平成２６年度

広島県道路交通渋滞対策部会

日時：平成２７年３月２５日（水）
１０：００～
場所：広島合同庁舎　１号館５階１号会議室

議事次第

１．　開会

２．　挨拶

３．　議事
　①　規約の改正について
　②　これまで検討経緯
　③　主要渋滞箇所の対策に係る基本方針の確認
　④　主要渋滞箇所のフォローアップ
　⑤　渋滞対策の効果検証

４．　閉会

平成 27 年 3 月 25 日（水）10:00～
平成 26 年度広島県道路交通渋滞対策部会
合同庁舎 1 号館 5 階 1 号会議室

配　席　図

上座側（左から）

- 中国地方整備局 広島国道事務所長
- 中国地方整備局 地域道路課長
- 会長 広島県 道路企画課長
- 中国地方整備局 道路計画課長
- 中国地方整備局 都市・住宅整備課長

出入口

左側（上から）

- 中国地方整備局 広島国道事務所 計画課長
- 中国地方整備局 福山河川国道事務所 調査設計第二課長
- 西日本高速道路株式会社 中国支社 企画調整課長
- 本州四国連絡高速道路株式会社 しまなみ尾道管理センター計画課長
- 広島高速道路公社 企画調査課長

右側（上から）

- 中国運輸局 交通環境部環境課長
- 広島県 道路整備課長
- 広島県 都市計画課政策監
- 広島県警察本部 交通規制課長

下座側（左から）

- 広島市 街路課長
- 広島市 道路課長
- 広島市 道路計画課長
- 広島市 都市計画課長

出入口

事　務　局　　報　道　機　関

事　務　局　　報　道　機　関

資料１

広島県道路交通渋滞対策部会規約（案）

<table>
<tr><th>改正前</th><th>改正後</th></tr>
<tr><td>（名称）
第１条　本会は,「広島県道路交通渋滞対策部会」（以下,「部会」と称す）と称する。

（設置）
第２条　部会は,「広島県幹線道路協議会」規約第３条の４により設置する。

（目的）
第３条　部会は,広島県における総合的な渋滞対策を推進することを目的とする。

(業務内容)
第４条　部会は,前条の目的を達成するために次の事項について検討する。
１．渋滞対策プログラムに関すること。
２．実施にあたっての連絡調整。
３．その他,本会の目的達成に必要と認められる事項。

(組織)
第５条　部会は,別表に掲げる者により構成するものとする。

(役員)
第６条　１．部会には,次の役員を置く。
部会長　　　１名(広島県土木局道路企画課長とする。)
２．部会長は部会を代表し,会務を総括する。
部会長に事故あるときは,代理の者がその職務を代行する。

(運営)
第７条　部会は必要に応じて部会長が召集する。

(事務局)
第８条　事務局は,広島県土木局道路企画課に置く。

〈付則〉
この規約は，平成　５年　６月　８日から施行する。
この規約は，平成　６年　８月１２日から施行する。
この規約は，平成　９年　８月　５日から施行する。
この規約は，平成１４年　３月２８日から施行する。
この規約は，平成１７年１１月２２日から施行する。
この規約は，平成２４年　７月２５日から施行する。</td>
<td>（名称）
第１条　本会は,「広島県道路交通渋滞対策部会」（以下,「部会」と称す）と称する。

（設置）
第２条　部会は,「広島県幹線道路協議会」規約第３条の４により設置する。

（目的）
第３条　部会は,広島県における総合的な渋滞対策を推進することを目的とする。

(業務内容)
第４条　部会は,前条の目的を達成するために次の事項について検討する。
１．渋滞対策プログラムに関すること。
２．実施にあたっての連絡調整。
３．その他,本会の目的達成に必要と認められる事項。

(組織)
第５条　部会は,別表に掲げる者により構成するものとする。

(役員)
第６条　１．部会には,次の役員を置く。
部会長　　　１名(広島県土木局道路企画課長とする。)
２．部会長は部会を代表し,会務を総括する。
部会長に事故あるときは,代理の者がその職務を代行する。

(運営)
第７条　部会は必要に応じて部会長が召集する。

(事務局)
第８条　事務局は,広島県土木局道路企画課に置く。

〈付則〉
この規約は，平成　５年　６月　８日から施行する。
この規約は，平成　６年　８月１２日から施行する。
この規約は，平成　９年　８月　５日から施行する。
この規約は，平成１４年　３月２８日から施行する。
この規約は，平成１７年１１月２２日から施行する。
この規約は，平成２４年　７月２５日から施行する。
この規約は，平成２７年　３月○○日から施行する。</td></tr>
</table>

資料１

広島県道路交通渋滞対策部会規約（案）

改正前	改正後
広島県道路交通渋滞対策部会委員 （別表）	広島県道路交通渋滞対策部会委員 （別表）
国土交通省中国地方整備局：広域計画課長 都市・住宅整備課長 道路計画課長 地域道路課長 交通対策課長 広島国道事務所長 広島国道事務所計画課長 福山河川国道事務所長 福山河川国道事務所調査設計第二課長 三次河川国道事務所長 三次河川国道事務所調査設計課長	国土交通省中国地方整備局：広域計画課長 都市・住宅整備課長 道路計画課長 地域道路課長 交通対策課長 広島国道事務所長 広島国道事務所計画課長 福山河川国道事務所長 福山河川国道事務所調査設計第二課長 三次河川国道事務所長 三次河川国道事務所調査設計課長
国土交通省中国運輸局：交通環境部環境課長 広島運輸支局首席運輸企画専門官輸送・監査担当	国土交通省中国運輸局：交通環境部環境課長 広島運輸支局首席運輸企画専門官輸送・監査担当
広島県：◎道路企画課長 道路整備課長 都市計画課長	広島県：◎道路企画課長 道路整備課長 都市計画課長 都市計画課政策監
広島県警察本部：交通規制課長	広島県警察本部：交通規制課長
広島市：都市計画課長 道路計画課長 道路課長 街路課長 交通対策担当課長	広島市：都市計画課長 道路計画課長 道路課長 街路課長 公共交通計画担当課長
西日本高速道路株式会社：中国支社企画調整課長	西日本高速道路株式会社：中国支社企画調整課長
本州四国連絡高速道路株式会社：しまなみ尾道管理センター計画課長	本州四国連絡高速道路株式会社：しまなみ尾道管理センター計画課長
広島高速道路公社：企画調査課長	広島高速道路公社：企画調査課長
◎：会　長	◎：会　長

資料2

平成26年度
広島県道路交通渋滞対策部会

平成27年3月25日（水）
広島県道路交通渋滞対策部会

目　次

1. これまでの検討経緯
2. 主要渋滞箇所の対策に係る基本方針の確認
3. 主要渋滞箇所のフォローアップ
4. 渋滞対策の効果検証について

1. これまでの検討経緯

- 平成25年1月に「主要渋滞箇所」を公表。
- 主要渋滞箇所をモニタリング・随時見直しの上、渋滞部会の中で継続的にフォローアップするとともに、渋滞対策箇所及びその対応方針を検討。

◇対策検討のマネジメントサイクル

最新交通データによる渋滞状況の確認
～民間プローブデータの収集・分析等～

地域の交通状況に対する専門的見地による確認
～データ精査・現地確認等の実施～

道路交通渋滞対策部会における議論
※協議会構成主体：国、地方公共団体、高速道路会社、公安委員会　等

地域・道路利用者の声

広島県の主要渋滞箇所の特定

ソフト・ハードを含めた対策の検討・実施

○地域の課題を共有することにより議論を促進

○早期に渋滞対策を立案し、効果的な対策を実施
（道路管理者が実施する対策、他機関の実施施策との連携、道路利用者の参画による対策　等）

◇今後の検討の流れ

これまでの検討経緯

- H24.7.25　平成24年度　第1回渋滞部会
  最新の渋滞関係データの共有
- H24.8.23　平成24年度　第2回渋滞部会
  主要渋滞箇所の素案を選定
- H24.11.16～11.30　パブリックコメント
  道路利用者の皆様から意見収集
- H24.12.25　平成24年度　第3回渋滞部会
  主要渋滞箇所の特定
  （道路利用者が実感している渋滞箇所
  最新データや※現地状況により渋滞状況を確認）
  ※20km/h以下時間数が交差点総流入部の合計で12方向・時間以上
- H25.1.25　主要渋滞箇所の公表
- H25.6.27　平成25年度　第1回渋滞部会
  渋滞対策の基本方針（案）について議論

フォローアップ

- 渋滞対策の基本方針を策定
- 年度末　渋滞部会の開催
  最新データ・現地状況の確認
  対策検討の実施状況の確認

※　主要渋滞箇所に特定されなかったパブリックコメント意見箇所、今後新たに道路利用者の方からいただいた意見箇所等について、データ及び現地を注視し、継続的に取り組みます。

※　これらの取組は、関係機関が連携して進めます。

2.主要渋滞箇所の対策に係る基本方針の確認

主要渋滞箇所の対策に係る基本方針(案)の位置づけと構成

● 「主要渋滞箇所の対策に係る基本方針」(以下「渋滞対策の基本方針」)は、渋滞対策部会において各種データやパブリックコメントにより整理し、議論を経て公表した主要渋滞箇所について、渋滞対策の検討に向けた方向性をまとめたものです。

◆渋滞対策の基本方針

◆取組みの基本事項

・基本方針の項目
・フォローアップの流れ

◆渋滞の現状と対策

・渋滞対策方針の分類

◆各地区ごとの交通状況と対応方針

・広島市周辺
・呉市周辺
・東広島市周辺
・福山市周辺

今後、各関係機関が連携して、この対応方針に基づき具体的な渋滞対策の検討を実施

渋滞対策の基本方針〔取組みの基本事項〕

● このたび渋滞部会では、これまでの検討経緯や最新動向を踏まえ、今後の渋滞対策の推進に向けた「取組みの基本事項」をとりまとめました。

～ 交通渋滞緩和･解消の目標 ～

◇効果的な渋滞対策の検討・実施を行うことにより、主要渋滞箇所における交通渋滞の緩和・解消を目指します。

～ 取組みの基本事項 ～

1. 最新交通データの収集･分析と利用者の実感に合った渋滞箇所の特定

- 最新技術である民間プローブデータを収集・分析し、一年365日データを基に、季節、曜日、経年変化、道路の開通やその他の周辺事象の変化に伴う渋滞状況を把握し、主要渋滞箇所（エリア、区間、特定期間等）のフォローアップを実施します。
- 今後新しい媒体（スマートフォン等）による観測技術が普及した場合には、それらの活用による、よりきめ細かい現象把握手法の可能性を検討します。
- 経路情報を把握可能なデータの活用により、地域の道路の使われ方や道路に求められる役割について検証します。

2. 最新データを活用し渋滞状況を把握した上で対策の検討を行う

- 最新データを活用して渋滞状況を把握、チェックを行い、現地状況も確認した上で効果的な対策の検討を実施します 。

3. 関係機関と連携し対策の検討を行う

- 関係機関が連携して渋滞に係る情報収集などを行い、効果的な対策の検討を実施します。

4. 対策効果の確認

- 対策実施による効果をデータ確認及び現地状況確認をし、必要に応じて主要渋滞箇所の見直しを実施します。

5. 議論のオープン化

- 渋滞対策部会の内容はホームページに掲載していくことを基本とします。

渋滞対策の基本方針〔渋滞の現状と対策〕

《渋滞対策の分類》

ネットワーク整備	道路ネットワークを整備し、渋滞している路線の通過交通の排除を促進するとともに、交通容量の拡大を図り慢性的な交通渋滞の対策を実施します。 対策例：環状道路、バイパス　等

主要渋滞箇所が面的に広がっている「エリア」の渋滞に主に効果を発揮。
主要渋滞箇所が連続する「区間」の渋滞に主に効果を発揮。

ボトルネック対策	道路ネットワークのごく一部に集中している渋滞に関し、原因となっているボトルネック箇所を特定して対策を実施します。 対策例：立体交差、車線数増設、交差点改良　等

主要渋滞箇所が連続する「区間」の渋滞に主に効果を発揮。
諸方向からの交通量が集中する「箇所」の渋滞に主に効果を発揮。

ソフト対策	特定時間に集中する交通等に関し、ネットワーク整備、ボトルネック対策に加え、道路の「利用の仕方の工夫」と「適切な利用の誘導」によって円滑な交通流を実現するソフト施策を実施します。 対策例：TDM（公共交通機関の利用促進、パーク＆ライド等）、交差点運用最適化　等

公共交通機関の利用促進、P&R、また交通量に応じた信号青時間の変更等により、「エリア」「区間」「箇所」の渋滞に効果を発揮。

主要渋滞箇所とH24年度・H25年度の実施済対策

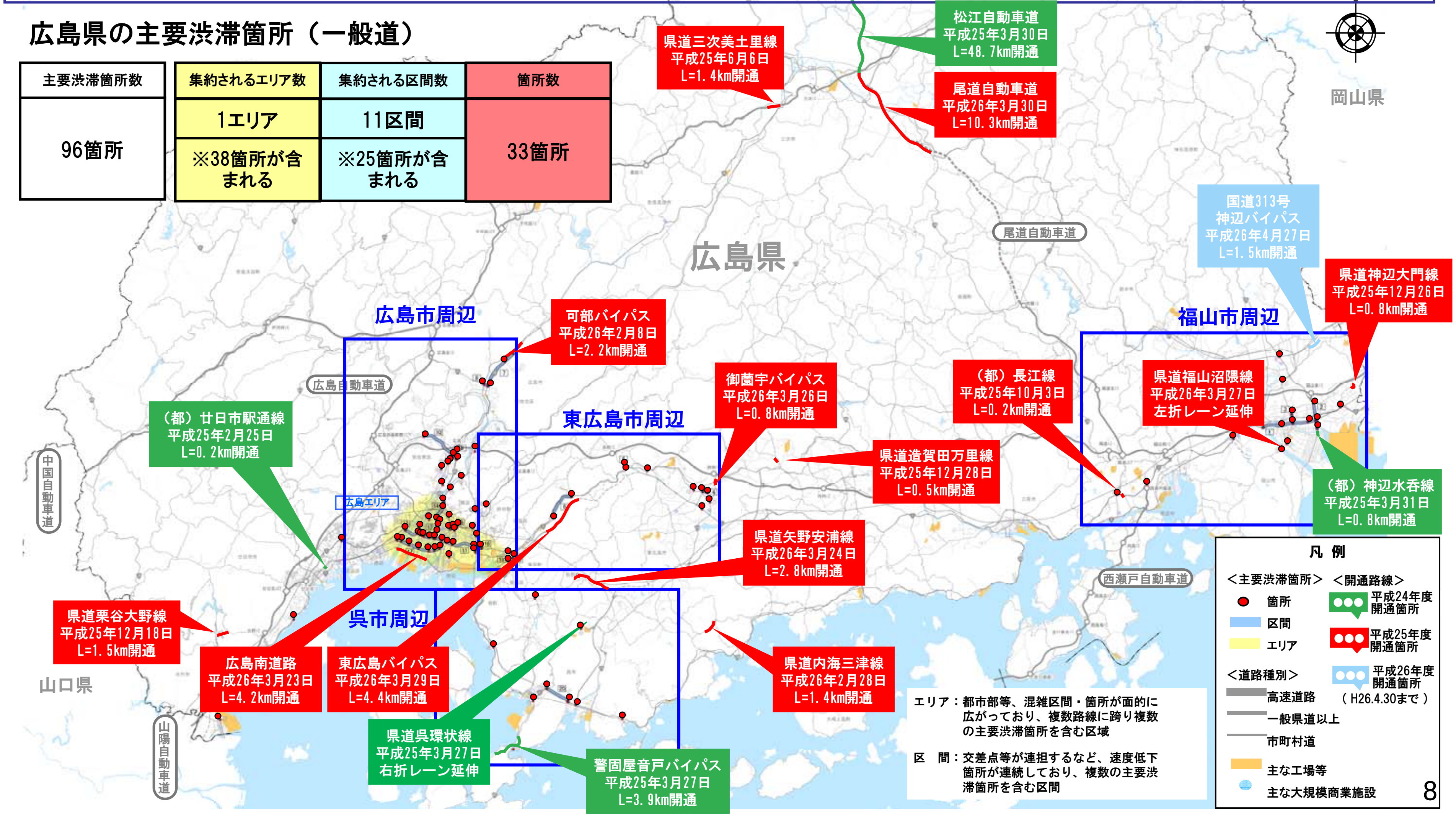
●広島県の主要渋滞箇所として96箇所（一般道路）を特定しました。

＜箇所内訳＞　広島市：55、呉市8、福山市：15、東広島市：8、海田町：3、その他：7（尾道市：2、大竹市：1、廿日市市：1、府中町：1、熊野町：1、坂町：1）

●主要渋滞箇所が多く集まる地域（広島、東広島、呉、福山）について、対応方針を作成し、今後は具体的な対策の検討を進める予定です。

広島県の主要渋滞箇所（一般道）

主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	箇所数
96箇所	1エリア ※38箇所が含まれる	11区間 ※25箇所が含まれる	33箇所

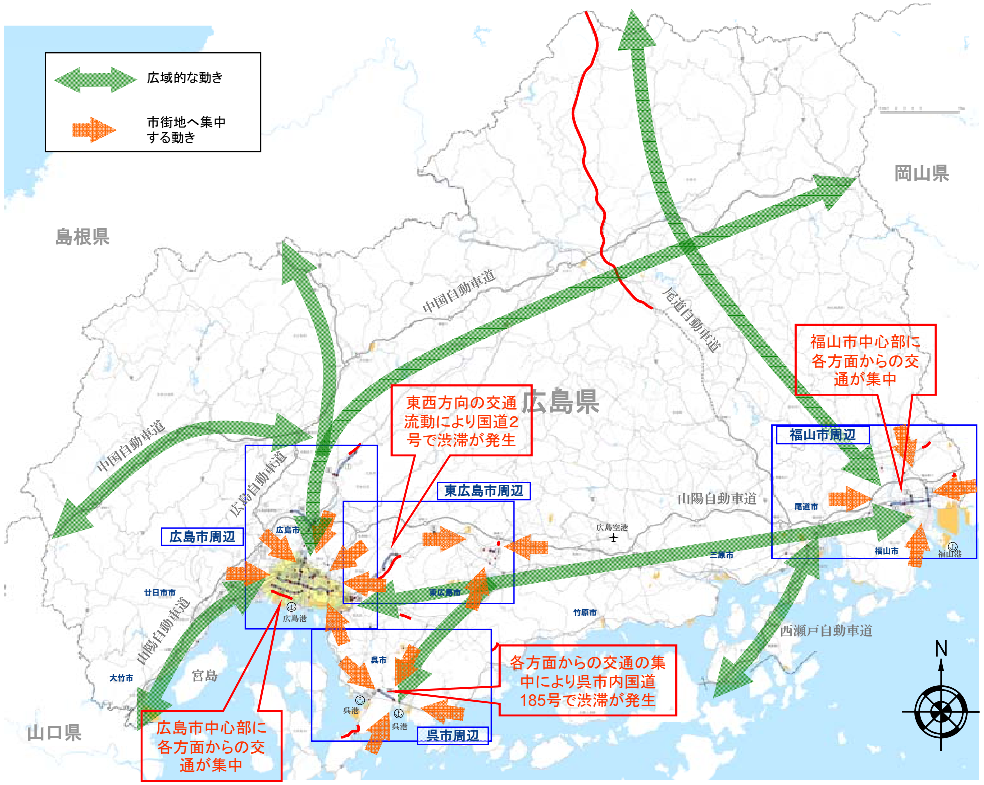


渋滞対策の基本方針〔広島県全体における対応方針〕

・ 広島県の概況

	概要
地区の状況	・広島県は中国・四国地方の中央部に位置しており、温暖な気候と瀬戸内海・中国山地という豊かな自然に恵まれています。 ・人口は約283万人（全国12位）で、中国・四国地方最大の都市である広島市が県庁所在地で、呉市、東広島市、廿日市市、福山市、尾道市などにおいても人口10万人を超えています。 ・高速道路や新幹線、空港、港湾などの広域的な交通ネットワークを有しています。 ・世界文化遺産である原爆ドーム（平和記念公園）、宮島の厳島神社、また呉市の大和ミュージアムなどにより、広島県全体の観光客数は年間約6,000万人になっています。
道路交通状況	・広島市、呉市、東広島市、廿日市市間で通勤・通学の流動があります。 ・市街地内の交通と通過交通の混雑により、円滑な交通が阻害され渋滞が発生しています。 ・市街地外においても、通勤等による局所的な交通の集中により渋滞が発生しています。 ・宮島では、観光シーズンに交通が集中し渋滞が発生しています。

・ 広島県全体の交通ネットワークイメージ



・ 方向性

	概要
総合関連計画	・都市計画区域マスタープランにおいて、広域交通体系の強化や都市内の交通体系を形成する道路等について整備方針等を定め、それら各施設の整備を推進しています。
主な対策	・一般国道2号広島南道路の整備（ネットワーク整備） ・一般国道2号東広島バイパス・安芸バイパスの整備（ネットワーク整備） ・一般国道54号可部バイパスの整備（ネットワーク整備） ・一般国道375号東広島・呉道路の整備（ネットワーク整備） ・一般国道185号休山改良の整備（ネットワーク整備） ・一般国道2号福山道路の整備（ネットワーク整備） ・福山沼隈道路の整備（ネットワーク整備） ・広島都市圏におけるパーク＆ライドの普及・推進（ソフト対策） ・福山都市圏におけるノーマイカー運動の普及・推進（ソフト対策）　等

県全体の対応方針

都市におけるマスタープラン等に基づき、道路ネットワークを整備し渋滞している路線の通過交通の排除を促進するとともに、局所的に集中している渋滞に関し、原因となっているボトルネック箇所を特定して対策を実施します。加えて、ソフト対策を進めます。また、関係者間で連携して効果的な対策の立案及び対策効果の把握を行います。

渋滞対策の基本方針〔広島市周辺における交通状況と対応方針〕

・地区の概況

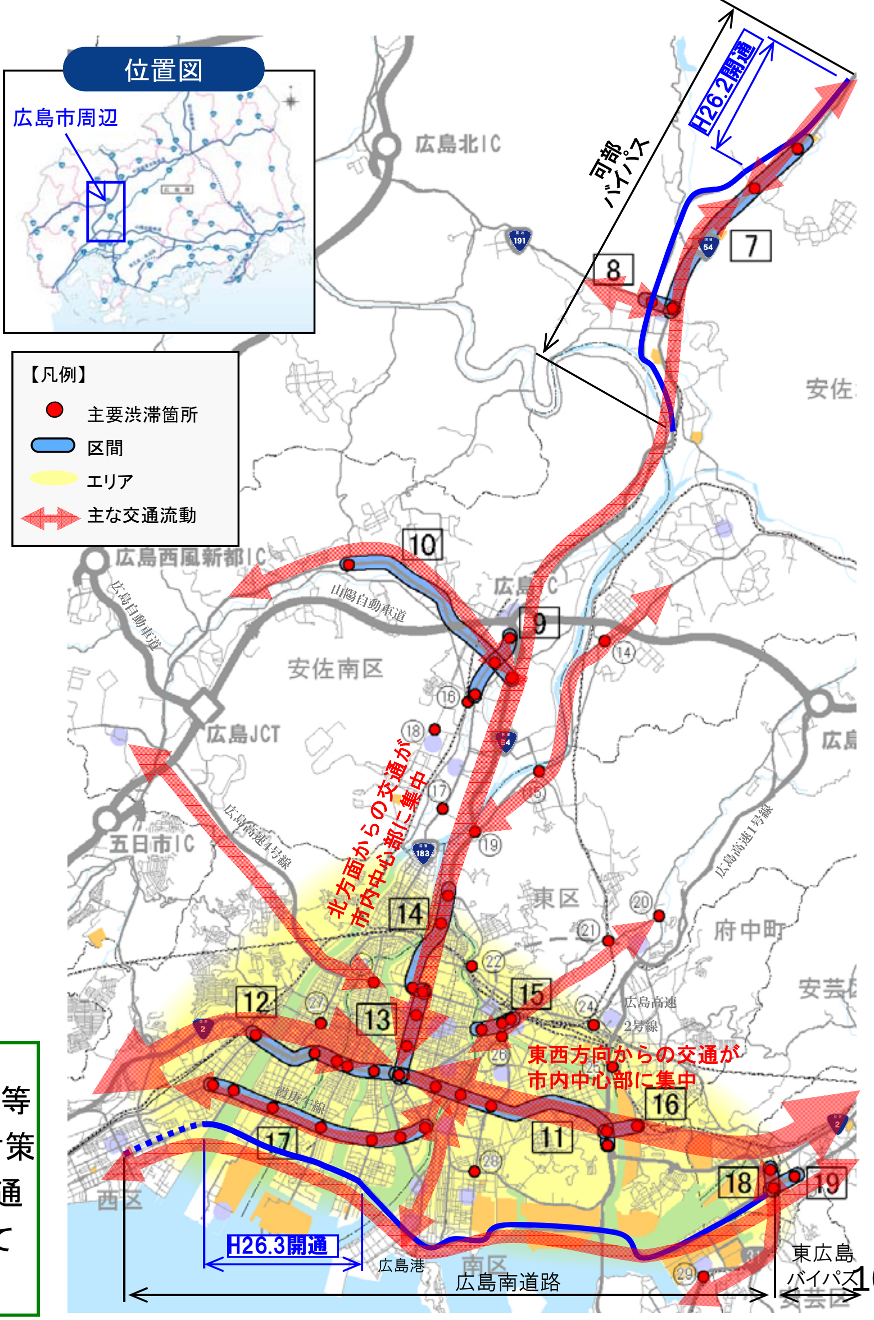
	概要
地区の状況	・広島市の中心部は、山地及び河川に囲まれたデルタ地形の制約により、渡河部がボトルネックとなっています。 ・通勤時間帯に東西方向、北方面からの交通の集中や通過交通が混在しています。 ・沿岸部では生産企業が多く立地しており、広島港（国際拠点港湾）を拠点とした各方面への物流交通が流動しています。
道路交通状況	・内々・内外交通と通過交通の混在により、デルタ内の円滑な交通が阻害され、渋滞が発生しています。 ・東西軸では国道2号、南北軸では国道54号等で渋滞が発生しています。

・現在の対策等

	概要
総合関連計画	・「広島圏都市計画区域マスタープラン（H23.9）」において、主要な交通施設として、山陰や四国、山口県などとの多様な交通・連携活動の基盤となる広域交通体系の強化に加え、都市内の交通体系を形成する道路、鉄道等について整備方針等を定め、それら各施設の整備を推進しています。
主な対策	・一般国道2号広島南道路の整備（ネットワーク整備） ・一般国道2号東広島バイパスの整備（ネットワーク整備） ・一般国道54号可部バイパスの整備（ネットワーク整備） ・広島都市圏におけるパーク＆ライドの普及・推進（ソフト対策）　等

対応方針

関係者が連携して、渋滞原因を分析しつつ、都市におけるマスタープラン等に基づき、広島南道路等の整備やパーク＆ライドの普及・推進等のソフト対策を進めます。また、平成26年3月に部分開通した広島南道路のその後の交通流動の変化を確認しながら、関係者間（広島県渋滞対策部会等）で連携して効果的な対策の立案及び対策効果の把握を行います。



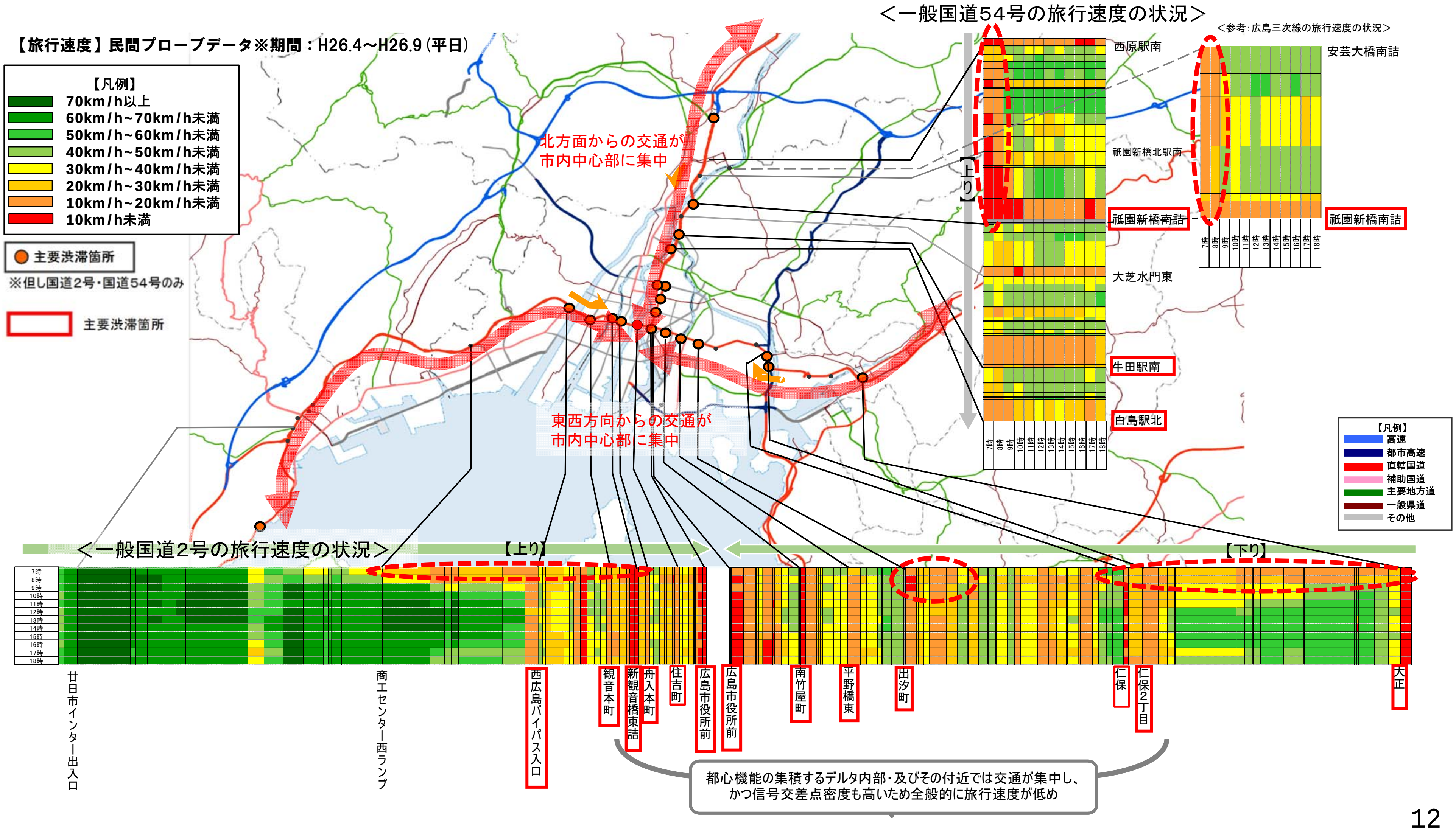
【参考】民間プローブデータによる旅行速度の状況①（広島市周辺）

- 内々・内外交通と通過交通の混在により、デルタ内の円滑な交通が阻害され、渋滞が発生しています。
- 東西軸では国道2号、南北軸では国道54号等で渋滞が発生しています。
- 霞庚午線は、広島南道路の開通後、旅行速度が向上しています。

【参考】民間プローブデータによる旅行速度の状況②（広島市周辺）

＜一般国道2号と54号の旅行速度の状況＞

- 朝のピーク時において、一般国道2号では西側からの流入部の「西広島バイパス入口交差点」「新観音橋東詰交差点」、東側からの流入部として「出汐町交差点」、「仁保2丁目交差点」付近、一般国道54号では北側からの流入部として、「祇園新橋南詰交差点」を先頭とした速度低下が著しい状況です。



渋滞対策の基本方針〔呉市周辺における交通状況と対応方針〕

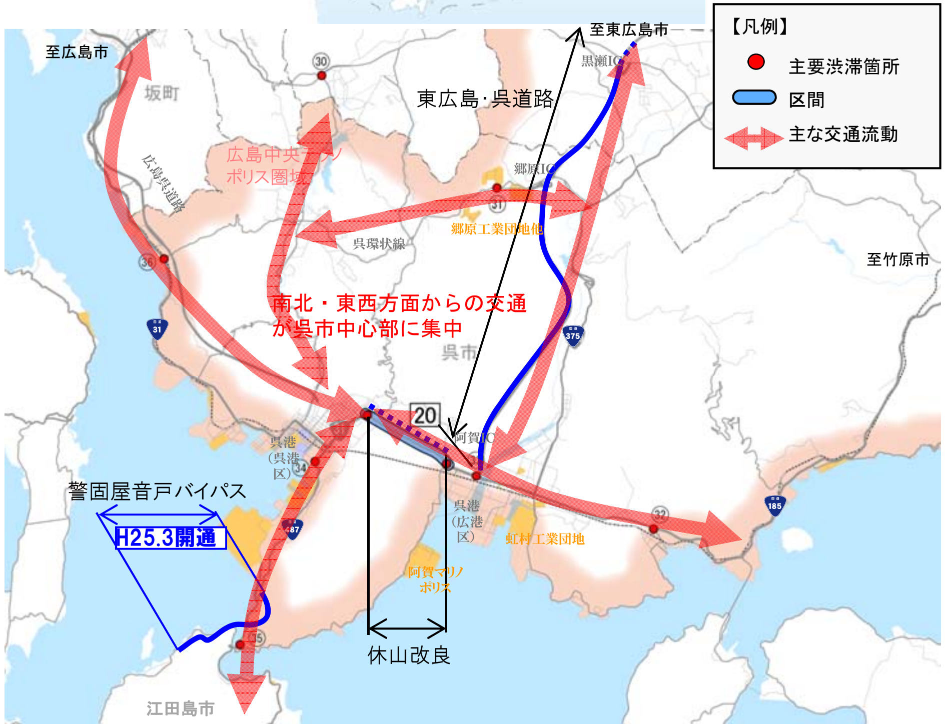
・地区の概況

	概要
地区の状況	・呉市は，瀬戸内海のほぼ中央部，広島県の南西部に位置しており、呉港（重要港湾）を拠点に鉄鋼・造船など重工業を中心とする「ものづくり産業」が集積する工業都市です。 ・また、呉市～東広島市にかけた地域が、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の開発の拠点を目指して開発が進んでいます。 ・このため、呉港～生産拠点間の物流交通が流動しています。 ・呉市中心部では、国道31号、185号、375号、東広島・呉道路などの主要道路が結節しており、東広島市・江田島市や東西方面からの交通が集中しています。
道路交通状況	・国道185号では、交通の集中や物流の発生により呉地区と広・仁方地区を結ぶ休山トンネル周辺や仁方地区で渋滞が発生しています。

・現在の対策等

	概要
総合関連計画	・「呉市都市計画マスタープラン」において、都市軸に対応する骨格道路及び公共交通の機能強化、幹線道路の整備方針等を定め、それらの交通施設の整備を推進しています。
主な対策	・一般国道375号東広島・呉道路の整備（ネットワーク整備） ・一般国道185号休山改良の整備（ネットワーク整備）　　等

位置図



対応方針

関係者（広島県渋滞対策部会等）が連携して、渋滞原因を分析しつつ、都市におけるマスタープラン等に基づき、一般国道375号東広島・呉道路、一般国道185号休山改良等の整備を進めるとともに、効果的な対策の立案及び対策効果の把握を行います。

【参考】民間プローブデータによる旅行速度の状況（呉市周辺）

● 一般国道185号では、交通の集中や物流の発生により呉地区と広・仁方地区を結ぶ休山トンネル周辺等で旅行速度が低下しています。

渋滞対策の基本方針〔東広島市周辺における交通状況と対応方針〕

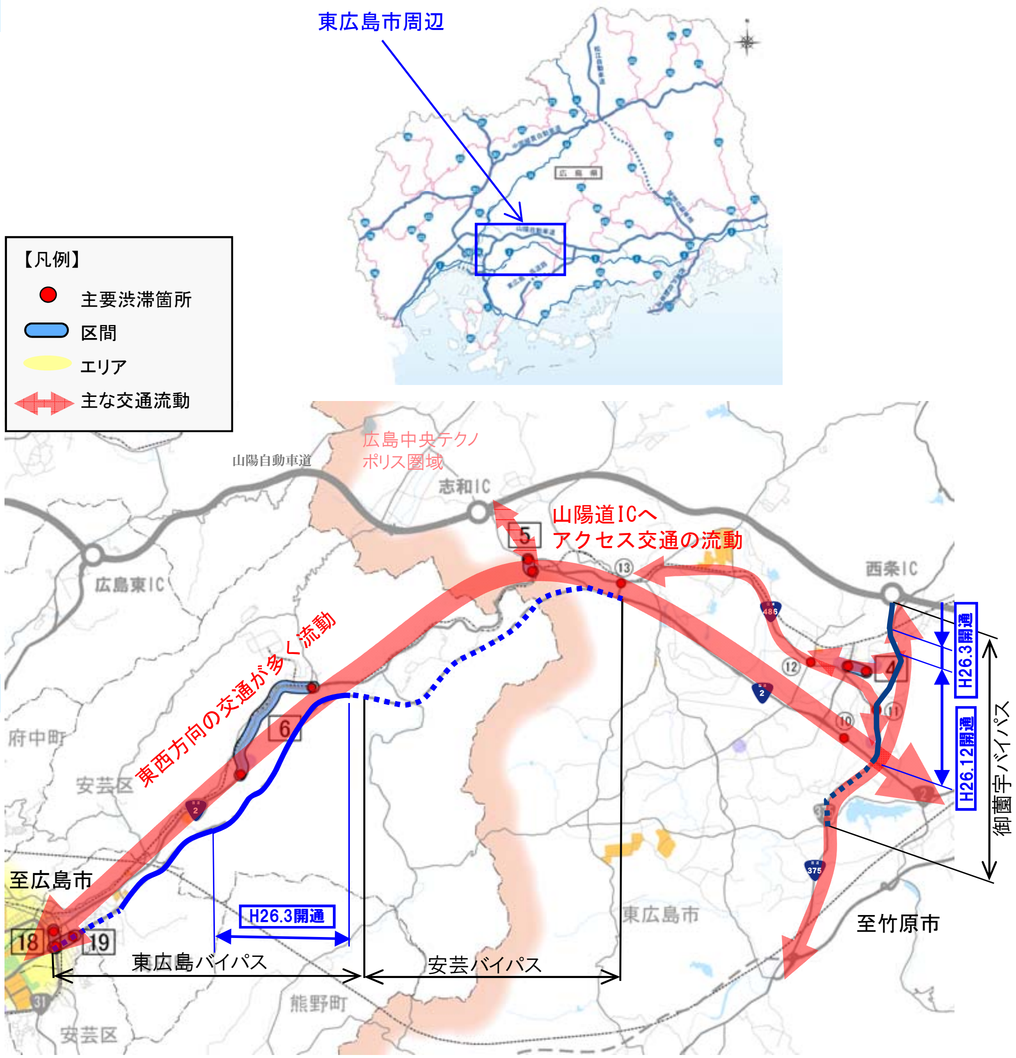
・地区の概況

	概要
地区の状況	・東広島市は、広島県のほぼ中央に位置し、周囲を低い山々に囲まれた盆地状の地形が大部分を占め、標高500m前後の山地が広く分布しているが、南西部を中心に比較的平坦地に恵まれています。 ・また、呉市～東広島市にかけた地域が、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の開発の拠点を目指して開発が進んでいます。 ・このため、広島港～生産拠点間の物流流動が発生しています。 ・広島市～東広島市間の通勤等も多く、東西間の交通流動が多い状況です。 ・山陽道ICへのアクセスの交通流動があります。 ・東広島市内中心部では、駅や商業施設、公共施設等の交通の流動が集中しています。
道路交通状況	・国道2号において、沿線企業等の点在や通過交通の混在により渋滞が発生しています。 ・山陽自動車道へのICアクセスとなる国道2号において、渋滞が発生しています。

・現在の対策等

	概要
総合関連計画	・「東広島市都市計画マスタープラン（H23.5）」に基づき、道路の整備方針として「幹線道路網の整備」「円滑かつ安全・安心な交通環境の形成」等、また公共交通の方針として「多様な地域間交流を促進する公共交通網の維持・強化」「交通マネジメントの推進」等を定め、整備を推進しています。
主な対策	・一般国道2号東広島バイパスの整備（ネットワーク整備） ・一般国道2号安芸バイパスの整備（ネットワーク整備） ・一般国道375号御薗宇バイパスの整備（ネットワーク整備）　　等

位置図



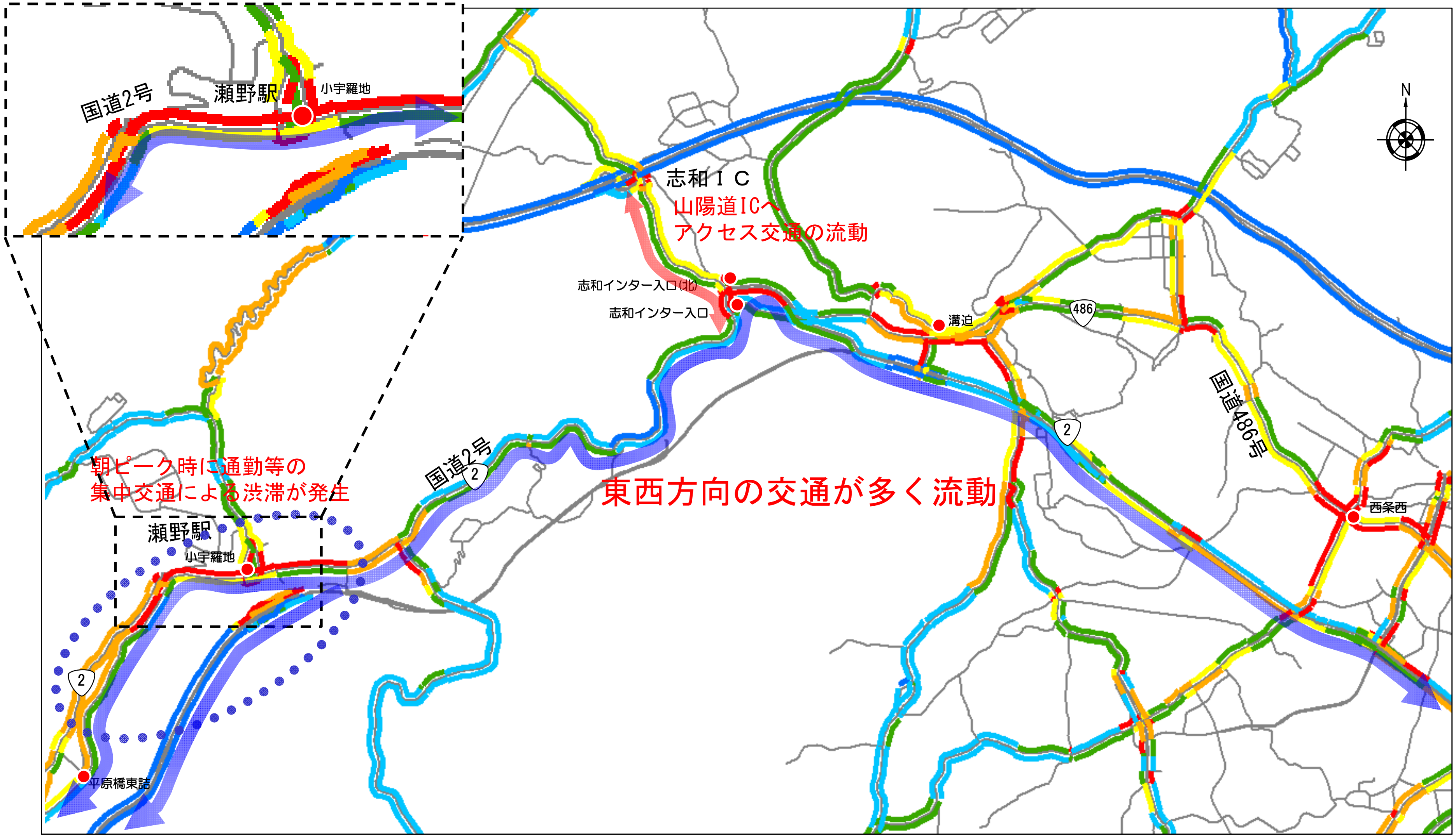
対応方針

関係者（広島県渋滞対策部会等）で連携して、渋滞原因の分析をしつつ、都市におけるマスタープラン等に基づき、一般国道2号東広島・安芸バイパス、一般国道375号御薗宇バイパス等の整備を進めるとともに、効果的な対策の立案及び対策効果の把握を行います。

また、道照交差点において、渋滞状況など交通の実態を把握、課題を整理し、具体の対策内容について詳細に検討を進めます。

【参考】民間プローブデータによる旅行速度の状況（東広島市周辺）

● 一般国道2号では、JR瀬野駅付近において通勤時間帯に東西方向の交通が多く流動するため、旅行速度が低下しています。



■旅行速度データ：民間プローブデータ
H26.4～9（平日　朝ピーク7・8時台の平均）

：主な交通流動

●：主要渋滞箇所

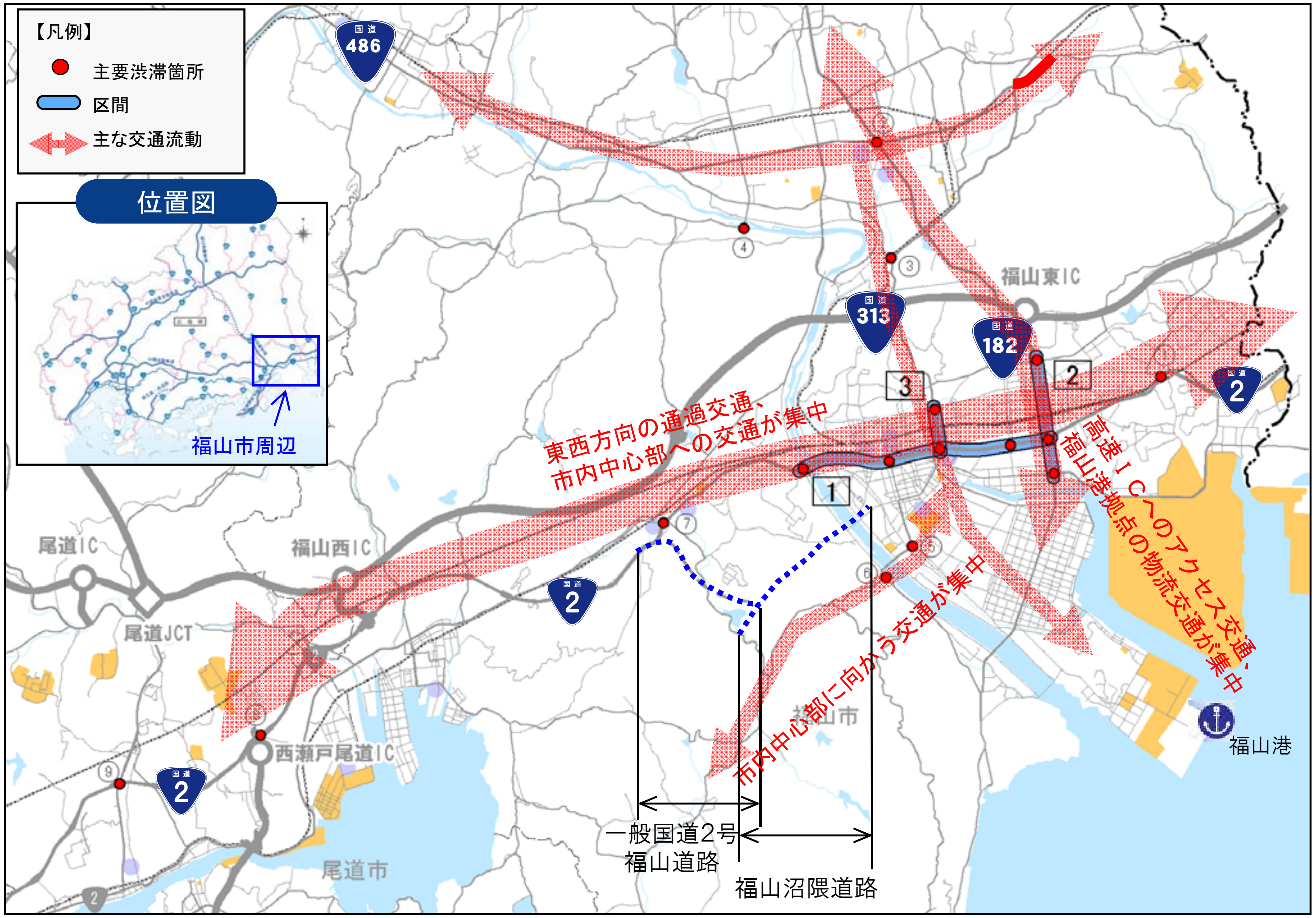
渋滞対策の基本方針〔福山市周辺における交通状況と対応方針〕

・地区の概況

	概　要
地区の状況	・ 福山市は、広島県の東部、瀬戸内海沿岸のほぼ中央部に位置している。山系を縫って西北部から南に貫流する一級河川芦田川の水系を中心に堆積された平野部が形成され、市街地が発達しています。 ・ 臨海部の東西に国道2号、内陸部の東西に国道486号、並びにこれら2路線を南北につなぐ国道182号、313号が骨格路線となり、その他主要地方道や一般県道がこの骨格路線に接続されており、主な交通流動を担っています。 ・ 国道2号は、東西の通過交通と福山港への物流交通、市内中心部への交通が混在。南北軸には、高速ICへのアクセス交通、福山港を拠点とした物流交通が集中しています。
道路交通状況	・ 東西軸では国道2号、南北軸では国道182号などの路線において渋滞が発生しています。 ・ 内々、内外交通と通過交通の混在により福山中心部の円滑な交通が阻害されています。

・現在の対策

	概　要
総合関連計画	・ 「福山市都市マスタープラン（H20.8）」に基づき、交通施設の整備方針として「公共交通の利用促進」「幹線道路網の整備」等を定め、交通施設の整備を推進しています。
主な対策	・ 一般国道2号福山道路の整備（ネットワーク整備） ・ 福山沼隈道路の整備（ネットワーク整備） ・ 福山都市圏におけるノーマイカー運動の普及・推進（ソフト対策） 等

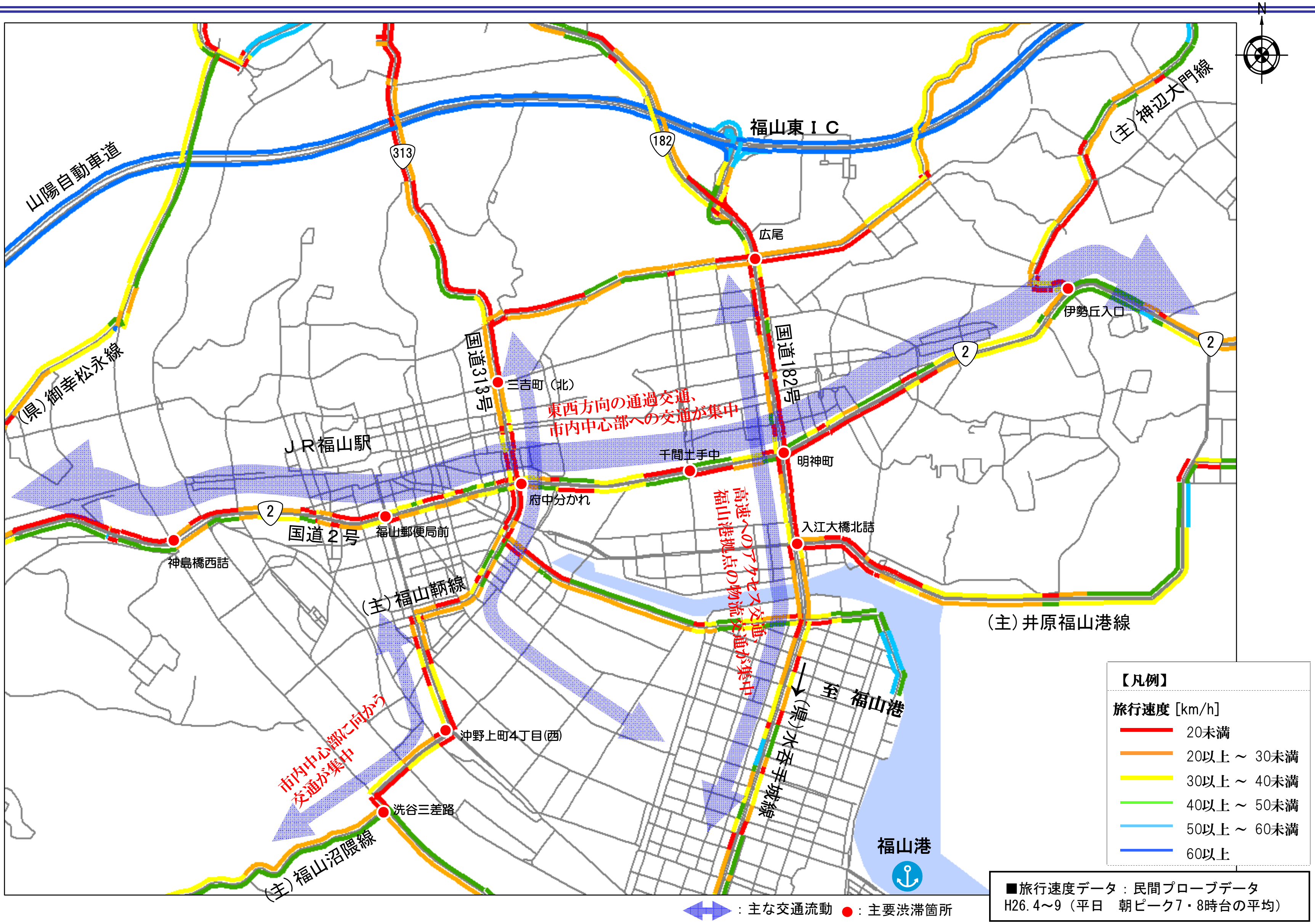


対応方針

関係者で連携して、渋滞原因を分析しつつ、都市におけるマスタープラン等に基づき、一般国道2号福山道路、福山沼隈道路等の整備を進めます。また関係者間（広島県渋滞対策部会、福山都市圏交通円滑化総合計画推進委員会等）で連携して効果的な対策の立案及び対策効果の把握を行います。

【参考】民間プローブデータによる旅行速度の状況（福山市周辺）

- 東西の通過交通と市内中心部への交通が混在する国道2号や、福山港からの物流交通と高速道路（福山東IC）へのアクセス交通が混在する国道182号や県道水呑手城線などで旅行速度が低下しています。



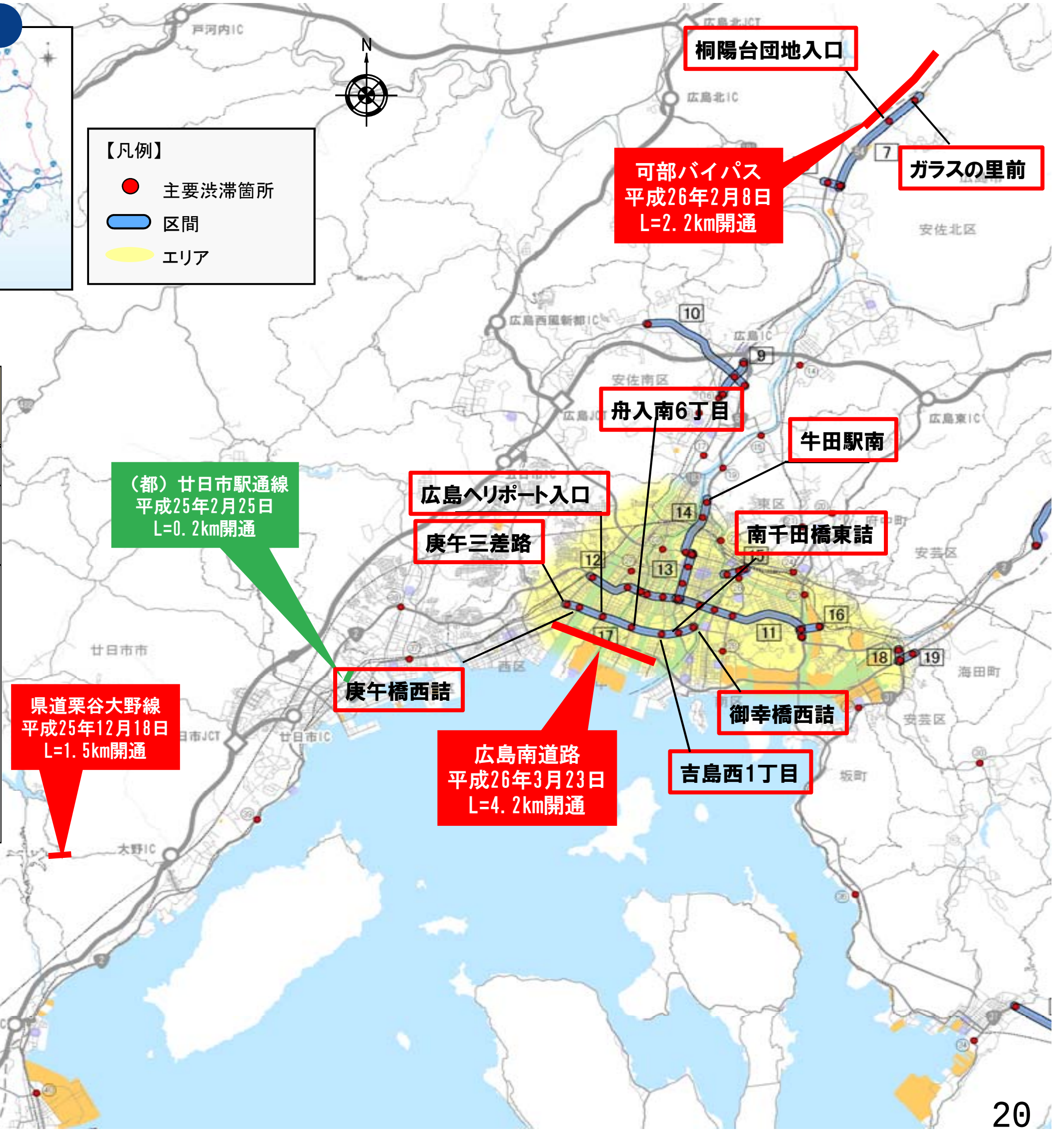
3.主要渋滞箇所のフォローアップ

主要渋滞箇所のフォローアップ　［広島市周辺］

- 広島市周辺における主要渋滞箇所62箇所のうち5箇所は旅行速度低下時間数が選定基準以下となっています。
- 選定基準以下となった5箇所では旅行速度の向上が見られましたが、半年分のデータでの確認のため、引き続きモニタリングを行います。

◆集計条件

項目	H24年度点検時	H26年度点検時
データ	民間プローブデータ	
集計期間	H23.8～H24.7	H26.4～H26.9
主要渋滞箇所	96箇所 （広島市：55、呉市：8、福山市：15、東広島市：8、海田町：3、その他：7（尾道市：2、大竹市：1、廿日市市：1、府中町：1、熊野町：1、坂町：1））	



◆主要渋滞箇所の旅行速度確認結果［広島市周辺］

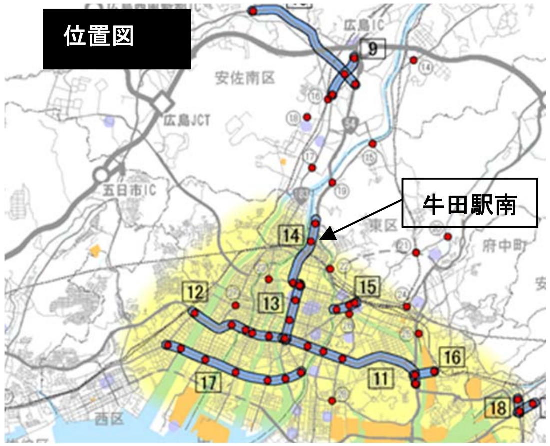
主要渋滞箇所数	選定基準非該当箇所数	箇所名（●は直轄）	市町村	支線数	選定基準（時間数）	旅行速度低下時間数		選定基準未満：○ 選定基準以上：×	備考
						H24年度点検	H26年度点検		
62箇所	5箇所	●牛田駅南	広島市	3	9	11	7	○	
		●桐陽台団地入口	広島市	4	12	16	3	○	可部バイパス H25開通並行区間
		●ガラスの里前	広島市	2	6	2	0	○	
		御幸橋西詰	広島市	4	12	24	32	×	広島南道路 H25開通並行区間
		南千田橋東詰	広島市	4	12	23	13	×	
		吉島西1丁目	広島市	4	12	22	20	×	
		舟入南6丁目	広島市	4	12	21	19	×	
		広島ヘリポート入口	広島市	4	12	22	8	○	
		庚午橋西詰	広島市	3	9	11	9	×	
		庚午三差路	広島市	3	9	11	7	○	

※選定基準は、支線数の3倍
（1支線あたり平均3時間の速度低下）

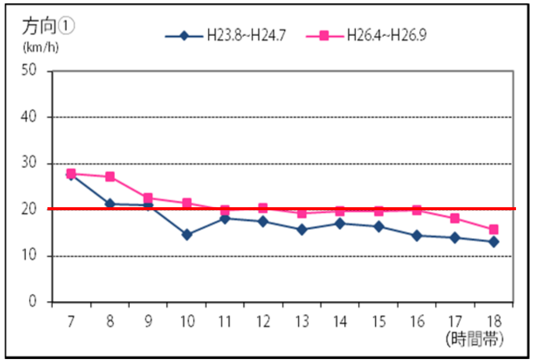
● 牛田駅南交差点では方向①②の速度がやや向上していますが傾向に大きな変化は見られないため、引き続きモニタリングを行います。

■交差点における方向別旅行速度グラフの過年度データとの比較

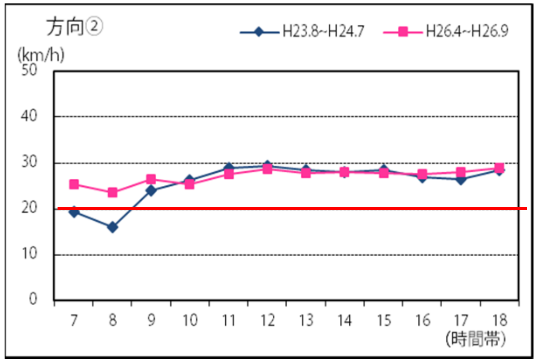
箇所1. 牛田駅南（11h→7h）



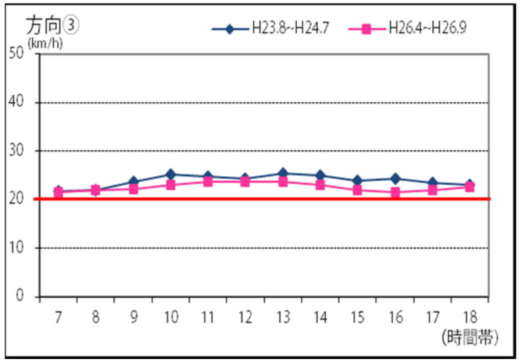
方向①



方向②



方向③

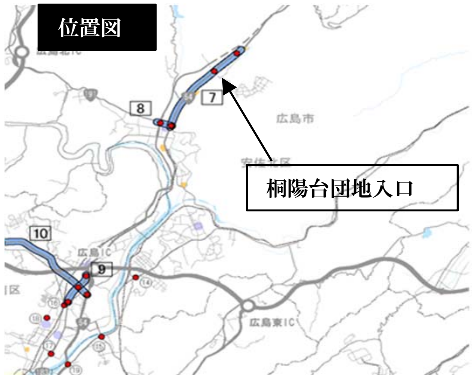


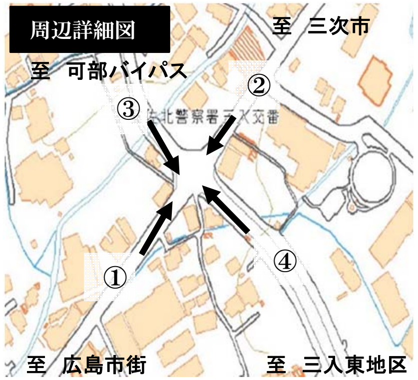
旅行速度:プローブデータ
（H24）H23.8～H24.7 平日平均
（H26）H26.4～H26.9 平日平均

- 桐陽台入口交差点では、方向②③の速度の向上が見られますが、半年分のデータでの確認のため、引き続きモニタリングを行っていきます。
- ガラスの里前交差点では、方向①②ともに流入速度の向上が見られますが、半年分のデータでの確認のため、引き続きモニタリングを行っていきます。

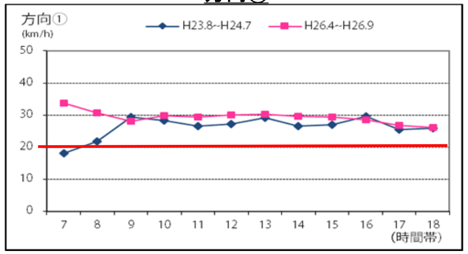
■各交差点における方向別旅行速度グラフの過年度データとの比較

箇所2.　桐陽台団地入口（16h→3h）

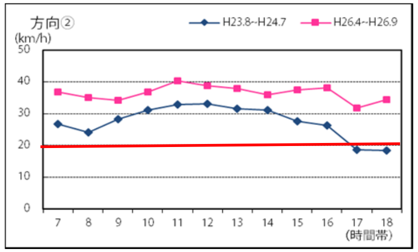




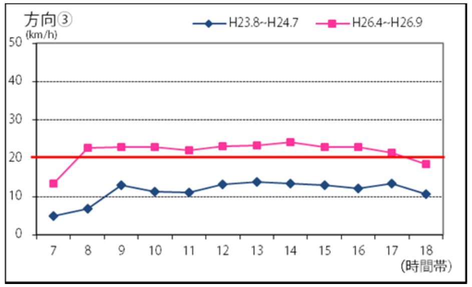
方向①



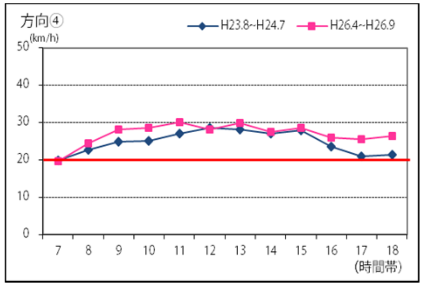
方向②



方向③

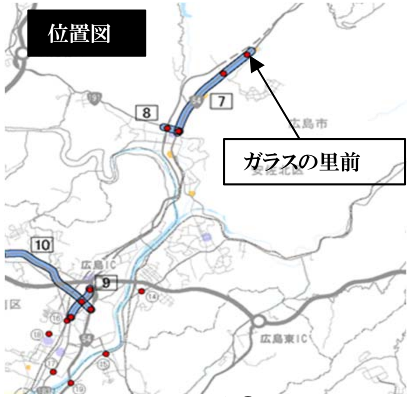


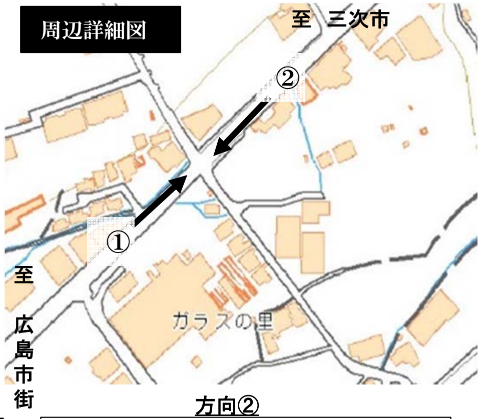
方向④



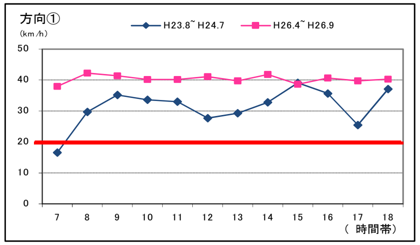
箇所3.　ガラスの里前（2h→0h）

※過年度にパブリックコメントを受けて、現地確認により渋滞を確認したため特定

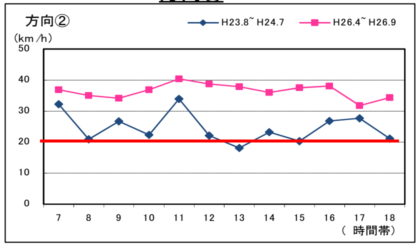




方向①



方向②



※前回選定時は2方向で評価しており、今回も同様に2方向で評価している。

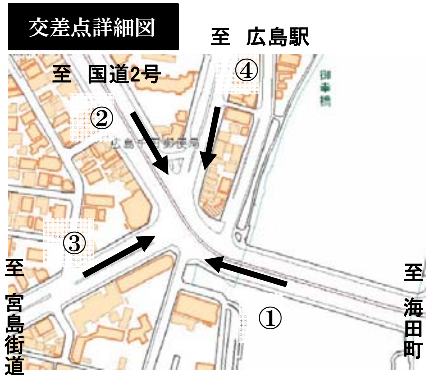
旅行速度：プローブデータ
（H24）H23.8～H24.7 平日平均
（H26）H26.4～H26.9 平日平均

主要渋滞箇所のフォローアップ　［広島市周辺］

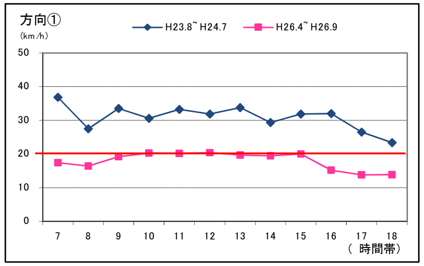
- 御幸橋西詰交差点では、方向①において流入速度の低下が見られるものの、その他の方向では傾向に大きな変化は見られないため、引き続きモニタリングを行います。
- 南千田橋東詰交差点では、方向④において流入速度の向上が見られるものの、その他の方向では傾向に大きな変化は見られないため、引き続きモニタリングを行います。

■各交差点における方向別旅行速度グラフの過年度データとの比較

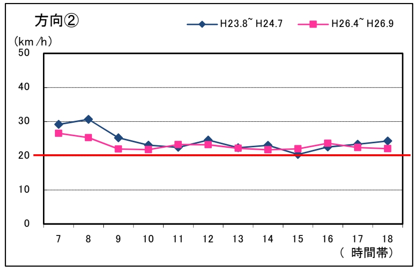
箇所4.　御幸橋西詰（24h→32h）



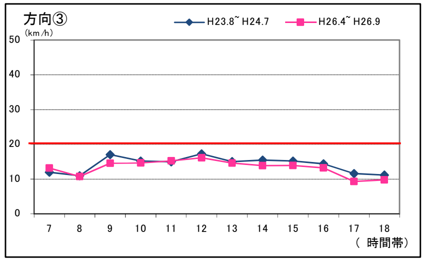
方向①



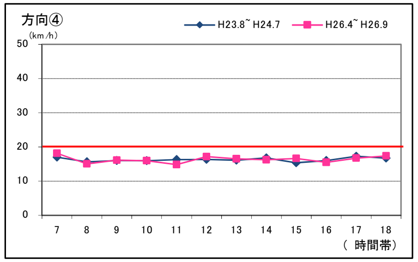
方向②



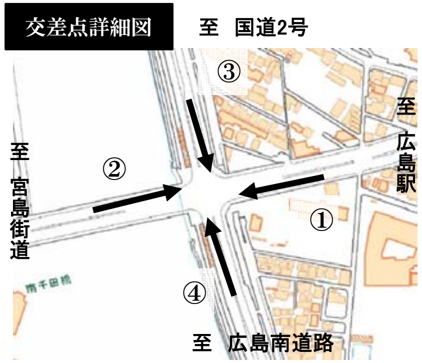
方向③



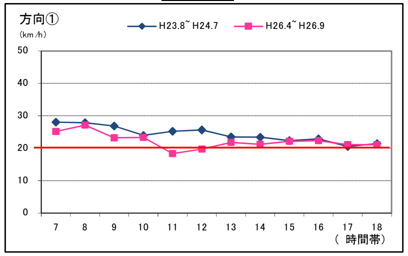
方向④



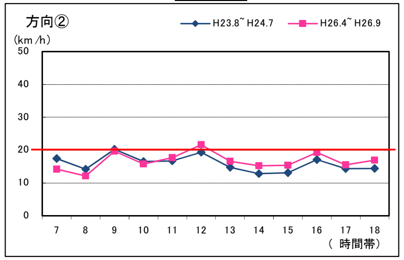
箇所5.　南千田橋東詰（23h→13h）



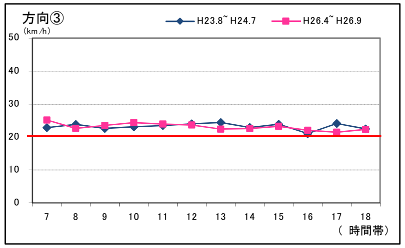
方向①



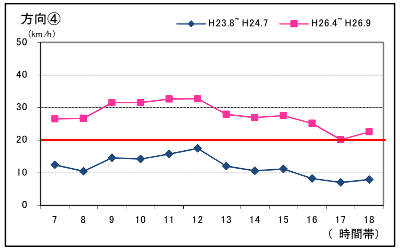
方向②



方向③



方向④



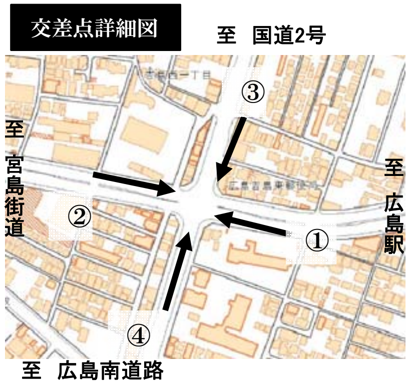
旅行速度：プローブデータ
（H24）H23.8～H24.7 平日平均　（H26）H26.4～H26.9 平日平均

主要渋滞箇所のフォローアップ　［広島市周辺］

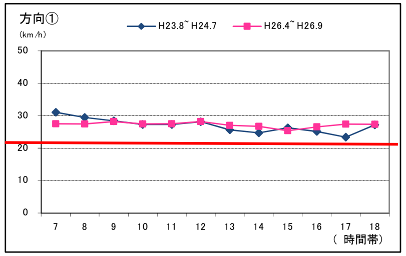
- 吉島西1丁目交差点では方向②において流入速度の向上が見られるものの、その他の方向では傾向に大きな変化は見られないため、引き続きモニタリングを行います。
- 舟入南6丁目交差点では方向②において流入速度の向上が見られるものの、その他の方向では傾向に大きな変化は見られないため、引き続きモニタリングを行います。

■各交差点における方向別旅行速度グラフの過年度データとの比較

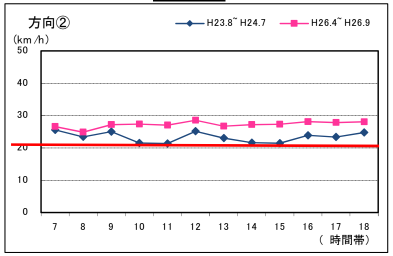
箇所6. 吉島西1丁目（22h→20h）



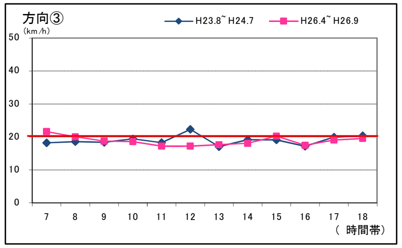
方向①



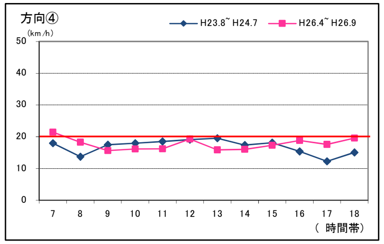
方向②



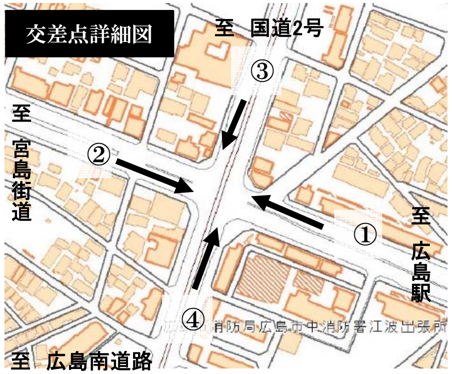
方向③



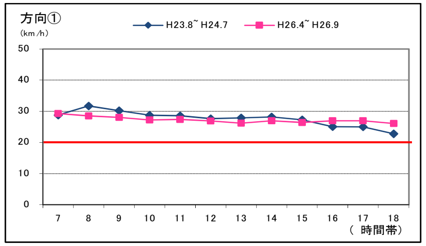
方向④



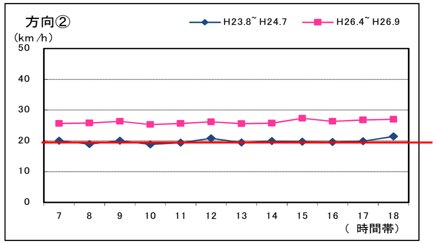
箇所7. 舟入南6丁目（21h→19h）



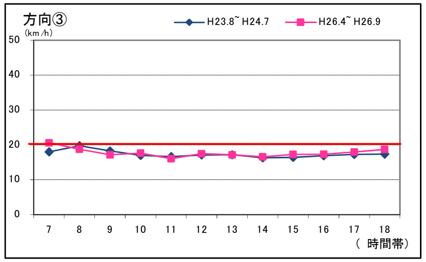
方向①



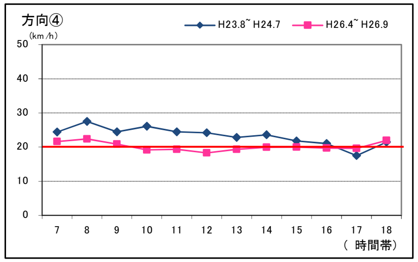
方向②



方向③



方向④



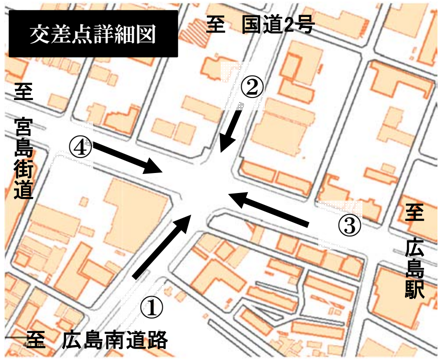
旅行速度：プローブデータ
（H24）H23.8～H24.7 平日平均　（H26）H26.4～H26.9 平日平均

主要渋滞箇所のフォローアップ ［広島市周辺］

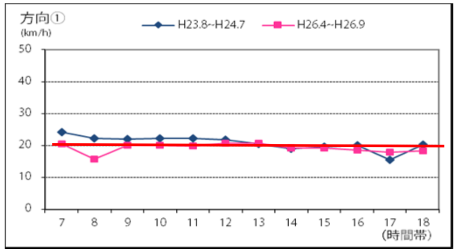
- 広島ヘリポート入口交差点では、方向③、④では流入速度の向上が見られますが、方向①、②では傾向に大きな変化は見られないため、引き続きモニタリングを行います。
- 庚午橋西詰交差点では朝ピーク時に全方向で流入速度の向上が見られるものの、その他の時間帯は傾向に大きな変化は見られないため、引き続きモニタリングを行います。

■各交差点における方向別旅行速度グラフの過年度データとの比較

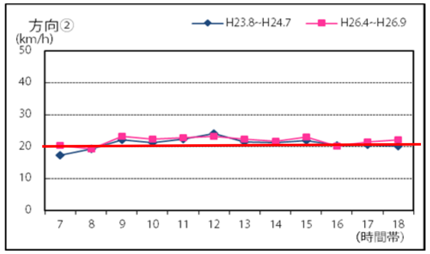
箇所8. 広島ヘリポート入口（22h→8h）



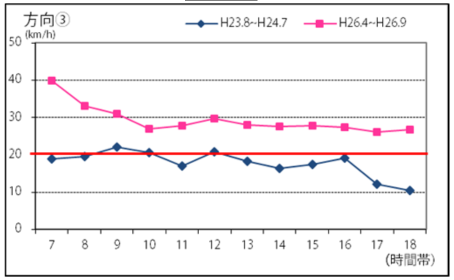
方向①



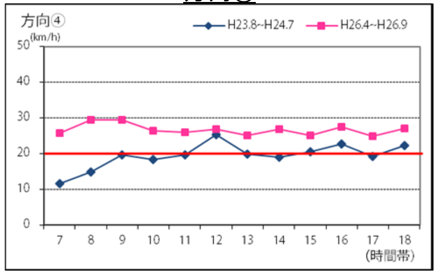
方向②



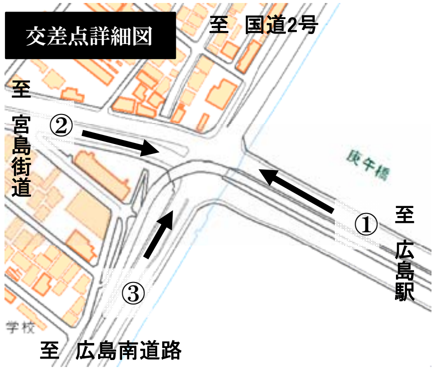
方向③



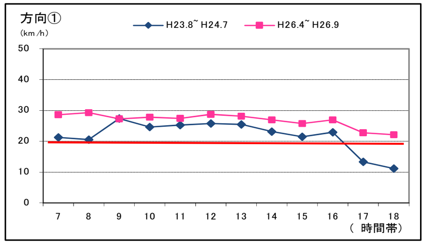
方向④



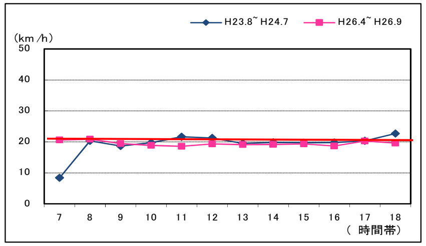
箇所9. 庚午橋西詰（11h→9h）



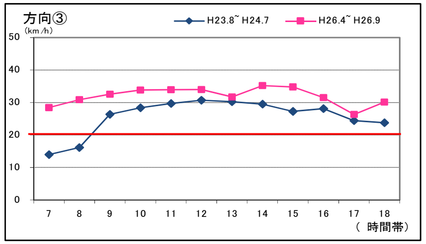
方向①



方向②



方向③



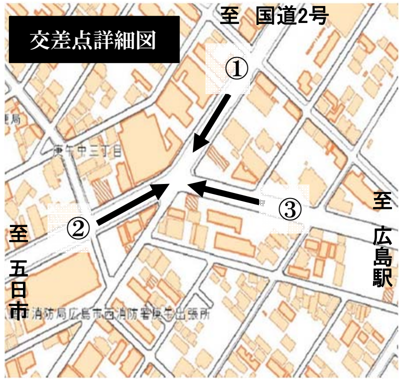
※前回選定時は3方向で評価しており、今回も同様に3方向で評価している。

旅行速度：プローブデータ
（H24）H23.8～H24.7 平日平均
（H26）H26.4～H26.9 平日平均

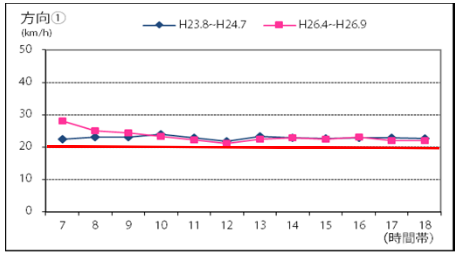
● 庚午三差路交差点では、朝ピークに流入速度の向上が見られるものの、その他の時間帯は傾向に大きな変化は見られないため、引き続きモニタリングを行います。

■各交差点における方向別旅行速度グラフの過年度データとの比較

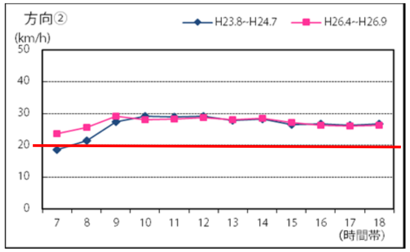
箇所10. 庚午三差路（11h→7h）



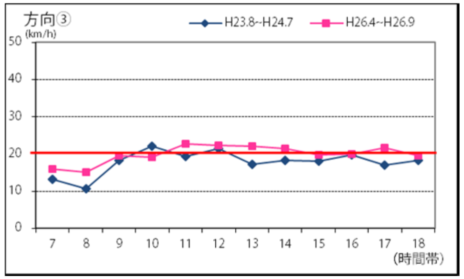
方向①



方向②



方向③



旅行速度：ブローブデータ
（H24）H23.8～H24.7 平日平均
（H26）H26.4～H26.9 平日平均

主要渋滞箇所のフォローアップ ［呉市周辺］

- 呉市周辺における主要渋滞箇所9箇所のうち2箇所は旅行速度低下時間数が選定基準以下となっています。
- 選定基準以下となった2箇所のうち音戸大橋交差点では流入速度の大幅な改善が見られ、渋滞解消しています。

位置図

【凡例】
- 主要渋滞箇所
- 区間
- エリア

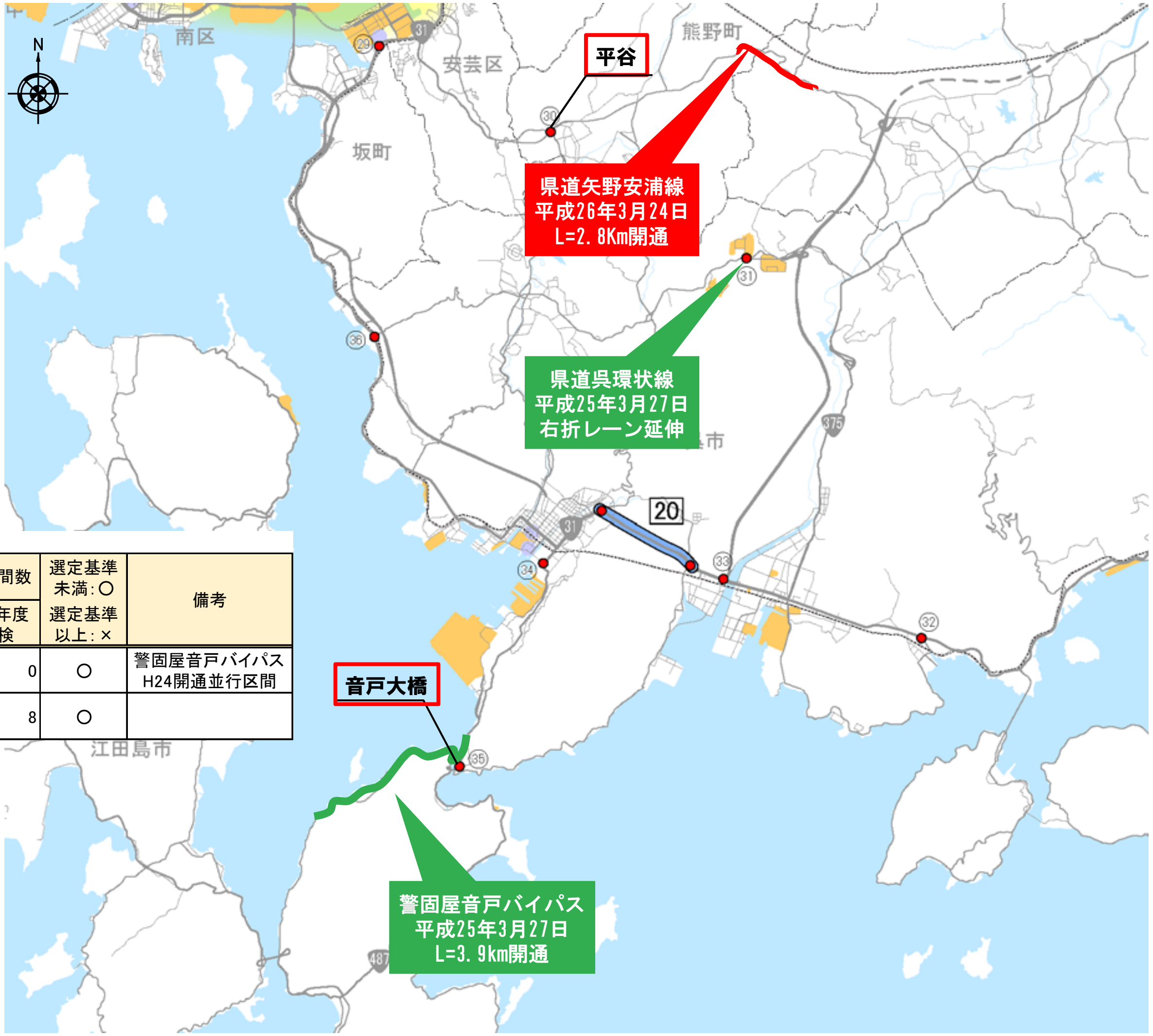
◆集計条件

項目	H24年度点検時	H26年度点検時
データ	民間プローブデータ	
集計期間	H23.8～H24.7	H26.4～H26.9
主要渋滞箇所	96箇所 （広島市：55、呉市：8、福山市：15、東広島市：8、海田町：3、その他：7（尾道市：2、大竹市：1、廿日市市：1、府中町：1、熊野町：1、坂町：1））	

◆主要渋滞箇所の旅行速度確認結果[呉市周辺]

主要渋滞箇所数	選定基準非該当箇所数	箇所名（●は直轄）	市町村	支線数	選定基準（時間数）	旅行速度低下時間数		選定基準未満：○ 選定基準以上：×	備考
						H24年度点検	H26年度点検		
9箇所	2箇所	音戸大橋	呉市	3	9	13	0	○	警固屋音戸バイパスH24開通並行区間
		平谷	熊野町	3	9	10	8	○	

※選定基準は、支線数の3倍
（1支線あたり平均3時間の速度低下）

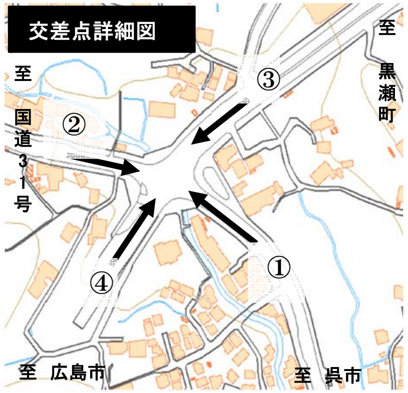


主要渋滞箇所のフォローアップ　［呉市周辺］

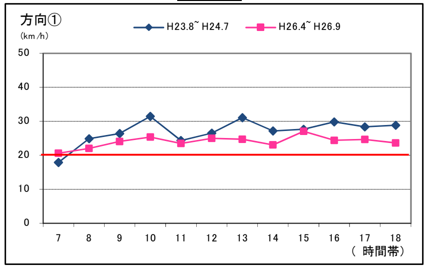
- 平谷交差点では方向①②の速度が向上していますが、傾向に大きな変化は見られないため、引き続きモニタリングを行います。
- 音戸大橋交差点では、全方向で朝・夕ピークの流入速度の向上が見られ、渋滞解消しています。

■各交差点における方向別旅行速度グラフの過年度データとの比較

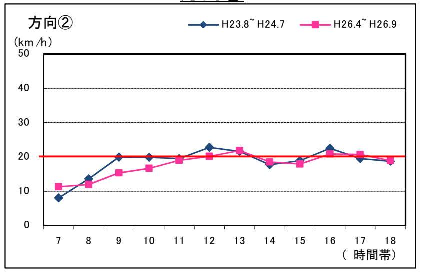
箇所1. 平谷交差点（10h→8h）



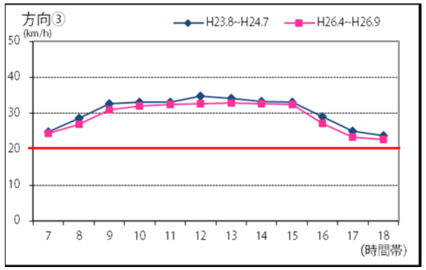
方向①



方向②

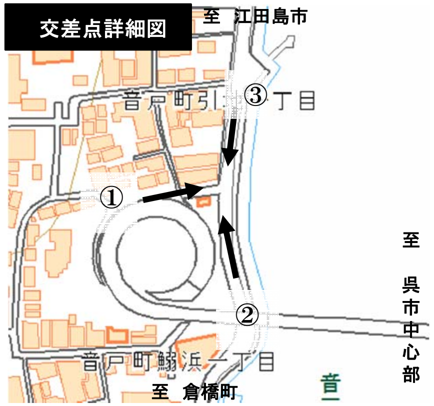


方向③

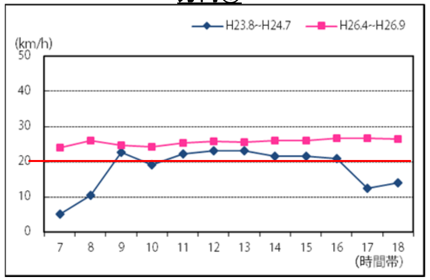


※方向④はプローブデータでは交差点としての評価ができないため、前回選定時は3方向で評価しており、今回も同様に3方向で評価している。

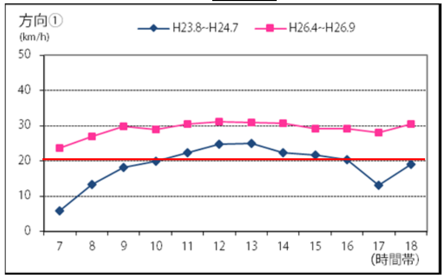
箇所2. 音戸大橋交差点（13h→0h）



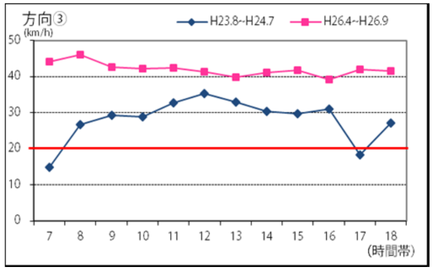
方向①



方向②



方向③



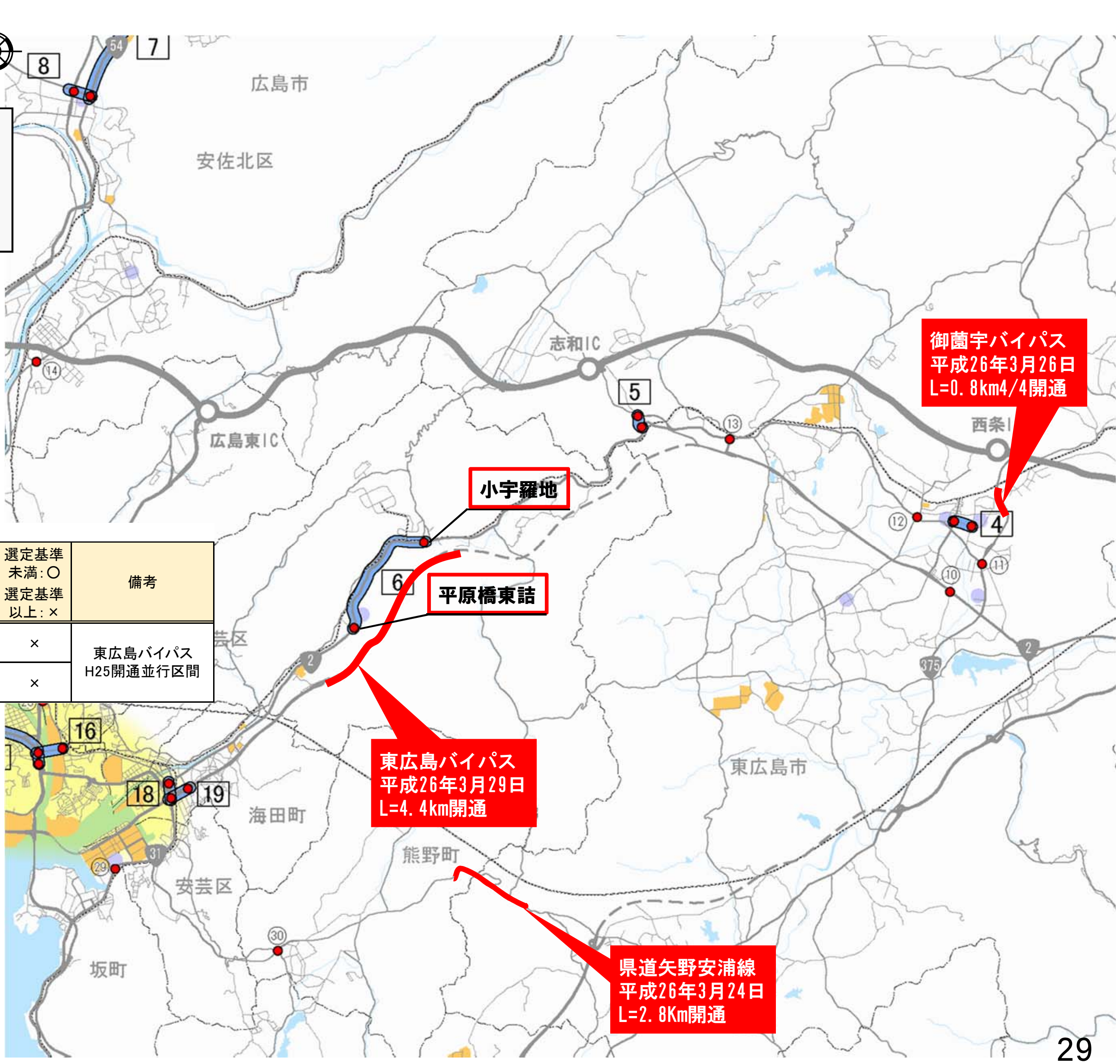
旅行速度：プローブデータ
（H24）H23.8～H24.7 平日平均
（H26）H26.4～H26.9 平日平均

◢ 主要渋滞箇所のフォローアップ ［東広島市周辺］

● 東広島市周辺における主要渋滞箇所では旅行速度低下時間数が選定基準以下となっている箇所はありません。

位置図

【凡例】
- 主要渋滞箇所
- 区間
- エリア



◆集計条件

項目	H24年度点検時	H26年度点検時
データ	民間プローブデータ	
集計期間	H23.8～H24.7	H26.4～H26.9
主要渋滞箇所	96箇所 （広島市：55、呉市：8、福山市：15、東広島市：8、海田町：3、その他：7（尾道市：2、大竹市：1、廿日市市：1、府中町：1、熊野町：1、坂町：1））	

◆主要渋滞箇所の旅行速度確認結果［東広島市周辺］

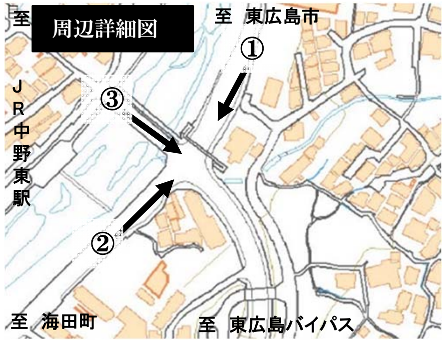
主要渋滞箇所数	選定基準非該当箇所数	箇所名（●は直轄）	市町村	支線数	選定基準（時間数）	旅行速度低下時間数 H24年度点検	旅行速度低下時間数 H26年度点検	選定基準未満：○ 選定基準以上：×	備考
8箇所	0箇所	●平原橋東詰	広島市	3	9	18	12	×	東広島バイパス H25開通並行区間
		●小宇羅地	広島市	3	9	11	16	×	

※選定基準は、支線数の3倍
（1支線あたり平均3時間の速度低下）

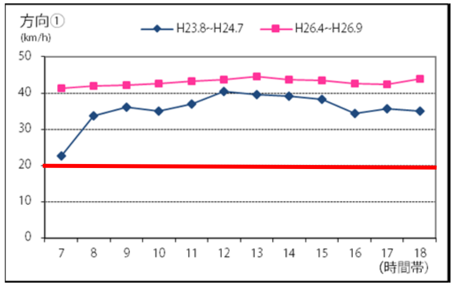
- 平原橋東詰交差点では、方向②の国道2号の流入速度が向上しています。
- 一方で方向③の交差道路側では、傾向に大きな変化はないため、引き続きモニタリングを行っていきます。
- 小宇羅地交差点では、方向①の国道2号下りの朝ピークの流入速度が向上しています。
- 一方で方向②の国道2号上りの流入速度には、改善が見られないため、引き続きモニタリングを行っていきます。

■交差点における方向別旅行速度グラフの過年度との比較

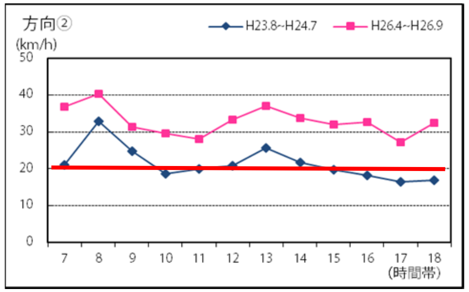
箇所1. 平原橋東詰交差点(18h→12h)



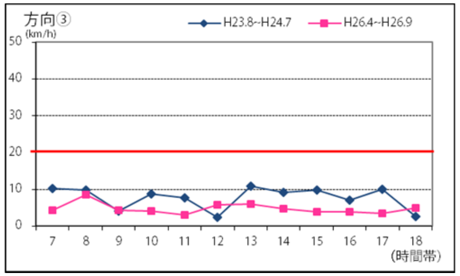
方向①



方向②

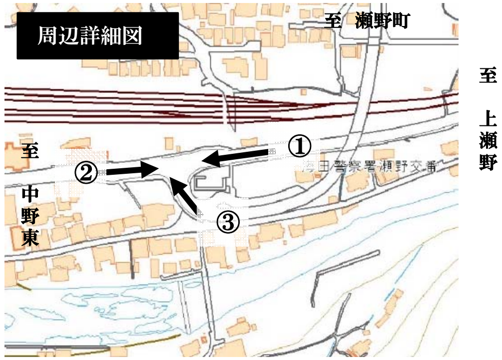


方向③

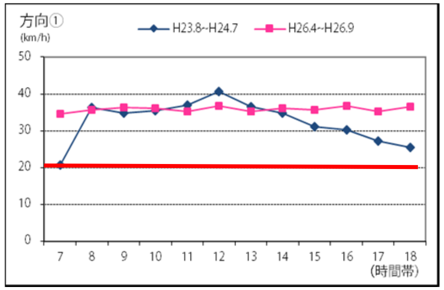


※前回選定時は3方向で評価しており、今回も同様に3方向で評価している。

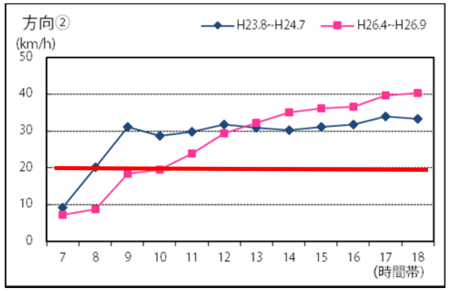
箇所2. 小宇羅地交差点(11h→16h)



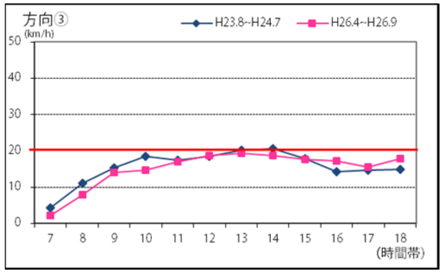
方向①



方向②



方向③

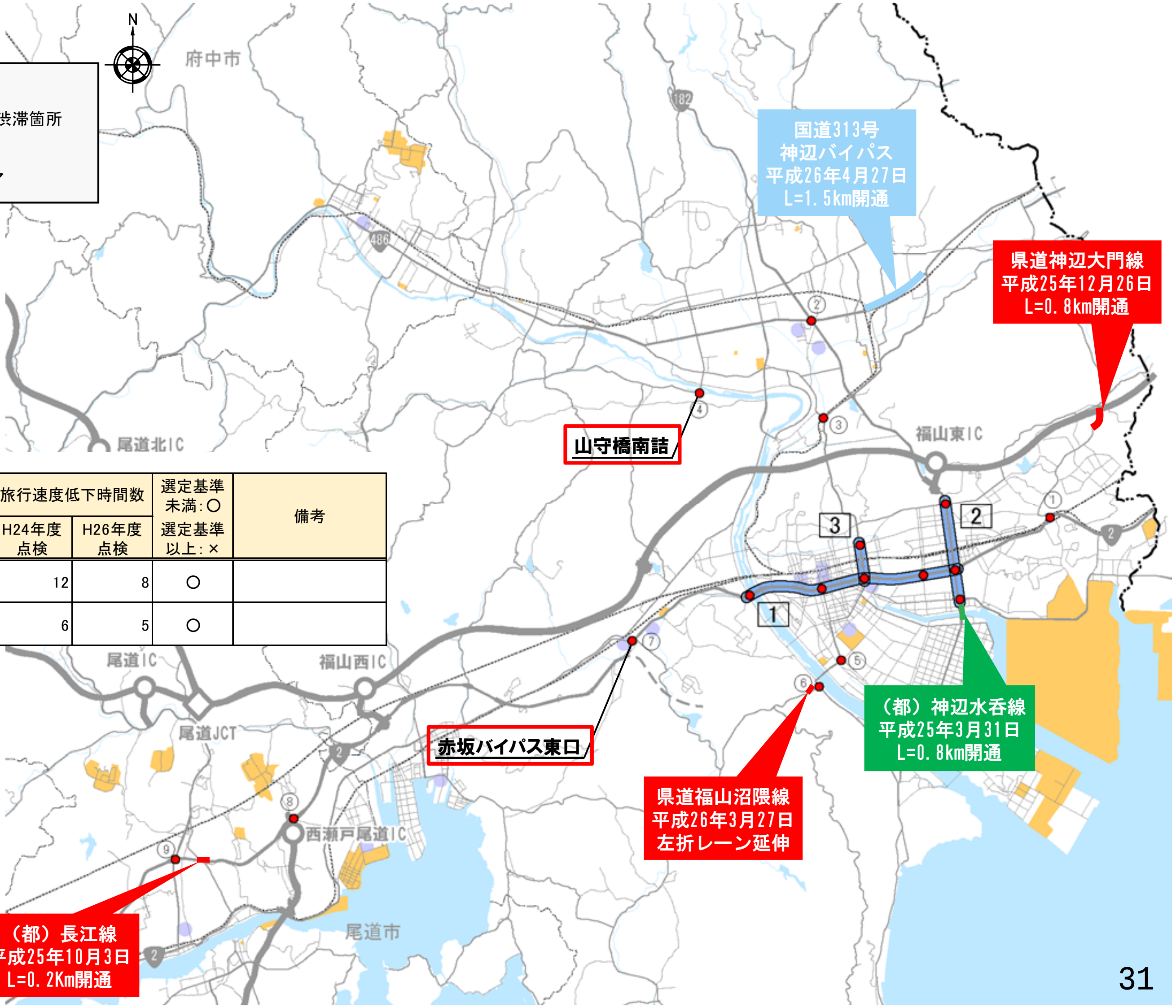


旅行速度：ブローブデータ
（H24）H23.8～H24.7 平日平均
（H26）H26.4～H26.9 平日平均

主要渋滞箇所のフォローアップ ［福山市周辺］

- 福山市周辺における主要渋滞箇所17箇所のうち2箇所は旅行速度低下時間数が選定基準以下となっています。
- 選定基準に該当しなかった2箇所についても流入速度の傾向に大きな変化は無いため、引き続きモニタリングを行います。

位置図



◆集計条件

項目	H24年度点検時	H26年度点検時
データ	民間プローブデータ	
集計期間	H23.8～H24.7	H26.4～H26.9
主要渋滞箇所	96箇所 （広島市：55、呉市：8、福山市：15、東広島市：8、海田町：3、その他：7（尾道市：2、大竹市：1、廿日市市：1、府中町：1、熊野町：1、坂町：1））	

◆主要渋滞箇所の旅行速度確認結果［福山市周辺］

主要渋滞箇所数	選定基準非該当箇所数	箇所名（●は直轄）	市町村	支線数	選定基準（時間数）	旅行速度低下時間数		選定基準未満：○ 選定基準以上：×	備考
						H24年度点検	H26年度点検		
17箇所	2箇所	●赤坂バイパス東口	福山市	3	9	12	8	○	
		山守橋南詰	福山市	2	6	6	5	○	

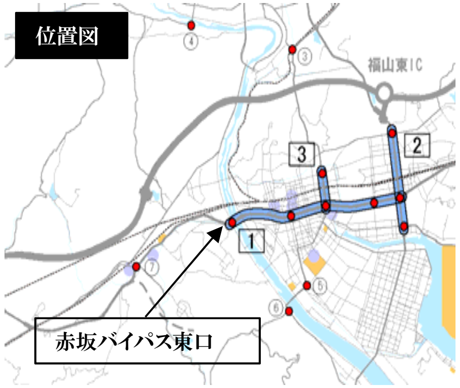
※選定基準は、支線数の3倍
（1支線あたり平均3時間の速度低下）

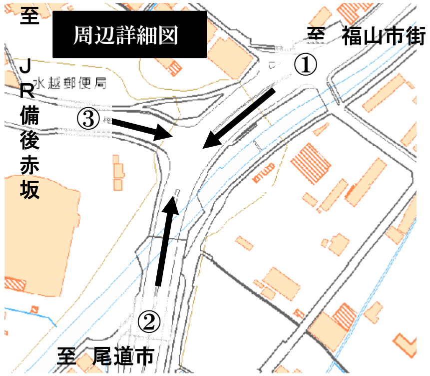
主要渋滞箇所のフォローアップ ［福山市周辺］

- 赤坂バイパス東口交差点では方向①の流入速度がやや向上していますが傾向に大きな変化は見られないため、引き続きモニタリングを行います。
- 山守橋南詰交差点では流入速度の傾向に大きな変化は見られないため、引き続きモニタリングを行います。

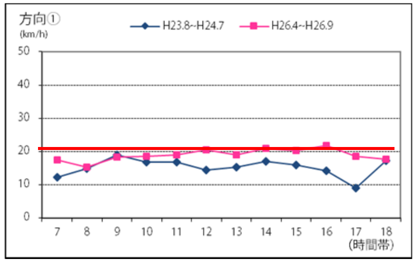
■各交差点における方向別旅行速度グラフの過年度データとの比較

箇所1. 赤坂バイパス東口（12h→8h）

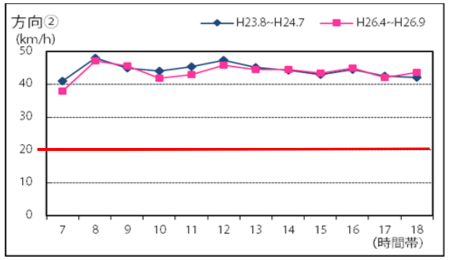




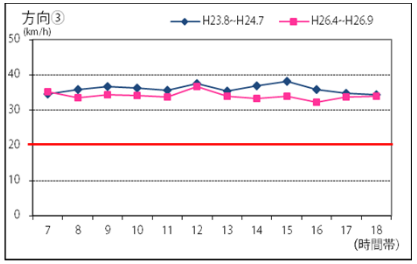
方向①



方向②

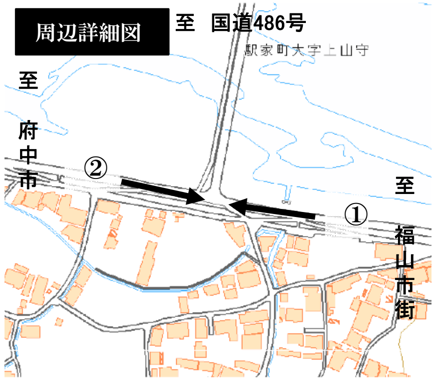


方向③

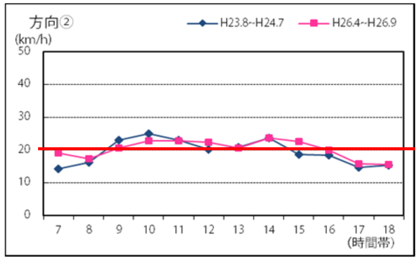


旅行速度：プローブデータ
（H24）H23.8～H24.7 平日平均
（H26）H26.4～H26.9 平日平均

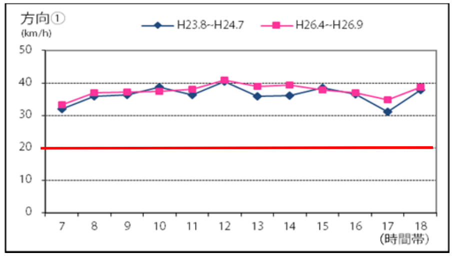
箇所2. 山守橋南詰（6h→5h）



方向①



方向②



※前回選定時は2方向で評価しており、今回も同様に2方向で評価している。

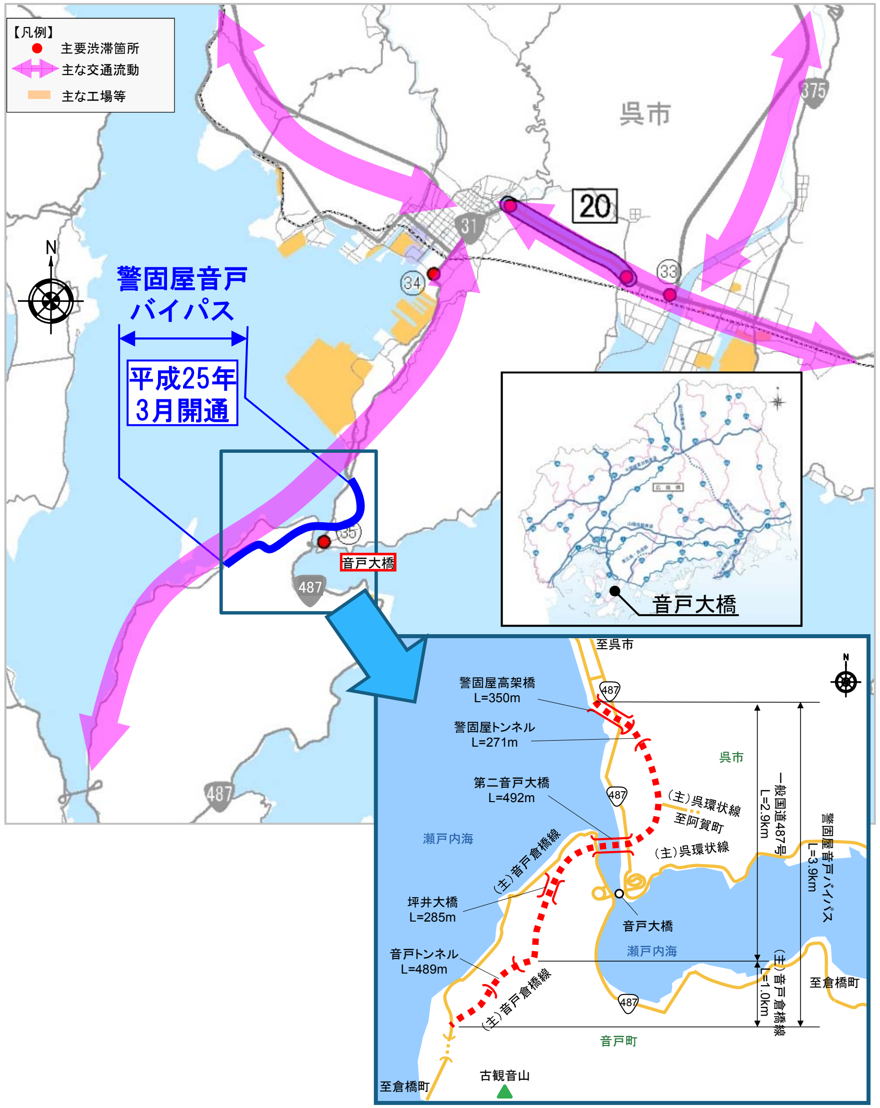
旅行速度：プローブデータ
（H24）H23.8～H24.7 平日平均
（H26）H26.4～H26.9 平日平均

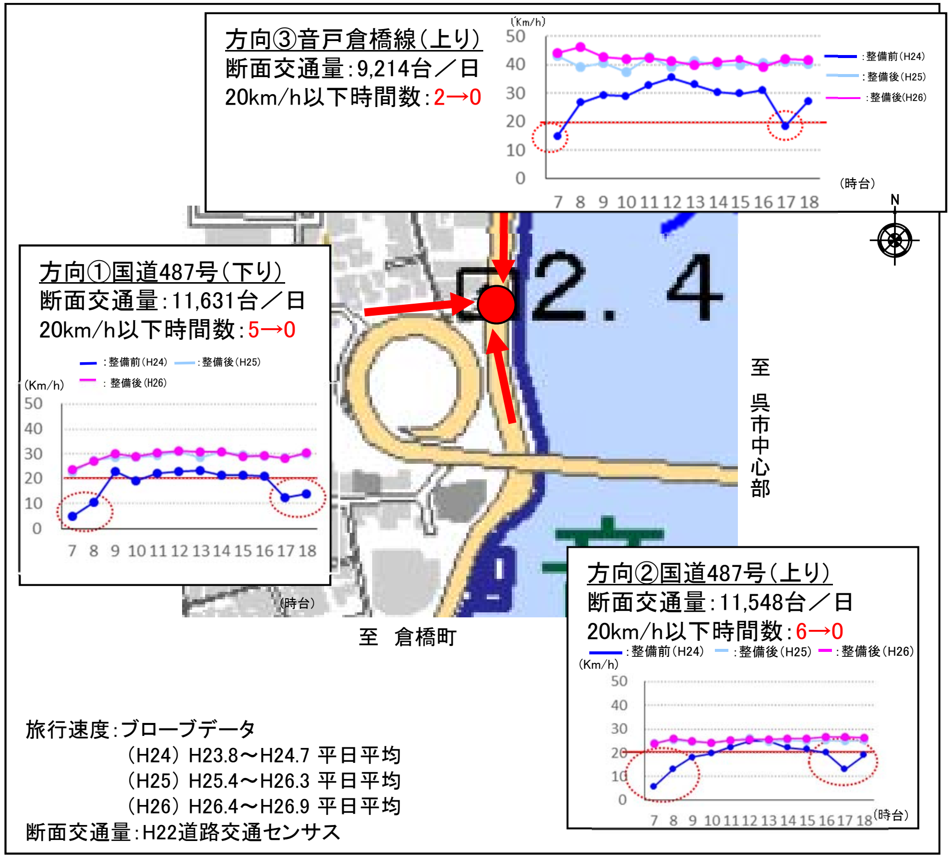
4.渋滞対策の効果検証について

渋滞対策の効果検証　〔一般国道487号警固屋音戸バイパス〕

- 警固屋音戸バイパス(第二音戸大橋)は、音戸大橋の交通量増大による慢性的な交通渋滞の緩和などを目的として整備がすすめられ平成25年3月27日に開通しました。
- 主要渋滞箇所である音戸大橋交差点では、旅行速度が低下する方向・時間数※がのべ13時間(開通前)から0時間(開通後)に減少し、渋滞が解消しています。

※交差点流入部の速度が20km/h以下となる時間数



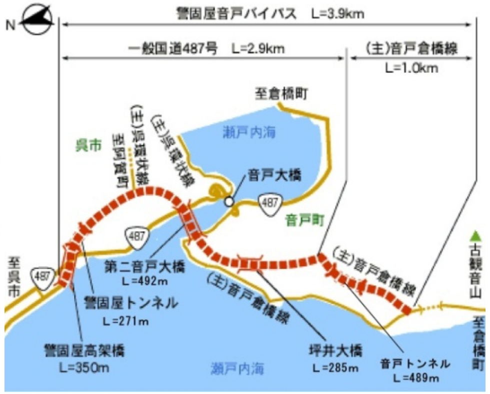


交差点に流入する
速度20km/h以下の時間数が
開通前:13時間数→開通後:0時間数
となり、渋滞が解消

【参考】一般国道487号警固屋音戸バイパス　平成25年3月27日開通による効果

交通の難所「音戸大橋」の渋滞が解消！　「二つのアーチ橋」で観光の魅力が向上！

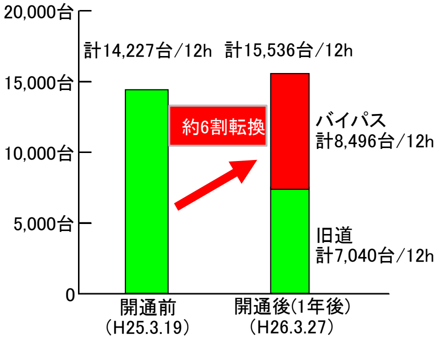
・音戸大橋交通量の約6割がバイパスに転換し，渋滞（2,300m）が解消。
・所要時間が短縮し，定時性の確保とともに安全性も向上。
・「二つのアーチ橋」により，周辺地域の観光の魅力が向上。



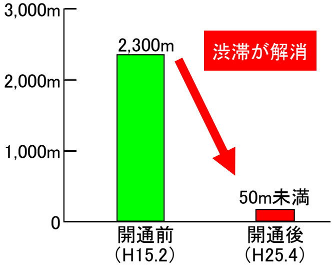
音戸の瀬戸に架かる音戸大橋と第二音戸大橋

▲バイパス開通前の音戸大橋の状況
（平成17年7月 18時頃撮影）

▲バイパス開通後の音戸大橋の状況
（平成25年7月 13時頃撮影）



▲開通前後の交通量の変化
（資料：広島県交通量調査）



▲渋滞長の変化
（資料：広島県渋滞長調査）

地域の声

【緊急車両】バイパスの利用により，現場への到着時間が 短縮されました。
（警察・消防）
【公共交通】渋滞が解消し，路線バスの定時性が確保され所要時間も短縮されました。
（バス事業者）
【旧道沿線】大型車の交通が減少し，安全性が向上しているように感じます。
（沿線住民）
【観光振興】新たな景観の見物などにより多くのお客様にご利用いただいています。
（宿泊施設）

宮島街道リバーシブルレーン（中央線変移規制）廃止に伴う状況の変化

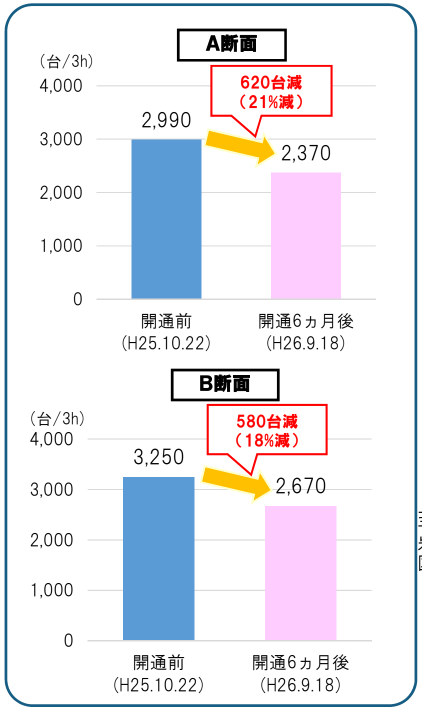
- 宮島街道では、朝ピーク時である7時～9時において、片側2車線の運用を北向き3車線、南向き1車線に変更しリバーシブルレーンとして運用してきましたが、平成26年4月26日に廃止されました。
- 広島南道路・広島高速3号線の開通に伴い、宮島街道の朝ピーク北向き交通が減少したため、リバーシブルレーンの廃止に伴い、3車線が2車線に減少したにも関わらず渋滞に大きな変化はありません。

リバーシブルレーンの概要

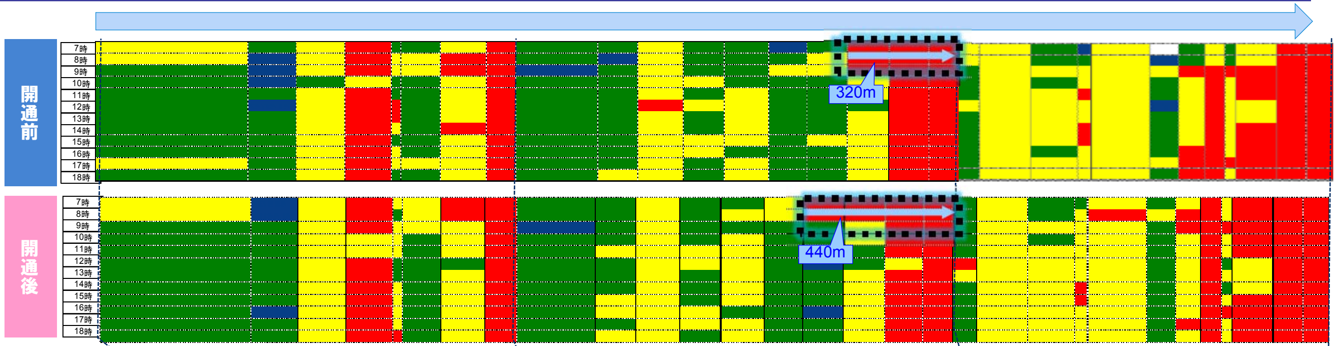
○交通規制等の内容
7:00～9:00　　北向き３車線、南向き１車線
9:00～翌7:00　北向き２車線、南向き２車線
○リバーシブルレーン運用区間
右図の ［赤破線枠］ の区間
○開始・廃止時期
・開始年月日：昭和49年3月31日
・廃止年月日：平成26年4月28日

開通前後の宮島街道の交通状況

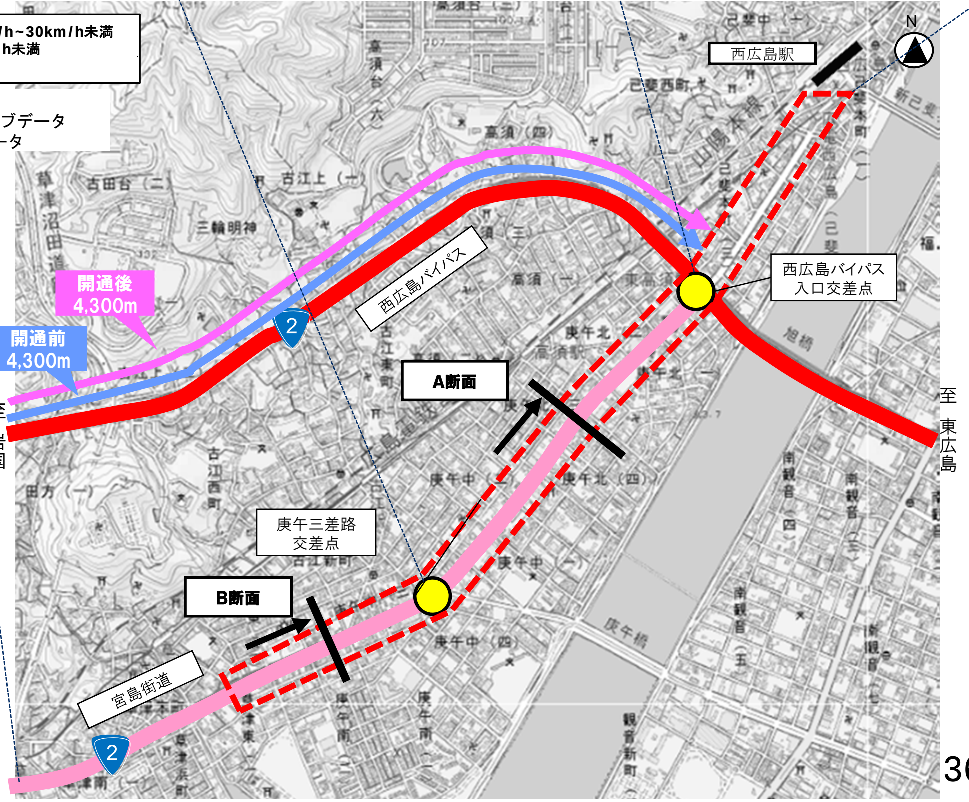
宮島街道　北向き交通量（朝ピーク）



(※朝ピーク:6-9時)



【 旅行速度凡例】
- 50km/h以上
- 40km/h～50km/h未満
- 30km/h～40km/h未満
- 20km/h～30km/h未満
- 20km/h未満

■旅行速度データ
○開通前：H25. 9～H26. 2（平日）民間プローブデータ
○開通後：H26. 4～9（平日）民間プローブデータ

西広島バイパスの渋滞長
開通前：民間プローブデータH25.9～H26.2の平日朝ピーク（7～9時）で速度の平均値が20km/h以下となる区間
開通後：民間プローブデータH26.4～H26.9の平日朝ピーク（7～9時）で速度の平均値が20km/h以下となる区間