

## 広島市東部地区連続立体交差事業の見直しの方向性に関する御質問

平成27年7月、11月に開催した見直しの方向性に係る説明会などでいただいた御質問をもとに作成しました。

### Q1 市域は、平成25年8月の見直し検討状況から、どこが変わったのか。

平成27年6月に提示した「見直し案」は、府中町と本市南区の区域を高架化する「平成25年8月の案」に「海田市駅付近の高さを抑えた高架化」を追加したものです。

### Q2 的場川西踏切は除却されるのか。

的場川西踏切は、当該事業の完成に伴い除却することとしており、代替的な横断機能として新たに船越中央線（跨線橋）を整備する計画です。

当路線は歩道を含む側道も併せて整備する計画であり、地区の骨格を成す街路として交通の円滑化や歩行者の安全性の向上も図られます。

### Q3 市域で車両の高さ制限があるところ（交差道路）はどこか。

南区の堀越第1踏切について、鉄道は高架化され踏切は除却されますが、通行できる車両の高さは3.2m程度と制限される予定です。今後、できるだけ高さを確保していきたいと考えています。なお、3.2mは路線バスや消防車も含め一般的な車両は通行可能な高さです。

### Q4 広島市域で残る踏切（引地踏切）はどのように対応するのか。

引地踏切は、鉄道の高架化は行わないものの事業の中で鉄道の北側の1線路を除却します。これにより、引地踏切を横断する距離が現状の約40mから約20mとなり、安全性・利便性が向上します。今後も、関係機関とも協議し、安全性・利便性対策を検討していきます。

### Q5 除却踏切・交差道路数。

【現計画】	全体	県	市
除却踏切数	20	13	7
交差道路数	28	20	8

【見直し案】	全体	県	市
除却踏切数	14	8	6
交差道路数	12	6	6

## Q6 事業を見直した場合、買収した用地は無駄にならないのか。

買収済の用地は、現在の計画において、工事中の鉄道の仮線の敷設空間として利用したのち、鉄道沿いの東西幹線道路(都市計画道路 青崎中店線)の用地として利用する計画としており、見直し案においても、同様に東西幹線道路として整備する計画です。

## Q7 平成27年6月の「見直しの方向性」に至った経緯を説明して欲しい。

現計画での実施は、補助公共事業予算を取り巻く環境などが急激に厳しくなる中で、事業につぎ込む年々の予算が大幅に制約され、工事期間が必然的に長期化するなど様々な課題が生じることから、県・市、共に大幅なコスト縮減と早期事業効果の発現が必要と考え、見直し検討に着手しました。

平成25年8月に提示した案は、県・市共に県域及び市域が、代替施設の整備により、当初の事業目的の効果発現は可能と考え、関係者へ説明したところです。

また、その後も、配線集約や乗り越し機能を安価に確保する手法について、国や JR と協議を行いながら検討しました。

そうした中、呉線の乗越し施設を現位置でそのまま活用し、海田市駅付近のみ高架高さを抑え高架化することについて、県において検討した結果、事業実施の可能性が得られました。

なお、現位置で乗越し部の高架化を検討しましたが、大幅な追加の用地買収が生じ、事業全体の工期が今回の見直し案よりも遅延することから、費用対効果も低下し、事業としての成立は難しいことが判明しました。

この度の案は、船越も含むこの地域の交通の円滑化、南北市街地の一体化、踏切の安全確保といった事業本来の交通機能の発現が概ね図れる案であり、早期完成が図られることから、この案で事業着手に向けて進めていきたいと判断し、今後、丁寧に関係者の方に御説明し、理解を得ることについて、関係4者(広島県・広島市・海田町・府中町)で合意しました。

県と市は連携して、見直し案の内容とともに、船越地区におけるまちづくりに対する市の考え方を関係者の方に丁寧に説明して、理解を得ていきたいと考えています。

## Q8 ゼロベースで見直さないのか。

当事業は、平成14年3月からの事業着手以降、関係地区の住民の期待の中で用地取得の協力もいただいております。ゼロベースの見直しは考えていません。6つの見直しの視点に基づき、事業推進を前提として、早期の事業効果の発現が可能なものとして取りまとめています。

## Q9 連立事業の推進にあたり、県市町の事業統括責任者を設置してはどうか。

当事業は、交通事業者、また、関連する土地区画整理事業等との調整を図るため、関係行政機関(広島県・広島市・海田町・府中町)で構成する広島市東部地区連続立体交差事業推進協議会し、この中でそれぞれが相互に連携し、事業の円滑な推進を図ることとしています。

### Q10 見直し検討で行ったコスト縮減等の具体的内容は何か。

仮線計画の見直し、高架・盛土構造物の見直し、高架区間の見直し、配線の集約、橋脚数の見直し、高架高さの見直し、駅構造の見直しなどを行っています。

### Q11 見直し案を前提に船越地区を高架化した場合、追加の用地買収が必要とのことであるが、施工方法を工夫すれば、追加の用地買収をせずに、事業実施することができるのではないか。

追加の用地買収をしないで船越地区の高架化を実現するためには、現在の鉄道敷地内での施工が必要となります。この場合、現在の鉄道の運行を維持しながら、同一箇所での施工のため、鉄道の上(下)方を使用する「直上(直下)方式」での施工を行う必要がありますが、この方式での施工は多額な事業費を要する上に工事期間も長期にわたることになります。このため、当事業においては、仮の線路を併設して、本線を構築する「仮線方式」を採用する他ないと考えています。

### Q12 連立事業は「安全・安心なまちづくり」の一環となるのか。

本事業は、南北市街地の一体化、交通の円滑化、踏切の安全確保を図ることを目的としており、とりわけ、踏切の除却により安全確保を図ることから、「安全・安心なまちづくり」の一翼を担うと考えています。

### Q13 平面で鉄道を横断するより、横断歩道橋は不便で時間がかかるのではないかと

船越踏切において、現状と横断歩道橋ができた場合とで所要時間について比較をすると、次のとおりです。

平面横断は、約250秒。

立体横断(階段を使用)は、約110秒。

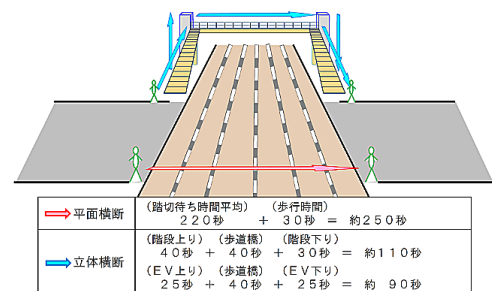
立体横断(エレベーターを使用)は、約90秒。

(詳細は右図参照)

現状において、踏切の遮断状況によって、左右されるものの、横断歩道橋では踏切の遮断状況に拠らず、各自のペースで横断ができ、何より安全に横断することが可能です。

なお、踏切待ち時間は、平日朝のピーク時に現地にて実測。エレベーターの昇降時間は、広島駅の近くにある愛宕踏切を実測。また、歩行者速度は、建設省の告示を参考としています。

■ 鉄道を平面横断する場合と立体横断する場合の時間比較



※踏切待ち時間は最長7分(調査/平日朝ピーク時:船越踏切)  
歩行速度は建設省告示を参考に算出

### Q14 見直し案では、東部地区の渋滞解決にはならないのではないか？

見直し案で高架化されない箇所については、現計画時に交差道路があった箇所の代替機能を確保することで、本事業の本来の目的である交通の円滑化、南北市街地の一体化、踏切の安全確保といった点に関しては、概ね達成できるものと考えており、東部地区の交通流動においても、現況と比較して大きく改善されるものと考えています。

このことについては、平成25年8月公表の「広島市東部地区連続立体交差事業の見直し検討状況について」に資料を掲載していますので、御参照ください。

### Q15 連立以外の大型事業で、予算が厳しいという理由で、見直した事例はあるのか？

昨今、公共事業を取り巻く環境の変化は厳しく、各公共事業について、見直しを行っています。

大型事業の例として、

アストラムラインの延伸においては、複線から単線への見直しなどを行い、コスト縮減を図っています。

また、広島高速道路の整備においては、整備延長の縮小や出入り口の一部先送り及び暫定2車線整備などを見直しを行い、事業としての採算性の確保を図っています。

### Q16 予算が厳しいのであれば、高架高さを低くして船越地区を含む市域全体を高架化してはどうか？

現計画をベースに高架高さを抑えることや構造形式の見直しなどの検討を行いました。その結果、約20億円程度のコスト縮減しか図れなかったため、抜本的な見直しに着手することになりました。見直しに当たっては、複雑な構造となっている呉線の乗越し部を改築すれば必然的に多大な事業費を要し、事業の長期化を招くことが明らかになったことから、既存の乗越し部をそのまま活用することで検討を進めています。(参考質問:Q7)