

東広島市道路整備計画

令和8（2026）年4月

東広島市

目次

第1章 計画の概要

1	計画の背景と目的	1
2	計画区域	1
3	計画期間	1
4	対象路線、対象事業	1
5	計画の位置付け	2
6	計画の全体像	3

第2章 将来像（上位計画等）

1	上位計画・関連計画が目指す将来都市像	4
2	道路を取り巻く社会情勢の変化	8

第3章 現況と課題

1	本市の現況	10
2	本市の交通の現況	16
3	本市の道路の現況	22
4	道路交通に関する市民意識（市民満足度調査）	29
5	本市の道路行政全般に関する課題	30
6	地域別の道路整備に関する課題	32

第4章 計画の基本方針

1	本市の道路行政が目指す姿	45
2	道路整備の基本方針	46
3	持続可能な開発目標（SDGs）との関連性	48

第5章 道路整備計画

1	優先整備箇所の選定方法	49
2	道路整備計画（優先整備箇所）	52
3	優先整備箇所の位置図	55

第6章 計画の推進

1	推進体制	62
2	計画の進め方	62

参考資料

用語集	63
-----	----

第1章 計画の概要

1 計画の背景と目的

道路は、最も身近な社会資本として、人や物の移動を円滑化させ、社会経済の活力を支えるとともに、都市の骨格を形成し、ライフラインの収容空間として利用される等、その役割は極めて重要であります。そのため、都市の成長に合わせながら適正な規模の施設を整備し、かつ、それらを有効に機能させることが、健全な都市生活を維持するために必要不可欠となっています。

本市においては、平成30（2018）年7月豪雨災害の発生や新型コロナウイルス感染症の世界的な流行、デジタル技術の進展等、社会環境を大きく変える事象が発生し、本市の道路整備を取り巻く状況は大きく変化してきました。

また、人口減少・少子高齢化社会の到来、激甚化・頻発化する災害、社会資本の老朽化、財政状況の悪化、市民が求める価値観の多様化等、道路を取り巻く社会情勢も大きく変化しており、これらの新たな課題に計画的に対応していく必要があります。

このような背景を踏まえ、限られた財源の中で、真に必要かつ利用者の満足度を高める道路整備を計画的かつ効率的・効果的に推進（選択と集中）することを目的として、「東広島市道路整備計画（以下「本計画」という。）」を策定することとしました。

2 計画区域

本計画の対象区域は、東広島市全域とします。

3 計画期間

本計画の計画期間は、令和8（2026）年度から令和12（2030）年度までとします。

4 対象路線、対象事業

本計画の対象路線は、本市が所管する市道（主に幹線道路）及び都市計画道路とします。

また、対象事業は、道路整備事業（道路の新設・改築、歩道整備、交差点改良等）とします。

5 計画の位置付け

本計画は、本市のまちづくりの指針となる「第五次東広島市総合計画後期基本計画」に基づき、「東広島市社会資本未来プラン」、「東広島市都市計画マスタープラン」、「東広島市都市交通マスタープラン」、「広島県道路整備計画」等の上位計画・関連計画との連携・整合を図り、幹線道路整備に関する基本方針や整備計画を定めるものとして位置付けます。

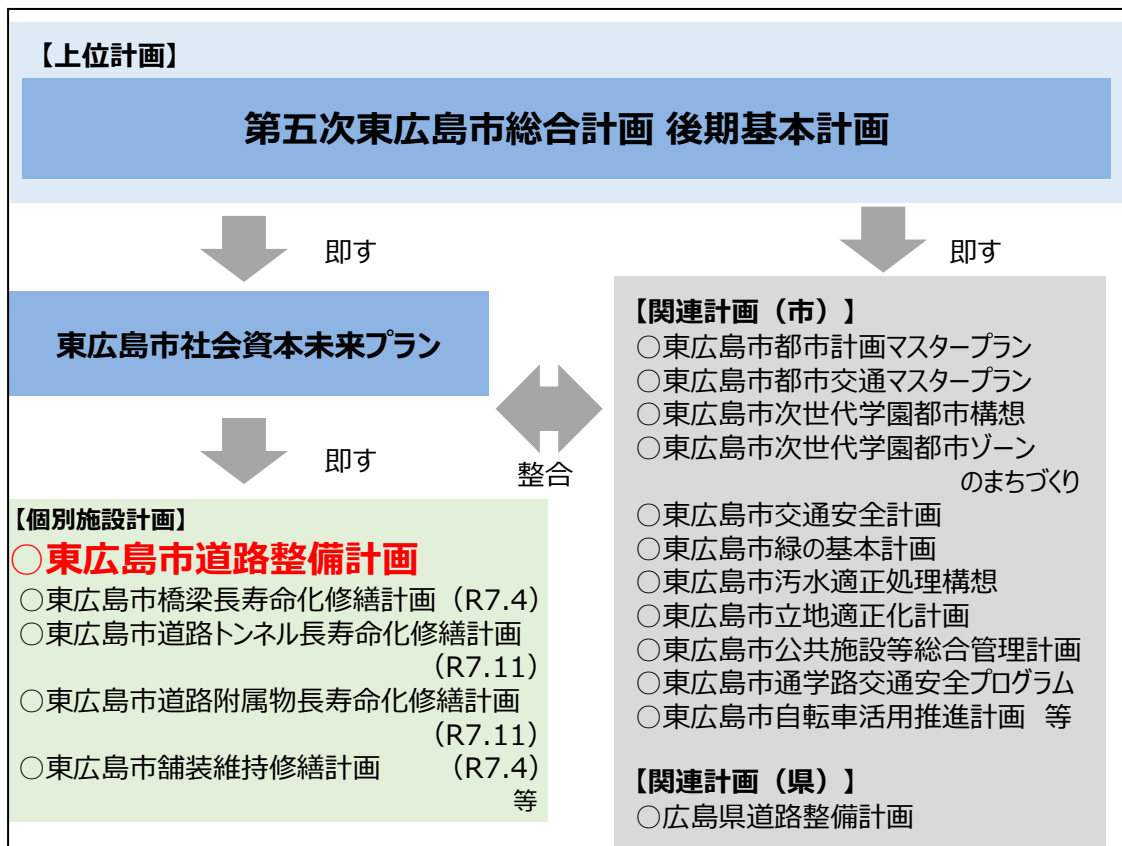
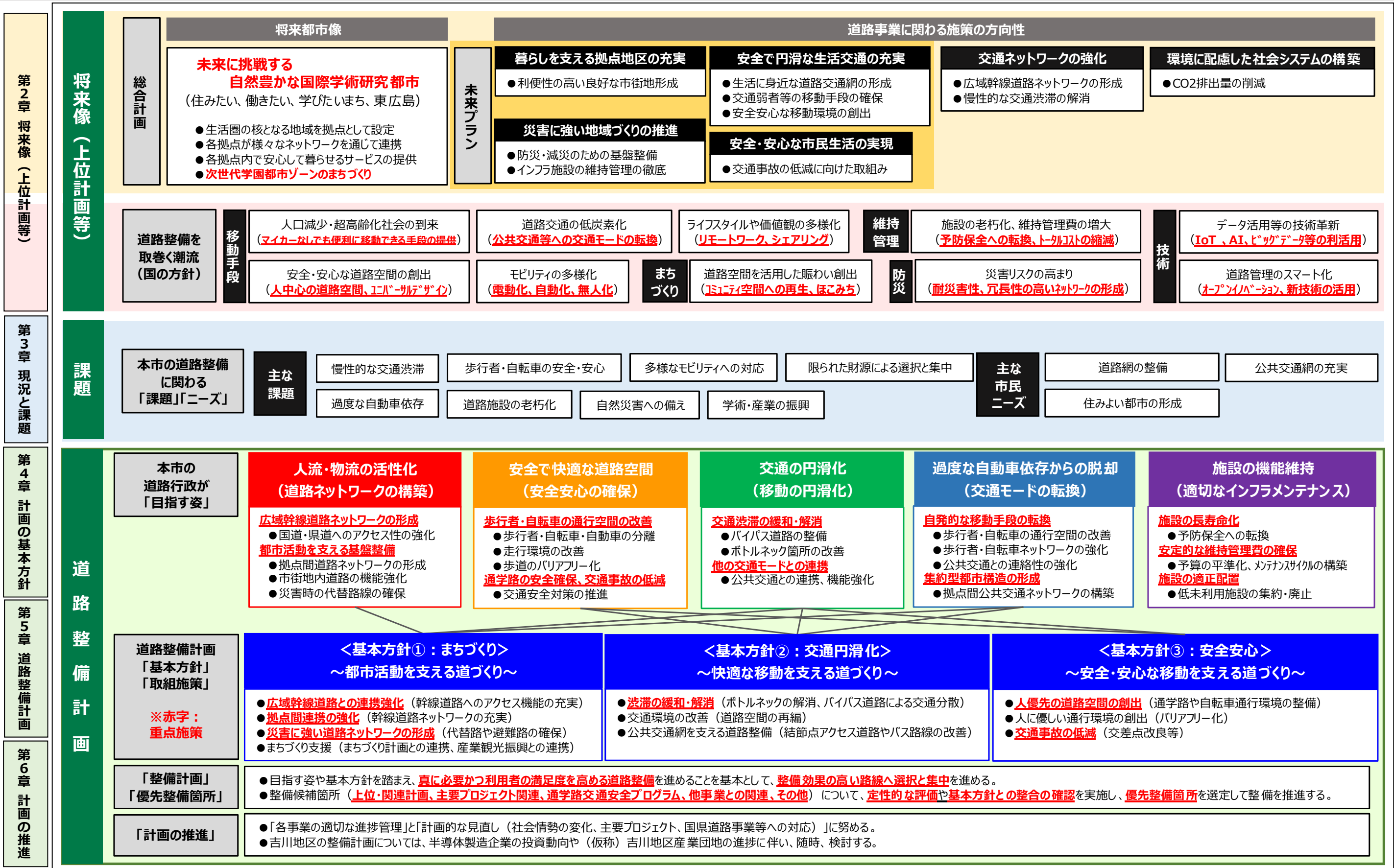


図 計画の位置付け

6 計画の全体像



第2章 将来像（上位計画等）

1 上位計画・関連計画が目指す将来都市像

（1）第五次東広島市総合計画後期基本計画

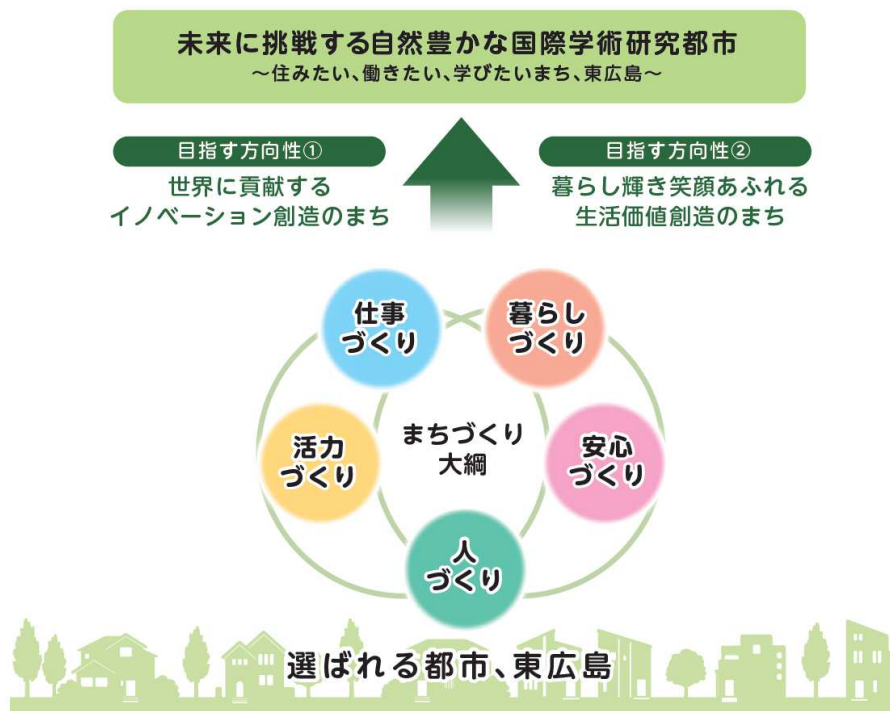
「将来都市像」

第五次東広島市総合計画後期基本計画では、これまでの東広島市におけるまちづくりの蓄積を基盤として、持続可能な社会の形成という視点を踏まえ、内外から選ばれる都市へと発展的に継承していくために、5つのまちづくりの構成要素につながる2つの方向性から将来都市像を設定しています。

1点目は、大学や試験研究機関、先端技術産業に備わる高度な研究開発機能、豊富な人材の集積、恵まれた自然環境と調和した都市環境、アクセス性に優れた交通基盤等の有効活用等により形成される「イノベーションカ」を基軸として、革新的な技術やアイデアが次々と生まれ、世界の様々な課題の解決に貢献する、「世界に貢献するイノベーション創造のまち」です。

2点目は、豊かな自然環境や長年培われてきた歴史・文化、整備が進む生活基盤などを活かし、本市に集う誰もが、開放的な雰囲気の中でそれぞれの求めるライフスタイルや価値観を実現できる、「暮らし輝き笑顔あふれる生活価値創造のまち」です。

これらによって、魅力ある仕事にあふれ、自然と都市環境が共存し、心豊かな暮らしが営まれることによって市民がこのまちに誇りを持てるような、そして、仕事や暮らし、学びを求め、多様な人材が国内外から集まってくるような「選ばれる都市」を実現するため、将来都市像を次のように設定しています。



出典：第五次東広島市総合計画後期基本計画

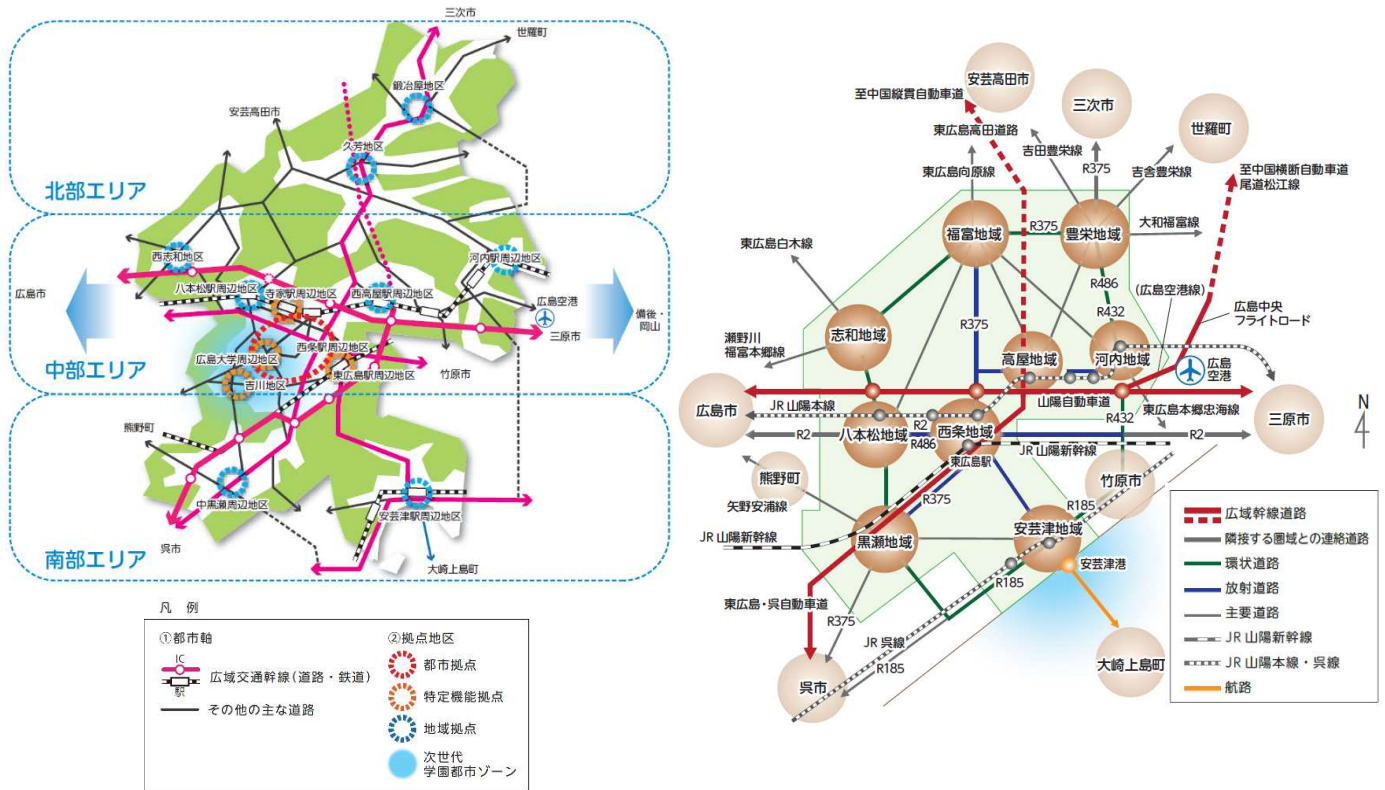
図 将来都市像

第2章 将来像（上位計画等）

「土地利用の方向性（将来都市構造）」

土地利用の方向性（将来都市構造）として、生活圏の核となる拠点である「都市拠点」「特定機能拠点」「地域拠点」が、様々なネットワークを通して連携しあう「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現により、持続可能な生活圏と公共交通ネットワークの形成を図ります。

また、本市と広島大学の連携によるアカデミック・エンタープライズの実践の場となる広島大学周辺地区や半導体関連企業の集積による先端産業集積地区を核とした地域を自然環境や災害にも配慮した次世代学園都市ゾーンとして位置付け、特定機能拠点を中心とした土地利用を推進します。



出典：第五次東広島市総合計画後期基本計画

図 拠点地区と拠点地区間ネットワークの方向性

「道路に関する施策の方向性と主な取組」

施策の方向性	主な取組
交通ネットワークの強化	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通ネットワークの強化・充実 高規格道路及び幹線道路交通網の整備
安全で円滑な生活交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> 生活交通の維持・活性化 市道、街路、県道の整備・促進
災害に強い地域づくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> 防災・減災のための基盤整備
安全・安心な市民生活の実現	<ul style="list-style-type: none"> 安全・安心な市民生活の実現に向けた環境づくり
暮らしを支える拠点地区の充実	<ul style="list-style-type: none"> 良好な市街地形成の推進
環境に配慮した社会システムの構築	<ul style="list-style-type: none"> 脱炭素化の推進と強靱化

（2）東広島市社会資本未来プラン

《将来都市像》

東広島市社会資本未来プランでは、総合計画が目指す姿の実現に向けて、限られた財源の中で最適な資源配分による効果的な社会資本整備を進めていくことで、市民等の安全・安心な暮らしを守るとともに、地域の活力と発展を支えるまちづくりを目指すこととしています。

《社会資本整備の基本方針》

東広島市社会資本未来プランの対象事業は、総合計画に定めるまちづくり大綱の「暮らしづくり」「安心づくり」「仕事づくり」に該当し、次のとおり基本方針及び重視する方向性が定められています。これらの基本方針等を踏まえ、ハード対策とソフト対策の適切な組合せによる取組を進めることとしています。

①暮らしづくり ～自然と利便性が共存する魅力的な暮らしのあるまち～

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の視点に基づき、各地域の生活を支える拠点の形成を図り、生活交通ネットワークの充実や生活に身近な生活道路網を構築するとともに、3R活動の推進による循環型社会の構築や公共用水域の水質保全等に取り組めます。

②安心づくり ～自助・互助・共助・公助によって安心した生活を送れるまち～

近年多発する豪雨・地震災害等を踏まえ、災害に強い地域づくりや行政、関係機関及び地域が連携した防災・減災対策に取り組むとともに、犯罪及び交通事故の未然防止や迅速かつ的確な対応が可能な消防・救急・救助体制の確立を進めることで、安全・安心な市民生活を送れるまちの実現を目指します。

③仕事づくり ～知的資源と産業力で多様な仕事が生まれるまち～

豊かな自然環境のもとで培われた農林水産業や酒造等の伝統産業、半導体や自動車関連の先端産業等が基幹的な産業となり、国内外の人びとと地域の交流を促進するとともに、多様な地域資源と組み合わせることで、魅力ある「仕事」の創出に取り組めます。

（3）第3次東広島市都市計画マスタープラン

《都市づくりの目標》

第3次東広島市都市計画マスタープランでは、都市づくりの目標として「夢と希望に満ちた『やさしい未来都市』 住み、働き、学び、交流し、活力と魅力が生まれるまちづくり」を掲げ、時代に対応した都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の視点に基づき各種取組を進めることとしています。

《道路の整備方針》

目的地への円滑な移動を支える道路ネットワークの整備とともに、安全面や機能面での向上及び維持管理の充実を図ることを基本的な考え方として、次のとおり道路の整備方針を定めています。

①幹線道路網の整備

重要物流道路の機能強化、人やモノの円滑な移動、地域産業の活性化、地域間交流の促進等

第2章 将来像（上位計画等）

②円滑かつ安全・安心な交通環境の形成

幹線市道の整備促進、通学路の安全確保、幹線道路へのアクセス機能の向上、渋滞対策や交通安全対策の推進等

③戦略的なアセットマネジメントの推進

維持管理費用の縮減、道路網の安全性・信頼性の確保等

④交通需要に応じた道路計画の見直し

長期未着手路線や未整備区間の計画的な見直し等

（4）東広島市都市交通マスタープラン改定版

《目指す都市交通の姿》

東広島市都市交通マスタープラン改定版では、目指す都市交通の姿として「人と環境にやさしく、誰もが自立して安全・快適・自由に移動でき、サービスを楽しむ未来都市」を掲げ、多様なモビリティによる利便性の高い移動サービスを提供する新たな交通システムを構築していくこととしています。

《これからの交通システム》

「日常を支える交通（拠点間の移動の円滑化）」「都市の活力を促す交通（人や物の円滑な流れの促進）」「持続可能な交通（公共交通を中心とした交通体系）」の3つの視点から多様なモビリティによる利便性の高い移動サービスを提供することで「豊かで質の高い暮らしを支え、多様な価値や交流の創造に貢献する交通システム」の構築を目指すこととしています。

《将来交通計画の方針（道路網強化軸）》

市内外の連携を支える基盤として、東西の広域軸は既存の山陽自動車道を活用しつつ、国道2号では西条バイパスの整備を、南北の広域軸は東広島・呉自動車道や東広島高田道路の整備を推進することとしています。

併せて、各拠点間の交通を育む道路網の強化として、都市計画道路や幹線道路までのアクセス機能の充実を図ることとしています。

（5）広島県道路整備計画 2021

《策定の趣旨》

広島県では、県の総合計画である「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」が目指す広島県の将来像を実現するため、社会資本マネジメントの基本方針として策定している「社会資本未来プラン」の道路分野の整備計画として、道路整備計画が策定されています。

施策1 県土強靱化のための道路ネットワークの強化

施策2 安全で快適な道路空間の形成

施策3 物流生産性向上のための道路ネットワークの構築

施策4 地域内外の交流連携を支える道路ネットワークの構築

施策5 コンパクトで持続可能なまちづくりに資する道路整備

施策6 道路施設の適正な維持管理

2 道路を取り巻く社会情勢の変化

本格的な人口減少・超高齢社会の到来、厳しい財政制約、東日本大震災をはじめとする自然災害の激甚化・頻発化とそれに伴う安全・安心に関する意識の高まり、新型コロナウイルス感染症による働き方やライフスタイルの変化、自動運転等の技術革新やモビリティの多様化等、道路を取り巻く社会情勢は大きく変化しています。

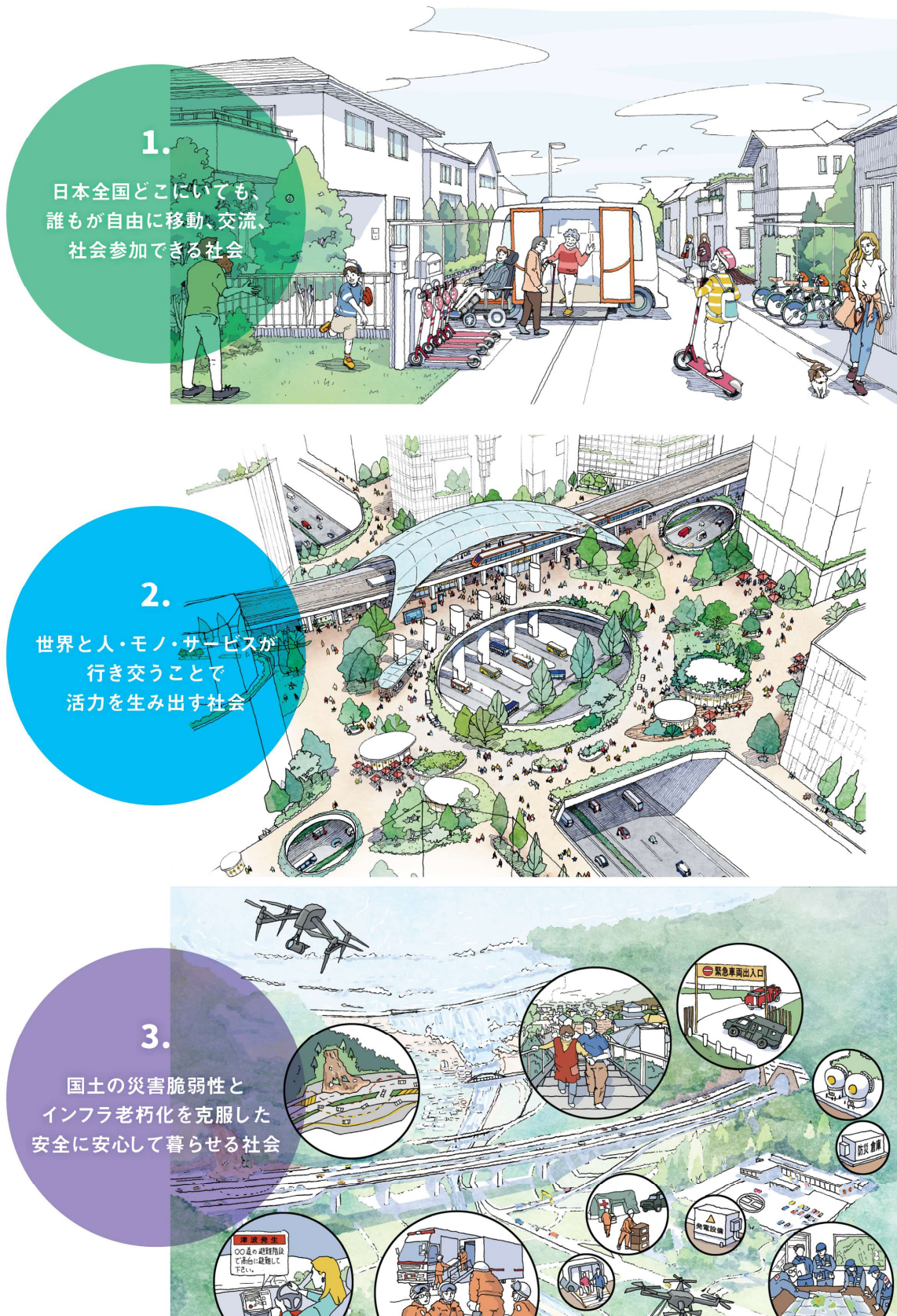
また、高度経済成長期における都市化の進展、人口の増加、急速なモータリゼーションに併せて急速に整備されたインフラ施設は、生活の利便性向上や移動時間の短縮等に寄与してきましたが、高度経済成長期に集中的に整備された施設は老朽化が進み、修繕や更新の必要性に直面しています。

国土交通省では、このような道路行政が直面する課題に対応すべく「2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～」を策定し、令和22（2040）年の日本社会を念頭に、道路政策を通じて実現を目指す社会像、その実現に向けた中長期的な政策の方向性を提案しています。

	道路行政を取り巻く 社会情勢の変化や潮流	今後の取組の考え方 主な施策例
移動手段	人口減少・超高齢化社会の到来	マイカーなしでも便利に移動できる手段の提供
	安全・安心な道路空間の創出	人中心の道路空間、ユニバーサルデザイン
	道路交通の低炭素化	公共交通等への交通モードの転換
	モビリティの多様化	電動化、自動化、無人化
	ライフスタイルや価値観の多様化	リモートワーク、シェアリング
まちづくり	道路空間を活用した賑わい創出	コミュニティ空間への再生、ほこみち
防災	災害リスクの高まり	耐災害性、冗長性の高いネットワークの形成
技術	データ活用等の技術革新	IoT、AI等のビッグデータの利活用
	道路管理のスマート化	オープンイノベーション、新技術の活用
維持管理	施設の老朽化、維持管理費の増大	予防保全型への転換、トータルコストの縮減

図 道路行政を取り巻く社会情勢の変化や潮流

第2章 将来像（上位計画等）



出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」

図 道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

第3章 現況と課題

1 本市の現況

(1) 人口

本市の人口は、これまで一貫して増加が続いてきましたが、その傾向は緩やかなものとなりつつあります。今後は、長期的には減少傾向に向かうと考えられますが、当面の間は、緩やかな増加で推移するものと予測されます。一方で、高齢人口は増加傾向にあり、高齢化の進展が見込まれます。

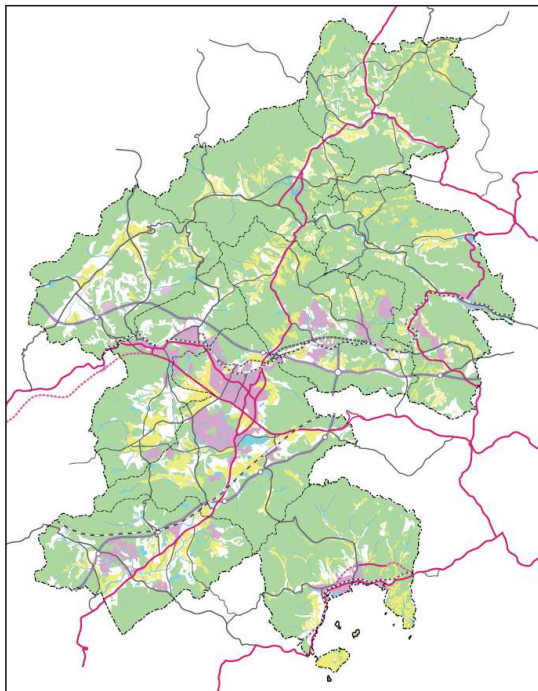


出典：第五次東広島市総合計画
後期基本計画

図 総人口の推移と将来予測

(2) 土地利用状況

本市は、市域の周囲を山林に取り囲まれており、市街地は、主に幹線道路の沿道や鉄道駅を中心とした平地部に形成され、市街地の周囲には優良な農地や豊かな田園風景が広がっています。

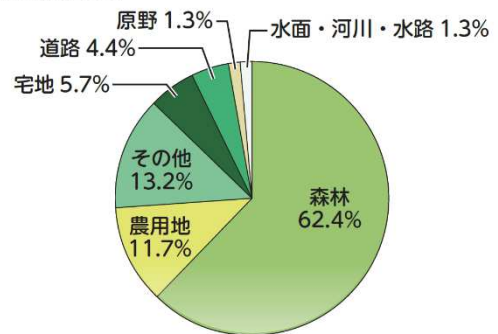


凡例

山林 農用地区域 市街化区域、用途地域

白抜き範囲は、小規模な宅地と農地の混在している地域など、山林、農用地区域、市街化区域、用途地域の区分に当てはまらない地域です。

土地利用状況(H26)



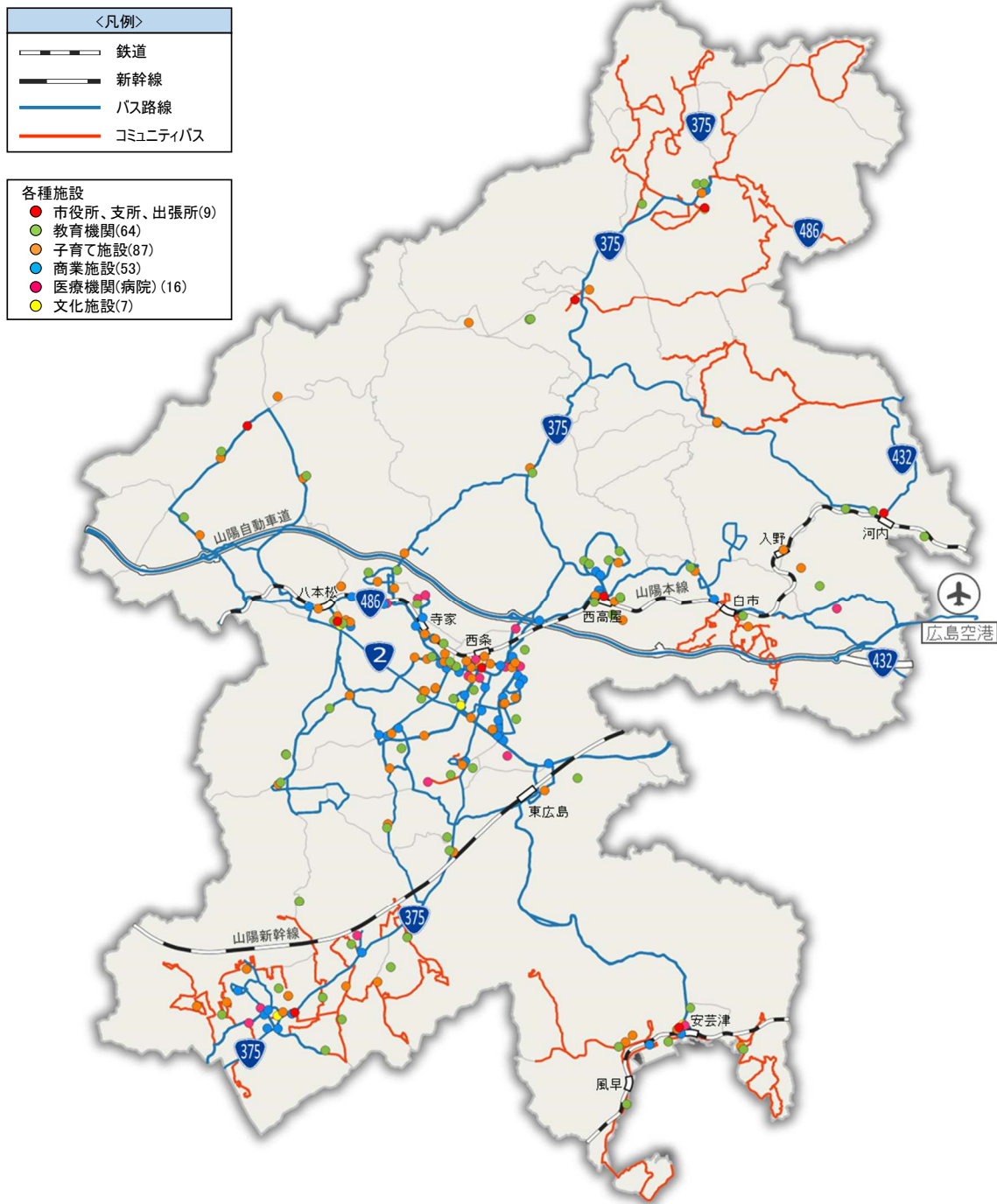
出典：第五次東広島市総合計画後期基本計画

図 土地利用分類図

(3) 各種施設の集積状況

西条駅前の中心市街地に、市役所をはじめ医療・福祉・子育て・商業施設、文化・芸術施設等の多様な施設が集積しており、全市的な都市活動を支える市街地が形成されています。

市役所の支所や出張所のある駅周辺や旧町中心部には、行政施設を中心として生活利便施設や地域センター等のコミュニティ施設が立地しており、各生活圏の居住者の日常的な生活を支える市街地が形成されています。



出典：東広島市都市交通マスタープラン改定版

図 各種施設の集積状況

(4) 大学や産業団地等の立地状況

本市には、広島大学・近畿大学・広島国際大学や広島中央サイエンスパーク等の大学や研究機関、吉川地区工業団地等の産業団地が集積しています。主に大学や研究機関は市街地周辺に立地し、産業団地は、郊外に分散して形成されています。

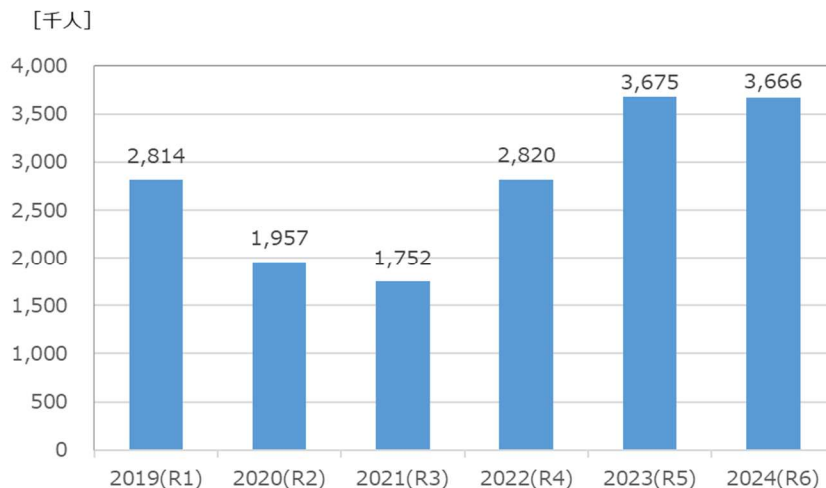


出典：東広島市都市交通マスタープラン改定版

図 大学や産業団地等の立地状況

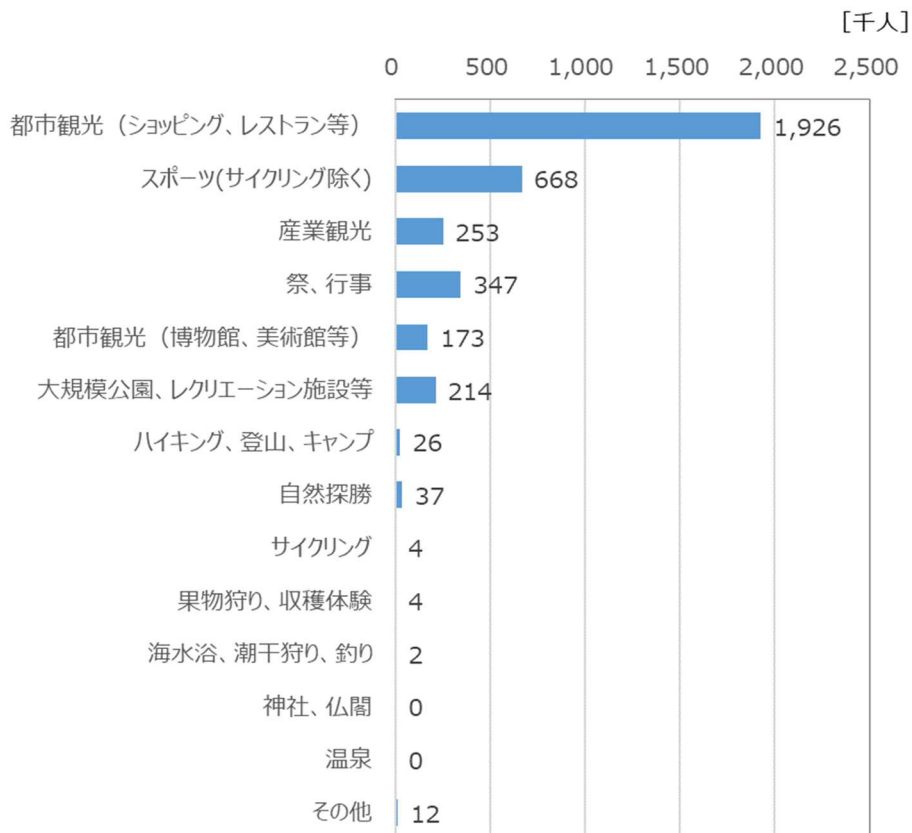
(5) 観光動向

観光客数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた年を除くと、概ね年間 280 万人が訪れています。観光目的は、買い物や食事等の都市観光が最も多く、次いでゴルフ等のスポーツや産業観光が多くなっています。



出典：(一社) 広島県観光連盟「広島県観光客数の動向 (東広島市内)」

図 観光客数の推移

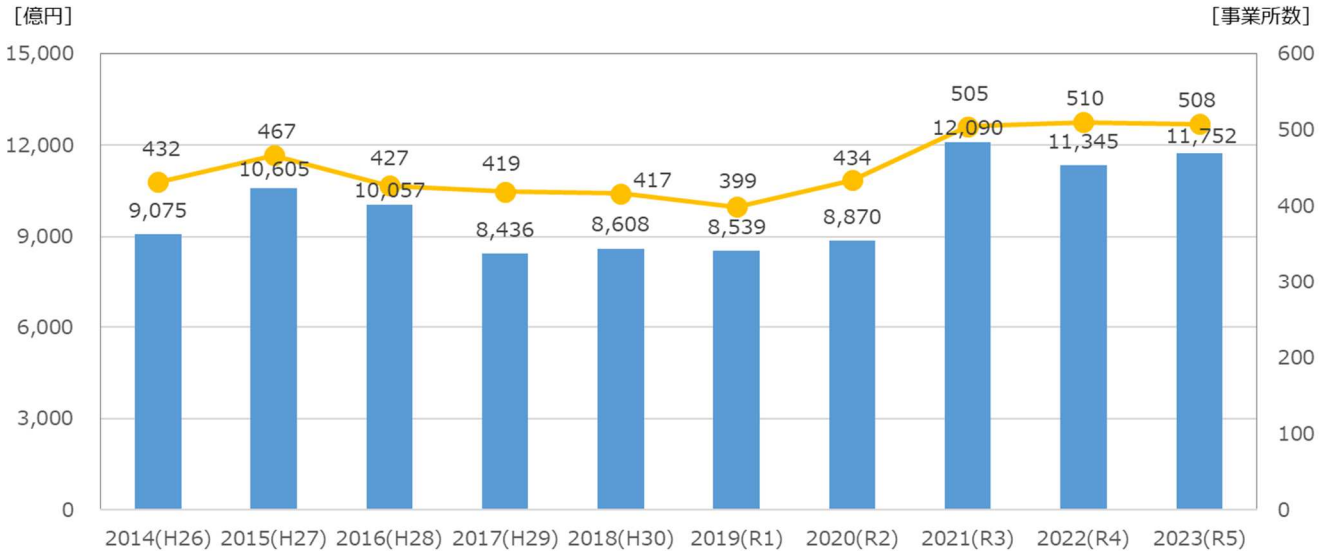


出典：(一社) 広島県観光連盟「広島県観光客数の動向 (東広島市内)」

図 2024 (R6) 目的別観光客数

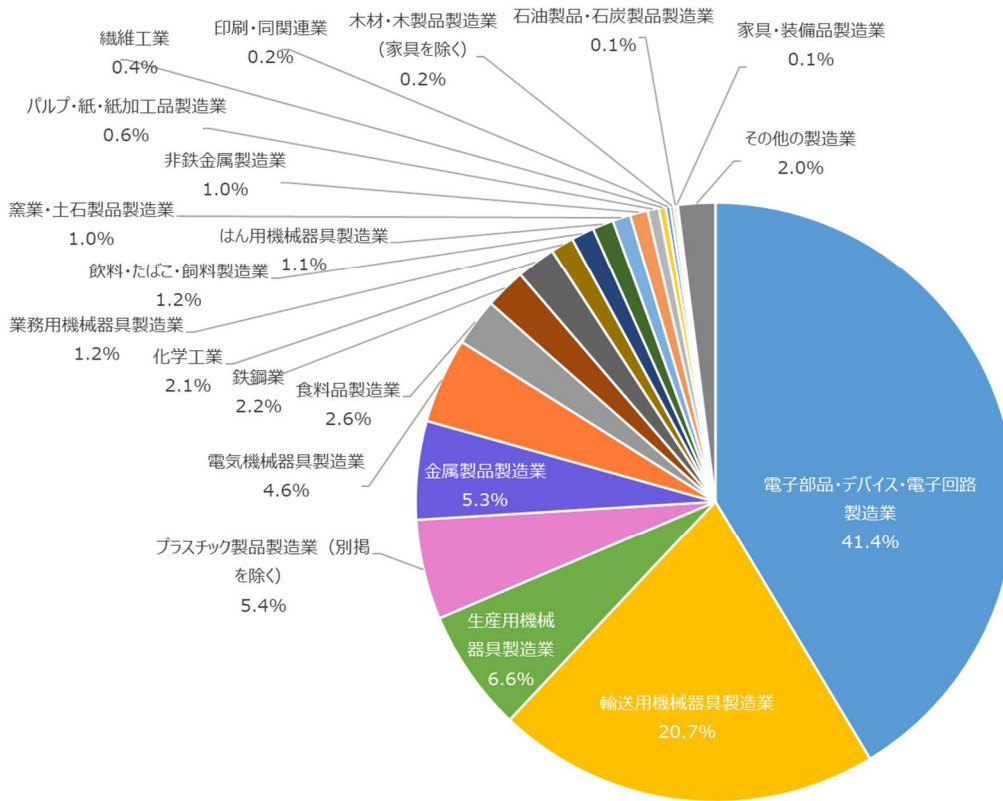
(6) 産業動向 (製造業)

本市は製造業の総生産額が他産業に比べて高く、事業所数、従業者数、製造品出荷額等とも近年増加傾向が続いています。このうち、近年における製造品出荷額等は概ね1兆1,000億円台で推移しており、事業所数も概ね500台で推移しています。産業中分類別製造品出荷額等の割合は、「電子部品・デバイス・電子回路製造業」と「輸送用機械器具製造業」で過半数以上を占めています。



出典：経済産業省「工業統計調査」、総務省・経済産業省「経済センサスー活動調査」

図 製造品出荷額等及び事業所数の推移



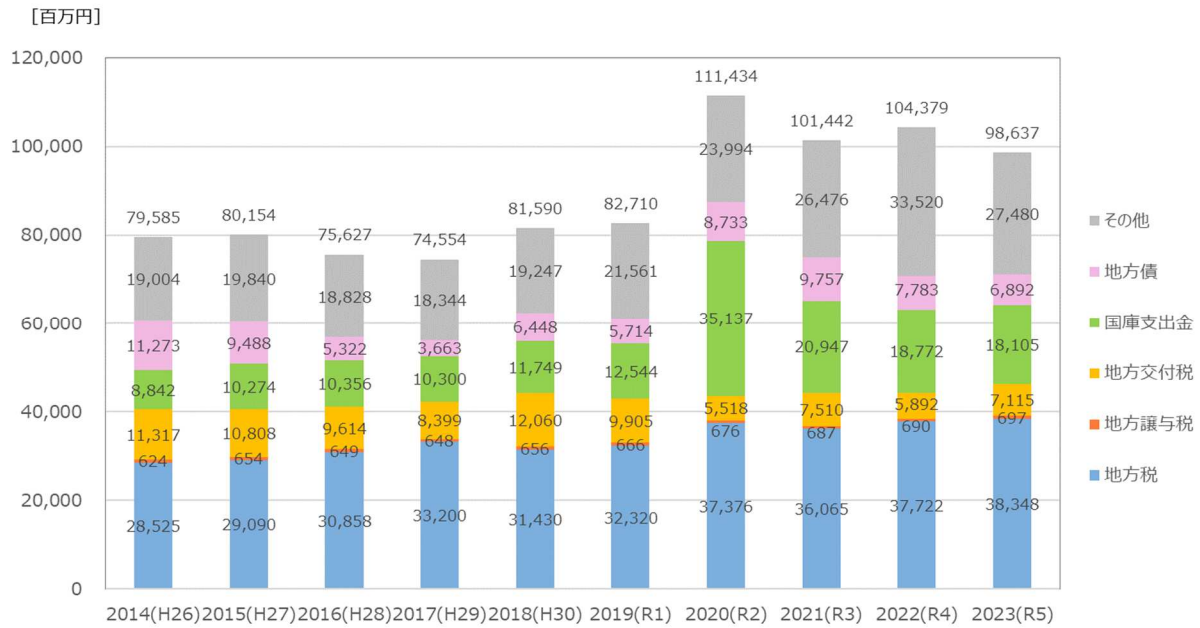
出典：経済産業省「工業統計調査」、総務省・経済産業省「経済センサスー活動調査」

図 産業中分類別製造品出荷額等の割合 (R5(2023)年)

(7) 財政状況

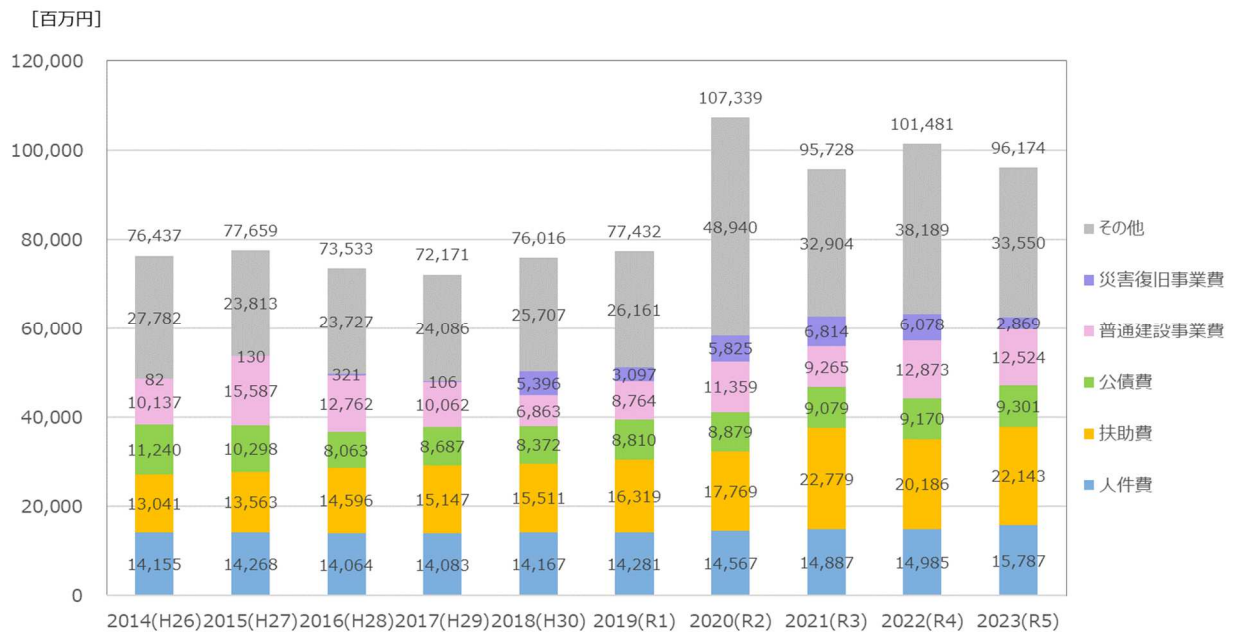
本市の財政状況は、歳入面では安定的な税収の確保等により全体で増加傾向にあり、歳出面においても扶助費等の増により全体で増加傾向にあります。

公共施設の整備やインフラ老朽化対策といった普通建設事業費は、平成30(2018)年豪雨災害以降、災害復旧事業費が増加したため減少傾向にありましたが、災害復旧の進捗とともに災害発生前の水準へ回復しつつあります。



出典：統計でみる東広島

図 歳入決算額の推移



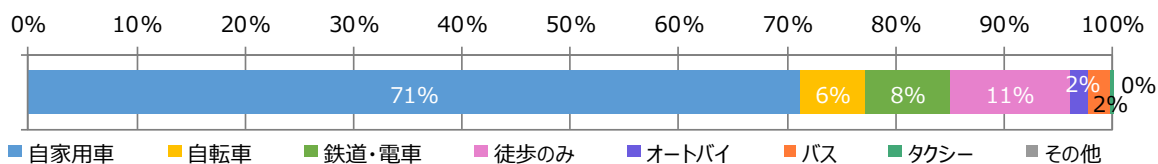
出典：統計でみる東広島

図 歳出決算額の推移

2 本市の交通の現況

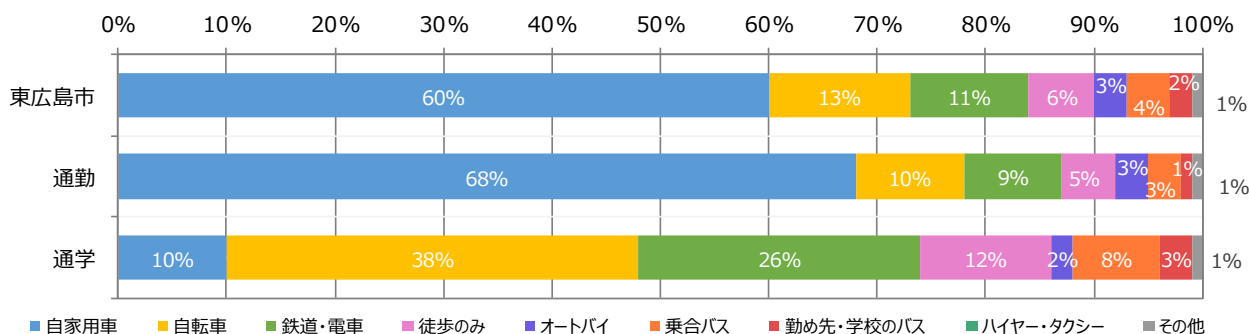
(1) 交通手段分担率

代表交通手段分担率は、自家用車が約7割を占めており、徒歩、自転車、バスの分担率は低く、自家用車への依存度が高くなっています。また、通勤時の交通分担率も、自家用車が約7割を占めています。地域別の通勤・通学時の自家用車の利用者数は、西条町、八本松町、高屋町及び黒瀬町で多くなっています。



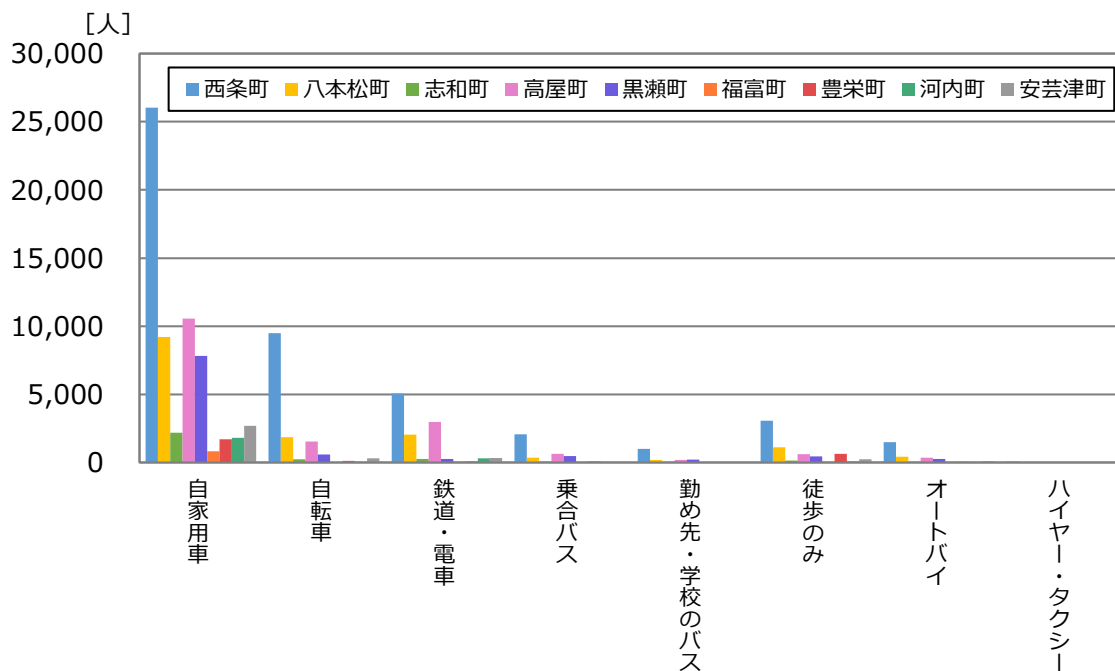
出典：東広島市都市交通マスタープラン改定版

図 代表交通手段分担率



出典：国勢調査（令和2年）

図 通勤・通学時の交通分担率

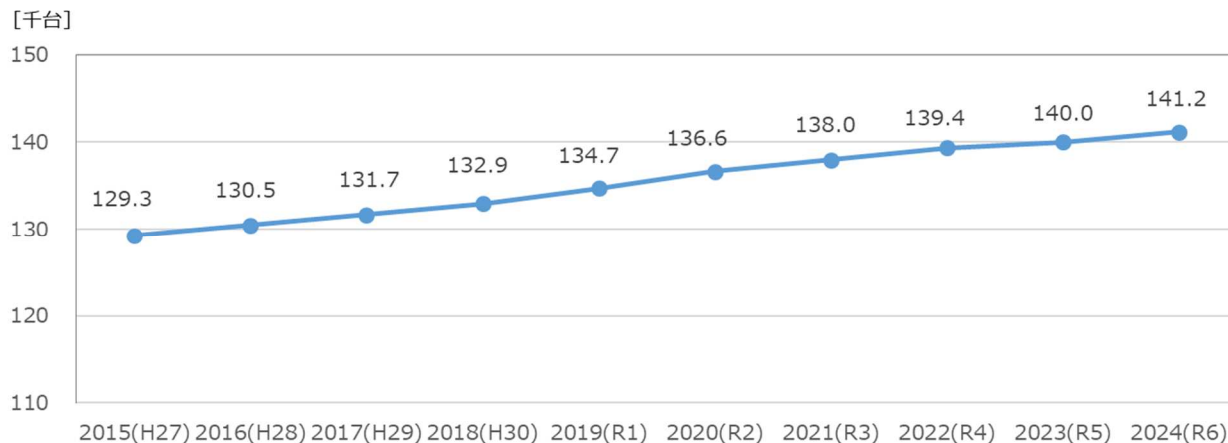


出典：国勢調査（令和2年）

図 地区別の通勤・通学時の利用交通手段

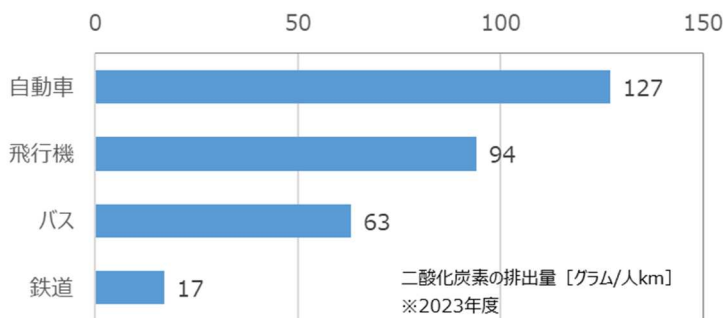
(2) 自動車保有台数、登録台数

本市における自動車の登録台数はほぼ一定の水準で増加しており、10年間で約12%増加しています。また、自動車保有台数と自動車交通量は依然として増加傾向にあり、これらは交通渋滞の発生だけでなく、二酸化炭素排出量の増加による地球温暖化の要因となっています。



出典：統計でみる東広島

図 自動車登録台数の推移

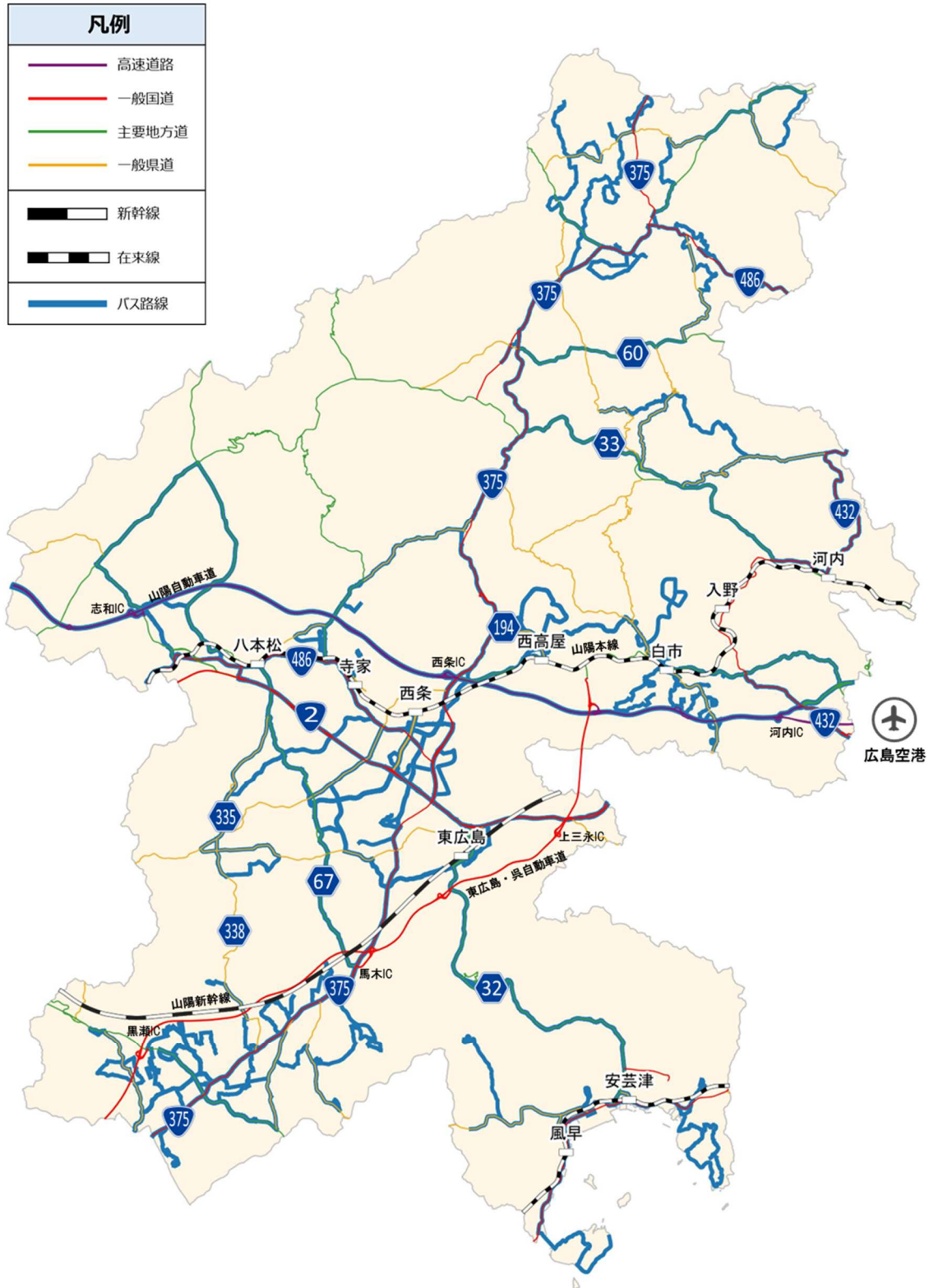


出典：国土交通省「輸送量あたりの二酸化炭素の排出量（旅客）」

図 交通手段別の二酸化炭素の排出量

(3) 公共交通網の状況

本市の公共交通は、山陽新幹線、山陽本線、呉線による鉄道を広域的な主軸とし、主要駅を交通結節点として地域間を連絡するバスネットワークが形成されています。

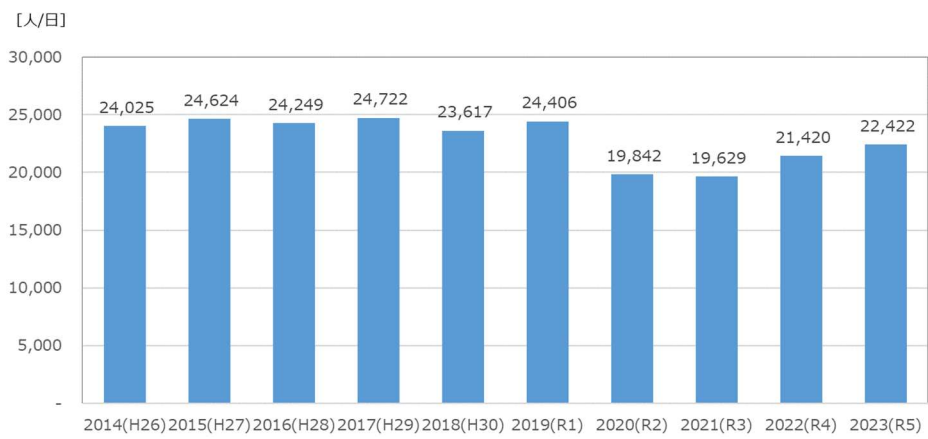


出典：東広島市都市交通マスタープラン改定版

図 公共交通網

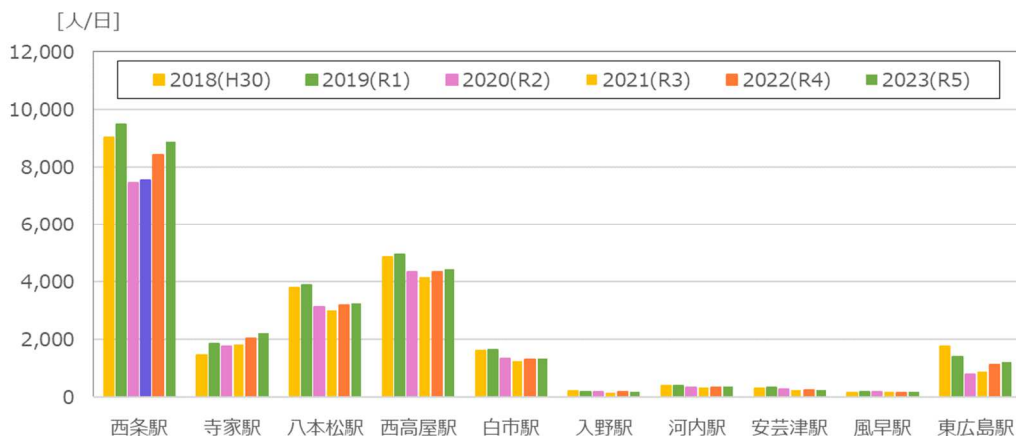
(4) 公共交通の利用状況

鉄道利用者は、令和元（2019）年までは1日当たり約24,000人の水準を維持していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた令和2（2020）年以降大幅に減少していますが、近年は回復傾向にあります。鉄道駅別の乗車数は、西条駅が最も多く、次いで西高屋駅、八本松駅の利用が多くなっています。路線バス利用者も鉄道利用者と同様、令和2（2020）年以降大幅に減少していますが、近年は回復傾向にあります。



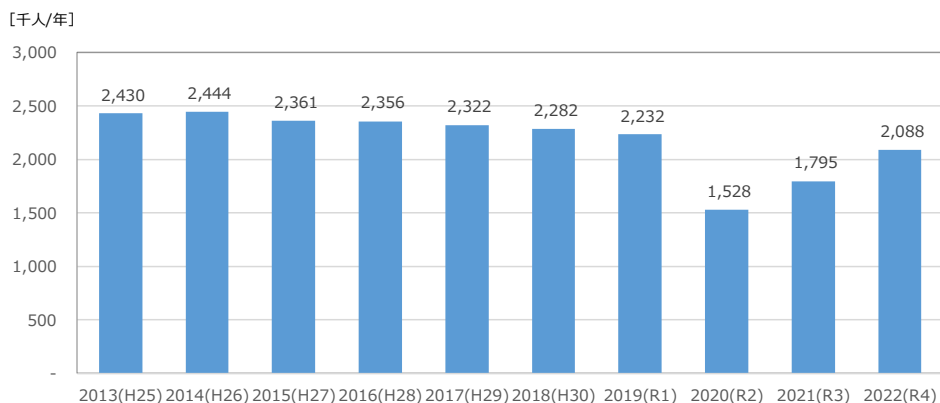
出典：統計でみる東広島

図 鉄道利用者数の推移



出典：統計でみる東広島

図 鉄道駅別の乗車数の推移



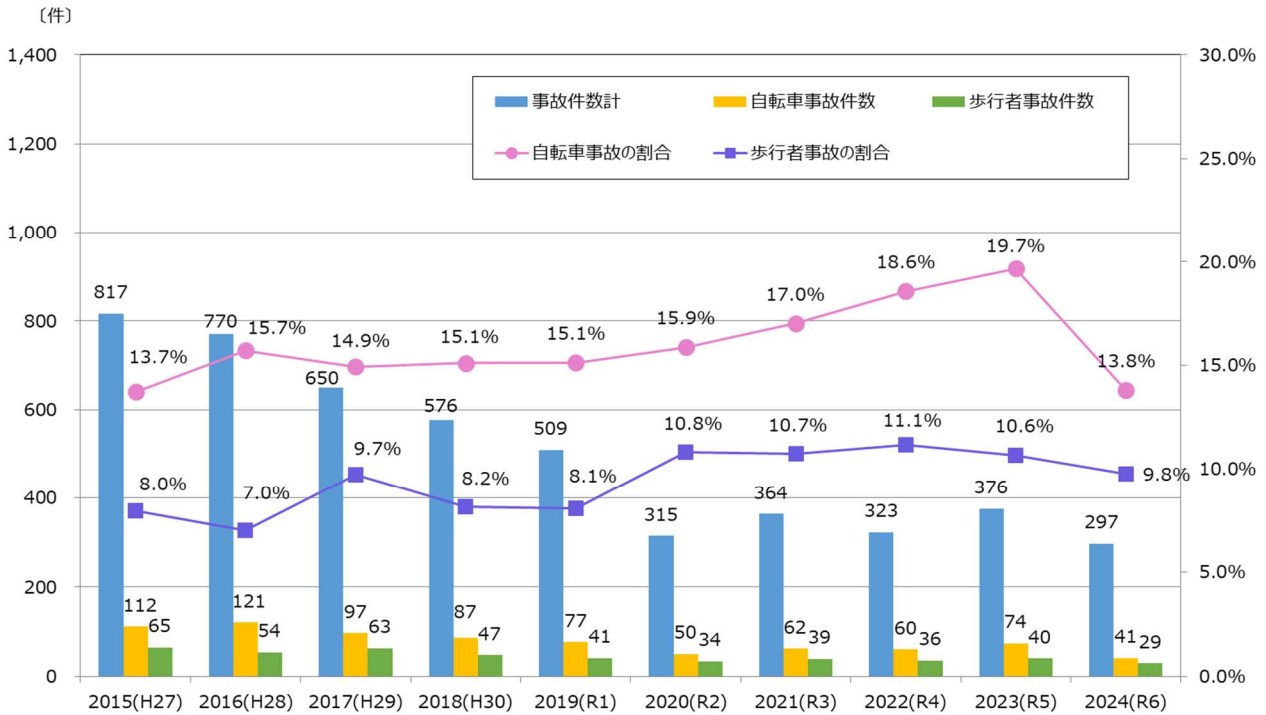
出典：東広島市都市交通マスタープラン改定版

図 路線バス利用者の推移

(5) 交通事故の発生状況

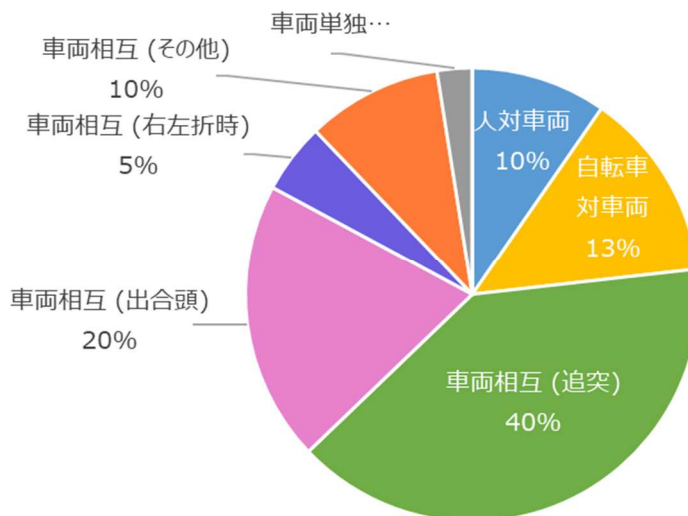
交通事故件数は、年々減少傾向にあり、10年間で約6割減少しています。一方、交通事故全体に対する自転車事故の割合は増加傾向、歩行者事故の割合は微増傾向にあります。

人身事故における、人対車両の割合は約1割、自転車対車両の割合は約2割となっており、歩行者及び自転車対車両の人身事故が全体の約3割を占めています。また、車両相互の事故は、追突に次いで、信号機のない交差点等における出合頭による事故が多くなっています。



出典：広島県警察「広島県の交通統計（東広島市内）」

図 交通事故件数の推移



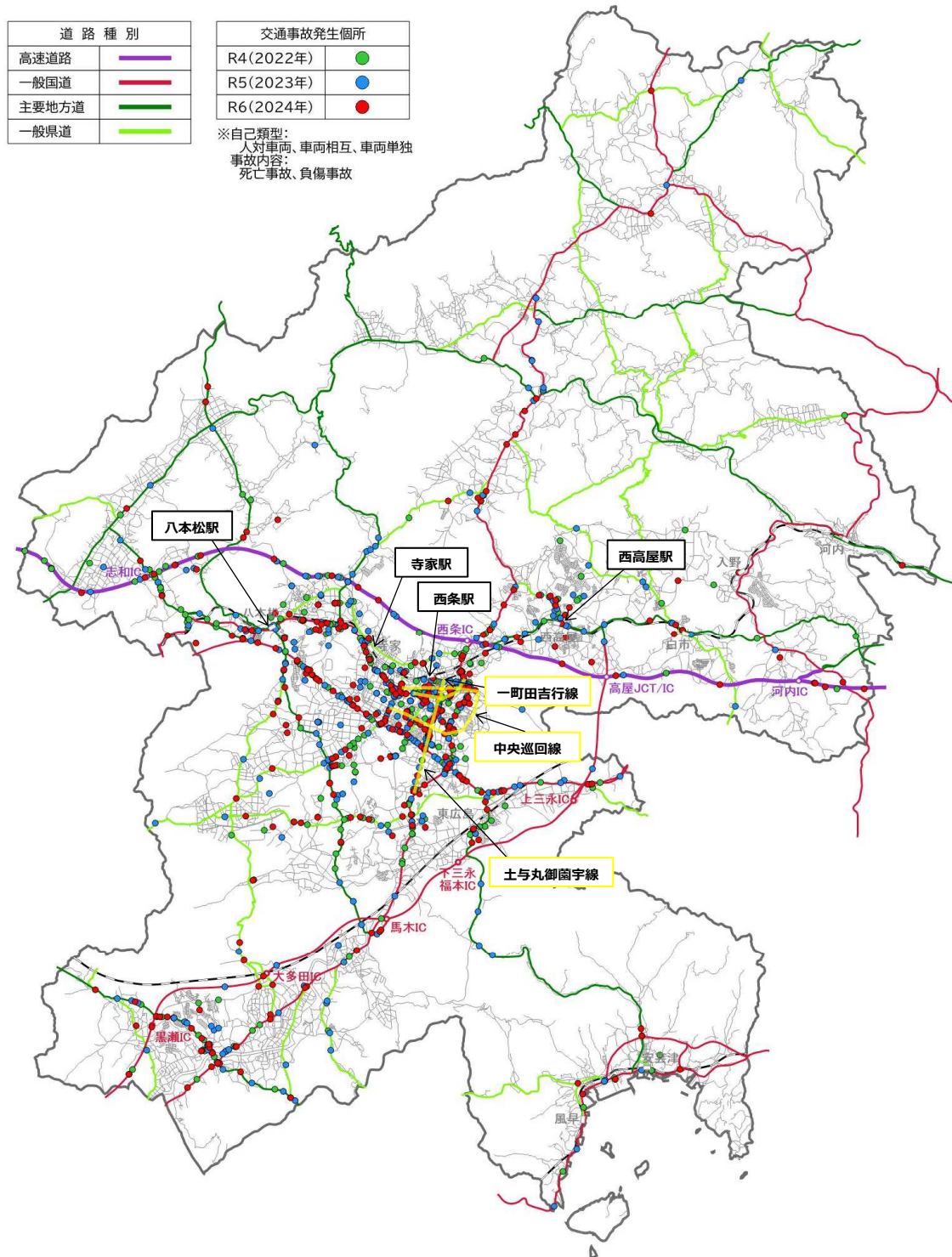
出典：統計でみる東広島

図 事故類型別人身事故発生状況 (R6(2024)年)

(6) 交通事故の発生場所

交通事故の発生場所は、主に西条駅、八本松駅、寺家駅及び西高屋駅の周辺、広島大学周辺の市街地部に集中しています。

交通事故の多くは、主に交通量の多い国道や県道で発生していますが、中心市街地では幹線市道でも多発しています。(交通事故の多い主な市道：中央巡回線、土与丸御園宇線、一町田吉行線等)



出典：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ（東広島市内）」

図 交通事故の発生場所（R4～R6年）

3 本市の道路の現況

(1) 広域幹線道路網の状況

広域的な高規格道路網は、主に山陽自動車道、東広島・呉自動車道及び国道2号で構成され、安芸高田市に至る東広島高田道路が計画されています。

地域間の幹線道路網は、東西方向では国道2号、国道486号及び国道185号が、南北方向では国道375号及び国道432号が幹線道路としての役割を果たしており、主要地方道及び一般県道が国道を補完して幹線道路ネットワークを形成しています。



出典：第3次東広島都市計画マスタープラン

図 広域幹線道路体系

(2) 都市計画道路の整備状況

市内の都市計画道路の整備率は、東広島都市計画区域内の整備率が約6割、安芸津都市計画区域内の整備率が約4割となっており、広島県内の都市計画道路の整備率と比較して低い状況にあります。

表 都市計画道路の整備状況

	計画延長(km)					整備済延長(km)	整備率(%)
	合計	自動車専用道路	幹線街路	区画街路	特殊街路		
東広島都市計画区域	150.59	27.09	121.13	1.62	0.75	93.8	62.3
安芸津都市計画区域	8.26	-	8.26	-	-	3.67	44.4
【参考】広島県内	1,117.50	145.21	922.19	19.54	30.56	919.84	82.3

出典：国土交通省「令和6年都市計画現況調査」



出典：第3次東広島都市計画マスタープラン

図 都市計画区域の設定状況

(3) 認定市道の整備状況

本市の市道は、4,592 路線（令和 7 年 3 月現在）が市道認定されています。

認定市道の改良率は、1 級市道が約 9 割、2 級市道が約 7 割、その他市道が約 5 割、全体で約 6 割となっています。地域別の改良率は、安芸津町を除く地域で約 6 割が改良済みとなっており、安芸津町が約 3 割と低い状況にあります。

表 認定市道の整備状況

区分	総延長(km)	実延長(km)	路線数	改良延長(km)	改良率(%)
1級	285	273	105	245	89.7
2級	240	236	155	159	67.4
その他	1,747	1,720	4,332	907	52.7
計	2,272	2,229	4,592	1,311	58.8

※実延長：総延長から重用延長（上級路線に重複している区間）と未供用延長を除いた長さ 出典：東広島市（令和 7 年 3 月）

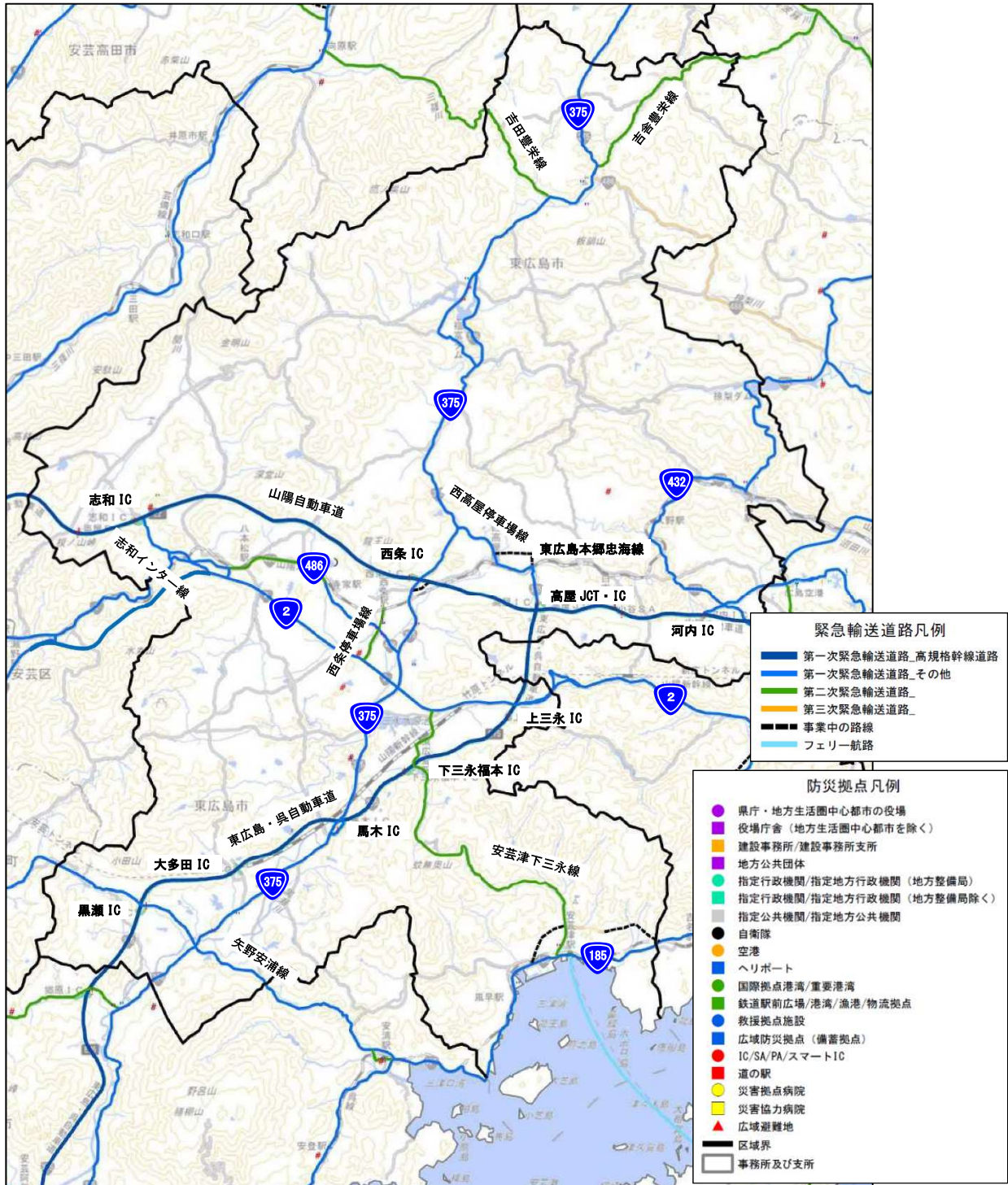
表 地域別の認定市道の整備状況

	総延長(km)	実延長(km)	路線数	改良延長(km)	改良率(%)
旧市	1,250	1,224	2,692	765	62.5
黒瀬町	276	272	457	183	67.3
福富町	140	139	358	75	54.0
豊栄町	170	162	308	106	65.4
河内町	263	261	513	133	51.0
安芸津町	173	171	264	49	28.7

出典：東広島市（令和 7 年 3 月）

(4) 緊急輸送道路の指定状況

市内の緊急輸送道路は、第1次緊急輸送道路（高規格幹線道路及び第1次防災拠点を相互に連絡する路線）として、国道2号や国道375号等の国道、西高屋停車場線や東広島本郷忠海線等の県道が位置付けられています。また、第2次緊急輸送道路（第1次緊急輸送道路と第2次防災拠点を連絡する路線）として、国道486号、西条停車場線や安芸津下三永線等の県道が位置付けられています。



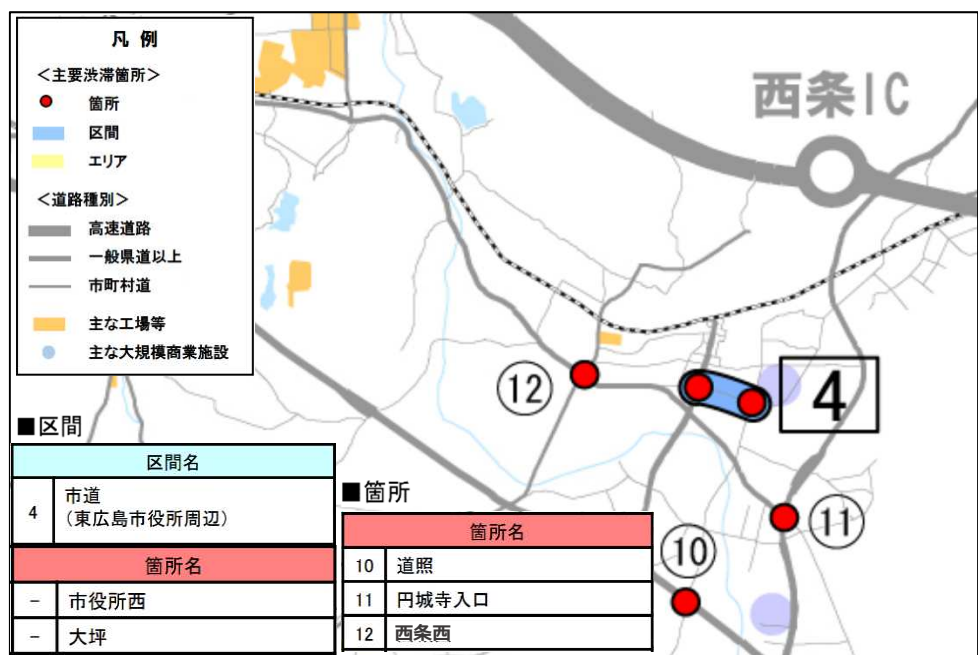
出典：広島県「広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（令和6年10月）」

図 広島県緊急輸送道路ネットワーク（東広島市）

(5) 交通渋滞の状況

広島県道路交通渋滞対策部会において選定されている本市の主要渋滞箇所は、東広島市役所周辺、国道2号バイパスの一部、国道486号となっています。

なお、本市では主に通勤帰宅時間帯に市街地や産業団地周辺において交通が集中し、特に中心市街地では、沿道商業施設利用による交通集中や高速道路インターチェンジ等への東西方向の通過交通等も相まって、慢性的な交通混雑が発生しています。

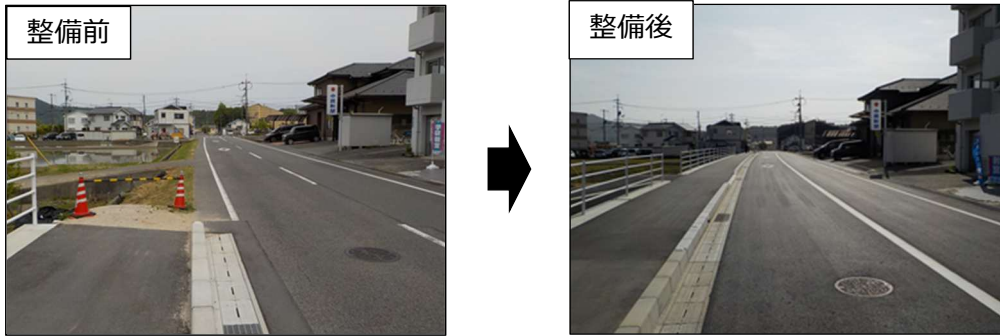


出典：広島県道路交通渋滞対策部会「主要渋滞箇所」

図 交通渋滞の発生状況

(6) 歩行者通行空間・自転車走行空間

本市の市道は、十分な歩行空間が確保できていない路線も多く、また、自転車走行空間整備が遅れており、自転車関連事故や歩行者との錯綜等が発生する等、歩行者や自転車利用者の安全な通行が妨げられるケースが発生しています。そのため、通学路においては、児童や生徒が安全に通学できるように、通学路交通安全プログラムに基づき早期の安全対策を推進しています。



出典：東広島市

図 歩道整備の状況

(7) 自然災害

近年、自然災害は激甚化・頻発化しており、本市では、平成30(2018)年7月豪雨災害において幹線道路や生活道路、鉄道が寸断される等、交通ネットワークに多大な支障を及ぼしており、災害に強い道路交通網の形成について、改めて重要性が認識されています。

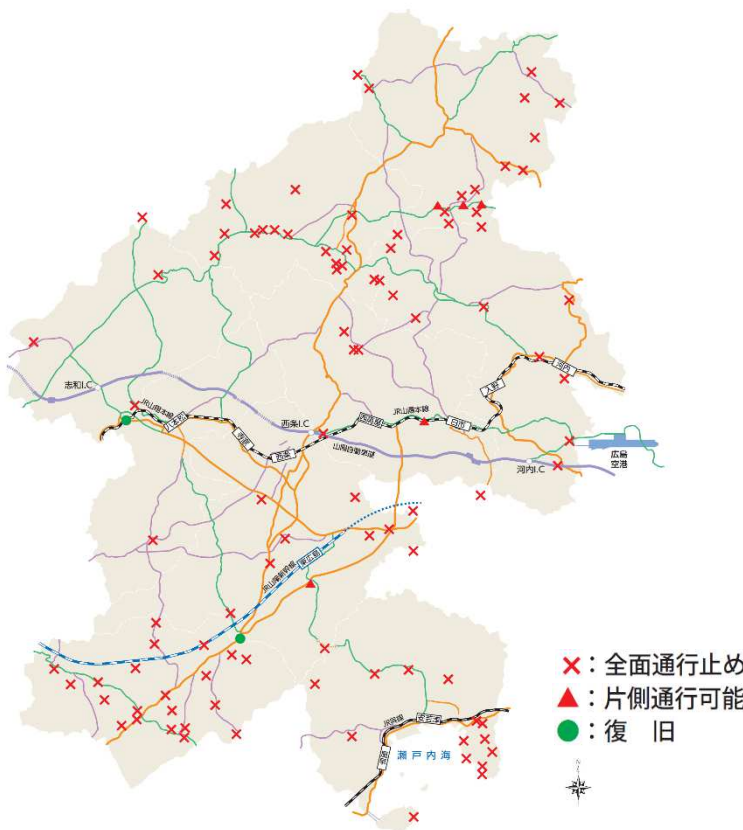


図 道路損壊



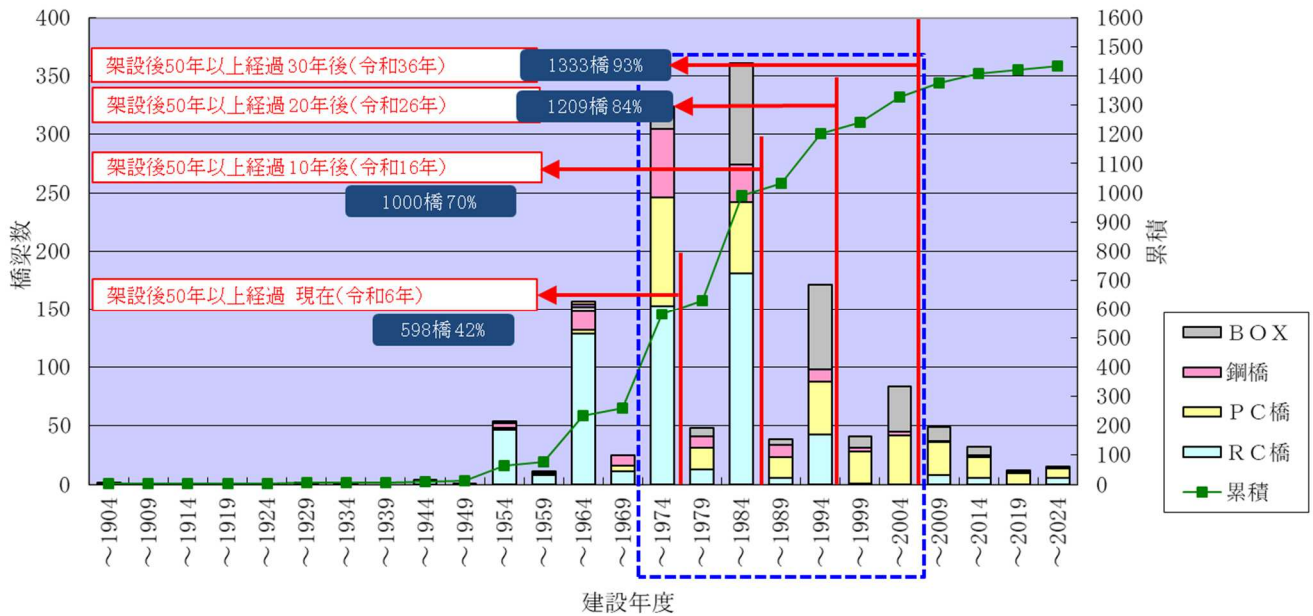
図 道路冠水

出典：東広島市平成30年7月豪雨災害記録誌

図 平成30(2018)年7月豪雨災害における道路、橋梁の被害

(8) 道路施設の維持管理

本市が管理する道路の延長は年々増加し、それに伴い、管理する道路施設の数も増加しています。また、橋梁やトンネル等の道路施設は、今後、建設後50年以上を経過するものが増大することが見込まれており、老朽化に伴う安全性の低下や維持修繕・更新等のコストの増加等が懸念されます。

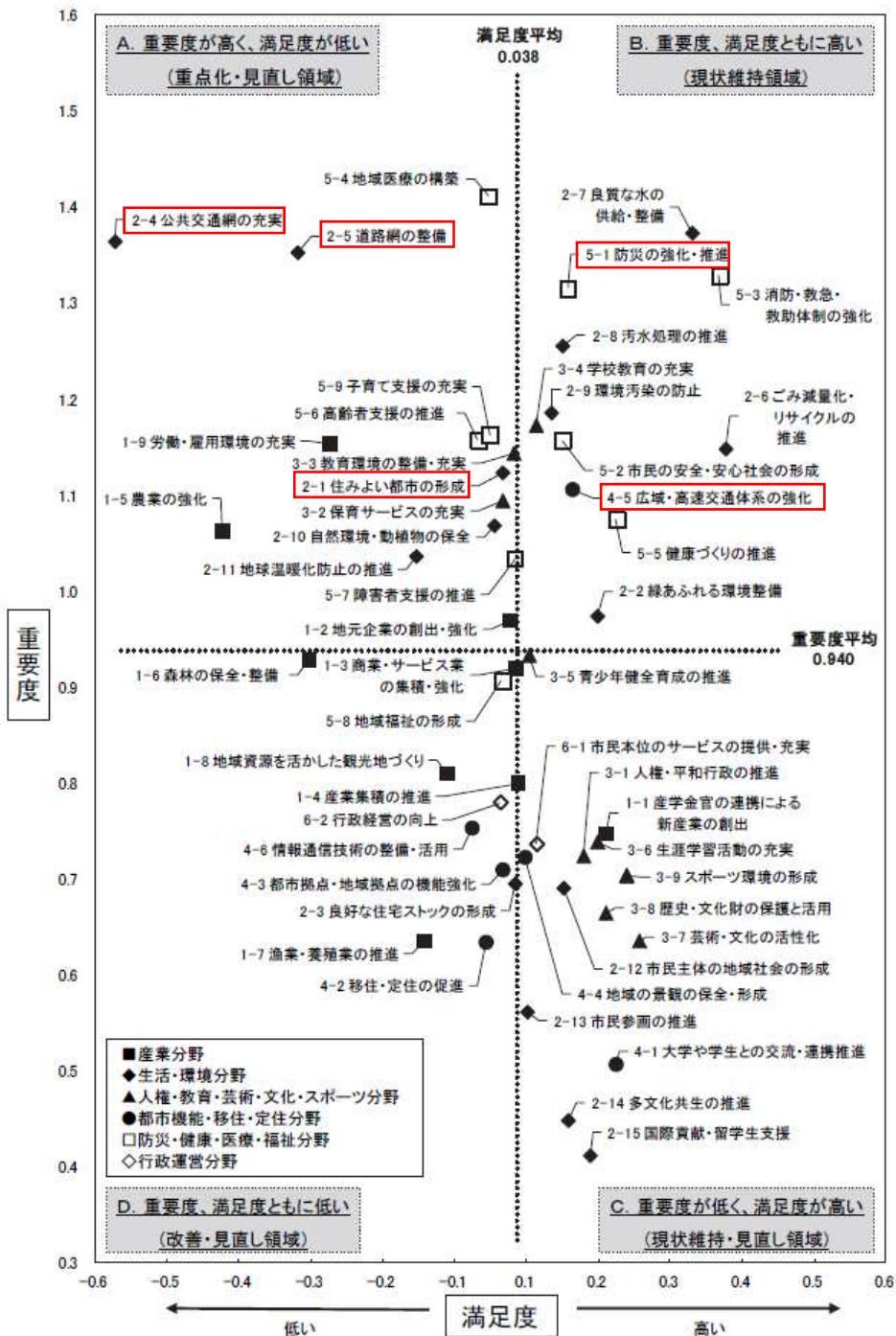


出典：東広島市橋梁長寿命化修繕計画

図 橋梁の建設年度分布

4 道路交通に関する市民意識（市民満足度調査）

道路交通に関する市民意識として、「広域・高速交通体系の強化（高速道路・幹線道路等の利便性向上等）」や「防災の強化・推進（災害に強い基盤整備の推進等）」は、重要度も満足度も高くなっています。一方、「道路網の整備（日常生活道等の整備、維持管理等）」や「公共交通網の充実（地域住民の移動手手段の確保・充実等）」、「住みよい都市の形成（良好な市街地の形成等）」は、重要度が高くなっていますが満足度が平均未満であり、施策の重点化や改善等の必要性がうかがえます。



出典：東広島市「東広島市民満足度調査（R6年度）」

図 施策に対する満足度と重要度の相関図

5 本市の道路行政全般に関する課題

本市の現況及び道路・交通の現況、総合計画が目指す将来都市像及び道路を取り巻く社会情勢の変化等を踏まえ、次のとおり「本市の道路行政全般に関する課題」を整理します。

(1) 慢性的な交通渋滞

市内では、中心市街地において面的かつ慢性的な交通渋滞が発生しており、その他の地域でも朝夕の通勤帰宅時間帯において交通渋滞が発生しています。交通渋滞は、時間的損失や交通事故の増加、温室効果ガスの排出量の増加等をもたらし、市民生活や経済活動、地球環境に負の影響を及ぼします。そのため、渋滞解消に向けた取組を推進する必要があります。

(2) 過度な自動車依存

本市の代表交通手段分担率は、自家用車が約7割を占めており、自動車への依存は市街地内での交通混雑や交通事故、公共交通の衰退、温室効果ガスの排出による地球環境問題等、様々な問題を引き起こす原因となっています。そのため、徒歩・自転車・公共交通への利用転換を促す取組を推進する必要があります。

(3) 歩行者・自転車の安全安心

本市の通学路は、通学路交通安全プログラムに基づき安全対策が進められていますが、依然として歩行者・自転車利用空間が十分に整備されていない箇所が存在し、主に市街地において歩行者や自転車の交通事故が多く発生しています。そのため、歩行者・自転車が安全・安心に利用できる空間を創出する必要があります。

(4) 道路施設の老朽化

高度経済成長期に大量に整備された橋梁等の道路施設が、今後、一斉に老朽化が進み、放置しておけば重大な事故につながる危険性があります。そのため、市民の安全・安心の確保や維持管理・更新に係るトータルコストの縮減・平準化を図るために、長寿命化修繕計画に基づく計画的な取組を推進する必要があります。

(5) 自然災害への備え

道路は、避難路や救助・救援活動、緊急物資の輸送等として重要な役割を担っています。平成30(2018)年7月豪雨災害では、多くの幹線道路で通行止め等が発生し、市民生活や物資輸送等に支障を及ぼしました。そのため、災害から市民の命や生活を守る災害に強い道路ネットワークを構築する必要があります。

(6) 学術・産業の振興

市内には、広島大学や広島中央サイエンスパーク等の学術・研究機関や吉川工業団地等の産業団地が多く立地していますが、鉄道駅や広域幹線道路への道路ネットワークが不十分なところが存在するため、十分に強みが発揮できていない問題があります。そのため、広島大学周辺地区や吉川地区を中心とした次世代学園都市ゾーンのまちづくりに向け、大学、研究機関、産業団地などへの円滑な人と物の流れを促進する交通ネットワークを構築する必要があります。

(7) 多様な交通手段への対応

広範な市域内の移動においては、バスやタクシーなど多様な交通手段による交通ネットワークの強化が不可欠となっています。持続可能な交通ネットワークの再構築や交通 DX・GX の推進と併せて、安全で円滑な走行環境や利用環境を創出する必要があります。

(8) 限られた財源による選択と集中

本市では、幹線道路整備や通学路等の安全対策、渋滞解消の取組等、今後も整備を推進しなければならない道路事業が多くあります。一方、道路施設の老朽化に伴い、維持管理・更新に多大な費用が掛かることが懸念されています。そのため、限られた財源の中で、真に必要な整備効果の高い事業へ選択と集中を進め、計画的な事業推進を図る必要があります。

(9) 市民ニーズへの対応

道路整備に関する市民の意向として、「道路網の整備（日常的生活道の整備、維持管理）」、「公共交通網の充実（地域住民の移動手段の確保・充実）」、「住みよい都市の形成（良好な市街地の形成）」に関する施策の重要度が高い中、満足度は低い状況にあります。そのため、これらの満足度の向上に資する取組を推進する必要があります。

6 地域別の道路整備に関する課題

これまで整理した内容を踏まえ、道路の主要な機能である「まちづくり（道路ネットワークの構築）」「交通円滑化（移動の円滑化）」「安全安心（安全で快適な道路空間）」の3つの視点から、次のとおり「地域別の道路整備に関する課題」を整理します。

なお、「地域別の道路整備に関する課題」については、本計画の対象路線である幹線市道や都市計画道路に限らず、国・県道および地域内の道路を含めて整理をしています。

(1) 西条地域

《まちづくり》

- 広島大学周辺地区や吉川地区を中心とした次世代学園都市ゾーンのまちづくりに向け、大学、研究機関、産業団地などへの円滑な人と物の流れを促進する交通ネットワークを構築する必要があります。
- 国・県が進める広域幹線道路（国道2号道照交差点立体化、国道2号西条バイパス及び国道375号御園宇バイパスの4車線化等）の整備に併せて、それらへのアクセス機能を高める市道整備を推進する必要があります。また、自動運転・隊列走行BRT計画や次世代学園都市ゾーンのまちづくり等、将来的な土地利用や交通需要を見込み、適宜、新たな幹線道路の整備を検討する必要があります。
- 都市計画道路以外の市道（主に地域の生活を支える道路）においては、各エリアに存在する交通課題（幹線道路へのアクセス性、通学路の安全性、良好な街区の形成等）を解決することを目的として、計画的な路線配置を検討するとともに、適切な規模・構造にて整備を進める必要があります。

《交通円滑化》

- 中心市街地における慢性的な渋滞を解消するため、ボトルネックの要因を把握し、各箇所に適した渋滞対策（右折レーン設置等のピンポイント対策、交通の分散を図るためのバイパス道路又は迂回路の整備等）を推進する必要があります。
- 主に人口増加が進む市街地（交通需要が増加する地域）において、地域内の道路の交通円滑化を図る道路整備を推進する必要があります。
- 市内の自動車の交通量の減少に向けて、自動車から徒歩・自転車・公共交通への転換を促す施策として、公共交通と連携した道路整備を推進するとともに、歩行者や自転車利用者が安全安心に通行できる環境の充実を図る必要があります。

《安全安心》

- 中心市街地には市内外から人が集まるため、子どもや高齢者、障がい者等の誰もが安全安心かつ容易に移動できる環境を整える必要があります。
- 自動運転等の新たなモビリティに対応可能な道路機能を有する道路整備を推進する必要があります。

- 教育施設の周辺において、通学路の安全対策を推進する必要があります。
- 自転車利用の多い路線において、歩行者や自転車利用者が安心して移動できる環境を整える必要があります。

(2) 八本松地域

《まちづくり》

- 広島大学周辺地区や吉川地区を中心とした次世代学園都市ゾーンのまちづくりに向け、大学、研究機関、産業団地などへの円滑な人と物の流れを促進する交通ネットワークを構築する必要があります。
- 国・県が進める広域幹線道路（（仮称）八本松SIC、国道2号西条バイパスの4車線化等）の整備進捗に併せて、それらへのアクセス機能を高める市道整備を推進する必要があります。また、（仮称）八本松SICの完成後は、交通流が大きく変わる可能性があるため、将来的な土地利用や交通需要を見込み、適宜、新たな幹線道路の整備を検討する必要があります。
- 半導体製造企業から、5年間で1兆5,000億円の投資が発表されました。また、吉川地区では（仮称）吉川地区産業団地の整備が進められています。そのため、企業立地の促進や企業活動の活性化、物流の円滑化を図るために、各産業団地から高速・高規格道路へのアクセス性を高める必要があります。（各産業団地から産業活動に合わせた道路ネットワークが求められます。）
- 都市計画道路以外の市道（主に地域の生活を支える道路）においては、各エリアに存在する交通課題（幹線道路へのアクセス性、通学路の安全性、良好な街区の形成等）を解決することを目的として、計画的に路線配置を検討するとともに、適切な規模・構造にて整備を進める必要があります。

《交通円滑化》

- 吉川地区では半導体製造企業の大規模投資や（仮称）吉川地区産業団地の整備に伴う交通混雑等への対策として、県道の4車線化や、それらへのアクセス機能を高める市道整備を推進する必要があります。
- 渋滞解消に当たっては、ボトルネックの要因を把握し、各箇所に適した渋滞対策（右折レーン設置等のピンポイント対策、交通の分散を図るためのバイパス道路又は迂回路の整備等）を推進する必要があります。
- 主に人口増加が進む市街地（交通需要が増加する地域）において、地域内の道路の交通円滑化を図る道路整備を推進する必要があります。
- 市内の自動車の交通量の減少に向けて、自動車から徒歩・自転車・公共交通への転換を促す施策として、公共交通と連携した道路整備を推進するとともに、歩行者や自転車利用者が安全安心に通行できる環境の充実を図る必要があります。

《安全安心》

- 教育施設の周辺において、通学路の安全対策を推進する必要があります。
- 自転車利用の多い路線において、歩行者や自転車利用者が安心して移動できる環境を整える必要

があります。

(3) 志和地域

《まちづくり》

- 自然災害により交通が寸断されないよう、県道を補完する市道（1級・2級市道）の整備によりリダンダンシーを確保する必要があります。

《交通円滑化》

- 高齢化率が高く人口減少が進んでいる地域のため、ニーズに合った施策の展開を行い、地域コミュニティや公共交通等の維持が必要な地域においては、地域と連携しながら適切な交通の円滑化を図り、それに伴う道路整備を検討する必要があります。

《安全安心》

- 教育施設の周辺において、通学路の安全対策を推進する必要があります。

(4) 高屋地域

《まちづくり》

- 高屋地域の公共交通の利便性向上に向け、西高屋駅は新たに南側から利用が可能となったため、南側駅前広場へ繋がる市道のネットワークの強化や機能向上を図る必要があります。
- 都市計画道路以外の市道（主に地域の生活を支える道路）においては、各エリアに存在する交通課題（幹線道路へのアクセス性、通学路の安全性、良好な街区の形成等）の解決を目的として、計画的に路線配置を検討するとともに、適切な規模・構造にて整備を進める必要があります。
- 東広島入野産業団地の整備に伴う対策として、道路の拡幅や歩道の整備を推進する必要があります。

《交通円滑化》

- 渋滞解消に当たっては、ボトルネックの要因を把握し、各箇所に適した渋滞対策（右折レーン設置等のピンポイント対策、交通の分散を図るためのバイパス道路又は迂回路の整備等）を推進する必要があります。
- 主に人口増加が進む市街地（交通需要が増加する地域）において、地域内の道路の交通円滑化を図る道路整備を推進する必要があります。

《安全安心》

- 教育施設の周辺において、通学路の安全対策を推進する必要があります。
- 自転車利用の多い路線において、歩行者や自転車利用者が安心して移動できる環境を整える必要があります。

(5) 黒瀬地域

《まちづくり》

- 東広島・呉自動車道のインターチェンジ付近において、交通利便性を活かした新たな企業立地等を促すため、インターチェンジへ繋がるアクセス道路の機能強化又は整備を進める必要があります。
- 都市計画道路以外の市道（主に地域の生活を支える道路）においては、各エリアに存在する交通課題（幹線道路へのアクセス性、通学路の安全性、良好な街区の形成等）を解決することを目的として、計画的に路線配置を検討するとともに、適切な規模・構造にて整備を進める必要があります。
- 自然災害により交通が寸断されないよう、国道や県道を補完する市道（1級・2級市道）の整備によりリダンダンシーを確保する必要があります。

《交通円滑化》

- 人口減少、少子高齢化が進んでいる地域であり、今後、大規模住宅団地における空き家化等の問題が見込まれます。そのため、主に市街化区域内の人口密度を維持するため、地域内の道路や公共交通等の機能強化により各市街地の生活利便性を高める必要があります。
- 鉄道駅がなく、公共交通は路線バスとコミュニティバスとなるため、交通弱者の移動の円滑化を図るためには、公共交通と連携した道路整備が重要です。令和7年度には、兼広地区においてバスターミナル（交通結節点）が整備されたため、自動車だけでなく歩行者や自転車のアクセス性も考慮した道路整備を検討する必要があります。

《安全安心》

- 教育施設の周辺において、通学路の安全対策を推進する必要があります。

(6) 福富・豊栄地域

《まちづくり》

- 自然災害により交通が寸断されないよう、国道や県道を補完する市道（1級・2級市道）の整備によりリダンダンシーを確保する必要があります。

《交通円滑化》

- 高齢化率が高く人口減少が進んでいる地域のため、ニーズに合った施策の展開を行い、地域コミュニティや公共交通等の維持が必要な地域においては、地域と連携しながら適切な交通の円滑化を図り、それに伴う道路整備を検討する必要があります。

《安全安心》

- 教育施設の周辺において、通学路の安全対策を推進する必要があります。

(7) 河内地域

《まちづくり》

- 自然災害により交通が寸断されないよう、国道や県道を補完する市道（1級・2級市道）の整備によりリダンダンシーを確保する必要があります。
- 東広島入野産業団地の整備に伴う対策として、道路の拡幅や歩道の整備を推進する必要があります。

《交通円滑化》

- 高齢化率が高く人口減少が進んでいる地域のため、ニーズに合った施策の展開を行い、地域コミュニティや公共交通等の維持が必要な地域においては、地域と連携しながら適切な交通の円滑化を図り、それに伴う道路整備を検討する必要があります。

《安全安心》

- 教育施設の周辺において、通学路の安全対策を推進する必要があります。

(8) 安芸津地域

《まちづくり》

- 自然災害により交通が寸断されないよう、国道や県道を補完する市道（1級・2級市道）の整備によりリダンダンシーを確保する必要があります。（海上輸送も含めて検討する必要があります。）

《交通円滑化》

- 集落から幹線道路へ容易にアクセスできるよう、集落内に形成されている狭隘道路を解消する必要があります。ただし、安芸津駅周辺のように住宅が密集している地域や風早駅周辺のように地形的に道路拡幅が困難なエリアにおいては、部分的に離合場所を確保する等、地域の実情に応じた道路整備を検討する必要があります。
- 高齢化率が高く人口減少が進んでいる地域のため、ニーズに合った施策の展開を行い、地域コミュニティや公共交通等の維持が必要な地域においては、地域と連携しながら適切な交通の円滑化を図り、それに伴う道路整備を検討する必要があります。

《安全安心》

- 教育施設の周辺において、通学路の安全対策を推進する必要があります。

＜西条地域の道路整備に関する主要な課題＞

＜全般＞

- 次世代学園都市ゾーンのまちづくりに向けた道路網等ネットワークの構築
- 災害時における代替道路（国道・県道を補完する道路）ネットワークの構築
- 市街地の拡大（人口や交通量の増加）に応じた道路ネットワークの構築
- 通学路の安全対策の推進
- 歩行者・自転車利用者が安全安心に移動できる空間や機能の創出
- 交通事故の低減（交通事故の多い箇所における安全対策の推進）

＜主要渋滞箇所＞（広島県道路交通渋滞対策部会）

市役所西、大坪、道照、円城寺入口、西条西

【まちづくり】 **西条駅・寺家駅周辺**

- 駅北エリアにおける東西方向の幹線道路整備の推進
- 鉄道を跨ぐ南北地域を連絡する幹線道路ネットワークの強化・形成
- 西条 IC、(仮称) 八本松 SIC へのアクセス性の向上

【交通円滑化】 **市道**

- 中心市街地内の慢性的な交通渋滞の緩和・解消（ボトルネック交差点の解消）

【交通円滑化】 **国道・市道**

- 国道 486 号における渋滞の緩和・解消
- 西条第二地区内の交通の分散

【安全安心】 **市道**

- 通学路交通安全プログラム改善箇所の整備促進

【まちづくり】 **寺家駅・西条第二地区周辺**

- 寺家駅から広域幹線道路へのアクセス性の向上
- 西条第二地区内の土地利用の促進（市街化の促進）

【まちづくり】 **市道**

- 中心市街地から広域幹線道路へのアクセス性の向上
- 都市施設（処理場）へのアクセス機能強化

【まちづくり】 **県道**

- 上寺家下見線・下三永吉川線の整備促進

【交通円滑化】 **市道**

- 狭隘道路の解消

【まちづくり】 **広島大学周辺地区**

- 新市街地の形成と併せた幹線道路網の構築
- 計画的な市街地形成

【まちづくり】 **国道**

- 広域幹線道路の機能性の強化（4車線化の促進）
- 沿道土地利用の促進

【交通円滑化】 **県道**

- 自動運転・隊列走行 BRT の運行体制に応じた道路空間の再編
- 中心市街地及び鉄道駅と大学間のアクセス機能の向上

【まちづくり】 **東広島駅周辺**

- 中心市街地と鉄道駅を連絡する幹線道路ネットワークの構築
- 大学や研究団地へのアクセス機能強化（学術・研究・産業の振興）

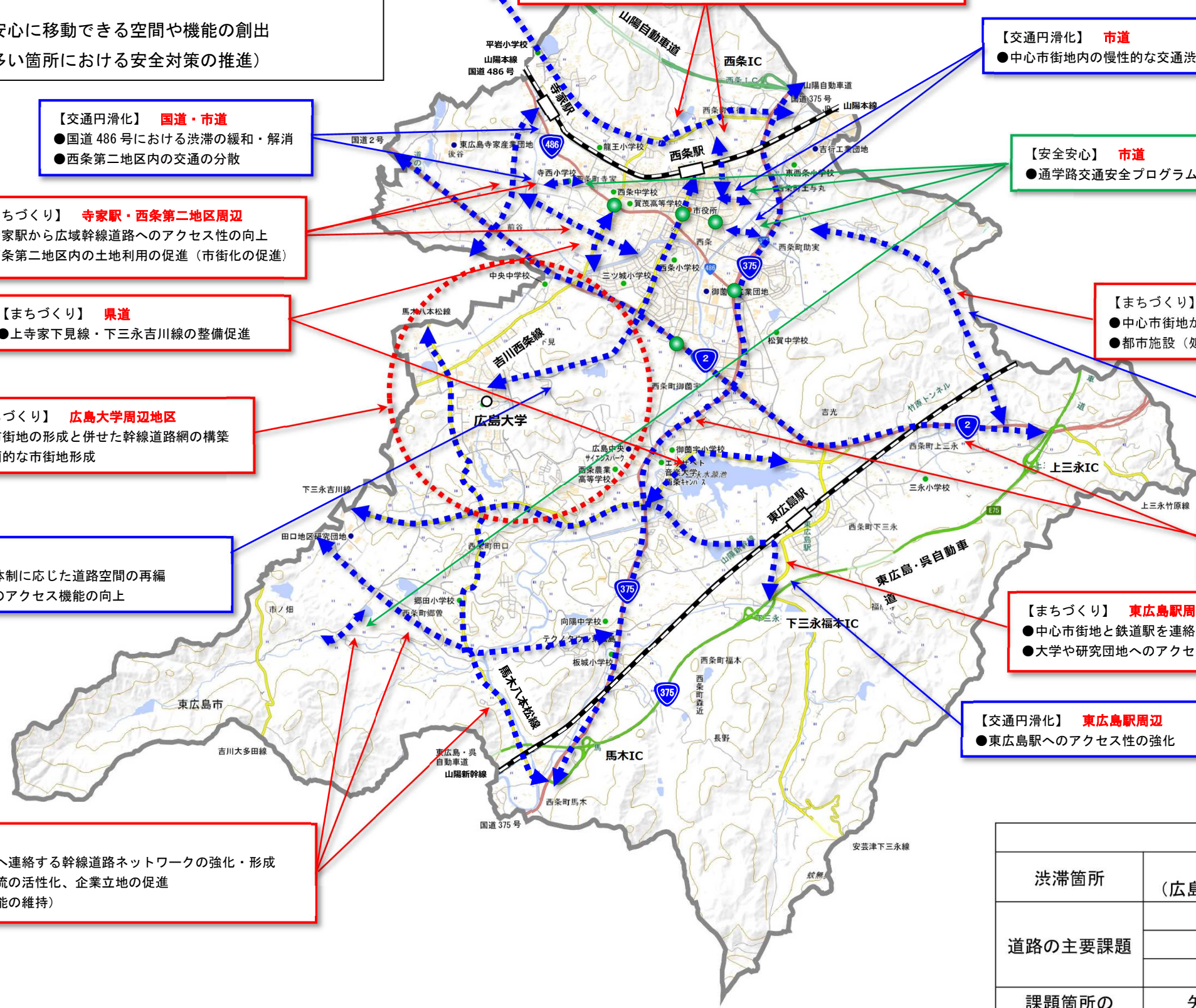
【交通円滑化】 **東広島駅周辺**

- 東広島駅へのアクセス性の強化

【まちづくり】 **県道・市道**

- 産業団地から広域幹線道路へ連絡する幹線道路ネットワークの強化・形成
- 産業団地における人流・物流の活性化、企業立地の促進
- 拠点間連携の強化（集落機能の維持）

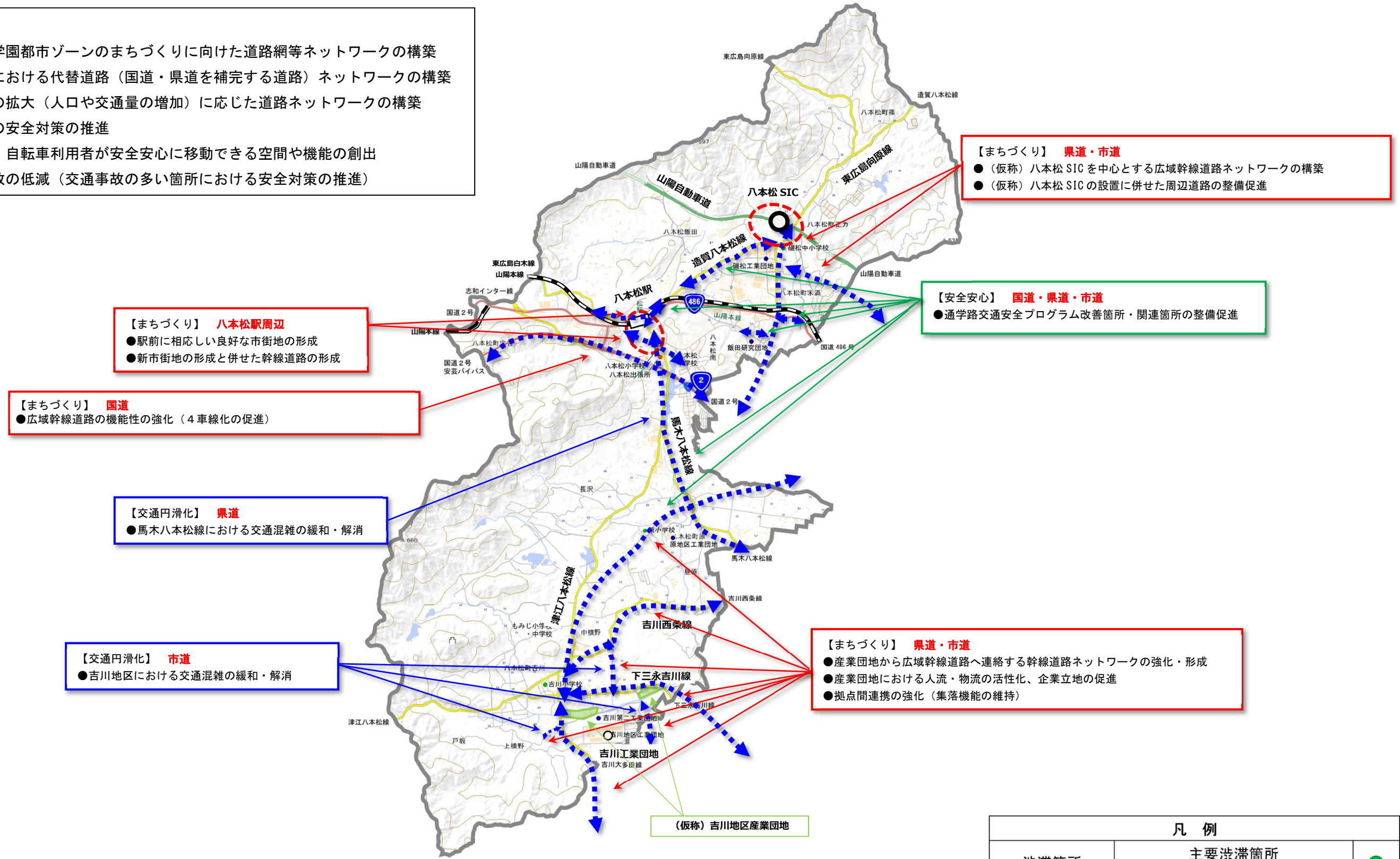
凡例		
渋滞箇所	主要渋滞箇所 (広島県道路交通渋滞対策部会)	●
道路の主要課題	まちづくり	□
	交通円滑化	□
	安全安心	□
課題箇所のイメージ	矢印は事業路線や内容を示したものではありません	↔



＜八本松地域の道路整備に関する主要な課題＞

＜全般＞

- 次世代学園都市ゾーンのまちづくりに向けた道路網等ネットワークの構築
- 災害時における代替道路（国道・県道を補完する道路）ネットワークの構築
- 市街地の拡大（人口や交通量の増加）に応じた道路ネットワークの構築
- 通学路の安全対策の推進
- 歩行者・自転車利用者が安全安心に移動できる空間や機能の創出
- 交通事故の低減（交通事故の多い箇所における安全対策の推進）



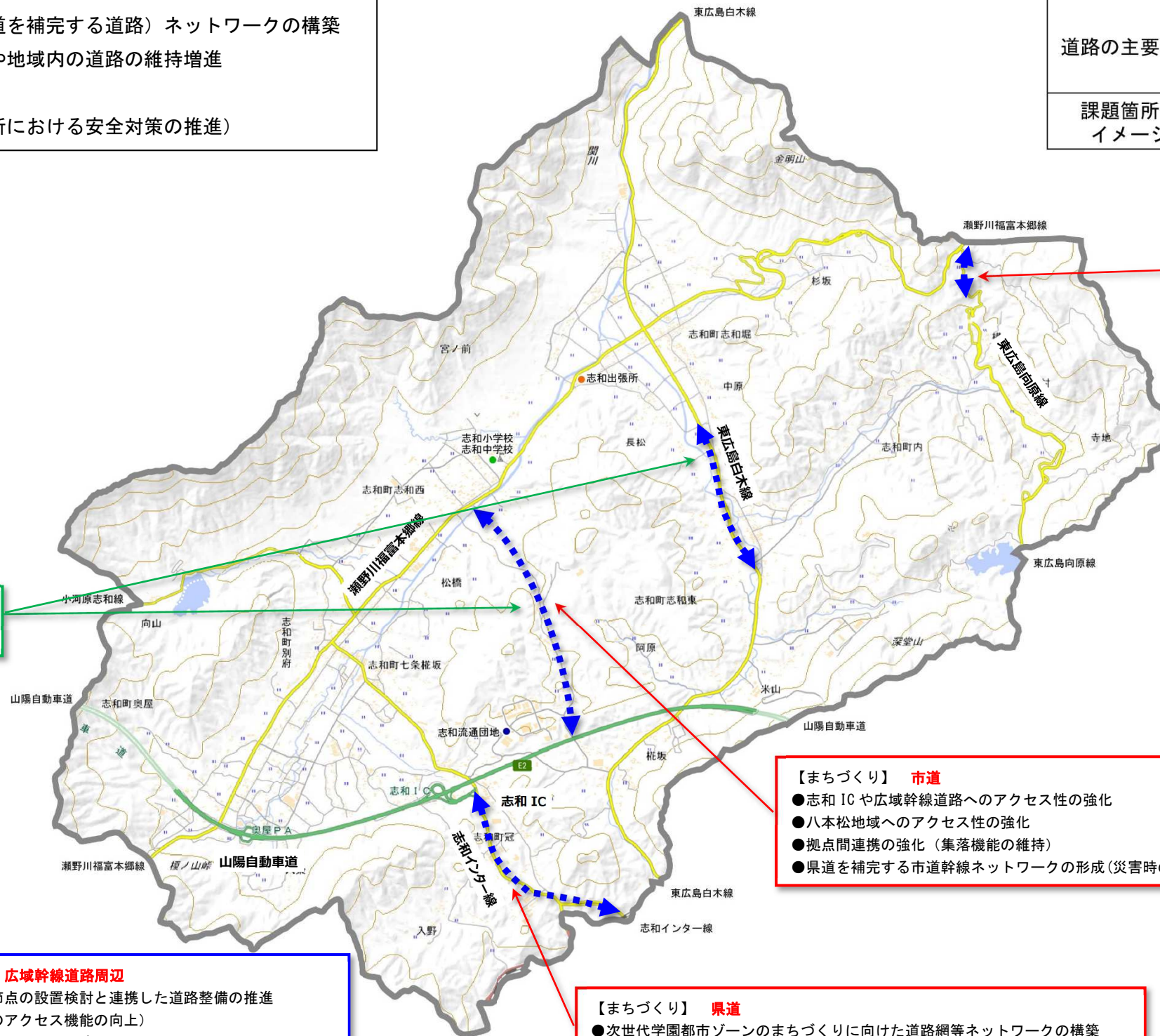
凡例		
渋滞箇所	主要渋滞箇所 (広島県道路交通渋滞対策部会)	●
道路の主要課題	まちづくり	□
	交通円滑化	□
	安全安心	□
課題箇所のイメージ	矢印は事業路線や内容を示したものではありません	↔

＜志和地域の道路整備に関する主要な課題＞

＜全般＞

- 災害時における代替道路（国道・県道を補完する道路）ネットワークの構築
- 集落機能を維持するための公共交通や地域内の道路の維持増進
- 通学路の安全対策の推進
- 交通事故の低減（交通事故の多い箇所における安全対策の推進）

凡例		
渋滞箇所	主要渋滞箇所 (広島県道路交通渋滞対策部会)	●
道路の主要課題	まちづくり	□
	交通円滑化	□
	安全安心	□
課題箇所のイメージ	矢印は事業路線や内容を示したものではありません	⇄



【安全安心】 県道・市道
●通学路交通安全プログラム改善箇所の整備促進

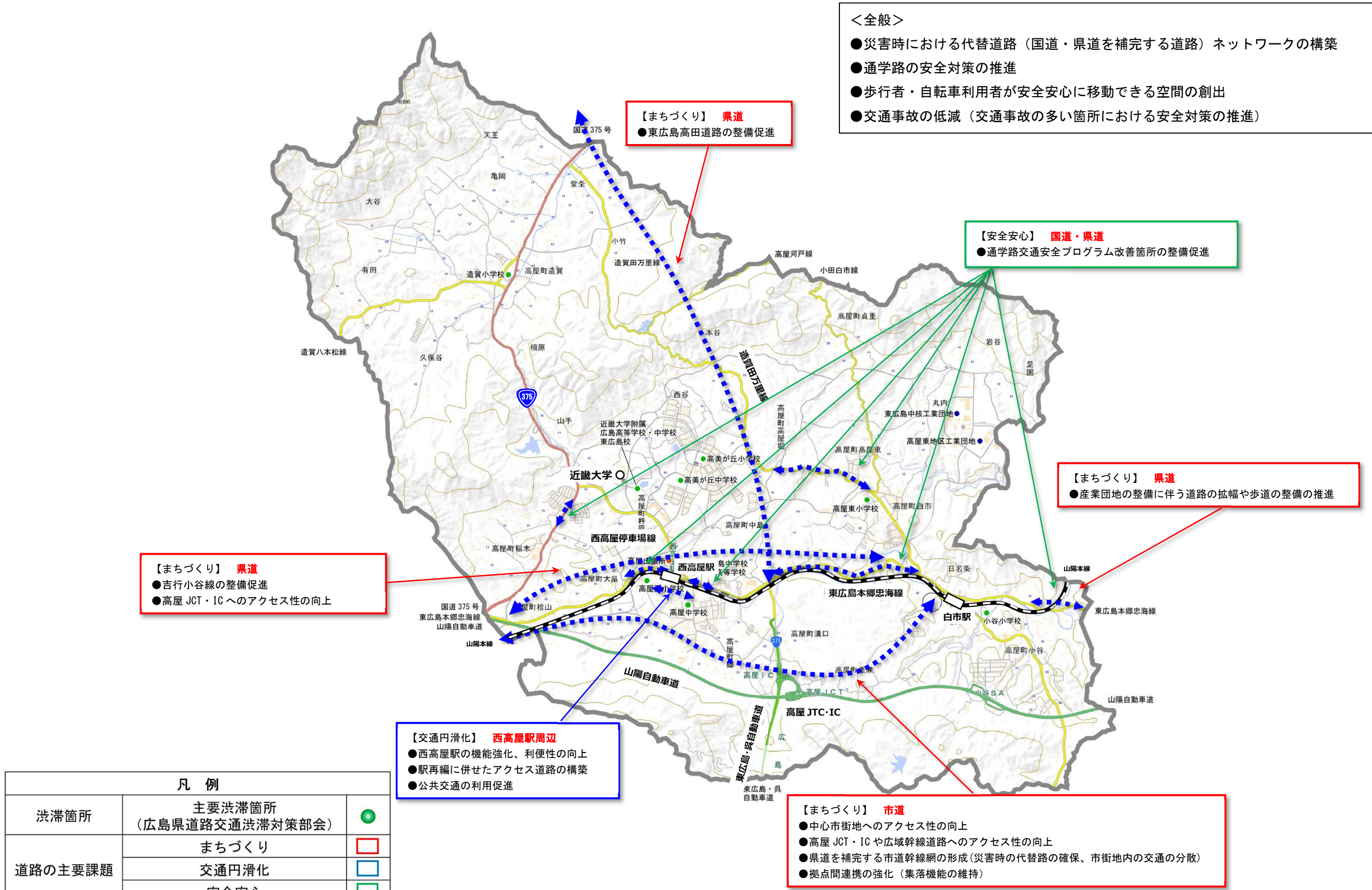
【まちづくり】 県道
●東広島向原線の整備促進

【まちづくり】 市道
●志和ICや広域幹線道路へのアクセス性の強化
●八本松地域へのアクセス性の強化
●拠点間連携の強化（集落機能の維持）
●県道を補完する市道幹線ネットワークの形成（災害時の代替路の確保、交通の分散）

【交通円滑化】 広域幹線道路周辺
●新たな交通結節点の設置検討と連携した道路整備の推進（交通結節点へのアクセス機能の向上）
●公共交通ネットワークの最適化

【まちづくり】 県道
●次世代学園都市ゾーンのみちづくりに向けた道路網等ネットワークの構築
●産業団地から広域幹線道路へ連絡する幹線道路ネットワークの強化・形成

＜高屋地域の道路整備に関する主要な課題＞



凡 例		
渋滞箇所	主要渋滞箇所 (広島県道路交通渋滞対策部会)	●
道路の主要課題	まちづくり	□
	交通円滑化	□
	安全安心	□
課題箇所のイメージ	矢印は事業路線や内容を示したものではありません	⇄

＜黒瀬地域の道路整備に関する主要な課題＞

＜全般＞

- 災害時における代替道路（国道・県道を補完する道路）ネットワークの構築
- 集落機能を維持するための公共交通や地域内の道路の維持増進
- 通学路の安全対策の推進
- 交通事故の低減（交通事故の多い箇所における安全対策の推進）

【まちづくり】 市道

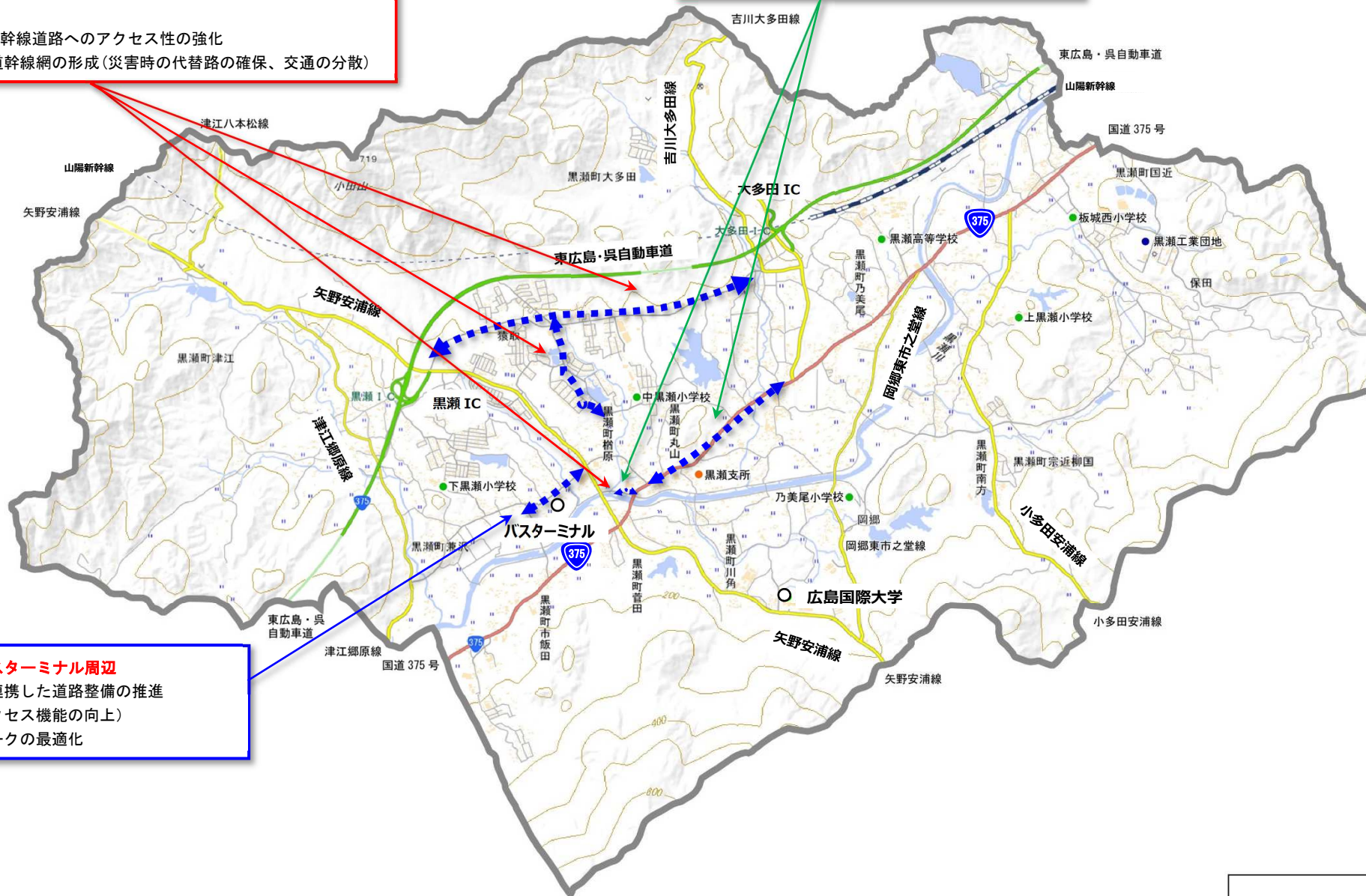
- 黒瀬 IC や大多田 IC、広域幹線道路へのアクセス性の強化
- 国道・県道を補完する市道幹線網の形成（災害時の代替路の確保、交通の分散）

【安全安心】 国道・市道

- 通学路交通安全プログラム改善箇所の整備促進

【交通円滑化】 バスターミナル周辺

- バスターミナルと連携した道路整備の推進（交通結節点へのアクセス機能の向上）
- 公共交通ネットワークの最適化

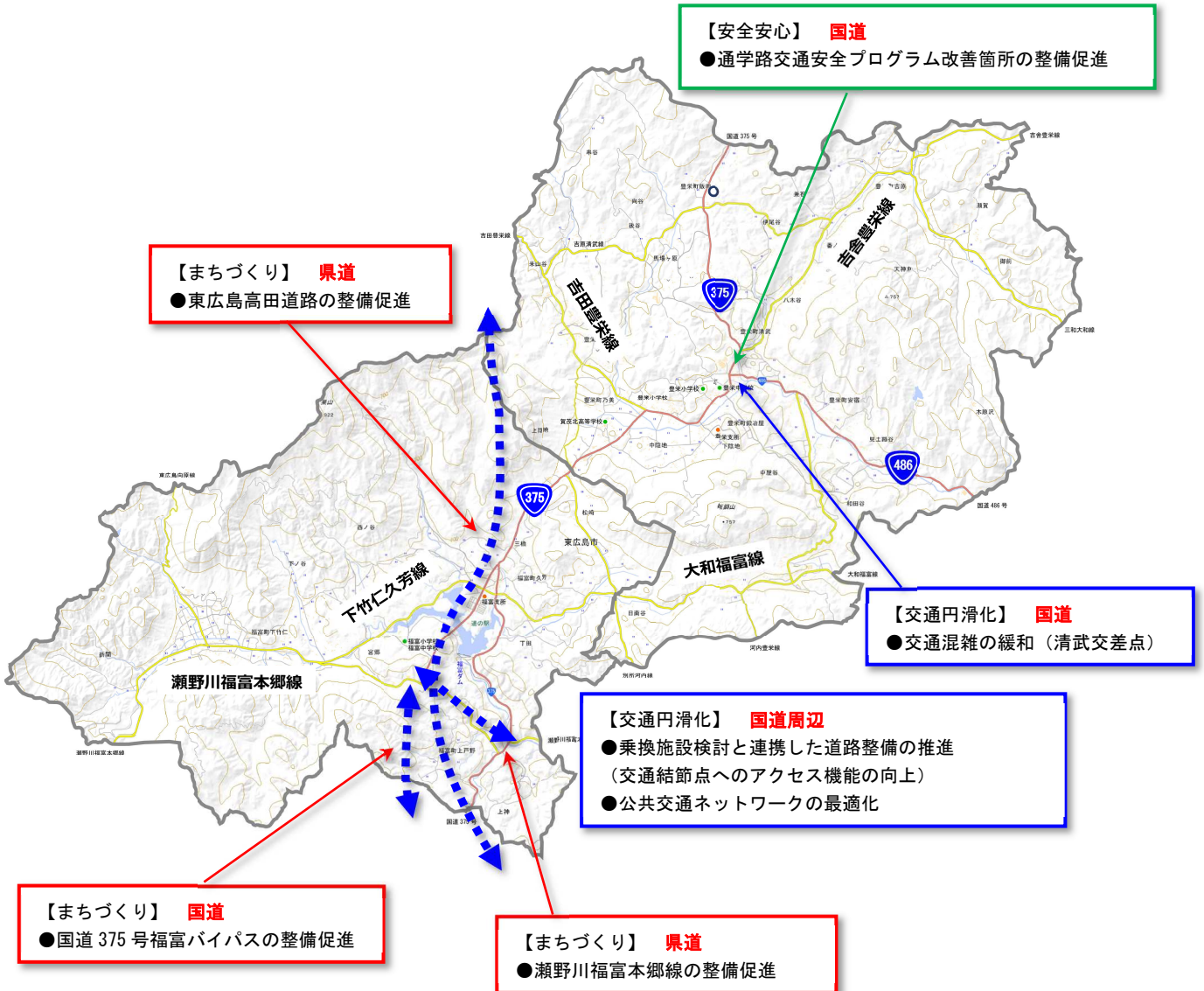


凡 例		
渋滞箇所	主要渋滞箇所 (広島県道路交通渋滞対策部会)	●
道路の主要課題	まちづくり	□
	交通円滑化	□
	安全安心	□
課題箇所のイメージ	矢印は事業路線や内容を示したものではありません	↔

＜福富地域・豊栄地域の道路整備に関する主要な課題＞

＜全般＞

- 災害時における代替道路（国道・県道を補完する道路）ネットワークの構築
- 集落機能を維持するための公共交通や地域内の道路の維持増進
- 通学路の安全対策の推進
- 交通事故の低減（交通事故の多い箇所における安全対策の推進）

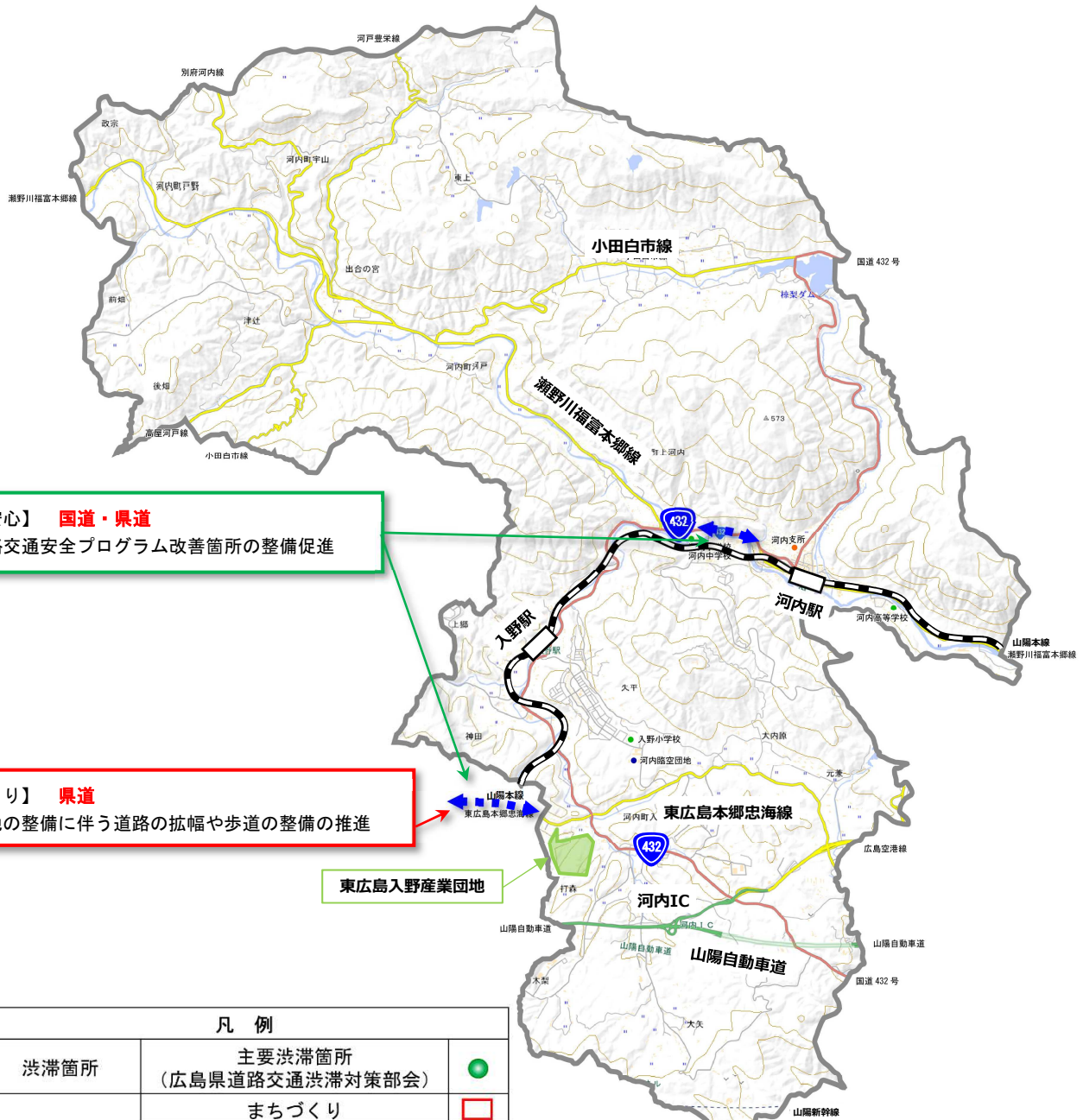


凡例		
渋滞箇所	主要渋滞箇所 (広島県道路交通渋滞対策部会)	●
道路の主要課題	まちづくり	□
	交通円滑化	□
	安全安心	□
課題箇所のイメージ	矢印は事業路線や内容を示したものではありません	↔

<河内地域の道路整備に関する主要な課題>

<全般>

- 災害時における代替道路（国道・県道を補完する道路）ネットワークの構築
- 集落機能を維持するための公共交通や地域内の道路の維持増進
- 通学路の安全対策の推進
- 交通事故の低減（交通事故の多い箇所における安全対策の推進）



【安全安心】 国道・県道
●通学路交通安全プログラム改善箇所の整備促進

【まちづくり】 県道
●産業団地の整備に伴う道路の拡幅や歩道の整備の推進

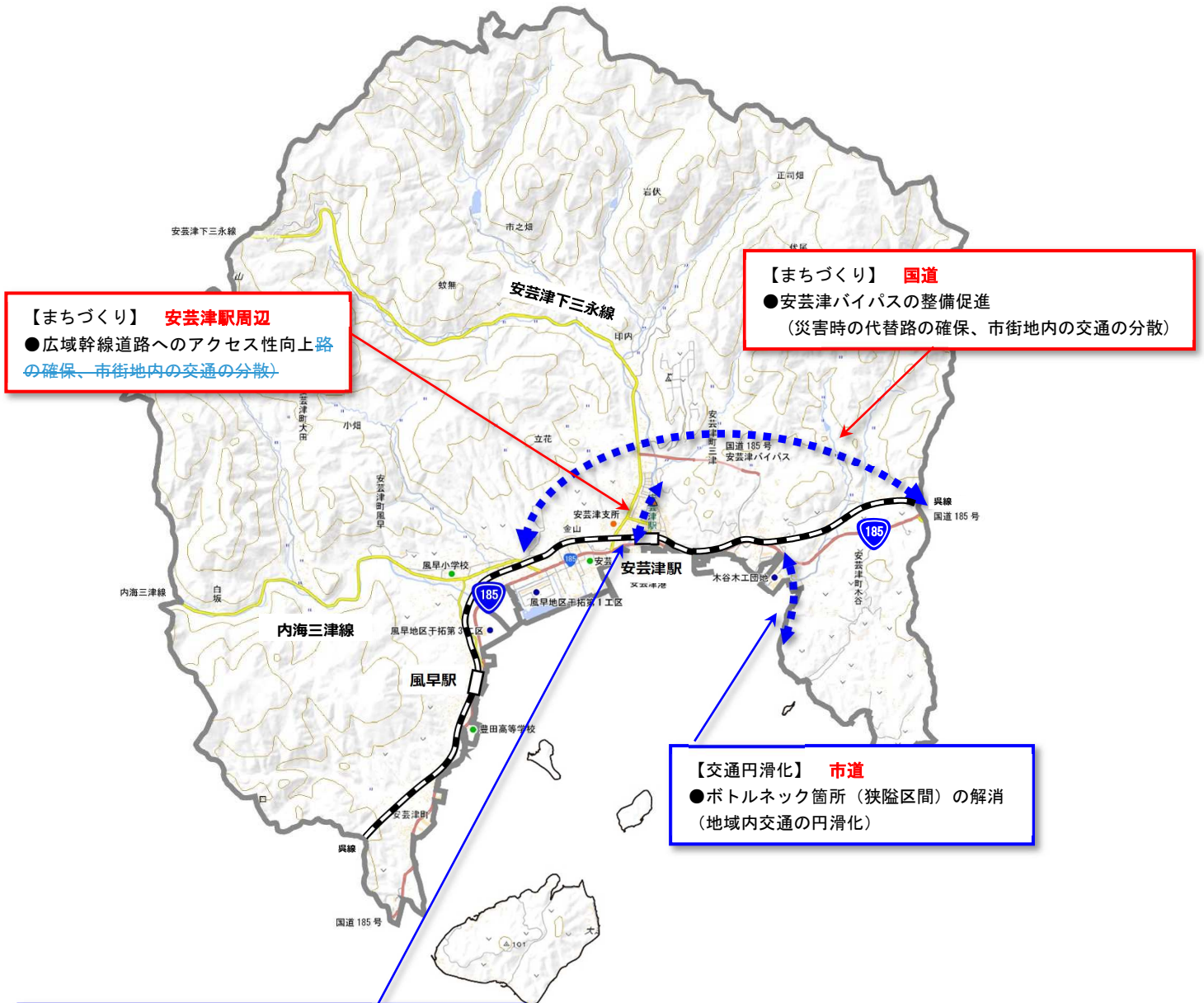
東広島入野産業団地

凡例		
渋滞箇所	主要渋滞箇所 (広島県道路交通渋滞対策部会)	●
道路の主要課題	まちづくり	□
	交通円滑化	□
	安全安心	□
課題箇所のイメージ	矢印は事業路線や内容を示したものではありません	←→→

＜安芸津地域の道路整備に関する主要な課題＞

＜全般＞

- 災害時における代替道路（国道・県道を補完する道路）ネットワークの構築
- 集落機能を維持するための公共交通や地域内の道路の維持増進
- 通学路の安全対策の推進
- 交通事故の低減（交通事故の多い箇所における安全対策の推進）



【交通円滑化】 **安芸津駅周辺**
 ●安芸津駅周辺の狭隘道路の解消（地域内交通の円滑化）
 ●災害復旧事業と併せた地区内道路の改善

凡例		
渋滞箇所	主要渋滞箇所 (広島県道路交通渋滞対策部会)	●
	まちづくり	□
道路の主要課題	交通円滑化	□
	安全安心	□
課題箇所のイメージ	矢印は事業路線や内容を示したものではありません	↔

第4章 計画の基本方針

1 本市の道路行政が目指す姿

人口減少、超高齢社会の到来、自然災害の激甚化・頻発化、財政状況の悪化、インフラの老朽化、個人の価値観やライフスタイルの多様化、自動運転等のモビリティの進化・多様化、ICT や AI 等の技術革新等、道路を取り巻く社会は大きく変化しています。

このような中、総合計画をはじめとする上位計画や関連計画、道路を取り巻く様々な課題、市民のニーズ等を踏まえ「本市の道路行政が目指す姿」として、次の5つの項目を設定し、総合的に取り組むことで、質の高い道路サービスの提供を目指します。

表 本市の道路行政が目指す姿

目指す姿	取組方針
人流・物流の活性化 (道路ネットワークの構築)	<p>○広域幹線道路ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道・県道へのアクセス性の強化 <p>○都市活動を支える基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点間道路ネットワークの形成 ・市街地内道路の機能強化 ・災害時の代替路線の確保
安全で快適な道路空間 (安全安心の確保)	<p>○歩行者・自転車の通行空間の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者・自転車・自動車の分離 ・走行環境の改善 ・歩道のバリアフリー化 <p>○通学路の安全確保、交通事故の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全対策の推進
交通の円滑化 (移動の円滑化)	<p>○交通渋滞の緩和・解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイパス道路の整備 ・ボトルネック箇所の改善 <p>○他の交通モードとの連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点の機能強化 ・バス路線との連携強化
過度な自動車依存からの脱却 (交通モードの転換)	<p>○自発的な移手段の転換</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者・自転車の通行空間の改善 ・歩行者・自転車ネットワークの強化 ・公共交通との連絡性の強化 <p>○集約型都市構造の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通ネットワークの最適化
施設の機能維持 (適切なインフラメンテナンス)	<p>○施設の長寿命化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予防保全への転換 <p>○安定的な維持管理費の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予算の平準化、メンテナンスサイクルの構築 <p>○施設の適正配置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・低未利用施設の統廃合

2 道路整備の基本方針

これまでに整理した本市の道路・交通に係る課題を解決するとともに、本市の将来都市像や道路行政が目指す姿の実現に向けて、「まちづくり」「交通円滑化」「安全安心」の3つ観点から基本方針を定めます。そして、各基本方針に取組施策を位置付け、総合的に取り組みます。なお、基本方針や取組施策は、本計画の対象である本市が所管する市道（主に幹線道路）及び都市計画道路について定めることとします。

また、全ての施策を同時に実施することは困難なため、特に課題解決を要する取組を重点施策として位置付け、選択と集中により計画期間内での効率的かつ効果的な道路整備を推進します。

(1) まちづくり ～都市活動を支える道づくり～

- 広島大学周辺地区や吉川地区を中心とした次世代学園都市ゾーンのまちづくりに向け、大学、研究機関、産業団地などへの円滑な人と物の流れを促進する交通ネットワークを構築します。
- コンパクト・プラス・ネットワークによる集約型都市構造の実現に向けて、国道や県道等の広域連携軸を補完する幹線道路ネットワークの形成を推進します。
- 市街地と集落との連携等、市民の日常生活を支える道路ネットワークの形成を推進します。
- 山陽自動車道、国道2号、東広島・呉自動車道等の広域・高速交通の利便性を活かした学術・産業・観光等の振興に資する道路ネットワークの形成を推進します。
- 激甚化・頻発化する自然災害に備え、リダンダンシーの確保、避難行動や支援物資輸送の経路の確保等の視点から、安全・安心な道路ネットワークや機能の構築を推進します。
- 各拠点地域において、地域の活性化や都市機能施設へのアクセス性の向上等、良好な市街地形成を進める上で必要となる道路整備を推進します。

《取組施策》 ※赤字：重点施策

- **広域幹線道路との連携強化**（幹線道路へのアクセス機能の充実）
- **拠点間連携の強化**（幹線道路ネットワークの充実）
- **災害に強い道路ネットワークの形成**（代替路や避難路の確保）
- まちづくり支援（まちづくり計画との連携、産業観光振興との連携）



図 (仮称) 八本松スマートインターチェンジ (イメージ図)

(2) 交通円滑化 ～快適な移動を支える道づくり～

- 主要な渋滞箇所や混雑区間における交通の円滑化に向けて、バイパスとなる幹線道路の整備や交差点改良等を推進します。
- 集落から幹線道路へ円滑に移動できるよう、道路整備や道路環境の改善を推進します。
- 日常生活において、こどもから高齢者までの誰もが快適かつ円滑に移動できる道路整備や道路空間の再編等を推進します。
- バスの走行性やバス停へのアクセス性を高める等、公共交通の利便性や利用率の向上に資する道路整備を推進します。

《取組施策》 ※赤字：重点施策

- **渋滞の緩和・解消**（ボトルネックの解消、バイパス道路による交通分散）
- 交通環境の改善（道路空間の再編）
- 公共交通網を支える道路整備（結節点アクセス道路や運行路線の改善）

(3) 安全安心 ～安全・安心な移動を支える道づくり～

- 児童・生徒及び未就学児童等が日常的に利用する通学路等の安全確保に向けて、歩道整備や自転車通行帯の整備等、関係機関と連携しながら交通安全対策を推進します。
- 交通事故の低減に向けて、交差点改良等により交通安全対策を推進します。
- 歩行者や自転車利用者が多い市街地では、道路空間の再配分を検討し、歩行者・自転車ネットワークの形成を推進します。
- 高齢者や障がい者等が安全に移動できるよう、道路のバリアフリー化等の人に優しい通行環境整備を推進します。

《取組施策》 ※赤字：重点施策

- **人優先の道路空間の創出**（通学路や自転車通行環境の整備）
- 人に優しい通行環境の創出（バリアフリー化）
- **交通事故の低減**（交差点改良等）

3 持続可能な開発目標（SDGs）との関連性

「持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）」は、平成27（2015）年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載されている令和12（2030）年までの国際目標であり、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、17の目標から構成されるものです。

本計画においては、次の表に示すように、各取組と関連の深いSDGsの目標が複数該当することから、道路整備を推進することでSDGsの達成に効果が期待されます。



図 SDGs における 17 の目標

図 本計画の取組と関連性のあるSDGsの目標

道路整備の基本方針	関連性のあるSDGsの目標
まちづくり ～都市活動を支える道づくり～	3 すべての人に健康と福祉を 8 働きがいも経済成長も 9 産業と技術革新の基盤をつくろう 11 住み続けられるまちづくりを 13 気候変動に具体的な対策を 17 パートナーシップで目標を達成しよう
交通円滑化 ～快適な移動を支える道づくり～	3 すべての人に健康と福祉を 10 人や国の不平等をなくそう 11 住み続けられるまちづくりを 13 気候変動に具体的な対策を 17 パートナーシップで目標を達成しよう
安全安心 ～安全・安心な移動を支える道づくり～	3 すべての人に健康と福祉を 10 人や国の不平等をなくそう 11 住み続けられるまちづくりを 13 気候変動に具体的な対策を 17 パートナーシップで目標を達成しよう

第5章 道路整備計画

まちづくりを進めていく上で整備が必要な幹線道路は多くありますが、道路整備に充てられる財源は限られており、全ての路線を早期に事業化することは困難です。特に、今後は橋梁等の道路施設の維持管理・更新費の負担が増加する見込みのため、今まで以上に厳しい状況が続くものと予測されます。

そのため、目指す姿や基本方針を踏まえ、真に必要かつ利用者の満足度を高める道路整備を進めることを基本として、整備効果の高い路線へ選択と集中を進め、計画的な事業展開を推進します。

1 優先整備箇所の選定方法

(1) 整備候補箇所の範囲

道路は、各道路が担う機能分担により表のとおり分類することができます。また、道路整備は、道路の新設・拡幅のような道路整備事業から舗装や水路等の維持修繕事業まで含まれます。

そのため、本計画における整備候補箇所の対象範囲は、表に示す「幹線道路（市管理）」のうち、「道路の整備を伴う事業（道路の新設・改築、歩道整備、交差点改良等）」とします。

なお、本市の道路行政の大きな課題である橋梁等の道路施設の老朽化対策については、別途、長寿命化修繕計画を策定し、本計画と連携しながら対策を推進するものとします。

表 道路の機能分担による道路区分

道路区分	主な機能分担	該当する主な道路
広域幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> 広域的に都市と都市を結ぶ道路 交通量が多く、通過交通を処理する道路 高水準の規格を備えた道路 	国道 等
主要幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> 都市と都市を結ぶ道路 都市の骨格を形成する道路 高水準の規格を備えた道路 	主要地方道 一般県道 等
幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> 主要幹線道路を補完する道路 集落と集落を結ぶ道路 比較的高水準な規格を備えた道路 都市全体に網目状に配置される道路 	都市計画道路（市道） 幹線市道 等
生活道路	<ul style="list-style-type: none"> 地域内、集落内の道路 個々の宅地から幹線道路等に至るまでの道路 地域住民の生活に密着した道路 	上記以外のその他の 認定市道
その他の道路	<ul style="list-style-type: none"> 上記に区分されない狭小道路等 	認定外道路、 農道、林道、私道等

(2) 優先整備箇所の選定フロー

事業効果の高い道路整備を推進するためには、本市が目指す姿や道路・交通の課題等から必要性や緊急性等を十分に踏まえ、より優先度の高い路線から整備に着手していく必要があります。

そのため、次のとおり選定フローを設定し、本計画期間内における優先整備箇所を選定します。

《優先整備箇所の基本的な考え方》

- ・ 事業中箇所については、完了までの期間が短く即効性が高いため、本計画の基本方針や課題との整合性を確認し、事業の継続が適当と認められるものは引き続き継続し、早期完了を目指します。
- ・ 上位・関連計画に基づき実施する都市計画道路等については、政策的に整備を進める必要があるため、優先整備箇所へ位置付けます。なお、これらを含む政策的な優先整備箇所は下表に示すとおりです。
- ・ 未着手箇所のうち、政策的な事業に該当しない「その他」の箇所については、定性的評価に基づく評価を実施し、評価の高い箇所を優先整備箇所へ位置付けます。

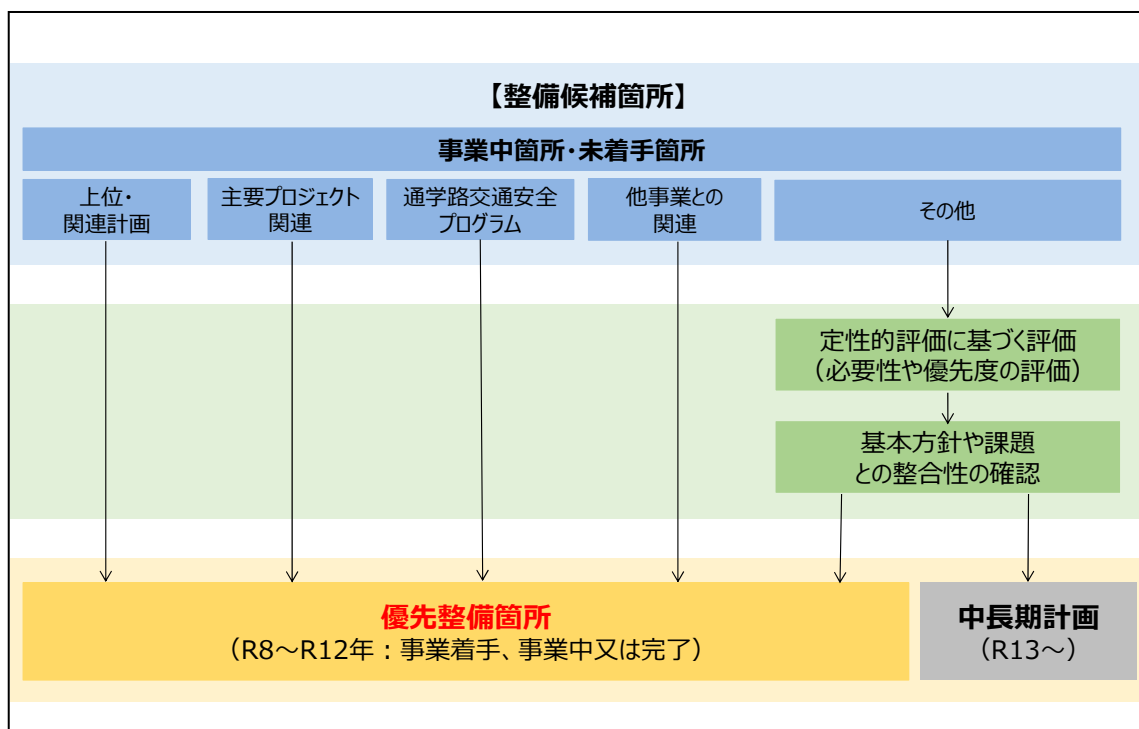


図 優先整備箇所の選定フロー

表 政策的な事業として優先整備箇所に位置付ける箇所

- 都市計画マスタープラン等に基づき都市計画道路等として整備を進めている箇所
- 市の主要プロジェクト（次世代学園都市ゾーン等）に関連する箇所
- 通学路交通安全プログラムへ位置付けられている箇所
- 国や県等の他事業と連携した整備が求められる箇所

(3) 評価基準の設定 (定性的評価)

未着手箇所のうち、「政策的な事業」に該当しない「その他」の箇所は、第5章で定めた基本方針に基づき、「まちづくり（都市活動を支える道づくり）」「交通円滑化（快適な移動を支える道づくり）」「安全安心（安全・安心な移動を支える道づくり）」の3つの観点から評価項目を設定し、整備の必要性や優先度の評価を行います。

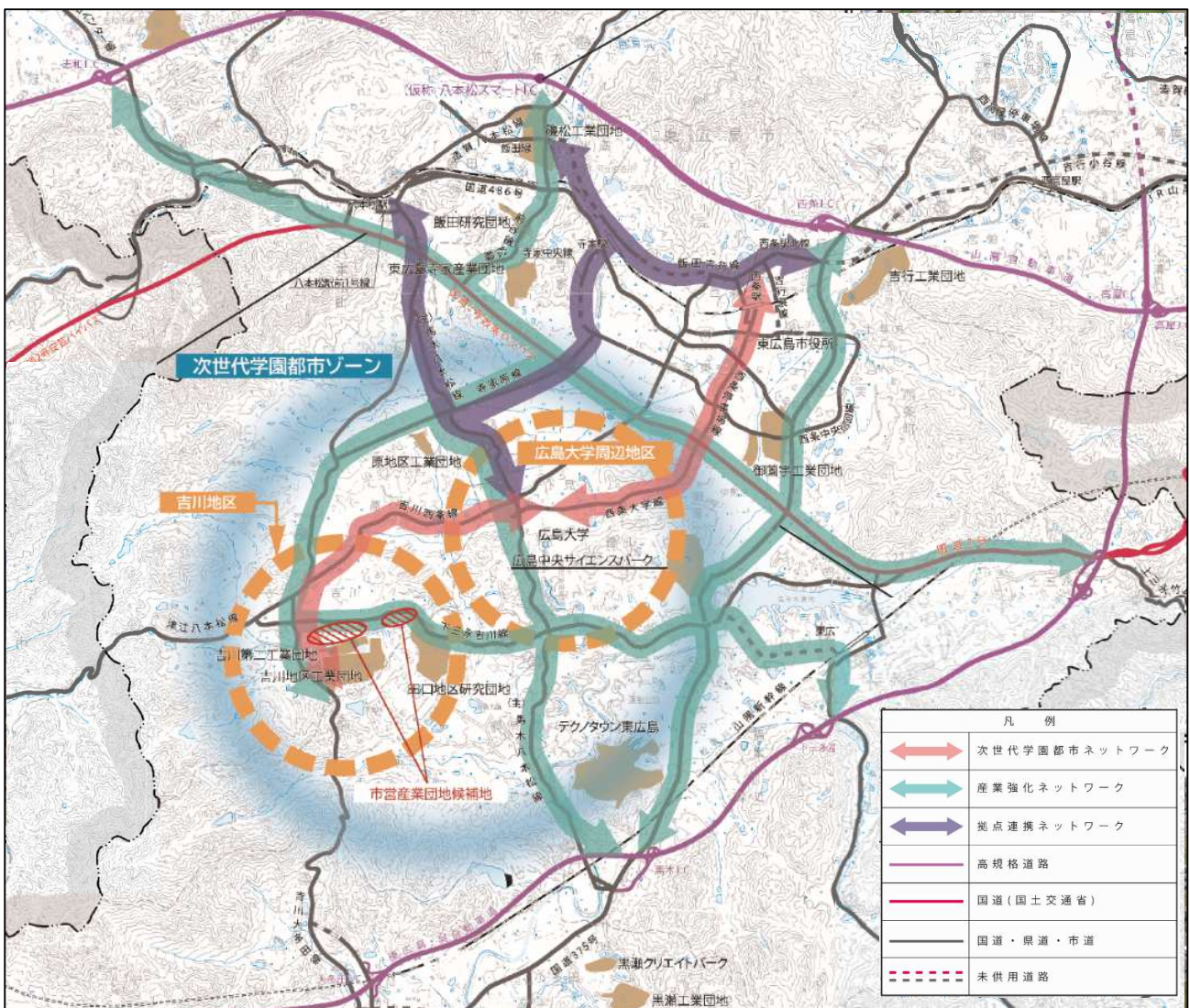
表 評価項目

基本方針	評価項目
まちづくり	物流・人流の活性化（広域幹線道路ネットワークの形成）
	都市活動の活性化（拠点内・拠点間の交流促進）
	防災機能の向上 （リダンダンシーの確保、指定緊急避難場所や緊急輸送道路への連絡）
	コンパクト・プラス・ネットワークの形成 （都市機能誘導区域、居住誘導区域の指定）
	産業活動の活性化（産業団地から広域幹線道路へのアクセス）
交通円滑化	渋滞の解消（渋滞発生箇所、渋滞解消に資する路線）
	狭隘道路の解消
	公共交通の機能強化（交通結節点への接続等）
安全安心	通学路の安全性の向上
	自転車走行環境の改善
	交通事故の低減（R2～R6の交通事故の発生箇所）

2 道路整備計画（優先整備箇所）

優先整備箇所の選定フローに基づき選定を行った結果、本計画期間内に整備を推進し、早期完了を目指す箇所は、次の表のとおりです。

なお、今後、上位関連計画の見直しや新たなプロジェクトの始動、社会情勢の変化等により、道路整備の可能性のある区域（次世代学園都市ゾーンのまちづくり等）については、適宜、整備箇所の見直しを行うこととします。



出典：東広島市次世代学園都市ゾーンのまちづくり

図 次世代学園都市ゾーンのまちづくりに向けた道路網等交通ネットワーク

第5章 道路整備計画

(1) 幹線市道（都市計画事業を除く）の整備計画

町名	番号	路線名	工区	工種	延長	完了予定	選定根拠				
							上位・関連計画	主要プロジェクト	交通安全プログラム	他事業関連	その他
西条町	1	中央巡回線		道路空間再編	0.35km	R11			●		
	2	助実12号線		道路拡幅 歩道設置	0.3km	R13以降			●		
	3	一町田吉行線		交差点改良	交差点 2か所	R13以降			●		
	4	寺家原線	国道2号付近	道路拡幅 歩道設置	検討中	R13以降		●			
	5	上三永助実線		道路新設 道路拡幅 歩道設置	0.8km	R8				●	
	6	大河内大沢線		道路新設 道路拡幅 歩道設置	1.1km	R13以降					●
	7	武士郷曾線		道路拡幅 歩道設置	2.0km	R8			●		
八本松町	8	(仮称) 正力西1号線		道路新設 道路拡幅 歩道設置	0.4km	R8				●	
	9	正力飯田線ほか4路線		道路新設 道路拡幅	1.8km	R8				●	
	10	飯田工業団地線		道路拡幅 歩道設置	0.2km	R9					●
	11	寺家原線		道路拡幅 歩道設置	0.6km	R13以降			●		
志和町	12	花坂志和西線	1工区	道路拡幅 歩道設置	1.1km	R11			●		
			2工区		1.1km	R13以降			●		
			3工区	道路新設 道路拡幅 歩道設置	0.5km	R13以降			●		
黒瀬町	13	乃美尾兼広線	1工区	道路拡幅 歩道設置	1.1km	R13以降					●
	14	黒瀬川1号線		道路拡幅 歩道設置	0.1km	R8			●		
安芸津町	15	赤崎海岸線	現道拡幅工区	道路拡幅 歩道設置	0.3km	R10					●
			バイパス工区	道路新設 道路拡幅 歩道設置	0.4km	R13以降					●
	16	駅前蓮光寺線ほか6路線		道路拡幅	0.5km	R9				●	

第5章 道路整備計画

(2) 都市計画道路（都市計画事業）の整備計画

町名	番号	都市計画道路名	工区	工種	延長	完了予定	選定根拠				
							上位・関連計画	主要プロジェクト	交通安全プログラム	他事業関連	その他
西条町	1	吉行泉線	2工区	道路新設 道路拡幅 歩道設置	0.5km	R8	●				
			3工区	道路新設 道路拡幅 歩道設置	0.3km	R13以降	●				
	2	寺家中央線	1工区	道路拡幅 歩道設置	0.6km	R8	●				
			2工区	道路新設 道路拡幅 歩道設置	0.6km	R11	●				
			3工区	道路新設 道路拡幅 歩道設置	0.4km	R13以降	●				
八本松町	3	下条磯松線	1工区 (土地区画整理事業)	道路新設 道路拡幅 歩道設置	0.2km	R13以降	●				
			2工区 (土地区画整理事業区域隣接)	道路新設 道路拡幅 歩道設置	0.3km	R13以降	●				
	4	八本松駅前1号線	(土地区画整理事業)	道路新設 歩道設置	0.5km	R13以降	●				
高屋町	5	中島線		駅前広場 道路新設 歩道設置	0.4km	R8	●				
黒瀬町	6	丸山檜原線	3工区	道路新設 歩道設置	0.5km	R13以降	●				


(3) 吉川地区の整備計画（検討中）

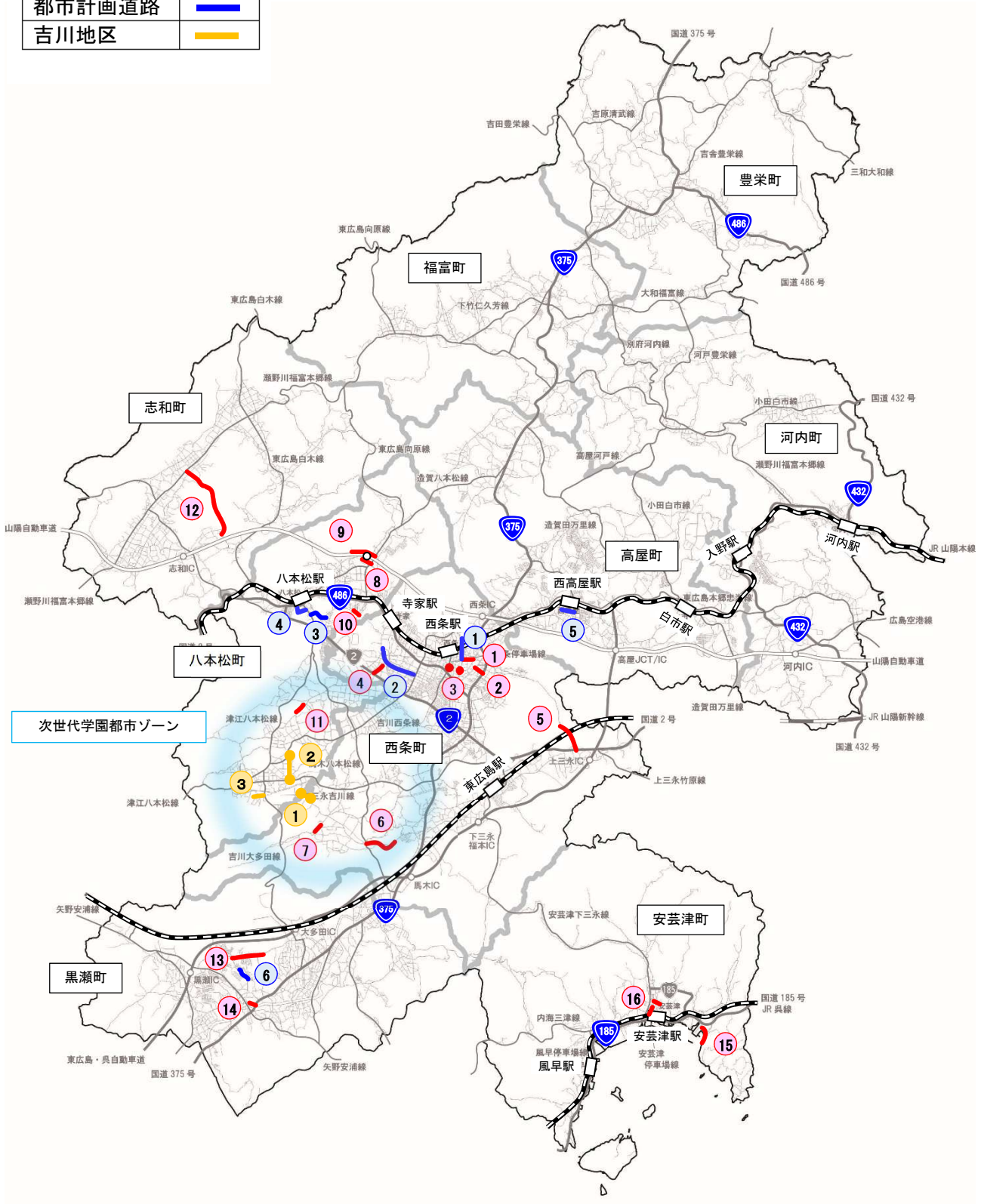
町名	番号	路線名	工区	工種	延長	完了予定	選定根拠				
							上位・関連計画	主要プロジェクト	交通安全プログラム	他事業関連	その他
西条町	1	郷曾吉川線		交差点改良	交差点 2か所	検討中		●			
				道路拡幅	0.4km						
八本松町	2	東郷14号線		交差点改良	交差点 2か所	検討中		●			
				道路拡幅 歩道設置	0.8km						
	3	上横野3号線		道路新設	0.1km	検討中		●			

※吉川地区の整備計画については、半導体製造企業の投資動向や（仮称）吉川地区産業団地の進捗に伴い、随時、検討する予定です。

3 優先整備箇所的位置図

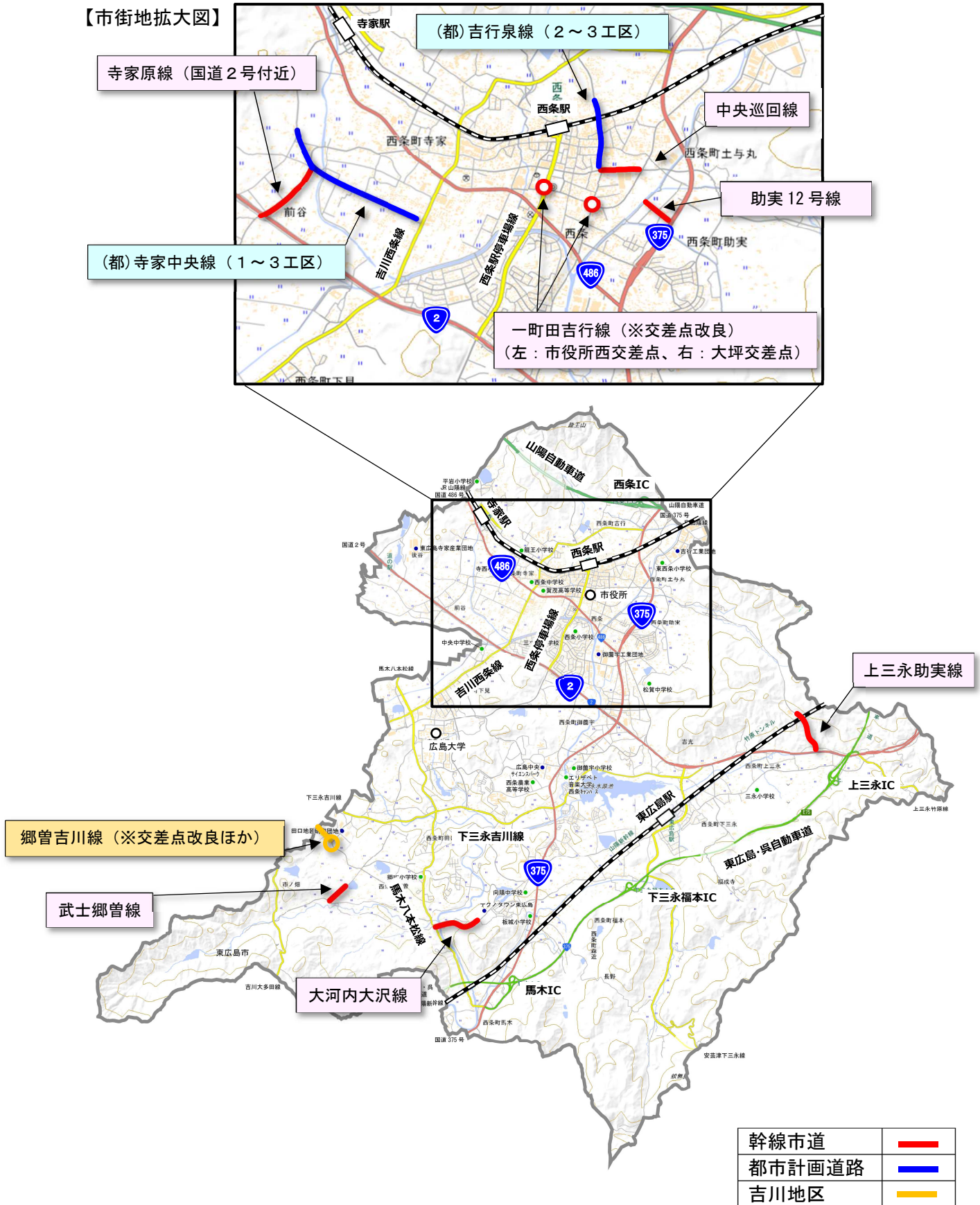
(1) 全域図

幹線市道	
都市計画道路	
吉川地区	

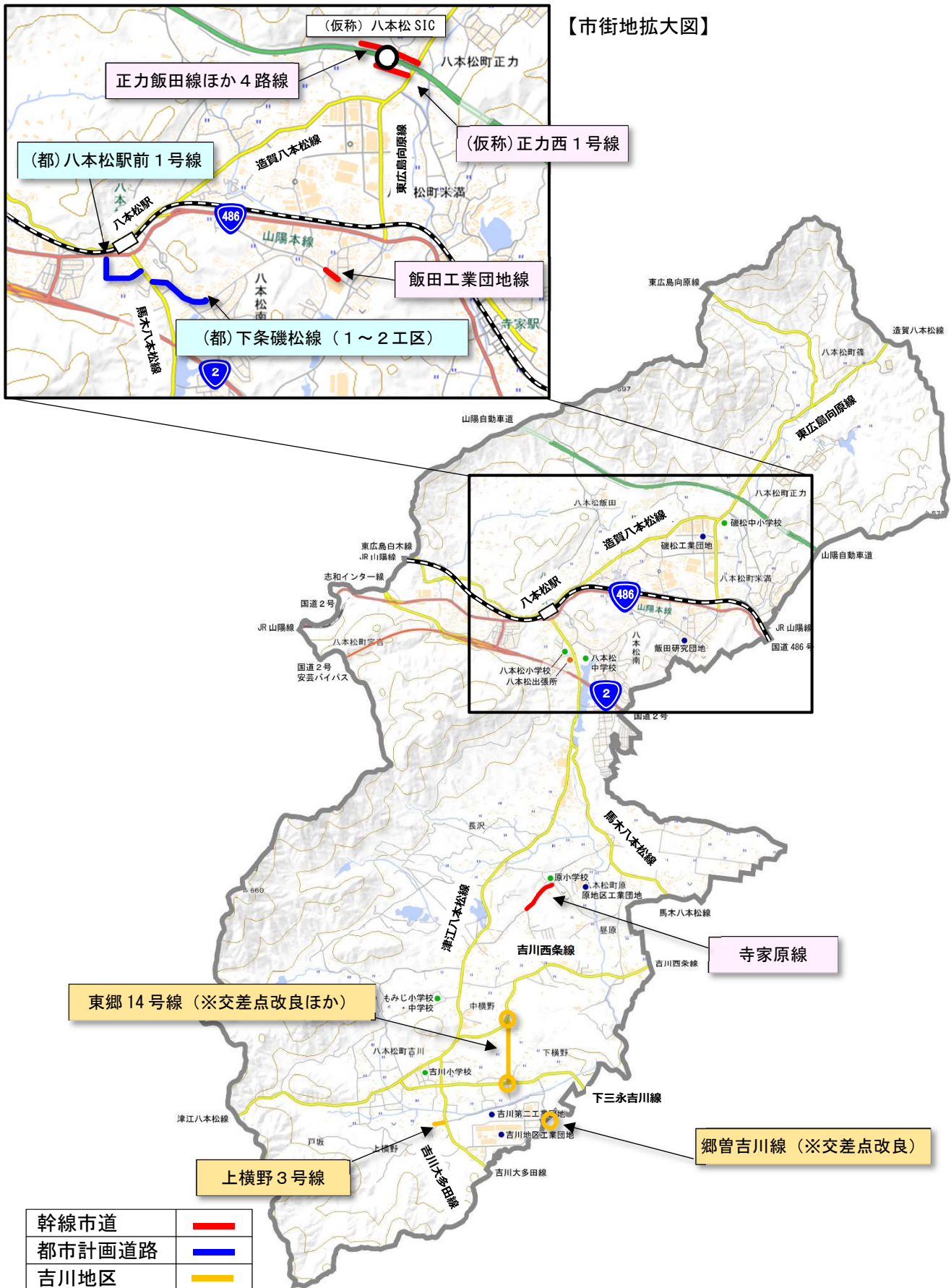


(2) 西条町

【市街地拡大図】



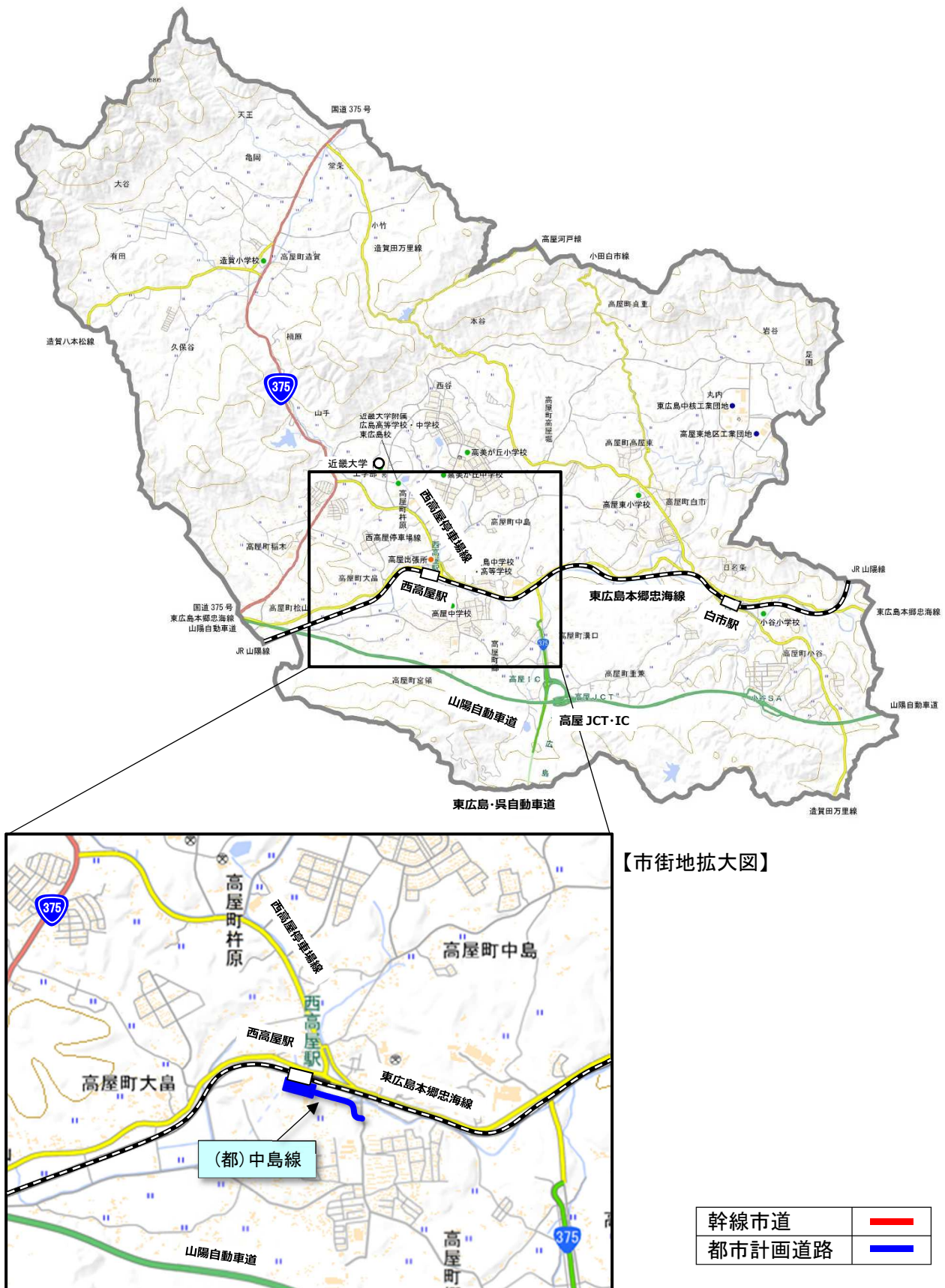
(3) 八本松町



(4) 志和町

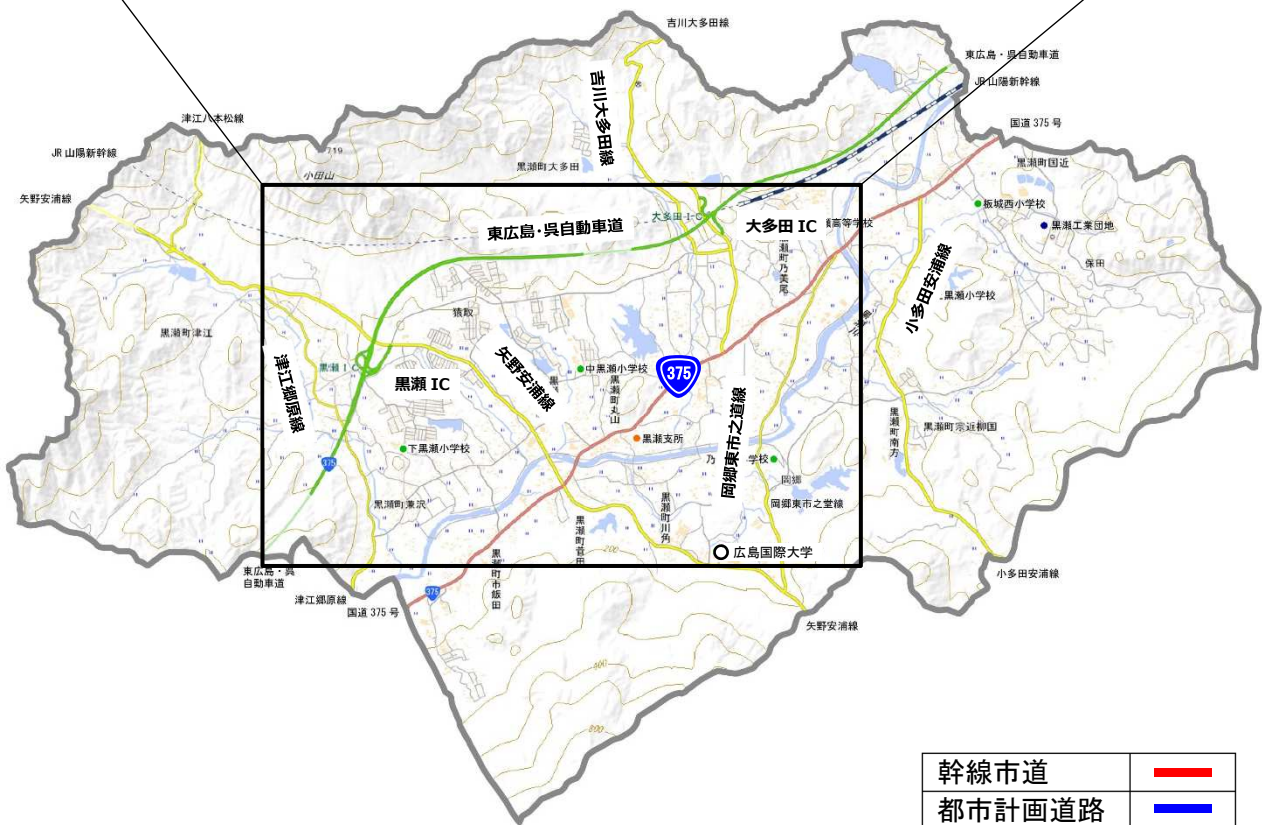
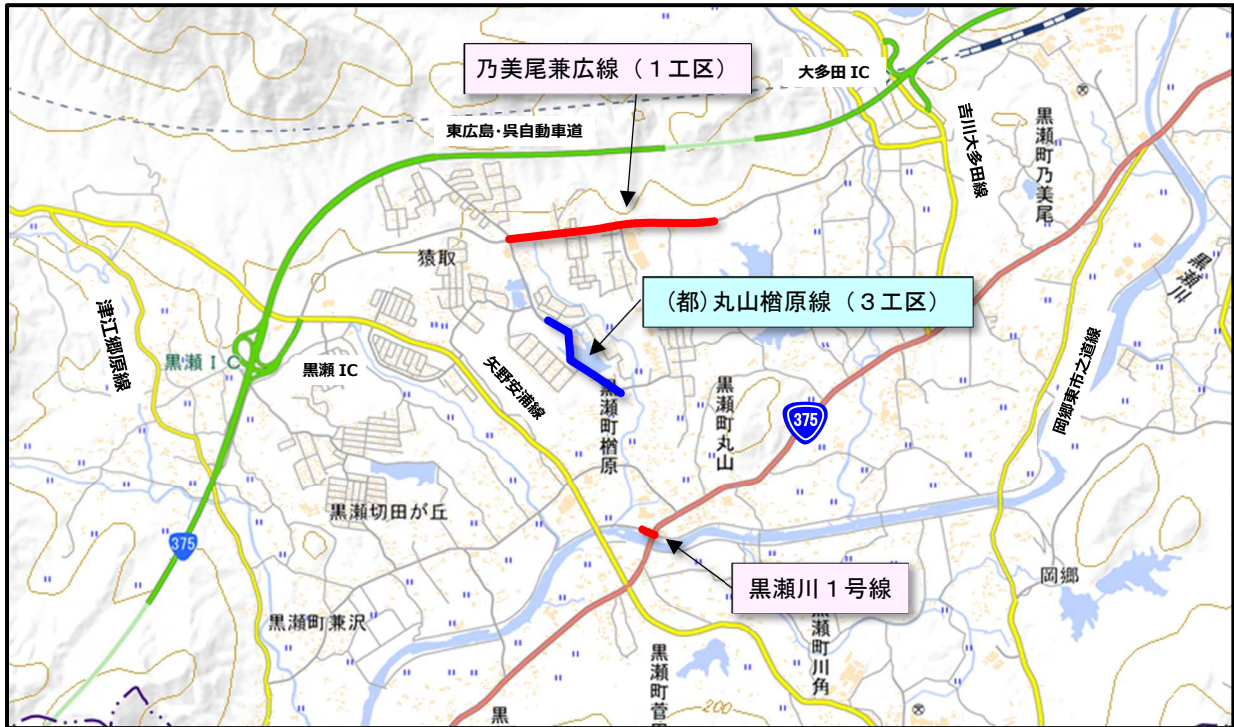


(5) 高屋町

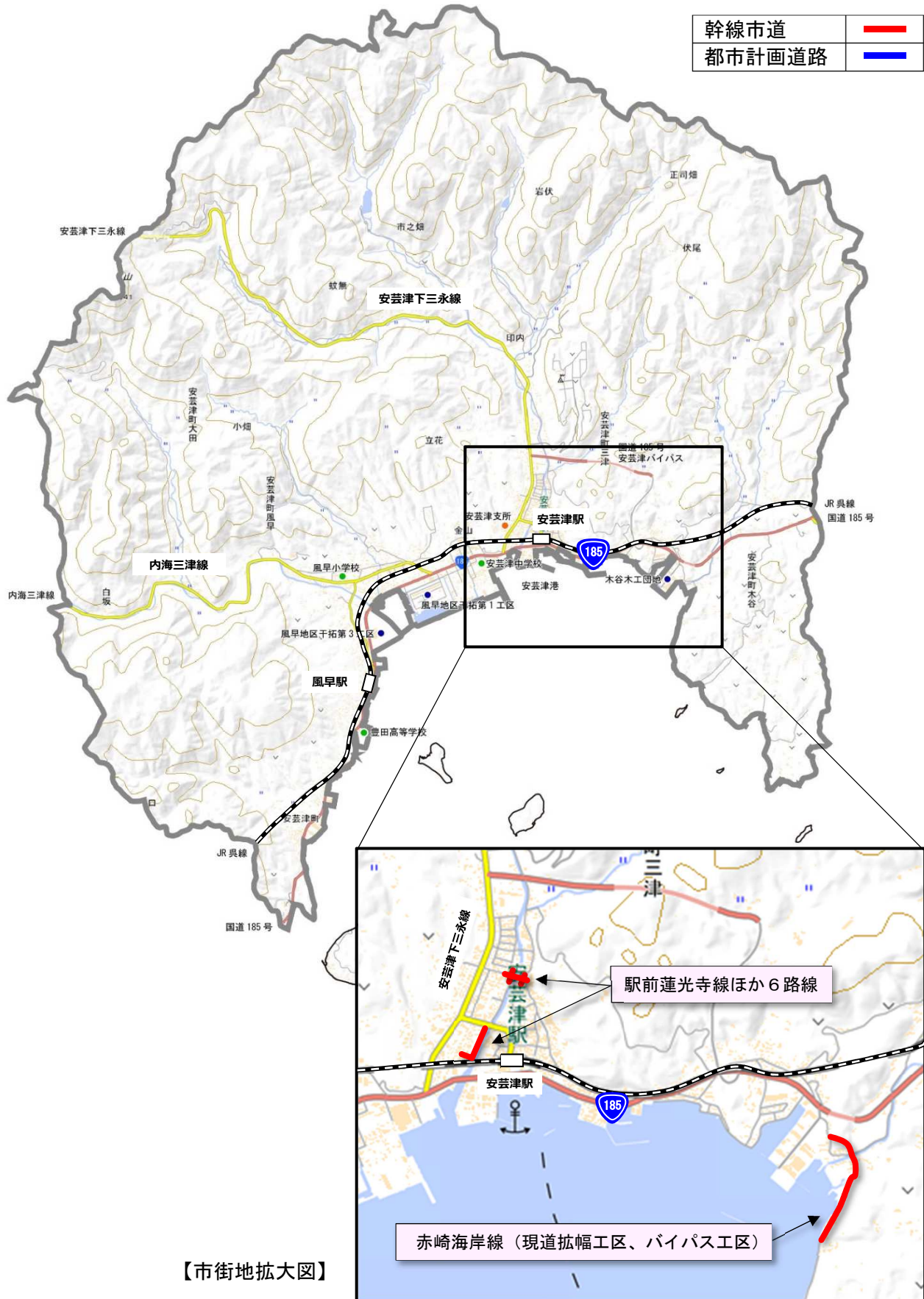


(6) 黒瀬町

【市街地拡大図】



(7) 安芸津町



第6章 計画の推進

1 推進体制

本計画の推進に当たっては、国や県、警察又は民間事業者等との調整・連携を図りながら、道路整備の推進に向けて取組みを進めます。

2 計画の進め方

本計画は、令和8（2026）年度から令和12（2030）年度までの間に、事業着手、事業中又は完了予定の路線を掲載していますが、今後、上位関連計画の見直しや新たなプロジェクトの始動、社会情勢の変化等により、道路整備の可能性がある区域（次世代学園都市ゾーン等）については、適宜、整備箇所の見直しを行うこととします。

そのため、各事業の適切な進捗管理を行うとともに、概ね5年後を目途に改訂を行い、上位計画・関連計画、国道・県道等の関連事業計画及び道路整備を取り巻く社会情勢の変化等を踏まえた適切な検証及び必要に応じた見直しに努めます。

なお、道路事業は、構想～計画～事業着手～完了までに相当の時間を要するため、本計画の策定時点では構想段階で具体的な計画が未確定なものは、今後、計画が明確になった時点で適宜反映していくものとしてします。

また、吉川地区の整備計画については、半導体製造企業の投資動向や（仮称）吉川地区産業団地の進捗に伴い、随時、検討する予定です。

参考資料

用語集

	用語	解説
あ 行	IoT	「Internet of Things」の略で、物理的なモノに通信機能を搭載して、インターネットに接続・連携させる技術のことです。
	ICT	「Information and Communication Technology」の略で、情報通信技術のことです。
	アカデミック・ エンタープライズ	Town & Gown構想の基礎となるもので、大学が公的資金以外の収入基盤を多様化し、地域社会の解決に目を向けながら先端的な学術・研究の実施を展開していく高等教育の新しい運営理論。
	イノベーション	経済発展の最も主導的な要因。「新結合」「新機軸」。新たな価値を創造し社会に大きな変化をもたらす幅広い意味での革新。
	インフラ	「インフラストラクチャー」の略で、道路、公園、上下水道、河川等の生活や経済活動の基盤を形成する施設のことです。
か 行	居住誘導区域	人口減少のなかにあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。（立地適正化計画で定めます。）
	緊急輸送道路	高速道路や国道及びこれらを連絡する基幹的な道路で、災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために緊急車両の通行を確保すべき重要な道路のことです。
	交通結節点	鉄道やバス、タクシー等の複数の交通機関が集まり、相互乗換えや連絡等が円滑に行える場所のことです。
	交通分担率	ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合のことです。
	コンパクトシティ・ プラス・ネットワーク	人口減少・高齢化が進む都市において、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、誰もが安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることです。
さ 行	スマートインターチェンジ (SIC)	高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから、ETCを搭載した車両に限定して乗り降りが可能なインターチェンジのことです。

	用語	解説
た 行	代表交通手段	ある地点から他の地点へと人が移動する際に利用した主な交通手段のことです。複数の交通手段を利用している場合は、鉄道→バス→自動車→自動二輪・原付→自転車→徒歩の順に、最も優先順位の高いものを代表交通手段（主な交通手段）としています。
	長寿命化修繕計画	従来の対症療法的な修繕から、予防保全的な修繕に転換することで、施設の長寿命化、維持管理コストの縮減及び予算の平準化を目的とする計画です。
	通学路交通安全プログラム	東広島市通学路交通安全プログラムを示し、学校、教育委員会、道路管理者、交通管理者等、関係機関が連携して児童・生徒が安全に通学できるように通学路の安全確保を図ることを目的とした計画です。
	都市機能誘導区域	医療・福祉・子育て・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、各種サービスが効率的に提供されるよう、都市機能を誘導すべき区域です。（立地適正化計画で定めます。）
	都市計画道路	円滑な都市交通と良好な都市環境を形成するために必要な道路として、都市計画法に基づいて都市計画決定された道路です。
な 行	認定市道	道路法に基づいて一般の交通の用に供する道であることを認定し、市が維持管理を行っている道路のことです。
は 行	バリアフリー	高齢者や障がい者等が円滑に移動できるように、段差などの障害（バリア）となるものを取り除くことで、例えば、道路の段差の解消等が挙げられます。
	BRT	「Bus Rapid Transit」の略で、連節バス、PTPS（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる、高次の機能を備えたバスシステムです。
ら 行	リダンダンシー	自然災害等により一部道路で道路閉塞が起こった場合でも、交通網全体が機能不全にならないよう、交通ネットワークを多重化することです。

東広島市道路整備計画

令和8（2026）年4月

東広島市 建設部 技術企画課

〒739-8601 東広島市西条栄町8番29号

TEL : 082-420-0943 FAX : 082-420-0967
