

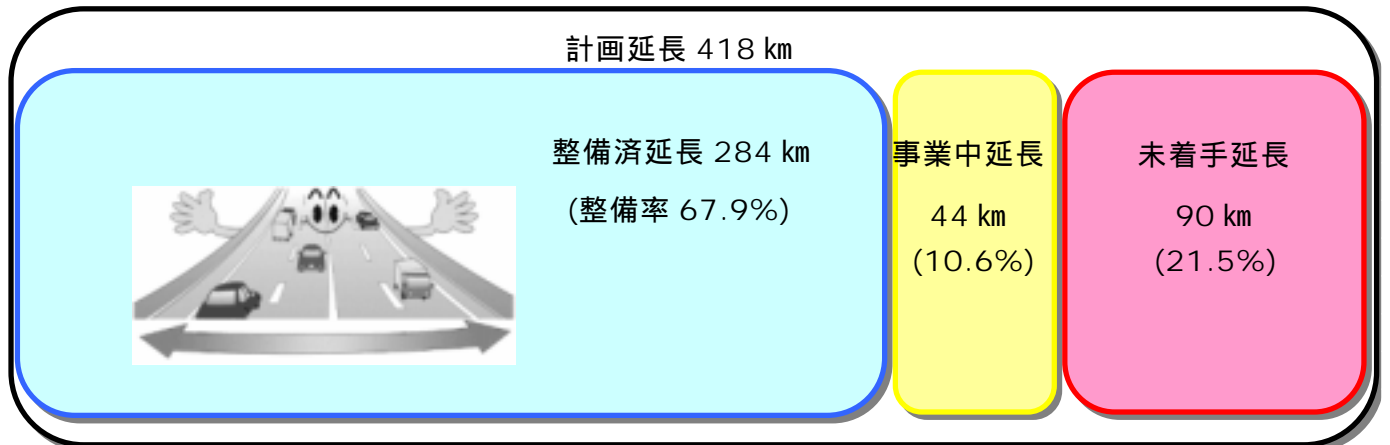
2 都市計画道路の現状と整備の経緯

(1) 都市計画道路の整備状況

本市では、延長約 418km (146 路線) の都市計画道路が計画決定されており、整備済延長は約 284 km、整備率は 67.9% となっています。

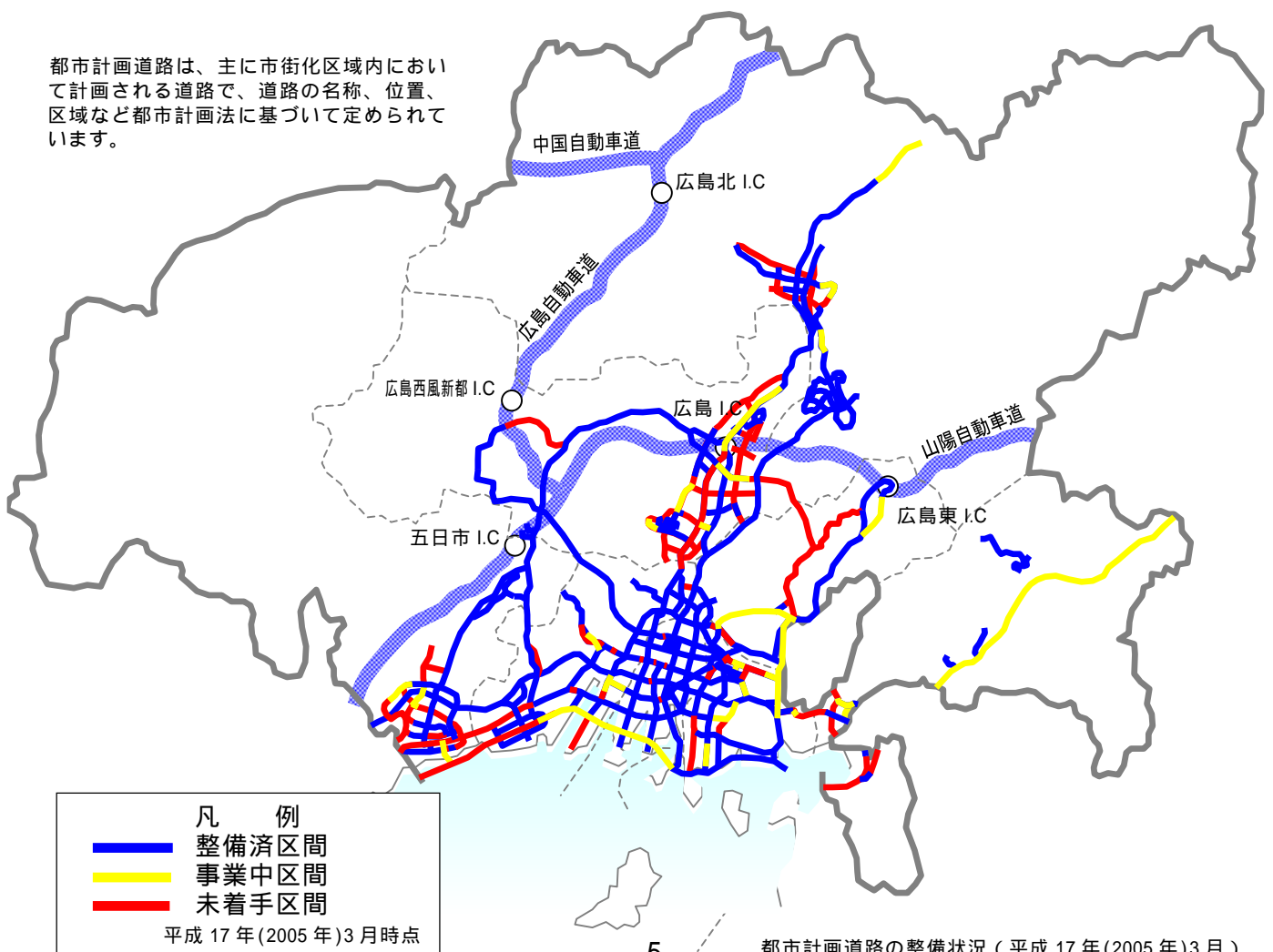
また、用地取得を含め工事に着手している事業中の延長は約 44km、全く工事等に着手できていない未着手延長は約 90km となっています。

(平成 17 年(2005 年)3 月末現在)



都市計画道路の決定延長と内訳 (延長ベース)

都市計画道路は、主に市街化区域内において計画される道路で、道路の名称、位置、区域など都市計画法に基づいて定められています。



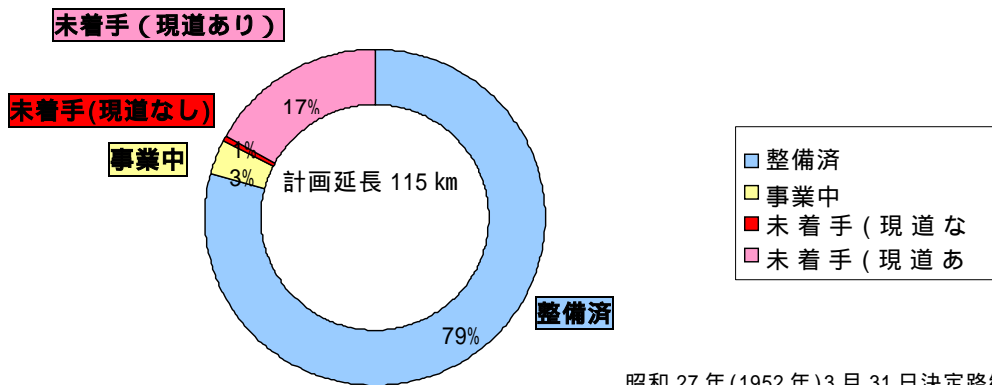
(2) 都市計画道路の計画決定と整備の経緯

【昭和20年代計画の道路】

本市では、昭和21年(1946年)に決定された復興都市計画を受けて、デルタ内のネットワークを形成する多くの幹線街路¹が昭和27年(1952年)に計画決定されています。

これらの道路については、戦災復興事業などにより着実に整備が進められ、すでに約8割が完成しています。

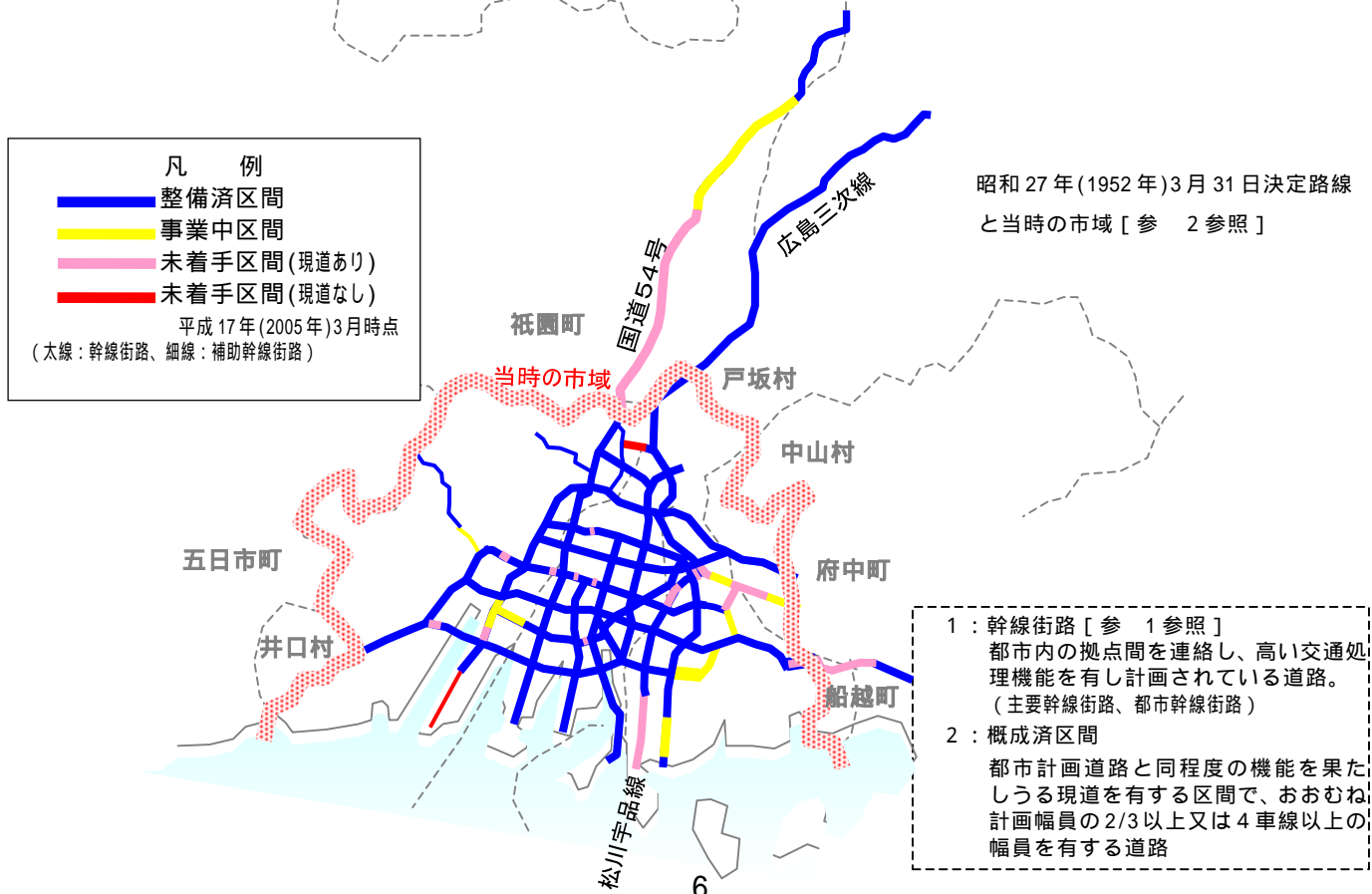
また、計画どおりではないものの、ある程度の幅員で既に整備されている概成済区間²などを加えると整備率は9割を大きく超えており、おおむねネットワークが完成していると考えられます。



昭和27年(1952年)3月31日決定路線の整備状況

なお、いくつかの路線で概成済区間の整備が先送りされてきたのは、道路が全くない区間の整備を優先してきたためと考えられます。

また、これらの区間では、商業・業務施設が多く立地し、沿道の市街化が進むなど、当初決定時に比べ整備が進めにくい状況となっています。



【昭和 30 年代計画の道路】

昭和 30 年代には、広島市周辺の町村（可部町、安古市町、井口村など）において、多くの幹線街路や補助幹線街路 が計画決定されています。

幹線街路のうち、可部バイパス（八木大林線）は、現在整備が進められています。

しかし、国道 191 号（可部浜田線）や宮島街道（広島宮島線）などでは、車道はおおむね整備されているものの、歩道が計画どおりに整備されていない区間があります。このような歩道のみを拡幅する区間は、現在も未着手のままとなっています。

また、旧祇園町や旧五日市町などの補助幹線街路についても、交通処理上、より緊急性の高い幹線街路が優先されたため、現在も整備はあまり進んでいません。



昭和 30 年代決定路線
と当時の市域

凡 例	
■	整備済区間
■	事業中区間
■	未着手区間(現道あり)
■	未着手区間(現道なし)
平成 17 年(2005 年)3 月時点 (太線：幹線街路、細線：補助幹線街路)	

：補助幹線街路 [参 1 参照]
幹線街路で囲まれた区域内を補完する道路。

【昭和 40 年代計画の道路】

本市では、昭和 46 年（1971 年）から昭和 50 年（1975 年）にかけて、可部町、祇園町、高陽町など 13 町村との合併が一挙に進みました。[参-2 参照]

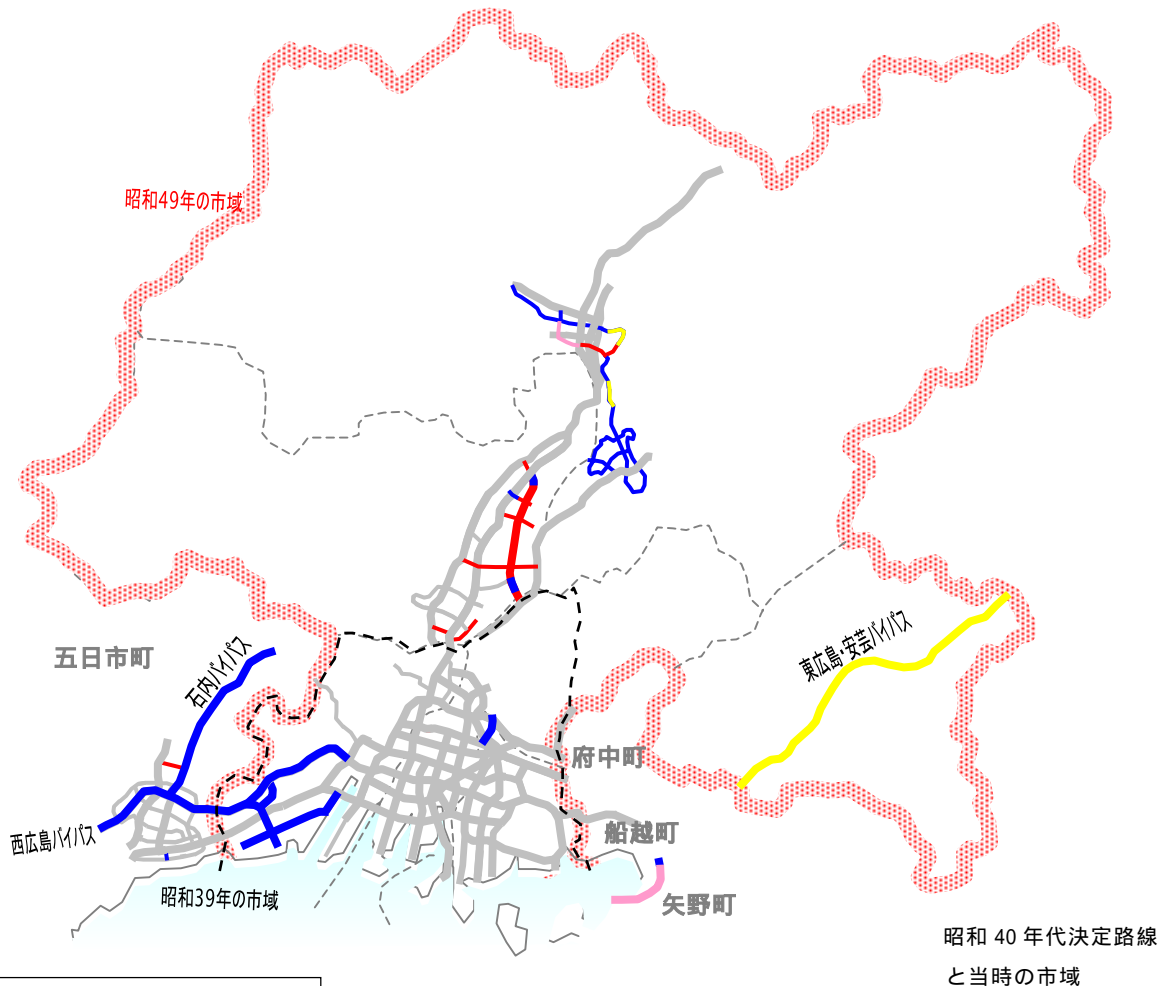
こうした市域の拡大やモータリゼーションの進展などにより、広島都市圏の東西軸となる西広島バイパス（庚午地御前線）、東広島・安芸バイパス（海田八本松線）などが計画決定されています。

西広島バイパスについては昭和 53 年（1978 年）に完成し、また、東広島・安芸バイパスについては現在整備が進められています。

また、旧五日市町では、合併前に幹線街路として石内バイパス（五日市石内線）が計画決定され、平成 8 年（1996 年）に完成しています。

さらに、高陽ニュータウンや西部商工センターなど大規模開発事業に伴い計画決定された道路も着実に整備されています。

一方、旧可部町、旧祇園町、旧安古市町、旧佐東町などにおいて、本市との合併前に決定された補助幹線街路については、交通処理上、より緊急性の高い幹線街路の整備が優先されたため、現在においても整備が進んでいない区間が多くあります。



凡 例	
—	整備済区間
—	事業中区間
—	未着手区間（現道あり）
—	未着手区間（現道なし）
平成 17 年（2005 年）3 月時点 （太線：幹線街路、細線：補助幹線街路）	

【昭和 50 年代計画の道路】

昭和 50 年代には周辺自治体との連携強化や広域的な交通需要に対応するため、山陽自動車道や広島自動車道など高速自動車国道の整備が進められました。

こうした中、高速自動車国道のインターチェンジと市街地部の連絡強化を図るため、祇園新道（基町佐東線）、中筋沼田線、草津沼田線などの幹線街路が計画決定されました。

これらの路線については、山陽自動車道などの完成に合わせるよう優先的に整備が進められました。



凡 例	
■	整備済区間
■	事業中区間
■	未着手区間(現道あり)
■	未着手区間(現道なし)
平成 17 年(2005 年)3 月時点	
(太線：幹線街路、細線：補助幹線街路)	

【昭和 60 年（1985 年）以降計画の道路】

昭和 60 年（1985 年）以降では、広島南道路や広島西風新都線、安芸府中道路などの自動車専用道路が多く計画決定されました。

これらの自動車専用道路は、その必要性や位置付けから、現在、優先的に整備が進められています。



昭和 60 年(1985 年)以降の決定路線

凡 例	
—	整備済区間
—	事業中区間
—	未着手区間(現道あり)
—	未着手区間(現道なし)
平成 17 年(2005 年)3 月時点 (太線：幹線街路、細線：補助幹線街路)	

：自動車専用道路 [参 1 参照]
都市内外の交通を高速でかつ大量に処理する機能を有する道路

以上のことから、次のような路線に長期未着手区間が多く見られます。

- 昭和 30 年代から 40 年代にかけて、広島市周辺の町において計画決定された、地区内交通を処理するための補助幹線街路
- 昭和 20 年代から 30 年代にかけて計画決定された幹線街路のうち、既にある現道を拡幅整備するよう計画された路線