

三原市域の道路整備に関する勉強会（第2回）

議事概要

1. 日 時：令和5年7月7日（金）16：00～17：30

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

○地域の上位計画および開発計画

○現状課題

○地域の将来像と課題の対比

○その他



写真：勉強会の開催状況

5. 議事概要

○広島県の「備後圏域都市計画マスタープラン」、三原市の「三原市都市計画マスタープラン」等の上位計画及び開発計画から地域の将来像を関係者で共有。

○三原市域の交通流動、物流の状況、救急医療の状況等から地域の課題を関係者で共有。

○地域の将来像と課題の対比を行い、今後の福山本郷道路の未整備区間における整備方針検討の方向性を関係者で確認。

○引き続き、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2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）7 月 7 日（金）16:00～

開催場所：三原市役所 3 階 305・306 会議室

次 第

1. 開 会

2. 挨 拶

3. 議 事

（1）資料説明

①第1回勉強会（前回）の概要

②地域の上位計画および開発計画

③現状課題

④地域の将来像と課題の対比

4. 質疑応答

5. その他

6. 閉 会

第2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）7月7日（金）16:00～

場所：三原市役所3階 305・306会議室

○国土交通省

所 属	役 職
中国地方整備局 福山河川国道事務所	事務所長
中国地方整備局 福山河川国道事務所	副所長
中国地方整備局 福山河川国道事務所 調査設計課	課長
中国地方整備局 福山河川国道事務所 調査設計課	交通対策係長
中国地方整備局 福山河川国道事務所 調査設計課	技官

○広島県

所 属	役 職
土木建築局 道路企画課	課長
土木建築局 道路企画課	参事
土木建築局 道路企画課	主任
土木建築局 東部建設事務所三原支所	支所長
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

○三原市

所 属	役 職
建設部	部長
	建設・都市 担当参事
建設部 土木建設課	次長兼課長
建設部 土木建設課	用地係長
建設部 土木建設課	主任主事

第2回 み はら三原市域の道路整備に関する勉強会

令和5年7月7日

1. 第1回勉強会（前回）の概要	・ ・ ・ 2
2. 地域の上位計画および開発計画	・ ・ ・ 4
3. 現状課題	・ ・ ・ 14
4. 地域の将来像と課題の対比	・ ・ ・ 30

1. 第1回勉強会（前回）の概要

1-1. 第1回勉強会（前回）の概要

■三原市域の道路整備に関する勉強会（第1回）議事

日時	場所
令和5年2月17日（金）16:00～17:00	三原市役所 3F 305・306号室
出席者	議事
- 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	○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

■三原市域の道路整備に関する勉強会（第1回）における議事概要

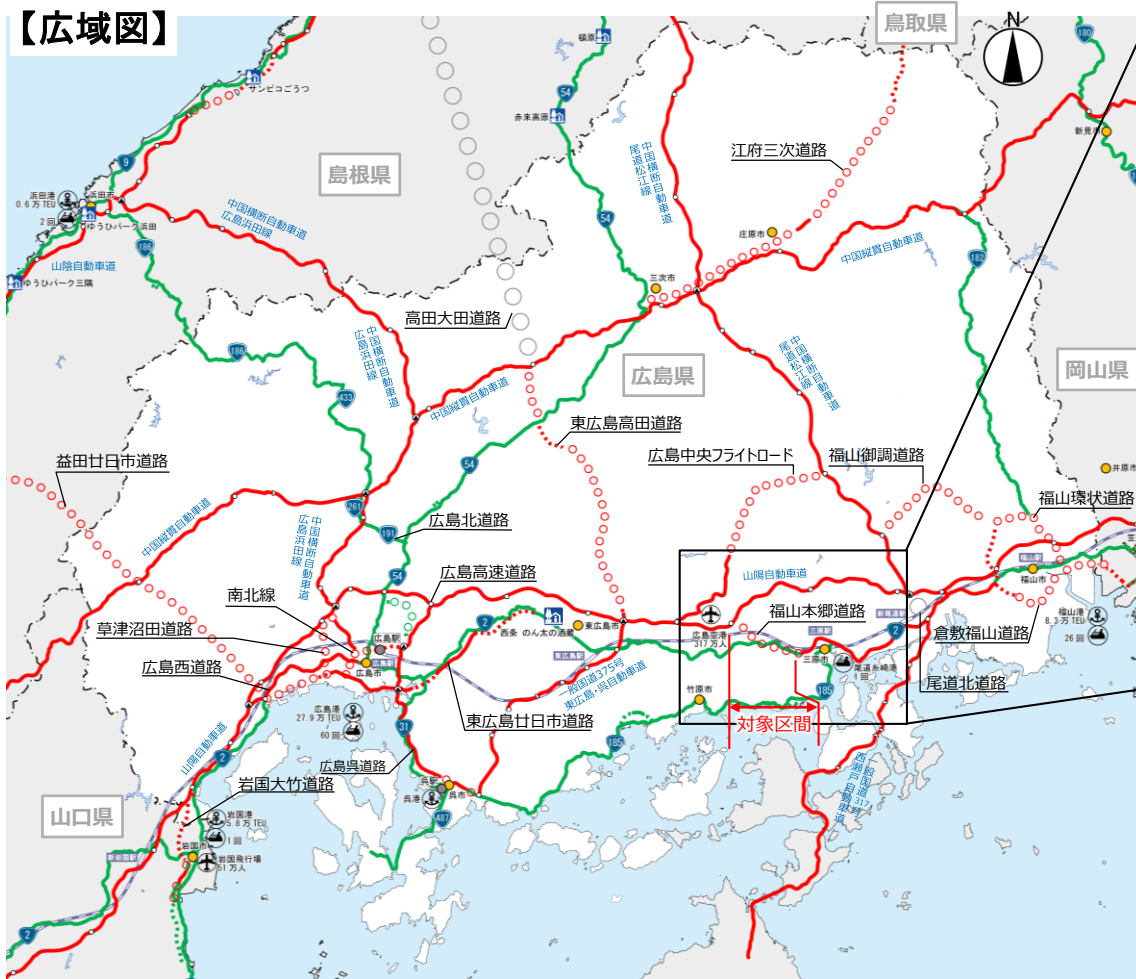
議事概要
● 対象区間（新倉交差点～本郷IC 付近）は、福山本郷道路の一部である、三原バイパス以西（新倉交差点）から本郷IC 付近までの間で検討することを確認。 ● 今回検討する区間について、これまでの三原バイパスなどの道路整備状況を踏まえ、未整備区間の課題を確認。 ● 三原市域の人口、土地利用・地域生活、産業、交通流動、物流、救急医療、観光、空港利用の状況と課題を関係者で共有。 ● あわせて、未整備区間の現道における渋滞、交通安全、防災、代替性の観点での課題を共有するとともに、未整備区間における道路整備により、期待される整備効果を確認。 ● 今後、国・県・市が連携し、福山本郷道路の未整備区間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

2. 地域の上位計画および開発計画

2-1. 上位計画（国土交通省）

○対象区間(新倉交差点^{しんくら}～本郷IC^{ほんごう})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^{おのみちいとさき}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

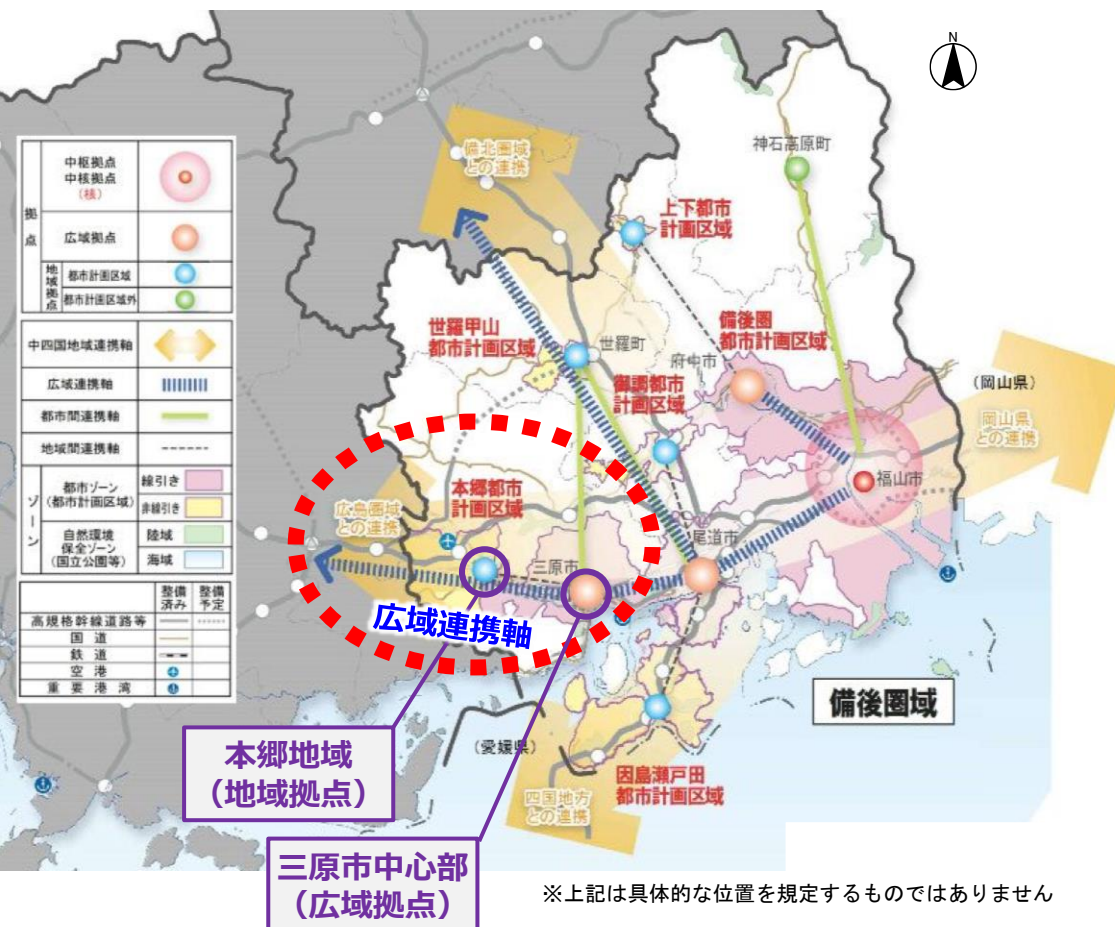
※本計画図は、具体的なルート、位置等を規定するものではありません。

資料：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）

2-1. 上位計画（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

資料：備後圏域都市計画マスタープラン（R3.3広島県）

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

①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。周辺市町には医療・福祉等の都市機能を集積し、コンパクトなまちづくりを推進。道路・鉄道の重層的なネットワークを形成し、都市機能を相互補完。

（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。
・広域交通ネットワークにより郊外部と連携を強化。

（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。

②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て先進的なものづくり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、広域観光の促進を図る。

（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。
・平常時・災害時の安定的な輸送確保のため、重要物流道路の機能を強化。

③安心安全に暮らせる都市

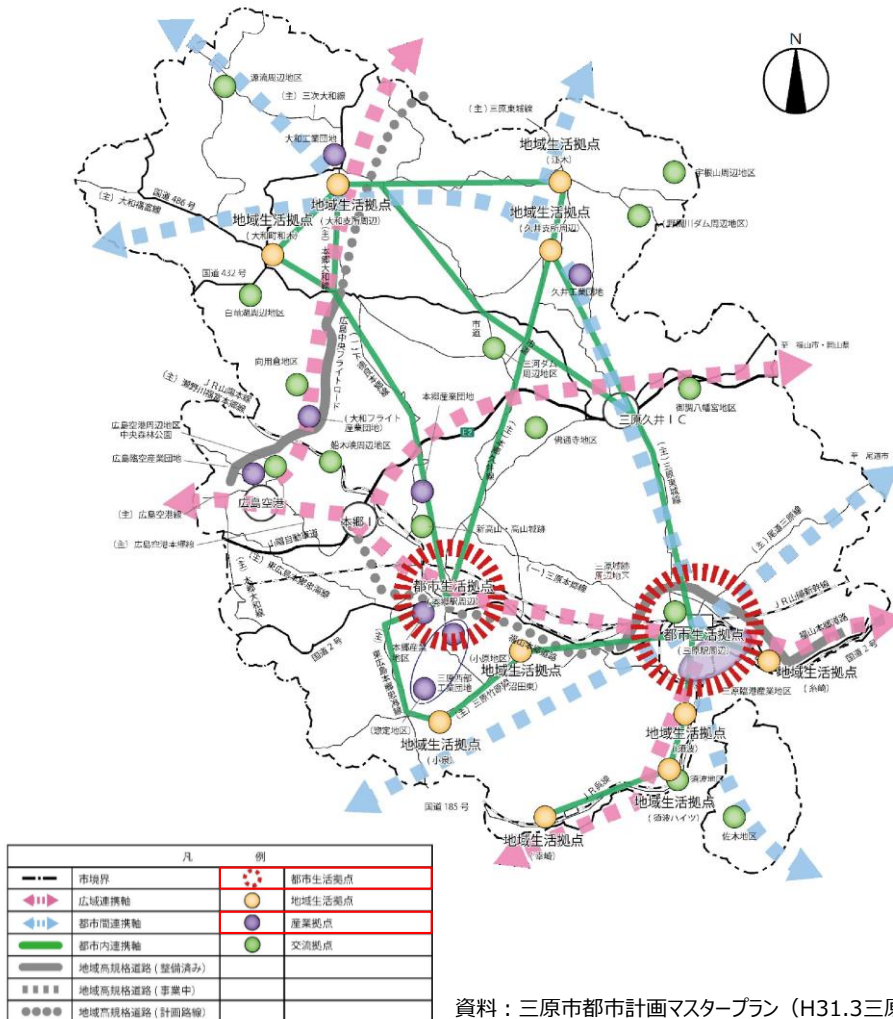
・激甚化する広域災害に対して総合的な防災・減災対策によって、安全・安心に暮らせる都市づくりを推進。

・災害発生時に広域連携による早期復旧・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。

2-1. 上位計画（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



資料：三原市都市計画マスタープラン（H31.3三原市）

図 将来都市構造図（拠点・都市軸）

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】

- ・三原駅周辺地区と本郷駅周辺地区を都市機能の集積を図る生活拠点として「**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）**や**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、**更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**とし多様な交流の促進を図る。
- ・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**を目指す。

【都市軸の形成】

- ・広島空港、山陽道、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**。

【都市施設の整備】

- ・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の強化**を図っていくため、**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、港湾機能や物流機能強化のため、公共ふ頭等の整備を促進。
- ・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。

三原市立地適正化計画（H29.12 三原市）

【都市機能誘導区域】

- ・日常生活に必要な都市機能として、市役所、福祉施設、子育て支援センター等を三原地域や本郷地域の中心拠点に維持・誘導。また、中心市街地の活性化に資する高次都市機能として、大規模商業施設や図書館、その他複合施設を中心拠点に誘導。

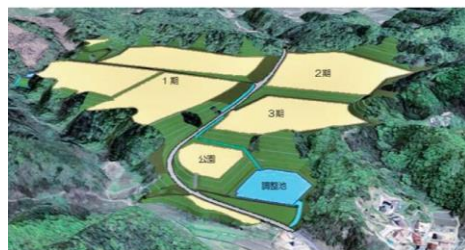
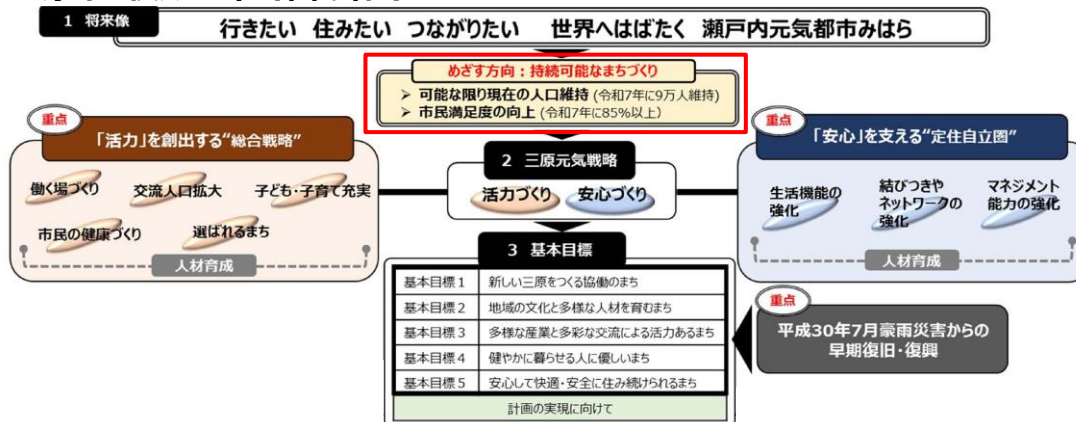
【都市内連携軸】

- ・公共交通、主要な幹線道路など、複数の交通手段により市内各地域の拠点間の連携を強化。

2-1. 上位計画（三原市）

- 三原市長期総合計画では、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、本郷産業団地を中心とした雇用の創出、広島空港等を活用した交流人口の拡大を掲げている。

■三原市 後期基本計画の体系



本郷産業団地完成イメージ図



港湾施設整備（松浜地区）

資料：三原市長期総合計画 後期基本計画（R2.3三原市）



写真出典：三原市



写真出典：三原市

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、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】

- 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。
- 快適で安全な道路網の形成。

第2期三原市まち・ひと・しごと創生総合戦略（R5.3三原市）

【働く場づくりへの挑戦】（行動目標）

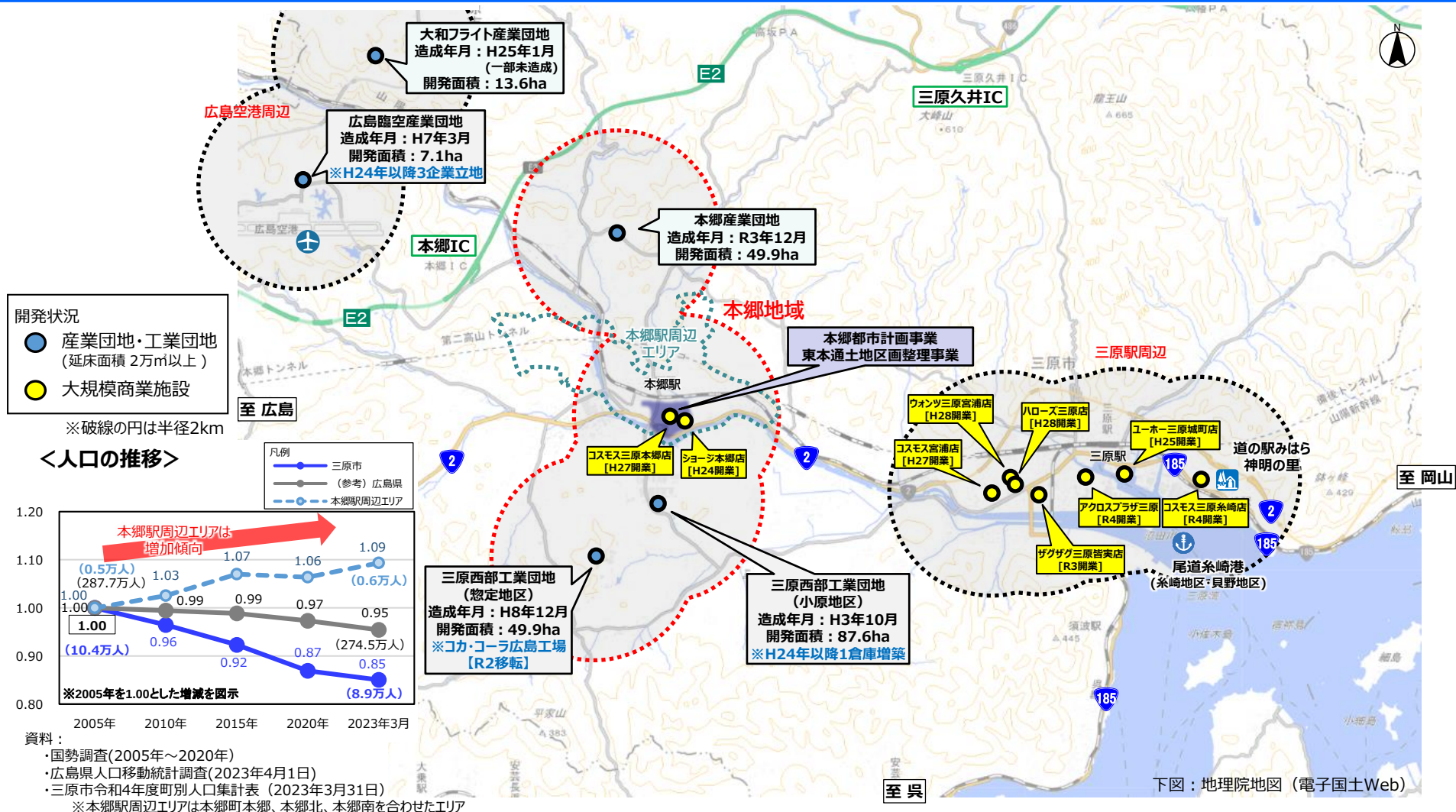
- 広島県と連携し、本郷産業団地を中心とした企業誘致活動を実施し、新たな雇用を創出する。

【交流人口拡大への挑戦】（行動目標）

- 広島空港とその周辺施設の魅力を活かしたイベントにより空港エリアの誘客を図る。
- 地域連携DMOとの連携によりインバウンド観光客数の増加を図る。

2-2. 開発計画

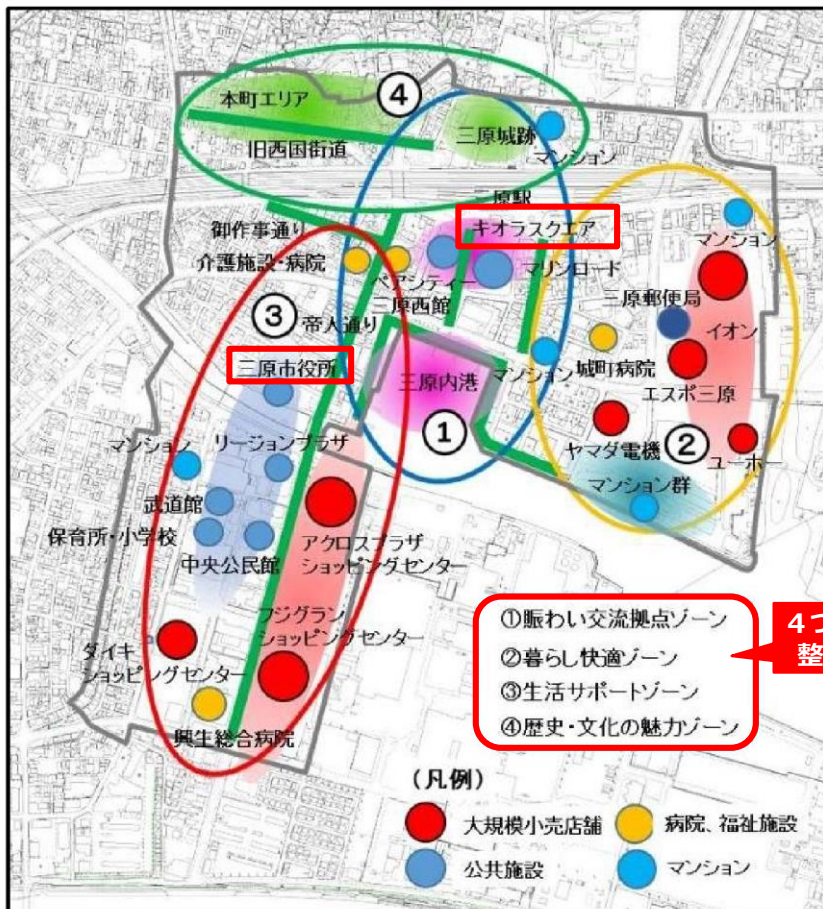
- 三原駅周辺や、本郷地域、広島空港周辺では、工業団地への企業進出や産業団地の造成、大規模商業施設の出店、東本通土地区画整理事業等が進んでいる状況である。
- 三原市では、少子高齢化に伴い人口が減少している中、大型商業施設の出店や東本通土地区画整理事業が進む本郷駅周辺エリアの人口が増加傾向にある。



2-2. 開発計画（三原駅周辺）

○^{みはら}三原市の中心市街地では、集客力向上と回遊性向上を目指して、「賑わい交流拠点ゾーン」「暮らし快適ゾーン」「生活サポートゾーン」「歴史・文化の魅力ゾーン」の4つのゾーンに区分し、整備ビジョンを定めることで、中心市街地の活性化を図っている。

三原市中心市街地の整備ビジョン



資料：三原市中心市街地活性化基本計画（R5.4三原市）

■三原市役所 新庁舎



■キオラスクエア（図書館）



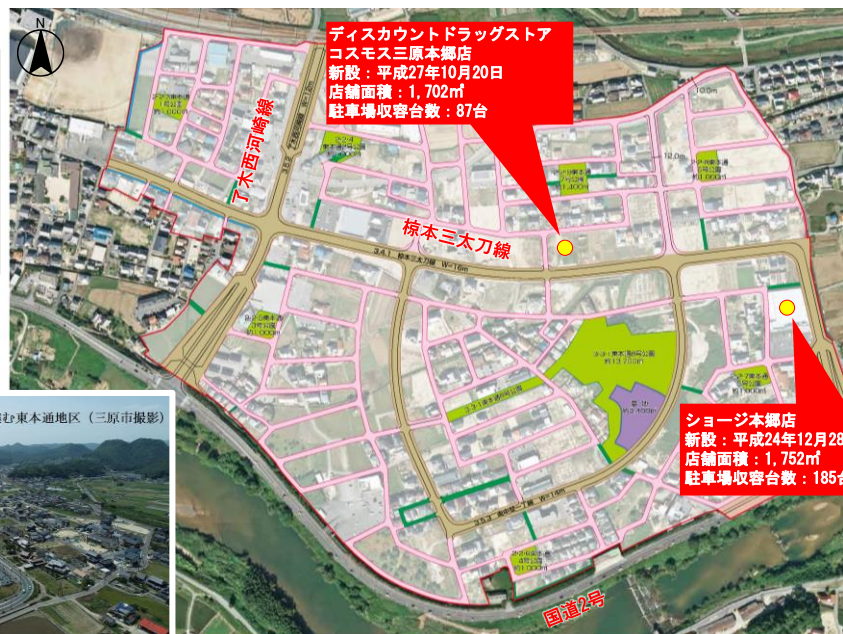
2-2. 開発計画（本郷地域）

- 三原市本郷地域では、東本通土地区画整理事業区域での大規模商業施設の出店や宅地開発が進んでいる。
○また、本郷産業団地では令和3年に造成工事が完成し、分譲中である。

東本通土地区画整理事業の概要

- 【名 称】 本郷都市計画土地区画整理事業 東本通土地区画整理事業
【施 行 者】 広島県三原市
【位置/面積】 JR山陽本線・国道2号に接する約47.8ヘクタールの区域
【施行期間】 2000年3月24日（事業認可日）～2030年3月31日
【事業目的】 先行的な都市基盤施設の整備と併せて、地区の一体的な整備を行い、土地の利用増進を図る。
【人口計画】 将来人口：約3,800人、人口密度：80人/ha
【道路計画】 本地区南側に接続する国道2号を広域幹線道路とし、本郷中心市街地と国道2号とを結ぶ椋本三太刀線等を幹線道路として位置づける。

凡 例	
施行区域境界	—
都市計画道路	—
区画道路	—
公園	—
墓地	—
水路	—
特殊道路	—
国道2号	—



本郷産業団地の概要

- ・H2前 H5年の広島空港開港に向け、空港周辺整備の一環として本郷町の産業振興を図るため、工業団地造成を計画
- ・H2 新規事業化
- ・H12 未利用地活用検討部会での検討で、三原西部工業団地の造成状況や景気回復状況（進捗調整）により開発を凍結。
- ・H18 先端的企業の最適候補地として位置付け
企業の引き合いに十分に答えることが難しいことや、本郷地区は山陽道ICに近い等の条件から開発を再開
- ・H26 三原市長が本郷産業団地整備を知事に要望
- ・H27 事業着手
- ・H29 造成工事着手
- ・R2 **1期造成工事完成**
- ・R3 **2期・3期造成工事完成**



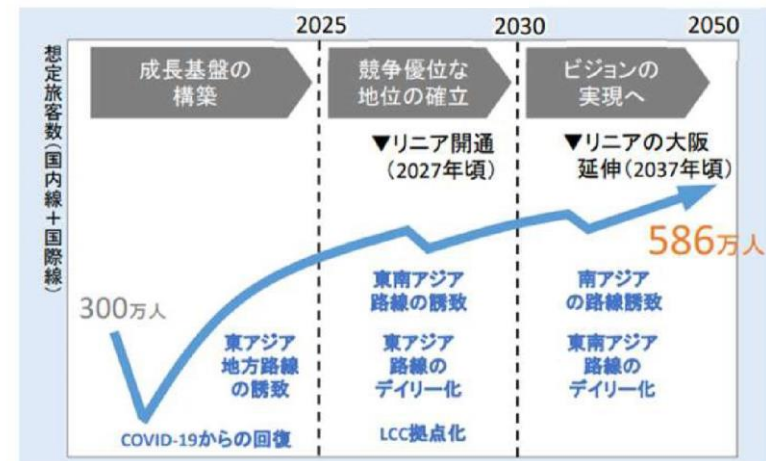
2-2. 開発計画（広島空港）

- 広島空港は、中四国で唯一無二の航空ネットワーク構築を目指し、アジアを中心とした国際線誘致を原動力とした成長戦略を描いており、国内外の12路線を30年後に30路線へと増やす計画である。国際線は令和5年1月に台北便(台湾)が再開し、7月には中四国初のハノイ便(ベトナム)が就航する予定。
- 搭乗者数は、新型コロナウイルス感染症拡大による行動制限が緩和され、前年比2.1倍の200万人以上が利用。

航空ネットワークの将来イメージ

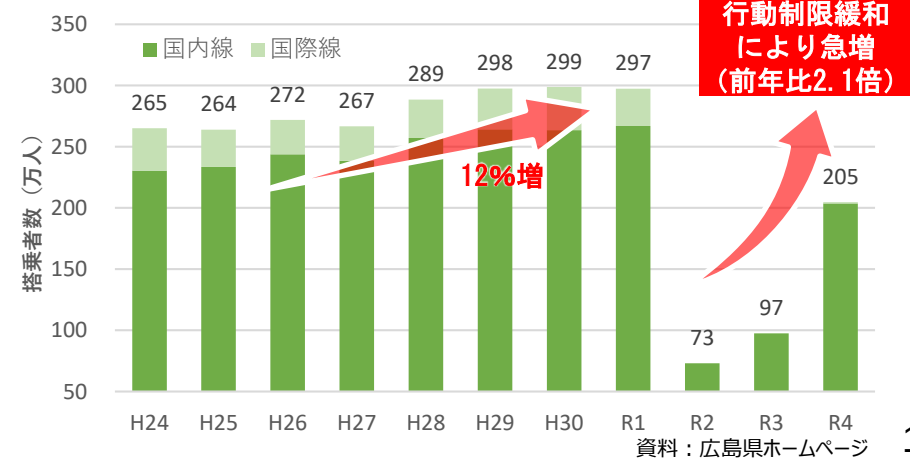


成長ステップ



資料：広島空港特定運営事業等マスタープラン（R2.7広島国際空港㈱）

広島空港の搭乗者数



資料：広島県ホームページ

路線数	
現状 (2018年度)	12路線 (国内5路線、国際7路線)
30年後	30路線 (国内8路線、国際22路線)

年間旅客数	
現状 (2018年度)	300万人 (国内265万人、国際35万人)
30年後	586万人 (国内350万人、国際236万人)

資料：広島空港特定運営事業等マスタープラン（R2.7広島国際空港㈱）

2-3. 地域の将来像

■ 地域の上位計画と将来像

項目	上位計画
物流・産業	- 重要港湾である尾道系崎港や広島空港、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を図る。平常時・災害時の安定的な輸送確保のため、重要物流道路の機能を強化。＜備後圏域都市計画マスタープラン＞ - 三原西部工業団地（小原地区、惣定地区）や広島臨空産業団地、本郷産業団地等を産業拠点に位置付け、更なる産業集積を図る。＜三原市都市計画マスタープラン＞ - 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雇用を確保する。＜三原市長期総合計画 後期基本計画＞
医療	- 三原地域・本郷地域に医療・福祉等の都市機能を集積。道路・鉄道の重層的なネットワークを形成し、都市機能を相互補完するためにコンパクト+ネットワーク型の都市構造を形成。＜備後圏域都市計画マスタープラン＞ - 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。＜三原市長期総合計画 後期基本計画＞
観光	- 三原城跡周辺や広島空港周辺、佛通寺地区等を交流拠点とし多様な交流の促進を図る。広島空港、山陽道、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広域交流の促進を図る。＜三原市都市計画マスタープラン＞ - 広島空港とその周辺施設の魅力を活かしたイベントにより誘客を図る。地域連携DMOとの連携によりインバウンド観光客数の増加を図る。＜第2期三原市まち・ひと・しごと創生総合戦略＞
安全	道路網が整備され、快適・安全に移動できる。交通事故の心配が少なくなり、安心して生活できる。快適で安全な道路網の形成。＜三原市長期総合計画 後期基本計画＞
防災	- 災害発生時に広域連携による早期復旧・復興を可能とするために交通体系の代替性・多重性を確保。＜備後圏域都市計画マスタープラン＞ - 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の強化を図っていくため、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。＜三原市都市計画マスタープラン＞

地域の将来像
- 尾道系崎港や広島空港などの広域的な交流を促進し、安定的な輸送確保のため、重要物流道路の機能強化を図る。 - 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。
- 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。 - 消防・救急活動を迅速に行い、市民の生命・財産を守る。
- 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。 - 地域連携DMOとの連携によりインバウンド観光客数の増加を図る。
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。
- 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。

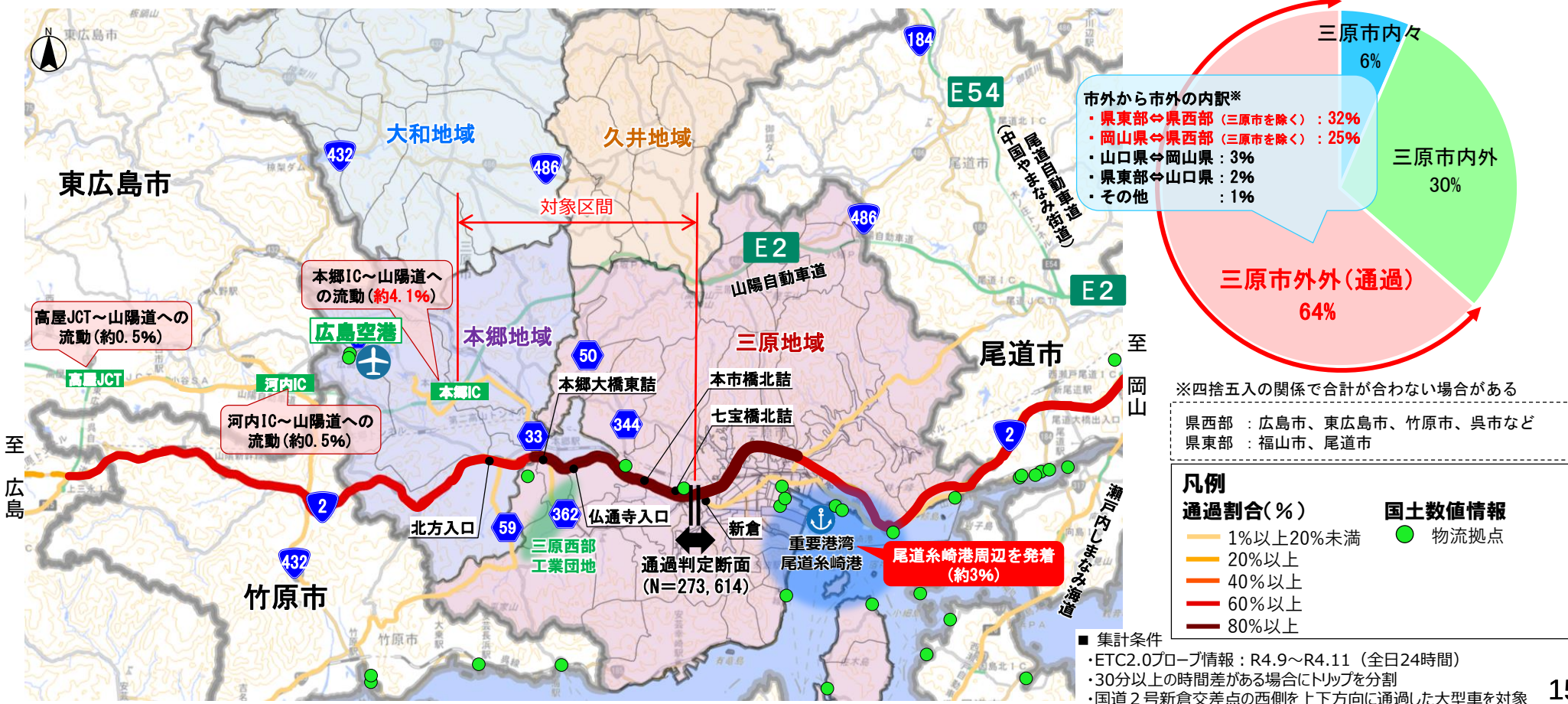
3. 現状課題

3-1. 三原市域の交通流動（大型車）

- 大型車の交通流動では、三原市外から市外へのトリップ割合が64%と最も多く、三原市を通過するような大型車の長トリップ利用が多い。内訳としては、県東部と県西部（三原市を除く）間の移動が32%と最も多く、次いで岡山県と県西部（三原市を除く）間の移動が25%と多い状況である。
- 重要港湾である尾道系崎港周辺への発着は約3%となっている。
- 山陽道ICの利用割合としては、高屋JCTは約0.5%、河内ICは約0.5%、本郷ICは約4.1%となっており、本郷ICが最も多い。

■国道2号新倉断面を通過する大型車の流動

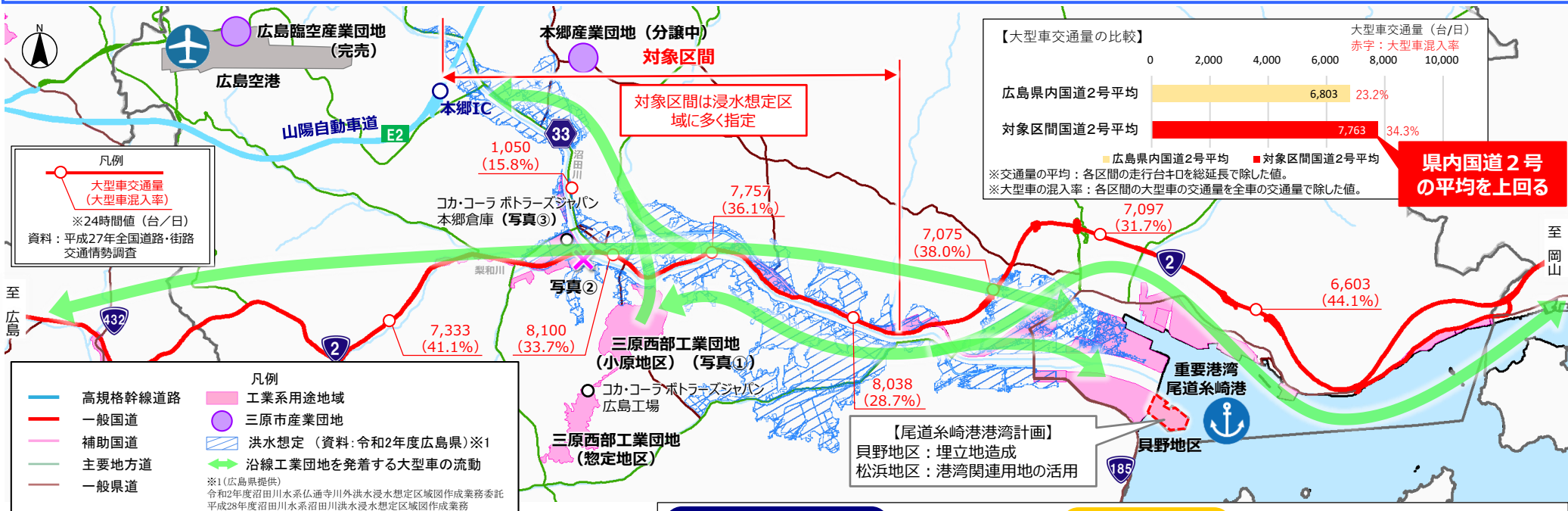
■対象区間を走行した大型車のOD内訳※



3-2. 物流の状況

○対象区間は、大型車交通量・混入率ともに広島県内の国道2号平均を上回っている。国道2号沿線には、本郷産業団地や三原西部工業団地等の産業団地が立地し、産業にとって重要な路線となっている。

○しかし、対象区間の国道2号、県道瀬野川福富本郷線は、一部区間が沼田川や梨和川の兼用護岸であり、大雨時に法面崩落等の被災リスクがある。また、洪水浸水想定区域に指定されている区間が多く、災害時には利用できる道路がなく物流活動に大きな影響を受けている。



物流拠点の開発状況



兼用護岸の法面崩落



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る。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る。



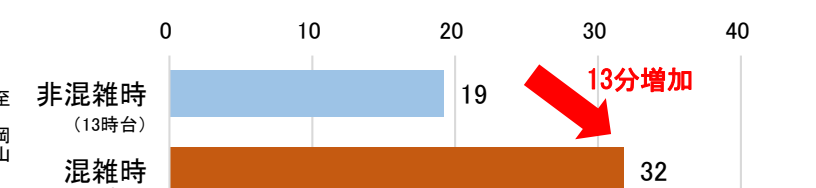
(R4.1 製造企業 ヒアリング結果)

3-3. 救急医療の状況

- 三原市の救急医療機関は中心部に集中しており、救急搬送における主要経路として国道2号が使われている。
- 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)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、死亡率が高まることが懸念される。

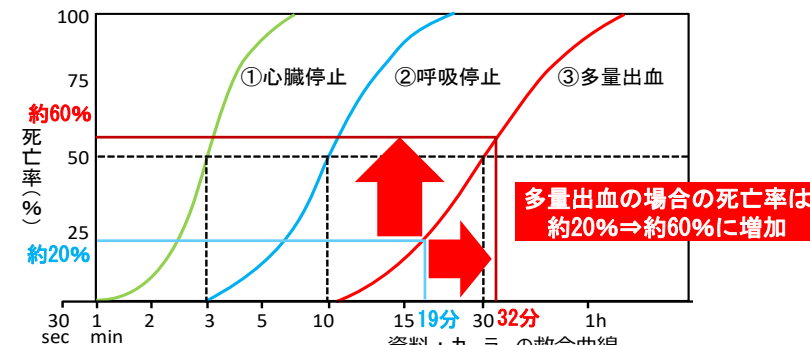


■三原西消防署⇒三原中心部所要時間(分) 三原西消防署⇒帝人通り交差点

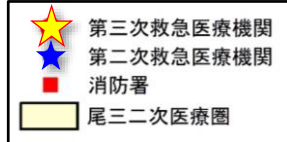
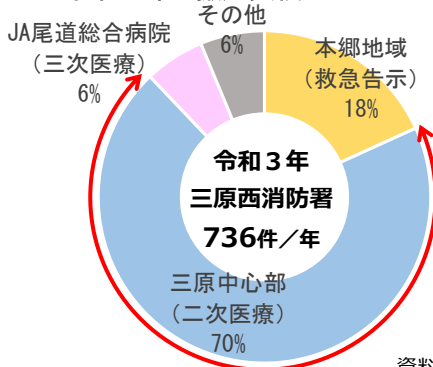


資料：ETC2.0プローブデータ（R4.10、平日）

■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る。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である。

医療機関の声



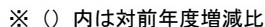
R4.11
医療機関
ヒアリング結果

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。

■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



■広島空港利用者のリムジンバス、レンタカー利用実績



▲三景園



写真出典：三原市

▲佛通寺

▲ 二 号 图

▲八天堂ビルナジ 天空カフェ&ファクトリー

三原市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**。

(P4 11 親光関連団体 ヒアリング結果



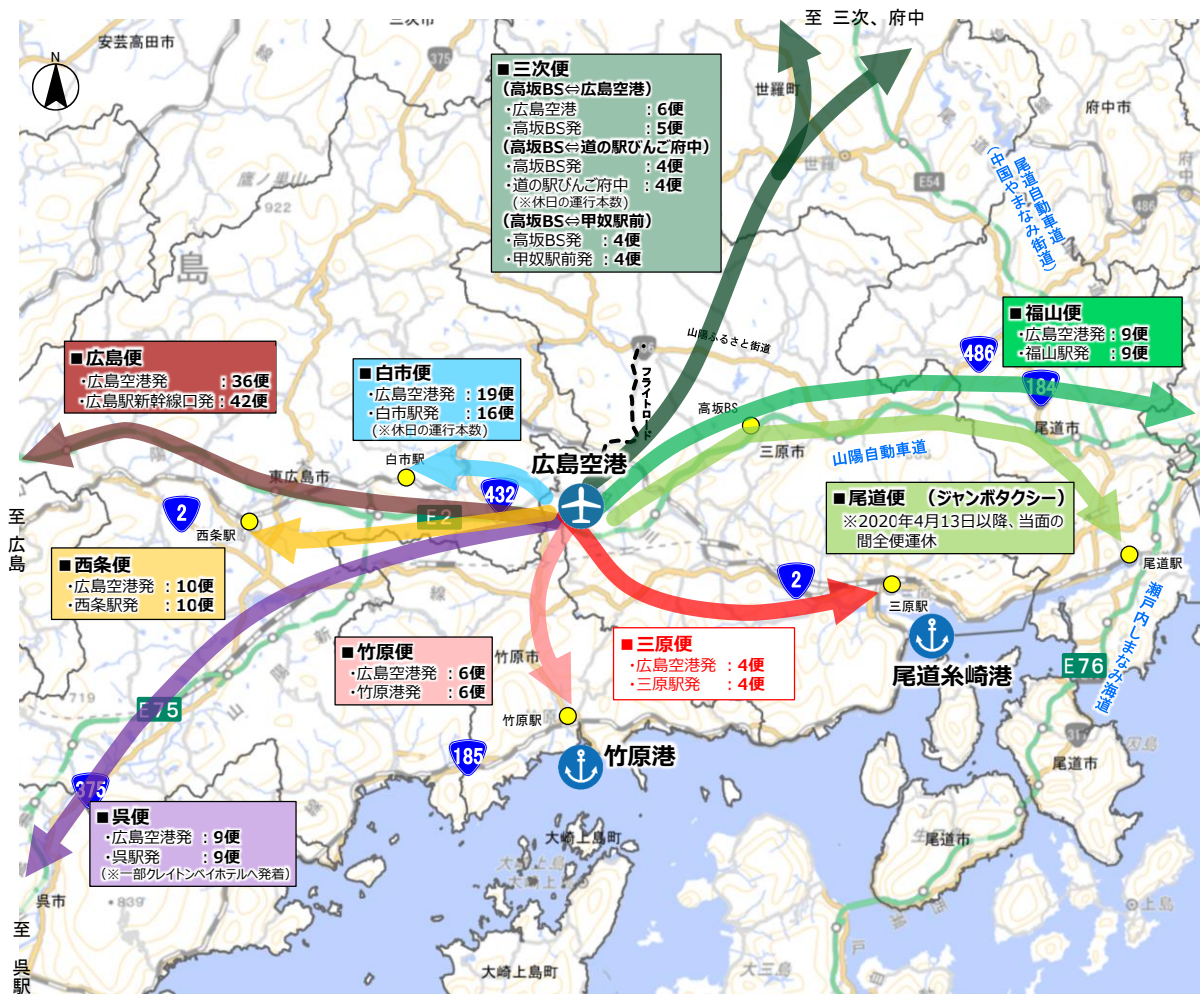
19

資料：令和3年度広島県観光客数の動向（観光客数統計表）

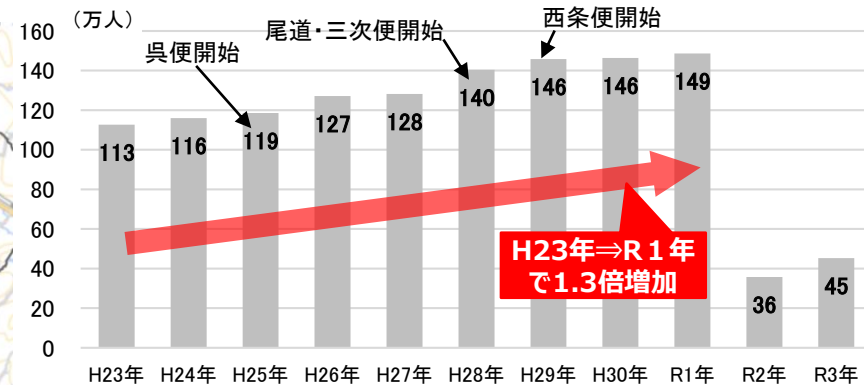
3-4. 観光の状況（リムジンバスの利用状況）

- 広島空港利用者のリムジンバス利用実績は、コロナ禍前までは増加傾向（H23年⇒R1年で1.3倍）である。
- 三原便はH23年からR1年にかけて1.5倍の利用者数となっており、リムジンバス全体や広島便と比べても増加率が高い。

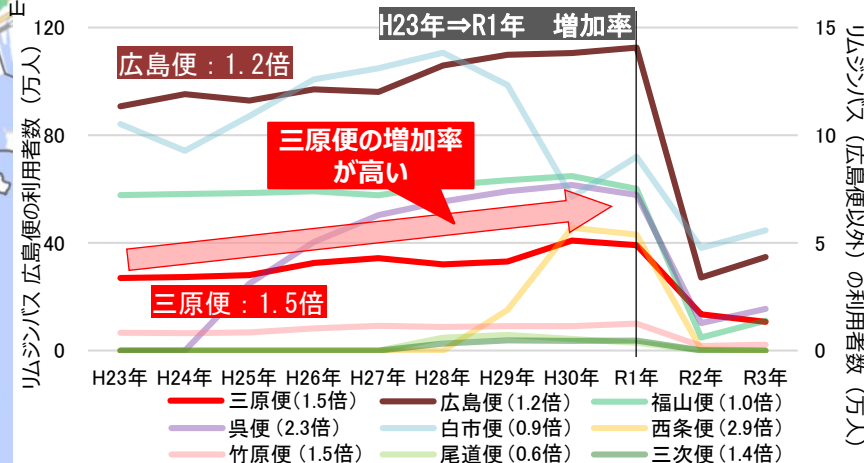
■広島空港からの各方面のリムジンバス



■広島空港利用者のリムジンバス利用実績



■各リムジンバスの利用実績



※()内はH23年⇒R1年の増減率

※呉便(H25年～)、西条便(H29年～)、尾道便(H28年～)、三次便(H28年～)は運行開始年次からR1年の増減率

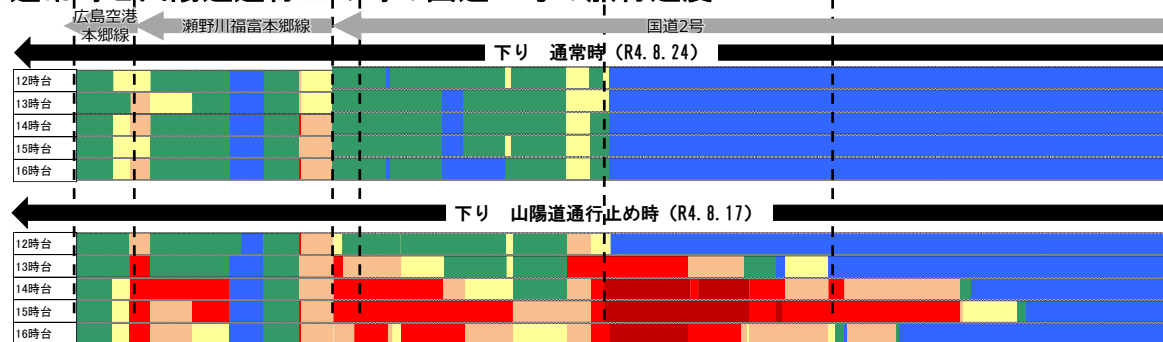
3-5. 空港利用の状況

- 広島空港の搭乗者数は、H23年度からコロナ禍の影響を受けるR1年度までは増加傾向（約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時間信頼性が大幅に低下。

■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

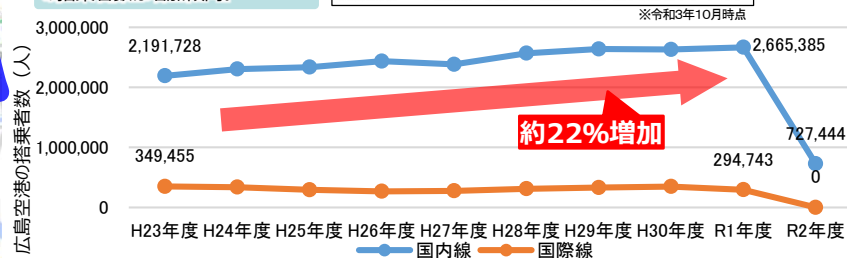


資料：【旅行速度】ETC2.0プローブ情報（R4.8.17 12時～16時、R4.8.24 12時～16時） 下りの旅行速度状況をリンク単位で集計

■広島空港の搭乗者数

コロナ禍の影響を受けるR1年度までの搭乗者数は増加傾向。

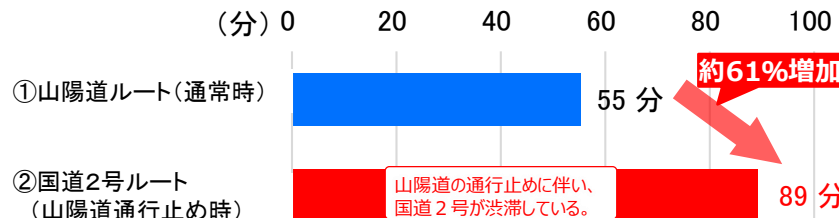
国内線：5路線（羽田、成田、札幌、仙台、那覇）
国際線：6路線（北京、上海、台北、香港、タイ等）



※定期便の合計値

※令和2年度の国際線は、全線運休 資料：広島空港利用状況（開港以来）（広島県HP）

■山陽道通行止め時の福山駅⇒広島空港の所要時間



※山陽道通行止め(8月17日)、通常時(8月24日)12時～16時の平均旅行時間
※通行止めは本郷IC～三原久井IC通行止め時

資料：【旅行速度】ETC2.0プローブ情報
(R4.8.17 12時～16時、R4.8.24 12時～16時)

関係事業者の声

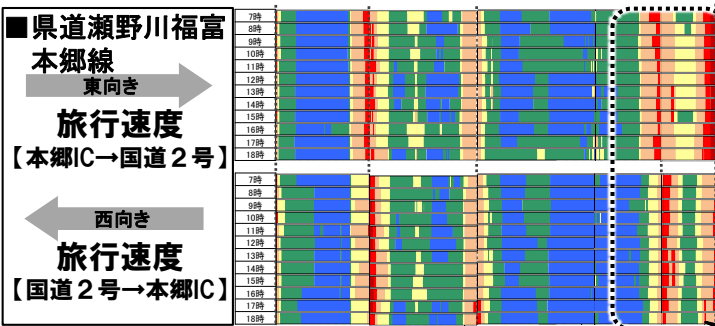
福山方面から広島空港へのアクセスについては、メインルートとして山陽道が使われているが、事故等で通行止めになった場合の代替ルートが、国道2号のみとなっている。代替ルートは片側1車線で交通量も多く、時間信頼性が大きく低下するため利用しづらい。

(R4. 11 広島国際空港株式会社 ヒアリング結果)



3-6. 渋滞の状況

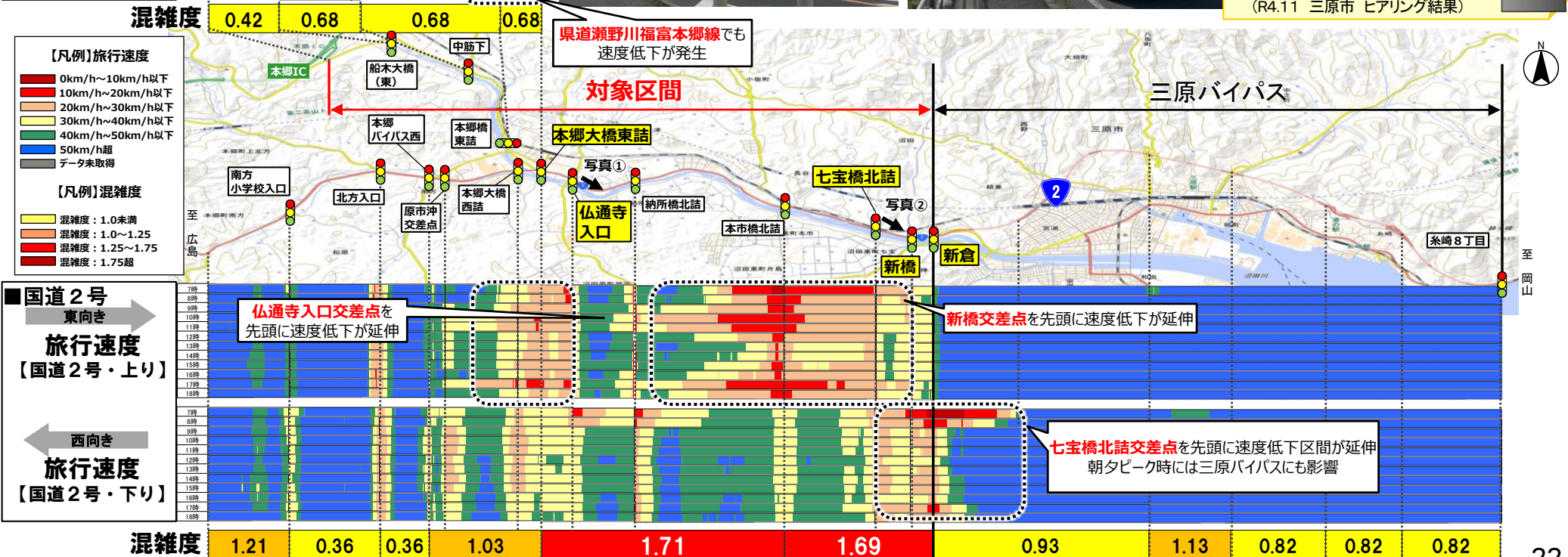
- 国道2号の新倉交差点～本郷大橋東詰交差点間は、混雑度が1.5を超えて日中も混雑し、速度低下が発生。
- 国道2号上り方面は新橋交差点や仏通寺入口交差点、下り方面は七宝橋北詰交差点を先頭に速度低下区間が延伸。
- 本郷ICへのアクセス路である県道瀬野川福富本郷線でも速度低下が発生。



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。

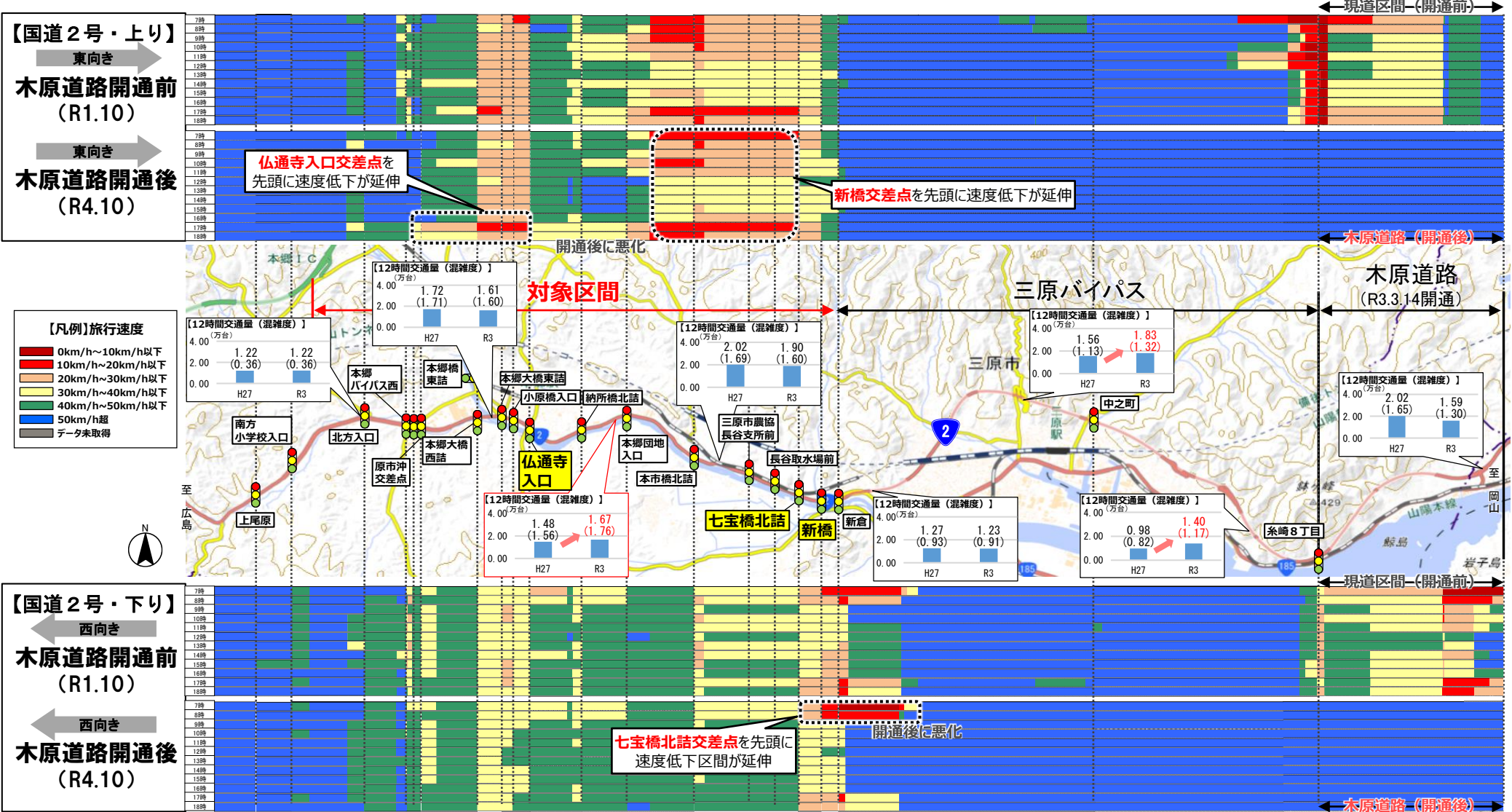


(R4.11 三原市 ヒアリング結果)



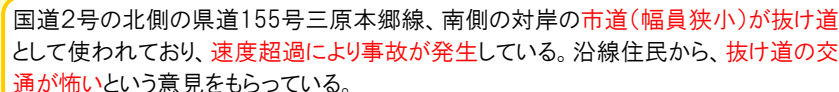
3-7. 渋滞の状況（木原道路開通前後）

○木原道路の開通前では、上り方面は新橋交差点や仏通寺入口交差点、下り方面は七宝橋北詰交差点を先頭に速度低下区間が延伸していた。木原道路の開通後は、交通量の増加に伴い、速度低下の区間が延伸している。



○対象区間の一部の県道区間は小中学校の通学路に指定されているが、歩道幅員が狭小な区間が存在している。

資料:死傷事故率(H29-R2)／交通事故・道路統合データ



(R4.11 三原市 ヒアリング結果)



- ■ 小中学校通学路（対象県道区間）
- 歩道幅員狭小区間 $[W < 2.0\text{m}]$
- 車道幅員狭小区間 $[W < 7.0\text{m} (= (3.0\text{m} + 0.5\text{m}) \times 2)]$



3-9. 防災の状況

- 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。
- 当該地域の国道2号の交通量は2.8万台/日(うち8千台/日が大型車)であり、山陽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した。

■平成30年7月豪雨の通行止めの状況

資料 実績浸水範囲：広島県HP



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である。

(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

3-10. 代替性の状況①

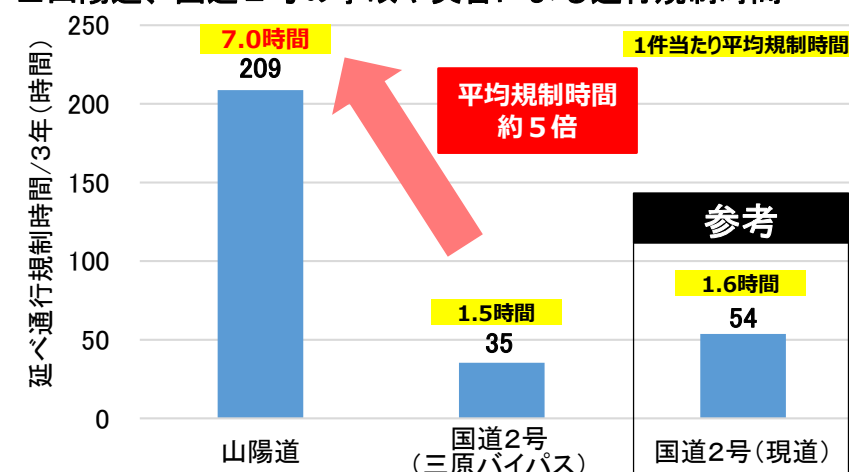
- 交通事故及び災害等における過去3年間の通行止め件数は、山陽道は30件/3年、国道2号(三原バイパス)は26件/3年、国道2号(現道)は35件/3年であり、件数は同程度である。また、山陽道は、災害による通行規制件数が14件/3年であり、国道2号(現道)と比較しても多い状況である。
- 事故や災害等による平均通行規制時間は、山陽道が7時間であり、国道2号(三原バイパス)と比べて約5倍長く、山陽道より現道の時間信頼性が高いため、国道2号の現道区間への交通負荷が大きい状況である。

■山陽道、国道2号の交通事故及び災害等による通行止め件数

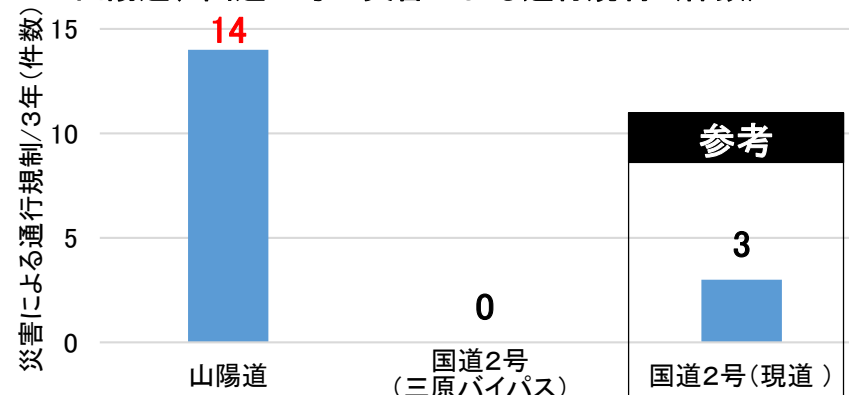


資料：山陽道自動車道(尾道IC～河内IC間) 通行止め状況一覧(令和2年～令和4年)
国道2号 通行止め状況一覧(令和2年～令和4年)

■山陽道、国道2号の事故や災害による通行規制時間



■山陽道、国道2号の災害による通行規制(件数)



※山陽道は、災害に加えて雨や雪による規制も含む。国道2号は雨による冠水や土砂流出等の災害のみ。

3-10. 代替性の状況②

- 令和5年3月1日に山陽道上りの三原久井IC～尾道IC間で交通事故が発生し、約9時間通行止めとなった。
- その影響により、重要物流道路である国道2号の対象区間において最長6km区間で速度低下が発生、本郷大橋東詰交差点から七宝橋北詰交差点までの所要時間は最大で平常時の約3倍となり、影響が生じた。



国道2号 本郷団地入口(10時台)の状況

【本郷大橋東詰から七宝橋北詰までの所要時間】

本郷大橋東詰交差点

《平常時》

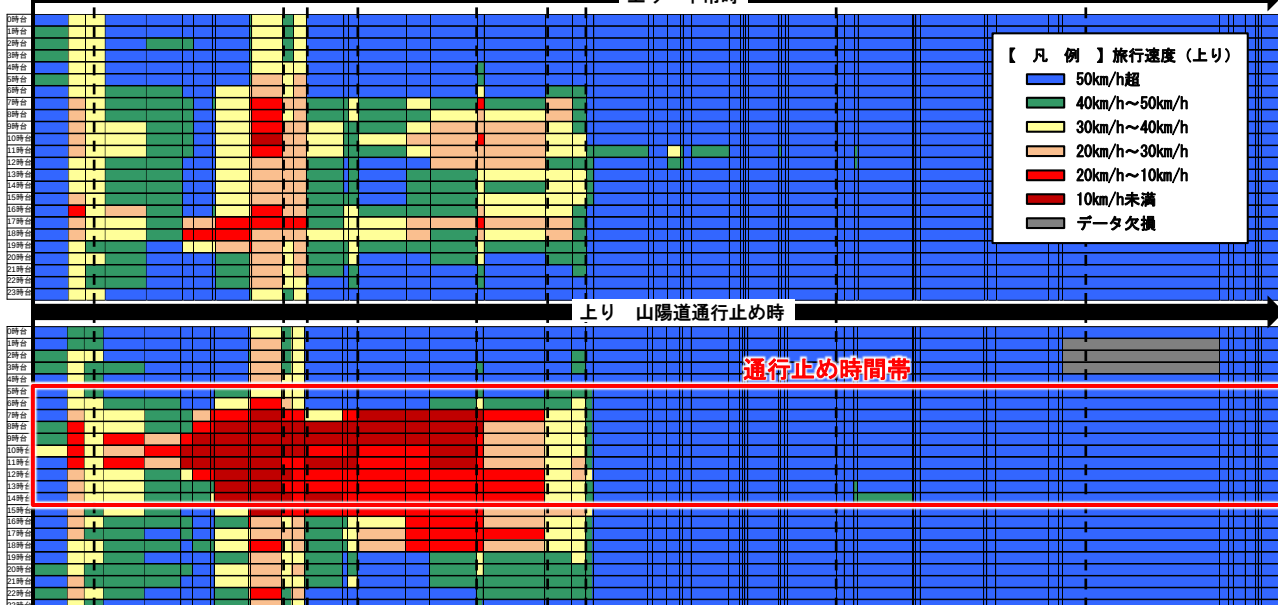
約11分

《山陽道通行止時》

約35分

平常時に比べ、
所要時間が約3倍に増加

七宝橋北詰交差点



※速度低下が最も延伸した8時台の所要時間

※県道33号上り線から本郷大橋東詰交差点流入部を左折し、国道2号を走行した車両の速度情報

資料：平常時 ETC2.0プローブ情報 (R4.10 平日)
山陽道通行止時 ETC2.0プローブ情報 (R5.3.1)

3-10. 代替性の状況③

○令和5年3月13日に山陽道下りの三原久井IC～本郷IC間で交通事故が発生し、約6時間通行止めとなった。
○その影響により、重要物流道路である国道2号の対象区間をボトルネックとして最長14km区間で速度低下が発生し、中之町交差点から本郷大橋東詰交差点までの所要時間は最大で平常時の約4倍となり影響が生じた。



国道2号 長谷付近(8時台)の状況

【中之町から本郷大橋東詰までの所要時間】

《平常時》

約15分

《山陽道通行止時》

約53分

平常時に比べ、
所要時間が約4倍に増加

※速度低下が最も延伸した7時台の所要時間

※県道33号上り線から本郷大橋東詰交差点流入部を左折し、国道2号を走行した車両の速度情報

資料：平常時 ETC2.0プローブ情報 (R4.10 平日)
山陽道通行止時 ETC2.0プローブ情報 (R5.3.13)

3-1 1. 地域の現状と課題

■地域の現状と課題

地域の現状	
物流・産業	● 対象区間は三原市を通過するような大型車の長トリップ利用が多く、特に県東部（福山市等）と県西部（広島市等）間の移動が多い状況。 ● 対象区間の大型車交通量は、広島県内の国道2号平均を上回っている。国道2号沿線には、本郷産業団地や三原西部工業団地等の産業団地が立地しており、産業にとって重要な路線となっている。 ● 対象区間の国道2号、県道瀬野川福富本郷線は洪水浸水想定区域に指定されている区間が多く、災害時は物流活動に影響。 ● 国道2号新倉～本郷大橋東詰交差点間や本郷ICへのアクセス路である県道瀬野川福富本郷線では日中も混雑し、速度低下が発生している。
医療	● 三原市の救急医療機関は中心部に集中しており、救急搬送における主要経路として国道2号が使われている。 ● 三原市西部からの救急搬送は約700件／年。そのうち市中心部の救急医療機関に約7割が搬送。 ● 国道2号（三原西部）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が困難なことから、混雑時には渋滞に巻き込まれて搬送時間が増大し、死亡率が高まることが懸念される。
観光	● 三原市への観光客数はコロナ禍前の令和1年まで増加傾向であり、市外からの来訪が5割以上。 ● 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、クルーズ船が寄港する三原港等、豊富な観光資源が点在しており、周遊観光に期待。 ● 広島空港の搭乗者数やリムジンバス利用実績（広島空港～三原駅）は、コロナ禍前までは増加傾向。 ● 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時間信頼性が大幅に低下。
安全	● 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。 ● 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。 ● 一部の県道区間は小中学校の通学路に指定されているが、歩道幅員が狭小な区間が存在している。
防災	● 平成30年7月豪雨では、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。山陽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生じた。 ● 山陽道は、災害による通行規制件数が14件/3年であり、国道2号（現道）と比較しても多い状況。平均通行規制時間は、山陽道が7時間であり、国道2号（三原バイパス）と比べて約5倍規制時間が長く、山陽道より現道の時間信頼性が高いため、国道2号の現道区間への交通負荷が大きい状況。 ● 令和5年3月1日、3月13日に山陽道で交通事故による通行止めが発生。その影響により、国道2号で最長14kmの速度低下区間が発生し、当該区間を通過する所要時間は最大で平常時の約4倍増加。

地域の課題	
	➢ 対象区間は大型車の長トリップ利用が多く、沿線には産業団地が立地しており、産業にとって重要な路線であるが、洪水浸水想定区域に指定されている区間も多く、災害時における物流活動への影響や日中の混雑による速度低下が課題。
	➢ 三原市の救急医療機関にとって、国道2号は救急搬送の主要経路であるが、片側1車線のため渋滞発生時には追い越しが困難であり、搬送時間が増大し、死亡率が高まることが懸念。
	➢ 三原市には、広島空港周辺や三原港等、豊富な観光資源が点在しており、コロナ禍前には観光客数の増加やリムジンバスが増便している中、周遊観光の促進が課題。 ➢ 山陽道通行止めの際は、国道2号に交通が集中し、広島空港への時間信頼性の低下が課題。
	➢ 国道2号の仏通寺入口交差点や県道の本郷橋東詰交差点など死傷事故率が高い箇所が多く、安全性に課題。また、一部県道の通学路区間で歩道幅員が狭小な区間が存在し、安全性に課題。 ➢ 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。
	➢ 豪雨により国道2号が冠水し、物流や日常生活などに多大な影響が生じる他、山陽道の事故や災害により国道2号は長区間に渡って速度低下が発生するなど、災害時の交通ネットワークの脆弱性・代替性が課題。

4. 地域の将来像と課題の対比

4-1. 地域の将来像と課題の対比

■地域の将来像と課題の対比

地域の将来像

地域の課題

物流
・
産業

・尾道系崎港や広島空港などの広域的な交流を促進し、安定的な輸送確保のため、重要物流道路の機能強化を図る。
・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。

・対象区間は大型車の長トリップ利用が多く、沿線には産業団地が立地しており、産業にとって重要な路線であるが、洪水浸水想定区域に指定されている区間も多く、災害時における物流活動への影響や日中の混雑による速度低下が課題。

医療

・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。
・消防・救急活動を迅速に行い、市民の生命・財産を守る。

・三原市の救急医療機関にとって、国道2号は救急搬送の主要経路であるが、片側1車線のため渋滞発生時には追い越しが困難であり、搬送時間が増大し、死亡率が高まることが懸念。

観光

・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。
・地域連携DMOとの連携によりインバウンド観光客数の増加を図る。

・三原市には、広島空港周辺や三原港等、豊富な観光資源が点在しており、コロナ禍前には観光客数の増加やリムジンバスが増便している中、周遊観光の促進が課題。
・山陽道通行止めの際は、国道2号に交通が集中し、広島空港への時間信頼性の低下が課題。

安全

・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。

・国道2号の仏通寺入口交差点や県道の本郷橋東詰交差点など死傷事故率が高い箇所が多く、安全性に課題。また、一部県道の通学路区間で歩道幅員が狭小な区間が存在し、安全性に課題。
・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。

防災

・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。

・豪雨により国道2号が冠水し、物流や日常生活などに多大な影響が生じる他、山陽道の事故や災害により国道2号は長区間に渡って速度低下が発生するなど、災害時の交通ネットワークの脆弱性・代替性が課題。