

アストラムライン西広島ルートと比較評価について

項目	ルート1	ルート2	【参考】 現行計画ルート（平成11年計画）	
1 ルート概要	<p>広域公園前駅～五月ヶ丘団地～石内東開発地～己斐中央線～西広島駅</p>	<p>広域公園前駅～五月ヶ丘団地～石内東開発地～もみじヶ丘団地～高須台団地～西広島駅</p>	<p>広域公園前駅～草津沼田線～己斐中央線～西広島駅</p>	
(1) 路線延長（団地通過区間延長）	7.1 km（2.4 km）	7.0 km（3.9 km）	6.2 km（— km）	
(2) 構造	単線 高架：5.6 km トンネル：1.5 km	単線 高架：6.0 km トンネル：1.0 km	単線 高架：4.5 km トンネル：1.7 km	
(3) 駅数	6 駅	6 駅	5 駅	
2 将来利用者数（H42予測）	約15,200人	約15,100人	約12,200人	
地区別の注1 利用者数	五月ヶ丘・石内地区（佐伯区）	約9,600人	約9,600人	約6,500人
	己斐地区（己斐中央線沿線）	約2,000人 ※ アストラムライン延伸へのアクセス利便性に大きな偏りがないよう、己斐地区の中央付近を通るルートであり、駅を中心とした駅勢圏に含まれる団地数（10団地）、市街地面積（約240ヘクタール）ともに最も多い。	約1,900人 ※ アストラムラインの駅を中心とした駅勢圏に含まれる団地数（7団地）、市街地面積（約220ヘクタール）ともにルート1及び現行計画ルートに比べて少ない。	約2,000人 ※ アストラムライン延伸へのアクセス利便性に大きな偏りがないよう、己斐地区の中央付近を通るルートであり、駅を中心とした駅勢圏に含まれる団地数（10団地）、市街地面積（約240ヘクタール）ともに最も多い。

注1 それぞれの地区内の駅で乗り降りする利用者数。ただし己斐地区においては西広島駅を除く。

項目	ルート1	ルート2	【参考】 現行計画ルート（平成11年計画）
3 事業費（H24価格）	570億円 アストラムライン本体 365億円 団地内道路等の再整備 15億円 己斐中央線 130億円 アストラムライン単独区間の用地費等 60億円 ・用地買収 67,000㎡ ・補償物件 260件	565億円 アストラムライン本体 375億円 団地内道路等の再整備 25億円 己斐中央線（一部区間） 60億円 アストラムライン単独区間の用地費等 40億円 その他（己斐中央線のアストラムラインのルート外区間） 65億円 ・用地買収 56,000㎡ ・補償物件 245件	575億円 アストラムライン本体 360億円 団地内道路等の再整備 15億円 己斐中央線 130億円 アストラムライン単独区間の用地費等 70億円 ※複線構造を単線構造とし、平成24年時点価格に修正した価格 ・用地買収 67,000㎡ ・補償物件 230件
4 市の財政負担	355億円	346億円	420億円（391億円+赤字補てん額29億円）
初期費用 ^{注2}	289億円 アストラムライン本体 196億円 団地内道路等の再整備 7億円 己斐中央線 59億円 アストラムライン単独区間の用地費等 27億円	286億円 アストラムライン本体 201億円 団地内道路等の再整備 11億円 己斐中央線（一部区間） 27億円 アストラムライン単独区間の用地費等 18億円 その他（己斐中央線のアストラムラインのルート外区間） 29億円	291億円 アストラムライン本体 194億円 団地内道路等の再整備 7億円 己斐中央線 59億円 アストラムライン単独区間の用地費等 31億円
インフラ外部の設備更新費への支援 ^{注3}	66億円（設備更新費の全体額：106億円）	60億円（設備更新費の全体額：101億円）	100億円（設備更新費の全体額：100億円）
5 己斐地区のまちづくりへの貢献	アストラムラインの駅ができることで、開発ポテンシャルがより一層向上し、土地利用の更新や土地の有効利用などが期待できる。 【例：中筋駅、西原駅周辺など】	地区計画などにより計画的な街並みが既に形成されている住宅団地を通るため、アストラムライン駅周辺などの開発を促進するという点では、ルート1に比べ劣る。	アストラムラインの駅ができることで、開発ポテンシャルがより一層向上し、土地利用の更新や土地の有効利用などが期待できる。 【例：中筋駅、西原駅周辺など】
6 都市計画道路己斐中央線 ^{注4} への影響	己斐中央線を全線活用するルートであり、己斐中央線をアストラムライン延伸の導入空間として都市計画決定した経緯を踏まえた計画となる。 〔都市計画決定された道路幅員の大幅な変更は不要〕	アストラムラインを導入しない区間については、己斐中央線の幅員の見直しが必要となり都市計画を変更することになるため、土地利用に制限をかけていた関係者へ説明し、理解を得る必要がある。 〔アストラムラインのルート外区間は都市計画決定された道路幅員の変更（縮小）が必要〕	〔都市計画決定された道路幅員の大幅な変更は不要〕
7 急勾配区間 〔原則として、軌道建設規程により、勾配が6.7%を超える場合には国土交通大臣の特別な許可が必要〕	最急勾配（最大延長）：6.5%（L=約530m） 最急勾配がルート2に比べ緩やかであり延長も短いため、より安全性が高い。 〔国土交通大臣の特別な許可は不要〕	最急勾配（最大延長）：8.0%（L=約870m） 〔国土交通大臣の特別な許可が必要〕	最急勾配（最大延長）：4.5%（L=約1,020m） 最急勾配は現運行区間と同じ。

注2 初期費用については、インフラ部は55%の国からの補助を見込んでいる。また、インフラ外部については、政策的に市等が全額補助することを前提とし、1/3の国からの補助を見込んでいる。

注3 採算成立させるために必要なインフラ外部の設備更新費に対する30年間の支援額（全額市が負担した場合）。

注4 都市計画道路己斐中央線（平成15年2月都市計画決定）の地元説明時における説明内容

〔道路の必要性〕

①アストラムラインの延伸に必要となる導入空間の確保

新たにアストラムラインの導入が可能となる幹線道路が必要。

②己斐地区のまちづくりの骨格となる基盤施設

己斐地区には幅員6mで歩道も無い県道伴広島線（バス通り）1本しかなく、他に十分な幅員がある迂回道路もないため、まちの骨格となり基盤となる新しい道路が必要。

〔ルートの考え方〕

己斐中央線とアストラムラインの延伸は一体的な整備となるため、己斐地区における道路の起終点及び概ねの位置については、アクセス利便性に大きな偏りがないよう

地区の中央付近に配置するというアストラムラインのルート設定の考え方に基づき計画。

〔幅員の考え方〕

アストラムラインの橋脚を設置するための中央帯を設けるなど、アストラムラインの延伸を前提に道路幅員を決定。