

平成26年4月22日の特別委員会で示した「アストラムライン延伸事業の基本方針」における「詳細に検討を進める延伸ルート（西広島ルート）」について、延伸事業の効果をより高めるための方策と、延伸事業を具体化するとした場合の着手・完了時期などの事業スケジュールを盛り込んだ整備プログラム（案）を取りまとめた。

1 延伸事業の概要

(1) 延伸ルート

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、『五月が丘団地、石内東開発地を經由し、己斐中央線の全線を通り、西広島駅に接続するルート』

(2) 延伸区間の構造

コスト節約の観点などから、単線構造を基本とし、安全性の確保を前提に最大6.5%の勾配を採用する。

(3) 概ねの事業費と市の財政負担額

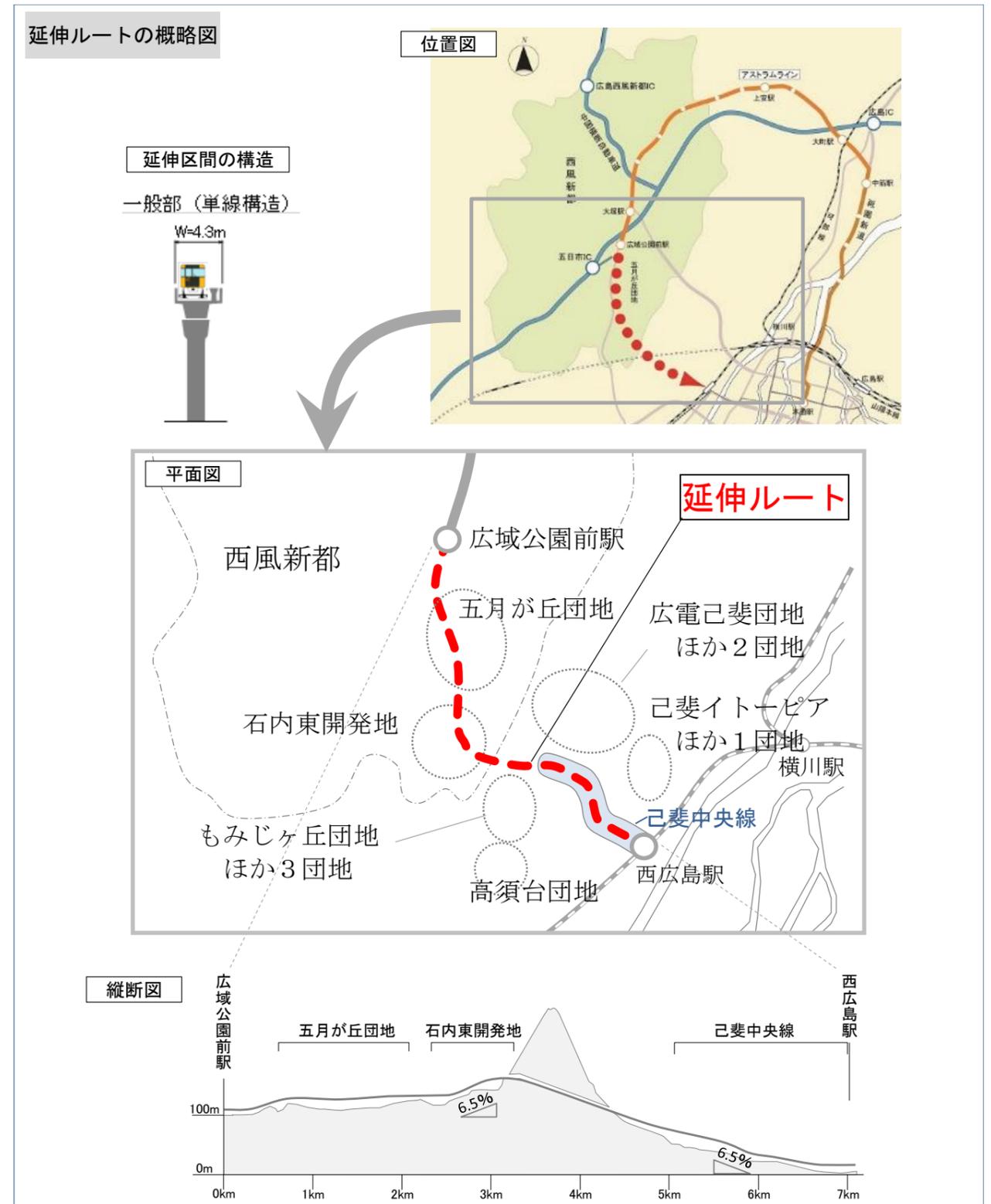
(単位：億円)

区 分	費用	負 担 内 訳		
		国	市	広島高速交通株
建設費^{注1}	約570	約281	約289	—
アストラムラインのインフラ部 ^{注2} 及びインフラ外部 ^{注3}	約365	約169	約196	—
団地内道路等の再整備	約 15	約 8	約 7	—
都市計画道路己斐中央線(用地費を含む)	約130	約 71	約 59	—
アストラムライン単独区間の用地費等	約 60	約 33	約 27	—
インフラ外部の設備更新費(30年間)	約106	—	注4 約 66	約 40
計		約281	約355	約 40

建設費 約570億円	国 約281億円	市の 財政負担額 約355億円
インフラ外部 の設備更新費 (30年間) 約106億円	市 約289億円	
	市 約66億円	
	広島高速交通株 約40億円	

注1 建設費については、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2 高架橋の支柱や軌道桁、床版など。
 注3 停留場（内装、駅務機器）、車両費、通信線路費、電力線路費、変電所費など、運営主体の軌道事業収支の中で建設・運営するもの。
 注4 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（国からの補助を見込まず、全額市が負担するとした場合）。

設備更新に係る補助制度の予算枠の拡大や設備更新に対して地方が負担する費用への地方債の充当を認めるよう、国へ要望している。



2 延伸事業の効果をより高めるための方策

(1) 段階整備による部分開業（平成26年12月24日の特別委員会で説明）

ア 概要

全区間の開業時期に影響しない範囲において、広域公園前駅から延伸ルートのほぼ中央地点に位置し大型商業施設の立地が決定している石内東開発地までの区間を段階整備により部分開業する。

イ 効果

部分開業する区間の利用者数を推計した結果（H42予測）、約6千人/日（3駅）となり、約1.7億円/年の営業利益（営業利益＝営業収入－営業費用）が見込まれることから、借入金の早期償還に貢献するなど、広島高速交通㈱の経営への好影響が期待される。

(2) 延伸ルート近隣団地からの連絡通路の整備

ア 概要

高須台団地など、アストラムライン駅と高低差のある近隣団地からアストラムラインの延伸区間の駅への連絡通路を整備する。

イ 効果

連絡通路を整備し、近隣団地とアストラムラインの延伸区間の駅との高低差を軽減することにより、アクセス性が向上し、アストラムラインの利用者の増加が期待される。

(3) 延伸ルート周辺団地からのフィーダーバスの運行

ア 概要

アストラムラインの延伸区間の駅へのフィーダーバスを運行することにより、周辺団地からの利用者増加を図る。

イ 効果

以下に例示するフィーダーバスを運行した場合のアストラムライン延伸区間の利用者数を推計（H42予測）した結果、約500人/日の増加が見込まれた。このため、広島高速交通㈱の経営へも好影響が期待される。

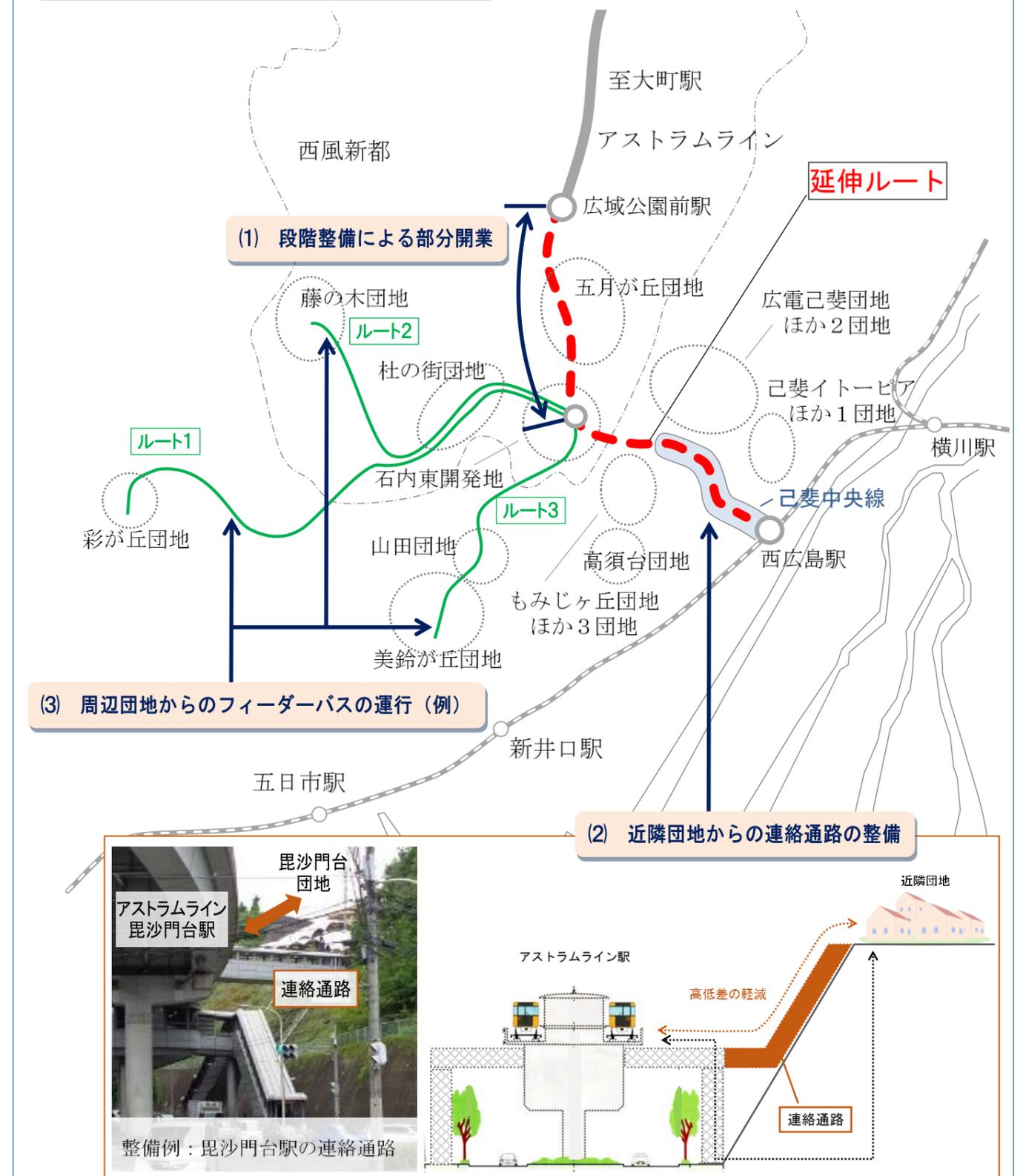
【利用者推計に当たって設定したフィーダーバス（例）】

- ルート1：彩が丘団地・杜の街団地 ⇄ 石内東開発地に設置する駅（路線距離 約7km）
- ルート2：藤の木団地・杜の街団地 ⇄ 石内東開発地に設置する駅（路線距離 約6km）
- ルート3：美鈴が丘団地・山田団地 ⇄ 石内東開発地に設置する駅（路線距離 約3km）

※フィーダーバスの接続先は、大型商業施設の立地が決定し、そこへのアクセス性の向上にもつなげるため、石内東開発地に設置する駅とした。

※フィーダーバスのサービスレベル（料金、運行本数）については、アストラムラインの既存区間におけるフィーダーバス等を参考に設定した。

延伸事業の効果をより高めるための方策の概略図



3 事業スケジュール

(1) 事業着手までの準備期間

事業実施に当たっては、国の特許等を得るための軌道法に基づく手続きである「軌道法手続」、国の事業認可を得るための都市計画法に基づく手続きである「都市計画法手続」、都市計画決定する事業等について環境に配慮した事業とするための広島市環境影響評価条例に基づく手続きである「環境影響評価」を行う必要がある。

手続きに想定される期間：約3年半（整合を図りながら各手続きを同時期に行う）

軌道法手続：約2年（アストラムライン既存区間の実績等より想定）
 都市計画法手続：約3年半（環境影響評価で想定される期間等より想定）
 環境影響評価：約3年半（JR可部線電化延伸事業の実績等より想定）

以上より、詳細設計（測量・実施設計等）など事業に着手できるのは、平成30年代初頭となる。

(2) 他の大規模な建設事業の状況

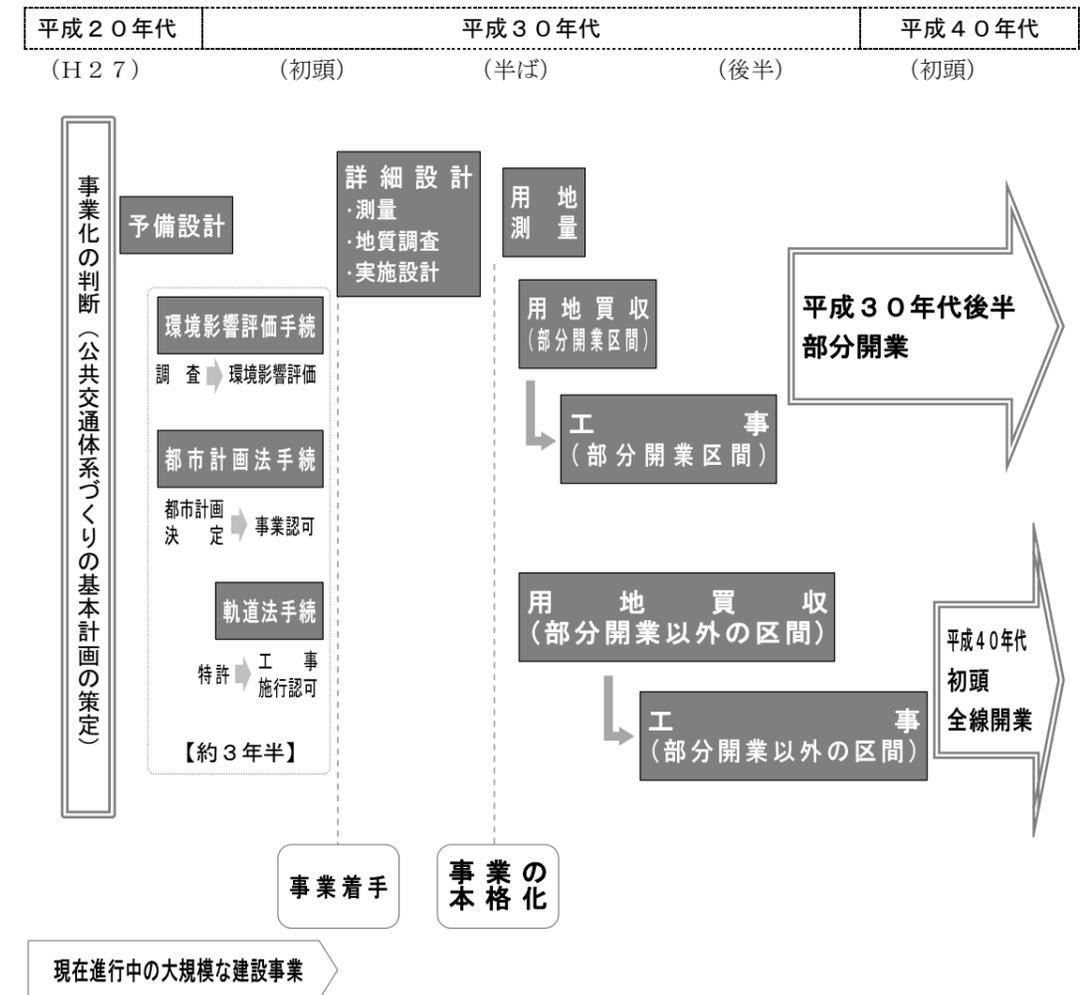
次のような、現在進行中の大規模な建設事業が、平成30年代初頭には概ね完了する予定である。

- ・白島新駅の整備（～H26）
- ・JR可部線電化延伸（～H28）
- ・広島駅南口B・Cブロック市街地再開発事業（～H28）
- ・吉島住宅の更新（～H28）
- ・広島駅自由通路等の整備（～H30）
- ・JR西広島駅周辺地区交通結節点の整備（～H30年代初頭）
- ・基町住宅の再整備（～H34）

以上より、用地買収や工事など事業を本格化することができるのは、平成30年半ばとなる。

(3) 事業スケジュール（案）

(1)、(2)を踏まえ、平成27年度に延伸事業を具体化すると判断した場合の事業スケジュールを検討した。



延伸事業を具体化すると判断した場合、平成27年の公共交通体系づくりの基本計画策定後、速やかに予備設計にとりかかると、事業着手は平成30年代初頭、事業が本格化するのは平成30年半ばとなり、

- 段階整備による石内東開発地までの部分開業が平成30年代後半
- 西広島駅までの延伸全線の開業が平成40年代初頭

の見込みとなる。