

広島市東部地区連続立体交差事業の 「見直し修正案」について

平成30年3月
広島市

目次

- 1 今回の見直し案の修正検討の流れ
 - (1) 「見直し案」(H27.6公表)の概要
 - (2) 「見直し案」に対する船越地区の主な地元意見
- 2 平成24年以降事業の見直しを行ってきた理由・背景
 - (1) 「当初計画」の概要
 - (2) 公共事業を取り巻く環境の変化
 - (3) 事業が長期化した場合の問題点
 - (4) 見直しにあたっての留意点(見直しの視点)
- 3 見直し修正検討の結果
 - (1) 「見直し修正案」の概要
 - (2) 完成イメージ
 - (3) 完成後の道路ネットワーク
- 4 まとめ

1 今回の見直し案の修正検討の流れ

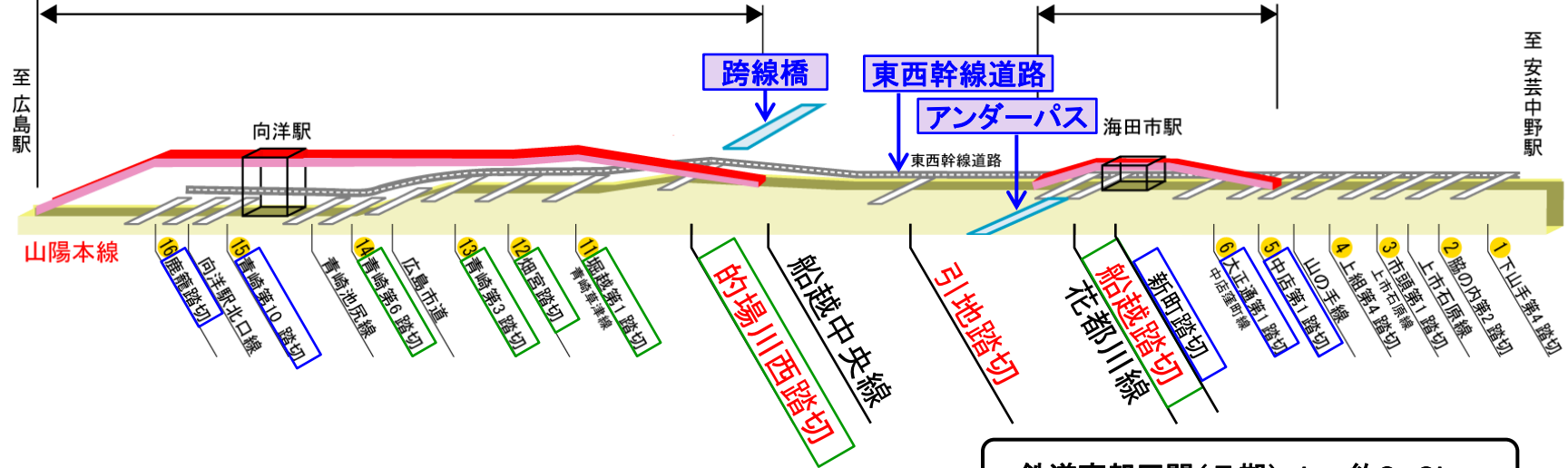
(1) 「見直し案」(H27.6公表)の概要

鉄道高架区間(I期) L=約2km

鉄道高架区間(II期) L=約1.1km

(府中町域 L=約1.1km、市域 L=約0.9km)

(市域 L=約0.4km、海田町域 L=約0.7km)



鉄道高架区間(II期) L=約0.9km

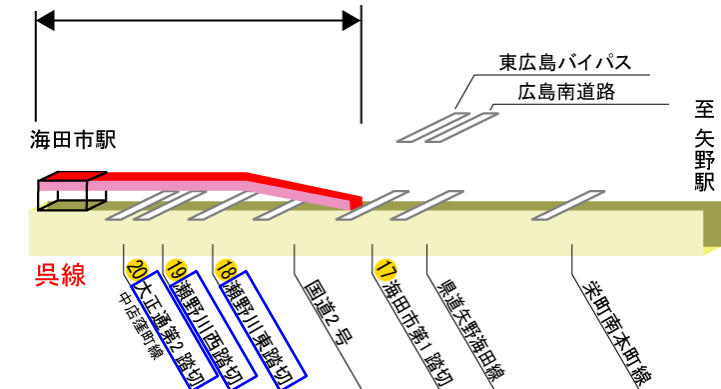
船越地区の対応 (3つの踏切)

- 船越踏切 ⇒ アンダーパスを整備
- 引地踏切 ⇒ 存続
- 的場川西踏切 ⇒ 閉鎖 ⇒ 船越中央線(跨線橋)を整備

【凡例】

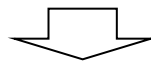
□ : 除却踏切 (県域)、□ : 除却踏切 (市域)

(海田町域 L=約0.9km)

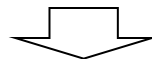


(2) 「見直し案」に対する船越地区の主な地元意見

- 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。



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、地元意見への対応策を検討



船越地区の（一部）高架化を検討

2 平成24年以降事業の見直しを行ってきた理由・背景

(1) 「当初計画」の概要

- ① 全体事業費^{※1} : 約1,050億円
(市域 : 約390億円、県域 : 約660億円)
- ② 工事期間 : 10年間程度
- ③ 年間投資額^{※2} : 約94億円
(市域 : 約35億円、県域 : 約59億円)
- ④ 費用便益比 : 1.0程度
(B/C)

※費用便益比 (B/C) とは？

社会・経済的な側面から事業の妥当性を評価する指標で、整備後の便益(B)を整備等に必要な費用(C)で割ったもの。検討年数：50年間。
国の補助金（事業費の半分程度）を受けるためには、「1.0」以上が必要となる。

〔 便益(B) : 踏切除却などによる移動時間の短縮効果や
踏切事故解消効果などを金額に換算
費用(C) : 用地補償費や工事費などに要する費用 〕

※1 全体事業費は、近年の事業費単価をもとに県・市が試算した概算額

※2 年間投資額は、これまでの投資済額（市域：約40億円、県域：約70億円）を差し引き、工事期間で除したもの

2 平成24年以降事業の見直しを行ってきた理由・背景

(2) 公共事業を取り巻く環境の変化

市の街路事業予算※の推移

※予算額は、当初予算額。

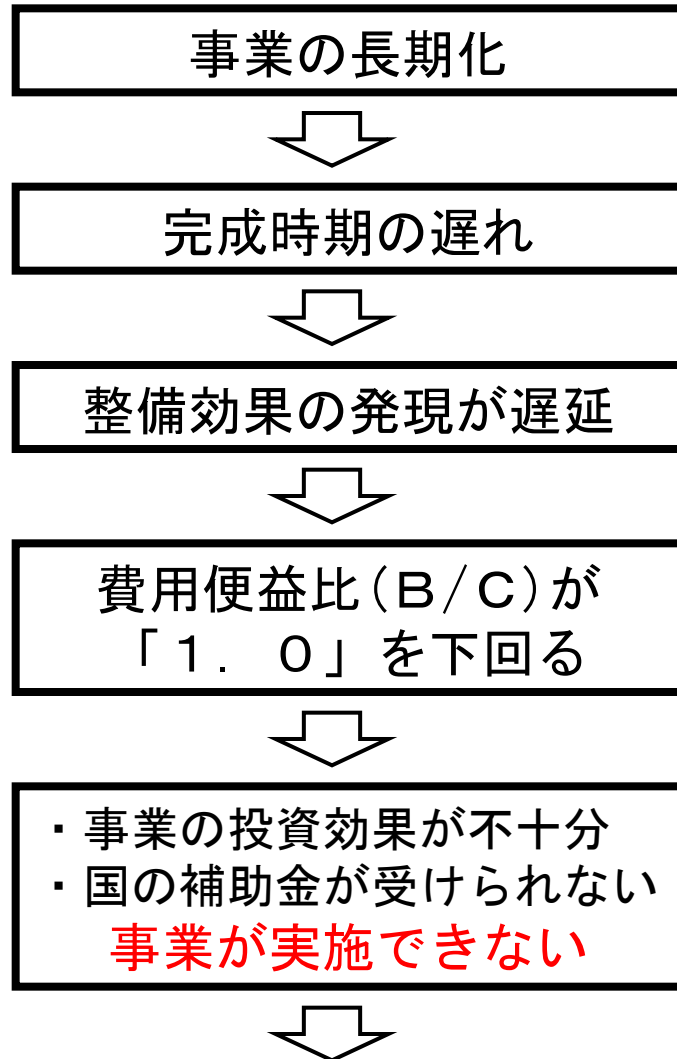


見直し着手後の広島市の街路事業予算は、都市計画決定時の約200億円から1/3程度の約50～70億円に減少。

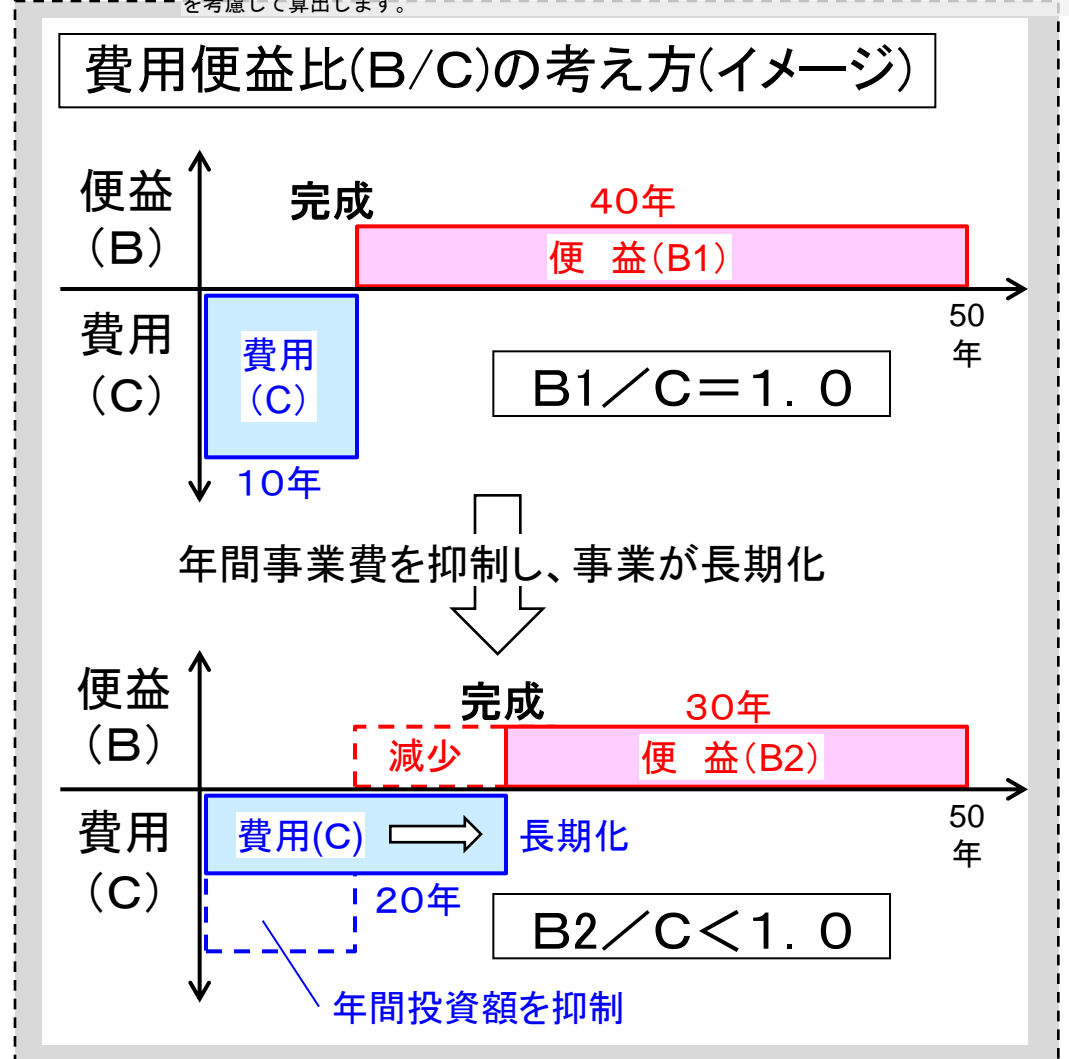
大幅に減少した約50～70億円の街路事業予算から、「当初計画」の実施に必要な年平均約35億円もの事業費を約10年間にわたり確保することは困難。

「当初計画」を実施しようとする、年間投資額を抑える必要があり、事業が長期化。

(3) 事業が長期化した場合の問題点



※下図は、整備効果の発現が遅延した場合に、便益(B)が大きく縮小することを分かりやすく説明するために示したイメージであり、実際のB/Cは、国の「費用便益分析マニュアル」に基づき、完成後50年間の便益(B)と整備や維持管理に係る費用(C)の各々に社会的割引率(4%)を考慮して算出します。



費用便益比(B/C)が「1.0」以上となるような事業の見直しが必要

(4) 見直しにあたっての留意点（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や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
- ⑤ 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
- ⑥ 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
- ⑦ 船越地区のまちづくりへの対応
 - ・ 引地踏切における安全性の確保
 - ・ 船越踏切における交差道路の利便性向上
 - ・ 的場川西踏切の閉鎖に伴う代替道路の利便性向上

上記の「見直しの視点」を踏まえ、事業費の縮減を図るとともに年間投資額を抑制するために事業期間は延長するが、費用便益比(B/C)を1.0以上確保するために、**I期・II期の分割施工としてI期区間の整備効果を早期に発現。**

3 見直し修正検討の結果

(1) 「見直し修正案」の概要

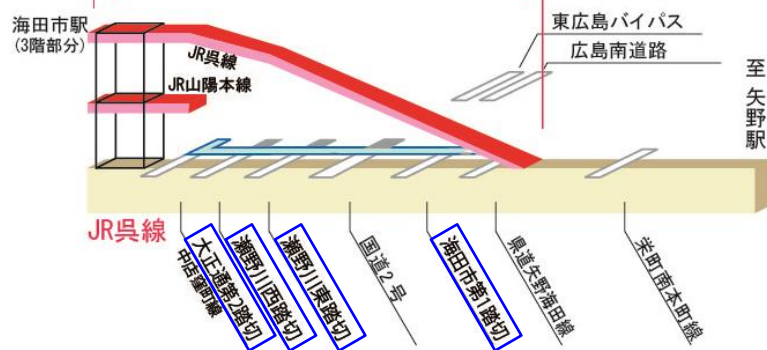


船越地区の対応 (3つの踏切)

- 船越踏切 ⇒ 車両通行制限なしで平面通行可
- 引地踏切 ⇒ 車両通行制限なしで平面通行可
- 的場川西踏切 ⇒ 閉鎖に伴う船越中央線は車両通行制限なしで平面通行可

鉄道高架区間(II期) L=約1.1km

(海田町域 L=約1.1km)



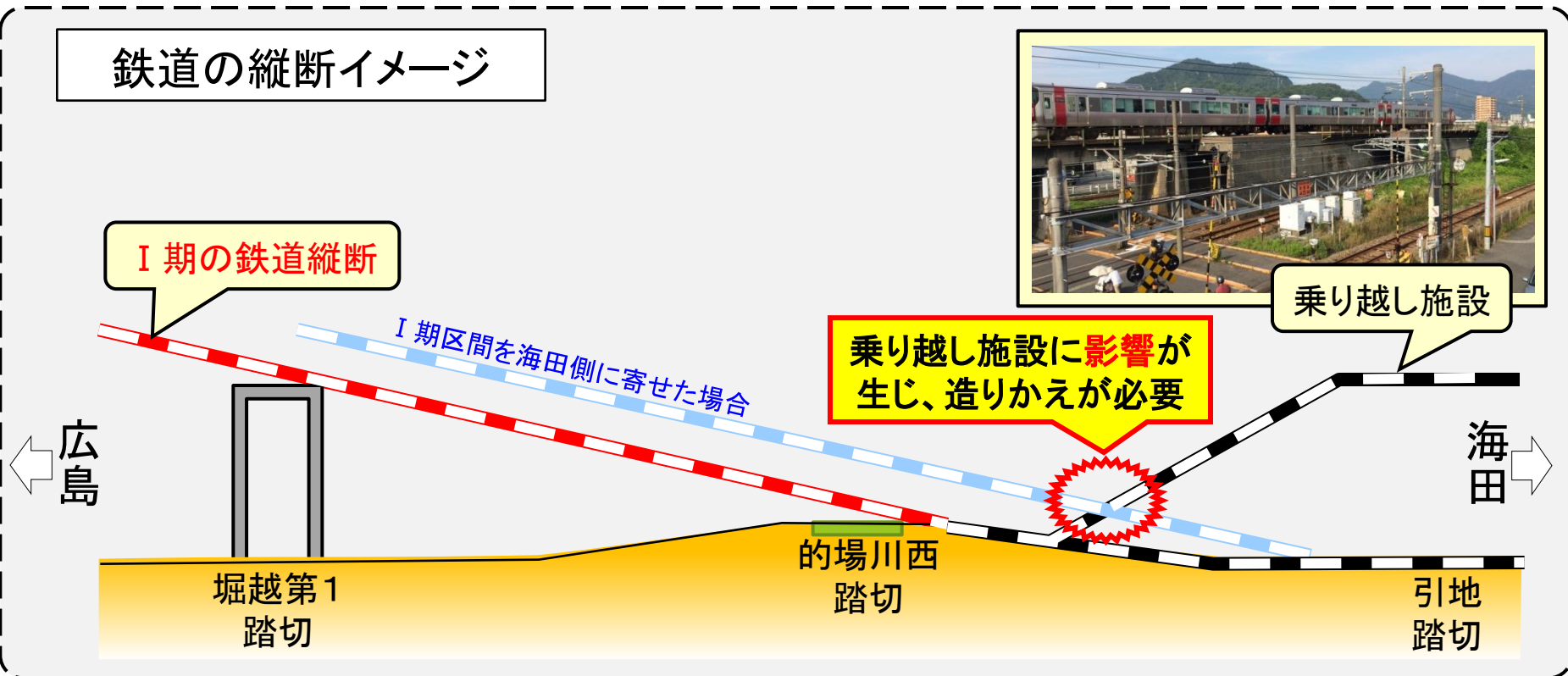
【凡例】

□ : 除却踏切 (県域)、□ : 除却踏切 (市域)

< I 期区間を的場川西踏切でおろす理由 >

I 期区間を海田側に寄せた場合、既存の**乗り越し施設**に影響が生じる。

鉄道の縦断イメージ



船越踏切の手前までである既存の乗り越し施設を造りかえることになれば、市内すべての区間を一括施工する「当初計画」と同様となり、I期・II期の分割施工としてI期区間の整備効果を早期に発現することができない。

このため、乗り越し施設に影響がなく、地盤が高く地形的にも有利である的場川西踏切でおろすことが、**最も合理的**と判断。

(2) 完成イメージ (船越踏切付近①)

現況



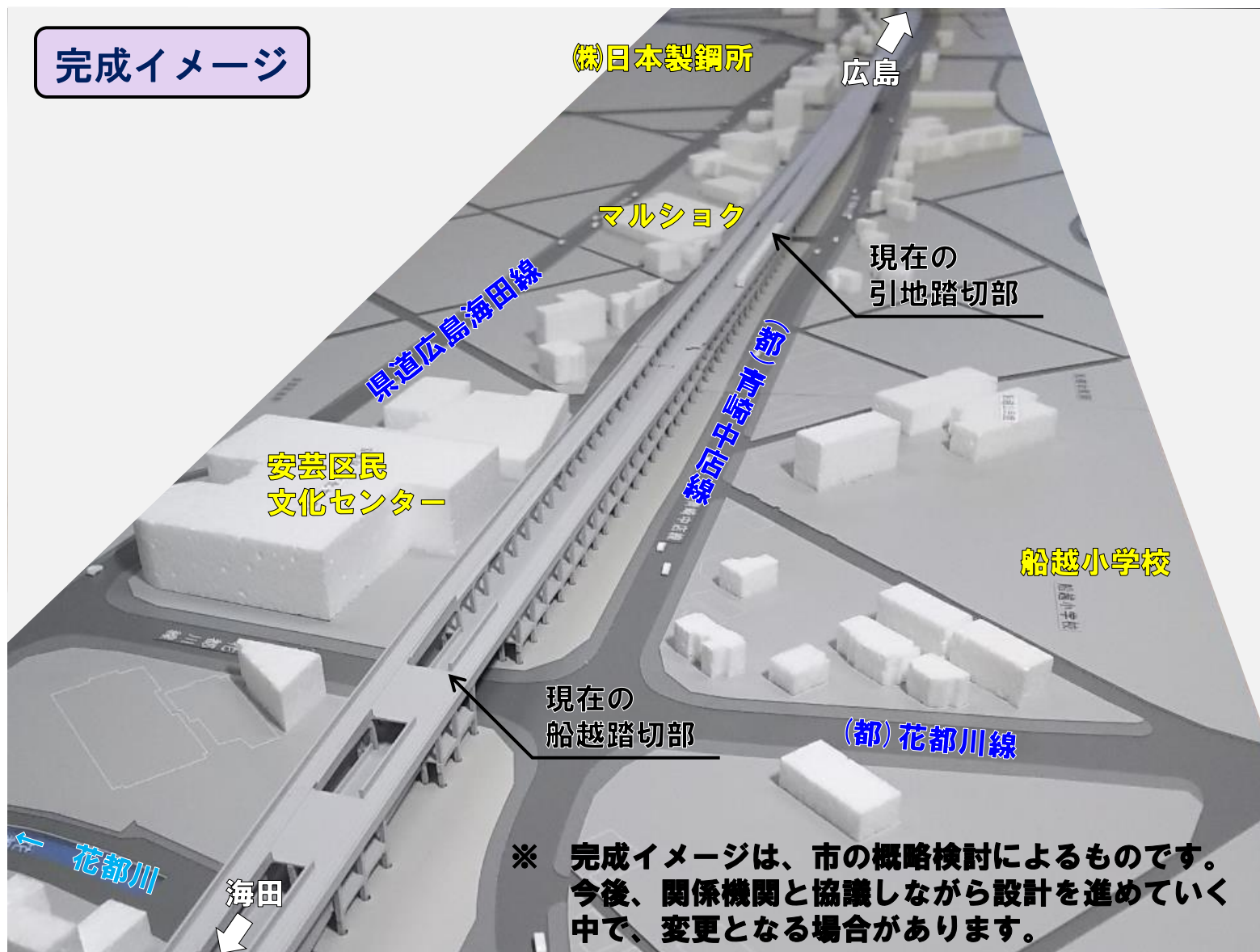
※ 完成イメージは、市の概略検討によるものです。今後、関係機関と協議しながら設計を進めていく中で、変更となる場合があります。

完成イメージ

※桁下の道路は高さ制限なしで通行可能です。



(2) 完成イメージ（船越踏切付近②）



(2) 完成イメージ（引地踏切付近①）

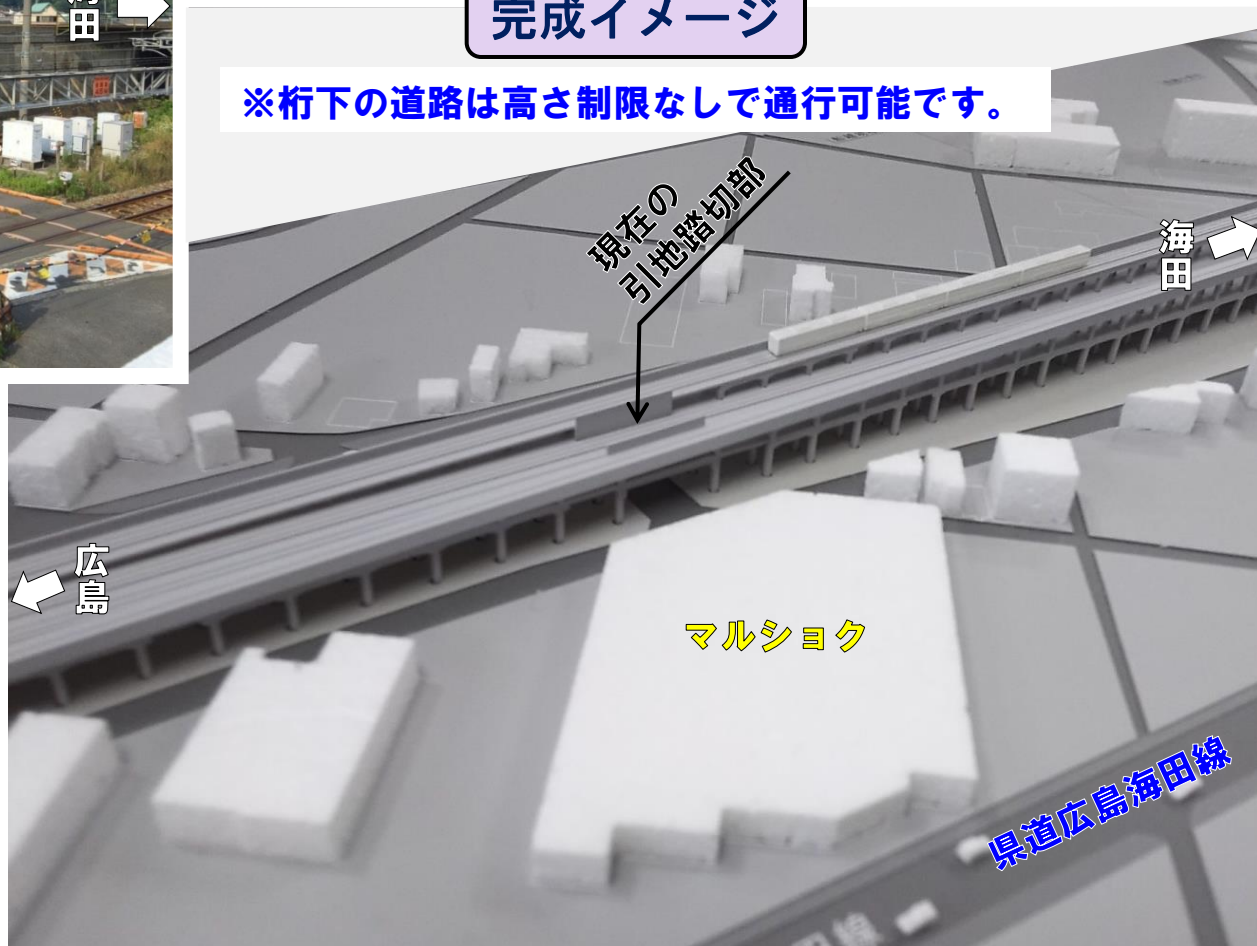
現況



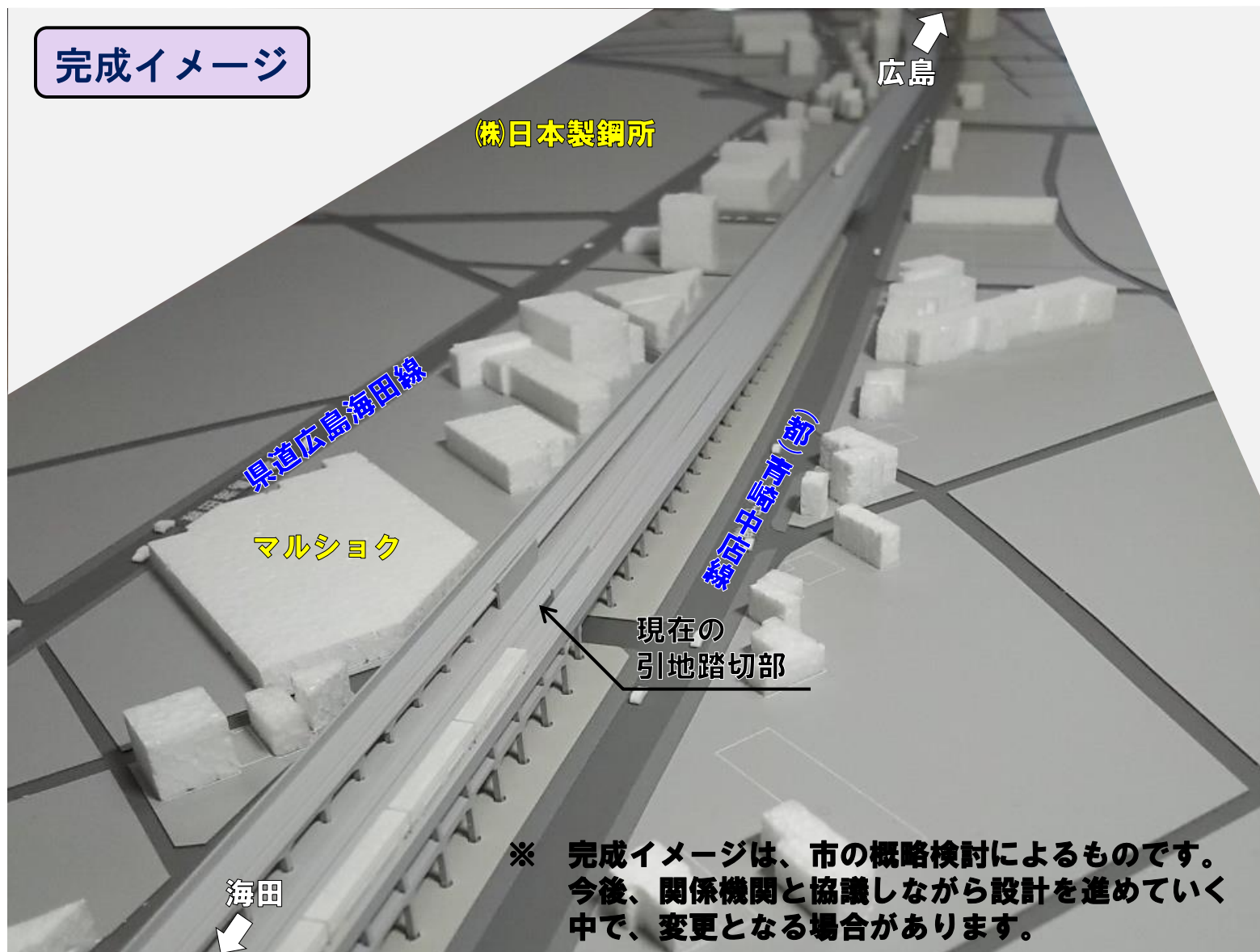
- ※ 完成イメージは、市の概略検討によるものです。今後、関係機関と協議しながら設計を進めていく中で、変更となる場合があります。

完成イメージ

※桁下の道路は高さ制限なしで通行可能です。



(2) 完成イメージ（引地踏切付近②）



(2) 完成イメージ（的場川西踏切付近①）

現況



※ 完成イメージは、市の概略検討によるものです。今後、関係機関と協議しながら設計を進めていく中で、変更となる場合があります。

完成イメージ

※現在の的場川西踏切は横断できなくなります。

西古谷公園

広島 ←

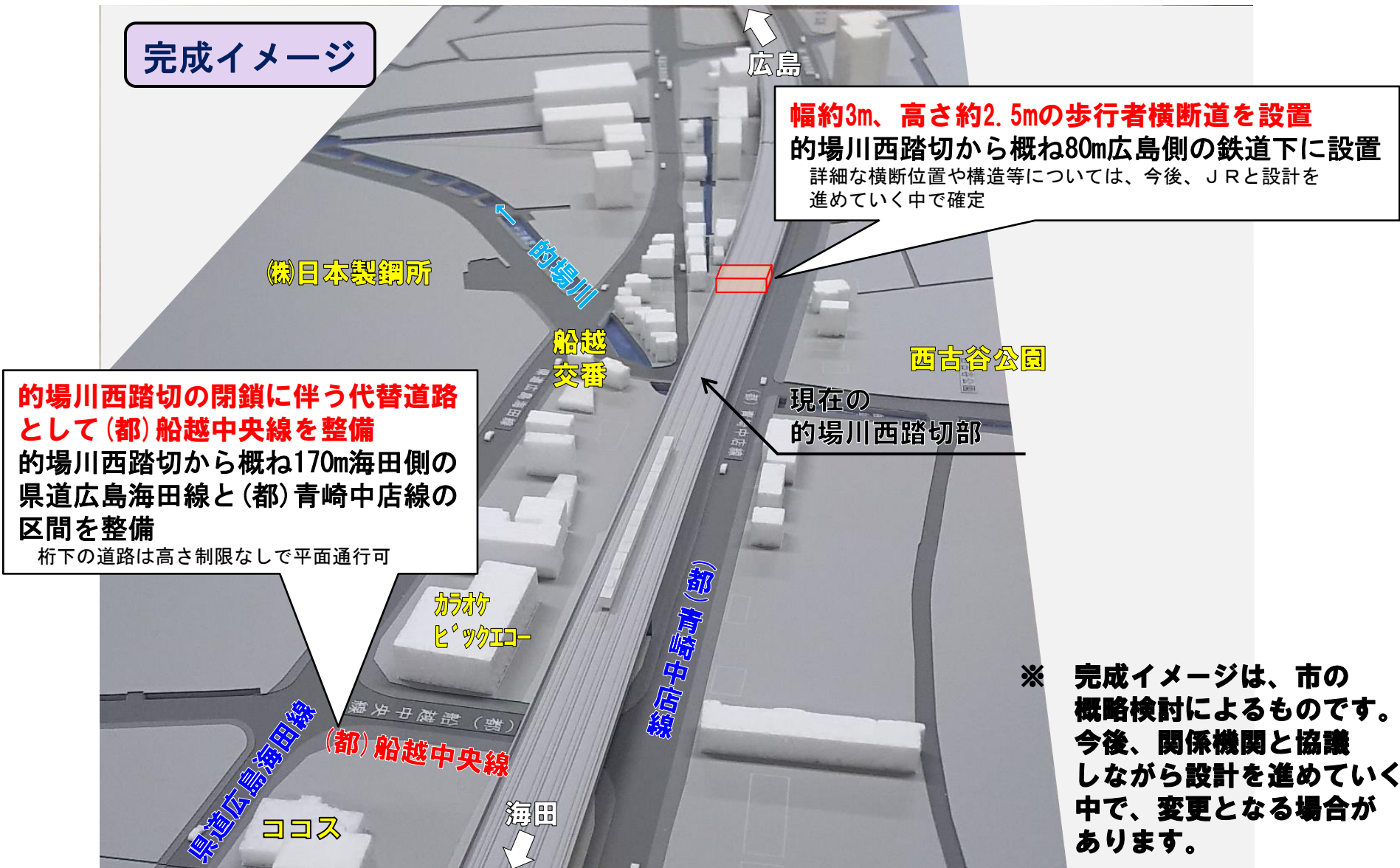
海田 →

現在の
的場川西踏切部

← 的場川

船越交番

(2) 完成イメージ（的場川西踏切付近②）



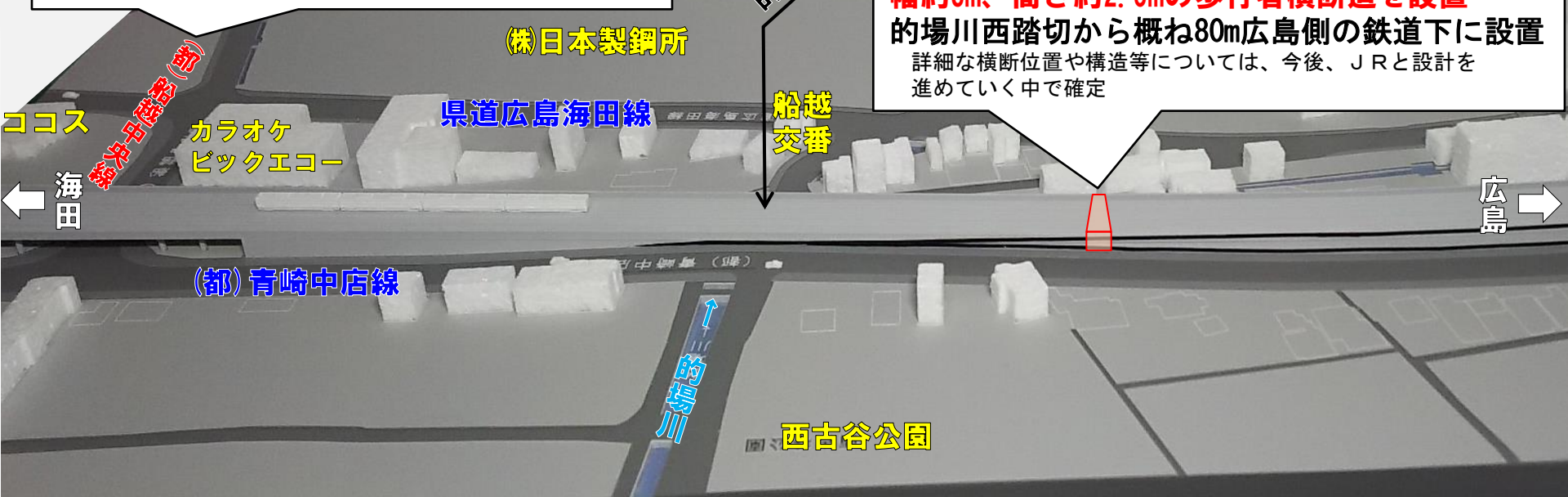
(2) 完成イメージ（的場川西踏切付近③）

**的場川西踏切の閉鎖に伴う代替道路として
(都) 船越中央線を整備**

的場川西踏切から概ね170m海田側の県道
広島海田線と(都)青崎中店線の区間を整備
桁下の道路は高さ制限なしで平面通行可

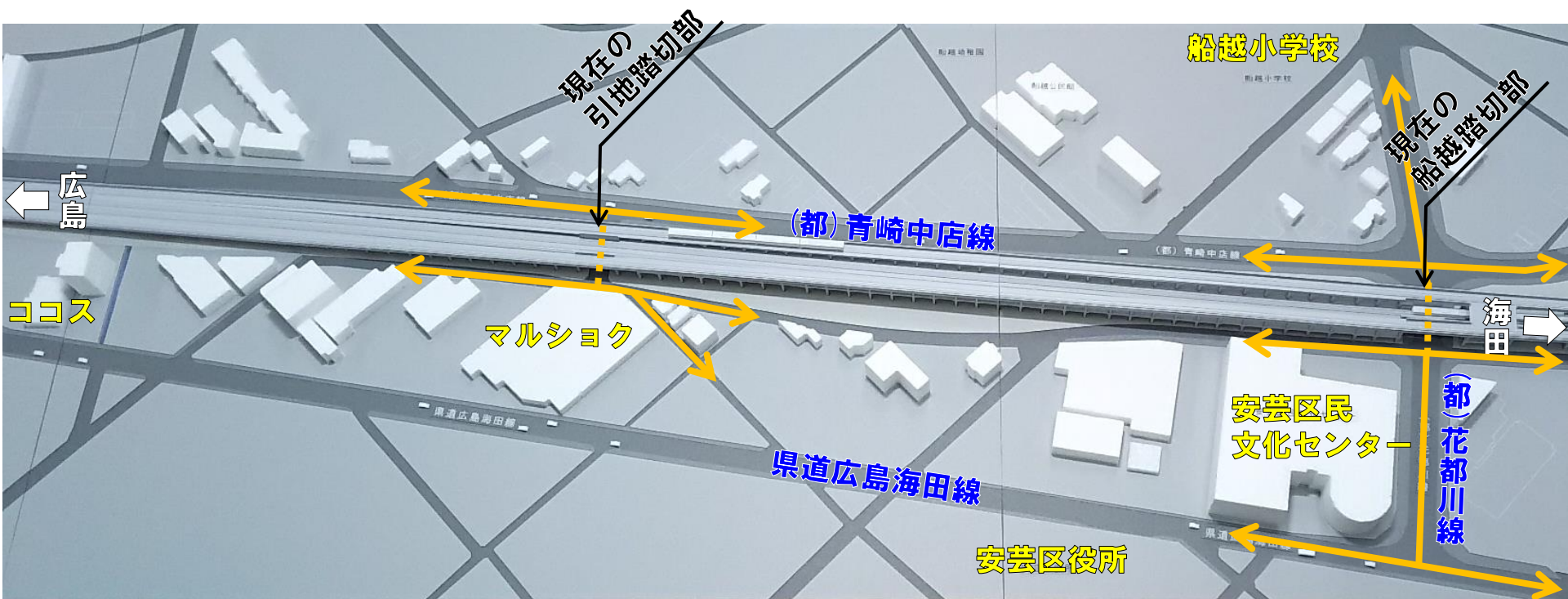
現在の
的場川西踏切部

幅約3m、高さ約2.5mの歩行者横断道を設置
的場川西踏切から概ね80m広島側の鉄道下に設置
詳細な横断位置や構造等については、今後、JRと設計を
進めていく中で確定



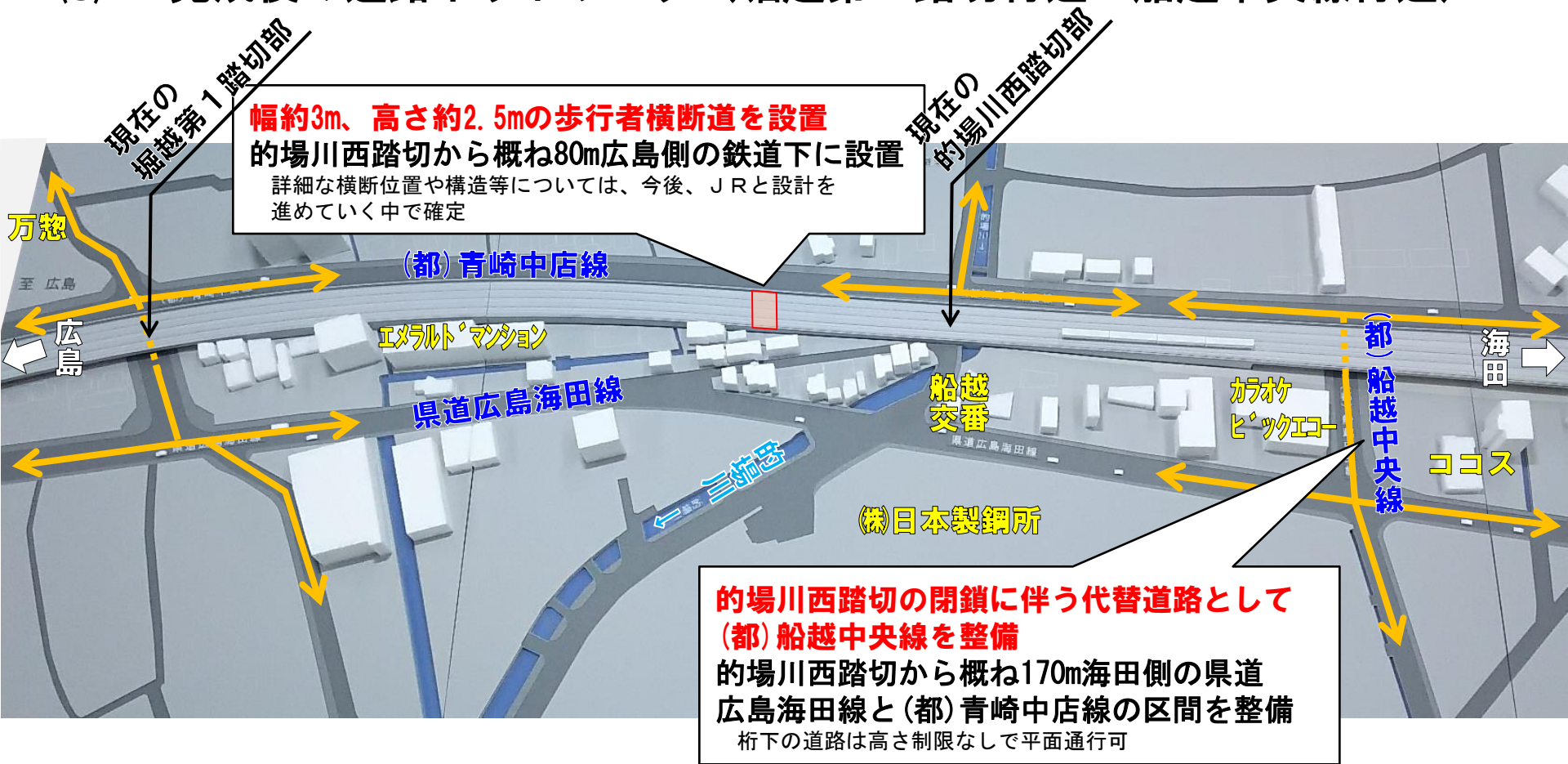
※ 完成イメージは、市の概略検討によるものです。
今後、関係機関と協議しながら設計を進めていく中で、変更となる場合があります。

(3) 完成後の道路ネットワーク（引地踏切付近～船越踏切付近）



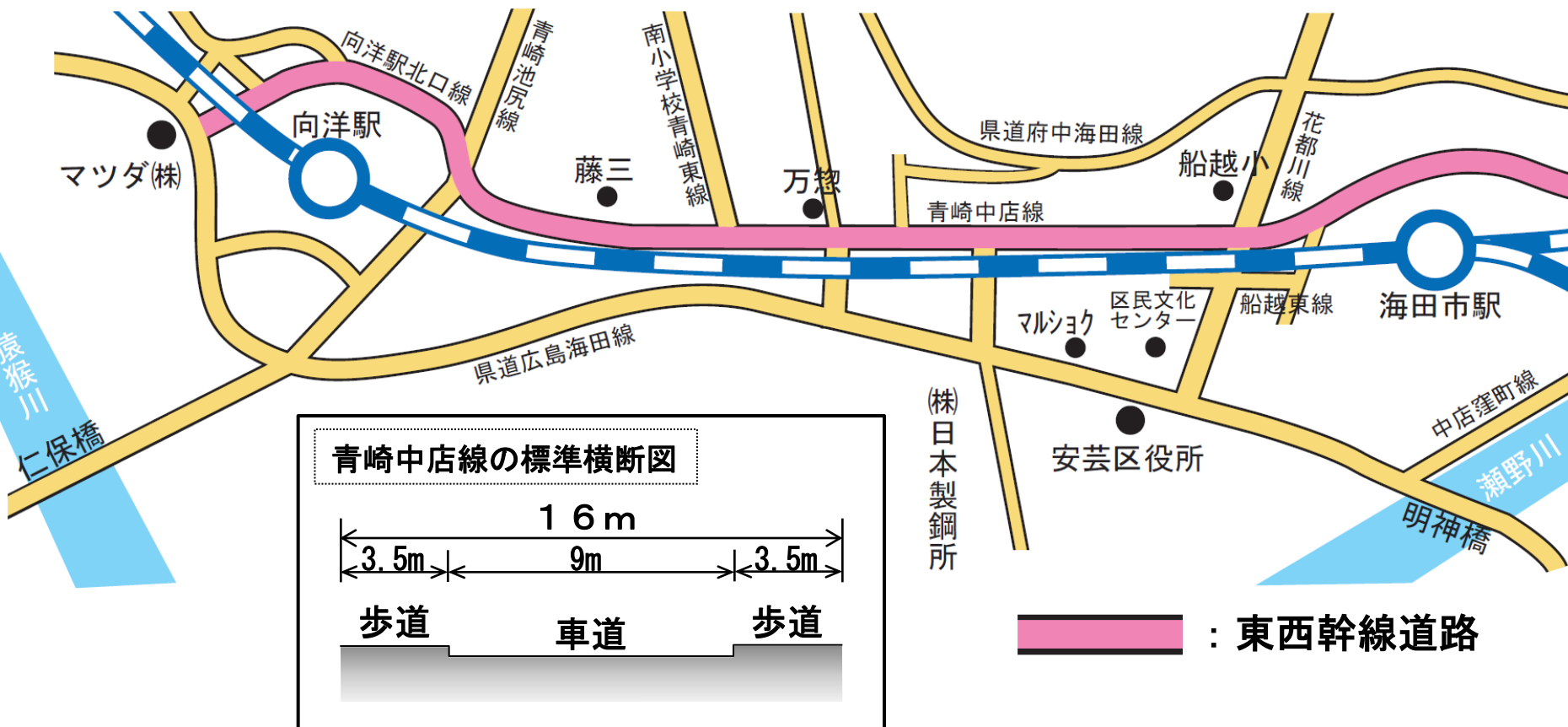
※ 完成イメージは、市の概略検討によるものです。
今後、関係機関と協議しながら設計を進めていく中で、変更となる場合があります。

(3) 完成後の道路ネットワーク（堀越第1踏切付近～船越中央線付近）



※ 完成イメージは、市の概略検討によるものです。
 今後、関係機関と協議しながら設計を進めていく中で、変更となる場合があります。

(3) 完成後の道路ネットワーク（東西幹線道路）



鉄道北側に整備される**東西幹線道路**により、
府中町⇔青崎・堀越⇔船越⇔海田町間の**移動がスムーズに!**

東西幹線道路 完成イメージ断面

参考写真：（都）花都川線 [船越小学校南側付近]



4 まとめ

- 今回の「見直し修正案」では、船越地区の3つの踏切を全て無くし、鉄道を挟む南北市街地を3箇所¹の平面道路で連絡する計画としており、「安全性」と「利便性」が大きく向上します。
- また、閉鎖する²的場川西踏切における歩行者対策として、踏切西側（府中町側）の鉄道下に歩行者横断道を設置します。
- 今後は、この「見直し修正案」で本事業を推進していきたいと考えており、さらなる事業費の縮減や工事期間の短縮に努め、早期に事業効果を発現できるよう取り組みます。

(参考)

「当初計画」(H11.3都市計画決定)の概要

- 「交通の円滑化」、「南北市街地の一体化」、「踏切の安全確保」を目的として、平成11年3月に都市計画決定

①主な事業内容 :

鉄道高架区間 向洋駅周辺～海田市駅周辺 約6.3km

関連道路 東西幹線道路((都)青崎中店線など)を整備

②全体事業費※1 : 約1,050億円(市域:約390億円、県域:約660億円)

③工事期間 : 10年間程度

④年間投資額※2 : 約94億円(市域:約35億円、県域:約59億円)

⑤費用便益比(B/C) : 1.0程度

※1:全体事業費は、近年の事業費単価をもとに県・市が試算した概算額

※2:年間投資額は、これまでの投資済額(市域:約40億円、県域:約70億円)を差し引き、工事期間で除したもの

(参考)

「見直し案」(H27.6公表)の概要

①主な事業内容 :

鉄道高架区間 I期区間:向洋駅周辺～的場川西踏切付近 約2km

II期区間:海田市駅周辺 約2km

(呉線と山陽本線が立体交差する施設【乗り越し施設】は、既存のものを利用)

関連道路

東西幹線道路((都)青崎中店線など)を整備

船越踏切 ⇒アンダーパスを整備

引地踏切 ⇒踏切延長を短縮して存続

的場川西踏切 ⇒閉鎖⇒(都)船越中央線(跨線橋)を整備

②全体事業費※1 : 約770億円(市域:約280億円、県域:約490億円)

③工事期間 : 15年間程度

(I期区間:10年間程度、II期区間:10年間程度)

※I期区間工事着手後、概ね5年程度を目途にII期区間工事に着手

④年間投資額※2 : 約44億円(市域:約16億円、県域:約28億円)

⑤費用便益比(B/C) : 1.2程度

※1:全体事業費は、近年の事業費単価をもとに県・市が試算した概算額

※2:年間投資額は、これまでの投資済額(市域:約40億円、県域:約70億円)を差し引き、工事期間で除したもの

(参考)

「見直し修正案」(H30.2公表)の概要

①主な事業内容 :

鉄道高架区間 I 期区間:向洋駅周辺～的場川西踏切付近 約2km
II 期区間:的場川西踏切付近～海田市駅周辺 約3km

関連道路 東西幹線道路((都)青崎中店線など)を整備
的場川西踏切⇒閉鎖⇒(都)船越中央線(平面道路)を整備
概ね80m広島側に歩行者横断道
を整備

②全体事業費※1 : 約915億円(市域:約370億円、県域:約545億円)

③工事期間 : 17年間程度
(I 期区間:10年間程度、II 期区間:10年間程度)
※I 期区間工事着手後、概ね7年程度を目途にII 期区間工事に着手

④年間投資額※2 : 約48億円(市域:約20億円、県域:約28億円)

⑤費用便益比(B/C) : 1.1程度

※1:全体事業費は、近年の事業費単価をもとに市が試算した概算額

※2:年間投資額は、これまでの投資済額(市域:約40億円、県域:約70億円)を差し引き、工事期間で除したもの