

広島市東部地区連続立体 交差事業の見直し検討の 状況について

平成25年8月
広島市道路交通局街路課



■はじめに

- 広島市東部地区連続立体交差事業は、平成24年2月に見直し検討に着手する旨を公表して以来、広島市と県が連携して、見直し検討を進めているところです。
- この度、これまで市と県が取り組んできた見直しの検討状況などを説明します。



目次

- 1 連立事業の概要
- 2 公共事業を取り巻く環境変化
- 3 現計画での事業実施手法の検討
- 4 見直し案の検討
- 5 今後

1 連立事業の概要

(1) 連立事業の概要

- ①事業主体: 広島県, 広島市
- ②事業箇所: 安芸郡海田町, 安芸郡府中町, 広島市安芸区, 南区
- ③事業期間: 平成13年度～平成34年度
- ④事業内容

延長	全体延長 6.3km ・山陽本線 4.6km(県域:2.7km, 市域1.9km) ・呉線 1.7km(県域:1.7km)
除去踏切	合計20箇所 ・山陽本線 16箇所 ・呉線 4箇所

(2) 全体事業費

約960億円(県:約580億円, 市:約325億円, JR:約55億円)

(3) 事業の経緯

S63. 4 連続立体交差事業調査(補助)

H 5. 4 事業採択

H11. 3 都市計画決定

H14. 3 事業認可取得

H19. 1 7年延伸を公表(工事完了をH27年度からH34年度に変更)

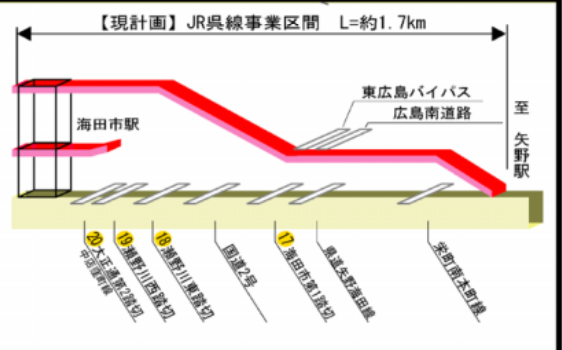
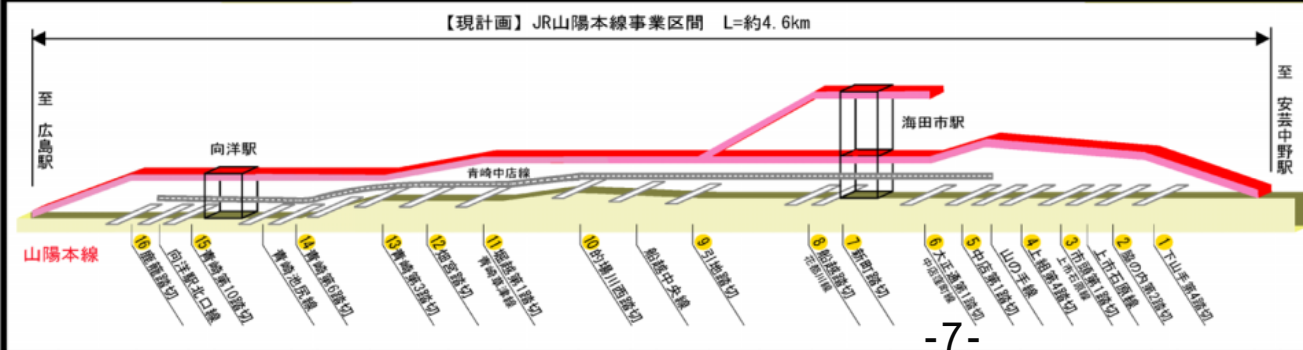
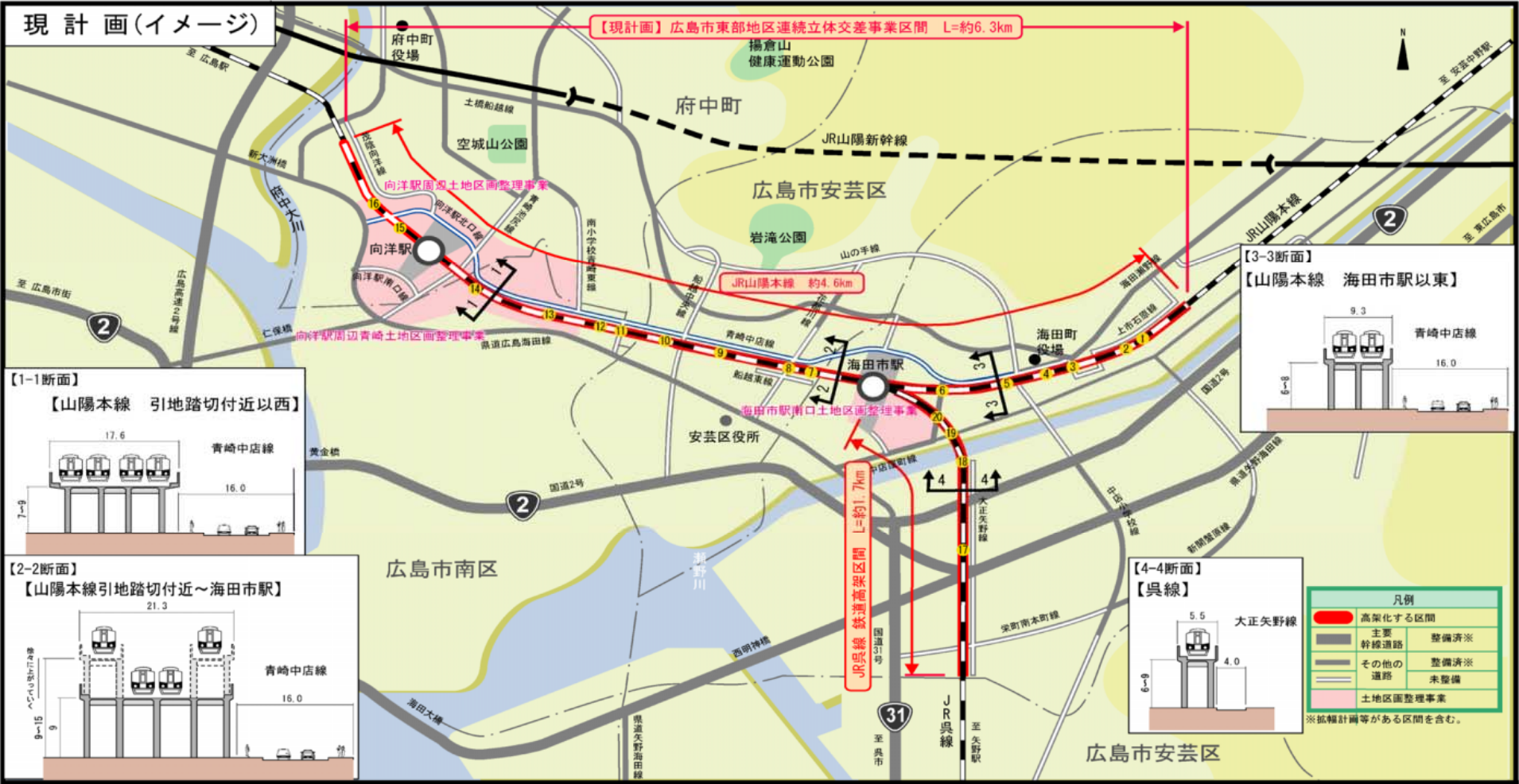
H24. 2 事業の見直し検討を公表

(4) 進捗状況

	広島県施行 (府中町, 海田町)	広島市施行	県・市 計
H24年度末時点まで事業費	67. 7億円	30. 3億円	98. 0億円
進捗率 (事業費ベース)	11. 7%	9. 3%	10. 2%
用地進捗率 (面積ベース)	約94%	約66%	約86%
残事業費	約512億円	約295億円	約807億円

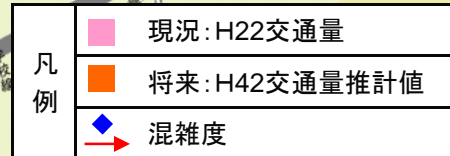
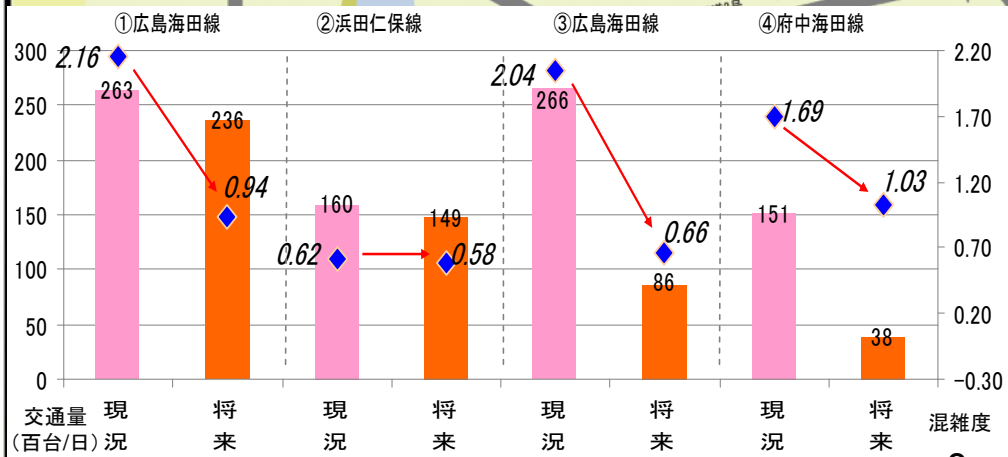
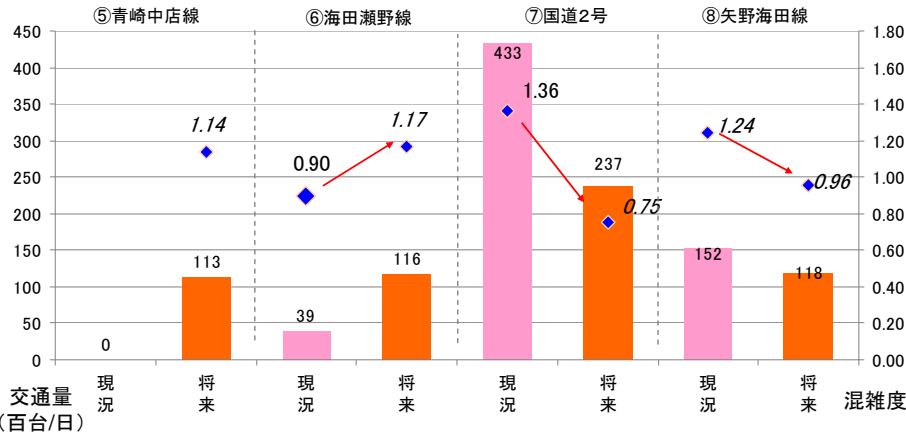
(5) 広島市東部地区連続立体交差事業の主な目的






交通流動の変化

現計画(イメージ)





目次

1 連立事業の概要

2 公共事業を取り巻く環境変化

(1) 広島市の財政状況

(2) 市・国の公共事業関係費の推移

(3) 国の予算動向

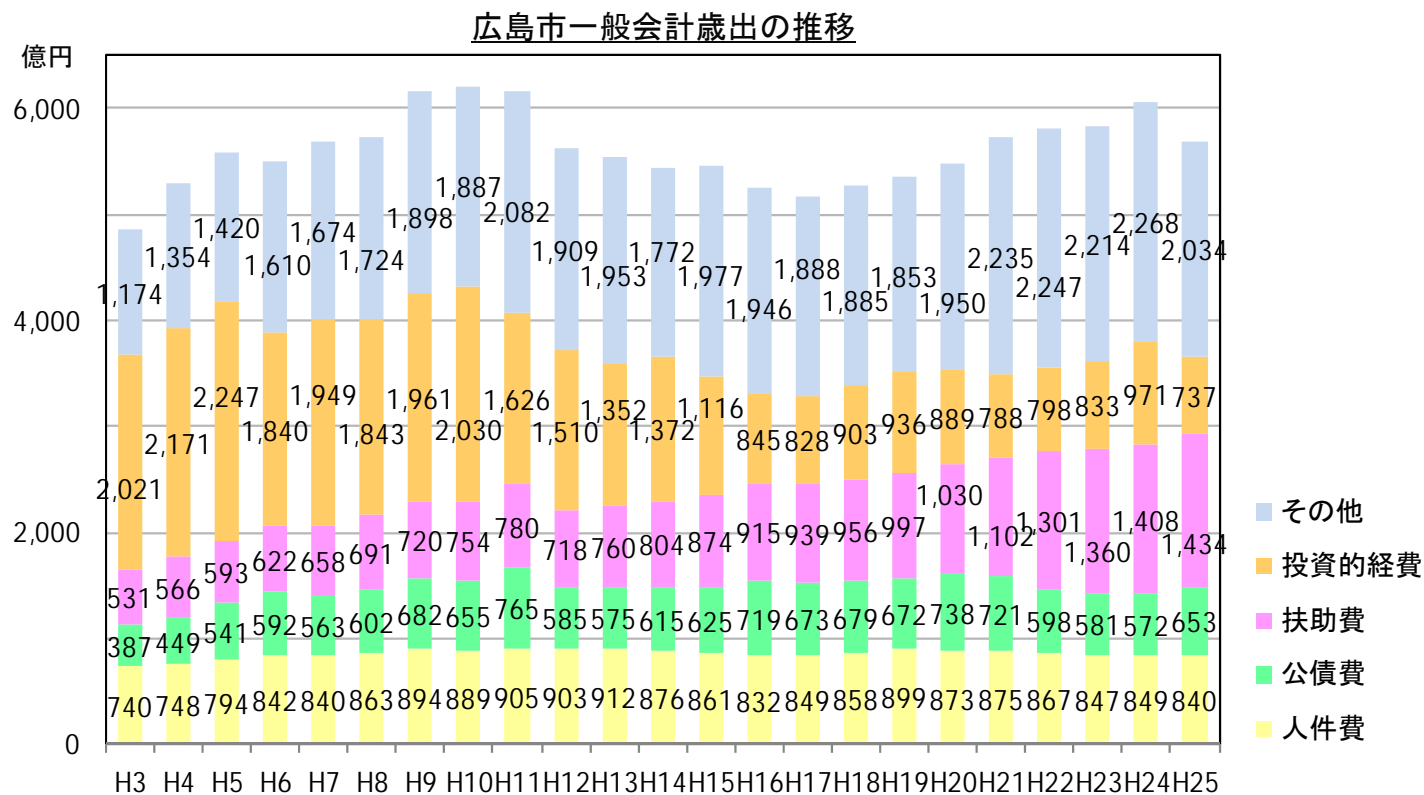
3 現計画での事業実施手法の検討

4 見直し案の検討

5 今後

2 公共事業を取り巻く環境変化

(1) 広島市の財政状況

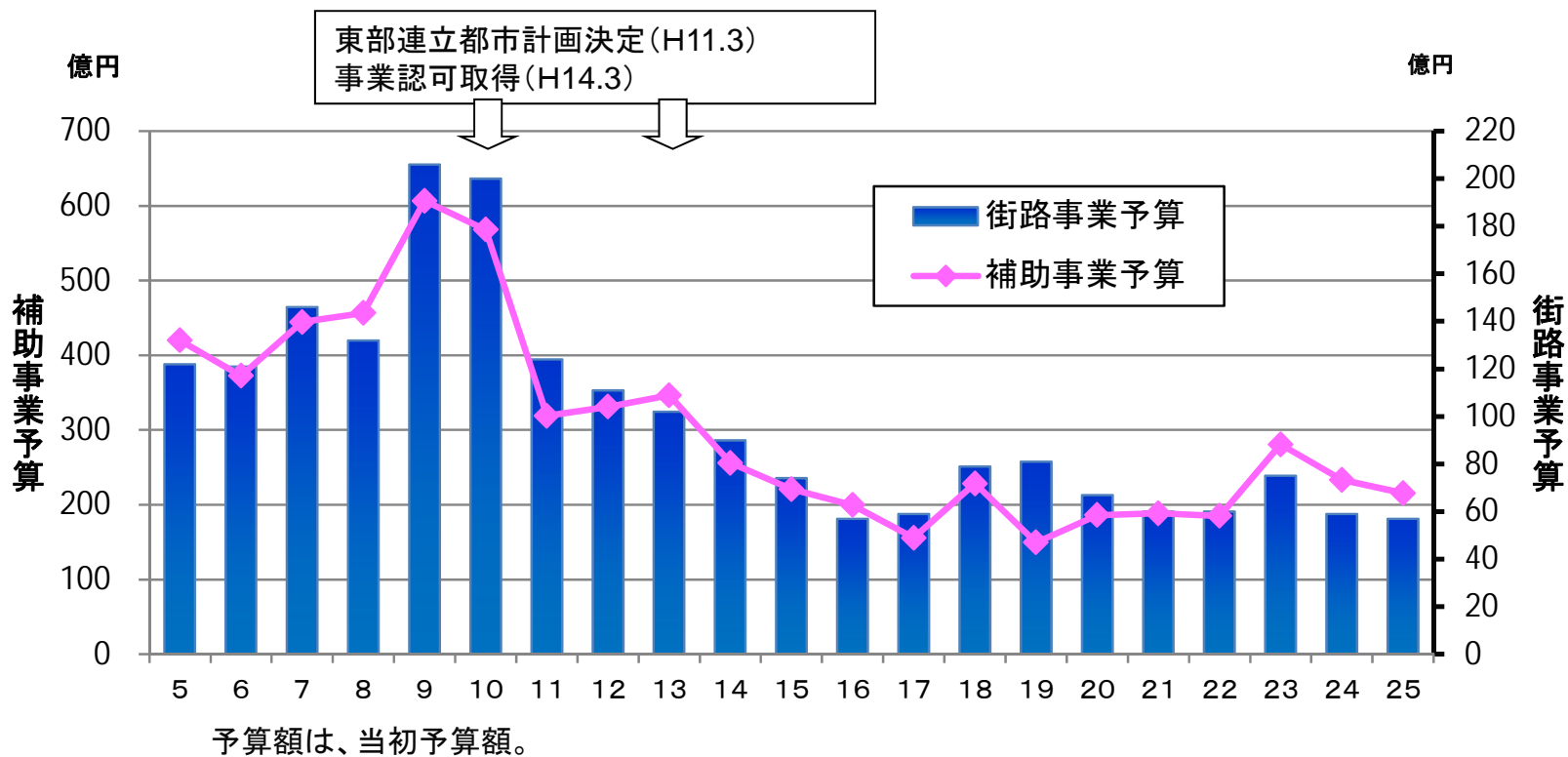


平成10年～23年は決算額、24年は補正後の予算額、25年は当初予算額を使用している。

- 市全体の歳出規模は、平成10年度をピークに減少し、平成17年度以降増加傾向。
- 扶助費は、増加傾向。
- 投資的経費は、平成11年度以降は減少傾向。

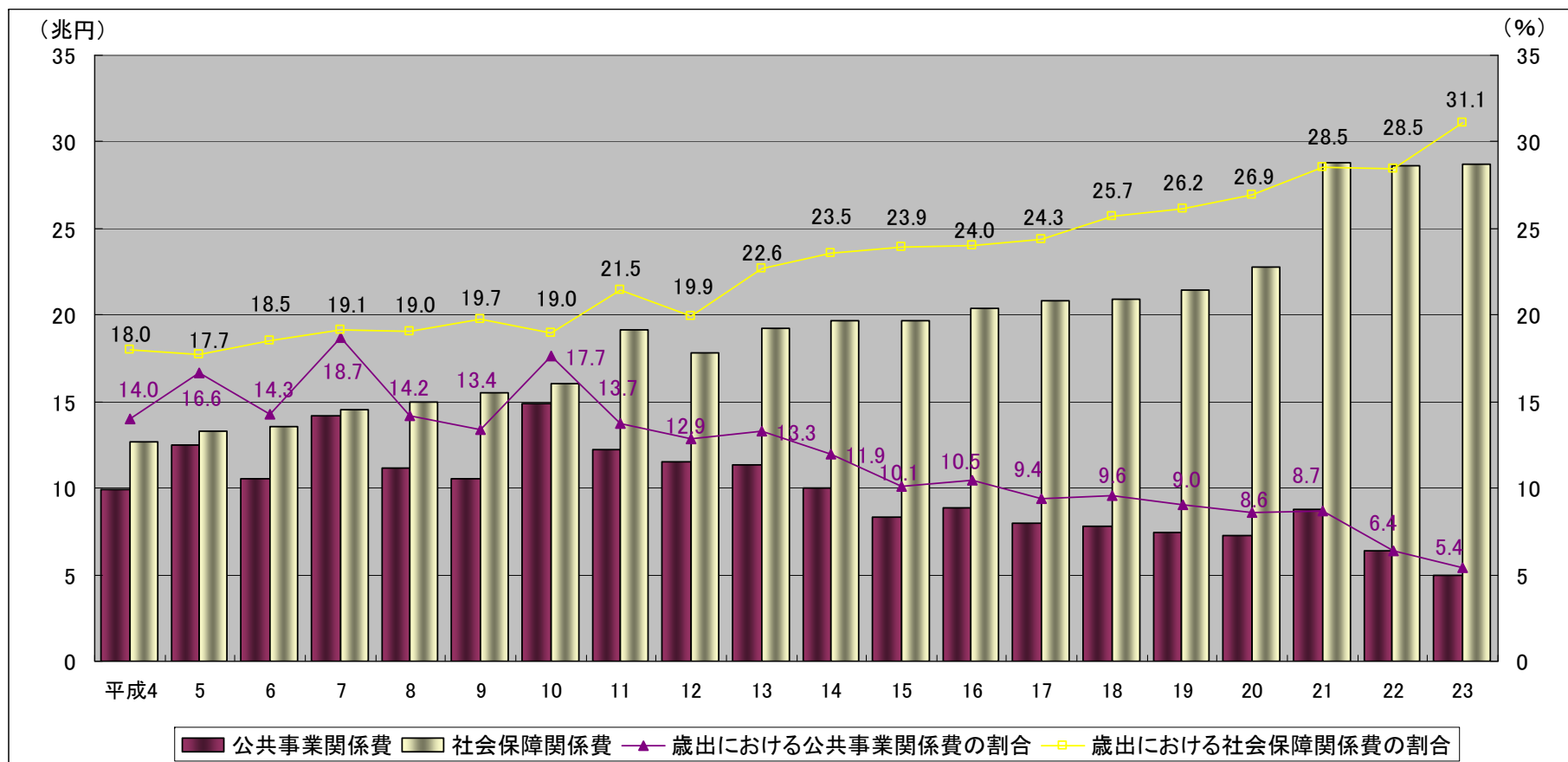
(2) 市・国の公共事業関係費の推移

■ 広島市の補助事業予算 の推移



- 市の補助事業予算は、平成9年度をピークに減少傾向。
- 市の街路補助予算は、平成9年度をピークに減少傾向。

■国の公共事業関係費及び社会保障関係費の推移



資料)平成23年度国土交通白書より広島県が作成



国の歳出における社会保障関係費の割合は増加傾向にある一方で、公共事業関係費は減少傾向にあり、ピーク時(平成7年度)の3割程度まで減少。

(3) 国の予算動向

■平成25年度国土交通省関係予算の主な内容

東日本大震災からの復興の推進

防災・減災対策をはじめとする国民生活の安全・安心の確保

老朽化する社会資本の適確な維持管理・更新の推進

などの分野に重点が置かれた予算配分。


■平成25年度国土交通省関係予算(国費ベース)

平成25年度の国土交通省関係予算の内、公共事業関係費は、国直轄事業なども含め、44,901億円。これは、平成24年度予算と比較して、0.96倍の状況。

前年度比較している国土交通省予算は、東日本大震災復興特別会計の全国防災を含む公共事業関係費。

平成25年度国の交付金の広島市への配分状況

広島市の街路事業予算に対する国の広島市への予算認証率は、8割程度である。



目次

1 連立事業の概要

2 公共事業を取り巻く環境変化

3 現計画での事業実施手法の検討

(1)連続立体交差事業の特殊性

(2)様々な観点からのコスト縮減策等の検討

(3)現在の予算状況下での事業実施

(4)段階施工

(5)一時休止

4 見直し案の検討

5 今後

3 現計画での事業実施手法の検討

(1) 連続立体交差事業の特殊性

○連続立体交差事業は、一旦工事着手すると、完成まで長期間にわたり、多額の事業費が継続して必要となり、他事業・他地域に影響を及ぼさないためには、長期間にわたり安定的な事業費の確保が必要。

残事業費(広島市分)

単位:億円

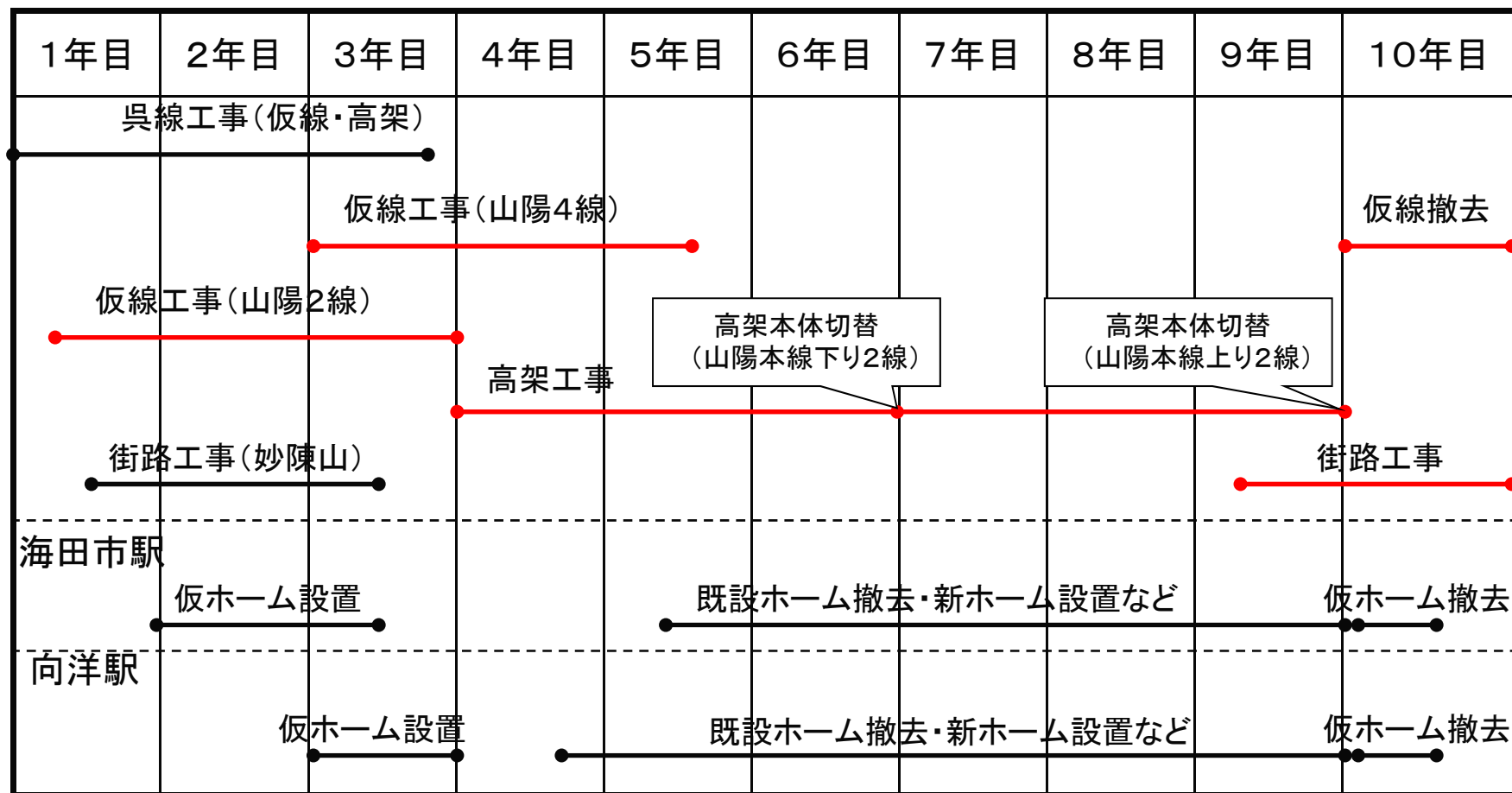
	1 年目	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目	6 年目	7 年目	8 年目	9 年目	10 年目	合計
工事着手 後事業費	21	23	27	31	35	37	36	33	29	23	295

工事費は、現在の計画が10年間で事業が実施されるものとしての試算値。

当事業の実施にあたっては、広島市の街路事業費が年間約60億円程度の中、平均約30億円規模の事業費が長期間にわたり必要となる。

工事工程

—●— 広島市域にも関連する部分



- 鉄道の安全運行を確保しつつ、鉄道事業者と連携して推進する必要がある。
- 事業効果の発現には、集中的な投資を継続して行うことが必要不可欠。

(2) 様々な観点からのコスト縮減策等の検討

項目	内容	課題
①コスト縮減検討	仮線計画の見直し, 高架構造物, 盛土構造の見直し検討	県域, 市域を合わせて, 19億円程度のコスト縮減が見込まれる。
②呉線高架見直し	海田市駅以東の呉線の高架区間の縮小	瀬野川左岸道路など既存の道路の建築限界を考慮する必要がある, 海田市駅から直ぐに呉線を降ろすことは不可。 仮に降ろすとすれば, 県道矢野海田線以南となり, 約300m(約10億円程度)程度の縮小となる。
③旅客線のみ高架化	旅客線2線を高架, 貨物線2線は平面とし, 踏切遮断時間を低減	踏切の除却は行なわれず, 連続立体交差事業としては実施できない。 交付金充当や鉄道事業者負担が得られない。
④配線集約化	4線高架 3線(2線)高架	線路集約化に伴い, 現行の運行ダイヤの維持が不可能となり, 利便性・安全性が低下する。



現在の事業費に比して, 大幅なコスト縮減には至っていない。

(3)現在の予算状況下での事業実施

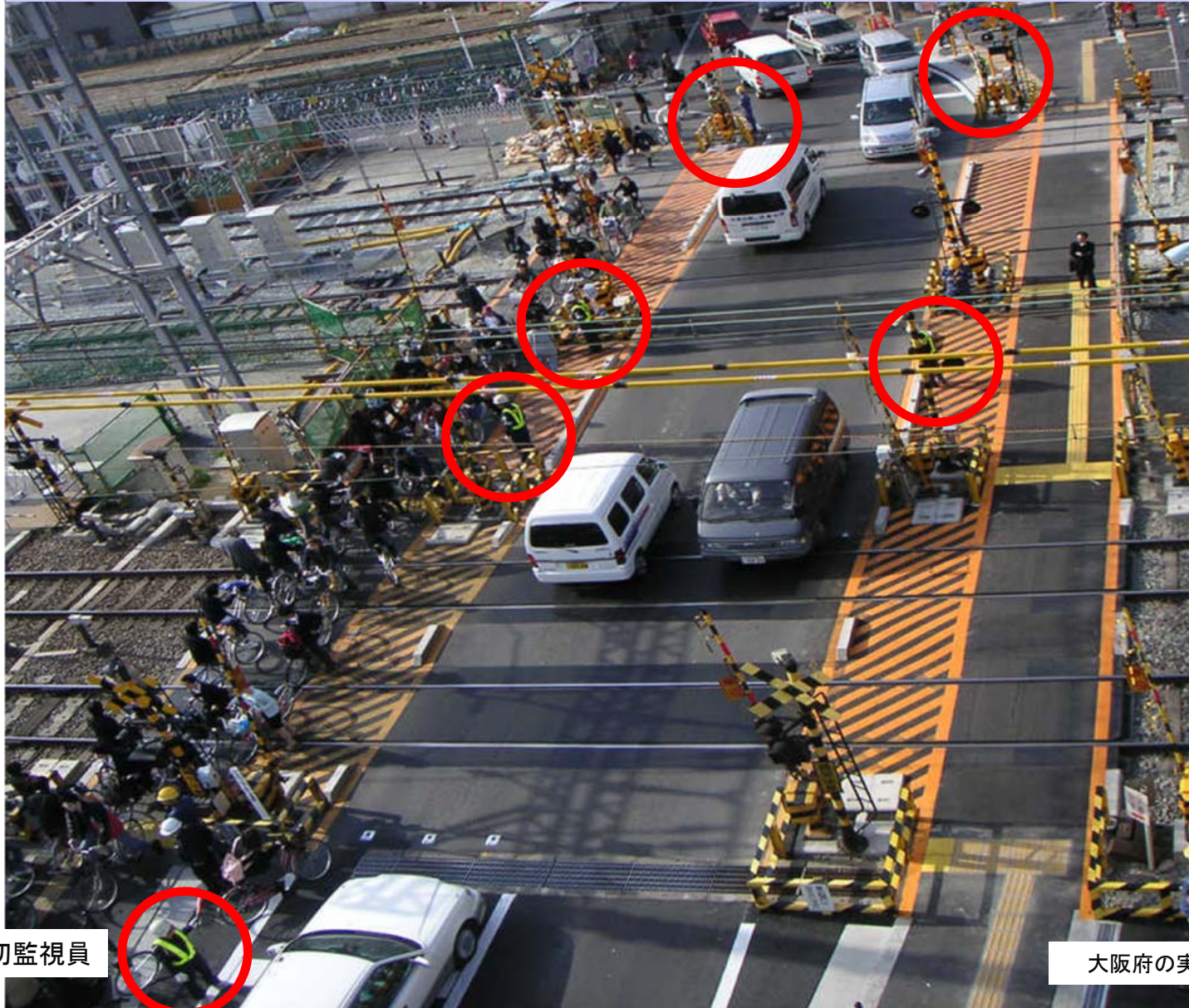
①事業期間の長期化

○現計画の実施に当たり、現在の年間街路事業費約60億円の約1／2を、当事業につき込むことが困難な中、仮に年間投資額を抑制した場合、工事期間が長期化し、次の課題が発生。

主な課題	内容
工事期間の長期化による 利用者・地域住民への影響	仮線での使用期間が長期化することや、長期間にわたる工事実施による交通規制、騒音・振動、工事用車両の通行 など
土地区画整理事業への影響	事業完了の遅延、移転する地権者の移転期間の増大、事業の一時休止 など
整備効果の低下	現場管理費など事業期間の長期化に伴う高コスト化とさらなる工事期間の増大、事業全体の投資効率性の悪化 など
その他	当事業を実施中の際は、他の街路事業を抑制する必要があることや、膨大な公共事業費の投資先が長期間にわたり固定化される など

[事例①]工事期間の長期化による利用者，地域住民への影響

仮線への切替工事期間の長期化に伴い，踏切監視員を設置し安全確保を図るなど，踏切利用者に対し，ご迷惑をおかけする期間が増加。



仮線の踏切

既存の踏切

踏切監視員

大阪府の実施事例を引用

[事例②]工事による一時的な交通規制，騒音・振動，工事用車両の通行など，
工事実施中に生じる皆様のご協力して頂く期間が長くなる。

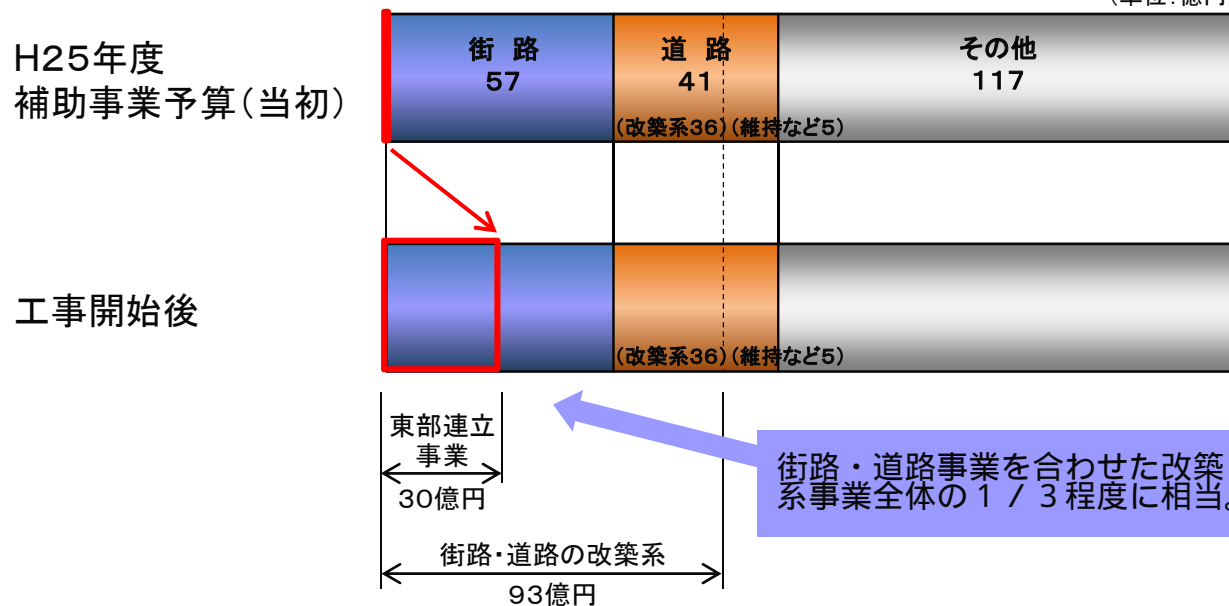


大分県の実施事例を引用

②他事業・他地域への影響

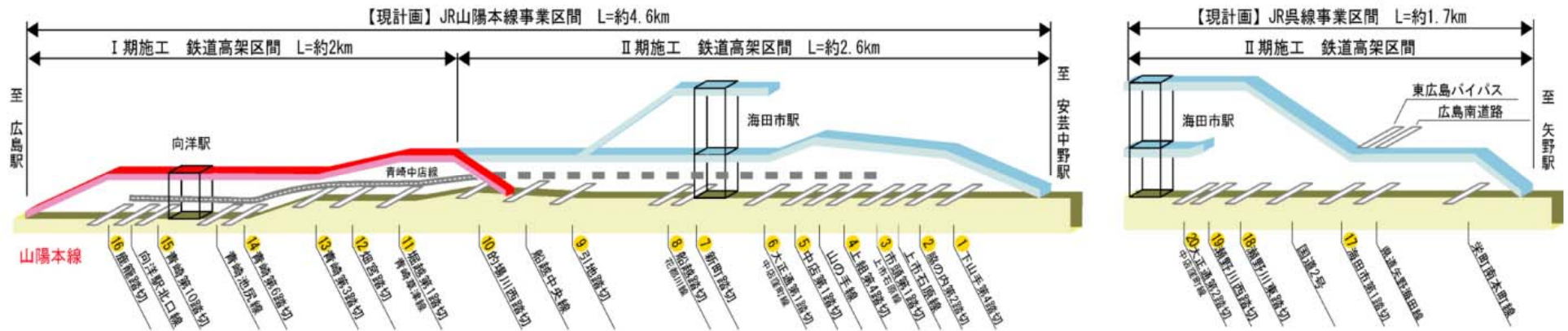
H25年度市補助事業予算(当初): 215億円

(単位: 億円)



他の事業においても、徹底した選択と集中により、事業実施している中、街路・道路事業をあわせた改築系事業全体の1/3程度の予算を充当することは、他の事業・他の地域に相当大きな影響を与えることとなる。

(4) 段階施工



■事業概要

①主な事業内容

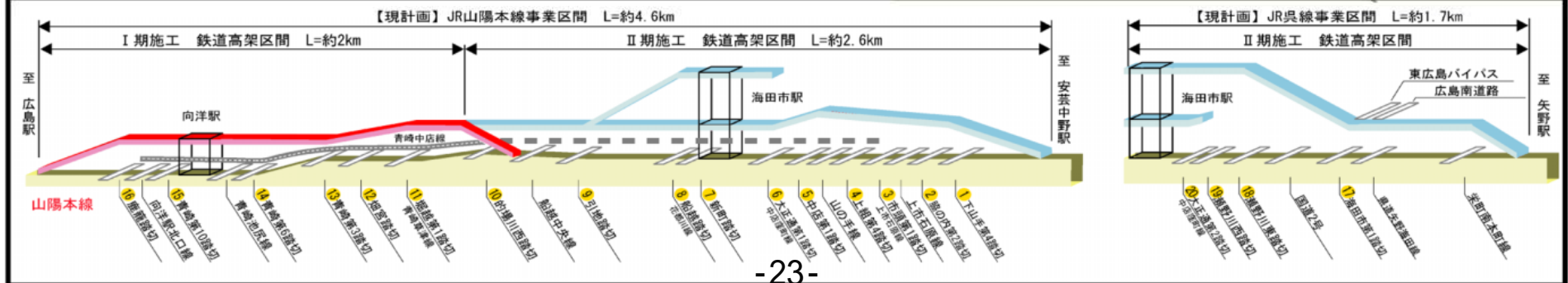
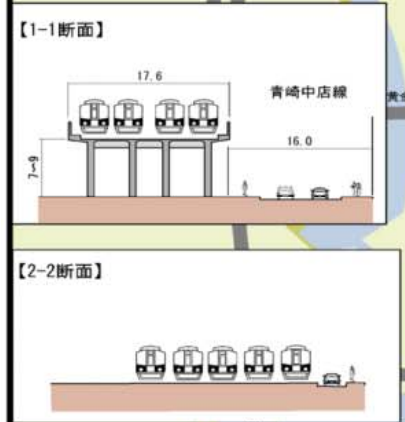
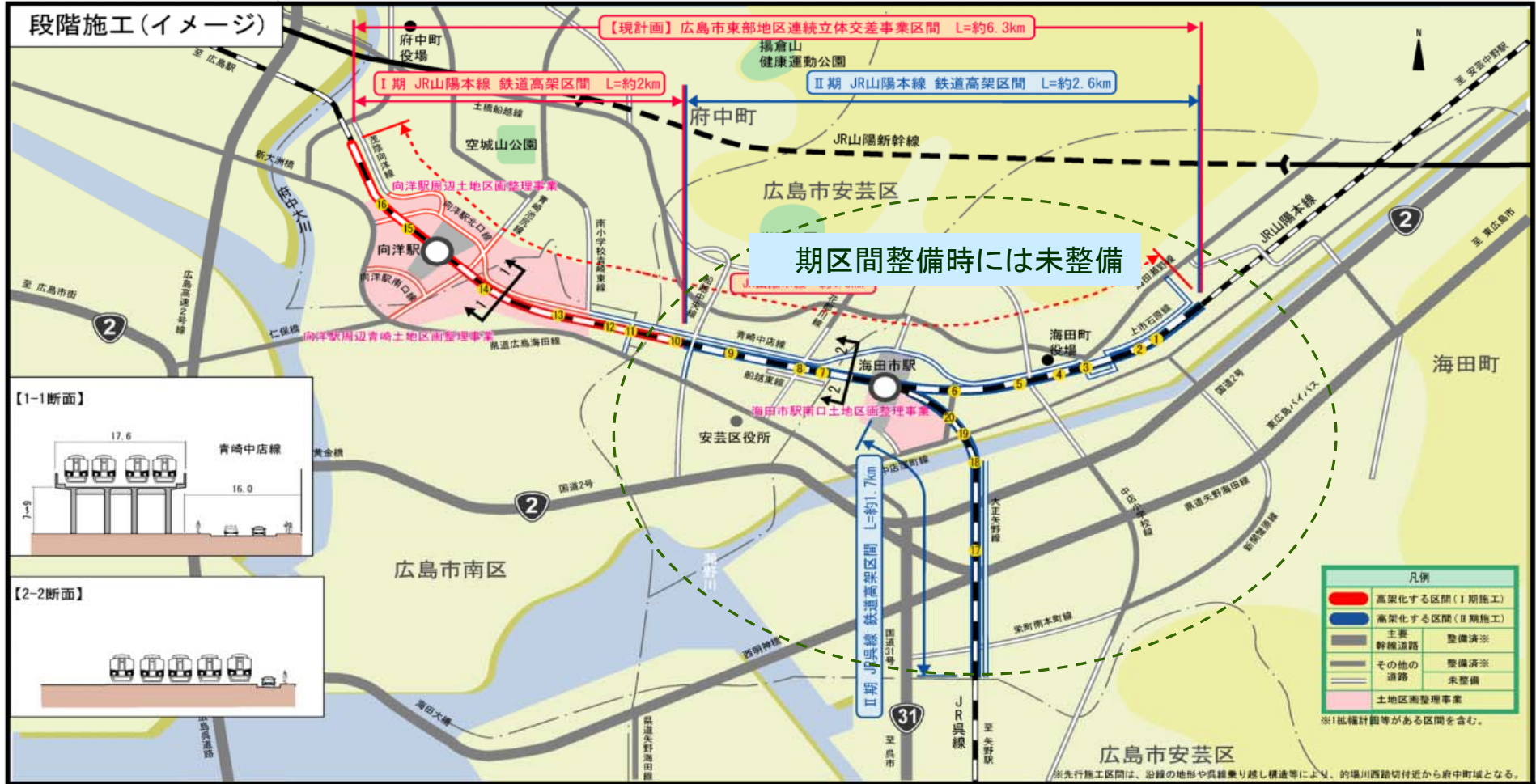
連立延長L=6.3km(I期施工:約2km, II期施工:約4km)
東西幹線道路(青崎中店線)


②全体事業費

約1,115億円(I期施工:約315億円, II期施工:約800億円)

③工事期間

期:工事着手後10年間程度(想定) II期:(着手時期未定)





■ 段階施工の主な検討結果

○ 現計画に比べ約155億円の手戻り費用


高架から地表へのすりつけ区間の撤去費用や新たに生じる仮線高架設置・撤去費用などが発生。

○ 事業効果の発現

期区間のみでの整備では、東西幹線道路が整備されず、県道広島海田線など、当該地域が抱える交通渋滞などの課題解消が図れず、費用対効果が得られない。

○ 海田町域や安芸区内の街路整備

期区間が完了するまでの間は、海田町域や安芸区内の整備が進まず、当該地域における交通の円滑化や南北市街地の一体化などの機能が発揮されない。




(5) 一時休止

■概要

事業実施ができる環境が整うまでの間、休止。

■求められる環境

- 全国で展開中の連続立体交差事業費が安定的に確保されること。
- 連続立体交差事業を安定的に実施する支援スキーム等が創設されること。など

- 
- 再開目処が立たない場合、当該地域が抱える課題が解決されないばかりでなく、街づくりが長期間、停滞する。
 - 現在進められている関連事業の休止や見直し等が求められる。
 - 買収済用地の有効活用が図られない。



目次

- 1 連立事業の概要
- 2 公共事業を取り巻く環境変化
- 3 現計画での事業実施手法の検討

4 見直し案の検討

- (1) 見直しの視点
- (2) 見直し案の概要と効果
- (3) 見直し案に係る主な課題

5 今後

4 見直し案の検討

(1) 見直しの視点

[見直しの視点①] 事業実施手段の見直しによる事業目的の達成



[見直しの視点②]

➤ 事業実施に向けての実現可能性

- 工事期間の長期化の解消, 事業費の縮減など事業規模の見直し

[見直しの視点③]

➤ 土地区画整理事業への影響

- 工事期間の長期化の解消
- 土地区画整理事業の事業計画との連携



H25.7撮影

[見直しの視点④]

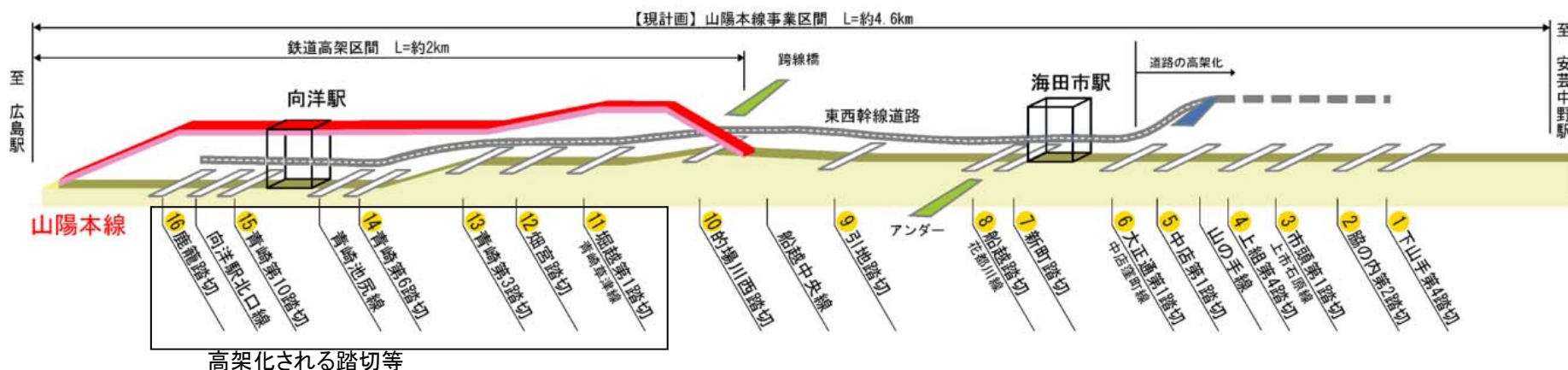
➤ 連立事業の進捗状況

- 買収済用地の活用



H25.7撮影

(2) 見直し案の概要と効果



■見直し案の概要

①主な事業内容

連立延長L=約2km

東西幹線道路：1路線， 跨線橋：2路線， アンダーパス1路線

②全体事業費（現在の事業費を基本に県・市が試算した概算額）

約570億円（県域：約320億円， 市域：約250億円）

③工事期間

工事着手後10年間程度（想定）

■市負担額(JR負担除く)

【現計画】

(単位:億円)

市域 事業費	内訳	
	国	市
325	179	146



【見直し案(縮小案)】

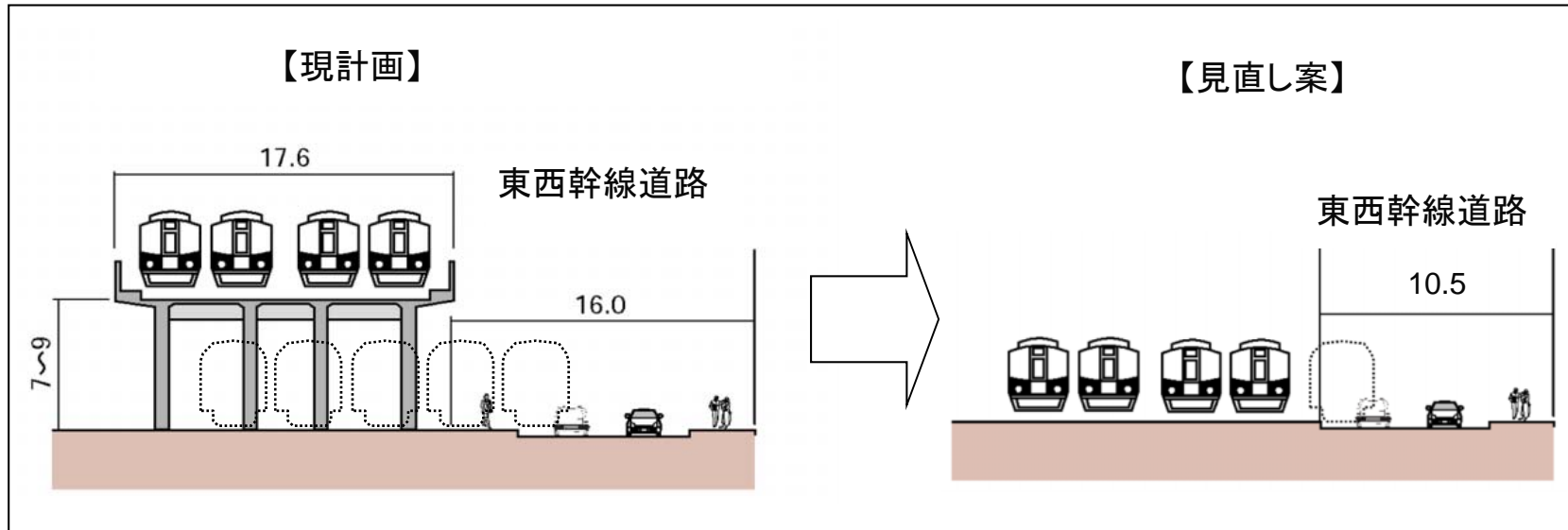
(単位:億円)

市域 事業費	内訳	
	国	市
240	130	110

事業費は、現計画の事業費を基本に県・市が独自に試算した概算数値であり、今後、変動する。
事業費には、JR負担金を含んでいない。

■交通の円滑化のための東西幹線道路における幅員確保策

[広島市安芸区付近]



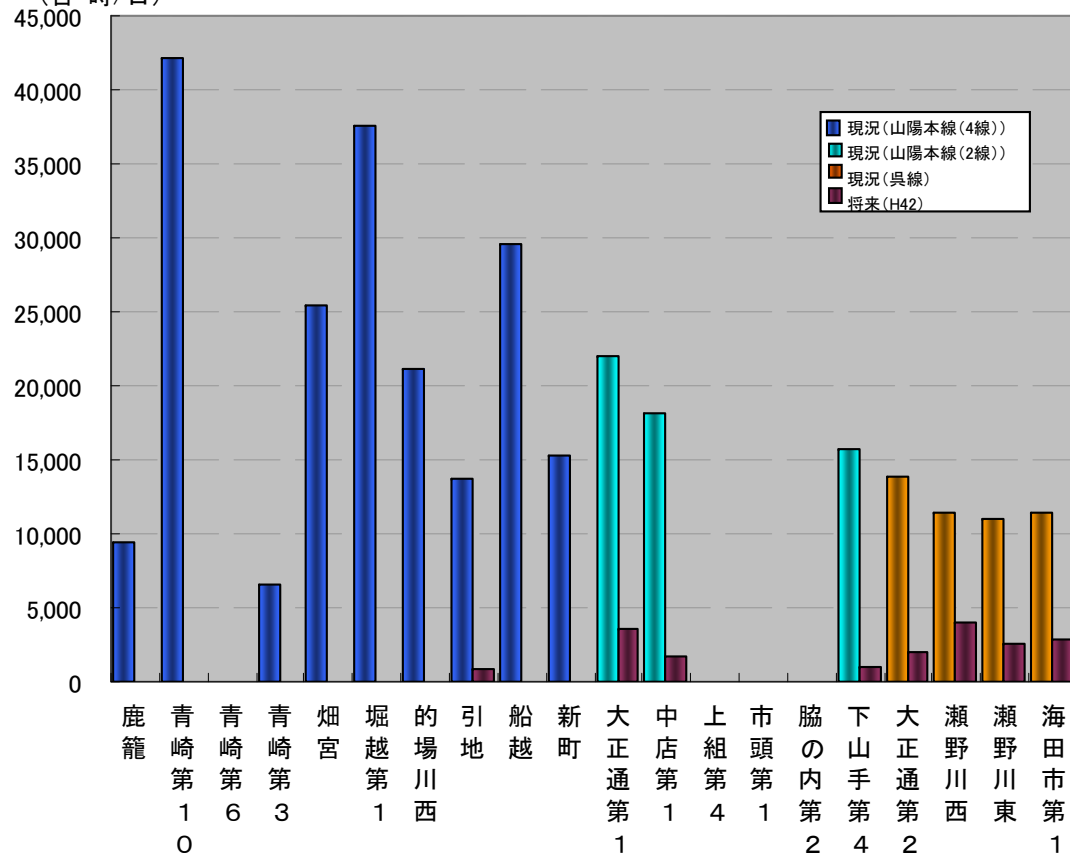
見直し案による交通流動の状況



■見直し案に係る踏切交通量(自動車)の変化

踏切交通遮断量
(台・時/日)

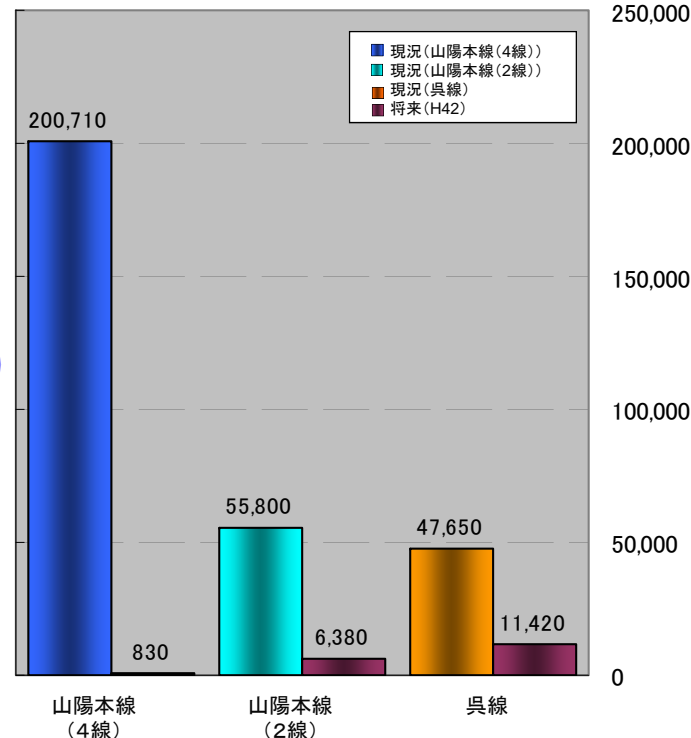
各踏切交通遮断量の変化



的場川西, 船越, 新町踏切は, 跨線橋などの代替施設を整備することを想定。

路線別の踏切交通遮断量の変化

踏切交通遮断量
(台・時/日)




現況の踏切交通遮断量は, H21踏切台帳の参考値
踏切交通遮断量 = 自動車交通量 × 踏切遮断時間

残る踏切の自動車交通量は, 街路網整備により大幅な減少が見込まれる。

■見直し案の効果と実現性

	現計画	評価	見直し案	評価	
費用対効果 10年間で実施した場合	1.15	○	1.6程度	○	
目 標	①交通の円滑化 (広島海田線の渋滞解消など)	・東西幹線道路の整備 ・南北を結ぶ都市計画道路と鉄道が立体化	○	・東西幹線道路の整備 ・跨線橋など代替施設により, 南北を結ぶ都市計画道路と鉄道が立体化	○
	②南北市街地の一体化	・南北を結ぶ都市計画道路や関連市道・町道と鉄道が立体化	○	・土地区画整理事業計画区域内の鉄道高架化 ・跨線橋など代替施設により, 南北を結ぶ都市計画道路と鉄道が立体化	△
	③南北一体の土地区画整理事業の実施	・土地区画整理事業計画区域内の鉄道高架化	○	・土地区画整理事業計画区域内の鉄道高架化	○
	④踏切除却による安全性の確保	・高架化される踏切(20箇所)	○	・高架化される踏切(6箇所) ・街路整備に伴う踏切交通量減少	△
関連事業の整備	・瀬野川を跨ぐ都市計画道路は, 連立完成後に整備	△	・瀬野川を跨ぐ都市計画道路を東西幹線道路と一体的に整備	○	
実 現 性	公共事業の現行のスタミナや制度を考慮すると, 事業期間, 費用対効果, 他事業・他地域への影響などの課題がある。		事業費が, 現計画の約半分程度となり, 街路事業費の重点的な予算確保により実現性が大幅に向上する。		



(3) 見直し案に係る主な課題

○鉄道高架を実施しない地域の街づくり

これまで連立整備を前提に進めてきた街づくり計画の変更が必要。

○残る踏切の安全性・利便性の向上

踏切の自動車交通量は大幅に減少するものの、残った踏切の安全性・利便性を考慮する必要がある。

○安定的な事業費の確保

高架区間を短縮したとしても、なお、多額の事業費が必要であり、
現計画と同様、事業実施にあたっては、安定的な事業費の確保が必要。



5 今 後

○広島市東部地区連続立体交差事業は、共同事業者である広島県と連携しながら、現計画の実現に向け様々な観点から模索したものの、いずれも様々な課題があります。

○事業目的の達成のためには、鉄道高架区間の短縮も含めて、実現可能な実施手法の検討が必要であり、引き続き、どのような見直しが可能かについて、皆様の意見も伺いながら、広島県と連携の上、関係機関と協議・調整して参ります。