

広島市東部地区連続立体交差事業の 見直しの方向性について

平成27年6月
広島県・広島市

■ はじめに

- 広島市東部地区連続立体交差事業は、昨今の公共事業を取り巻く環境の中では、現計画どおり事業実施した場合、事業の長期化など様々な課題が生じるため、広島県・広島市は、平成24年2月に見直し検討に着手しました。
- 平成25年8月には、見直し検討状況を公表し、平成26年度には、海田町と「協議の場」において、土地区画整理事業と一体となって南北市街地の一体化を早期に図る必要があることなど、この事業の進め方などについて協議を行ってきました。
- この度、平成25年8月に見直し検討状況を公表して以降、これまで県と市が連携し取りまとめた見直しの方向性などを説明します。

■ 目次

- (1) 見直し検討フロー
- (2) 見直しの視点
- (3) 高架高さを抑えたコスト縮減の考え方
- (4) 見直し案の概要
- (5) 各案の概要比較
- (6) 各案の効果と実現性
- (7) 今後の進め方

(1) 見直し検討フロー

平成25年8月までの検討

現 計 画
(平成14年 3月)

事業の見直し検討を公表
(平成24年 2月)

見直し検討状況の説明
(平成25年 8月)

高架高さを抑えた
高架化の可能性を検討

見直しの方向性の説明
(平成27年 6月)

○昨今の公共事業を取り巻く環境の中では、現計画で実施した場合、事業の長期化など、様々な課題が生じる
○構造の見直しによるコスト削減策は、約20億円程度しか削減できず、抜本的な効果が得られない

○府中町の土地区画整理事業への影響に配慮した事業の早期整備要望
○海田町のまちづくりに支障

見直し検討状況の説明以降の県と海田町との主な協議

平成26年 5月	県副知事、海田町長等による現地視察及び意見交換
平成26年 7月	県と海田町は「協議の場」を設置（3回開催）
平成26年12月	高架高さを抑える等のコスト削減策の可能性検討を行うことについて合意

見直しの視点(5ページ参照)

今回の見直しの視点(5ページ参照)

(2) 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
 - 交通の円滑化
 - 南北市街地の一体化
 - 踏切の安全確保
- 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
- 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
- ④連立事業の進捗状況
 - 買収済用地の活用

今回の見直しの視点

- ①海田町のまちづくりへの対応
 - 土地区画整理事業などの関連事業と一体となって鉄道を挟む地域の一体化
- ②交通特性を踏まえた鉄道の高架化
 - 交通量の変化と将来予測
 - 大型車の混入率

(3) 高架高さを抑えたコスト縮減の考え方 (1/2)

見直しの視点をもとに、事業効果を早期に発現し、事業の最適化を検討

【検討項目】

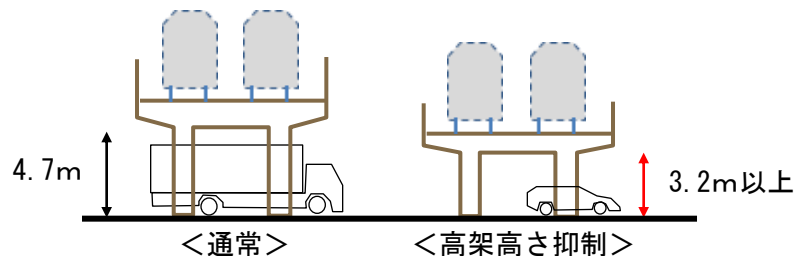
- ①現在の山陽本線と呉線を引地踏切付近で立体交差させている施設を活用する中で、大幅なコスト削減を図りながら、海田町域の鉄道の高架化を検討
- ②海田市駅周辺は、踏切を通過する車の交通特性を考慮
- ③他県事例などを参考に高架高さ3.2mを確保することにより、一般的な消防車などの緊急車両の通行を確保

【検討結果】

- 海田市駅周辺は、踏切を通過する大型車が少ないなどの交通特性から、少なくとも高架高さを3.2m確保することにより鉄道の高架化を実現
- なお、地形条件等を勘案し、可能な範囲でできる限りの高架高さを確保

(3) 高架高さを抑えたコスト縮減の考え方 (2/2)

大型車の通行が必ずしも必要のない区間では、高さ、延長を抑えた立体交差を推進⇒ 工期短縮、コスト縮減を実現



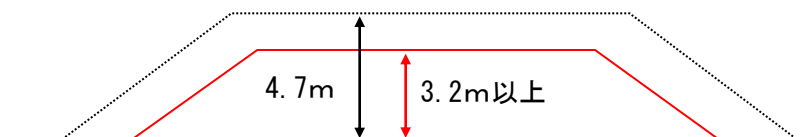
【通行可能な車両】

高架高さ 4.7m：車両制限無し

高架高さ 3.2m：一般的な緊急車両が通行可能

※消防車両（普通ポンプ車） 全高約3m

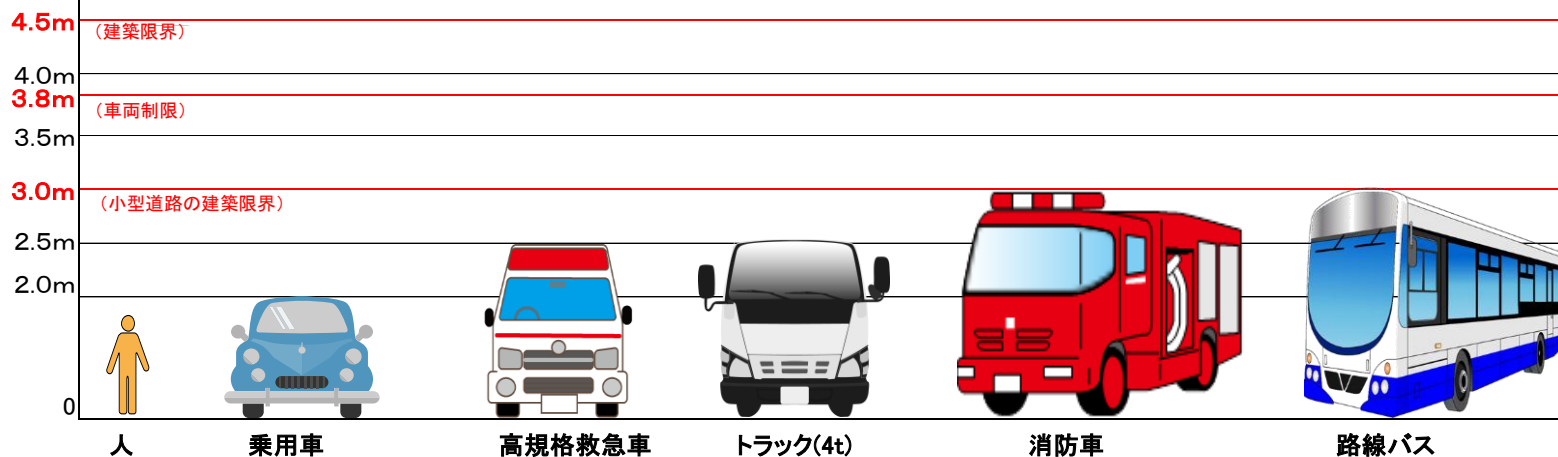
高架高さを抑えて、構造物をスリム化



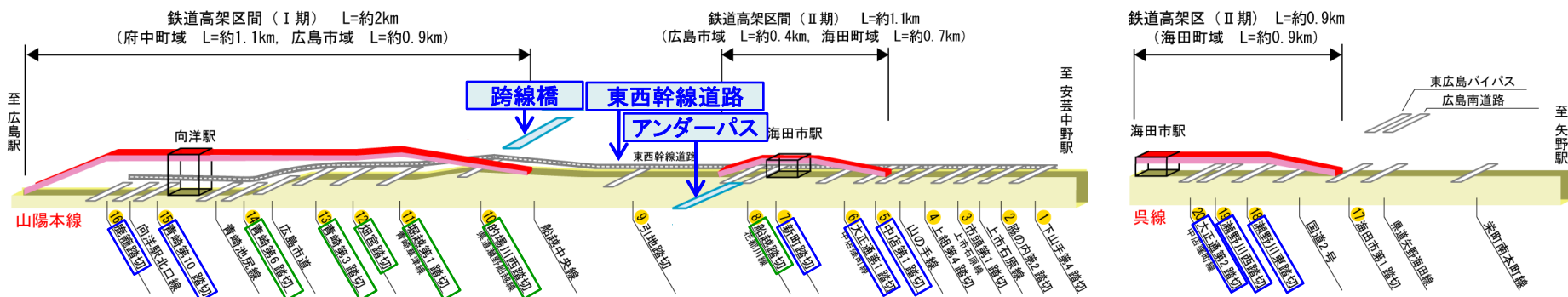
[4.7m=4.5m(普通道路の建築限界)+0.2m(舗装修繕等の余裕)]

[3.2m=3.0m(小型道路の建築限界)+0.2m(舗装修繕等の余裕)]

(参考) 車両種別毎の概略高さ



(4) 見直し案の概要 (1/2)



■ 見直し案の概要

① 主な事業内容

鉄道高架区間 L = 約 4 km [県域 2.7 km (府中町域 1.1 km, 海田町域 1.6 km), 市域 1.3 km]
 東西幹線道路 : 1 路線, 跨線橋 : 1 路線, アンダーパス : 1 路線 を整備
 踏切除却 : 県域 8 箇所 市域 6 箇所

② 全体事業費

約 770 億円 (県域 : 約 490 億円, 市域 : 約 280 億円)
 (※近年の事業費単価などを参考に, 県・市が試算した概算額)

③ 工事期間

工事着手後 15 年間程度 (I 期・II 期)
 (I 期 向洋駅周辺 10 年間程度, II 期 海田市駅周辺 10 年間程度)
 ※ I 期工事着手後, 概ね 5 年程度を目途に II 期工事に着手する

(5) 各案の概要比較

		見直し案（平成27年6月）		平成25年8月に提示した案		現計画	
概算事業費	全体	770億円 (690億円)	73%	630億円 (570億円)	60%	1,050億円 (960億円)	
	県域	490億円 (440億円)	74%	350億円 (320億円)	53%	660億円 (606億円)	
	市域	280億円 (250億円)	72%	280億円 (250億円)	72%	390億円 (354億円)	
事業概要	高架延長 (盛土擦り付け区 間含む)	全体	約4.0km	63%	約2.0km	32%	6.3km
		県域	約2.7km	61%	約1.1km	25%	4.4km
		市域	約1.3km	68%	約0.9km	47%	1.9km
	踏切除却 (全体)	全体	14箇所	70%	9箇所	45%	20箇所
		県域	8箇所	62%	3箇所	23%	13箇所
		市域	6箇所	86%	6箇所	86%	7箇所
	鉄道高架によ り除却	県域	8箇所		2箇所		13箇所
		市域	4箇所		4箇所		7箇所
	跨線橋等によ り除却	県域	—		1箇所		—
		市域	2箇所		2箇所		—
	事業期間		15年間程度（Ⅰ期・Ⅱ期）		10年間程度		10年間程度
年間投資額		約45億円/年		約53億円/年		約95億円/年	

※概算事業費の上段数値は、近年の事業費単価をもとに県・市が試算した概算額

※概算事業費の下段カッコ内の数値は、平成13年度事業認可取得時の事業費をもとに県・市が試算した概算額

※表中の％は現計画に対する割合

※年間投資額は、近年の事業費単価をもとに県・市が試算した概算額から、これまでの投資済額（約100億円）を差引き、事業期間で除したもの

(6) 各案の効果と実現性

		見直し案（平成27年6月）		平成25年8月に提示した案		現計画
費用対効果		1.2程度		1.5程度		1.0程度
事業目的の達成	①交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> 東西幹線道路の整備 跨線橋等により、都市計画道路と鉄道が立体交差化 	○	<ul style="list-style-type: none"> 東西幹線道路の整備 跨線橋等により、都市計画道路と鉄道が立体交差化 	○	<ul style="list-style-type: none"> 東西幹線道路の整備 都市計画道路と鉄道が立体交差化
	②南北市街地の一体化	<ul style="list-style-type: none"> 土地区画整理事業区域内の鉄道高架化（向洋駅、海田市駅周辺） 鉄道の高架化と跨線橋等により、都市計画道路と鉄道が立体交差化 	○	<ul style="list-style-type: none"> 土地区画整理事業区域内の鉄道高架化（向洋駅周辺のみ） 鉄道の高架化と跨線橋等により、都市計画道路と鉄道が立体交差化 	△	<ul style="list-style-type: none"> 土地区画整理事業区域内の鉄道高架化（向洋駅、海田市駅周辺） 鉄道の高架化により、都市計画道路と鉄道が立体交差化
	③踏切除却	<ul style="list-style-type: none"> 14箇所 	△	<ul style="list-style-type: none"> 9箇所 	△	<ul style="list-style-type: none"> 20箇所
実現可能性		<ul style="list-style-type: none"> 事業費は現計画から約3割縮減 事業費は平成25年8月に提示した案よりも大きいですが、I・II期施工とすることで事業費の平準化が図られるとともに、I期工事区間の早期事業効果の発現が可能 	○	<ul style="list-style-type: none"> 事業費は現計画の約半分程度となり、実現性が大幅に向上 	○	<ul style="list-style-type: none"> 昨今の公共事業を取り巻く環境の中では、事業の長期化など課題が生じる
土地区画整理事業への影響		<ul style="list-style-type: none"> 土地区画整理事業計画との連携（向洋駅、海田市駅周辺） 	○	<ul style="list-style-type: none"> 土地区画整理事業計画との連携（向洋駅周辺のみ） 	△	—
連立事業の進捗状況		<ul style="list-style-type: none"> 買収済み用地を活用した街路整備 	○	<ul style="list-style-type: none"> 買収済み用地を活用した街路整備 	○	—

※費用対効果は、近年の事業費単価をもとに県・市が試算した概算額を用いて算定

(7) 今後の進め方

- 当事業の見直し検討に当たっては、見直しの視点を基本に、引き続き関係する皆様と十分に協議を行いながら、県・市連携し、早期に事業効果を発現していくことが重要であると考えています。
- また、残る踏切については、引き続き関係者と協議し、安全性・利便性の確保に努めていきます。
- 今後、地元住民等への説明や関係機関との協議・調整を踏まえ、できるだけ早期に見直し案を確定していきます。

■ 資料編

○現計画や平成24年2月以降，県・市で取り組んできた見直しの内容など，以下，各種資料を掲載します。

- (1) 事業見直しの経緯
- (2) 現計画のイメージ図
- (3) 平成25年8月に提示した案のイメージ図

(1) 事業見直しの経緯

平成5年4月 事業採択

平成11年3月 都市計画決定

平成14年3月 事業認可取得

平成19年1月 7年延伸を公表（工事完了を平成27年度から平成34年度に変更）

平成24年2月 事業の見直し検討に着手する旨を公表

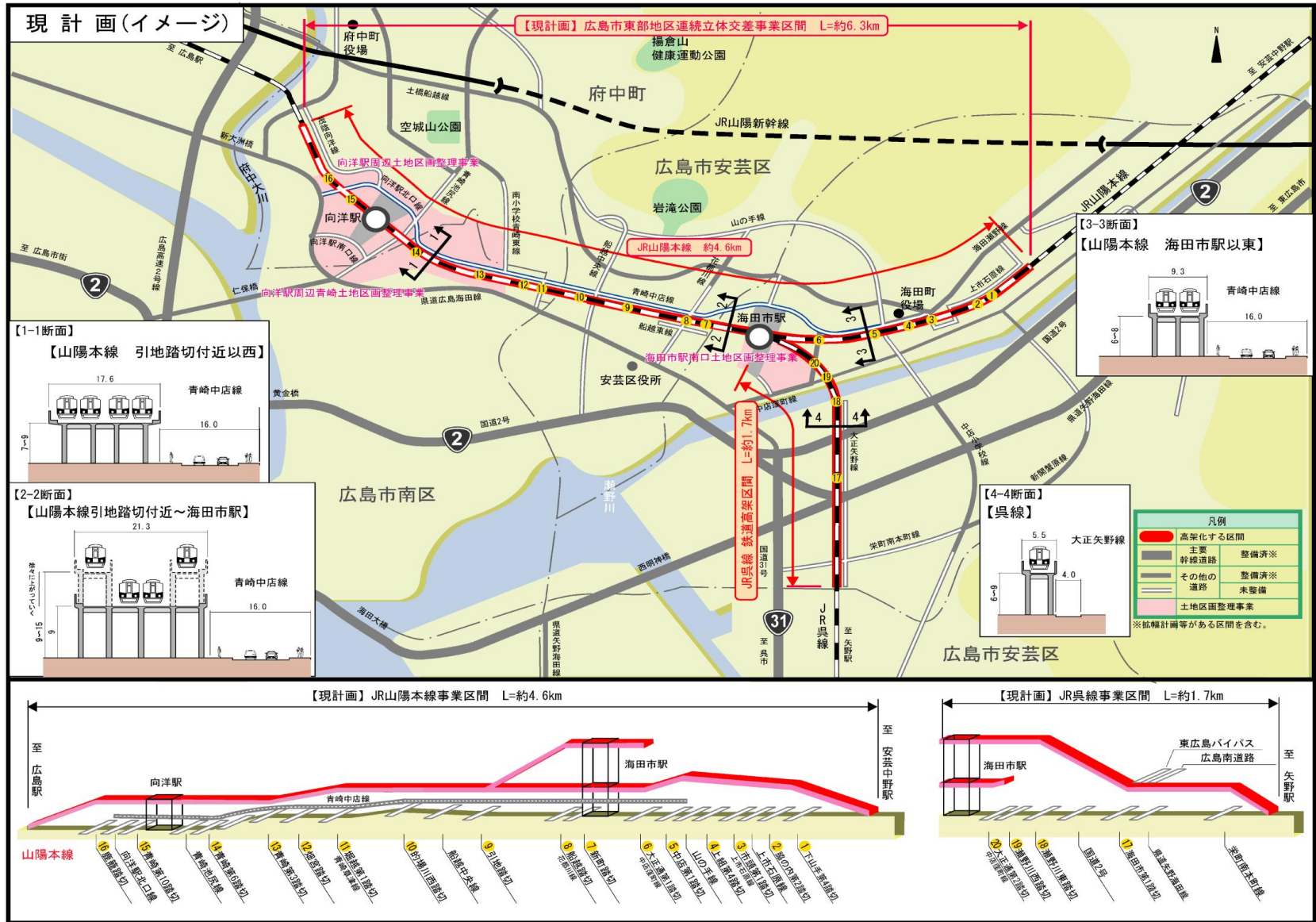
平成25年8月 見直し検討状況を公表

平成26年5月 副知事、海田町長及び海田町議会が現地視察し、意見交換を実施

平成26年7月 県と海田町は「協議の場」を設置（7・10・12月に開催）

平成26年12月 土地区画整理事業と一体となった南北市街地の一体化を図ることを目的に、県と海田町は、海田町域において、高架高さを抑える等のコスト縮減策の可能性検討を行うことについて合意

(2) 現計画のイメージ図



(3) 平成25年8月に提示した案のイメージ図

