



広島高速5号線
シールドトンネル工事

ずさんな契約の反省どころか 建設費1.5倍
200億円⇒303億円

高速道路整備計画の変更で347億円増額

広島高速5号線シールドトンネル工事（1.4km）は、JV（大林・大成・広成建設工事共同事業体）と広島高速道路公社が事業費200億円で契約したにもかかわらず、掘削工事に着手した翌月に、JVが6つの材料費（表1参照）が契約額に入っていないとして、事業費の増額を求めていた問題について、公社とJVが87億円の事業費増額で合意したことが公表されました。

明らかに「談合」 増額を期待して契約

再発防止を目的に公社が立ち上げた第三者委員会は調査報告書において、入札契約方式の理解不足が誤解を生み、見積書の差し替えや曖昧な文章など、公社とJVの双方が自己に都合の良い解釈をしたことが認識の違いになったと指摘。シールドトンネル工事の入札契約が不適切だったとしています。

また公社は、JVが契約時に削除した6項目の工事費用は契約変更により増額されると期待して入札に応じたことを認識していたとしています。やはり「談合」です。不適正な契約に対する行政責任が問われます。

便乗増額？ 凍結した事業が復活

驚くのは、シールドトンネル工事契約の増額だけでなく、広島高速道路整備計画そのものを変更し、これまで、事業の採算性や費用対効果の問題から凍結されていた高速2号と5号の連結道路の整備を復活させるというのです。関連道路等の整備と併せると、その増額規模は347億円（表2参照）で、高

見積書から除かれた費用・工種・施行名称(表1)

- ① RCセグメント、セグメント部品他
- ② 送排泥管材
- ③ 泥水輸送設備
- ④ 汚水処理設備、汚水処理設備附属設備、設計費
- ⑤ トンネル支保工、拡幅掘削工
- ⑥ 電気料金

速道路全体の総事業費は4310億円へと膨れ上がります。市は、国が平成30年2月に示した将来予測交通量で算出した場合、接続道路を復活した方が、採算性が上がり費用対効果は、1.01から1.1へと大きくなるとしています。（裏面 表3参照）

その理由として、低金利、長距離利用者の増加による一台当たりの料金の増加、事業完成の遅れにより料金徴収満了日が伸びることで料金収入が増えると言明します。

事業費が膨らむほど、事業完成が遅れるほど、事業が成立するというのは、事業費を増やす言い訳にしか過ぎません。

高速道路事業には湯水のように税金を投入する一方で、高齢者公共交通費補助は廃止するというのでは、市民の理解は得られません。

事業費増額の要因と内訳(表2)

増額する要因	増額事業費
シールドトンネル工事 当初契約しの見直しによる増額	87億円
高速2号と5号の連結整備の追加に伴う増額	167億円
2号から5号ランプ 600m	
5号から2号ランプ 700m	
人件費の上昇や建設資材の高騰による事業費の増	56億円
建設発生土処分地の変更	
消費税率の改定	
シールド工事作業ヤード区域の土留抗施行方法の変更	
関連道路（温品二葉の里線・府中祇園線）事業計画変更	37億円
増額総額	347億円

○高速2号線と高速5号線の連結路整備



広島高速道路
収支と費用便益

40年間の収支見通し 甘すぎる机上の計画
人口減少 カーシェアリング 生活スタイルの変化考慮せず

○収支計画総括表

項 目	内 容	〈参考〉 現整備計画での収支計画
料金収入	約 6,660 億円	約 6,420 億円
○全線の供用開始年度	令和 7 年度	令和 3 年度
○全線供用開始後の 交通量 (R12)	約 10.2 万台/日	約 10.2 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、消費税 10%)	普通車 1 台あたり 100 円～720 円 (対距離制、消費税 8%)
○料金徴収満了日	換算起算日 ^{注1)} から 40 年後 (H23.6)	換算起算日 ^{注1)} から 40 年後 (H22.1)
支 出	約 6,660 億円	約 6,420 億円
建設費 ^{注2)}	約 4,310 億円	約 4,000 億円
借入金利息	約 560 億円	約 820 億円
維持修繕費等の 管理経費	約 1,790 億円	約 1,600 億円

シールドトンネル工事の増額分 87 億円と高速 2 号と 5 号の連結路の整備費 167 億円、及び消費税や現場条件の変化などの増額分を含めると、広島高速道路事業の建設総額は 4310 億円にふくらみます。建設費の財源内訳は下表のとおりです。

(表 4 参照)

左の収支計画総括表は、道路の建設費に要する借入金と利息、完成後の維持修繕に必要な管理費用の総額を一定期間(共用開始日より 40 年)の通行料金収入で償還できるように作成されたものです。

収支計画では、普通車が毎日、10 万 2 千台、高速道路を利用するようになっていきます。日本では現在、人口減少が社会問題になるとともに、若者を中心にしたマイカー離れや、カーシェアリング等、生活スタイルが変化しています。

このような社会的変様を無視して、40 年間、高速道路だけは、一日 10 万台の利便が継続との見込みは、採算性や費用対効果を過大に試算しています。

広島高速5号線

費用便益比 (B/C) の試算結果 ()はH28年度との差額 (表3)

	平成 28 年度 <事業再評価時>	令和元年度 <今回試算>
供用年度	令和 3 年度	令和 7 年度 <本線は令和 5 年度>
計画交通量(R12)	8,900～12,200 台/日	14,400～16,700 台/日
事業費	1,124 億円	1,471 億円(+347 億円)
都市高速道路事業	949 億円	1,259 億円(+310 億円)
道路事業(関連公共)	175 億円	212 億円(+37 億円)
維持管理費	66 億円	79 億円(+ 13 億円)
費用現在価値 (C)	1,274 億円	1,738 億円(+464 億円)
事業費	1,253 億円	1,711 億円(+458 億円)
維持管理費	22 億円	27 億円(+ 5 億円)
便益現在価値 (B)	1,292 億円	1,905 億円(+613 億円)
走行時間短縮	1,078 億円	1,731 億円(+653 億円)
走行経費減少	157 億円	129 億円(▲ 28 億円)
交通事故減少	57 億円	46 億円(▲ 11 億円)
費用便益比(B/C)	1.01	1.10

建設費の財源内訳 (広島高速道路事業の全体)(表4)

項目	内 訳	償還条件
国の貸付金	1381億円	20年償還 (5年据置)
出資金	県 475億円 市 475億円	民間・国への償還後に償還開始。いつになるかわからない。
貸付金	県 603億円 市 603億円	20年償還 (元金は5年据置)
民間から借入金	774億円	5年償還 (元金は4年据置)

※ 関連公共事業は、有料道路事業でありながら、料金収入だけでは採算が取れないので、公共事業として税金で整備されるものです。 広島高速道路1号～5号の全体で関連公共事業として投入される税金は、1278億円です。