

広島県 2021 道路整備計画



広島県道路整備計画2021

目次

I 総論

策定の趣旨	.....	1
計画の位置付け	.....	1
計画の概要	.....	2

II 前計画の成果の検証

広島県道路整備計画2016の概要と取組成果	4
-----------------------	-------	---

III 6つの施策の取組方針

施策① 県土強靱化のための道路ネットワークの強化	.....	6
施策② 安全で快適な道路空間の形成	.....	8
施策③ 物流生産性向上のための道路ネットワークの構築	.....	10
施策④ 地域内外の交流連携を支える道路ネットワークの構築	.....	12
施策⑤ コンパクトで持続可能なまちづくりに資する道路整備	.....	14
施策⑥ 道路施設の適正な維持管理	.....	16
効果を高める取組 デジタル技術の活用～DXの推進～	.....	18

IV 事業箇所一覧(R3～R7)

県事業	.....	21
国直轄事業等	.....	40

表紙・裏表紙写真のご紹介

表紙写真:(国)2号木原道路(尾道市・三原市)
裏表紙写真1:(国)185号休山新道(呉市)
裏表紙写真2:(主)廿日市佐伯線【交通安全事業】(廿日市市)
裏表紙写真3:(国)313号神辺バイパス(福山市)
裏表紙写真4:(国)433号式敷大橋【橋梁補修】(三次市安芸高田市)

裏表紙写真5:橋梁点検、トンネル点検の様子
裏表紙写真6:(主)安芸津下三永線【法面災害防除】(東広島市)
裏表紙写真7:ロボットを活用した法面点検の試行実験【DXの取組】
裏表紙写真8:道の駅「びんご府中」(府中市)
裏表紙写真9:ナショナルサイクルルートに指定されたしまなみ海道サイクリングロード(尾道市)

策定の趣旨

広島県では、県の総合計画である「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」が目指す広島県の将来像を実現するため、社会資本マネジメントの基本方針として策定している「社会資本未来プラン」の道路部門の整備計画として、道路整備計画を策定しています。

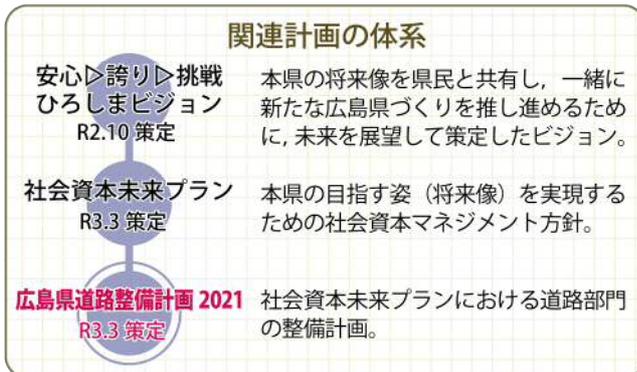
広島県道路整備計画 2016 が令和 2 年度で終了すること、また将来を展望する上で特に考慮が必要な情勢変化等を踏まえ「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」と「社会資本未来プラン」が策定されたことから、これら上位計画と整合を図りながら、広島県道路整備計画 2021 を策定するものです。

将来を展望する上で特に考慮が必要な情勢変化

- 1 現実化する人口減少，少子化・高齢化
- 2 新たな展開を迎えるグローバル社会
- 3 AI / IoT，5G など急激に進むデジタル技術
- 4 格差社会の概念
- 5 頻発化する大規模災害
- 6 新型コロナウイルスにより引き起こされた社会経済環境の変化

計画の位置づけ

関係計画の体系



広島県の総合計画

安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン

基本理念

将来にわたって、
「広島に生まれ、育ち、住み、働いて良かった」と心から思える広島県の実現

目指す姿

県民一人一人が「安心」の土台と「誇り」により、夢や希望に「挑戦」しています
～仕事も暮らしも。里もまちも。それぞれの欲張りなライフスタイルの実現～

目指す姿の実現に向けた基本的な考え方

(1) 県民の挑戦を後押し

- ① 県民が抱く不安を軽減し「安心」につなげる
- ② 県民の「誇り」につながる強みを伸ばす
- ③ 県民一人一人の夢や希望の実現に向けた「挑戦」を後押し



(2) 特性を生かした 適散・適集な地域づくり

- ① 県全体の発展を牽引する魅力ある都市の形成
- ② 自然豊かで分散を生かした中山間地域の形成
- ③ 利便性の高い集約型都市構造の形成



用語説明

AI …Artificial Intelligence(人工知能)の略。コンピュータがデータを分析し、推論・判断、最適化提案、課題定義・解決・学習などを行う、人間の知的能力を模倣する技術を意味する。

IoT …Internet of Thingsの略。これまで主にパソコンやスマートフォンなどの情報機器が接続していたインターネットに、産業用機器から自動車、家電製品までさまざまな「モノ」をつなげる技術。

中山間地域 …地理的・社会的条件などが不利なため、人口減少や高齢化が進行している過疎・離島などの地域。

計画の概要

計画期間

令和3年度～7年度
5年間

投資予定額

概ね 2,150 億円 国直轄事業負担金を含む
※社会情勢等により変動することがあります。

計画の流れ

広島県の将来像
基本理念

将来にわたって、
「広島に生まれ、育ち、住み、
働いて良かった」
と心から思える広島県の実現

安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン

既存道路ネットワークの
強みを生かした道路整備の取組方針

広島県の将来像を実現するための
社会資本マネジメント方針に基づく
道路整備の取組方針の決定

既存道路ネットワークの強みを最大限
生かしつつ、更なる「安全・安心」や
「サービス（利便性・快適性・生産性）」
の向上につながる道路整備を推進します。

本県の目指す姿を実現するため、現状と
課題から、次の6つの施策を取組方針と
します。

実施施策

- 1 県土強靱化のための道路ネットワークの強化
- 2 安全で快適な道路空間の形成
- 3 物流生産性向上のための道路ネットワークの構築
- 4 地域内外の交流連携を支える道路ネットワークの構築
- 5 コンパクトで持続可能なまちづくりに資する道路整備
- 6 道路施設の適正な維持管理

選択と集中に基づく箇所選定の

事業箇所選定の視点・評価

- 将来の広島県広域道路ネットワーク
- 事業評価（3項目）

道路改良事業 街路事業

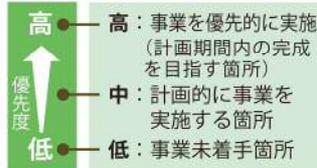
将来の広域道路ネットワークを考慮し、今後、対策が必要と考えられる事業箇所について、事業評価を実施しました。

事業評価とは

事業箇所毎に「費用対効果」、「施策貢献度」、「実施環境」の3項目による事業評価を実施し、優先度を決定しています。



評価結果による事業実施箇所の選定



施策貢献度の評価指標

施策項目	評価指標
①県土強靱化のための道路ネットワークの強化	緊急輸送道路に該当
	異常気象時通行規制区間に該当 多重型道路ネットワークの形成
②安全で快適な道路空間の形成	事故危険箇所に対応する区間
	通学路の歩道整備
③物流生産性向上のための道路ネットワークの構築	産業団地～高速ICへの連絡強化
	重要物流道路に該当
	主要渋滞箇所へ貢献
④地域内外の交流連携を支える道路ネットワークの構築	広島市への連絡強化
	連携中枢都市への連絡強化
	広島空港への連絡強化
	新幹線駅への連絡強化
	高速道路ICへの連絡強化
⑤コンパクトで持続可能なまちづくりに資する道路整備	主要観光地～高速ICへの連絡強化
	観光周遊の促進
⑤コンパクトで持続可能なまちづくりに資する道路整備	バス1車線区間
	合併建設計画該当区間
	生活交通路線の整備

交通安全事業

事故危険箇所の対策や通学路交通安全プログラム等に基づく整備を基本としています。

防災系事業

災害に強い道路ネットワークを構築するため、緊急輸送道路等から優先的に整備します。

補修系事業

修繕方針や施設の点検結果に基づき、緊急性の高い箇所を優先的に整備します。

用語説明

費用対効果 … 事業の実施によって、評価期間中に発現する様々な効果・影響を貨幣換算し、これを建設費、維持管理費等のコストと比較することにより事業の投資効率性を表したものの。
 事故危険箇所 … 警察庁と国土交通省が合同で、死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点や単路部を「事故危険箇所」として指定（平成29年1月）。
 通学路交通安全プログラム … 通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取組を推進するため、地域ごとに教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により策定される基本方針。
 緊急輸送道路 … 阪神・淡路大震災を教訓とし、地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施することを目的として、各都道府県において策定された『緊急輸送道路ネットワーク計画』の中で設定された路線で、役割に応じ、1次から3次までが設定されている。

早期効果の発現を重視した予算配分

計画に基づく着実な整備の実施

社会情勢の変化に柔軟に対応

事業実施箇所の選定
(実施計画の作成)

523箇所/5年

5年間で380箇所の完成を目指します

事業の実施

- 着実な整備による早期効果の発現
- コスト削減を意識した事業の実施
- 地域と一体となった取組の推進

進捗状況の
点検・評価

- PDCAサイクルの実施
- ストック効果の検証

事業実施箇所一覽 (令和3年3月現在) (単位:箇所)

区分	完成 ^{※1}	継続 ^{※2}	合計	
改築系	道路・街路	49	93	142
	交通安全	32	50	82
	小計	81	143	224
防災系	橋梁耐震補強	39	-	39
	法面災害防除	260	-	260
	小計	299	-	299
合計	380	143	523	

投資予定額 (単位:億円)

区分	投資予定額	
補助公共事業費	1,040	
単独公共事業費	改良	350
	維持	410
国直轄事業負担金	350	
合計	2,150	

※1 完成: 計画期間内に完了する事業。

※2 継続: 計画期間後も継続実施する事業。

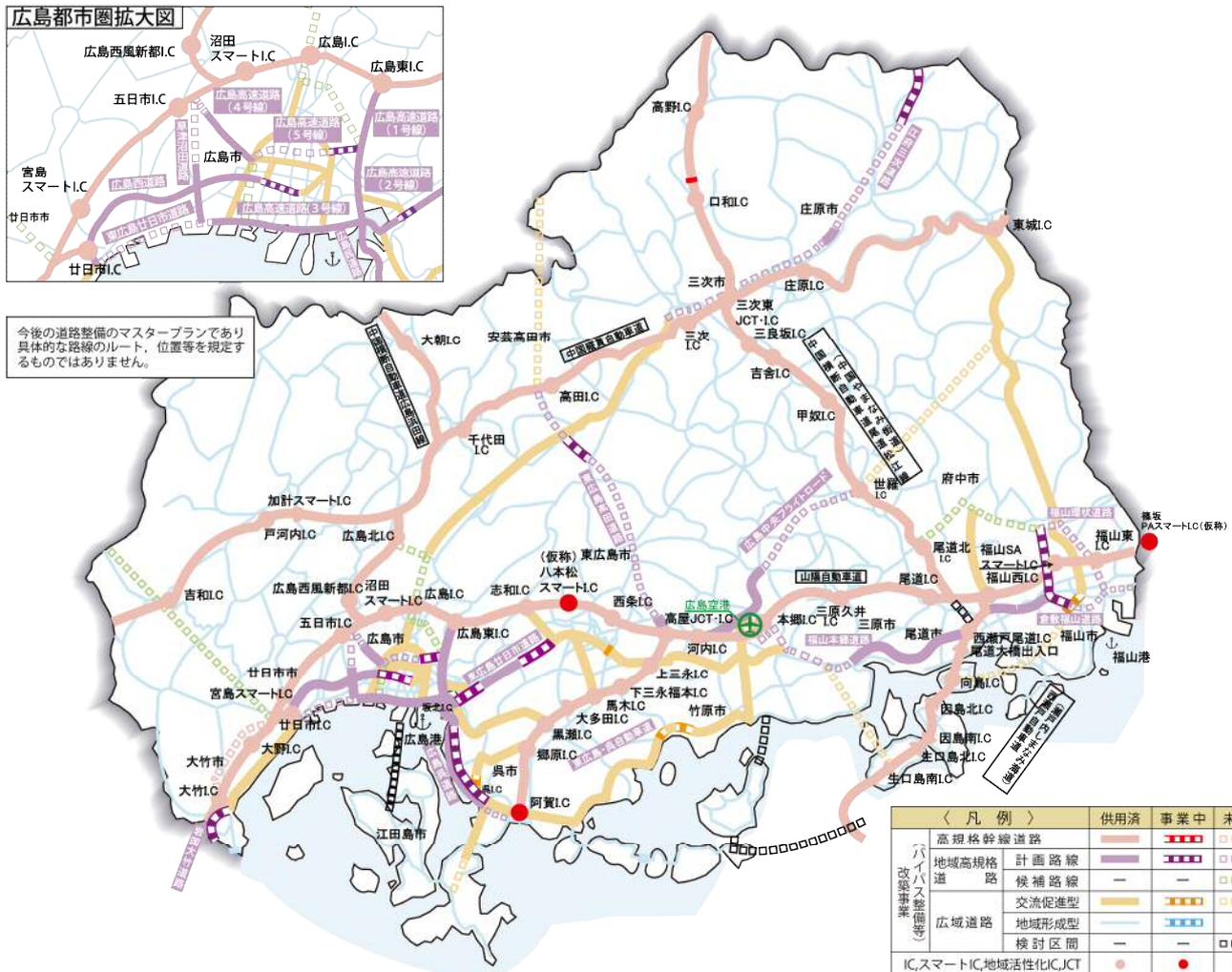
地元市町の意見を尊重

計画の策定にあたり、社会資本整備調整会議を開催し、地元市町の意見を伺いながら、事業実施箇所を選定しています。

将来の広島県広域道路ネットワーク



今後の道路整備のマスタープランであり具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。



〈凡例〉		供用済	事業中	未着手
改築事業	高規格幹線道路	—	■	□
	地域高規格道路	—	■	□
	候補路線	—	—	□
広域道路	交流促進型	—	■	□
	地域形成型	—	■	□
		—	—	□
IC,スマートIC,地域活性化IC,JCT		●	●	—

ストック効果 …整備された施設が機能して長期的にその地域の生産性や安全性を高めたり、環境を改善するなどの効果。
 PDCAサイクル … 計画(plan)→実行(do)→評価(check)→改善(act)という4段階の活動を繰り返す行なうことで、継続的にプロセスを改善していく手法。
 高規格幹線道路 … 全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路。
 地域高規格道路 … 高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾などの広域交流拠点との連結等に資する路線。

■ 広島県道路整備計画2016の概要と取組成果

計画期間

平成28年度から令和2年度までの5年間

計画の体系

次の7つの施策の柱のもとに、道路を総合的にマネジメントする計画として策定しました。

7つの施策の柱	取組の方向性
①広域的な交流・連携基盤の強化	・企業活動を支える物流基盤の整備 ・グローバルゲートウェイ機能の強化
②集客・交流機能の強化	・観光周遊を促す道路ネットワークの形成
③災害に強い道路ネットワークの構築	・緊急輸送道路ネットワークの機能強化 ・災害対応能力の向上に資する 多重型道路ネットワークの形成
④総合的な交通安全対策の推進	・通学路における交通安全対策の推進 ・交通事故危険箇所の対策
⑤持続可能なまちづくりに資する道路整備	・渋滞を緩和する道路の整備と市街地 を一体化する鉄道との立体交差化 ・豊かな地域づくりを支える道路の整備
⑥道路機能の有効利用	・スマートICの整備等による高速道路の有効活用 ・しまなみを核としたサイクリングネットワークの形成と サイクリストの受入環境向上
⑦道路施設の適正な維持管理	・道路施設の日常的な維持管理の適切な実施 ・道路施設の戦略的な維持管理の推進

事業実施箇所の進捗状況

●国直轄事業

計画期間内の完成箇所については以下のとおりです。事業中の箇所のうち、東広島・呉道路（阿賀1C立体化）は令和3年度、国道2号東広島・安芸バイパスは令和4年度、国道183号鍵掛峠道路は令和7年度の開通見通しが公表されており、その他の箇所についても順調に進捗しています。

計画期間内の完成箇所：中国横断自動車道尾道松江線 付加車線の整備（尾道北IC～世羅IC）、国道2号松永道路、木原道路、栄橋、国道185号休山改良

●県事業

【箇所数】

計画期間内に494箇所を実施し、317箇所が完成しています。

（単位：箇所）

区分		実施箇所 (H28～R2)	完成箇所 (H28～R2)
改築系	街路・道路	158	45
	交通安全	96	37
	計	254	82
補修系	耐震補強	24	19
	法面対策	216	216
	計	240	235
合計		494	317

【延長（道路改良・街路）】

道路改良・街路事業については、計画期間内に約185kmの事業を実施し、約45kmが完成しています。



用語説明

グローバルゲートウェイ…世界各国と多方面、多頻度の航空路線・航路で結ばれた国際的な規模と機能を有した競争力の高い拠点となる空港・港湾。

多重型道路ネットワーク…大規模災害等により道路が寸断された場合でも、社会・経済活動への影響を最小限にとどめるよう代替経路の確保を目的とした道路ネットワーク。

スマートインターチェンジ(スマートIC)…高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるICであり、通行可能な車両(料金の支払い方法)を、ETCを搭載した車両に限定しているIC。

施策の進捗状況

成果目標の16指標について進捗を図りました。

施策の柱	指標	計画策定時	現状値(R2)	主な完成箇所・取組	整備効果等
広域的な交流・連携基盤の強化	①1人当たりの年間渋滞損失時間	45時間(H24)	41時間	国道2号〔松永道路・木原道路〕 国道185号〔休山改良〕 (主) 矢野安浦線 (一) 三原本郷線	■主要渋滞箇所 〔H24：96箇所→ R2：89箇所〕
	②広島空港利用者数	271.9万人(H26)	297.4万人※		
集客・交流機能の強化	③総観光客数	6,181万人(H26)	6,719万人※	国道375号 国道487号 (主) 福山尾道線 (都) 忠海中央線 (一) 御幸松永線 (都) 山手赤坂線	■空港アクセス強化に係る山陽道の渋滞発生時の迂回ルート 〔新規認可 (主) 矢野安浦線〕
	④観光消費額	3,610億円(H26)	4,410億円※		
	⑤観光客の満足度	66.4%(H26)	73%※		
災害に強い道路ネットワークの構築	⑥緊急輸送道路の橋梁耐震化率 (地震により落橋・倒壊が発生しないレベルの対策)	79.6%(H27)	82.3%	国道375号〔日山橋〕 (一) 乙瀬小方線〔新町陸橋〕	■観光周遊ルートに該当する完成箇所における走行性向上 〔改良前33.3km/h→改良後53.1km/h〕
	⑦法面災害防除対策箇所数 (H25年及びH27の点検により対策が必要とされた550箇所)	14箇所(3%)	230箇所	国道182号 国道191号 (主) 三原東城線 (主) 安芸津下三永線	
総合的な交通安全対策の推進	⑧通学路交通安全プログラムの基づく危険箇所の歩道設置箇所数 (全体116箇所)	5箇所(H27)	35箇所	国道2号 (主) 世羅甲田線 (主) 吉田邑南線 (主) 大崎上島循環線	■緊急輸送道路における防災対策済延長 〔H27：425.2km→R2：454.5km〕
	⑨県管理道路の事故危険箇所の対策率 (全体90箇所)	68%(H27)	94.4%	国道2号 (主) 江田島大柿線	
持続可能なまちづくりに資する道路整備	⑩広島県における自動車CO ₂ 排出量	4,464千トン(H27)	4,462千トン	国道186号 国道313号 国道486号 (都) 駅前新庄線	■県内の事故発生件数 〔歩行者H27：1,150件→R元：745件〕 〔自転車H27：1,995件→R元：1,257件〕
	⑪現況1車線バス路線区間延長 (交通量500台/日以上)	38.6km(H27)	36.8km	(一) 虫道廿日市線 (一) 下千鳥小奴可停車場線	
	⑫合併設計画区間の改良済箇所 (全体443箇所)	268箇所(H27)	295箇所	(主) 吉舎油木線 (主) 芸北大朝線 (一) 新市三次線 (一) 原田吉田線	
道路機能の有効利用	⑬しまなみ海道サイクリング来訪客数	約25万人(H26)	約38万人※	しまなみ海道自転車道無料化	■ナショナルサイクルルートの指定 (しまなみ海道サイクリングロード)
	⑭高速道路におけるIC及びスマートIC、地域活性化ICの設置間隔	10.0km(H27)	9.4km	大多田IC 福山SAsmartIC 沼田PASmartIC	
道路施設の適正な維持管理	⑮橋梁施設数に対する健全度Ⅰ、Ⅱの占める割合	87.9%(H26)	92.8%(R2)	国道183号〔鈎橋〕 国道433号〔式敷大橋〕	-
	⑯トンネル施設数に対する健全度Ⅰ、Ⅱの占める割合	68.8%(H26)	100%(H30)	国道186号〔飯谷トンネル〕 (主) 広島空港本郷線〔用倉トンネル〕	

※R1末の現状値

緊急輸送道路…阪神・淡路大震災を教訓とし、地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施することを目的として、各都道府県において策定された『緊急輸送道路ネットワーク計画』の中で設定された路線で、役割に応じ、1次から3次までが設定されている。
合併設計画…合併後の市町の基本方針や公共施設の整備などについて定め、将来のビジョンや施策の方向性を示したものの。
主要渋滞箇所…交通の集中等により渋滞が発生している箇所。令和2年に県内で89箇所が選定されている。
ナショナルサイクルルート…サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであることなど、一定の要件を満たすサイクリングルートを対象として自転車活用推進本部長により指定される。

6つの施策の取組方針

施策
1

県土強靱化のための 道路ネットワークの強化

目指す姿

- ハード整備による事前防災を効率的かつ効果的に進め、災害等による経済活動への影響が最小限に抑えられています。

安心・誇り・挑戦ひろしまビジョン(P46)より

現状と課題

- 災害時の通行止めに伴う大幅な迂回や待機により、初動対応の遅れや、物流の取り止めなどによる生産性の低下など、県民生活や経済活動に大きな影響が発生しています。
- 広域的な災害発生時における救助活動や緊急輸送のための道路ネットワークの確保が求められています。

水害や土砂災害のリスクの高まり

全国1時間降水量50mm以上の年間発生回数



平成30年7月豪雨による被害

平成30年7月豪雨では、観測史上初となる記録的な豪雨に襲われ、県内全域で土砂災害や河川の氾濫が多数発生し、100名を超える尊い命が奪われました。道路においても幹線道路の多くが被災し、支援物資の輸送や企業の経済活動、県民の日常生活に著しい影響を及ぼしました。



法面对策のあり方検討

平成30年6月に発生した一般国道191号の道路法面崩壊や、平成30年7月豪雨を踏まえ、県下全域にわたる当面の法面对策及び中・長期的な法面对策について、有識者で構成した「今後の法面对策のあり方検討会」を設置し、とりまとめられた法面整備方針に基づき、対策が必要と判断された箇所について、落石等による災害から道路交通の安全を確保するための対策をソフト、ハード両面から計画的に行っています。



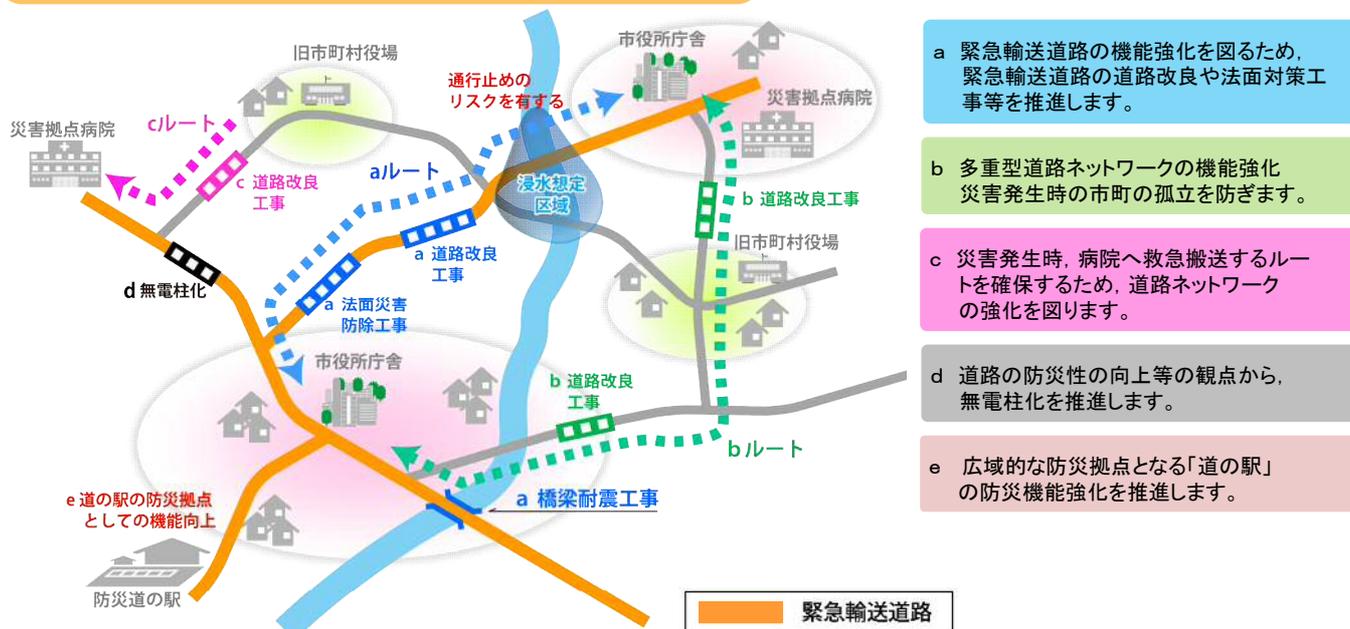
用語説明

緊急輸送道路…阪神・淡路大震災を教訓とし、地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施することを目的として、各都道府県において策定された『緊急輸送道路ネットワーク計画』の中で設定された路線で、役割に応じ、1次から3次までが設定されている。
多重型道路ネットワーク…大規模災害等により道路が寸断された場合でも、社会・経済活動への影響を最小限にとどめるよう代替経路の確保を目的とした道路ネットワーク。

取組の方向

- 災害対応能力の向上に資する道路ネットワークの多重性・代替性の確保
⇒ 発災時にも地域の孤立化を防ぎ、日常生活や社会経済活動への影響を最小限に抑える多重性・代替性を備えた道路ネットワークの形成を図ります。
- 緊急輸送道路における法面对策や橋梁耐震補強の推進
⇒ ハード対策等による事前防災を効率的かつ効果的に進め、県土の強靱化を図ります。
- 災害直後の交通確保のための無電柱化の推進
- 高速道路等における暫定2車線区間の4車線化などによる交通機能の確保
- ◆ 効果を高める取り組み
⇒ デジタル技術を活用した道路法面の変状把握に取り組みます。
⇒ 道の駅の防災拠点としての機能向上に取り組みます。
⇒ 国、NEXCO等と連携した災害時における交通マネジメント体制の強化に取り組みます。

災害に強い道路ネットワークの構築(整備イメージ)



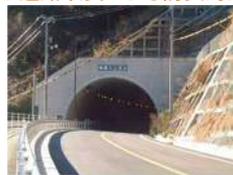
- a 緊急輸送道路の機能強化を図るため、緊急輸送道路の道路改良や法面对策工事等を推進します。
- b 多重型道路ネットワークの機能強化
災害発生時の市町の孤立を防ぎます。
- c 災害発生時、病院へ救急搬送するルートを確認するため、道路ネットワークの強化を図ります。
- d 道路の防災性の向上等の観点から、無電柱化を推進します。
- e 広域的な防災拠点となる「道の駅」の防災機能強化を推進します。

● 法面对策の実施



法面災害防除工事例
(法枠工事)

● 道路改良による防災対策



道路改良工事例
(バイパス整備)

● 橋梁の耐震補強の実施



橋梁耐震工事例
(落橋防止)

● 無電柱化の実施



対策前



対策後

指標

緊急輸送道路の災害時通行止箇所

現状 (R2)

190箇所 (H27~R1)

目標 (R7)

160箇所 (R3~R7)

緊急輸送道路における防災対策実施済延長 (率)

454.5km (28%)

799.2km (49%)

災害拠点病院 … 広島県では、平成30(2018)年4月現在、災害拠点病院として、基幹災害拠点病院を1か所、地域災害拠点病院を17か所指定している。
防災道の駅 … 広域的な防災機能を担うため、ハード・ソフト対策を強化した「道の駅」として国が認定。
防災対策実施済延長 … 橋梁耐震化(地震による損傷が限定的なものに留まり、橋としての機能の回復が速やかに行い得るレベルの対策)及び道路法面災害防除対策(「今後の法面对策のあり方検討会」で対策が必要とされた箇所)が完了した路線延長。

施策 2

安全で快適な道路空間の形成

目指す姿

●広島に住む人も訪れる人も、だれもが安全・安心を実感しています。

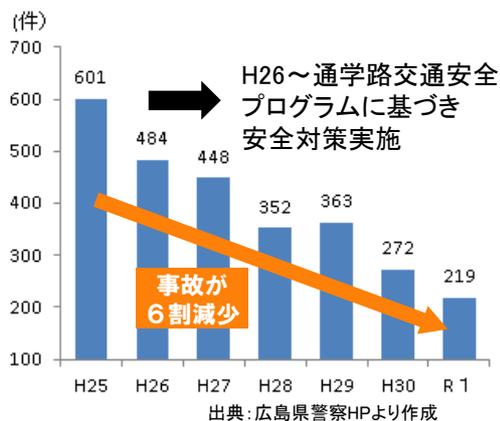
現状と課題

安心▷誇り▷挑戦ひろしまビジョン(P48)より

- 交通事故は、「通学路交通安全プログラム」に基づく交通安全対策などにより減少傾向にありますが、依然として後を絶たない状況にあります。
- 通学路のみならず、未就学児等が日常的に集団で移動する経路の安全対策も求められています。
- 安全で快適な自転車利用環境の創出による豊かな地域づくりのため、自転車の活用の推進が求められています。

子供の交通事故

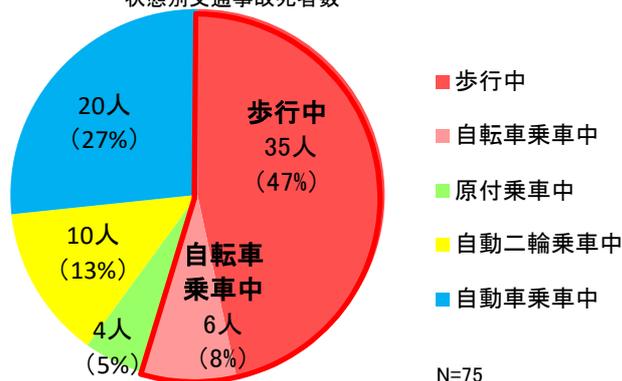
広島県内の子どもの交通事故発生件数



交通事故の現状

歩行中・自転車乗車中が死者数全体の半数以上

状態別交通事故死者数



出典：広島県警察本部交通部「広島県の交通統計 令和元年度版」

広島県の歩道設置率

全国平均を下回る一般県道の歩道設置率

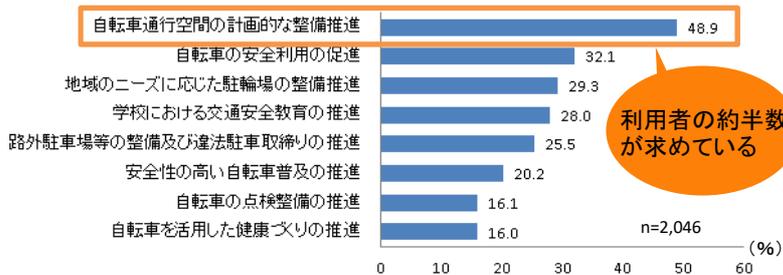
区分	全国	広島県	順位
一般国道指定区間	64.9%	52.7%	37
一般国道指定区間外	55.8%	56.6%	12
主要地方道	46.9%	44.4%	13
一般県道	33.5%	29.3%	28

歩道設置率＝歩道設置道路実延長÷実延長
出典：道路統計年報2019より作成

自転車利用環境

「自転車通行空間の計画的な整備推進」に対する県民ニーズが高くなっています。

問 あなたが自転車の活用を推進する上で特に重要と思われるものを教えてください。(上位のみ抜粋)



資料 県民の自転車利用状況に関するアンケート調査(平成30年12月)

用語説明

通学路交通安全プログラム …通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取組を推進するため、地域ごとに教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により策定される基本方針。

取組の方向

■ 通学路や生活道路等における交通安全対策の推進

⇒「通学路交通安全プログラム」などに基づく交通安全対策など、通園・通学時における事故の未然防止を図ります。

■ 安全で快適な自転車利用環境の整備

⇒自転車通行空間の計画的な整備、ゾーン30 や狭さく等による安全対策を進めます。

■ 歩道のバリアフリー化のための無電柱化の推進

⇒安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図ります。

◆ 効果を高める取り組み

⇒ビッグデータによる事故危険箇所の把握に基づく対策に取り組みます。

歩道整備

○ 歩道の整備



歩道がなく
大型車通行時に危険

歩行空間が確保され
通学が安全に

限られた用地内での通行帯整備

○ 側溝の蓋掛けとカラー舗装の整備



傾斜のある側溝の上を
歩くため通学時に危険

歩行空間が確保され
通学が安全に

通学路の安全対策については、教育委員会、警察等と連携し、点検による危険箇所の抽出、対策の検討、実施、効果の把握、改善・充実(PDCA)を繰り返すことにより、継続的な安全性の向上を図ります。

無電柱化の実施

○ 無電柱化による安全・円滑な交通確保



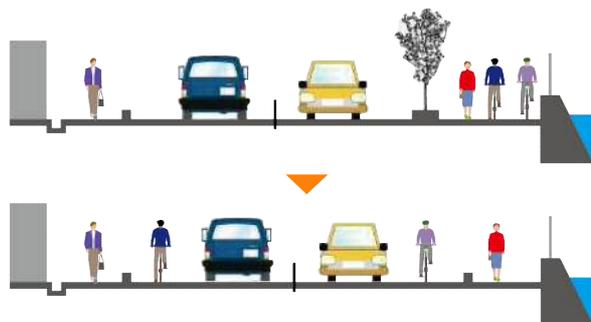
移動円滑化を妨げる電柱

安全・円滑な交通確保

(出典：国土交通省)

自転車利用環境の整備

○ 歩行者と分離された自転車通行空間の確保



指標

通学路の交通安全プログラムに基づく危険箇所の歩道設置箇所数

現状 (R2)

42箇所

目標 (R7)

73箇所

ゾーン30 …生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域(ゾーン)を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。

ビッグデータ…デジタル化の更なる進展やネットワークの高度化、IoT関連機器の小型化・低コスト化等によって得られる膨大なデータ(スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴、インターネットやテレビでの視聴・消費行動等に関する情報等)。

無電柱化 …道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りから見えなくないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。

施策 3

物流生産性向上のための 道路ネットワークの構築

目指す姿

●企業活動のグローバル化や生産性向上に資する最適な物流ネットワークが構築されています。

現状と課題

社会資本未来プランより

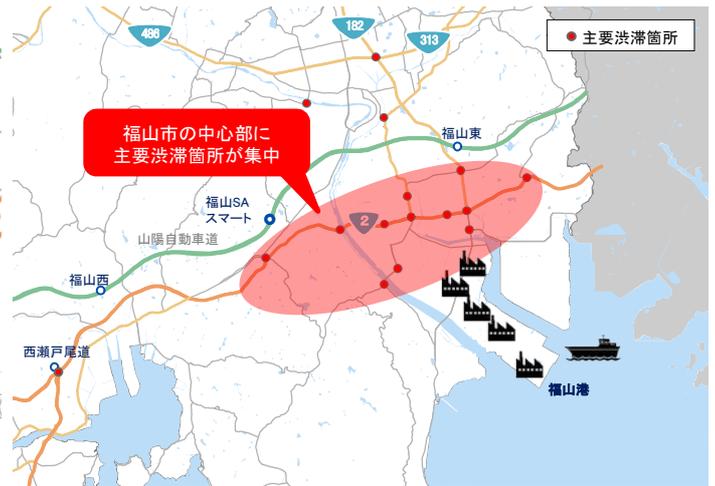
- 主要な物流・人流ルート上においては、依然として渋滞が残存し、社会経済活動において多大な影響を及ぼしています。
- 物流拠点と本県の強みでもある井桁状の高速道路ネットワークへのアクセスを強化する必要があります。

県内の渋滞発生状況

●広島港周辺



●福山港周辺



広島港や福山港から高速道路等の物流道路へアクセスするためには、市中心部に集中している主要渋滞箇所を通過する必要があるなど、速達性・定時性の確保が課題となっています。



国道2号 西広島BP(広島市)

広島港の港湾物流の需要拡大

広島港における取扱貨物量等の目標値

(万トン)



出典: 広島港湾計画書(広島県H31.3)

広島県における市町別
主要渋滞箇所数(89箇所)



令和2年8月時点

福山市中心部の2区間が上位に

国道2号渋滞ランキング(R1)

国道2号赤坂BP東口交差点付近

順位	渋滞損失時間※	市区町村	区間名
1	124	広島市	東雲インター入口交差点～出汐町交差点
2	98	倉敷市	大西交差点付近～中新田交差点
3	94	福山市	紅葉町交差点～小田川橋交差点
4	74	岡山市	バイパス豊成交差点～青江交差点
5	72	福山市	明神町交差点～府中分かれ交差点

出典: 渋滞ワーストランキングのとりまとめ(平成31・令和元年)(国土交通省)より作成
※単位: 万人・時間/年

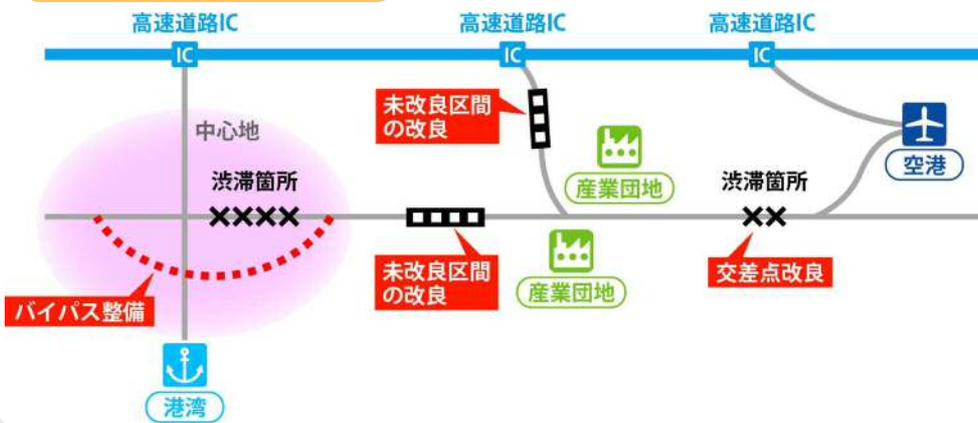
用語説明

井桁状高速道路ネットワーク…中国縦貫自動車道、山陽自動車道を横軸に、広島自動車道、浜田自動車道、東広島・呉自動車道、中国横断自動車道尾道松江線、西瀬戸自動車道を縦軸に形成される広域にまたがる高速道路ネットワーク。
 主要渋滞箇所…交通の集中等により渋滞が発生している箇所。令和2年に県内で89箇所が選定されている。
 渋滞損失時間…渋滞によって遅れた時間。ある区間を自動車で行く際に要する基準的な旅行時間(基準旅行時間)から実際の旅行時間を引いた時間(遅れ時間)。

取組の方向

- 生産性の向上など企業活動を支える物流基盤の充実
 - ⇒都市部の渋滞を解消し、物流拠点と井桁状の高速道路ネットワークをつなぐ広域的な道路ネットワークの形成を図ります。
- グローバルゲートウェイ機能の強化に資する道路整備の推進
 - ⇒広島空港、広島港、福山港への速達性・定時性の確保と代替性・多重性の強化を図ります。
 - ⇒広島中央フライトロードなど、効率的な空港へのアクセスルートについて調査等を進めます。
- 広島都市圏における高速交通体系の確立
- 効率的な輸送を支援するスマートICの整備
- 県西部の物流拠点における広島市東西を結ぶ物流交通基盤の充実
- ◆効果を高める取り組み
 - ⇒ビッグデータ等を活用した渋滞対策等、効果的な交通マネジメントに取り組みます。

整備イメージ図



広島高速5号線 広島駅北口IC(仮称) 整備イメージ



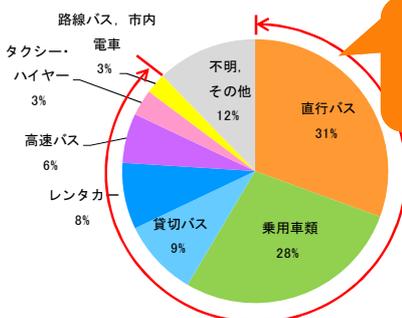
国道2号福山道路 整備イメージ



福山沼隈道路 整備イメージ

広島空港アクセス機能強化の重要性

空港アクセスの手段別割合【H25年度】



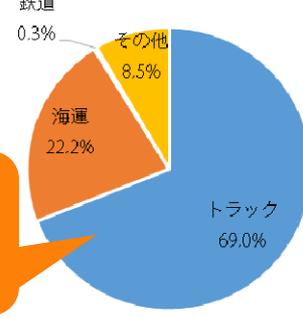
広島空港へのアクセス手段は道路利用が約9割を占めている。

本県の貨物輸送量の交通手段割合は、トラック輸送による陸送がメイン。

出典:国土交通省 平成25年度航空旅客動態調査より作成

貨物輸送の交通手段割合

代表手段機関別担率(仕入ベース)



出典:第10回全国貨物純物流調査(物流センサス)

指標

	現状(R2)	目標(R7)
年間渋滞損失時間	4,500万時間	3,500万時間
主要渋滞箇所における対策箇所数	15箇所	7箇所
広島空港に60分で到達可能な圏域の人口	149万人	162万人

グローバルゲートウェイ…世界各国と多方面、多頻度の航空路線・航路で結ばれた国際的な規模と機能を有した競争力の高い拠点となる空港・港湾。
 スマートインターチェンジ(スマートIC)…高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるICであり、通行可能な車両(料金の支払い方法)を、ETCを搭載した車両に限定しているIC。
 ビッグデータ…デジタル化の更なる進展やネットワークの高度化、IoT関連機器の小型化・低コスト化等によって得られる膨大なデータ(スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴、インターネットやテレビでの視聴・消費行動等に関する情報等)。

6つの施策の取組方針

施策 4

地域内外の交流連携を支える 道路ネットワークの構築

目指す姿

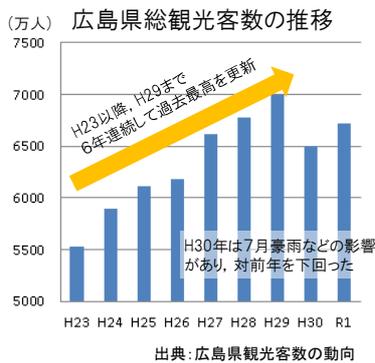
- ビジネスや観光、日常生活において、便利で快適な移動ができ、国内のみならず世界との交流や連携が活発に行われています。

現状と課題

社会資本未来プランより

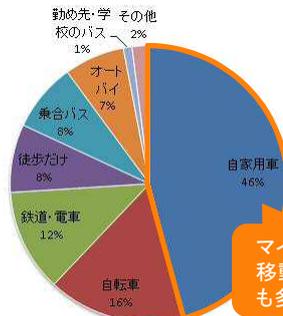
- 二つの世界遺産や瀬戸内海の多島美、サイクリングロードなど多彩な観光資源を生かした積極的な誘致や受入環境の充実により、交流人口の増加による地域経済の活性化に繋がってきました。
- 周遊観光を促す道路ネットワーク内において、依然として渋滞箇所や狭隘区間が残存しています。
- 観光客数や訪問地点数を増やすためには、交通移動時の疲労・ストレスの軽減や、サイクリストの受け入れ環境の向上が重要です。

観光客数の増加



人流の交通手段

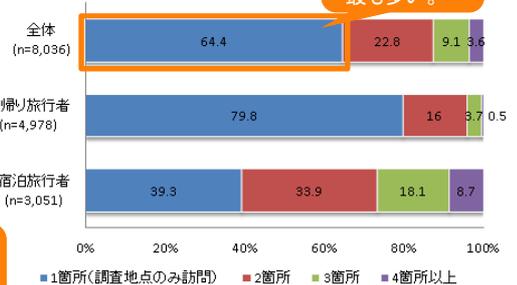
交通機関分担率(通勤・通学)【広島県】



マイカーによる移動が46%と最も多い。

周遊観光の現状

訪問観光地点数



「1箇所」が64.4%と最も多い。

多彩な観光資源



広域的サイクリングロードの形成

広島県自転車活用推進計画(H31年3月)において、県内7コースをモデルコースに設定

レンタサイクル貸出台数(しまなみ海道)



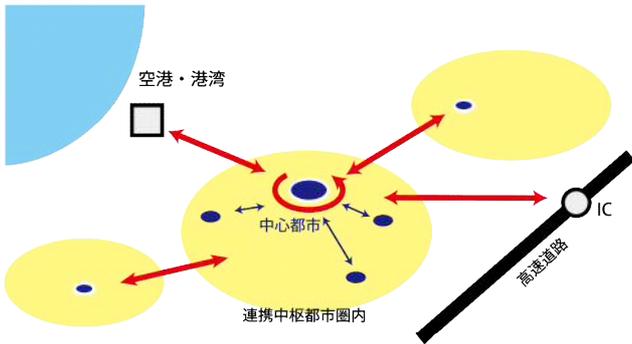
用語説明

ナショナルサイクルルート…サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであることなど、一定の要件を満たすサイクリングルートを対象として自転車活用推進本部長により指定される。
 観光交流人口…観光を目的に、県外から訪れる(交流する)人口のこと。
 総観光客数…観光地を訪れた県内観光客と県外観光客数の合計(述べ人数)。
 井桁状高速道路ネットワーク…中国縦貫自動車道、山陽自動車道を横軸に、広島自動車道、浜田自動車道、東広島・呉自動車道、中国横断自動車道尾道松江線、西瀬戸自動車道を縦軸に形成される広域にまたがる高速道路ネットワーク。

取組の方向

- 主要都市間の連携を強化する道路整備の推進
⇒ 連携中枢都市圏の中心都市や隣県の主要都市間の連携強化を図ります。
- 観光周遊を促進する道路ネットワークの形成
⇒ 高速ICから観光地までの道路や観光地をネットワーク化する道路整備を推進します。
- ◆ 効果を高める取り組み
⇒ パーク&ライドやノーマイカー運動といったソフト対策を取り組みます。
⇒ しまなみを核としたサイクリングネットワークの形成とサイクリストの受入環境向上に取り組みます。

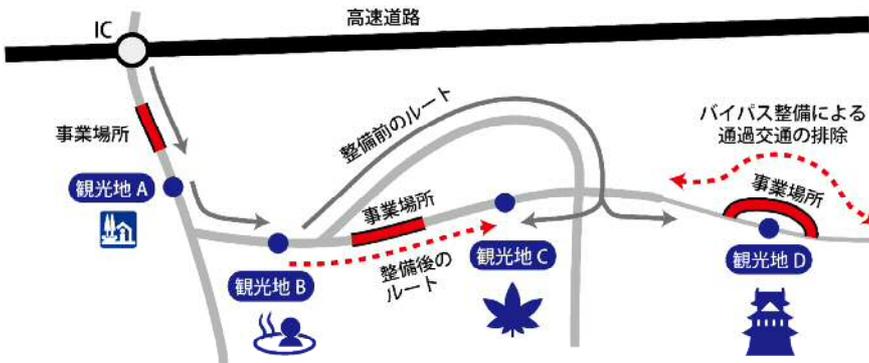
主要都市間の連携を強化する道路整備のイメージ



◀ 国道2号東広島・安芸BP (R2年2月時点)
出典: 広島国道事務所HP
(http://www.cgr.mlit.go.jp/hirokoku/east_aki/shinchoku/2002.pdf)



観光周遊を促進する道路整備のイメージ



観光周遊を促す道路整備の考え方

- 井桁状の高速道路ネットワークの活用
 - 観光地のネットワーク化
- ▼ 道路整備
- 移動時間短縮
 - 周遊ルート多様化
 - 来訪者の疲労・ストレスの軽減
- 【直接効果】
- 滞在時間増加
 - 訪問地点数増加
 - 来訪者の来訪意欲向上
- 【間接効果】
- 観光客数増加
 - 観光消費額増加
 - 来訪者満足度向上
- 【波及効果】



韮松永線トンネル整備イメージ(福山市韮)

指標

高速道路ICから30分で到達可能な主要観光地等の割合(主要観光地数538箇所)

現状 (R2)	目標 (R7)
81%	83%

連携中枢都市圏 … 地方圏において、昼夜間人口比率おおむね1以上の指定都市・中核市と、社会的、経済的に一体性を有する近隣市町村とで形成する都市圏。

パークアンドライド … 都心の外周部や都市周辺部の鉄道駅等の駐車場を活用し、そこから都心部まで公共交通機関を利用すること。

ノーマイカー運動 … 自動車に過度に依存する生活スタイルを見直し、可能な範囲で自動車利用を控え、公共交通機関や自転車、徒歩の利用を進める運動。

観光消費額 … 観光客が本県において、交通費、宿泊料、みやげ品代、飲食代、入場料などに消費した額。

6つの施策の取組方針

施策
5

コンパクトで持続可能なまちづくりに資する道路整備

目指す姿

- 拠点間が最適な道路ネットワークで結ばれ、豊かな生活を支える「持続可能な集約型都市構造」の形成が進んでいます。

現状と課題

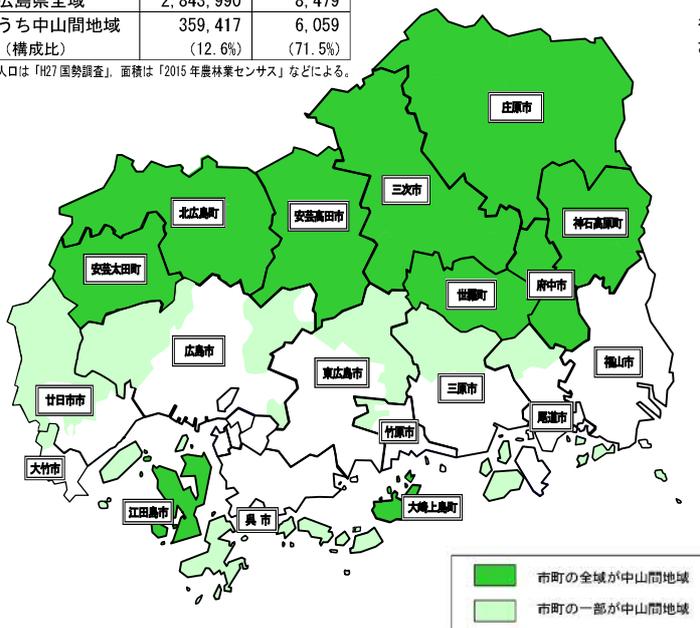
安心・誇り・挑戦ひろしまビジョン(P66)より

- 人口減少や少子化・高齢化の急速な進行により、県土の約7割を占める中山間地域においては、日常生活に必要なサービスや地域コミュニティの維持が厳しい状況に直面しています。
- 安心して快適に暮らせる持続性の高いまちづくりを推進していく必要があります。

都市部と中山間地域の課題

区分	人口(人)	面積(km ²)
広島県全域	2,843,990	8,479
うち中山間地域 (構成比)	359,417 (12.6%)	6,059 (71.5%)

※人口は「H27 国勢調査」、面積は「2015年農林業センサス」などによる。



● 中山間地域における生活交通の維持

中山間地域では、鉄道、路線バスの廃止・減便などを背景に、特に移動手段を持たない高齢者の生活交通の確保が大きな課題となっています。このような中、重要な生活交通を維持するため、県内全23市町において、県の運行経費補助を受け維持されている路線バス、デマンド交通、コミュニティバスが運行されています。



国道375号
(三次市作木町)



(主)菅戸倉橋線
(呉市倉橋町)

バス離合困難箇所

平成30年3月に廃止されたJR三江線



資料：広報みよし(2016年2月号)

平成15年12月に廃止されたJR可部線(可部～三段峡間)



※可部～あき亀山間は平成29年3月に再開

● 都市部の渋滞

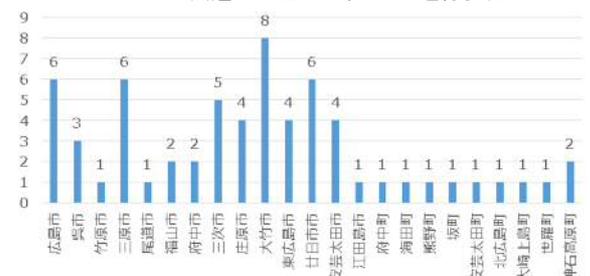


国道2号
(海田町海田大正交差点)



(主)福山沼隈線
(福山市洗谷交差点)

(セービス数) デマンド交通やコミュニティバスの運行状況



出典：市町HPほか(令和元年9月時点)

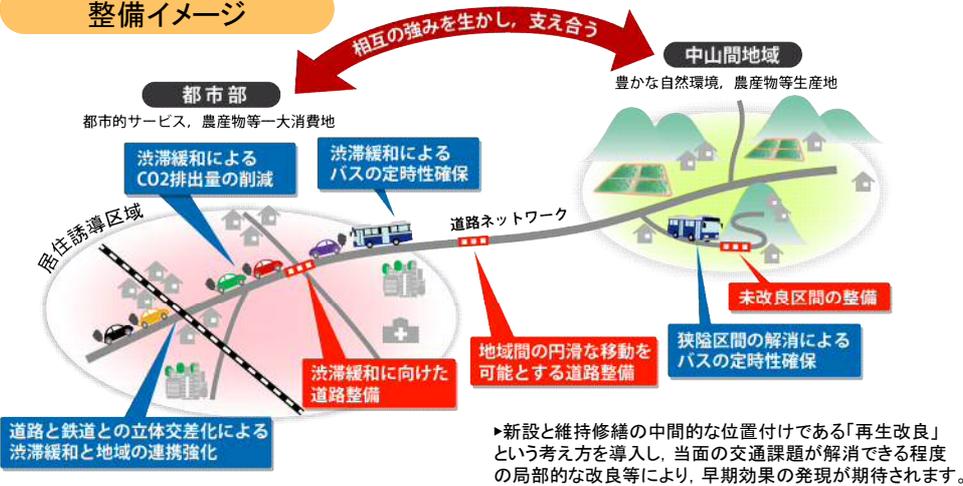
用語説明

中山間地域 … 地理的・社会的条件などが不利なため、人口減少や高齢化が進行している過疎・離島などの地域。

取組の方向

- 中山間地域・島嶼部など地域を支える道路整備の推進
⇒ 魅力ある地域づくりや日常生活を支える交通基盤の整備を図ります。
- 渋滞を緩和する道路の改善及び市街地を一体化する鉄道との立体交差化
⇒ 渋滞対策を進め、円滑な交通と良好な住環境の創出を図ります。
- コンパクト+ネットワーク型のまちづくりを支える道路整備
⇒ 居住誘導区域における利便性の向上に資する道路整備を図ります。
- 既存道路を有効活用した局部的な線形改良や待避所設置
- ◆ 効果を高める取り組み
⇒ 自動運転やMaaSの普及促進に向けた基盤整備に取り組みます。
⇒ 「道の駅」を活用した地方創生に取り組みます。

整備イメージ

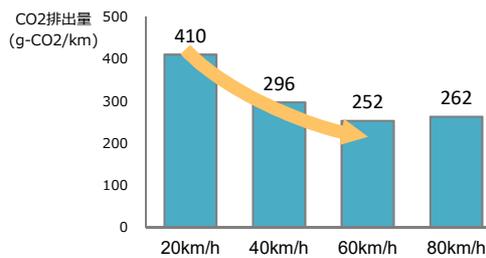


既存道路の有効活用 再生改良事業の事例



広島市東部地区連続立体交差事業
整備イメージ(広島市安芸区)

渋滞緩和とCO2削減の関係



道路整備による渋滞緩和

渋滞が緩和されることで
走行速度が高くなる

走行速度が上がることで、
CO₂排出量が減少

地球温暖化防止に貢献

指標

現況1車線バス路線区間延長(交通量500台/日以上)

現状(R2)

36.8km

目標(R7)

31.2km

広島県における自動車のCO₂排出削減量(基準年H28)

2千トン/年

8千トン/年

居住誘導区域※における
利便性の向上に資する道路整備の完成延長
(R3~R7の居住誘導区域における道路整備延長59.9km)

—

18.4km

※令和2年度末で立地適正化計画を策定している7市(広島市を除く)が設定した区域

コンパクト+ネットワーク…行政や医療・福祉、商業棟、生活に必要なサービスを維持し、効率的に提供していくため、各種機能を一定のエリアに集約化(コンパクト化)し、サービスの効率性を確保するとともに、人口減少に起因する圏域・マーケットの縮小に対し、都市的サービスが成立するために必要な人口規模を確保するため、各地域をネットワーク化すること。

MaaS…Mobility as a Serviceの略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して円滑な接続等による最適な移動手段を提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

居住誘導区域…都市拠点や地域拠点に、人口密度を維持することにより生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域。

施策 6

道路施設の適正な維持管理

目指す姿

- 道路の機能が適切に維持・発揮され続け、県民の安全で快適な日常生活や社会経済活動を支えています。

現状と課題

社会資本未来プランより

- 道路施設は膨大であり、建設後50年以上の橋梁は5割を超えるなど、急速に高齢化が進行しています。
- 限られた財源の中で、既存の道路を良好な状態で長期的に活用するために、計画的なメンテナンスが重要です。

管理施設の状況

主要な施設	管理数	備考
道路延長	4,167km	国道980km, 県道3,187km
橋梁	4,222橋	内、15m以上の橋1,322橋
トンネル	174本	トンネル153本, 洞門21本
舗装	3,835万㎡	
法面	11,920箇所	自然斜面, 人工斜面
附属物	30,419基	案内標識, 照明など

老朽化対策の事例

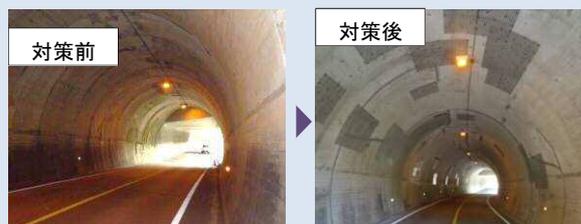
橋梁



塗装の劣化

塗装の塗り替え

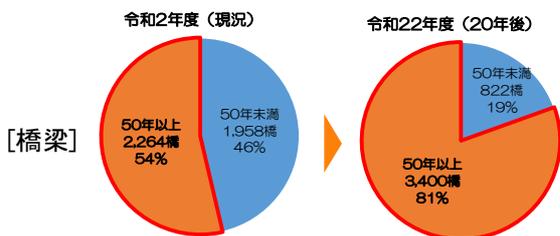
トンネル



コンクリート剥落の恐れ

剥落防止シート設置

道路施設の老朽化



建設後50年を経過する高齢化橋梁は、現在約54%であり、20年後には、約81%となり、老朽化した橋梁が急速に増大します。

これに伴い、点検において健全度Ⅲと判定される箇所が増加すると予想されるため、計画的な修繕とそれに必要な予算確保に努める必要があります。

※一般的に建設後50年を超えると、大規模な修繕工事や更新が必要となります。

用語説明

インフラ … 特定の人のものではなく、全ての住民の生活を支える基盤として適切な維持、円滑な運営が求められるものの総称。
 インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み … 広島県の公共土木施設の維持管理・更新を計画的に進めるため、長期的な修繕費を試算するとともに、今後の取組を取りまとめたもの。
 修繕方針 … 「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」に基づいて、個々の施設を適切に修繕するため、施設分類毎に具体的な修繕方針を取りまとめたもの。

取組の方向

■「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」及び「修繕方針」に基づく計画的なインフラ老朽化対策の推進

⇒橋梁・トンネルについては、定期的な点検等により変状を把握し、「予防保全型」の維持管理により安全で効果的な修繕を目指すものとし、当面の間、点検において健全度Ⅲと判定された箇所の修繕を優先的に行います。

⇒舗装については、日常的な点検や定期的な点検等により損傷を把握し、「事後保全型」の維持管理により安全で効果的かつ効果的な修繕を行います。

■道路施設の日常的な維持管理の適切な実施

⇒草刈りや除雪など日常的な維持管理を適切に実施し、地域住民の生活を守ります。

◆効果を高める取り組み

⇒簡易カメラやAIを活用した画像解析など、点検技術や施設運用の高度化に取り組みます。

⇒ドローンや3次元データを活用した施設点検等の効率化に取り組みます。

道路施設の戦略的な維持管理

日常的な維持管理情報
(維持管理データ)

- ・県民からの要望
- ・維持修繕履歴
- ・被災履歴
- ・各種施設台帳

道路維持管理システム
(PDCAサイクルの構築)

様々な維持管理情報を一元的に管理・分析し、戦略的・効果的に維持管理を行います。

計画的な維持管理情報
(アセットマネジメントシステム)

- ・施設の諸元
- ・点検計画、点検結果
- ・補修計画、補修履歴

●日常的な維持管理の適切な実施

道路の草刈りや除雪等を実施するとともに、日々の道路パトロール等により、穴ぼこ、倒木、落石等の異常を早期に把握し、適切な維持管理を実施します。



日々の道路パトロール
(発見した穴の舗装補修状況)



冬期交通の安全確保
(住民の生活を守る除雪作業)



地域でのアダプト活動
(地域共同での道路除草)

●アセットマネジメントによる計画的な維持管理の推進

橋梁、トンネル、舗装、法面について、アセットマネジメントにより、定期点検を実施し、適切な時期に修繕することで、ライフサイクルコストの低減を図り、計画的な維持管理を推進します。



橋梁の点検状況



ドローンを活用した施設点検



AIを活用した低廉な路面性状の把握



路面性状の把握イメージ

指標

現状(R2)

目標(R7)

1巡目点検で健全度Ⅲであった橋梁の修繕割合
(H26～H30の1巡目点検で健全度Ⅲと判定された橋梁数485箇所)

30%

100%

アダプト活動…住民団体・学校・企業など地域の方々が、ボランティアで道路・河川の美化・清掃などに取り組む活動。

健全度…施設の健全性の診断を4段階で行ったもの(Ⅰ健全、Ⅱ予防保全段階、Ⅲ早期措置段階、Ⅳ緊急措置段階)

アセットマネジメント…公共土木施設を資産(アセット)としてとらえ、将来の施設の状態を予測し、初期建設費用+維持管理費+更新費用(ライフサイクルコスト)が最小となる補修工法と補修時期を選定する総合的な管理・運用(マネジメント)方法。

AI…Artificial Intelligence(人工知能)の略。コンピュータがデータを分析し、推論・判断、最適化提案、課題定義・解決・学習などを行う、人間の知的能力を模倣する技術を意味する。

効果を高める
取組

デジタル技術の活用

～ デジタルトランスフォーメーション(DX)の推進 ～

災害時の交通寸断の解消に向けた取組

● デジタル技術を活用した道路法面の変状把握等に取り組みます。



AIを活用した法面崩落の予兆把握のイメージ

◀ 県管理の道路法面は、斜面状況や構造物の変状の有無を週1回の道路巡視など、人の目により確認しています。法面崩落や落石は事前に予測し対応することは困難で、事後的な対応となることが多いといった課題があります。

交通事故の減少に向けた取組

● ETC2.0などの車両プローブデータの収集・分析により事故危険箇所を把握し、それに基づく安全対策に取り組みます。



AIカメラ



AIによる画像処理で交通量把握

交通の円滑化に向けた取組

● 主要な渋滞箇所において、プローブ情報やスマートフォンの位置情報、またAIカメラによる交通流動等のビッグデータを収集、分析し、それに基づく効果的な交通マネジメントに取り組みます。

イメージ

車(交通量等)

人(利用者数)



出典：国土交通省

用語説明

デジタルトランスフォーメーション(DX) … デジタル技術を活用して、生活に関わるあらゆる分野(仕事、暮らし、地域社会、行政)において、ビジネスモデル、オペレーション、組織、文化などの在り方に変革を起こすこと。

AI … Artificial Intelligence(人工知能)の略。コンピュータがデータを分析し、推論・判断、最適化提案、課題定義・解決・学習などを行う、人間の知的能力を模倣する技術を意味する。

ひろしまサンドボックス … AI/IoT、ビッグデータ等の最新のテクノロジーを活用することにより、広島県内の企業が新たな付加価値の創出や生産効率化に取り組めるよう、技術やノウハウを保有する県内外の企業や人材を呼び込み、様々な産業・地域課題の解決をテーマとして共創で試行錯誤できるオープンな実証実験の場。

交通の利便性向上に向けた取組

- 公共交通を基軸とした望ましい都市・交通の実現に向けて、関係機関と連携して、自動運転やMaaSなど、新たなモビリティサービスの導入に向けた基盤整備に取り組めます。



様々な交通モードの接続・乗り換え拠点(モビリティ・ハブ)

出典:国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」

快適な走行性の確保に向けた取組

- 簡易カメラやAIを活用した画像解析など、点検技術や施設運用の高度化に取り組めます。
- ドローンや3次元データを活用した施設点検等の効率化に取り組めます。



◀舗装は、週1回の道路巡視や5年に1回の路面性状調査(ひび割れ率、わだち掘れ、平坦性)を実施しています。本県が管理する道路延長は、約4,200kmと膨大な施設規模であるため、従来の調査手法にとられない、効率的かつ低廉な調査手法が必要となっています。



◀除雪作業は、雪で覆われているマンホールなど道路周辺の障害物を避けながら除雪機械を運転する必要があるため、道路を熟知した、熟練のオペレータの技術に支えられているが、オペレータの高齢化や若手の担い手不足が課題となっています。

道路附属物(道路照明)の自己点検システムイメージ



▲道路照明の点検において、支柱埋込部の腐食は外観からの目視で確認できず、掘削調査等が必要となるため、より効率的な点検手法が求められています。

ビッグデータ…デジタル化の更なる進展やネットワークの高度化、IoT関連機器の小型化・低コスト化等によって得られる膨大なデータ(スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴、インターネットやテレビでの視聴・消費行動等に関する情報等)。

プローブ情報…GPSセンサを搭載したスマートフォン等の携帯情報端末から一定時間間隔で取得した位置情報をつなげた移動情報のこと。

MaaS…Mobility as a Serviceの略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して円滑な接続等による最適な移動手段を提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

6つの施策の取組方針

6つの施策に取組んで
仕事も暮らしも。里もまちも。
それぞれの欲張りなライフスタイルの実現
 に貢献します！

わたしたちは道路整備に
 色々なことを期待しています

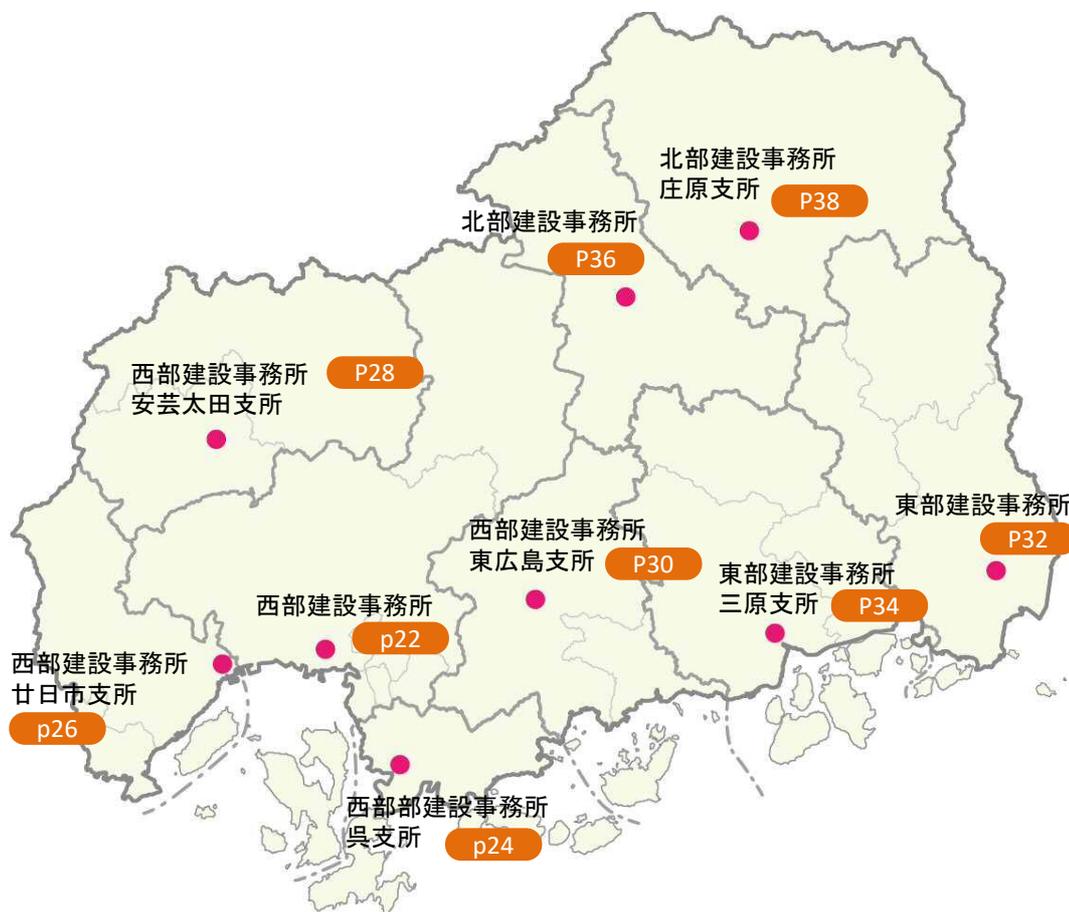


用語説明

広島県『みんなで減災』県民総ぐるみ運動…「災害に強い広島県」の実現を目指し、県民の皆様や自主防災組織などの地域で活動されている皆様から命を守るために適切に行動することができるよう県民、自主防災組織など、事業者、行政などが一体となって、災害時の被害をできる限り軽減する減災に取り組む運動のこと。
 アダプト活動…住民団体・学校・企業など地域の方々が、ボランティアで道路・河川の美化・清掃などに取り組む活動。

■ 県事業

- 1 事業箇所は、計画期間内(R3~R7)に実施する改築系・防災系事業（日常の維持管理業務等を除く）について、社会資本整備調整会議を開催し、地元市町の意見を伺いながら選定しています。
- 2 事業箇所一覧に記載していない箇所を実施する場合は、計画を変更した上で対応する必要があります。
- 3 但し、災害や点検の結果等により、緊急的な対応が必要となった場合には、この事業箇所一覧以外の箇所であっても柔軟に対応します。



■ 国直轄事業等 p40

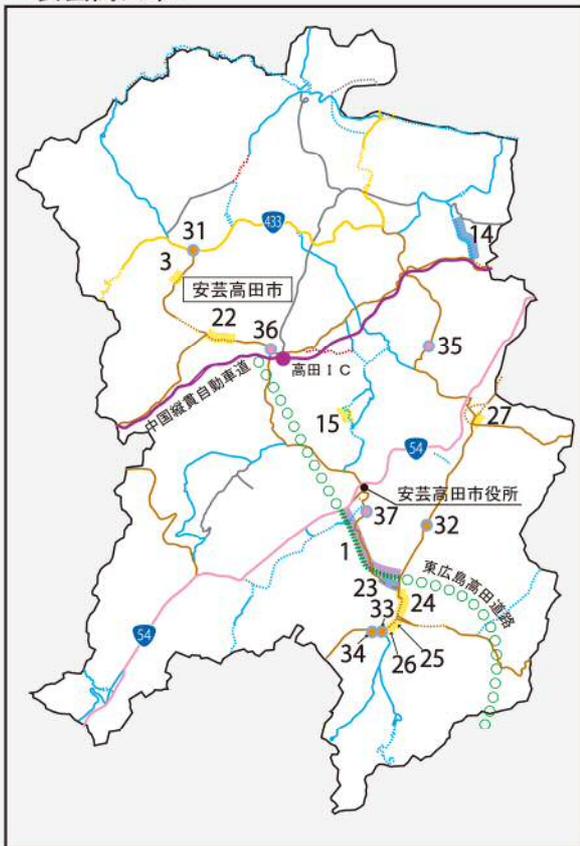
県土の根幹をなす広域的な道路ネットワークの強化に資する直轄国道等の事業中箇所について、まとめたものです。

■ 県事業(西部建設事務所)

区分	道路区分	番号	路線名	区間	実施計画			
					完成	継続 (部分完成)	継続	
改築系	地域高規格道路	1	(主)吉田豊栄線	向原吉田道路		●		
	一般国道	2	国道487号	中郷			●	
	県道	幹線道路	3	(主)吉田邑南線	塩貝			●
			4	(主)高田沖美江田島線	岡大王BP			●
		都市内道路	5	(主)矢野安浦線	阿戸別交差点他	●		
			6	(主)矢野安浦線	熊野バイパス			●
			7	(一)広島海田線	広島海田線	●		
			8	(一)瀬野呉線	下深原～上深原	●		
			9	(一)矢野海田線	西明神町～寿町			●
			10	(一)矢野海田線	曙町～寺迫	●		
		地域幹線道路	11	(一)大君深江線	深江新開	●		
			12	(一)坂小屋浦線	平成ヶ浜～森浜			●
			13	(一)秋月飛渡瀬線	江南		●	
			14	(一)船木上福田線	下福田	●		
		街路	15	(一)原田吉田線	印内～山部			●
			16	東部連立	JR山陽本線・呉線			●
	17		(都)青崎池尻線	青崎中～鹿籠	●			
	18		東部連立	JR山陽本線・呉線			●	
	19		(都)坂中央線	坂西～坂東	●			
	20		(都)坂中央線	坂東			●	
	交通安全事業		21	国道487号	鹿川	●		
			22	(主)吉田邑南線	美土里町横田			●
			23	(主)吉田豊栄線	向原町戸島	●		
			24	(主)吉田豊栄線	向原町戸島2			●
			25	(主)広島三次線	向原町坂			●
			26	(主)広島三次線	向原町坂			●
			27	(主)広島三次線	甲田町高田原			●
			28	(主)江田島大柿線	大君			●
			29	(主)江田島大柿線	飛渡瀬	●		
			30	(主)東海田広島線	畝	●		
防災系	耐震補強	31	(主)吉田邑南線	新天神橋	●			
		32	(主)広島三次線	古井出橋	●			
		33	(主)広島三次線	新高大地橋	●			
		34	(主)広島三次線	小丸子橋	●			
	法面災害防除	35	(主)甲田作木線	浅塚(1箇所)	●			
		36	(主)吉田邑南線	横田(2箇所)	●			
		37	(主)吉田豊栄線	国司(1箇所)	●			
		38	(主)江田島大柿線	柿浦(1箇所)	●			
		39	(主)東海田広島線	揚倉山(1箇所)	●			

事業箇所図

〈安芸高田市〉



〈江田島市〉



位置図



〈府中町，海田町，熊野町，坂町〉



事業区分 (R3~R7)	
完成	■
継続 (部分完成)	■
継続	■

事業区分		
補修系	耐震補強	●
	法面災害防除	●

路線凡例		
道路区分	事業完区間	残事業区間
		事業中 未着手
高規格幹線道路	■	●
	■	●
地域高規格道路	■	●
	■	●
一般国道	■	●
	■	●
県道	■	●
	■	●
大規模林道または広域営農団地農道等 (幹線市町村道を含む)	■	●
	■	●

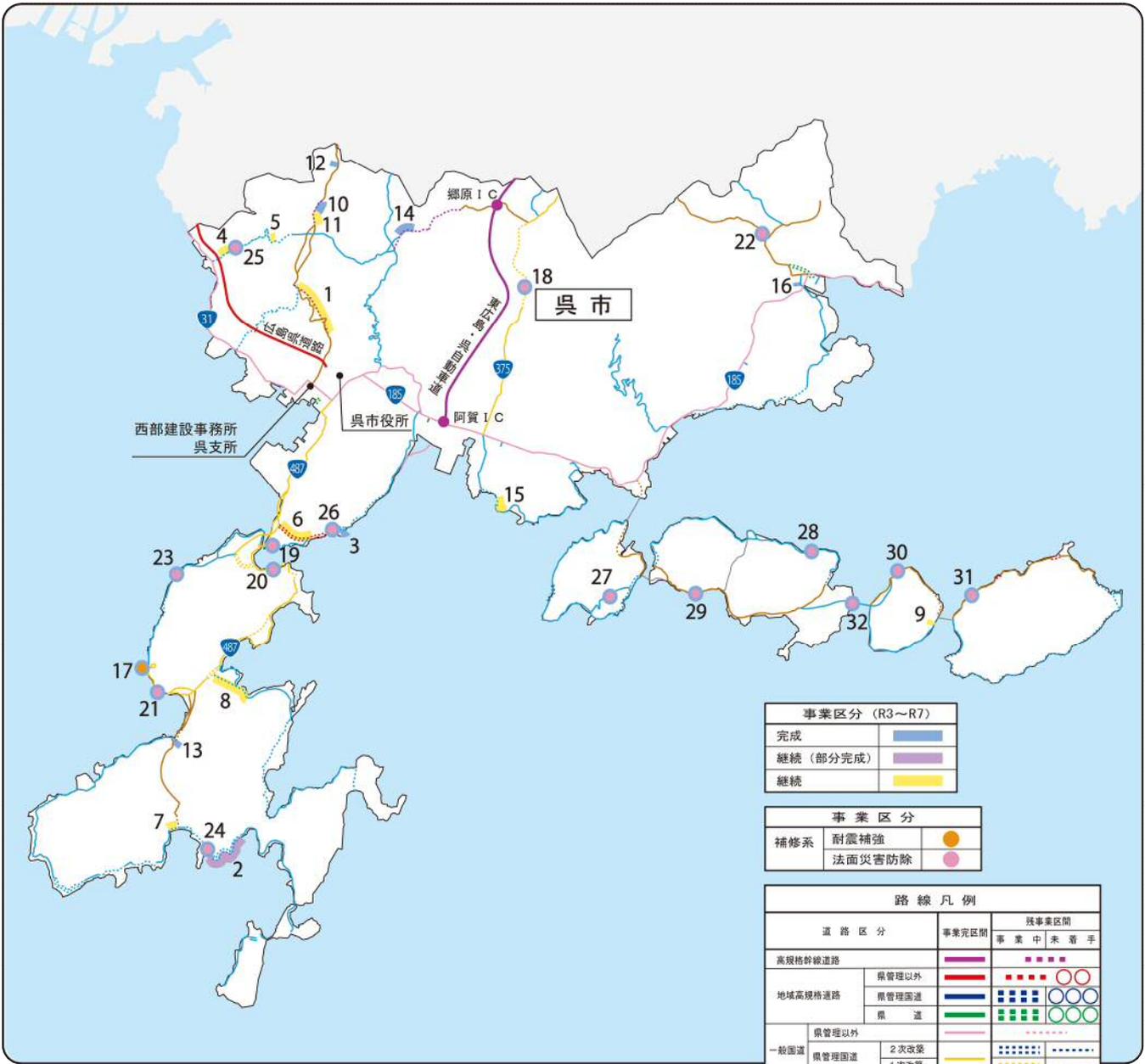
注) ・未改良区間であっても、バイパス等の別線整備により整備を実施しない場合の現道部は「事業完区間」として表示している。
 ・事業中とは実施設計、用地買収あるいは工事に着手しているものを示す。
 ・地域高規格道路のルート未決定は○印で表示している。
 ・R2年度末に供用予定路線については黄線で表示している。

■ 県事業(西部建設事務所 呉支所)

区分	道路区分		番号	路線名	区間	実施計画		
						完成	継続 (部分完成)	継続
改築系	県道	都市内 道路	1	(主)呉平谷線	上二河~此原			●
		地域幹線 道路	2	(主)音戸倉橋線	井目木		●	
			3	(主)呉環状線	阿賀南	●		
			4	(主)呉環状線	天応			●
			5	(主)呉環状線	焼山			●
			6	(主)呉環状線	警固屋			●
			7	(一)倉橋大向釣士田港線	本浦			●
			8	(一)中大迫清田線	先奥			●
			9	(一)豊島線	内浦			●
	街路	10	(都)焼山押込線	焼山北~焼山泉ヶ丘	●			
		11	(都)焼山押込線	焼山北			●	
	交通安全 事業		12	(主)呉平谷線	押込	●		
			13	(主)音戸倉橋線	宇和木	●		
			14	(主)呉環状線	郷原~苗代	●		
			15	(一)広仁方停車場線	広長浜~広小坪			●
			16	(一)川尻安浦線	安浦中央	●		
防災系	耐震補強	17	国道487号	早瀬大橋	●			
	法面災害 防除	18	国道375号	広町(1箇所)	●			
		19	国道487号	警固屋(1箇所)	●			
		20	国道487号	音戸(3箇所)	●			
		21	国道487号	早瀬(1箇所)	●			
		22	(主)矢野安浦線	内海(1箇所)	●			
		23	(主)音戸倉橋線	渡子~早瀬(7箇所)	●			
		24	(主)音戸倉橋線	倉橋(18箇所)	●			
		25	(主)呉環状線	天応(2箇所)	●			
		26	(主)呉環状線	警固屋~阿賀南(3箇所)	●			
		27	(主)下蒲刈川尻線	下蒲刈(6箇所)	●			
		28	(一)上蒲刈島循環線	宮盛(1箇所)	●			
		29	(一)上蒲刈島循環線	向(1箇所)	●			
		30	(一)豊島線	豊島(1箇所)	●			
		31	(一)大崎下島循環線	大浜(1箇所)	●			
		32	(一)豊浜蒲刈線	大浦~豊島(3箇所)	●			



事業箇所図



事業区分 (R3~R7)	
完成	■ (Blue)
継続 (部分完成)	■ (Purple)
継続	■ (Yellow)

事業区分	
補修系	● (Orange)
	● (Pink)

路線凡例		
道路区分	事業完区間	残事業区間
高規格幹線道路	■ (Blue)	■ (Red)
地域高規格道路	■ (Blue) 県管理以外	■ (Red) 事業中 未着手
	■ (Blue) 県管理国道	■ (Red) 事業中 未着手
一般国道	■ (Blue) 県管理以外	■ (Red) 事業中 未着手
	■ (Blue) 2次改築	■ (Red) 事業中 未着手
県道	■ (Blue) 1次改築	■ (Red) 事業中 未着手
	■ (Blue) 幹線道路	■ (Red) 事業中 未着手
街路区間	■ (Blue) 都市内区間	■ (Red) 事業中 未着手
	■ (Blue) 地域幹線道路	■ (Red) 事業中 未着手
大規模林道または広域農団地農道等 (幹線市町村道を含む)	■ (Blue)	■ (Red)

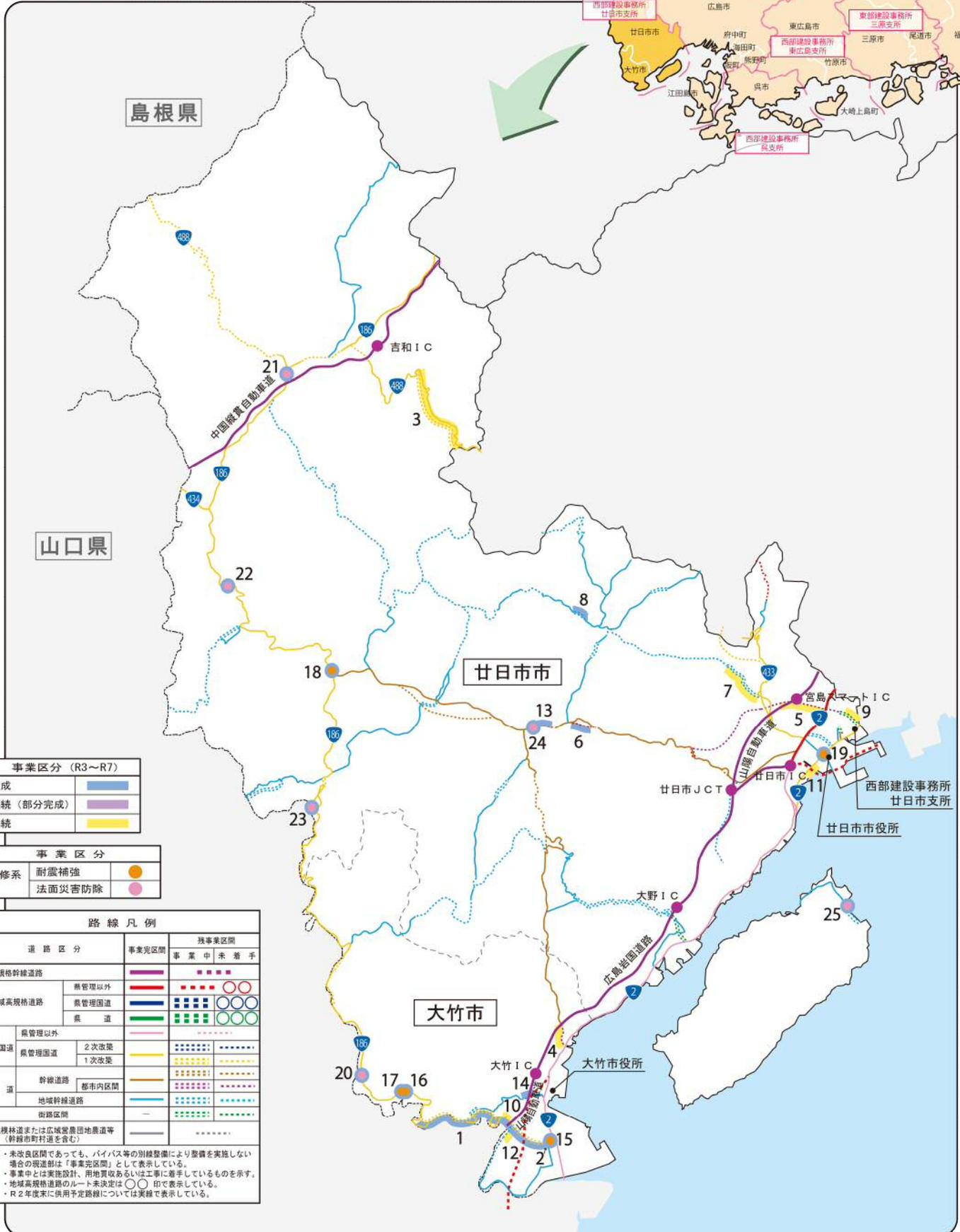
(注) ・未改良区間であっても、バイパス等の別線設置により整備を実施しない場合の現道部は「事業完区間」として表示している。
 ・事業中とは実施設計、用地買収あるいは工事に着手しているものを示す。
 ・地域高規格道路のルート未決定は○印で表示している。
 ・R2年度末に供用予定路線については黄線で表示している。

■ 県事業(西部建設事務所 廿日市支所)

区分	道路区分		番号	路線名	区間	実施計画		
						完成	継続 (部分完成)	継続
改築系	一般国道		1	国道186号	御園BP	●		
			2	国道186号	翠橋	●		
			3	国道488号	東山バイパス			●
	県道	都市内道路	4	(主)大竹湯来線	玖波			●
			5	(一)廿日市環状線	上平良～佐方			●
		地域幹線道路	6	(主)廿日市佐伯線	峠	●		
			7	(一)虫道廿日市線	原			●
			8	(一)虫道廿日市線	吉末	●		
			9	(都)佐方線	桜尾本町～城内			●
	交通安全事業		10	国道186号	油見トンネル～防鹿			●
			11	国道2号	広島総合病院前			●
			12	(主)岩国大竹線	木野2丁目			●
			13	(主)廿日市佐伯線	河津原 岩組	●		
			14	(一)乙瀬小方線	御園	●		
防災系	耐震補強		15	国道186号	翠橋	●		
			16	国道186号	飯谷3号橋	●		
			17	国道186号	飯谷4号橋	●		
			18	国道186号	栗栖大橋	●		
			19	(一)廿日市港線	藤掛陸橋	●		
	法面災害防除		20	国道186号	大栗林～防鹿(5箇所)	●		
			21	国道186号	吉和(8箇所)	●		
			22	国道186号	飯山～栗栖(11箇所)	●		
			23	国道186号	浅原(8箇所)	●		
			24	(主)廿日市佐伯線	宮内～津田(3箇所)	●		
			25	(主)厳島公園線	宮島(2箇所)	●		

事業箇所図

位置図



完成	
継続 (部分完成)	
継続	

補修系	
耐震補強	
法面災害防除	

道路区分	事業完区間	事業中未着手	残事業区間
高規格幹線道路			
地域高規格道路	県管理以外		
	県管理国道		
	県道		
一般国道	県管理以外		
	県管理国道	2次改築	1次改築
県道	幹線道路	都市内区間	地域幹線道路
	街路区間		
大規模林道または広域農道農地農道等 (幹線市町村道を含む)			

注) ・未改良区間であっても、バイパス等の別線整備により整備を実施しない場合の現道部は「事業完区間」として表示している。
 ・事業中とは実態設計、用地買収あるいは工事に着手しているものを示す。
 ・地域高規格道路のルート未決定は○印で表示している。
 ・R2年度末に供用予定路線については実線で表示している。

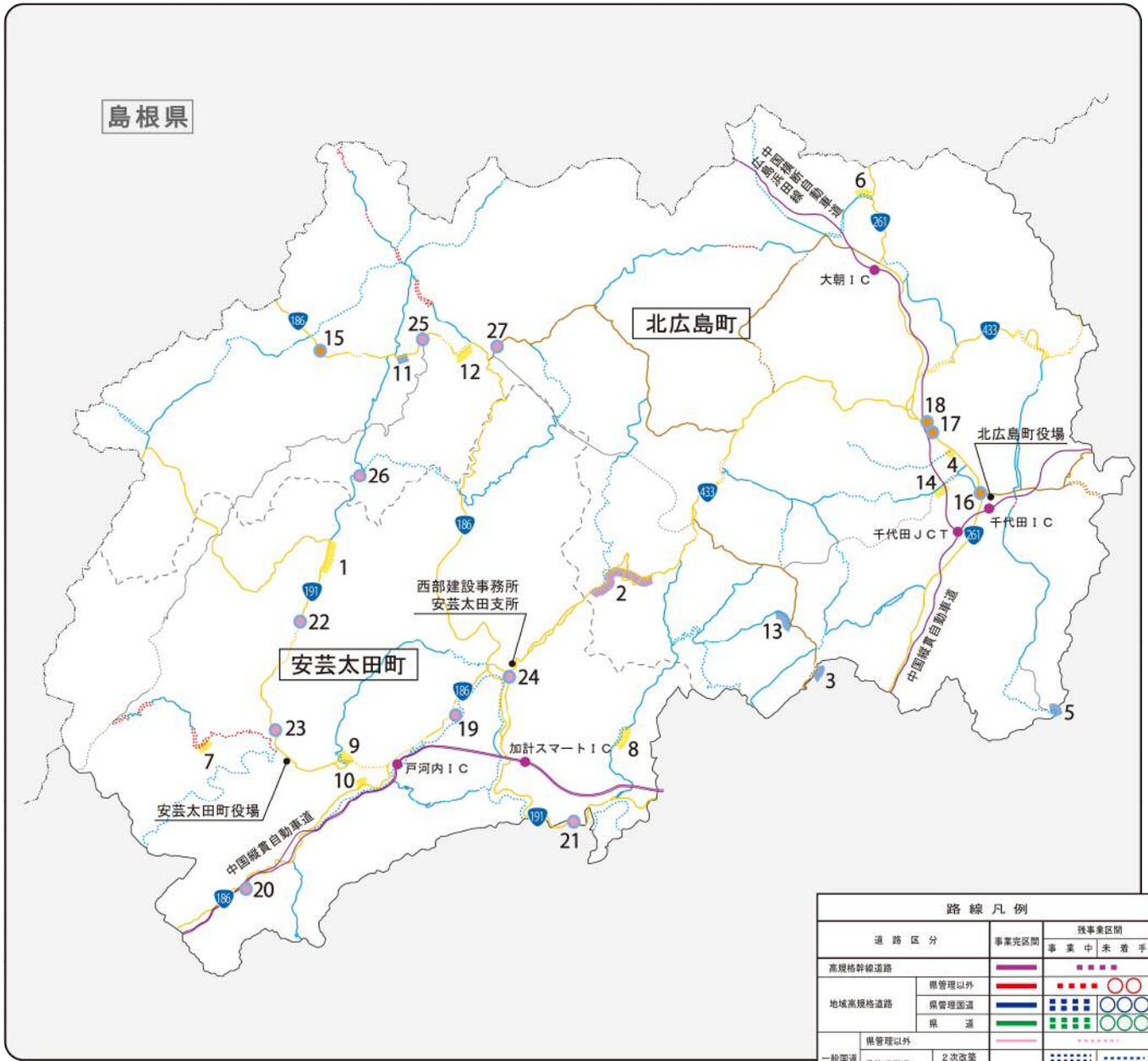
■ 県事業(西部建設事務所 安芸太田支所)

区分	道路区分		番号	路線名	区間	実施計画		
						完成	継続 (部分完成)	継続
改築系	一般国道		1	国道191号	松原			●
			2	国道433号	豊平BP		●	
	県道	幹線道路	3	(主)安佐豊平芸北線	烏帽子	●		
			地域幹線 道路	4	(一)下石八重線	寺原～有間		
		5		(主)千代田八千代線	畑	●		
		6		(主)芸北大朝線	鳴滝			●
		7		(一)恐羅漢公園線	那須			●
		8		(一)澄合豊平線	出口			●
		9	(一)弁財天加計線	土居			●	
	交通安全 事業		10	国道186号	天神原			●
			11	国道186号	川小田	●		
			12	国道186号	細見2			●
			13	(一)七曲千代田線	阿坂	●		
			14	(一)都志見千代田線	今田			●
防災系	耐震補強		15	国道186号	雄鹿原橋	●		
			16	国道261号	新大橋	●		
			17	国道261号	水崎橋	●		
			18	国道261号	千代田橋	●		
	法面災害 防除		19	国道186号	下殿河内(2箇所)	●		
			20	国道186号	上筒賀(3箇所)	●		
			21	国道191号	坪野～穴(3箇所)	●		
			22	国道191号	松原～川手(8箇所)	●		
			23	国道191号	遊谷(3箇所)	●		
			24	国道433号	加計(1箇所)	●		
			25	国道186号	細見～奥中原(5箇所)	●		
			26	(主)旭戸河内線	橋山(4箇所)	●		
			27	(主)安佐豊平芸北線	細見(1箇所)	●		

位置図



事業箇所図



路線凡例		
道路区分	事業完区間	残事業区間
高規格幹線道路	■	■ 事業中 未着手
地域高規格道路	県管理以外	■ ■ ■ ■ ■
	県管理国道	■ ■ ■ ■ ■
	県道	■ ■ ■ ■ ■
一般国道	県管理以外	■ ■ ■ ■ ■
	県管理国道	■ ■ ■ ■ ■
県道	2次改築	■ ■ ■ ■ ■
	1次改築	■ ■ ■ ■ ■
	幹線道路	■ ■ ■ ■ ■
街路区間	都市内区間	■ ■ ■ ■ ■
	地域幹線道路	■ ■ ■ ■ ■
大規模林道または広域営農団地農道等 (幹線市町村道を含む)	—	■ ■ ■ ■ ■

事業区分 (R3~R7)	
完成	■
継続 (部分完成)	■
継続	■

事業区分	
補修系	耐震補強 ●
	法面災害防除 ●

注) ・未改良区間であっても、バイパス等の別線整備により整備を実施しない場合の現道部は「事業完区間」として表示している。
 ・事業中とは実施設計、用地買収あるいは工事に着手しているものを示す。
 ・地域高規格道路のルート未決定は○印で表示している。
 ・R2年度末に供用予定路線については実線で表示している。

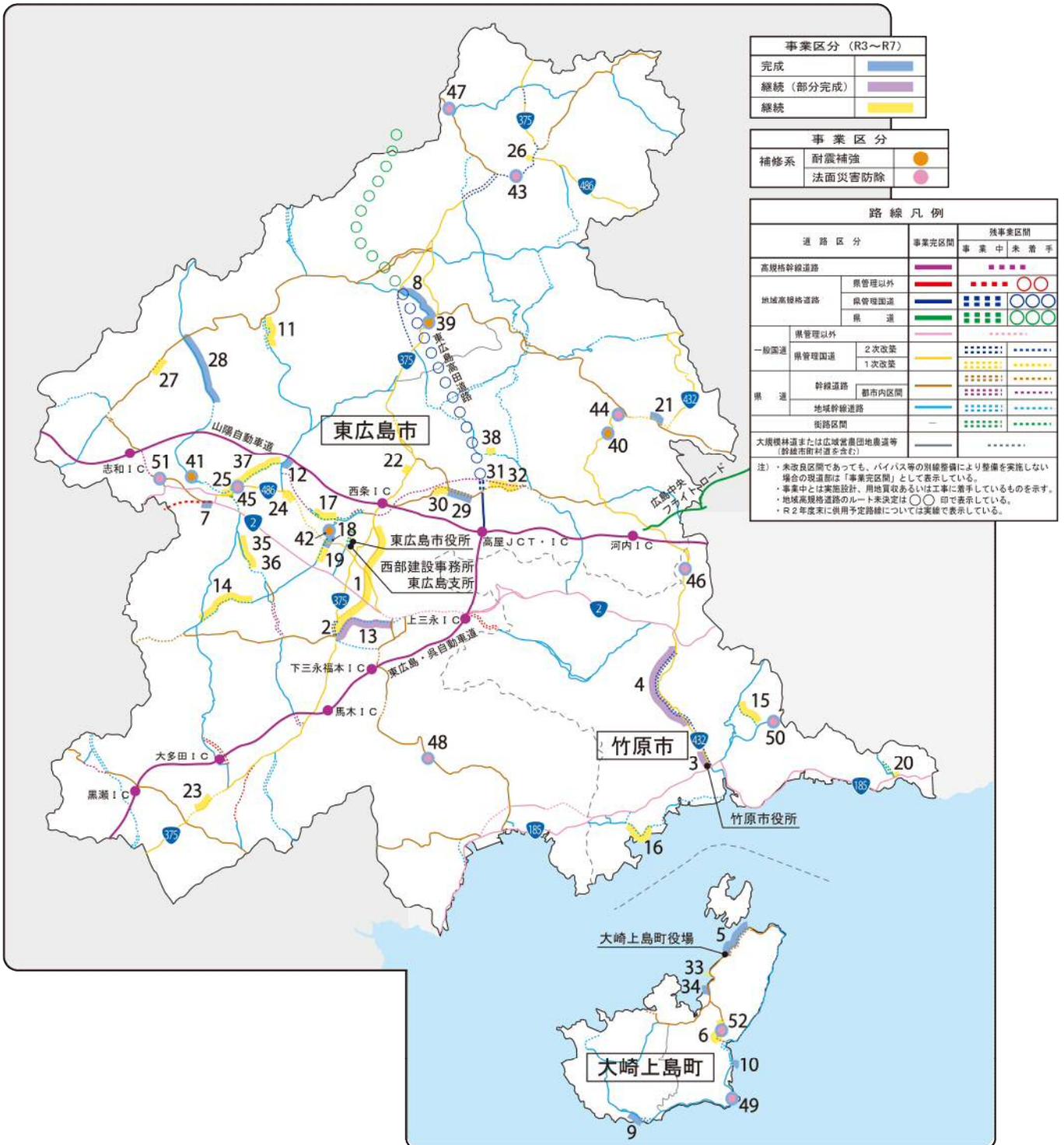
■ 県事業(西部建設事務所 東広島支所)

区分	道路区分		番号	路線名	区間	実施計画						
						完成	継続 (部分完成)	継続				
改築系	一般国道		1	国道375号	御菌宇バイパス			●				
			2	国道375号	御菌宇			●				
			3	国道432号	新開拡幅		●					
			4	国道432号	竹原BP		●					
	県道	幹線道路		5	(主)大崎上島循環線	盛谷	●					
				6	(一)大田木ノ江線	古本～天満			●			
		都市内道路	地域幹線 道路	7	(主)志和インター線	八本松	●					
				8	(主)瀬野川福富本郷線	上戸野	●					
				9	(主)大崎上島循環線	明石	●					
				10	(主)大崎上島循環線	天満	●					
				11	(主)東広島向原線	内			●			
				12	(主)東広島向原線	正力	●					
				13	(一)下三永吉川線	下三永		●				
				14	(一)吉川西条線	原			●			
				15	(一)南方竹原線	小梨			●			
				16	(一)竹原吉名線	吉名			●			
				街路		17	(都)吉行飯田線	寺家			●	
						18	(都)上寺家下見線	西条東	●			
				交通安全事業			19	(都)上寺家下見線	西条東～寺家			●
							20	(都)忠海中央線	忠海中町			●
	21	国道432号	河内町中河内				●					
	22	国道375号	高屋町稲木						●			
	23	国道375号	黒瀬町中黒瀬						●			
	24	国道486号	八本松町米満						●			
	25	国道486号	八本松町飯田						●			
	26	国道375号	豊栄町清武						●			
	27	(主)瀬野川福富本郷線	志和町志和西						●			
	28	(主)東広島白木線	志和町志和東				●					
	29	(主)東広島本郷忠海線	高屋町中島				●					
	30	(主)東広島本郷忠海線	高屋町中島						●			
	31	(主)東広島本郷忠海線	高屋町高屋東						●			
	32	(主)東広島本郷忠海線	高屋町高屋東						●			
	33	(主)大崎上島循環線	矢弓						●			
	34	(主)大崎上島循環線	大田				●					
	35	(主)馬木八本松線	八本松町原						●			
	36	(主)馬木八本松線	八本松町原						●			
	37	(一)造賀八本松線	八本松町飯田						●			
	38	(一)造賀田万里線	高屋堀						●			
防災系	耐震補強		39	国道375号	新大渡橋	●						
			40	国道432号	年見橋	●						
			41	(主)東広島白木線	切田跨線橋	●						
			42	(一)吉川西条線	諏訪面跨線橋	●						
	法面災害防除			43	国道375号	乃美(1箇所)	●					
				44	国道432号	入野～小田(16箇所)	●					
				45	国道486号	八本松(1箇所)	●					
				46	国道432号	新庄(3箇所)	●					
				47	(主)吉田豊栄線	清武(4箇所)	●					
				48	(主)安芸津下三永線	三津(3箇所)	●					
				49	(主)大崎上島循環線	東野～明石(7箇所)	●					
				50	(主)三原竹原線	小梨(1箇所)	●					
				51	(主)志和インター線	志和(1箇所)	●					
				52	(一)大田木江線	木江(2箇所)	●					

位置図



事業箇所図

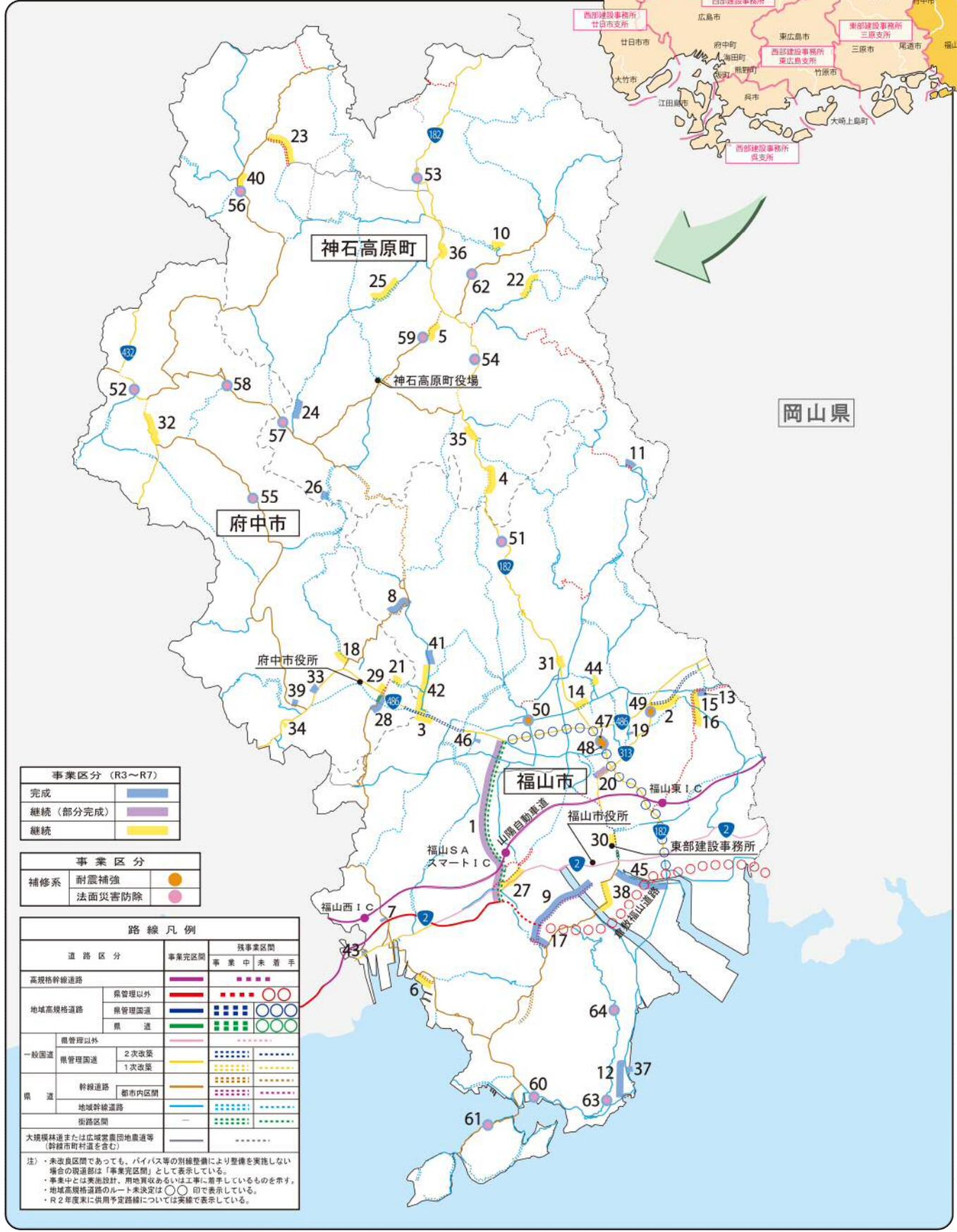


■ 県事業(東部建設事務所)

区分	道路区分	番号	路線名	区間	実施計画				
					完成	継続 (部分完成)	継続		
改築系	地域高規格道路	1	(一)津之郷山守線	福山西環状線		●			
	一般国道	2	国道313号	神辺バイパス(4車線化)			●		
		3	国道486号	新市(新市府中拡幅)			●		
		4	国道182号	坂瀬川			●		
		5	(主)吉舎油木線	長者原			●		
	幹線道路	6	(主)鞆松永線	慶応浜			●		
		7	(主)府中松永線	今津	●				
		8	(一)金丸府中線	金丸	●				
		9	(主)福山沼隈線	草戸~熊野	●				
	都市内道路	10	(主)芳井油木線	上豊松			●		
		11	(主)加茂油木線	東免2	●				
	県道	地域幹線道路	12	(主)鞆松永線	鞆	●			
			13	(一)下御領井原線	八尋	●			
			14	(一)下御領新市線	道上			●	
			15	(一)福山上御領線	八尋			●	
			16	(一)福山上御領線	下竹田			●	
			17	(一)熊野瀬戸線	熊野	●			
			18	(一)木野山府中線	出口			●	
			19	(一)三谷神辺線	掛之橋	●			
			20	(一)加茂福山線	横尾		●		
			21	(一)新山府中線	広谷			●	
			22	(一)木割谷小吹線	近田			●	
			23	(一)草木高光線	高光		●		
			24	(一)三和油木線	高蓋	●			
			25	(一)三和油木線	安田			●	
			26	(一)小島荒谷線	猿ヶ馬場	●			
			街路	27	(都)山手赤坂線	津之郷~赤坂			●
				28	(都)栗柄広谷線	栗柄~高木	●		
				29	(都)栗柄広谷線	高木			●
	交通安全事業		30	国道313号	三吉~奈良津			●	
			31	国道182号	下加茂			●	
			32	国道432号	井永~深江			●	
			33	国道486号	父石~目崎	●			
			34	国道486号	篠根			●	
			35	国道182号	井関			●	
			36	国道182号	油木~安田			●	
			37	(主)福山鞆線	鞆	●			
			38	(主)福山鞆線	沖野上町			●	
			39	(主)府中上下線	篠根	●			
			40	(主)三原東城線	福永			●	
			41	(主)新市七曲西城線	宮内	●			
			42	(主)新市七曲西城線	宮内2			●	
			43	(主)福山尾道線	高西町	●			
			44	(一)道上停車場中野線	神辺町道上			●	
			45	(一)福山港松浜線	東川口~新浜	●			
			46	(一)福田戸手線	福田	●			
防災系			耐震補強	47	国道182号	高屋川橋	●		
	48	国道182号		高屋川橋(下り)	●				
	49	国道313号		高瀬橋	●				
	法面災害防除	50	(一)中野駅家線	駅家陸橋	●				
		51	国道182号	加茂(4箇所)	●				
		52	国道432号	国留~有福(2箇所)	●				
		53	国道182号	新免~油木(1箇所)	●				
		54	国道182号	大矢(1箇所)	●				
		55	(主)府中上下線	阿字~上下町井永(5箇所)	●				
		56	(主)三原東城線	牧~永野(7箇所)	●				
		57	(主)新市七曲西城線	階見(1箇所)	●				
		58	(主)吉舎油木線	上下町階見(1箇所)	●				
		59	(主)吉舎油木線	小島(5箇所)	●				
		60	(主)鞆松永線	草深(1箇所)	●				
		61	(主)沼隈横田港線	常石~内海(2箇所)	●				
		62	(一)布賀油木線	上豊松~李(8箇所)	●				
		63	(一)後山公園洗谷線	鞆町後地(14箇所)	●				
		64	(一)後山公園洗谷線	熊野~長和(12箇所)	●				

事業箇所図

位置図



事業区分 (R3~R7)	
完成	
継続 (部分完成)	
継続	

事業区分	
補修系	耐震補強
	法面災害防除

路線凡例			
道路区分	事業区分	事業中未着手	預事業区間
高規格幹線道路			
地域高規格道路	県管理以外		
	県管理国道		
	県道		
一般国道	県管理以外		
	県管理国道	2次改築	
		1次改築	
	県道	幹線道路	
	地域幹線道路		
	街路区間		
大規模林道または広域農団地農道等 (幹線市町村道を含む)			

注) ・未改良区間であっても、バイパス等の別線設置により整備を実施しない場合の道路は「事業区間」として表示している。
 ・事業中とは実施設計、用地買収あるいは工事に着手しているものを示す。
 ・地域高規格道路のルート未決定は○印で表示している。
 ・R2年度末に供用予定路線については実線で表示している。

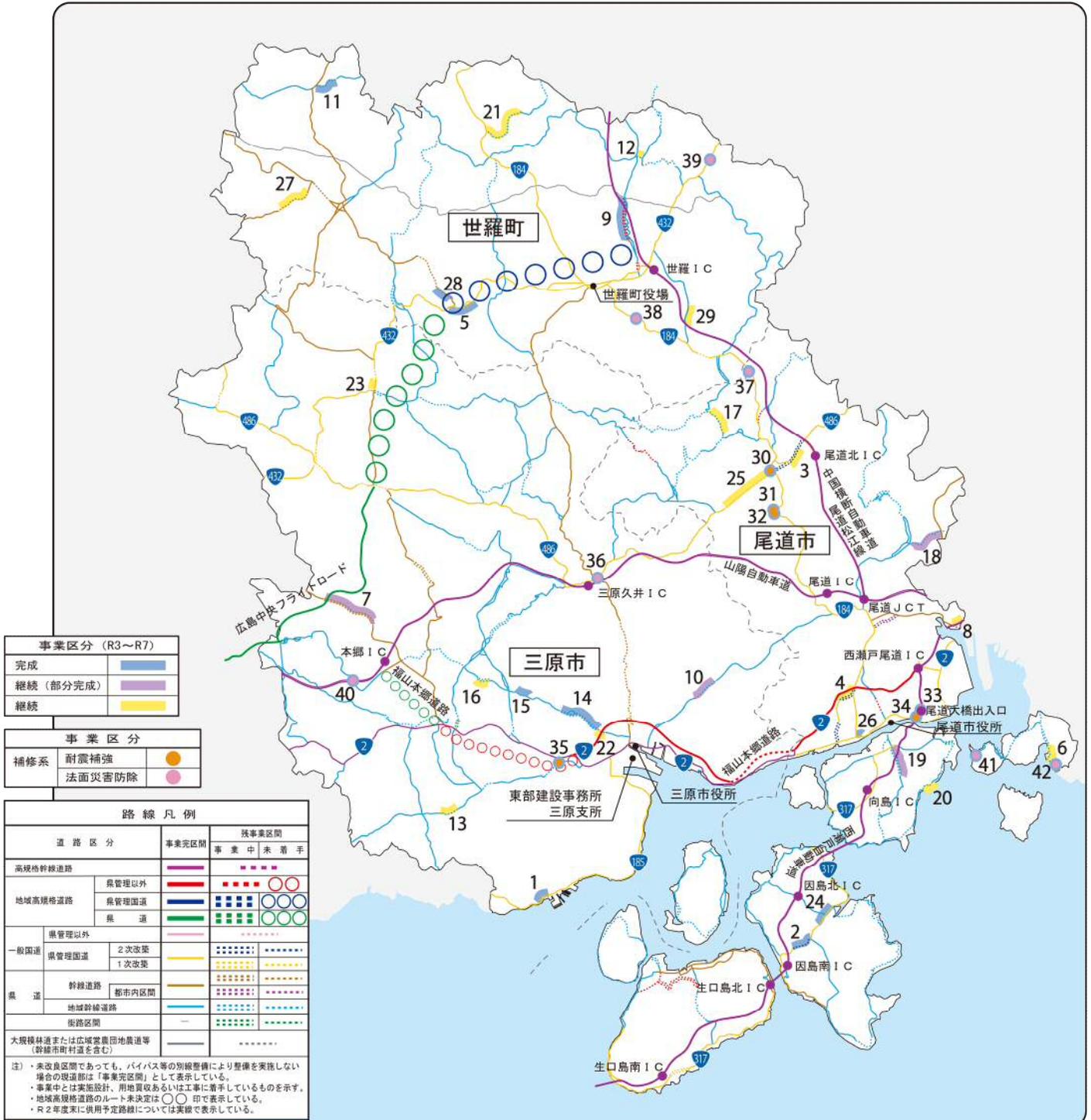
■ 県事業(東部建設事務所 三原支所)

区分	道路区分	番号	路線名	区間	実施計画			
					完成	継続 (部分完成)	継続	
改築系	一般国道	1	国道185号	幸崎能地	●			
		2	国道317号	青影バイパス	●			
		3	国道486号	貝ヶ原			●	
		4	国道184号	栗原北			●	
		5	国道432号	賀茂BP	●			
		6	(一)草深古市松永線	灘組			●	
	県道	幹線道路	7	(主)瀬野川福富本郷線	船木		●	
		都市内道路	8	(主)福山尾道線	西藤			●
		地域幹線道路	9	(主)甲山甲奴上市線	赤屋	●		
			10	(主)尾道三原線	中之町		●	
			11	(主)府中世羅三和線	論田	●		
			12	(主)府中世羅三和線	青近～別迫			●
			13	(主)三原竹原線	小泉町池ノ内			●
			14	(一)三原本郷線	大西	●		
			15	(一)三原本郷線	小坂町	●		
			16	(一)三原本郷線	高坂町沖			●
			17	(一)御調久井線	綾目			●
			18	(一)尾道新市線	梶山田～小原		●	
			19	(一)立花池田線	江郷		●	
	20	(一)向島循環線	大町			●		
	21	(一)宇賀安田線	安田			●		
	街路	22	(都)宮浦西野線	宮浦～西野			●	
	交通安全事業		23	国道432号	下徳良			●
			24	国道317号	因島中庄町	●		
			25	国道486号	大田～丸河南			●
			26	国道2号	西御所	●		
			27	(主)吉舎豊栄線	小国 冠			●
			28	(主)世羅甲田線	賀茂	●		
			29	(一)東上原中原線	川尻～宇津戸			●
防災系	耐震補強	30	国道184号	御調橋	●			
		31	国道184号	諸原大橋	●			
		32	国道184号	諸原中橋	●			
		33	国道317号	尾道小橋	●			
		34	国道317号	新山波橋	●			
		35	(主)三原竹原線	潮越橋	●			
	法面災害防除		36	国道486号	八幡(1箇所)	●		
			37	国道184号	大山田(3箇所)	●		
			38	国道184号	小世良(1箇所)	●		
			39	国道432号	伊尾(2箇所)	●		
			40	(主)広島空港本郷線	上北方(1箇所)	●		
			41	(一)戸崎下組線	浦崎(1箇所)	●		
			42	(一)草深古市松永線	浦崎(1箇所)	●		

位置図



事業箇所図



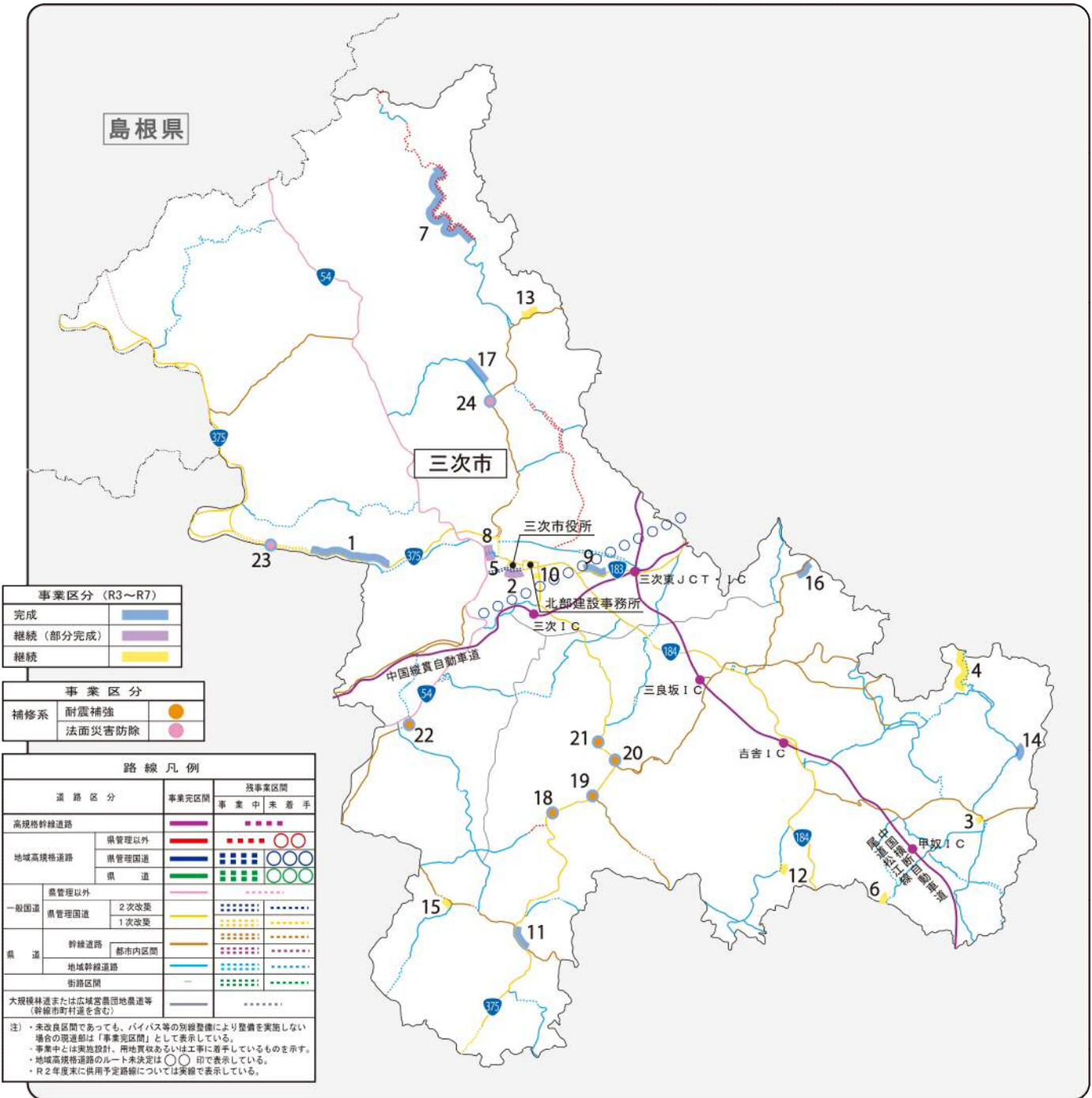
■ 県事業(北部建設事務所)

区分	道路区分		番号	路線名	区間	実施計画			
						完成	継続 (部分完成)	継続	
改築系	一般国道		1	国道375号	日下~引字根	●			
			2	国道183号	十日市		●		
	県道	幹線道路		3	(主)吉舎油木線	本郷			●
				4	(主)甲山甲奴上市線	太郎丸			●
		地域幹線 道路		5	(一)三次江津線	三次町~粟屋町		●	
				6	(一)宇賀安田線	品			●
				7	(一)下門田泉吉田線	櫃田	●		
	街路		8	(都)巴橋栗屋線	栗屋		●		
	交通安全 事業			9	国道183号	四拾貫	●		
				10	国道375号	十日市南2			●
				11	国道375号	敷名	●		
				12	(主)吉舎豊栄線	中辻			●
				13	(主)三次高野線	泉吉田			●
				14	(主)甲山甲奴上市線	福田	●		
				15	(主)世羅甲田線	三和町羽出庭			●
				16	(主)三次庄原線	光清	●		
				17	(主)庄原作木線	石原	●		
防災系	耐震補強		18	国道375号	有原橋	●			
			19	国道375号	三若橋	●			
			20	国道375号	石原橋	●			
			21	国道375号	海渡橋	●			
			22	(主)広島三次線	落合橋	●			
	法面災害 防除			23	国道375号	日下~下作木(5箇所)	●		
				24	(主)三次高野線	東入君(1箇所)	●		

位置図



事業箇所図



事業区分 (R3~R7)	
完成	■
継続 (部分完成)	■
継続	■

事業区分	
補修系	耐震補強 ●
	法面災害防除 ●

路線凡例			
道路区分		事業完区間	残事業区間
高規格幹線道路		■	■
地域高規格道路	県管理以外	■	■
	県管理国道	■	■
一般国道	県管理以外	■	■
	県管理国道	■	■
県道	幹線道路	2次改良	■
		1次改良	■
	都市内区間	■	■
地域幹線道路		■	■
街路区間		■	■
大規模林道または広域営農用地農道等 (幹線市町村道を含む)		■	■

注) ・未改良区間であっても、バイパス等の別線整備により整備を実施しない場合の現道部は「事業完区間」として表示している。
 ・事業中とは実施設計、用地買収あるいは工事に着手しているものを示す。
 ・地域高規格道路のルート未決定は○印で表示している。
 ・R2年度末に供用予定路線については実線で表示している。

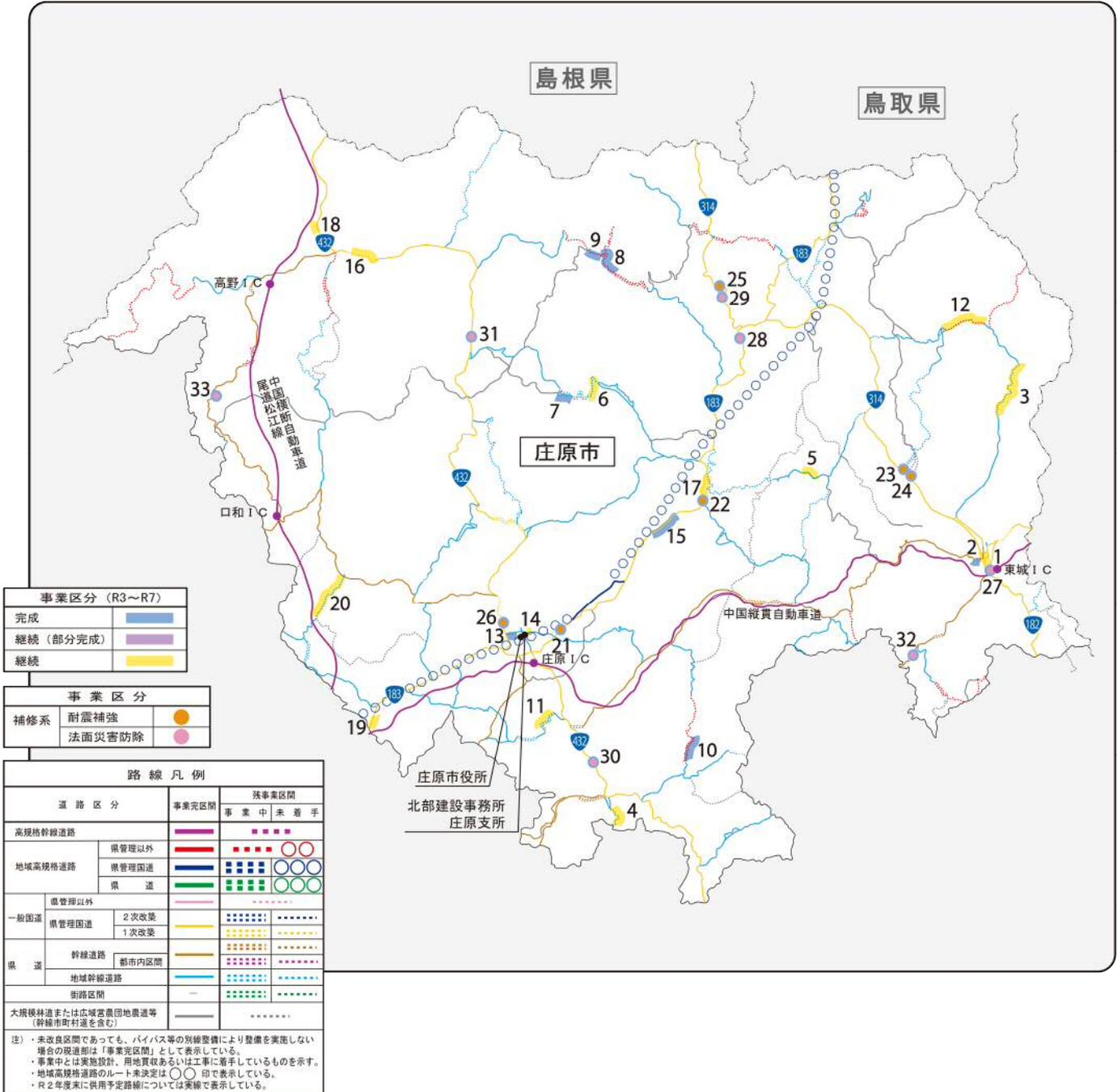
■ 県事業(北部建設事務所 庄原支所)

区分	道路区分		番号	路線名	区間	実施計画		
						完成	継続 (部分完成)	継続
改築系	一般国道		1	国道314号	東城BP2工区			●
	県道	幹線道路	2	(主)庄原東城線	下川西	●		
			地域幹線道路	3	(主)足立東城線	長者山		
		4		(主)甲山甲奴上市線	上市～抜湯			●
		5		(主)東城西城線	保田			●
		6		(主)西城比和線	黒谷上			●
		7		(主)西城比和線	坊地	●		
		8		(一)比婆山公園線	上尺田～上	●		
		9		(一)比婆山公園森脇線	上尺田	●		
		10		(一)中領家庄原線	五箇	●		
		11		(一)実留春田線	野本工区			●
		12		(一)下千鳥小奴可停車場線	内堀			●
		街路		13	(都)高小路線	西本町	●	
			14	(都)上野公園線	東本町			●
	交通安全事業		15	国道183号	西城町平子	●		
			16	国道432号	高野町新市			●
			17	国道183号	西城町奥名			●
			18	国道432号	高野町			●
			19	国道183号	尾引町			●
			20	(一)新市三次線	口和町永田			●
防災系	耐震補強		21	国道183号	貝石谷橋	●		
			22	国道183号	大富大橋	●		
			23	国道314号	東城第一大橋	●		
			24	国道314号	東城第二大橋	●		
			25	国道314号	梶谷新橋	●		
			26	国道432号	庄原大橋	●		
	法面災害防除		27	国道182号	福代～久代(2箇所)	●		
			28	国道183号	熊野(2箇所)	●		
			29	国道314号	熊野(4箇所)	●		
			30	国道432号	峰田(3箇所)	●		
			31	国道432号	比和～高野(3箇所)	●		
			32	(主)三原東城線	三坂(1箇所)	●		
			33	(主)三次高野線	竹地谷(3箇所)	●		

位置図



事業箇所図



事業区分 (R3~R7)	
完成	
継続 (部分完成)	
継続	

事業区分	
補修系	耐震補強
	法面災害防除

路線凡例			
道路区分		事業完区間	残事業区間
		事業中	未着手
高規格幹線道路			
地域高規格道路		県管理以外	
		県管理国道	
		県道	
一般国道			
県管理以外		2次改善	
県管理国道		1次改善	
県道			
幹線道路		都市内区間	
		地域幹線道路	
		街路区間	
大規模幹線または広域重要道路等 (幹線市町村道を含む)			

注) ・未改良区間であっても、バイパス等の別線整備により整備を実施しない場合の既道は「事業完区間」として表示している。
 ・事業中とは実施設計、用地買収あるいは工事に着手しているものを示す。
 ・地域高規格道路のルート未決定は○印で表示している。
 ・R2年度末に供用予定路線については実線で表示している。

県土の根幹をなす広域的な道路ネットワークの強化に向けて、直轄国道や高速道路，都市高速の

● 主な事業中の箇所

国直轄事業

	路線名	工区名	市町名	備考
1	中国横断自動車道 尾道松江線	口和IC～高野IC(付加車線)	庄原市	
2	東広島・呉自動車道	阿賀IC立体化	呉市	R3完成予定
3	国道2号	福山道路(長和～赤坂)	福山市	
4		安芸バイパス	東広島市, 広島市	R4完成予定
5		東広島バイパス	広島市, 海田町	R4完成予定
6		広島南道路(明神高架)	海田町, 広島市	
7		岩国・大竹道路	大竹市	
8		道照交差点立体化	東広島市	
9		国道183号	鍵掛峠道路	庄原市	R7完成予定
10	国道185号	安芸津バイパス	東広島市, 竹原市	

ネクスコ西日本事業

	路線名	工区名	市町名	備考
11	広島呉道路	坂北IC～呉IC(4車線化)	坂町, 呉市	
12	山陽自動車道	八本松スマートIC(仮称)	東広島市	

広島高速道路公社事業

	路線名	工区名	市町名	備考
13	広島高速道路	広島高速5号線	広島市, 府中町	R6完成予定

● 計画期間内 (R3-R7) の事業着手を目指す箇所

次の箇所について，関係機関へ重点的に働きかけていきます。

	路線名	工区名	市町名	備考
国道2号	福山道路(岡山県境～長和)		福山市	
	広島南道路(商工センター～地御前)		広島市, 廿日市市	事業者未定
国道31号	呉駅交通ターミナル整備		呉市	



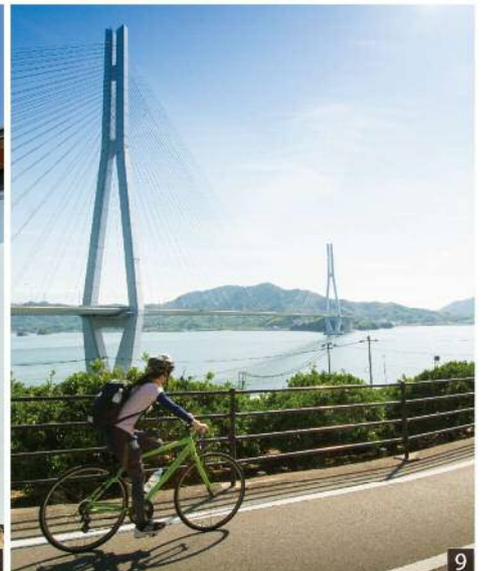
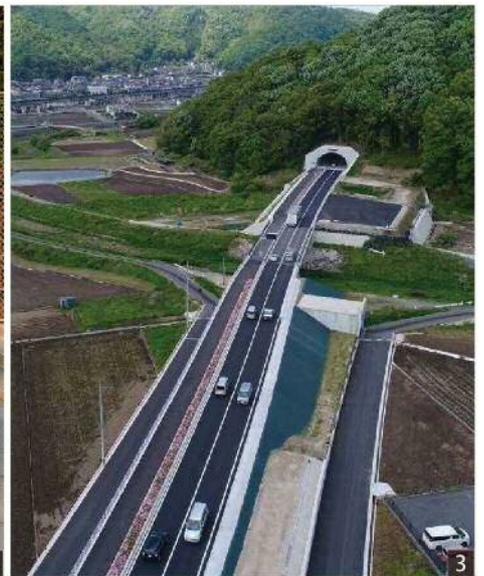
管理者である国やネクスコ西日本，広島高速道路公社と連携して取り組んでいきます。

事業箇所図



今後の道路整備のマスタープランであり具体的な路線のルート，位置等を規定するものではありません。

〈 凡 例 〉		供用済	事業中	未着手	
改 築 事 業 (ハ イ バ ス 整 備 等)	高規格幹線道路	—	■ ■ ■ ■	□ □ □ □	
	地域高規格 道 路	計画路線	—	■ ■ ■ ■	□ □ □ □
		候補路線	—	—	□ □ □ □
広 域 道 路	交流促進型	—	■ ■ ■ ■	□ □ □ □	
	地域形成型	—	—	—	
	検討区間	—	—	□ □ □ □	
IC,スマートIC,地域活性化IC, JCT		●	●	—	



広島県道路整備計画2021

令和3(2021)年3月策定

編集・発行 広島県土木建築局道路企画課
〒730-8511 広島市中区基町10番52号
TEL : 082-513-3891
URL : <http://www.pref.hiroshima.lg.jp/>