

## アストラムラインの延伸ルートの絞り込みについて

「利便性とコスト節約の両立」の観点から、最急勾配は8%、構造は単線とし、できるだけ既存道路や都市計画道路内に導入するよう設定するとともに、利用者増が見込める既存団地や開発中の団地を通る2つのルート案を新たに設定し比較を行った。

なお、参考に現行計画ルート（広域公園前駅～草津沼田線～己斐中央線～西広島駅）についても検証したところ、開業後30年間の設備更新費の全額を補助しても累積損益が赤字となり、採算が成立しないことを確認したため、比較検討から除外した。

[ルート1] 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

[ルート2] 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

将来利用者数については、2つのルート案とも大きな差は認められなかった。また、アストラムラインの建設費及び市の財政負担については、ルート2が安価となったが、関連事業（都市計画道路己斐中央線のアストラムラインのルート外区間）を含めた建設費及び市の財政負担では、2つのルート案とも大きな差はない状況であった。

こうした中、以下の3つの観点を重視するとともに、議会や市民の意見を踏まえ、現時点で最も合理的と考えられるルートを確認した。

### ■ルートの絞り込みに当たり重視した観点

#### ① 己斐地区のまちづくりへの貢献度

己斐中央線を経由するルート1は、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ルート2と比べ、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。

#### ② 都市計画道路己斐中央線との整合性

ルート1は、都市計画決定された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。

一方でルート2は、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。

#### ③ 速達性などのサービス面での優位性等

ルート2は最急勾配が8%、最大延長が約870mであり、最急勾配が6.5%、最大延長が約530mのルート1と比べ、急で延長も長いため、下り勾配での緊急時における停車を考慮した場合、乗客の安全を確保するため走行速度を抑制する必要があることから、ルート1の方が速達性などのサービス面では優位である。また、ルート1は、最急勾配が国土交通大臣の特別な許可が必要とされる6.7%を下回っていることから、ルート2と比べ手続は容易である。

## ■都市機能向上対策特別委員会や市民の意見

### ○都市機能向上対策特別委員会での意見

- ・ 延伸事業の基本方針の決定時期について、もう結論が出ているようなものだと思うが、何故結論に至っていないのか。
- ・ ルート1の方がルート2に比べ、利用者数が多く勾配も緩やかで、己斐のまちづくりにも貢献するということだが、市としてはルート1が優れていると思っているのか。
- ・ アストラムラインの延伸は、西広島駅までつながれば使い勝手は良いが、広島市の財政状況を踏まえると、今すぐしなければならないのか疑問である。

### ○地元要望

- ・ 己斐学区社会福祉協議会、己斐東学区社会福祉協議会、己斐上学区社会福祉協議会及び21世紀の己斐を創る会の連名で、「西広島駅延伸ルート（ルート1）の早期事業化に関する要望書」の提出（平成26年3月13日）

### ○延伸ルートに関する市民からの意見（市ホームページ等で公共交通体系づくりについて寄せられた意見）

- ・ 己斐ルート決定の発表は良いが、なぜ、高須台ともみじヶ丘経由が浮上するのか分からない。
- ・ 用地買収に手間取るルート1よりも、団地を通り人が乗るルート2の方が良い。

以上を踏まえ、

現時点における評価として、最も合理的と考えられるのはルート1であることを確認した。このルート1を基本方針に盛り込み、今後、詳細な検討を進めていくこととする。