

1 本県道路の現状～強みと弱み

本県の道路を取り巻く現状について、活かすべき「強み」と克服すべき「弱み」は次のとおりです。

強み

- 広島空港・広島港発着の定期路線や新幹線、高速道路等の発達した国内外との広域交通ネットワーク
- 平成26年度までに完成する県境を越える井桁状の高速道路ネットワーク
- 架橋事業の推進により約8割の離島地域が本土と陸続きに平成20年度に供用開始した豊島大橋により、平成21年度末までの離島指定解除を累積すると、約8割（面積及び人口）の離島地域が指定解除となっています。



◎ 豊島大橋

- 全国上位の高速自動車国道延長（全国5位）

区分	供用延長(km)	備考
全国	7,642	1 北海道 581, 2 新潟県 408,
うち 広島県	299	3 兵庫県 334, 4 長野県 311, 5 広島県 299, 6 岡山県 294

出典：道路統計年報 2010 (H21.4.1 現在) より

- 全国7位の県道実延長 (3,668km)

区分	実延長(km)	備考
全国	129,377	1 北海道 11,751, 2 新潟県 4,653, 3 兵庫県 4,397, 4 愛知県 4,222, 5 福島県 4,105, 6 長野県 3,869,
うち 広島県	3,668	7 広島県 3,668, 8 岡山県 3,646, 9 鹿児島県 3,516

出典：道路統計年報 2010 (H21.4.1 現在) より

- 20分以内でICアクセスできる92の産業団地

産業団地アクセスに関して、対象となっている工業団地については、県内に存在する108の産業団地を対象としております。県営の団地、市町営の団地、民営の団地を広く対象としています。(H22末)



- ◎ 20分以内でICアクセスできる産業団地

- 自転車で本州から四国へ渡ることができるしまなみ海道



◎ しまなみ海道の自転車道

弱み

- 高速道路等の交通渋滞に弱い空港アクセス
- 26.6%で全国平均を下回る一般県道の歩道設置率



◎ 山陽道の渋滞状況 (西日本高速道路(株)中国支社提供)

(比率=歩道設置道路実延長÷実延長)

区分	単位	全国	広島県	順位
歩道設置率(一般国道指定区間)	%	68.4	68.1	36
〃(一般国道指定区間外)	%	53.4	61.8	14
〃(主要地方道)	%	45.0	50.0	12
〃(一般県道)	%	31.3	26.6	27

出典：道路統計年報 2010 (H21.4.1 現在) より

- 主要な道路を中心とした58箇所の主要渋滞ポイント
- 要整備延長が140km残っており、橋梁耐震補強の整備率が90.5%に留まる緊急輸送道路(H22末) (要整備延長は2次改築を含む。橋梁耐震補強は、S55年以前の道路橋示方書により設計された橋梁を対象としている。)
- 国・県道の改良率73.2% (全国26位)

広島県

区分	路線数	実延長(km)	順位	整備率	順位	改良率	順位
一般国道(指定区間)	11	399.7	17位	46.0%	24位	100.0%	1位
一般国道(指定区間外)	18	1,066.1	6位	73.6%	13位	90.0%	21位
主要地方道	76	1,609.9	7位	69.3%	8位	80.4%	17位
一般県道	288	2,058.3	8位	49.9%	28位	53.6%	31位
国・県道計(指定区間含む)		5,134.0	7位	60.6%	14位	73.2%	26位

※改良率は、車道幅員が5.5km以上の延長で算出したもの
出典：道路統計年報2010 (H21.4.1現在) より

- ・ 改良率の上位～1 北海道95.1%, 2 沖縄県91.6%, 3 埼玉県86.9%, 4 大阪府86.5%, 5 東京都86.2%

- 鉄道により市街地が分断され、都市機能が著しく阻害されている広島市東部地区
- 市町村合併に伴い77%に留まる新市町中心地へ30分でアクセス可能な人口(H22末)
- バス路線の未整備道路延長が78km存在(H22末)
- 建設後50年を超える橋梁数が、今後20年間で2倍以上に急増(H21末)

◎ 建設年度別の橋梁数分布

