

お知らせ

平成26年12月26日

同時資料提供先: 合同庁舎記者クラブ、広島県政記者クラブ、
広島市市政記者クラブ、中国地方建設記者クラブ

広島南道路・広島高速3号線の

開通後の利用状況と整備効果について

今年3月23日に開通した、広島南道路・広島高速3号線の開通後の利用状況及び、周辺企業などへアンケート調査を実施し、「利用者の声」をまとめましたのでお知らせします。

①広島南道路等の利用状況

広島市西部方面と広島都心南部地域との交通流動において、広島市中心部を通過せずにアクセスできるルートが形成され、**西広島バイパスから草津鈴が峰線**を経由して**広島南道路**を利用する流動が生まれていると想定されます。

◆開通区間の利用交通量

- ・広島高速3号線（吉島～観音）：**約 7,600台/日**（平成26年9月18日(木)調査）
- ・太田川大橋（自動車専用部）：**約27,300台/日**（平成26年9月18日(木)調査）

②整備効果

今回の開通により、広島市都市部の東西交通の**移動ルートが増えたことで交通が円滑**になりました。

◆広島南道路に並行する**霞庚午線**で発生していた**渋滞が解消**しました。

◆日の出町交差点～廿日市IC **約16分短縮**（約58分⇒約42分）しました。

◆広島南道路（太田川大橋）を利用している貨物車交通のうち、**40%がデルタ内を東西に移動、56%がデルタ地区南側に需要があることから重要な道路**であると推測されます。

◆**霞庚午線**を運行する路線バスの**定時性が向上**しました。

また、運行ダイヤを見直すことによりピーク時間の運行時間が**最大15分短縮**され**利便性が向上**しました。

③自転車の利用状況

霞庚午線の自転車交通の一部が広島南道路を利用するようになりました。

◆利用交通量

- ・太田川大橋：**約1,490台/12h**（平成26年6月19日(木)調査）
- ・**庚午橋（霞庚午線）**：（開通前）**約4,490台/12h**→（開通後）**約2,990台/12h**
（平成19年7月5日(木)）（平成26年6月19日(木)）

※今後も引き続き調査を行い、道路整備効果を検証していきます。

《問合せ先》

・国土交通省 中国地方整備局 広島国道事務所 TEL(082)281-4131 FAX(082)286-7897

副所長 井上 和久（いのうえ かずひさ）

【担当】計画課長 梅林 幾彦（うめばやし いくひこ）

ひろこくホームページ <http://www.cgr.mlit.go.jp/hirokoku/index.html>

・広島市 道路交通局 道路部 TEL(082)504-2360 FAX(082)504-2427

道路計画課長 加藤 浩明（かとう ひろあき） 広島市 HP <http://www.city.hiroshima.lg.jp/index2.html>

・広島高速道路公社 企画調査部 TEL(082)508-6847 FAX(082)508-6849

企画調査課長 小松 康二（こまつ こうじ） 公社 HP <http://www.h-exp.or.jp/>

利用状況① 広島南道路の今回開通区間の利用交通量について

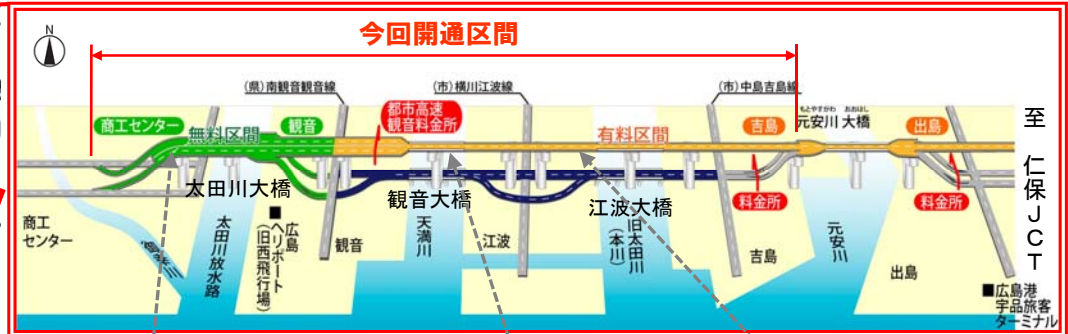
- ・広島南道路の今回開通区間の開通6ヶ月後の利用交通量は自動車専用部である**広島高速3号線(吉島～観音)**^{よししま かんおん}で約**7,600台/日**、**太田川大橋**^{おおたがわ}で約**27,300台/日**です。
- ・広島南道路、広島高速3号線の利用交通量は開通1ヶ月後に比べ**約1～2割増加**しています。



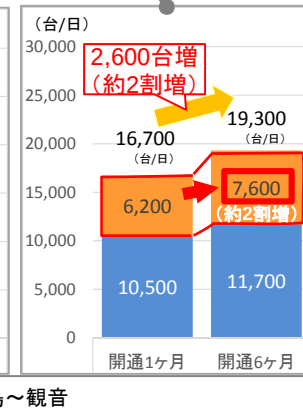
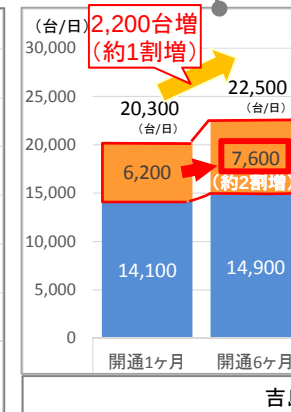
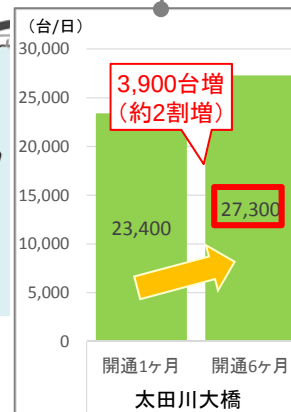
撮影日:平成26年10月16日(木)



撮影日:平成26年3月25日(火)



撮影日:平成26年10月16日(木)

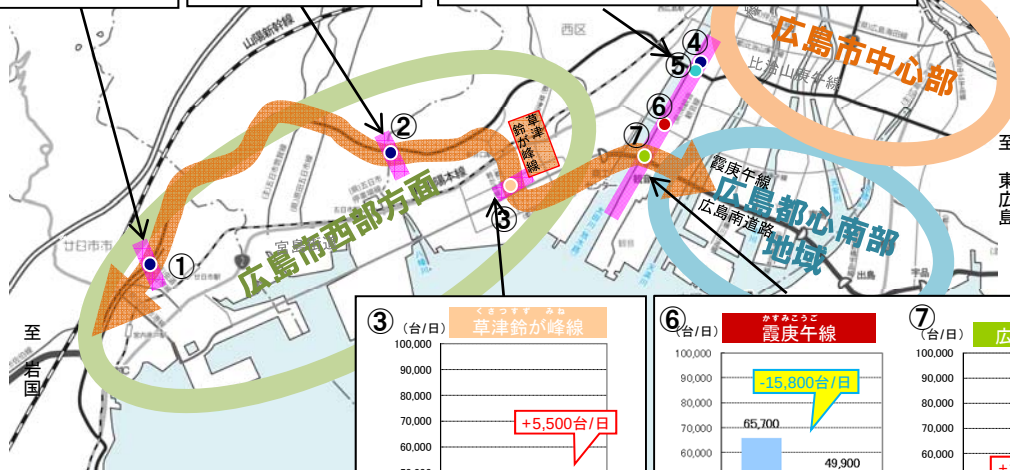
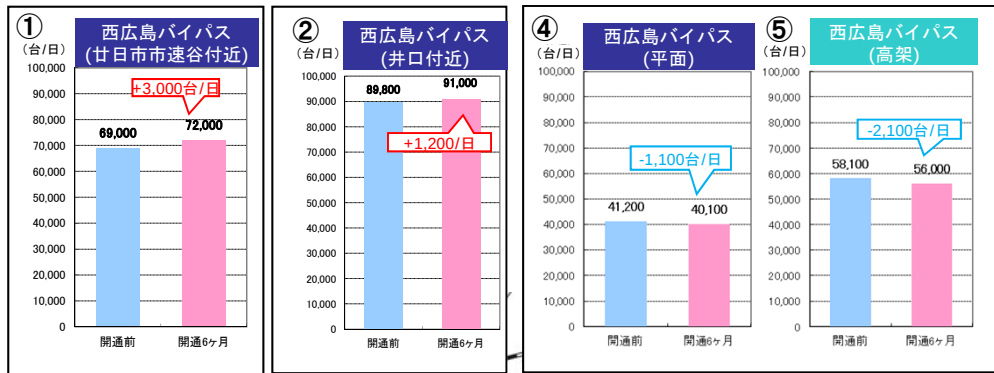


※開通1ヵ月後はH26.4.23(水)交通量調査結果、開通6ヶ月後はH26.9.18(木)交通量調査結果

利用状況② 広島南道路開通前後の交通流動の変化

- ・交通量調査結果において、**霞庚午線の交通量に15,800台/日減少**が見られ、広島南道路利用の方々に対するWebアンケート調査では、**霞庚午線からの交通転換が約7割**、**目的地の約6割が国道2号以南地域**との結果が得られました。このことから、**広島市西部方面と広島都心南部地域間の移動において、主に霞庚午線から広島南道路を利用するルートに変更したことが覗えます。**
- ・交通量調査結果から、広島市西部方面と広島都心南部地域との交通流動において、広島市内中心部を通過せずにアクセスできるルートが形成され、**西広島バイパスから草津鈴が峯線を経由して広島南道路を利用する流動が生まれていると想定されます。**

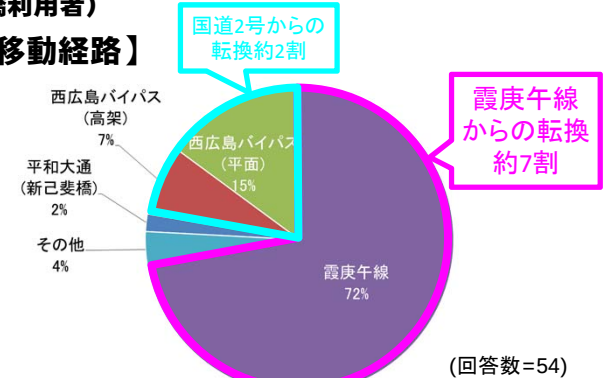
広島南道路開通後の交通状況の変化



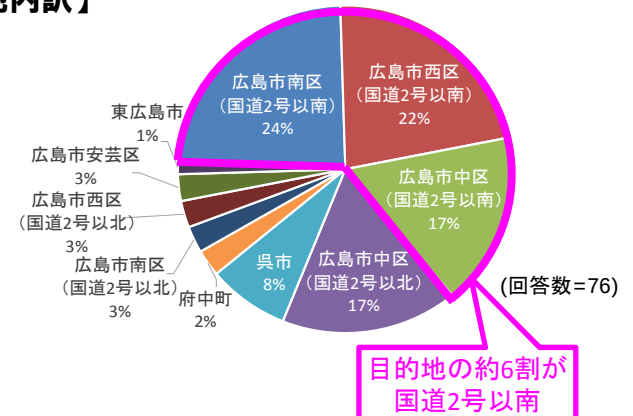
※開通前はH25.10.22(火)交通量調査結果
開通6ヶ月後はH26.9.18(木)交通量調査結果

広島南道路利用者に対するwebアンケート調査 (太田川大橋利用者)

【開通前の移動経路】



【目的地内訳】

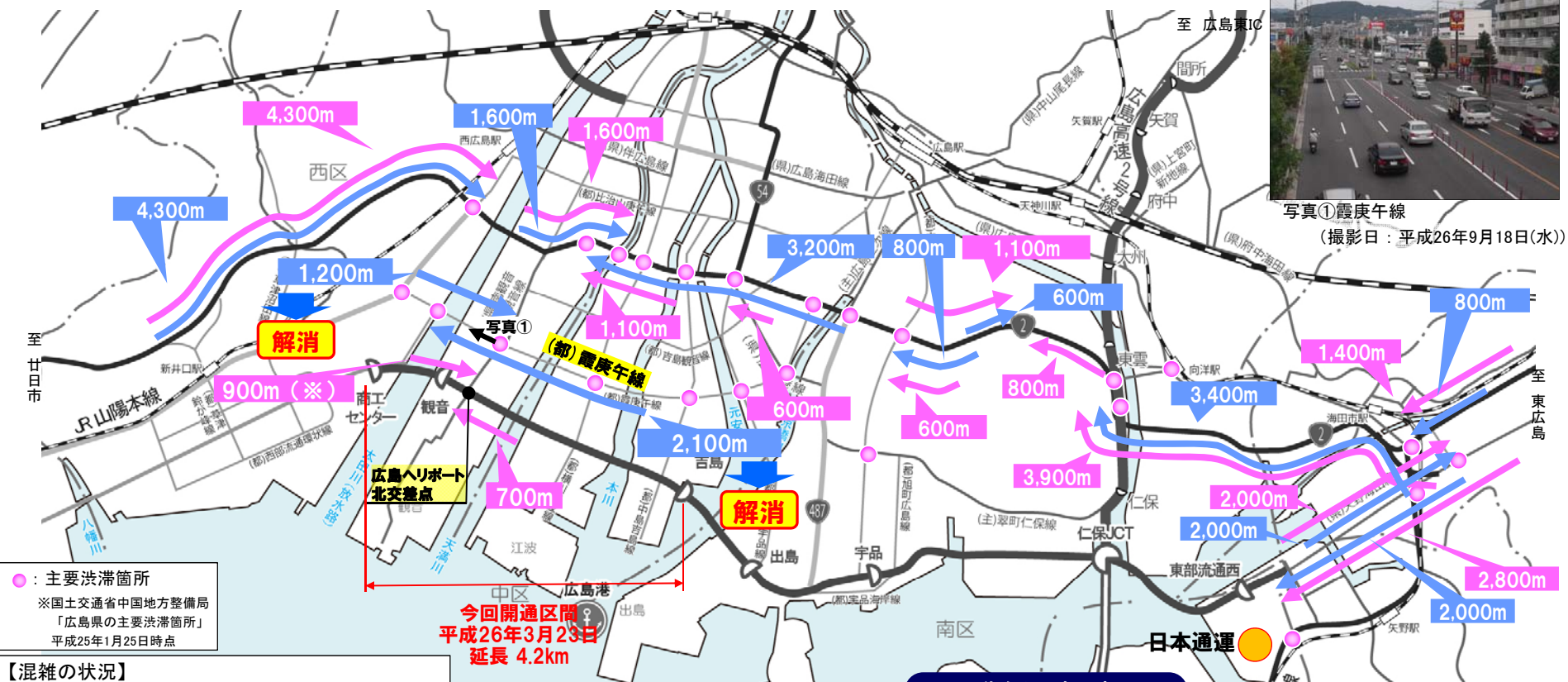


資料: 広島国道事務所WEBアンケート調査結果 (H26.9)

※広島西部地域(佐伯区、廿日市市、大竹市及び広島市西区の一部)にお住まいの方々を対象に平成26年9月にWEBを活用した調査を実施(合計回答数=493)

整備効果① 広島南道路開通後の交通混雑の状況について

- ・広島南道路が利用されることにより、並行する霞庚午線^{かすみこうご}で発生していた**渋滞が解消しました**。
- ・一方で、広島南道路の広島ヘリポート北交差点では、新たに**約700～900mの渋滞が発生し**、課題が生じています。



【混雑の状況】

〔開通前〕

●●●m：渋滞区間・延長
※プローブデータ(年間平均)
：H23.8～H24.7の平日で速度の平均値が
20km/h以下となる最大区間長

〔開通後〕

●●●m：渋滞区間・延長
※プローブデータ(2ヶ月平均)
：H26.6～H26.7の平日で速度の平均値が
20km/h以下となる最大区間長
※プローブデータが未処理の区間は、
26.9.18(木)の実走行調査結果を適用

道路利用者の声

日本通運株式会社の声
(広島東部流通団地)

・広島南道路開通後は、霞庚午線の渋滞が解消した。主に朝の輸送時の往復時間が短縮し、次の配送の遅延がなくなった。また、同じ時間で輸送可能な回数が増えるといった効果も実感している。

資料：広島国道事務所ヒアリング調査結果(H26.9)



写真①霞庚午線
(撮影日：平成26年9月18日(水))

整備効果② 広島都心部を通過する東西の移動が円滑に

・今回の開通によりルートが増えたことで、広島都心部を通過する安芸郡海田町～廿日市市間の移動が円滑になりました。



所要時間の短縮

【開通前】

国道2号経由: 約58分

朝夕の最大通過時間(上り:朝7時台、下り:夕18時台)の上下平均値

【開通後】

約52分

(広島南道路+臨港道路経由)

朝夕の最大通過時間(上り:朝7時台、下り:夕18時台)の上下平均値

約42分

(広島南道路+西広島バイパス経由)

朝夕の最大通過時間(上り:夕17時台、下り:朝8時台)の上下平均値

※旅行速度調査結果より

開通前: H25.10の平日朝・夕混雑時間帯、開通後: H26.9の平日朝・夕混雑時間帯

日の出町交差点

道路利用者の声



広島南道路沿線の
商業施設関係者の声

- ・商工センター側からのアクセスが向上し、来館ルートが多様化したことで、自家用車での来館者数向上に繋がっている。

資料: 広島国道事務所ヒアリング調査結果(H26.7)



廿日市市在住
50代男性の声

- ・呉市の実家に帰るときは広島南道路開通前は霞庚午線を利用していたが、高速の方が早いので、開通後は広島高速3号線を利用している。

資料: 広島国道事務所WEBアンケート調査結果(H26.9)

施設への来館状況(駐車場)



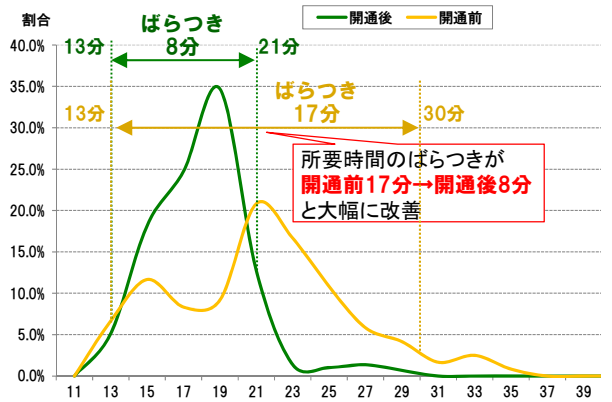
整備効果④ 公共交通の利便性向上

- 今回の開通により、霞庚午線の^{かすみ こうご}渋滞が解消したことにより、所要時間のばらつきが改善され霞庚午線を運行する路線バスの定時性が向上しました。
- 広島南道路開通後にバス路線の運行ダイヤを見直し、ピーク時間の^{かすみ こうご}運行時間が最大15分短縮され、バスの利便性が向上しました。

霞庚午線の渋滞状況の変化

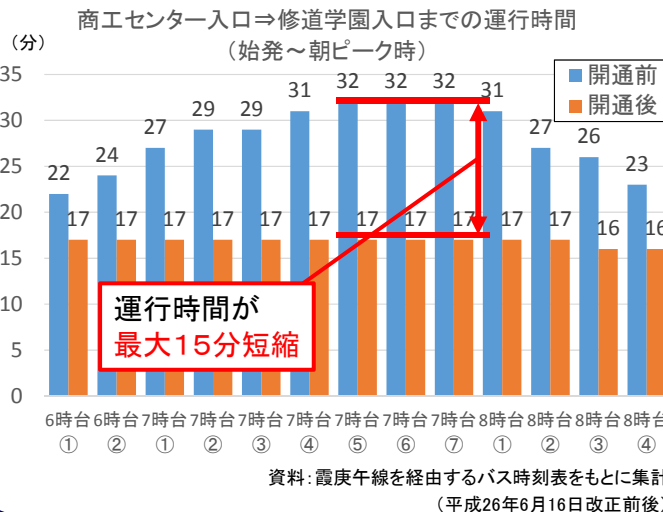


所要時間のばらつきの変化 (商工センター⇒修道学園前)



資料：プローブデータ 開通前：H25.4～8 平日6:00～9:00 [N=120]
開通後：H26.4～8 平日6:00～9:00 [N=291]
注：特異値(所要時間の上位5%、下位5%)を除いた所要時間のばらつき

バスの運行時間の変化



資料：霞庚午線を經由するバス時刻表をもとに集計
(平成26年6月16日改正前後)

【混雑の状況】

〔開通前〕

●●●m：渋滞区間・延長
※プローブデータ(年間平均)
：H23.8～H24.7の平日で速度の平均値が
20km/h以下となる最大区間長

バス事業者の声



広島バスの声

- 広島南道路や広島高速3号線の開通により、霞庚午線を走るバス路線の定時性がおおむね保たれるようになった。
- 広島南道路開通後に、霞庚午線を走るバス路線の運行ダイヤの見直しを行った。

資料：広島国道事務所ヒアリング調査結果(H26.7)

写真① 広島南道路開通後に広島ヘリポート北交差点付近を走行するバスの状況

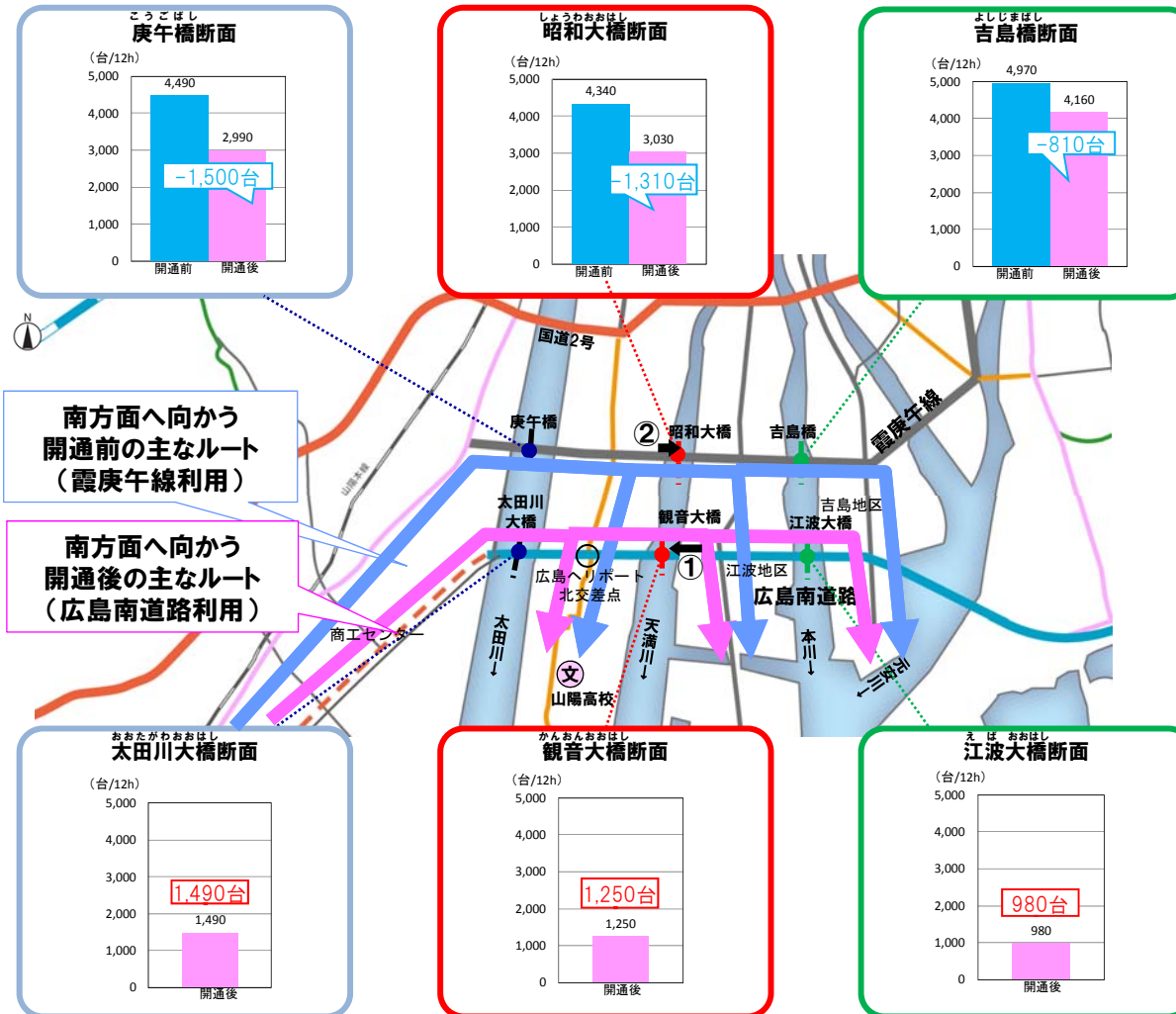


撮影日：H26年11月19日(水)

整備効果⑤ 広島南道路開通後の自転車への影響

- ・今回の開通により、迂回することなく臨海部へアクセスできるようになり、**霞庚午線の自転車交通の一部が広島南道路を利用するようになりました。**
- ・広島南道路の自転車・歩行者道を利用する自転車は約1,000～1,500台/12h程度となっており、西側の利用が多くなっています。

■開通前後の自転車交通量の変化



写真①（観音大橋の状況）



写真②昭和大桥の状況



学校関係者の声



山陽高等学校
の声

- ・開通後は、西方面からは井口・五日市方面の生徒が、東方面からは江波・吉島・国泰寺方面からの生徒が自転車で広島南道路を利用して通学するようになった。
- ・自転車歩行者道は勾配がきつくないので生徒や保護者にも好評を受けている。
- ・広島南道路の開通効果について、学校のホームページや説明資料等でアピールしており、通学が便利になったエリアからの志願者が約1割増加した。

※開通前はH19.7.5(木)交通量調査結果
開通後はH26.6.19(木)交通量調査結果
〔調査時間帯 7:00～19:00〕

資料：広島国道事務所ヒアリング調査結果（H26.7）

(参考) 自転車歩行者道整備における配慮事項 (橋梁渡河部)

・張り出し構造の採用により、**自転車歩行者道の勾配を車道部より緩い縦断勾配(概ね4%以下)**とすることで、自転車などの利用がしやすいように整備しています。また、自転車歩行者道の高低差3m毎に1.5m幅の平場を設け、縦断勾配を連続させないことにより、利用者が安全に通行できる構造にしています。

■ 自転車歩行者道整備の配慮事項 (車道部より緩い勾配の自転車歩行者道を整備)



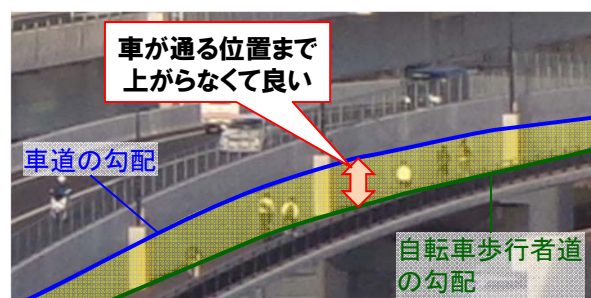
■ 橋梁端部

自動車と自転車歩行者は同じ高さで通行

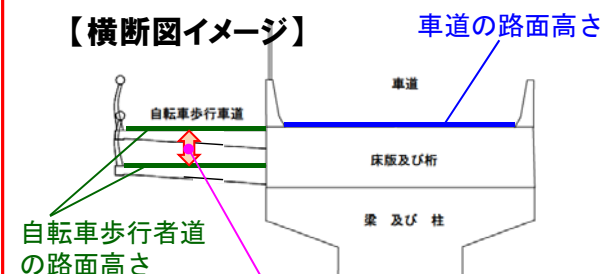


■ 橋梁中央部

車道より低い高さを自転車歩行者が通行



【横断図イメージ】



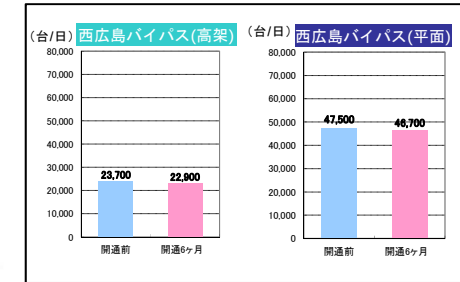
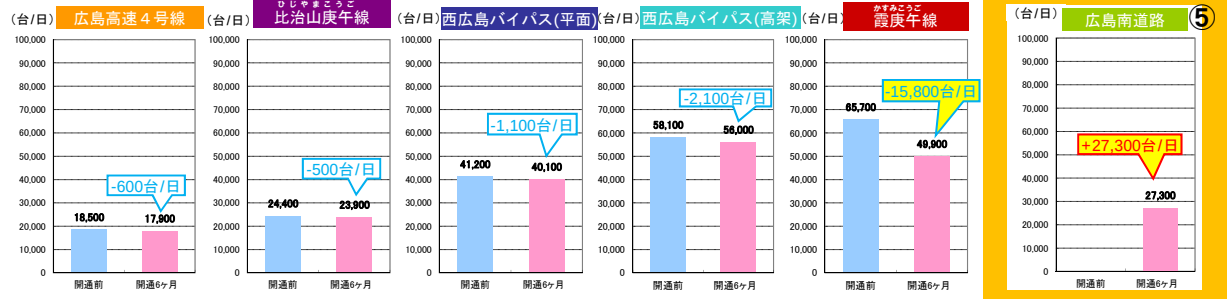
車道部より緩い勾配となるように自転車歩行者道を整備

※バリアフリーの観点から、車いすの勾配停止中と勾配区間通行中の「危険度」に注目すると、4%と5%で非常に危険と感じ始める境があることになっていることから、自転車歩行者道の縦断勾配を概ね4%以下とした。(道路の移動円滑化等整備ガイドライン平成23年8月版(P. 60～P. 61)を基に構造基準を設定)

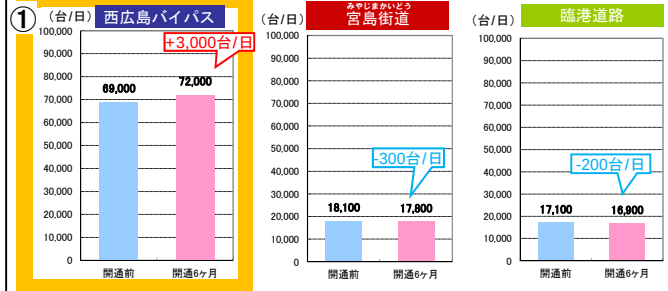
(参考) 広島南道路開通前後の交通流動の変化

■広島南道路開通後の交通状況の変化

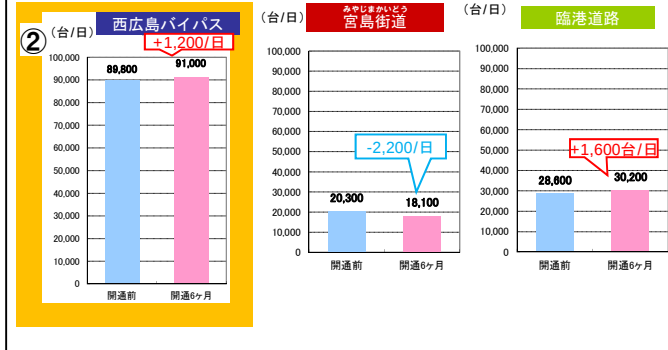
【太田川放水路断面】



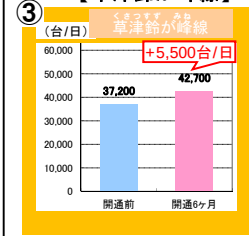
【廿日市断面】



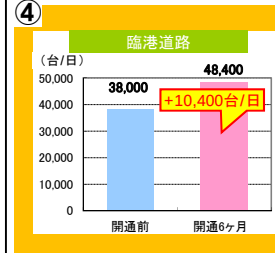
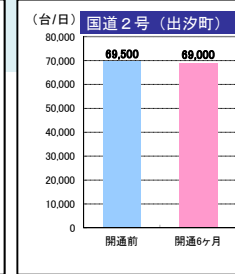
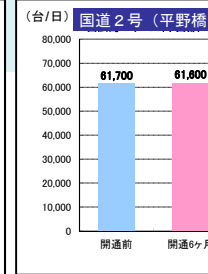
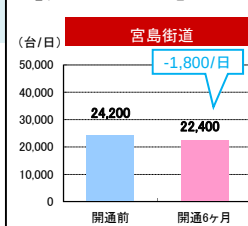
【五日市断面】



【草津鈴が峰線】



【商工センター】



※開通前はH25.10.22(火)交通量調査結果
開通6ヶ月後はH26.9.18(木)交通量調査結果