

令和6年度 第1回 広島高速道路事業評価監視委員会

資料

資料1 再評価審議対象事業一覧表・位置図

- ・再評価審議対象事業一覧表
- ・位置図

資料2 再評価に係る資料

参考資料1 説明資料

参考資料2 広島高速道路事業の事業再評価について（概要）

参考資料3 広島高速道路事業再評価実施要領

参考資料4 広島高速道路事業評価監視委員会設置要綱

参考資料5 広島高速道路事業評価監視委員会運営要領

参考資料6 諮問書（写し）

再評価審議対象事業一覧表・位置図

令和6年度 第1回 広島高速道路事業評価監視委員会
再評価審議対象事業一覧表

事業種別	事業名	事業区分	事業箇所	事業期間 ※1	再評価理由※2
都市高速道路事業	広島高速5号線	都市高速道路事業	東区温品町 〽 東区二葉の里三丁目	平成12年度 〽 令和10年度	③

※1 事業期間とは、事業費が予算化された年度から完成予定年度までとする。

- ※2 ①：事業費が予算化された後、5年間を経過した時点で未着工の事業
 ②：事業費が予算化された後、5年間を経過した時点で継続中の事業
 ③：再評価実施後、5年間が経過した時点で継続中又は未着工の事業
 ④：特に必要があると認める事業

令和6年度 第1回 広島高速道路事業評価監視委員会
審議対象事業位置図



再評価に係る資料

再評価に係る資料

事業の概要

事業種別

都市高速道路事業

事業名

広島高速5号線

再評価理由

再評価実施後一定期間が経過している事業

1事業の目的

広島高速5号線は、広島市都心部と広島県東部地区や広島空港及び呉市等との間の高速性・定時性の向上や、中山・温品地区をはじめとする一般道路の交通混雑の緩和、広島都市圏のさらなる発展を牽引する広島駅周辺地域の開発促進及び緊急輸送道路ネットワークの充実強化などの役割を担う路線である。

本路線は、広島高速道路公社が施行する都市高速道路事業（有料道路事業）と、広島市が施行する道路事業（公共事業）の合併施行により事業を実施しており、併せて中山地区においては、広島市が平面部の関連道路事業（中山踏切の立体交差化など）を施行している。

2事業箇所

都市高速道路事業（広島高速5号線）：広島市東区温品町～広島市東区二葉の里三丁目

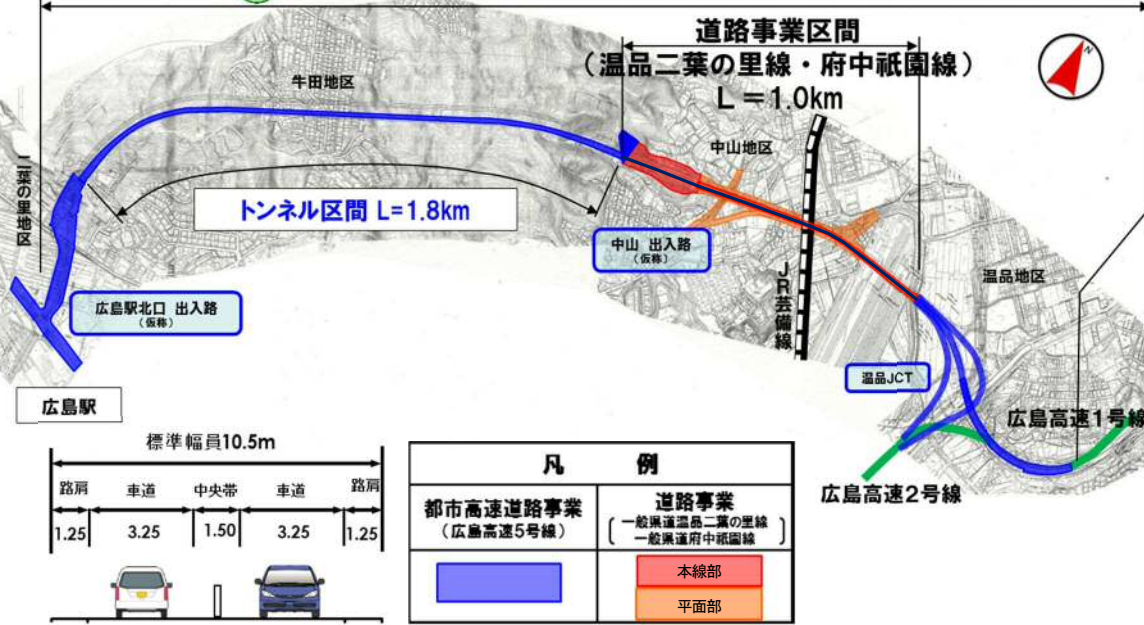
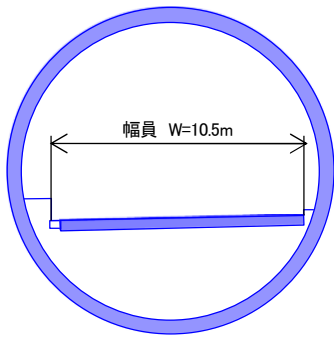
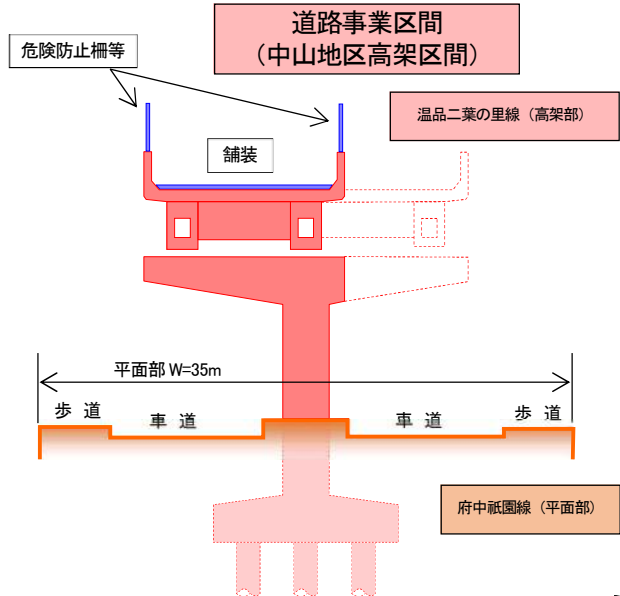
道路事業（一般県道温品二葉の里線・府中祇園線）：広島市東区温品一丁目～広島市東区中山西二丁目

3事業の内容

	都市高速道路事業 (広島高速5号線)	道路事業 (一般県道温品二葉の里線・府中祇園線)
事業主体	広島高速道路公社	広島市
事業延長	4.0km	1.0km
代表幅員	10.5m（暫定2車線）	
主な道路規格	第2種第2級	
道路形式	高架橋、トンネル	高架橋、土工
全体事業費	1,289億円	212億円 (温品二葉の里線：140億円 府中祇園線：72億円)
事業期間	平成12年度～令和10年度	平成12年度～令和6年度

4予定事業期間及び総事業費

	当初計画		第1回再評価時点 (平成21年度)		第2回再評価時点 (平成25年度)		第3回再評価時点 (平成28年度)		第4回再評価時点 (令和元年度)		今回再評価時点 (令和6年度)	
事業区分	都市高速道路事業	道路事業	都市高速道路事業	道路事業	都市高速道路事業	道路事業	都市高速道路事業	道路事業	都市高速道路事業	道路事業	都市高速道路事業	道路事業
事業化年度	H12年度		---		---		---		---		---	
予定事業期間	H12年度～H19年度		H12年度～H24年度		H12年度～H29年度		H12年度～H32年度		H12年度～R6年度		H12年度～R10年度	H12年度～R6年度
全体事業費	965億円	332億円	739億円	175億円	861.4億円	175億円	949億円	175億円	1,259億円	212億円	1,289億円	212億円
各時点での事業進捗率	0%	0%	67%	35%	67%	38%	67%	42%	61%	67%	82%	98%
備考			進捗率はH20年度末		進捗率はH23年度末		進捗率はH27年度末		進捗率はH30年度末		進捗率はR5年度末	

事業種別	都市高速道路事業						
事業名	広島高速5号線						
事業の概要	〔前回再評価からの事業計画の変更内容〕 広島高速5号線については、広島高速2号線との連結路において、現場条件の変化に伴う橋梁の施工方法の変更等により事業期間の延長が生じ、建設資材費の高騰など社会情勢の変化等により事業費の増加が生じたため、令和5年10月に事業計画の変更を行った。 (広島高速5号線 本線：令和10年上期完成、広島高速2号線との連結路：令和10年度完成) 5 事業概要図 5 都市高速道路事業区間（広島高速5号線） L=4.0km <table border="1" data-bbox="671 999 1059 1182"><thead><tr><th data-bbox="671 999 858 1037">凡</th><th data-bbox="858 999 1059 1037">例</th></tr></thead><tbody><tr><td data-bbox="671 1037 858 1111">都市高速道路事業 (広島高速5号線)</td><td data-bbox="858 1037 1059 1111">道路事業 (一般国道温品二葉の里線 一般国道府中祇園線)</td></tr><tr><td data-bbox="671 1111 858 1182"></td><td data-bbox="858 1111 1059 1182">本線部 平面部</td></tr></tbody></table> <断面図> 都市高速道路事業区間 (トンネル区間)   道路事業区間 (中山地区高架区間) 温品二葉の里線 (高架部) 舗装 平面部 W=35m 歩道 車道 車道 歩道 府中祇園線 (平面部) ※ 道路事業（温品二葉の里線・府中祇園線）の施行範囲は、広島高速5号線（高架橋）の導入空間となる平面部道路の用地買収・工事と、本線部の高架橋及び土工区間（トンネル中山坑口まで）の工事である。 ※ 舗装及び危険防止柵等については、都市高速道路事業で施行	凡	例	都市高速道路事業 (広島高速5号線)	道路事業 (一般国道温品二葉の里線 一般国道府中祇園線)		本線部 平面部
凡	例						
都市高速道路事業 (広島高速5号線)	道路事業 (一般国道温品二葉の里線 一般国道府中祇園線)						
	本線部 平面部						

再評価に係る資料

事業種別	都市高速道路事業
事業名	広島高速 5 号線
再評価の視点	① 事業を巡る社会経済情勢の変化 1 道路の整備状況 整備計画に定める広島高速道路 5 路線、延長 29.0km のうち、広島高速 1 号線から高速 4 号線までの 4 路線、延長 25.0km を供用しており、令和 5 年度末での整備率（供用延長ベース）は 86.2%となっている。 2 社会経済情勢の変化 広島高速道路については、平成 9 年度の広島高速 1 号線の供用後、段階的に各路線の供用を図ってきており、平成 26 年 3 月の広島高速 3 号線の全線供用により、現在の道路網となっている。 交通量は平成 9 年度の約 1 万 4 千台／日から供用延長の増加等に応じて増加し、前回再評価時の令和元年度には約 7 万 2 千台／日となった。 令和 2 年度には新型コロナウイルス感染症の影響により交通量は減少したが、その後は回復傾向であり、令和 5 年度は約 6 万 9 千台／日となっている。 3 地域情勢の変化 周辺地域の開発 広島高速 5 号線が接続する広島駅周辺では、以下の主な開発が進展している。 〔広島駅新幹線口周辺〕 ・若草町地区市街地再開発事業（平成 19 年度着工～平成 22 年度竣工） ・二葉の里土地区画整理事業（平成 22 年度着工～平成 25 年度竣工） 〔広島駅南口周辺〕 ・広島駅南口 B ブロック市街地再開発事業（平成 24 年度着工～平成 28 年度竣工） ・広島駅南口 C ブロック市街地再開発事業（平成 25 年度着工～平成 28 年度竣工） ・広島市民球場周辺地区開発 - 球場西側：A 地区（平成 26 年度着工～平成 28 年度竣工） - 球場東側：B 地区（平成 23 年度着工～平成 25 年度竣工） ・広島駅南口広場の再整備等（令和 2 年度着工～令和 7 年春 新駅ビル開業予定、令和 8 年度末 再整備完了予定）

再評価に係る資料

事業種別	都市高速道路事業
事業名	広島高速 5 号線
再評価の視点	<div data-bbox="252 235 288 667" data-kind="parent" data-rs="2">① 事業を巡る社会経済情勢の変化</div> <div data-bbox="331 248 775 286">4 前回の再評価の結果と対応状況</div> <div data-bbox="339 311 700 349">(1) 令和元年度再評価の結果</div> <div data-bbox="363 389 504 423">【対応方針】</div> <div data-bbox="403 430 520 463">事業継続</div> <div data-bbox="363 508 952 542">【評価監視委員会（再評価審議会）の審議結果】</div> <div data-bbox="403 548 726 582">事業継続を妥当と認める。</div> <div data-bbox="363 627 783 660">【対応方針の理由及び今後の方針】</div> <div data-bbox="403 667 1404 938"> <p>広島高速 5 号線は、広島高速 1 号線を介して高規格幹線道路である山陽自動車道と接続するとともに、広島高速 2 号線を介して広島呉道路や整備が進展している東広島・安芸バイパスと接続し、広島駅や広島市都心部へのアクセス機能を担うなど、広島都市圏の交通体系の根幹として機能する自動車専用道路網の一部である。また、地域高規格道路に位置付けられており、都市機能をより高め、地域相互間の交流の促進に寄与する路線であり、広島市都心部と広島県東部地域や広島空港及び呉市等との広域的なアクセス強化が図られる路線である。</p> </div> <div data-bbox="403 945 1404 1059"> <p>さらに、福田地区や温品地区、中山地区、船越地区などにおける一般道路の交通の円滑化が図られるとともに、中山地区においては、中山踏切の立体交差化を計画しており、踏切除却による安全性が向上するものである。</p> </div> <div data-bbox="403 1066 1404 1137"> <p>引き続き万全の態勢で、地域住民の安全確保、安心の構築及び生活環境の保全に最大限取り組み、事業効果の早期発現を目指し、事業を継続する。</p> </div>

再評価に係る資料

事業種別		都市高速道路事業
事業名		広島高速5号線
再評価の視点	① 事業を巡る社会経済情勢の変化 (2) 対応状況 [地域の安全確保と安心の構築] ○ 広島高速5号線事業については、これまで地域住民の皆様との対話を重ねながら、地域住民の「安全の確保」と「安心の構築」の実現に向けてシールド工法の採用や厳しい施工管理値（地表面変位量・騒音・振動）の設定など、具体的施策を取りまとめ、工事を進めている。 [シールドトンネル工事（トンネル施工管理委員会）] ○ シールドトンネル工事の施工にあたり、地域住民の安全・安心を確保するため学識経験者からなる「広島高速5号線トンネル施工管理委員会」（以下、「トンネル施工管理委員会」という。）を平成28年12月に設置し、詳細設計や施工・計測計画等について、技術的見地から審議をいただいたうえで決定している。 ○ トンネル施工管理委員会の開催前には、住民代表が意見表明する場を設置し、委員会に対しても住民の意見が反映できる場を設けるとともに、委員会での審議内容は説明会等で地域住民に説明している。 ○ 前回の事業再評価（令和2年1月）以降、牛田地区の掘削に入る前に開催した第4回トンネル施工管理委員会では、3回のカッター交換を計画することや、カッター交換時の止水対策工等について審議し、掘進計画については妥当であるとの意見をいただいたうえで牛田地区の掘削を開始した。 ○ 牛田地区の掘削において地表面変位が二次管理値に到達したことに伴い掘削を停止し、第5回トンネル施工管理委員会において変位要因の分析及び対策案について審議した。対策案として切羽圧の低減、泥水性状の変更、計測と効果確認について審議し、対策案は妥当であるとの意見をいただいたうえで掘削を再開した。 ○ 令和6年5月24日には牛田地区を通過しており、引き続き、安全・安心を第一に掘削を進めている。 ○ なお、牛田地区掘削完了後における地表面変位の計測方法及び収束判断に係る評価方法を審議した第6回トンネル施工管理委員会では、掘削時と同様の方法で1年間計測したデータにより判断することは妥当との意見をいただいた。 [シールドトンネル工事（安全・安心対策協議会）] ○ シールドトンネル工事の施工にあたり、地域住民と公社や施工業者等が直接意見交換等を行う場として、住民代表・公社・施工業者・計測コンサルタントで構成する「安全・安心対策協議会」（以下、「安対協」という。）を設けている。 ○ 牛田地区では、令和2年6月24日第1回開催以降計78回、二葉の里地区では、令和2年1月以降計3回開催し、シールドトンネル工事の施工等について、住民と意見交換を行ってきた。	

再評価の視点	① 事業を巡る社会経済情勢の変化	〔前回事業再評価（令和２年１月）からの経緯〕	
		時 期	内 容
		令和２年６月	第１回 安全・安心対策協議会（牛田地区） ▶ 住民代表が公社・施工業者・計測コンサルタントと意見交換
		令和３年３月	第４回トンネル施工管理委員会、住民代表による意見表明の場 ▶ 住民代表がトンネル施工管理委員会委員に対し意見を表明
		令和３年４月	シールドトンネル掘削 牛田地区開始
		令和４年１２月	１級レベル計測点二次管理値到達に伴うシールドトンネル 工事掘進停止 ▶ 令和５年６月掘削再開
		令和５年６月	第５回トンネル施工管理委員会、住民代表による意見表明の場 ▶ 住民代表がトンネル施工管理委員会委員に対し意見を表明
		令和６年５月	第６回トンネル施工管理委員会、住民代表による意見表明の場 ▶ 住民代表がトンネル施工管理委員会委員に対し意見を表明
		令和６年５月	シールドトンネル掘削 牛田地区を通過

再評価に係る資料

再評価の視点

②事業の投資効果

事業種別

都市高速道路事業

事業名

広島高速5号線

1費用便益分析

(1)事業の投資効率性

広島高速5号線は、広島高速道路公社が施行する都市高速道路事業（広島高速5号線）と広島市が施行する道路事業（温品二葉の里線）の合併施行により事業を行っており、併せて、中山地区においては平面部の関連道路事業（府中祇園線）を施行していることから、費用便益分析ではこれらの事業にかかる費用を見込んでいる。

(残事業)事業全体

道路整備に要する費用	道路整備による効果
総費用 ＝事業期間＋供用後50年 総事業費1,501億円 残りの整備に必要な事業費166億円 〔内訳：都市高速道路事業（166）1,289億円 内訳：道路事業（0）212億円〕 →現在価値換算事業費（129）2,115億円 ①事業費（129）2,115億円 ②維持管理費（29）29億円 総費用（C） ①＋②＝（159）2,144億円	総便益 ①走行時間短縮便益（1,987）1,987億円 ②走行経費減少便益（159）159億円 ③交通事故減少便益（32）32億円 総便益（B） ①＋②＋③＝（2,178）2,178億円

費用便益分析の結果※1、2(残事業)事業全体
費用便益比（B／C）[4%]※3＝（13.7）1.02

※1「費用便益分析マニュアル」（国土交通省道路局都市局令和5年12月）に基づき算出
※2基準年次：令和6年度
※3[]内は社会的割引率
※4端数処理のため合計が一致しないことがある。

【参考】

国の「費用便益分析マニュアル」では、社会的割引率について「最新の社会経済情勢等を踏まえ、比較のための参考とすべき値を設定してもよい。その値は、1%及び2%を標準とし、令和5年度以降に適用する」とされている。
マニュアルに基づき、費用便益分析を行った結果は次のとおりである。

(残事業)事業全体

社会的割引率 (R5年度以降)※	総費用（C）	総便益（B）	B／C
2%	(178)2,098億円	(3,264)3,264億円	(18.3)1.6
1%	(193)2,063億円	(4,115)4,115億円	(21.3)2.0

※令和4年度までは社会的割引率4%としている。

(2) 感度分析の結果

残事業について、交通量が±10%変動した場合及び残事業費が±10%変動した場合、残事業期間が±20%変動した場合の感度分析を実施した結果は次のとおりである。

項 目	B／C	
	+10%（事業期間は+20%）の場合	-10%（事業期間は-20%）の場合
交通量変動	1 4. 6	1 3. 1
事業費変動	1 2. 7	1 5. 0
事業期間変動	1 3. 2	1 4. 2

(3) 評価結果の投資効率性の観点からの取り扱い

事業全体及び残事業とも総便益が総費用を上回っている。

(4) 一体評価

令和3年度の国の通知では、高規格道路等の路線は、ネットワーク全体が接続することにより効果を発揮するものであり、道路ネットワークのもつ本来の機能は、広域的な視点から評価をする必要があるという考えから、一体となって効果を発揮する道路ネットワークについて、供用済区間も含めて一体的に評価（一体評価）できるとされている。

広島高速5号線は、広島高速1～3号線とネットワークされており、一体となって効果を発揮することから、これらを一体評価の評価区間として設定している。

一体評価として費用便益分析を行った結果は次のとおりである。

道路整備に要する費用		道路整備による効果	
総費用（C）	9,906 億円	総便益（B）	17,213 億円
事業費	9,070 億円	走行時間短縮	15,230 億円
維持管理費	498 億円	走行経費減少	1,595 億円
更新費※1	338 億円	交通事故減少	387 億円
費用便益比（B／C）[4%]※2 = 1. 7			

※1 国の通知に基づき、供用から50年以上経過する橋梁については更新費を考慮している。

※2 []内は社会的割引率

※3 端数処理のため合計が一致しないことがある。

一体評価の評価区間



再評価に係る資料

再評価の視点

②事業の投資効果

事業種別

都市高速道路事業

事業名

広島高速 5 号線

2事業の効果や必要性を評価するための指標

再評価実施時点による主な評価指標該当項目（別紙「客観的評価指標」参照）

(1)活 力

〔円滑なモビリティの確保〕

・広島高速 5 号線の整備により、ルートを選択肢が増え、交通の分散化が図られるため、当該事業区間の並行路線である県道広島中島線等の交通量が減少することによる旅行速度の改善や、それに伴う渋滞緩和など、一般道路においても交通の円滑化が図られる。

・当該事業区間の並行路線（県道広島中島線、県道東海田広島線）における年間渋滞損失時間及び削減率は次のとおりであり、削減効果が期待できる。

年間渋滞損失時間（R22）〔万人・時間／年〕			
整備なし	整備あり	削減量	削減率
179.0	128.3	50.7	約 28%

〔都市の再生〕

・広島高速 5 号線の整備により、地域交流圏域の拡大や、広島市都心部へのアクセス向上に伴う都市の機能・拠点性が強化されるとともに、現在進展している広島駅周辺における各都市開発計画の効果促進が期待できる。

〔国土・地域ネットワークの構築〕

・広島高速 5 号線は、広島高速 1 号線を介して高規格幹線道路である山陽自動車道と接続するとともに、広島高速 2 号線を介して広島呉道路や東広島・安芸バイパスと接続し、広島駅や広島市都心部へのアクセス機能を担うなど、広島都市圏の交通体系の根幹として機能する自動車専用道路網の一部である。また、地域高規格道路に位置付けられており、都市機能をより高め、地域相互間の交流の促進に寄与する。

・広島高速 5 号線の整備により広島市都心部と広島県東部地域や広島空港及び呉市等との広域的なアクセス強化が図られる。

・さらに、福田地区や温品地区、中山地区、船越地区などにおける一般道路の交通の円滑化が図られる。

〔個性ある地域の形成〕

・広島市都心部と山陽自動車道や東広島・安芸バイパス、広島呉道路が結ばれることにより、広島市中心部にある平和記念公園や縮景園など主要観光施設へのアクセス向上が図られることで観光資源の活性化に寄与し、また、東広島市や呉市との周遊性の向上が期待できる。

再評価に係る資料

事業種別		都市高速道路事業							
事業名		広島高速5号線							
再評価の視点	②事業の投資効果	(2) 暮らし							
		〔安全で安心できるくらしの確保〕							
		・広島市北東部及び東部地域から広島市中心部へのアクセス向上により、広島市中心部にある第三次救急医療施設（広島市民病院）への搬送時間の短縮が図られることで救急搬送先の選択肢が拡大するため、救急医療活動の支援に寄与する。							
		(3) 安全							
		〔災害への備え〕							
		・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画において、整備後に緊急輸送道路として指定されることとなっており、災害時のリダンダンシーの確保や地震等災害後から発生する緊急輸送活動等の円滑化が図られる。							
		(4) 環境							
		〔地球環境の保全〕							
		・対象路線の供用により影響を受ける区間において、対象路線の整備により削減される自動車から排出されるCO ₂ は次のとおりである。							
		<table><tr><td>削減される自動車からのCO₂（R22）</td><td>10,900 t-CO₂/年</td></tr></table>		削減される自動車からのCO ₂ （R22）	10,900 t-CO ₂ /年				
削減される自動車からのCO ₂ （R22）	10,900 t-CO ₂ /年								
(参考) CO ₂ 排出量削減便益									
<table><tr><td>削減される自動車からのCO₂（R22）</td><td>10,900 t-CO₂/年</td></tr><tr><td>炭素C 排出削減量</td><td>2,970 t-C/年</td></tr><tr><td>貨幣価値原単位</td><td>10,600 円/t-C</td></tr><tr><td>CO₂排出量削減便益</td><td>3,150 万円/年</td></tr></table>		削減される自動車からのCO ₂ （R22）	10,900 t-CO ₂ /年	炭素C 排出削減量	2,970 t-C/年	貨幣価値原単位	10,600 円/t-C	CO ₂ 排出量削減便益	3,150 万円/年
削減される自動車からのCO ₂ （R22）	10,900 t-CO ₂ /年								
炭素C 排出削減量	2,970 t-C/年								
貨幣価値原単位	10,600 円/t-C								
CO ₂ 排出量削減便益	3,150 万円/年								
・対象路線の並行路線（県道広島中島線、県道東海田広島線）において、対象路線の整備により削減される自動車から排出されるNO ₂ 、SPM は次のとおりである。									
<table><tr><td>NO₂ 排出削減量（R22）</td><td>3.9 t/年</td></tr><tr><td>NO₂ 排出削減率（R22）</td><td>22 %</td></tr><tr><td>SPM 排出削減量（R22）</td><td>0.3 t/年</td></tr><tr><td>SPM 排出削減率（R22）</td><td>25 %</td></tr></table>		NO ₂ 排出削減量（R22）	3.9 t/年	NO ₂ 排出削減率（R22）	22 %	SPM 排出削減量（R22）	0.3 t/年	SPM 排出削減率（R22）	25 %
NO ₂ 排出削減量（R22）	3.9 t/年								
NO ₂ 排出削減率（R22）	22 %								
SPM 排出削減量（R22）	0.3 t/年								
SPM 排出削減率（R22）	25 %								

再評価に係る資料

事業種別		都市高速道路事業
事業名		広島高速 5 号線
再 評 価 の 視 点	③ 事業の進捗状況	1 事業の経過
		平成 10 年度 都市計画決定（東部線）
		平成 12 年度 広島高速道路の第 1 回整備計画変更 ▶ 広島高速 5 号線（4 車線整備及び広島高速 2 号線との連結路整備）を新規追加
		平成 12 年度 広島高速 5 号線（一般県道 温品二葉の里線）の事業着手
		平成 17 年度 広島高速道路の第 2 回整備計画変更 ▶ 暫定 2 車線整備及び広島高速 2 号線との連結路を先送りとする変更
		平成 21 年度 広島高速 5 号線トンネル安全検討委員会を設置 ▶ 広島高速 5 号線トンネルに係る地域の住民生活等の安全性を確認
		平成 21 年度 第 1 回事業再評価（事業着手から 10 年経過） ▶ 「事業継続」を決定 [付帯意見：事業前提が変わる場合は再評価を実施]
		平成 22 年度 広島高速 5 号線の工事実施計画変更 ▶ 広島高速 5 号線の完成年度（H24 年度 ⇒ H25 年度）を変更
		平成 24 年度 広島高速 5 号線トンネル安全検討委員会 報告書提出 ▶ 多数の委員が、安全なトンネル工事が可能であると評価
		平成 24 年度 広島高速 5 号線の事業判断（広島知事・広島市長協議） ▶ 広島高速 5 号線の事業再開を決定（表明）
		平成 24 年度 広島高速 5 号線の工事実施計画変更 ▶ 中山地区（土工区間）の事業区分を変更（事業費：739 億円⇒726.4 億円）
		平成 25 年度 第 2 回事業再評価（事業計画の変更） ▶ 「事業継続」を決定 [付帯意見：地域の理解と協力が得られるよう努力]
		平成 25 年度 広島高速道路の第 3 回整備計画変更 ▶ 事業判断（トンネル工法変更等）を踏まえ、広島高速 5 号線の事業計画を変更（事業費：726.4 億円⇒869 億円、完成年度：H25 年度⇒H29 年度）
		平成 28 年度 広島高速道路の第 4 回整備計画変更 ▶ 地域の安全・安心施策の実施等に伴い広島高速 5 号線の事業計画を変更（事業費：869 億円⇒949 億円、完成年度：H29 年度⇒H32 年度）
		平成 28 年度 第 3 回事業再評価（事業計画の変更） ▶ 「事業継続」を決定 [付帯意見：地域住民の理解と協力が得られるよう努力]
		令和元年度 広島高速道路の第 5 回整備計画変更 ▶ 広島高速 2 号線との連結路追加、建設資材費の高騰等に伴い事業計画を変更（事業費：949 億円⇒1,259 億円、完成年度：H32 年度⇒R6 年度）
		令和元年度 第 4 回事業再評価（事業計画の変更） ▶ 「事業継続」を決定
		令和 5 年度 広島高速道路の第 6 回整備計画変更 ▶ 建設資材費の高騰等に伴い事業計画を変更（事業費：1,259 億円⇒1,289 億円、完成年度：R6 年度⇒R10 年度）
		令和 6 年度 第 5 回事業再評価（再評価実施後 5 年経過）

再評価に係る資料

事業種別		都市高速道路事業		
事業名		広島高速 5 号線		
再 評 価 の 視 点	③ 事業の進捗状況	2 事業の進捗率		
		(1) 事業全体 (令和 5 年度末時点)		
		区 分	都市高速道路事業 (広島高速 5 号線)	道路事業 (一般県道温品二葉の里線・府中祇園線)
		事業予定期間	平成 1 2 年度～ 令和 1 0 年度	平成 1 2 年度～ 令和 6 年度
		全体事業費	1, 2 8 9 億円	2 1 2 億円
		R5 年度末執行済額	約 1, 0 6 2 億円	約 2 0 7 億円
		進捗状況 (事業費ベース)	約 8 2 %	約 9 8 %
		用地取得面積	約 8 6 千㎡	約 2 2 千㎡
		取得済面積	約 8 6 千㎡	約 2 1 千㎡
		用地進捗状況 (面積ベース)	1 0 0 %	約 9 8 %
※都市高速道路事業の用地取得については、暫定 2 車線区間で区分地上権を含む。				

事業種別		都市高速道路事業					
事業名		広島高速 5 号線					
再評価の視点	③ 事業の進捗状況	(2) 主な内容（令和 6 年 1 0 月末時点）					
		<table><tr><th>都市高速道路事業 (広島高速 5 号線)</th><th>道路事業 (一般県道温品二葉の里線・府中祇園線)</th></tr><tr><td> 【用地取得関係（区分地上権含む）】 ・用地取得：完了(暫定 2 車線区間) 【主な工事関係】 ・二葉の里地区：高架橋工事 ・二葉の里、牛田地区：シールドトンネル工事 (約 1, 219m / 1, 407m) ・中山地区：NATM トンネル工事(完了) ：土工工事(完了) ・矢賀地区：高架橋工事 ・温品地区：高架橋工事（完了） </td><td> 【用地取得関係】 ・中山地区：進捗率 約 98% (進捗率は面積ベース) 【工事関係】 ・矢賀地区：高架橋工事（完了） ・中山地区：高架橋工事（完了）、 土工工事（完了） 平面道路工事 </td></tr></table>		都市高速道路事業 (広島高速 5 号線)	道路事業 (一般県道温品二葉の里線・府中祇園線)	【用地取得関係（区分地上権含む）】 ・用地取得：完了(暫定 2 車線区間) 【主な工事関係】 ・二葉の里地区：高架橋工事 ・二葉の里、牛田地区：シールドトンネル工事 (約 1, 219m / 1, 407m) ・中山地区：NATM トンネル工事(完了) ：土工工事(完了) ・矢賀地区：高架橋工事 ・温品地区：高架橋工事（完了）	【用地取得関係】 ・中山地区：進捗率 約 98% (進捗率は面積ベース) 【工事関係】 ・矢賀地区：高架橋工事（完了） ・中山地区：高架橋工事（完了）、 土工工事（完了） 平面道路工事
		都市高速道路事業 (広島高速 5 号線)	道路事業 (一般県道温品二葉の里線・府中祇園線)				
【用地取得関係（区分地上権含む）】 ・用地取得：完了(暫定 2 車線区間) 【主な工事関係】 ・二葉の里地区：高架橋工事 ・二葉の里、牛田地区：シールドトンネル工事 (約 1, 219m / 1, 407m) ・中山地区：NATM トンネル工事(完了) ：土工工事(完了) ・矢賀地区：高架橋工事 ・温品地区：高架橋工事（完了）	【用地取得関係】 ・中山地区：進捗率 約 98% (進捗率は面積ベース) 【工事関係】 ・矢賀地区：高架橋工事（完了） ・中山地区：高架橋工事（完了）、 土工工事（完了） 平面道路工事						
牛田地区 用地取得：完了（区分地上権） 工事関係：シールドトンネル工事 中山地区（指定都市高速道路事業） 用地取得：完了 工事関係：NATM トンネル工事（完了）、土工工事（完了） 二葉の里地区 用地取得：完了（暫定 2 車線） 工事関係：高架橋工事（完了） シールドトンネル工事 中山地区（道路事業） 用地取得：98% 工事関係：高架橋工事（完了）、 土工工事（完了）、 平面道路工事 矢賀地区（指定都市高速道路事業） 用地取得：完了 工事関係：高架橋工事 矢賀地区（道路事業） 用地取得：完了 工事関係：高架橋工事（完了） 温品地区 用地取得：完了 工事関係：高架橋工事（完了） トンネル区間 L=1.8km							
3 主な残事業の内容							
<table><tr><th>都市高速道路事業 (広島高速 5 号線)</th><th>道路事業 (一般県道温品二葉の里線・府中祇園線)</th></tr><tr><td> ・トンネル関連の各種調査 (地表面変位・騒音・振動計測、家屋調査等) ・トンネル工事 (シールド区間) ・舗装、道路附属施設工事 ・高架橋工事 (広島高速 2 号線との連結路) </td><td> ・平面道路工事 等 </td></tr></table>		都市高速道路事業 (広島高速 5 号線)	道路事業 (一般県道温品二葉の里線・府中祇園線)	・トンネル関連の各種調査 (地表面変位・騒音・振動計測、家屋調査等) ・トンネル工事 (シールド区間) ・舗装、道路附属施設工事 ・高架橋工事 (広島高速 2 号線との連結路)	・平面道路工事 等		
都市高速道路事業 (広島高速 5 号線)	道路事業 (一般県道温品二葉の里線・府中祇園線)						
・トンネル関連の各種調査 (地表面変位・騒音・振動計測、家屋調査等) ・トンネル工事 (シールド区間) ・舗装、道路附属施設工事 ・高架橋工事 (広島高速 2 号線との連結路)	・平面道路工事 等						

再評価に係る資料

事業種別		都市高速道路事業
事業名		広島高速5号線
再評価の視点	④ 事業の進捗の見込み	1 今後の事業進捗の見通し 令和10年上期の広島高速5号線の完成及び令和10年度の広島高速2号線との連結路の完成に向け、引き続き地域住民の皆様の安全・安心を第一に、順次工事の進捗を図る。
	⑤ コスト縮減や代替案立案等の可能性	1 コスト縮減の可能性 トンネル工事及び高架橋工事において建設副産物の発生抑制や建設発生土の有効活用を図るなどのコスト縮減に努める。 2 代替案立案等の可能性 広島高速5号線は、広島高速1号線、2号線及び都市計画道路松原京橋線（駅西高架橋）との効果的な接続や、中山地区の渋滞緩和などを考慮し、最適なルートとして都市計画決定されている。 また、用地取得については都市高速道路事業では工事に必要な部分の取得（区分地上権含む）を完了しており、トンネル工事や高架橋工事等を整備促進していくため、現行ルートにおいて引き続き事業を進めていくことが適当と考えている。
対応方針（案）	1 対応方針（案）	事業継続
	2 対応方針（案）の理由と今後の方針	広島高速5号線は、広島高速1号線を介して高規格幹線道路である山陽自動車道と接続するとともに、広島高速2号線を介して広島呉道路や東広島・安芸バイパスと接続し、広島駅や広島市都心部へのアクセス機能を担うなど、広島都市圏の交通体系の根幹として機能する自動車専用道路網の一部である。 また、地域高規格道路に位置付けられており、都市機能をより高め、地域相互間の交流の促進に寄与する路線であり、広島市都心部と広島県東部地域や広島空港及び呉市等との広域的なアクセス強化が図られる路線である。 さらに、福田地区や温品地区、中山地区、船越地区などにおける一般道路の交通の円滑化が図られるものである。 引き続き、安全・安心を第一に掘削を進めるとともに、一日でも早い事業効果の発現を目指し、事業推進に取り組む。

(別紙 客観的評価指標)

客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	広島高速5号線
事業区分	都市高速道路
事業主体	広島高速道路公社

●事業採択の前提条件を確認するための指標

指 標		指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性 ■ 便益が費用を上回っている	費用便益比 (B/C) = 1.02 経済的純現在価値 (B-C) = 34億円 経済的內部収益率 (EIRR) = 4.0%

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	
	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 ■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される □ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される ■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する ■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる ■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	区間a(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(現況): 14328.7万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 369.9万人・時間/年 (14328.7万人・時間/年⇒13958.8万人・時間/年) 区間b(並行区間)について: (東海田広島線・広島中島線) 並行区間の渋滞損失時間: 128.3万人・時間/年 (東海田広島線・広島中島線) 並行区間の渋滞損失削減率: 28%削減 (東海田広島線・広島中島線) (主) 広島中島線(間所ランプ付近～広島駅区間) — 広島空港リムジンバス(広島駅～広島空港)86便/日 (広島駅発45便・広島空港発41便) 広島東IC～広島駅、22分⇒14分 広島駅～広島空港、52分⇒44分
	物流効率化の支援	
	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる □ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上が見込まれる □ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	広島駅～広島港、19分⇒16分 — —
	都市の再生	
	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である □ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する ■ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり □ 中心市街地内で行う事業である □ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である ■ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する □ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は10ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	— — 二葉の里地区において、二葉の里土地区画整理事業と連携あり — — 都市計画道路網密度の変化 (1.98km/km2⇒2.01km/km2) —
	国土・地域ネットワークの構築	
	■ 地域高規格道路の位置づけあり ■ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する □ 現道等における交通不能区間を解消する □ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する ■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	地域高規格道路の位置づけあり 広島市～東広島市 広島市～東広島市 — — 対象自治体名: 府中町、日常生活圏中心都市: 広島市 改善見込み(府中町役場～広島市役所 29分⇒25分)

	個性ある地域の形成	
	☐ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	—
	☐ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	—
	■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	山陽自動車道広島東ICからのアクセス向上 ：平和記念公園 31分⇒22分 ：縮景園 24分⇒15分
	■ 特別立法に基づく事業である	広島平和記念都市建設法
	☐ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	—
	☐ 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	—
2. 暮らし		
	歩行者・自転車のための生活空間の形成	
	☐ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	—
	☐ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	—
	無電柱化による美しい町並みの形成	
	☐ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	—
	☐ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	—
	安全で安心できるくらしの確保	
	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	広島東IC～広島市立広島市民病院（27分⇒17分）
3. 安全		
	安全な生活環境の確保	
	☐ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	—
	☐ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	—
	災害への備え	
	☐ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	—
	■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	事業完成後に広島県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に指定される予定である
	☐ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	—
	☐ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	—
	☐ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	—
	☐ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	—
	☐ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	—
	☐ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす	—

4. 環境		
	地球環境の保全	
	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：10.9千t/年
	生活環境の改善・保全	
	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(推計結果) 評価対象区間（並行区間等）： （東海田広島線・広島中島線） 排出削減量：3.9t/年、排出削減率：22%削減
	● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(推計結果) 評価対象区間（並行区間等）： （東海田広島線・広島中島線） 排出削減量：0.3t/年、排出削減率：25%削減
	☐ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	—
	☐ その他、環境や景観上の効果が期待される	—
5. その他		
	他のプロジェクトとの関係	
	■ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	道路の整備に関するプログラム (2018年12月 広島市)
	☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある	—
	☐ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	—
	☐ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	—