

広島市の街路事業



《整備効果事例》

道路行政の「成果主義」の一環として、都市計画道路である西原山本線（2工区）の整備効果を取りまとめました。



広島市安佐南区役所 農林建設部 地域整備課

都市計画道路西原山本線(2工区)の整備効果を紹介します

都市内交通の円滑化と、良好な市街地形成のために、都市の骨格となる都市計画道路を整備しました。

事業概要

西原山本線(2工区)は、広島市安佐南区山本地区において、国道183号へのアクセス機能を持つ2車線の幹線道路であり、道路ネットワークの強化や沿道の良好な市街地形成を図るとともに、近接する東亜祇園ニュータウン春日野への連絡強化を図ることを目的として整備を進め、**平成23年2月25日に供用開始**しました。本路線の整備により、周辺道路における『**交通機能**』や『**都市防災機能**』の向上が図られました。

- 《路線名》 都市計画道路 西原山本線
- 《道路規格》 第4種第2級
- 《車線数》 2車線
- 《全 幅》 W=16m
- 《延 長》 L=714m
- 《設計速度》 V=40km/h
- 《箇 所》 広島市安佐南区山本四丁目
- 《事業期間》 平成10年度～平成22年度



西原山本線の道路幅員

16000					
3500	1500	3000	3000	1500	3500
自転車歩行者道	停車帯	車道	車道	停車帯	自転車歩行者道
		↑	↓		

— 開通区間

都市計画道路西原山本線(2工区)の整備効果を紹介します

西原山本線(2工区)の整備前後の交通状況の変化および整備効果を確認するために、“交通調査”“アンケート調査”“防災機能調査”を実施しました。

調査内容

交通調査

西原山本線(2工区)の供用前・後において、周辺道路の**自動車・歩行者通行量等がどのように変化したか**を把握するため、自動車・歩行者の平日昼間12時間(7時～19時)における交通量調査および渋滞長調査、旅行速度調査を行いました。

調査項目	供用前	調査日時
自動車交通量調査	①安佐南3区280号線 ②安佐南3区293号線	平成22年12月1日(水) 7:00～19:00
旅行速度調査	a.安佐南3区293号線及び292号線	ピーク時:平成22年12月7日(火) 7:00～9:00 17:00～19:00 平常時:平成22年12月8日(水) 11:00～12:00
渋滞長調査	④山本橋東詰交差点(2方向)	平成22年12月1日(水) 7:00～19:00
歩行者交通量調査	②安佐南3区293号線 ⑤安佐南3区295号線	平成22年12月1日(水) 7:00～19:00

◀ 供用開始 平成23年2月25日 ▶

調査項目	供用後	調査日時
自動車交通量調査	③西原山本線 ②安佐南3区293号線 ④山本橋東詰交差点	平成23年5月25日(水) 7:00～19:00
旅行速度調査	a.安佐南3区293号線及び292号線 b.西原山本線	平成23年5月24日(火) ピーク時: 7:00～9:00 17:00～19:00 平常時: 11:00～12:00
渋滞長調査	④山本橋東詰交差点(4方向)	平成23年5月25日(水) 7:00～19:00
歩行者交通量調査	②安佐南3区293号線 ③西原山本線	平成23年5月25日(水) 7:00～19:00

アンケート調査

利用者や生活者の視点から、西原山本線(2工区)の整備により、具体的にどのような効果を感じているかを把握するため、周辺住民の方々へアンケート調査を行いました。

項目	設問趣旨
交通利便性	自動車及び歩行者、自転車について、以前と比較して便利になっているか、段階的な設間により調査
利用目的	西原山本線の利用目的について選択肢を用意して調査
交通事故	車両相互又は対歩行者、自転車との事故の危険性が少なくなったか、段階的な設間により調査
緊急車両	地域内に緊急車両が来やすくなったか、段階的な設間により調査
避難体制	災害などにおける避難がしやすくなったか、段階的な設間により調査
生活環境	歩行者自転車等の利用がしやすくなったか、地域の空気質、騒音、振動などが減少しているか、段階的な設間により調査
総合評価	西原山本線が供用されてよかったと思うか、総合的な評価を段階的な設間により調査
自由意見	その他自由意見を記述式により調査

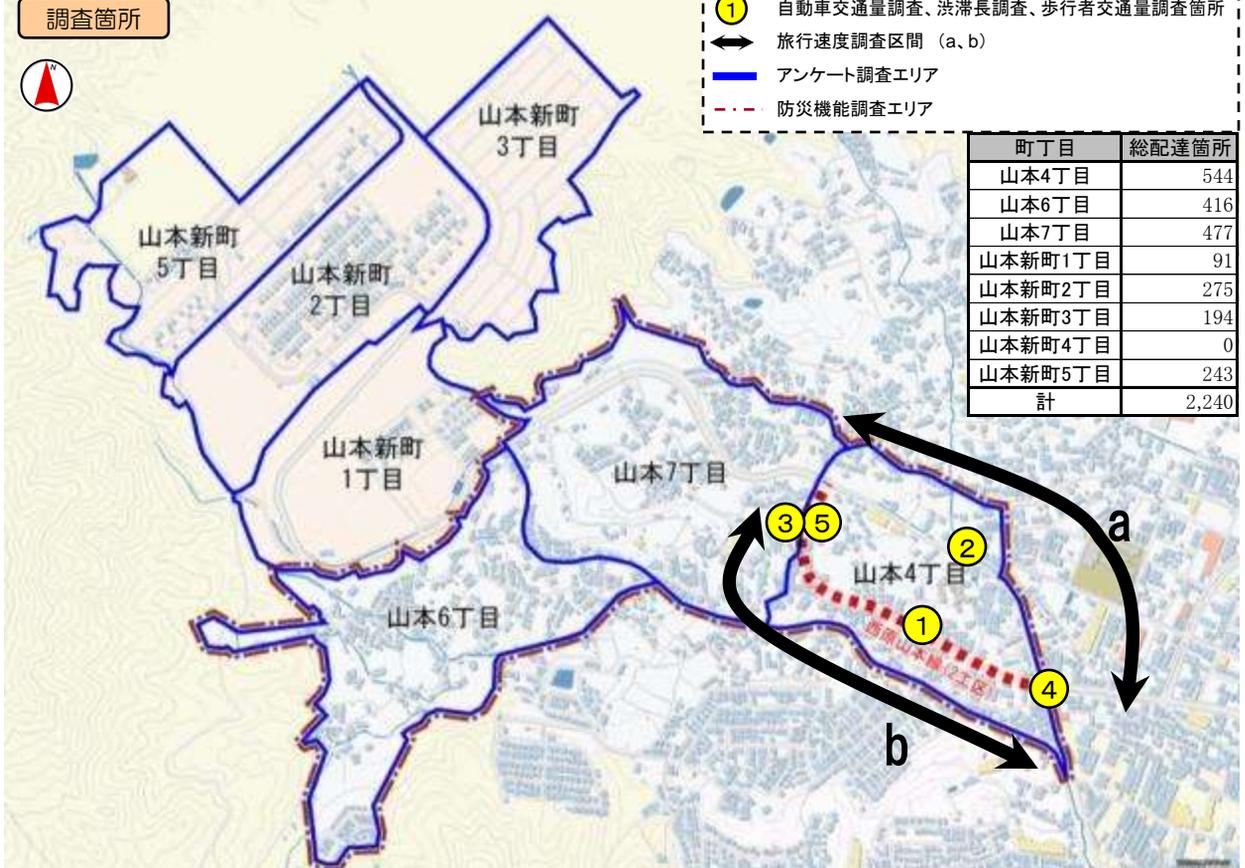
アンケート配布日:平成23年5月24日

配布数:2,240部(回収は965部【回収率43.1%】)

防災機能調査

災害時において、道路は重要な防災空間となります。西原山本線(2工区)の整備により、**災害時の延焼拡大防止などの機能**がどのように変化したかを把握するため、防災機能調査を行いました。

調査箇所



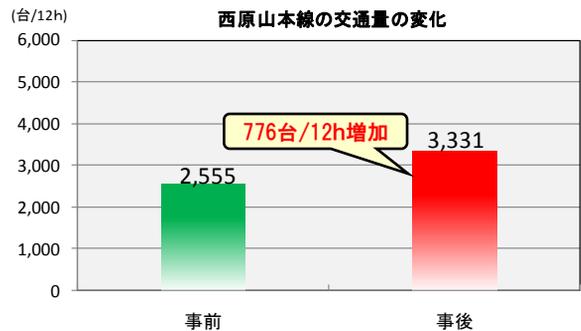
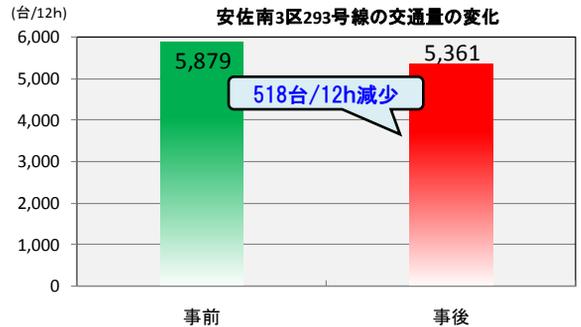
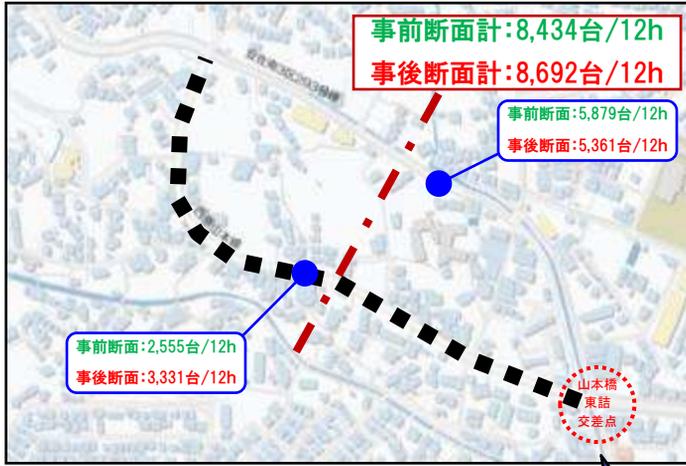
- ① 自動車交通量調査、渋滞長調査、歩行者交通量調査箇所
- ↔ 旅行速度調査区間 (a, b)
- アンケート調査エリア
- - - 防災機能調査エリア

町丁目	総配達箇所
山本4丁目	544
山本6丁目	416
山本7丁目	477
山本新町1丁目	91
山本新町2丁目	275
山本新町3丁目	194
山本新町4丁目	0
山本新町5丁目	243
計	2,240

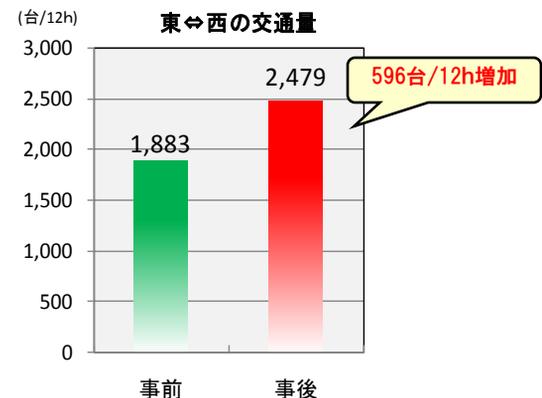
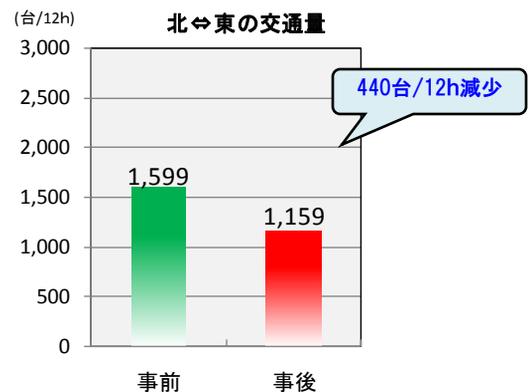
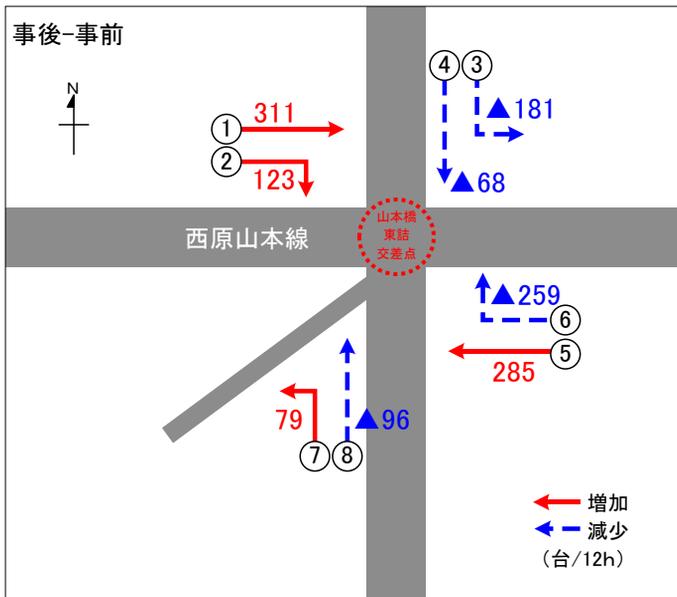
都市計画道路西原山本線(2工区)の整備効果を紹介します

【効果①】自動車交通が分散されました

西原山本線(2工区)の供用前・後において、西原山本線の交通量は、事前調査に対して事後調査は776台/12h増加しました。一方、並行する安佐南3区293号線の交通量は、518台/12h減少しました。



西原山本線(2工区)の供用前・後において、山本橋東詰交差点では、東⇔西方向の交通が増加し、北⇔東方向の交通が減少しました。

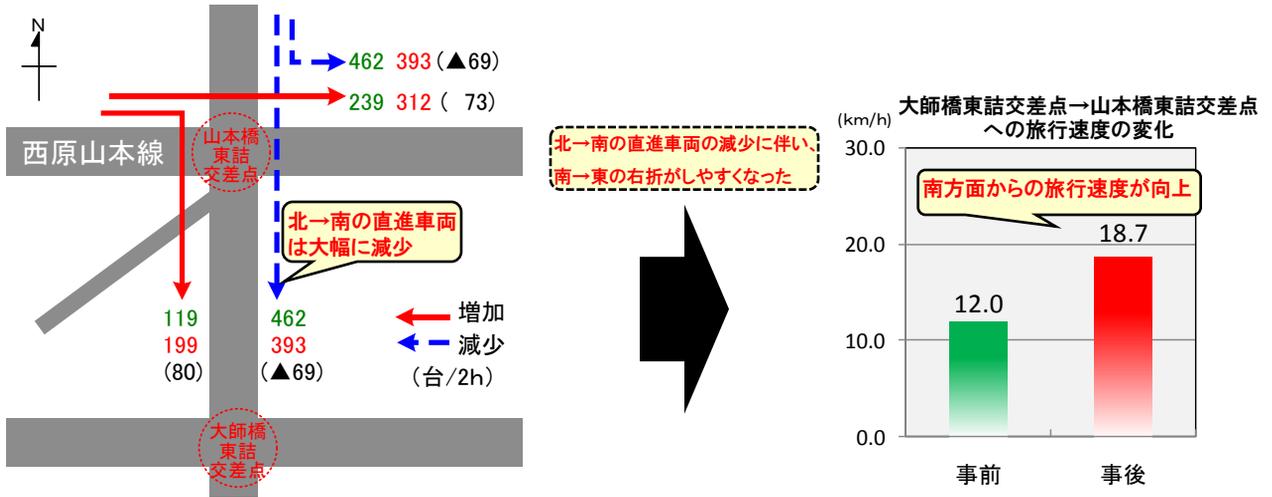


● 供用前後における山本橋東詰交差点の自動車方向別交通量

都市計画道路西原山本線(2工区)の整備効果を紹介します

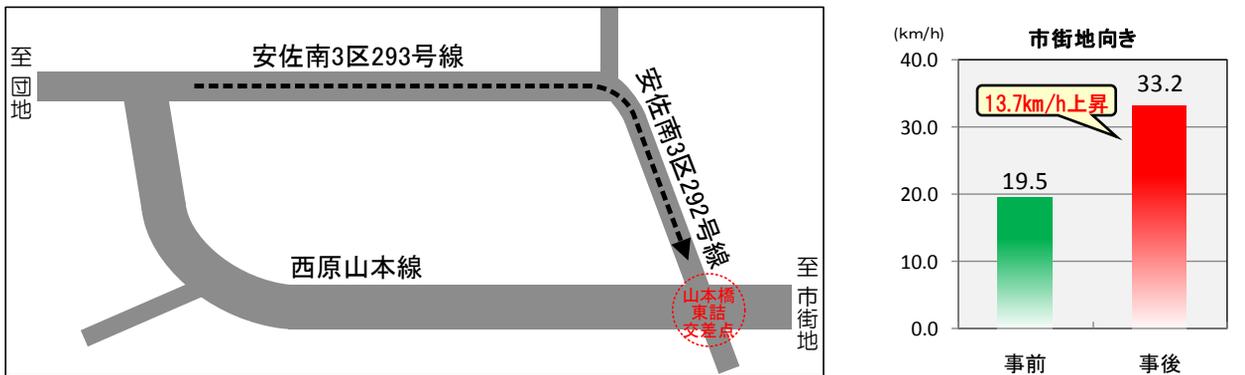
【効果②】自動車交通の分散により走行性が向上しました

山本橋東詰交差点においては、朝(7~9時)の時間帯に、西原山本線の供用にもなって北流入部の利用交通が西流入部に転換し、北流入部の交通量が減少したことによって、**南流入部からの右折がしやすくなり、走行性が向上しました。**

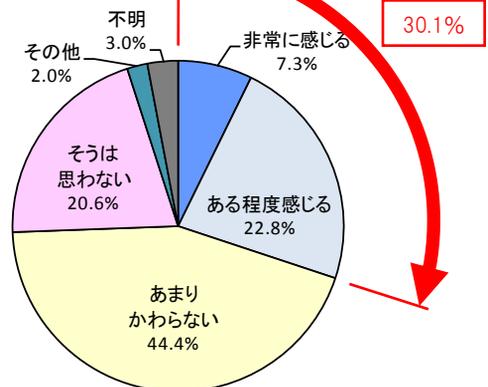


●図 供用前後における自動車方向別交通量(朝ピーク)

西原山本線(2工区)の供用前・後において、**市街地方面向きの旅行速度が向上しました。**



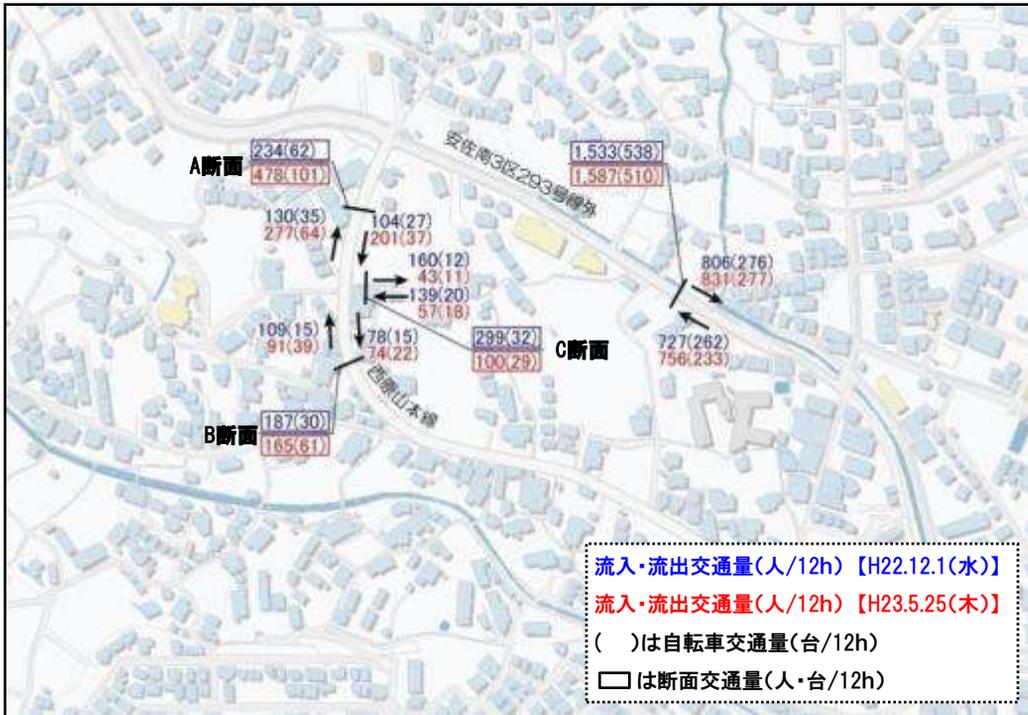
アンケート調査結果においても、“所要時間の短縮”について「非常に感じる」「ある程度感じる」といった回答が30%を超え、「そうは思わない」よりも約10ポイント以上高い結果となりました。



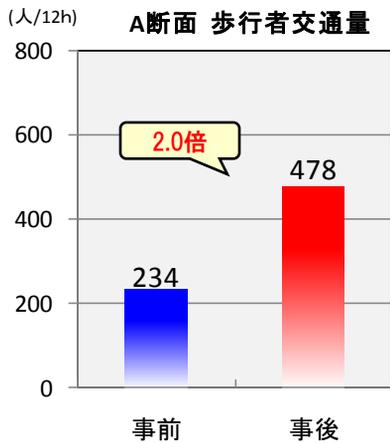
都市計画道路西原山本線(2工区)の整備効果を紹介します

【効果③】 安心かつ快適に通行できる歩行環境が確保されました

西原山本線(2工区)の整備前の通学路は下図B断面⇄C断面であったが、整備後はB断面⇄A断面で歩道を利用した通学が可能となり、**安心で快適な歩行環境が確保**されました。

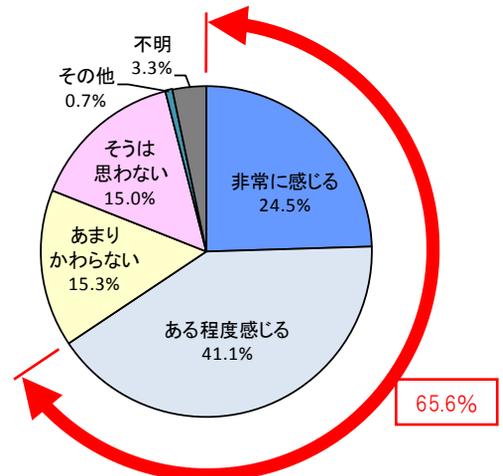


●図 供用前後における歩行者断面交通量



●図 供用後の通学状況 (A断面)

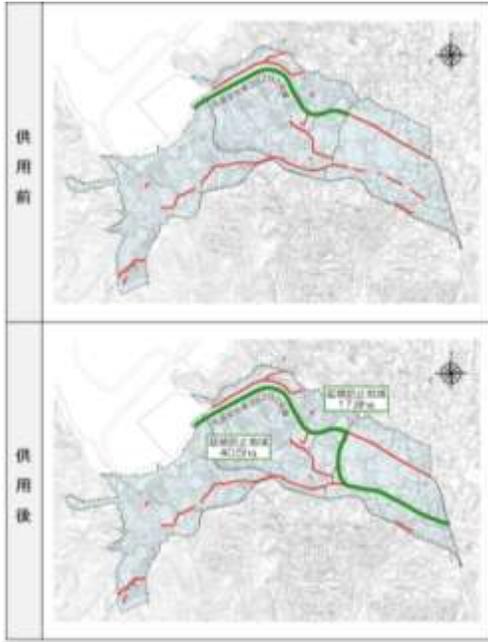
アンケート調査結果においても、“快適性の向上”について「非常に感じる」「ある程度感じる」といった回答が65.6%となり、**利用者の2/3が快適さを感じる結果**となりました。



都市計画道路西原山本線(2工区)の整備効果を紹介します

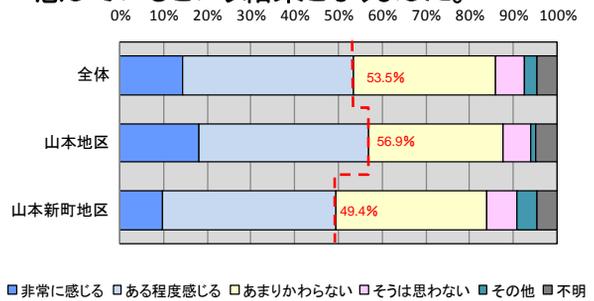
【効果④】 地区内の防災機能が向上しました

西原山本線(2工区)の整備により、**地区を2つに分ける延焼遮断帯が確立され、延焼拡大リスクが低減しました。**



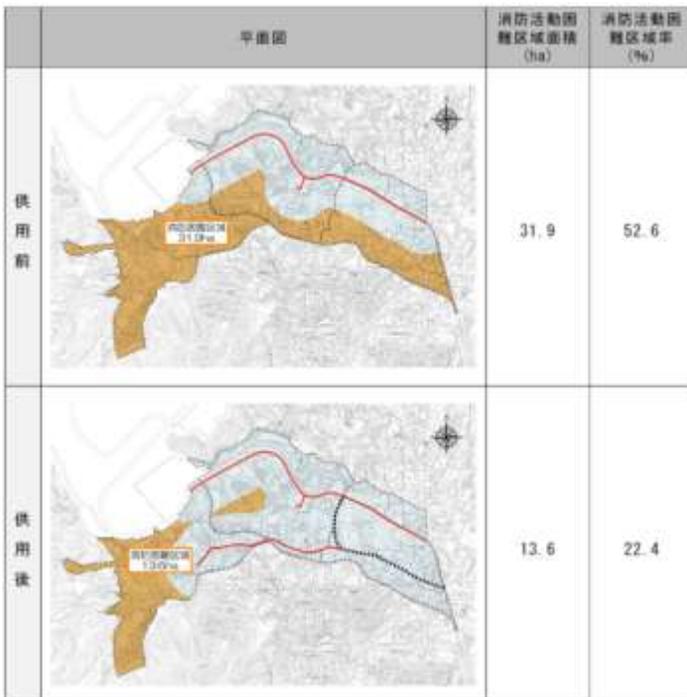
アンケート調査結果においても、“防災性の向上”について「非常に感じる」「ある程度感じる」といった回答が53.5%となり、**防災性が向上したと感じる住民が多い結果となりました。**

特に、道路が狭かった**山本地区においては、56.9%**と高く、防災性の向上を強く感じているという結果となりました。

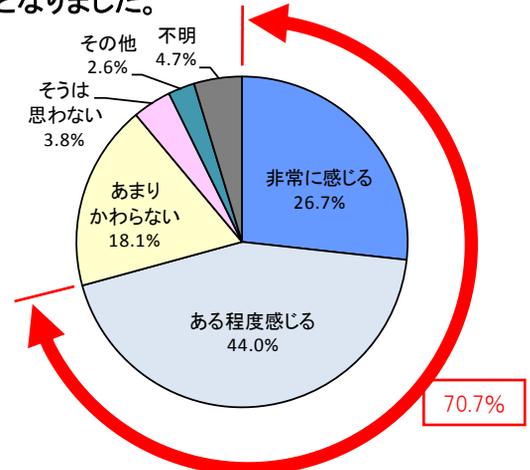


延焼防止地域面積・・・道路や公園などの延焼防止効果を有する施設で囲まれる面積。

西原山本線(2工区)の整備により、**消防活動困難区域(幅員6m以上の道路からホースが到達しない区域)が大きく減少し、延焼拡大リスクの低減および緊急車両の活動エリアが拡大しました。**



アンケート調査結果においても、“緊急車両の円滑な走行環境の向上”について「非常に感じる」「ある程度感じる」といった回答が70.7%となり、**緊急車両が円滑に走行できる環境になったという評価結果となりました。**



消防活動困難区域・・・消防車両が通行できる幅員6m以上の道路からホースが到達する一定の距離(140m)以上離れた区域。

消防活動困難区域率・・・町丁目内に占める消防活動困難区域の割合。

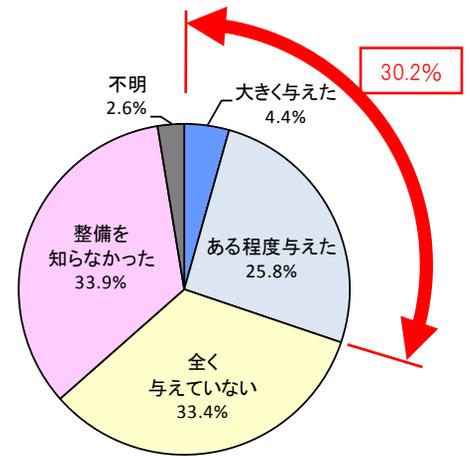
都市計画道路西原山本線(2工区)の整備効果を紹介します

【効果⑤】 東亜祇園ニュータウン春日野への入居を促進していました

西原山本線(2工区)の整備が、東亜祇園ニュータウン春日野への入居を促進していました。



アンケート調査結果において、“ニュータウンへの入居の判断”に対する影響について、「大きく与えた」「ある程度与えた」といった回答が30.2%となり、**住民の1/3**に対してニュータウンへの入居を促した結果となりました。



都市計画道路西原山本線(2工区)の整備効果を紹介します

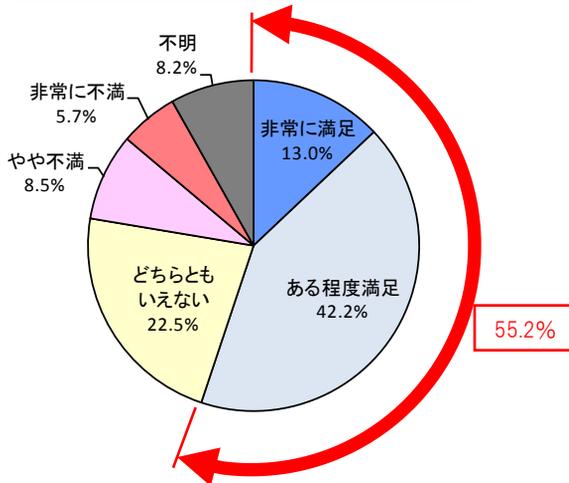
総合評価

西原山本線(2工区)の整備効果を調査・分析した結果、以下に示す①～⑤の効果があることがわかりました。

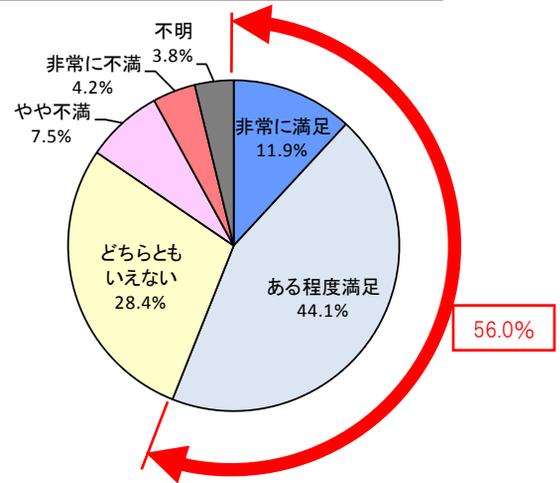
- ① 地区内の自動車交通の分散
- ② 自動車交通の転換による走行性の向上
- ③ 安心かつ快適に通行できる歩行環境の確保
- ④ 地区内の防災機能の向上
- ⑤ 東亜祇園ニュータウン春日野の入居を促進

なお、西原山本線(2工区)の整備によるこれらの効果は、安佐南区民の多くが求める「安全・安心なまちづくり」に貢献するものであり、沿線地域の6割近い住民が満足しているとご回答いただきました。

利用者の視点から見た総合的な満足度は？

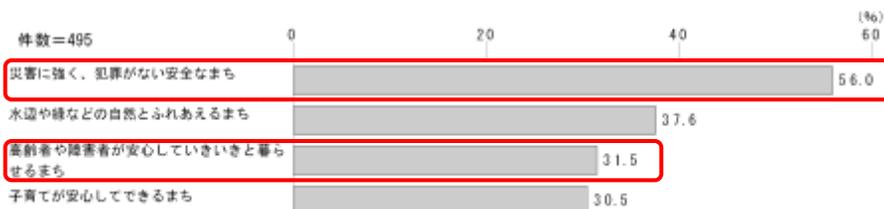


生活者の視点から見た総合的な満足度は？



<参考>

問9 あなたは、将来、安佐南区をどのようなまちにしたいと思っていますか。(3つ選択)



出典:「安佐南区まちづくり懇談会 H20.1.28 区民まちづくり意識調査の結果」

以上が、都市計画道路西原山本線(2工区)の整備効果をまとめたものです。広島市では、今後も道路ネットワークを整備することにより交通機能の向上を図っていきたくと考えています。また、道路の防災機能についても周知することにより、住民の防災意識の向上なども図っていきたくと考えています。

～お問い合わせ～

広島市安佐南区役所 農林建設部 地域整備課

TEL:082-831-4961

FAX:082-877-7749

Email: am-chisei@city.hiroshima.lg.jp