
提 案 書

令和8年度広島県予算について

広島県 呉市

4 呉駅周辺地域総合開発の推進

土木建築局・都市建築技術審議官

提案の要旨

呉駅周辺地域総合開発の実現に向けた支援・必要な予算の確保をお願いします。

現状及び課題

呉駅周辺地域は、平成25年1月に閉店したそごう呉店跡地の再生や、老朽化に加え一般車が進入できない駅前広場の抜本的な機能強化、歩行者のバリアフリー動線の確保等が課題となっています。また、平成30年7月豪雨災害の際には、呉駅はJR代行バスの、呉中央棧橋は緊急輸送船の発着場所となるなど、当地域は代替交通の拠点としても大きな役割を担っています。

こうした課題や教訓を踏まえ、呉市の玄関口としてふさわしい駅周辺整備を推進するため、平成30年5月に都市交通や再開発の専門家から成る呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会を設置し、平成31年3月に「呉駅は鉄道駅だけでなく、バスや港の総合交通拠点に、そしてまちづくりの核にしていくこと」等の提言をいただきました。

この懇談会からの提言を基に、令和元年7月に呉駅周辺地域総合開発基本計画検討会を設置し、周辺地権者や交通事業者、国・県の関係部局等にも御参画いただきながら検討を重ね、令和2年4月に呉駅周辺地域総合開発基本計画を策定しました。

また、本総合開発の重要な要素である呉駅交通ターミナルの整備については、令和2年9月に国土交通省中国地方整備局広島国道事務所とともに国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画検討会を設置し、事業計画の検討・策定を経て、令和3年4月から、国の直轄事業として一般国道31号呉駅交通ターミナル整備事業を事業化していただきました。

事業化後、呉市においては、そごう呉店跡地で後継建物の整備を行う民間の実施事業者を選定し、令和6年7月には既存建物の解体完了、翌8月には後継建物の整備に着手するとともに、国においては呉駅交通ターミナルの実施設計を終え、相互に連携しながら、早期整備を目指して着実に事業を進めています。

本総合開発の第1期開発では、呉駅周辺地域全体を総合交通拠点として捉え、既存の駅前広場を1階は交通ターミナルに、2階はデッキ広場に再整備し、JR呉駅の橋上駅舎を推進しながら、市全体の交通まちづくりの起点となる、次世代モビリティや防災拠点にも対応した機能整備を進めるとともに、官民連携により、これらと一体となる、生活に必要な都市機能等を備えた複合施設をそごう呉店跡地に整備することにより、Society5.0の実現に向けた先駆的サービスが展開される次世代のまちなか居住エリアの創出を目指しています。

更に呉駅を起点とした周辺への回遊性向上に向けて、蔵本通り及び堺川沿いの中央公園一帯の公共空間を活用した、居心地良く歩きたくなるウォークブルな空間づくりを目指すとともに、青山クラブ・桜松館、呉市入船山記念館及び呉市立美術館が位置する幸町地区の総合的な整備を進めていきます。

これらの実現のため、引き続き、国、広島県及び呉市並びに民間実施事業者その他関係機関等が緊密に連携しながら、早期整備に向け、コンセッション方式による管理運営手法の更なる具体化等を進めていく必要があります。

取組状況等

平成31年3月	「呉駅周辺地域総合開発に関する提言書」(呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会)
令和2年4月	「呉駅周辺地域総合開発基本計画」策定(呉市)
令和3年3月	「国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画」策定(国土交通省・呉市)
令和3年4月	「一般国道31号 呉駅交通ターミナル整備事業」事業化(国土交通省)
令和4年11月	五洋建設(株)を代表者とするグループ「くれみらい」を実施事業者を選定(呉市)
令和5年4月	そごう呉店跡地に係る財産譲渡契約 発効(呉市・くれみらい特定目的会社)
令和5年6月	一般国道31号呉駅交通ターミナル整備設計委託契約(国・清水建設(株))
令和5年10月	呉駅交通ターミナル一般車送迎場施設設計委託契約(呉市・清水建設(株))
令和6年8月	そごう呉店跡地の既存建物の解体完了・後継建物の整備着手(くれみらい特定目的会社)
令和7年3月	一般国道31号呉駅交通ターミナル整備1期工事契約(国・清水建設(株))

提案の内容

○ 呉駅周辺地域総合開発の実現に向けた支援・予算の確保

呉駅周辺地域総合開発の推進のため、国直轄事業である「一般国道31号呉駅交通ターミナル整備事業」と連携しながら、複合建物の早期完成、周辺のにぎわい創出に向けた取組を進めています。

については、一般国道31号呉駅交通ターミナル整備を始めとする第1期開発の更なる推進とともに、呉市が実施する一般車送迎場整備及び2階デッキでのにぎわい創出、これらを起点として中央公園等を活用した居心地良く歩きたくなるウォーカブルな空間づくりや幸町地区総合整備事業など関連事業の推進への支援並びに必要な予算の確保をお願いします。

【 呉駅周辺地域の目指すビジョン及び整備の方向性 】 (国道31号等 呉駅交通ターミナル整備事業計画 抜粋)

呉駅周辺地域の目指すビジョン

(1) “次世代型”総合交通拠点

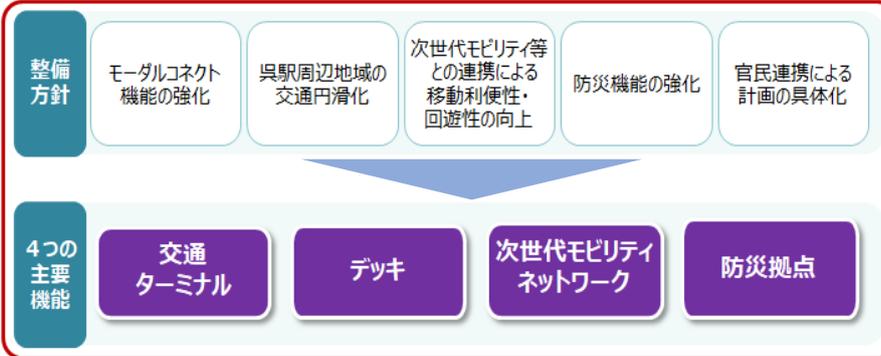
(2) 憩い、賑わい、快適に移動できる駅前空間

(3) 防災対応型交通拠点

(4) 歩きたくなる・住みたくなる「心地よく過ごせるまちなか」

(5) 「公・民・学」一体まちづくり

(呉駅交通ターミナル整備事業)

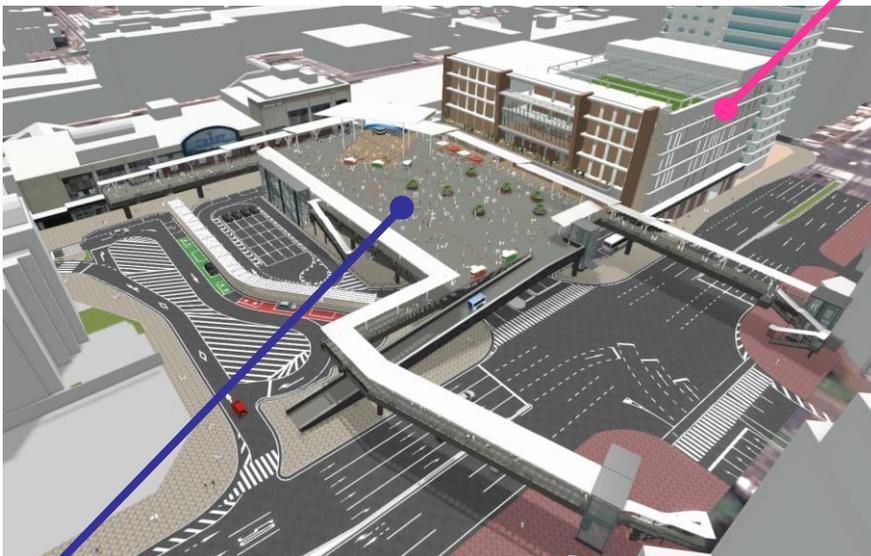


(関連事業)



【 呉駅交通ターミナル・そごう呉店跡地の整備後イメージ 】

(国作成 イメージパース)



複合建物

- 民間主導で整備 (商業等)
- 一部の公益機能を国と呉市が整備
 - 【国】ターミナル乗降場、待合
 - 【市】アーバンデザインセンター、子育て支援センター



総合交通拠点

【一般国道31号 呉駅交通ターミナル】

- 国主導で整備
- 一般車送迎場は呉市が整備

2階
デッキ

1階
ターミナル



【庇】 憩いと遮熱等対策



【大型サイネージ】 多様な情報発信



【広大なデッキ】 憩いと賑わいの広場



【スロープ】 デッキへの車両乗り入れ

バス

タクシー

一般車

次世代モビリティ

5 広島呉道路（クリアライン） 4車線化の整備促進

土木建築局

提案の要旨

広島呉道路（クリアライン）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（クリアライン）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利用するETC車を対象に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（顧問：広島県知事，会長：呉市長）

令和 2年 8月 県・4市2町（呉市，広島市，坂町，廿日市市，江田島市，熊野町）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

令和 6年11月 国会議員，財務省，国土交通省に要望

令和 6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7年度	工事
令和8年度	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 7月 4車線化 着工式開催

令和 4年11月 全工事区間の工事着手

提案の内容

○ 広島呉道路（クレアライン）4車線化の早期整備

令和3年度から4車線化の工事に着手いただき、市民の期待も高まっていますので、引き続き災害に強い道路ネットワークの形成、地域の更なる発展のため、広島呉道路の4車線化の早期整備について、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。

○ 呉市周辺地域の幹線道路ネットワークの機能強化の促進

広島呉道路の4車線化を始め、様々な道路の整備効果の最大化を図るため、呉市周辺地域の幹線道路ネットワークの更なる機能強化について、国への働き掛けをお願いします。

○ 利用しやすく沿線の交通環境にも配慮した料金体系

令和3年3月に導入された広島呉道路と広島高速道路を連続利用するETC車に対する「広島呉道路連続利用割引」により、地域経済の活性化、交流人口の拡大等が図られるものと期待しています。今後も、利用しやすく沿線の交通環境の改善にも寄与する料金体系となるよう、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。

広島呉道路（クレアライン）4車線化等



区分	事業主体	事業期間	区間・延長
坂北IC～呉IC 4車線化	西日本高速道路株式会社	令和元年度～	坂北IC～呉IC 約12.2km
呉市周辺地域の幹線道路ネットワークの機能強化のための調査	国土交通省	令和元年度～	呉IC～阿賀IC 約4km

6 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について、国への働き掛けをお願いします。

現状及び課題

一般国道375号は、呉市から三次市を經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連係を強化する等、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、高速道路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、物流の効率化等が図られ、令和5年11月には雇用創出約2千人以上の効果が期待される半導体切断装置や半導体研削装置の製造で世界トップシェアの企業と事業用地の売買契約を締結するなど企業進出は更に加速しています。加えて、移動時間の短縮により交流人口も拡大するなど、地域経済の発展を力強く支えています。

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、さらに広島・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も寄与しました。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しました。

阿賀IC立体化が大きな事業効果を発揮する一方、先小倉交差点や小倉新開交差点では、広から呉方面の交通混雑が著しいことから、対策の検討が必要だと考えています。

また、トンネル内での正面衝突事故も発生しており、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6年7月・10月 中国地方整備局，広島県に要望

令和6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 I C 付近の交差点における交通混雑解消に向けた具体的な対策の検討

令和 4 年 3 月に阿賀 I C の呉方面の立体化が完成し、東広島・呉自動車道から呉方面へ向かう右折交通の所要時間が最大で約 5 割短縮するなど交通の円滑化や安全性の向上が図られています。

一方で、阿賀 I C 立体化の完成後、先小倉交差点や小倉新開交差点の広から呉方面の旅行速度は、依然として低下しています。

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、呉から阿賀間の交通流動や交通混雑の要因分析と交通混雑解消に向けた具体的な対策の検討について、国への働き掛けをお願いします。

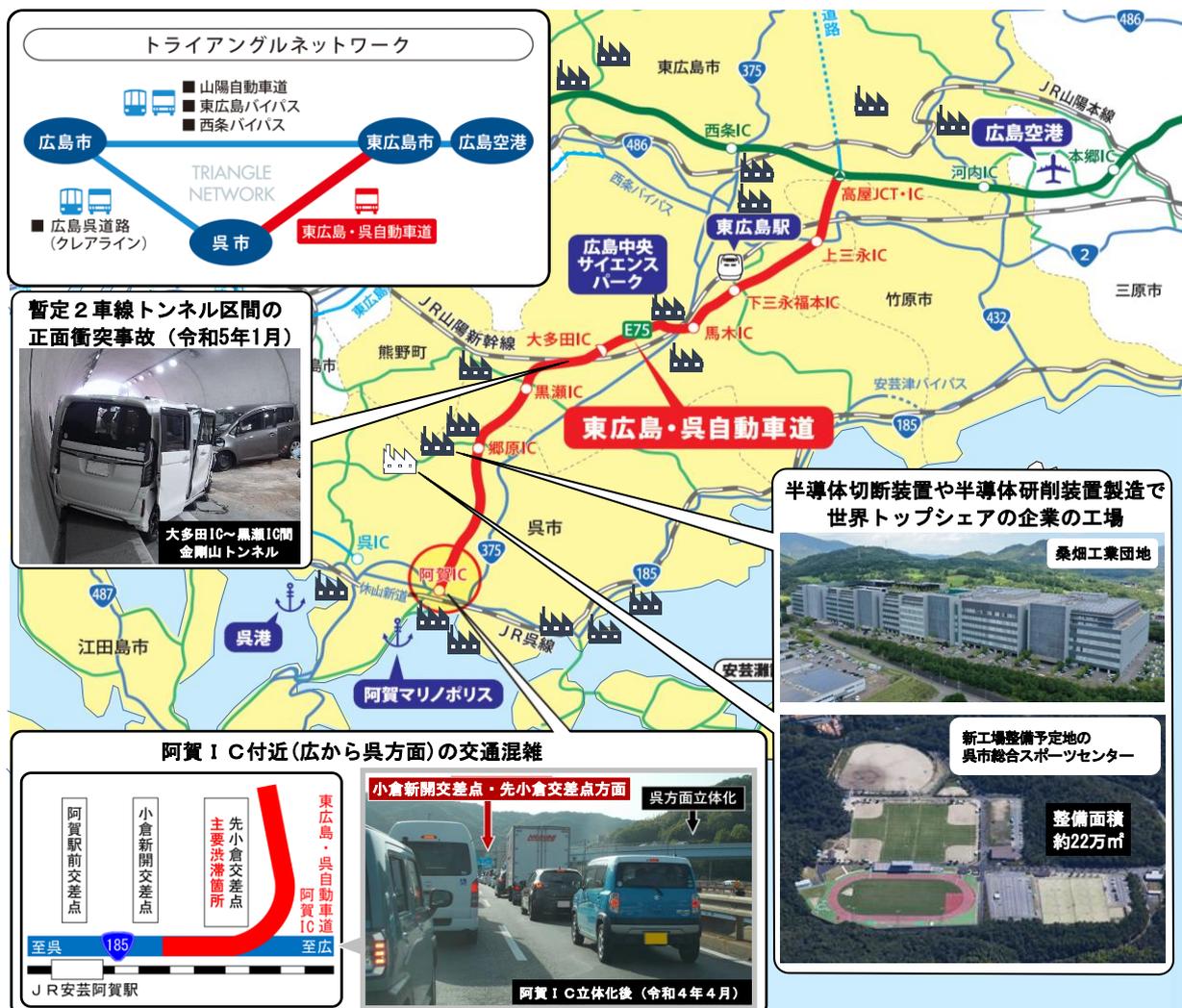
○ 正面衝突事故対策など、更なる安全性・信頼性向上の取組の推進

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の本格実施に向けて引き続き検討いただくなど、安全性・信頼性向上の取組について、国への働き掛けをお願いします。

○ 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て通行止めとなるなど、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について、国への働き掛けをお願いします。

高規格道路 東広島・呉自動車道



7 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について、国への働き掛けをお願いします。

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。また、令和6年4月に、これまで多くの利用者に親しまれた旧グリーンピアせとうちを株式会社シャトレゼホールディングスに売却し、同年9月に「シャトレゼ ガトーキングダムせとうち」として営業を開始しました。今後、見学可能なお菓子工場の建設が予定されるなど、観光などの地域振興拠点として期待されます。

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、地域が孤立し円滑な復旧・復興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、主要渋滞箇所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、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6年7月・10月 中国地方整備局、広島県に要望

令和6年11月 国会議員、財務省、国土交通省に要望

事業予定

時期	呉広本町電線共同溝
令和7年度	工事
令和8年度	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

令和 5年12月 川尻歩道整備 完成

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、特に主要渋滞箇所の解消と増加するサイク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に向けた、国への働き掛けをお願いします。

○ 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に向けた、国への働き掛けをお願いします。

一般国道185号



8 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）の早期事業化及び早瀬大橋の橋りょう補修（老朽化対策）等の加速並びに（主）呉環状線及び（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、能美島及び倉橋島から成り、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及び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、広島市や呉市中心部への依存が大きいと、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6年7月・10月 中国地方整備局、広島県に要望

令和6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 橋梁補修等	呉環状線 (警固屋)	呉環状線 (阿賀南)	中大迫清田線 (先奥)
令和7年度	工事	地元調整、設計	工事、用地買収、設計	用地買収
令和8年度	工事	設計	工事、用地買収、設計	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

提案の内容

○ 南伸ルート・湾内アクセスの早期事業化

東広島・呉自動車道の全線開通により広島空港や山陽新幹線、山陽自動車道との広域交通ネットワークが形成されたところであり、その効果を最大限発揮させ、地域が持続的に発展していくために、南伸ルート・湾内アクセスの早期事業化をお願いします。

○ 早瀬大橋の橋りょう補修（老朽化対策）等の更なる加速

早瀬大橋は、江田島市と呉市を連絡する唯一の経路でありながら、建設後50年以上が経過し老朽化が進行しているため、適切な橋りょう補修（老朽化対策）等をお願いします。

○ 主要地方道呉環状線（警固屋及び阿賀南）の早期整備

江能倉橋島地域から東広島・呉自動車道へのアクセス道路である主要地方道呉環状線の警固屋及び阿賀南の早期整備をお願いします。

○ 一般県道中大迫清田線（先奥）の早期整備

地域で屈指の営農団地へのアクセス道路である一般県道中大迫清田線（先奥）の早期整備をお願いします。

一般国道487号等



9 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)・都市計画道路焼山押込線(焼山北～焼山泉ヶ丘[本庄工区]・焼山北[本庄2工区])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、広島市と呉市を結ぶ一般国道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、JR呉駅と昭和地区を結ぶ路線バスが1日180便も運行されているほか、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、広島市と呉市を結ぶ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区間があることから、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6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6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)	都市計画道路焼山押込線 (焼山北～焼山泉ヶ丘[本庄工区])	都市計画道路焼山押込線 (焼山北[本庄2工区])
令和7年度	工事	用地買収, 工事	用地買収
令和8年度	工事	工事	用地買収, 工事

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

令和4年度 此原工区 供用開始

(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[本庄工区] 事業着手

令和4年度 焼山北[本庄2工区] 事業着手

提案の内容

○ 主要地方道呉平谷線（上二河）の早期整備

令和4年度に此原工区を4車線で供用していただき、交通の円滑化と安全性向上が図られています。上二河工区についても、令和3年3月の着工後、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、引き続き丁寧な説明を行っていただくことをお願いします。

○ 都市計画道路焼山押込線（焼山北～焼山泉ヶ丘[本庄工区]・焼山北[本庄2工区]）の早期整備

焼山北～焼山泉ヶ丘[本庄工区]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[本庄2工区]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、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



10 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、緊急輸送道路等に位置付けられるとともに、企業等の生産活動を支え、安全・安心なまちづくりに寄与する国道・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。

誰もが住み続けたい安全・安心で人を惹きつける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あり、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、地域間の連携を強化し、地域の持続的発展を支えるものであり、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補修などの老朽化対策は極めて重要と考えています。

また、安芸灘地域においては、地域の方々から安芸灘大橋の通行料金が負担となっていることから、地域の発展のため支援を望む強い要望があります。

さらに、しまなみ海道への架橋構想は、観光や産業の交流等を促進するため、産業界などから強く期待されています。

取組状況等

広島県中央地域振興対策協議会

構成団体 4市2町（呉市、竹原市、東広島市、江田島市、熊野町、大崎上島町）

令和6年8月 国会議員に要望

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
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) 倉橋大向釣士田港線	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
(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	橋梁補修等	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

※ 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）

12 JR呉線の機能強化等

地域政策局

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呉線は長期間にわたり運休を余儀なくされ、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たことから、頻発する自然災害に耐え得る恒久的な機能強化が必要となっています。

また、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、観光客の利用だけでなく、通勤や通学等の日常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周辺整備事業に着手したほか、吉浦駅についても、令和4年度に策定した「呉市バリアフリー基本計画」において重点整備地区に位置付けるなど、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。

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
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：みどりの窓口設置、自動改札機増設、ホーム拡幅及び上屋設置工事
令和3.	6	安芸川尻駅周辺整備事業着手

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。

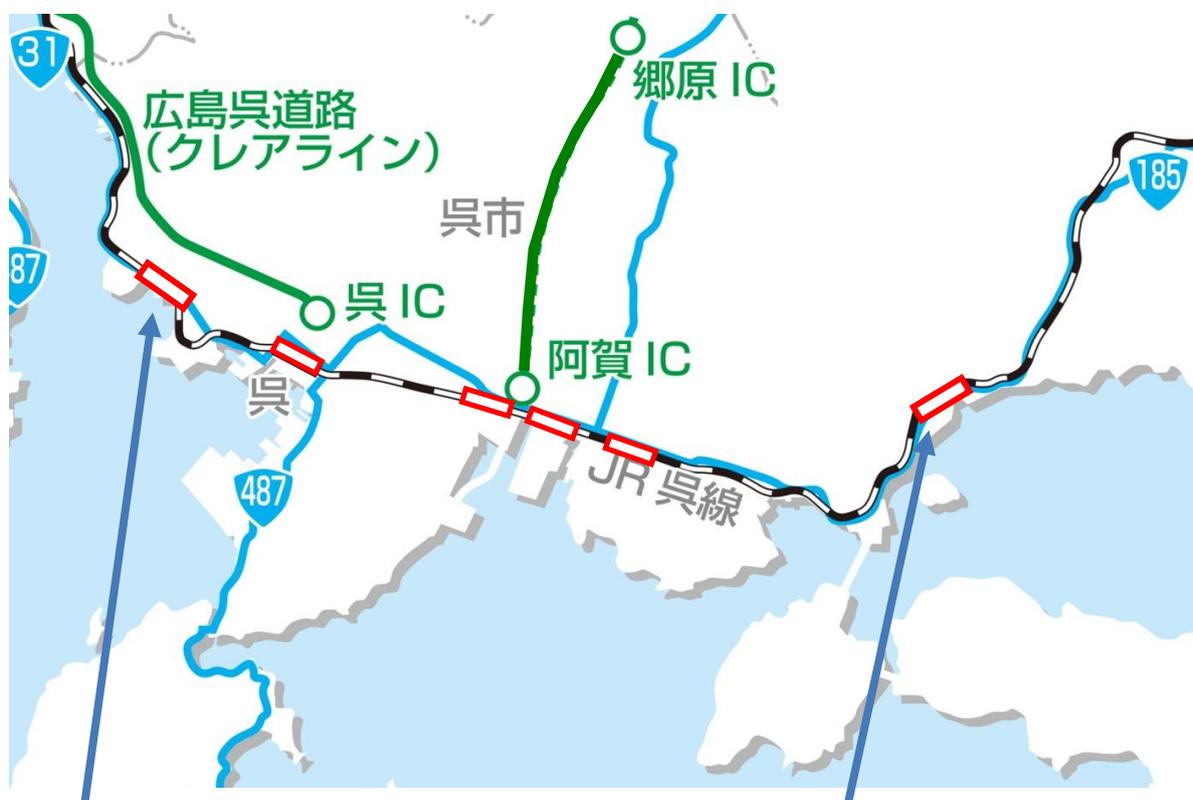
○ 安全・安心に配慮した駅施設の整備

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・広駅における三原方面列車との接続改善
- ・ 無人駅へのみどりの券売機の設置

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



24 生活交通の維持・確保

地域政策局

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。

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、県からの補助金を受けながら、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、新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅に減少した運賃収入が、早期にコロナ禍以前の水準にまで回復することは想定し難い上に、物価高騰等による費用増により、生活交通の維持・確保に必要な市の財政負担は、高い水準での推移が続いており、一般会計に占める公共交通関連経費の割合が、中核市の中で一番となっています。

また、公共交通の担い手不足が全国的に問題となっており、呉市においても、特に生活バスの運転手を確保することが困難になっています。

こうした厳しい状況の中、国においては、地域交通の「リ・デザイン」の具体化に向け、法改正や予算措置が行われ、また、本市においても、令和2年度に策定した「呉市地域公共交通網形成計画」に続く「呉市地域公共交通計画」を令和7年3月に策定・公表をし、利便性・採算性・持続可能性の高い地域公共交通の実現に向けた取組を進めているところです。

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475,272千円）

路線等名	路線・系統数	市負担額 (R6年度決算見込)	路線等名	路線・系統数	市負担額 (R6年度決算見込)
下蒲刈地区	1路線 4系統	12,389千円	呉苗代下条線	1路線 1系統	60,109千円
川尻地区	1路線 2系統	16,600千円	北原神山峠線	1路線 1系統	
倉橋地区	4路線 12系統	27,360千円	見晴町線	1路線 1系統	
安浦地区	2路線 11系統	18,284千円	阿賀音戸の瀬戸線	1路線 2系統	63,918千円
音戸さざなみ線	1路線 3系統	23,081千円	田原藤の脇線	1路線 2系統	47,074千円
白石白岳交差点循環線	1路線 3系統	30,916千円	仁方小須磨線	1路線 1系統	16,677千円
横路交差点循環線	1路線 4系統		広長浜線	1路線 2系統	59,198千円
昭和循環線（北・中央・南）	3路線 8系統	39,777千円	広川尻線	1路線 2系統	38,285千円
			三条二河宝町線	1路線 2系統	21,604千円

○ 乗合タクシー路線等名、路線・系統数及び市負担額（総額5,900千円）

路線等名	路線・系統数	市負担額 (R6年度決算見込)	路線等名	路線・系統数	市負担額 (R6年度決算見込)
吉浦地区	1路線 7系統	4,100千円	警固屋地区	1路線 1系統	1,800千円

○ 呉市域生活航路及び市負担額（総額76,602千円）

種別	航路名	市負担額 (R6年度決算見込)	種別	航路名	市負担額 (R6年度決算見込)
離島航路	三角～久比航路	28,752千円	生活航路	情島航路	7,850千円
	齋島～久比航路			小長～明石航路	40,000千円

○ 【参考】呉市内路線バス

路線・系統数：8路線・43系統、市負担額（令和6年度決算見込）：616,737千円

