

# 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28年1月

広島県土木建築局  
都市計画課

広島市道路交通局  
道路部街路課

# 目 次

## ■経緯・概要

- (1) 見直し検討フロー
- (2) 見直しの視点
- (3) 見直し案の概要
- (4) 見直し案における県市の支出負担

## ■説明会での意見と請願について

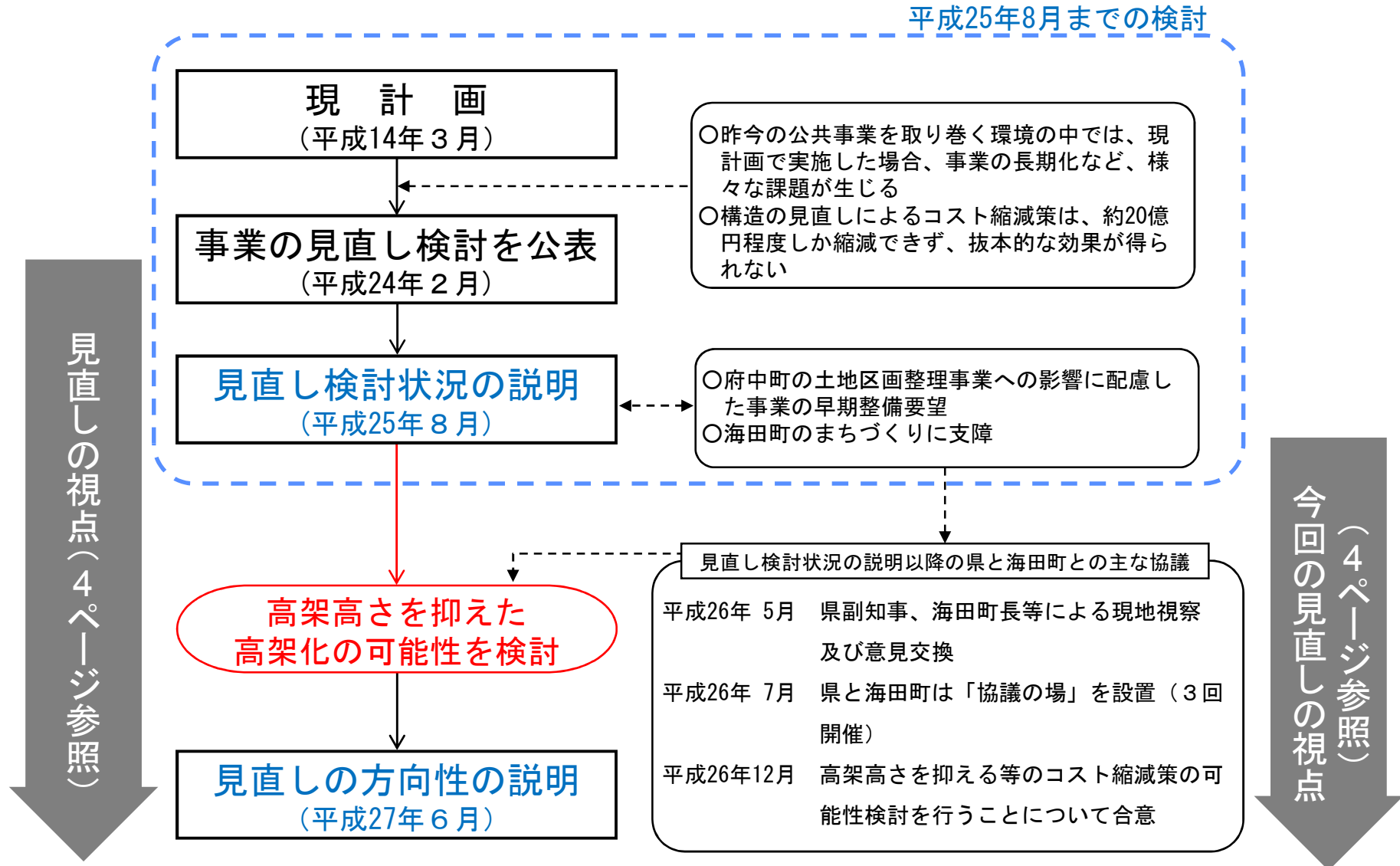
- (1) 船越地区で開催した説明会における主な意見
- (2) 請願内容
- (3) 関係者との協議結果
- (4) 請願で示された見直し案の課題（5項目）への対応策

## ■将来の歩行者利便性の向上

## ■今後の進め方

## ■ 経緯・概要

### (1) 見直し検討フロー



## ■ 経緯・概要

### (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

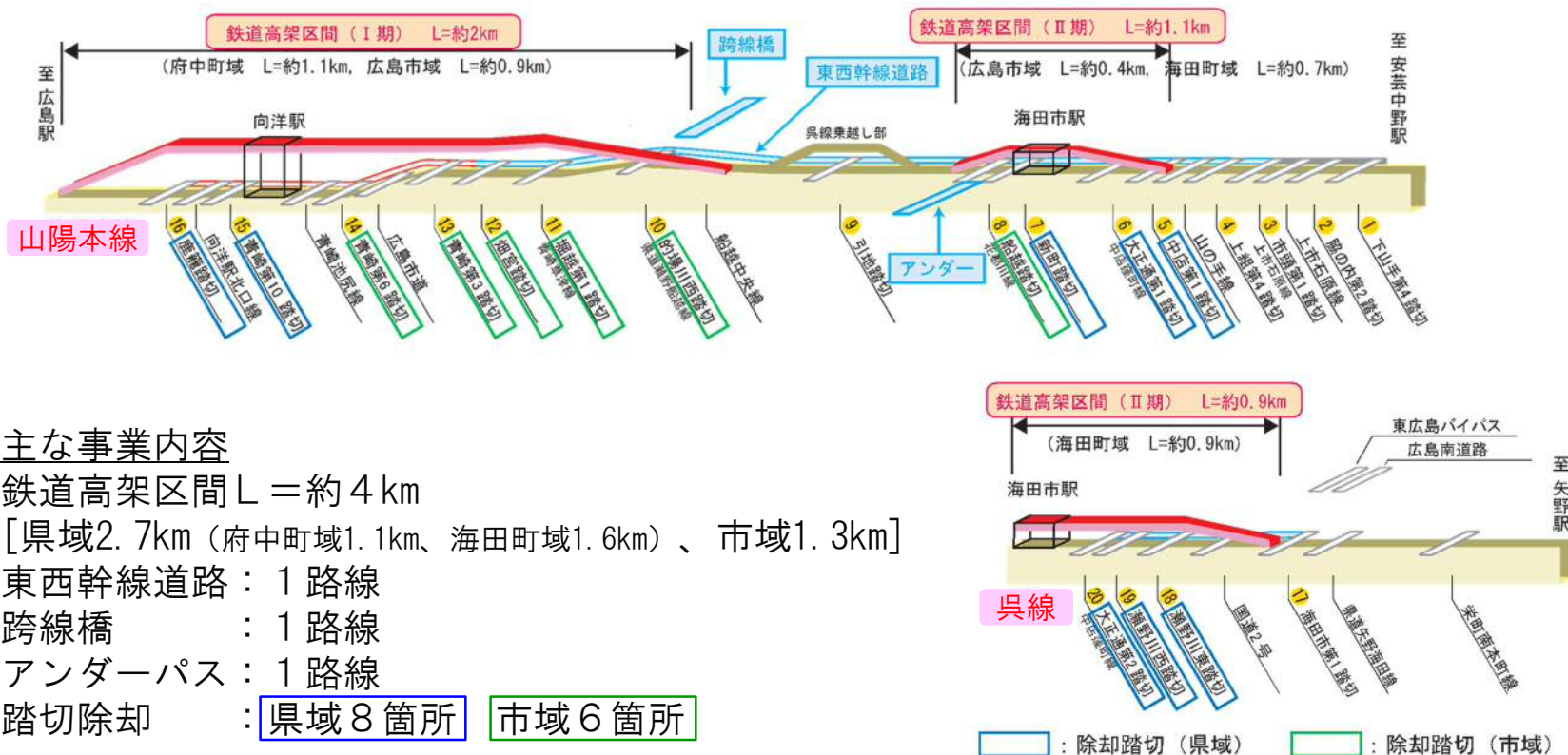
#### 今回の見直しの視点

- 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



## ■ 経緯・概要

### (3) 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 2.7 km (府中町域 1.1 km、海田市域 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

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)

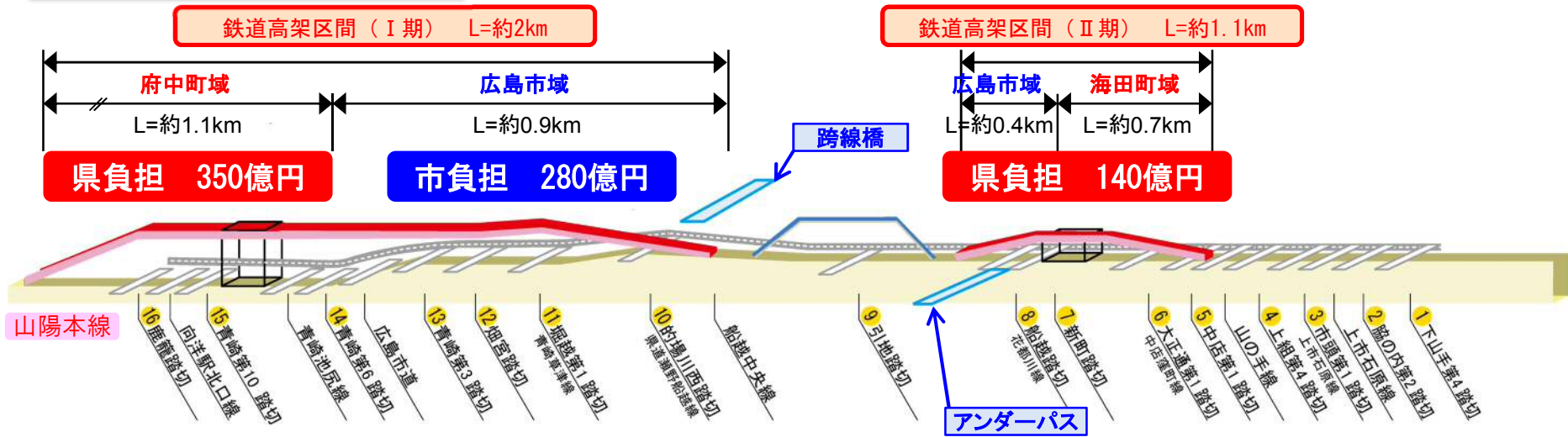
(I 期 向洋駅周辺 10 年間程度、II 期 海田市駅周辺 10 年間程度)

※ 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

# ■ 経緯・概要

## (4) 見直し案における県市の支出負担

見直し案 (平成27年6月公表)



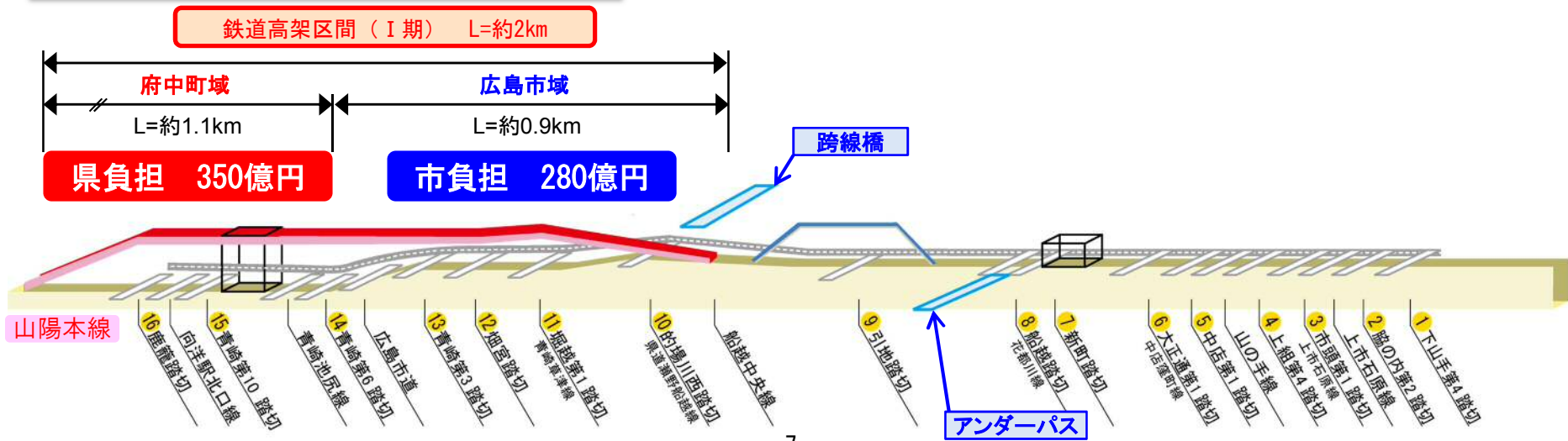
鉄道高架区間 (II期) L=約1.1km

広島市域 L=約0.4km

海田町域 L=約0.7km

県負担 140億円

【参考】平成25年8月に提示した案



※県負担分には、呉線の高架化を含む。  
市負担には、跨線橋、アンダーパスの事業費を含む。

## ■ 説明会での意見と請願について

### (1) 船越地区で開催した説明会における主な意見 (平成27年11月に地区を分け計4回説明会を開催)

○鉄道の横断が不便になる見直し案ではなく、現計画での実施を求める

○危険な引地踏切が残ることには反対

○的場川西踏切の閉鎖による日常交通の利便性の低下

○歩行者に関する鉄道の横断施設の具体的な提示がない



## ■ 説明会での意見と請願について

### (2) 請願内容

平成27年12月に広島市議会に対し「原案通りで実施を実現する会」より全区間高架で実施を求める請願が提出され、この中で見直し案について以下の課題が示されました。

- ① 最も危険な引地踏切が残り利用される。
- ② 主要踏切で船越の的場川西踏切は向洋側からの線路勾配に合わせて接続するために廃止される。
- ③ 船越踏切は海田側の線路勾配の低さに合わせて接続するために、東西道路の下に接続が不便な深いアンダーパス構造にする。
- ④ 海田市駅西側新町踏切は、海田側の予定線路勾配の低さから東西道路から県道への接続は大きくう回路で接続。
- ⑤ 海田市駅側の線路レベルは、消防車（はしご車）が通れないレベルで構築される。

## ■ 説明会での意見と請願について

### (3) 関係者との協議結果

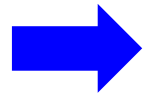
- 当事業は広島県、広島市、府中町、海田町の関係4者の合意があつてはじめて事業が推進できます。
- このため、船越地区住民の意見について、改めて4者で協議し、次のことを確認しました。
  - ・公共事業を取り巻く環境が厳しくなる中、現計画での実施は、事業の長期化等、様々な課題を生じる。
  - ・現在お示ししている見直しの方向性では、東西幹線道路の整備や跨線橋、アンダーパスの整備により、都市内交通の円滑化等、一定の事業効果が見込まれる。
- こうしたことから、4者としては、事業効果の早期発現が期待できる、今回お示しした見直し案を進めていきたいと考えています。

## ■ 説明会での意見と請願について

### (4) 請願で示された見直し案の課題（5項目）への対応策

#### ① 最も危険な引地踏切が残り利用される。

○見直し案では2組ある踏切を1組除却し、横断距離が半減するため、安全性は向上。



○更に踏切の横断に代わる立体横断施設の設置について地域の方々の意見を伺いながら具体化。



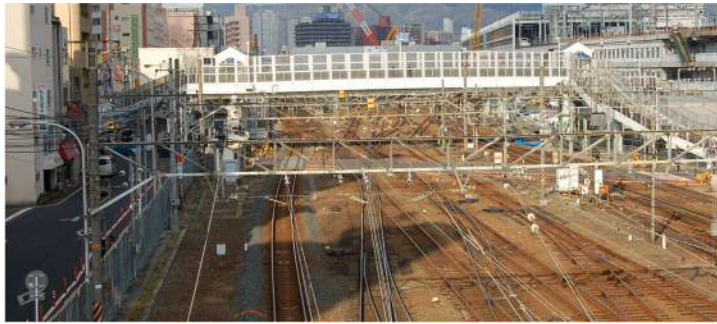
## ■ 説明会での意見と請願について

### (4) 請願で示された見直し案の課題(5項目)への対応策

② 主要踏切で船越の的場川西踏切は向洋側からの線路勾配に合わせて接続するために廃止される。

- ➡ ○南北横断の代替機能として船越中央線を整備。  
○歩行者の立体横断施設の設置について地域の方々の意見を伺いながら具体化。

例：愛宕跨線橋(広島駅東方)



## ■ 説明会での意見と請願について

### (4) 請願で示された見直し案の課題（5項目）への対応策

- ③ 船越踏切は海田側の線路勾配の低さに合わせ接続するために、東西道路の下に接続が不便な深いアンダーパス構造にする。

- ➡ ○横断時間の短縮により南北の行き来が容易になる。  
○歩行者の立体横断施設（歩道橋、ボックス）の設置について地域の方々の意見を伺いながら具体化。



## ■ 説明会での意見と請願について

### (4) 請願で示された見直し案の課題（5項目）への対応策

④ 海田市駅西側新町踏切は、海田側の予定線路勾配の低さから東西道路から県道への接続は大きくう回路で接続。

- ➡ ○南北横断できる道路を海田市駅寄りに整備。
- 新町踏切に近い箇所で、歩行者の立体横断施設の設置について地域の方々の意見を伺いながら具体化。

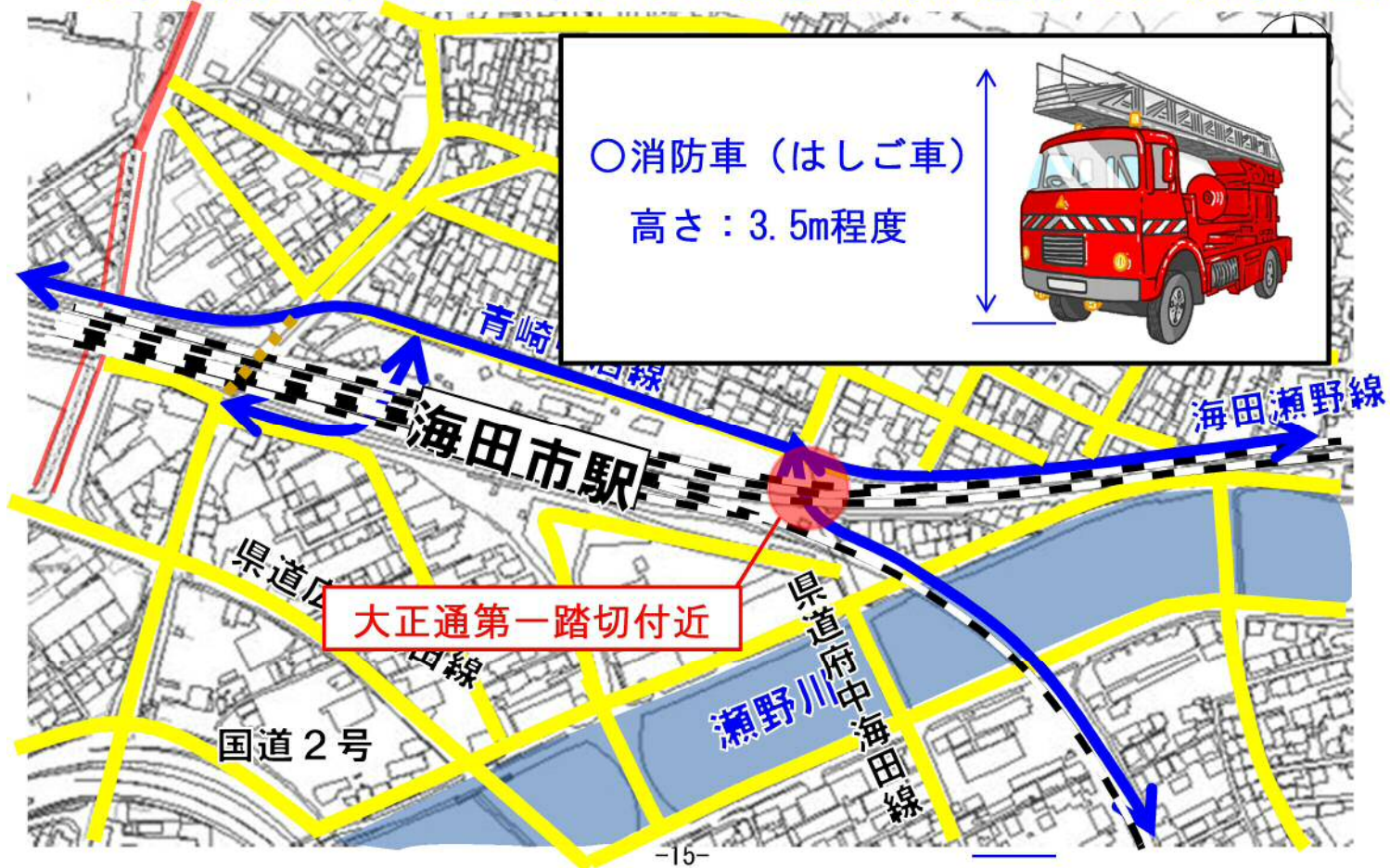


## ■ 説明会での意見と請願について

### (4) 請願で示された見直し案の課題（5項目）への対応策

- ⑤ 海田市駅の線路レベルは、消防車（はしご車）が通れないレベルで構築される。

➡ ○海田市駅(大正通第一踏切)付近で立体交差する道路の高架高さは、消防車(はしご車)などの緊急車両が通行できる高さを確保



■ 将来の歩行者利便性の向上  
 将来の歩行者横断箇所



○横断箇所は現状より3か所増えます。  
 ○安全かつ早く横断できます。



## ■ 今後の進め方

現在お示ししている見直しの方向性では、交通の円滑化、南北市街地の一体化、踏切の安全確保といった事業目的も概ね達成でき、事業効果の早期発現が可能であると考えています。

このため、今後、見直しの方向性を基本として、地域の要望を伺いながら事業を進めて行くことで御理解をいただきたいと考えています。

併せて、広島市としては、船越地区の将来のまちづくりのため、地区の都市基盤整備の具体的な内容やスケジュールも示しながら、責任を持って取り組んでいく所存です。

## ■ 今後の進め方

広島市において提案する船越地区のまちづくりに資する施設整備（案）

