

広島市東部地区連続立体交差事業
～「見直し案」の修正検討の結果について～

平成30年1月
広島市

1 はじめに

平成27年6月に公表した「見直し案」については、「船越まちづくりオープンハウス」を開設するなど地元理解が得られるよう取り組んできたところであるが、十分な成果が得られなかった。

こうしたことから、広島市では、府中町・海田町も望む事業の早期進展を図るとともに、船越地区のまちづくりを確実に進めていくためにも、「見直し案」に対する地元意見を真摯に受け止め、その対応策について、「見直し案」を基本としつつ、どのような対応が可能か検討を行うこととしたものである。

2 「見直し案」に対する船越地区の主な地元意見

- ① 危険な「引地踏切」が残る。
- ② 「船越踏切」のアンダーパスは、鉄道沿いの道路(東西幹線道路や船越東線)に直接接続しないことから、大きな迂回が必要となり不便。
- ③ 「的場川西踏切」の閉鎖に伴い整備する跨線橋は、鉄道沿いの道路(東西幹線道路)や県道広島海田線と直接接続しないことから、大きな迂回が必要となり不便であるとともに、反対者が多い中、用地買収が進まず実現性も乏しい。

3 地元意見への対応策の検討方針

以下の「見直しの視点」を踏まえ、主な地元意見である船越地区の3つの踏切の課題について、広島市域内において対応策を検討する。

見直しの視点(「見直し案」の前提条件)

- | | |
|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (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 | (4) 連立事業の進捗状況
・ 買収済用地の活用 |
| (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や事業費の縮減など事業規模の見直し | (5) 海田町のまちづくりへの対応及び交通特性を踏まえた鉄道の高架化
・ 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
・ 交通量の変化と将来予測、大型車の混入率 |
| (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 | |

具体的には

- ① 府中町や青崎地区で進められている土地区画整理事業の進捗に大きな影響が生じないよう、I期・II期の分割施工とする。
- ② 海田町域においては、土地区画整理事業などの関連事業と一体となったまちづくりが進められるよう、海田市駅付近については鉄道を高架化する。

4 対応策の検討

(1) 「交通規制」や「新たな立体横断施設の設置」による対応策の検討

船越地区の3つの踏切の課題解消のため、まず、「交通規制(一方通行や車両通行止め)」や「新たな立体横断施設の設置」などの対応策を検討した。

その結果、これらの対応策では、3つの踏切において歩行者の安全性は一定程度図れるものの、迂回や上下移動が必要となるなど車両や歩行者の利便性は改善できないという課題が残った。

このため、主な地元意見を踏まえた船越地区のまちづくりに有効な対応策を、異なる観点から検討することが必要となった。

船越地区の鉄道を一部高架化し、3つの踏切に対する課題解消を検討

(2) 鉄道の一部高架化による対応策の検討

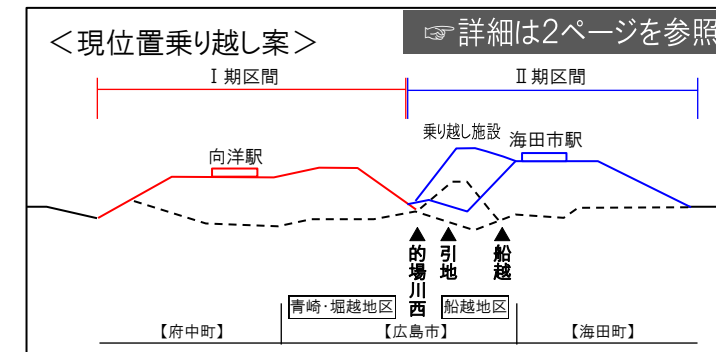
3つの踏切に対する課題解消に係る確認項目

地元意見に対応するため、次の項目が達成できるか。

- 「船越踏切」は、都市計画道路花都川線として、車両制限なしで平面通行可能となる高さが確保できるかどうか。(高架高さ4.7m以上)
- 「引地踏切」については、一般的な緊急車両が平面通行可能となる高さが確保できるかどうか。(高架高さ3.2m以上)
- 「的場川西踏切」の閉鎖に伴う代替道路は、一般的な緊急車両が平面通行可能となる高さが確保できるかどうか。(高架高さ3.2m以上)

工事期間の長期化を解消し、事業費の縮減を図るということを前提に、呉線の乗り越し施設を現位置の船越地区(広島市域内)に設置することとして、地元意見を踏まえた3つの踏切に対する課題解消を検討

ア 現位置で乗り越しを行う案(以後、「現位置乗り越し案」という。)



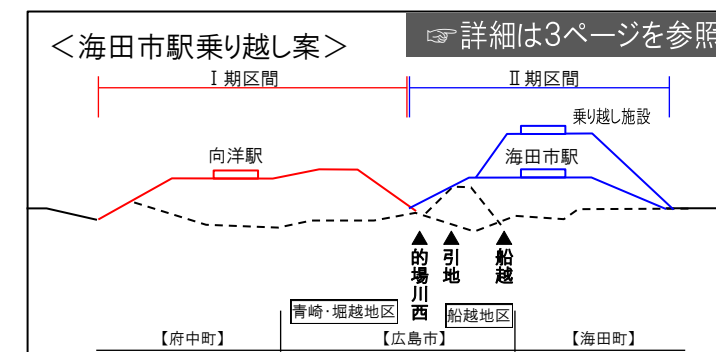
【評価】

- ① 追加用地買収に伴い工事期間が長期化し、高架化により総事業費が「見直し案」より増加
- ② 列車の運行に制約を受け、サービスレベルが低下する可能性
- ③ 3つの踏切の確認項目のうち、引地踏切において車両の平面通行不可

実施困難

呉線の乗り越し施設をII期区間内で設置可能な海田市駅に移動させる案を検討

イ 海田市駅で乗り越しを行う案(以後、「海田市駅乗り越し案」という。)



【評価】

- ① 高架化による総事業費の増加額は、「現位置乗り越し案」より低い
- ② 列車の運行に大きな制約は発生しない
- ③ 3つの踏切の確認項目すべてにおいて、車両通行制限なしで平面通行可

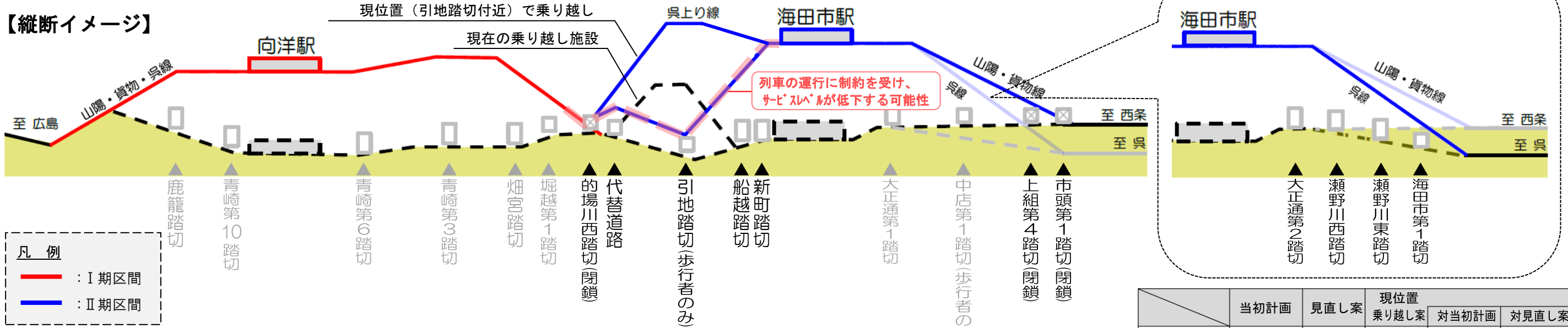
実施可能

5 まとめ

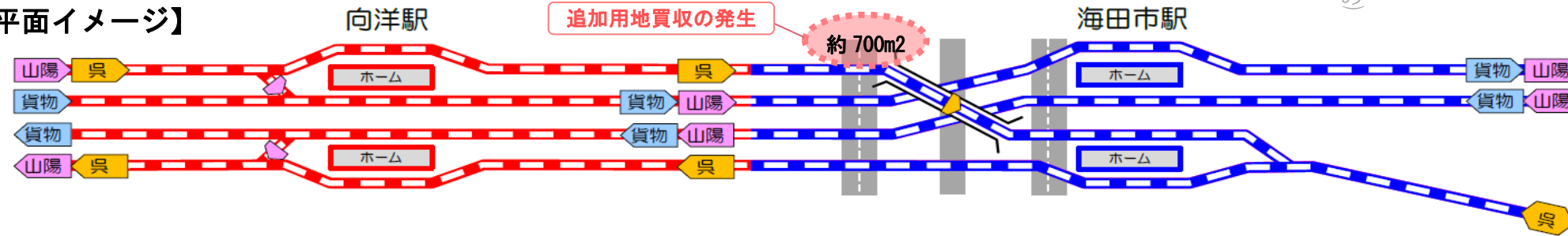
広島市としては、船越地区の主な地元意見への対応ができる実施可能な案としては、「海田市駅乗り越し案」の他にないものとする。

現位置乗り越し案

【縦断イメージ】



【平面イメージ】



	当初計画	見直し案	現位置乗り越し案			
			対当初計画	対見直し案		
総事業費*	1,050 億円	770 億円	930 億円	▲120 億円	+160 億円	
- 県域分	660 億円	490 億円	535 億円	▲125 億円	+ 45 億円	
- 市域分	390 億円	280 億円	395 億円	+ 5 億円	+115 億円	
事業期間*	10 年	15 年	20 年	+ 10 年	+ 5 年	
年間投資額	県	59 億円	28 億円	23 億円	▲ 36 億円	▲ 5 億円
	市	35 億円	16 億円	18 億円	▲ 17 億円	+ 2 億円

※現位置乗り越し案の事業費及び事業期間は、当初計画や見直し案を参考に広島市が算出

【検討結果】

「見直しの視点」の確認

- (1) 事業実施手段の見直しによる事業目的の達成
 - 交通の円滑化など事業目的を達成
- (2) 事業実施へ向けての実現可能性
 - 総事業費は「当初計画」より縮減
 - 追加用地買収に伴い工事期間が長期化し、高架化により総事業費が「見直し案」より増加
 - 年間投資額は、I期・II期の分割施工により平準化
 - 列車の運行に制約を受け、サービスレベルが低下する可能性（勾配変化点が多く、変化点間の距離も短い等）
- (3) 土地区画整理事業への影響
 - 分割施工により、土地区画整理事業の事業計画との連携が可能
- (4) 連立事業の進捗状況
 - 買収済用地を活用
- (5) 海田町のまちづくりへの対応及び交通特性を踏まえた鉄道の高架化
 - 海田市駅付近を鉄道高架化することにより、鉄道を挟む地域が一体化
 - 新町、大正通第2、瀬野川西・東踏切部の横断道路は、「見直し案」より改善（現位置で車両通行可）
 - 「見直し案」から新たに海田市第1踏切が除却され、車両が平面通行可
 - 上組第4、市頭第1踏切は閉鎖（通行不可）

船越地区のまちづくりへの対応

- （3つの踏切に対する課題解消に係る確認項目）
- 船越踏切（（都）花都川線）は、車両通行制限なしで平面通行可
 - 引地踏切は除却されるものの、車両の平面通行不可
 - 的場川西踏切の閉鎖に伴う代替道路（（都）船越中央線）は、一般的な緊急車両が平面通行可

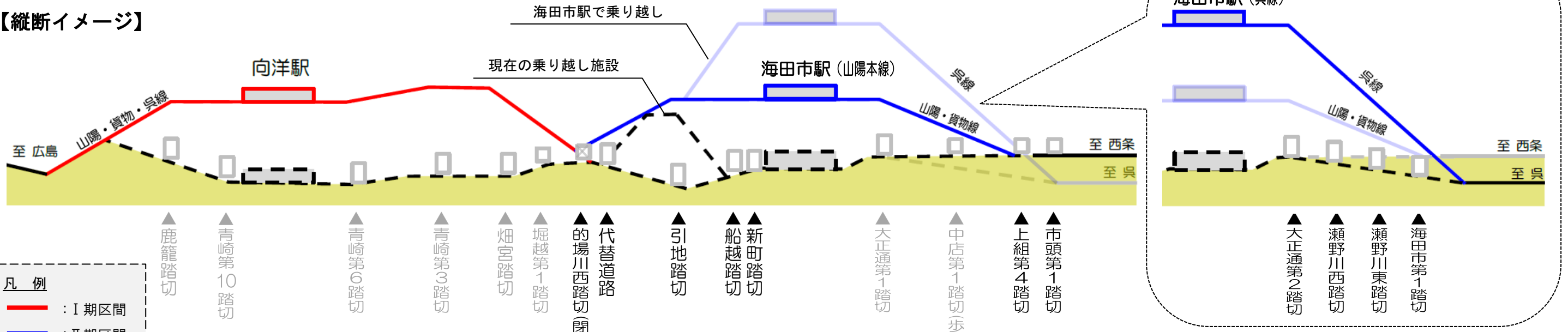
【評価】

- ①追加用地買収に伴い工事期間が長期化し、高架化により総事業費が「見直し案」より増加
- ②列車の運行に制約を受け、サービスレベルが低下する可能性
- ③3つの踏切の確認項目のうち、引地踏切において車両の平面通行不可

実施困難

海田市駅乗り越し案

【縦断イメージ】

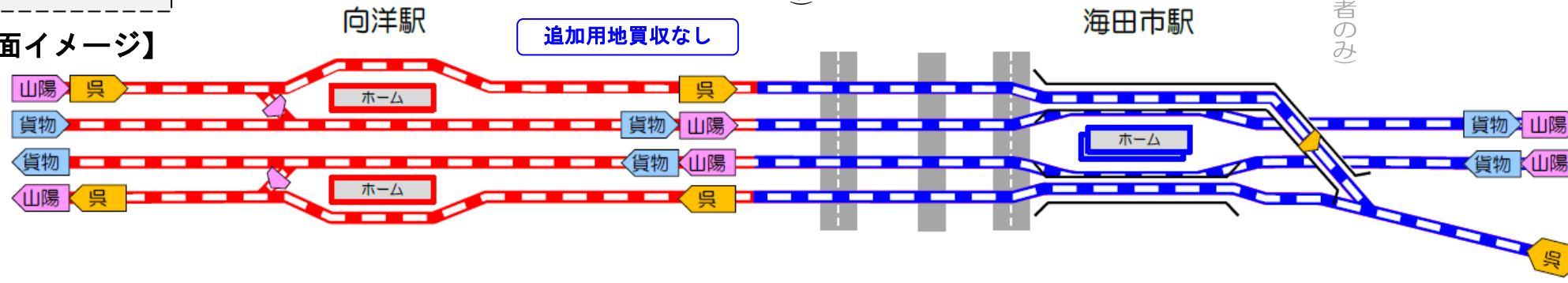


凡例

— : I 期区間

— : II 期区間

【平面イメージ】



	当初計画	見直し案	海田市駅乗り越し案			
			対当初計画	対見直し案		
総事業費*	1,050 億円	770 億円	915 億円	▲135 億円	+145 億円	
県域分	660 億円	490 億円	545 億円	▲115 億円	+ 55 億円	
市域分	390 億円	280 億円	370 億円	▲ 20 億円	+ 90 億円	
事業期間**	10 年	15 年	17 年	+ 7 年	+ 2 年	
年間投資額	県	59 億円	28 億円	28 億円	▲ 31 億円	± 0 億円
	市	35 億円	16 億円	20 億円	▲ 15 億円	+ 4 億円

※海田市駅乗り越し案の事業費及び事業期間は、当初計画や見直し案を参考に広島市が算出

【検討結果】

「見直しの視点」の確認

- (1) 事業実施手段の見直しによる事業目的の達成
 - 交通の円滑化など事業目的を達成
- (2) 事業実施へ向けての実現可能性
 - 総事業費は「当初計画」より縮減
 - 高架化による総事業費の増加額は、「現位置乗り越し案」より低い
 - 年間投資額は、I 期・II 期の分割施工により平準化
 - 列車の運行に大きな制約は発生しない
- (3) 土地区画整理事業への影響
 - 分割施工により、土地区画整理事業の事業計画との連携が可能
- (4) 連立事業の進捗状況
 - 買収済用地を活用
- (5) 海田町のまちづくりへの対応及び交通特性を踏まえた鉄道の高架化
 - 海田市駅付近を鉄道高架化することにより、鉄道を挟む地域が一体化
 - 新町、大正通第2、瀬野川西・東踏切部の横断道路は、「見直し案」より改善（現位置で車両通行可）
 - 「見直し案」から新たに海田市第1踏切が除却され、車両の平面通行可
 - 「現位置乗り越し案」で閉鎖となっていた上組第4、市頭第1踏切は存続

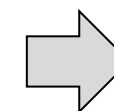
船越地区のまちづくりへの対応

（3つの踏切に対する課題解消に係る確認項目）

- 船越踏切（（都）花都川線）は、車両通行制限なしで平面通行可
- 引地踏切は、車両通行制限なしで平面通行可
- 的場川西踏切の閉鎖に伴う代替道路（（都）船越中央線）は、車両通行制限なしで平面通行可

【評価】

- ①高架化による総事業費の増加額は、「現位置乗り越し案」より低い
- ②列車の運行に大きな制約は発生しない
- ③3つの踏切の確認項目すべてにおいて、車両通行制限なしで平面通行可



実施可能

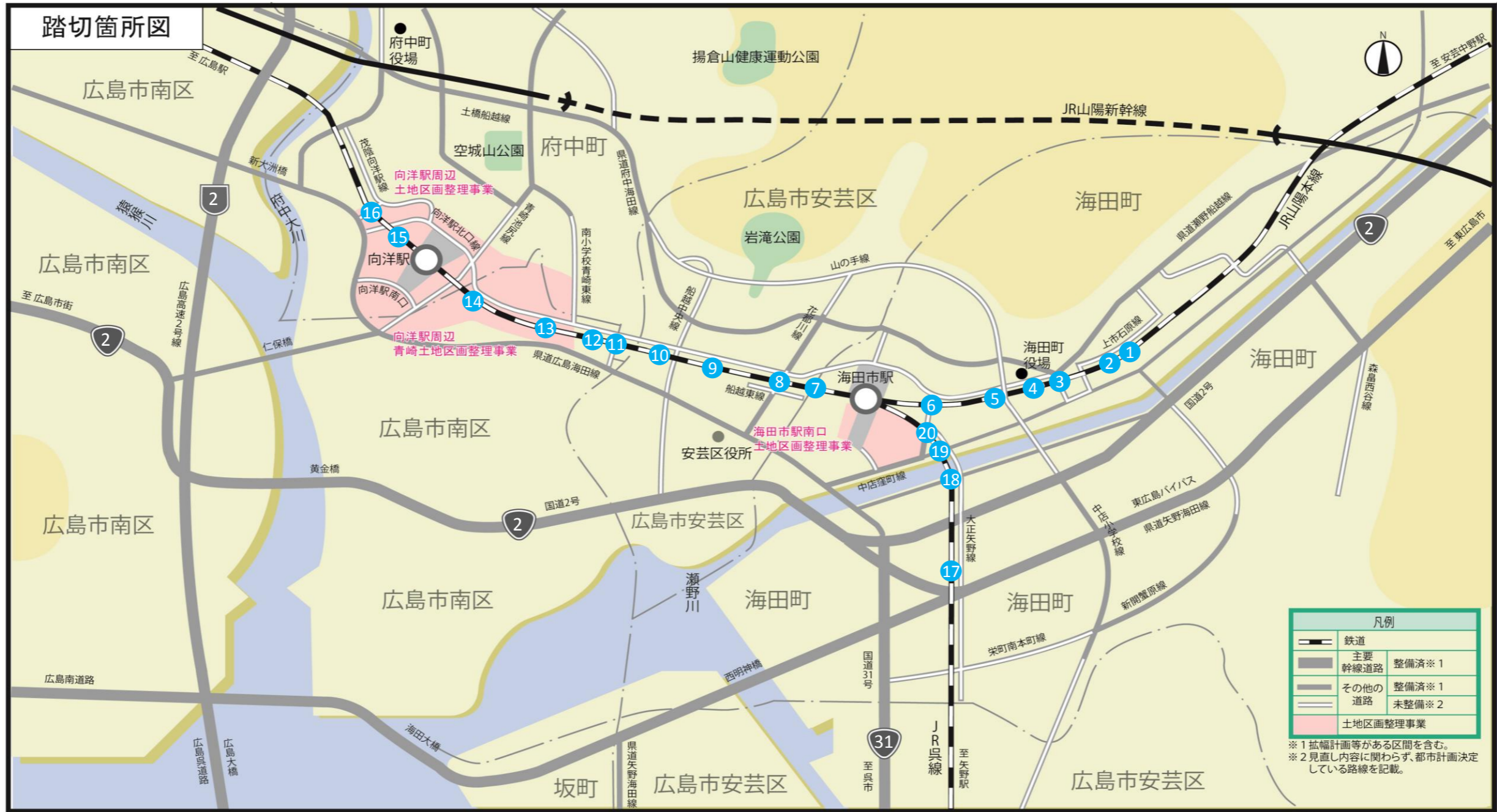
■各案の概要等比較表

		当初計画	見直し案 (平成 27 年 6 月)	現位置乗り越し案	海田市駅乗り越し案
事業費※ ¹ (当初計画からの増減)		1,050 億円	770 億円 (▲280 億円)	930 億円 (▲120 億円)	915 億円 (▲135 億円)
県 域		660 億円	490 億円 (▲170 億円)	535 億円 (▲125 億円)	545 億円 (▲115 億円)
広島市域		390 億円	280 億円 (▲110 億円) 船越中央線 (跨線橋：事業費 45 億円) 花都川線 (アンダーパス：事業費 25 億円) } を含む	395 億円 (+ 5 億円)	370 億円 (▲ 20 億円)
事業期間※ ¹		10 年程度 (一括施工)	15 年程度 (分割施工 (I 期 10 年程度・II 期 10 年程度)) ※ I 期工事着手後、概ね 5 年程度を目処に II 期工事着手	20 年程度 (分割施工 (I 期 10 年程度・II 期 10 年程度))	17 年程度 (分割施工 (I 期 10 年程度・II 期 10 年程度)) ※ I 期工事着手後、概ね 7 年程度を目処に II 期工事着手
年間投資額※ ²		約 94 億円/年	約 44 億円/年	約 41 億円/年	約 48 億円/年
県 域		約 59 億円/年	約 28 億円/年	約 23 億円/年	約 28 億円/年
広島市域		約 35 億円/年	約 16 億円/年	約 18 億円/年	約 20 億円/年
費用対効果		1.0 程度	1.2 程度	1.1 程度	1.1 程度
除却踏切		20 箇所	14 箇所 (うち、1 箇所閉鎖)	18 箇所 (うち、3 箇所閉鎖)	16 箇所 (うち、1 箇所閉鎖)
	府中町域	2 箇所	同 左	同 左	同 左
	海田町域	11 箇所	6 箇所	9 箇所 (うち、上組第 4、市頭第 1 踏切は閉鎖)	7 箇所
	広島市域	7 箇所	6 箇所 (うち、的場川西踏切は閉鎖)	7 箇所 (同 左)	同 左 (同 左)
検討結果	地元意見への対応				
	引地踏切 『危険な踏切が残る』	平面通行可	踏切存続	平面通行可 (歩行者のみ)	平面通行可
	船越踏切 『アンダーパスは不便』	平面通行可	アンダーパス	平面通行可	同 左
	的場川西踏切	平面通行可	閉 鎖	同 左	同 左
	代替道路 『代替の跨線橋は不便』	(不 要)	船越中央線 (跨 線 橋)	同 左 (平面通行可)	同 左 (同 左)
	追加買収の有無 [当初計画との比較]	—	無	有 (約 700 m ²)	無
	その他 (船越地区以外の踏切) [見直し案との比較]	—	—	新町、大正通第 2、瀬野川西・東踏切部分で横断道路が改善、 海田市第 1 踏切が新たに除却され、車両の平面通行可	同 左

※¹ 事業費及び事業期間：「現位置乗り越し案」と「海田市駅乗り越し案」の事業費及び事業期間は、「当初計画」や「見直し案」を参考に広島市が算出

※² 年間投資額：事業費からこれまでの投資済額 (県 68 億円、広島市 36 億円) を差し引き、事業期間で除したもの

■各案の鉄道高架後における各踏切部の通行制限について



	府中町		広島市					府中町		広島市					海田町				
山陽本線	⑬ 鹿籠踏切	⑮ 青崎第10踏切	⑭ 青崎第6踏切	⑬ 青崎第3踏切	⑫ 畑宮踏切	⑪ 堀越第1踏切	⑩ 的場川西踏切	⑨ 引地踏切	⑧ 船越踏切	⑦ 新町踏切	⑥ 大正通第1踏切	⑤ 中店第1踏切	④ 上組第4踏切	③ 市頭第1踏切	② 脇の内第2踏切	① 下山手第4踏切			
見直し案 (H27.6)	◎	◎	◎	◎	◎	○	閉鎖	◎	存続	アンダーパス	◎	◎	◎	◎	◎	◎			
現位置乗り越し案	◎	◎	◎	◎	◎	○	閉鎖	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎			
海田市駅乗り越し案	◎	◎	◎	◎	◎	○	閉鎖	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎			

◎ 車両平面通行高さを確保(3.8m以上[はしご車通行可])
 ○ " (3.2m以上3.8m未満)
 存続 踏切存続

呉線	⑳ 大正通第2踏切	⑲ 瀬野川西踏切	⑱ 瀬野川東踏切	⑰ 海田市第1踏切
見直し案 (H27.6)	○	◎	◎	◎
現位置乗り越し案	◎	◎	◎	◎
海田市駅乗り越し案	◎	◎	◎	◎

※「現位置乗り越し案」と「海田市駅乗り越し案」の通行高さは、鉄道橋りょうの橋げたの高さを1.5mとして広島市が算出
 踏切除却後の横断道路については、今後、鉄道事業者や公安委員会との協議等により確定