

広島新交通西風新都線(アストラムライン延伸) に係る都市計画原案の説明会

令和6年10月～11月

広島市役所 道路交通局 交通施設整備部

【開催日】

令和6年10月25日(金)	19時～
令和6年10月26日(土)	13時～
令和6年10月29日(火)	19時～
令和6年11月1日(金)	19時～
令和6年11月4日(月・祝)	14時～



広島市
The City of Hiroshima

本日の説明について

- 1 計画概要
- 2 都市計画原案の概要
- 3 事業により周辺環境に与える影響のあらまし
- 4 今後の進め方

1

計画概要

- ① 目的
- ② 事業概要
- ③ ルート概要
- ④ 整備効果
- ⑤ 全体事業スケジュール

Ⅰ-① 目的

広島新交通西風新都線は、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**アクセス性を強化**するとともに、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きを深め**、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す。

また、己斐地区のまちづくりの骨格となる**己斐中央線**を併せて整備することで、**自動車交通の円滑な処理**や**歩行者の安全性の確保**など当地区の**住環境が向上**します。

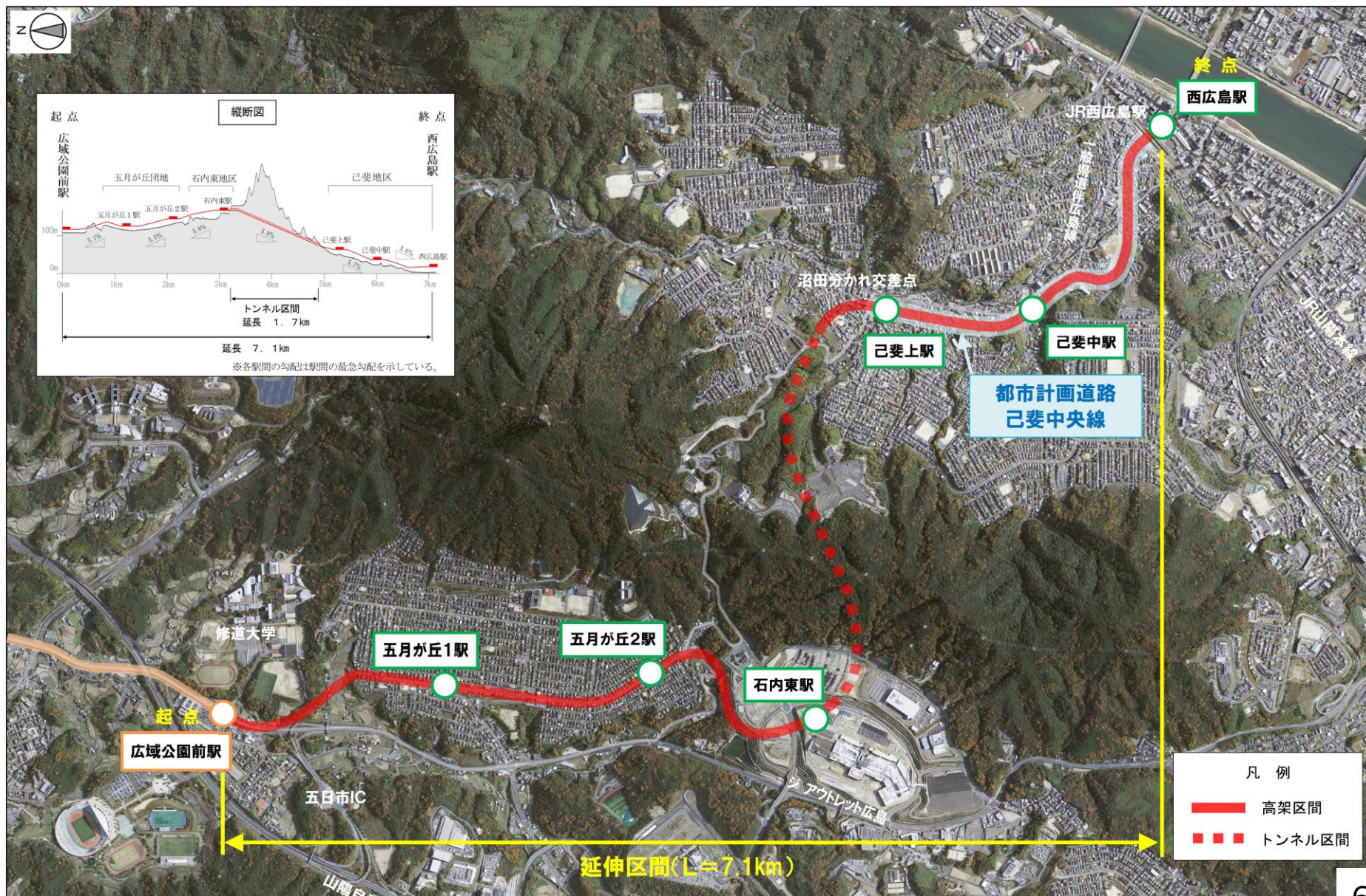


I - ② 事業概要

延 長	約7.1km (高架部：約5.0 km、トンネル部：約1.7 km、 土工部：約0.4km)
起終点	起点：広域公園前駅（安佐南区大塚西四丁目） 終点：J R 西広島駅（西区己斐本町一丁目）
経由地	五月が丘地区、石内東地区、己斐地区
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） ※開業時の駅名称は今後決定します。
延伸区間の利用者数	9,100人/日
延伸区間の表定速度※	27km/h
構 造	単線（駅部：複線）、最急勾配5.9%
概算事業費	約760億円

※表定速度とは、駅間を走る時間だけでなく途中駅での停車時分を加えた運転時間で、運転区間の距離を割って得た速度のこと

1-③ ルート概要



④ 整備効果（その1）

各方面へのアクセス性の向上

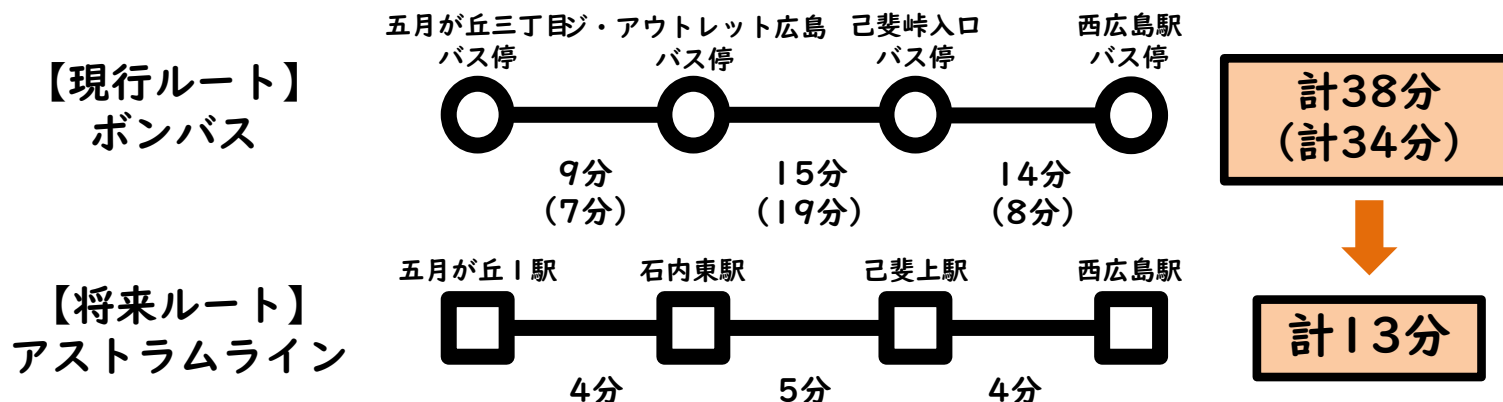


I-④ 整備効果（その2）

移動時間の短縮、速達性・定時性の確保

- 現行ルートと比較して、移動時間が短縮されます。
- 専用軌道を走行し、交通渋滞や交通事故の心配がありません。
- 利便性に優れた高頻度、定時運行になります。

▼ 移動時間短縮の事例（五月が丘地区⇒西広島駅）



※括弧書きの所要時間はバスへの乗車履歴をもとに算出しています。

五月が丘地区から西広島駅までの所要時間が
25分（21分）短縮されることが見込まれます。

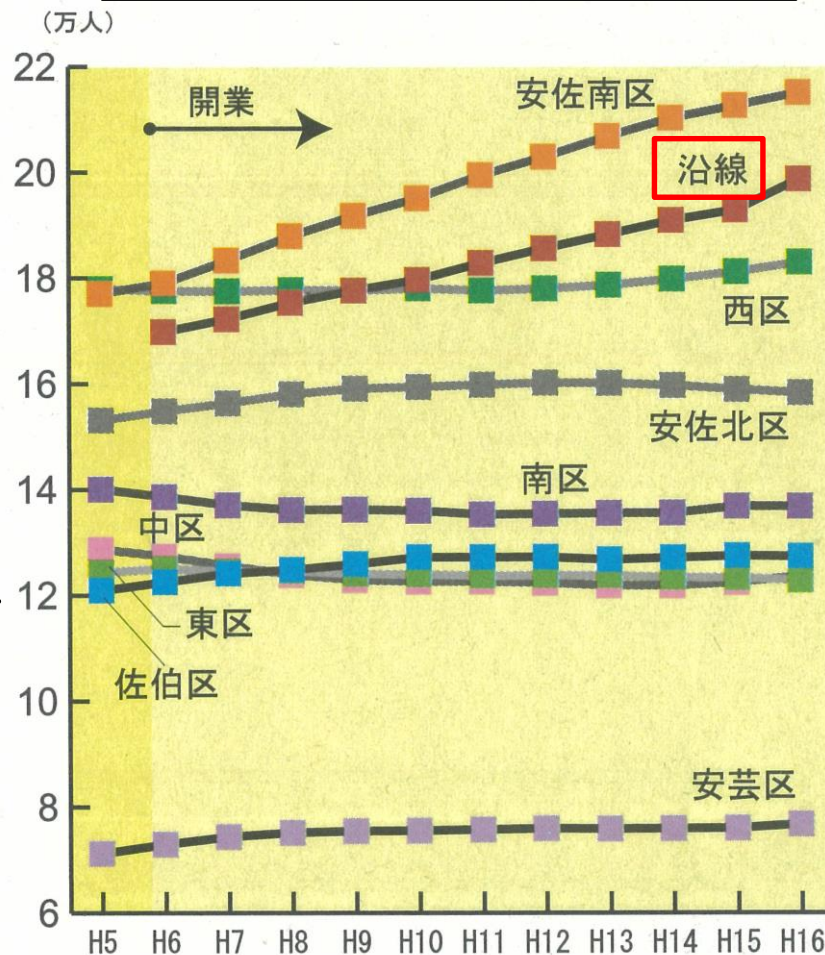
Ⅰ-④ 整備効果（その3）

地域の活性化

- 沿線の利便性が向上し、若い世代を中心とした定住促進など新たな人口流入効果により、地域活動の活発化や多様な世代が集うコミュニティの活性化が期待されます。

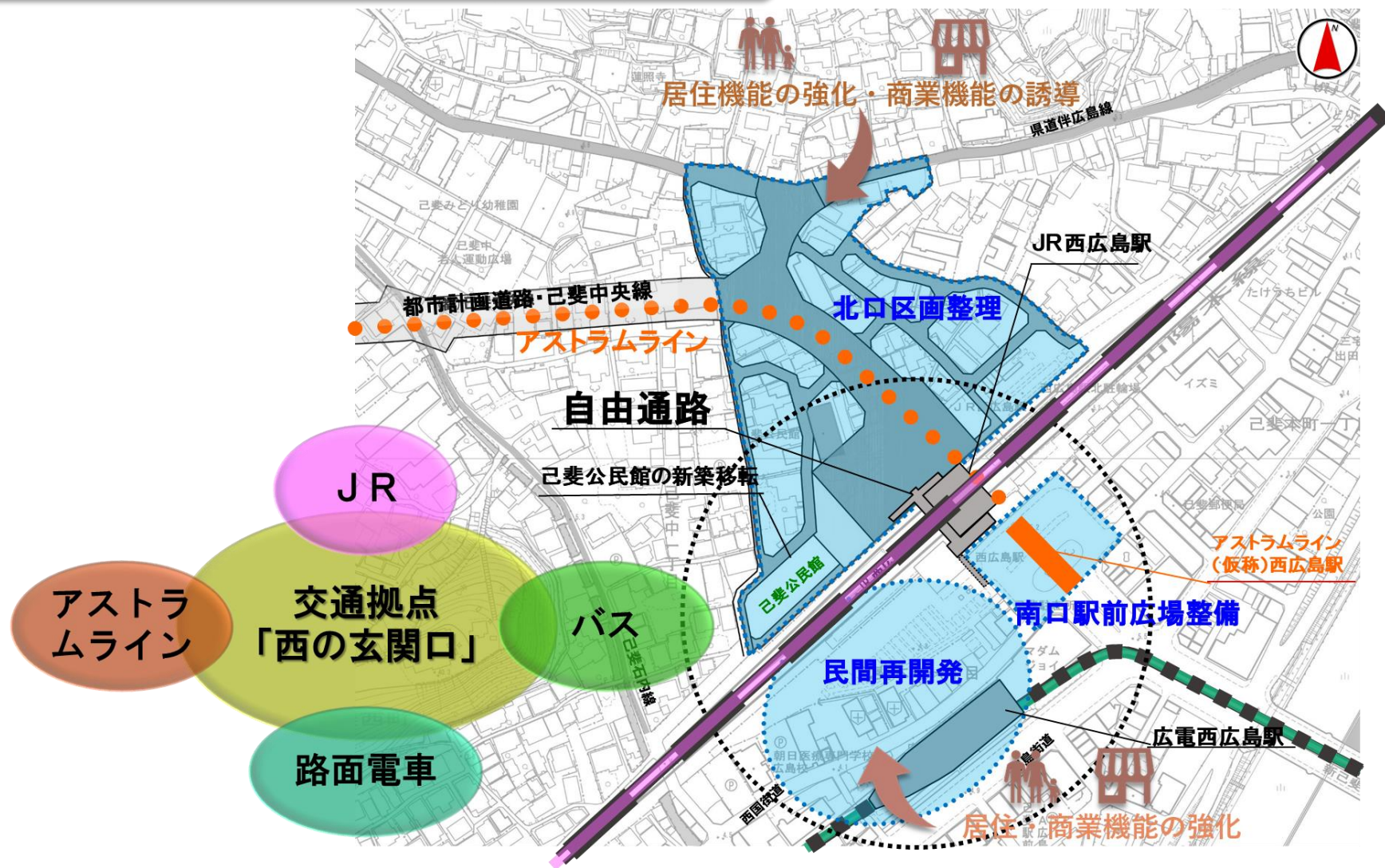
アストラムライン開業後10年間の人口推移によると、アストラムライン沿線の人口増加が顕著に見受けられます。

▼既存区間開業後の人口推移



I-④ 整備効果（その4）

西広島駅周辺地区の都市機能の集積



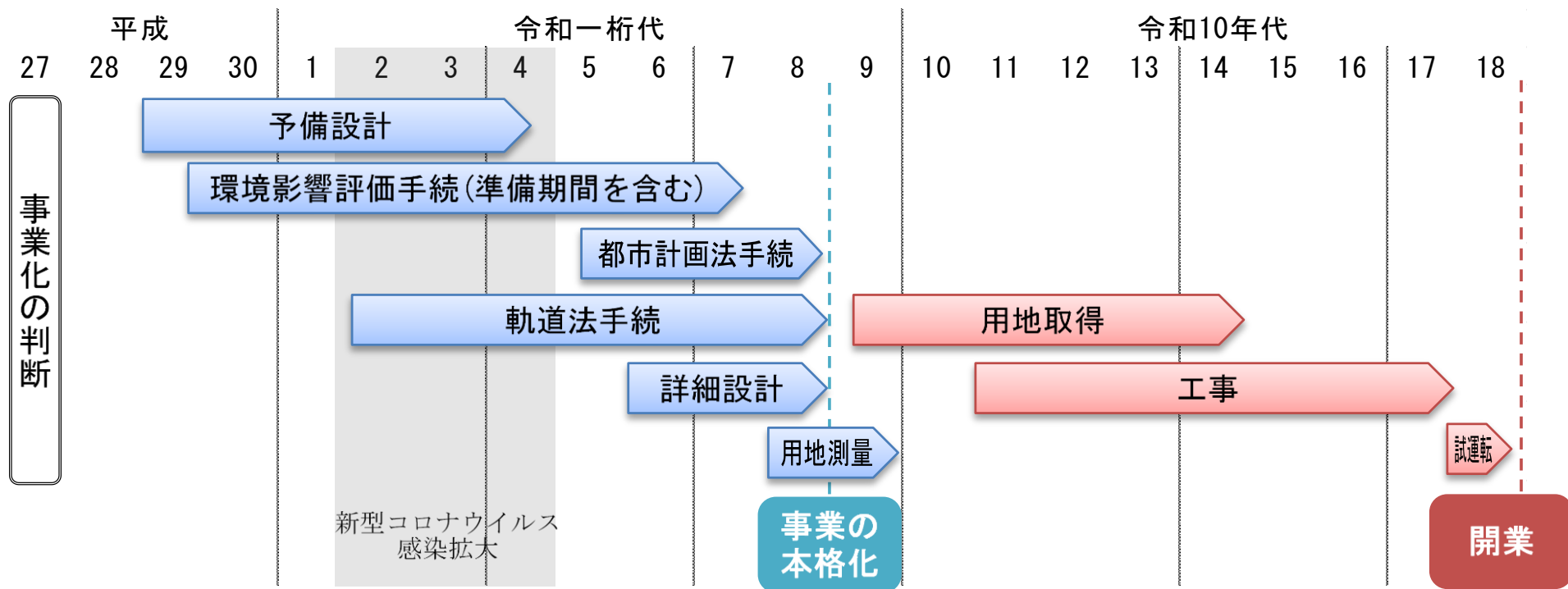
I-④ 整備効果（その5）

西風新都の都市づくりの推進

- 「住み、働き、学ぶ、憩う」の複合機能の集積に加え、防災機能の向上として「護る（防災）」機能も備えた、都市づくりを進めている西風新都の開発促進にも寄与します。



I-⑤ 事業のスケジュール



2

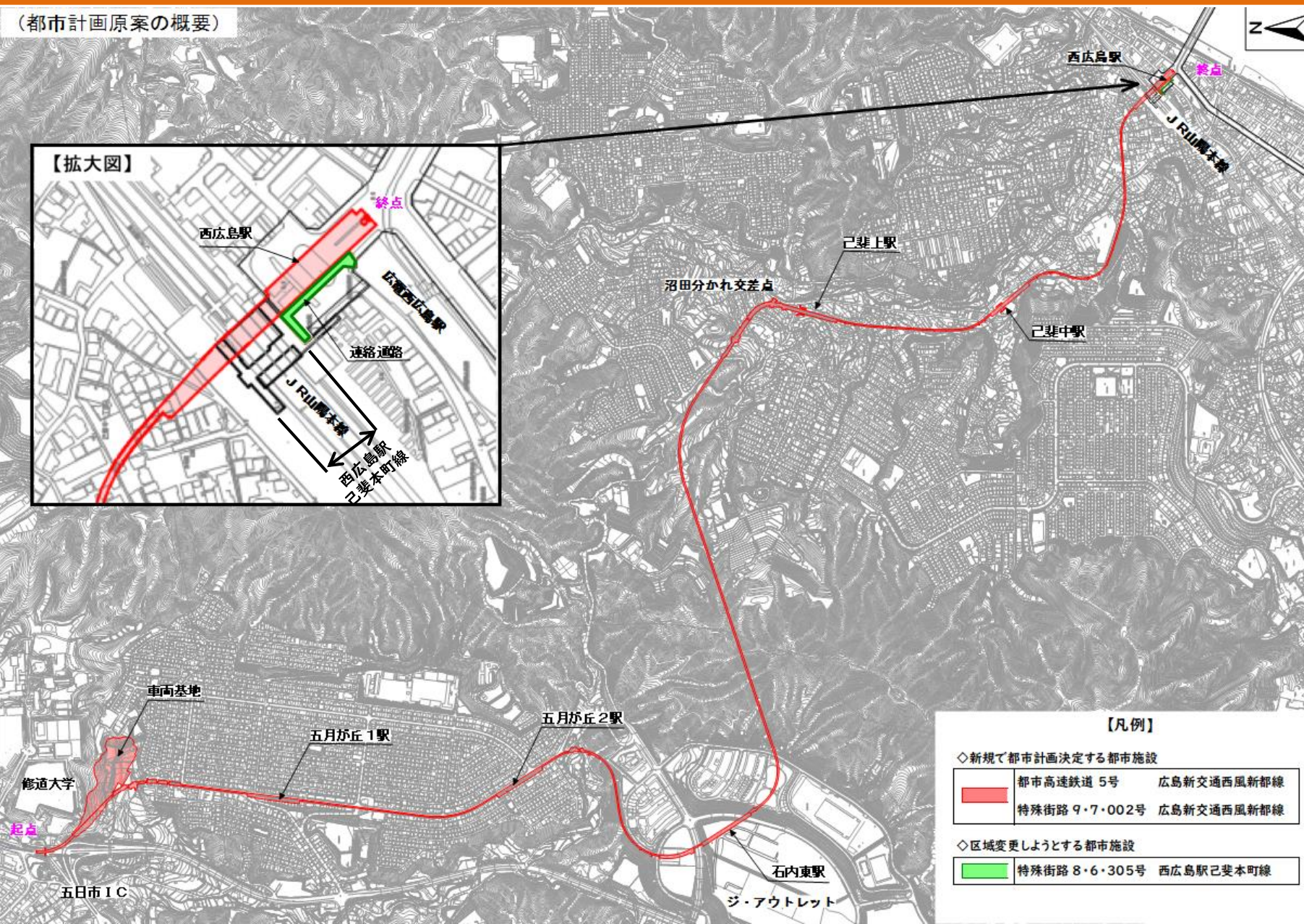
都市計画原案の概要

- ① 都市計画決定する施設
- ② 都市施設の概要
- ③ 都市施設の区域の考え方
- ④ 都市施設の区域における制限
- ⑤ 都市施設の区域と構造

(石内地区（半坂）/五月が丘地区/石内東地区/トンネル区間/
己斐上～己斐地区/西広島駅地区)

2-① 都市計画決定する施設

(都市計画原案の概要)



【凡例】

◇新規で都市計画決定する都市施設

都市高速鉄道 5号	広島新交通西風新都線
特殊街路 9・7・002号	広島新交通西風新都線

◇区域変更しようとする都市施設

特殊街路 8・6・305号	西広島駅己斐本町線
---------------	-----------

2－② 都市高速鉄道の概要

名 称	5号 広島新交通西風新都線
起終点	起点：広島市佐伯区五日市町大字石内 終点：広島市西区己斐本町一丁目
主な経由地	広島市西区己斐上三丁目
延 長	約6,940m
構造形式	嵩上式 約4,720m 地下式 約1,720m 地表式 約500m
施 設	五月が丘1駅（広島市佐伯区五月が丘五丁目） 五月が丘2駅（広島市佐伯区五月が丘一丁目） 石内東駅（広島市佐伯区石内東四丁目） 己斐上駅（広島市西区己斐上三丁目） 己斐中駅（広島市西区己斐上二丁目） 西広島駅（広島市西区己斐本町一丁目） 車両基地（広島市佐伯区五日市町大字石内） ※開業時の駅名称は 今後決定します。
構 造	単線（駅部：複線）

2－② 特殊街路(都市モノレール専用道等)の概要

名 称	9・7・002号 広島新交通西風新都線
起終点	起点：広島市佐伯区五日市町大字石内 終点：広島市西区己斐本町一丁目
主な経由地	広島市西区己斐上三丁目
延 長	約6,940m
構造形式	嵩上式 約4,720m 地下式 約1,720m 地表式 約500m
代表幅員	嵩上式 4m 地下式 6m 地表式 8m
その他	平均1,100m間隔に乗降施設6か所を設ける。

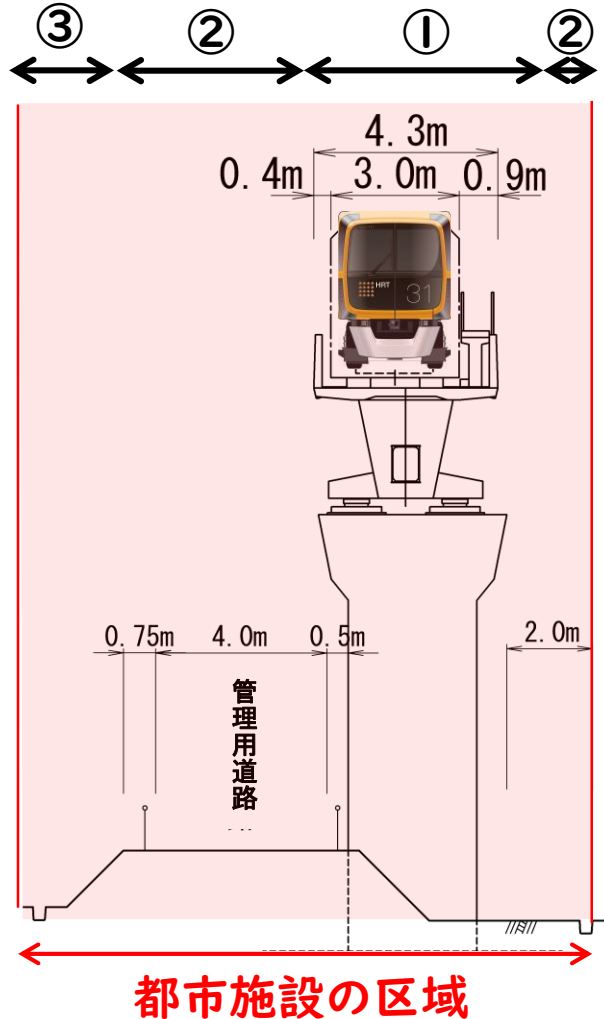
2－② 特殊街路（歩行者専用道路）の概要

名 称	8・6・305号 西広島駅己斐本町線 変更
起終点	起点：広島市西区己斐中一丁目 終点：広島市西区己斐本町一丁目
延 長	約64m（追加区間）
幅 員	5 m（追加区間）※有効幅員は4 m

2-③ 都市施設の区域の考え方

アストラムラインの都市施設の区域

☞ 事業に必要な範囲を区域に設定します。



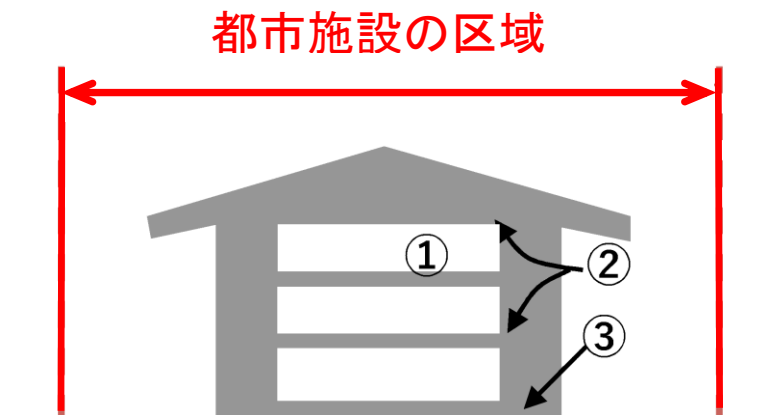
① アストラムライン本体（軌道や駅など）

② アストラムラインを管理する道路

③ 地形上必要となる切土盛土

2－④ 都市施設の区域における制限

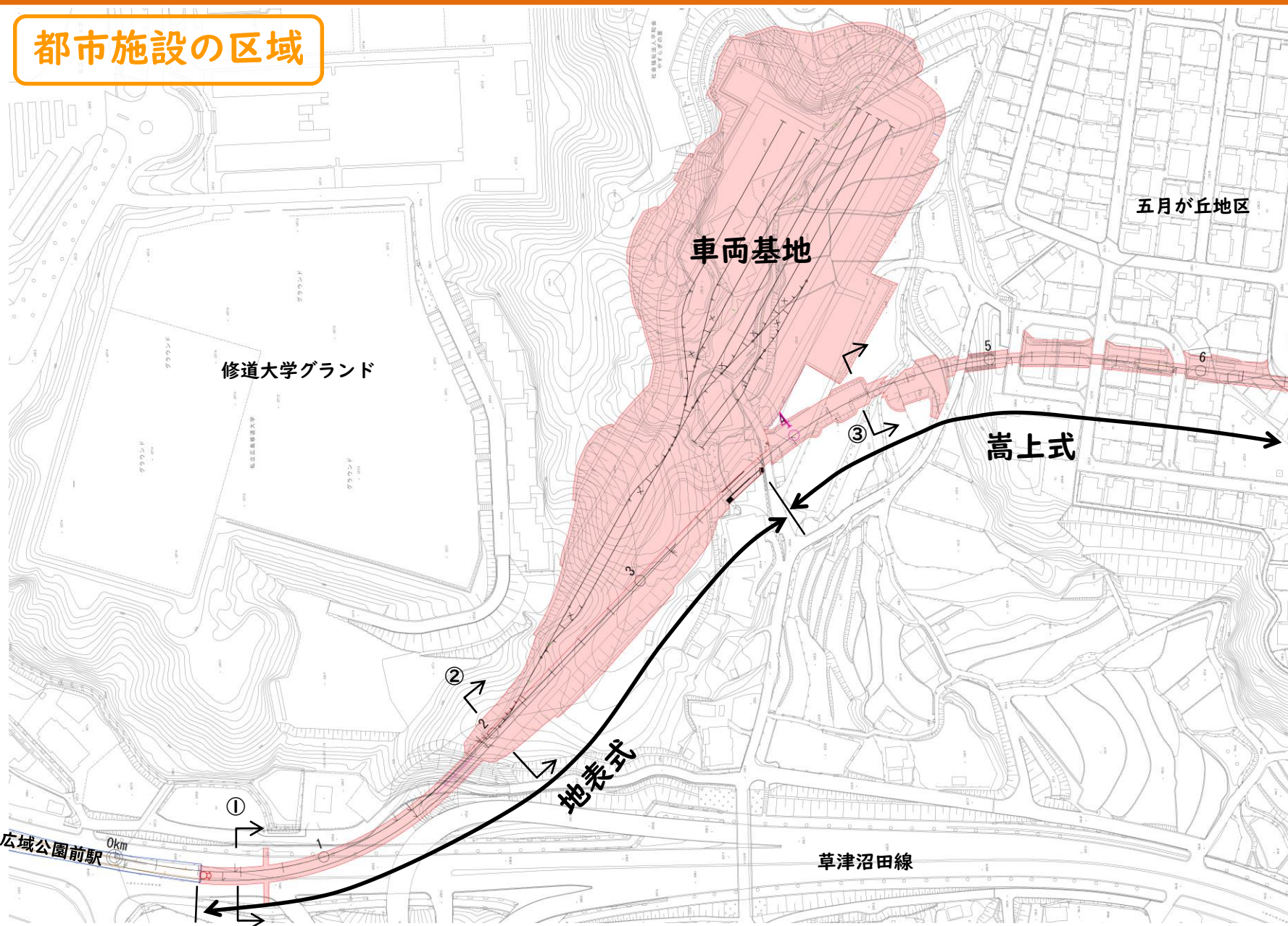
☞ 都市施設の区域内で新たに建物を建てる場合は、市長の許可が必要となります。
(都市計画法／第53条, 54条)



【許可の基準】

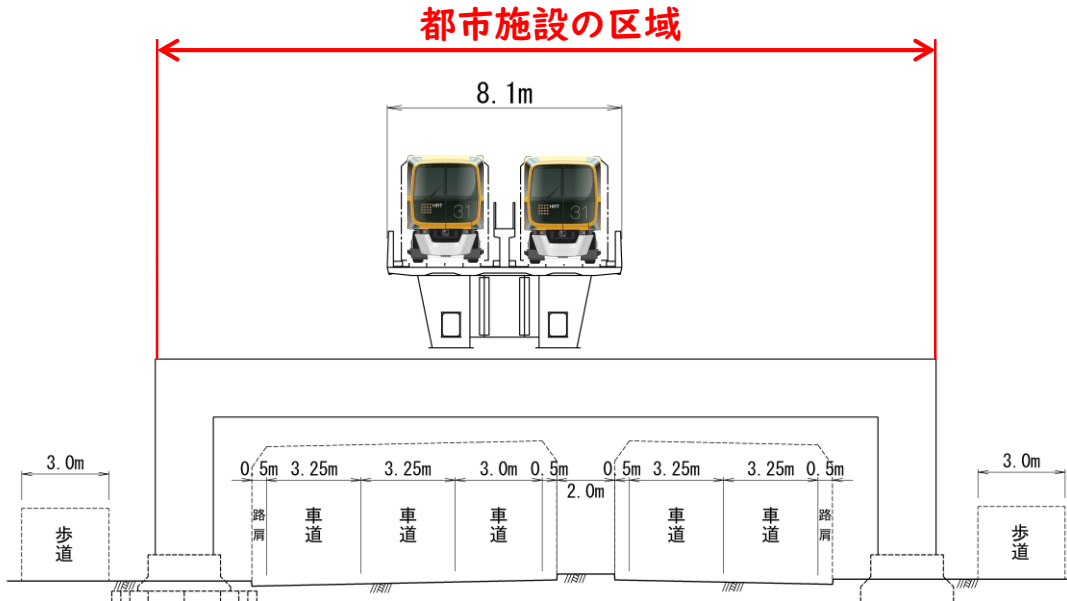
- ① 階数が3階以下(地階なし)
- ② 木造・鉄骨造等の構造
- ③ 容易に移転できるもの

都市施設の区域

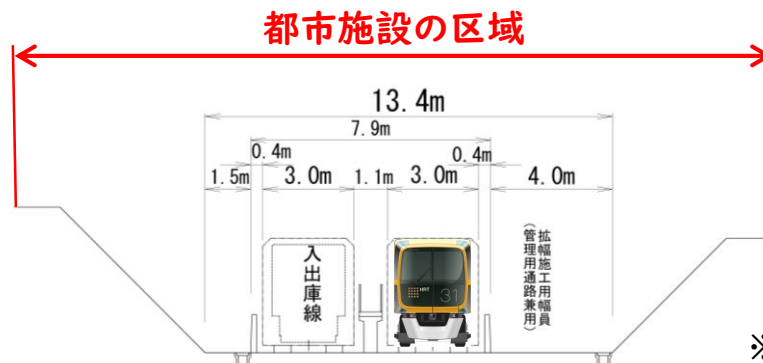


標準断面

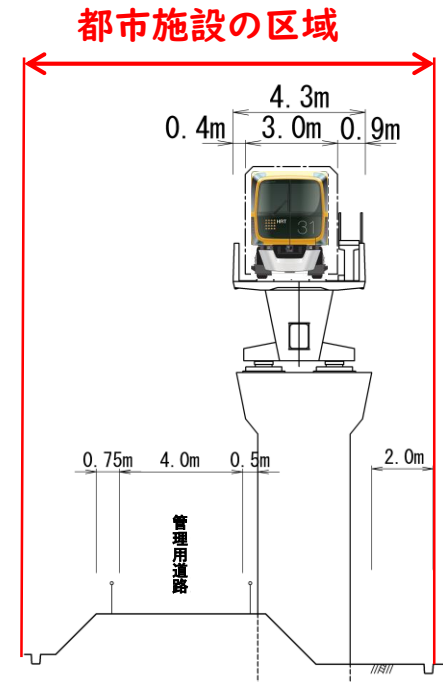
草津沼田線（断面①）



地表区間（断面②）



（断面③）



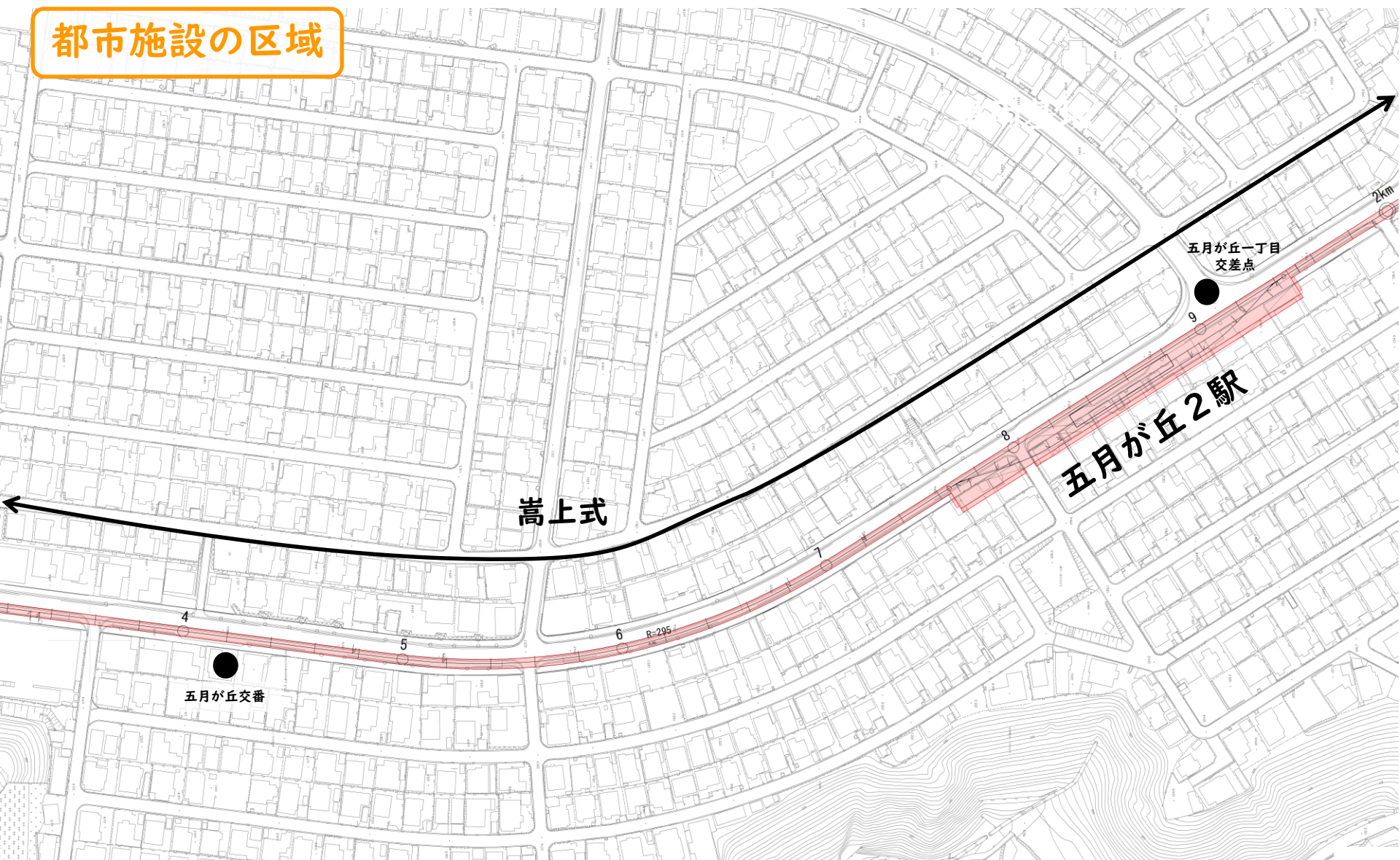
※本図面の構造は、今後一部変更になる場合があります。

2-⑤ 都市施設の区域と構造 五月が丘地区（その1）

都市施設の区域



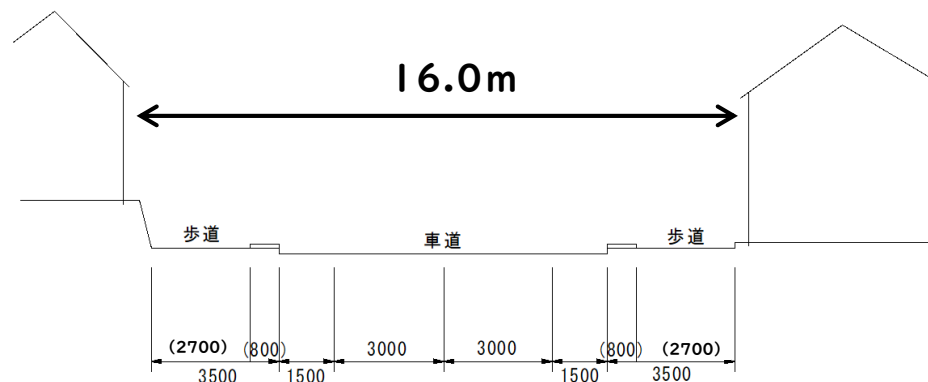
都市施設の区域



標準断面

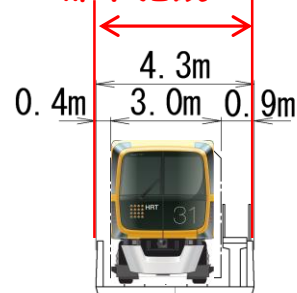
※北から南方面に見た断面
(広域公園前側から西広島方面を見た断面)

整備前

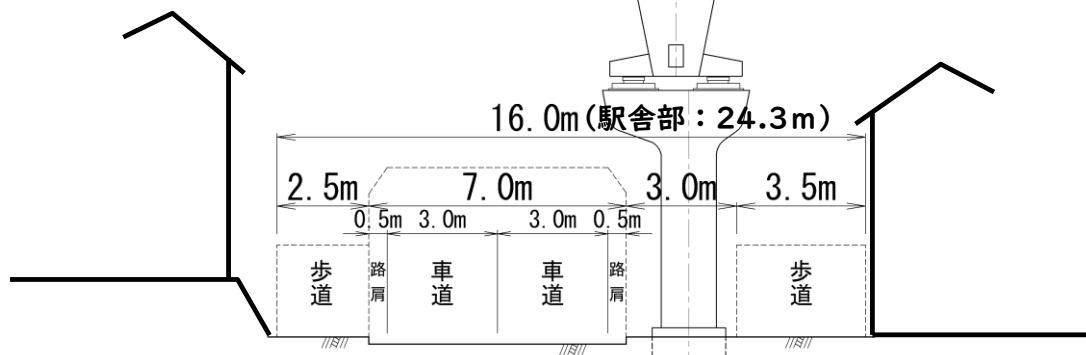


都市施設の区域

整備後



16.0m (駅舎部: 24.3m)

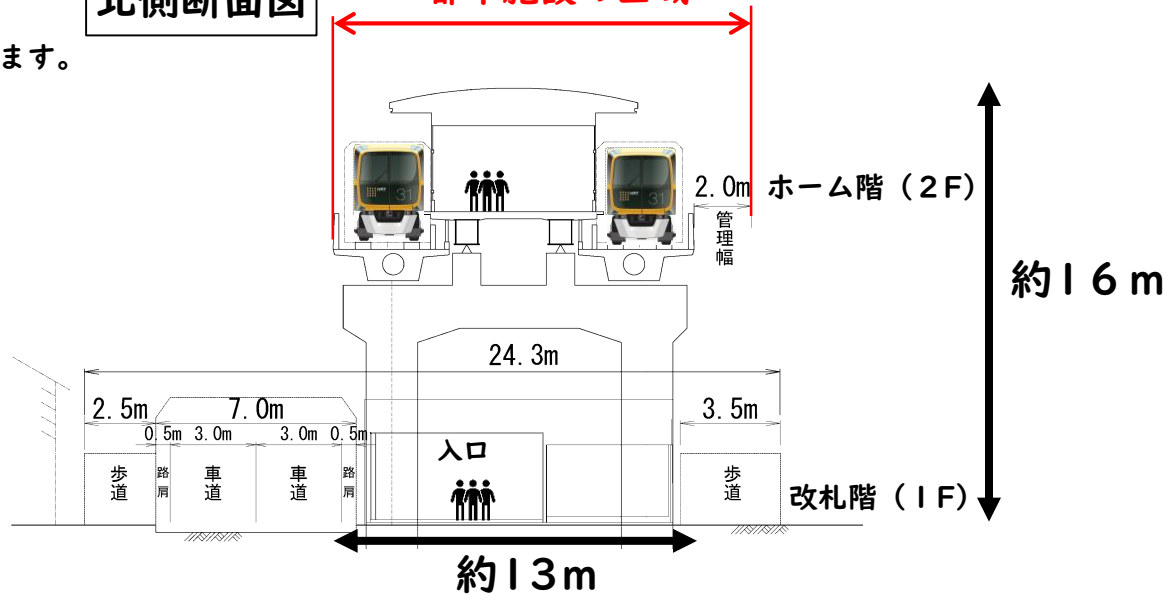


※本図面の構造は、今後一部変更になる場合があります。

五月が丘1駅

北側断面図

都市施設の区域



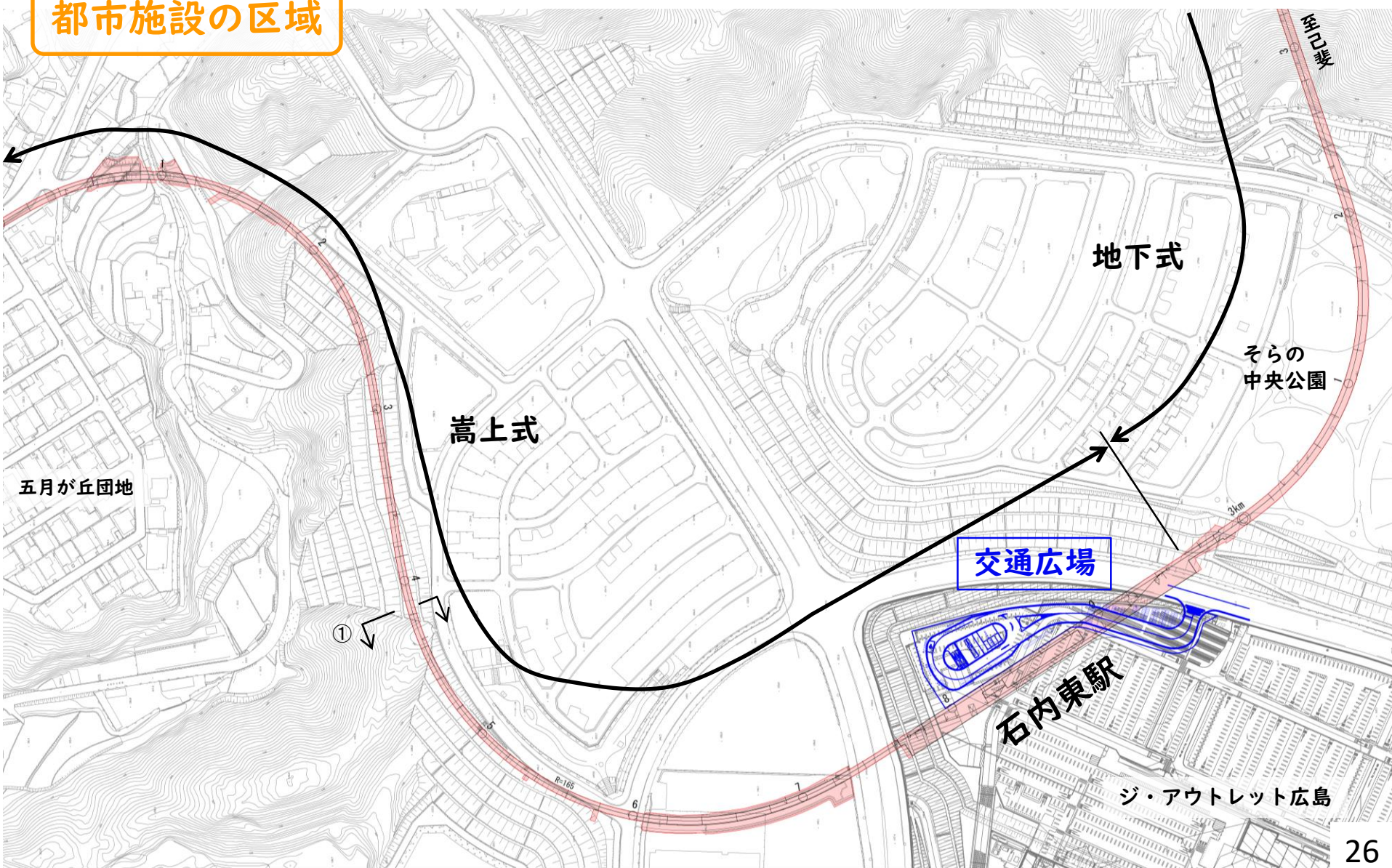
西側断面図



2-⑤ 都市施設の区域と構造

石内東地区

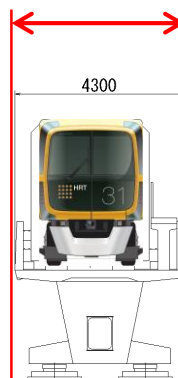
都市施設の区域



標準断面

(断面①)

都市施設の区域

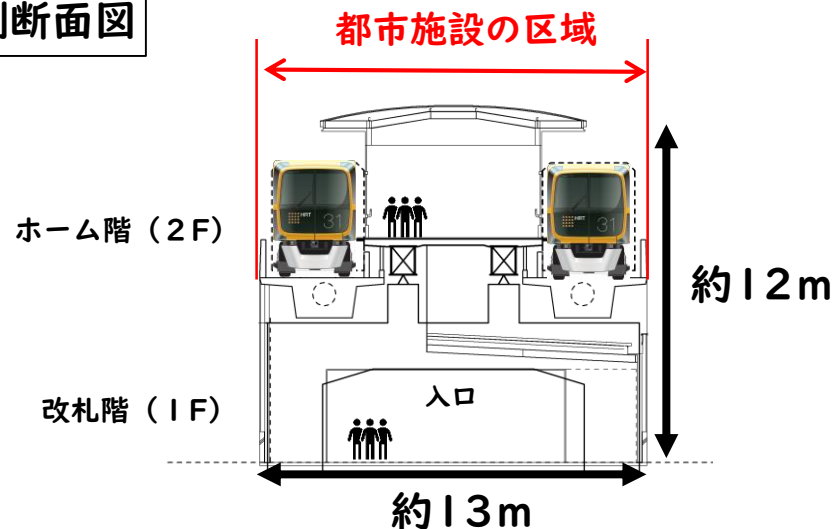


駅の構造

石内東駅

※本図面の構造は、今後一部変更になる場合があります。

北側断面図

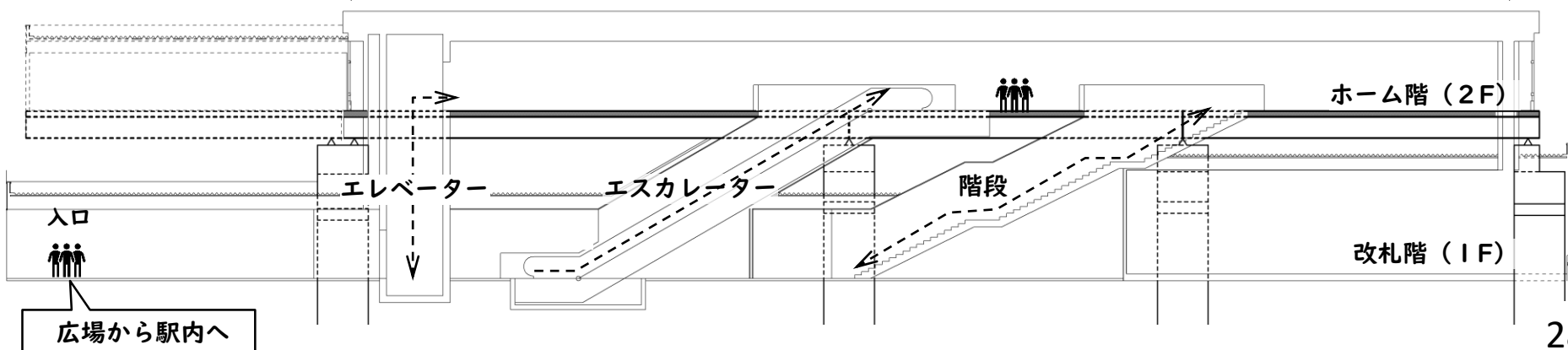


西側断面図

← 広域公園前駅方

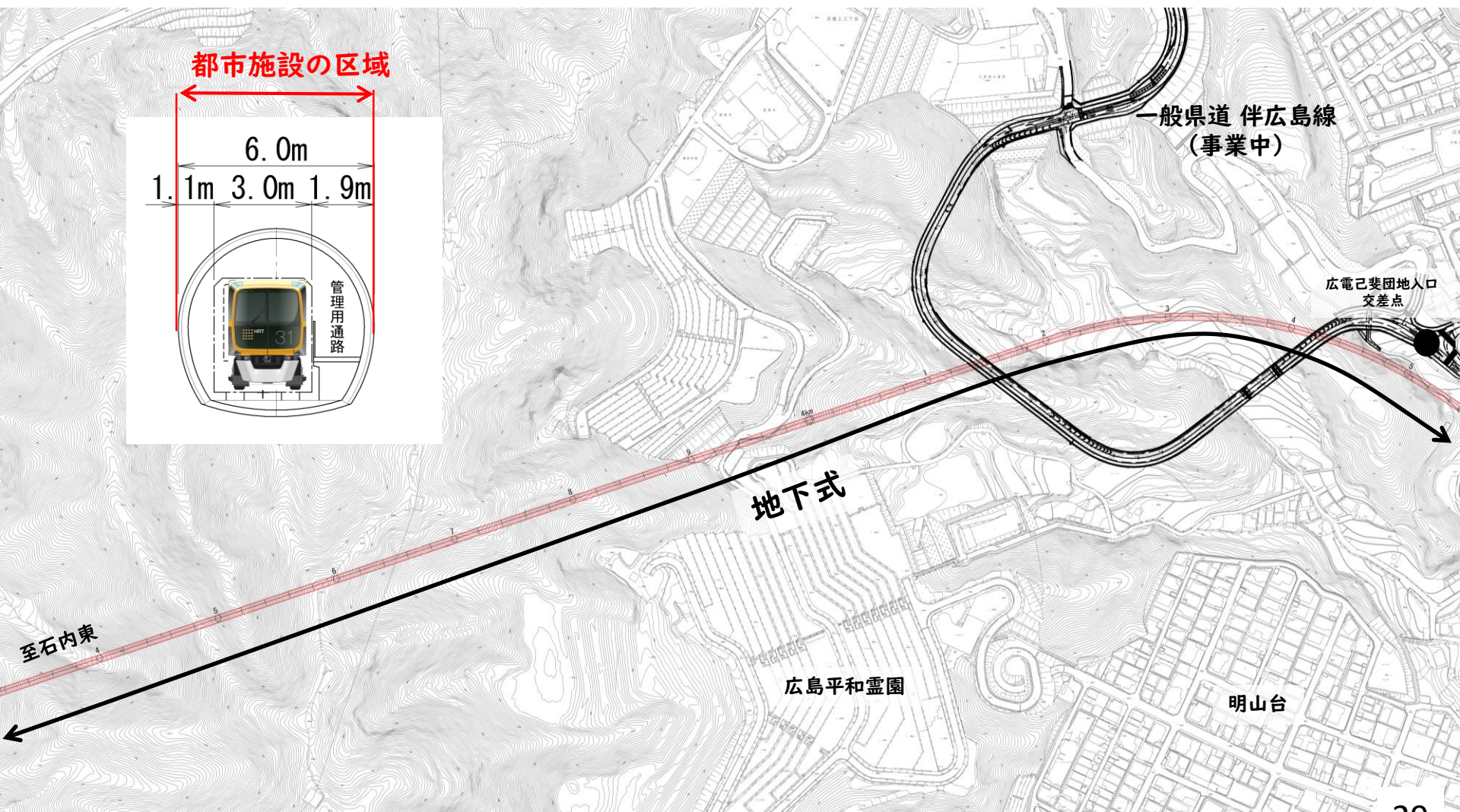
約52m

西広島駅方→



都市施設の区域と標準断面

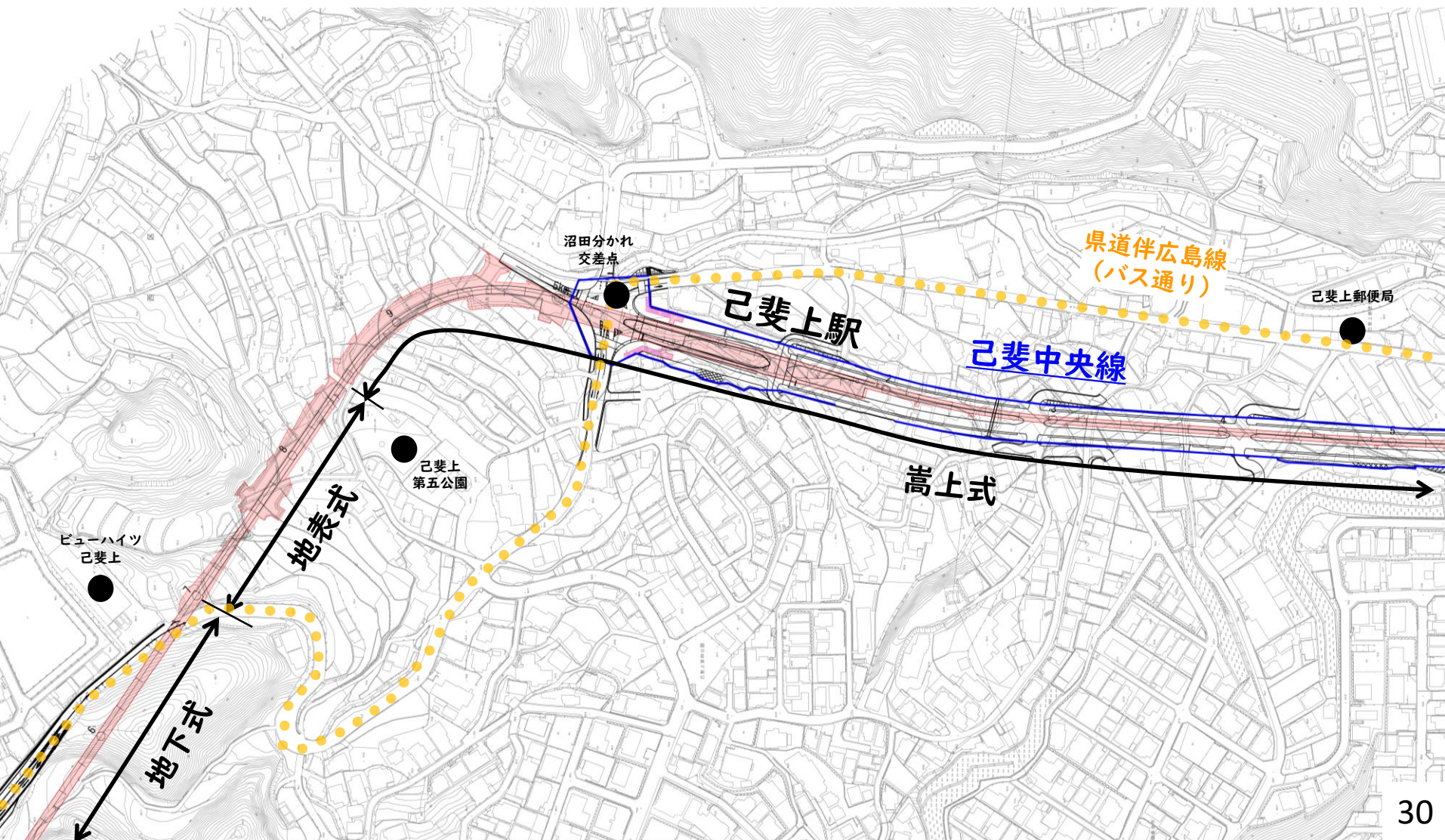
※本図面に示す構造は、今後一部変更になる場合があります。



2－⑤ 都市施設の区域と構造

己斐上～己斐地区（その1）

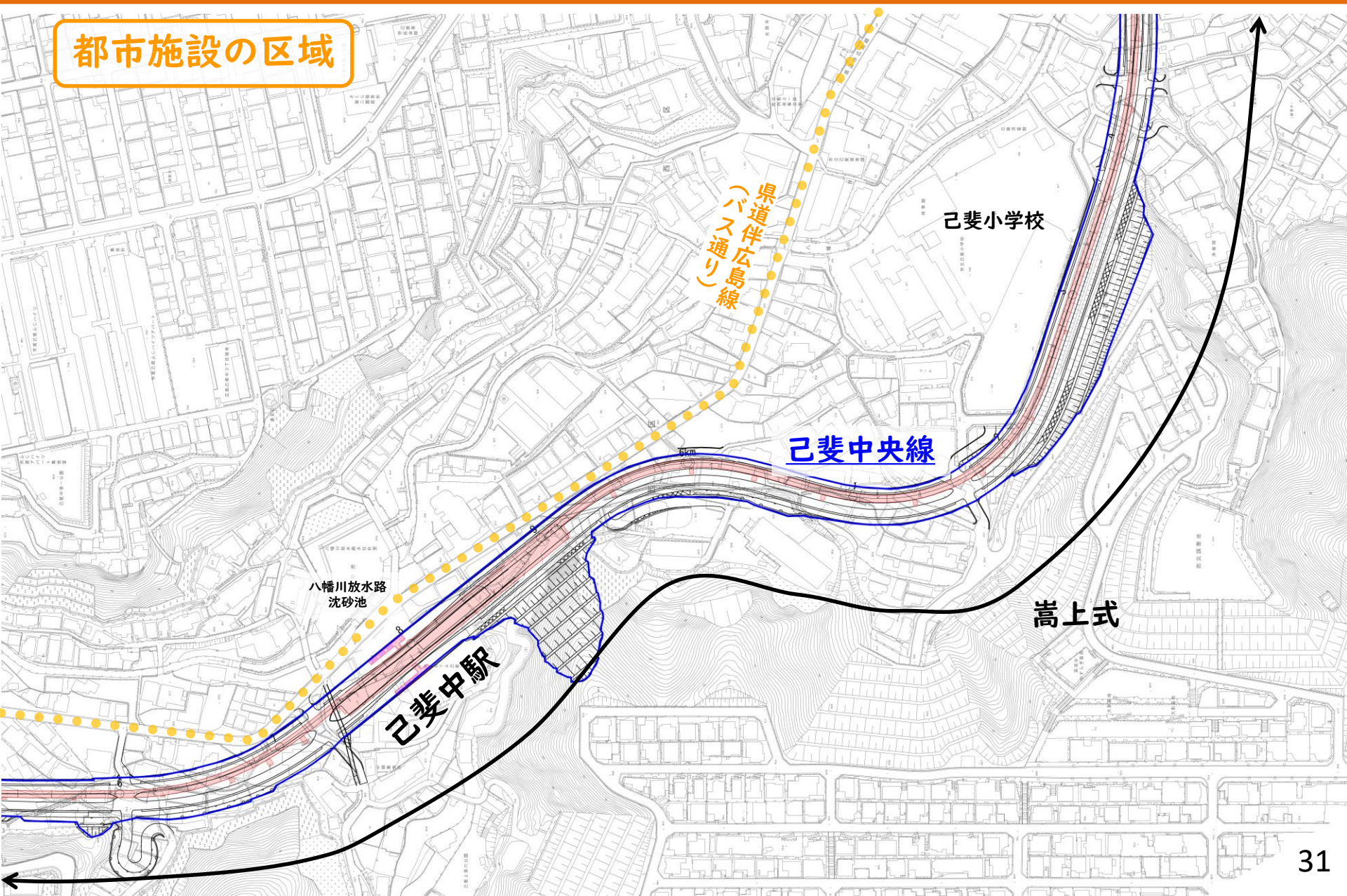
都市施設の区域



2-⑤ 都市施設の区域と構造

己斐上～己斐地区（その2）

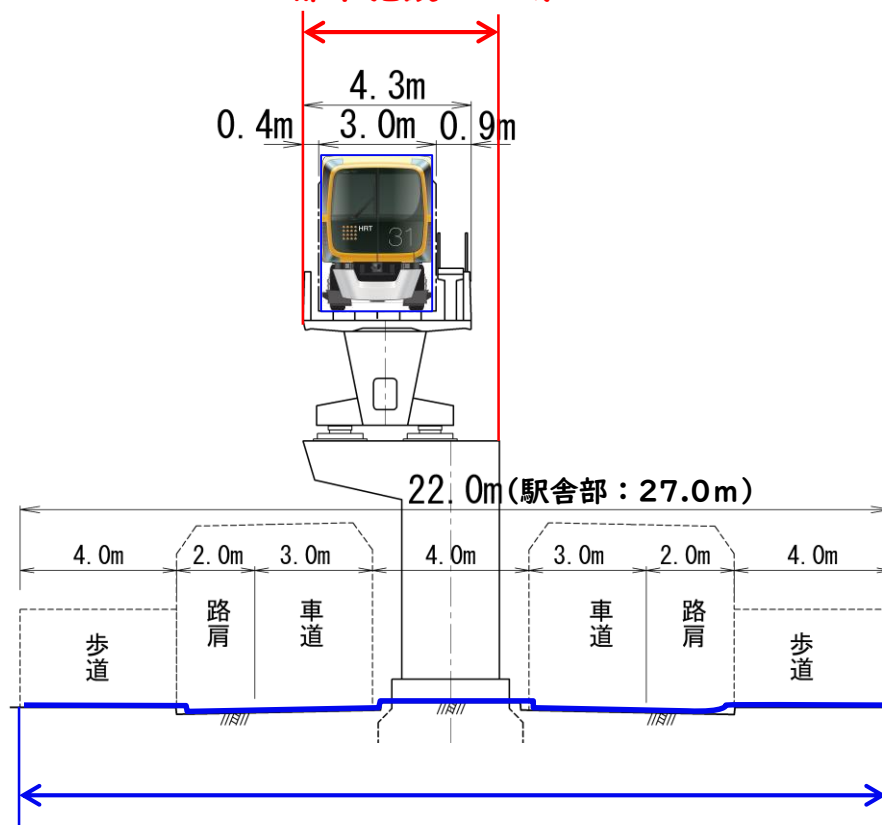
都市施設の区域



標準断面

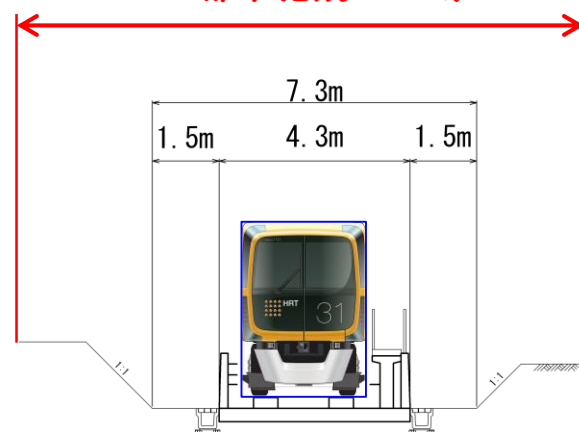
己斐中央線

都市施設の区域



地表式

都市施設の区域

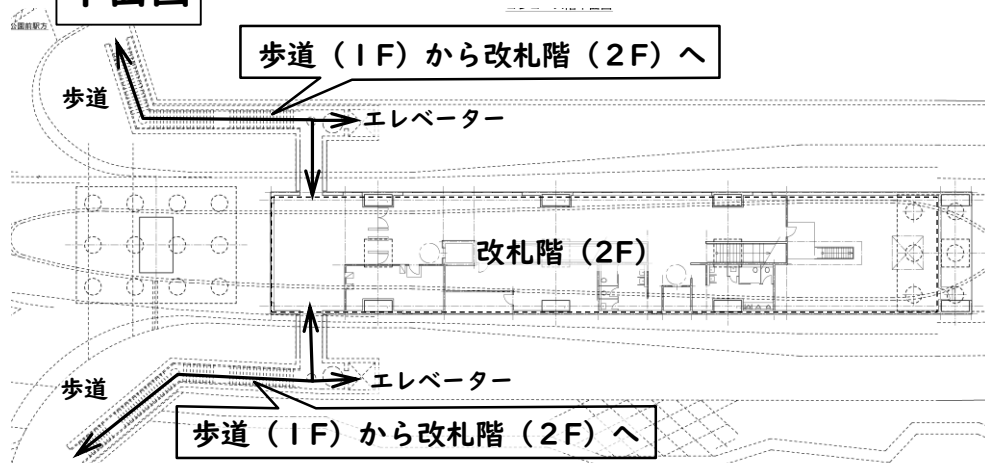


駅の構造

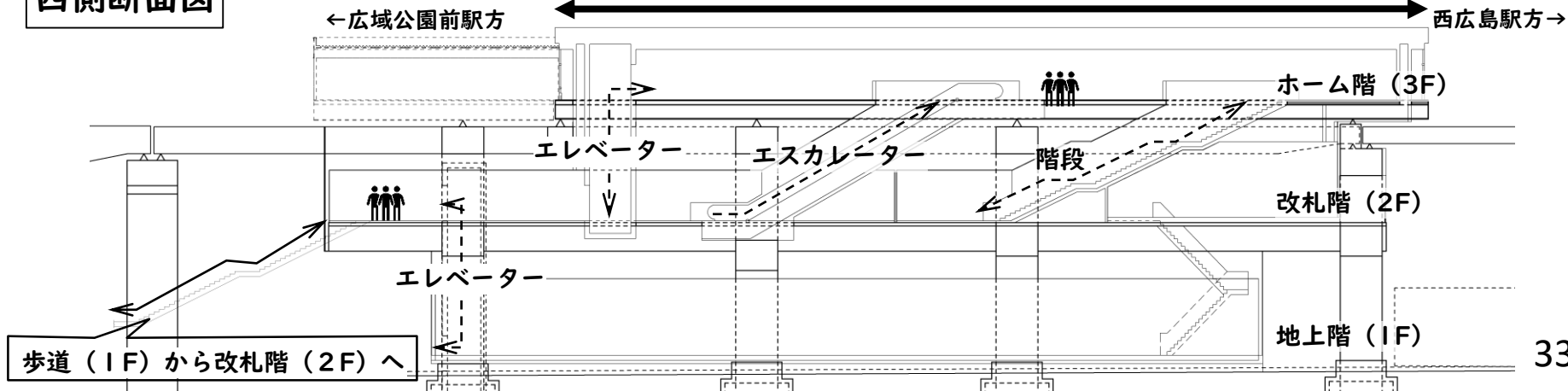
己斐上駅

※本図面の構造は、今後一部変更になる場合があります。

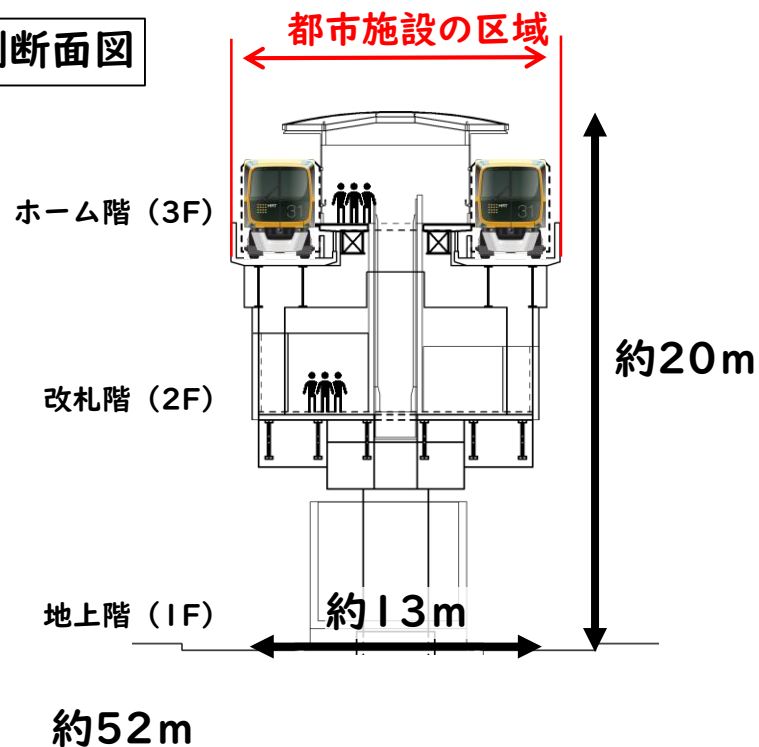
平面図



西側断面図



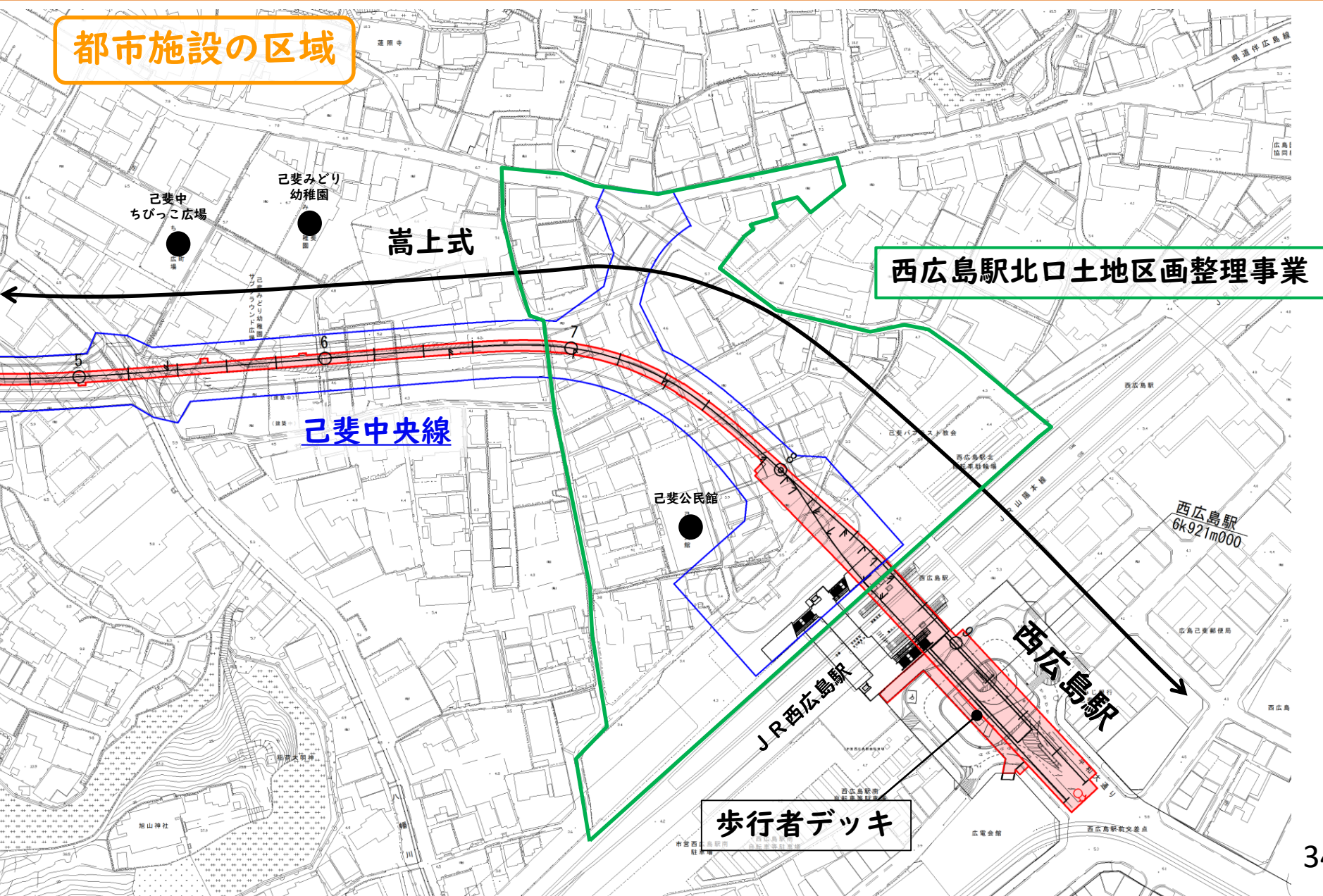
北側断面図



2-⑤ 都市施設の区域と構造

西広島駅地区

都市施設の区域

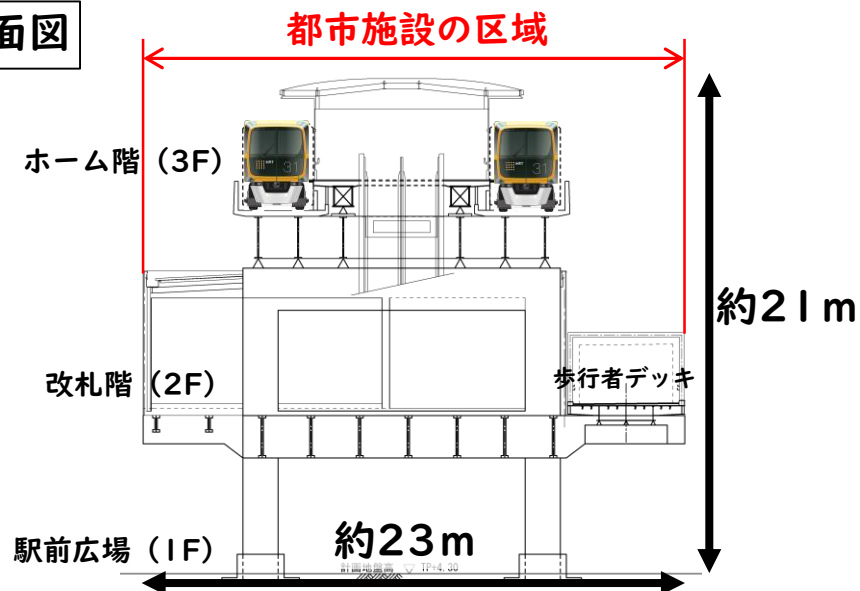


駅の構造

西広島駅

※本図面の構造は、今後一部変更になる場合があります。

北側断面図

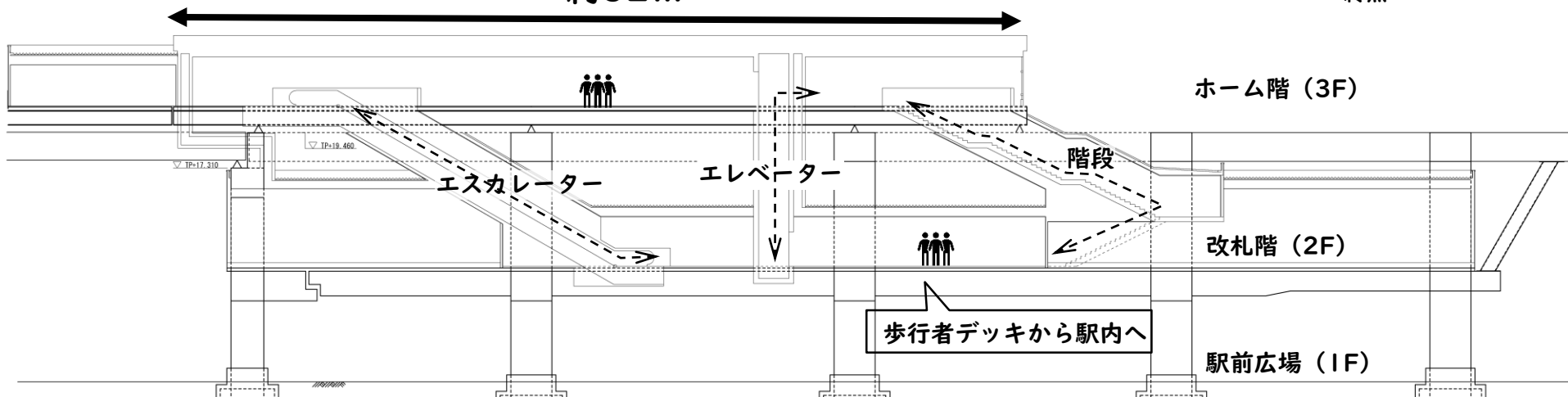


西側断面図

← 広域公園前駅方

約52m

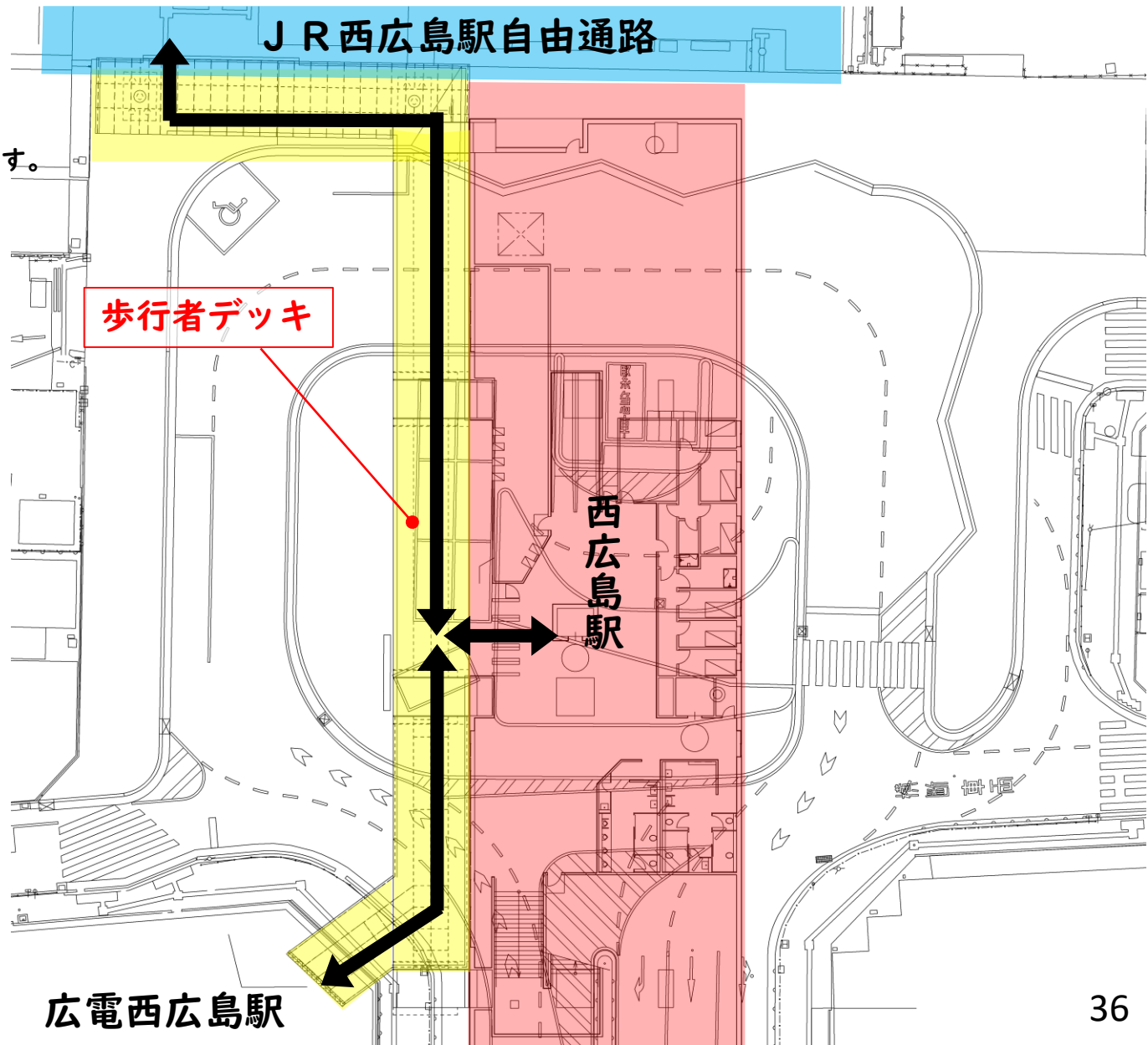
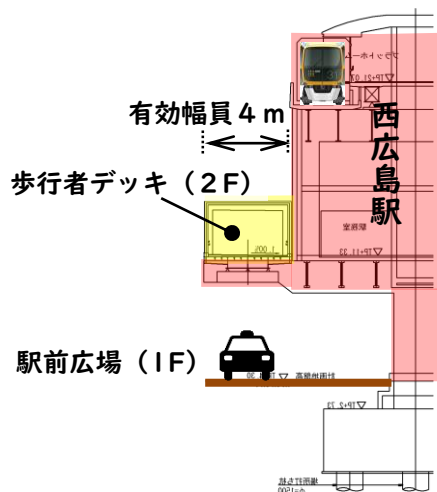
→ 終点



歩行者デッキ

※本図面の構造は、
今後一部変更になる場合があります。

断面図



3

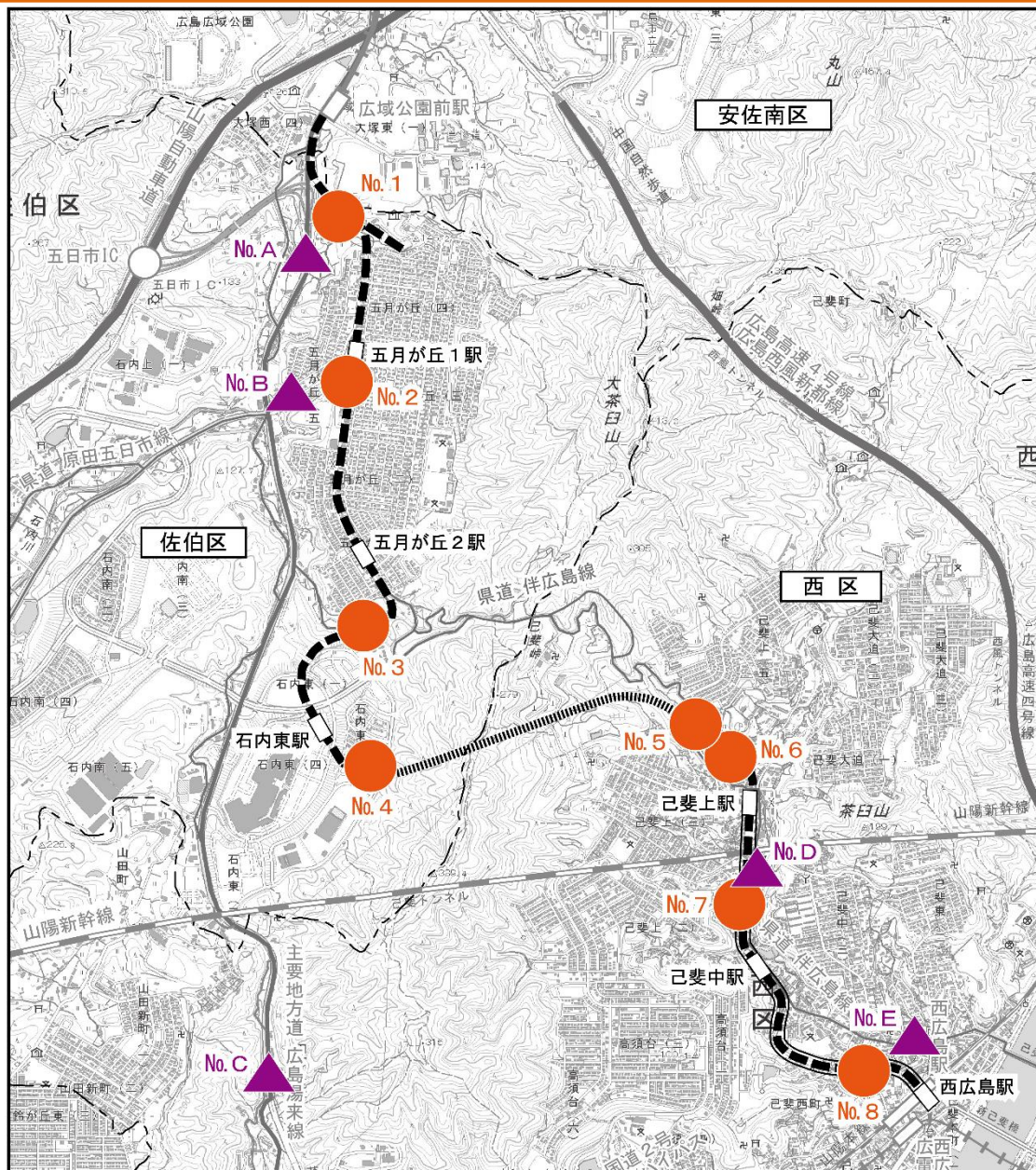
事業により周辺環境に 与える影響のあらまし

- ① 予測項目
- ② 現地調査・予測地点
- ③ 工事中の周辺環境への影響予測
- ④ 工事後の周辺環境への影響予測

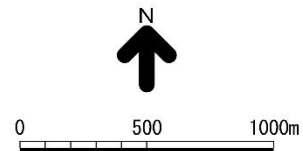
3 - ① 予測項目

影響要因の区分 環境要素の区分		工事中			工事後				
		稼働 建設機械の	走行 工事用車両の	切土工等 又は既存の 工作物の除去	軌道施設 (嵩上式)の存在	道路(地表式)の 存在	車両の走行 (地下を除く)	車両の走行 (地下に限る)	自動車の走行
大気環境	大気質	●	●	●					●
	騒音	●	●				●		●
	振動	●	●				●	●	●
水環境	水質			●					
	水象			●					
土壌環境	地盤沈下			●					
	土壌汚染			●					
その他の環境	日照阻害				●				
	電波障害				●				
動物				●	●	●			
植物				●	●	●			
生態系				●	●	●			
景観					●	●			
人と自然との触れ合いの活動の場				●					
廃棄物等				●					
温室効果ガス等							●	●	●

3-② 現地調査・予測地点



- ■ ■ ■ ■ 事業計画地（広島新交通西風新都線）
[高架区間]
- 事業計画地（広島新交通西風新都線）
[トンネル区間]
- ===== 事業計画地（3・3・344 己斐中央線）
- 行政区界
- アストラムラインの走行による騒音・振動の
予測地点＜No. 1 ～ No. 8 ＞
（No. 4、No. 5 は振動のみ）
自動車の走行による騒音・振動の
予測地点＜No. 2、No. 7、No. 8＞
- ▲ 工事用車両の走行による騒音・振動の
予測地点＜No. A ～ No. E＞



3－③ 工事中の周辺環境への影響予測

(1) 建設機械の稼働

騒音の予測結果

単位：デシベル

予測値	規制基準※1
68～74	85

※1：特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準

振動の予測結果

単位：デシベル

予測値	規制基準※2
55～59	75

※2：特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準

◆ 騒音・振動ともに規制基準値を下回ると予測しています。

3－③ 工事中の周辺環境への影響予測

(2) 工事用車両の走行

騒音の予測結果

単位:デシベル

地点	現 況	予測値	環境基準※1
五月が丘地区(▲ No.B)	65	66	60
草津沼田線(▲ No.A、C)	71 ～ 73	71 ～ 73	70
己斐地区(▲ No.D、E)	66 ～ 68	66 ～ 68	70

※1:環境基本法第16号第1項の規定に基づく騒音に係る環境基準

◆ 本事業による影響は小さいと予測していますが、現況で既に環境基準値を超過しています。

振動の予測結果

単位:デシベル

地点	現 況	予測値	要請限度※2
五月が丘地区(▲ No.B)	35	37	65
草津沼田線(▲ No.A、C)	45 ～ 52	45 ～ 52	65
己斐地区(▲ No.D、E)	44 ～ 45	44 ～ 45	65

※2:振動規制法施行規則

◆ 全ての予測地点で要請限度を下回ると予測しています。

3 – ③ 工事中の周辺環境への影響予測

(2) 工事用車両の走行

騒音への配慮（案）

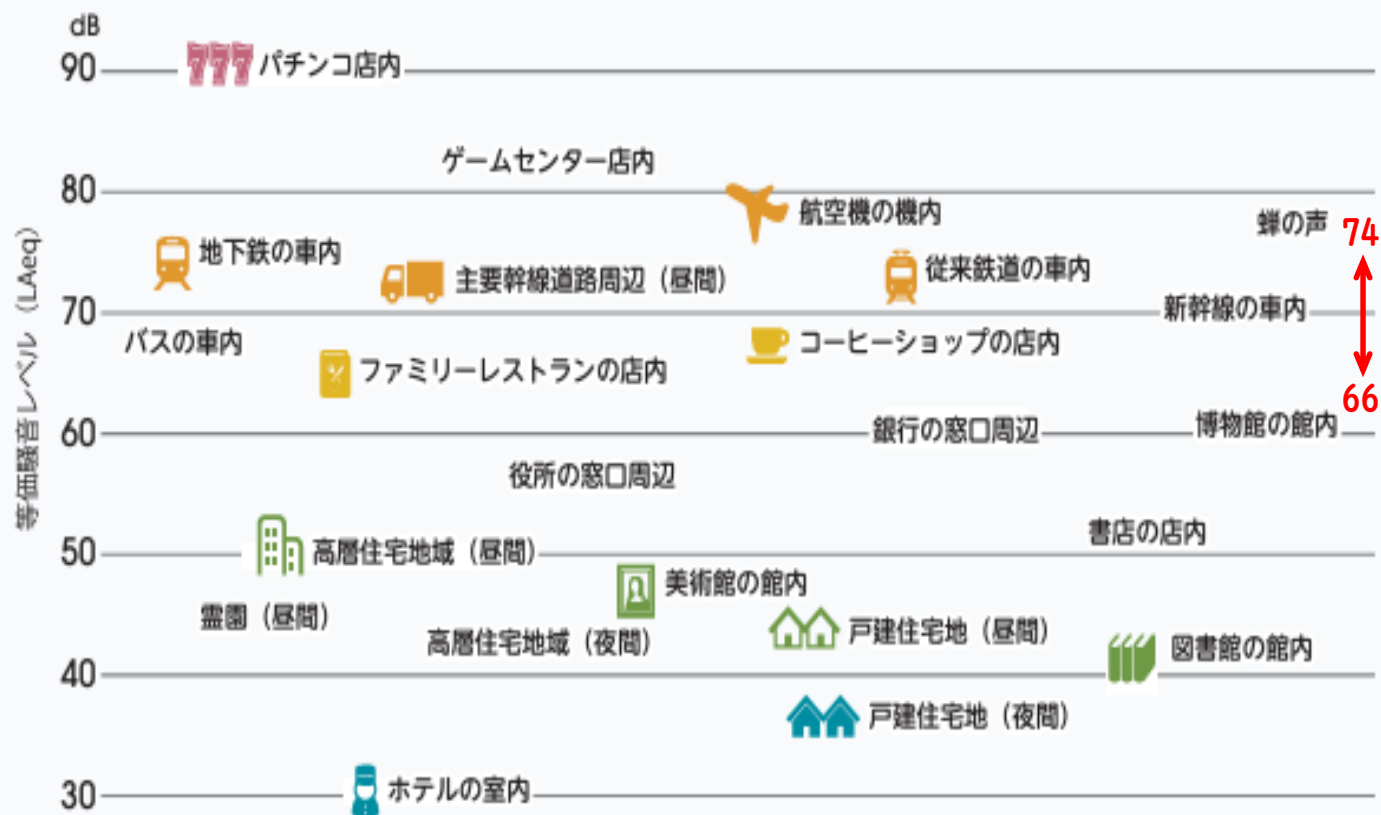
- ① 建設発生土の事業計画地内での再利用
 - ② 工事用車両の運行計画の効率化
 - ③ 走行ルート of 適切な選定
 - ④ 通行時間帯の配慮
 - ⑤ 工事用車両運転者への適正走行の周知徹底
- } 工事用車両の走行台数の削減に努める

◆ 工事実施時には騒音の回避または低減に努めます。

3 - ③ 工事中の周辺環境への影響予測

騒音の目安

騒音の目安



建設機械の稼働
工事用車両の走行

参考：全国環境研協議会 騒音調査小委員会

3 – ③ 工事中の周辺環境への影響予測

振動の目安

振動の影響 ^{※1}	振動レベル ^{※2}	人間の感覚
 70dB	70～75dB	屋内にいる人の多くが、揺れを感じる。 眠っている人の一部が、目を覚ます。
	65～70dB	
 60dB	60～65dB	屋内にいる人の一部が、わずかな揺れを感じる
	55～60dB	
	50～55dB	人は揺れを感じない。
50dB	50dB 未満	

建設機械の稼働
工事用車両の走行

59
↓
37

※1 東京都が公表している資料を引用
※2 振動レベルは敷地境界付近での実測値

出典：環境省「よくわかる建設作業振動防止の手引き」
出典：広島県「騒音・振動規制の概要」

3 – ④ 工事後の周辺環境への影響予測

(1) アストラムラインの走行

騒音の予測結果

単位: デシベル

地点	時間の区分	予測値	指針値※1
五月が丘～己斐上地区 (● No1～3、6)	昼 間(7～22時)	57	60
	夜 間(22時～翌日7時)	52	55
己斐上～西広島駅地区 (● No7、8)	昼 間(7～22時)	56	60
	夜 間(22時～翌日7時)	51～52	55

※1: 在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針

振動の予測結果

単位: デシベル

地点	予測値	要請限度※2
五月が丘～石内東地区 (● No1～3)	44 ～ 45	60
トンネル区間 (● No4～5)	50	
己斐上～西広島駅地区 (● No6～8)	44 ～ 45	

※2: 振動規制法施行規則

◆ 全ての予測地点で指針値・要請限度を下回ると予測しています。

3－④ 工事後の周辺環境への影響予測

(2) 自動車の走行

騒音の予測結果

単位:デシベル

地点	予測高さ	時間の区分	予測値	環境基準※1
		昼間(6時～22時) 夜間(22時～翌日の6時)		
五月が丘地区 (● No2)	3～4階高さ (7.2～10.2m)	昼 間	56 ～ 58	65
		夜 間	44 ～ 45	60
	1～2階高さ (1.2～4.2m)	昼 間	58 ～ 60	60
		夜 間	46 ～ 47	55
己斐地区 (● No7、8)	3～4階高さ (7.2～10.2m)	昼 間	60	65
		夜 間	52 ～ 53	60
	1～2階高さ (1.2～4.2m)	昼 間	60	60
		夜 間	52 ～ 53	55

※1:環境基本法第16号第1項の規定に基づく騒音に係る環境基準

◆ 全ての予測地点で環境基準値以下と予測しています。

3－④ 工事後の周辺環境への影響予測

(2) 自動車の走行

振動の予測結果

単位：デシベル

地点	時間の区分	予測値	要請限度※2
	〔 昼間(7時～19時) 夜間(19時～翌日の7時) 〕		
五月が丘地区 (● No2)	昼 間	40	65
	夜 間	38	60
己斐地区 (● No7、8)	昼 間	39	65
	夜 間	36 ～ 37	60

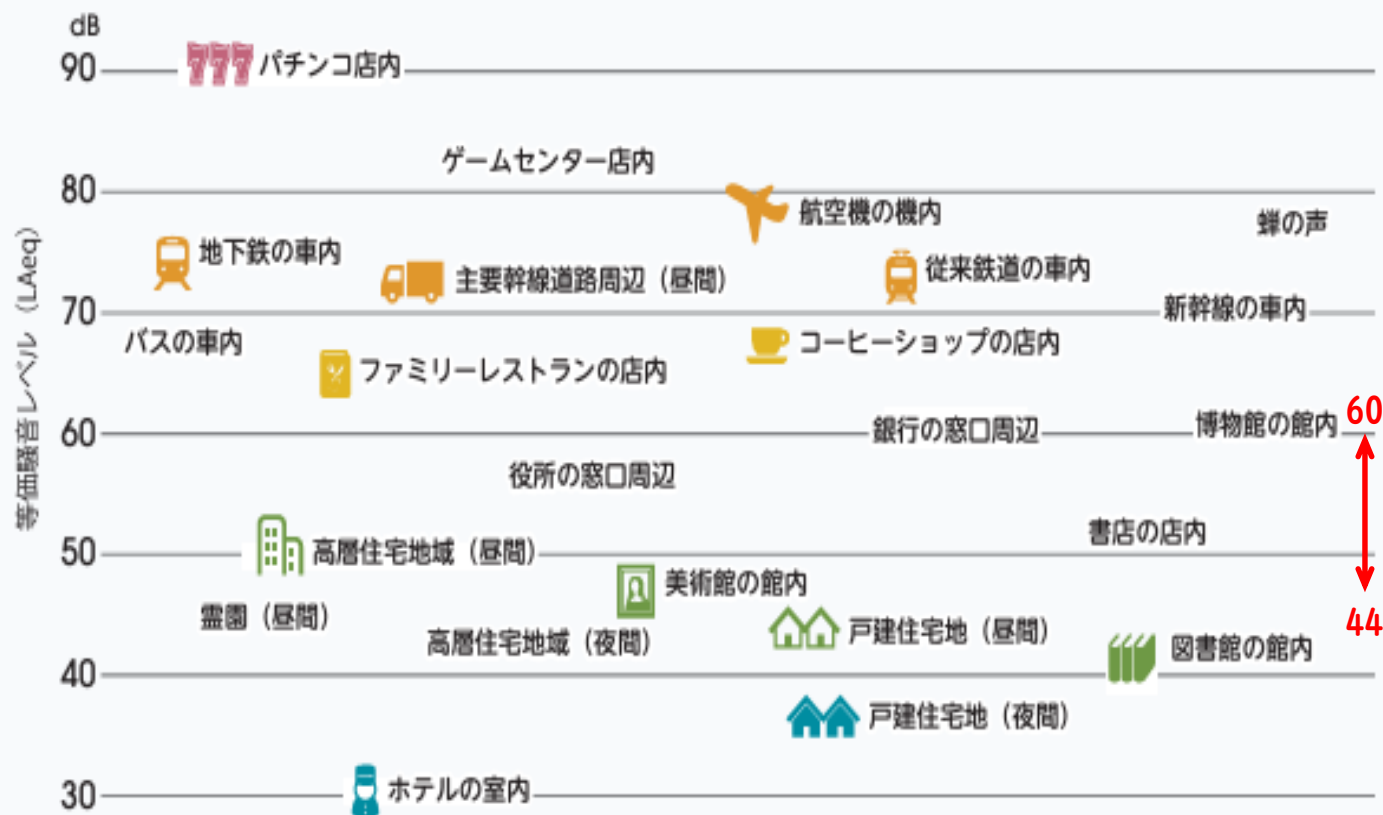
※2：振動規制法施行規則

◆ 全ての予測地点で要請限度を下回ると予測しています。

3 - ④ 工事後の周辺環境への影響予測

騒音の目安

騒音の目安



参考：全国環境研協議会 騒音調査小委員会

3 – ④ 工事後の周辺環境への影響予測

振動の目安

振動の影響 ^{※1}	振動レベル ^{※2}	人間の感覚
 70dB	70～75dB	屋内にいる人の多くが、揺れを感じる。 眠っている人の一部が、目を覚ます。
	65～70dB	
 60dB 50dB	60～65dB	屋内にいる人の一部が、わずかな揺れを感じる
	55～60dB	
	50～55dB	人は揺れを感じない。
	50dB 未満	

アストラムラインの走行
自動車の走行

50
↑
↓
36

※1 東京都が公表している資料を引用
※2 振動レベルは敷地境界付近での実測値

出典：環境省「よくわかる建設作業振動防止の手引き」
出典：広島県「騒音・振動規制の概要」

3－④ 工事後の周辺環境への影響予測

(3) アstromライン施設の存在

日照阻害

- ◆ アstromラインの整備により、新たに日陰が発生する場合があります。
- ◆ 冬至日の8時から16時の8時間のうち、
日陰ができる範囲は、軌道中心線から最大約250mと予測しています。
4時間以上日陰ができる範囲は、軌道中心線から最大約20mと予測しています。

補償措置について

- ◆ 日照阻害に対する補償は、国の定める基準に則り判断させていただきます。
また、場所により日陰発生状況が異なりますので、事業着手後に個別に対応させていただきます。

3－④ 工事後の周辺環境への影響予測

(3) アstromライン施設の存在

テレビ電波障害の予測結果

- ◆ 周辺地域の一部において、家屋等にテレビ電波障害が発生する可能性があると予測しています。

地 区	物 件 数
五月が丘・石内地区	約 200 件
己斐地区	約 130 件

※ 実際に電波障害が起きるかどうかは、電波やアンテナの向き等の状況に左右されます。

補償措置について

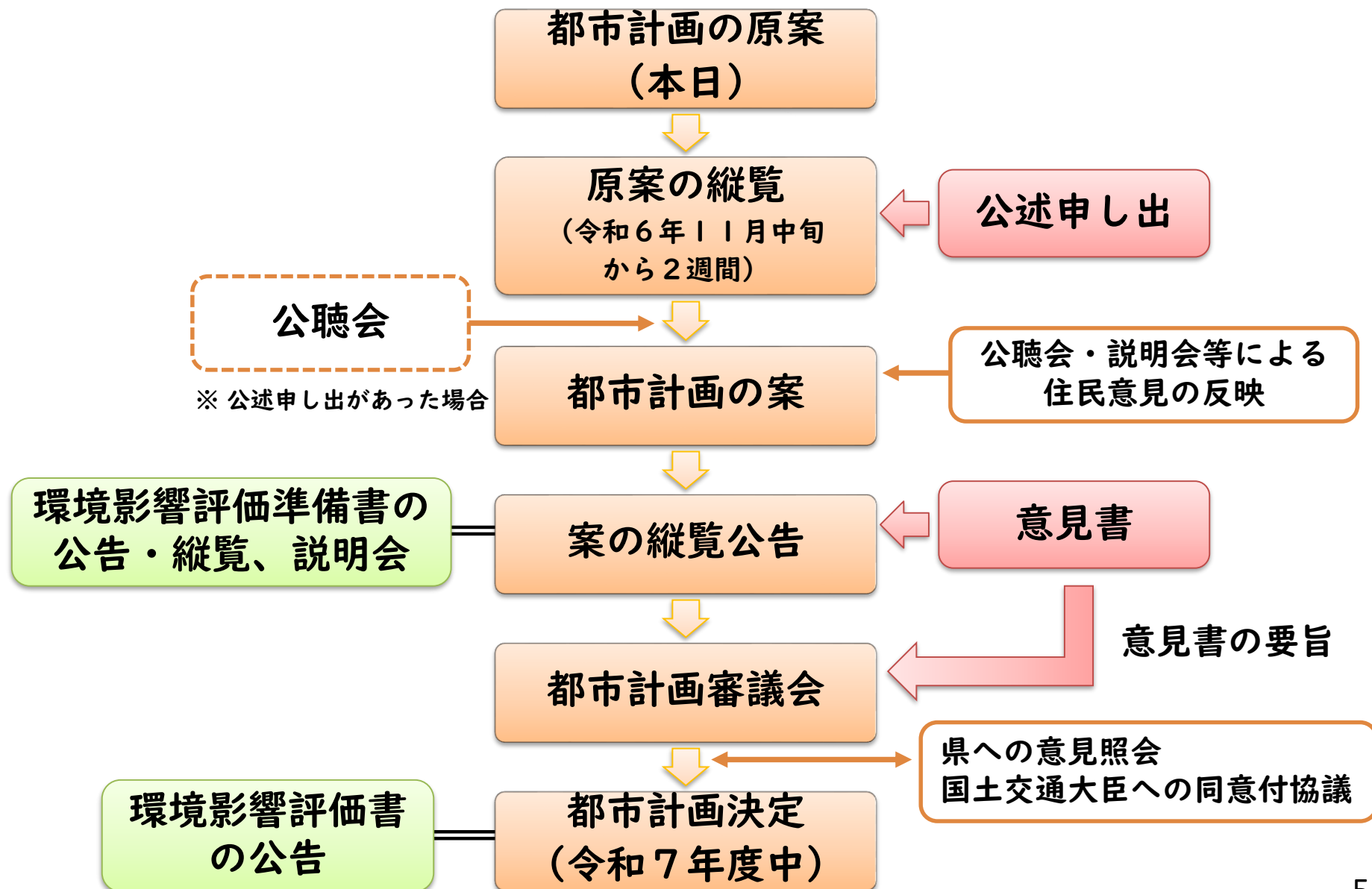
- ◆ テレビ電波障害に対する補償については、事業着手後、必要に応じてテレビ電波受信を復旧する対策を講ずるなど適切に対応させていただきます。

4

今後の進め方

- ① 都市計画決定までの流れ
- ② 都市計画決定後の事業の流れ

4-① 都市計画決定までの流れ



4 - ② 都市計画決定後の事業の流れ

※本スケジュールは、今後一部変更になる場合があります。

①現況調査や詳細設計

土地所有者など、関係者の皆様の了解を得てから、土地の詳細な測量や設計を行います。

②事業説明会 【令和8年度】

土地所有者など、関係者の皆様に事業の詳細を説明します。

③事業着手 (事業認可の取得) 【令和8年度末まで】

都市計画法に基づく事業認可を取得します。これにより区域内において「土地の形質の変更」「建物の建築や工作物の設置」「移動の容易でない物件の設置や堆積」を行う場合には市長の許可が必要になります。

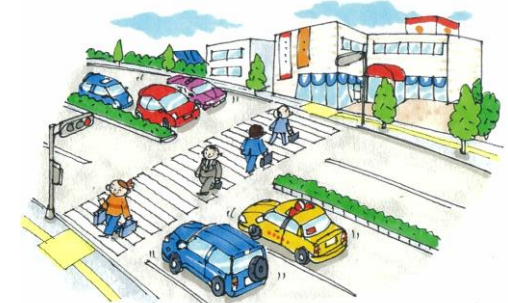
④用地の取得と補償

土地の取得や物件の移転に伴う補償は、補償基準に基づき算定し、金銭で行うことになります。

⑤工事の実施



⑥供用開始 【令和18年度ごろ】



ご清聴ありがとうございました。



事業についての問合せ先

広島市 道路交通局 交通施設整備部 交通施設整備担当

TEL : 0 8 2 - 5 0 4 - 2 3 8 7