

参考資料

- ・ 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）

広島高速5号線

事業再評価

令和6年11月6日



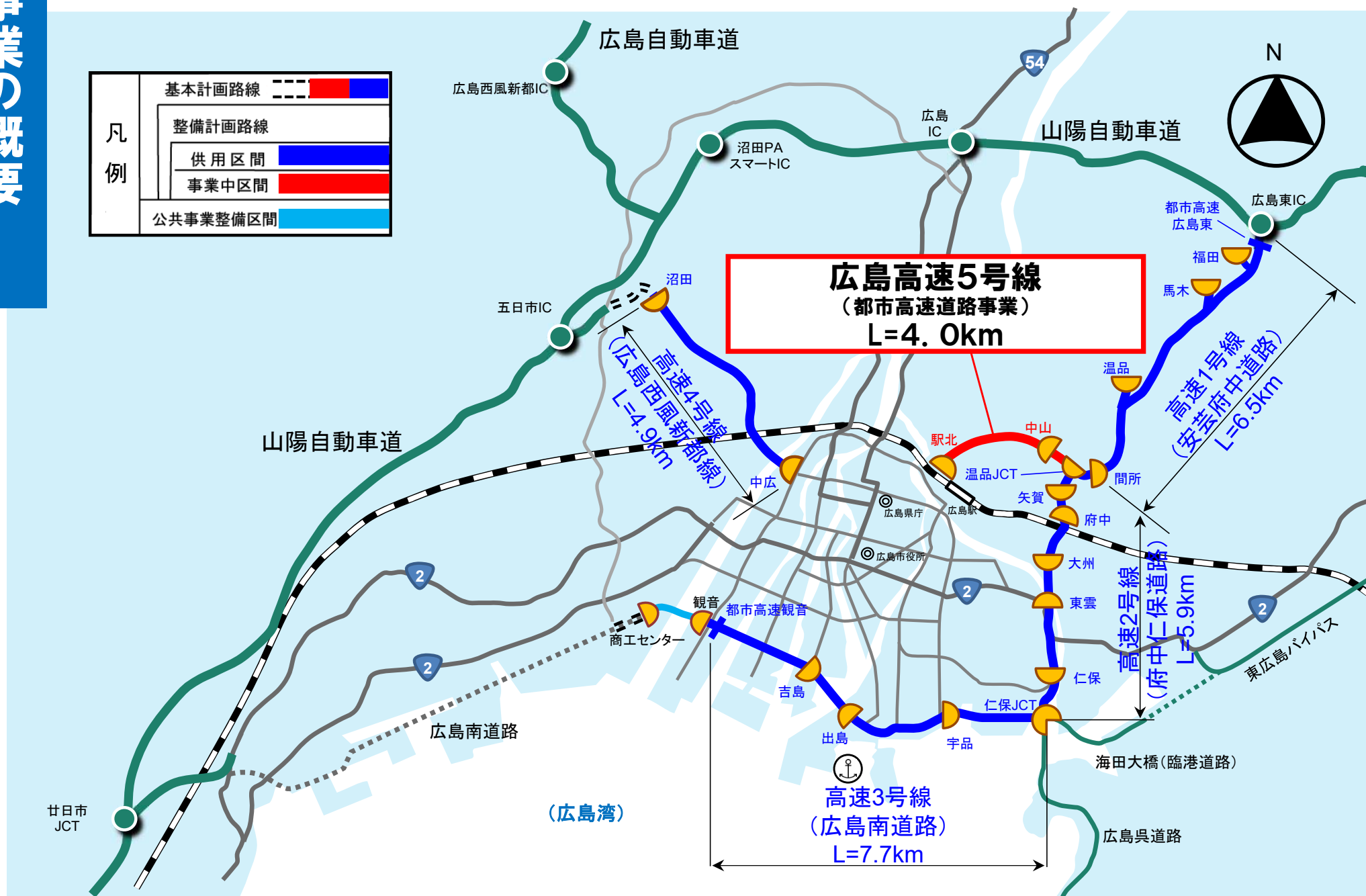
広島高速道路公社

- 
- 1 事業の概要
- 2 再評価の視点
- ① 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - ② 事業の投資効果
 - ③ 事業の進捗状況
 - ④ 事業の進捗の見込み
 - ⑤ コスト縮減や代替案立案等の可能性
- 3 対応方針（案）

広島高速道路の概要

(1) 対象路線の位置（路線図）

凡 例	基本計画路線	---
	整備計画路線	---
	供用区間	■
	事業中区間	■
	公共事業整備区間	■



広島高速5号線の概要

(1) 事業の目的

- ▶ 広島市の都心部と広島県東部地区・広島空港・呉市間などの**高速性・定時性の向上**
- ▶ 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**
- ▶ **緊急輸送道路ネットワークの充実強化** など

(2) 事業の内容

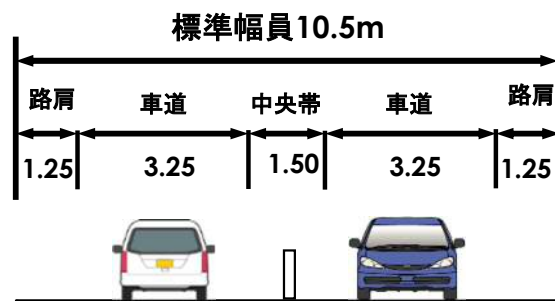
○広島高速5号線(温品二葉の里線)は都市高速道路事業(広島高速5号線)と道路事業(温品二葉の里線)の**合併施行**により事業を実施

項目	都市高速道路事業 (広島高速5号線)	道路事業 (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
事業箇所	自:広島市東区温品町 至:広島市東区二葉の里三丁目	自:広島市東区温品一丁目 至:広島市東区中山西二丁目
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	

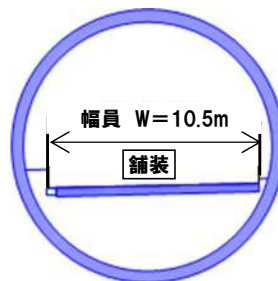
広島高速5号線の概要

(3) 事業概要図

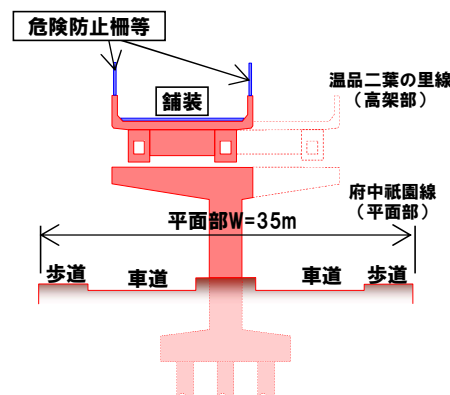
5 都市高速道路事業区間（広島高速5号線） L=4.0km



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)



凡 例	
都市高速道路事業 (広島高速5号線)	道路事業 (温品二葉の里線・府中祇園線)
	本線部
	平面部

広島高速5号線の概要

(4) 予定事業期間及び事業費

項目	前回再評価時点 (令和元年度)		今回再評価時点 (令和6年度)	
	都市高速道路事業	道路事業	都市高速道路事業	道路事業
事業期間	平成12年度 ～令和6年度		平成12年度 ～ <u>令和10年度</u>	平成12年度 ～令和6年度
事業費	1,259億円	212億円	<u>1,289億円</u>	212億円
各時点での事業進捗率 (事業費ベース)	61%	67%	82%	98%

※前回再評価の進捗率は平成30年度末時点

※今回再評価の進捗率は令和5年度末時点

【前回再評価からの事業計画の変更内容】

- ▶「**広島高速5号線(都市高速道路事業)**」については、広島高速2号線との連結路において、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月に事業計画を変更。

① 事業を巡る社会経済情勢等の変化

(1) 広島高速道路の整備状況

▶ 平成26年3月に広島高速3号線が全線完成し、
広島高速道路の計画延長29.0kmのうち、**延長25.0kmが供用済** [整備率86.2%]



供用区間

開通年月	区 間
H9.10	高速1号線(馬木～間所)4.2km
H12.3	高速3号線(仁保～宇品)2.6km
H13.10	高速4号線(中広～沼田)4.9km
H18.10	高速1号線 (都市高速広島東・福田～馬木)2.3km
H22.4	高速2号線(温品JCT～仁保JCT)5.9km 高速3号線(宇品～吉島)2.2km
H26.3	高速3号線(吉島～都市高速観音)2.9km

整備中区間

完成予定	区 間
R10年 上期	高速5号線(温品JCT～駅北)4.0km
R10年度	高速5号線(高速2号線との連結路)

① 事業を巡る社会経済情勢等の変化

(2) 社会経済情勢の変化

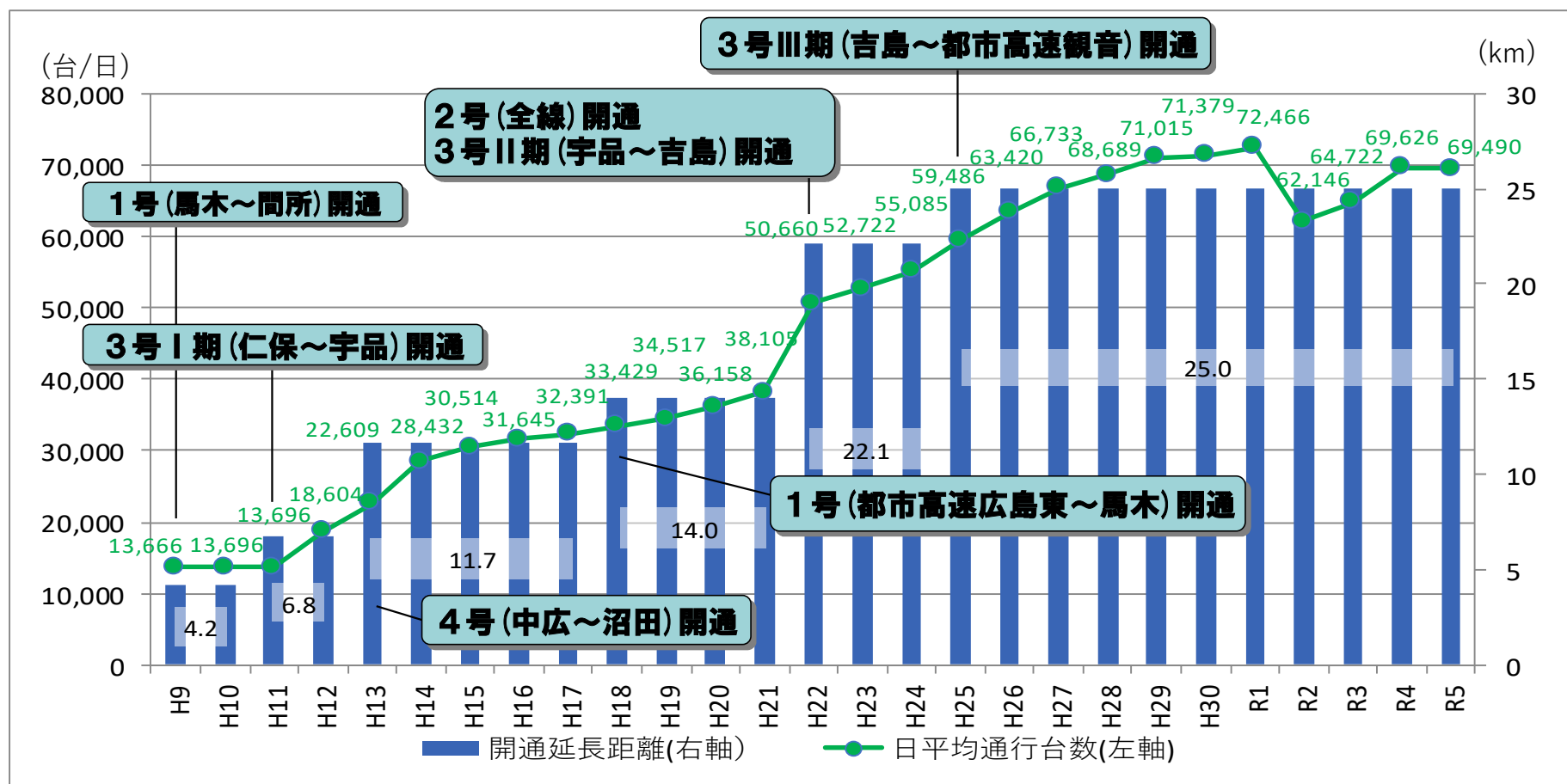
▶ 供用延長の増加に応じて交通量が増加

平成9年度:約1.4万台/日(1路線供用)⇒令和元年度:約7.2万台/日(4路線供用)

▶ 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、その後回復傾向

令和5年度:約6.9万台/日

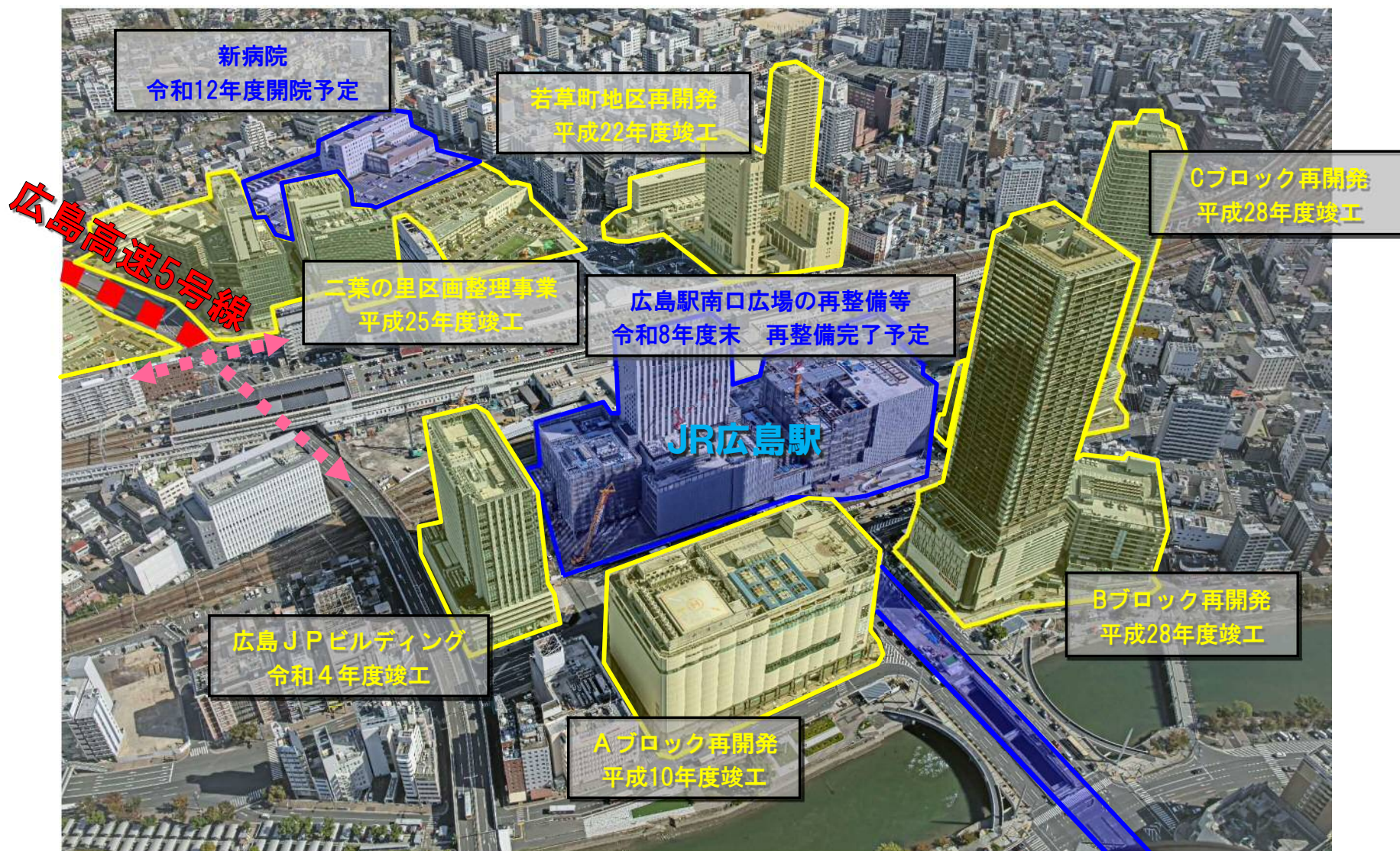
◆年度別利用交通量



① 事業を巡る社会経済情勢等の変化

(3) 地域情勢の変化

▶ 広島駅周辺では、広島駅ビルの建替えや新病院の建設計画などが進行中であり、商業施設や集合住宅、オフィス、ホテルなどの施設立地も進んでいる。



写真提供: 広島市広報課

① 事業を巡る社会経済情勢等の変化

(4) 前回の再評価の結果と対応状況

■令和元年度再評価の結果

【評価監視委員会の審議結果】
事業継続を妥当と認める。

【対応方針】
事業継続

【対応方針の理由及び今後の方針】

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区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。

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。

① 事業を巡る社会経済情勢等の変化

(4) 前回の再評価の結果と対応状況

■対応状況

■ 地域の安全確保と安心の構築に向けた主な施策

○ 施工管理による安全確保

- ・工事中の**地表面変位・騒音・振動の管理**を適切に実施

○ 専門家からの意見聴取

- ・施工段階において「**トンネル施工管理委員会**」を設置

○ 補償の対応

- ・補償基準・内容等の事前説明

○ 住民意見の反映

- ・トンネル施工管理委員会の開催に先立ち「**住民が意見表明をする場**」を設置

○ シールドトンネル工事への住民参加

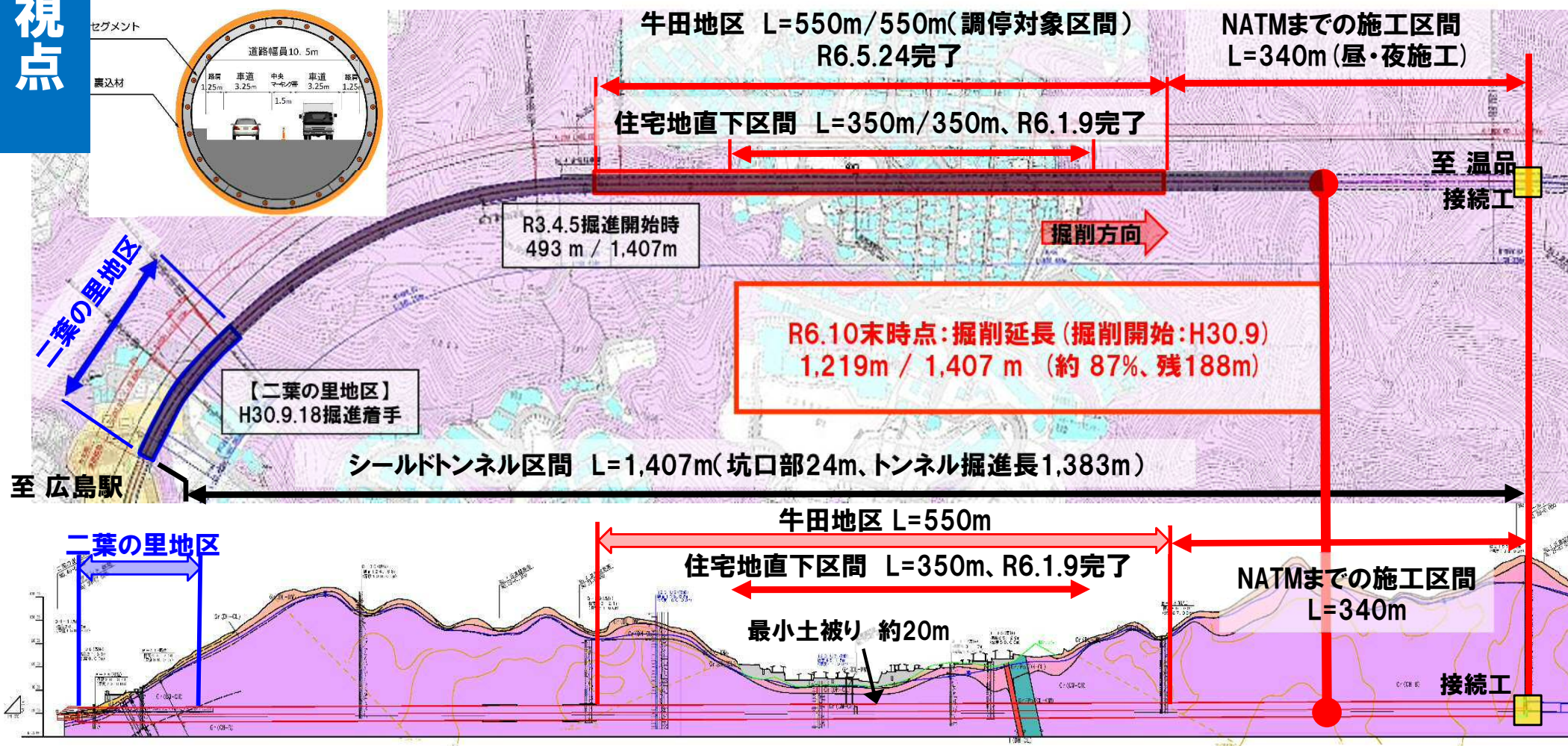
- ・住民代表、公社、施工業者等が意見交換等を行う「**安全・安心対策協議会**」を設置

① 事業を巡る社会経済情勢等の変化

(4) 前回の再評価の結果と対応状況

シールドトンネル工事の掘削状況

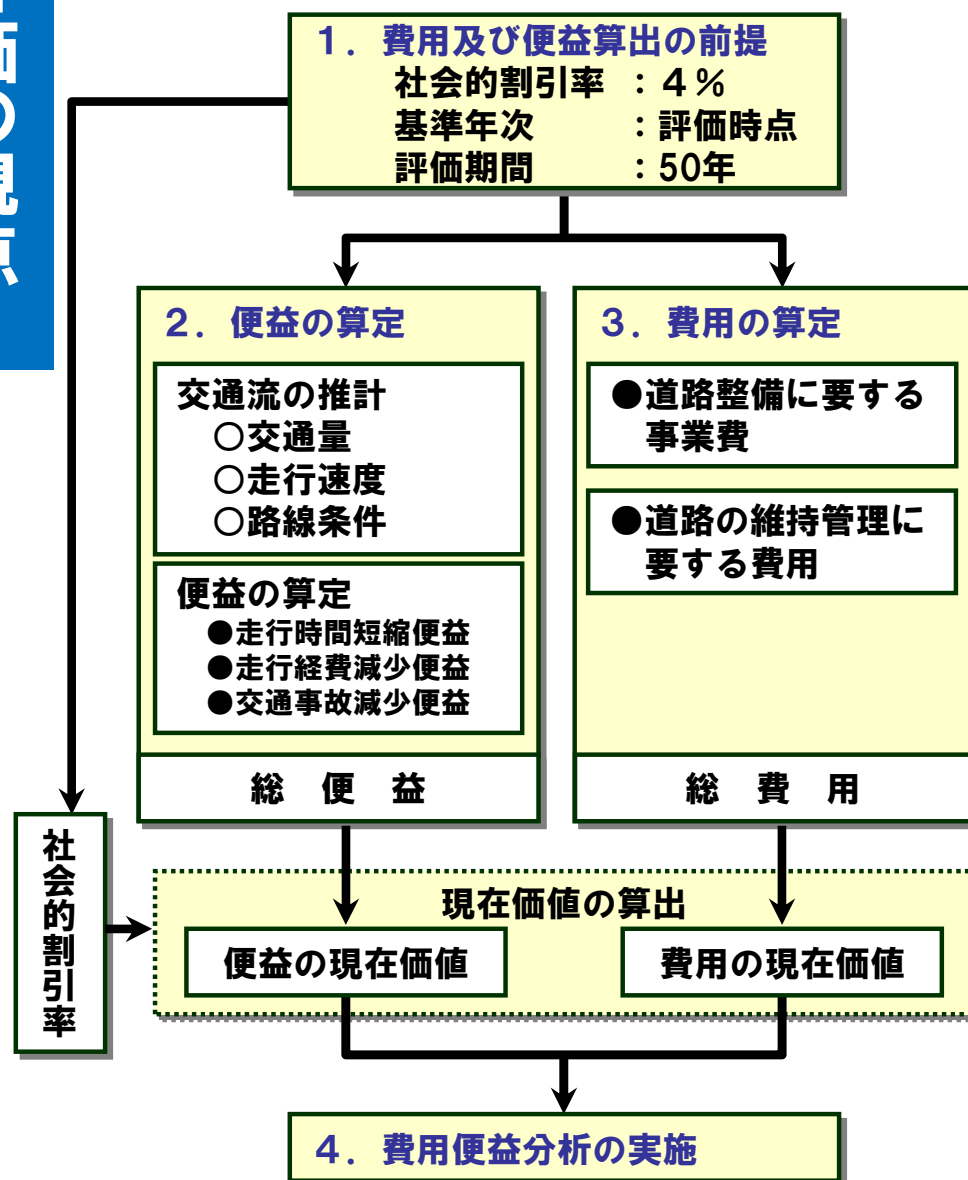
令和3年4月に牛田地区の掘削を開始し、令和6年5月に牛田地区を通過。
引き続き、一日でも早い事業効果の発現を目指し、事業推進に取り組む。



② 事業の投資効果

(1) 費用便益分析

〈費用便益分析の流れ〉



社会的割引率

○時点の異なる費用や便益を評価時点の価値（現在価値）に換算するために用いる率

4%

評価期間

○道路構造物の耐用年数を考慮し、評価期間を50年に設定

50年

便 益

■ 走行時間短縮便益

○道路整備により、周辺道路も含めた走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算定する。

■ 走行経費減少便益

○道路整備によって走行条件が改善（混雑緩和など）されることによる走行に必要な費用の減少量を算定する。
 走行費用には燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費が含まれる。

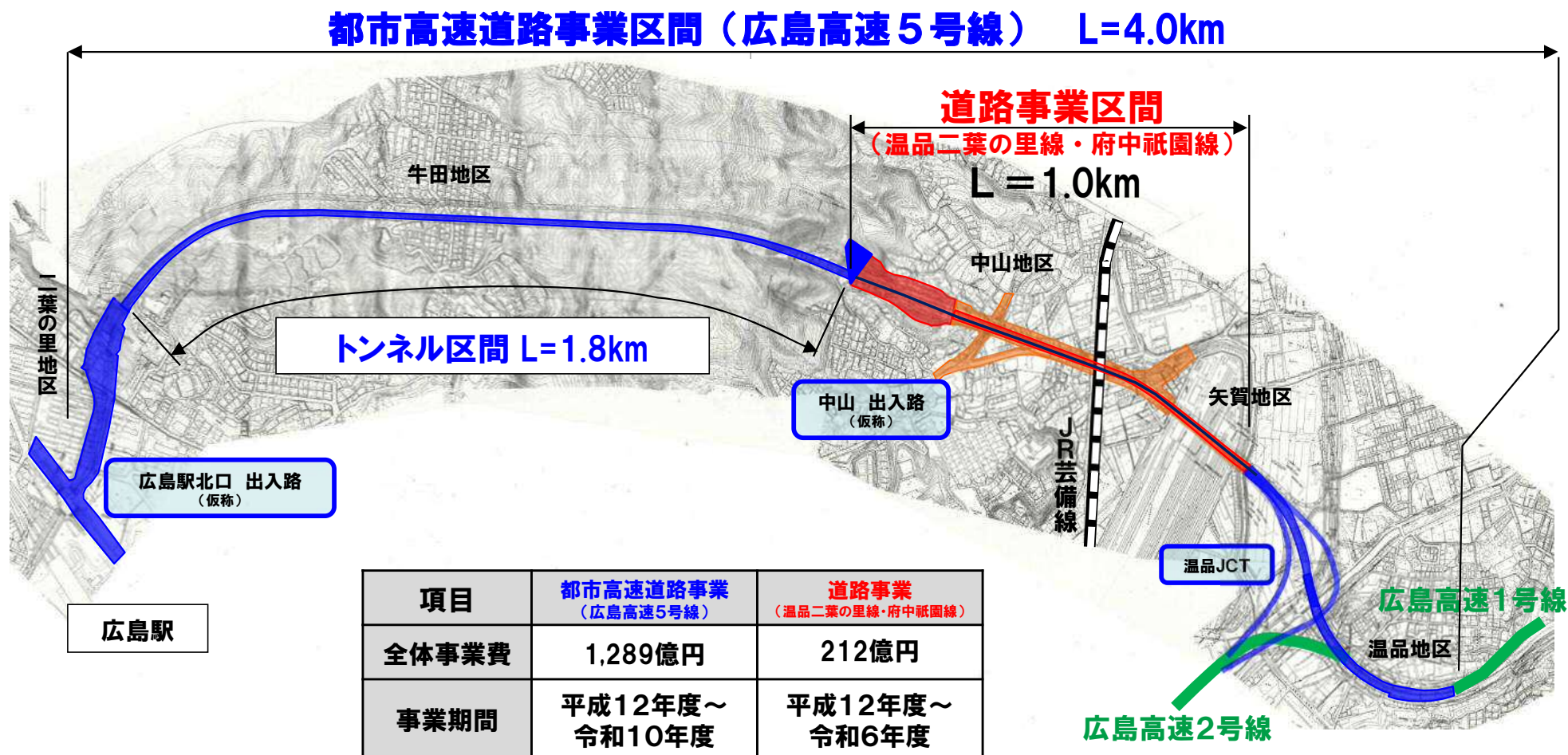
■ 交通事故減少便益

○道路整備によって周辺道路の交通量が減少することに伴う交通事故による社会的損失の減少量を貨幣価値として算定する。
 交通事故による社会的損失には運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物に関する物的損害額、事故渋滞による損失額が含まれる。

② 事業の投資効果

(1) 費用便益分析

- ▶ 広島高速5号線は、**都市高速道路事業**と**道路事業**の合併施行
- ▶ 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
- ▶ 費用便益分析ではこれらの事業にかかる費用を見込む。



② 事業の投資効果

(1) 費用便益分析

▶ 広島高速5号線(温品二葉の里線・府中祇園線)整備に要する事業費

都市高速道路事業(広島高速5号線)	道路事業(温品二葉の里線・府中祇園線)	事業全体
1,289億円	212億円	1,501億円

項 目		事業全体 (残事業)	
総費用C		2,144億円	(159億円)
	事業費	2,115億円	(129億円)
	維持管理費	29億円	(29億円)
総便益B		2,178億円	(2,178億円)
	走行時間短縮便益	1,987億円	(1,987億円)
	走行経費減少便益	159億円	(159億円)
	交通事故減少便益	32億円	(32億円)
費用便益比(B/C)【4%※1】		1.02	(13.7)
参考	費用便益比(B/C)【～R4:4%、R5～:2%※1】	1.6	(18.3)
	費用便益比(B/C)【～R4:4%、R5～:1%※1】	2.0	(21.3)

▶ 感度分析【残事業に対し、各要因を±10%(事業期間は±20%)変動】

交通量変動 B/C=14.6(+10%)～13.1(−10%)

事業費変動 B/C=12.7(+10%)～15.0(−10%)

事業期間変動 B/C=13.2(+20%)～14.2(−20%)

※1 社会的割引率
※2 端数処理のため
合計が一致しない
ことがある。

事業全体及び残事業とも総便益Bが総費用Cを上回っている。

② 事業の投資効果

(2) 一体評価

- ▶ 国の通知により、**一体となって効果を発揮する道路ネットワーク**については、供用済区間も含めて**一体的に評価(一体評価)**することが可能
- ▶ 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**
- ▶ 一体評価として費用便益分析を実施

項 目	評価区間 全体
総費用C	9,906億円
事業費	9,070億円
維持管理費	498億円
更新費※1	338億円
総便益B	17,213億円
走行時間短縮便益	15,230億円
走行経費減少便益	1,595億円
交通事故減少便益	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

※2 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



② 事業の投資効果

(3) 事業の効果や必要性を評価するための指標

【円滑なモビリティの確保】

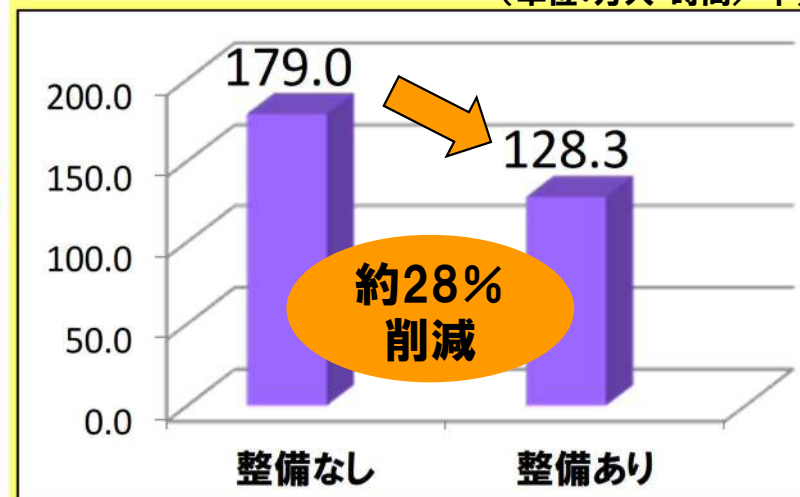
- ▶ 広島高速5号線の整備により、**ルート**の**選択肢が増える**ことで**交通が分散**
- ▶ 並行する広島中島線や東海田広島線などの交通量の減少・渋滞緩和など、**一般道路の交通が円滑化**
- ▶ 広島空港リムジンバスなどの路線バスの**定時性が向上**

並行路線の渋滞状況



並行路線における 年間渋滞損失時間及び削減率

(単位:万人・時間/年)



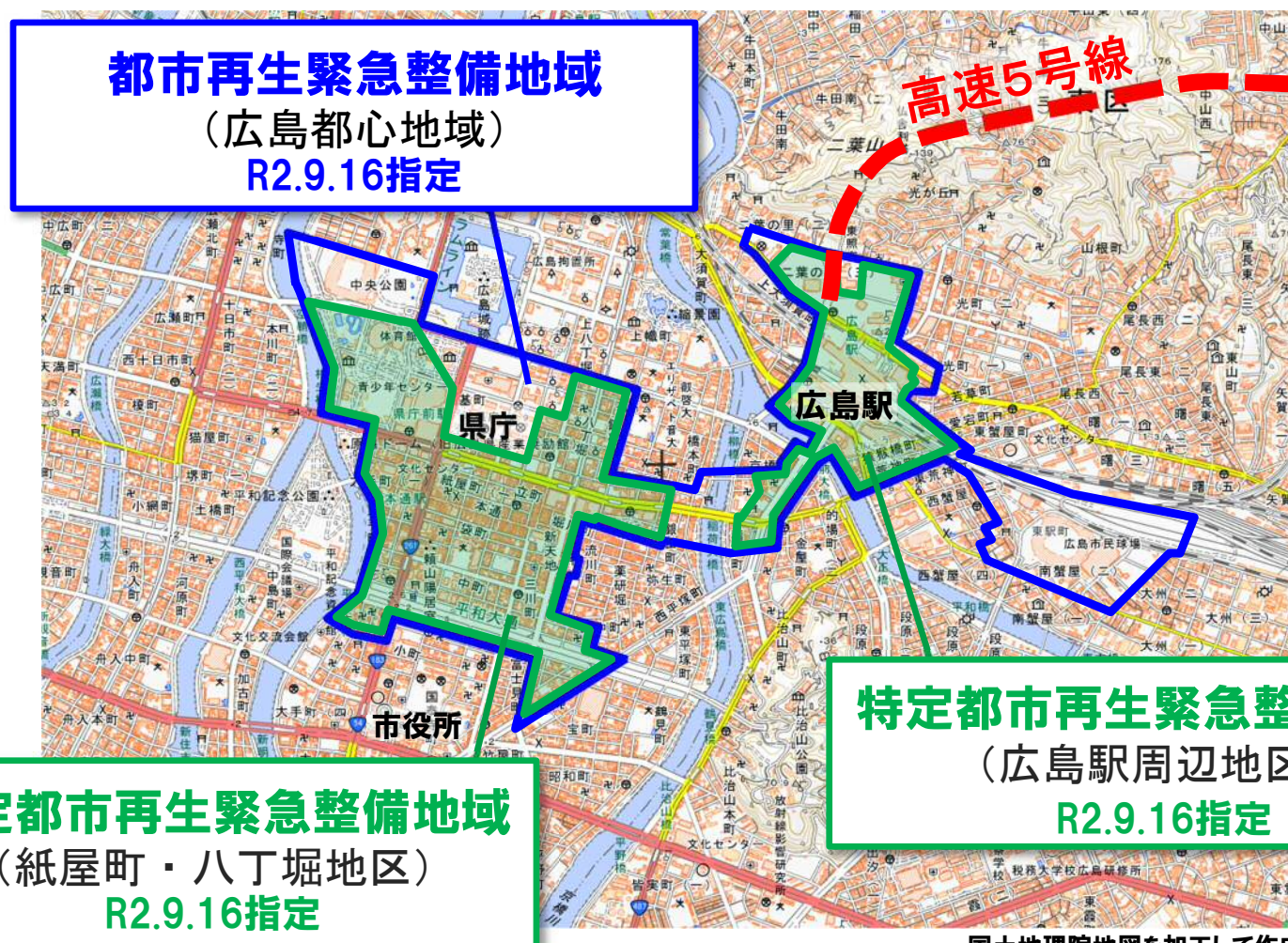
年間渋滞損失時間(R22)

② 事業の投資効果

(3) 事業の効果や必要性を評価するための指標

【都市の再生】

- ▶ 令和2年9月に都市再生緊急整備地域であった「広島駅周辺地区」及び「紙屋町・八丁堀地区」を「広島都心地域」として統合した上で、両地区を特定都市再生緊急整備地域に指定し、都心部の開発が進められている。



国土地理院地図を加工して作成

② 事業の投資効果

(3) 事業の効果や必要性を評価するための指標

【都市の再生】

- ▶ 広島駅周辺地区では新駅ビルの建設等が進められ、紙屋町・八丁堀地区では基町相生通地区の再開発事業等が推進
- ▶ 高速5号線の整備により都心部へのアクセスが向上し、**各種再開発等を促進**

サッカースタジアムの開業

観客席3万人規模のサッカースタジアムがR6年2月に開業



紙屋町・八丁堀地区等の開発

本通3丁目地区の再開発事業が推進

基町相生通地区の再開発事業が推進 (R11年度完了予定)



広島市提供

コンベンション機能を有する世界大手ホテルがR4年10月に開業



広島空港の広域拠点としての機能強化

30年後には12路線(2018年度)から30路線に拡大し、年間旅客数を300万人(2018年度)から586万人に拡大させる計画

広島駅周辺地区の開発

商業施設やシネマコンプレックス、ホテルを有する駅ビルの建設 (R8年度再整備完了予定)

広島駅南口広場の再整備等



JR提供

県立広島病院やJR広島病院等を統合し、1,000床を有する新病院の整備計画が推進 (R12年度開院予定)

二葉の里地区に34階建ての複合ビルの建設が計画 (R9年完成予定)

広島東郵便局跡地に地上20階のビルがR4年9月に開業 旧JR跡地にフットサルコートなどがR4年9月に開業



(3) 事業の効果や必要性を評価するための指標

▶ 高速1号線を介して山陽自動車道と接続、また高速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するなど、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。

▶ 平和記念公園などの**主要観光施設へのアクセスが向上し、観光振興に寄与**



② 事業の投資効果

(3) 事業の効果や必要性を評価するための指標

【安全で安心できるくらしの確保】

- ▶ 広島市中心部へのアクセス向上により、**第三次救急医療施設(広島市民病院)への搬送時間が短縮**（救急搬送先の選択肢拡大）
- ▶ 広島駅北口に計画されている**新病院へのアクセス路線**としても機能

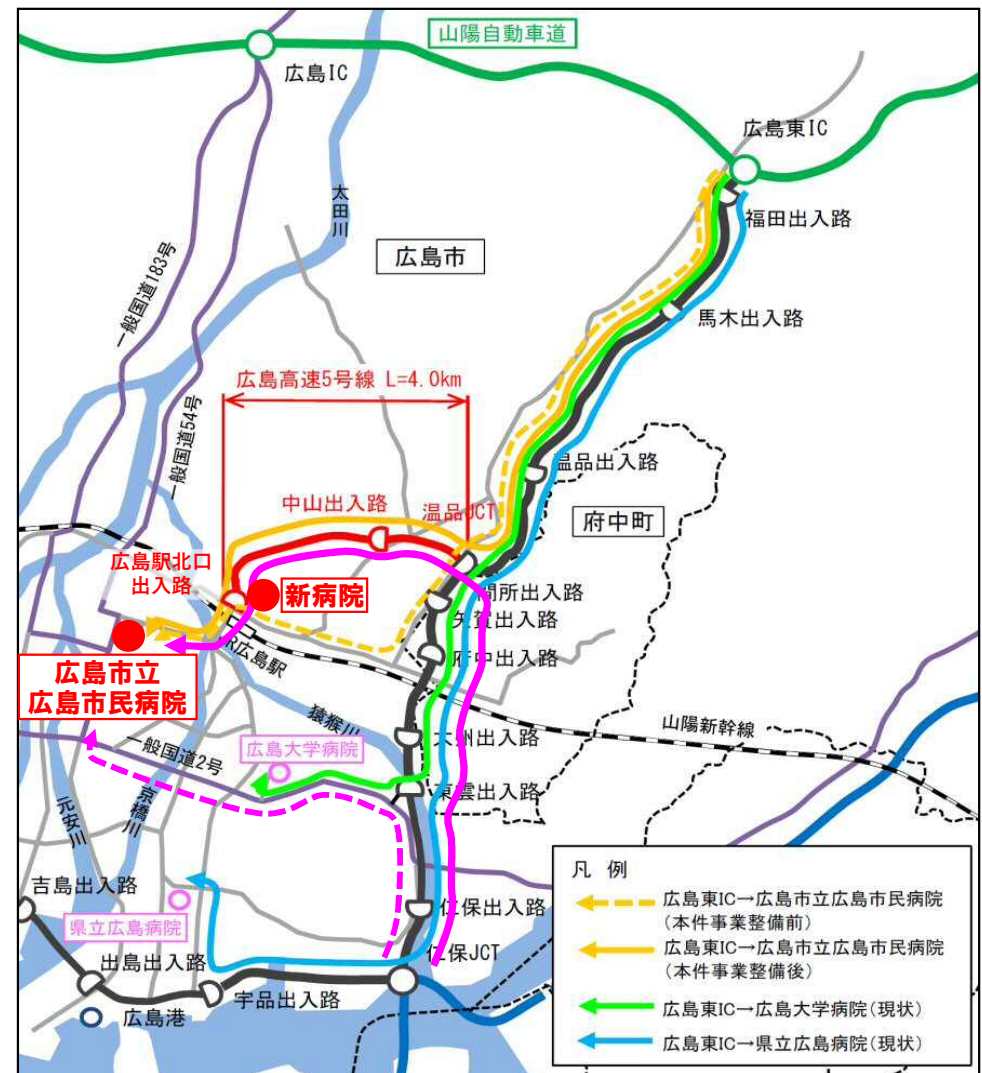


広島市民病院

新病院の基本計画

- ・ 県立広島病院、JR広島病院、中電病院の3病院を中心に多くの医療資源を集約
- ・ 建設予定地：東区二葉の里
- ・ 総病床数：1,000床
- ・ 令和12年度開院予定

出典：高度医療・人材育成拠点 基本計画 概要版 広島県



② 事業の投資効果

(3) 事業の効果や必要性を評価するための指標

【災害への備え】

- ▶ 広島高速5号線は整備後に**緊急輸送道路として指定される予定**であり、地震等災害後から発生する緊急輸送活動等の円滑化に寄与

【地球環境の保全】

- ▶ 一定速度(60km/時)での走行が可能な高速5号線の整備により、自動車から排出されるCO₂等が削減され、沿道環境が改善

(R22)

CO ₂ 排出削減量※1	10,900 t-CO ₂ /年
NO ₂ 排出削減量(削減率)※2	3.9 t/年 (22%削減)
SPM排出削減量(削減率)※2	0.3 t/年 (25%削減)

※1 高速5号線の供用により影響を受ける区間を対象に算定

※2 並行路線を対象に算定

③ 事業の進捗状況

(1) 事業の経過

- ▶ 令和元年度 : 第4回事業再評価[事業継続を決定]
- ▶ 令和5年度 : 広島高速道路 整備計画変更 [高速5号線の事業計画を変更]
- ▶ 令和6年度 : 第5回事業再評価

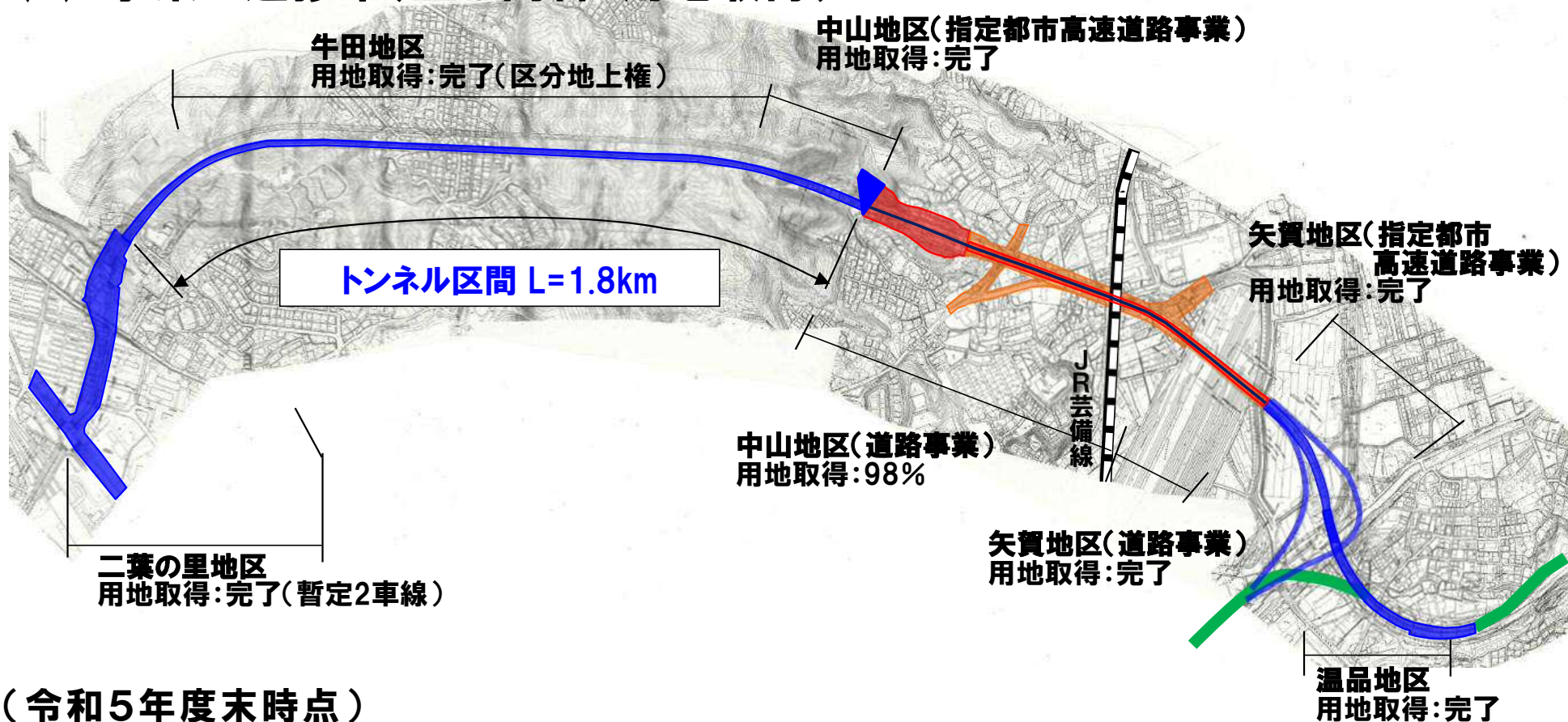
(2) 事業の進捗率(事業全体)

項目	都市高速道路事業 (広島高速5号線)	道路事業 (温品二葉の里線・府中祇園線)
事業予定期間	平成12年度 ~ 令和10年度	平成12年度 ~ 令和6年度
全体事業費	1,289億円	212億円
R5年度末執行済額 [事業費ベース進捗率]	約1,062億円 [約82%]	約207億円 [約98%]

(令和5年度末時点)

③ 事業の進捗状況

(2) 事業の進捗率(主要内容:用地取得)



(令和5年度末時点)

項目	都市高速道路事業 (広島高速5号線)	道路事業 (温品二葉の里線・府中祇園線)	事業全体
用地取得面積	約86千m ²	約22千m ²	約108千m ²
取得済面積 [面積ベース進捗率]	約86千m ² [100%]	約21千m ² [約98%]	約107千m ² [約99%]

③ 事業の進捗状況

(2) 事業の進捗率(主な内容:工事)

【都市高速道路事業(高速5号線)】

- ▶ 二葉の里地区、温品地区では本線の高架橋工事が**完了**
- ▶ NATMトンネル区間の掘削が**完了**
- ▶ シールドトンネル区間は、約1.4kmのうち**約1.2km掘削**(R6.10末時点)
- ▶ 矢賀地区では、高速2号線との連結路の**高架橋工事を推進**



③ 事業の進捗状況

(2) 事業の進捗率(主な内容:工事)

【道路事業(温品二葉の里線・府中祇園線)】

- ▶ 中山出入路(仮称)の土工工事が**完了**
- ▶ 高架橋工事が**完了**

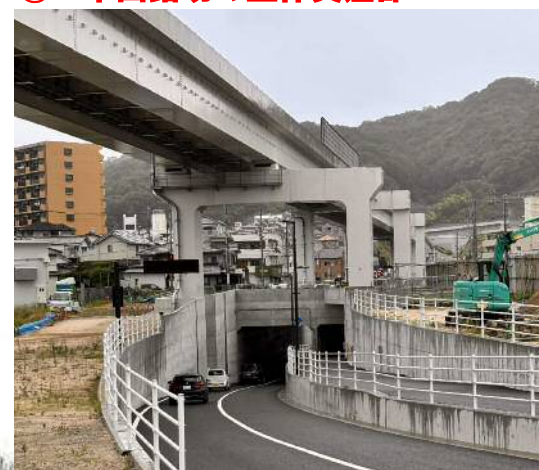
① 中山出入路(仮称)



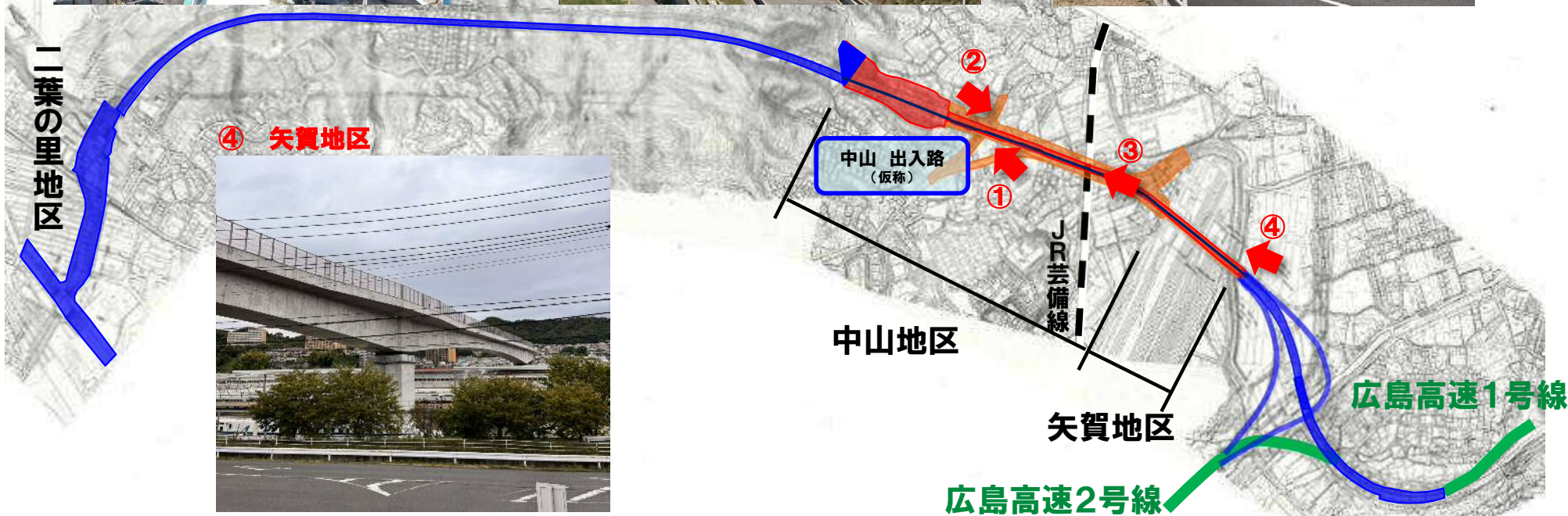
② 中山地区



③ 中山踏切の立体交差部



④ 矢賀地区



③ 事業の進捗状況

(3) 残事業の内容

都市高速道路事業 (広島高速5号線)	道路事業 (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

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年上期の高速5号線の完成及び令和10年度の高速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。**

広島高速道路事業の事業再評価について

1 目的

広島高速道路事業のうち、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業、事業採択後長期間が経過している事業等の評価を行い、事業継続に当たり、必要に応じ見直しを行うなど、広島高速道路事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図る。

2 再評価の対象とする事業の範囲

広島高速道路公社が事業主体となって実施する都市高速道路事業とする。

3 事業再評価の対象とする事業

- (1) 事業費が予算化された後、5年間を経過した後も未着工の事業
- (2) 事業費が予算化された後、長期間が経過している事業
(5年間を経過した時点で、一部供用されている事業を含め、継続中の事業)
- (3) 再評価実施後一定期間が経過している事業
(再評価実施後5年間が経過した時点で継続中または未着工の事業（一部供用事業含む）)
- (4) 特に必要があると認める事業

4 実施時期

再評価の実施対象に該当する年度に行う。

5 事業再評価の方法

再評価は、原則として国の策定する再評価手法を採用するものとする。

6 広島高速道路事業評価監視委員会

再評価の実施にあたり、第三者の意見を求めるため、学識経験者等から構成される「広島高速道路事業評価監視委員会」を設置する。同委員会は広島高速道路公社が作成した審議対象事業に係る対応方針（事務局案）について審議を行い、意見等がある場合には、公社理事長に対してそれを提出する。

(1) 会議

必要に応じて随時開催し、原則、公開とする。

(2) 委員

7名（学識経験者、弁護士、経済界の関係者、調査研究機関の職員）

(3) 事務局

広島高速道路公社 企画調査部 企画調査課

広島高速道路事業再評価実施要領

(平成20年11月7日)

〔沿革〕平成21年12月14日改正

令和2年4月15日改正

第1 目的

広島高速道路事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、再評価を実施する。再評価は、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業、事業採択後長期間が経過している事業等の評価を行い、事業の継続に当たり、必要に応じその見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には、事業を休止又は中止するものである。

第2 再評価の対象とする事業の範囲

対象とする事業は、広島高速道路公社（以下、「公社」という。）が事業主体となって実施する都市高速道路事業とする。

第3 再評価を実施する事業

再評価を実施する事業は、以下の事業とする。

- 1 事業費が予算化された後、5年間を経過した後も未着工の事業
この場合において、「未着工の事業」とは、「用地買収手続きと工事のいずれにも着手していない事業」とする。
- 2 事業費が予算化された後、長期間が経過している事業
この場合において、「長期間が経過している事業」とは、「5年間を経過した時点で、一部供用されている事業を含め、継続中の事業」とする。
- 3 再評価実施後一定期間が経過している事業
この場合において、「再評価実施後一定期間が経過している事業」とは、「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（一部供用事業を含む）」とする。
- 4 特に必要があると認める事業
社会経済情勢の急激な変化等により、再評価を実施する必要があると判断した場合には、随時再評価を実施するものとする。
- 5 留意事項
事業費が予算化された後、都市計画の決定又は変更が行われた事業については、「事業費が予算化された後」を「都市計画の決定又は変更が行われた後」に読み替えることができるものとする。

第4 再評価の実施及び結果等の公表

1 再評価の実施手続き

- (1) 再評価の実施主体は、公社とする。
- (2) 再評価の実施時期は、以下のとおりとする。
 - ア 第3の1及び2に掲げる事業にあつては、事業費が予算化された後5年目の年度末までに実施する。
 - イ 第3の3に掲げる事業にあつては、再評価実施後、5年目の年度末までに実施する。
 - ウ 第3の4に掲げる事業にあつては、当該年度末までに実施する。
- (3) 対応方針（案）の作成
公社は、再評価に係る資料及び、事業の継続、休止又は中止の方針（以下、「対応方針」

という。)案を作成する。

(4) 対応方針の決定等

公社は、再評価に係る資料及び対応方針案を広島高速道路事業評価監視委員会に諮り、意見の提出があったときは、これを最大限尊重し、対応方針を決定する。

(5) 複数の事業が一体となって実施される事業の再評価の実施

他の事業と一体となって実施される(予定も含む)事業(以下「複合事業」という)については、各事業の再評価実施主体が協議の上、当該複合事業の再評価の実施手続のうち必要な事項を定めるものとする。この場合、再評価の実施時期に係る事業採択は、原則として先行した事業のものとする。

2 評価結果、対応方針の公表

公社は、対応方針の決定後、評価結果及び対応方針について、結果に至った経緯、再評価の根拠等とともに公表する。

第5 再評価の方法

1 再評価手法

再評価を行う際に整理する指標、対応方針を決定する際の判断基準等(以下、「再評価手法」という。)については、原則として国の策定する再評価手法を採用するものとする。

2 再評価の視点

再評価を行う際の視点は以下のとおりとする。

なお、前回評価時に実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合で、費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合にあっては、(2)において費用対効果分析を実施しないことができるものとする。ただし、これを2回以上連続で行うことはできないものとする。

- (1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
- (2) 事業の投資効果
- (3) 事業の進捗状況
- (4) 事業の進捗見込み
- (5) コスト縮減や代替案立案等の可能性

第6 広島高速道路事業評価監視委員会(以下、「委員会」という。)

1 委員会の設置

公社は、再評価の実施にあたり、第三者の意見を求めるため、学識経験者等から構成される委員会を設置するものとする。

2 委員会における審議方法

審議方法は委員会が決定する。その際、審議過程の透明性を確保するとともに、事業の特性や技術的判断等が反映可能な運営となるよう配慮するものとする。

3 委員会の意見の尊重

公社は、委員会より意見の提出があったときは、これを最大限尊重し対応を図るものとする。

附 則

この要領は平成20年11月7日から施行する。

附 則

この要領は平成21年12月14日から施行する。

附 則

この要領は令和２年４月１５日から施行する。

広島高速道路事業評価監視委員会設置要綱

(平成20年11月7日)

〔沿革〕平成21年12月14日改正

平成25年 4月12日改正

令和 3年 4月 1日改正

(趣 旨)

第1条 この要綱は、広島高速道路事業再評価実施要領に基づいて設置する広島高速道路事業評価監視委員会（以下、「委員会」という。）の設置に関し、必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 委員会は、広島高速道路公社（以下、「公社」という。）が作成した審議対象事業に係る対応方針（事務局案）について審議を行い、意見等がある場合には、公社理事長に対してそれを提出する。

(委員及び組織)

第3条 委員は、次に掲げる者のうちから公社理事長が依頼する。

- (1) 学識経験者
- (2) 弁護士
- (3) 経済界の関係者
- (4) 調査研究機関の職員

2 委員は7人以内で組織する。

3 委員の任期は、年度内とし、補欠委員の任期は前任者の残任期間とする。

4 委員会に委員長を置き、委員の互選によりこれを定める。

5 委員長は、会務を総理する。

6 委員長に事故があるときは、委員長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(議 事)

第4条 委員会の会議は、公社理事長が招集する。

2 委員会は、委員の半数以上の委員が出席しなければ会議を開くことができない。

3 委員会は、審議方法を定めた運営要領を決定する。

(事務局)

第5条 委員会の事務局は、公社企画調査部企画調査課に置く。

(委員会の合同開催)

第6条 他の事業と一体となって実施される（予定も含む）事業（以下「複合事業」という。）については、事業評価監視委員会を合同で開催することができる。

2 広島市公共事業再評価審議会（以下「広島市審議会」という。）と合同で委員会を開催する場合、委員長及び委員長の職務を代理する委員は、第3条第4項及び第6項の規定によらず、広島市審議会の会長及び職務を代理する委員とする。

3 広島市審議会と合同で委員会を開催する場合、委員会の公開に関しては、広島市公共事業再評価審議会の公開に関する取扱要領に準ずるものとする。

(その他)

第6条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員会が定める。

附 則

この要綱は平成20年11月7日から施行する。

附 則

この要綱は平成21年12月14日から施行する。

附 則

この要綱は平成25年4月12日から施行する。

附 則

この要綱は令和3年4月1日から施行する。

広島高速道路事業評価監視委員会運営要領

(平成21年 3月 5日)

(趣 旨)

第1条 この要領は、広島高速道路事業評価監視委員会設置要綱（以下、「要綱」という。）第4条第3項の規定に基づき、広島高速道路事業評価監視委員会（以下、「委員会」という。）の運営に関し、必要な事項を定めるものとする。

(委員長の選挙)

第2条 要綱第3条第4項の規定による委員長の選挙は、出席した委員全員に異議がないときは、指名推薦の方法によって行う。ただし、異議があるときは、無記名投票によって行うものとする。

(議 長)

第3条 委員長は、会議の議長となる。

(議 事)

第4条 委員会の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、委員長の決するところによる。

2 委員長は、再評価を実施する事業の担当職員を出席させ、審議資料に関する説明を求めることができる。

(会議及び審議資料の公開)

第5条 会議及び審議資料は、原則として公開するものとする。ただし、委員長が特に必要があると認めるときは、委員会に諮って非公開とすることができる。

(意見の提出)

第6条 委員長は、審議の結果をとりまとめ、必要に応じて理事長に対し、意見の提出を行うとともに、各委員にその内容を報告するものとする。

(その他)

第7条 この要領に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員会が定める。

附 則

この要領は、平成21年 3月 5日から施行する。

広 高 企 第 11 号

令和 6 年 10 月 30 日

広島高速道路事業評価監視委員会委員長 様

広島高速道路公社
理事長 友道 康仁
(企画調査部企画調査課)



都市高速道路事業の再評価について(諮問)

広島高速道路事業再評価実施要領第4の1(4)の規定により、下記の事業の再評価について
貴会の意見を求めます。

記

- 1 都市高速道路事業 広島高速5号線