

6 社会資本整備の推進

(3) 防災・減災に資する社会資本整備の推進

④-1 緊急輸送道路の整備推進

現状

- H30年7月豪雨やR3年7月・8月豪雨では、県内各地で豪雨による法面崩壊や落石が頻発
- 緊急輸送道路が被災し、物資輸送機能が麻痺
- 通行止め等により社会経済活動に多大な影響

課題

発災後の迅速な救命・救急活動や円滑な復旧を支えるため、緊急輸送道路の更なる機能強化が必要



H30年7月豪雨では幹線道路が被災し通行止に

H30年7月豪雨では国道2号東広島BPにより広島・東広島間の交通が確保



大手物流事業者の声
災害時のリダンダンシー確保
 平成30年7月豪雨災害では国道2号の中野東が通行止めになるとは思わなかった。山陽道が通れなくても、安芸バイパスがあれば利用した。災害時など、道路の選択肢が複数あるのがよい

1. 道路改良による機能強化

【対策事例】(主)呉平谷線(具市上二河〜此原)



・現道部には落石等危険箇所や土砂災害特別警戒区域が存在し、雨量による事前通行規制区間に指定されている。
 ・慢性的に渋滞が発生 (H27混雑度：2.42)

2. 法面防災対策の実施

頻発する道路法面崩落等を踏まえ、道路法面対策を加速化

【対策事例】(主)府中上下線(府中市久佐町)



6 社会資本整備の推進

(3) 防災・減災に資する社会資本整備の推進

④-2 橋梁の耐震補強等の整備推進

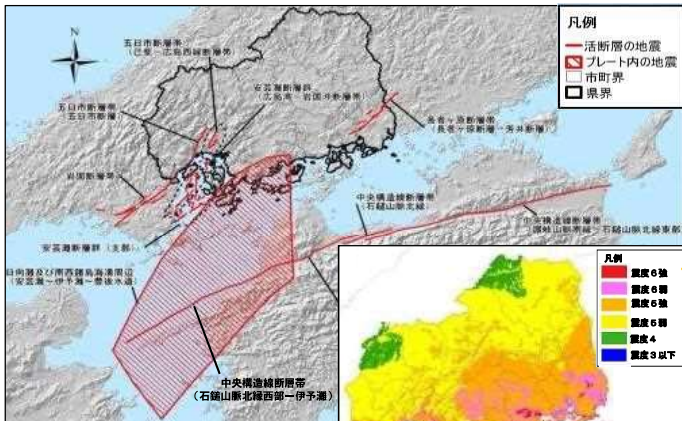
現状

- 北海道胆振東部地震(H30.9), 大阪府北部地震(H30.6), 熊本地震(H28.4)など、全国各地で大地震が頻発
- 本県においても、直下型地震や南海トラフ巨大地震など大規模地震への災害リスクが存在
- 大規模地震の発生に伴い、橋梁が落橋等の被害を受け、緊急輸送道路としての役割を果たすことができなくなる懸念

課題

大規模地震発生時にも被害の拡大を防ぎ、迅速な救命救急活動や円滑な物資輸送等が行えるよう、特に跨線橋、跨道橋及び社会経済活動に多大な影響が生じる渡海橋等への対策の加速

直下型地震のリスクを高める断層等の位置図



出典：広島県地震被害調査報告書(H25.10)

南海トラフ巨大地震による予測震度分布図

特に耐震性能の向上が急がれる橋梁の例

<p>跨線橋</p> <p>JR(山陽本線) 134便/日の利用者に影響</p> <p>(国)186号 翠橋(大竹市)</p>	<p>渡海橋</p> <p>江田島と本土を結ぶ生命線</p> <p>(国)487号 早瀬大橋(具市〜江田島市)</p>
<p>跨道橋</p> <p>34,681台/日の道路利用者の生活に影響</p> <p>(一)廿日市港線 藤掛陸橋(廿日市市)</p>	<p>広域的な災害支援に資する路線</p> <p>原中央部を南北に連絡する唯一の緊急輸送道路</p> <p>(国)375号 新大渡橋(東広島市)</p>

平成30年7月豪雨災害 主な対応状況

区分	箇所数	工事完成(予定)
激甚災害対策特別緊急事業等	砂防	125 R5年度
	急傾斜	5 R5年度
	治山	176 R5年度
改良復旧	道路	1 R4年度
	河川	2 R5年度
	砂防	1 R4年度



6 社会資本整備の推進

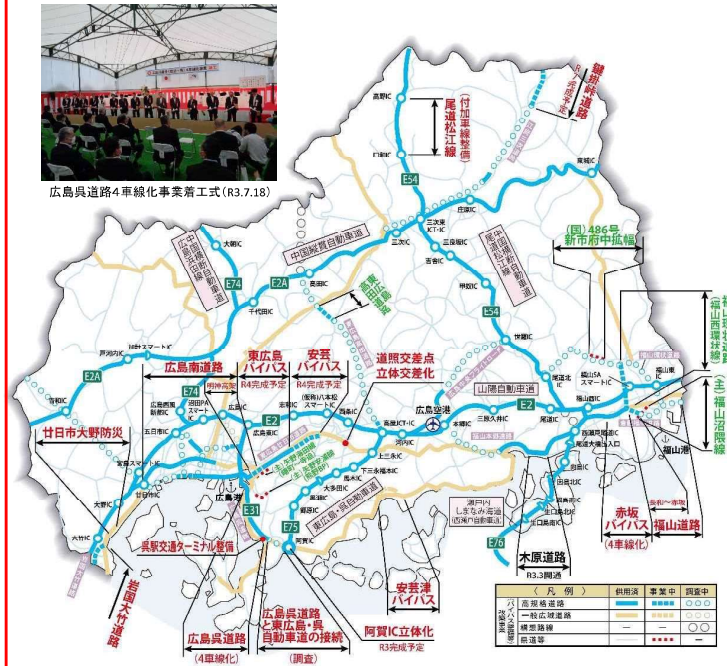
(4) 道路ネットワークの整備促進等

国への提案事項

主な国直轄事業要望箇所等



広島呉道路4車線化事業着工式 (R3.7.18)



ポストコロナ時代の「新たな日常」を実現するとともに、地方創生及び国土強靱化を推進し、ストック効果を早期に発揮させるため、次に掲げる項目を計画的かつ着実に実現すること

- 1 広域ネットワークを形成する高速道路の機能強化・直轄国道バイパスの整備促進
- 2 地域活性化を促す道路整備と戦略的な維持管理・更新のための財政措置
- 3 都市基盤を強化し、安心して快適に暮らせる持続可能なまちづくりに資する街路事業の推進
- 4 道路予算総額の安定的な確保及び補助制度の拡充

開通予定年度に向けた着実な整備を要望する

- ◆一般国道2号 東広島・安芸バイパス R4完成

2020年代前半までの整備を要望する

- ◆一般国道2号 道照交差点立体交差化
- ◆尾道松江線(付加車線整備)
- ◆一般国道2号 福山道路(長和～赤坂)

早期開通に向けた着実な整備を要望する

- ◆一般国道2号 広島南道路(明神高架)
- ◆広島呉道路(4車線化)

【提案先省庁:財務省,国土交通省】

6 社会資本整備の推進

(4) 道路ネットワークの整備促進等

国への提案事項

①広島都市圏から空港への高いアクセシビリティの実現

国直轄等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道2号 東広島・安芸BP ○ 一般国道2号 道照交差点立体交差化 ○ 山陽自動車道の機能強化(車線数の増加) ○ (仮称)八本松スマートIC
県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 主要地方道 矢野安浦線

②広島都市圏全体での企業等の生産性向上に資する人流・物流ネットワークの構築

国直轄等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道2号 東広島・安芸BP(再掲) ○ 一般国道2号 広島南道路(明神高架) ○ 一般国道2号 廿日市大野防災 ○ 広島呉道路(4車線化) ○ 広島呉道路と東広島・呉自動車道の接続区間の計画の早期具体化 ○ 広島南道路(商工センター以西)の早期事業化 ○ (仮称)八本松スマートIC(再掲) ○ 国道31号 呉駅交通ターミナル整備
------	--

③福山都市圏の生産性向上に資する道路ネットワーク構築による産業競争力強化

国直轄	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道2号 福山道路の整備促進及び未事業化区間の早期事業化
県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高規格道路福山西環状線 ○ 主要地方道福山沼隈線 ○ 主要地方道鞆松永線

④観光周遊を促す道路ネットワークの形成による観光立県の実現

国直轄	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道2号 東広島・安芸BP(再掲) ○ 一般国道2号 福山道路の整備促進及び未事業化区間の早期事業化(再掲)
県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般国道432号 ○ 主要地方道 鞆松永線(再掲)等 ○ しまなみ海道サイクリングロードの環境整備に向けた財政措置

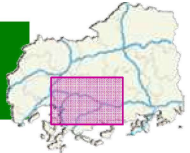
⑤安心・安全を確保し、豊かな暮らしを支える道路整備の推進

県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域活性化を促す道路整備と戦略的な維持管理・更新のための財政措置 ○ 安全で快適な歩行者等の空間整備推進のための財政措置 ○ 集約型の都市基盤を支える道路・街路整備
-----	--

⑥新しい生活様式を踏まえた自転車の活用推進、サイクルツーリズムの推進

県事業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車通勤・通学等のための走行環境整備に向けた財政措置 ○ しまなみ海道サイクリングロードの環境整備に向けた財政措置(再掲)
-----	---

6 社会資本整備の推進 (4) 道路ネットワークの整備促進等

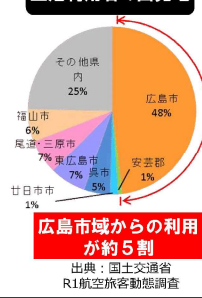


① 広島都市圏から空港への高いアクセシビリティの実現

現状

- 令和3年の広島空港の経営改革の導入を踏まえ、道路系アクセス強化の取組実施
- 空港へは道路利用が9割、広島市域からの利用が約5割

空港利用者の出発地



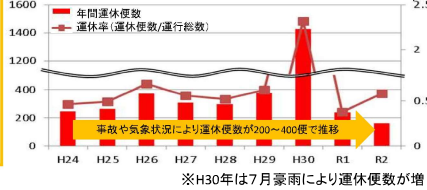
広島空港へのアクセスルート



課題

- 事故や大雨等による高速道路の交通渋滞や通行止めの影響を受ける空港アクセス
- 代替路である現道(国道2号)の慢性的な渋滞
- 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)の確保が必要

広島リムジンバスの年間運休状況 (広島バスセンター～広島空港)

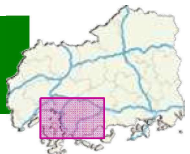


空港アクセスルート所要時間※

ルート	路線	整備後	現状
①高速ルート	広島高速5号線+山陽道	40分	45分
②一般ルート	国道2号東広島-安芸BP+山陽道	65分	105分
③白市ルート	JR山陽線+空港連絡バス	64分	64分
迂回ルート	(主)矢野安浦線+東広島鳥道	-	-

※H22センサスの平日混雑時速度により算出。一般ルートの現状の所要時間は国道2号の現道を利用した場合(H17センサスで算出)。迂回ルートは平成29年1月に中国運輸局で路線認可。山陽自動車道で事故や渋滞が発生した場合の利用が可能

6 社会資本整備の推進 (4) 道路ネットワークの整備促進等

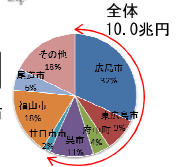


② 広島都市圏全体での企業等の生産性向上に資する人流・物流ネットワークの構築

現状

- 国道2号(現道), 国道185号の渋滞による物流の信頼性低下
- 広島都市圏や東広島市, 呉市を中心に多くの産業団地が立地
- さらに東広島市や広島港五日市地区でも新たな団地造成が進捗

R2広島県製造品出荷額等
広島都市圏・東広島市・呉市で全体の約6割を占める



課題

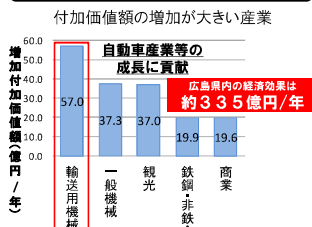
- 国道2号をはじめとする幹線道路の慢性的な渋滞を解消し、企業等の生産性向上に資する人流・物流ネットワークの構築が必要
- コロナ禍でも大型車通行量は約1~2割減に留まっており、物流は有事でも提供し続けなければならない業務

物流事業者の主な利用ルートと主要渋滞箇所

輸送路として、山陽自動車道や国道2号, 国道185号などの幹線道路を多く利用



東広島廿日市道路整備による地域経済への効果予測



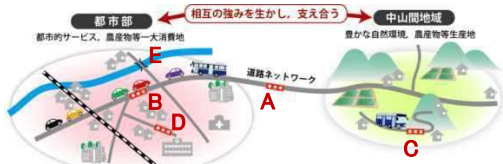
6 社会資本整備の推進 (4) 道路ネットワークの整備促進等



⑤安心・安全を確保し、豊かな暮らしを支える道路整備の推進

現状と課題

- A 都市的機能の享受を可能とする地域と拠点間の円滑な移動
- B 集約型の都市基盤を支える道路・街路整備
- C 買い物、通院等地域住民の日常生活を支える道路整備
- D 総合的な交通安全対策の推進
- E 道路施設の適正な維持管理



D 総合的な交通安全対策の推進

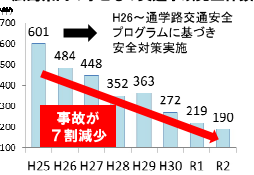
全国平均を下回る一般国道の歩道設置率

区分	全国	広島県	順位
一般国道指定区間	64.9%	52.9%	37
一般国道指定区間外	55.9%	56.7%	12
主要地方道	47.1%	44.8%	13
一般県道	33.5%	29.4%	28

歩道設置率=歩道設置道路実延長÷実延長
出典：道路統計年報2020より作成

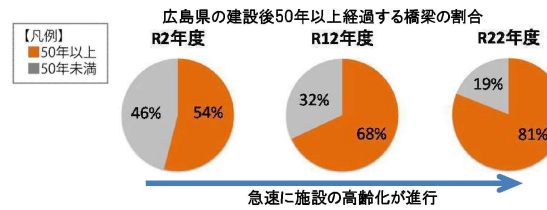


広島県内の子どもの交通事故発生件数



- 通学路安全交通プログラムに基づく交通安全対策や未就学児等の移動経路における交通安全対策の実施

E 道路施設の適正な維持管理



橋梁補修に係る指標

1 巡回点検で健全度Ⅲであった橋梁の修繕割合100% (R7年度)
(広島県道路整備計画2021)

橋梁補修等の状況(令和2年度末時点)

- 1巡回の橋梁点検(H26~H30)の結果、健全度Ⅲが448橋(全数4,140橋)
- うち修繕に着手:313橋(健全度Ⅲの69.9%)
- うち完成:140橋(健全度Ⅲの31.3%)

橋梁補修の事例



(国)433号 式敷大橋 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

- 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



6 社会資本整備の推進 (4) 道路ネットワークの整備促進等



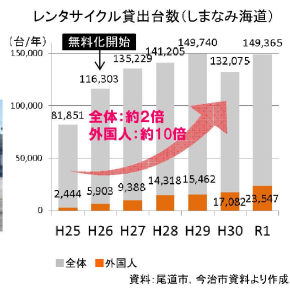
⑥新しい生活様式を踏まえた自転車の活用推進、サイクルツーリズムの推進

現状

- 県ではH31年3月に自転車活用推進計画を策定し、施策を推進。
県内市町においては6市町が策定(R3年3月末時点)
- また、ウィズコロナの新しい生活様式として、県民・事業者に対し自転車・徒歩等の出勤を要請
- しまなみ海道CR等では、サイクルツーリズムによる観光地域づくりを推進。国内外からのサイクリング客が着実に増加
- CR元年11月にしまなみ海道CRがナショナルサイクルルートに指定



歩行者と分離された自転車通行空間(広島市)



しまなみ海道サイクリングロードがナショナルサイクルルートに指定(R元年11月)



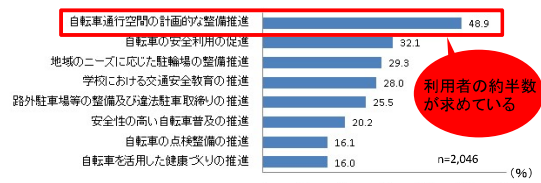
ナショナルサイクルルートの起点を示す標識を尾道駅前に設置(R2年4月)

課題

- 通勤・通学等における自転車利用促進のための走行空間の確保
- サイクルツーリズムを推進し、世界に誇るサイクリング環境を創出するためのハード・ソフト両面での受け入れ環境の向上

「自転車通行空間の計画的な整備推進」に対する県民ニーズが最も高くなっている

問 あなたが自転車の活用を推進する上で特に重要と思われるものを教えてください。(上位のみ抜粋)



利用者の約半数が求めている

資料 県民の自転車利用状況に関するアンケート調査(平成30年12月)

広域的サイクリングロードの形成

