

---

# 都市計画道路の整備方針

---

令和4年12月  
広島市

## 目 次

1	都市計画道路整備の現状と今後の展開	1
2	検証・評価の手順	5
3	評価結果	6

### 【参考資料】

参考資料 1	対象路線	8
参考資料 2	集約型都市構造への転換	18
参考資料 3	広域的連携の強化	19
参考資料 4	防災機能の強化	20
参考資料 5	評価結果一覧	21

# 1 都市計画道路整備の現状と今後の展開

本市では、都市づくりの目標である「活力とにぎわいにより、中四国地方の発展をリードする都市」、「地域資源を生かした多様で個性的な魅力により、活発な交流が生まれ、平和への思いが共有される都市」、「誰もが快適に生き生きと住み続けることができ、幸福が増進される都市」を実現するための土台として、公共交通や主要な幹線道路で連携された「都心」と「拠点地区」に多様な都市機能を集約する都市構造（集約型都市構造）への転換を目指しています。

このため、その実現に向けて「都心」と「広域的な都市機能を担う拠点地区（4地区）」については、直轄国道、広島高速道路等の広域的な道路及び幹線道路の整備に取り組んできました。

また、「地域的な都市機能を担う拠点地区（8地区）」については、高陽地区及び横川地区の都市計画道路網は概ね完成し、可部地区は安佐市民病院へのアクセス道路、船越地区は東部地区連続立体交差事業の関連道路の整備等を推進しているところです。

このように市全体としては、計画的な都市開発等と相まって、広島広域都市圏内のヒト・モノが循環する基盤となる都市計画道路の整備は概ね進んだと言えます。

今後は、「地域的な都市機能を担う拠点地区」のうち大町・古市地区周辺や西広島駅周辺地区、五日市地区などの都市計画道路の整備を着実に進めていきます。

将来都市構造図



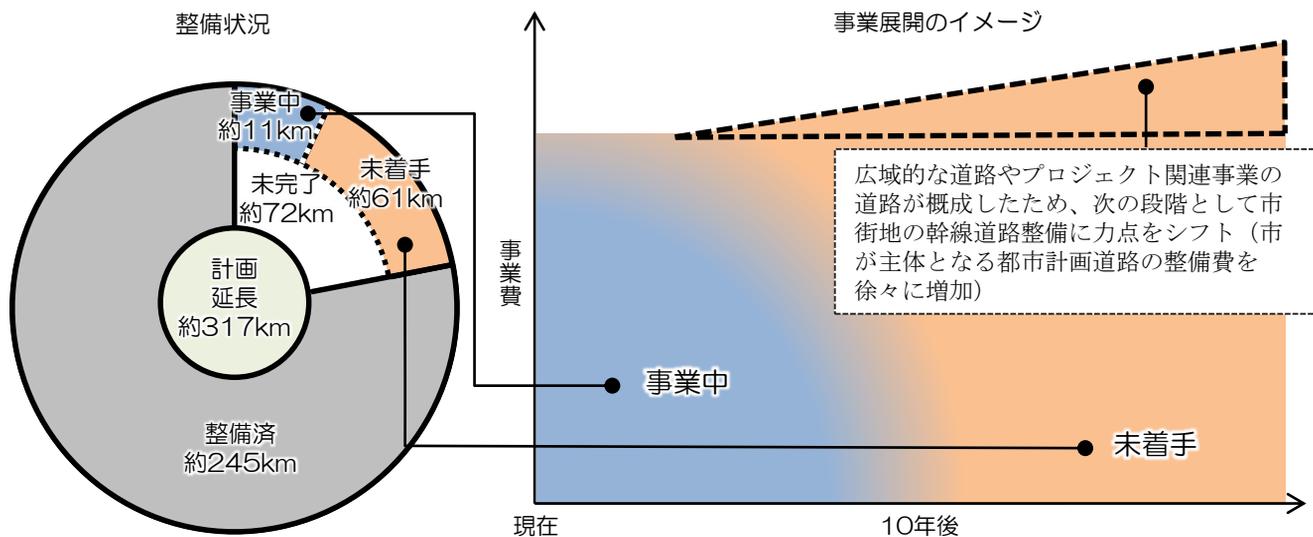
(出典：広島市都市計画マスタープラン)

このように地域ごとに行ってきた都市計画道路（本市が事業主体となるものに限る）の整備の全体状況を見てみると、令和3年度末時点で131路線、延長約317kmが計画決定され、約245km（約77%）の整備が完了しています。

未完了となっている都市計画道路約72kmのうち、約11kmについては既に事業着手していることから、早期の整備効果発現に向けて整備に取り組みます。

また、未着手である約61kmの路線については、拠点間の連携強化や交通結節点へのアクセス強化に資するか、近年激甚化・多発化している豪雨災害に対処する防災機能の向上が期待できるか等の観点から検証・評価を行い、優先して事業化を目指す路線を選定するなどして、順次着手していきます。

### 本市が事業主体となる都市計画道路の整備状況と事業展開のイメージ



### 【都市計画道路とは】

都市計画道路は、都市の将来像を達成し、円滑な都市交通と良好な都市環境を形成するために、都市計画法に基づいて計画決定される最も基本的な都市施設です。その種別は、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路に区分されます。

都市計画道路の種別

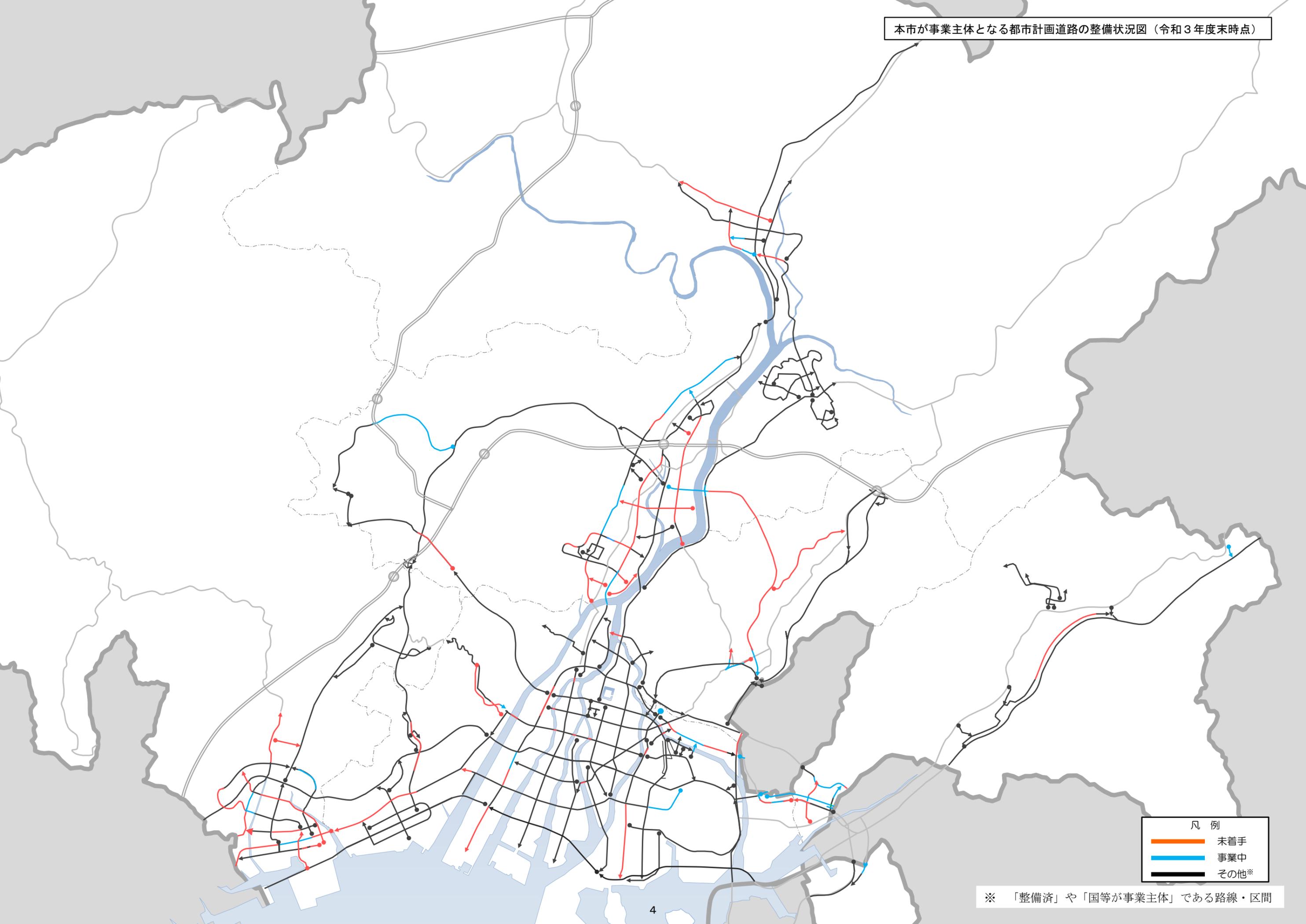
道路の種別	内 容
自動車専用道路	都市高速道路、一般自動車道等専ら自動車の交通の用に供する道路
幹線街路	都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路
区画街路	地区における宅地の利用に供するための道路
特殊街路	専ら歩行者、自転車の交通や、都市モノレール等の交通、また、主として路面電車の交通の用に供する道路

### 【本市が事業主体となる都市計画道路の整備状況】

本市域内の都市計画道路のうち、本市が事業主体となる路線（管理を行っている路線を含む）は、自動車専用道路1路線、幹線街路113路線、区画街路10路線及び特殊街路7路線の合計131路線、延長約317kmであり、令和3年度末時点の整備済延長は約245km、整備率は約77%となっています。

本市が事業主体となる都市計画道路の整備状況（令和3年度末時点）

区 分	路線数	都市計画決定延長 (km)	整備済延長 (km)
自動車専用道路	1	1.30	1.30
幹線街路	113	296.23	224.60
区画街路	10	6.18	6.16
特殊街路	7	13.42	12.61
計	131	317.13	244.67 (77.2%)



凡例

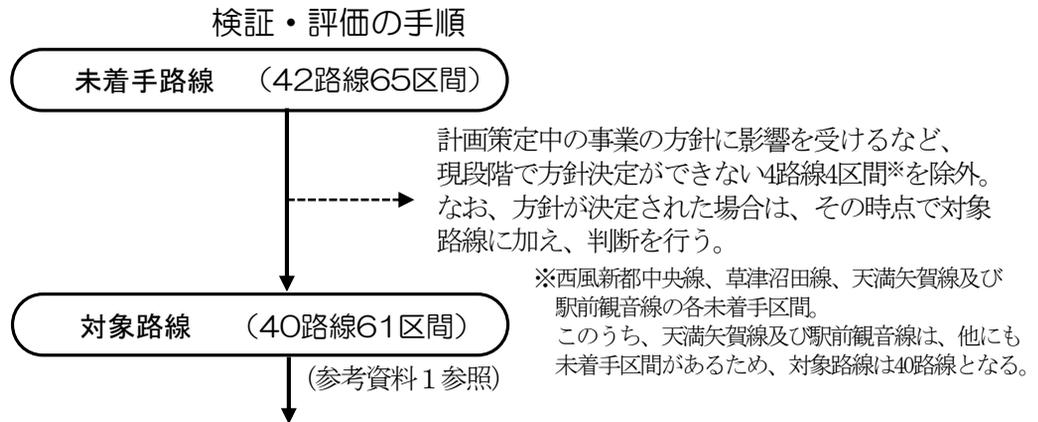
— (orange) —	未着手
— (blue) —	事業中
— (black) —	その他*

※ 「整備済」や「国等が事業主体」である路線・区間

## 2 検証・評価の手順

未着手路線（42路線65区間）の中から、現段階で方針決定ができない路線・区間を除く40路線61区間を対象路線とし、まず、優先して事業化を目指す「重点整備路線」を選定します。

次に、「重点整備路線」に該当しない路線について、廃止を検討する「廃止候補路線」と現計画どおり存続する「存続路線」に分類します。



### (1)重点整備路線の選定

都市の交通機能<sup>※1</sup>と防災機能<sup>※2</sup>の両方が強化され、JR等との立体交差や橋りょう等の大規模構造物を有する場合は、代替路がなく地域分断の解消に資する路線に該当する路線を重点整備路線として選定

#### ※1 交通機能の強化

現状よりも車線数が増えるなど、幹線道路ネットワークの強化に資する路線であり、かつ、集約型都市構造への転換（参考資料2参照）に必要不可欠である「拠点間の連携強化」や「交通結節点へのアクセス強化」、広域的連携の強化（参考資料3参照）に繋がる「近隣市町との連携強化」や「高規格道路へのアクセス強化」のいずれかに資する路線（整備済や事業中路線と一体となって効果が発現する場合も含む）

#### ※2 防災機能の強化（参考資料4参照）

緊急輸送道路や広域避難路に指定されているなど、防災機能の強化に資する路線

該当する ↓

**重点整備路線**

優先して事業化を目指す路線。

該当しない ↓

### (2)廃止候補路線の選定

代替道路の整備や関連道路の計画見直しに伴い、都市計画道路の必要性が低下した路線を廃止候補路線として選定

該当しない ↓

**存続路線**

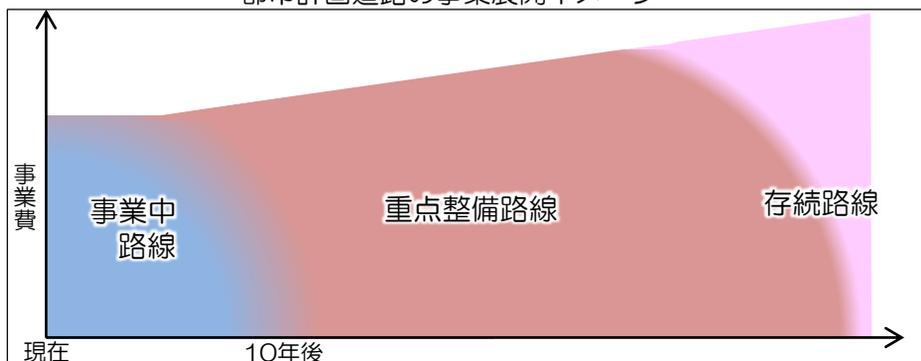
現計画どおり存続し、重点整備路線の整備後に事業着手する路線。ただし、その間の社会経済情勢等の変化を踏まえ、今後も適宜必要性の見直しを行う。

該当する ↓

**廃止候補路線**

廃止を検討する路線。今後、地元関係者等の概ねの合意が得られた段階で、都市計画変更を行う。

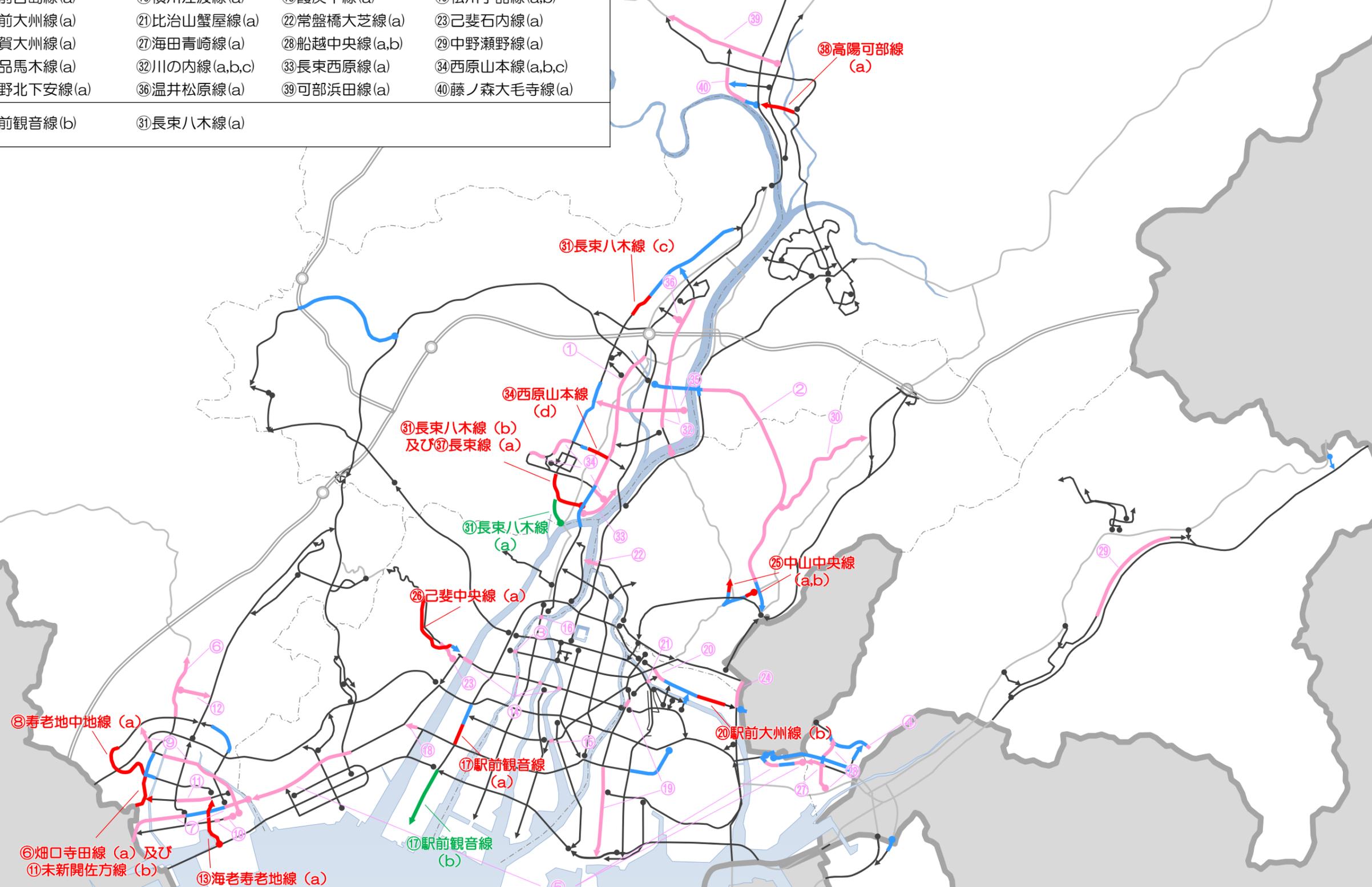
### 都市計画道路の事業展開イメージ



項目	路線名				
重点整備路線 (12路線14区間)	⑥畑口寺田線(a)	⑧寿老地中地線(a)	⑪末新開佐方線(b)	⑬海老寿老地線(a)	
	⑰駅前観音線(a)	⑳駅前大州線(b)	㉕中山中央線(a,b)	㉖己斐中央線(a)	
	⑳長束八木線(b,c)	㉔西原山本線(d)	㉗長束線(a)	㉘高陽可部線(a)	
※⑳長束八木線(b)及び㉔長束線(a)については、令和4年4月公表の「祇園・西原・山本地区の渋滞対策」における計画見直しの方針に沿ったルート案に基づき選定しています。					
存続路線 (32路線45区間)	①横川八木線(a)	②中筋温品線(a)	③天満矢賀線(a)	④山の手線(a)	
	⑤青崎草津線(a,b)	⑥畑口寺田線(b)	⑦広島宮島線(a,b)	⑨吉見倉重線(a,b)	
	⑩吉見穴の口線(a,b)	⑪末新開佐方線(a)	⑫保井田中地線(a)	⑭比治山庚午線(a,b,c,d)	
	⑮駅前吉島線(a)	⑯横川江波線(a)	⑰霞庚午線(a)	⑱松川宇品線(a,b)	
	㉑駅前大州線(a)	㉒比治山蟹屋線(a)	㉓常盤橋大芝線(a)	㉔己斐石内線(a)	
	㉕矢賀大州線(a)	㉖海田青崎線(a)	㉗船越中央線(a,b)	㉘中野瀬野線(a)	
	㉙温品馬木線(a)	㉚川の内線(a,b,c)	㉛長東西原線(a)	㉜西原山本線(a,b,c)	
	㉝東野北下安線(a)	㉞温井松原線(a)	㉟可部浜田線(a)	㊱藤ノ森大毛寺線(a)	
	廃止候補路線 (2路線2区間)	⑰駅前観音線(b)	⑳長束八木線(a)		

凡例

- 重点整備路線
- 存続路線
- 廃止候補路線
- 事業中路線
- 整備済の路線等

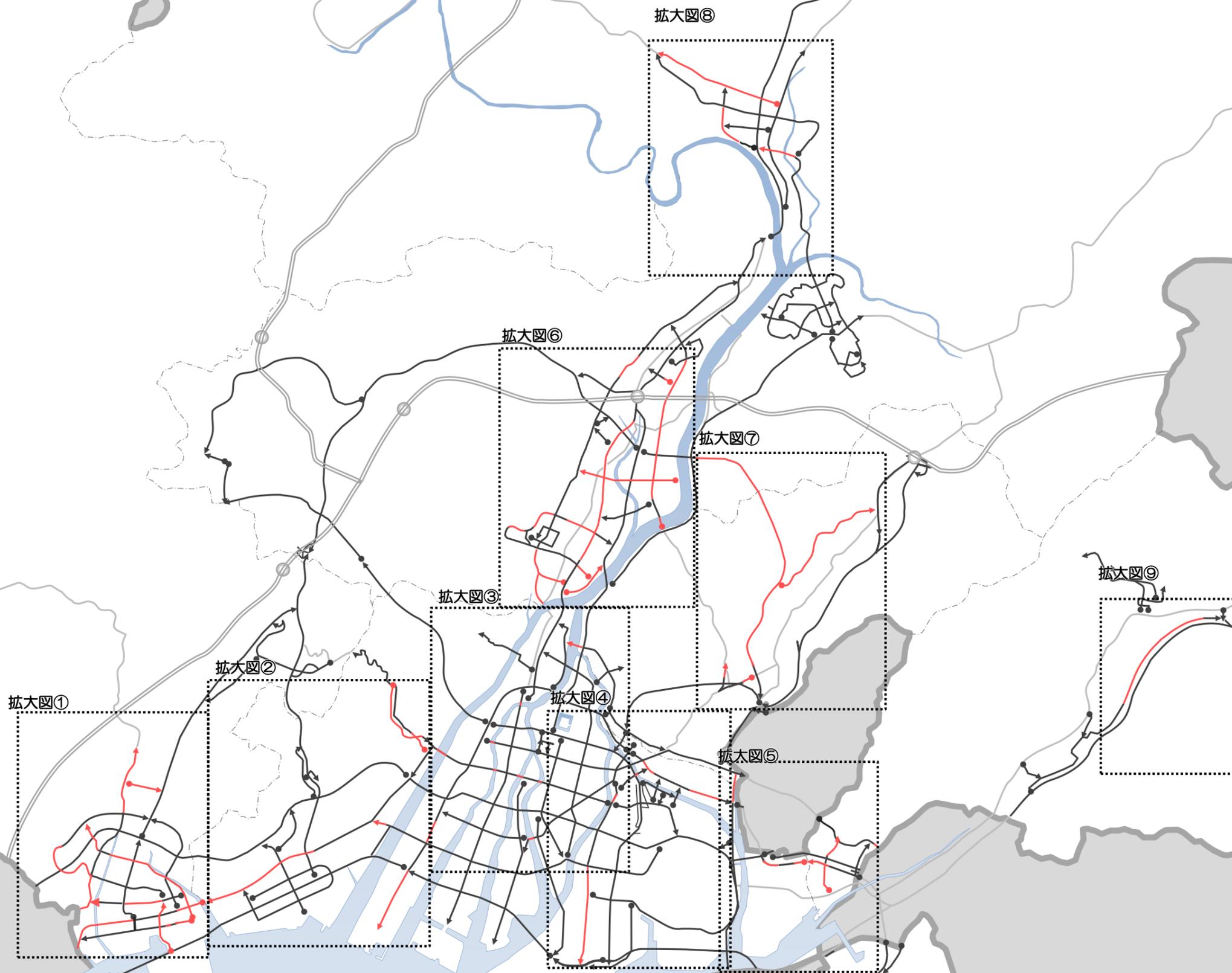


## 【重点整備路線】

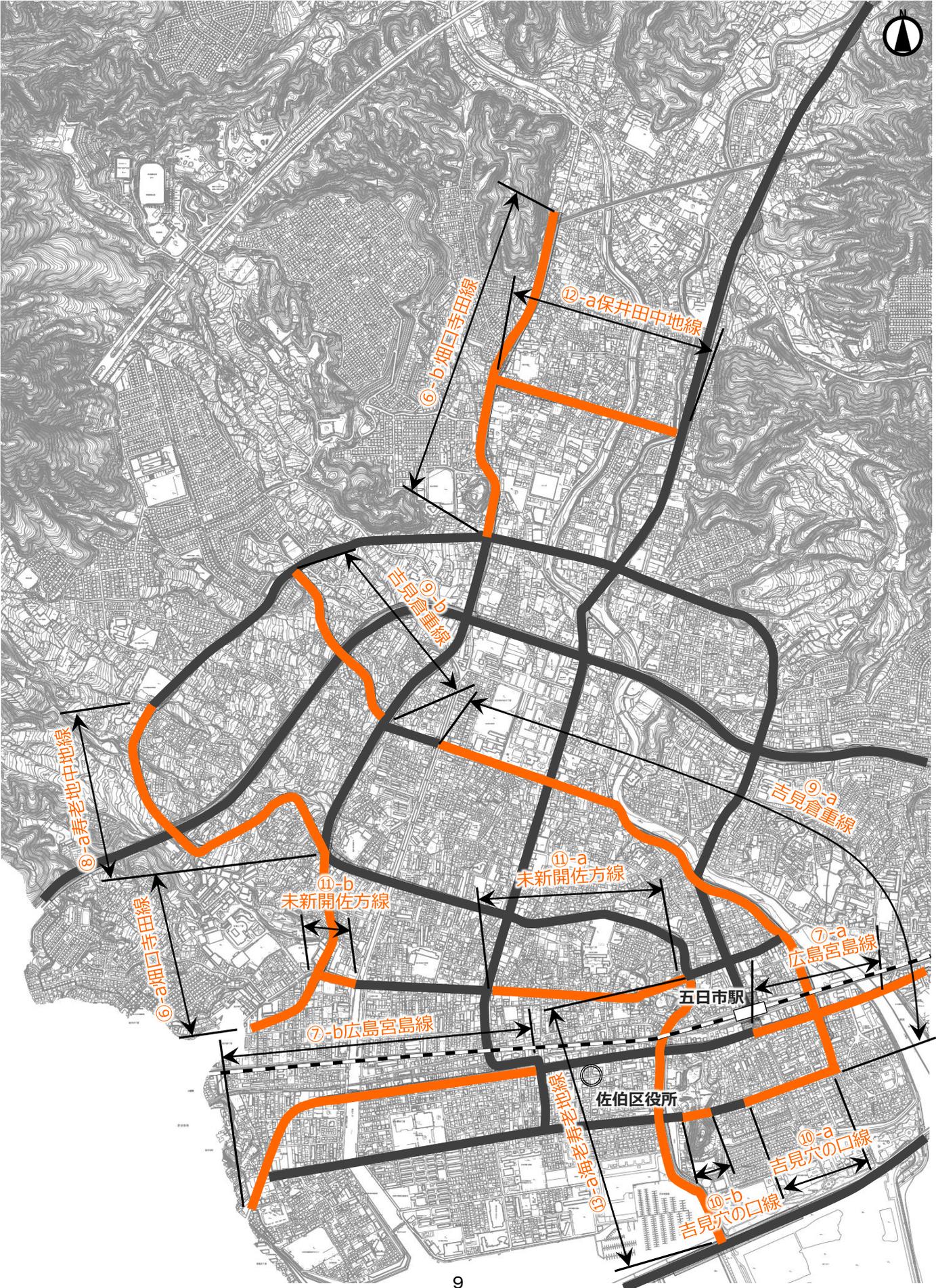
	路線名	評価内容
⑥ ⑪	畑口寺田線 (a) 及び 未新開佐方線 (b)	市街地整備が進むJR廿日市駅周辺地区へつながる新たな道路を整備するものであり、廿日市市との連携が強化される。また、広域避難場所（広島工業大学）への広域避難路に指定されており、防災機能が向上する。
⑧	寿老地中地線 (a)	当該路線の全線が完成し、駅前線（令和7年度完成予定）等と一体となって環状道路網を形成することで、交通の分散化が図られる。また、畑口寺田線と一体となって、廿日市市との連携強化に資する新たな道路を整備するものである。さらに、広域避難場所（広島工業大学）への広域避難路に指定されており、防災機能が向上する。
⑬	海老寿老地線 (a)	4車線化整備が進む臨港道路廿日市草津線と一体となって、廿日市市との連携強化に資する新たな道路を整備するものである。また、市街地と臨海部をつなぐ五日市地区唯一の道路であり、JRや広島電鉄宮島線等と立体交差することで、地域分断の解消が期待できる。さらに、市街地に整備する路線のため、延焼の遮断により防災機能が向上する。
⑰	駅前観音線 (a)	交差点へ付加車線を整備し、交通の流れを円滑にするものであり、これにより当該路線の全線が完成し、広島高速3号線と西広島バイパス、広島高速4号線の相互アクセスが強化される。また、有効活用に向けた施設整備が進められている広島西飛行場跡地へのアクセス強化や、中広宇品線等と一体となって環状道路網を形成することで、交通の分散化が図られる。さらに、第1次緊急輸送道路に指定されており、防災機能が向上する。
⑳	駅前大州線 (b)	現況の2車線から4車線へ拡幅整備し、交通の流れを円滑にするものであり、広島駅周辺地区から広島高速2号線へのアクセスが強化される。また、第1次緊急輸送道路に指定されており、防災機能が向上する。
㉕	中山中央線 (a, b)	一般県道府中祇園線のバイパスとなる新たな道路を整備するものであり、これにより当該路線の全線が完成し、広島高速1号線や5号線へのアクセスが強化される。また、市街地に整備する路線のため、延焼の遮断により防災機能が向上する。
㉖	己斐中央線 (a)	アストラムラインの導入空間となる新たな道路を整備するものであり、JR西広島駅へのアクセスが強化される。また、己斐地区の骨格となる新たな幹線道路として、交通安全の向上が期待できる。さらに、市街地に整備する路線のため、延焼の遮断により防災機能が向上する。
⑳ ㉑	長束八木線 (b) 及び長束線 (a)	安佐南区山本地区から国道183号へつながる新たな道路を整備するものであり、これにより横川地区と緑井・大町地区の連携が強化される。また、著しい交通渋滞が発生している祇園・西原・山本地区の渋滞緩和が期待できる。さらに、JRと立体交差することで地域分断の解消が期待できる。加えて、市街地に整備する路線のため、延焼の遮断により防災機能が向上する。
⑳	長束八木線 (c)	平成27年3月に策定した復興まちづくりビジョンに基づき避難路として整備を進めている区間から延伸する新たな道路を整備するものであり、緑井地区と可部地区の連携が強化される。また、市街地に整備する路線のため、延焼の遮断により防災機能が向上する。
㉒	西原山本線 (d)	自由通路等の整備が進められているJR下祇園駅へのアクセス強化に資する新たな道路を整備するものである。また、著しい交通渋滞が発生している祇園・西原・山本地区の渋滞緩和が期待できる。さらに、市街地に整備する路線のため、延焼の遮断により防災機能が向上する。
㉓	高陽可部線 (a)	平成27年3月に策定した復興まちづくりビジョンに基づき避難路として整備された区間から延伸する新たな道路を整備するものであり、これにより当該路線の全線が完成し、高陽地区と可部地区の連携が強化される。また、JRと立体交差することで、地域分断の解消が期待できる。さらに、市街地に整備する路線のため、延焼の遮断により防災機能が向上する。

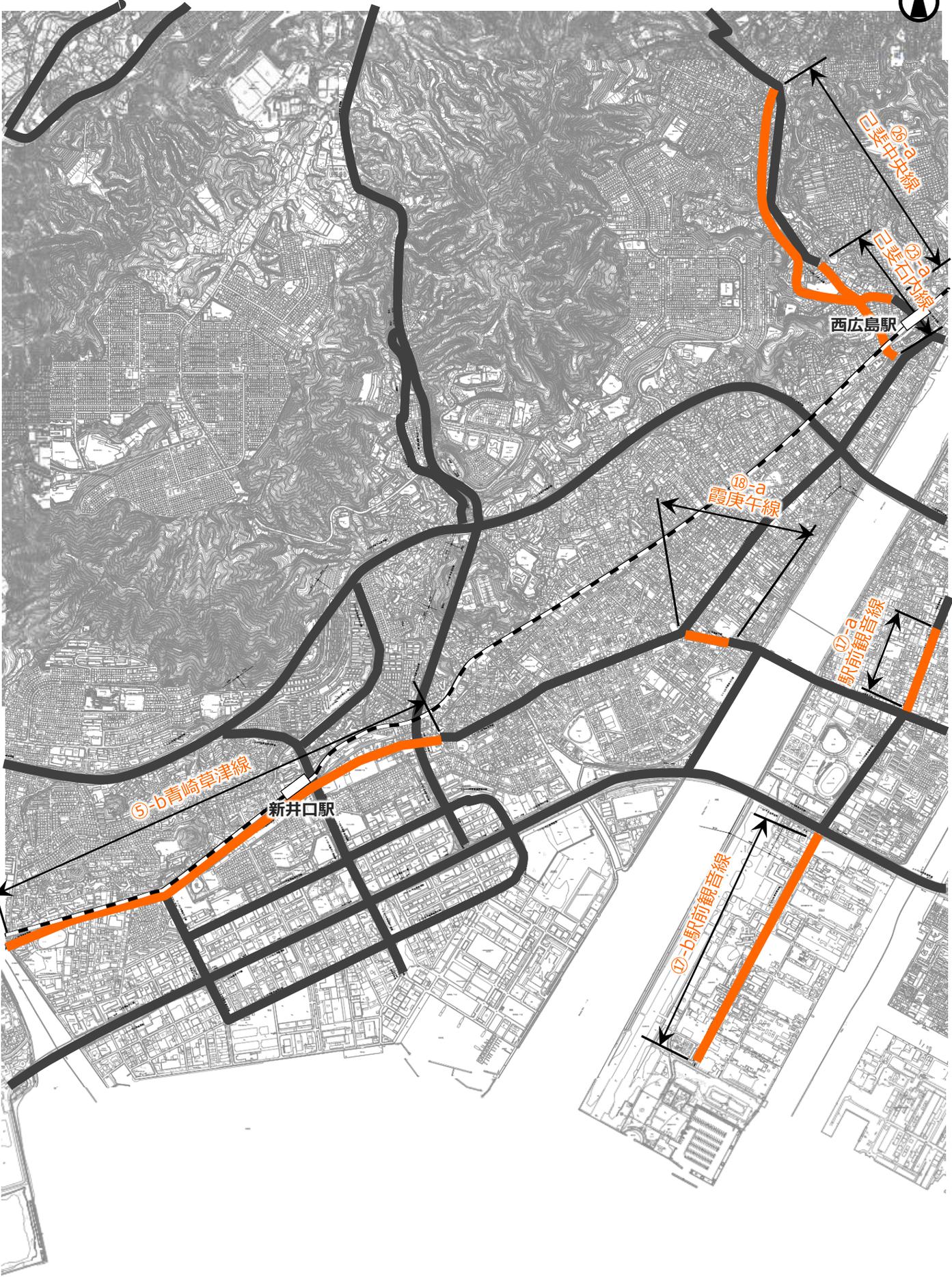
## 【廃止候補路線】

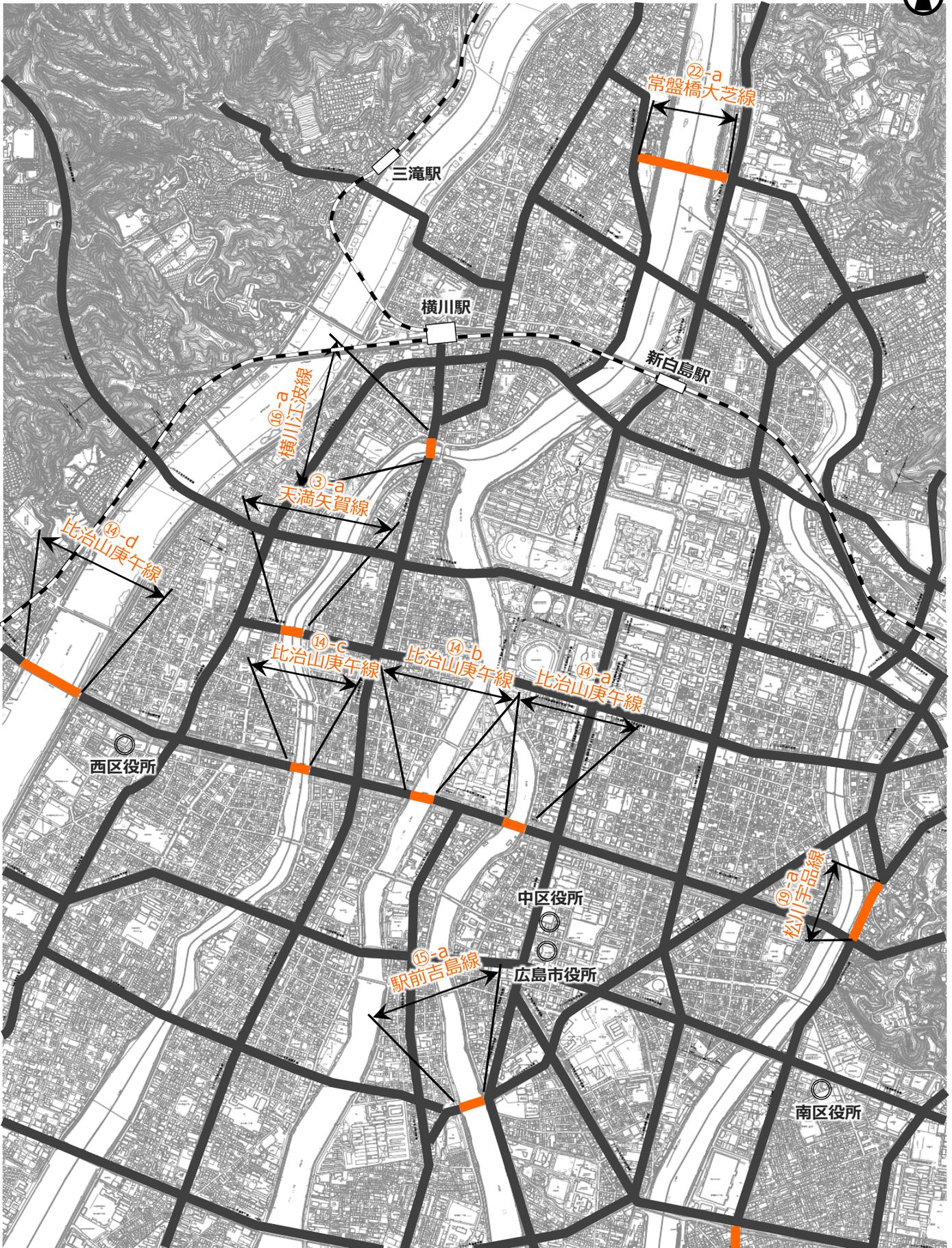
	路線名	理由
⑰	駅前観音線 (b)	平成29年3月に策定した「広島西飛行場跡地利用計画」に基づき、当該路線に並行する県道南観音観音線の4車線化を進めているため。
⑳	長束八木線 (a)	令和4年4月に公表した「祇園・西原・山本地区の渋滞対策」において、長束線を2車線から4車線に計画変更することで、国道183号と一体となって都心方面のアクセス強化を図ることとしたため。

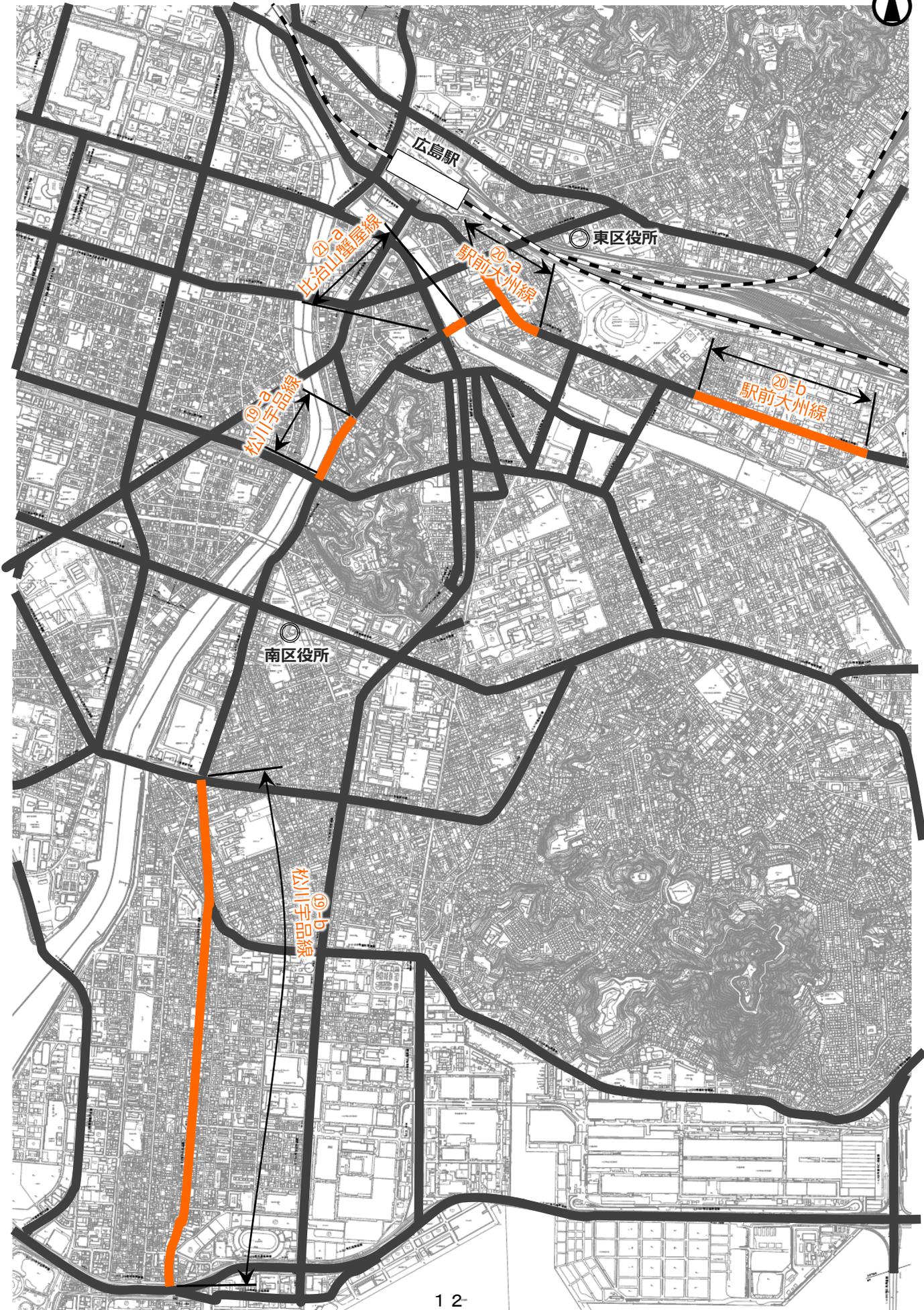


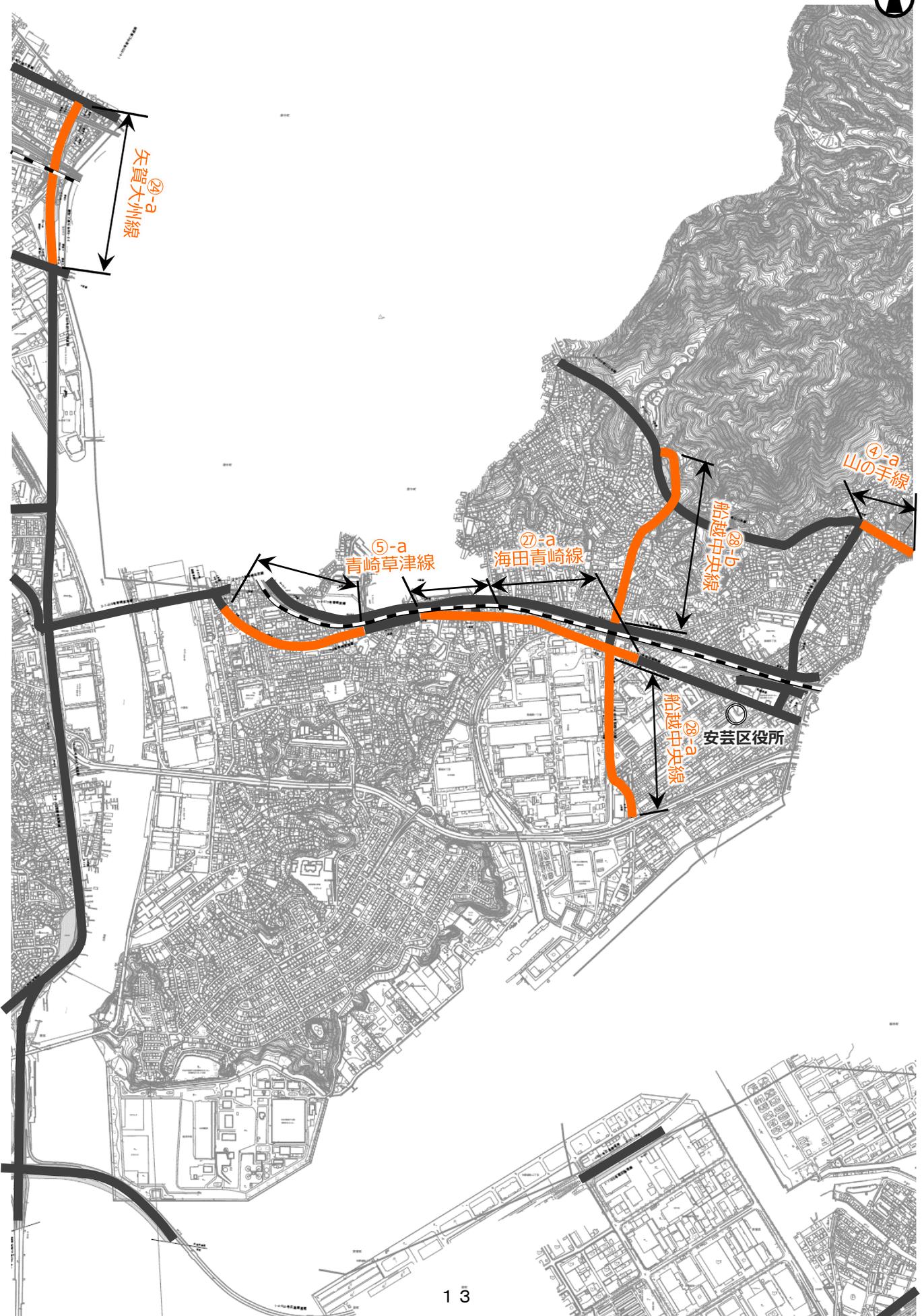
凡例  
対象路線

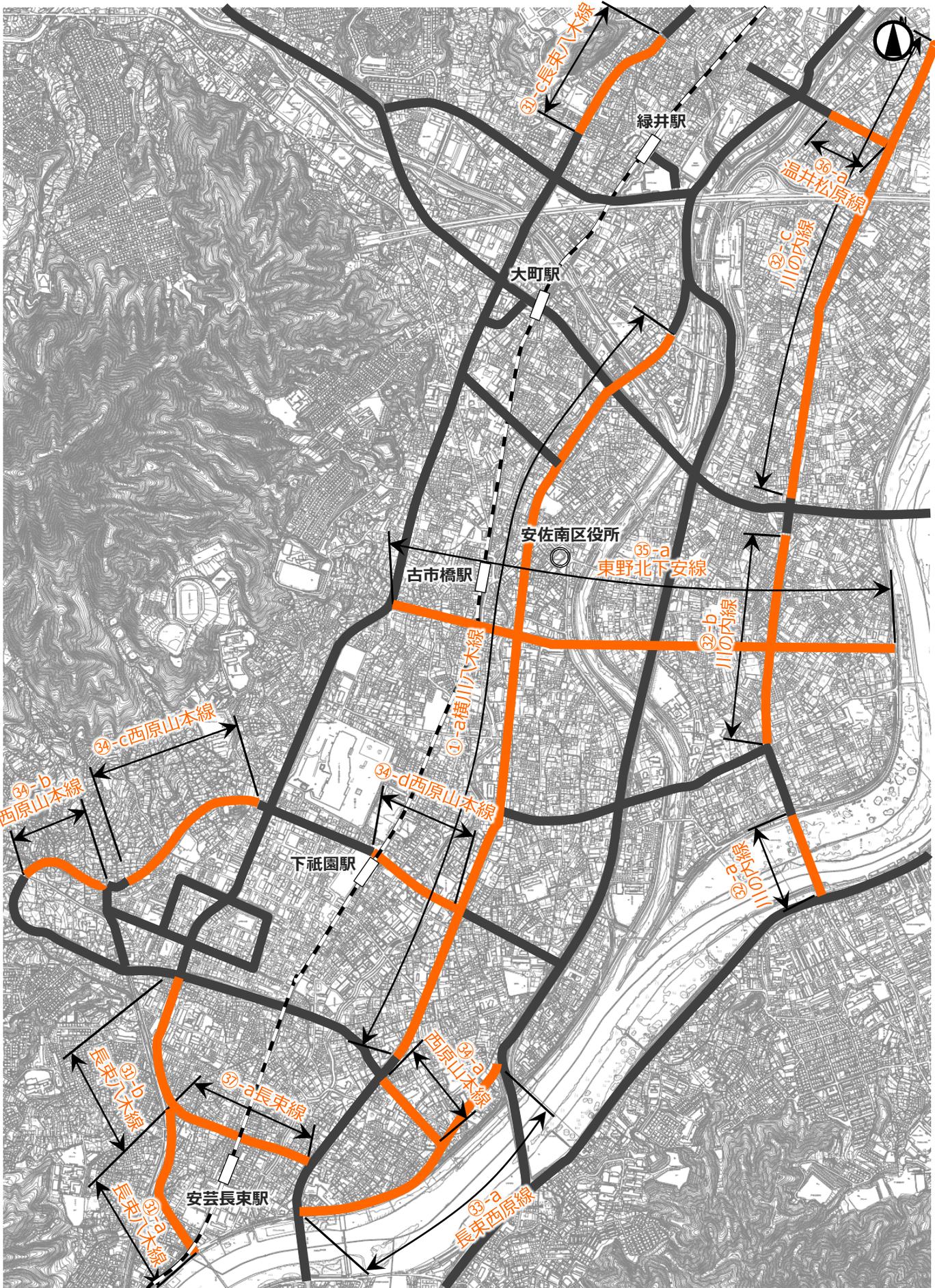


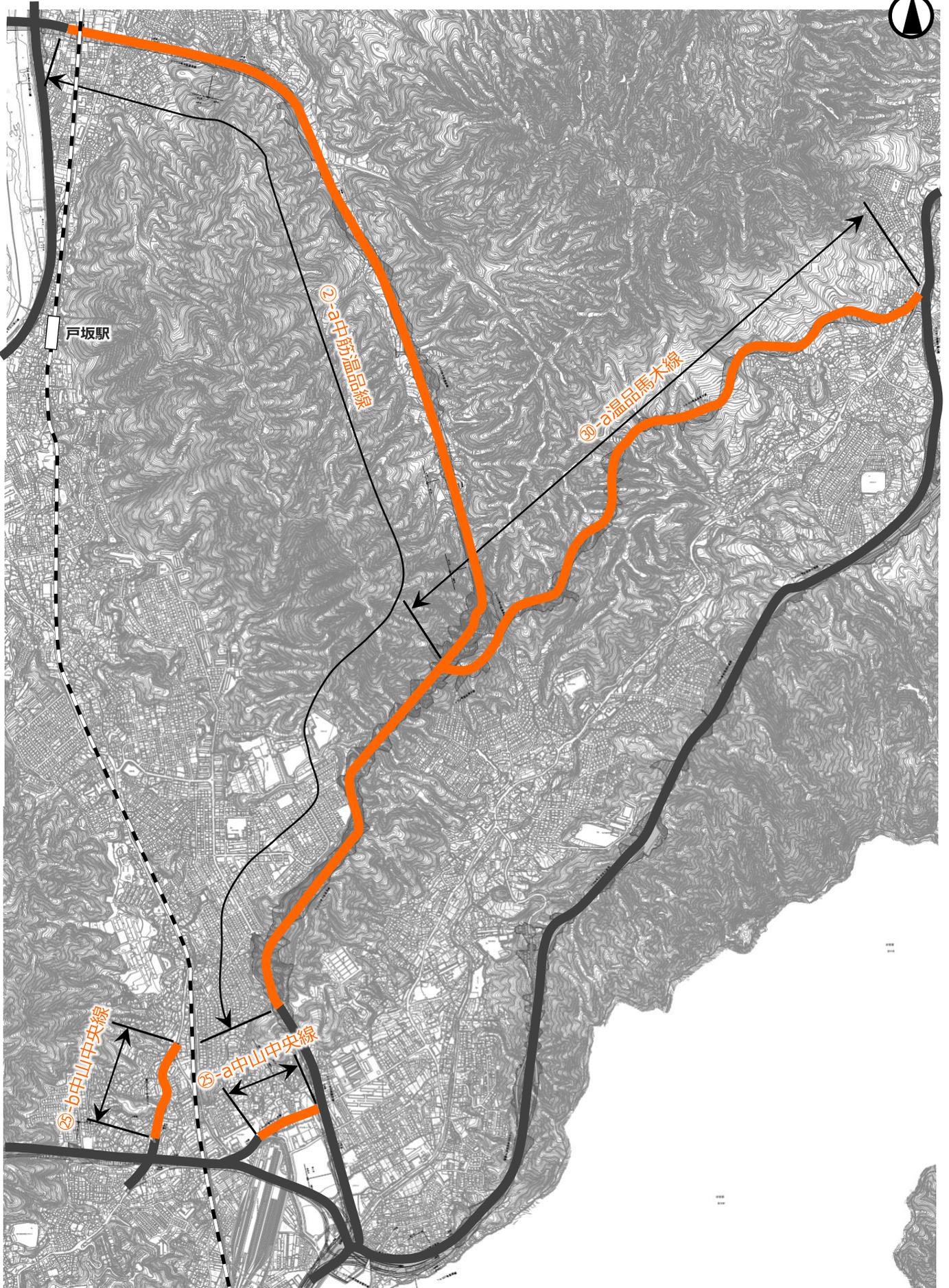


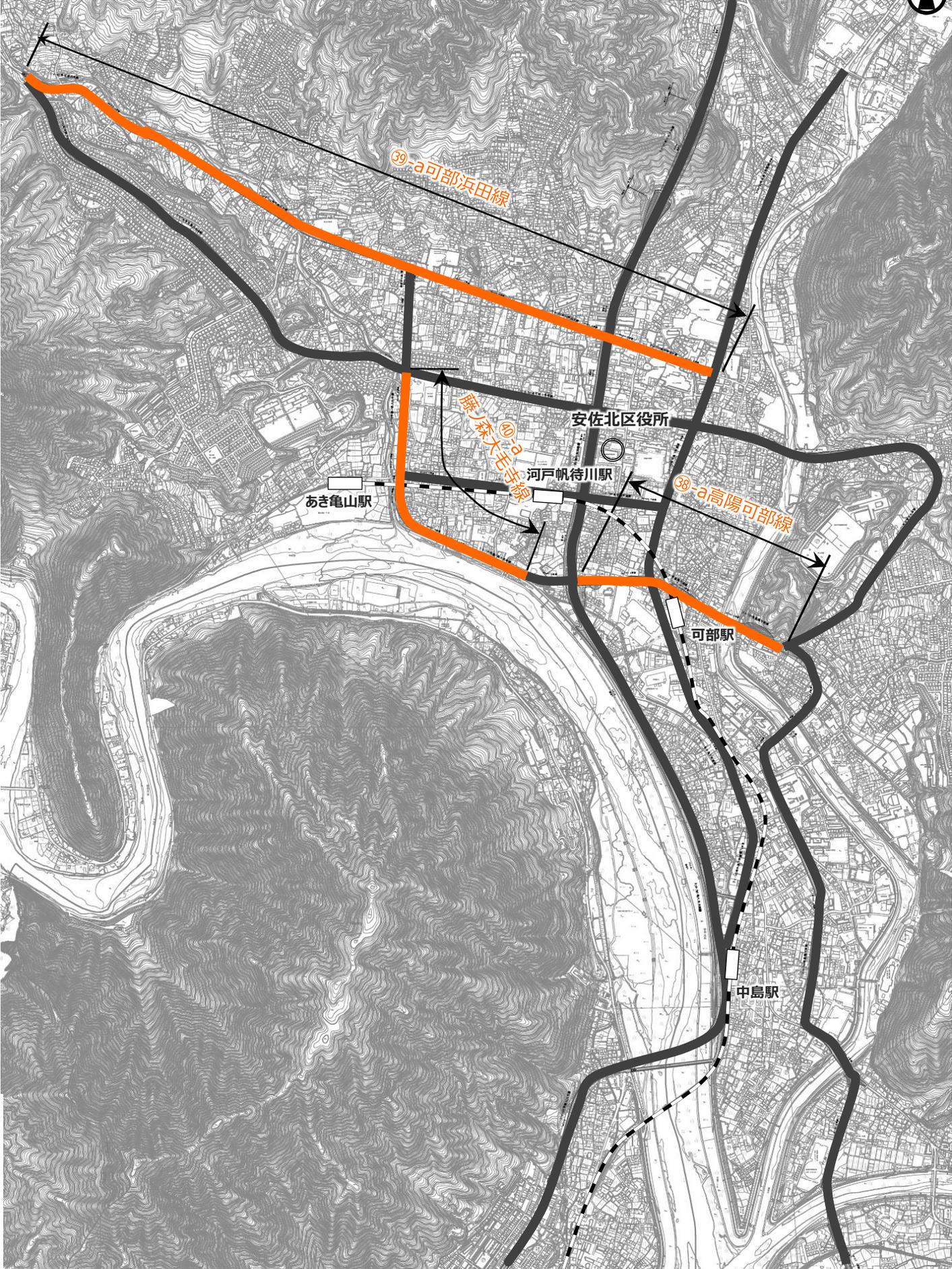














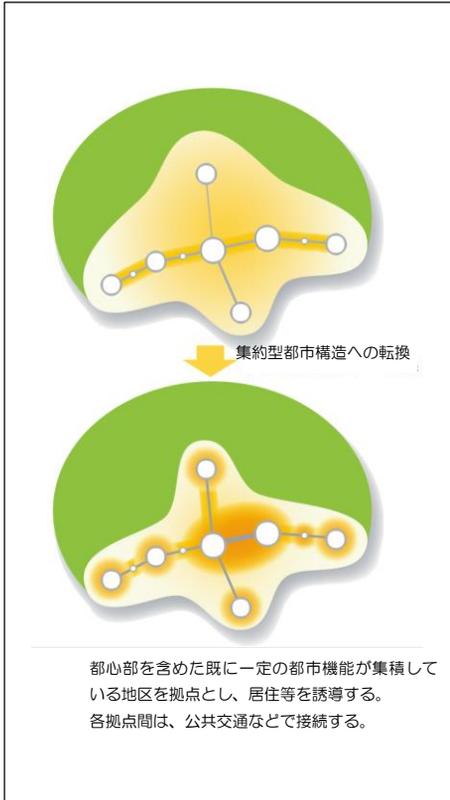
瀬野駅

②9-a 中野瀬野線

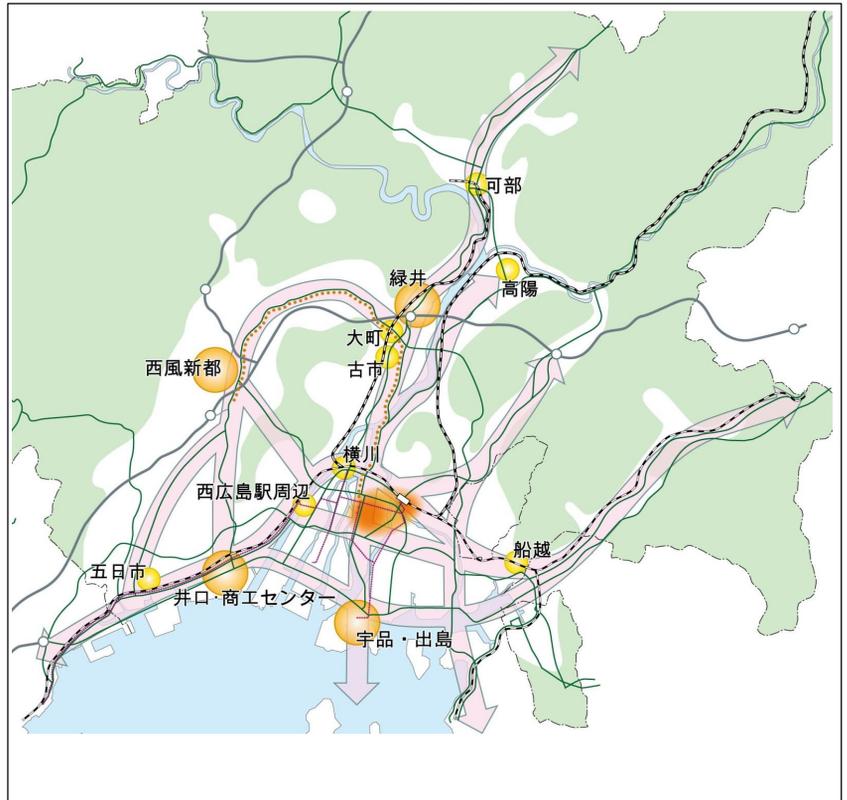
本市では、人口減少時代の到来を見据え、平成25年8月に「広島市都市計画マスタープラン」を改定し、市街地の無秩序な拡大を抑制し、公共交通にアクセスしやすい場所に居住機能、生活サービス機能などを集約する「集約型都市構造」への転換を目指すこととしており、その中で交通体系においては、都心や拠点地区の連携強化により、各地区の機能分担と都市機能の有効活用が図られるよう、公共交通の充実・強化や骨格的な道路の整備に取り組むこととしています。

都市計画道路は、都市の骨格を形成する都市施設であることから、このような本市の都市づくりの方向性を踏まえた上で、拠点間の連携や、公共交通を支える基盤としての交通結節点へのアクセスを強化する都市計画道路の整備を進めていく必要があります。

集約型都市構造のイメージ



将来都市構造図



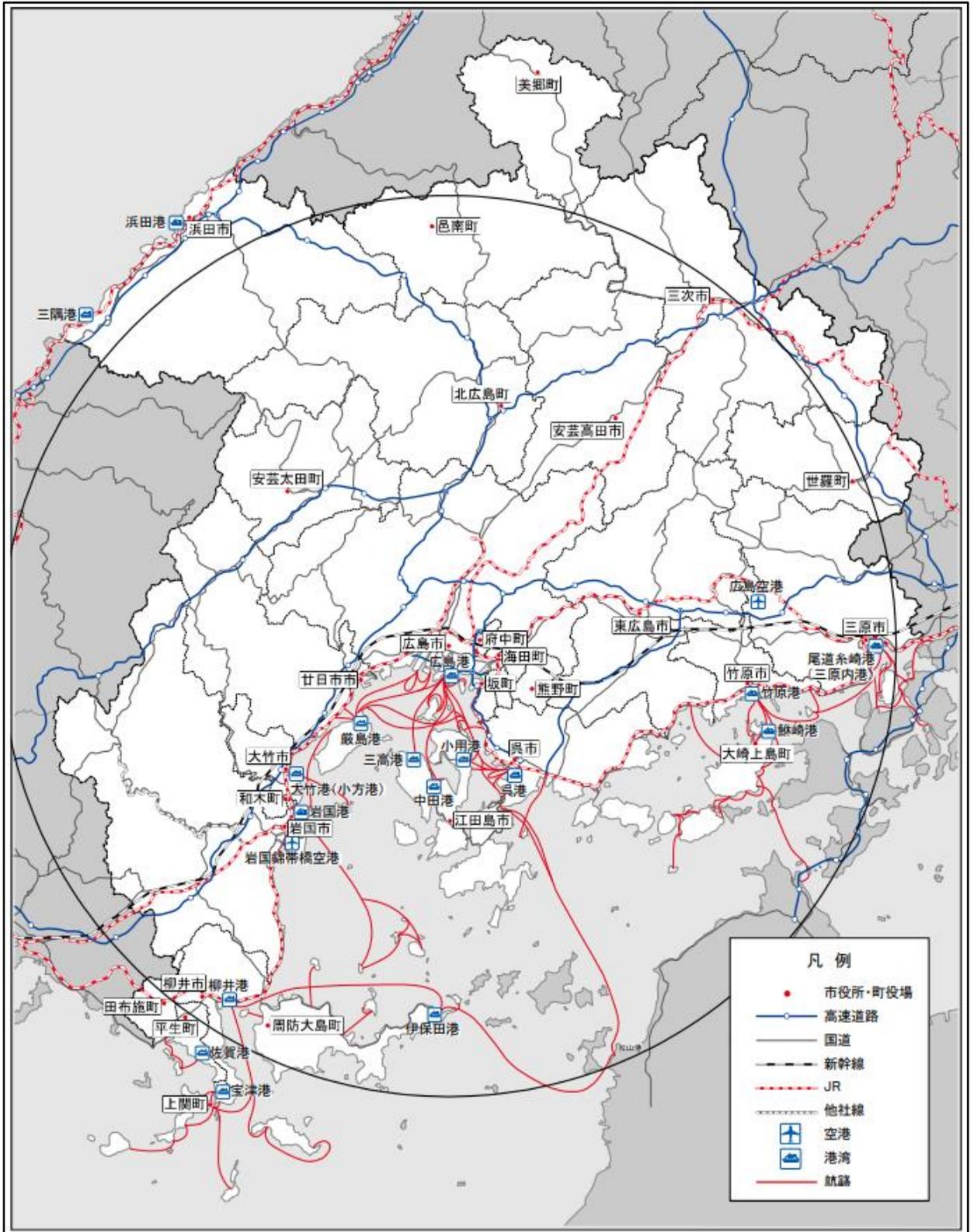
(出典：広島市都市計画マスタープラン)

凡例		
都心の核		広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区
拠点地区		4地区 広域的な都市機能を担う拠点地区
		8地区 地域的な都市機能を担う拠点地区
交通基盤		アストラムライン
		JR線
		路面電車・宮島線
		主要な道路網
都市軸		ヒト・モノの主要な流れ

全国的に人口減少・少子高齢化社会が到来する中において、広島広域都市圏における圏域経済の活性化と圏域内人口200万人超の維持を目指す「200万人広島都市圏構想」を掲げています。

構想の実現のためには、圏域内の広域的連携の強化が必要であり、近隣市町との連携や高速道路等の高規格道路へのアクセスを強化する都市計画道路の整備を進めていく必要があります。

広島広域都市圏の交通ネットワーク



(出典：広島広域都市圏発展ビジョン)

平成23年3月に発生した東日本大震災による大規模な被害は、自然災害の脅威と都市の脆弱性を再認識するきっかけとなりました。また、南海トラフ巨大地震の想定では、広島市でも最大震度6弱が予測されるなど、将来の大規模災害に対する備えが必要となっています。

さらに、地震以外でも、気候変動による豪雨の多発など、全国的に甚大な被害をもたらしており、本市においても、平成26年8月や平成30年7月の豪雨災害では甚大な被害が発生しました。

都市計画道路には、都市防災上必要な防火帯・避難空間の役割があり、災害発生時には、緊急輸送道路や避難場所等への避難路、消火・救護のための通行路、災害復旧のための活動空間として機能します。また、平成26年8月豪雨災害の復興まちづくりでは、土砂災害等への対応として防災機能の向上を図るため、都市計画道路の整備が進められているところです。

このように防災機能の向上を図るために都市計画道路の整備を進めていく必要があります。

### 復興まちづくりのイメージ



(出典：平成26年8月20日豪雨災害 復興まちづくりビジョン)

路線名	区間番号	区間延長(m)	重点整備路線の選定			選定結果
			交通機能の強化	防災機能の強化	大規模構造物の整備効果	
① 横川八木線	a	3,390		○		存続
② 中筋温品線	a	5,930	○		○	存続
③ 天満矢賀線	a	100	○	○		存続
④ 山の手線	a	200		○	○	存続
⑤ 青崎草津線	a	860		○		存続
	b	2,560		○		存続
⑥ 畑口寺田線	a	880	○	○		重点
	b	1,440		○		存続
⑦ 広島宮島線	a	600		○		存続
	b	1,530		○		存続
⑧ 寿老地中地線	a	1,520	○	○		重点
⑨ 吉見倉重線	a	2,340		○		存続
	b	770		○		存続
⑩ 吉見穴の口線	a	370				存続
	b	90			○	存続
⑪ 未新開佐方線	a	860				存続
	b	140	○	○		重点
⑫ 保井田中地線	a	810		○	○	存続
⑬ 海老寿老地線	a	1,290	○	○	○	重点
⑭ 比治山庚午線	a	90		○		存続
	b	100		○		存続
	c	70		○		存続
	d	280		○		存続
⑮ 駅前吉島線	a	120		○		存続
⑯ 横川江波線	a	70		○		存続
⑰ 駅前観音線	a	490	○	○		重点
	b	1,410				廃止
⑱ 霞庚午線	a	250		○		存続
⑲ 松川宇品線	a	240		○		存続
	b	2,160		○		存続

路線名	区間番号	区間延長(m)	重点整備路線の選定			選定結果
			交通機能の強化	防災機能の強化	大規模構造物の整備効果	
⑳ 駅前大州線	a	420		○		存続
	b	860	○	○		重点
㉑ 比治山蟹屋線	a	60	○	○		存続
㉒ 常盤橋大芝線	a	400	○		○	存続
㉓ 己斐石内線	a	600	○			存続
㉔ 矢賀大州線	a	700	○	○		存続
㉕ 中山中央線	a	290	○	○		重点
	b	470	○	○		重点
㉖ 己斐中央線	a	1,680	○	○		重点
㉗ 海田青崎線	a	510		○		存続
㉘ 船越中央線	a	650		○		存続
	b	700		○		存続
㉙ 中野瀬野線	a	2,250	○			存続
㉚ 温品馬木線	a	2,990			○	存続
㉛ 長東八木線	a	570				廃止
	b	630	○	○		重点
	c	500	○	○		重点
㉜ 川の内線	a	380				存続
	b	890		○		存続
	c	2,090		○		存続
㉝ 長東西原線	a	1,070	○			存続
㉞ 西原山本線	a	380		○		存続
	b	370		○		存続
	c	630		○		存続
	d	400	○	○		重点
㉟ 東野北下安線	a	2,070		○	○	存続
㊱ 温井松原線	a	280		○		存続
㊲ 長束線	a	620	○	○	○	重点
㊳ 高陽可部線	a	890	○	○	○	重点
㊴ 可部浜田線	a	3,020		○		存続
㊵ 藤ノ森大毛寺線	a	1,120			○	存続

※各路線について、評価が高い項目に「○」を表記している。

※「重点整備路線」は「重点」、「存続路線」は「存続」、「廃止候補路線」は「廃止」と表記している。

登録番号	広 L 2-2022-320
名 称	都市計画道路の整備方針
主管課 所在地	広島市道路交通局道路部道路計画課 〒730-8586 広島市中区国泰寺町一丁目6番34号 TEL (082) 504-2365
発行年月	令和 4年12月