

計画段階評価について  
ふくやま ほんごう みはら ほんごう  
福山本郷道路（三原～本郷）

第 1 回 説明資料

令和 6 年 1 2 月 2 3 日

国土交通省 中国地方整備局

# 目 次

|               |         |
|---------------|---------|
| 1. 評価対象区間     | ・ ・ ・ 2 |
| 2. これまでの整備状況  | ・ ・ ・ 4 |
| 3. 地域の現状と課題   | ・ ・ ・ 6 |
| 4. 政策目標(案)の設定 | ・ ・ 2 0 |
| 5. 意見聴取方法     | ・ ・ 2 8 |
| 6. 計画段階評価の流れ  | ・ ・ 3 5 |

# 1 . 評価対象区間

○対象区間は、福山本郷道路の新倉町ランプ～本郷地内である。

【対象区間周辺の道路網(広域道路ネットワーク図)】





## 2. これまでの整備状況

## 2-1. 福山本郷道路の整備経緯

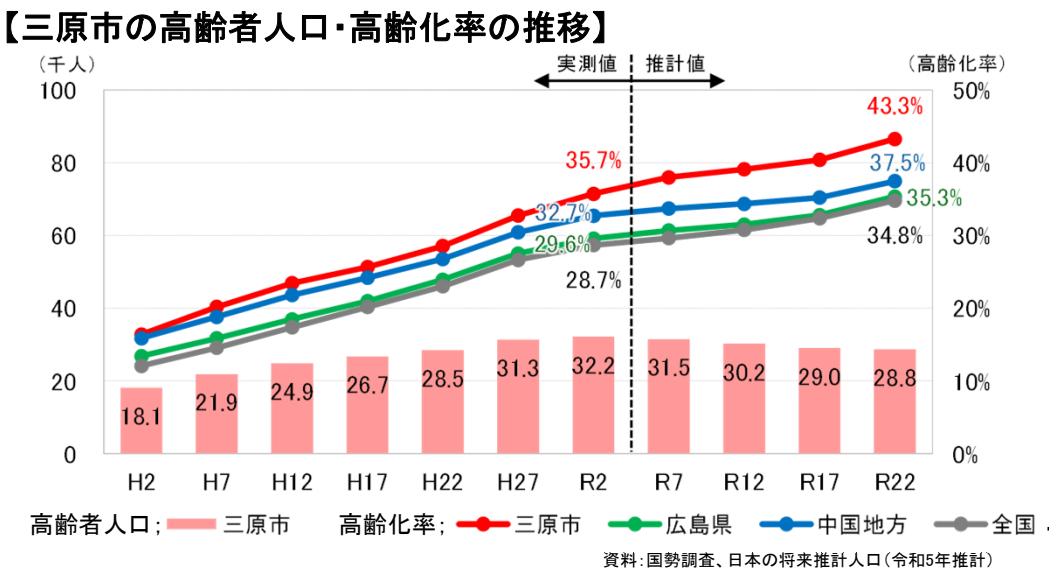
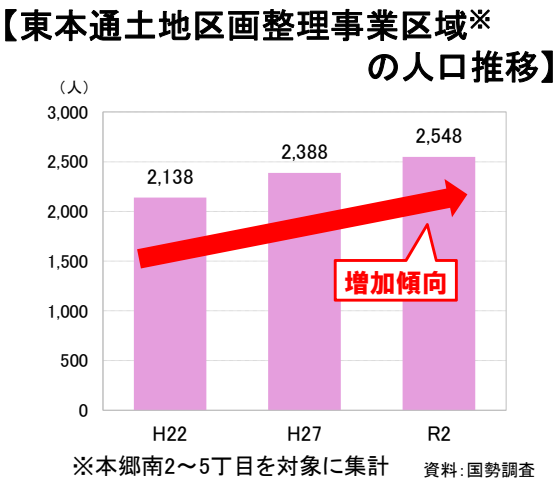
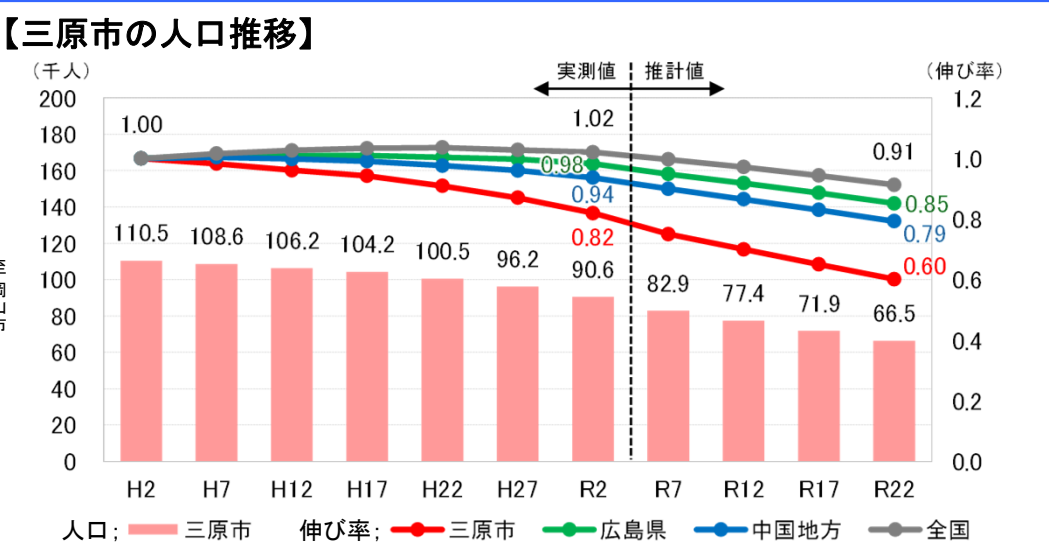
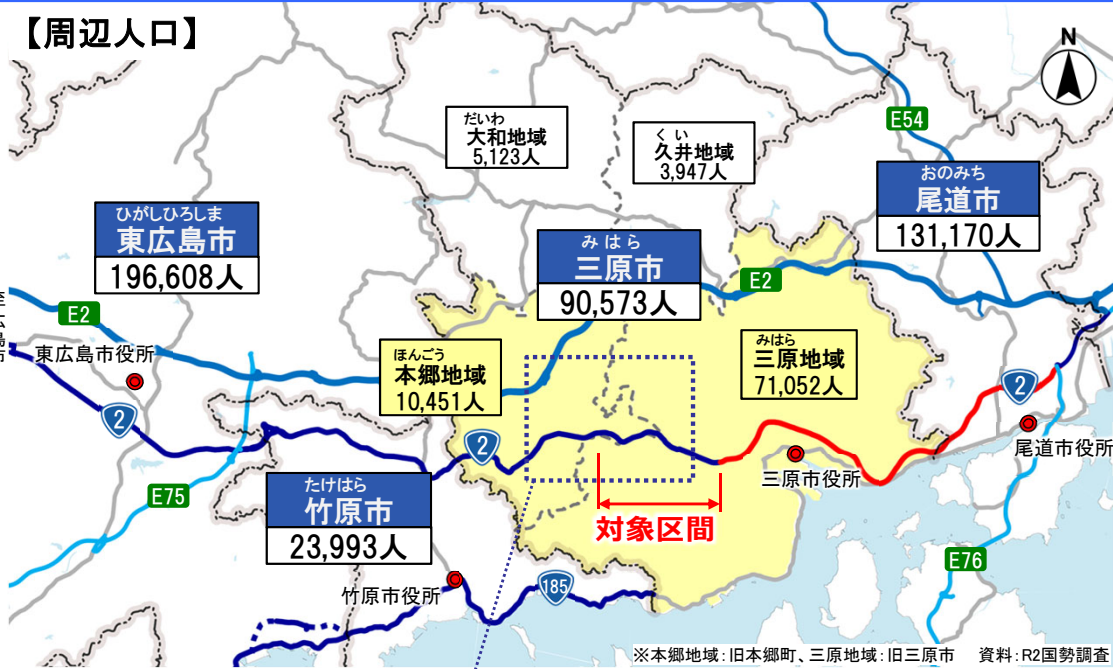
○福山本郷道路のうち、尾道バイパス(S56開通)、木原道路(R3開通)、三原バイパス(H24開通)がこれまでに整備されている。  
○対象区間は、残りの未事業化区間である。



### 3. 地域の現状と課題

# 3-1. 人口推移

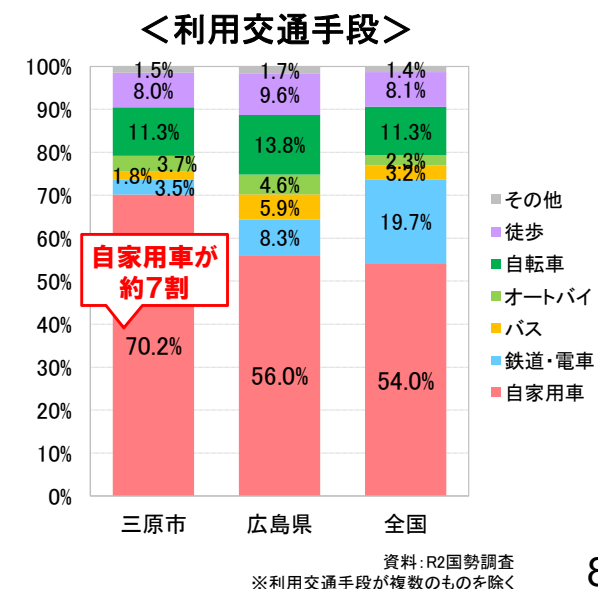
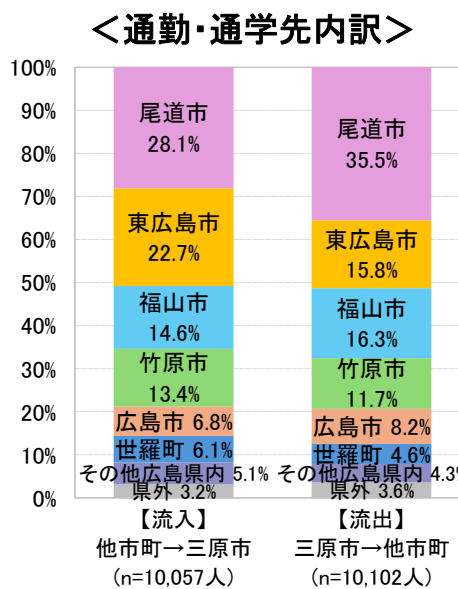
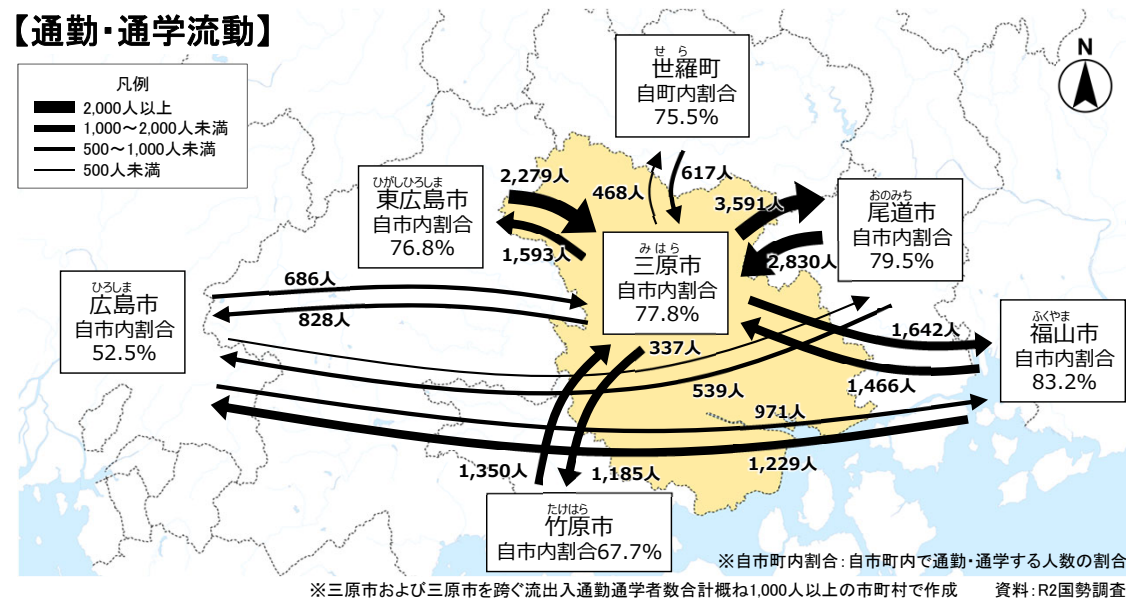
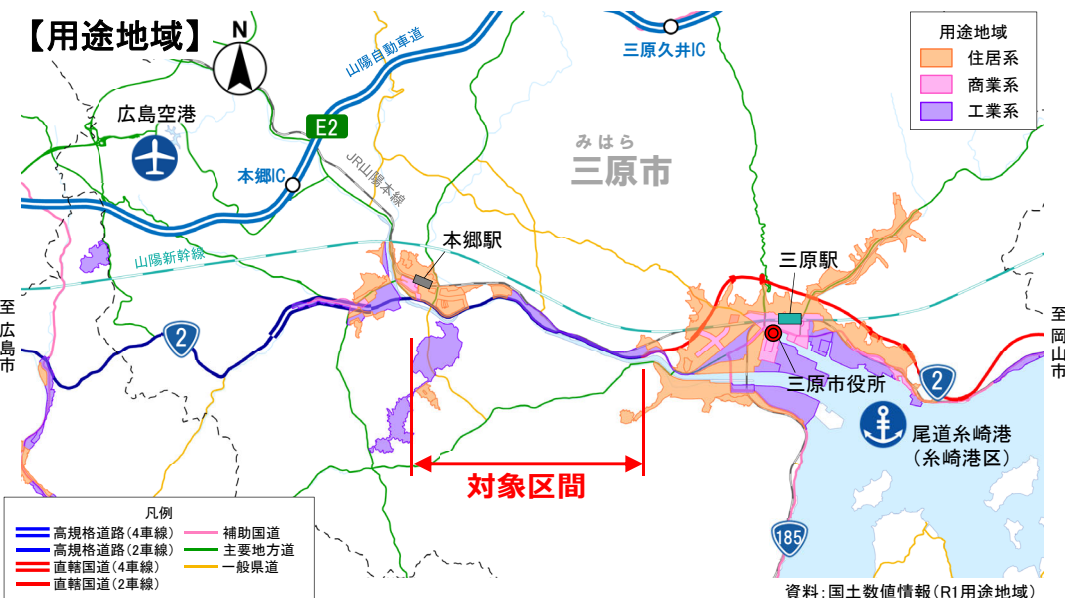
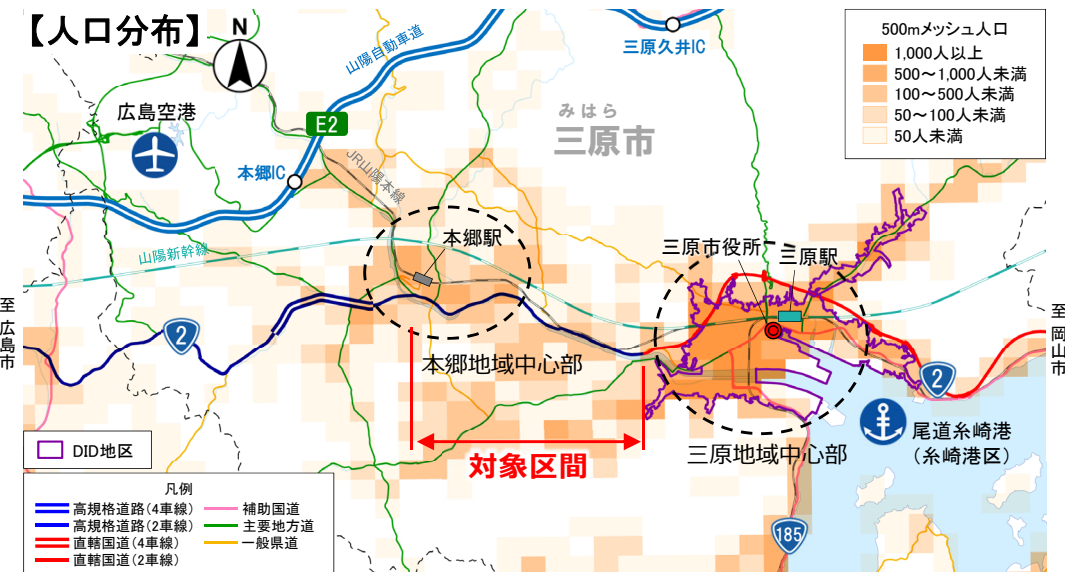
- 三原市の人口は約9.1万人であり、隣接する尾道市、竹原市、東広島市はそれぞれ約13.1万人、約2.4万人、約19.7万人である。
- 三原市の人口は減少傾向にあるが、土地区画整理事業中の東本通土地区画整理事業区域(本郷南2～5丁目)では増加傾向となっている。
- 三原市は全国や中国地方、広島県全体に比べ、人口減少が著しく、高齢化率も上回っている。





## 3-2. 土地利用・地域生活

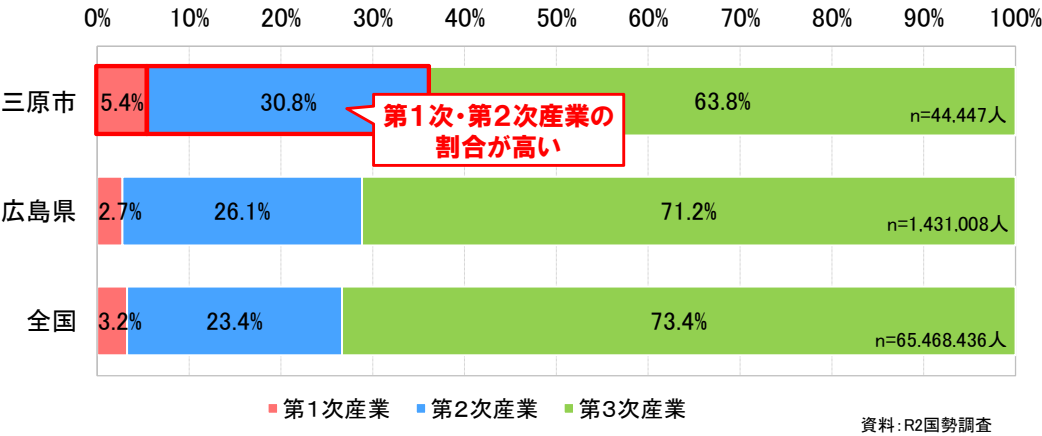
- 三原市の人口は三原地域・本郷地域の中心部に集中しており、対象区間沿線は住居系・工業系用途地域に指定されている。
- 三原市と他市町との通勤・通学流動は、隣接する尾道市、東広島市との結びつきが強く、各々約2～4割を占めている。次いで、福山市、竹原市との流動が約1～2割である。通勤・通学時の利用交通手段は、自家用車が約7割を占めている。



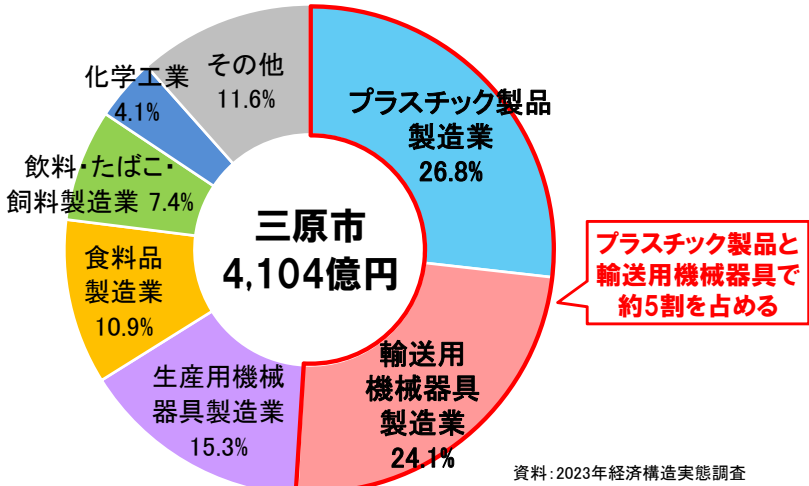
# 3-3. 産業構造

- 三原市の就業者数は、広島県全体及び全国と比較して第1次産業及び第2次産業の割合が高い。
- 三原市の産業分類別総生産を見ると、製造業が約4割と突出しており、全国平均と比較して割合も高い。
- 製造品出荷額等はプラスチック製品製造業が最も多く約3割を占め、次いで輸送用機械器具製造業が約2割である。

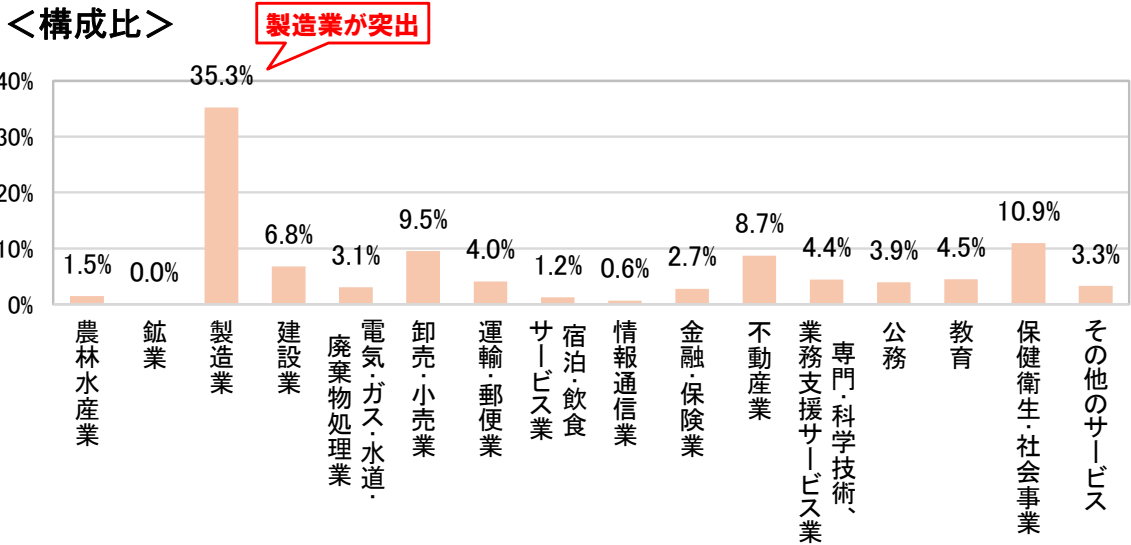
【就業者数の産業別構成比】



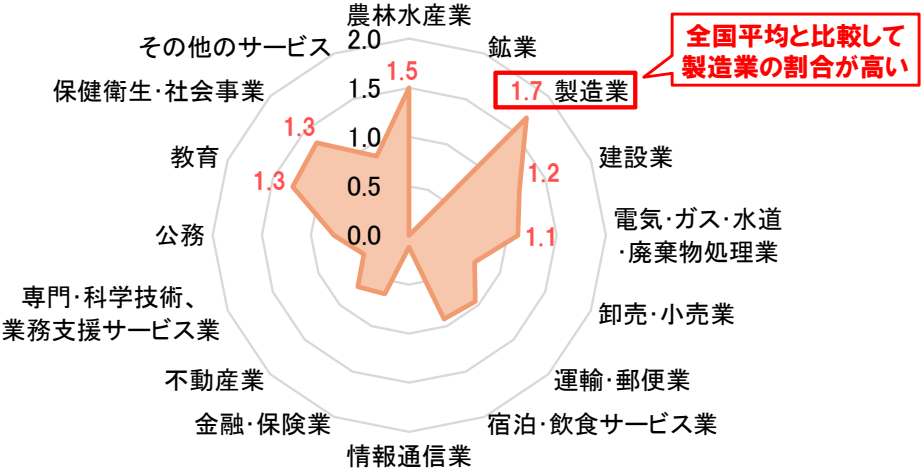
【製造品出荷額等の内訳】



【令和3年度市町内総生産(三原市)】

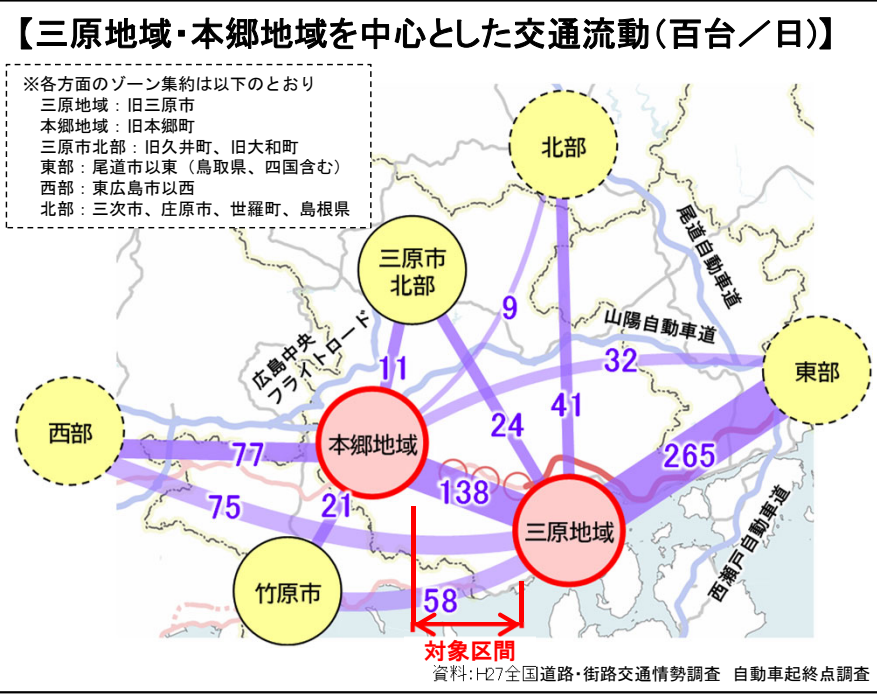


＜特化係数＞



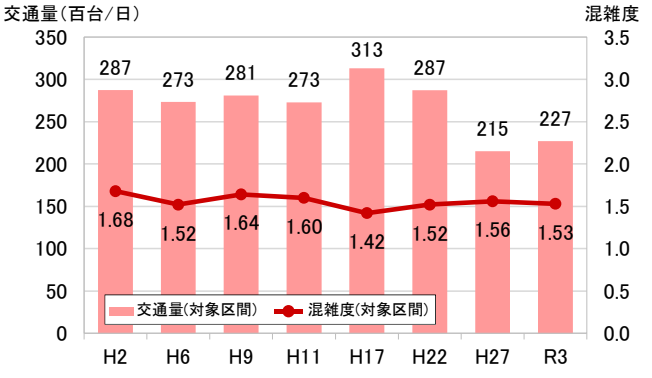
# 3-4. 交通特性

○対象区間沿線である三原地域・本郷地域を中心とした交通流動を見ると、東西方向の流動が多い。  
○東西交通を担う国道2号(対象区間、三原バイパス断面、木原道路断面)の交通量は横ばい傾向となっている。三原バイパス及び木原道路の開通後、並行区間の混雑度は1.0を下回っているが、対象区間は依然として1.5前後で推移している。

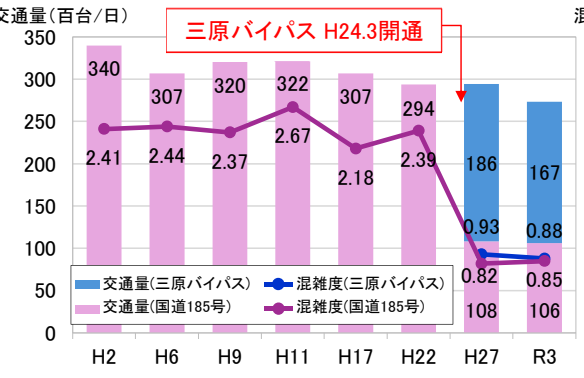


## 【断面交通量・混雑度の推移】

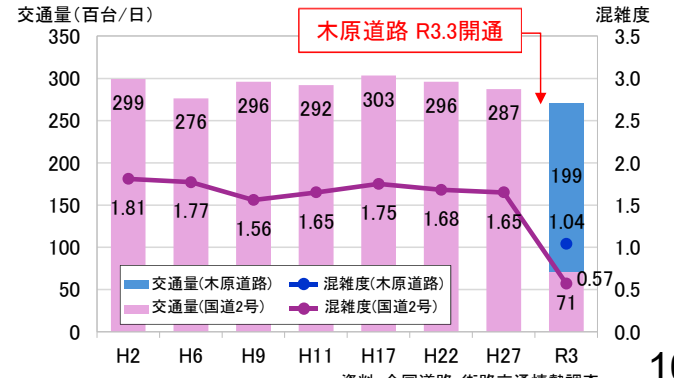
【断面①：三原～本郷間(対象区間)】



【断面②：三原バイパス断面】



【断面③：木原道路断面】





○沿道は、国道2号を中心に工業系・住居系の用途地域に指定されており、三原西部工業団地などの産業・工業団地が集積し、良質な市街地の形成や住環境を創出すべく土地区画整理事業が進められている。





# 3-6. 渋滞の現状と課題

○対象区間は、混雑度が1.25を超えて日中も混雑しており、上り方向は七宝橋北詰交差点、下り方向は新橋交差点や新倉交差点を先頭に速度低下が発生している。

## 【旅行速度・混雑度】

**■混雑度とは**  
 道路の混雑状況を表す指標で、交通容量(道路を円滑に通過できる交通量の最大数)に対する、実際の交通量の割合。  
 混雑度の数値による混雑状況の目安は以下のとおり。  
 ・1.0～1.25 ⇒1～2時間程度の混雑が発生  
 ・1.25以上⇒ピーク時間を中心に混雑時間帯が増加

写真① R6.5.24 朝ピーク



写真② R6.5.23 タピーク



写真③ R6.5.24 朝ピーク



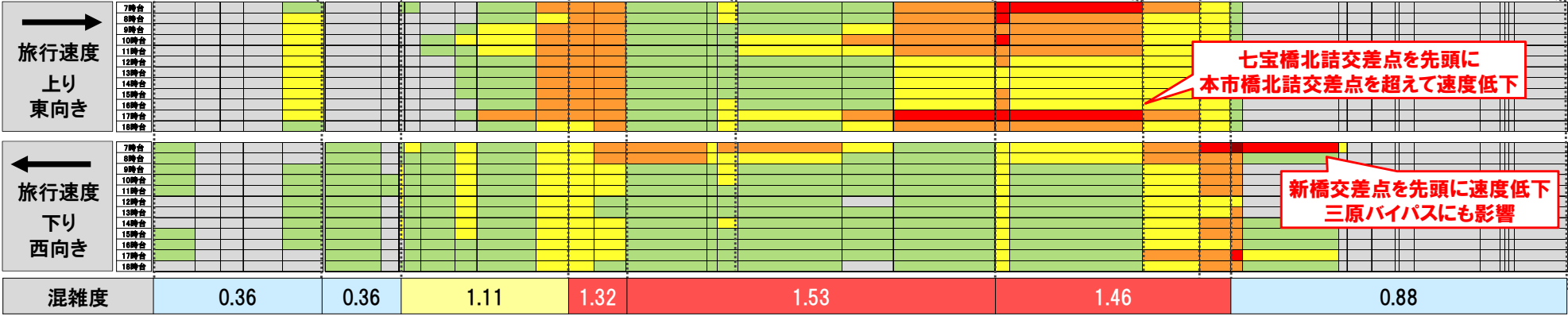
三原バイパス

**地域の声**

木原道路が開通し、山陽自動車道や周辺道路から国道2号に転換して交通量が増えている。福山・尾道方面からの交通が、新倉交差点から西側でボトルネックとなり、上下線ともに混雑するようになった。平日は毎日混雑しており、特に朝夕の混雑が激しい。

(R6.7 三原市 ヒアリング結果)

## <国道2号>

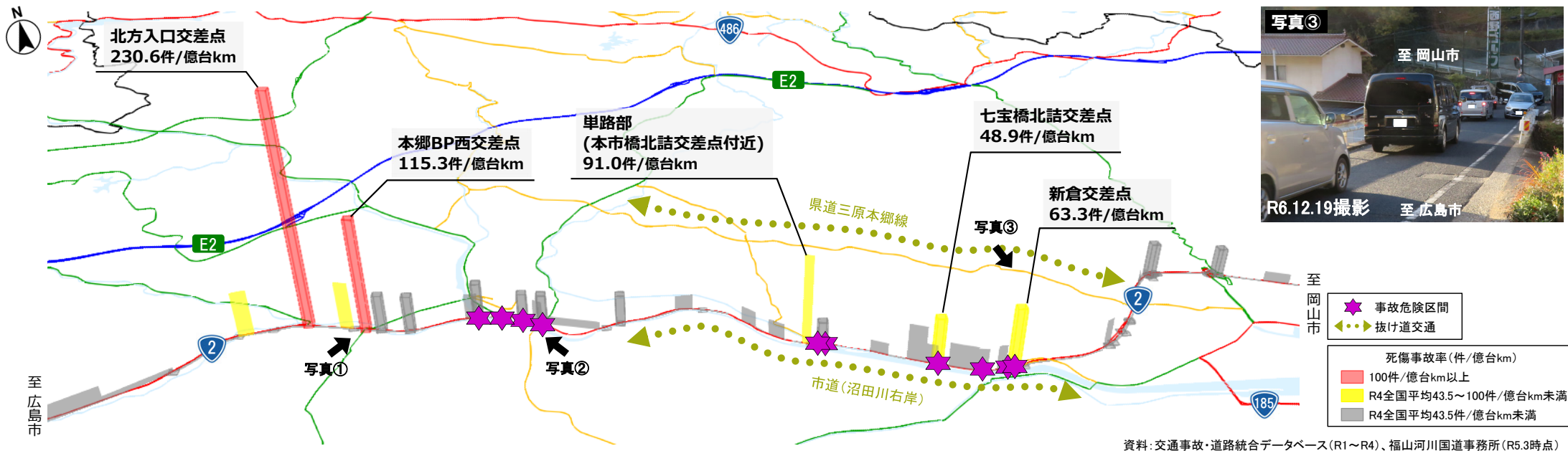


資料:ETC2.0プローブデータ(R5.4~R6.3平日平均)、R3全国道路・街路交通情勢調査

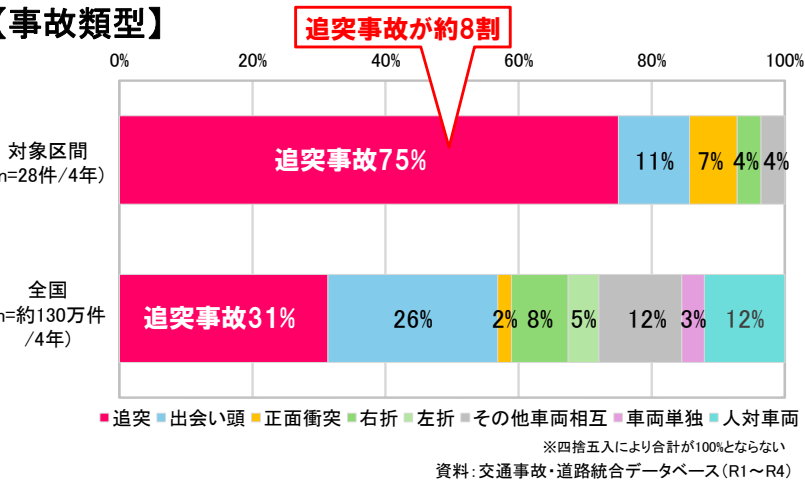
# 3-7. 交通安全の現状と課題

- 対象区間には事故危険区間が多数存在し、本郷バイパス西交差点や本市橋北詰交差点付近、新倉交差点等で死傷事故率が高く、事故類型は渋滞に起因すると想定される追突事故が約8割を占めている。
- 国道2号の渋滞を避けるため、生活道路が抜け道として利用されており、沿線住民の安全・安心を脅かしている。

## 【死傷事故率・事故危険区間】



## 【事故類型】



### 本郷バイパス西交差点付近の事故



### 三原市本郷南4丁目付近の事故



### 地域の声

国道2号の北側の県道三原本郷線、南側の対岸の市道(幅員狭小)が抜け道として使われており、沿線住民から、抜け道の交通が怖いという意見をいただいている。

(R4.11 三原市 ヒアリング結果)

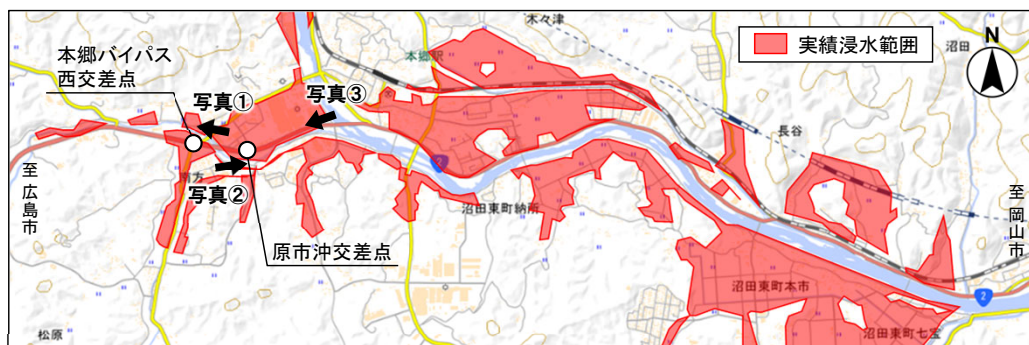




# 3-8. 防災の現状と課題

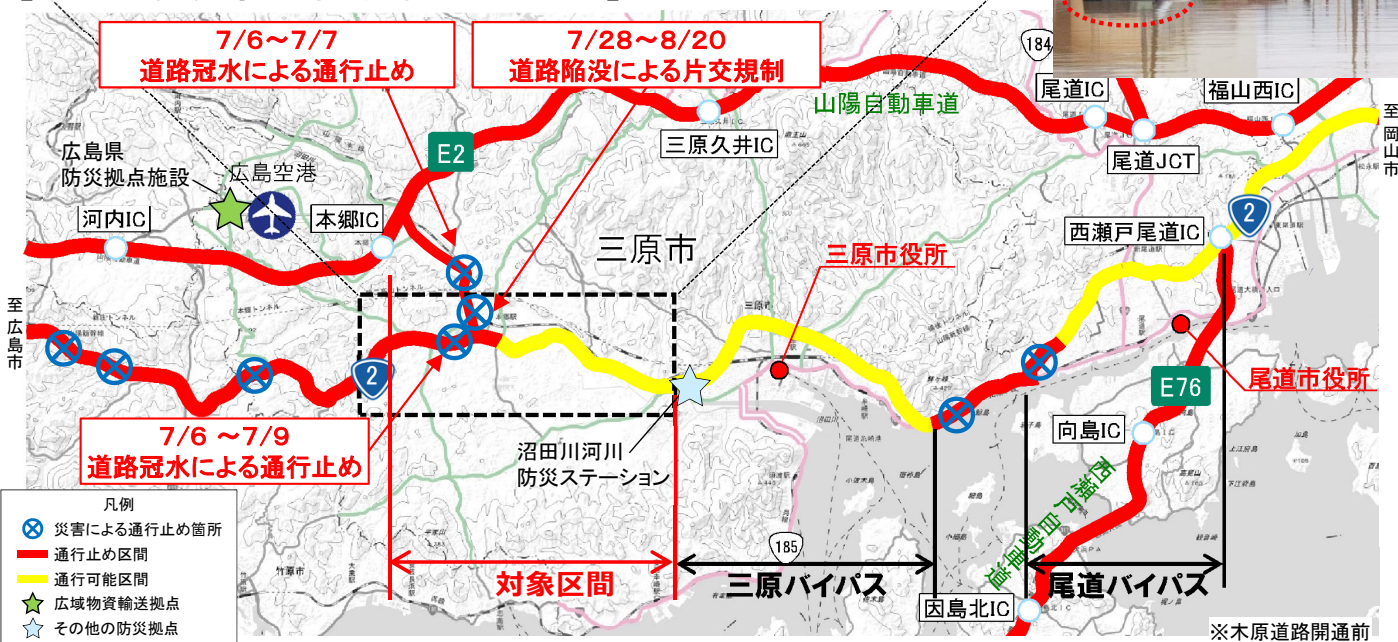
- 平成30年7月豪雨では、三原市本郷地区において、沼田川水系梨和川が破堤し、重要物流道路である国道2号や本郷ICへのアクセス路を担う県道瀬野川福富本郷線が冠水により通行不能となり、東西の交通に大きな影響が生じた。
- 広島空港には備蓄倉庫や防災広場、防災航空センター等の機能を備えた広島県の広域物資輸送拠点（広島県防災拠点施設）があり、災害時には円滑な救援物資の輸送が求められるため、災害時においても機能する信頼性の高い道路ネットワークの確保が課題である。

## 【平成30年7月豪雨時の沼田川の浸水状況】



## 【平成30年7月豪雨時の通行止めの状況】

資料：広島県HP（実績浸水範囲）



## 写真① 本郷バイパス西交差点付近



## 写真② 原市沖交差点付近



## 地域の声



平成30年7月豪雨の際にインフラが寸断して救援物資などが滞った経験も踏まえ、災害に強いインフラとしてバイパスが必要である。

(R4.11 医療機関 ヒアリング結果)



広島県防災拠点施設から本郷IC、国道2号を利用して三原市街へ来ることになるが、平成30年7月豪雨時は国道2号の水が引くまで通行できなかった。三原市内には河川防災ステーションもあり、大きな道がつながっていることが重要である。

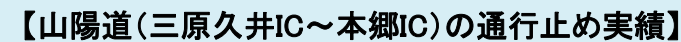
(R4.11 三原市 ヒアリング結果)

## 平成30年7月豪雨時の冠水状況(三原市下北方地内)





### 【令和3年7月大雨時(R3.7.8～7.10)の通行規制状況】



10年間で24件、延べ約250時間の通行止め

【山陽道等規制時における拠点間所要時間】

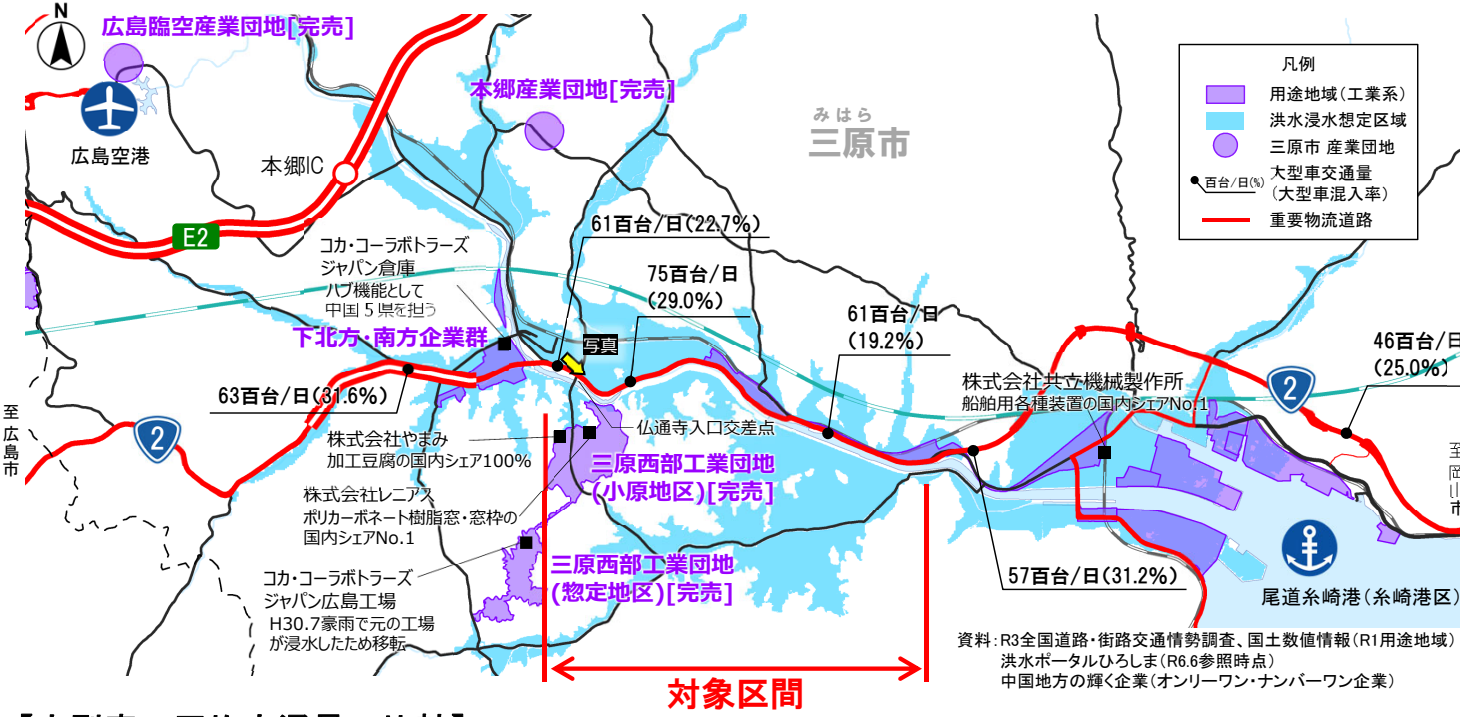




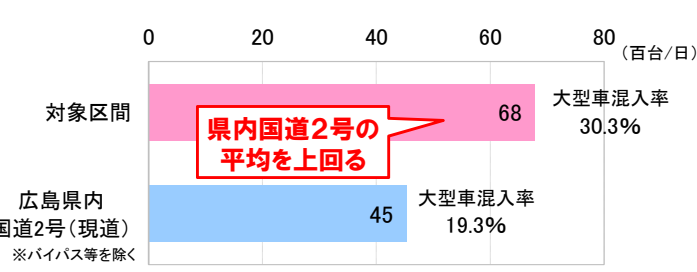
# 3-10. 物流の現状と課題

- 対象区間周辺には空港、港湾、高速IC等の交通拠点や産業団地・工場が集積しており、重要物流道路である国道2号及び山陽自動車道は物流の大動脈として重要な路線となっている。
- 対象区間の国道2号は、多くの区間が洪水浸水想定区域に指定されており、大雨時の被災リスクがあるとともに、日常的な渋滞も発生しており、物流活動に支障をきたしている。

## 【産業団地・洪水浸水想定区域】



## 【大型車の平均交通量の比較】



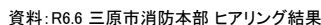
▲国道2号を走行する大型車の状況（仏通寺入口交差点付近）



## 地域の声

- 本郷は国道2号、高速ICも近く、九州～関西まで日帰り可能で非常に便利な地域であるが、幹線道路が少ないため、代替路がない、時間が読みにくいなどの問題もある。
- 国道2号や山陽自動車道を利用して原材料の入荷・製品の出荷を行っているが、仏通寺入口交差点付近が渋滞しており、工場から国道2号に出る際に時間がかかる。

【三原市西消防署における病院別救急搬送人数】



三原西消防署から三原市中心部の医療機関やJA尾道総合病院への救急搬送は、**国道2号をメインルートとして利用しているが、片側1車線のため、追い越しが困難な場合がある。**

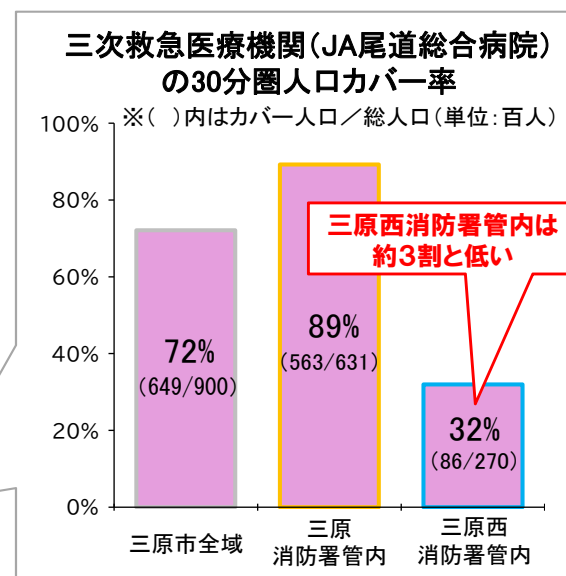
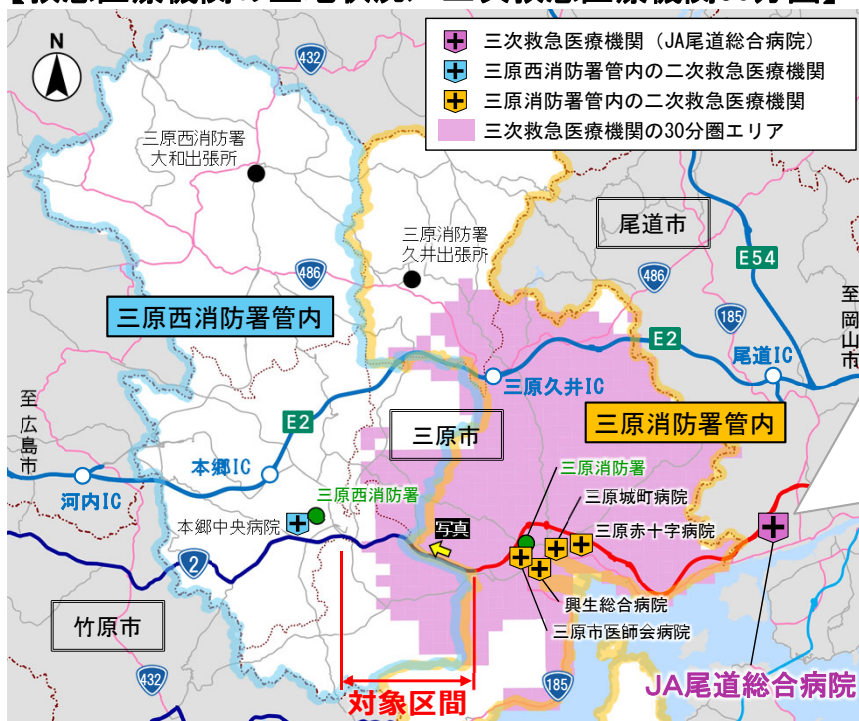
(R6.6 三原市消防本部ヒアリング結果)



病院に搬送する際、本郷方面は渋滞に巻き込まれて到着が遅れることがある。TPA（脳血管に詰まった血栓を溶かす薬）、カテーテル（心臓の循環器）等の対応では、病院への到着が遅れると死亡確率が上がり、助かったとしても後遺症が残りやすい。

(R4.11 医療機関ヒアリング結果)

**【救急医療機関の立地状況／三次救急医療機関30分圏】**

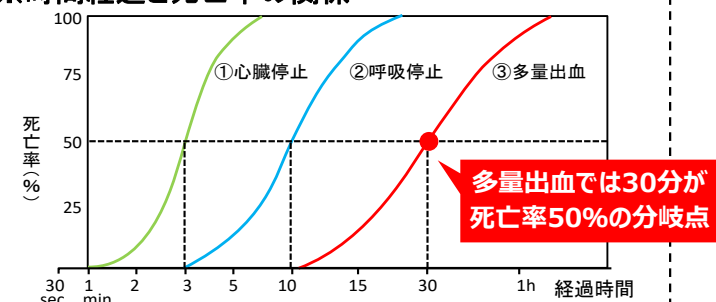


- ※三次救急医療機関30分圏は、R3全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度上下平均値を用いて算出
- ※圏域人口は、R2国勢調査における4次メッシュ人口（島しょ部除く）より算出
- ※30分圏人口カバー率は、対象エリアの総人口に対する30分圏内人口の割合
- ※三次救急とは、一次救急や二次救急では対応が難しい生命に関わる重症患者に対応する救急医療



### ▲ 渋滞時における救急車の走行状況（長谷町駐在所付近）

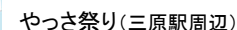
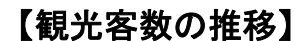
### ※時間経過と死亡率の関係



資料:カーラーの救命曲線(M.cara1981「カーラーの曲線」より)



### 【主な観光施設の立地状況及び観光客数】



クルーズ船が寄港する三原港、尾道糸崎港



繁忙期のGW、夏休み、正月休みに利用客が多いが、**国道2号で渋滞が発生**することも多く、団体客の到着の遅れにより、予定していた工程（体験プログラム）が遅れることもあった。バイパスが整備されると、**三原方面からのスムーズなアクセスにより、観光面や通勤面での効果が期待される。**

(R4.11 広島空港周辺観光施設ヒアリング結果)

三原市は新幹線駅と港が近接しているため、観光周遊としての利便性が高い。また、空港周辺には観光施設の立地があるため、**空港から三原市内への周遊に期待している**。一方で、**新倉～広島空港は渋滞によりアクセス性に課題があるため、バイパス整備によるメリットは大きい**。

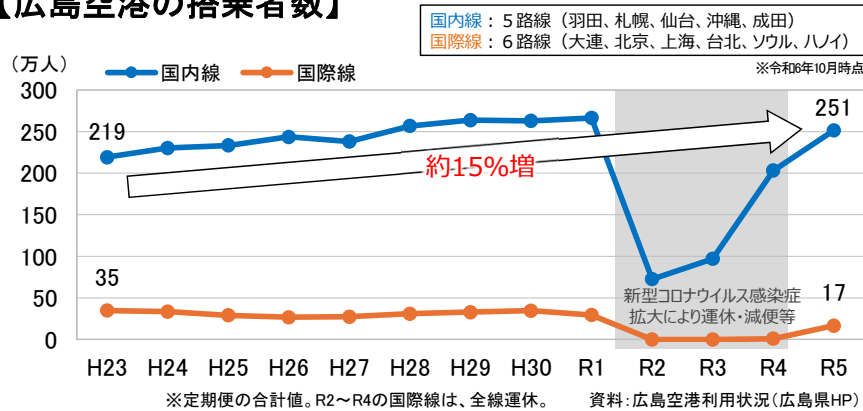
(R4.11 観光関連団体ヒアリング結果) 18



# 3-1 3. 観光の現状と課題（空港からの周遊）

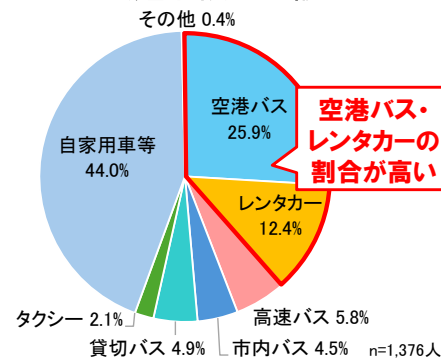
- 広島空港の定期路線は、国内線5路線、国際線6路線が運航しており、搭乗者数は概ね増加傾向にある。
- 広島空港からの交通手段としてバスやレンタカーの需要は高く、利用者は増加傾向にあるものの、三原駅へのアクセス路となる国道2号は時間信頼性が低く、観光シーズンは最大約15分の差があり、アクセス向上による観光周遊の活性化が課題である。

## 【広島空港の搭乗者数】

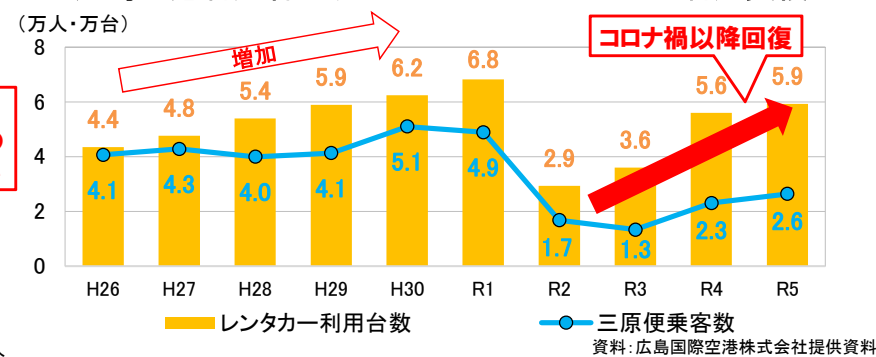


## 【広島空港からの二次交通】

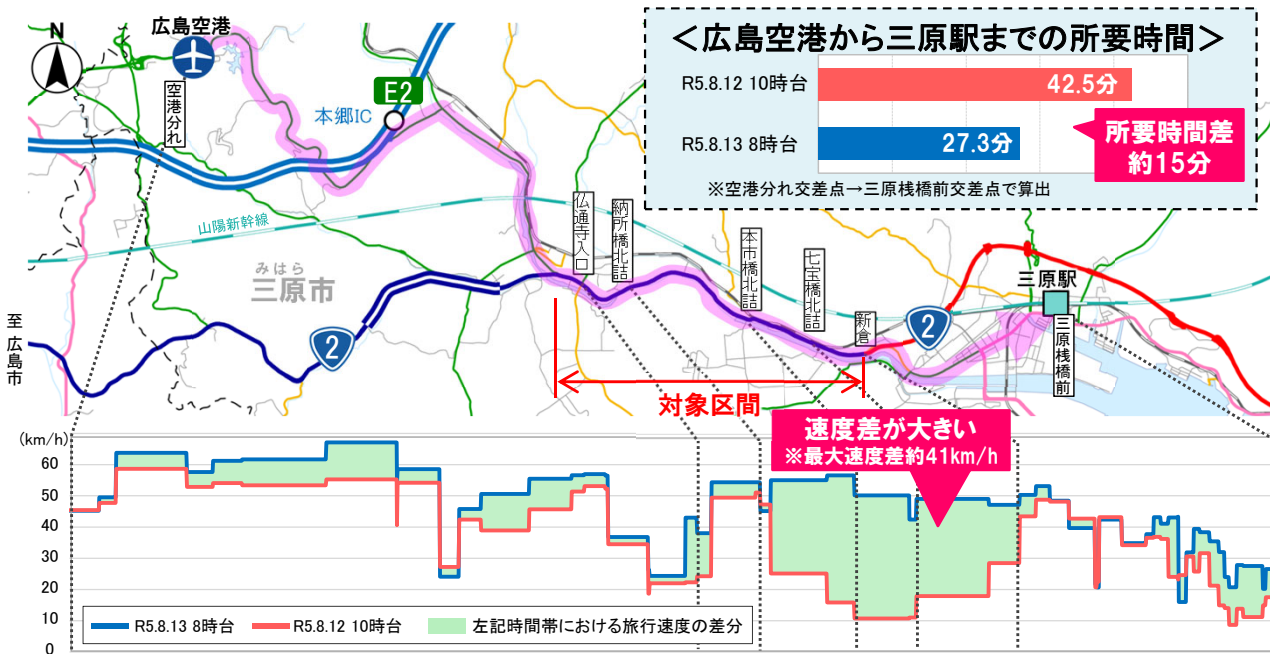
### ＜交通手段の内訳＞



### ＜広島空港利用者のリムジンバス・レンタカーの利用実績＞



## 【観光シーズンの旅行速度（広島空港→三原駅）】



### ～中四国最大級のレンタカー統合施設が開設（R6.7.1）～

- ・レンタカー営業所（既存5社+新規1社）を1か所に統合。
- ・従来は空港から各レンタカー営業所まで送迎車で移動する必要があったが、徒歩での移動が可能となり、利便性・快適性の向上等が図られる。



### 地域の声

国道2号の時間信頼性が低いと、三原便リムジンバスは時間に余裕を持った運行とせざるを得ない。観光需要喚起の際に、広島空港と三原駅間のアクセスが課題となるため、玄関となる広島空港から三原駅までのアクセス性が改善すれば、船や鉄道、その他の交通機関を利用した観光周遊が可能になると思う。

（R4.11 広島国際空港株式会社ヒアリング結果）

三原は瀬戸内観光の玄関口であり、外国人もレンタカーを利用した観光が多い。渋滞等による不安があるため、迂回路やバイパスが整備されると良い。

（R4.11 観光関連団体ヒアリング結果）

## 4. 政策目標(案)の設定



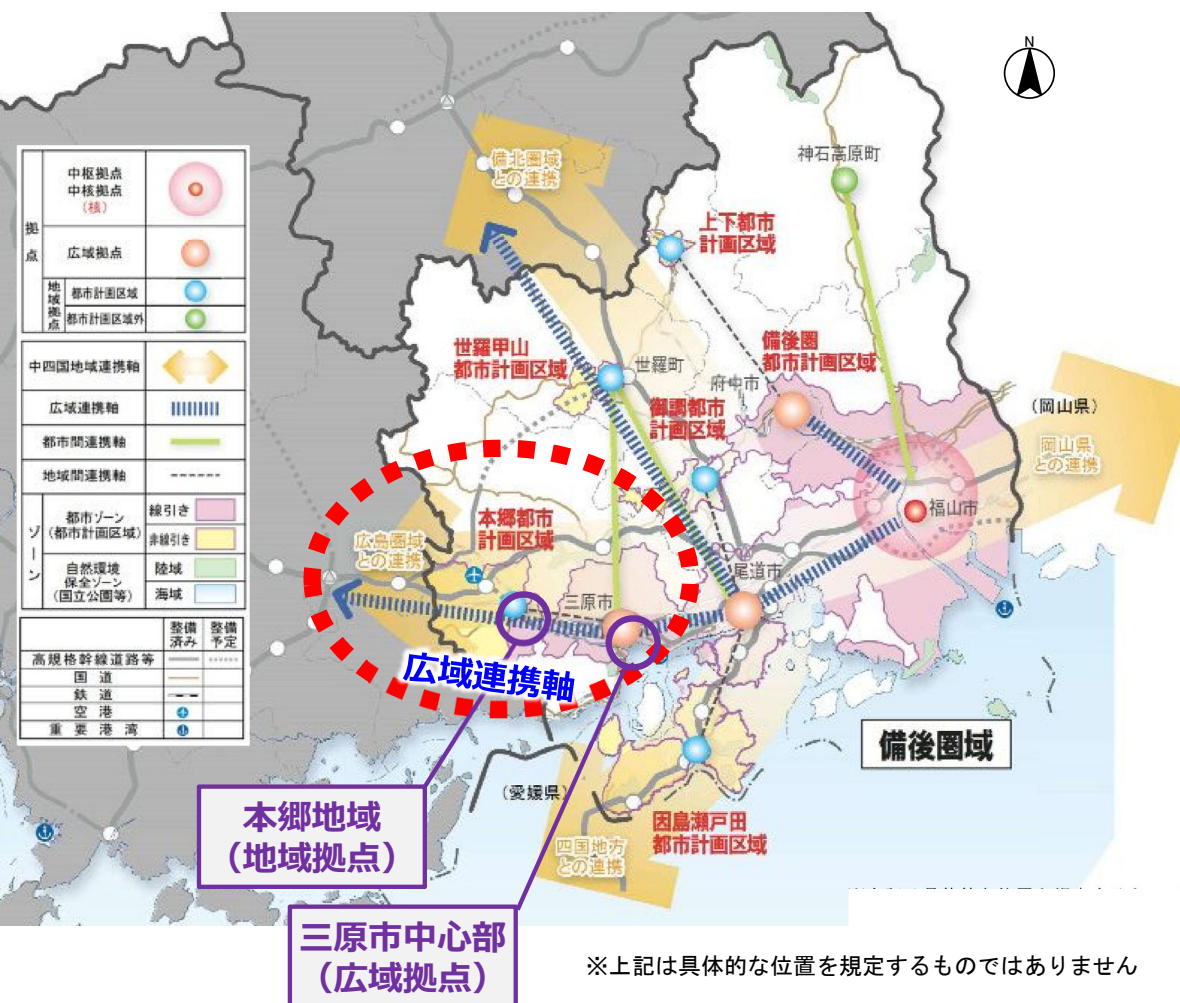
# 4-1. 現状の課題（課題と要因）

| 項目    | 地域、道路・交通の課題                                                                                                                                                                                          | 道路・ネットワークの要因                                                                                                                |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 物流・産業 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺には空港、港湾、高速IC等の交通拠点や産業団地・工場が集積しており、対象区間は物流の大動脈として重要な路線であるが、多くの区間が洪水浸水想定区域に指定されており、大雨時の被災リスクがあるとともに、日常的な渋滞も発生しており、物流活動の円滑化が課題である。</li> </ul>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・信号交差点や防災上脆弱な箇所があり、物流や企業活動を支援するネットワークの速達性・確実性が不十分である。</li> </ul>                     |
| 救急医療  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象区間は救急搬送の主要経路であるが、片側1車線のため渋滞時には追い越しが困難である。</li> <li>・三原西消防署管内は、三次救急医療機関の30分圏人口のカバー率が低く、救急医療活動における円滑化・迅速化が課題である。</li> </ul>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・片側1車線であり、救急搬送における速達性・確実性が不十分である。</li> </ul>                                         |
| 観光    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・三原市及び周辺市には、豊富な観光資源が存在しているが、三原市のコロナ禍以降の観光客数の回復は鈍く、周遊性向上による観光振興が課題である。</li> <li>・広島空港からの二次交通の需要は高いものの、対象区間の時間信頼性は低く、アクセス向上による観光周遊の活性化が課題である。</li> </ul>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地間や交通拠点を結ぶネットワークの速達性・確実性が不十分である。</li> </ul>                                       |
| 交通安全  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象区間には事故危険区間や死傷事故率が全国平均以上の箇所が多数存在し、事故類型は速度低下に起因する追突事故が多い。</li> <li>・生活道路が抜け道として利用され、沿線住民の安全・安心の確保が課題である。</li> </ul>                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・信号交差点や従道路からの流出入があり、断続的に速度低下が発生している。</li> <li>・朝夕は長区間にわたって著しい速度低下が発生している。</li> </ul> |
| 防災    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島空港には広域物資輸送拠点があり、災害時には円滑な救援物資の輸送が求められるが、対象区間は冠水や法面崩落等の被災リスクがある。</li> <li>・山陽自動車道の通行止め時には対象区間に交通が集中し、大幅な遅れや迂回を強いられるなど、災害時の交通ネットワークの脆弱性・代替性が課題である。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・防災上脆弱な箇所があり、確実性が不十分である。</li> <li>・広域な交通を代替する道路ネットワークが構築されていない。</li> </ul>           |

## 4-2. 地域の将来像 (①広島県)

○備後圏域都市計画マスタープランでは、備後圏域が目指すべき将来像として「瀬戸内海中央部の発展を牽引する魅力と活力にあふれる備後圏域」を掲げており、都市計画の目標として、各都市と交通拠点を広域連携軸によりつなぐことで、都市形成や活力の創出を目指している。

### ■備後圏域 将来都市構造図



※上記は具体的な位置を規定するものではありません

### 備後圏域都市計画マスタープラン (R3.3 広島県)

#### 【備後圏域の目指すべき将来像】

瀬戸内海中央部の発展を牽引する魅力と活力にあふれる備後圏域

#### 【コンパクト+ネットワーク型の都市】

##### (圏域全体)

- ・福山市に高次都市機能を集積し、周辺市町には都市機能の集積を図り、コンパクトなまちづくりを推進する。
- ・道路・鉄道などにより重層的なネットワークを形成し、都市機能の相互補完を推進する。

##### (広域拠点都市：三原市中心部など)

- ・商業・業務機能や市役所など公共公益施設の集積と広域交通ネットワークを活かし、都市活動を支える拠点を形成する。
- ・広域交通ネットワークにより郊外部との連携強化を図る。

##### (地域拠点都市：本郷地域など)

- ・交通ネットワークを活用し、広域拠点との連携強化を図る。

#### 【活力を生み出す都市】

##### (圏域全体)

- ・オンリーワン・ナンバーワン企業など多様な産業集積と陸海空の広域交通拠点を活かし、先進的なものづくりなどが創出される都市づくりに取り組む。

##### (広域拠点都市：三原市中心部など)

- ・重要港湾である尾道糸崎港や広島空港、県内外を結ぶ高速道路等の広域交通ネットワークを活かした広域物流機能の強化、広域観光の振興を図る。

##### (地域拠点都市：本郷地域など)

- ・広島空港や本郷ICなどの広域交通ネットワークを活用した広域的な交流を促進する。

#### 【安全・安心に暮らせる都市】

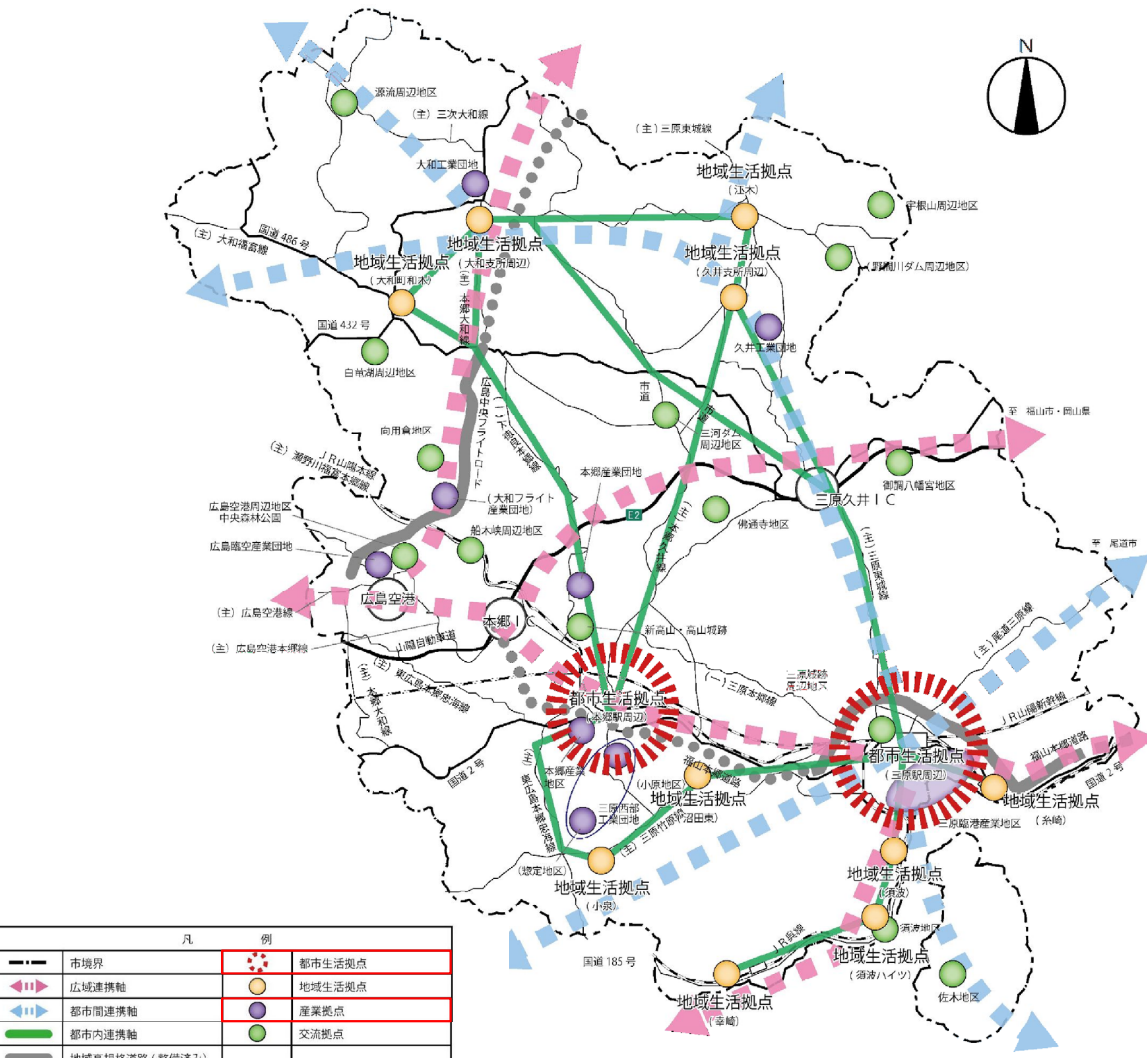
- ・激甚化する広域災害の発生に対し、総合的な防災・減災対策によって、安全・安心に暮らせる都市づくりを推進する。
- ・災害発生時に広域連携による早期の復旧・復興を可能とするために、多様な交通手段や交通ルートなどの交通体系の代替性・多重性を確保する。



# 4-2. 地域の将来像 (②三原市)

○都市計画マスタープラン・立地適正化計画では、三原駅周辺地区・本郷駅周辺地区を都市生活拠点、三原西部工業団地(小原地区・惣定地区)や本郷産業団地等を産業拠点とし、拠点間を連携する福山本郷道路等を広域連携軸に位置付け、「コンパクト&ネットワーク」による持続可能なまちづくりを目指している。

## ■三原市 将来都市構造図



| 凡             | 例      |
|---------------|--------|
| 市境界           | 都市生活拠点 |
| 広域連携軸         | 地域生活拠点 |
| 都市間連携軸        | 産業拠点   |
| 都市内連携軸        | 交流拠点   |
| 地域高規格道路(整備済み) |        |
| 地域高規格道路(事業中)  |        |
| 地域高規格道路(計画路線) |        |

資料:三原市都市計画マスタープラン(H31.3三原市)

## 三原市都市計画マスタープラン (H31.3 三原市)

- <目指すべき都市像>**  
安全・安心・快適、そして元気に住み続けられるまちづくり
- 【拠点の形成】**  
・都市機能の集積を図る生活拠点として三原駅周辺地区と本郷駅周辺地区を「**都市生活拠点**」に位置付ける。  
・**三原西部工業団地(小原地区、惣定地区)、広島臨空産業団地、本郷産業団地等を産業拠点に位置付け**、事業の高度化・多様化や新たな産業の立地により、**さらなる産業集積を図る**。  
・**三原城跡周辺や広島空港周辺、佛通寺地区等を交流拠点**に位置付け、多様な交流の促進を図る。
- 【都市軸の形成】**  
・広島空港、山陽自動車道、福山本郷道路、国道2号、JR山陽新幹線等を**広域連携軸**に位置付け、**連携機能を強化して**東西方向、南北方向の物流や**広域交流の促進を図る**。
- 【コンパクト&ネットワークの形成】**  
・立地適正化計画制度の活用により、**コンパクト&ネットワーク**による集約型の都市構造を形成し、**持続可能なまちづくり**をめざす。
- 【都市施設の整備方針】**  
・市街地の渋滞緩和と災害など**緊急時の道路ネットワーク**、また**産業活動を支える物流機能の強化**も図っていくため、**福山本郷道路をはじめとする幹線道路網の整備を進める**。  
・**重要港湾尾道糸崎港は、外・内貿拠点港として港湾機能や物流機能を強化するため、公共ふ頭や臨港道路等の整備を促進する**。  
・**広島空港が中国・四国地方の拠点空港として発展するため、航空路線の拡充などによる機能強化や新たな交通手段を含めたアクセス交通の整備・充実を促進する**。



## 4-2. 地域の将来像 (②三原市)

- 三原市長期総合計画 後期基本計画では、持続可能なまちづくりを目指して、多様な産業と多彩な交流による活力あるまち、安心して快適・安全に住み続けられるまち等を目標に掲げている。
- 三原市まち・ひと・しごと創生総合戦略では、広島空港等を活用した交流人口の拡大等を目標に掲げている。

### ■三原市長期総合計画

#### 三原市長期総合計画

<将来像> 行きたい 住みたい つながりたい 世界へはばたく 瀬戸内元気都市みはら  
前期：平成27年度～平成31年度、後期：令和2年度～令和6年度

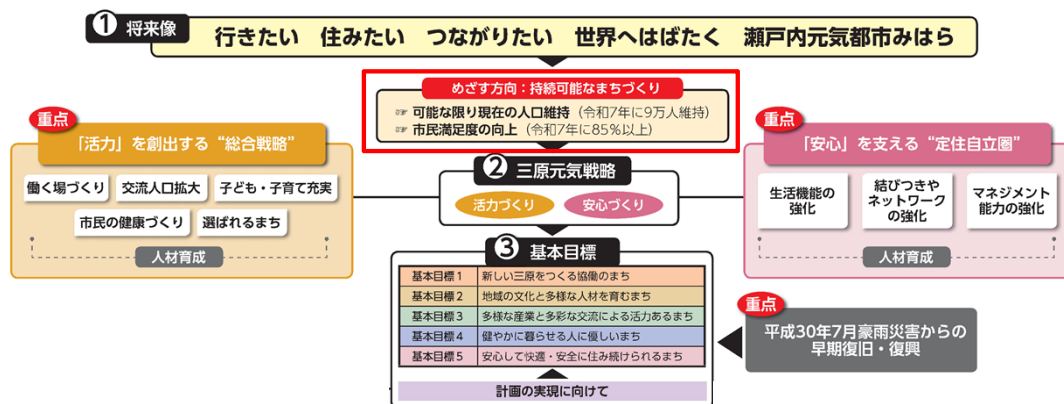
#### 三原市長期総合計画 後期基本計画 (R2.3三原市)

##### 【多様な産業と多彩な交流による活力あるまち】

- ・新たな企業立地や地元企業の成長により、競争力の高い産業が集積し安定した税収や雇用が確保されている。
- ・情報発信やシティセールス、インバウンド対応による販路拡大などにより、市内の商業・サービス業に活力がある。
- ・空港・港湾施設を基点に、市内外の人・物の流れが広がっている。
- ・道路網が整備され、快適・安全に移動できる。

##### 【安心して快適・安全に住み続けられるまち】

- ・犯罪や交通事故の心配が少なくなり、安心して生活できる。
- ・災害発生時に被害を最小限に抑えるための整備が進んでいる。
- ・消防・救急活動が迅速に行われ、市民の生命・財産が守られている。



資料：三原市長期総合計画 後期基本計画(R2.3三原市)

### ■三原市まち・ひと・しごと創生総合戦略

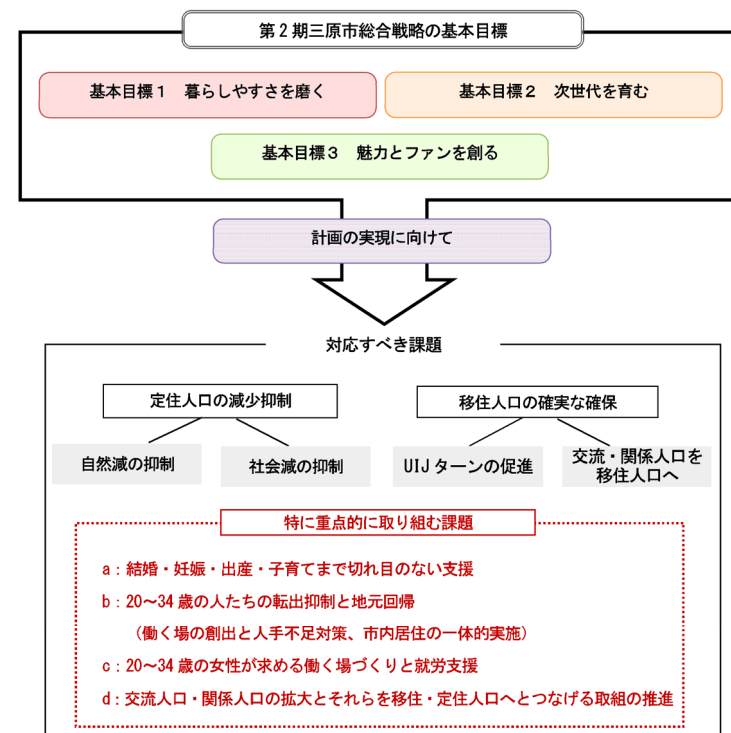
#### 第2期三原市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (R6.2三原市)

##### 【暮らしやすさを磨く】

- ・広島県と連携し、本郷産業団地を中心とした企業誘致活動を実施し、新たな雇用を創出する。

##### 【魅力とファンを創る】

- ・空港民営化や地域連携DMOとの連携により、観光客数及び観光消費額の増加を図る。
- ・広島空港とその周辺施設の魅力を活かしたイベントや情報発信により、空港エリアへの誘客を図る。



## 4-3. 課題と地域の将来像を踏まえた政策目標(案)の設定

## 地域、道路・交通の課題

## 地域の将来像

## 政策目標(案)

物流  
・  
産業

・周辺には空港、港湾、高速IC等の交通拠点や産業団地・工場が集積しており、**対象区間は物流の大動脈として重要な路線**であるが、多くの区間が**洪水浸水想定区域に指定**されており、**大雨時の被災リスク**があるとともに、**日常的な渋滞も発生**しており、**物流活動の円滑化**が課題。

・尾道系崎港や広島空港、本郷ICなど広域交通ネットワークを活用した広域的な交流を促進し、物流機能の強化を図る。  
・三原西部工業団地や広島臨空産業団地、本郷産業団地等を拠点として、新たな企業立地や地元企業の成長を促す。

産業の活性化

救急  
医療

・対象区間は**救急搬送の主要経路**であるが、片側1車線のため渋滞時には**追い越しが困難**。  
・三原西消防署管内は、**三次救急医療機関の30分圏人口のカバー率が低く**、**救急医療活動における円滑化・迅速化**が課題。

・三原地域・本郷地域において、医療・福祉等の都市機能を相互補完するため、コンパクト+ネットワーク型の都市構造を形成する。  
・消防・救急活動を迅速に行い、市民の生命・財産を守る。

救急医療機関への  
速達性の向上

## 観光

・三原市及び周辺市には、豊富な観光資源が存在しているが、三原市のコロナ禍以降の観光客数の回復は鈍く、**周遊性向上による観光振興**が課題。  
・広島空港からの二次交通の需要は高いものの、**対象区間の時間信頼性は低く**、**アクセス向上による観光周遊の活性化**が課題。

・広域連携軸により交流拠点の連携を強化し広域交流の促進を図る。  
・空港民営化や地域連携DMOとの連携により、観光客数及び観光消費額の増加を図る。

観光周遊の促進

交通  
安全

・対象区間には**事故危険区間や死傷事故率が全国平均以上の箇所が多数存在**し、事故類型は**速度低下に起因する追突事故**が多い。  
・生活道路が**抜け道として利用**され、沿線住民の安全・安心の確保が課題。

・道路網の整備により、快適で安全な移動が可能となり、交通事故の心配を少なくする。

交通安全の確保

## 防災

・広島空港には広域物資輸送拠点があり、**災害時には円滑な救援物資の輸送**が求められるが、対象区間は**冠水や法面崩落等の被災リスク**がある。  
・山陽自動車道の通行止め時には対象区間に交通が集中し、大幅な遅れや迂回を強いられるなど、**災害時の交通ネットワークの脆弱性・代替性**が課題。

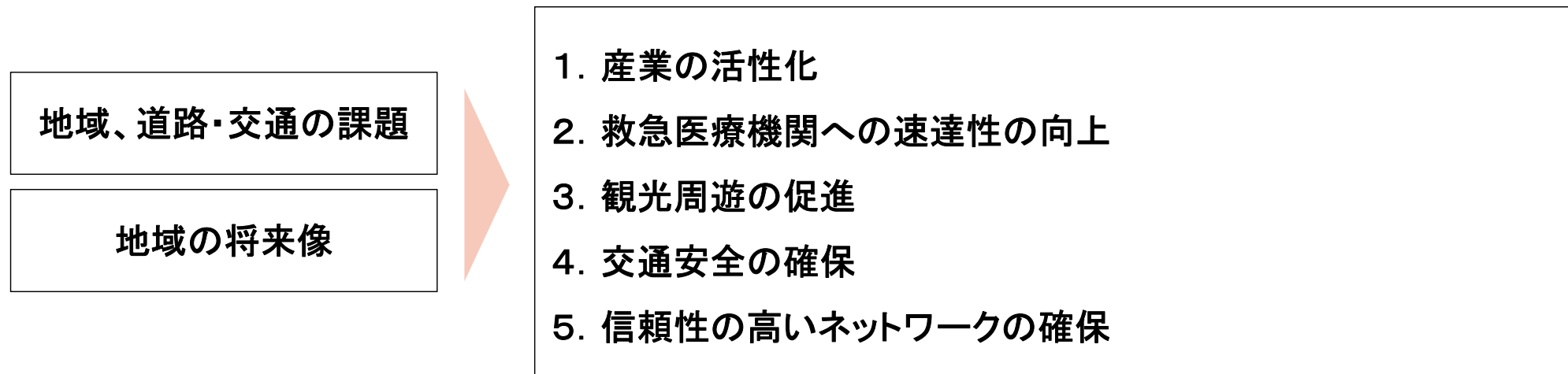
・災害発生時に早期復旧・復興を可能とするために、多様な交通手段や交通ルートなどの交通体系の代替性・多重性を確保する。  
・市街地の渋滞緩和と災害など緊急時の道路ネットワーク強化のため幹線道路網の整備を進める。

信頼性の高い  
ネットワークの確保

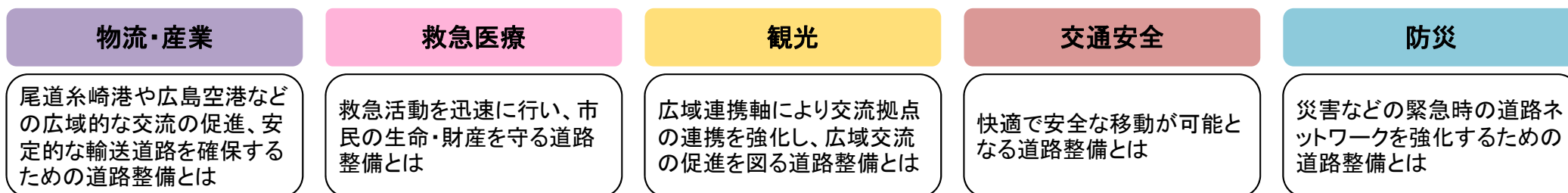
## 4-4. 政策目標(案)・対策案の検討方針(案)

### ◇政策目標(案)

地域の課題及び将来像、沿線自治体の総合計画を踏まえ、当該地域の政策目標を以下に設定



### ◇対策案の検討方針(案)



当該地域の高規格道路の整備方針を検討  
(既存の道路ストックの活用も含め、複数の対策案を設定し検討)



## 4-4. 政策目標(案)・対策案の検討方針(案)

(案) 政策目標

## 産業の活性化

- ・対象区間は、周辺に交通拠点や産業団地・工場が集積しており、物流の大動脈として重要な路線である。
- ・渋滞で時間が読みにくく、代替路がないなど、物流活動に支障をきたしている。

## 救急医療機関への速達性の向上

- ・三原西消防署管内では、三原市中心部の医療機関への救急搬送件数が多く、対象区間は主要な搬送経路となっている。
- ・三次救急医療機関の30分圏人口のカバー率が低く、救急医療活動における円滑化・迅速化が課題である。

## 観光周遊の促進

- ・三原市及び周辺市には豊富な観光資源が存在しており、周遊性向上による観光振興が課題である。
- ・広島空港からの二次交通の需要は高いものの、対象区間の時間信頼性が低く、アクセス性向上が課題である。

## 交通安全の確保

- ・対象区間には事故危険区間や死傷事故率が全国平均以上の区間が多数存在し、特に追突事故が多く発生している。
- ・生活道路が抜け道として利用されており、沿線住民の安全性に課題がある。

## 信頼性の高いネットワークの確保

- ・対象区間は、周辺に広域物資輸送拠点等が存在し、災害時には円滑な救援物資の輸送が求められるが、過去に甚大な被害が発生し、東西の交通に大きな影響が生じた。
- ・山陽自動車道通行止め時には、対象区間に交通が集中し、大幅な速度低下が発生するなど災害時における道路網が脆弱であり、代替性に課題がある。

地域、道路、交通



## 5. 意見聴取方法

# 5-1. 意見聴取の周知方法・期間・対象者

## ■意見聴取の基本方針

| 把握する意見                  |
|-------------------------|
| 三原～本郷間※における道路・交通課題      |
| 三原～本郷間※の道路に求める機能や役割     |
| 道路整備の際の懸念事項や配慮した方が良くいこと |

※国道2号、(主)瀬野川福富本郷線(新倉交差点～本郷IC付近)

## ■意見聴取の期間

1ヶ月程度

## ■意見聴取の方法と対象者

【住民アンケート郵送配布範囲】



| 対象者・実施方法 |                                                              |                           |
|----------|--------------------------------------------------------------|---------------------------|
| アンケート    | 【地域住民】住民へ郵送配布(回収方法:郵送、WEB回答)                                 | 約35,400部                  |
|          | 三原市(三原地域)                                                    | 約31,100部                  |
|          | 三原市(本郷地域)                                                    | 約4,300部                   |
|          | 【企業及び団体】周辺関係企業へ郵送配布(回収方法:郵送、WEB回答)                           | 約3,600部                   |
|          | 沿線:企業・事業所                                                    | 約2,400部                   |
|          | 広域:トラック協会等                                                   | 約1,200部                   |
|          | 【道路利用者等】周辺の公共施設、道の駅、SA/PA、観光施設、商業施設に常設<br>(回収方法:郵送、WEB回答、投函) | 約2,600部<br>(1箇所100部、26箇所) |
| インタビュー   | 【道路利用者等】観光施設等来訪者への聞き取り                                       | 2箇所(休日1日)                 |
| ヒアリング    | 【関係自治体及び団体】広島県・関係市・団体へ意見照会                                   | 約30団体                     |
|          | 自治体:広島県、三原市、福山市(備後圏域連携推進室)                                   |                           |
|          | 各団体:消防署、警察署、トラック協会、商工会議所、医療機関、観光協会、沿線工業団地企業、交通事業者 等          |                           |
| オープンハウス  | 【地域住民】施設来訪者への情報提供、会場でのアンケート                                  |                           |
|          | 平日:公共施設等                                                     | 2箇所(1日1箇所、計2日)            |
|          | 休日:商業施設等                                                     | 2箇所(1日1箇所、計2日)            |



## 5-2. 各手法の調査項目と活用方法

### ■意見聴取の方法と目的

| 把握する意見                     | アンケート                                               | オープンハウス | ヒアリング                                              | 備考  |
|----------------------------|-----------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------|-----|
| 回答者の属性／<br>道路の利用状況         | 回答結果の差異に対して各分類で整理し分析する。                             |         | —                                                  | 共通  |
| 道路・交通課題                    | 三原～本郷間における道路・交通課題について、地域住民や企業等の概ねの考えを把握する。          |         | 左記アンケートでは把握できない具体的な課題について把握する。                     | 第1回 |
| 道路に求める<br>機能・役割            | 三原～本郷間の道路に求める機能や役割について、地域住民や企業等の概ねの考えを把握する。         |         | 左記アンケートでは把握できない具体的なニーズについて把握する。                    |     |
| 懸念事項・<br>配慮事項              | 道路整備を行う際の懸念事項や配慮すべき事項について幅広く意見を把握する。                |         |                                                    |     |
| 比較ルート帯案<br>(複数案)に<br>対する意見 | ルート帯選定にあたり、地域住民や企業等が概ね重要視する視点を把握する。                 |         | ルート帯について、アンケートでは把握できない具体的な重要視する視点を把握する。            | 今後  |
| アクセスを配慮<br>すべき拠点・施設        | ルート帯選定にあたり、アクセスを配慮すべき拠点や施設について、地域住民や企業等の概ねの考えを把握する。 |         | ルート帯について、アンケートでは把握できない具体的なアクセスを配慮すべき拠点や施設について把握する。 |     |
| その他の<br>自由意見               | その他、各区間に関する意見を幅広く聴取し、計画策定に反映する。                     |         |                                                    |     |

# 5-3. アンケート調査

## ■アンケート調査票(案)

### ①アンケート調査の概要【A3左開き資料の表表紙(1頁目)】

表表紙  
(1頁目)

## 福山本郷道路(三原～本郷)の道路計画に関する アンケート調査(第1回)

実施中

福山本郷道路は、尾道市、三原市、広島空港を結ぶ延長約30kmの幹線道路であり、瀬戸内沿岸諸都市の連携強化を図ることを目的として整備を進めています。

今回のアンケートは、福山本郷道路(三原～本郷)の道路計画を進めるにあたり、三原地域、本郷地域の皆さまや道路利用者の皆さまのご意見を伺い、地域の発展に役立つ道路の検討をさせていただきたいと考えております。

アンケートにご協力いただきますようお願いいたします。

アンケートの結果は、今後の道路計画に役立ててまいります。また、結果につきましては、集計してホームページ等で公表させていただきます。

※本事業は、環境影響評価法(平成9年法律第81号)に基づく計画段階環境配慮書(配慮書)の対象事業となることがあり、この意見聴取は環境影響評価法に基づく配慮書の案についての意見聴取の手続きを兼ねています。

**道路計画の対象区間**



**◆アンケート実施期間**  
令和7年○月○日(○)から○月○日(○)まで

**アンケートの回答方法**

地域の皆さまや道路利用者の皆さまに向けて、以下①と②の方法でアンケート調査票を配布しています。①と②のどちらかにご回答いただきますようお願いいたします。

①三原地域、本郷地域にお住まいの方へは**ご自宅にアンケート調査票**を配布

②三原～本郷周辺の道の駅や観光地、公共施設等でアンケート調査票を設置・配布

※回答については、回答票を郵便ポスト等に投函いただくほか、インターネットでも回答可能です。インターネットでの回答は、ご家族のどなたでも何人でも回答可能です。下記のQRコードを読みとるかURLを入力してアクセスしてください。

ホームページで計画に関する情報を公開しています！

福山本郷道路(三原～本郷)の道路計画に関する情報や地域、道路・交通の状況については、福山河川国道事務所ホームページ内でもご覧になれます。

また、ホームページ内に開設したアンケートフォームからアンケートに回答いただけます。

[https://www.cgr.mlit.go.jp/fukuyama/road/\\*\\*\\*\\*\\*](https://www.cgr.mlit.go.jp/fukuyama/road/*****)



### ②アンケート質問票【A3左開き資料の裏表紙(4頁目)】

裏表紙  
(4頁目)

## 【アンケート質問票】

(ご回答は別紙の回答はがきに記載してください)

三原～本郷間(国道2号 新倉交差点～山陽自動車道 本郷IC付近間)の道路整備を検討するにあたり、以下の質問にお答えください。

**質問1** 三原～本郷間の道路には**どのような交通課題**があると思いますか？ 以下①～⑧の課題について、5段階評価で評価してください。  
※その他に課題と感じる内容がございましたら、⑨の自由回答欄にご記入ください。

<5段階評価> a. そう思う b. ややそう思う c. どちらとも言えない d. あまりそう思わない e. そう思わない

- ① 渋滞により、通過するのに時間がかかる
- ② 交通事故が発生しやすく、危険を感じる
- ③ 歩道が無い、または狭い区間があり危険を感じる
- ④ 大型車両の走行が多く、危険を感じる
- ⑤ 急カーブが存在し、快適に走行できない
- ⑥ 大雨などの異常気象時に道路が被災しそうで不安を感じる
- ⑦ 事故や災害などで通行止めが発生すると、大きな迂回を強いられる
- ⑧ 山陽自動車道が通行止めになると、交通が集中して渋滞がひどくなる
- ⑨ その他(自由回答)

**質問2** 地域の現状や将来を踏まえ、三原～本郷間の道路には**どのような役割や機能が必要**と思いますか？ 以下①～⑥の項目について、5段階評価で評価してください。  
※その他に必要なと思う役割・機能がございましたら、⑦の自由回答欄にご記入ください。

<5段階評価> a. そう思う b. ややそう思う c. どちらとも言えない d. あまりそう思わない e. そう思わない

- ① 産業・物流拠点から安定的な輸送経路を確保し、円滑な物流活動を支える道路
- ② 三原市街や尾道市街の高度医療施設への速達性を向上させ、救急医療活動を支える道路
- ③ 広島空港や三原市内及び周辺の観光地間の周遊性を向上させる道路
- ④ 交通事故が少なく安全に走行できる道路
- ⑤ 地震や異常気象時においても被災リスクが少なく、救助・救援活動や緊急物資輸送などの地域支援に資する道路
- ⑥ 山陽自動車道通行止め時においても代替路線として機能し、経済活動や日常活動を維持することができる道路
- ⑦ その他(自由回答)

**質問3** 道路整備による懸念事項や配慮した方が良いと思うことなどについて、ご自由にご記入ください。

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

◆回答方法：別紙の回答はがきに記入し、切り取って郵便ポストに投函してください。  
切手は必要ありません。

◆締め切り：令和7年○月○日(○)までに投函願います。



# 5-3. アンケート調査

## ■アンケート調査票(案)

### ③三原～本郷間の現状(地域及び道路・交通の状況と課題)【A3左開き資料の中面(2・3頁目)】

#### 三原～本郷間の交通状況と課題

三原～本郷間の現道区間である『国道2号』や『広島県道33号 瀬野川福富本郷線』には、渋滞や事故、災害リスクなどの様々な交通課題が存在しています。

- ◆朝夕のピーク時間帯を中心に、**渋滞や著しい速度低下が発生**しています。



- ◆交差点付近や渋滞区間などで**追突事故が多発**しています。



- ◆通学路指定区間の一部に**歩道が狭い区間**が存在しています。



- ◆沿線は多くの工場が立地しているため、**大型車(貨物車)の交通量が多い区間**となっています。



- ◆**急カーブ**など、道路構造に問題がある箇所が存在しています。

- ◆周辺には洪水浸水想定区域が広がっており、**現道区間は過去に何度も被災**しています。



- ◆現道区間が通行止めになると**大幅な迂回が必要**となります。
- ◆山陽自動車道が通行止めになると、多くの交通が転換し、**国道2号の交通機能が麻痺**します。



#### 三原～本郷間及び周辺地域の現状と課題

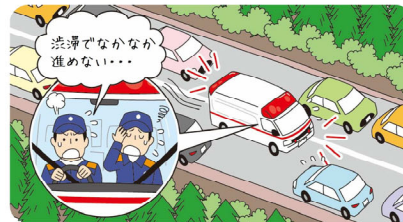
##### 物流・産業の課題

- ◆三原～本郷間には、渋滞や災害時の被災リスク、急カーブ箇所が存在し、物流活動の支障となっています。
- ◆産業・物流拠点から**安定的な輸送経路を確保し、円滑な物流活動を支えること**が課題となっています。



##### 救急医療の課題

- ◆三原～本郷間は、救急搬送の主要経路ですが、片側1車線のため、渋滞時にはスムーズな追い越しができません。
- ◆医療機関への**到達性を向上させ、救急医療活動を支えること**が課題となっています。



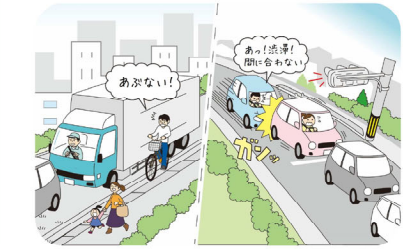
##### 観光の課題

- ◆三原市及び周辺市には豊富な観光資源が存在し、広島空港からの二次交通(空港バスやレンタカー)の需要も高くなっていますが、渋滞などにより各拠点間の所要時間は読み難い状況です。
- ◆観光拠点間の**連絡性や時間信頼性を高め、周遊性を向上させること**が課題となっています。



##### 交通安全の課題

- ◆三原～本郷間では、追突事故が多発しており、歩道の狭い区間では歩行者や自転車の安全な通行が脅かされています。
- ◆交通事故が少なく、**安全に走行できる道路空間を確保すること**が課題となっています。



##### 防災の課題

- ◆三原～本郷間は、被災リスクが高く、道路の代替機能も確保されていないため、災害時の救済・救援や緊急物資輸送などの緊急活動の障害になることが懸念されています。
- ◆被災リスクを解消するとともに、周辺道路と一体となって多重性・代替性を確保し、**信頼性の高い道路ネットワークを構築すること**が課題となっています。





# 5-3. アンケート調査

## ■アンケート調査票(案)

### ④回答はがき(おもて面)と計画段階評価の流れ【A4厚紙資料の表面】

定形郵便物

料金受取人払郵便

三原局 承認 \*\*\*

差出有効期間 令和\*\*年\*\*月\*\*日 (切手不要)

広島県福山市三吉町4-4-13  
国土交通省 中国地方整備局  
福山河川国道事務所 調査設計課 行

7 2 0 0 0 3 1

◆あなた自身のことについて、記入または該当する番号に○をつけてください

住所 〒 ( ) 県 ( ) 市 ( ) 町

性別 ①男性 ②女性 年齢 ( ) 歳代

◆三原～本郷間(新倉交差点～本郷IC付近、以下「対象区間」)の  
普段の利用状況について、該当する番号に1つ○をつけてください。

Q1. 現在の対象区間を利用する際の主な交通手段を教えてください。  
①自動車(乗用車) ②自動車(トラック) ③公共交通(バス・タクシー)  
④バイク ⑤自転車 ⑥徒歩

Q2. 現在の対象区間を自動車で利用する頻度を教えてください。  
①ほぼ毎日 ②週2～3回程度 ③月2～3回程度  
④ほとんど利用しない ⑤利用したことがない  
→⑤を選ばれた方は《裏面》の質問へ、その他の方はQ3へ

Q3. 対象区間の自動車による主な利用目的を教えてください。  
①通勤 ②通学 ③家事・買い物 ④送迎  
⑤仕事 ⑥観光・レジャー ⑦その他( )

Q4. 主な目的地を教えてください。  
①旧三原市 ②旧本郷町 ③旧久井町 ④旧大和町  
⑤尾道市 ⑥福山市 ⑦東広島市 ⑧竹原市  
⑨広島市 ⑩その他( )

住

《裏面》の質問へ

※回答はがき(うら面)のアンケート設問にもご回答ください。

「回答はがき(おもて面)」

## 計画段階評価の流れ

### 計画段階評価

**中国地方小委員会【第1回】**  
地域、道路・交通の状況と課題を整理し、  
議論しました。

※計画段階評価とは  
公共事業の実施過程の  
透明性を一層向上させる  
観点から、地域の声を聞  
きながら計画段階におい  
て事業評価を行う取り組  
みです

**意見聴取【第1回】**  
地域のみなさま、関係機関、企業等への意  
見聴取を実施します。

今回のアンケート  
はこの段階です。

**中国地方小委員会**  
地域のみなさまからの意見聴取等も踏まえ、  
概略ルート・構造等を引き続き検討します。

意見聴取

詳細ルート・構造の検討

都市計画・環境アセスメント

新規事業採択時評価(事業化)

みんなで  
考えてみよう!



：計画段階評価の手続き範囲

### 【アンケートのお問い合わせ先】



国土交通省 中国地方整備局 福山河川国道事務所  
担当：調査設計課 ☎ 084-923-2510



広島県 土木建築局  
担当：道路企画課 ☎ 082-513-3891

※アンケートでお答えいただいた意見および個人情報、他の目的で使用し  
たり、第三者に使用させたりすることは一切いたしません。

安心で快適な  
地域づくりのために  
みなさまのご意見  
をお待ちしております

# 5-3. アンケート調査

## ■アンケート調査票(案)

### ⑤回答はがき(うら面)とアンケート回答例【A4厚紙資料の裏面】

#### 【アンケート回答例】

アンケート質問票をご覧ください。アンケートにご回答ください。

- ・5段階評価で回答する項目については、「a. そう思う」「b. ややそう思う」「c. どちらとも言えない」「d. あまりそう思わない」「e. そう思わない」の5段階評価のうち該当する内容(a～eの英文字)1つに○をつけてください。
- ・自由回答の欄にはあなたのご意見をお書きください。

#### <回答例>

質問1 ①～⑧の項目それぞれについて、該当する内容(a～e)1つに○をつけてください。  
①～⑧以外に課題と感じることは、⑨の自由回答欄にお書きください。

| 項目<br>(交通課題) | そう思う | ややそう思う | どちらとも言えない | あまり<br>そう思わない | そう思わない |
|--------------|------|--------|-----------|---------------|--------|
| ①            | a    | b      | c         | d             | e      |
| ②            | a    | b      | c         | d             | e      |
| ③            | a    | b      | c         | d             | e      |
| ④            | a    | b      | c         | d             | e      |
| ⑤            | a    | b      | c         | d             | e      |
| ⑥            | a    | b      | c         | d             | e      |
| ⑦            | a    | b      | c         | d             | e      |
| ⑧            | a    | b      | c         | d             | e      |

⑨その他に課題と感じること(自由回答)  
私がその他に課題と思うことは、○○○・・・。

質問2 ①～⑥の項目それぞれについて、該当する内容(a～e)1つに○をつけてください。  
①～⑥以外に必要と思う役割・機能は、⑦の自由回答欄にお書きください。

| 項目<br>(役割・機能) | そう思う | ややそう思う | どちらとも言えない | あまり<br>そう思わない | そう思わない |
|---------------|------|--------|-----------|---------------|--------|
| ①             | a    | b      | c         | d             | e      |
| ②             | a    | b      | c         | d             | e      |
| ③             | a    | b      | c         | d             | e      |
| ④             | a    | b      | c         | d             | e      |
| ⑤             | a    | b      | c         | d             | e      |
| ⑥             | a    | b      | c         | d             | e      |

⑦その他に必要なと思う役割・機能(自由回答)  
私がその他に必要なと思う道路の役割(機能)は、○○○・・・。

質問3 道路整備による懸念事項や配慮した方がよいことについて、お書きください。

道路整備による懸念事項や配慮した方がよいと思うこと(自由回答)  
私が道路を整備する上で配慮した方がよいと思うことは、○○○・・・。

道路整備による懸念事項や配慮した方がよいと思うことをご自由にお書きください。

三原～本郷間の交通課題①～⑧について、5段階評価で該当する内容(a～e)1つに○をつけてください。

①～⑧以外に課題と感じていることがございましたら、ご自由にお書きください。

三原～本郷間の道路に必要なと思う役割・機能①～⑥について、5段階評価で該当する内容(a～e)1つに○をつけてください。

①～⑥以外に必要なと思う役割・機能がございましたら、ご自由にご記入ください。

#### ■回答方法:

右側の回答はがきに記入し、切り取って郵便ポストに投函してください。切手は必要ありません。

※回答はがき(おもて面)もご回答ください。

▶「回答はがき(うら面)」▶

#### 【回答はがき】

(アンケート質問票をご覧ください回答してください)

質問1 ①～⑧の項目それぞれについて、該当する内容(a～e)1つに○をつけてください。  
①～⑧以外に課題と感じることは、⑨の自由回答欄にお書きください。

| 項目<br>(交通課題) | そう思う | ややそう思う | どちらとも言えない | あまり<br>そう思わない | そう思わない |
|--------------|------|--------|-----------|---------------|--------|
| ①            | a    | b      | c         | d             | e      |
| ②            | a    | b      | c         | d             | e      |
| ③            | a    | b      | c         | d             | e      |
| ④            | a    | b      | c         | d             | e      |
| ⑤            | a    | b      | c         | d             | e      |
| ⑥            | a    | b      | c         | d             | e      |
| ⑦            | a    | b      | c         | d             | e      |
| ⑧            | a    | b      | c         | d             | e      |

⑨その他に課題と感じること(自由回答)

質問2 ①～⑥の項目それぞれについて、該当する内容(a～e)1つに○をつけてください。  
①～⑥以外に必要なと思う役割・機能は、⑦の自由回答欄にお書きください。

| 項目<br>(役割・機能) | そう思う | ややそう思う | どちらとも言えない | あまり<br>そう思わない | そう思わない |
|---------------|------|--------|-----------|---------------|--------|
| ①             | a    | b      | c         | d             | e      |
| ②             | a    | b      | c         | d             | e      |
| ③             | a    | b      | c         | d             | e      |
| ④             | a    | b      | c         | d             | e      |
| ⑤             | a    | b      | c         | d             | e      |
| ⑥             | a    | b      | c         | d             | e      |

⑦その他に必要なと思う役割・機能(自由回答)

質問3 道路整備による懸念事項や配慮した方がよいことについて、お書きください。

道路整備による懸念事項や配慮した方がよいと思うこと(自由回答)

## 6. 計画段階評価の流れ

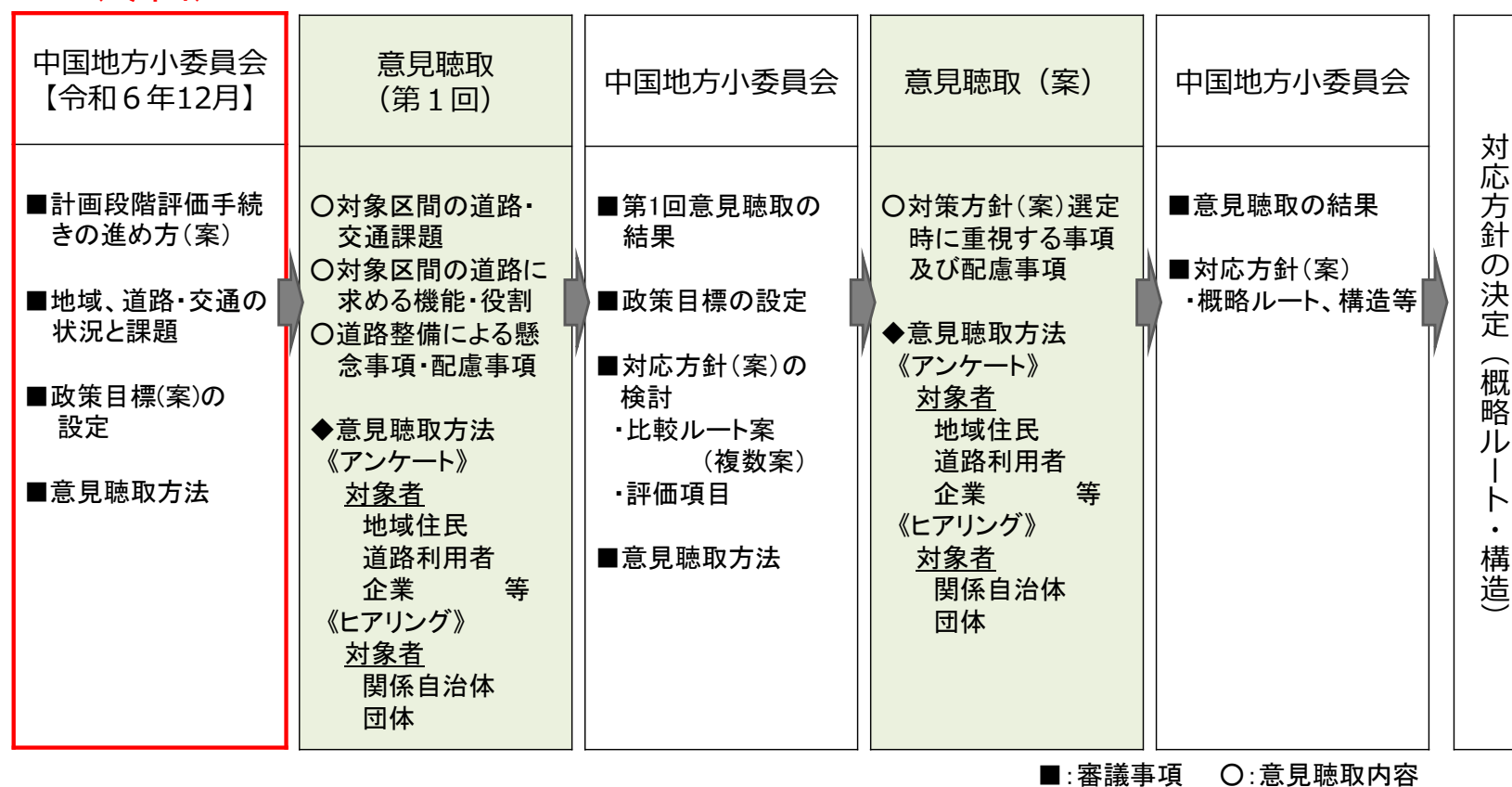


# 6. 計画段階評価の流れ

○地域住民や道路利用者の意見を聴きながら、道路計画〔概略ルート・構造等〕について検討を行う。

## ■計画段階評価手続きの進め方・スケジュール(案)

(今回)



※各段階で随時自治体と調整

地 方 小 委 員 会