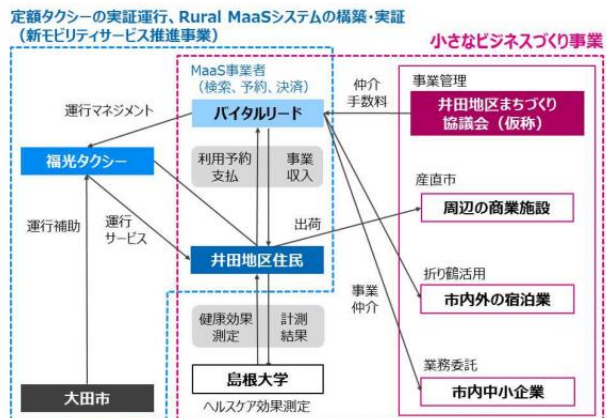
定額タクシーを中心とした過疎地型Rural MaaS事業(島根県大田市) 中国運輸局

実施主体	株式会社バイタルリード（大田市と地域活性化包括連携協定を締結）
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ○ 過疎地における生活交通の確保策として、AIを活用した配車・予約制御システムを備えた定額タクシーの実証実験を実施。鉄道や路線バス等とも連携。 ○ 運行状況確認、予約及び決済が可能なMaaSアプリを開発するとともに、貨客混載や生活サービス等との連携の仕組みを構築。
実施時期	R1年11月12日（火）～ R2年3月31日（火）まで（予定） ※来年度以降も継続
実施運賃	1ヶ月定期券：3,300円



【大田市温泉津町井田地区の概要】

- ・ 市の南西端に位置する集落
- ・ 人口563人（高齢化率53.6%、後期高齢者人口割合30.9%、年少人口割合5.0%）
- ・ 8:00～13:30は公共交通なし



▲大田市における過疎地型 Rural MaaS 事業

資料/中国運輸局記者発表資料（令和元年 11 月 8 日）

ウ) 地域住民の利便性向上のための MaaS（広島県広島市）

分かりやすく乗りやすい公共交通にするため、1枚のフリーチケットで路面電車および6事業者のバスを乗降可能にするなどの取り組みや、交通空白地でのAI活用型オンデマンド交通の運行を行い、自家用車から公共交通への転換を図る取組みなどを実施する。

地域住民の利便性向上のためのMaaS～交通事業者の競合から協調によるレジリエントなモビリティ・サービスへ～ (Hi-MaaS (Hiroshima-MaaS) 実証協議会 (仮称))

- ① 分かりやすく競合関係にある公共交通を、協調関係に変えることにより、分かりやすく乗りやすい公共交通にするため、1枚のフリーチケットで路面電車および6事業者のバスを乗降可能にする。
- ② 広島平和記念資料館や宮島の広島ゴールデンルート以外の観光地へ観光客呼び込む。
- ③ 交通空白地でのAI活用型オンデマンド交通の運行を行い、自家用車から公共交通への転換を図る。

協議会の構成員

広島市	ひろでん中国新聞旅行 (株)
広島電鉄 (株)	呉工業高等専門学校
日本電気 (株)	広島大学
(株) ヴァル研究所	広島県地域政策局地域力創造課
(株) NTTドコモ	広島県バス協会
(株) ドコモ・バイクシェア	

MaaSの提供により解決したい地域の課題

- ・従来の自家用車に頼った街づくりでは、超少子高齢化社会の対応が難しく、高齢者の車の運転が困難になり通院や買い物など生活に支障を来すようになる。
- ・広島市内中心部は路面電車と6社のバスが競合し、過剰なまでの便数を運行しており非効率となっている。逆に過疎地では利用客も少なく路線の維持が困難となっている。
- ・広島市内には鉄道やバスといった交通モードが整備されているものの、地元の住民であっても、通勤・通学で利用する路線以外の利用は少なく、また自家用車への依存度が高いため、各モードの利用率が低い。
- ・バスについては大型二種免許保有者数が年々減少しており、大型路線バス運転手の担い手が不足していることから路線の維持が困難になり、運転免許返納後の高齢者や自家用車非保有者に対する移動手段の不足が深刻化してくる。
- ・広島ゴールデンルートへは観光に訪れるが、呉や江田島など周辺の市町へ移動手段や観光スポットの認知が低く、訪れる人が少ない。

交通手段と連携するサービス

- ・商業施設 (公共交通の乗車チケットを提供)
- ・観光施設 (施設利用チケットを提供)

本格的な導入に向けた検証項目、目標値

- ・MaaSが普及すること。
- ・デジタルチケット販売枚数 1,000枚
- ・AIオンデマンド交通が持続可能な公共交通になること。
- ・1日あたりの利用者数 320名
- ・マイカー利用者の10%がAIオンデマンド交通を利用すること。
- ・ユーザー登録数 2,000ユーザー

実験内容

デジタルフリーチケットの販売

- ・広島電鉄 鉄道全線および軌道全線
- ・広島電鉄、広島バス、広島交通、中国JRバス (めいぶる-ぶを含む)、芸陽バス、HD 西広島の路線バスのうち広島市内中心部エリア
- ・広島電鉄の路線バスのうち呉市、熊野町エリア
- ・江田島バス 路線バス全線
- ・宮島松大汽船、JR西日本フェリーのうち宮島口～宮島航路
- ・瀬戸内シーラインのうち広島～宮島航路、広島～江田島航路、呉～江田島航路
- ・A I オンデマンド交通 (五日市湾岸エリアにて運行予定)

商業施設との連携

- ・公共交通に乗車すると施設割引チケットを提供
- ・商業施設のお買い上げ金額に応じて公共交通の乗車チケットを提供

AI活用型オンデマンド交通の運行

- ・交通空白地でのA I 活用型オンデマンド交通を運行



▲ 広島市における地域住民の利便性向上のための MaaS

資料/スマートシティ官民連携プラットフォーム

Ⅰ) しおまち（潮待ち）観光 MaaS 実証実験（広島県福山市）

福山市の主要な観光地において電動レンタサイクル、路線バス、タクシー、グリスロなどの交通機関を利用した移動と、駅周辺、鞆の浦の観光コンテンツを連携させた検索・予約・決済を行うことが出来る観光型 MaaS の実証実験を実施した。

しおまち（潮待ち）観光 MaaS 実証実験

～国内随一の近世港町「鞆の浦」の新たな観光スタイルの創出～（ふくやま観光MaaS実行委員会）

実験の概要

福山市の主要な観光地において電動レンタサイクル、路線バス、タクシー、グリスロなどの交通機関を利用した移動と、駅周辺、鞆の浦の観光コンテンツを連携させた検索・予約・決済を行うことが出来る観光型MaaSの実証実験を行う。

協議会の構成員

(幹事)株式会社日本旅行、福山市、MONET Technologies株式会社、復建調査設計株式会社、一般社団法人せとうちPEDAL Life、福山市バス交通利用促進協議会(鞆鉄道株式会社)、広島県タクシー協会東部支部(アサヒタクシー株式会社)、西日本旅客鉄道株式会社、公益社団法人福山観光コンベンション協会

MaaSの提供により解決したい地域の課題

福山地域への観光客数が伸び悩み、遠方客の獲得と観光消費の低迷
→県内の主な都市と比較し**入り込み客、観光消費額が伸び悩んでいる**

訪問観光客の“駅前回遊”や“観光地周遊”への連携不足

→主要観光地の“鞆の浦”は魅力的な観光資源であるが来訪者の多くは鞆の浦のみを訪れており**回遊や周遊に繋がっていない**。

鞆の浦地区の観光交通渋滞による住民生活・緊急車両への通行支障
→急な坂道、狭路が多い中で自家用車での観光客が多く住民生活との共存が課題。**自家用車以外の観光移動手段の充実**が急務となっている。

交通手段と連携するサービス

・JR西日本が展開する**観光MaaSアプリ「setowa」**を基盤として利用
・福山～鞆の浦間を対象として、路線バスに加え、新たな移動方法の提供と現地観光体験をセットにしたコンテンツを提供する。

【交通】路線バス(鞆鉄道)、電動レンタサイクル(せとうちPEDALLife)、タクシー(アサヒタクシー)、グリスロ(アサヒタクシー)

【観光】

・福山駅周辺(福山飲食クーポン・手荷物配送・平和資料館・文学館・美術館を予定)
・鞆の浦地区(鞆の浦ミールクーポン・日掃り入浴・ちくわ作り体験を予定)

実験内容

実施エリア: 福山市中心地・鞆の浦・ばら公園

実験期間: 2020年10月～12月

※せとうち広島デスティネーションキャンペーン期間と連動

利用方法: 検索・予約・決済を「setowa」で行い、デジタルチケットを提供

(実証実験①) 片道電動レンタサイクル+片道バスプラン

・往路を電動レンタサイクル、復路を路線バス利用
・レンタサイクル鞆の浦にて乗り捨て、路線バスにより運搬
・旅行者は鞆の浦地区で特典・割引券・クイズ付きアンケートを実施
・アンケートでは鞆の浦以遠の回遊性・行動変容・サービスの満足度の聞き取り



(実証実験②) 定額タクシー利用プラン

・福山駅⇄鞆の浦間の定額制のタクシー
・観光客利用が多い時間を想定し、あらかじめ出発時間を設定。
・観光性を持たせたプランとし鞆の浦では手荷物預かり・特典・割引券等を提供
・タクシー又は鞆の浦地区でのアンケートを実施

(着地観光)観光客への消費行動を促すための飲食クーポン、現地体験メニューなどの観光・食のコンテンツを**デジタルチケット**で提供

本格的な導入に向けた検証項目、目標値

・実証実験のデジタルチケット(片道レンタサイクル・定額タクシー)の利用枚数 (**目標: 200枚**)
・旅行者、交通事業者向けアンケートを通じた実証実験の効果検証
①満足度(目標70%以上)
②setowaに対する評価検証 (**目標: 今後の課題点抽出10件以上**)
③実証実験を通じた来訪誘発・回遊性向上効果 (**目標: setowa利用により立ち寄り場所の増えた者の割合10%**)
・電動レンタサイクル利用者回遊エリア拡大効果 (**目標: 平均利用距離15km以上**)

▲福山市におけるしおまち（潮待ち）観光 MaaS 実証実験

資料/スマートシティ官民連携プラットフォーム

オ) 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)

広島県庄原市では、「先進過疎地対応型 MaaS 検討会」が主体となり、過疎地の「観光交通」と「地域交通」の改善と、それによるお出かけの機会の創出、地域経済の活性化を目的として、国土交通省「新モビリティサービス推進事業」のサポートを受け、実証実験を実施した。

2019 年度には帝釈峡(上帝釈地区)を対象に、①観光地までの二次交通アクセスとしてのデマンド交通の導入、②観光地内の回遊手段としてのグリーンスローモビリティの導入、③旅行行程や観光地情報を一元的に提供する Web サービスの導入を内容とする実証実験を実施した。

2020 年度には前年度の課題解決も含めて、社会実装に向けて、さらに踏み込んだ生活交通等に使える MaaS の実用化に向けた実証実験を実施した。

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)



実施主体	先進過疎地対応型MaaS検討会 (庄原MaaS検討会)
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ○交通空白地での生活・観光交通としてAIデマンド交通、観光地内の回遊手段としてグリーンスローモビリティ (GSM) を試験導入。経路検索サービスへの反映やAIを活用した運行管理も導入。 ○MaaSアプリでの病院の外来診療予約、デマンド交通利用者への買い物支援サービスの提供など、交通以外のサービスとも連携。
実施時期	10月5日～27日の土日祝：観光交通 (デマンド交通+GSM) 11月：生活交通 (デマンド交通)



【庄原市本村地区・峰田地区の概要】
 ・市の南東部に位置する集落
 ・人口856人 (高齢化率52.4%)
 ・山あいの地域であり、人口減少が特に著しい地区

【帝釈峡の概要】
 ・国の名勝に指定、日本百景の1つとされ、広島県を代表する景勝地
 ・年間来訪客数は5～6万人 (推定) であるが、減少傾向が続く
 ・観光客は公共交通でのアクセス手段なし

▲庄原市における先進過疎地対応型 MaaS 検討・実証プロジェクト

資料/中国運輸局記者発表資料 (令和元年 7 月 31 日)、庄原 MaaS 検討協議会ホームページ

カ) 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。

▲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（1/2）

資料/山口県記者発表資料を基に加工（令和2年11月26日）

お得意のデジタルチケット販売!

ぶらやま限定

ゆけむり手形
特典満載 **200円**



山口市内約110店舗の飲食店や温泉・観光施設のお得な特典満載の手形が200円! 特典は、ドリンクサービスや、飲食・入浴料の割引サービスなど!!

発行元: (一財) 山口観光コンベンション協会

地酒 / 利き酒特別セット
通常 600円 → **500円**



「狐の足あと」でぶらやま限定セレクションの利き酒セットが500円で飲める! しかも、足湯料金の割引や、クリアファイル贈呈(数量限定)の特典付き!!

発行元: 湯田温泉浴場観光施設「狐の足あと」

のる得きっぷ
乗車3回分 **1,000円**



山口市内の防長バスが、3回乗れて1,000円! しかも、「狐の足あと」できっぷを見れば足湯料金の割引や、クリアファイル贈呈(数量限定)の特典付き!!

発行元: 防長交通株式会社

随時、魅力あるチケットを追加!

【新たなモビリティサービス調査・実証事業】

- 事業主体: 山口県・山口市 連携い合せ先: 山口県産業地政局 (083-933-2470)
- モビリティサービス実証事業推進協議会 (19団体等): 山口県産業地政局 / 山口市都市整備部 / 国土交通省中国運輸局山口運輸支局 / 山口県山口市警察交通課 / 交通グループ / 山形木文彦氏 / 国立大学法人山口大学工学部 藤原弘之教授 / 西日本旅客鉄道株式会社山口支社 / 公社社団法人山口県バス協会 / 防長交通株式会社 / 中国ジェイアールバス株式会社 / 山口地区タクシー協会 / いさむや第一交通株式会社 / 株式会社大博タクシー / 山口県工業連合会 / 湯田温泉旅館協同組合 / 湯田温泉観光バス交結会 / 山口県観光バス / 一般財団法人山口観光コンベンション協会 / 一般社団法人日本旅行業協会中国支店山口地区委員会
- 専用ホームページ: <https://maas-y.com/>



▲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 (2/2)

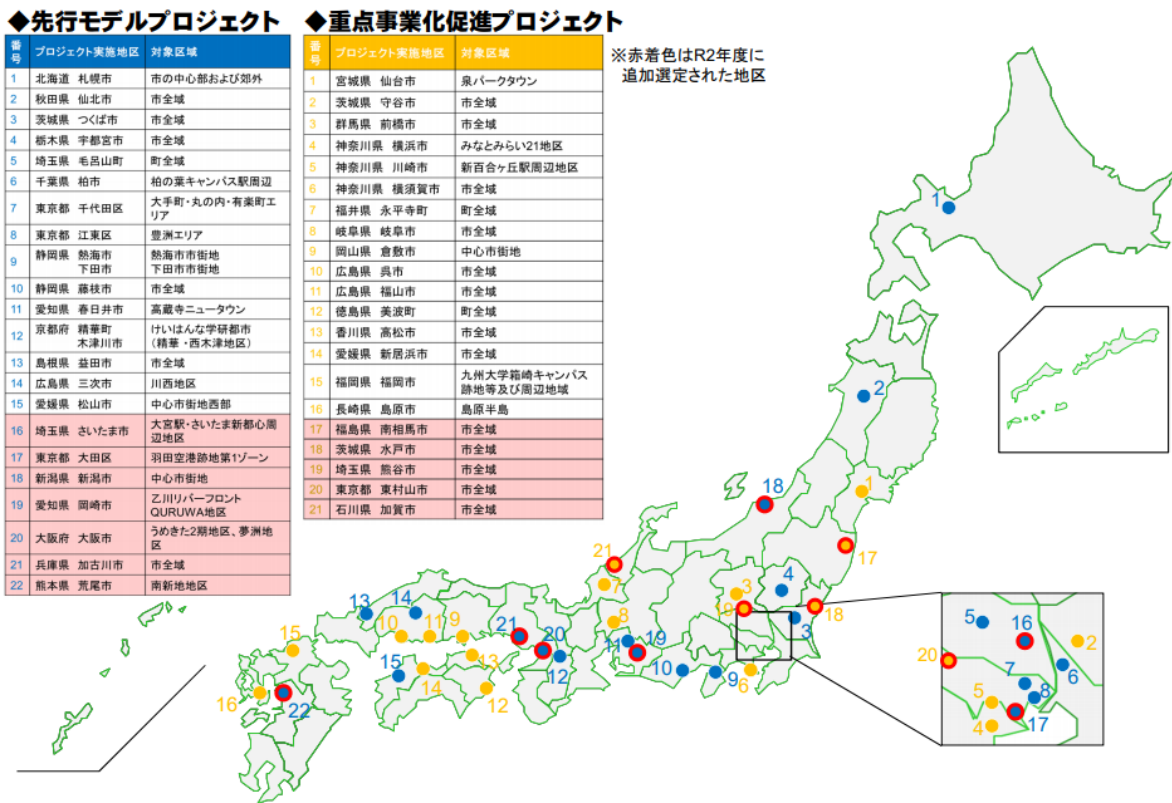
資料/山口県記者発表資料を基に加工 (令和2年11月26日)

(2) スマートシティ

「スマートシティ」とは都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント(計画、整備、管理・運営等)が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区を示す。

令和元年5月に全国の牽引役となる先駆的な取組を行う「先行モデルプロジェクト」、国が重点的に支援を実施することで事業の熟度を高め、早期の事業化を促進していく「重点事業化促進プロジェクト」がそれぞれ選定された。

中国地方では、「先行モデルプロジェクト」として益田サイバースmartシティ(島根県益田市)と、中山間地・自立モデル検討事業(広島県三次市)が選定。「重点事業化促進プロジェクト」は、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)、KUREスマートシティコンソーシアム(広島県呉市)、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)が選定。他に、スマートシティ推進パートナーとして、宇部まちなか人流センシング協議会も選定されている。



▲スマートシティモデル事業箇所図 (R1~R2)

資料/国土交通省記者発表資料 (令和2年7月31日)

ア) 益田サイバースマートシティ（島根県益田市）【先行モデルプロジェクト】

市内に敷設されている光ファイバー網を活用したIoT基幹インフラシステムを構築することにより、監視センサーの活用等によるインフラ維持管理の大幅の効率化等を図り、効果的な防災計画や維持管理計画を構築。新技術を活用した新ビジネスの創出や人的交流の拡大を図る。

益田サイバースマートシティ実行計画（益田市）

<p>市保有光ケーブルを用いたIoT基幹インフラの構築によるインフラ維持管理、見守り支援、医療健康支援による行政コスト削減の実現と魅力的地域の創出。</p>		<p>目標</p> <ul style="list-style-type: none"> IoT化によるインフラ維持管理コスト削減 20%以上（2023年） 行政視点での利便性向上NPS 50%（2023年） 職員一人当たりの域内総生産 10%以上（2023年）
<p>取組概要</p>	<p>将来像</p>	
<p>インフラ維持管理</p> <ul style="list-style-type: none"> 小規模河川における水位をリアルタイム監視し、防災・インフラ維持管理に活用 カメラを実装したパトロールカーによる道路モニタリングでデータ収集し、AIによるデータ分析による効率的な維持管理 電気柵のセンシングにより鳥獣被害の状況確認と人手不足解消 	<p>見守り支援</p> <ul style="list-style-type: none"> タグ等による高齢者の位置情報や、乳幼児のバイタルデータ取得により、弱者の見守りを実現 	<p>医療・健康</p> <ul style="list-style-type: none"> ネットワークに接続した血圧計等を通じたモニタリング結果を集約分析することで、健康寿命の延伸・医療費削減
<p>I o T 基幹インフラ</p> <ul style="list-style-type: none"> 市営の光ファイバー網とLPWA網を組み合わせ、低コストでのIoTインフラ運用と、民間活用による市財政の改善 	<p>IoT基幹インフラ (光ファイバー網・LPWA)</p>	
<p>体制</p> <p>課題ごとにWGを官民で構成し、プロジェクトを推進</p> <p>事業管理責任者 一般社団法人益田サイバースマートシティ創造協議会（MCSCC）</p> <p>※健康・医療分野は一般社団法人益田ヘルスケア推進協議会と連携</p> <p>プロジェクト実施責任者 益田市長</p> <p>IoT基幹インフラ整備 益田市、MCSCC</p> <p>プロジェクト実装 MCSCC</p> <p>プロジェクト運営 益田市、MCSCC</p>	<p>スケジュール</p> <p>実装</p> <p>2022年実装</p>	

▲ 益田サイバースマートシティ（島根県益田市）

資料/国土交通省記者発表資料（令和2年4月24日）

ウ) 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】

対象区域ではGW、SW、年末年始の観光シーズン等における交通混雑や、駐車場周辺における混雑が住民及び観光客の利便性を著しく損なっており、また持続可能な賑わい構築が課題となっている。

駐車場や交通のリアルタイムデータを収集、AIで分析するとともに、公共交通と連携することで、状況に応じた案内を行うとともに、まちなか歩きを誘導する「スマート・パークアンドライド」を実現する。

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）

1

国土交通省 スマートシティモデル事業 重点事業化促進プロジェクト

○ AI/IoT技術で人と車の通行量と滞留状況をリアルタイムに把握し、駐車場および付近の渋滞予測と公共交通連携により倉敷駅周辺区域の面的な観光渋滞の対策を図る「スマート・パークアンドライド」モデルを構築する。まちなか歩きも誘導し、観光・地域活性化も狙う。

■ 対象区域のビジョン

対象区域は、将来のJR山陽本線等倉敷駅付近連続立体交差事業も見据えた中心市街地活性化基本計画事業区域である。公共交通の利便性が高い倉敷駅周辺に都市機能がコンパクトに集積するまちづくりに取り組んでいる。

■ 対象区域の課題

倉敷美観地区周辺の観光需要による駐車場供給量不足、駐車場を探すうろつき交通、観光渋滞が課題となっている。また、駅南側の持続力ある賑わいも課題である。

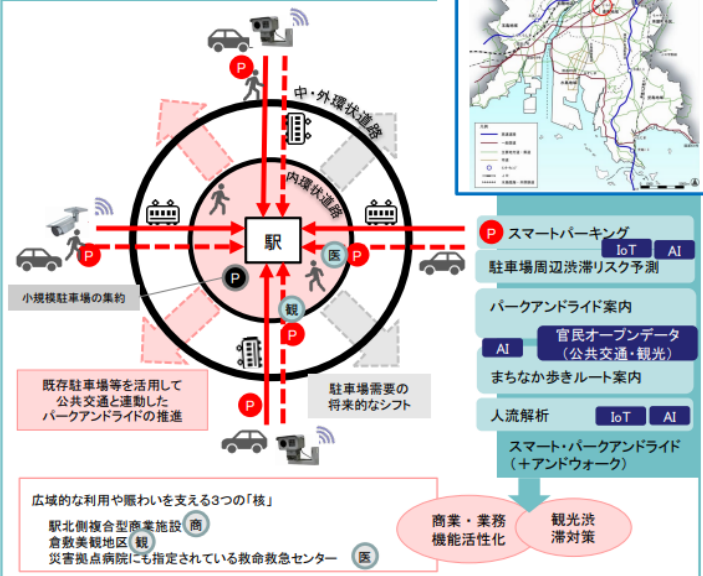
■ モデル事業の取組み内容

既存駐車場等にAIカメラ、IoTセンサを設置して、駐車場満空状況、付近の交通状況、人の通行状況をリアルタイム収集し、AIを活用した渋滞リスク予測を行う。

また、公共交通・観光分野の官民オープンデータを連携して、状況に応じたルート案内を行い、まちなか歩きを誘導する。

【交通・モビリティ】【観光・地域活性化】

「スマート・パークアンドライド」モデル



▲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）

資料/国土交通省記者発表資料（令和元年5月31日）、スマートシティ官民連携プラットフォーム

Ⅰ) 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） 1
 ～「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カ 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 **ブランドカ** 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BRTにより呉1.0から広島呉道路に進入するバス



公・民・学連携の継続・拡大

「広島・呉・東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舗地



位置図

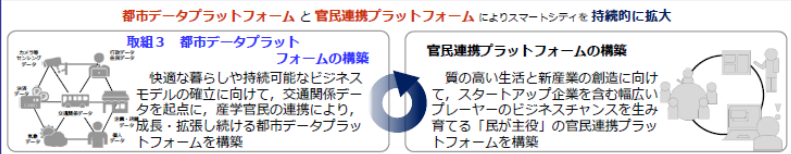
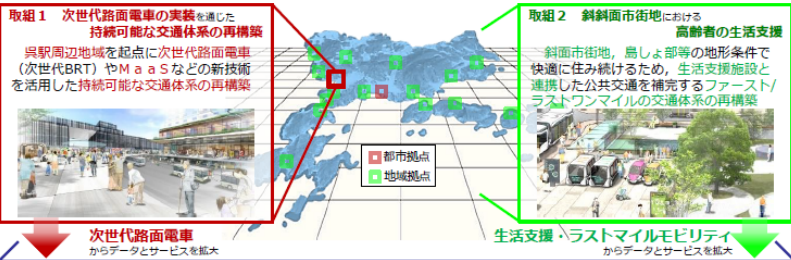
豪雨災害からの復興に向けてスマートシティを市全体に拡大するため対象区域は呉市全域(緑色部分)とします。



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
- 効率的都市経営 コンパクトで機能的なまち
- 快速・健康 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

本事業全体の概要



▲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

オ) 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】

福山市では交通事業者における深刻な運転手不足等が進むなか、山間地域等の市民生活に大きな影響を与える地域公共交通の利便性の向上が課題となっている。オンデマンドによる乗合タクシー運行の実績等を踏まえ、「流しタクシー」の活用により共同運行システムの導入等により公共交通の効率化等の実現を目指す。

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)

1

国土交通省 スマートシティモデル事業 重点事業化促進プロジェクト

「先端技術によるまちづくり官民協議会」をベースにしたコンソーシアムを組織し、「地域公共交通の維持確保」、「中心市街地の活性化」など喫緊の課題に対し、まずは、「オンデマンドモビリティサービスの導入」からはじめ、「スマートシティの実現」に向け持続的に取り組む。

■ 対象区域のビジョン

- ・誰もが活躍できるインクルーシブな社会の実現を目指した豊かで活力ある未来を創出するまちづくり
- ・市場原理を利用した都市のコンパクト化の実現を目指した、「コンパクト・プラス・ネットワーク」なまちづくり
- ・サービスプラットフォームを利用して、新たなサービスを創出し、地域経済活性化を図るエコシステムの構築

■ 対象区域の課題

- ・公共交通の維持確保
- ・中心市街地の活性化

■ モデル事業の取組み内容

- ・「オンデマンドモビリティサービスプラットフォーム」の構築
- ・「自動運転技術」の早期導入
- ・「人流解析」と「カメラ画像解析」の技術を活用した駅前再生

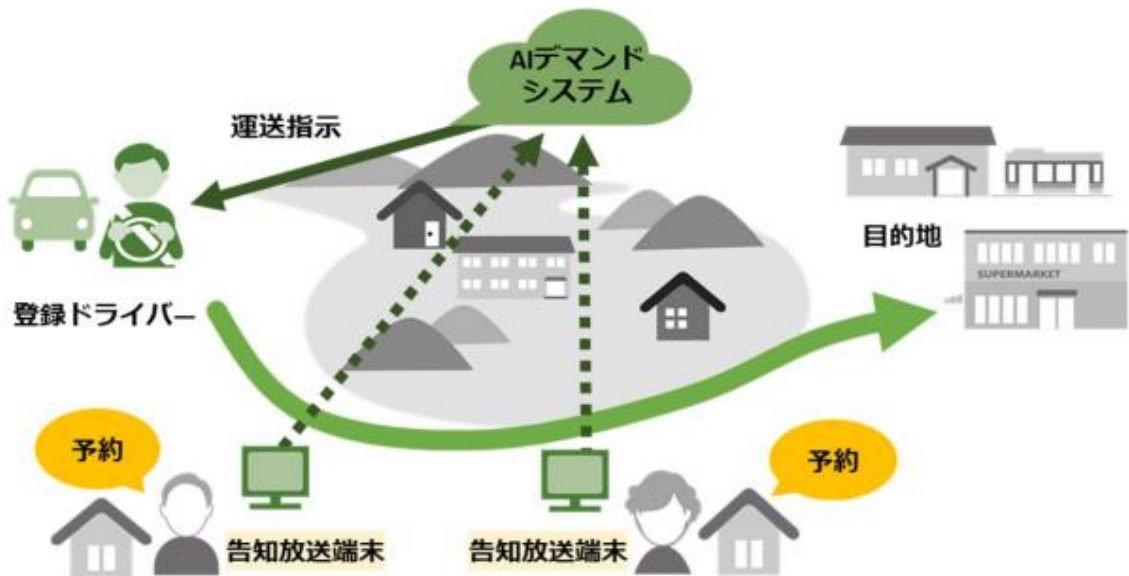
▲ふくやまスマートシティモデル事業コンソーシアム (広島県福山市)

資料/国土交通省記者発表資料 (令和元年 5月 31日)、スマートシティ官民連携プラットフォーム

(3) その他新規施策

ア) 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。

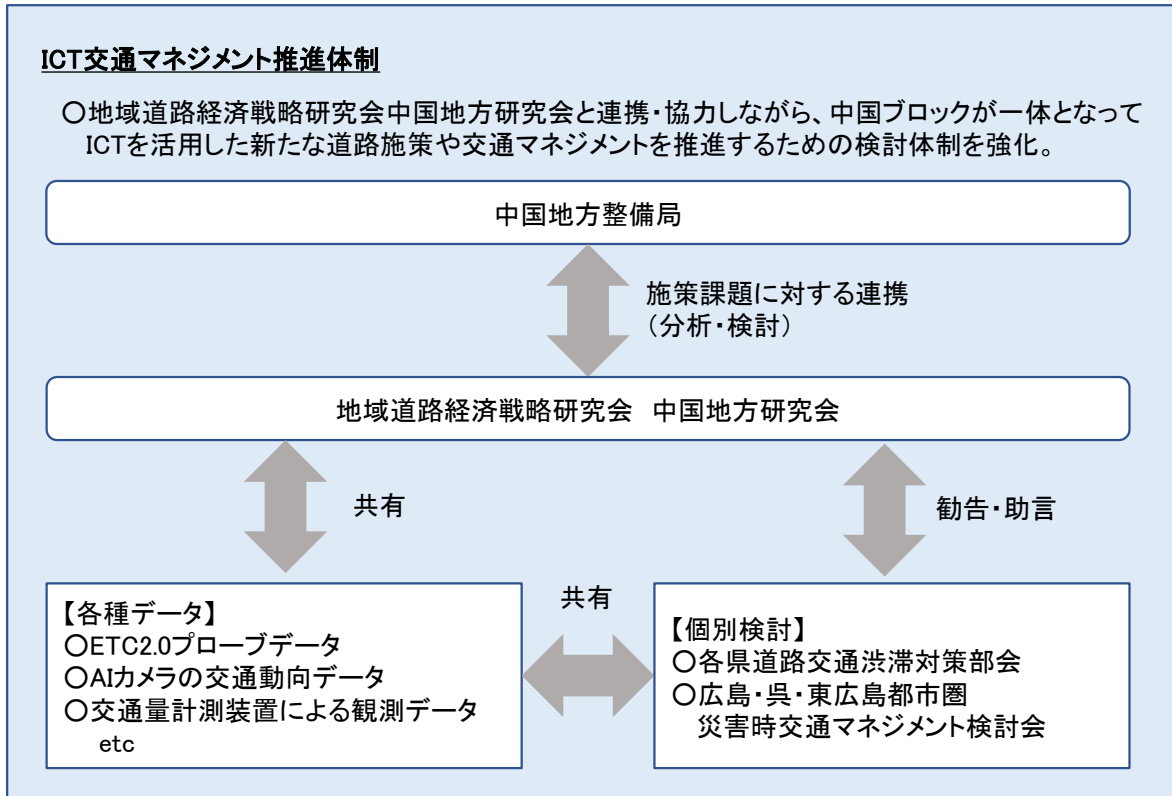


▲AI オンデマンドバスの実証実験（智頭町）事業イメージ図

資料/智頭町地域公共交通計画（令和2年3月）

2. 推進体制の強化

ビジョンの「ICT 交通マネジメントにおける基本方針」に基づき、推進体制の強化を図る。



▲計画事例（ICT 交通マネジメント推進体制の強化）

▼中国地方におけるデータ共有・検討体制

機関	概要
地域道路経済戦略研究会 中国地方研究会	有識者より地域の道路を活かした政策提言を頂くとともに、道路空間の有効活用による地域経済活性化戦略と、これを実現するための社会実験・実装について研究を行うことを目的に設立。
各県道路交通渋滞対策部会	県内の渋滞対策を効率的に推進するための検討を実施。
広島・呉・東広島都市圏 災害時交通マネジメント検討会	災害時の経済・産業活動、日常生活活動への影響を最小限に留めるため、交通システムマネジメント及び交通需要マネジメントの推進を図る目的で設立。路線バスの災害時臨時経路の運用、広報活動など、様々なソフト面の対策を実施。

その他、島根県では産学官連携によるICT 推進態勢の構築、山口県では「新たな地域交通モデル検討委員会」の設置等が検討されている。