

再評価対象事業の調書
(道路事業・都市高速道路事業)

再評価の考え方及び手法

項目 \ 路線名	広島高速 5 号線	一般県道温品二葉の里線
事業単位の取り方	【区間】 広島市東区温品町 ～ 広島市東区二葉の里三丁目 L = 4, 0 0 0 m 【設定の考え方】 ・一定の効果を発揮できる区間	【区間】 広島市東区温品一丁目 ～ 広島市東区中山西二丁目 L = 1, 0 0 0 m 【設定の考え方】 ・高速 5 号線の公共事業区間
評価項目	1 事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・需要見込み、周辺地域の開発、地元情勢 等 2 事業の投資効果 ・費用便益分析 ・事業の効果や必要性を評価するための指標 3 事業の進捗状況 ・事業の経過、事業の進捗率、残事業の内容 4 事業の進捗の見込み ・今後の事業進捗の見通し 5 コスト縮減や代替案立案等の可能性 これらの視点から評価を行い、対応方針（案）を取りまとめる。	

再評価に係る資料

事業種別	都市高速道路事業	道路事業
事業名	広島高速５号線	一般県道温品二葉の里線
再評価理由	(広島高速５号線) 公社理事長が特に必要があると認める事業 (温品二葉の里線) 市長が特に必要があると認める事業	
一定期間が経過した理由等	トンネル工法の見直しにより事業費が増加する等、事業の前提が変わるため。	

事業の概要

※網掛部は広島市公共事業再評価審議会審議対象事業

事業の目的

広島高速５号線は、本市の都心部と広島県東部地区及び広島空港との間の高速性・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などの役割を担う路線である。

本路線は、都市高速道路事業（有料道路）と、道路事業（公共事業）の合併施行により事業を実施している。

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）：広島市東区温品一丁目～広島市東区中山西二丁目

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)
事業延長	４．０km	１．０km (０．８km ^{※１})
幅員	１０．５m (暫定２車線)	
道路規格	第２種第２級	
全体事業費	８６１．４億円 ^{※２}	１７５億円
道路形式	高架橋、トンネル	高架橋、土工
用地買収面積	約７６千㎡	約２２千㎡
補償物件件数	約７０件	約１００件

※１ 現在の国庫補助事業区間の延長

※２ 当該項目は、今後、整備計画変更の許可を得ていく予定段階のもの

予定事業期間及び総事業費

	当初計画		計画変更時点 (平成17年度)		前回再評価時点 (平成21年度)		現在 (今回再評価時点)	
	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	平成12年度		---		---		---	
予定期間	平成12年度 ～平成19年度		平成12年度 ～平成24年度		平成12年度 ～平成24年度		平成12年度 ～平成29年度 [※]	
全体事業費	965億円	332億円	739億円	175億円	739億円	175億円	861.4億円 [※]	175億円
各時点での事業進捗率	0%	0%	34%	22%	67%	35%	67%	38%
備考					進捗率は H20 年度末		進捗率は H23 年度末	

※当該項目は、今後、整備計画変更の許可を得ていく予定段階のもの

事業種別 事業名	都市高速道路事業	道路事業								
	広島高速 5 号線	一般県道 温品二葉の里線								
事業の概要	事業概要図									
	<table><thead><tr><th></th><th>高速 5 号線 (都市高速道路事業)</th><th>温品二葉の里線 (道路事業)</th></tr></thead><tbody><tr><td>事業期間</td><td colspan="2">平成 12 年度～平成 29 年度</td></tr><tr><td>全体事業費</td><td>861.4 億円</td><td>175 億円</td></tr></tbody></table>			高速 5 号線 (都市高速道路事業)	温品二葉の里線 (道路事業)	事業期間	平成 12 年度～平成 29 年度		全体事業費	861.4 億円
	高速 5 号線 (都市高速道路事業)	温品二葉の里線 (道路事業)								
事業期間	平成 12 年度～平成 29 年度									
全体事業費	861.4 億円	175 億円								
事業の概要	※現在の国庫補助事業区間の延長									
	○断面図									
事業の概要	※道路事業（温品二葉の里線）の施行範囲は、高架橋の導入空間となる平面部道路の用地買収と、高架橋及びトンネル坑口（中山坑口）までの土工（高速 5 号線）の工事費である。 ※舗装及び遮音壁等については、都市高速道路事業で施行									

事業種別	都市高速道路事業	道路事業
事業名	広島高速５号線	一般県道温品二葉の里線
再評価の視点	①事業を巡る社会情勢等の変化	地元情勢の変化 高速５号線のトンネル建設に対して周辺住民から地表面沈下や土砂災害等を危惧する声が挙がったことから、地域の住民生活等の安全性を確認するため、平成２１年９月に県、市及び広島高速道路公社により広島高速５号線トンネル安全検討委員会を設置した。 この委員会では、平成２１年９月から平成２４年８月まで９回にわたり、トンネル建設に伴う地表面沈下や土砂災害等の周辺地域への影響について、新たにボーリング調査等を実施した上で、公正・中立な立場で客観的データに基づき科学的に審議・検討を行い、平成２４年８月にトンネル安全検討委員会報告書を取りまとめた。 【報告書の骨子】 (トンネル施工に伴う地表面沈下の解析及びその対応策) 牛田地区：多数の委員が、地表の建物に被害が生じない状況で、安全なトンネル工事が可能であると評価した。 中山地区：多数の委員が、地形条件を考慮した安全な施工方法を検討すべきと評価した。 (トンネル施工に伴う斜面崩落や植生への影響の可能性) 多数の委員が、トンネル施工に伴い地下水位が発生したとしても、それによって、植生に影響を及ぼし、斜面崩落が発生するとは考えられないと評価した。 この報告書を踏まえ、平成２４年１２月に県知事・広島市長が事業を再開する方針を表明し、実施に当たっては、地域の住民生活の安全性を確保するため、最も地表面沈下の抑制に優れたシールド工法を採用することとした。これに伴い、高速５号線の事業費が増額となる見込みとなった。 平成２１年度再評価の結果と対応状況 ○平成２１年度再評価の結果 【対応方針】 事業継続 【評価監視委員会の審議結果】 事業継続を妥当と認める。 (評価監視委員会の付帯意見) - トンネル安全検討委員会の結論をできるだけ早い時期に得よう努めること - 今後、トンネル関連の追加調査等を実施し、地域の住民生活の安全性を確認することにより、地域住民の理解が得られるよう努めること - トンネル安全検討委員会の結論によりトンネル建設に伴う安全性を確認するとともに、事業費の大幅な増加など事業の前提が変わる場合は、事業再評価を実施し、対外的な説明をしたうえで、トンネル部分の工事に着手すること 【対応方針の理由及び今後の方針】 高速５号線は、本市の都心部と広島県東部地区及び広島空港との間の高速性・定時性の向上や、温品・中山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などの役割を担う路線である。 現在、学識経験者等で構成するトンネル安全検討委員会を設置し、トンネル建設に伴う周辺地域への影響を検証しており、今後、追加の地質調査等を実施し、地域の住民生活の安全性を確認するとともに、住民の理解を深めていく必要がある。 また、高速２号線に併せて整備する必要がある温品ジャンクション部の高架橋工事、広島駅新幹線口地区の都市開発と連携して整備する必要がある常盤橋若草線の拡幅事業等を継続していく必要がある。 以上により、引き続き事業を継続することとする。 事業継続にあたっては、トンネル安全検討委員会において引き続き検証を進め、できるだけ早い時期に結論を得るとともに、住民の理解が得られるよう、なお一層努めていく。 また、トンネル安全検討委員会の結論によりトンネル建設に伴う安全性を確認するとともに、事業費の大幅な増加など事業の前提が変わる場合は、事業再評価を実施し、対外的な説明をしたうえで、トンネル部分の工事に着手するものとする。

事業種別		都市高速道路事業	道路事業
事業名		広島高速５号線	一般県道温品二葉の里線
再評価の視点	①事業を巡る社会情勢等の変化	○対応状況 - 平成２１年９月～ トンネル安全検討委員会において検討 - 平成２３年１２月～ 追加の地質調査等を実施 - 平成２４年８月 トンネル安全検討委員会委員長が報告書を提出 - 平成２４年９月 報告書についての説明会を実施 - 平成２４年１０月 市長が住民等との意見交換会を実施 - 平成２４年１２月 県知事・広島市長が５号線の事業再開を表明 - 平成２４年１２月 公社理事長が「５号線取組方針」を表明 - 平成２４年１２月～ ５号線の事業判断に係る説明会を実施 地域の住民生活の安全性を確保するため、最も地表面沈下の抑制に優れたシールド工法を採用すること、併せて、安心への対策として、万全な調査・計測管理体制をとり、影響が発生した場合には、誠実かつ適切に補償対応を行うことを表明している。 今後は、トンネルの詳細設計等を進める中で、安全・安心の具体的な方策等を地域住民の皆様に説明し、御不安の解消と信頼回復に努めながら事業に対する理解を得られるよう取り組んでいく。 周辺地域の開発 現在までに広島駅周辺で、以下の開発計画が進められている。 ○北口周辺 ・若草町地区市街地再開発事業（平成１８年度～平成２２年度） ・二葉の里土地区画整理事業（平成２２年度～平成２５年度（基盤整備完了予定）） ○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～平成２７年度（竣工予定）） ・広島駅南口Ｃブロック市街地再開発事業（平成２５年度～平成２７年度（竣工予定）） ・広島市民球場周辺地区開発（球場東側：Ｂ地区） （平成２３年度～平成２５年度（予定）） ・広島市民球場周辺地区開発（球場西側：Ａ地区）（未定） 道路ネットワークの整備状況 広島高速道路は、山陽自動車道や広島自動車道等の高規格幹線道路、西広島バイパス・東広島バイパス（一般国道２号）、広島呉道路（一般国道３１号）等の地域高規格道路と一体となった環状・放射型の自動車専用道路網として位置付けられている。 現在までに高速１号線、高速２号線、高速４号線的全線及び高速３号線の一部区間（仁保ジャンクション～吉島）の計２２．１ｋｍを供用している。 前回の平成２１年度高速５号線再評価の実施以降では、供用区間のうち、高速２号線及び高速３号線（宇品～吉島間）を平成２２年４月に供用させ、広島高速道路としてネットワークを形成させている。 現在の広島高速道路の利用状況としては、日平均交通量が約５万３千台（平成２３年度）となっており、収支状況は概ね堅調に推移している。 また、高速３号線（吉島～観音間）では、広島市で整備している太田川渡河部の橋梁と併せて、平成２５年度末の供用開始に向け、事業進捗を図っている。	

事業種別	都市高速道路事業	道路事業
事業名	広島高速５号線	一般県道温品二葉の里線

再評価の視点

②事業の投資効果

費用対効果分析

高速５号線は、都市高速道路事業（有料道路）と道路事業（公共事業）の２つの事業が一体となって効果を発現させることから、これら２つの事業について一体的に費用便益分析を行っている。

（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 ＝評価対象期間（H12～H29）＋５０年 総事業費 １,０３６億円 残りの整備に必要な事業費 ３６６億円 内訳：都市高速道路事業（２６０）８６１億円 道路事業（１０６）１７５億円 →現在価値換算事業費（３１２）１,１４２億円 ①事業費（３１２）１,１４２億円 ②維持管理費（６３）６３億円 総費用（Ｃ）①＋②＝（３７５）１,２０５億円	総便益 ①走行時間短縮便益（１,０７４）１,０７４億円 ②走行経費減少便益（１５５）１５５億円 ③交通事故減少便益（５７）５７億円 総便益（Ｂ） ①＋②＋③＝（１,２８６）１,２８６億円

（残事業）事業全体

費用便益分析の結果

費用便益比（Ｂ／Ｃ）＝（３．４）１．１

※ 「費用便益分析マニュアル」（国土交通省道路局 平成２０年１１月）に基づき算出
 ※ 基準年次 平成２５年

○感度分析の結果

・残事業について、交通量が±１０％変動した場合及び事業費が±１０％変動した場合、事業期間が残事業期間の±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	３．５	３．３
事業費変動	３．２	３．７
事業期間変動	３．３	３．６

○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。

その他事業の投資効果

再評価実施時点における主な評価指標該当項目（別紙「客観的評価指標」参照）

事業種別		都市高速道路事業		道路事業													
事業名		広島高速５号線		一般県道温品二葉の里線													
再評価の視点	②事業の投資効果	1. 活力															
		[国土・地域ネットワークの構築]															
		・高速５号線は、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し、広島市中心部へのアクセス機能の強化など、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路線である。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。															
		・広島市都心部と山陽自動車道が高速道路で結ばれることにより、広島空港や県東部地域からのアクセス性の向上が図られる。															
		・さらに、福田地区、温品地区、中山地区など広島市北東部と広島市都心部のアクセス向上も図られる。															
		[円滑なモビリティの確保]															
		・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中山尾長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等（県道中山尾長線、県道広島中島線等）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。															
		<table><tr><td colspan="4">年間渋滞損失時間（H42）[万人・時間／年]</td></tr><tr><td>整備なし</td><td>整備あり</td><td>削減量</td><td>削減率</td></tr><tr><td>138.4</td><td>78.9</td><td>59.5</td><td>約43%</td></tr></table>				年間渋滞損失時間（H42）[万人・時間／年]				整備なし	整備あり	削減量	削減率	138.4	78.9	59.5	約43%
		年間渋滞損失時間（H42）[万人・時間／年]															
整備なし	整備あり	削減量	削減率														
138.4	78.9	59.5	約43%														
・また、高速５号線と併せて実施する中山踏切の立体交差化の整備により、相乗的に中山・温品地区における一般道路の交通の円滑化が図られる。																	
[都市の再生]																	
・高速５号線の整備により、地域交流圏域の拡大や、市中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、現在、進行している広島駅周辺における二葉の里地区土地区画整理事業などの各都市開発計画の促進が図られる。																	
[個性ある地域の形成]																	
・山陽自動車道と広島市都心部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、観光振興にも寄与する。																	
2. 暮らし																	
[安全で安心できるくらしの確保]																	
・広島市北東部地域から広島市中心部へのアクセス向上が図られるため、市中心部にある第三次救急医療施設（広島市民病院）へのアクセス向上が図られる。																	
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、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する。																	

事業種別		都市高速道路事業		道路事業																			
事業名		広島高速5号線		一般県道温品二葉の里線																			
再評価の視点	②事業の投資効果	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のCO2は次のとおりである。 <table><tr><td>削減される自動車からのCO2 (H42)</td><td>12,870 t-CO2/年</td></tr></table> (参考) CO2 排出量削減便益 <table><tr><td>削減される自動車からのCO2 (H42)</td><td>12,870 t-CO2/年</td></tr><tr><td>炭素C 排出削減量</td><td>3,510 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>3,720 万円/年</td></tr></table>				削減される自動車からのCO2 (H42)	12,870 t-CO2/年	削減される自動車からのCO2 (H42)	12,870 t-CO2/年	炭素C 排出削減量	3,510 t-C/年	貨幣価値原単位	10,600 円/t-C	CO2 排出量削減便益	3,720 万円/年								
	削減される自動車からのCO2 (H42)	12,870 t-CO2/年																					
削減される自動車からのCO2 (H42)	12,870 t-CO2/年																						
炭素C 排出削減量	3,510 t-C/年																						
貨幣価値原単位	10,600 円/t-C																						
CO2 排出量削減便益	3,720 万円/年																						
	③事業の進捗状況	事業の経過 平成10年度 : 都市計画決定 平成12年度 : 整備計画許可 (都市高速道路事業) 平成12年度 : 用地買収着手 (都市高速道路事業) 平成13年度 : 用地買収着手 (道路事業) 平成17年度 : 整備計画変更 (完成4車線→暫定2車線) 平成21年度～ : トンネル安全検討委員会を設置 (その間トンネル本体工事の着手を見合せ) 平成22年度 : 工事実施計画変更 (完成年度:平成24年度→平成25年度) 平成24年度 : 県知事・市長が5号線の事業再開を表明 平成24年度 : 工事実施計画変更 (事業費:739億円→726.4億円) 高速5号線の中山地区の土工区間の整備を都市高速道路事業 (有料道路事業) から道路事業 (公共事業) に変更 今後、トンネル工法の変更等に伴う計画変更を行う予定 (事業費:726.4億円→861.4億円、完成年度:平成25年度→平成29年度) 事業の進捗率 <table><tr><td>区 分</td><td>都市高速道路事業 (広島高速5号線)</td><td>道路事業 (一般県道温品二葉の里線)</td></tr><tr><td>事業予定期間</td><td colspan="2">平成12年度～平成29年度</td></tr><tr><td>全体事業費</td><td>861.4億円</td><td>175億円</td></tr><tr><td>～H23年度末執行済額</td><td>約576億円</td><td>約66億円</td></tr><tr><td>進捗状況</td><td>約67% (事業費ベース)</td><td>約38% (事業費ベース)</td></tr><tr><td>用地進捗状況</td><td>約75千㎡買収済み (約99%)</td><td>約20千㎡買収済み (約94%)</td></tr></table> ※平成23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)	事業予定期間	平成12年度～平成29年度		全体事業費	861.4億円	175億円	～H23年度末執行済額	約576億円	約66億円	進捗状況	約67% (事業費ベース)	約38% (事業費ベース)	用地進捗状況	約75千㎡買収済み (約99%)	約20千㎡買収済み (約94%)
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)																					
事業予定期間	平成12年度～平成29年度																						
全体事業費	861.4億円	175億円																					
～H23年度末執行済額	約576億円	約66億円																					
進捗状況	約67% (事業費ベース)	約38% (事業費ベース)																					
用地進捗状況	約75千㎡買収済み (約99%)	約20千㎡買収済み (約94%)																					

事業種別		都市高速道路事業	道路事業				
事業名		広島高速5号線	一般県道温品二葉の里線				
再評価の視点	③事業の進捗状況	事業の進捗状況（主な内容）					
		<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）</th></tr><tr><td>【用地関係】 ○買収区間 ・二葉の里地区 進捗率 約96% （密接関連区間含む） ・中山地区 進捗率 100% ・温品地区 進捗率 100% ○区分地上権設定区間（トンネル部） ・二葉の里地区 進捗率 約22% ・牛田地区 進捗率 0% ・中山地区 進捗率 約54% （※進捗率は面積ベース） 【工事関係】 ・温品ジャンクション区間：一部完成 （高速2号線関連：平成22年度完成） ・二葉の里地区側道等工事 （工期：平成23～25年度（予定））</td><td>【用地関係】 ・中山地区 進捗率 約94% （※進捗率は面積ベース） 【工事関係】 ・未着手</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）	【用地関係】 ○買収区間 ・二葉の里地区 進捗率 約96% （密接関連区間含む） ・中山地区 進捗率 100% ・温品地区 進捗率 100% ○区分地上権設定区間（トンネル部） ・二葉の里地区 進捗率 約22% ・牛田地区 進捗率 0% ・中山地区 進捗率 約54% （※進捗率は面積ベース） 【工事関係】 ・温品ジャンクション区間：一部完成 （高速2号線関連：平成22年度完成） ・二葉の里地区側道等工事 （工期：平成23～25年度（予定））	【用地関係】 ・中山地区 進捗率 約94% （※進捗率は面積ベース） 【工事関係】 ・未着手
		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）				
		【用地関係】 ○買収区間 ・二葉の里地区 進捗率 約96% （密接関連区間含む） ・中山地区 進捗率 100% ・温品地区 進捗率 100% ○区分地上権設定区間（トンネル部） ・二葉の里地区 進捗率 約22% ・牛田地区 進捗率 0% ・中山地区 進捗率 約54% （※進捗率は面積ベース） 【工事関係】 ・温品ジャンクション区間：一部完成 （高速2号線関連：平成22年度完成） ・二葉の里地区側道等工事 （工期：平成23～25年度（予定））	【用地関係】 ・中山地区 進捗率 約94% （※進捗率は面積ベース） 【工事関係】 ・未着手				
		※平成23年度末時点					
○進捗状況図（用地関係及び工事）							
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）</th></tr><tr><td>トンネル関連の各種調査（水文・植生等） トンネル等詳細設計 用地買収、区分地上権設定 トンネル、橋梁、出入路工事 道路附属施設工事 密接関連道路工事</td><td>用地買収 橋梁工事 土工工事 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）	トンネル関連の各種調査（水文・植生等） トンネル等詳細設計 用地買収、区分地上権設定 トンネル、橋梁、出入路工事 道路附属施設工事 密接関連道路工事	用地買収 橋梁工事 土工工事 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）						
トンネル関連の各種調査（水文・植生等） トンネル等詳細設計 用地買収、区分地上権設定 トンネル、橋梁、出入路工事 道路附属施設工事 密接関連道路工事	用地買収 橋梁工事 土工工事 平面道路工事						

事業種別		都市高速道路事業	道路事業
事業名		広島高速５号線	一般県道温品二葉の里線
再評価の視点	④事業の進捗の見込み	今後の事業進捗の見通し 今後、地域住民の皆様の安全・安心の確保、事業主体としての信頼回復に努めることが重要である。 このことを遵守しながら平成２９年度の完成目標に向け事業の推進に取り組んでいく。	
	⑤コスト縮減や代替案立案等の可能性	コスト縮減の可能性 橋梁下部工において、鋼管ソイルセメント杭や直接定着式アンカーボルトの採用によりコスト縮減を図っている。 今後、橋梁下部工、トンネル工及び土工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。 代替案立案等の可能性 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、現在までの用地取得の進捗率は都市高速道路事業で約９９％、道路事業で約９４％に至っており、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）		対応方針（案） 事業継続 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し、広島市中心部へのアクセス機能の強化など、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路線であり、本市の都心部と広島県東部地区及び広島空港との間の高速性・定時性の向上を図るものである。また、中山地区にある中山踏切の立体交差化を併せて計画し、相乗的に中山・温品地区をはじめとする一般道路の交通の円滑化も図るものである。さらに、高速５号線は、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などにも貢献する路線である。 今後も、地域住民の皆様の安全・安心の確保に全力を挙げて取り組むとともに、こうした取り組みを通じて地域住民の理解が得られるよう努めながら、事業効果を早期に発現するため事業を継続する。	

客観的評価指標(都市高速道路)

- ※ データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、
評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を
実施しなくてもよいものとする。
- ※ 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
- ※ その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
- ※ 便益が費用を上回っていることの確認にあたっては、道路整備による効果は多岐にわたることから、
費用便益分析マニュアルで示している項目、手法や原単位以外のものを用いる事も想定している。
その場合、どのような項目、手法及び原単位を用いたのか明らかにし、原則として公表するものとする。
- ※ 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

[凡例] ●■(塗りつぶし): 効果が確認できる指標

＜事業採択の前提条件を確認するための指標＞

		都市高速道路
前提条件	事業の効率性	■便益が費用を上回っている

＜事業の効果や必要性を評価するための指標＞

策定目標		都市高速道路
大項目	中項目	
1. 活力	円滑な モビリティの 確保	●並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)および削減率
		■並行区間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
		■並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる
		■新幹線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機上へのアクセス向上が見込まれる
	物流効率化の 支援	□特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる
		□農林水産省を主体とする地域から大都市への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる
	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
		□三大都市圏の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
	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
		■日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる

策定目標		都市高速道路
大項目	中項目	
1. 活力	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域を解消する
		☐ 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
		☒ IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する
		☐ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である
2. 暮らし	安全で安心できる暮らしの確保	☒ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
3. 安全	安全な生活環境の確保	☐ 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる
	災害への備え	☒ 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
		☐ 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
		☐ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する
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
	生活環境の改善・保全	☐ 並行区間における自動車からのNO2排出削減率
		☐ 並行区間における自動車からのSPM排出削減率
		☐ 並行区間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	ほかのプロジェクトとの関係	☐ 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	☐ その他、対象地域や事業に固有の情報等、以上の項目に属さない効果が期待される