

広島県 道路整備計画 2016



参考編
(取組事例等)



表紙写真のご紹介

表紙写真: 東広島・呉自動車道(東広島市)
写真1: 三原やっさ祭り(三原市)
写真2: 新入江大橋(福山市)
写真3: 広島高速3号線(広島市)
写真4: 道の駅「たかの」(庄原市)

写真5: 第二音戸大橋(呉市)
写真6: はつかいち縦断みやじま国際パワートライアスロン大会(廿日市市)
写真7: 中国横断自動車道尾道松江線(三次市)
写真8: 安芸太田しわいマラソン(安芸太田町)

広島県道路整備計画2016(参考編)

施策に基づく取組事例等



道路整備計画 2016 の
施策に基づいた取組事例を
わかりやすく紹介します。

目次

施策1 広域的な交流・連携基盤の強化

- 取組事例① 企業活動を支える物流基盤の整備 1
- 取組事例② グローバルゲートウェイ機能の強化 2

施策2 集客・交流機能の強化

- 取組事例① 芸北地域における観光周遊を促す道路ネットワークの形成 3
- 取組事例② 尾道松江線沿線地域における観光周遊を促す道路ネットワークの形成 4

施策3 災害に強い道路ネットワークの構築

- 取組事例① 三原市における防災・減災に資する道路整備 5
- 取組事例② 大竹市における防災・減災に資する道路整備 6

施策4 総合的な交通安全対策の推進

- 取組事例① 通学路における交通安全対策の推進 7
- 取組事例② 事故危険箇所の対策 8

施策5 持続可能なまちづくりに資する道路整備

- 取組事例① 渋滞を緩和する道路の整備と市街地を一体化する鉄道との立体交差 9
- 取組事例② 豊かな地域づくりを支える道路の整備 10

施策6 道路機能の有効活用

- 取組事例① 小規模な改良による既存道路の有効活用 11
- 取組事例② スマートICの整備等による高速道路の有効活用 11
- 取組事例③ しまなみ海道を核としたサイクリングロードネットワークの形成とサイクリストの受入環境向上 12
- 取組事例④ 道の駅を活用した地方創生の取組 12

施策7 道路施設の適正な維持管理

- 取組事例① 道路施設の日常的な維持管理の適切な実施 13
- 取組事例② 道路施設の戦略的な維持管理の推進～インフラ老朽化対策の本格実施～ 14

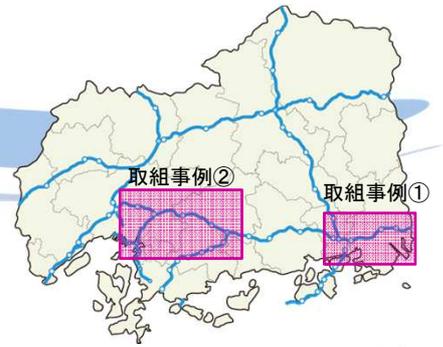
その他 道路整備計画2016の着実な推進

- 取組事例① 関連事業との連携により計画的に道路整備を推進 15
- 取組事例② 道路事業予算の確保 15

取組事例

施策 1

広域的な 交流・連携基盤の強化



取組事例①

企業活動を支える物流基盤の整備

福山市中心部の慢性的な渋滞を緩和し、福山港や産業集積地から山陽自動車道へのアクセス性を高めることで、物流の効率化に努めます。



広島県に存在する96箇所の主要渋滞箇所のうち福山市には15箇所が存在し、主に福山市中心部に集中しています。福山港及び福山港周辺の産業集積地から山陽自動車道へアクセスするためには福山市中心部に集中する主要渋滞箇所を通過する必要があることから、物流の効率化や企業活動を支えるために都市部の渋滞緩和が求められています。このことから、国道2号の主要渋滞箇所を回避し、東西の連携を強化する福山道路や福山沼隈道路を推進するとともに、朝夕の渋滞が激しい松永道路の4車線化に取り組みます。

広島県における市町別主要渋滞箇所数



渋滞発生状況

福山市内は朝夕中心に慢性的な渋滞が発生



国道2号松永道路
今津ランプ付近



神島橋西詰交差点



道路整備による時間短縮効果



整備前の所要時間は、平成22年度道路交通センサスの平日混雑時旅行速度、その他市道は30km/hを用いて算出している。
整備後の所要時間は、現状の所要時間で用いた速度のほか、福山道路70km/h、松永道路60km/h、福山沼隈道路60km/hを用いて算出している。

※出典：一般国道2号松永道路 事業再評価資料(平成25年10月)より作成
フレートトン：港湾取扱量の単位であり、容積1.113立方メートル又は重量1,000kgを1フレートトンとし、容積、重量のどちらか大きい方をもって計算する。

取組事例①の事業箇所概要

W=車道幅員(歩道等を含む全幅員)

路線名	概要
(国)2号 福山道路(福山市瀬戸町～赤坂町)	L=3.3km(暫定2車線), 完成4車線の場合 W=14.0(19.5～20.5)m
(国)2号 松永道路(福山市神村町～今津町)	L=2.5km(完成4車線) W=14.0(22.0～25.0)m
(主)福山沼隈線(福山市草戸～熊野)	L=4.5km, W=14.0(20.0)m

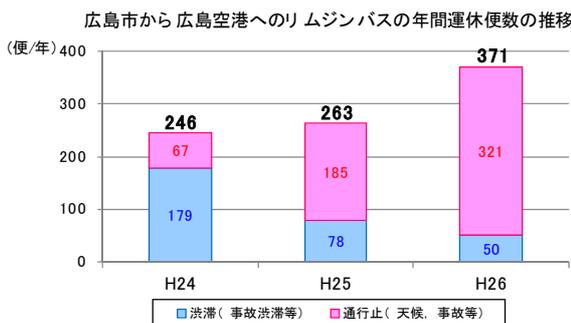


広島空港への定時性の確保，速達性の向上，代替性・多重性の強化に資する道路整備を推進し，空港利用者の利便性向上に努めます。

広島空港は広島市内からの利用者が約6割を占めており，広島市から広島空港へのアクセス性を向上させることで，空港利用者の利便性向上に努めます。

具体的には，広島高速5号線の整備による広島空港への速達性の向上や定時性の確保に取り組むとともに，山陽自動車道の交通渋滞や通行止めの影響を最小限に抑え，空港アクセスの代替性・多重性の強化を図るため，国道2号東広島・安芸バイパスの整備を推進します。

異常気象や渋滞等の影響を受けやすい空港アクセスの現状



豪雪による事故で通行止めが発生

山陽自動車道通行止の状況(H22.12)



広島市居住者は半数以上がリムジンバスを利用

広島市内と広島空港を結ぶリムジンバス

国道2号バイパス利用により4つの主要渋滞箇所を回避



国道2号現道区間の渋滞状況

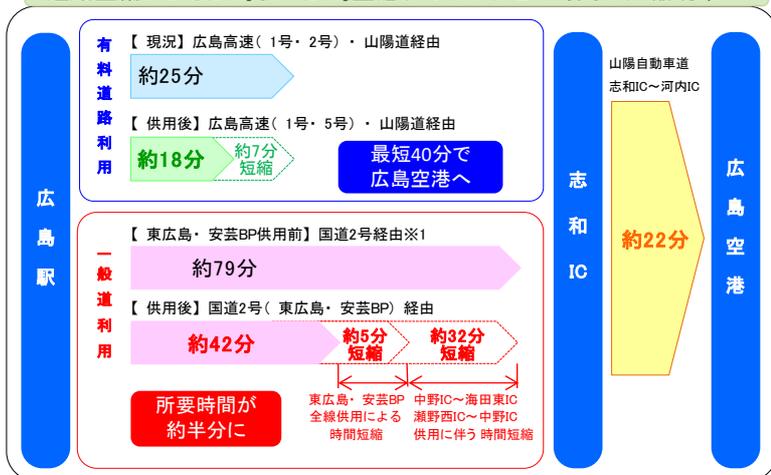


広島駅から空港へのアクセスが便利に

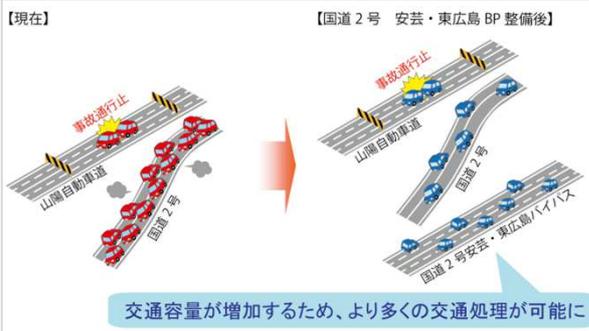
広島高速5号線パース図



道路整備による広島駅～広島空港までのアクセス時間の短縮効果



山陽自動車道通行止時の代替性・多重性の強化



※1 東広島・安芸BP供用前の所要時間は、平成17年度道路交通センサスの混雑時速度を用いて算出している。整備後の東広島バイパス、安芸バイパスの所要時間は、規制速度の70km/hを用いて算出している。その他の道路の所要時間については、平成22年度道路交通センサスの平日混雑時旅行速度を用いて算出している。

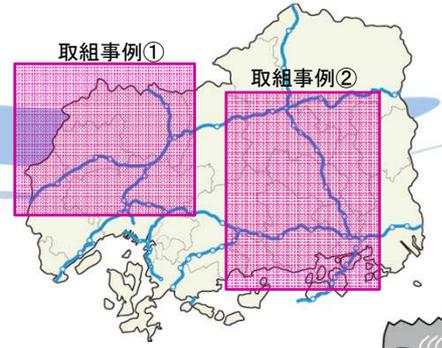
取組事例②の事業箇所概要

W=車道幅員(歩道等を含む全幅員)

路線名	概要
広島高速5号線(広島市東区温品町～二葉の里)	L=約4.0km, W=6.5(10.5)m(暫定2車線)
(国)2号 東広島バイパス(広島市安芸区上瀬野町上瀬野～瀬野西IC), (安芸郡海田町曾田～安芸郡海田町日の出町)	L=約2.5km(暫定2車線), 完成4車線の場合 W=14.0(19.5～20.5)m
(国)2号 安芸バイパス(東広島市八本松町宗吉～広島市安芸区上瀬野町上瀬野)	L=約7.7km(暫定2車線), 完成4車線の場合 W=14.0(19.5～20.5)m

取組事例
施策 2

集客・交流機能の強化



① 取組事例

芸北地域における観光周遊を促す道路ネットワークの形成

広島市内から車で1時間程度で、都会とは全く違う自然豊かな景色が広がります。
快適な交通アクセスにより、都市と自然の近接ライフの充実に努めます。



広島県の芸北地域は豊かな自然に恵まれ、春のトレッキングに始まり、夏は川遊び、秋は紅葉、冬はスキーなど四季折々のレジャーを楽しむことができます。
高速道路ICから観光地までのアクセス道路の整備を行うことにより、都市と自然の近接ライフの充実に努めます。

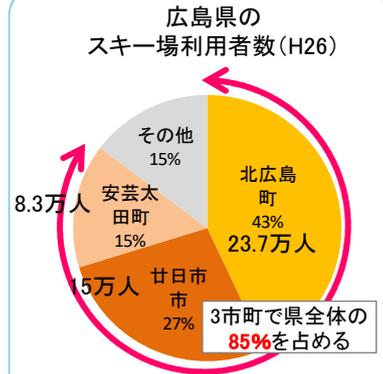
整備箇所



(国) 191号 (松原)



(一) 恐羅漢公園線 (那須) (国) 433号 加計豊平バイパス



出典：広島県観光客数の動向



取組事例①の事業箇所概要

W=車道幅員(歩道等を含む全幅員)

路線名	概要
(国) 191号 (安芸太田町松原)	L=約1.5km, W=6.5(11.5)m (2車線)
(一) 恐羅漢公園線 (安芸太田町那須)	L=約0.4km, W=6.0(8.0)m (2車線)
(国) 433号 加計豊平バイパス (安芸太田町加計～北広島町戸谷)	L=約6.9km, W=6.5(11.0)m (2車線)

尾道松江線沿線地域における観光周遊を促す道路ネットワークの形成

尾道松江線，東広島・呉自動車道の全線開通により，井桁状高速道路ネットワークが形成され，高速道路沿線では観光分野でも大きな効果があらわれています。観光アクセスの強化により，その効果をさらに拡大させていきます。



井桁状高速道路ネットワークの形成により，交流人口が拡大したことで，尾道松江線沿線の道の駅では，利用客が増大するなどの効果があらわれています。観光地間の道路整備により，観光周遊を促進し，沿線の賑わいをより広域へと波及させるとともに，その効果の拡大に努めます。

整備箇所



狭隘・線形不良 区間解消

(国)432号 賀茂バイパス



狭隘・線形不良 区間解消

(一)三原本郷線 (大西)



狭隘 区間解消

(都)忠海中央線



せらワイナリー



道の駅「クロスロードみつぎ」



佛通寺

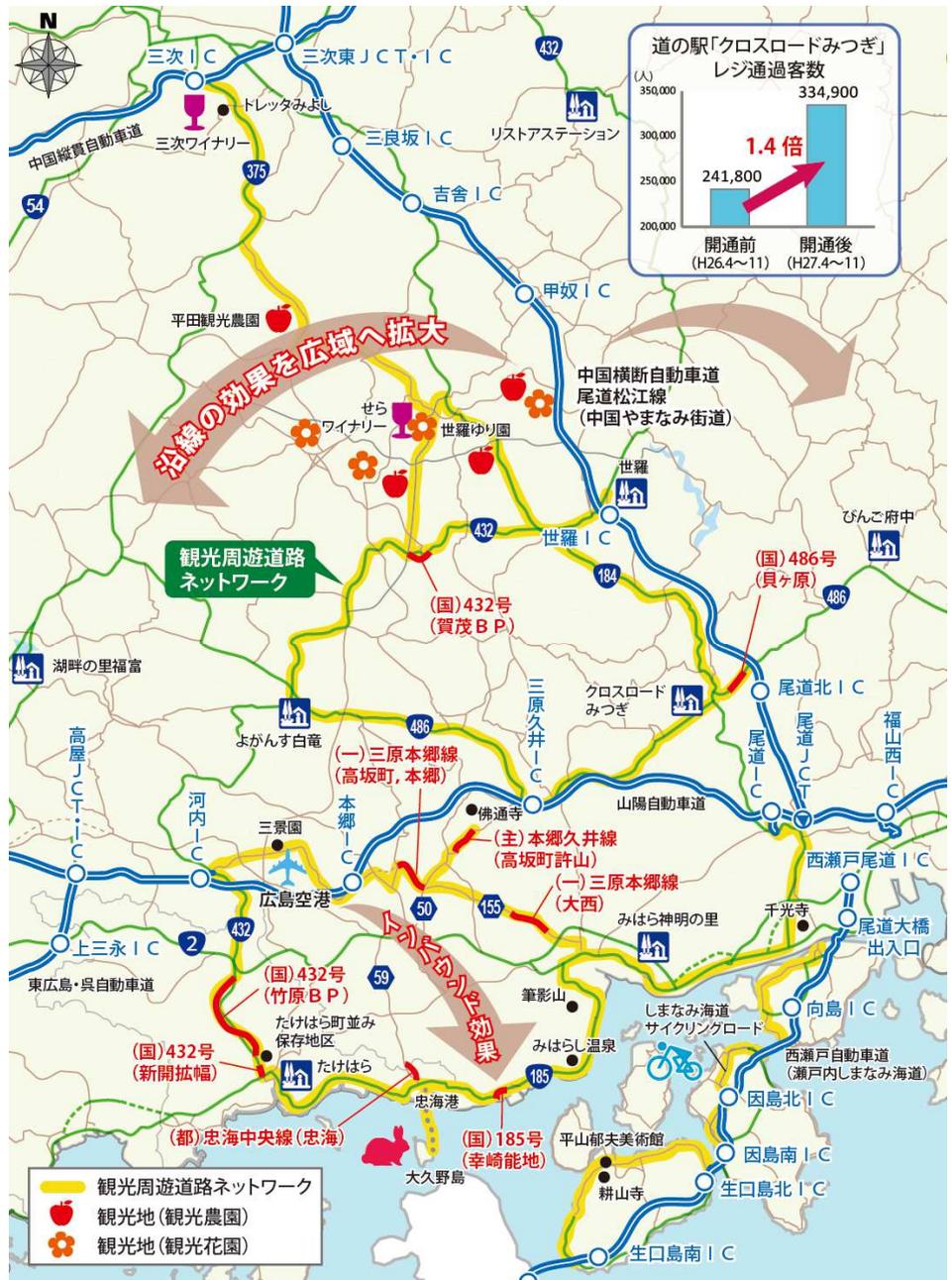


たけはら町並み 保存地区



H27年 外国人5,564人 前年比約15倍

大久野島



取組事例②の事業箇所概要

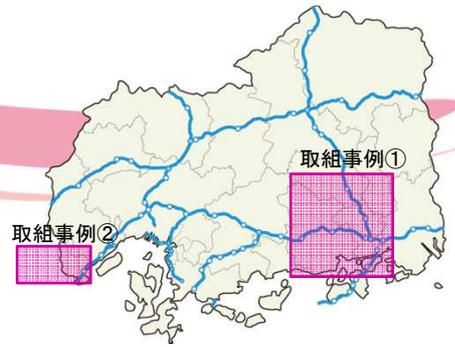
W=車道幅員(歩道等を含む全幅員)

路線名	概要
(国)432号 賀茂バイパス(世羅町賀茂)	L=約1.9km, W=6.5(10.25)m(2車線)
(国)486号(尾道市貝ヶ原)	L=約1.0km, W=13.0(25.0)m(4車線)
(国)432号 竹原バイパス(竹原市下野町`新庄町)	L=約4.3km, W=13.0(25.0)m(4車線)
(国)432号 新開拡幅(竹原市)	L=約1.0km, W=13.0(30.0)m(4車線)
(都)忠海中央線(竹原市忠海)	L=約0.6km, W=6.0(14.0)m(2車線)
(国)185号(三原市幸崎能地)	L=約0.7km, W=6.5(16.0)m(2車線)
(主)本郷久井線(三原市高坂町許山)	L=約2.2km, W=5.5(8.25)m(2車線)
(一)三原本郷線(三原市①大西, ②高坂町, ③本郷)	①L=約2.2km, W=5.5(9.25)m(2車線) ②L=約0.7km, W=6.0(9.75)m(2車線) ③L=約1.2km, W=6.0(9.75)m(2車線)

取組事例

施策 3

災害に強い 道路ネットワークの構築



①
取組事例

三原市における防災・減災に資する道路整備

第一次緊急輸送道路の機能強化を図り、
発災時にも迅速・適切な初動体制を
確保します。

三原市北部地域や世羅町とを連絡する緊急輸送道路の機能強化や、最寄りの災害拠点病院への救急搬送ルート機能強化を図ります。

三原市中心部と周辺市町等をつなぐ
多重型道路ネットワークの機能を強化し、
発災時における影響を最小限に抑えます。



(主)三原東城線は地形特性から過去にも落石等の災害により通行止が発生しています。

このため、災害等により当該区間が通行止めとなった際にも代替ルートが確保されるよう道路整備を推進します。



(主)三原東城線(三原市八幡町) H25.3に発生した崩土により4日間全面通行止となった。



(主)三原東城線(八坂) 要対策箇所法面の状況



(一)三原本郷線(大西)

災害拠点病院



興生総合病院



三原赤十字病院

取組事例①の事業箇所概要

W=車道幅員(歩道等を含む全幅員)

路線名	概要
(主)三原東城線(三原市八坂)	N=2箇所(法面災害防除)
(一)三原本郷線(三原市大西)	L=約2.2km, W=6.0(9.25)m(2車線)



県境を越えて大竹市と岩国市との連携を強化する国道2号岩国・大竹道路の整備や国道2号の現道区間における老朽化した橋梁の架け換えを行い、災害に強い県土づくりに努めます。

広島県大竹市から山口県岩国市までの国道2号には主要渋滞箇所が点在しており、国道2号岩国・大竹道路を整備することで、主要渋滞箇所を回避したルート選択が可能となり、移動時間の短縮と定時性の確保が期待出来ます。また、大竹市・岩国市の国道2号の大部分は大規模地震による津浪浸水想定区域内にあるため、岩国・大竹道路の整備により災害対応能力の向上に努めます。

一般国道2号の広島県と山口県の県境に位置する栄橋は建設後80年以上が経過し、老朽化が進んでいます。そのため、新たに大規模地震にも対応した構造に橋を架け替えることで、より安全で信頼性の高い緊急輸送道路となるよう機能強化を図ります。



国道2号の渋滞状況



国道2号 岩国・大竹道路



国道2号 栄橋
老朽化した橋梁を架け換え



国道2号栄橋撤去前の橋梁
(昭和17年3月竣工)



取組事例②の事業箇所概要

W=車道幅員(歩道等を含む全幅員)

路線名	概要
(国)2号 岩国大竹道路 (広島県大竹市小方1丁目～山口県岩国市山手町)	L=9.8km(暫定2車線), 完成4車線の場合 W=14.0(19.5~20.5)m
(国)2号 栄橋 (広島県大竹市南栄～山口県玖珂郡和木町和木)	L=0.4km, W=9.5(18.0)m(橋梁架換1橋)

取組事例

施策 4

総合的な交通安全対策の推進



① 取組事例

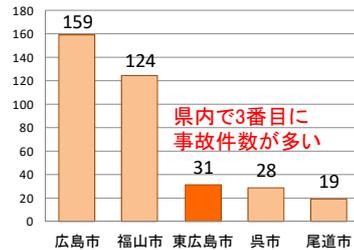
通学路における交通安全対策の推進

「通学路交通安全プログラム」に基づき、通学路における歩道整備等の安全対策を実施し、子供と子育てにやさしい生活環境づくりに努めます。

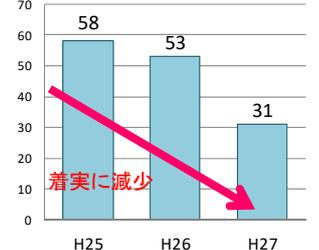
東広島市は、通学路交通安全プログラムに基づき、学校、警察、道路管理者などの関係機関が連携して通学路の安全対策を進めてきたことで、着実に子供の交通事故件数が減少しています。

県下全域においても、各市町の通学路交通安全プログラムに基づき、歩道整備等を着実に推進し、安全性の向上に努めていきます。

子供の交通事故発生件数の多い市町(H27)

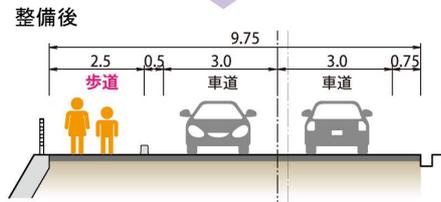
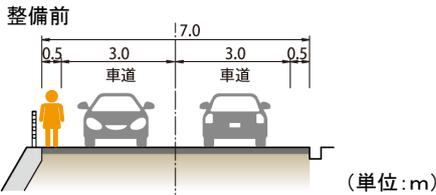


東広島市の子供の交通事故発生件数の推移



出典：広島県警ホームページより作成

歩道整備イメージ



整備前 (国道375号 黒瀬町乃美尾)



整備後 (国道375号 黒瀬町乃美尾)

東広島市内の交通安全事業箇所(歩道整備)



A.(国)432号(東広島市河内町中河内)

当該区間は、河内小学校と河内中学校の通学路に指定されています。そのため、歩道を整備し、歩行空間を確保することで、通学路の安全性の向上に努めます。



不連続な歩道を通学

整備概要

路線名	概要
(国)432号 (東広島市河内町中河内)	L=約0.4km (歩道幅員W=2.5m)

B.(一)造賀八本松線(東広島市八本松町飯田)

当該区間は、川上小学校と磯松中学校の通学路に指定されています。そのため、歩道を整備し、歩行空間を確保することで、通学路の安全性の向上に努めます。



道路側溝の上を歩行



歩行者と自転車が輻輳

整備概要

路線名	概要
(一)造賀八本松線 (東広島市八本松町飯田)	L=約2.4km

② 取組事例

事故危険箇所の対策

死傷事故が多発している事故危険箇所について、事故要因を分析し、地域の実情に沿った適切な対策を進め、安心な暮らしを実現します。



(主)呉環状線(呉市焼山中央3丁目交差点)

当交差点は、郷原方面から熊野方面に向かう市道への進入路で、ゆるやかな角度で進入する形状となっています。

そのため、交差点に進入した右折車が十分に減速することなく通過し、歩行者との接触事故が発生しています。

このような事故の発生を防ぐため、ドライバーへの注意喚起を促す対策を行っていきます。



事故危険箇所



取組事例

施策 5

持続可能なまちづくりに 資する道路整備



①
取組事例

渋滞を緩和する道路の整備と市街地を一体化する鉄道との立体交差

道路と鉄道との立体交差化により、市街地の渋滞緩和と地域の連携強化に取り組んでいきます。

A. 広島市東部地区連続立体交差事業(安芸郡府中町～海田町)

広島都市圏東部地域においては、鉄道による市街地分断が効率的な基盤整備を阻害し、慢性的な交通渋滞を引き起こすなど、東部地域の拠点としての役割を十分発揮しきれない状況となっています。

このような状況を改善するため、鉄道を高架化する連続立体交差事業を推進するとともに、都市計画道路の整備や土地区画整理事業を併せた一体的な整備を行い、安全・快適で利便性の高い都市環境の形成をめざしたまちづくりを進めます。

現状



鉄道沿線地域の渋滞状況



踏切遮断による渋滞状況



整備イメージ

完成イメージ



本事業と併せて関連街路の整備、JR向洋駅、JR海田市駅周辺の土地区画整理事業が実施されます。

B.(一)坂小屋浦線((都)坂中央線)(坂町平成ヶ浜～坂東)

当該地域は、町の東西を走るJR呉線により市街地が南北に分断され、踏切での交通渋滞の発生や、救命救急活動への支障をきたしています。
 このため、バイパス道路を整備し、交通の円滑化を図ることで、地域住民の利便性の向上、および地域間の連携強化に取り組みます。



完成イメージ(JR呉線高架部付近)



町道の渋滞状況

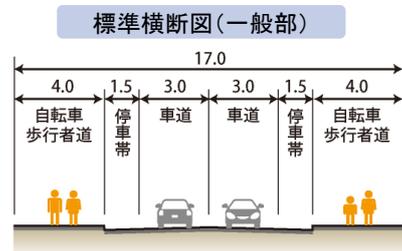
町道での離合状況



整備概要

W=車道幅員(歩道等を含む全幅員)

路線名	概要
(一)坂小屋浦線((都)坂中央線) (坂町平成ヶ浜～坂東)	L=約0.9km, W=6.0(17.0)m(2車線)



(単位:m)

取組事例

豊かな地域づくりを支える道路の整備

道路整備により、地域と拠点間の円滑な交通を確保とし、買い物・通院など、地域住民の日常生活を支えます。



国道186号、国道488号、(主)廿日市佐伯線は、吉和地域や佐伯地域と廿日市中心市街地を結ぶ合併支援道路です。国道488号と(主)廿日市佐伯線には、それぞれ未改良区間と一部の線形不良区間が残っています。
 このため、それらの道路整備を進め、安全で円滑な交通を確保し、地域の連携強化を図ります。



整備箇所



幅員狭小線形不良解消

廿日市駅へのアクセス向上

(国)488号 東山バイパス

(都)廿日市駅通線

取組事例②の事業箇所概要

W=車道幅員(歩道等を含む全幅員)

路線名	概要
(国)488号 東山バイパス(廿日市市吉和～広島市佐伯区湯来町)	L=約8.2km(広島県側:3.7km, 広島市側:4.5km), W=6.0(8.0)m(2車線)
(主)廿日市佐伯線(廿日市市峠)	L=約0.7km(2車線), W=6.0(10.0)m(2車線)
(都)廿日市駅通線(2工区)((一)廿日市停車場線)	L=約0.3km(2車線), W=6.0(16.0)m(2車線)

取組事例

施策 6

道路機能の有効活用



① 取組事例

小規模な改良による既存道路の有効活用

視認性が悪く幅員が狭い区間に待避所を設置し、交通の支障となっている箇所を解消を図ります。



(一)三和大和線は地域住民の日常生活を支える生活道路です。

当該区間は未改良で、幅員も狭小なことから、車両の離合が困難な区間が存在します。

そのため、待避所を設置することにより事故防止と利便性の向上を図ります。



狭路で離合困難

(一)三和大和線(三次市三和町)



整備イメージ

整備前 待避所の設置 整備後

取組事例①の事業箇所概要

路線名	概要
(一)三和大和線 (三次市三和町上巻)	待避所設置

② 取組事例

スマートICの整備等による高速道路の有効活用

山陽自動車道の福山SAにスマートICを整備することで、福山東IC付近の渋滞緩和や観光振興による地域活性化、地域住民の安心安全の確保等に努めます。



全国の平均IC設置間隔は概ね10kmですが、福山東ICと福山西ICの間は約17kmあります。そのため、2つのICの間にある福山SAにスマートICを整備することで、山陽自動車道がより一層利用しやすくなります。

福山文化ゾーン※へのアクセス性向上



時間短縮効果		福山文化ゾーン
福山東IC利用	約27分	
福山SAスマートIC利用	約22分	
福山西IC利用	約27分	

※福山文化ゾーン：福山城周辺の文化施設(美術館、博物館等)が集積した地域。

福山東IC周辺の交通の分散による渋滞緩和



緊急搬送時間の短縮



時間短縮効果		福山市民病院
一般道利用	約31分	
福山SAスマートIC利用	約11分	

平成22年度道路交通センサスの平日混雑時旅行速度を用いて算出。出典：福山スマートIC実施計画書

取組事例②の事業箇所概要

路線名	概要
(一)御幸松永線(津之郷)	L=約4.0km, W=6.0(16.0)m
(一)津之郷山守線(津之郷IC)	L=約0.3km, W=5.5(6.5)m

W=車道幅員(歩道等を含む全幅員)

③ 取組事例 しまなみ海道を核としたサイクリングロードネットワークの形成とサイクリストの受入環境向上

国内外からのサイクリストに瀬戸内サイクリングロードでの安全・安心・快適なサイクリングを満喫してもらえるようサイクリングロードの利便性向上やブランド力の向上に取り組めます。



瀬戸内サイクリングロードにおいて、ブルーラインや案内標識などのルート案内整備や休憩施設の提供など受入環境の整備を行ったことで、サイクリング目的での来訪客数も大幅に増加しています。

国内外からの更なるサイクリング客誘致に向けて、官民一体でサイクリングロードの利便性向上やブランド力向上に取り組んでいきます。

瀬戸内サイクリングロードネットワーク図



ブルーラインの整備

全国へ波及



ノーマップサイクリングが可能 (しまなみ海道サイクリングロード)

休憩場所の提供



無料でトイレ、空気注ぎ、給水が可能 (さざなみ海道サイクリングロード)

④ 取組事例 道の駅を活用した地方創生の取組

「道の駅」は地方創生の拠点として、地域課題等の解決のため、様々な役割を期待されています。これらの「道の駅」の取組を支援し、地方創生の流れを推し進めていきます。



県内の道の駅



「道の駅」は、休憩施設としての機能に加え、観光情報の発信や地域の特産品の販売などにより、地域経済に大きく貢献しています。さらに地方創生の拠点として、地域の高齢者の買物支援やイベントの開催等、様々な取組が行われています。

これらの取組について、関係機関と連携して支援し、道の駅のさらなる活性化に取り組めます。



トイレ改修の例 (道の駅「ふおレスト君田」)



広域連携イベントの例 (やまなみ街道フェア)

県内で2つの「道の駅」が重点「道の駅」に選定

クロスロードみつぎ、ゆめランド布野が、国土交通省から重点「道の駅」に選定されました。これにより、地方創生の拠点として重点支援されます。



地元の御調高校生が参加した道の駅でのパパイアフェア

H26 選定 クロスロードみつぎ (尾道市)

地元高校と連携した商品開発やインターンシップなど地域活性化の拠点として優れた取り組みが評価。

H27 選定 ゆめランド布野 (三次市)

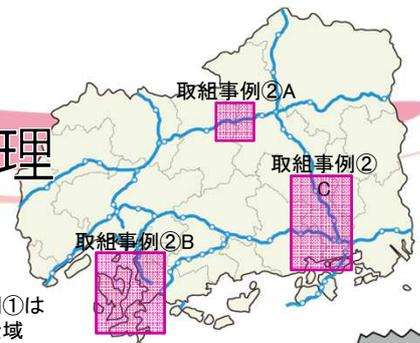
尾道松江線の開通により、交通量が減少した国道54号沿線の4つの「道の駅」が相互に連携し、地域の暮らしを持続的に支える環境構築に貢献している取り組みが評価。



連携サイクリングイベント (道の駅グルメライドin中国山地)

取組事例
施策 7

道路施設の適正な維持管理



取組事例①は
広島県全域



①
取組事例

道路施設の日常的な維持管理の適切な実施

草刈や除雪などの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。
アダプト活動等により地域全体で道路環境の保全と創造を図ります。

道路延長は県全体で約4,200kmにも及びます。これらの道路を日々パトロールすることにより、倒木や落石などの異常を早期に発見し、対応することで交通の安全確保に努めます。また、年間を通して、草刈や、除雪等を適切に実施し、道路の維持管理を行っています。



道路パトロール



舗装の補修



除雪



側溝の清掃



草刈



落石の撤去



倒木の撤去

アダプト活動～地域と共同で行う道路環境の保全～

春になると、東広島・呉自動車道の郷原IC近くの県道沿いに、1km以上にわたって、見事なシバザクラのじゅうたんが広がります。

これは、平成24年から地元のアダプト団体「郷原第4区マイロード」により実施されている活動で、地元の小学校とも連携し、清掃やシバザクラの育成など、道路の美装に取り組んでいただいております。



満開のシバザクラ



除草作業



アダプト団体と地元小学校とのシバザクラの植え付け



橋梁やトンネルなどの道路施設について、点検結果に基づき適切な対策を行うことで、長寿命化を図り、県民が安心かつ快適に道路を利用できる環境を整えます。

A.(国)433号 式敷大橋(安芸高田市高宮町字式敷～三次市作木町香淀)



式敷大橋は、安芸高田市と三次市との市境にあり、旧高宮町と三次市作木町を結ぶ幹線道路上の橋梁です。

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します。



橋梁概要	
架設年度	昭和41年(1966年)
橋長	151m
幅員	6.6m
形式	3径間連続トラス橋



橋梁点検状況



上部工の塗装劣化

B.(国)487号 早瀬大橋(呉市音戸町早瀬～江田島市大柿町大君)

早瀬大橋は、呉市音戸町と江田島市大柿町を結ぶ渡海橋で、災害時の緊急輸送道路にも位置付けられており、これまでも橋脚の耐震補強工事や補修工事を実施してきました。今後は、上部工の耐震補強工事を実施するとともに、点検により確認された上部工の塗装劣化等の損傷について、橋梁補修工事を実施します。



橋梁点検状況



上部工の塗装劣化



床版のひび割れ

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

C.(国)184号 畑トンネル, 御調トンネル(三原市御調町)



畑トンネル, 御調トンネルは、尾道市から三次市を経由し、出雲市へ連絡する国道184号上のトンネルです。

点検により、コンクリートの浮きや、漏水等が確認されたことから、トンネル補修工事を実施します。



畑トンネル(尾道側)

トンネル概要			
畑トンネル		御調トンネル	
竣工年度	昭和51年(1976年)	竣工年度	昭和59年(1984年)
延長	81.5m	延長	240.0m
幅員	8.85m	幅員	9.0m



水平目地部付近の浮き(御調トンネル)

道路整備計画2016の着実な推進

①
取組事例

関連事業との連携により計画的に道路整備を推進

道路整備計画2016を推進するため、国及び市町事業とも連携し、取組を進めます。

②
取組事例

道路事業予算の確保

道路整備計画2016の着実な推進のため、国の個別補助制度等を最大限活用し、必要な予算の確保に努めます。



A. 個別補助

複数年にわたり計画的かつ集中的な投資が必要となる箇所や、複数の事業間連携が必要な事業、施策別計画に基づく事業等について個別補助として国からの重点的な支援を受けて道路事業を推進しています。

【道路整備計画2016における主な活用例】

- ・広域的な交流・連携基盤の強化(地域高規格道路や重要物流道路の整備等)
- ・道路施設の適正な維持管理(橋梁、トンネル等の修繕、更新、撤去等)等

【参考】国土交通省HP(<http://www.mlit.go.jp/page/content/001324492.pdf>)

B. 社会資本整備総合交付金

地方公共団体等が行う社会資本の整備その他の取組を支援することにより、交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び国土の保全と開発並びに住生活の安定の確保及び向上を図ることを目的とした国の制度です。道路事業においては3つの事業を活用しています。

a. 社会資本整備総合交付金事業(道路事業)

成長力強化や地域活性化等につながる道路事業です。

【道路整備計画2016における主な活用例】

- ・広域的な交流・連携基盤の強化(工業団地へのアクセス道路の整備等)
- ・持続可能なまちづくりに資する道路整備(地域課題を解決する道路整備等)等

特に、ストック効果を高めるアクセス道路の整備や国土強靱化地域計画に基づく事業については、個別の社会資本整備総合整備計画を策定し、重点的に国からの支援を受け、道路整備を行っています。具体の事業箇所については別紙「社会資本整備総合交付金の重点配分事業に該当する事業箇所」をご覧ください。

b. 社会資本整備総合交付金事業(広域連携事業)

広域にわたる人や物の流れを活発にすることを通じて地域を活性化することを目的として、複数都道府県が連携して広域的地域活性化基盤整備計画を作成し取組む、地域の活性化に必要な基盤整備等の事業です。

【道路整備計画2016における主な活用例】

- ・集客・交流機能の強化(観光周遊を促す道路整備等)等

c. 防災安全交付金事業(道路事業)

地域住民の命と暮らしを守る総合的な老朽化対策や、事前防災・減災対策の取組み、地域における総合的な生活空間の安全確保等を図るための道路事業です。

【道路整備計画2016における主な活用例】

- ・災害に強い道路ネットワークの構築(法面对策、橋梁の耐震補強、道路改良による防災対策等)
- ・総合的な交通安全対策の推進(通学路における歩道整備等)
- ・道路施設の適正な維持管理(舗装補修、除雪等)等

【参考】広島県の社会資本整備総合交付金計画(<https://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/98/sougoukouhukin.html>)

社会資本整備総合交付金の重点配分事業に該当する事業箇所

道路整備計画2016 の施策分野	路線名	区間	市町名	事業 主体	供用予定** 年度	全体事業費** (億円)	国の重点配分事業
①広域的な交流・連携基盤の 強化	(主)志和インター線	八本松	東広島市	県	R2	7	ストック効果を高めるアクセ ス道路の整備
	(一)三原本郷線	高坂町～本郷町	三原市	県	R2	5	
	(一)三原本郷線	大西	三原市	県	R2	23	
	(1)木原22号線	木原	三原市	市	R2	1	
	(1)木原町23号線	木原	三原市	市	R7	21	
②集客・交流機能の強化	(他)赤崎3号線	宮島口一丁目	廿日市市	市	R8	30	
	(都)新町西栄線他2路線	新町～西栄	大竹市	市	R5	47	
③災害に強い道路ネットワー クの構築	(国)184号	栗原北 (尾道拡幅)	尾道市	県	R7	250	国土強靱化地域計画に基 づく事業(交通・物流)
	(主)尾道三原線	中之町	三原市	県	R9	40	
	(一)虫道廿日市線	平良(速谷橋)	廿日市市	県	R2	6	
	(一)虫道廿日市線	吉末	廿日市市	県	R2	5	
	(一)金丸府中線	金丸	福山市	県	R2	8	
	(一)草木高光線	高光	神石高原町	県	R2	11	
	(一)宇賀安田線	安田(1工区)	世羅町	県	R2	9	
	(一)下門田泉吉田線	榎田	三次市	県	R2	5	

※供用予定年度及び全体事業費については変更が生じる場合があります。

広島県道路整備計画2016 参考編(取組事例等)

平成28(2016)年3月策定, 令和2年3月一部追記

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:<http://www.pref.hiroshima.lg.jp/>