

テーマⅢ 地域を「支える」みち

i 地域の自立や活力を支える道路の整備

①都市を支える道路の整備

(国)375号 御園宇バイパス

山陽自動車道西条ICと東広島市内に点在する大学等の研究施設や産業団地等を結ぶ重要なアクセス道路として位置づけられるとともに、バイパスの4車線化整備により市中心部の慢性的な交通渋滞の緩和が図られます。

区間	東広島市西条町
延長	約6.5km (4.8km 暫定2車線供用済)



藤田沖交差点

(都)長江線(3工区)

長江線は、尾道市の中心市街地と、国道184号を連絡するとともに、JR山陽新幹線新尾道駅や主要観光地の千光寺公園へのアクセス道路でもあります。当該区間の整備により、交通の円滑化を図り、自転車・歩行者の通行の安全を確保します。

区間	尾道市長江
延長	約0.8km (2車線)



完成予想図:R2尾道BP立体交差点

廿日市駅北土地区画整理事業((都)佐方線)

佐方線は、市域東部を南北方向に国道2号と西広島バイパスを結ぶ重要路線に位置づけられています。当該区間は土地区画整理事業により整備され、JR廿日市駅へのアクセス性の強化と市の東の玄関口にふさわしい特色と魅力ある市街地の形成が図られます。

区間	廿日市市佐方
延長	約0.29km (2車線)



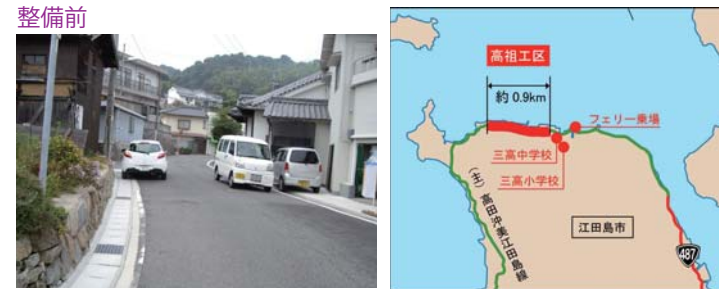
計画図

②中山間地域を支える道路の整備

(主)高田沖美江田島線(高祖)

(主)高田沖美江田島線高祖工区は、江田島市沖美町地域を支える生活道路であり、地域住民の交通の安全性や日常生活における利便性の向上を目的として整備を進めています。

区間	江田島市沖美町高祖
延長	約0.9km (2車線)



整備前

(主)三次美土里線(上旭)

(主)三次美土里線は、地域住民が三次市中心部へ向かうアクセスルートとなっており、地域の生活交通に欠かせない路線です。狭隘区間の整備により利便性の向上と地域の活性化が期待されます。

区間	三次市粟屋町
延長	約2.4km (2車線)



整備前

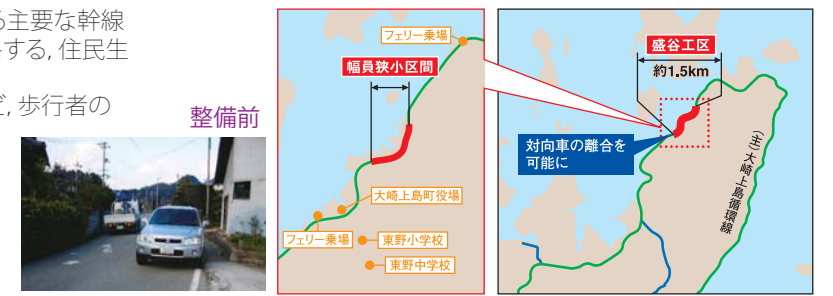
H22.7豪雨による浸水状況

③合併後のまちづくりを支える道路の整備

(主)大崎上島循環線(盛谷工区)

平成15年4月に合併した大崎上島町内を循環する主要な幹線道路であり、町役場や学校、フェリー乗場などを連絡する、住民生活に欠くことのできない生活道路です。離島内の狭隘区間を解消し、通学生や高齢者など、歩行者の安全を確保し、地域の生活環境の改善を図ります。

区間	豊田郡大崎上島町東野盛谷
延長	約1.5km (2車線)



整備前

(主)西城比和線(黒谷工区)

(主)西城比和線黒谷工区は平成17年3月に合併した庄原市の旧西城町と旧比和町を連絡する道路であり、地域の一体性の確保や連携の強化のため整備を進めます。

区間	庄原市西城町大屋
延長	約1.4km (2車線)



整備前

(一)本郷停車場線(本郷工区)

平成17年3月に合併した市町の一体化に向けて、広域的交通拠点の連携を強化するため、本郷駅周辺地区のまちづくり事業に関連する道路整備を進め、歩道の整備による地域住民の安全性向上を図ります。

区間	三原市本郷町本郷
延長	約0.28km (2車線)



整備前

テーマⅣ 今あるみちを「活かす」

i 道路機能の有効活用

①既存道路の有効活用

(主)甲山甲奴上市線(太郎丸工区)[再生改良]

(主)甲山甲奴上市線太郎丸工区は、未改良区間が多く残っており、バイパス整備には多額の費用や長期間を要することから当該区間において待避所を設置することにより交通支障箇所の改善を図ります。

区間	三次市甲奴町太郎丸
延長	約0.2km (待避所)



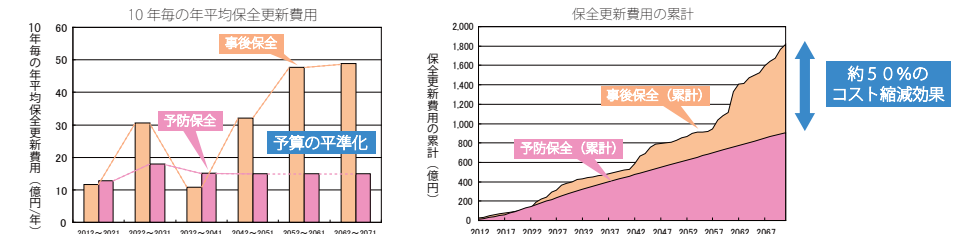
整備前

②戦略的な維持管理への転換

道路事業修繕方針(橋梁・トンネル・舗装)

今後、老朽化した道路施設が急速に増加することから、道路事業修繕方針(平成26年8月)に基づき、アセットマネジメントによる道路施設の長寿命化を図り、道路網の安全性・信頼性を確保するとともに、年度毎の予算の平準化や総費用の縮減に取り組みます。

(参考)橋梁におけるシミュレーション結果



※点検済みの4,118橋のデータを用いて今後60年間に必要とする保全更新費用を試算

事後保全型:従来の方法による保全更新
 予防保全型:アセットマネジメント導入による保全更新