

# 継続事業評価調書

## 【道路事業】

東播磨南北道路

県土整備部  
土木局 道路街路課

投資事業評価調書（継続：再評価〔第1回〕）

部課室名	国土整備部土木局 道路街路課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路街路課長 小山 健一 (県道班長 長央 貴晴)	内線 (4376)	4362 (4376)
事業種目	道 路	新規評価年度 事業採択年度 着工年度	平成 25 年度 平成 26 年度 平成 28 年度	現計画	新規評価時点
事業名	東播磨南北道路 (主要地方道 かこかわおの 加古川小野線)	内用地補償費	380 億円	290 億円	
事業区間	やはたちょう 加古川市八幡町～小野市池尻町 いけじりちょう	完成予定年度	99.4 億円	99.4 億円	
		進捗率 (内用補進捗率)	約 14% (35%)	平成 36 年度	平成 33 年度
		残事業費	326 億円	-	-
	事 業 の 目 的	事業内容 ( ) : 新規評価時点			
	地域高規格道路である東播磨南北道路(東播磨道)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。	【延長】自動車専用道路 6,900m 八幡稻美ランプ～(仮)八幡北ランプ 2.5km [4 車線] (仮)八幡北ランプ～(仮)国道 175 号ランプ 4.4km [2 車線]			
	○地域の連携・交流の促進 本事業により、東播磨と北播磨地域との所要時間を短縮し、地域の連携・交流を促進するとともに、沿線市町の活性化を図る。	【構造規格】第 1 種第 3 級 【計画幅員】八幡稻美ランプ～(仮)八幡北ランプ 暫定 2 車線 車道 7.0m [全幅 12.7～13.5m] 完成 4 車線 車道 14.0m [全幅 18.7～19.0m] (仮)八幡北ランプ～(仮)国道 175 号ランプ 2 車線 車道 7.0m [全幅 12.7～13.5m]			
	○地域の安全・安心の向上 東播磨地域の南北交通を効率的に処理し、交差点における渋滞の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。また、北播磨総合医療センターをはじめとする北播磨地域の医療機関と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)との連携強化を図る。	【計画交通量】[暫定 2 車線] : H42 予測 八幡稻美ランプ～(仮)八幡北ランプ 21,300 台/日 (16,800 台/日) (仮)八幡北ランプ～(仮)国道 175 号ランプ 10,500 台/日 (9,600 台/日)			
		【負担割合】国 : 55%、県 : 45%			
事業を取り巻く社会経済情勢等の変化	① 平成 26 年 3 月に加古川中央ジャンクション～八幡稻美ランプ 間の 5.2km が供用開始した。 ② 本事業区間終点側の小野市市場地区にて平成 25 年 10 月に北播磨総合医療センターが開院した。また、同市場地区にて小野市と県企業庁により新産業団地の整備が進められている。 ③ 本路線起点側の加古川市加古川町にて平成 28 年 7 月に加古川中央市民病院が開院した。  【前回評価時点からの事業計画の変更概要】 ① 地質調査の結果による橋梁基礎形式の変更(下村高架橋、室山高架橋、宗佐高架橋等)と盛土工区の軟弱地盤対策工の追加、地質調査及び地下水調査の結果による構造形式の変更(盛土→橋梁)等の理由により、工事費を約 79 億円増額する。 ② 埋蔵文化財本発掘調査の追加、地質調査の追加、用地測量面積の増加等により、調査測量費を約 11 億円増額する。 ③ 境界確定等用地取得にかかる手続きに時間を要していること、及び、上記①に伴い工事に長期間要するため、完了年度を平成 36 年度に変更する。				
進捗状況	【用地】平成 28 年度より用地取得に着手し、平成 30 年 9 月末時点で用地取得進捗率(面積ベース)は 56% であり、早期の用地取得完了を目指す。 【工事】平成 29 年度に橋梁下部工事や道路改良工事に着手した。現在、下村高架橋など橋梁の下部工事や(仮)八幡北ランプの盛土工事等を実施している。				
評価視点	評価結果の説明				
審査会意見 (H25) 及び 対応方針	【審査会意見】着手妥当 ① 道路情報システムの活用や地域の観光・産業分野との連携等利用促進に向けたツリ対策にも取り組むこと。 ② 費用便益費に含まれない効果を含めた、事業の必要性等を県民に分かりやすく説明すること。 ③ 将来交通量の予測に際して、人口減少を踏まえ道路整備が過大とならないよう確認しながら進めること。 ④ 山陽自動車道との連絡を分かりやすくするため、適切な道路標識の設置等に配慮すること。	【対応方針】 ① 観光・産業など幅広い分野の関係機関と連携し、利用促進に取り組む。 ② 現場見学会等を開催し、事業の必要性等を分かりやすく説明していく。 ③ 将来交通量の推計は、交通量の変化や人口減少等を踏まえ適切に行う。 ④ 国や NEXCO 等の関係機関と連携し、分かりやすい案内に努める。			
(1) 必要性	・ 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。 ・ 通過交通の転換により、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。 ・ 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道路となる。				
(2) 有効性・効率性 (執行環境状況)	① 費用便益比 $B/C = 1.4$ (全体) (前回評価時点 $B/C = 1.7$ )、 $B/C = 1.7$ (残事業) ② 完成後の現道の管理引継について、加古川市・小野市・三木市と協議が整っている。 ③ 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。 ④ 沿線の 4 市 2 町で東播磨南北道路建設促進期成同盟会を組織するなど、地域の協力体制が整っている。				
(3) 環境適合性	① 八幡北ランプ以南は、県の「環境影響評価に関する条例」に基づき、環境影響評価を実施し、また、八幡北ランプ以北は条例対象外で自主的に環境影響評価を実施した。 ② 供用後に、事後監視調査(騒音・振動、生物の生態調査等)を実施する予定である。				
(4) 優先性	① 安全で円滑な交通を確保するため、早期に事業を完了させる必要がある。 ② 南工区の供用後、八幡稻美ランプ周辺では交通渋滞が発生しているため、早期に全線を供用する必要がある。				
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、用地取得や道路改良工事等が進められていること、また、東播磨南北道路建設促進期成同盟会をはじめ早期供用を望む地域からの要望は依然として強いことから、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〔第1回〕）

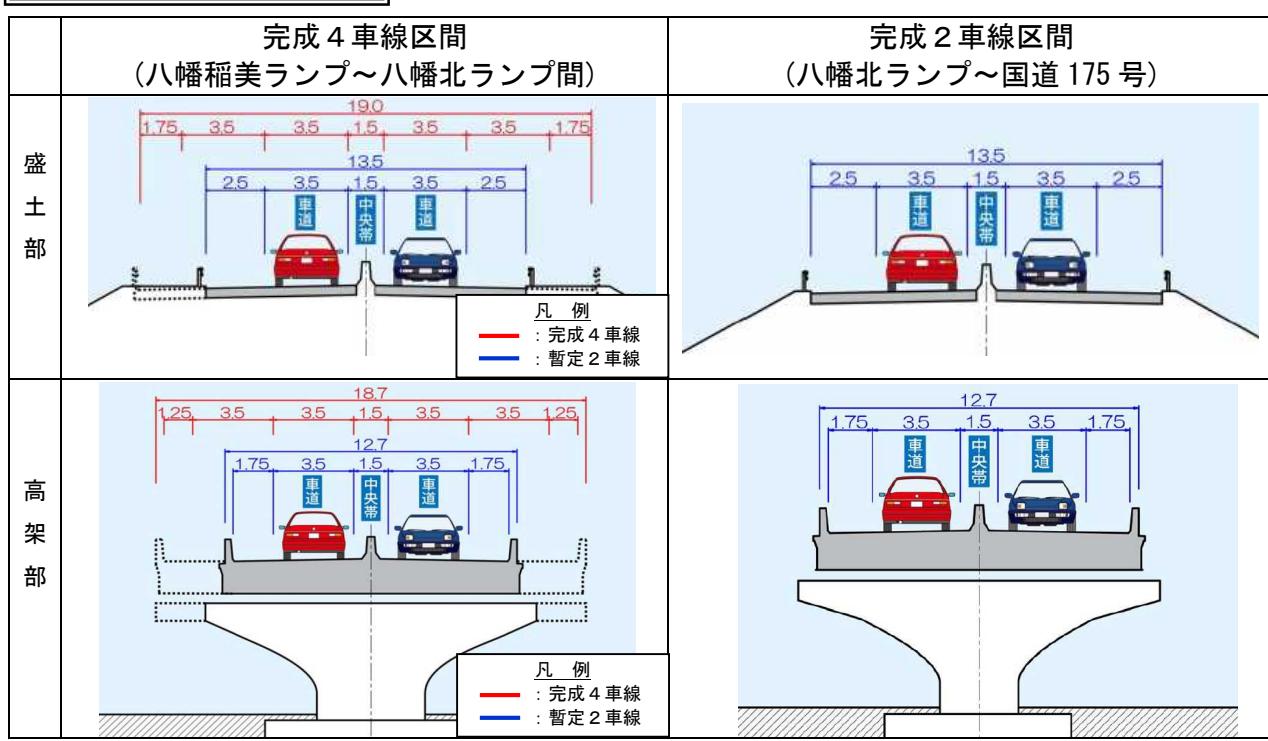
事業名	道路事業	路線・河川名	東播磨南北道路 主要地方道 加古川小野線
			<p><b>Map Labels:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(都)尾上小野線 L=1.6km</li> <li>山陽自動車道</li> <li>加古川北IC</li> <li>国道372号 372</li> <li>東播磨道 L=12.1km</li> <li>姫路市</li> <li>高砂市</li> <li>加古川市</li> <li>播磨町</li> <li>稻美町</li> <li>明石市</li> <li>小野市</li> <li>三木市</li> <li>玉津IC</li> <li>国道175号 175</li> <li>国道250号 250</li> <li>国道250号加古川ルート</li> <li>加古川ランプ</li> <li>加古川市公設地場卸売市場</li> <li>加古川中央市民病院</li> <li>加古川中央JCT</li> <li>県立加古川医療センター</li> <li>健康拠点構想(神野用地)</li> <li>神野ランプ</li> <li>八幡稻美ランプ</li> <li>八幡北ランプ</li> <li>櫻山ランプ</li> <li>兵庫あおの病院</li> <li>小野工業団地</li> <li>小野流通等業務団地</li> <li>小野市新産業団地(整備中)</li> <li>北播磨総合医療センター</li> <li>E2</li> <li>E93</li> </ul> <p><b>&lt;凡例&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>赤い線 : 事業中区間</li> <li>黒い線 : 供用済区間</li> <li>黄色い線 : 他事業(事業中)</li> </ul>

	事業進捗状況・予定	整備効果
全体 (H26～H36)	<p><b>【事業費＝約 380 億円】</b></p> <p>延長 6,900m</p> <p>八幡稻美ランプ<sup>°</sup>～(仮)八幡北ランプ<sup>°</sup>：暫定 2 車線</p> <p>(仮)八幡北ランプ<sup>°</sup>～(仮)国道 175 号ランプ<sup>°</sup>：完成 2 車線</p> <p>橋梁 7 橋、用地：25 万 m<sup>2</sup></p> <p>物件補償：78 件（鉄塔移設 2 基含む）</p>	
事業採択～ H30 まで (H26～H30)	<p><b>【事業費＝約 54 億円】</b></p> <p>事業進捗率 14%、用地進捗率 35%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・用地取得面積 14 万 m<sup>2</sup></li> <li>・本線の橋梁 7 橋のうち 3 橋梁の下部工に着手</li> </ul>	
今後 6 年間 (予定) (H31～H36)	<p><b>【事業費＝ 326 億円】</b></p> <p>平成 36 年度 全線供用予定</p>	全線供用により、安全で円滑な交通の確保や三次救急医療機関へのアクセス向上を図る

位置図

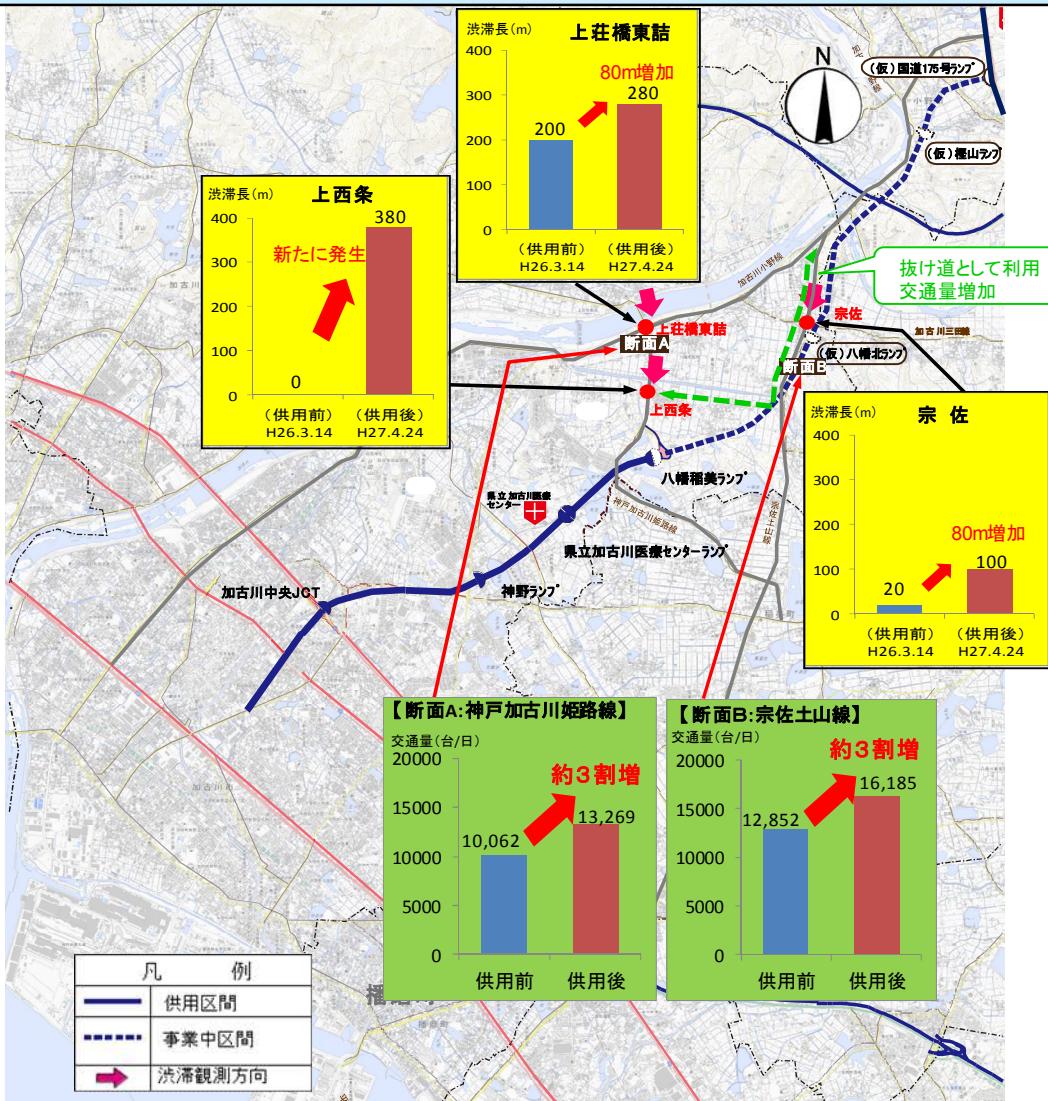


横断図



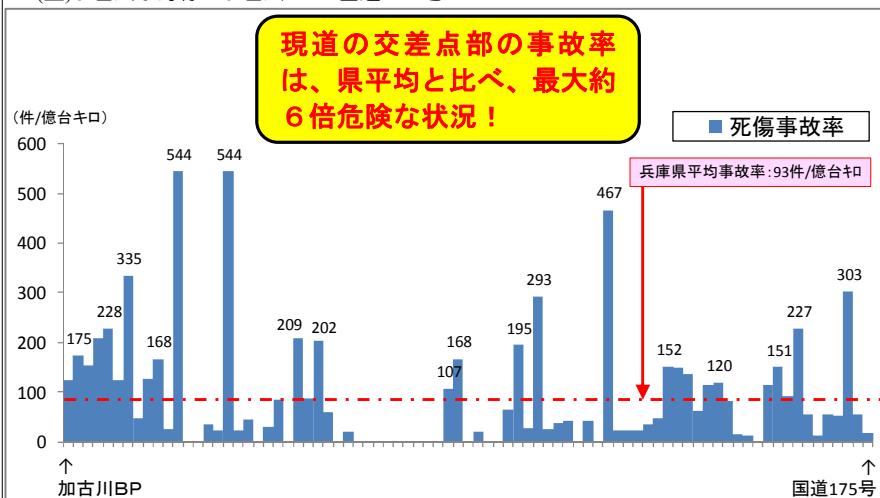
## 事業の必要性①：交通渋滞の緩和・交通事故の減少

東播磨道の南工区供用後、八幡稲美ランプ周辺では新たな交通渋滞が発生しているため、引き続き、北工区の整備を進め、早期の全線供用を目指す。



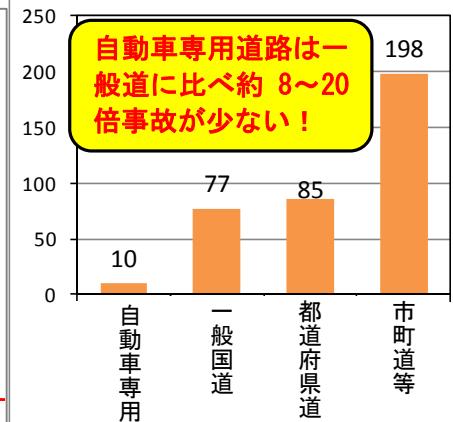
【整備前の死傷事故率（平成 24 年～27 年の平均）】

(主)加古川小野線 加古川 BP～国道 175 号



【道路種別の死傷事故率（全国）】

(件/億台キロ)



※国土交通省資料（平成 21 年値）

## 事業の必要性②：救急医療の連携強化

全線整備に伴い県立加古川医療センターの30分圏域が面積・人口とも倍増  
面積(143→293km<sup>2</sup>)、人口(7.9→15.7万人)

さらに、2次救急医療機関と3次救急医療機関の連携も拡充。



※搬送時間は全線完成時の数値

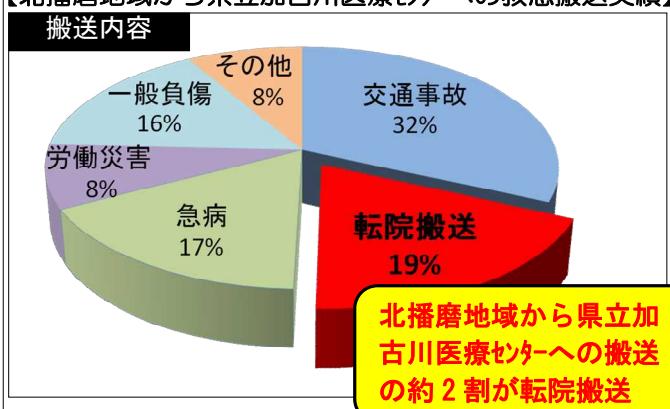
### 3次救急医療機関

重篤救急患者に対応する3次救急医療機関は、県下に12病院あり東播磨・北播磨地域を担うのが県立加古川医療センターである。

### その他の利点

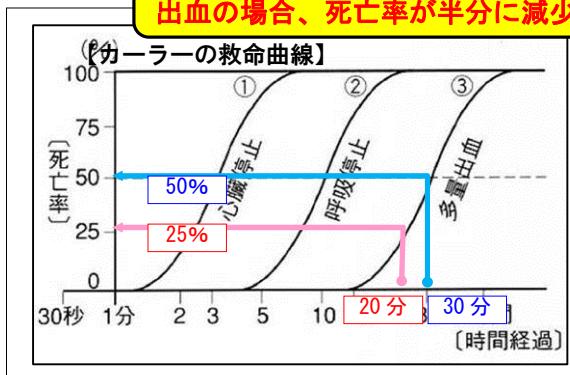
交差点等のある一般道路に比べて、自動車専用道路は搬送時の振動が少ないとため、搬送患者への負担が少なく患者への早急で安全な治療行為を行うことが可能。

### 【北播磨地域から県立加古川医療センターへの救急搬送実績】



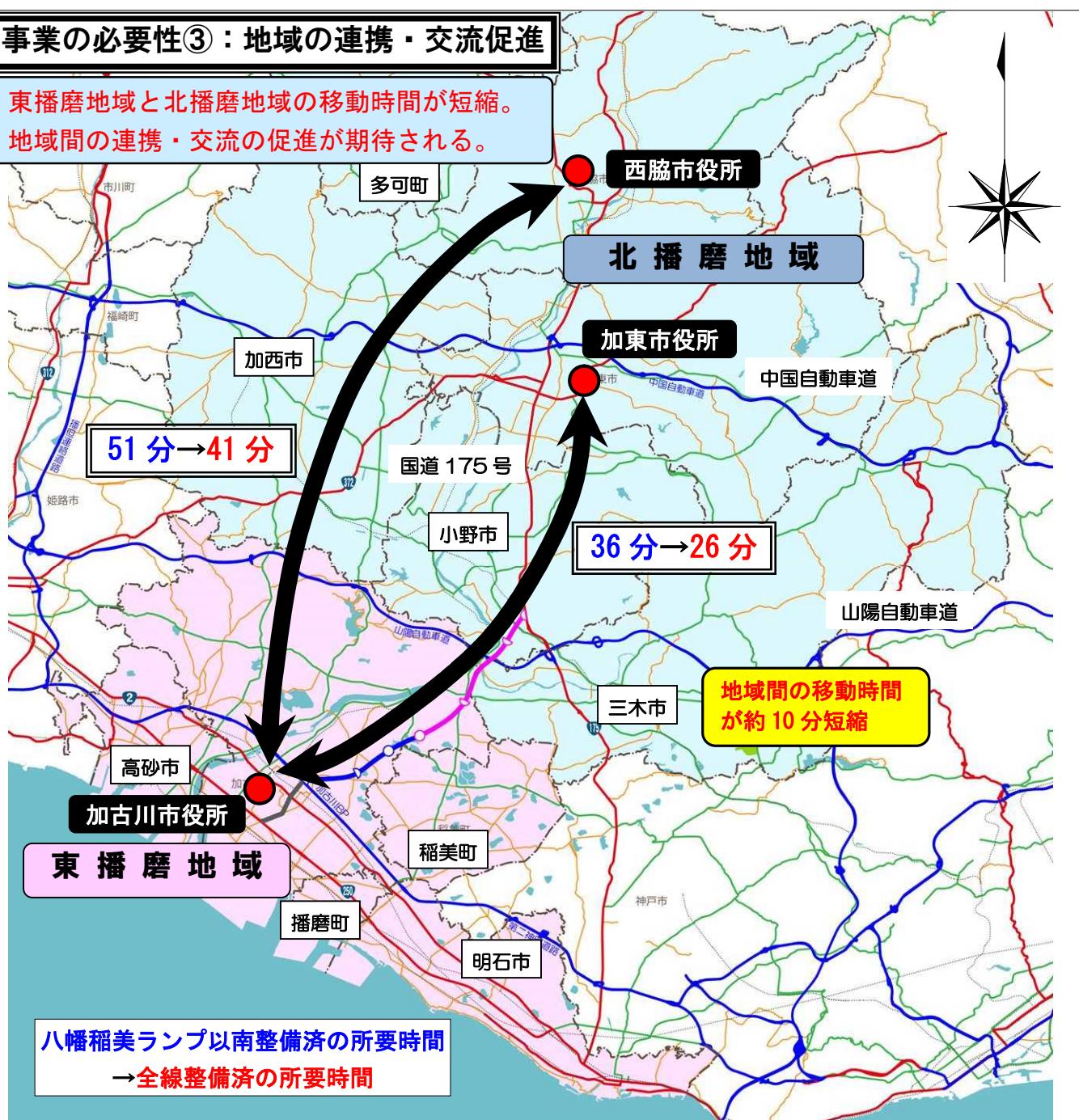
※北播磨地域消防本部調べ (H29.1~H29.12)

10分救急搬送が短縮することで多量出血の場合、死亡率が半分に減少



### 事業の必要性③：地域の連携・交流促進

東播磨地域と北播磨地域の移動時間が短縮。  
地域間の連携・交流の促進が期待される。



※移動時間は全線完成時の数値

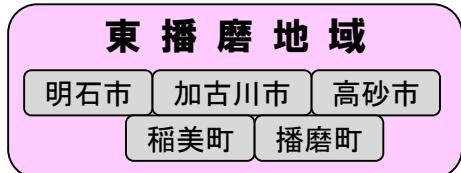
#### 【東播磨地域↔北播磨地域間の流動】

##### ● 流動量



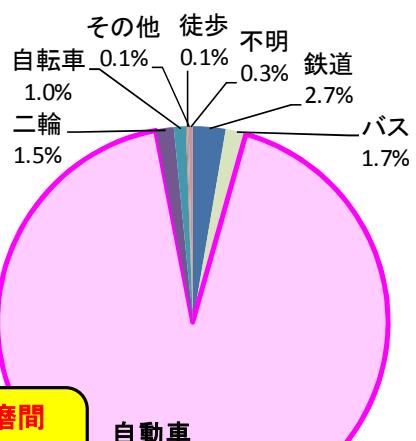
約50,000人/日

北播磨-東播磨間  
で1日あたり約5  
万人の流動



北播磨-東播磨間  
の移動は自動車の  
依存度が9割以上

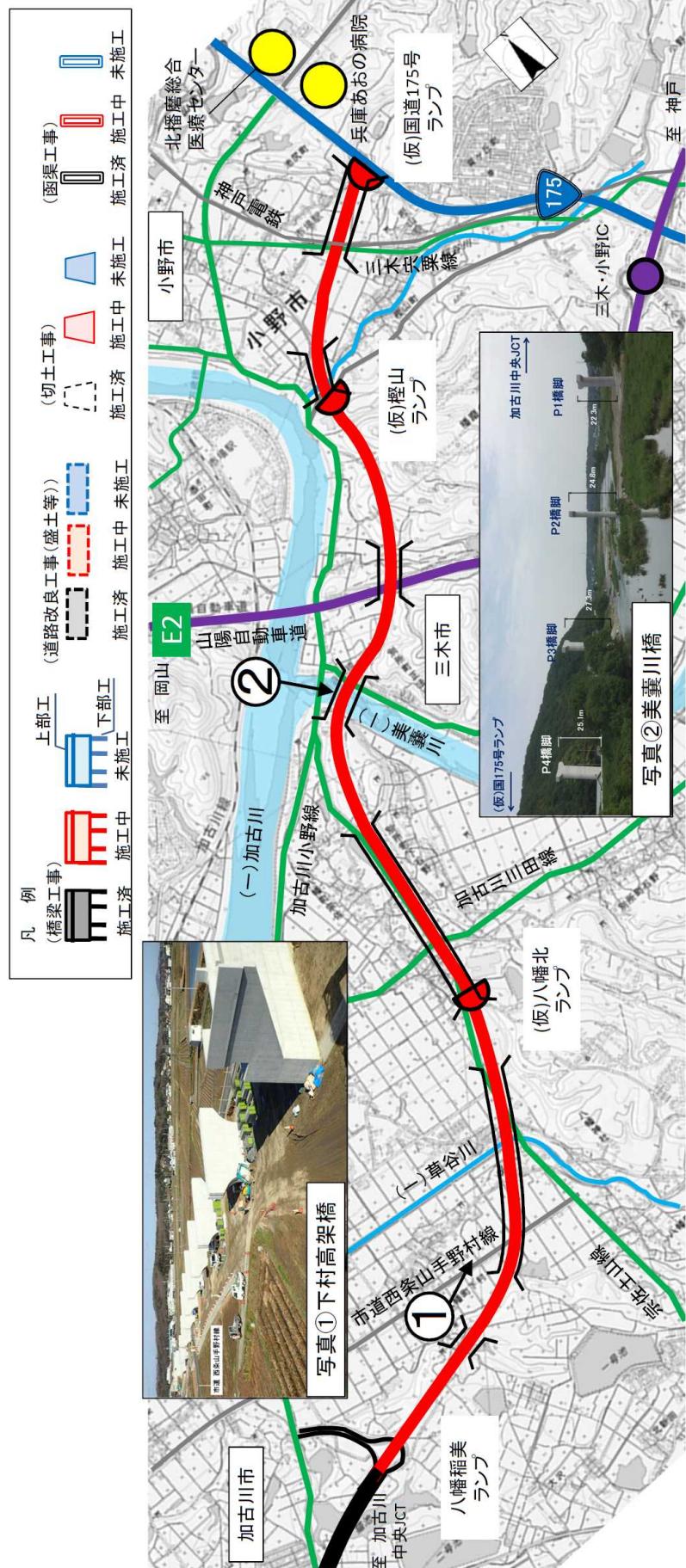
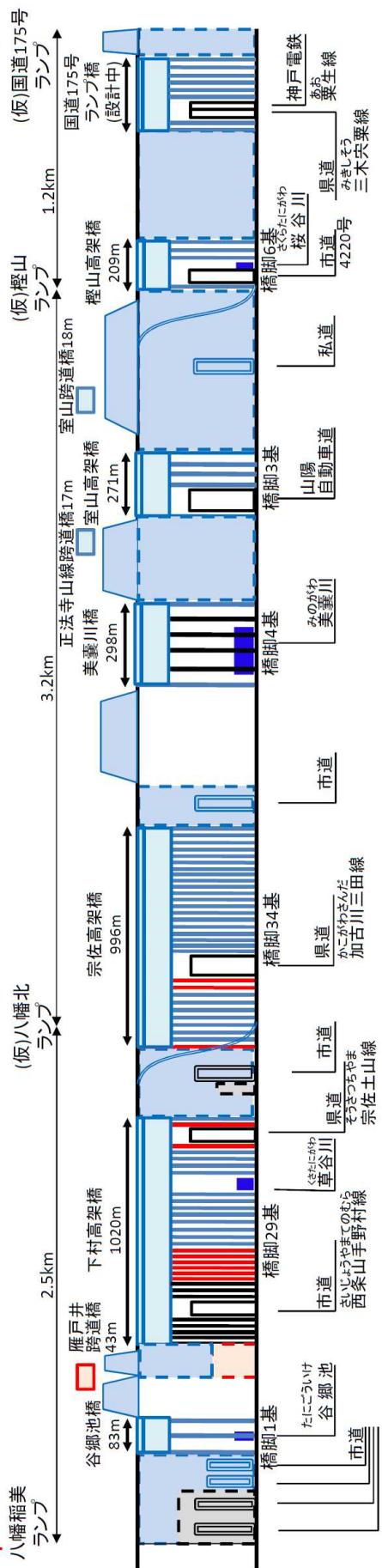
##### ● 交通手段別流動量の割合



※第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

進捗狀況

東播磨道(北工区) L=6.9 km



道路-7

## I期区間（供用済）の状況

## 現道の渋滞状況

① 加古川中央ジャンクション～八幡稻美ランプ



② 宗佐交差点（南流入部）



## 事業中区間の整備状況

八幡稻美ランプ



八幡北ランプ



下村高架橋



美嚢川橋



## 1. 実施工程表

	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
調査設計		■									
				■							
用地補償		■									
				■							
埋蔵文化財調査					■						
						■					
道路改良工事				■			■				
							■				
橋梁下部工事					■						
								■			
橋梁上部工事						■			■		
										■	

## 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)	算出単位
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×走行時間) ×時間価値原単位×365日
	②走行経費減少便益 交通の流れがスムーズになり燃費などが向上することによる便益	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×距離) ×走行経費原単位×365日
	③交通事故減少便益 交通事故が減少することによる便益	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×距離×交差点以外の事故損失原単位+交通量×主要交差点数×交差点部事故損失原単位]

#### ②費用便益比(B/C)算出根拠

事業	事業名	B(便益)			C(費用)			B/C
		便益額 (億円)		代表的な効果	総費用	事業費	維持 管理費	
		(億円)	(億円)		(億円)	(億円)	(億円)	
道路	東播磨南北 道路 (加古川 小野線)	①走行時間 短縮便益	437	時間短縮 36分→26分 (加東市役所 ～加古川市役所) 交通量： 21,300台/日	331	307	24	1.4
		②走行経費 減少便益	20					
		③交通事故 減少便益	9					
		計	466					
		①走行時間 短縮便益	437	同上	279	255	24	1.7
		②走行経費 減少便益	20					
		③交通事故 減少便益	9					
		計	466					

#### (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 加古川医療センター(3次救急医療機関)へのアクセス時間短縮による救急医療体制の確保
- ③ 東播磨地域と北播磨地域を結ぶ災害時の主要な緊急輸送道路
- 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

### (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、燃料費の節約等
交通事故減少	交通事故の減少による人的損害額、物的損害額及び渋滞による損失額等

### (2) 費用対効果に含まれない効果

評価の視点		効果項目
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)
		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)
		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)
	平時	救急医療体制の支援
		交通安全対策
② 地域の活性化		地域間交流の促進
		中心市街地の活性化
		地域産業の活性化
		観光支援
		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

○印は当該事業効果の主な項目

該当する事業内容	
○	緊急輸送道路である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
○	H16台風23号で冠水被害を受けた加古川小野線の代替機能の確保
○	盛土区間等浸水時の避難場所の確保
○	北播磨地域の医療機関と県立加古川医療センター(3次救急)との医療連携の強化
○	通過交通のバイパス転換による、地域の交通安全の確保
○	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
○	沿岸部と内陸部の移動時間短縮によるアクセス強化
○	東播磨地域と北播磨地域の移動時間短縮による地域産業の相互連携
○	東播磨地域と北播磨地域の移動時間短縮による観光資源の相互連携
—	—
○	渋滞解消に伴う路線バスの定時性確保
○	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

### (3) 地域からの要望状況等

要望状況等	① 沿線の4市2町で構成された東播磨南北道路建設促進期成同盟会は、早期整備の必要性について地域住民の理解と協力を求める啓発活動や、事業用地の取得に協力するなど、地域の協力体制が整っている。 ② 事業説明会の開催などを通じて、地元と十分に連携を図り事業を進めている。
-------	---