

**令和元年度 第2回 広島市公共事業再評価審議会**  
**令和元年度 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	…	p	1
	・再評価審議対象事業一覧表	…	p	2
	・再評価審議対象事業位置図	…	p	3
資料-2	再評価対象事業の調書（道路事業・都市高速道路事業）	…	p	4
	・再評価に係る資料			
	一般県道 温品二葉の里線・府中祇園線 都市高速道路事業 広島高速5号線	…	p	5
参考資料	公共事業の再評価について			別冊

## 再評価審議対象事業一覧表・位置図

**令和元年度 第2回 広島市公共事業再評価審議会  
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	一定期間が経過した理由等
道路事業	一般県道 温品二葉の里線 ・府中祇園線	国庫補助事業	東区温品一丁目 〱 東区中山西二丁目	平成12年度 〱 令和6年度	⑤	事業計画の変更を行ったため。

※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：事業が予算化された後、10年間を経過した時点で継続中の事業  
 ③：事業費が予算化される前の準備・計画段階で5年間が経過した事業（大規模な国庫補助事業に限る。）  
 ④：再評価実施後、5年間（下水道事業については、10年間）が経過した時点で継続中又は未着工の事業  
 ⑤：市長が特に必要と認める事業

**令和元年度 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	一定期間が経過した理由等
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 〱 東区二葉の里三丁目	平成12年度 〱 令和6年度	④	事業計画の変更を行ったため。

※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：事業が予算化された後、10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：理事長が特に必要と認める事業



## 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	4.0 km	1.0 km
代表幅員	10.5 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	1,259億円	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6年度	

**4 予定事業期間及び総事業費**

事業区分	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)		今回再評価時点 (令和元年度)	
	都市高速 道路事業	道路事業	都市高速 道路事業	道路事業	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		平成12年度 ～令和6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
各時点での事業進ちょく率	0%	0%	67%	35%	67%	38%	67%	42%	61%	67%
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	

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、広島高速2号線との連結路の追加整備や建設資材費の高騰などの社会情勢の変化等により、事業費の増額、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。

（広島高速5号線 本線：令和4年度完成、広島高速2号線との連結路：令和6年度完成）

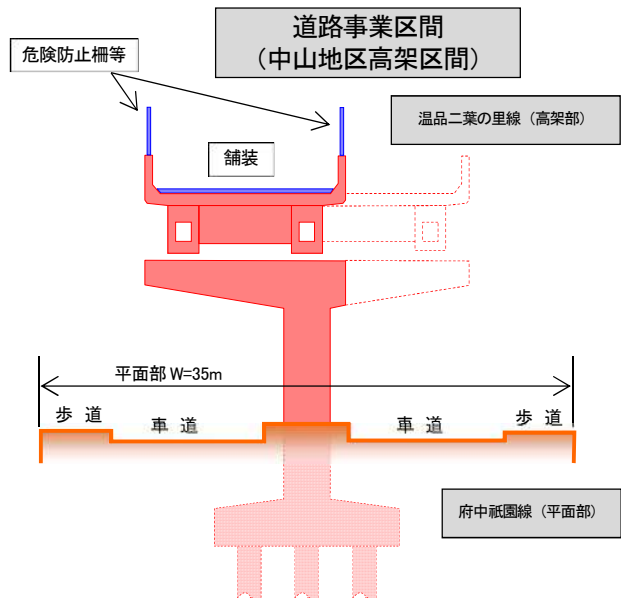
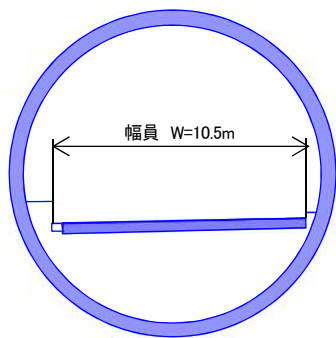
一般県道温品二葉の里線・府中祇園線（道路事業）については、現場条件の変化による工法等の変更及び建設資材費の高騰など社会情勢の変化等により、事業費の増額が生じ、また、工事工程の精査により事業期間の延伸が生じたため、事業計画の変更を行っている。

5 事業概要図



<断面図>

都市高速道路事業区間  
(トンネル区間)



- ※ 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の変化	<p data-bbox="327 248 603 284"><b>1 道路の整備状況</b></p> <p data-bbox="347 313 1445 425">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30年度末での整備率（供用延長ベース）は86.2%となっている。</p> <p data-bbox="347 450 1299 486">広島市の都市計画道路の整備率は、平成30年度末で77.2%となっている。</p> <p data-bbox="327 568 660 604"><b>2 社会経済情勢の変化</b></p> <p data-bbox="347 631 1445 743">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。</p> <p data-bbox="347 750 1445 862">利用交通量は平成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ており、平成30年度は約7万1千台/日となっている。これは、前回再評価時の平成28年度の約6万9千台/日と比べ約4%増加している。</p> <p data-bbox="347 891 1445 1003">広島市の財政状況は前回再評価（平成28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。</p> <p data-bbox="327 1048 603 1084"><b>3 地域情勢の変化</b></p> <p data-bbox="363 1111 560 1146">周辺地域の開発</p> <p data-bbox="389 1151 1358 1187">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。</p> <p data-bbox="352 1209 628 1245">〔広島駅新幹線口周辺〕</p> <ul data-bbox="373 1261 1246 1346" style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>・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）</li> </ul> <p data-bbox="352 1391 571 1426">〔広島駅南口周辺〕</p> <ul data-bbox="373 1442 1385 1659" style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>・広島市民球場周辺地区開発 <ul data-bbox="491 1585 1203 1659" style="list-style-type: none"> <li>球場西側：A地区（平成26年度着工～平成28年度竣工）</li> <li>球場東側：B地区（平成23年度着工～平成25年度竣工）</li> </ul> </li> </ul>

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の変化	<div data-bbox="331 248 799 286" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">4 前回の再評価の結果と対応状況</div> <p data-bbox="341 315 715 349">(1) 平成28年度再評価の結果</p> <div data-bbox="363 394 504 427" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">【対応方針】</div> <p data-bbox="405 439 520 472">事業継続</p> <div data-bbox="363 512 951 546" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">【評価監視委員会（再評価審議会）の審議結果】</div> <p data-bbox="405 557 724 591">事業継続を妥当と認める。</p> <p data-bbox="395 613 528 647">(付帯意見)</p> <p data-bbox="405 658 1390 804">事業者は、トンネル工事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、安全確保、安心の構築及び生活環境の保全に向け、引き続き、地域住民の理解と協力が得られるよう最大限努めながら、事業効果の早期発現を目指すこと。</p> <div data-bbox="363 853 783 887" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">【対応方針の理由及び今後の方針】</div> <p data-bbox="405 898 1390 1088">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、広島市の都心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区の開発促進などにも貢献する路線である。</p> <p data-bbox="405 1099 1390 1200">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。</p> <p data-bbox="405 1211 1390 1323">引き続き、地域住民の安全確保、安心の構築及び生活環境の保全に向け万全の態勢で取り組み、地域住民の理解と協力が得られるよう努めながら、事業を推進する。</p>

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の変化	(2) 対応状況 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」の実現に向けた具体的施策を取りまとめている。		
		安全確保の施策	シールド工法の採用	○最も地表面沈下の抑制に優れた工法を採用  【シールド工法の特徴】 ・最も地表面沈下の抑制に優れる ・地下水位の低下を防止できる ・軟弱地盤から岩盤まで対応が可能 ・鉄道等重要構造物直下の工事実績が豊富 ・短期間での施工が可能
			施工管理による安全確保	○工事中の沈下量の管理を適切に実施  【牛田地区】 沈下量：一次管理値 1.3mm、二次管理値 2.4mm 【二葉の里地区】 沈下量：一次管理値 1.3mm、二次管理値 2.4mm
				○工事中の騒音・振動の管理を適切に実施  【牛田地区】 騒音：一次管理値 50dB、二次管理値 55dB 振動：一次管理値 60dB、二次管理値 65dB 【二葉の里地区】 騒音：一次管理値 55(45)dB、二次管理値 65(55)dB 三次管理値 85dB 振動：一次管理値 60(55)dB、二次管理値 65(60)dB 三次管理値 75dB ※( )内は夜間の管理値を示しています
		○工事中の水位観測を実施		
		専門家からの意見聴取	○入札段階において「トンネル技術検討委員会」を設置 ○設計・施工段階において「トンネル施工管理委員会」を設置	
		安心構築の施策	相談窓口の設置	○現場ステーションを設置（二葉の里地区・牛田地区） ○地域住民の皆様からの要望、相談への対応を実施
			情報公開	公開内容〔工事進捗、地表面沈下や騒音・振動の計測結果〕 ○情報公開を逐次実施（現場ステーションの設置） ○定期的な情報公開を実施
			チェック体制の強化	○計測管理はコンサルタントに委託し、チェック体制を強化 ○県市によるチェック体制を強化 ○専門家によるチェック体制を強化
			補償の対応	○万が一に備え、次のとおり実施 ・家屋等の事前調査、事後調査、沈下計測を広範囲で実施 ・予め、損失補償基準や対応内容について分かり易い説明を実施
住民意見の反映	○「トンネル技術検討委員会」及び「トンネル施工管理委員会」の開催に先立ち、「住民代表が意見表明する場」を設置			
シールドトンネル工事への住民参加	○施工段階において、住民代表、公社、施工業者等が直接意見交換等を行う場として「安全・安心対策協議会」を二葉の里地区に設置 牛田地区についても、今後設置予定			
万が一に備えた仕組み	○県・市において基準値を設け、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、広島県土地開発公社の事業において希望される方の土地の買収及び建物等の補償を実施			

## 〔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「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、第1回トンネル施工管理委員会では詳細設計や施工・計測計画について、技術的見地から審議をいただいたうえで決定している。

トンネル掘削開始に先立って開催した第2回トンネル施工管理委員会では、施工状況及び計測結果や施工管理計画について、技術的見地から審議をいただいたうえで決定している。

シールドマシンの一部損傷を受けて開催した第3回トンネル施工管理委員会では、カッター損傷の要因及び対応策について技術的見地から審議が行われ、対応方針は妥当であり、審議した対策を行うことで、当初計画通りの安全な施工が可能との意見をいただいたうえで掘削再開している。

また、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。

今後とも引き続き地域住民に対して、施工状況・計測結果等の報告を行うとともに、牛田地区でのトンネル掘削の開始前には第4回委員会を開催し、二葉の里地区及び二葉山でのトンネル掘削実績を踏まえた牛田地区での掘削計画等を審議する予定である。

## 〔前回事業再評価（平成28年12月）からの経緯〕

時 期	内 容
平成28年12月	第1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
平成29年1月	住民説明会 ▶ トンネル詳細設計及び施工・計測計画について
平成29年6月	安全・安心の施策の一つである 「現場ステーション」を設置（二葉の里地区）
平成30年2月	安全・安心の施策の一つである 「安全・安心対策協議会」を設置（二葉の里地区）
平成30年4月	安全・安心の施策の一つである 「現場ステーション」を設置（牛田地区）
平成30年8月	第2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
平成30年9月	住民説明会 ▶ 施工状況、計測及び施工管理計画について説明
平成30年9月	シールドトンネル掘削開始 〔 シールドマシンの一部損傷により掘削作業中断 平成30年12月～令和元年5月 〕
平成31年2月	住民説明会 ▶ シールドマシンの一部損傷について説明
平成31年4月	第3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
平成31年4月	住民説明会 ▶ カッター損傷の要因分析及び対応策について説明
令和元年5月	シールドトンネル掘削再開

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

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 = 事業期間 + 供用後 50 年  総事業費 1,471 億円 残りの整備に必要な事業費 383 億円 [ 内訳：都市高速道路事業 (342) 1,259 億円 道路事業 (41) 212 億円 ] → 現在価値換算事業費 (296) 1,711 億円  ① 事業費 (296) 1,711 億円 ② 維持管理費 (27) 27 億円  総費用 (C) ① + ② = (323) 1,738 億円	総便益  ① 走行時間短縮便益 (1,731) 1,731 億円 ② 走行経費減少便益 (129) 129 億円 ③ 交通事故減少便益 (46) 46 億円  総便益 (B) ※ <sup>3</sup> ① + ② + ③ = (1,905) 1,905 億円
費用便益分析の結果※ <sup>1, 2</sup> (残事業) 事業全体 費用便益比 (B/C) = (5.9) 1.1	

※1 「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30年2月)に基づき算出

※2 基準年次：令和元年度

※3 端数処理により合計値が一致しない。

(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	6.0	5.8
事業費変動	5.4	6.5
事業期間変動	5.7	6.2

(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。

**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										
		<p>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）</p> <p>(1) 活 力</p> <p>〔円滑なモビリティの確保〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <table border="1" style="margin-left: 40px;"> <thead> <tr> <th colspan="4">年間渋滞損失時間 (R12) [万人・時間/年]</th> </tr> <tr> <th>整備なし</th> <th>整備あり</th> <th>削減量</th> <th>削減率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">126.3</td> <td style="text-align: center;">91.7</td> <td style="text-align: center;">34.6</td> <td style="text-align: center;">約27%</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、広島高速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。</li> </ul> <p>〔都市の再生〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>〔国土・地域ネットワークの構築〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>〔個性ある地域の形成〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	年間渋滞損失時間 (R12) [万人・時間/年]				整備なし	整備あり	削減量	削減率	126.3	91.7
年間渋滞損失時間 (R12) [万人・時間/年]												
整備なし	整備あり	削減量	削減率									
126.3	91.7	34.6	約27%									

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のCO <sub>2</sub> は次のとおりである。								
		<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 60%;">削減される自動車からのCO<sub>2</sub> (R12)</td> <td style="text-align: right;">11,100 t-CO<sub>2</sub>/年</td> </tr> </table>	削減される自動車からのCO <sub>2</sub> (R12)	11,100 t-CO <sub>2</sub> /年						
		削減される自動車からのCO <sub>2</sub> (R12)	11,100 t-CO <sub>2</sub> /年							
		(参考) CO <sub>2</sub> 排出量削減便益								
		<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 60%;">削減される自動車からのCO<sub>2</sub> (R12)</td> <td style="text-align: right;">11,100 t-CO<sub>2</sub>/年</td> </tr> <tr> <td>炭素C排出削減量</td> <td style="text-align: right;">3,030 t-C/年</td> </tr> <tr> <td>貨幣価値原単位</td> <td style="text-align: right;">10,600 円/t-C</td> </tr> <tr> <td>CO<sub>2</sub>排出量削減便益</td> <td style="text-align: right;">3,210 万円/年</td> </tr> </table>	削減される自動車からのCO <sub>2</sub> (R12)	11,100 t-CO <sub>2</sub> /年	炭素C排出削減量	3,030 t-C/年	貨幣価値原単位	10,600 円/t-C	CO <sub>2</sub> 排出量削減便益	3,210 万円/年
		削減される自動車からのCO <sub>2</sub> (R12)	11,100 t-CO <sub>2</sub> /年							
		炭素C排出削減量	3,030 t-C/年							
		貨幣価値原単位	10,600 円/t-C							
CO <sub>2</sub> 排出量削減便益	3,210 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	<b>1 事業の経過</b>	
		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）

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 事業の進捗率		
(1) 事業全体 <span style="float: right;">(平成30年度末時点)</span>		
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～令和6年度	
全体事業費	1,259億円	212億円
H30年度末執行済額	約773億円	約142億円
進捗状況 (事業費ベース)	約61%	約67%
用地取得面積	約86千㎡	約22千㎡
取得済面積	約86千㎡	約21千㎡
用地進捗状況 (面積ベース)	100%	約98%

※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。

再評価に係る資料

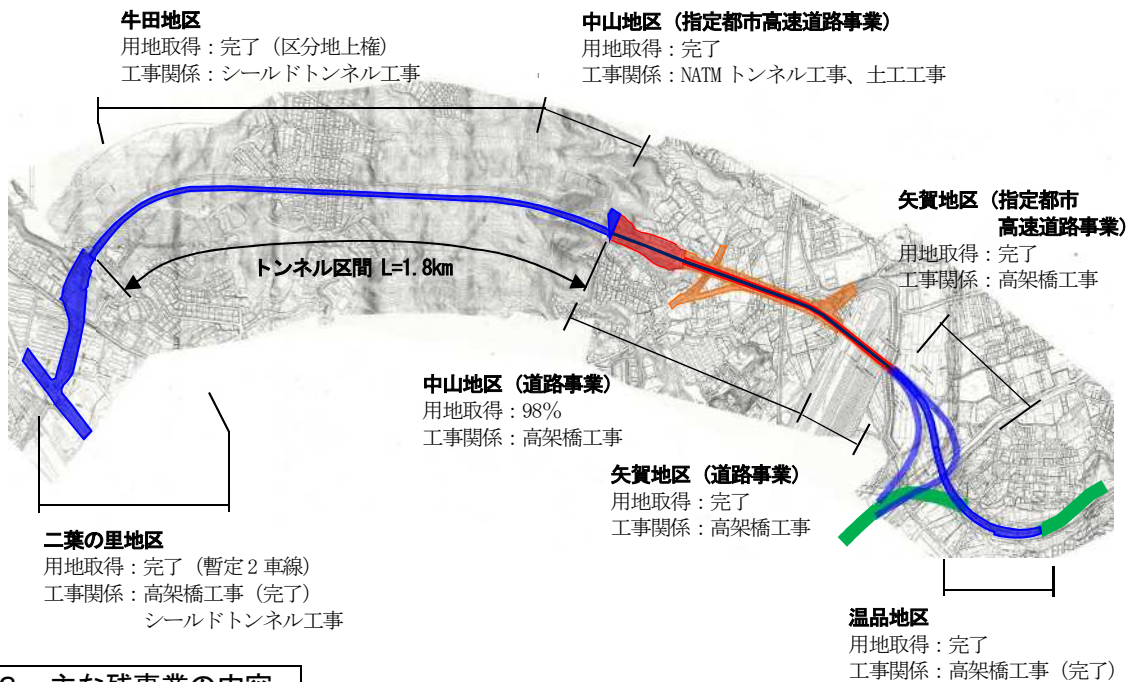
事業種別	都市高速道路事業	道路事業
事業名	広島高速5号線	一般県道 温品二葉の里線・府中祇園線

再評価の視点

③ 事業の進捗状況

(2) 主な内容（令和元年12月末時点）

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)
<p>【用地取得関係（区分地上権含む）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・用地取得：完了（暫定2車線区間）</li> </ul> <p>【主な工事関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・二葉の里地区：高架橋工事</li> <li>・二葉の里、牛田地区：シールドトンネル工事 (約190m / 1,407m)</li> <li>・中山地区：NATMトンネル工事 (約350m / 409m) ：土工工事</li> <li>・矢賀地区：高架橋工事</li> <li>・温品地区：高架橋工事</li> </ul>	<p>【用地取得関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中山地区：進捗率 約98% (進捗率は面積ベース)</li> </ul> <p>【工事関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・矢賀地区：高架橋工事</li> <li>・中山地区：高架橋工事、土工工事 平面道路工事</li> </ul>



3 主な残事業の内容

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)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・トンネル関連の各種調査 (沈下・騒音・振動計測、家屋調査等)</li> <li>・トンネル工事 (シールド区間、NATM区間)</li> <li>・道路附属施設工事</li> <li>・高架橋詳細設計・工事 (広島高速2号線との連結路)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地取得</li> <li>・高架橋工事</li> <li>・土工工事</li> <li>・平面道路工事 (中山踏切の立体交差化を含む)</li> </ul>

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	<p><b>1 今後の事業進捗の見通し</b></p> <p>令和4年度の広島高速5号線の完成及び令和6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不安解消や安全確保、安心の構築に努めながら、順次工事の進捗を図る。</p>	
	⑤ コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p><b>1 コスト縮減の可能性</b></p> <p>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。</p> <p><b>2 代替案立案等の可能性</b></p> <p>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。</p> <p>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、道路事業で約98%となっており、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。</p>	
対応方針(案)	<b>1 対応方針(案)</b>	<p>事業継続</p>	
	<b>2 対応方針(案)の理由と今後の方針</b>	<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号線を介して広島県道路や整備が進んでいる東広島・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> <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> <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>	

(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	一般県道温品二葉の里線・府中祇園線 広島高速5号線
事業主体	広島市 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) = 1.1 経済的純現在価値 (B-C) = 168億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 4.3%

●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	○ 並行区間等の渋滞損失時間 約126万人・時間/年⇒約92万人・時間/年 ○ 並行区間等の渋滞損失削減率 約27%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 (東区温品一丁目) 改善見込み (旅行速度16.4km/h⇒28.0km/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15.0km/h⇒24.0km/h) <府中祇園線> ・対象区間 (東区中山東二丁目) 改善見込み (旅行速度9.4km/h⇒23.4km/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：50分 ⇒ 高速5号線利用：43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：50分 ⇒ 高速5号線利用：43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	広島港
		□ 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 (1.98km/km2⇒2.01km/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		—	

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	国土・地域ネット	<input type="checkbox"/> 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	—
		<input checked="" type="checkbox"/> 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
		<input checked="" type="checkbox"/> 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
		<input checked="" type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	—
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	—
		<input checked="" type="checkbox"/> 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29分⇒約19分） 中山地区（約11分⇒約4分）など
	個性ある地域の形	<input type="checkbox"/> 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	—
		<input type="checkbox"/> 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	—
		<input checked="" type="checkbox"/> 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
<input checked="" type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である		広島平和記念都市建設法	
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		—	
<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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	—
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	—
		<input type="checkbox"/> 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	—
	安全で安心できる暮らしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 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：29分⇒高速5号線利用：19分）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 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	—
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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	—
		<input checked="" type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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	—
		<input type="checkbox"/> 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）	—
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検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	—
		<input type="checkbox"/> 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	—
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	—
		<input type="checkbox"/> 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	—
		<input type="checkbox"/> 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	—

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
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：11,098t-CO2/年
	生活環境の改善・	○ 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	—
		□ 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	■ 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	—