

資料編

目次

自動車交通量の変化_平日

歩行者・自転車交通量の変化_平日

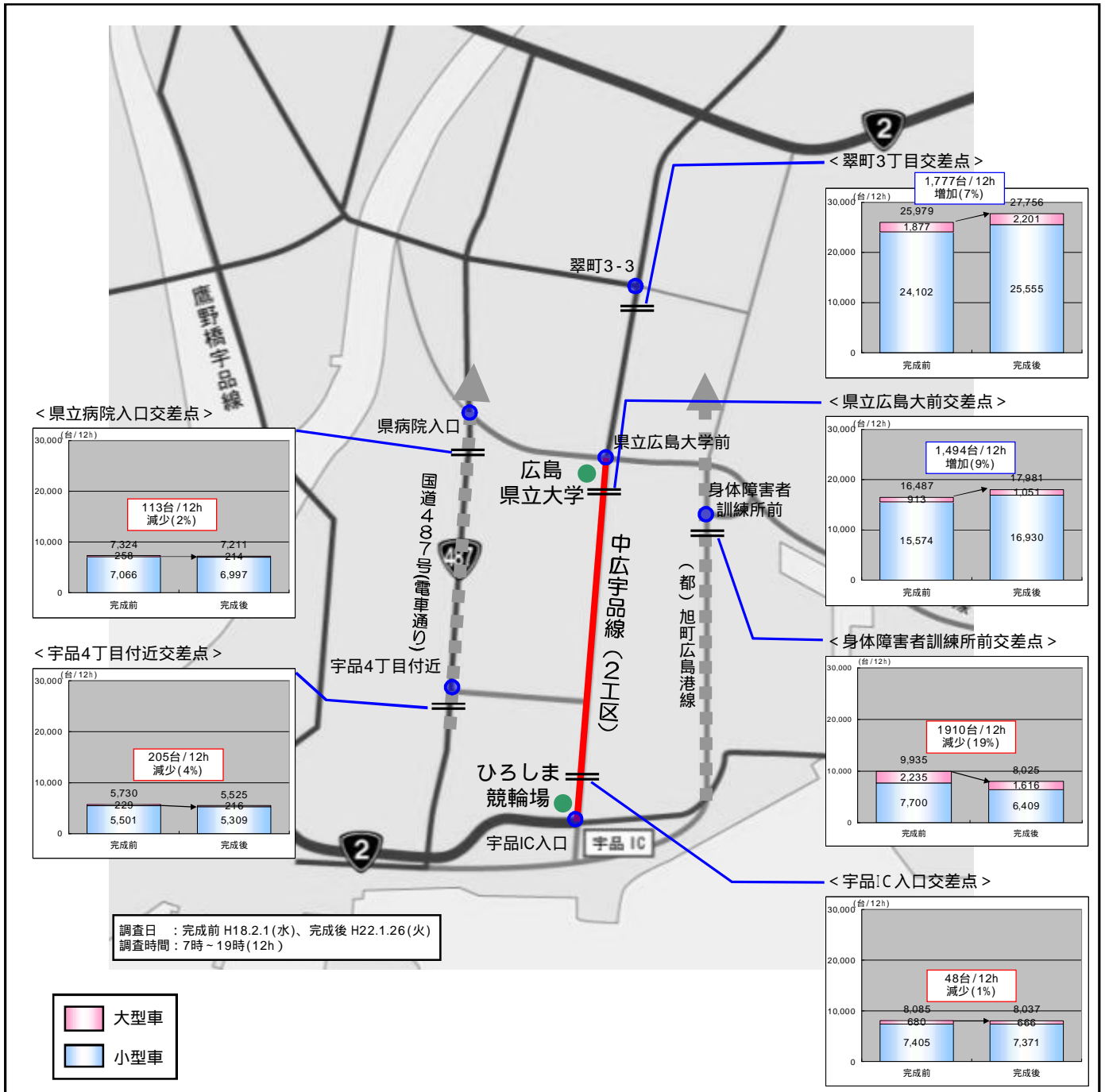
移動時間の変化及び混雑の緩和

周辺地域の意識把握

歩行者・自転車道のバリアフリー化

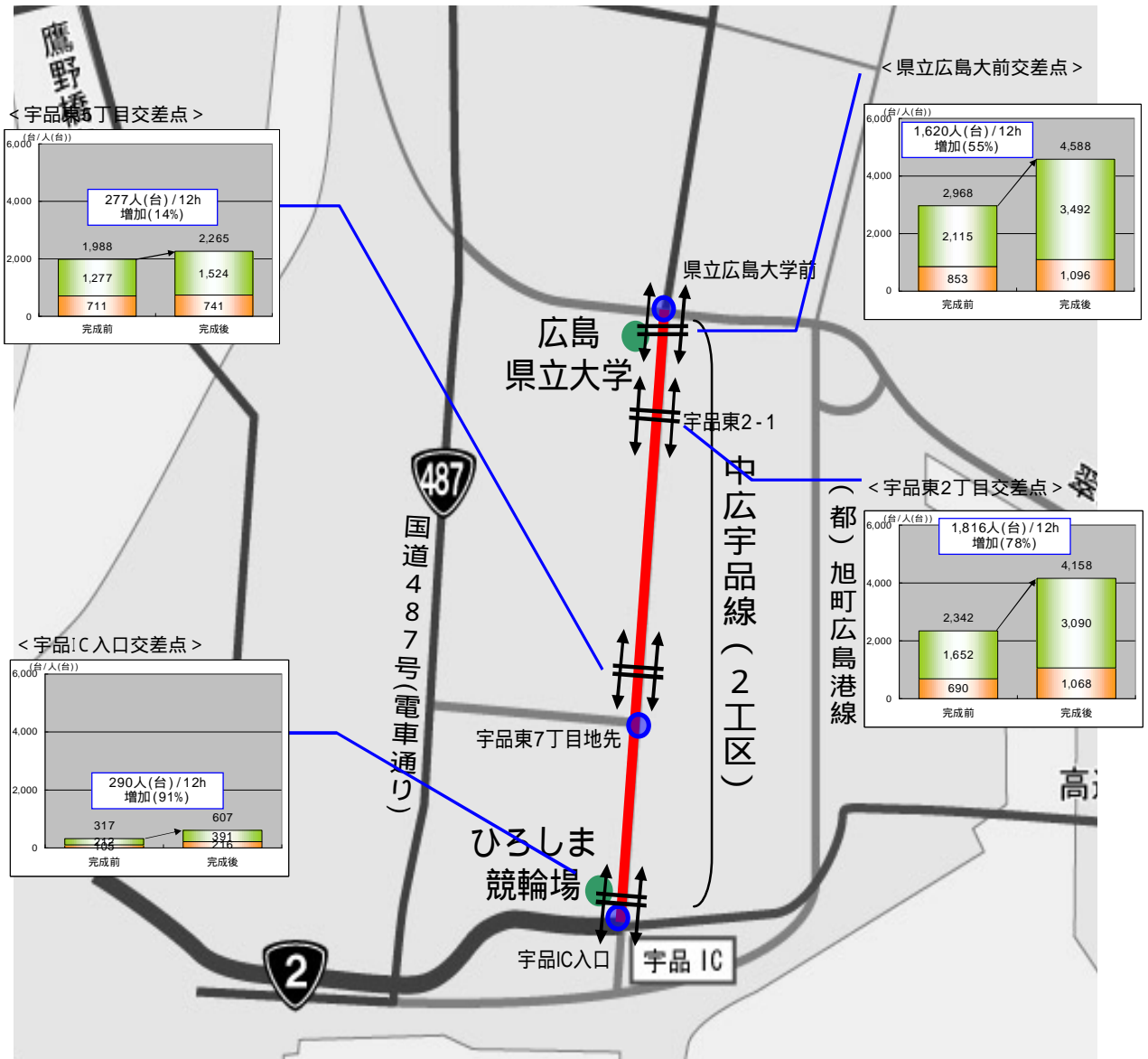
自動車交通量の変化_平日

- ・ (都)中広宇品線に交通が転換したことで、(都)旭町広島港線や国道487号(電車通り)などの周辺街路の負担が軽減されました。
- ・ (都)中広宇品線の利用交通量が約1,500台/12時間増加しました。

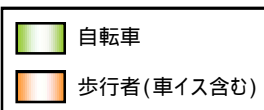


歩行者・自転車交通量の変化_平日

・歩行者・自転車道が整備されたことにより、通行時の安全性・快適性が確保されたことから(都)中広宇品線の歩行者・自転車の通行量が増加しました。



調査日 : 完成前 H18.2.1(水)、完成後 H22.1.26(火)
調査時間 : 7時 ~ 19時(12h)

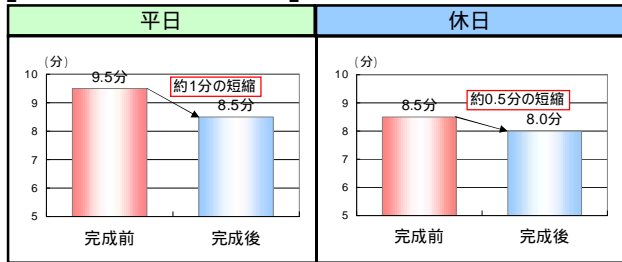


移動時間の変化及び混雑の緩和

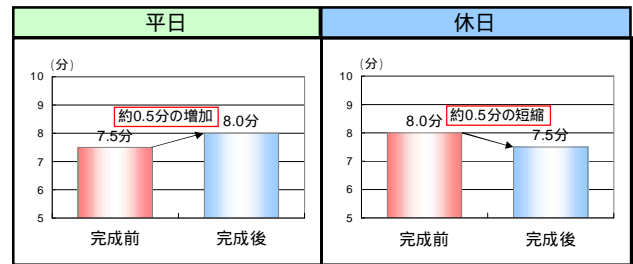
- ・ 完成後は(都)中広宇品線の交通量が増加したことから県立広島大学前交差点において、やや渋滞が発生しています。
- ・ (都)中広宇品線が6車線化したことで、スムーズに移動できるようになり、宇品ICから県立大学前への所要時間が平日で約1分、休日で約0.5分の短縮が図りました。

所要時間の変化

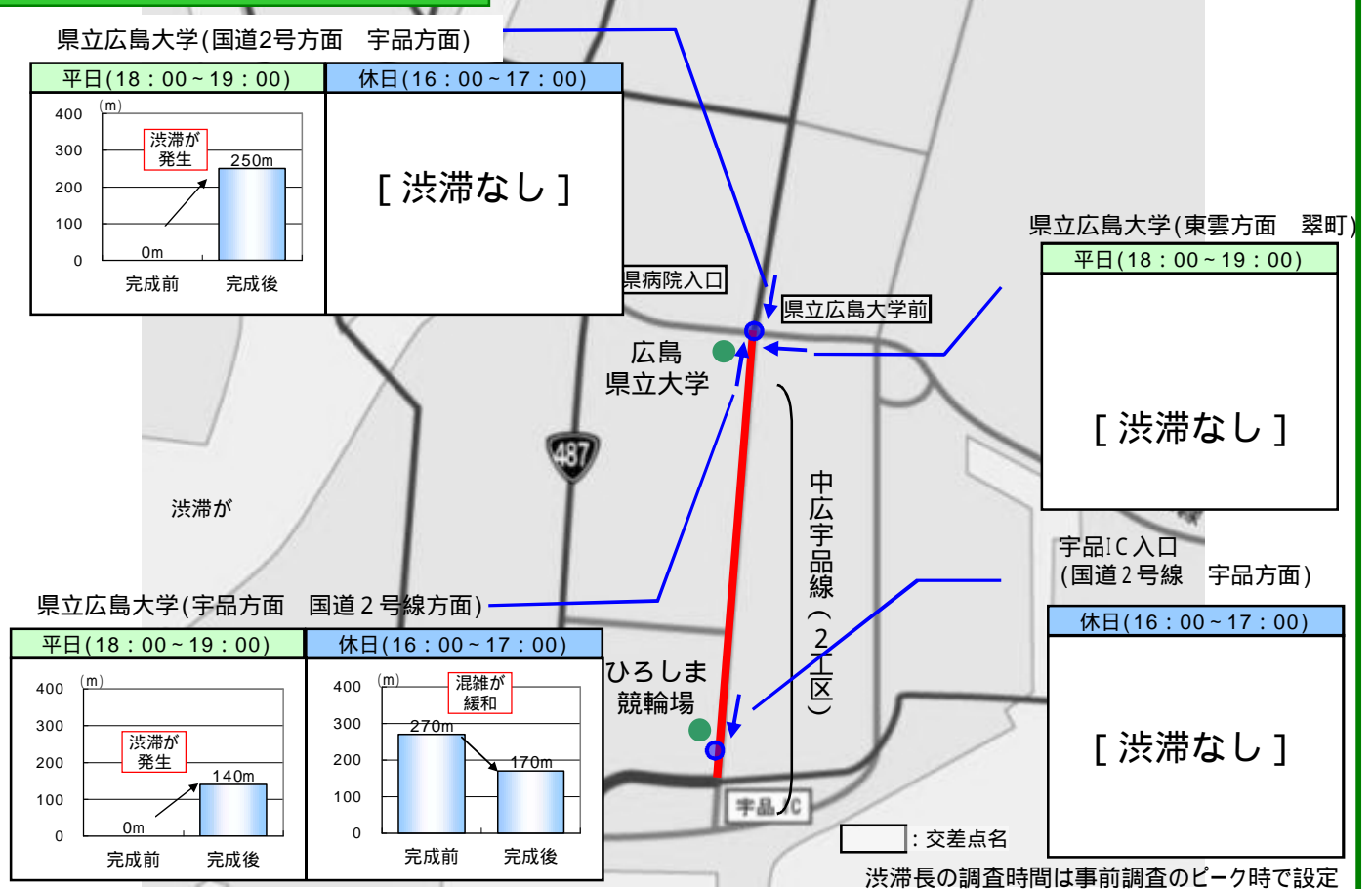
[宇品IC 県立大学]



[県立大学 宇品IC]



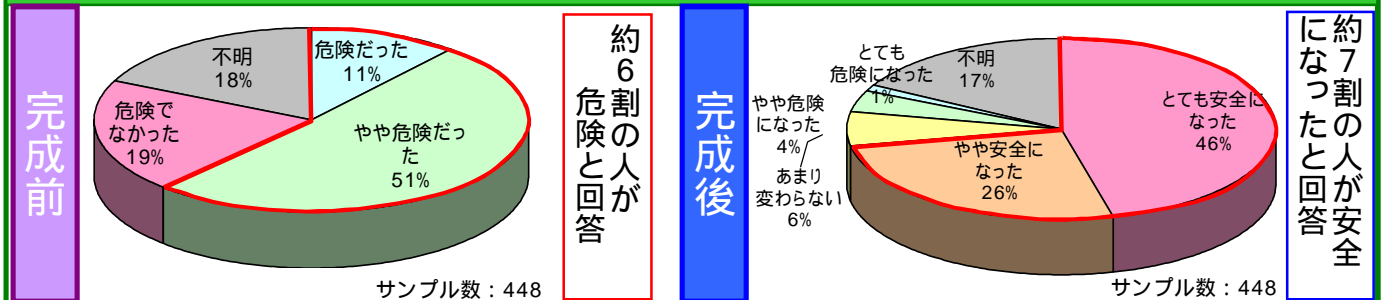
渋滞長及び滞留長の変化



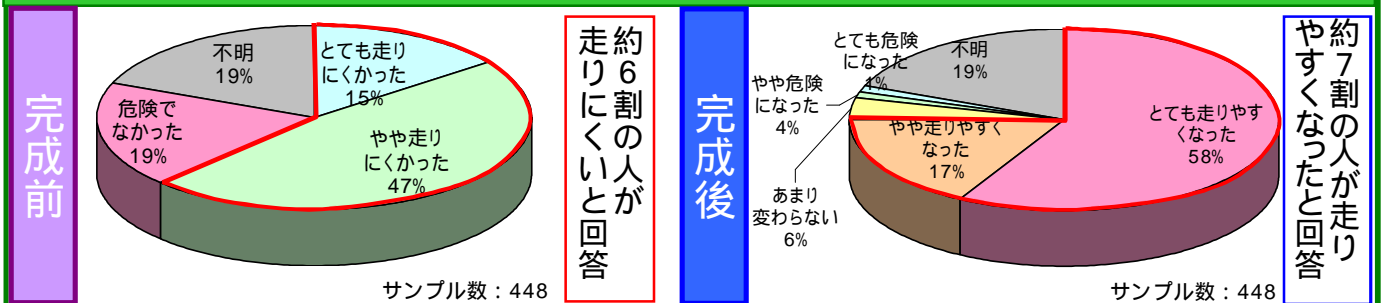
周辺地域の意識把握

- ・6車線化されたことや排水性舗装が行われたにより、走行時の快適性や走行時の安全性が向上しました。
- ・歩道を拡幅し、バリアフリー化をしたことで歩行者・自転車の通行時の安全性・快適性が向上しました。

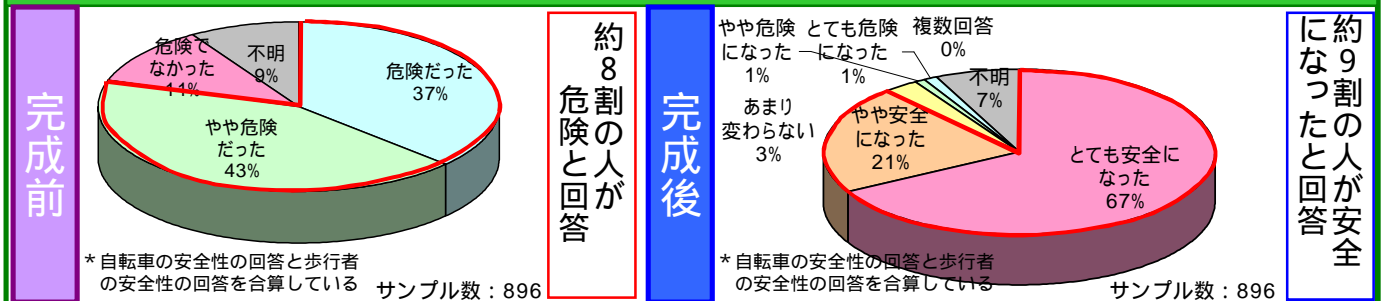
自動車走行時の安全性



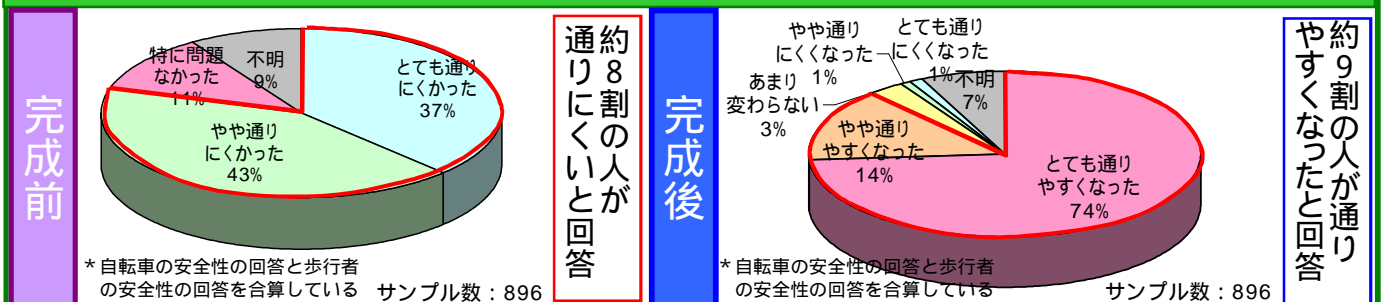
自動車走行時の快適性



歩行者・自転車の安全性



歩行者・自転車の快適性



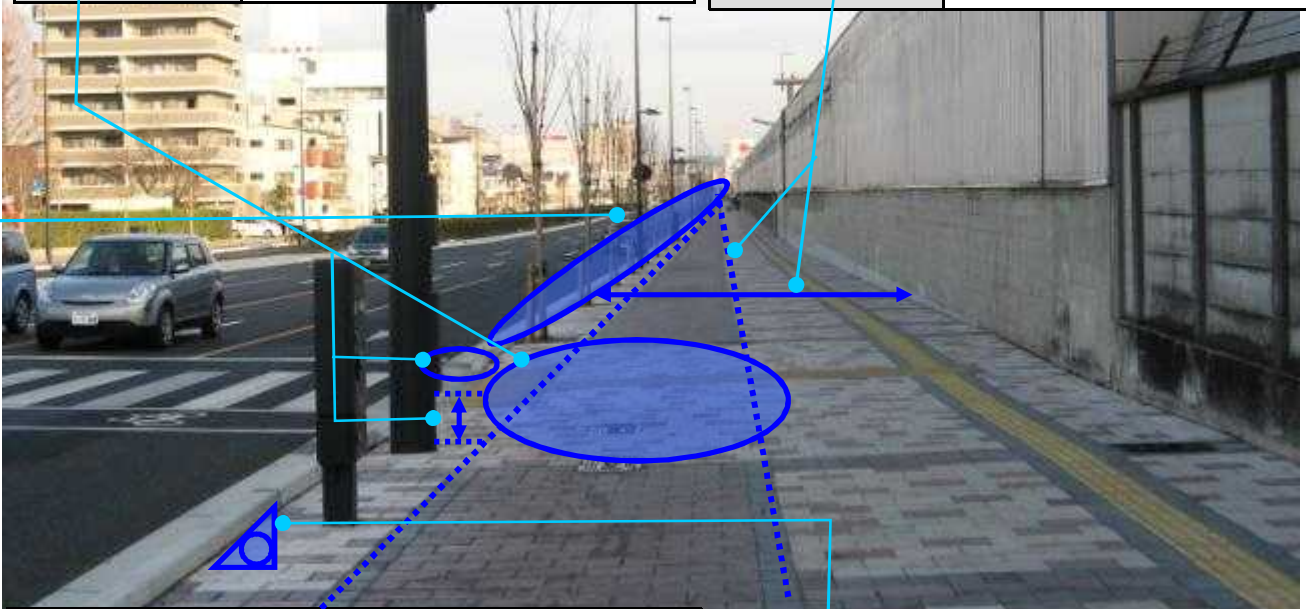
歩行者・自転車道のバリアフリー化

- 歩行者・自転車道は「横断歩道との接続部」、「歩道の幅員」、「勾配」等についてバリアフリーに配慮した整備を行い、歩行環境が向上しました。

バリアフリー化による歩行環境の向上

横断歩道と接続する歩道部	
段差 (1~2cm)	車いす使用者が通行でき、視覚障害者が歩車道境界部を杖等により認知できる段差にしました。
車イスの 回転スペース	信号待ちする車いす使用者が滞留でき、かつ円滑に転回できるスペースを確保しました。
排水 施設	横断歩道部等において、路面排水の滞水により歩行者・車いす使用者が通行を妨げられないように設置しました。

歩道の設置及び有効幅員	
自転車歩行者道の設置	高齢者、障害者等の移動の円滑化を図る観点から車道と分離して歩道を設置しました。
有効幅員 (6m以上)	車いす使用者がすれ違える幅員を確保しました。
通行区分 (歩行者と自転車)	自転車と歩行者が接触する危険を避けるため、標示や舗装の色彩等で明確に区分しました。



歩道等と車道の分離	
縁石の 設置	歩行者の安全かつ円滑な移動を確保するため、自転車歩行者道を車道から分離しました。
縁石高さ (15cm以上)	車道との明確な分離を図るとともに車両の車道外への逸脱防止等を図りました。

勾配	
縦断勾配 (5%以下)	車いす使用者が登坂可能と判断される勾配にしました。
横断勾配 (1%以下)	可能な限り勾配は小さくする必要があり、目詰まり等による一時的な水たまりの発生を避けるための最低限の勾配にしました。