

広島広域都市圏の連携を支える直轄国道



東広島バイパス・安芸バイパス
建設促進に関する要望書



広島広域都市圏協議会（全 33 市 町）									
会長	広島市長	松井一実	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				
〃	安芸高田市市長	藤本悦志	〃	浜田市市長	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							

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 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	小 田 宏 史	
〃	広島県経営者協会会長	西 川 正 洋	



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、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7年 7月29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

都市間の所要時間短縮

➤ 並行する国道2号等の渋滞緩和等により都市間の所要時間が短縮

【開通前】国道2号＋東広島バイパスルート

約76分

【開通後】東広島・安芸バイパスルート

約52分

約2/3に短縮

出典：ETC2.0プローブデータ
【開通前】R4.10平日7:17時点平均
【開通後】R5.4平日7:17時点平均

広島空港の利用促進

➤ 空港への所要時間の短縮・定時性の確保により利便性が向上

広島空港は令和2年度から民営化され、路線数の増加による旅客数の拡大を計画。
(H30:300万人→30年後：586万人)

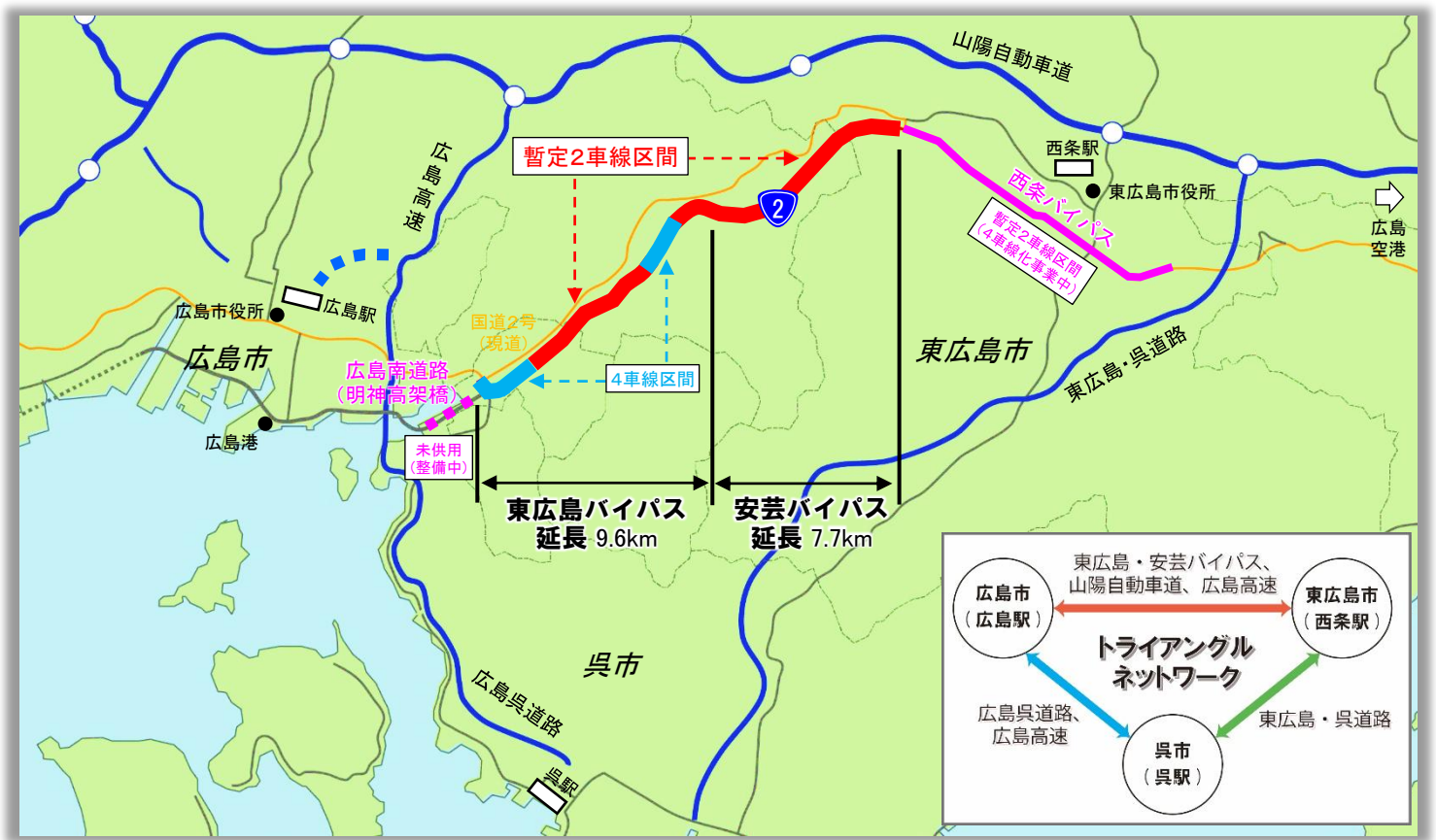
広島空港将来イメージ

出典：広島国際空港株式会社マスタープラン

災害時のリダンダンシーの確保【国土強靱化】

➤ 山陽自動車道や国道2号が通行不能時の代替路として機能

国道2号 H30年7月豪雨被災状況



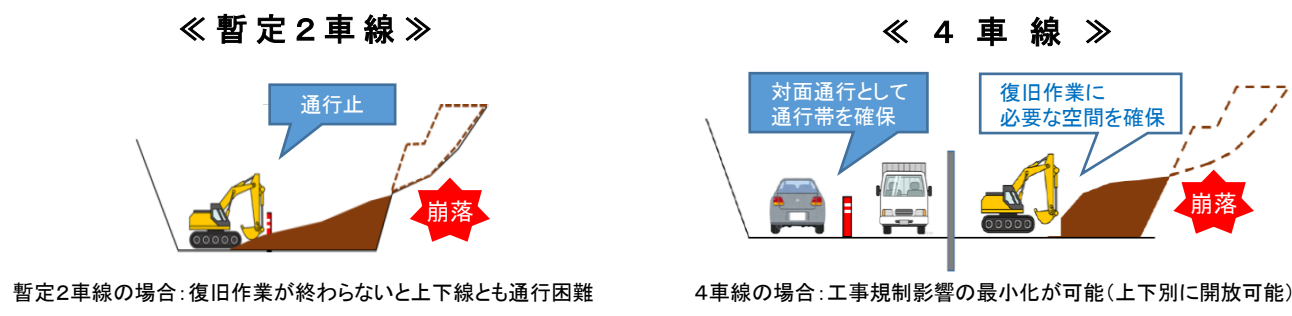
また、広域幹線道路ネットワークの更なる充実・強化を図るためにも、本バイパスに接続する広島南道路の明神高架橋や西条バイパスの4車線化などの整備と合わせて、**本バイパスの暫定2車線区間の4車線化を着実に進めることが重要**

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。

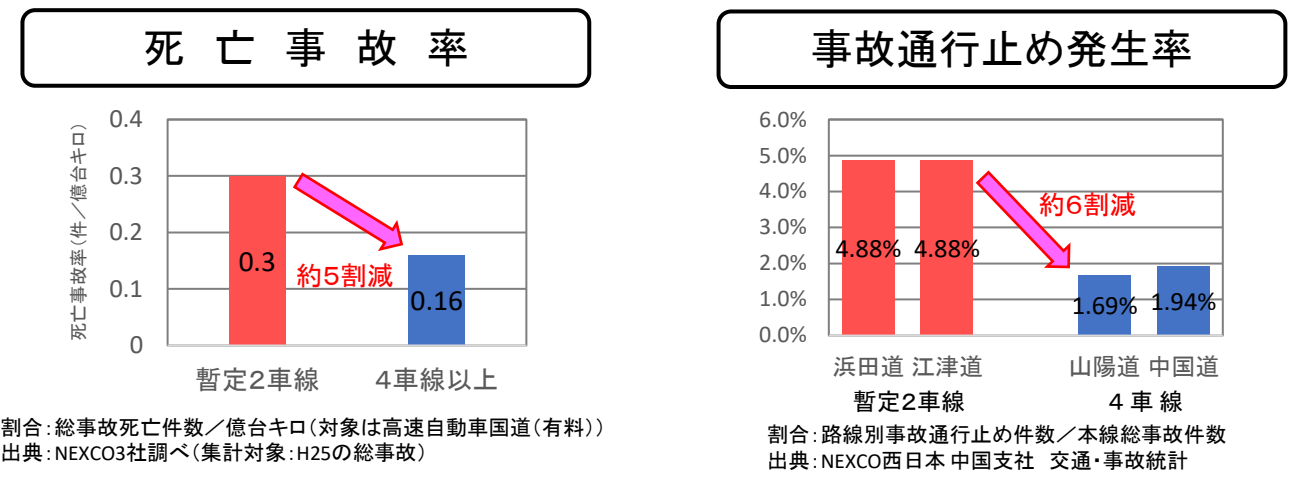
➤ 4車線区間では、通行可能な車線を柔軟に活用することで、早期に通行帯を確保しながら復旧工事が可能となります。また、4車線化により道路機能が強化され、広島～東広島間の多重性（リダンダンシー）が更に強化されます。



＜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。

