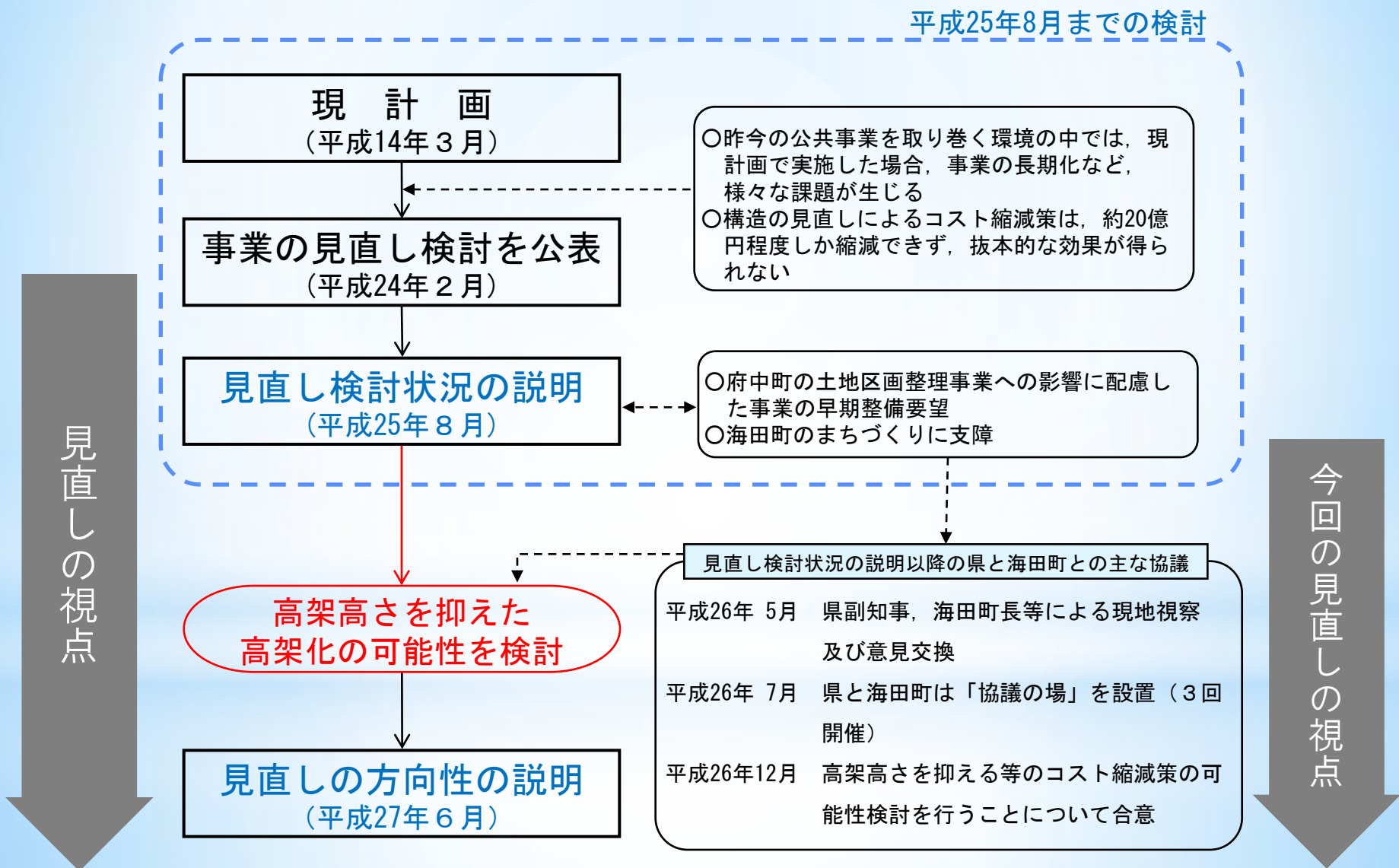


# 広島市東部地区連続立体交差事業の 見直しの方向性について

平成27年11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

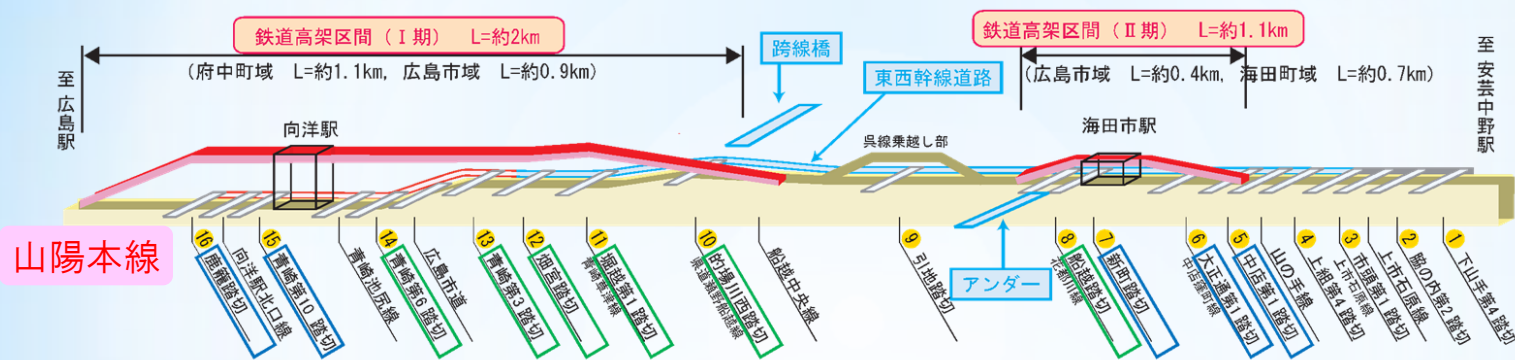
### 今回の見直しの視点

- 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



### ○主な事業内容

鉄道高架区間 L = 約 4 km

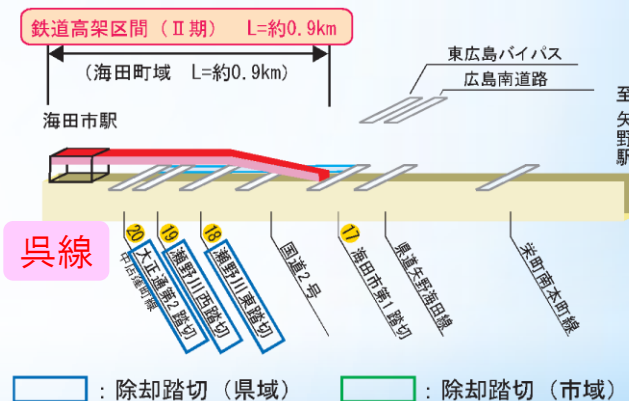
[県域 2.7km (府中町域 1.1km, 海田市域 1.6km), 市域 1.3km]

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



### ○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



# 市域を全て高架化した場合

## イメージ

向洋駅

海田市駅

仮線路用地の追加買収が必要

仮線乗越し箇所

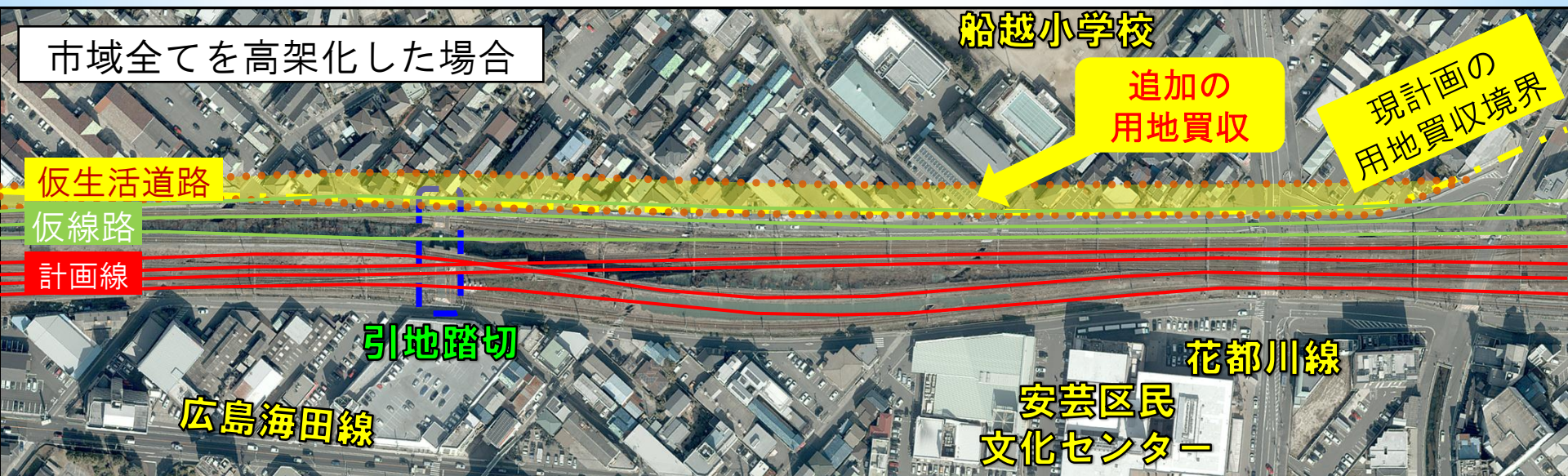
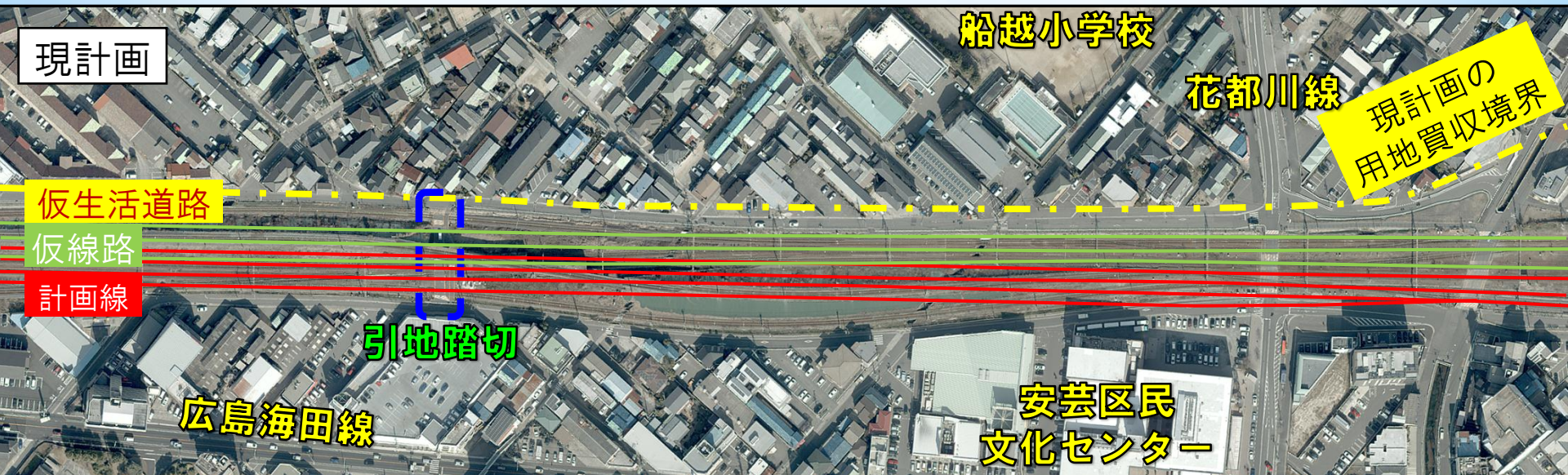
計画線乗越し箇所

海田市駅を高架化（1層）

- 仮線
- 計画線
- · - · 現計画の用地買収境界



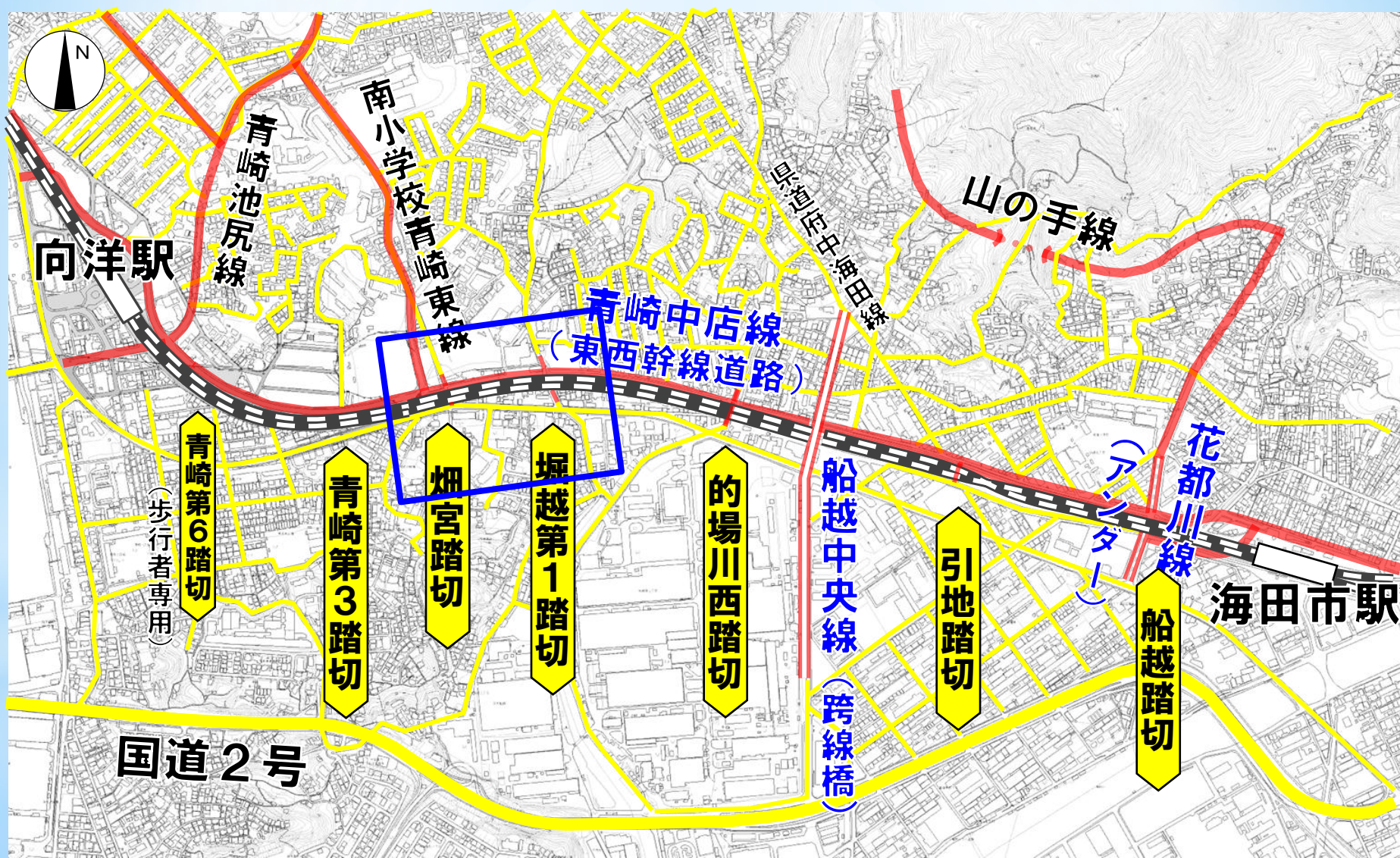
## ■ 市域を全て高架化した場合





# ■ 整備概要

○堀越第一踏切付近

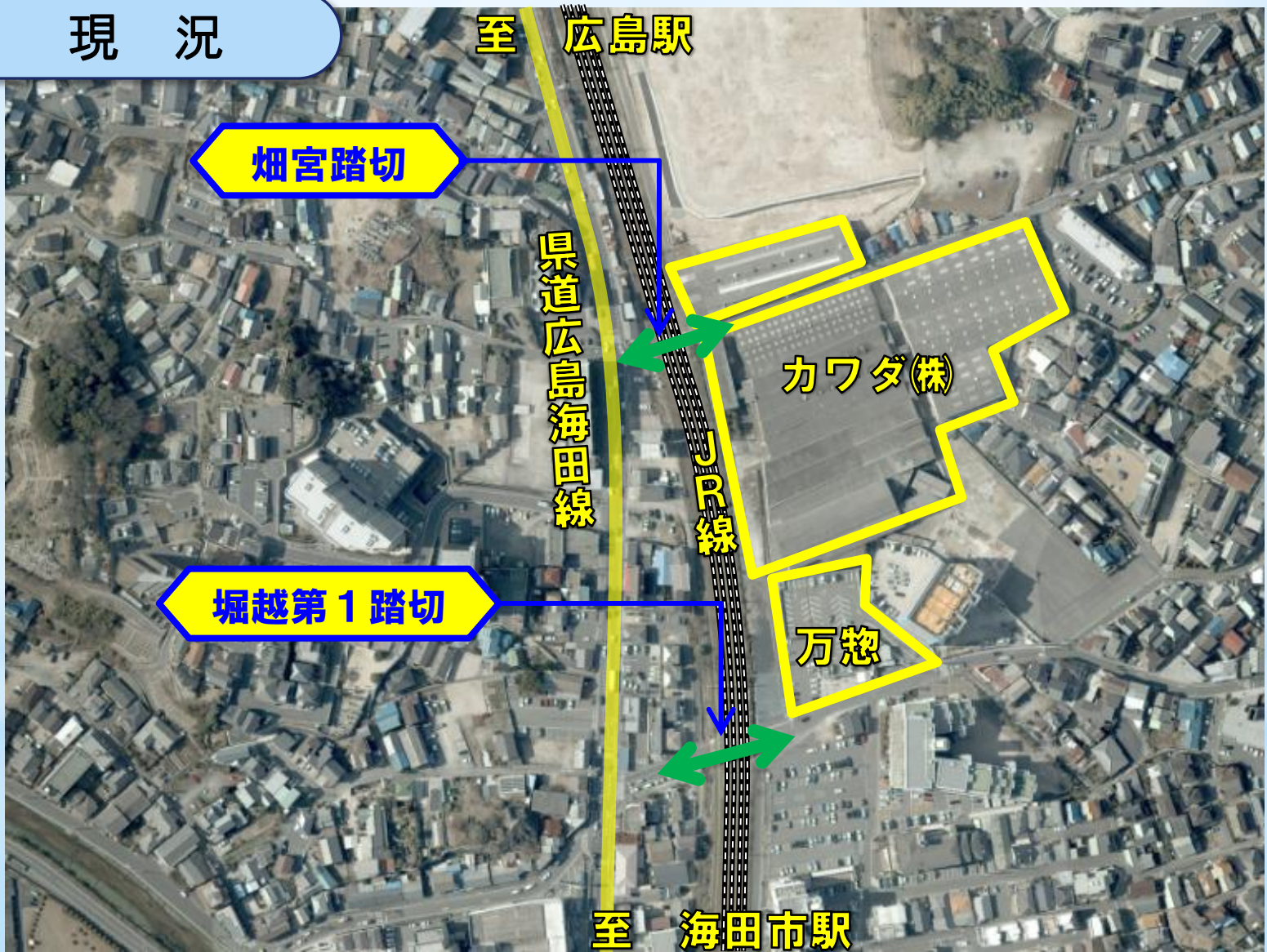




# ■ 整備概要

○堀越第一踏切付近

現況

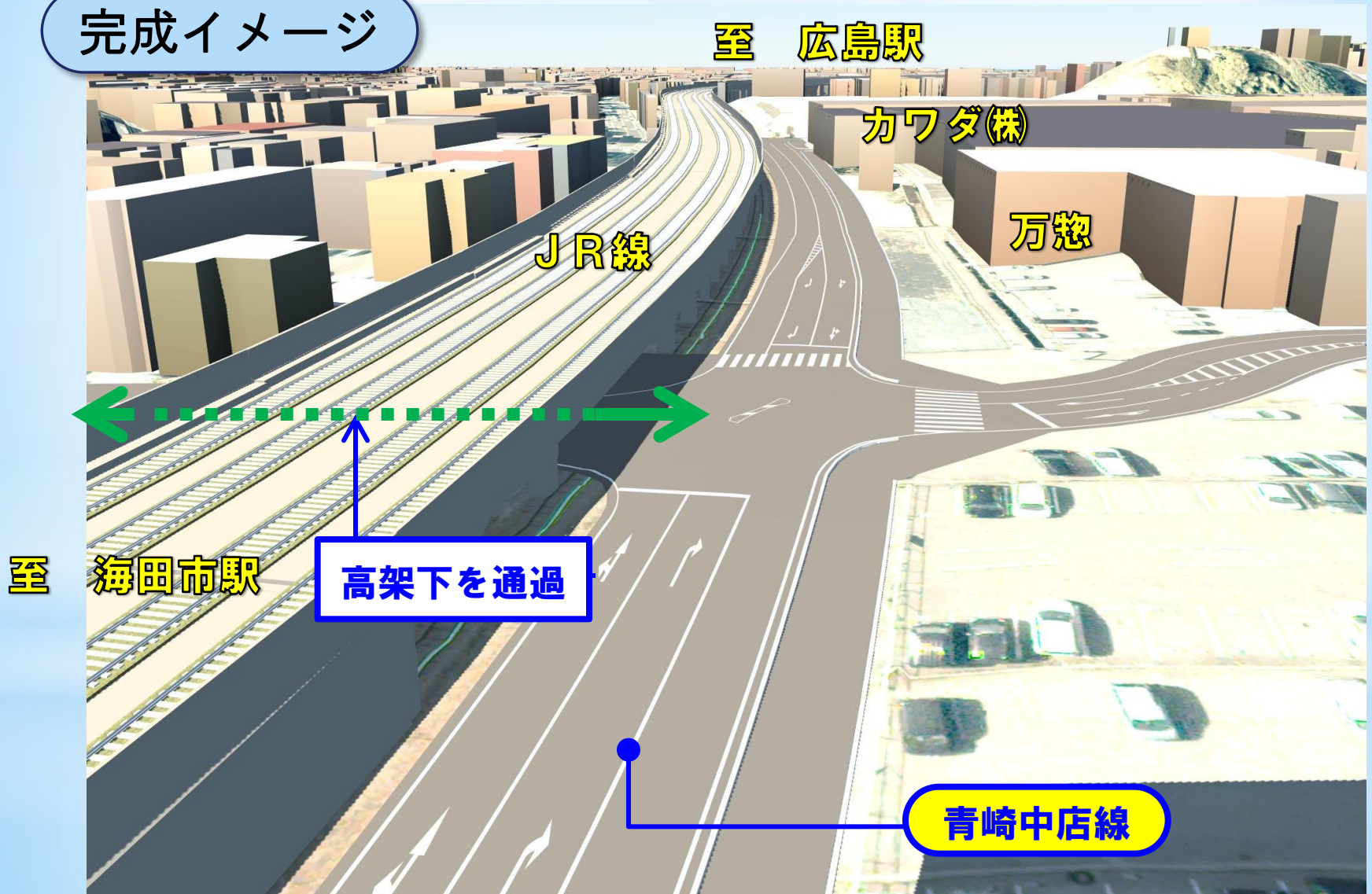




## ■ 整備概要

○堀越第一踏切付近

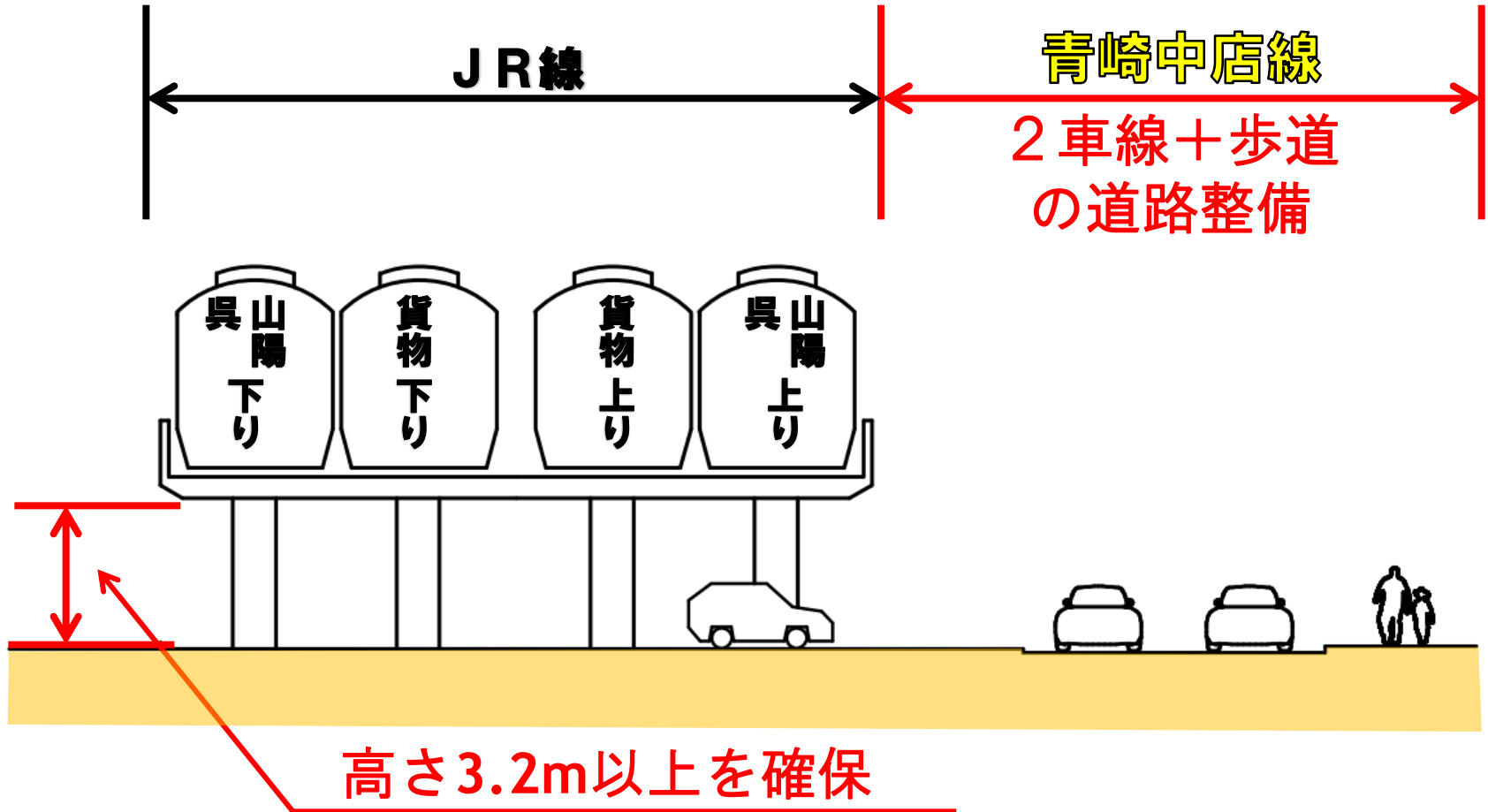
完成イメージ



## ■ 整備概要

○堀越第一踏切付近

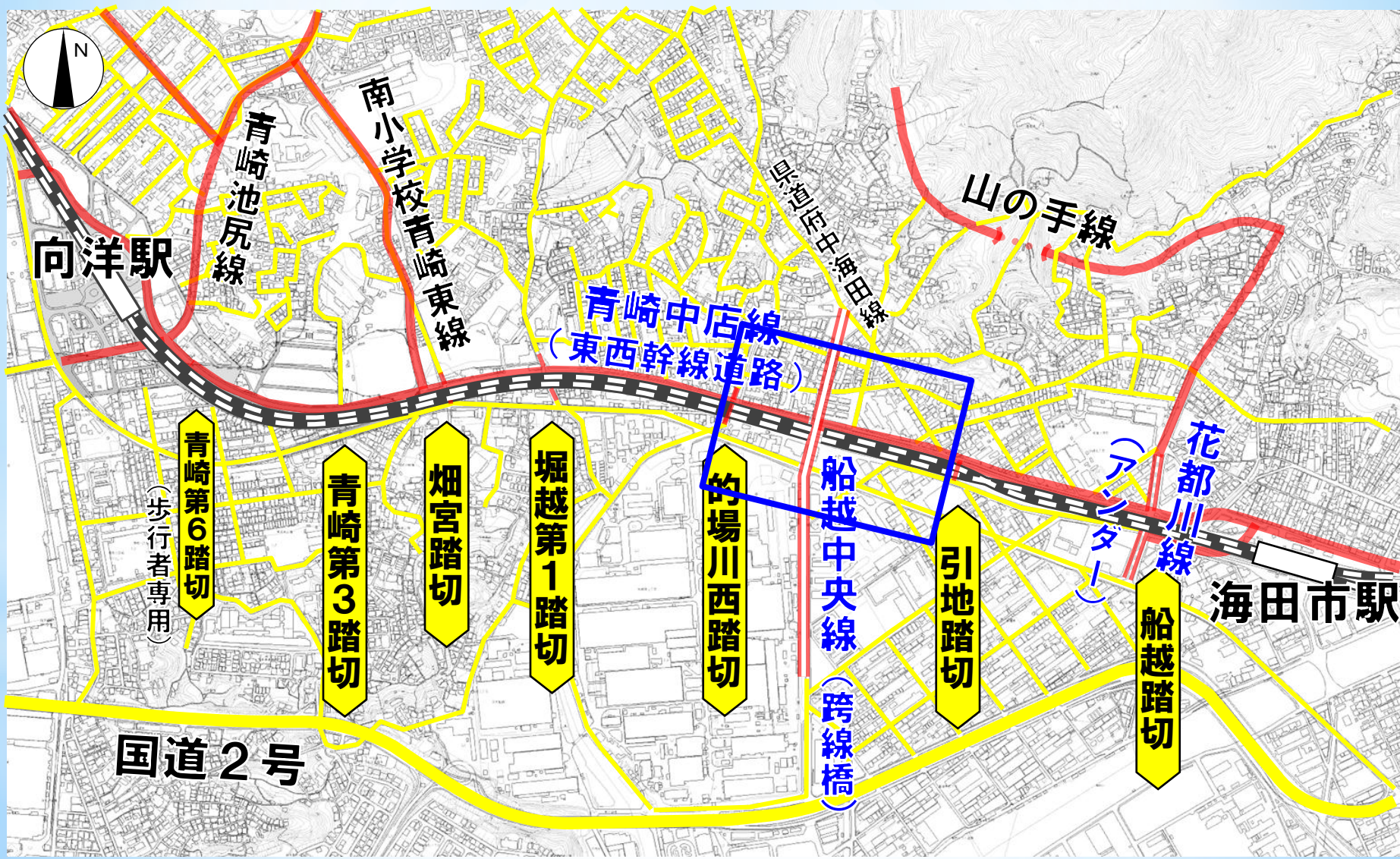
### 断面イメージ





# ■ 整備概要

○(株)日本製鋼所付近

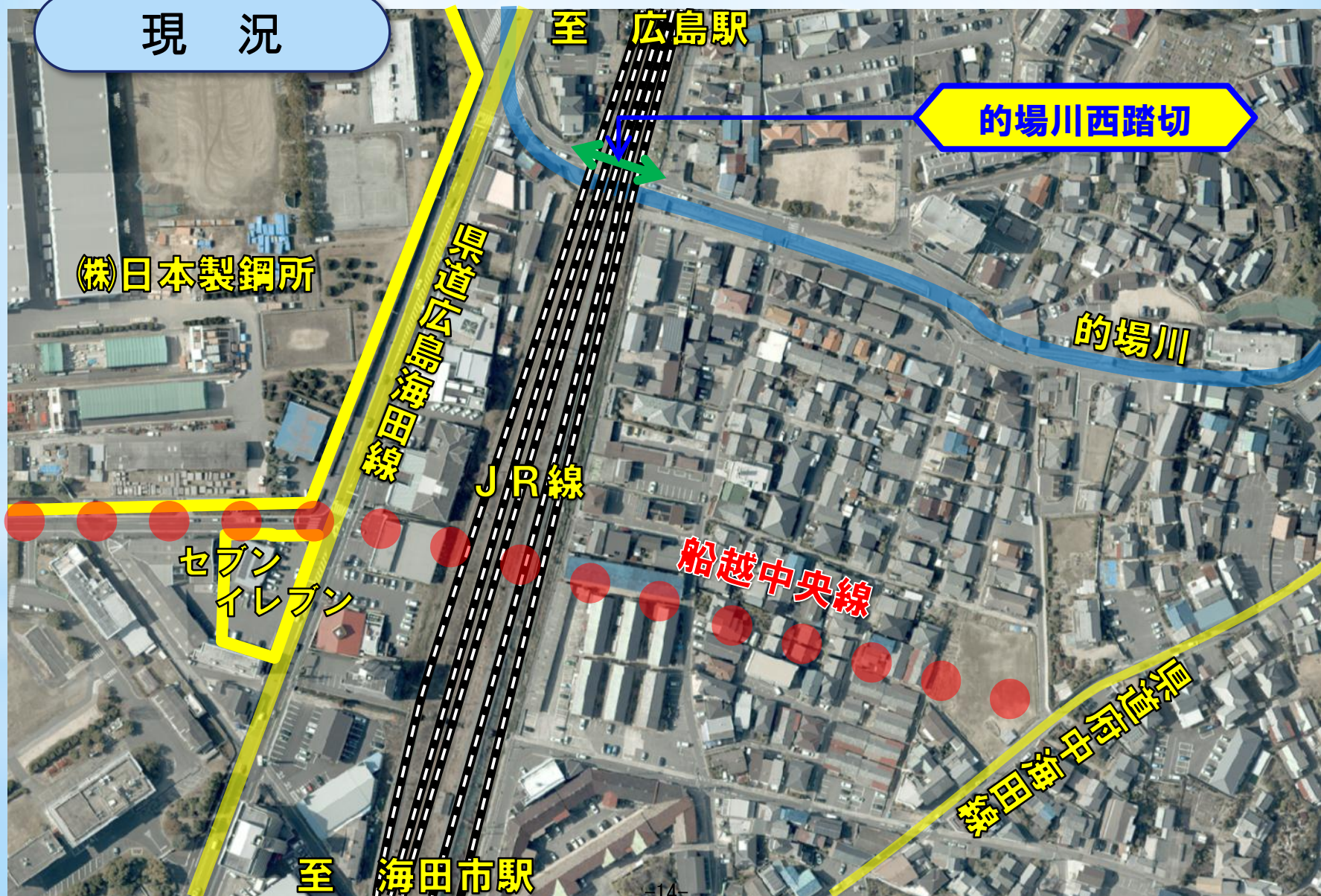




# 整備概要

○(株)日本製鋼所付近

現況

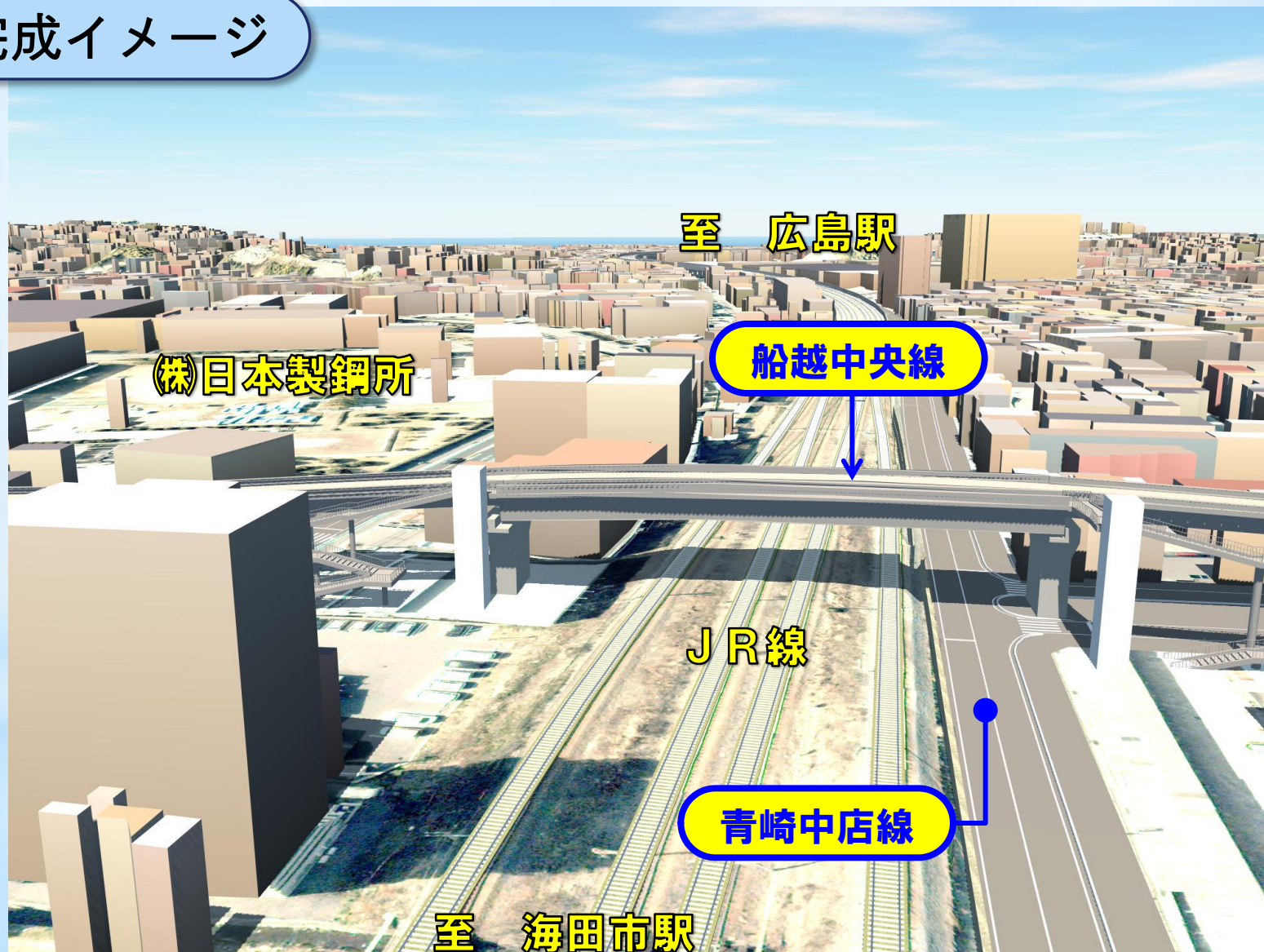




## ■ 整備概要

○(株)日本製鋼所付近

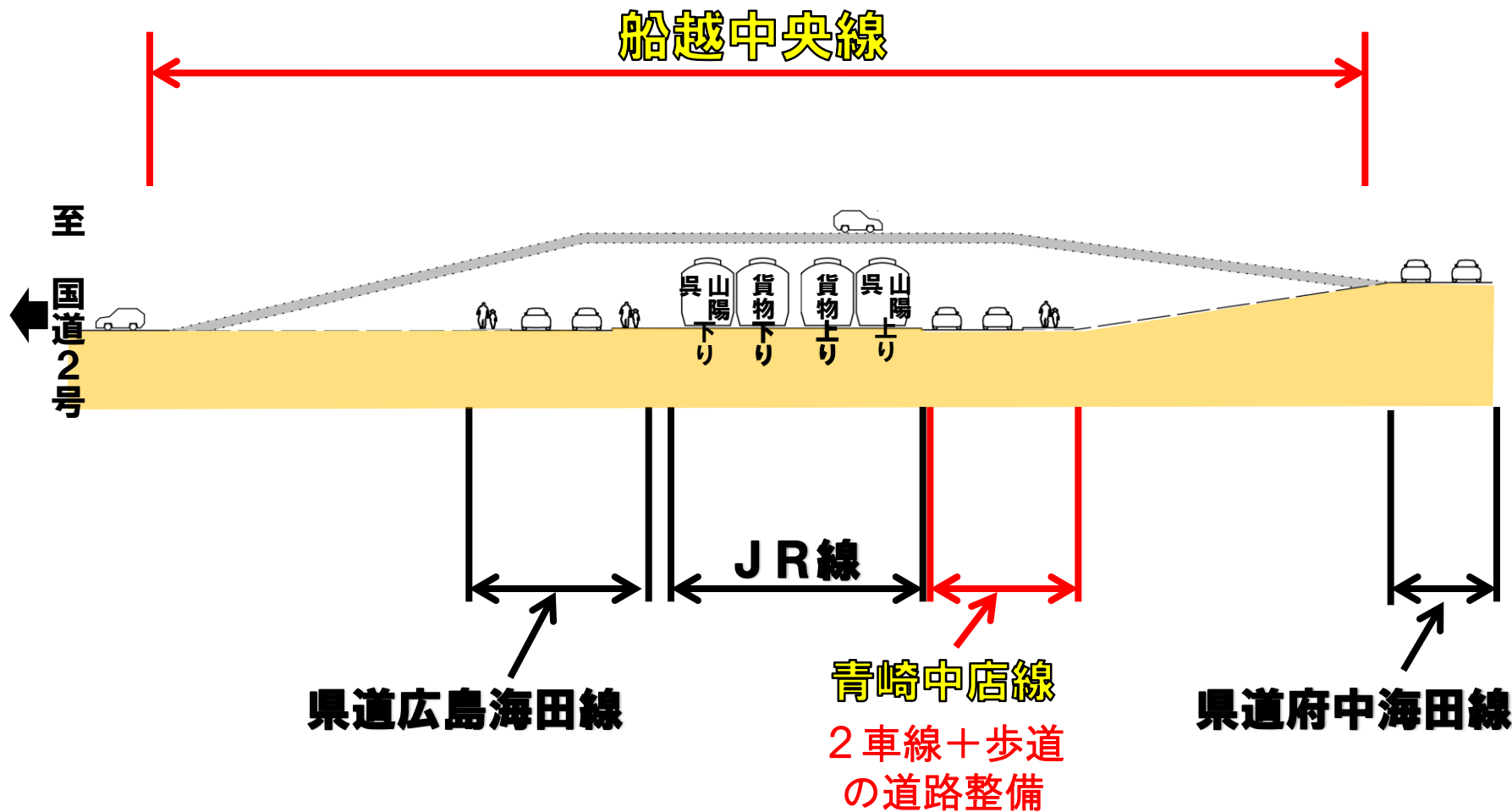
完成イメージ



# ■ 整備概要

○(株)日本製鋼所付近

## 断面イメージ





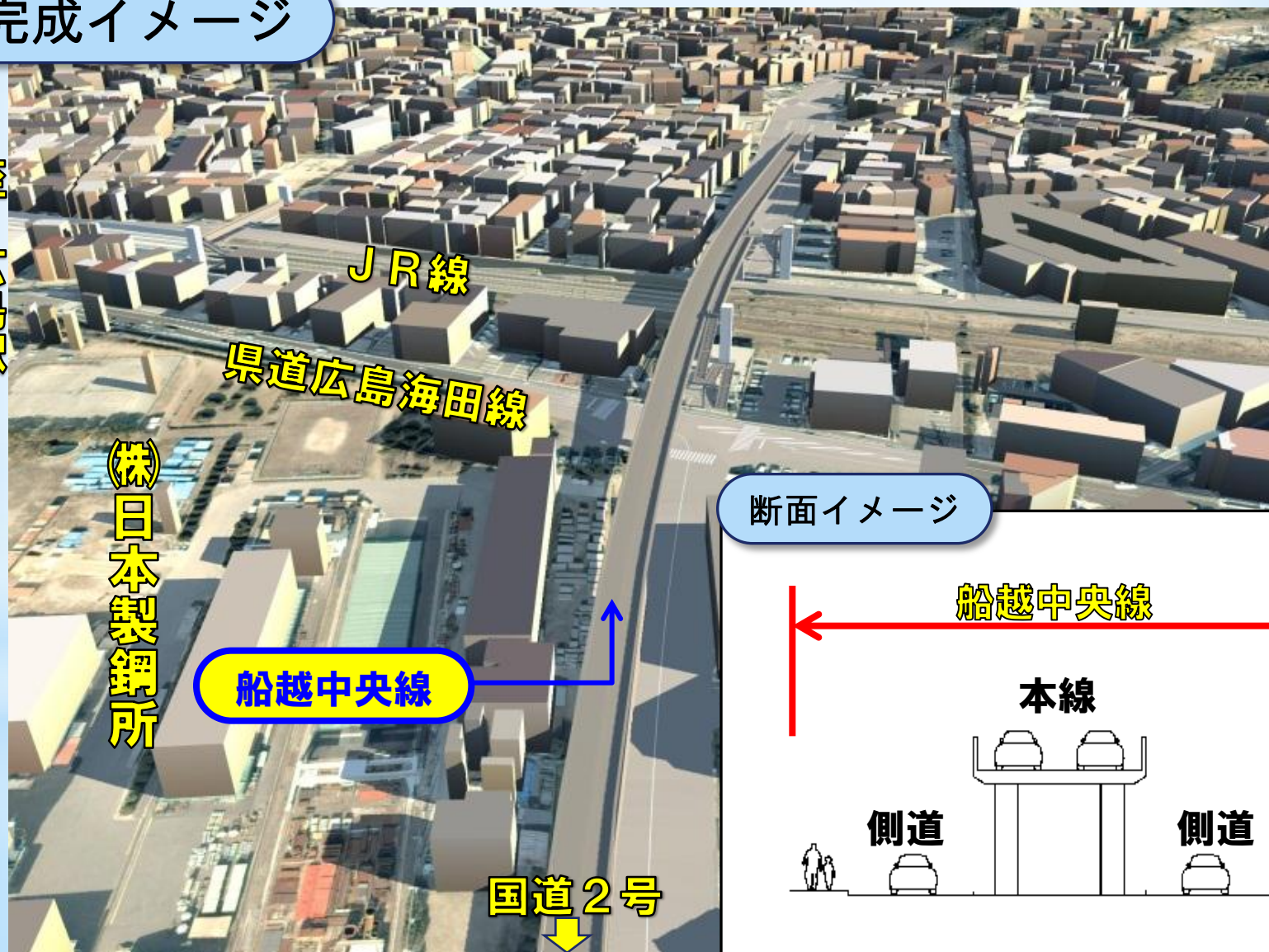
# ■ 整備概要

○(株)日本製鋼所付近

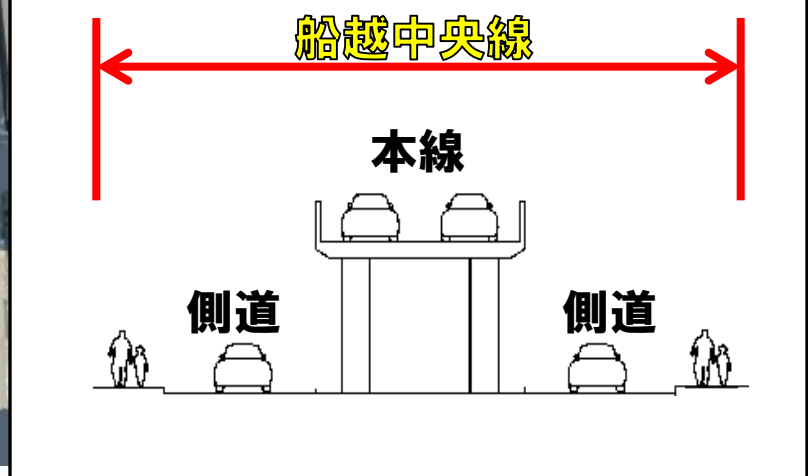
## 完成イメージ

至  
広島駅

至  
海田市駅



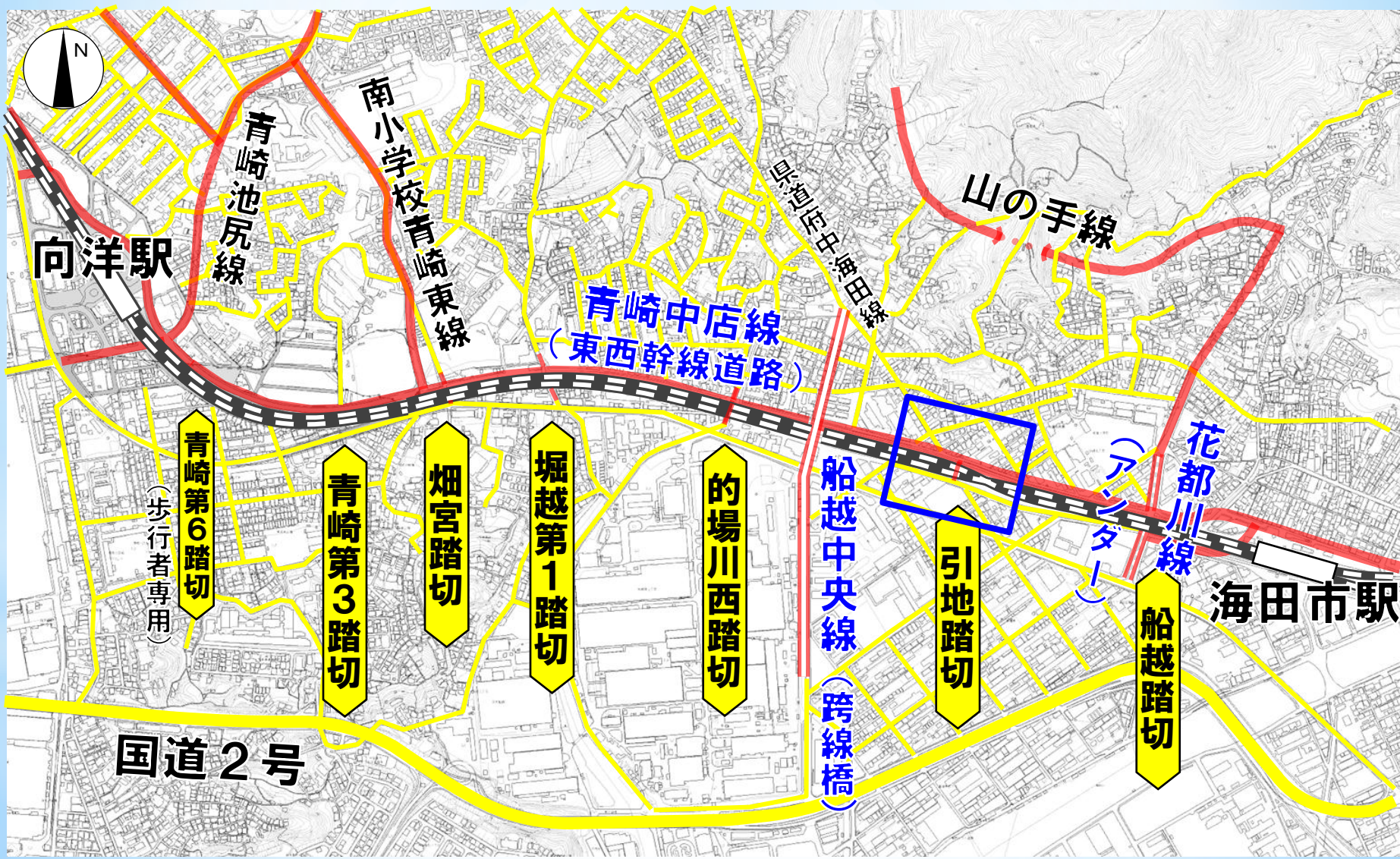
### 断面イメージ





# ■ 整備概要

○引地踏切付近

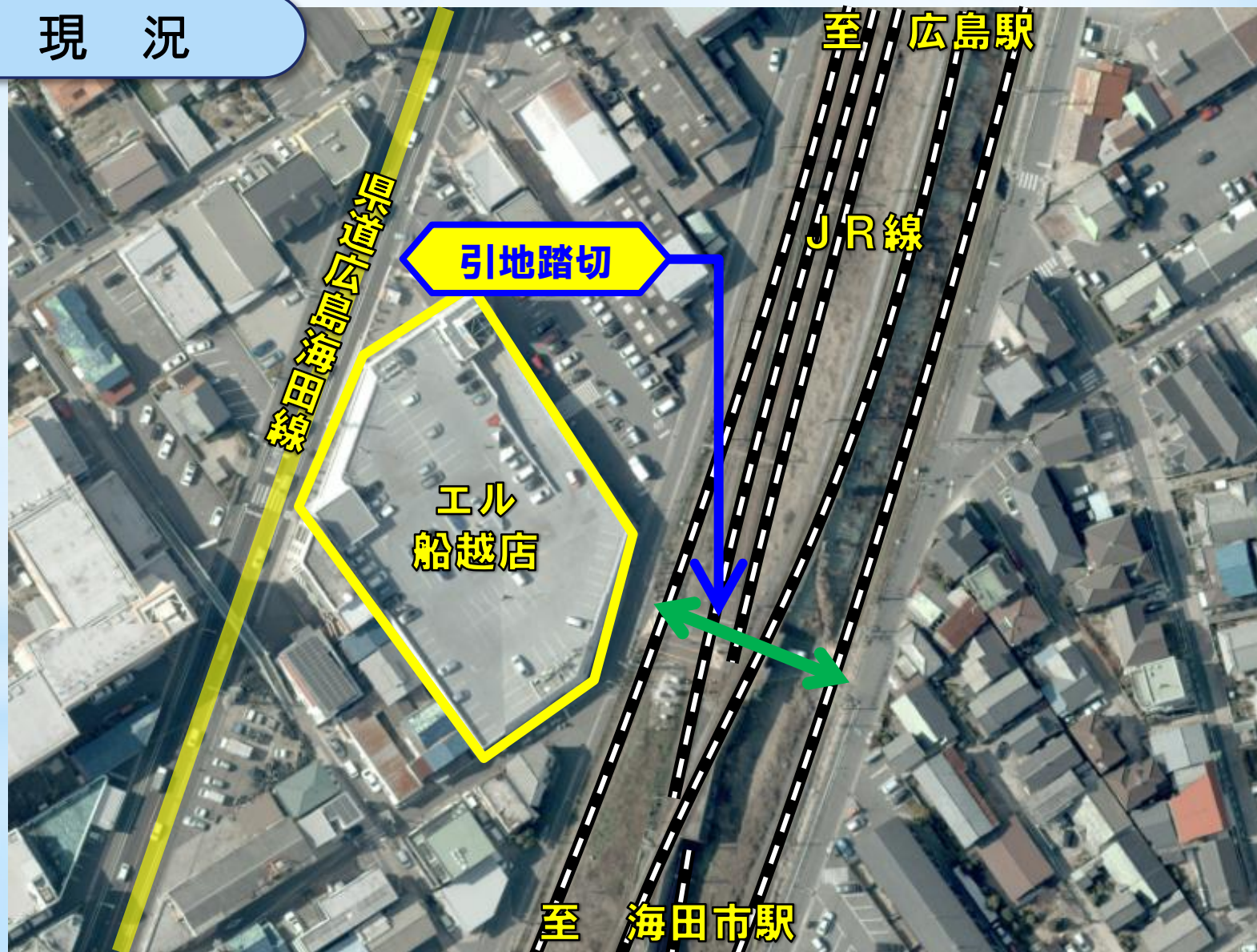




## ■ 整備概要

○引地踏切付近

現況





# ■ 整備概要

○引地踏切付近

現況





## ■ 整備概要

○引地踏切付近

完成後

完成時にはこの1線路分は撤去され、  
青崎中店線の一部に。

至  
広島駅

踏切横断距離  
20m

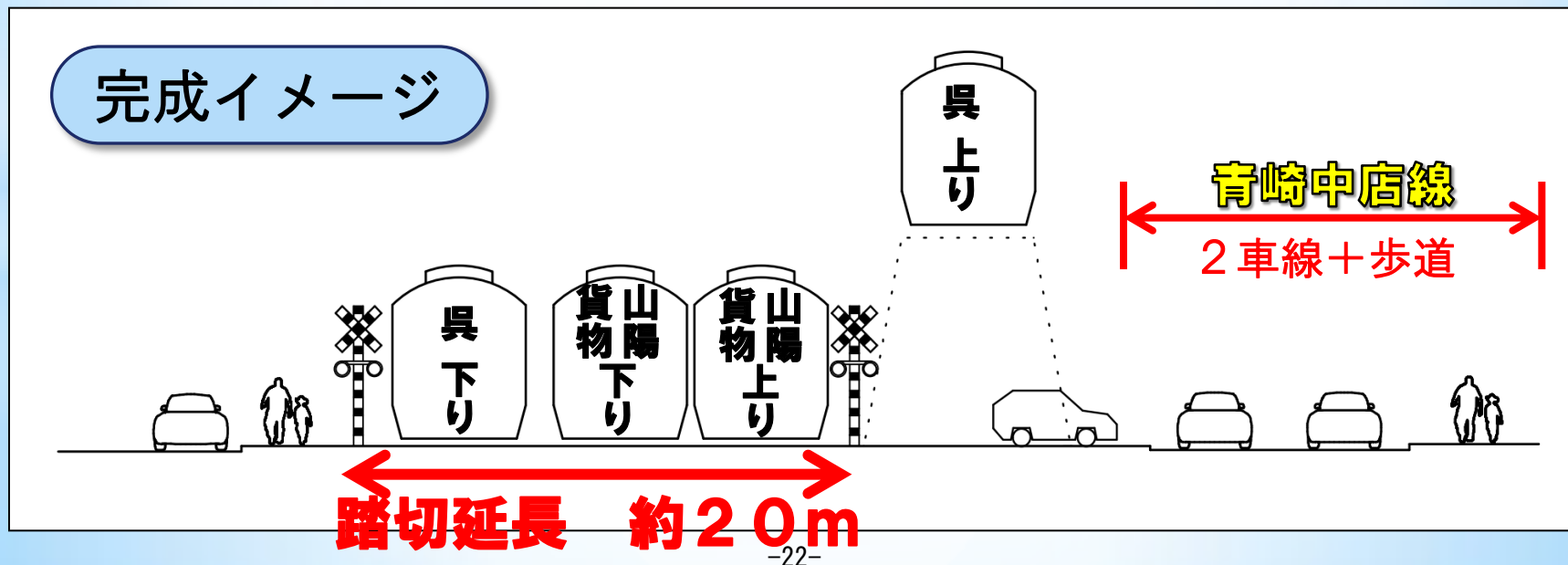
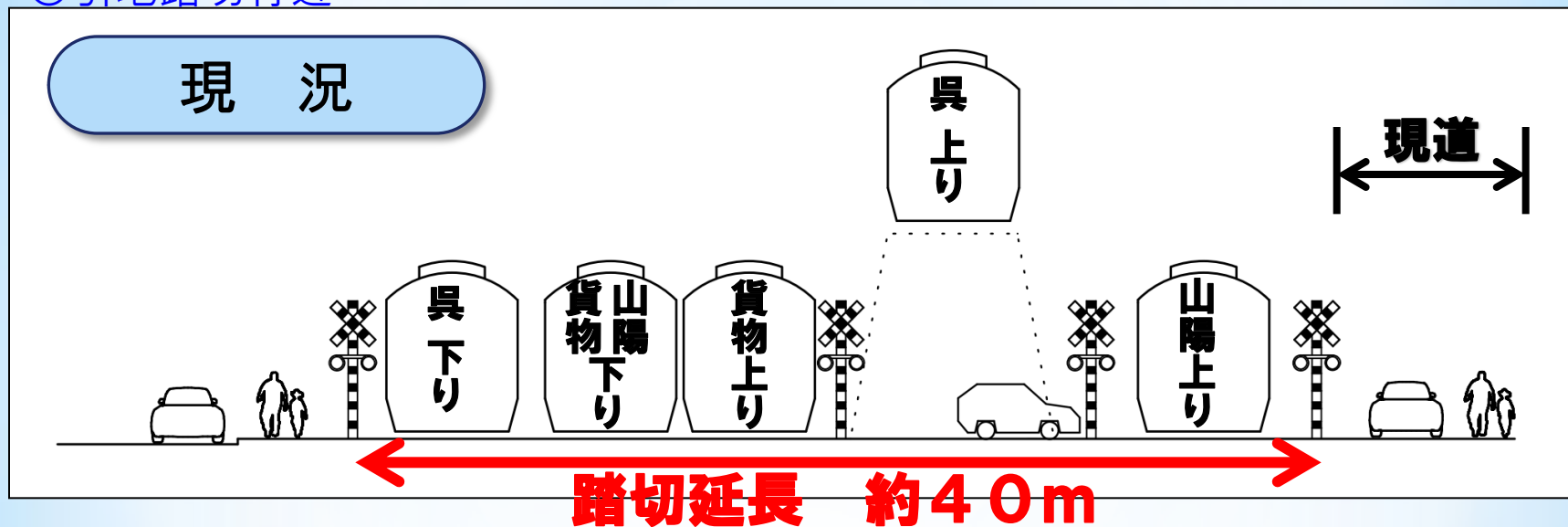
除却

至  
海田市駅

工ル  
船越店

# ■ 整備概要

## ○引地踏切付近





# ■ 整備概要

○引地踏切付近

## 現況

至 海田市駅

JR線

至 広島駅

JR線



## ■ 整備概要

○引地踏切付近

完成イメージ

至 海田市駅

JR線

至 広島駅

引地踏切

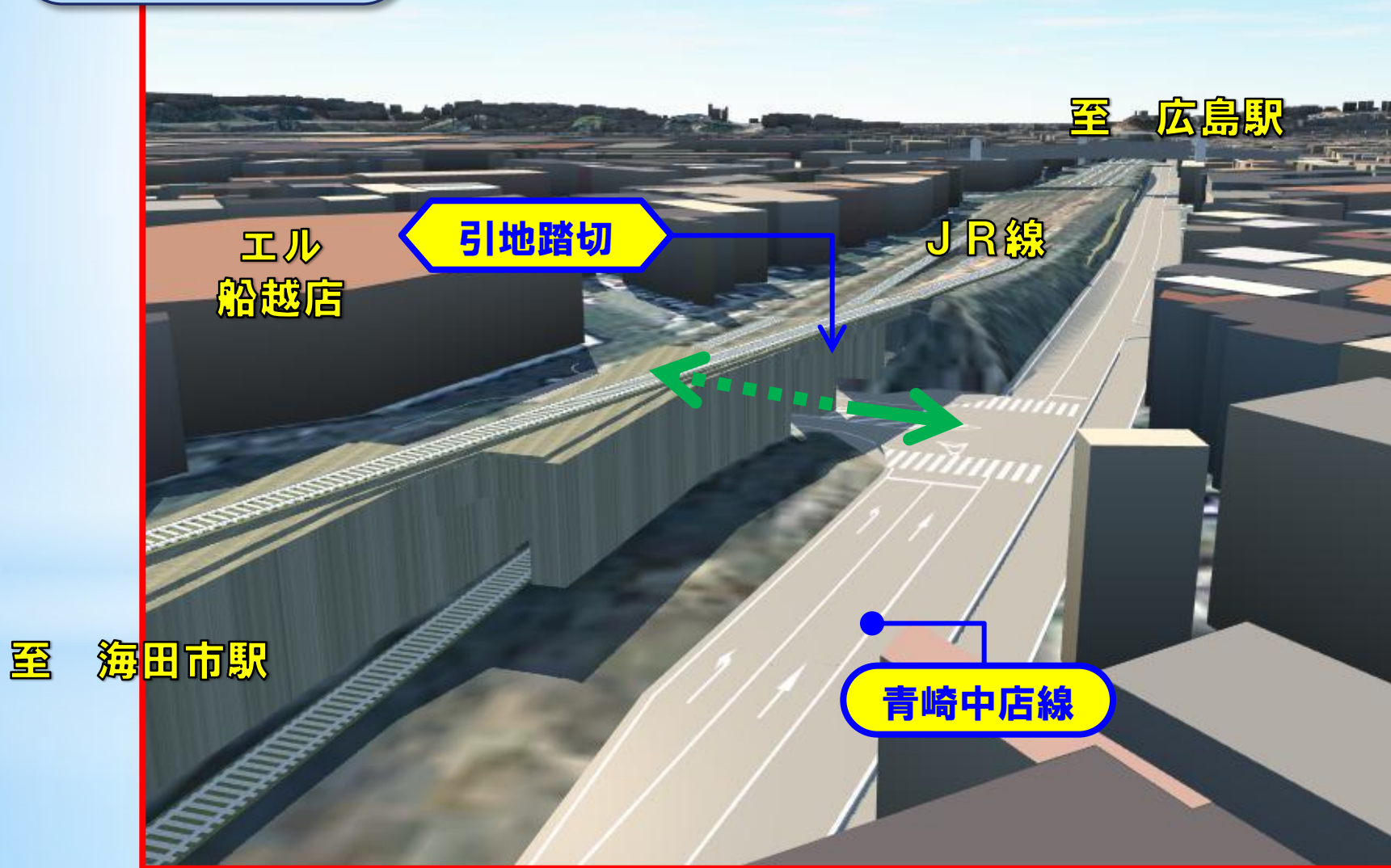
青崎中店線



## ■ 整備概要

○引地踏切付近

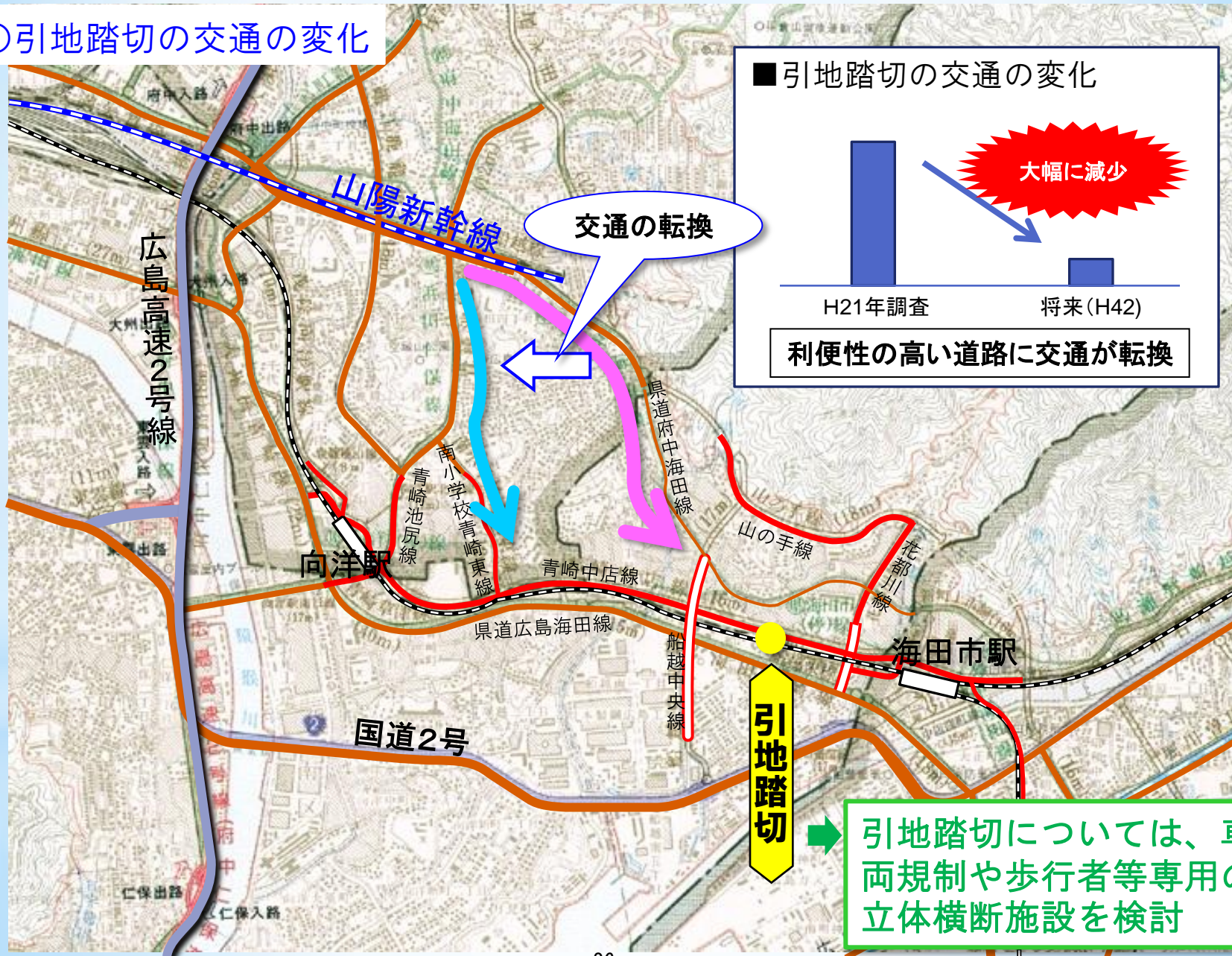
完成イメージ





# ■ 整備概要

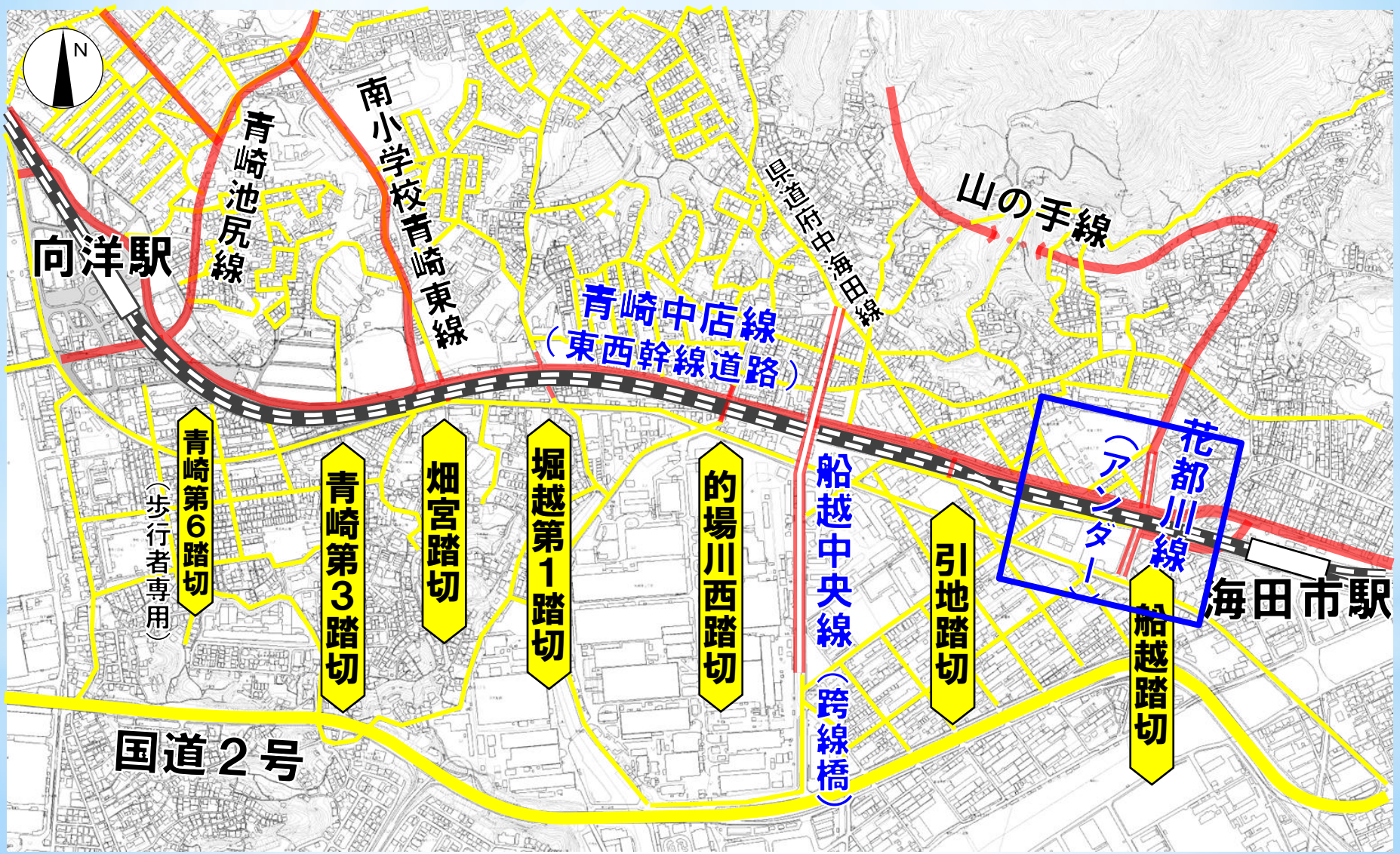
## ○引地踏切の交通の変化





# ■ 整備概要

## ○ 船越踏切付近

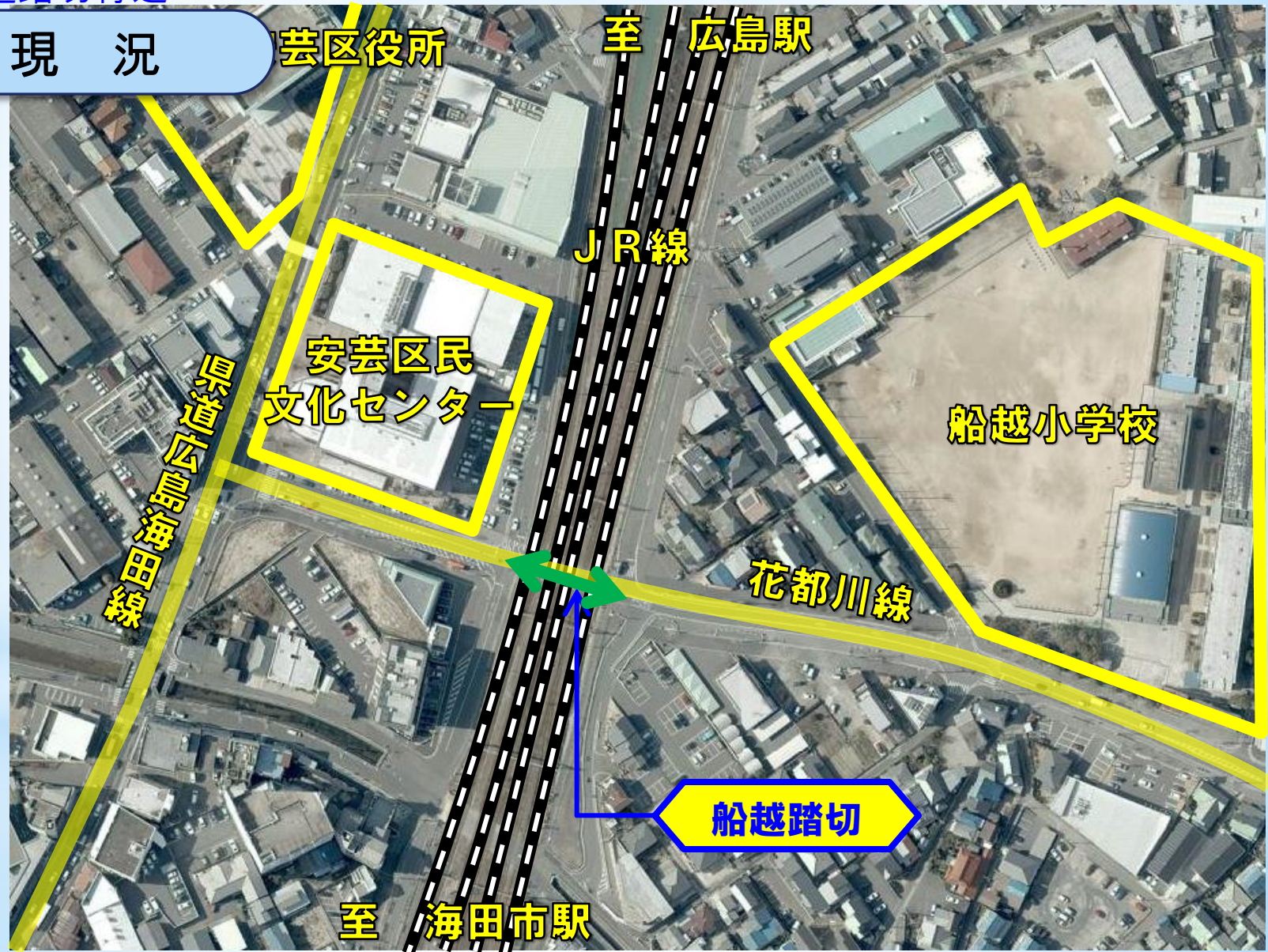




# ■ 整備概要

○船越踏切付近

現況

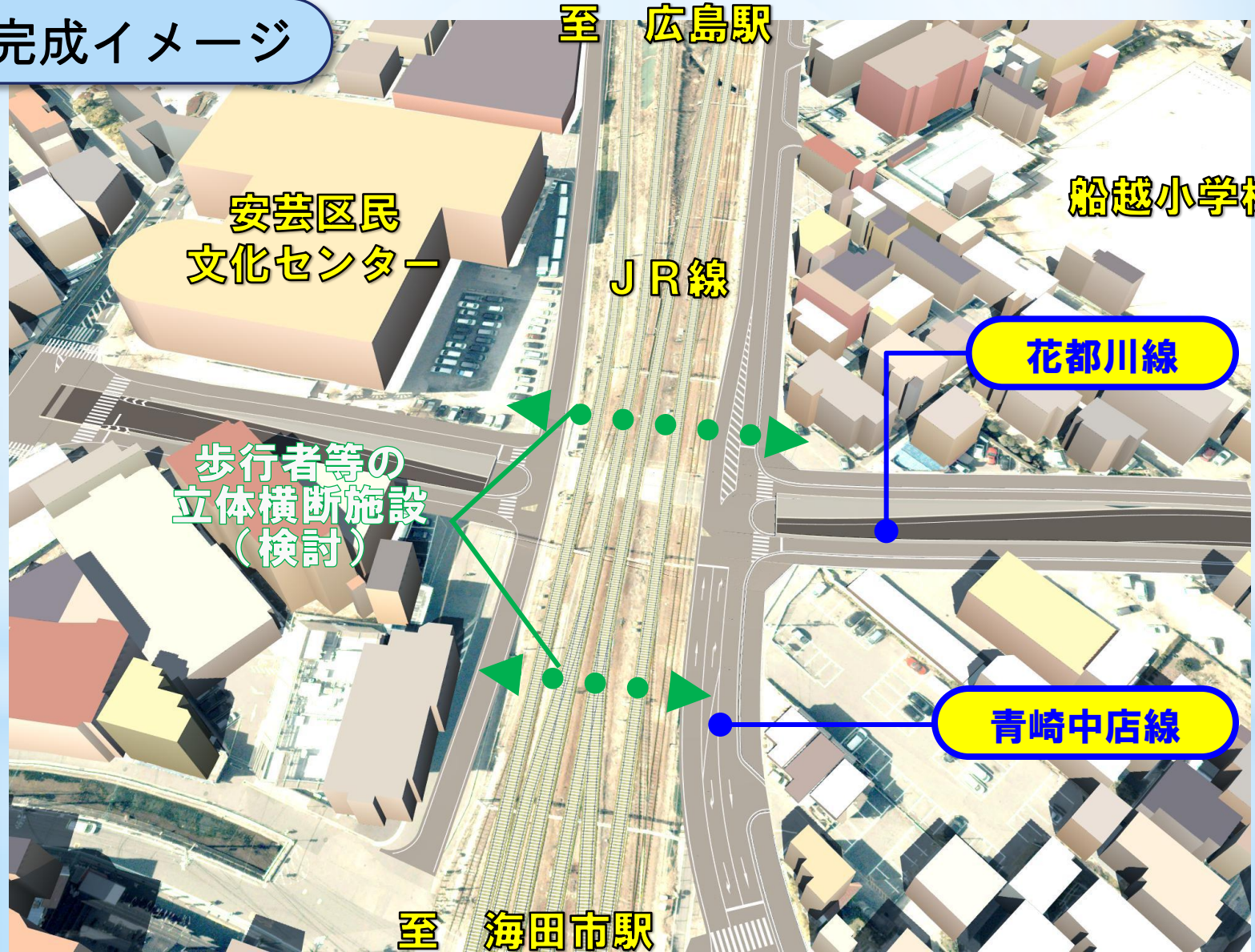




# ■ 整備概要

○船越踏切付近

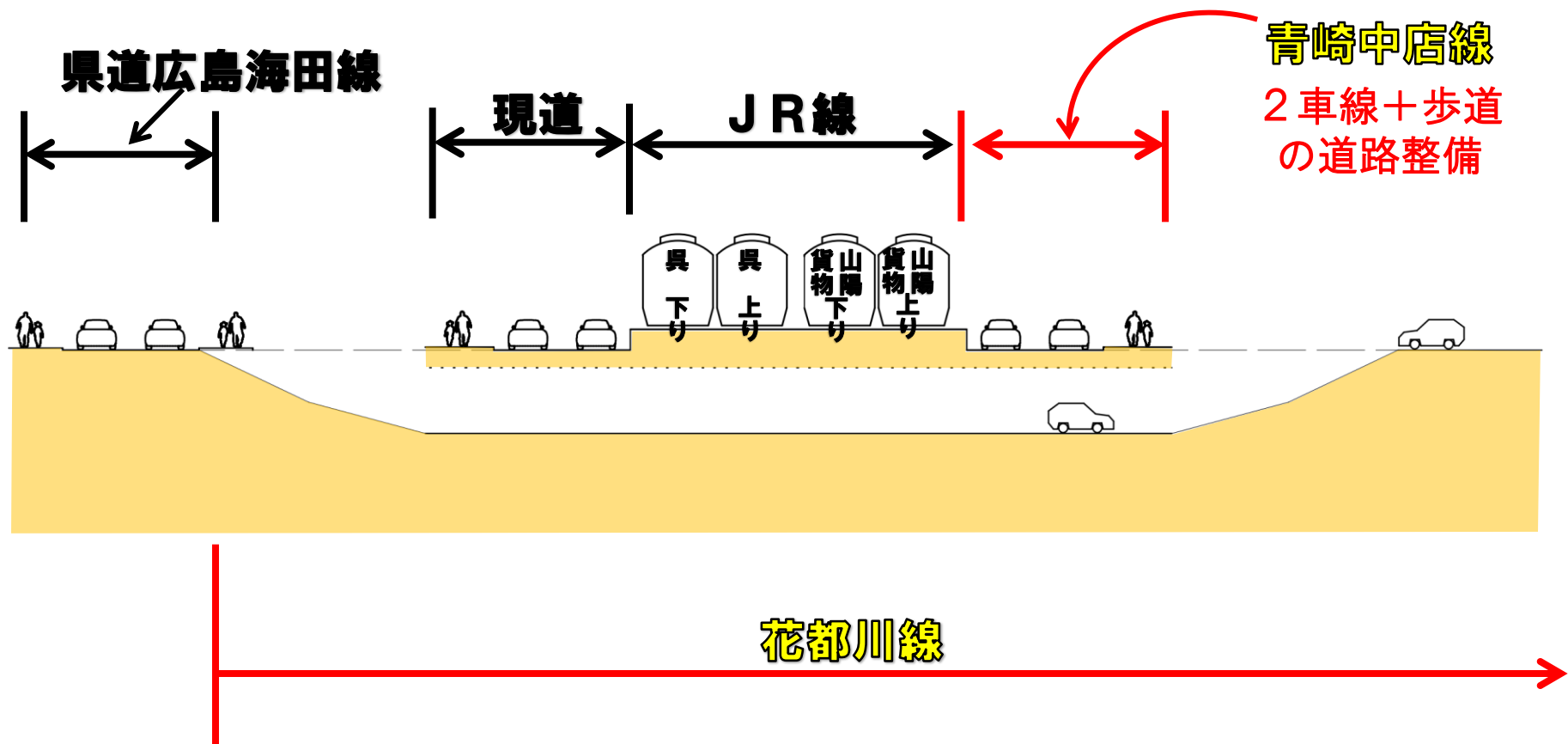
完成イメージ



# ■ 整備概要

○船越踏切付近

## 断面イメージ



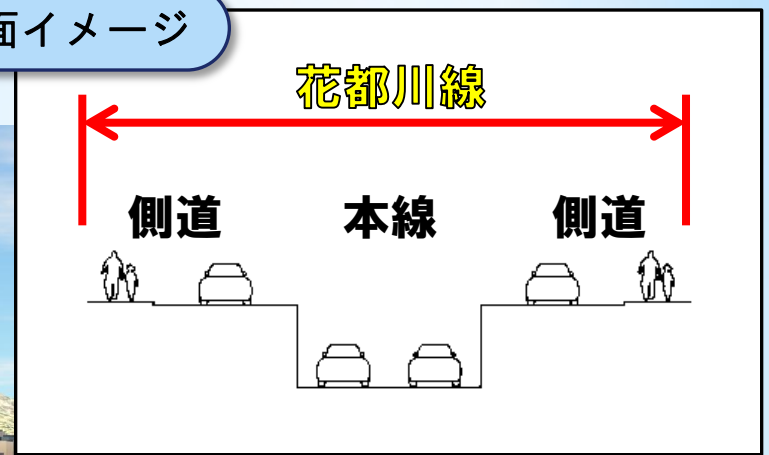


# ■ 整備概要

○船越踏切付近

## 完成イメージ

断面イメージ



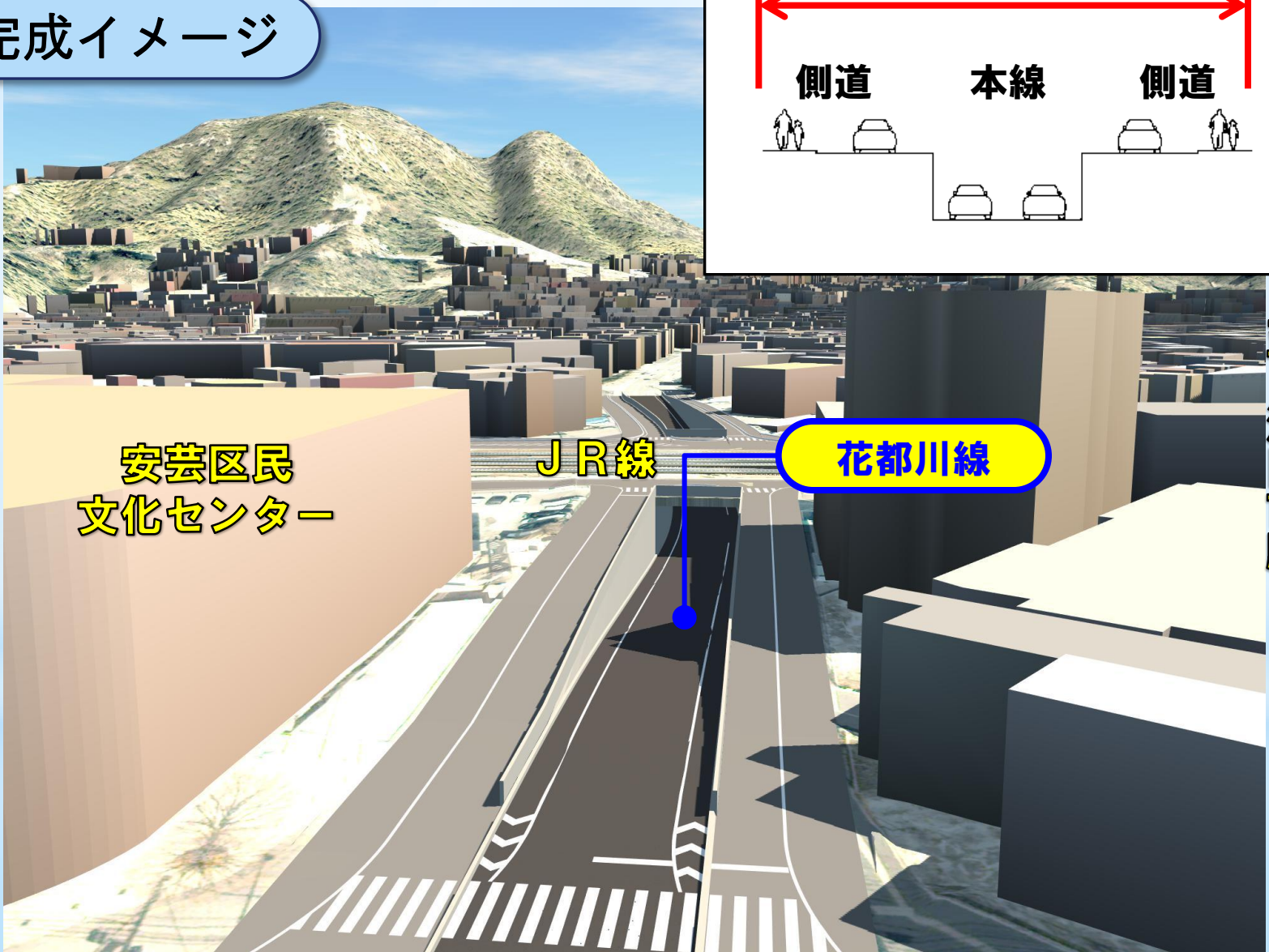
至  
広島駅

安芸区民  
文化センター

J R線

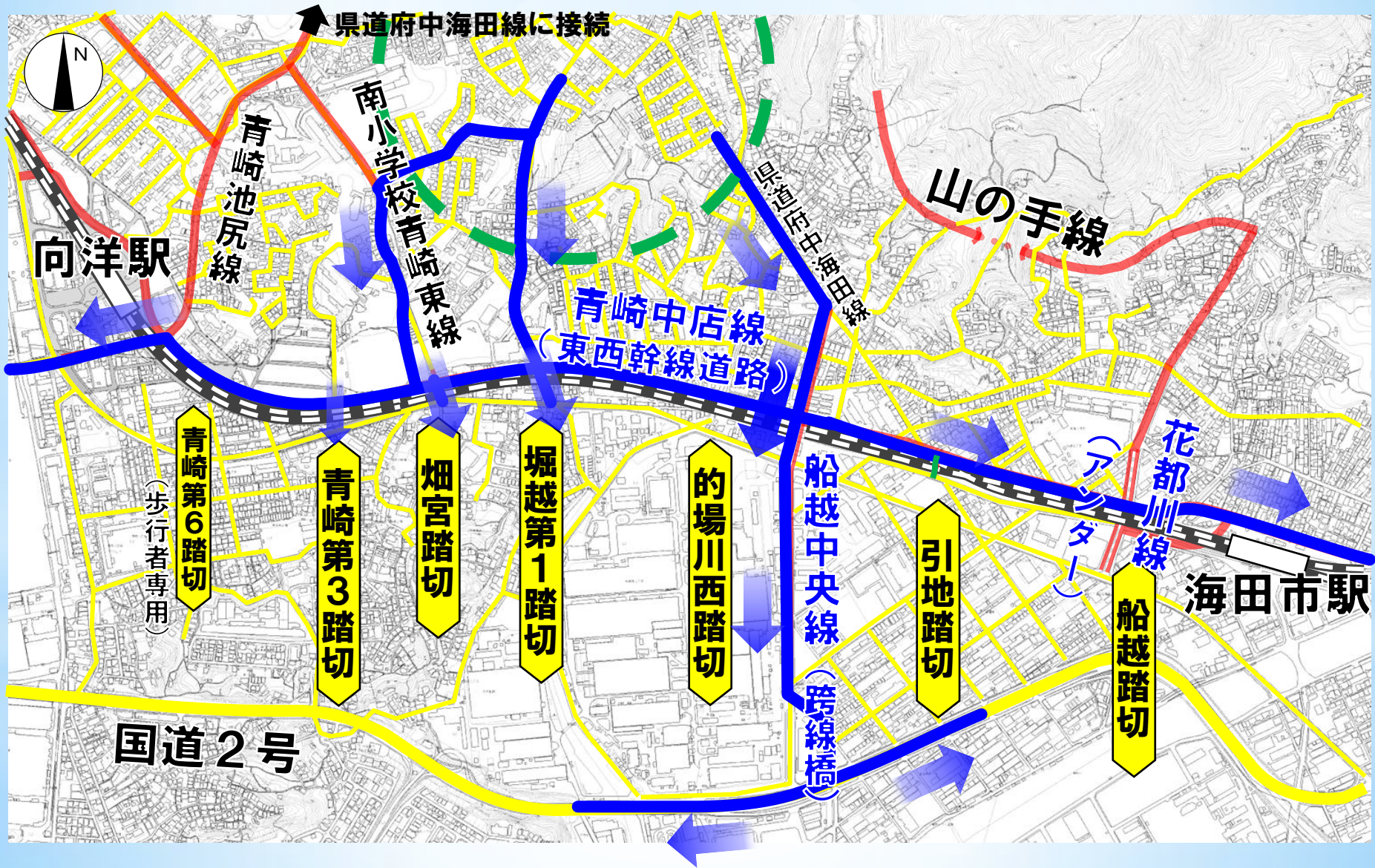
花都川線

至  
海田市駅



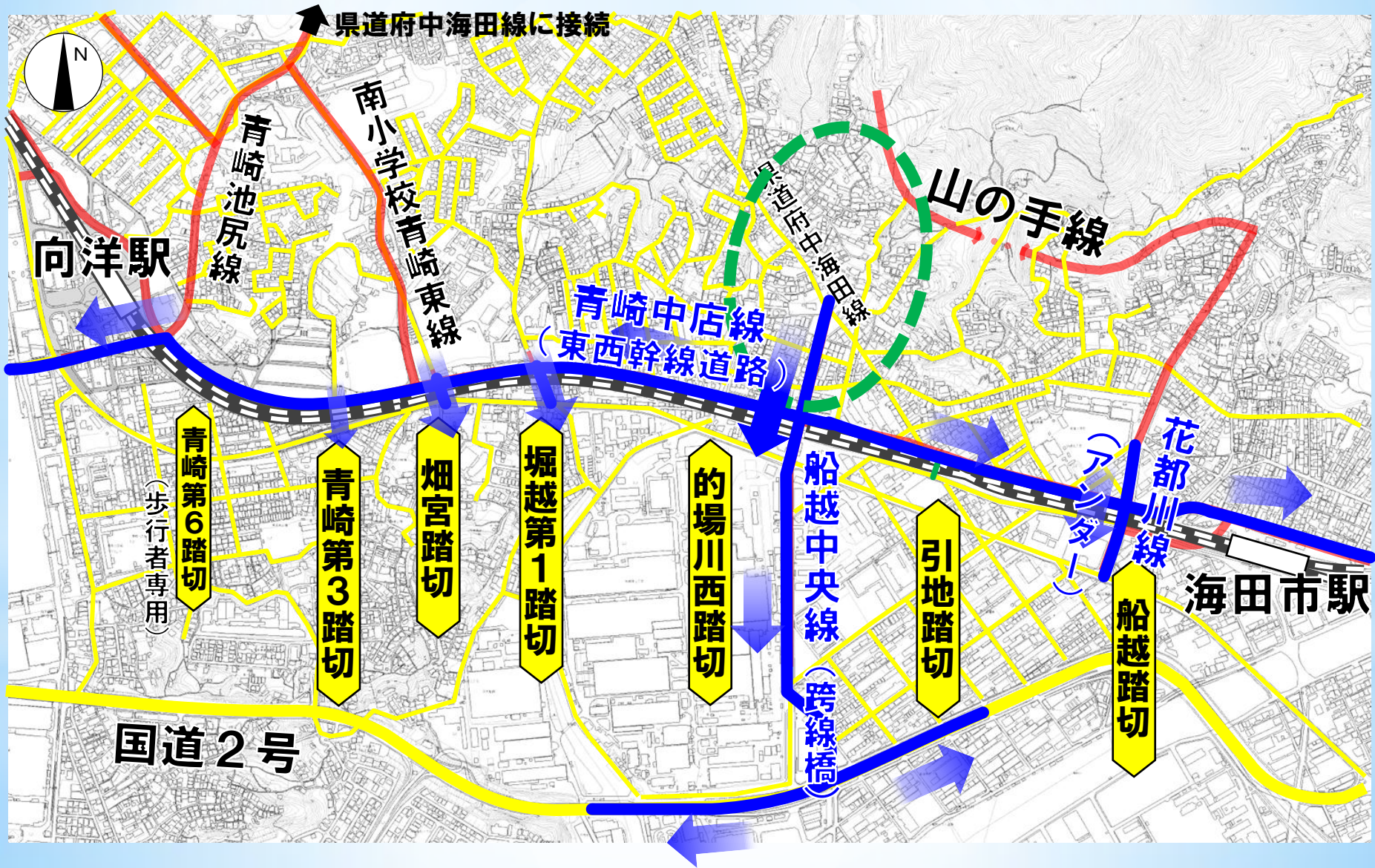


# ■経路イメージ



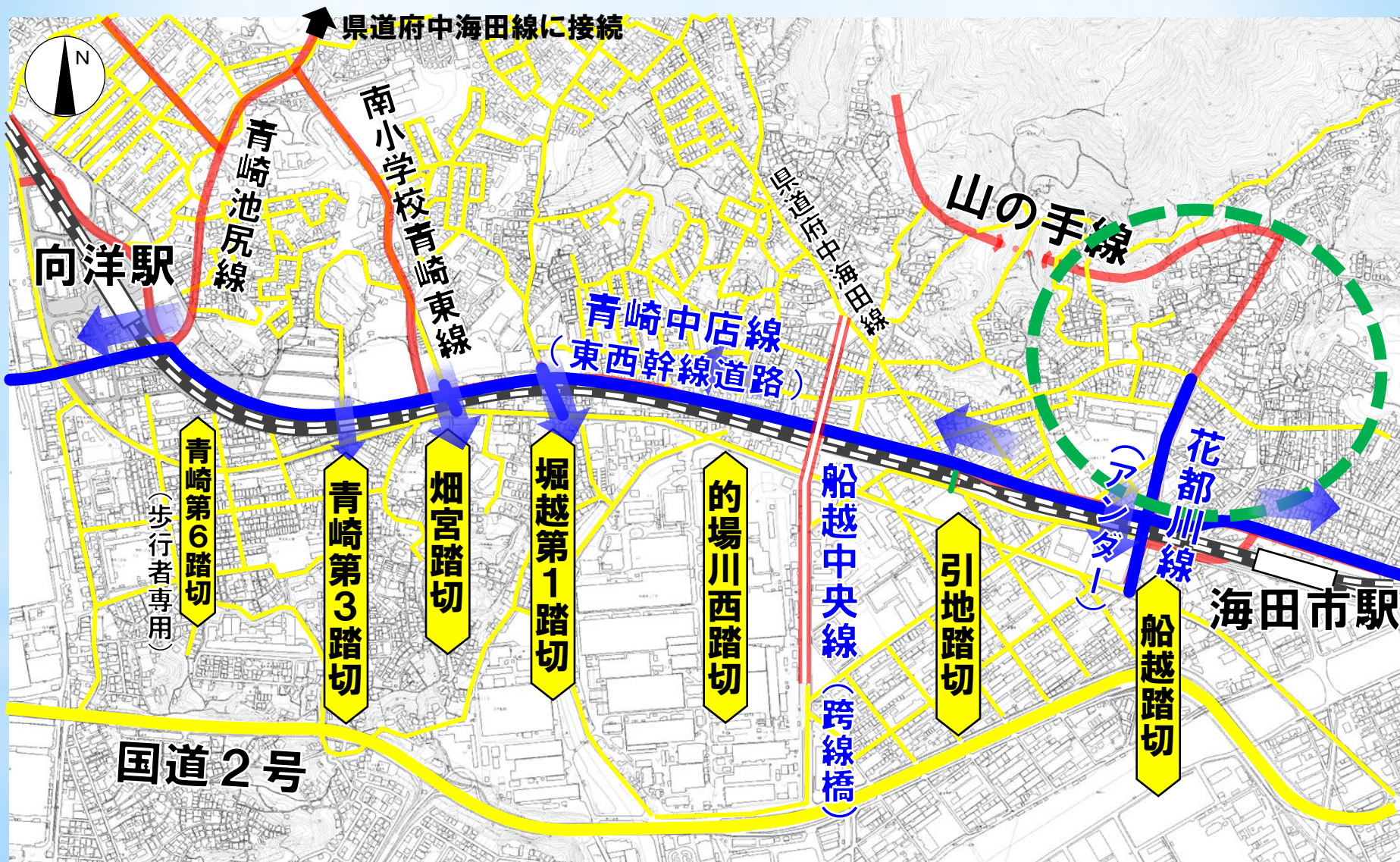


# ■経路イメージ





## ■経路イメージ

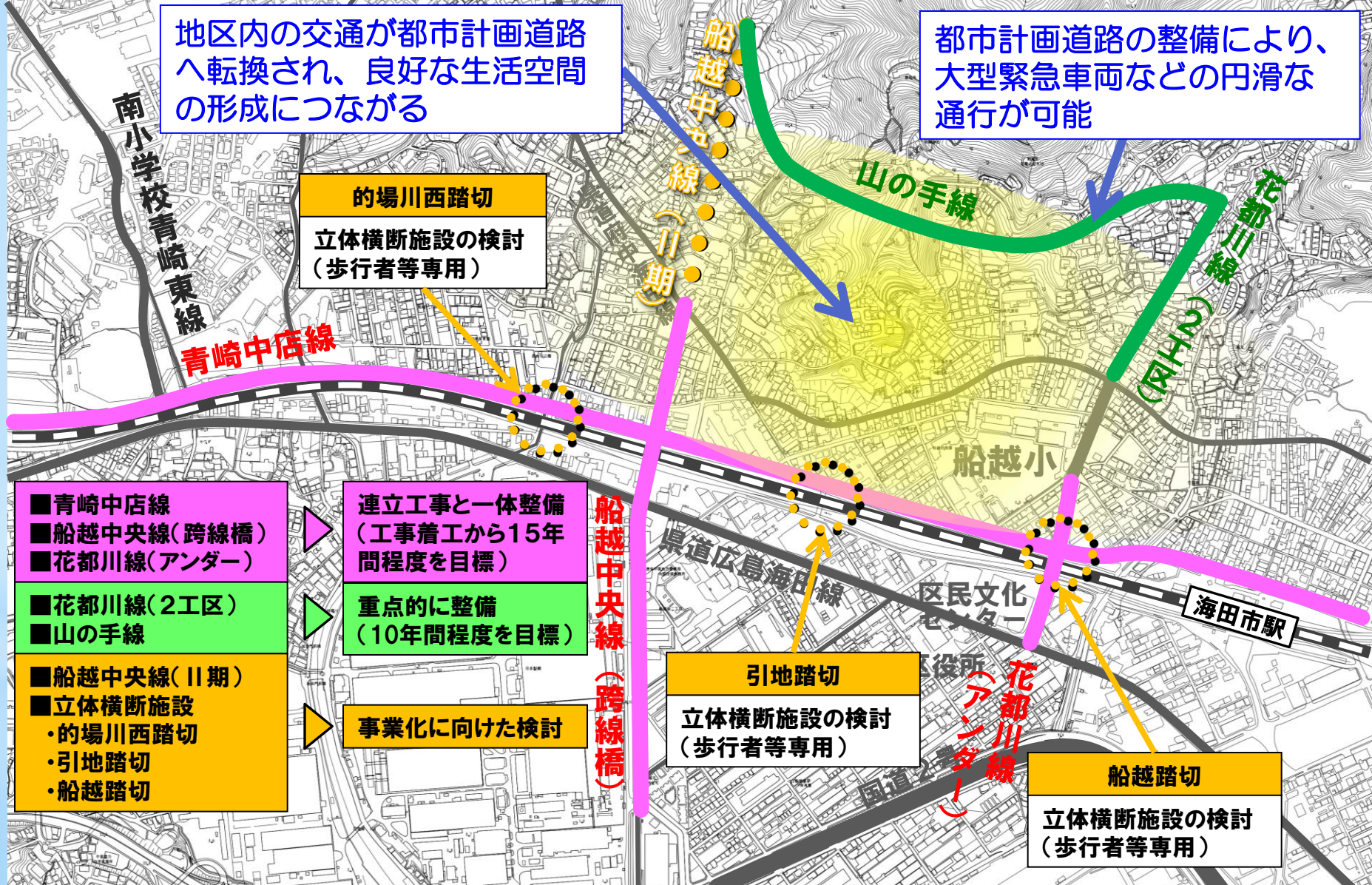




# ■ 船越地区のまちづくりに資する施設整備（案）

地区内の交通が都市計画道路へ転換され、良好な生活空間の形成につながる

都市計画道路の整備により、大型緊急車両などの円滑な通行が可能



**的場川西踏切**  
立体横断施設の検討  
(歩行者等専用)

**引地踏切**  
立体横断施設の検討  
(歩行者等専用)

**船越踏切**  
立体横断施設の検討  
(歩行者等専用)

連立工事と一体整備  
(工事着工から15年  
間程度を目標)

重点的に整備  
(10年間程度を目標)

事業化に向けた検討

- 青崎中店線
- 船越中央線(跨線橋)
- 花都川線(アンダー)

- 花都川線(2工区)
- 山の手線

- 船越中央線(II期)
- 立体横断施設
  - ・ 的場川西踏切
  - ・ 引地踏切
  - ・ 船越踏切

船越中央線(跨線橋)

## ■ 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。