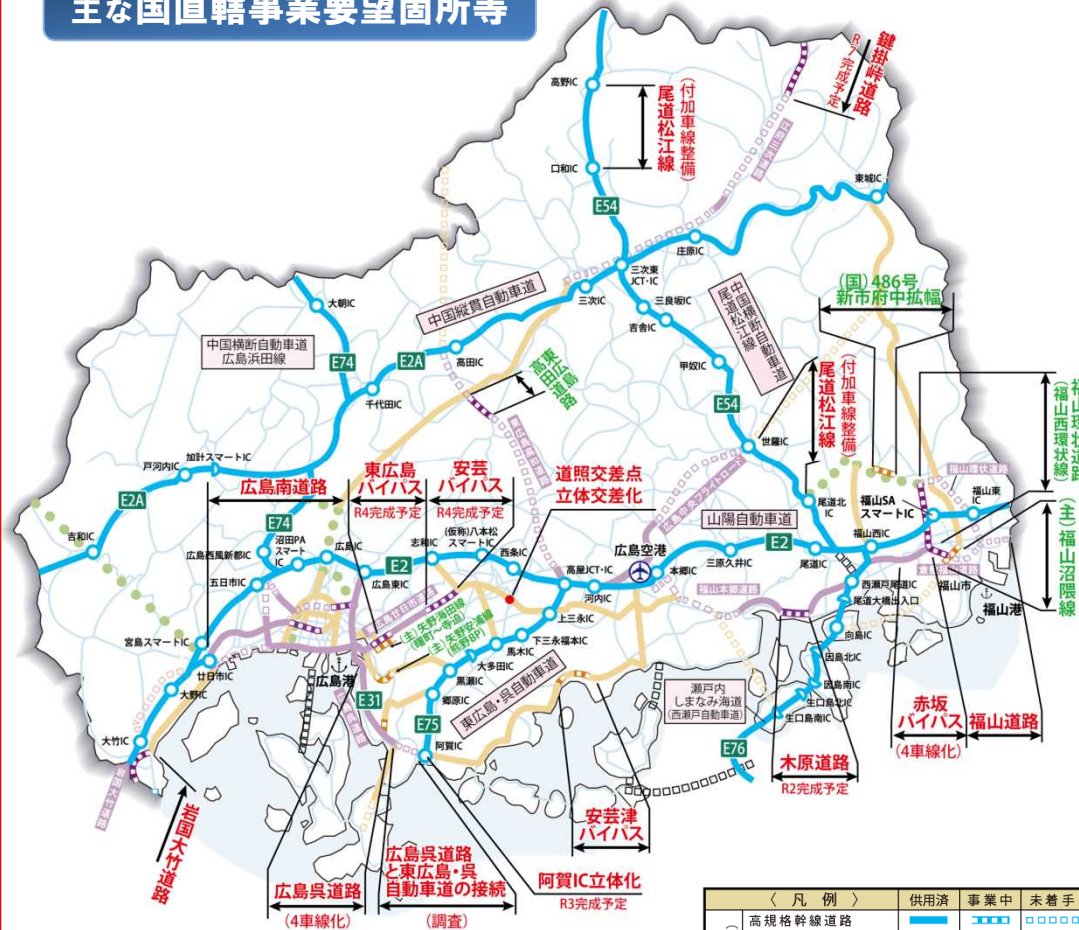


6 社会資本整備の推進

(5) 道路ネットワークの整備促進等

国への提案事項

主な国直轄事業要望箇所等



<事業名凡例>

赤文字：国直轄事業
 緑文字：県事業（地域高規格道路等）

〈凡例〉		供用済	事業中	未着手
ハイパス(国直轄事業)	高規格幹線道路	■	■	□
	地域高規格道路	■	■	□
	計画路線	■	■	□
	候補路線	■	■	□
	交流促進型	■	■	□
広域道路	地域形成型	■	■	□
	検討区間	■	■	□

ポストコロナ時代の「新たな日常」を実現するとともに、地方創生及び国土強靱化を推進し、ストック効果を早期に発揮させるため、次に掲げる項目を計画的かつ着実に実現すること

- 1 広域ネットワークを形成する高速道路の機能強化・直轄国道バイパスの整備促進
- 2 地域活性化を促す道路整備と戦略的な維持管理・更新のための財政措置
- 3 都市基盤を強化する街路事業の推進
- 4 地方の意見を反映した新たな広域道路交通計画の早期策定及び重要物流道路の更なる指定などネットワークの強化
- 5 道路予算総額の安定的な確保及び補助制度の拡充

開通予定年度に向けた着実な整備を要望する

- ◆ 東広島・呉自動車道 阿賀ICの立体化 R3完了
- ◆ 一般国道2号 東広島・安芸バイパス R4完了

2020年代前半までの整備を要望する

- ◆ 一般国道2号 道照交差点立体交差化
- ◆ 尾道松江線(付加車線整備)

【提案先省庁:財務省,国土交通省】

6 社会資本整備の推進 (5) 道路ネットワークの整備促進等

国への提案事項

① 広島都市圏から空港への高いアクセシビリティの実現

国直轄等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道2号 東広島・安芸BP ○ 一般国道2号 道照交差点立体交差化 ○ 山陽自動車道の機能強化(車線数の増加) ○ (仮称)八本松SICの早期事業化
県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 主要地方道 矢野安浦線

② 広島都市圏全体での企業等の生産性向上に資する人流・物流ネットワークの構築

国直轄等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道2号 東広島・安芸BP(再掲) ○ 一般国道2号 広島南道路(明神高架) ○ 広島呉道路(4車線化) ○ 東広島・呉自動車道 阿賀IC立体化 ○ 広島呉道路と東広島・呉自動車道の接続区間の計画の早期具体化 ○ 広島南道路(商工センター以西)の早期事業化 ○ (仮称)八本松SICの早期事業化(再掲)
------	---

③ 福山都市圏の生産性向上に資する道路ネットワーク構築による産業競争力強化

国直轄	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道2号 福山道路
県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域高規格道路福山西環状線 ○ 主要地方道福山沼隈線 ○ 主要地方道鞆松永線

④ 観光周遊を促す道路ネットワークの形成による観光立県の実現

国直轄	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道2号 東広島・安芸BP(再掲) ○ 一般国道2号 福山道路(再掲)
県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道432号, 主要地方道 鞆松永線(再掲)等 ○ しまなみ海道サイクリングロードの環境整備に向けた財政措置

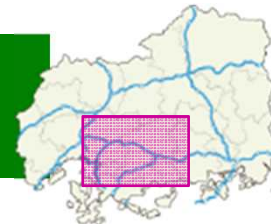
⑤ 安心・安全を確保し, 豊かな暮らしを支える道路整備の推進

<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域活性化を促す道路整備と戦略的な維持管理・更新のための財政措置 ○ 安全で快適な歩行者等の空間整備推進のための財政措置 ○ 都市基盤を強化する街路事業の推進

⑥ 新しい生活様式を踏まえた自転車の活用推進, サイクルツーリズムの推進

県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車通勤・通学等のための走行環境整備に向けた財政措置 ○ しまなみ海道サイクリングロードの環境整備に向けた財政措置(再掲)
-----	---

6 社会資本整備の推進 (5) 道路ネットワークの整備促進等



① 広島都市圏から空港への高いアクセシビリティの実現

現状

- 令和3年の広島空港の経営改革の導入に向け、道路系アクセス強化の取組実施
- 空港へは道路利用が9割、広島市域からの利用が約5割

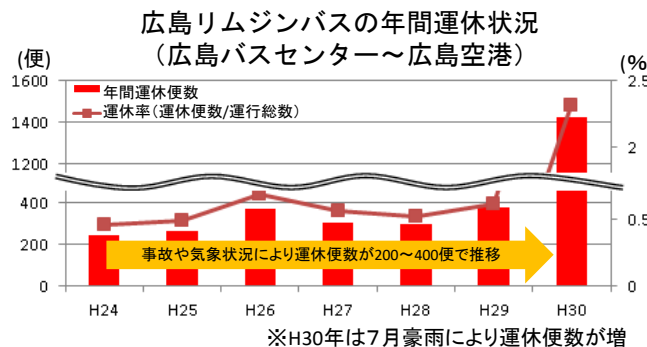
空港利用者の出発地

広島市域からの利用が約5割

出典：国土交通省 H29航空旅客動態調査



- #### 課題
- 事故や大雨等による高速道路の交通渋滞や通行止めの影響を受ける空港アクセス
 - 代替路である現道(国道2号)の慢性的な渋滞
 - 平常時・災害時を問わない広島空港への高いアクセシビリティ(速達性, 定時性, 代替性, 多重性)の確保が必要

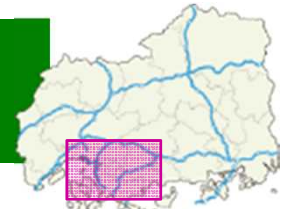


空港アクセスルート所要時間※

ルート	路線	整備後	現状
①高速ルート	広島高速5号線+山陽道	40分	45分
②一般ルート	国道2号東広島-安芸BP+山陽道	65分	105分
③白市ルート	JR山陽線+空港連絡バス	64分	64分
迂回ルート	(主)矢野安浦線+東広島呉道	-	-

※H22センサスの平日混雑時速度により算出。一般ルートの現状の所要時間は国道2号の現道を利用した場合(H17センサスで算出)。迂回ルートは平成29年1月に中国運輸局で路線認可。山陽自動車道で事故や渋滞が発生した場合の利用が可能

6 社会資本整備の推進 (5) 道路ネットワークの整備促進等

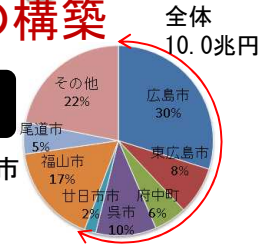


② 広島都市圏全体での企業等の生産性向上に資する人流・物流ネットワークの構築

- 現状**
- 国道2号(現道), 国道185号の渋滞による物流の信頼性低下
 - 広島都市圏や東広島市, 呉市を中心に多くの産業団地が立地
 - さらに東広島市や広島港五日市地区でも新たな団地造成が進捗

**R1広島県
製造品出荷額等**

広島都市圏・東広島市・呉市
で全体の約6割を占める



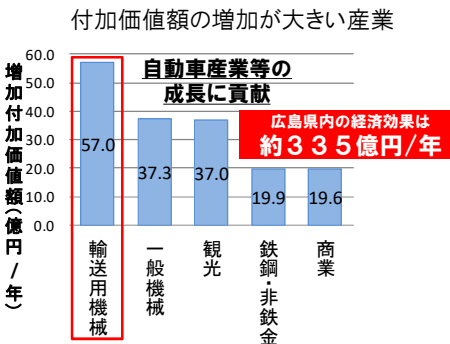
課題

- 国道2号をはじめとする幹線道路の慢性的な渋滞を解消し, 企業等の生産性向上に資する人流・物流ネットワークの構築が必要
- コロナ禍でも大型車通行量は約1~2割減に留まっており, 物流は有事でも提供し続けなければならない業務

物流事業者の主な利用ルートと主要渋滞箇所



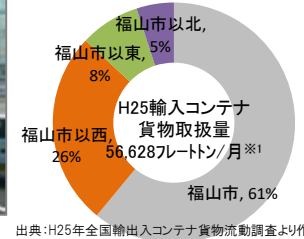
東広島廿日市道路整備による地域経済への効果予測



6 社会資本整備の推進 (5) 道路ネットワークの整備促進等



福山港コンテナ貨物
方面別輸送状況



③福山都市圏の生産性向上に資する道路ネットワーク構築による産業競争力強化

現状

- 福山都市圏は瀬戸内海地域の中核的な工業拠点
- 重要港湾福山港の機能強化(ふ頭再編改良事業着手)
- 福山市中心部に主要渋滞箇所が集中
- 福山市西部, 及び北部の産業団地と産業集積地, 福山港とのアクセスが脆弱

一般国道2号渋滞ランキング(R1)

福山市中心部の
2区間が上位に

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2年)(国土交通省)より作成
※渋滞損失時間: 混雑により余計にかかる時間(単位: 万人・時間/年)



一般国道2号赤坂B P 東口交差点付近 一般国道2号神島橋西詰交差点付近

福山都市圏の渋滞対策

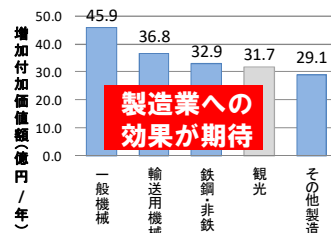


課題

福山市中心部の渋滞を緩和し, 企業等の生産性向上に資する道路ネットワークの構築が必要

【広島県 試算】

倉敷福山道路(全線供用)整備による地域経済への効果予測



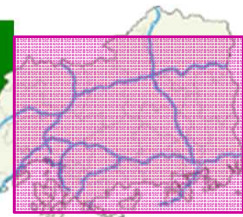
R1.11福山道路 起工式



広島県内の経済効果は約387億円/年

※1フレートン: 港湾取扱量の単位であり, 容積1.113立方m又は重量1,000kgを1フレートンとし, 容積, 重量のどちらか大きい方をもって計算する。 ※2 国土交通省: H29港湾統計

6 社会資本整備の推進 (5) 道路ネットワークの整備促進等



④ 観光周遊を促す道路ネットワークの形成による観光立県の実現

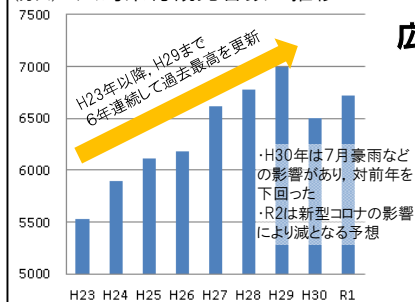
現状

- ひろしまブランド、瀬戸内ブランドの確立により世界に誇れる観光地を目指し、取り組みを実施
- 2つの世界遺産や瀬戸内海、サイクリング等の多彩な観光資源が集積
- 井桁状高速道路ネットワークにより観光地へのアクセス性は高いものの、都市内渋滞等が観光周遊の大きな妨げに
- 令和元年11月にしまなみ海道サイクリングロードがナショナルサイクルルートに指定
- 令和2年、新型コロナウイルスの影響により観光客が減少

課題

- ICアクセス、観光地間アクセス、都市内道路の整備により、広域観光周遊を促す道路ネットワークの形成が必要
- 新型コロナ収束後の観光等の経済活動復興のための道路ネットワークの形成が必要

広島県総観光客数の推移 (万人)



広域観光周遊ルート



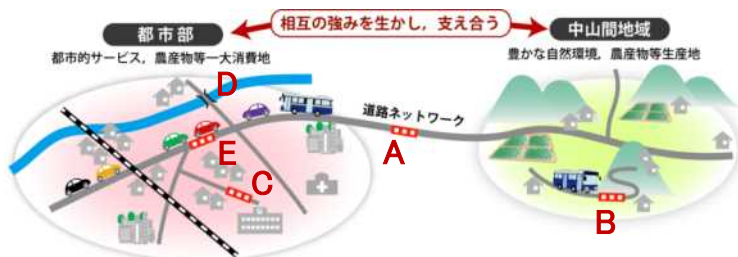
6 社会資本整備の推進 (5) 道路ネットワークの整備促進等



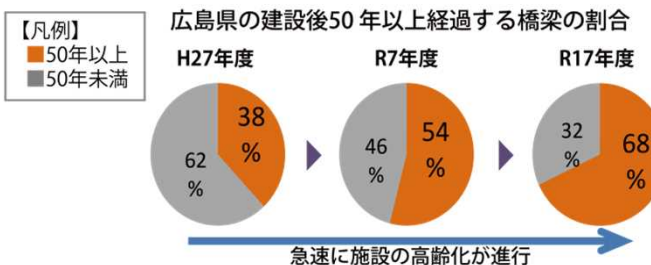
⑤安心・安全を確保し、豊かな暮らしを支える道路整備の推進

現状と課題

- A 都市的機能の享受を可能とする地域と拠点間の円滑な移動
- B 買い物, 通院等地域住民の日常生活を支える道路整備
- C 総合的な交通安全対策の推進
- D 道路施設の適正な維持管理
- E 都市基盤を強化し, 持続可能なまちづくりに資する道路・街路整備



D 道路施設の適正な維持管理



橋梁補修に係る指標

令和5年に健全度
I・IIを100%
(広島県道路整備計画2016)

橋梁補修等の状況(令和元年度末時点)

- 1巡目の橋梁点検(H26~H30)の結果, 健全度Ⅲが448橋(全数4,140橋)
- うち修繕に着手: 245橋(健全度Ⅲの54.7%)
- うち完成: 100橋(健全度Ⅲの22.3%)

C 総合的な交通安全対策の推進

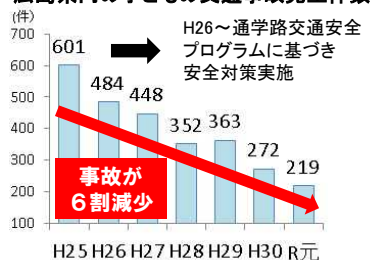
全国平均を下回る一般県道の歩道設置率

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



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

- 通学路安全交通プログラムに基づく交通安全対策や未就学児等の移動経路における交通安全対策の実施

橋梁補修の事例



(国)433号 式敷大橋 橋梁概要

架設年度	昭和48年(1973年)
橋長	623.5m
幅員	10.1m
形式	3径間連続トラス橋

- 点検により, 上部工の塗装劣化や橋脚のひび割れ等が確認されたため, 橋梁補修工事を実施



6 社会資本整備の推進 (5) 道路ネットワークの整備促進等



⑥新しい生活様式を踏まえた自転車の活用推進，サイクルツーリズムの推進

現 状

- 県ではH31年3月に自転車活用推進計画を策定し，施策を推進。
県内市町においては5市が策定(R2年8月末時点)
- また，ウィズコロナの新しい生活様式として，県民・事業者に対し自転車・徒歩等の出勤を要請
- しまなみ海道CR等では，サイクルツーリズムによる観光地域づくりを推進。国内外からのサイクリング客が着実に増加
- R元年11月にしまなみ海道CRがナショナルサイクルルートに指定



歩行者と分離された
自転車通行空間(広島市)

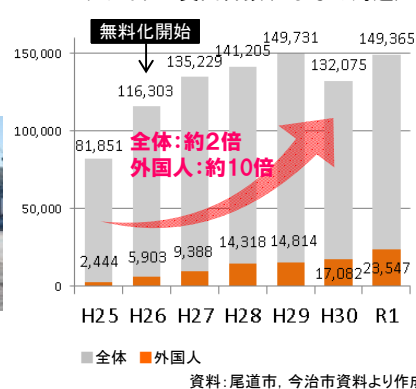


しまなみ海道サイクリングロードが
ナショナルサイクルルートに指定
(R元年11月)



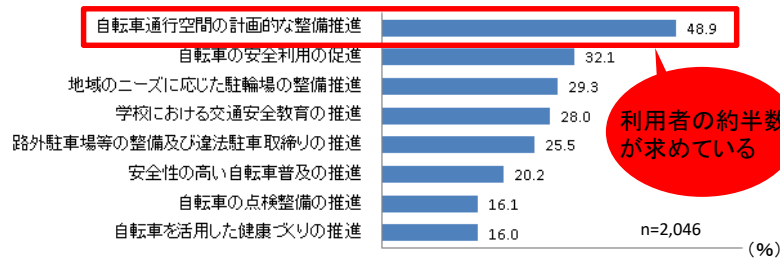
ナショナルサイクルルートの
起点を示す標識を
尾道駅前に設置(R2年4月)

レンタサイクル貸出台数(しまなみ海道)



「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最も高くなっている

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)

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。



課 題

- 通勤・通学等における自転車利用促進のための走行空間の確保
- サイクルツーリズムを推進し，世界に誇るサイクリング環境を創出するためのハード・ソフト両面での受け入れ環境の向上