

広島高速道路の整備計画変更について

1 要旨・目的

広島高速道路公社が事業を進めている広島高速道路の整備計画の変更案について説明する。

2 現状・背景

広島高速道路の現行整備計画（令和5年9月議会議決）は、概算事業費を4,340億円、事業期間を令和10年度までとし、高速5号線（本線及び2号線-5号線連結路）の整備を進めている。

高速5号線本線については、シールドトンネル掘削が4月30日に完了し、工事費や安全・安心に係る対策費等が確定できる状況となったことから、前回の整備計画変更において保留としていた高速5号線本線の事業費を増額する必要がある。また、2号線-5号線連結路については、前回の整備計画変更以降に実施した詳細設計を踏まえた橋梁の構造変更等により事業費を増額する必要がある。

このため、広島高速5号線の事業費の増額に係る広島高速道路の整備計画変更（第7回）を行う。

3 概要

(1) 対象者

—

(2) 事業内容（実施内容）

ア 広島高速道路整備計画変更案の概要

	広島高速1号線 (安芸府中道路)	広島高速2号線 (府中仁保道路)	広島高速3号線 (広島南道路)	広島高速4号線 (広島西風新都線)	広島高速5号線 (東部線)
区間	東区福田町～ 東区温品二丁目	東区温品町～ 南区仁保沖町	南区仁保沖町～ 西区観音新町四丁目	西区中広町一丁目～ 安佐南区大塚東町	東区温品町～ 東区二葉の里三丁目
延長	6.5km (供用済)	5.9km (供用済)	7.7km (供用済)	4.9km (供用済)	4.0km
車線数	4車線	4車線	4車線	4車線	4車線
路線別	4車線 (全線)	暫定2車線 (東雲～仁保)	暫定2車線 (宇品～観音)	4車線 (全線)	暫定2車線 (全線)
設計速度	60km/h	60km/h	80km/h	60km/h	60km/h
概算事業費	4,490億円 [現行整備計画：4,340億円] ◆高速5号線（本線及び2号線-5号線連結路）：150億円の増 労務費及び建設資材費等の高騰 78億円 地域住民の安全・安心に係る対策 26億円 現場条件の変化に伴う橋梁の構造変更等 28億円 5号線の安全性向上・高速道路の機能強化 18億円				
路線別	702.64億円	1,012.60億円	956.00億円	379.52億円	1,439.00億円 (変更前:1,289億円)
事業期間	平成9年度～令和10年度 (変更なし)				
路線別	H9.9～H22.3	H11.4～H26.3	H9.9～H26.3	H9.9～H22.3	H12.9～R11.3

※ **斜字** が今回の変更箇所

イ 事業費の変更理由

高速5号線本線完成の見通しが立ったことから、供用開始に向けて必要となる設備工事などについて昨今の社会情勢を踏まえた工事費の精査を改めて行い、建設資材費の高騰、現場条件の変化に伴う橋梁の構造変更等により、事業費は150億円増額し、1,439億円とする。

なお、地域住民の安全・安心のために実施している地表面変位を抑制するための止水対策工などについては、現行計画の事業費で対応することとしており、今回の整備計画変更においては、シールドトンネル工事費に係る変更はない。

①	労務費及び建設資材費等の高騰 ・本線：第5回整備計画変更(R2.1)から令和7年度までの高騰分 ・連結路：第6回整備計画変更(R5.10)から令和7年度までの高騰分	+78億円
②	地域住民の安全・安心に係る対策 ・牛田地区の地表面変位計測期間の延長及び家屋事後調査件数約380戸増加等 ・中山地区住民の要請による施工時間の変更(昼夜間→昼間のみ)や防音ハウスの設置に伴う工事費の増	+26億円
③	現場条件の変化に伴う橋梁の構造変更等 ・詳細設計実施に伴う鉄筋量の増加など橋梁構造の見直し ・橋脚の施工にあたり近接構造物への影響を考慮した仮設工法への変更等	+32億円
④	5号線の安全性向上 ・トンネルの交通事故対策設備(センターブロック、高度換気制御機能付ジェットファン)の追加等 高速道路の機能強化 ・広島高速道路の機能強化(カメラ映像を基にAIによる異常運転や火災を検知するシステム等の追加)	+18億円
⑤	計画の見直しによるコスト縮減 ・2工区で発注予定であった橋梁上部工事について、工程見直しにより一括発注においても同様の工期で施工が可能となったことによる工事諸経費の縮減 ・鋼製橋脚で設計していた橋梁について、現地条件の確認及び解析による設計見直しにより、安価なRC橋脚への構造変更を行ったことによる工事費の縮減 ・住民等との協議・調整を踏まえた仮設道の廃止による工事費の縮減	▲4億円
	計	+150億円

ウ 収支計画及び費用便益比

(ア) 収支計画（償還計画）

広島高速道路の収支計画については、建設費、借入金利息及び維持修繕等に要する管理費用の総額を換算起算日から42年6か月間の料金収入で償還できる見込みである。

	今回(変更)	前回
全線の供用開始年度	令和11年度	令和11年度
全線供用開始時の交通量	約9.6万台/日	約9.9万台/日
全線供用開始時の料金額の水準	普通車1台あたり 100円～730円(対距離制)	普通車1台あたり 100円～730円(対距離制)
料金徴収満了日	換算起算日から42年6か月後※ (H25.5～R37.11)	換算起算日から40年後 (H24.8～R34.7)

※国が定める有料道路整備資金貸付要領において償還期間は最長60年

換算起算日:各路線の供用日を各路線の事業費で加重平均して求めた平均的な供用日

(イ) 費用便益比（B/C）

高速5号線の費用便益比を試算した結果、費用便益分析マニュアルが令和7年2月に改定されたことからB/C=1.1となった。

	今回(変更)	前回 【前回再評価(R6.11)】
基準年	令和7年度	令和6年度
供用年(本線/連結路)	R9/R11	R9/R11
費用(C)	2,448億円(+304億円)	2,144億円
便益(B)	2,595億円(+417億円)	2,178億円
費用便益比(B/C)※1	1.1※2	1.02

※1:費用便益比は、国様式の記載方法に従い0.95以上1.05未満は小数点以下2桁、それ以外は小数点以下1桁としている。

※2:国から示されている費用便益分析マニュアルが令和7年2月に改定され、便益算定に使用する時間価値や車両の走行経費が上昇(賃金や燃料費を加味)したことなどから、便益が増加している。

エ 高速5号線本線の完成時期について

高速5号線本線については、シールドトンネル掘削が令和7年4月30日に完了し、その後の非常駐車帯部の拡幅工事や設備工事等の工程を踏まえると、令和9年度上期に完成する見込みである。

なお、2号線-5号線連結路については、令和10年度の完成予定である。

(3) スケジュール

—

(4) 予算（単県）

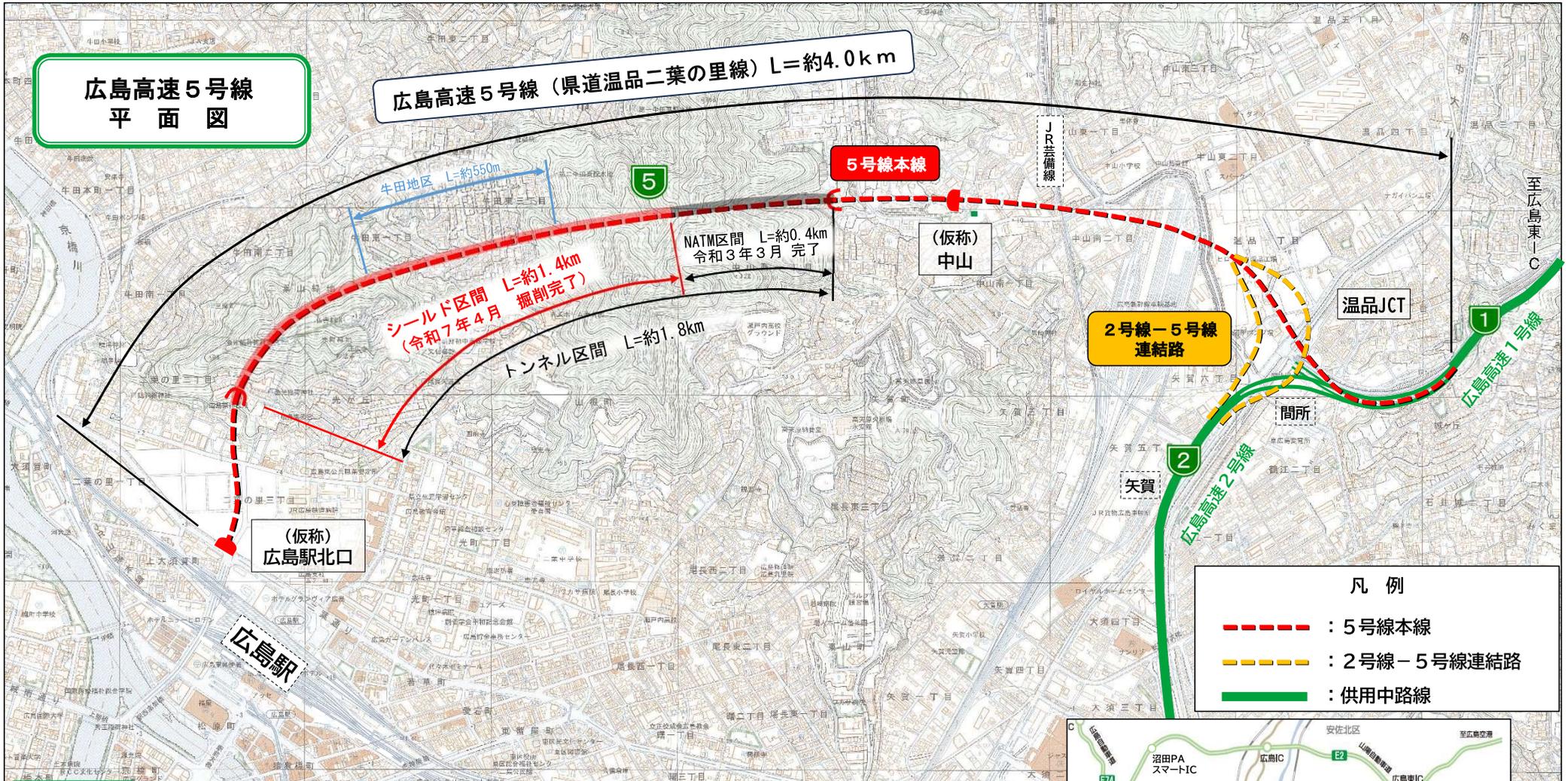
—

(5) 今後の予定

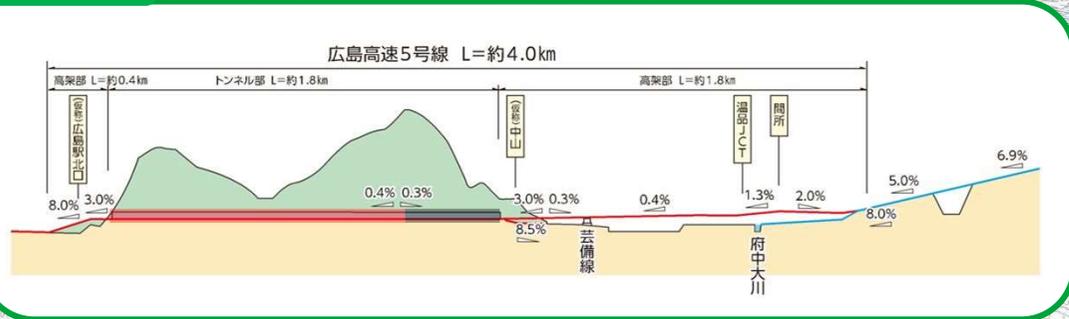
整備計画変更に係る必要な手続きを進めるとともに、事業費の縮減に努めながら、着実な事業推進に取り組む。

広島高速5号線 平面図

広島高速5号線（県道温品二葉の里線）L=約4.0km



縦断図



※この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の1万分1地形図を複製したものである。（承認番号 平26中複、第55号）

