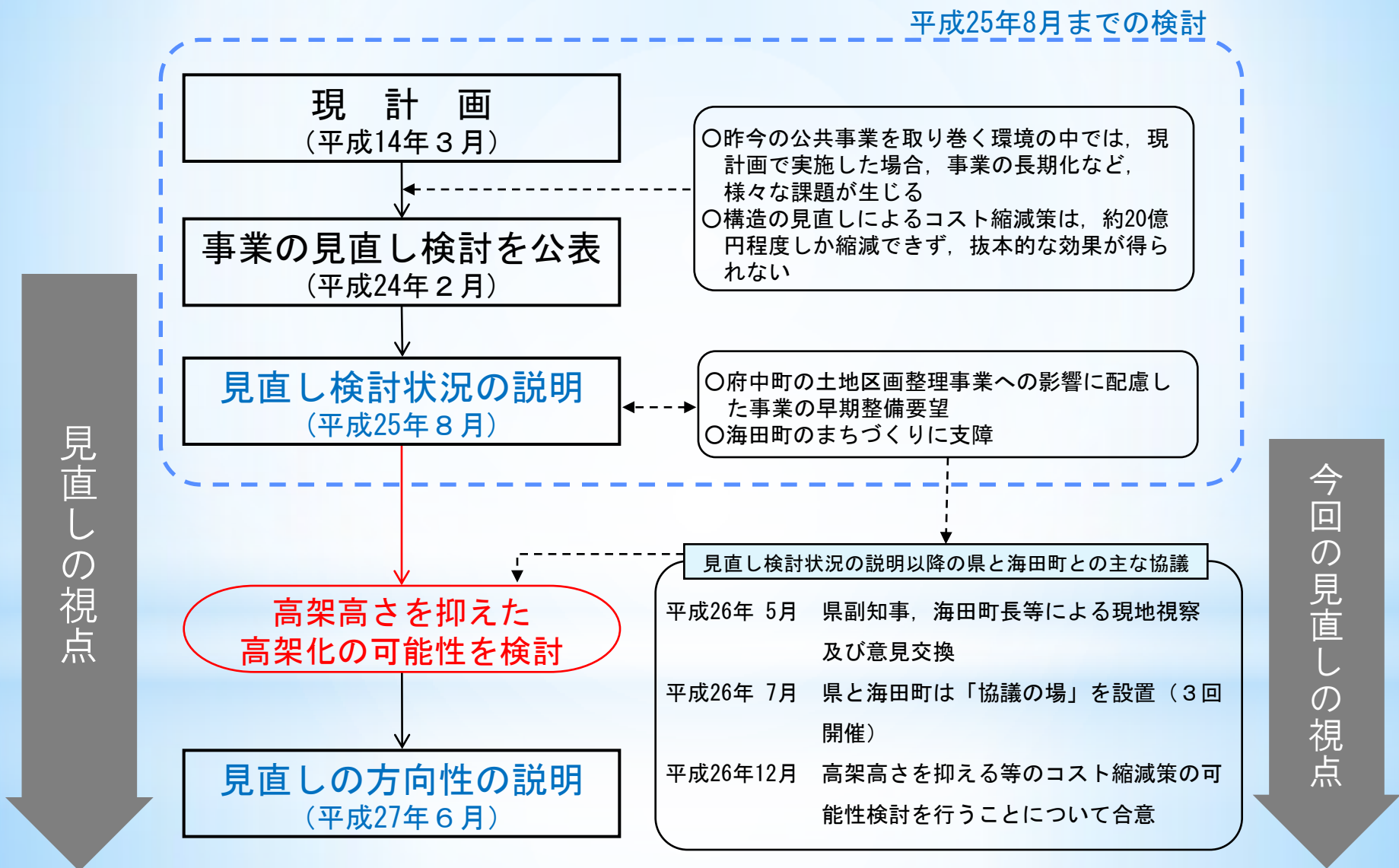


広島市東部地区連続立体交差事業の 見直しの方向性について

平成27年7月
広島市道路交通局
道路部街路課

見直し検討フロー



■ 見直しの視点

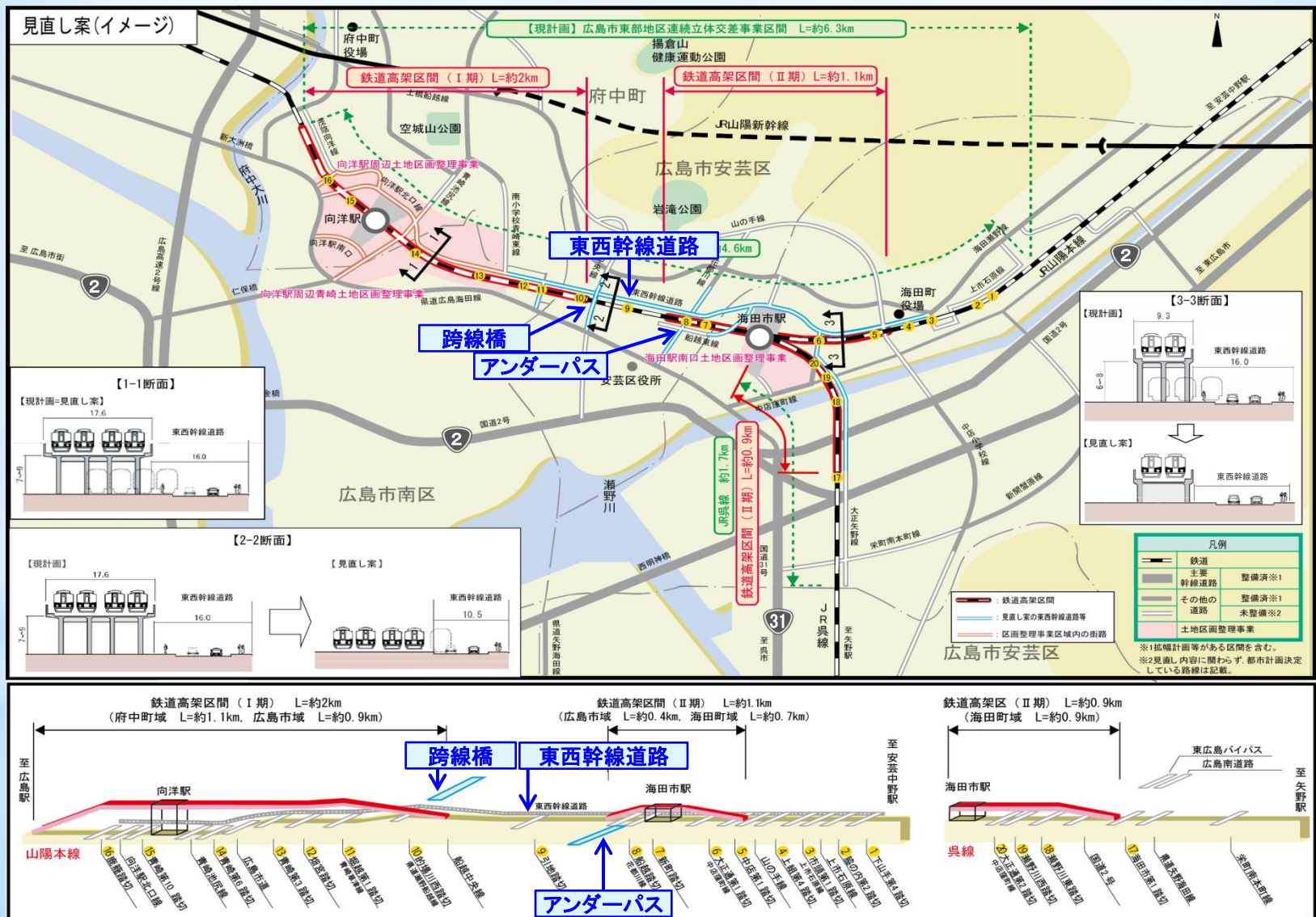
見直しの視点

- 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

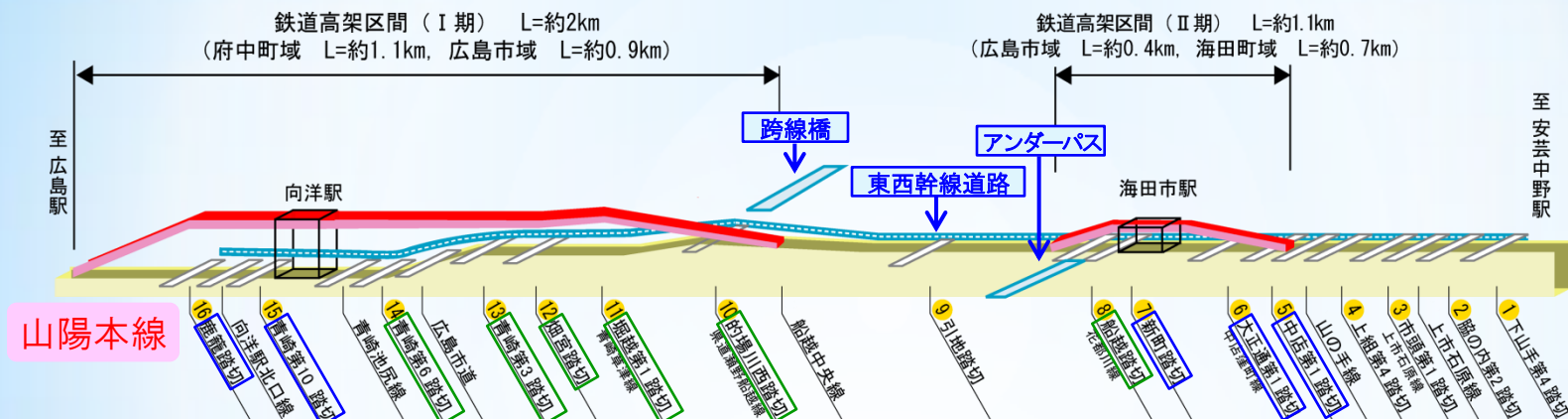
今回の見直しの視点

- 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

見直し案の概要



見直し案の概要



○主な事業内容

鉄道高架区間 L = 約 4 km

[県域 2.7km (府中町域 1.1km, 海田町域 1.6km) , 市域 1.3km]

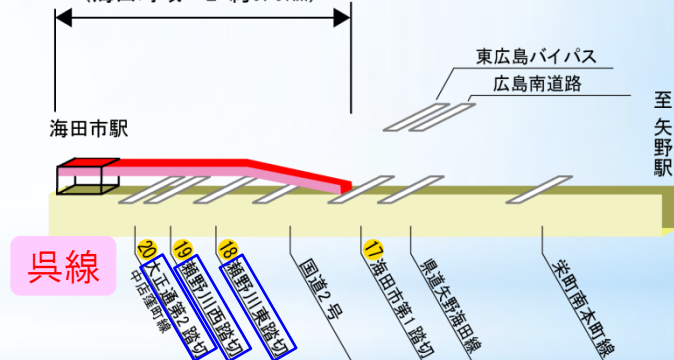
東西幹線道路 : 1 路線

跨線橋 : 1 路線

アンダーパス : 1 路線

踏切除却 : 県域 8 箇所 市域 6 箇所

鉄道高架区 (II期) L=約0.9km
(海田町域 L=約0.9km)



○全体事業費

約 770 億円 (県域 : 約 490 億円 , 市域 : 約 280 億円)

○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)

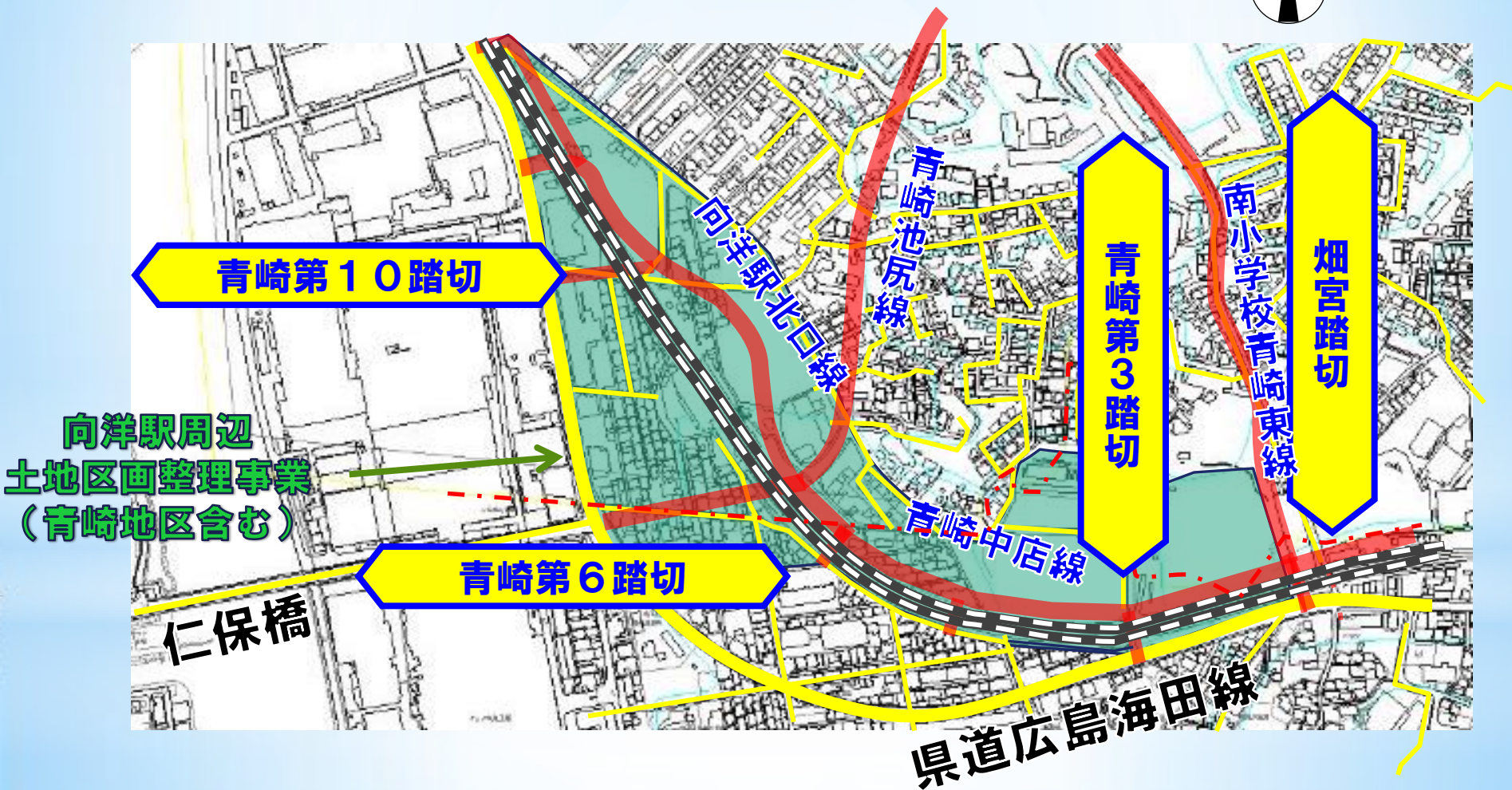
※ I 期工事着手後 , 概ね 5 年程度を目途に II 期工事に着手する

■ 向洋駅周辺

現況

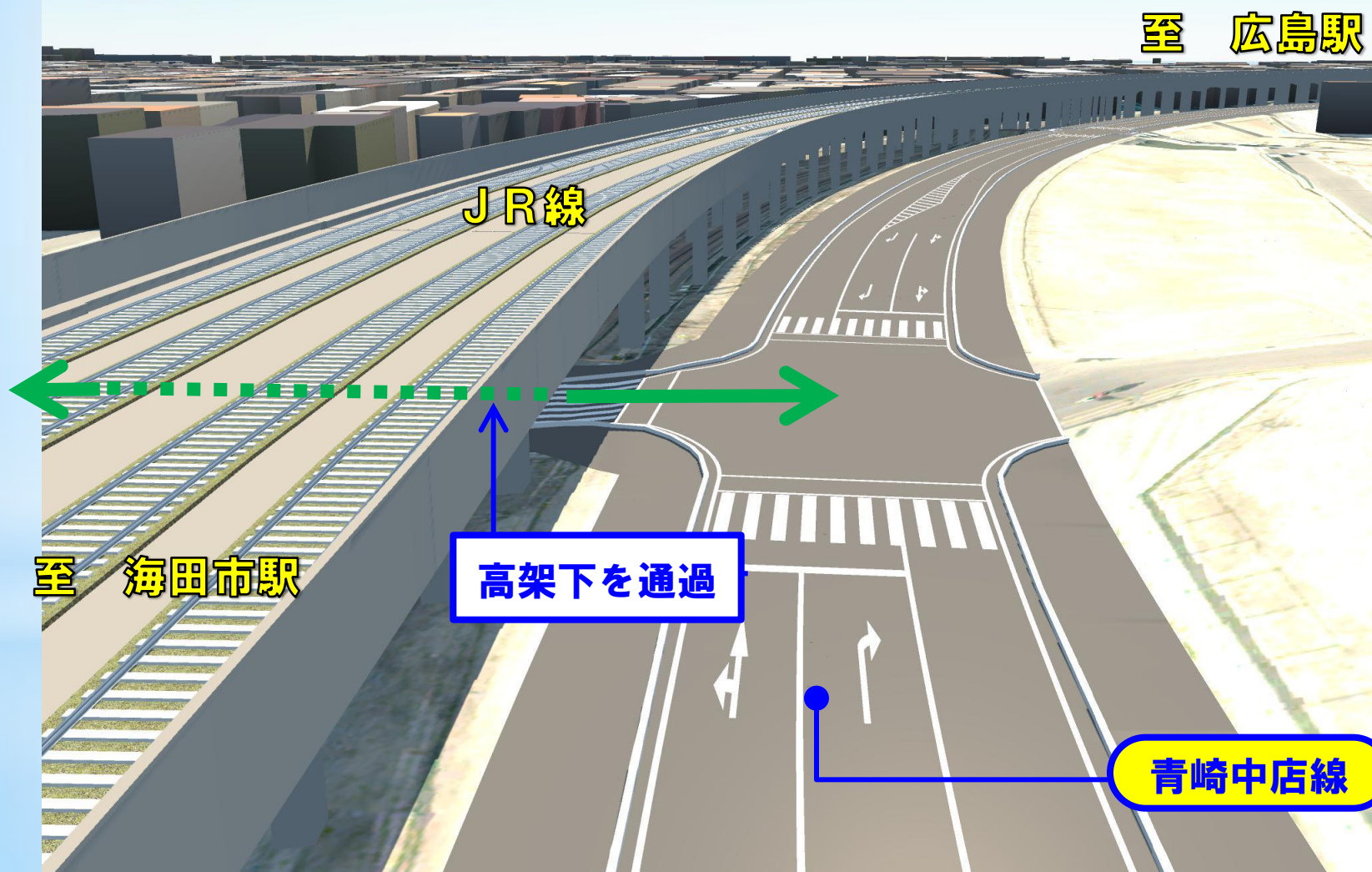


■ 向洋駅周辺



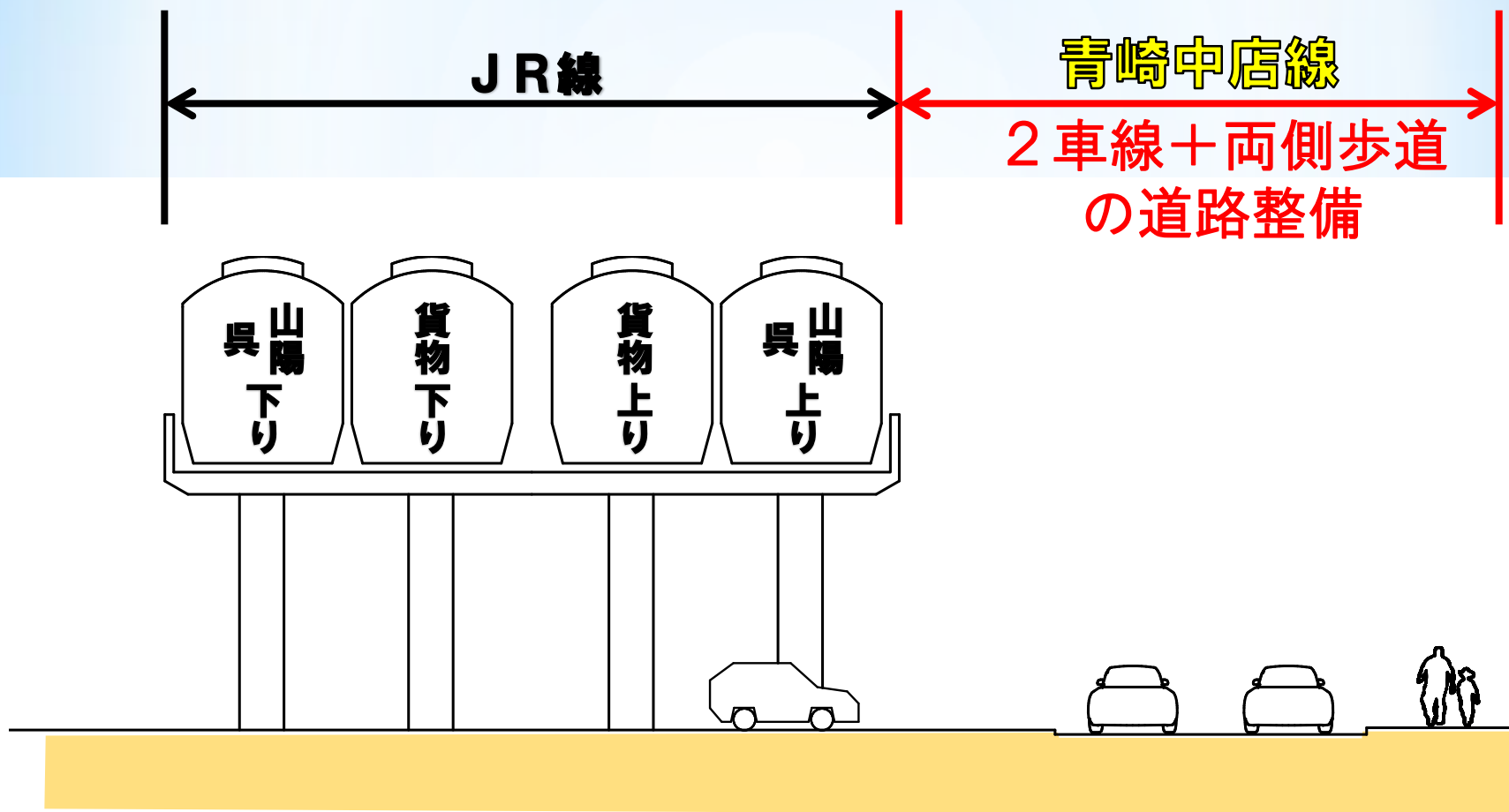
■ 青崎第3踏切付近

完成イメージ



■ 青崎第3踏切付近

断面イメージ



■ 向洋駅（北口）付近

完成イメージ

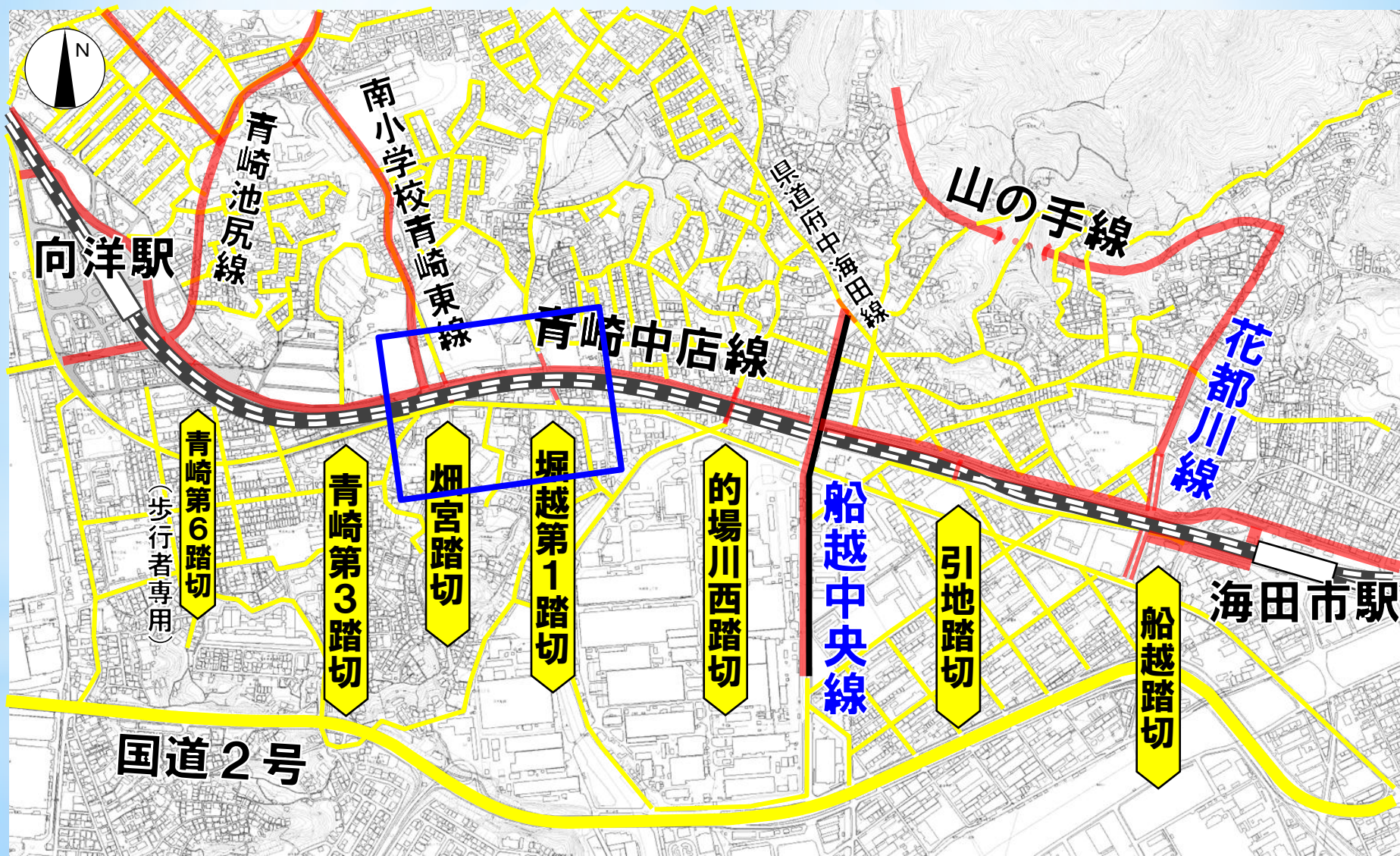
至 海田市駅

向洋駅

至 広島駅

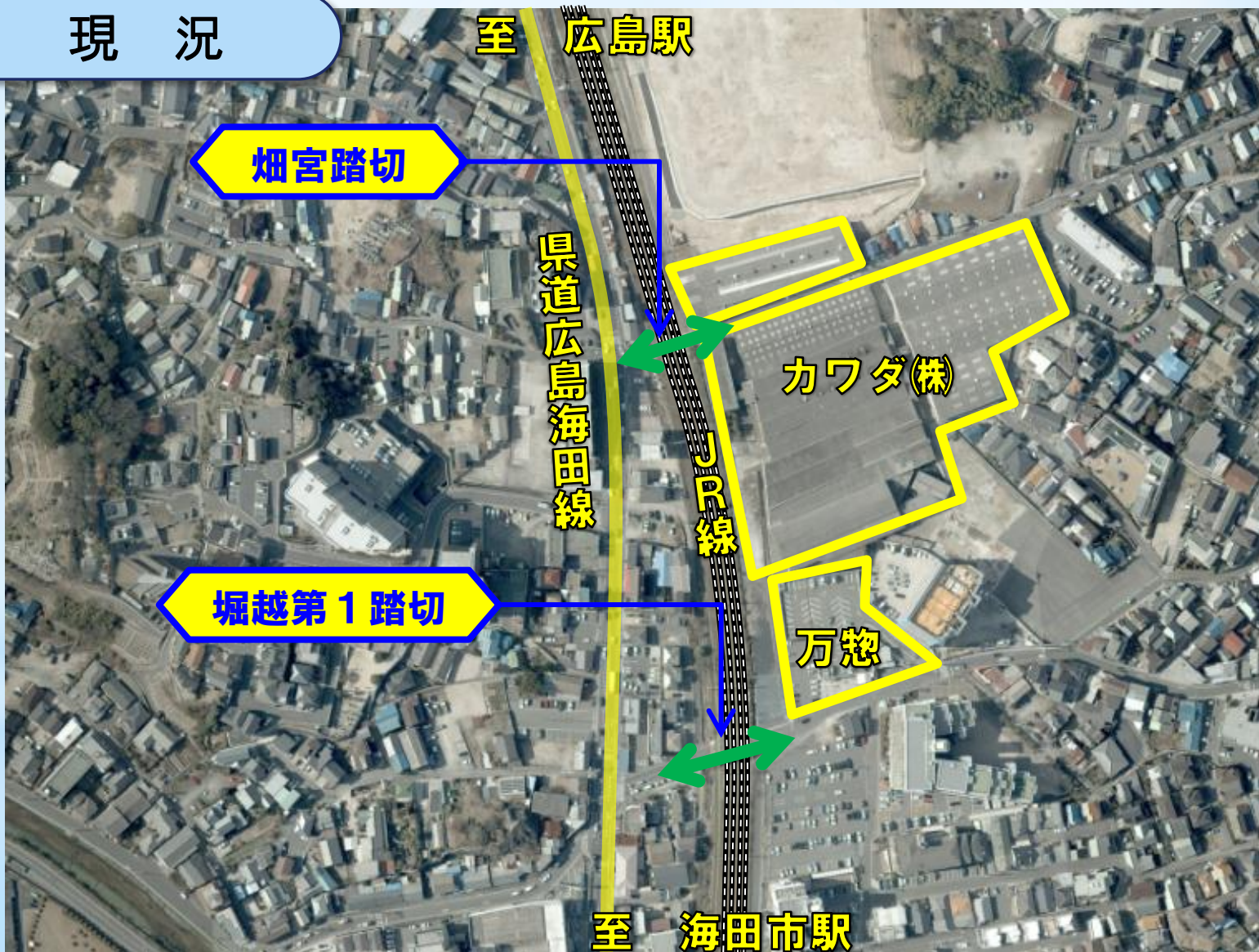


■ 東西幹線道路，跨線橋，アンダーパス



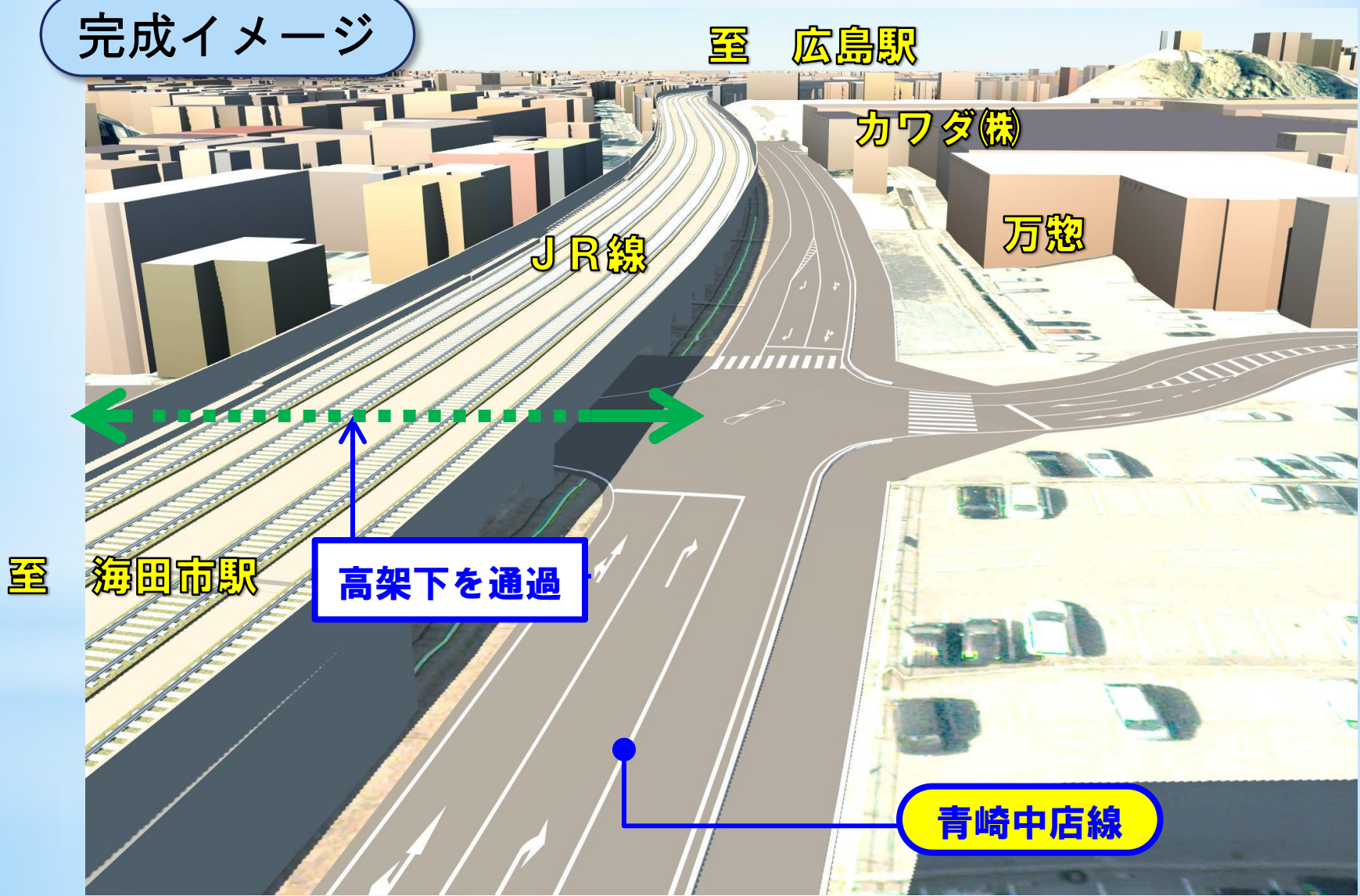
■ 堀越第1踏切付近

現況



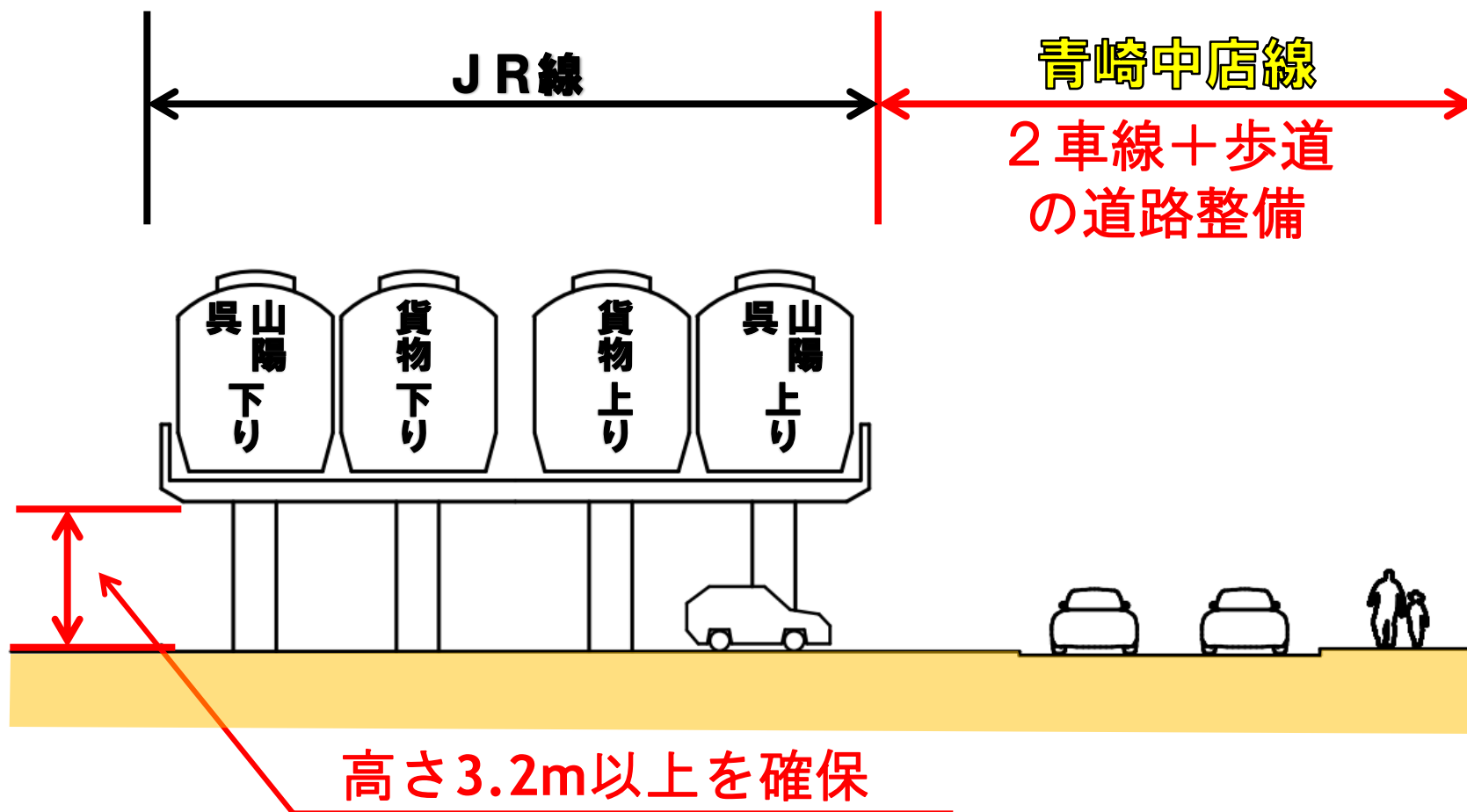
■ 堀越第1踏切付近

完成イメージ

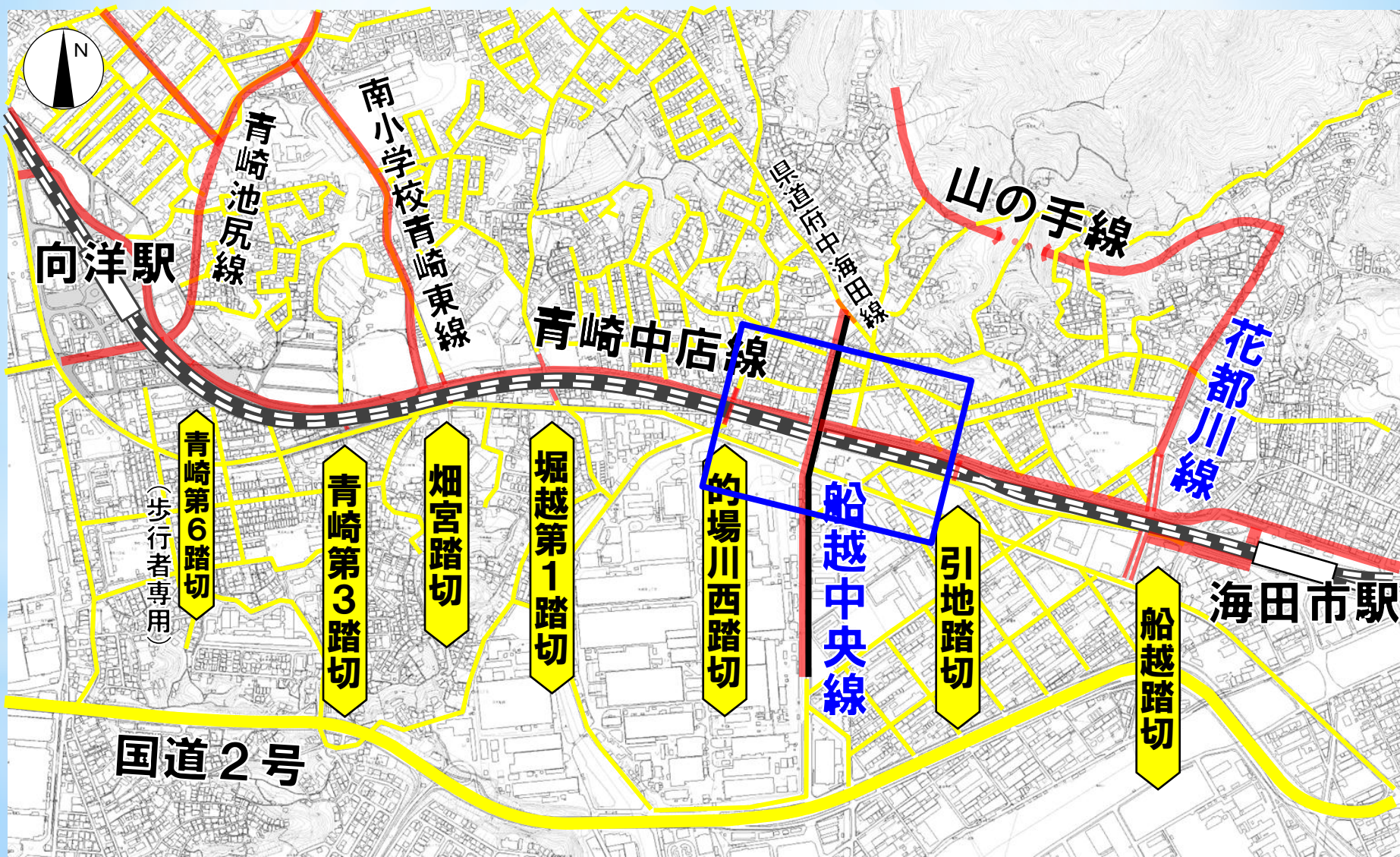


■ 堀越第1踏切付近

断面イメージ

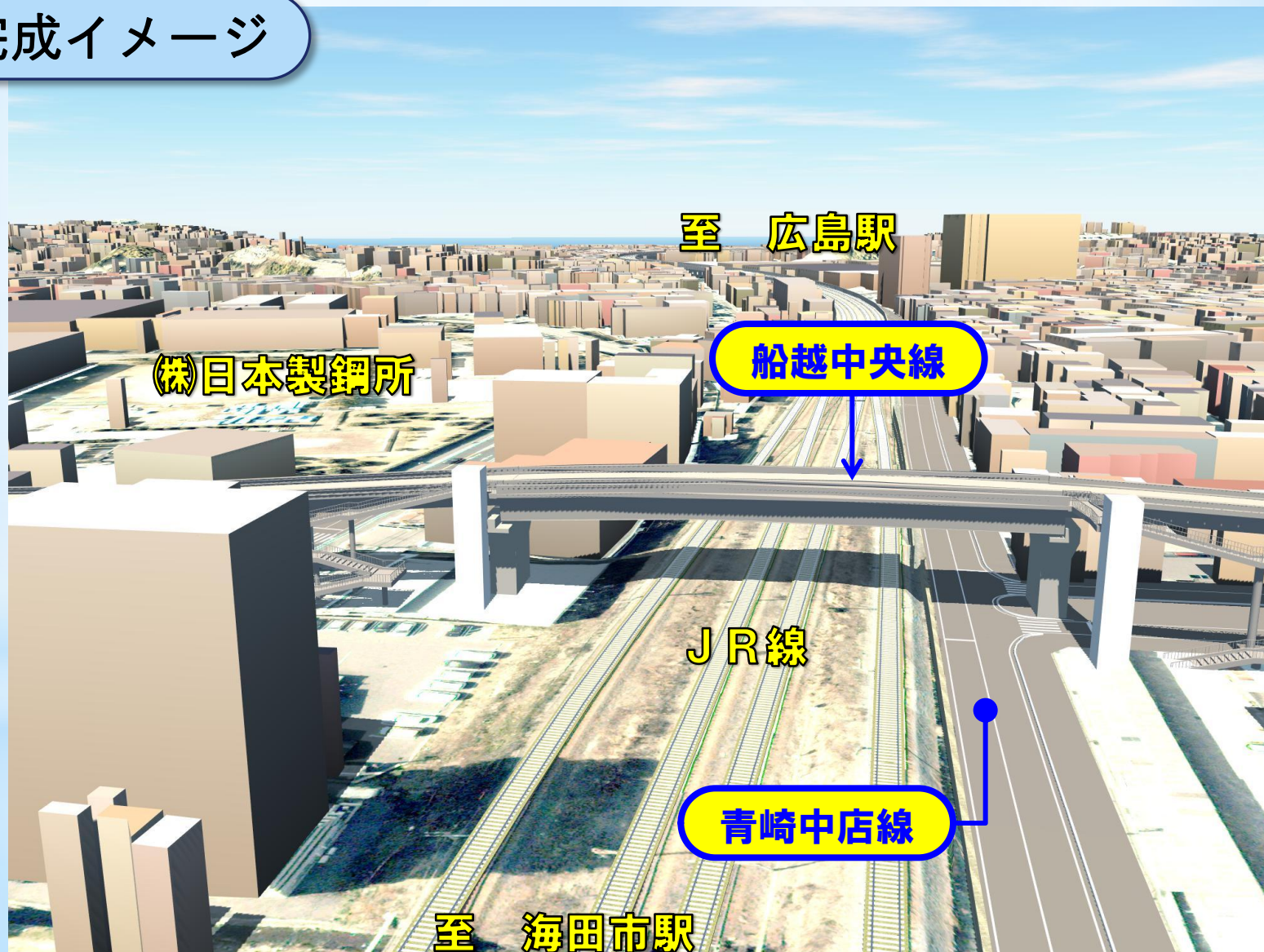


■ 東西幹線道路，跨線橋，アンダーパス



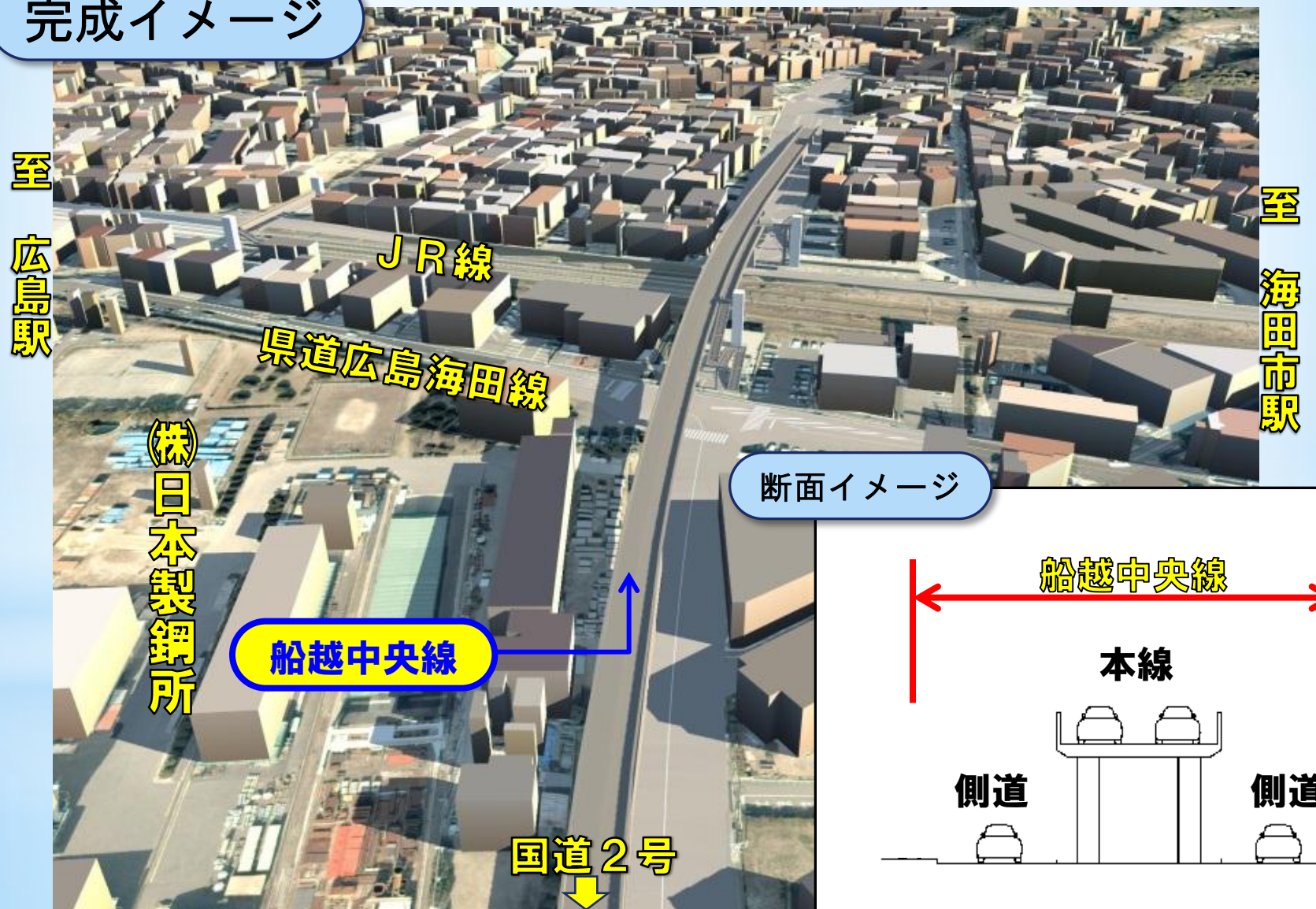
■ (株)日本製鋼所付近

完成イメージ

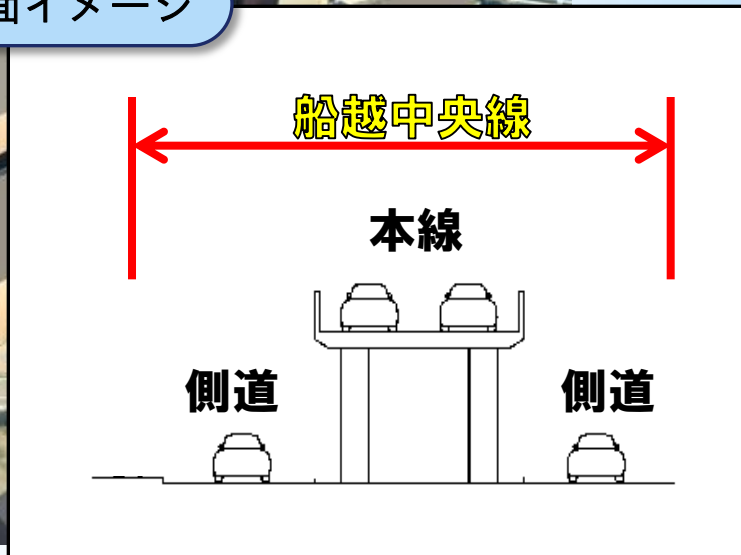


■ (株)日本製鋼所付近

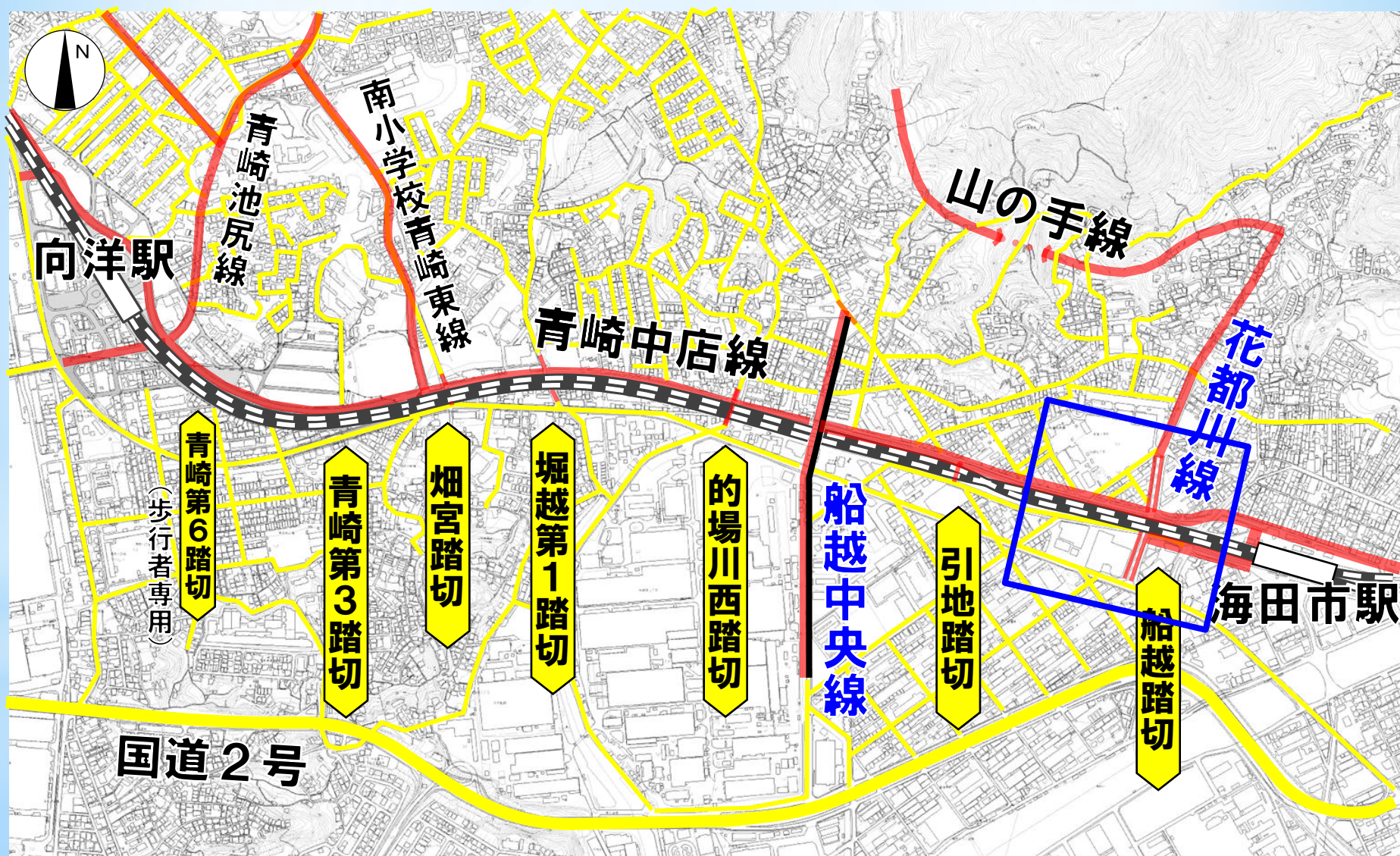
完成イメージ



断面イメージ

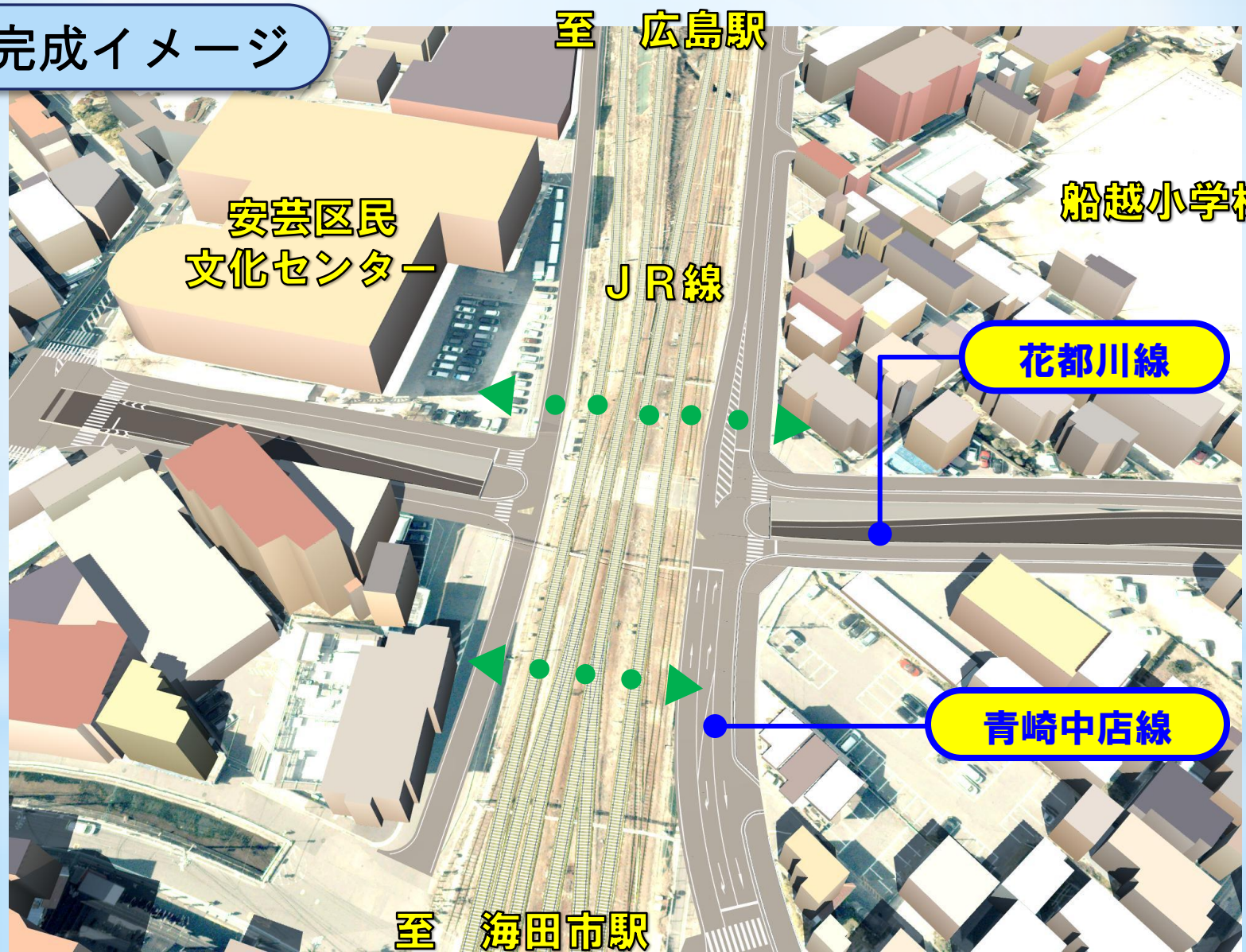


■ 東西幹線道路，跨線橋，アンダーパス



■ 船越踏切付近

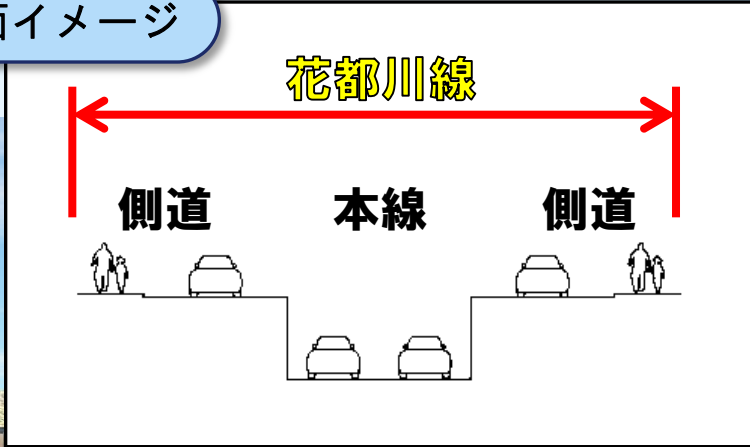
完成イメージ



■ 船越踏切付近

断面イメージ

完成イメージ



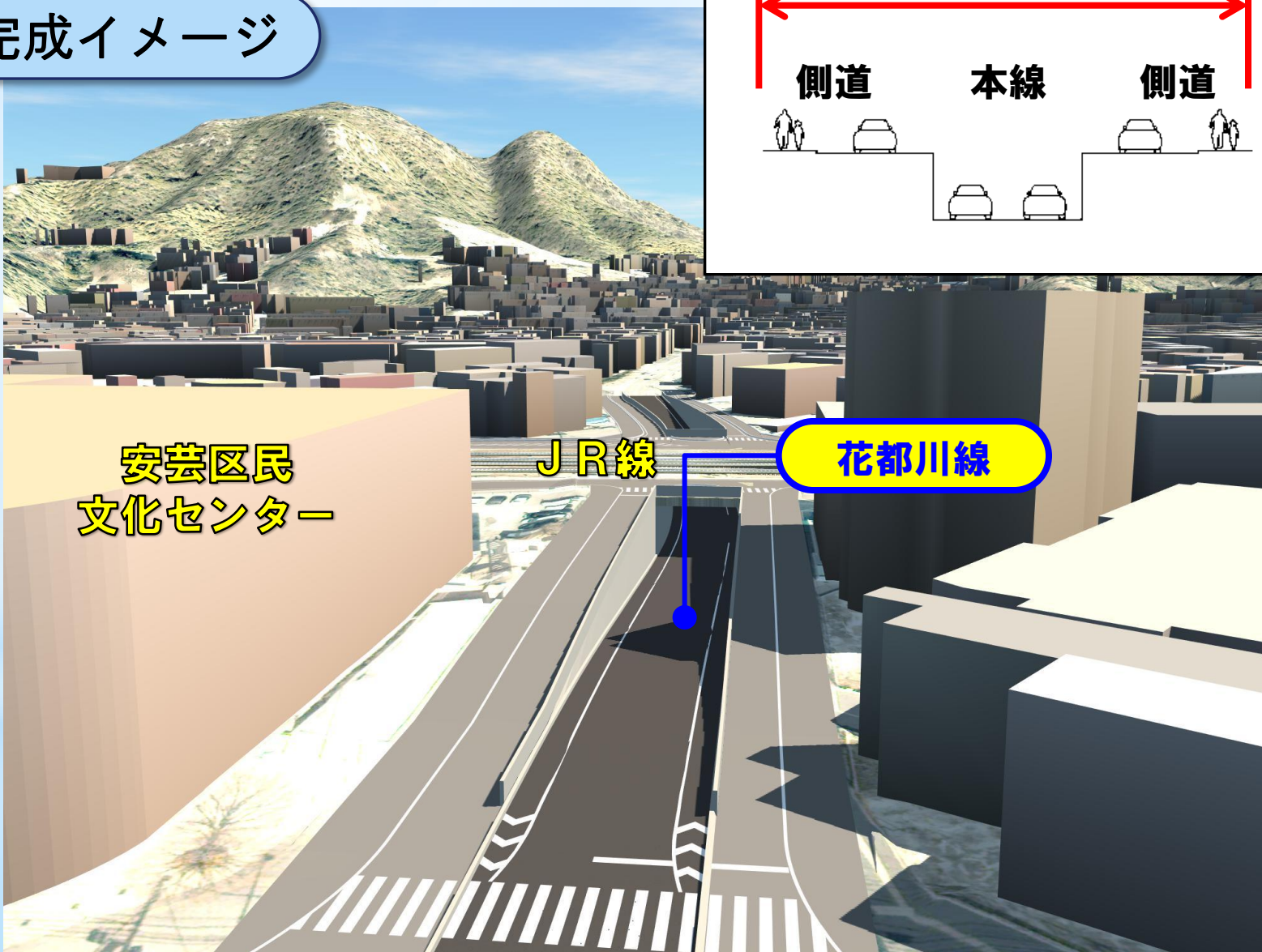
至
広島駅

安芸区民
文化センター

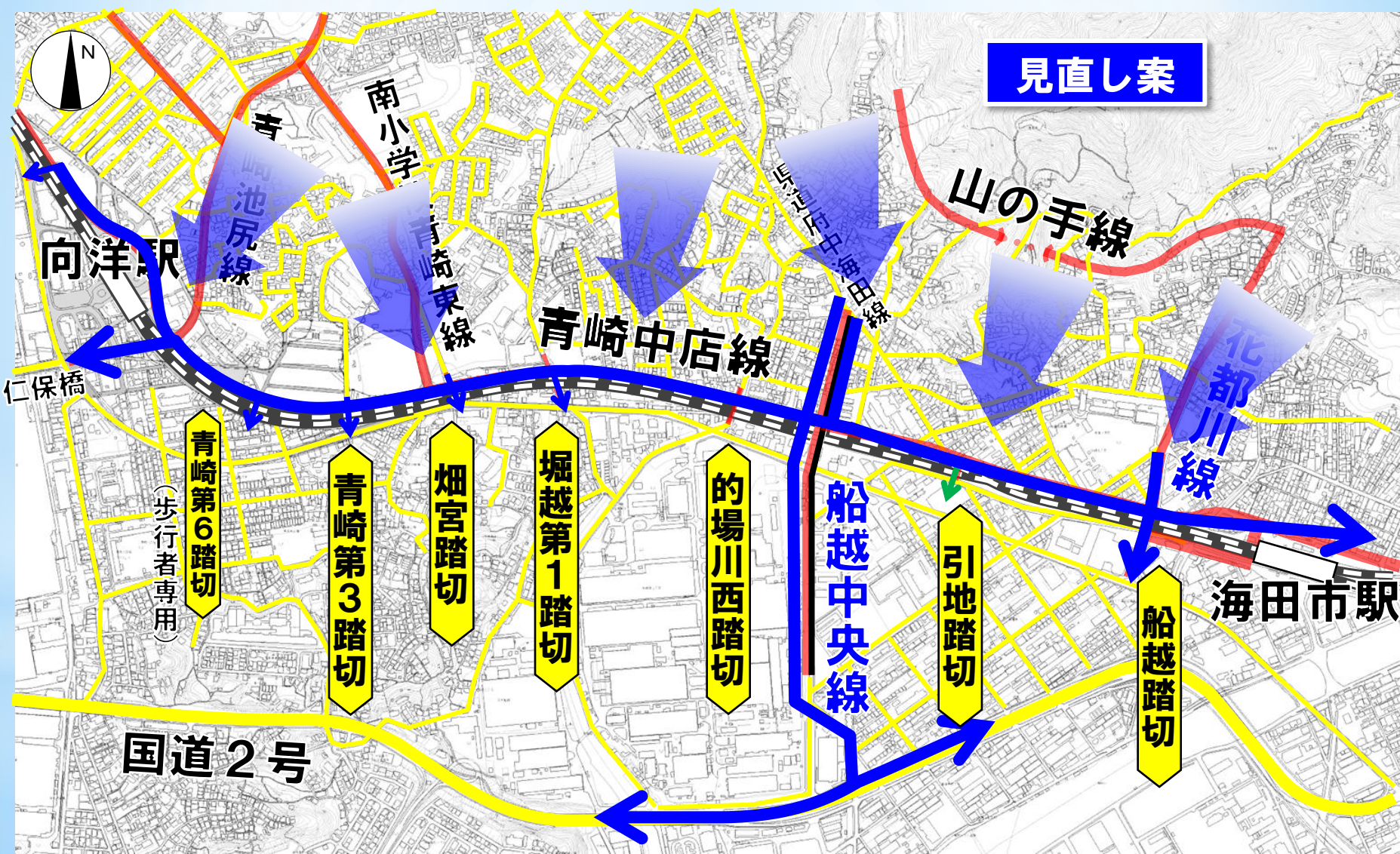
J R 線

花都川線

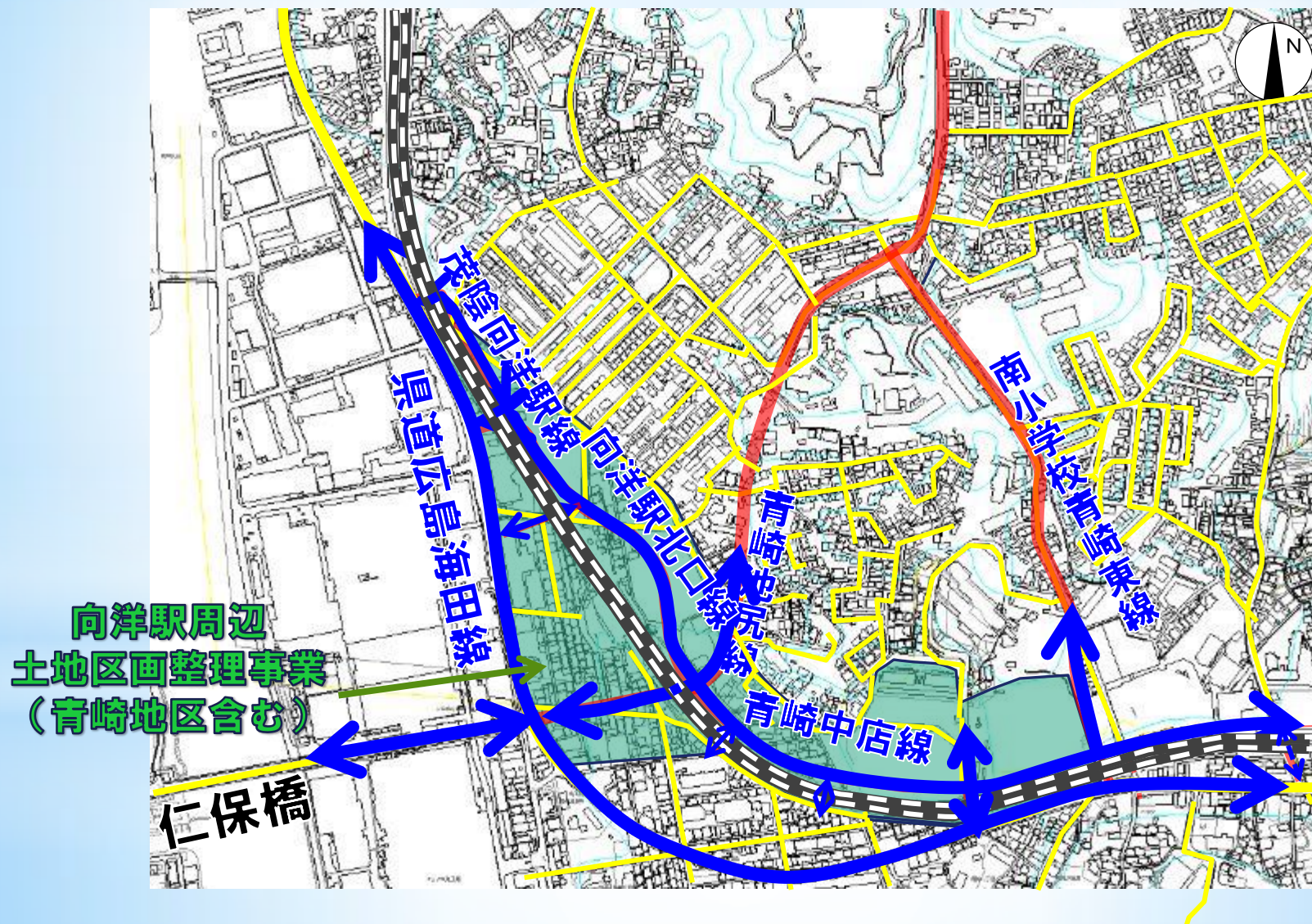
至
海田市駅



■ 南北市街地の将来の経路イメージ



■ 向洋駅周辺の将来の経路イメージ



■ 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。