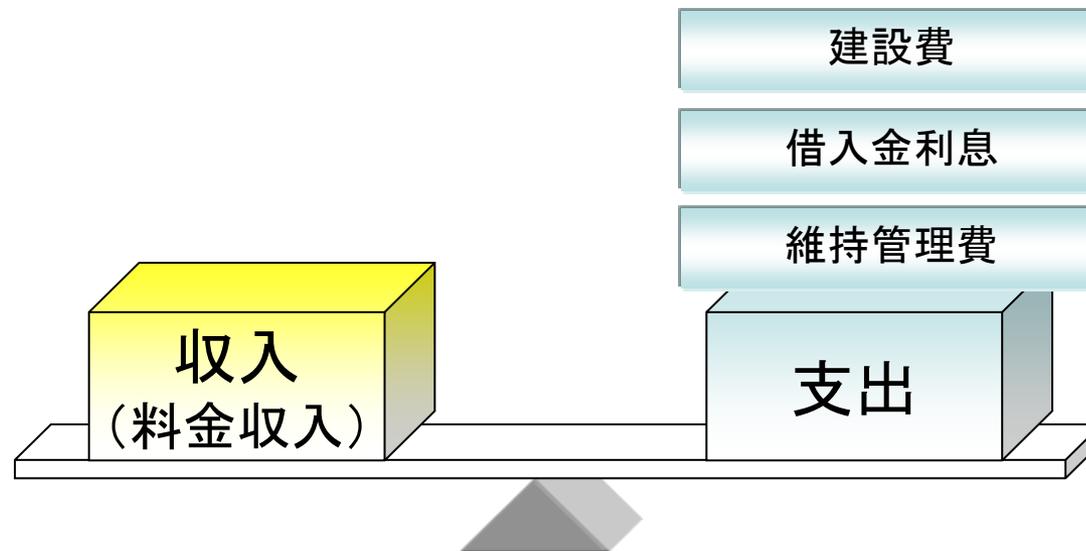


採算性

【収支計画について】

- 有料道路事業は、借入金等により道路の建設を行い、建設費の償還、有利子借入金の利息や、維持管理費を、利用者からの通行料金により負担していただく仕組みであり、広島高速道路においては、全体計画である5路線29.0kmでの収支を計算しているものです。
- 収支計画の検討にあたっては、定められた徴収期間(40年)内に建設費の償還が完了する必要があります。



収支計画イメージ図

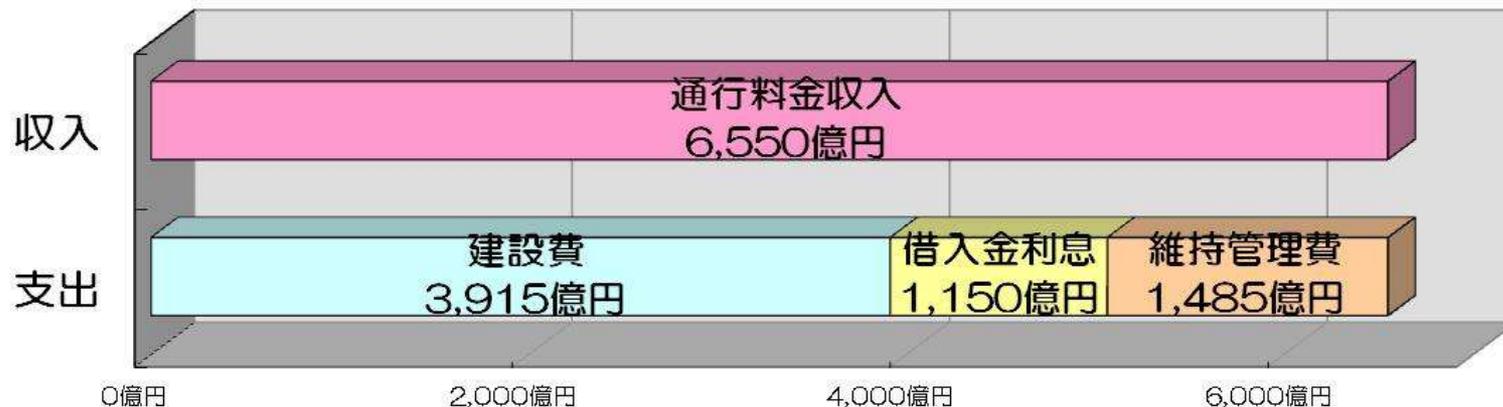
採算性

【採算性について】

○高速5号線の事業費増に伴う広島高速道路の採算性については、公社の管理費縮減や低金利による利息の減少等により、採算は確保可能の見通しを持っています。

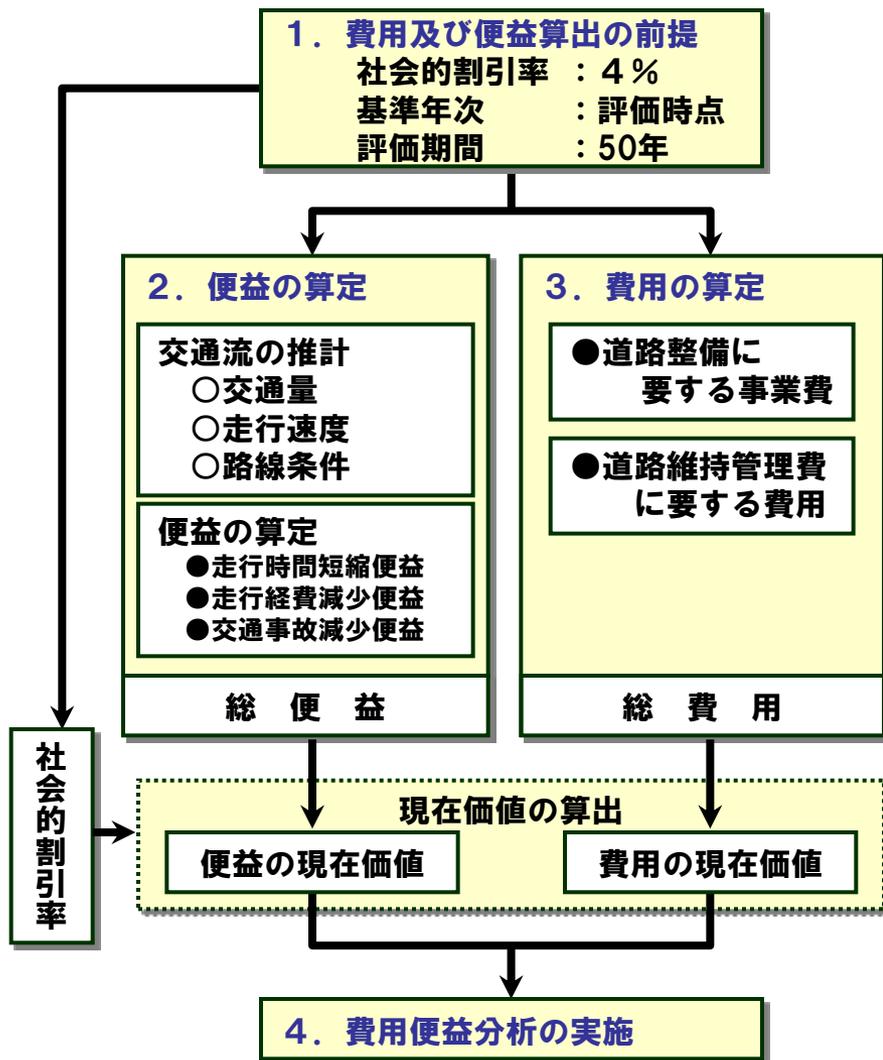
徴収期間内の総収支の概算額

	項目	今回概算額	【参考】現行整備計画
収入	料金収入	約6,550億円	約6,750億円
支出	建設費	約3,915億円	約3,780億円
	借入金利息	約1,150億円	約1,400億円
	維持管理費	約1,485億円	約1,570億円



費用対効果

<費用便益分析の流れ>



*「費用便益分析マニュアル」(H20.11)に準拠

社会的割引率

○発現時点の異なる費用や便益を適切に足し合わせて評価を行うために用いる率

4%

評価期間

○割引率4%で現在価値に割引かれた便益と費用は、道路構造物の耐用年数によって、評価期間を50年に設定

50年

便益

■ 走行時間短縮便益

○道路整備により、周辺道路も含めた走行時間が短縮される効果を貨幣価値として計測する。

■ 走行経費減少便益

○道路整備によって混雑の緩和等走行条件が改善されることによる走行するために必要な費用の減少量として計測する。走行費用には燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両費、車両償却費が含まれる。

■ 交通事故減少便益

○道路整備によって周辺道路の交通量が減少することに伴う交通事故による社会的損失の減少を貨幣価値として計測する。交通事故の社会的損失には運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物に関する物的損害額、事故渋滞による損失額が含まれる。

費用対効果

- 広島高速5号線(市公共事業分を含む)における概算事業費は以下のとおりです。

広島高速5号線 全体事業費	有料道路事業費 (公社施行分)	公共事業費 (市施行分)
1,036億円	861億円	175億円

- これを踏まえた費用便益比(B/C)は1.1となり、便益が費用を上回っています。

<費用便益分析結果>

項 目	事業全体
費用(C:億円)	1,159億円
事業費	1,098億円
維持管理費	61億円
便益額(B:億円)	1,236億円
走行時間短縮便益	1,033億円
走行経費減少便益	148億円
交通事故減少便益	55億円
費用便益比(B/C)	1.1

※上記表における費用・便益額は基準年次(H24)の現在価値に割戻した額