

広島市東部地区連続立体交差事業について

向洋駅

岩滝山

青崎土地区画整理事業

(株)日本製鋼所

山陽本線・呉線

船越小学校

安芸区役所

海田市駅

国道2号

瀬野川

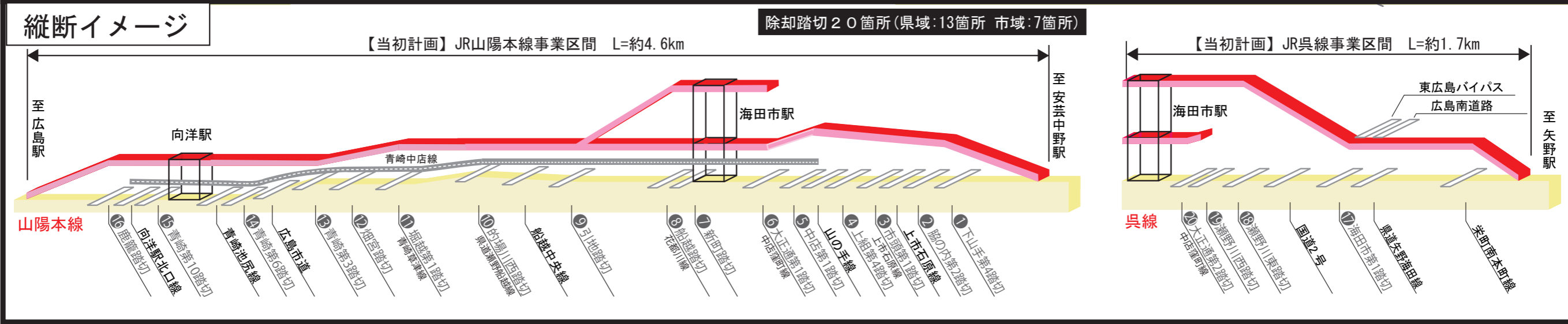
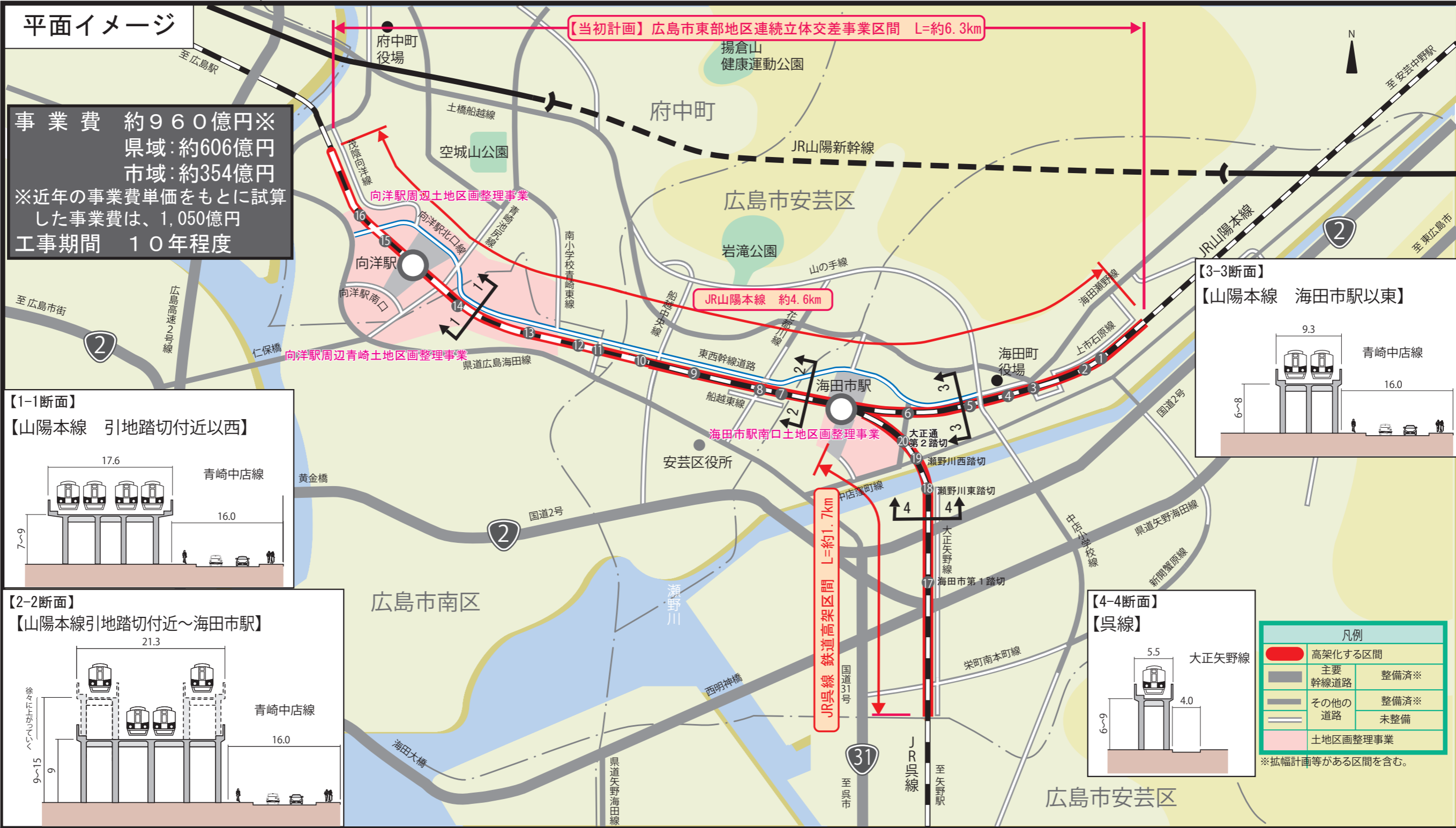
本市の東部地区（南区・安芸区）と府中町、海田町においては、地区の中央を通るJR山陽本線及び呉線により市街地が分断され、踏切遮断による交通渋滞が生じるなど、都市機能が阻害されています。

このため、広島県と広島市が一体となって、この地域の鉄道と道路の立体交差するとともに、東西幹線道路などの関連街路を整備することにより、交通の円滑化や南北市街地の一体化、踏切の安全確保を図るものです。

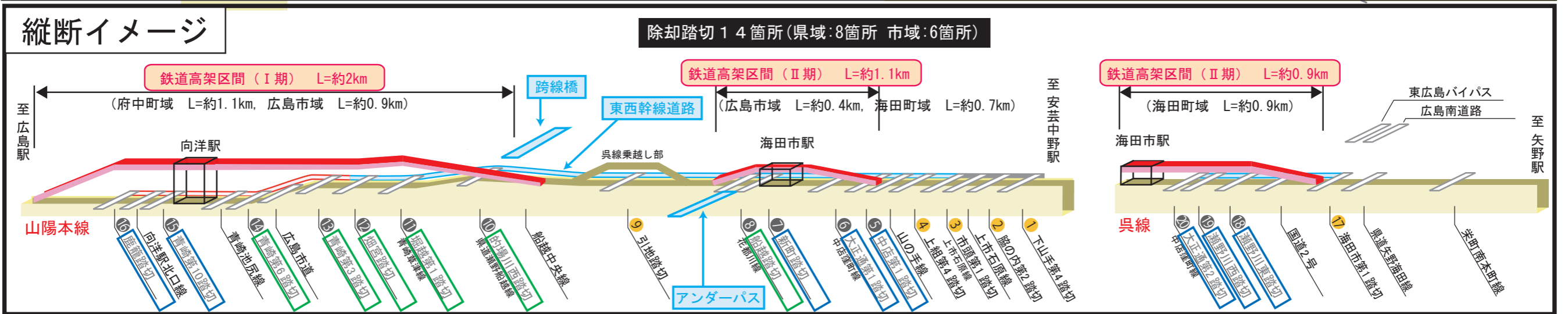
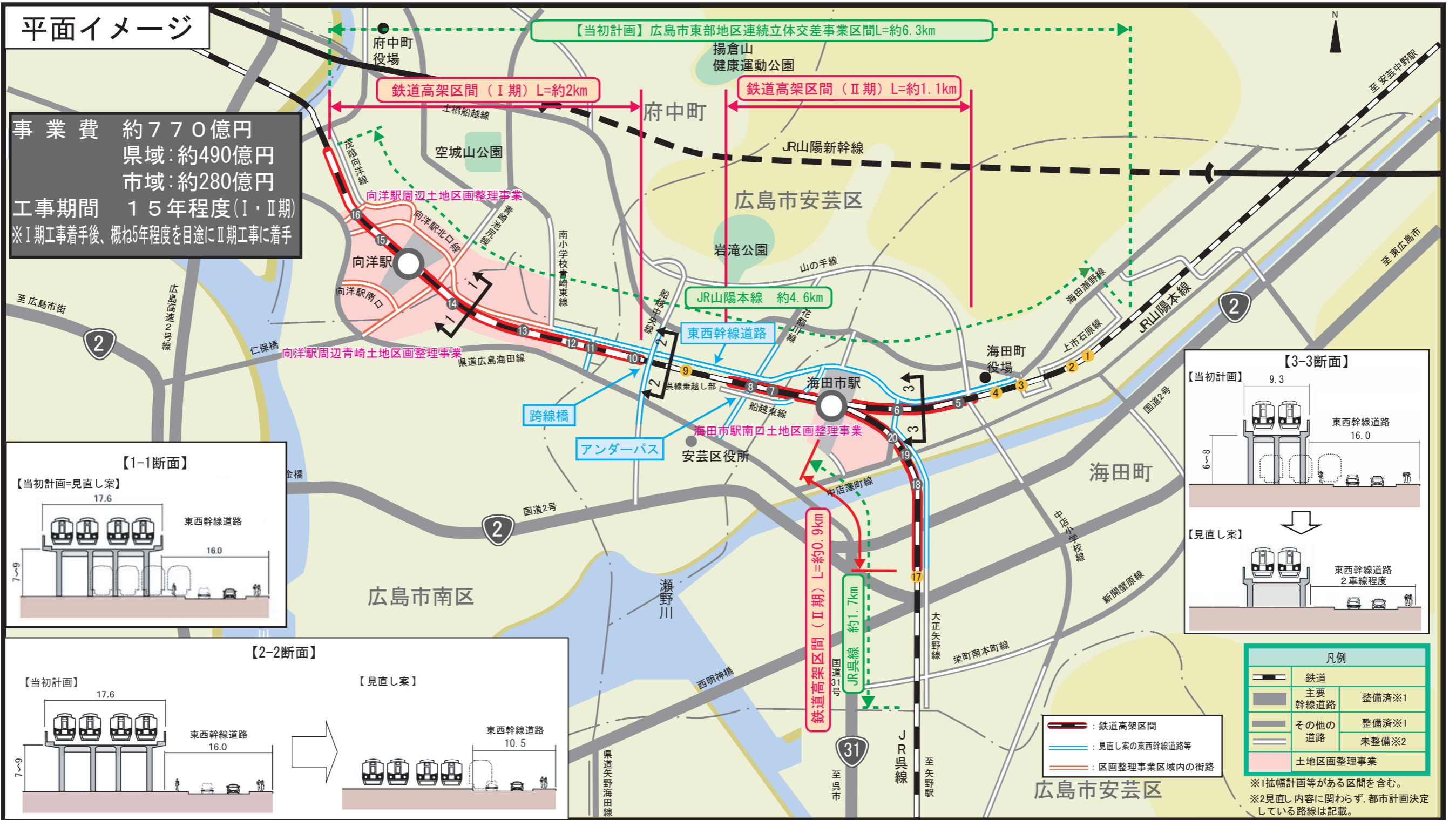
【事業の見直しについて】

補助公共事業予算を取り巻く環境が急激に厳しくなる中で、当初計画どおり事業を実施しようとするとう工事期間の長期化など様々な課題が生じることから、事業の見直し検討に着手し、事業目的を概ね達成できる見直しの方向性を取りまとめました。

当初計画（イメージ）



見直し案 (イメージ)



□ : 除却踏切 (県域) □ : 除却踏切 (市域)

事業概要（現計画と見直し案との比較表）

		当初計画	見直し案
事業目的の達成	交通の円滑化	・東西幹線道路の整備 ・都市計画道路と鉄道が立体交差化	・東西幹線道路の整備 ・跨線橋等により、都市計画道路と鉄道が立体交差化
	南北市街地の一体化	・土地区画整理事業区域内の鉄道高架化（向洋駅、海田市駅周辺） ・鉄道の高架化により、都市計画道路と鉄道が立体交差化	・土地区画整理事業区域内の鉄道高架化（向洋駅、海田市駅周辺） ・鉄道の高架化と跨線橋等により、都市計画道路と鉄道が立体交差化
	踏切除却	20箇所	14箇所
高架延長 (盛土擦り付け区間含む)	全体	6.3km	約4.0km
	・ 県域	4.4km	約2.7km
	・ 市域	1.9km	約1.3km
概算事業費	全体	1,050億円	770億円
	・ 県域	660億円	490億円
	・ 市域	390億円	280億円
工事期間	10年間程度	15年間程度（Ⅰ期・Ⅱ期）	
年間投資額	約95億円/年	約45億円/年	
実現可能性	・昨今の公共事業を取り巻く環境の中では、事業の長期化など課題が生じる	・事業費は現計画から約3割縮減 ・Ⅰ期工事区間の早期事業効果の発現が可能	

※年間投資額は、概算額からこれまでの投資済額（約100億円）を差引き、事業期間で除したものの。

※当初計画の概算事業費は、近年の事業費単価をもとに計画当初の事業費960億円を再試算したものの。

▼踏切除却（県域と市域の内訳）

		当初計画	見直し案
踏切除却 (全体)	全体	20箇所	14箇所
	・ 県域	13箇所	8箇所
	・ 市域	7箇所（3箇所）	6箇所（2箇所）
鉄道高架 により除却	・ 県域	13箇所	8箇所
	・ 市域	7箇所（3箇所）	4箇所（—）
跨線橋等 により除却	・ 県域	—	—
	・ 市域	—	2箇所（2箇所）

※かっこ内の数字は、船越地区の該当箇所数

▼概算事業費（市域の内訳）

	当初計画	見直し案
概算事業費	390億円 ^{※1} (350億円)	280億円
・ 連立事業	290億円	150億円
・ 関連道路	60億円	130億円
・ 青崎中店線	55億円	53億円
・ 用地補償費	45億円	43億円
・ 工事費	10億円	10億円
・ 船越東線	5億円	7億円
・ 用地補償費	4.5億円	6億円
・ 工事費	0.5億円	1億円
・ 船越中央線（跨線橋）	—	45億円 ^{※2}
・ 用地補償費	—	18億円
・ 工事費	—	27億円
・ 花都川線（アソダ-パス）	—	25億円 ^{※2}
・ 用地補償費	—	—
・ 工事費	—	25億円

※1:当初計画の概算事業費390億円は、近年の事業費単価をもとに再試算したものの。

※2:船越中央線と花都川線の見直し案の概算事業費には、歩行者等立体横断施設を含んでいる。

船越踏切と花都川線 (見直し案)

現況



①船越踏切(北→南)



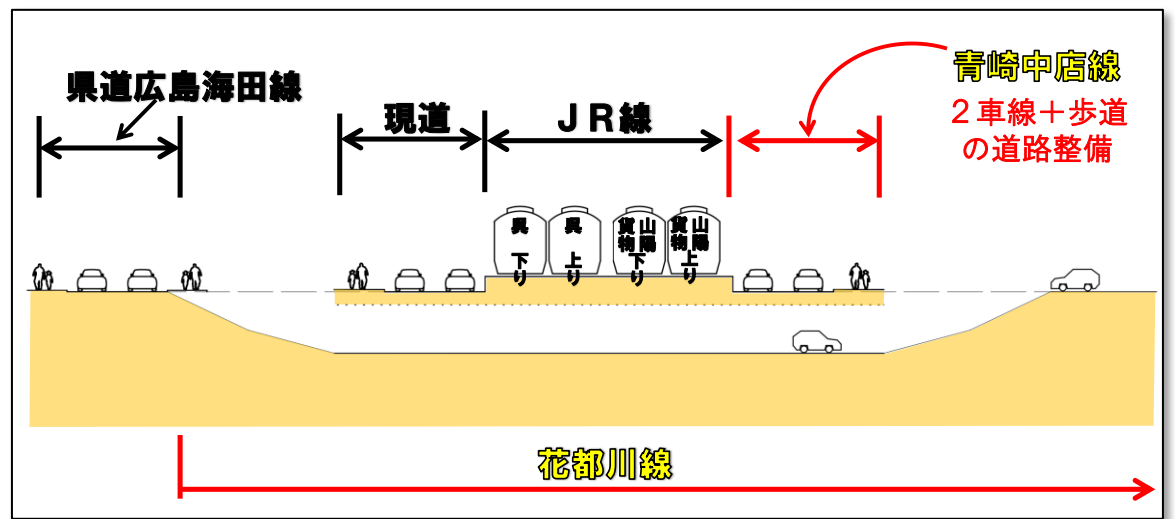
②船越踏切(南→北)



完成時

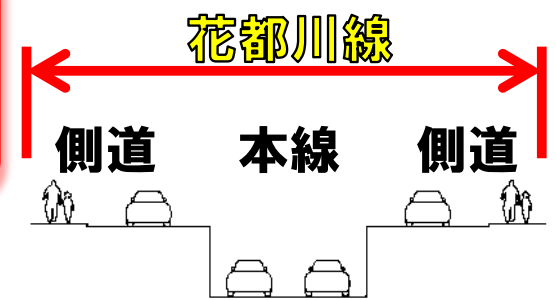


花都川線 縦断図



完成イメージ図

車両はアンダーパスで歩行者は歩道橋などで、鉄道に阻害されることなく通行できます。



至
広島駅

安芸区民
文化センター

JR線

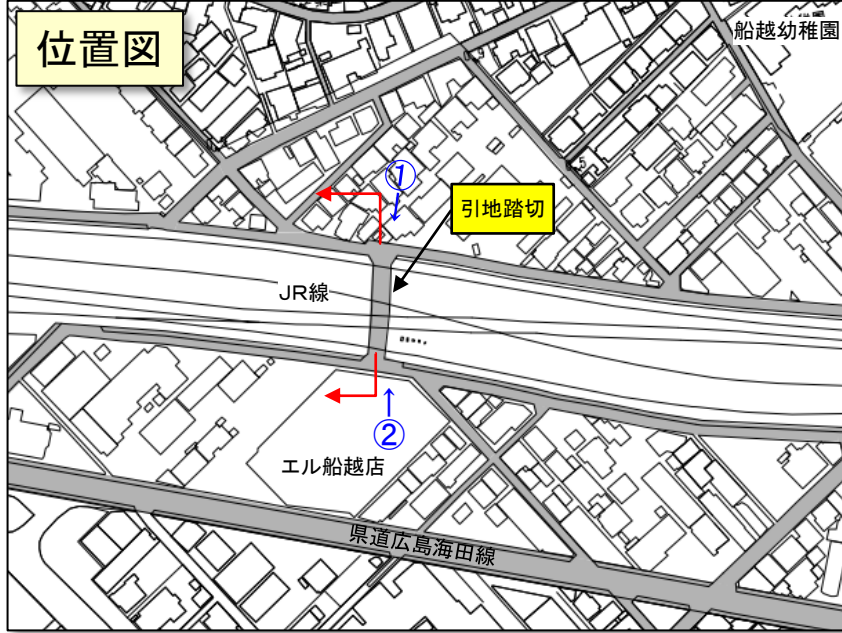
花都川線

至
海田市駅

※歩行者の立体横断施設(歩道橋・ボックス)の設置については、地域の方々の意見を伺いながら具体化します。(このイメージ図には、歩道橋を描写していません。)また、非常に厳しい条件ではありますが、側道において高さを抑えた構造での鉄道平面横断も検討します。

引地踏切 (見直し案)

現況



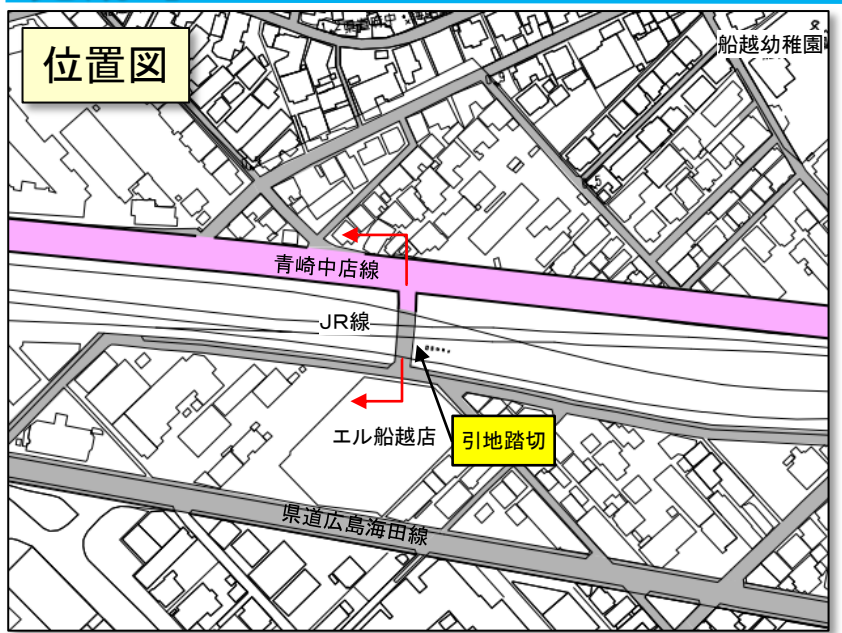
①引地踏切(北→南)



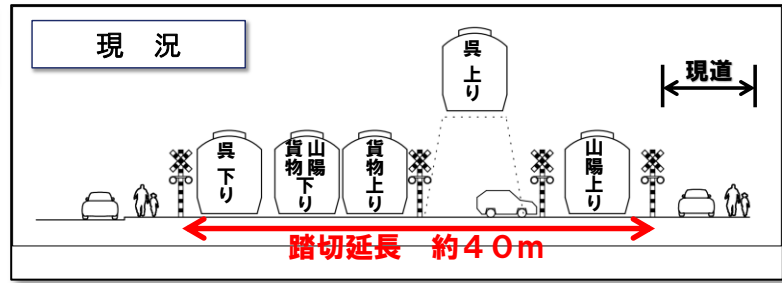
②引地踏切(南→北)



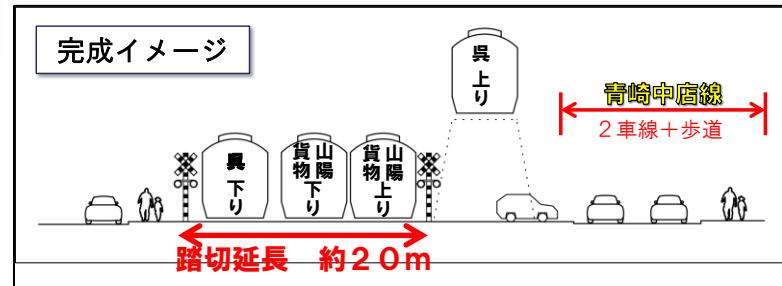
完成時



断面図

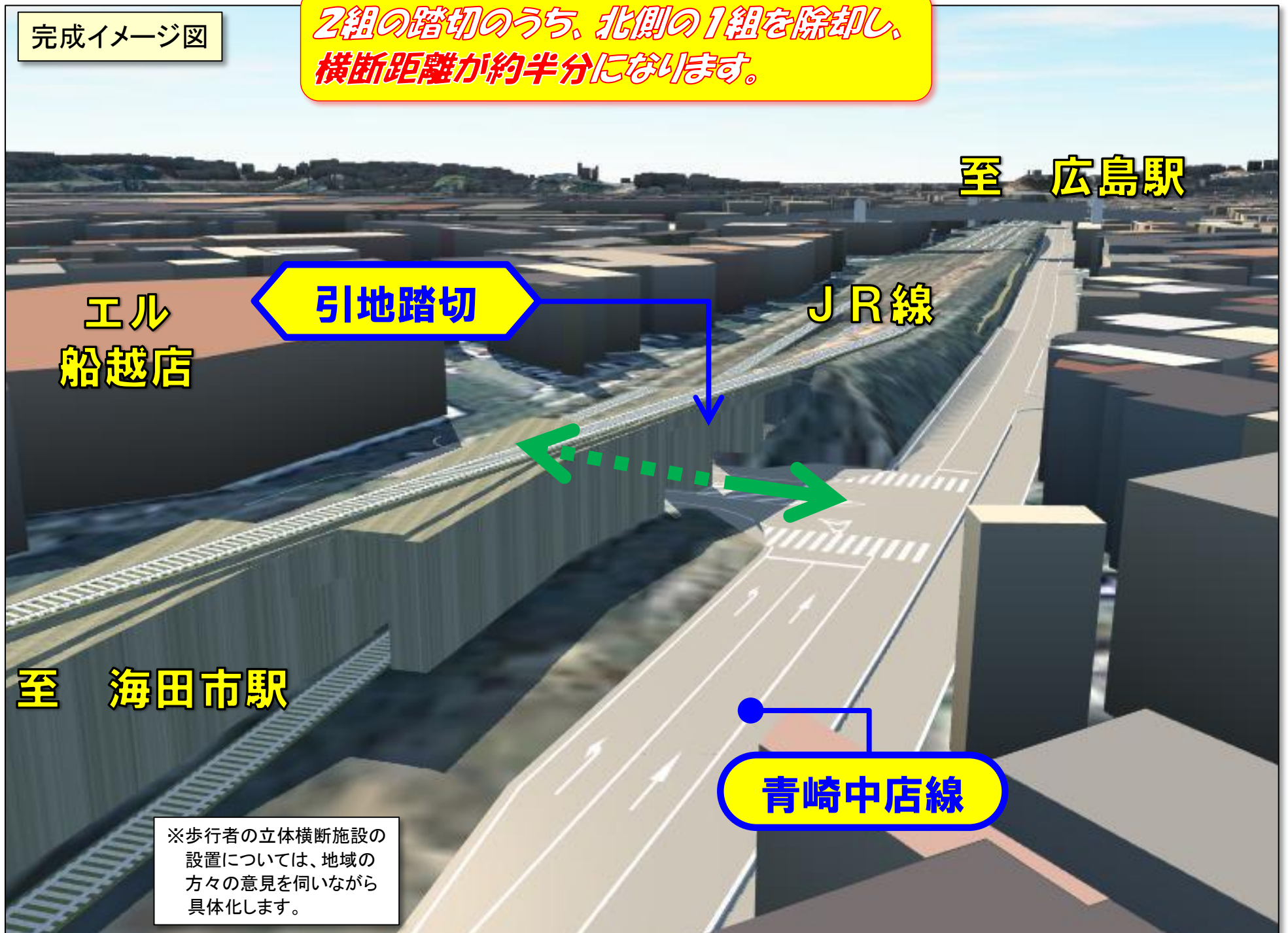


断面図



完成イメージ図

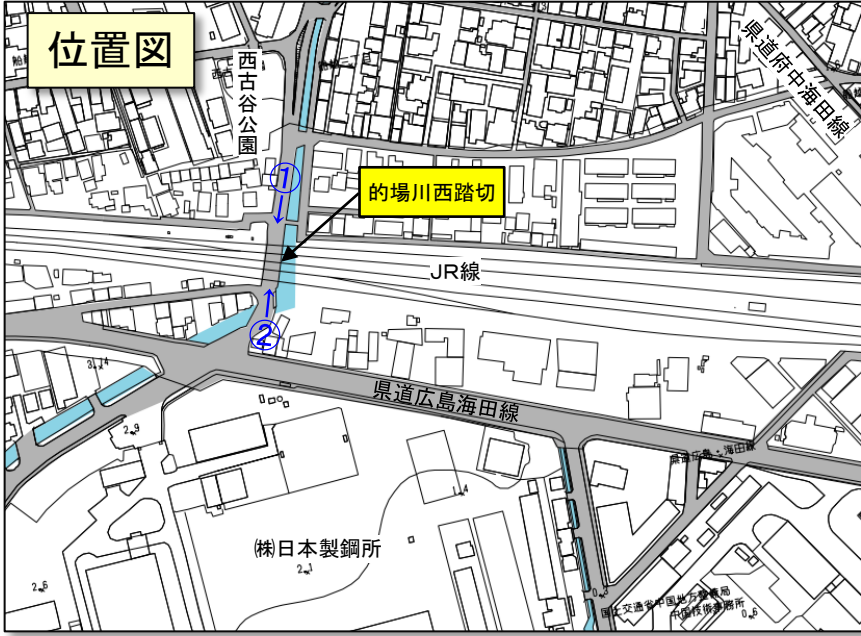
2組の踏切のうち、北側の1組を除却し、横断距離が約半分になります。



※歩行者の立体横断施設の設置については、地域の方々の意見を伺いながら具体化します。

的場川西踏切と船越中央線 (見直し案)

現況



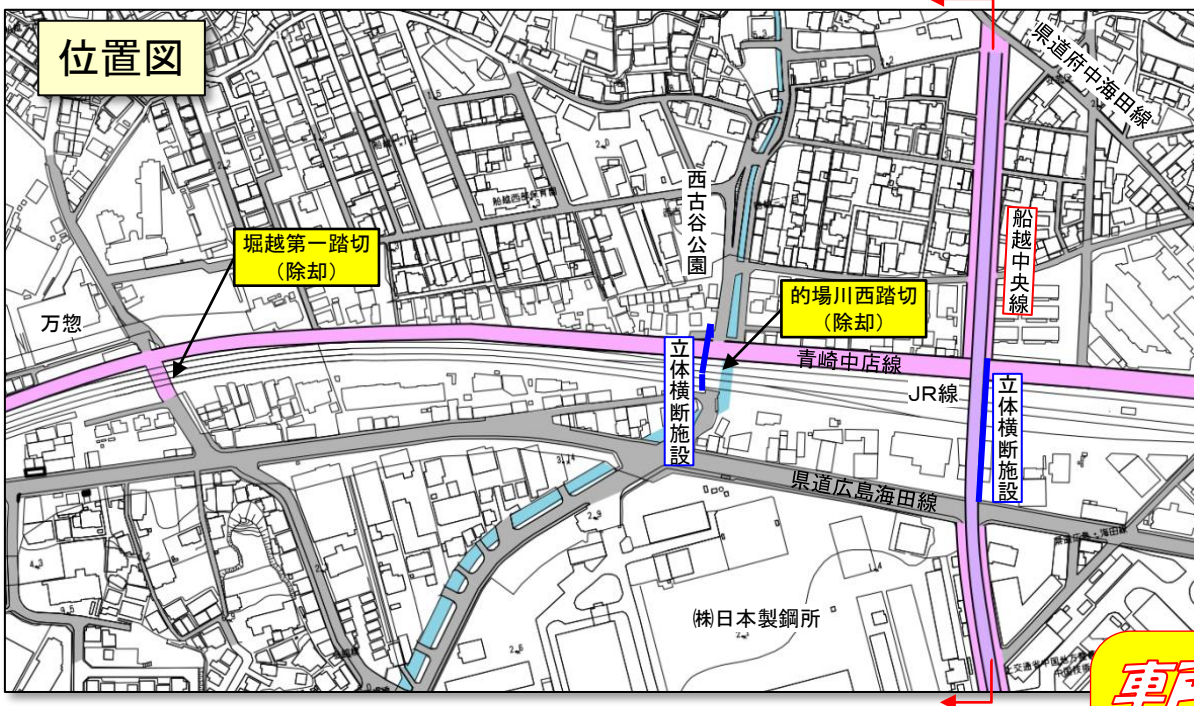
①的場川西踏切(北→南)



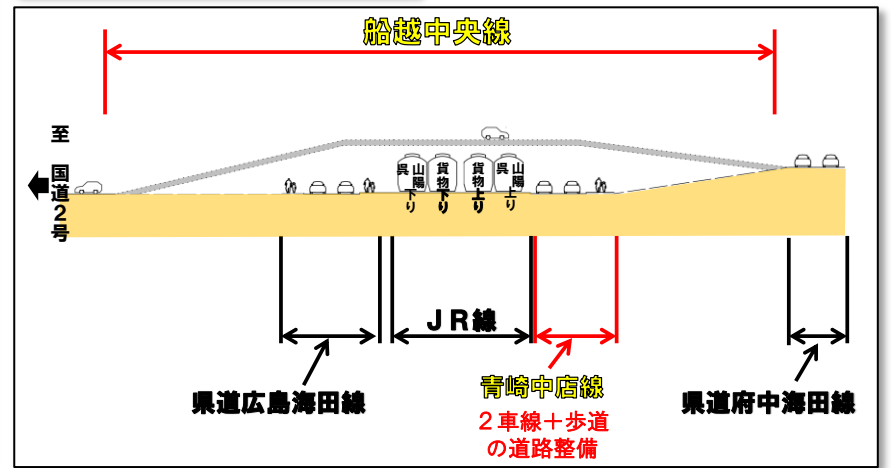
②的場川西踏切(南→北)



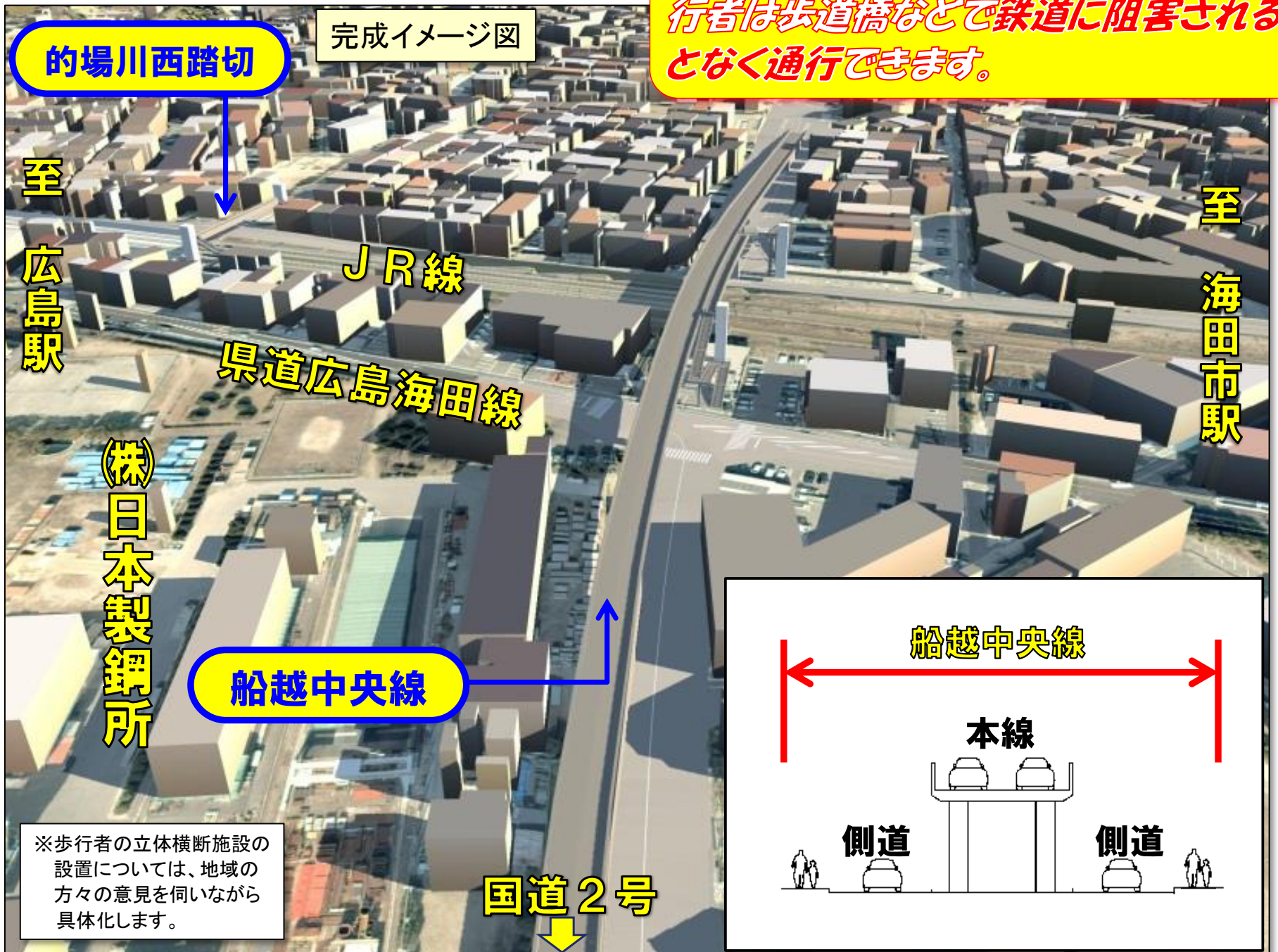
完成時



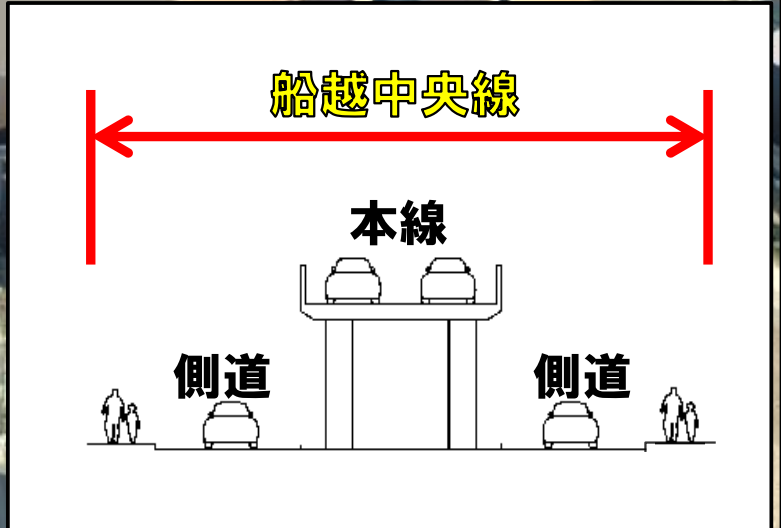
船越中央線 縦断面図



車両は跨線橋や掘越の高架下などで、歩行者は歩道橋などで鉄道に阻害されることなく通行できます。



※歩行者の立体横断施設の設置については、地域の方々の意見を伺いながら具体化します。



船越地区及び周辺の将来道路網



現在、道路（2車線）を整備中。連立事業で整備する東西幹線道路と一体となって、地区の交通の円滑化が期待されます。



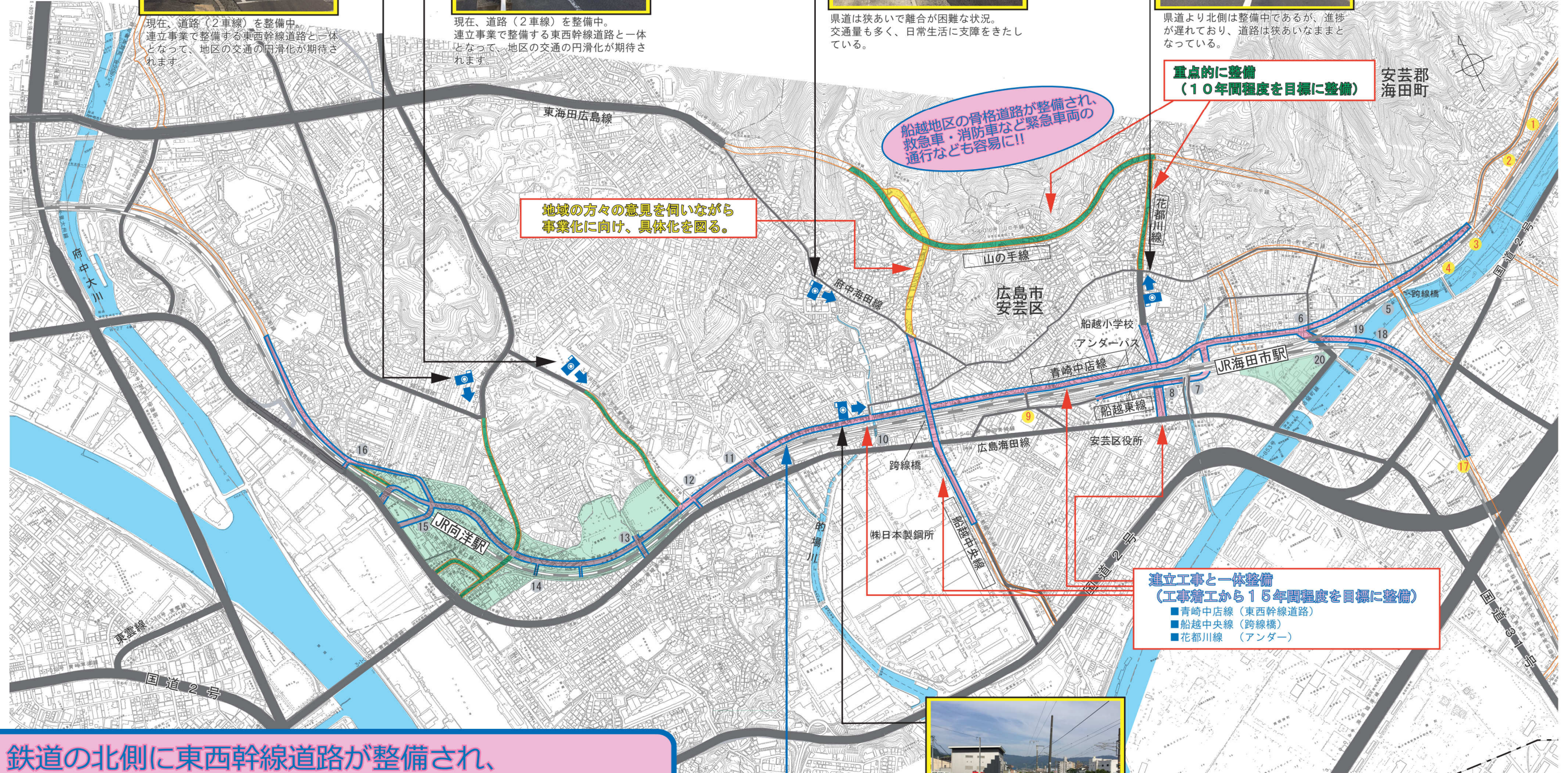
現在、道路（2車線）を整備中。連立事業で整備する東西幹線道路と一体となって、地区の交通の円滑化が期待されます。



県道は狭いので離合が困難な状況。交通量も多く、日常生活に支障をきたしている。



県道より北側は整備中であるが、進捗が遅れており、道路は狭いままとなっている。



地域の方々の意見を伺いながら事業化に向け、具体化を図る。

船越地区の骨格道路が整備され、救急車・消防車など緊急車両の通行なども容易に!!

重点的に整備 (10年間程度を目標に整備)

連立工事と一体整備 (工事着工から15年間程度を目標に整備)

- 青崎中店線 (東西幹線道路)
- 船越中央線 (跨線橋)
- 花都川線 (アンダー)

鉄道の北側に東西幹線道路が整備され、府中町～船越地区～海田町間の移動がスムーズに!!



現在、車両の通行はできないが、連立事業に合わせ、東西幹線道路が整備されれば、東西の円滑な通行が可能。

— 連立事業の関連街路	— 整備済み道路
— 都市計画道路 (整備中)	— 土地区画整理事業
— 都市計画道路 (整備検討中)	— 行政界
— 都市計画道路 (未整備)	— JR

踏切名称		
(JR山陽本線)		(JR呉線)
① 下山手第4踏切	⑤ 引地踏切	⑰ 海田市第1踏切
② 脇の内第2踏切	⑩ 的場川西踏切	⑱ 瀬野川東踏切
③ 市頭第1踏切	⑪ 堀越第1踏切	⑲ 瀬野川西踏切
④ 上組第4踏切	⑫ 畑宮踏切	⑳ 大正通第2踏切
⑤ 中店第1踏切	⑬ 青崎第3踏切	
⑥ 大正通第1踏切	⑭ 青崎第6踏切	
⑦ 新町踏切	⑮ 青崎第10踏切	
⑧ 船越踏切	⑯ 鹿籠踏切	

● 鉄道の高架化などにより除却される踏切

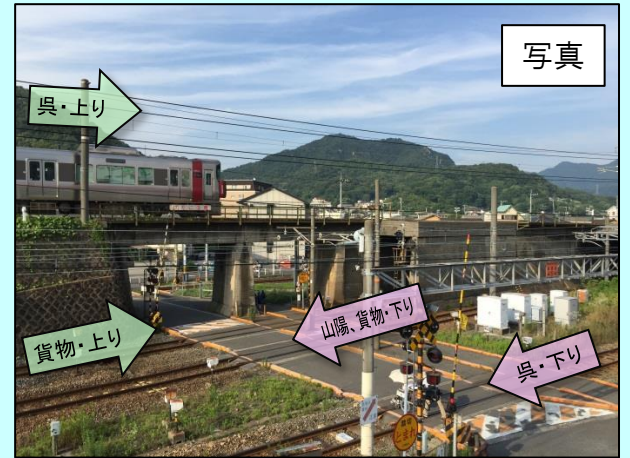
見直し案で船越地区の鉄道が高架できない理由

①現在の場所で乗り越し設備を高架した場合

見直し案では、引地付近にある乗り越し設備を高架すると、事業の長期化と事業費の増加を招くことから、現在の乗り越し設備をそのまま活用する計画としています。

■乗り越し設備とは・・・

乗り越し設備とは、引地踏切付近において、呉線の上り（呉方面）が、貨物線の上り（西条方面）と山陽本線・貨物線の下り（広島方面）の2線路の上空を跨ぐ設備で、鉄道の線形上、大規模な敷地が必要となります。この設備により、山陽本線、呉線、貨物線の安全な運行と高頻度運行など現在のサービスレベルが確保されています。



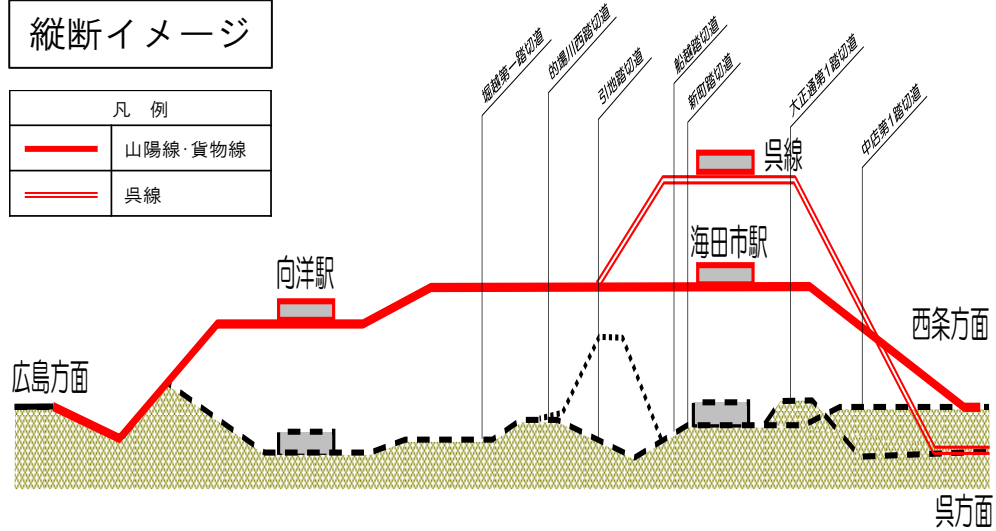
■当初計画と見直し案における乗り越し設備の取扱い

当初計画では、海田市駅を3階構造とすることで乗り越しを行います。見直し案では、既存の乗り越し設備を活用します。（海田市駅は2階構造となります。）

当初計画

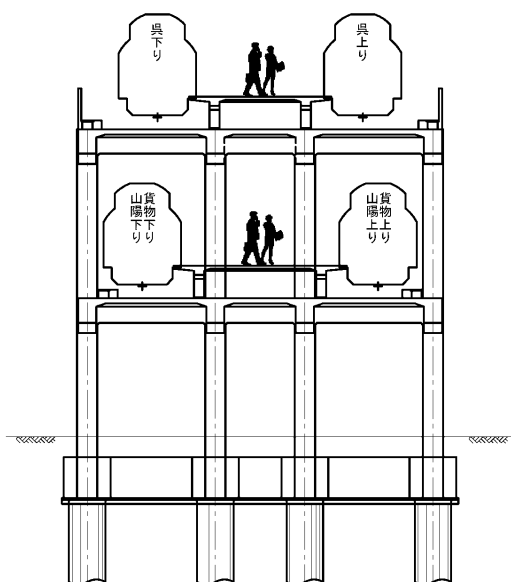
縦断イメージ

凡例	
	山陽線・貨物線
	呉線



断面イメージ

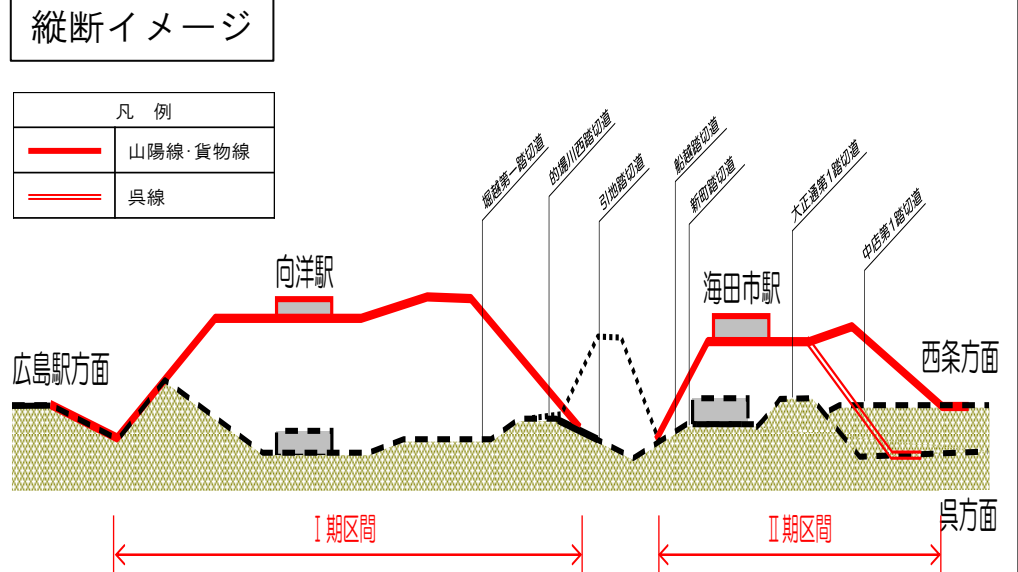
【海田市駅】



見直し案

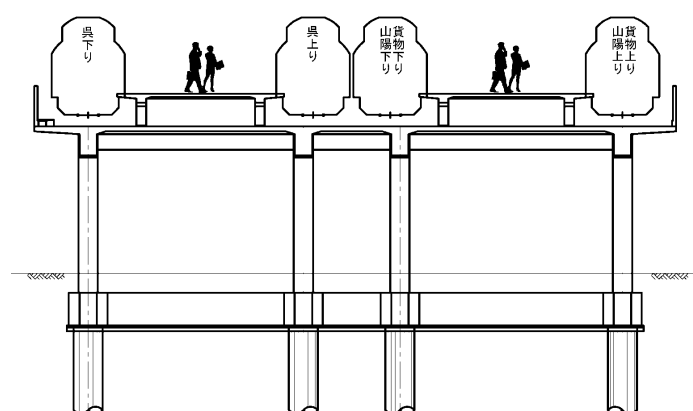
縦断イメージ

凡例	
	山陽線・貨物線
	呉線



断面イメージ

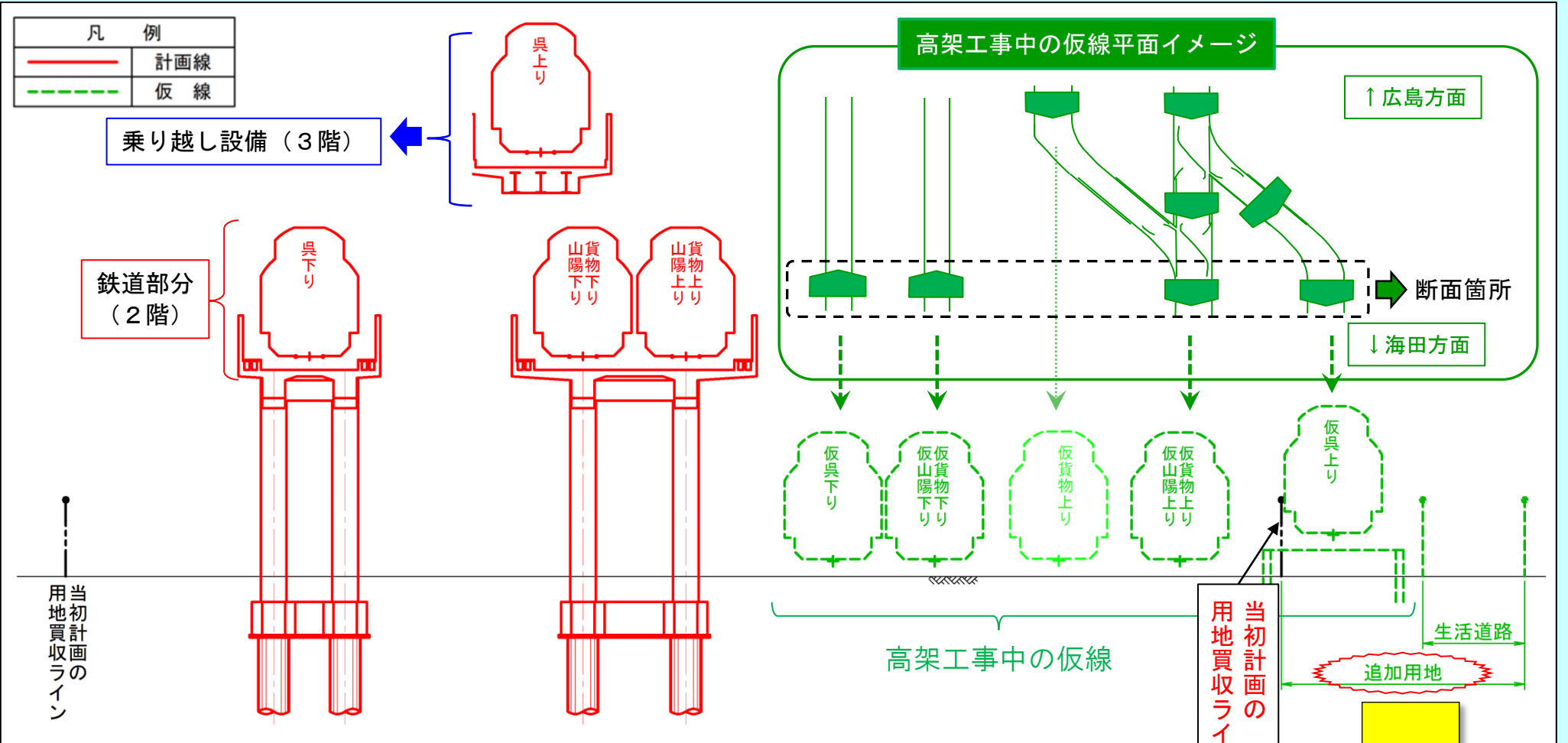
【海田市駅】



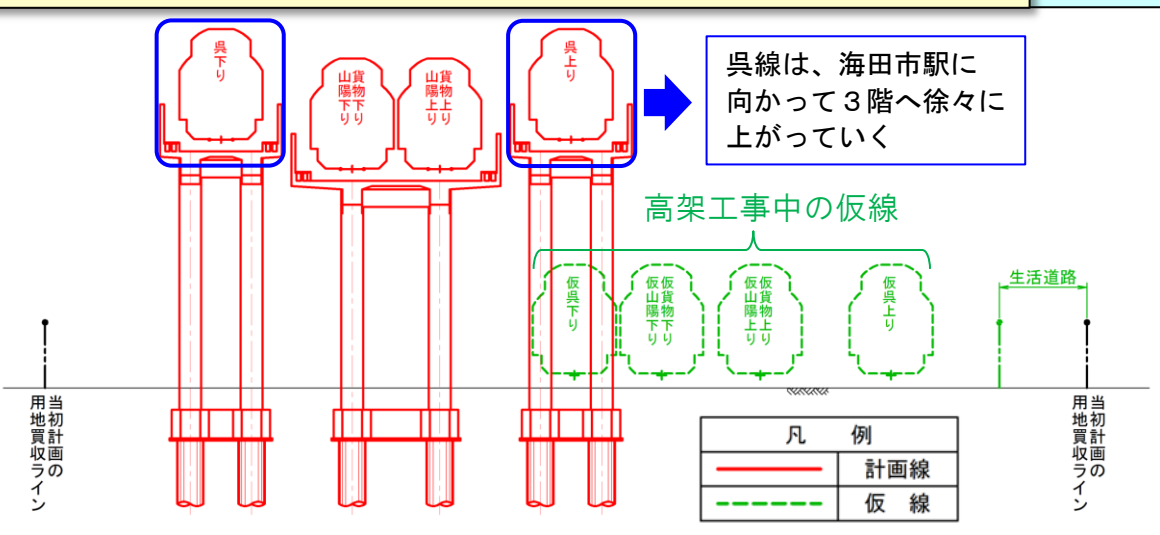
■ 乗り越し設備を現在の場所で高架化するには . . .

○ 連続高架化された鉄道のさらに上空を跨ぐ大規模な乗り越し設備が必要

■ 引地踏切付近の施工断面図 (イメージ)

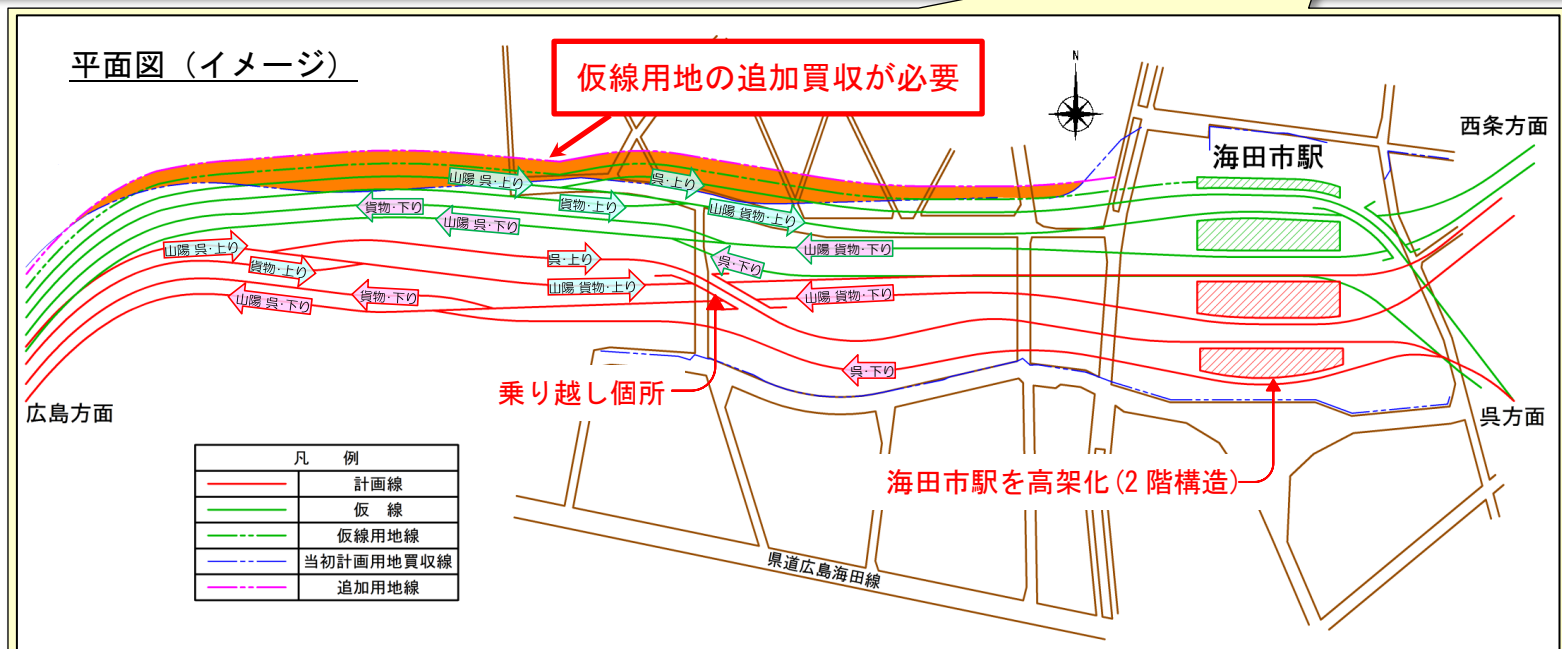


【参考】 当初計画の引地踏切付近の施工断面図 (イメージ)



当初計画に比べ、
大きな仮線設置の
スペースが必要

追加で用地買収が発生



事業の長期化と事業費の増加

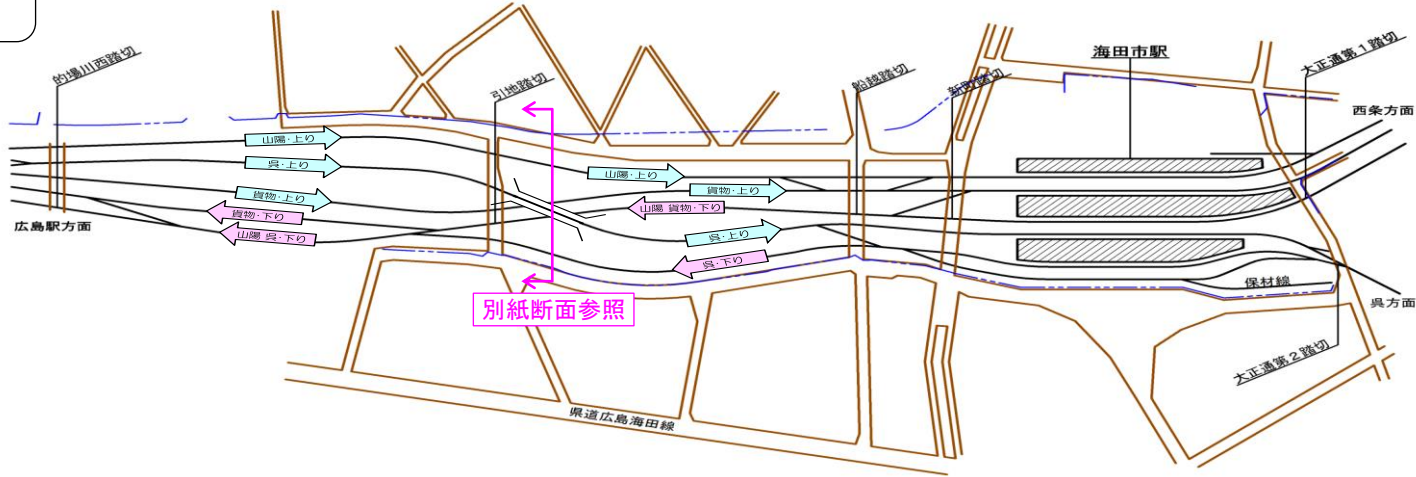
見直し案で乗り越し設備を現在の場所のまま高架化することは困難

見直し案で船越地区の鉄道が高架できない理由(参考)

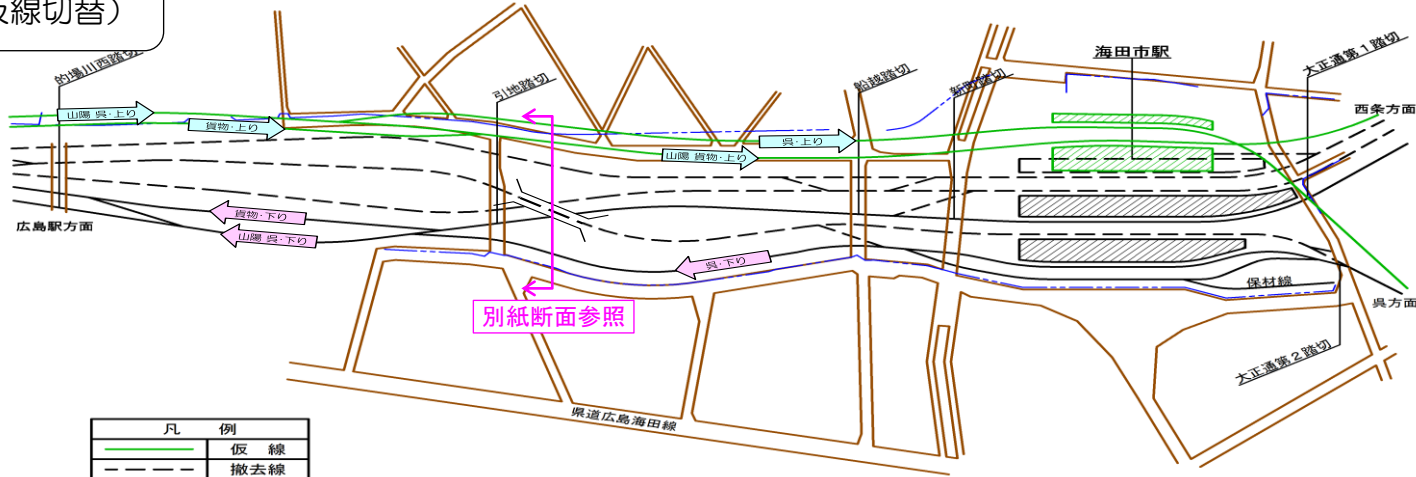
見直し案で船越地区を高架した場合の施工順序イメージ①

船越地区平面略図

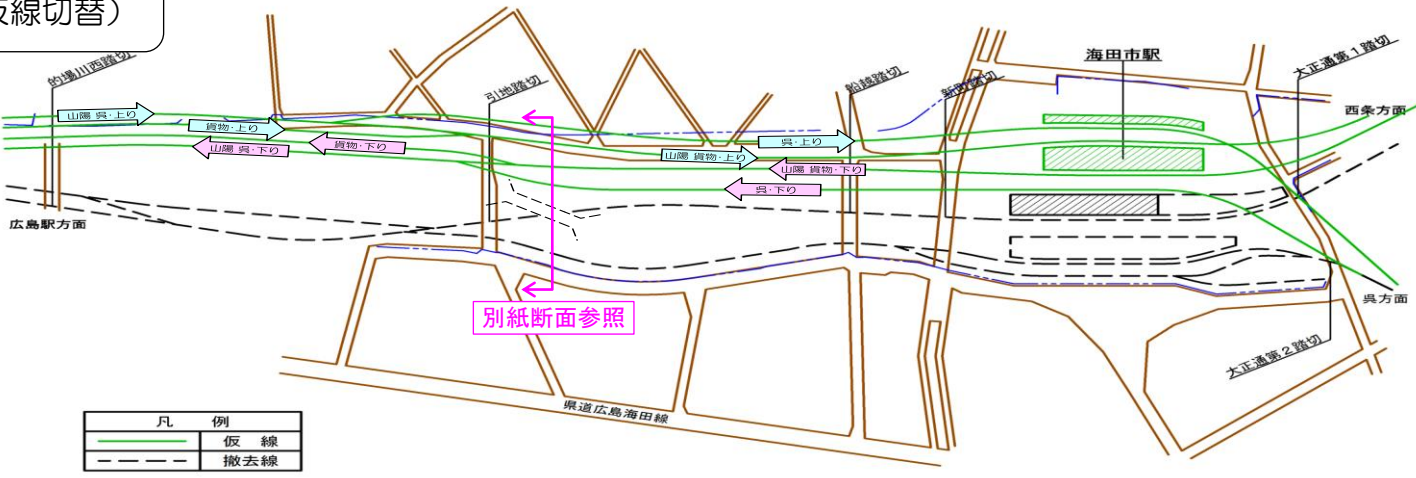
ステップ① (現況)



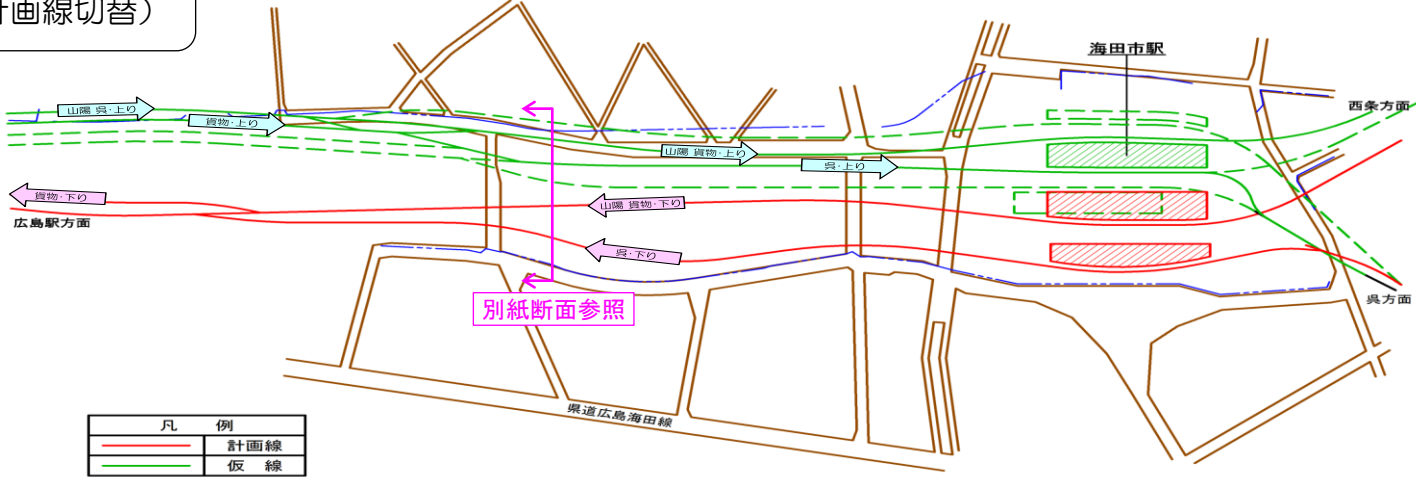
ステップ② (上り仮線切替)



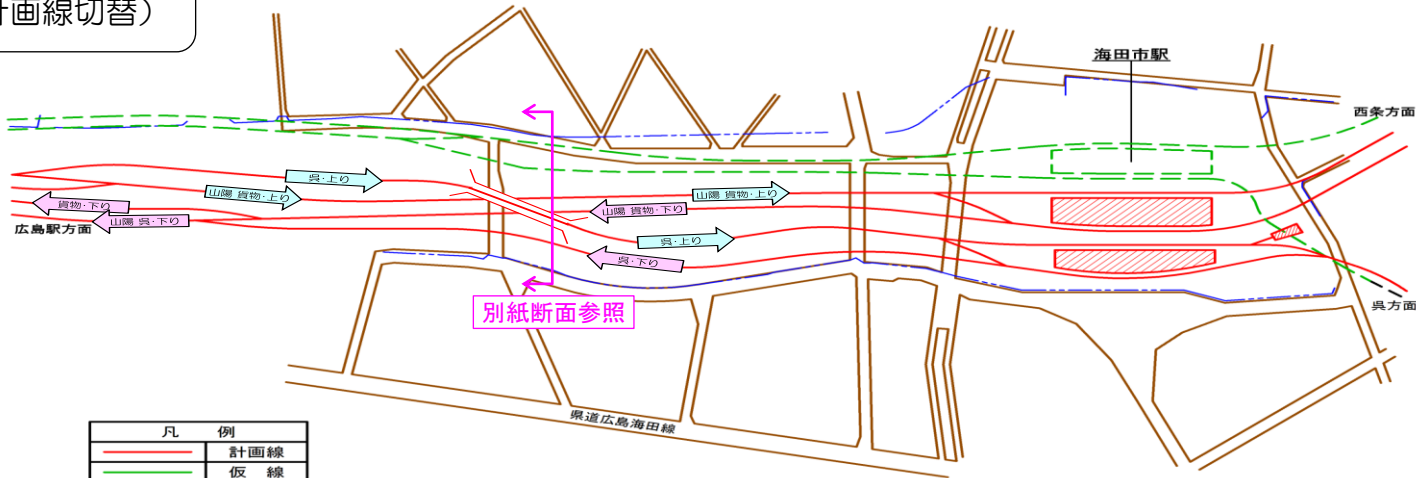
ステップ③ (下り仮線切替)



ステップ④ (下り計画線切替)



ステップ⑤ (上り計画線切替)

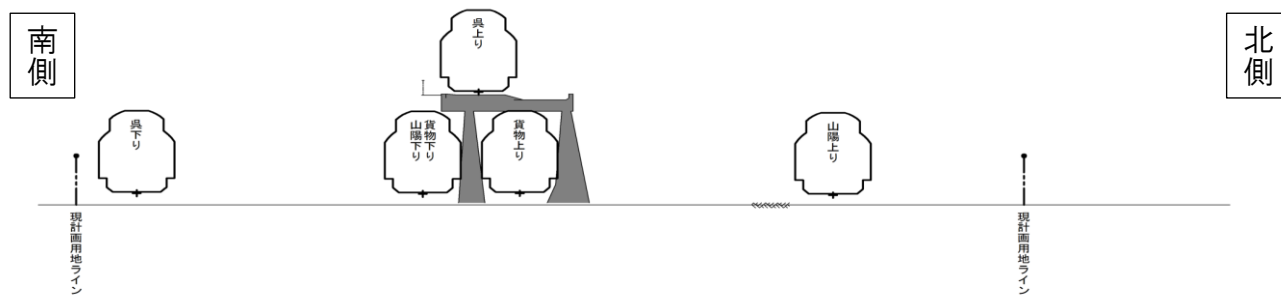


見直し案で船越地区の鉄道が高架できない理由(参考)

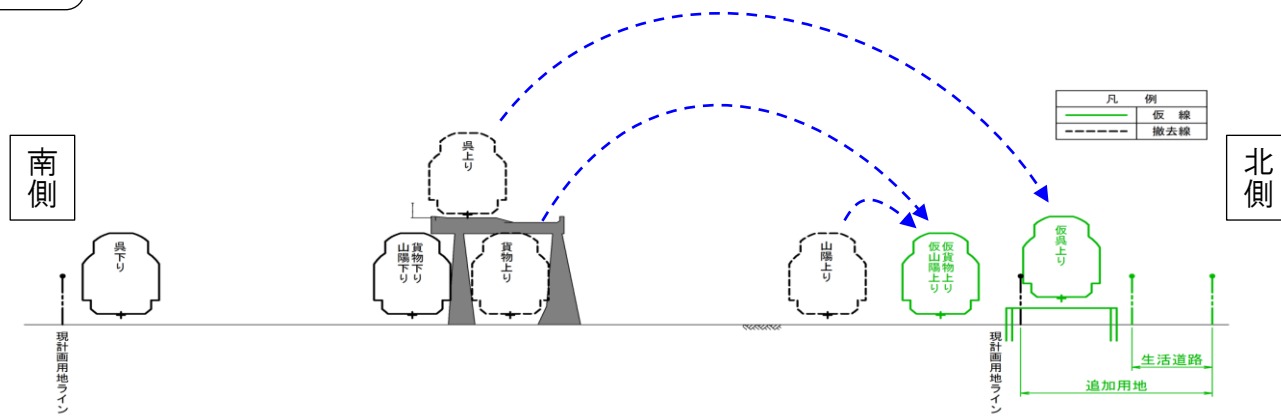
見直し案で船越地区を高架した場合の施工順序イメージ②

乗り越し設備付近断面図

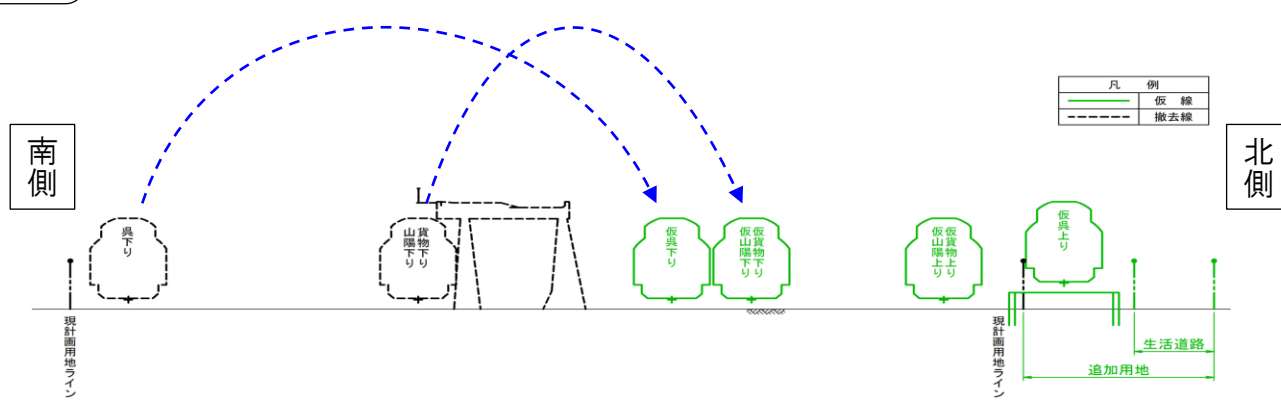
ステップ① (現況)



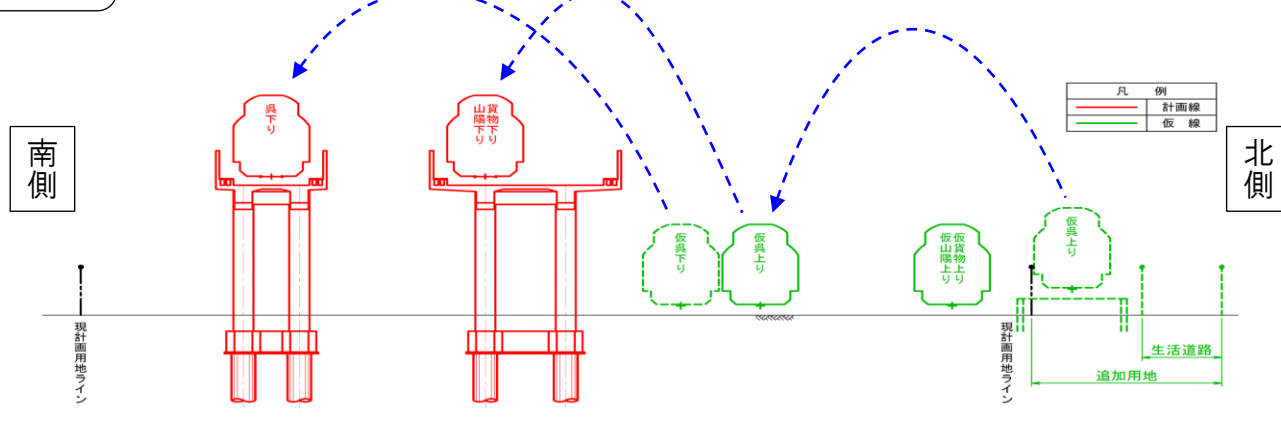
ステップ② (上り仮線切替)



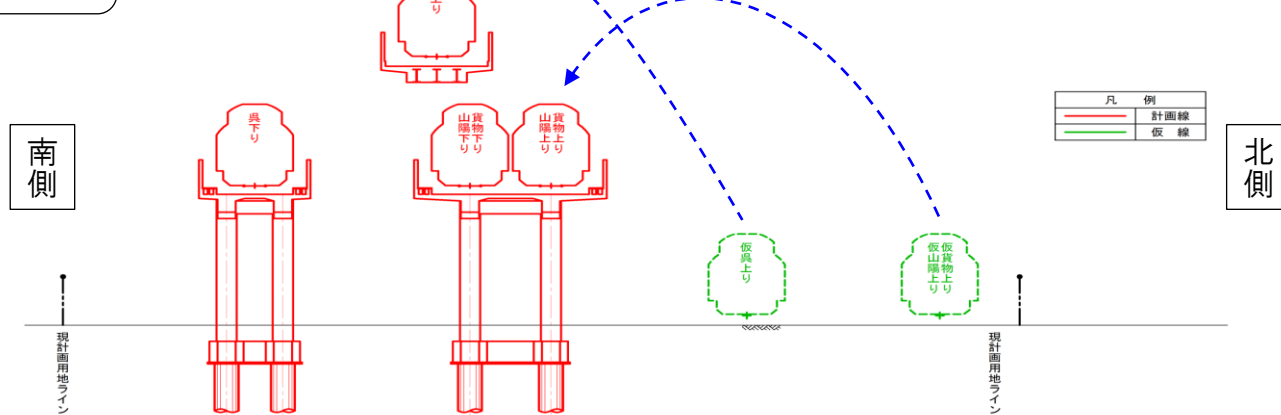
ステップ③ (下り仮線切替)



ステップ④ (下り計画線切替)



ステップ⑤ (上り計画線切替)

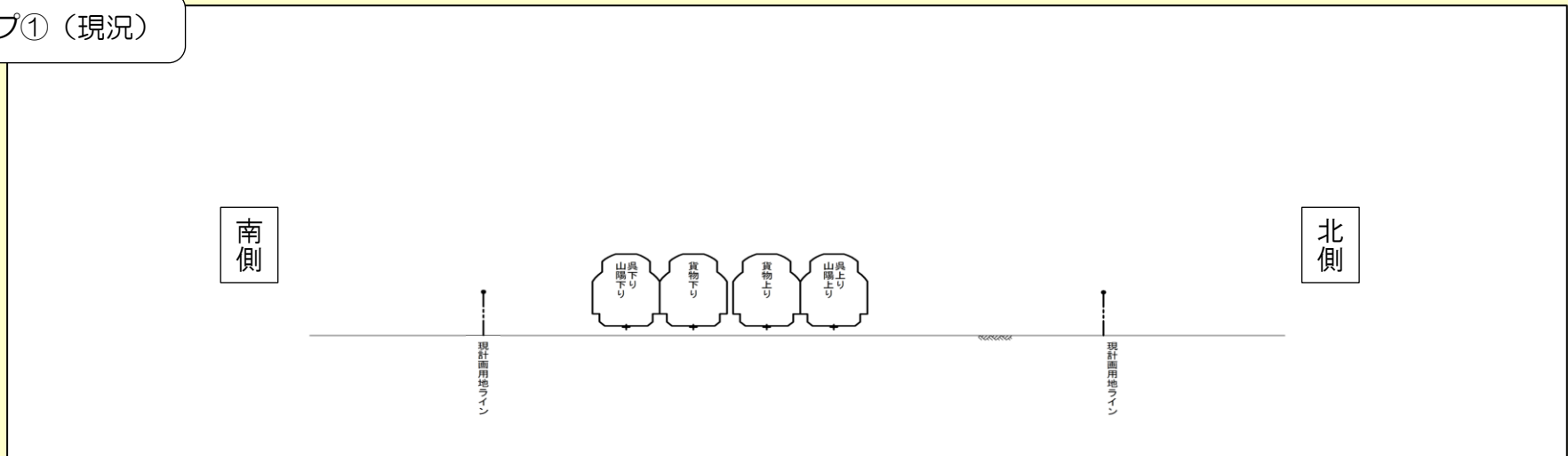
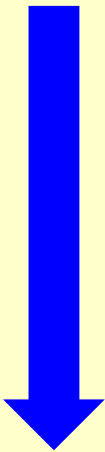


見直し案で船越地区の鉄道が高架できない理由(参考)

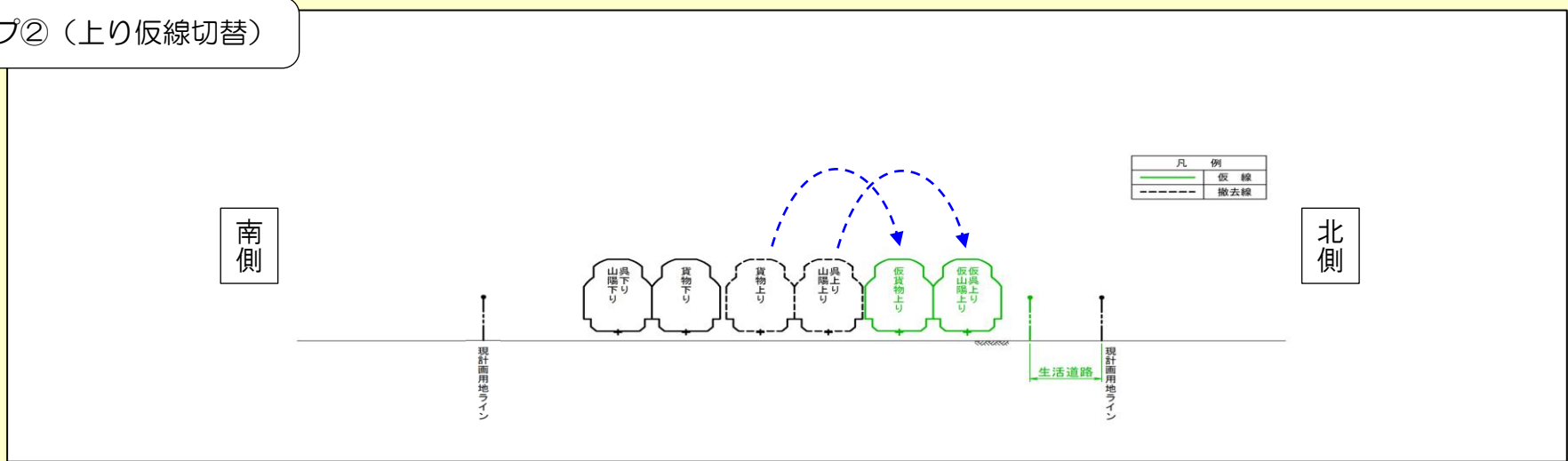
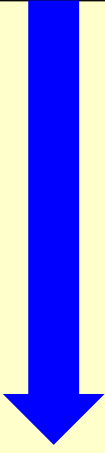
見直し案で船越地区を高架した場合の施工順序イメージ③

一般部（並行部）断面図

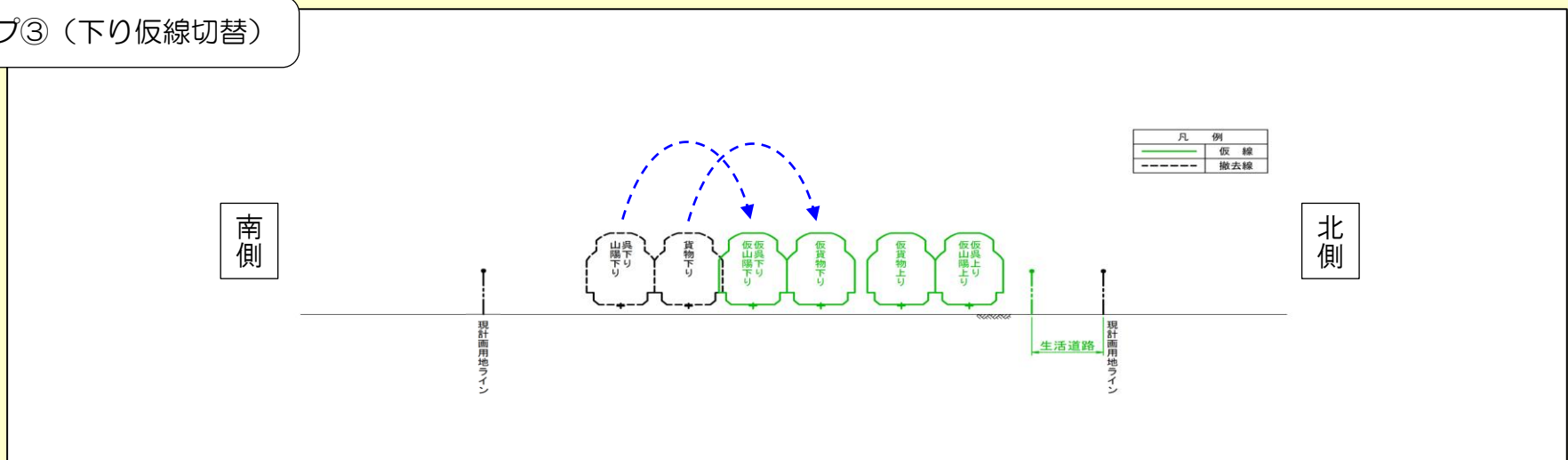
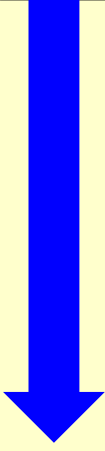
ステップ①（現況）



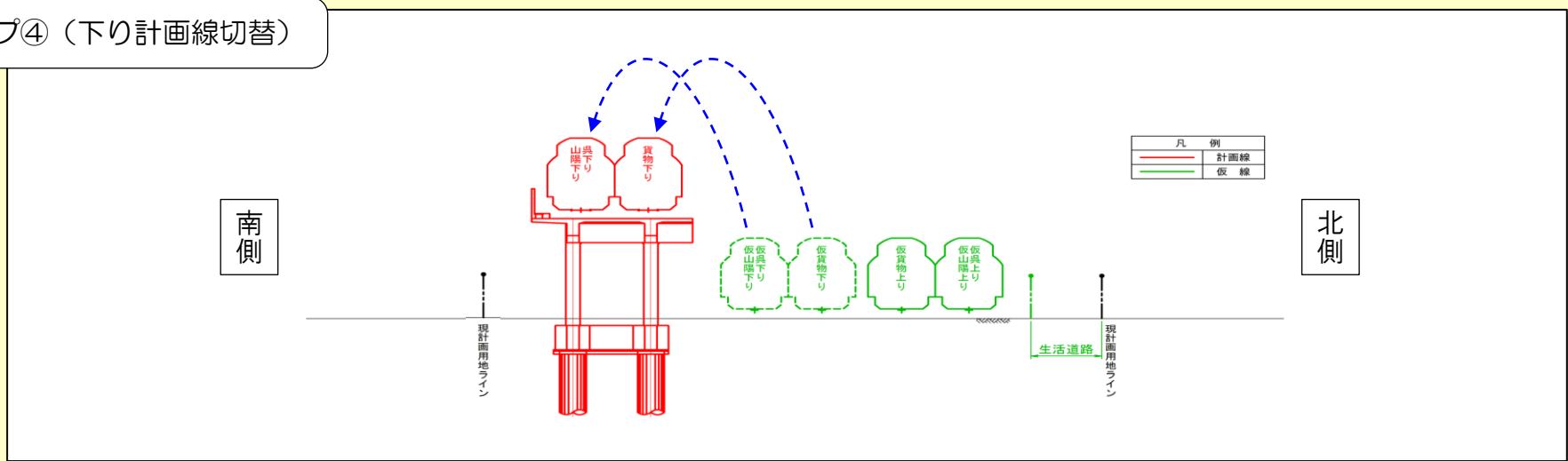
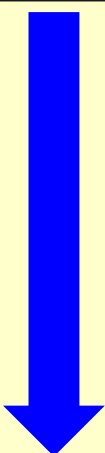
ステップ②（上り仮線切替）



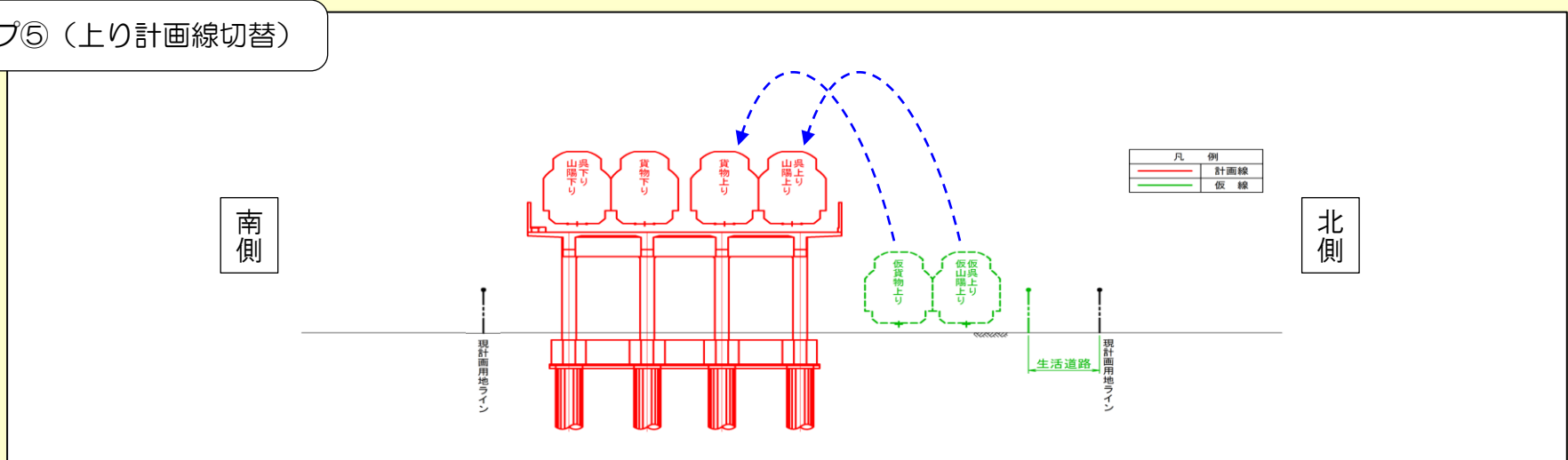
ステップ③（下り仮線切替）



ステップ④（下り計画線切替）

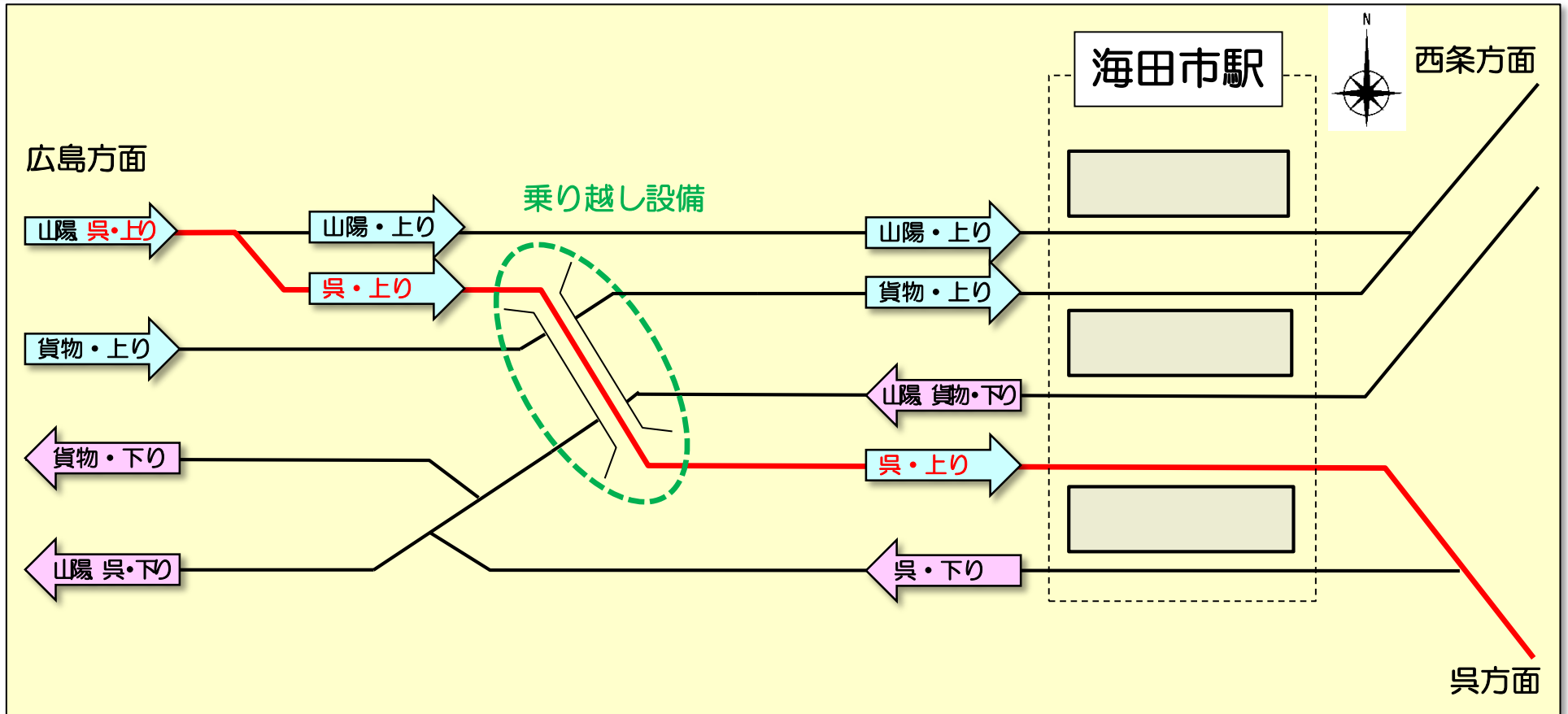


ステップ⑤（上り計画線切替）



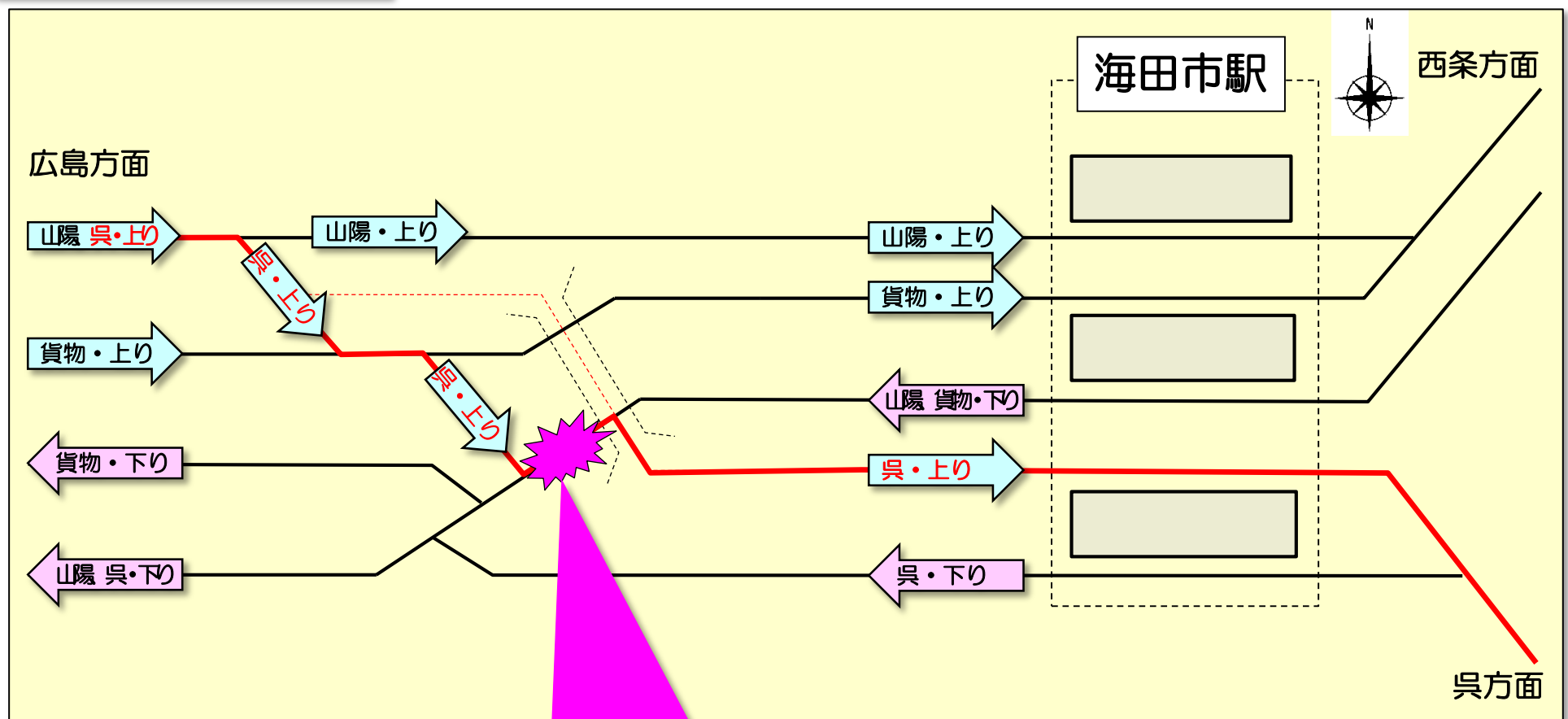
② 乗り越し設備を平面交差にできない理由

線路イメージ (現況)



乗り越し設備を平面交差にした場合

線路イメージ (平面交差)



呉上り線と山陽、貨物・下り線が相対



安全運行の確保が必要

運行ダイヤに制約が発生

現在の旅客・貨物のサービスレベル
(運行本数など)を確保できない

平面交差は
困難