広島呉道路の整備

- E31 広島呉道路は 1974（昭和 49）年に仁保 IC ～坂 IC が開通し 1996（平成 8）年に全線開通しました。
- 2026（令和 8）年 8 月、**全線開通から30周年**を迎えます。

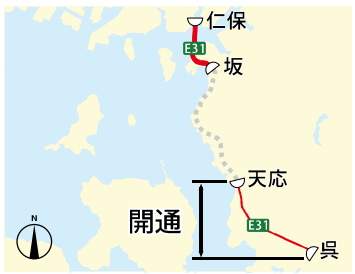
広島呉道路のあゆみ

1974 年（昭和 49 年）5 月 29 日　仁保 IC ～ 坂 IC 開通



開通延長 **3km**

1989 年（平成元年）4 月 20 日　天応 IC ～ 呉 IC 開通



8km

1996 年（平成 8 年）8 月 30 日　広島呉道路 全線開通

（坂 IC を坂北 IC、天応 IC を天応東 IC に改称）



16km

2000 年（平成 12 年）　広島高速 3 号線と接続

広島市中心部への高速性・定時性が向上

2010 年（平成 22 年）　広島高速 2 号線と接続

広島高速を介して山陽自動車道と接続

2015 年（平成 27 年）　東広島呉自動車道が全通

山陽自動車道・東広島呉自動車道とともに広島市・呉市・東広島市の 3 都市をつなぐトライアングルネットワークを形成

2026 年（令和 8 年）　全線開通 30 周年

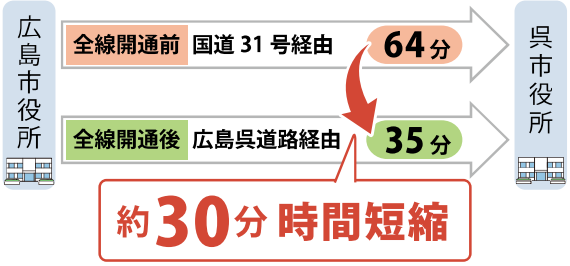
祝・広島呉道路 全線開通 開通式の様子

1996 年 8 月 坂北 IC ～天応西 IC 開通



広島呉道路全通前後の所要時間比較

広島市役所から呉市役所まで



出典：【全線開通前】国土交通省「平成 6 年度 全国道路・街路交通情勢調査」を用いて算出
【全線開通後】国土交通省「令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査」を用いて算出

3方向を支えるトライアングル型交通網

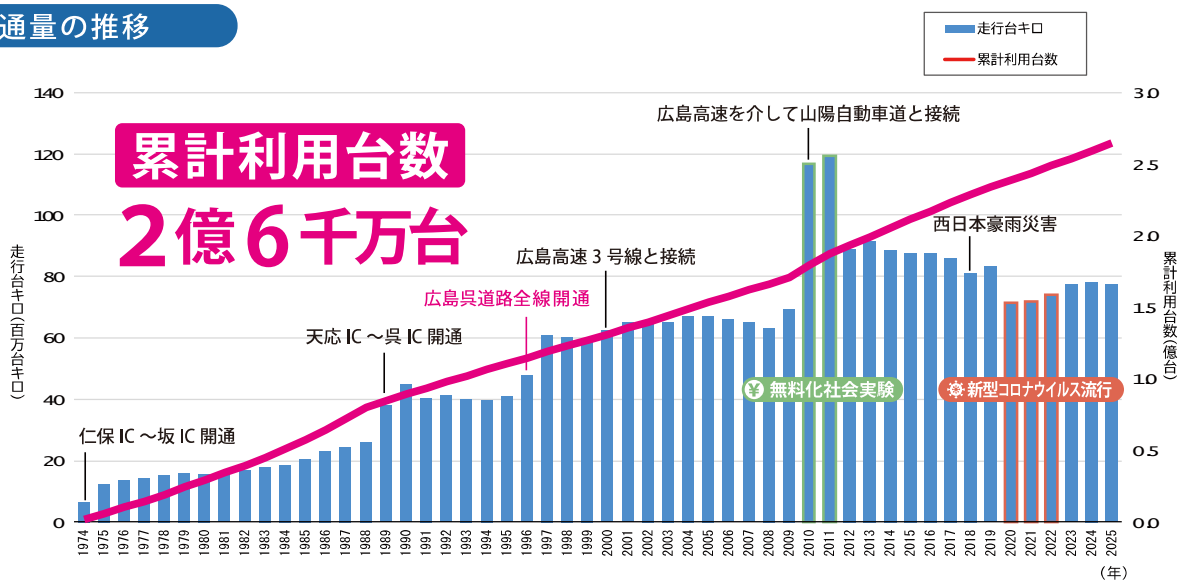


広島呉道路　NEXCO 西日本が管理するその他の高速道路
他の自動車専用道路　調査中または事業中の自動車専用道路

交通状況の推移

- 広島呉道路の交通量は開通区間の延伸及び周辺道路との接続により増加し、累計利用台数は**２億６千万台**に達しました。
- 並行する国道 31 号を含めた交通量全体の**約４割**を占めており、地域にとって重要な交通手段となっています。

交通量の推移

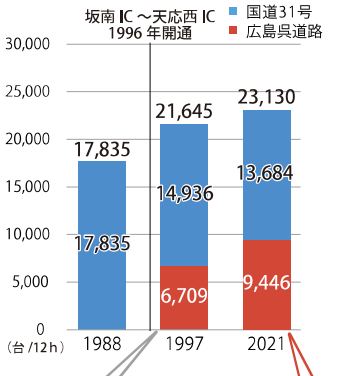


出典：NEXCO西日本調べ　※坂北IC～坂南ICを除く走行台キロおよび累計利用台数を集計　※走行台キロ：自動車走行距離（交通量×区間延長）の総和

沿線交通の変化

断面❶

国道 31 号　：呉市天応大浜
広島呉道路：坂南 IC ～天応西 IC



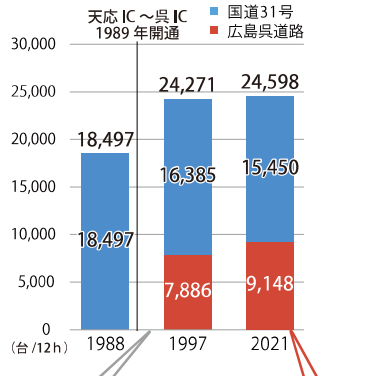
1997 年の広島呉道路分担率 31%

2021 年の広島呉道路分担率 41%



断面❷

国道 31 号　：呉市狩留賀町
広島呉道路：天応東 IC ～呉 IC



1997 年の広島呉道路分担率 32%

2021 年の広島呉道路分担率 37%

出典：国土交通省「全国道路・街路交通情勢調査」（S63、H9、H27、R3）

沿線自治体の声

広島呉道路開通前の国道 31 号では、渋滞が多発していました。
広島呉道路の全線開通後は広島呉道路と国道 31 号の２ルートが存在することで、
渋滞が減少し、定時性が確保されました。

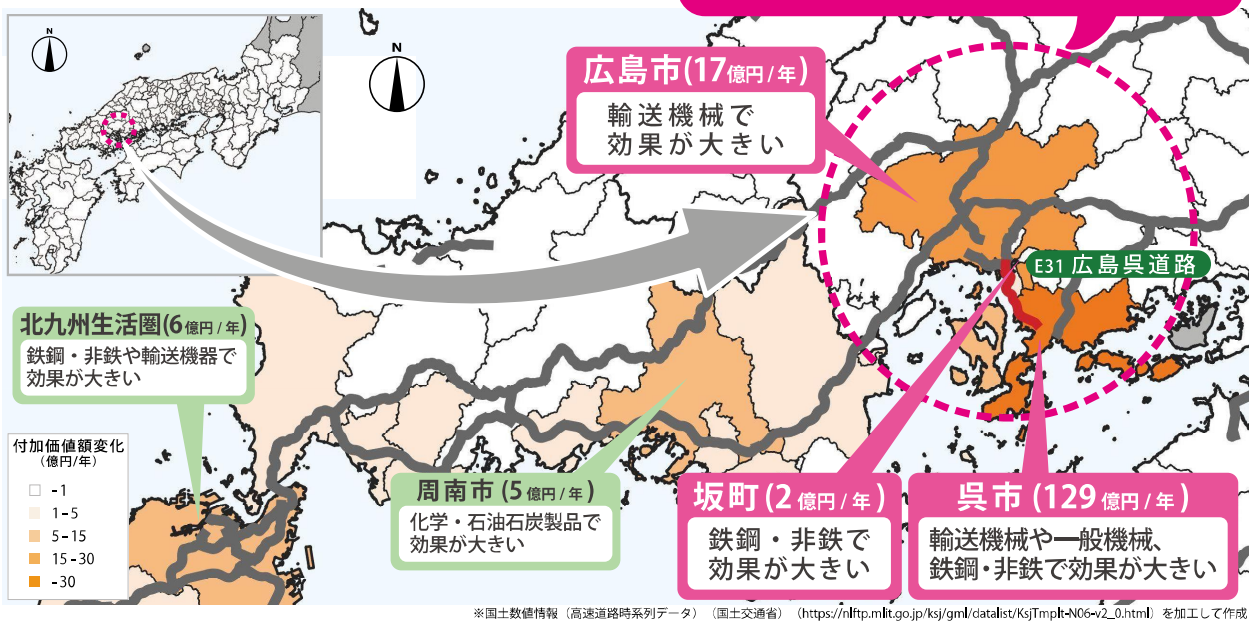


広島呉道路整備による経済波及効果

- 広島呉道路の整備による経済波及効果は、**30 年間で約 2,900 億円**になります。
- 広島呉道路に隣接する**呉市、広島市、坂町**等において大きな**経済波及効果**があり、地域にとって**重要な役割**を担っています。

広島呉道路整備による経済波及効果が高い地域の分布

広島呉道路近傍で効果が発現



※国土数値情報（高速道路時系列データ）（国土交通省）（https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N06-v2_0.html）を加工して作成

対象地域全域のGRP(地域内総生産)変化

累計約 **2,900億円**（30 年間）

GRP 変化額（トップ3）

1位 広島県呉市
2位 広島県広島市
3位 広島県江田島市

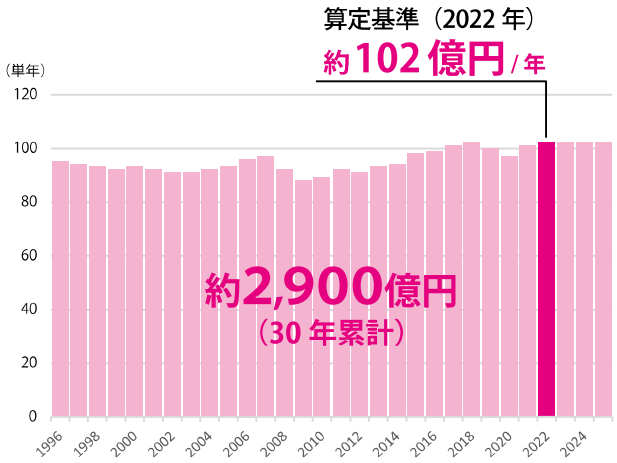
GRP 変化率（増加）（トップ3）

1位 広島県呉市
2位 広島県江田島市
3位 広島県坂町

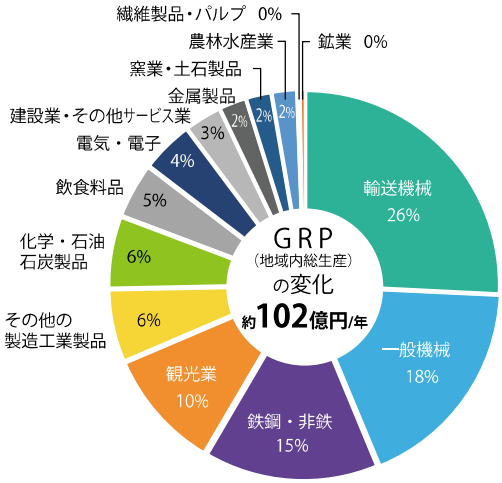
※広島県内の都市のみ対象

広島呉道路整備による経済波及効果

広島呉道路の経済波及効果額（億円）



広島呉道路の整備による業種ごとの経済波及効果

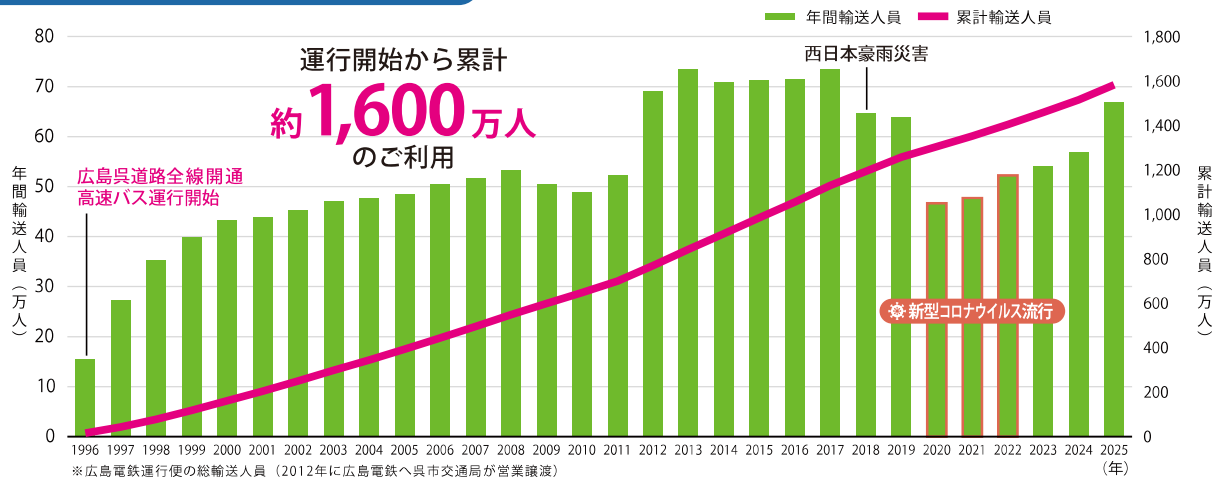


※SCGE（空間的応用一般均衡）モデルのうち、神戸大学大学院小池淳司教授らが構築したRAEM-Lightモデルにより、2022年の社会経済状況を基準に広島呉道路あり／なしの場合の社会経済状況を推計し、GRPの差を経済波及効果として計測。
※計測に必要となる所要時間はNITAS（総合交通分析システム）を基に、2021年度末時点の道路ネットワークにおける広島呉道路あり／なしで計測を行っている。

輸送・産業を支える広島呉道路

- 広島呉道路の全通と同時に運行を開始した高速バスの輸送人員は**累計約 1,600 万人**となっています。
- 広島呉道路の全線開通後、呉市の製造品出荷額等は**約 1.3 倍**、坂町は**約 2.3 倍**に増加しました。

クレアライン（高速バス）の輸送人員



※広島電鉄運行便の総輸送人員（2012年に広島電鉄へ呉市交通局が営業譲渡）

利用者の声

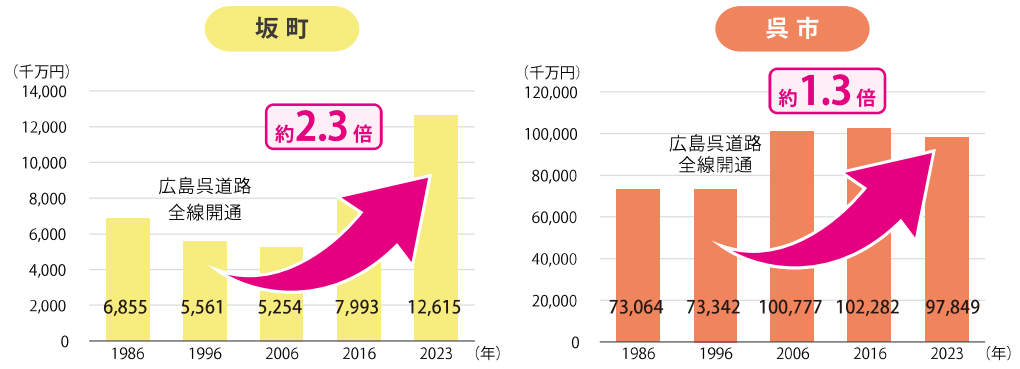
広島市内のデパートでの買い物やコンサート鑑賞時には高速バスをよく利用します。乗り換えなくても広島市中心部へ行き来ができるので便利です。





出典：呉市

沿線市町の製造品出荷額等

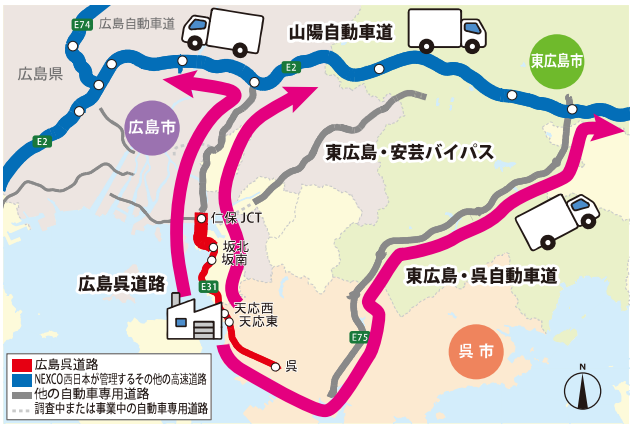


出典：工業統計調査（1986,1996,2006,2016）、経済構造実態調査（2023）



出典：呉市

沿線市町の製品を全国へ出荷



沿線企業の声

ものづくりの原点に立ち返るため、本店を創業の地である呉市の広島工場へ移転しました。地域に根付いた企業としての存在感を出していきたいという思いで、この地で生産した製品を日本全国に出荷しています。生産に必要な材料の到着が遅れると、生産調整や納期対応に追われて大変です。広島呉道路を利用すると、配送時間が想定できるので、入荷や出荷に要する時間が安定し、機会損失も防げます。（文房具等製造メーカー）



沿線市町の観光を支える広島呉道路

- 広島呉道路は、全線開通後沿線にオープンした人気観光施設へのスムーズなアクセスを可能にしており、**観光入込客数の増加に寄与**しています。
- 広島市と呉市で平和学習を行う教育旅行において**広島呉道路が活用**されています。

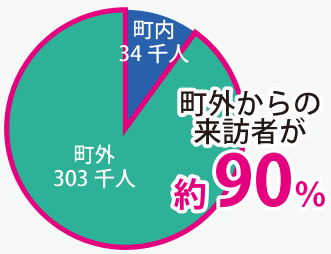
沿線市町の主な観光施設・観光入込客数

ベイサイドビーチ坂

広島市内から一番近い海水浴場
物販・飲食施設もあり通年で人気のスポット

広島呉道路 坂北 IC から 約5分





出典：坂町ヒアリングを基に作成



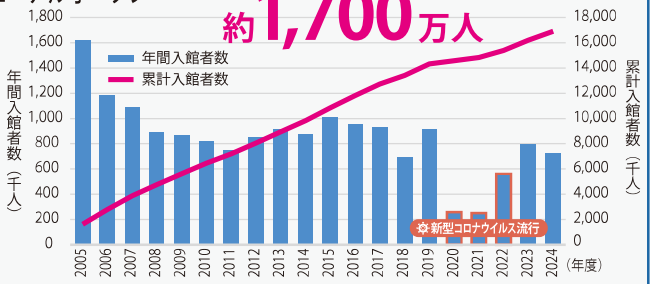
大和ミュージアム（呉市海事歴史科学館）

2005 年 4 月 開館
2026 年 4 月 リニューアルオープン

広島呉道路 呉 IC から 約5分

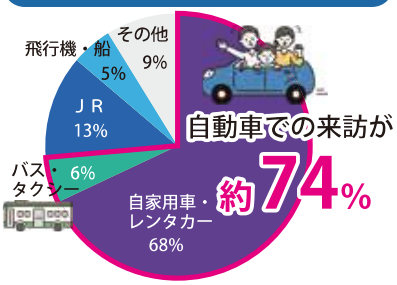


累計入館者数 約1,700万人



※2024 年度は、2025 年 2 月 16 日までの大和ミュージアム開館中の数値
出典：呉市海事歴史科学館 大和ミュージアム HP

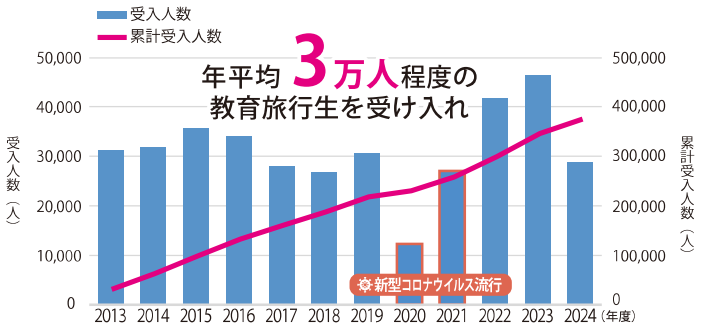
呉市来訪時の交通手段



出典：一般社団法人ツーリズム KURE（2024 年度調査）

呉市教育旅行の受け入れ





提供：一般社団法人ツーリズム KURE

沿線ＤＭＯの声

DMOとは‥「Destination Management/Marketing Organization」の略称で、地域の多様な関係者と協働し、科学的アプローチを取り入れた観光地域づくりの司令塔となる法人



呉市には、大和ミュージアムをはじめ、平和教育や体験学習に適した学習施設が数多くあります。
広島呉道路を利用すれば、広島市中心部から約 1 時間で呉市へアクセスできるため、広島市内の平和学習施設と組み合わせた周遊モデルコースを紹介しています。
限られた滞在時間の中で効率よく観光地を巡りたいという観光客のニーズに応えるうえで、
広島呉道路は、広島市を訪れる観光客を呉へ誘導する重要なアクセス道路となっています。

広島呉道路 4 車線化による機能強化

- 現在広島呉道路では **4 車線化事業を推進**しています。
- 4 車線化により**道路ネットワークの信頼性・安全性が向上**します。

広島呉道路　4 車線化事業の背景

平成 30 年 7 月豪雨により、坂町水尻地区において広島呉道路、国道 31 号、ＪＲ呉線が同時に被災。
広島呉道路では早期復旧に向け、昼夜を問わず復旧作業に取り組み、通行止め開始から 83 日間で通行止め解除となりました。復旧期間中においては、JR 呉線が不通であったこともあり、国道 31 号などの道路においては渋滞が発生し、人流・物流に影響を及ぼしました。このような背景から、暫定 2 車線区間の機能強化による防災・減災対策として、平成 31 年 3 月に広島呉道路の 4 車線化が事業化されました。







広島呉道路　4 車線化事業の状況







広島呉道路　4 車線化で期待される整備効果

❶リダンダンシー機能の強化

災害時には片側交互通行や対面通行を行うことにより、通行止め時間の短縮・発災時における早期交通確保が可能となります。

❷道路ネットワークの信頼性向上

４車線化による交通容量の拡大による時間短縮や定時性の向上などにより、観光振興や地域経済、地域社会を支える幹線道路としての機能向上が期待されます。

❸剛性の高い中央分離帯設置による安全性向上

広島呉道路 4 車線化事業では、災害発生の経緯もふまえて剛性の高いコンクリート製の防護柵を設置します。これにより、土砂流入等発生時にも防護柵が堰となることで、被害を最小限に留めることができ、早期啓開に寄与する効果が期待できます。

沿線自治体の声

４車線化により、国道 31 号や周辺の広域幹線道路の交通渋滞の緩和はもとより、移動時間の短縮、交通事故の減少、広島市域へのアクセス性向上など多くの効果が見込まれ、さらには、広島呉道路から広島高速３号線（広島南道路）のネットワークは、広島市を中心とした沿岸部の広域交流圏の拡大や観光振興にも大きく貢献するものと期待しています。



災害時における広島呉道路の活用

- 2018 年（平成 30 年）7 月豪雨災害時、広島呉道路の通行可能区間の一部を緊急車両に開放することで**緊急輸送路を確保**し、円滑な**救助・救援活動や復旧作業に寄与**しました。
- 広島呉道路の活用により、**路線バス及び JR 線の臨時輸送バスの運行が可能となり**、呉～広島間のバスの**定時性が確保**されました。

広島呉道路を活用した臨時輸送バス（平成 30 年 7 月豪雨災害）

豪雨災害により広島呉道路が長期通行止め JR 呉線も運休 ▶ 国道 31 号に交通が集中し渋滞が悪化 ▶ 広島呉道路の運行可能区間をバス専用レーンとして開放し臨時輸送バスを運行



※広島呉道路　仁保～坂北 通行止め 7/6～7/13　坂北～呉 通行止め 7/6～9/27　JR 呉線 坂～呉運休 7/6～9/9

呉～広島 臨時輸送バスルート図



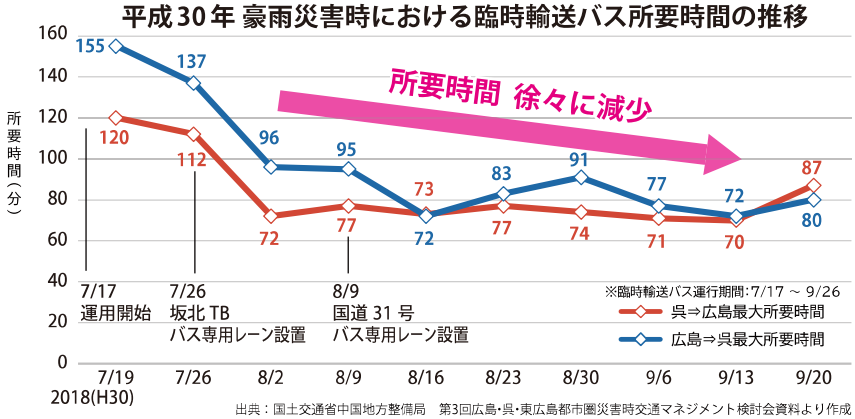
拡大

呉 ～ 広島　臨時輸送バスの所要時間変化

バス専用レーン設置などにより安定した運行となり定時性を確保！

運用開始直後の所要時間 **最大 155分** ➡ 運用開始1 カ月後 **70～80分**（約 50％短縮）

平成30年 豪雨災害時における臨時輸送バス所要時間の推移



出典：国土交通省中国地方整備局　第3回広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会資料より作成

坂料金所バス専用レーン設置



臨時輸送バス運行状況



沿線自治体の声

平成 30 年 7 月豪雨では、主要幹線が通行不能となる中で広島呉道路 坂町水尻地区が被災するまでの間、一時的に利用可能であり、**救援部隊の進入・避難ルートとして有効に機能**したことで、**避難・救難の到着に寄与**したと思います。

