

再評価対象事業の調書

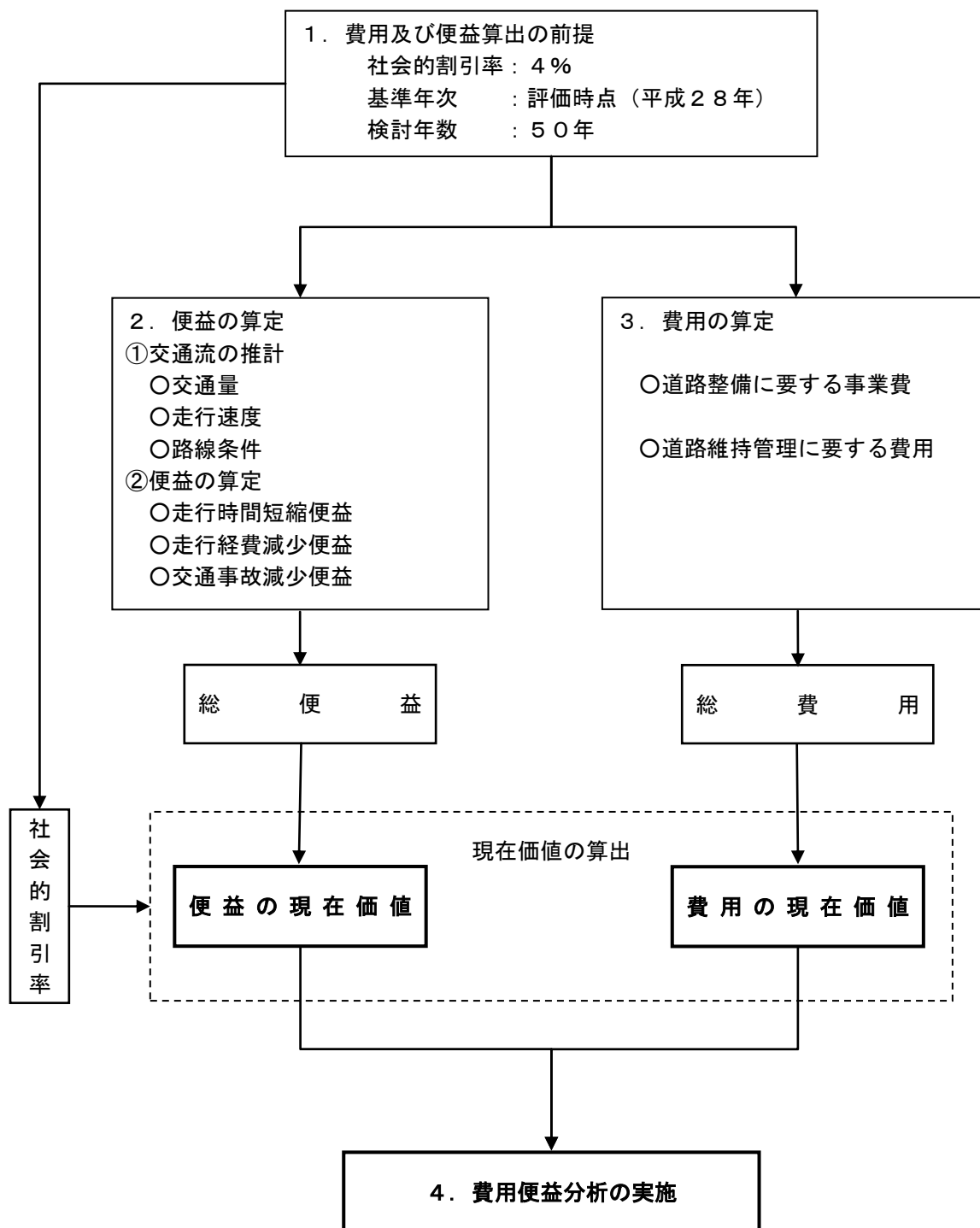
(道路事業・都市高速道路事業)

再評価の考え方及び評価手法

路線名 項目	広島高速 5 号線	一般県道温品二葉の里線・府中祇園線
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】 ・一定の効果を発揮できる区間 (国庫補助事業としての採択区間)
評価項目	- 事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・道路の整備状況、社会経済情勢の変化、地域情勢の変化等 - 事業の投資効果 ・費用対効果分析 ・事業の効果や必要性を評価するための指標 - 事業の進捗状況 ・事業の経過、事業の進捗率、残事業の内容 - 事業の進捗の見込み ・今後の事業進捗の見通し - 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	

費用便益分析のフロー

道路事業・街路事業



〔「費用便益分析マニュアル」（国土交通省 道路局 都市・地域整備局 平成20年11月）より作成〕

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・府中祇園線
再評価理由	理事長が特に必要があると認める事業	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	事業計画の変更を行ったため	

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

1 事業の目的

広島高速 5 号線（一般県道温品二葉の里線）は、広島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、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. 0 k m	1. 0 k m
代表幅員	1 0. 5 m (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	9 4 9 億円	1 7 5 億円 (温品二葉の里線: 132 億円 府 中 祇 園 線: 43 億円)
事業期間	平成 1 2 年度～平成 3 2 年度	

4 予定事業期間及び総事業費

	当初計画		前々回再評価時点 (平成 21 年度)		前回再評価時点 (平成 25 年度)		今回再評価時点 (平成 28 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
事業化年度	平成 12 年度		---		---		---	
予定事業期間	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 29 年度		平成 12 年度 ～平成 32 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
各時点での事業進捗率	0%	0%	67%	35%	67%	38%	67%	42%
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	

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・府中祇園線

事業の概要

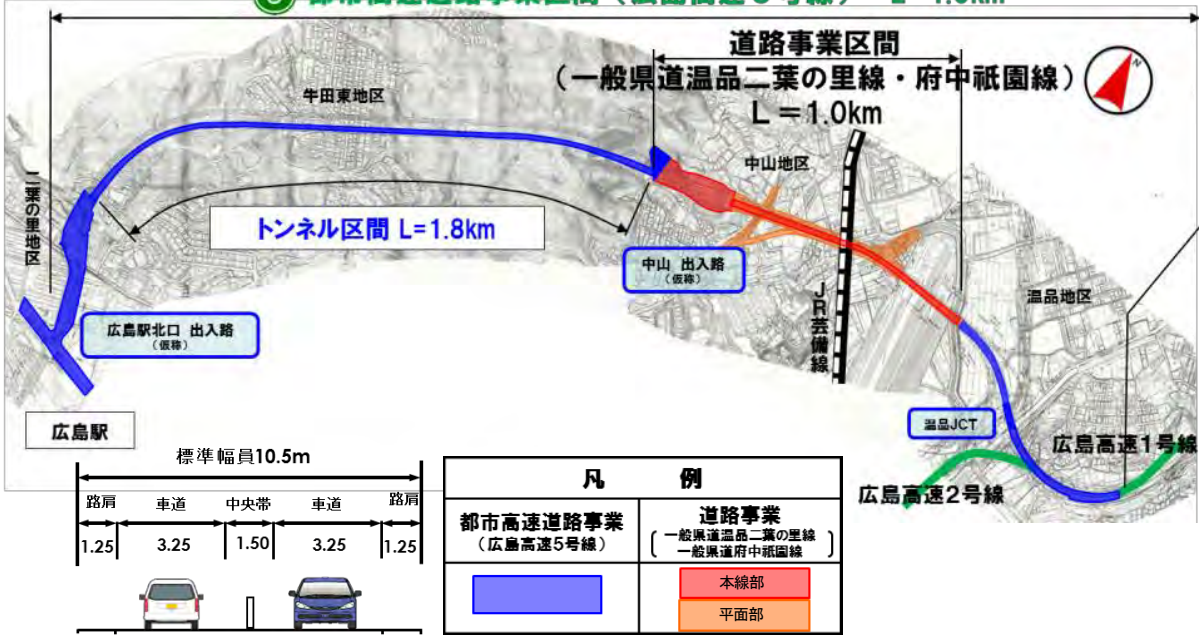
〔事業計画の変更〕

広島高速5号線（都市高速道路事業）については、トンネル施工に係る地域の安全確保と安心の構築を図るための施策実施に伴い、事業期間の延伸、事業費の増額が生じたため、事業計画の変更を行っている。

一般県道温品二葉の里線・府中祇園線（道路事業）については、関係機関との調整等に時間を要し、事業期間の延伸が生じたため、事業計画の変更を行っている。

5 事業概要図

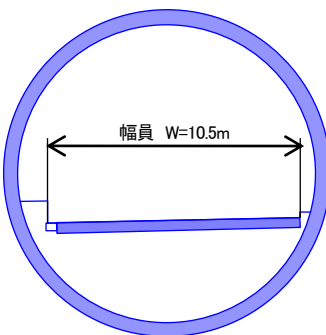
5 都市高速道路事業区間（広島高速5号線） L=4.0km



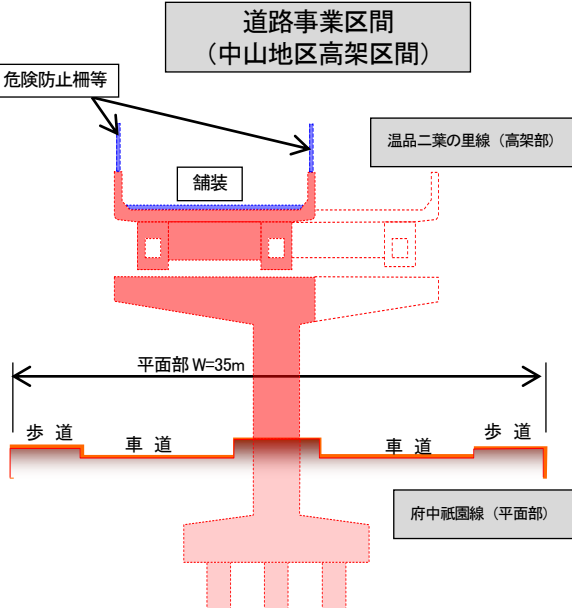
凡 例	
都市高速道路事業 （広島高速5号線）	道路事業 〔一般県道温品二葉の里線 一般県道府中祇園線〕
	本線部
	平面部

<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）



※ 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

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・府中祇園線
再評価の視点	① 事業を巡る社会経済情勢等の変化	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，平成 27 年度末での整備率（供用延長ベース）は 86.2% となっている。 広島市の都市計画道路の整備率は，平成 27 年度末で 75.8% 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 年度に広島高速 1 号線を供用後，段階的に各路線の供用を図ってきており，平成 26 年 3 月には広島高速 3 号線が広島南道路とともに全線完成し，平成 26 年度の広島高速道路の利用交通量は約 6 万 3 千台／日と，平成 25 年度の利用交通量約 5 万 9 千台／日に比べ約 7% 増加するなど，供用延長の増加に応じ，利用交通量が増加している。 また，その後においても，平成 27 年度の利用交通量は約 6 万 7 千台／日と，平成 26 年度と比べ約 6% 増加している。 広島市の財政状況は前回再評価（平成 25 年度）以降も引き続き厳しい財政状況が続いており，現在，平成 28 年 2 月に作成した「財政運営方針」に基づき，平成 28 年度から平成 31 年度までの 4 年間の収支不足の解消等に取り組んでいる。 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，以下の開発計画が進められている。 〔広島駅北口周辺〕 ・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 年度竣工予定） ・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 年度竣工予定） - 球場東側：B 地区（平成 23 年度着工～平成 25 年度竣工）

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・府中祇園線
再評価の視点	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 (1) 平成 25 年度再評価の結果 【対応方針】 事業継続 【評価監視委員会（再評価審議会）の審議結果】 事業継続を妥当と認める。 (付帯意見) 事業者は、トンネルの安全性について未だ不安を抱く地域住民がおられる現状を踏まえ、引き続き、地域の方々の理解と協力を得るために鋭意努力するとともに、事業効果の早期発現を目指すこと。 【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し、広島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、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。 付帯意見を踏まえ、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と協力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。	
		(2) 対応状況 【地域の安全確保と安心の構築の徹底】 広島高速 5 号線事業については、平成 24 年 12 月に、沈下抑制に優れたシールド工法の採用、補償等への万全の対応を行うことなどで、事業再開を決定後、公社において、事業における基本方針として「地域の安全確保と安心の構築の徹底」を定め、 ▶ 厳しい施工管理値（沈下量・騒音・振動）の設定 ▶ 計測管理等のチェック体制の強化 ▶ 万が一に備えた広範囲での家屋事前・事後調査の実施 など 地域住民の「安全確保」と「安心の構築」に向けた具体施策のとりまとめを行った。 これらの内容については、平成 27 年 1 月から町内会単位での事業説明会を開催し説明を行うとともに、その後は住民代表との協議、地域住民への戸別説明を実施するなど、地域住民の方々の不安解消を図り、理解と協力が得られるよう丁寧な説明・対話を継続している。 また、こうした対話を通じ、住民の皆様から聴取した意見を踏まえ、「住民代表による意見表明の場」の設置、住民代表を含めた「安全・安心対策協議会」の設置など、新たな施策をとりまとめ、順次、住民の皆様提案、説明を行っている。	

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・府中祇園線																
再評価の視点	① 事業を巡る社会経済情勢等の変化	〔地域の安全確保と安心の構築の徹底（県・市の対応）〕																	
		また、広島県・広島市においては、地表面沈下を不安視する住民要望に可能な限り応えるため、新たに基準値（沈下量と傾斜角）を設け、万が一、トンネル工事により生じた変状が基準値に達したと確認された場合、希望される方の土地の買収及び建物等の補償を行う仕組を構築し、平成27年10月に公表したところである。																	
		〔トンネル工事〕																	
		広島高速5号線については、広島都市圏の中核性の向上を図る上で、重要な役割を担う路線であり、その事業効果の早期発現を目指し、平成28年5月に、シールドトンネル工事の発注を行っており、現在、シールドマシンなどの詳細設計を進めるとともに、地表面沈下等の計測計画、施工計画の策定などを実施している。																	
		これらの内容については、平成28年12月に、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」での審議を行った後、説明会を開催し、地域住民の方々への説明を行う予定としている。																	
		〔用地取得〕																	
		広島高速5号線事業においては、これまで多くの地権者の方の協力をいただき、全体で約95%（面積ベース、都市高速道路事業約94%、道路事業約97%）の用地の権利を取得しており、残る地権者に対しても引き続き丁寧な説明を行い、用地協力が得られるよう、用地交渉等を継続している。																	
		一方で、未取得用地の一部に地権者が所在不明となっている土地があり、その権利の取得は土地収用法による手続きによらざるを得ない状況であることから、事業認定手続きを進めている。																	
		<table><thead><tr><th>時 期</th><th>内 容</th></tr></thead><tbody><tr><td>平成27年 1月 3月</td><td>地域の安全確保と安心構築等に関する説明会 ▶ シールドトンネル工法の概要、地表面沈下等の管理基準とその計測方法、事前家屋調査の範囲・内容など、地域の安全確保と不安解消に向けた取組について説明（資料郵送、戸別説明も実施）</td></tr><tr><td>平成27年11月</td><td>広島高速5号線（県道温品二葉の里線）事業説明会 ▶ 事業計画の概要、事業の効果、事業認定手続き等について説明</td></tr><tr><td>平成28年 2月</td><td>シールドトンネル工事の発注仕様等に関する説明会 ▶ シールドトンネル工事の発注仕様、「安全確保」と「安心の構築」のための取組などについて説明</td></tr><tr><td>平成28年 5月</td><td>シールドトンネル工事発注 ▶ シールドマシン等の詳細設計、施工計画の策定を開始</td></tr><tr><td>平成28年 9月</td><td>シールドトンネル工事の設計・施工提案に関する説明会 ▶ シールドトンネル工事の設計・施工提案について説明</td></tr><tr><td>平成28年10月 11月</td><td>事前計測、家屋事前調査に関する説明会 ▶ 事前計測、家屋事前調査について説明</td></tr><tr><td>平成28年12月</td><td>トンネル施工管理委員会（住民代表による意見表明） ▶ トンネル詳細設計、計測計画、施工計画等を審議</td></tr></tbody></table>		時 期	内 容	平成27年 1月 3月	地域の安全確保と安心構築等に関する説明会 ▶ シールドトンネル工法の概要、地表面沈下等の管理基準とその計測方法、事前家屋調査の範囲・内容など、地域の安全確保と不安解消に向けた取組について説明（資料郵送、戸別説明も実施）	平成27年11月	広島高速5号線（県道温品二葉の里線）事業説明会 ▶ 事業計画の概要、事業の効果、事業認定手続き等について説明	平成28年 2月	シールドトンネル工事の発注仕様等に関する説明会 ▶ シールドトンネル工事の発注仕様、「安全確保」と「安心の構築」のための取組などについて説明	平成28年 5月	シールドトンネル工事発注 ▶ シールドマシン等の詳細設計、施工計画の策定を開始	平成28年 9月	シールドトンネル工事の設計・施工提案に関する説明会 ▶ シールドトンネル工事の設計・施工提案について説明	平成28年10月 11月	事前計測、家屋事前調査に関する説明会 ▶ 事前計測、家屋事前調査について説明	平成28年12月	トンネル施工管理委員会（住民代表による意見表明） ▶ トンネル詳細設計、計測計画、施工計画等を審議
		時 期	内 容																
平成27年 1月 3月	地域の安全確保と安心構築等に関する説明会 ▶ シールドトンネル工法の概要、地表面沈下等の管理基準とその計測方法、事前家屋調査の範囲・内容など、地域の安全確保と不安解消に向けた取組について説明（資料郵送、戸別説明も実施）																		
平成27年11月	広島高速5号線（県道温品二葉の里線）事業説明会 ▶ 事業計画の概要、事業の効果、事業認定手続き等について説明																		
平成28年 2月	シールドトンネル工事の発注仕様等に関する説明会 ▶ シールドトンネル工事の発注仕様、「安全確保」と「安心の構築」のための取組などについて説明																		
平成28年 5月	シールドトンネル工事発注 ▶ シールドマシン等の詳細設計、施工計画の策定を開始																		
平成28年 9月	シールドトンネル工事の設計・施工提案に関する説明会 ▶ シールドトンネル工事の設計・施工提案について説明																		
平成28年10月 11月	事前計測、家屋事前調査に関する説明会 ▶ 事前計測、家屋事前調査について説明																		
平成28年12月	トンネル施工管理委員会（住民代表による意見表明） ▶ トンネル詳細設計、計測計画、施工計画等を審議																		

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

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・府中祇園線

1費用対効果分析

(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。
これらの事業は密接に関連しており、一体となって効果を発現することから、一体的に費用便益分析を実施している。

(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～H32）＋50年 総事業費1,124億円 残りの整備に必要な事業費327億円 〔内訳：都市高速道路事業（256）949億円 道路事業（71）175億円〕 →現在価値換算事業費（257）1,253億円 ①事業費（257）1,253億円 ②維持管理費（22）22億円 総費用（C）※ ¹ ①＋②＝（279）1,274億円	総便益 ①走行時間短縮便益（1,078）1,078億円 ②走行経費減少便益（157）157億円 ③交通事故減少便益（57）57億円 総便益（B）※ ² ①＋②＋③＝（1,292）1,292億円

費用便益分析の結果※^{3, 4}

(残事業)事業全体

費用便益比（B／C）＝（4.6）1.0

※¹広島高速5号線（一般県道温品二葉の里線）のみの総費用Cは1,171億円

※²広島高速5号線の償還期間満了後の便益増加を考慮した総便益Bは1,335億円

※³「費用便益分析マニュアル」（国土交通省 道路局 都市・地域整備局 平成20年11月）に基づき算出

※⁴基準年次：平成28年

(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	4.7	4.5
事業費変動	4.2	5.1
事業期間変動	4.5	4.7

(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。

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・府中祇園線													
再評価の視点	② 事業の投資効果	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、ルートの選択肢が増え、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><th colspan="4">年間渋滞損失時間（H42）[万人・時間／年]</th></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>149.0</td><td>91.0</td><td>58.0</td><td>約 39%</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	149.0	91.0	58.0	約 39%
		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												
		149.0	91.0	58.0	約 39%												
・ また、広島高速 5 号線と併せて整備を進めている中山踏切の立体交差化など、県道府中祇園線の整備により、高速 5 号線と一体となり、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〕																	
・ 広島高速 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各都市開発計画の促進が図られる。																	
〔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し、広島市中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、広島空港や広島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。																	
〔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ることで、観光振興に寄与する。																	

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・府中祇園線						
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〕							
		・ 広島市北東部地域から広島市中心部へのアクセス向上により，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，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。							
		(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>11,710 t-CO2/年</td></tr></table>		削減される自動車からのCO2（H42）	11,710 t-CO2/年				
削減される自動車からのCO2（H42）	11,710 t-CO2/年								
(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>11,710 t-CO2/年</td></tr><tr><td>炭素 C 排出削減量</td><td>3,190 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>3,380 万円/年</td></tr></table>		削減される自動車からのCO2（H42）	11,710 t-CO2/年	炭素 C 排出削減量	3,190 t-C/年	貨幣価値原単位	10,600 円/t-C	CO2 排出量削減便益	3,380 万円/年
削減される自動車からのCO2（H42）	11,710 t-CO2/年								
炭素 C 排出削減量	3,190 t-C/年								
貨幣価値原単位	10,600 円/t-C								
CO2 排出量削減便益	3,380 万円/年								

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・府中祇園線
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 ▶ 高速 5 号線を暫定 2 車線整備に変更
		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 ▶ 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 ▶ 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） ▶ 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、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）
		2 事業の進捗率	
		(1) 事業全体	
		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 12 年度～平成 32 年度
		全体事業費	949 億円
		H27 年度末執行済額	約 638 億円
		進捗状況 (事業費ベース)	約 67%
		用地取得面積	約 85 千㎡
		取得済面積	約 80 千㎡
		用地進捗状況 (面積ベース)	約 94%
			約 97%
		(平成 27 年度末時点)	

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・府中祇園線
再評価の視点	③ 事業の進捗状況	(2) 主な内容（平成27年度末時点）	
		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）】 ・二葉の里地区 進捗率 約97% ・牛田地区 進捗率 約18% ・中山地区 進捗率 約96% ・温品地区 進捗率 100% （進捗率は面積ベース） 【工事関係】 ・二葉の里地区：高架橋工事 ・温品地区：高架橋工事	【用地取得関係（区分地上権含む）】 ・中山地区 進捗率 約97% （進捗率は面積ベース） 【工事関係】 ・中山地区：高架橋工事，土工工事，平面道路工事
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 （一般県道温品二葉の里線・府中祇園線）
		・用地取得（買収，区分地上権設定） ・トンネル関連の各種調査（沈下・騒音・振動計測，家屋調査等） ・トンネル工事（シールド区間，NATM 区間） ・舗装、道路附属施設工事	・用地取得 ・高架橋工事 ・土工工事 ・平面道路工事

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・府中祇園線
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 平成30年度からのトンネル掘削の開始に向け、引き続き地域住民の皆様の不安解消や安全確保、安心の構築に努めながら、区分地上権設定を含めた用地取得を進めるとともに、順次工事の進捗を図り、平成32年度の完成に向けて取り組む。	
	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 今後、トンネル工事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。 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、現在までの用地取得の進捗率は都市高速道路事業で約94%、道路事業で約97%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）	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号線を介して山陽自動車道と接続し、広島市中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とともに、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。 また、中山地区においては、中山踏切の立体交差化を併せて計画し、高速5号線と一体となり、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。 地域住民の安全確保、安心の構築に関しては、万全の態勢をとり事業に取り組んでおり、引き続き、地域住民の理解と協力が得られるよう努めながら、事業効果の早期発現を目指し、事業を継続する。	

(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・一般県道温品二葉の里線ほか
事業主体	広島高速道路公社・広島市

●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. 0 経済的純現在価値 (B - C) = 1 8 億円 経済的内部収益率 (E I R R) = 4. 1 %

●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口を■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	○並行区間等の渋滞損失時間 約149万人・時間/年⇒約91万人・時間/年 ○並行区間等の渋滞損失削減率 約39%削減 ※並行区間：県道広島中島線、県道中山尾長線 等
		■ 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	＜広島中島線＞ ・対象区間（東区矢賀新町一丁目） 改善見込み（旅行速度15.4km/h⇒20.0km/h） ・対象区間（東区矢賀新町二丁目） 改善見込み（旅行速度15.4km/h⇒27.6km/h） ＜中山尾長線＞ ・対象区間（東区中山南一丁目） 改善見込み（旅行速度18.1km/h⇒26.9km/h）
		□ 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	並行区間にバス路線が存在 利便性の向上が期待できるバス路線：広島空港リムジンバス
		■ 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	広島空港⇒広島駅（広島中島線等利用：45分 ⇒ 高速5号線利用：38分）
		■ 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	広島駅⇒広島空港（広島中島線等利用：45分 ⇒ 高速5号線利用：38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		—
	□ 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		—
	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	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
		□ 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	都市計画道路網密度の変化（1.96km/km2⇒1.99km/km2）
		□ 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16ha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	—
	国土・地域ネットワークの構築	□ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り	—
		■ 地域高規格道路の位置づけあり	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	拠点都市：東広島市
		■ 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	対象となる日常活動圏中心都市：東広島市
		□ 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	対象地区 福田地区（約26分⇒約16分） 中山地区（約10分⇒約4分）など

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	平和記念公園、縮景園
		■ 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/日以上全て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有り	—
		☐ 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	山陽自動車道広島東IC⇒広島市立広島市民病院（県道広島中島線、県道東海田広島線利用：26分 ⇒ 高速5号線利用：16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在する場合において、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学童、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付けがある、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
		☐ 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（A'路線としての位置づけがある場合）	—
		☐ 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	—
	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：11,710t-CO2/年
		○ 現道等における自動車からのNO2排出削減率	—
		○ 現道等における自動車からのSPM排出削減率	—
		☐ 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	—
4. 環境	生活環境の改善・保全	☐ その他、環境や景観上の効果が期待される	—
		○ 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	—
		○ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	—
		○ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	—
	他のプロジェクトとの関係	○ 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	—
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	—
		☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	—
		☐ 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	—