

# 継続事業評価調書

## 【道路事業】

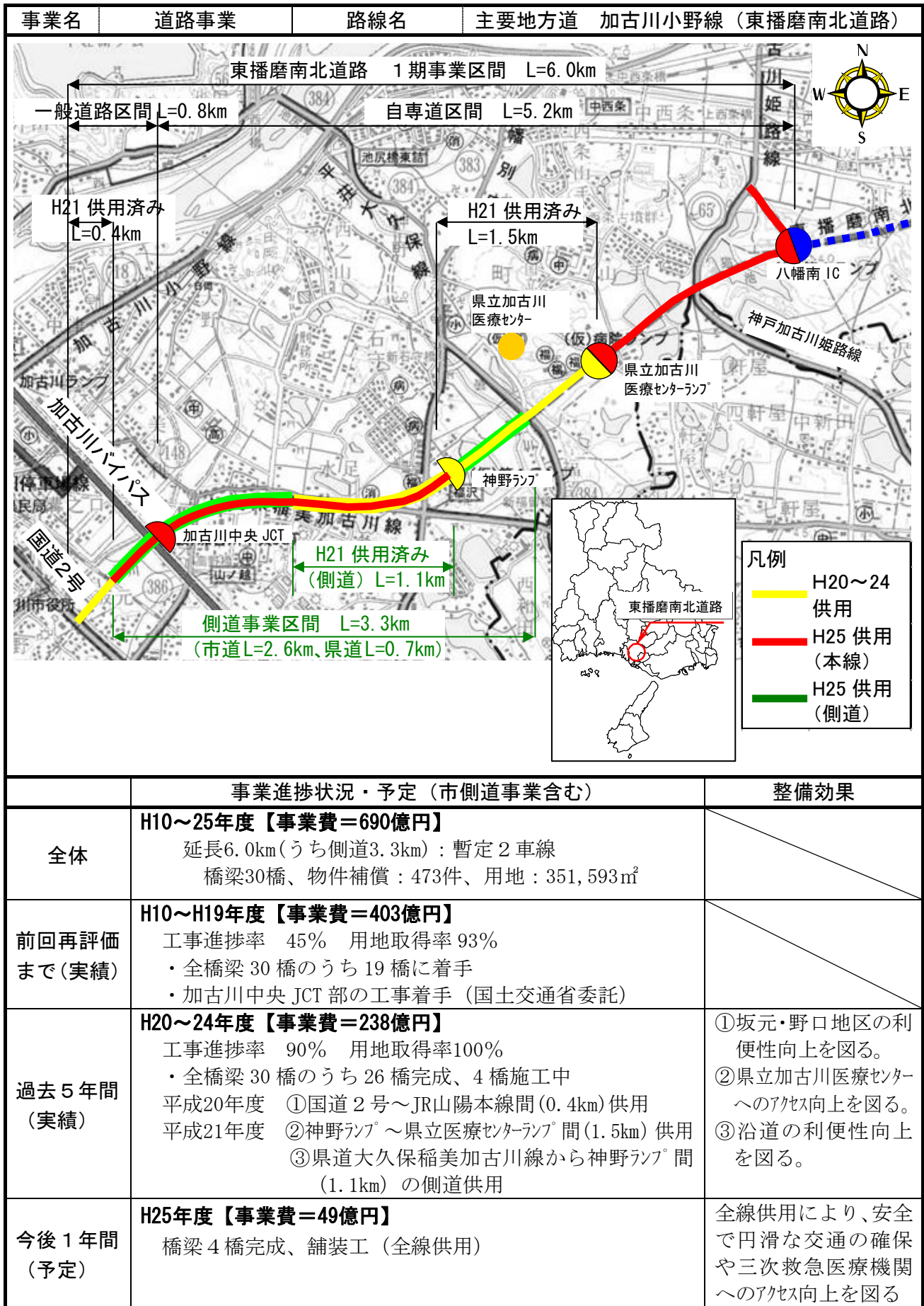
主要地方道 加古川小野線  
(東播磨南北道路)

土木局 道路街路課

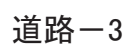
# 投資事業評価調書（継続：再評価〔第2回〕）

部課室名		県土整備部土木局 道路街路課		記入責任者職氏名 (担当者氏名)		道路街路課長 大住 道生 (県道係長 上田 英則)		内線		4362 (4376)			
事業種目		道 路		新規評価年度		—		現計画		前回評価時点			
事業名		道路事業 主要地方道 加古川小野線 (東播磨南北道路)		事業採択年度		平成 10 年度		総事業費		690 億円 内県事業 569 億円		656 億円 内県事業 539 億円	
				着工年度		平成 10 年度		内用地補償費		193 億円 内県事業 152 億円		193 億円 内県事業 152 億円	
事業区間		か こ が わ し の ぐ ち ち ょ う さ か も と 加古川市野口町坂元～ や は た ち ょ う か み さ い じ ょ う 八幡町上西条		再評価年度		平成 19 年度		完成予定年度		平成 25 年度		平成 25 年度	
								進 捗 率		約 93 % (100 %)		約 53 % (約 90 %)	
所在地		同 上						残事業費		49 億円		308 億円	
								注) 事業費及び進捗率は関連する市事業を含んでいる					
事業の目的								事業内容(前回評価時点:変更箇所のみ)					
<ul style="list-style-type: none"><li>・地域高規格道路である東播磨南北道路は、加古川市の加古川バイパスと小野市の国道175号を結ぶ自動車専用道路である。</li><li>・このうち、第1期として、加古川バイパスから八幡南IC間 5.2km と、一般道路区間として、国道2号から加古川バイパス間の 0.8 km の計 6.0km の整備を進めている。</li><li>・本事業の実施により、東播磨地域と北播磨地域との所要時間が短縮し、地域の連携や人・モノの交流が一層拡大する。</li><li>・また、東播磨地域の南北交通を効率的に処理し、交通渋滞の緩和、交通事故の削減等の改善を図るとともに、災害時の緊急輸送路となる。</li><li>・さらに、平成 21 年開院の県立加古川医療センター(三次救急医療機関、災害拠点病院)へのアクセスを向上させるとともに、当病院と小野市市場町に建設中の北播磨総合医療センター(二次救急医療機関)との連携強化を図る。</li></ul>								<b>【延長】</b> 6,000m ・自専道区間 :5,200m(暫定2車線施工) ・一般道路区間: 800m ・側道区間 :3,300m(内県700m) <b>【構造規格】</b> 自専道区間 :1種3級平地部 一般道路及び側道:4種1級 <b>【計画幅員】</b> ・自専道区間 14.0(18.7～19.0)m:4車線 (7.0(12.7～13.5)m:暫定2車線) ・側道 3.25(11.25)m×2(両側) <b>【日計画交通量】</b> 自専道区間30,500台(33,100) 側道区間 10,200 台(11,100) <b>【負担割合】</b> 国:5.5/10、県:4.5/10					
事業を取り巻く 社会経済情勢等 の変化		<ul style="list-style-type: none"><li>・小野市市場町においてH25年秋開院に向け建設中の北播磨総合医療センター(二次救急医療機関)と県立加古川医療センター(三次救急医療機関)との連携強化等を目的に、県立加古川医療センターランプに北方面に対応する出入口を追加した。(平成24年3月都計変更)</li></ul> <b>【前回評価時点からの総事業費の変更概要】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・鋼材価格の高騰による橋梁工事費の増加や土質が想定と異なったことによる土留め工法の変更、走行性等を配慮した排水性舗装の実施、県立加古川医療センターランプの北向き追加、工事の品質確保に向けた取組等により、工事費が約31億円増額となった。</li><li>・加古川河川改修で発生した土砂を盛土材として流用することなどにより、約 1 億円縮減した。</li></ul>											
進捗状況		<ul style="list-style-type: none"><li>・平成24年度末の進捗率は、事業費ベースで93%、用地買収は100%である。</li><li>・H20 年 11 月に、坂元・野口土地区画整理事業の進捗にあわせ国道2号から JR 山陽本線間を供用した。</li><li>・H21 年 10 月に、県立加古川医療センターの開院に先立ち、神野ランプから県立加古川医療センターランプ間と、県道大久保稲美加古川線から神野ランプ間の側道を供用した。</li><li>・平成25年度末供用に向け、加古川中央 JCT を始め全区間で工事を実施中である。</li></ul>											
評価視点		評価結果の説明											
審査会意見 及び 対応方針 (H19 年度 再評価)		<b>【審査会意見】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・工法の更なる検討によるコスト縮減を図ること。</li><li>・H21 に予定されている県立加古川医療センターの開院に合わせた部分供用及び早期の事業完了に努めること。</li></ul> <b>【対応方針】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・これまで橋梁構造の工夫などに取り組んできたが、新たに加古川河川改修で発生した土砂を盛土材として流用するなどのコスト縮減に努めている。</li><li>・県立加古川医療センターの開院に先立ち、H21.10 に神野ランプから県立加古川医療センターランプ間と県道大久保稲美加古川線から神野ランプ間の側道を供用するなど、計画的に事業を推進している。</li></ul>											
(1) 必要性		<ul style="list-style-type: none"><li>・東播磨地域と北播磨地域の移動時間短縮により、連携・交流を促進するとともに、沿線市町の活性化を図る。</li><li>・通過交通が本路線へ転換することで、渋滞緩和や交通事故の減少など、安全で円滑な交通を確保する。</li><li>・重篤患者の死亡率の減少を目指し、県立加古川医療センターへの救急搬送時間を短縮する。</li><li>・災害発生時には、東播磨地域と北播磨地域を結ぶ主要な緊急輸送路となる。</li></ul>											
(2) 有効性 ・効率性 (執行環境状況)		<ul style="list-style-type: none"><li>・東播磨南北道路と市事業の側道事業をあわせて整備することで、効率的に事業効果を発現できる。</li><li>・費用便益比 B/C=1.1(全体) (前回 B/C=1.1)、B/C=11.0(残事業) 注) 市事業分含む</li><li>・事業完了後の現道の管理引継について、加古川市との協議が整っている。</li></ul>											
(3) 環境適合性		<ul style="list-style-type: none"><li>・「環境影響評価に関する条例」に基づき、都市計画決定とあわせ、環境影響評価を実施しており、環境保全対策を講じることで、環境保全目標を満足することを確認している。</li><li>・事業中は環境監視調査(騒音振動調査、動植物の生態調査など)を実施している。</li><li>・市街地の通過交通が転換し、交通の分散化により走行速度が上がり、大気への影響を軽減できる。</li></ul>											
(4) 優先性		<ul style="list-style-type: none"><li>・東播磨地域と北播磨地域の連携・交流の促進、市域の安全で円滑な交通の確保、三次救急医療機関のアクセス向上のため、早期供用が必要である。</li><li>・東播磨南北道路建設促進期成同盟会(加古川市、三木市、高砂市、小野市、稲美町、播磨町で構成)からも早期完成を望む強い要望がある。</li></ul>											
再評価 の結果	継続	左の理由	事業の必要性は事業採択時と変わっておらず、高架構造物が概ね完成するなど残事業はわずかであること、また、加古川市をはじめ地域からも早期完成を望む声が依然として強いことなどから、継続して早期に事業を完了する必要がある。										

事業進捗状況概要図(継続:再評価)

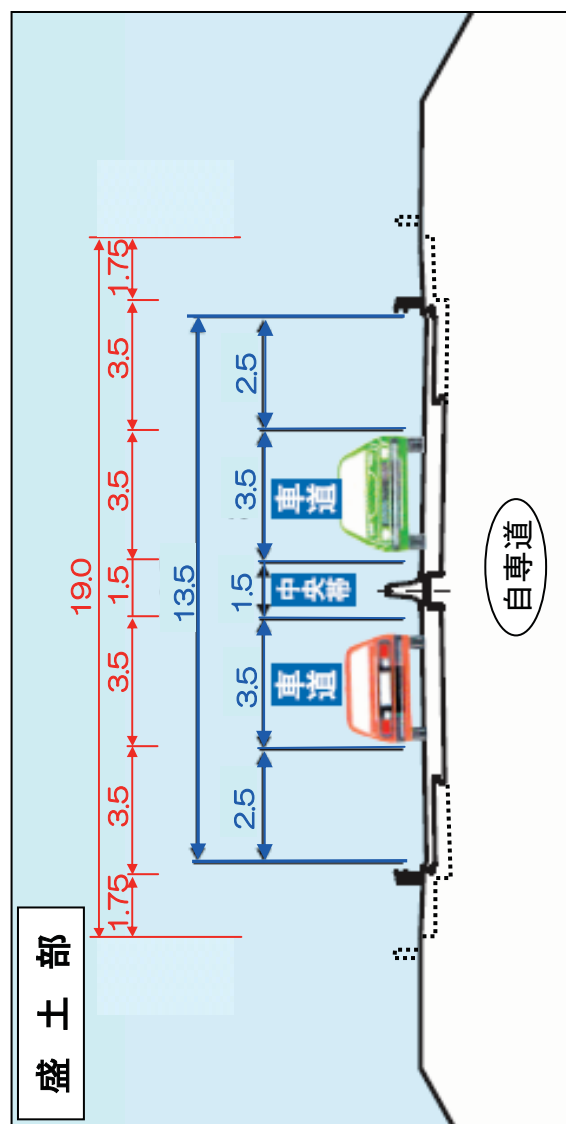
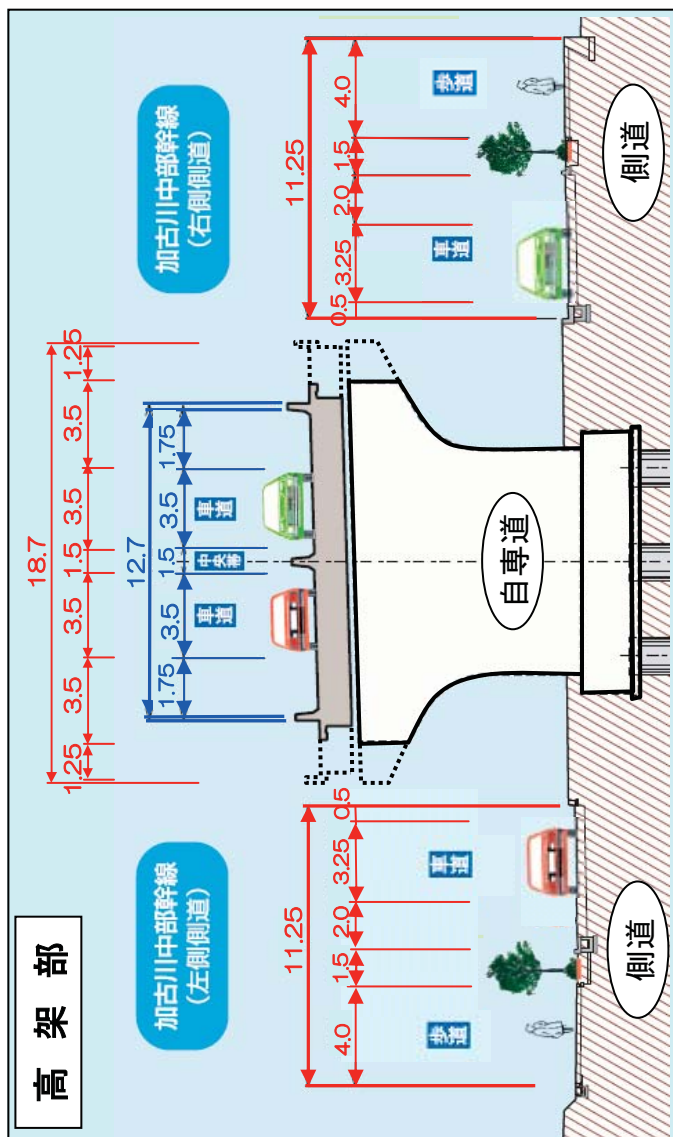








# (主)加古川小野線改築事業(東播磨南北道路) 横断図



凡例

— 完成4車線

— 暫定2車線

# 進捗状況

用地買収：概ね完了（H24年8月現在）

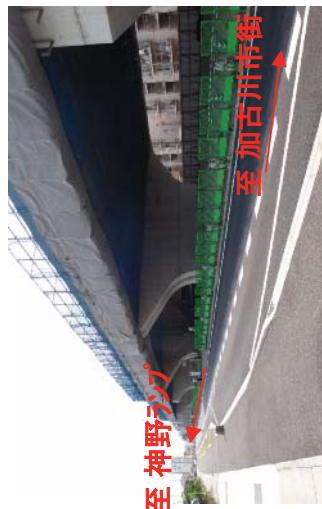
工事：全区間で展開中（H25年度末完成予定）



① 加古川中央JCT航空写真



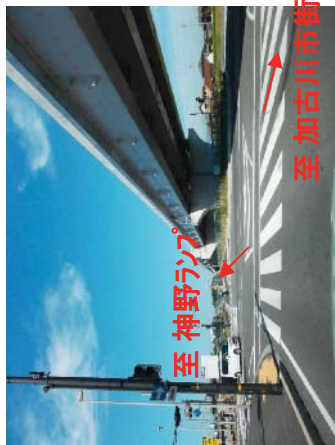
④ H21.10供用区間  
 神野ランプ～県立医療センターランプ間



② 水足中部1号高架橋・側道



⑤ 県立加古川医療センターランプ付近

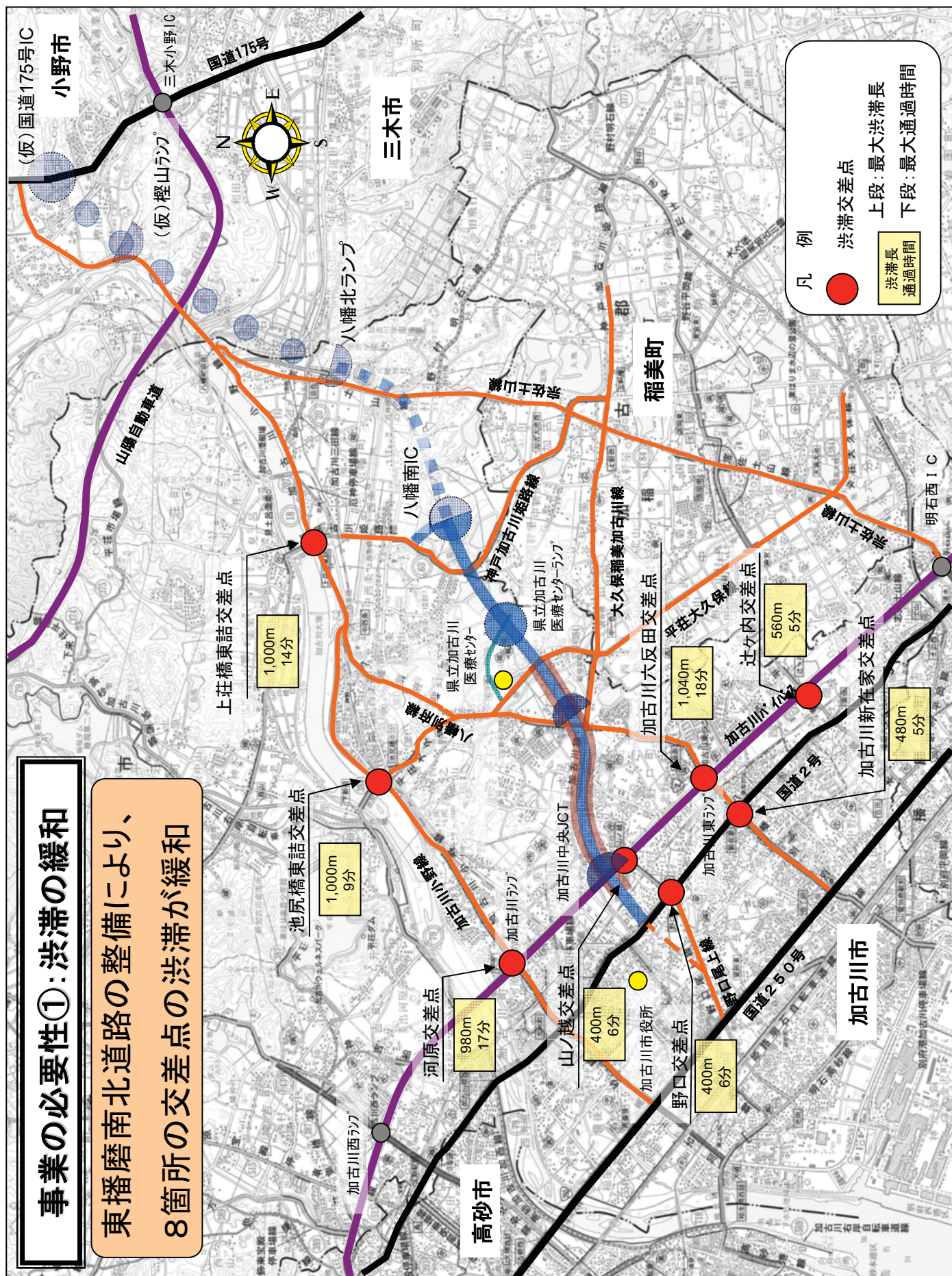


③ 神野ランプ付近



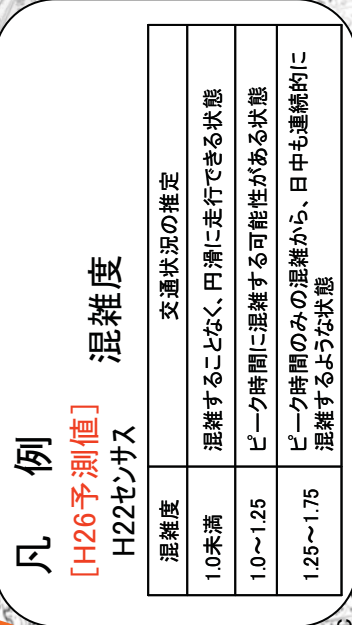
⑥ 八幡南IC付近







東播磨南北道路の整備により、  
周辺道路の混雑が緩和





## 1 実施工程表

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
調査設計																
用地補償																
道路改良工事																
橋梁下部工事																
橋梁上部工事																

■ 前回評価計画(H19)

■ 実施計画(H24)

## 2 事業効果について

### (1) 費用対効果

#### ①便益（B）の項目

事業	B（便益）	算出方法
道路	①走行時間短縮便益 目的地までにかかる時間が短くなることによる便益	整備無しの走行時間費用－整備有りの走行時間費用 走行時間費用： $\Sigma（交通量 \times 走行時間） \times 時間価値原単位 \times 365日$
	②走行経費減少便益 走行速度の向上や走行距離の短縮により、燃料費などが節減される便益	整備無しの走行経費－整備有りの走行経費 走行経費： $\Sigma（交通量 \times 距離） \times 走行経費原単位 \times 365日$
	③交通事故減少便益 中央分離帯の設置や通過する主要交差点数の減少により、交通事故が減少する便益	整備無しの事故損失額－整備有りの事故損失額 事故損失額： $\Sigma [交通量 \times 距離 \times 交差点以外の事故損失原単位 + 交通量 \times 主要交差点数 \times 交差点部事故損失原単位]$

#### ②費用便益比（B／C）算出根拠（市側道事業含む）

事業	事業名		B（便益）			C（費用）（百万円）			B/C
			便益額（百万円）		代表的な効果	総費用	事業費	維持管理費	
道路	主要地方道 加古川小野線 （東播磨南北道路）	全体事業費	①走行時間短縮便益	72,800	時間短縮： 33分→23分 （加古川市役所～小野市役所） 交通量 自専道区間 30,500台/日 側道 10,200台/日	81,600	78,200	3,400	1.1
			②走行経費減少便益	10,200					
			③交通事故減少便益	5,300					
			計	88,200					
		残事業費	①走行時間短縮便益	72,800	時間短縮： 33分→23分 （加古川市役所～小野市役所） 交通量 自専道区間 30,500台/日 側道 10,200台/日	8,000	4,600	3,400	11.0
			②走行経費減少便益	10,200					
			③交通事故減少便益	5,300					
			計	88,200					

※Cの事業費は、本線の完成4車線化に要する事業費を含む。

### (2) 費用対効果に含まれない効果

- ①東播磨地域と北播磨地域の移動時間短縮により、地域間の連携・交流を促進
- ②県立加古川医療センター（三次救急医療機関、災害拠点病院）へのアクセス時間短縮による救急医療体制の確保
- ③災害発生時には、東播磨地域と北播磨地域を結ぶ主要な緊急輸送路となる。
- ④通過交通の転換による市域の沿道環境の改善



## 道路・街路事業の効果

対象事業：道路改築事業（主）加古川小野線

### （１）費用対効果

効果項目（費用対効果の便益内容）
走行時間短縮（目的地までの時間短縮）
走行経費減少（走行速度の向上や走行距離の短縮による、燃料費の節約など）
交通事故減少

### （２）費用対効果に含まれない効果

評価の視点		効 果 項 目	該当する事業内容	
①安全・安心の確保	災害時	緊急医療・緊急物資の円滑な輸送の確保 (※緊急輸送道路の整備、防災拠点・災害拠点病院へのアクセス道路の整備)	○	緊急輸送路である主要地方道加古川小野線のバイパス 県立加古川医療センター(災害拠点病院)へのアクセス
		救助・救援活動の支援 (※災害時の通行不能や孤立集落の解消)	○	H16台風23号で冠水被害を受けた(主)加古川小野線の代替機能の確保
		減災対策への取り組み (※二線堤道路、避難路・避難場所としての機能、延焼防止機能の確保)	○	高架下空間を地域の防災拠点として活用
	平 時	救急医療体制の支援	○	県立加古川医療センターへのアクセス道路
		交通安全対策	○	通過交通のバイパス転換による、市域の交通安全の確保
②地域の活性化		地域間交流の促進	○	東播磨地域と北播磨地域の移動時間短縮による交流の促進
		中心市街地の活性化	○	北播磨地域から加古川市中心部へのアクセス強化
		地域産業の活性化	○	東播磨地域と北播磨地域を結ぶ交通ネットワークの形成
		観光支援	○	東播磨地域と北播磨地域の移動時間短縮による交流の促進
		地域プロジェクト等支援	—	—
③円滑な交通体系の確保		公共交通機関利用の促進 交通結節機能の向上	—	—
④地域の環境改善		沿道環境の改善 景観形成	○	通過交通がバイパスへ転換することによる、沿道環境の改善

○印は当該事業効果の主な項目