資料番号	4

令和８年 11 月 19 日
課　名　土木建築局道路企画課
担当者　課長　西川
内　線　3890

「広島県道路整備計画 2026（案）」について

１　要旨

「安心▷誇り▷挑戦　ひろしまビジョン」の目指す県土の将来像を実現するための分野別計画である「社会資本未来プラン」における道路部門の事業別計画として、「広島県道路整備計画 2026」を策定する。

２　広島県道路整備計画 2026（案）の概要

(1)　**計 画 期 間**　　令和８年度（2026 年度）～令和 12 年度（2030 年度）〔５年間〕

(2)　**投資予定額**　　概ね 2,700 億円

(3)　**実 施 方 針**

社会資本未来プランに掲げる施策の方向性を踏まえ、安全・安心で、本県の強みを生かした、豊かで魅力のある持続可能な県土づくりに向けて、次の６つの施策を展開し、これらに寄与する事業を計画的に実施するとともに、効果を高める取り組みとしてデジタル技術の活用を推進する。

施　　策	期待する主な効果	主な事業箇所
①県土強靱化のための 道路ネットワークの強化	・災害時の交通寸断リスクの解消 ・円滑な救急活動や物資輸送の確保 ・社会経済活動への影響の最小化	（主）呉平谷線〔上二河〕 （国）184 号〔尾道拡幅〕 【法面対策】（国）186 号〔飯山～栗栖〕 【耐震補強】（国）487 号〔早瀬大橋〕
②安全で快適な 道路空間の形成	・交通事故減少（歩行者・自転車）	（国）375 号〔十日市南〕 （国）432 号〔中河内〕 （国）486 号〔父石～目崎〕
③物流生産性向上のための 道路ネットワークの構築	・渋滞損失時間の削減による生産性向上 ・半導体関連企業等の立地件数の増加や 雇用創出	（国）２号〔広島南道路、福山道路〕 （主）呉環状線〔苗代～郷原〕 （主）福山沼隈線〔草戸～熊野〕 （一）吉川大多田線〔吉川〕 コネクトパーキング宮島
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	・観光地や交通結節点への移動時間の 短縮による観光消費額の増加	（国）432 号〔竹原バイパス〕 （主）矢野安浦線〔熊野バイパス〕 （一）廿日市環状線〔上平良～佐方〕
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	・日常生活における交通の円滑化 ・ＣＯ2 排出量の削減	（国）314 号〔東城バイパス〕 （一）坂小屋浦線〔平成ヶ浜～森浜〕 （一）大田木ノ江線（古本～天満） （都）広島市東部地区連続立体交差 （都）上寺家下見線〔西条東～寺家〕
⑥道路施設の 適正な維持管理	・道路施設の長寿命化 ・安全・快適な道路環境の維持	橋梁補修、トンネル補修、舗装補修 除草・伐木、除雪

(4)　事業実施箇所

○　事業実施箇所については、早期の事業効果の発現を図るため現行の整備計画に位置付けている箇所を優先するとともに、次の考え方に基づき緊急性の高い箇所を新規に選定し、各市町の意見を伺う社会資本整備調整会議を経て決定した。

・道路・街路事業：事業評価（費用対効果、施策貢献度、実施環境）を踏まえ選定
・交通安全事業：通学路交通安全プログラム等に基づき、事業の実施環境等を踏まえ選定
・防災系事業：緊急輸送道路等から優先的に選定

○　結果、全体で 359 箇所を位置付け、そのうち、完成箇所については、社会経済情勢、現場条件や今後の工程等を精査し、計画期間内で 157 箇所の完成を見込んでいる。

【実施箇所数（県事業)】※(　)は新規箇所数

（単位：箇所）

区分		道路整備計画 2026（R8～R12）			
			完成	部分完成	継続
改築系	道路・街路	147（37）	36	16	95
	交通安全	73（17）	20	0	53
	小計	220（54）	56	16	148
防災系	橋梁耐震補強	29（6）	19	0	10
	法面災害防除	110（0）	82	0	28
	小計	139（6）	101	0	38
合計		359（60）	157	16	186

３　成果目標

「安心▷誇り▷挑戦　ひろしまビジョン」に掲げる目指す姿及び本計画の期待する効果を踏まえ、次のとおり成果目標を設定した。

■施策１　県土強靭化のための道路ネットワークの強化

指　標　名	現状（R7）	目標（R12）
緊急輸送道路における防災対策実施済延長(率) 【ビジョンアクションプラン KPI】	818.2km (49%)	1272.2km (76%)

■施策２　安全で快適な道路空間の形成

指　標　名	現状（R7）	目標（R12）
通学路交通安全プログラムの対策完了率	53.7%	74.3%

■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

指　標　名	現状（R7）	目標（R12）
年間渋滞損失時間【ビジョン指標】	4,180 万時間/年	3,000 万時間/年
主要渋滞箇所	78 箇所	68 箇所

■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

指　標　名	現状（R7）	目標（R12）
観光地間の移動短縮時間（短縮区間数）	－	705 時間・台/日 (52 区間)

■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

指　標　名	現状（R7）	目標（R12）
現況 1 車線バス路線区間延長【ビジョンアクションプラン KPI】	23.8km	16.3km
居住誘導区域における道路整備の完成延長	－	19.1km
道路整備による自動車の CO2 排出削減量	－	4 千トン/年
道路照明の LED 化率	89%	100%

■施策６　道路施設の適正な維持管理

指　標　名	現状（R7）	目標（R12）
定期点検で健全度Ⅲと判定されている橋梁の修繕割合	28%	80%
令和 7 年度調査で健全度Ⅲと判定されている舗装の修繕割合	0%	70%

４　添付資料

別紙１　「広島県道路整備計画 2026（案)」　【概要】
別紙２　「広島県道路整備計画 2026（案)」　【本文】

広島県道路整備計画2026（案）

別紙1

計画の概要　①計画期間：令和8年度～令和12年度（5年間）　②投資予定額：概ね2,700億円

現行計画策定後の状況変化や課題

◆気候変動に伴い激甚化・頻発化する自然災害。能登半島地震では、
耐震化の効果など、事前防災の重要性を改めて認識。
◆改正国土強靱化基本法に基づいた第１次国土強靱化実施中期計画（R8～R12年度）の策定。
◆人口減少、少子化・高齢化の深刻化による建設業や運送業などの担い手不足。物流の2024年問題。
◆半導体等17の戦略分野で大胆な投資促進策とインフラ整備を一体的に講ずることで
産業クラスターを戦略的に形成。
◆気候変動対策としてCO2削減の必要性の高まり。
◆大規模な道路陥没が発生するなど、高度経済成長期に整備されたインフラの老朽化が
加速度的に進行。

道路整備の取組方針

◆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。

実施方針

◆社会資本未来プランに掲げる施策の方向性を踏まえ、安全・安心で、本県の強みを生かした、豊かで魅力のある持続可能な県土づくりに向けて、次の6つの施策を展開し、
これらに寄与する事業を計画的に実施するとともに、効果を高める取り組みとしてデジタル技術の活用を推進します。

取組内容

施　策	期待する主な効果	主な事業箇所
①県土強靱化のための 道路ネットワークの強化	・災害時の交通寸断リスクの解消 ・円滑な救急活動や物資輸送の確保 ・社会経済活動への影響の最小化	（主）呉平谷線〔上二河〕 （国）184号〔尾道拡幅〕 【法面対策】（国）186号〔飯山～栗栖〕 【耐震補強】（国）487号〔早瀬大橋〕
②安全で快適な 道路空間の形成	・交通事故減少 （歩行者・自転車）	（国）375号〔十日市南〕 （国）432号〔中河内〕 （国）486号〔父石～目崎〕
③物流生産性向上のための 道路ネットワークの構築	・渋滞損失時間の削減による 生産性向上 ・半導体関連企業等の立地件数の 増加や雇用創出	（国）2号〔広島南道路、福山道路〕 （主）呉環状線〔苗代～郷原〕 （主）福山沼隈線〔草戸～熊野〕 （一）吉川大多田線〔吉川〕 コネクトパーキング宮島
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	・観光地や交通結節点への移動時間の 短縮による観光消費額の増加	（国）432号〔竹原バイパス〕 （主）矢野安浦線〔熊野バイパス〕 （一）廿日市環状線〔上平良～佐方〕
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	・日常生活における交通の円滑化 ・CO2排出量の削減	（国）314号〔東城バイパス〕 （一）坂小屋浦線〔平成ヶ浜～森浜〕 （一）大田木ノ江線（古本～天満） （都）広島市東部地区連続立体交差 （都）上寺家下見線〔西条東～寺家〕
⑥道路施設の 適正な維持管理	・道路施設の長寿命化 ・安全・快適な道路環境の維持	橋梁補修、トンネル補修、舗装補修、 除草・伐木、除雪

【効果を高める取組】デジタルトランスフォーメーション（広島デジフラ構想）等の推進

◆実施箇所

実施箇所については、現行の整備計画に位置付けている箇所を優先的に整備し、早期の事業効果の発現を図るとともに、事業別に次の考え方基づき緊急性の高い箇所を新規着手し、5年間で359箇所を実施し157箇所の完成を見込みます。

【道路・街路事業】
事業評価（費用対効果、施策貢献度、実施環境）を踏まえ選定
【交通安全事業】
通学路交通安全プログラム等に基づき、事業の実施環境等を踏まえ選定
【防災系事業】
緊急輸送道路等から優先的に選定

区　分		道路整備計画2026 （R8～R12）				
			完成	部分完成	継続	(うち新規)
改築系	道路・街路	147	36	16	95	37
	交通安全	73	20	0	53	17
	小　計	220	56	16	148	54
防災系	橋梁耐震補強	29	19	0	10	6
	法面災害防除	110	82	0	28	0
	小　計	139	101	0	38	6
合　計		359	157	16	186	60

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　ハード対策やソフト対策による事前防災を効率的かつ効果的に進め、災害等による県民生活や社会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p72

現状と課題

●災害時の通行止めにより、初動対応の遅れや物流の遅延が発生するなど、県民生活や社会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円滑な救助活動や緊急輸送及び社会経済活動への影響を最小限に抑える道路ネットワークの確保が求められています。

取組の方向

■災害レジリエンス強化に資する道路ネットワークの確保
　⇒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対策や橋梁耐震補強の推進
　⇒効果的・効率的なハード対策等による事前防災を進め、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等の推進
■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
■第1次国土強靱化実施中期計画と連携した道路ネットワークの強化
◆効果を高める取組
　⇒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。
　⇒広島県道路啓開計画を策定し、大規模災害に対し関係機関が連携・協力して、道路啓開の実効性向上に取り組みます。

指　　標	現況　（R7）	目標　（R12）
緊急輸送道路における防災対策実施済延長（率）	818.2km（49%）	1,272.2km（76%）

【災害に強い道路ネットワークの整備イメージ】



【事前防災】



法面災害防除工事例
（落石防護網等）



橋梁耐震工事例
（落橋防止）

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。

※安心▷誇り▷挑戦ひろしまビジョンp76

現状と課題

●県内の子どもの交通事故は、通学路交通安全プログラムや、令和3年度の緊急合同点検に基づく対策により減少してきたものの、近年は毎年190件程度で推移しています。
●中高生の自転車通学中の事故や高齢者や障害者等の踏切内での事故が増加しており、歩道設置等による交通安全対策の推進が必要です。
●安全で快適な自転車環境を創出するため、市町が策定する自転車ネットワーク計画に基づき整備を推進することが求められています。

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に基づく交通安全対策など、通学時等における事故の未然防止を図ります。
　⇒緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）の早期解消やゾーン30プラス等による安全対策に取り組みます。
■安全で快適な自転車利用環境の整備
　⇒市町が策定する自転車ネットワーク計画等に基づく自転車通行空間の計画的な整備を進めます。
■歩道のバリアフリー化のための無電柱化の推進
　⇒歩道の有効幅を広げ、車いすやベビーカー等の安全かつ円滑な通行の確保に取り組みます。
◆効果を高める取組
　⇒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。

指　　標	現況　（R7）	目標　（R12）
通学路交通安全プログラムの対策完了率	53.7%	74.3%

【交通安全対策】

整備前



歩道がなく大型車通行時に危険

整備後



歩行空間が確保され通学が安全に

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

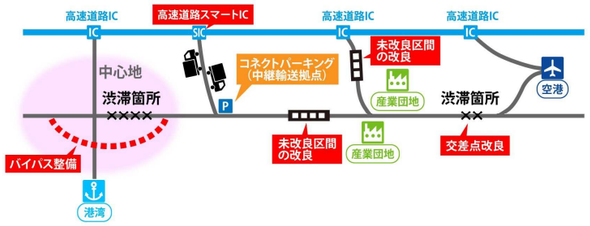
目指す姿
※安心▷誇り▷挑戦ひろしまビジョンp116

企業の競争力強化に資する持続可能で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
●主要な物流・人流ルートにおいては、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。
●物流の2024年問題の解決に向けて、一層の物流効率化が求められています。
●半導体産業等の大規模投資に併せて、道路整備を推進する必要があります。

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。
■半導体など先端・成長産業の集積に資する道路整備の推進・強化
⇒県内投資の促進につながる生産拠点周辺の道路整備に取り組みます。
■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やコネクトパーキング等の整備
■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
◆効果を高める取組
⇒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】



【国道2号福山道路　整備イメージ】



指　　標	現況　（R7）	目標　（R12）
年間渋滞損失時間	4,180万時間/年	3,000万時間/年
主要渋滞箇所	78箇所	68箇所

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

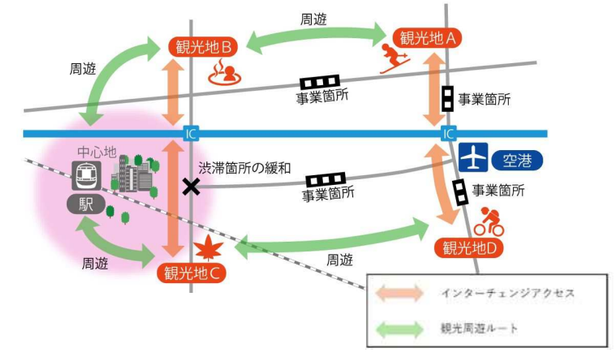
目指す姿
※安心▷誇り▷挑戦ひろしまビジョンp116

ビジネスや観光、日常生活において、県内外を移動する人が便利で快適に移動しています。

現状と課題
●G7広島サミットを契機に世界から関心が高まったことなどにより、外国人観光客数は令和7年には約512万人まで増加しています。
●県内には、しまなみ、やまなみ、かきしまなどのサイクリングロードがあり、ブルーライン、距離標、ピクトグラム等が整備されています。
●滞在時間や訪問地を増やし、観光消費額の増加につなげるためには、外国人を含めた全ての観光客がストレスなく快適に観光を満喫できるよう、移動時間の短縮やサイクリストの受入環境の向上などが重要です。

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。
◆効果を高める取組
⇒パーク＆ライドやノーマイカー運動といったソフト対策に取り組みます。
⇒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。

【周遊観光を促進する道路整備のイメージ】



【多彩な観光地】



写真：（一社）広島県観光連盟



写真：広島県

指　　標	現況　（R7）	目標　（R12）
観光地間の移動短縮時間（短縮区間数）	―	705時間・台/日 （52区間）

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

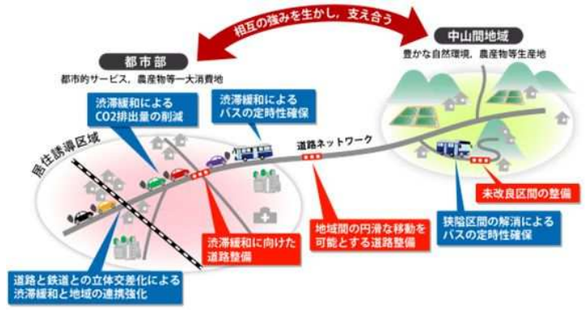
目指す姿
※安心▷誇り▷挑戦ひろしまビジョンp108

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
●ビジョン策定時（R2）の推計を上回るスピードで中山間地域の人口減少や高齢化が進展しています。
●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一層厳しい状況にあります。
●地域拠点間の円滑な移動や、通勤・通学、買い物、通院など日常生活を支える道路の整備が必要です。
●2050年ネット・ゼロカーボン社会の実現に向けてあらゆる主体が取組を進める必要があり、CO2国内総排出量の約18%を占める道路分野における脱炭素化の推進が求められています。

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。
⇒道路空間再編やほこみち制度活用により賑わいのある道路空間の構築を目指します。
■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
■ネット・ゼロカーボン社会の実現に向けた道路分野の脱炭素化　⇒渋滞対策や道路照明のLED化などによるCO2排出量の削減に取り組みます。
◆効果を高める取組　⇒自動運転など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】



【連続立体交差事業のイメージ】



指　　標	現況　（R7）	目標　（R12）
現況1車線バス路線区間延長	23.8km	16.3km
居住誘導区域における道路整備の完成延長	―	19.1km
道路整備による自動車CO2排出削減量	―	４千トン/年
道路照明のLED化率	89%	100%

施策6　道路施設の適正な維持管理

目指す姿
※社会資本未来プランp15

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
●道路施設は膨大であり、建設後50年以上の橋梁は約5割を占めるなど、急速に高齢化が進行しています。
●橋梁定期点検の１巡目点検で判明した健全度Ⅲ485橋の修繕を実施したものの、２巡目点検により新たに健全度Ⅲ149橋が判明した。予防保全型メンテナンスへの早期転換に向け老朽化対策の一層の推進が必要となっています。※健全度Ⅳは、１巡目・２巡目ともに0橋
●地域の担い手の減少等を背景に、より効果的・効率的な除草等の実施が求められています。

取組の方向
■加速度的に進行するインフラ老朽化に対応するため、「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」及び「修繕方針」に基づく対策の着実な推進
⇒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率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正な実施による安全・安心の確保
⇒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。
■より効果的・効率的な除草・伐木対策などによる道路環境の保全
⇒「道路の除草等実施計画2026」に基づく計画的な除草等対策に取り組みます。
◆効果を高める取組
⇒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。

【老朽化対策の事例】



塗装の劣化　塗装の塗り替え

【除草による道路環境保全の事例】


作業状況　作業後

指　　標	現況　（R7）	目標　（R12）
定期点検で健全度Ⅲと判定されている橋梁の修繕割合	28%	80%
令和7年度調査で健全度Ⅲと判定されている舗装の修繕割合	0%	70%