

災害に強い道路になるよう安全最優先で工事を進めております。



<お知らせ>トンネル掘削の工事進捗について

吉浦トンネル 掘削進捗状況(約75m/664m) 6月1日時点	約75m 残り589m 11%
呉トンネル 掘削進捗状況(約130m/2,376m) 6月1日時点	約130m 残り2,246m 5%

海上運搬拠点 (@呉ポートピアパーク)



広島呉道路(クリアライン)4車線化事業による整備効果 ~その2~

・交通事故に対する安全性の向上、災害発生時の防災機能強化

現在の広島呉道路のような対面通行による2車線区間では、チャッターバーやラバーポールといった対向車線からの車両の飛び出しを防ぐ対策を実施しております。しかし、完全に分離する構造となっておらず、4車線区間より車両の飛び出しによる正面衝突などの重大事故になる可能性が高くなります。また、交通事故や故障車等の発生時、道路の維持補修工事等の実施により通行止めをする機会が多くなります。

広島呉道路が4車線となれば、対向車線との間にコンクリート製の中央分離帯が設置されます。車両の飛び出しが防止され安全性が向上するとともに車線規制による片側交互通行を実施することで通行止めのリスクが低減する効果が期待されます。さらに災害発生時に土石流が発生し本線に進入した場合、コンクリート製の中央分離帯が堰(せき)の役目を果たします。これにより被害を受けていない車線を活用して、対面通行や片側交互通行を実施することで早期に交通を確保することが可能となります。

本線へ土石流が流れ込んだ時の対面通行のイメージ図 →

2車線区間(現在の広島呉道路)

ラバーポール
チャッターバー

4車線区間

中央分離帯(コンクリート製)

進行方向