



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						
会員	呉市長	新原芳明	〃	岩国市長	福田良彦						
〃	竹原市長	今榮敏彦	〃	柳井市長	井原健太郎						
〃	三原市長	岡田吉弘	〃	周防大島町長	藤本淨孝						
〃	三次市長	福岡誠志	〃	和木町長	米本正明						
〃	大竹市長	入山欣郎	〃	上関町長	西哲夫						
〃	東広島市長	高垣廣徳	〃	田布施町長	東浩二						
〃	廿日市市長	松本太郎	〃	平生町長	浅本邦裕						
〃	安芸高田市長	藤本悦志	〃	浜田市長	久保田章市						
〃	江田島市長	土手三生	〃	出雲市長	飯塚俊之						
〃	府中町長	寺尾光司	〃	益田市長	山本浩章						
〃	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						
〃	北広島町長	箕野博司	〃	吉賀町	岩本一巳						
〃	大崎上島町長	谷川正芳									

広島南道路建設促進期成同盟会					
会長	広島市長	松井一實			
副会長	廿日市市長	松本太郎			
監事	海田町長	竹野内啓佑			
〃	坂町長	吉田隆行			
会員	呉市長	新原芳明			
〃	府中町長	寺尾光司			
〃	広島市議会議長	八條範彦			
〃	廿日市市議会議長	新田茂美			
〃	呉市議会議長	中田光政			
〃	海田町議会議長	桑原公治			
〃	坂町議会議長	川本英輔			
〃	府中町議会議長	力山彰			
〃	(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			
〃	廿日市商工会議所会頭	澁谷憲和			
〃	呉商工会議所会頭	若本祐昭			
〃	広島安芸商工会会長	上角善之			
〃	府中町商工会会長	竹中鉦一郎			
〃	広島経済同友会代表幹事	小田宏史			
〃	広島県経営者協会会長	西川正洋			
〃	広島商工センター地域経済サミット会長	伊藤學人			

広島南道路建設促進に関する要望書



広島南道路建設促進期成同盟会
広島広域都市圏協議会

全国的に人口減少・少子高齢化社会が到来する中において、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。

広島南道路は、広島湾の臨海地域を有機的に連絡する主要幹線道路であり、沿道環境の改善及び地域の開発並びに経済の発展に大きく貢献するとともに、広島都市圏の中心部を東西に通過する交通を適切に処理し、円滑な交通を確保する自動車専用道路網の一部を形成する重要な路線です。

広島湾の臨海地域では、東部流通業務地区、西部流通業務地区、廿日市木材工業団地などの開発事業等により街づくりや流通拠点づくりなどが進められてきており、中でも、西部流通業務地区を含む商工センター地区では、本年3月に地域と連携して「商工センター地区まちづくりビジョン」を策定したところです。また、広島港港湾計画に基づき工業用地等の分譲が進められるなど、産業基盤の飛躍的な発展が期待されており、広島南道路の整備は緊急かつ不可欠なものになっています。

さらに、広島と宮島をつなぐ観光ルートとなるなど、都市圏の一層の発展にも多大なる好影響を与えるものと考えております。

これまでに、宇品地区から観音地区までの区間の平面街路部や、仁保ジャンクションから商工センター出入路までの区間の自動車専用道路部が供用開始され、令和4年度からは、ミッシングリンクとなっている木材港西～廿日市間の事業に着手いただくなど、御当局の取組に対し、心から感謝いたします。

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、明神高架橋や木材港西～廿日市間などの事業化区間の着実な事業推進を図られるとともに、未事業化区間である商工センター四丁目～木材港西間につきましては早急に事業化を実現していただき、広島南道路全線の早期完成を図られるよう、よろしくお願いいたします。

令和7年 7月29日

広島南道路建設促進期成同盟会
会長 広島市長 松 井 一 實

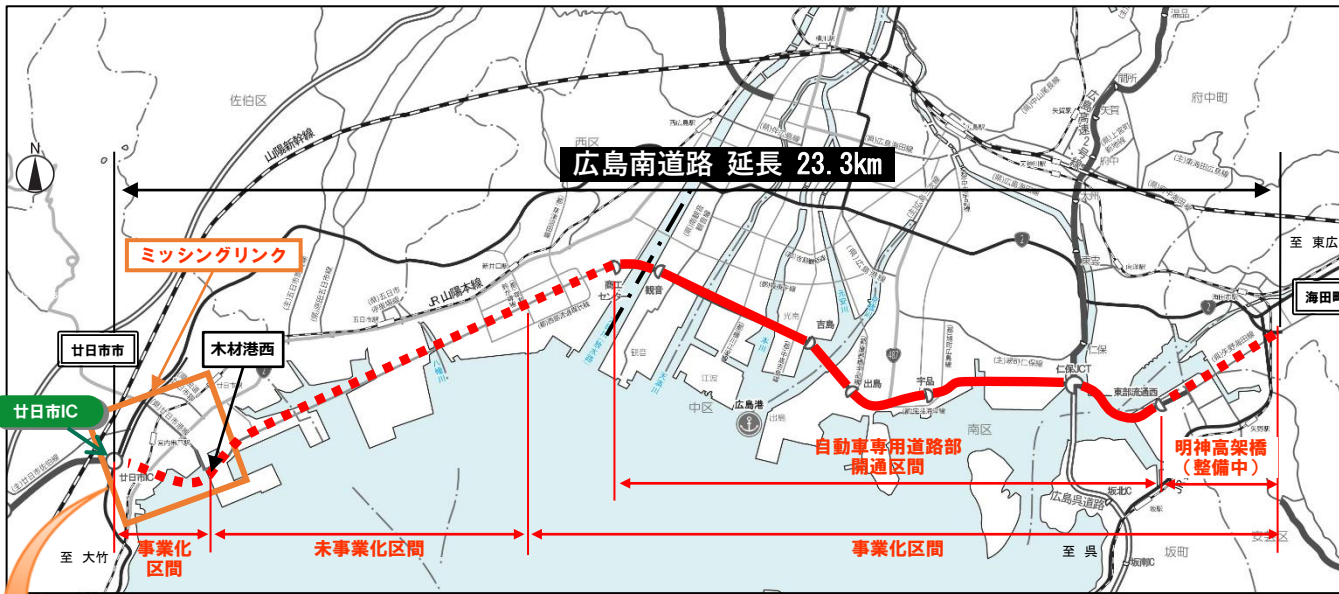
広島広域都市圏協議会
会長 広島市長 松 井 一 實



要望内容 広島南道路全線の早期完成

- ・ 事業化区間（明神高架橋や木材港西～廿日市間など）の着実な事業推進
- ・ 未事業化区間（商工センター四丁目～木材港西間）の早期事業化

- ・ 広島南道路は、広島湾の臨海地域を有機的に連絡し、沿道環境の改善及び地域の開発並びに経済の発展に大きく貢献するとともに、広島都市圏の中心部を東西に通過する交通を適切に処理し、円滑な交通を確保する重要な路線



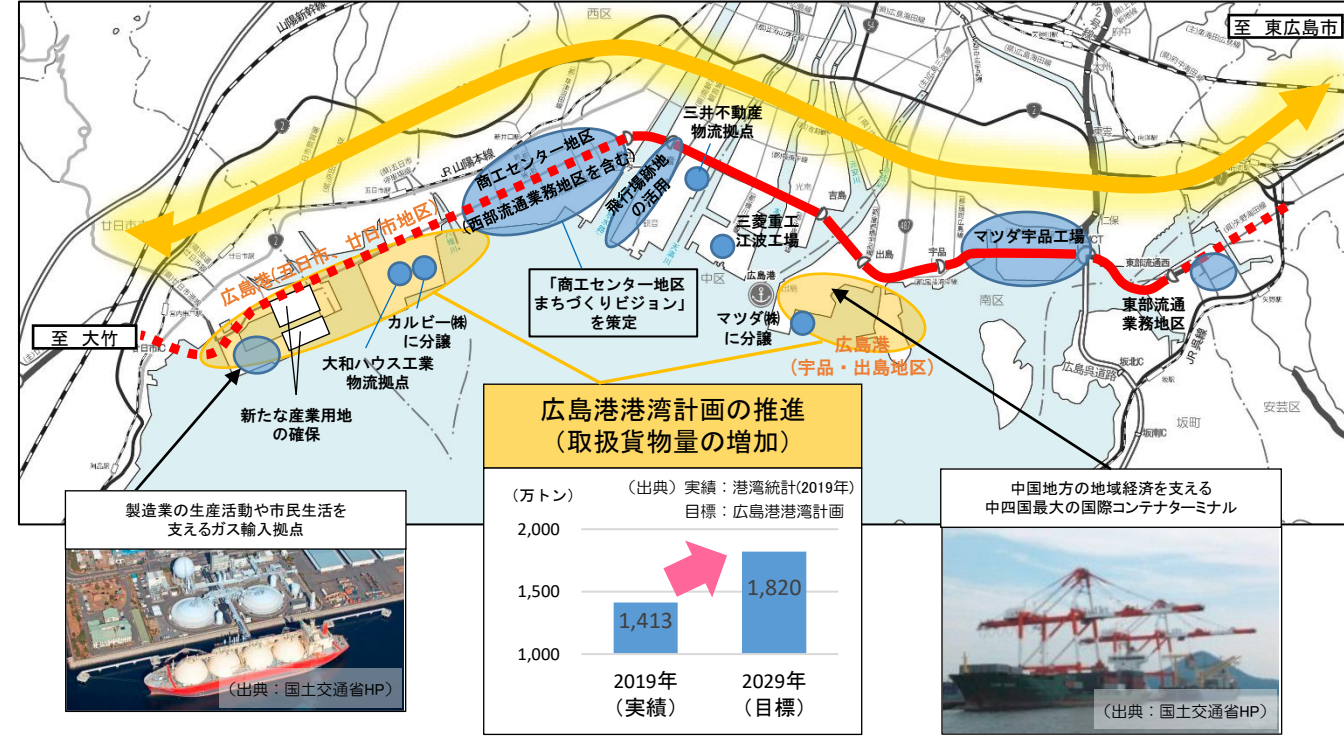
地元企業の声

広島は橋ごとに渋滞が発生しており、日中は渋滞で時間が読めない。渋滞により、配送時間の33%に当たる15分を無駄に消費している。



〈整備効果①〉広島湾臨海地域における物流機能の強化

- ・ 広島湾の臨海地域では、西部流通業務地区等の開発事業により街づくりや流通拠点づくりが進展
- ・ 広島港港湾計画に基づき工業用地等の分譲が進められるなど、産業基盤の飛躍的な発展が期待
⇒臨海地域を有機的に連絡する南道路の整備により、物流機能の強化及び経済の発展に貢献



〈整備効果②〉観光地の滞在時間の増加、周遊観光の活性化

- ・ 広島県を訪れる観光客の約6割は自家用車で来訪している。
- ・ 一方で、広島県内の観光地までの道路等のアクセスに満足した観光客は約6割にとどまり、周遊観光した観光客は4割未満。（※1）
⇒広島南道路の整備により移動時間が短縮し、観光地の滞在時間の増加や周遊観光の促進に貢献



観光バス事業者の声

広島南道路の高架部が廿日市ICまで繋がれば、観光地までの所要時間が安定する。また、渋滞による時間損失が減り、各観光地での滞在時間の増加に繋がる。

（出典）令和5年 広島県観光客数の動向（（一社）広島県観光連盟）
※1：令和元年 広島県調査
※2：令和5年 岩国市観光客動向調査