

### 3 広島呉道路（クレアライン） 4車線化の整備促進

土木建築局

#### 提案の要旨

広島呉道路（クレアライン）の早期の4車線化と利用しやすく沿線の交通環境にも配慮した料金体系について、国・西日本高速道路株式会社への働き掛けをお願いします。

#### 現状及び課題

広島呉道路（クレアライン）は、広島高速道路と東広島・呉自動車道を連絡する高規格道路であり、平成8年に仁保IC～呉IC間が供用されたことで、広島市・呉市の連携が強化され、広域的な社会経済活動や観光周遊等を支え、地域の活性化に寄与してきました。

しかしながら、平成30年7月豪雨災害の際には、各地で交通網が寸断され、広島呉道路についても、84日間全面通行止めとなり、発災直後の救命救急活動や緊急物資の輸送等に支障を来すとともに、長期にわたり市民生活に多大な影響を及ぼしました。

こうしたことから、災害に強い道路ネットワークの構築を目的として、平成31年3月に国と西日本高速道路株式会社において広島呉道路の暫定2車線区間（坂北IC～呉IC）の4車線化が決定されました。

4車線化されることで、災害対応能力の向上はもとより、物流の効率化や交流人口の拡大等により広島広域都市圏の更なる発展にも極めて効果的であることから、呉市を始め周辺地域においても早期整備に対する期待が非常に大きくなっています。

広島呉道路の4車線化は、平成31年3月に完成した休山新道や令和4年3月に完成した東広島・呉自動車道阿賀IC立体化等の幹線道路の整備と相まって、呉市を中心とした地域の交通状況を劇的に改善するものでありますが、こうした効果の最大化を図るために、令和元年度から、国土交通省において、呉市周辺地域の幹線道路ネットワークの機能強化等のための調査が進められています。

また、令和3年3月から広島呉道路と広島高速道路を連続して利用するETC車を対象とした料金割引制度が導入され、国道31号や仁保IC周辺の渋滞緩和等も図られています。

地域の安全・安心の確保と更なる発展のためには、広島呉道路の早期の4車線化と利用しやすく沿線の交通環境にも配慮した料金体系であることが必要だと考えています。

#### 取組状況等

##### 広島呉道路建設促進期成同盟会

令和元年11月 4市2町（広島市、坂町、廿日市市、江田島市、熊野町、呉市）により広島呉道路建設促進期成同盟会（準備会）を設立

令和2年 8月 県・4市2町の首長、議会、商工会議所等により広島呉道路建設促進期成同盟会を設立（顧問：広島県知事、会長：呉市長）

令和3年11月 国会議員、財務省、国土交通省に要望

令和3年12月 西日本高速道路株式会社（大阪本社）に要望

##### 事業予定

時期	広島呉道路（坂北IC～呉IC）4車線化事業
令和4年度	用地買収、工事
令和5年度	用地買収、工事

##### 事業経緯

昭和45年度～ 事業着手（仁保IC～坂IC）

平成 8年8月 仁保IC～呉IC間全線開通（坂北IC～呉ICは暫定2車線）

平成31年3月 4車線化 事業許可（坂北IC～呉IC）

平成31年4月 重要物流道路に指定

令和 3年度～ 4車線化 工事着手（令和3年7月着工式開催）



## 4 東広島・呉自動車道の更なる機能強化・強靱化対策の推進

土木建築局

### 提案の要旨

東広島・呉自動車道のピンポイント渋滞対策，安全性・信頼性向上の取組，更なる機能強化の推進をお願いします。

### 現状及び課題

一般国道375号は，呉市から三次市を経由し島根県大田市を結ぶ主要な幹線道路であり，中国地方を横断し山陰と山陽の関係を強化する等，重要な役割を担っています。

なかでも，呉市から東広島市にかけての沿線地域は，昭和59年に広島中央テクノポリス地域に指定されて以来，地域産業の技術高度化と先端技術開発の拠点として，目まぐるしい発展を遂げてきました。

一方で，地域の発展とともに一般国道375号の交通渋滞が深刻な課題となり，経済・社会のグローバル化が進む中，競争力を高め新たな経済成長を持続していくために，高速ネットワーク機能の充実・強化が求められ，高規格幹線道路『東広島・呉自動車道』が計画されました。

東広島・呉自動車道は，平成3年に広島県により事業着手され，平成5年からは国の直轄事業として強力に推進いただき，平成27年3月に暫定2車線で全線供用されました。

全線供用後は，沿線地域の慢性的な渋滞が緩和され，物流の効率化等に伴い企業進出は更に加速し，移動時間の短縮により交流人口も拡大するなど，地域経済の発展を支えてきました。

また，平成30年7月豪雨災害では，発災直後の迅速な救命救急活動や緊急物資の輸送を支え，更に広島・呉間の広域迂回ルートとしての役割も果たし，災害による社会経済活動への影響を最小限に抑えることに寄与しました。

こうしたことから，当路線は平成31年4月に重要物流道路にも指定されたところであり，暫定2車線供用による事業効果の最大化と安全性・信頼性の向上が求められています。

こうした中，令和4年3月に阿賀IC立体化（呉方面）が完成したほか，令和4年度には全線の土工区間や中小橋におけるワイヤロープの設置が完了する予定です。

ピンポイント渋滞対策として，阿賀ICでは，本線から広方面へ向かう車両と市道から呉方面へ向かう車両との錯綜や広方面の交通混雑などが見られることから，阿賀IC立体化（呉方面）の事業効果の検証や広方面立体化の事業の検討が必要だと考えています。また，安全性・信頼性向上の取組として長大橋やトンネル区間における正面衝突事故対策，災害に強い道路ネットワークを構築するための4車線化など，更なる機能強化が必要だと考えています。

### 取組状況等

#### 東広島呉自動車道建設促進期成同盟会（会長：呉市長）

構成団体 4市1町（呉市，東広島市，竹原市，江田島市，熊野町）

令和3年7月・10月 中国地方整備局，広島県に要望

令和3年11月 国会議員，財務省，国土交通省に要望

#### 事業経緯

平成3年度 事業着手

平成27年3月 暫定2車線で全線供用（阿賀IC～高屋JCT・IC）

平成29年3月 阿賀IC立体化事業 工事着手

平成31年4月 重要物流道路に指定

令和4年3月 阿賀IC立体化（呉方面） 完成

## 提案の内容

### ○ 阿賀IC立体化の事業効果の検証及び広方面の事業の検討

東広島・呉自動車道と一般国道185号が接続する先小倉交差点は、主要渋滞ポイントに位置付けられており、平成30年には県内で最も交通事故が多発する交差点となっていました。令和4年3月に阿賀ICの呉方面の立体化が完成し、安全性の向上や交通の円滑化が図られています。

東広島・呉自動車道の全線供用と一般国道185号休山新道4車線化の効果の最大化を図る観点から、阿賀IC立体化の事業効果の検証、また、更なる機能強化として、広方面について事業の検討をお願いします。

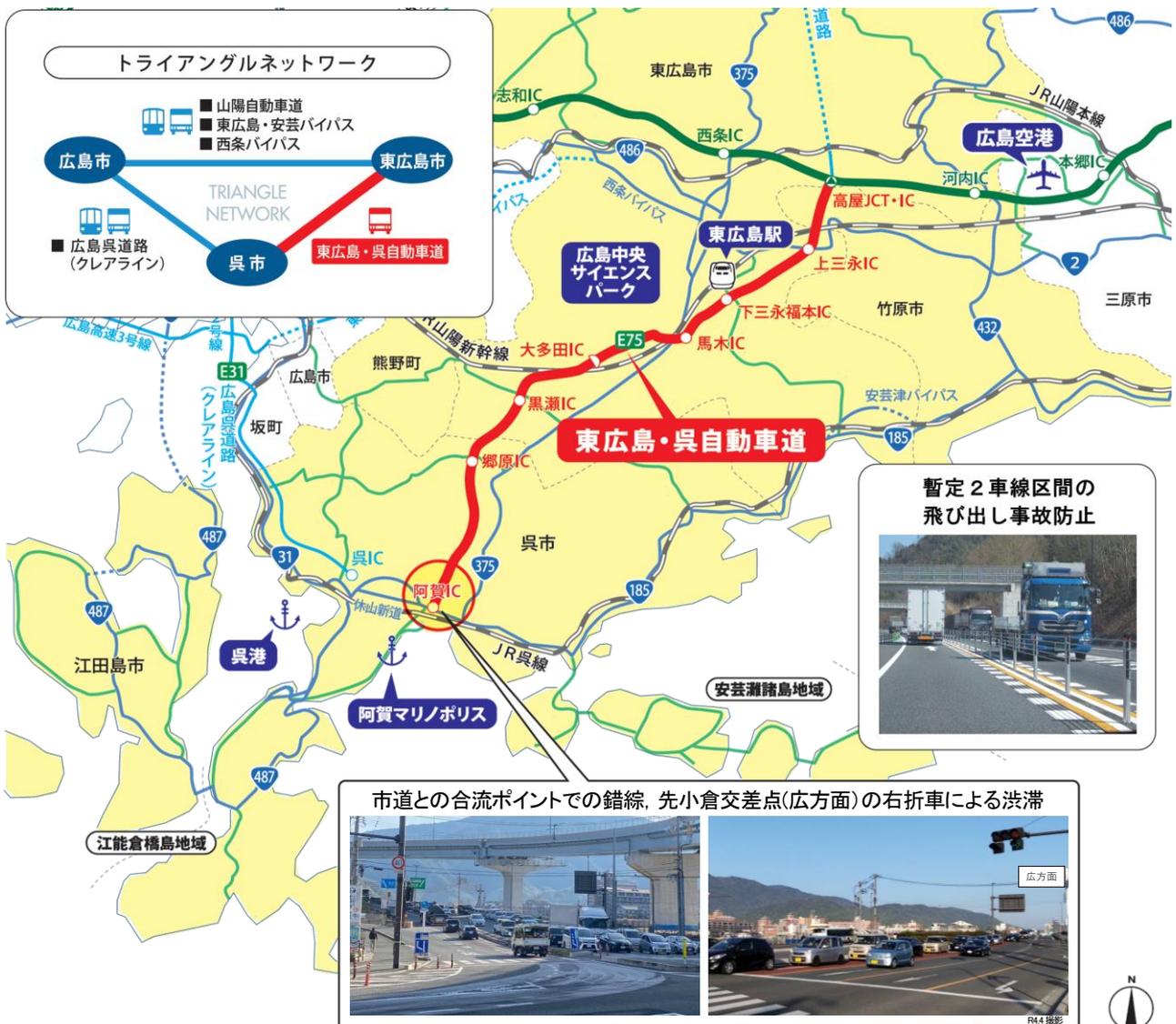
### ○ 安全性・信頼性向上の取組の推進

事故による通行止め等を回避するため、暫定2車線区間の飛び出し・正面衝突事故の対策について、長大橋やトンネル区間においても対策実施に向けて引き続き検討いただくなど、安全性・信頼性向上の取組をお願いします。

### ○ 暫定2車線区間の更なる機能強化の推進

平成30年7月豪雨災害では、当路線も土石流により被災し通行止めとなりましたし、近年、異常気象と自然災害が激化していますので、災害に強い道路ネットワーク構築のために4車線化等の更なる機能強化をお願いします。

## 高規格道路 東広島・呉自動車道



## 5 一般国道185号の早期事業化等

土木建築局・都市建築技術審議官

### 提案の要旨

一般国道185号（広～安浦）の事業化に向けた取組を進め、喫緊の課題である広～川尻・安芸灘大橋までの早期事業化と現道の機能強化をお願いします。

### 現状及び課題

一般国道185号は、呉市から東広島市・竹原市を經由し三原市を結ぶ主要な幹線道路であり、瀬戸内海沿岸部の係を強化し、山陽自動車道や一般国道2号の代替路線としての機能も有するなど、重要な役割を担っています。

沿線地域には、ものづくり産業における世界トップレベルの技術やオンリーワン・ナンバーワン企業が集積しており、当路線は欠かすことができない物流基盤として、古くから企業活動を支えてきました。さらに、呉市から三原市までの海岸線は、瀬戸内海国立公園の中でも屈指の絶景で、日本固有の素晴らしい歴史・文化を有することから、当路線は日本風景街道に指定されており、個性豊かな観光拠点を連絡する交流基盤として、広域的な観光周遊も支えてきました。

一方で、平成30年7月豪雨災害では、土石流の発生や道路のり面の崩壊等により、多数の箇所が全面通行止めとなり、地域が孤立し迅速な救命救急活動に支障を来しました。

こうしたことから、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保すべき路線として、平成31年4月に国土交通大臣において重要物流道路に指定されたところです。

このように重要な路線であることから、交通容量が不足し慢性的な渋滞が発生している箇所や、通学路でありながら歩道が未整備である箇所については、早期事業化が必要だと考えており、特に広から川尻までの区間は、主要渋滞ポイントの解消や増加するサイクリストへの対応のためにも、喫緊の課題だと認識しています。また、地域の安全・安心の確保と災害に強い道路ネットワーク構築のためには、通学路交通安全プログラムに基づく歩道整備や、無電柱化推進計画に基づく電線共同溝の整備など現道の機能強化が必要だと考えています。

### 取組状況等

#### 国道185号整備促進期成同盟会（会長：呉市長）

構成団体 5市1町（呉市、竹原市、三原市、東広島市、江田島市、熊野町）

令和2年7月 東広島市・三原市に参画いただき、国道185号（呉～安浦間）整備促進期成同盟会（呉市、竹原市、江田島市、熊野町）から、新たな期成同盟会として組織を刷新

令和3年7月・10月 中国地方整備局、広島県に要望

令和3年11月 国会議員、財務省、国土交通省に要望

#### 事業予定

時期	川尻歩道整備	呉広本町電線共同溝
令和4年度	工事	工事
令和5年度	工事、完成予定	工事

#### 事業経緯

平成18年3月 国道185号呉市仁方地区みちづくり協議会から

一般国道185号呉市仁方地区の道路整備の方針に関する提言書提出

平成31年4月 重要物流道路に指定

## 提案の内容

### ○ 一般国道185号（特に広～川尻・安芸灘大橋）の早期事業化

広から安浦までの事業化に向けた取組を進め、特に主要渋滞ポイントの解消と増加するサイクルリストに対応するため、広から川尻・安芸灘大橋までの早期事業化をお願いします。

### ○ 川尻町西1丁目の歩行空間の早期整備

幅員狭小で交通量も多く平成27年に死亡事故も発生しており、通学児童は大きな迂回を余儀なくされていることから、歩行空間の早期整備をお願いします。

### ○ 広本町の電線共同溝の早期整備

道路の安全性や信頼性を向上させるために、電線共同溝の早期整備をお願いします。

## 一般国道185号



## 6 一般国道487号等の早期整備

土木建築局

### 提案の要旨

一般国道487号（南伸ルート・湾内アクセス）の早期事業化と早瀬大橋の耐震補強等の加速、及び（主）呉環状線、（一）中大迫清田線の早期整備をお願いします。

### 現状及び課題

江能倉橋島地域は、広島県の南西部に位置し、江田島、能美島、倉橋島から成り、音戸大橋・第二音戸大橋により本土と倉橋島が結ばれ、さらに早瀬大橋によって江田島、能美島までつながっています。

この地域は、瀬戸内特有の温暖な気候で豊かな自然と様々な地域資源に恵まれており、昭和60年に半島振興法に基づく半島振興地域に指定されて以来、産業や観光の振興、交通網や生活基盤の整備等を着実に進め、地域の活性化や定住促進等を図ってまいりました。

なかでも、就業・就学、高次医療機関及び都市的サービスは、広島市や旧呉市への依存が大きいため、本土との関係を強化する交通体系の拡充と道路網の整備について重点的に取り組んできたところであり、特に音戸大橋の慢性的な渋滞の解消を目的に整備された一般国道487号警固屋音戸バイパスは、地域の活性化に極めて大きな効果を発揮してきました。

その他にも、一般国道487号藤脇バイパスと主要地方道音戸倉橋線釣士田バイパスの整備は、地域課題の解決に大きく貢献し、さらには東広島・呉自動車道の全線供用により広島空港や山陽新幹線、山陽自動車道へのアクセス性が飛躍的に向上したことで、これまで以上に広域的な地域間交流が可能となりました。

一方で、平成30年7月豪雨災害では、倉橋島地域の国道・県道で22か所が全面通行止めとなり、災害に強い道路ネットワークの必要性が改めて認識されたところです。

当地域が、様々な地域資源を活用し、地域が有する潜在能力を最大限発揮して、個性ある豊かな地域として持続的発展を遂げていくため、地域の大動脈である一般国道487号や県道の早期整備が必要だと考えています。

### 取組状況等

#### 国道487号等整備促進期成同盟会設立（会長：呉市長）

構成団体 3市（呉市、広島市、江田島市）

令和3年7月・10月 中国地方整備局、広島県に要望

令和3年11月 国会議員、財務省、国土交通省に要望

#### 事業予定

時期	早瀬大橋耐震補強	呉環状線（警固屋）	呉環状線（阿賀南）	中大迫清田線（先奥）
令和4年度	工事、 支障物件移転	地元調整、設計	工事、用地買収	用地測量
令和5年度	工事	設計	工事	用地買収

#### 事業経緯

平成11年度 南伸ルート・湾内アクセス検討着手（測量、調査実施）

平成25年3月 警固屋音戸バイパス暫定2車線供用開始

平成31年4月 重要物流道路の代替・補完路に指定



# 7 主要地方道呉平谷線・都市計画道路焼山押込線の 早期整備

土木建築局・都市建築技術審議官

## 提案の要旨

主要地方道呉平谷線（上二河～此原）・都市計画道路焼山押込線（焼山北～焼山泉ヶ丘・焼山北）の早期整備をお願いします。

## 現状及び課題

主要地方道呉平谷線は、呉市中央地区から昭和地区を経て熊野町に至る幹線道路であり、広島市と呉市を連絡する一般国道31号の代替ルートとしての機能も有する等、重要な役割を担っています。沿線地域は呉市のみならず、広島市や東広島市とも近接することからベッドタウンとして急速に発展し、周辺地域には産業団地も点在する等、本路線は地域に欠かすことができない生活・物流基盤となっています。

平成30年7月豪雨災害では、広島市と呉市を連絡する道路の中で奇跡的に唯一大きな被災を免れ、救命救急活動や緊急物資の輸送等を担い、円滑な復旧・復興活動に寄与しました。

このように多くの重要な役割を担う路線でありながら、慢性的な交通渋滞が発生し、さらには大雨に伴う事前通行規制路線に指定されていることから、安全で円滑、安定した交通機能の確保が大きな課題となっています。近年、異常気象と自然災害が激化しており、災害に強い道路ネットワーク構築のためにも本路線の早期整備が必要だと考えています。

さらに、街路事業でこれまで整備いただいた箇所の沿線は、商業施設が立地するなど土地利用が着実に進み、新たなまちづくりに大きく寄与していますので、地域の活性化のためには都市計画道路の整備が必要と考えています。

## 取組状況等

### 主要地方道呉平谷線整備促進期成同盟会設立（会長：呉市長）

構成団体 2市1町（呉市、東広島市、熊野町）

令和3年7月・10月 国土交通省中国地方整備局，広島県に要望

令和3年11月 国会議員，財務省，国土交通省に要望

### 事業予定

時期	主要地方道呉平谷線 （上二河～此原）	都市計画道路焼山押込線 （焼山北～焼山泉ヶ丘）	都市計画道路焼山押込線 （焼山北）
令和4年度	工事	用地買収，工事	測量・設計，用地買収
令和5年度	工事	用地買収，工事	用地買収

### 事業経緯

#### （1）主要地方道呉平谷線（上二河～此原）

平成12年度 事業着手

平成17年度 此原工区 工事着手

令和2年度 上二河工区 工事着手

#### （2）都市計画道路焼山押込線

平成3年度 事業着手

平成14年4月 焼山此原町～焼山西1丁目 供用開始

平成22年2月 焼山西1丁目～焼山北1丁目 供用開始

平成30年度 焼山北～焼山泉ヶ丘 事業着手

## 提案の内容

### ○ 主要地方道呉平谷線(上二河～此原)の早期整備

上二河から此原については、令和3年3月に着工いただき、市民の期待も高まっていますので、早期整備をお願いします。また、橋りょうやトンネル等の工事の実施に当たっては、事業が円滑に進むよう、市民向けの工事に関する情報発信を積極的に実施するなど、丁寧な説明を行っていただくをお願いします。

### ○ 都市計画道路焼山押込線(焼山北～焼山泉ヶ丘・焼山北)の早期整備

焼山北から焼山泉ヶ丘については、関連する市道整備も着実に進めますので工事の推進をお願いします。また、焼山北については、今後ボトルネックとなることが懸念されることから、用地買収に着手いただき、早期整備をお願いします。

#### 主要地方道呉平谷線，都市計画道路焼山押込線



# 8 県が管理する国道・県道の早期整備

土木建築局・都市建築技術審議官

## 提案の要旨

放射環状型道路網を構築し、緊急輸送道路や合併支援道路等に位置付けられた国道・県道の早期整備と適切な維持管理の推進をお願いします。

## 現状及び課題

人流・物流はあらゆる生産活動の根幹であり、様々な交通インフラの中でも、道路が最も身近な施設として、その活動を支えています。

まちづくりと道路整備は不可分の関係にあり、特に都市間や中心地と郊外を結ぶ放射状道路は、都市の連係強化による様々な効果が期待できることから、最も重要な路線として優先的に整備を進める必要があります。

また、放射状道路を相互に連絡する環状型道路は、交通の分散を図り中心地の交通混雑を解消し、さらに発災時における代替路線の確保に効果的であることから、災害に強いまちづくりを進める上で、環状型道路の整備は極めて重要です。

このため、呉市においても放射環状型道路網の整備を強力に推進する必要があると考えています。

この道路網は、呉市では国道・県道により構築され、多くの路線が緊急輸送道路や合併支援道路に指定されるなど、性質的にも重要な路線として位置付けられています。

放射環状型道路網の整備は、まちづくりの基本であり、合併支援道路は合併したまちの持続的発展に寄与するものであり、さらに緊急輸送道路の機能強化は災害に強いまちづくりに不可欠であることから、国道や県道の早期整備と橋りょう耐震補強などの強靱化対策は極めて重要と考えています。

## 取組状況等

### 広島県中央地域振興対策協議会

構成団体 5市5町（呉市、竹原市、東広島市、三原市、江田島市、府中町、海田町、熊野町、坂町、大崎上島町）

令和3年10月 国会議員、財務省、国土交通省に要望

### 整備箇所（道路整備計画2021）

区分	道路区分	路線名	区間	道路整備計画2021	緊急輸送	合併支援	
改築系	県道	(主) 呉平谷線	上二河～此原	R7以降も継続	○		
		(主) 音戸倉橋線	井目木	R7までに部分完成	○	○	
		(主) 呉環状線	阿賀南	R7までに完成	○		
			警固屋	R7以降も継続	○		
			天応	R7以降も継続			
			焼山	R7以降も継続			
		(一) 倉橋大向釣土田港線	本浦	R7以降も継続		○	
		(一) 中大迫清田線	先奥	R7以降も継続		○	
	(一) 豊島線	内浦	R7以降も継続		○		
	街路	(都) 焼山押込線	焼山北～焼山泉ヶ丘	R7までに完成	○		
			焼山北	R7以降も継続	○		
	交通安全事業	(主) 呉平谷線	押込	R7までに完成	○		
			(主) 音戸倉橋線	宇和木	R7までに完成	○	
			(主) 呉環状線	郷原～苗代	R7までに完成	○	
(一) 広仁方停車場線			広長浜～広小坪	R7以降も継続			
(一) 川尻安浦線			安浦中央	R7までに完成			
防災系	耐震補強	国道487号	早瀬大橋	R7までに完成	○		
	法面災害防除	国道375号ほか9路線	50箇所	R7までに完成	10路線	7路線	

※ 道路整備計画2021は、県が策定した道路事業に係る5か年実施計画（R3～R7年）

## 提案の内容

### ○ 国道・県道の早期整備

放射環状型道路網を形成し、緊急輸送道路や合併支援道路など、性質的にも重要な役割を担う国道・県道の早期整備と適切な維持管理の推進をお願いします。また、次期道路整備計画に次の箇所が位置付けられ、円滑に事業が進められるよう配慮をお願いします。

- ・主要地方道呉環状線（郷原～苗代）

### ○ 橋りょう耐震補強などの強靱化対策等の加速

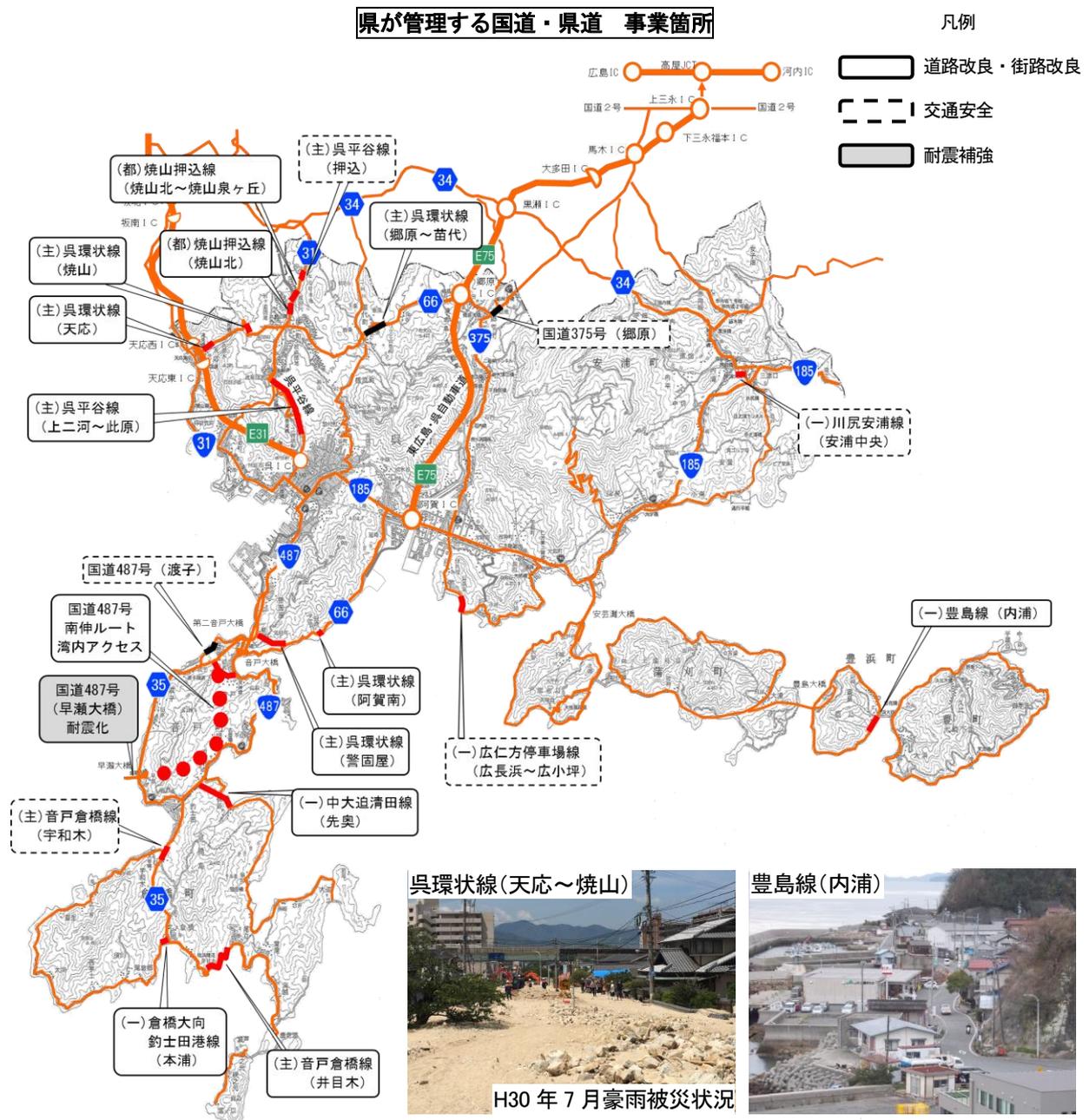
災害に強い道路ネットワークの機能強化のため、早瀬大橋の耐震化及び道路法面災害防除による強靱化対策の推進をお願いします。

### ○ 通学路における交通安全対策の推進

令和3年6月に発生した千葉県八街市での交通事故を受け、道路空間の安全を確保するために実施した通学路合同点検の結果を踏まえた対策箇所などにおいて、歩道整備等をお願いします。

また、次期道路整備計画に次の箇所が位置付けられ、円滑に事業が進められるよう配慮をお願いします。

- ・国道375号（郷原）
- ・国道487号（渡子）など



# 10 JR呉線の機能強化等

地域政策局交通対策担当

## 提案の要旨

**JR呉線の機能強化及びバリアフリーに配慮した施設整備等についてJR西日本へ働き掛けをお願いします。**

## 現状及び課題

JR呉線は、呉市を含めた芸南地域と県庁所在地の広島市とを結ぶ重要な公共交通機関であり、地域住民の日常生活に欠くことのできない交通手段です。

平成30年7月豪雨により、JR呉線は甚大な被害を受け、長期間にわたり運休を余儀なくされたことから、通勤・通学を始め地域住民の日常生活に多大な影響を及ぼしました。このため、頻発する自然災害に耐え得るJR呉線の恒久的な機能強化が必要となっています。

また、このJR呉線の中でも、特に広駅以東の区間については、利用者の減少が続いており、列車の減便によって、地域住民の利便性が低下しています。こうした中、呉市では、平成13年に沿線4市（呉市、東広島市、竹原市及び三原市）により「瀬戸内さざなみ線利用促進委員会」を設置し、広報活動や各種イベントの開催などにより利用促進の取組を実施していますが、観光客等の利用を更に促進させるためには、今後、JR西日本とも連携した取組が必要だと考えています。

さらに、呉線沿線にはバリアフリー未対応の駅が多く、地域住民からは、誰もが安心して利用できる駅施設の整備に対する強い要望があり、呉市では、令和3年度に呉市の負担による安芸川尻駅のバリアフリー化に着手したほか、吉浦駅についても、現在、バリアフリー化に向けての環境整備を行っているところです。

こうした状況に加え、現在、国において地方ローカル線を含む地方公共交通の在り方について、議論が進められていますが、鉄道路線は、広域ネットワークとして維持されることが重要な意義を持つ公共交通機関であり、地方の公共交通ネットワークをどのように維持していくのか、呉市としても、議論の推移を注視しています。

今後の芸南地域の発展と活性化に向けて、JR呉線の機能強化やバリアフリー化の推進、ダイヤ調整などによる利便性の向上等による、誰もが安心・快適に利用できる鉄道環境の整備が求められています。

## 取組状況等

昭和63.	5	JR呉線複線化等期成同盟会設立（4市18町及び商工会議所等） ※平成17.4月以降、6市3町及び商工会議所等
平成6.	9	JR呉線複線化実施調査着手（平成7.3完了）
平成11.	2	呉～広島間輸送改善事業完了
平成13.	10	瀬戸内さざなみ線利用促進委員会設置
平成14.	3	新広駅開業：エレベーター2基設置
平成14.	3	呉駅：エレベーター2基設置
平成15.	3	広駅：エレベーター2基設置
平成16.	6	JR呉線活性化推進協議会設置委員会設置
平成17.	10	JR呉線観光列車運行開始
平成18.	7	JR呉線活性化検討会・JR呉線利用促進検討会設置 JR呉線活性化検討調査着手（平成21.3完了）
平成18.	7	安芸阿賀駅駅舎改築等完了（エレベーター2基設置）
平成19.	4	安芸阿賀駅周辺整備事業完了
平成25.	8	呉駅：点状ブロック設置
平成29.	3	新広駅改良等工事完了：駅舎の改良（みどりの窓口設置）、営業設備の整備（自動改札機増設）（呉市費用負担）、ホーム拡幅及び上屋設置工事（JR費用負担）
令和3.	6	安芸川尻駅バリアフリー化整備事業（基本計画策定）着手

## 提案の内容

### ○ 災害に備えるための強靱化対策の推進

J R 呉線全線において、頻発する自然災害に耐え得る恒久的な機能強化について、J R 西日本への働き掛けをお願いします。

### ○ 安全・安心に配慮した駅施設の整備

駅施設の更なるバリアフリー化（特に安芸川尻駅、吉浦駅など）の推進について、J R 西日本への働き掛けをお願いします。また、移動円滑化基本方針に基づく駅施設のバリアフリー化整備に対する、県からの一部負担についても検討をお願いします。

### ○ 運行改善による利便性の向上

- ・ 呉駅～広島駅間の快速列車の増便
- ・ ダイヤ調整や行き違いの工夫による所要時間の短縮
- ・ 新幹線と呉線の接続時間の短縮
- ・ 呉駅・広島駅における三原方面列車との接続改善

以上について、J R 西日本への働き掛けをお願いします。



J R 吉浦駅・ホーム



J R 安芸川尻駅・跨線橋



# 21 生活交通の維持・確保

地域政策局交通対策担当

## 提案の要旨

「生活バス（コミュニティバス）」や生活航路などの生活交通の維持・確保をお願いします。

## 現状及び課題

呉市の公共交通は、市域を東西に貫くJR呉線と市域の広範囲をカバーする路線バスを基軸とし、これらを補完する移動手段として、市が運行主体の「生活バス」や、本土と離島とを結ぶ民間航路等で構成されており、いずれの交通機関も市民生活に不可欠な移動手段となっています。

しかしながら、少子高齢化や過疎化の進行等による輸送人員の減少が続く中、国内各地で民間バス路線の再編・見直しや航路の減便・廃止が相次ぐなど、公共交通を取り巻く情勢は大変厳しいものとなっています。

このため呉市では、民間事業者が運行する路線バスや「生活バス」等への運行支援に加え、民間航路についても、運航経費の一部を市単独で助成することにより、生活交通の維持・確保に努めています。

一方で、バス、航路とも利用者減少による収支の悪化が進み、これまでに民間事業者が不採算のため退出した路線バス14路線についても、市民生活を維持するため、「生活バス」へ移管しており、これにより、市の財政負担が増大しています。

こうした中、令和2年9月に「呉市地域公共交通網形成計画」を策定し、「生活バス」の路線や運行形態等の見直しなど、呉市としても収支改善や利便性向上に向け、対策に取り組んでいるところですが、新型コロナウイルス感染症の影響による収入減が重なり、生活交通の維持・確保に係る市の財政負担は更に増大しました。

県においては、従来から生活交通路線及び生活航路等の維持・確保に向け、対策を講じていただいているところですが、将来にわたり安定的に生活交通の維持・確保をしていくためにも、より一層の取組が求められています。

## 取組状況等

### ○ 呉市内生活バス路線等名、路線・系統数及び市負担額（総額393,000千円）

路線等名	路線・系統数	市負担額（R4年度予算）	路線等名	路線・系統数	市負担額（R4年度予算）
下蒲刈地区	1路線 2系統	12,300千円	呉苗代下条線	1路線 1系統	43,700千円
川尻地区	1路線 2系統	15,300千円	北原神山峠線	1路線 1系統	
倉橋地区	4路線 14系統	24,100千円	見晴町線	1路線 1系統	
安浦地区	2路線 11系統	17,800千円	阿賀音戸の瀬戸線	1路線 3系統	57,500千円
音戸さざなみ線	1路線 3系統	19,800千円	田原藤の脇線	1路線 2系統	31,100千円
白石白岳交差点循環線	1路線 3系統	25,800千円	仁方小須磨線	1路線 1系統	16,500千円
横路交差点循環線	1路線 4系統		広長浜線	1路線 2系統	60,700千円
昭和循環線（北・中央・南）	3路線 7系統	33,900千円	広川尻線	1路線 2系統	34,500千円

### ○ 呉市域生活航路及び市負担額（総額71,185千円）

種別	航路名	市負担額（令和4年度予算）
離島航路	三角～久比航路	25,885千円
	斎島～久比航路	
生活航路	情島航路	8,300千円
	小長～明石航路	37,000千円

### ○ 【参考】呉市内路線バス

路線・系統数：9路線・46系統、市負担額（令和4年度予算）：500,000千円

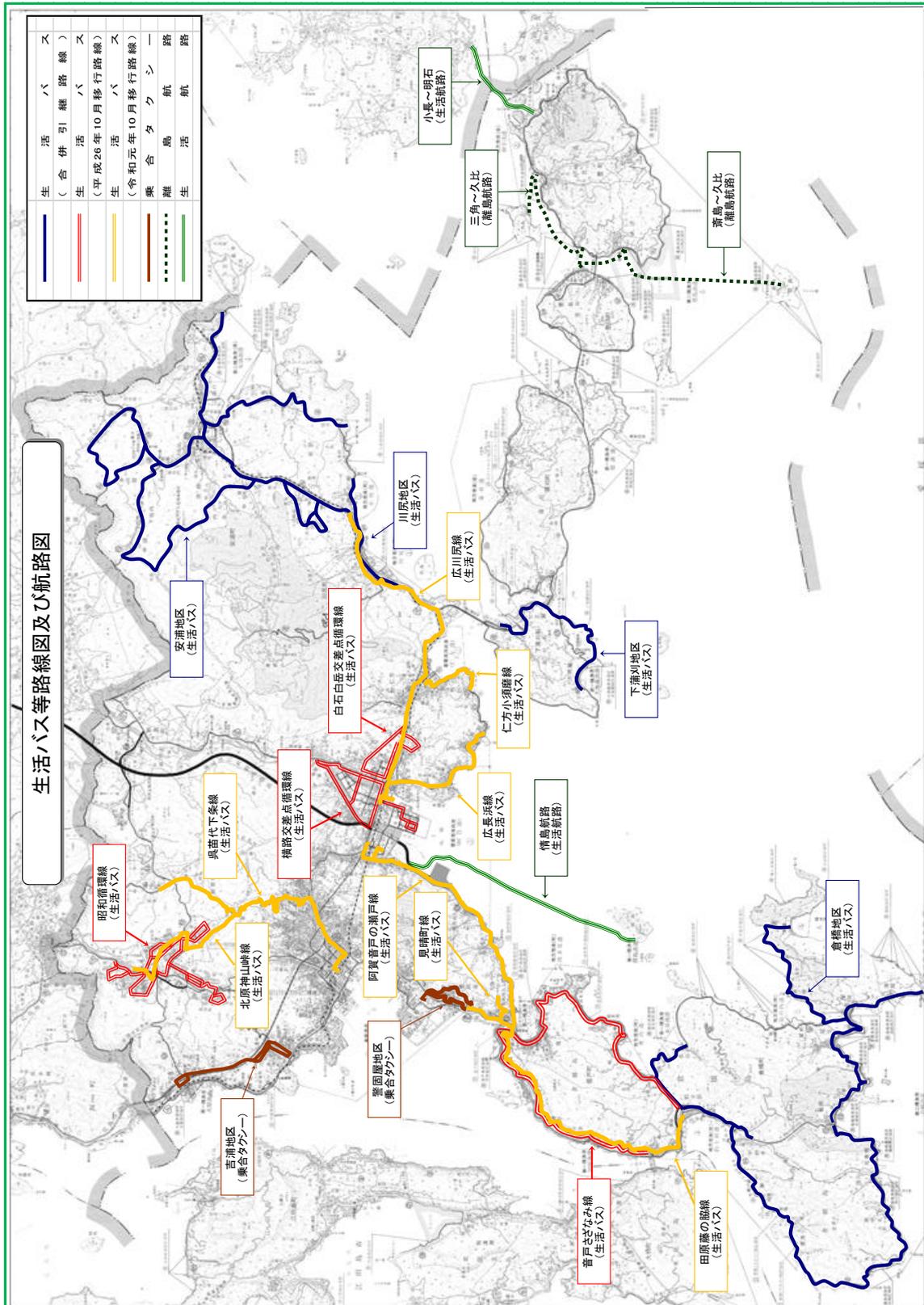
## 提案の内容

### ○ 生活バスや生活航路などの生活交通の維持・確保

地域住民の移動手段として不可欠な生活交通を将来にわたり維持し、確保していくため、県からの支援の拡充をお願いします。

【生活バス】 広島県市町等運行路線再編促進費補助金の補助単価・補助率等の引上げ

【生活航路】 広島県生活航路維持確保対策事業補助金の算定方法の見直し



# 令和5年度予算提案書事業箇所図

