

第4部 広域道路交通計画

広域道路交通計画では、広域道路交通ビジョンで設定した基本方針及び、国土交通省より示された資料に基づき、「広域道路ネットワーク計画」「交通・防災拠点計画」「ICT交通マネジメント計画」における政策・施策等を示します。

1章 広域道路ネットワーク計画

1-1 基本方針に基づく政策・施策の体系

広域道路ネットワークの基本方針に基づく政策・施策の体系は次のとおりです。

図表 広域道路ネットワークの基本方針に基づく政策・施策の体系（1/2）

基本方針Ⅰ 生産性向上のための道路交通ネットワークの構築
港湾等主要物流拠点へのアクセス強化
県内の港湾物流に重要な役割を担っている広島港や福山港等の主要物流拠点から高規格道路等の主要な物流道路へアクセスするためには、市内中心部に集中する低速度区間や主要渋滞箇所等を通過する必要があるため、円滑な産業活動や経済活動を阻害する要因となっていることから、港湾等主要物流拠点へのアクセス強化に取り組みます。
広島空港へのアクセス強化
中国地方の航空物流・人流の中心的な役割に担う広島空港について、広島市からの交通アクセスの安定性向上が課題となっていること、また、中四国地方の拠点空港として機能するために、中四国の各地方との広域的なアクセスネットワークの実現が求められていることから、「広島空港へのアクセス強化」に取り組みます。
物流移動の速達性・定時性の強化
本県の工業・産業団地は、近年の土地需要の高まりに応じ、立地件数や敷地面積が増加・拡大傾向にあり、これらの土地需要の高まりに応じて着実に道路整備を実施することが求められています。このような中、物流拠点が集積する山陽側の都市部等では低速度区間や主要渋滞箇所等が残存し、円滑な産業活動や経済活動を阻害する要因となっているとともに、物流業界の労働力不足による物流効率化等が喫緊の課題となっていることから、物流移動の速達性・定時性の強化に取り組みます。
広域交通を担う高規格道路の機能強化
高速道路ネットワークの進展等に伴い、社会経済活動における高規格道路の役割の重要性は増しています。人口減少下において、社会の生産性を向上させ、持続的な経済成長や国際競争力の強化を図るためには、広域交通を担う高規格道路をより効率的・効果的に活用していくことが極めて重要であることから、広域交通を担う高規格道路の機能強化に取り組みます。

図表 広域道路ネットワークの基本方針に基づく政策・施策の体系（2 / 2）

基本方針Ⅱ 地域内外の交流や市町間等の連携を支える道路交通ネットワークの構築	
地方中核・中心都市等を相互に連絡する道路交通ネットワークの構築	
<p>人口減少社会への対応や自動運転技術等の進展等を踏まえ、圏域の中心となる中枢・中核都市においては、広域的な都市機能を担う高次都市機能の集積・強化を図り、今後の更なる広域連携を推移する必要があります。また、中小都市は、人口規模が小規模でも広い面積を抱えており、引き続き産業振興や医療・福祉等の拠点として重要な役割を担っていくための道路交通ネットワークが必要なことから、地方中核・中心都市等を相互に連絡する道路交通ネットワークの構築に取り組みます。</p>	
観光周遊のための道路交通ネットワークの強化	
<p>中国地方及び県内には、魅力的な観光資源が広域なエリアに幅広く分布しており、県内・県外観光客数、外国人観光客ともに増加傾向にある中、県内を来訪する多くの観光客は各地域の観光資源を周遊する手段として自動車による移動を利用していることから、観光周遊のための道路交通ネットワークの強化に取り組みます。</p>	
コンパクトで持続可能なまちづくりに資する道路整備	
<p>人口減少が著しい中山間地域等では、公共交通利用者の減少等による地域公共交通サービスが縮小されており、住民生活の交通基盤の確保を図る必要があることから、コンパクトで持続可能なまちづくりに資する道路の整備に取り組みます。</p>	
基本方針Ⅲ 県土強靱化のための道路交通ネットワークの構築	
災害時にも機能する多重型ネットワークの構築による県土強靱化	
<p>自然災害が激甚化する中、これまでも県内各地で土砂災害等が発生し、通行止めに伴う大幅な迂回や待機等により、甚大な経済損失が発生していることから、災害時にも機能する多重型ネットワークの構築による県土強靱化に取り組みます。</p>	
災害時マネジメント体制の強化	
<p>県民の安心・安全を確保するために、災害時にも最低限機能する道路ネットワークの構築が求められていることから、災害時マネジメント体制の強化に取り組みます。</p>	

1-2 基本方針 I 生産性向上のための道路交通ネットワークの構築

(1) 港湾等主要物流拠点へのアクセス強化

県内の港湾物流に重要な役割を担っている広島港や福山港等の主要物流拠点から高規格道路等の主要な物流道路へアクセスするためには、市内中心部に集中する低速度区間や主要渋滞箇所等を通過する必要があるが、円滑な産業活動や経済活動を阻害する要因となっていることから、港湾等主要物流拠点へのアクセス強化に取り組みます。

【取組事例】

広島港や福山港等の主要物流拠点から、広島市及び福山市中心部の主要渋滞箇所を回避し、高規格道路等の主要な物流道路へアクセスするための道路整備を推進します。

図表 港湾等主要物流拠点へのアクセス強化



(2) 広島空港へのアクセス強化

中国地方の航空物流・人流の中心的な役割に担う広島空港について、広島市からの交通アクセスの安定性向上が課題となっていること、また、中四国地方の拠点空港として機能するために、中四国の各地方との広域的なアクセスネットワークの実現が求められていることから、「広島空港へのアクセス強化」に取り組みます。

【取組事例】

広島都市圏から広島空港へのアクセスは渋滞や悪天候等により通行止めとなることが多いことから、トリプルウェイ化により平常時・災害時を問わない広島空港への高いアクセシビリティ（速達性、定時性、代替性、多重性）の実現を図ります。

図表 広島空港へのアクセスルート（トリプルウェイ）の確保



また、地域高規格道路「広島中央フライトロード」の整備により、広島臨空都市圏の大動脈として他地域との連携を強化するとともに、山陽自動車道・広島空港と中国横断自動車道尾道松江線をアクセスし、広島県域のみならず中四国地方の高速交通体系を強化します。

図表 広島中央フライトロード



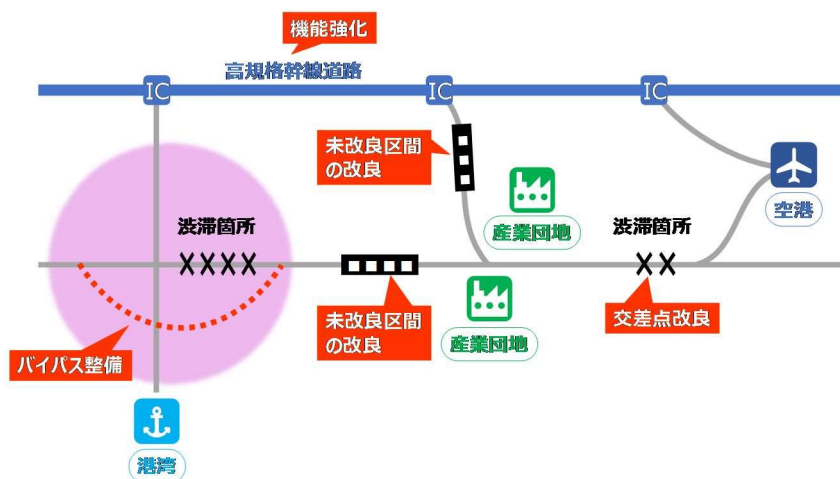
(3) 物流移動の速達性・定時性の強化

本県の工業・産業団地は、近年の土地需要の高まりに応じ、立地件数や敷地面積が増加・拡大傾向にあり、これらの土地需要の高まりに応じて着実に道路整備を実施することが求められています。このような中、物流拠点が集積する山陽側の都市部等では低速度区間や主要渋滞箇所等が残存し、円滑な産業活動や経済活動を阻害する要因となっているとともに、物流業界の労働力不足による物流効率化等が喫緊の課題となっていることから、物流移動の速達性・定時性の強化に取り組みます。

【取組事例】

工業団地・産業団地を発着する物流車両の利用路線をはじめ、物流移動の速達性・定時性の強化に資する道路整備を推進します。

図表 整備イメージ図



(4) 広域交通を担う高規格道路の機能強化

高速道路ネットワークの進展等に伴い、社会経済活動における高規格道路の役割の重要性は増しています。人口減少下において、社会の生産性を向上させ、持続的な経済成長や国際競争力の強化を図るためには、広域交通を担う高規格道路をより効率的・効果的に活用していくことが極めて重要であることから、広域交通を担う高規格道路の機能強化に取り組みます。

【取組事例】

① 暫定2車線区間の解消

高速道路の暫定2車線区間について、特にネットワークが寸断する可能性が高い箇所等を対象に、関係機関と連携し、4車線化等を推進します。

図表 広島呉道路の4車線化



資料：国土交通省

② スマート IC 等による地域とのアクセス強化

日本の高速道路の平均IC間隔は約 10kmであり、欧米諸国の平地部における無料の高速道路の 2 倍程度となっています。物流の効率化、地域活性化、利便性向上等を促進するため、平地部での平均IC間隔が密になるよう、関係機関と連携し、スマートIC等の整備を推進します。

図表 県内の IC 間隔 (km) (令和 3 年 3 月現在)

山陽自動車道		宮島 SA/SIC	9.0	世羅 IC	12.3	因島南 IC	1.5	
福山東 IC	8.7	大野 IC	8.3	甲奴 IC	8.1	井口島北 IC	6.8	
福山 SA/SIC	8.2	大竹 IC	9.2	吉舎 IC	4.3	井口島南 IC	5.0	
福山西 IC	5.8	中国自動車道		三良坂 IC	6.0	大三島 IC	6.8	
尾道 IC	12.7	東城 IC	30.2	三次東 IC/JCT	13.3	伯方島 IC	4.3	
三原久井 IC	11.3	庄原 IC	12.0	口和 IC	12.5	大島北 IC	6.5	
本郷 IC	8.2	三次東 JCT/IC	5.0	高野 IC	18.8	大島南 IC	7.3	
河内 IC	6.2	三次 IC	20.1	広島・浜田自動車道		東広島呉自動車道		
高屋 JCT/IC	4.9	高田 IC	15.0	広島西風新都 IC	10.4	上三永 IC	4.3	
西条 IC	11.0	千代田 IC	26.4	広島北 IC	27.5	下三永福本 IC	3.0	
志和 IC	10.4	加計 BS/SIC	5.4	大朝 IC	11.6	馬木 IC	4.5	
広島東 IC	6.4	戸河内 IC	16.2	瀬戸内しまなみ海道		大多田 IC	4.4	
広島 IC	5.6	吉和 IC	27.0	西瀬戸尾道 IC	6.6	黒瀬 IC	3.6	
沼田 PA/SIC	4.9	尾道・松江自動車道		向島 IC	6.7	郷原 IC	8.7	
五日市 IC	10.0	尾道北 IC	12.2	因島北 IC	3.5	阿賀 IC	0.0	
							県内平均 IC 間隔	9.4

1-3 基本方針Ⅱ 地域内外の交流や市町間等の連携を支える道路交通ネットワークの構築

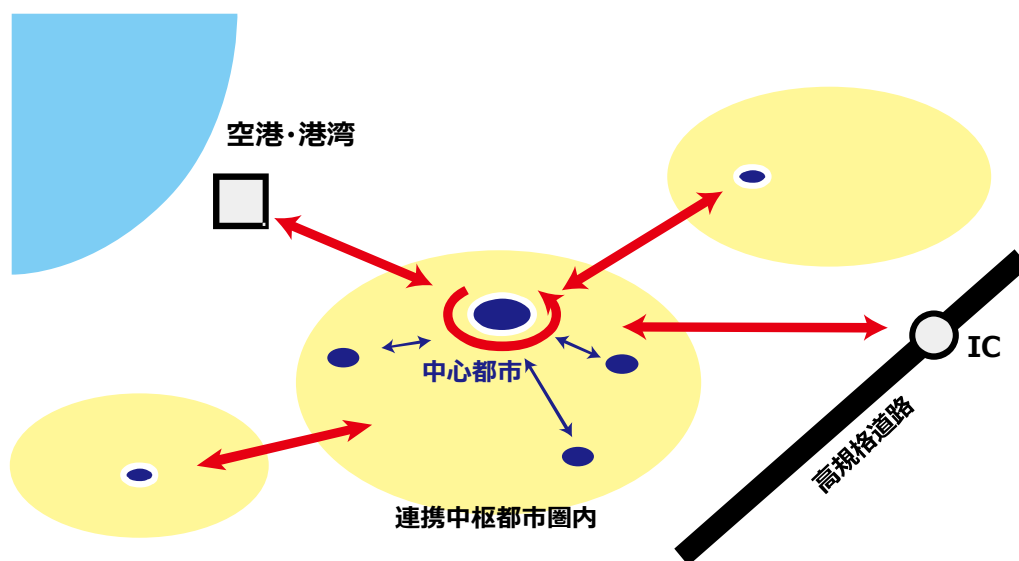
(1) 地方中核都市や地方中心都市等を相互に連絡する道路交通ネットワークの構築

人口減少社会への対応や自動運転技術等の進展等を踏まえ、圏域の中心となる中枢・中核都市においては、広域的な都市機能を担う高次都市機能の集積・強化を図り、今後の更なる広域連携を推移する必要があります。また、中小都市は、人口規模が小規模でも広い面積を抱えており、引き続き産業振興や医療・福祉等の拠点として重要な役割を担っていくための道路交通ネットワークが必要なことから、地方中核・中心都市等を相互に連絡する道路交通ネットワークの構築に取り組みます。

【取組事例】

圏域の中心となる地方中核・中心都市等において広域的な都市機能を担う高次都市機能の集積・強化を図るため、中核・中心都市の環状連絡を強化するとともに、周辺県をはじめ圏域内外への中核・中心都市等を相互に連絡する道路交通ネットワークの構築を推進します。

図表 主要都市間の連携を強化する道路整備のイメージ



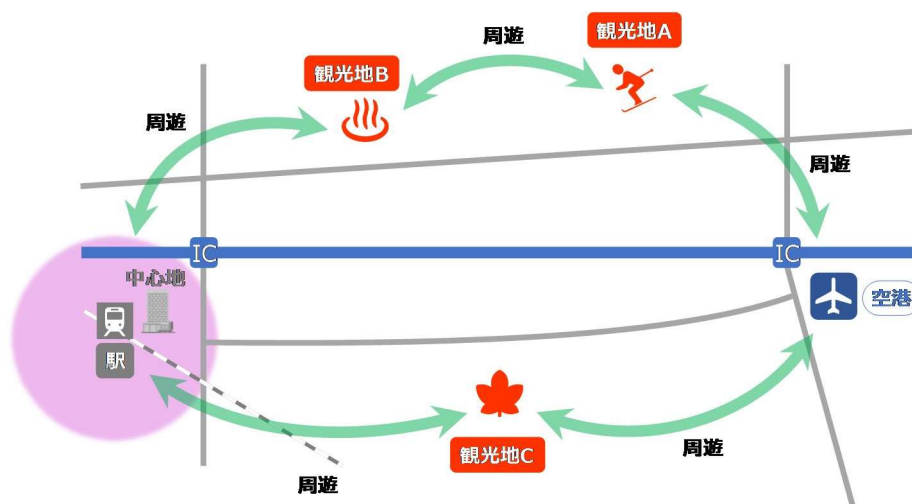
(2) 観光周遊のための道路交通ネットワークの強化

中国地方及び県内には、魅力的な観光資源が広域なエリアに幅広く分布しており、県内・県外観光客数、外国人観光客ともに増加傾向にある中、県内を来訪する多くの観光客は各地域の観光資源を周遊する手段として自動車による移動を利用していることから、観光周遊のための道路交通ネットワークの強化に取り組みます。

【取組事例】

多くの観光客は、各地域の観光資源を周遊する手段として、自動車による移動を利用していることを踏まえ、引き続き、高速ICや交通結節点から観光地までの道路や観光地をネットワーク化する道路の整備、移動時間の短縮により観光地での滞在時間を拡大し、来訪者の満足度向上への寄与等、広域の観光周遊を促す道路交通ネットワークを強化します。

図表 観光周遊のイメージ



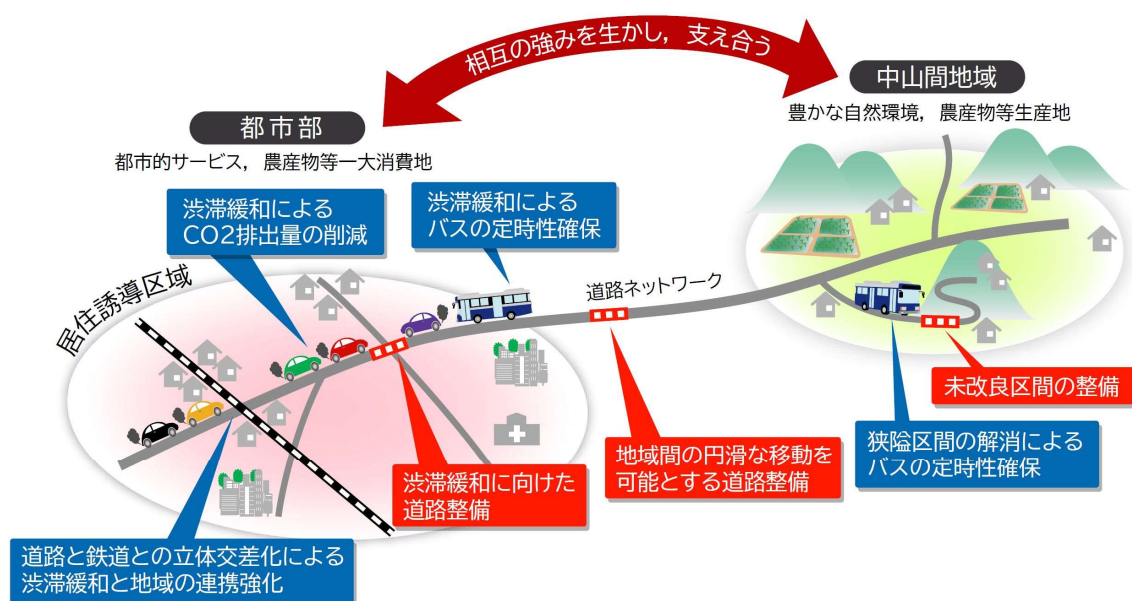
(3) コンパクトで持続可能なまちづくりに資する道路の整備

人口減少が著しい中山間地域等では、公共交通利用者の減少等による地域公共交通サービスが縮小されており、住民生活の交通基盤の確保を図る必要があることから、コンパクトで持続可能なまちづくりに資する道路の整備に取り組みます。

【取組事例】

人口減少社会への対応や自動運転技術の進展等を踏まえ、中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等の経済・生活圏を相互に連絡し、これらの交流・促進を図ることで、コンパクト+ネットワークの形成を推進します。

図表 整備イメージ



資料：国土交通省

1-4 基本方針Ⅲ 県土強靱化のための道路交通ネットワークの構築

(1) 災害時にも機能する多重型ネットワークの構築による県土強靱化

自然災害が激甚化する中、これまでも県内各地で土砂災害等が発生し、通行止めに伴う大幅な迂回や待機等により、甚大な経済損失が発生していることから、災害時にも機能する多重型ネットワークの構築による県土強靱化に取り組みます。

【取組事例】

発災時にも日常生活や社会経済活動への影響を最小限に抑えるため、防災上重要な拠点間を結ぶ多重型ネットワークを構築し、県土強靱化を図ります。

図表 災害時に機能する多重型ネットワークの構築イメージ



(2) 災害時の交通マネジメントの強化

県民の安心・安全を確保するために、災害時にも最低限機能する道路ネットワークの構築が求められていることから、災害時の交通マネジメントの強化に取り組みます。

【取組事例】

災害発生前の常時から交通マネジメントに係る統合的な組織を構築し、発災時にも日常生活や社会経済活動への影響を最小限に抑えることができるよう、災害時マネジメント体制の強化について関係機関と連携して推進します。

マネジメント実施体制の構築にあたっては、学識経験者、道路管理者、警察、公共交通事業者に加え、学校関係者や経済界の代表、市民の代表の参画、オープンな議論し、常時の交通マネジメントのルールにとらわれない迅速で柔軟な施策の展開等について検討します。

国，県，市など道路管理者ごとに，道路規制情報等を発信していることから，災害時に情報が錯綜し，危険箇所・規制情報等のデータ収集，データ提供に時間を要しています。

住民ひとりひとりに必要な情報を，より分かりやすく簡単に，早く提供するために，道路規制情報などのデータの一元化・オープンデータ化について関係機関と連携して取り組みます。

図表 データ連携イメージ



1-5 新たな広域道路ネットワーク

(1) ネットワーク設定の考え方

施策体系を踏まえ、新たな広域道路ネットワークを次の通り設定します。設定にあたっては、広域道路ネットワーク形成に関連する施策及び国土交通省から示された今後の広域道路ネットワークのあり方を踏まえ、既策定の広島県広域道路整備基本計画から抽出します。

図表 広域道路交通計画の考え方

▼広島県広域道路交通ビジョン

計画	基本方針
広域道路ネットワーク計画	I 生産性向上のための道路交通ネットワークの構築
	II 地域内外の交流や市町間等の連携を支える道路交通ネットワークの構築
	III 県土強靱化のための道路交通ネットワークの構築



▼広島県広域道路交通計画

施策
● 港湾等主要物流拠点へのアクセス強化
● 広島空港へのアクセス強化
○ 物流移動の速達性・定時性の強化
○ 広域交通を担う高規格道路の機能強化
● 地方中核・中心都市等を相互に連絡する道路交通ネットワークの構築
○ 観光周遊のための道路交通ネットワークの強化
○ コンパクトで持続可能なまちづくりに資する道路整備
● 災害時に機能する多重型ネットワークの構築による県土強靱化
○ 災害時マネジメント体制の強化

▼新たな広域道路ネットワークに関する検討会 中間とりまとめ（令和2年6月8日／国土交通省） 広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画の策定について（令和3年1月6日／国土交通省）

■基本戦略

- 1) 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成
- 2) 我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上
- 3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化
- 4) 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化
- 5) 国土の更なる有効活用や適正な管理

■広域道路ネットワークの階層と求められる機能・役割

広域道路のうち、重要性・緊急性が高く、十分な効果が期待される路線を高規格道路に位置づけ

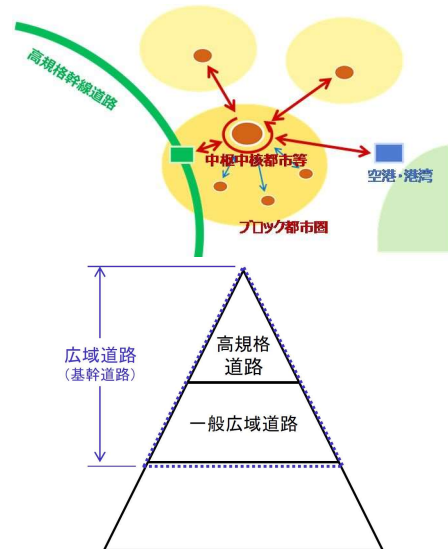
<機能・役割>

- ・ 平常時・災害時を問わない安定的な輸送
- ・ 交通事故に対する安全性
- ・ 自動運転等の将来のモビリティへの備え

- 1) 一般広域道路：概ね 40km/h 以上のサービス速度
- 2) 高規格道路：高速自動車国道及び、より高い定時性、概ね 60km/h 以上のサービス速度

■道路ネットワークの付加価値向上

地域の将来ビジョンを踏まえた広域道路ネットワーク計画を策定する必要。その際、他交通モードとの連携強化や地方創生・東京一極集中是正の視点も重要。



国土交通省から示された今後の広域道路ネットワークのあり方を踏まえ『新たな広域道路ネットワーク』を抽出

新たな広域道路ネットワーク設定に関する施策

- 港湾等主要物流拠点へのアクセス強化
- 広島空港へのアクセス強化
- 地方中核・中心都市等を相互に連絡する道路交通ネットワークの構築
- 災害時に機能する多重型ネットワークの構築による県土強靱化

(2) 広域道路ネットワークの階層

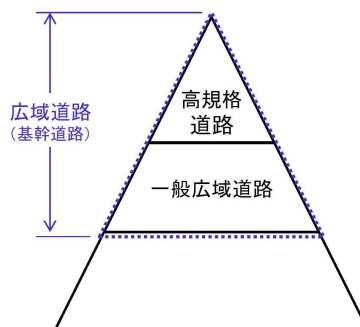
設定するネットワークの階層は次の通りとします。

① 高規格道路

高規格道路とは、人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはそれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成し、地域の実情や将来像（概ね 20～30 年後）に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路である。

以上のことから、下記のいずれかに該当する道路を高規格道路とする。

- ・ブロック都市圏間を連絡する道路
- ・ブロック都市圏内の拠点連絡中心都市環状に連絡する道路
- ・上記道路と重要な空港・港湾を連絡する道路



② 一般広域道路

広域道路（基幹道路）のうち、高規格道路以外の道路である。

下記のいずれかに該当する道路を一般広域道路とする。

- ・広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する道路
- ・高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等を連絡する道路

(3) 拠点の設定

広域道路ネットワークの効率的な強化を図るうえで考慮すべき拠点について次の通り設定します。

図表 広域交通の拠点となる都市

施設名	施設の概要	法令等による位置づけ	拠点	
広域交通の拠点となる都市	中枢中核都市	<p>①産業活動の発展のための環境, ②広域的な事業活動, 住民生活等の基盤, ③国際的な投資の受入環境, ④都市の集積性・自立性等の機能・性格が備わっている都市。東京圏(東京都, 埼玉県, 千葉県, 神奈川県)以外に存する次に掲げる市に該当するもののうち, 昼夜人口比率が概ね1.0未滿の都市を除いたもの。</p> <p>1) 地方自治法(昭和22年法律第67号)第252条の19第1項の指定都市 2) 地方自治法第252条の22第1項の中核市 3) 地方自治法の一部を改正する法律(平成26年法律第42号)附則第2条の施行時特例市 4) 県庁所在市 5) 連携中枢都市圏構想推進要綱(総務省自治行政局長通知)の連携中枢都市</p>	<p>1) 地方自治法(昭和22年法律第67号)第252条の19第1項の指定都市 2) 地方自治法第252条の22第1項の中核市 3) 地方自治法の一部を改正する法律(平成26年法律第42号)附則第2条の施行時特例市 4) 県庁所在市 5) 連携中枢都市圏構想推進要綱(総務省自治行政局長通知)の連携中枢都市</p>	広島市, 呉市, 福山市, 松江市, 倉敷市
	地方生活圏中心都市	大都市地域及び沖縄県を除く全国において, 都市と周辺の農山漁村が一体になるよう設定した生活圏域(地方生活圏, 二次生活圏)の中心となる都市	昭和43年に建設省が「地域開発の主要課題」において提唱し, 昭和44年度以降に圏域を設定	広島市, 福山市, 三次市, 米子市, 松江市, 出雲市, 大田市, 浜田市, 益田市, 倉敷市, 岩国市
	定住自立圏における中心市	<p>生活に必要な都市機能について一定の集積があり, 近隣市町村の住民もその機能を活用しているような, 都市機能がスピルオーバーしている都市</p> <p>【要件】</p> <p>①人口: 5万人程度以上(少なくとも4万人超) ②昼夜間人口比率: 1以上(合併市の場合は, 人口最大の旧市の値が1以上も対象とする。) ③地域: ・三大都市圏の都府県(*)の区域外の市 ・三大都市圏の都府県(*)の区域内では, 通勤通学者のうち, 特別区又は指定都市に通勤通学する者の割合が, 1割未滿の市 * 埼玉, 千葉, 東京, 神奈川, 岐阜, 愛知, 三重, 京都, 大阪, 兵庫, 奈良</p>	定住自立圏構想推進要綱に基づき形成された定住自立圏の中心都市	三原市, 庄原市, 米子市, 松江市, 出雲市, 浜田市, 益田市
	2次生活圏中心都市	役場, 診療所, 集会所, 小中学校等基礎的な公共公益的施設を中心部に持ち, それらのサービスが及ぶ地域の中心都市。圏域範囲は半径4~6km程度	—	広島市, 呉市, 竹原市, 三原市, 福山市, 三次市, 庄原市, 東広島市, 岩国市
	半島振興対策実施地域	半島振興法第2条に基づき一体として総合的な半島振興に関する措置を講ずることが適当であると認められる地域	半島振興法	江能倉橋島地域

図表 重要な空港・港湾等

施設名	施設の概要	法令等による位置づけ	拠点
拠点空港	拠点空港：国際・国内の航空輸送網の拠点となる空港	拠点空港：空港法第4条に基づき、国土交通大臣または空港会社が設置・管理する空港	広島空港
その他のジェット化空港	ジェット化空港：定期旅客便を有する空港のうち、ジェット機の運用が可能な空港	その他の空港：空港法第2条に基づく、公共の用に供する飛行場	岩国飛行場
国際拠点港湾			広島港
重要港湾	国際・国内の海上輸送網の拠点となる港湾	港湾法第2条第2項に定めのある、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾 その他の国の利害に重大な関係を有する港湾	尾道糸崎港，呉港，福山港
コンテナ取扱駅	鉄道コンテナ輸送とトラック輸送との間の載せ替え拠点のうち、トップリフター駅	鉄道事業法に基づく事業許可を取得した JR 貨物株式会社が運営する貨物駅	東福山，広島貨物ターミナル，大竹
代表駅	新幹線駅もしくは乗降客数が最多の駅（出典：平成29年都市計画現況調査）	—	広島駅，呉駅，福山駅

重要な空港・港湾等

(4) 考え方に基づく拠点連絡と路線の抽出

(1)～(3)に基づき、以下のとおり拠点ペアを選定し、その拠点連絡に資する路線を抽出します。また、広島空港については拠点性確保の観点から隣接する地方生活圏とのアクセスを考慮して設定します。

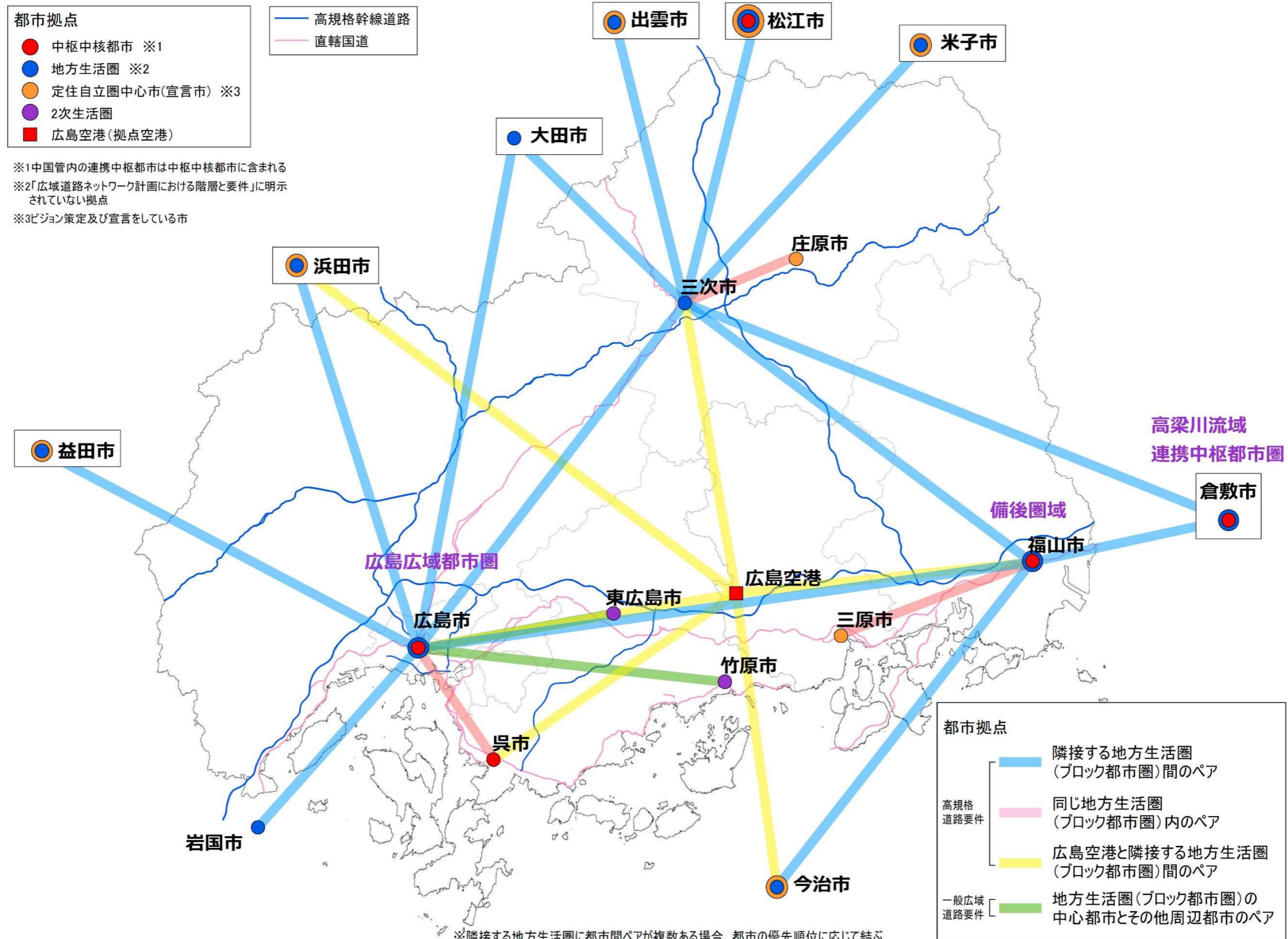
図表 路線抽出根拠

施策	拠点	拠点	高規格道路として抽出された路線	一般広域道路として抽出された路線	
港湾等主要物流拠点へのアクセス強化	尾道糸崎港	本郷 IC	福山本郷道路		
	尾道糸崎港	福山西 IC	福山本郷道路		
	呉港	阿賀 IC	広島呉道路		
	広島港	廿日市 IC	東広島廿日市道路		
	広島港	志和 IC	東広島廿日市道路		
広島空港へのアクセス強化	広島空港	世羅 IC	広島中央フライトロード		
	広島空港	河内 IC	広島中央フライトロード		
地方中核都市や地方中心都市等を相互に連絡する道路交通ネットワーク	米子市	三次市	江府三次道路		
	松江市	三次市	松江自動車道, 中国自動車道	国道 54 号	
	出雲市	三次市	松江自動車道, 中国自動車道	国道 54 号	
	大田市	三次市		高田大田道路 (構想路線)	
	大田市	広島市		高田大田道路 (構想路線)	
	浜田市	広島市	浜田自動車道, 中国自動車道, 広島自動車道, 広島高速道路	国道 186 号, 国道 191 号, 国道 261 号, 国道 433 号, (主) 安佐豊平芸北線, 広島北道路	
	益田市	広島市	益田廿日市道路, 広島西道路		
	益田市	岩国市	山陽自動車道, 益田廿日市道路, 岩国大竹道路		
	倉敷市	三次市	中国自動車道, 山陽自動車道	国道 182 号	
	倉敷市	福山市	山陽自動車道, 倉敷福山道路		
	福山市	三次市	山陽自動車道, 尾道自動車道, 福山環状道路, 福山御調道路		
	福山市	三原市	山陽自動車道, 福山本郷道路		
	福山市	広島市	山陽自動車道, 福山本郷道路, 東広島廿日市道路, 広島高速道路	国道 2 号	
	三次市	広島市	中国自動車道, 広島自動車道, 東広島高田道路, 山陽自動車道, 広島高速道路		
	庄原市	三次市	中国自動車道, 江府三次道路		
	呉市	広島市	東広島呉自動車道, 山陽自動車道, 広島呉道路, 広島高速道路		
	広島市	岩国市	山陽自動車道, 広島岩国道路, 広島西道路, 岩国大竹道路, 広島高速道路	国道 2 号	
		福山市を環状に連絡する道路		福山環状道路, 倉敷福山道路	
		広島市を環状に連絡する道路		広島高速道路, 草津沼田道路, 南北線, 広島西道路	
	江能倉橋島地域			国道 487 号, (主) 音戸倉橋線	
災害時にも機能する多重型ネットワークの構築による県土強靱化	大田市	三次市	松江自動車道, 中国自動車道	高田大田道路 (構想路線)	
	三次市	広島市	中国自動車道, 広島自動車道, 広島高速道路	東広島高田道路が未整備のためリダンダンシー強化のため国道 54 号を抽出	
	呉市	広島市	東広島呉自動車道, 山陽自動車道, 広島高速道路	国道 31 号	
	広島市	竹原市	山陽自動車道, 広島高速道路	国道 31 号, 国道 185 号 (呉市～竹原市) (ネットワークを補完するため国道 185 号の竹原市から三原市, (主) 尾道三原線の一部も併せて抽出)	
	福山市	今治市	西瀬戸自動車道, 尾道北道路 (構想路線)		

図表 【参考】広島空港の拠点性の確認

施策	拠点	拠点	高規格道路として抽出された路線	一般広域道路として抽出された路線
広島空港から隣接地方生活圏へのアクセス強化	広島空港	福山市	広島中央フライトロード, 山陽自動車道, 福山本郷道路	
	広島空港	今治市	広島中央フライトロード, 山陽自動車道, 福山本郷道路, 西瀬戸自動車道, 尾道北道路 (構想路線)	
	広島空港	三次市	広島中央フライトロード, 尾道自動車道, 中国自動車道	
	広島空港	広島市	広島中央フライトロード, 山陽自動車道, 東広島廿日市道路, 広島高速道路	
	広島空港	呉市	広島中央フライトロード, 山陽自動車道, 東広島呉自動車道	
	広島空港	浜田市	広島中央フライトロード, 山陽自動車道, 東広島高田道路, 中国自動車道, 浜田自動車道, 広島自動車道	

図表 都市間ペア



(5) 広域道路ネットワーク計画

施策体系に基づく広域道路ネットワークは、既存の高規格幹線道路網に加え、以下の路線です。

図表 広域道路ネットワーク

路線名	分類	起点	終点
江府三次道路	高規格道路	江府町	三次市
倉敷福山道路	高規格道路	倉敷市	福山市
広島中央フライトロード	高規格道路	東広島市	世羅町
東広島高田道路	高規格道路	安芸高田市	東広島市
福山環状道路	高規格道路	福山市	福山市
福山本郷道路	高規格道路	尾道市	三原市
岩国大竹道路	高規格道路	大竹市	岩国市
東広島廿日市道路	高規格道路	東広島市	廿日市市
広島呉道路	高規格道路	広島市	呉市
広島西道路	高規格道路	広島市	廿日市市
益田廿日市道路	高規格道路	益田市	廿日市市
福山御調道路	高規格道路	福山市	尾道市
広島高速道路	高規格道路	広島市	広島市
草津沼田道路	高規格道路	広島市	広島市
南北線	高規格道路	広島市	広島市
広島北道路	一般広域道路	広島市	広島市
国道2号	一般広域道路		
国道31号	一般広域道路		
国道54号	一般広域道路		
国道182号	一般広域道路		
国道185号	一般広域道路		
国道186号	一般広域道路		
国道191号	一般広域道路		
国道261号	一般広域道路		
国道433号	一般広域道路		
国道487号	一般広域道路		
主要地方道 安佐豊平芸北線	一般広域道路		
主要地方道 尾道三原線	一般広域道路		
主要地方道 音戸倉橋線	一般広域道路		
尾道北道路	構想路線	尾道市	尾道市
高田大田道路	構想路線	大田市	安芸高田市

図表 新たな広域道路ネットワーク図（案）

