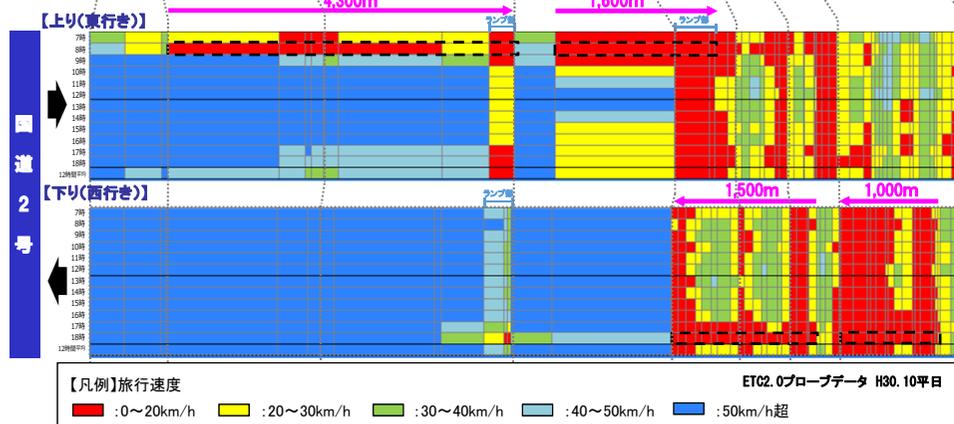
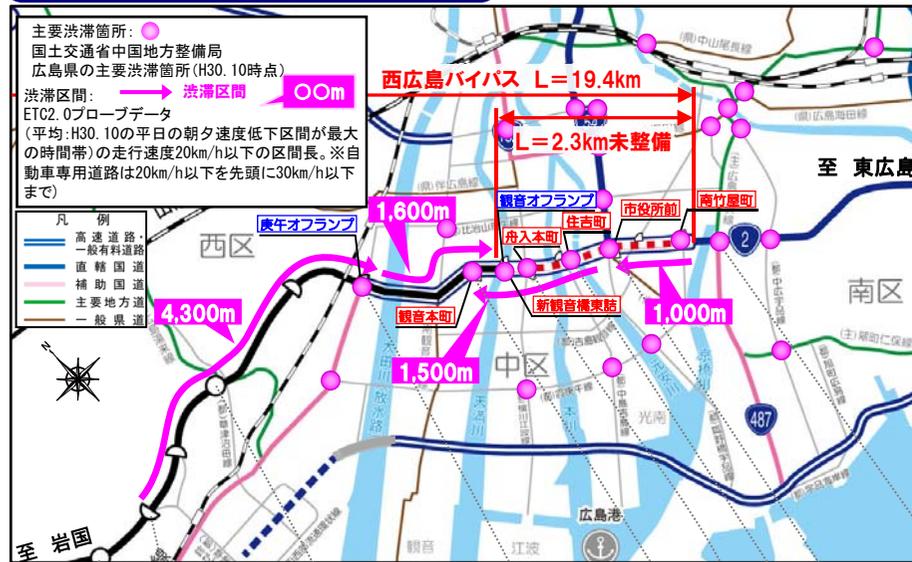


都心部延伸の整備により期待される効果①

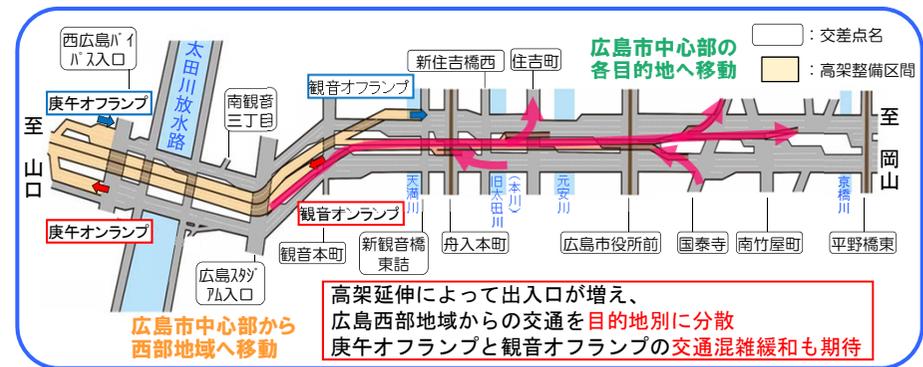
課題① 国道2号の交通混雑

- 広島市中心部の国道2号では、日中にわたり交通混雑が発生している。
- 西広島バイパスにおいては、広島市の中心部に向かう高架延伸部分が観音オランプで中断しているため、広島市中心部手前の観音オランプ出口付近の速度低下が顕著となっている。
- 西広島バイパス(高架部)の整備により、平面部からの分散が図られ渋滞の緩和が期待される。

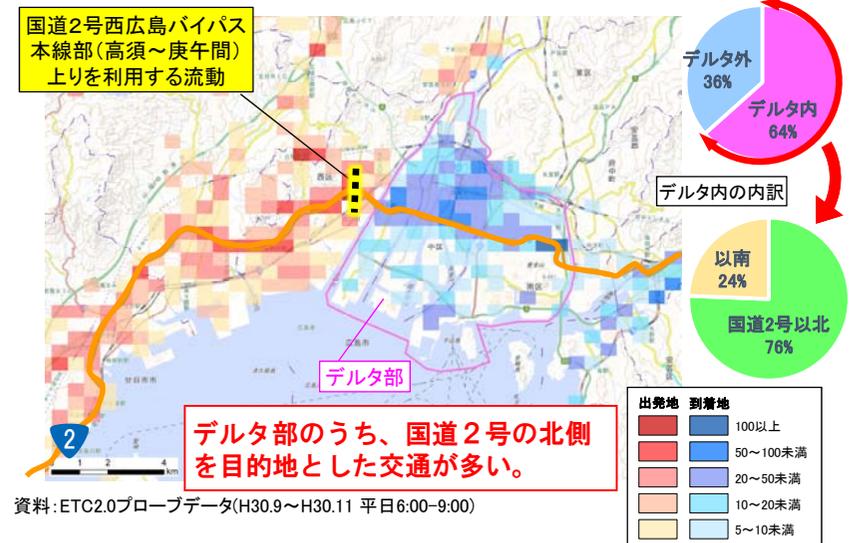
西広島バイパス延伸の混雑状況



西広島バイパス延伸の構造(イメージ)



ETC2.0による西広島バイパス利用者の発着地点



資料:ETC2.0プローブデータ(H30.9~H30.11 平日6:00~9:00)

都心部延伸の整備により期待される効果②

課題② 国道2号の交通事故

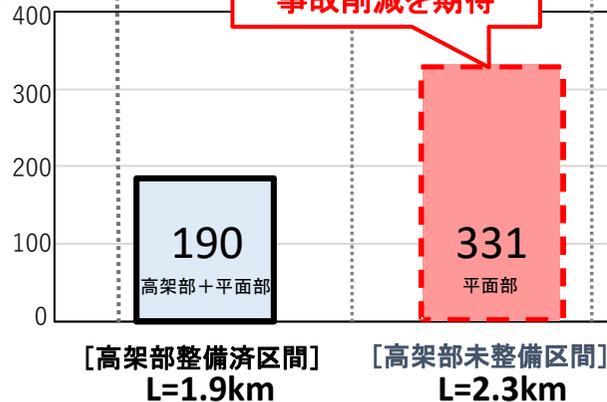
- 高架部未整備区間の死傷事故は、高架部整備済区間より多い。
- 西広島バイパスの整備により、高架部への交通の転換及び渋滞の緩和による交通事故の削減が期待される。

広島市中心部の(高架部整備済み区間と未整備区間)死傷事故の状況

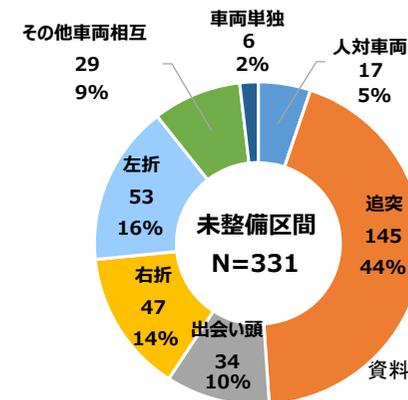


区間別死傷事故件数

死傷事故件数
(件/4年)



国道2号(高架部未整備区間)の 類型別死傷事故の発生割合



資料: 交通事故・道路統合データベース (H26~H29)

都心部延伸の整備により期待される効果③

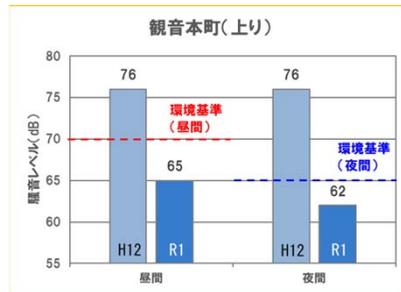
課題③ 国道2号の騒音

- 未整備区間において騒音値は環境基準を超過している。
- 西広島バイパスの整備により、交通が高架部へ転換することで市中心部における沿道環境の改善が期待される。

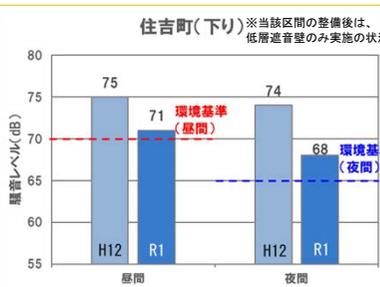
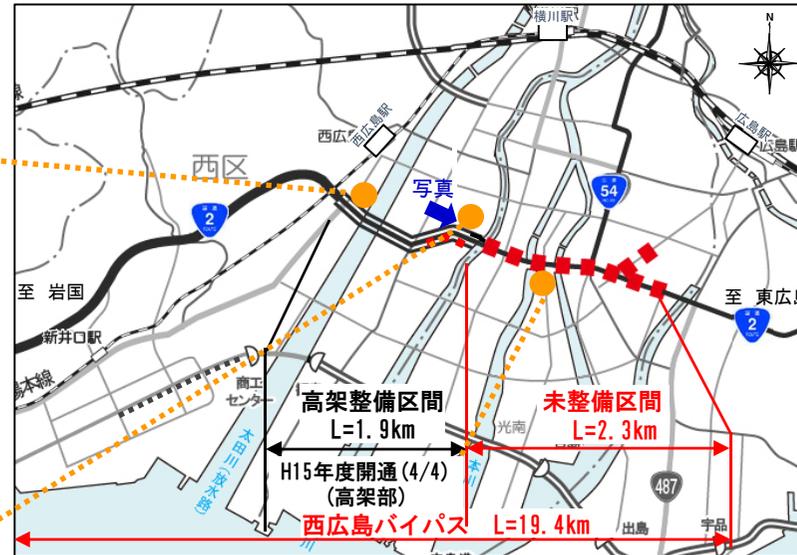
国道2号の騒音状況



高架整備済区間

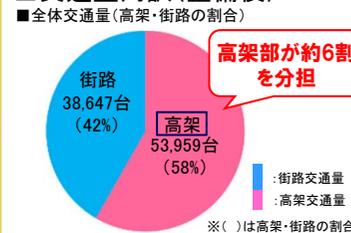


上り線オフランプ整備済区間



未整備区間

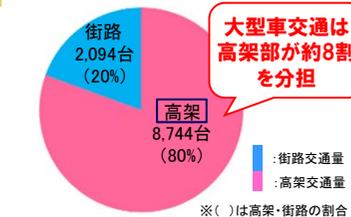
交通量内訳(整備後)



高架部が約6割を分担

※()は高架・街路の割合

■ 大型車交通量(高架・街路の割合)



大型車交通は高架部が約8割を分担

※()は高架・街路の割合

資料：H27全国道路・街路交通情勢調査

整備前 -BEFORE- 写真(観音地区)



T'99=70,434台/日
大型車混入率:18.3%
(12,897台/日)

整備後 -AFTER-

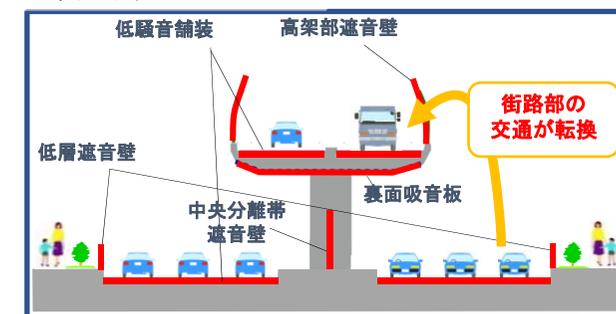


【高架】T'15=53,959台/日
大型車混入率:16.2%
(8,744台/日)

低騒音舗装

【街路】T'15=38,647台/日
大型車混入率:5.4%
(2,094台/日)

■ 環境対策のイメージ



※R元年調査:広島国道事務所調査
※H12年調査:広島国道事務所調査
(己斐本町は広島市調査)