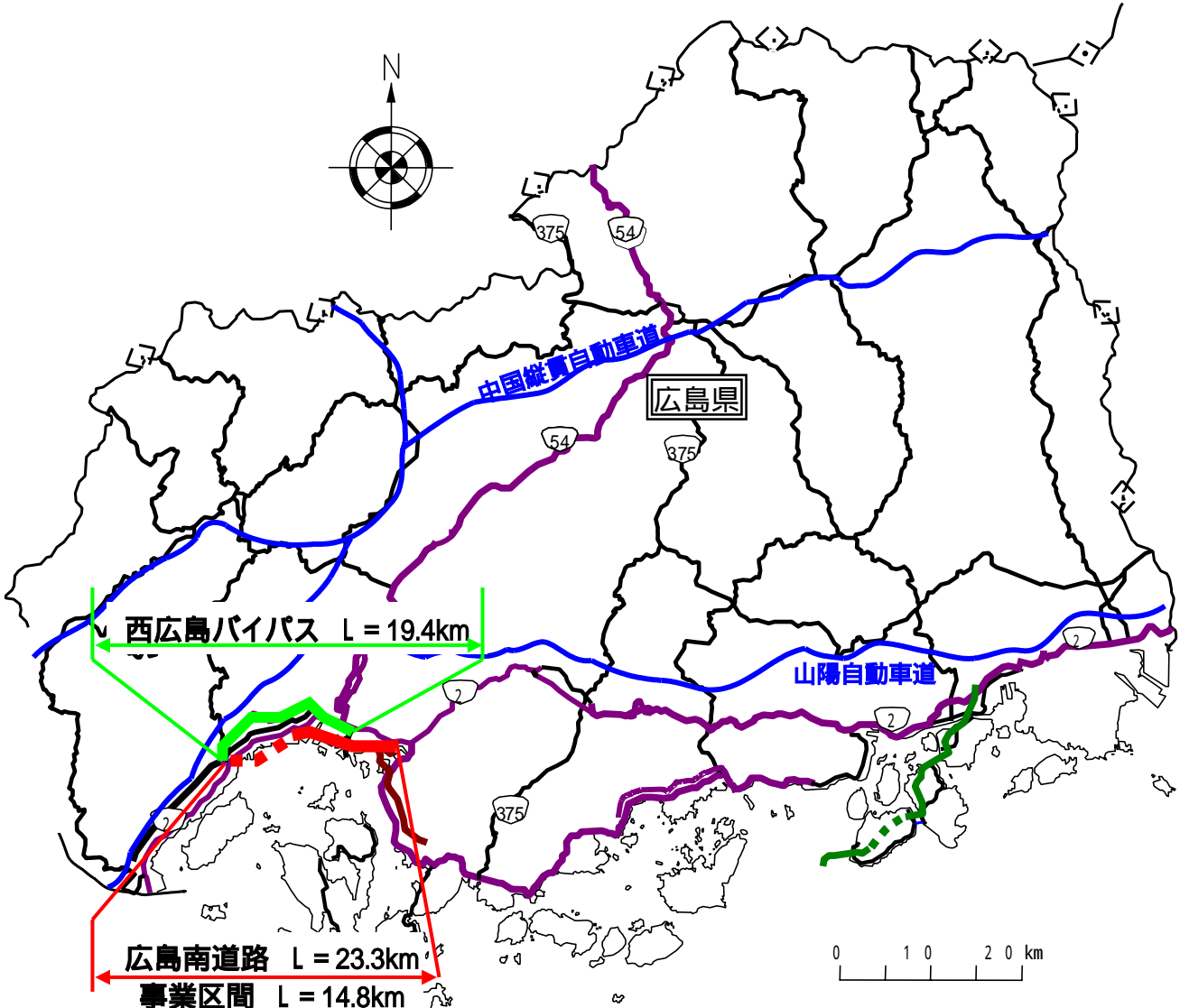


国道2号 広島南道路

国道2号 西広島バイパス

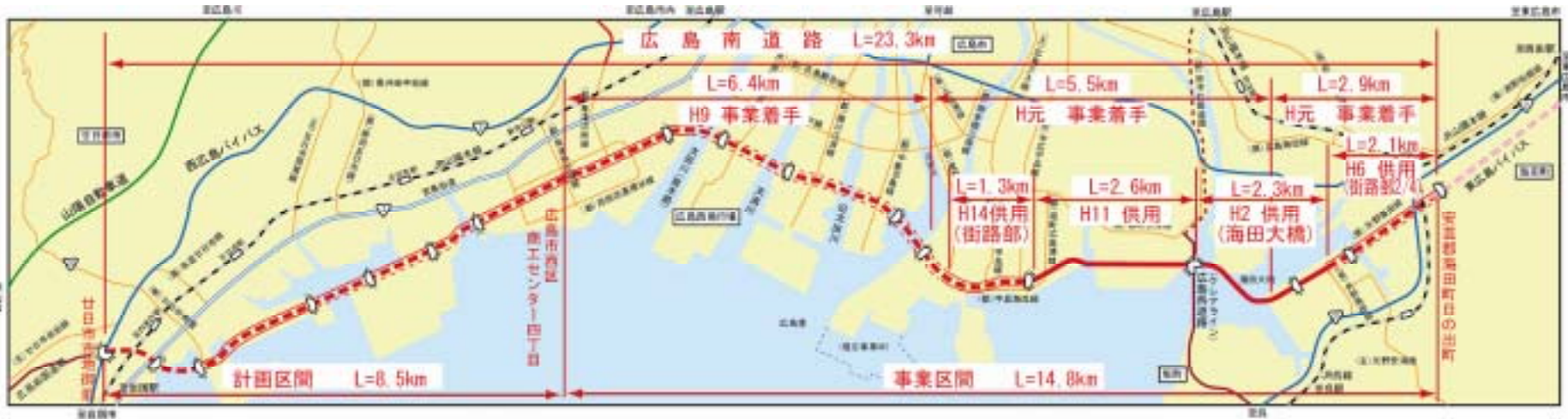
国土交通省 中国地方整備局

1. 位置図



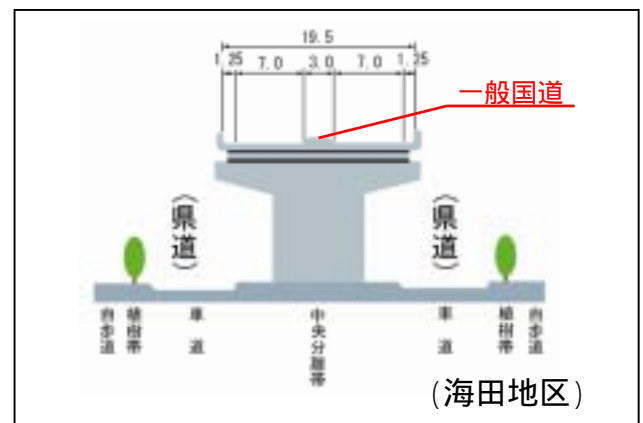
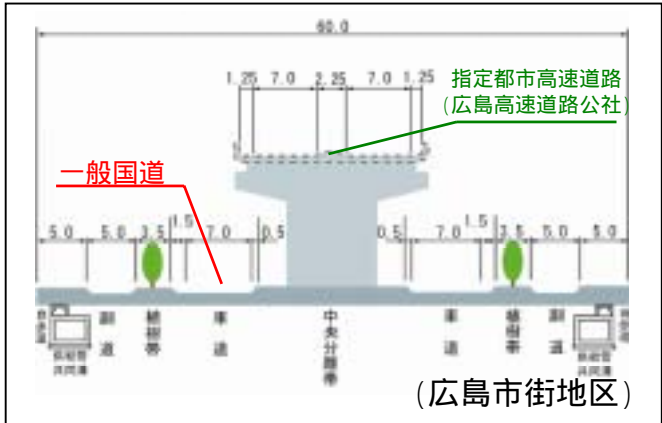
2. 広島南道路の概要

事業区間の概要



事業区間の概要

起終点	起点: <small>あきくん かいたちょう ひのでまち</small> 安芸郡海田町日の出町 終点: <small>ひろしまし にしく しょうこうせんたー</small> 広島市西区商工センター4丁目
計画延長	14.8km
道路規格	自動車専用道路部 : 第1種3級 (設計速度80km/h) / 海田町日の出町～仁保沖町、商工センター2丁目～商工センター4丁目 : 第2種1級 (設計速度80km/h) / 仁保沖町～商工センター2丁目 一般道路部 : 第4種1級 (設計速度60km/h)



3. 西広島バイパスの概要

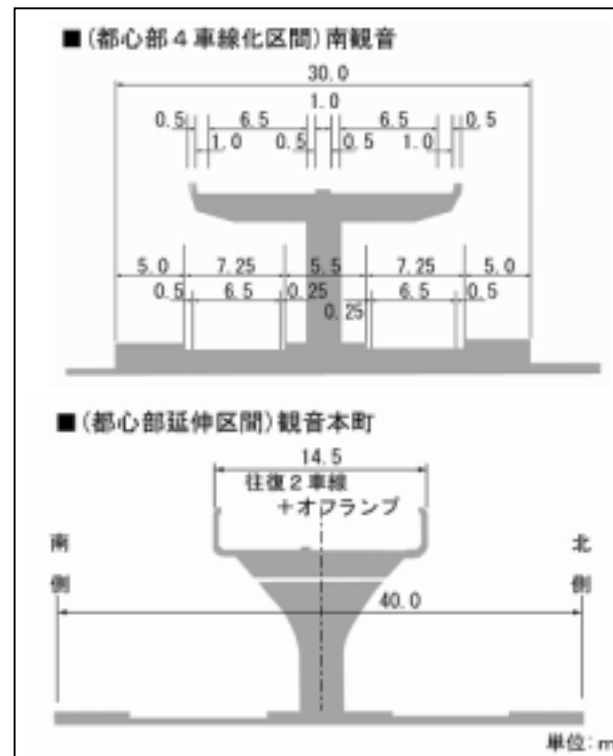
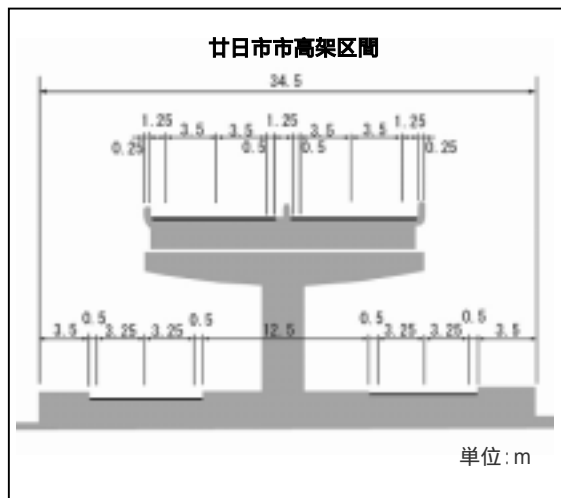
事業区間の概要



(南観音付近)

事業区間の概要

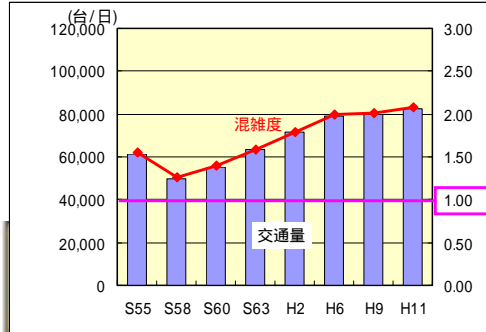
起終点	起点: ^{ひろしまし なかく ひらのまち} 広島市中区平野町
	終点: ^{はつがいちし しこせん} 廿日市市地御前
計画延長	19.4km
道路規格	第2種2級 (設計速度60km/h) 第1種3級 (設計速度80km/h)
車線数	4車線



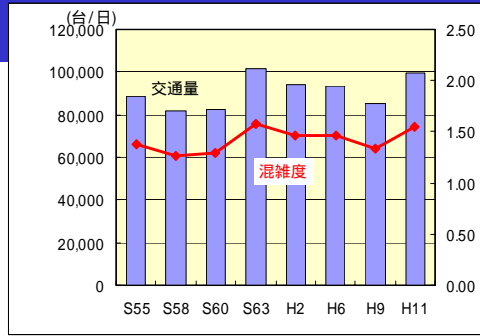
4. 現在の状況

(1) 道路交通の現況

国道2号では深刻な交通渋滞が日常化。



佐伯区五日市町(西広島BP)



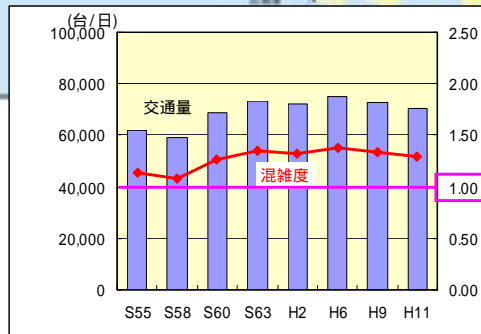
西区庚午北(高架部+街路部)



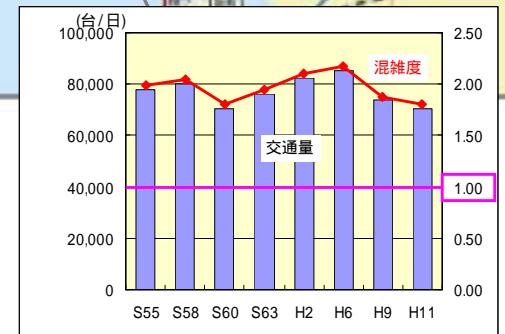
西広島バイパスの渋滞状況(田方ランプ付近)



交通量は各年度道路交通センサによる、混雑度はH11センサ容量を用いて算出



西区観音本町



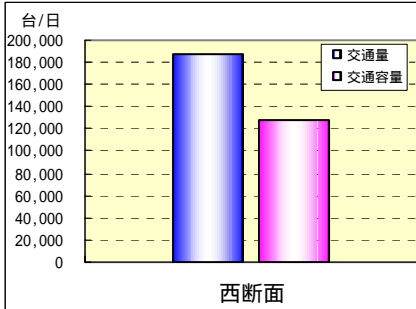
南区出汐町

4. 現在の状況

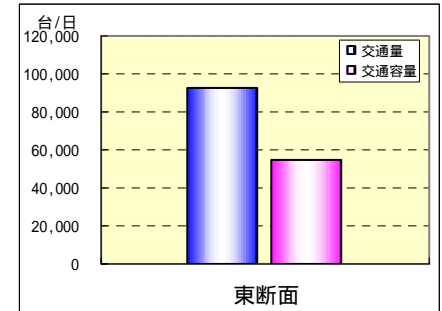
(2) 交通渋滞の主原因

広島市中心部は、地形的制約によりデルタ流入部の交通容量が不足するとともに、通過交通がデルタに流入。

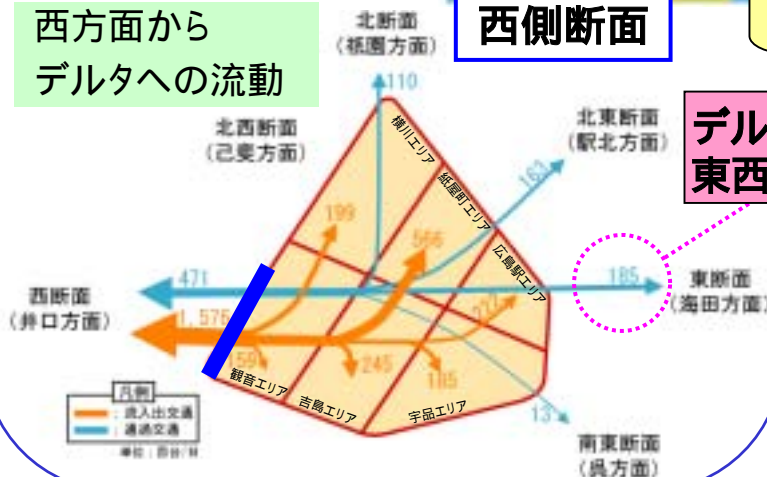
西断面交通量・容量



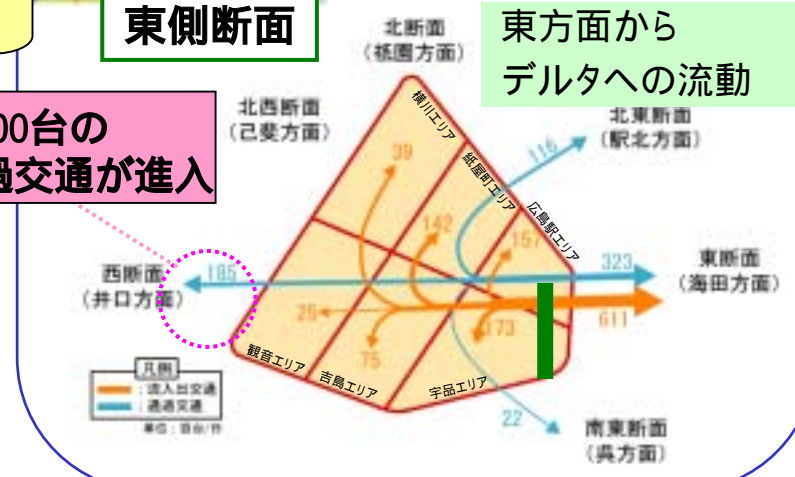
東断面交通量・容量



西方面からデルタへの流動



東方面からデルタへの流動



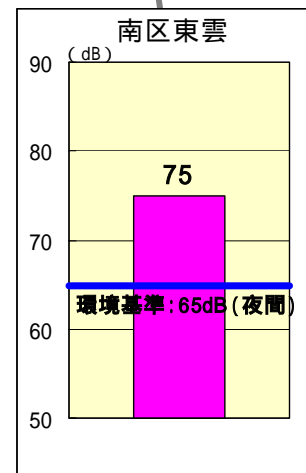
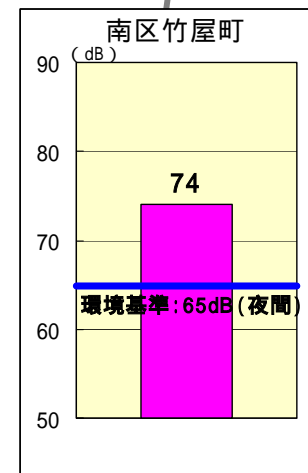
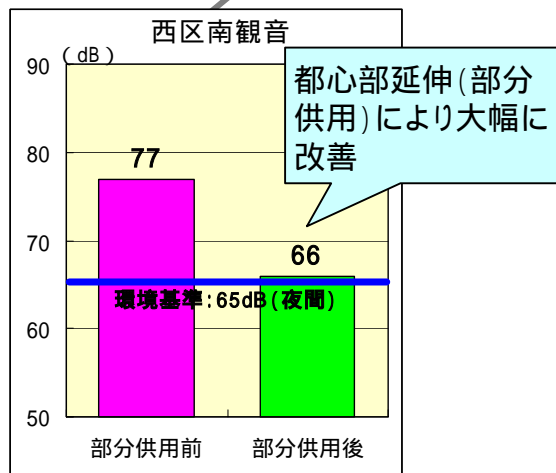
デルタ内に18,500台の東西方向の通過交通が進入

資料: 都市圏OD表はH9広島都市圏都心部交通計画調査より推定
交通量・交通容量グラフ(H11センサス)は、各断面の主要路線の合計

4. 現在の状況

(3) 沿道環境(夜間騒音)の現状

デルタ内における国道2号沿道地域では、夜間に環境基準を超える騒音が発生。



部分供用前 (H10.12.15 ~ 12.16測定)
部分供用後 (H15.12.3 ~ 12.4測定)

(平成13年度道路環境センサス)

4. 現在の状況

(4) 臨海地域の現状

江波観音製造業地域



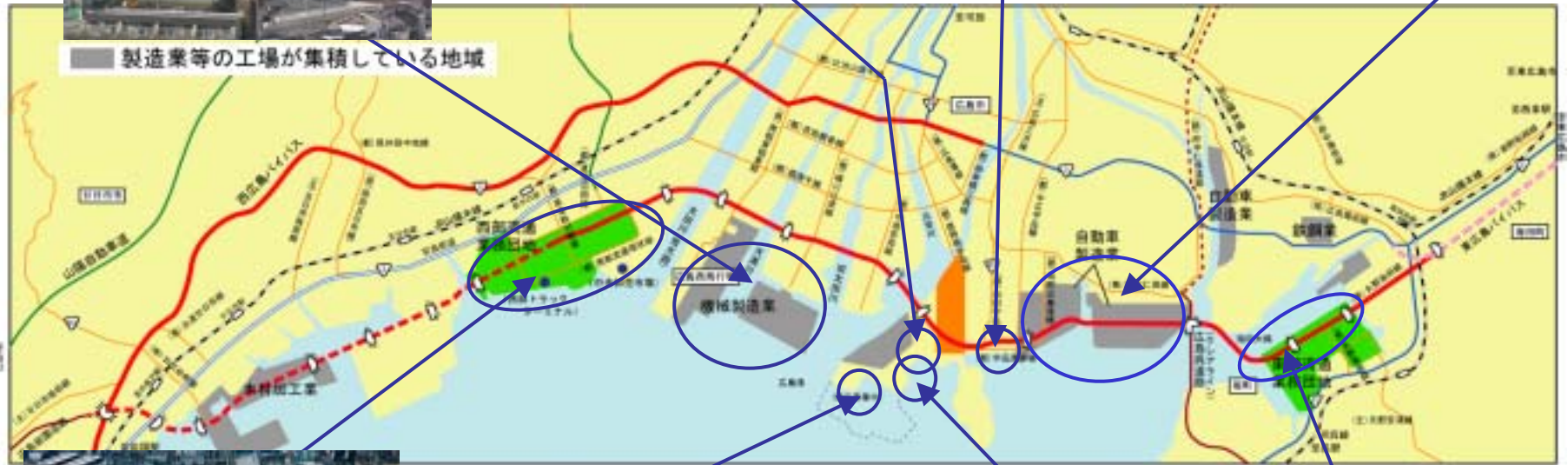
宇品旅客ターミナル



宇品多目的外貿ターミナル



宇品製造業地域



西部流通業務団地



出島国際海上コンテナターミナル



出島東国際フェリーターミナル付近



海田コンテナターミナル

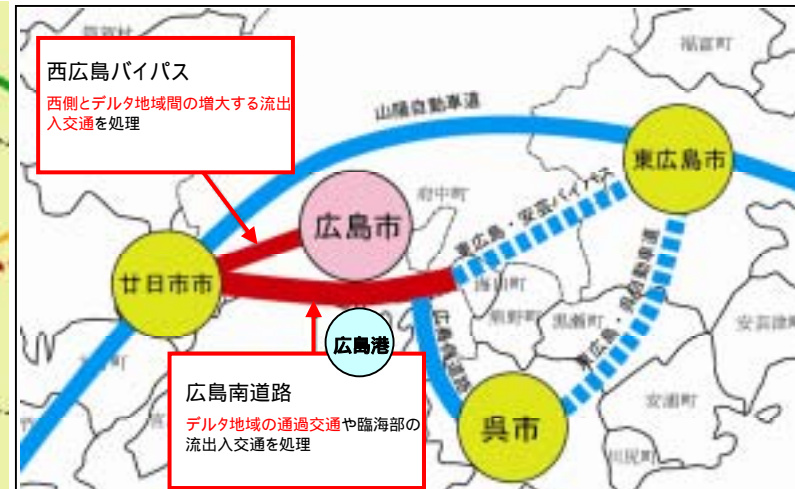


5. 事業効果

(1) 広島都市圏の幹線道路ネットワーク形成

広島南道路および西広島バイパスは、広島市と周辺地域を結ぶ自動車専用道路網の一部を構成。

都市交通の円滑化を図る東西方向の骨格として重要な役割を担う。



「広島南道路」と「西広島バイパス」との一体整備により、広島市の都市機能を強化。

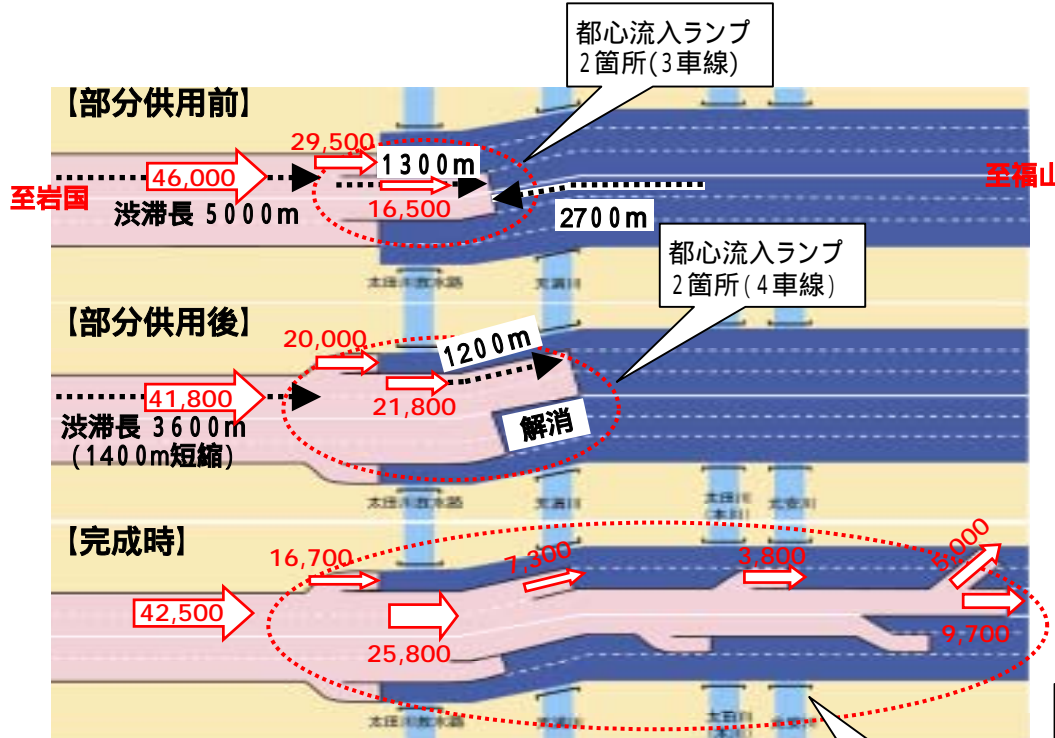


5. 事業効果

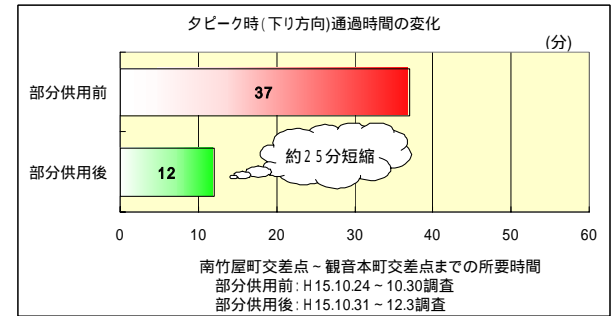
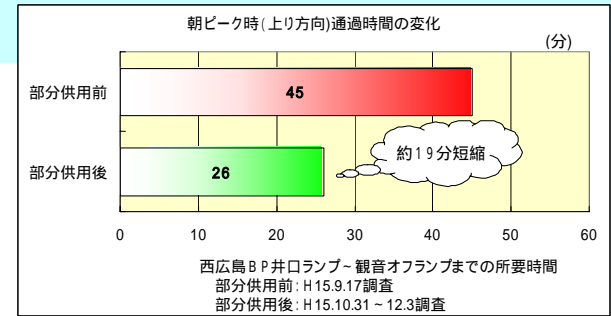
(2)円滑なモビリティ確保

都心部延伸(部分供用)により、上り方向の渋滞が1400m短縮され、通過時間は19分短縮。また、下り方向は渋滞が解消し、通過時間は25分短縮。

完成時には、広島西部方面から都心への交通が円滑に分散され、広島市都心部における交通渋滞がさらに緩和。



部分供用の効果



上り交通量(台/日)

42,500	断面交通量
16,700	ランプ交通量

現況交通量及び渋滞長
 ・部分供用前 (H15.9.17調査)
 ・部分供用後 (H15.10.31～12.3の平均値)
 完成時交通量はH42配分結果による

都心流入ランプ 5箇所(5車線)

完成時は片側42,500台/日の流入交通量を5箇所の出口で処理するため、現況に比べて混雑緩和が図られる。

5. 事業効果

(3) 走行時間短縮

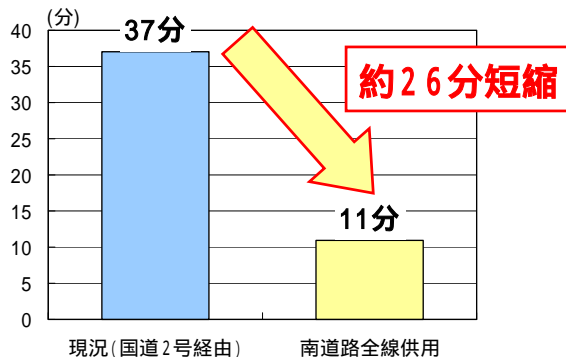
広島南道路整備により、都心部通過に要する時間が大幅に短縮。
また、広島港から山陽自動車道ICまでの走行時間が大きく短縮し、沿道の企業立地や流通拠点の物流効率化に大きく寄与。



広島港～廿日市IC通過時間

広島南道路利用

約18分



南道路全線整備により
通過交通が約1/2の時間
(約22分短縮)で通過可能

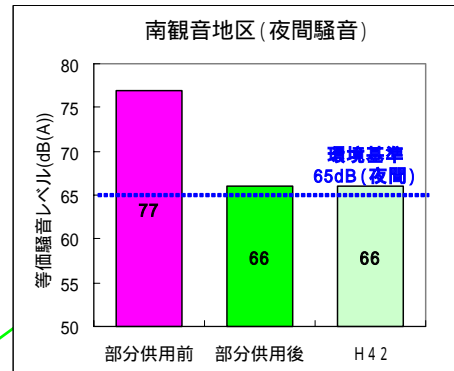
現況所要時間は実測(2003年5月オフピーク)、将来所要時間は広島南道路=80km/hとして算出
広島南道路利用は計画区間も含む全線供用を想定

5. 事業効果

(4) 環境改善効果

都心部延伸(部分供用)による平面道路からの大型車転換と遮音壁等の環境対策により、南観音地区の夜間騒音が11dB改善。

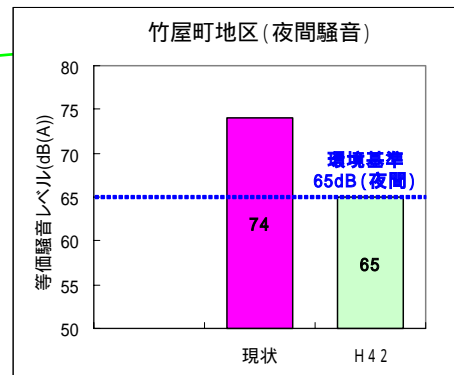
完成時には、平面道路から高架道路への大型車転換と遮音壁等の環境対策より、残区間の夜間騒音が大幅に改善。



部分供用前 (H10.12.15~12.16測定)、部分供用後 (H15.12.3~12.4測定)、H42は将来交通量をもとに算出



都心部延伸(南観音付近)



現状はH13環境センサス、H42は将来交通量をもとに算出

高架道路(都心部延伸)整備により、大型車の通行が可能に。

整備前は、乗入れを規制のため、大型車は全て平面道路を走行。

「遮音壁、高架裏面吸音板、低騒音舗装」など、環境対策の実施。

5. 事業効果

(5) 臨海地域の拠点と計画

臨海地域は多数の生産拠点、流通拠点が立地し、広島経済を牽引。また、将来プロジェクトも進行しており、広島南道路整備により拠点機能が向上。



広島港の鳥瞰写真

広島港港湾整備事業

ポートルネッサンス21地域

出島地区

出島の沖合約130ヘクタールを埋立て。メッセ・コンベンション施設や外貿コンテナターミナル、国際観光船埠頭などを整備。

宇品内港地区

広島海の玄関にふさわしいフェリー、旅客船ターミナル等を整備。

その他の計画

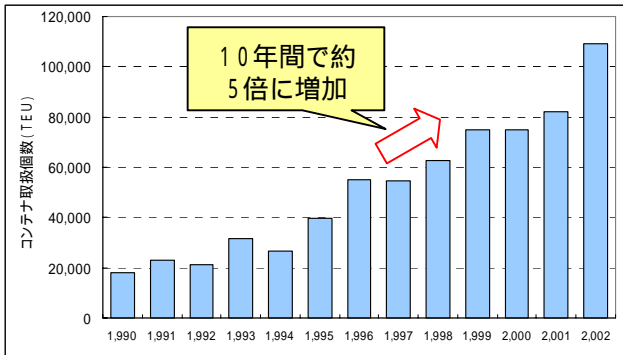
五日市地区

新しい流通拠点を目指し、岸壁11バースと埠頭用地を整備。中小企業、住宅、公園など潤いのある空間を創造。

廿日市地区

木材供給基地として港湾機能を強化。第2期埋立造成が平成11年9月に全面完成し、企業誘致を推進。

広島港外貿コンテナ取扱個数(TEU)



資料: 広島県港湾課

TEU: 20フィートコンテナ換算

ポートルネッサンス21: 魅力あふれる国際港湾都市広島をめざし、広島港において拠点形成やまちづくりを推進する広島県事業