

# 三原市域の道路整備に関する勉強会（第1回）

## 議事概要

1. 日 時：令和5年2月17日（金）16:00～17:00

2. 場 所：三原市役所 3F 305・306号室

3. 構成員（出席者）

国土交通省 中国地方整備局 福山河川国道事務所長

広島県 土木建築局 道路企画課長

広島県 東部建設事務所 三原支所長

三原市 建設部長

4. 議 事

- 対象区間
- これまでの整備状況
- 地域の状況と課題
- 道路の状況と課題
- 期待される整備効果



写真：勉強会の開催状況

5. 議事概要

- 対象区間（新倉交差点～本郷IC付近）は、福山本郷道路の一部である、三原バイパス以西（新倉交差点）から本郷IC付近までの間で検討することを確認。
- 今回検討する区間について、これまでの三原バイパスなどの道路整備状況を踏まえ、未整備区間の課題を確認。
- 三原市域の人口、土地利用・地域生活、産業、交通流動、物流、救急医療、観光、空港利用の状況と課題を関係者で共有。
- あわせて、未整備区間の現道における渋滞、交通安全、防災、代替性の観点での課題を共有するとともに、未整備区間における道路整備により、期待される整備効果を確認。
- 今後、国・県・市が連携し、福山本郷道路の未整備区間の整備方針等について検討していく。

# 第1回 三原市域の道路整備に関する勉強会

日時：2023年（令和5年）2月17日（金）16:00～17:00

開催場所：三原市役所3階 305・306会議室

## 次 第

1. 開 会
2. 挨 拶（三原市長）
3. 議 事
  - （1）資料説明
    - ①対象区間
    - ②これまでの整備状況
    - ③地域の状況と課題
    - ④道路の状況と課題
    - ⑤期待される整備効果
4. 質疑応答
5. その他
6. 閉 会

## 第1回 三原市域の道路整備に関する勉強会 出席者一覧表

日時：2023年（令和5年）2月17日（金）16:00～17:00

会議方法：三原市役所3階 305・306会議室

### ○国土交通省

所 属	役 職	参加者名
中国地方整備局 福山河川国道事務所	所長	梅林 幾彦
中国地方整備局 福山河川国道事務所	副所長	岡本 慎二
中国地方整備局 福山河川国道事務所 調査設計第二課	課長	新枝 秀樹
中国地方整備局 福山河川国道事務所 調査設計第二課	交通対策係長	弘中 雅志
中国地方整備局 福山河川国道事務所 調査設計第二課	技官	岩倉 幸志郎

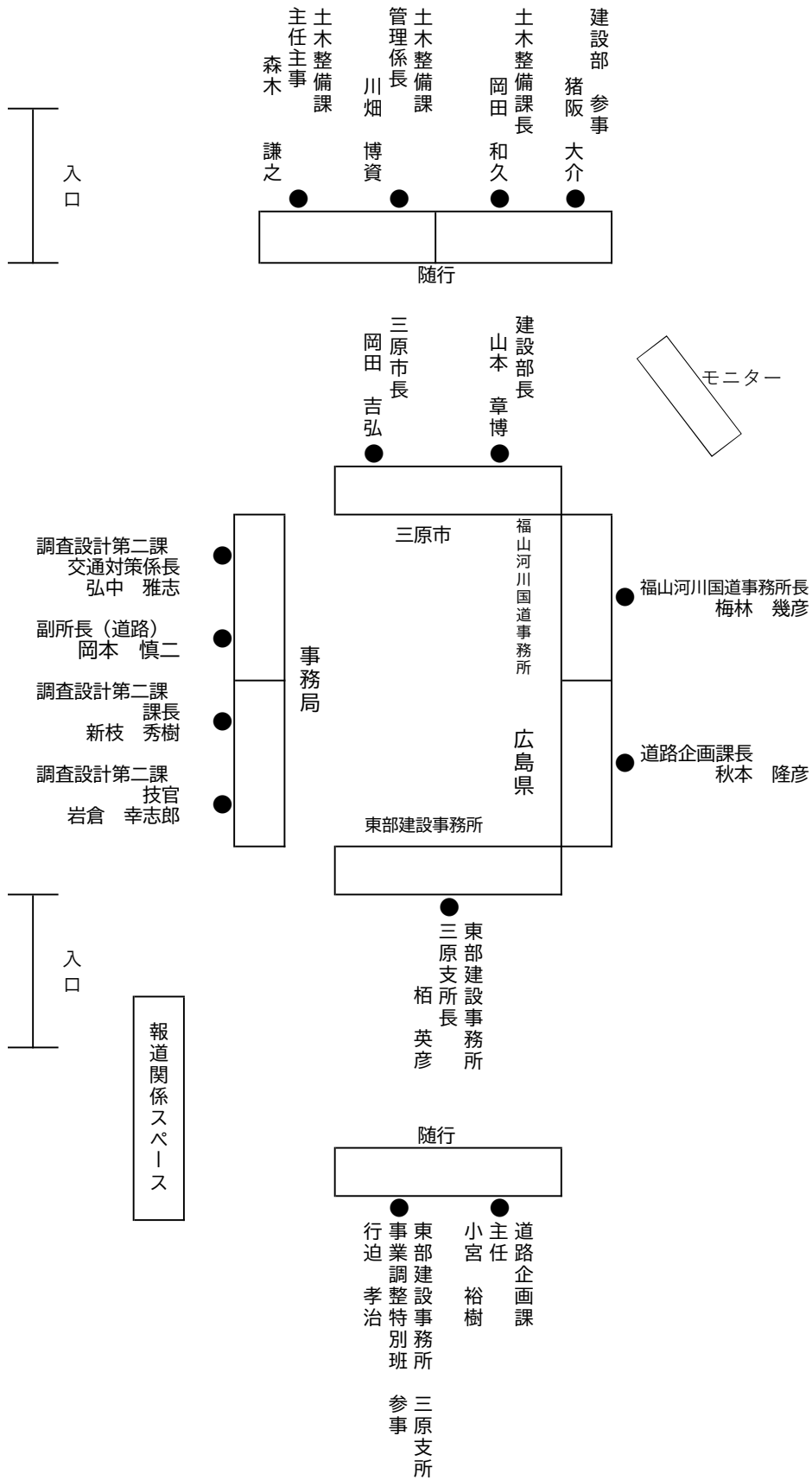
### ○広島県

所 属	役 職	参加者名
土木建築局 道路企画課	課長	秋本 隆彦
土木建築局 道路企画課	主任	小宮 裕樹
土木建築局 東部建設事務所三原支所	支所長	栢 英彦
土木建築局 東部建設事務所三原支所 事業調整特別班	参事	行迫 孝治

### ○三原市

所 属	役 職	参加者名
建設部	部長	山本 章博
	参事	猪阪 大介
建設部 土木整備課	課長	岡田 和久
建設部 土木整備課	管理係長	川畑 博資
建設部 土木整備課	主任主事	森木 謙之

# 令和4年度 第1回三原市域の道路整備に関する勉強会 配席図





# 第1回 み はら 三原市域の道路整備に関する勉強会

令和5年2月17日

1. 対象区間	・ ・ ・ 2
2. これまでの整備状況	・ ・ ・ 4
3. 地域の状況と課題	・ ・ ・ 6
4. 道路の状況と課題	・ ・ ・ 17
5. 期待される整備効果	・ ・ ・ 24

# 1. 対象区間

# 1-1. 対象地域の道路ネットワーク

○対象区間(新倉交差点<sup>しんくら</sup>～本郷IC<sup>ほんごう</sup>)は福山本郷道路の一部として、山陽自動車道本郷ICと重要港湾尾道糸崎港<sup>おのみちいとさき</sup>の連携を強化し、時間距離を大幅に短縮するとともに、瀬戸内沿岸諸都市の連携強化を図ることを目的としている。

【広域図】



【拡大図】



高規格道路	供用中	—
	事業中	- - -
	調査中	○ ○ ○
一般広域道路	供用中	—
	事業中	- - -
	調査中	○ ○ ○
構想路線		○ ○ ○

凡例	
●	主な都市
✈	主な空港 2019年空港乗降客数(万人)
⚓	主な港湾 2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU) 2019年クルーズ船寄港回数(回)
🏠	広域的な防災機能強化を図る「道の駅」
○	○ ○ 駅 主な交通拠点
—	● ● 駅 新幹線

※中国地方整備局 中国地方新広域道路交通計画 広域道路ネットワーク計画図 (R3.4.1時点) を基に一部更新  
※本計画図は、具体的なルート、位置等を規定するものではありません。

## 2. これまでの整備状況





### 3. 地域の状況と課題



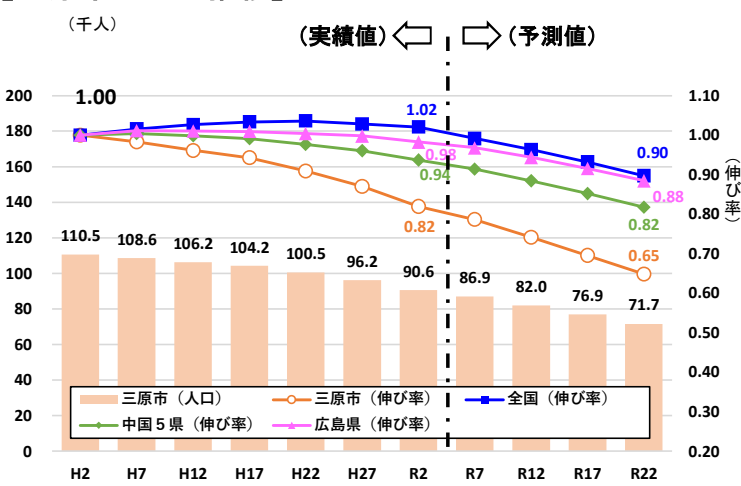
# 3-1. 人口推移

- 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。
- また、三原市の人口は平成2年以降、減少しているが、土地区画整理事業中の本郷地域では増加傾向である。
- 三原市は全国・中国地方・広島県全体に比べ、人口減少が著しく、高齢化率も大きく上回っている。
- 平成27年～令和2年における人口移動は、進学や就職による10代後半～20代前半の転出超過が顕著となっている。

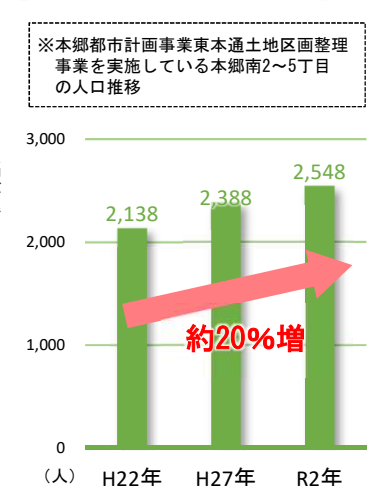
【沿線地域の人口分布(R2)】



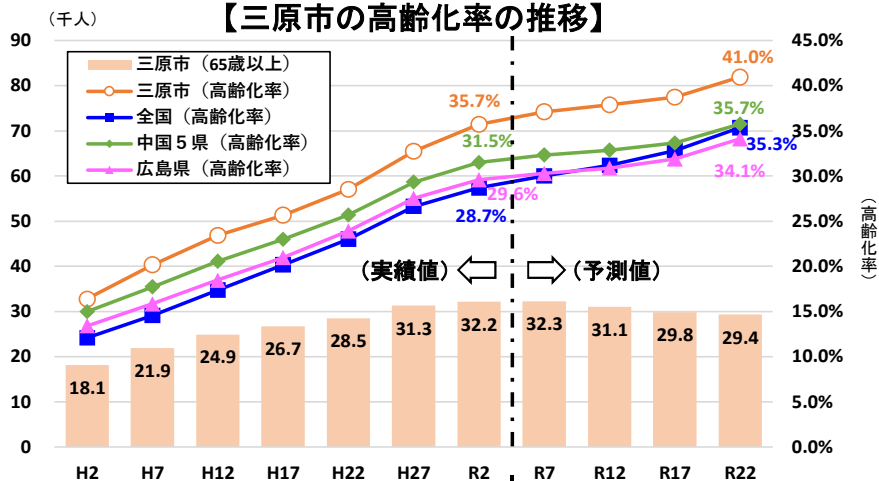
【三原市の人口推移】（平成2年を1.0とした場合）



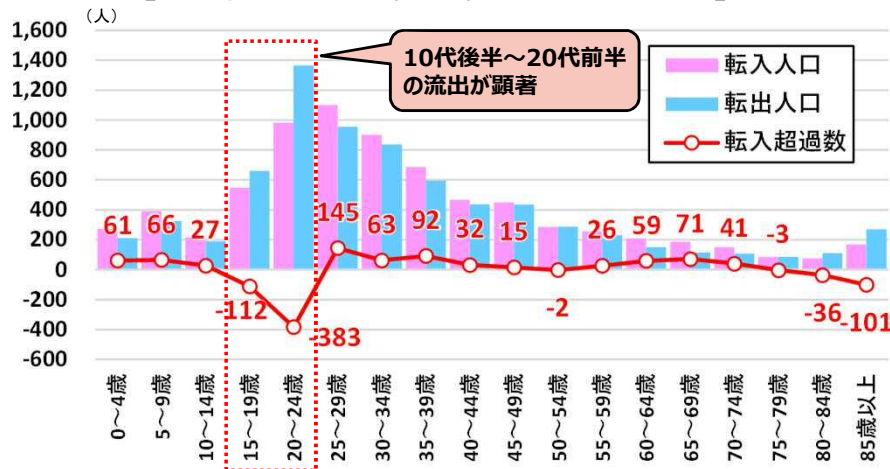
【本郷地域の人口推移】



【三原市の高齢化率の推移】



【三原市の年齢別の転入・転出人口(H27⇒R2)】



資料：【実績値】H2-R2国勢調査（総務省）、【予測値】日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）  
 国立社会保障・人口問題研究所

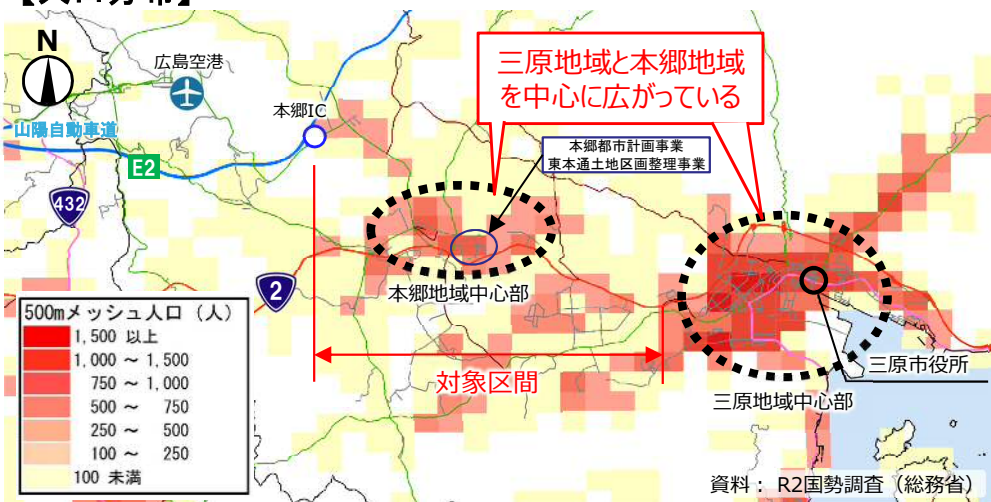
資料：R2国勢調査（移動人口の男女・年齢等集計）  
 H27国勢調査時の常驻地とR2国勢調査時の常驻地を比較



# 3-2. 土地利用・地域生活

- 三原市の人口は、三原地域と本郷地域を中心に広がっている。また、対象区間沿線では住居系用途地域や工業系用途地域が広く分布している。
- また、三原地域と本郷地域を核とした集約型都市構造を目指す三原市都市計画マスタープランにおいて、都市生活拠点として位置付けられている。
- 通勤・通学者数は尾道市、東広島市、竹原市との流動のほか福山市との流動も多い。

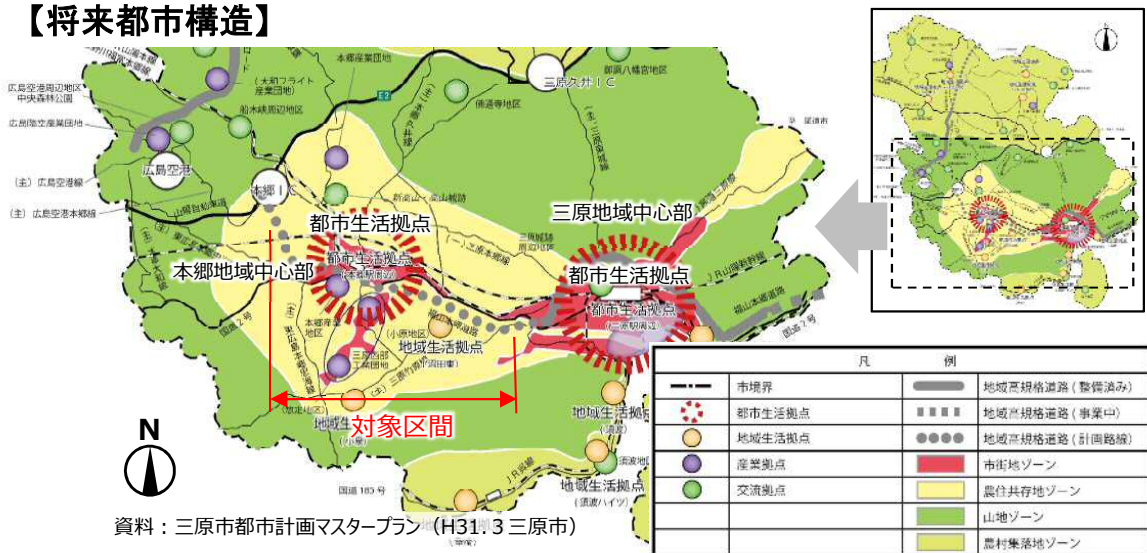
【人口分布】



【用途地域】



【将来都市構造】



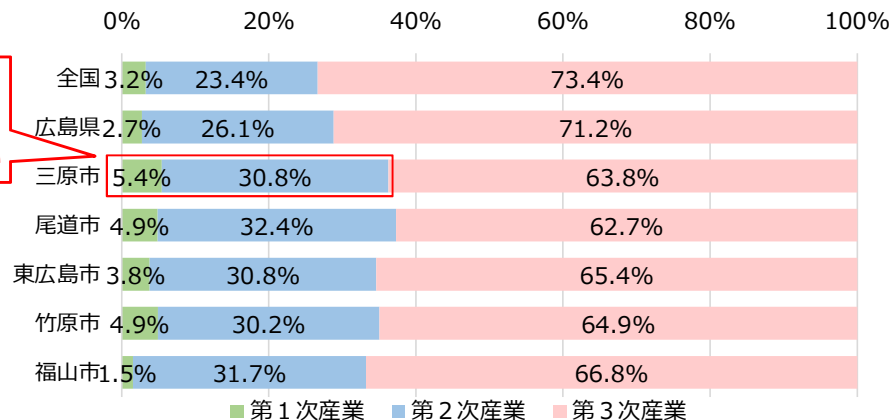
【通勤・通学流動】



# 3-3. 産業面の状況

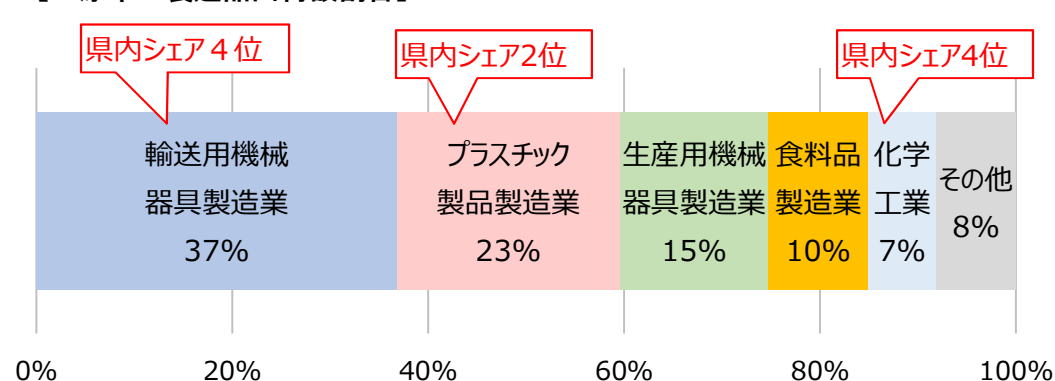
- 三原市の就業者の産業別構成比をみると、第一次産業と第二次産業の割合が比較的高くなっている。
- 三原市発着の自動車貨物は、農業(農水産品)やプラスチック製品(化学工業品)が約5割を占め、近隣への流動が多い。

【就業者数の産業別構成比】



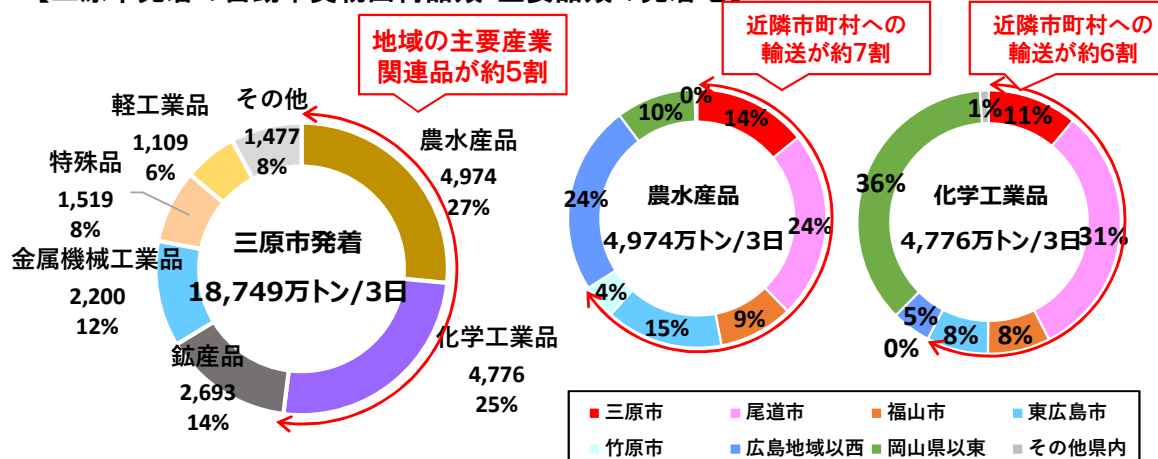
資料：R2国勢調査

【三原市の製造品出荷額割合】



資料：2020年工業統計調査(2019年実績)

【三原市発着の自動車貨物出荷品類・主要品類の発着地】



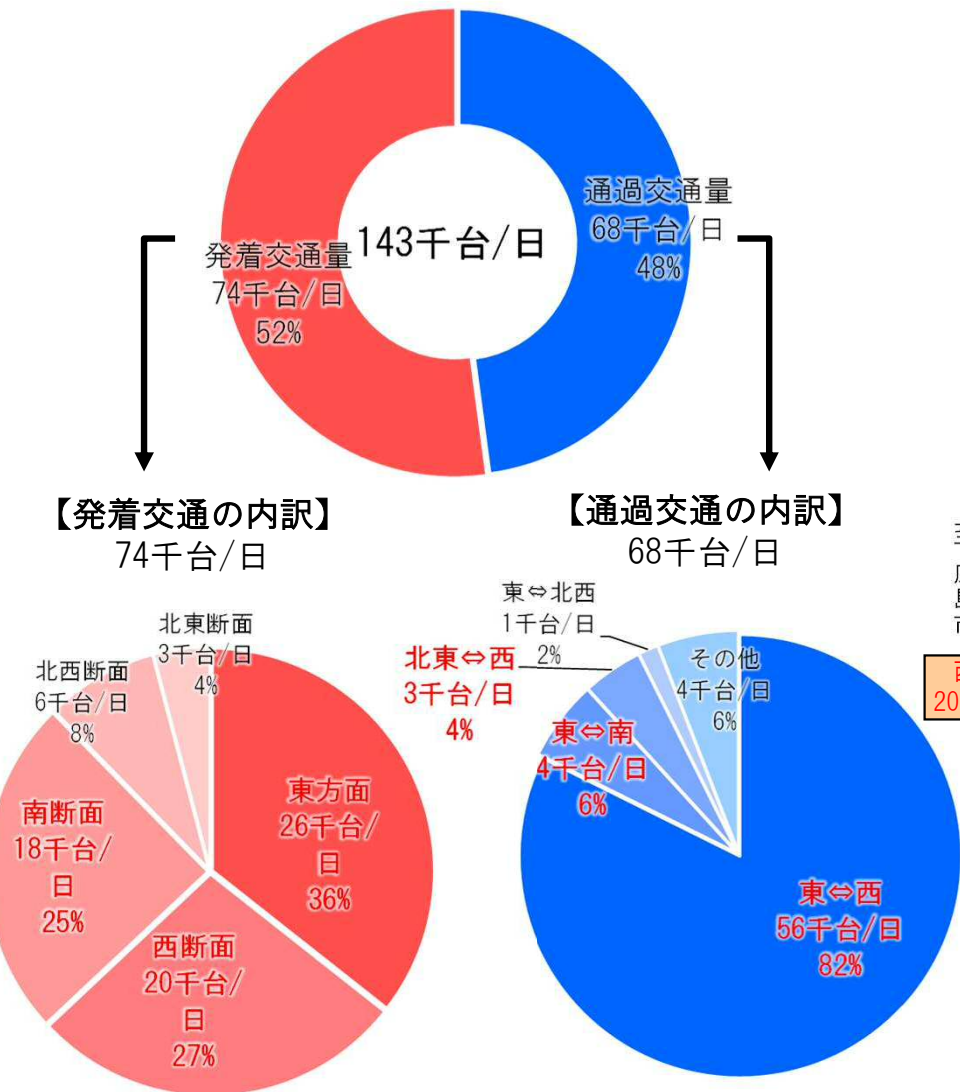
※資料：平成27年全国貨物純流動調査(物流センサス)3日間調査



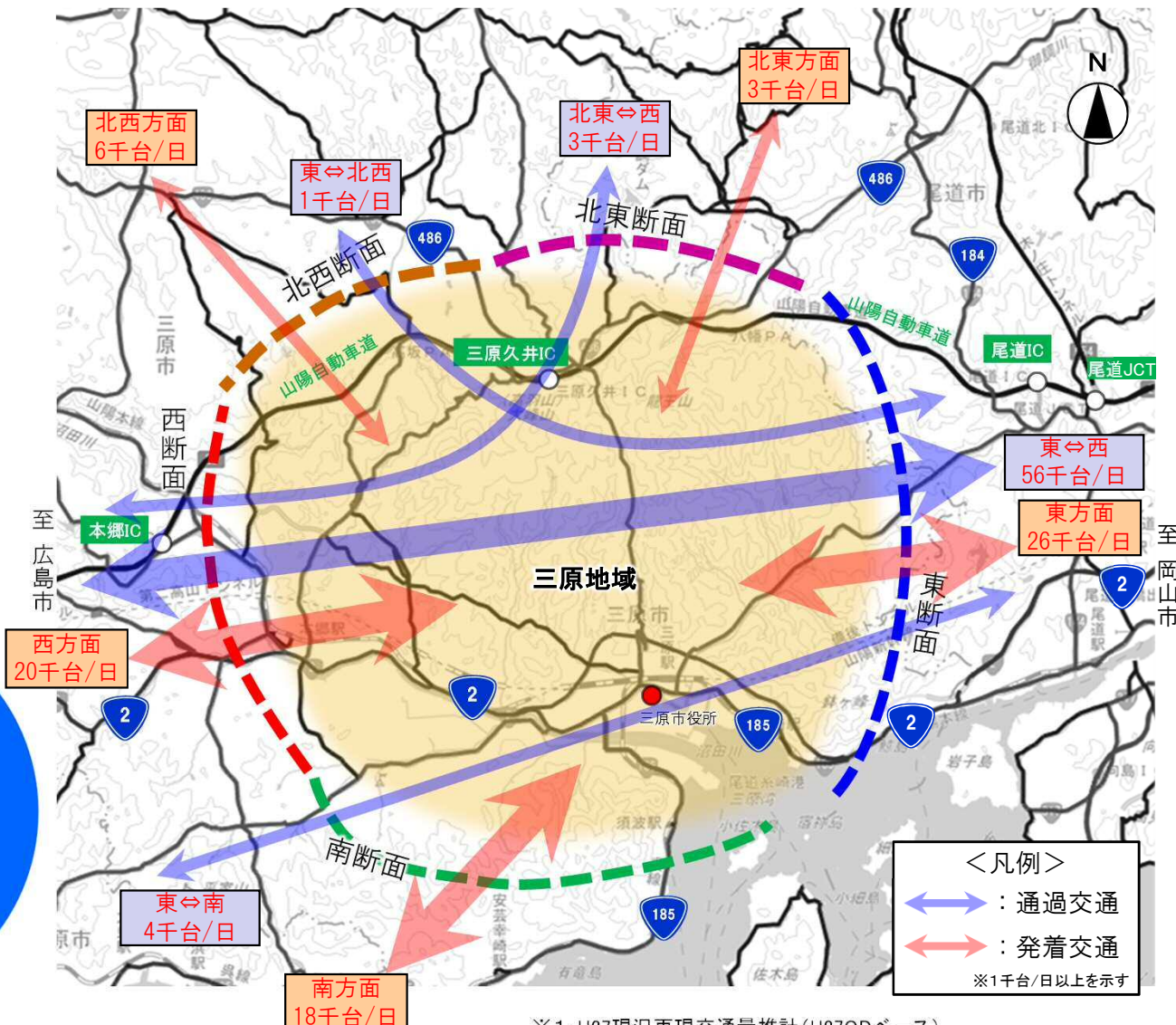
# 3-4. 三原地域の交通流動

- 三原地域の通過交通は全体の48%であり、そのうち東⇄西の通過交通が約8割を占めている。
- 三原地域の発着交通は全体の52%であり、そのうち東方面、西方面、南断面の発着交通が約9割を占めている。

≪三原地域の交通流動割合（通過・発着交通）≫



≪三原地域の交通流動（通過・発着交通）≫



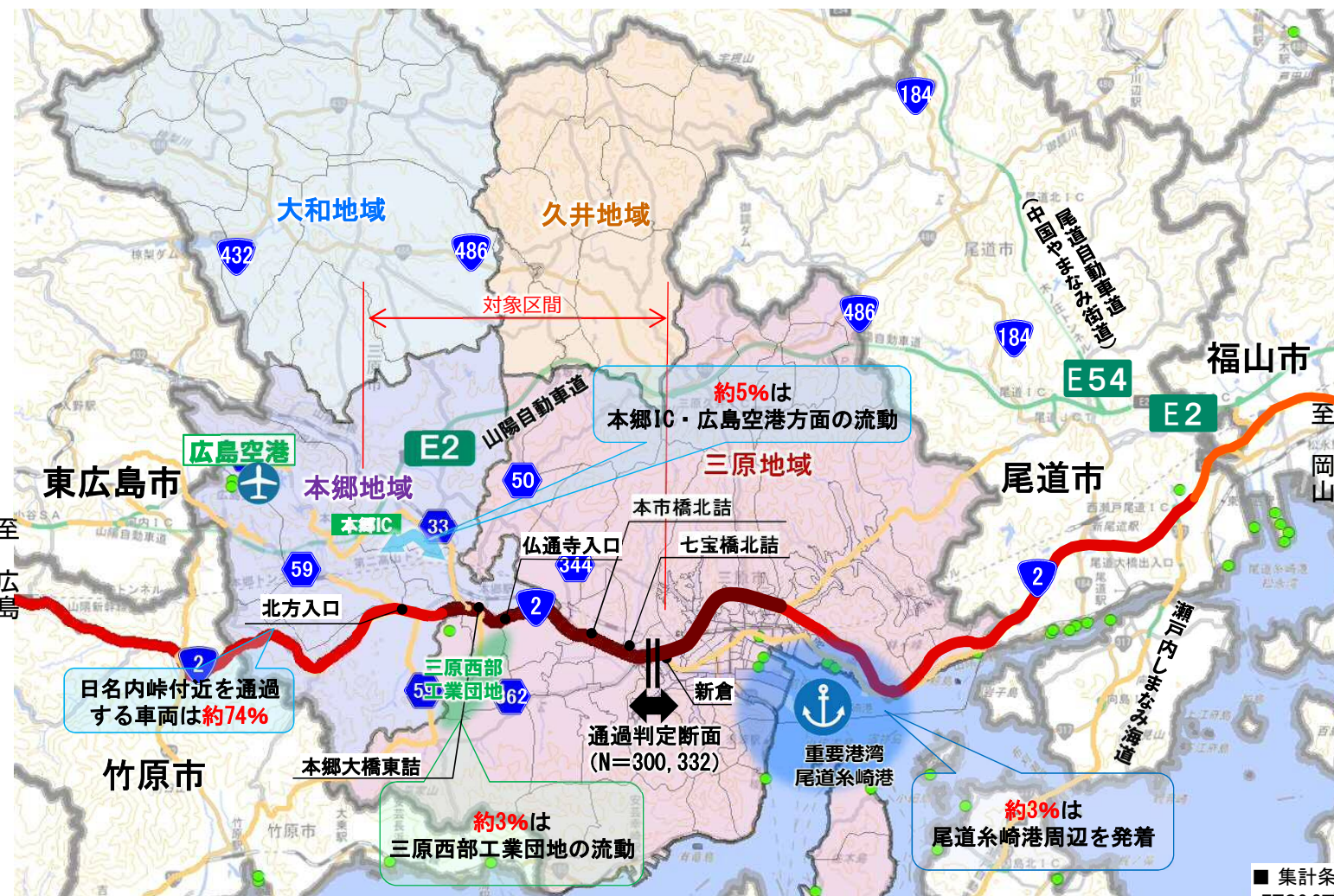
※1: H27現況再現交通量推計 (H27ODベース)  
 ※2: 三原地域は、三原市街地および本郷地域を含むエリアを示す。



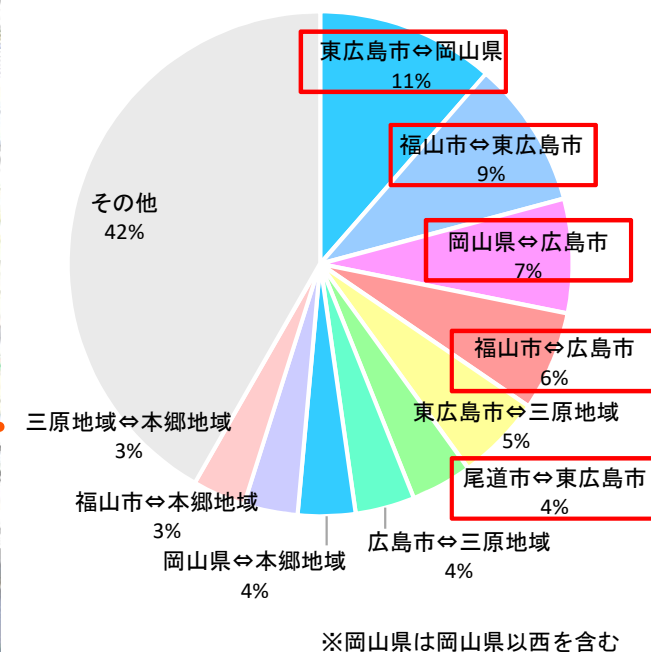
# 3-4. 三原地域の交通流動（大型車）

○交通流動では、岡山県方面から東広島市へのトリップ割合が11%と最も多く、次いで福山市から東広島市が9%となっており、三原市を通過するような長トリップの大型車輸送の利用が多い。

■国道2号新倉断面を通過する大型車の流動



■対象区間を走行した大型車のOD内訳



※岡山県は岡山県以西を含む

**凡例**

**通過割合(%)**

- 1%以上20%未満
- 20%以上
- 40%以上
- 60%以上
- 80%以上

**国土数値情報**

- 物流拠点

■ 集計条件

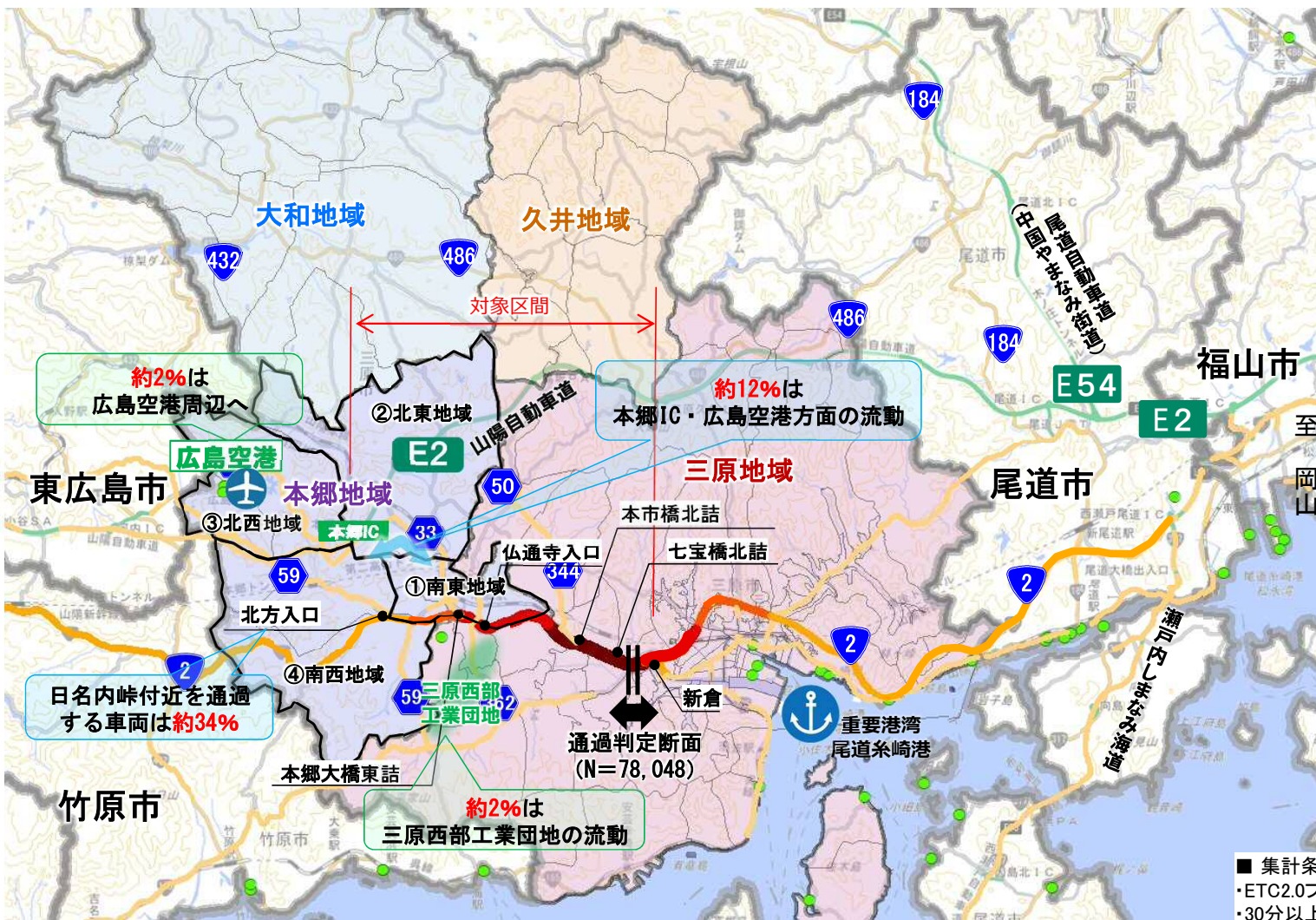
- ETC2.0プローブ情報：2021年9月～2021年11月（全日24時間）
- 30分以上の時間差がある場合にトリップを分割
- 国道2号新倉交差点の西側を上下方向に通過した大型車を対象



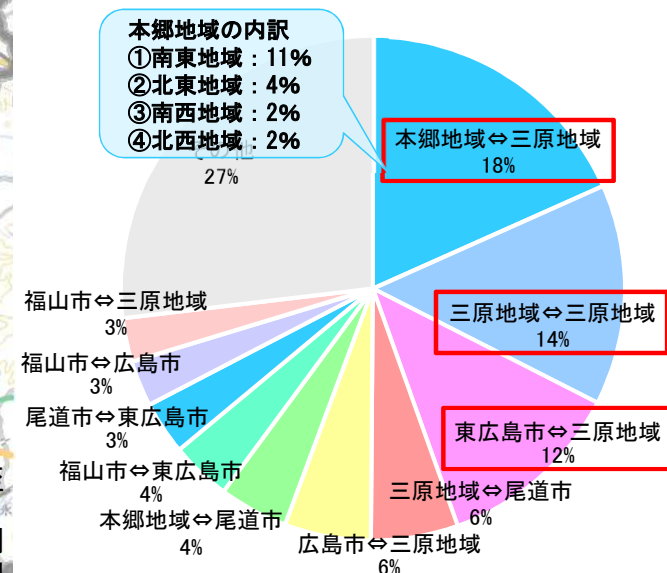
# 3-4. 三原地域の交通流動（小型車）

- 交通流動では、三原地域～本郷地域間のトリップ割合18%が最も多く、次いで三原地域内々が14%、三原地域～東広島市間が14%となっている。
- 広島空港や山陽道本郷IC方面へのトリップも12%となっている。

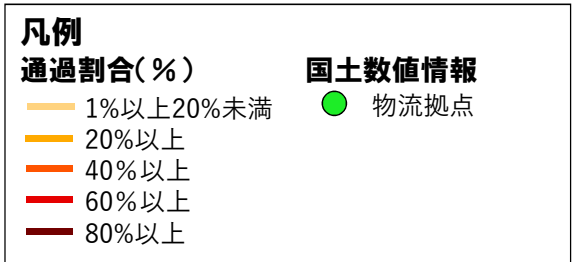
## ■国道2号新倉断面を通過する小型車の流動



## ■対象区間を走行した小型車のOD内訳



※四捨五入により合計が合わない場合がある

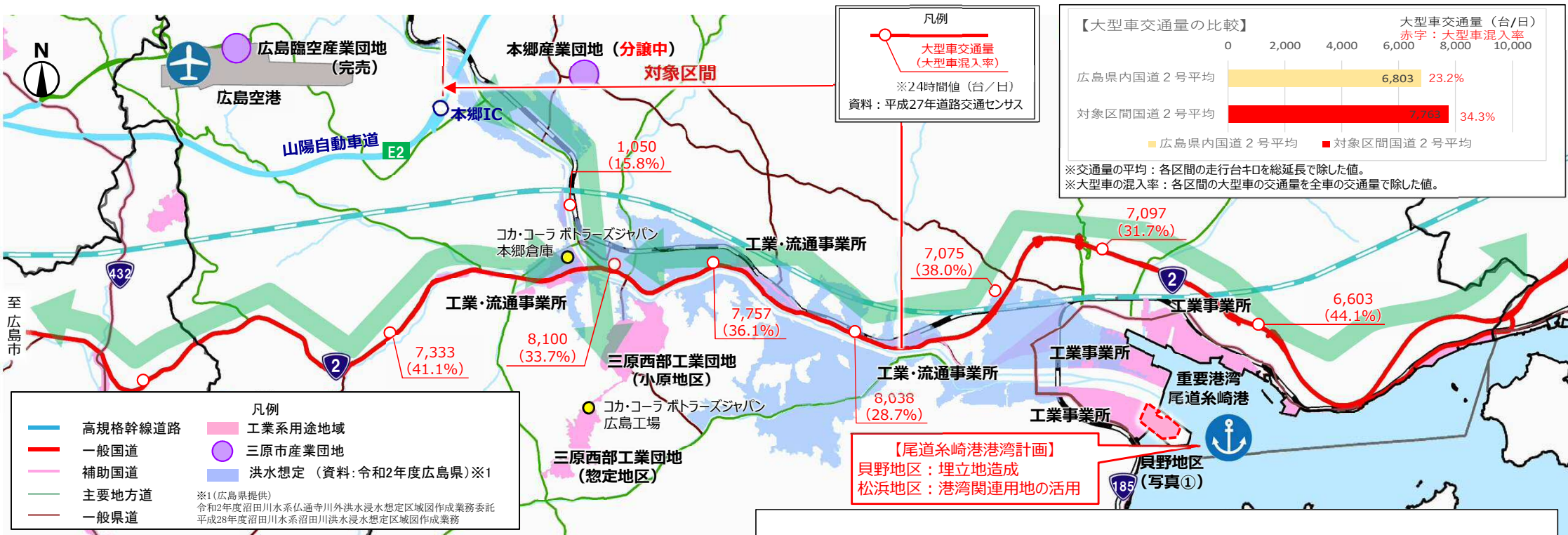


■ 集計条件  
 ・ETC2.0プローブ情報：2021年9月～2021年11月（全日24時間）  
 ・30分以上の時間差がある場合にトリップを分割  
 ・国道2号新倉交差点の西側を上下方向に通過した小型車を対象



# 3-5. 物流の状況と課題

○対象区間の大型車交通量は、広島県内の国道2号平均を上回っており、物流にとって重要な路線となっている。  
 ○しかし、対象地域の国道2号は洪水時浸水想定地域に多く指定されており、災害時の物流活動に課題が存在。



## 物流拠点の開発状況



資料：広島県HP



資料：本郷産業団地パンフレット

## 沿線立地企業の状況

コカ・コーラ ボトラーズジャパン (株) は平成30年7月豪雨により、**本郷工場が浸水し、操業停止**に。その後、三原西部工業団地に移転し、日本で2か所しかない、無菌充填ラインを持つ工場として立地。



## 製造業者の声

本郷は高速ICも近く、九州～関西まで日帰りできる位置にあるため非常に便利な地域ですが、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ります。このため、**事故や災害時でも利用できる代替路が整備されれば事業活動にプラス**になります。



(R4.1 製造企業 ヒアリング結果)



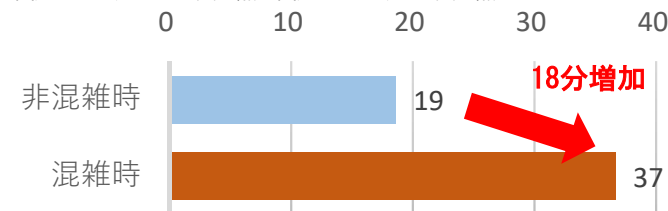
# 3-6. 救急医療の状況と課題

- 三原市の救急医療機関は中心部に集中しており、国道2号が救急搬送における主要な利用経路として使われている。
- 三原市西部からの救急搬送は約700件／年で、そのうち市中心部の救急医療機関に約7割が搬送されている。
- 国道2号(三原西部地域)では、片側1車線で道路幅員が狭いためすれ違いに時間がかかる他、渋滞発生時には追い越しも困難なことから、混雑時には渋滞に巻き込まれて搬送時間が増大し、死亡率が高まっている。



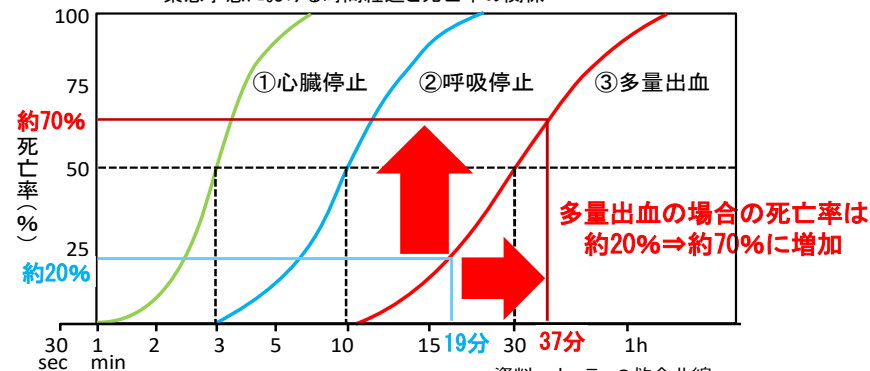
## ■本郷中心部⇒三原中心部所要時間(分)

国道2号仏通寺入口交差点⇒国道185号城町南交差点

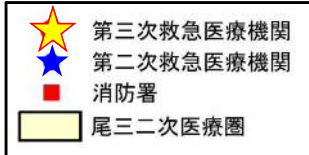
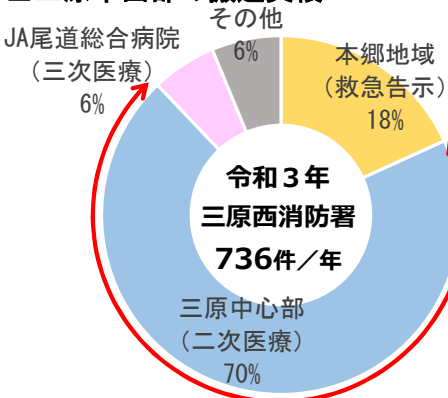


## ■時間経過と死亡率の関係

緊急事態における時間経過と死亡率の関係



## ■三原市西部の搬送実績



三原市中心部の救急医療機関に約7割搬送

三次医療：三次救急医療機関  
二次医療：二次救急医療機関  
救急告示：救急告示医療機関

資料：R4.1 三原市消防本部 ヒアリング結果

## 消防署の声



R4.11  
三原市消防本部  
ヒアリング結果

三原市西部からの救急患者の約7割が国道2号を利用して三原市中心部の救急医療機関へ搬送しています。国道2号(三原西部)は片側1車線であり、道路幅員が狭く、すれ違いに時間がかかるため、規制速度でも走れない。また、渋滞が発生した際には追い越しも困難。

## 医療機関の声



R4.11  
医療機関  
ヒアリング結果

病院に搬送の際、本郷方面は渋滞にはまっ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、病院に着くの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。治療開始が遅れる要因の1つである。



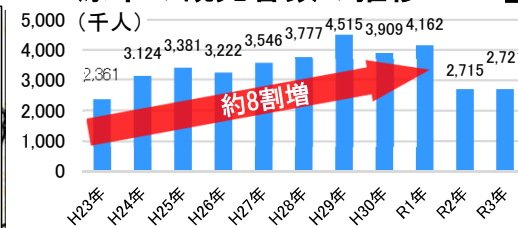
# 3-7. 観光の状況と課題

- 三原市への観光客数はコロナ禍の影響を受ける令和2年まで増加傾向であり、市外からの来訪が5割以上を占めている。
- 中国、四国地方の玄関口となる広島空港周辺の三景園や八天堂ビレッジの他、瀬戸内の島々を巡るクルーズ船が寄港する三原港、ナショナルサイクルルートに指定されているしまなみサイクリングロード等、豊富な観光資源が点在している。
- 広島空港～三原駅間のバス利用はコロナ禍前は増加傾向。

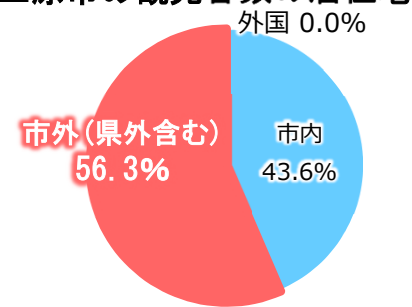
## ■主な観光施設の立地状況及び観光客数



## ■三原市の観光客数の推移



## ■三原市の観光客数の居住地



出典：令和3年度広島県観光客数の動向

## ■広島空港利用者のリムジンバス・レンタカー実績



出典：広島国際空港(株)

## 観光関連団体の声

三原は新幹線駅と港が近接しているため、周遊観光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。



## ▲佛通寺



## ▲三景園



## ▲八天堂ビレッジ 天空カフェ&ファクトリー

(R4. 11 観光関連団体 ヒアリング結果)

出典：令和3年度広島県観光客数の動向 (観光客数統計表)



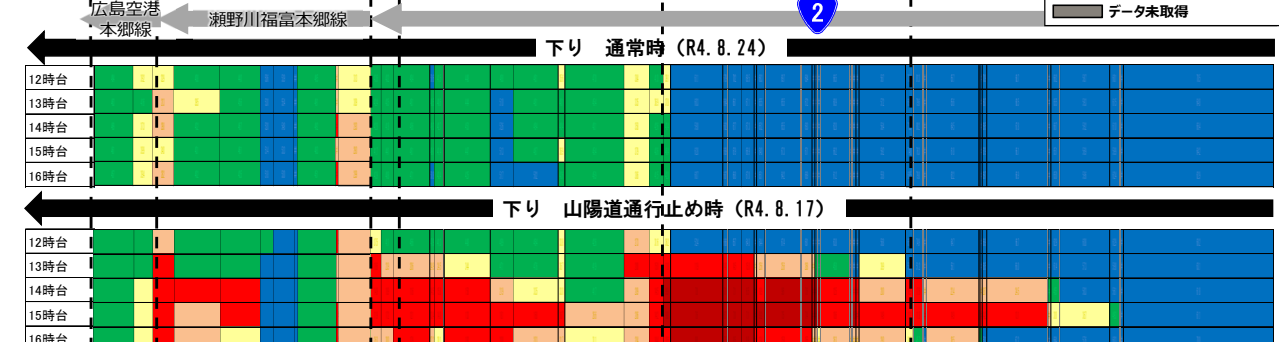
# 3-8. 空港利用の状況と課題

- <sup>ひろしま</sup>広島空港の搭乗者数は、平成23年度からコロナ禍の影響を受けないR1年度までは増加傾向(22%増加)。
- 山陽道が事故等により通行止めとなった場合、国道2号に交通が集中して広島空港へのアクセス性が大幅に低下しており、代替路の確保が課題。

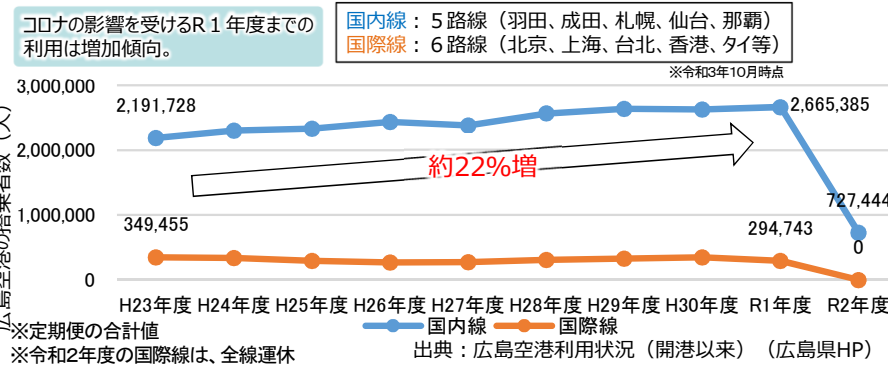
## ■福山駅⇒広島空港の通常時及び山陽道通行止め時の経路



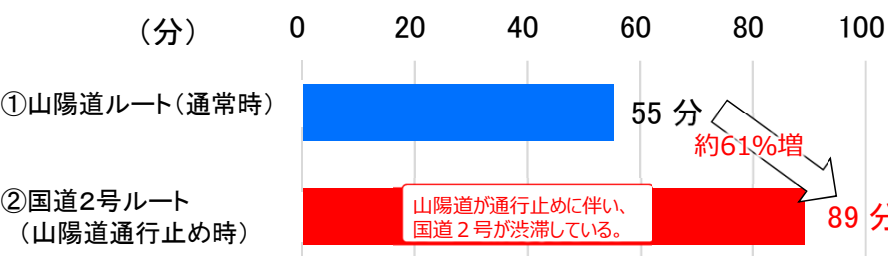
## ■通常時と山陽道通行止め時の国道2号の旅行速度



## ■広島空港の搭乗者数



## ■山陽道通行止め時の福山駅⇒広島空港の所要時間



## 関係事業者の声

福山方面から広島空港へのアクセスについては、メインルートとして山陽道が使われているが、事故等で通行止めになった場合の代替ルートが、国道2号のみとなっている。代替ルートは片側1車線で交通量も多く、**時間信頼性が大きく低下**するため利用づらい。



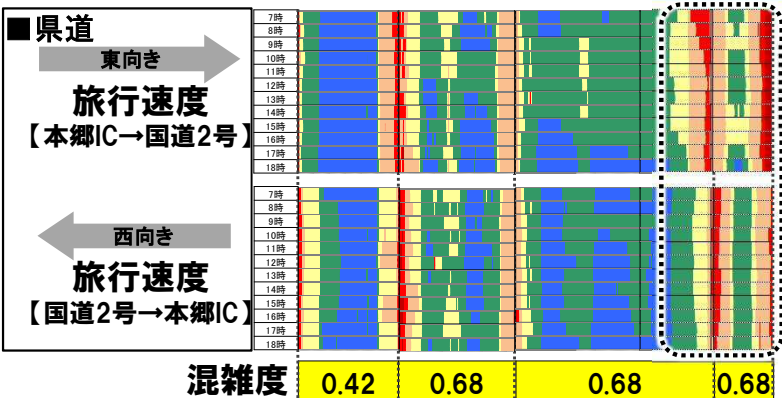
(R4.11 広島国際空港株式会社 ヒアリング結果)

## 4. 道路の状況と課題



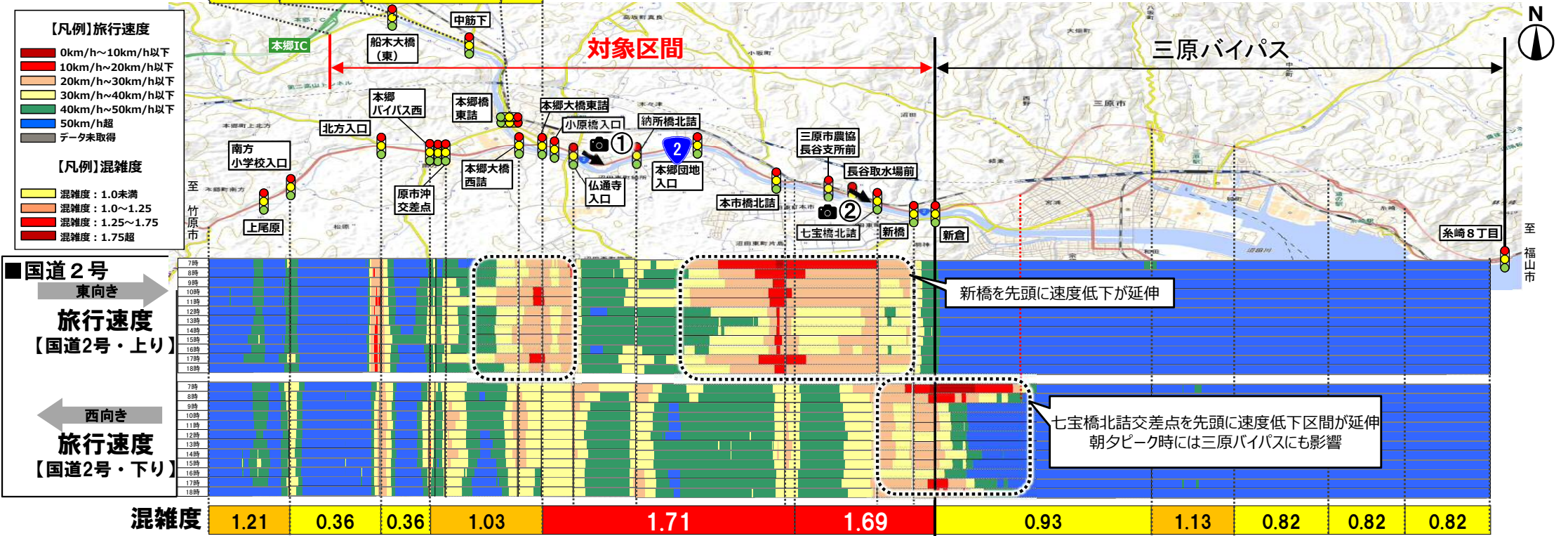
# 4-1. 渋滞の状況と課題

- 国道2号は混雑度が1.5を超えて日中も連続して混雑が発生している新倉交差点～本郷大橋東詰交差点間で速度低下が発生。
- 国道2号上りは新橋交差点や仏通寺入口交差点、下りは七宝橋北詰交差点を先頭に速度低下区間が延伸。
- 本郷ICへのアクセス路である県道瀬野川福富本郷線でも速度低下が発生しており、三原～本郷IC間のアクセス性向上が課題。



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、新倉町ランプ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。

(R4.11 三原市 ヒアリング結果)

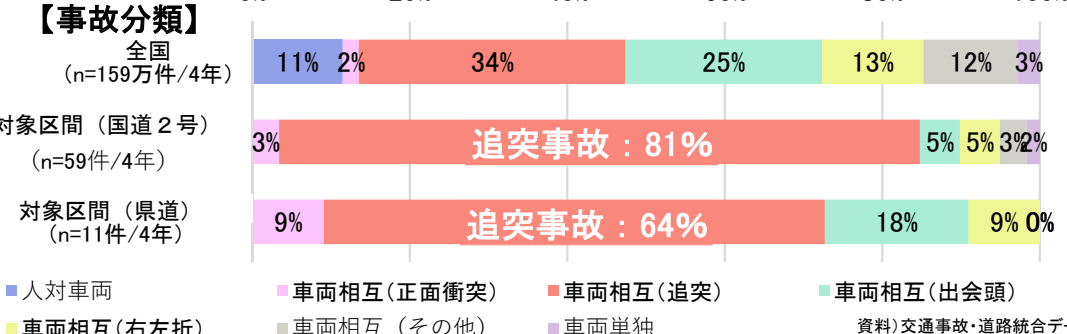
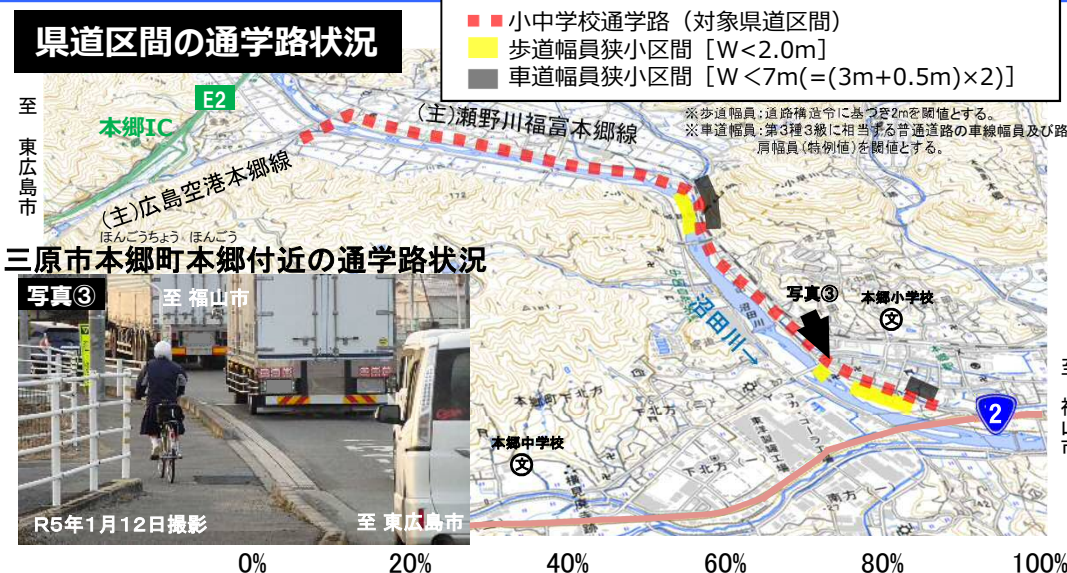
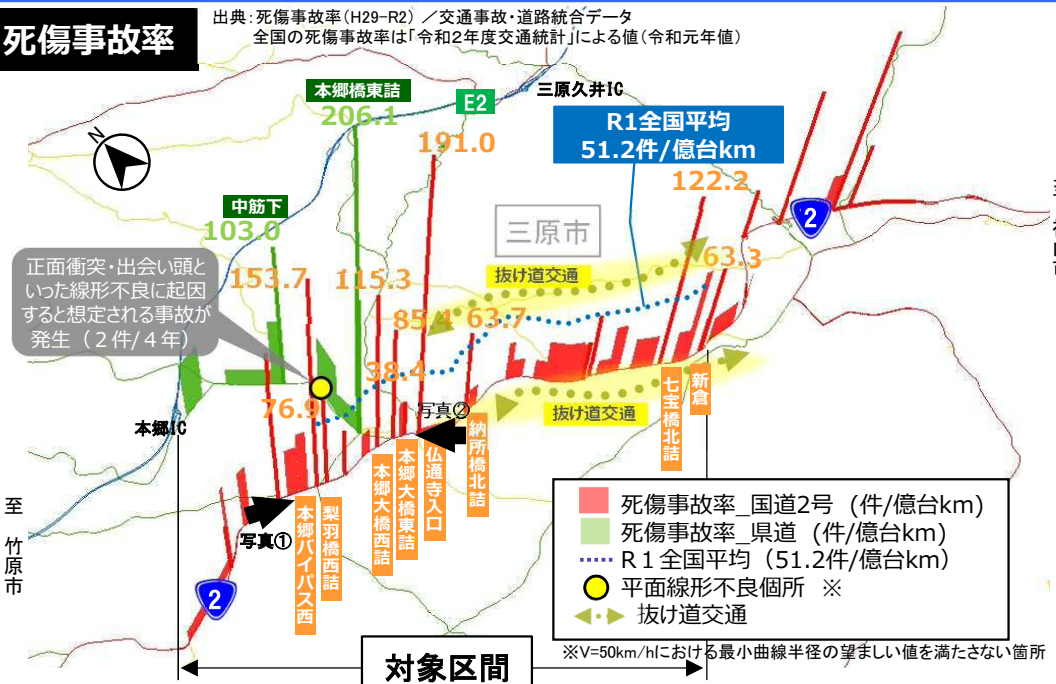


資料:【旅行速度】ETC2.0プローブ情報 (R3.4~R4.3 平日平均) 旅行速度状況を10m単位で集計  
【混雑度】平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 箇所別基本表



# 4-2. 交通安全面の課題

- 国道2号の仏通寺入口交差点、本郷バイパス西交差点、県道の本郷大橋東詰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の割合が高い。
- 県道区間は小中学校の通学路に指定されているものの、歩道幅員が狭小な区間が存在しており、通学児童の安全・安心の確保が課題。
- 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。



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、速度超過により事故が発生している。沿線住民から、抜け道の交通が怖いという意見をもらっている。

(R4.11 三原市 ヒアリング結果)



# 4-3. 防災の状況と課題①

- 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。
- 当該地域の国道2号は2.8万台/日(うち8千台/日が大型車)の交通が利用し、山陽自動車道も通行止めとなったため、物流・日常生活などに多大な影響が発生。

## ■平成30年7月豪雨の通行止めの状況

出典 実績浸水範囲：広島県HP



7/6~7/7  
道路冠水による通行止め

7/28~8/20  
道路陥没による片交規制

7/6 23:50~7/9 17:00  
道路冠水による通行止め



国道2号も3m程度冠水  
車両など水没

## 医療関係者の声



西部地域では毎年各所で水没している。西部地域の医療は弱く、医療の交通網も含めて、今の状況では厳しい。災害医療や対策のために、現在の道路ネットワークでは緊急時の対応ができないため、高規格の道路が必要である。  
西日本の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。

(R4.11 医療機関 ヒアリング結果)



梨和川が破堤し、  
国道2号側が低いため冠水

平成30年7月7日撮影

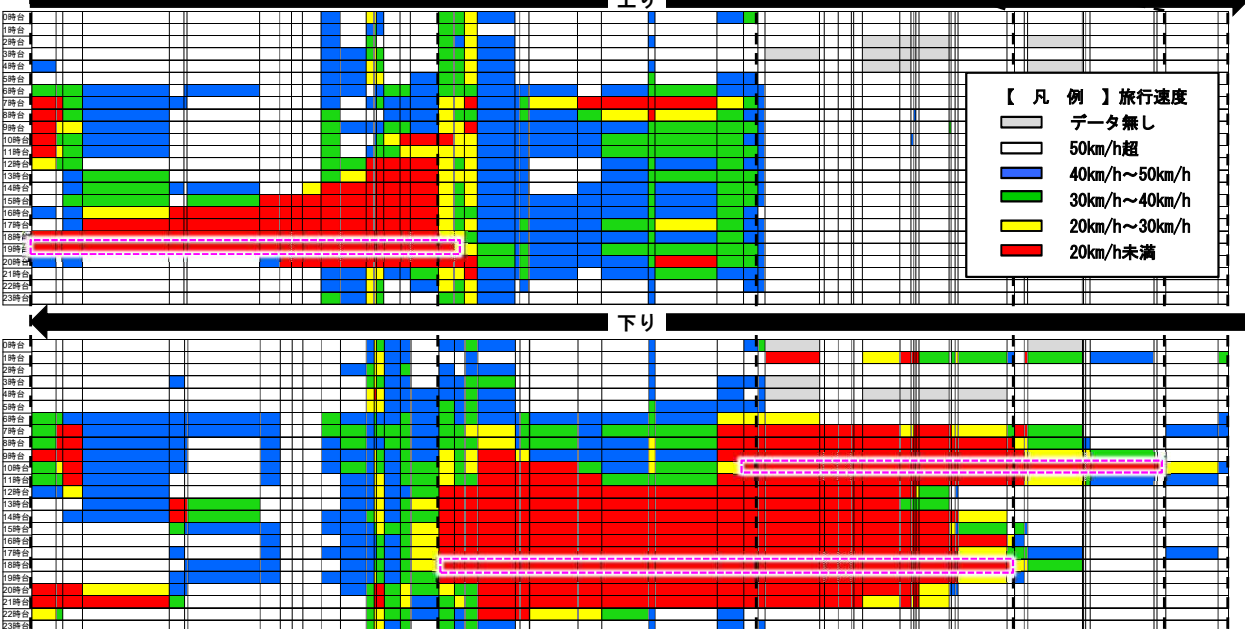


# 4-4. 代替性の状況と課題①

- 令和3年7月8日の大雨により、山陽自動車道が14時間以上にわたり通行止めとなった。また、国道2号三原市本郷地区においても法面崩落により片側交互通行となった。
- その影響により、重要物流道路である国道2号の上り方向で最大8km、下り方向で最大約11kmの速度低下区間が発生し、東西の交通に大きな影響が生じた。



【写真①】三原市長谷地先付近の状況  
【山陽自動車道と並行する国道2号の所要時間】



三原市・竹原市境

糸崎ランプ

《平常時》

約35分

《山陽自動車道通行止時》

約115分

平常時に比べ、所要時間が3倍以上に増加

資料：平常時 ETC2.0プローブデータ (R3.7平日)  
山陽自動車道通行止時 ETC2.0プローブデータ (R3.7.8)



# 4-4. 代替性の状況と課題②

- 令和4年8月17日に山陽自動車道下りの三原久井～本郷間で交通事故が発生し、約2時間30分の間通行止めとなった。
- その影響により、代替路である国道2号の下り方向で最大約8kmの速度低下区間が発生し、糸崎ランプから梨羽橋西詰交差点までの所要時間は最大で平常時の3倍にもなり、東西の交通に大きな影響が生じた。



【写真①】三原バイパス頼兼トンネル東坑口付近の状況

## 【山陽自動車道と並行する国道2号の所要時間】

《平常時》

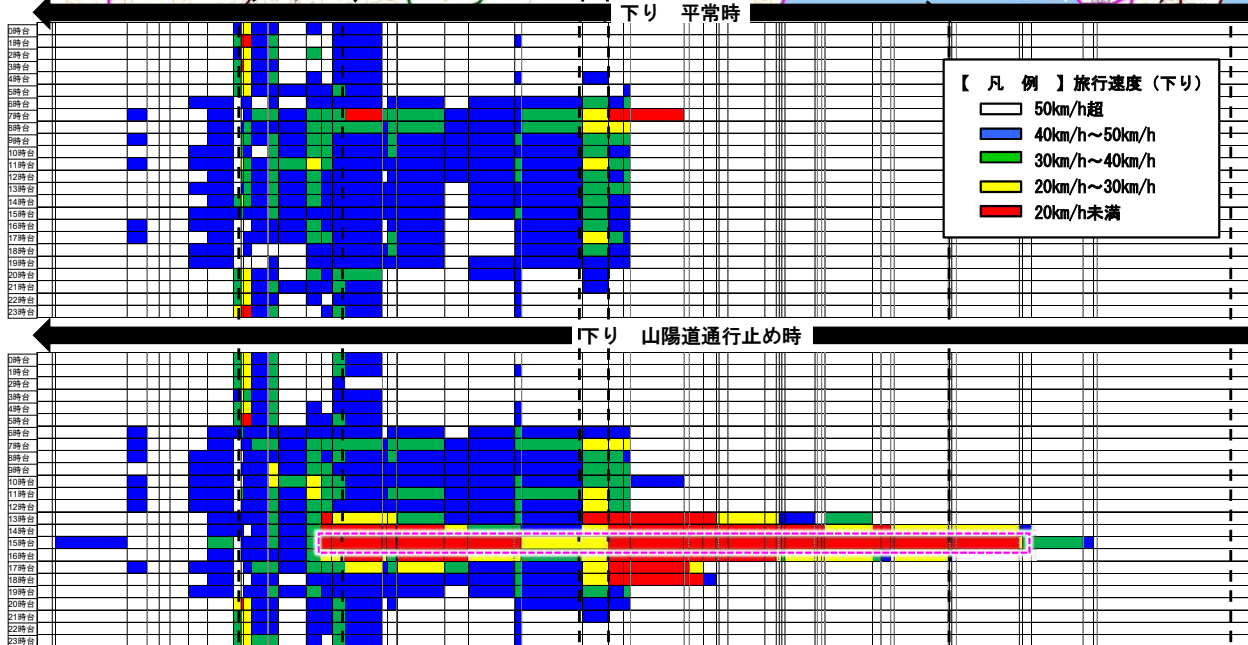
約27分

《山陽自動車道通行止め時》

約80分

平常時に比べ、  
所要時間が約3倍に増加

※速度低下が最も延伸した15時台の所要時間



資料：平常時 ETC2.0プローブデータ (R3.8.24)  
山陽自動車道通行止め時 ETC2.0プローブデータ (R4.8.17)





## 5. 期待される整備効果

# 5. 福山本郷道路の整備により期待される効果

## 生産性向上に資する道路ネットワークの構築

高規格道路 福山本郷道路



**【凡例：道路】**

- 一般国道(直轄管理区間)
- 一般国道(直轄管理区間外)
- 高速道路・一般有料道路
- 主要地方道
- 一般県道

**【凡例：産業団地】**

- 産業団地(分譲済)
- 産業団地(分譲中)
- 産業団地(造成中・造成予定)

300ha以上  
100ha  
50ha

備後圏域連携中枢都市圏の生産性向上に資する道路ネットワークが構築され、圏域の産業競争力が強化されることが期待される。

**産業団地への企業進出の促進**

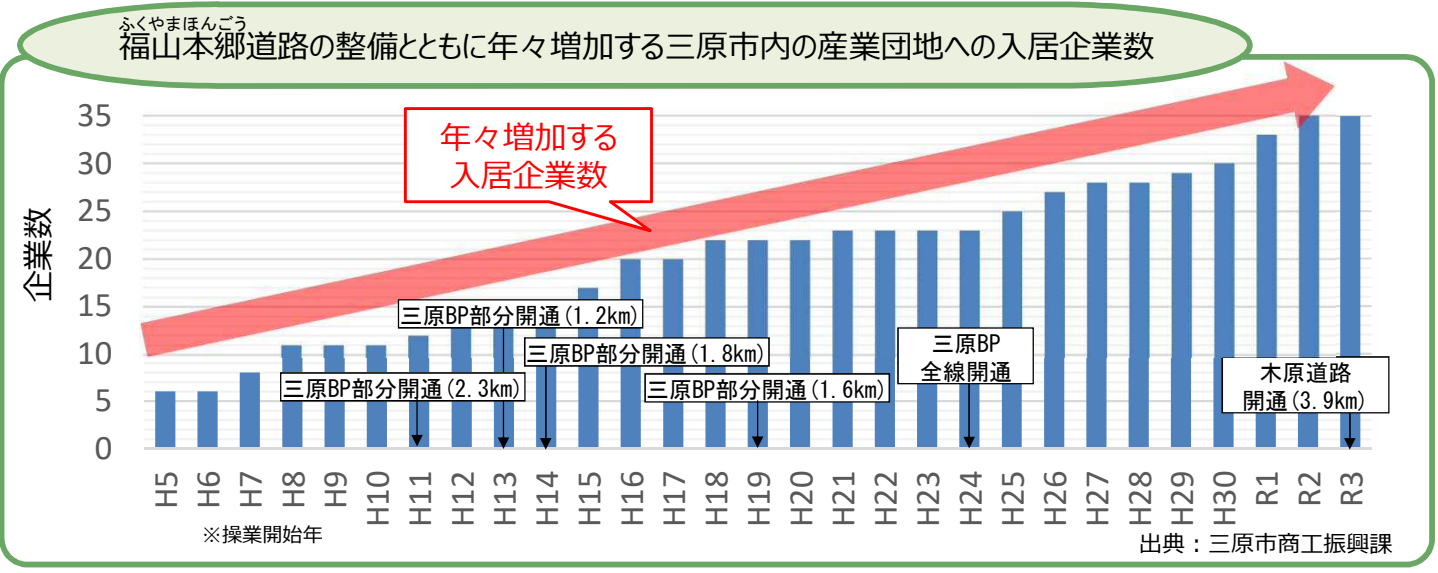
【1期】令和2年度 造成完了  
【2・3期】令和3年度 造成完了

令和3年度に造成が完了した本郷産業団地をはじめとする市内の産業団地について、交通利便性の向上及び災害に強い物流システムの構築によって、**企業立地が促進**されることが期待される。

**交通利便性を生かした新たな企業やサテライトオフィス誘致**

空港や高速道と新幹線や港とのアクセス性が向上し、物流・人流の効率化、円滑化が図られることで、三原市の特長である交通利便性を強くアピールし、**新たな企業やサテライトオフィスの誘致による地域経済の活性化**を図ることが可能となる。

三原駅前東館跡地活用事業 (令和2年7月完了)



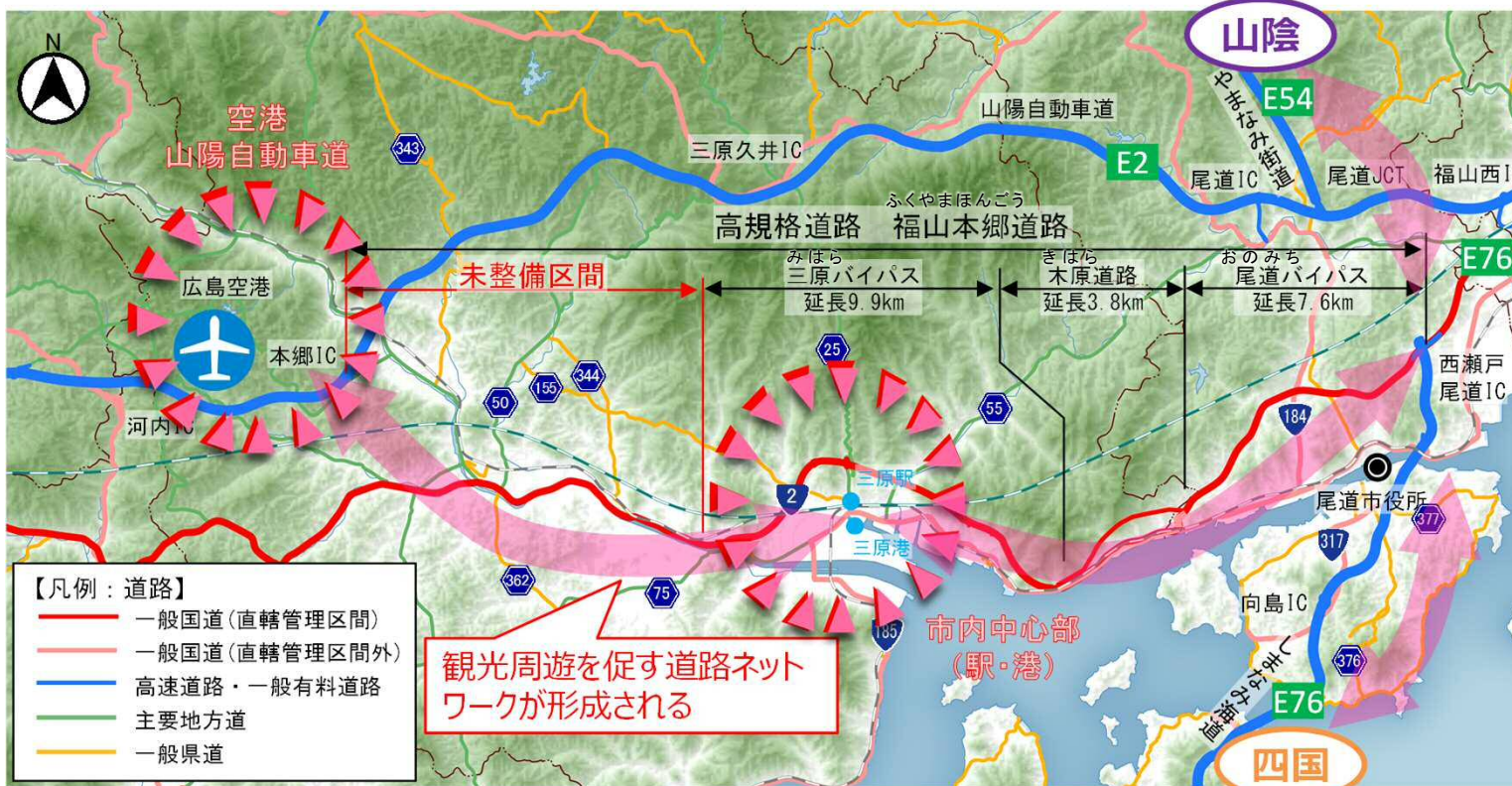


# 5. 福山本郷道路の整備により期待される効果

5. 期待される整備効果

## 三原市作成

### ■観光周遊を促す道路ネットワークの形成



### 三原駅・三原港の利用促進



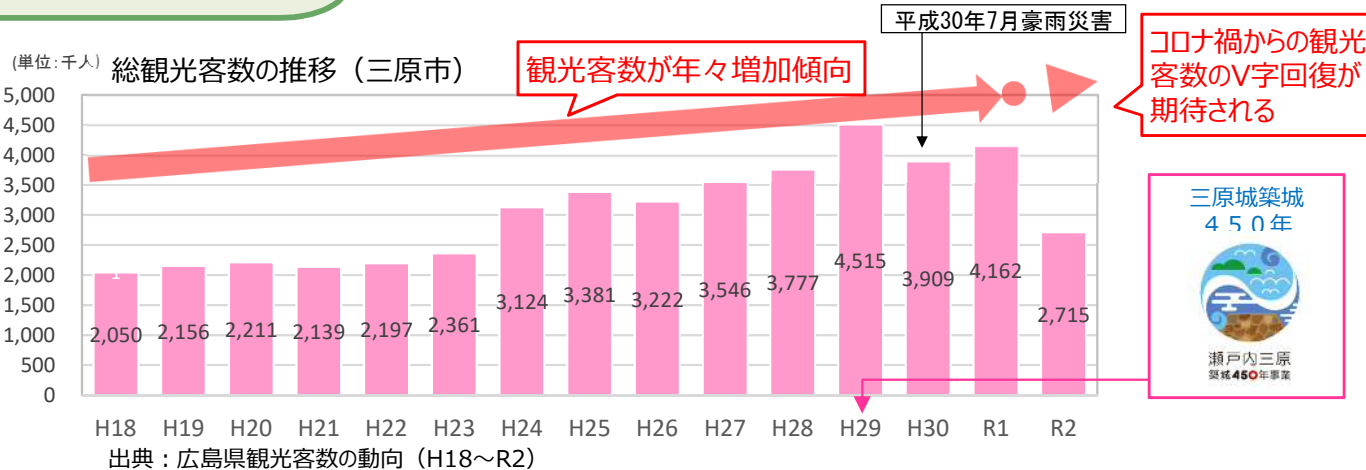
山陽新幹線等のターミナル駅である三原駅、観光航路の発着港となる三原港と広島空港とのアクセス性が向上し、三原市中心部の更なる活性化が促進される。

### 広島空港の利用促進



令和3年7月に民営化した広島空港と市内中心部(三原駅、三原港)とのアクセス性が向上し、空港利用者の増加及び周辺施設の更なる活性化が期待される。

### 増加する観光客数



### 圏域の観光周遊の促進



三原やっさ祭り(三原市) 三原神明市(三原市) しまなみサイクリング(尾道市)

空港や高速道とのアクセス性が向上することで、圏域の観光周遊の促進が期待される。