別紙２

広島県





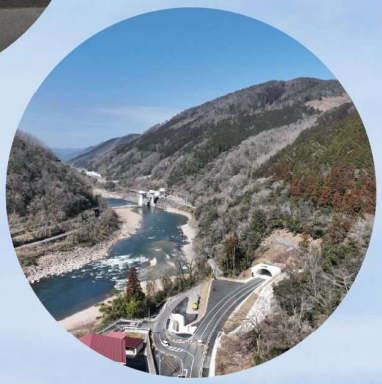




広　島　県
道路整備計画
2026











広島県道路整備計画2026

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2021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(R8～R12)

県事業 …… 21
国直轄事業等 …… 40

表紙写真のご紹介

表紙写真　：(主)鞆松永線 鞆未来トンネル（福山市）
表紙写真１：しまなみ海道サイクリングロード　（尾道市）
表紙写真２：(一)府中海田線 九十九橋【橋梁補修】（海田町）
表紙写真３：(都)高小路線 西本町（庄原市）
表紙写真４：(国)１８６号 下殿河内【法面対策】（安芸太田町）
表紙写真５：(国)３７５号 日下～引宇根（三次市）
表紙写真６：(一)川尻安浦線 安浦中央（呉市）
表紙写真７：(国)２号 安芸バイパス（広島市・東広島市）
表紙写真８：道の駅「のん太の酒蔵」（東広島市）
※１～８は、右上より時計回りに記載

総論

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 2021 が令和７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」が改定されたことから、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 2026 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. 想定を上回るペースで進む人口減少
2. 急増する県内の外国人労働者や海外からの観光客
3. 急速に革新・普及が進むデジタル技術と関連産業の発展
4. 自然災害の激甚化・頻発化や顕在化したリスクへの対応
5. インフレ傾向と賃金上昇の兆し、不確実性の高まる国際・経済情勢

計画の位置付け

関係計画の体系

関連計画の体系

安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン R8.6改定	本県の将来像を県民と共有し、一緒に新たな広島県づくりを推し進めるために、未来を展望して策定したビジョン
社会資本未来プラン R8.11改定	本県の目指す姿（将来像）を実現するための社会資本マネジメント方針
広島県道路整備計画 2026 R8.12策定	社会資本未来プランにおける道路部門の整備計画

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。
それぞれが望むライフスタイルの実現～

目指す姿の実現に向けた今後５年間の方向性

シン・ファミリーフレンドリー
“家族で暮らしやすいまちは、誰もが暮らしやすい”

本県の魅力を高め、様々な家族が暮らしやすい社会を実現することは、誰にとっても暮らしやすい社会につながります。ひいては、本県を訪れる人にとっても、本県に関わる人にとっても、魅力的に感じてもらえる「シン・ファミリーフレンドリー」な広島県を創っていきます。

《今後5年間で特に注力する重点項目》



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る広島県の実現

計画の概要

計画期間 令和 8 年度～ 12 年度（5 年間）

投資予定額 概ね 2,700 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. 県土強靭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の選定

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。

事業評価 ― 費用対効果 / 施策貢献度 / 実施環境

評価結果による事業実施箇所の選定

優先度 高 → 低

- 高：事業を優先的に実施（計画期間内の完成を目指す箇所）
- 中：計画的に事業を実施する箇所
- 低：事業未着手箇所

施策貢献度の評価指標

施策項目	評価指標
①県土強靭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
	主要渋滞箇所に貢献
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
	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 通学路交通安全プログラムや自転車ネットワーク計画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

早期効果の発現を重視した予算配分

事業実施箇所の選定（実施計画の作成）

359 箇所 / 5 年

5年間で157箇所の完成を目指します

計画に基づく着実な整備の実施

事業の実施

- ●着実な整備による早期効果の発現
- ●コスト縮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

社会情勢の変化に柔軟に対応

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

事業実施箇所一覧

（単位：箇所）

区　分		完成※1	継続※2	合計
改築系	道路・街路	36	111	147
	交通安全	20	53	73
	小計	56	164	220
防災系	橋梁耐震補強	19	10	29
	法面災害防除	82	28	110
	小計	101	38	139
合　計		157	202	359

投資予定額

（単位：億円）

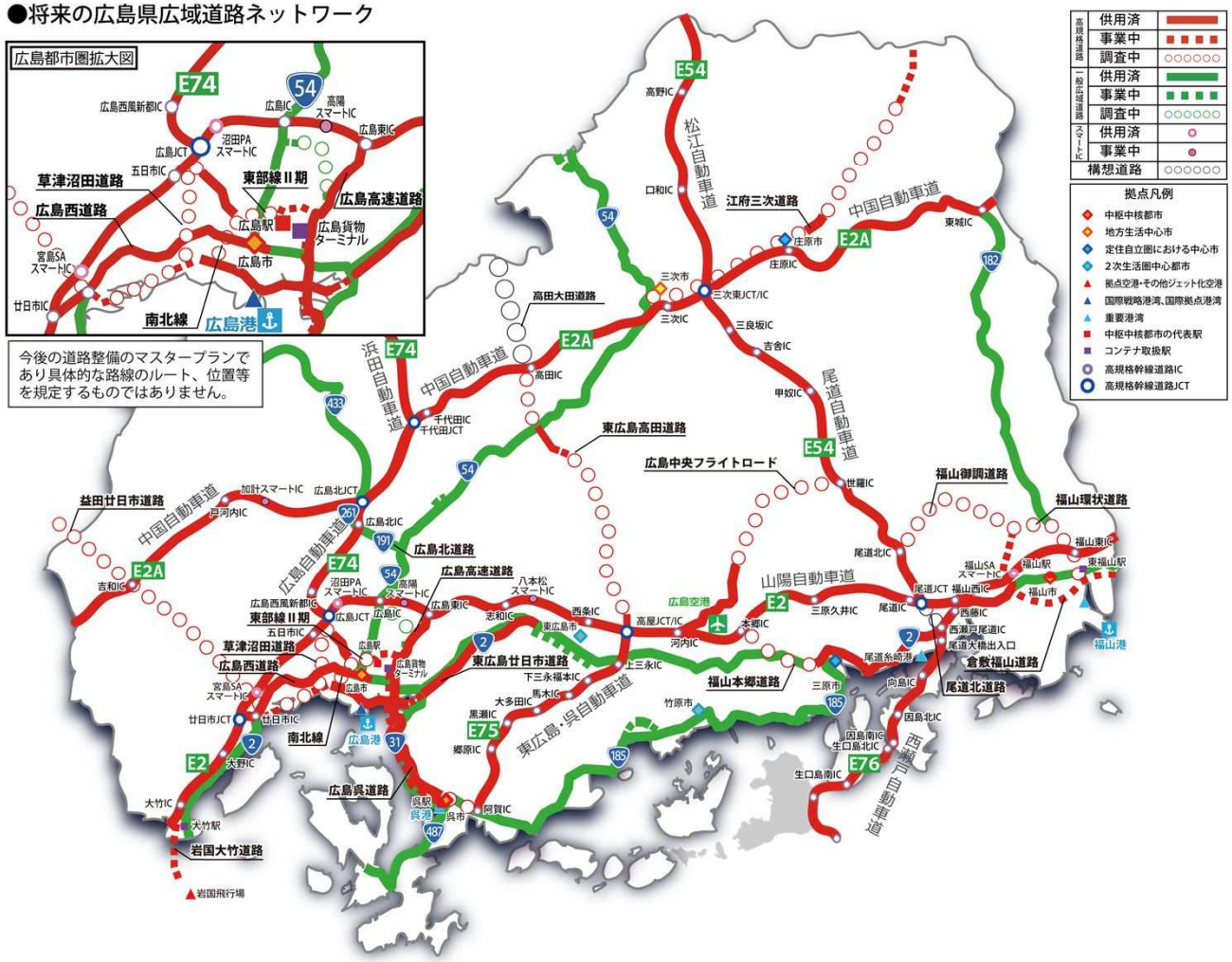
区　分	投資予定額
補助公共事業費	1,470
単独公共事業費	830
国直轄事業負担金	400
合　計	2,700

※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



・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し行なうことで、継続的にプロセスを改善していく手法。
・ストック効果 …整備された施設が機能して整備直後から継続的に中長期にわたり、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。
・広域道路ネットワーク …高規格道路や一般広域道路により、主要な都市や物流拠点（空港、港湾、鉄道駅など）を結び、平常時および災害時を問わず安定した物流と人流を確保するための道路網。

Ⅱ 前計画の成果の検証

■ 広島県道路整備計画2021の概要と取組成果

計画期間　令和３年度から令和７年度までの５年間

計画の体系　次の６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。

６つの施策の柱	取組の方向性
①県土強靱化のための道路ネットワークの強化	・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 ・緊急輸送道路における法面対策や橋梁耐震補強の推進 ・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
②安全で快適な道路空間の形成	・通学路や生活道路等における交通安全対策の推進 ・安全で快適な自転車利用環境の整備 ・歩道のバリアフリー化のための無電柱化の推進
③物流生産性向上のための道路ネットワークの構築	・生産性の向上など企業活動を支える物流基盤の充実 ・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
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	・主要都市間の連携を強化する道路整備の推進 ・観光周遊を促進する道路ネットワークの形成
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	・中山間地域・島嶼部など地域を支える道路整備の推進 ・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 ・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 ・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
⑥道路施設の適正な維持管理	・「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 ・道路施設の日常的な維持管理の適切な実施

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。

計画期間内の完成箇所：東広島・呉自動車道阿賀IC立体化（R４.３）
東広島・安芸バイパス２車線全線開通（R５.３）

●県事業

【箇所数】

計画期間内に523箇所を実施し、182箇所が完成しています。

（単位：箇所）

区分		実施箇所（R３～R７）	完成箇所（R３～R７）
改築系	街路・道路	142	25
	交通安全	82	14
	計	224	39
補修系	橋梁耐震補強	39	16
	法面対策防除	260	125
	計	299	143
合　計		523	182

【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156kmの事業を実施し、約30kmが完成しています。



施策の進捗状況

施策の柱	指標	計画策定時	現状値（R７）	主な完成箇所・取組	整備効果等
県土強靱化のための道路ネットワークの強化	①緊急輸送道路の災害時通行止箇所	190箇所（H27～R１）	46箇所（R３～R７）	東広島高田道路〔向原吉田道路〕 橋梁耐震補強完了数：16箇所 法面防災対策完了数：127箇所	■Ｒ３年７月・８月豪雨やＲ４年台風第14号等により公共土木施設災害が多く発生したが、緊急輸送道路の通行止めは少なく、社会経済活動への影響を抑制
	②緊急輸送道路における防災対策実施済延長	454.5km（28%）	758.3km（47%）		
安全で快適な道路空間の形成	①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	42箇所（Ｒ２）	55箇所	（主）東海田広島線〔畝工区〕 （主）大崎上島循環線〔大田工区〕 （主）甲山甲奴上市線〔福田工区〕	■令和３年通学路緊急合同点検における県管理道路上の危険箇所(235箇所)の緊急対策（暫定的な安全措置を含む）により、子供の安全な通行を確保
物流生産性向上のための道路ネットワークの構築	①年間渋滞損失時間	4,500万時間（Ｒ２）	4,180万時間	東広島・呉自動車道〔阿賀IC立体化〕 一般国道２号〔東広島・安芸バイパス〕 一般国道３１７号〔青影バイパス〕	■県内の主要渋滞箇所の減少[Ｒ２：89箇所→Ｒ７：78箇所] ■東広島・安芸バイパスの全線開通により、山陽道とのダブルネットワークが形成され山陽道の渋滞発生回数が、開通前より約８割軽減
	②主要渋滞箇所における対策箇所数	15箇所（Ｒ２）	12箇所		
	③広島空港に60分で到達可能な圏域の人口	149万人（Ｒ２）	155万人		
地域内外の交流連携を支える道路ネットワークの構築	①高速道路ICから30分で到達可能な主要観光地等の割合（※１）	81%（Ｒ２）	83%	一般国道１８６号〔御園バイパス〕 一般国道３７５号〔日下～引宇根工区〕 （主）鞆松永線〔鞆工区〕	■県内観光に自家用車を利用する観光客数は同水準であるが、移動時間の短縮による滞在時間の増加等により、観光消費額が増加[Ｒ１：4,410億円→Ｒ７：6,310億円]
コンパクトで持続可能なまちづくりに資する道路整備	①現況１車線バス路線区間延長（※２）	36.8km（Ｒ２）	31.2km	一般国道３７５号〔日下～引宇根工区〕 （一）虫道廿日市〔吉末工区〕 （一）金丸府中線〔金丸工区〕	■拠点間のバス路線が維持された市町数[Ｒ２：23市町→Ｒ７：23市町]
	②広島県における自動車のCO２排出削減量（※３）	２千トン/年（Ｒ２）	７千トン/年	東広島・呉自動車道〔阿賀IC立体化〕 一般国道２号〔東広島・安芸バイパス〕	
	③居住誘導区域（※４）における利便性の向上に資する道路整備の完成延長（※５）	－	12.1km	一般国道３７５号〔御薗宇バイパス〕 （都）上寺家下見線〔西条東工区〕 （主）鞆松永線〔鞆工区〕	
道路施設の適正な維持管理	①１巡目点検で健全度Ⅲであった橋梁の修繕割合（※６）	30%（Ｒ２）	83%	修繕着手数：336橋(Ｒ２)→485橋(Ｒ７) 修繕完了数：147橋(Ｒ２)→405橋(Ｒ７)	

※１　主要観光地数538箇所　　※２　交通量500台/日以上　　※３　基準年H28
※４　Ｒ２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
※５　Ｒ３～Ｒ７の居住誘導区域における道路整備延長59.9km
※６　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

Ⅲ 6つの施策の取組方針

施策 1

県土強靭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。

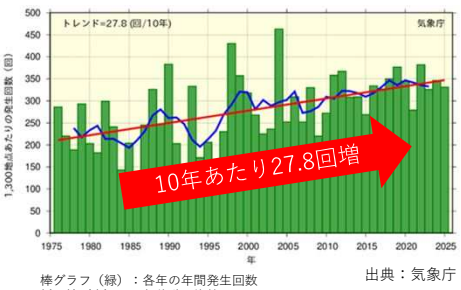
安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン（P72）より

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。

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



棒グラフ（緑）：各年の年間発生回数
折れ線（青）：５年移動平均値
直線（赤）：長期変化傾向

出典：気象庁

法面対策のあり方

有識者で構成した「今後の法面対策のあり方検討会」で定め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、優先度の高い緊急輸送道路において、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計画的に行っています。



国道１９１号（安芸太田町）

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。



（写真提供）中国地方整備局



交通網寸断による大渋滞



店頭から消えた商品



広島呉道路、国道３１号（坂町）



山陽自動車道（東広島市）

用語説明

・緊急輸送道路 …阪神・淡路大震災を教訓とし、地震等大規模災害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。役割に応じ、１次から３次までが設定されている。
・災害レジリエンス …自然災害などが発生した際に、被害を最小限に抑え、迅速に回復・復旧できる能力や仕組み。
・第１次国土強靭化実施中期計画 …令和５年６月に「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靭化基本法」が改正されたことを受け、国土強靭化基本計画に基づく施策の実施に関する中期的な計画。

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。

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災害防除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保するため、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。

●法面対策の実施



法面災害防除工事例
（落石防護網等）

●橋梁の耐震補強の実施



橋梁耐震工事例
（落橋防止）

●道路改良による防災対策





●無電柱化等の実施





指　標

緊急輸送道路における防災対策実施済延長※(率) （※橋梁耐震補強、法面対策が完了した路線延長）	現状（R７）	目標（R12）
	758.3km (47%)	1,012.3km (63%)

・広島県道路啓開計画 …広島県の道路啓開の目標となる接続拠点と、接続拠点に至るルート等について、道路啓開の基本的な方針を定め、大規模災害発生時に迅速で効率的な道路啓開の実施を目指す計画。
・災害拠点病院 …災害時における初期救急医療体制の充実強化を図るための医療機関で、県内では、令和８（2026）年４月現在、災害拠点病院として基幹災害拠点病院1箇所、地域災害拠点病院18箇所を指定している。
・防災道の駅 …地域防災計画などで広域的な防災拠点、災害時の復旧・復興拠点として位置づけられ、国が指定した道の駅。

Ⅲ 6つの施策の取組方針

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。

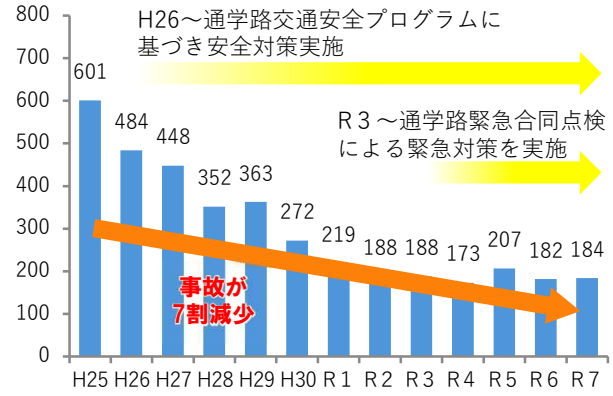
安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン （P76）より

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。

子どもの交通事故

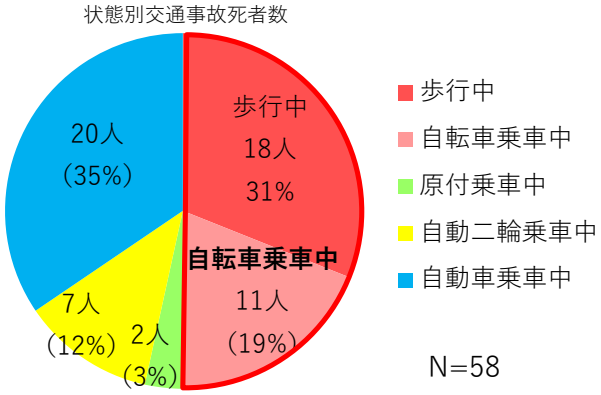
(件)　広島県内の子どもの交通事故発生件数



出典：広島県警察HPより作成

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



出典：広島県警察本部交通部「広島の交通統計 令和７年版」

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

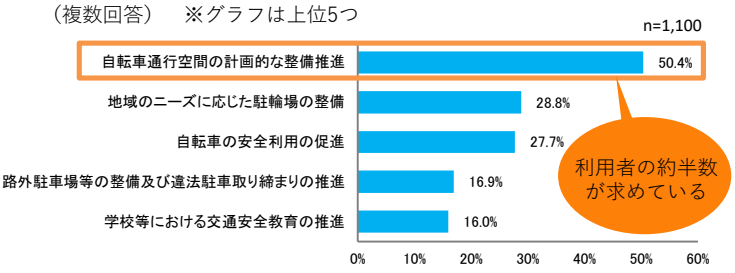
区分	全国	広島県	順位
一般国道指定区間	63.0%	58.2%	37
一般国道指定区間外	56.9%	65.4%	14
主要地方道	47.9%	53.5%	13
一般県道	34.4%	28.8%	29

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2025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　自転車の活用を推進するうえで特に重要と思われるものを教えてください。（複数回答）　※グラフは上位5つ



出典：自転車損害賠償保険等の加入状況等に関するアンケート調査（令和８年６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。
・自転車ネットワーク計画 …安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画。

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。

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



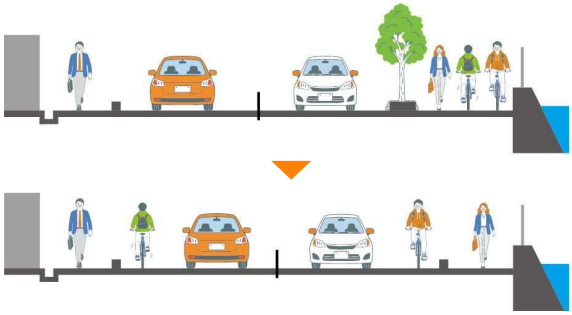
移動円滑化を妨げる電柱

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

通学路交通安全プログラム対策完了率
（対象：県が実施する対策）

現状（R７）	目標（R12）
53.5%	74.3%

・カルテ踏切 …踏切の交通量、事故発生状況等の客観的データに基づき、開かずの踏切などの緊急に対策の検討が必要な箇所として、踏切道改良促進法に基づき国が指定した踏切。
・ゾーン30プラス …生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、最高速度30km／hの区域規制「ゾーン30」とハンプ等物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域。

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。

安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン（P116）より

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。

県内の渋滞発生の状況

●広島港周辺



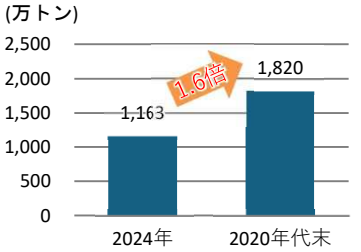
●福山港周辺



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。

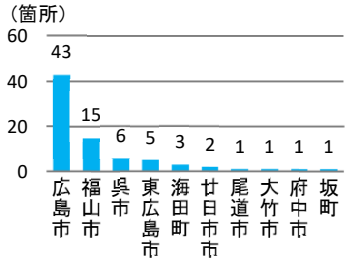
広島港の港湾物流の需要拡大

広島港における取扱貨物量等の目標値



出典：港湾調査
広島港港湾計画書（広島県H31.３）

広島県における市町別
主要渋滞箇所数（78箇所）



令和８年度時点



国道２号舟入本町交差点付近



国道２号赤坂BP東口交差点付近

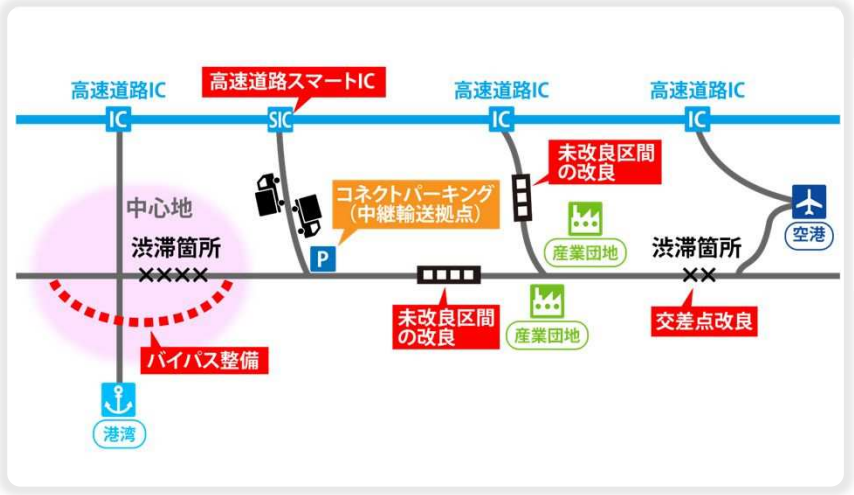
用語説明

・物流の2024年問題 …2024年４月からトラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制等が適用され、労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べなくなる」可能性が懸念されている問題。

取組の方向

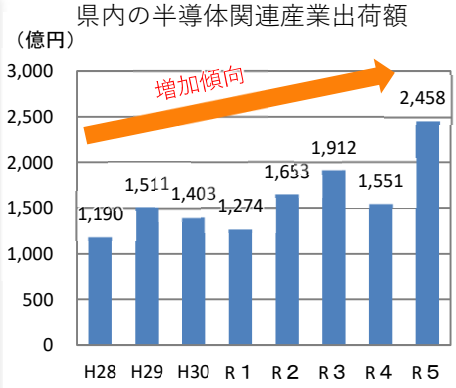
■生産性の向上など企業活動を支える物流基盤の充実
⇒都市部の渋滞を解消し、物流拠点と井桁状の高速道路ネットワークをつなぐ広域的な道路ネットワークの形成を図ります。
■半導体など先端・成長産業の集積に資する道路整備の推進・強化
⇒県内投資の促進につながる生産拠点周辺の道路整備に取り組みます。
■グローバルゲートウェイ機能の強化に資する道路整備の推進
⇒広島空港、広島港、福山港への速達性・定時性の確保と代替性・多重性の強化を図ります。
⇒広島中央フライトロードなど、効率的な空港へのアクセスルートについて調査等を進めます。
■広島都市圏における高速交通体系の確立
■効率的な輸送を支援するスマートIC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。

整備イメージ図



半導体関連産業の集積

県内の半導体関連産業出荷額



※半導体素子製造業（光電変換素子を除く）、半導体製造装置製造業を集計
出典：工業統計、経済センサス、経済構造実態調査


広島高速５号線
広島駅北出入路
整備イメージ



国道２号福山道路
整備イメージ


都市計画道路
神辺水呑線
整備イメージ

生産拠点周辺の慢性的な渋滞


国道３７５号(東広島市)

指　標

	現状（R７）	目標（R12）
年間渋滞損失時間（対象：主要渋滞箇所）	4,180万時間/年	3,000万時間/年
主要渋滞箇所（※令和12年末は見込み値）	78箇所	68箇所※

・主要渋滞箇所…広島県道路交通渋滞対策部会においてデータに基づく客観的な分析を基本としつつ、道路利用者の意見や地域性を反映した評価方法の検討により、地域の実感との整合を図り特定した箇所。
・井桁状の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。
・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。
・コネクトパーキング …トラック輸送においてドライバーの長時間労働による負担増や労働時間の上限規制導入への対応など様々な課題に対応するため、長距離物流の中間地点としてドライバーの運転交代やトレーラーヘッドの交換等を行う中継輸送拠点。

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

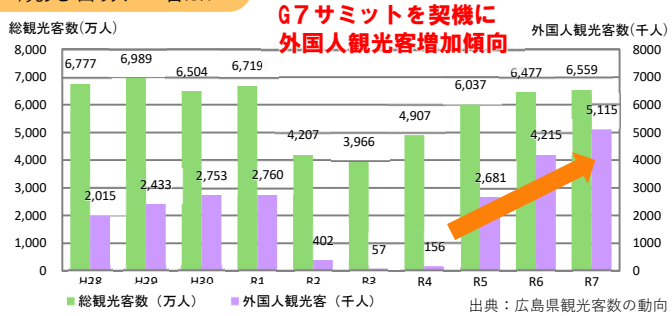
●ビジネスや観光、日常生活において、県内外を移動する人が便利で快適に移動しています。

安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン （P116）より

現状と課題

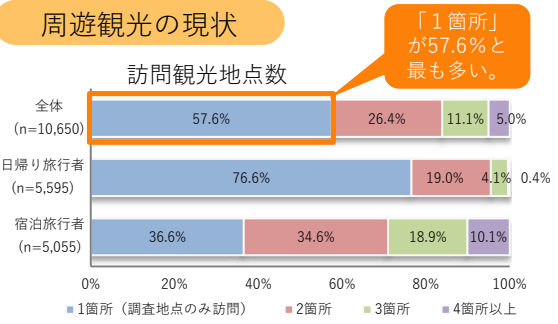
●Ｇ７広島サミットを契機に世界から関心が高まったことなどにより、外国人観光客数は令和７年には約512万人まで増加しています。
●県内には、しまなみ、やまなみ、かきしまなどのサイクリングロードがあり、ブルーライン、距離標、ピクトグラム等が整備されています。
●滞在時間や訪問地を増やし、観光消費額の増加につなげるためには、外国人を含めた全ての観光客がストレスなく快適に観光を満喫できるよう、移動時間の短縮やサイクリストの受入環境の向上などが重要です。

観光客数の増加



出典：広島県観光客数の動向

周遊観光の現状



出典：令和６年広島県観光地点パラメータ調査（ひろしま公式観光サイト）

多彩な観光資源



写真：（一社）広島県観光連盟



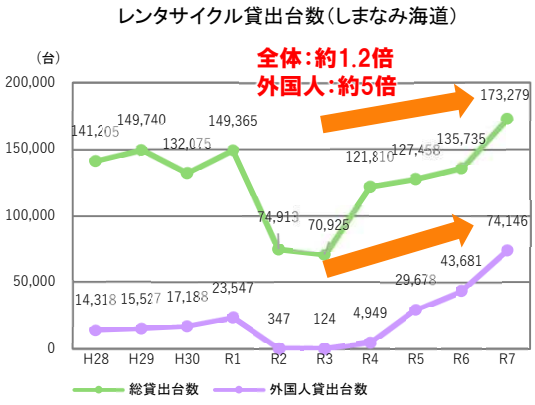
写真：広島県



写真：（一社）広島県観光連盟

広域的サイクリングロードの形成

広島県内に7つのサイクリングロードを整備
しまなみ海道サイクリングロードが令和元年11月にナショナルサイクルルートに指定



出典：広島県





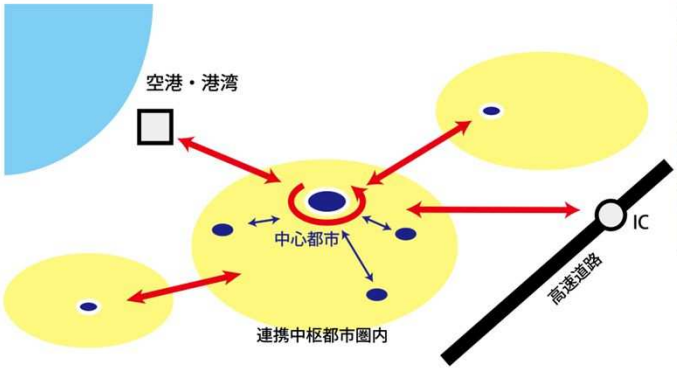
用語説明

・Ｇ７広島サミット… 令和５年５月に広島で開催された主要国首脳会議。各国首脳等の宮島訪問や国内外の報道関係者が集う国際メディアセンターでの展示や体験など、様々な場面を通じて、広島の持つ多彩な魅力が世界各地に発信された。
・ブルーライン…車道左端にサイクリング推奨ルートの明示や自転車利用者に左側走行の原則に対する注意喚起、自動車運転者に対する自転車への注意喚起を目的として整備している路面標示。
・ピクトグラム…言語に関わらず、一目で直感的に意味を理解できるよう情報を視覚的に伝える「絵文字（絵記号）」。
・ナショナルサイクルルート …一定の要件を満たし国により認定され、日本を代表し世界に誇りうるサイクリングルート。

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。

主要都市間の連携を強化する道路整備のイメージ



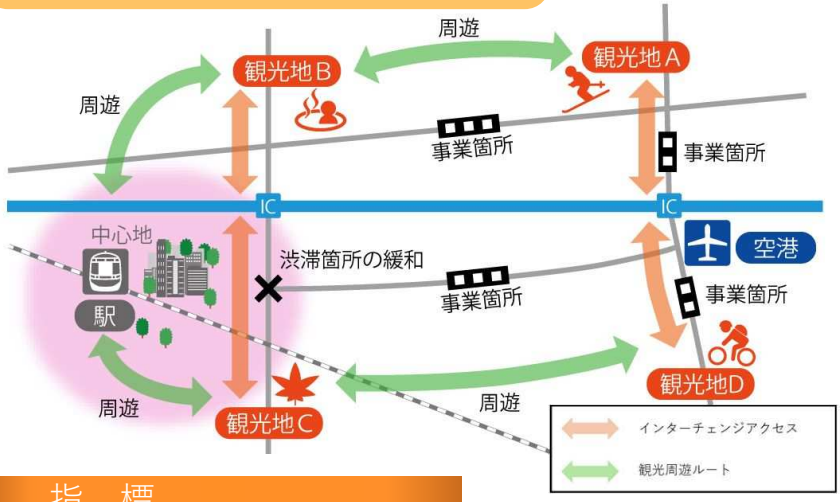


◀東広島高田道路

▼国道183号鍵掛峠道路



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】

指　標

観光地間の移動短縮時間※（短縮区間数）
（※各区間の観光目的の日交通量×短縮時間累計）

現状（R７）	目標（R12）
―	705時間・台/日（52区間）

・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＆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。

Ⅲ 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

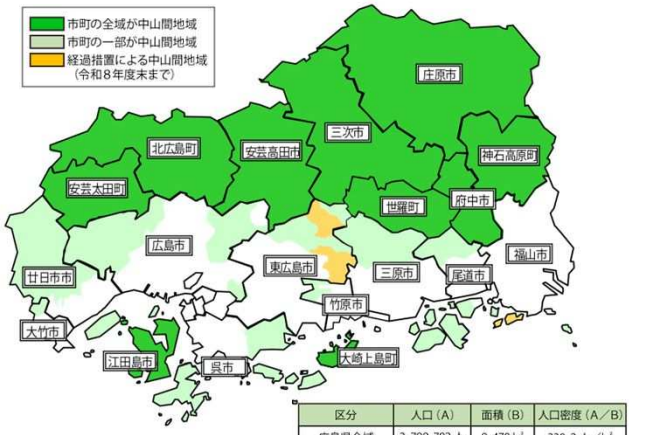
●拠点間が最適な道路ネットワークで結ばれ、豊かな生活を支える「持続可能な集約型都市構造」の形成が進んでいます。

安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン 改訂版（P108）より

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、CO_2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。

都市部と中山間地域の課題

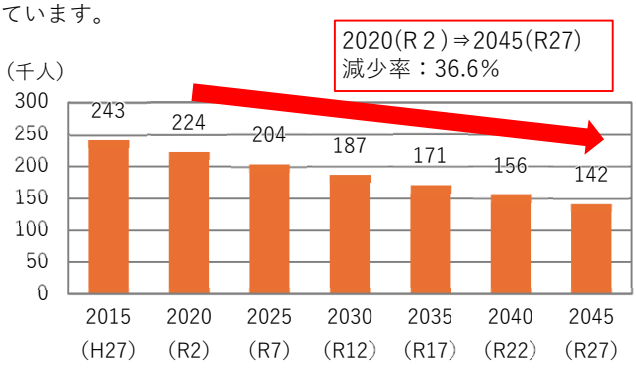


区分	人口（A）	面積（B）	人口密度（A／B）
広島県全域	2,799,702人	8,479㎢	330.2人／㎢
うち中山間地域（構成比）	384,199人（13.7%）	6,219㎢（73.3%）	61.8人／㎢

※人口は総務省「国勢調査（R2）」、面積は農林水産省「農林業センサス（2015）」などによる。

●中山間地域の人口減少

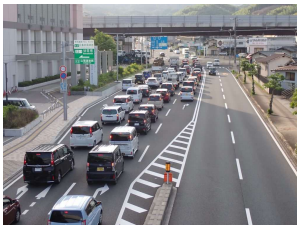
県内の全域中山間市町全体では、総人口が令和２年の22万4千人から令和27年の14万2千人に約36.6%減少すると推計されています。



※総務省「国勢調査」（H27、R２）及び国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域将来推計人口」（R５）による。

出典：第Ⅲ期広島県中山間地域振興計画R8.8

●都市部の渋滞



（一）廿日市港線
（上平良交差点）



（主）福山沼隈線
（洗谷三差路交差点）

小規模な改良による既存道路の有効活用（再生改良イメージ図）

新設と維持修繕の中間的な位置付けである「再生改良」という考え方を導入し、当面の交通課題が解消できる程度の局部的な改良等により、早期効果の発現が期待されます。



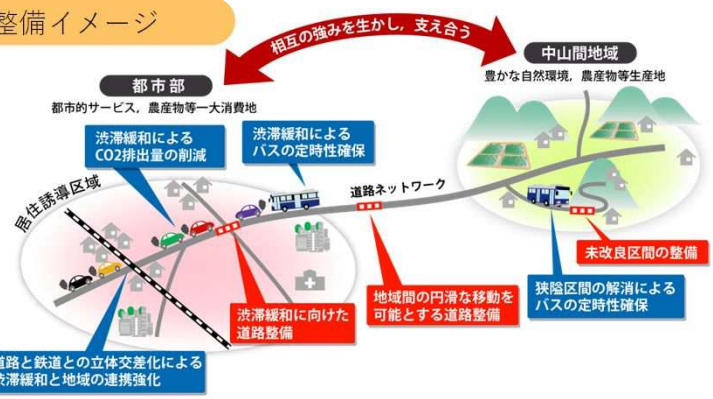
用語説明

・ネット・ゼロカーボン…二酸化炭素などの温室効果ガスの人為的な発生源（事業活動や日常生活）による排出量と、建設資材等の原材料への二酸化炭素の再利用や森林吸収等による除去量とが均衡した、温室効果ガス排出量の実質ゼロにすること。

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CO_2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





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）

脱炭素の取組

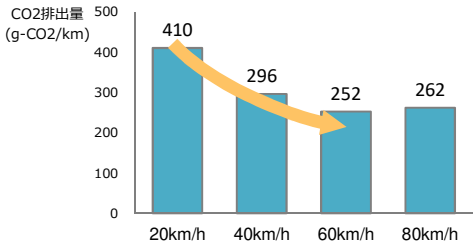
現道拡幅
イメージ



▶道路のボトルネック箇所の改良や交差点改良等による交通流の円滑化を図ることで、停滞・低速走行に伴う燃料消費の削減を促進

出典：国土交通省

渋滞緩和とCO_2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、CO_2排出量が減少
↓
地球温暖化防止に貢献

指　標

	現状（R７）	目標（R12）
現況1車線バス路線区間延長（対象：交通量500台/日以上路線）	23.8km	16.3km
居住誘導区域※における道路整備の完成延長（※令和７年度末で立地適正化計画を策定している16市町（広島市を除く）が設定した区域）	—	19.1km
道路整備による自動車CO_2排出削減量	—	4 千トン/年
道路照明のLED化率（対象：構造的にLED化が可能な箇所）	89%	100%

・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。
・ほこみち制度…道路を「歩きたくなる快適な空間」にするため、国や自治体（道路管理者）が歩道の一部を指定して賑わいづくりを進める、令和２年（2020年）に創設された道路法に基づく制度（通称：歩行者利便増進道路）。
・コンパクト＋ネットワーク…行政や医療・福祉、商業等、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。

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。

社会資本未来プラン（P15）より

現状と課題

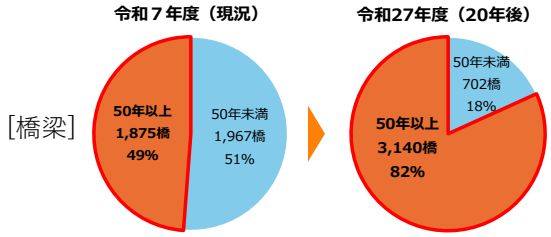
●道路施設は膨大であり、建設後50年以上の橋梁は約５割を占めるなど、急速に高齢化が進行しています。
●橋梁定期点検の１巡目点検で判明した健全度Ⅲ485橋の修繕を実施したものの、２巡目点検により新たに健全度Ⅲ149橋が判明しました。予防保全型メンテナンスへの早期転換に向け老朽化対策の一層の推進が必要となっています。
※健全度Ⅳは、１巡目・２巡目ともに０橋
●地域の担い手の減少等を背景に、より効果的・効率的な除草等の実施が求められています。

管理施設の状況

主要な施設	管理数	備　考
道　路	4,181km	国道986km、県道3,195km
橋　梁	3,842橋	うち15m以上の橋1,293橋
トンネル	185本	トンネル163本、シェッド22本
舗　装	3,868万㎡	
法　面	11,920箇所	自然斜面、人工斜面
附属物	28,533基	案内標識、照明など

（令和８年８月現在）

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49%であり、20年後には、約82%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。

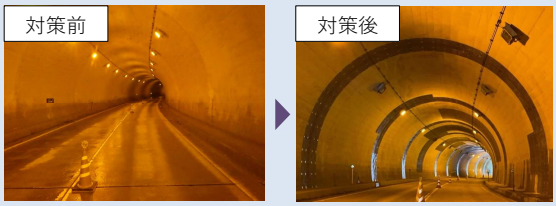
老朽化対策の事例

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

※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

・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）。

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。

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正な実施

道路の草刈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、適正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）

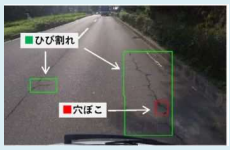
効率的な除草等による道路環境を保全します。



除草作業

●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。



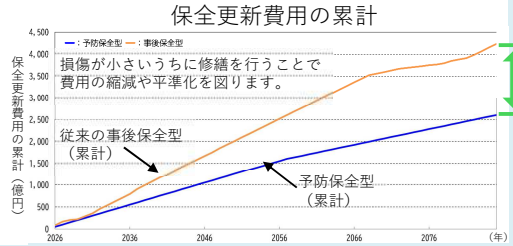
路面性状の把握イメージ


橋梁の点検状況

AIを活用した低廉な路面性状の把握



保全更新費用の累計



指　標

	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（対象：橋梁数350橋（令和７年度末時点））	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（対象：大型車交通量が多い区間や雪寒指定路線等）	0％	70%

・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。
・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。

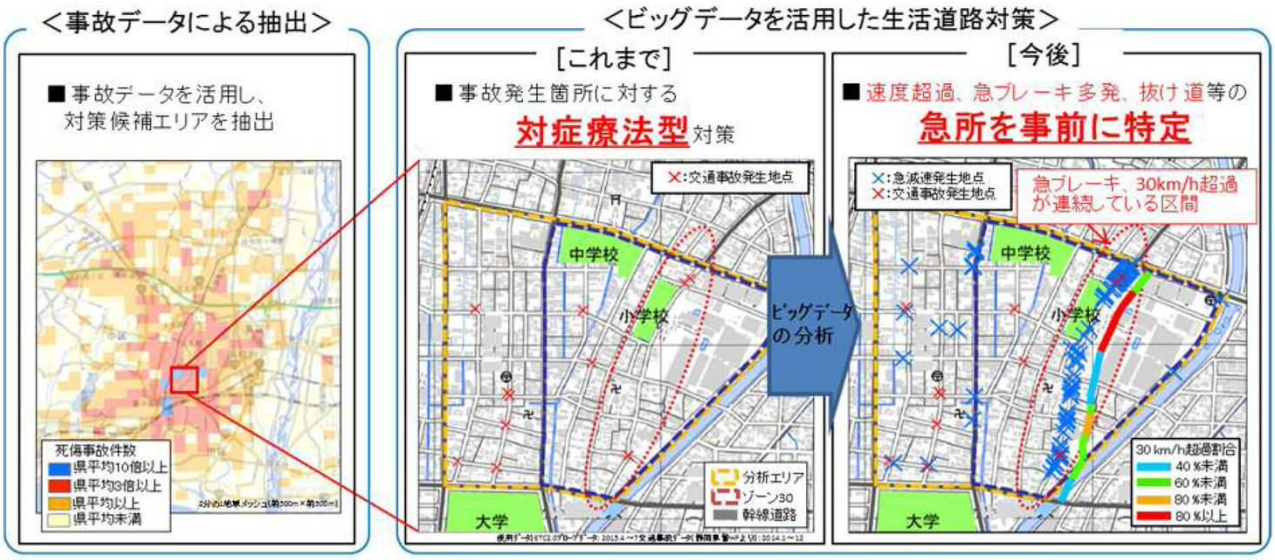
Ⅲ 6つの施策の取組方針

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 ～

交通事故の減少に向けた取組

●ETC2.0プローブデータなどのビッグデータを収集・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。



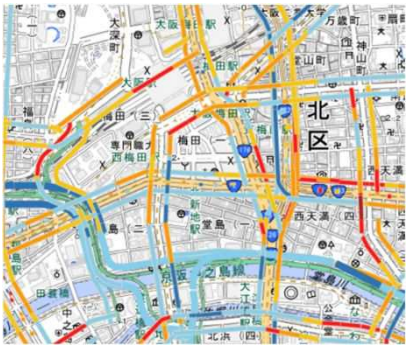
出典：国土交通省

交通の円滑化に向けた取組

●主要な渋滞箇所において、ETC2.0プローブデータなど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。

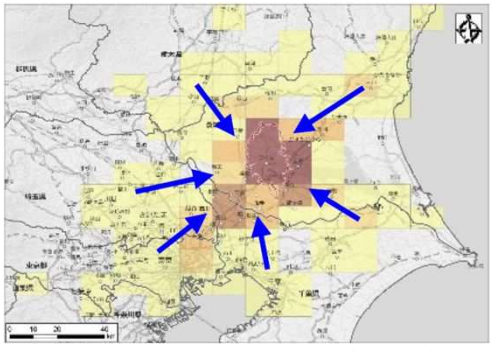
従来の人による交通量調査の例





道路データプラットフォームポータルサイト(国土交通省)
(https://www.xroad.mlit.go.jp/)を加工して作成

ビッグデータを活用した面的な交通分析の例



出典：ICTを活用した新道路交通調査体系検討会（国土交通省）
（https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/ict/index.html）

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。
・プローブデータ …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。

除雪業務の効率化に向けた取組

●除雪業務の効率化が可能となるようなシステム構築に取り組みます。
●除雪進捗状況を可視化し、除雪作業の効率化や県民サービスの向上に取り組みます。

除雪従事者の担い手不足の解消や事務作業の負担軽減が必要です。また、除雪作業の見える化による作業の効率化、県民サービスの向上が必要です。





除雪業務の自動化と可視化のイメージ

法面変状箇所の早期対策に向けた取組

●AIによる道路法面の崩落予測技術の構築に取り組みます。

法面の崩壊は、地形や気象条件等様々な要因があり、すべての法面について崩壊リスクを網羅的に把握することは技術的に困難な状況にあります。
AIの活用により、法面の変状箇所の検知が可能となり、異常箇所の早期対策が可能となります。



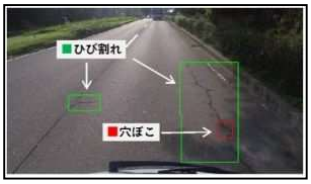
道路施設点検の高度化・効率化に向けた取組

●道路巡視や路面性状調査について、AI技術を活用した、舗装の変状把握や、落石・投棄物の検知等により、日常点検の高度化・効率化に取り組みます。

週１回の道路巡視などによる日常点検や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。
管理する道路延長は約4,200kmと膨大であるため、従来の調査手法では時間も費用もかかります。



（解析結果）



・路面性状の把握　・路面陥没（穴ぼこ）の検知
・堆積土・水溜まりの検知　・落石の検知
・投棄物（空缶等）の検知　・標識隠れの検知
・交通の支障となる枝木・雑草の検知　など

・道路巡視…道路管理者が車や徒歩などで道路をまわり、路面の損傷や落下物、事故などの異常を早期に発見・対応し、安全で快適な交通環境を維持するための道路パトロール。
・路面性状調査…舗装のひび割れ、わだち掘れや路面の凹凸を表す平坦性など装置で測定し、舗装の状態を客観的なデータとして把握するための調査。

Ⅲ 6つの施策の取組方針



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が、災害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。

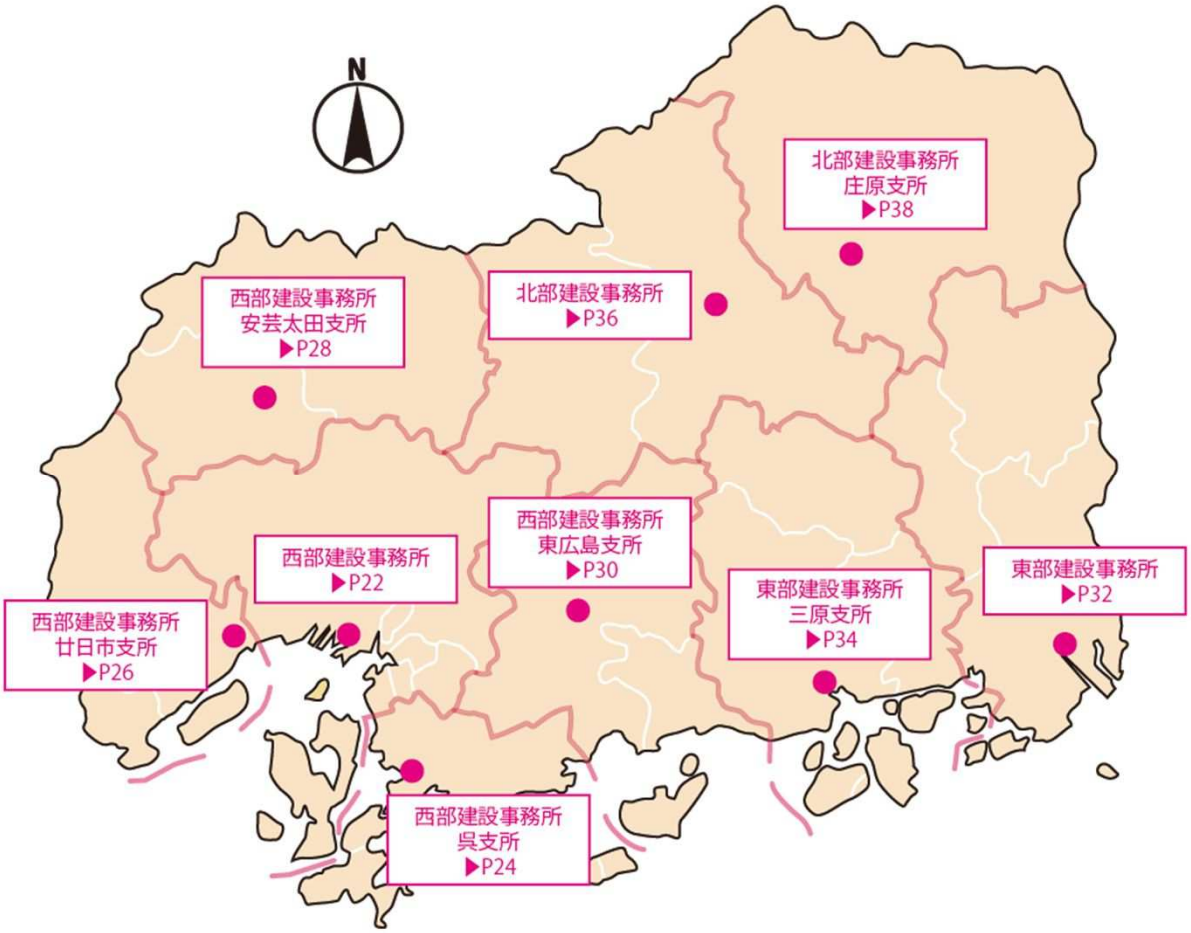
Ⅳ 事業箇所一覧（R8～R12）

■ 県事業

1　事業箇所は、計画期間内（R8～R12）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。

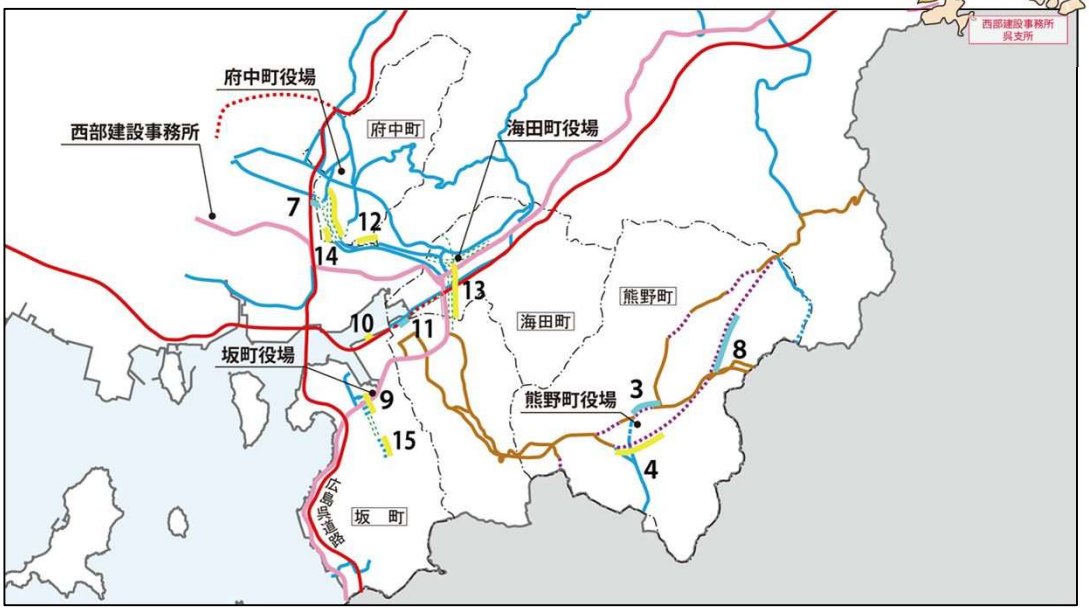
Ⅳ 事業箇所一覧（R8～R12）

■ 県事業（西部建設事務所）

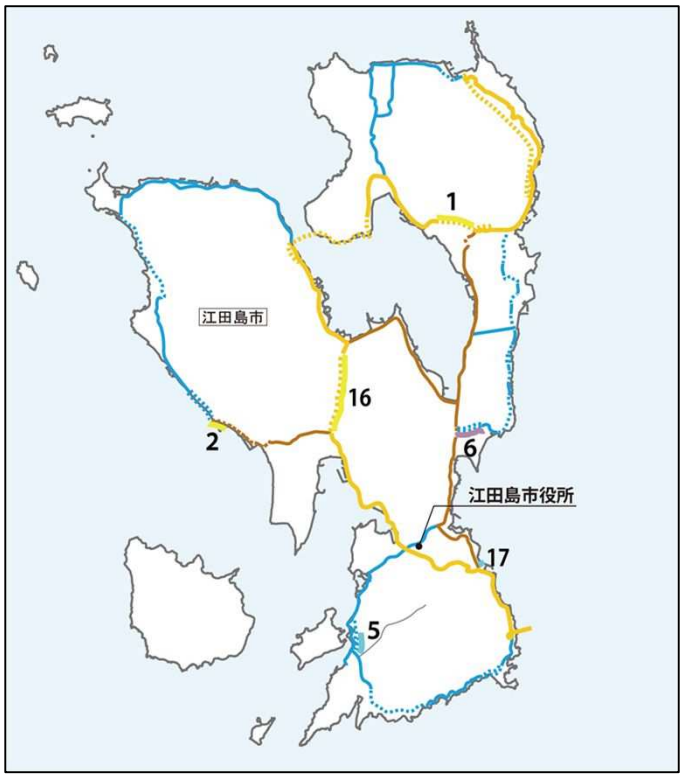
区分	道路区分	番号	路線名	工区名	実施計画		
					完成	継続（部分完成）	継続
改築系	一般国道	1	国道４８７号	中郷			●
	県道	2	(主)高田沖美江田島線	岡大王BP			●
		3	(主)矢野安浦線	阿戸別交差点他	●		
		4	(主)矢野安浦線	熊野バイパス			●
		5	(一)大君深江線	深江新開	●		
		6	(一)秋月飛渡瀬線	江南		●	
		7	(一)広島海田線	新大州橋	●		
		8	(一)瀬野呉線	下深原～上深原	●		
		9	(一)坂小屋浦	平成ヶ浜～森浜			●
		10	(一)矢野海田線	海田明神			●
		11	(一)矢野海田線	西明神町～寿町	●		
	街路	12	東部連立	JR山陽本線・呉線			●
		13	東部連立	JR山陽本線・呉線			●
		14	(都)大洲橋青崎線	鹿籠１丁目～青崎南			●
		15	(都)坂中央線	坂東			●
	交通安全事業	16	国道４８７号	鹿川			●
		17	(主)江田島大柿線	大君	●		



事業箇所図　＜府中町、海田町、熊野町、坂町＞



＜江田島市＞



事業区分（R８～R12）	
完成	
継続（部分完成）	
継続	

事業区分		
補修系	橋梁耐震補強	
	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	残事業区間 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			
	県管理国道	2次改築		
		1次改築		
県道	幹線道路			
	幹線道路	都市内区間		
	地域幹線道路			
	プロジェクト区間			
	街路区間			
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。

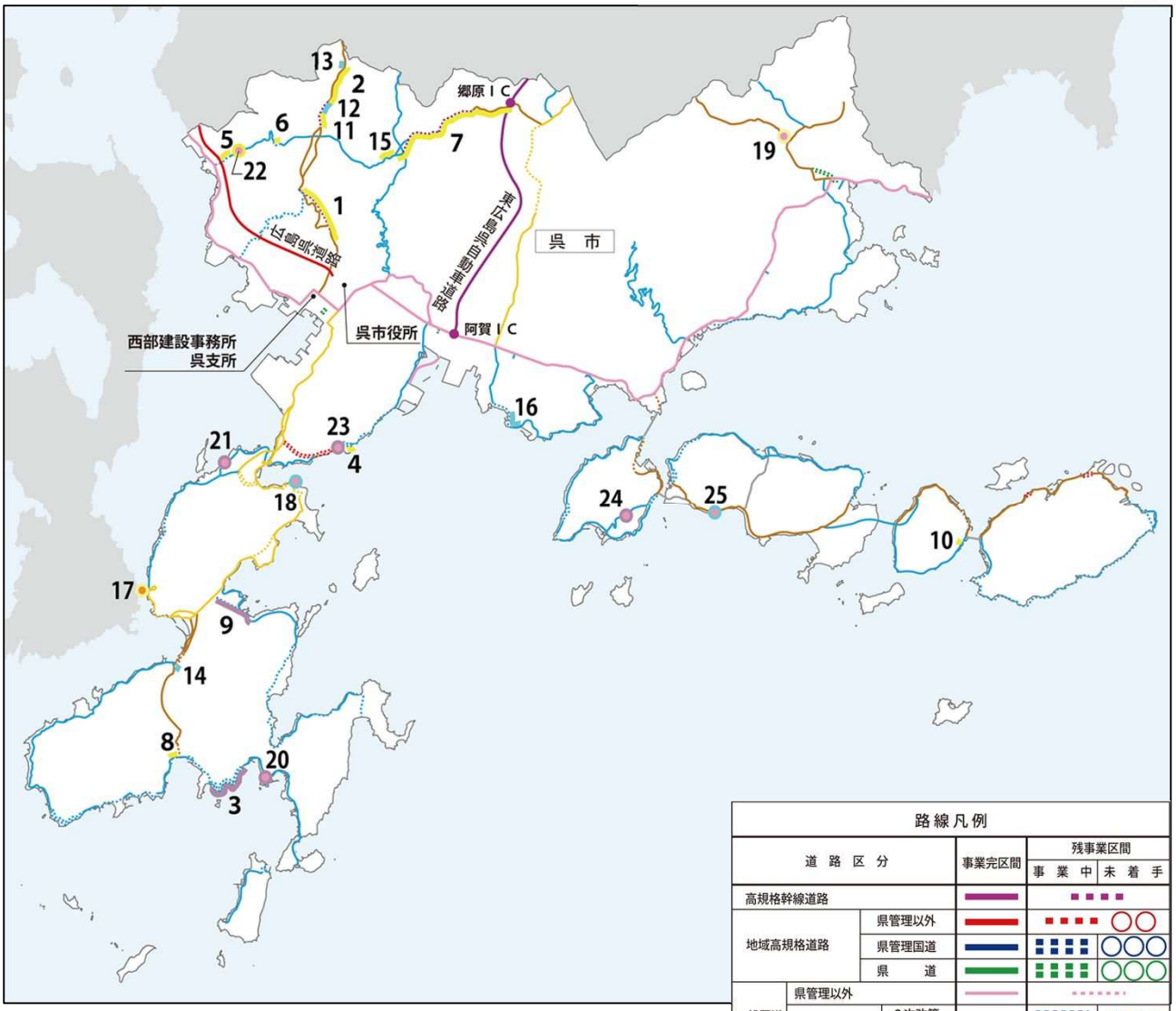
Ⅳ 事業箇所一覧（R８～R12）

■ 県事業（西部建設事務所　呉支所）

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



事業箇所図　＜呉市＞



事業区分（R８～R12）	
完成	
継続（部分完成）	
継続	

事業区分		
補修系	橋梁耐震補強	
	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			
	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			
	プロジェクト区間		—	
	街路区間		—	
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。

Ⅳ 事業箇所一覧（R８～R12）

■ 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	工区名	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	翠橋	●		
		2	国道４８８号	東山バイパス			●
	県道	3	(主)大竹湯来線	玖波			●
		4	(主)廿日市佐伯線	峠			●
		5	(一)乙瀬小方線	防鹿			●
		6	(一)虫道廿日市線	原			●
		7	(一)虫道廿日市線	玖島～泉水峠			●
		8	(一)廿日市環状線	上平良～佐方	●		
	街路	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	●		
防災系	橋梁耐震補強	14	国道１８６号	翠橋	●		
		15	(一)廿日市港線	藤掛陸橋	●		
	法面災害防除	16	国道１８６号	大栗林～防鹿（３箇所）	●		
		17	国道１８６号	浅原（２箇所）	●		
		18	国道１８６号	吉和（２箇所）		●	
		19	国道１８６号	飯山～栗栖（６箇所）	●		
		20	(主)厳島公園線	宮島（２箇所）	●		

事業箇所図　＜大竹市、廿日市市＞



事業区分（R8～R12）
完成
継続（部分完成）
継続

事業区分		
補修系	橋梁耐震補強	
	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	残事業区間 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				
	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				
	プロジェクト区間		—		
	街路区間		—		
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。

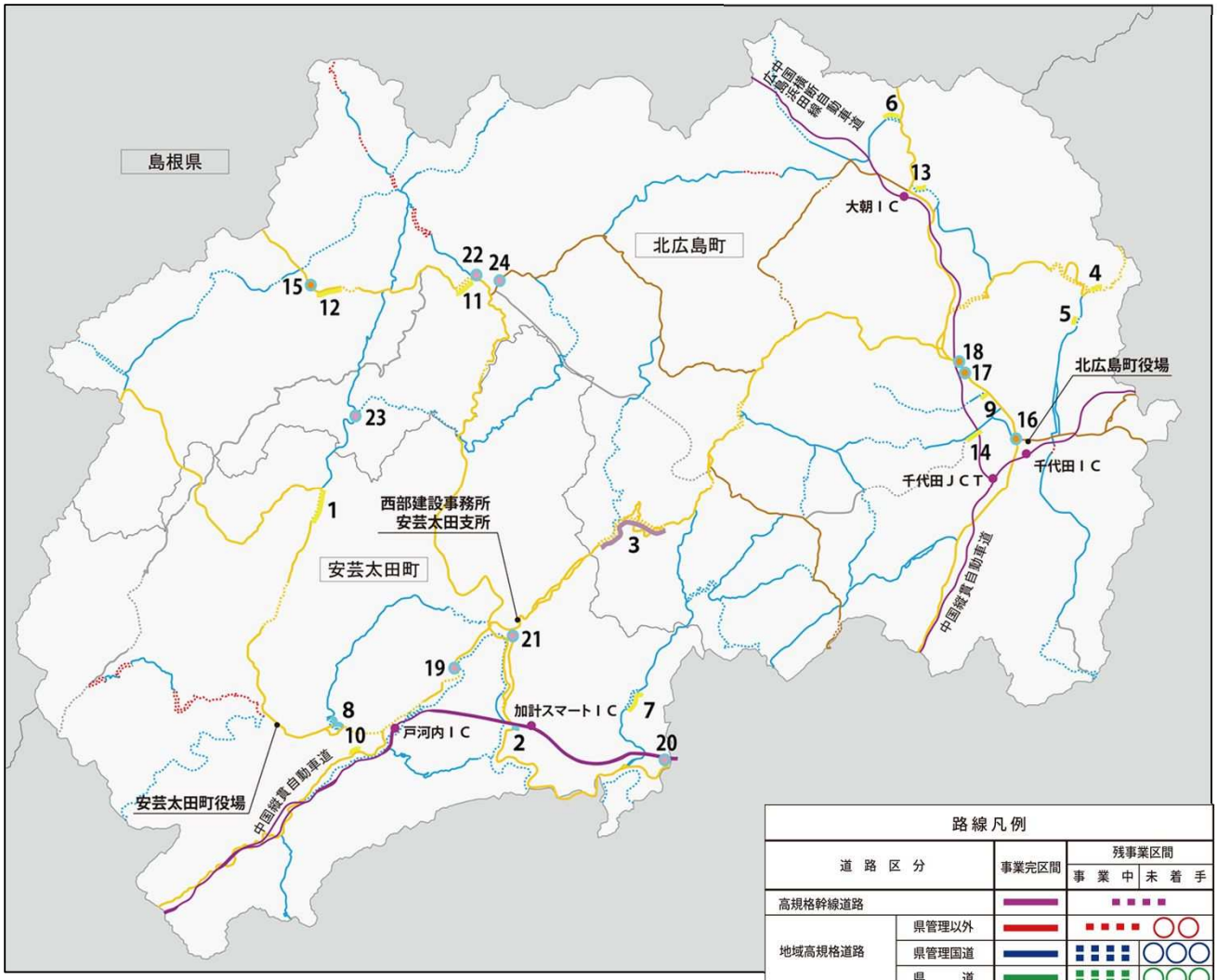
Ⅳ 事業箇所一覧（R８～R12）

■ 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	工区名	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１９１号	津浪	●		
		3	国道４３３号	豊平BP		●	
		4	国道４３３号	漆原			●
	県道	5	(主)千代田八千代線	野賀橋			●
		6	(主)芸北大朝線	鳴滝			●
		7	(一)澄合豊平線	出口			●
		8	(一)弁財天加計線	土居	●		
		9	(一)下石八重線	有間～春木			●
	交通安全事業	10	国道１８６号	天神原			●
		11	国道１８６号	細見２			●
		12	国道１８６号	荒神原			●
		13	(一)新庄千代田線	新庄			●
		14	(一)都志見千代田線	今田			●
防災系	橋梁耐震補強	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（１箇所）	●		
		20	国道１９１号	坪野～穴（１箇所）	●		
		21	国道４３３号	加計（１箇所）	●		
		22	国道１８６号	細見～奥中原（４箇所）	●		
		23	(主)旭戸河内線	橋山（２箇所）	●		
		24	(主)安佐豊平芸北線	細見（１箇所）	●		



事業箇所図　＜安芸太田町、北広島町＞



事業区分（R８～R12）	
完成	
継続（部分完成）	
継続	

事業区分		
補修系	橋梁耐震補強	
	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	残事業区間 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				
	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				
	プロジェクト区間		—		
	街路区間		—		
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。

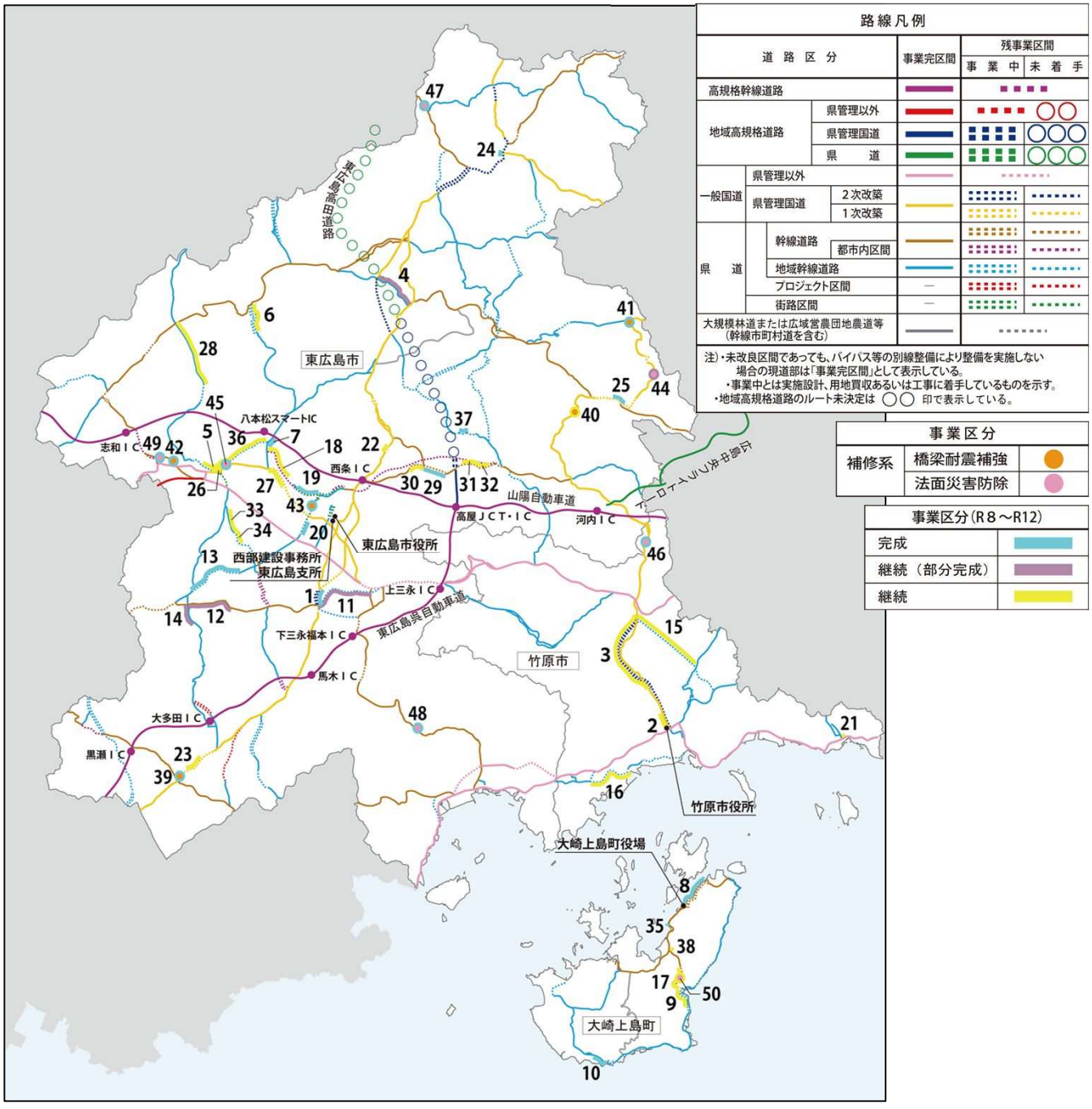
Ⅳ 事業箇所一覧（R８～R12）

■ 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	工区名	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	御薗宇	●		
		2	国道４３２号	新開拡幅			●
		3	国道４３２号	竹原BP			●
	県道	4	(主)瀬野川福富本郷線	上戸野		●	
		5	(主)東広島白木線	八本松町飯田			●
		6	(主)東広島向原線	内			●
		7	(主)東広島向原線	正力	●		
		8	(主)大崎上島循環線	盛谷	●		
		9	(主)大崎上島循環線	天満			●
		10	(主)大崎上島循環線	明石	●		
		11	(一)下三永吉川線	下三永		●	
		12	(一)下三永吉川線	田口～吉川		●	
		13	(一)吉川西条線	原	●		
		14	(一)吉川大多田線	吉川		●	
		15	(一)上三永竹原線				●
		16	(一)竹原吉名線	吉名			●
		17	(一)大田木ノ江線	古本～天満			●
	街路	18	(都)吉行飯田線	寺家～米満			●
		19	(都)吉行飯田線	寺家	●		
		20	(都)上寺家下見線	西条東～寺家	●		
		21	(都)忠海中央線	忠海中町			●
	交通安全事業	22	国道３７５号	高屋町稲木			●
		23	国道３７５号	黒瀬町中黒瀬			●
		24	国道３７５号	豊栄町清武	●		
		25	国道４３２号	河内町中河内	●		
		26	国道４８６号	八本松町飯田			●
		27	国道４８６号	八本松町米満			●
		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２			●
		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２			●
		33	(主)馬木八本松線	八本松町原			●
		34	(主)馬木八本松線	八本松町原２			●
		35	(主)大崎上島循環線	矢弓	●		
		36	(一)造賀八本松線	八本松町飯田			●
		37	(一)造賀田万里線	高屋堀	●		
		38	(一)大田木ノ江線	大田			●
防災系	橋梁耐震補強	39	国道３７５号	松ヶ瀬橋	●		
		40	国道４３２号	年見橋			●
		41	国道４３２号	新小田橋	●		
		42	(主)東広島白木線	切田跨線橋	●		
		43	(一)吉川西条線	諏訪面跨線橋	●		
	法面災害防除	44	国道４３２号	入野～小田（８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（２箇所）	●		
		49	(主)志和インター線	志和（１箇所）	●		
		50	(一)大田木江線	木江（２箇所）			●



事業箇所図　＜東広島市、竹原市、大崎上島町＞

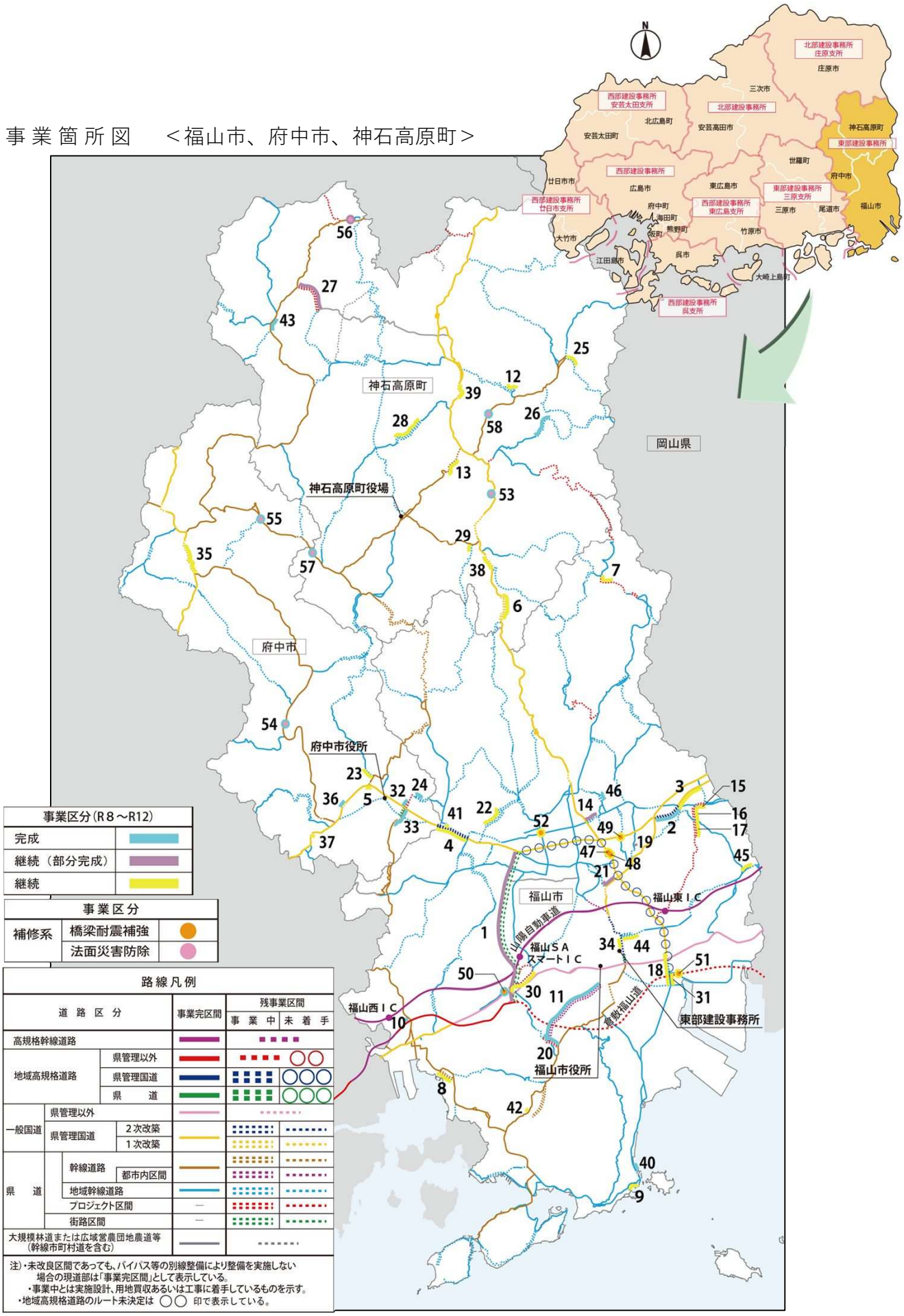


Ⅳ 事業箇所一覧（R８～R12）

■ 県事業（東部建設事務所）

区分	道路区分	番号	路線名	工区名	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	福山環状道路	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３１３号	神辺バイパス２（４車線化）			●
		4	国道４８６号	新市（新市府中拡幅）			●
		5	国道４８６号	目崎～府中			●
		6	国道１８２号	坂瀬川			●
	県道	7	(主)加茂油木線	田原			●
		8	(主)鞆松永線	慶応浜			●
		9	(主)鞆松永線	鞆町鞆			●
		10	(主)府中松永線	今津	●		
		11	(主)福山沼隈線	草戸～熊野	●		
		12	(主)芳井油木線	上豊松			●
		13	(主)吉舎油木線	長者原			●
		14	(一)下御領新市線	道上		●	
		15	(一)下御領井原線	八尋			●
		16	(一)福山上御領線	八尋			●
		17	(一)福山上御領線	下竹田			●
		18	(一)福山港線・(一)水呑手城線	明神～曙			●
		19	(一)三谷神辺線	掛之橋		●	
		20	(一)熊野瀬戸線	熊野	●		
		21	(一)加茂福山線	横尾		●	
		22	(一)百谷新市線	戸手			●
		23	(一)木野山府中線	出口			●
		24	(一)新山府中線	広谷	●		
		25	(一)前原谷仙養線	下豊松			●
		26	(一)木割谷小吹線	近田	●		
		27	(一)草木高光線	高光		●	
		28	(一)三和油木線	安田			●
		29	(一)藤尾井関線	井関			●
	街路	30	(都)山手赤坂線	津之郷～赤坂			●
		31	(都)神辺水呑線	東手城～曙			●
		32	(都)栗柄広谷線	高木	●		
		33	(都)栗柄広谷線	栗柄～高木	●		
	交通安全事業	34	国道３１３号	三吉～奈良津			●
		35	国道４３２号	井永～深江			●
		36	国道４８６号	父石～目崎	●		
		37	国道４８６号	篠根			●
		38	国道１８２号	井関			●
		39	国道１８２号	油木～安田			●
		40	(主)福山鞆線	鞆	●		
		41	(主)新市七曲西城線	新市町宮内			●
		42	(主)福山沼隈線	天神山交差点			●
		43	(主)三原東城線	福永	●		
		44	(一)坪生福山線	西深津			●
		45	(一)坪生福山線	坪生			●
		46	(一)道上停車場中野線	神辺町道上	●		
防災系	橋梁耐震補強	47	国道１８２号	高屋川橋			●
		48	国道１８２号	高屋川橋（下り）			●
		49	国道４８６号	徳田陸橋			●
		50	(主)福山尾道線	済美大橋（上り線）	●		
		51	(一)福山港線	手城大橋			●
		52	(一)中野駅家線	駅家陸橋			●
	法面災害防除	53	国道１８２号	大矢（１箇所）	●		
		54	(主)府中上下線	阿字～上下町井永（２箇所）	●		
		55	(主)吉舎油木線	上下町階見（１箇所）	●		
		56	(主)三原東城線	牧～永野（５箇所）		●	
		57	(主)新市七曲西城線	階見（１箇所）	●		
		58	(一)布賀油木線	上豊松～李（８箇所）	●		

事業箇所図　＜福山市、府中市、神石高原町＞



事業区分（R８～R12）	
完成	
継続（部分完成）	
継続	

事業区分		
補修系	橋梁耐震補強	
	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	残事業区間 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				
	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				
	プロジェクト区間		—		
	街路区間		—		
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。

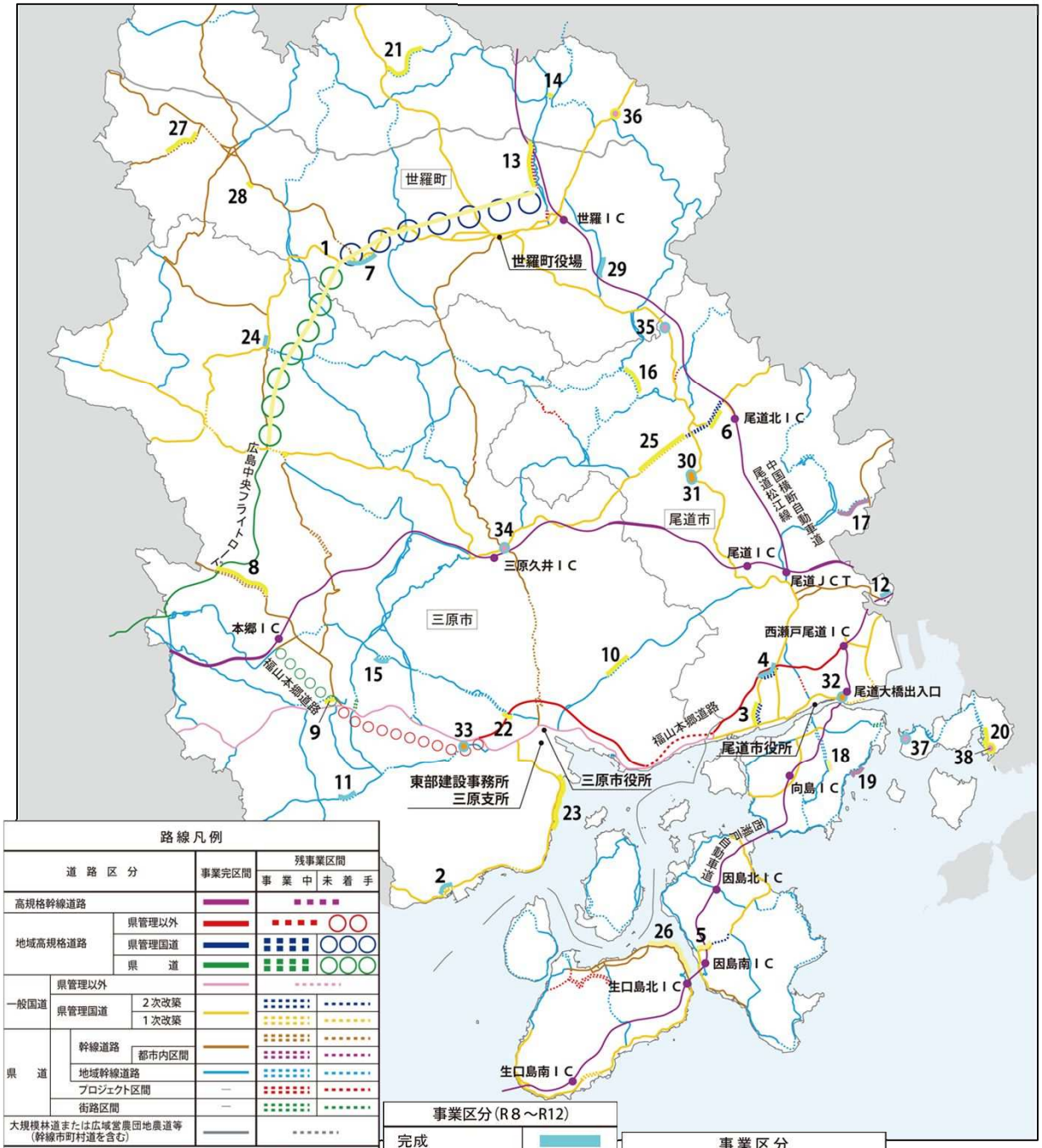
Ⅳ 事業箇所一覧（R８～R12）

■ 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	工区名	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	広島中央フライトロード	大和世羅道路・世羅甲山道路			●
	一般国道	2	国道１８５号	幸崎能地	●		
		3	国道１８４号	新浜			●
		4	国道１８４号	栗原北	●		
		5	国道３１７号	因島中庄町			●
		6	国道４８６号	貝ヶ原			●
		7	国道４３２号	賀茂BP	●		
	県道	8	(主)瀬野川福富本郷線	船木			●
		9	(主)瀬野川福富本郷線	本郷橋			●
		10	(主)尾道三原線	中之町			●
		11	(主)三原竹原線	小泉町池ノ内	●		
		12	(主)福山尾道線	西藤	●		
		13	(主)甲山甲奴上市線	赤屋			●
		14	(主)府中世羅三和線	青近～別迫	●		
		15	(一)三原本郷線	高坂町沖	●		
		16	(一)御調久井線	綾目			●
		17	(一)尾道新市線	梶山田～小原		●	
		18	(一)立花池田線	江奥			●
		19	(一)向島循環線	大町		●	
		20	(一)草深古市松永線	灘組			●
		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１８５号	貝野～須波港			●
		24	国道４３２号	下徳良	●		
		25	国道４８６号	大田～丸河南			●
		26	(主)生口島循環線	因島洲江町～瀬戸田町	●		
		27	(主)吉舎豊栄線	小国　冠			●
		28	(主)世羅甲田線	小国			●
		29	(一)東上原中原線	川尻～宇津戸	●		
防災系	橋梁耐震補強	30	国道１８４号	諸原大橋	●		
		31	国道１８４号	諸原中橋	●		
		32	国道３１７号	尾道小橋	●		
		33	(一)三原竹原線	潮越橋	●		
	法面災害防除	34	国道４８６号	八幡（１箇所）	●		
		35	国道１８４号	大山田（３箇所）	●		
		36	国道４３２号	伊尾（１箇所）			●
		37	(一)戸崎下組線	浦崎（１箇所）	●		
		38	(一)草深古市松永線	浦崎（１箇所）			●



事業箇所図　＜三原市、尾道市、世羅町＞



路線凡例

道路区分			事業完区間	残事業区間 事業中	残事業区間 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				
	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			
		プロジェクト区間			
		街路区間			
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。

事業区分（R８～R12）
完成
継続（部分完成）
継続

事業区分		
補修系	橋梁耐震補強	
	法面災害防除	

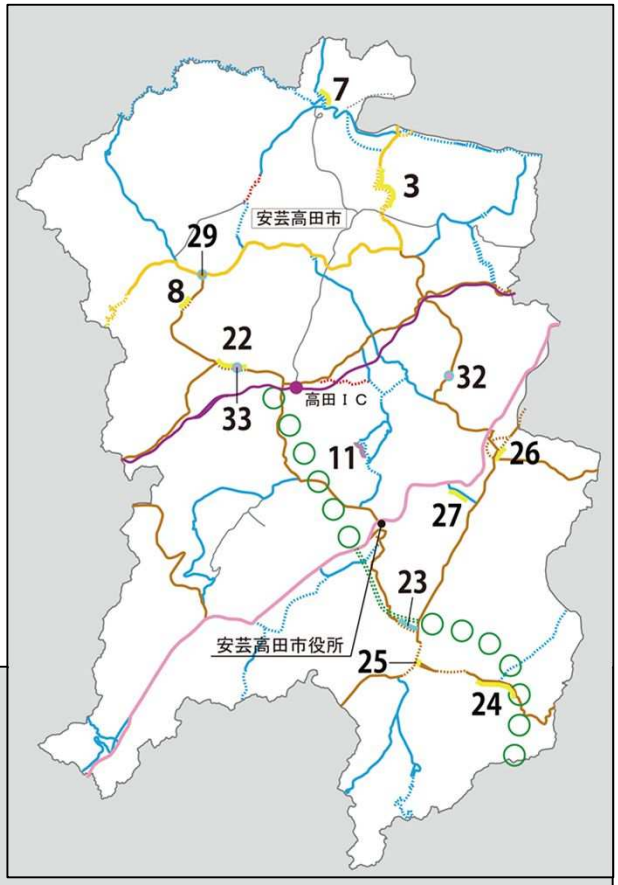
Ⅳ 事業箇所一覧（R８～R12）

■ 県事業（北部建設事務所）

区分	道路区分	番号	路線名	工区名	実施計画		
					完成	継続（部分完成）	継続
改築系	一般国道	1	国道１８３号	十日市			●
		2	国道３７５号	熊見トンネル～式大橋			●
		3	国道４３３号	佐々部			●
	県道	4	(主)吉舎油木線	本郷	●		
		5	(主)甲山甲奴上市線	太郎丸			●
		6	(主)三次三和線	上板木			●
		7	(主)甲田作木線	川根			●
		8	(主)吉田邑南線	塩貝			●
		9	(一)三次江津線	三次町～粟屋町			●
		10	(一)宇賀安田線	品			●
		11	(一)原田吉田線	印内～山部		●	
	街路	12	(都)巴橋粟屋線	粟屋			●
	交通安全事業	13	国道１８３号	四拾貫			●
		14	国道１８４号	吉舎町			●
		15	国道３７５号	十日市南２			●
		16	(主)広島三次線	上志和地町			●
		17	(主)三次高野線	泉吉田	●		
		18	(主)三次庄原線	光清			●
		19	(主)三次庄原線	三良坂町			●
		20	(主)庄原作木線	石原			●
		21	(主)三次美土里線	粟屋町			●
		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	向原町坂			●
		25	(主)広島三次線	向原町坂（JR向原駅前）			●
		26	(主)広島三次線	甲田町高田原			●
		27	(一)吉田口停車場線	甲田町上小原			●
防災系	橋梁耐震補強	28	国道１８４号	敷地大橋	●		
		29	(主)吉田邑南線	新天神橋	●		
	法面災害防除	30	国道３７５号	日下～下作木（２箇所）	●		
		31	(主)三次高野線	東入君（１箇所）	●		
		32	(主)甲田作木線	浅塚（１箇所）	●		
		33	(主)吉田邑南線	横田（１箇所）	●		

事業箇所図　＜安芸高田市＞





＜三次市＞



事業区分（R８～R12）	
完成	
継続（部分完成）	
継続	

事業区分		
補修系	橋梁耐震補強	
	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	残事業区間 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				
	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				
	プロジェクト区間		—		
	街路区間		—		
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。

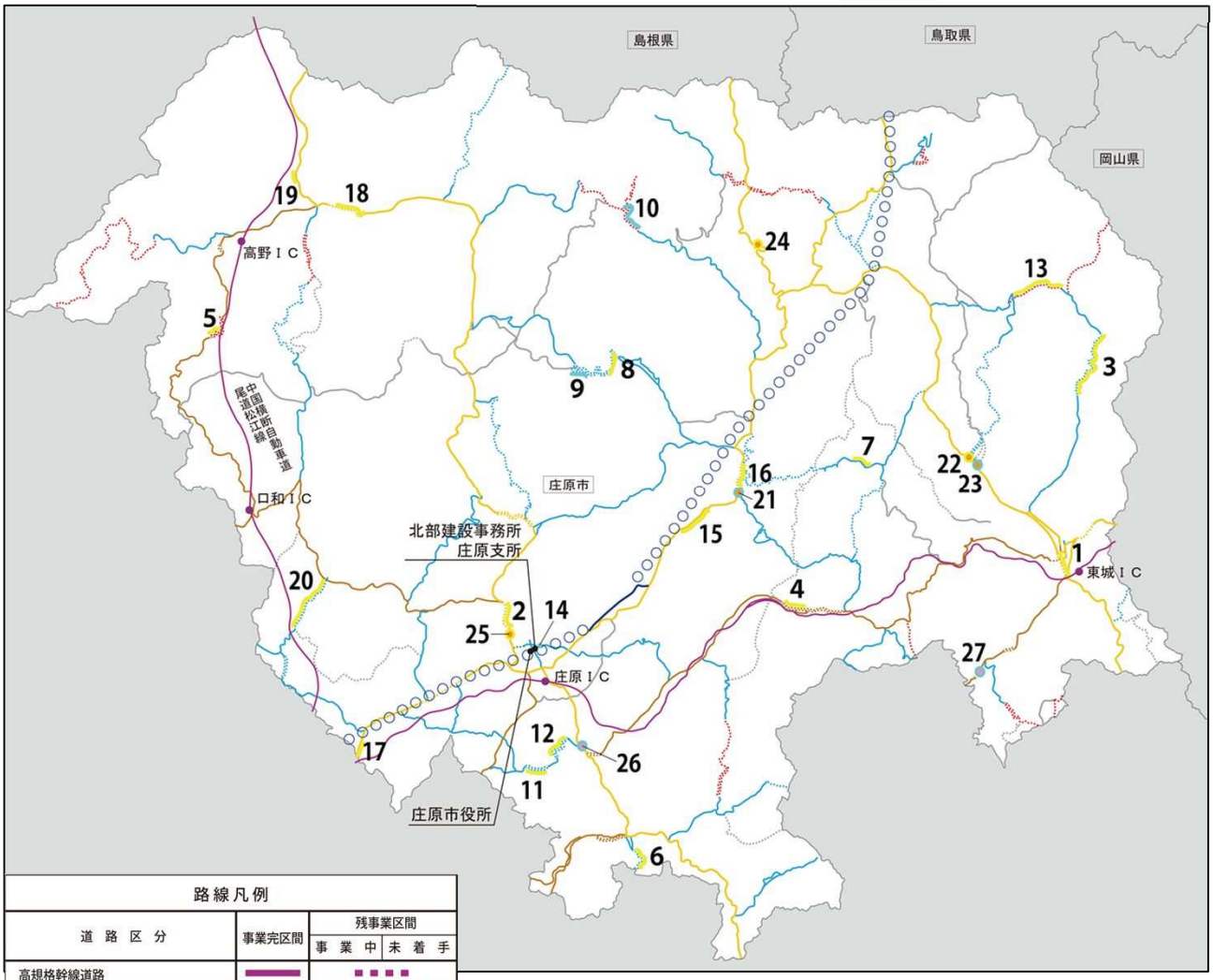
Ⅳ 事業箇所一覧（R８～R12）

■ 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	工区名	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			●
		2	国道４３２号	川手			●
	県道	3	(主)足立東城線	長者山			●
		4	(主)庄原東城線	雨連			●
		5	(主)三次高野線	札ヶ峠			●
		6	(主)甲山甲奴上市線	上市～抜湯			●
		7	(主)東城西城線	保田			●
		8	(主)西城比和線	黒谷上			●
		9	(主)西城比和線	坊地	●		
		10	(一)比婆山公園線	上尺田～上	●		
		11	(一)実留春田線	上谷			●
		12	(一)実留春田線	野本			●
		13	(一)下千鳥小奴可停車場線	内堀			●
	街路	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１８３号	西城町奥名			●
		17	国道１８３号	尾引町			●
		18	国道４３２号	高野町新市			●
		19	国道４３２号	高野町			●
		20	(一)新市三次線	口和町永田			●
防災系	耐震補強	21	国道１８３号	大富大橋	●		
		22	国道３１４号	東城第一大橋			●
		23	国道３１４号	東城第二大橋	●		
		24	国道３１４号	梶谷新橋			●
		25	国道４３２号	庄原大橋			●
	法面災害防除	26	国道４３２号	峰田	●		
		27	(主)三原東城線	三坂（１箇所）	●		



事業箇所図　＜庄原市＞



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			
	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			
	プロジェクト区間			
	街路区間			
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。

事業区分（R8～R12）	
完成	
継続（部分完成）	
継続	

事業区分		
補修系	橋梁耐震補強	
	法面災害防除	

Ⅳ 事業箇所一覧（R８～R12）

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	庄原市	付加車線整備
2	国道２号	福山道路(笠岡西～長和)	福山市	
3		福山道路(長和～赤坂)	福山市	
4		西条バイパス(下三永～八本松)	東広島市	４車線化
5		安芸バイパス	東広島市、広島市	R５.３暫定２車線全線開通
6		広島南道路(明神高架)	海田町、広島市	
7		広島南道路（木材港西～廿日市）	広島市、廿日市市	
8		岩国・大竹道路	大竹市	
9		コネクトパーキング宮島	廿日市市	
10		廿日市大野防災	廿日市市	
11		道照交差点立体化	東広島市	
12	国道３１号	呉駅交通ターミナル整備	呉市	
13	国道５４号	赤名トンネル改修	三次市	
14	国道１８３号	鍵掛峠道路	庄原市	
15	国道１８５号	安芸津バイパス	東広島市、竹原市	



NEXCO西日本事業

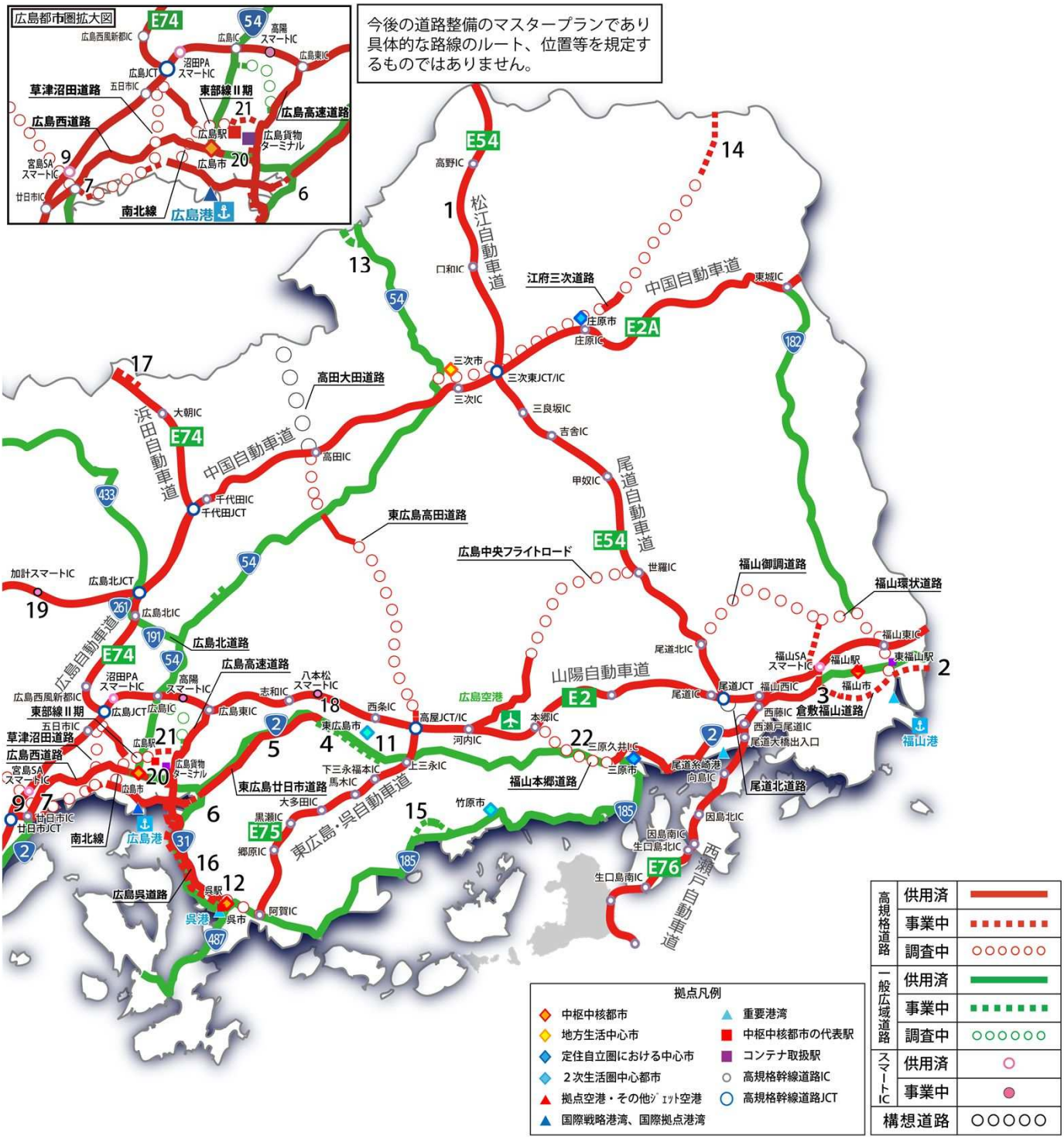
	路線名	工区名	市町名	備考
16	広島呉道路	坂北IC～呉IC	坂町、呉市	４車線化
17	中国横断自動車道広島浜田線	大朝IC～旭IC	北広島町	４車線化
18	山陽自動車道	八本松スマートIC	東広島市	
19	中国縦貫自動車道	加計スマートIC	安芸太田町	フル化

広島高速道路公社事業

	路線名	工区名	市町名	備考
20	広島高速道路	広島高速２号線（東雲IC～仁保IC）	広島市	４車線化，東雲ランプ（フル化） 令和19年度完成予定
21		広島高速５号線	広島市、府中町	本線：令和９年度上期供用予定 連結路：令和10年度完成予定

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



●計画期間内（R８-R12）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
22	国道２号	福山本郷道路（三原～本郷）	三原市	

広島県道路整備計画2026

令和８（2026）年〇月策定
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：https://www.pref.hiroshima.lg.jp/