

報 道 資 料

2020年6月9日
一般社団法人中国経済連合会

広島都市圏の機能強化に向けた幹線道路の整備について（提言）

一般社団法人 中国経済連合会（会長 荏田知英）では、中国地域の広域的な発展に向け社会基盤の整備促進に向けた活動に取り組んでいます。近年、特に、地域の経済・産業を牽引する中核都市圏の機能強化の観点から、広島都市圏の道路整備を早期に進める必要があると考えています。

そのような認識の下、当連合会では、昨年、広島都市圏で事業活動を展開する会員企業などによる広島都市圏の道路事情に関する意見交換会を実施しました。

また、現在、新型コロナウイルス感染症の収束に向けて、官民が総力をあげて取り組んでいるところですが、東京一極集中やサプライチェーンの脆弱性が明らかになり、収束後は東京一極集中の是正や生産拠点の国内回帰が従来にも増して大きな課題になるものと認識しており、地方の中核都市圏の機能強化がこれまで以上に必要になるものと考えています。

本提言は、このたびの意見交換会の結果などを踏まえ、今後の広島都市圏の機能強化に向けた幹線道路整備の方向性についてとりまとめたもので、幹線道路の更なる整備促進に寄与することを期待しています。

今後も、当連合会では、国、自治体、関係団体等と協力し、社会基盤の整備に向けた諸活動に取り組んでまいります。

（添付）

広島都市圏の機能強化に向けた幹線道路の整備について

以 上

（お知らせ）

・ ご質問・お問合せ等に対しては、下記までご連絡ください。

中国経済連合会（高見・齊藤） Tel:082-242-4511 FAX:082-245-8305

広島都市圏の機能強化に向けた 幹線道路の整備について

2020年6月

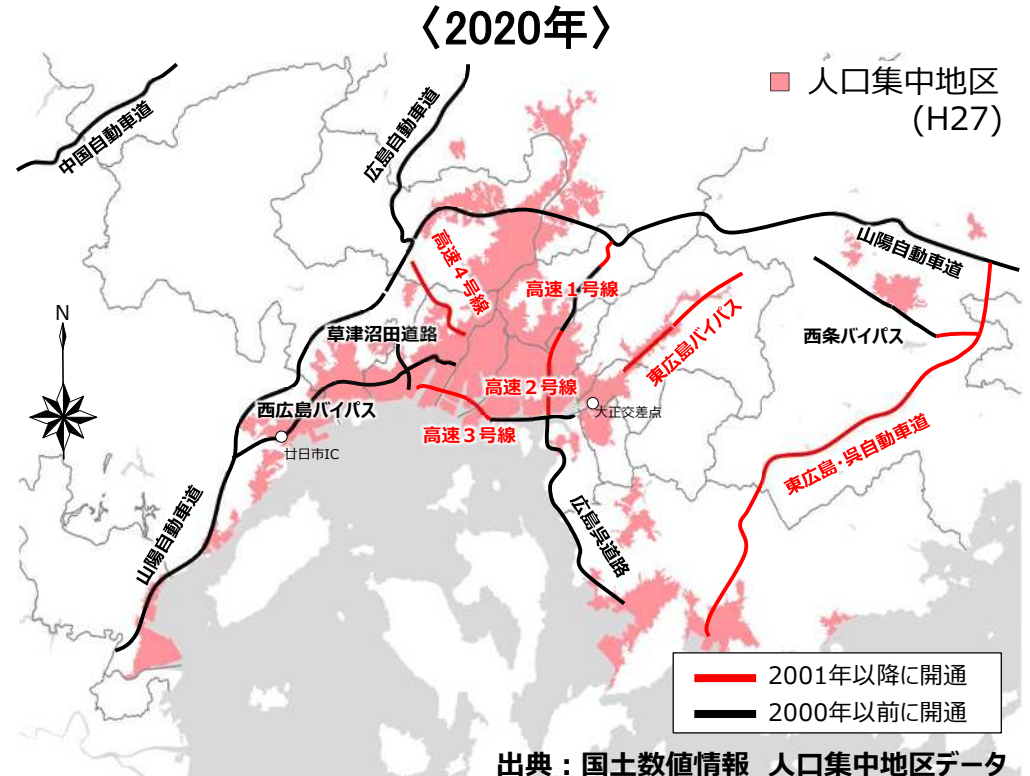
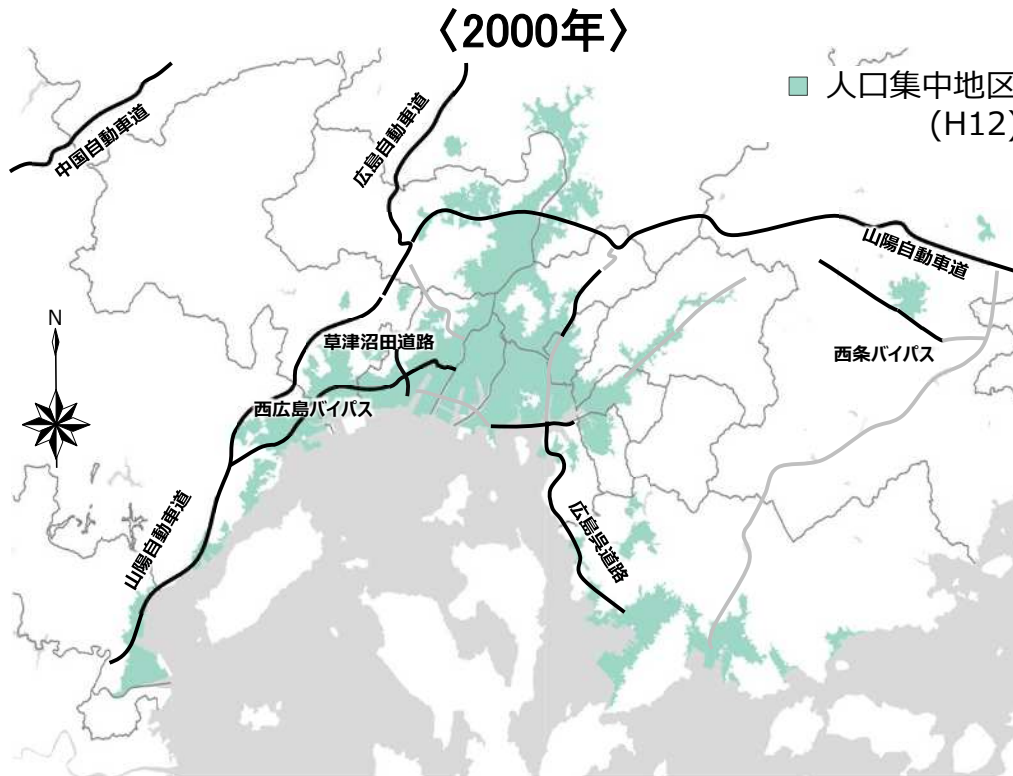
1. 広島都市圏における道路の現状	
(1) 幹線道路整備の変遷	・・・②
(2) 各広域中核都市圏との比較	・・・③
(3) 岡山市との比較	・・・④
(4) 広島都市圏の渋滞状況	・・・⑤
(5) 広島都市圏の渋滞による経済損失	・・・⑥
(参考) 福岡市の環状道路整備の取り組み	・・・⑦
2. 広島都市圏の交通事情に関する意見交換会	
(1) 概要	・・・⑧
(2) 参加企業の報告	・・・⑨～⑬
(3) 意見交換における主な意見	・・・⑭
(4) 広島都市圏の道路網の地域別の課題	・・・⑮
3. まとめ	
(1) 主な課題と整備すべき幹線道路	・・・⑯
(2) 今後の幹線道路の整備の方向性	・・・⑰

1. 広島都市圏における道路の現状

(1) 幹線道路整備の変遷

2

- 広島都市圏の広域的な移動は広島高速1～4号線、東広島バイパス、東広島・呉自動車道などの整備により、円滑になりつつある。
- 一方で、広島都心部の幹線道路網は断片的な整備にとどまっている。



出典：国土数値情報 人口集中地区データ

■ 廿日市IC～大正交差点間所要時間



資料
1999年 H11センサス
2019年 ETC2.0プローブデータ(R1.9平日)
(国土交通省提供)

注 国道2号経由で算出

1. 広島都市圏における道路の現状

(2) 各広域中核都市圏との比較

■ 他都市圏と比較し、広島は環状道路と都心部の道路整備に課題がある。

＜仙台都市圏＞



＜福岡都市圏＞



＜広島都市圏＞



(凡例)

- 整備済
- 整備済 (環状線)
- ... 未整備
- 県庁
- ✈ 空港

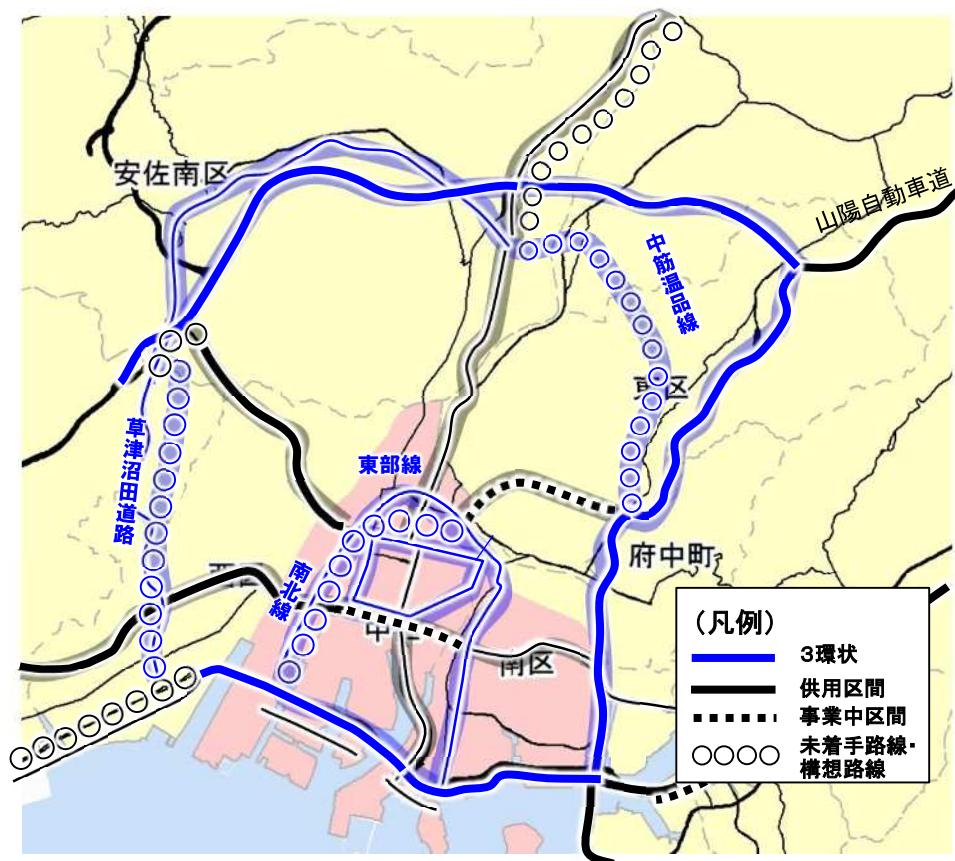
注：高速自動車国道、高速自動車国道に並行する自動車専用道路、一般国道の自動車専用道路が対象

1. 広島都市圏における道路の現状 (3)岡山市との比較

4

- 広島市と同規模の岡山市と比較した場合も、環状道路の整備状況に差が見られる。

〈広島市〉



〈岡山市〉



出典：岡山市ホームページ『環状線を活かした都市機能強化』

1. 広島都市圏における道路の現状

(4) 広島都市圏の渋滞状況

5

- 都市圏の周辺部は、比較的高速で移動できているが、都心部では渋滞により移動速度の低下が顕著。

主要道路の昼間12時間平均移動速度



データ：ETC 2.0プローブデータ (H30.9 平日7-19時)
(国土交通省提供)

1. 広島都市圏における道路の現状

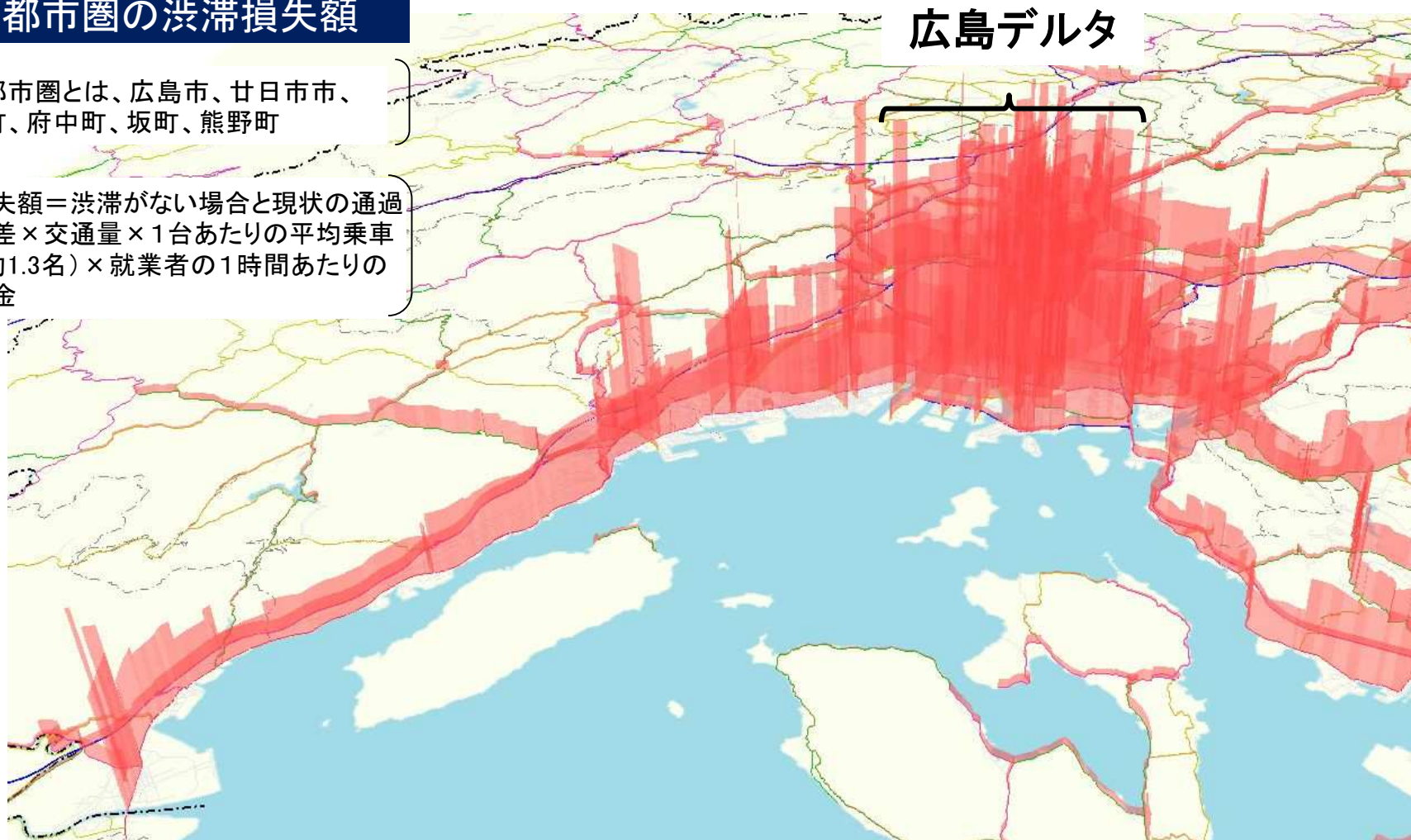
(5) 広島都市圏の渋滞による経済損失

- 人の往来や物流を停滞させる渋滞は、経済的にも損失を招く。試算によれば、広島都市圏の渋滞損失額は約760億円／年（広島デルタ内は、約250億円／年）。

広島都市圏の渋滞損失額

広島都市圏とは、広島市、廿日市市、海田町、府中町、坂町、熊野町

渋滞損失額＝渋滞がない場合と現状の通過時間の差×交通量×1台あたりの平均乗車人員（約1.3名）×就業者の1時間あたりの平均賃金



データ【旅行速度】ETC2.0プローブデータ 期間：H30.4～H31.3(H30,7除く)
【交通量】H27道路交通センサス (国土交通省提供)

- 福岡市では、都市高速環状道路の計画的な整備により、環状道路内の渋滞が緩和された。

福岡市の平日の道路の混雑度

〈1999年〉



〈2015年〉



(凡例) 混雑度

1.50以上
1.25以上1.50未満
1.00以上1.25未満

2. 広島都市圏の交通事情に関する意見交換会

(1) 概要

項 目	内 容
目 的	広島都市圏の都市機能強化に向けて、行政・事業者等により意見交換会を実施し、広島都市圏における道路事情の現状の把握や課題の抽出等を行い、広島都市圏の交通・道路ネットワーク基盤の整備を促進する一助とする。
参加者	【行 政】 中国地方整備局道路部、広島国道事務所、 広島県土木建築局、広島市道路交通局 【企 業】 製造業、運輸業、物流業、小売業、建設業、情報通信業、電気事業、 設備工事業、金融業 計9社 【経済団体】中国経済連合会、広島商工会議所
開催日 と議題	【月 日】 2019年8月8日(木) 【議 題】 広島都市圏の経済活動・交通状況・道路網計画
	【月 日】 2019年11月5日(火) 【議 題】 交通事情が及ぼす企業活動への影響

2. 広島都市圏の交通事情に関する意見交換会 (2) 参加企業の報告(その1) 物流業A社

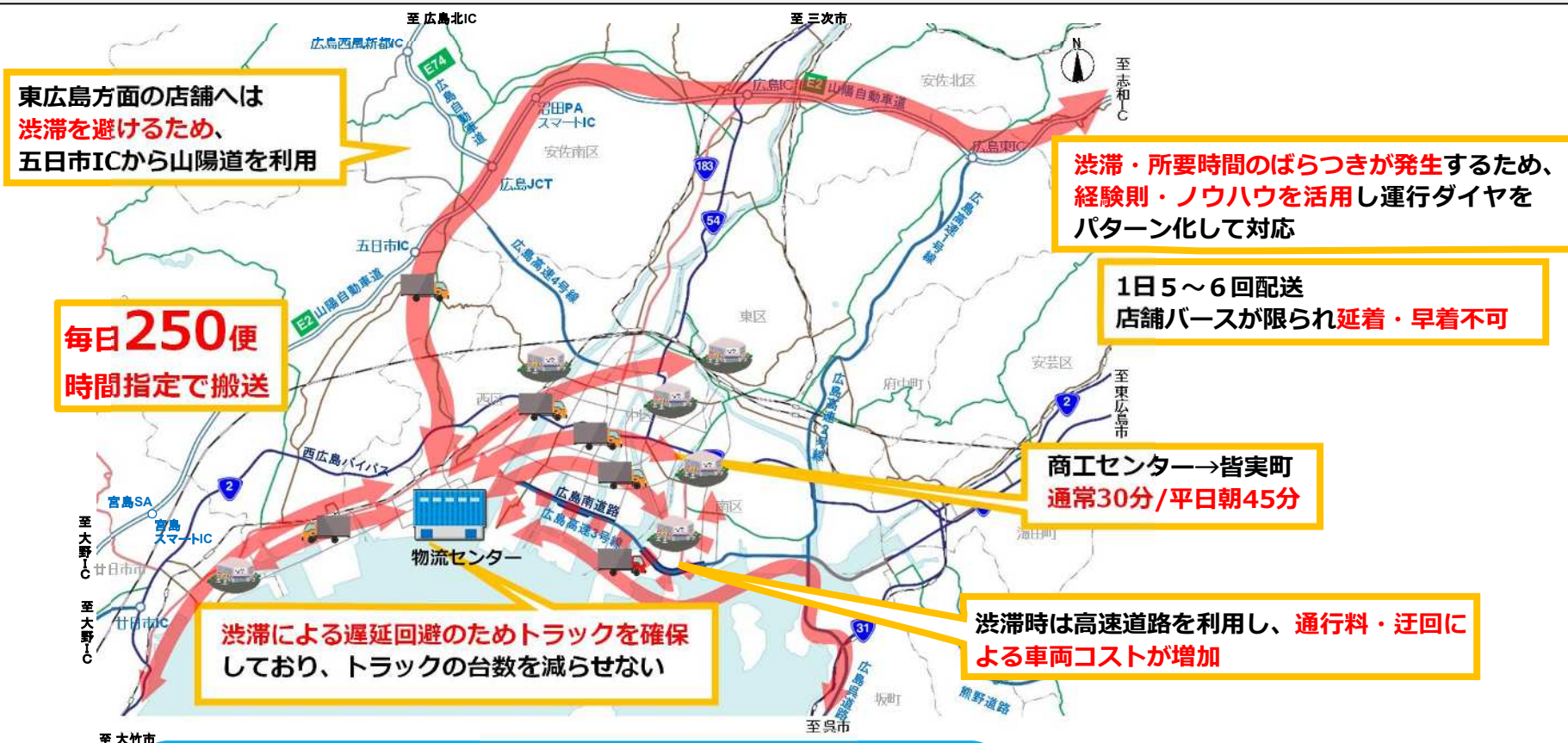
- 中心部には川が多く、橋ごとに渋滞が発生する傾向。渋滞対策として、手作業による運行ルート作成や夜間配送への切り替えなど、非効率な業務運営やコスト増が発生。
- 中心部の渋滞を軽減するためには、環状道路の整備や山陽自動車道へのアクセス向上が必要。



2. 広島都市圏の交通事情に関する意見交換会 (2) 参加企業の報告(その2) 小売業B社

10

- 他都市と比較し広島では渋滞が顕著。過去の経験則に基づき渋滞を避ける運行ダイヤ作成や渋滞回避のための高速道路利用などを行っており、コスト増が発生。
- 環状道路の整備、草津沼田道路や広島南道路の延伸は是非必要。



B社(小売)

- ・岡山、鳥栖にも物流センターを構えていますが、他都市では広島ほど渋滞していないように感じます。
- ・環状道路があると、店舗直近まで規格の高い道路を利用でき、アクセスが便利になります。
- ・草津沼田道路と広島南道路は、整備されると利便性が高まります。

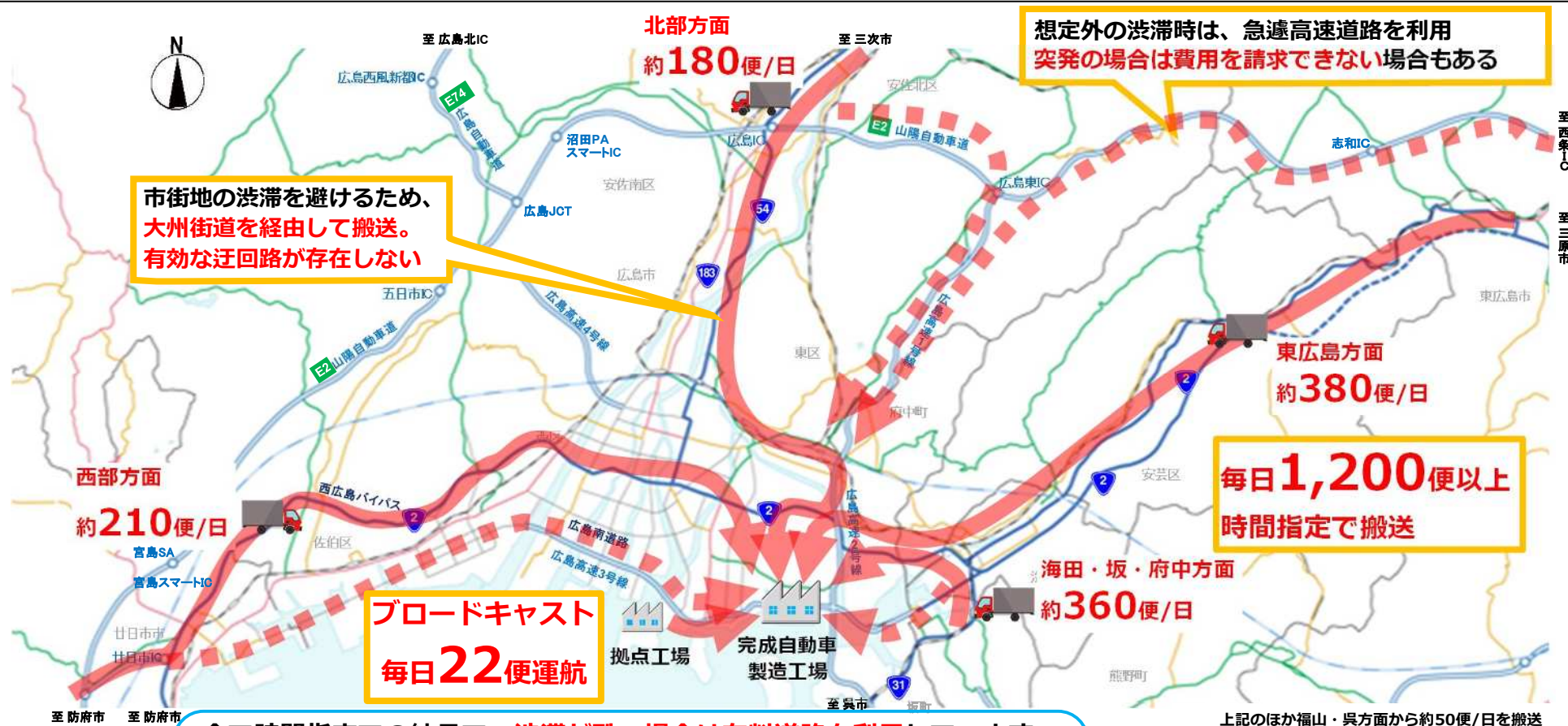
【道路整備により想定される効果】

- 搬送時間の削減
- トラック台数の削減
- 遅延リスクの心理的負担軽減

2. 広島都市圏の交通事情に関する意見交換会 (2) 参加企業の報告(その3) 製造業C社

11

- 時間指定での納品が基本のため、渋滞回避のための高速道路利用などの工夫をしており、コスト増が発生。
- 特に中心部の南北の渋滞を避ける迂回路が必要。



- ・ 全て時間指定での納品で、**渋滞が酷い場合は有料道路を利用しています。**
- ・ 広島南道路の整備により、生産ラインにあわせて**3時間前に注文が入り時間通りに納品するブロードキャストという搬送形態が可能となりました。**
- ・ 国道54号線を利用する車輛は、鯉城通りや中央通りの渋滞を避ける為、大州街道を走行するが大規模な渋滞が発生する。**有効な迂回路が必要。**



C社(製造)

【道路整備により想定される効果】

- 搬送時間・経費の削減
- トラック台数の削減
- 遅延リスクの心理的負担軽減

2. 広島都市圏の交通事情に関する意見交換会 (2) 参加企業の報告(その4) 設備工事業D社

12

- 渋滞時間の回避のため早朝の移動や夜間の工事などを恒常的に実施しており、社員の負担増やコスト増が発生。
- 環状道路の整備や広島南道路の延伸は必須。



- ・ 1日の出動で2~3箇所を回れる計画としますが、**渋滞により1~2箇所しか回れない**ことが多いです。
- ・ 広島都市圏内に拠点センターを5箇所設けています。**環状道路や広島南道路**などの整備が進めば、拠点の統合・集約の検討が可能となり、運用コストの削減が期待できます。



D社(設備工事)

【道路整備により想定される効果】

- 移動時間・経費の削減
- 工事処理現場の増加
- 拠点の統合・集約
- 遅延リスクの心理的負担軽減

2. 広島都市圏の交通事情に関する意見交換会 (2) 参加企業の報告(その5) 建設業E社

13

- 中心部では、渋滞により荷下ろしの場所等での現場待機が必要となっており、運転手の待ち時間と人件費が余分に発生。
- 建設現場が広範囲のため山陽自動車道から都心部へのアクセスが向上すれば、効率的な業務運営が可能。

経験により、数十分以上前に現場近くの時間の読める場所まで移動し待機している。

高速出口から都心部の目的地までが遠く、渋滞区間の走行距離が長くなる

市街地の現場では荷降ろし場所が限定されるため、時間厳守でないと荷降ろし出来ない

- ・日によって渋滞にばらつきがあるため、予定より20分前には到着するように計画していますが、30分前に到着することもあり、**ドライバーの時間と経費の浪費**となっています。
- ・山陽道や中国道から都心内へ向かう際には都市高速道路の整備が不完全なので不便です。

【道路整備により想定される効果】

- 待機時間・経費の削減
- 遅延リスクの心理的負担軽減



E社(建設)

2. 広島都市圏の交通事情に関する意見交換会

(3) 意見交換における主な意見

- 事業者の道路事情に関する報告を踏まえたうえで、参加者から出された主な意見は次のとおり。
- 都心部の渋滞が事業活動に悪影響を与えており、幹線道路の整備を求める意見が多く出された。

都心部の渋滞の影響

- ・**運行時間の想定が困難**で、目的地に早く着く運行計画を策定(待機時間のムダ)
- ・他都市と比較して、10km/h程度想定速度を下げて運行計画を策定(生産性の低下)
- ・昼間配送の顧客獲得が困難(売上機会の逸失)
- ・渋滞を踏まえた従業員・車両の確保(費用の増加)
- ・**夜間走行や夜間工事ヘシフト**(社員の負担増)

幹線道路の整備

- ・都心部の目的地に早く着くため、**環状道路の整備**が必要
- ・商工センターから**山陽自動車道へ直接接続**する高規格道路が必要
- ・広島空港や東部の物流・生産拠点へのアクセスとして、東広島・安芸バイパスの早期開通に期待
- ・広島高速5号線から広島駅周辺に流出してくる車両の対策が必要

災害等の緊急時の対応

- ・緊急車両の走行には、一般車とのすみわけが可能な高架道路が有効
- ・災害に強い道路ネットワーク(**リダンダンシーの確保**)が重要
- ・災害に強い街は企業誘致にも寄与

その他

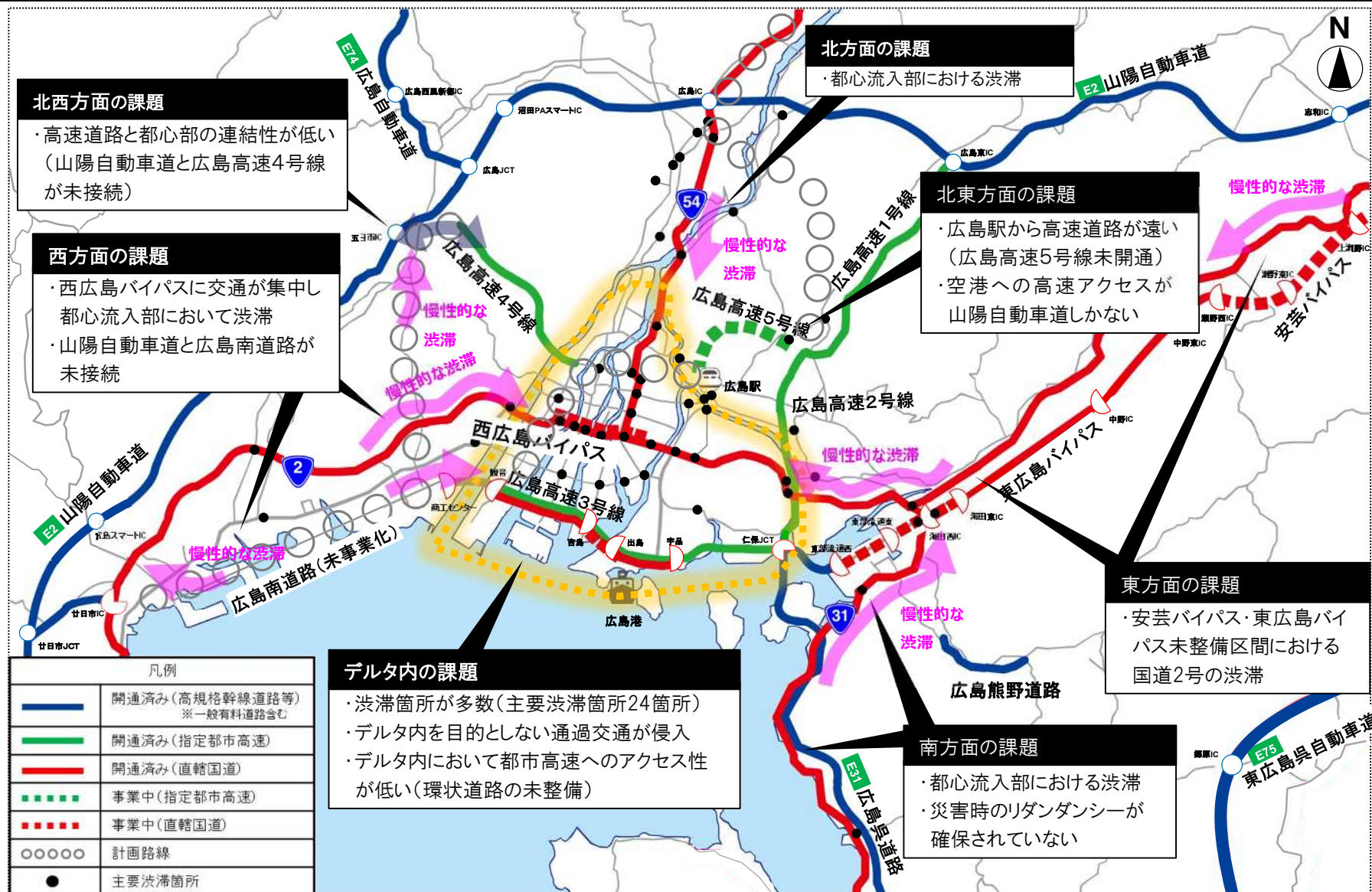
- ・渋滞緩和に向けて、都心部でトラックやバスの駐車場所が必要
- ・観光振興の観点からも道路整備が重要
- ・安全の確保のため、歩行者と車両のすみわけが必要

2. 広島都市圏の交通事情に関する意見交換会

(4) 広島都市圏の道路網の地域別の課題

15

■ 意見交換会で出た広島都市圏における地域別の道路網の課題は次のとおり。



- 広島都市圏の道路網に関する主な課題と、それらを解決するために必要な幹線道路整備の関係は次のとおり。

明らかになった主な課題

課題解決に向けた幹線道路網の整備

都心部の慢性的な渋滞の解消

交通事故・災害等の緊急時に備えた代替性・多重性の確保

都心部と高速道路のアクセス向上による広域的なネットワークの強化

➤ 西広島バイパスの早期延伸

➤ 都心内環状道路(東部線(Ⅱ期)・南北線)の更なる整備

➤ 東広島廿日市道路の早期全線開通
(東広島・安芸バイパス、広島南道路)

➤ 広島高速4号線の山陽自動車道への接続

➤ 広島高速5号線の早期開通

- 中国経済連合会は、引き続き中国経済界の意見を聴取しつつ、国・自治体等関係者と協力しながら、広島都市圏の機能強化に向けて、幹線道路の早期整備に向けた諸活動に取り組んでいく。

