

第1, 2号議案

広島圏都市計画都市高速鉄道の変更について
(山陽本線, 呉線)

広島圏都市計画道路の変更について
(山の手線, 青崎畝線, 海田瀬野線)

広島県決定

指定都市の特例

第十五条(都市計画を定める者)

次に掲げる都市計画は都道府県が、その他の都市計画は市町村が定める。

五 一の市町村の区域を超える広域の見地から決定すべき地域地区として政令で定めるもの又は一の市町村の区域を超える広域の見地から決定すべき都市施設若しくは根幹的都市施設として政令で定めるものに関する都市計画

第八十七条の二(指定都市の特例)

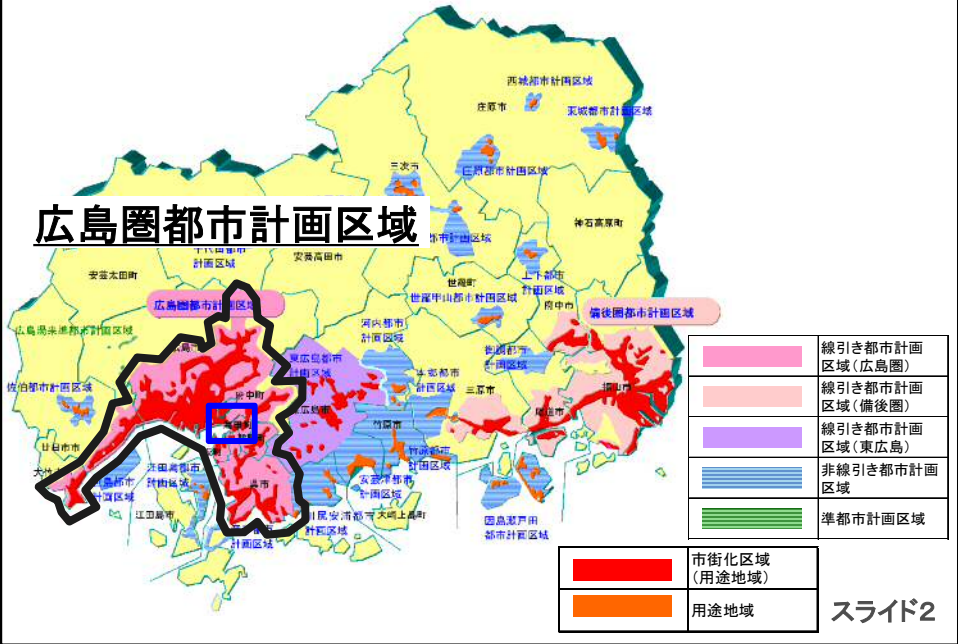
指定都市の区域においては、第十五条第一項の規定にかかわらず、同項第二号から第五号までに掲げる都市計画(一の指定都市の区域を超えて特に広域の見地から決定すべき都市施設として政令で定めるものに関するものを除く。)は、指定都市が定める。

⇒指定都市である広島市の区域に係る都市施設(政令で定める一部施設を除く)の都市計画は、市が定める。

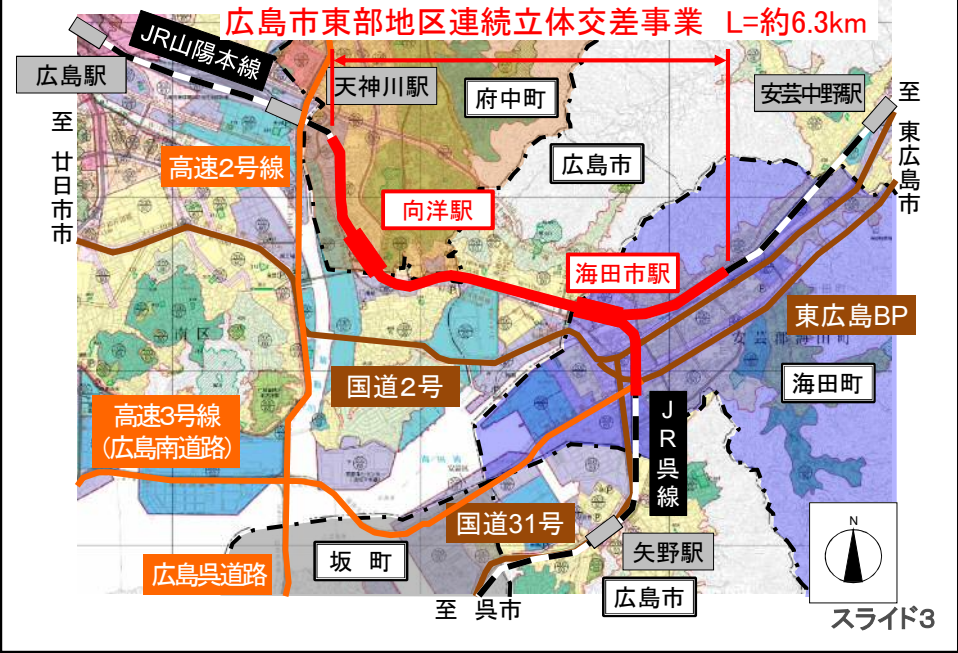


広島県決定: 広島市域以外の都市高速鉄道や国県道などの都市施設
広島市決定: 広島市域内の都市施設

広島県の都市計画区域



広島市東部地区



連続立体交差事業とは

連続立体交差事業は、都市部における道路整備の一環として、道路と鉄道との交差点において、鉄道を高架化または地下化することによって、多数の踏切を一挙に除却し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業です。(引用:国土交通省Pより)



三原駅付近連続立体交差事業

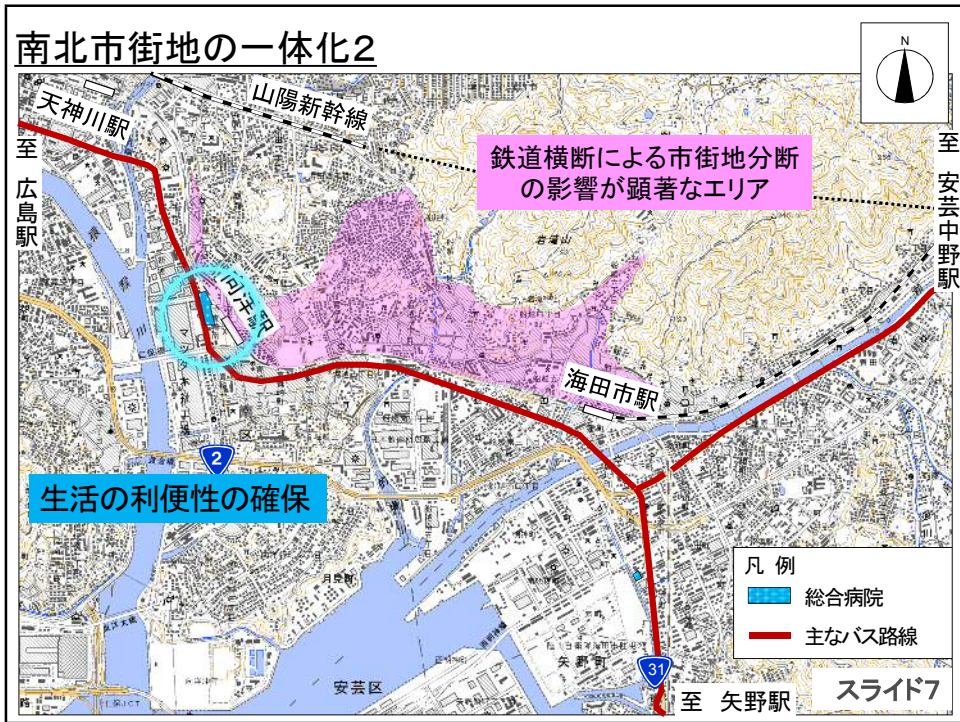
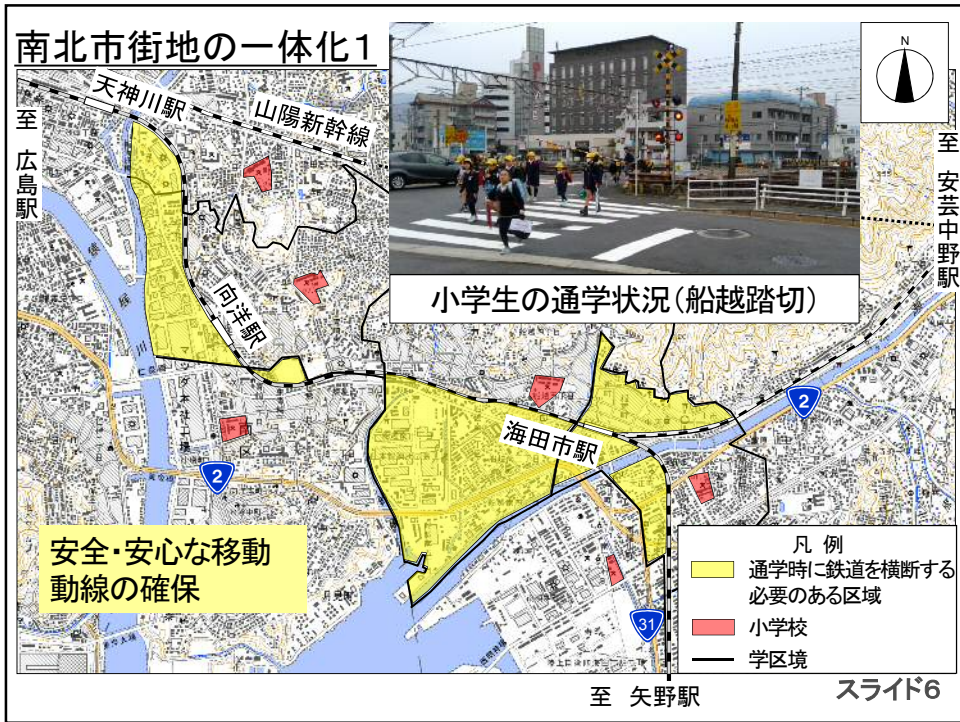


スライド4

交通の円滑化



スライド5



広島市東部地区連続立体交差事業について

■ 概要

高架化延長	約6.3km	
	・山陽本線 約4.6km ・呉線 約1.7km	
除却踏切	JR山陽本線	16か所
	JR呉線	4か所
関連事業	都市計画道路	23路線
	土地区画整理事業	向洋駅周辺 約12.2ha
		向洋駅周辺青崎 約6.1ha
	海田市駅南口 約2.0ha	

■ 位置図

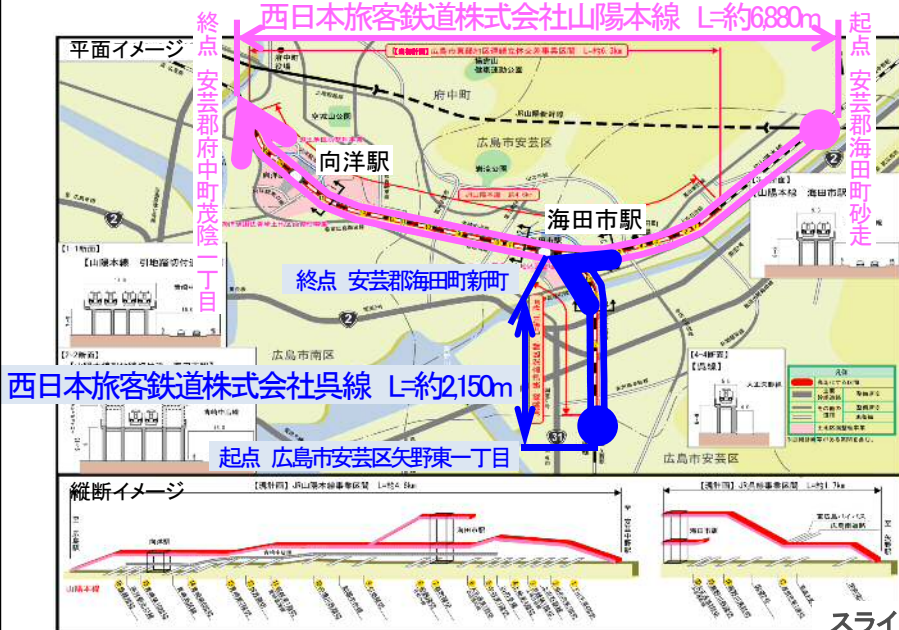


■ 完成予想図



スライド8

現在の都市計画(イメージ図)



スライド9

広島市東部地区連続立体交差事業に係る主な動向

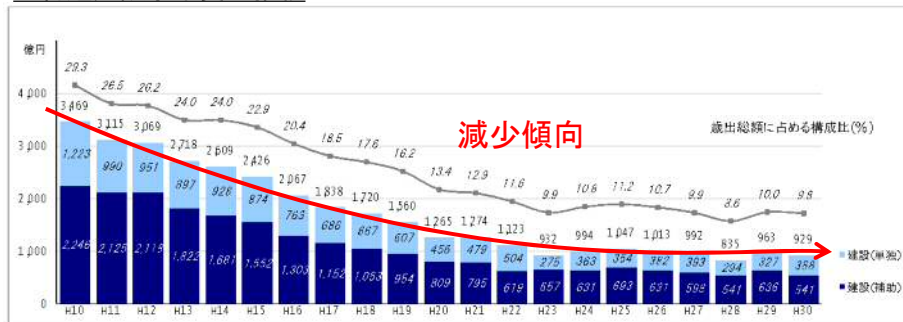
年月	内容
平成11年3月	当該事業に係る道路や土地区画整理事業について都市計画決定
平成14年3月	事業認可取得
平成19年1月	事業施工期間の7年延伸を公表
事業の長期化など、様々な課題が発生する懸念	
平成24年2月	事業の見直し検討に着手する旨を公表
平成30年2月	見直し内容について関係4者が合意
平成30年3月	住民説明会の開催

スライド10

事業の見直しに向けた背景

- (1) 公共事業を取り巻く環境変化
⇒ 普通建設事業費の減少
- (2) 都市の将来像の早期実現
⇒ 事業特性から、多額の事業費が長期的に必要
- (3) コンパクトで利便性の高い集約型の都市構造へ

■ 普通建設事業費の推移



引用：広島県の財政状況(平成30年5月)より

スライド11

都市計画マスタープランについて

共通:コンパクトで利便性の高い集約型の都市構造

【広島市】

- ・当該施設の周辺地区は市東部の拠点地区に位置づけ
- ・**連続立体交差事業**及び当該事業に合わせた良好な市街地形成に資する道路網整備を進める
- ・道路と鉄道の立体交差化や関連道路の整備等により都市内移動の円滑化を図る

【府中町】

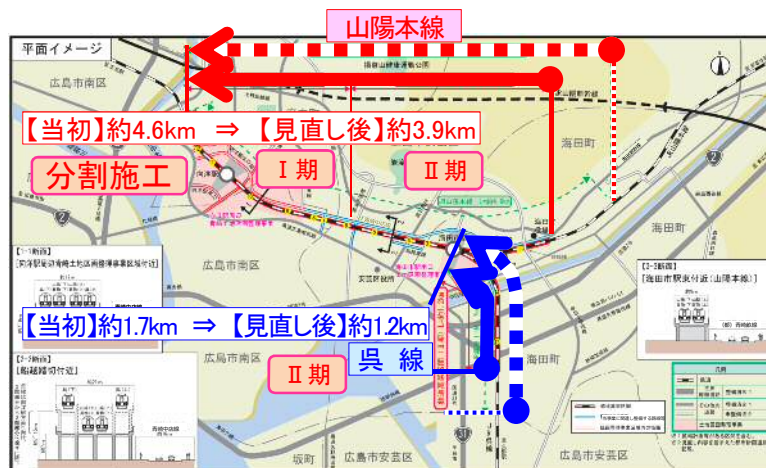
向洋駅周辺地区を（中略）**連続立体交差事業化**に合わせ、土地区画整理事業を実施し、（中略）広島都市圏東部の拠点、また町の南の玄関口にふさわしいゾーンの創出を図る

【海田町】

連続立体交差事業や関連する海田市駅周辺の市街地整備等に伴い、（中略）商工業の活性化等を通じて活力ある都市を実現する

スライド12

東部連立事業の見直しについて(イメージ図)



【当初事業計画】

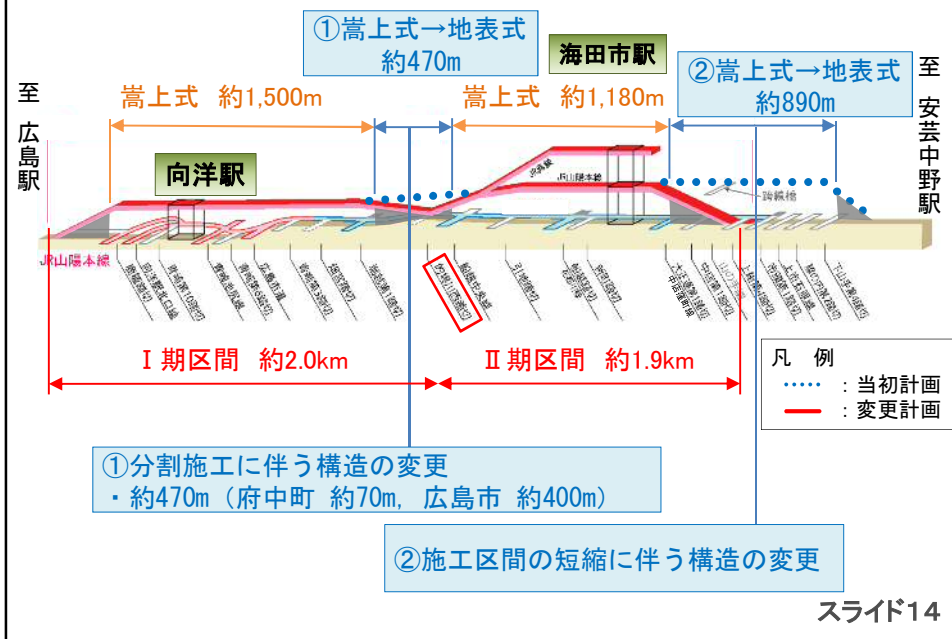
事業区間 L=約6.3km
 ・山陽本線 L=約4.6km
 ・呉線 L=約1.7km

【事業計画の見直し】

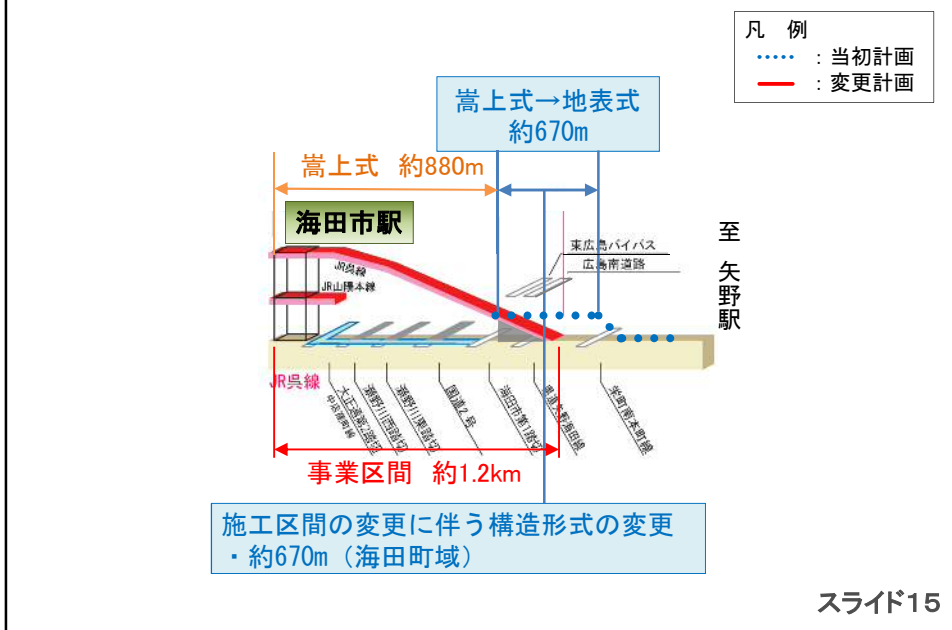
事業区間 L=約5.1km
 ・山陽本線 L=約3.9km
 ・呉線 L=約1.2km

スライド13

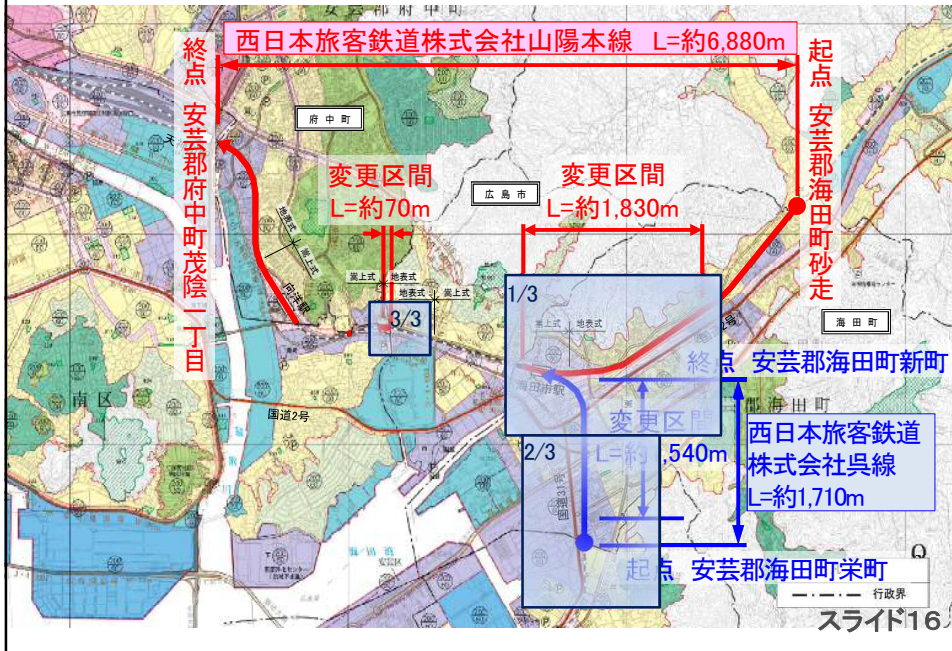
山陽本線の都市計画変更の縦断イメージ



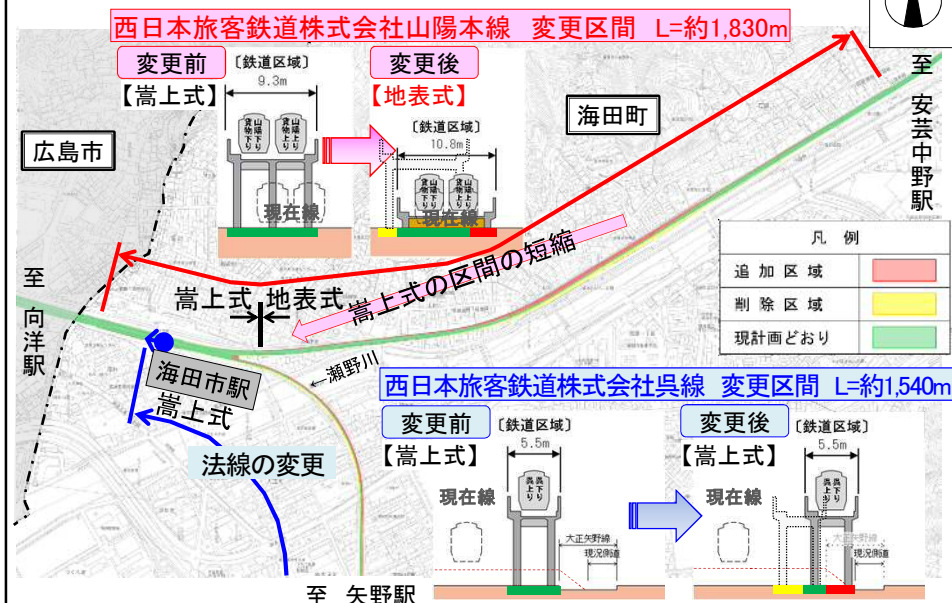
呉線の都市計画変更の縦断イメージ



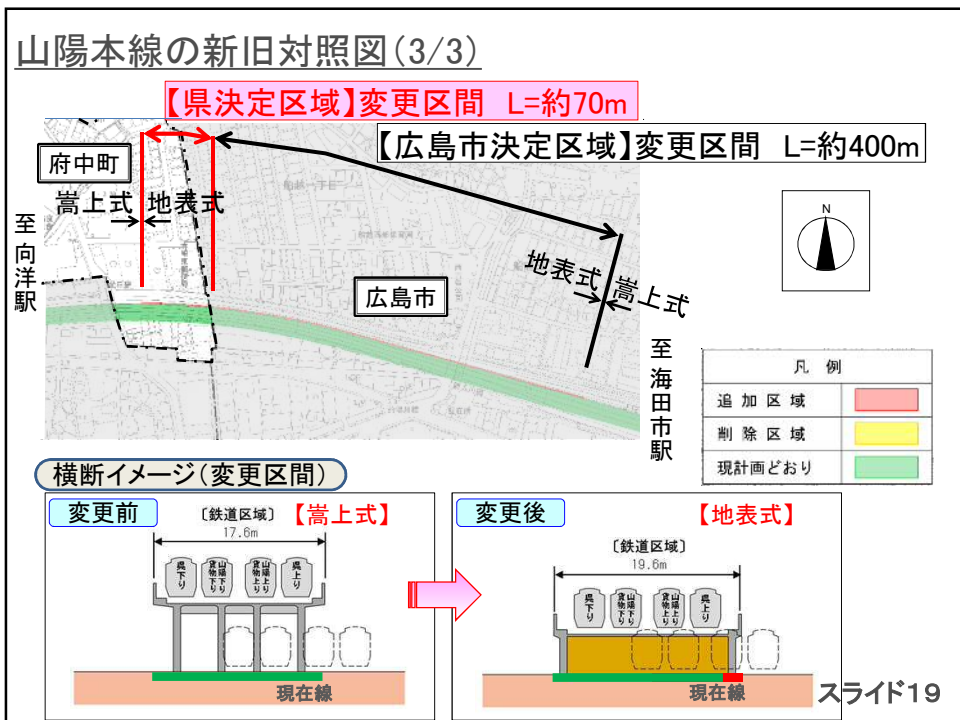
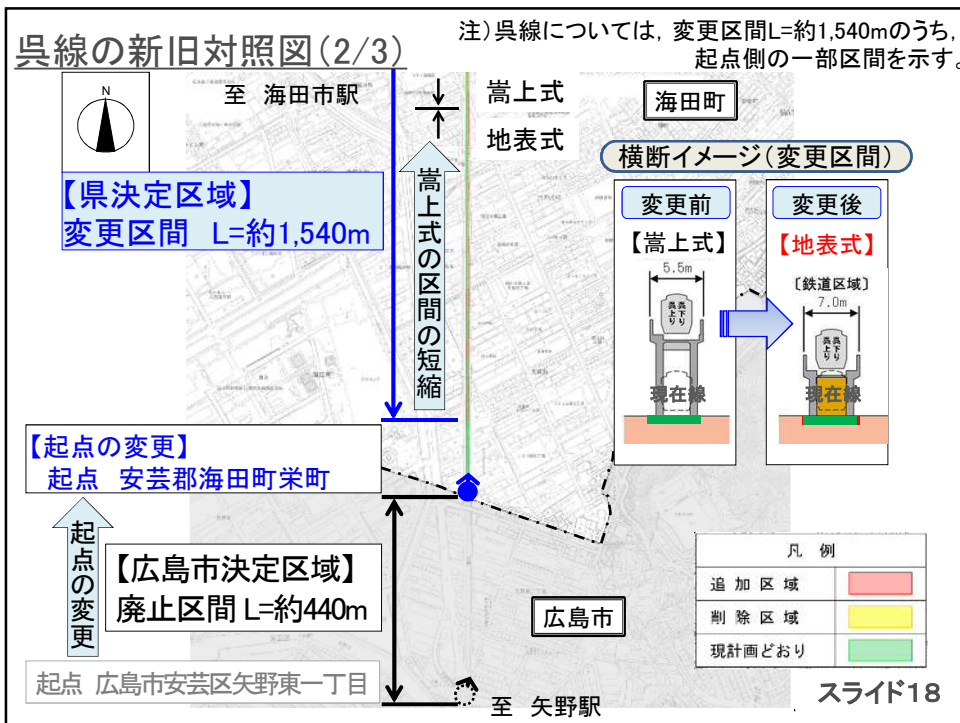
都市高速鉄道の都市計画変更について



山陽本線及び呉線の新旧対照図(1/3)



注) 呉線については、変更区間L=約1,540mのうち、終点側の一部区間を示す。スライド17



道路の都市計画変更について(イメージ図)



東部連立事業の見直しに伴い変更する都市計画道路一覧

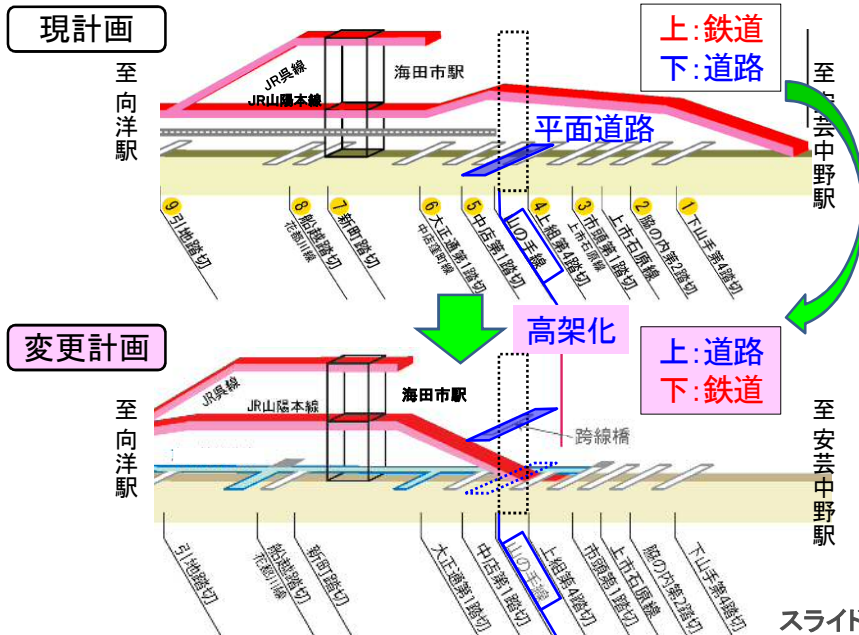
決定権者	路線名	内容
県	山の手線	区域, 構造の変更
	海田瀬野線	廃止 (青崎畝線への統合, 残る区間の廃止)
県市	青崎畝線	位置, 区域及び構造の変更 名称の変更 駅前広場の附属
町	海田駅前線	} いずれも廃止
	栄町南本町線	
	上市石原線	
	大正矢野線	

(都)山の手線の都市計画変更について(イメージ図)

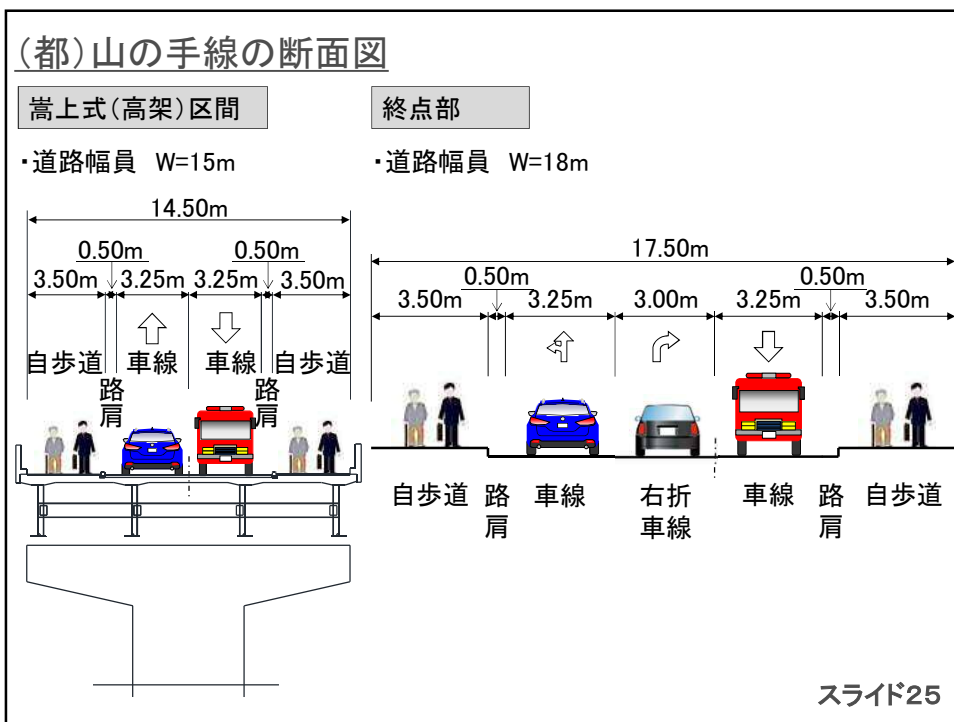
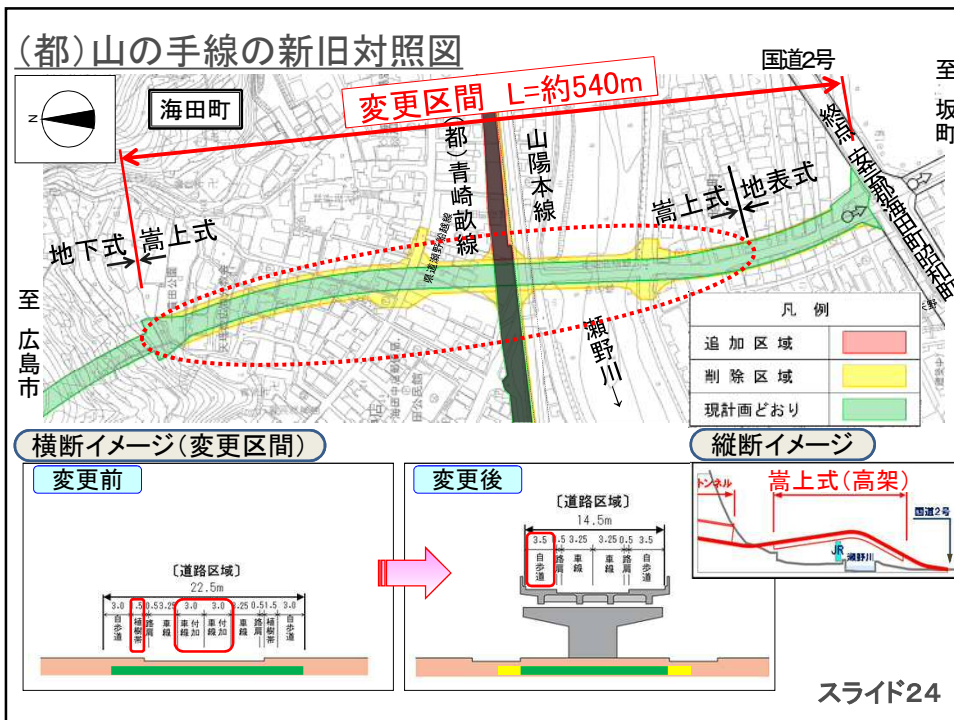


スライド22

(都)山の手線の変更内容について



スライド23



(都)海田瀬野線の廃止について

- (1) 山の手線の高架化に伴う青崎畝線への統合
 - ・青崎中店線と海田瀬野線の一部区間(起点～森畠西谷線との交差点)
- (2) 森畠西谷線との交差点から終点までの区間の廃止

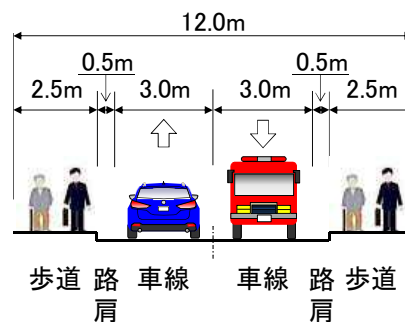
青崎畝線(青崎中店線の名称変更)
【青崎中店線+海田瀬野線の一部区間】



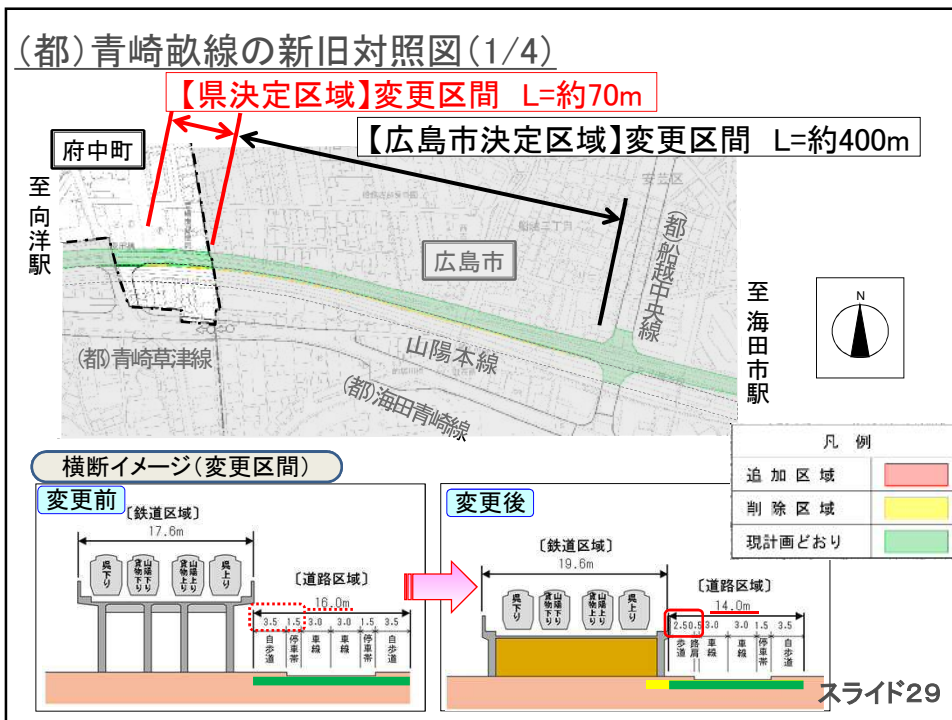
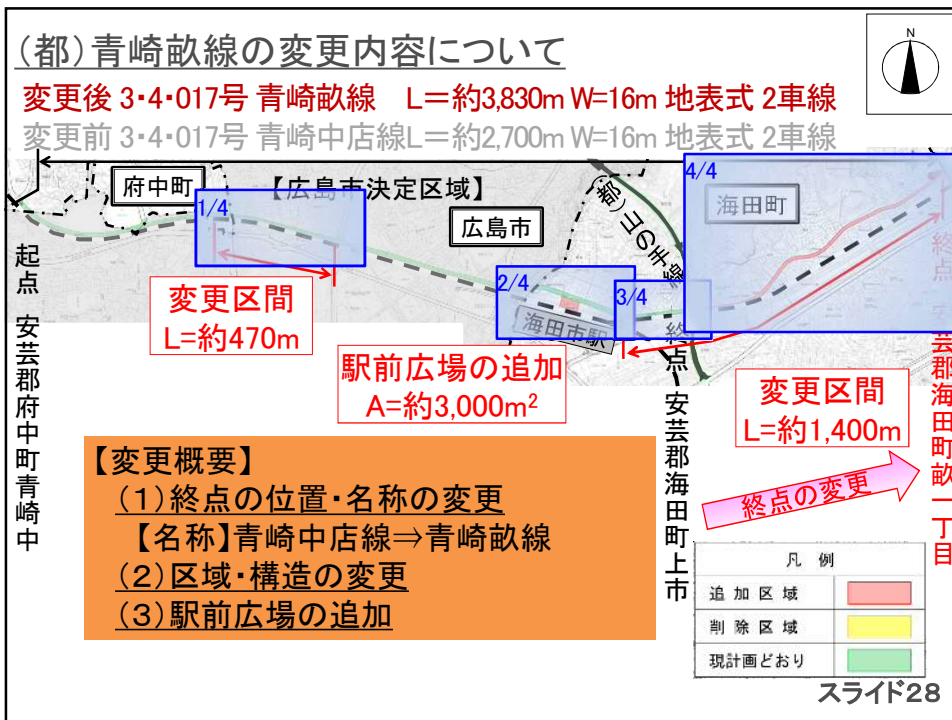
スライド26

(都)海田瀬野線(廃止)の標準断面図

・道路幅員 W=12m



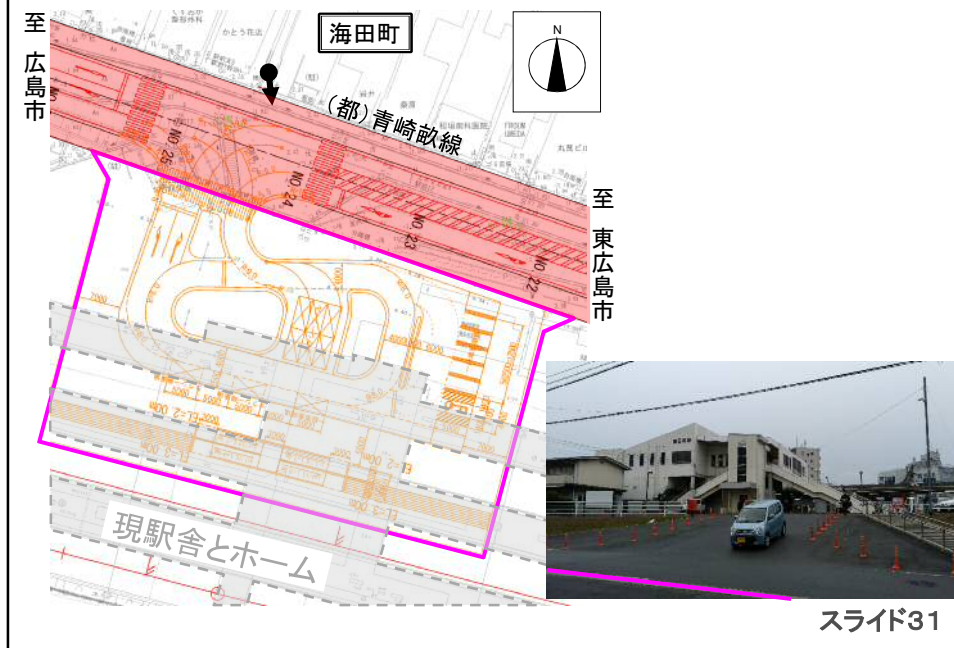
スライド27

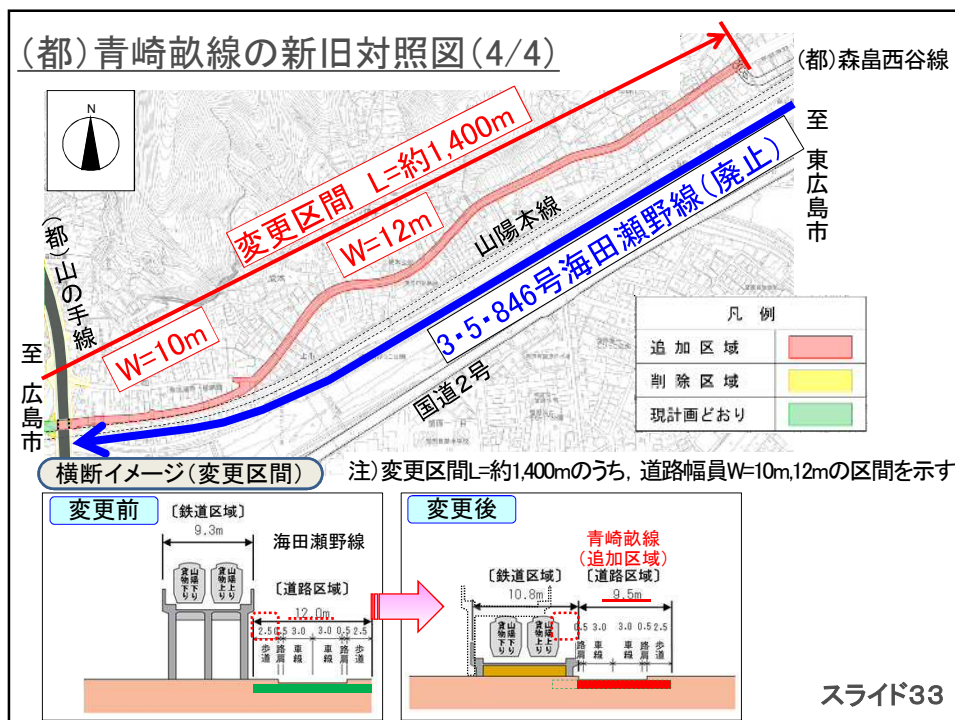
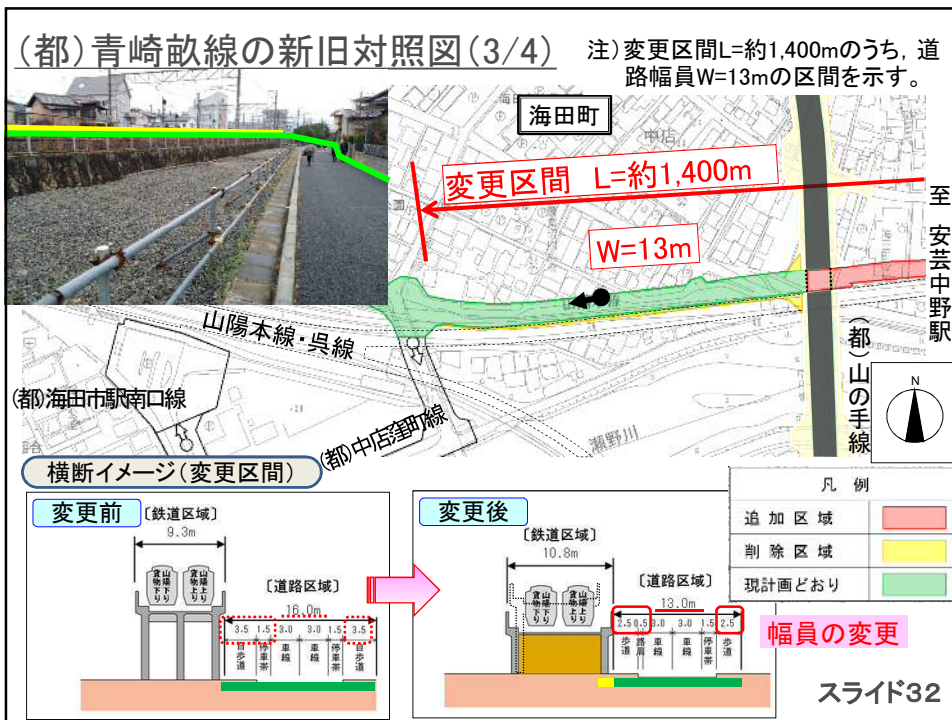


(都) 青崎畝線の新旧対照図(2/4)



海田市駅北口広場について

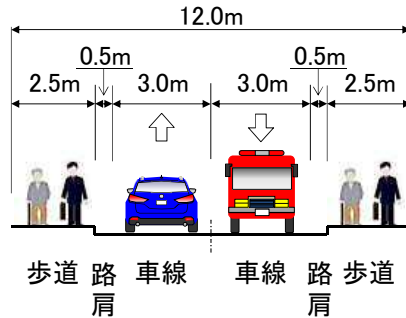




(都)青崎畝線の断面図

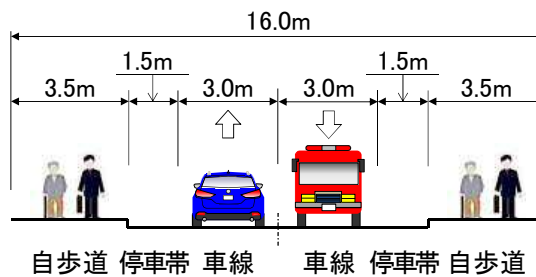
終点部

・道路幅員 W=12m



標準断面図

・道路幅員 W=16m



スライド34

意見書について(1/5)

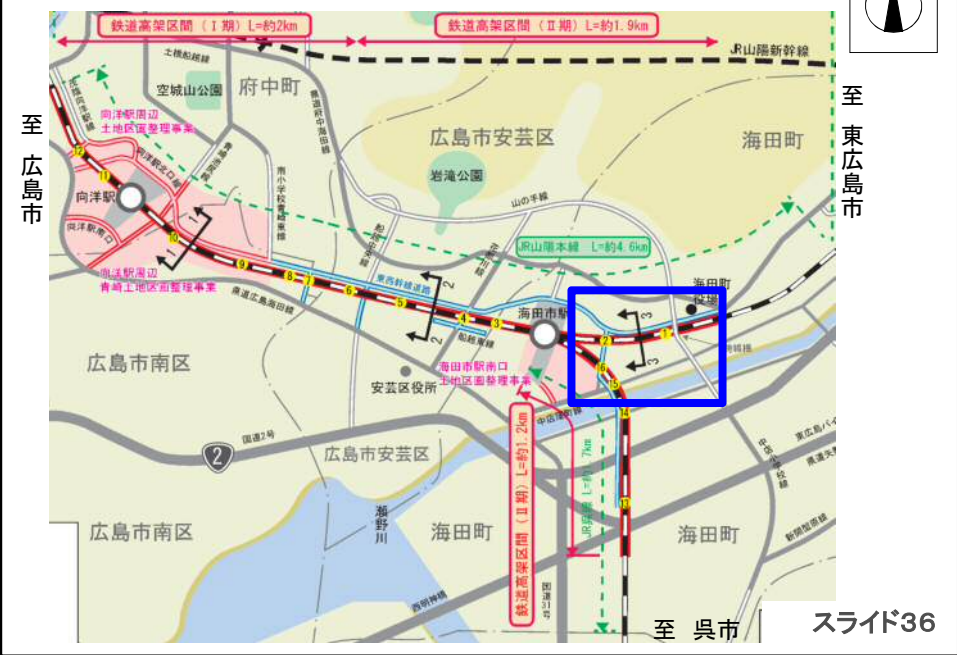
第2号議案 広島圏都市計画道路の変更に関する意見書の要旨

意見書数 1通 1名

意見書の要旨	件数	人数
<p>1 道路計画に関する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、中店第一踏切は、山陽本線で分断された海田町の南北をつなぐとともに船越や瀬野方面へ至る横断路として大正通第一踏切とともに周辺地域の円滑な交通処理に寄与しているが、今回、中店第一踏切は歩行者専用通路として見直されている。 中店第一踏切に代替する機能として山の手線（跨線橋）を位置づけられている場合、その代替性はもとより実現可能性がなければ、大正通第一踏切へ交通負荷が集中することになり、交通渋滞の発生など周辺エリアの交通環境が悪化する可能性があるのではないか。 	1	1

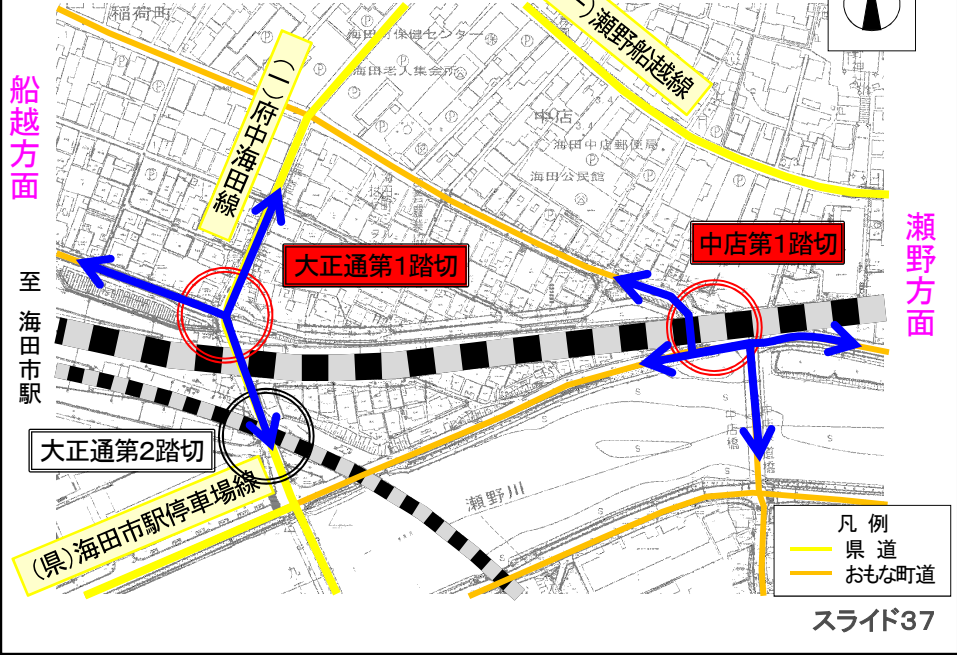
スライド35

意見書について(2/5)



スライド36

意見書について(3/5)



スライド37

