

# 一般国道2号 西条バイパス(下三永～八本松)における計画段階評価

さいじょう しもみなが はちほんまつ

## 1. 当該地域の課題

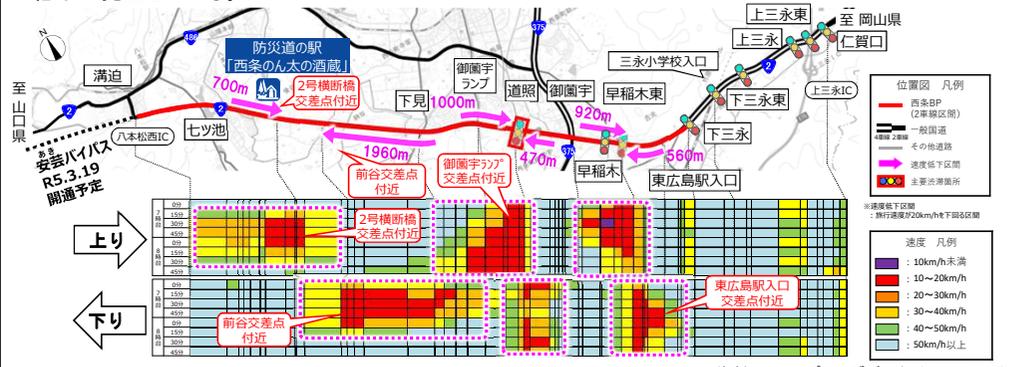
### ① 空港アクセスが脆弱

○広島市と広島空港を結ぶ東西軸の主要ルートは山陽自動車道が該当するが、山陽自動車道では渋滞や事故等が多発。  
○国道2号は空港アクセスルートとして重要な路線。空港アクセスルートのリダンダンシー確保が課題で、国道2号の円滑化を図り、防災機能の充実が必要。



### ② 交通混雑による速度低下

○東広島・安芸バイパスのR4年度開通により、西条バイパスは更なる交通需要が想定される。(図2)  
○西条バイパス区間は、東広島市の中心市街地を通過する幹線道路であり、通勤時間帯を中心に速度低下が発生している。



### ③ 物流交通の円滑性阻害

○西条バイパスを含む国道2号は、広島市・広島港への重要なアクセスルートだが、混雑により輸送力が低下し、企業の部品輸送や資材調達といった産業・経済活動に影響を与えている。  
○東広島市は、自動車関連の工場・企業が多数立地している。自動車関連工場ではジャストオンタイムでの部品出荷が行われており、物流の定時性確保が課題。



### ④ 救急搬送の阻害

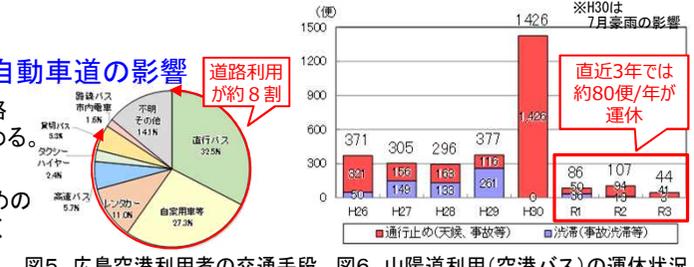
○東広島市には高度な医療が受けられる三次救急医療機関がなく、重篤患者等は広島市内の医療機関に搬送するが、現地から国道を利用して搬送する上で西条バイパスの交通混雑の影響を受ける等、搬送時の速達性確保が課題。



## 2. 原因分析

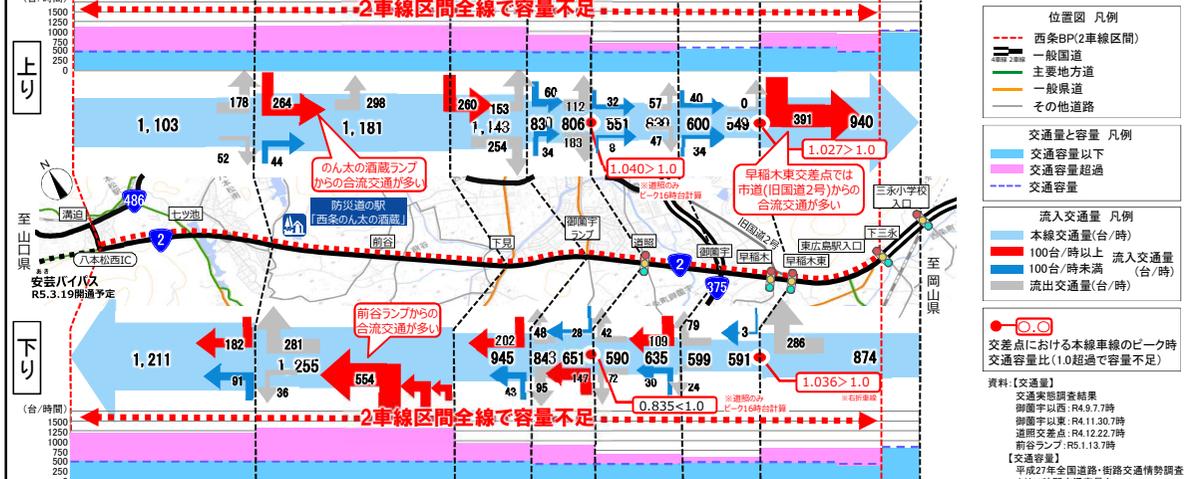
### ① 空港アクセスの道路利用依存と山陽自動車道の影響

○広島空港へのアクセスはバスや自動車等の道路利用に依存しており、空港利用者の約8割を占める。(図5)  
○山陽自動車道での事故や天候等による通行止めの影響で、約80便/年の空港バスが運休を余儀なくされている状況にある。(図6)



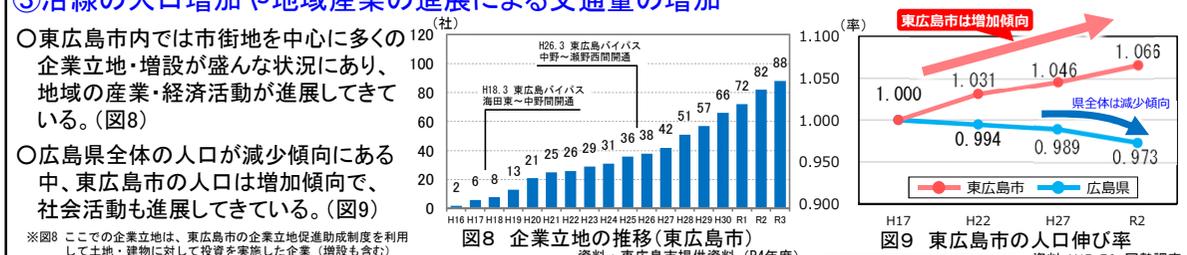
### ② ランプ合流部や交差点における国道2号西条バイパスへの交通集中

○当該区間は東広島市の市街地内を通過しており、広島市や広島空港など、東西の主要都市・拠点を結ぶ広域幹線道路。このため、周辺道路から当該区間のランプや平面交差点に交通が集中し、全線で交通容量を超過する。(図7)



### ③ 沿線の人口増加や地域産業の進展による交通量の増加

○東広島市内では市街地を中心に多くの企業立地・増設が盛んな状況にあり、地域の産業・経済活動が進展してきている。(図8)  
○広島県全体の人口が減少傾向にある中、東広島市の人口は増加傾向で、社会活動も進展してきている。(図9)



### ④ スムーズな追い越しが困難な道路構造

○西条バイパスでは片側1車線で速度低下が発生していることから、救急車両のスムーズな追い越しができないなど、円滑な救急搬送が困難な状況にある。(図10)(写真3)



## 3. 政策目標

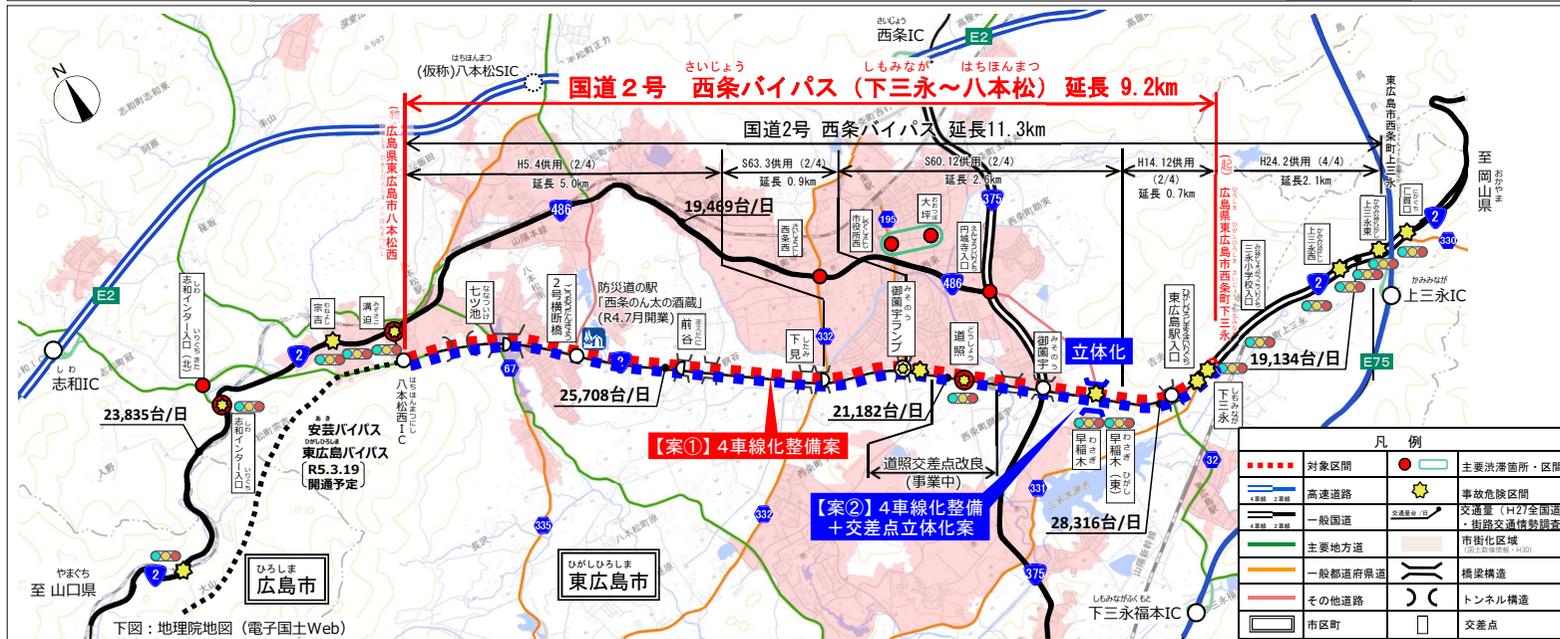
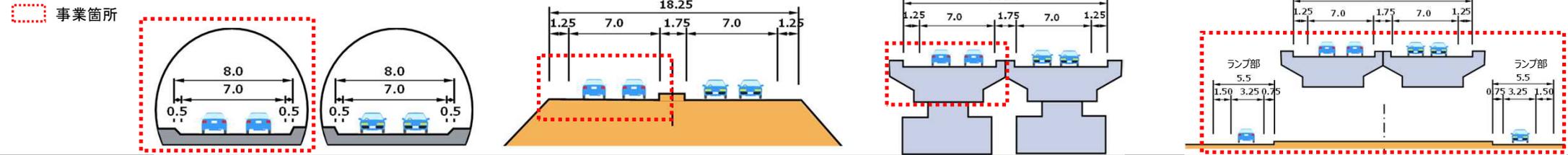
- ① 空港アクセスの強化
- ② 交通の円滑化
- ③ 地域産業の支援
- ④ 救急医療活動の円滑化

# 一般国道2号 西条バイパス(下三永～八本松)における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

評価項目		【案①】西条バイパス4車線整備案	【案②】西条バイパス4車線・交差点立体化案
道路整備による 効果・改善点	空港アクセス強化 (東西軸リダンダンシー確保)	○ 国道利用の所要時間の短縮が見込まれ、交通容量が増加し、山陽道通行止時の迂回路としての機能強化が図られる	○ 国道利用の所要時間の短縮が見込まれ、交通容量が増加し、山陽道通行止時の迂回路としての機能強化が図られる
	混雑緩和	○ 交通容量が増加し、円滑性が向上	○ 交通容量が増加し、円滑性が向上
	地域産業の支援	○ 広島市中心部や広島港へのアクセスが向上し、物流の効率化を支援	○ 広島市中心部や広島港へのアクセスが向上し、物流の効率化を支援
	円滑な救急医療活動の確保	○ 混雑が緩和され、所要時間の短縮が見込まれる	○ 混雑が緩和され、所要時間の短縮が見込まれる
配慮すべき点	工事の影響	○ 現道を通行させながらの施工が可能である	△ 立体交差点周辺の橋梁施工に伴い、現道の交通規制が生じる
	既都市計画との整合	○ 既都市計画に対応した整備である	△ 既都市計画に対応しない整備のため、都市計画変更が必要
	建設費	○ 約270億円	△ 約360億円
総合評価		○	△

### ■標準横断面



対応方針(案)：案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：一般国道2号
- ・区間：東広島市西条町下三永～東広島市八本松西
- ・概略延長：9.2km
- ・車線数：4車線
- ・設計速度：80km/h(一部区間60km/h)

(参考) 当該事業の経緯等

■計画段階評価の状況

- ・S50年2月 都市計画決定
- ・H28年8月 都市計画変更

■地域の要望等

- ・R4年6月 東広島市長が国土交通省に事業化要望
- ・R4年9月 東広島市長が国土交通省に事業化要望
- ・R4年11月 広島県知事が国土交通省に事業化要望
- ・R4年12月 東広島市長が国土交通省に事業化要望

対象区間	主要渋滞箇所・区間
高速道路	事故危険区間
一般国道	交通量 (H27全国道路・街路交通連携調査)
主要地方道	市街化区域
一般都道府県道	橋梁構造
その他道路	トンネル構造
市区町	交差点