

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 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。

中でも、東広島・安芸バイパスは、広島広域都市圏の東西交通網の骨格を担い、近隣市町との交流や連携、人流・物流の基盤として、広島、東広島、呉によるトライアングル構想の要となる路線であり、本年3月に全線開通いただき、心から感謝いたします。

本バイパスの開通により、並行する国道2号で発生していた著しい渋滞が大幅に緩和し、交通事故の減少につながるとともに、都市間の移動時間の短縮に伴う物流の効率化や観光周遊の促進、広島空港へのアクセス強化による空港利用の促進など、圏域経済の更なる発展に大きく寄与するものと期待しております。

加えて、三次医療施設への救急搬送時間の短縮や災害時に山陽自動車道や国道2号が通行不能に陥った際の代替路としての役割など、沿道や圏域住民に安全で安心な暮らしをもたらすものです。

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や安全性の更なる向上、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、よろしく願いいたします。

令和5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



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									
会長	広島市長	松井一實	会員	安芸太田町長	橋本博明				
会員	呉市長	新原芳明	〃	北広島町長	箕野博司				
〃	竹原市長	今榮敏彦	〃	大崎上島町長	谷川正芳				
〃	三原市長	岡田吉弘	〃	世羅町長	奥田正和				
〃	三次市長	福岡誠志	〃	岩国市長	福田良彦				
〃	大竹市長	入山欣郎	〃	柳井市長	井原健太郎				
〃	東広島市長	高垣廣徳	〃	周防大島町長	藤本浄孝				
〃	廿日市市長	松本太郎	〃	和木町長	米本正明				
〃	安芸高田市長	石丸伸二	〃	上関町長	西哲夫				
〃	江田島市長	明岳周作	〃	田布施町長	東浩二				
〃	府中町長	佐藤信治	〃	平生町長	浅本邦裕				
〃	海田町長	西田祐三	〃	浜田市長	久保田章市				
〃	熊野町長	三村裕史	〃	美郷町長	嘉戸隆				
〃	坂町長	吉田隆行	〃	邑南町長	石橋良治				

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

広島、東広島、呉の3市の循環を支えるトライアングル構想の「要」となる東広島バイパス及び安芸バイパスが令和5年3月に全線開通(暫定2車線)。

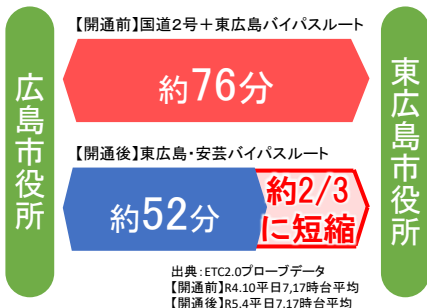
本事業の開通により、並行路線の渋滞緩和等による様々な効果が期待。こうした効果が今後も継続的に発現することにより、圏域経済の更なる発展に大きく寄与。



【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



広島空港の利用促進

- 空港への所要時間の短縮・定時制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：広島空港株式会社マスタープラン

災害時の緊急路機能

- 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、本バイパスが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**早期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や安全性の更なる向上、時間信頼性の向上など様々な効果が見込まれ、強靱な道路ネットワークの構築に寄与。

〈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。

《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》



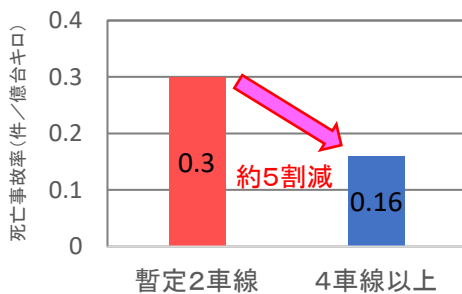
4車線の場合：工事規制影響の最小化が可能(上下別に開放可能)

〈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。

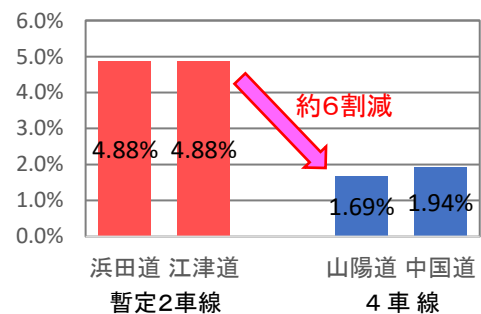
- 4車線化により、中央分離帯等が設置されることで、対向車線への飛び出しなどが防止され、安全性が向上するとともに事故対応のための通行止めリスクが低減します。

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



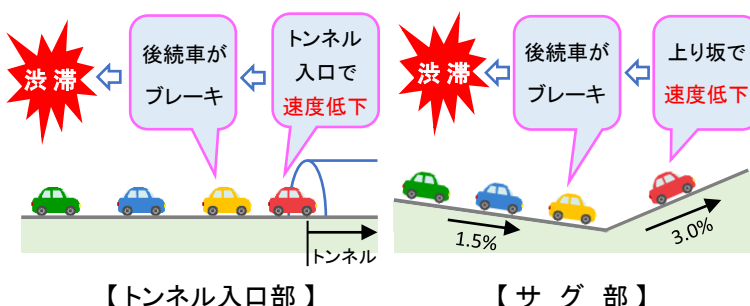
割合：路線別事故通行止め件数/本線総事故件数
出典：NEXCO西日本 中国支社 交通・事故統計

〈4車線化の整備効果③〉時間信頼性の向上

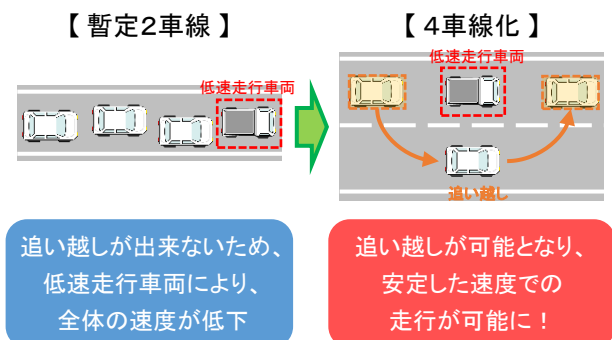
暫定2車線区間では、交通集中や低速走行車両の追い越しができないことや下り勾配から上り勾配へ変化するサグ部により、走行速度が低下し、渋滞が発生します。

- 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。

《渋滞発生メカニズム》



《追い越し効果》



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	海 田 町 長	西 田 祐 三
監 事	東 広 島 市 長	高 垣 廣 徳
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	中 島 勝 義
〃	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