

東広島バイパス・安芸バイパス 建設促進に関する要望書



国道2号東広島・安芸バイパス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であって、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は、現在進めていただいている**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、より強靱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8年7月 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



広島広域都市圏の連携を支える直轄国道



広島広域都市圏マスコットキャラクター
「ひろしま都市犬はっしー」

広 島 広 域 都 市 圏 協 議 会 （ 全 3 4 市 町 ）																			
会長	広	島	市	長	松	井	一	實	会員	大	崎	上	島	町	長	谷	川	正	芳
会員	呉		市	長	新	原	芳	明	〃	世	羅	町	長			奥	田	正	和
〃	竹	原	市	長	平	井	明	道	〃	岩	国	市	長			福	田	良	彦
〃	三	原	市	長	岡	田	吉	弘	〃	柳	井	市	長			井	原	健	太
〃	三	次	市	長	福	岡	誠	志	〃	周	防	大	島	町	長	藤	本	淨	孝
〃	庄	原	市	長	八	谷	恭	介	〃	和	木	町	長			坂	本	啓	三
〃	大	竹	市	長	福	田	弘	美	〃	上	関	町	長					哲	夫
〃	東	広	島	市	長	高	垣	廣	〃	田	布	施	町	長			西		
〃	廿	日	市	市	長	松	本	太	〃	平	生	町	長			浅	本	邦	裕
〃	安	芸	高	田	市	藤	本	悦	〃	浜	田	市	長			三	浦	大	紀
〃	江	田	島	市	長	土	手	三	〃	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	〃	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	橋	本	博	〃	邑	南	町	長			大	屋	光	宏
〃	北	広	島	町	長	箕	野	博	〃	吉	賀	町	長			岩	本	一	巳

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

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

(平均旅行速度：27km/h)

【開通後】東広島・安芸バイパスルート

約52分

(平均旅行速度：38km/h)

約2/3に短縮

(約10km/h向上)

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

広島市役所

東広島市役所

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)



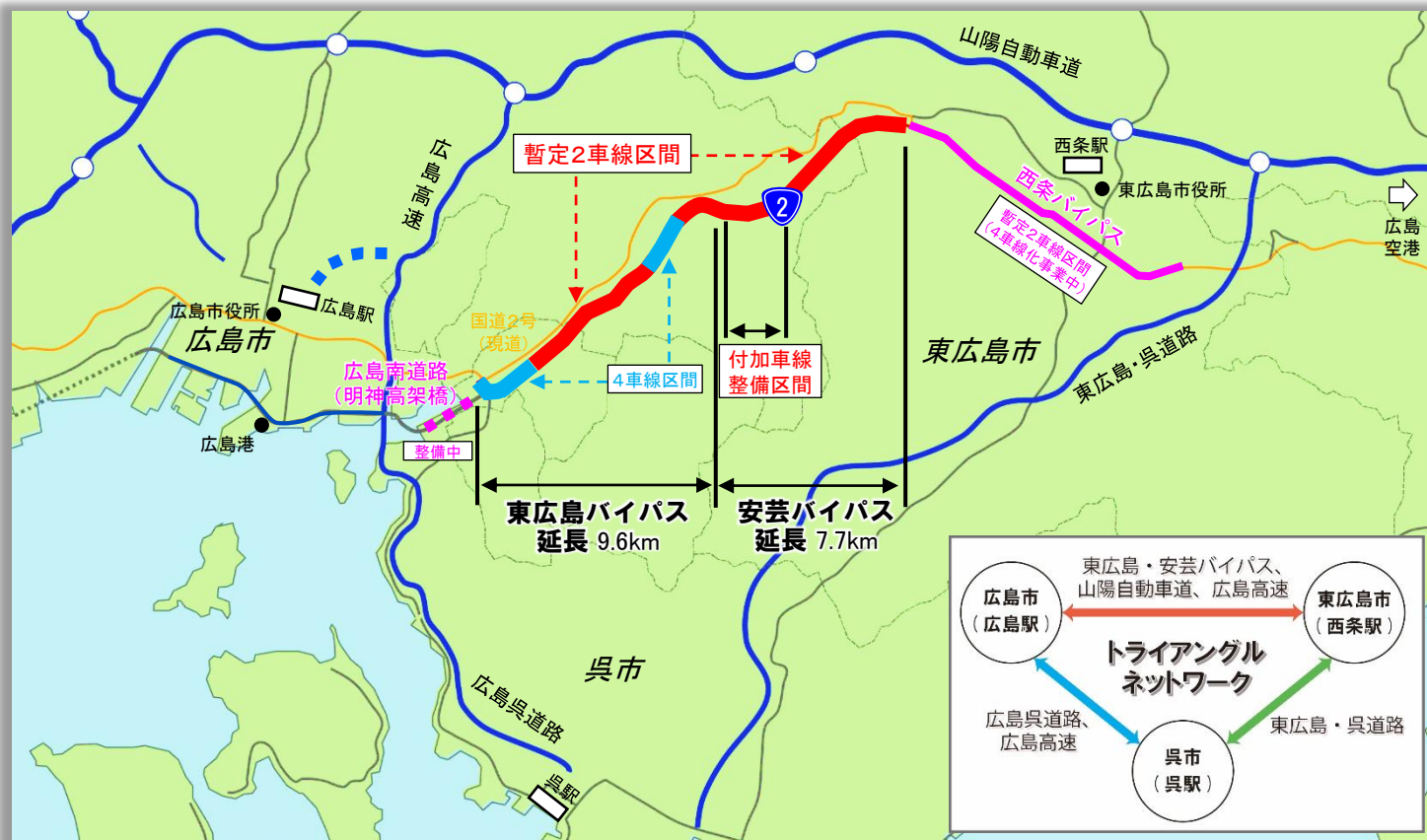
出典：広島国際空港株式会社マスタープラン

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



時間信頼性や安全性の更なる向上を図るためには、**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

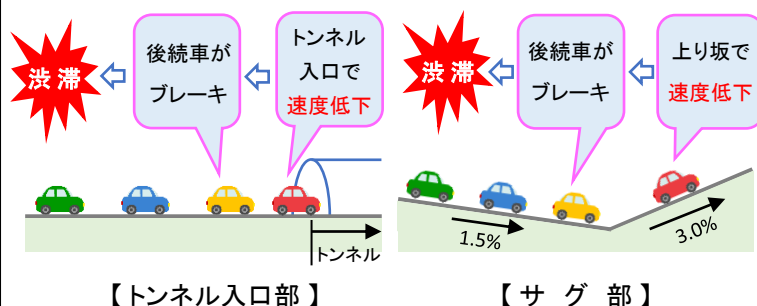
災害時のリダンダンシーの強化も含め、より強靱な道路ネットワークを構築する観点から、将来の**全線4車線化**に大きな期待

〈整備効果①〉 時間信頼性の向上

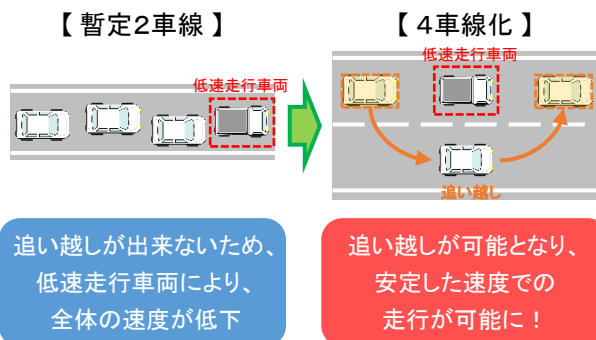
暫定2車線区間では、交通集中や低速走行車両の追い越しができないことや下り勾配から上り勾配へ変化するサグ部により、走行速度が低下し、渋滞が発生します。

- 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。

《渋滞発生メカニズム》



《追い越し効果》

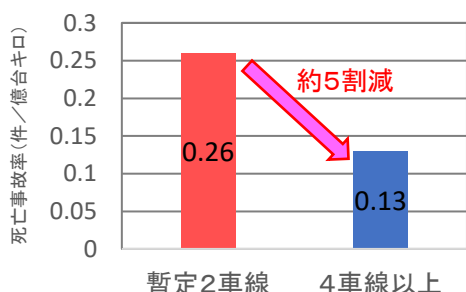


〈整備効果②〉 安全性の向上

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。

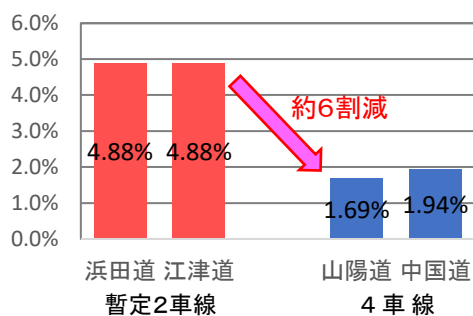
- 4車線化により、中央分離帯等が設置されることで、対向車線への飛び出しなどが防止され、安全性が向上するとともに事故対応のための通行止めリスクが低減します。

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：国土交通省

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。

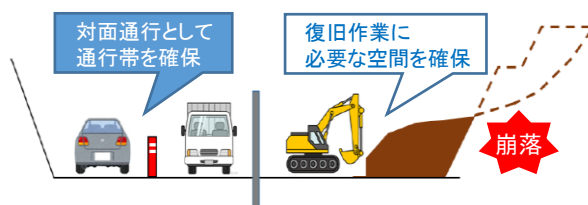
- 4車線区間では、通行可能な車線を柔軟に活用することで、早期に通行帯を確保しながら復旧工事が可能となります。また、4車線化により道路機能が強化され、広島～東広島間の多重性（リダンダンシー）が更に強化されます。

《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）

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	松 藤 研 介
〃	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