

令和4年度 第1回 広島県道路交通渋滞対策部会

令和4年8月24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
2. 主要渋滞箇所のフォローアップ	11
3. 道路整備における周辺状況変化	28
4. 国道54号におけるTDM施策	33
5. 観光地における渋滞対策	39

1.これまでの検討経緯

■ 渋滞部会の検討経緯

【参考】 主要渋滞箇所選定の流れ

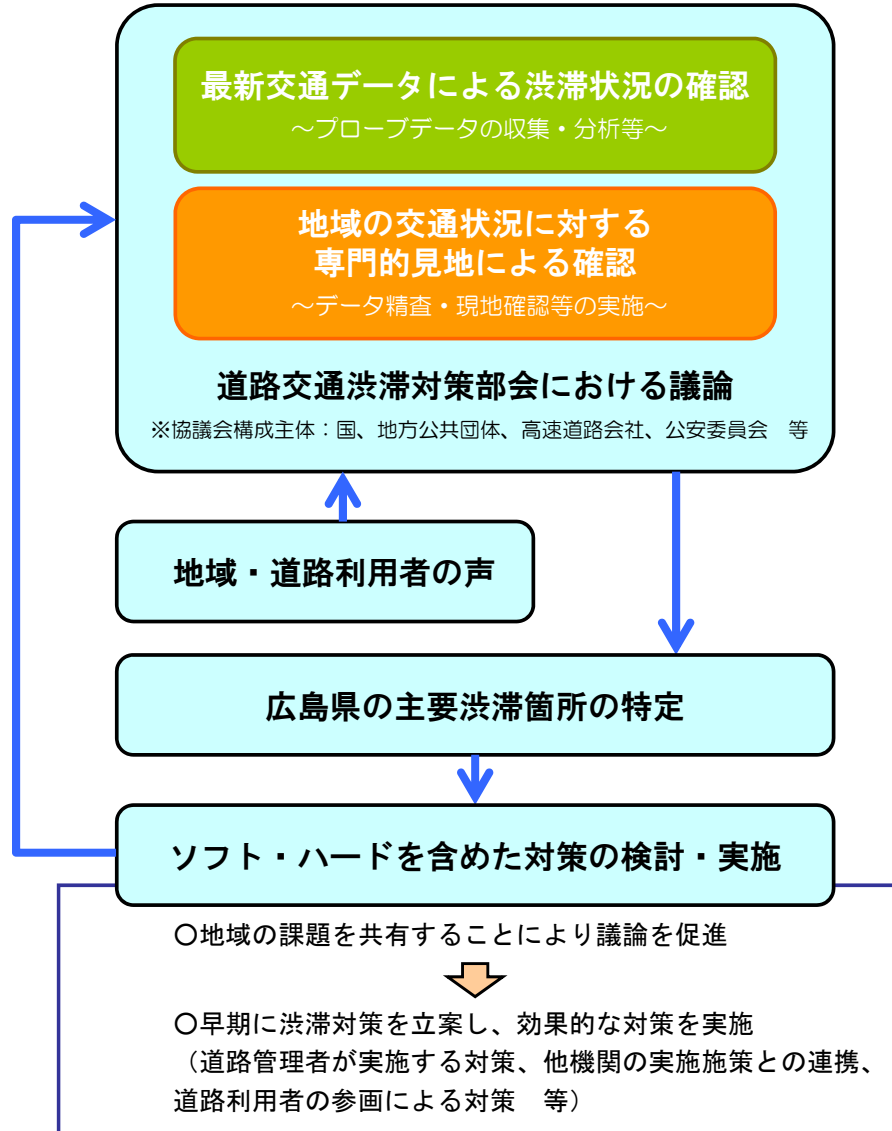
【参考】 広島県内の主要渋滞箇所選定基準

【参考】 渋滞対策の基本方針

渋滞部会の検討経緯

- 平成24年度に渋滞発生箇所を96箇所（現在89箇所）選定しました。
- その後、渋滞対策部会において主要渋滞箇所のモニタリングや効率的な渋滞対策について議論を行い、継続的にフォローアップを実施しています。

◇対策検討のマネジメントサイクル



◇これまでの検討経緯



令和4年度 第1回渋滞部会の開催 (R4.8.24)

- ・これまでの検討経緯
- ・主要渋滞箇所のフォローアップ
- ・道路整備における周辺状況変化
- ・国道54号におけるTDM施策
- ・観光地における渋滞対策

- 統一的データに基づき渋滞発生箇所を抽出し、主要渋滞箇所（素案）を選定し、パブリックコメントの実施により地域・道路利用者の皆様からの意見を踏まえて精査を行い、1エリア・11区間・33箇所（計96箇所）の主要渋滞箇所を選定しました。

箇所の精査

- ・主要渋滞箇所(素案)、パブコメ追加意見箇所(複数意見)、パブコメ追加意見箇所(単数意見)に分類。
- ・主要渋滞箇所(素案)で否定意見があった箇所、パブコメ追加意見箇所(複数・単数)について、データ・現地確認等を実施する。
- ・渋滞状況が確認できない等の場合は、主要渋滞箇所には含めない。

区間集約

- ・渋滞交差点等が連続し、区間として渋滞しているところを「区間」、複数の箇所と連担せず、単独で渋滞しているところを「箇所」として整理する。

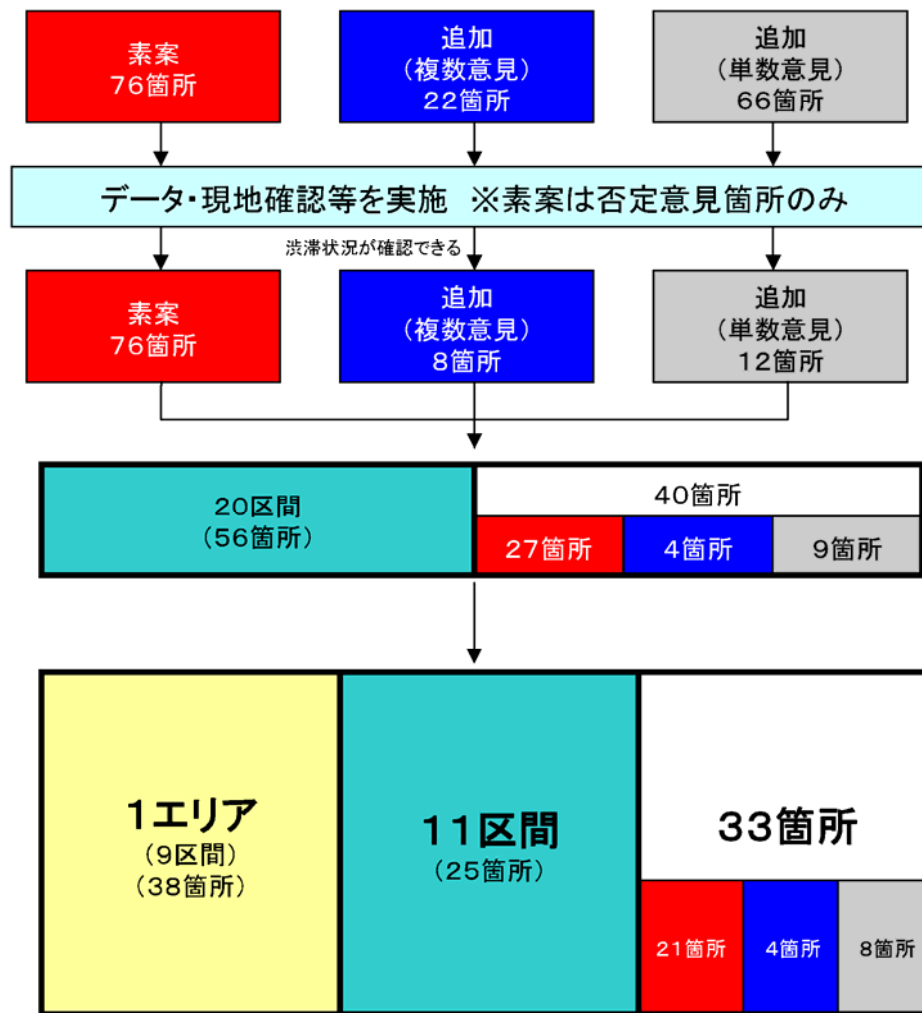
エリア集約

- ・都市部などあるエリアにおいて面的に渋滞状況が発生している「区間」「箇所」を「エリア」として集約する。

主要渋滞箇所を

- ・エリア
- ・区間
- ・箇所

の3つのレベルで整理

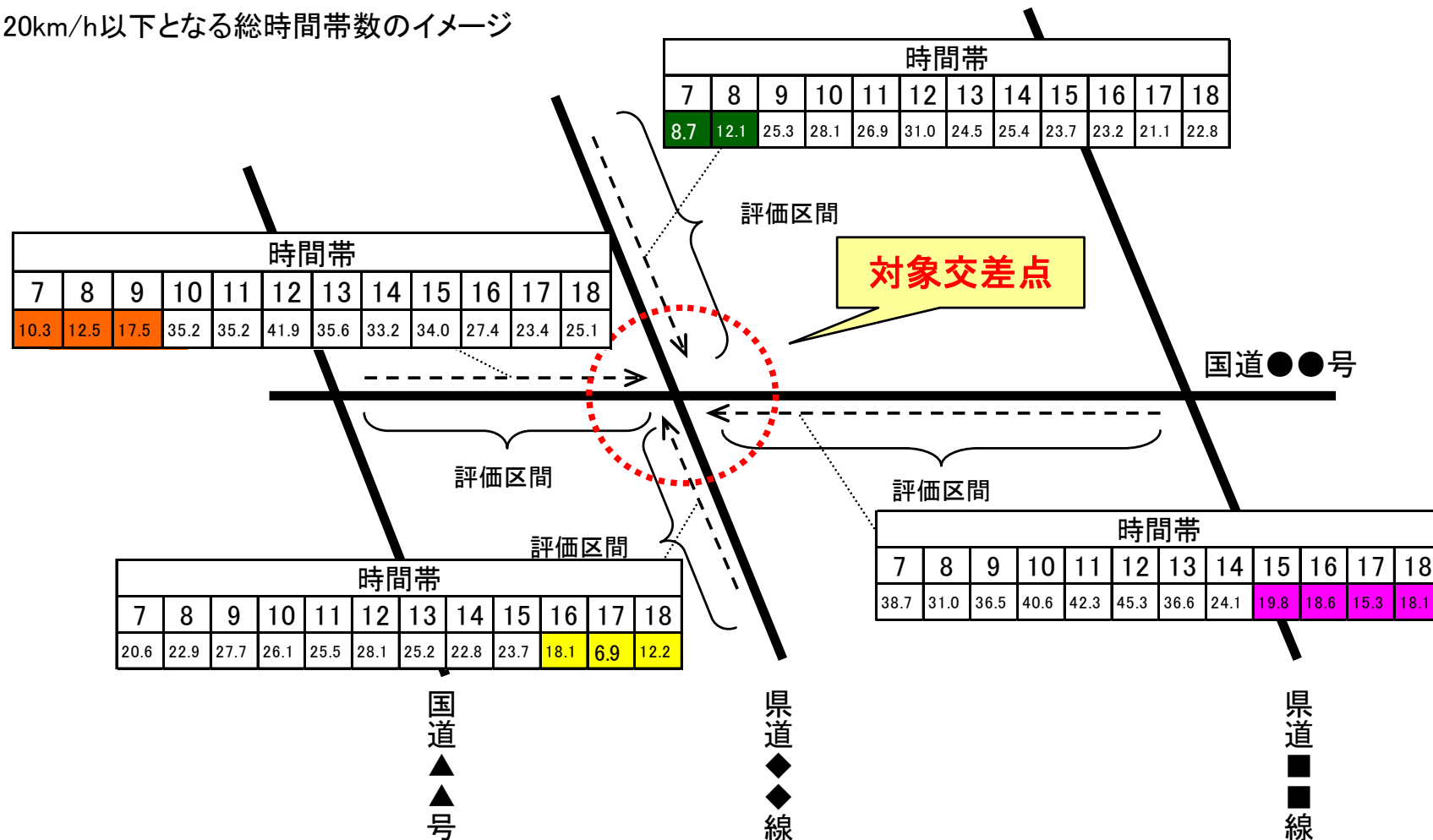


※選定されなかった場所も含め、継続的な検討・現地状況のフォローを実施します。

【参考】広島県内の主要渋滞箇所選定基準

- 評価区間・時間帯ごとに平均旅行速度を算定しました。
- 対象箇所(交差点)の全流入方向を対象に、20 km/h以下の時間帯数(速度低下時間帯数)を合計しました。 ※下図の場合、20 km/h以下となる総時間帯数は、**■** + **■** + **■** + **■**の「12時間」となります。
- 速度低下時間帯数が、〈対象交差点の支数×3時間〉以上であれば、主要渋滞箇所の選定基準に該当します。 ※下図の場合、速度低下時間帯数が〈4(対象交差点の支数)×3時間〉=12時間以上であるため、主要渋滞箇所となります。

■ 20km/h以下となる総時間帯数のイメージ



※着色(■, ■, ■, ■)は、対象箇所に接続する各評価区間で流入方向の旅行速度が20km/h以下である時間帯を示す。

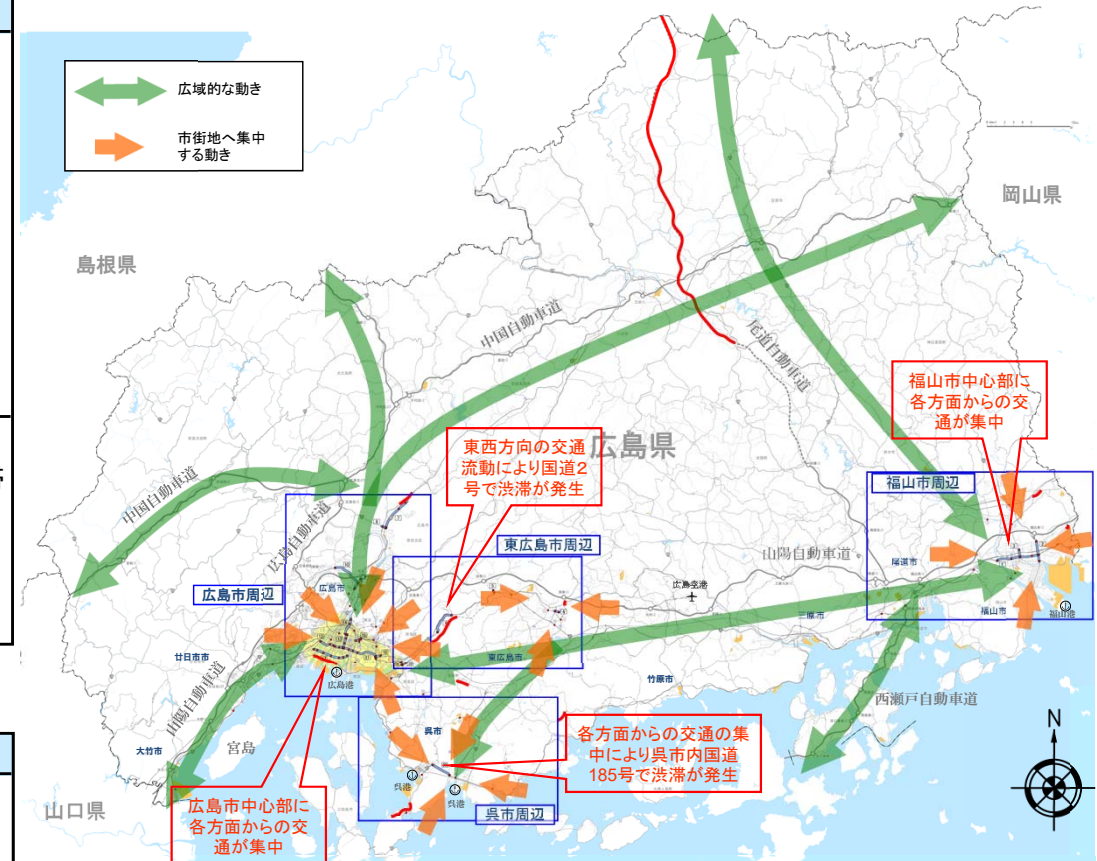
・地区の概況

概要	
地区の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

・現在の対策等

概要	
総合関連計画	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

・広島県全体の交通ネットワークイメージ



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。

【参考】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〕

H27. 3. 25
平成26年度広島県
道路交通渋滞対策部会

・地区の概況

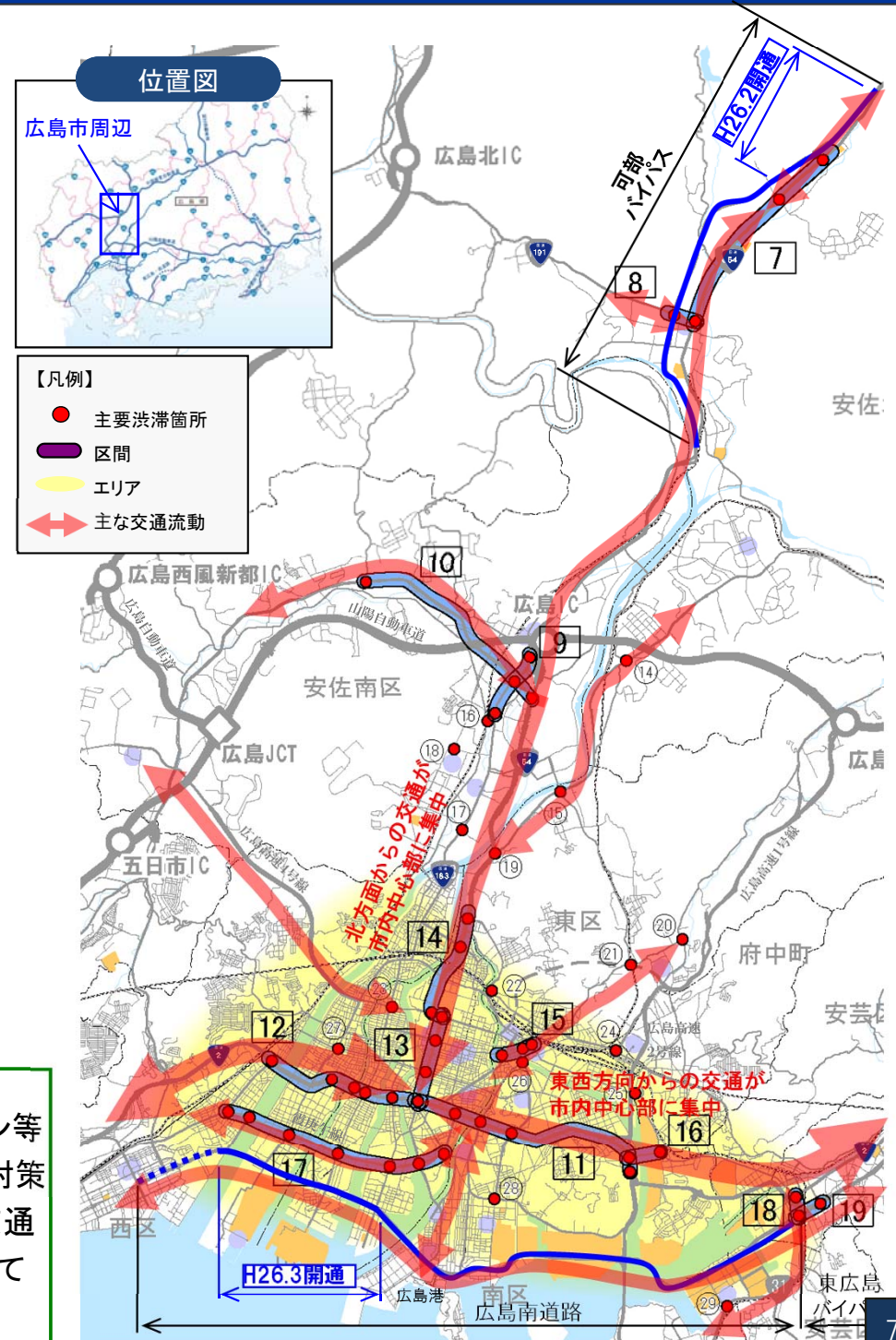
	概要
地区の状況	<ul style="list-style-type: none"> 広島市の中心部は、山地及び河川に囲まれたデルタ地形の制約により、渡河部がボトルネックとなっています。 通勤時間帯に東西方向、北方面からの交通の集中や通過交通が混在しています。 沿岸部では生産企業が多く立地しており、広島港(国際拠点港湾)を拠点とした各方面への物流交通が流動しています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 内々・内外交通と通過交通の混在により、デルタ内の円滑な交通が阻害され、渋滞が発生しています。 東西軸では国道2号、南北軸では国道54号等で渋滞が発生しています。

・現在の対策等

	概要
総合関連計画	<ul style="list-style-type: none"> 「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	<ul style="list-style-type: none"> 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】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〕

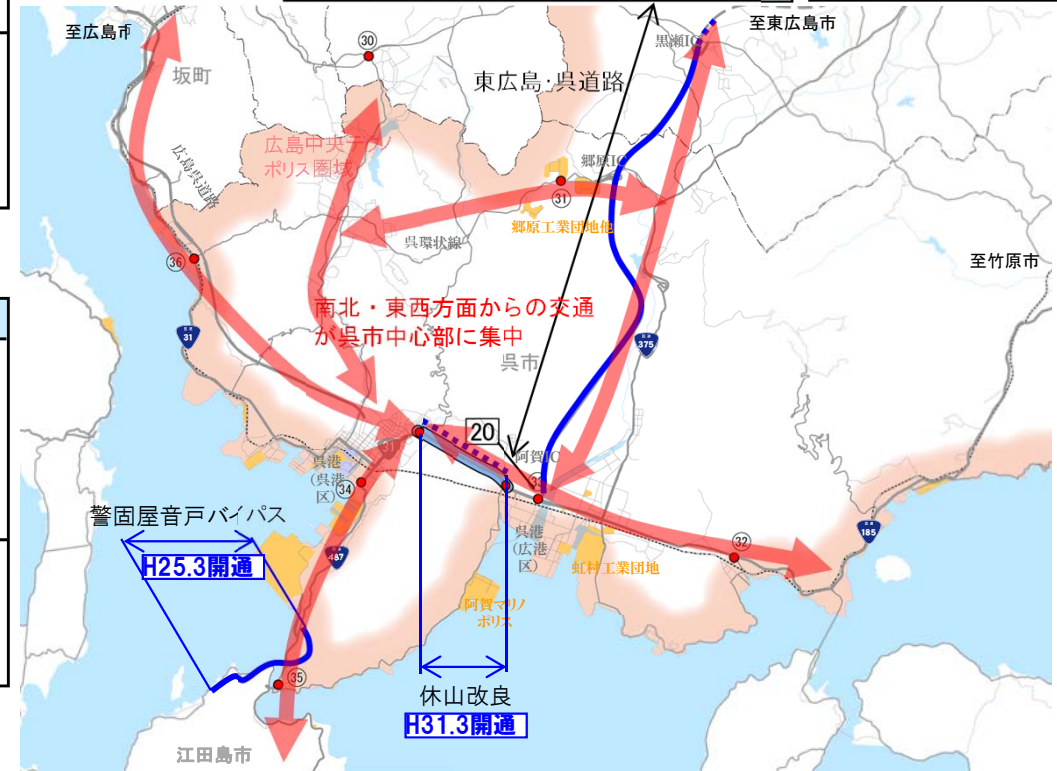
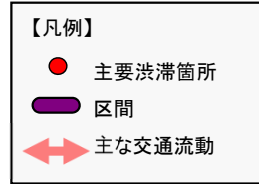
H27. 3. 25
平成26年度広島県
道路交通渋滞対策部会

・地区の概況

	概要
地区の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・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～東広島市にかけて地域が、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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・「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	<ul style="list-style-type: none"> ・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



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】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〕

H27. 3. 25
平成26年度広島県
道路交通渋滞対策部会

・地区の概況

	概要
地区の状況	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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

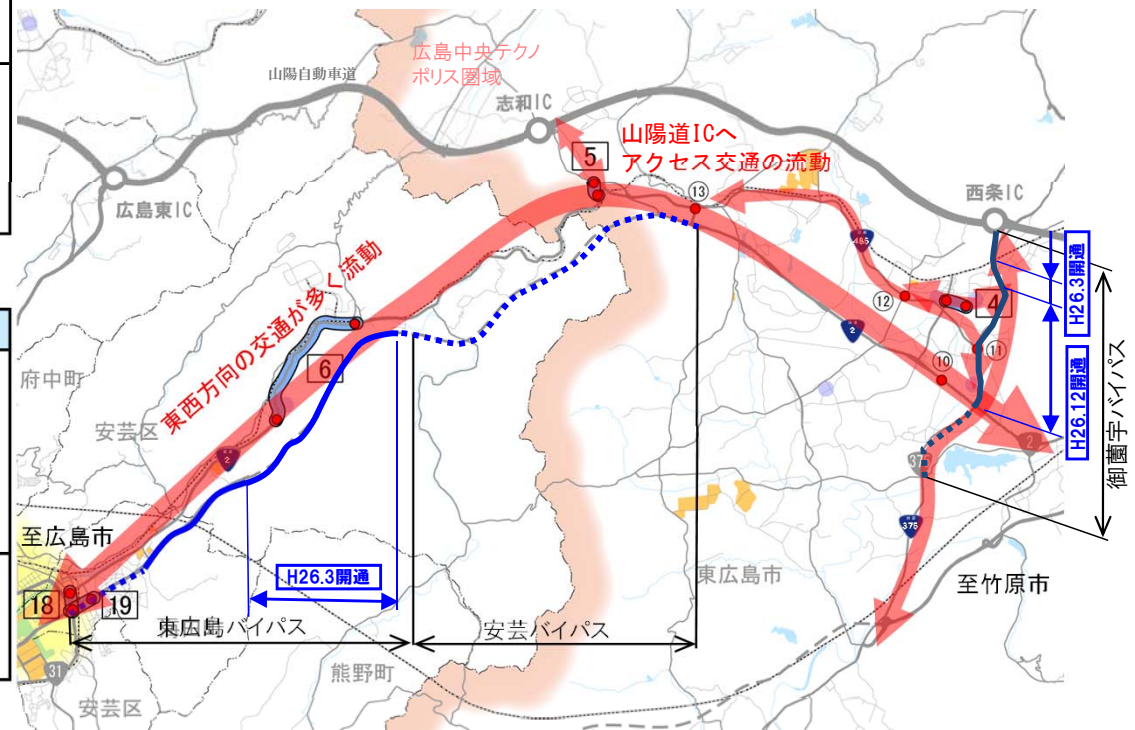
	概要
総合関連計画	<ul style="list-style-type: none"> 「東広島市都市計画マスタープラン(H23.5)」に基づき、道路の整備方針として「幹線道路網の整備」「円滑かつ安全・安心な交通環境の形成」等、また公共交通の方針として「多様な地域間交流を促進する公共交通網の維持・強化」「交通マネジメントの推進」等を定め、整備を推進しています。
主な対策	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道2号東広島バイパスの整備(ネットワーク整備) 一般国道2号安芸バイパスの整備(ネットワーク整備) 一般国道375号御園宇バイパスの整備(ネットワーク整備) 等

位置図



【凡例】

- 主要渋滞箇所
- 区間
- エリア
- ⇄ 主な交通流動



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号御園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、道交交差点において、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】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〕

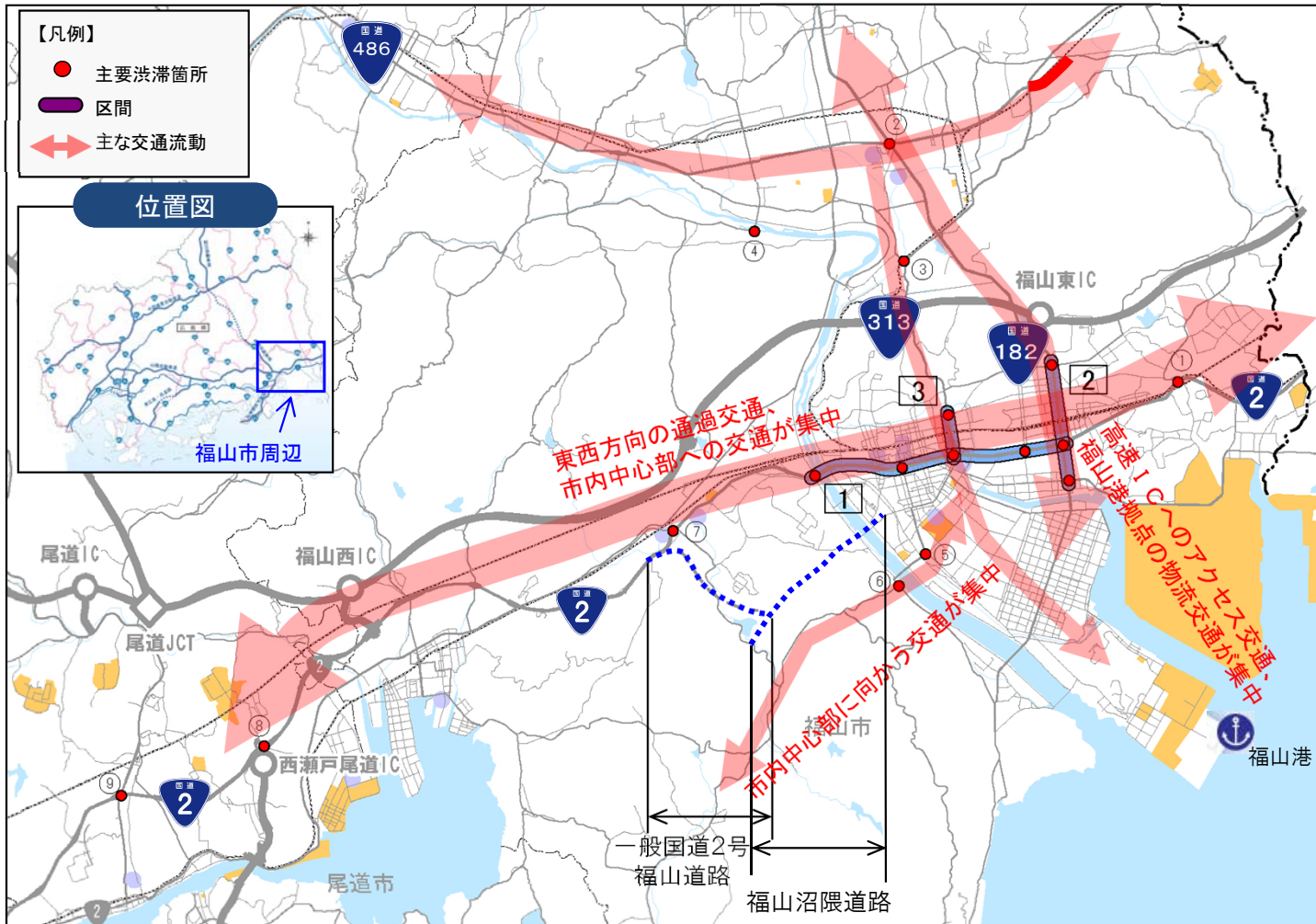
H27. 3. 25
平成26年度広島県
道路交通渋滞対策部会

・地区の概況

	概要
地区の状況	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 「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	<ul style="list-style-type: none"> 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。

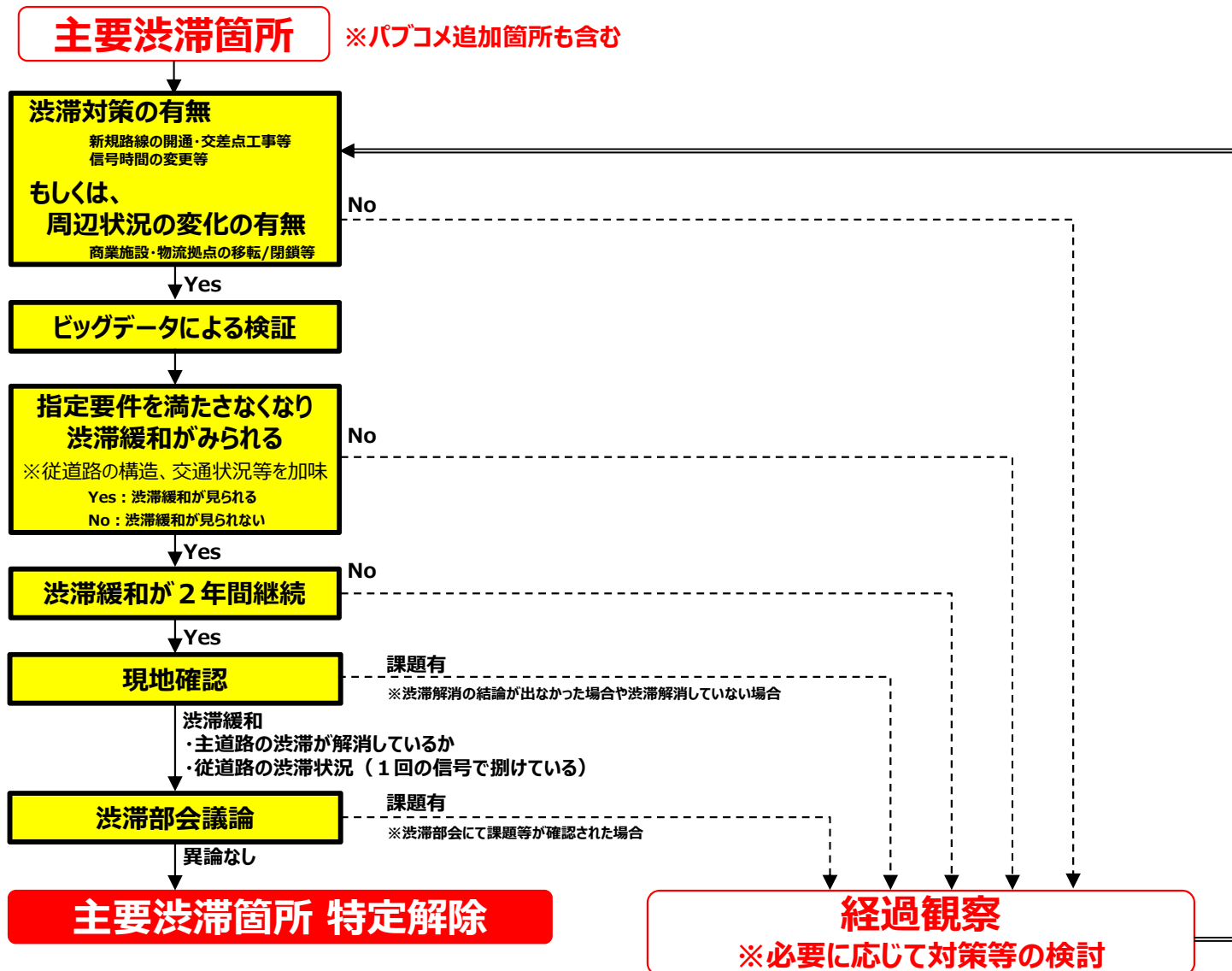
2.主要渋滞箇所のフォローアップ

- 主要渋滞箇所の特定解除・追加状況
- 主要渋滞箇所の対策状況
- 主要渋滞箇所の点検
- 主要渋滞箇所の特定解除
- 昨年度対策完了箇所の状況
- 今年度対策予定箇所
- 次年度以降対策予定箇所

主要渋滞箇所の特定期解除・追加状況

◆主要渋滞箇所の特定期解除フロー

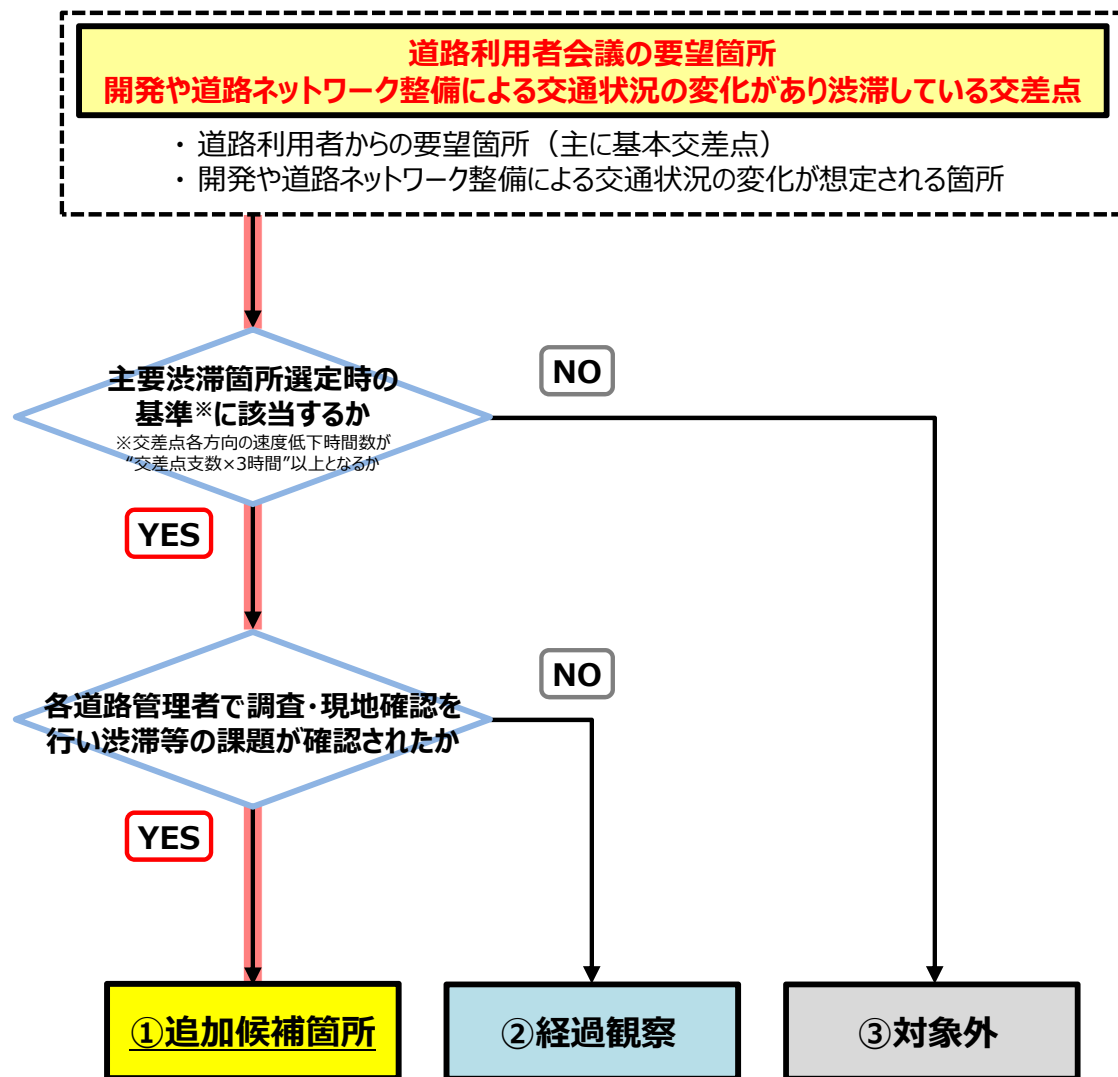
- 対策完了箇所は、データによる検証および現地確認を行い、渋滞緩和が確認された場合は、主要渋滞箇所の特定期解除について渋滞部会で議論します。



主要渋滞箇所の特定期間解除・追加状況

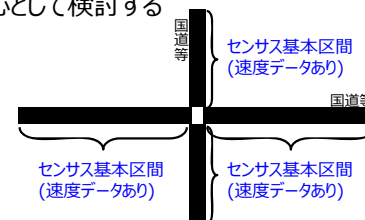
◆主要渋滞箇所の追加候補箇所の選定

- 近年の開発や道路ネットワークの整備による交通状況の変化に伴い、道路利用者からは主要渋滞箇所以外の箇所についても対策の要望を受けている状況であるため、早期に対策が必要です。
- 広島県道路交通渋滞対策部会ではこのような状況を鑑み、新たな渋滞発生交差点を主要渋滞箇所として位置付けることで、関係機関と連携した対策の推進を図ります。

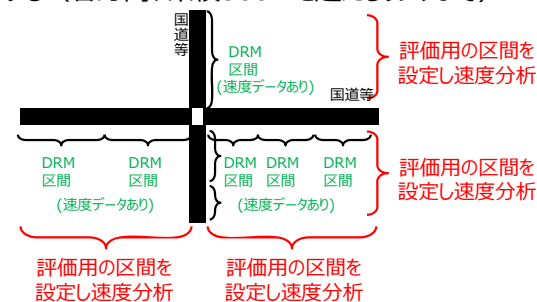


■基本交差点

・各流入部が全国道路・街路交通情勢調査の対象路線となる交差点を中心として検討する



・交通状況を詳細に把握するため、DRM単位で評価区間を設定し速度を分析する（各方向、累積500mを超えるリンクまで）



■基本交差点以外

・速度データのない市道を含む箇所は速度低下が顕著であり、要因が明確な場合に検討する



主要渋滞箇所の特定期解除・追加状況

- 平成27年度第1回渋滞部会において、ガラスの里前、音戸大橋が特定期解除箇所として認められました。
- 平成29年度第1回渋滞部会において、桐陽台団地入口、庚午橋西詰、広島ヘリポート入口、平原橋東詰が特定期解除箇所として認められました。
- 令和元年度第1回渋滞部会において、牛田駅南が特定期解除箇所として認められました。
- 令和3年度渋滞部会において、休山トンネル西口が特定期解除箇所として認められました。
また、上平良が新たに特定されました。

公表時（平成25年1月現在）

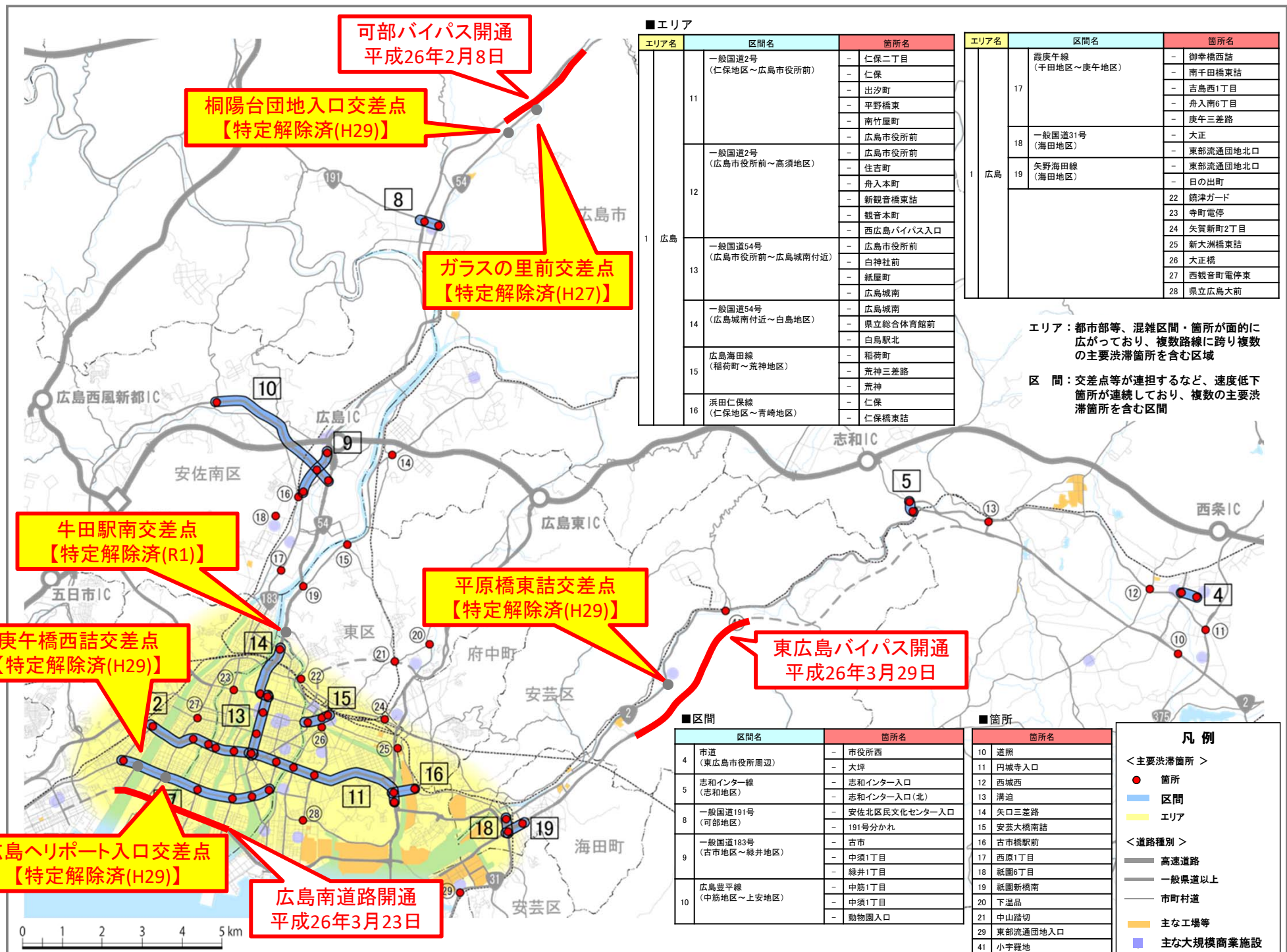
主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	箇所数
96箇所	1エリア	11区間	33箇所
	※38箇所が含まれる	※25箇所が含まれる	

令和3年度 渋滞部会（令和3年8月現在）

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
89箇所	1エリア	8区間	35箇所
	※35箇所が含まれる	※19箇所が含まれる	



主要渋滞箇所の特定期解除・追加状況



可部バイパス開通
平成26年2月8日

桐陽台団地入口交差点
【特定期解除済(H29)】

ガラスの里前交差点
【特定期解除済(H27)】

牛田駅南交差点
【特定期解除済(R1)】

庚午橋西詰交差点
【特定期解除済(H29)】

平原橋東詰交差点
【特定期解除済(H29)】

東広島バイパス開通
平成26年3月29日

広島ヘリポート入口交差点
【特定期解除済(H29)】

広島南道路開通
平成26年3月23日

■エリア

エリア名	区間名	箇所名
1 広島	一般国道2号 (仁保地区～広島市役所前)	- 仁保二丁目
		- 仁保
		- 出汐町
		- 平野橋東
		- 南竹屋町
		- 広島市役所前
	一般国道2号 (広島市役所前～高須地区)	- 広島市役所前
		- 住吉町
		- 新観音橋東詰
		- 観音本町
	一般国道54号 (広島市役所前～広島城南付近)	- 西広島バイパス入口
		- 広島市役所前
		- 白神社前
	一般国道54号 (広島城南付近～白島地区)	- 紙屋町
- 広島城南		
- 広島城南		
広島海田線 (稲荷町～荒神地区)	- 稲荷町	
	- 荒神三差路	
浜田仁保線 (仁保地区～青崎地区)	- 荒神	
	- 仁保	
		- 仁保橋東詰

エリア名	区間名	箇所名	
1 広島	霧庚午線 (千田地区～庚午地区)	- 御幸橋西詰	
		- 南千田橋東詰	
		- 吉島西1丁目	
		- 舟入南6丁目	
		- 庚午三差路	
	一般国道31号 (海田地区)	- 大正	
		- 東部流通団地北口	
	矢野海田線 (海田地区)	- 東部流通団地北口	
		- 日の出町	
			- 鏡津ガード
			- 寺町電停
			- 矢賀新町2丁目
			- 新大洲橋東詰
			- 大正橋
		- 西観音町電停東	
		- 県立広島大前	

エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

■区間

区間名	箇所名
4 市道 (東広島市役所周辺)	- 市役所西
	- 大坪
5 志和インター線 (志和地区)	- 志和インター入口
	- 志和インター入口(北)
8 一般国道191号 (可部地区)	- 安佐北区民文化センター入口
	- 191号分かれ
9 一般国道183号 (古市地区～緑井地区)	- 古市
	- 中須1丁目
	- 緑井1丁目
10 広島豊平線 (中筋地区～上安地区)	- 中筋1丁目
	- 中須1丁目
	- 動物園入口
	- 動物園入口

■箇所

箇所名
10 道照
11 円城寺入口
12 西城西
13 溝迫
14 矢口三差路
15 安芸大橋南詰
16 古市橋駅前
17 西原1丁目
18 祇園6丁目
19 祇園新橋南
20 下温品
21 中山路切
29 東部流通団地入口
41 小宇羅地

凡例

< 主要渋滞箇所 >

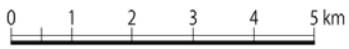
- 箇所
- 区間
- エリア

< 道路種別 >

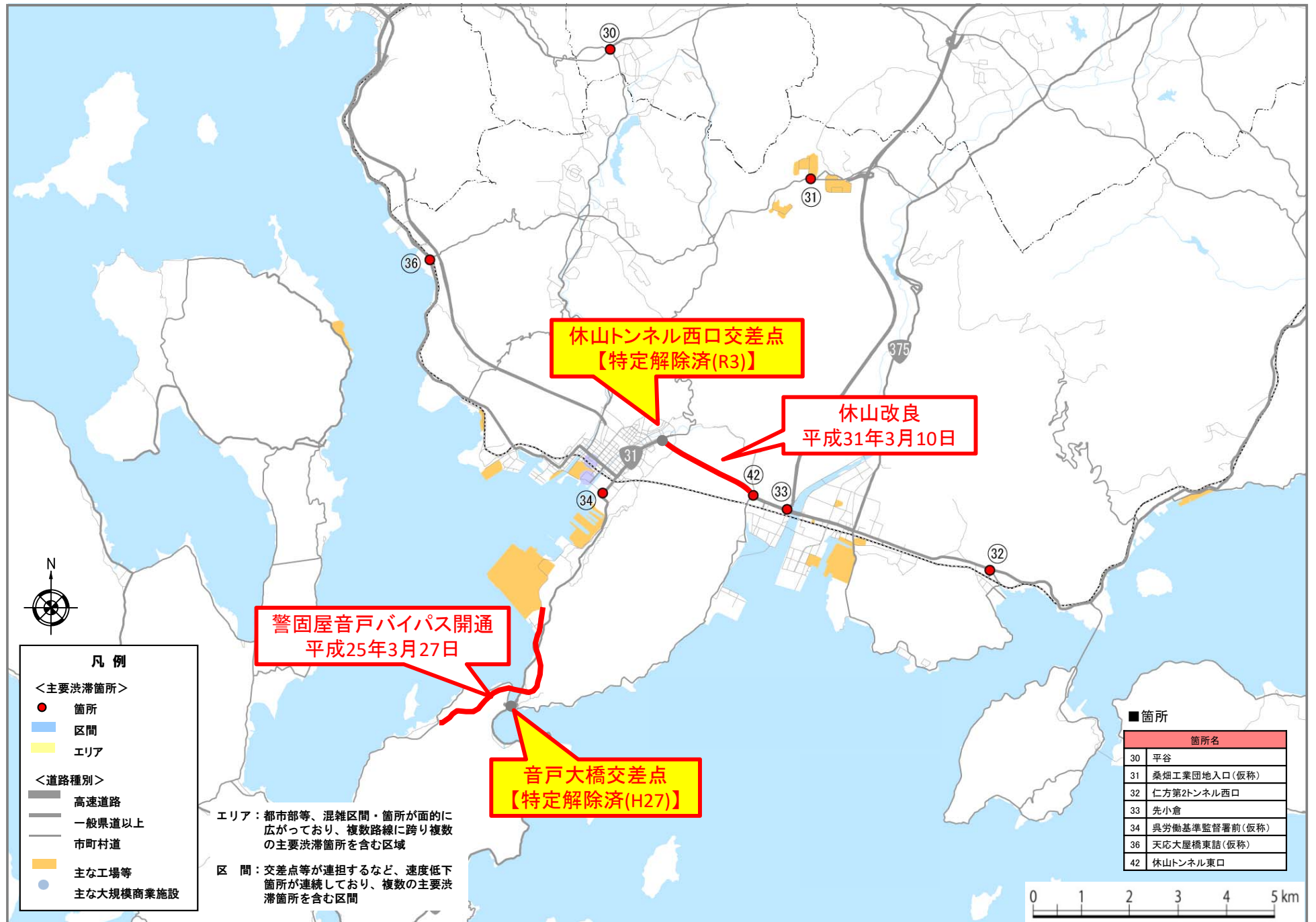
- 高速道路
- 一般県道以上
- 市町村道

■ 主な工場等

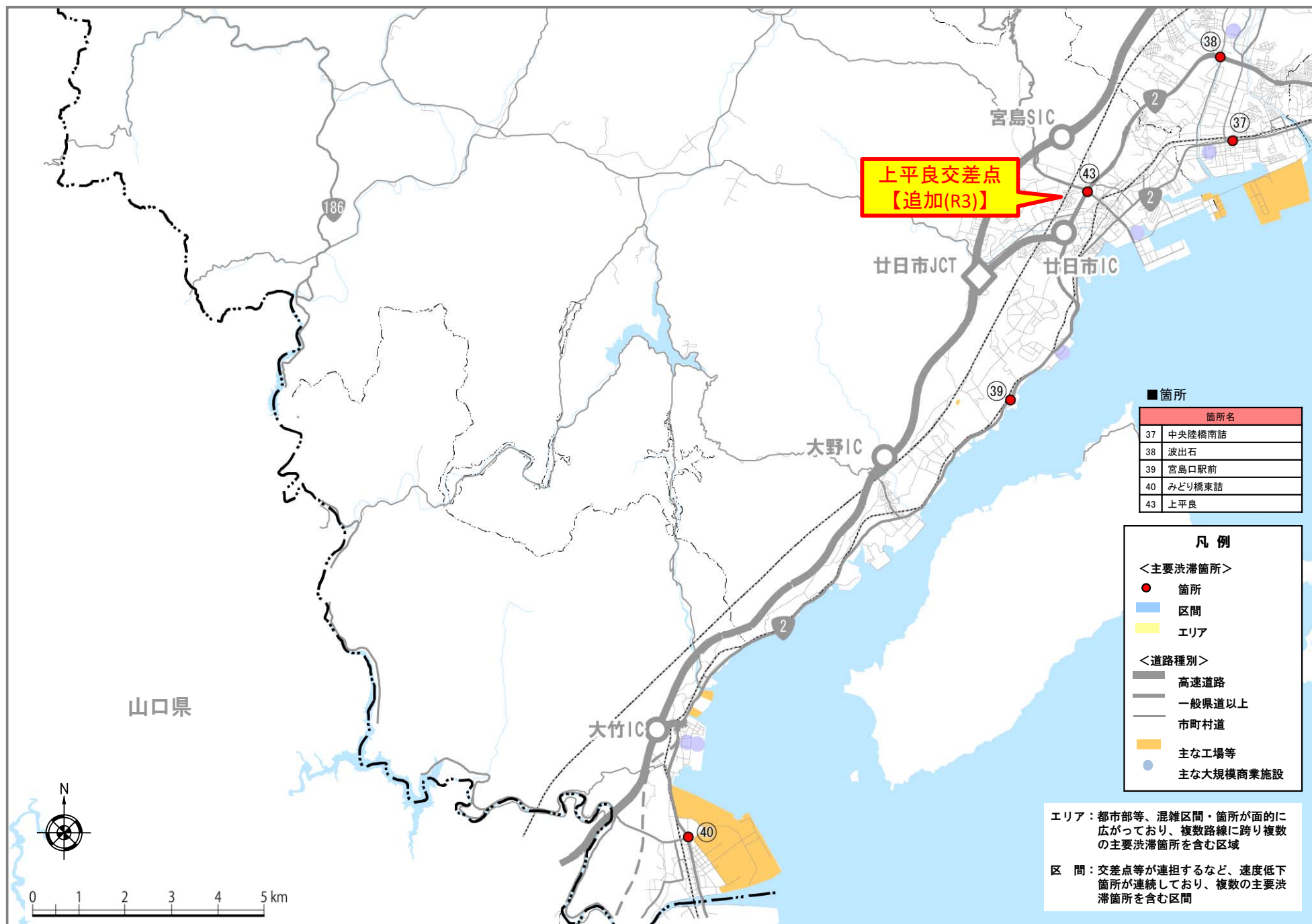
■ 主な大規模商業施設



主要渋滞箇所の特定期解除・追加状況



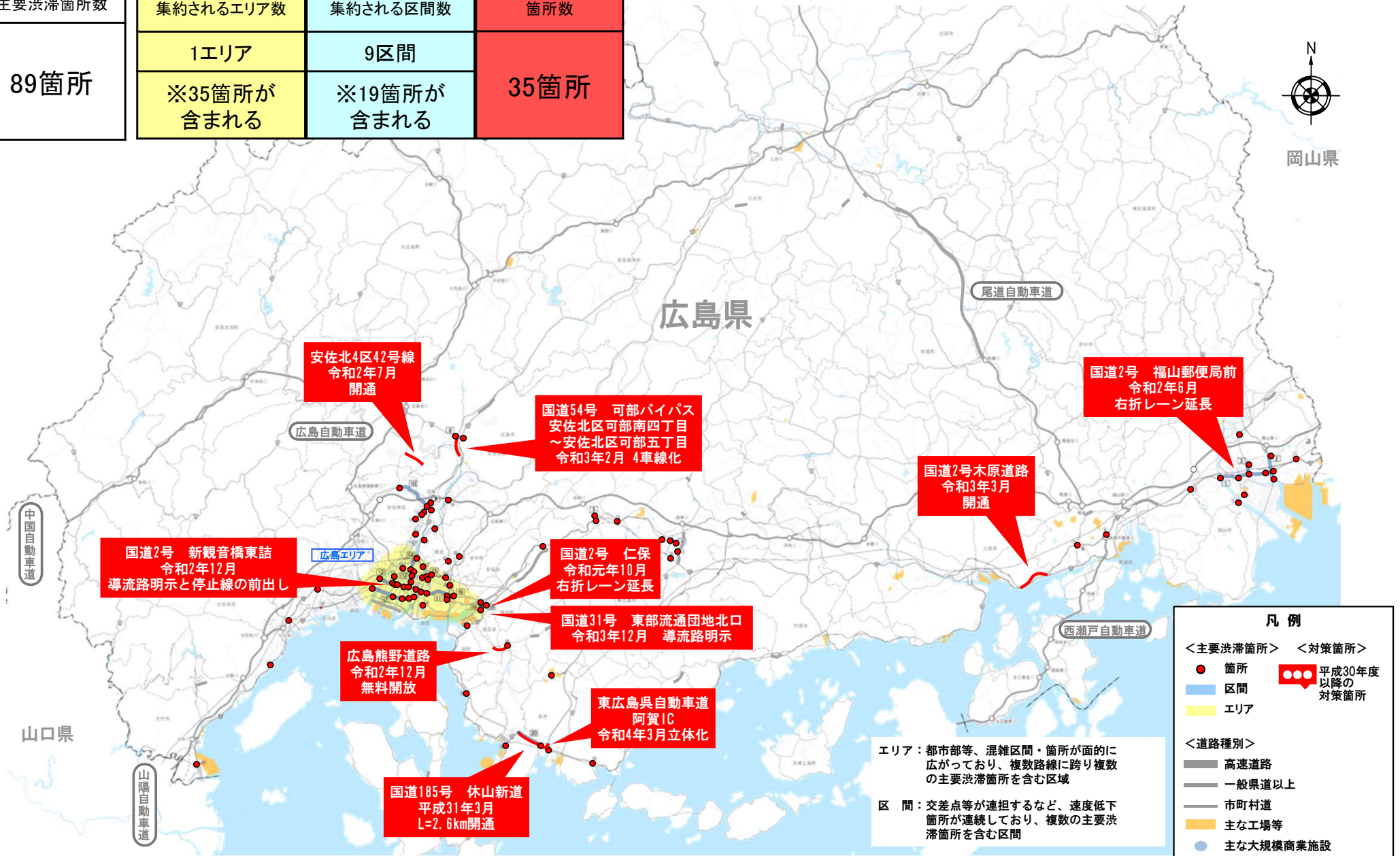
主要渋滞箇所の特定期解除・追加状況



主要渋滞箇所への対策状況

●平成30年度以降の主な対策箇所を以下に示します。

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
89箇所	1エリア	9区間	35箇所
	※35箇所が含まれる	※19箇所が含まれる	



◆吉島西1丁目交差点の検証

- 吉島西1丁目交差点では広島南道路の整備、交差点改良、バス優先レーンの解除などにより、主要渋滞箇所の基準を2年連続でクリアしています。
- 現地確認においても渋滞がみられなかったため、**特定解除候補**とします。

位置図



速度低下時間数の推移

2年連続でクリア

交差点名称	道路管理者	支線数	選定基準	速度低下時間数				
				H24選定時	R1点検	R2点検	R3点検	R4点検
吉島西1丁目	広島市	4	12	22	18	15	1	2

対策実施状況

時点	対策内容
平成26年3月	広島南道路の整備
平成26年8月	吉島IC方面からの右折レーン増設
令和3年7月頃	中島吉島線上り ・バス優先レーン解除

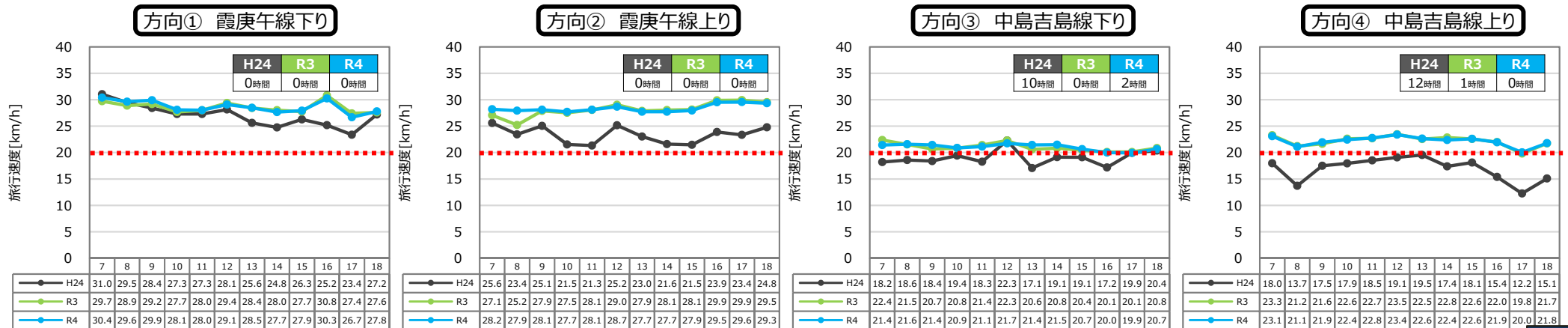
合同現地確認

<実施日時>
令和4年
8月5日(金)8時台
<参加者>
・広島国道事務所
・広島県
・広島市
・広島県警

各関係者が
渋滞の解消を確認



方向別旅行速度

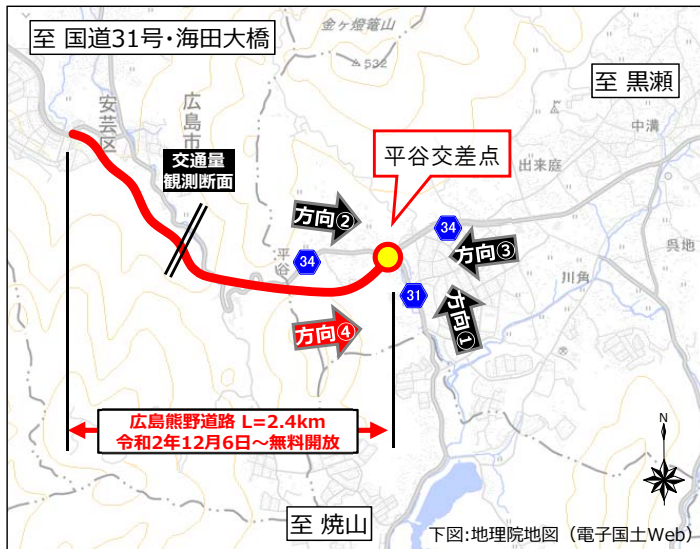


資料：■H24点検…民間プローベータ(H23.8~H24.7・平日) ■R3点検…ETC2.0プローベータ(R2.4~R3.3・平日) ■R4点検…ETC2.0プローベータ(R3.4~R4.3・平日)

◆平谷交差点の検証

- 平谷交差点は広島熊野道路の無料開放(令和2年12月)や交差点改良により旅行速度が向上しました。
- 昨年度は無料開放直後のため経過観察としましたが、今年度も主要渋滞箇所の基準をクリアしています。
- 現地確認においても渋滞がみられなかったため、**特定期間解除候補**とします。

位置図

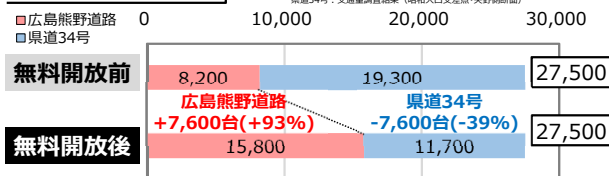


速度低下時間数の推移

交差点名称	道路管理者	支線数	選定基準	速度低下時間数				
				H24 選定時	R1 点検	R2 点検	R3 点検	R4 点検
平谷	広島県	3	9	10	13	3	6	4

3年連続でクリア

交通量の変化



合同現地確認

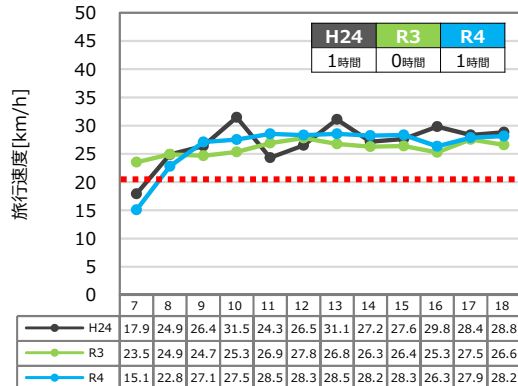
<実施日時>
令和4年
8月5日(金)10時台
<参加者>
・広島国道事務所
・広島県
・広島県警

各関係者が
渋滞の解消を確認

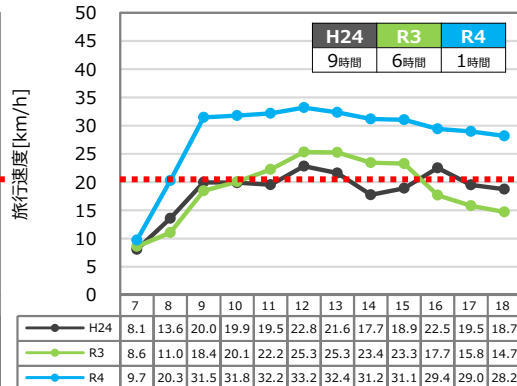


方向別旅行速度

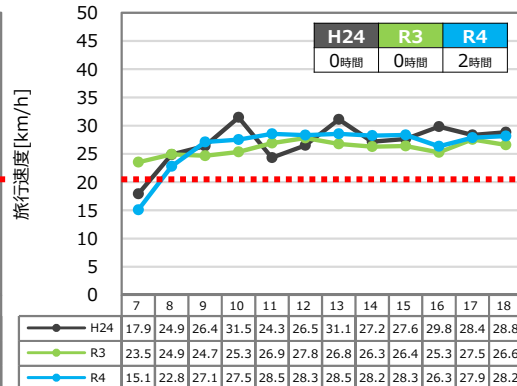
方向① 県道31号下り



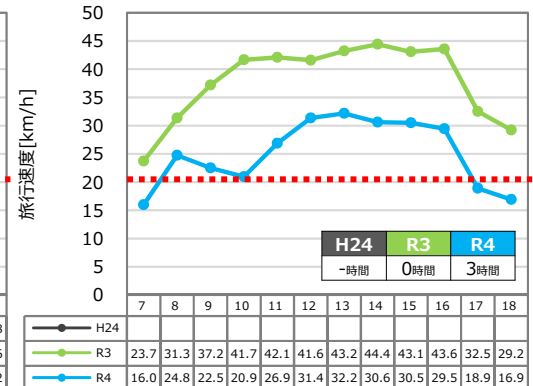
方向② 県道34号下り



方向③ 県道34号上り



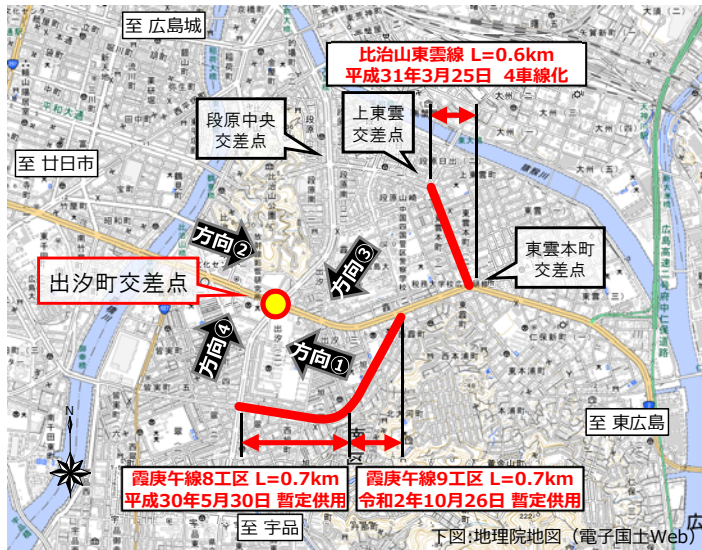
※従来は点検対象外
(参考)方向④ 広島熊野道路



◆出汐町交差点の検証

- 出汐町交差点は比治山東雲線の4車線化や霞庚午線の暫定供用など、周辺の道路網の整備が進み、速度が向上し、主要渋滞箇所の基準を2年連続でクリアしています。
- 現地確認においても渋滞がみられなかったため、**特定解除候補**とします。

位置図



速度低下時間数の推移

交差点名称	道路管理者	支線数	選定基準	速度低下時間数				
				H24選定時	R1点検	R2点検	R3点検	R4点検
出汐町	広島国道事務所	4	12	24	21	12	6	6

2年連続でクリア

対策実施状況

時点	対策内容
平成30年5月	霞庚午線(8工区)暫定供用
平成31年2月	比治山東雲線4車線化
令和2年10月	霞庚午線(9工区)暫定供用



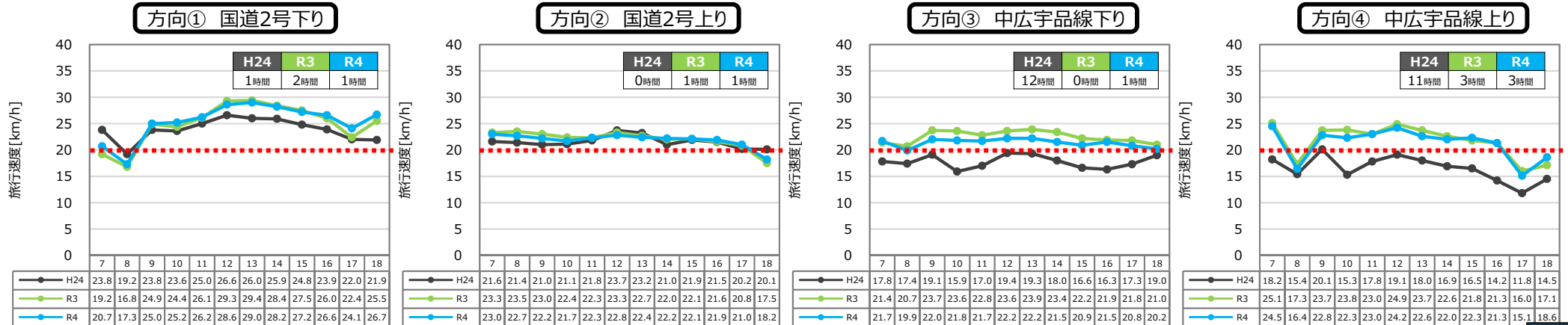
合同現地確認

＜実施日時＞
令和4年
8月5日(金)8時台
＜参加者＞
・広島国道事務所
・広島県
・広島市
・広島県警



各関係者が
渋滞の解消を確認

方向別旅行速度



資料：■H24点検…民間プローブデータ(H23.8~H24.7・平日) ■R3点検…ETC2.0プローブデータ(R2.4~R3.3・平日) ■R4点検…ETC2.0プローブデータ(R3.4~R4.3・平日)

◆栗原インター南交差点の検証

- 栗原インター南交差点は方向③の旅行速度が向上し、3年連続で主要渋滞箇所の基準をクリアしていますが、観光客数が一時的に減少していることを考慮し、引き続き**経過観察**とします。

位置図



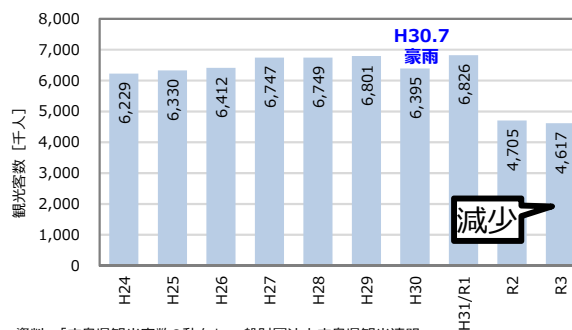
速度低下時間数の推移

交差点名称	道路管理者	支線数	選定基準	速度低下時間数				
				H24選定時	R1点検	R2点検	R3点検	R4点検
栗原インター南	広島県	3	9	12	12	8	3	2

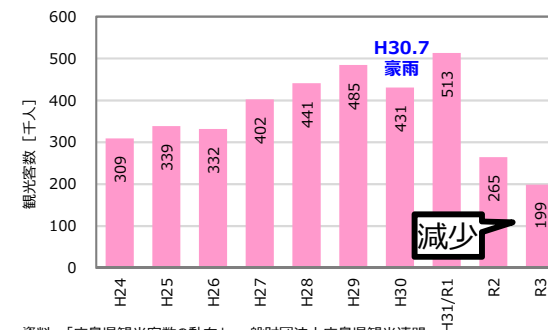
3年連続でクリア

観光客数の推移

尾道市全体



千光寺山ロープウェイ

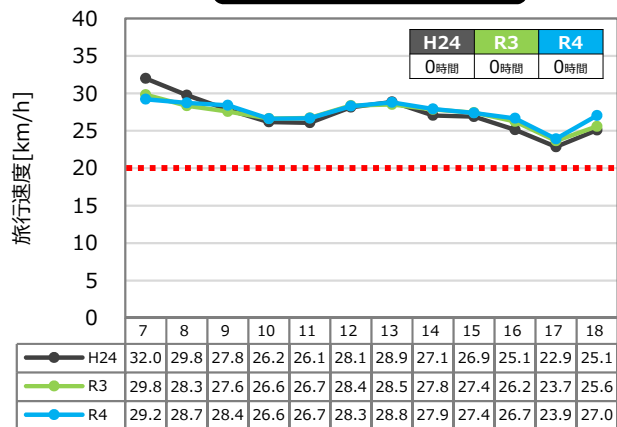


資料: 「広島県観光客数の動向」 一般財団法人広島県観光連盟

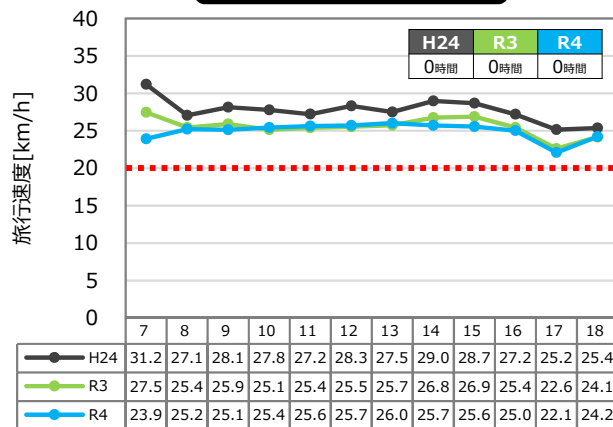
資料: 「広島県観光客数の動向」 一般財団法人広島県観光連盟

方向別旅行速度

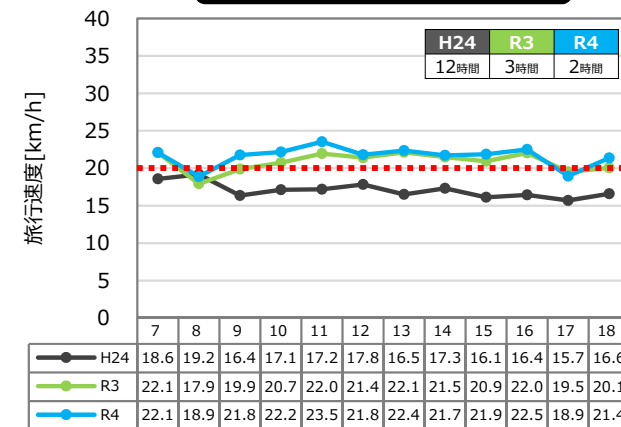
方向① 国道184号上り



方向② 国道184号下り



方向③ 市道



資料: ■H24点検…民間プローブデータ(H23.8~H24.7・平日) ■R3点検…ETC2.0プローブデータ(R2.4~R3.3・平日) ■R4点検…ETC2.0プローブデータ(R3.4~R4.3・平日)

道路利用者要望箇所の渋滞対策

◆東部流通団地北口交差点

- 国道31号東部流通団地北口交差点において、交差点内の見通しが悪く、速度低下が発生しているため、導流線の明示による対策を実施しました。
- 停止線をはみ出す車両や手前で停止する車両が減少し、適切な位置で右折待ちする車両が増加しました。

◀位置図▶



◀交通状況▶

対策前

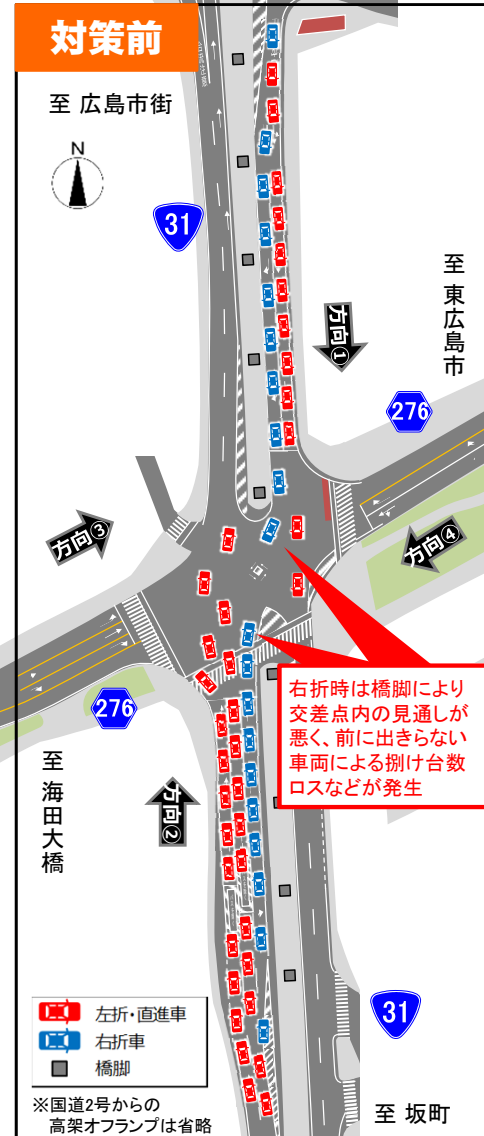


対策後

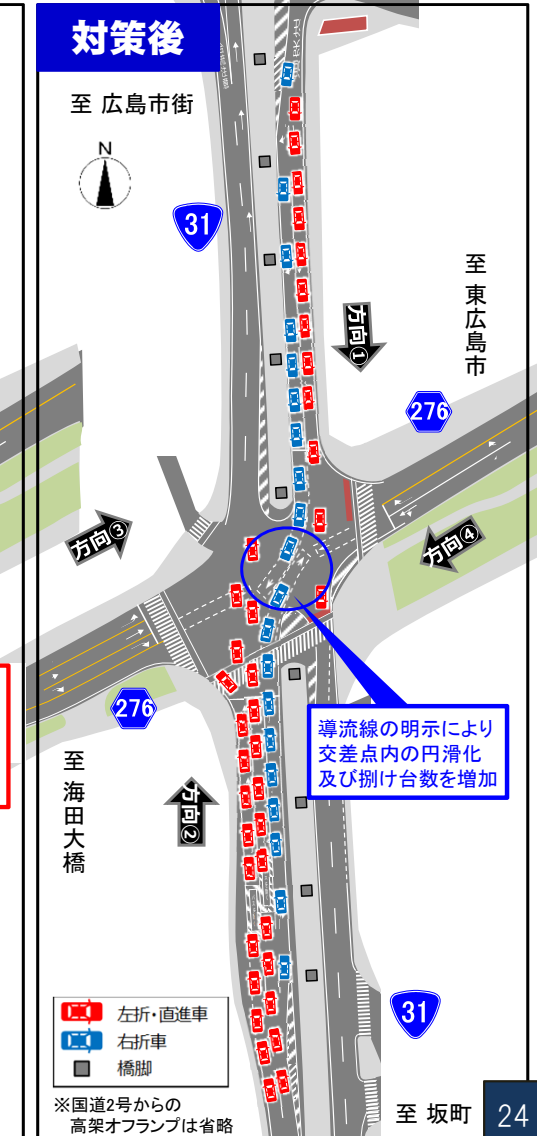


◀説明図▶

対策前



対策後



◀対策内容▶

【路面標示】

- ・ 交差点内の円滑な交通を図るために**導流線の明示**を行った。

◀旅行速度・R4点検▶

方向	路線名	旅行速度[km/h]												速度低下時間数	
		7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	流入部	計
1	一般国道31号	20.6	20.9	21.0	19.2	19.3	19.8	19.8	19.2	19.6	19.5	17.0	17.1	9	23
2	一般国道31号	19.6	23.0	22.7	20.5	21.7	25.6	24.5	22.9	22.1	21.8	15.9	16.3	3	
3	矢野海田線	24.7	23.6	22.7	20.5	21.8	24.8	22.5	22.2	23.4	23.0	14.6	18.6	2	
4	矢野海田線	13.5	15.8	17.6	17.4	18.9	20.4	19.5	19.0	19.6	19.9	20.2	22.0	9	

資料:ETC2.0プローブデータ(R3.4~R4.3・平日)

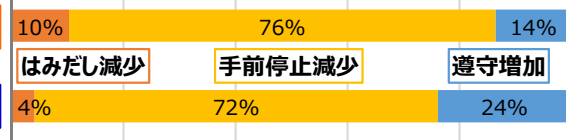
◀整備効果▶

右折車両の挙動

資料:ビデオ調査結果 朝夕ピーク時(7~8、17~18時台)
・対策前…令和3年11月1日 ・対策後…令和3年12月9日

0% 20% 40% 60% 80% 100%

対策前



対策後



導流線の明示により
停止線をはみ出す車両や
手前で停止する車両が減少し
適切な位置で右折待ちする
車両が増加

■ 停止線をはみ出し ■ 停止線より2m以上手前で停止 ■ 停止線遵守

※国道2号からの
高架オランプは省略

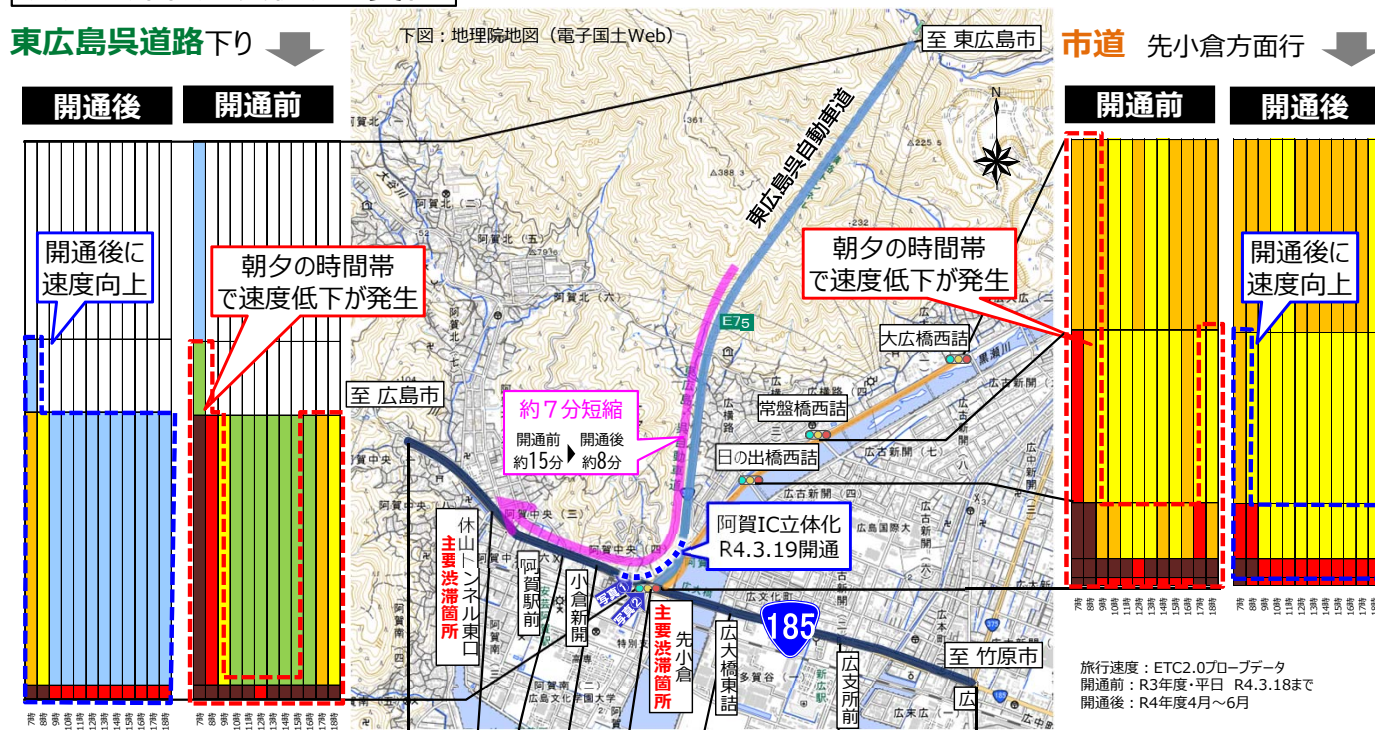
※国道2号からの
高架オランプは省略

◆東広島呉自動車道 阿賀IC立体事業(令和4年3月19日完了)

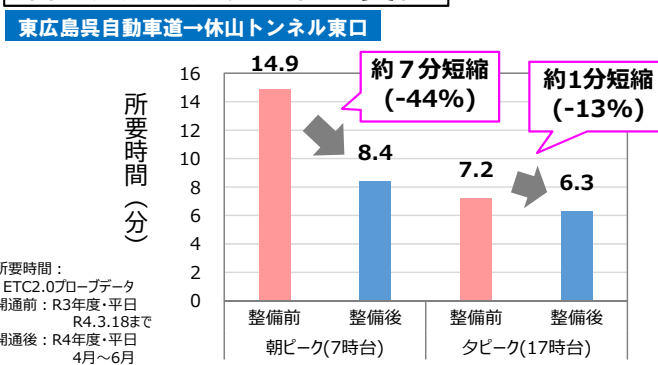
道路利用者要望箇所の渋滞対策

- 阿賀IC立体事業の開通以降、先小倉交差点の北側流入部では旅行速度が向上傾向にあります。
- 東広島呉自動車道から休山トンネルへ向かう右折交通の所要時間が最大で約7分短縮しました。

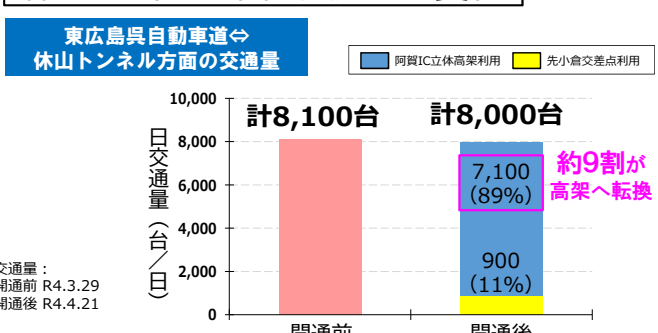
周辺の旅行速度状況の変化



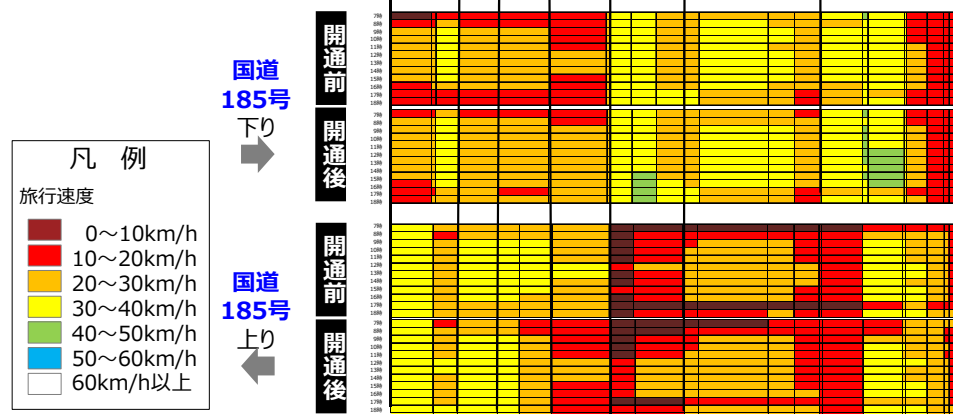
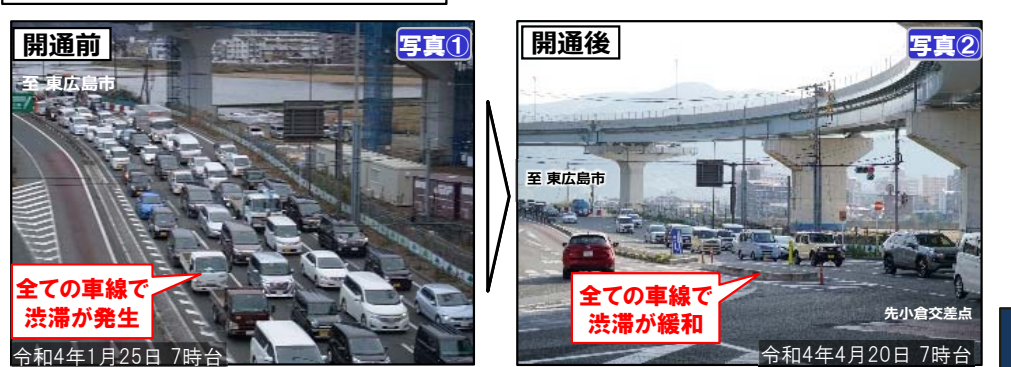
右折交通の所要時間の変化



休山トンネル方面の交通量の変化



先小倉交差点北側の状況



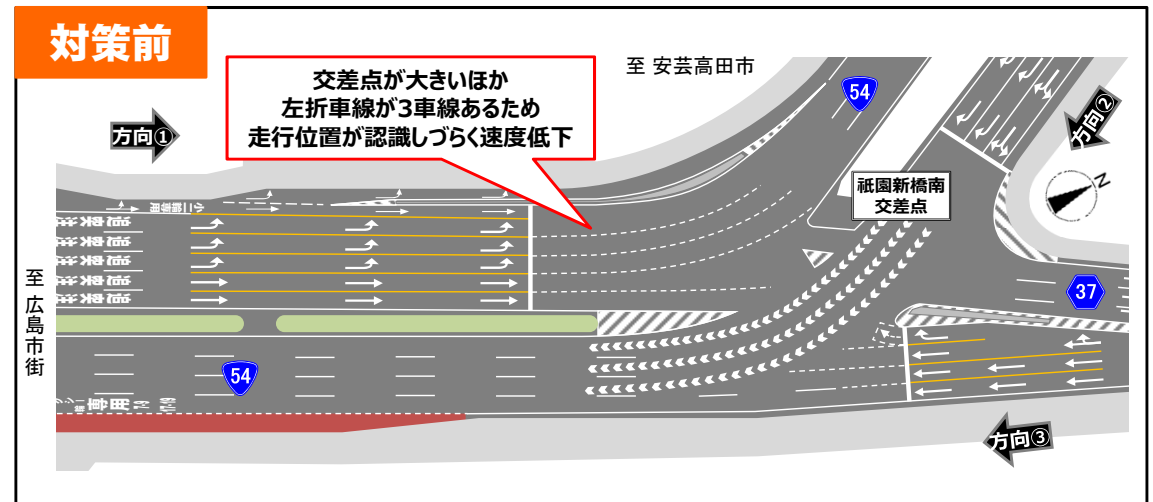
◆ 祇園新橋南交差点

- 国道54号の祇園新橋南交差点は、交差点が大きいほか、左折車線(主方向)が3車線あるため走行位置が認識しづらく、速度低下が発生しています。
- 停止線の前出しによる交差点のコンパクト化や、路面標示の改良による走行位置の明確化などの対策を検討しています。

◀位置図▶ 下図:地理院地図(電子国土Web)



◀説明図▶



◀対策内容▶

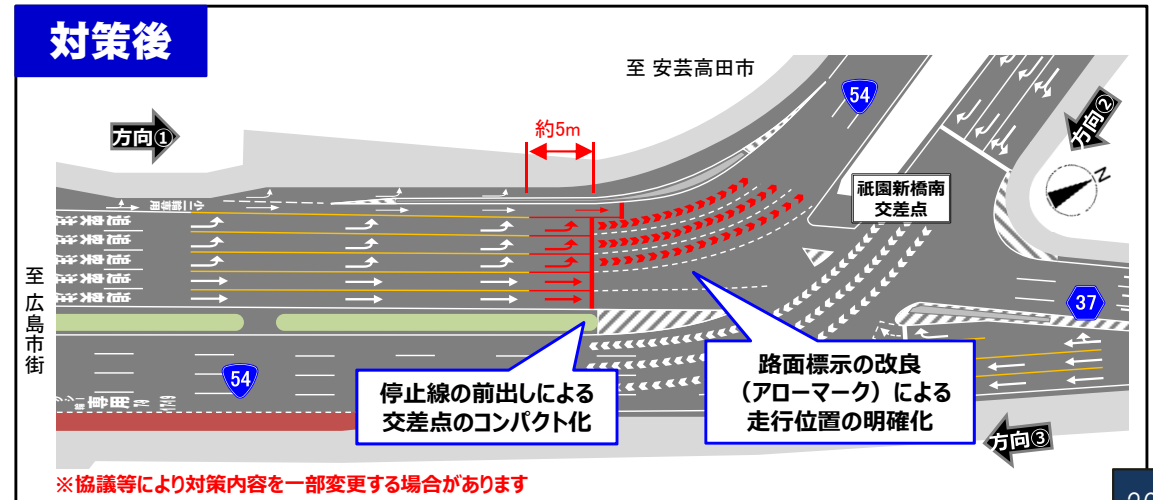
【路面標示】

- ・ 交差点内の円滑な交通を図るために、**停止線の前出しによる交差点のコンパクト化および路面標示の改良(アローマーク)による走行位置の明確化**を行う。

◀旅行速度・R4点検▶

方向	路線名	旅行速度[km/h]												速度低下時間数	
		7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	流入部	計
1	一般国道54号(祇園新道)	23.9	22.9	24.9	25.5	25.5	26.7	26.2	25.5	22.4	19.6	12.9	9.7	3	11
2	一般国道54号(祇園新道)	7.4	7.4	14.7	25.7	32.8	35.2	33.5	31.8	21.4	16.5	14.8	16.4	6	
3	広島三次線	19.6	19.5	22.7	25.0	24.5	24.9	24.8	24.5	25.4	24.8	23.2	24.0	2	

資料:ETC2.0プローブデータ(R3.4~R4.3・平日)

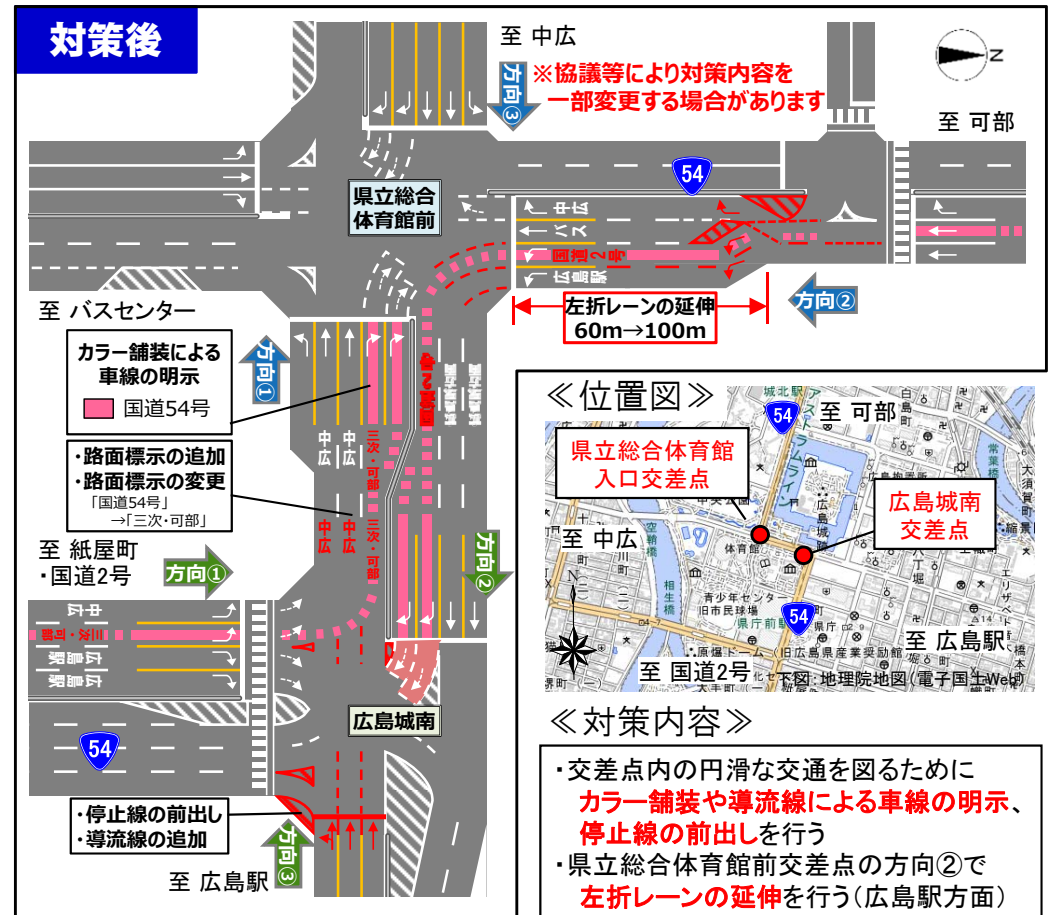
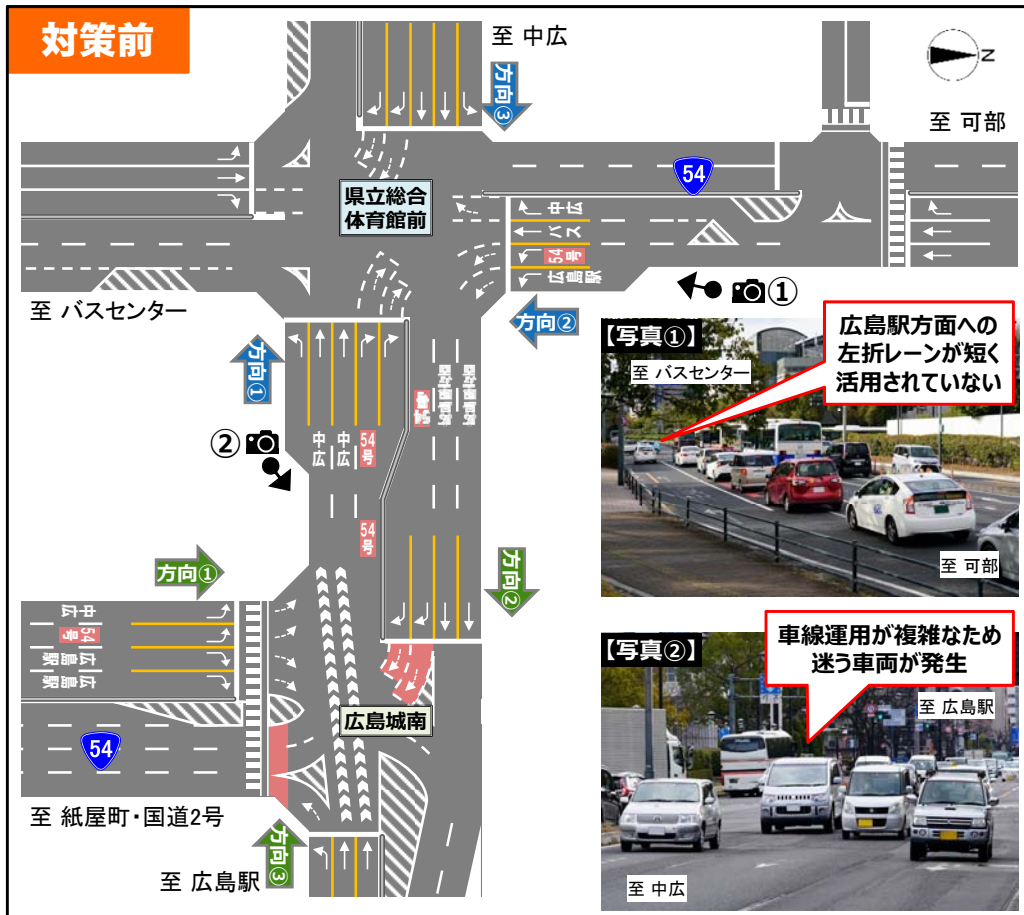


※協議等により対策内容を一部変更する場合があります

◆広島城南交差点～県立総合体育館前交差点

- 国道54号の広島城南交差点～県立総合体育館前交差点は、国道(主方向)がクランク状となっており、車線運用も複雑なため、速度低下が発生しています。
- 左折レーンの延伸やカラー舗装による導流路明示、停止線の前出しなどの対策を検討しています。

◀説明図▶



◀旅行速度・R4点検▶

資料:ETC2.0プローブデータ(R3.4～R4.3・平日)

県立総合体育館前交差点	方向	路線名	旅行速度[km/h]												速度低下時間数	
			7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	流入部	計
1		一般国道54号	12.7	11.9	11.1	10.8	10.3	10.9	10.4	10.2	9.8	10.1	9.6	10.0	12	
2		一般国道54号	22.8	16.0	18.7	19.9	22.7	25.0	24.9	23.6	22.5	21.3	19.2	21.4	4	26
3		中広宇品線	15.3	12.2	15.6	18.6	21.0	21.2	19.4	19.6	20.0	19.1	16.9	18.8	10	

資料:ETC2.0プローブデータ(R3.4～R4.3・平日)

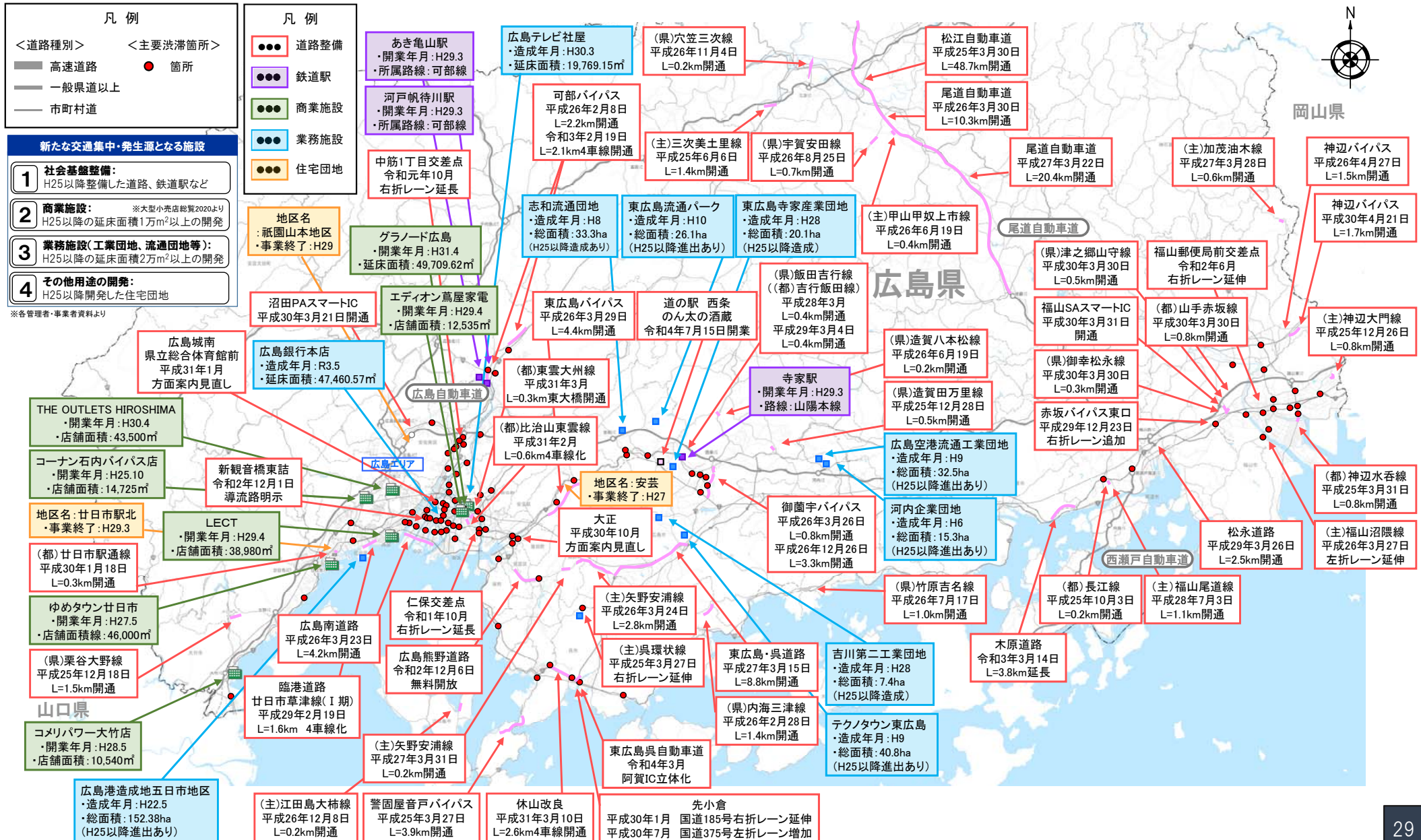
広島城南交差点	方向	路線名	旅行速度[km/h]												速度低下時間数	
			7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	流入部	計
1		一般国道54号	16.6	15.1	14.9	14.4	13.7	13.5	13.2	12.6	11.9	12.0	11.3	11.4	12	
2		一般国道54号	19.6	15.7	16.3	16.6	17.1	18.0	17.4	17.3	17.7	17.7	16.9	16.0	12	35
3		中広宇品線	19.9	18.1	19.6	19.6	19.5	20.4	19.7	18.9	18.0	18.1	16.0	17.0	11	

3.道路整備における周辺状況変化

- 主要渋滞箇所当初選定後の周辺状況変化
- 東広島・安芸バイパスの整備状況について
- 可部バイパス4車線開通後の状況について
- 木原道路開通後の状況について

主要渋滞箇所当初選定後の周辺状況変化

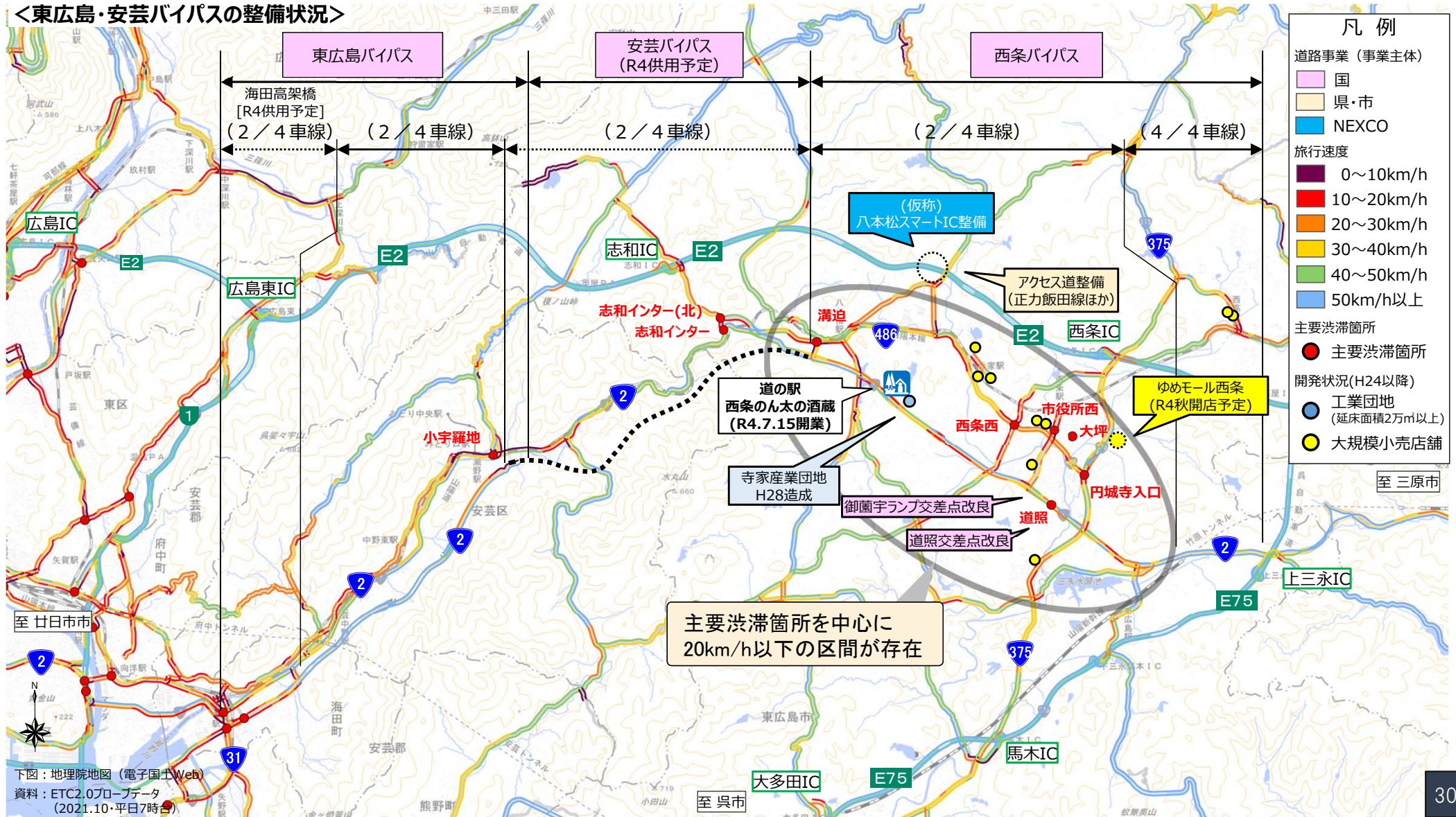
●平成24年度に主要渋滞箇所を選定した後、新たな社会基盤整備や土地開発等、道路整備によって県内の状況が変化しているため、これらの変化が周辺交通に影響を与え、渋滞箇所が生じていないか、最新の交通状況で確認していきます。



東広島・安芸バイパスの整備状況について

- 令和4年度開通予定である安芸バイパス周辺では、主要渋滞箇所を中心とした速度低下区間が広域的に存在します。
- 局所的な渋滞対策を実施しているものの、市街地を中心に大規模小売店舗の進出や産業団地への企業進出が進んでおり、依然として課題が残るため、引き続き対策が必要です。
- また、令和4年7月に開業した道の駅や中心部へのアクセス強化となる東広島・安芸バイパスの供用の影響により、さらなる交通量増加や混雑悪化が懸念されます。

<東広島・安芸バイパスの整備状況>



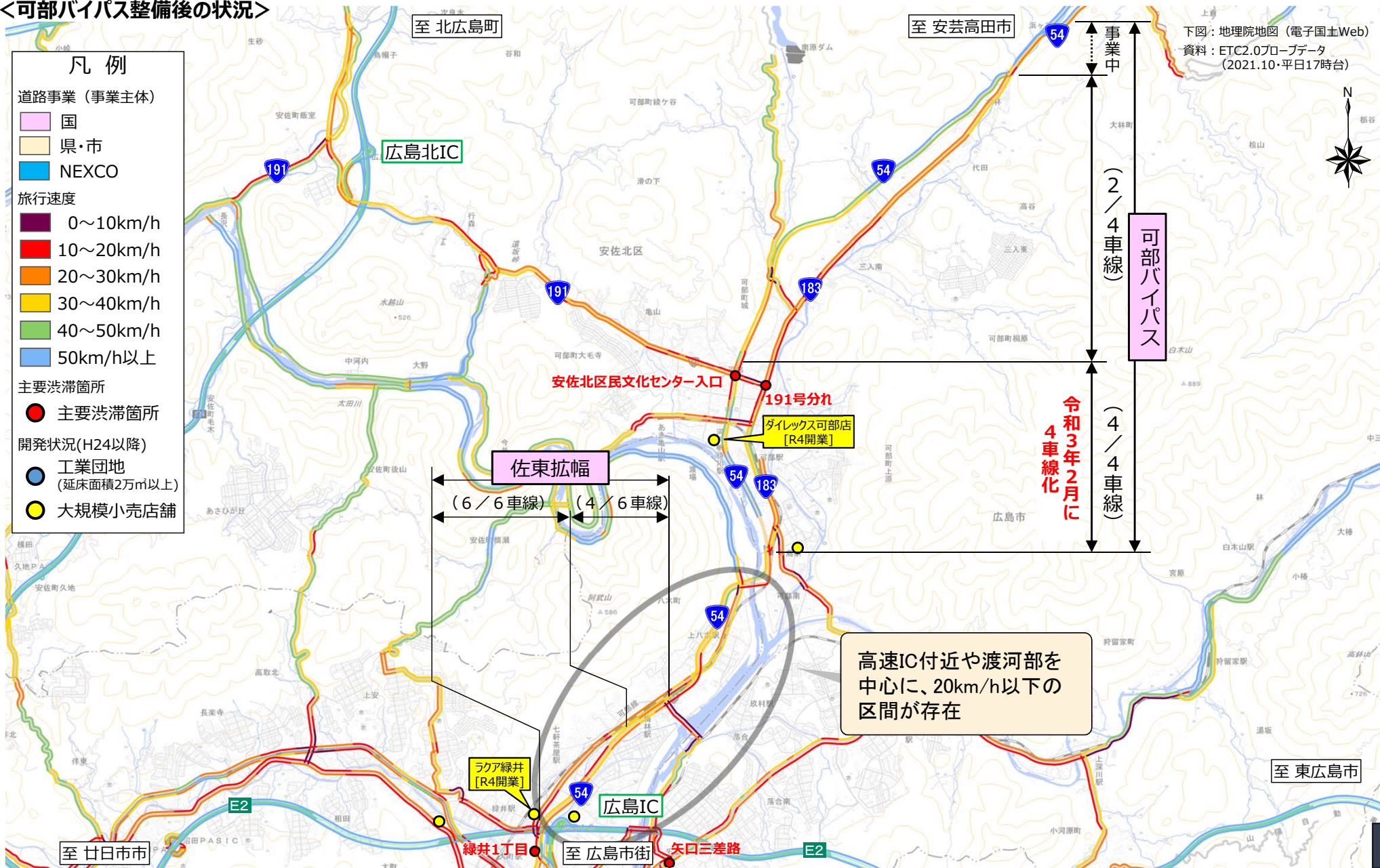
下図: 地理院地図 (電子国土Web)

資料: ETC2.0フローデータ (2021.10・平日7時台)

可部バイパス 4車線開通後の状況について

- 国道54号では、令和3年2月に開通した可部バイパス4車線化に伴い、開通区間は混雑が緩和されたものの、高速IC付近や渡河部において、速度低下区間が広域的に移動しています。
- また、国道54号沿線に大規模小売店舗の進出が進んでおり、依然として課題が残るため、引き続き対策が必要です。

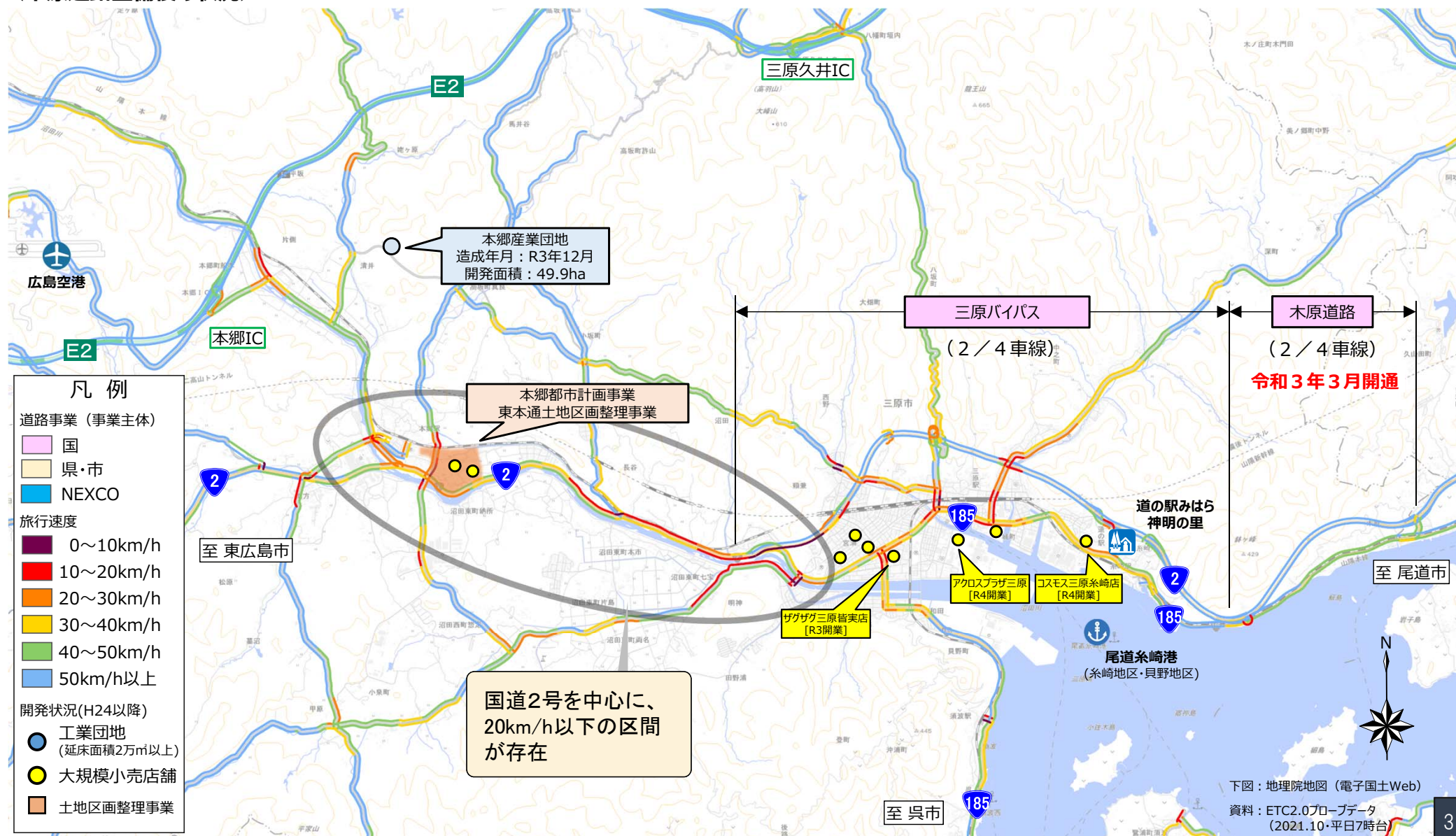
<可部バイパス整備後の状況>



木原道路開通後の状況について

- 令和3年3月の木原道路開通に伴い、開通区間は混雑が緩和されたものの、国道2号を中心に速度低下区間が広域的に移動しています。
- また、市街地を中心に大規模小売店舗の進出や産業団地への企業進出が進んでおり、依然として課題が残るため、引き続き対策が必要です。

＜木原道路整備後の状況＞



4. 国道54号におけるTDM施策

- TDM施策の概要
- TDM施策の実施結果

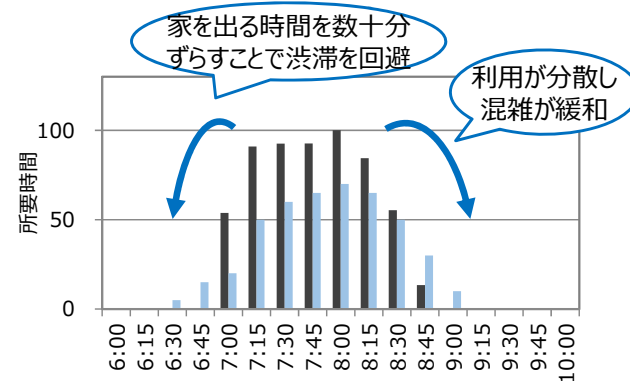
TDM施策の概要

- 国道54号では、利用時間帯の変更（時差出勤）の促進による交通需要の調整によって、混雑緩和を図る取り組みを、令和4年5月30日（月）から6月10日（金）の2週間を重点実施期間として行いました。
- 並行する国道183号でも、同時期にTDM施策を実施しました。

TDM実施位置



<国道54号の時差出勤のイメージ>



時間変更により、通勤時間が大きく減ることを視覚的・定量的に示す

<時間・経路分散促進のチラシ>

(国道54号版)

(国道183号版)



施策	取組内容
国道54号の利用時間帯の変更（時差出勤）の促進	<ul style="list-style-type: none"> ○国道54号の渋滞発生状況をプローブデータ等で詳細に把握 ○渋滞回避チラシの作成・配布による交通量のピークシフト ○ホームページや立て看板による情報提供 ○広島市のマイカー乗るまあデーや国道183号におけるTDM施策と連携した広報・啓発活動

※マイカー乗るまあデー（広島市）：毎月2・12・22日をノーマイクアーデーとする運動

TDM施策の概要

● TDM施策への参加を促す広報施策として、チラシの新聞折込・留置、国道54号への看板設置、広島市と連携したTV・ラジオ放送、広報誌への記事掲載などを実施しました。

利用ツール	実施内容
チラシ・ポスター	<ul style="list-style-type: none"> 市役所、公民館の公共施設へのチラシ留め置き・ポスター掲示
道路施設	<ul style="list-style-type: none"> 国道54号への立て看板の設置
スマートフォン・パソコン	<ul style="list-style-type: none"> 広島県渋滞対策部会HPでの情報提供 SNS(twitterやfacebook等)での広報 広島市商工会HPへのバナー設置
テレビ・ラジオ	<ul style="list-style-type: none"> テレビ番組、ラジオCMの放送
新聞	<ul style="list-style-type: none"> 新聞折り込みチラシ（沿線約3.7万世帯）
広報誌	<ul style="list-style-type: none"> 取組の紹介（広島市・市民と市政5/1号）

チラシ（新聞折込・留置ほか）



ポスター



立て看板（2箇所）

利用する時間をずらして快適に通勤してみませんか？

国道54号の混雑状況

時分	6時台		7時台		8時台		9時台	
	30	45	00	15	30	45	00	15
混雑状況	円滑	やや混雑	混雑	やや混雑	円滑			

時差出勤 重点実施期間

5月30日(月)～6月10日(金)

渋滞緩和の取組にご協力ください

広島県道路交通渋滞対策部会

渋滞部会HP

広島県内の渋滞対策の推進について

広島県内における道路の渋滞対策を効果的に進めるために、広島県道路交通渋滞対策部会（県、広島県、広島市、NEXCO等構成）において、統一形式データを使用した渋滞情報の把握方法について検討しました。

このたびは、検討結果を踏まえ、道路利用者のみなさまからの意見を参考にさせていただき、「地域の主要渋滞箇所」を選定しました。

今後、対策の基本方針に対して、引き続き議論を進めます。

主要渋滞箇所については、最新交通データ及び地域の交通状況を踏まえ、見直しを図っていきます。

■広島県道路交通渋滞対策部会からのお知らせ

通勤時間帯の渋滞緩和を目的とした取り組みを実施します

重点実施期間 令和4年5月30日(月)～6月10日(金)

通勤時間帯の渋滞緩和を目的とした取り組みを実施します

重点実施期間 5月30日(月)～6月10日(金)

アンケートを回答する

TV(カープ家のひろしま生活+プラス・6/5)

渋滞緩和の取組

国道54 ROUTE 54 国道183 ROUTE 183

重点実施期間 5月30日(月)～6月10日(金)

時間ごとの道路状況

6時50分 快通!

7時30分 混雑時 イライラ

8時30分 快通!

通勤時間を少しずらしてみませんか?

広島 渋滞対策 検索

広報誌(市民と市政・5/1号)

ひろしま市民と市政 令和4年(2022年)5月1日

国道54号の渋滞緩和にご協力を

出勤時間を少しずらすことで、混雑を回避することができます。回啓発については、都市交通部(☎504-2383、☎504-2426)、事業全般については、広島国道事務所計画課(☎281-4133、☎286-7897)

時差出勤にご協力ください

アンケートにご協力を

国道54号の利用時間をずらして快適に通勤してみませんか。朝の時間の効率化やイライラの軽減、CO₂削減などが期待できます。

時差出勤に取り組んだ後、効果や感想についてのアンケート(右の二次元コード)にご協力ください。実施期間前後の交通状況を比較することで、取り組みの効果を検証します。

詳しくは、ホームページで。広島県道路交通渋滞対策 検索

重点実施期間 5/30月～6/10金

※新型コロナウイルスの感染状況によっては、延期が中止になる可能性があります

●国道54号の混雑状況

時分	6時台		7時台		8時台		9時台	
	30	45	00	15	30	45	00	15
混雑状況	円滑	やや混雑	混雑	やや混雑	円滑			

混雑時の国道54号(安佐南区西原付近・上り)

TDM施策の実施結果

- TDM施策の実施前後では、ピーク時間帯における速度低下区間短縮、所要時間短縮が確認されました。
- 周辺の主要渋滞箇所における速度低下時間数に大きな変化はみられませんでした。

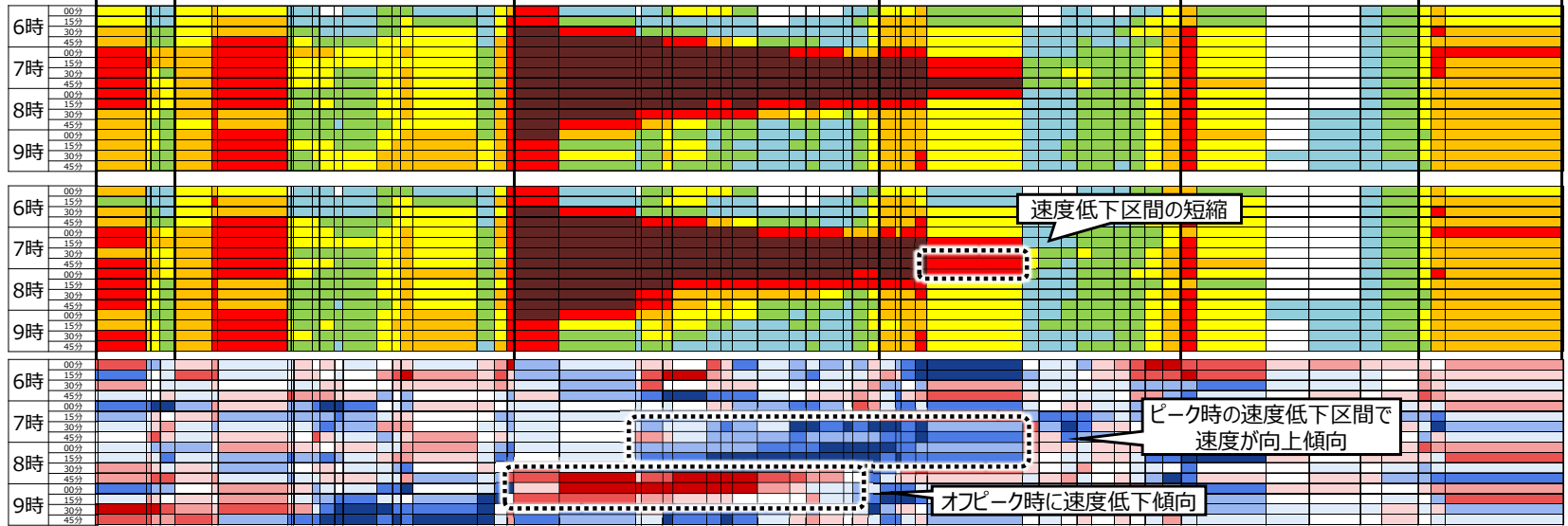
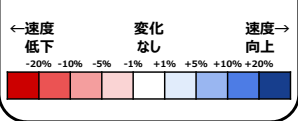
旅行速度 速度低下時間数



TDM施策
実施前
5月16日
~5月27日

TDM施策
実施中
5月30日
~6月10日

速度変化

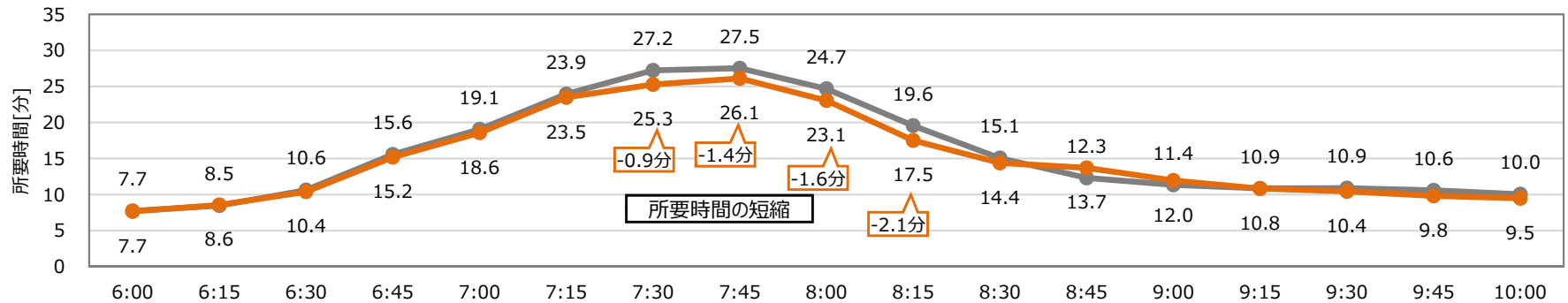


資料：ETC2.0プローブデータ 平日 ※雨天、交通障害発生日を除く

所要時間

〔緑井一丁目
→牛田駅南〕

凡例
● 施策実施前
● 施策実施中



資料：ETC2.0プローブデータ 平日 ※雨天、交通障害発生日を除く

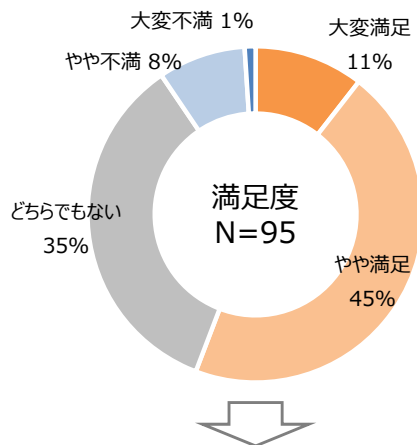
TDM施策の実施結果

- TDM施策に参加された方の約6割が「満足」「やや満足」と回答し、時差出勤の継続意向や施策への再参加意向が確認されました。
- 広報手法は、ラジオ・テレビ、沿道への立て看板、新聞折り込みチラシの認知度が高いことが確認されました。

TDM施策参加者アンケート

①取組の満足度

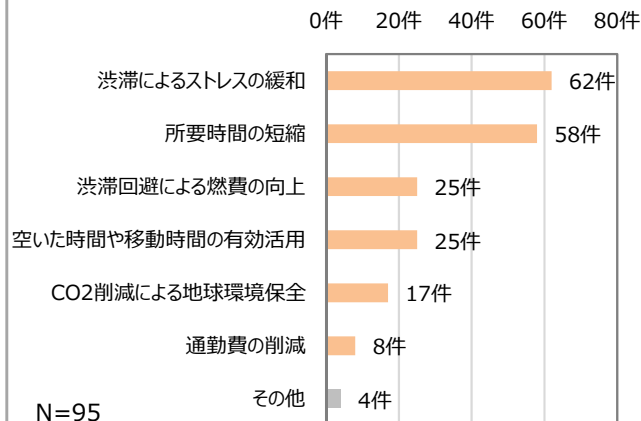
→約6割の参加者が満足と回答



満足度	その理由 (自由回答・抜粋)
大変満足	<ul style="list-style-type: none"> ・ピーク時間を回避することで渋滞が少なくなることを実感した ・時間の有効活用ができる。 ・朝はどの道路も渋滞しているが、早い時間は空いていた ・通勤時間短縮。渋滞回避
やや満足	<ul style="list-style-type: none"> ・もっと企業側から積極的に取り組むような制度にしてほしい ・交通渋滞が減った気がします。 ・渋滞によるストレス軽減、運転にゆとりがもてる ・渋滞緩和は通勤のストレスを大きく減らせる ・早起きがちょっとつらい ・早起きする習慣がついたのが良いと思う。 ・通勤時間を早めることで朝の時間を有効に使える
どちらでもない	<ul style="list-style-type: none"> ・今のところあまり効果を感じない ・時間の短縮をあまり感じられなかった ・渋滞時間とバスレーン時間を回避することはできるが、早起きと残業となってしまう、睡眠時間の減少等悩んでいる。
やや不満	<ul style="list-style-type: none"> ・この取組はもっと続けて欲しい ・会社が知らない ・時間制約がおおくなった

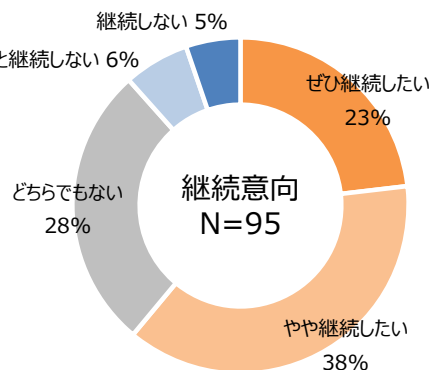
②メリット(複数回答可)

→渋滞によるストレス緩和、所要時間短縮が多い



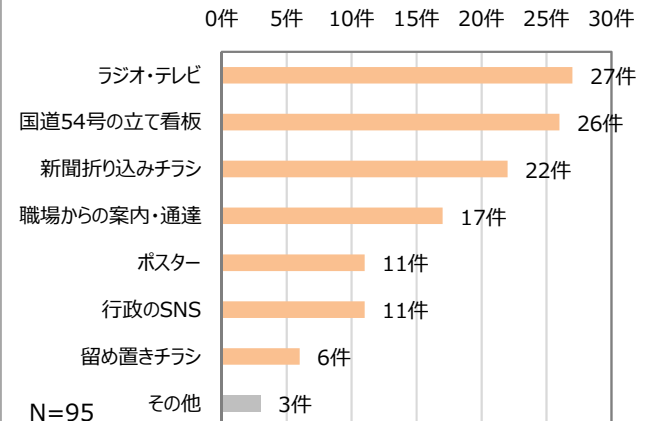
④取組後も時差出勤を継続するか

→約6割の参加者が継続したいと回答



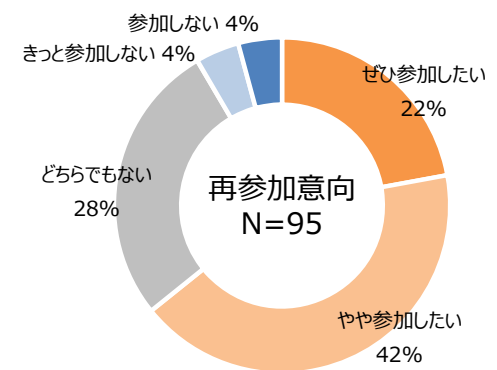
③取り組みを知ったきっかけ(複数回答可)

→ラジオ・テレビ、立て看板、折り込みチラシが多い



⑤同様の取り組みに参加するか

→約6割の参加者が再度参加したいと回答



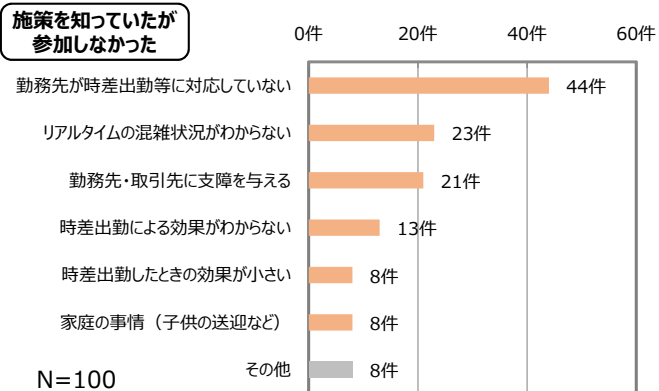
TDM施策の実施結果

- 施策に参加しなかった理由は、勤務先の事情や混雑状況・効果が分からない点などが挙げられました。
- 参加者を増やすための施策として、テレビや勤務先への案内による広報や、情報提供の充実が考えられます。
- 把握した効果や課題を踏まえ、今後の取り組み方針について検討を進めていきます。

TDM施策非参加者アンケート

① 施策に参加しなかった理由(複数回答可)

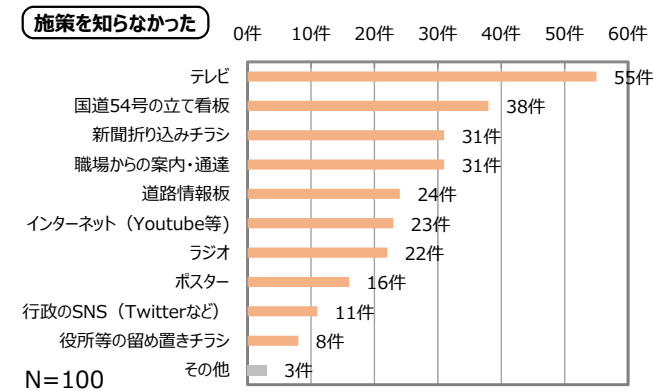
➡ 勤務先の事情のほか、
交通状況や効果がわからず参加しない方が多い



(複数回答可)

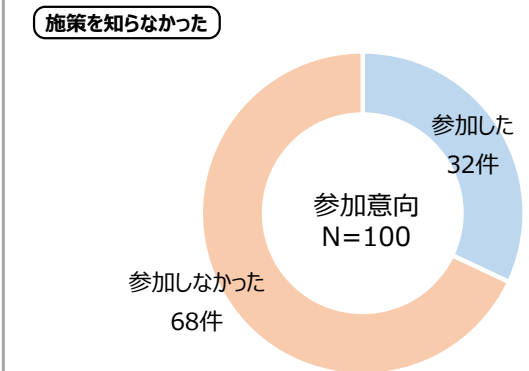
② どのような広報であれば施策を知ることができたか

➡ テレビ、立て看板、チラシのほか、職場からの案内や道路情報版、インターネットが有効



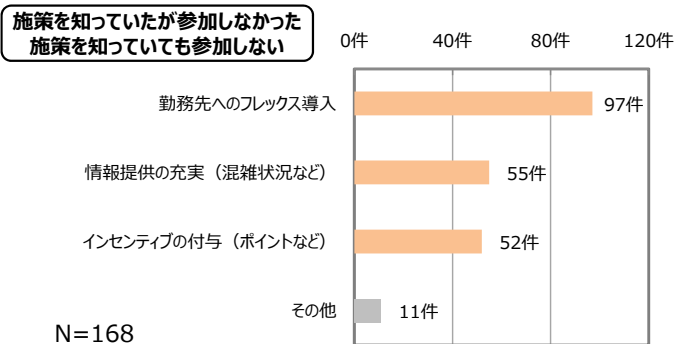
③ 施策を知っていた場合は参加したか

➡ 約3割はもし施策を知っていたら参加した
➡ 広報の強化による効果が見込める



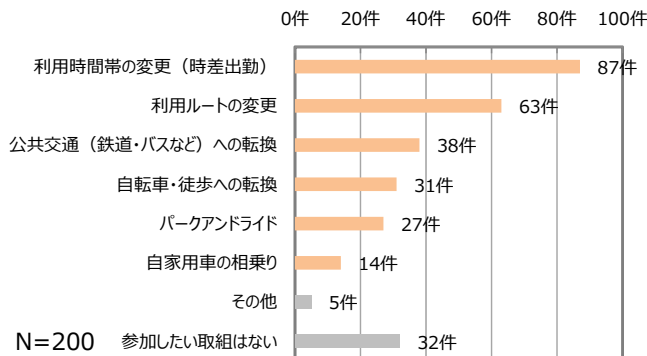
④ 時差出勤によるTDM施策の改善点(複数回答可)

➡ 勤務先へのフレックス導入や情報提供の充実、インセンティブの付与などが求められている



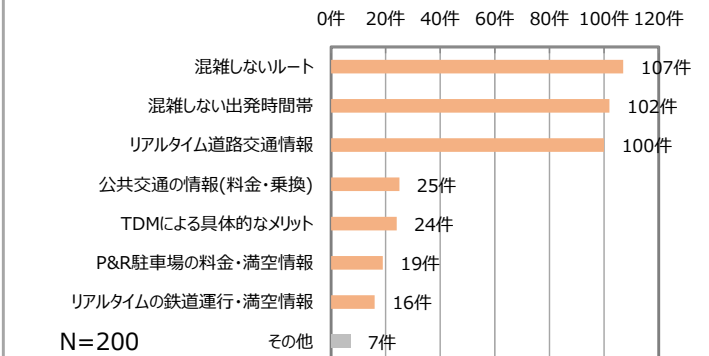
⑤ 今後参加したいTDM施策(複数回答可)

➡ 時差出勤のほか、利用ルートの変更や公共交通利用への参加意向が高い



⑥ 提供してほしい情報(複数回答可)

➡ 混雑しないルートや時間帯についての情報、リアルタイム交通情報の提供が求められている



国道54号を対象としたTDM施策の継続、他エリアにおけるTDM施策の展開の可能性、広島市の取り組み(マイカー乗るまあデーなど)との連携など、今後の取り組み方針について検討していきます

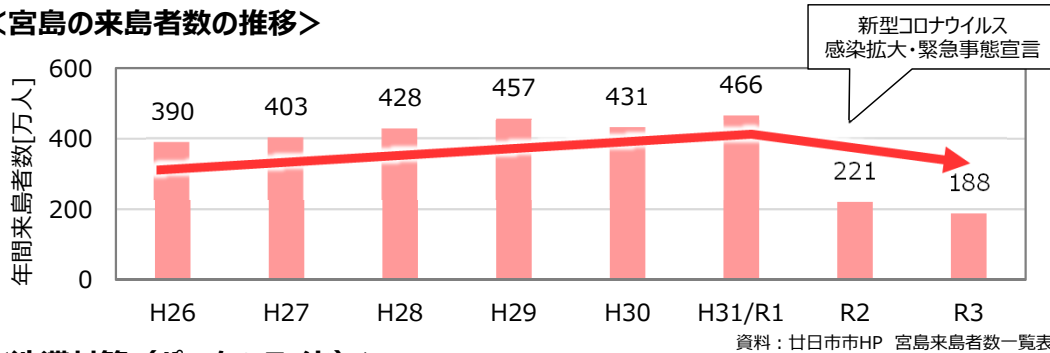
5. 観光地における渋滞対策

■宮島口における交通状況と対策実施状況

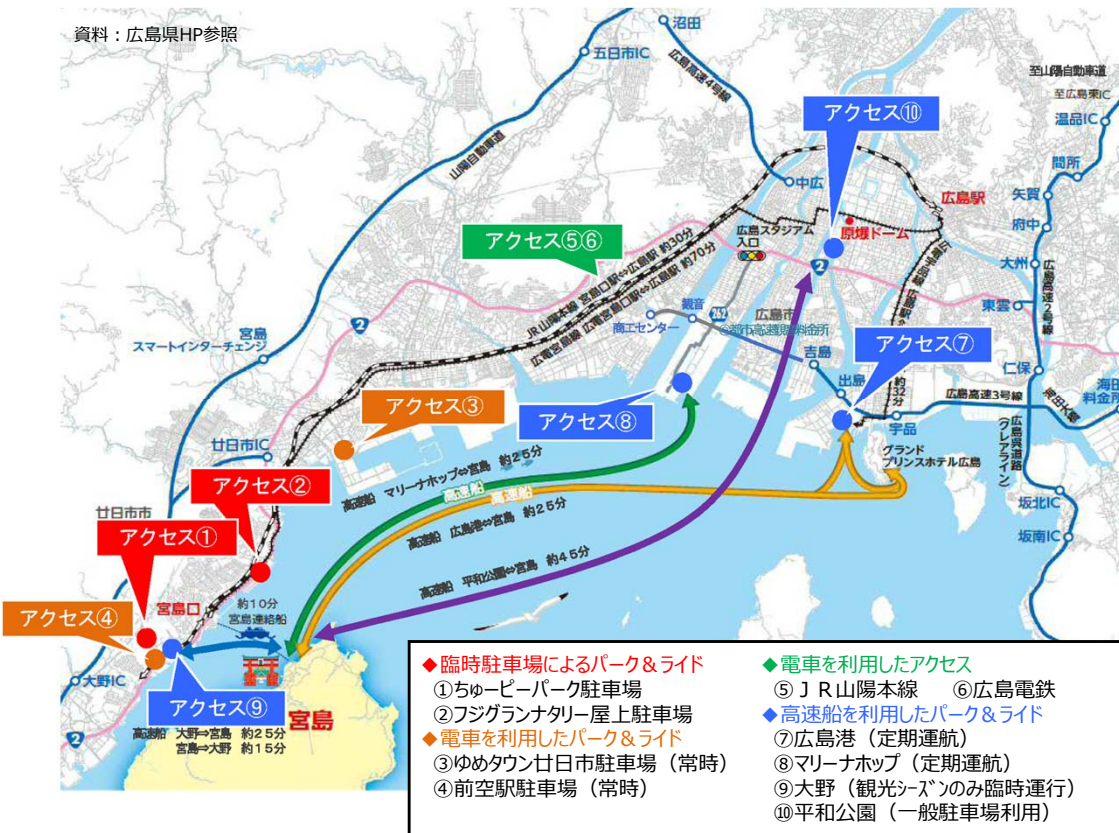
宮島口周辺における渋滞対策

- これまで関係機関が連携し、渋滞情報の提供や、パーク&ライド、右左折レーン整備などの渋滞対策を実施してきました。
- 今後はカメラを活用した渋滞状況提供や、交差点改良などのハード整備による対策を実施していく予定です。
- 引き続き宮島口交通円滑化協議会で渋滞対策について議論していきます。

<宮島の来島者数の推移>



<渋滞対策（パーク&ライド）>



<これまでの渋滞対策の取組状況>

対策種別	渋滞対策内容	実施主体
情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ○駐車場満車・空車状況の提供 ※HP掲載、VICISによる情報発信 ○SA・PA・観光施設へのチラシ配布 ※アクセス方法や駐車場MAPなど ○渋滞カレンダーの作成（HP掲載） ○道路情報板によるドライバーへの情報提供 ※高速道路（広島岩国道路）の利用促進、宮島口までの予測時間の提供 ○看板等による駐車場案内 	関係機関で連携して実施 国土交通省 広島県 廿日市市 広島県警 NEXCO西日本
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ○パーク&ライド ※左図参照 ○宮島競艇駐車場の整備（立体化）と活用 	廿日市市
ハード対策	○国道2号の右左折レーン延伸・新設 ※山・海側駐車場へのアクセス整備	国土交通省
	○市道赤崎14号線の整備 ※山側駐車場のアクセス整備	廿日市市
	○広島宮島口駅の駅舎・軌道移設 ※海側駐車場へのアクセス整備	広島電鉄
その他	○交通誘導員による交通整理	廿日市市



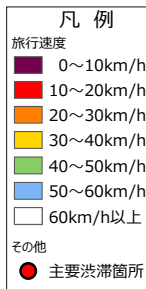
<新たな渋滞対策の取組（対応中）>

対策種別	渋滞対策内容	実施主体
情報提供	○カメラ設置による渋滞状況の提供 ※YouTubeで配信中	廿日市市
ハード対策	○国道2号宮島口地区交差点改良 ※4枝化、北方面の右左折レーン新設、下り左折レーン拡幅、歩道拡幅	国土交通省
	○市道赤崎3号線・臨港道路の改良 ※旅客ターミナルや山・海側駐車場へのアクセス整備	広島県・廿日市市

宮島口周辺における令和3年秋季の交通状況

- 新型コロナウイルスに伴う緊急事態宣言等の影響により、宮島の来島者は大幅に減少しました。
- 秋季観光シーズンである11月においても来島者数が減少していますが、国道2号では広範囲で速度低下が発生している状況です。
- 引き続き関係機関と連携し、渋滞対策に取り組んでいく予定です。

位置図

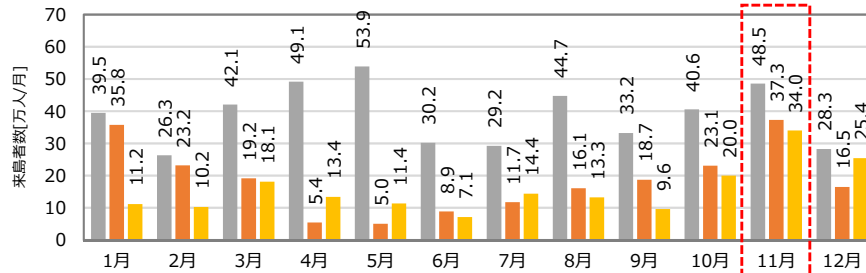


資料：ETC2.0プローブデータ

宮島 来島者数の推移

資料：廿日市市

■平成31年/令和元年 ■令和2年 ■令和3年



旅行速度

令和3年
秋季
ピーク時

紅葉シーズンの
土・日・祝日
(雨天を除く)
11月13日
・14日・20日
・21日・28日

上り



下り



平均速度
21.2km/h

平均速度
29.1km/h

