

3 井桁状の高速道路ネットワークの整備効果

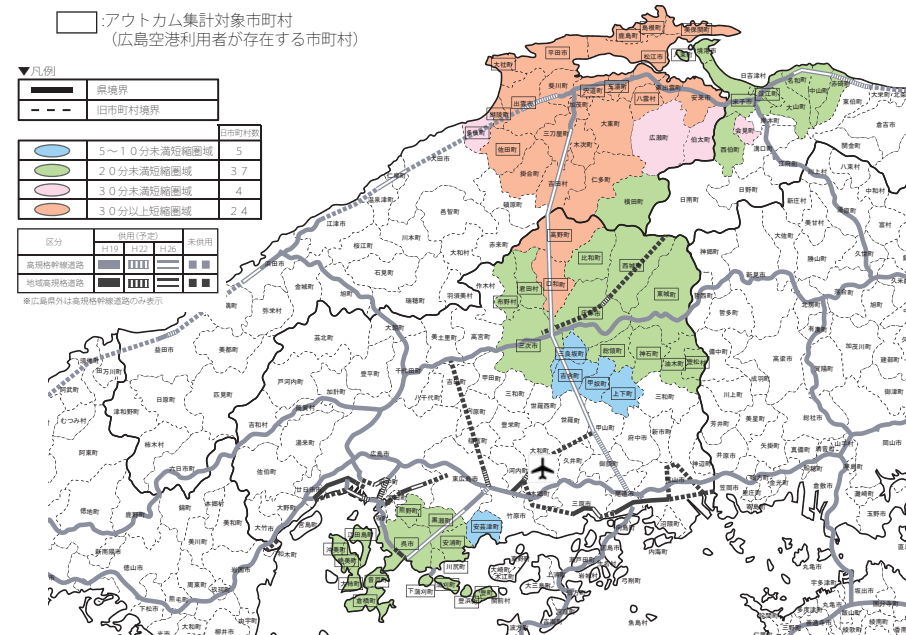
・広域的な交流・連携基盤の構築に向けて、井桁状の高速道路ネットワークの整備を進めます。

(1) 広島空港アクセスの時間短縮効果

・過去の広島空港利用者の分布を踏まえた、H22末からH26末における広島空港へのアクセスの時間短縮効果は次のとおりです。(ただし、H22末は、尾道松江線及び東広島・呉自動車道の全区間を未供用と設定しています。)
 ・広島空港までのアクセス時間の短縮効果により、広島空港の利用者数の増加が期待されます。

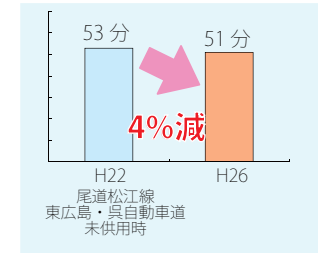
広島空港短縮時間圏域

〔H22末(尾道松江線、東広島・呉自動車道未供用)とH26末の比較〕

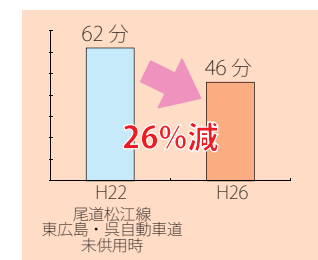


広島空港アクセスの時間短縮効果

※中四国における広島空港利用者全体の平均



短縮時間が5分以上の地域だけでみると・・・



▲広島空港利用者の一人当たり平均アクセス時間短縮

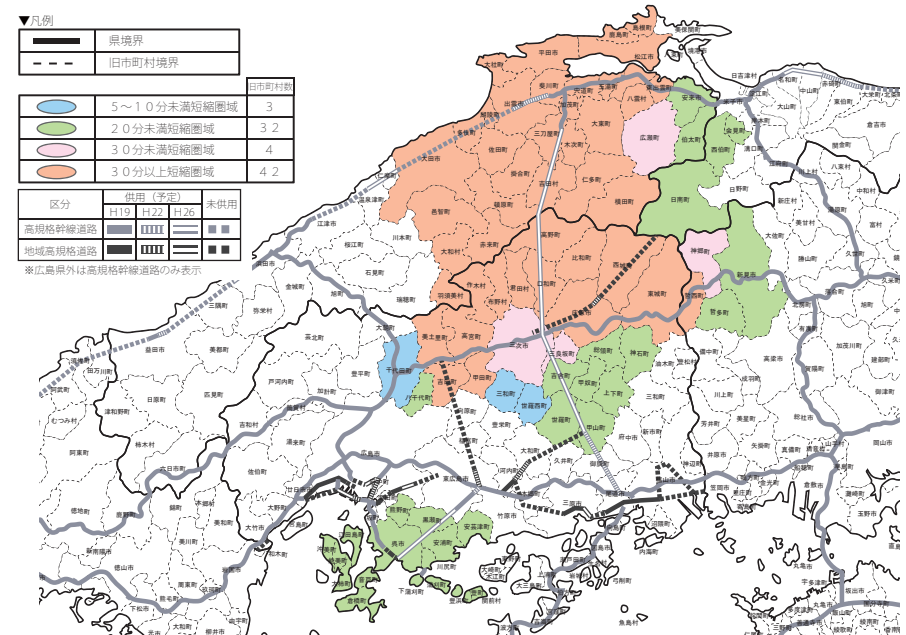
※市町別の空港利用者数は「平成21年度航空旅客動態調査(国土交通省航空局)」を基に設定
 ※所要時間はH17道路交通センサスにより算出

(2) 尾道市を基点とした時間短縮効果

・観光客の増加に向けて尾道市から松江市の間の広域的な連携が促進され、観光交流人口の拡大などに貢献します。
 ・H22末からH26末において尾道市を起点とした時間短縮効果は次のとおりです。(ただし、H22末は尾道松江線及び東広島・呉自動車道の全区間を未供用と設定しています。)

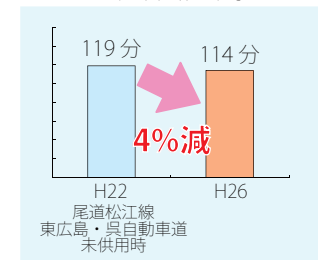
尾道市短縮時間圏域

〔H22末(尾道松江線、東広島・呉自動車道未供用)とH26末の比較〕

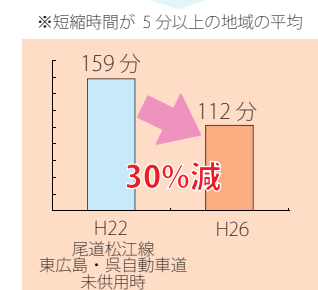


尾道市を起点とした時間短縮効果

※中四国全体の平均



短縮時間が5分以上の地域だけでみると・・・



▲尾道市を起点とした交流拡大に向けた平均移動時間の短縮

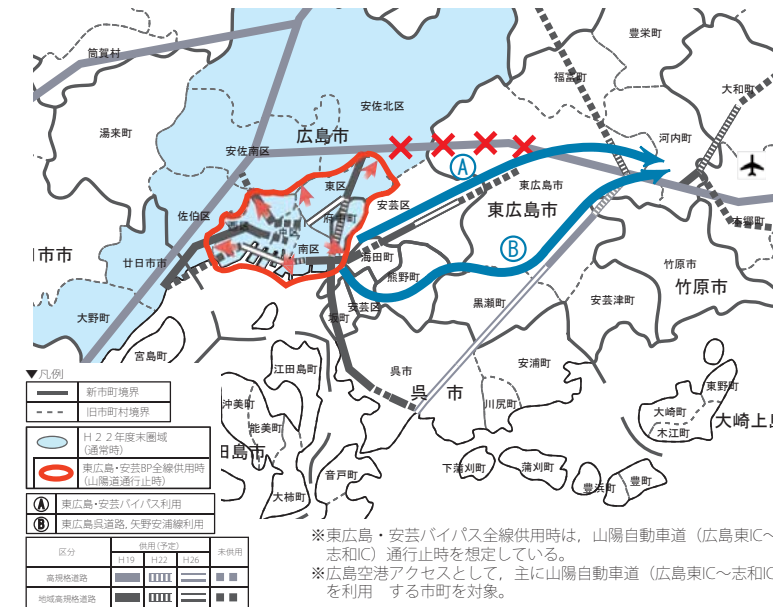
※市町別の人口はH17国勢調査結果を基に設定
 ※所要時間はH17道路交通センサスにより算出

4 広島空港アクセスの改善効果 (代替ルート(リダンダンシー)の確保)

・高速道路等の交通渋滞に弱い空港アクセスという課題を踏まえ、広島県内における代替ルート(リダンダンシー)を確保するため、関連する事業を整備推進します。
 ・特に大きな課題となっている広島市方面からのアクセスについては、山陽自動車道の一部が通行止めになった場合に、広島空港へ60分で到達可能な圏域の拡大に向けて、整備推進します。(国道2号東広島・安芸バイパスは全線供用(H28以降の予定)、起点は、市区役所又は役場としました。)

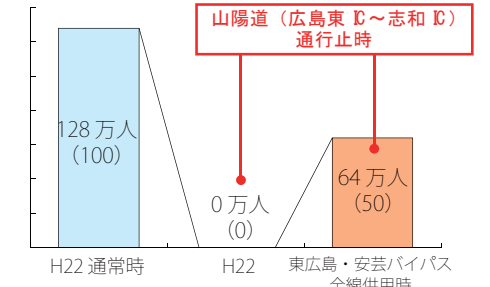
広島空港60分交通圏

H22末山陽自動車道(広島東IC~志和IC)利用エリア(通常時)(交通量推計より)



※東広島・安芸バイパス全線供用時は、山陽自動車道(広島東IC~志和IC)通行止めを想定している。
 ※広島空港アクセスとして、主に山陽自動車道(広島東IC~志和IC)を利用する市町を対象。

広島空港60分交通圏



※(): H22 通常時を100とした場合

▲広島空港60分圏における広島空港年間利用者数(推計)(H22 通常時広島東IC~志和IC利用を対象)

- ・山陽自動車道(広島東IC~志和IC)を利用し広島空港に60分以内で到着する空港利用者数 →128万人
- ・山陽自動車道(広島東IC~志和IC)通行止時に広島空港に60分以内で到着する空港利用者数 →0人
- ・山陽自動車道(広島東IC~志和IC)通行止時に代替ルートを利用し広島空港に60分以内で到着する空港利用者数 →64万人

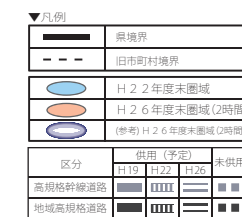
※市区町別の空港利用者数は「平成21年度航空旅客動態調査(国土交通省航空局)」及びH22年度広島空港搭乗者数を基に設定(年間利用者数)
 ※所要時間は交通量推計により算出

5 広島市へのアクセス性の向上

・広島市を中心とした2時間交通圏(人口)が次のとおり拡大します。

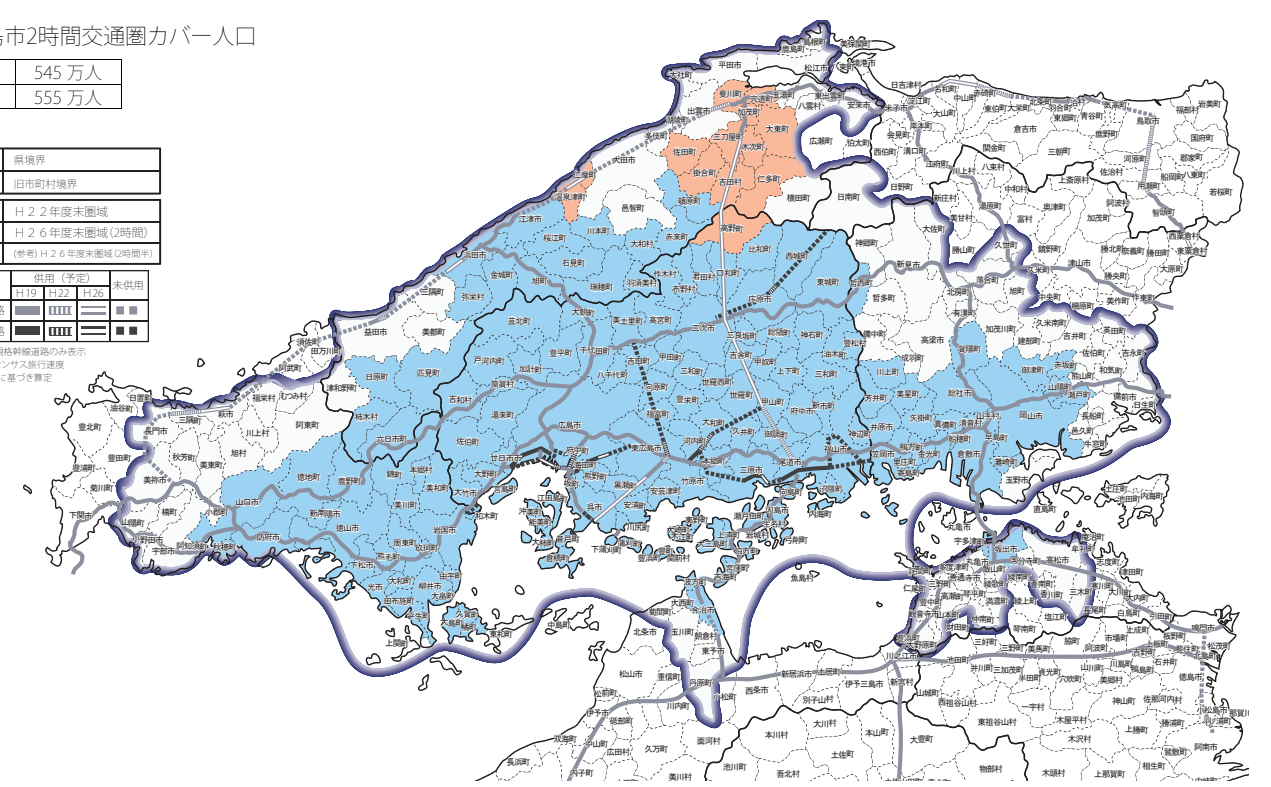
広島市2時間交通圏カバー人口

H22 末	545 万人
H26 末	555 万人



※広島県外は高規格幹線道路のみ表示

※H17道路交通センサス旅行速度及び規制速度に基づき算定



※市町別人口は、H17国勢調査結果を基に設定
 ※高規格幹線道路及び広島高速道路は規制速度、その他はH17道路交通センサス混雑時旅行速度により算出
 ※全体の所要時間は10分未満を切り捨て