



# 広島県道路整備計画2011

平成27年3月変更



# contents

---

<b>I 計画策定にあたって</b>	1
1 計画策定の背景	1
2 上位計画の概要	1
<b>II 本県道路の現状と課題</b>	3
1 本県道路の現状～強みと弱み	3
2 取り組むべき課題	5
<b>III 本県道路のあるべき姿</b>	9
<b>IV 計画の基本方針と実施計画</b>	11
1 計画策定における課題と視点	11
2 計画の基本方針	12
3 施策体系	12
4 総合評価の実施	13
5 投資予定額	14
6 事業実施箇所(実施計画)	14
7 施策別投資予定額	14
<b>V 成果目標と主な整備効果事例</b>	15
1 将来の広島県広域道路ネットワーク	15
2 施策実施による成果目標	16
3 井桁状の高速道路ネットワークの整備効果	17
4 広島空港アクセスの改善効果(代替ルート(リダンダンシー)の確保)	18
5 広島市へのアクセス性の向上	18
6 主な整備効果事例	19
<b>VI 計画の体系</b>	25

## ① 計画策定の背景

本県の道路は、「広島県県道整備計画（S57）」以降、数次に渡る整備計画により着実な整備を進めてきました。平成26年度には中国横断自動車道尾道松江線などの完成により、本県道路網の骨格となる井桁状の高速道路ネットワークが完成する予定となっています。

しかし、都市部の渋滞や、市町村合併に伴う中心地へのアクセスなど、克服すべき課題も多く、「ひろしま未来チャレンジビジョン」が目指す県土の将来像を実現するための重要な基礎インフラである道路整備を、引き続き進めていく必要があります。

さらに、施設の老朽化等といった新たな課題にも適切に対応するため、「社会資本未来プラン」で示された社会資本マネジメント方針に従い、道路分野の整備計画である「広島県道路整備計画2008」を改訂し、「広島県道路整備計画2011」を策定しました。

## ② 上位計画の概要

### ひろしま未来チャレンジビジョン ～県民の力とイノベーションで未来をつくる～

■策定年月 平成22年10月

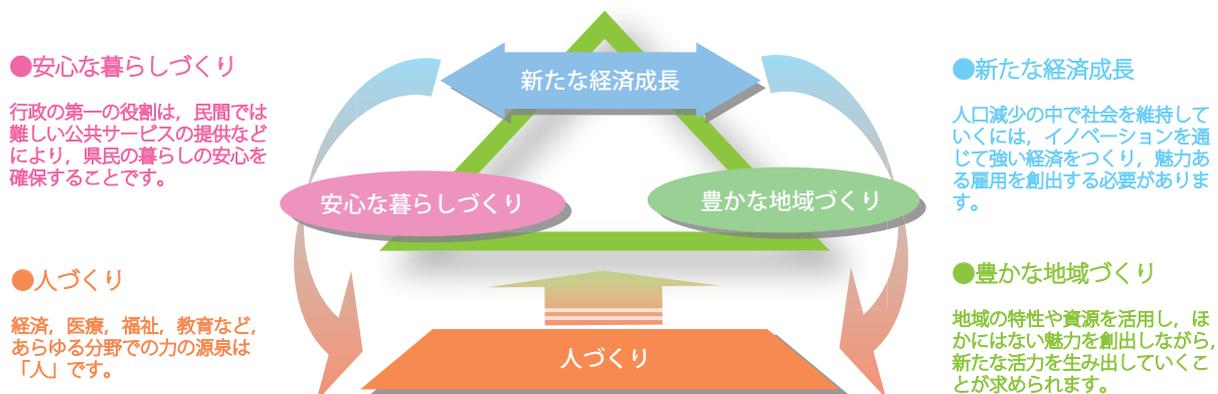
■基本構成 おおむね10年後を展望し、現在本県が直面している課題や今後深刻な影響を受けるおそれがある問題に対して有効な手立てが講じられない場合に予測される将来を明らかにしたうえで、県民みんなで目指す姿（将来像）を描き、これを実現する取組の方向や戦略を示したものです。

■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

#### ■目指す姿の実現に向けた4つの挑戦

「人づくり」、「新たな経済成長」、「安心な暮らしづくり」、「豊かな地域づくり」の4つの分野ごとに「目指す姿（将来像）」を掲げ、本県の「強み」を最大限に生かして様々な「挑戦」を行います。

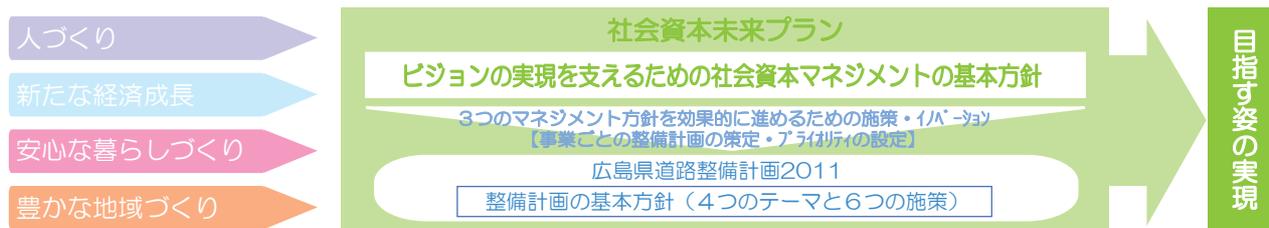
④ 4分野の循環概念図



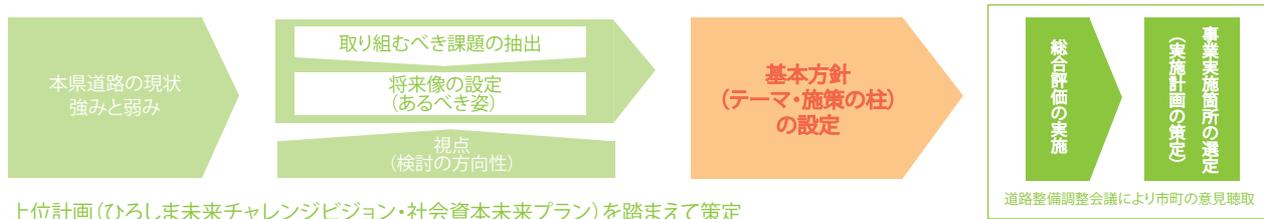
#### ■4つの挑戦を具体化し推進する上での視点

- 1 「強み」を生かした活力の創出
- 2 「イノベーション」による新たな価値の創造
- 3 「グローバル化」への的確な対応
- 4 「県民主体」の新たな広島県づくり
- 5 市町及び近隣県との「連携」

## ひろしま未来チャレンジビジョン ～目指す姿の実現に向けた4つの挑戦～



### 広島県道路整備計画2011の策定の流れ



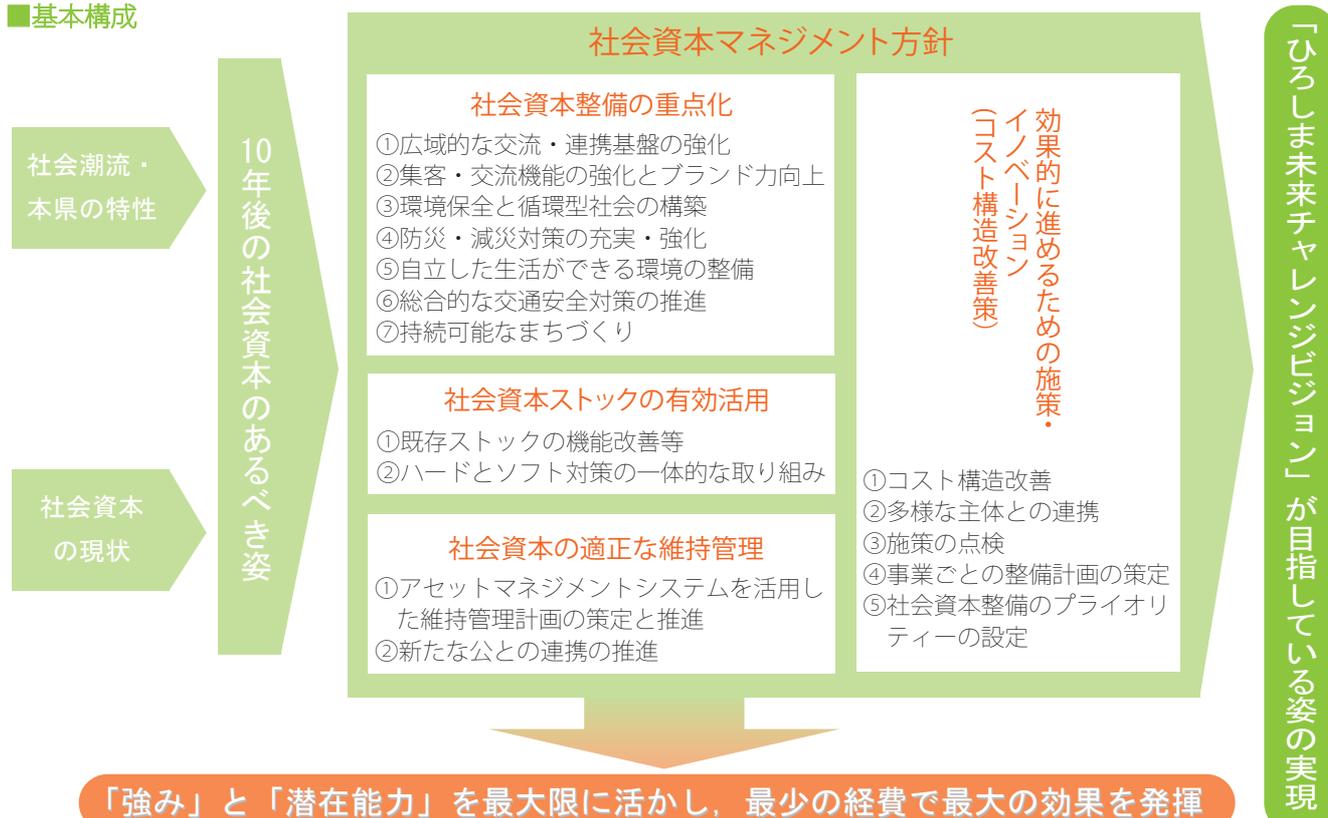
## 社会資本未来プラン ～戦略的な投資とマネジメントの最適化～

■策定年月 平成23年3月

■策定の趣旨 「ひろしま未来チャレンジビジョン」が目指す県土の将来像を実現するため、土木局・都市局が担う今後の社会資本マネジメントの基本方針を定めたものです。

■プランの期間 プランの計画期間は、広島県総合計画「ひろしま未来チャレンジビジョン」が、おおむね10年後を展望して策定されたものであることから、10年間（平成23～32年度）とします。

### ■基本構成



# Ⅱ

# 本県道路の現状と課題

## 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。



- 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 福島県 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,
うち 広島県	3,668	3 兵庫県 4,397, 4 愛知県 4,222, 5 福島県 4,105, 6 長野県 3,869, 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

- 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



- 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



## 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

(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)  
(要整備延長は二次改築を含む。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

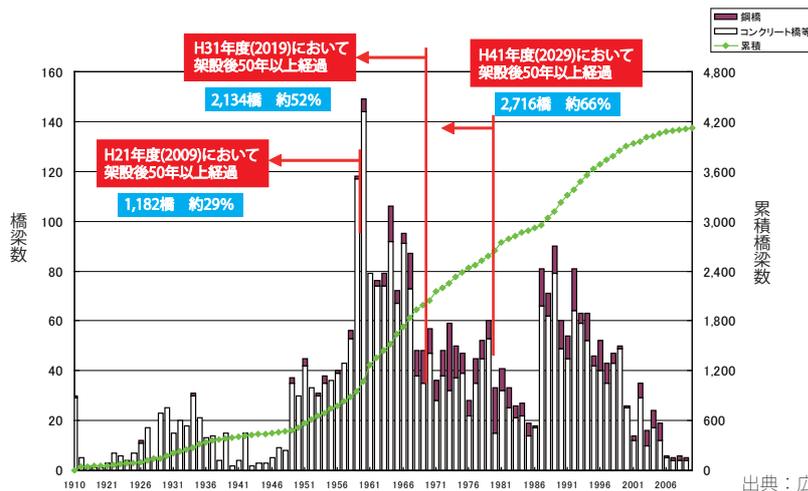
区分	路線数	実延長(km)	順位	整備率	順位	改良率	順位
一般国道(指定区間)	11	399.7	17位	46.0%	24位	100.0%	1位
一般国道(指定区間外)	18	1,066.1	6位	73.6%	13位	90.0%	21位
主要地方道	76	1,609.9	7位	69.3%	8位	80.4%	17位
一般県道	288	2,058.3	8位	49.9%	28位	53.6%	31位
国・県道計(指定区間含む)		5,134.0	7位	60.6%	14位	73.2%	26位

※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



## 2 取り組むべき課題

本県の道路の現状を踏まえた課題は次のとおりです。

### 課題1 広域交通ネットワークの構築

#### 完成間近な井桁状高速道路ネットワーク

県内外の広域連携に資するための交流・連携基盤の構築が必要であり、広島県の広域交通網等の「強み」を発揮できるよう、早期の完成が必要となっています。合わせて、高速道路ネットワークを活かすための高速道路インターチェンジへのアクセス道路の整備が必要となっています。



### 課題2 産業活動への支援

#### 産業支援インフラ・観光支援インフラによる産業活性化

新たな活力を生み出すための、経済成長を支える産業インフラの強化が必要となっています。

また、県内の豊かで魅力ある観光資源を活かし、観光振興による交流人口を拡大するため、観光産業への支援が必要となっています。



入江大橋(福山港：福山市)渋滞状況



宮島口付近(廿日市市)渋滞状況

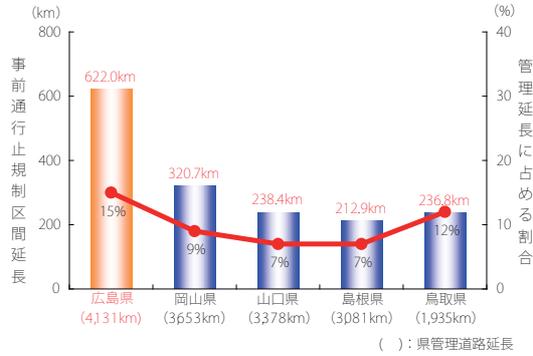
### 課題3 安全・安心な道づくり

#### 多発する自然災害に対する防災意識の高まり

本県の地形的な制約から、事前通行規制区間が多く存在し異常気象による災害や通行規制が頻繁に発生するなど、災害に強い道路整備が必要となっています。

地震発生時等に円滑な緊急輸送を実現するための緊急輸送道路網の充実や耐震性の向上などが必要となっています。

中国地方5県の事前通行規制区間延長（H21.4.1現在）



緊急輸送道路網図 (H19.3)



緊急輸送道路の種類	説明
第一次緊急輸送道路	県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港、総合病院等を連絡する道路
第二次緊急輸送道路	第一次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点を連絡する道路
第三次緊急輸送道路	その他道路（第一・二次緊急輸送道路と防災拠点を相互に連絡する道路）

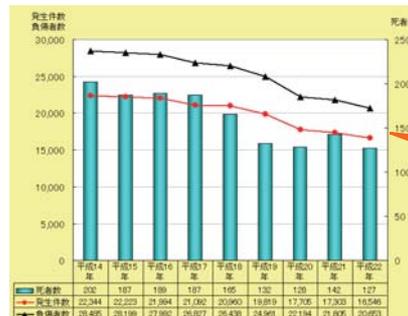
記号	緊急輸送道路の種類	備考
■	第一次緊急輸送道路	高規格幹線道路
■	第二次緊急輸送道路	その他
■	第三次緊急輸送道路	
---	事業中の路線	整備後に緊急輸送道路の指定候補となる道路
---	フェリー航路	

防災拠点凡例	
★	地方生活圏中心都市の役場
●	夜場庁舎(地方生活圏中心都市を除く)
●	地方公共団体
●	指定行政機関/指定地方行政機関
●	指定公共機関/指定地方公共機関
▲	自衛隊
▲	空港
●	鉄道駅前広場/港湾/漁港/物流拠点(流通団地・トラックターミナル)
▲	ヘリポート
★	救援拠点施設
★	広域防災拠点(備蓄拠点)
★	IC/SA/PA/スマートIC
●	道の駅
★	災害拠点病院
★	災害協力病院
●	広域避難地

#### 高い水準の交通事故発生状況

県内の交通事故発生状況は依然として年間16,000件を超えるなど高い水準にあり、通学路の歩道整備など安全な道路空間の整備が必要となっています。

広島県内の年別交通事故発生状況



交通事故は近年減少傾向にあるものの、発生件数で16,000件・負傷者数で20,000人(年間)を超えています。

交通事故の状況 (平成22年)

区分	全国平均	広島県
死者数 (人)	103	127 (全国15位)
発生件数 (件)	15,442	16,546 (全国13位)
負傷者数 (人)	19,068	20,653 (全国14位)

出典：警察庁HP

出典：広島県警HP

## 課題4 都市部・中山間地域の課題

### 都市部の渋滞

県内には主要渋滞ポイントが58箇所あり、県内産業活動などに多大な影響を及ぼしており、早急な渋滞対策が必要となっています。

### 広島県の主要渋滞ポイント数

# 58 箇所



広島市



④ 国道2号（海田大正交差点）

福山市



④ (主) 福山沼隈線  
(洗谷交差点)

### 中山間地における集落維持の深刻化

過疎化・高齢化が進行する中山間地域では、合併による行政区域の拡大もあり、ライフラインとしての道路の役割が重要となっています。

### ④ 新市町中心地30分交通圏



### ④ 新市町中心地30分交通圏

区分	カバー率	備考 (カバー/全体)
人口ベース	77.0%	221.6万人/287.7万人
面積ベース	65.8%	5,577km <sup>2</sup> /8,477km <sup>2</sup>



④ (国) 375号（三次市作木町）



④ (主) 音戸倉橋線（呉市倉橋町）

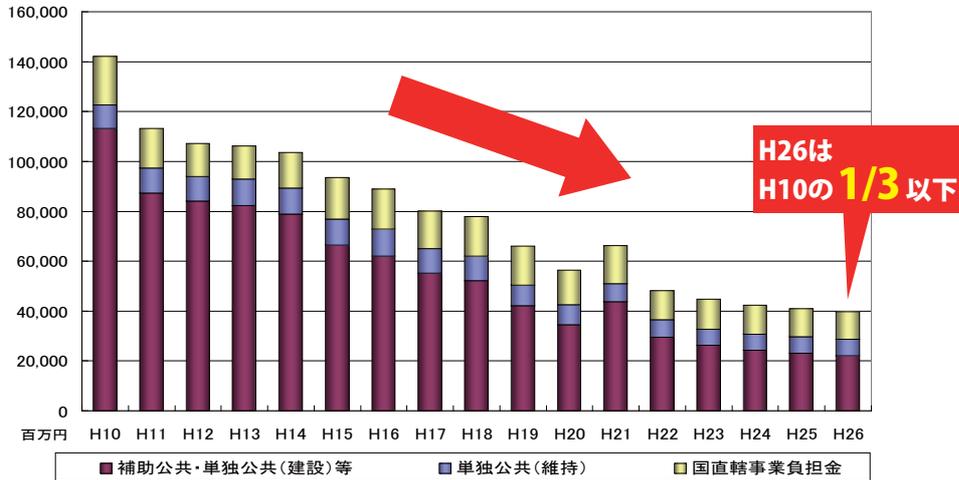
- ▼凡例
- 新市町境界
  - 小学校区境界
  - H22年度末新市町中心地30分交通圏
  - 新市町の市役所・町役場

## 課題 5 限られた予算と既存施設の有効活用

### 厳しい財政状況

厳しい財政状況の中、設計・施工・維持管理までの徹底したコスト縮減を図ると共に、地域の実情に応じ、既存施設の有効活用を図ることが必要となっています。

#### 道路事業費の推移



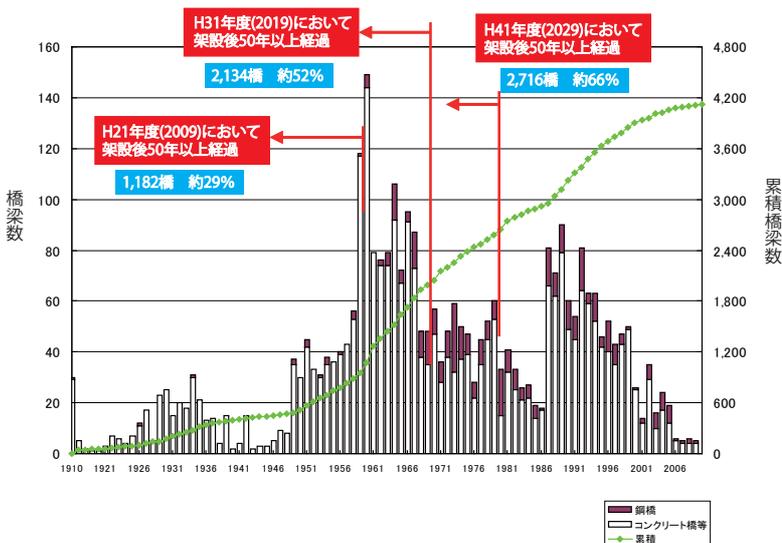
※H24以降は中期財政健全化計画等に基づく試算

## 課題 6 更新時代への対応

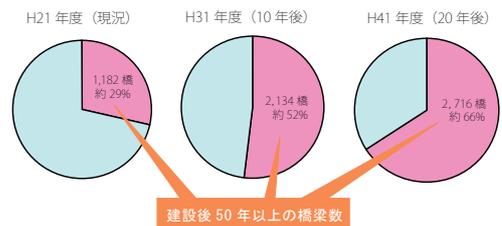
### 道路ストックの急激な老朽化

今後の集中的な更新時期の到来に備え、計画的・効率的に予防保全を行なうアセットマネジメントの推進が必要となっています。

#### 建設年度別の橋梁数分布



#### 建設50年以上の橋梁箇所数の増加



#### 塩害による主桁断面減少

塩害により、鋼材が腐食し、板厚が減っている。



◎ (国) 2号 (尾道市新浜)  
鋼橋 橋長18.0m  
1967年供用

広島県が管理する橋梁は平成21年度末現在で4,118橋あります。このうち、建設後50年を経過する高齢化橋梁は1,182橋で、全体の約29%を占めています。今後20年後には、この割合が約66%を占め、老朽化した橋梁が急速に増大します。

本県の道路の現状と課題に基づき、「ひろしま未来チャレンジビジョン」が目指す姿や「社会資本未来プラン」の社会資本のあるべき姿において示された本県道路の概ね10年後のあるべき姿は次のとおりです。

## 1 広域交通ネットワークの構築

### 広域交通

陸・海・空が一体化した利用しやすい広域的なネットワークが形成され、海外との取引が活発化することで、アジアを中心とする海外成長市場の獲得が進み、世界に向けて大きく羽ばたいています。

- ・県内全体に広がる井桁状の高速道路ネットワークの完成

### 中枢拠点性

県境を越えて、「ひと」が集まり、「ひと」と「まち」がつながることにより、商業、医療、行政等の様々な機能が集積し、中四国地方を強力に牽引する広島県となっています。

- ・広島市2時間（自動車）交通圏人口拡大
- ・中国地方全土から広島空港を利用

国内外へ

## 井桁状の高速道路ネットワークの完成

## 2 産業活動への支援

### 物流基盤

物流基盤の充実により、「モノ」が集まり、企業活動が支えられ、経済基盤の強化が進んでいます。

- ・高速ICへ20分でアクセスできる県内産業団地数の増加

### 観光基盤

陸・海・空からのアクセス基盤が整備され、国内外からの観光交流人口の増加や観光地間の周遊性をもたらすことにより、裾野の広い観光産業が発展しています。

- ・高速ICから20分でアクセスできる観光地数が増加

### 観光基盤

観光支援インフラが整備され、「ひろしまブランド」や「瀬戸内ブランド」を確立しています。

- ・しまなみサイクリングロードの魅力向上
- ・世界遺産（厳島神社）の玄関口の利便性向上



※広島県以外の区域は、現在供用している区間、及び国が公表している平成27年度までの供用予定区間を実線で掲載しています。

国内外へ

## 3 安全・安心な道づくり

### 交通安全

通学路や通行上危険な箇所を中心に、安全で安心な交通環境の整備が進み、交通事故が減少しています。

- ・事故危険箇所の対策の進展
- ・児童や高齢者等にやさしい交通安全対策の充実

## 4 都市部・中山間地域

### 中山間地域

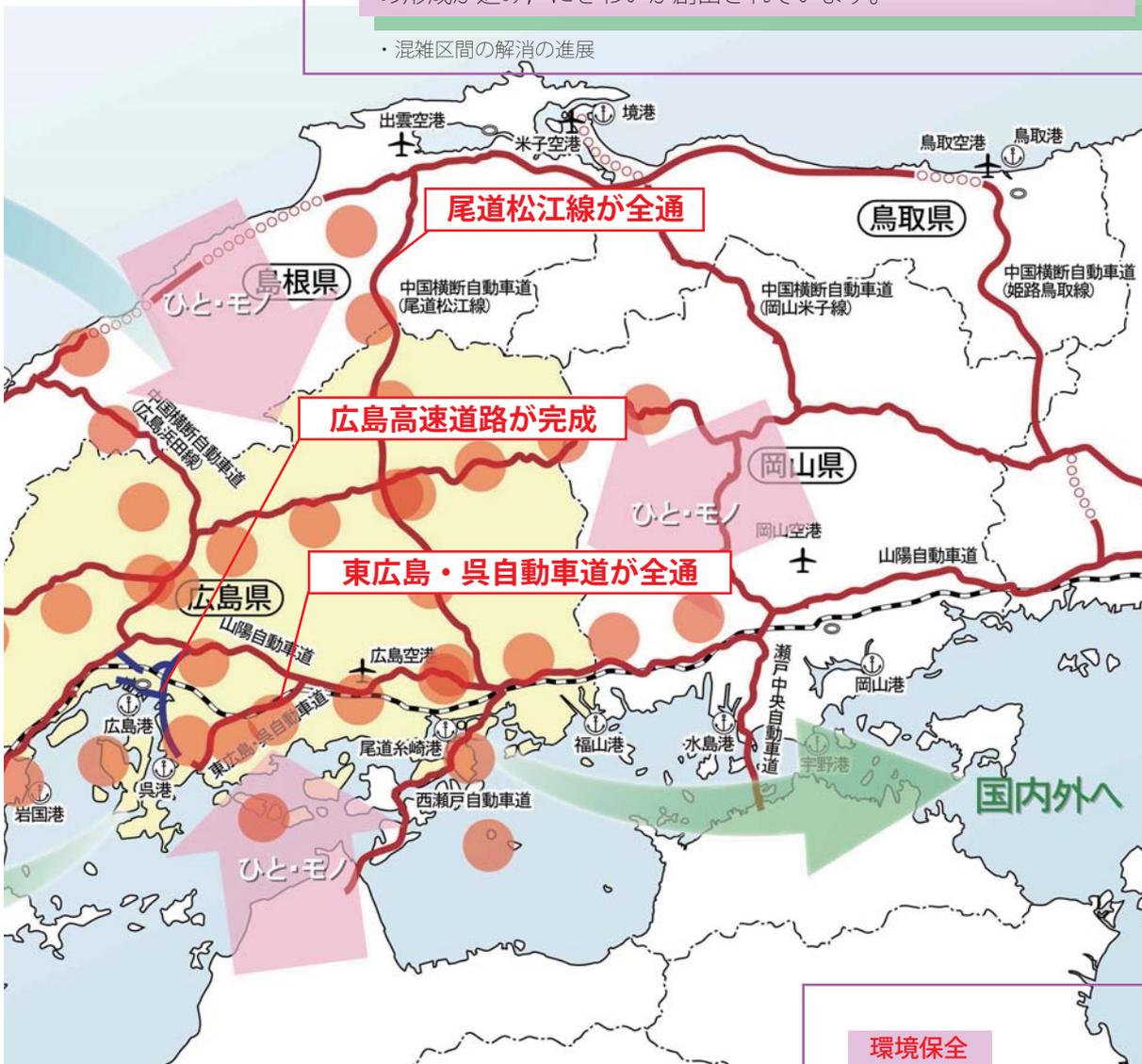
中山間地域においては、地域の自立を支える生活交通の円滑化により、日常生活圏が維持されるとともに、地域連携を支える広域交通網により、市町中心地などへのアクセス性が確保され、都市的サービスを楽しむ環境の整備が進んでいます。

- ・市町中心地への30分交通圏人口拡大

### 都市地域

都市地域においては、機能的で魅力的な市街地や施設等が整備されることにより、都市機能が充実したコンパクトで利便性の高いまちの形成が進み、にぎわいが創出されています。

- ・混雑区間の解消の進展



### 環境保全

交通渋滞の緩和により、自動車から排出されるCO<sub>2</sub>等が減少し、大気環境の保全が進んでいます。

- ・混雑区間の解消の進展

### 生活環境

住宅や主要施設周辺のバリアフリー化率が上がり、支援や看護が必要な人が、地域で安心して生活できる環境の整備が進んでいます。

- ・主要施設周辺道路のバリアフリー化が進展

### 防災・減災

災害時における県民の生命・身体・財産への被害を最小限にするための県土づくりが進むとともに、災害時の避難路及び、救援物資などの輸送路である緊急輸送道路の整備が進むとともに、橋梁の耐震補強や法面の防災対策が進展しています。

- ・緊急輸送道路の整備が進展
- ・緊急輸送道路の耐震補強・法面対策などの防災対策が進展

# IV

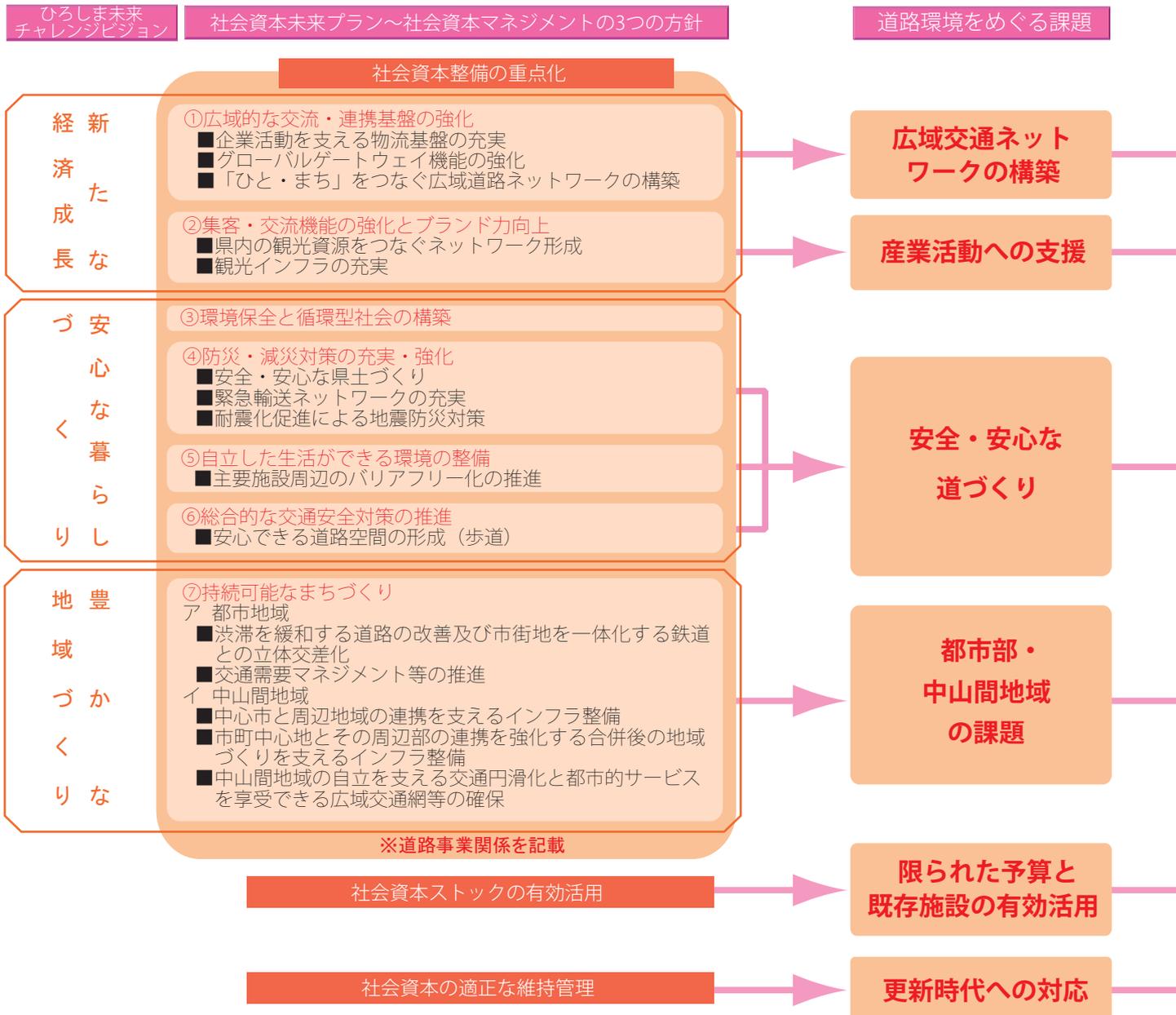
# 計画の基本方針と実施計画

## 1 計画策定における課題と視点

道路を取り巻く様々な課題を踏まえ、計画策定にあたり必要な視点、本県のあるべき姿を考える上での検討の方向性は次のとおりです。



## 3 施策体系



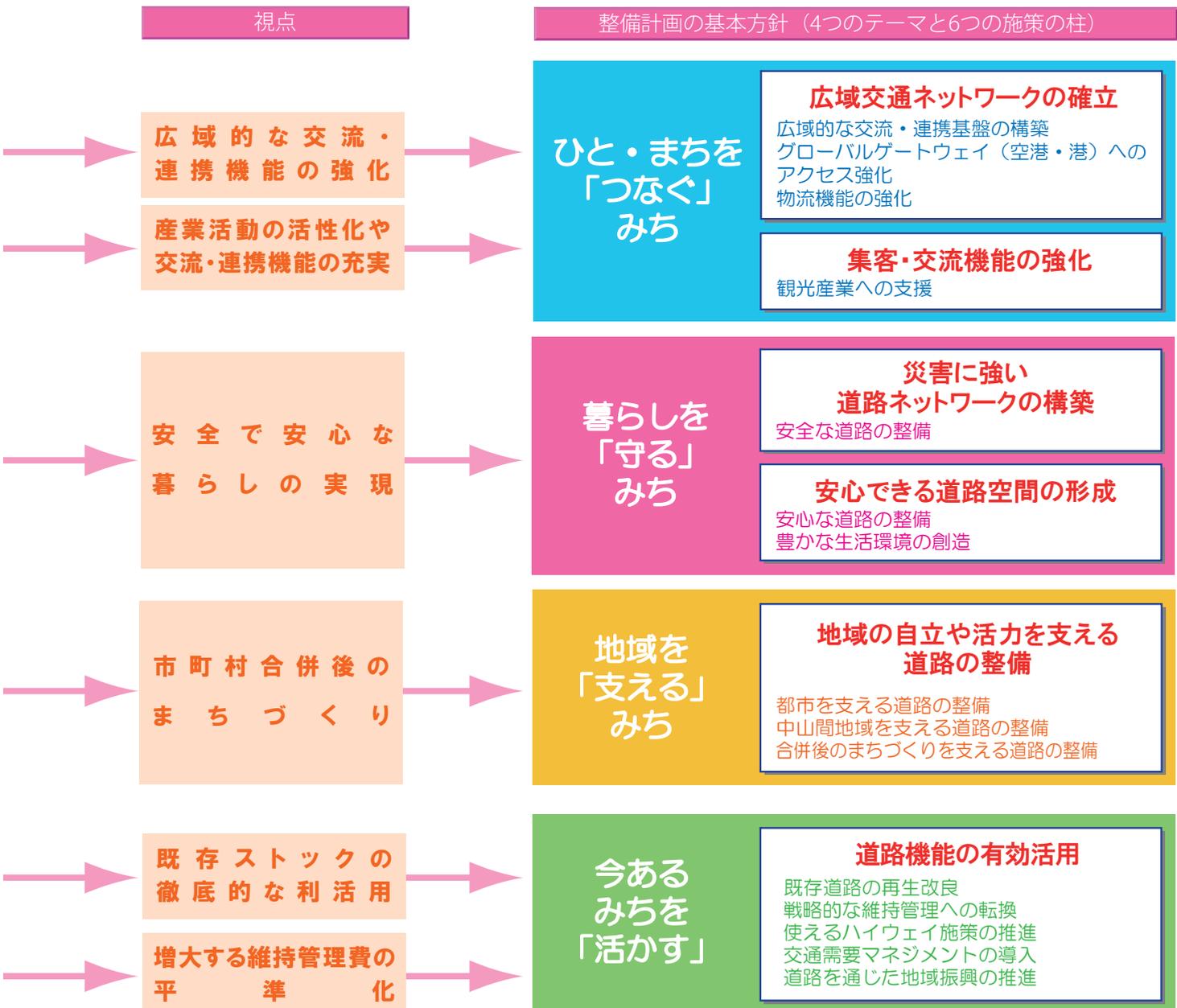
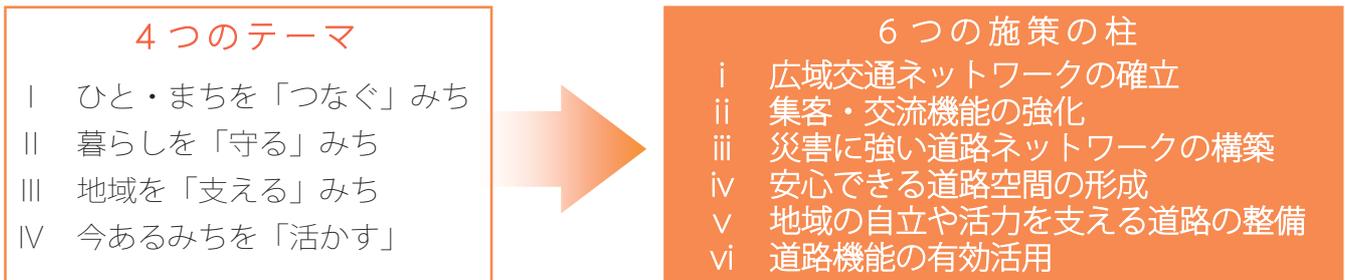
## 2 計画の基本方針

本県が直面する課題に対応するため、次の4つのテーマと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「広島県道路整備計画2011」を策定し、推進します。

### 計画期間

平成23（2011）年度～平成27（2015）年度の5年間

### 計画の体系



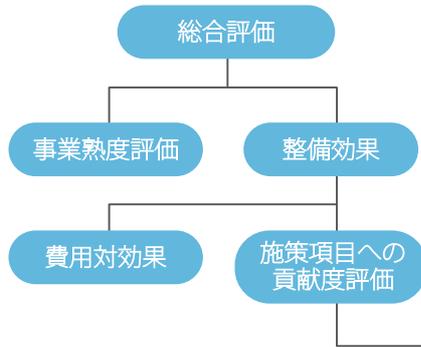
# IV

# 計画の基本方針と実施計画

## 4 総合評価の実施

早期の整備効果発現に向けて「選択と集中」を徹底するため、全ての事業箇所を対象に、「事業進捗に応じた事業熟度」や「費用対効果（B/C）」、「整備計画の基本方針に基づいた「施策項目への貢献度」の3項目による客観的な総合評価を実施し、整備の優先順位を明確にした上で、優先度の高い箇所から順に整備を進めます。

### ◎ 道路・街路事業における評価手法



- 事業箇所ごとに評価点を付け、評価点の高い順に整備の優先度が高くなっています。
- 評価項目間の重みについては、県政世論調査結果等を踏まえて設定しています。

#### 事業熟度評価とは

これまでどの程度、事業が進捗（工事中、用地買収など）しているかを評価しています。

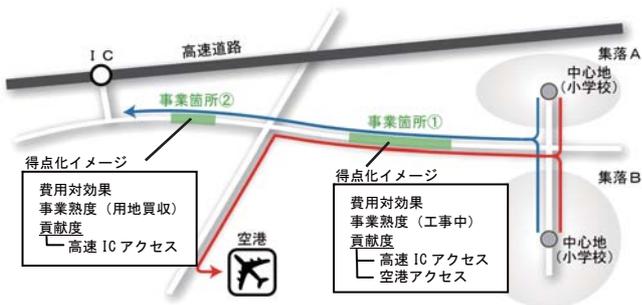
#### 費用対効果とは

当該区間整備の費用対効果（B/C）を評価しています。

### ◎ 施策項目への貢献度評価の評価指標

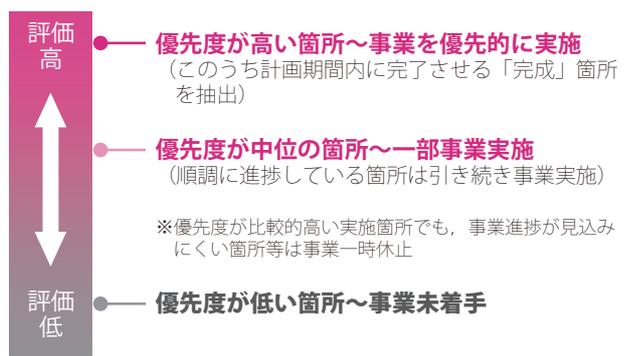
NO	施策項目	評価指標	備考
①	広域的な交流・連携基盤の構築	県内80分交通圏	各市町から広島市へ80分程度で到達するよう、時間短縮に貢献する区間を評価
		広島空港40分交通圏	各市区町から広島空港へ40分程度で到達するよう、時間短縮に貢献する区間を評価
		新幹線駅15・40分交通圏	新幹線駅所在都市では新幹線駅へ15分程度、その他の市区町から新幹線駅へ40分程度で到達するよう、時間短縮に貢献する区間を評価
		高速道路IC20分交通圏	各市区町から高速ICへ20分程度で到達するよう、時間短縮に貢献する区間を評価
②	物流機能の強化	物流拠点～高速ICへの連絡強化	物流拠点から高速ICへ20分程度で到達するよう、時間短縮に貢献する区間を評価
		産業団地～高速ICへの連絡強化	産業団地から高速ICへ20分程度で到達するよう、時間短縮に貢献する区間を評価
③	集客・交流機能の強化	主要観光地～高速ICへの連絡強化	主要観光地から高速ICへ20分程度で到達するよう、時間短縮に貢献する区間を評価
		観光ルート～時間短縮効果	観光ルートの時間短縮に貢献する区間を評価
④	災害に強い道路ネットワークの構築	緊急輸送道路	緊急輸送道路に該当する路線を評価
		異常気象時通行規制区間	異常気象時通行規制区間に該当する路線を評価
⑤	安心できる道路空間の形成	事故危険箇所の解消	事故危険箇所に対応する区間を評価
		通学路の歩道整備	通学路に指定されている区間を評価
⑥	都市を支える道路の整備	主要渋滞ポイントの解消	主要渋滞ポイントの緩和に資する区間を評価
		容量超過交通量（H17センサス）	混雑箇所の緩和に資する区間を評価
⑦	中山間地域を支える道路の整備	新市町中心地への30分交通圏	旧市町村から新市町中心地へ30分程度で到達するよう、時間短縮に貢献する区間を評価
		バス路線の1車線区間	バス路線のうち現況が1車線の区間を評価
		新市町中心地への30分交通圏	旧市町村から新市町中心地へ30分程度で到達するよう、時間短縮に貢献する区間を評価
⑧	合併後のまちづくりを支える道路の整備	合併建設計画路線	合併建設計画に該当する路線を評価
		生活交通路線の整備	生活のために必要なバス路線に該当する区間を評価

### 事業箇所毎の優先順位（得点化）イメージ



施策項目への貢献度評価において、事業箇所①は空港へのアクセスと高速ICへのアクセスについて評価し、事業箇所②では高速ICへのアクセスで評価しています。

### 総合評価結果による事業実施箇所の選定



### ● 道路整備調整会議の開催

整備計画の策定にあたり、関係市町と県関係機関で構成する道路整備調整会議を各建設事務所（支所）で開催し、地域づくりの総合的な担い手である市町の意見をお聞きしました。主な意見は次のとおりです。

- ・市町のまちづくりの計画（総合計画、関係事業計画）と連携した道路整備
- ・中山間地域の振興という、地域特有の事情をとらえた道路整備
- ・国直轄事業の整備推進
- ・合併関連道路（合併建設計画、合併支援道路）の整備推進
- ・十分な整備事業費の確保
- ・次期整備計画に向けた事業実施環境の整備



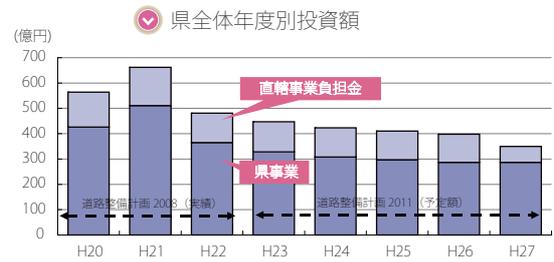
## 5 投資予定額

投資予定額は、平成22年12月に策定された「中期財政健全化計画」を前提として「社会資本未来プラン」のプライオリティーに基づき設定しており、国直轄事業負担金を合わせて計画期間の5年間で概ね2,000億円です。

単位：億円

区分	今回計画 (H23~H27)
県事業	1,510
国直轄事業負担金	490
道路事業計	2,000

※プライオリティーとは、社会資本未来プランにおいて、道路、河川、港湾といった事業間の優先順位を試行的に設定したものです。  
 ※投資額は、社会状況等により変動することがあります。



## 6 事業実施箇所（実施計画）

各事業箇所で行った総合評価結果に基づき、計画期間において事業を実施する箇所を選定しました。

事業評価により厳選した箇所数

区分	完成	継続	合計	
改築系	道路	80	118	198
	街路	6	12	18
	交通安全	37	52	89
	小計	123	182	305
補修系	橋梁補修	144	2	146
	災害防除	15	18	33
	小計	159	20	179
合計	282	202	484	

「完成」：計画期間内に完了、「継続」：事業実施

事務所別箇所数

事務所	実施計画 (H23~H27)		箇所数
	完成	継続	
西部建設事務所	22	26	48
西部建設事務所呉支所	21	20	41
西部建設事務所廿日市支所	27	13	40
西部建設事務所安芸太田支所	33	11	44
西部建設事務所東広島支所	33	31	64
東部建設事務所	39	38	77
東部建設事務所三原支所	52	29	81
北部建設事務所	22	16	38
北部建設事務所庄原支所	33	18	51
合計	282	202	484

## 7 施策別投資予定額

実施計画に基づく施策別の投資予定額は次のとおりです。

- ・国直轄事業を中心に、「広域交通ネットワークの確立」を重点的に進めるとともに、「集客・交流機能の強化」という新たなテーマにも重点的に対応します。
- ・また、「災害に強い道路ネットワークの構築」という社会的ニーズに対する取り組みを推進しつつ、「地域の自立や活力を支える道路の整備」を引き続き進めます。

I ひと・まちを「つなぐ」みち	II 暮らしを「守る」みち	III 地域を「支える」みち	IV 今あるみちを「活かす」
i 広域交通ネットワークの確立 720億円	iii 災害に強い道路ネットワークの構築 920億円	v 地域の自立や活力を支える道路の整備 1,140億円	vi 既存道路の有効活用 460億円
ii 集客・交流機能の強化 690億円	iv 安心できる道路空間の形成 640億円		

※金額は国直轄事業負担金を含み、関連する事業を重複して集計しています。

### ●道路再生改良事業 ～今ある道路を活かした道づくり～

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所的な改良等により、早期に事業効果が期待されます。

**① 法起し・法切による幅員確保のイメージ**

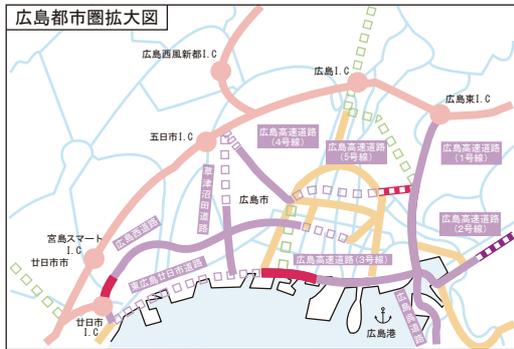
**② 右折レーンの新設(延伸)の設置イメージ**

再生改良（待避所設置）事例

# V 成果目標と主な整備効果事例

## 1 将来の広島県広域道路ネットワーク

「広島県道路整備計画2011」に基づき、次のような広域道路ネットワークづくりを目指します。



上記は今後の道路整備のマスタープランであり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

※未供用のI.C.、JCT・I.C.は仮称です。

〈 凡 例 〉	供 用		未 供 用		備 考
	H22	H27(予定)	事業中	未着手	
高規格幹線道路					高速自動車国道・国土開発幹線自動車道・本州四国連絡高速道路など
地域高規格道路					直轄国道の一部、広島高速道路・福山環状道路・広島中央ライトロードなど
道 路					益田甘日市道路・福山御調道路など
広域道路					
検討区間					

## 2 施策実施による成果目標

施策項目への貢献度について具体的な評価指標（アウトカム指標）を掲げ、その指標についての成果目標を設定しました。

No.	施策項目	評価指標	成果目標	
			H22 年度末 現状	H27 年度末 目標
①	広域的な交流・連携基盤の構築	広島市2時間交通圏	545 万人	555 万人
		県内 80 分交通圏	266 万人	268 万人
		高速道路 IC 20 分交通圏	253 万人	276 万人
②	グローバルゲートウェイ（空港・港）へのアクセス強化	広島空港 2 時間交通圏	633 万人	644 万人
		広島空港 40 分交通圏	75 万人	79 万人
③	物流機能の強化	産業団地～高速道路 IC への連絡強化 （高速道路 IC に 20 分で到達できる産業団地数）	92 団地	97 団地
④	観光産業への支援	主要観光地～高速道路 IC への連絡強化 （高速道路 IC に 20 分で到達できる主要観光地数）	303 箇所	334 箇所
⑤	災害に強い道路ネットワークの構築	緊急輸送道路の整備済延長 （要整備延長 154km *1）	14 km	30 km
		橋梁耐震補強（落橋・倒壊対策）の完了率 *2	90.5%	100%
⑥	安心できる道路空間の形成	二次救急医療15分圏域	263 万人	265 万人
		整備の必要な通学路の整備済延長 （要整備延長：161km *1）	19 km	36 km
⑦	都市を支える道路の整備	混雑区間（混雑度 1.0 以上）の緩和箇所 （要対策箇所 112 箇所 *1）	10 箇所	20 箇所
		主要渋滞ポイント（58箇所）の緩和箇所数 （対策事業の完了箇所数）	—	15 箇所
⑧	中山間地域を支える道路の整備	現況 1 車線バス路線区間の整備済延長 （要整備延長 82km *1）	4 km	9 km
		新市町中心地への30分交通圏	221 万人 (77.0%)	222 万人 (77.3%)
⑨	合併後のまちづくりを支える道路の整備	合併建設計画区間の改良済箇所 （全体計画：443 箇所）	217 箇所 (49%)	268 箇所 (60%)

※1 H19年度末時点

※2 S55年以前の道路橋示方書により設計された橋梁を対象。この対策が完了以降も、H14道路橋示方書対応の対策が引き続き必要。

### 3 井桁状の高速道路ネットワークの整備効果

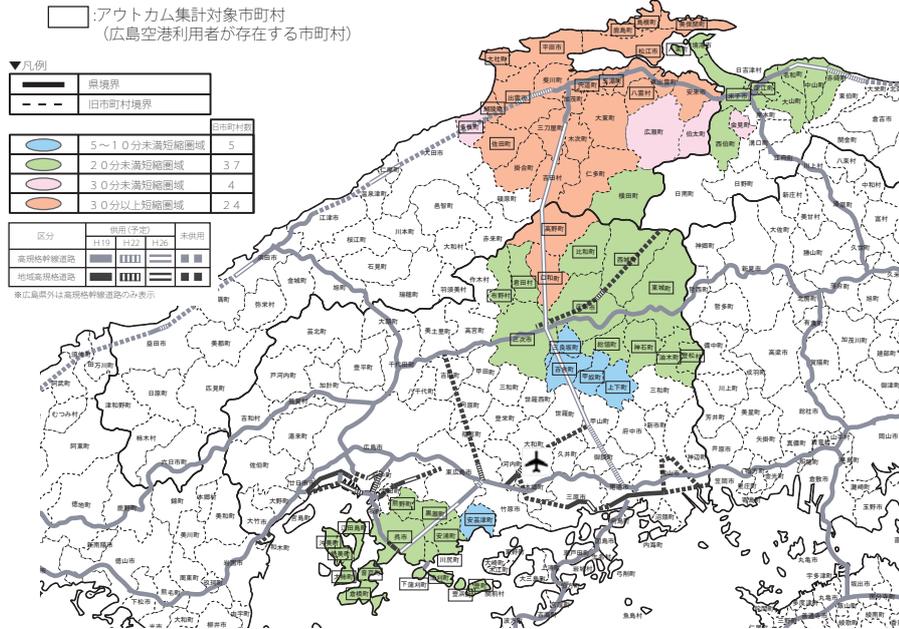
・広域的な交流・連携基盤の構築に向けて、井桁状の高速道路ネットワークの整備を進めます。

#### (1) 広島空港アクセスの時間短縮効果

- ・過去の広島空港利用者の分布を踏まえた、H22末からH26末における広島空港へのアクセスの時間短縮効果は次のとおりです。(ただし、H22末は、尾道松江線及び東広島・呉自動車道の全区間を未供用と設定しています。)
- ・広島空港までのアクセス時間の短縮効果により、広島空港の利用者数の増加が期待されます。

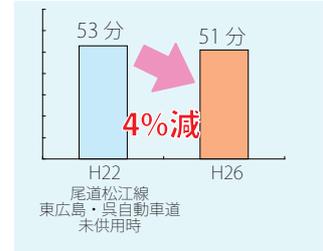
広島空港短縮時間圏域

〔H22末(尾道松江線、東広島・呉自動車道未供用)とH26末の比較〕

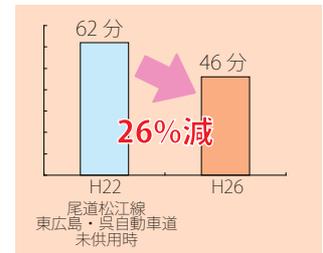


広島空港アクセスの時間短縮効果

※中四国における広島空港利用者全体の平均



短縮時間が5分以上の地域だけ  
でみると・・・



▲広島空港利用者の一人当たり  
平均アクセス時間短縮

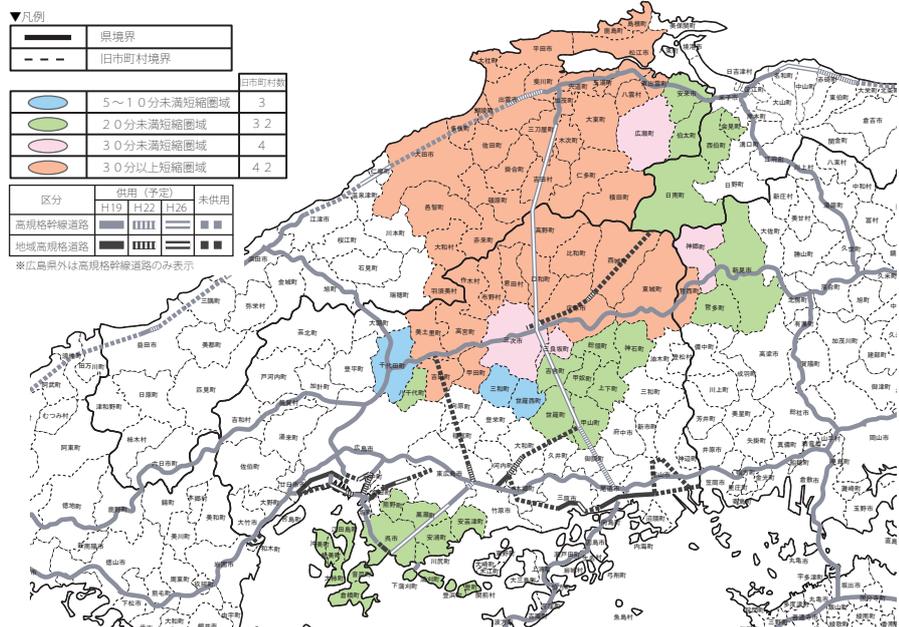
※市町別の空港利用者数は「平成21年度航空旅客  
動態調査(国土交通省航空局)」を基に設定  
※所要時間はH17道路交通センサスにより算出

#### (2) 尾道市を基点とした時間短縮効果

- ・観光客の増加に向けて尾道市から松江市の間の広域的な連携が促進され、観光交流人口の拡大などに貢献します。
- ・H22末からH26末において尾道市を起点とした時間短縮効果は次のとおりです。(ただし、H22末は尾道松江線及び東広島・呉自動車道の全区間を未供用と設定しています。)

尾道市短縮時間圏域

〔H22末(尾道松江線、東広島・呉自動車道未供用)とH26末の比較〕

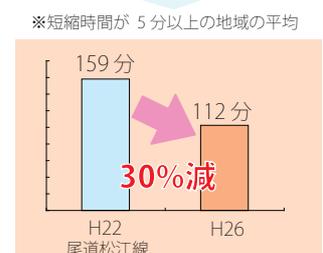


尾道市を起点とした時間短縮効果

※中四国全体の平均



短縮時間が5分以上の地域だけ  
でみると・・・



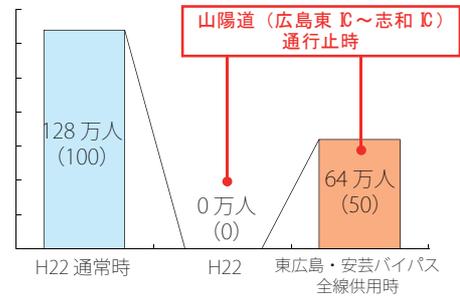
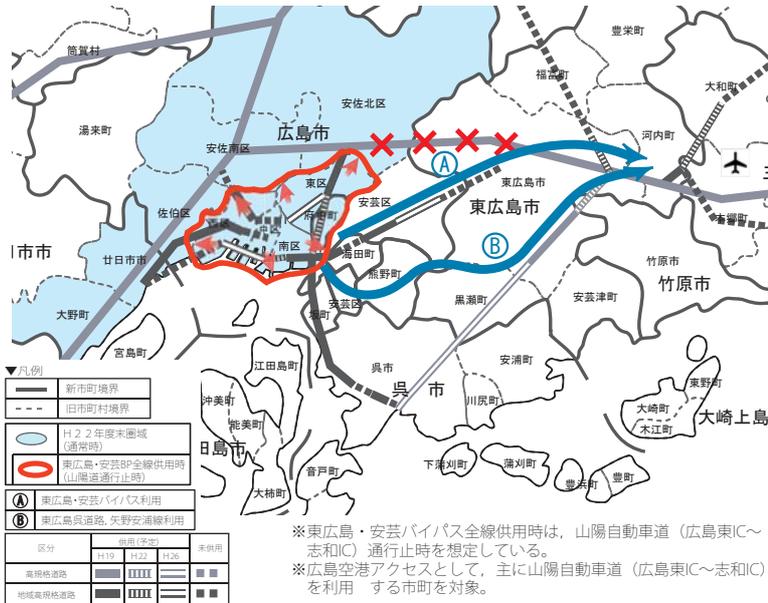
▲尾道市を起点とした交流拡大に向けた  
平均移動時間の短縮

※市町別の人口はH17国勢調査結果を基に設定  
※所要時間はH17道路交通センサスにより算出

## 4 広島空港アクセスの改善効果 (代替ルート(リダンダンシー)の確保)

- ・高速道路等の交通渋滞に弱い空港アクセスという課題を踏まえ、広島県内における代替ルート(リダンダンシー)を確保するため、関連する事業を整備推進します。
- ・特に大きな課題となっている広島市方面からのアクセスについては、山陽自動車道の一部が通行止めになった場合に、広島空港へ60分で到達可能な圏域の拡大に向けて、整備推進します。(国道2号東広島・安芸バイパスは全線供用(H28以降の予定)、起点は、市区役所又は役場としました。)

広島空港60分交通圏  
H22末山陽自動車道(広島東IC~志和IC)利用エリア(通常時)  
(交通量推計より)



▲広島空港60分圏における広島空港年間利用者数(推計)  
(H22 通常時広島東IC~志和IC利用を対象)

- ・山陽自動車道(広島東IC~志和IC)を利用し広島空港に60分以内で到着する空港利用者数 →128万人
  - ・山陽自動車道(広島東IC~志和IC)通行止め時に広島空港に60分以内で到着する空港利用者数 →0人
  - ・山陽自動車道(広島東IC~志和IC)通行止め時に代替ルートを利用し広島空港に60分以内で到着する空港利用者数 →64万人
- ※市区町別の空港利用者数は「平成21年度航空旅客動態調査(国土交通省航空局)」及びH22年度広島空港搭乗者数を基に設定(年間利用者数)  
※所要時間は交通量推計により算出

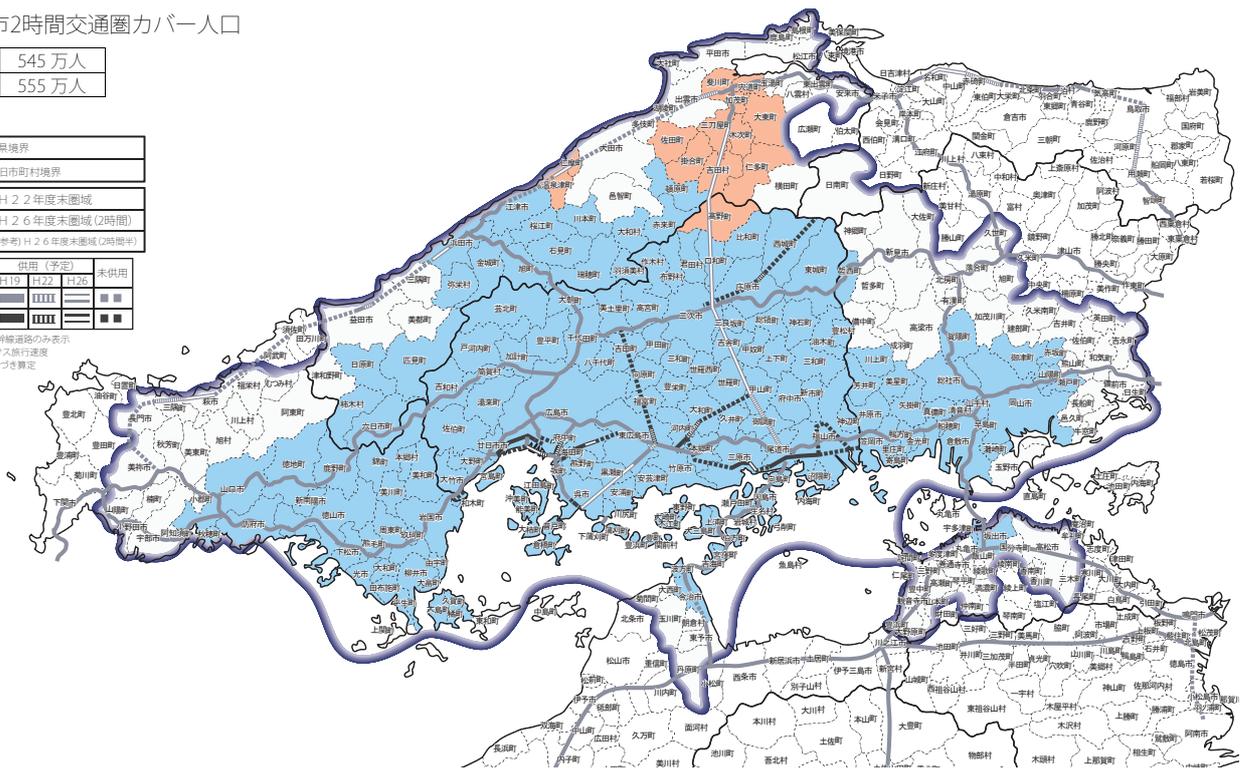
広島空港60分交通圏

## 5 広島市へのアクセス性の向上

- ・広島市を中心とした2時間交通圏(人口)が次のとおり拡大します。

広島市2時間交通圏カバー人口

H22末	545万人
H26末	555万人



※市区町別人口は、H17国勢調査結果を基に設定  
※高規格幹線道路及び広島高速道路は規制速度、その他はH17道路交通センサス混雑時旅行速度により算出  
※全体の所要時間は10分未満を切り捨て

## 6 主な整備効果事例

### テーマI ひと・まちを「つなぐ」みち

#### i 広域交通ネットワークの確立

##### ① 広域的な交流・連携基盤の構築

#### 直轄事業 中国横断自動車道 尾道松江線

尾道松江線は、山陰自動車道と連携し、中国地方の一体的な発展に寄与するとともに、飛躍的な物流機能の強化により、沿線地域の企業誘致促進や産業連携効果の誘発が期待されています。沿線産業団地の立地企業も本路線に対する期待度は高く、その効果を見据えた設備投資も進められており、早期完成が望まれています。



※所要時間は中国地方整備局資料による



※未供用のIC, JCT・ICは仮称

区間	尾道市美ノ郷町～島根県松江市 (尾道JCT～世羅IC, 三刀屋木次IC～松江玉造ICまで供用済)
延長	約137km (暫定2車線) (45.5km供用済)

#### 直轄事業 東広島・呉自動車道

東広島・呉自動車道の整備により、広島都市圏内の主要都市である広島市・東広島市・呉市の連携強化が図られるとともに、広島空港へのアクセスも飛躍的に向上し、中枢拠点性の強化が図られます。また、物流拠点となる阿賀マリノポリス地区をはじめ、沿道に点在する多くの産業団地等において、地域産業の活性化が期待されています。



※所要時間は中国地方整備局資料による

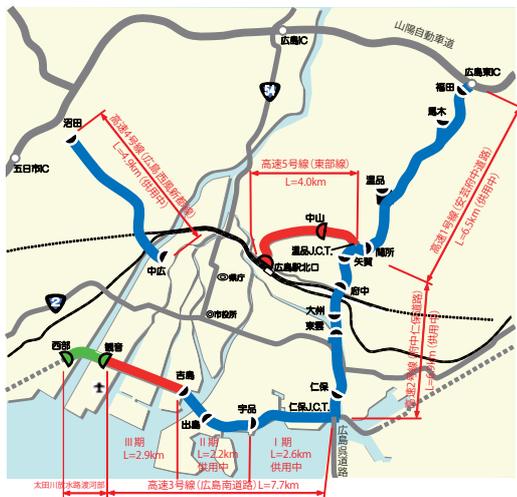


※未供用のICは仮称

区間	東広島市高屋町～呉市阿賀中央5丁目
延長	約32.8km (暫定2車線) (11.7km供用済)

## 広島高速道路

指定都市高速道路としての広島高速道路の整備により、広島都市内幹線道路における慢性的な交通渋滞が緩和され、都市内交通の円滑化が図られるとともに、高速道路ICや広島港及び広島空港へのアクセスが飛躍的に向上します。  
また、併せて、広島駅周辺では「二葉の里地区」再開発計画などの開発が進み、更なる拠点機能の向上が図られます。



総延長 L=29.0km

凡 例	
広島高速道路 (有料道路)	
供用済区間	
事業中区間	
区間	
出入口	
広島市・公共事業 (無料)	
事業中区間	

### ■ 広島高速5号線 (東部線)

広島高速5号線 (東部線) が整備されることにより、広島駅周辺市街地と広島空港が自動車専用道路で直結され、この区間の高速性や定時性が確保されるほか、朝夕の混雑時には中山地区～広島駅間のバイパスの役割を果たし、広島市北東部地区の交通渋滞の緩和が期待できます。



イメージ図 (広島駅北口出入口)

区間	広島市東区温品町～広島市東区二葉の里3丁目
延長	約 4.0km (4車線 (暫定2車線))

### ■ 広島高速3号線 (広島南道路)

広島高速3号線 (広島南道路) は都市圏の南北方向の幹線道路と接続するとともに、一般道路が併設されるため、都市圏臨海部における幹線道路のネットワーク化が図られます。



元安川大橋 (H224供用)

区間	広島市南区仁保沖町～広島市西区観音新町4丁目 (仁保JCT～吉島出入口まで供用済)
延長	約 7.7km (4車線 (一部暫定2車線) (4.8km供用済))

## ② グローバルゲートウェイ (空港・港) へのアクセス強化

### (主) 矢野安浦線 (萩原～津江)

矢野安浦線 (萩原～津江) が整備されることにより、山陽自動車道が通行止等の際の熊野・広島市方面から東広島自動車道へのアクセス道路としての役割を果たすための道路として期待されています。

区間	熊野町萩原～東広島市黒瀬町津江
延長	約 2.8km

整備前



### (都) 神辺水呑線 (1期)

日に約5万台以上の交通量がある入江大橋付近の慢性的な交通渋滞を解消するとともに、国際物流拠点として急激に貨物量が伸びている重要港湾福山港と高速道路ICを結び、国際競争力の強化に寄与する重要なアクセス道路として、福山港周辺に立地する物流企業などから早期整備が期待されています。

区間	福山市東手城町～曙町
延長	約 1.2km (4車線)



完成予想図 (手前)



### ③物流機能の強化

#### (主) 呉環状線(郷原工区)

桑畑、郷原工業団地の入口付近における離合困難な狭路区間を解消し、朝夕通勤時の恒常化した渋滞を緩和するとともに、東広島・呉自動車道郷原IC(仮称)とも接続され、更なる地域の産業活動の活性化が期待されています。

区間	呉市郷原町
延長	約3.1km (暫定2車線)

整備前



工業団地入口付近



#### (主) 廿日市佐伯線(明石工区)

廿日市佐伯線が供用されることにより線形不良区間を改良することができるとともに広島岩国大竹道路廿日市ICと接続する箇所であることから、佐伯工業団地から広島港や広島空港へのアクセス性が向上することが期待されます。

区間	廿日市市明石
延長	約0.7km (2車線)

整備前



### ii 観光産業への支援

#### (国) 487号・(主) 音戸倉橋線(警固屋音戸バイパス)

警固屋音戸バイパスは、県土の一体的発展を担う交流促進型広域道路に位置づけられており、バイパスの整備により、朝夕の通勤時における慢性的な渋滞の緩和、災害時の緊急輸送道路の確保、更には呉市中心部と江能倉橋島地域との交流促進や島内観光地への連携強化が図られます。

区間	呉市警固屋～音戸町
延長	約3.9km (暫定2車線)



整備中



(仮称) 第2音戸大橋



音戸大橋交差点  
最大渋滞長:2,300m

## テーマⅡ 暮らしを「守る」みち

### i 災害に強い道路ネットワークの構築

#### (国) 186号(御園バイパス)

(国) 186号は緊急車両の輸送路となる第一次緊急輸送道路として位置付けられています。狭隘・線形不良で大型車の離合が困難である当該区間においてバイパス整備を進め、交通の円滑化を図ります。

整備前



区間	大竹市安条～油見
延長	約 4.0km (2車線, 2.2km供用済)

#### (国) 191号(坪野工区) [災害防除]

当該路線は、地形上の制約から急峻な法面に張り付いた区間が多く、落石等の災害により通行規制が頻発しています。

そのため、防災要対策箇所にも位置付けられており、早急な防災対策が望まれています。

整備前



H20.8.28落石状況



区間	山県郡安芸太田町坪野
延長	約 0.4km (2車線)

#### (国) 317号(尾道大橋) [橋梁耐震補強]

(国) 317号尾道大橋の耐震補強を実施することにより、島しょ部における災害時に備え緊急輸送道路としての多重性代替性(リダンダンシー)を確保します。



尾道大橋(手前)



区間	尾道市向東町～高須町
延長	約 0.4km (2車線)

### ii 安心できる道路空間の形成

#### (主) 吉田邑南線(吉田工区) [交通安全]

当該工区においては、周辺に小学校・中学校・高校が点在しており、多くの通学者の往来があります。そのため、本工区の歩道整備についての地元要望は強く、通学路の安全性の向上のため早期完成が望まれています。

整備前



区間	安芸高田市吉田町吉田
延長	約 1.6km (歩道幅員 W=3.5m)

## 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)



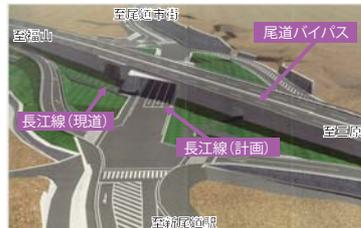
藤田沖交差点



#### (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

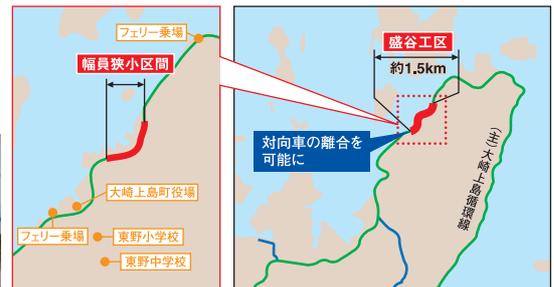


### ③合併後のまちづくりを支える道路の整備

#### (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)



#### (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)



#### (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)



## 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工区内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)

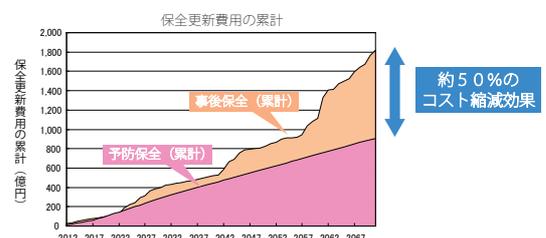
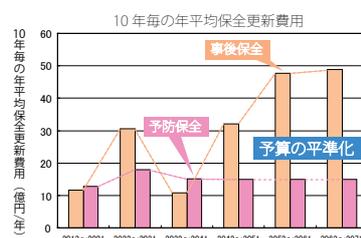


#### ②戦略的な維持管理への転換

##### 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削減に取り組みます。

(参考) 橋梁におけるシミュレーション結果



約50%のコスト削減効果

※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

「社会資本未来プラン」で示した将来の社会資本のあるべき姿を目指して

社会資本  
マネジメントの  
3つの方針

4つのテーマ

施策の柱

社会資本整備の  
重点化

広域的な交流・  
連携機能の強化

集客・交流機能の  
強化とブランド力向上

防災・減災対策の  
充実強化

自立した生活が  
できる環境の整備

総合的な  
交通安全対策の推進

持続可能な  
まちづくり

社会資本ストッ  
クの有効活用

社会資本の  
適正な維持管理

ひと・まちを  
「つなぐ」みち

暮らしを  
「守る」みち

地域を  
「支える」みち

今あるみちを  
「活かす」

広域交通  
ネットワークの確立

集客・交流機能の  
強化

災害に強い  
道路ネットワークの  
構築

安心できる  
道路空間の形成

地域の自立や  
活力を支える  
道路の整備

道路機能の  
有効活用

施策の体系

主な整備箇所

「ひろしま未来チャレンジビジョン」の実現

広域的な交流・連携基盤の構築

グローバルゲートウェイ（空港・港）へのアクセス強化

物流機能の強化

観光産業への支援

安全な道路の整備

安心な道路の整備

豊かな生活環境の創造

都市を支える道路の整備

中山間地域を支える道路の整備

合併後のまちづくりを支える道路の整備

既存道路の再生改良

戦略的な維持管理への転換

使えるハイウェイ施策の推進

交通需要マネジメントの導入

道路を通じた地域振興の推進

【高規格幹線道路】

- ・中国横断自動車道尾道松江線（全線開通）
- ・東広島・呉自動車道（全線開通）

【地域高規格道路】

- ・国道2号 三原BP（福山本郷道路），広島南道路  
西広島BP（廿日市高架）

【広島高速道路】

- ・広島高速3号線（吉島～観音（商工センター））
- ・広島高速5号線

【グローバルゲートウェイ（空港・港）へのアクセス強化】

- ・国道2号 東広島BP（瀬野西（仮称）～中野）
- ・（主）矢野安浦線（萩原～津江）
- ・（都）神辺水呑線（1期） ほか

【物流機能の強化】

- ・（主）呉環状線（郷原），（主）廿日市佐伯線（明石）ほか

【交流促進型広域道路】

- ・国道487号 警固屋音戸BP ほか

【国道1次改築，県道幹線道路1次改築】

- ・国道433号 廿日市拡幅
- ・国道432号 大仙BP ほか

【都市内道路：国道・県道幹線道路の2次改築，街路】

- ・国道375号 御園宇BP（一部）
- ・（都）大洲橋青崎線（2工区）
- ・（都）長江線（3工区）
- ・（都）上原願万地線
- ・（都）佐方線（廿日市駅北土地区画整理事業） ほか

【幹線道路・地域幹線道路】

- ・（主）高田沖美江田島線（高祖）
- ・（一）本郷停車場線（本郷）
- ・（一）佐木島線（向田野浦）
- ・（主）三次美土里線（上旭）
- ・（主）西城比和線（黒谷） ほか

【緊急輸送道路ネットワークの整備】

- ・国道186号 御園BP（一部）
- ・（主）大崎上島循環線（盛谷）
- ・（主）世羅甲田線（小国） ほか

【交通安全対策事業】

- ・（主）吉田邑南線（吉田）
- ・国道375号（広）
- ・国道183号（山内） ほか

【道路の防災対策】

- ・国道191号（坪野），（主）府中上下線（河佐町）
- ・橋梁耐震補強（国道317号（尾道大橋）） ほか

【既存道路の再生改良】

- ・（主）甲山甲奴上市線（太郎丸）（待避所設置）
- ・（主）馬木八本松線（飯田）（右折レーン設置） ほか

【使えるハイウェイ施策】

- ・スマートIC ほか

【観光活性化】

- ・観光ロード推進事業 ・サイクリングロード推進事業
- ・尾道松江線周辺地域活性化推進事業 ほか

【アセットマネジメントの導入】

- ・国道184号（新美波羅橋），国道261号（新庄中橋） ほか

---

## 広島県道路整備計画2011

---

平成23年10月

平成27年 3月変更

広島県 土木局 道路企画課

〒730-8511 広島市中区基町10-52 TEL082-513-3891 (直通)

---