

「一般国道2号西条バイパス(下三永～八本松)」 八本松地区に係る設計説明会

令和7年9月

国土交通省 中国地方整備局 広島国道事務所

東広島市 都市交通部 都市計画課

本日の説明の流れ

1. 説明会の位置づけ・今後の予定
2. 事業概要と整備効果・構造概要
3. 環境の変化
4. 問い合わせについて

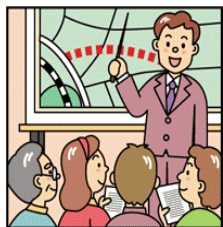
1. 説明会の位置づけ・今後の予定

1. 説明会の位置づけ・今後の予定

①事業説明会 R5.10

(調査立ち入り説明会)

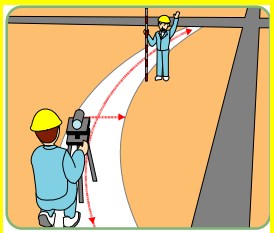
事業概要、現地調査のお願い等



現在

②測量・地質等調査

基準点・地形測量や地質調査等を行います。

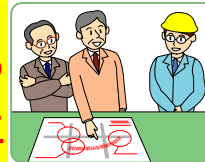


③詳細構造の設計

調査結果を基に、切土法面や橋梁、機能復旧等の詳細構造を設計します。

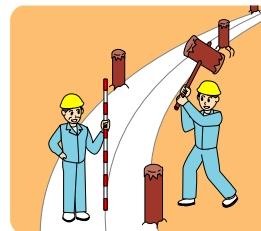
④設計説明会 ※今回 (R7.9)

道路拡幅に関する構造や機能復旧について関係者の皆様に説明します。



⑤用地幅杭打設

地権者の方に現地で用地幅を確認して頂きます。



⑥用地・物件調査

買収予定範囲の用地測量や補償物件を調査します。



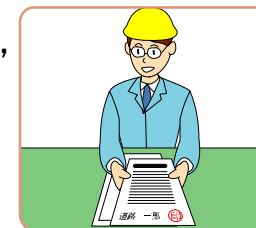
⑦用地補償説明

地権者の方に補償等の考え方をご説明します。



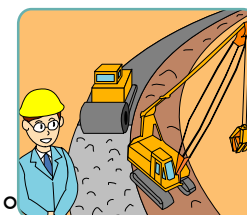
⑧売買・補償成立

契約調印の上、登記事務と補償金の支払いをします。



⑨工事説明会・工事着手

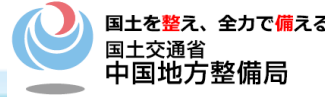
関係者の皆様に工事内容を説明の上、工事に着手します。



※③の詳細構造の設計において、用地買収が必要となった場合は、⑤～⑧の手続きを経て⑨の工事着手となります。

2. 事業概要と整備効果・構造概要

2. 一般国道2号 西条バイパス(下三永～八本松) 事業概要



- ・ 一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市へ至る延長約680kmの主要幹線道路です。
- ・ 西条バイパス(下三永～八本松)は、広島県東広島市に位置する延長約9.2kmの暫定2車線で供用している区間です。



凡例	
高規格道路	—— (開通済み)
	—— (事業中)
	○○○ (調査中)
直轄国道	—— (開通済み)
	—— (事業中)
補助国道	——
該当区間	▨

2. 一般国道2号 西条バイパス(下三永~八本松) 事業概要

・西条バイパス(下三永~八本松)は、広島県東広島市西条町下三永から広島県東広島市八本松西を結び、交通の円滑化、リダンダンシー(代替路)の確保、物流の効率化による地域経済活動支援等を目的とする延長約9.2km区間の4車線化を行う事業です。

位置図

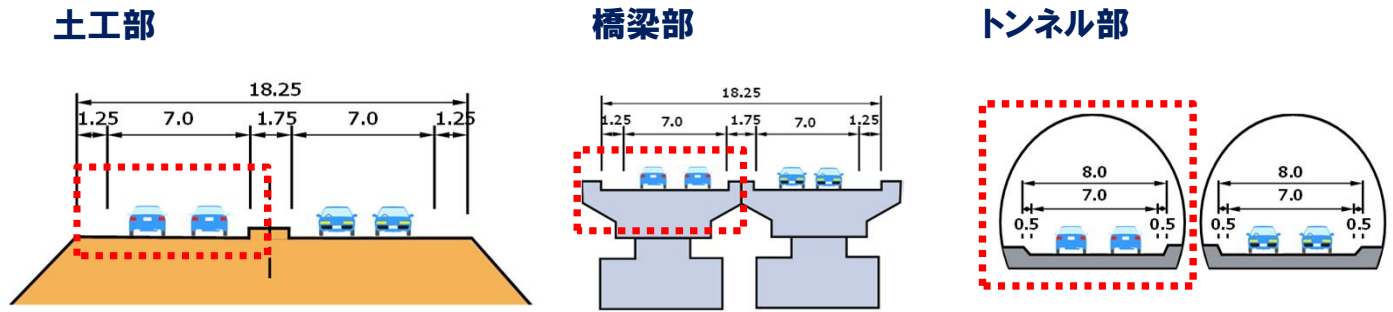
凡例	
対象区間	市区町
4車線2車線	交通量(台/日)
4車線2車線	交通量(R3全国道路・街路交通情勢調査)
4車線2車線	橋梁構造
主要地方道	トンネル構造
一般都道府県道	交差点
その他道路	



計画概要

起終点	起点: 東広島市西条町下三永 終点: 東広島市八本松西
計画延長	L=約9.2km
事業着手	令和5年度
設計速度	80km/h(一部区間60km/h)
車線数	4車線

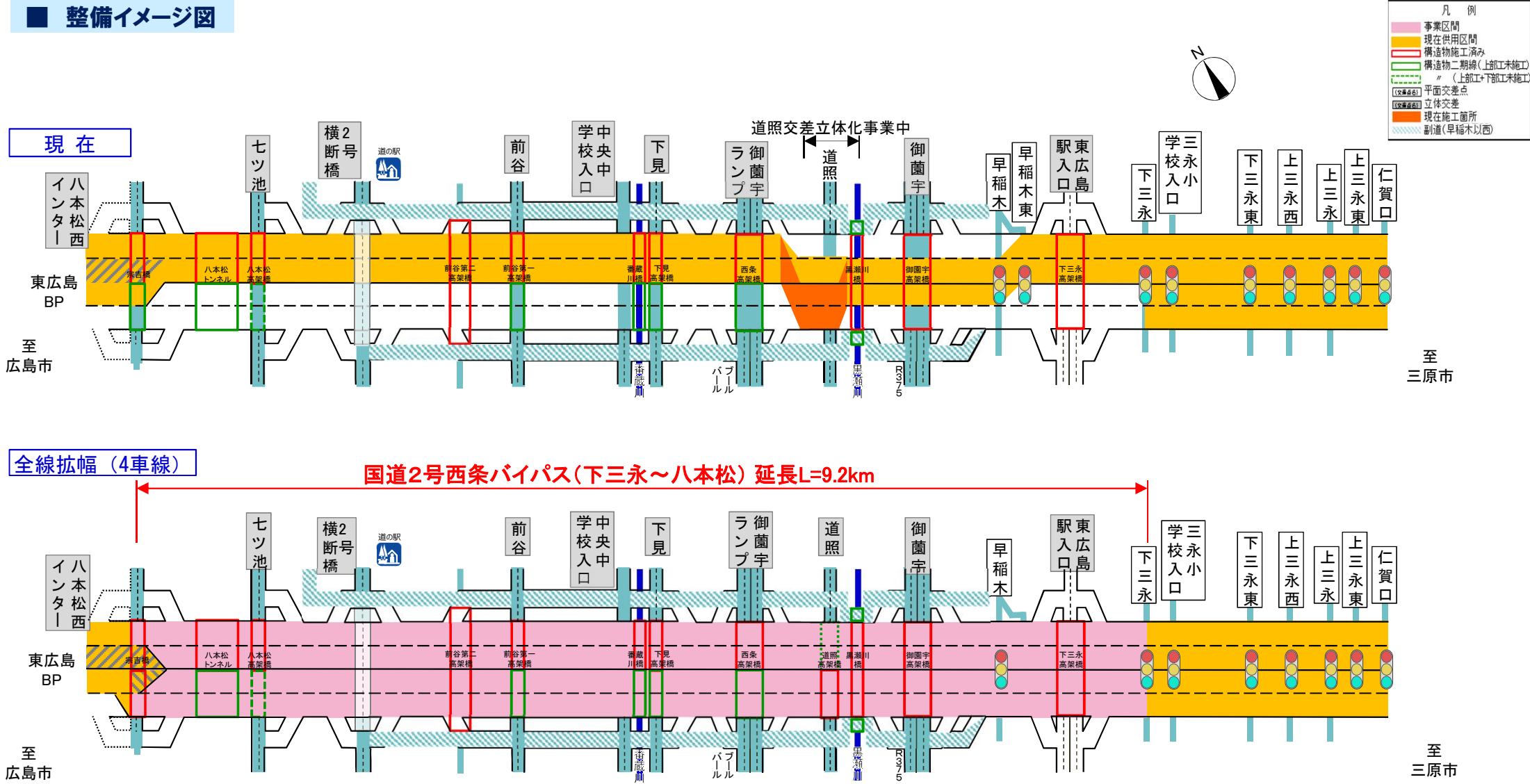
標準断面図 (単位:m) 事業箇所



2. 一般国道2号 西条バイパス(下三永～八本松) 事業概要

- ・ 現在2車線である国道2号西条バイパス（下三永～八本松）を4車線道路に整備します。
- ・ 西条バイパスの4車線化に伴い、^{わまぎ}早稲木（東）交差点を早稲木交差点に統合する計画です。

■ 整備イメージ図

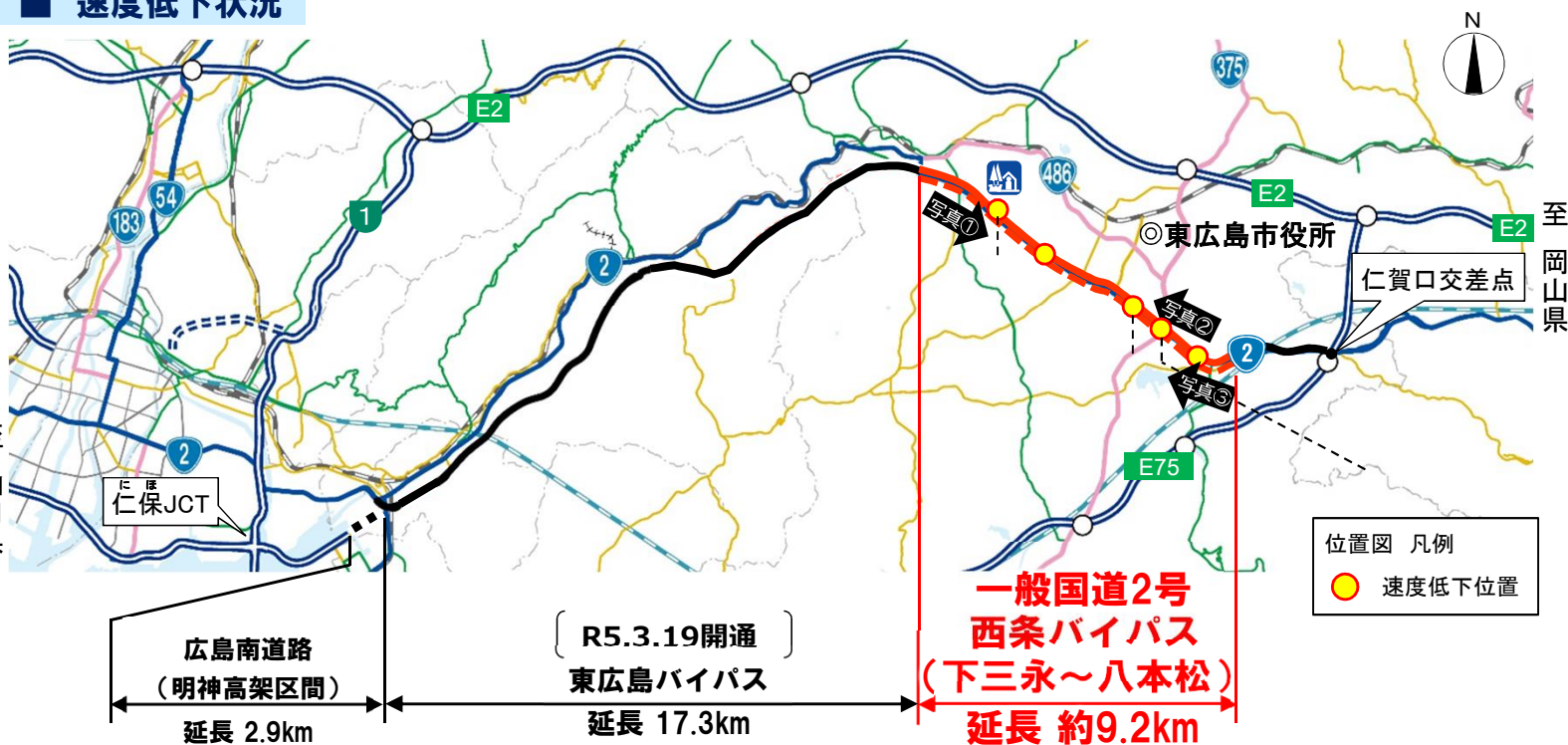


※現況の早稲木東交差点は廃止

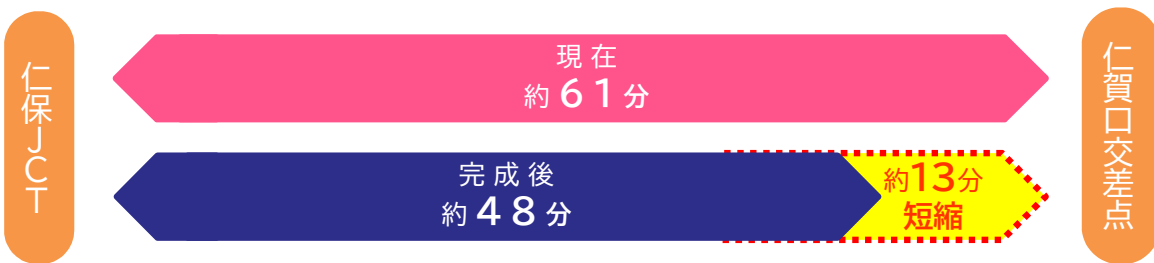
2. 整備効果:交通の円滑化

- 西条バイパスは、東広島市の中心市街地と隣接した幹線道路であり、生活交通と通過交通が混在し、交通混雑による速度低下が発生しています。
- 4車線化により車線数が増加することで、交通容量が確保され交通混雑の解消と所要時間の短縮が期待されます。

■ 速度低下状況



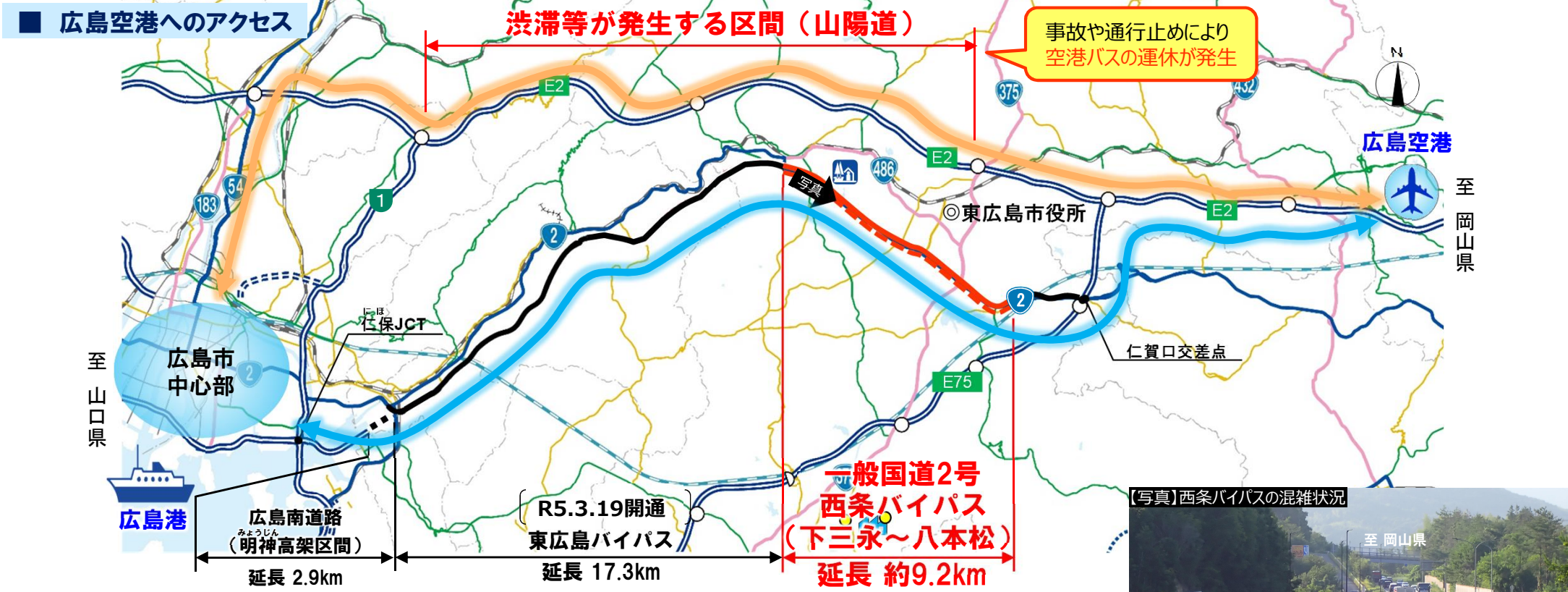
■ 4車線化による所要時間短縮



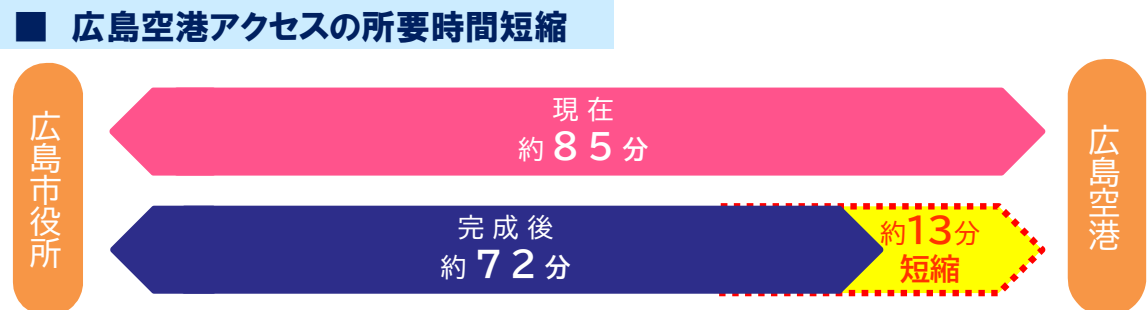
出典：【現在】ETC2.0プローブデータ(R6.11月平日7時台)で計算
【完成後】ETC2.0プローブデータ(R6.11月平日7時台)＋西条バイパス4車線化区間(V=60km/h)で計算

2. 整備効果:リダンダンシー(代替路)の確保

- 山陽自動車道が通行止めとなった際には、国道2号が迂回路となり、西条バイパスに交通が集中し交通混雑が発生しています。
- 4車線化により交通混雑が解消することで、国道2号の機能強化が図られ、空港アクセス等東西軸において信頼性の高い道路ネットワークの確保が期待されます。



空港アクセス
 山陽自動車道経由ルート
 西条・東広島BP経由ルート



出典:【現在】ETC2.0プローブデータ(R6.11月平日7時台)で計算
 【完成後】ETC2.0プローブデータ(R6.11月平日7時台)+西条バイパス4車線化区間(V=60km/h)で計算

2. 整備効果: 物流の効率化

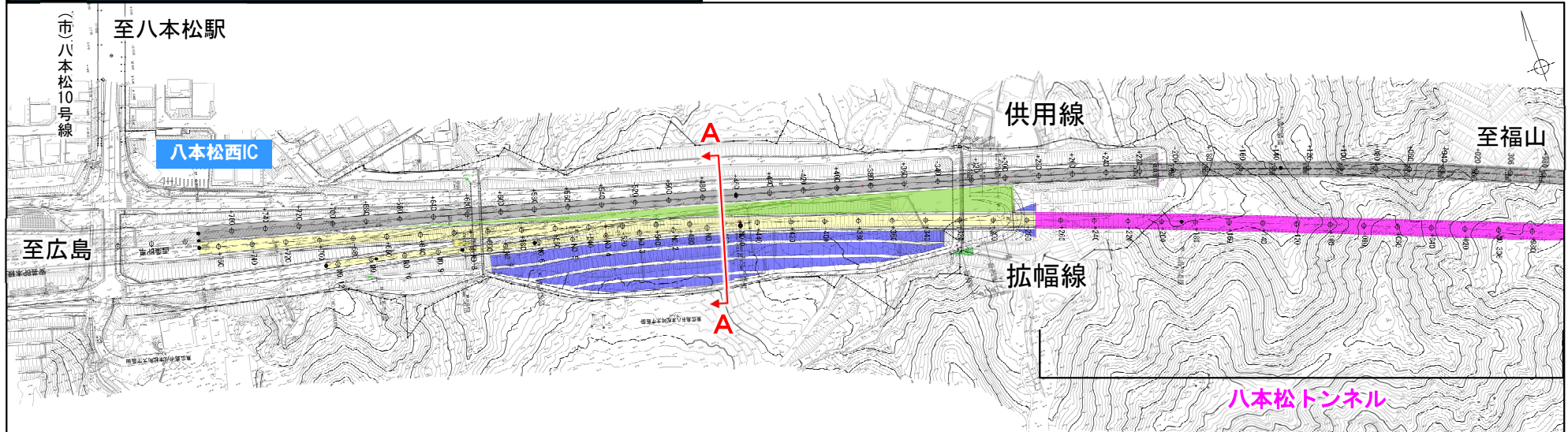
- 東広島市内では主要産業である自動車産業などの企業立地・増設が盛んな状況にあるが、主な輸送経路である国道2号は交通混雑が発生しており、速達性向上などの物流の効率化が課題となっています。
- 4車線化により速達性が向上し、広島市中心部・広島港のアクセスも含めた物流の効率化が見込まれ、地域の産業・経済活動を支援することが期待されます。

■ 自動車関連工場の位置と部品の出荷

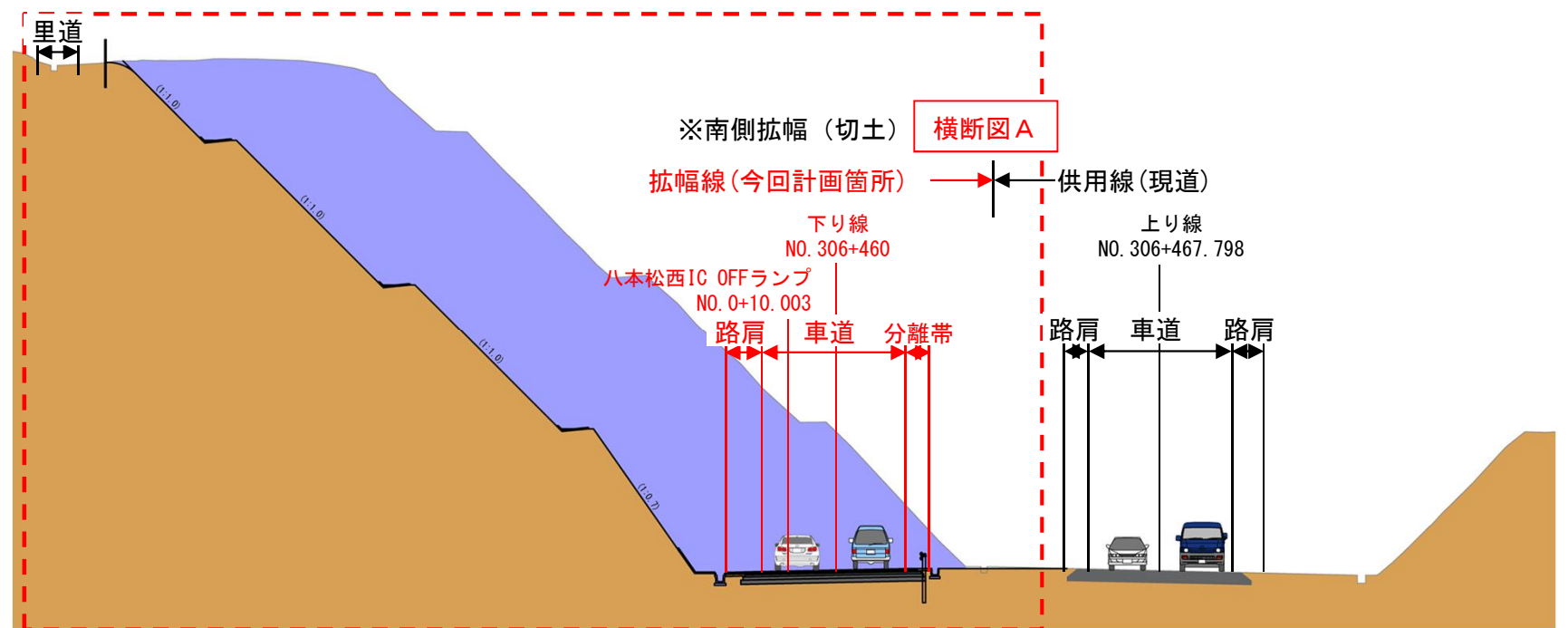


2. 構造概要: 八本松西IC~八本松トンネル

平面図 (八本松西IC~八本松トンネル)



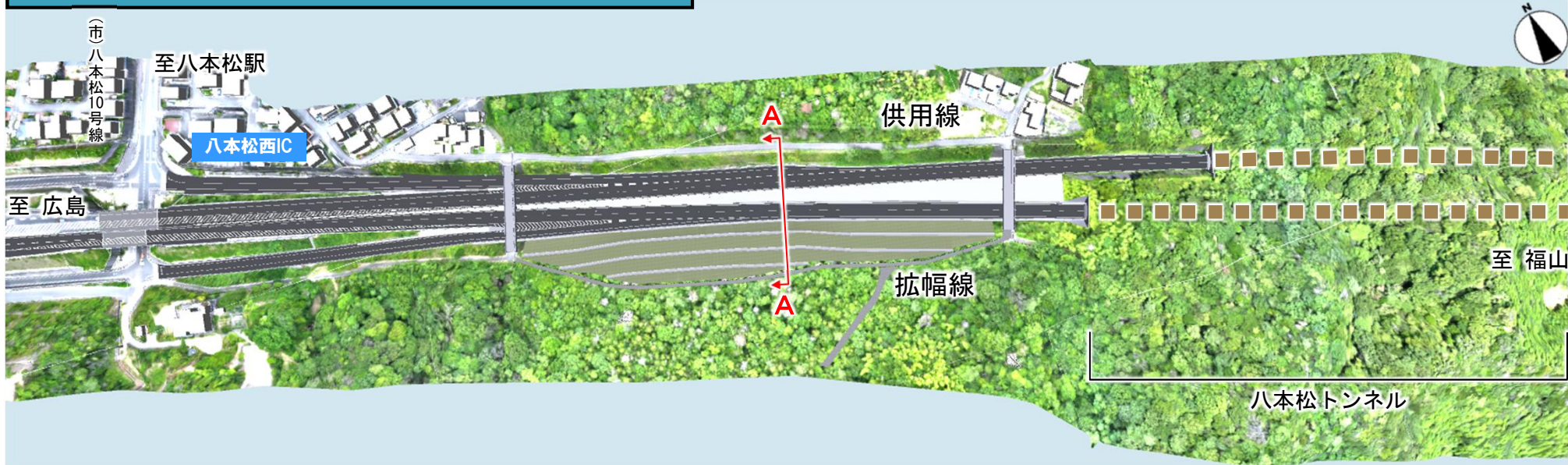
横断図



※今後の設計、協議により変更が生じる可能性があります。

2. 構造概要: 八本松西IC~八本松トンネル

平面図 (八本松西IC~八本松トンネル)

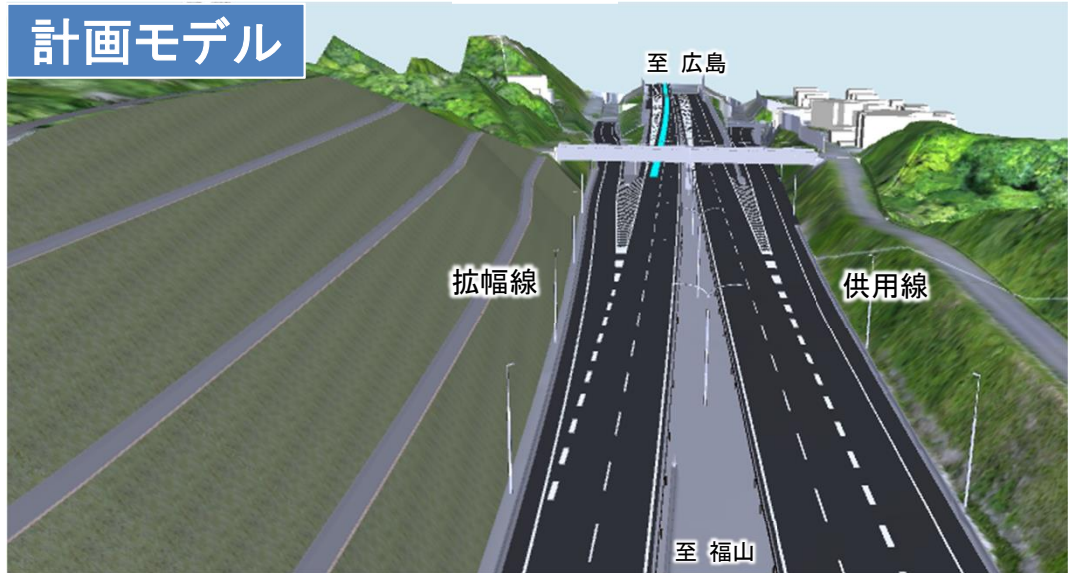


A-A



現況モデル

A-A

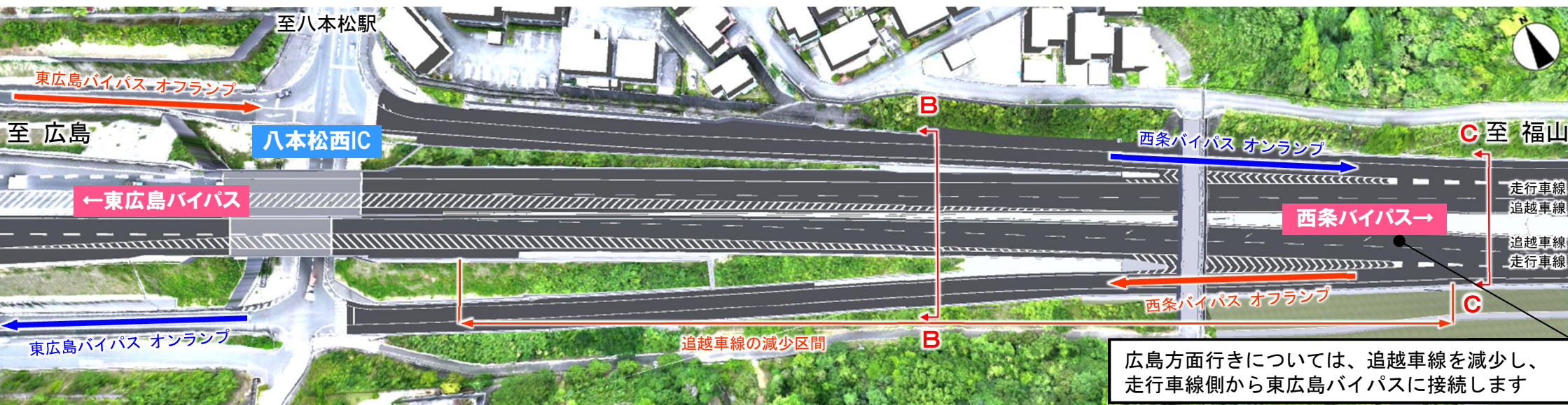


計画モデル

※今後の設計、協議により変更が生じる可能性があります。

2. 構造概要: 東広島バイパス接続部

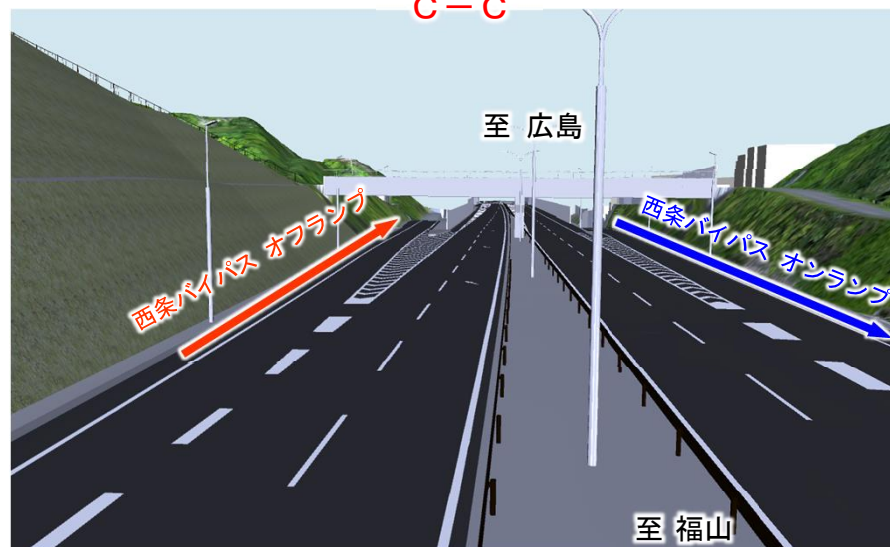
- ・本事業により西条バイパスが4車線化されるため、八本松西IC付近において暫定2車線で供用している東広島バイパスへ進入する際は車線減少が発生します。
- ・走行車線側を通行する車において、車線変更をすることなく東広島バイパスへの進入が可能とすることで、スムーズな走行かつ安全性を確保いたします。



B-B

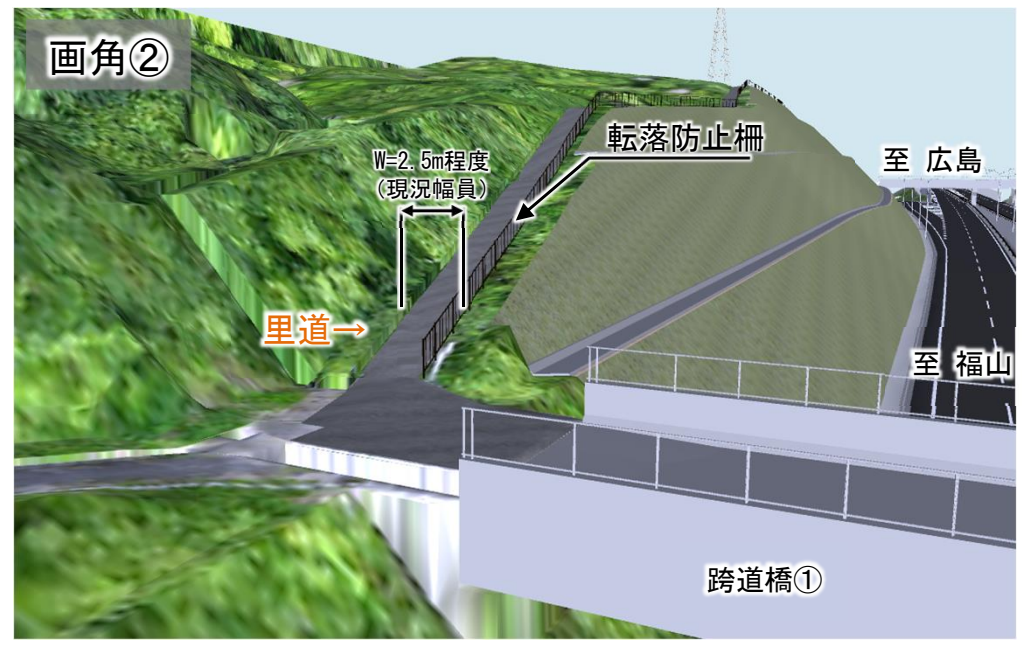
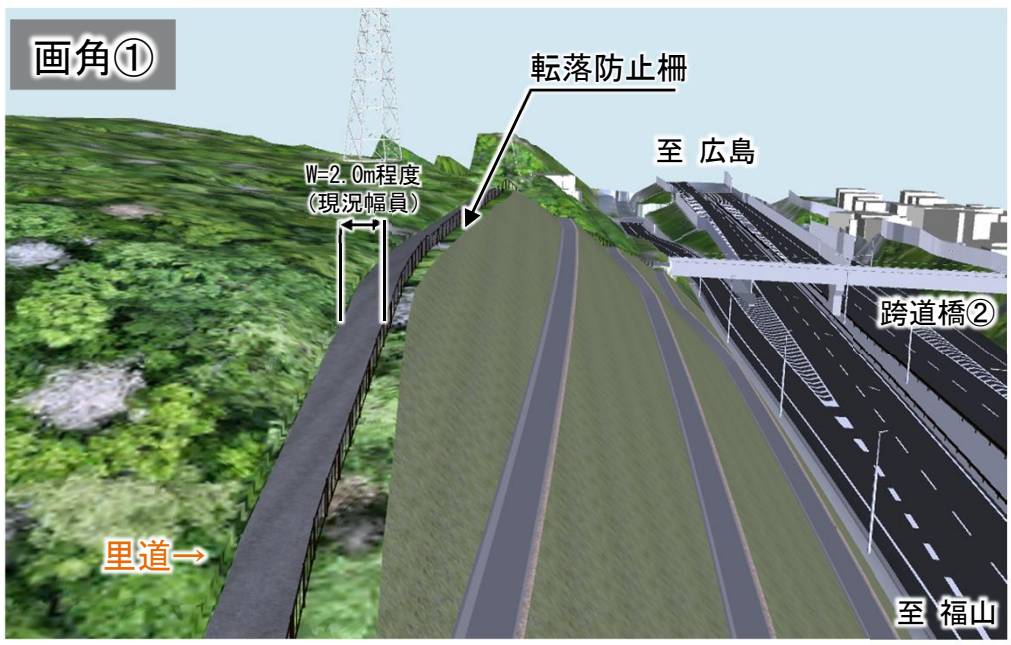
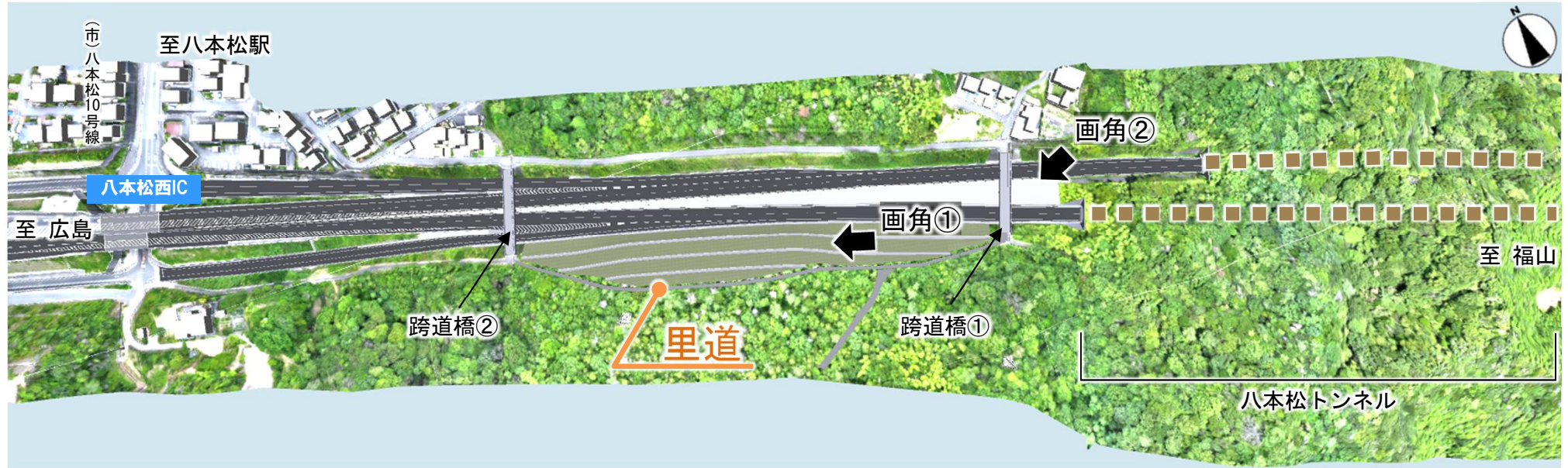


C-C



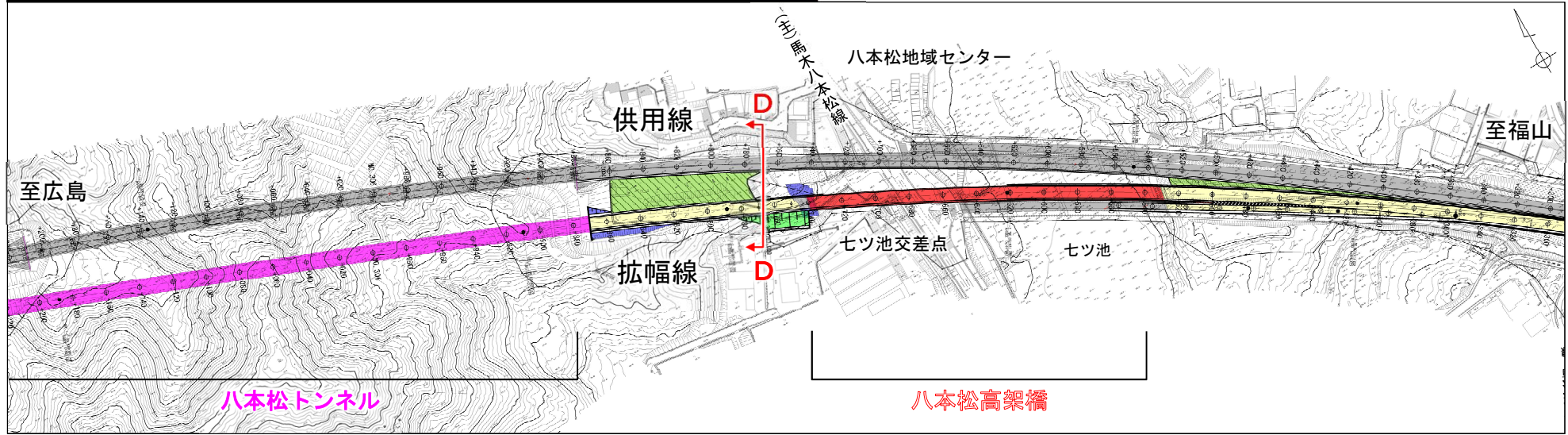
2. 構造概要: 里道の機能確保

・切土部箇所における里道においては、現況の機能を確保しつつ、新たに転落防止柵を設置し、歩行者への安全性を確保する構造とします。

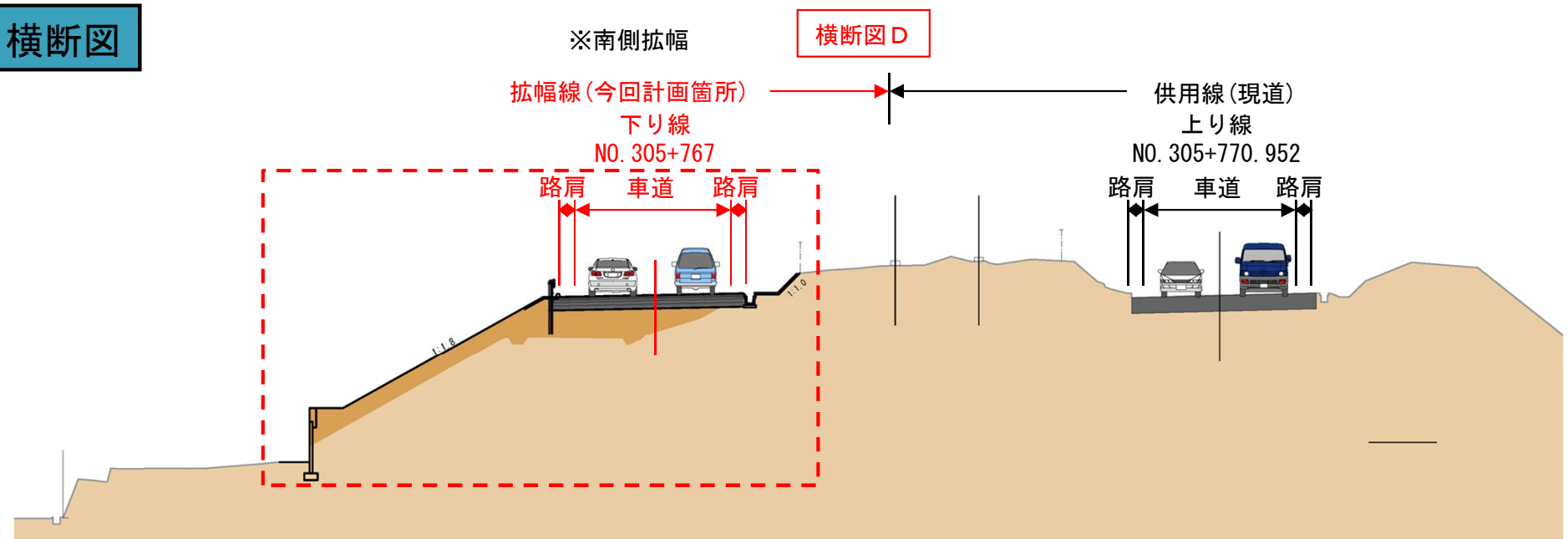


2. 構造概要: 八本松トンネル～八本松高架橋付近

平面図 (八本松トンネル～八本松高架橋付近)



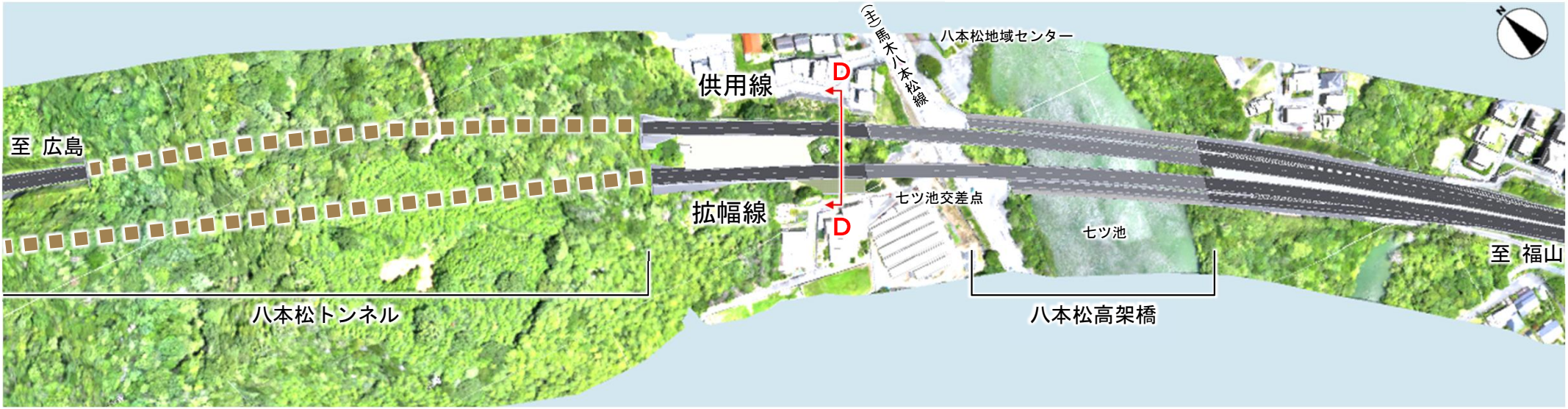
横断図



※今後の設計、協議により変更が生じる可能性があります。

2. 構造概要: 八本松トンネル～八本松高架橋付近

平面図 (八本松トンネル～八本松高架橋付近)



D-D

現況モデル



D-D

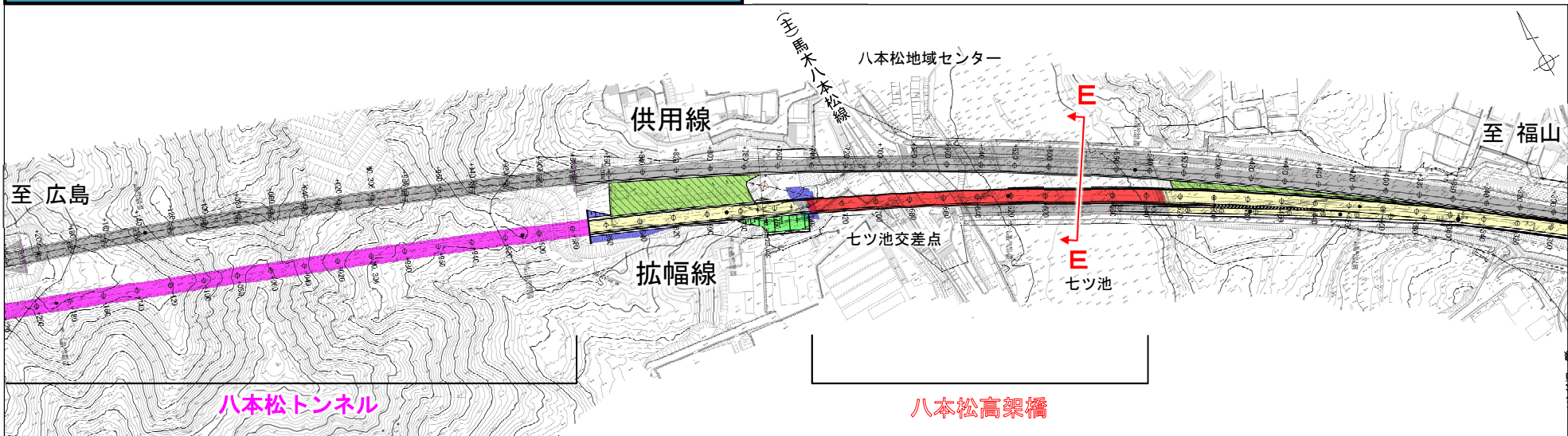
計画モデル



※今後の設計、協議により変更が生じる可能性があります。

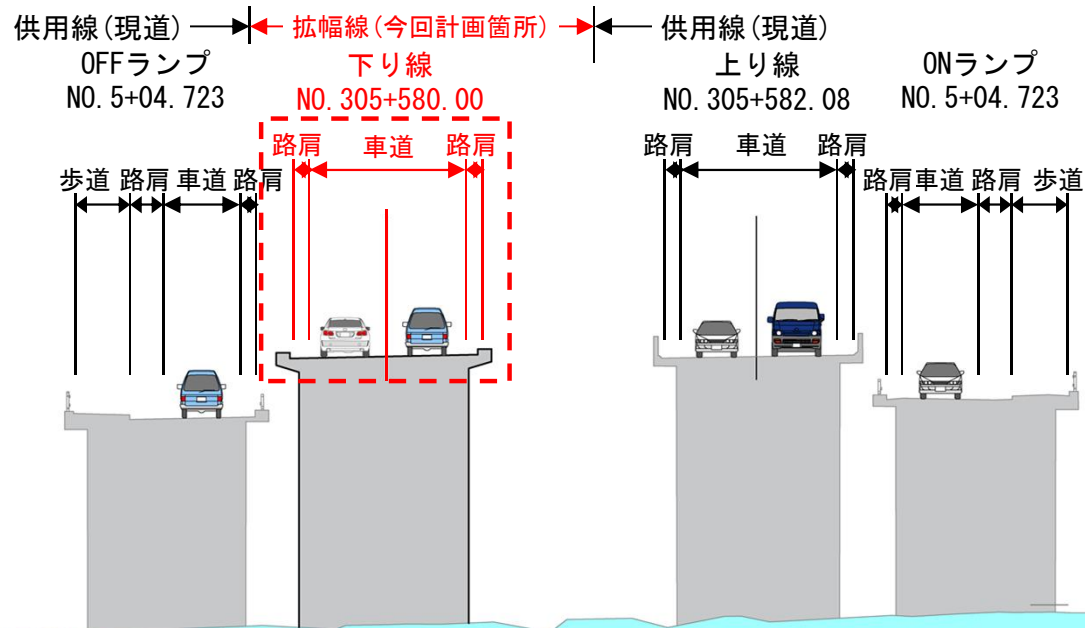
2. 構造概要: 八本松トンネル～八本松高架橋

平面図 (八本松トンネル～八本松高架橋)



横断図

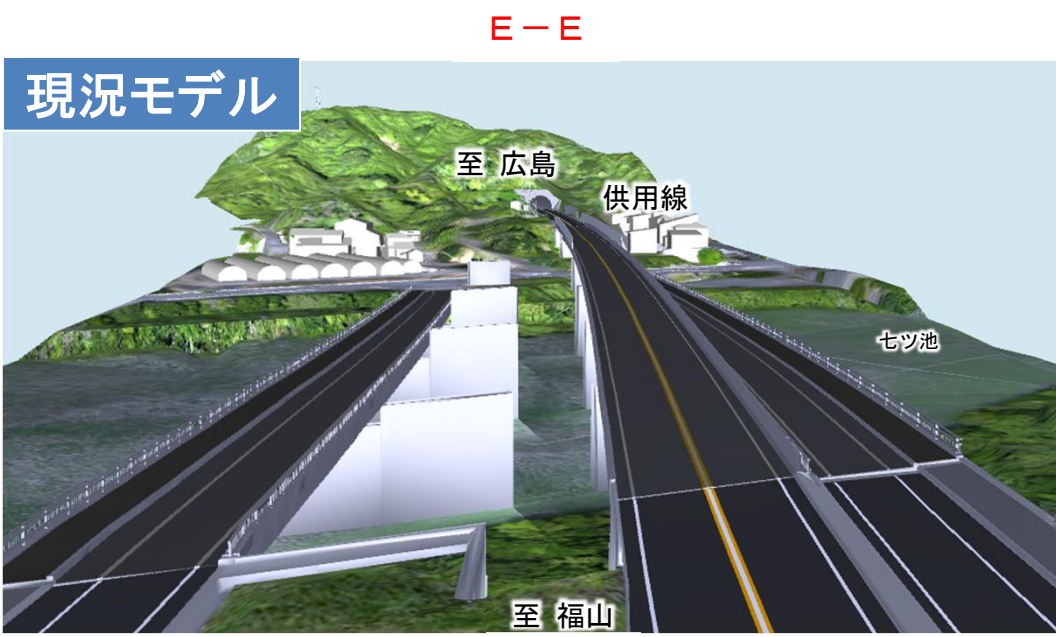
横断図 E



※今後の設計、協議により変更が生じる可能性があります。

2. 構造概要:八本松トンネル～八本松高架橋

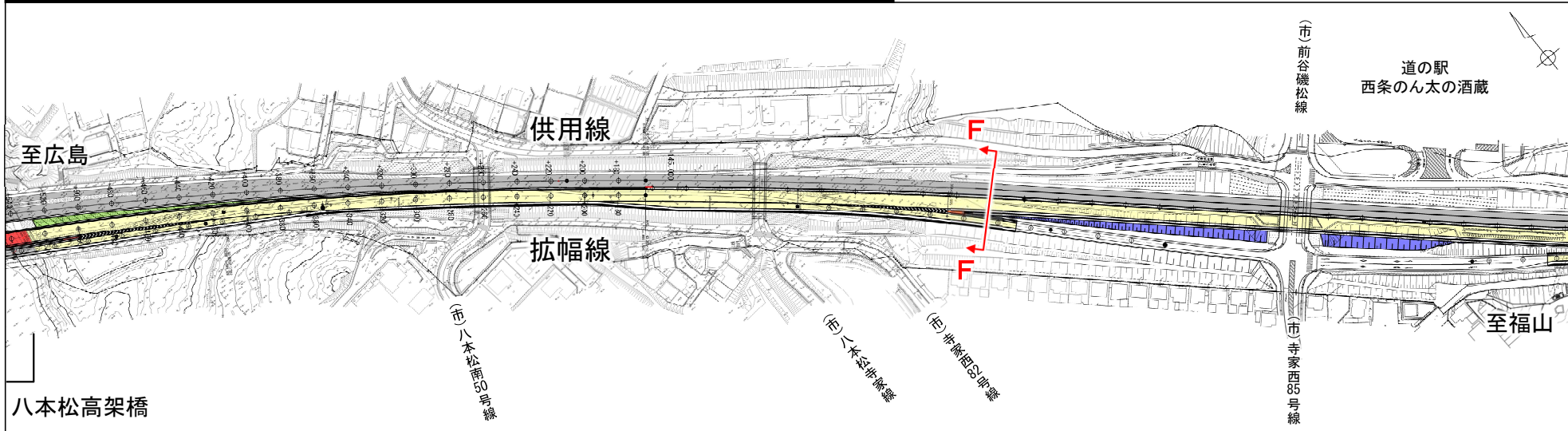
平面図 (八本松トンネル～八本松高架橋)



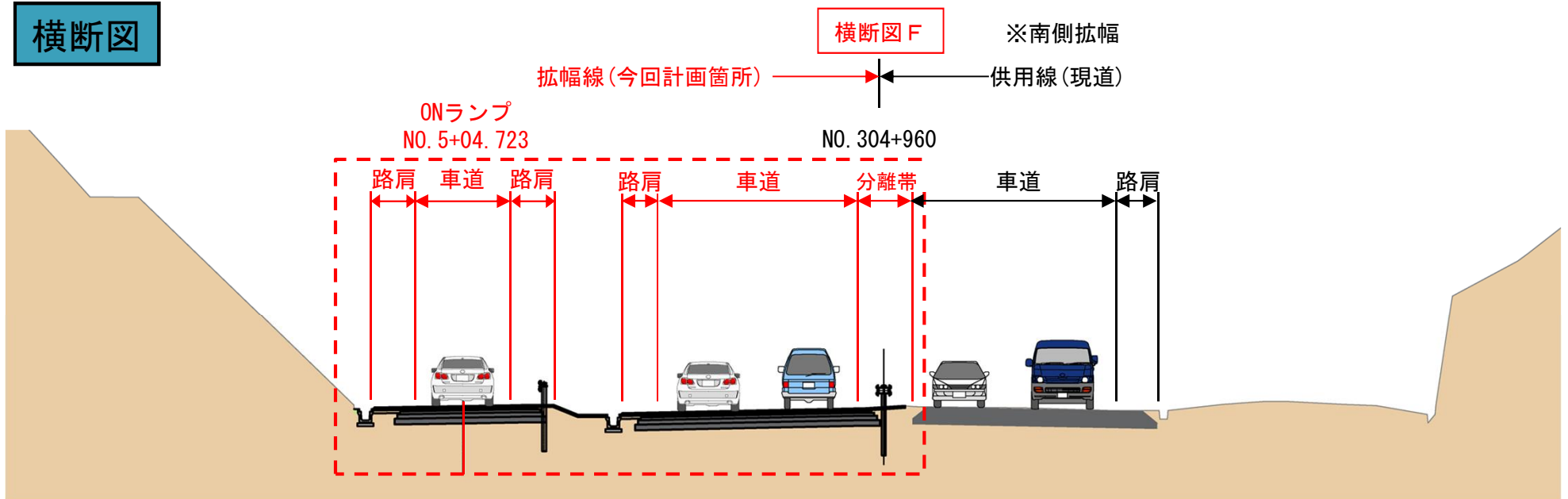
※今後の設計、協議により変更が生じる可能性があります。

2. 構造概要: 八本松高架橋～道の駅西条のん太の酒蔵

平面図 (八本松高架橋～道の駅西条のん太の酒蔵)



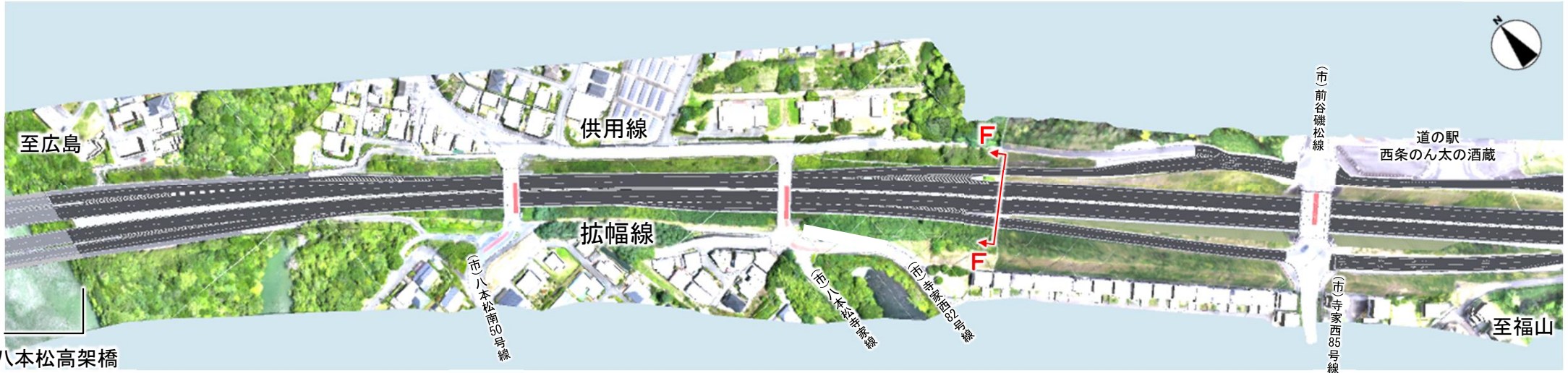
横断図



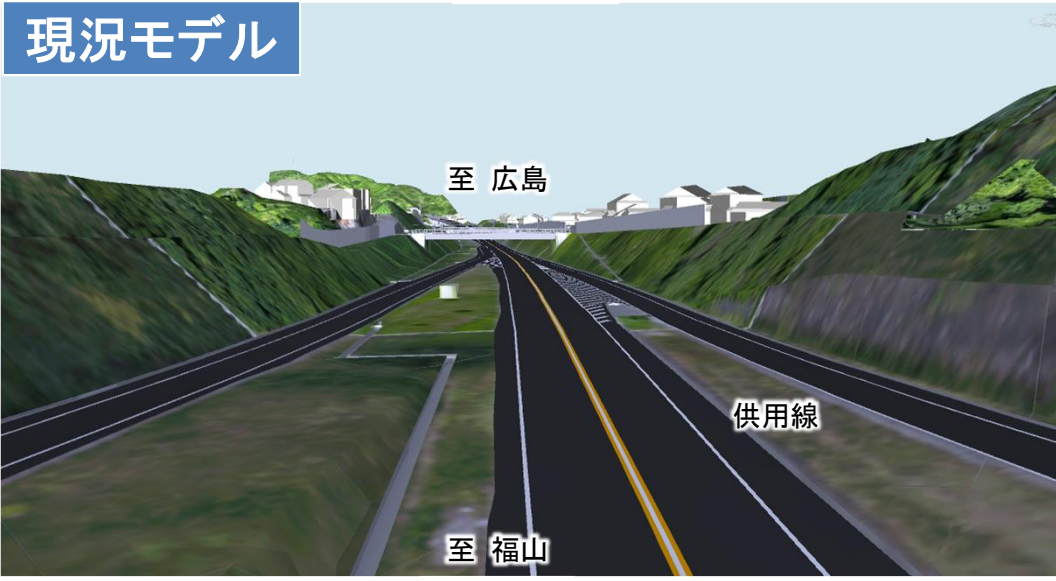
※今後の設計、協議により変更が生じる可能性があります。

2. 構造概要:八本松高架橋～道の駅西条のん太の酒蔵

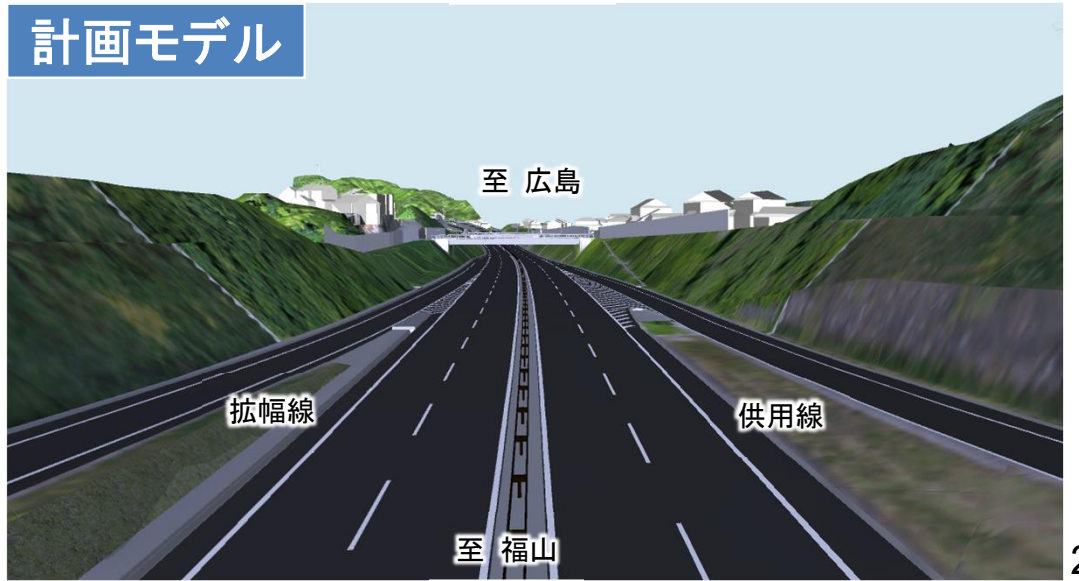
平面図 (八本松高架橋～道の駅西条のん太の酒蔵)



F-F



F-F



3. 環境の変化

・騒音の基準としては、環境基本法第16条第1項の規定に基づき定められている「騒音に係る環境基準について（平成10年9月30日 環告64）」があります。
 ・同基準に示される基準値は下表のとおりです。

<環境基準抜粋>

表-1 環境基本法に基づく騒音に係る環境基準（道路に面する地域）

地域の区分	基準値	
	昼間	夜間
A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域	60dB以下	55dB以下
B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域	65dB以下	60dB以下

注1) Aをあてはめる地域は、専ら住居の用に供される地域とする。
 Bをあてはめる地域は、主として住居の用に供される地域とする。
 Cをあてはめる地域は、相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域とする。
 注2) 時間区分 昼間 6:00~22:00 夜間 22:00~6:00

ただし、幹線交通を担う道路に近接する空間については、左表に関わらず、特例として下表-2に示す基準値とする。

表-2 騒音に係る環境基準（幹線交通を担う道路に近接する空間）

基準値	
昼間	夜間
70dB以下	65dB以下

注1) 時間区分 昼間 6:00~22:00 夜間 22:00~6:00
 幹線交通を担う道路: 高速自動車国道、一般国道、都道府県道、4車線以上の市町村道

※用途地域と環境基準の関係イメージ

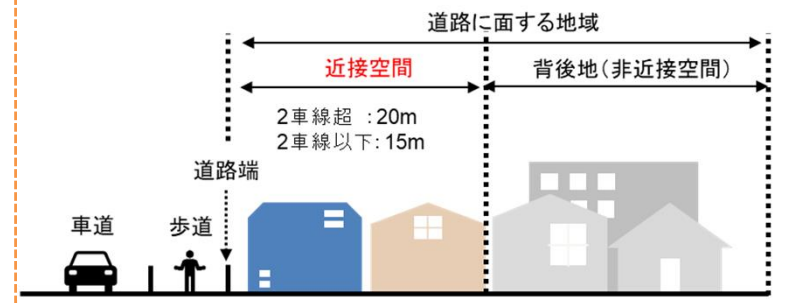
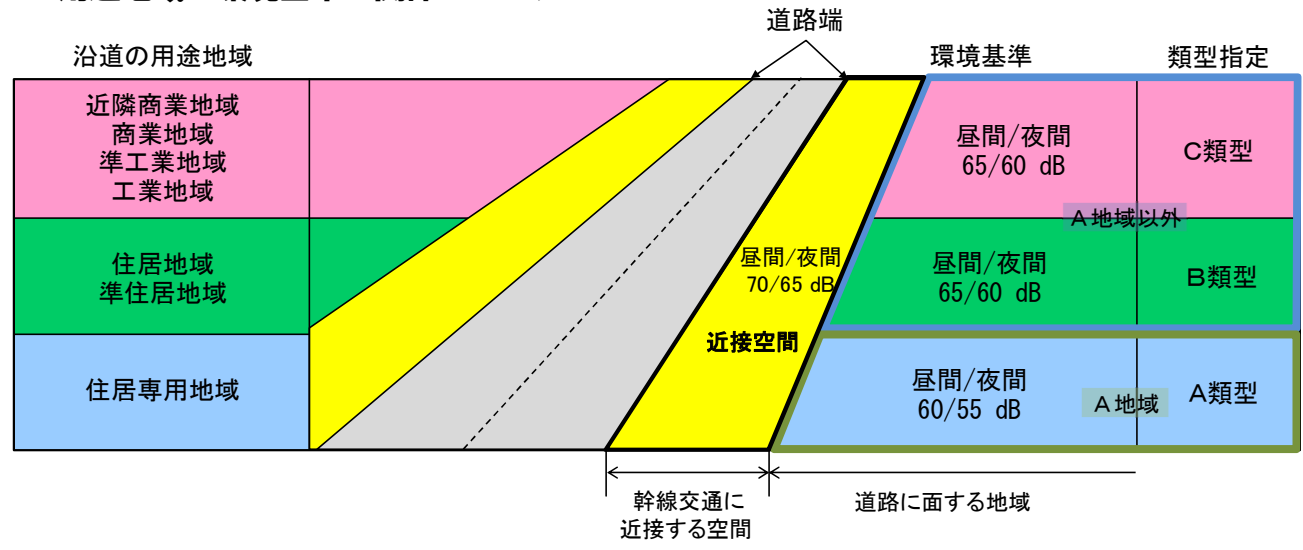
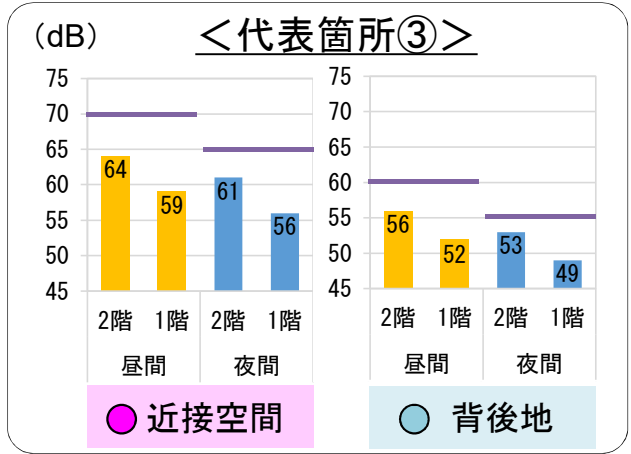
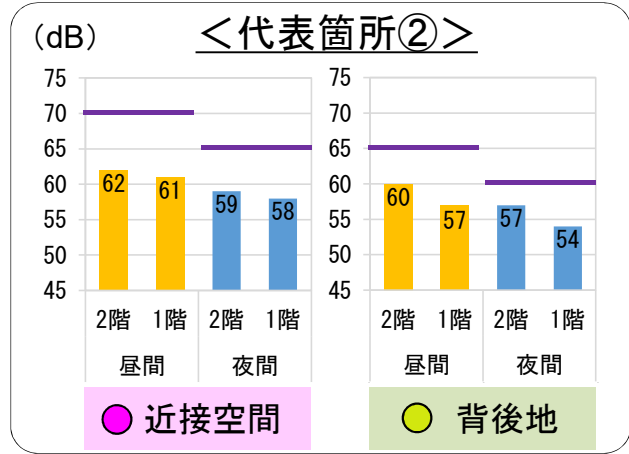
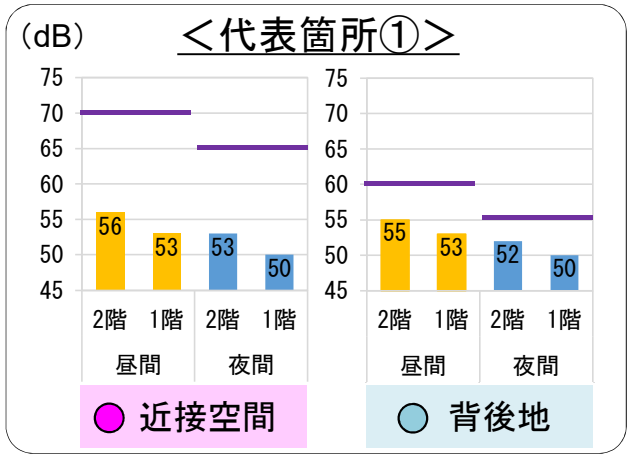
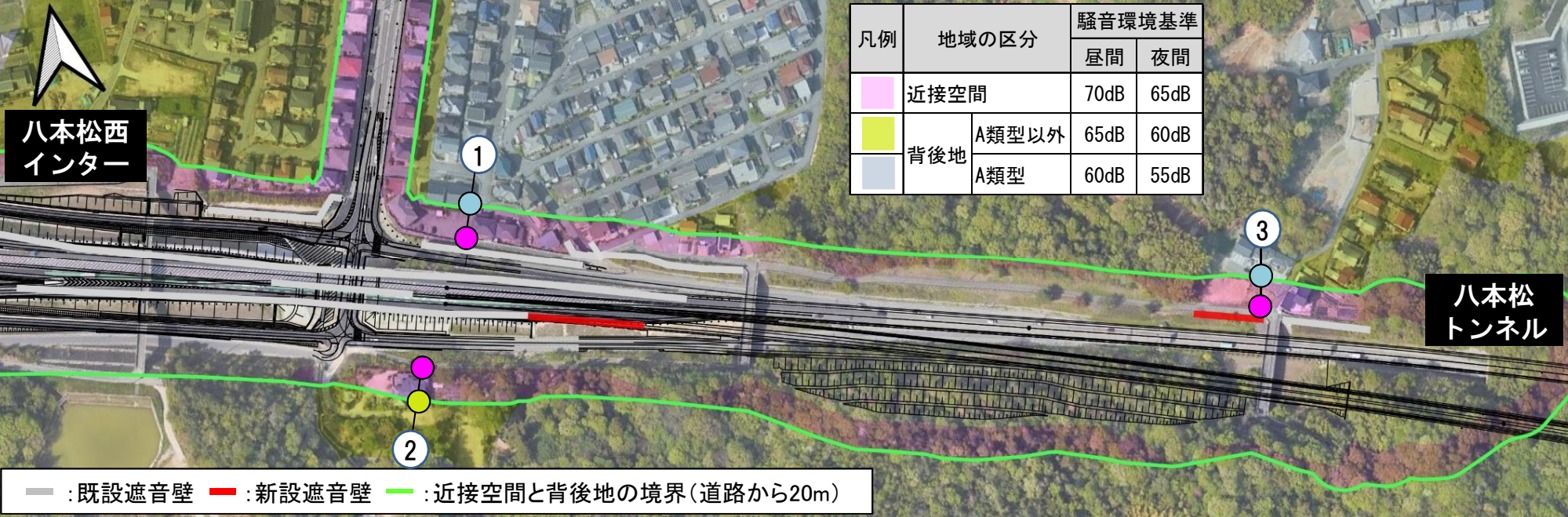


図 幹線交通を担う道路に面する地域の評価対象道路における評価範囲等の概念図

(1) 予測の結果

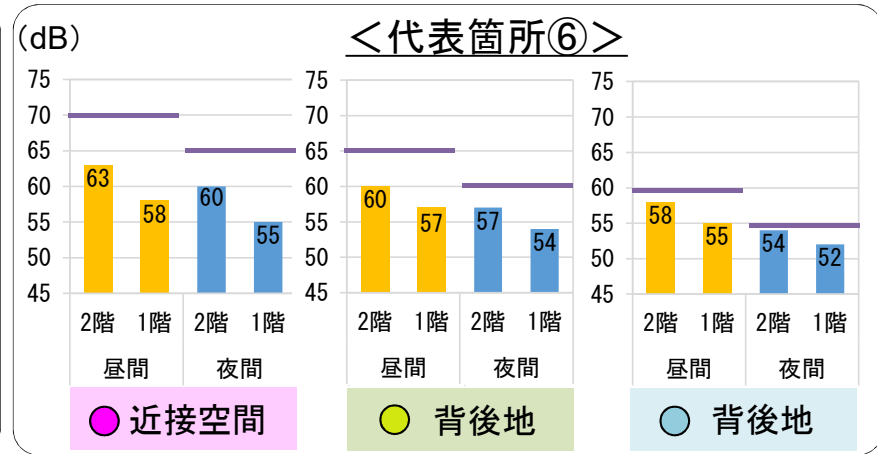
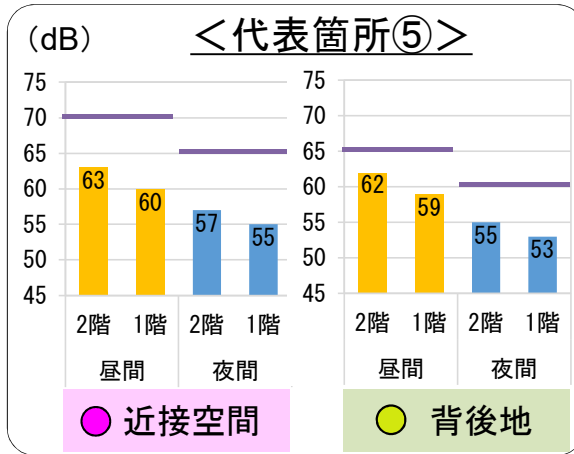
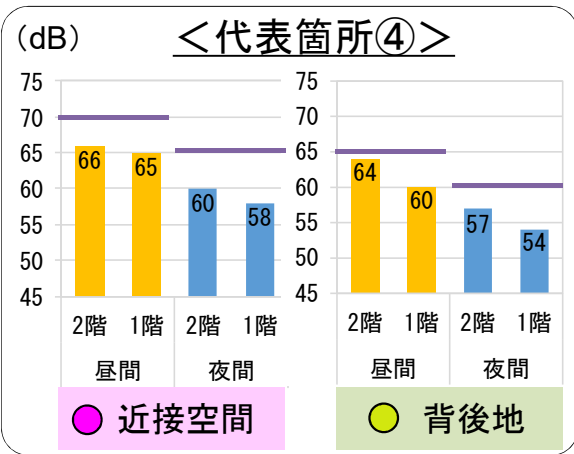
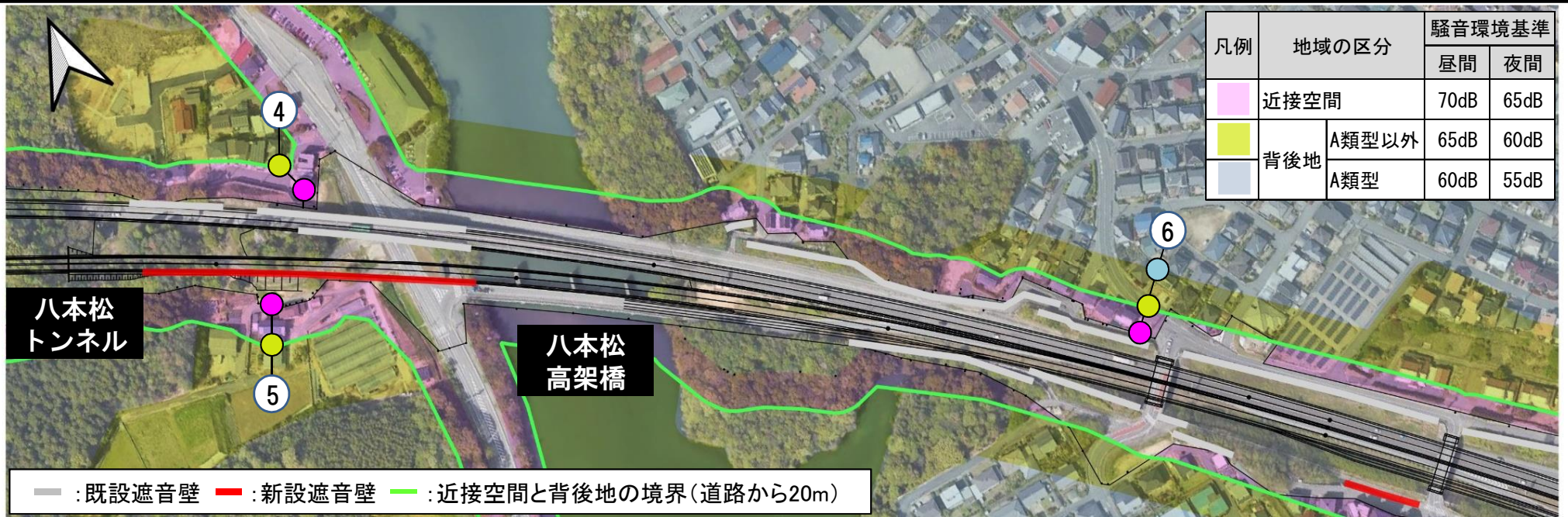
・西条バイパス周辺の代表箇所8地点について、環境基準の異なるエリア毎に騒音予測を行いました。
 ・環境保全措置（遮音壁、排水性舗装）を実施することで、環境基準を下回ります。



〻 : 環境基準値

(1) 予測の結果

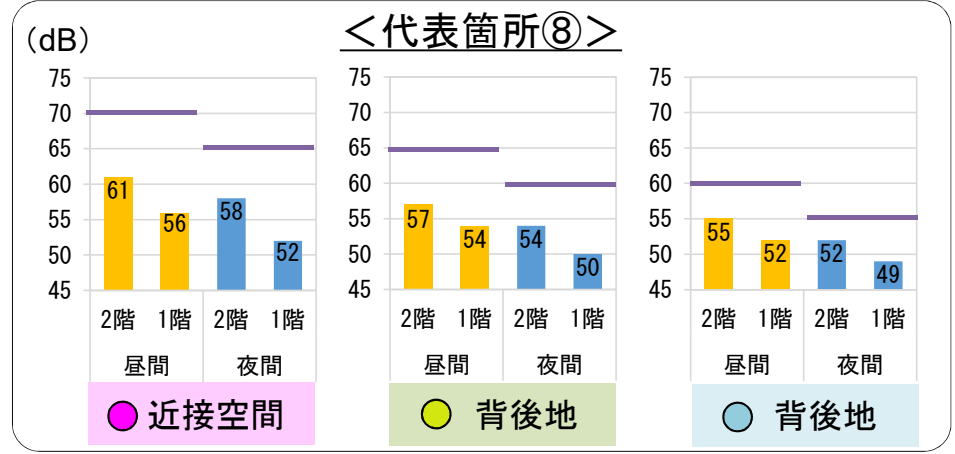
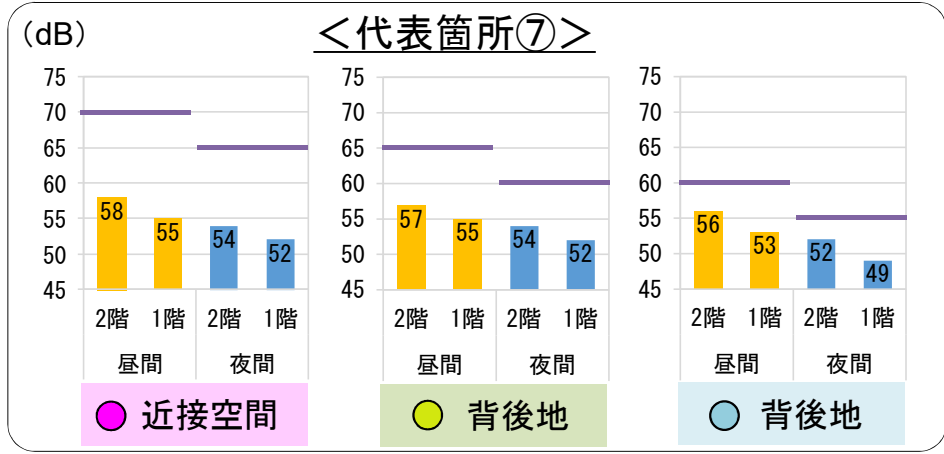
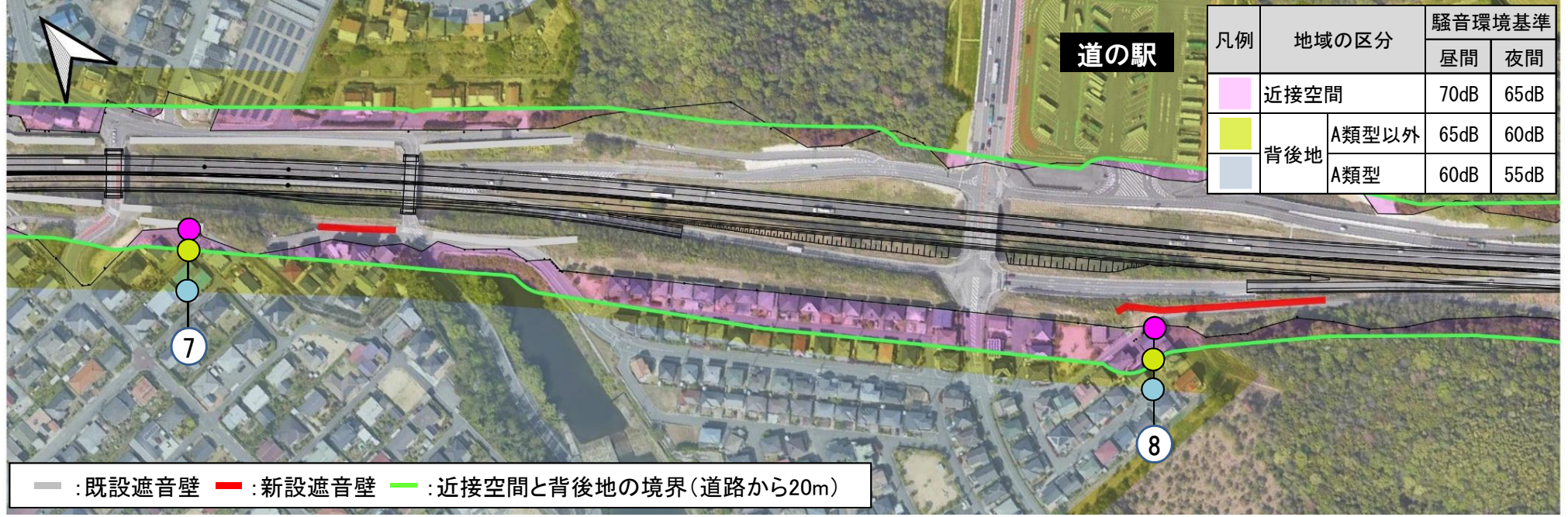
・西条バイパス周辺の代表箇所8地点について、環境基準の異なるエリア毎に騒音予測を行いました。
 ・環境保全措置（遮音壁、排水性舗装）を実施することで、環境基準を下回ります。



— : 環境基準値

(1) 予測の結果

・西条バイパス周辺の代表箇所8地点について、環境基準の異なるエリア毎に騒音予測を行いました。
 ・環境保全措置（遮音壁、排水性舗装）を実施することで、環境基準を下回ります。



— : 環境基準値

- 振動の規制値としては、振動規制法第1条及び第3条の規定に基づき定められている振動規制法施行規則の要請限度があります。
- 同規則に示される限度は下表のとおりです。

表-3 振動規制法に基づく要請限度（道路交通振動）

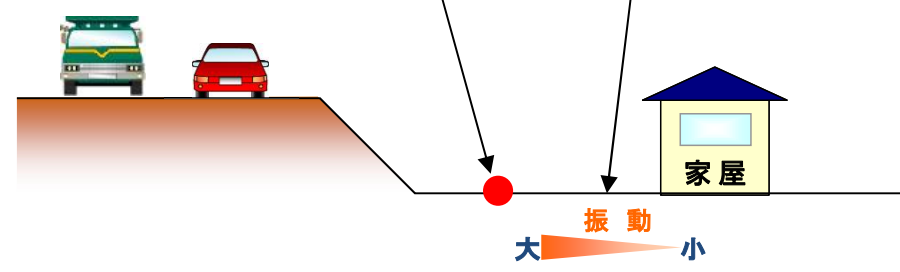
地域の区分	要請限度	
	昼間	夜間
第一種区域	65dB以下	60dB以下
第二種区域	70dB以下	65dB以下

注1) 第一種区域 良好な居住の環境を保全するため、特に静穏の保持を必要とする区域及び居住の用に供されているため、静穏の保持を必要とする区域
 第二種区域 居住の用に併せて商業、工業等の用に供されている区域であって、その区域内の住民の生活環境を保全するため、振動の発生を防止する必要がある区域及び主として工業等の用に供されている区域であって、その区域内の住民の生活環境を悪化させないため、著しい振動の発生を防止する必要がある区域

注2) 時間区分 昼間 7:00~19:00 夜間 19:00~7:00

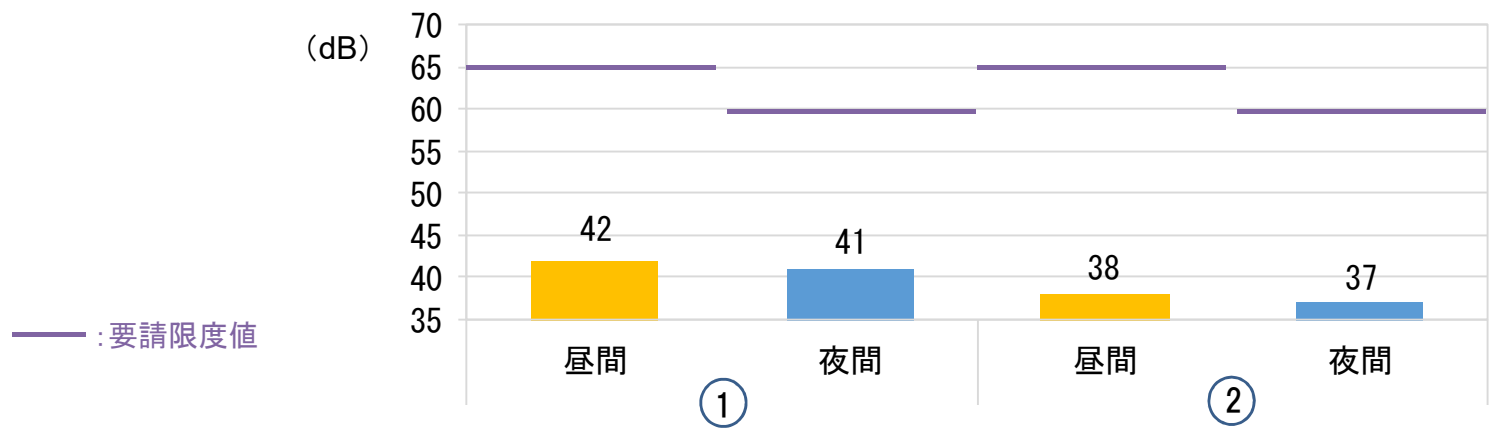
※振動予測の考え方

- ①【振動基準点：位置は道路構造により決定】
交通量や車速に応じて振動基準点での振動レベルが決まる。
- ②【距離による振動レベルの減衰】
振動基準点から離れると振動レベルが減衰する。



(1) 予測の結果

- 西条バイパス周辺の代表箇所2地点（官民境界）で振動予測を行いました。
- 予測の結果、振動規制法の要請限度を下回ります。



・整備後において、自動車の走行に伴い大気質への影響の可能性がある物質として、「二酸化窒素（ NO_2 ）」「浮遊粒子状物質（SPM）」が挙げられることから、これらについて予測を行いました。
 ・これら2項目は「道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令（H10建設省令第十号）」にて予測項目として定められているものです。

表-4 環境基本法の規定による「二酸化窒素（ NO_2 ）・浮遊粒子状物質（SPM）」に係る環境基準

項目	環境基準
二酸化窒素（ NO_2 ）	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。
浮遊粒子状物質（SPM）	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m ³ 以下であること。

注1) 二酸化窒素(NO_2)は日平均値の年間98%値で算出(環境基準の長期的評価)
 注2) 浮遊粒子状物質(SPM)は日平均値の年間2%除外値で算出(環境基準の長期的評価)

予測対象物質

二酸化窒素(NO_2)

燃料に含まれる窒素化合物等が高温で燃える際に発生する物質です。飛行機や自動車、家庭のコンロやストーブなどが発生源となります。



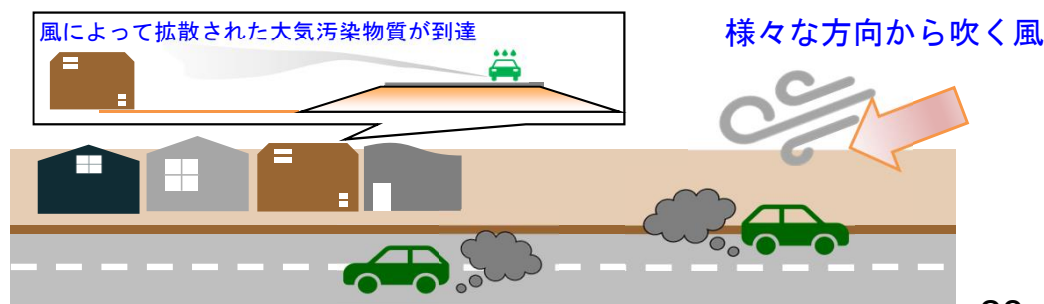
浮遊粒子状物質(SPM)

粒径10 μm (0.01mm)以下の粒子であり、大気中に浮遊した状態で存在する物質です。自動車の排気ガス、自然由来のもの(火山、森林火災等)があります。



予測の考え方

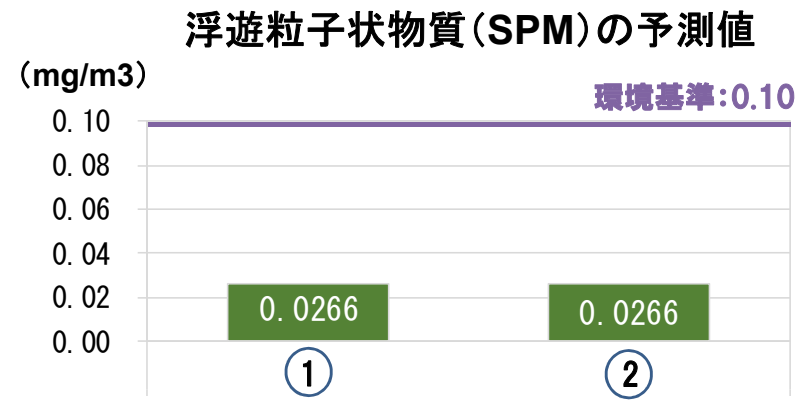
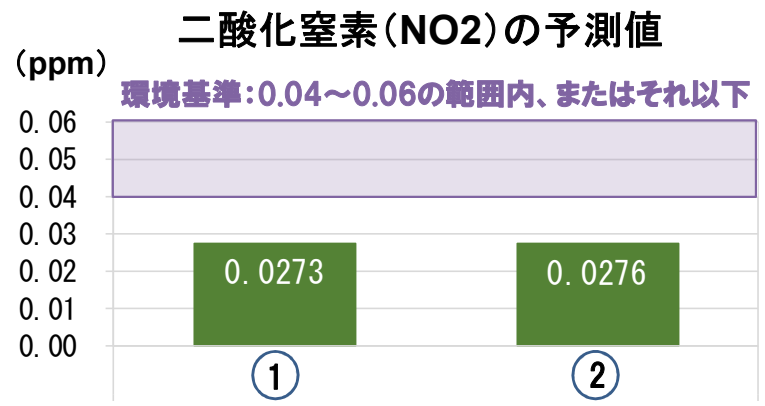
道路から発生した大気汚染物質について、各地域に存在している大気質汚染物質濃度+各予測地点まで風によって拡散しながら運ばれた際の濃度を計算することにより行います。



自動車の走行による大気汚染物質の排出

(1) 予測の結果

- 西条バイパス周辺の代表箇所2地点（官民境界）で大気質の予測を行いました。
- 予測の結果、二酸化窒素（NO2）、浮遊粒子状物質（SPM）ともに環境基準を下回ります。



4. 問い合わせについて

4. お問い合わせについて

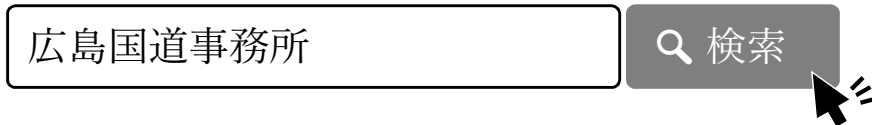
1. 電話

- 国土交通省 中国地方整備局広島国道事務所 調査設計課
担 当: 中山(なかやま)・松本(まつもと)
電話番号: 082-281-4136

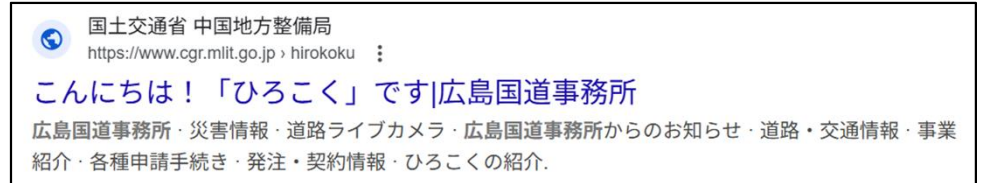
- 東広島市役所 都市交通部 都市計画課
担 当: 増本(ますもと)・平田(ひらた)
電話番号: 082-420-0954

2. WEB

①「広島国道事務所」で検索



②検索結果より、以下をクリック



③ホームページの右上の「お問合せ(メールでのお問い合わせ)」をクリック



④「ご意見・ご質問等」にお問合せ内容を記入し、「送信する」をクリック

