

第1章 都市計画決定権者の名称等

1.1 都市計画決定権者の名称等

名 称 : 広島市

代 表 者 : 広島市長 ^{まつい}松井 ^{かずみ}一實

所 在 地 : 広島市中区国泰寺町一丁目6番34号

1.2 事業者の名称等

名 称 : 広島市

代 表 者 : 広島市長 ^{まつい}松井 ^{かずみ}一實

所 在 地 : 広島市中区国泰寺町一丁目6番34号

名 称 : 広島高速交通株式会社

代 表 者 : 代表取締役社長 ^{たけうち}竹内 ^{いさお}功

所 在 地 : 広島市安佐南区長楽寺二丁目12番1号

第2章 都市計画対象事業の目的及び内容

2.1 都市計画対象事業の目的

(仮称)新交通西風新都線建設事業は、軌道系の基幹公共交通による循環型ネットワークを形成し、都心を含むデルタ地域と、企業の立地が進む西風新都を結びつけるとともに、JR山陽本線と直結することで広島広域都市圏内の各市町との結びつけを深め、ヒト・モノ・カネ・情報のさらなる好循環を生み出すために実施するものである。

2.2 都市計画対象事業の名称

(仮称)新交通西風新都線建設事業

2.3 都市計画対象事業の内容

2.3.1 都市計画対象事業の種類

軌道の建設の事業

2.3.2 都市計画対象事業の規模

約7.1km

2.3.3 都市計画対象事業の実施を予定している区域

広島市安佐南区大塚西～広島市西区己斐本町(図2.3.1参照)

2.3.4 都市計画対象事業の本線路の数

本線路の数：1(駅部の本線路の数：2)

2.3.5 都市計画対象事業に係る軌道施設の設計の基礎となる車両の最高速度

最高速度60km/h

2.3.6 その他都市計画対象事業の内容に関する事項

(1) 都市計画対象事業の計画概要

都市計画対象事業の計画概要は、表 2.3.1 に示すとおりである。

表 2.3.1 都市計画対象事業の計画概要

項目	計画概要	
路線延長	約 7.1 km (高架部：約 5.4 km トンネル部：約 1.7 km) (図 2.3.1 参照)	
主要構造	高架部：PCホロースラブ桁・鋼箱桁 トンネル部：コンクリート 駅舎部：PCホロースラブ桁 (縦断面図は図 2.3.2、標準横断面図は図 2.3.3 参照)	
駅数	6 駅 (五月が丘 1 駅、五月が丘 2 駅、石内東駅、己斐上駅、己斐中駅、西広島駅) ※全て仮称 (図 2.3.1 参照)	
運行計画 ¹⁾	運転方式	ワンマン運転
	表定速度	約 25km/h (最高速度 60km/h)
	列車編成	6 両編成
	列車定員	286 人
	営業時間	現行の運行時間 ²⁾ に合わせて検討
	運転間隔	10 分
乗客数	約 1.5 万人/日 ³⁾	
開業予定	広域公園前駅～石内東駅	開業 令和一桁代後半
	石内東駅～西広島駅	開業 令和 10 年代初頭

(注) 1. 現時点の計画であり、今後、変更の可能性がある。

2. 現行の運行時間は、始発 5 時 39 分～終着 0 時 38 分 (平成 29 年 3 月 4 日改正) である。

3. 「資料 1 アストラムライン延伸事業の基本方針」(平成 27 年 6 月、広島市道路交通局)に基づく。

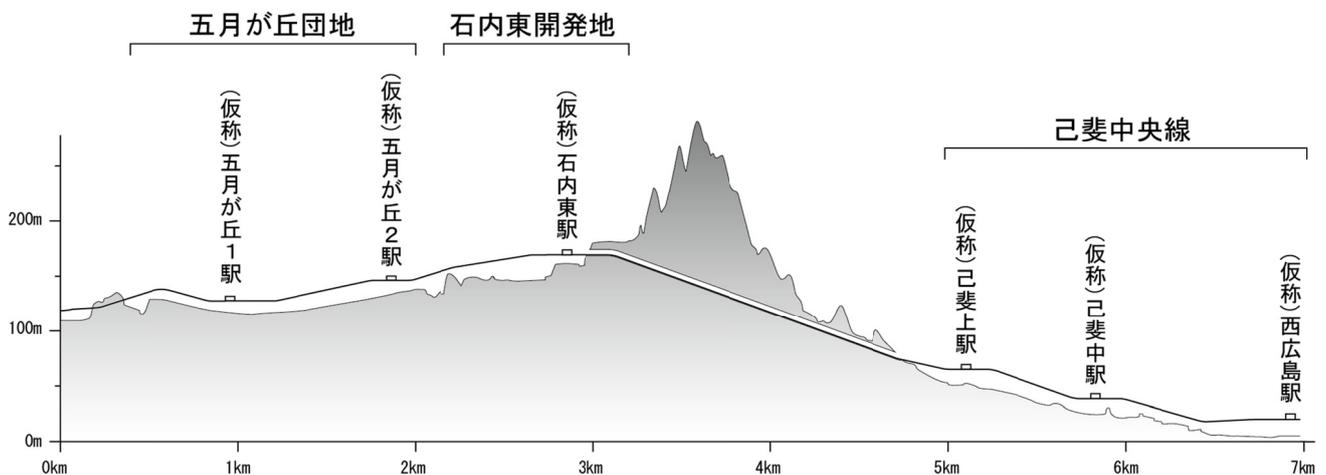
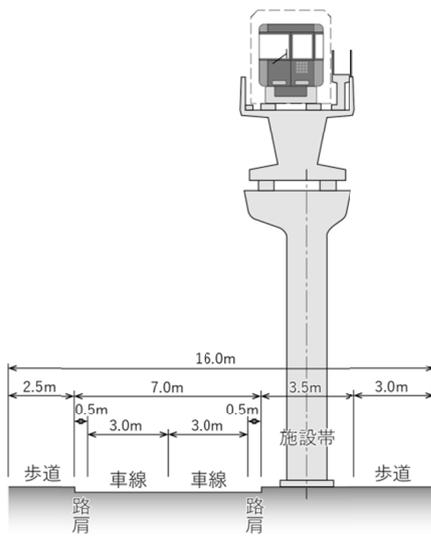
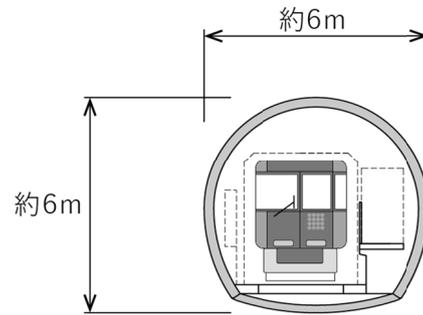


図 2.3.2 縦断面図

<高架構造>



<トンネル部>



<駅 部>

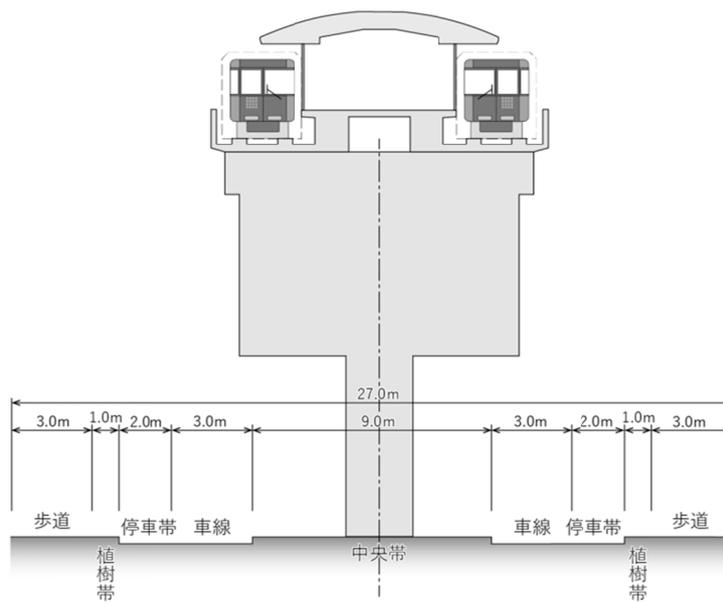


図 2.3.3 標準横断面図



写真 2.3.1 既設のアストラムライン

(2) 工事計画

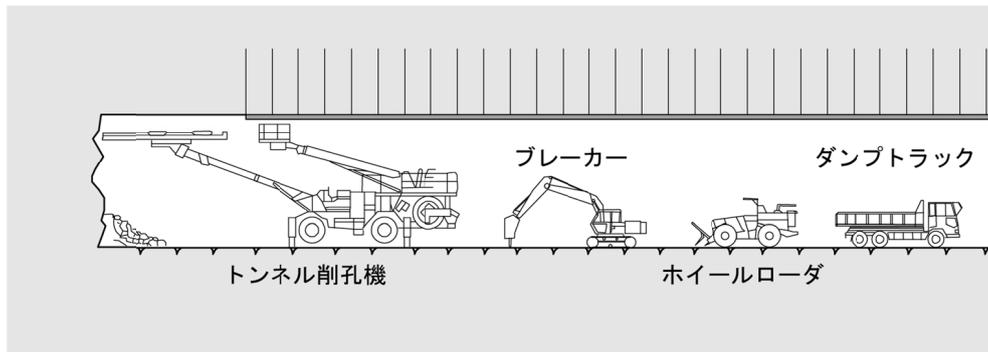
(a) 工事内容

(ア) 工事内容

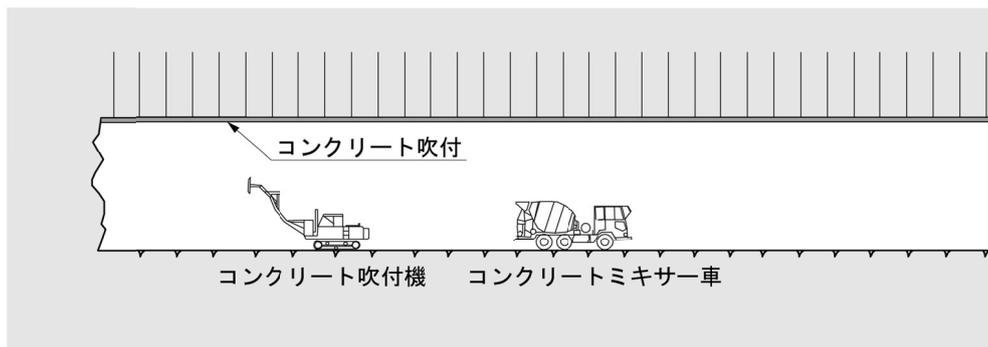
高架部については、事業計画地内の既設の地上建築物等を撤去し、更地として整地する。整地した敷地内において、上下水道等の既設地下構造物の保護を行いながら橋脚・橋台を構築する。構築した橋脚・橋台に橋桁を架設し、その後、軌道及び電気設備の施工を行う。新設道路や既設道路の並走区間については、併せて道路整備・改築を行う。

トンネル部については、山岳トンネルの標準工法として用いられている NATM (ナトム) [＝New Austrian Tunneling Method] を採用し、発破掘削や自由断面掘削機を用いた機械掘削によりトンネルを施工する。NATM (ナトム) の施工概要は図 2.3.4 に示すとおりであり、トンネル周辺地山の支保機能を有効に活用し、掘削後、吹付けコンクリート、ロックボルト、鋼製支保工等により地山の安定を確保して掘進する工法である。掘削方向については、今後の詳細設計を踏まえて検討するため、現時点では決定していないが、石内東地区側もしくは己斐上地区側のどちらかから片方向で掘削する、もしくは、両側から掘削を行う予定である。掘削時に発生する濁水については、掘削方向と同様に、今後の詳細設計を踏まえて検討するため、現時点では決定していないが、掘削開始側から排水する予定であり、濁水処理施設により適切に処理を行った上で、公共用水域へ排水する、もしくは、公共用水域に排水できない場合は下水道に排水、もしくは吸上車により排水する予定である。

① 掘削、発生土運搬



② コンクリート吹付



③ ロックボルト打込み、防水処理、覆工コンクリート打設

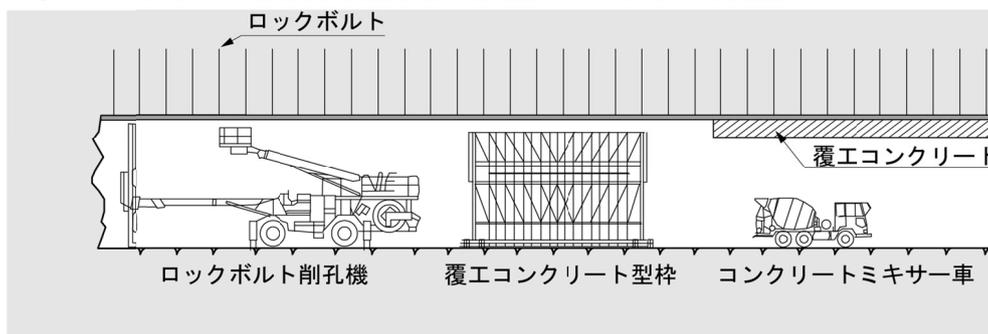


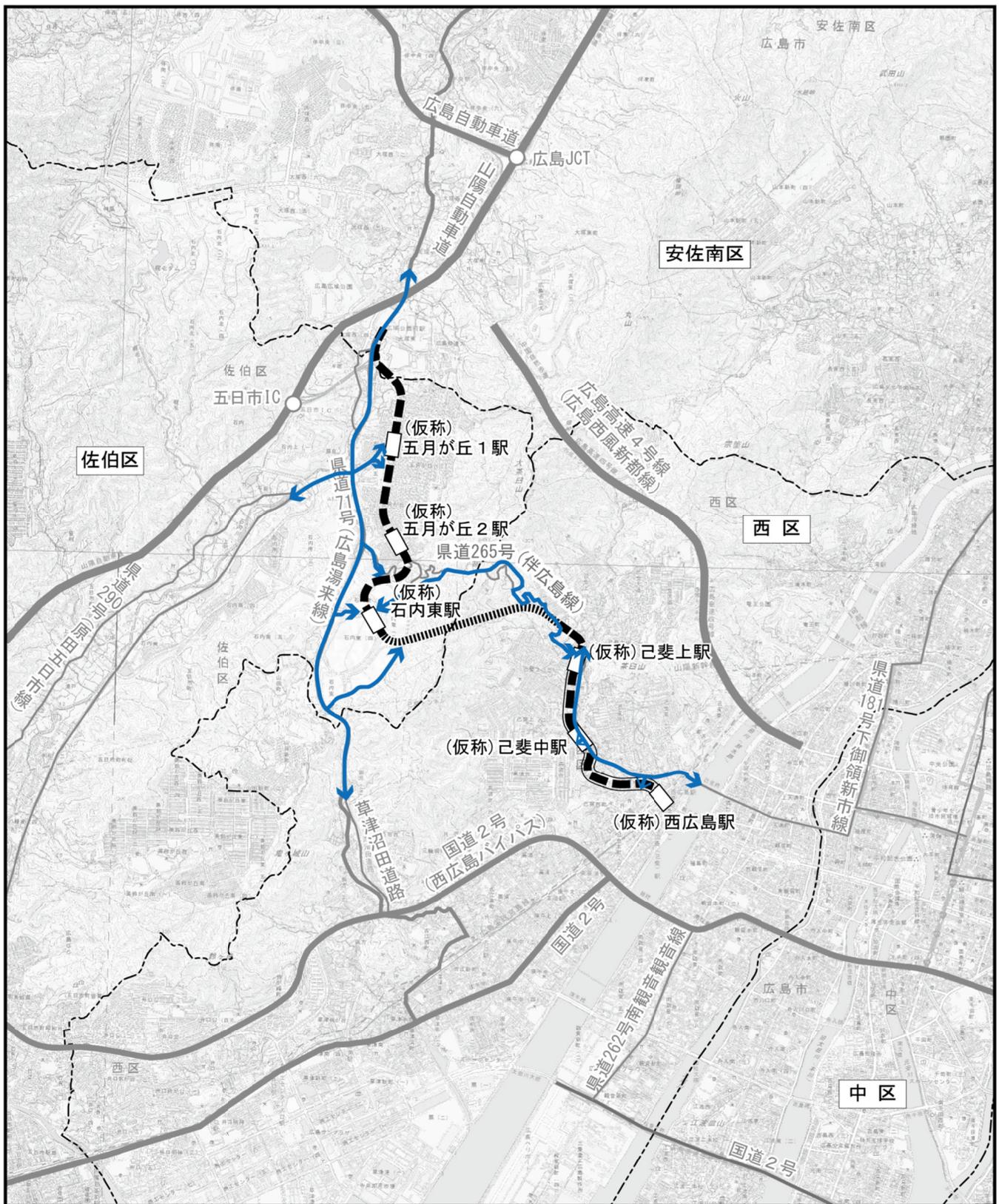
図 2.3.4 トンネル部における施工概要 (NATM (ナトム))

(イ) 工事用車両の走行

工事用車両は、主として基礎杭やトンネル掘削時の掘削土搬出用ダンプトラック、コンクリート構造物構築時のコンクリートミキサ車となる計画である。その他、重機運搬車両、資材運搬車両、作業員通勤車両がある。

工事用車両の運行に当たっては、走行ルート of 適切な選定 (県道伴広島線の己斐地区を可能な限り走行しないルートの選定等)、通行時間帯の配慮、輸送効率の向上、運転者への適正走行の周知徹底等を行う予定である。

また、工事用車両の走行ルートは図 2.3.5 に示すとおりであり、基本的に各幹線道路から事業計画地に入出入りする計画である。



- 凡例
- ■ ■ 事業計画地 ((仮称)新交通西風新都線) [高架区間]
 - ● ● ● ● 事業計画地 ((仮称)新交通西風新都線) [トンネル区間]
 - 事業計画地 (3・3・344 己斐中央線)
 - - - 行政区界
 - ↔ 工事用車両の走行ルート

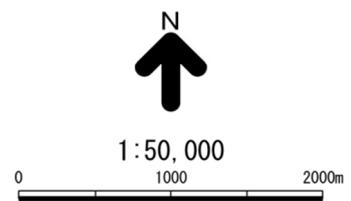


図 2.3.5 工事用車両の走行ルート

(b) 工事工程

工事工程（予定）の概略は、表 2.3.2 に示すとおりであり、令和一桁代後半を目途として部分供用を開始し、その後、令和 10 年代初頭を目途として全線供用する予定である。

表 2.3.2 工事工程（予定）の概略

主要な工事	工 事 1 年目	工 事 2 年目	工 事 3 年目	工 事 4 年目	工 事 5 年目	工 事 6 年目	工 事 7 年目	工 事 8 年目	工 事 9 年目
◆ 広域公園前駅～石内東駅 区間									
土木工事	■								
建築工事				■					
電気工事				■					
軌道工事				■					
◆ 石内東駅～西広島駅 区間									
土木工事					■				
トンネル工事					■				
建築工事								■	
電気工事								■	
軌道工事								■	
◆ 3・3・344 己斐中央線									
土木工事					■				
舗装工事									■

2.3.7 都市計画対象事業以外の事業の内容に関する事項

(1) 3・3・344 己斐中央線建設事業

(a) 計画概要

本事業は、軌道の導入空間である3・3・344 己斐中央線の整備と一体で実施する計画である。

3・3・344 己斐中央線の位置は図 2.3.1 に、計画概要は表 2.3.3、標準横断面図は図 2.3.3 にそれぞれ示すとおりである。

表 2.3.3 3・3・344 己斐中央線の計画概要

項目	計画概要
延長	約 1,850m
車線数	2車線
幅員	22～27m

(b) 工事計画

工事は、事業計画地内の既設の地上建築物等を撤去し、更地として整地する。（仮称）新交通西風新都線の構造物の建設の進捗に合わせて、路床・路盤を施工し、車道・自転車歩行者道・植樹帯等の構築を行い、その後、アスファルト舗装を施工する。工事工程（予定）の概略は、表 2.3.2 に示したとおりである。

