

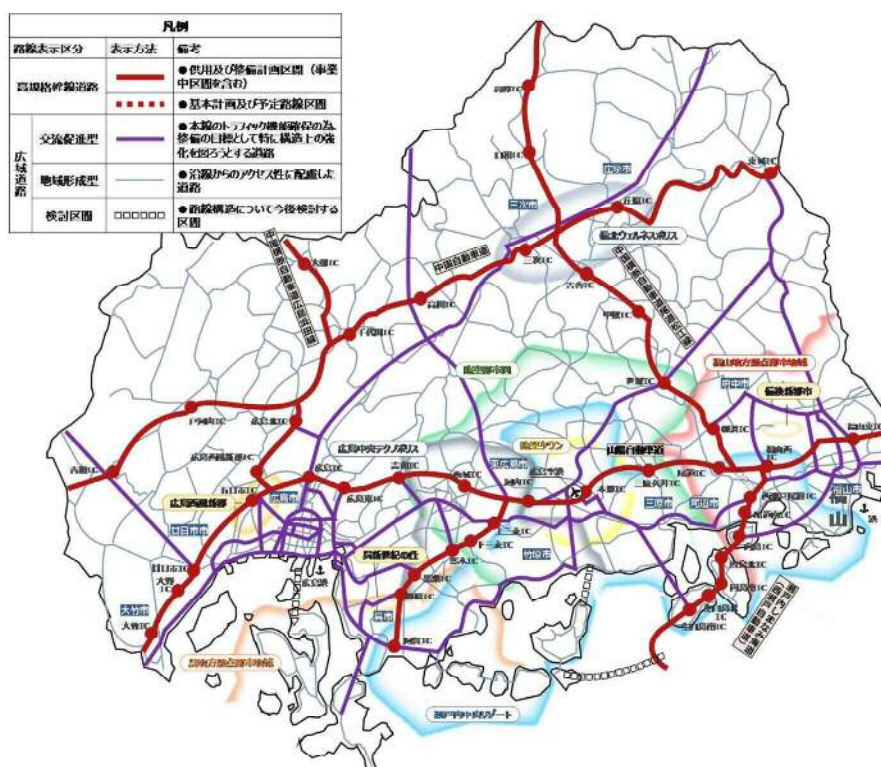
第2部 これまでの取組の成果

本県では、昭和57年に最初の道路整備計画「広島県 県道路整備計画」を策定し、現在までに6度の改訂を行い、県内の道路の整備を進めてきました。特に、広域道路の整備については、平成10年に策定した「広島県 広域道路整備基本計画」に基づき、着実かつ計画的に整備を進めてきました。

表 これまでの本県の道路整備計画

計画名称	計画期間	計画の特徴
広島県 県道路整備計画	S57～S65 (9年間)	
広島県 新県道路整備計画	S61～S70 (10年間)	各市町村の中心地と高速道路ICを30分で結ぶ『30分道路網計画』
広島県 道路整備計画 ～ひろしま交流ネットワークの確立をめざして～	H5～H12 (8年間)	広島都市圏や広島空港と中四国地方の主要都市とが日帰りで業務遂行が可能となる道路網『2時間道路網』の形成
広島県 新道路整備計画 ～人・もの・情報が行きかう道路ネットワークの確立～	H12～H22 (11年間)	県民アンケートや有識者懇談会の意見を取り入れ、「道路ビジョンひろしま」の5つのテーマを設定。
広島県 道路整備計画 2008 ～地域が生きる道づくりを目指して～	H20～H25 (6年間)	「選択と集中」をより明確にするため、すべての事業で「事業熟度」、「費用対効果」、「施策への貢献度」による総合評価を実施し、実施事業を決定。
広島県 道路整備計画 2011	H23～H27 (5年間)	県長期総合計画及び社会資本マネジメント計画の改訂を踏まえ、4つのテーマと6つの施策の柱。
広島県 道路整備計画 2016	H28～R2 (5年間)	施策の方針として、「井桁状高速道路ネットワークの活用」、「道路施設の適正な維持管理」を追加

図表 広島県広域道路整備基本計画（平成10年6月策定）



平成 27 年 3 月には、中国横断自動車道尾道松江線と東広島・呉自動車道が全線開通するなど、現在は井桁状の高速道路ネットワークをはじめとした道路ネットワークが形成され、地域間の移動時間の大幅な短縮が図られたことにより、産業・観光面等、全県域で様々な効果が現れています。

また、平成 17 年から平成 27 年に供用した道路の整備効果として、本県の経済を年間 630 億円押し上げ続けると算定しました。

図表 広島県道路整備計画 2011 の取組成果（「交通圏域拡大」の項目抜粋）

施策の柱	項目	圏域人口
広域交通ネットワークの確立	①広島市 2 時間交通圏	555 万人
	②県内 80 分交通圏	268 万人
	③高速道路 IC20 分交通圏	276 万人
	④広島空港 2 時間交通圏	644 万人
	⑤広島空港 40 分交通圏	79 万人
集客・交流機能の強化	⑥高速道路 IC に 20 分で到達できる産業団地数	97 団地
	⑦高速道路 IC に 20 分で到達できる主要観光地数	334 箇所

図表 広島市 2 時間交通圏（平成 27 年度末時点）



図表 広島県道路整備計画 2011 のストック効果の例



図表 井桁状の高速道路ネットワーク



道路ネットワーク^{注1)} のストック効果として、今後広島県の
県内総生産^{注2)} (産業別の付加価値額の合計) を年間 630 億円押し上げ続ける

注1) 対象事業はH17～H27に供用した中国地方5県、大阪府、京都府、兵庫県、香川県、愛媛県、福岡県における高規格幹線道路及び地域高規格道路を基本とする。なお、広島県については、一般国道及び県道等についても対象としている。

注2) 県内総生産とは地域内の付加価値額計を示す。なお、付加価値額とは、生産額から原材料費(中間投入額)を差し引いた数値を示す。