

デルタ内における公共交通の機能強化策について

1 アストラムラインの東西線及び南北線の取扱いについて

平成11年の基本計画で長期的な機能強化策として位置づけられていたアストラムラインの東西線及び南北線の取扱いについては、その検討状況を平成26年6月10日の特別委員会で中間報告した。その後、さらに検討を深めた。

(1) 新白島駅整備後のデルタ周辺の交通拠点から都心へのアクセス状況 (平成26年6月10日の特別委員会で説明)



新白島駅整備後のアストラムラインによるデルタ周辺の交通拠点から都心へのアクセス状況

【東方面 (広島駅⇒紙屋町)】
 新白島駅の整備によって、JRを介してアストラムラインで都心へアクセスできるようになり、その速達性はアストラムラインの東西線及び南北線における第Ⅲ期事業化区間 (右図参照) と同等である。

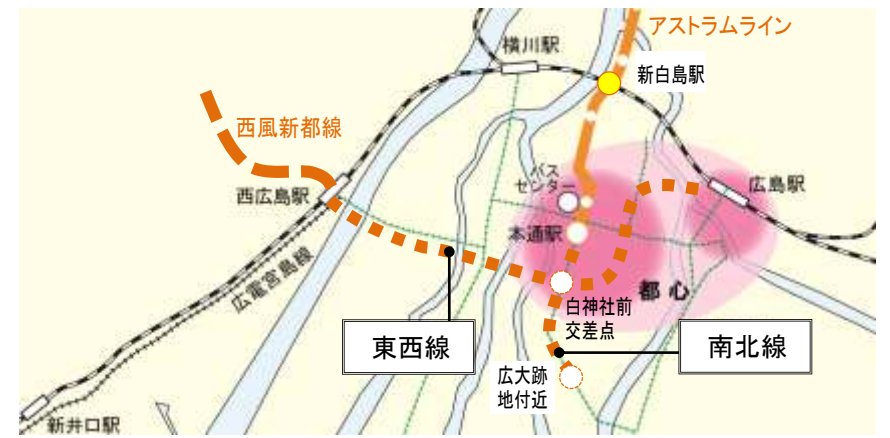
【西方面 (西広島駅⇒紙屋町)】
 新白島駅の整備によって、JRを介してアストラムラインで都心へアクセスできるようになるが、その速達性はアストラムラインの東西線及び南北線における第Ⅱ期事業化区間 (右図参照) に劣る。

【南方面 (広島港⇒紙屋町)】
 アストラムラインの東西線及び南北線における第Ⅲ期事業化区間が整備された場合でも、既存のバス路線の速達性には及ばない。

【北方面 (横川駅⇒紙屋町)】
 新白島駅の整備によって、JRを介してアストラムラインで都心へアクセスできるようになる。東西線及び南北線の整備によるアクセス状況は変わらない。

(2) 市の財政負担

平成11年の基本計画に位置づけられていたアストラムラインの東西線・南北線における第Ⅱ期及び第Ⅲ期事業化区間について、現時点 (H24価格) での事業費に対する市の負担額を算出した。



【平成11年の基本計画に位置づけられていたアストラムラインの東西線及び南北線の概要】

	第Ⅱ期事業化区間	第Ⅲ期事業化区間
整備区間		
整備効果	西方面から都心への速達性の向上など	東方面や南方面から都心への速達性の向上など
事業費	約900億円	約1,400億円
うち市負担額	約450億円*	約690億円*

*「アストラムライン延伸事業の基本方針」の財源スキームと同様に、インフラ部は国からの補助を55%、インフラ外部は政策的に市等が全額補助することを前提とし、国からの補助を1/3見込んでいる。

○ 市の財政負担は、第Ⅱ期事業化区間が約450億円、第Ⅲ期事業化区間が約690億円、計約1,140億円となる。

前記(1)、(2)より、

- 第Ⅱ期事業化区間の整備により、アストラムラインによる西方面から都心への速達性をさらに向上させることができるが、事業費約900億円で市の負担も多額 (約450億円) であるため、他の公共交通機関への影響やまちづくりとの整合性を勘案した上で、その取扱いを検証する。
- 第Ⅲ期事業化区間は、新白島駅の整備などによって既に同等の速達性が確保されている中、事業費約1,400億円 (うち市負担額約690億円) をかけるだけの投資効果は低いため、計画を廃止する。

(3) 第Ⅱ期事業化区間の整備による他の公共交通機関への影響及びまちづくりとの整合性

ア 他の公共交通機関への影響

アストラムラインの第Ⅱ期事業化区間の整備による影響が大きいと考えられる西方面からデルタ内への移動について、西風新都線が整備される前（新白島駅整備後）と比較して、第Ⅱ期事業化区間まで整備された場合に既存の路面電車やバスの利用者がどれほど変化するかを予測した。（H42予測）



- 西風新都線整備後、アストラムラインの第Ⅱ期事業化区間を整備する場合は、既存の路面電車やバスがデルタ内の有効な移動手段としての役割を維持するために、再度、大幅な公共交通体系の見直しが必要になる。

イ まちづくりとの整合性

- アストラムラインの第Ⅱ期事業化区間の整備によって西風新都などの拠点地区と都心が連携強化されるため、集約型都市構造の実現に大きく貢献すると考えられる。
- また、西方面から都心への専用軌道における速達性が向上するため、区間沿線の平和大通り沿いや郊外部（西風新都など）における開発促進などが期待できる。

2 アストラムラインの東西線及び南北線の取扱いを踏まえたデルタ内における公共交通の機能強化策

既存の路面電車やバスなども含めたデルタ内における公共交通の機能強化策については、前記1のアストラムラインの東西線及び南北線の取扱いや広島都市圏バス活性化推進会議における議論を踏まえ、デルタ内準基幹公共交通ネットワーク及び地域公共交通ネットワークの階層別に整理する。（次回の特別委員会で提示する予定）

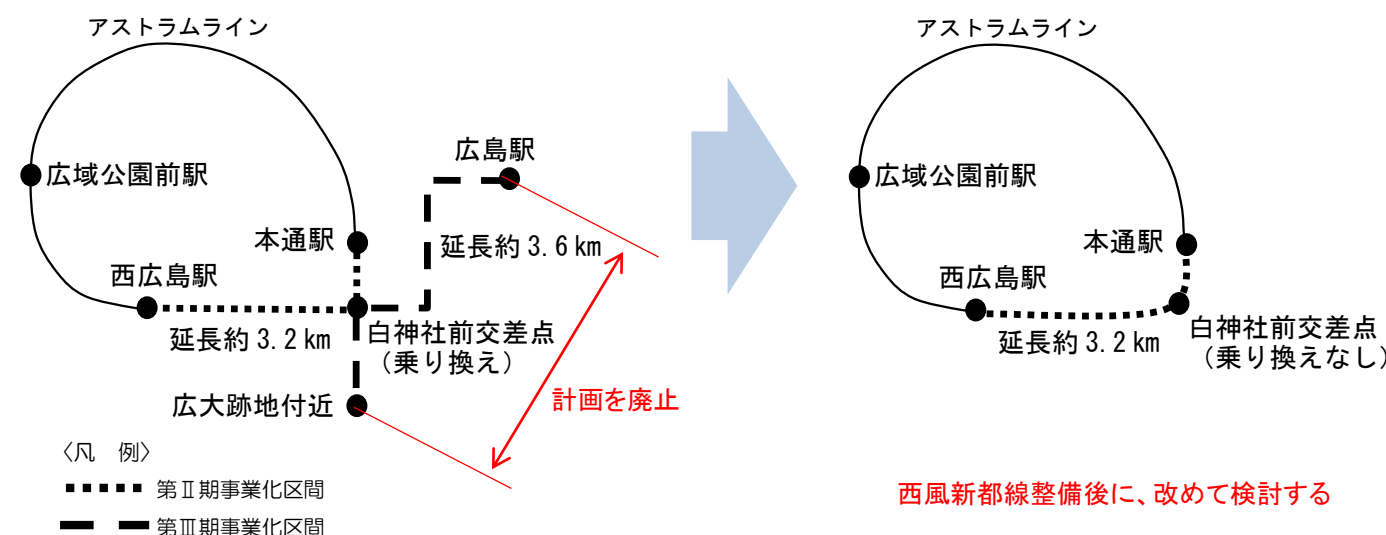
前記(1)～(3)より、

- 第Ⅱ期事業化区間の整備は、路面電車やバスといった既存公共交通機関の機能強化策だけでは十分ではない西方面から都心への速達性の課題に対して有効である。また、西風新都と都心の連携強化など、集約型都市構造の実現に大きく貢献するとともに、平和大通り沿線等の開発促進などが期待できる。
- 一方で、その事業化については、事業費が約900億円で市の負担も多額（約450億円）であることや、既存の路面電車やバスがデルタ内の有効な移動手段としての役割を維持するために、大幅な公共交通体系の見直しが必要になることから、将来における社会経済情勢をより正確に見通した上での判断が望ましい。
- 以上を踏まえ、第Ⅱ期事業化区間については、現時点では計画を存続させたうえで、その事業化の判断は、西風新都線整備後に、市の財政負担や西風新都の開発状況及びデルタ内の交通状況など、社会経済情勢を踏まえ、改めて検討することが適切であると考えられる。

以上より、アストラムラインの東西線及び南北線の取扱いを次のとおり整理する。

(4) アストラムラインの東西線及び南北線の取扱い

- 第Ⅲ期事業化区間は計画を廃止する。
- 第Ⅱ期事業化区間は計画を存続させ、その事業化の判断については、西風新都線整備後に改めて検討する。



西風新都線整備後に、改めて検討する