

「一般国道2号 西広島バイパス都心部延伸」の

設計説明会

—竹屋公民館会場—

(対象地域:昭和町、竹屋町、宝町、富士見町、
国泰寺町一丁目、大手町四丁目)

令和5年10月

国土交通省 広島国道事務所
広島市

目次

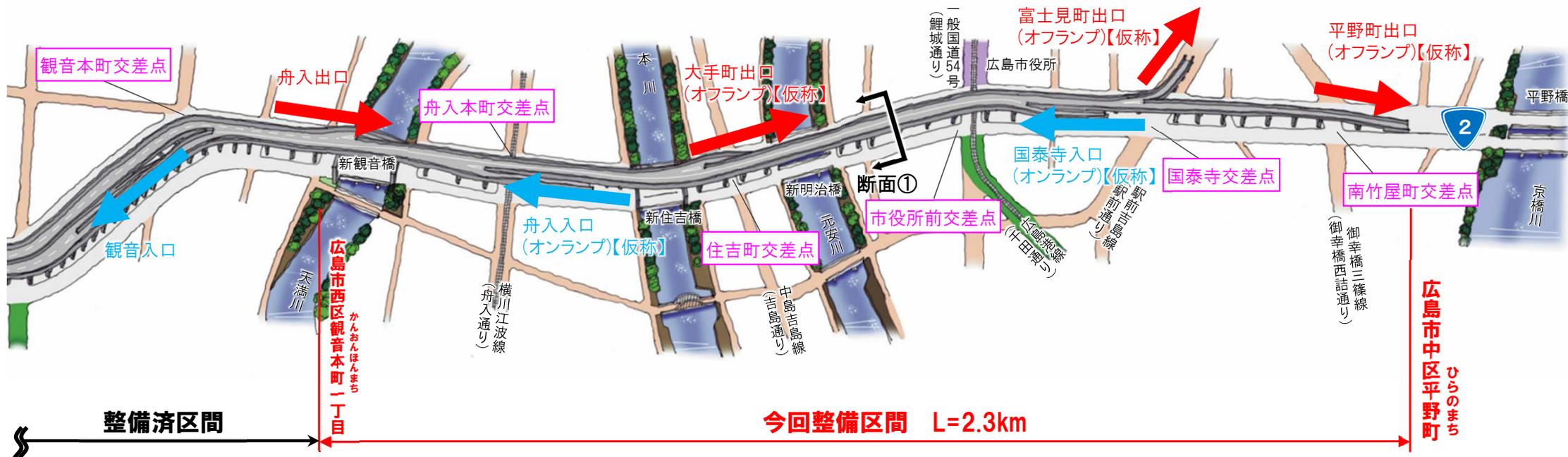
- I. 事業概要と整備効果について
 - 1. 事業概要
 - 2. 整備効果
 - 3. その他（整備促進のための様々な取組）

- II. 設計内容について
 - 1. 構造概要
 - 2. 環境の変化
 - 3. 工事中の車線規制
 - 4. 工事中の渋滞対策
 - 5. 今後のスケジュール
 - 6. 家屋調査のお願い

I . 事業概要と整備効果について

1. 事業概要

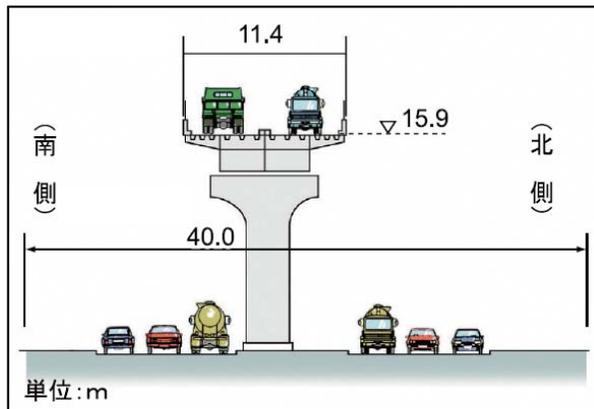
・今回整備を行う都心部延伸事業（延長2.3km）は、新たに5箇所の出入り口を設置し、現在の舟入の出口に集中している交通を、デルタ内の各島へ分散させながら、円滑に流入させることにより、慢性的な交通渋滞の緩和を図るとともに、交通を高架部へ転換させることで騒音などの沿道環境の改善を図るものです。



観音オランプ（舟入出口）渋滞状況



標準断面図（断面①）



完成時のイメージ図（市役所前交差点付近）

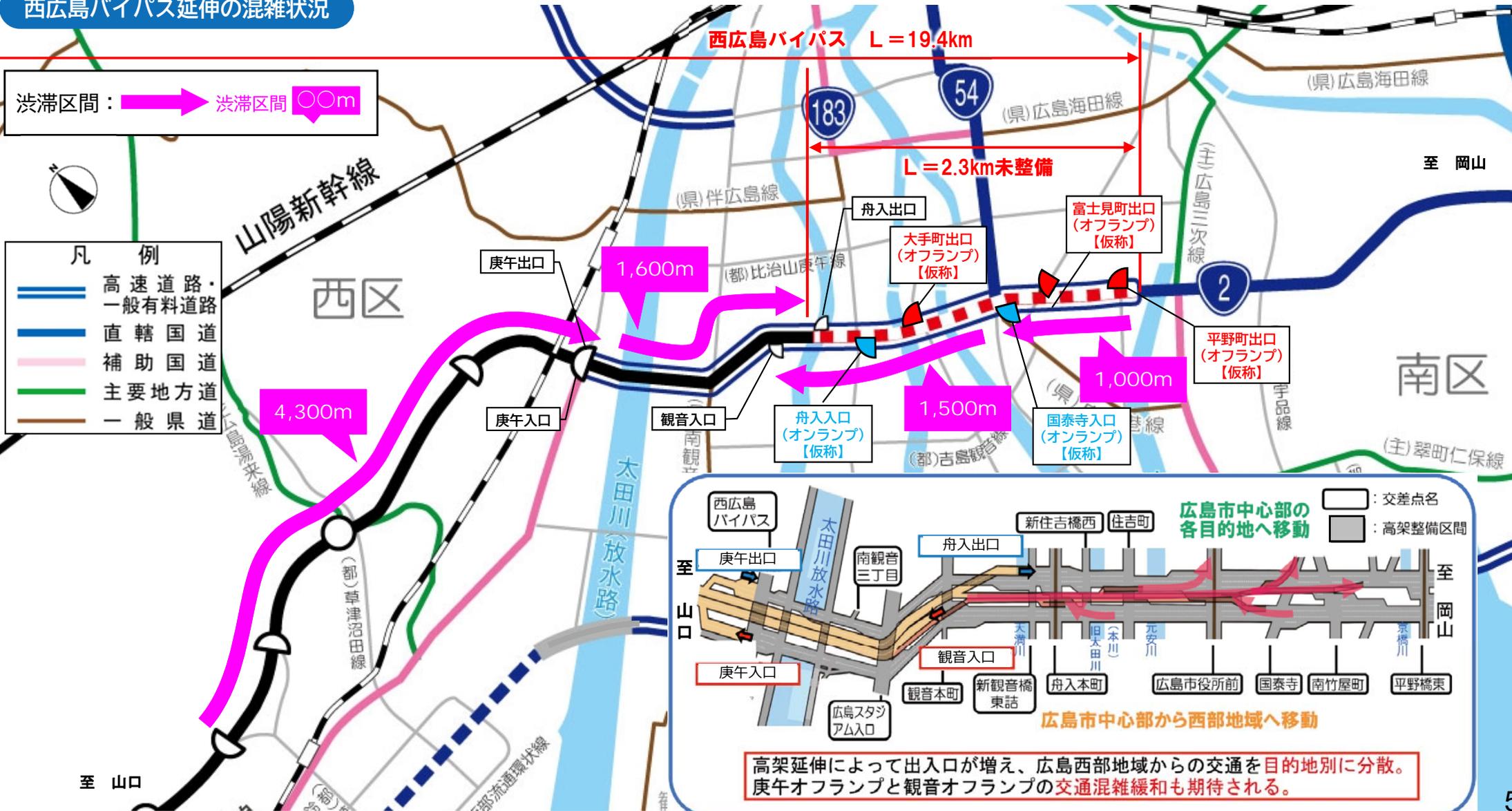


※当モデルは、(株)ゼンリンの3D都市モデルデータを一部使用しています
※上図は完成イメージを示したものであり、確定されたものではありません

2.整備効果 ①交通混雑の緩和

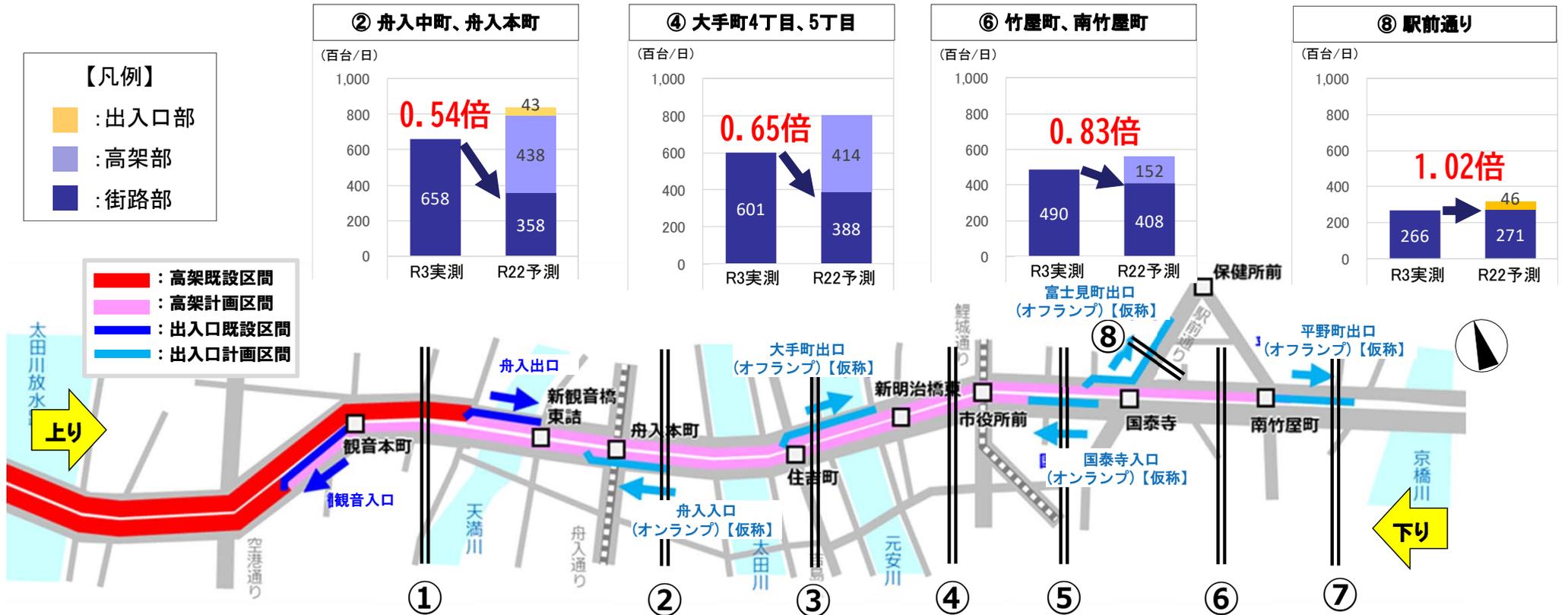
- ・現在は広島市中心部に向かう高架延伸部が舟入出口で途切れているため、舟入出口付近で朝夕ピーク時間帯を中心とした渋滞が発生しています。
- ・高架延伸部の整備により、各ランプに交通の分散が図られ、渋滞の緩和が期待されます。

西広島バイパス延伸の混雑状況



2.整備効果 ①交通混雑の緩和

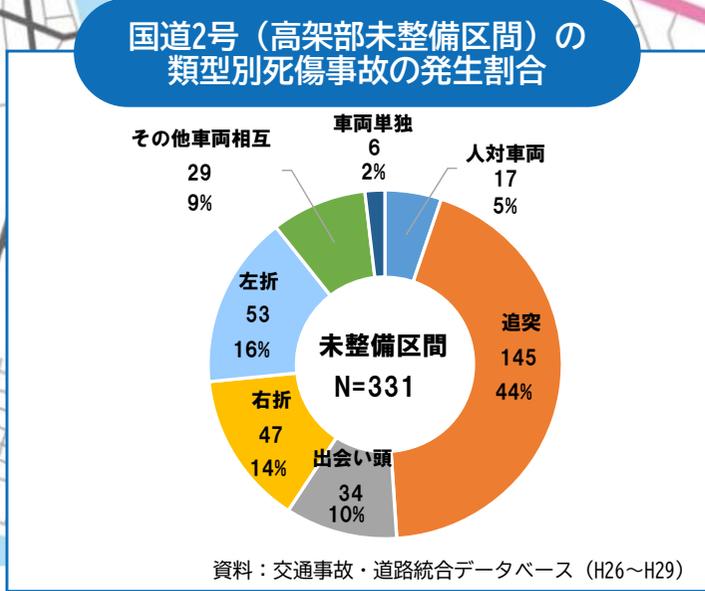
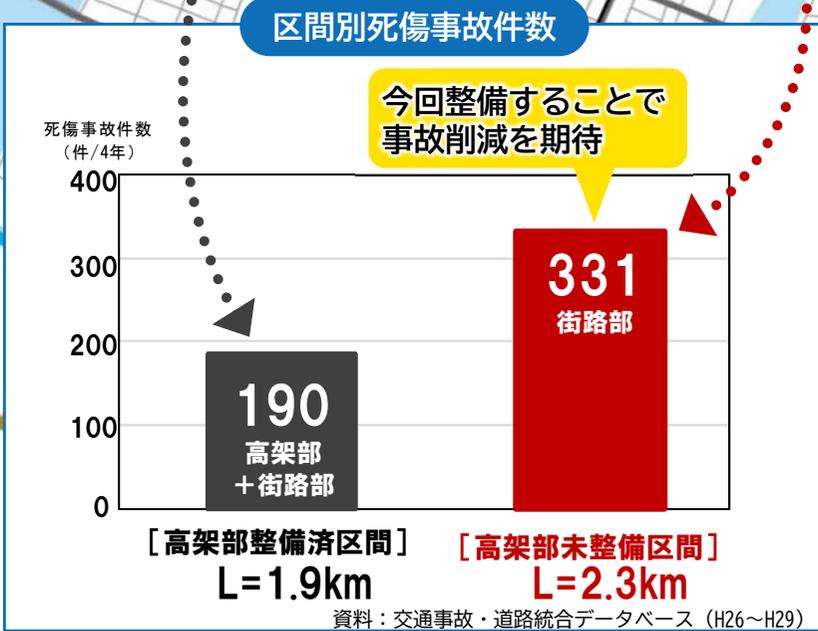
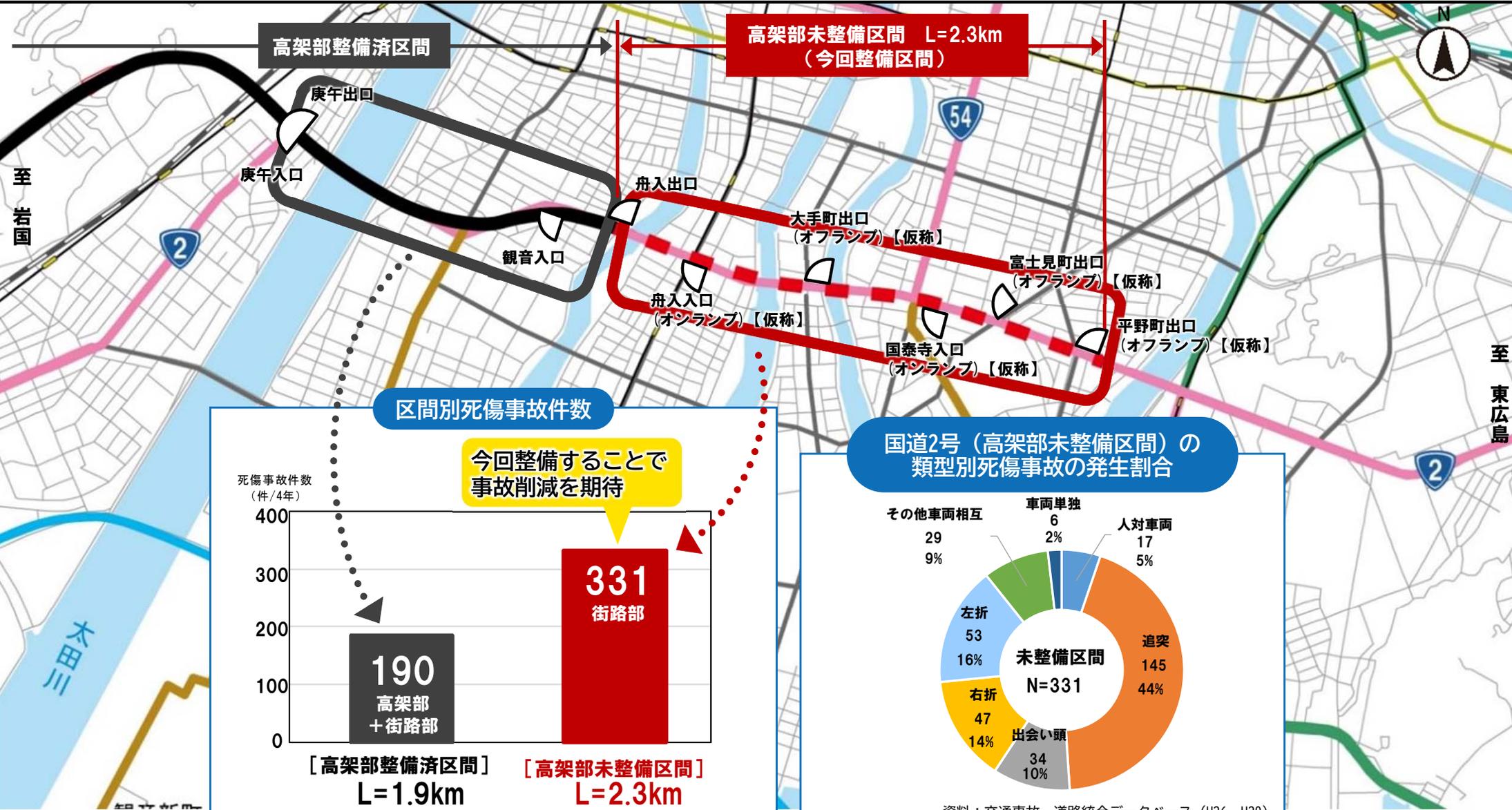
・現在、街路部を通行している車両が高架部に転換するため、街路部の交通量は最大で約5割減少し、街路部の交通混雑も緩和されることが期待されます。



※ R3：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査
R22：令和22年交通量推計

2.整備効果 ②交通事故の削減

- ・高架部未整備区間の死傷事故は、高架部整備済区間より多い状況です。
- ・高架延伸部の整備により、街路部から高架部へ交通の転換および交通混雑の緩和を図ることで、交通事故の削減が期待されます。



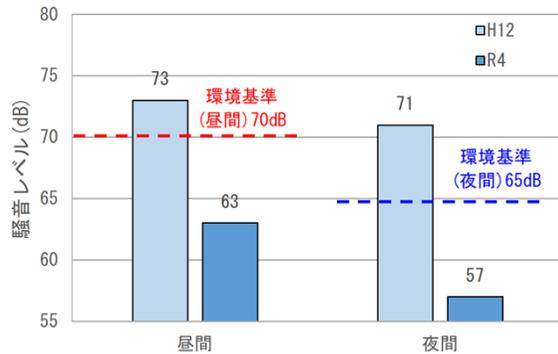
2.整備効果 ③沿道環境の改善

- ・未整備区間では、騒音値が昼夜共に環境基準を超過しています。
- ・高架延伸部の整備により、大型車を中心に交通が高架部へ転換することで、沿道騒音の改善が期待されます。

国道2号の騒音状況

高架整備済区間

己斐本町（上り）

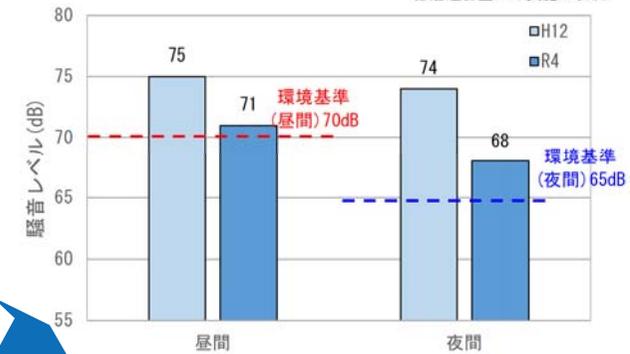


国道2号の騒音状況

未整備区間

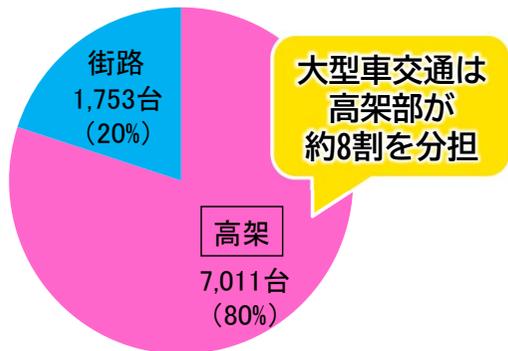
住吉町（下り）

※当該区間の整備後は、低層遮音壁のみ実施の状況



国道2号の交通量内訳

高架整備済区間



※()は高架・街路の割合

資料：R3全国道路・街路交通情勢調査



※H12年調査：広島国道事務所調査（己斐本町は広島市調査）
※R4年調査：広島国道事務所調査

2.整備効果 ④広島広域都市圏の活性化

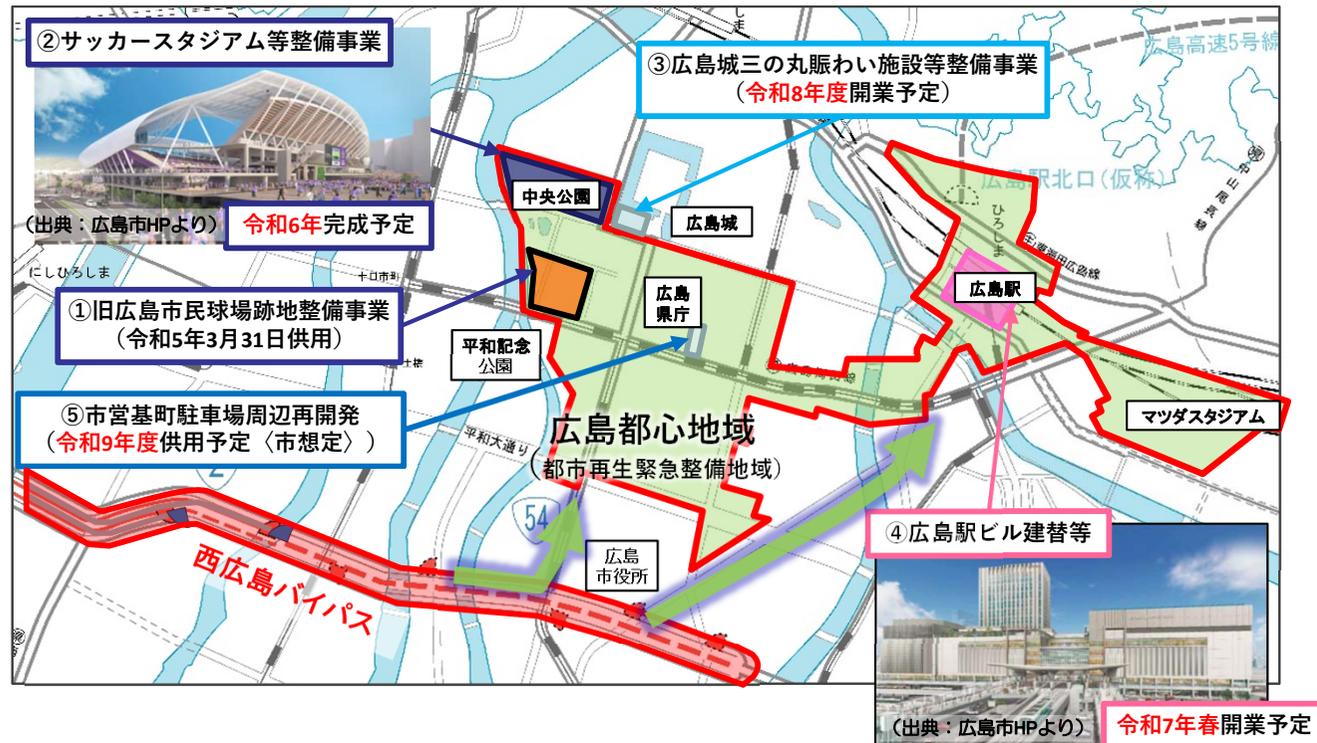
- ・広島市では、全国的に人口減少・少子高齢化社会が到来する中、広島広域都市圏における圏域経済の活性化と圏域内人口200万人超の維持を目指す「200万人広島都市圏構想」の実現に取り組んでいます。
- ・広島広域都市圏の交流や連携、人流・物流の基盤となる広域幹線道路ネットワークの充実・強化が重要であると考えており、中でも、様々な開発事業が進む「広島都心地域」への導入路となる西広島バイパスの早期全線供用が必要不可欠です。

広島広域都市圏（近隣28市町）



「広島都心地域」の主な開発事業

- ・広島都心地域では様々な開発事業が進んでおり、多くの事業の供用時期が令和6～9年度に集中 ⇒都心部延伸区間の早期供用により、より一層都心部の活性化を促進することに貢献



3.その他 整備促進のための様々な取組（参考）

- ① 地元行政及び地元経済界による官民一体となった各種取組
- ② 沿道の地域団体からの早期全線開通を求める要望書の提出
- ③ 広島市議会における早期供用を求める決議

① 地元行政及び地元経済界による官民一体となった各種取組

地元経済界、企業による事業促進協議会の設立（H29.12月）

《西広島バイパス都心部延伸事業促進協議会》

（H29.12月発足時）

会長 広島商工会議所 会頭

副会長 一般社団法人 中国経済連合会 会長

広島経済同友会 代表幹事

広島県経営者協会 会長

廿日市商工会議所 会頭

大竹商工会議所 会頭

広島商工センター地域経済サミット 会長

会 員（企業・団体名を記載）

▶ 広島ガス(株)	▶ 大和重工(株)	▶ 協同組合広島総合卸センター
▶ マツダ(株)	▶ デリカウイング(株)	▶ 広島西部飼料卸協同組合
▶ 中国電力(株)	▶ (株)山崎本社	▶ 商工センター企業連携協議会
▶ (株)広島銀行	▶ (株)シブヤ	▶ 広島中央市場連合会
▶ (株)ヨトビホールディングス	▶ 昭和教材(株)	
▶ 田中電機工業(株)	▶ 三興化学工業(株)	
▶ 杓苅ホールディングス(株)	▶ (株)マルニテック	
▶ 西川ゴム工業(株)	▶ (株)三洋技建	

官民合同による整備促進大会の開催（H30.1月）

「西広島バイパス都心部延伸事業促進協議会」と「国道2号西広島バイパス高架建設促進期成同盟会（会長：広島市長）」の共催

▶ 関係国会議員や周辺自治体の首長・議長、地元経済団体・企業の幹部等、約130名が出席し、早期供用の実現を誓う。



要望活動（毎年2回(夏・秋)実施）

国土交通省、財務省、県選出国会議員への要望活動を官民合同で実施



② 沿道の地域団体からの早期全線開通を求める要望書の提出（H30.6月）



③ 広島市議会における早期供用を求める決議（H30.6月可決）

《一般国道2号西広島バイパス都心部延伸事業の早期全線供用を求める決議》

一般国道2号西広島バイパスは、広島市と廿日市市を結び、沿線地域の開発と経済の発展に大きく寄与する重要な広域幹線道路である。

《 中 略 》

さらに、今月には、沿道地域の多くの社会福祉協議会や町内会から、同バイパス高架道路の全線開通を求める要望書が本市議会へ提出されたところであり、事業へ期待する住民の声は大いに高まっている。

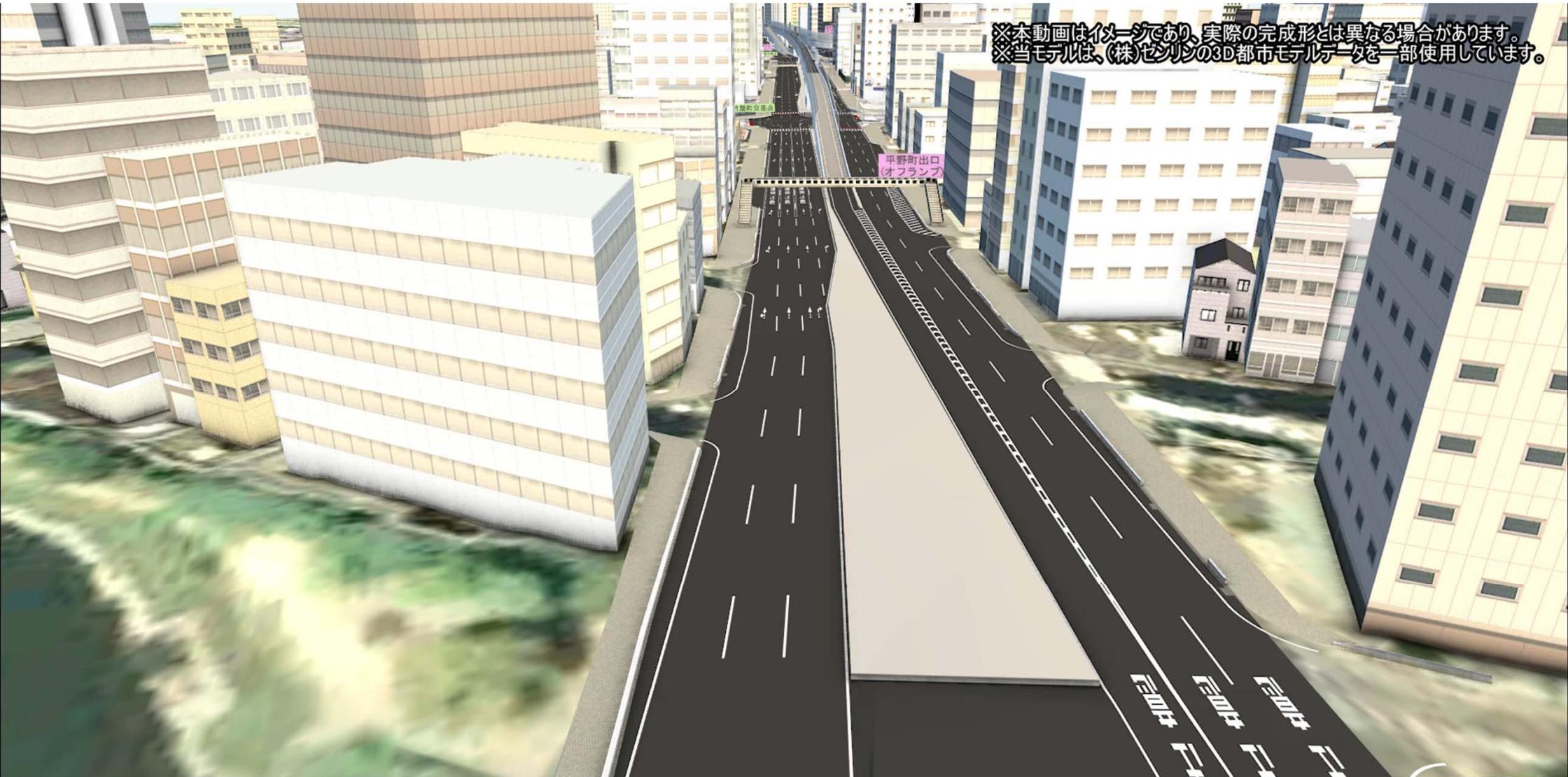
よって、本市議会は、改めて沿道地域や地元経済界が強く望む西広島バイパス都心部延伸事業の早期全線供用の実現に向けて、引き続き全力で取り組まれるよう強く求めるものである。

以上、決議する。

Ⅱ. 設計内容について

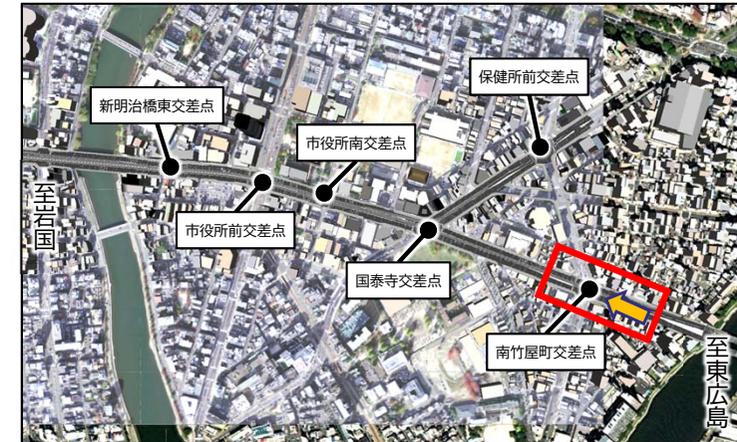
1. 構造概要

① 都心部延伸完成イメージ図（動画）



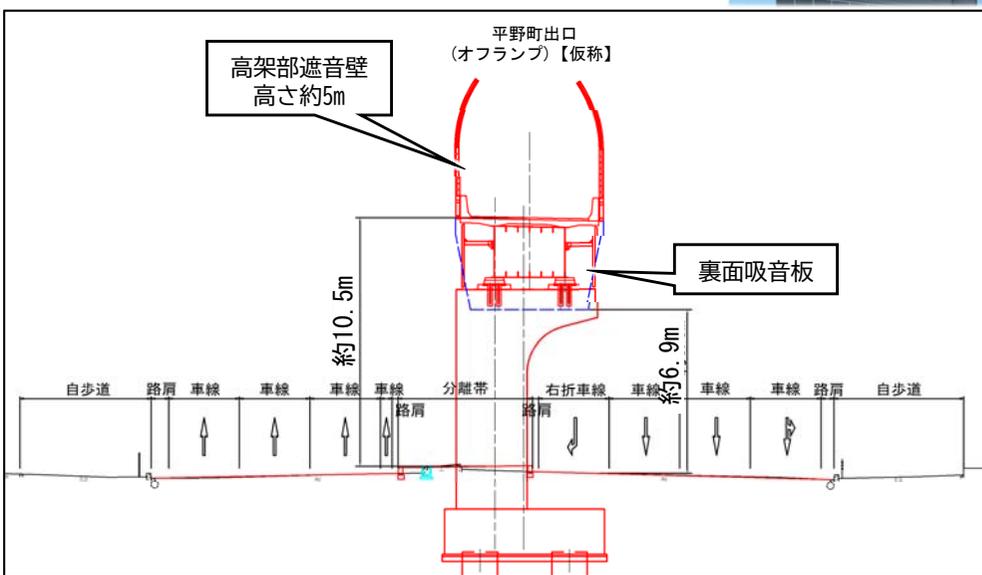
1. 構造概要 ② 高架橋整備計画

現況（南竹屋町交差点付近）



将来（南竹屋町交差点付近）

※遮音壁の構造については、今後の設計・協議により決定していきます

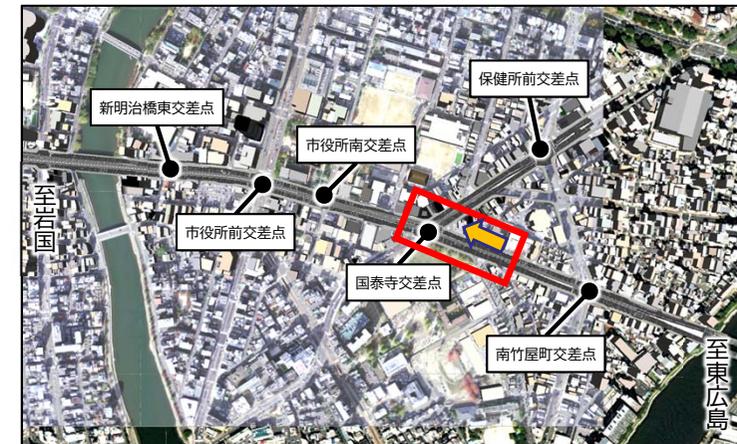


※今後の設計、協議により変更が生じる可能性があります。

※当モデルは、(株)センリンの3D都市モデルデータを一部使用しています

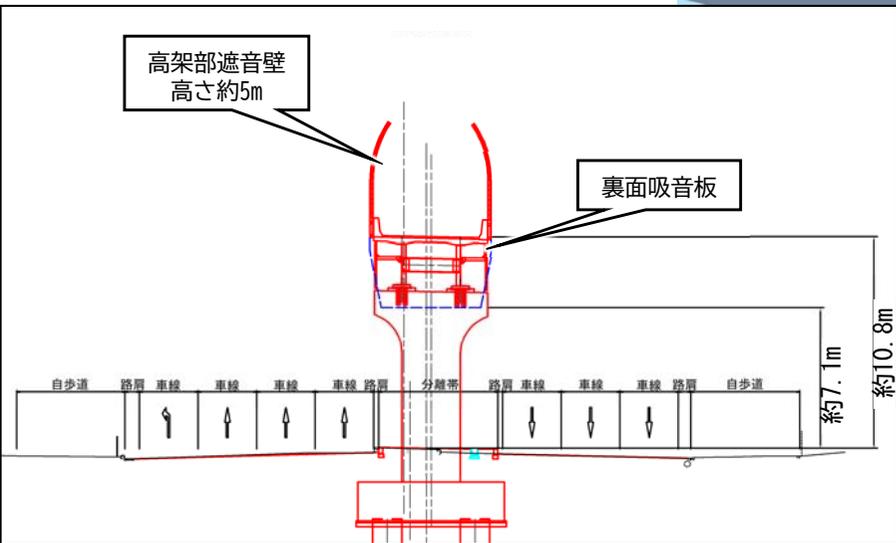
1. 構造概要 ② 高架橋整備計画

現況（国泰寺交差点付近）



将来（国泰寺交差点付近）

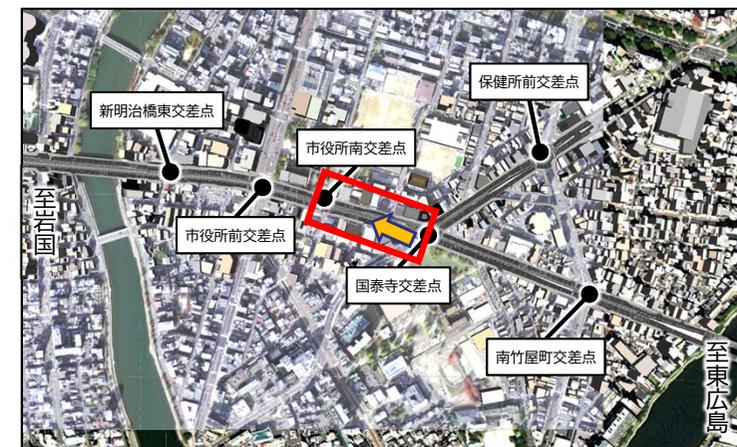
※遮音壁の構造については、今後の設計・協議により決定していきます



※今後の設計、協議により変更が生じる可能性があります。

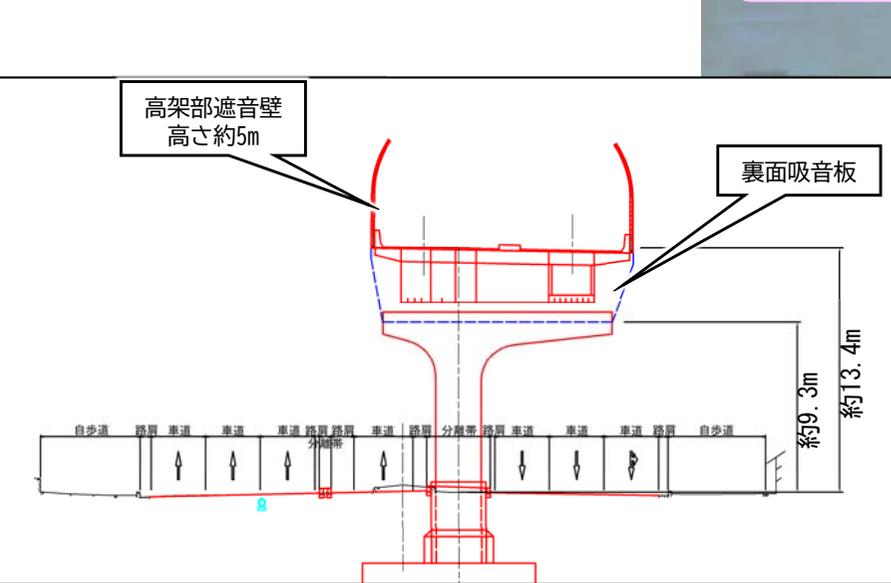
※当モデルは、(株)ゼンリンの3D都市モデルデータを一部使用しています 14

1. 構造概要 ② 高架橋整備計画



将来（市役所南交差点付近）

※遮音壁の構造については、今後の設計・協議により決定していきます



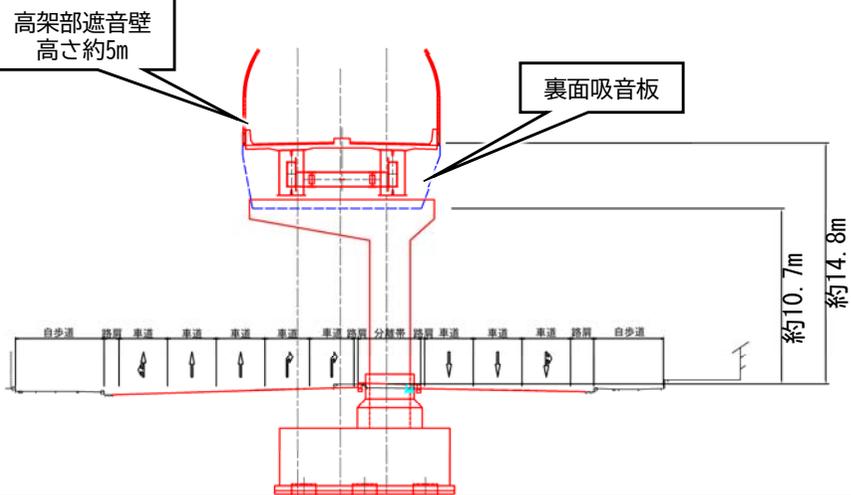
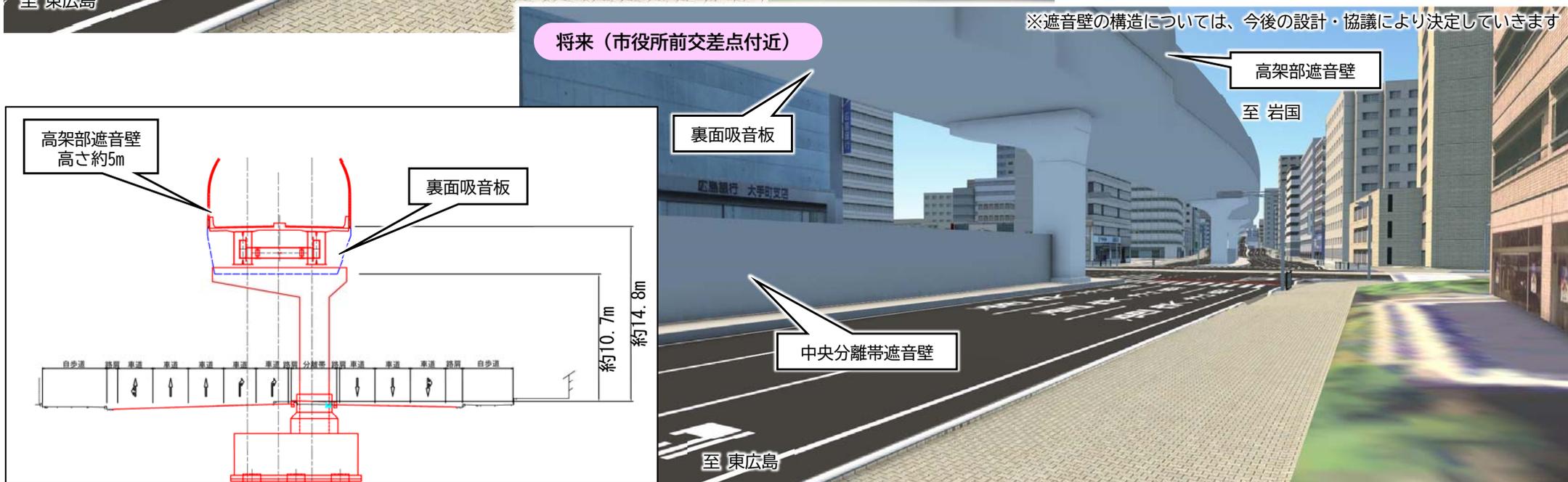
1. 構造概要 ② 高架橋整備計画

現況（市役所前交差点付近）



将来（市役所前交差点付近）

※遮音壁の構造については、今後の設計・協議により決定していきます



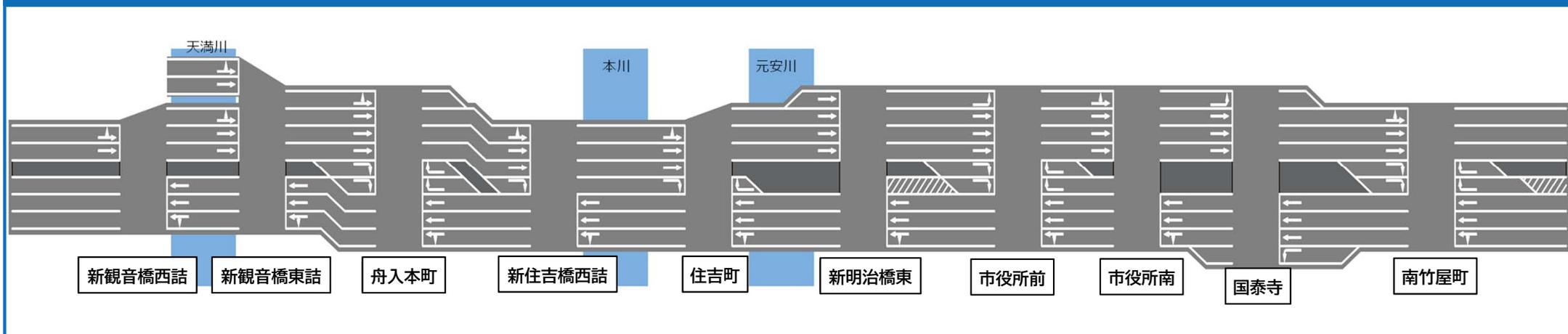
※今後の設計、協議により変更が生じる可能性があります。

※当モデルは、(株)ゼンリンの3D都市モデルデータを一部使用しています

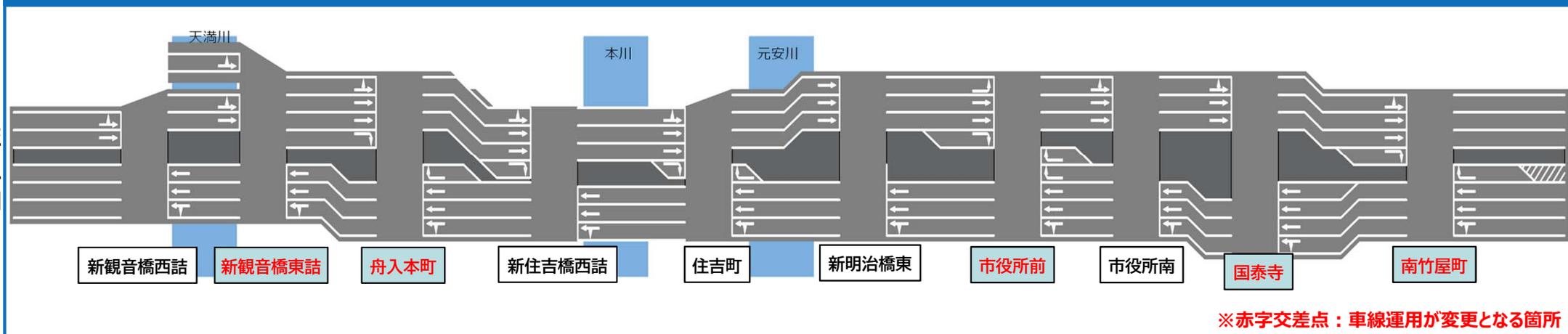
1. 構造概要 ③都心部延伸に伴う交差点計画

・高架延伸部の整備により、高架部へ交通が転換することで、街路部の交通量が減少することから、一部の交差点（南竹屋町・国泰寺・市役所前・舟入本町・新観音橋東詰）においては、現況車線運用と異なる車線運用となります。

現況車線運用



将来車線運用



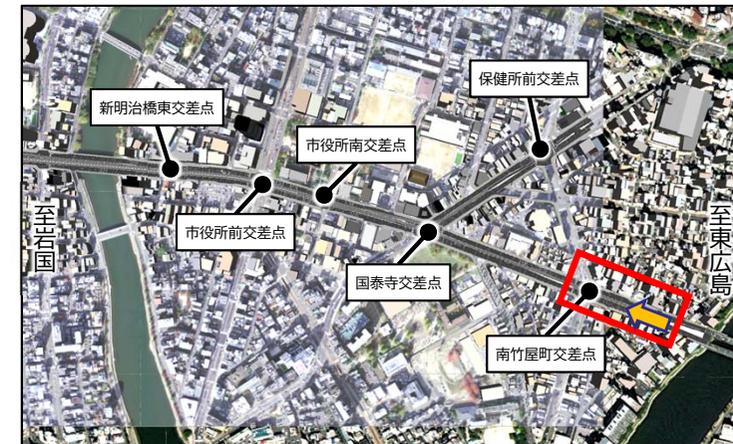
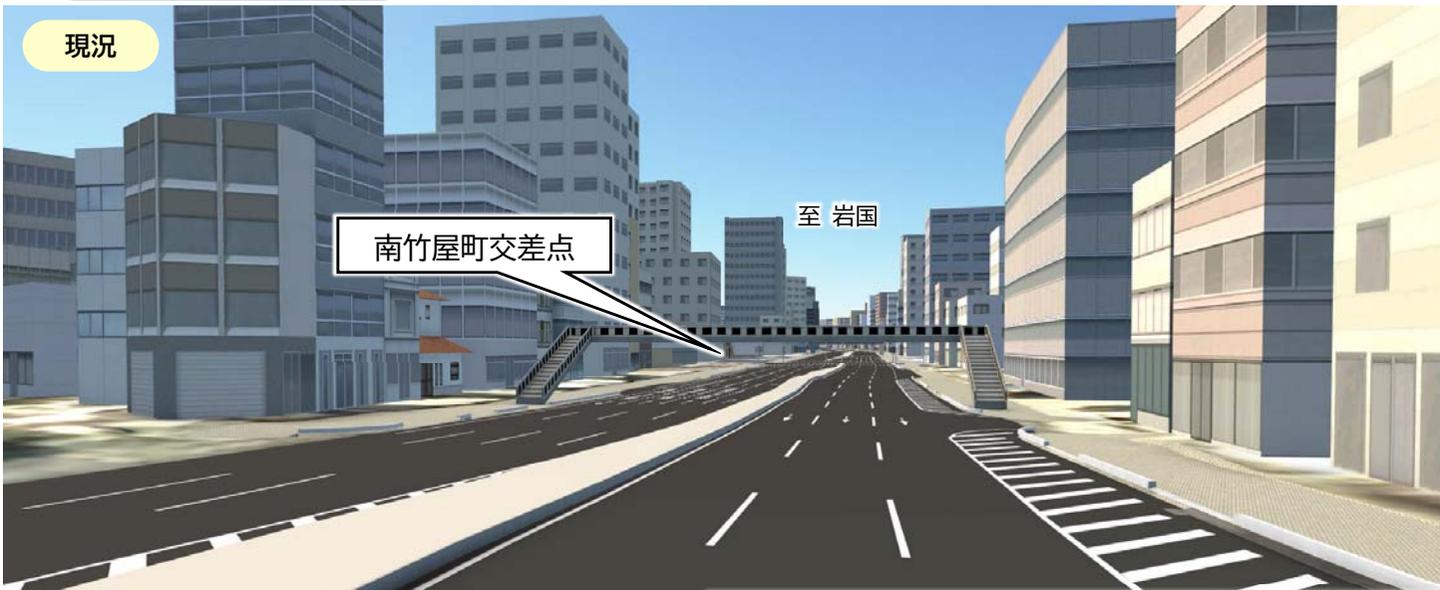
※赤字交差点：車線運用が変更となる箇所

※今後の設計、協議により変更が生じる可能性があります。

1. 構造概要 ④ランプ接続計画

平野町出口
(オフランプ)【仮称】

現況



将来



※今後の設計、協議により変更が生じる可能性があります。

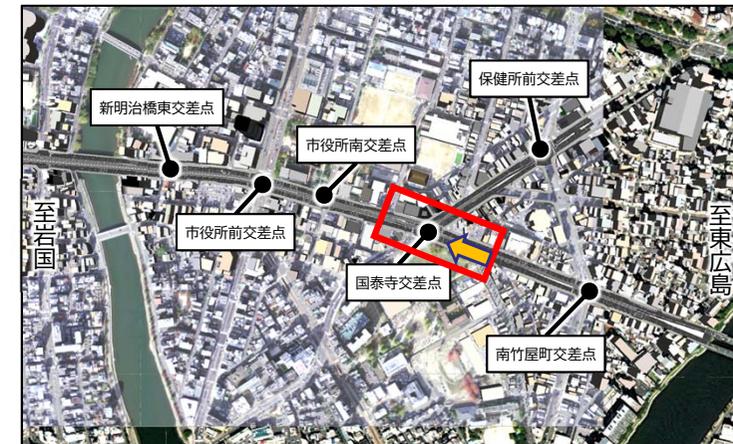
至 東広島

※当モデルは、(株)センリンの3D都市モデルデータを一部使用しています 18

1. 構造概要 ④ランプ接続計画

国泰寺入口 (オンランプ)【仮称】

現況



将来



※今後の設計、協議により変更が生じる可能性があります。

※当モデルは、(株)センリンの3D都市モデルデータを一部使用しています 19

1. 構造概要 ④ランプ接続計画

富士見町出口
(オフランプ)【仮称】

現況



将来

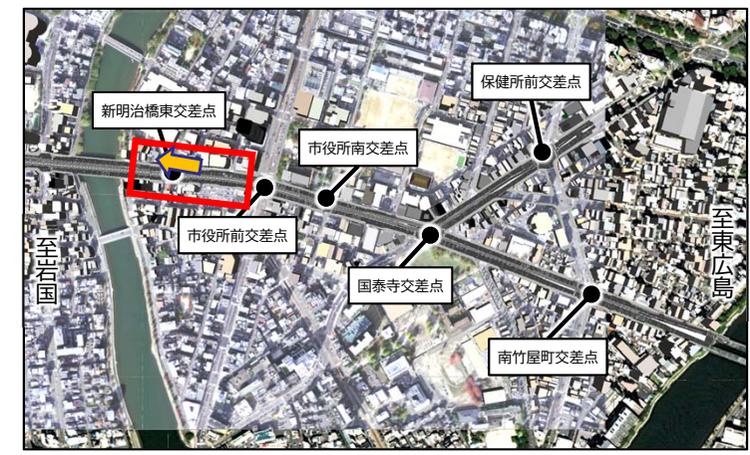


※今後の設計、協議により変更が生じる可能性があります。

※当モデルは、(株)ゼンリンの3D都市モデルデータを一部使用しています 20

1. 構造概要 ④ランプ接続計画

大手町出口 (オフランプ)【仮称】



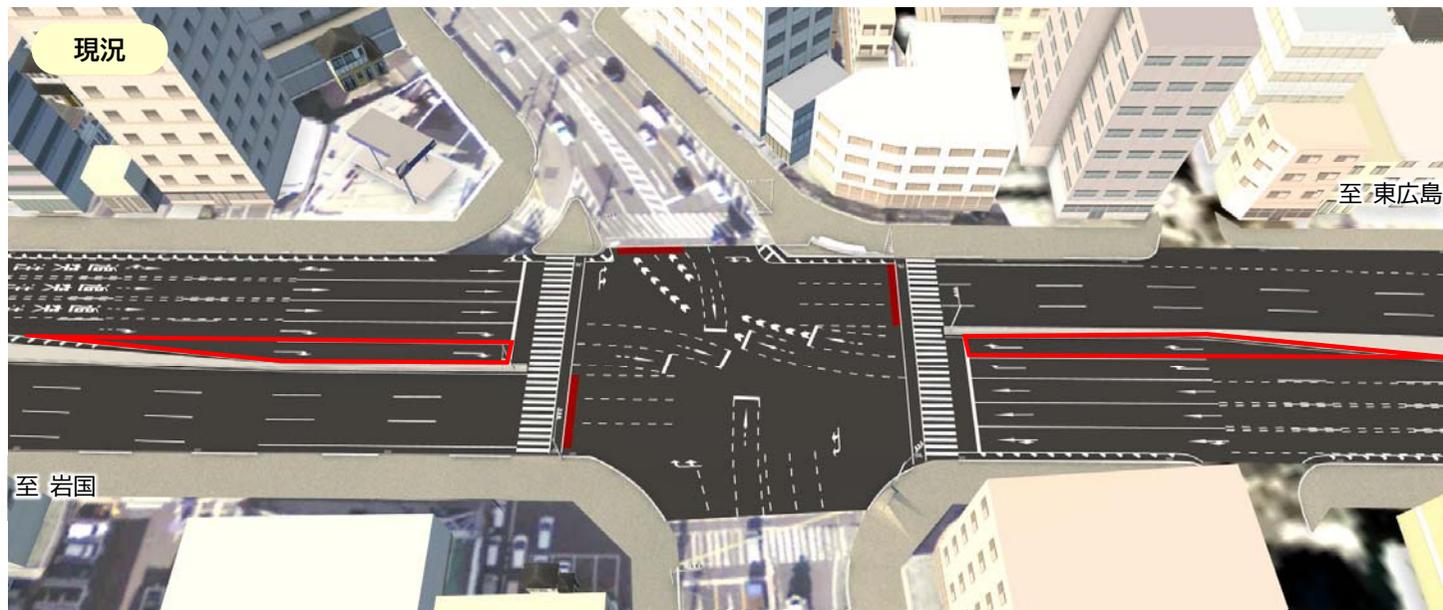
※今後の設計、協議により変更が生じる可能性があります。

※当モデルは、(株)ゼンリンの3D都市モデルデータを一部使用しています

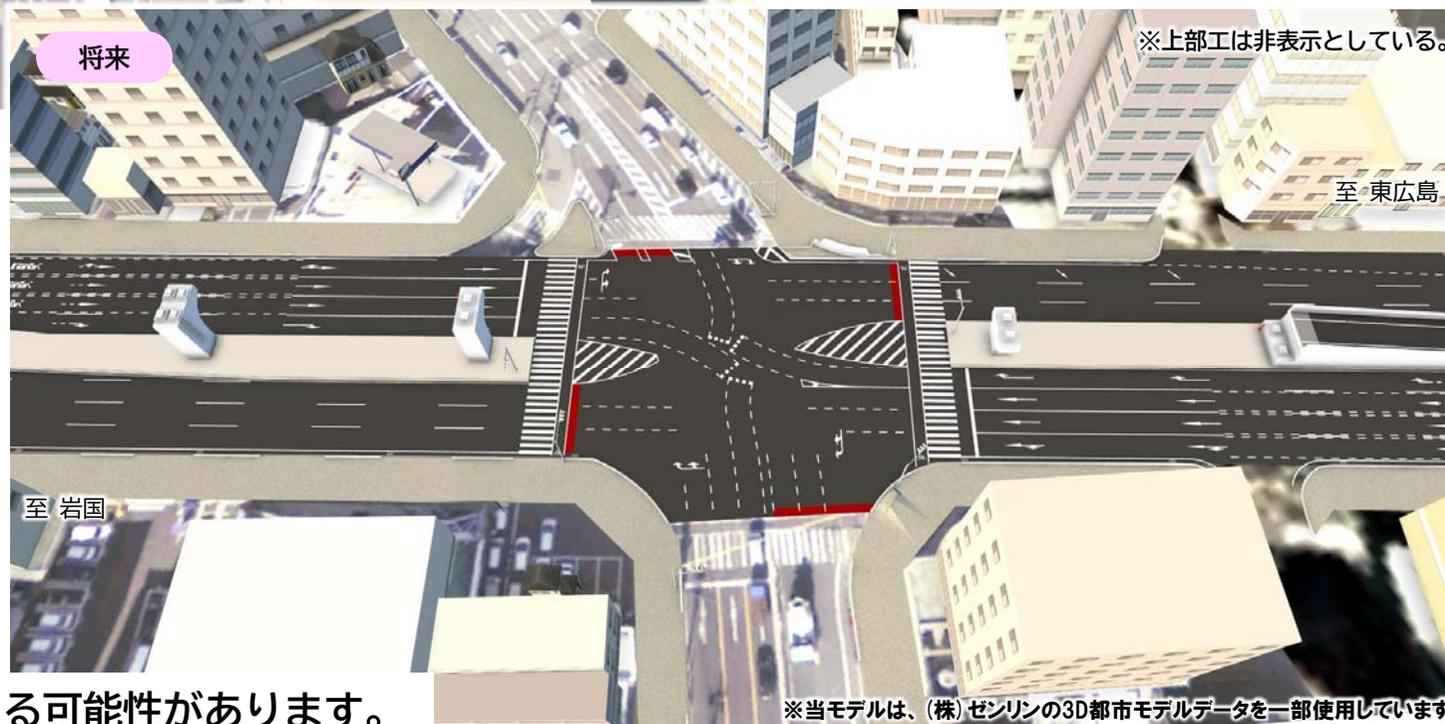
1. 構造概要 ⑤ 交差点部の車線運用

南竹屋町交差点

現況



将来



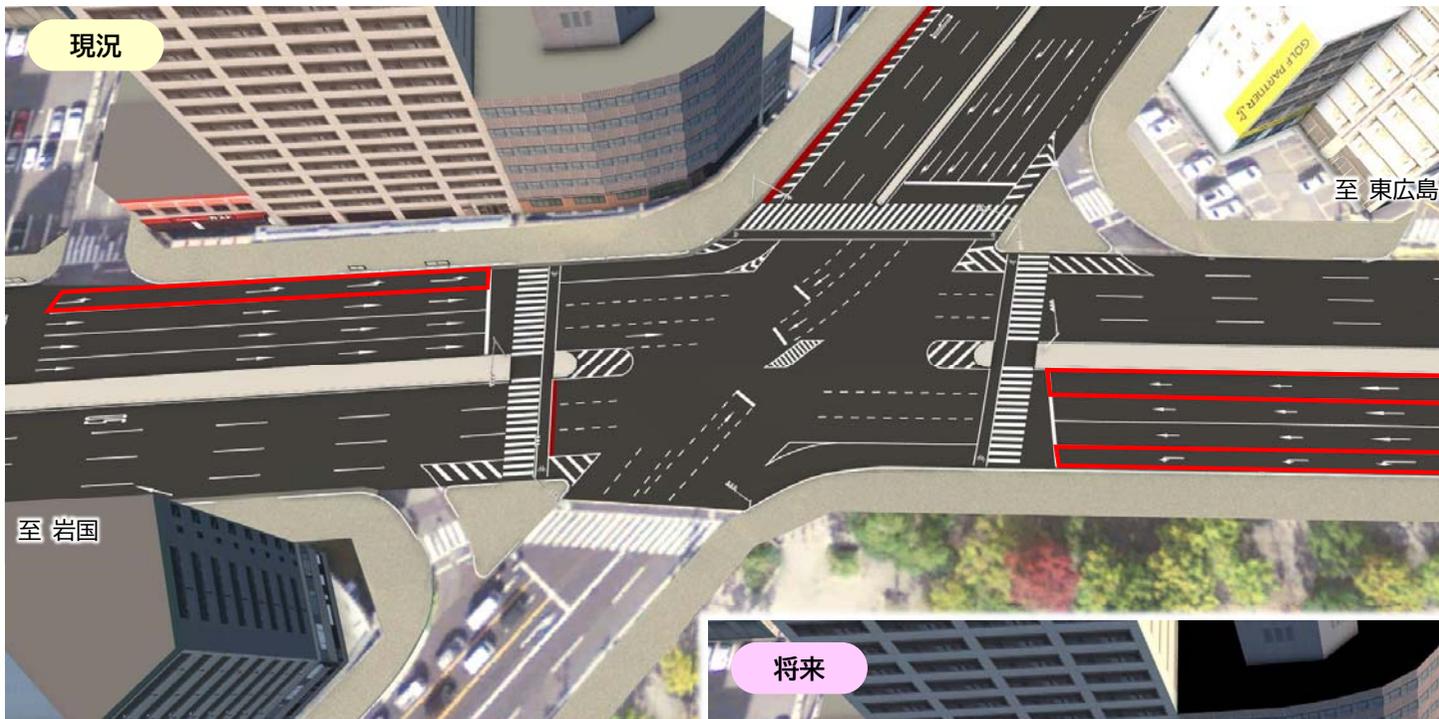
<車線運用の主な変更点>
◆上下線ともに、右折車線を2車線から1車線に変更



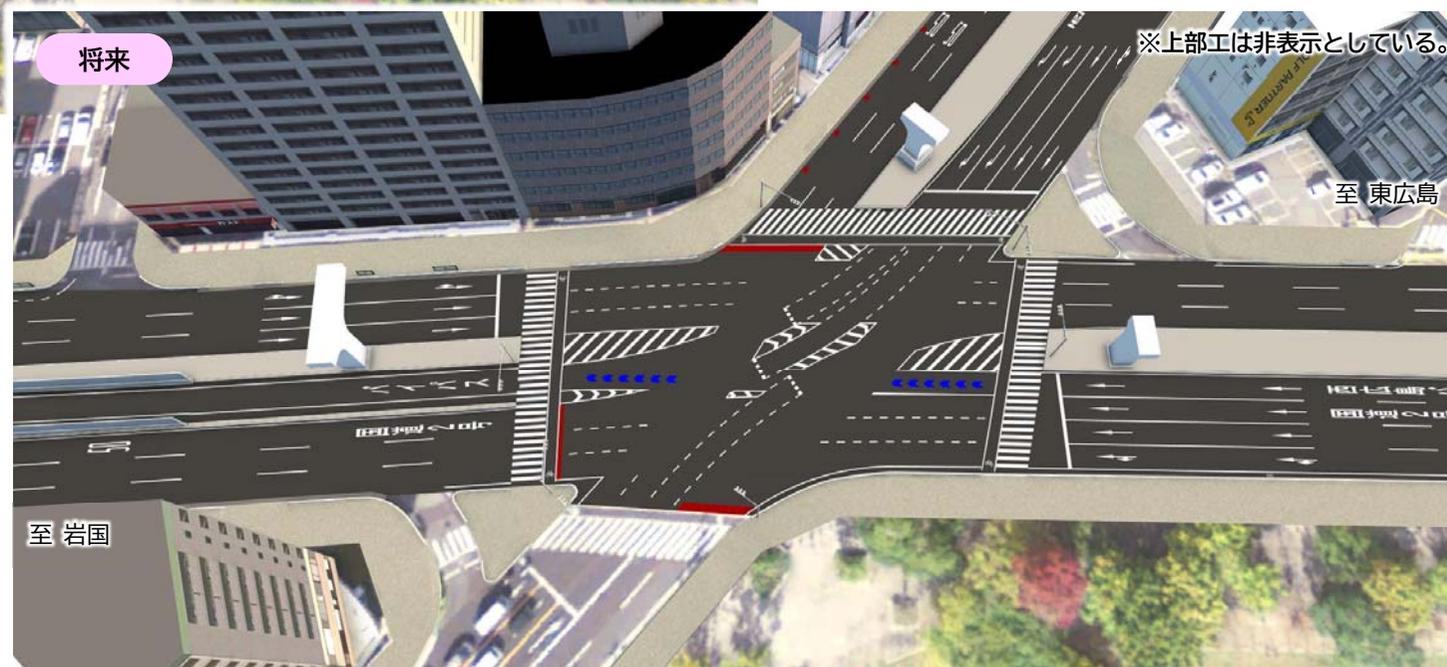
1. 構造概要 ⑤ 交差点部の車線運用

国泰寺交差点

現況



将来



<車線運用の主な変更点>

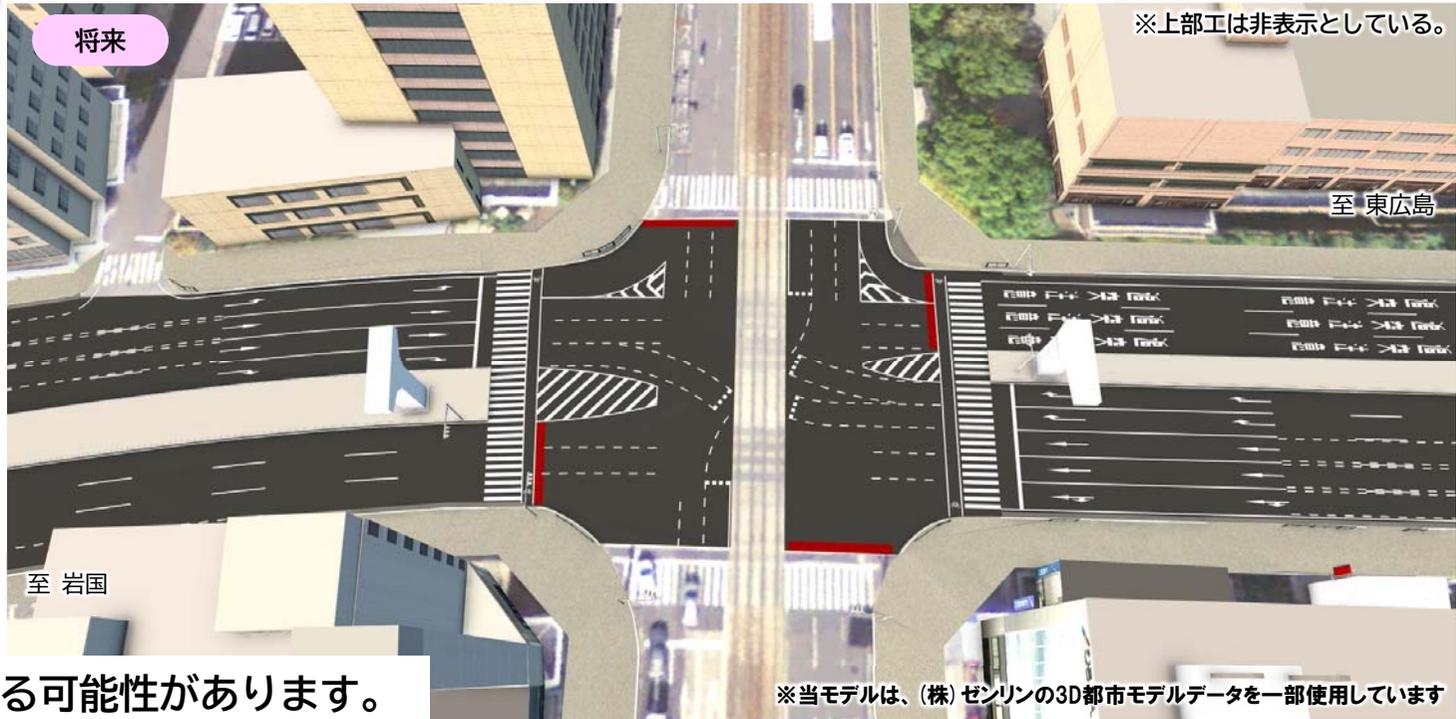
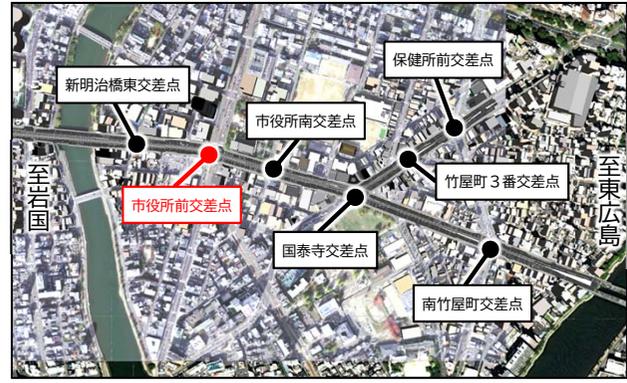
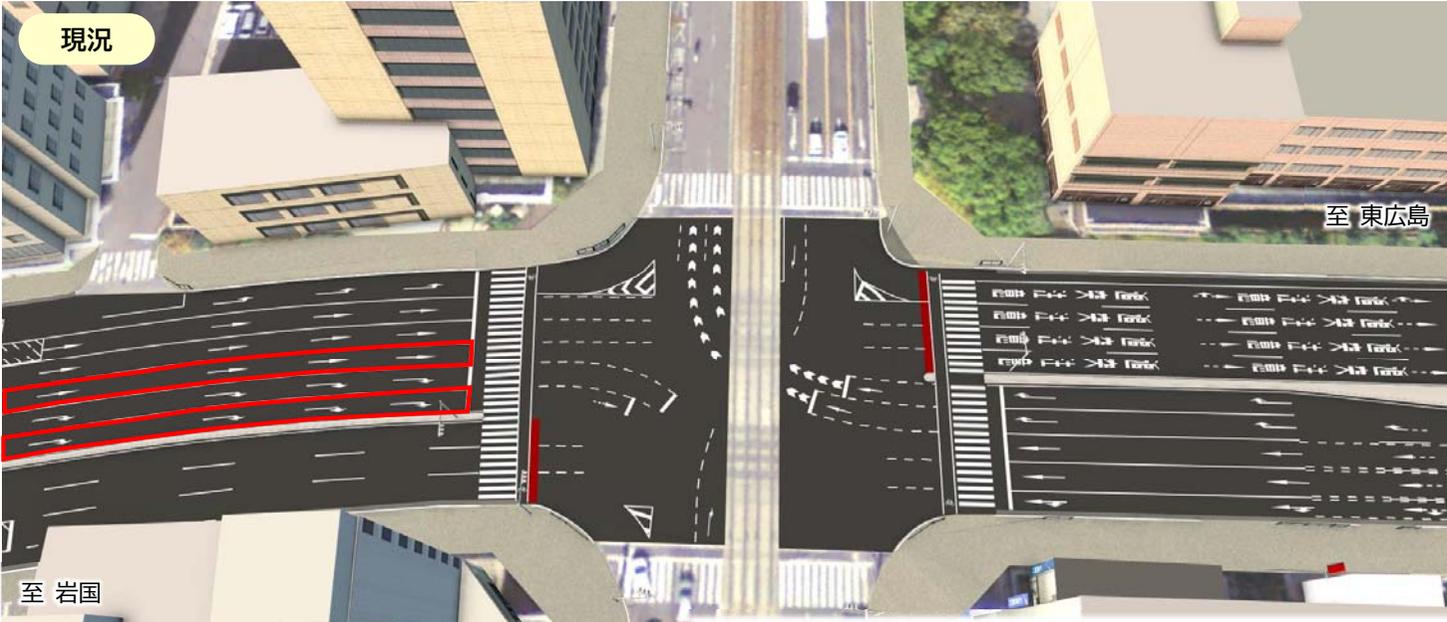
- ◆東広島方面への進行について、左折車線を廃止し、直進・左折車線による運用に変更
- ◆岩国方面への進行について、左折車線を廃止し、直進・左折車線による運用に変更
- ◆岩国方面への進行について、最右車線をバイパス接続車線として運用

※今後の設計、協議により変更が生じる可能性があります。

※当モデルは、(株)ゼンリンの3D都市モデルデータを一部使用しています 23

1. 構造概要 ⑤ 交差点部の車線運用

市役所前交差点



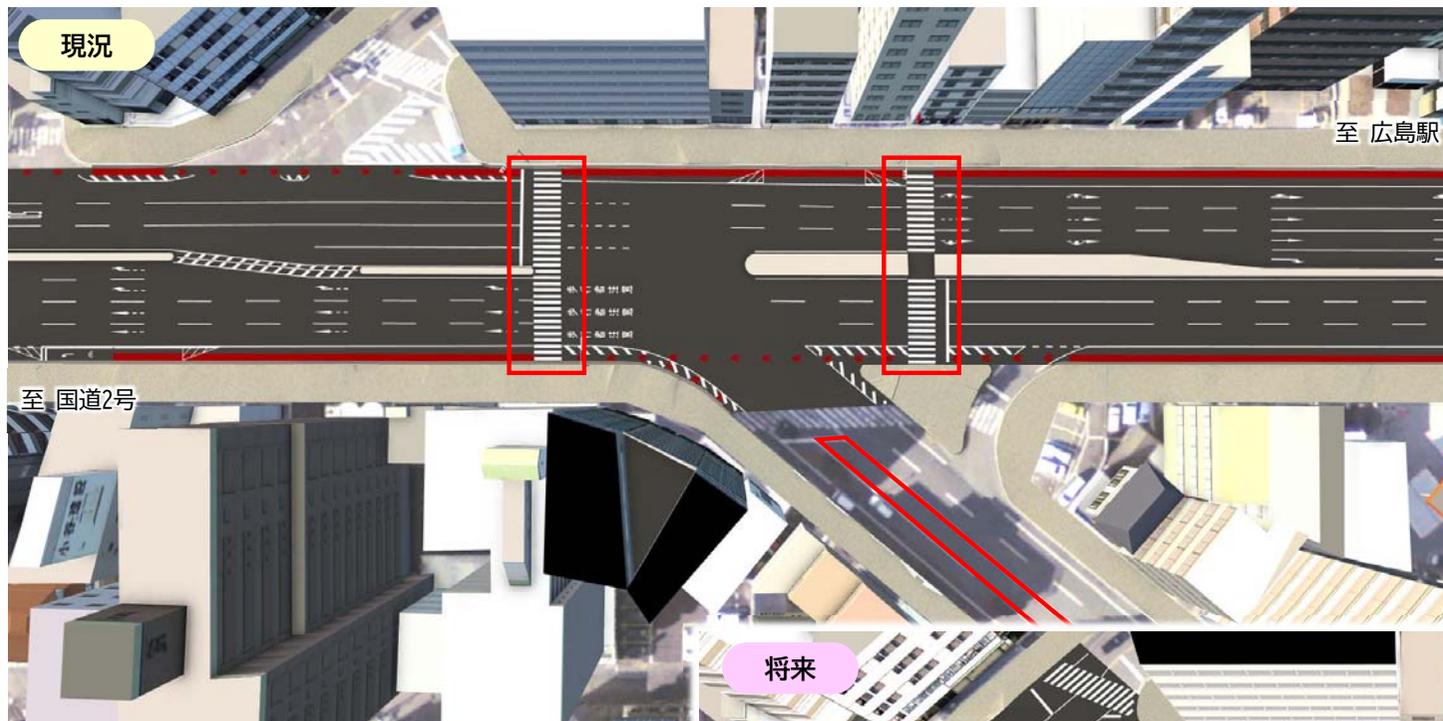
- <車線運用の主な変更点>
- ◆東広島方面への進行について、右折車線を2車線から1車線に変更
 - ◆東広島方面への進行について、直進車線を3車線から2車線に変更

※今後の設計、協議により変更が生じる可能性があります。

1. 構造概要 ⑤ 交差点部の車線運用

竹屋町3番交差点

現況



将来



<車線運用の主な変更点>

- ◆ランプ接続に伴い、竹屋町3番交差点は閉塞し、南側の横断歩道のみを機能復旧
- ◆東側の従道路の車線数を2車線から1車線に変更



1. 構造概要 ⑤ 交差点部の車線運用

横断歩道 復旧イメージ図

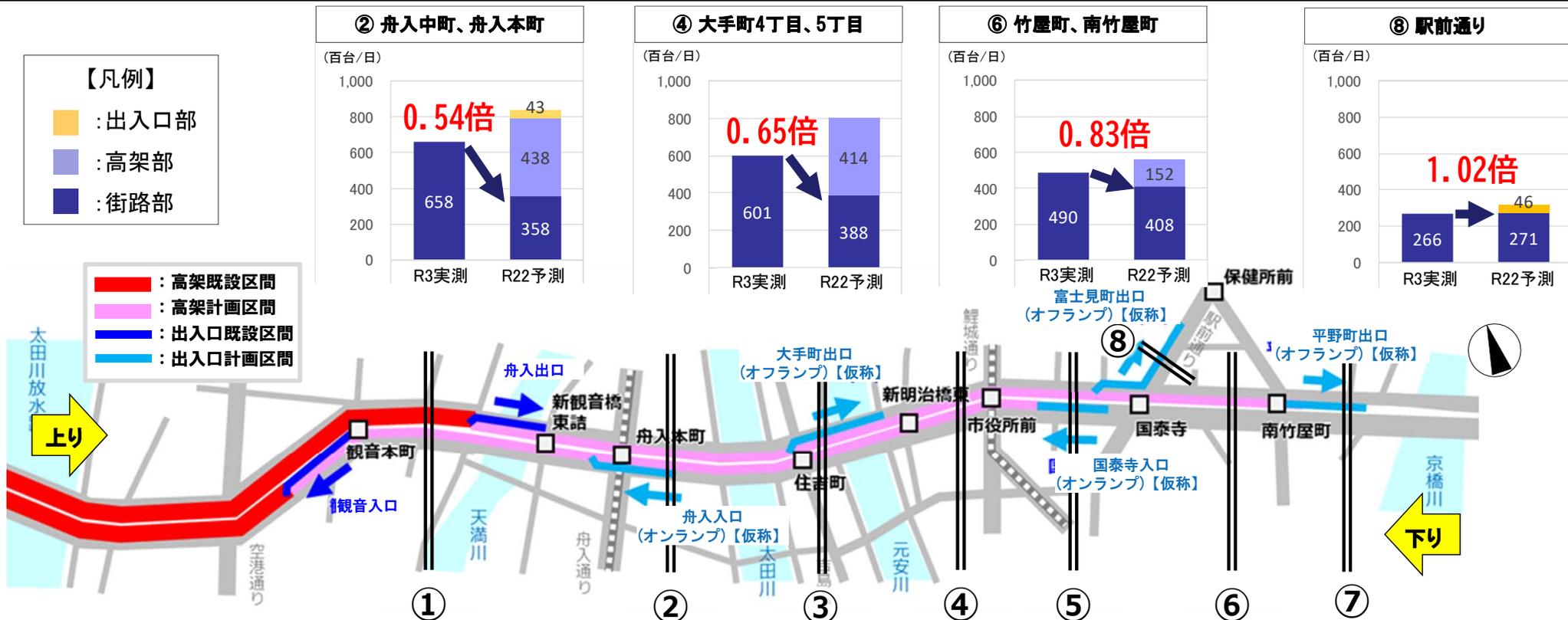


※当モデルは、(株)センリンの3D都市モデルデータを一部使用しています

※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.環境の変化 ①交通量

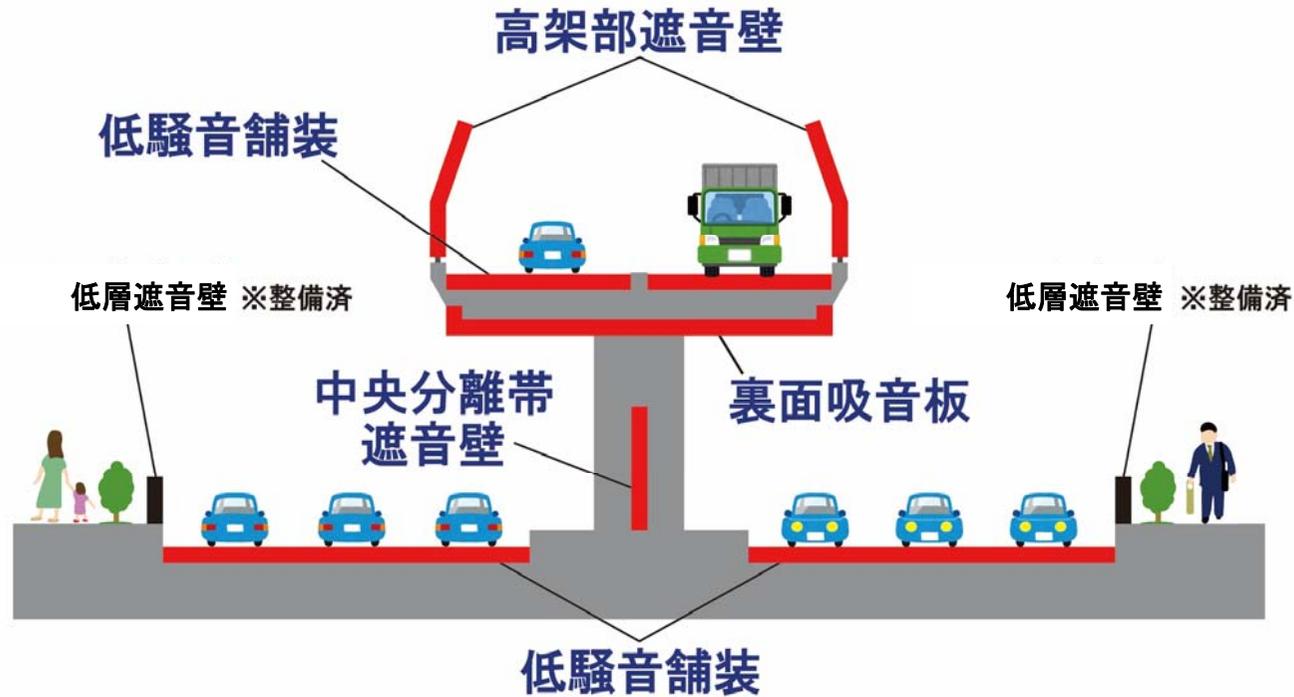
- ・高架整備後の令和22年の交通量は、平野町～竹屋町では現状と同程度、国泰寺町～観音本町では約1.3～1.4倍に増加する予測です。
- ・街路部の交通量は、全体的に現状よりも0.5～0.9倍に減少する予測です。



※ R3: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査
R22: 令和22年交通量推計

2.環境の変化 ②騒音

・下記の環境対策を実施します。



裏面吸音板



中央分離帯遮音壁
(高さ約3m)



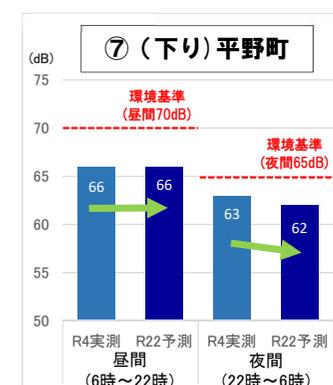
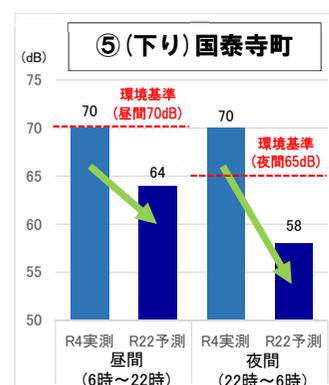
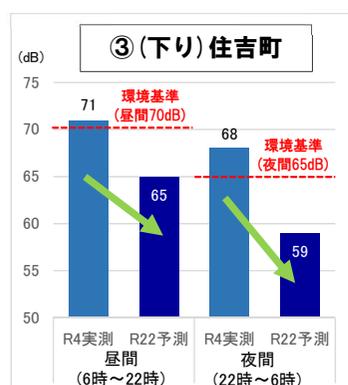
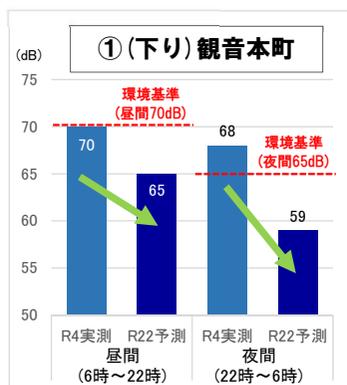
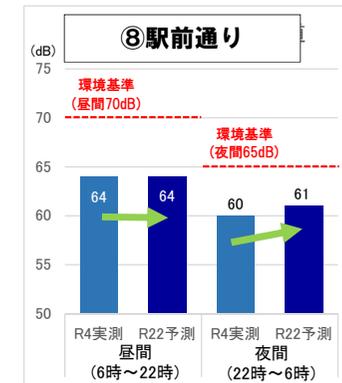
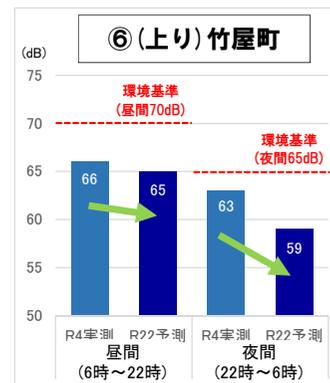
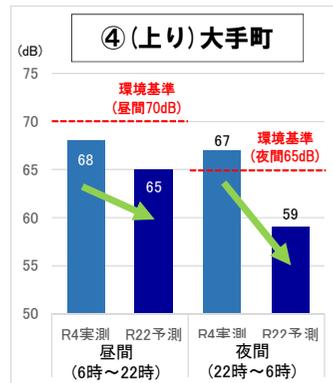
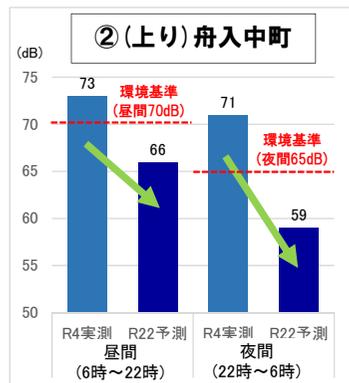
高架部遮音壁(ランプ部)
(高さ約2m)



高架部遮音壁(本線部)
(高さ約5m)

2.環境の変化 ②騒音

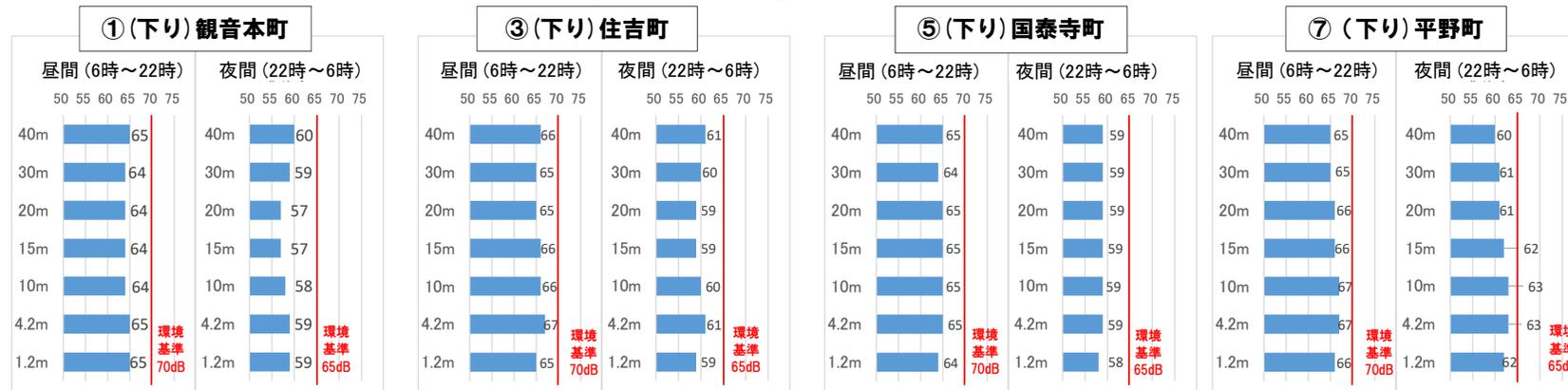
・高架整備後、全ての地点で環境基準を下回る予測です。



※ 各実測値、予測値は官民境界の地上1.2mの数値

2.環境の変化 ②騒音

・高架整備後、地上40mまでの高さについて、全ての地点で環境基準を下回る予測です。



※ 各予測値は、官民境界におけるR22予測値

2.環境の変化 ③大気質

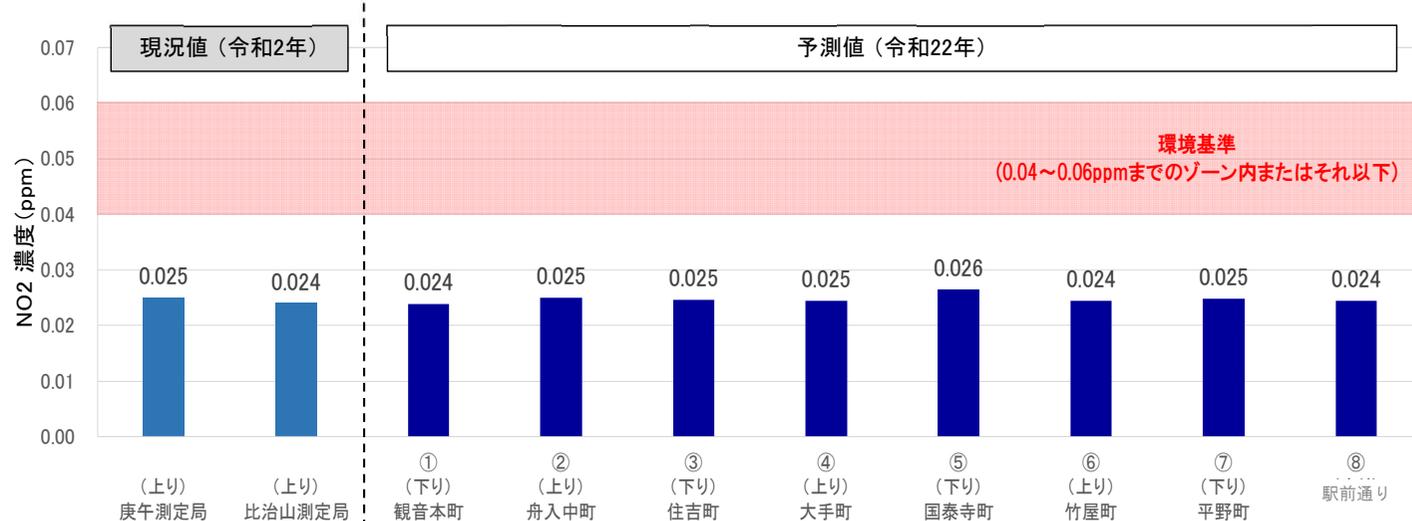
・二酸化窒素 (NO₂) について、将来予測値 (令和22年) は、高架整備後においてもすべての地点で環境基準を下回る予測です。



<現況値の測定局位置図>



出典) 環境省大気汚染物質広域監視システム (そらまめくん) 自動車排出ガス測定局



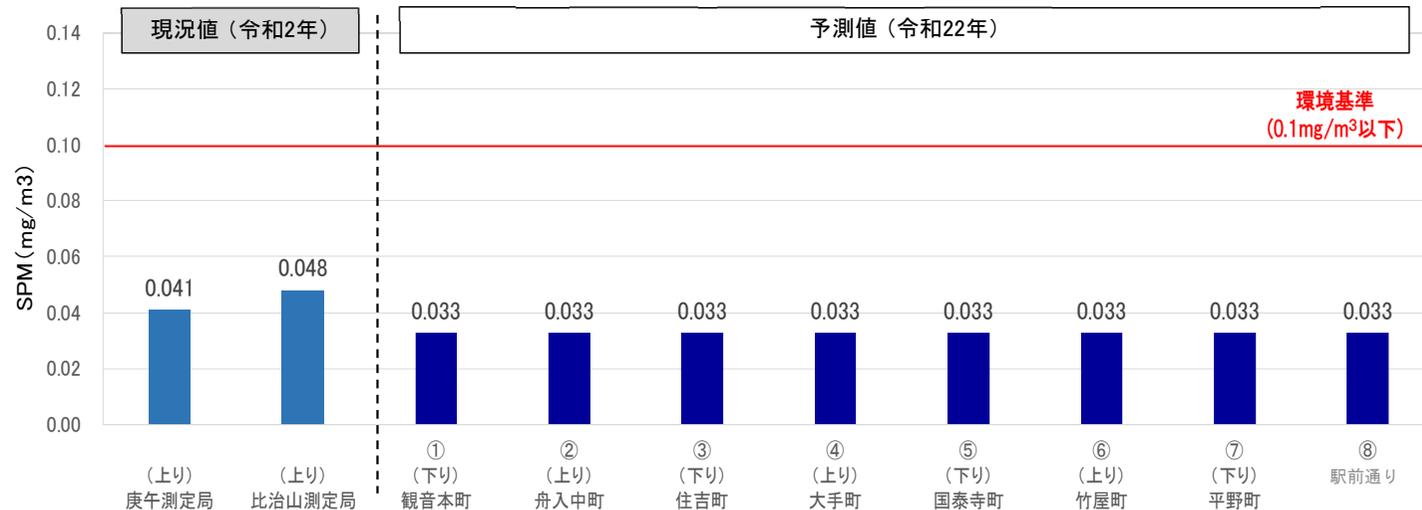
※1) 予測値は、官民境界の地上1.5m
※2) NO₂濃度は、日平均値の年間98%値 (環境基準)

■二酸化窒素(NO₂)とは

- ・燃料に含まれる窒素化合物や空気中の窒素が高温で燃えるときに発生する。発生当初は一酸化窒素で存在するが大気中で徐々に酸化され二酸化窒素となる。
- ・工場のボイラー、飛行機や自動車、家庭のコンロやストーブなど、様々な設備や機械が発生源となる。

2.環境の変化 ③大気質

・浮遊粒子状物質（SPM）について、将来予測値（令和22年）は、高架整備後においてもすべての地点で環境基準を下回る予測です。



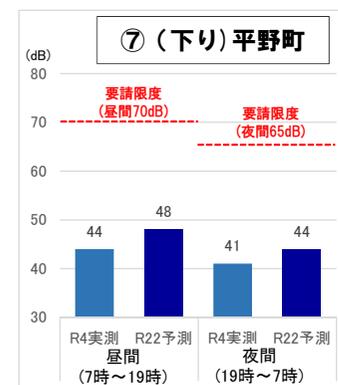
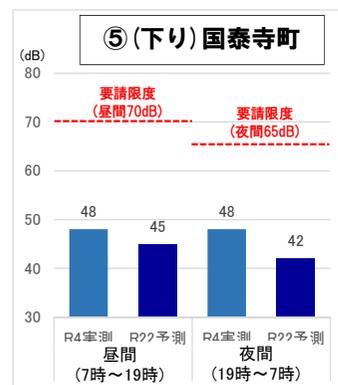
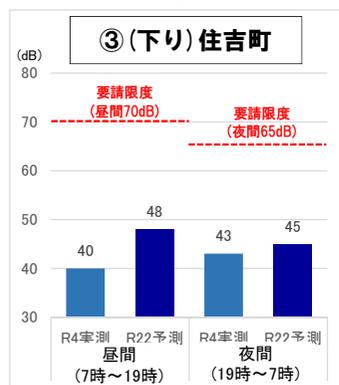
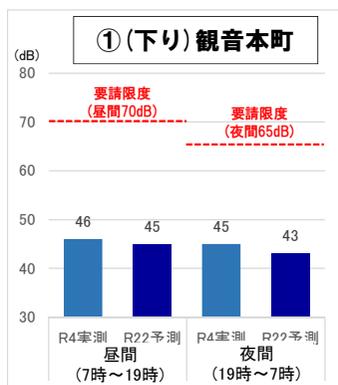
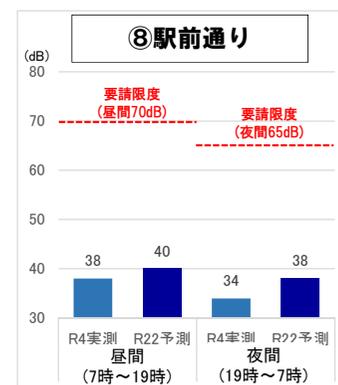
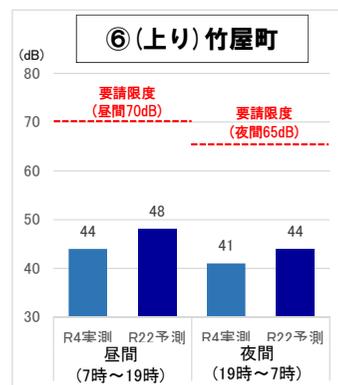
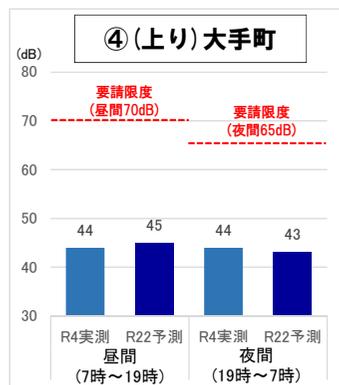
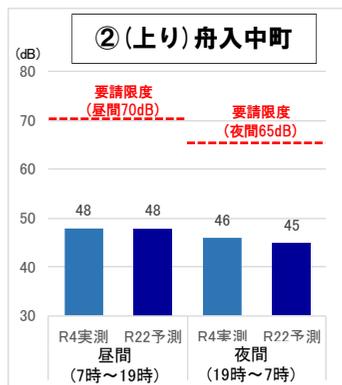
※1) 予測値は、官民境界の地上1.5m
 ※2) SPMは、日平均値の年間2%除外値（環境基準）

■浮遊粒子状物質（SPM）とは

- ・粒径10 μ m(0.01mg)以下の粒子であり、粒径が小さいため大気中に浮遊した状態で存在している。高濃度で、呼吸器系の各部位に沈着して健康影響を及ぼす。
- ・発生源として、工場や事業場の煙突、自動車の排気ガス、自然由来のもの(火山、森林火災など)がある。

2.環境の変化 ④振動

- ・高架整備後、振動は現況と概ね同程度であり、振動規制法の要請限度を下回る予測となります。
- ・また、人が振動を感じ始めるとされる振動レベル（55dB）を全ての地点で下回ります。

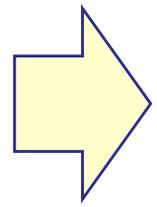
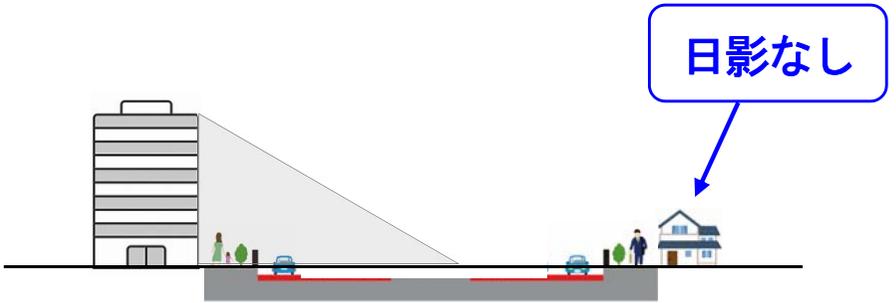


※ 各実測値、予測値は官民境界の数値

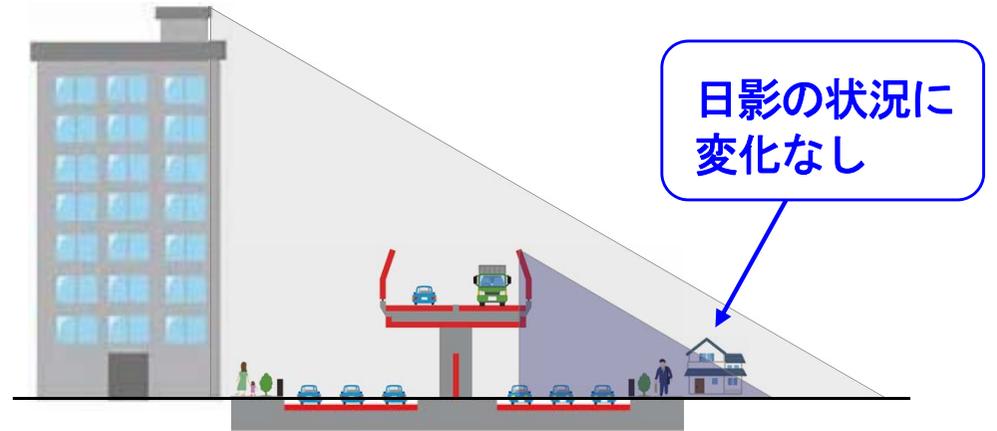
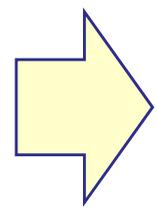
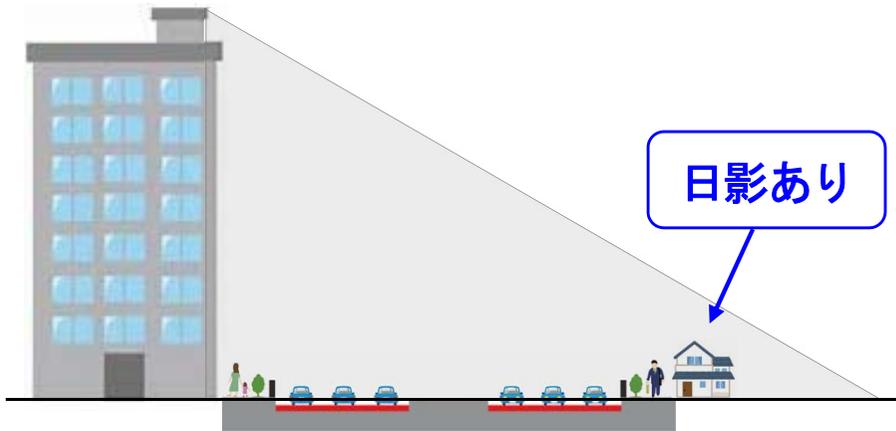
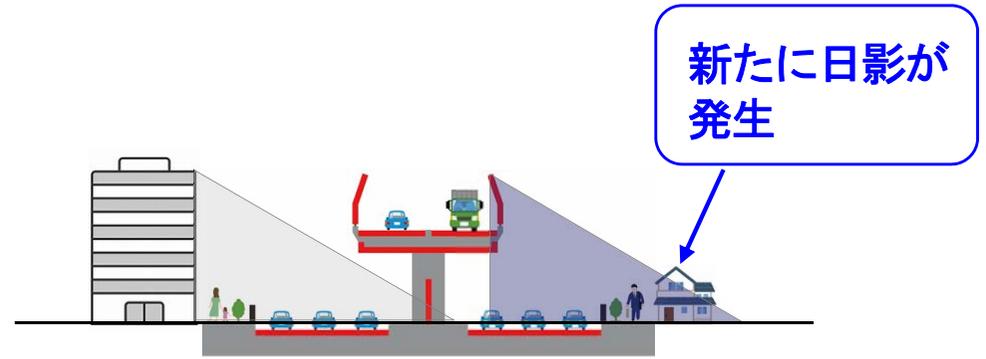
2.環境の変化 ⑤日照阻害

- 高架道路の整備により、新たな日影が発生する場合があります。
 - 日照阻害による補償は、国の定める基準に則り判断させていただきます。
- なお、国道2号周辺には高層建築物が立地しており、場所により日影発生条件が異なりますので、日照阻害に関することについては、個別に対応させていただきます。

<整備前>



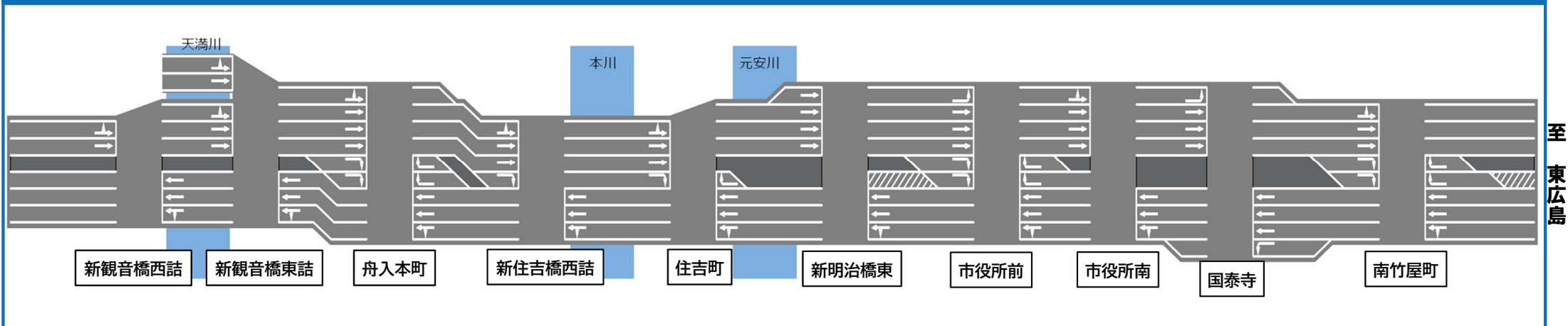
<整備後>



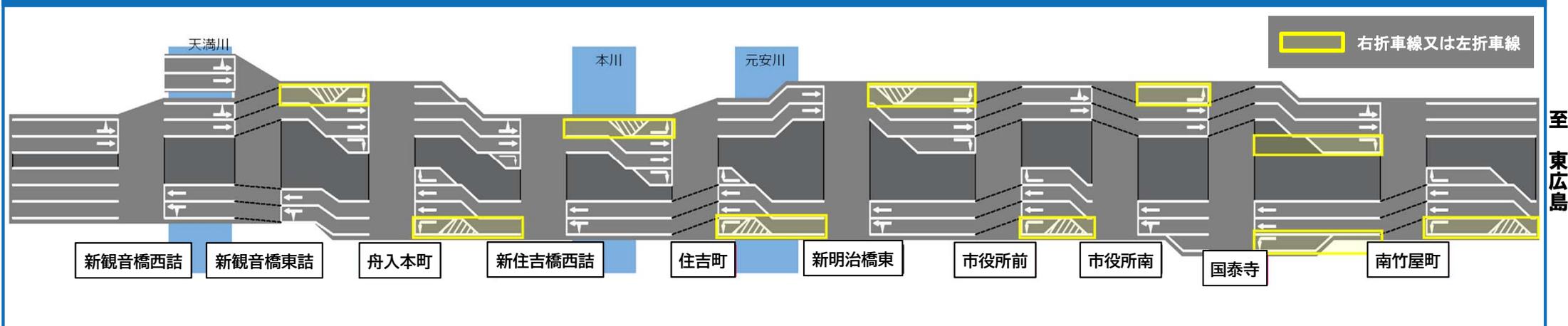
3. 工事中の車線規制 ① 車線規制

- ・昼間は上下線の直進車線を2車線ずつ確保し、可能な限り右折車線又は左折車線を確保します。
- ・工事内容により、さらに広い作業スペースが必要となる場合は、必要な区間で上下線を1車線ずつ確保し、夜間工事とします。

現況車線運用

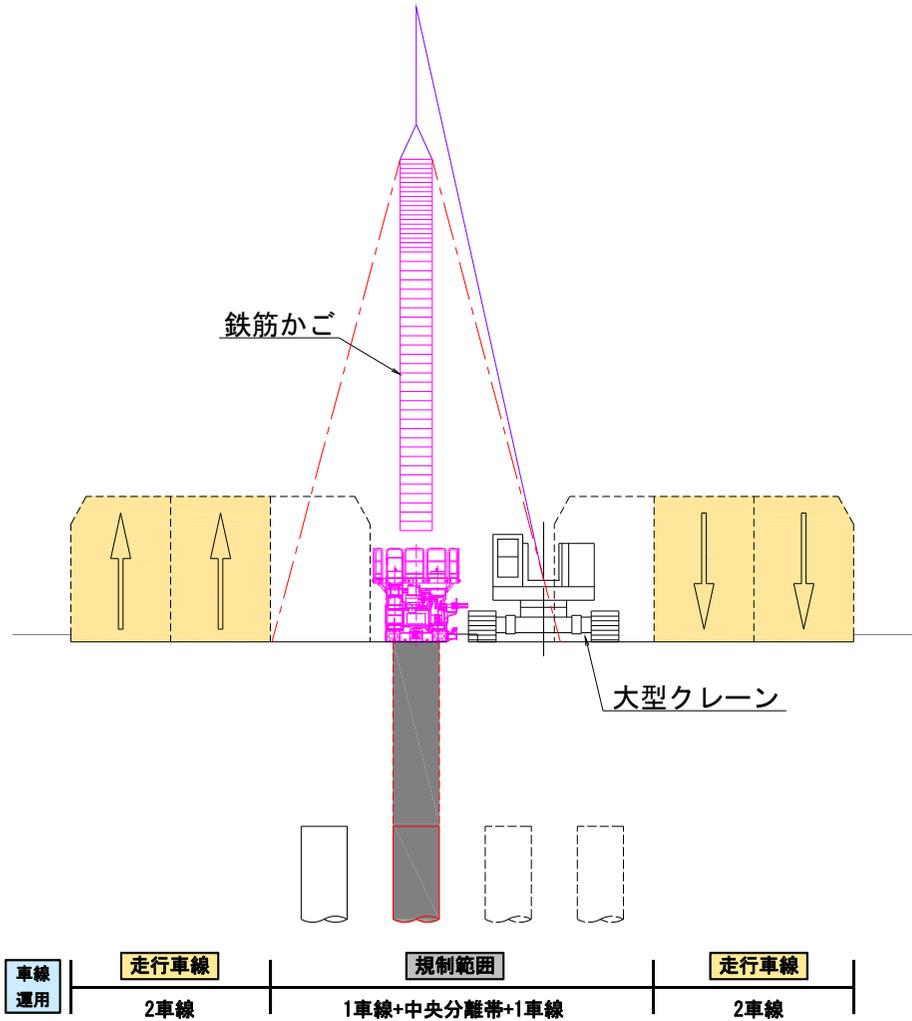


工事中の基本的な車線規制（昼間）

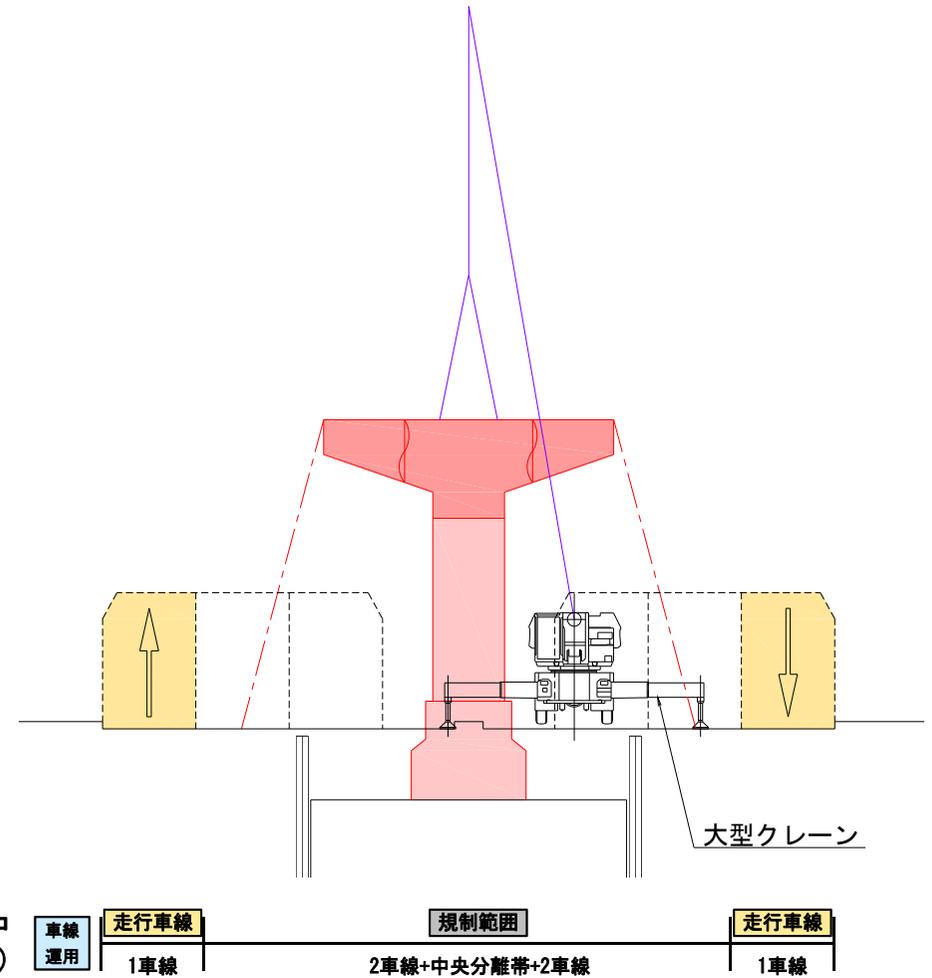


3. 工事中の車線規制 ① 車線規制

昼間施工時の規制イメージ

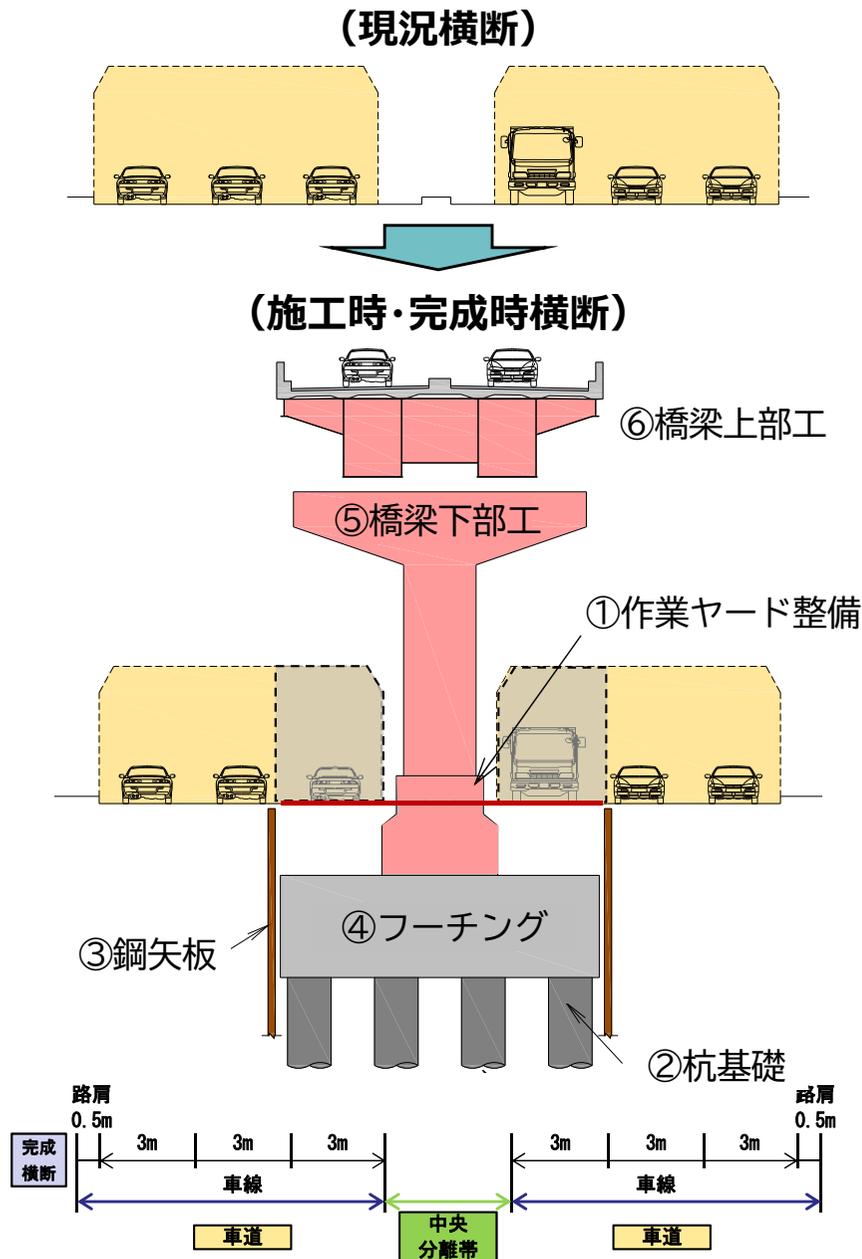


夜間施工時の規制イメージ

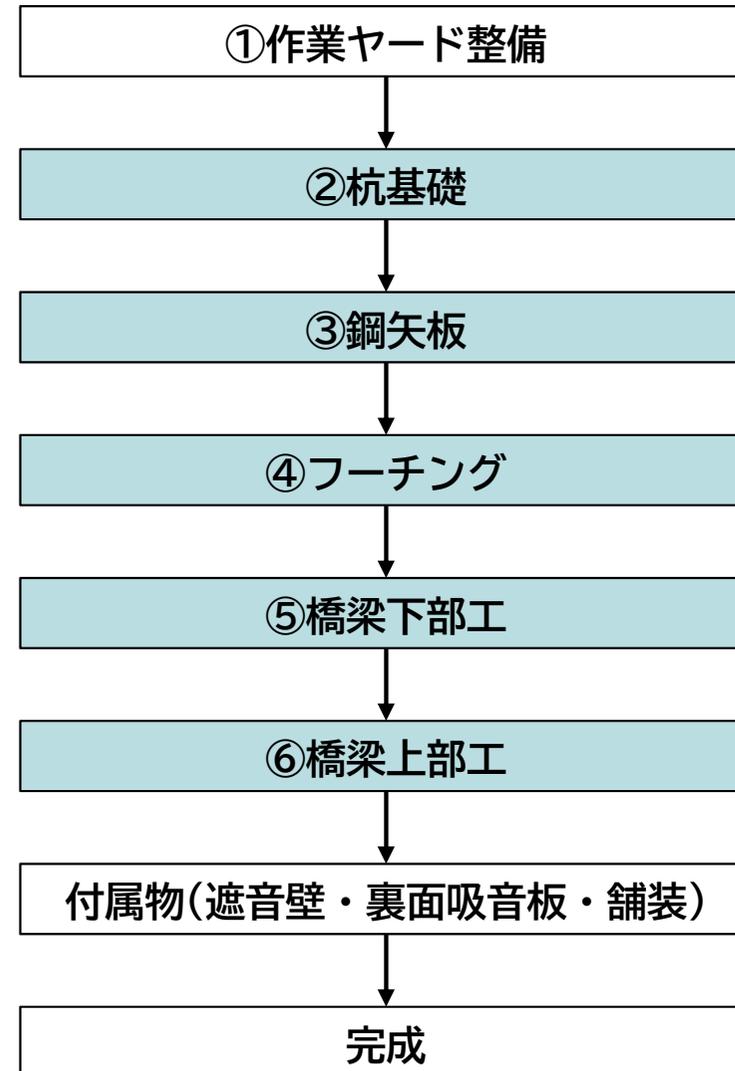


3. 工事中の車線規制 ② 工事の順序

- 現在の中央分離帯に橋脚を設置します。
- ①～⑧の順に施工を行います。



施工フロー



4. 工事中の渋滞対策

① 渋滞対策施策

- 工事中の車線規制により、渋滞が予想されるため、渋滞の悪化を招かないよう、**①経路分散**、**②利用時間帯の分散**、**③公共交通の利用促進**の3つの施策を実施します。
- また、これらの施策について、道路利用者などへ周知するために**④各種広報**を行います。

項目	概要	施策
①経路分散	➤ 国道2号の工事区間を利用する車両を迂回ルートに転換	● 迂回路への案内誘導を行います。
②利用時間帯の分散	➤ 国道2号の工事区間を利用する車両の時間を分散	● 国道2号利用者や市内の企業に向けた呼びかけを行います。
③公共交通の利用促進	➤ 国道2号の工事区間を利用する車両への公共交通の利用を促進	● JR、広島電鉄、路線バス等の公共交通機関の利用促進の広報を行います。



④各種広報による周知

4. 工事中の渋滞対策 ② 経路分散

・西側からの流入車両に対しては、**商工センター西ランプ、庚午三差路交差点、西広島バイパス入口交差点を分岐ポイント**とし、その手前で、**道路情報板、簡易表示機、横断幕、看板等**を設置し、**信号時間の調整などの交差点対策**を講じ、**平和大通り、国道183号、広島南道路、霞庚午線**などに誘導します。



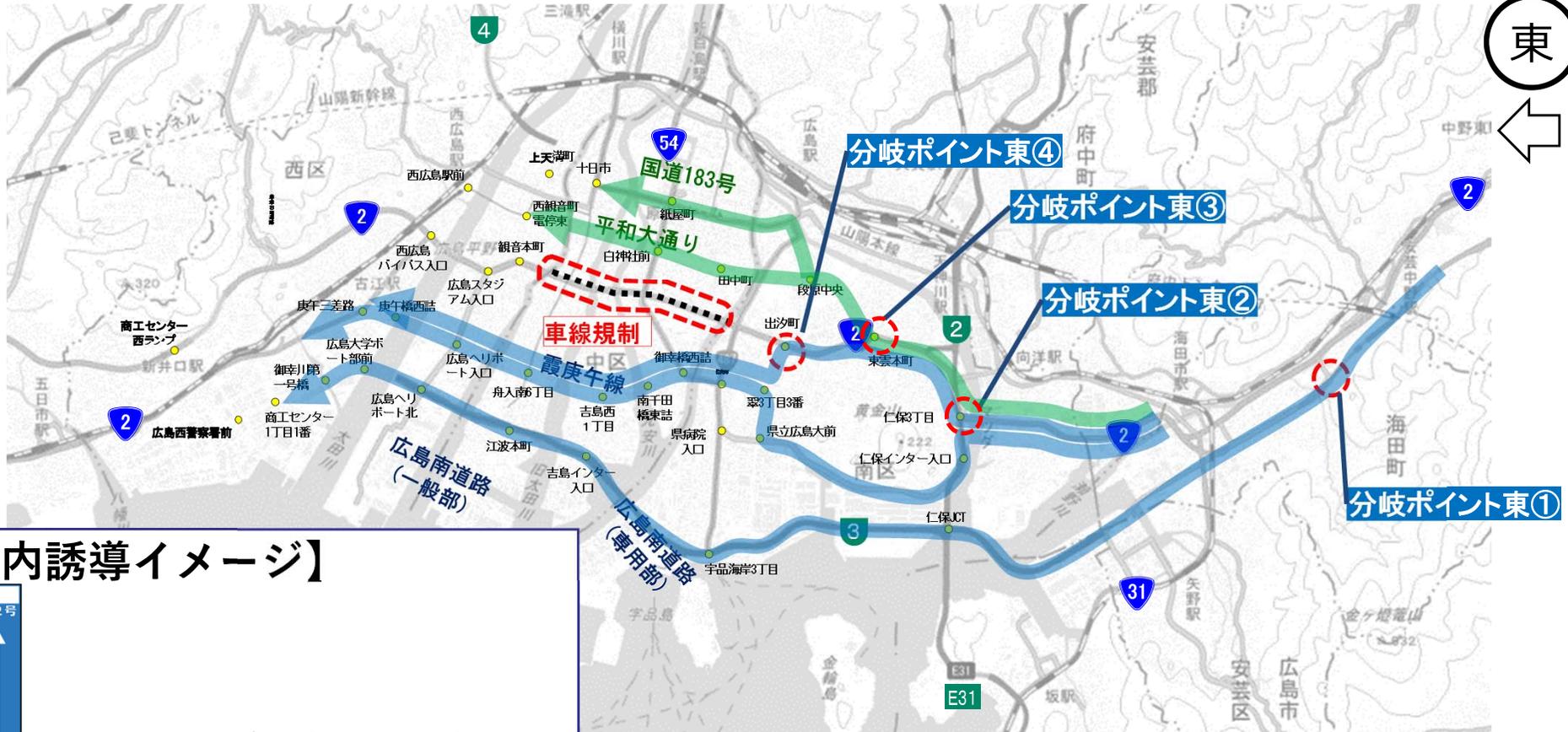
【迂回路への案内誘導イメージ】



迂回路	考え方
 国道2号より北側エリア着交通の迂回路	西広島バイパス入口交差点を分岐ポイントとして、平和大通り、国道183号への迂回へ誘導
 国道2号より南側エリア着交通及び市中心部通過交通の迂回路	商工センター西ランプ、庚午三差路交差点を分岐ポイントとして、霞庚午線、広島南道路への迂回へ誘導

4. 工事中の渋滞対策 ② 経路分散

・東側からの流入車両に対しては、海田東IC、仁保3丁目交差点、東雲本町交差点、出汐町交差点を分岐ポイントとし、その手前において、道路情報板、簡易表示機、横断幕、看板等を設置し、信号時間の調整などの交差点対策を講じ、平和大通り、国道183号、広島南道路、霞庚午線などに誘導します。



【迂回路への案内誘導イメージ】



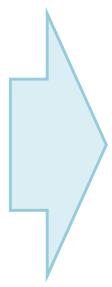
迂回路	考え方
 国道2号より北側エリア着交通の迂回路	東雲本町交差点を分岐ポイントとして、平和大通り、国道183号への迂回へ誘導
 国道2号より南側エリア着交通及び市中心部通過交通の迂回路	海田東IC、仁保3丁目交差点、出汐町交差点を分岐ポイントとして、霞庚午線、広島南道路への迂回へ誘導

4. 工事中の渋滞対策 ③時間帯の分散、公共交通の利用促進

- ・通勤・帰宅時間帯の利用時間帯の分散や、交通量の少ない時間帯への利用の分散の広報を行います。
- ・また、JR、広島電鉄、路線バス等の公共交通機関の利用促進の広報を行います。

【利用時間帯の分散】

通勤・帰宅などにより混雑する時間帯の交通量を減らす



- 通勤目的の交通
利用時間帯の分散（時差出勤・フレックスタイム勤務）を促す広報を行います。
- 業務目的の交通（営業・貨物など）
交通量の少ない時間帯への利用の分散を促す広報を行います。

【公共交通の利用促進】：JR、広島電鉄、路線バス

- パーク&ライドによるJR・広島電鉄の利用
- 都心側ではシェアサイクル、郊外側では駅周辺駐輪場の利用
- 「環境定期：のれバステ〜き」によるバスの積極的な利用

パーク&ライド※

※自宅から最寄駅まで自動車を利用し、駅から公共交通に乗り換えて目的地に行く仕組み

シェアサイクル「ぴーすくる」の活用

<ポートマップ>

出典：広島市ぴーすくるHP

環境定期「のれバステ〜き」※の案内の強化

※アストラムラインを除く全事業者のPASPY通勤定期券を持っている人とその家族が、土日祝にバスの割引を利用できる仕組み

出典：広島県バス協会HP

4. 工事中の渋滞対策 ④ 広報

- ・CMや新聞などのマスメディア、HPやSNS等、工事の段階に適した**多様な広報手法により情報を発信**します。
- ・HPでは、事業の概要や**規制の状況の情報に加えて、リアルタイムの所要時間情報も発信**します。

<p>広報内容</p>	<p>事業全体の概要や事業効果、規制情報や迂回路の案内、リアルタイム所要時間情報、公共交通への利用転換の呼びかけ等の内容を多様なメディアをつかって広報を実施</p>
<p>広報メディア</p>	<p>TV・ラジオ、CM、新聞・チラシ・パンフレット・ポスター、インフォメーションセンター（道の駅やSA/PA）HP、SNS（X（旧Twitter）等）、交通情報・VICS、道路情報板・案内看板・横断幕</p>

<インフォメーションセンター>



三木SA（下り）
出典：中国道リニューアルプロジェクトHP
（NEXCO西日本）

<HP>



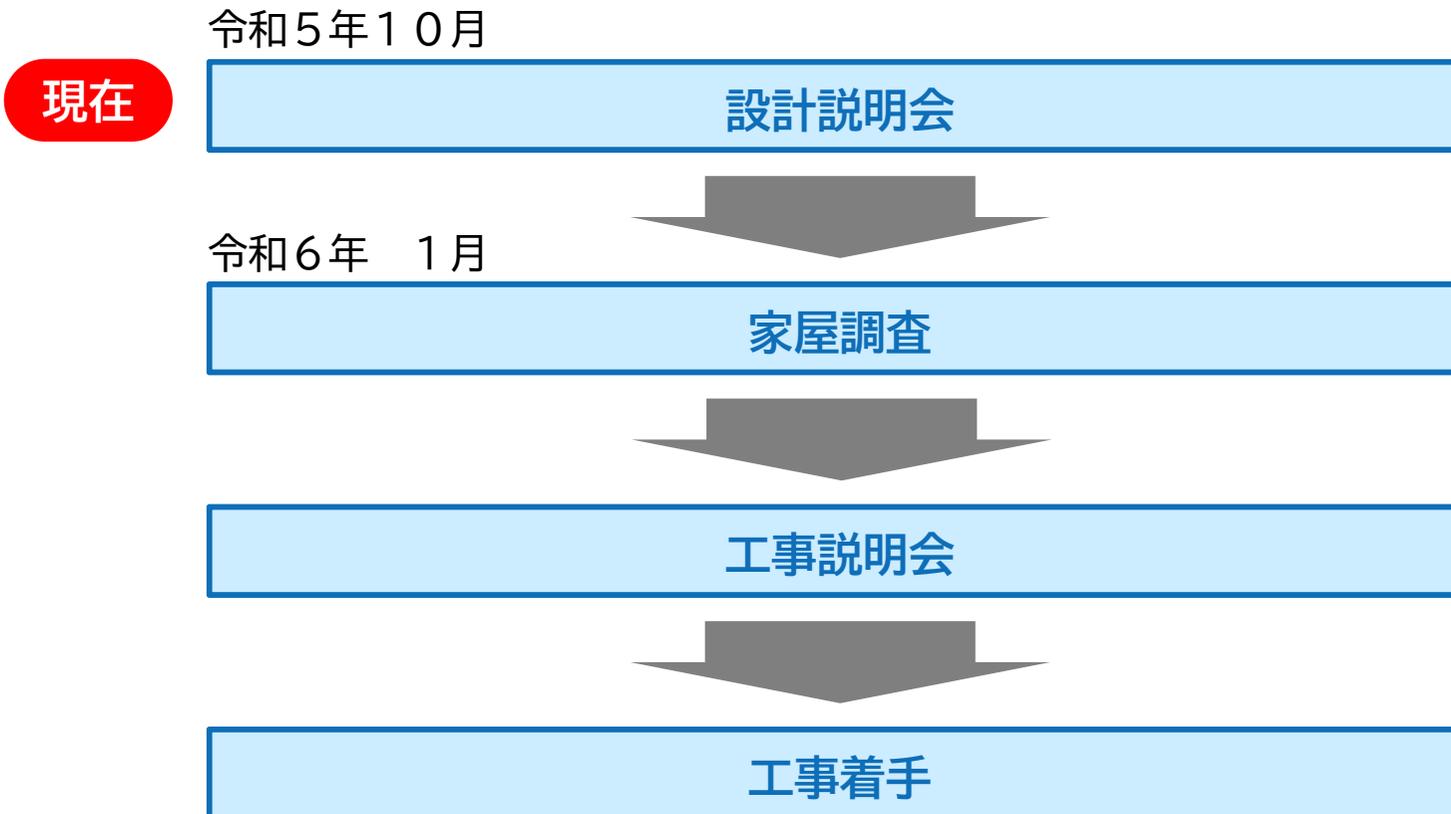
出典：阪和道リニューアルプロジェクトHP
（NEXCO西日本）

<X（旧twitter）>



出典：NEXCO西日本関西支社アカウント

5. 今後のスケジュール



6.家屋調査のお願い ①調査範囲

- ・家屋調査は、工事に伴い近隣の建物等への万一の影響有無を判断するため、事前に現地調査を実施するものです。
- ・調査範囲は、高架部整備済区間の調査実績を踏まえて、概ね国道2号から40～50m程度の1街区の範囲を基本としています。



今後、調査対象となる関係者の方へは、調査の説明・承諾確認のためにご連絡、ご訪問等をさせていただきます。
ご協力の程よろしく申し上げます。

6.家屋調査のお願い ②調査の内容

調査内容	調査概要	イメージ写真
①建物等の間取り、配置調査	調査員が敷地内の配置および建物の間取り、外観をスケッチし、寸法の計測を行います。	
②損傷状況調査	(内部) 建物の内壁、天井、床、建具の亀裂および建付け等の損傷状況を調査します。	
	(外部) 建物の外壁、基礎、屋根の亀裂等の損傷状況を調査します。	
	(工作物) ポーチ、塀、土間等の亀裂、目地切れおよび破損等の損傷状況を調査します。	
③柱・床傾斜測定	柱については、東西・南北の2方向の傾きおよび床の傾きについて傾斜計を用いて測定します。	
④水準測量	基準点より建物や外構の高さをレベル（計測機器）を用いて測定します。	