# 6 主な整備効果事例

## テーマⅠ ひと・まちを「つなぐ」みち

### ⅰ 広域交通ネットワークの確立
### ①広域的な交流・連携基盤の構築

#### 直轄事業 中国横断自動車道 尾道松江線

尾道松江線は，山陰自動車道と連携し，中国地方の一体的な発展に寄与するとともに，飛躍的な物流機能の強化により，沿線地域の企業誘致促進や産業連携効果の誘発が期待されています。沿線産業団地の立地企業も本路線に対する期待度は高く，その効果を見据えた設備投資も進められており，早期完成が望まれています。

尾道JCT

尾道市 ⟷ 松江市：約230分
尾道市 ⟷ 松江市：約150分（約80分短縮）

広島市 ⟷ 松江市：約220分
広島市 ⟷ 松江市：約170分（約50分短縮）

※所要時間は中国地方整備局資料による

※未供用のIC，JCT・ICは仮称

| | |
|---|---|
| 区間 | 尾道市美ノ郷町～島根県松江市<br>（尾道JCT～世羅IC，三刀屋木次IC～松江玉造ICまで供用済） |
| 延長 | 約137km（暫定2車線）（45.5km供用済） |

#### 直轄事業 東広島・呉自動車道

東広島・呉自動車道の整備により，広島都市圏内の主要都市である広島市・東広島市・呉市の連携強化が図られるとともに，広島空港へのアクセスも飛躍的に向上し，中枢拠点性の強化が図られます。また，物流拠点となる阿賀マリノポリス地区をはじめ，沿道に点在する多くの産業団地等において，地域産業の活性化が期待されています。

高屋JCT・IC

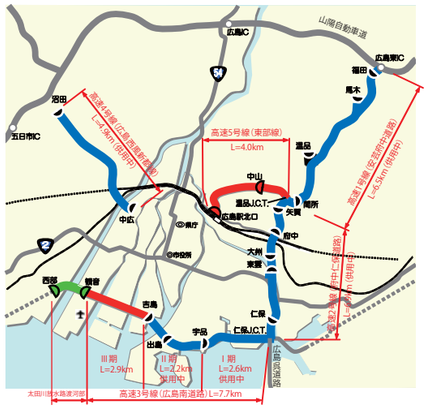
呉駅 ⟷ 広島空港：一般国道375号を利用した場合 約90分
呉駅 ⟷ 広島空港：東広島・呉自動車道を利用した場合 約50分（約40分短縮）

※所要時間は中国地方整備局資料による

| | |
|---|---|
| 区間 | 東広島市高屋町～呉市阿賀中央5丁目 |
| 延長 | 約32.8km（暫定2車線）（11.7km供用済） |

#### 広島高速道路

指定都市高速道路としての広島高速道路の整備により，広島都市内幹線道路における慢性的な交通渋滞が緩和され，都市内交通の円滑化が図られるとともに，高速道路ICや広島港及び広島空港へのアクセスが飛躍的に向上します。
また，併せて，広島駅周辺では「二葉の里地区」再開発計画などの開発が進み，更なる拠点機能の向上が図られます。




総延長 L＝29.0km

凡例
- 広島高速道路（有料道路）
  - 供用済区間
  - 整備区間：事業中区間
  - 出入口
- 広島市・公共事業（無料）
  - 事業中区間

■広島高速5号線（東部線）
広島高速5号線（東部線）が整備されることにより，広島駅周辺市街地と広島空港が自動車専用道路で直結され，この区間の高速性や定時性が確保されるほか，朝夕の混雑時には中山地区～広島駅の間のバイパスの役割を果たし，広島市北東部地区の交通渋滞の緩和が期待できます。

イメージ図（広島駅北口出入口）

| | |
|---|---|
| 区間 | 広島市東区温品町～広島市東区二葉の里3丁目 |
| 延長 | 約4.0km（4車線（暫定2車線）） |

■広島高速3号線（広島南道路）
広島高速3号線（広島南道路）は都市圏の南北方向の幹線道路と接続するとともに，一般道路が併設されるため，都市圏臨海部における幹線道路のネットワーク化が図られます。

元安川大橋（H22.4供用）

| | |
|---|---|
| 区間 | 広島市南区仁保沖町～広島市西区観音新町4丁目<br>（仁保JCT～吉島出入口まで供用済） |
| 延長 | 約7.7km（4車線（一部暫定2車線）（4.8km供用済）） |

### ②グローバルゲートウェイ（空港・港）へのアクセス強化

#### （主）矢野安浦線（萩原～津江）

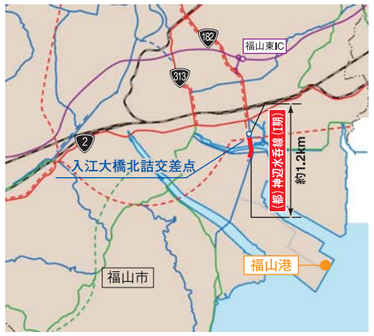
矢野安浦線（萩原～津江）が整備されることにより，山陽自動車道が通行止等の際の熊野・広島市方面から東広島呉自動車道へのアクセス道路としての役割を果たすための道路として期待されています。

| | |
|---|---|
| 区間 | 熊野町萩原～東広島市黒瀬町津江 |
| 延長 | 約2.8km |

整備前

#### （都）神辺水呑線（Ⅰ期）

日に約5万台以上の交通量がある入江大橋付近の慢性的な交通渋滞を解消するとともに，国際物流拠点として急激に貨物量が伸びている重要港湾福山港と高速道路ICを結び，国際競争力の強化に寄与する重要なアクセス道路として，福山港周辺に立地する物流企業などから早期整備が期待されています。

| | |
|---|---|
| 区間 | 福山市東手城町～曙町 |
| 延長 | 約1.2km（4車線） |

完成予想図（手前）