

令和6年度 第1回 広島高速道路事業評価監視委員会

会 議 要 旨

1 開催日時

令和6年11月6日（水） 15:00～15:55

2 開催場所

広島高速道路公社 1階 第1会議室

3 出席者

(1) 委員

高井委員長、大井委員、佐々木委員、角倉委員、竹田委員、丸川委員

(2) 広島高速道路公社（事務局）

長田企画調査部長、小倉建設部長、副島企画調査課長、西川建設第一課長、
上川調整担当課長、船川建設第二課長 ほか

4 議題

再評価及び対応方針案に関する審議
・都市高速道路事業 広島高速5号線

5 傍聴人の人数

〈一般傍聴〉 0人

〈報道関係〉 2社

6 審議結果

上記事業について、事業継続を妥当と認める。

【委員】

ネットワークの一体評価について、参考までにと説明であったが、この事業の目的からすれば、広島空港と広島駅をつなぐ大動脈ということを考えると、むしろ一体評価の方が強調されるべきではないか。

【委員】

一体評価の費用便益比が社会的割引率4%で計算されているが、例えば2%や1%になった場合はどうなるのか。その場合の値を示すことは大変有効だと思う。

おそらく4%はかなり厳しめにされており、実際どれくらいの効果があるのかを知るには、現実的な割引率での値が必要である。

【事務局（企画調査課長）】

一体評価の費用便益比は4%の場合しか算定していないが、社会的割引率を2%や1%にすると費用便益比は一定程度上がると思われる。

【委員】

一体評価については今回参考とされているが、市民の方々への説明に一体評価を積極的に使っても良いと思う。

【委員】

投資効果として市内への機能の集中やアクセスの向上が示されているが、それだけでなく、鉄道との連絡もかなり容易になるため、他の都市圏又は広島市以外の地域との連絡が容易になったという視点があってもいい。

効果を小さく見積もらず、一体評価をメインに出していくのが大事だと思う。

【委員】

コスト縮減策として建設発生土の有効活用などを挙げているが、これくらいコストを縮減したという定量的な評価は行っているか。

【事務局（建設部長）】

シールドトンネル工事において、トンネルの下断面を掘削したズリで埋めることで建設副産物の発生抑制を図っているが、詳細な数字は整理していない。

【委員長】

説明の中で、数値で表すことが出来ない定性的な効果として、環境への評価や防災、救急といった我々の生活に関わる非常に重要な項目が示された。

また都市機能や都市再開発といったところでも、弾みがつき、また一つ先に進めるといった要素もある。

そういった意味では、今までいろいろ問題はあったと思うが、早く事業を完成させ、安全に供用されることを切に願う。

【委員】

残事業に舗装や道路付帯工事が含まれているが、これらについてコスト縮減の可能性はあるか。

【事務局（建設部長・建設第一課長）】

具体的にはまだ決まっていないが、舗装材について、舗装の耐久性やライフサイクルコストを踏まえて、こういった仕様にするのが最も経済的かという観点で検討を行っている。

【委員】

参考資料1の18ページの都市の再生に関わる効果については大きく同調する。

既存のプロジェクトだけでなく、この道路が出来ることによって初めて動き出すものもあるのではないかと思う。ソフトやハードの様々なプロジェクトが立ち上がることが十分に想定されるが、そういった検討は行っているのか。広島県や広島市とのやり取りなどから情報収集した内容でも分かれば教えてほしい。

【事務局（企画調査課長）】

都心部について明確に5号線が整備されることによって動き出したプロジェクトの情報は現時点で持ち合わせていないが、広島駅北口の土地区画整理事業や民間開発は5号線が整備される前提で行われてきたものと考えている。

【委員】

直接の因果は無いと思うが、5号線が供用することによって民間事業者の方々がこういうことをやりたいと考えること自体がとても大事であり、広島駅の北側は都市再生緊急整備地域に比べれば、今後の開発の余地はかなり残っている場所であるため、そうしたエリアを盛り上げる、もしくは促していくという意味でも意義があると思う。そういったことを公社としての立場で検討するというのは、今後の公社の役割の一つではないかと思っている。

【事務局（建設部長）】

商工会議所や民間事業者の方々と話をする中で、5号線の早期開通に期待しているという声をいただいている。

【委員長】

高速5号線については、都計審や広島市の総合計画、あるいは交通計画などで色々な議論がされていたが、それらにおける5号線の位置付けなど、今回の再評価で記述されていない項目はないか。

【事務局（企画調査部長）】

空港が民営化され、利用者の拡大を図っているところであるが、高速5号線は広島空港へのメインルートとして位置付けられている。

【委員長】

防災についての効果が示されているが、具体的に5号線はどのような役割を果たすのか。

【事務局（企画調査課長）】

高速5号線は、整備後に緊急輸送道路として指定される予定であり、例えば有事には物資を運搬するための道路として機能するなど、重要な役割を担うと考えている。

【委員】

参考資料1の5ページに事業の進捗が事業費ベースで記載されているが、これは当初の予定通りなのか。

【事務局（企画調査課長）】

現在の事業計画における進捗率となっている。

【委員】

現状、事業を遂行するにあたって大きな課題となる懸念事項として想定されることはあるか。例えば資材費の高騰など、事業費に関わる部分で何か課題になることはあるか。

【事務局（企画調査課長）】

考えられるリスクとしては、昨今の労務・資材単価の高騰があり、必要に応じて精査を行い、もし現在の事業費を超えることになれば、今後、計画を見直すということもリスクとして考えられる。

【委員長】

議論も出尽くしたようなのでまとめに入る。対応方針案及び理由と今後の方針について問題とする趣旨の意見は出されなかったと思うので、対応方針案及び理由と今後の方針については、意見なしとしてよろしいか。

【委員全員】

（異議なし。）

以上