

# 第 2 3 7 回広島県都市計画審議会 スライド資料

(目次)

説明スライド

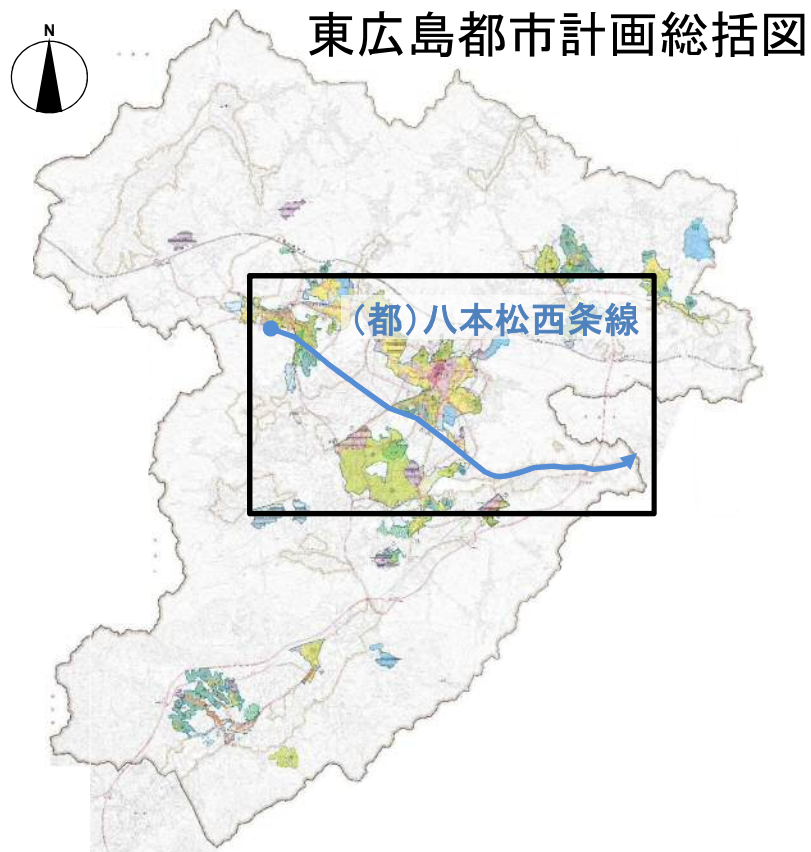
・ 第 1 号議案 . . . . . 1 ページ

# 第1号議案

## 東広島都市計画道路 の変更について (八本松西条線)

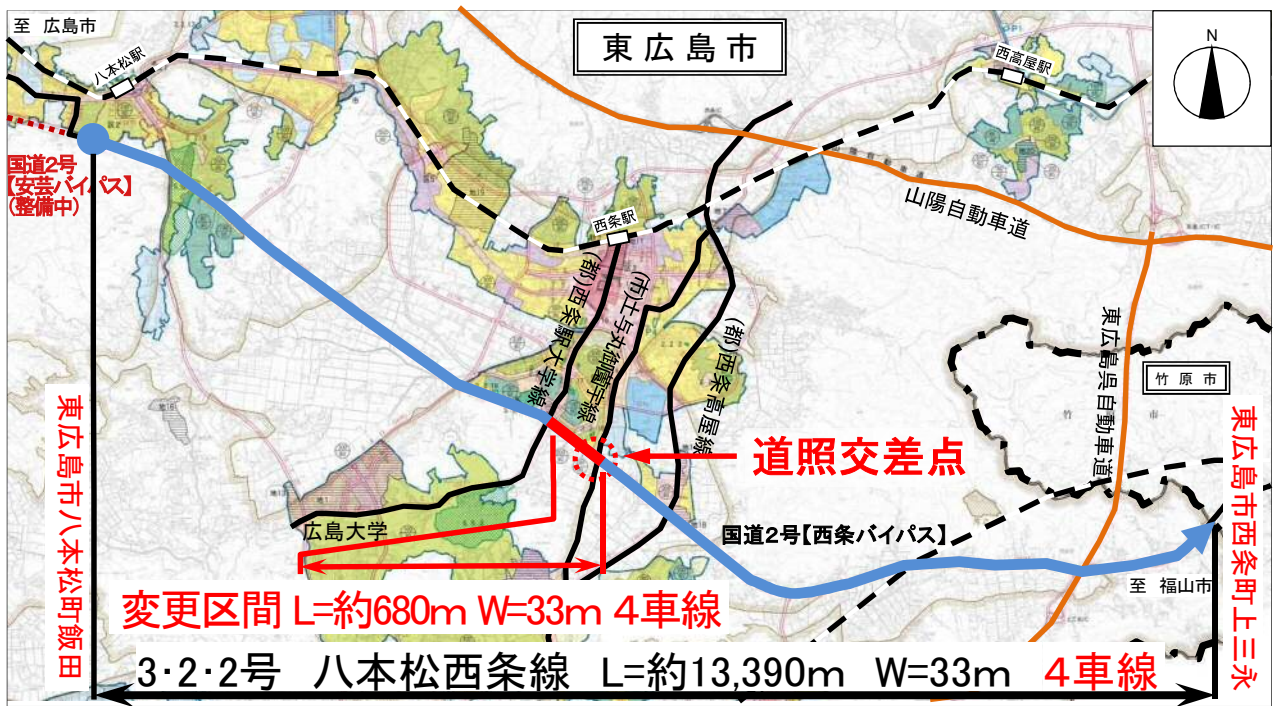
広島県決定

### 東広島都市計画区域について



スライド1

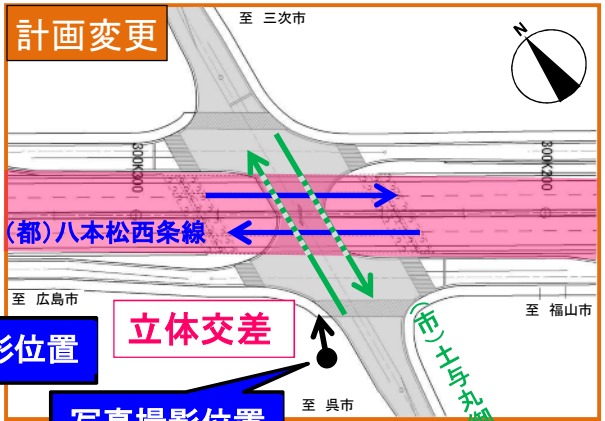
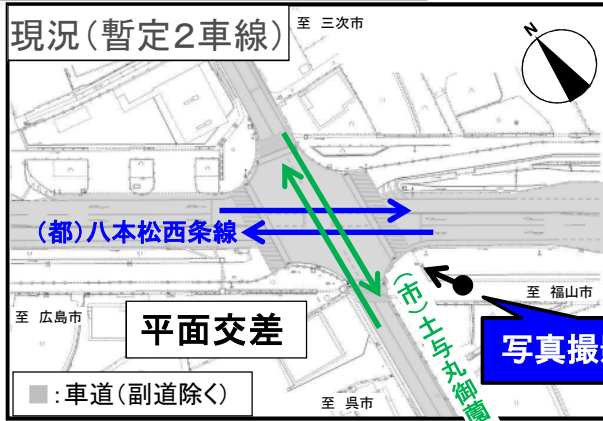
# 路線位置図



- 【変更概要】**
1. 道照交差点を平面交差から立体交差にすることによる、区域の変更
  2. 住居表示の変更に伴う、位置の表示の変更
  3. 車線数の決定

スライド2

# 道照交差点について

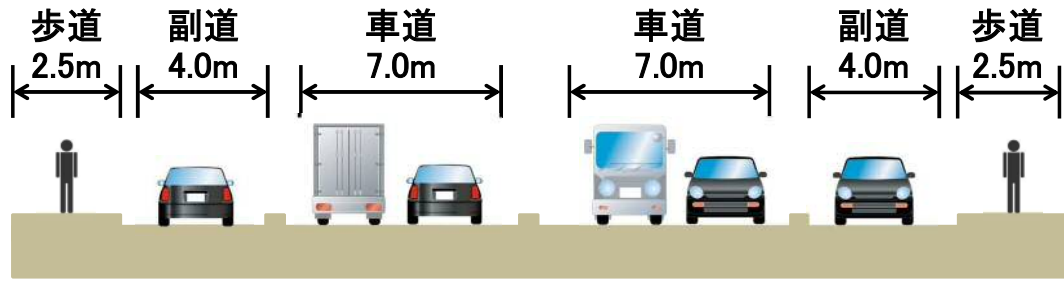


※平面交差:2つの異なる道路が同一平面状で交じり合うこと  
 立体交差:2つの異なる道路が異なる平面上で交差すること

スライド3

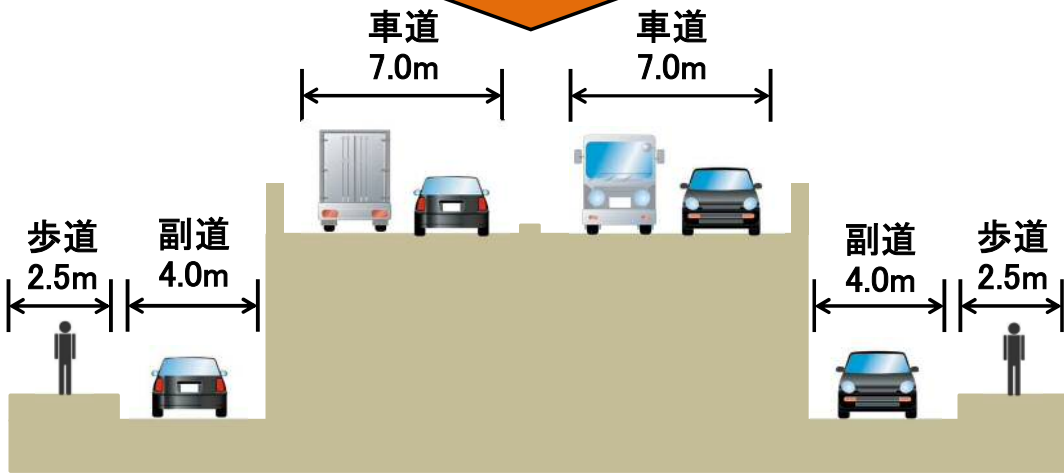
# 模式断面図

現計画(平面4車線)



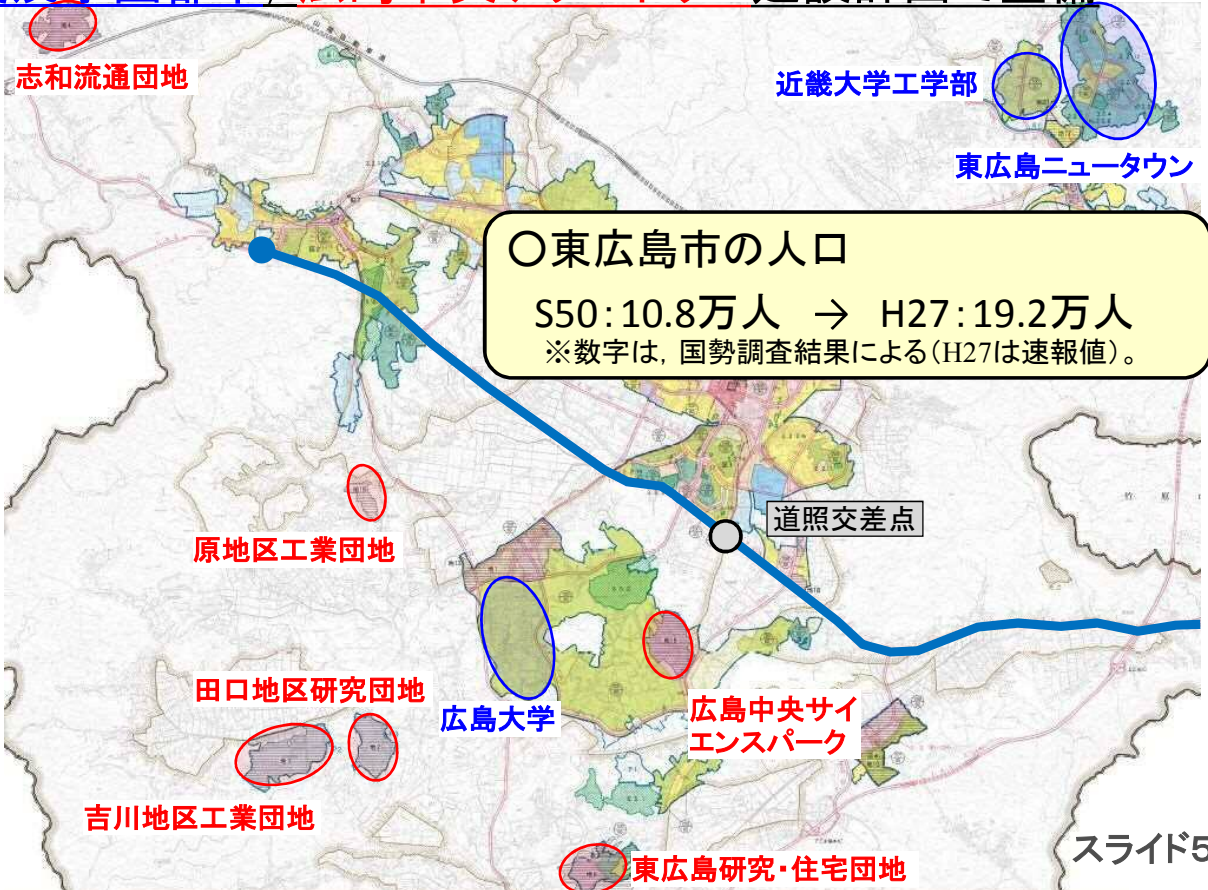
変更

計画変更(立体4車線)



スライド4

## 賀茂学園都市, 広島中央テクノポリス 建設計画で整備



スライド5

## 道照交差点付近の将来交通量

○平成22年推計値（平成8年当時【最終計画変更時】）

平面4車線：23,000 ～ 30,000 台/日

※H22推計値は、H2道路交通センサスのデータをもとに算出したもの。

○平成42年推計値（今回）

立体4車線：64,800 台/日

※H42推計値は、H17道路交通センサスのデータをもとに算出したもの。

2倍以上の増加

### ○交通量増加の要因

1. 東広島市内の交通量が増加
2. 広島市～東広島市間の交通量が増加
3. 東広島・安芸バイパスの無料化に伴う交通の流れが変化

スライド6

## 広島市から東広島市間の将来交通量

広島市～東広島市間の交通量が増加

東広島・安芸バイパスの無料化に伴う交通の流れが変化



将来交通量推計値（広島市～東広島市間）

項目	交通量(台/日) (合計値)	内訳(台/日)		
		山陽自動車道	(都)八本松西条線	国道486号
H32推計値 [H9ベース]	104,900	50,400	49,000	5,500
H42推計値 [H17ベース]	121,800	36,800	73,000	12,000
増減	+16,900	-13,600	+24,000	+6,500

※H32推計値はH9道路交通センサスのデータを、H42推計値はH17データをもとに算出したもの。

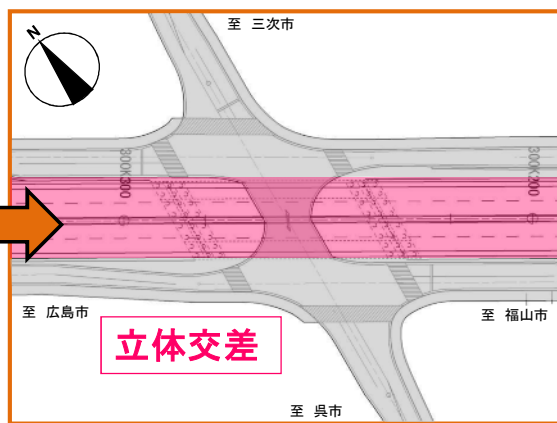
スライド7

# 道照交差点の新旧計画について

現計画(平面4車線)



計画変更(立体4車線)



H42推計値 : 63,300 台/日      H42推計値 : 64,800 台/日  
 交差点需要率 : 0.914 (>0.9)      交差点需要率 : 0.149 (<0.9)

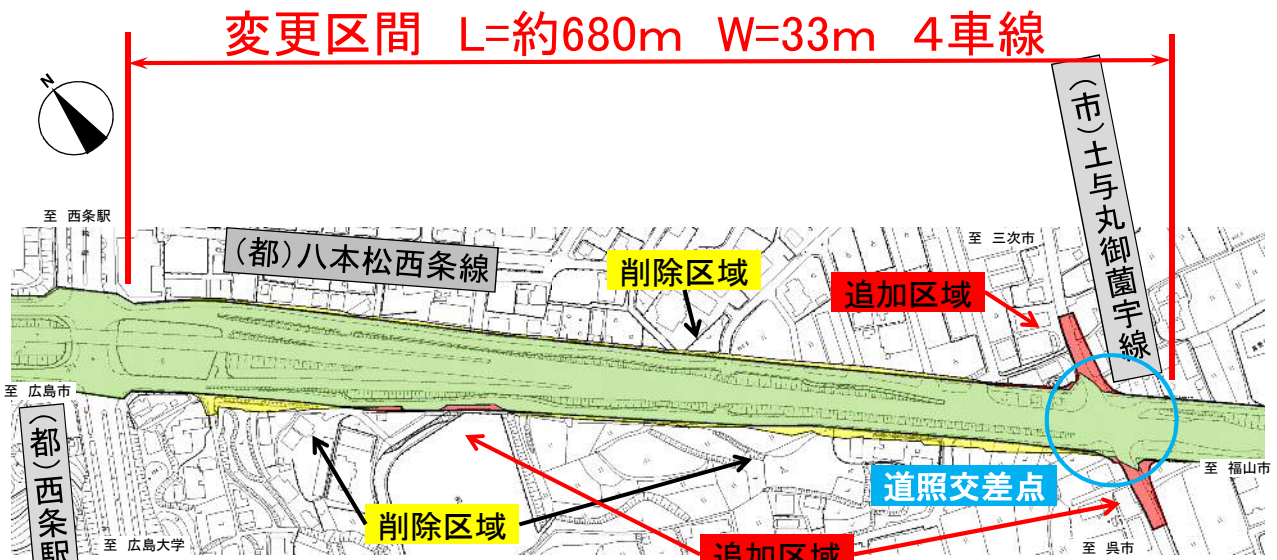
※H42推計値は、H17道路交通センサスのデータをもとに算出したもの。

平面4車線では、交差点内にて渋滞が発生する可能性が高い

※交差点需要率:  
 交差点の渋滞状況の指標値。一般に0.9を上回ると交通処理に支障をきたすとされている。

スライド8

## 新旧対照図(1)



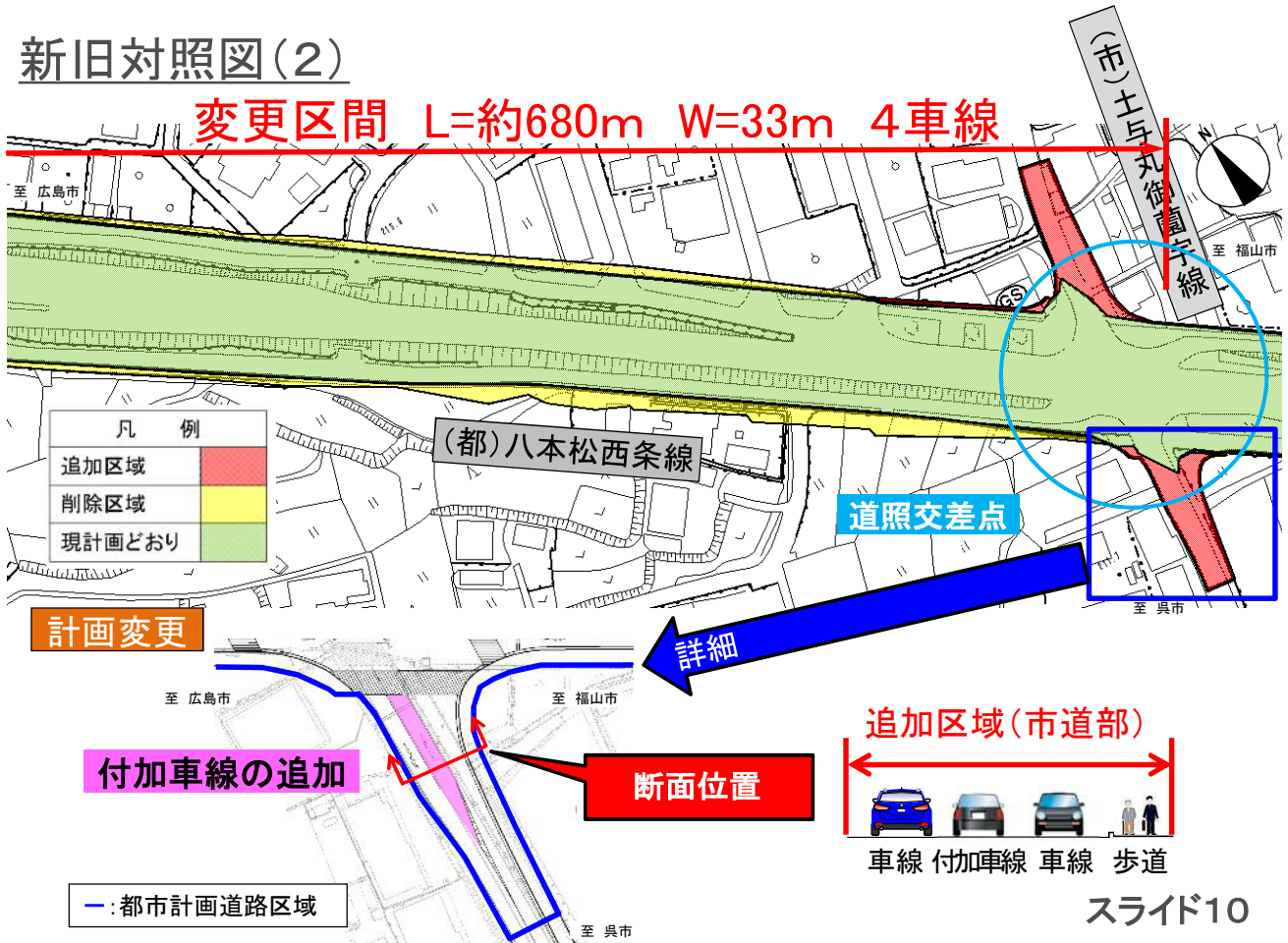
- 変更内容
1. 道照交差点の立体交差化に伴う変更
  2. 現地精査に伴う変更

凡	例
追加区域	<span style="background-color: #f08080; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span>
削除区域	<span style="background-color: #ffff00; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span>
現計画どおり	<span style="background-color: #90ee90; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span>

スライド9

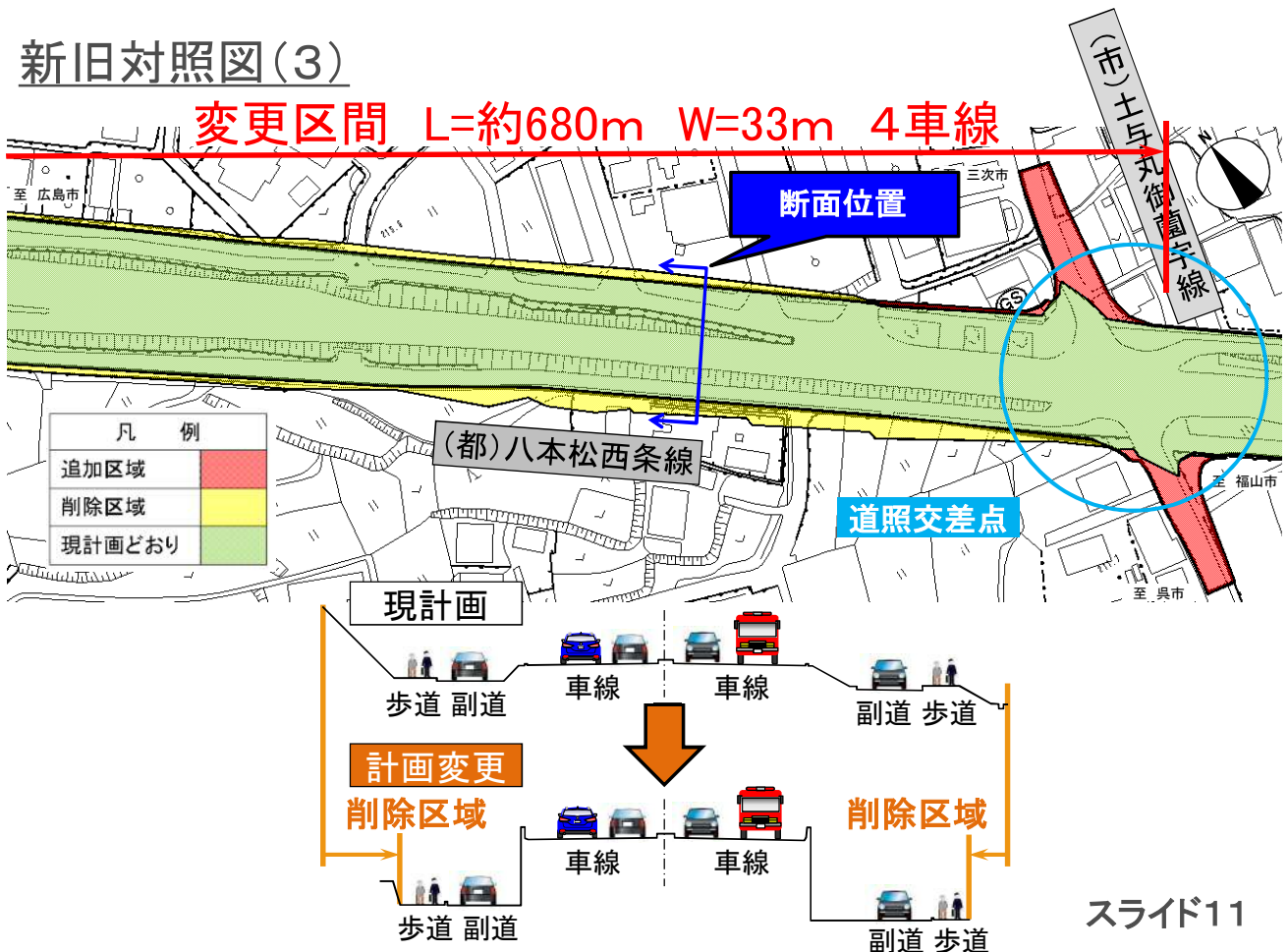
## 新旧対照図(2)

変更区間 L=約680m W=33m 4車線

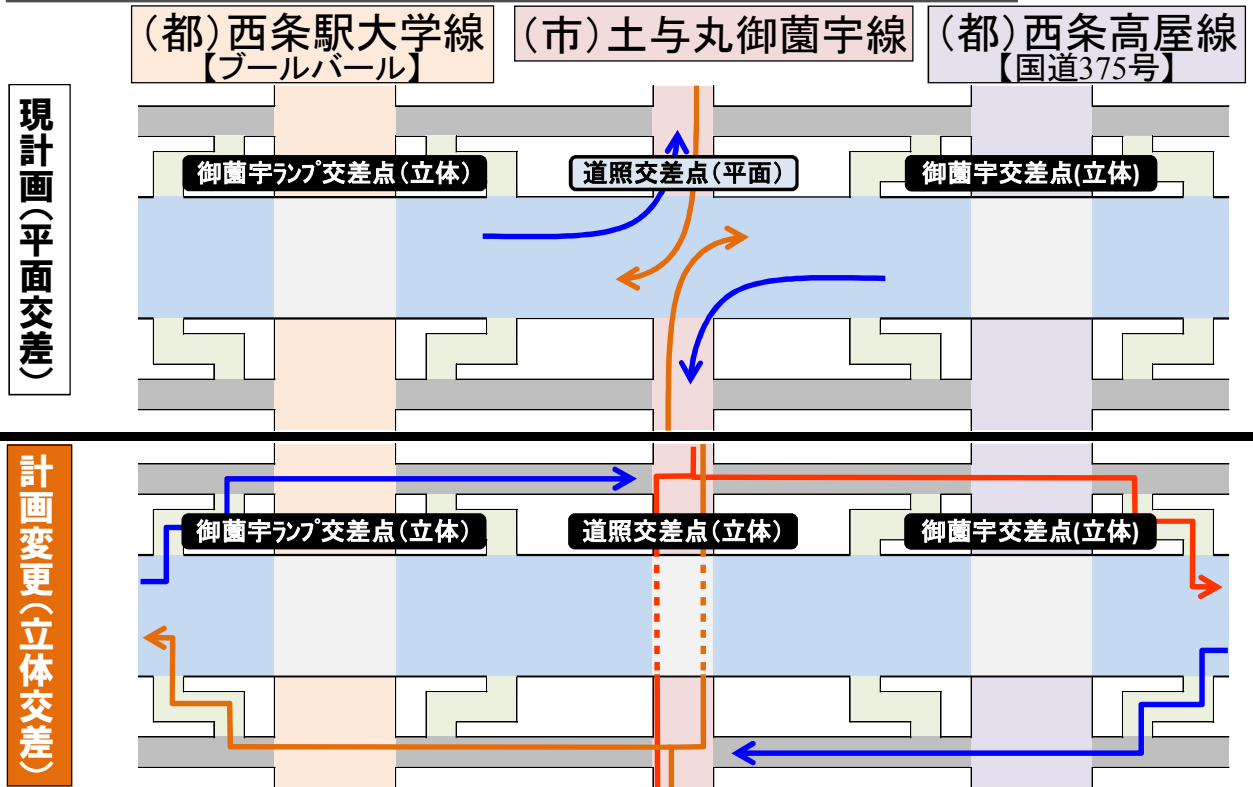


## 新旧対照図(3)

変更区間 L=約680m W=33m 4車線



# 立体交差による道照交差点付近の交通イメージ



東西のランプを利用して本線⇄市道へ出入りする

スライド12