

広島広域都市圏の連携を支える直轄国道



広島広域都市圏協議会(全33市町)											
会長	広島市長	松井一實	会員	世羅町長	奥田正和	田中実	和彦	田中実	和彦	田中実	和彦
会員	呉市長	新原明彦	会員	岩国市長	福井健太郎	田中実	和彦	田中実	和彦	田中実	和彦
〃	竹原市長	今榮敏彦	〃	柳井市長	原本淳	田中実	和彦	田中実	和彦	田中実	和彦
〃	三原市長	岡田吉弘	〃	周防大島町長	藤孝三	田中実	和彦	田中実	和彦	田中実	和彦
〃	三次市長	福岡誠志	〃	和木町長	坂本二夫	田中実	和彦	田中実	和彦	田中実	和彦
〃	大竹市長	入山欣郎	〃	上関町長	西哲浩	田中実	和彦	田中実	和彦	田中実	和彦
〃	東広島市長	高垣廣徳	〃	田布施町長	東裕邦	田中実	和彦	田中実	和彦	田中実	和彦
〃	廿日市市長	松本太郎	〃	平生町長	浅邦大	田中実	和彦	田中実	和彦	田中実	和彦
〃	安芸高田市長	藤本悦志	〃	浜田市長	浦紀之	田中実	和彦	田中実	和彦	田中実	和彦
〃	江田島市長	土手三生	〃	出雲市長	飯塚大俊	田中実	和彦	田中実	和彦	田中実	和彦
〃	府中町長	寺尾光司	〃	益田市長	山本浩一	田中実	和彦	田中実	和彦	田中実	和彦
〃	海田町長	竹野内啓佑	〃	飯南町長	坂本原一	田中実	和彦	田中実	和彦	田中実	和彦
〃	熊野町長	三村裕史	〃	川本町長	野坂昭弥	田中実	和彦	田中実	和彦	田中実	和彦
〃	坂町長	吉田隆行	〃	美郷町長	嘉大隆	田中実	和彦	田中実	和彦	田中実	和彦
〃	安芸太田町長	橋本博明	〃	邑南町長	大屋光一	田中実	和彦	田中実	和彦	田中実	和彦
〃	北広島町長	箕野博司	〃	吉賀町長	岩本芳巳	田中実	和彦	田中実	和彦	田中実	和彦
〃	大崎上島町長	谷川正芳	〃	吉賀町長	吉賀正巳	田中実	和彦	田中実	和彦	田中実	和彦

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	八條範彦
〃	東広島市議会議長	奥谷求
〃	海田町議會議長	桑原公治
〃	(一社)中国経済連合会会長	芦谷茂介
〃	広島商工会議所会頭	松藤研由
〃	東広島商工会議所会頭	木原和史
〃	広島安芸商工会会長	上角善洋
〃	広島経済同友会代表幹事	小田宏洋
〃	広島県経営者協会会长	西川正洋



東広島バイパス・安芸バイパス建設促進に関する要望書



要望内容

東広島バイパス及び安芸バイパスの速度低下区間の付加車線整備等の推進

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います。

一般国道2号東広島・安芸バイパスは東広島市と広島市を結び、周辺地域の開発と経済の発展に大きく寄与する主要幹線道路です。

令和5年3月に、暫定2車線で開通していただき、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、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考えています。

そうした中で、時間信頼性や安全性の更なる向上を図るために、現在進めている速度低下区間の付加車線整備を早期に進めることが重要であると考えています。

加えて、災害時のリダンダンシーの強化も含め、より強靭な道路ネットワークを構築する観点から、将来の全線4車線化に大きな期待を寄せています。

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7年11月14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



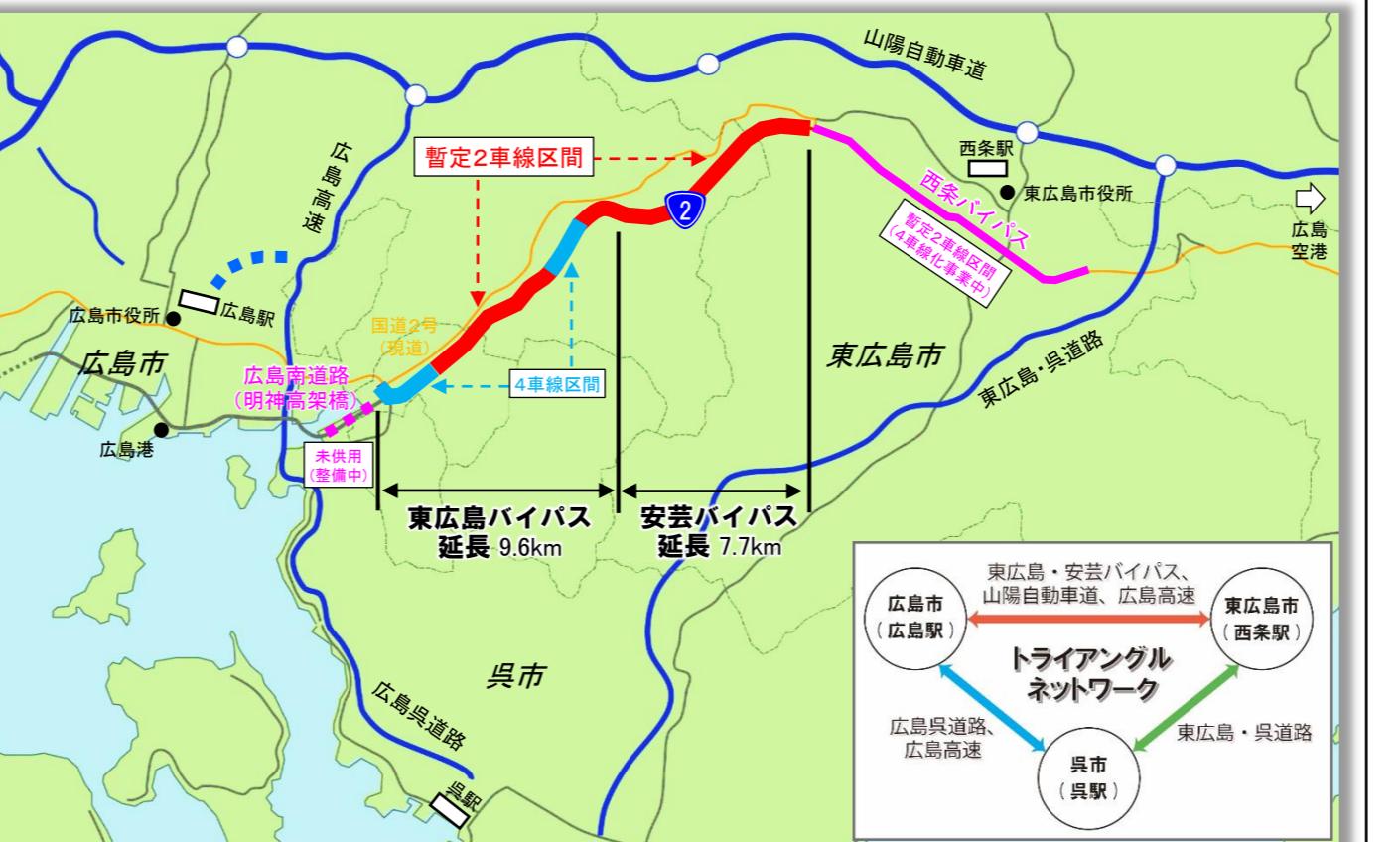
広島広域都市圏協議会
会長 広島市長 松井一實



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



時間信頼性や安全性の更なる向上を図るために、速度低下区間の付加車線整備を早期に進めることが重要

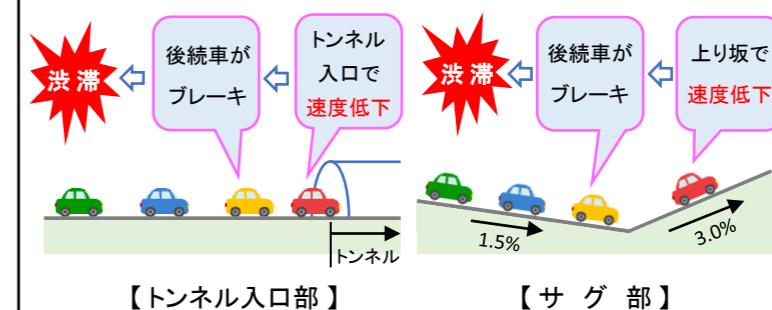
災害時のリダンダンシーの強化も含め、より強靭な道路ネットワークを構築する観点から、将来の全線4車線化に大きな期待

〈整備効果①〉 時間信頼性の向上

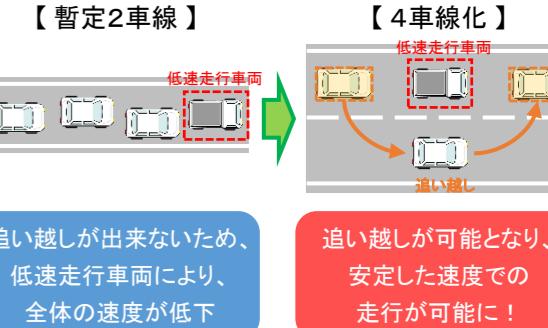
暫定2車線区間では、交通集中や低速走行車両の追い越し難いことや下り勾配から上り勾配へ変化するサグ部により、走行速度が低下し、渋滞が発生します。

▶ 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。

《渋滞発生メカニズム》



《追い越し効果》

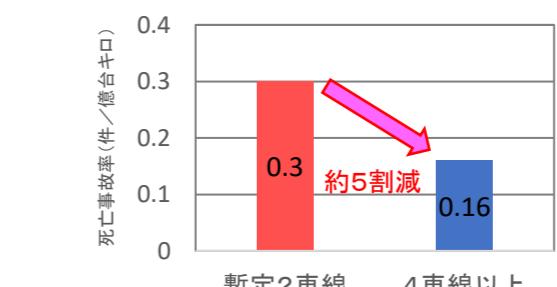


〈整備効果②〉 安全性の向上

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。

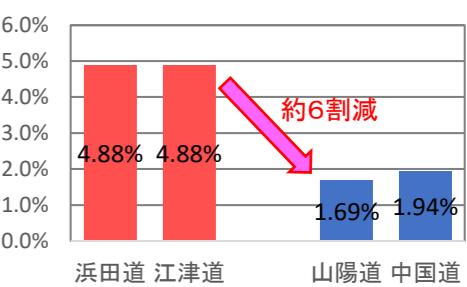
▶ 4車線化により、中央分離帯等が設置されることで、対向車線への飛び出しなどが防止され、安全性が向上するとともに事故対応のための通行止めリスクが低減します。

死 亡 事 故 率



割合: 総事故死亡件数／億台キロ(対象は高速自動車国道(有料))
出典: NEXCO3社調べ(集計対象:H25の総事故)

事故通行止め発生率



割合: 路線別事故通行止め件数／本線総事故件数
出典: NEXCO西日本中国支社 交通・事故統計

〈整備効果③〉 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。

《暫定2車線》



暫定2車線の場合: 復旧作業が終わらないと上下線とも通行困難

《4車線》



4車線の場合: 工事規制影響の最小化が可能(上下別に開放可能)