

広島広域都市圏の連携を支える直轄国道



国道2号東広島・安芸バイパス建設促進期成同盟会					
会 長	広 島 市 長	松 井 一 實			
副会長	東 広 島 市 長	高 垣 廣 徳			
監 事	海 田 町 長	竹 野 内 啓 佑			
会 員	広 島 市 議 会 議 長	母 谷 龍 典			
	〃 東 広 島 市 議 会 議 長	奥 谷 求			
	〃 海 田 町 議 会 議 長	桑 原 公 治			
	〃 (一社)中国経済連合会会長	芦 谷 茂			
	〃 広 島 商 工 会 議 所 会 頭	池 田 晃 治			
	〃 東広島商工会議所会頭	木 原 和 由			
	〃 広 島 安 芸 商 工 会 会 長	上 角 善 之			
	〃 広 島 経 済 同 友 会 代 表 幹 事	武 田 龍 雄			
	〃 広 島 県 経 営 者 協 会 会 長	西 川 正 洋			

広 島 広 域 都 市 圏 協 議 会 （ 全 3 0 市 町 ）					
会長	広 島 市 長	松 井 一 實	会員	北 広 島 町 長	箕 野 博 司
会員	呉 市 長	新 原 芳 明	〃	大 崎 上 島 町 長	谷 川 正 芳
〃	竹 原 市 長	今 榮 敏 彦	〃	世 羅 町 長	奥 田 正 和
〃	三 原 市 長	岡 田 吉 弘	〃	岩 国 市 長	福 田 良 彦
〃	三 次 市 長	福 岡 誠 志	〃	柳 井 市 長	井 原 健 太 郎
〃	大 竹 市 長	入 山 欣 郎	〃	周 防 大 島 町 長	藤 本 淨 孝
〃	東 広 島 市 長	高 垣 廣 徳	〃	和 木 町 長	米 本 正 明
〃	廿 日 市 市 長	松 本 太 郎	〃	上 関 町 長	西 哲 夫
〃	安 芸 高 田 市 長	藤 本 悦 志	〃	田 布 施 町 長	東 浩 二
〃	江 田 島 市 長	明 岳 周 作	〃	平 生 町 長	浅 本 邦 裕
〃	府 中 町 長	寺 尾 光 司	〃	浜 田 市 長	久 保 田 章 市
〃	海 田 町 長	竹 野 内 啓 佑	〃	飯 南 町 長	塚 原 隆 昭
〃	熊 野 町 長	三 村 裕 史	〃	川 本 町 長	野 坂 一 弥
〃	坂 町 長	吉 田 隆 行	〃	美 郷 町 長	嘉 戸 隆
〃	安 芸 太 田 町 長	橋 本 博 明	〃	邑 南 町 長	大 屋 光 宏

※令和6年10月31日時点

東広島バイパス・安芸バイパス
建設促進に関する要望書



全国的に人口減少・少子高齢化社会が到来する中にあって、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」の実現のためには、基盤となる圏域内の広域幹線道路ネットワークの充実・強化が重要であると考えております。

こうした中、令和5年3月に、東広島・安芸バイパスを開通していただき、並行する国道2号で発生していた著しい渋滞が緩和し都市間の移動時間が大幅に短縮したことから、通勤利便性の向上や空港へのアクセス強化など様々な整備効果が発揮されており、心から感謝するとともに、今後、更なる空港利用や観光周遊の促進など、圏域経済の発展につながるものと期待しております。

また、広域幹線道路ネットワークの更なる充実・強化を図るためにも、本バイパスに接続する広島南道路の明神高架橋や西条バイパスの4車線化などの整備と合わせて、**本バイパスの暫定2車線区間の4車線化を着実に進めることが重要**であると考えています。4車線化により、災害時のリダンダンシーの強化を始め、安全性や時間信頼性の向上など多くの効果が見込まれ、より強靱な道路ネットワークが構築されるものと考えています。

今後とも、地元経済界と関係自治体が総力を結集し、強固な連携のもと事業が円滑に進むよう取り組んでまいりますので、国におかれましては、東広島バイパス及び安芸バイパスの着実な事業推進を図られるよう、よろしくお願いいたします。

令和6年11月13日

国道2号東広島・安芸バイパス建設促進期成同盟会
会長 広島市長 松井一實

広島広域都市圏協議会
会長 広島市長 松井一實



要望内容

東広島バイパス及び安芸バイパスの暫定2車線区間の4車線化の推進

令和5年3月に、東広島バイパス及び安芸バイパスが全線開通(暫定2車線)開通により、並行する国道2号で発生していた著しい渋滞が緩和し都市間の移動時間が大幅に短縮したことから、通勤利便性の向上や空港へのアクセス強化など様々な整備効果が発揮

今後、更なる空港利用や観光周遊の促進など、圏域経済の発展につながるものと期待

【東広島・安芸バイパスの主な整備効果】 出典：国土交通省発表資料ほか



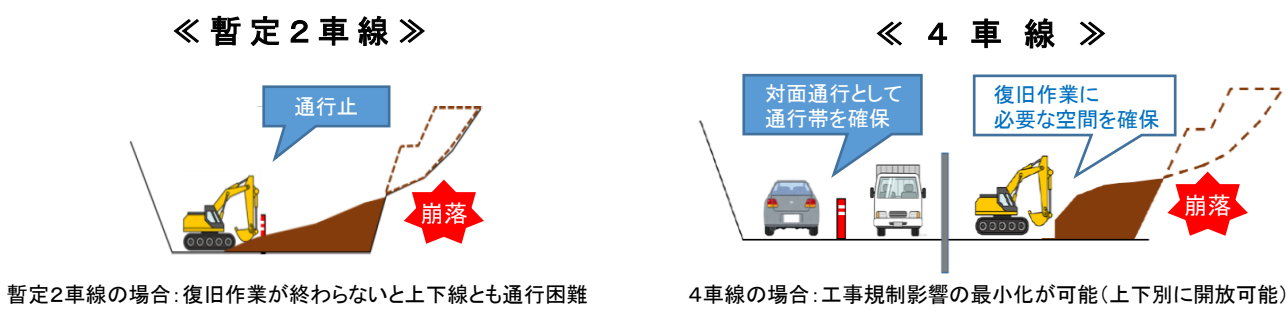
また、広域幹線道路ネットワークの更なる充実・強化を図るためにも、本バイパスに接続する広島南道路の明神高架橋や西条バイパスの4車線化などの整備と合わせて、**本バイパスの暫定2車線区間の4車線化を着実に進めることが重要**

4車線化により、災害時のリダンダンシーの強化を始め、安全性や時間信頼性の向上など多くの効果が見込まれ、より強靱な道路ネットワークが構築

＜4車線化の整備効果①＞災害時のリダンダンシーの強化

暫定2車線区間では、災害発生時に復旧工事に伴う通行止めなどが長期間に及ぶ場合があります。

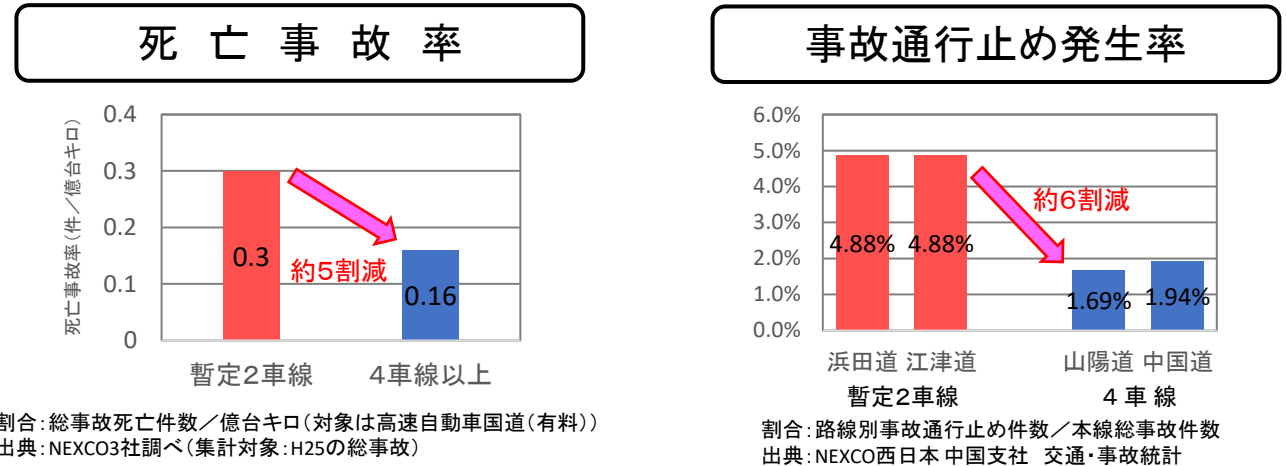
- 4車線区間では、通行可能な車線を柔軟に活用することで、早期に通行帯を確保しながら復旧工事が可能となります。また、4車線化により道路機能が強化され、広島～東広島間の多重性（リダンダンシー）が更に強化されます。



＜4車線化の整備効果②＞安全性の更なる向上

暫定2車線区間では、中央分離帯が無いことから、対向車線への飛び出しリスクが高くなり、事故が発生すると重大事故につながりやすく、通行止めとなる可能性が高くなります。

- 4車線化により、中央分離帯等が設置されることで、対向車線への飛び出しなどが防止され、安全性が向上するとともに事故対応のための通行止めリスクが低減します。



＜4車線化の整備効果③＞時間信頼性の向上

暫定2車線区間では、交通集中や低速走行車両の追い越しができないことや下り勾配から上り勾配へ変化するサグ部により、走行速度が低下し、渋滞が発生します。

- 4車線化により、交通容量が増加するとともに低速走行車両の追い越しができるようになり、渋滞が緩和され、速度低下も軽減されます。

