

令和5年度 第1回 広島県道路交通渋滞対策部会

令和5年7月31日(月)
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. 主要渋滞箇所特定解除フロー	28
4. 国道54号におけるTDM施策	36
5. 観光地における渋滞対策	39
6. G7広島サミット開催期間中における交通状況	43

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

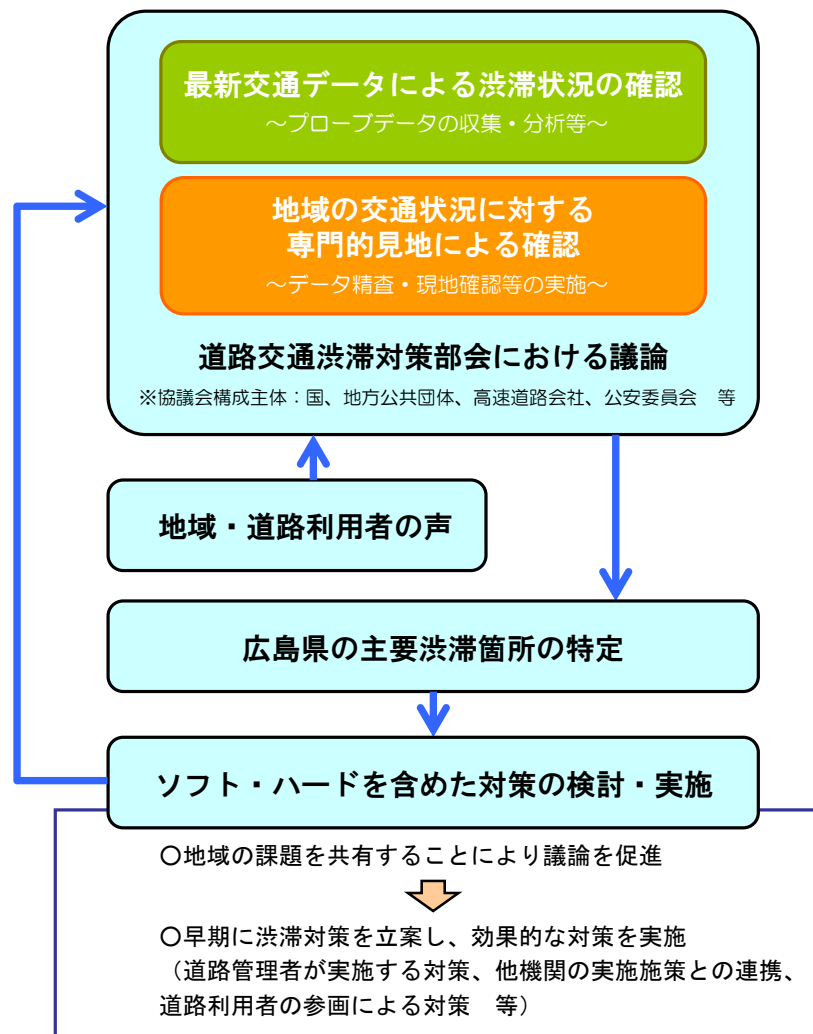
【参考】 広島県内の主要渋滞箇所選定基準

【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86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5年度 第1回渋滞部会の開催（R5.7.31）

- ・これまでの検討経緯
- ・主要渋滞箇所のフォローアップ
- ・主要渋滞箇所特定解除フロー
- ・国道54号におけるTDM施策
- ・観光地における渋滞対策
- ・G7広島サミット開催期間中における交通状況

【参考】主要渋滞箇所選定の流れ

- 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。

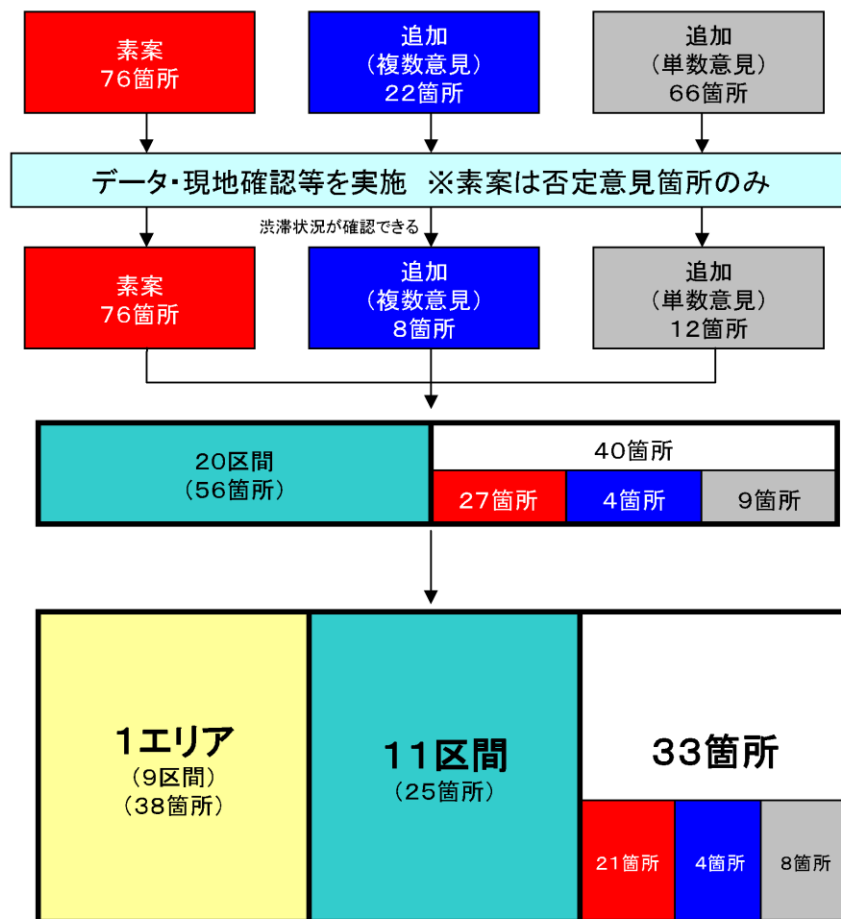
エリア集約

- ・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

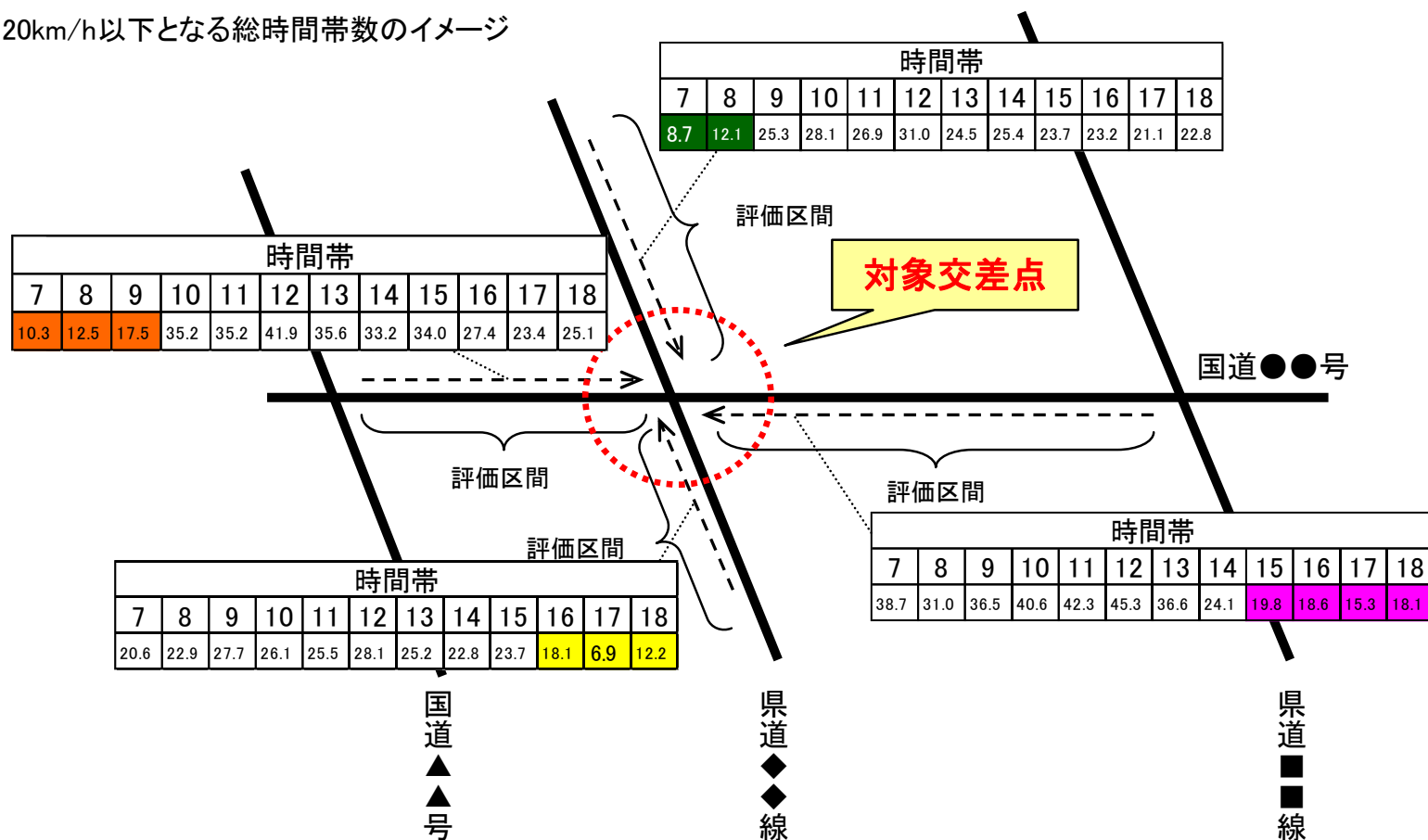


※選定されなかった場所も含め、継続的な検討・現地状況のフォローを実施します。

【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。

【参考】渋滞対策の基本方針〔広島県全体における対応方針〕

H27. 3. 25
平成26年度広島県
道路交通渋滞対策部会

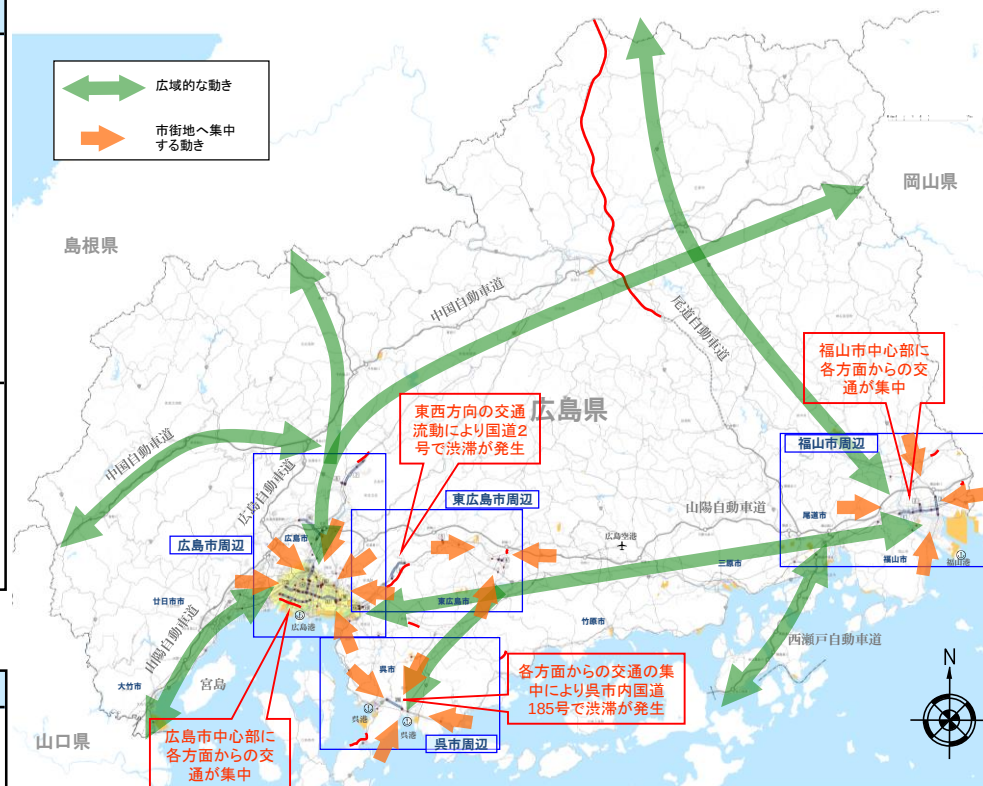
・地区の概況

概要	
地区の状況	・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。

・現在の対策等

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

・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

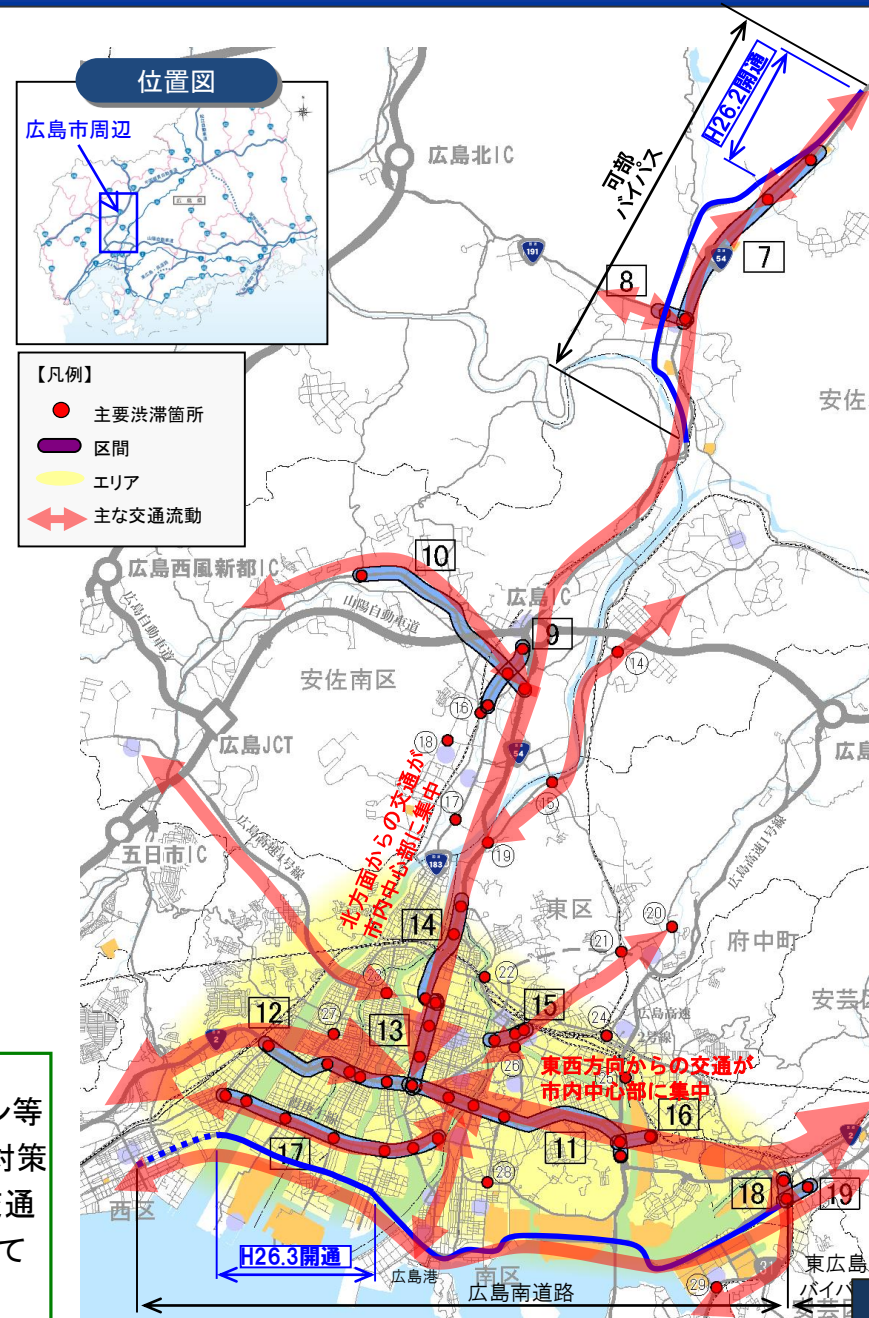
	概要
地区の状況	- 広島市の中心部は、山地及び河川に囲まれたデルタ地形の制約により、渡河部がボトルネックとなっています。 - 通勤時間帯に東西方向、北方面からの交通の集中や通過交通が混在しています。 - 沿岸部では生産企業が多く立地しており、広島港(国際拠点港湾)を拠点とした各方面への物流交通が流動しています。
道路交通状況	- 内々・内外交通と通過交通の混在により、デルタ内の円滑な交通が阻害され、渋滞が発生しています。 - 東西軸では国道2号、南北軸では国道54号等で渋滞が発生しています。

・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】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」

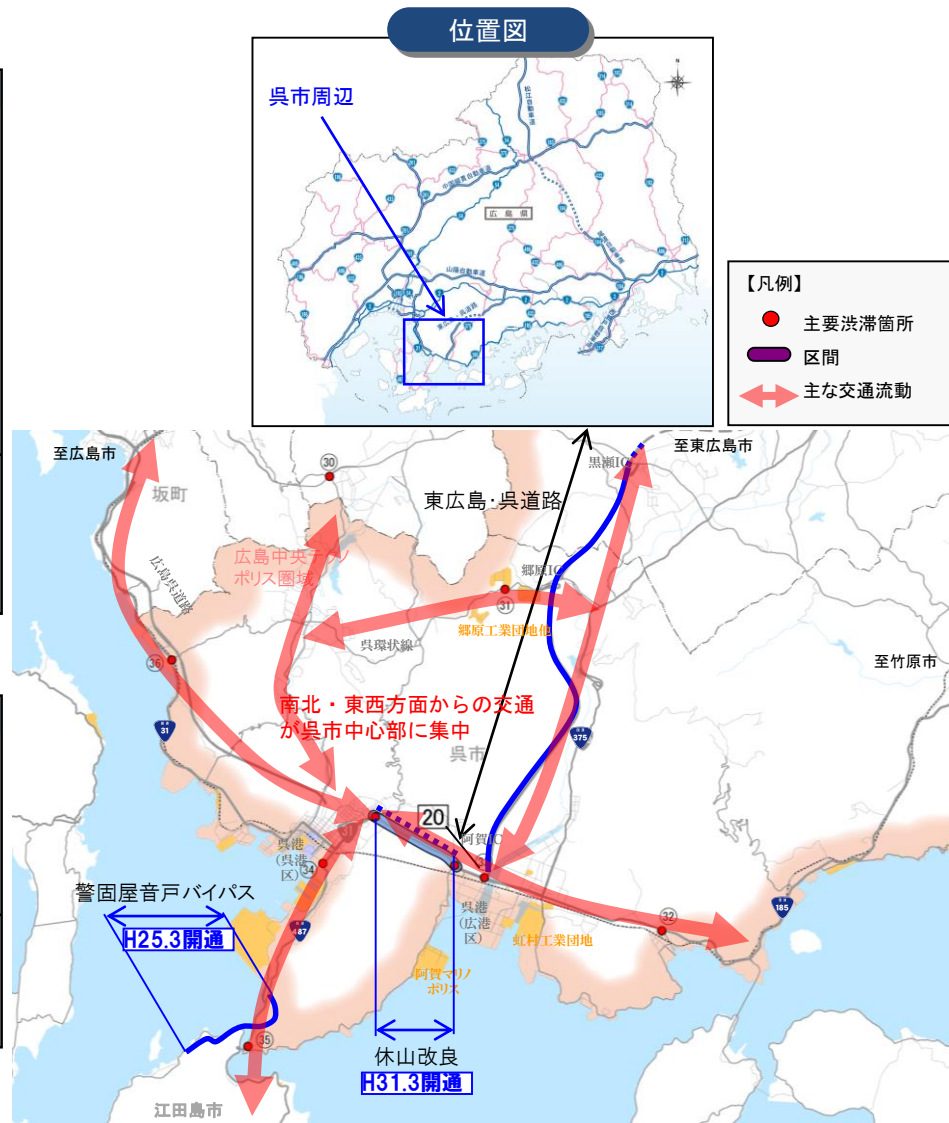
H27. 3. 25
平成26年度広島県
道路交通渋滞対策部会

・地区の概況

	概要
地区の状況	・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



対応方針

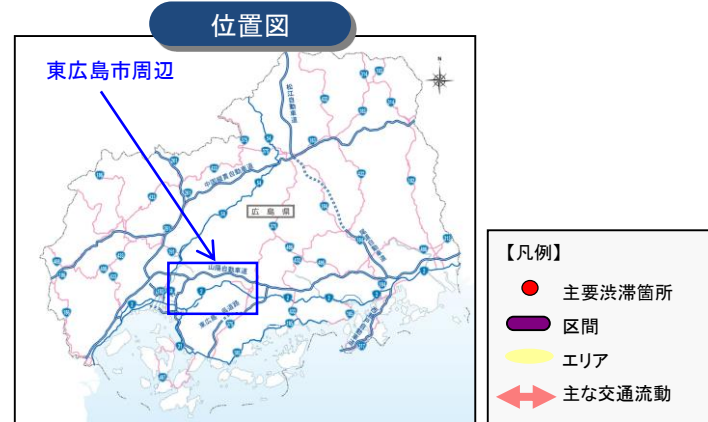
関係者(広島県渋滞対策部会等)が連携して、渋滞原因を分析しつつ、都市におけるマスタープラン等に基づき、一般国道375号東広島・呉道路、一般国道185号休山改良等の整備を進めるとともに、効果的な対策の立案及び対策効果の把握を行います。

【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

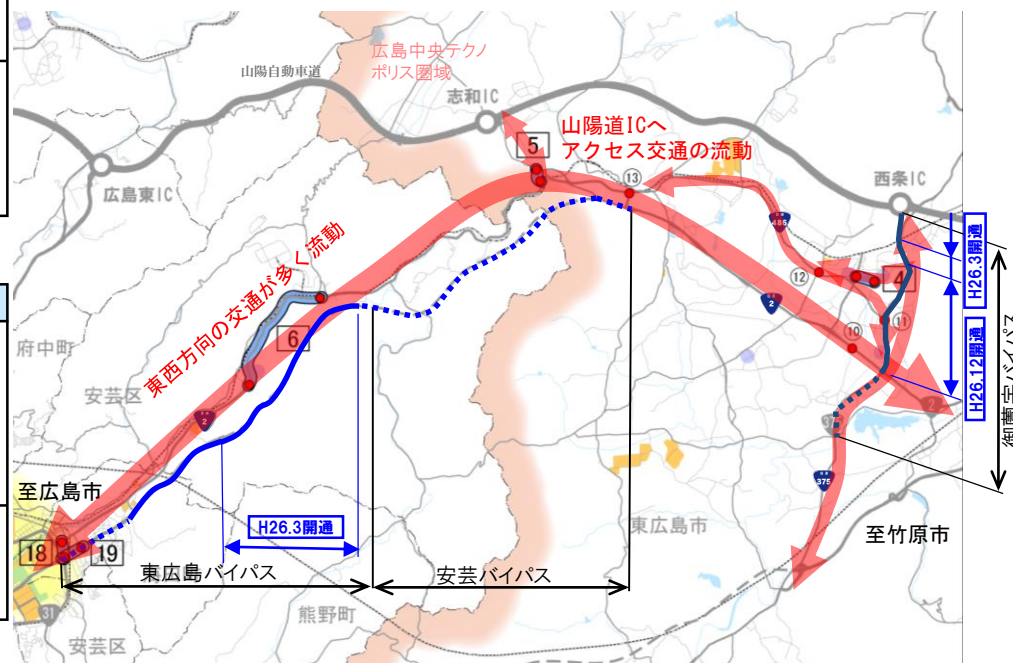
・地区の概況

	概要
地区 の 状況	- 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号御園宇バイパスの整備(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)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】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」

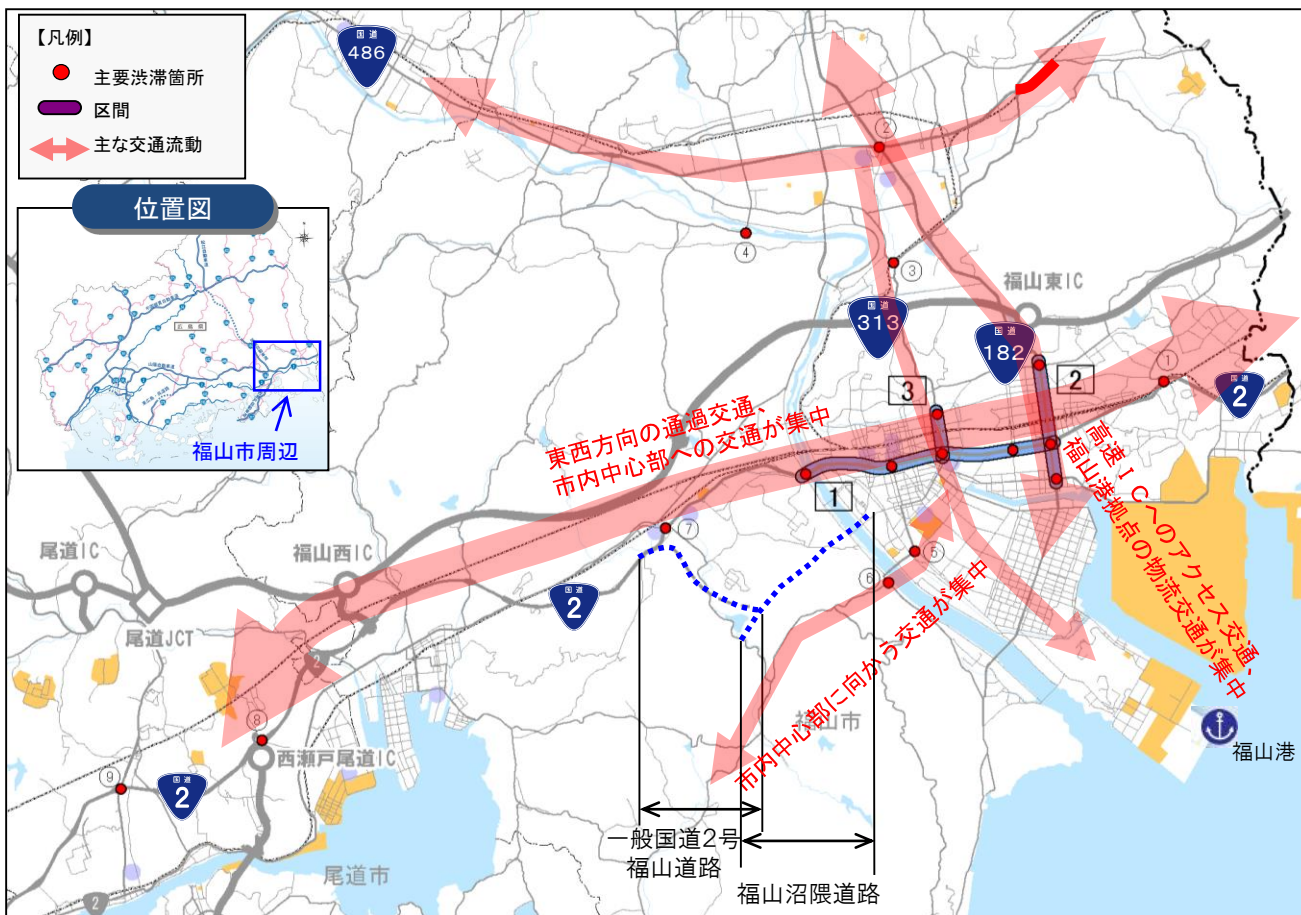
H27. 3. 25
平成26年度広島県
道路交通渋滞対策部会

・地区の概況

	概要
地区の状況	- 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。

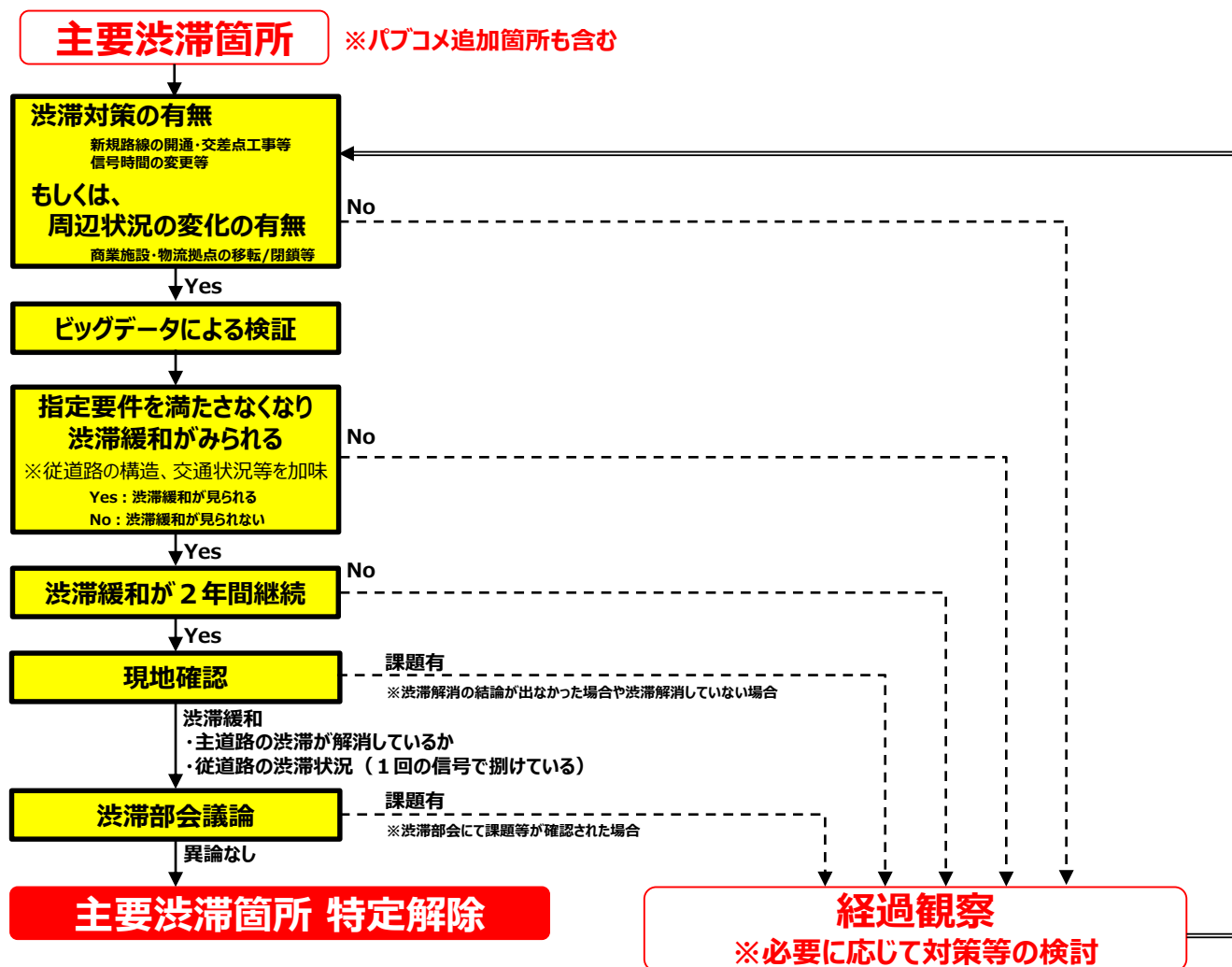
2.主要渋滞箇所のフォローアップ

- 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間解除・追加状況

◆主要渋滞箇所の特定期間解除フロー

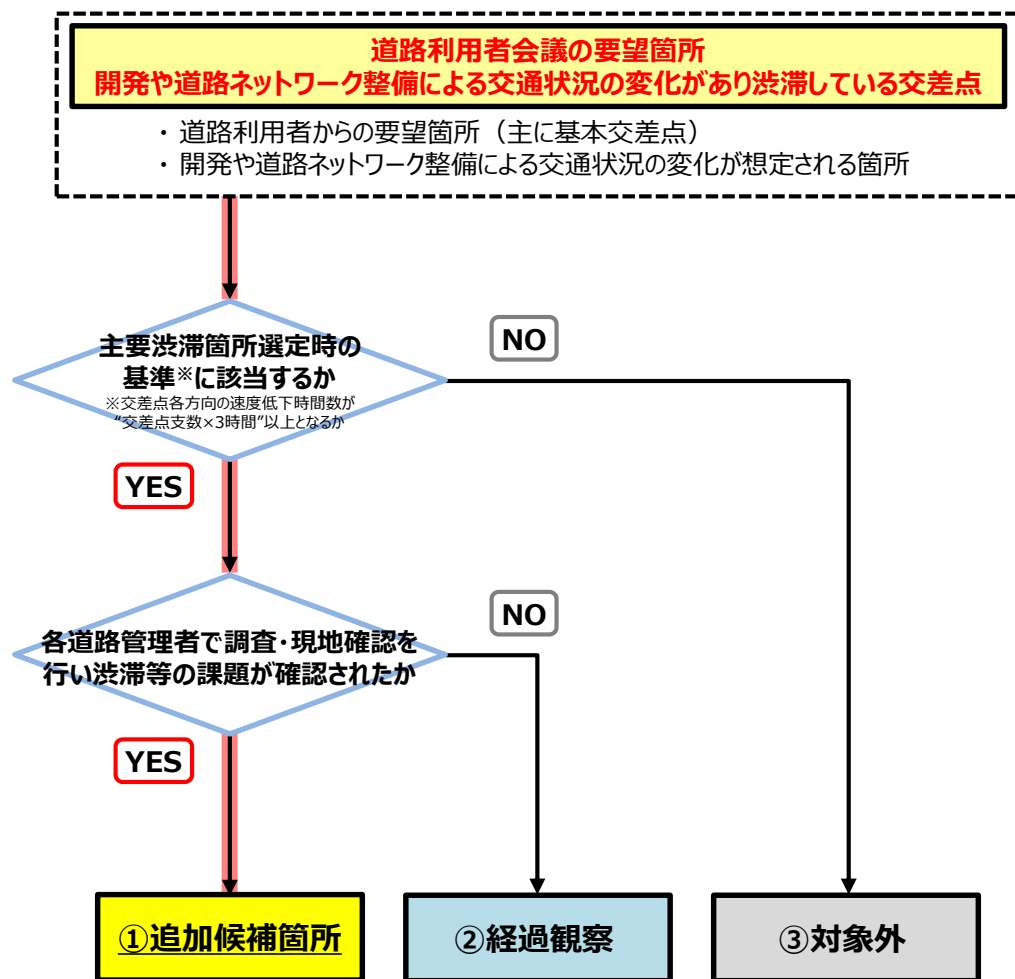
- 対策完了箇所は、データによる検証および現地確認を行い、渋滞緩和が確認された場合は、主要渋滞箇所の特定期間解除について渋滞部会で議論します。



主要渋滞箇所の特定期間・追加状況

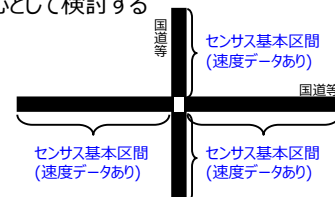
◆主要渋滞箇所の追加候補箇所の選定

- 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。

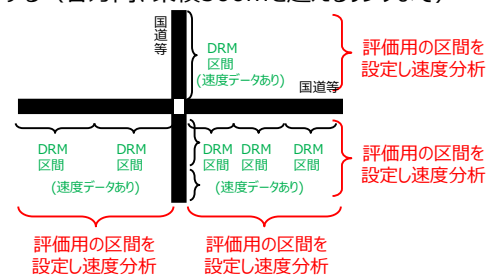


■基本交差点

- ・ 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

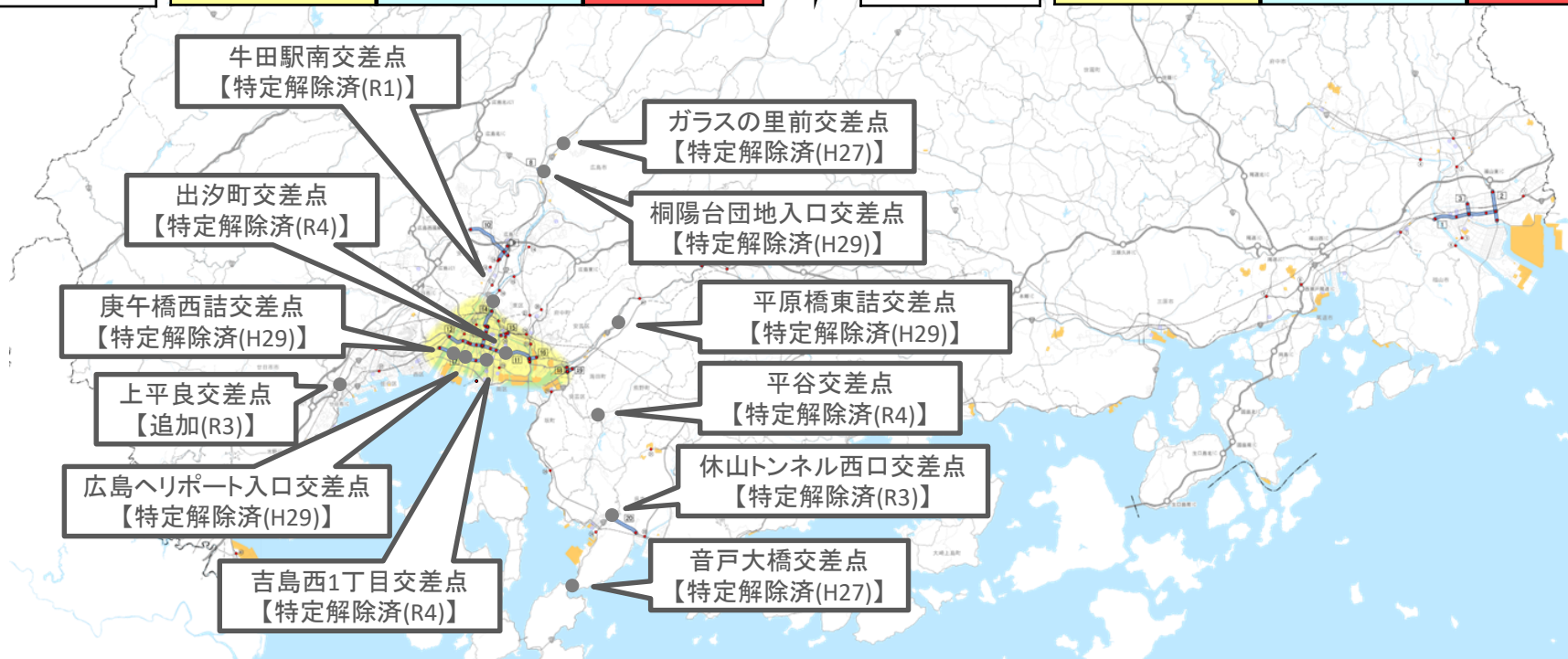
- 平成27年度第1回渋滞部会においてガラスの里前、音戸大橋が特定期解除箇所として認められました。
- 平成29年度第1回渋滞部会において桐陽台団地入口、庚午橋西詰、広島ヘリポート入口、平原橋東詰が特定期解除箇所として認められました。
- 令和元年度第1回渋滞部会において牛田駅南が特定期解除箇所として認められました。
- 令和3年度渋滞部会において休山トンネル西口が特定期解除箇所、上平良が追加箇所として認められました。
- 令和4年度第1回渋滞部会において出汐町、吉島西一丁目、平谷が特定期解除箇所として認められました。

公表時（平成25年1月現在）

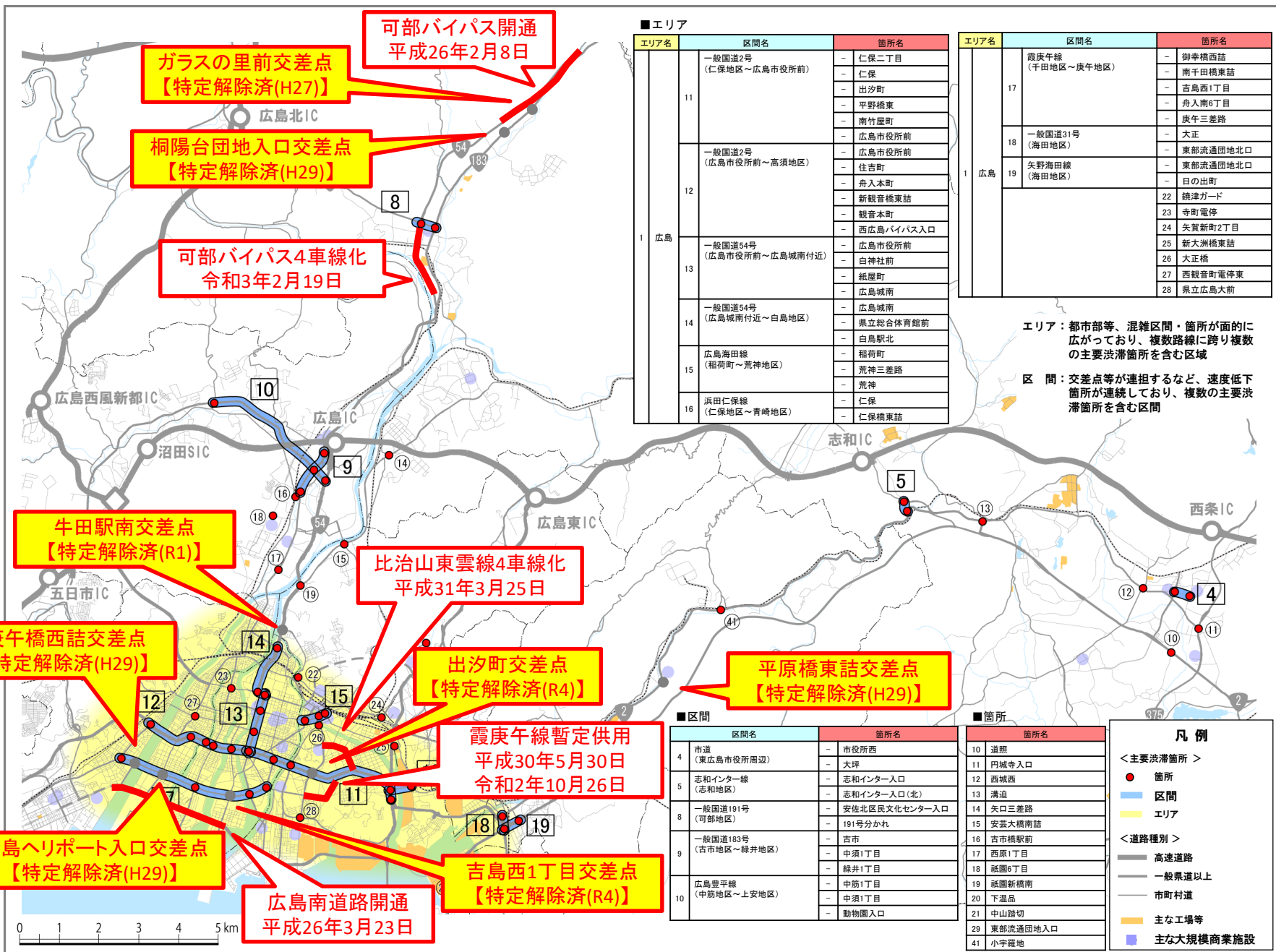
主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	箇所数
96箇所	1エリア	11区間	33箇所
	※38箇所が含まれる	※25箇所が含まれる	

令和4年度 渋滞部会（令和4年8月現在）

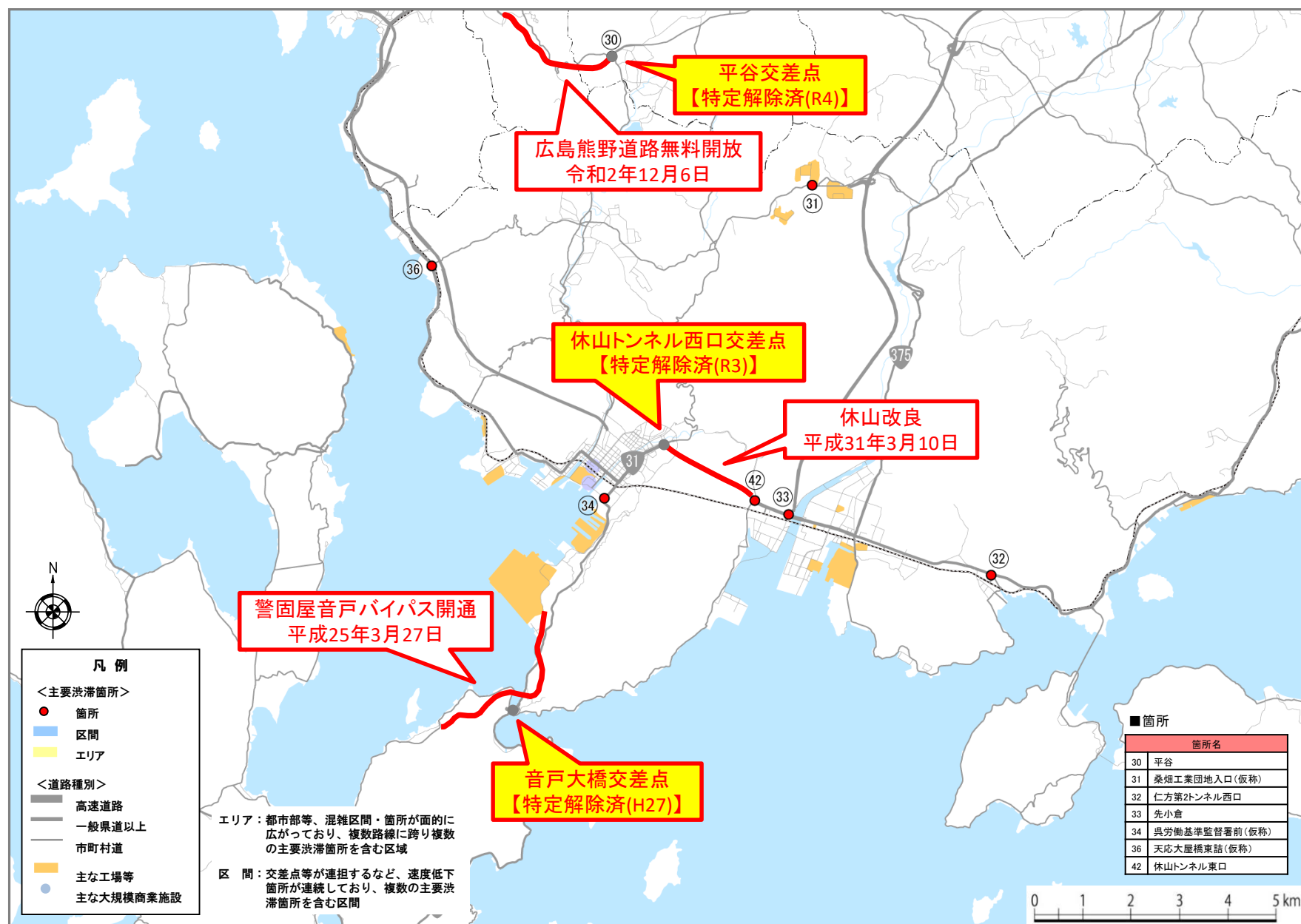
主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	箇所数
86箇所	1エリア	8区間	34箇所
	※33箇所が含まれる	※19箇所が含まれる	



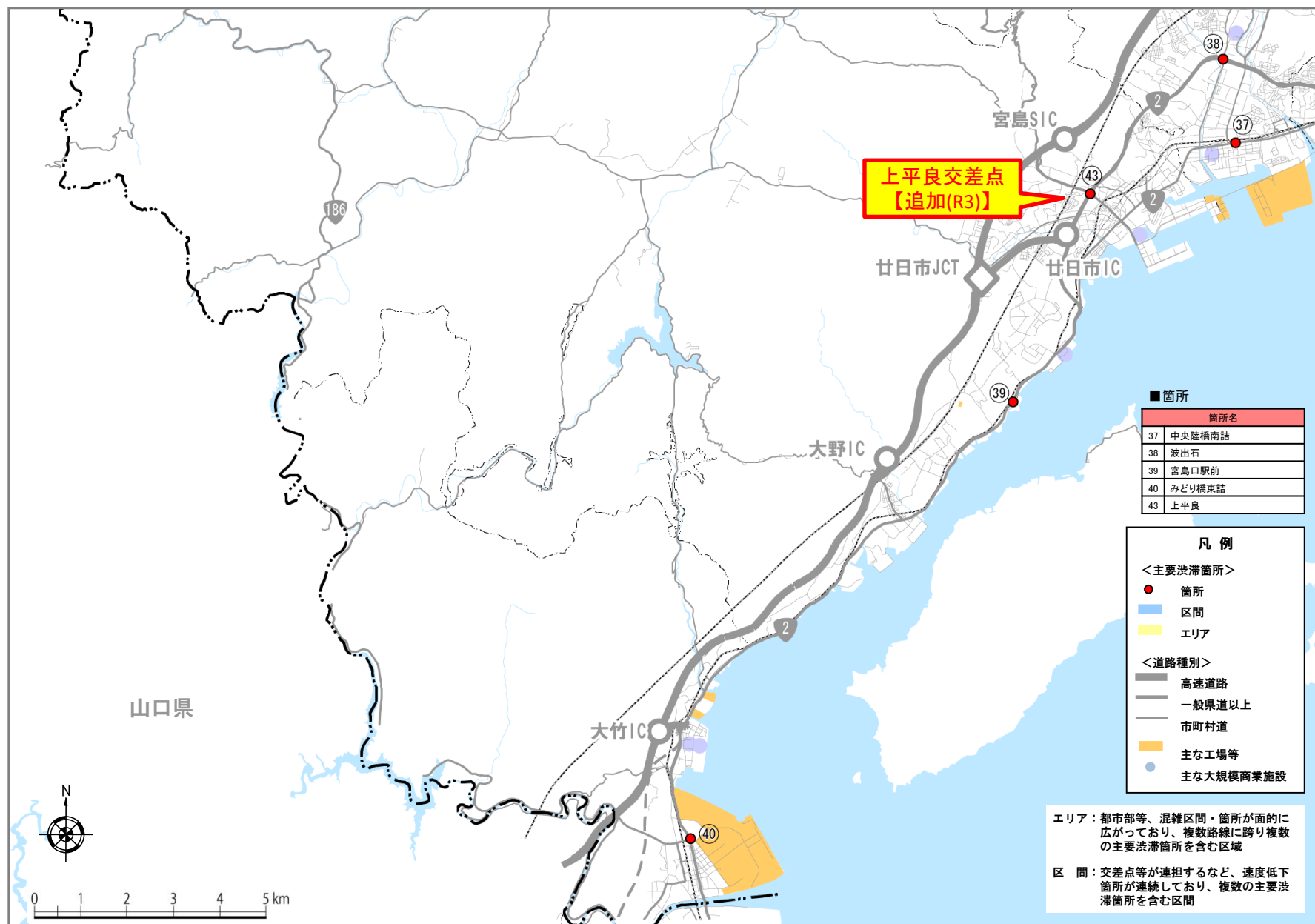
主要渋滞箇所の特定期解除・追加状況



主要渋滞箇所の特定期解除・追加状況



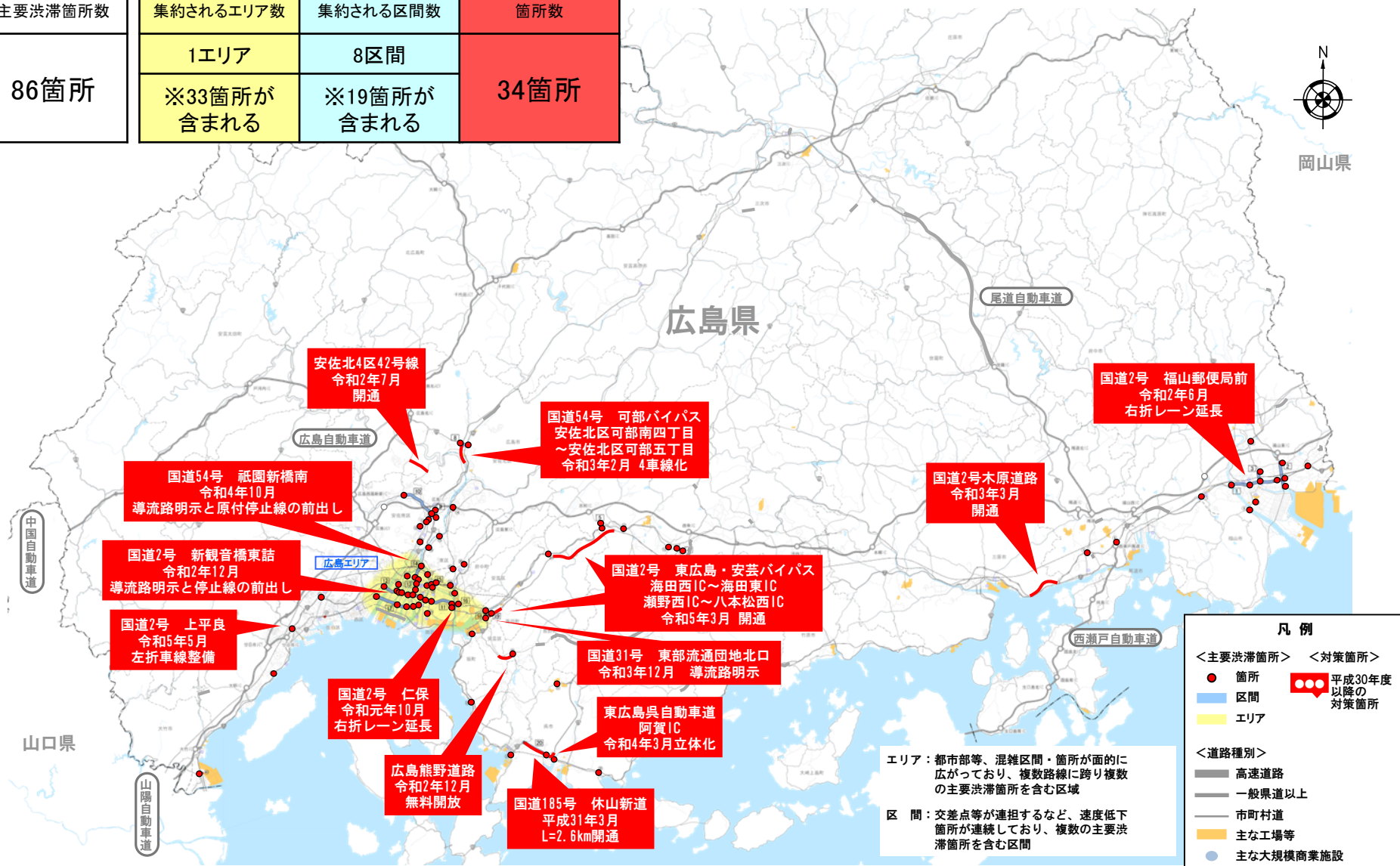
主要渋滞箇所の特定期間解除・追加状況



主要渋滞箇所の対策状況

●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
86箇所	1エリア	8区間	34箇所
	※33箇所が含まれる	※19箇所が含まれる	



◆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、4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



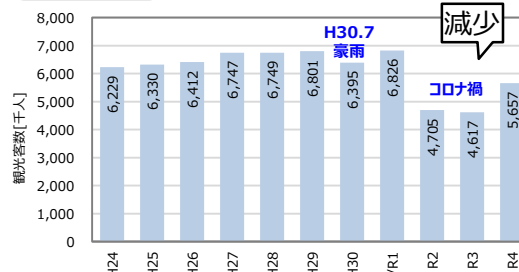
速度低下時間数の推移

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

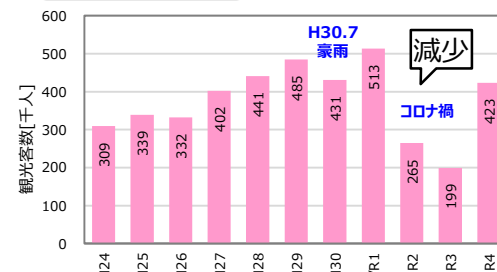
4年連続でクリア

観光客数の推移

尾道市全体

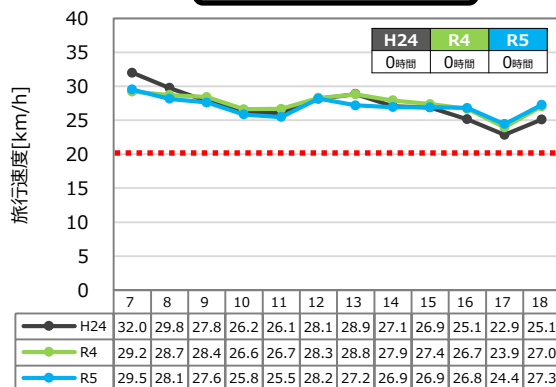


千光寺山ロープウェイ

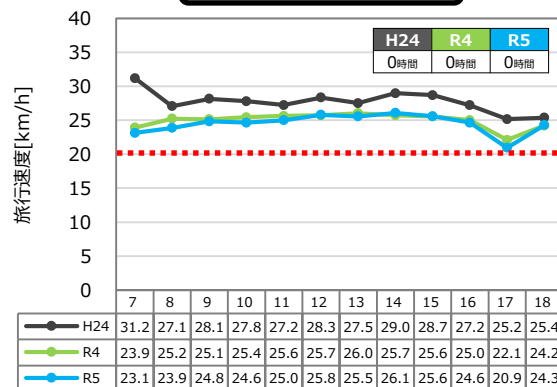


方向別旅行速度

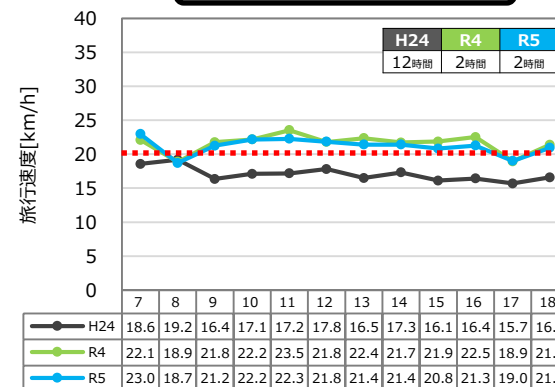
方向① 国道184号上り



方向② 国道184号下り



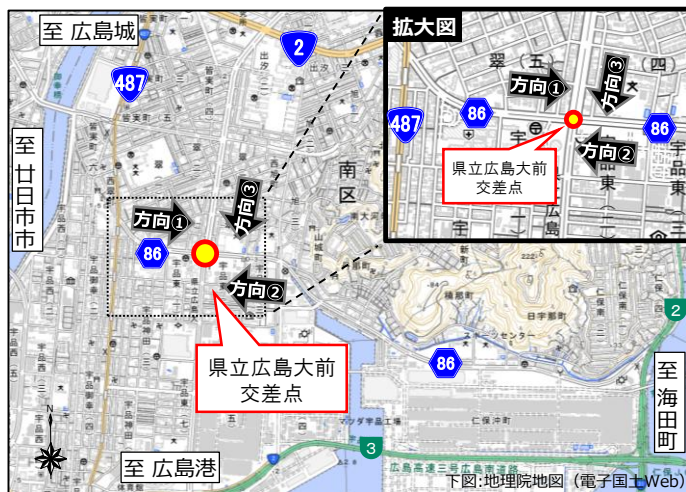
方向③ 市道



◆県立広島大前交差点の検証

- 県立広島大前交差点は方向③の旅行速度が向上し、2年連続で主要渋滞箇所の基準をクリアしています。
- 周辺状況の変化など渋滞緩和の要因を再確認し、今後の特定期間解除に向け、**経過観察**とします。

位置図



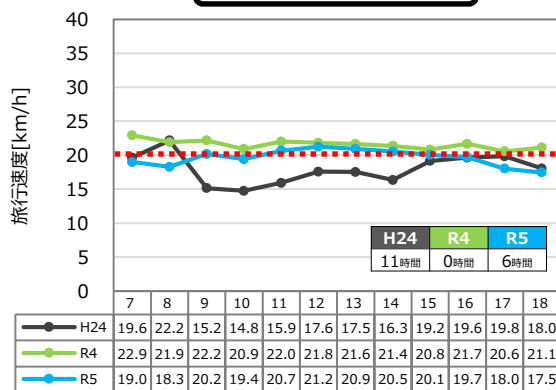
速度低下時間数の推移

2年連続でクリア

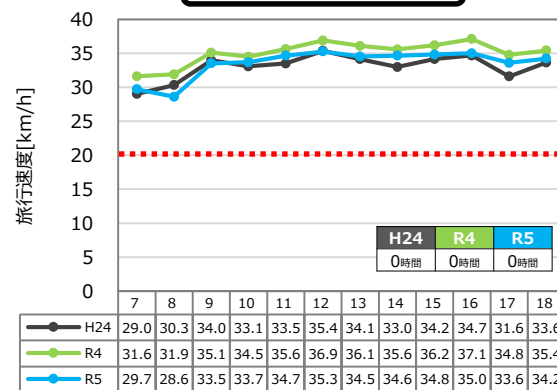
交差点名称	道路管理者	支線数	選定基準	速度低下時間数					
				H24 選定時	R1 点検	R2 点検	R3 点検	R4 点検	R5 点検
県立広島大前	広島市	3	9	23	23	23	10	1	6

方向別旅行速度

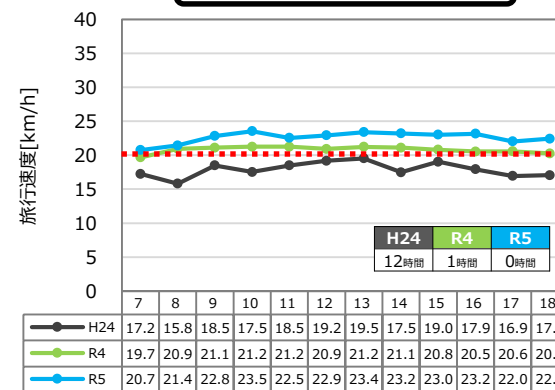
方向① 翠町仁保線下り



方向② 翠町仁保線上り



方向③ 中広宇品線下り



資料：■H24点検…民間プローブデータ(H23.8～H24.7・平日) ■R4点検…ETC2.0プローブデータ(R3.4～R4.3・平日) ■R5点検…ETC2.0プローブデータ(R4.4～R5.3・平日)



昨年度対策完了箇所の状況

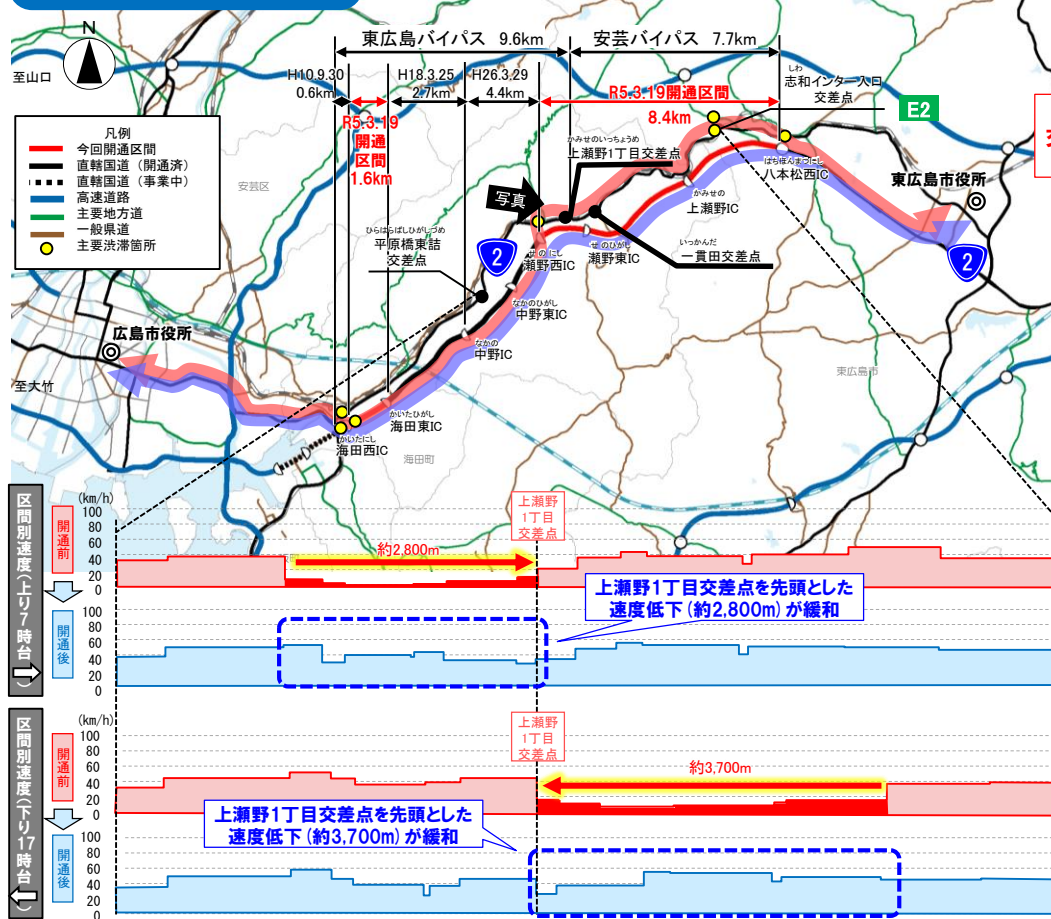
[広島市周辺]
東広島・安芸バイパス

◆東広島・安芸バイパス(令和5年3月19日開通)

広島国道事務所記者発表資料より(令和5年7月6日)

- 東広島・安芸バイパスの並行路線においては、国道2号の上瀬野1丁目交差点等を先頭とした速度低下が生じていました。
- 東広島・安芸バイパスの開通により、開通区間に交通が転換することで国道2号の速度低下が緩和され、広島市～東広島市間の平均旅行速度が約10km/h向上、所要時間が約2/3に短縮されるなど、円滑な交通が確保されています。

国道2号の旅行速度の変化



上瀬野1丁目交差点の渋滞状況の変化



都市間の所要時間短縮

【開通前: 国道2号+東広島バイパスルート】

約76分
(平均旅行速度: 27km/h)

【開通後: 東広島・安芸バイパスルート】

約52分
(平均旅行速度: 38km/h)

約2/3に短縮
(約10km/h向上)

広島市役所

東広島市役所

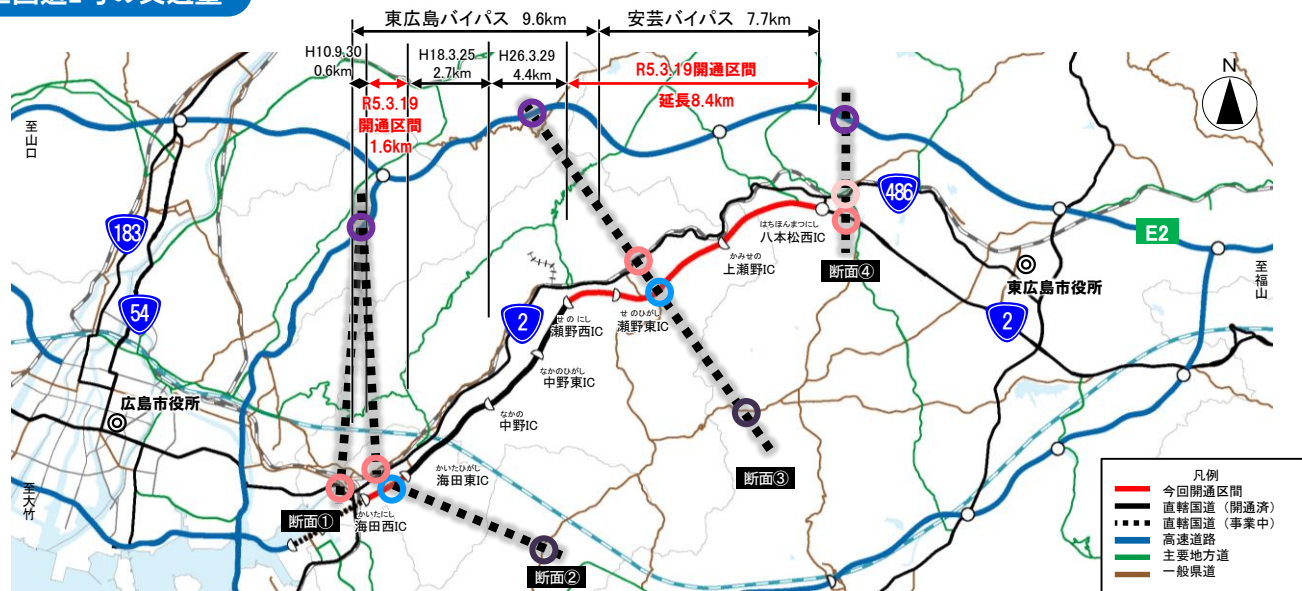
出典: ETC2.0プローブデータ 【開通前】R4.10平日 上り7時台、下り17時台、【開通後】R5.4平日 上り7時台、下り17時台

◆東広島・安芸バイパス(令和5年3月19日開通)

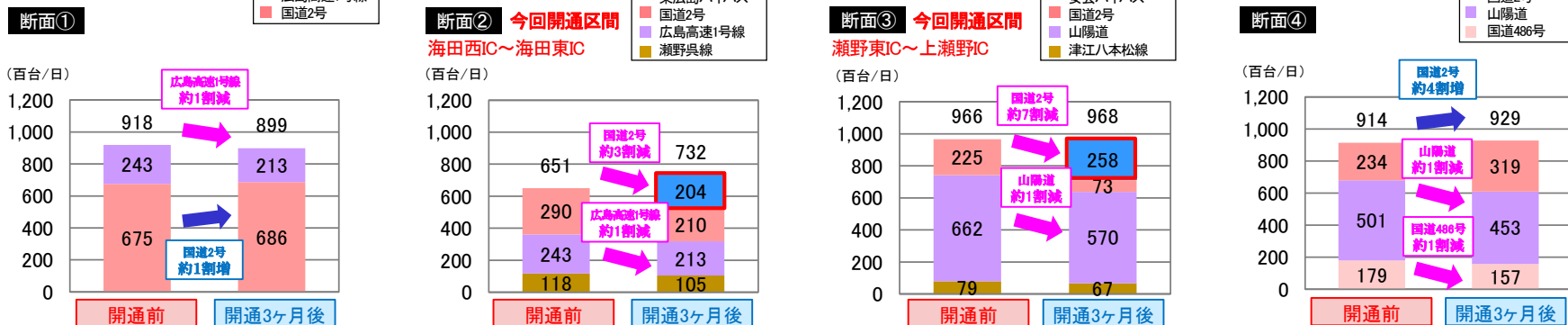
広島国道事務所記者発表資料より(令和5年7月6日)

- 今回開通区間 3ヶ月後における東広島・安芸バイパスの交通量は約20,400～25,800台/日です。
- 並行する国道2号の交通量は約3～7割減少し、周辺の道路からも東広島・安芸バイパスへ交通が転換しています。

東広島・安芸バイパスと国道2号の交通量



断面交通量の変化

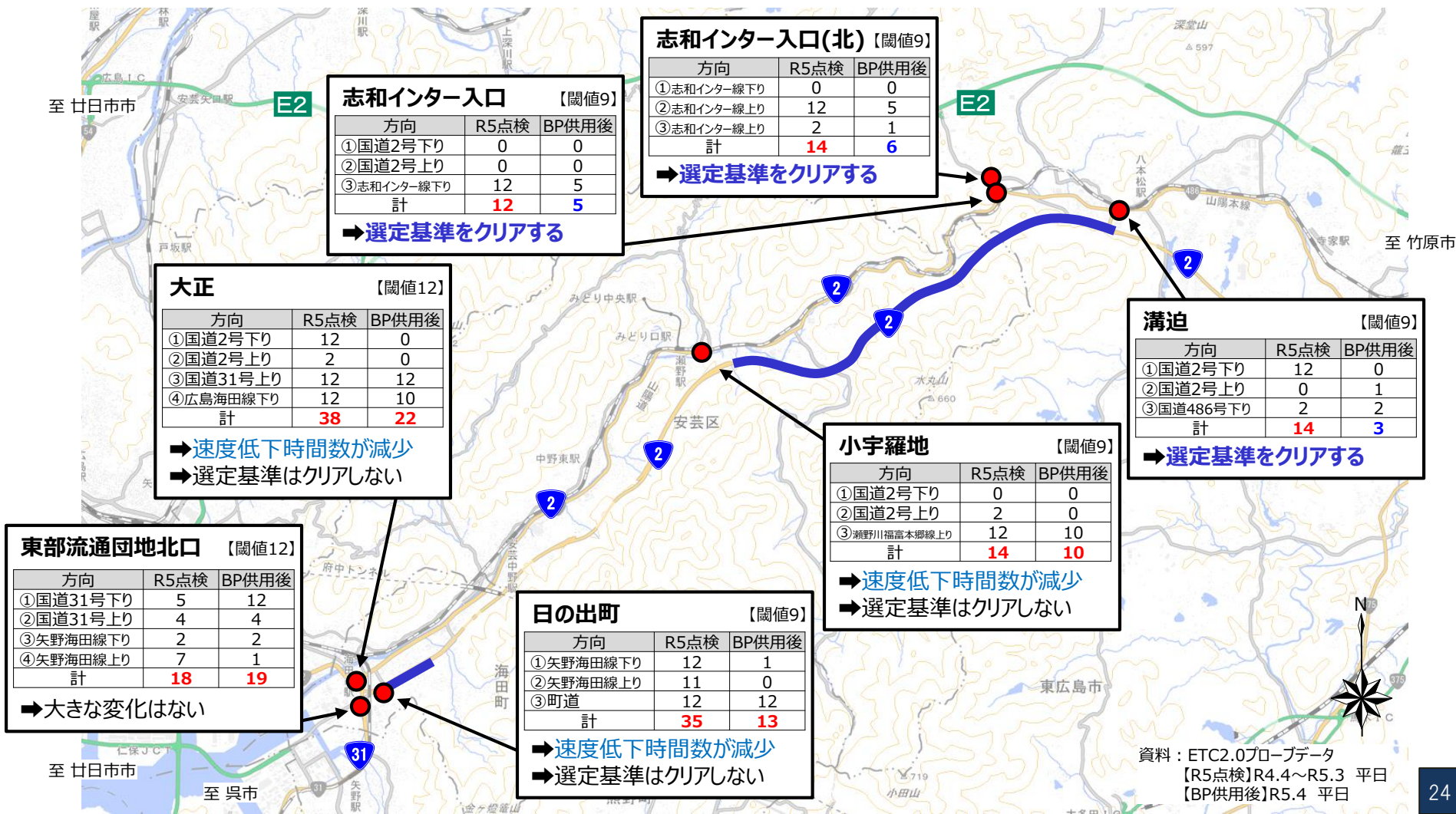


出典:交通量調査結果【開通前】R4.11.10(木)、【開通3ヶ月後】R5.6.13(火)

※【開通前】「瀬野呉線」「津江八本松線」は令和3年度全国道路・街路交通情勢調査、2号線の一部はR4交通量調査結果より

◆東広島・安芸バイパス(令和5年3月19日開通)

- 東広島・安芸バイパスの開通後、周辺の主要渋滞箇所では速度低下時間数が大きく減少し、主要渋滞箇所の選定基準をクリアする箇所も存在しています。
- 引き続き、周辺の交通状況を確認していきます。



◆ 祇園新橋南交差点(令和4年10月完了)

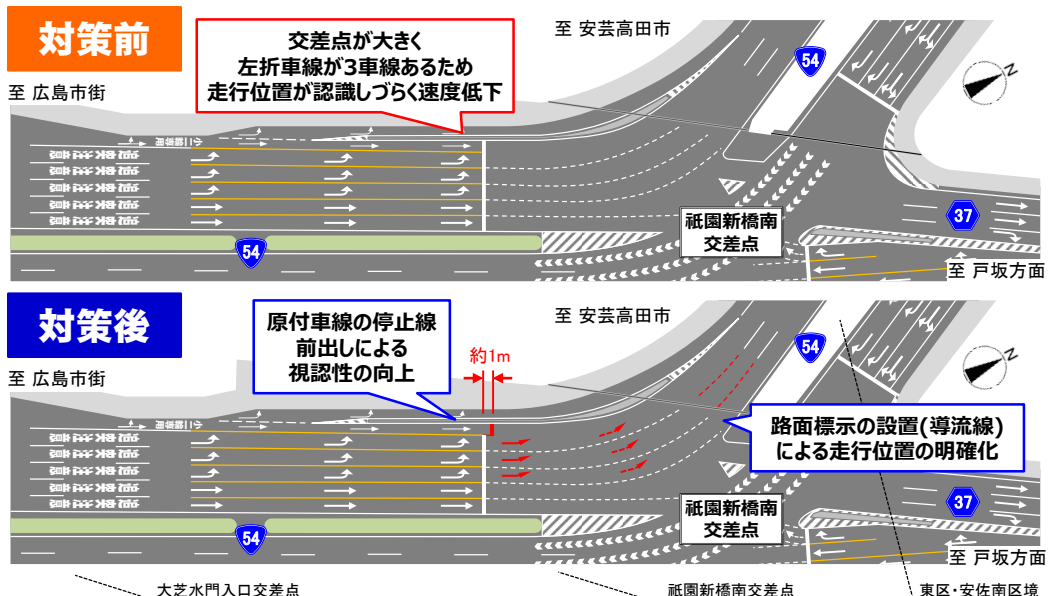
道路利用者要望箇所の渋滞対策

- 国道54号の祇園新橋南交差点は、左折車線(主方向)が3車線あり走行位置が認識しづらいほか、原付車線の視認性が悪いという課題がありました。
- 路面標示の改良(導流線)による走行位置の明確化、原付車線の停止線前出しによる視認性の向上を目的とした対策を実施しました。旅行速度に大きな変化はみられませんでした。

《位置図》 下図:地理院地図(電子国土Web)



《説明図》



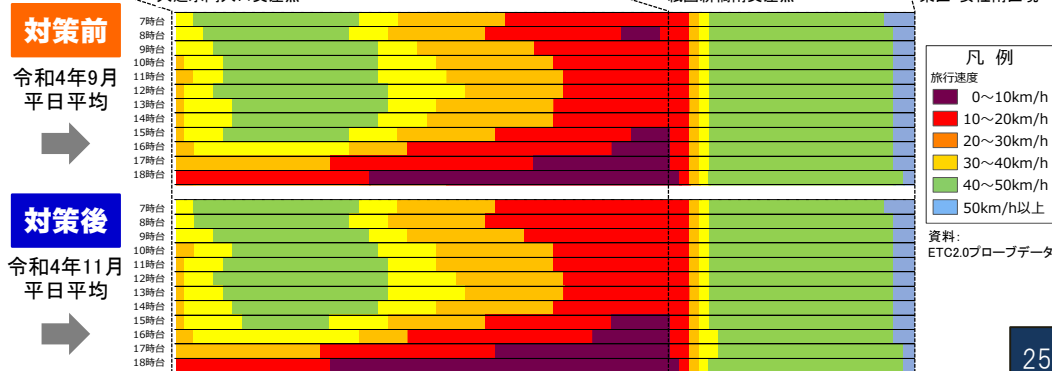
《対策内容》

- 【路面標示】
- ・交差点内の円滑な交通を図るために、**路面標示の改良(導流線)による走行位置の明確化および原付車線停止線の前出しによる視認性の向上**を行う。

《旅行速度・R5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	22.7	25.2	25.9	25.8	26.5	26.1	25.5	21.8	18.6	12.8	9.4	3	11
2	一般国道54号 (祇園新道)	7.7	7.6	16.6	26.3	33.4	34.7	33.2	32.0	21.5	15.5	14.6	16.2	6	
3	広島三次線	17.4	19.1	22.3	25.2	26.7	27.3	28.1	26.9	27.3	25.6	23.1	23.7	2	

資料:ETC2.0プローブデータ(R4.4~R5.3・平日)



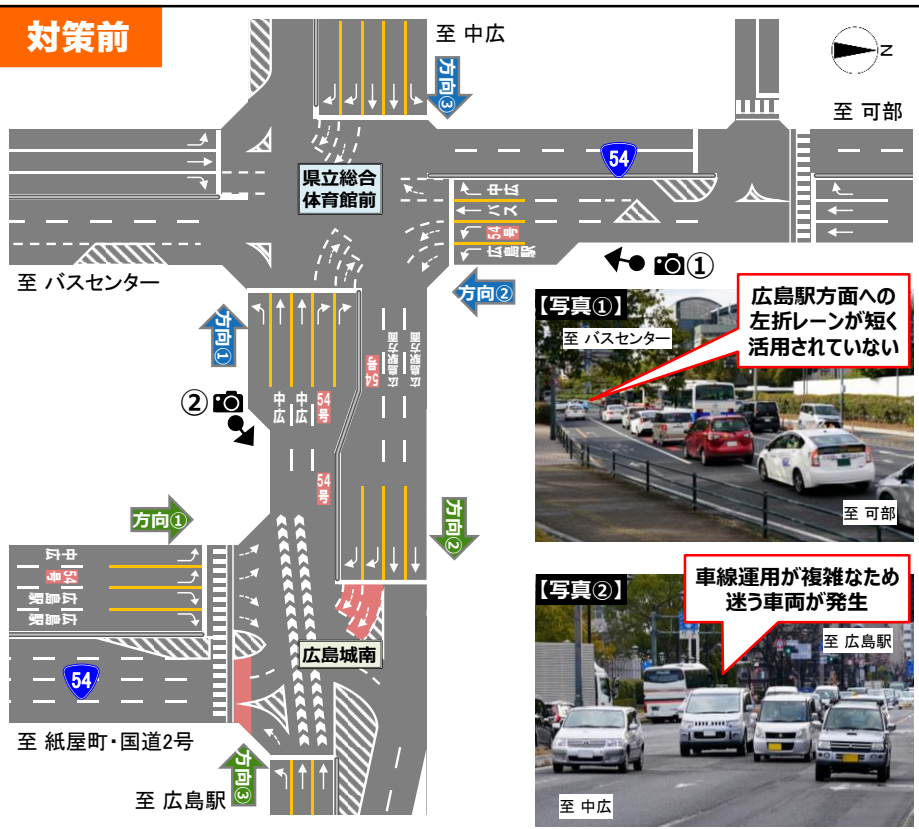
◆広島城南交差点～県立総合体育館前交差点

道路利用者要望箇所の渋滞対策

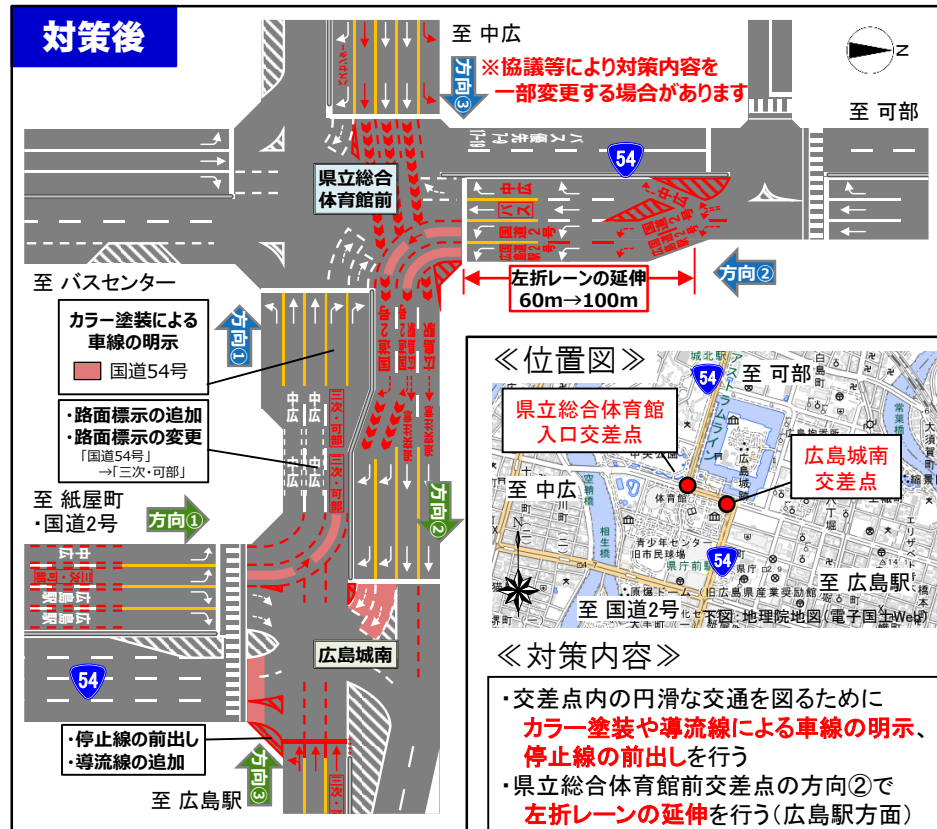
- 国道54号の広島城南交差点～県立総合体育館前交差点は、国道(主方向)がクランク状となっており、車線運用も複雑なため、速度低下が発生しています。
- 左折レーンの延伸やカラー塗装による導流線明示、停止線の前出しなどの対策を進めています。

＜説明図＞

対策前



対策後



＜位置図＞



＜対策内容＞

- ・交差点内の円滑な交通を図るためにカラー塗装や導流線による車線の明示、停止線の前出しを行う
- ・県立総合体育館前交差点の方向②で左折レーンの延伸を行う(広島駅方面)

＜旅行速度・R5点検＞

資料:ETC2.0プローブデータ(R4.4～R5.3・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	12.4	11.5	11.0	10.5	10.1	10.8	10.0	9.8	9.4	9.7	9.3	9.8	12	27
2	一般国道54号	21.4	16.0	16.9	17.2	20.6	24.0	23.1	22.4	21.9	20.6	19.0	22.4	4	
3	中広宇品線	15.1	11.8	14.9	18.0	19.9	20.3	18.2	18.3	18.0	17.7	14.6	16.7	11	

資料:ETC2.0プローブデータ(R4.4～R5.3・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	16.3	15.6	14.9	14.5	13.6	13.6	12.9	12.4	11.4	11.6	10.7	11.3	12	35
2	一般国道54号	18.3	15.8	15.5	15.5	15.7	17.0	16.2	16.7	16.8	16.6	15.9	15.8	12	
3	中広宇品線	20.1	17.3	18.5	18.7	18.8	20.0	18.9	17.8	16.9	17.3	15.4	16.8	11	



次年度以降対策予定箇所

[福山市周辺]
千間土手中交差点

◆千間土手中交差点(令和6年度より工事着手)

道路利用者要望箇所の渋滞対策

- 千間土手中交差点は、方向②の直左車線に左折車が多く、直進車を阻害しております。
- 左折レーンを設置することで、渋滞緩和が期待されます。

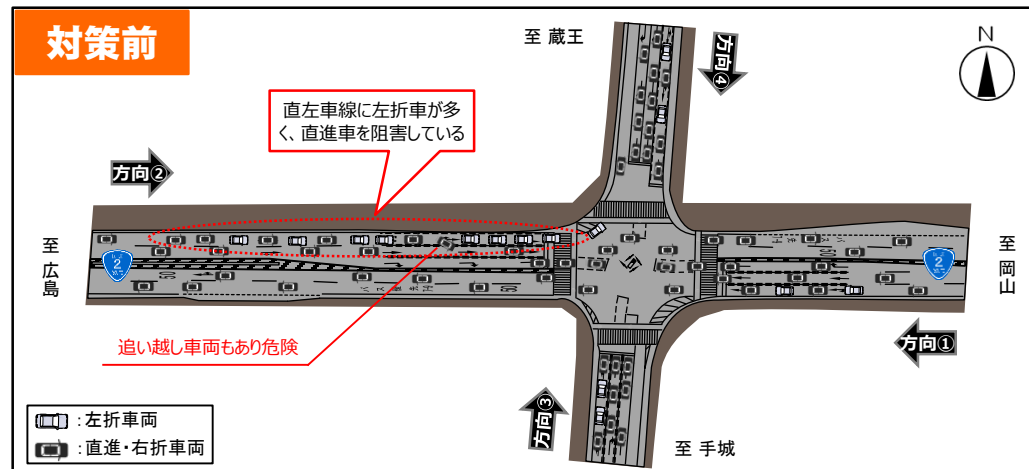
《位置図》



下図: 地理院地図(電子国土Web)



《説明図》



《対策内容》

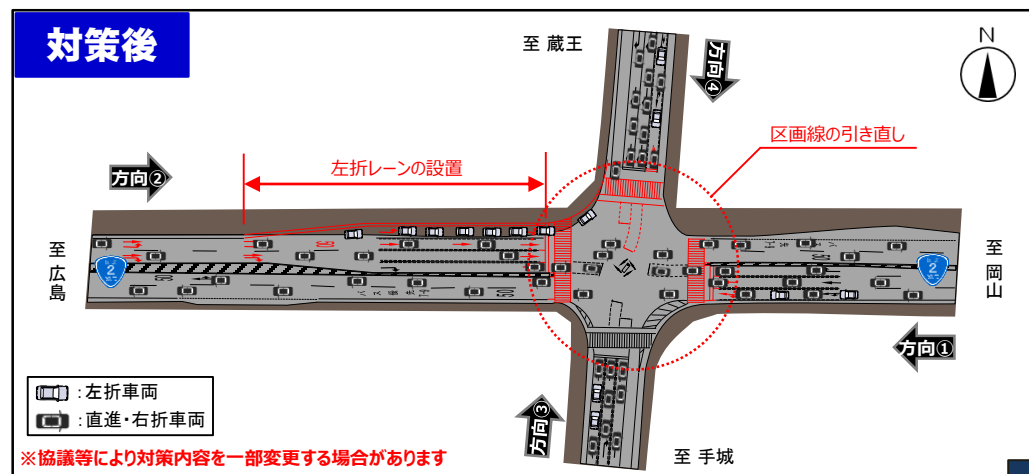
【左折レーンの設置】

- ・直進車阻害を低減させ円滑な交通を図るために、**左折レーンの設置**を行う。

《旅行速度・R5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2号	23.5	24.2	25.8	22.8	17.7	19.4	18.1	17.9	17.3	18.3	14.7	12.5	8	32
2	一般国道2号	22.4	22.1	25.1	24.7	23.5	24.5	24.3	24.2	24.4	24.0	24.2	23.5	0	
3	市道	13.6	11.6	17.6	15.4	13.2	13.1	11.3	12.4	12.6	13.4	14.1	12.9	12	
4	市道	17.4	14.9	17.5	17.4	16.9	17.7	18.0	17.5	15.8	16.2	9.0	7.6	12	

資料: ETC2.0プローブデータ(R4.4~R5.3・平日)



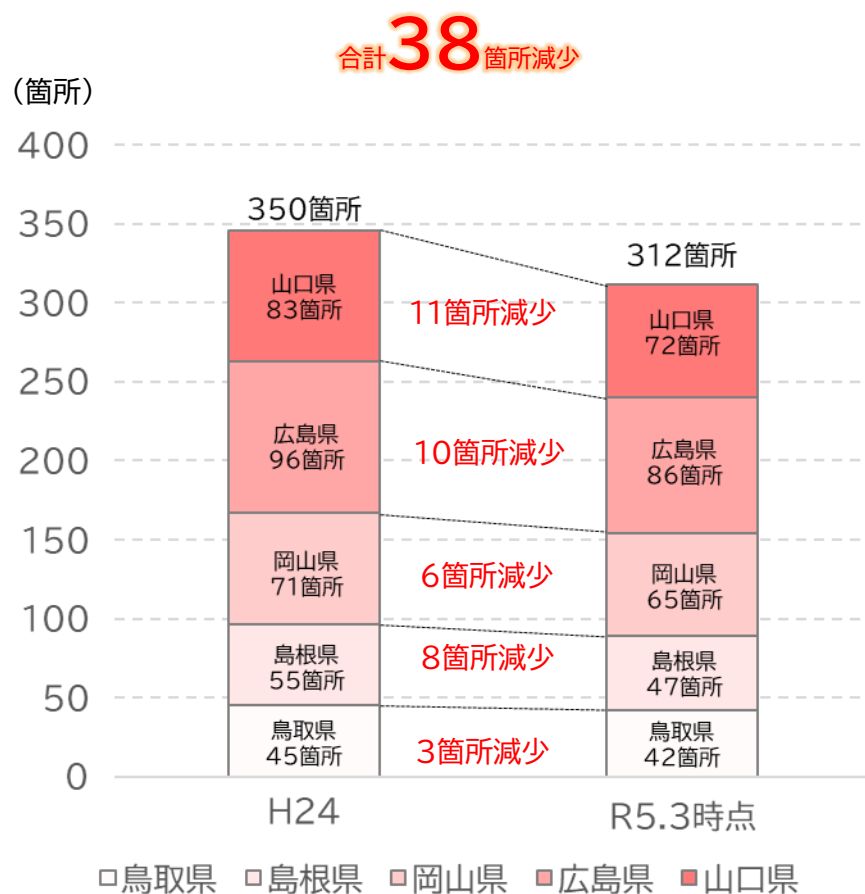
3.主要渋滞箇所特定解除フロー

- 中国地方における主要渋滞箇所の現状
- 主要渋滞箇所特定解除の流れ
- 特定解除フローの変更ポイント

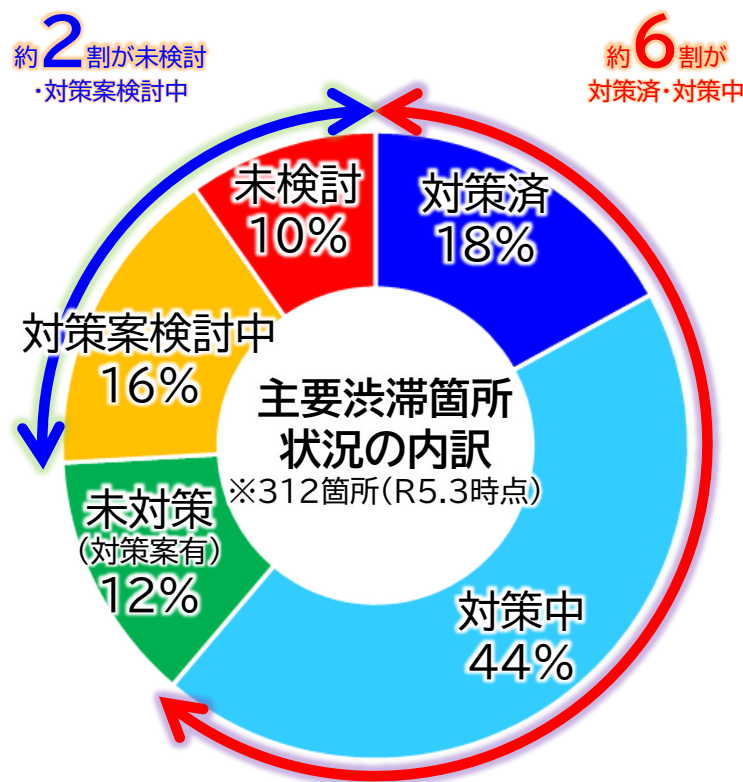
中国地方における主要渋滞箇所の現状

- 中国地方の主要渋滞箇所は平成24年に**350箇所**が特定されています。
- 渋滞対策協議会を中心に、解消に向け取り組みを実施してきましたが10年以上経過した現在も**312箇所**が残存しています。
- 主要渋滞箇所の内訳は約 6 割が対策済・対策中であり、約 2 割が対策案検討中、未検討箇所です。
- **抜本的な解除基準の改定を実施**し、道路利用者目線での対策の実施を促す必要に迫られています。

主要渋滞箇所数の推移(H24→R5.3)

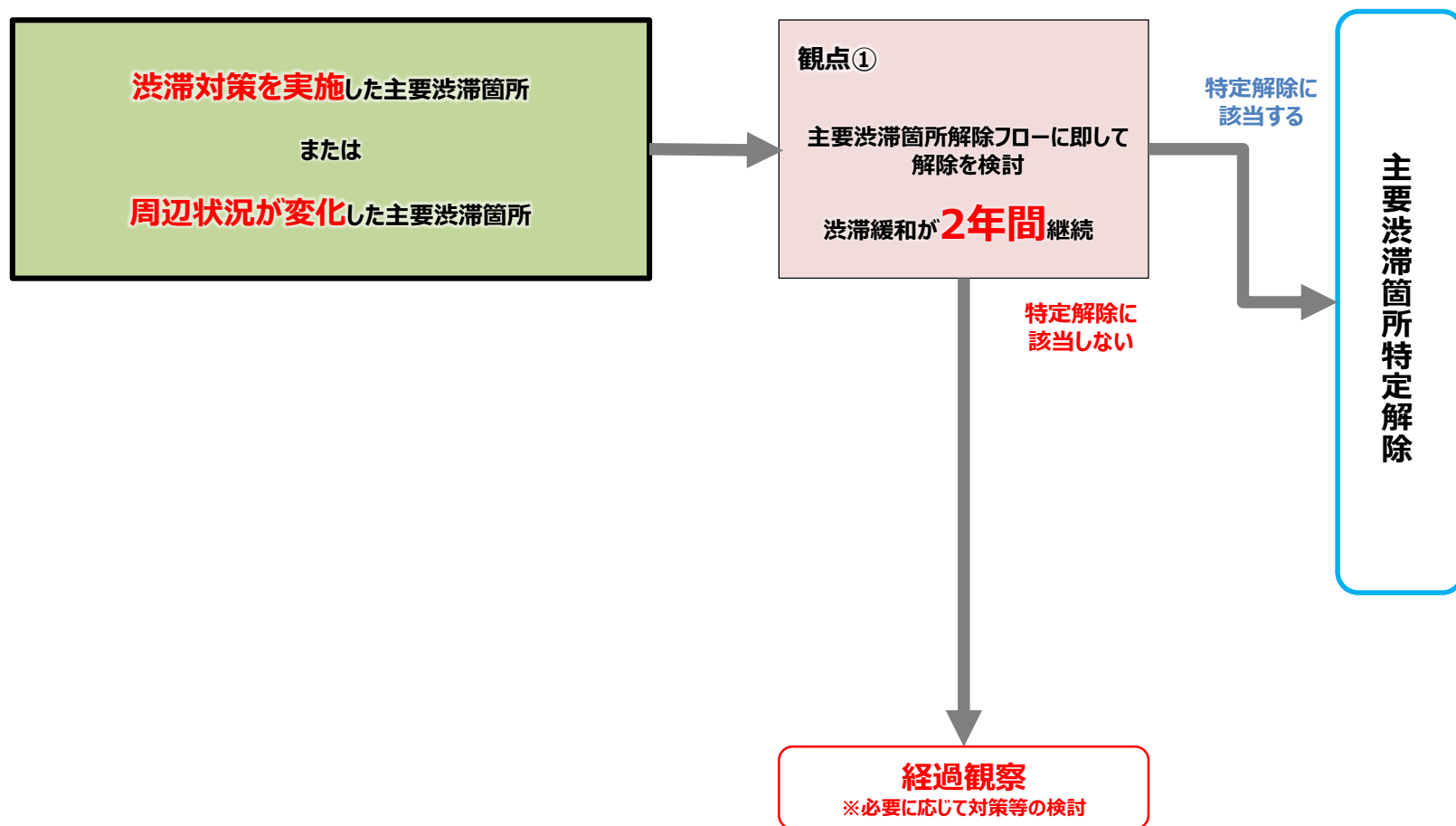


主要渋滞箇所の対策状況の割合



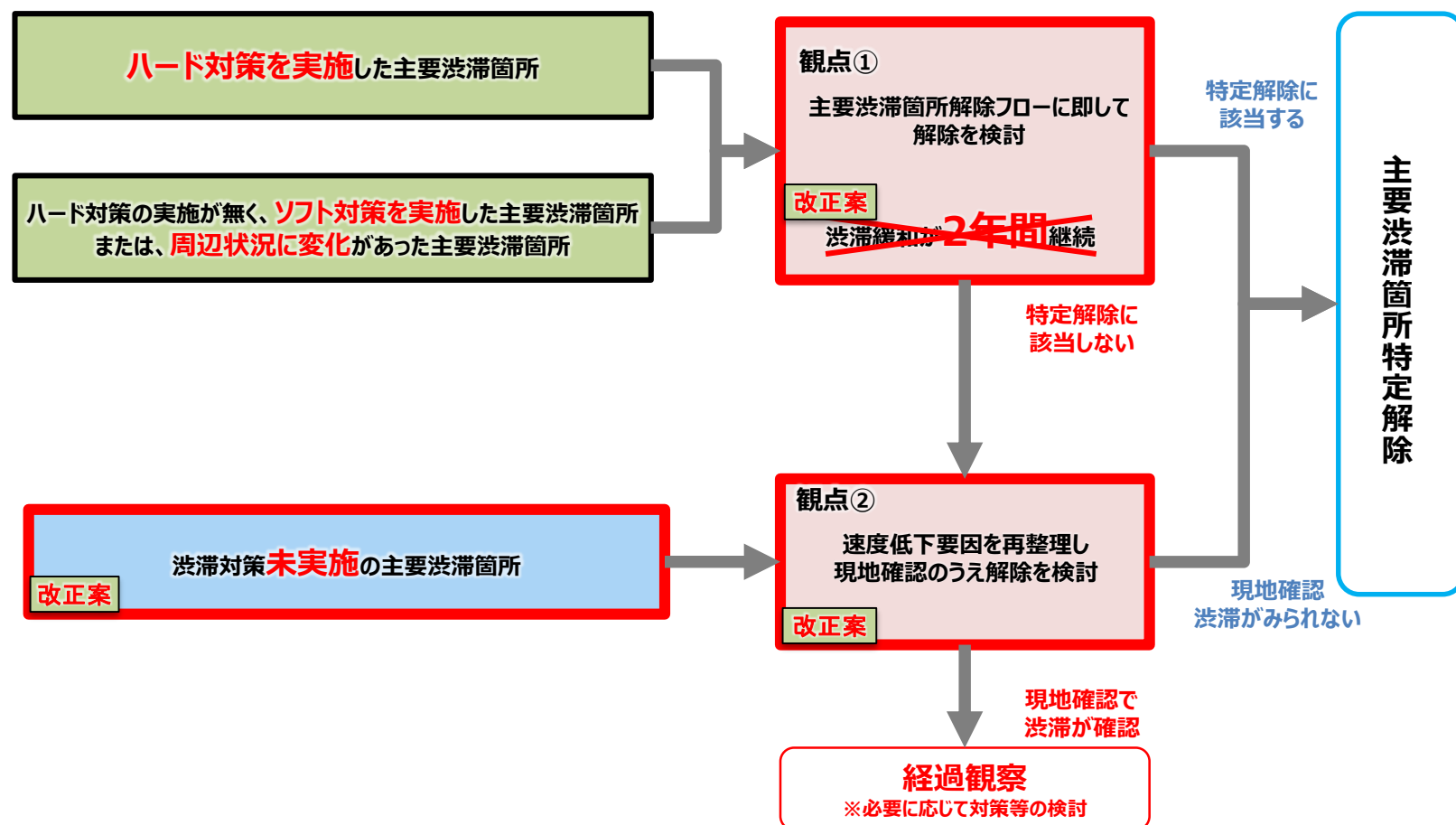
主要渋滞箇所特定解除の流れ<従前>

- 従前の主要渋滞箇所の解除は、**観点①**から検討します。
- 対策実施箇所や周辺状況に変化があった箇所は主要渋滞箇所解除フローに即してビッグデータによる検証を行い、主要渋滞箇所の解除を検討します。



主要渋滞箇所特定解除の流れ<今後>

- 主要渋滞箇所の解除は、**観点①・②**から検討します。
- 対策実施箇所や周辺状況に変化があった箇所はこれまでの主要渋滞箇所解除フローと同等の解除の検討を行います。
- 渋滞対策が未実施の場合や解除フローでは特定解除に至らなかった場合でも、速度低下要因によっては主要渋滞箇所の解除を可能とします。



観点① 主要渋滞箇所解除フローに即して解除を検討

- 対策内容により評価の期間について見直しを図ります。
- 道路管理者による対策実施箇所のほか、周辺状況に変化が見られたことで渋滞の緩和が図られた箇所についても評価のフローを設定します。

ハード対策を実施した主要渋滞箇所

① 中長期的なハード対策が完了した場合
※別線整備や拡幅、交差点立体化等

② 短期的なハード対策が完了した場合
※交差点改良や信号現示調整等

ビッグデータによる検証

- ・主要渋滞箇所の指定要件に該当するか
- ・分析のデータ期間は整備後から渋滞部会までのデータとする

改正案 ~~渋滞緩和が2年間継続~~

該当無

現地確認

渋滞緩和
・主道路、従道路の渋滞状況確認

渋滞部会議論

異論なし

主要渋滞箇所
特定解除

ハード対策の実施が無く、**ソフト対策を実施した主要渋滞箇所**
または、**周辺状況に変化があった主要渋滞箇所**
※未対策であるが要件を満たす箇所も含む

ソフト施策を実施した又は周辺状況に変化がある場合
※TDMの実施や商業施設・物流拠点の移転/閉鎖等

主要渋滞箇所選定当初からの周辺環境の整理
又は
ソフト施策の実施状況の整理

ソフト施策実施ありまたは、周辺環境の変化あり

ビッグデータによる検証

- ・主要渋滞箇所の指定要件に該当するか
- ・分析のデータ期間は従前どりとする

該当無

渋滞緩和が
2年継続

課題無

現地確認

渋滞緩和
・主道路、従道路の渋滞状況

渋滞部会議論

異論なし

主要渋滞箇所
特定解除

該当有

課題有

課題有

該当有

課題有or 2年目未満

課題有

課題有

データ検証で要件を満たさなかった主要渋滞箇所

観点②へ

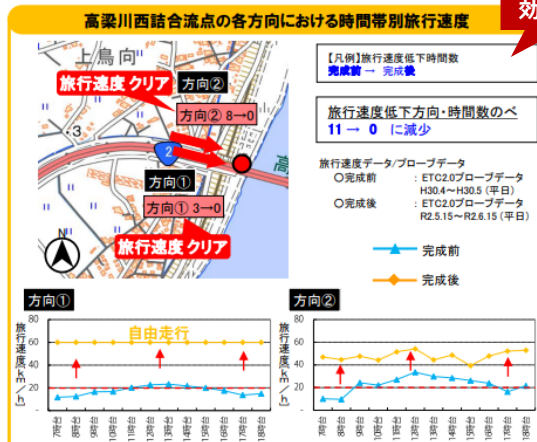
特定解除フローの変更ポイント

- これまでの解除フローでは『ビッグデータによる年間値での評価』を『2年連続してクリア』する必要があり、対策効果が明らかな場合でも特定解除までに時間を要する課題があります。
- 今後、対策を実施した箇所については、対策実施から渋滞部会までのデータで評価を行い、基準をクリアした時点で主要渋滞箇所の特定解除候補とします。

分析期間の変更

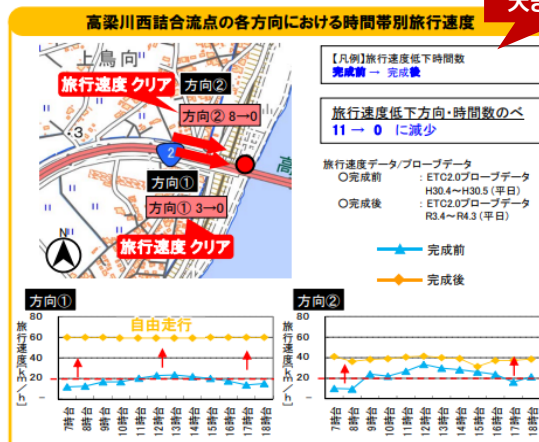
国道2号高梁川大橋西詰合流点の事例（岡山県倉敷市：R2.3 4車線拡幅完了）

【対策直後データによる分析結果】



対策直後から
効果が発現

【対策2年後データによる分析結果】



対策2年後の状況に
大きな変化なし



これまでの評価
・年間値での評価
・2年連続クリア

【課題】

対策効果が明らかな場合でも主要渋滞箇所の解除まで時間を要した

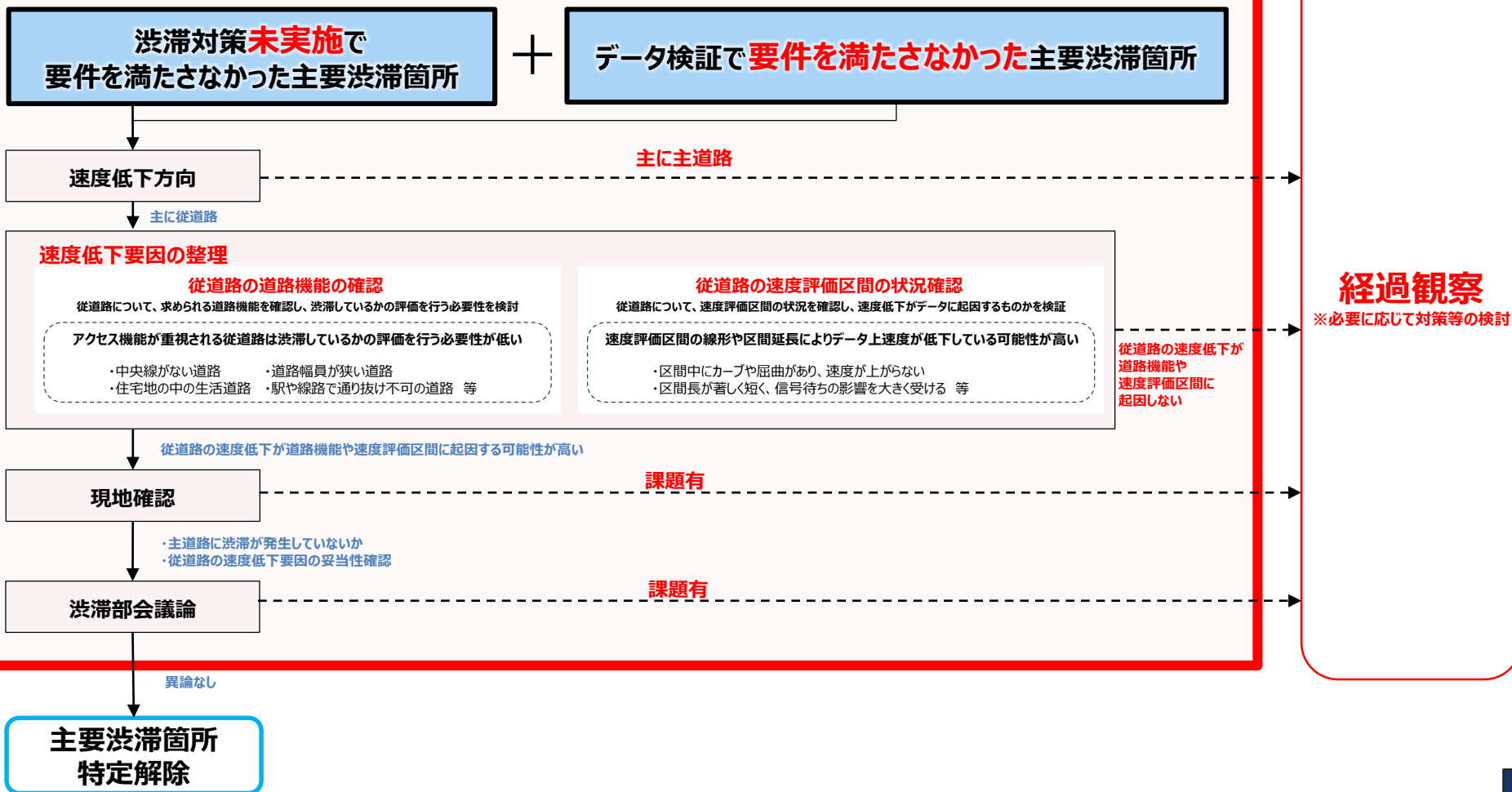
渋滞対策を実施した主要渋滞箇所については、
対策実施から渋滞部会までのデータによって評価を行い、
基準をクリアした時点で解除候補箇所とする。

出典：令和2年度第1回岡山県道路交通渋滞対策部会資料

観点② 速度低下要因を再整理・現地確認のうえ解除を検討

- 主要渋滞箇所の指定要件を上回った箇所であっても、速度低下が主に従道路で発生している箇所については、機能等を踏まえて従道路側で渋滞の評価を行う必要性について確認のうえ評価対象から除外を可能とします。

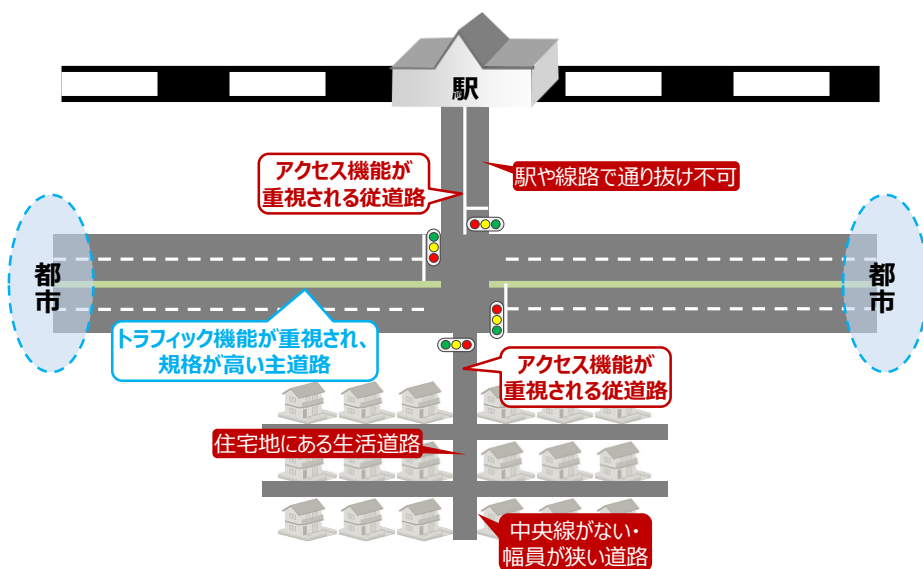
改正案



■ 特定解除フローの変更ポイント

- これまでの解除フローでは、道路に求められる機能や道路線形等について考慮しない一律な指標で評価していましたが、特に従道路側でデータ分析結果が現地の状況と整合しない場合があります。
- 今後、従道路での速度低下要因を整理し、データ上速度低下が発生していても現地確認により渋滞の発生が見られない場合は主要渋滞箇所の特定解除候補とします。

■ 従道路の道路機能の確認



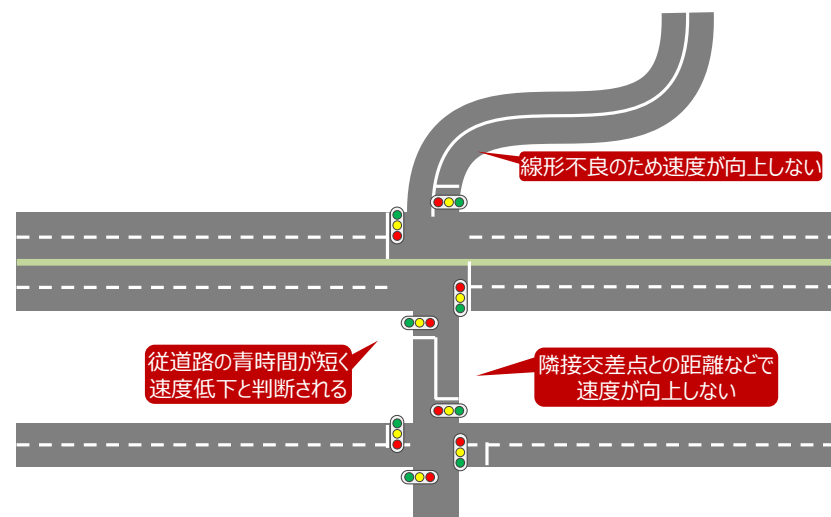
これまでの評価
・従道路の機能について考慮しない

【課題】
道路機能として高い速度が求められない道路でも幹線道路と同じ基準で評価されている



全ての交差点の従道路について、アクセス機能が重視される道路は速度低下の評価を実施しない

■ 従道路の速度評価区間の状況確認



これまでの評価
・道路線形等の現地状況を考慮しない

【課題】
データ分析結果では速度低下と判断されるが、現地状況と整合が取れていない場合がある



全ての交差点の従道路について、データ上は速度低下と判断されても、現地在渋滞していない場合は速度低下の評価を実施しない

4. 国道54号におけるTDM施策

- 昨年度のTDM施策概要
- 今年度実施するTDM施策

昨年度のTDM施策概要

- 昨年度は国道54号を対象に、時差利用を促すTDM施策を実施しました。(広島市・国道183号と連携)
- ピーク時間帯における所要時間が短縮されたほか、アンケート調査では参加者の約6割が「大変満足」「やや満足」と回答し、施策への再参加意向が確認されました。

【取り組み概要】

重点実施期間：令和4年5月30日(月)～6月10日(金)

利用ツール	実施内容
チラシ・ポスター	・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	・国道54号への立て看板の設置
スマートフォン・パソコン	・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	・テレビ番組、ラジオCMの放送
新聞	・新聞折り込みチラシ(沿線約3.7万世帯)
広報誌	・取組の紹介(広島市・市民と市政51号)

広報チラシ



立て看板



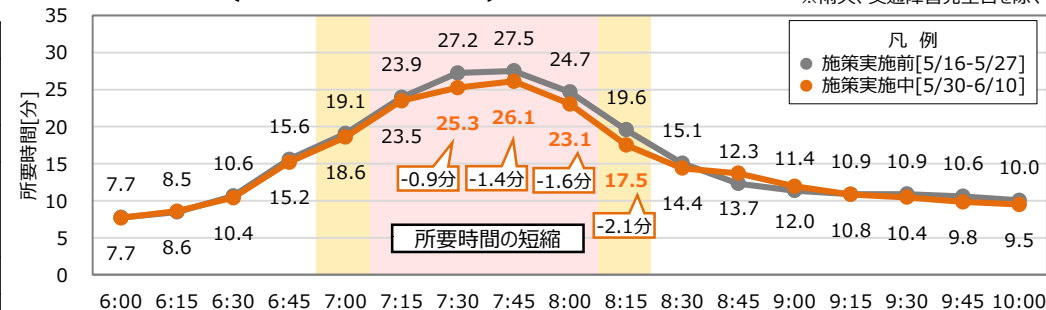
TV(カープ家のひろしま生活+プラス・6/5)



【取り組み結果】

時間帯別所要時間【緑井一丁目→牛田駅南】

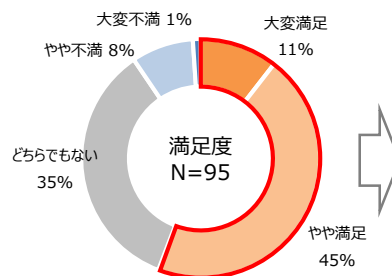
資料：ETC2.0プローブデータ 平日
※雨天、交通障害発生日を除く



参加者アンケート

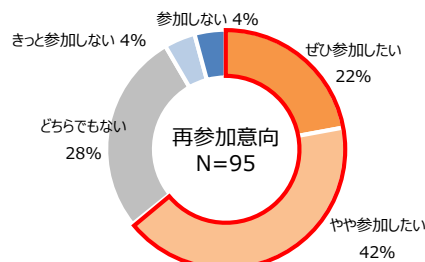
・取組の満足度

→約6割の参加者が満足と回答



・今後も同様の取り組みに参加するか

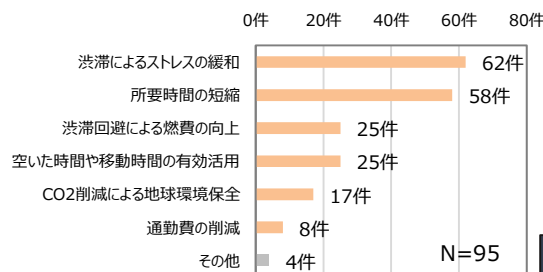
→約6割の参加者が再度参加したいと回答



満足度	その理由(自由回答・抜粋)
大変満足	・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
やや満足	・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 ・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	・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
不満	・会社が知らない・時間制約がおおくなつた

・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



今年度実施するTDM施策

- 今年度も国道54号・183号を対象とした取り組みを継続します。
- 昨年度の非参加理由を踏まえ、企業への協力依頼、広報の拡充などの施策について検討を進めていきます。

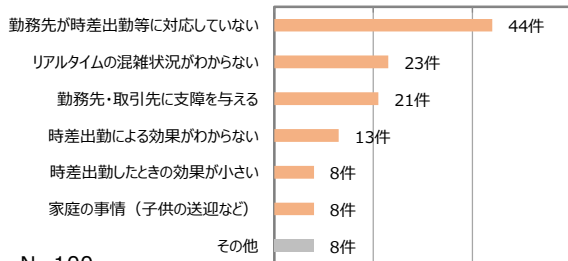
非参加者アンケート

・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

施策を知っていたが 参加しなかった

0件 20件 40件 60件

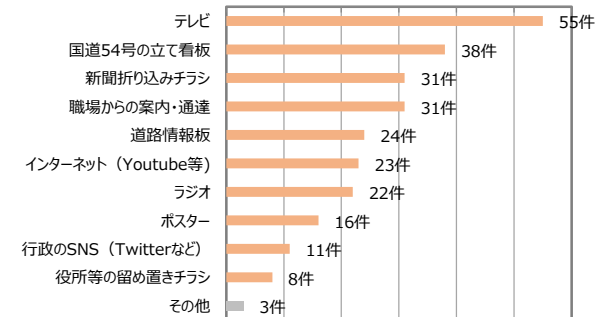


・どのような広報であれば施策を知ることができたか(複数回答可)

- ➡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、ラジオが有効

施策を知らなかった

0件 10件 20件 30件 40件 50件 60件



【今年度の取り組み案】

重点実施期間（予定）：令和5年10月16日(月)～10月27日(金)

利用ツール	実施内容（案）	
チラシ・ポスター	継続実施	・ 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
	追加	・ 沿線企業への配布
道路施設	継続実施	・ 国道54号への立て看板の設置
	追加	・ 立て看板の増設 ・ 横断幕の設置
スマートフォン ・パソコン	継続実施	・ 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
	追加	・ 動画を用いた広報
テレビ・ラジオ (広島市と連携)	継続実施	・ テレビ番組、ラジオCMの放送
	追加	・ 放送枠の拡大
新聞	継続実施	・ 新聞折り込みチラシ（沿線約3.7万世帯）
	追加	・ 配布エリアの拡大
広報誌 (広島市と連携)	継続実施	・ 取組の紹介（広島市・市民と市政）
商業施設 (広島市と連携)	追加	・ デジタルサイネージによる広報

※関係機関との協議結果を踏まえ、内容を変更する場合があります

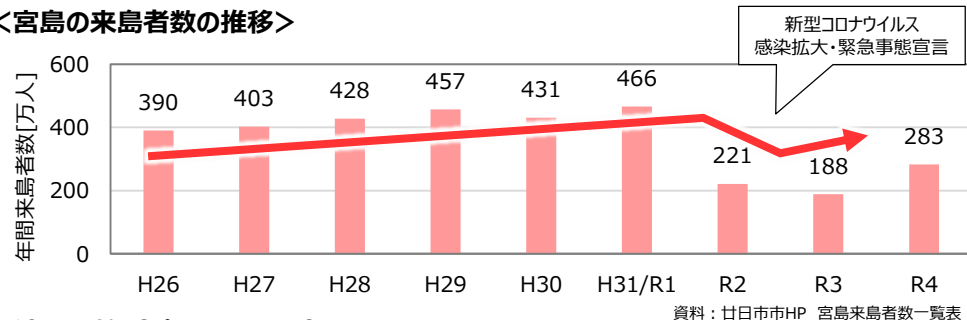
5. 観光地における渋滞対策

- 宮島口周辺における渋滞対策
- 宮島口における渋滞対策
- 令和4年秋季の交通状況

宮島口周辺における渋滞対策

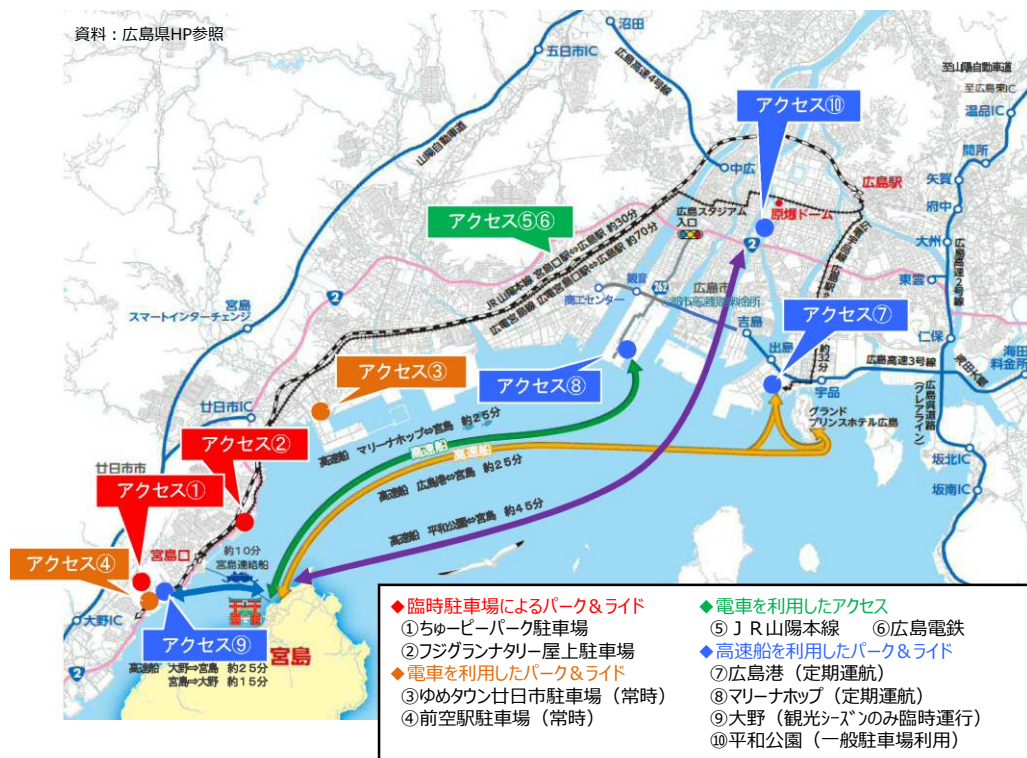
- これまで関係機関が連携し、渋滞情報の提供や、パーク＆ライド、右左折レーン整備、駐車場整備などの渋滞対策を実施してきました。
- 今後は渋滞状況提供や交差点改良などのハード整備による対策を実施していく予定です。
- 引き続き、宮島口交通円滑化協議会で渋滞対策について議論していきます。

<宮島の来島者数の推移>



<渋滞対策（パーク＆ライド）>

資料：広島県HP参照



<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	○駐車場満車・空車状況の提供 ※HP掲載、VICS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	○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
	○広電宮島口駅の駅舎・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



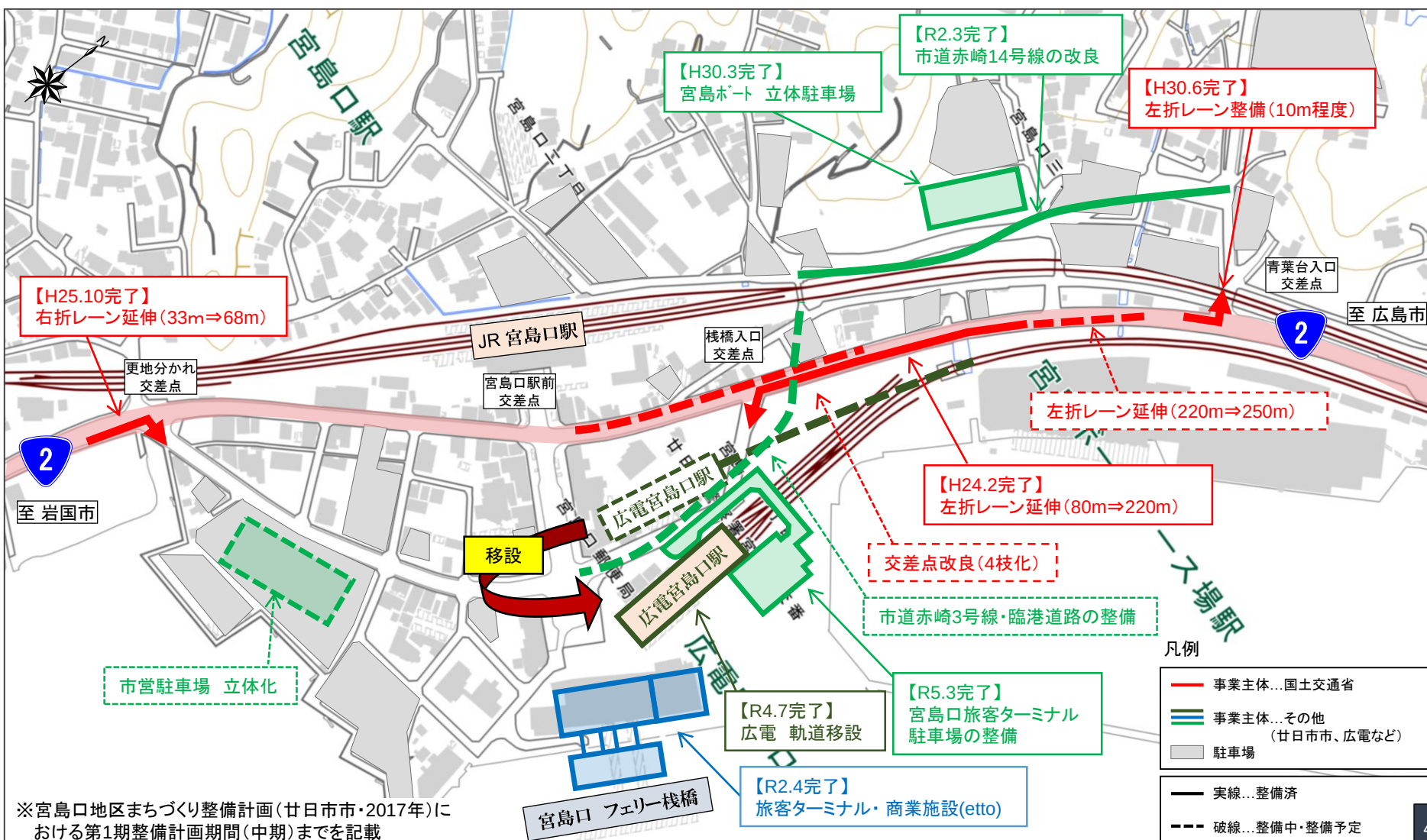
<新たな渋滞対策の取組（対応中）>

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・臨港道路の整備 ※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

※上記のほかに、広島岩国道路への交通転換促進を目的とした料金割引施策について、具体的な実施内容を宮島口交通円滑化協議会で今後検討。

宮島口における渋滞対策

- 宮島口周辺のハード整備については、これまで国道2号の右左折レーン延伸や市道赤崎14号線の改良、立体駐車場、旅客ターミナルの整備、広島電鉄の軌道移設等が行われてきました。
- 今後は、国道2号・市道赤崎3号線の整備や交差点改良を予定しています。



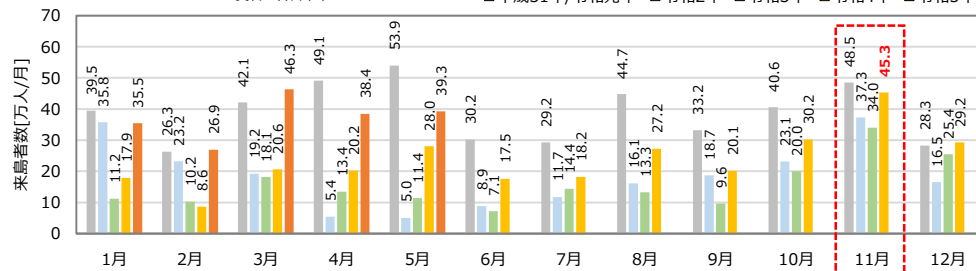
令和4年秋季の交通状況

- 令和4年11月（秋季観光シーズン）には、コロナ禍以前の令和元年に迫る45.3万人の来島がありました。
- 国道2号宮島口駅前交差点の速度低下を緩和するため、並行する広島岩国道路への交通転換促進を目的とした料金割引施策を含む具体的な対策内容を宮島口交通円滑化協議会で今後検討していきます。

宮島 来島者数の推移

資料：甘日市市

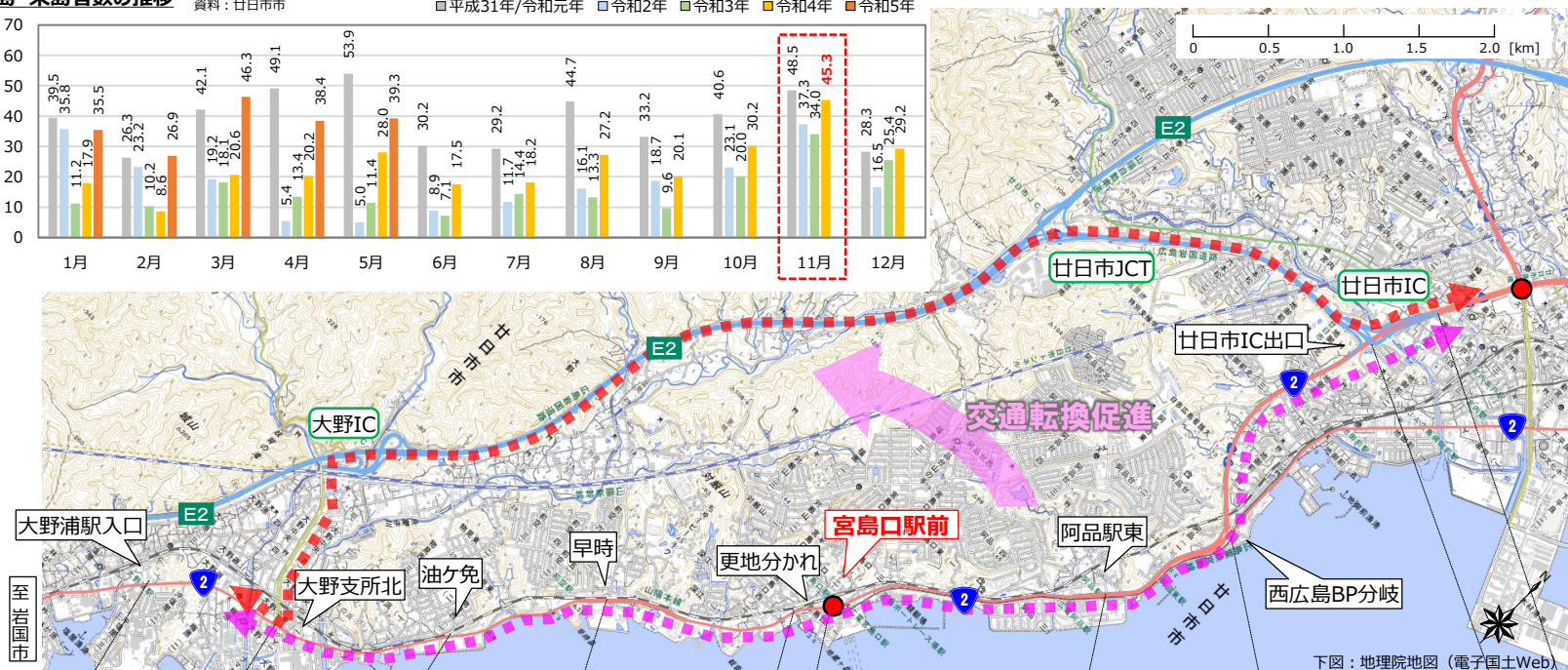
■平成31年/令和元年 ■令和2年 ■令和3年 ■令和4年 ■令和5年



位置図



資料：
ETC2.0プローブデータ

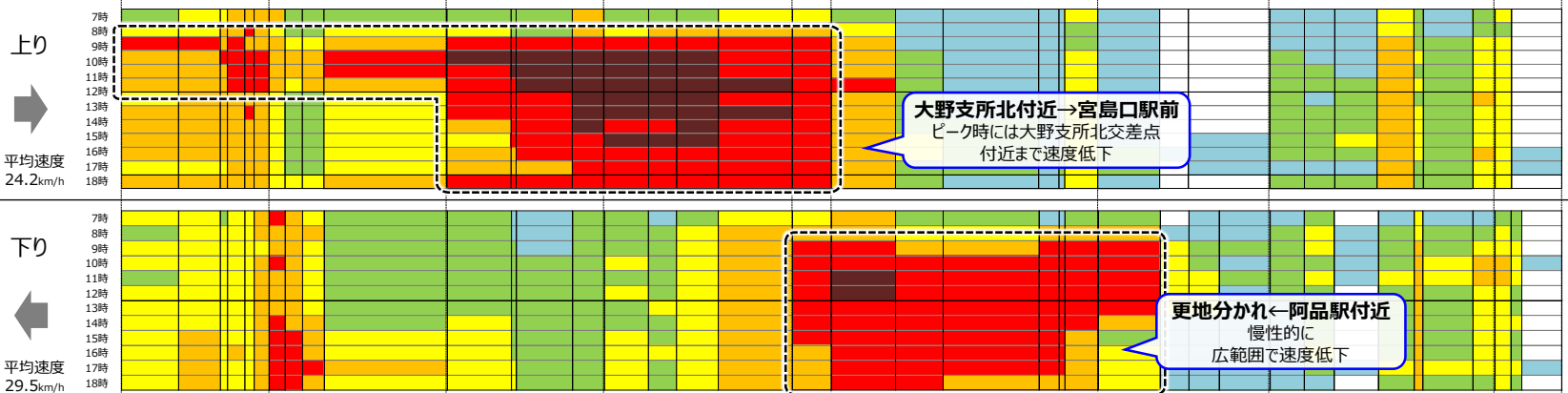


下図：地理院地図（電子国土Web）

令和4年
秋季
ピーク時

旅行速度

紅葉シーズンの
土・日・祝日
(終日雨天を除く)
11月12日
・13日・19日
・20日・23日
・26日・27日

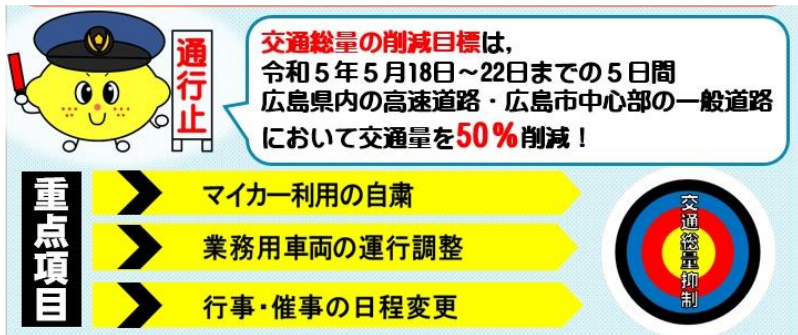


6. G7広島サミット開催期間中における交通状況

- G7広島サミット開催期間中の交通総量抑制の取り組み
- G7広島サミット開催期間中の交通規制
- 交通総量抑制の取り組み結果

- サミット期間中は、要人の移動に伴い高速道路や一般道路で交通規制が実施されることから、影響を最小限に抑え混雑緩和を図るため交通総量の削減目標50%を掲げ、マイカー利用の自粛や業務用車両の運行調整等呼びかけました。

交通総量の削減目標



資料 広島県警

広報事例



広報期間 R5 3/1~5/22



広報期間 R5 2/19~5/22



広報期間 R5 4/7~5/22

交通規制予定（事前公表）



資料 広島県警

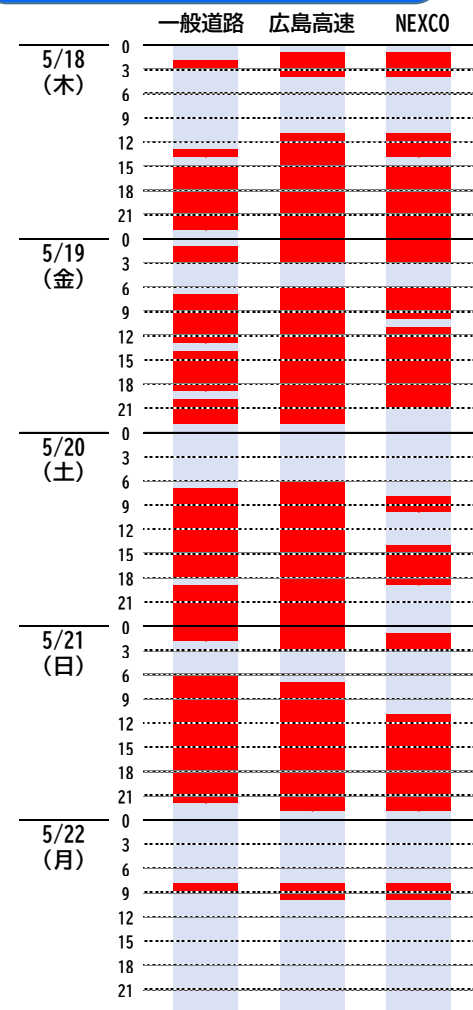
G7広島サミット開催期間中の交通規制

- サミット開催期間中の交通規制は5/18(木)から5/22(月)にかけて断続的に実施しました。
- 要人移動予定に合わせて規制区間をこまめに変更するとともに、県警HPにおける翌日の規制予定の公表ならびに県警Twitterによる規制情報のリアルタイム発信を実施しました。

サミット開催期間中の規制区間(1回以上規制のあった区間)



規制実施(時系列)



資料 広島県警Twitter情報をもとに整理
注 一般道路では断続的に規制を開放
要人の移動に応じて必要な区間を規制

交通総量抑制の取り組み結果 旅行速度

- 平常時の朝ピーク時間帯はデルタ流入部にて速度低下が発生しています。
- サミット期間中は朝ピーク時間帯に広島高速道路、海田大橋などで通行規制が行われましたが、平常時のようなデルタ流入部での速度低下は見られませんでした。

【平常時】R5.5.17(水) 07時台

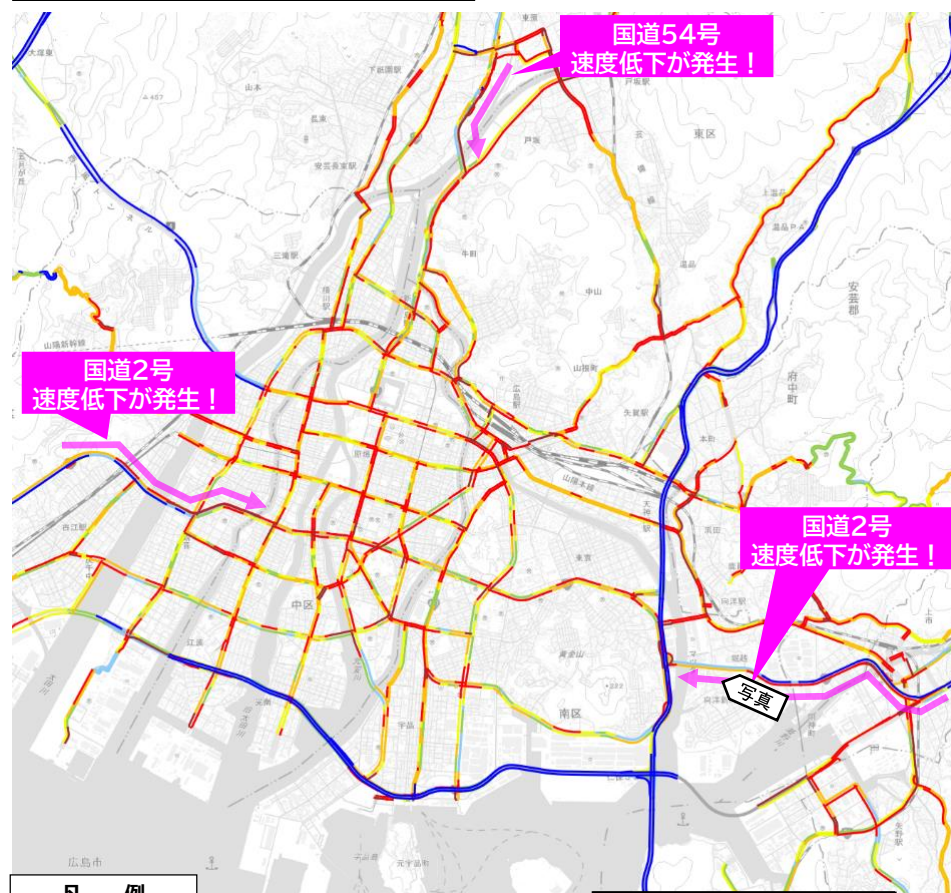


写真 (R5.5.17 07時台)



資料：ETC2.0プローブデータ
[R5.5.17 07時台]
国土地理院地図を加工して作成

【サミット期間中】R5.5.19(金) 07時台

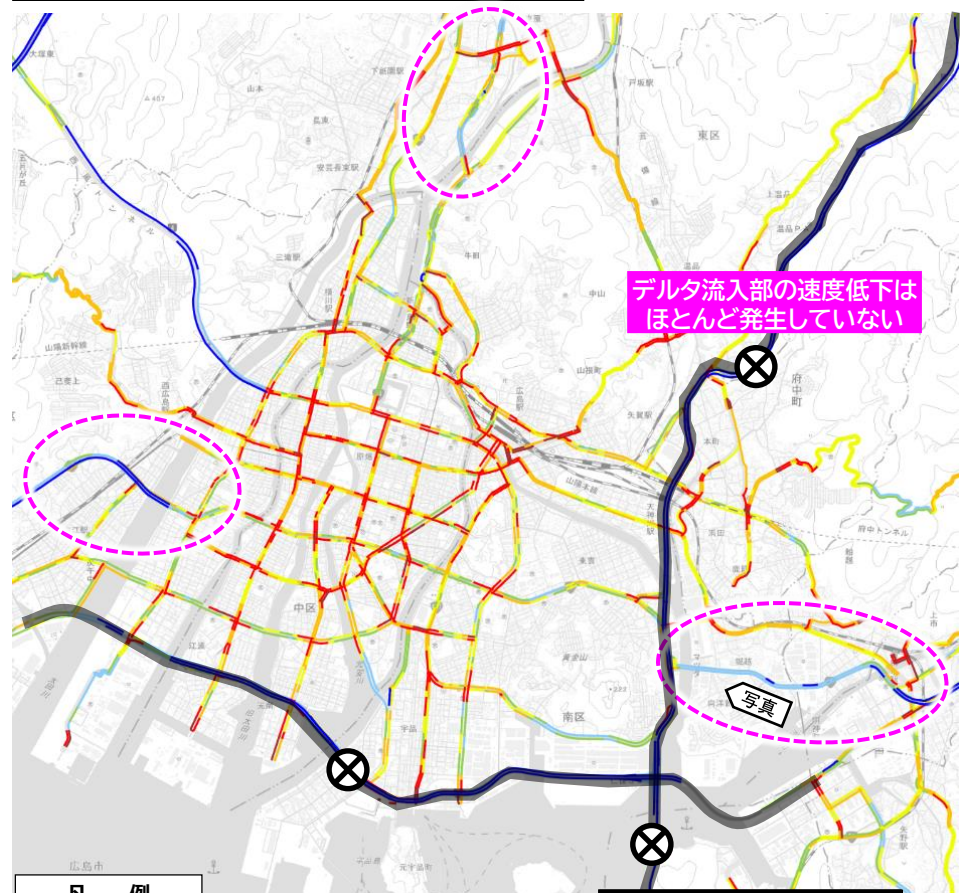


写真 (R5.5.19 07時台)



資料：ETC2.0プローブデータ
[R5.5.19 07時台]
国土地理院地図を加工して作成

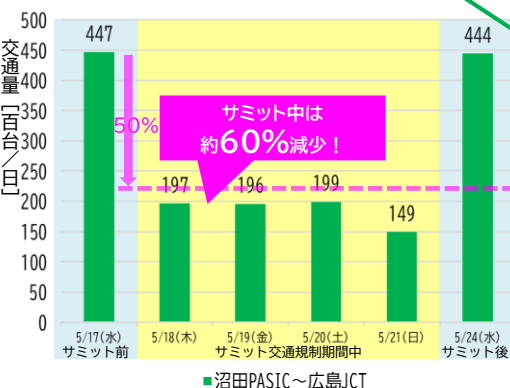
交通総量抑制の取り組み結果 交通量

広島国道事務所記者発表資料より（令和5年6月15日）

- サミットによる交通規制の期間中は山陽道の交通量が約60%～70%減少しました。
- 一般道路においてもデルタ西側断面で50%、デルタ東側断面で60%減少しました。

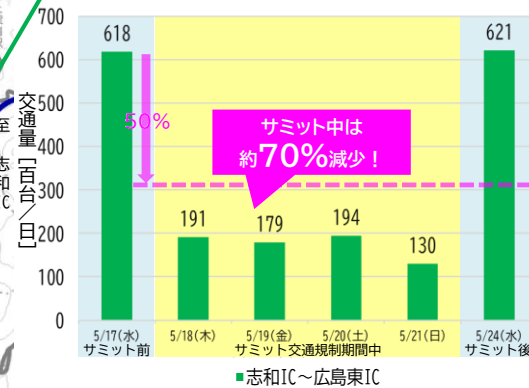
高速道路

山陽道(沼田PASIC～広島JCT)



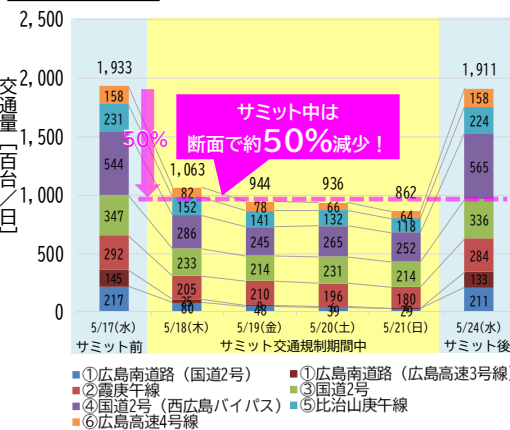
高速道路

山陽道(志和IC～広島東IC)



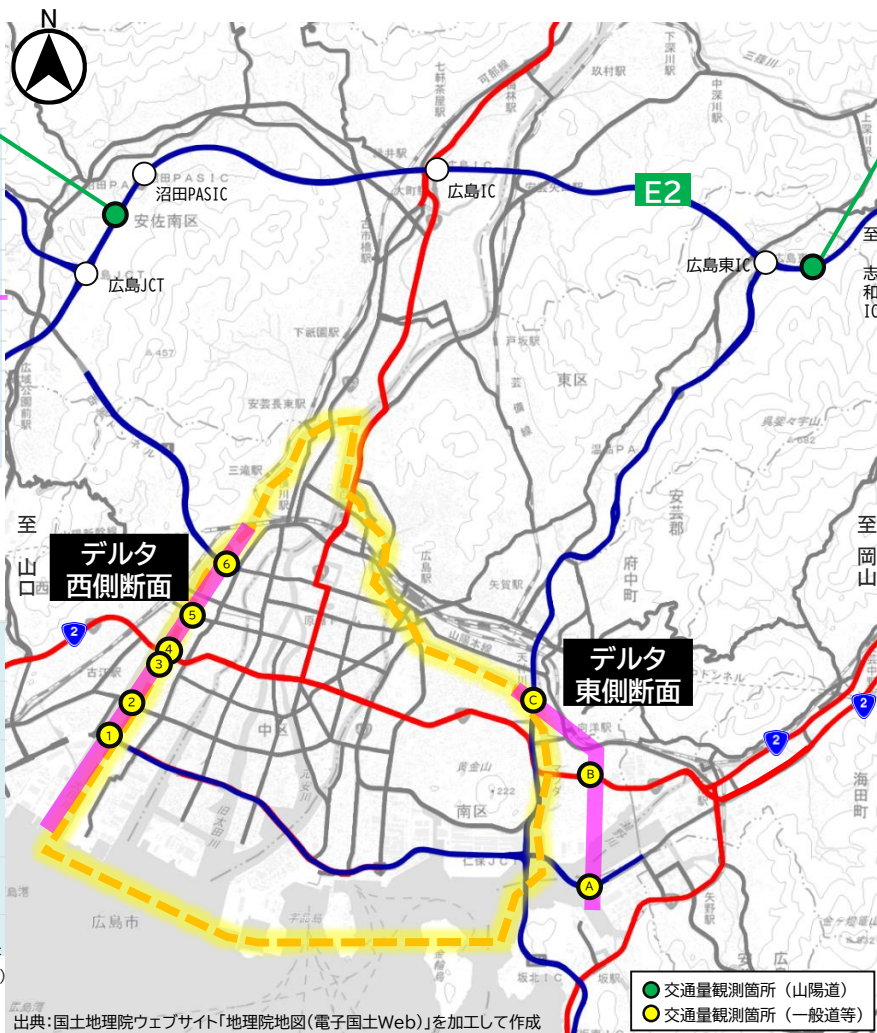
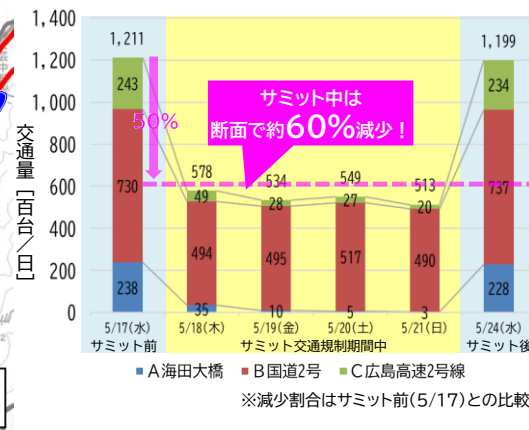
デルタ西側断面

一般道路等



デルタ東側断面

一般道路等



データ提供元
 ・国土交通省 : 国道2号、国道2号(西広島バイパス)、広島南道路(国道2号)
 ・ネクソコ西日本 : 山陽道
 ・広島県 : 海田大橋
 ・広島高速道路公社 : 広島高速2号線、広島高速4号線、広島南道路(広島高速3号線)
 ・広島県警 : 霞庚午線、比治山庚午線