

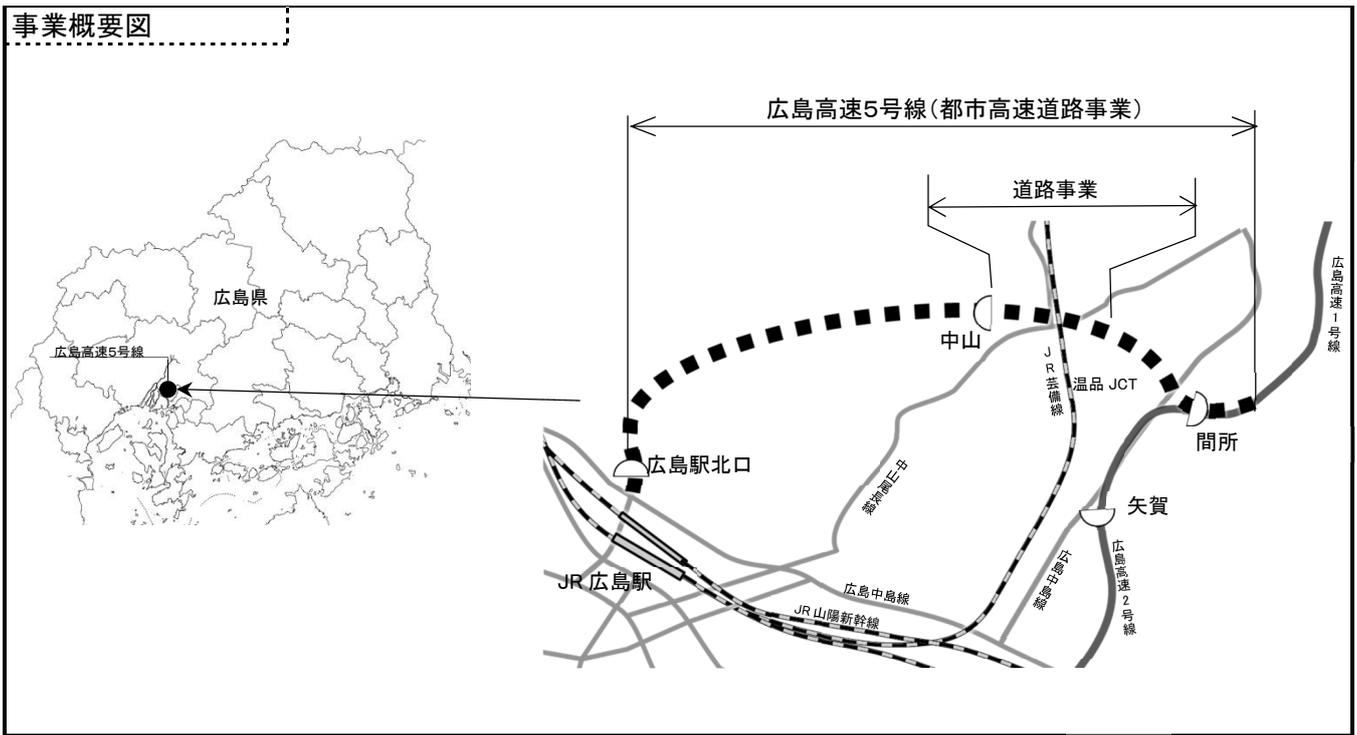
再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課: 道路局 高速道路課

担当課長名: _____

事業名: 都市高速道路 <small>ひろしまこうそく</small> 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			
起終点: <small>ひろしまし ひがしく ぬくしなちよう</small> 自: 広島市東区温品町 <small>ひろしまし ひがしく ふたば さとさんちようめ</small> 至: 広島市東区二葉の里三丁目	延長: 4.0km				
事業概要 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、一般道路の交通混雑の緩和、広島駅周辺地区の開発促進などの役割を担う路線であり、都市高速道路事業(有料道路事業)と道路事業(公共事業)を組み合わせる事業を実施している。					
H12年度事業化	H10年度都市計画決定	H12年度用地着手	H18年度工事着手		
全体事業費	1,501億円	事業進捗率	約82%		
計画交通量	約15,100～約17,800 台/日				
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	1.02	4.0%	159/2,144億円	2,178/2,178億円	
	(参考) 1.6 [2%]		事業費: 129/2,115億円	走行時間短縮便益: 1,987/1,987億円	令和6年
	2.0 [1%]		維持管理費: 29/ 29億円	走行経費減少便益: 159/ 159億円	
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)	(残事業)	
13.7	60.2%	交通量 B/C=0.97～1.1 (±10%)	交通量 B/C=13.1～14.6(±10%)		
(参考) 18.3 [2%]		事業費 B/C=1.01～1.02(±10%)	事業費 B/C=12.7～15.0(±10%)		
21.3 [1%]		事業期間 B/C=0.97～1.1 (±20%)	事業期間 B/C=13.2～14.2(±20%)		
事業の効果等 ・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 ・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・拠点性の強化					
関係する地方公共団体等の意見 広島県策定の社会資本未来プラン(R3.3)及び広島市策定の広島市総合交通戦略(R4.3)において、重点的に取り組む路線として位置付けられ、国へも整備促進に向けた要望がなされている。					
事業評価監視委員会の意見 事業継続を妥当と認める。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 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29kmのうち、延長25kmが供用済である。また、広島駅周辺地区では、複数の開発計画が進められ、商業施設、集合住宅など、様々な施設立地が進展している。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 用地進捗率100%、事業進捗率約82%					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 順次工事の進捗を図り、令和10年上期の広島高速5号線本線の完成及び令和10年度の広島高速2号線との連結路の完成に向けて取り組む。					
施設の構造や工法の変更等 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。					
対応方針: 事業継続					
対応方針決定の理由: 事業の必要性、重要性は変わらないため、事業を継続する。					

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。