

令和4年6月3日（金）

〔資料提供先〕 合同庁舎記者クラブ 広島県政記者クラブ 三原新聞記者クラブ  
尾道市記者クラブ 福山市政記者クラブ 中国地方建設記者クラブ



## きはら 木原道路開通 1年後の状況をお知らせします

### ～利便性及び安全性の向上等に寄与～

令和3年3月14日（日）に開通した木原道路について、開通後1年が経過した時点のデータから整備効果を取りまとめましたので、お知らせします。

#### <概要>

##### ■並行現道の交通量が木原道路に転換！

- ・木原道路に隣接する三原バイパスの利用率が **2割増加**
- ・木原道路の整備により、通行車両の **約7割が木原道路を利用**

##### ■所要時間が短縮！

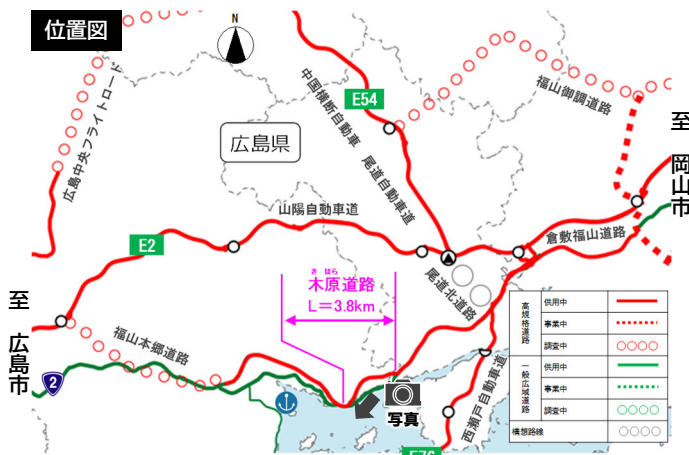
- ・木原道路の開通により、三原市～尾道市間が **約10分短縮**

##### ■死傷事故が約9割減少！

- ・木原道路の開通により、**死傷事故が約9割減少**

##### ■物流効率化に寄与！

- ・所要時間のばらつきが **約14分短縮**し、定時性が向上
- ・定時性の向上で **地域産業を支援**



#### (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

副 所 長 岡本 慎二 (おかもと しんじ)

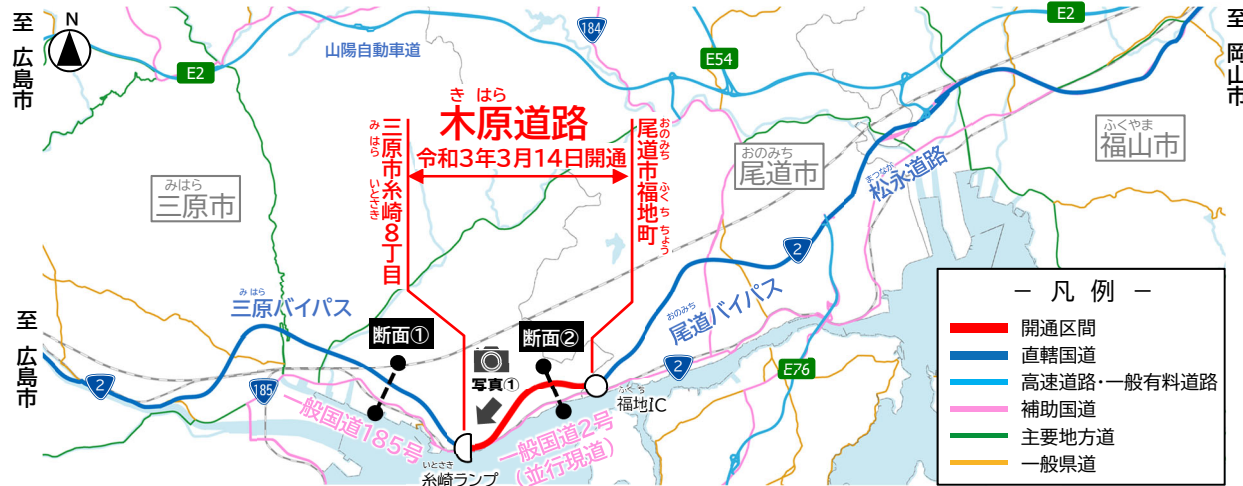
(担当) 調査設計第二課長 新枝 秀樹 (あたらし ひでき)

TEL : (084) 923-2510 (ダイヤルイン)

福山河川国道事務所ホームページ <http://www.cgr.mlit.go.jp/fukuyama/>

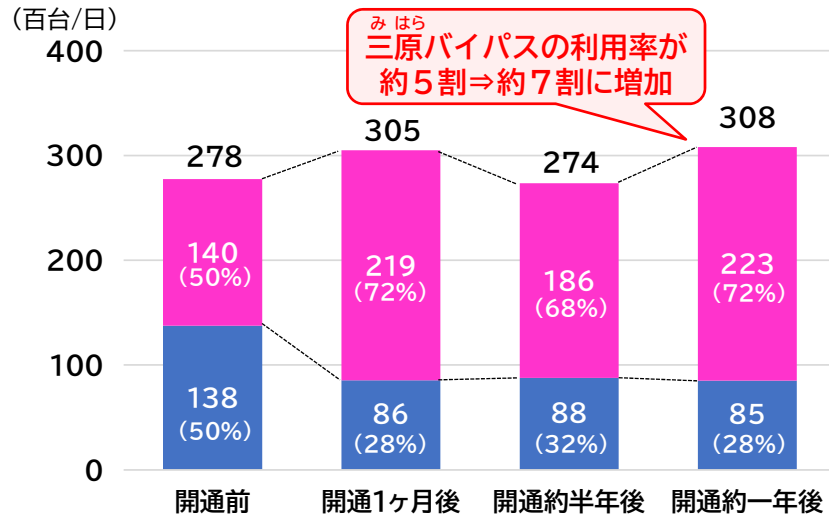
# 並行現道の交通量が木原道路に転換！

- 木原道路開通後、隣接する三原バイパスの交通量が約140百台/日から約223百台/日に増加し、利用率が2割増加しました。
- 交通量約273百台/日の木原道路の並行現道では、開通後約97百台/日と約7割が木原道路へ転換しています。

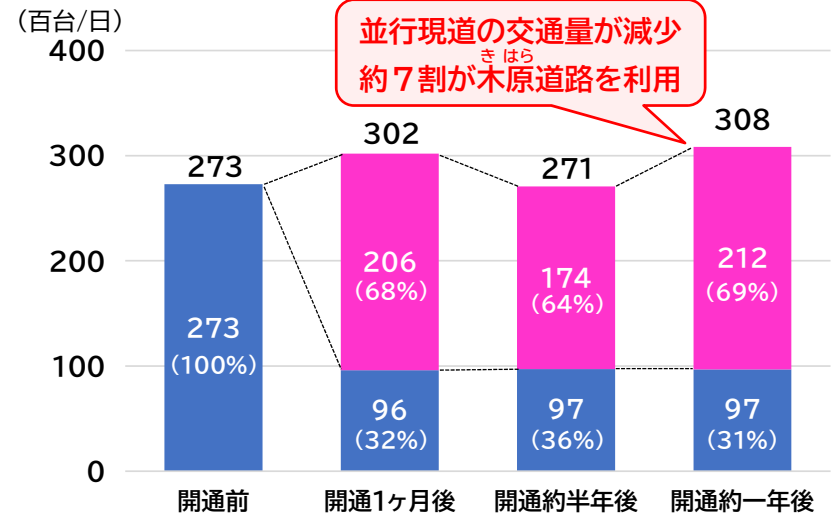


## 【木原開通前後の交通量の変化】

断面① 三原バイパス＋一般国道185号



断面② 木原道路＋一般国道2号(並行現道)

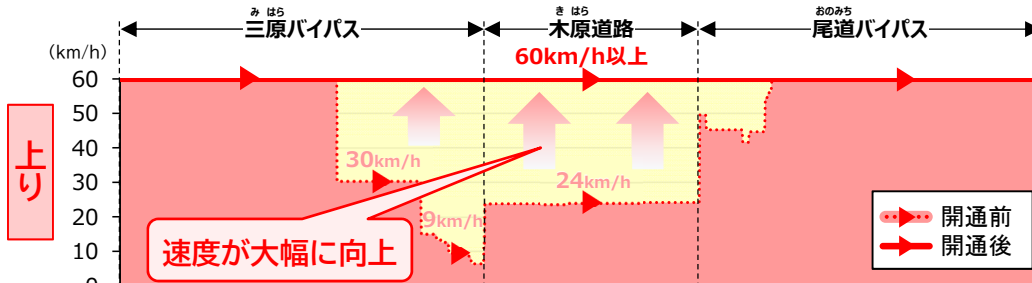


資料：【交通量】開通前：R3年3月3日、開通1カ月後：R3年4月20日、開通約半年後：R3年10月14日、開通約1年後：R4年3月14日

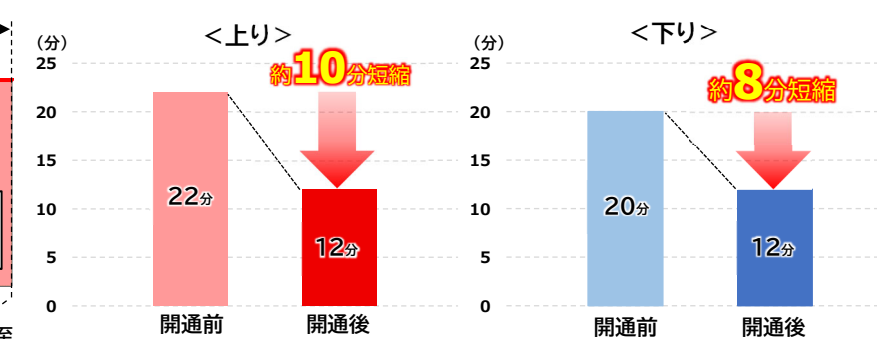
# 所要時間が短縮！

- 木原道路開通前は、糸崎ランプや福地IC周辺において**旅行速度が低下**していました。
- 木原道路開通後は**旅行速度が向上**し、朝夕ピーク時における三原市～尾道市間の所要時間は**上りで約10分、下りで約8分短縮**しました。

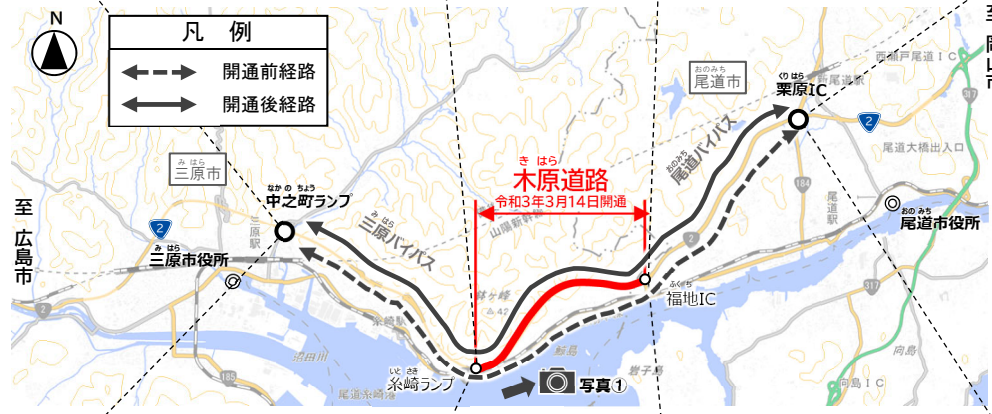
【木原道路開通前後の旅行速度の変化】※朝夕ピーク時



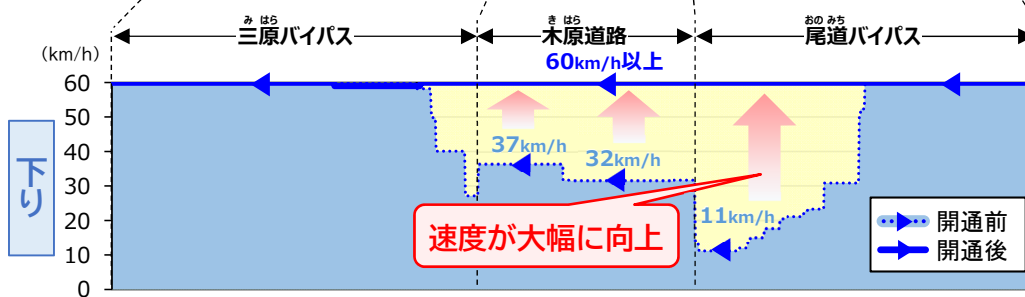
【三原市～尾道市間の所要時間の変化】※朝夕ピーク時



資料：ETC2.0プローブデータ(開通前)R2年10月平日、(開通後)R4年3月平日  
 ※朝夕ピーク時(7,8,17,18時台)の平均旅行速度より所要時間を算出  
 ※中之町ランプ～栗原IC間の所要時間を集計  
 ※旅行速度が規制速度を超えた区間は規制速度を用いて所要時間を算出





【木原道路開通前後の現道の交通状況】



資料：ETC2.0プローブデータ(開通前)R2年10月平日、(開通後)R4年3月平日  
 ※朝夕ピーク時(7,8,17,18時台)の平均旅行速度を图示  
 ※旅行速度については小数点以下を切り捨て

## ■利用者の声

- 

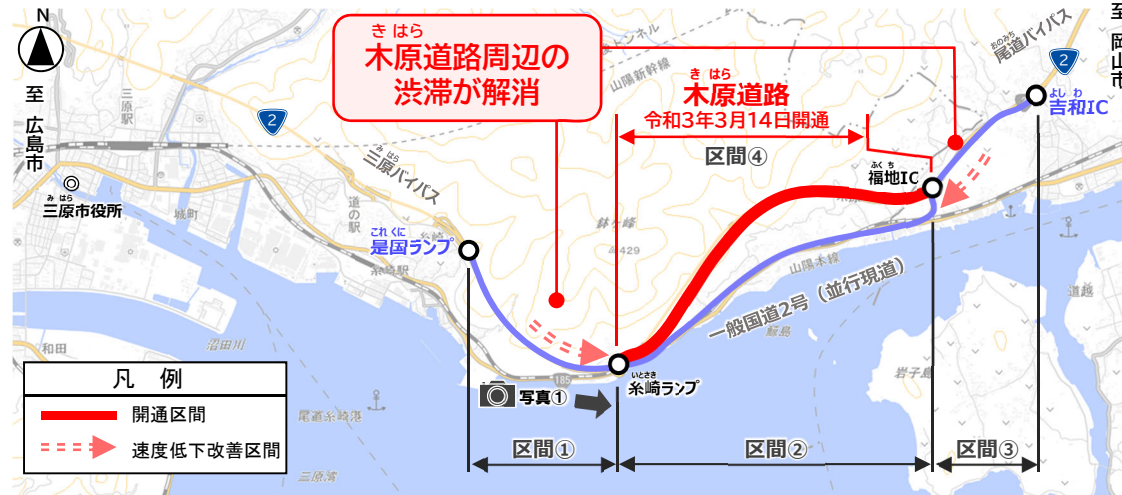
●木原道路開通前は通勤時間において糸崎ランプで渋滞が慢性的に発生していたが、開通後は渋滞が解消され所要時間が短縮された。  
 (R4年1月 製造企業ヒアリング結果)
- 

●木原道路開通前は通勤時にバイパスを上ったり下りたりする必要がありストレスを感じていたため、開通後はすごく楽になった。  
 (R4年1月 製造企業ヒアリング結果)

# 死傷事故が約9割減少！

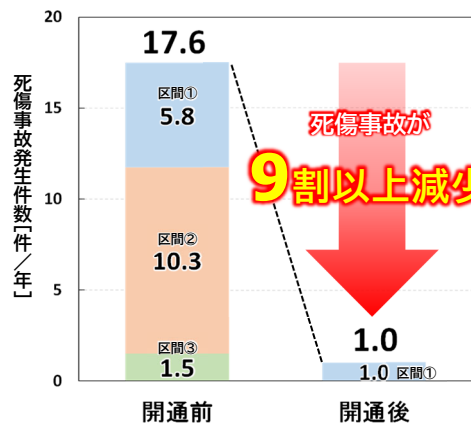
- 木原道路開通前は、渋滞を起因とする追突事故が多く、死傷事故が年間約18件発生していました。
- 木原道路開通後は、渋滞が解消されたことにより**死傷事故が年間約1件と9割以上減少**しました。

## 【木原道路周辺の速度低下改善区間】



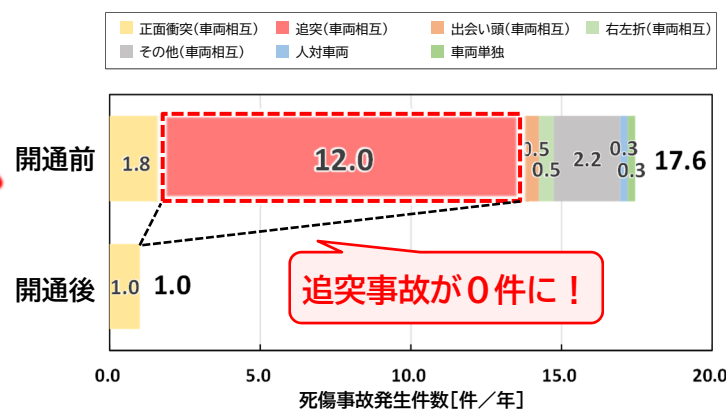
資料：ETC2.0プローブデータ(開通前)R2年10月平日、(開通後)R4年3月平日  
 ※速度低下(20km/h未満)改善区間は朝夕ピーク時(7,8,17,18時台)の平均旅行速度を集計し図示

## 【木原道路開通前後の死傷事故件数の変化】



■ 区間①:三原バイパス【是国ランプ～糸崎ランプ】 ■ 区間③:尾道バイパス【福地IC～吉和IC】  
 ■ 区間②:一般国道2号(並行現道)【糸崎ランプ～福地IC】 ■ 区間④:木原道路

## 【木原道路開通前後の死傷事故類型の変化】



資料：(開通前)交通事故総合データベース H28-R元 (開通後)広島県警提供資料 R3年4月～R4年3月 (全国平均)事故類型別交通事故件数の推移 警察庁 H28-R元

## 【木原道路開通前後の糸崎ランプ周辺の交通状況】

### 写真①



## ■利用者の声



●木原道路開通前は並行現道が通っている木原町で事故が多く発生していたが、木原道路が開通してから**事故が減少した**。  
 (R4年1月 物流事業者ヒアリング結果)



●木原道路開通後は国道2号における渋滞が解消されたことに加え、自動車専用道となったため、**通行する際の運転ストレスは劇的に減少した**。  
 (R4年1月 物流事業者ヒアリング結果)

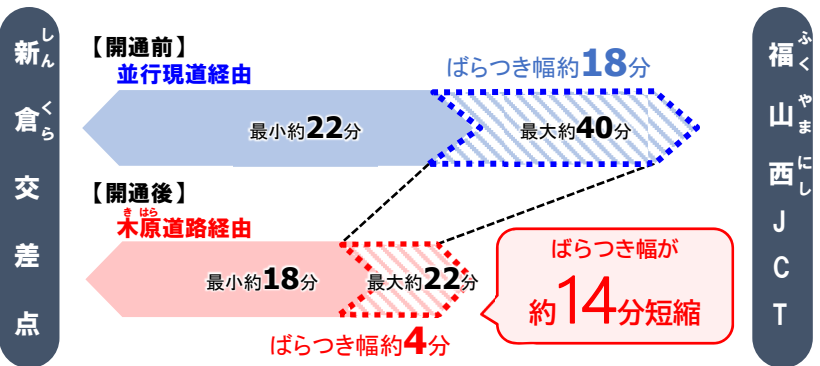
# 物流効率化に寄与！

- 工業団地が多数分布している備後地域には東西に横断する山陽自動車道や国道2号があり、**企業の物流を支える重要な役割**を担っています。
- 木原道路開通後、新倉交差点～福山西JCT間における**所要時間のばらつきが約14分短縮**され、**定時性が向上**したことにより**物流の効率化に寄与**しています。

## 【備後地域における工業団地の分布状況】

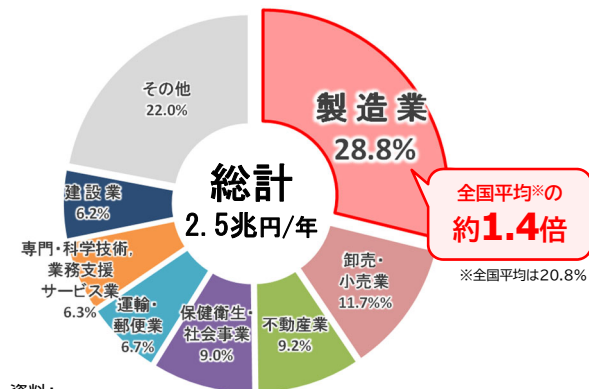


## 【木原道路開通前後の所要時間のばらつきの変化】 ※朝ピーク時(7,8時台)



資料：ETC2.0プローブデータ(開通前)R2年10月平日(開通後)R3年10月平日  
 ※新倉交差点と福山西JCTを起終点とし、断面①を通過したサンプルから外側1割を除去した所要時間を集計

## 【備後地域の総生産のうち製造業が占める割合】



資料：(備後地域)平成30年度広島県市町民経済計算結果[福山市・尾道市・三原市を集計]  
 (全国平均)2018年度国民経済計算

## 【木原道路を通行する大型車の様子】



## ■利用者の声

**製造企業**

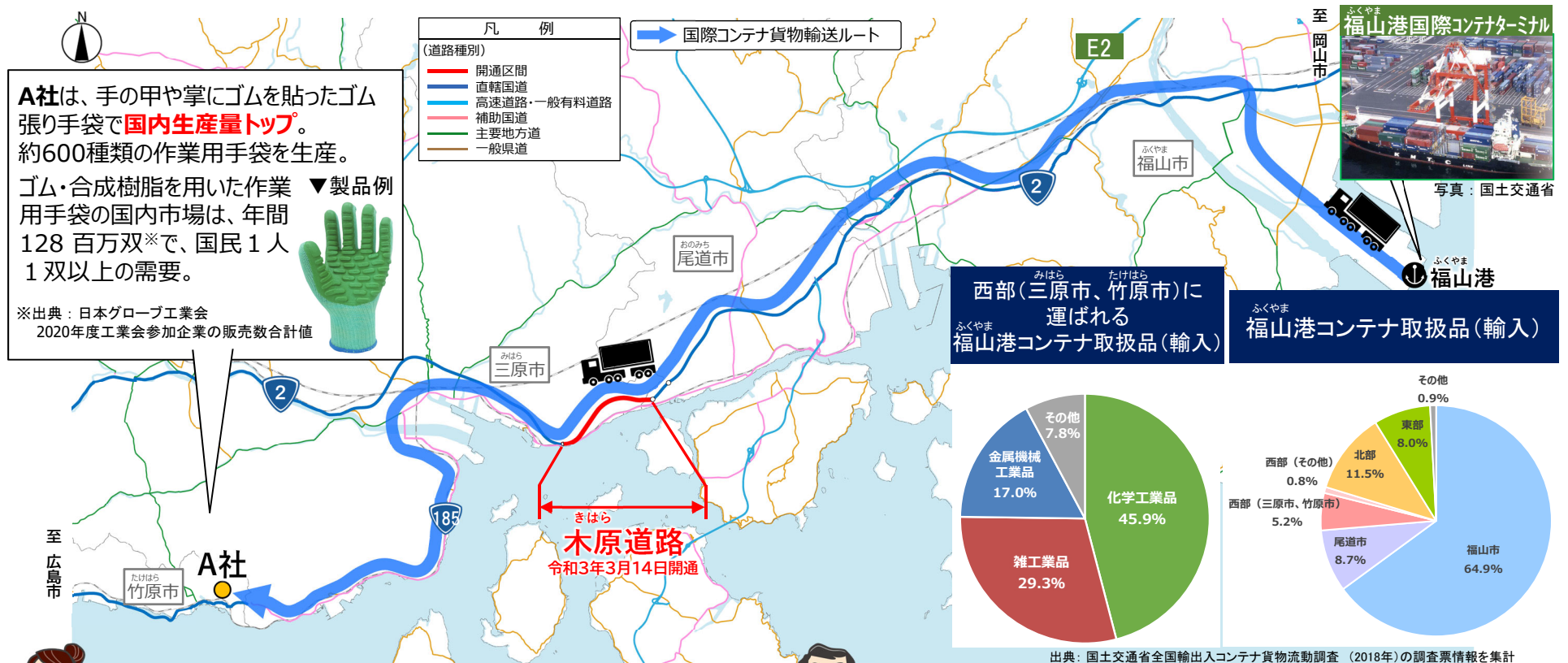
●木原道路開通前は急な渋滞が発生した場合、輸送を1回分取り止めるなどの対応を求められていた。開通後は**時間が読めるようになった**ので、余裕を見た時間を減らすことができ、**ドライバーの時間管理をしっかりと行えるようになった。**  
 (R4年1月 製造企業ヒアリング結果)

**物流事業者**

●木原道路開通後は渋滞が解消され所要時間が短縮されることに加えて、**定時性が高まり1日の作業がスムーズにできるようになった。**  
 (R4年1月 物流事業者ヒアリング結果)

# 地域産業を支援！

- 福山港での国際コンテナ貨物を用いた輸入取扱品は、福山市内だけでなく、周辺地域にも運ばれています。
- 手袋の甲や掌にゴムを貼った「**ゴム張り手袋**」の国内生産量トップのA社も福山港から輸入して加工・販売しており、渋滞等による入荷の遅れは、従業員の待機時間の発生、即日の生産や発送が必要な商品もあり、事業に支障をきたします。
- 木原道路の開通は、**国際コンテナの輸送時間の短縮と、事故や災害時の代替路として確実な輸送で、地域産業を支えています。**



**製造企業の声** ※R4年1月ヒアリング結果

- ・商品の製造工程で、荷下ろし用の従業員が待機しているので、**商品到着が遅れると無駄が生じてしまいます。**
- ・入荷後、即日発送を求められる商品や、すぐ生産に回さないといけないものもあり、渋滞による遅れがあると、その後の対応が遅れてしまいます。

**運送企業の声** ※R3年12月ヒアリング結果

- ・確実に時間に間に合うよう、早めに出発しています。**木原道路の開通で、10～15分は出発に余裕ができています。**
- ・通行止めや災害時も国道2号を通過するしかないので、複数の選択肢があれば代替路にできます。