

## 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の整備計画（令和元年12月議会議決）は、概算事業費4,310億円、事業期間令和6年度までであり、現在高速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。

2号線-5号線連結路において、建設資材費の高騰など社会情勢の変化により概算事業費が増額となり、入札不調やボーリング調査結果を踏まえた橋脚基礎形式の見直しなどにより工事完成が遅れる見込である。このため、広島高速5号線（2号線-5号線連結路）の事業費の増額、事業期間の延長に係る広島高速道路の整備計画変更（第6回）が必要である。

### 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	<b>4,340億円</b> [現行整備計画：4,310億円] <b>◆高速5号線（2号線-5号線連結路）：30億円の増</b> 建設資材費の高騰等に伴う工事費 15億円 事業期間中の事務費等 15億円				
路線別	702.64億円	1,012.60億円	956.00億円	379.52億円	<b>1,289.00億円</b> (変更前:1,259億円)
事業期間	平成9年度～ <b>令和10年度</b> [現整備計画：平成9年度～令和6年度] <b>◆高速5号線（2号線-5号線連結路）の工程変更：4年の延伸</b>				
路線別	H9.9～H22.3	H11.4～H26.3	H9.9～H26.3	H9.9～H22.3	H12.9～ <b>R11.3</b> (変更前:R7.3)

※ **斜字** が今回の主な変更箇所

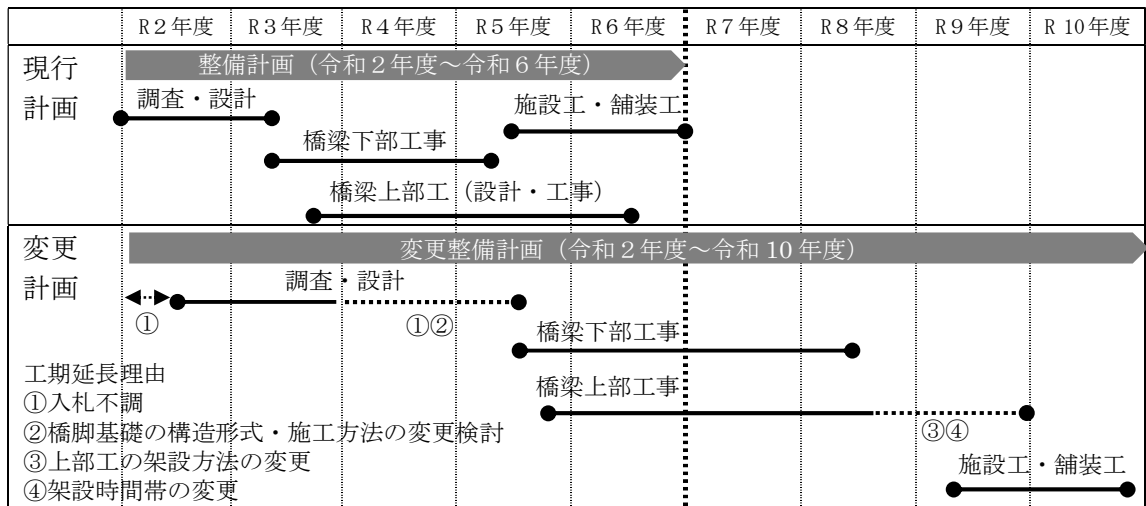
## イ 2号線－5号線連結路（高速5号線）の工期及び事業費の変更

### （ア）工期の変更理由

現計画では令和6年度の完成予定であるが、地質条件の変更など下表の要因により遅れが生じており、工期を令和10年度まで延長する。

①	大規模災害発生等に伴う技術者不足による入札不調の発生(3回)	9ヶ月
②	橋脚基礎について、当初は近接する5号線本線部で採用していた杭基礎としていたが、橋脚位置でのジャストボーリング調査を実施した結果、橋脚2箇所支持層が想定より深いことが確認されたため基礎工法を再検討の上、変更	20ヶ月
③	上部工架設において当初は施工の早い一括架設工法を採用していたが、ボーリング調査の結果を踏まえ、送り出し架設工法に変更	12ヶ月
④	周辺道路において交通事故が発生した状況などを踏まえ地元関係者と協議した結果、幅員狭小の仮設歩道から既存自歩道幅を確保する計画に変更した。そのため、車道の車線数が減少し、昼間施工では交通への影響が大きくなることから上部工の架設時間帯を夜間のみ施工に変更	6ヶ月
⑤	施設管理者と協議を行い、橋梁形式や仮設計画を見直し【工程短縮】	2ヶ月短縮
計		45ヶ月

### 【変更工程表】



### （イ）事業費の変更理由

事業費は30億円増額し、167億円から197億円へ変更する。

I	現場条件の変化に伴う橋脚基礎形式の見直し等	+4億円
II	労務単価及び建設資材費の上昇 (令和元年度から令和4年度への上昇を反映)	+12億円
III	事業期間延長に伴う建設費として負担する借入金利息の増加	+5億円
IV	事業期間延長に伴う一般管理費(人件費等)の増加	+10億円
V	施設管理者と協議を行い、橋梁形式や仮設計画を見直し【コスト縮減】	▲1億円
計		+30億円

### （ウ）今回の変更におけるコスト縮減等の取組

- 歩道部を有効活用できるよう道路管理者と協議を重ねて、仮設計画（土留工）を鋼矢板から大型土のうに変更【コスト縮減0.6億円・工期短縮5ヶ月\*】
- ランプ橋下の下水道施設の施設管理者と協議を重ね、施設に影響を及ぼさないように橋脚位置等を見直すことによりランプ橋の一部を5径間から4径間に変更して橋脚1基を廃止

【コスト縮減0.8億円・工期短縮2ヶ月\*】

※全体の事業工程の短縮に資するのは上記の計7ヶ月のうち2ヶ月

## ウ 収支計画及び費用便益費

### (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40年間の料金収入で償還できる見込みである。

	今回(変更)	前回(令和元年度)
全線の供用開始年度	令和11年度	令和7年度
全線供用開始時の交通量	約9.9万台/日	約9.7万台/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40年後 (H24.8～R34.7)	換算起算日*から40年後 (H23.6～R33.6)

※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)の試算結果【参考】

高速5号線の費用便益比を試算した結果、費用便益比は1.02

※5号線本線の事業費は現行整備計画から変更なし

	今回(変更)	前回(令和元年度)
基準年	令和5年度	令和元年度
供用年(本線/連結路)	R9/R11	R5/R7
費用現在価値(C)	2,047億円(+309億円)	1,738億円
便益現在価値(B)	2,080億円(+175億円)	1,905億円
費用便益比(B/C)	1.02 (B:2,080/C:2,047)	1.10 (B:1,905/C:1,738)

### (3) スケジュール

—

### (4) 予算(単県)

—

### (5) 今後の予定

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



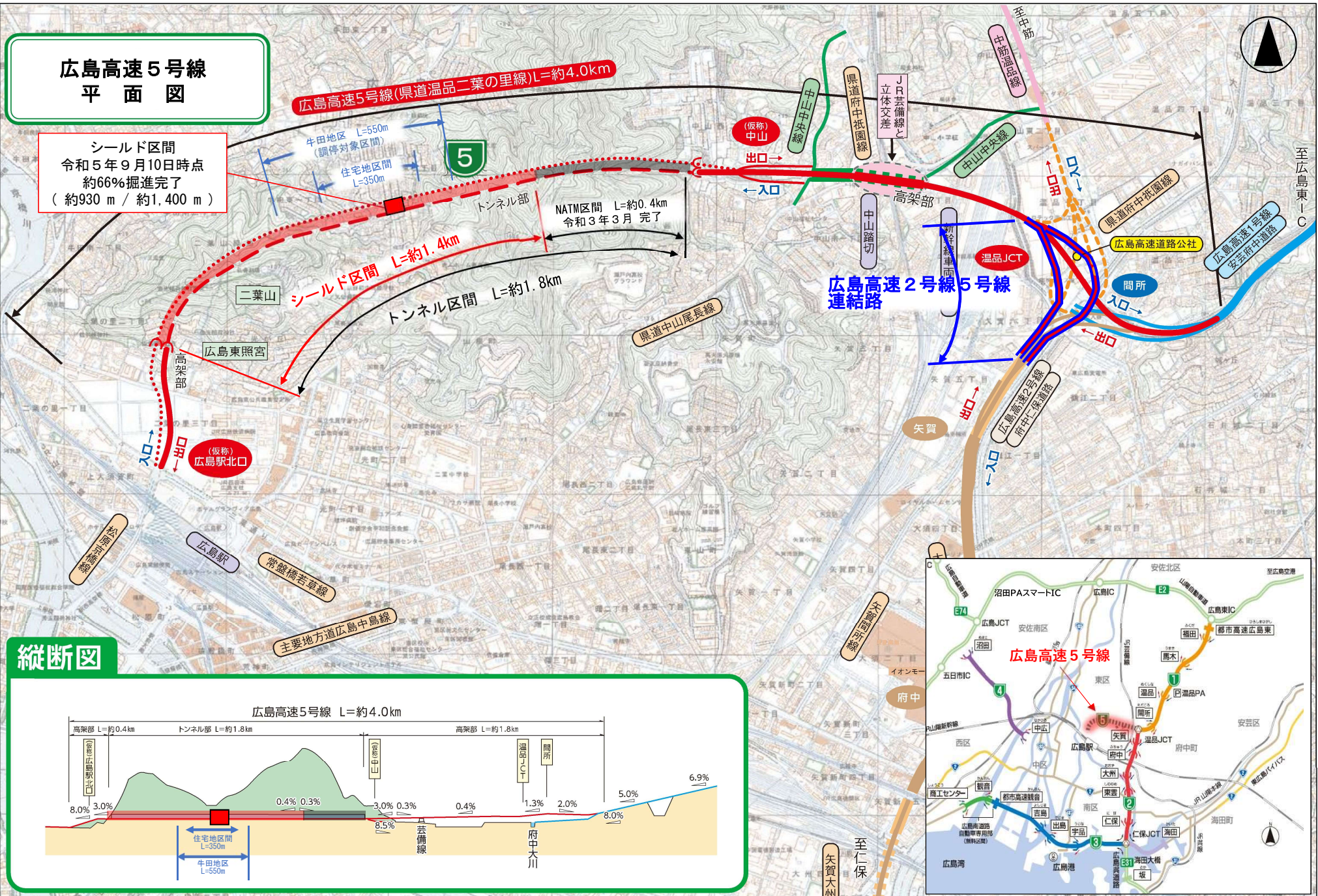
# 広島高速5号線 平面図

シールド区間  
令和5年9月10日時点  
約66%掘進完了  
(約930m / 約1,400m)

広島高速5号線(県道温品二葉の里線)L=約4.0km

シールド区間 L=約1.4km  
トンネル区間 L=約1.8km  
NATM区間 L=約0.4km  
令和3年3月完了

牛田地区 L=550m  
(調停対象区間)  
住宅地区間 L=350m



# 縦断図

広島高速5号線 L=約4.0km

