

4 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車線化と割引制度の早期導入について、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地域高規格道路であり、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3年度に完成予定の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2年度中に、広島呉道路と広島高速道路を連続して利用される方を対象とした料金割引制度の導入が予定されており、利用者の増加により国道31号の渋滞緩和等も期待されています。

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車線化と使いやすい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

（仮称）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

令和元年11月 国会議員、財務省、国土交通省に要望

令和元年12月 西日本高速道路株式会社（本社、中国支社）に要望

令和2年度中 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予定（顧問：広島県知事、会長：呉市長）

事業予定

時期	広島呉道路（坂北IC～呉IC）4車線化事業
令和2年度	測量、調査、設計、工事
令和3年度	測量、調査、設計、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車線化の事業許可（坂北IC～呉IC）

平成31年4月 重要物流道路に指定

提案の内容

○ 広島呉道路（クエアライン）4車線化の早期整備

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。

○ 広島呉道路・広島高速道路の連続利用割引制度の早期導入

地域経済の活性化，交流人口の拡大等のため，高速道路が本来有する速達性・定時性を確保しつつ，利用しやすい料金体系となるよう割引制度の早期導入等について，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。

広島呉道路（クエアライン）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

5 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、4車線化等の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年からは国の直轄代行業とし強力に推進いただき、平成27年3月に暫定2車線で全線供用しました。

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。

特に、阿賀IC立体化等のピンポイント渋滞対策やワイヤーロープの設置などの交通安全対策については、喫緊の課題だと認識しており、災害に強い道路ネットワークを構築するためには4車線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）

令和元年7月・10月 中国地方整備局、広島県に要望

令和元年11月 国会議員、財務省、国土交通省に要望

事業予定

時 期	阿賀IC立体化事業
令和2年度	工事
令和3年度	工事、完成予定

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3年度 阿賀IC立体化事業 完成予定（令和元年12月25日公表）

提案の内容

○ 阿賀 I C 立体化事業の早期整備

東広島・呉自動車道阿賀 I C と一般国道 185 号の先小倉交差点は、主要渋滞ポイントに位置付けられており、両路線とも慢性的な渋滞が課題であり、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す。

東広島・呉自動車道の全線供用と一般国道休山新道 4 車線化の効果の最大化を図るため、阿賀 I C の立体化の早期整備をお願いします。

○ ワイヤロープの設置など、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として、ワイヤロープの設置など、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 4 車線化等、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。

高規格幹線道路 東広島・呉自動車道



6 一般国道185号（広～安浦間）の早期事業化

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～安浦間）の事業化に向けた検討と喫緊の課題である広～川尻・安芸灘大橋までの早期事業化をお願いします。

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、瀬戸内海沿岸部の関係を強化し、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等、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、この呉から三原までの海岸線は、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。

取組状況等

国道185号（呉～安浦間）整備促進期成同盟会（会長：呉市長）

構成団体 3市1町（呉市、竹原市、江田島市、熊野町）

令和元年7月・10月 中国地方整備局，広島県に要望

令和元年11月 国会議員，財務省，国土交通省に要望

事業予定

時期	川尻歩道整備工事	広本町電線共同溝工事	仁方町川尻越災害復旧工事
令和2年度	工事	調査，設計	工事
令和3年度	工事	調査，設計	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

○ 広～安浦間（特に広～川尻・安芸灘大橋）の早期事業化

主要渋滞ポイントの解消と増加するサイクリストに対応するため、特に広から川尻・安芸灘大橋までの間については、喫緊の課題として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、通学児童は大きなうかい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。



7 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、本土との連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土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）

令和元年7月・10月 中国地方整備局、広島県に要望

令和元年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
令和2年度	工事	地元調整	工事、用地買収、完成予定	調査、設計
令和3年度	工事	調査、設計	—	測量、設計

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。

○ 早瀬大橋の耐震補強と老朽化対策の加速

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、十分な耐震性能が確保できていないため、切迫する巨大地震に備え早期の耐震化をお願いします。

また間もなく建設後50年が経過しますので、適切な老朽化対策をお願いします。

○ 主要地方道呉環状線（警固屋工区、阿賀南工区）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工区、阿賀南工区の早期整備をお願いします。

○ 一般県道中大迫清田線（先奥工区）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（先奥工区）の早期整備をお願いします。

一般国道487号等



8 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(本庄(北)工区)の早期整備と都市計画道路焼山押込線(本庄(南)工区)の早期事業化をお願いします。

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。

また、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たことから、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、令和2年度に広島熊野道路が無料となるため、交通量の増加が懸念されることから、本路線の早期整備が必要だと考えています。

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)

令和元年7月・10月 国土交通省中国地方整備局, 広島県に要望

令和元年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～此原区間)	都市計画道路焼山押込線 (本庄(北)工区)
令和2年度	設計, 工事	用地買収, 工事
令和3年度	工事	工事

事業経緯

(1) 主要地方道呉平谷線(上二河～此原区間)

平成12年度 事業着手

平成17年度 此原工区工事着手

(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 本庄(北)工区事業着手

提案の内容

○ 主要地方道呉平谷線(上二河～此原)の早期整備

呉平谷線沿線地域は、大雨により地域が孤立する脅威にさらされていますので、上二河～此原工区の早期整備をお願いします。

○ 都市計画道路焼山押込線本庄(北)工区の早期整備及び本庄(南)工区の早期事業化

市道と一体整備を進める本庄(北)工区の早期整備をお願いします。また、広島熊野道路の無料化に伴う交通量の増加への対応として、未整備区間の早期整備が必要であり、特に本庄(南)工区については、喫緊の課題と認識していますので、早期事業化をお願いします。

主要地方道呉平谷線，都市計画道路焼山押込線



9 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、都市の係縁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）

令和元年 8月 国会議員、財務省、国土交通省に要望

令和元年10月 広島県に要望

整備状況

区分	工種	路線名	区間	道路整備計画2016※	緊急輸送	合併支援
改築系	道路改良	国道487号	先奥	R2までに完成	○	○
		(一)豊島線	小野浦	R2までに完成	○	○
		(主)呉平谷線	上二河～此原	R2までに部分完成	○	
		(主)音戸倉橋線	井目木	R2までに部分完成	○	○
		(主)下蒲刈川尻線	大地蔵	R2までに完成	○	
		(主)呉環状線	阿賀南	R2までに完成	○	
			警固屋	R2以降も継続	○	
		(一)宮ノ口瀬戸線	家ノ元	R2までに完成		○
		(一)川尻安浦線	塩谷	R2までに完成		○
		(一)倉橋大向釣土田港線	本浦	R2以降も継続		○
	(一)中大迫清田線	先奥	R2以降も継続		○	
	街路改良	(都)焼山押込線	本庄(北)	R2以降も継続	○	
	交通安全	(主)音戸倉橋線	宇和木	R2までに完成	○	
		(主)呉環状線	苗代～郷原	R2までに完成	○	
		(主)呉平谷線	押込	R2までに完成	○	
		(一)広仁方停車場線	広長浜～広小坪	R2以降も継続		
		(一)川尻安浦線	安浦中央	R2までに完成		
	耐震補強	国道487号	早瀬大橋	R2までに完成	○	
	補修系	法面対策	国道375号ほか8路線	17箇所	R2までに完成	7路線

※ 道路整備計画2016は、県が策定した道路事業に係る5か年実施計画(H28～R2)

提案の内容

○ 国道・県道の早期整備と橋りょう耐震補強などの強靱化対策等の加速等

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・県道の早期整備と強靱化対策の加速及び適切な維持管理の推進をお願いします。

○ 主要地方道呉環状線（天応地区）の早期事業化

4車線化される広島呉道路の天応ICに直結する道路であり、天応地区の復興を加速するためにも早期事業化をお願いします。

○ 主要地方道呉環状線（苗代～郷原）の早期事業化

桑畑・郷原・長谷・苗代工業団地へのアクセス道路であり、車両の大型化への対応、災害に強い道路ネットワーク構築等のための苗代～郷原の早期事業化をお願いします。

○ 一般県道豊島線（内浦地区）の早期事業化

合併建設計画に位置付けられている内浦地区は、当路線で唯一の未整備区間であり、令和2年2月に完成した小野浦工区に引き続き、漁港整備と一体での早期事業化をお願いします。

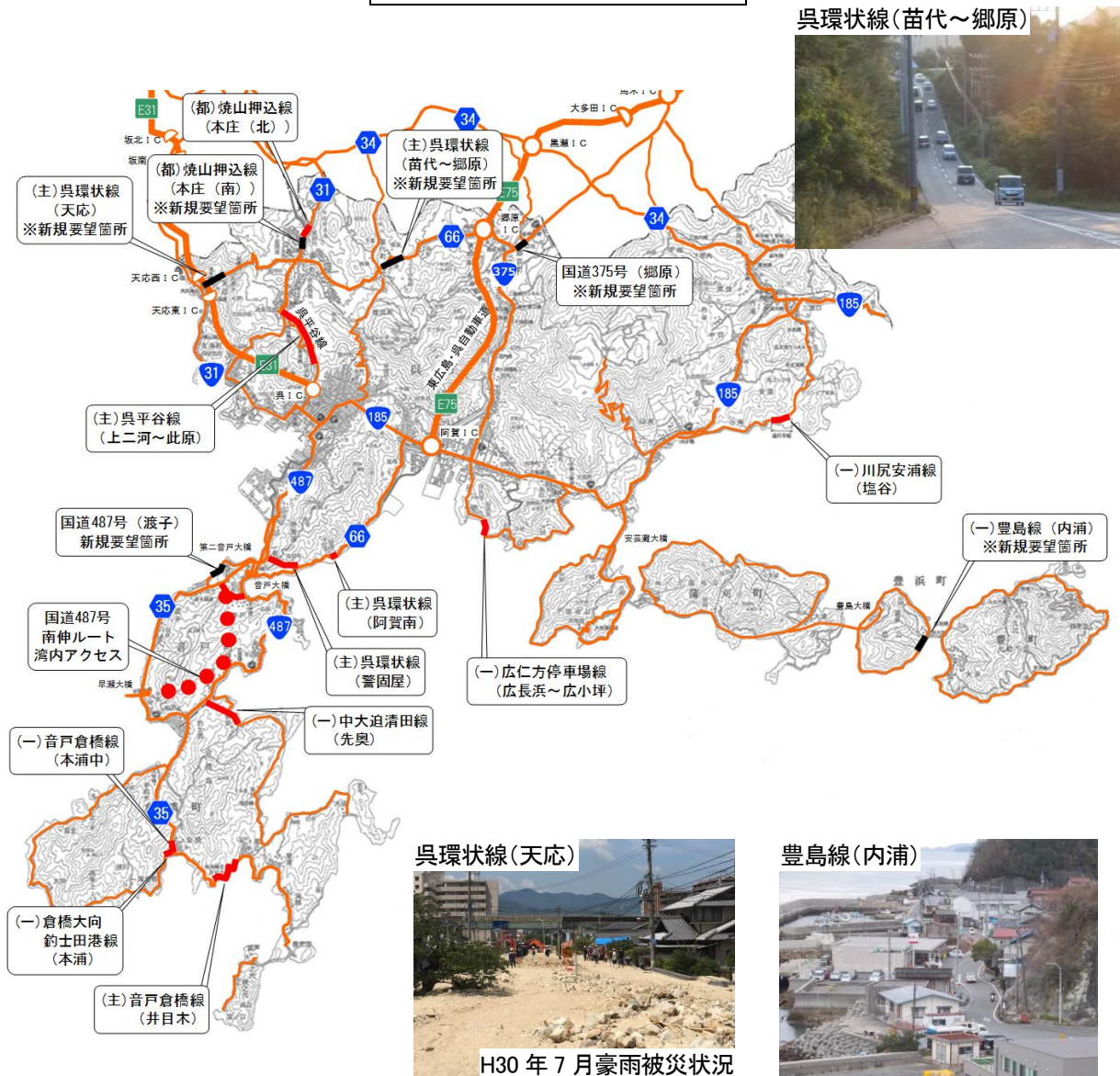
○ 通学路における交通安全対策の推進

通学路交通安全プログラムに基づき通学路の歩道整備をお願いします。

継続事業の早期完成と危険箇所や通学児童が大きな迂回を余儀なくされている箇所の早期事業化をお願いします。

[新規] 国道375号（郷原），国道487号（渡子）など

県が管理する国道・県道 事業箇所



11 JR呉線の機能強化等

地域政策局地域力創造課

提案の要旨

JR呉線全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、通勤・通学のみならず、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。

しかしながら、呉市は、平成30年7月豪雨において、市内各所で土砂崩れや河川の氾濫等の発生により、これまでに経験したことのない大きな被害を受け、JR呉線も長期間にわたる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ました。このため、頻発する自然災害にも耐え得るJR呉線の恒久的な機能強化が必要となっています。

また、呉市においては、昭和63年にJR呉線の利用促進等を図るため、沿線市町等で「JR呉線複線化等期成同盟会」を設立し、JR呉線の複線化を含めた機能強化及びその前提としての利用促進、施設環境改善等に取り組んでいます。

JR呉線の中でも、特に広駅以東の区間については、利用者の減少が著しく、列車の減便が行われるなど利便性が損なわれており、利用者の減少に歯止めを掛けるとともに利用の促進を図る取組が求められ、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、令和元年12月に運行が終了した観光列車「瀬戸内マリレビュー」や令和2年の秋頃運行開始予定の観光列車「etSETora（エトセトラ）」の活用、各種イベントの開催、広報活動等の取組を行っています。

さらに、広駅以西の区間については、平成11年の行き違い施設を備えた3駅の整備を始めとし、平成14年の「新広駅」開業、平成19年の安芸阿賀駅整備、平成29年の新広駅改良など、駅周辺施設やバリアフリー化施設整備による各種の機能強化に取り組んでいます。

地域からも、更なるバリアフリー化施設整備への強い要望があり、呉市を含めた芸南地域の活性化に向け、より一層の取組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） |

提案の内容

○ JR呉線全線の機能強化

JR呉線全線における、頻発する自然災害にも耐え得る恒久的な機能強化、また広駅以東の増便及び広駅での接続改善等による利便性の向上等について、JR西日本への働き掛けをお願いします。

○ バリアフリーに配慮した施設整備等

高齢者、障害者、乳幼児連れの方を始めとして誰もが安全で円滑に利用できる施設に改善するため、乗降客数が1日3,000人未満の駅についてもバリアフリー化を推進するよう、JR西日本への働き掛けをお願いします。



JR新広駅



23 生活交通の維持・確保

地域政策局地域力創造課

提案の要旨

生活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、民間事業者に依頼し運行する生活バスや、本土と離島とを結ぶ航路等で構成されており、いずれの交通機関も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状況にあります。

このため呉市では、民間事業者の運行する路線バスや生活バス等への運行支援に加え、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、生活交通を維持・確保するための施策を講じていますが、バス、航路とも利用者減少による収支悪化が進み、また、令和元年10月に、不採算のため路線バス事業者が退出した7路線を、新たに市の生活バスとして運行を開始したこと等により、市の財政負担が急速に増大しています。

こうした中、平成29年度から、持続可能な公共交通網の実現のため策定に取り組んでいる「呉市地域公共交通網形成計画」が本年度公表の運びとなり、また、生活バスの路線や運行形態等の見直しに着手するなど、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。

県においても、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

路線等名	路線・系統数	市負担額 (R2年度予算)	路線等名	路線・系統数	市負担額 (R2年度予算)
下蒲刈地区	1路線 2系統	12,050千円	呉苗代下条線	1路線 1系統	30,000千円
川尻地区	1路線 2系統	11,600千円	北原神山峠線	1路線 1系統	
倉橋地区	4路線 14系統	23,400千円	見晴町線	1路線 1系統	
安浦地区	4路線 11系統	24,800千円	阿賀音戸の瀬戸線	1路線 3系統	43,000千円
音戸さざなみ線	1路線 3系統	17,000千円	田原藤の脇線	1路線 2系統	23,000千円
白石白岳交差点循環線	1路線 3系統	28,000千円	仁方小須磨線	1路線 1系統	13,000千円
横路交差点循環線	1路線 4系統		広長浜線	1路線 1系統	34,000千円
昭和循環線 (北・中央・南)	3路線 7系統	28,000千円	広川尻線	1路線 1系統	12,000千円

○ 呉市域生活航路及び市負担額

種別	航路名	市負担額 (R2年度予算)
離島航路	三角～久比航路	12,733千円
	斎島～久比航路	
生活航路	情島航路	8,300千円
	小長～明石航路	33,000千円
	音戸渡船	4,000千円

○ 【参考】 呉市内路線バス

路線・系統数：9路線・46系統，市負担額 (R2年度予算)：342,000千円

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、確保していくための地域の実情に応じた制度の創設・拡充を図ることについて国への働き掛けをお願いします。

【生活航路】 国庫補助対象航路の補助要件の緩和及び補助率の引き上げ

【生活バス】 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の補助対象事業の基準の緩和

