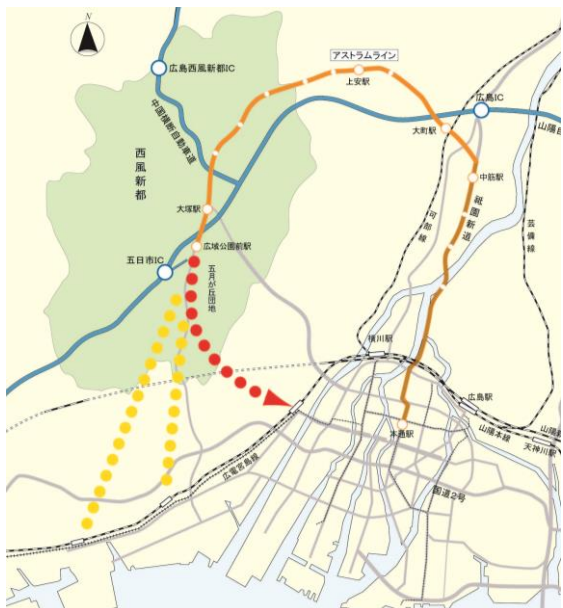
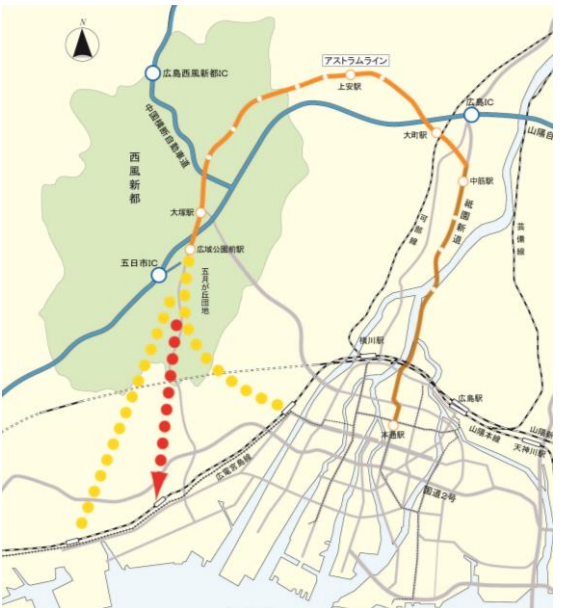
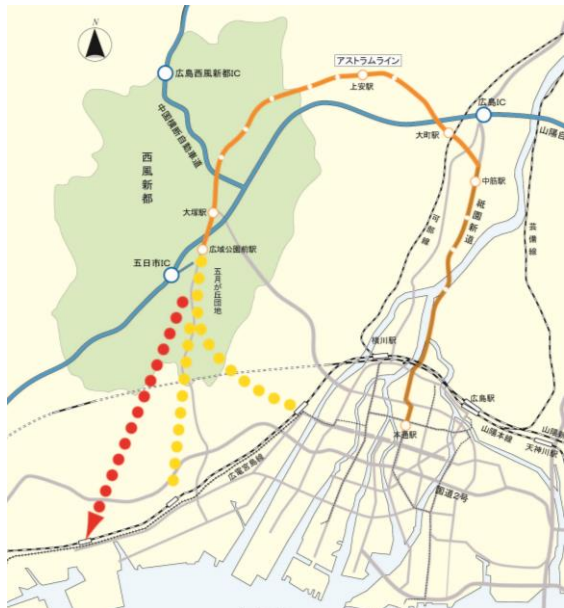


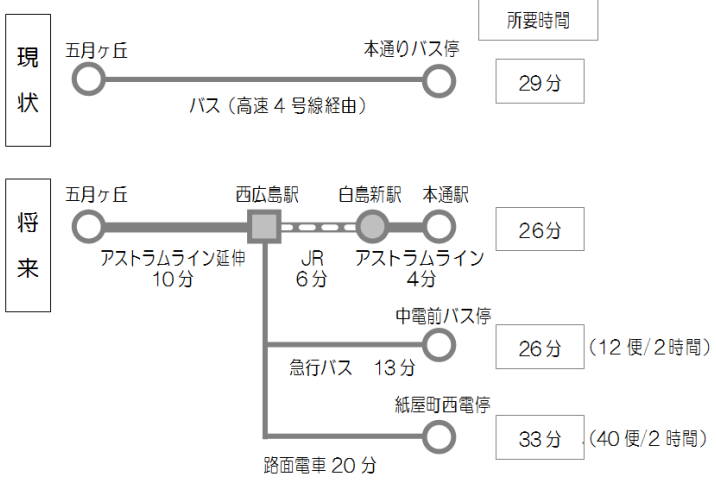
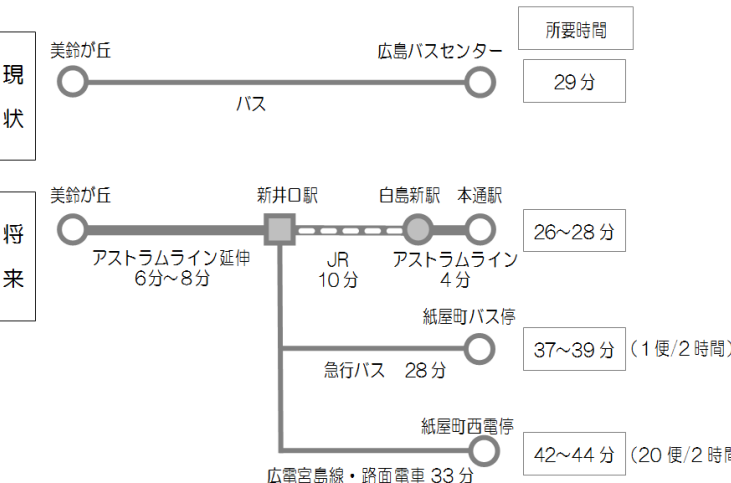
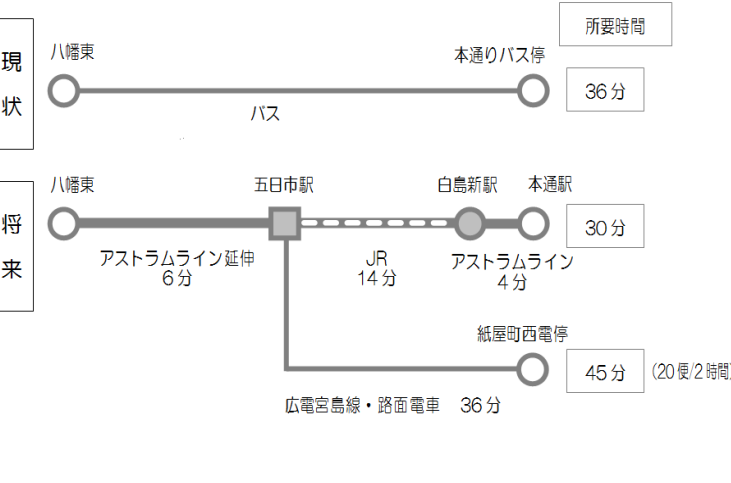
## 延伸方面別のルート比較結果

## 延伸方面別のルート概要・比較評価

〈前提条件〉

- 「コスト節約の観点からの検討結果」を踏まえ、最急勾配は8%、構造は単線とし、各方面とも利用者増が見込める既存団地や開発中の団地を通るルートなど複数のルート案を想定し、比較を行った。  
(このため、路線延長や事業費等の数値が幅のあるものとなっている。また、具体的なルートや駅位置については、ルート沿線の住民など関係者へ与える影響を考慮して、現段階では示していない。)

区分	西広島ルート	新井口ルート	五日市ルート
(1)ルートの概要  ●●●▶ 延伸ルート  ※各方面とも複数ルート案設定			
接続駅 (H23乗車人員)	JR西広島駅 (9, 114人/日) 広電西広島駅 (6, 600人/日)	JR新井口駅 (7, 634人/日) 広電商工センター入口駅 (1, 316人/日)	JR五日市駅 (12, 757人/日) 広電五日市駅 (1, 361人/日)
路線延長	7 km	9~10 km	10~11 km
構造	単線 〔高架: 5~6 km トンネル: 1~2 km〕	単線 〔高架: 8 km トンネル: 1~2 km〕	単線高架: 10~11 km
最急勾配 (最大延長)	8% (L=約870m)	8% (L=約1,810m)	8% (L=約800m)
(2)事業費 (H24価格) ※[H24時点修正価格 (H11計画の事業費)]	500億円~570億円 [640億円 (700億円)] 〔用地買収面積: 36,000~70,000 m <sup>2</sup> 補償物件数: 140~260件〕 <b>【最大コスト節約額】</b> 急勾配の採用 ▲約 30億円 (設備コストの増額含む) 単線構造の採用 ▲約 85億円 (道路整備費は含まない)	590億円~715億円 [1,170億円 (1,200億円)] 〔用地買収面積: 21,000~23,000 m <sup>2</sup> 補償物件数: 60~80件〕 <b>【最大コスト節約額】</b> 急勾配の採用 ▲約 40億円 (設備コストの増額含む) 単線構造の採用 ▲約 120億円 (道路整備費は含まない)	610億円~715億円 [960億円 (1,000億円)] 〔用地買収面積: 20,000~27,000 m <sup>2</sup> 補償物件数: 90~130件〕 <b>【最大コスト節約額】</b> 急勾配の採用 ▲約 10億円 (設備コストの増額含む) 単線構造の採用 ▲約 95億円 (道路整備費は含まない)
(3)将来利用者数 (H42予測) ※[ ]内はH11計画のルートにおける利用者数 (H42予測)	約1.5万人/日 [約1.2万人/日] <b>【利用者の流動特性 (西広島駅利用者の地区別内訳)】</b> 西風新都⇔西広島駅 77% 己斐地区⇔西広島駅 13% その他⇔西広島駅 10%	約1.2万人/日 [約1.1万人/日] <b>【利用者の流動特性 (新井口駅利用者の地区別内訳)】</b> 西風新都⇔新井口駅 13% 美鈴が丘・商工センター地区等⇔新井口駅 53% その他⇔新井口駅 34%	約1.1~約1.3万人/日 [約1.0万人/日] <b>【利用者の流動特性 (五日市駅利用者の地区別内訳)】</b> 西風新都⇔五日市駅 25% 八幡東・五日市地区等⇔五日市駅 58% その他⇔五日市駅 17%

区分	西広島ルート	新井口ルート	五日市ルート
<p>(4)事業成立性（採算成立<sup>(注3)</sup>のための市等の支援額）</p> <p>※インフラ外部<sup>(注4)</sup>の初期投資については、政策的に市等が全額補助することを前提とする。（現行区間の長楽寺駅から広域公園前駅までの事業スキームと同じ考え方）</p>	<p>■採算成立させるために必要なインフラ外部の設備更新費に対する市等の支援（30年間）</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>更新費の2/3程度の補助が必要 (補助額：約60億円～約75億円)</p> </div>	<p>■採算成立させるために必要なインフラ外部の設備更新費に対する市等の支援（30年間）</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>更新費の全額を補助しても累積損益は赤字 (補助額：約140億円～約150億円) (赤字額：約21億円～約31億円)</p> </div>	<p>■採算成立させるために必要なインフラ外部の設備更新費に対する市等の支援（30年間）</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>更新費の全額を補助しても累積損益は赤字 (補助額：約120億円～約140億円) (赤字額：約22億円～約79億円)</p> </div>
<p>(5)都心との連絡性</p> <p>沿線団地等から都心への所要時間における既存交通との比較</p> <p>※乗換時間を3分として算定。 (<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: gray; border-radius: 50%;"></span>が乗換駅)</p> <p>※アストラムライン延伸は、表定速度を30km/hとして算定。</p> <p>※バス及び路面電車の便数は、朝ピーク時（7時台～8時台）のみを記載。</p> <p>※バスの所要時間は、時刻表による。</p> <p>※都心方向に最も利用者が見込まれる地区を起点とした。</p>	 <p>現状：五月ヶ丘 → 本通りバス停 (バス(高速4号線経由) 29分)</p> <p>将来：五月ヶ丘 → 西広島駅 → 白島新駅 → 本通駅 (アストラムライン延伸10分, JR 6分, アストラムライン 4分) 26分</p> <p>将来：五月ヶ丘 → 中電前バス停 (急行バス 13分) 26分 (12便/2時間)</p> <p>将来：五月ヶ丘 → 紙屋町西電停 (路面電車 20分) 33分 (40便/2時間)</p>	 <p>現状：美鈴が丘 → 広島バスセンター (バス 29分)</p> <p>将来：美鈴が丘 → 新井口駅 → 白島新駅 → 本通駅 (アストラムライン延伸6分～8分, JR 10分, アストラムライン 4分) 26～28分</p> <p>将来：美鈴が丘 → 紙屋町バス停 (急行バス 28分) 37～39分 (1便/2時間)</p> <p>将来：美鈴が丘 → 紙屋町西電停 (広電宮島線・路面電車 33分) 42～44分 (20便/2時間)</p>	 <p>現状：八幡東 → 本通りバス停 (バス 36分)</p> <p>将来：八幡東 → 五日市駅 → 白島新駅 → 本通駅 (アストラムライン延伸6分, JR 14分, アストラムライン 4分) 30分</p> <p>将来：八幡東 → 紙屋町西電停 (広電宮島線・路面電車 36分) 45分 (20便/2時間)</p>
<p>(6)まちづくりへの貢献</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都心や広島市の陸の玄関口である広島駅と西風新都を最短で結び、西風新都の開発促進に大きく寄与する。</li> <li>地域拠点である西広島駅周辺地区の開発促進に寄与する。</li> <li>開発中の団地のポテンシャルの向上や、ルート沿線の開発促進に貢献する。</li> <li>高齢化が進んだ既存団地の生活交通を確保することにより、高齢者の交通手段が確保できる。</li> <li>道路が狭い己斐地区において、軸となる己斐中央線が整備されることにより、歩行者の安全性及び災害時の避難路の確保や、交通の円滑な処理が可能となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域拠点である井口・商工センター地区と西風新都を連絡し、両地区の機能を高めることができる。</li> <li>開発中の団地のポテンシャルの向上や、ルート沿線の開発促進に貢献する。</li> <li>高齢化が進んだ既存団地の生活交通を確保することにより、高齢者の交通手段が確保できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域拠点である五日市地区と西風新都を連絡し、両地区の機能を高めることができる。</li> <li>開発中の団地のポテンシャルの向上や、ルート沿線の開発促進に貢献する。</li> <li>高齢化が進んだ既存団地の生活交通を確保することにより、高齢者の交通手段が確保できる。</li> </ul>
<p>(7)評価</p>	<p style="text-align: center;">○</p>		

注3 採算成立：特許基準年（開業後30年）に累積赤字が確保される見通しのもの。

注4 インフラ外部：停留場（内装、駅務機器）、車両費、通信線路費、電力線路費、変電所費など、運営主体の軌道事業収支の中で建設・運営するもの。