国土を整え、全力で備える
国土交通省
中国地方整備局
Ministry of Land, Infrastructure,Transport and Tourism
Chugoku Regional Development Bureau

お 知 ら せ

記者発表資料	令和３年４月２７日

＜同時資料提供先＞
合同庁舎記者クラブ・鳥取県政記者会・島根県政記者会・岡山県政記者クラブ・広島県政記者クラブ・山口県政記者クラブ・山口県政記者会・山口県政滝町記者クラブ・中国地方建設記者クラブ

防災･減災、国土強靭化に向けた道路の５か年対策プログラム（中国ブロック版）を策定

～今後５か年の目標を示し、取り組みを重点的かつ集中的に実施～

１．概要

近年の激甚化･頻発化する災害からの迅速な復旧等のために、発災後概ね１日以内に緊急車両の交通を確保することを中長期的な目標として定め、道路ネットワークの防災上の課題箇所を点検した上で、災害に強い国土幹線道路ネットワークの選定を行いました。

中長期目標の達成に向けて、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定２車線区間の４車線化、直轄国道等の防災課題解消によるダブルネットワークの強化等を推進し、災害に強い国土幹線道路ネットワークを構築します。

具体的には、「防災･減災、国土強靭化のための５か年加速化対策」（令和2年12月11日閣議決定）に位置づけられた目標や事業規模等を踏まえ、防災･減災、国土強靭化に向けた道路の５か年対策プログラム（中国ブロック版）を策定しました。

２．添付資料

・防災･減災、国土強靭化に向けた道路の５か年対策プログラム

○問い合わせ先
国土交通省中国地方整備局
ＴＥＬ０８２－２２１－９２３１（代表）
（全般･別添図１）　道路部　道路計画課長　北城（きたじょう）　崇史（たかふみ）　（内線4211）
（別添図２～7）　道路部　道路管理課長　藤原（ふじはら）　年生（としお）　（内線4411）

防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム

令和３年４月
中国地方整備局

１．プログラムについて

近年、気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化し、大規模地震の発生も切迫している。また、高度成長期以降に集中的に整備された多くのインフラの老朽化が見込まれることから、それらの維持管理・更新を確実に実施する必要があるが、適切に対応しなければ、中長期的なトータルコストの増大を招くのみならず、我が国の行政・社会経済システムが機能不全に陥る懸念がある。

こうした状況を踏まえ、政府は防災・減災、国土強靱化の取組の更なる加速化・深化を図るため、令和３年度から令和７年度までの５年間で、追加的に必要となる事業規模を政府全体でおおむね 15 兆円程度を目途として、重点的かつ集中的に講ずる対策を定めた「防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策」（以降、「５か年加速化対策」）を令和２年 12 月 11 日に閣議決定した。

道路事業においては、「５か年加速化対策」に位置づけられた目標や事業規模等を踏まえ、各都道府県における５か年の具体的な事業進捗見込み等を示し、計画的な事業執行に取り組むとともに、周辺の開発事業等との連携を図りながら、対策の効果をより一層高めることを目的として、本プログラムを策定するものである。

２．対策概要

令和２年 11 月には、社会資本整備審議会道路分科会中国地方小委員会の意見を踏まえ、高規格道路※と直轄国道を組み合わせた災害に強い国土幹線道路ネットワークを選定するとともに、防災上の課題箇所を把握したところである。

※高規格幹線道路、地域高規格道路（計画路線）、その他計画段階評価等の調査が進捗している路線等をベースに選定

そのため、災害に強い国土幹線道路ネットワークにおける「５か年加速化対策」に位置付けられた下記の道路分野の対策を中心に、防災・減災、国土強靱化の取り組みを重点的かつ集中的に実施する。

①高規格道路のミッシングリンク解消及び４車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策

近年、激甚化・頻発化する災害から速やかに復旧・復興するためには、道路ネットワークの機能強化が必要不可欠である。発災後概ね１日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね１週間以内に一般車両の通行を確保することを目標として、災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定２車線区間の４車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進する。

②道路施設の老朽化対策

今後、急速に進展する道路施設の老朽化に対し、ライフサイクルコストの低減や持続可能な維持管理を実現する予防保全による道路メンテナンスへ早期に移行するため、定期点検等により確認された修繕が必要な道路施設（橋梁、トンネル、道路附属物、舗装等）の対策を推進する。

③渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策

令和２年７月豪雨では、梅雨前線の停滞による記録的な大雨により、河川の氾濫および橋梁の流失、河川隣接区間の道路流失等が発生した。通行止めが長期化する渡河部の橋梁流失や河川隣接区間の道路流失等の災害リスクに対し、橋梁・道路の洗掘・流失対策や橋梁の架け替え等を推進する。

④道路の高架区間等を活用した津波や洪水からの浸水避難対策

切迫している南海トラフ地震や激甚化する豪雨災害などに備え、津波や洪水からの緊急避難場所を確保するため、地方公共団体のニーズを踏まえ、予測浸水深よりも高い位置に整備されている直轄国道の高架区間等を緊急避難場所として活用するための避難施設（避難階段等）の整備を推進する。

⑤道路の法面・盛土の土砂災害防止対策

令和２年７月豪雨をはじめとする近年の豪雨では、道路区域内だけでなく道路区域外からも土砂崩落が発生し、高速道路及び直轄国道等の幹線道路に長時間にわたる通行止めが生じるなど道路交通に支障を及ぼす事態が発生した。道路の法面や盛土において、レーザープロファイラ調査等の高度化された点検手法等により新たに把握された災害リスク等に対し、豪雨による土砂災害等の発生を防止するため、法面・盛土対策を推進する。

⑥市街地等の緊急輸送道路における無電柱化対策

令和元年房総半島台風では、既往最大風速を更新する局地的な強風等により約 2,000 本の電柱が倒壊し、道路閉塞に伴う通行止め等により復旧活動に支障が生じた。電柱倒壊による道路閉塞のリスクがある市街地等の緊急輸送道路において、道路閉塞等の被害を防止するため無電柱化を推進する。

⑦IT を活用した道路管理体制の強化対策

災害発生時や復旧段階において、道路状況を速やかに把握した上で円滑な交通を確保することは、人命救助、復旧・復興、社会経済活動において必要不可欠である。遠隔からの道路の異常の早期発見、維持管理作業等の自動化・無人化、過積載等の違反車両の取り締まりを行う体制の強化や AI 技術等の活用による立ち往生車両の自動検知システムの導入など、維持管理の効率化・省力化を推進する。

３．対策実施箇所

①災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策　【別添 図１】
②道路施設の老朽化対策　【別添 図２】
③渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策　【別添 図３】
④道路の高架区間等を活用した津波や洪水からの浸水避難対策【別添 図４】
⑤道路の法面・盛土の土砂災害防止対策　【別添 図５】
⑥市街地等の緊急輸送道路における無電柱化対策　【別添 図６】
⑦IT を活用した道路管理体制の強化対策　【別添 図７】

４．その他

「５か年加速化対策」において示された事業規模は、今後の災害の発生状況や事業の進捗状況、経済情勢・財政事情等を踏まえ、機動的・弾力的に変動するものであり、本プログラムにおける事業進捗等もそれに応じて変わり得るものである。

また、本プログラムの事業進捗等については、必要に応じて、見直しを行うものとする。

以上

別添 図1

①災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策

■災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策

別添　図１

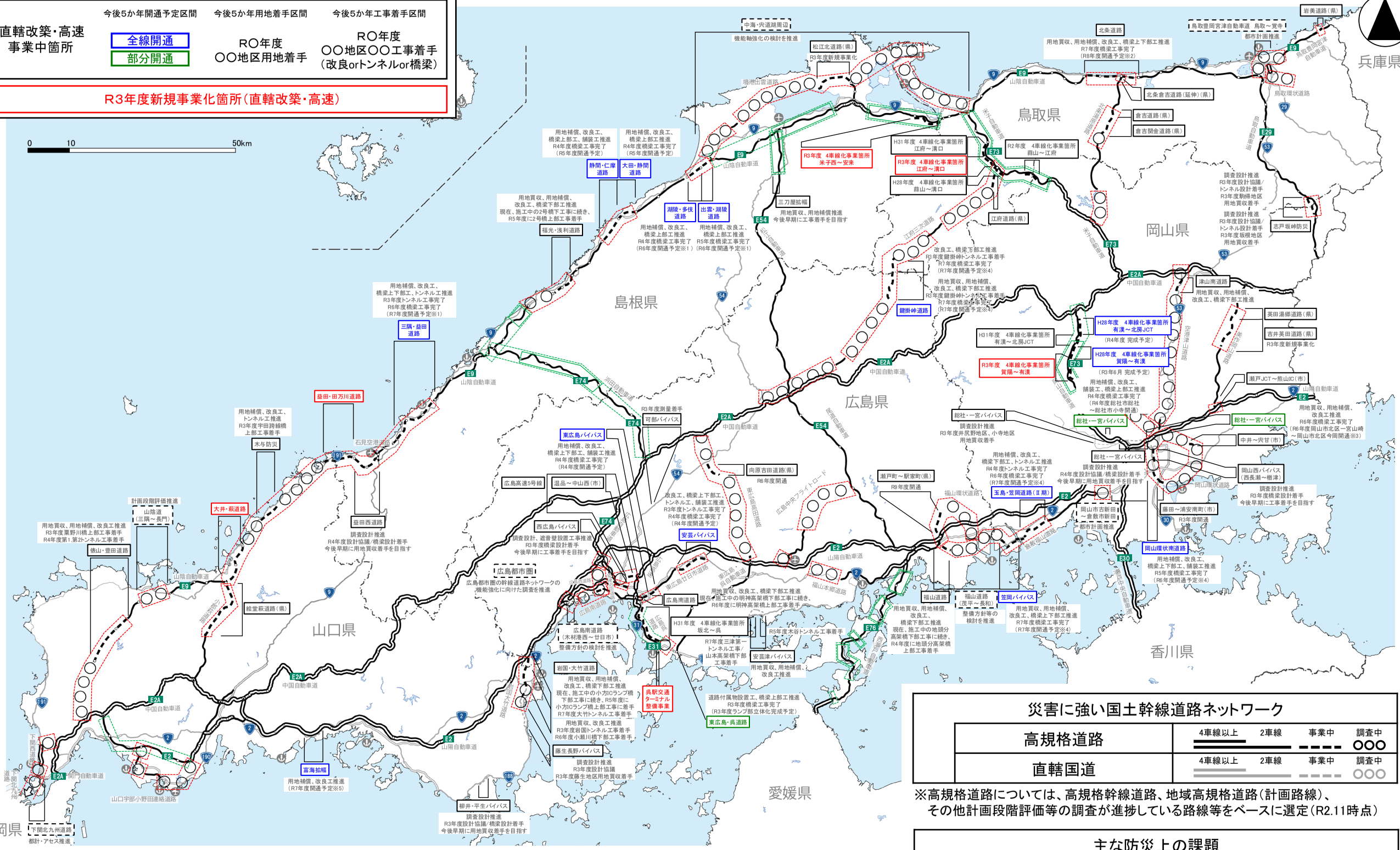
中国

調査中箇所（ネットワーク）	道路網調査	計画段階評価推進／都計・アセス推進	
調査中箇所（交通拠点）	必要性等の調査	整備方針の検討	事業計画の検討

直轄改築・高速事業中箇所	今後5か年開通予定区間	今後5か年用地着手区間	今後5か年工事着手区間
	全線開通 部分開通	RO年度 OO地区用地着手	RO年度 OO地区OO工事着手 （改良orトンネルor橋梁）

R3年度新規事業化箇所（直轄改築・高速）

※高速会社事業や補助事業は、開通見通しのみ記載している。
※計画段階評価や都市計画・環境アセスに着手している調査箇所については、
　今後５か年程度での新規事業化に向けて調査を推進。
※事業内容は、今後５か年で主に実施する内容を記載している。
※事業進捗見込み等については、今後予算状況等により変更になる場合がある。



災害に強い国土幹線道路ネットワーク				
高規格道路	4車線以上	2車線	事業中	調査中
直轄国道	4車線以上	2車線	事業中	調査中

※高規格道路については、高規格幹線道路、地域高規格道路（計画路線）、
　その他計画段階評価等の調査が進捗している路線等をベースに選定（R2.11時点）

主な防災上の課題	
ミッシングリンク	
暫定2車線［有料］（うち優先整備区間）	優先整備区間

※この他、大雨や豪雪、津波、越波、地震等による防災上の課題箇所がある。

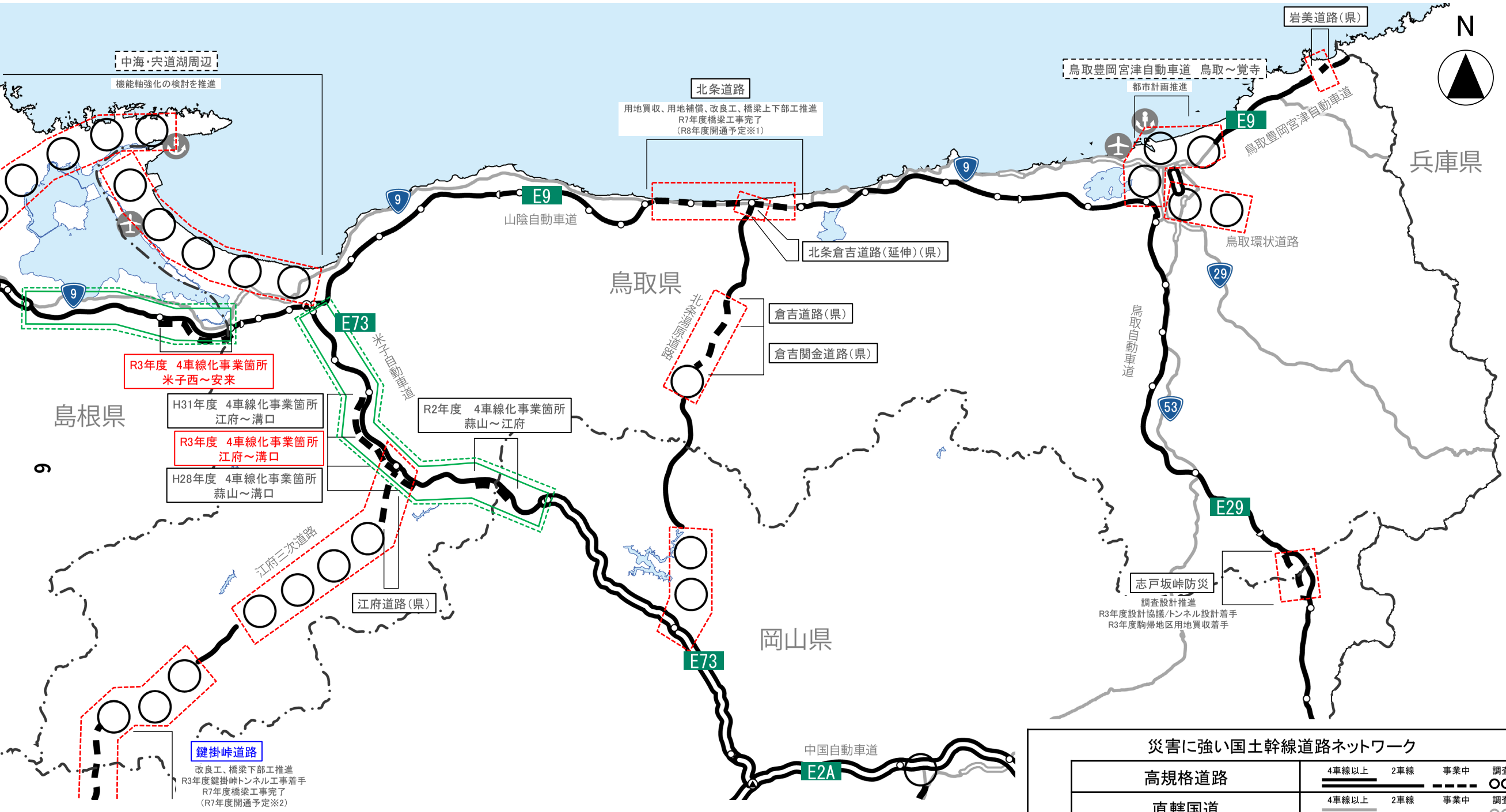
※1 トンネル工事・大規模橋梁工事・大規模法面対策工事等が順調に進捗した場合
※2 用地買収・埋蔵文化財調査及び大規模橋梁工事・軟弱地盤対策工事等が順調に進捗した場合
※3 用地買収、埋蔵文化財調査が順調に進捗した場合
※4 トンネル工事・大規模橋梁工事・軟弱地盤対策工事等が順調に進捗した場合
※5 脆弱な大規模法面対策工事が順調に進捗した場合

■災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策

0　10　50km

別添　図１－１

鳥取県



災害に強い国土幹線道路ネットワーク				
高規格道路	4車線以上	2車線	事業中	調査中
直轄国道	4車線以上	2車線	事業中	調査中

※高規格道路については、高規格幹線道路、地域高規格道路（計画路線）、その他計画段階評価等の調査が進捗している路線等をベースに選定（R2.11時点）

主な防災上の課題	
ミッシングリンク	
暫定２車線［有料］（うち優先整備区間）	優先整備区間

※この他、大雨や豪雪、津波、越波、地震等による防災上の課題箇所がある。

調査中箇所（ネットワーク）	道路網調査	計画段階評価推進／都計・アセス推進	
調査中箇所（交通拠点）	必要性等の調査	整備方針の検討	事業計画の検討

直轄改築・高速事業中箇所	今後5か年開通予定区間	今後5か年用地着手区間	今後5か年工事着手区間
	全線開通 部分開通	R○年度 ○○地区用地着手	R○年度 ○○地区○○工事着手 （改良orトンネルor橋梁）

R3年度新規事業化箇所（直轄改築・高速）

※高速会社事業や補助事業は、開通見通しのみ記載している。
※計画段階評価や都市計画・環境アセスに着手している調査箇所については、今後５か年程度での新規事業化に向けて調査を推進。
※事業内容は、今後５か年で主に実施する内容を記載している。
※事業進捗見込み等については、今後予算状況等により変更になる場合がある。

※1 用地買収・埋蔵文化財調査及び大規模橋梁工事・軟弱地盤対策工事等が順調に進捗した場合
※2 トンネル工事・大規模橋梁工事・軟弱地盤対策工事等が順調に進捗した場合

■災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策

別添　図１－２

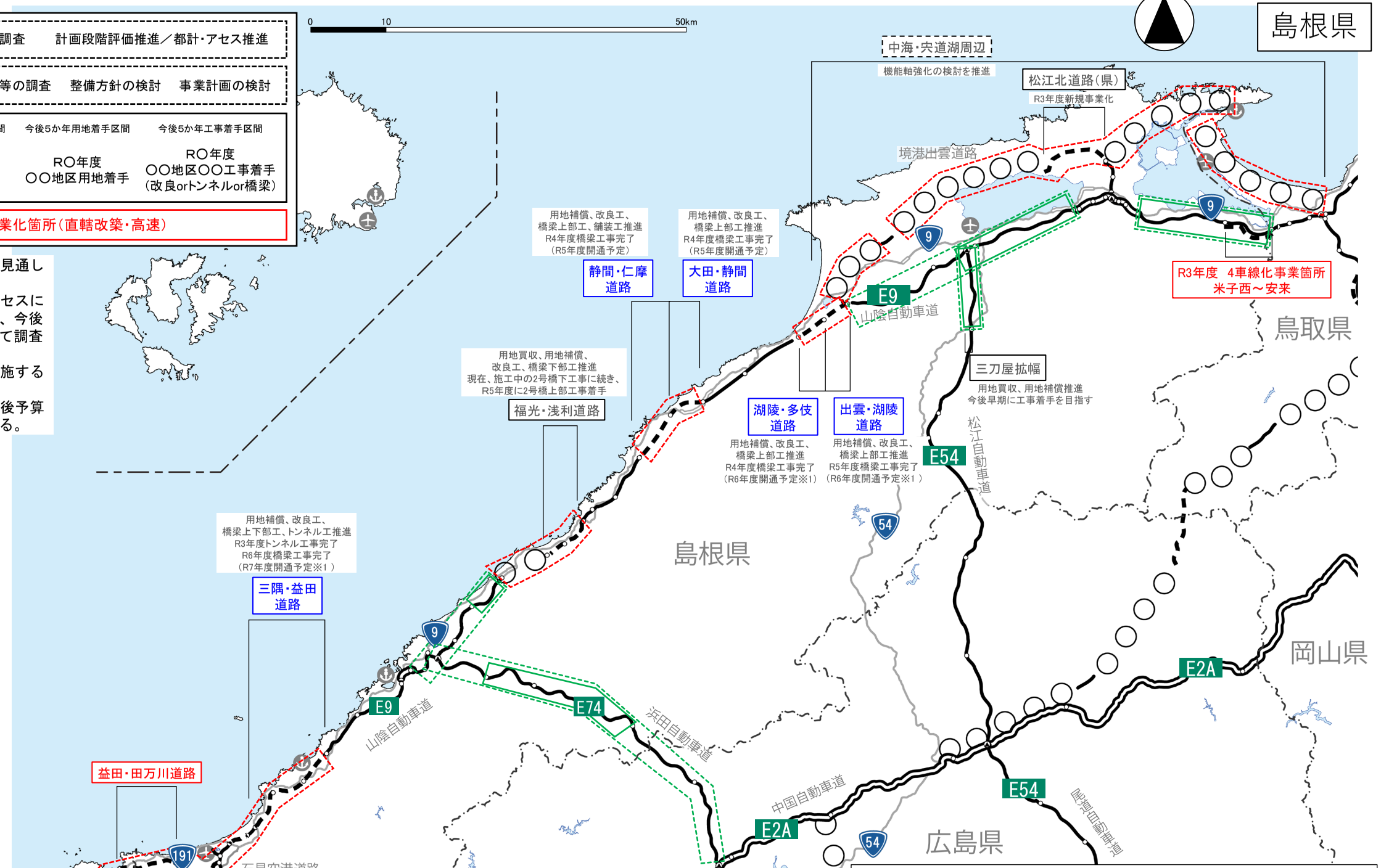
島根県

調査中箇所（ネットワーク）	道路網調査	計画段階評価推進／都計・アセス推進	
調査中箇所（交通拠点）	必要性等の調査	整備方針の検討	事業計画の検討

	今後5か年開通予定区間	今後5か年用地着手区間	今後5か年工事着手区間
直轄改築・高速事業中箇所	全線開通 部分開通	R○年度 ○○地区用地着手	R○年度 ○○地区○○工事着手 （改良orトンネルor橋梁）

R3年度新規事業化箇所（直轄改築・高速）

※高速会社事業や補助事業は、開通見通しのみ記載している。
※計画段階評価や都市計画・環境アセスに着手している調査箇所については、今後５か年程度での新規事業化に向けて調査を推進。
※事業内容は、今後５か年で主に実施する内容を記載している。
※事業進捗見込み等については、今後予算状況等により変更になる場合がある。



※1 トンネル工事・大規模橋梁工事・大規模法面対策工事等が順調に進捗した場合

災害に強い国土幹線道路ネットワーク				
高規格道路	4車線以上	2車線	事業中	調査中
直轄国道	4車線以上	2車線	事業中	調査中

※高規格道路については、高規格幹線道路、地域高規格道路（計画路線）、その他計画段階評価等の調査が進捗している路線等をベースに選定（R2.11時点）

主な防災上の課題	
ミッシングリンク	
暫定２車線［有料］（うち優先整備区間）	優先整備区間

※この他、大雨や豪雪、津波、越波、地震等による防災上の課題箇所がある。

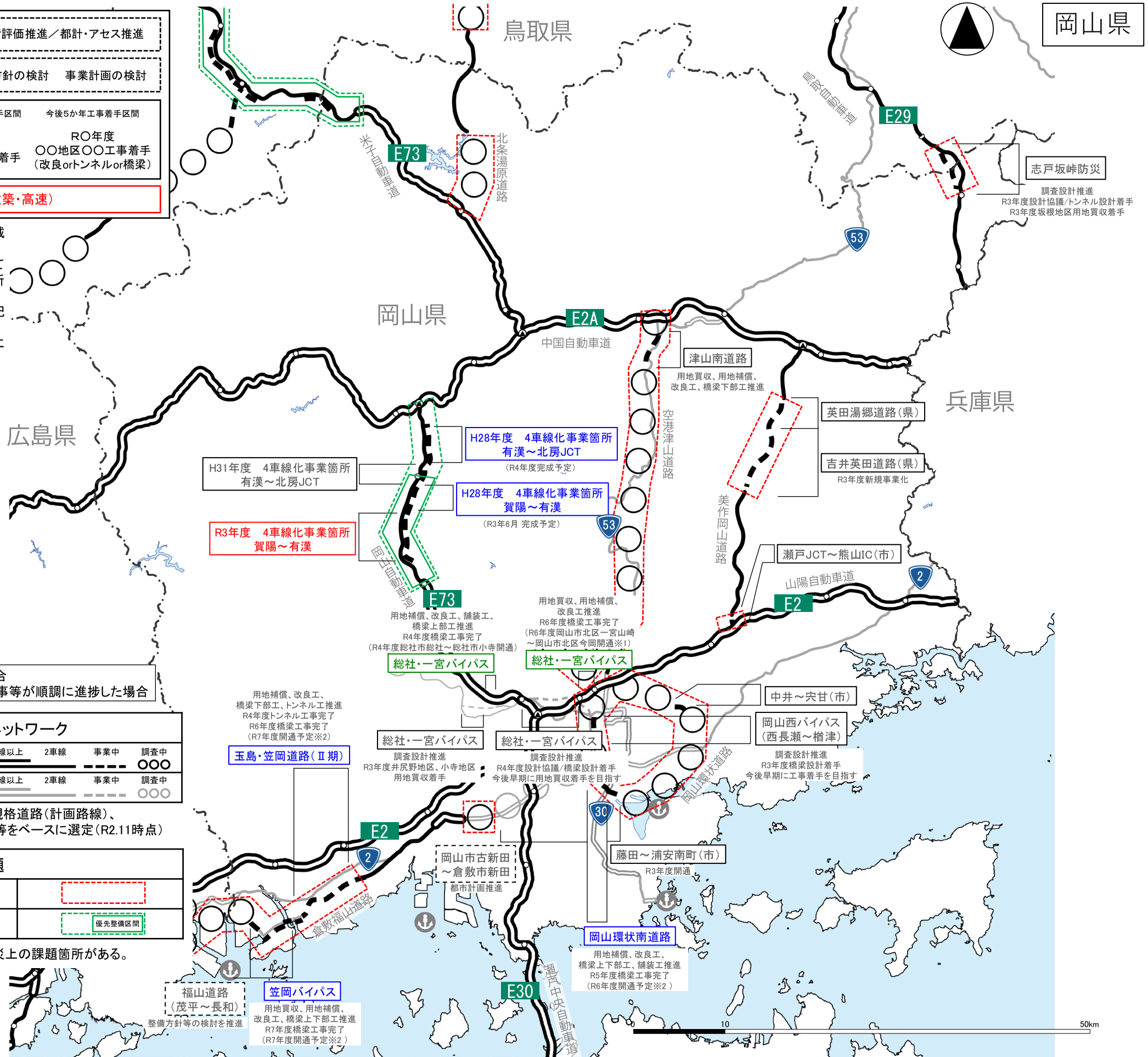
■災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策

別添　図１－３

岡山県

調査中箇所（ネットワーク）　道路網調査　計画段階評価推進／都計・アセス推進			
調査中箇所（交通拠点）　必要性等の調査　整備方針の検討　事業計画の検討			
	今後5か年開通予定区間	今後5か年用地着手区間	今後5か年工事着手区間
直轄改築・高速事業中箇所	全線開通 部分開通	R○年度 ○○地区用地着手	R○年度 ○○地区○○工事着手 （改良orトンネルor橋梁）
R3年度新規事業化箇所（直轄改築・高速）			

※高速会社事業や補助事業は、開通見通しのみ記載している。
※計画段階評価や都市計画・環境アセスに着手している調査箇所については、今後５か年程度での新規事業化に向けて調査を推進。
※事業内容は、今後５か年で主に実施する内容を記載している。
※事業進捗見込み等については、今後予算状況等により変更になる場合がある。



※1 用地買収、埋蔵文化財調査が順調に進捗した場合
※2 トンネル工事・大規模橋梁工事・軟弱地盤対策工事等が順調に進捗した場合

災害に強い国土幹線道路ネットワーク				
高規格道路	4車線以上	2車線	事業中	調査中
直轄国道	4車線以上	2車線	事業中	調査中

※高規格道路については、高規格幹線道路、地域高規格道路（計画路線）、その他計画段階評価等の調査が進捗している路線等をベースに選定（R2.11時点）

主な防災上の課題	
ミッシングリンク	
暫定2車線［有料］（うち優先整備区間）	優先整備区間

※この他、大雨や豪雪、津波、越波、地震等による防災上の課題箇所がある。

■災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策

別添　図１－４

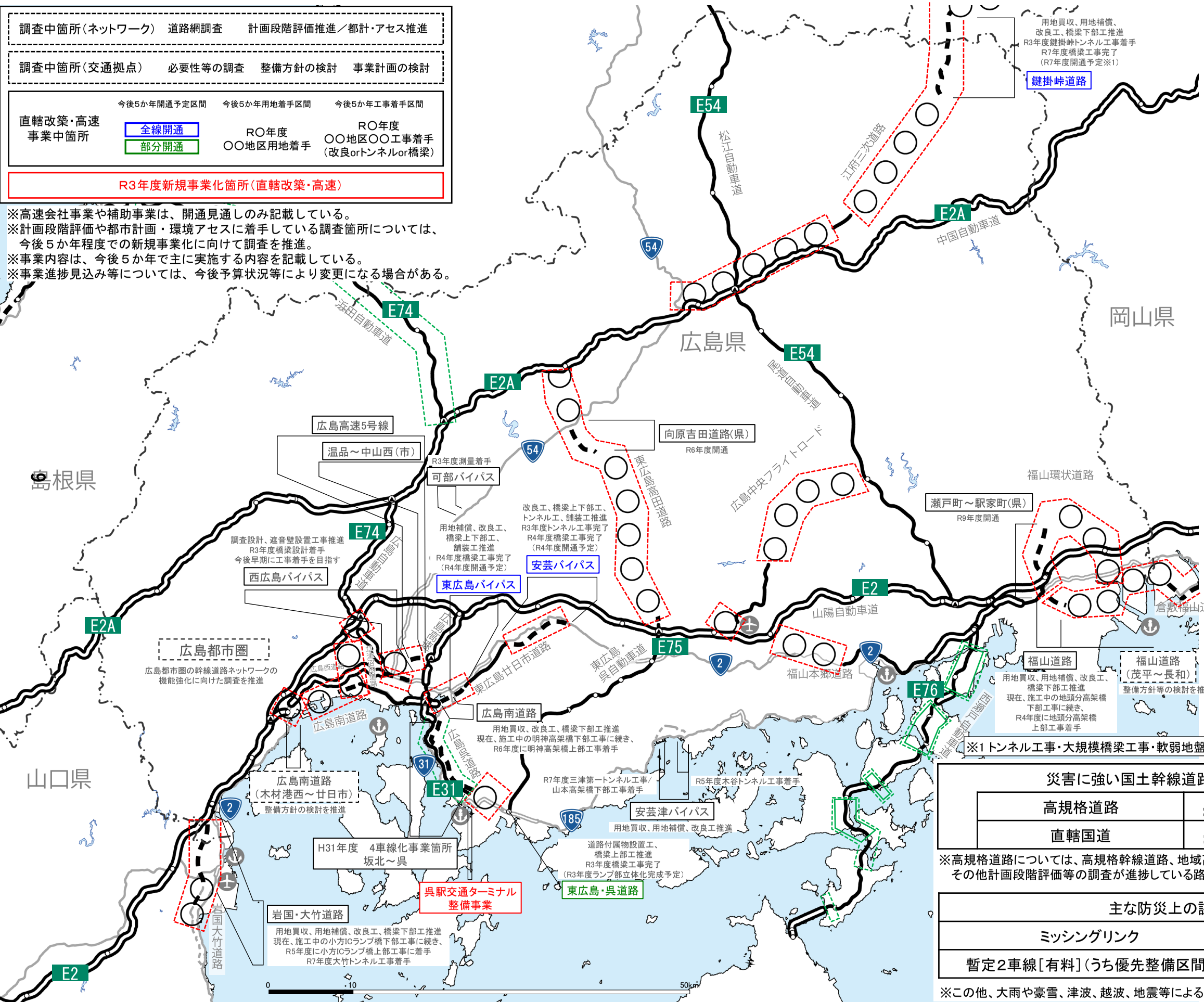
広島県

調査中箇所（ネットワーク）	道路網調査	計画段階評価推進／都計・アセス推進	
調査中箇所（交通拠点）	必要性等の調査	整備方針の検討	事業計画の検討

	今後5か年開通予定区間	今後5か年用地着手区間	今後5か年工事着手区間
直轄改築・高速事業中箇所	全線開通 部分開通	R○年度 ○○地区用地着手	R○年度 ○○地区○○工事着手 （改良orトンネルor橋梁）

R3年度新規事業化箇所（直轄改築・高速）

※高速会社事業や補助事業は、開通見通しのみ記載している。
※計画段階評価や都市計画・環境アセスに着手している調査箇所については、
　今後５か年程度での新規事業化に向けて調査を推進。
※事業内容は、今後５か年で主に実施する内容を記載している。
※事業進捗見込み等については、今後予算状況等により変更になる場合がある。



※1 トンネル工事・大規模橋梁工事・軟弱地盤対策工事等が順調に進捗した場合

災害に強い国土幹線道路ネットワーク				
高規格道路	4車線以上	2車線	事業中	調査中
直轄国道	4車線以上	2車線	事業中	調査中

※高規格道路については、高規格幹線道路、地域高規格道路（計画路線）、
　その他計画段階評価等の調査が進捗している路線等をベースに選定（R2.11時点）

主な防災上の課題	
ミッシングリンク	
暫定２車線［有料］（うち優先整備区間）	優先整備区間

※この他、大雨や豪雪、津波、越波、地震等による防災上の課題箇所がある。

■災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策

山口県

調査中箇所（ネットワーク）	道路網調査	計画段階評価推進／都計・アセス推進	
調査中箇所（交通拠点）	必要性等の調査	整備方針の検討	事業計画の検討

	今後5か年開通予定区間	今後5か年用地着手区間	今後5か年工事着手区間
直轄改築・高速事業中箇所	全線開通 部分開通	R○年度 ○○地区用地着手	R○年度 ○○地区○○工事着手 （改良orトンネルor橋梁）

R3年度新規事業化箇所（直轄改築・高速）

※高速会社事業や補助事業は、開通見通しのみ記載している。
※計画段階評価や都市計画・環境アセスに着手している調査箇所については、今後５か年程度での新規事業化に向けて調査を推進。
※事業内容は、今後５か年で主に実施する内容を記載している。
※事業進捗見込み等については、今後予算状況等により変更になる場合がある。

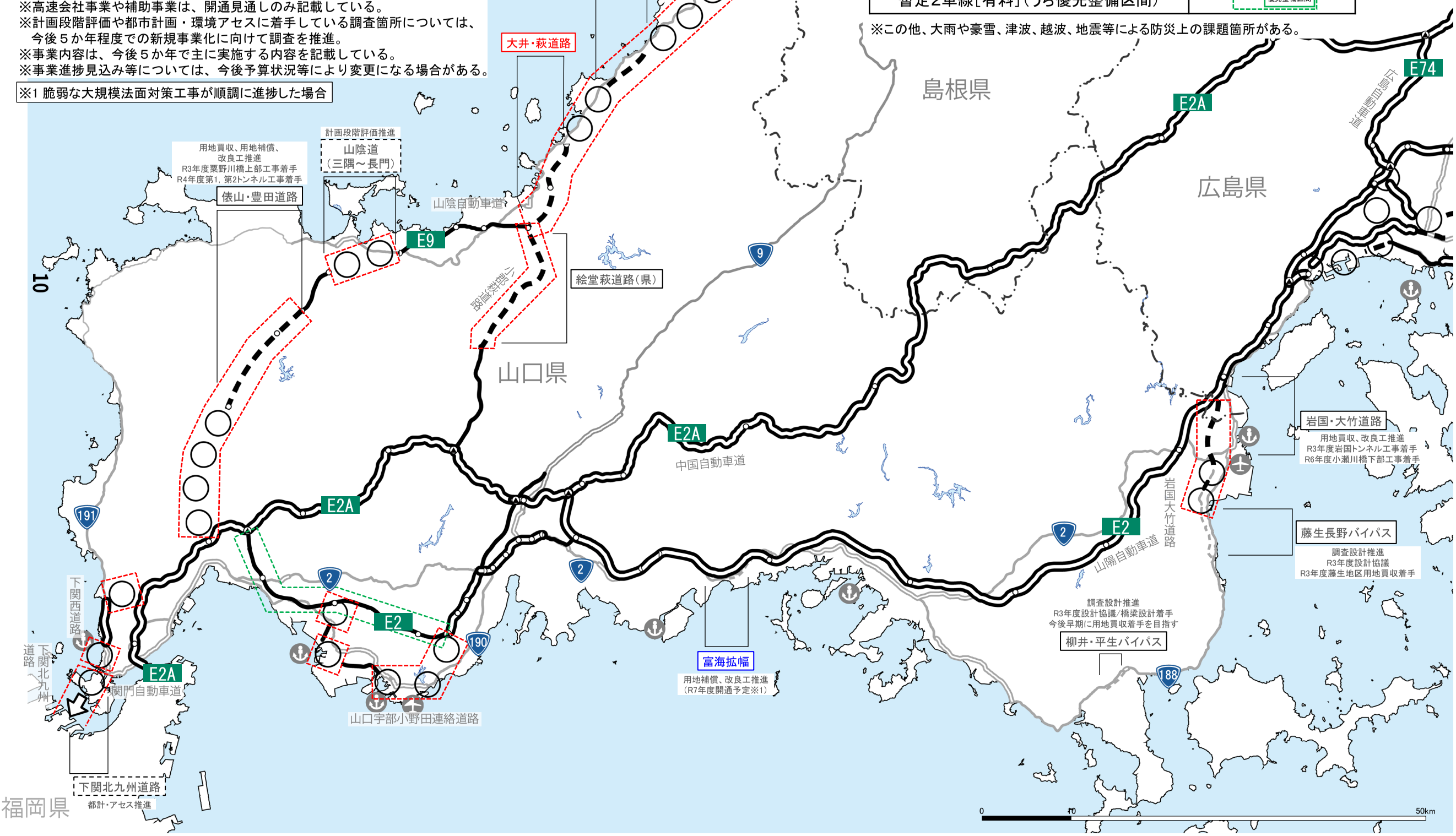
※1 脆弱な大規模法面対策工事が順調に進捗した場合

災害に強い国土幹線道路ネットワーク				
高規格道路	4車線以上	2車線	事業中	調査中
直轄国道	4車線以上	2車線	事業中	調査中

※高規格道路については、高規格幹線道路、地域高規格道路（計画路線）、その他計画段階評価等の調査が進捗している路線等をベースに選定（R2.11時点）

主な防災上の課題	
ミッシングリンク	
暫定２車線［有料］（うち優先整備区間）	優先整備区間

※この他、大雨や豪雪、津波、越波、地震等による防災上の課題箇所がある。



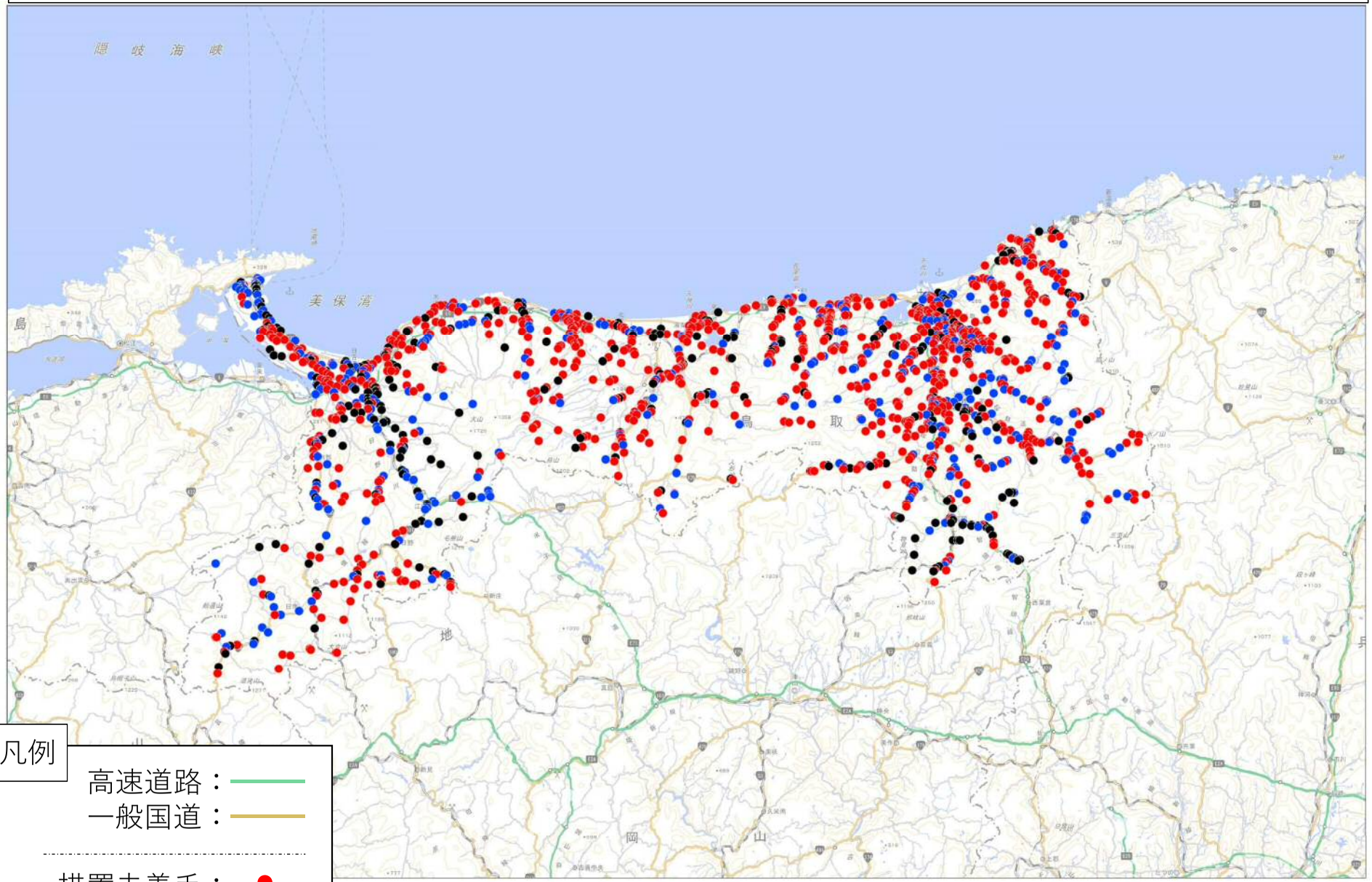
別添 図2

②道路施設の老朽化対策

別添　図2-1

鳥取県内の判定区分Ⅲ・Ⅳ橋梁の位置図

早期に対策を要する施設は1,680橋あり、これまでに711橋の修繕に着手済み



凡例

高速道路：

一般国道：

措置未着手：

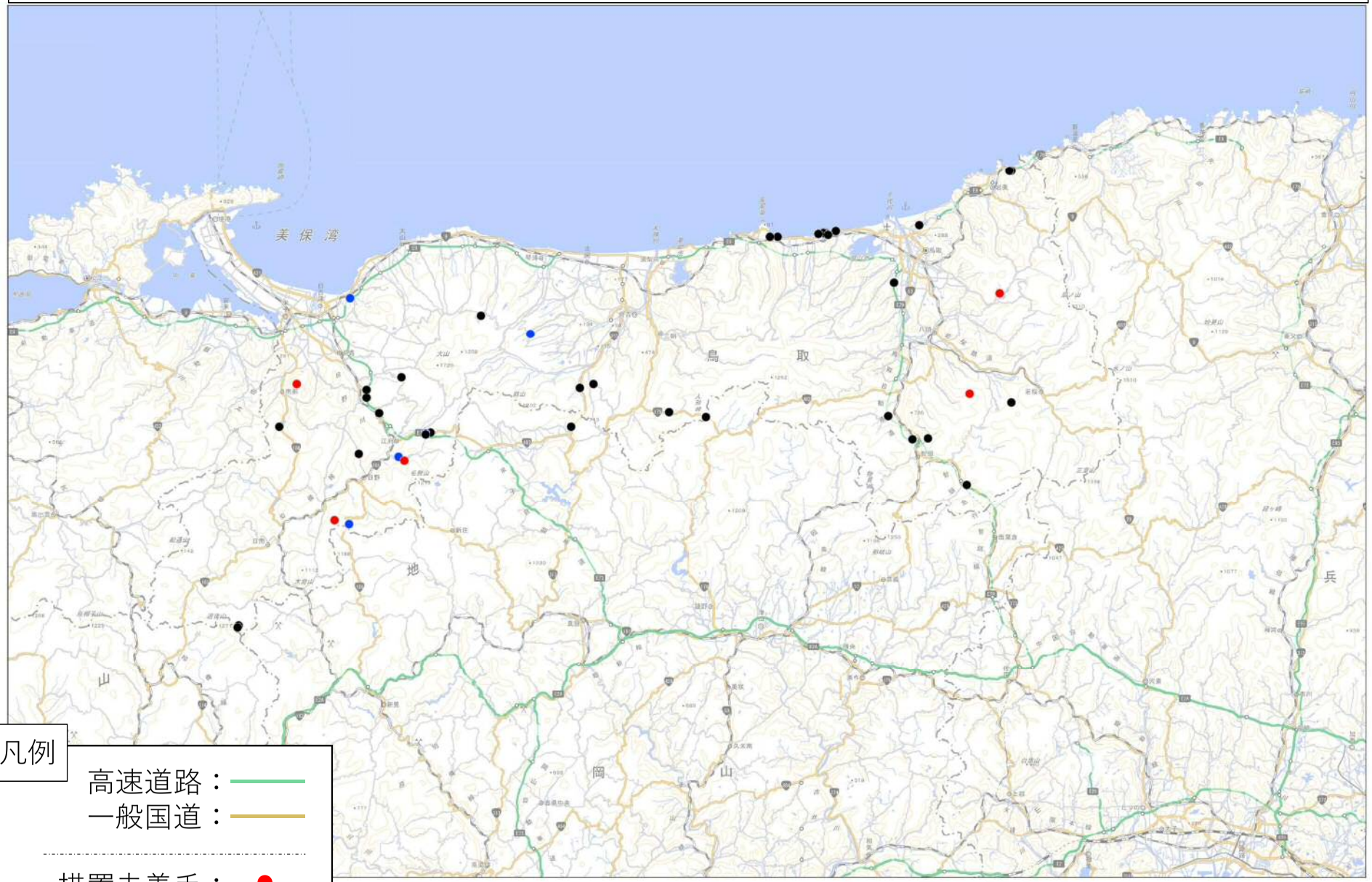
措置着手済：

措置完了済：

※全道路管理者（国、高速道路会社、地方公共団体）の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載（2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。）

鳥取県内の判定区分Ⅲ・Ⅳトンネルの位置図

早期に対策を要する施設は42施設あり、これまでに37施設の修繕に着手済み



凡例

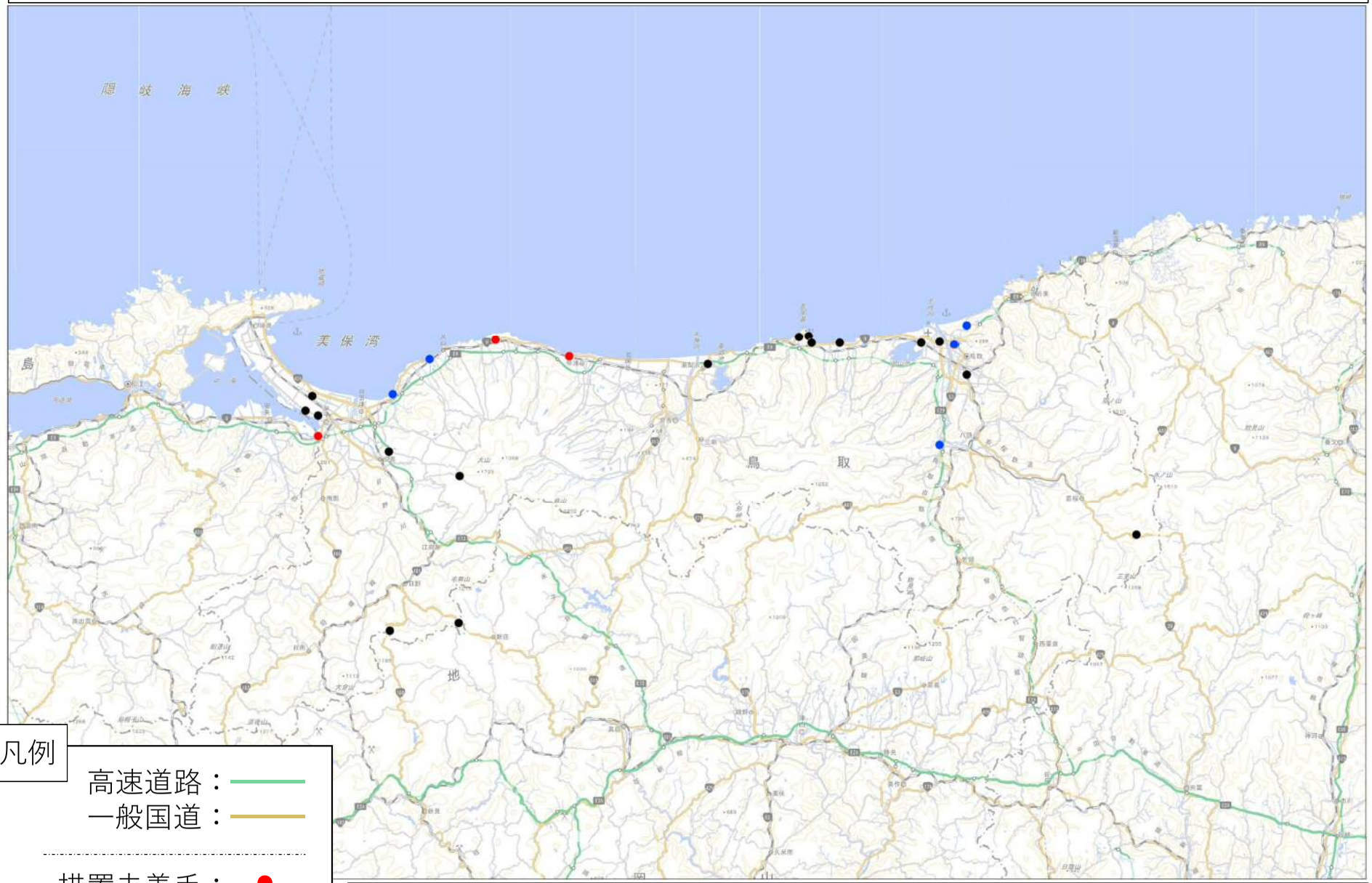
高速道路：
一般国道：

措置未着手：
措置着手済：
措置完了済：

※全道路管理者（国、高速道路会社、地方公共団体）の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載（2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。）

鳥取県内の判定区分Ⅲ・Ⅳ道路附属物の位置図

早期に対策を要する施設は26施設あり、これまでに22施設の修繕に着手済み



凡例

高速道路：

一般国道：

措置未着手：

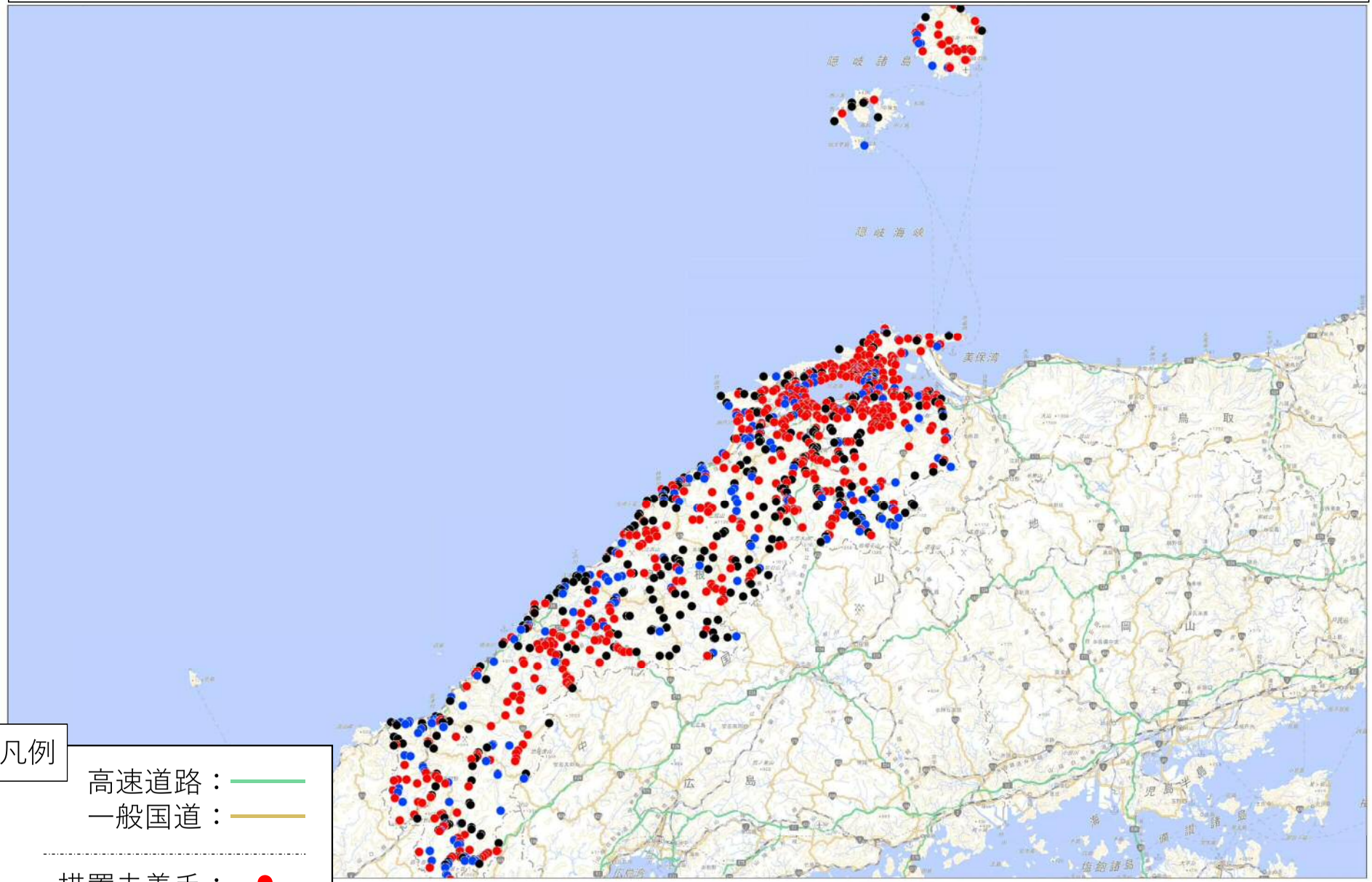
措置着手済：

措置完了済：

※全道路管理者（国、高速道路会社、地方公共団体）の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載（2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。）

島根県内の判定区分Ⅲ・Ⅳ橋梁の位置図

早期に対策を要する施設は1,173橋あり、これまでに583橋の修繕に着手済み



凡例

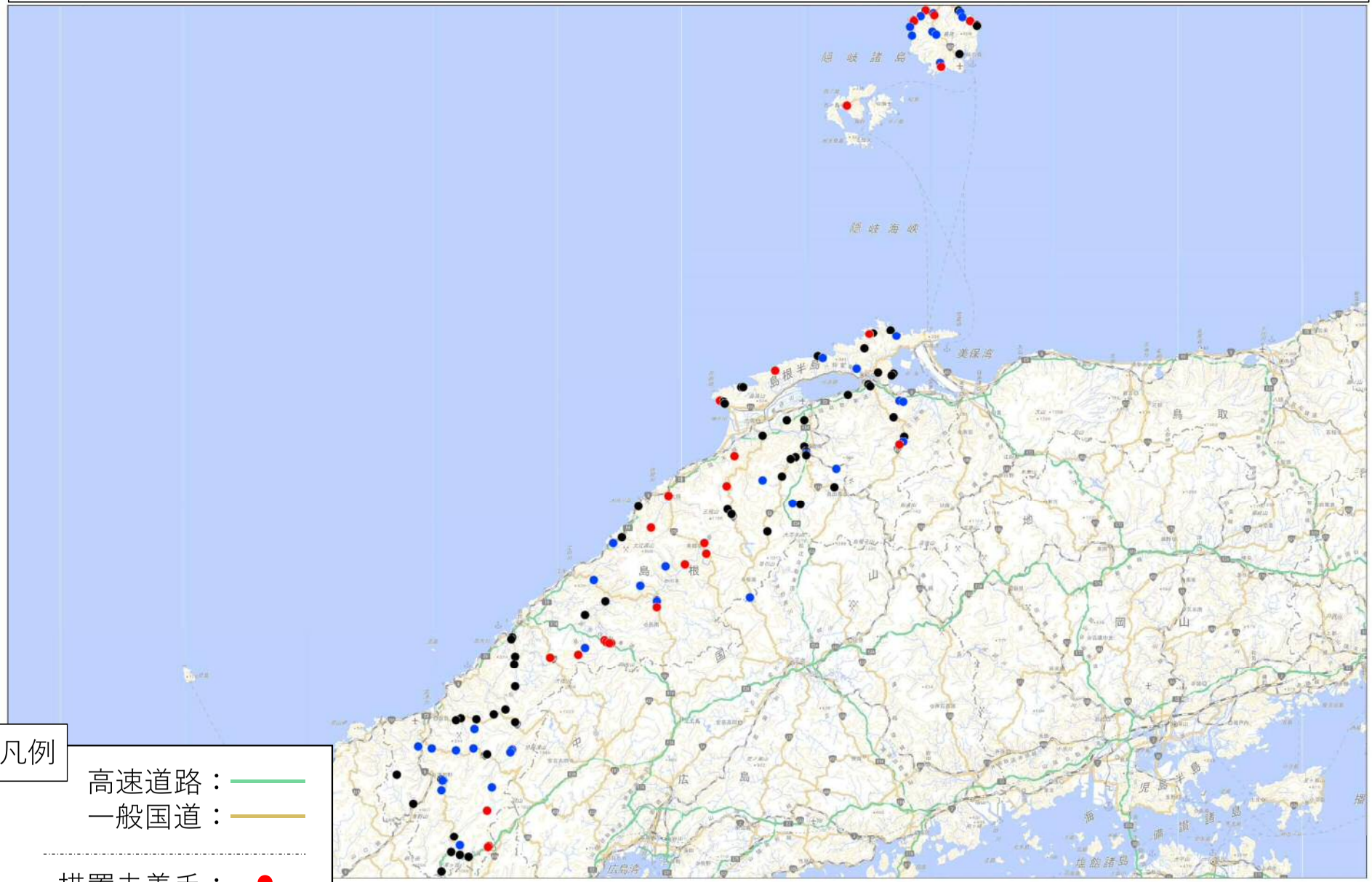
高速道路：
一般国道：

措置未着手：
措置着手済：
措置完了済：

※全道路管理者（国、高速道路会社、地方公共団体）の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載（2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。）

島根県内の判定区分Ⅲ・Ⅳトンネルの位置図

早期に対策を要する施設は132施設あり、これまでに102施設の修繕に着手済み



凡例

高速道路：

一般国道：

措置未着手：

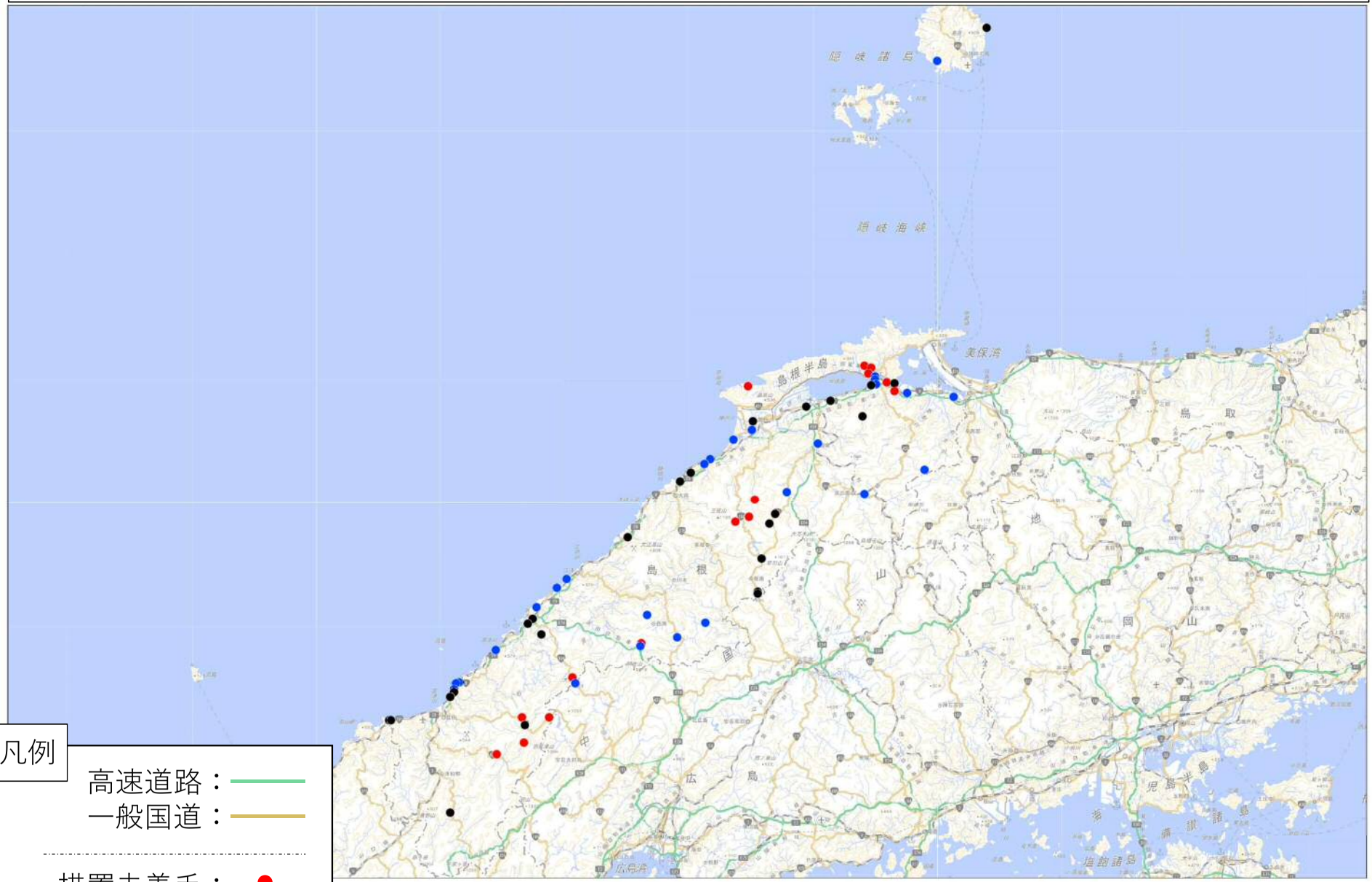
措置着手済：

措置完了済：

※全道路管理者（国、高速道路会社、地方公共団体）の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載（2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。）

島根県内の判定区分Ⅲ・Ⅳ道路附属物の位置図

早期に対策を要する施設は67施設あり、これまでに52施設の修繕に着手済み



凡例

高速道路：
一般国道：

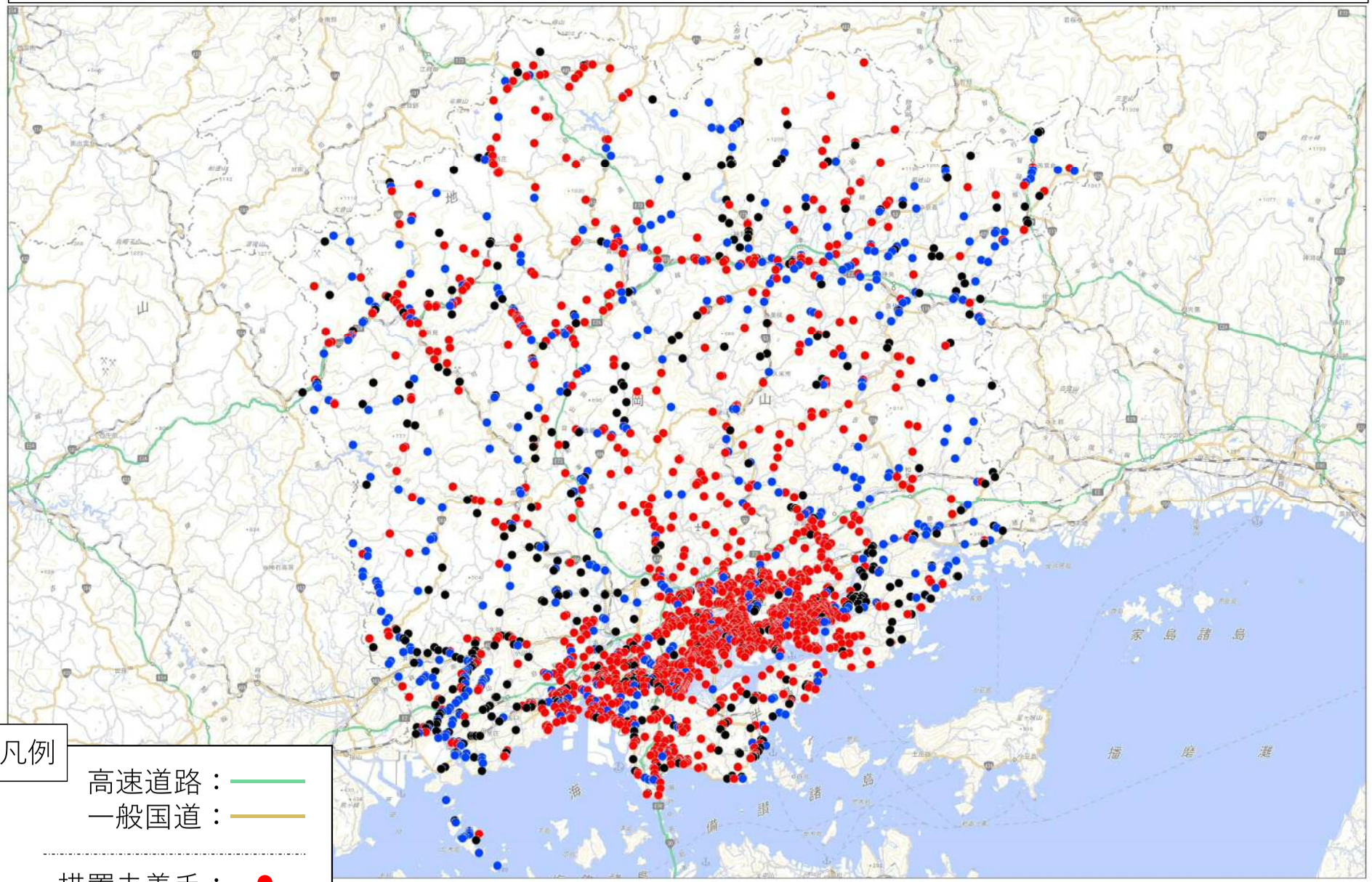
措置未着手：
措置着手済：
措置完了済：

※全道路管理者（国、高速道路会社、地方公共団体）の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載（2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。）

別添　図2-3

岡山県内の判定区分Ⅲ・Ⅳ橋梁の位置図

早期に対策を要する施設は2,456橋あり、これまでに1,003橋の修繕に着手済み



凡例

高速道路：

一般国道：

措置未着手：

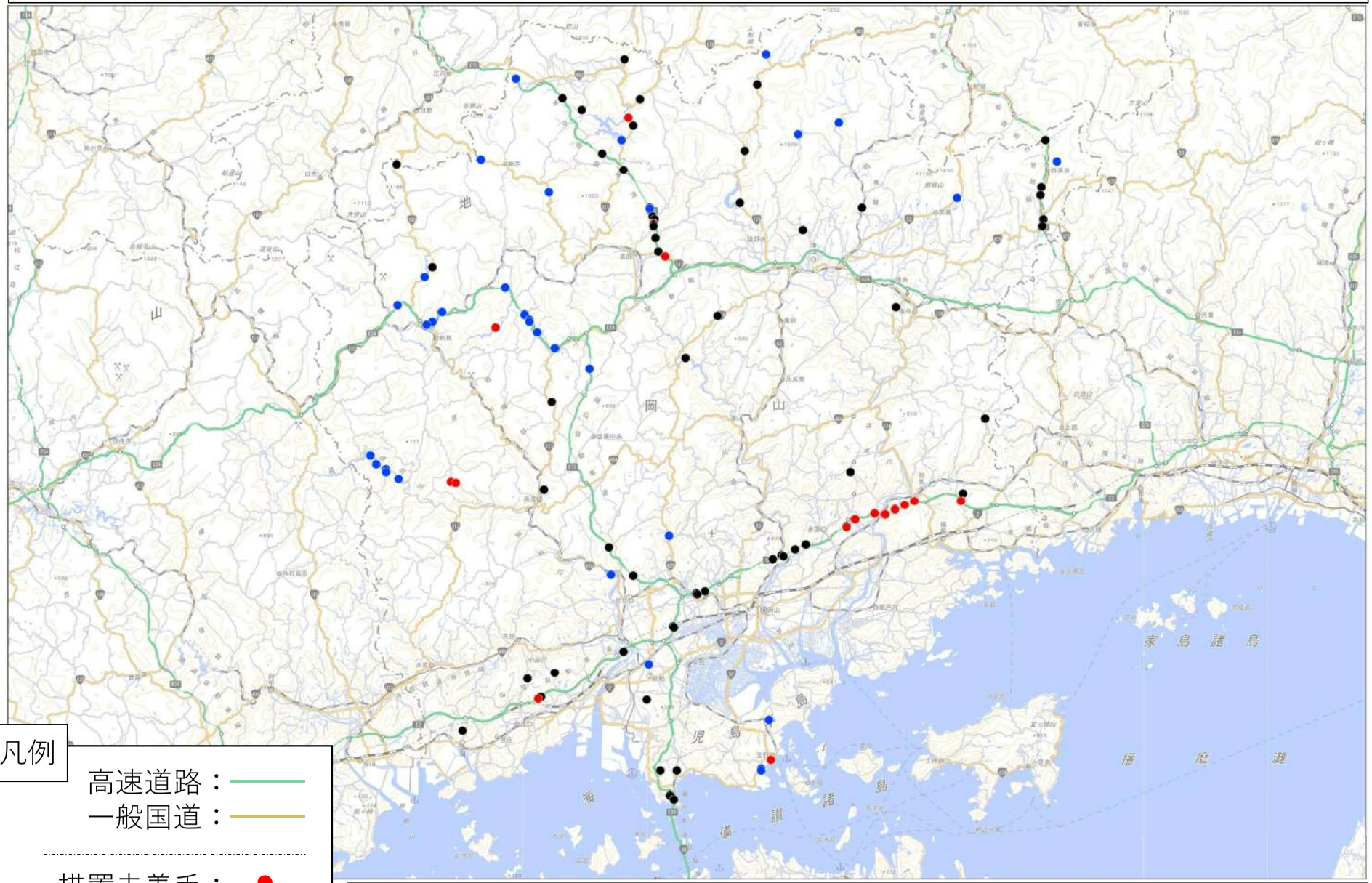
措置着手済：

措置完了済：

※全道路管理者（国、高速道路会社、地方公共団体）の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載（2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。）

岡山県内の判定区分Ⅲ・Ⅳトンネルの位置図

早期に対策を要する施設は129施設あり、これまでに107施設の修繕に着手済み



凡例

高速道路：

一般国道：

措置未着手：

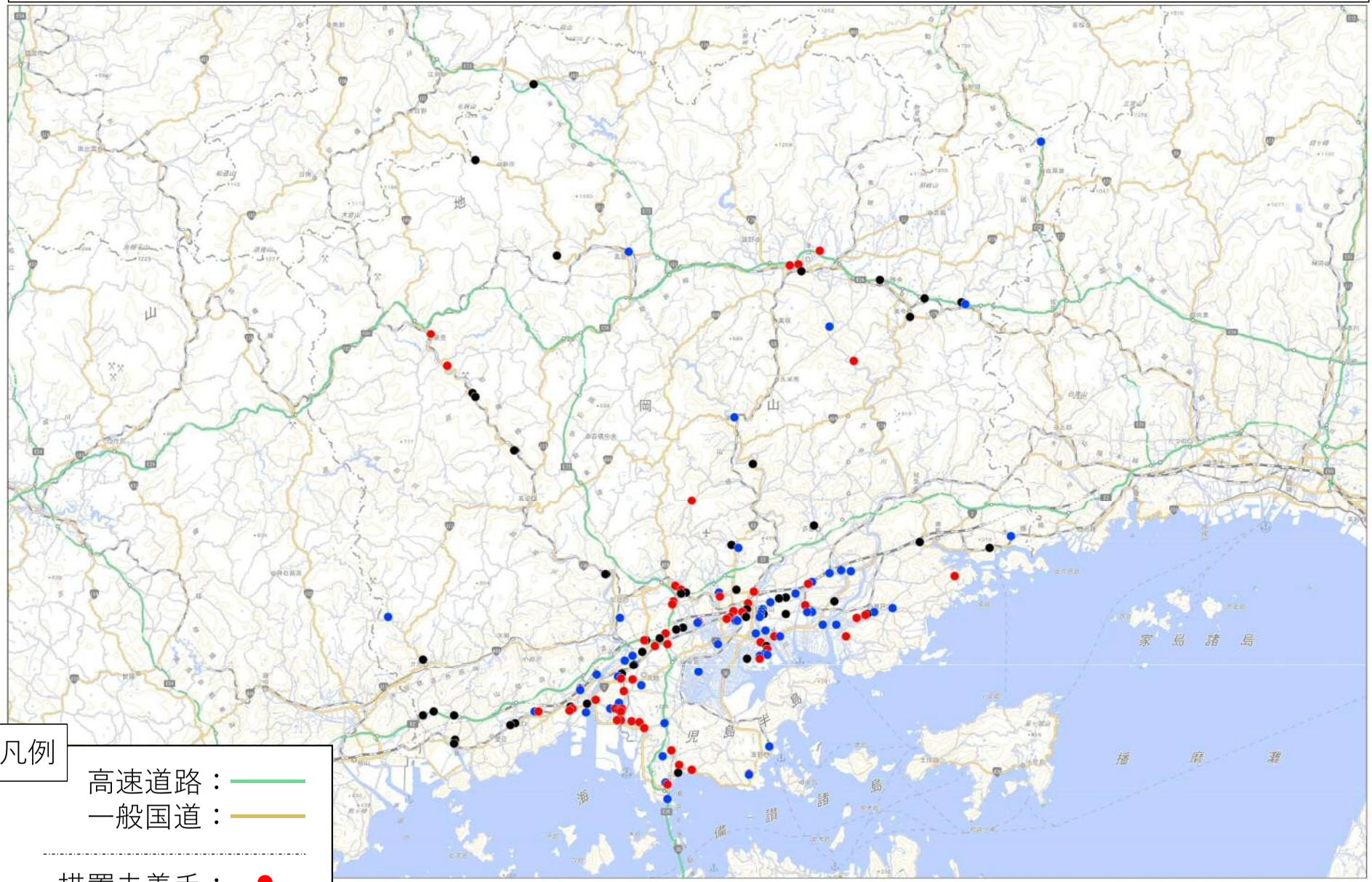
措置着手済：

措置完了済：

※全道路管理者（国、高速道路会社、地方公共団体）の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載（2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。）

岡山県内の判定区分Ⅲ・Ⅳ道路附属物の位置図

早期に対策を要する施設は168施設あり、これまでに110施設の修繕に着手済み



凡例

高速道路：

一般国道：

措置未着手：

措置着手済：

措置完了済：

※全道路管理者（国、高速道路会社、地方公共団体）の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載（2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。）

広島県内の判定区分Ⅲ・Ⅳ橋梁の位置図

早期に対策を要する施設は2,638橋あり、これまでに1,064橋の修繕に着手済み

凡例

高速道路：

一般国道：

措置未着手：

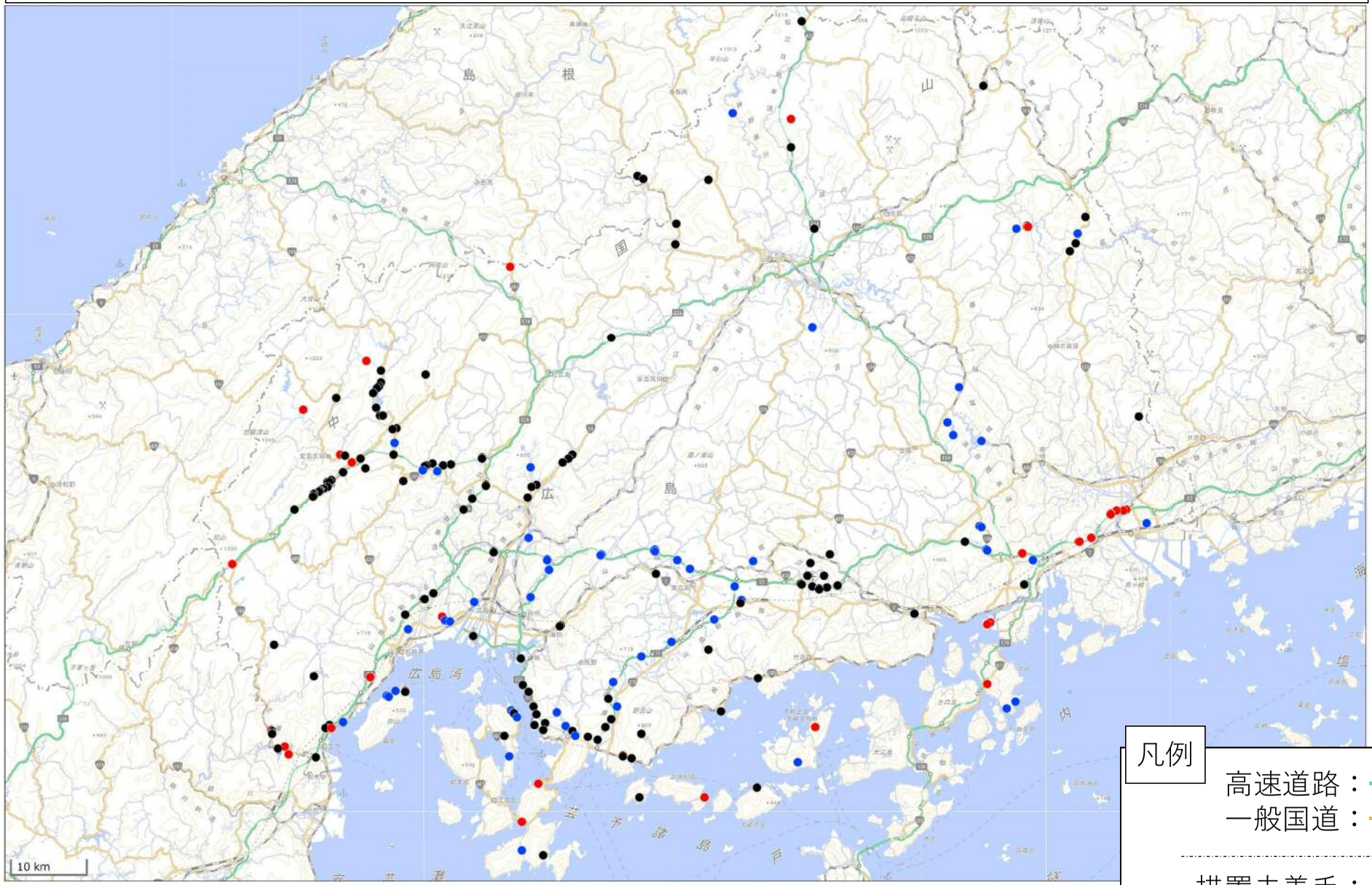
措置着手済：

措置完了済：

※全道路管理者（国、高速道路会社、地方公共団体）の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載（2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。）

広島県内の判定区分Ⅲ・Ⅳトンネルの位置図

早期に対策を要する施設は234施設あり、これまでに197施設の修繕に着手済み



凡例

高速道路：

一般国道：

措置未着手：

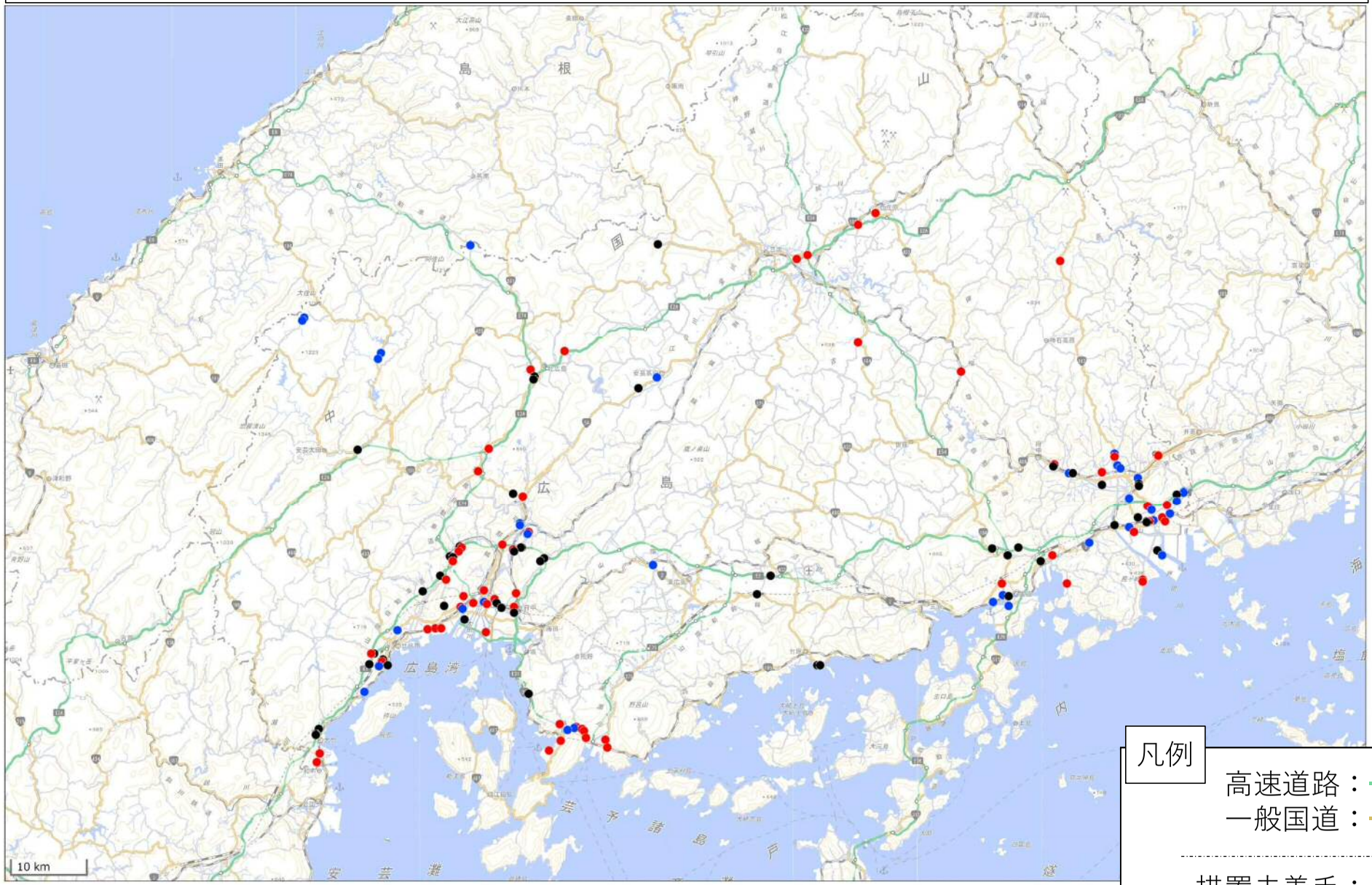
措置着手済：

措置完了済：

※全道路管理者（国、高速道路会社、地方公共団体）の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載（2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。）

広島県内の判定区分Ⅲ・Ⅳ道路附属物の位置図

早期に対策を要する施設は150施設あり、これまでに89施設の修繕に着手済み



凡例

高速道路：

一般国道：

措置未着手：

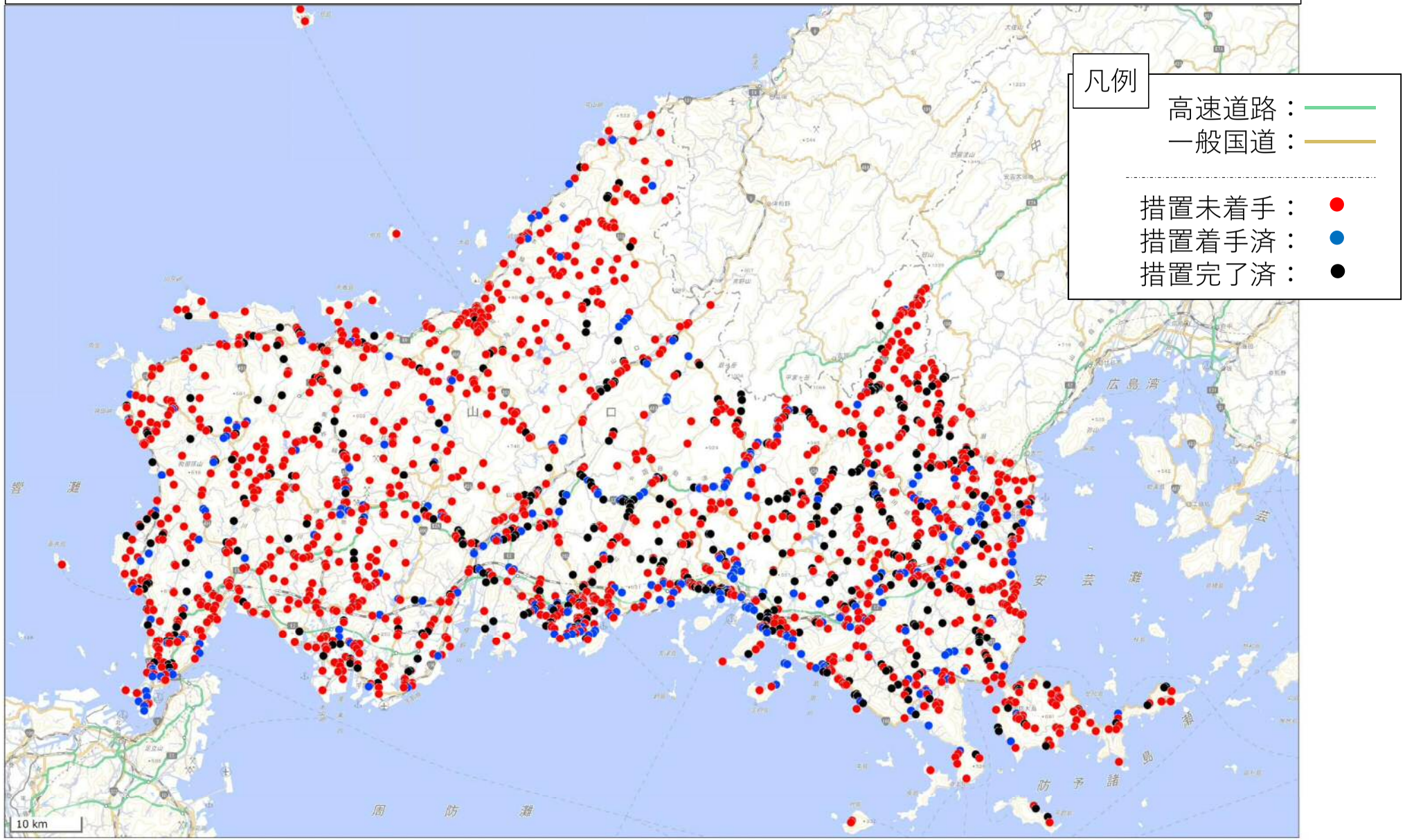
措置着手済：

措置完了済：

※全道路管理者（国、高速道路会社、地方公共団体）の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載（2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。）

山口県内の判定区分Ⅲ・Ⅳ橋梁の位置図

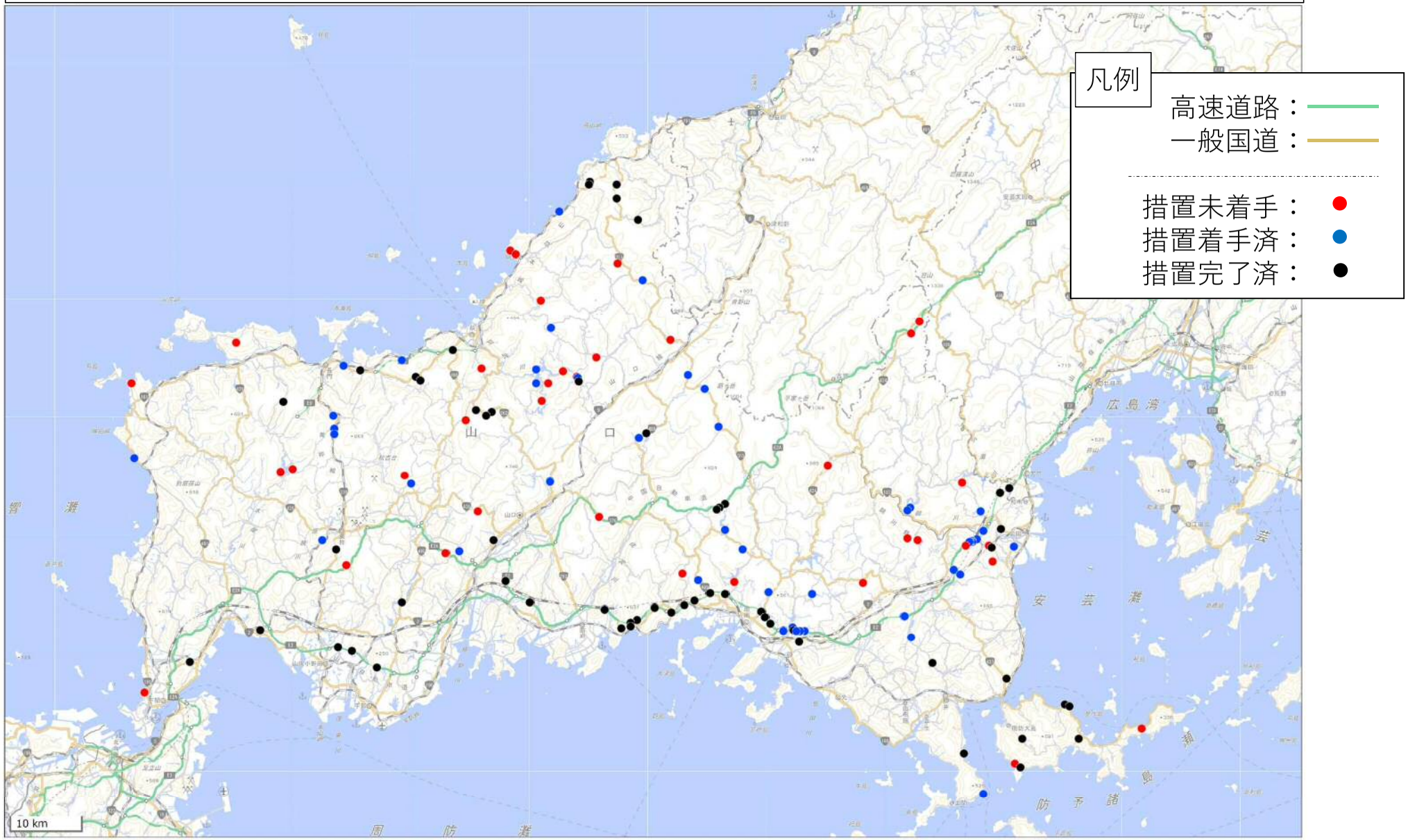
早期に対策を要する施設は2,282橋あり、これまでに817橋の修繕に着手済み



※全道路管理者（国、高速道路会社、地方公共団体）の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載（2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。）

山口県内の判定区分Ⅲ・Ⅳトンネルの位置図

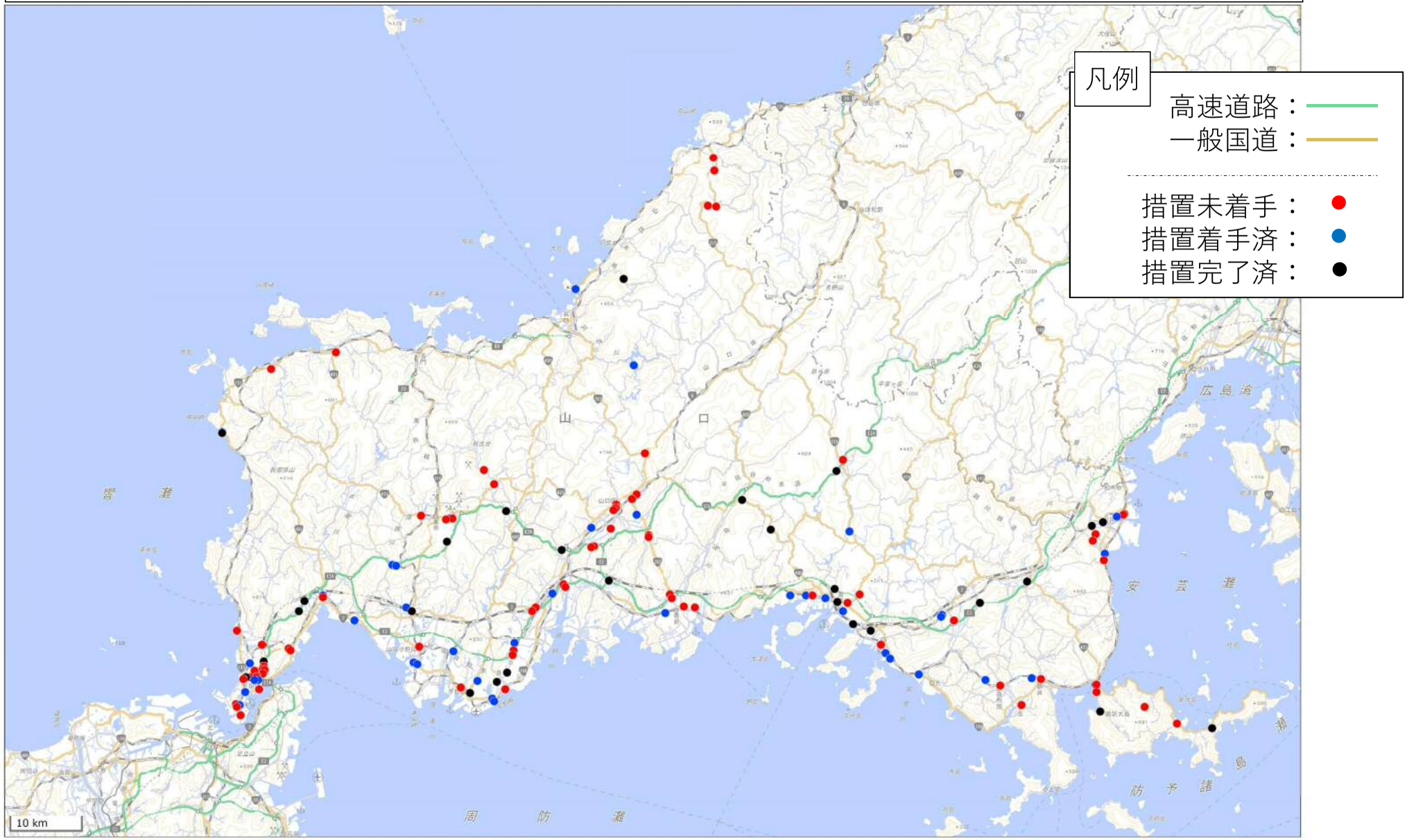
早期に対策を要する施設は163施設あり、これまでに124施設の修繕に着手済み



※全道路管理者（国、高速道路会社、地方公共団体）の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載（2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。）

山口県内の判定区分Ⅲ・Ⅳ道路附属物の位置図

早期に対策を要する施設は145施設あり、これまでに71施設の修繕に着手済み



※全道路管理者（国、高速道路会社、地方公共団体）の管理する施設のうち、2014年度から2020年度までの点検において判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設を対象に速報値として記載（2020年度に点検した施設のうち、2021年2月末時点で判定区分が未定の施設は記載していない。また、措置着手済・完了済には2021年3月末の見込みで記載している。）

別添 図3

③渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策

【防災・減災、国土強靭化のための5か年加速化対策】（河川隣接構造物の流失防止対策）

別添　図3

一般国道180号　岡山180号維持管理

○ 一般国道180号は、岡山県岡山（おかやま）市を起点とし島根県松江（まつえ）市に至る全長約232kmの主要幹線道路であり、第一次緊急輸送道路に指定

○ 橋梁や道路の流失等による道路の通行止めのリスクを解消するため、防災・減災、国土強靭化のための5か年加速化対策として、国道180号総社（そうじゃ）市日羽（ひわ）地区において、護岸工等の洗堀・流失対策を実施することで、河川に隣接する道路構造物の流失防止対策を推進

【代表事例】

《位置図》

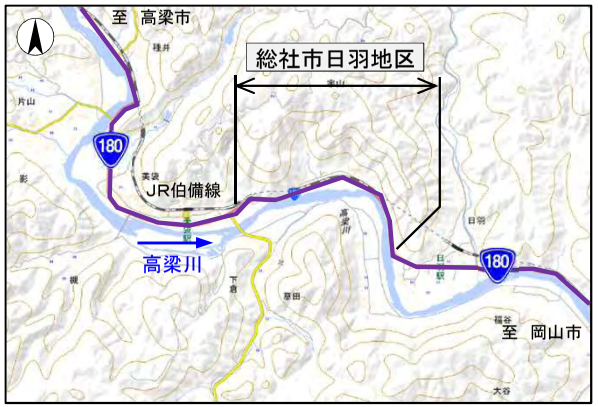
《諸元等》

事業区間　：総社（そうじゃ）市日羽（ひわ）地区

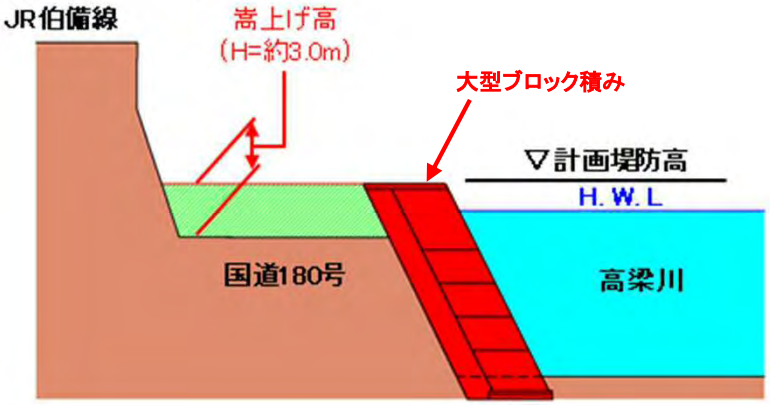
延　　長　：L＝2．5km

《現状》

《平面図》



《対策イメージ》



別添 図4

④道路の高架区間等を活用した津波や洪水からの浸水避難対策

一般国道2号　山口2号維持管理

別添　図4－1

○ 一般国道2号は、大阪府大阪市を起点とし福岡県北九州市に至る全長約671kmの主要幹線道路であり、第一次緊急輸送道路に指定

○ 津波や洪水からの緊急避難場所を確保するため、防災・減災、国土強靭化のための5か年加速化対策として、国道2号防府市右田地区において、避難階段等の整備を実施することで、高架区間等を活用した避難施設の整備を推進

【代表事例】

《位置図》

《諸元等》

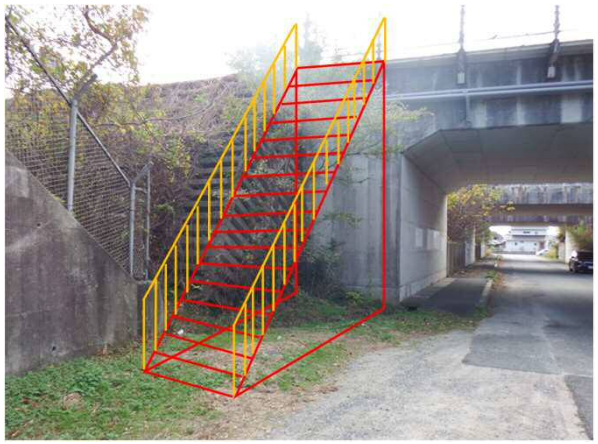
事業区間　：山口県防府市右田地区

整備内容　：避難階段整備

《現状》

※重ねるハザードマップ（国土地理院）

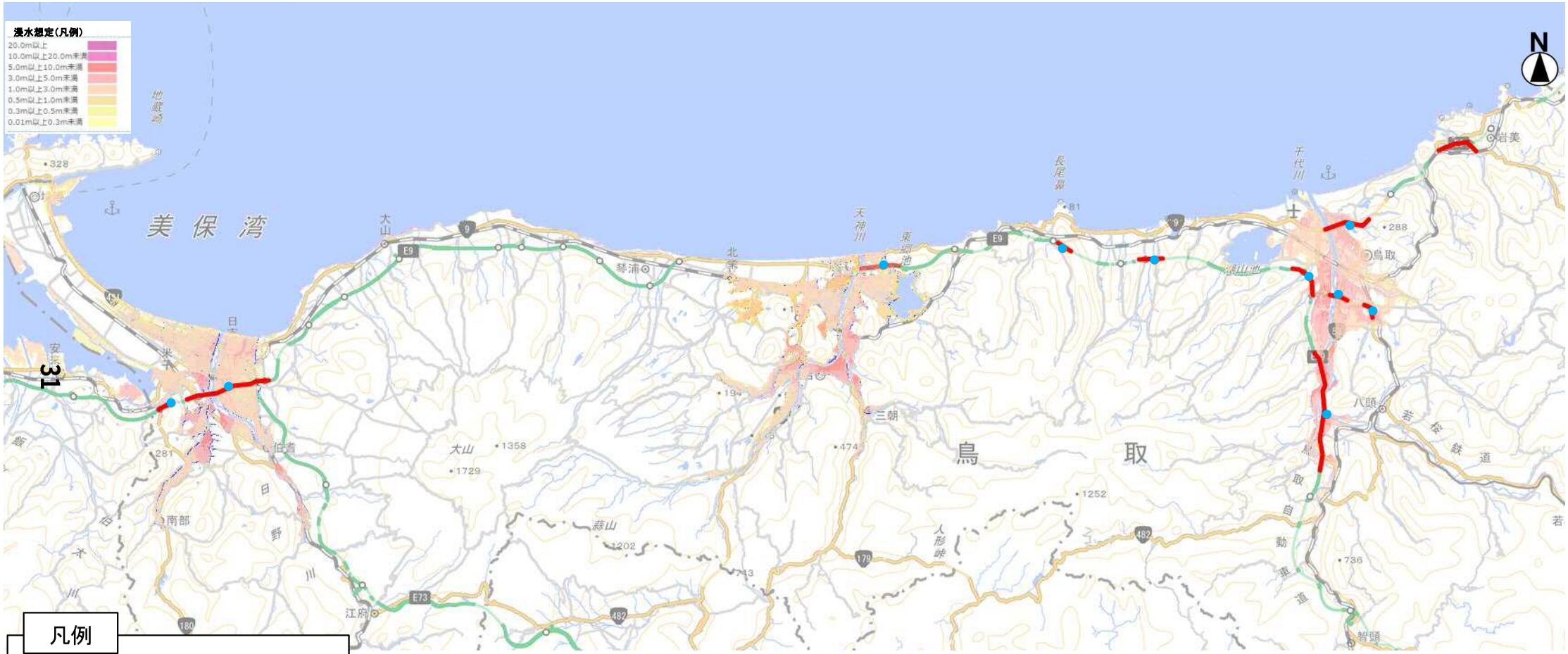
《対策イメージ》



直轄国道における高架区間等の緊急避難場所としての活用が可能な箇所
位置図（鳥取県）

別添　図４－２

津波や洪水による浸水から避難するため、道路の高架区間等の活用が可能な箇所１０箇所において、避難階段等の施設整備を推進



凡例

高速道路　：
一般国道　：

津波・浸水想定より高い道路区間　：
整備候補箇所　：

市区町村	路線名	箇所数
鳥取市	国道9号 国道29号 鳥取自動車道 鳥取西道路	7箇所
湯梨浜町	青谷羽合道路	1箇所
米子市	米子道路	2箇所

※このほか、高速道路（高速道路会社管理）や地方管理道路においても、今後、避難階段等の整備を実施予定

直轄国道における高架区間等の緊急避難場所としての活用が可能な箇所
位置図（島根県）

別添　図４－３

津波や洪水による浸水から避難するため、道路の高架区間等の活用が可能な箇所8箇所 において、避難階段等の施設整備を推進

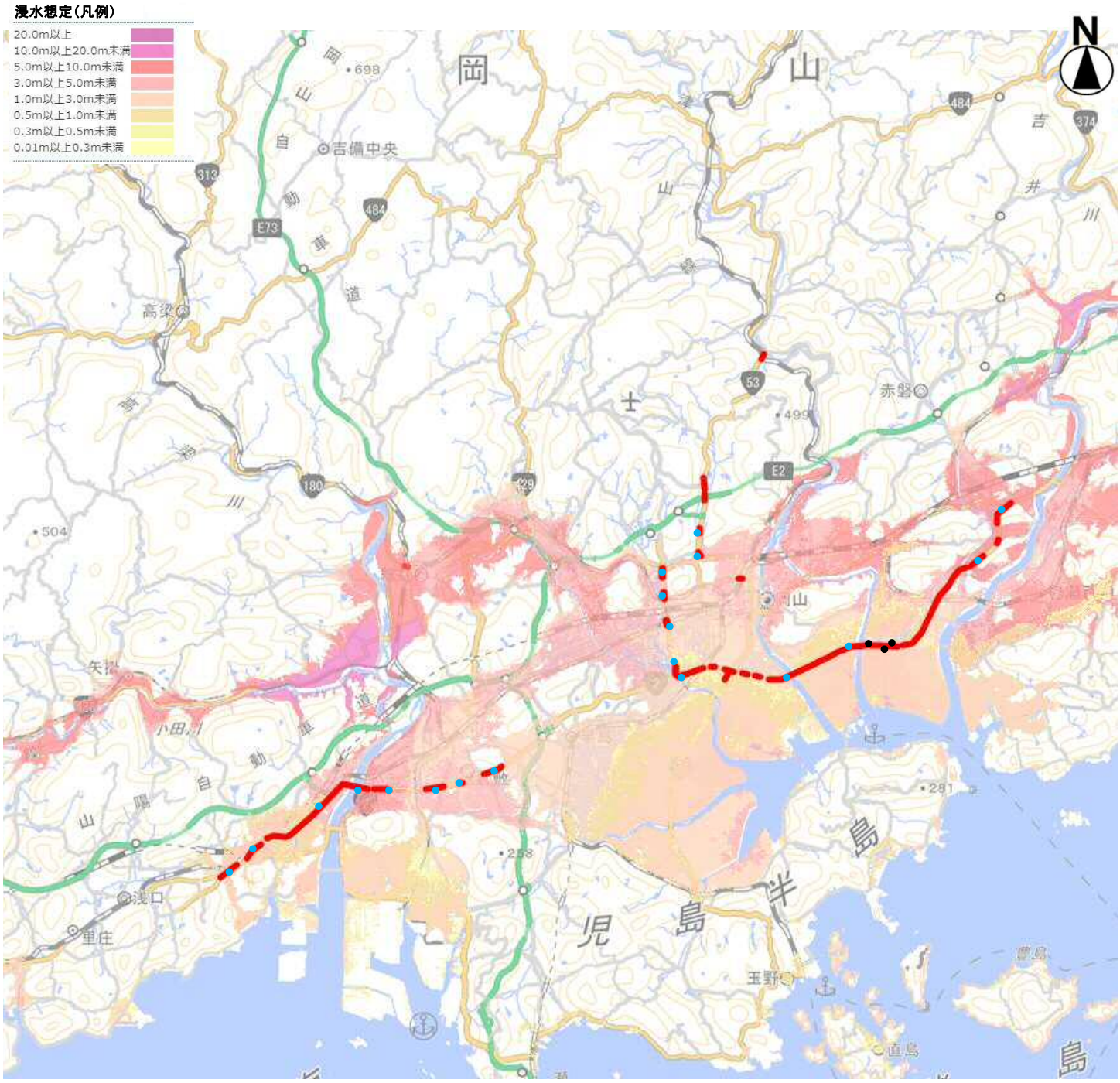
市区町村	路線名	箇所数
益田市	国道9号 益田道路	8箇所

※このほか、高速道路（高速道路会社管理）や地方管理道路においても、今後、避難階段等の整備を実施予定

直轄国道における高架区間等の緊急避難場所としての活用が可能な箇所位置図（岡山県）

別添　図４－４

津波や洪水による浸水から避難するため、道路の高架区間等の活用が可能な箇所19箇所において、避難階段等の施設整備を推進



凡例

- 高速道路　：
- 一般国道　：
- 津波・浸水想定より高い道路区間　：
- 整備候補箇所　：
- 整備済み箇所　：

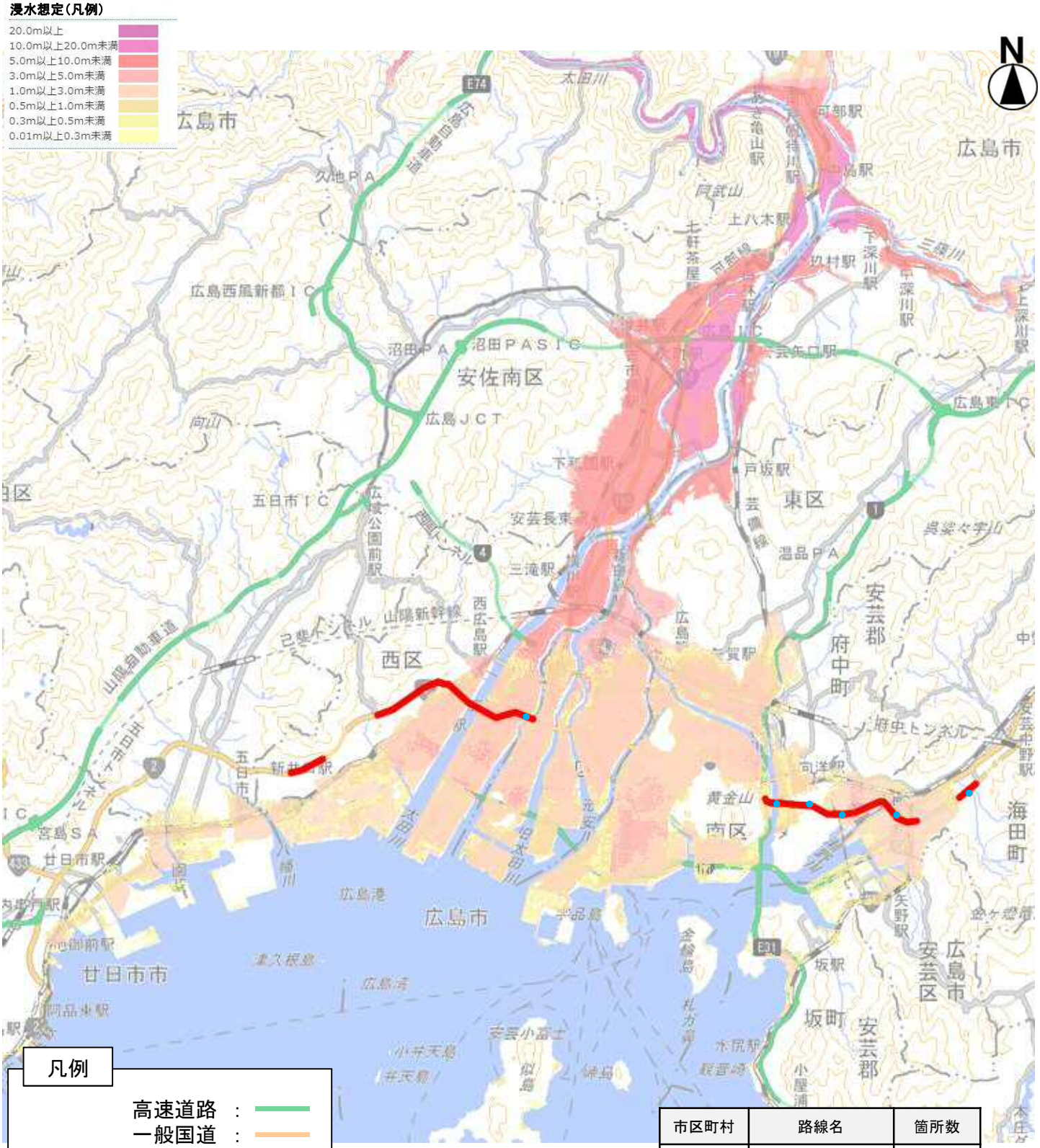
市区町村	路線名	箇所数
岡山市	国道2号	5箇所
岡山市	国道53号	1箇所
岡山市	国道180号	5箇所
倉敷市	国道2号	7箇所
総社市	国道180号	1箇所

※このほか、高速道路（高速道路会社管理）や地方管理道路においても今後、避難階段等の整備を実施予定

直轄国道における高架区間等の緊急避難場所としての活用が可能な箇所位置図（広島県）

別添　図４－５

津波や洪水による浸水から避難するため、道路の高架区間等の活用が可能な箇所6箇所において、避難階段等の施設整備を推進



市区町村	路線名	箇所数
広島市	国道2号	4箇所
海田町	国道2号	2箇所

※このほか、高速道路（高速道路会社管理）や地方管理道路においても今後、避難階段等の整備を実施予定

直轄国道における高架区間等の緊急避難場所としての活用が可能な箇所位置図（山口県）

別添　図４－６

津波や洪水による浸水から避難するため、道路の高架区間等の活用が可能な箇所16箇所において、避難階段等の施設整備を推進

凡例

高速道路　：
一般国道　：

津波・浸水想定より高い道路区間　：
整備候補箇所　：

市区町村	路線名	箇所数
萩市	萩・三隅道路	5箇所
防府市	国道2号	3箇所
長門市	国道191号	1箇所
山陽小野田市	国道2号 国道191号	5箇所
阿武町	国道191号	2箇所

※このほか、高速道路（高速道路会社管理）や地方管理道路においても今後、避難階段等の整備を実施予定

別添 図5

⑤道路の法面・盛土の土砂災害防止対策

別添　図5

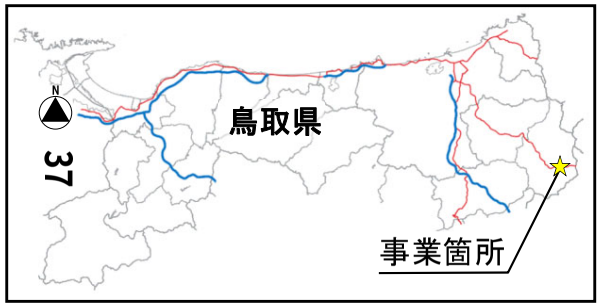
一般国道29号　鳥取29号維持管理

○一般国道29号は、兵庫県姫路市を起点とし鳥取県鳥取市に至る全長約290kmの主要幹線道路であり、第一次緊急輸送道路に指定。

○土砂災害等による道路の通行止めのリスクを解消するため、防災・減災、国土強靭化のための5か年加速化対策として、国道29号若桜町小船地区において、法面掘削等の法面・盛土対策を実施することで、道路法面・盛土対策を推進。

【代表事例】

《位置図》



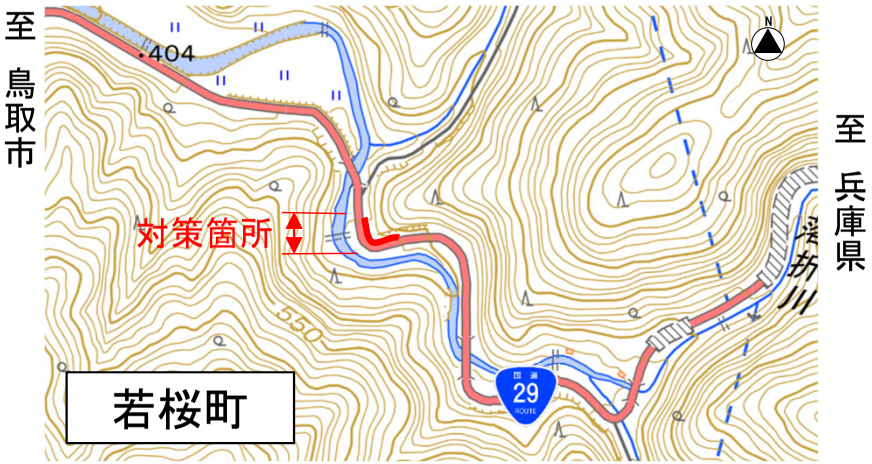
《諸元等》

事業区間　：鳥取県八頭郡若桜町小船地区

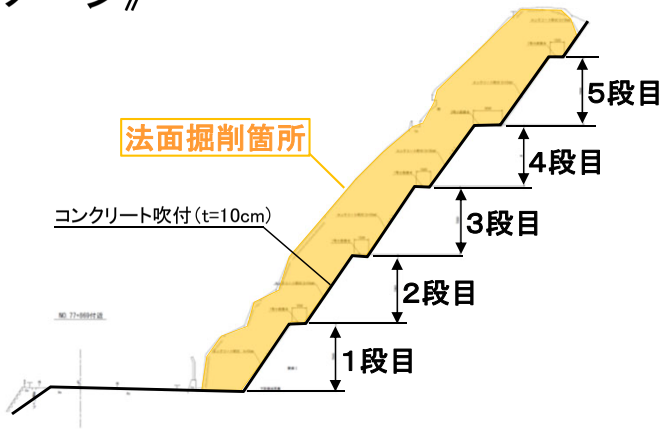
延　　長　：約0．2km

《現状》

法面状況



《対策イメージ》



法面掘削

別添 図6

⑥市街地等の緊急輸送道路における無電柱化対策

鳥取9号電線共同溝（米子電線共同溝）

別添　図6−1

電柱倒壊による道路の通行止めのリスクを解消するため、市街地の緊急輸送道路であり、災害時において【米子市役所～車尾小学校】へのアクセスに重要な当該区間における無電柱化を推進。

≪位置図≫

≪諸元等≫

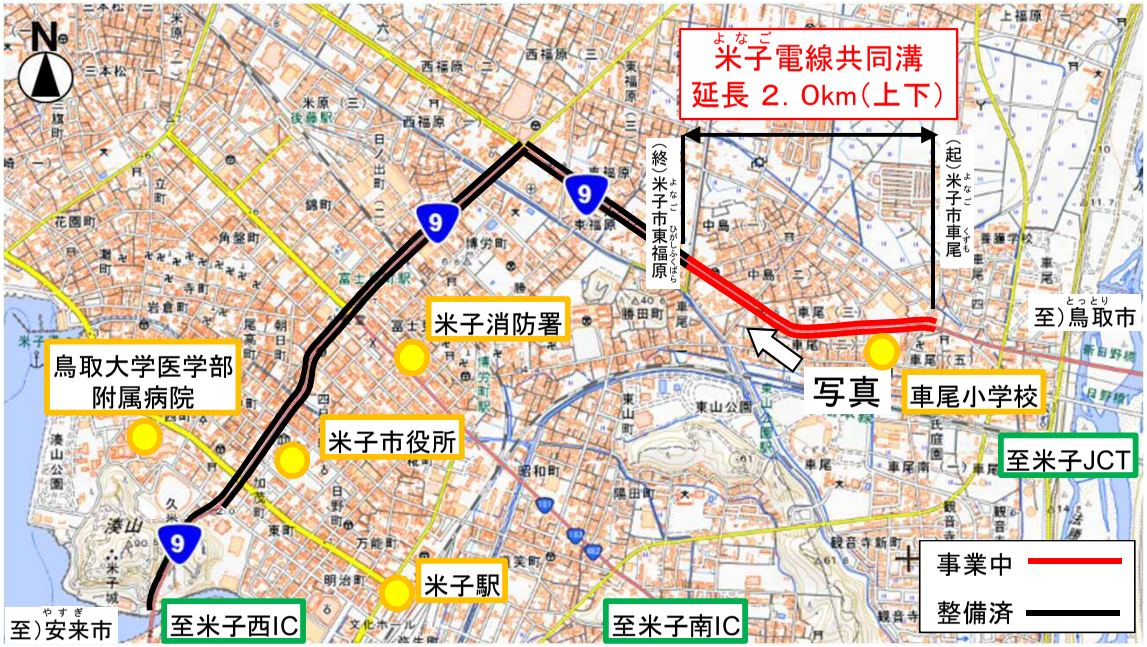
事 業 区 間 :鳥取県米子市車尾
～鳥取県米子市東福原

延　　長：２．０ｋｍ

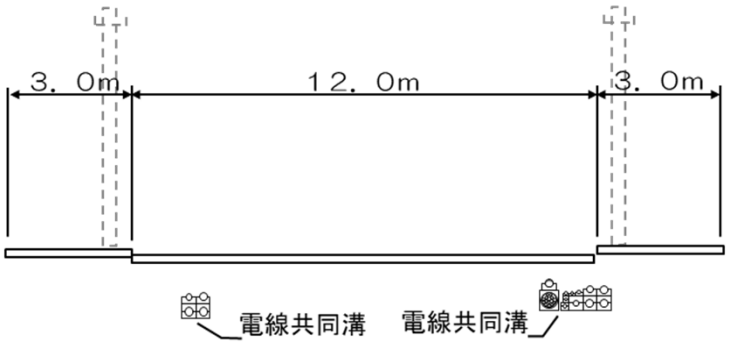
全体事業費：　３２億円

≪現地状況写真≫

≪平面図≫



≪標準横断図≫



島根9号電線共同溝（大田電線共同溝）

別添　図6−2

電柱倒壊による道路の通行止めのリスクを解消するため、市街地の緊急輸送道路であり、災害時において【大田中央・三瓶山IC～大田市役所】へのアクセスに重要な当該区間における無電柱化を推進。

≪位置図≫

≪諸元等≫

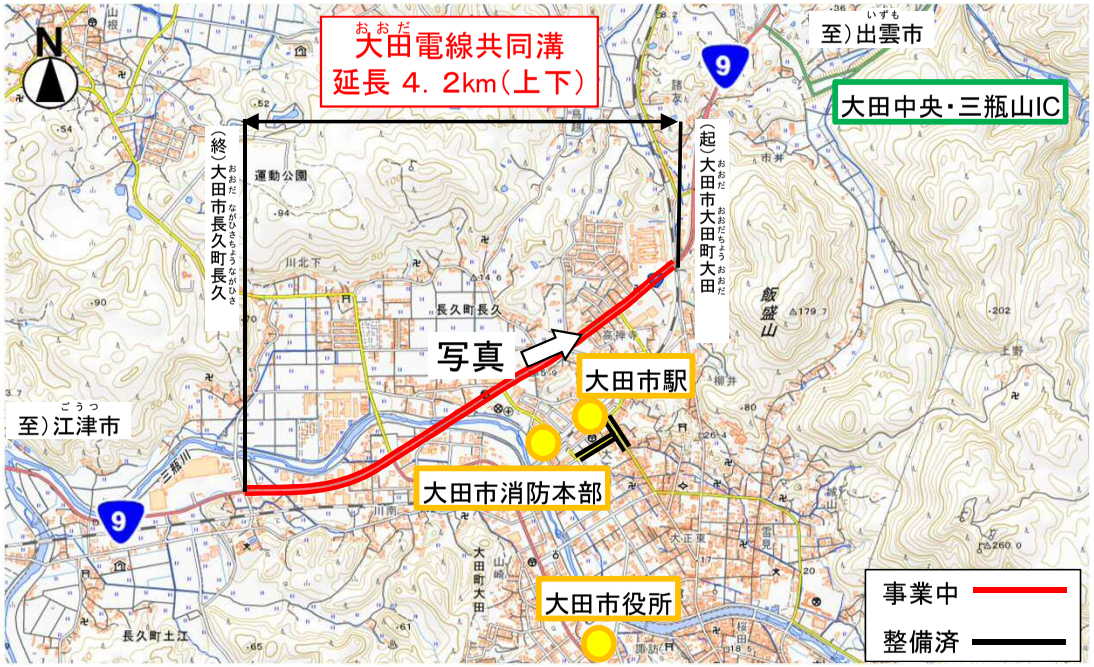
事 業 区 間 :島根県大田市大田町大田
～大田市長久町長久

延　　長：４．２ｋｍ

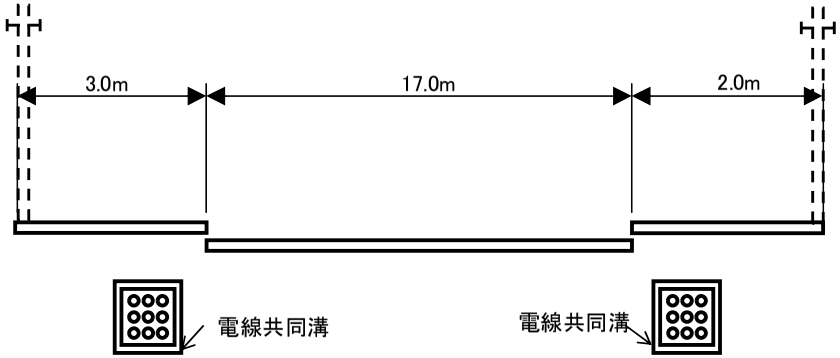
全体事業費：　５０億円

≪現地状況写真≫

≪平面図≫



≪標準横断図≫

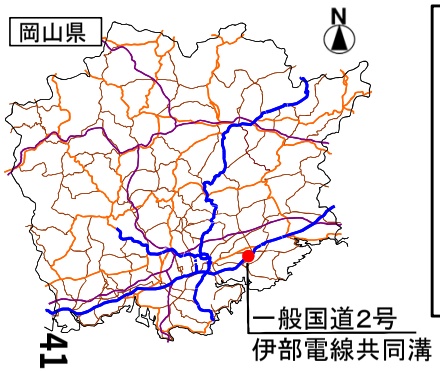


岡山2号電線共同溝（伊部電線共同溝）

別添　図6-3

電柱倒壊による道路の通行止めのリスクを解消するため、市街地の緊急輸送道路であり、災害時において【市立備前病院～避難所（伊部小学校）】へのアクセスに重要な当該区間における無電柱化を推進。

≪位置図≫



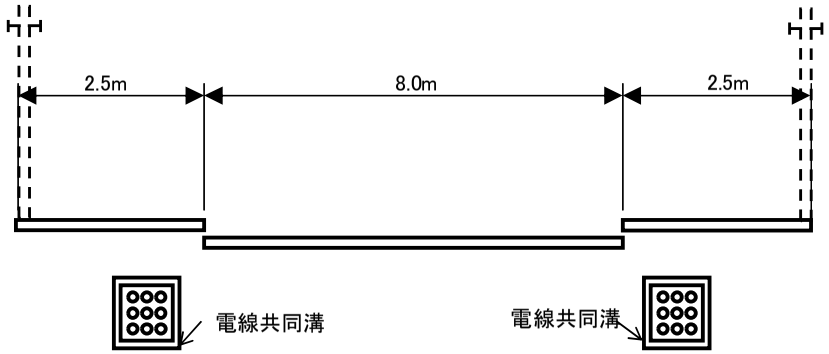
≪諸元等≫

事 業 区 間 ：岡山県備前市伊部
延　　長 ：０．８ｋｍ
全体事業費 ：　８億円

≪現地状況写真≫

≪平面図≫

≪標準横断図≫



広島2号電線共同溝（東雲電線共同溝）

別添　図6−4

電柱倒壊による道路の通行止めのリスクを解消するため、市街地の緊急輸送道路であり、災害時において【東雲IC～広島市役所】へのアクセスに重要な当該区間における無電柱化を推進。

≪位置図≫

≪諸元等≫

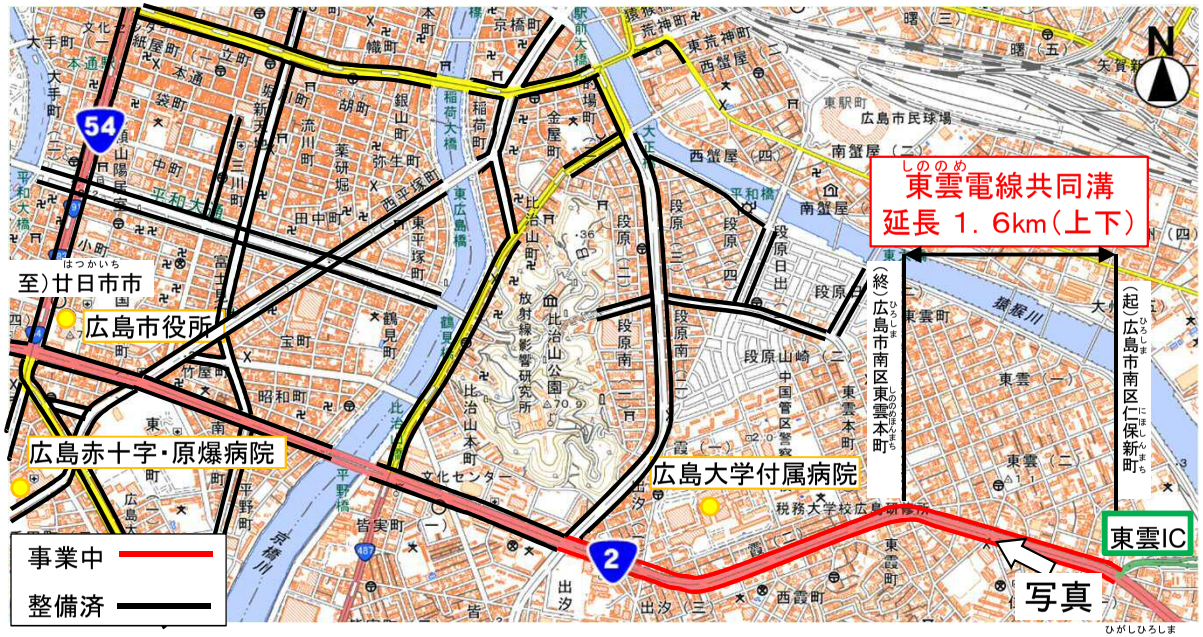
事 業 区 間 :広島市南区仁保新町
～広島市南区東雲本町

延　　長：１．６ｋｍ

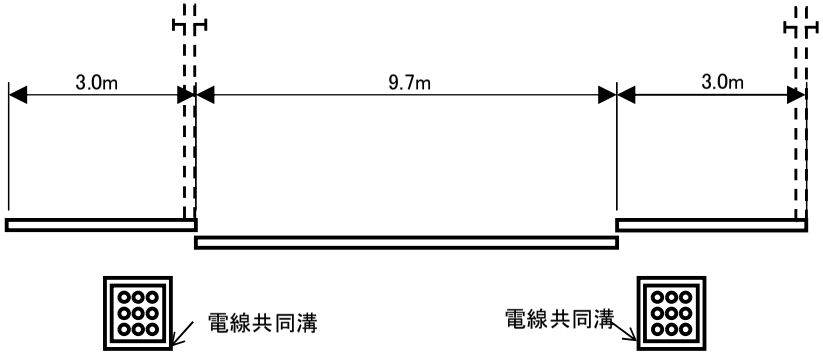
全体事業費：　２５億円

≪現地状況写真≫

≪平面図≫



≪標準横断図≫



山口190号電線共同溝（宇部亀浦電線共同溝）

別添　図6−5

電柱倒壊による道路の通行止めのリスクを解消するため、市街地の緊急輸送道路であり、災害時において【宇部市役所～恩田運動公園及びときわ公園】へのアクセスに重要な当該区間における無電柱化を推進。

≪位置図≫

≪諸元等≫

事 業 区 間 :山口県宇部市亀浦
～山口県宇部市恩田町

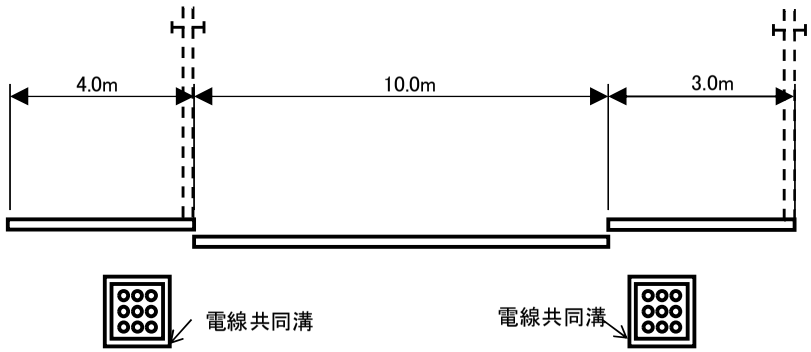
延　　長：２．８ｋｍ

全体事業費：　３５億円

≪現地状況写真≫

≪平面図≫

≪標準横断図≫



別添 図7

⑦ＩＴを活用した道路管理体制の強化対策

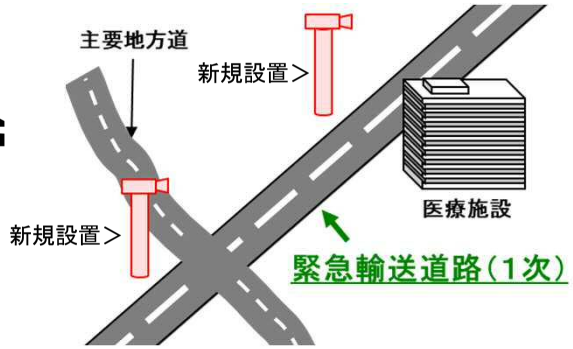
ITを活用した道路管理体制の強化対策

○緊急輸送道路（1次）のうち緊急通行車両の通行の確保の観点から重要な路線（区間）でCCTVカメラが必要な区間のうち、特に交通集中が予想される区間や、既存CCTVが近傍にない区間等にCCTVカメラを設置する。
○AI技術を活用した画像解析技術を用いた交通障害検知システムを順次導入

《実施内容（例）》

【CCTVカメラの増設】

医療施設等の付近や他の枝路線が接続する箇所など災害発生時に交通集中が予想される箇所に増設



設置箇所イメージ

CCTVカメラの設置例

【AIを活用した交通障害自動検知】

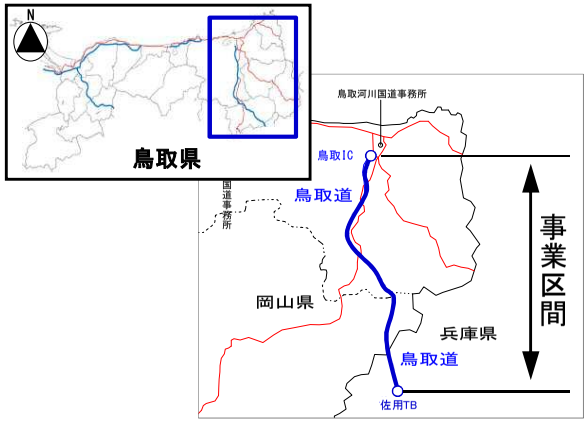
AI技術による画像解析技術を用いた交通障害検知システムの導入

検知イメージ（悪天候時）

検知イメージ（トンネル内）

《代表事例（AIを活用した交通障害自動検知システム）》

【位置図】



【諸元等】

事業区間：鳥取自動車道
（佐用TB（さよう）～鳥取IC（とっとり））

延　　長　：62．3km

雪寒地域だけではなく、温暖な地域もある中国地方ではノーマルタイヤ車両によるスタックが度々発生。

CCTVカメラ装置

交通障害検知システム

管制員の監視作業の負担を軽減する！！