

# 繼續事業評価調書

## 【道路事業】

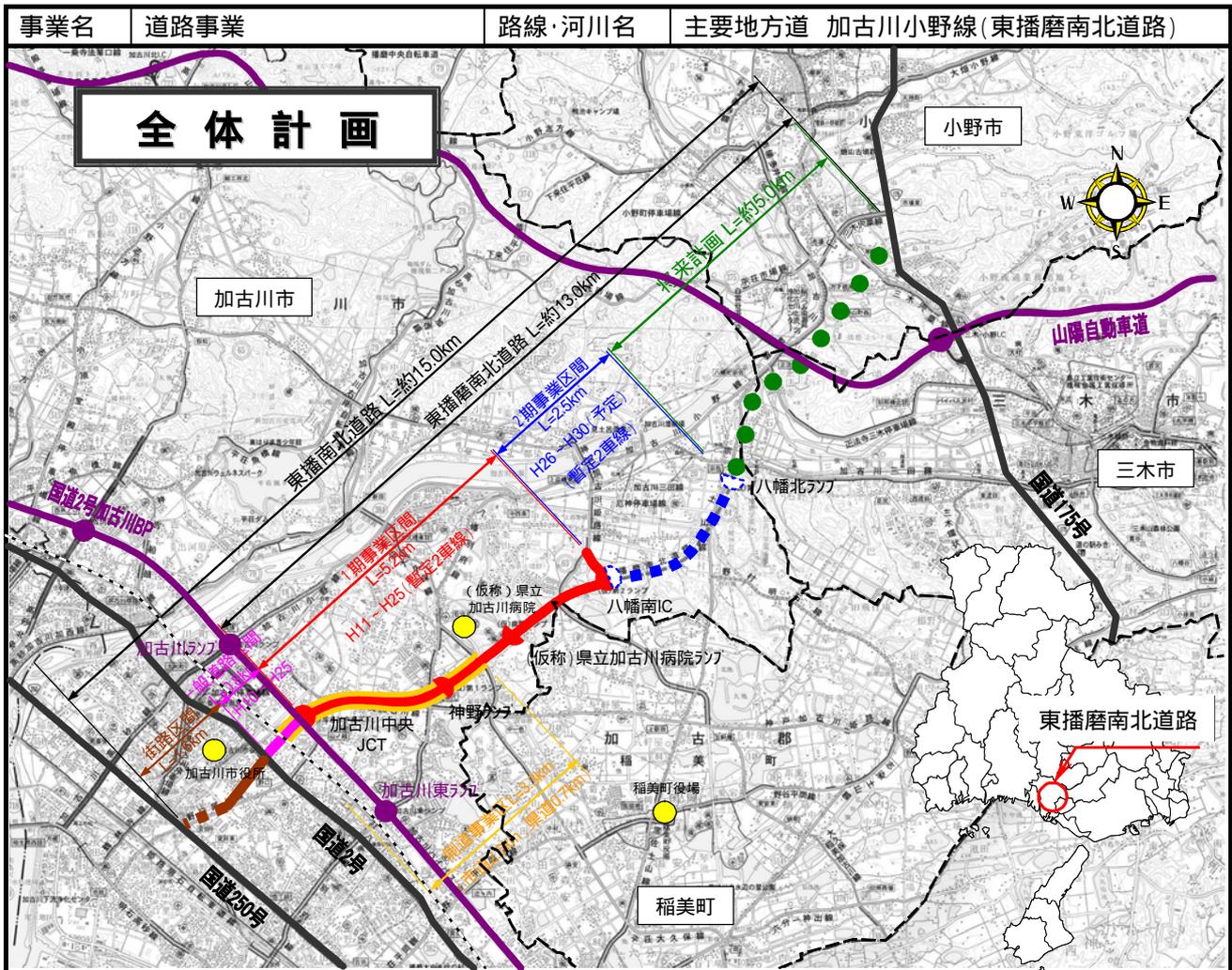
土木局道路建設課

投資事業評価調査(継続:再評価)

部課室名	県土整備部土木局 道路建設課	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	道路建設課長 安倍 茂 (課長補佐兼県道係長 松田 智)	内線	4362 (4376)
------	-------------------	---------------------	---------------------------------	----	----------------

事業種目	道 路	事業名	事業区間		総事業費	656億円 市事業含む
		道路改築事業 主要地方道 加古川小野線 (東播磨南北道路)	かこがわしのぐちようさかもと 加古川市野口町坂元～ 八幡町上西条		内用地補償費	299億円 市事業含む
所在地	事業採択年度	着工年度	完成予定 年度	進捗率 (内用補進捗率)	約53% (約90%) 市事業含む	
かこがわしのぐちようさかもと 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	H10	H10	H25	残事業費	308億円 市事業含む	
事業の目的		事業内容				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・(主)加古川小野線(東播磨南北道路)は、国道2号加古川バイパス(加古川市)と国道175号(小野市)を結ぶ自動車専用道路で、この内、加古川バイパス(自動車専用道路)と連結する加古川中央IC～八幡南IC間5.2kmについて、平成10年12月に地域高規格道路の整備区間指定を受け、国道2号から加古川バイパスの一般道路区間0.8kmと合わせ、合計6.0kmの整備を進めている。</li> <li>・本事業により、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、交通事故の削減及び地域環境の改善を図る。</li> <li>・また、本事業区間沿線に建設されることとなった(仮称)県立加古川病院へのアクセスを向上させ、地域の医療活動を支援する。</li> <li>・さらに、東播磨地域と北播磨地域との所要時間を短縮し、加古川バイパスや山陽自動車道と一体となった広域高速ネットワークを形成することにより、地域の連携や人・モノの交流を一層拡大するとともに、買い物やレクリエーションなど日常生活における利便性の向上を図る。</li> </ul>		道路改築事業 L=6,000m ・自専道区間 : L=5,200m(暫定2車線施工) ・側道 : L=3,300m(県施行700m・市施行2,600m) ・一般道路区間: L=800m 【構造規格】 ・自専道区間 : 1種3級平地部 ・一般道路区間及び側道 : 4種1級 【計画幅員】 ・自専道区間 14.0(18.7～19.0)m: 4車線 ・側道 3.25(11.25)m×2(両側) 【計画交通量】自専道区間 33,100台/日 側道 11,100台/日 【負担割合】 地域連携推進事業 : 国:5.5/10,県:4.5/10 住宅市街地基盤整備事業 : 国:5/10,県: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>・近年の厳しい財政事情を踏まえ、橋梁構造等の見直しによるコスト縮減(5%減)を図るとともに、暫定2車線施工、及び総合評価入札方式(評価項目:工期短縮)の導入により、事業効果の早期発現に努めている。</li> <li>・本路線に近接し、(仮称)県立加古川病院が平成21年に開院することとなり、病院へ直結するランプを追加した(平成19年4月都計変更)。</li> </ul>					
進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成10年度に事業着手し、新病院開院時にあわせて部分供用すべく事業を推進しており、平成18年度末現在の進捗率は、用地買収90%、本工事12%である。平成19年度中には、全橋梁25橋のうち19橋に着手した状態になる。また、残る用地については、平成20年度中に取得する予定である。</li> </ul>					
評価視点	評価結果の説明					
(1)必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東播磨地域では、南北幹線道路と東西幹線道路が交わる主な交差点において慢性的な渋滞が発生しているとともに、交通事故率(件/億台・km)も県下平均に比べ、非常に高い。事業着手前(H9 センサス)と比較しても、交通量及び混雑度は増加しており、通過交通を平面道路から本路線へ転換させ、自動車交通の円滑化を図るとともに交通安全を確保することが早期に望まれている。</li> <li>・また、3次救急医療施設として開院する県立加古川病院へのアクセスを向上させ、両地域の救急医療活動を支援できる。</li> <li>・本事業により拠点間の所要時間を短縮するなど、東播磨・北播磨地域の人・モノの交流を促進し、地域の活性化を図れる。</li> </ul>					
(2)有効性・効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南北の交通を容量の大きい自動車専用道路へ集約し、効率的に処理することで、移動時間の短縮及び主要渋滞交差点での渋滞緩和を図れる。</li> <li>・費用便益比 B/C=1.1(市事業分含むB/C)</li> </ul>					
(3)環境適合性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画決定時に環境アセスを実施し、環境保全への対策を講じることにより、環境保全目標を満足することを確認している。事業中においても環境監視調査(騒音振動調査、フサタキモやダケマカエルなどの動植物の生態調査など)を実施している。また、ランプ追加による都計変更時においても騒音予測を行ない、追加ランプ周辺において環境保全目標を満足することを確認している。</li> <li>・渋滞の緩和や自動車走行速度の向上により、CO<sub>2</sub>排出量を削減でき、地域の環境改善に寄与できる。</li> </ul>					
(4)優先性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地買収が90%終了し、(仮称)県立加古川病院もH21に開院することから、重点投資により、開院に合わせた部分供用及び早期の全線供用が望まれている。</li> </ul>					
再評価 の結果	継 続	左の理由	慢性的な交通混雑に加え、交通事故率も他地域に比べて高いという道路環境の中で、沿線に新病院が開院することにより、事業採択当時よりも、必要性が高まっているため、継続して事業を実施する必要がある。			

事業進捗状況概要図(継続:再評価)



	事業進捗状況・予定(市側道事業含む)	整備効果
全体	<p>1) 国道2号～八幡南インターチェンジ                      H10～25年度【事業費＝656億円】                      延長6.0km(うち側道3.3km): 暫定2車線                      橋梁25橋、物件補償:473件、用地:351,593㎡</p> <p>2) 八幡南インターチェンジ～八幡北ランプ                      H26～30年度                      延長2.5km(暫定2車線整備)</p> <p>3) 八幡北ランプ～国道175号                      延長約5.0km</p> <p>都市計画決定に向け、調査並びに関係機関と調整中</p>	
過去 10年間 (実績)	<p>H10～19年度【事業費＝406億円】                      工事進捗率 62%                      平成19年度末までに、全橋梁25橋のうち19橋に着手。                      加古川中央JCT部の工事着手(国土交通省委託)                      用地取得率92%(神野ランプ～八幡南IC間のすべての用地取得予定)</p>	
今後 6年間 (予定)	<p>H20～25年度【事業費＝250億円】                      新病院開院にあわせた暫定供用を目指すとともに、全体(1期事業区間及び一般道路区間)の完成を図る。なお、用地については、平成20年度中の取得完了を目指す。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・加古川バイパスの加古川ランプ及び加古川東ランプの渋滞を緩和</li> <li>・その他渋滞交差点の緩和</li> <li>・新病院へのアクセス向上</li> </ul>

継続事業  
当初計画及び実施工程

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

[Blue bar] 当初計画  
[Red bar] 実施計画

B / C根拠説明資料例

便益(B)の項目

事業	B(便益)	算出方法
道路	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: (交通量 × 走行時間) × 時間価値原単位 × 365日
	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: (交通量 × 距離) × 走行経費原単位 × 365日
	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: [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]

費用便益比(B / C)算出根拠(H26年度:市側道事業含む)

事業	事業名	B(便益)		代表的な効果	C(費用)			B / C
		便益額 (百万円)			総費用 (百万円)	事業費 (百万円)	維持管理費 (百万円)	
道路	主要地方道 加古川小野線 (東播磨南北道路)	走行時間短縮便益	61,182	時間短縮:5分 (加古川~小野)  交通量 自専道区間(2車線) 12,900台/日 側道 13,600台/日	61,572	59,619	1,953	1.1
		走行経費減少便益	4,276					
		交通事故減少便益	973					
		計	66,431					

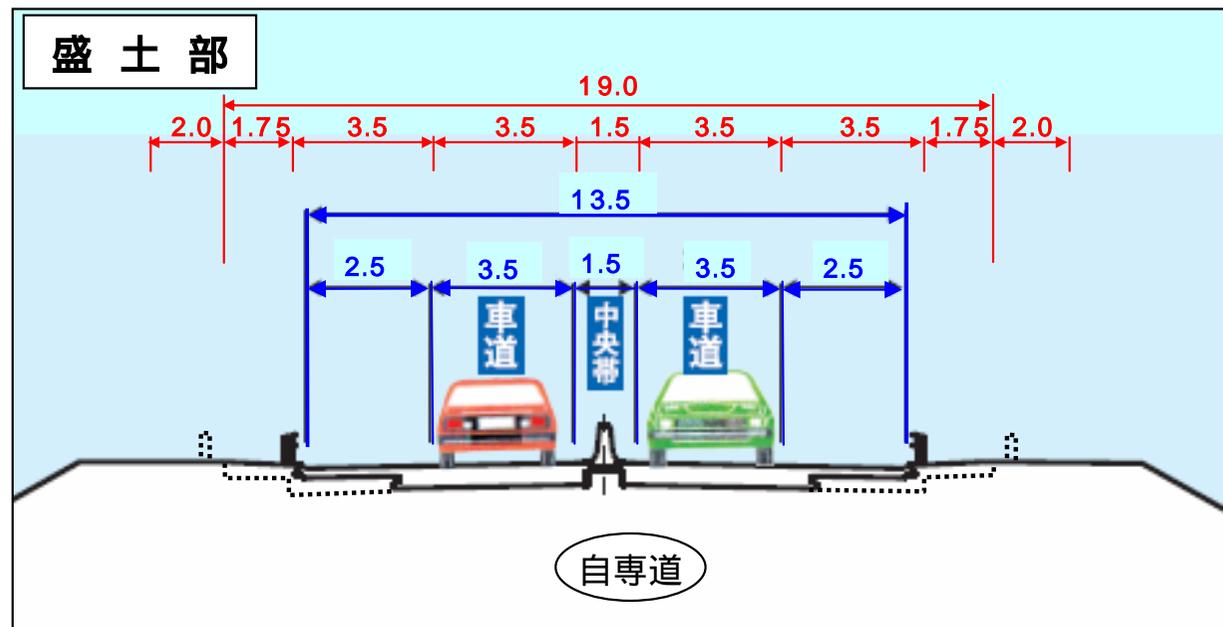
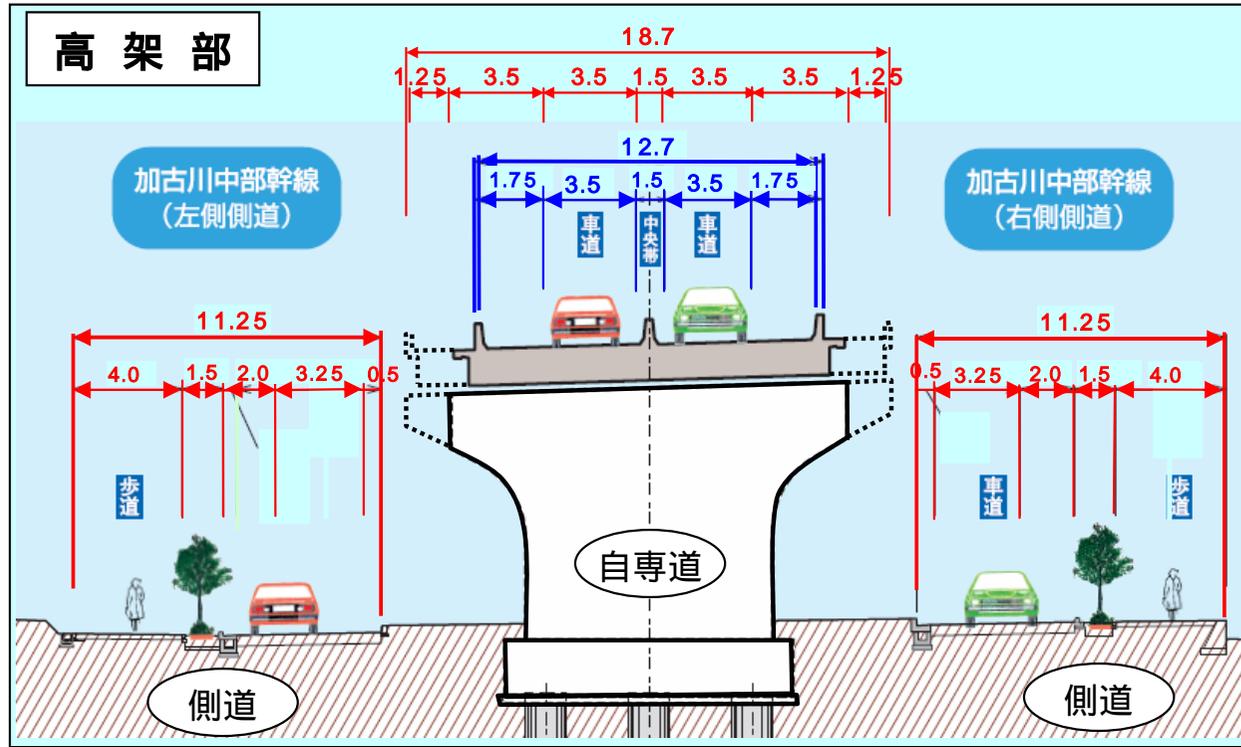
Cの事業費は、本線の暫定2車線、及び側道の整備に要する事業費とする。



# 1期事業概要(一般道路区間含む)

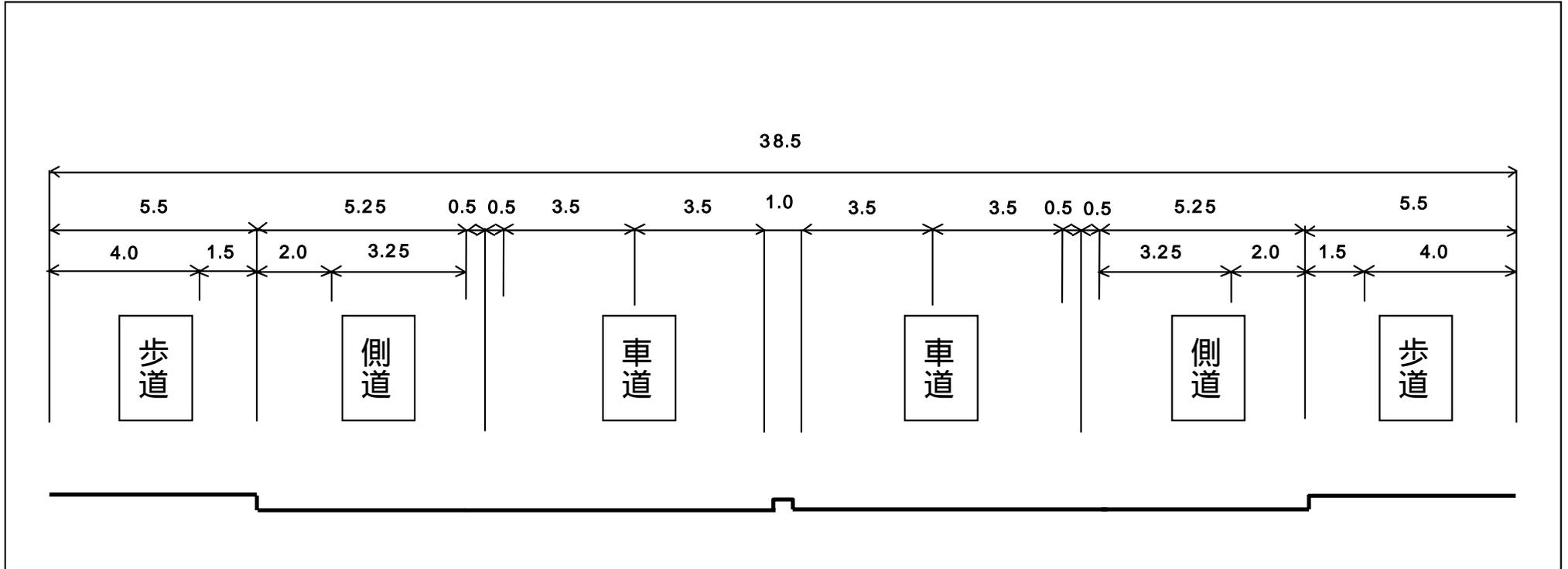


# (主)加古川小野線改築事業(東播磨南北道路) 横断図



- 凡例
- 完成4車線
  - 暫定2車線

# (主)加古川小野線改築事業(一般道路区間) 横断図



# 完成イメージパース (加古川中央JCT周辺)

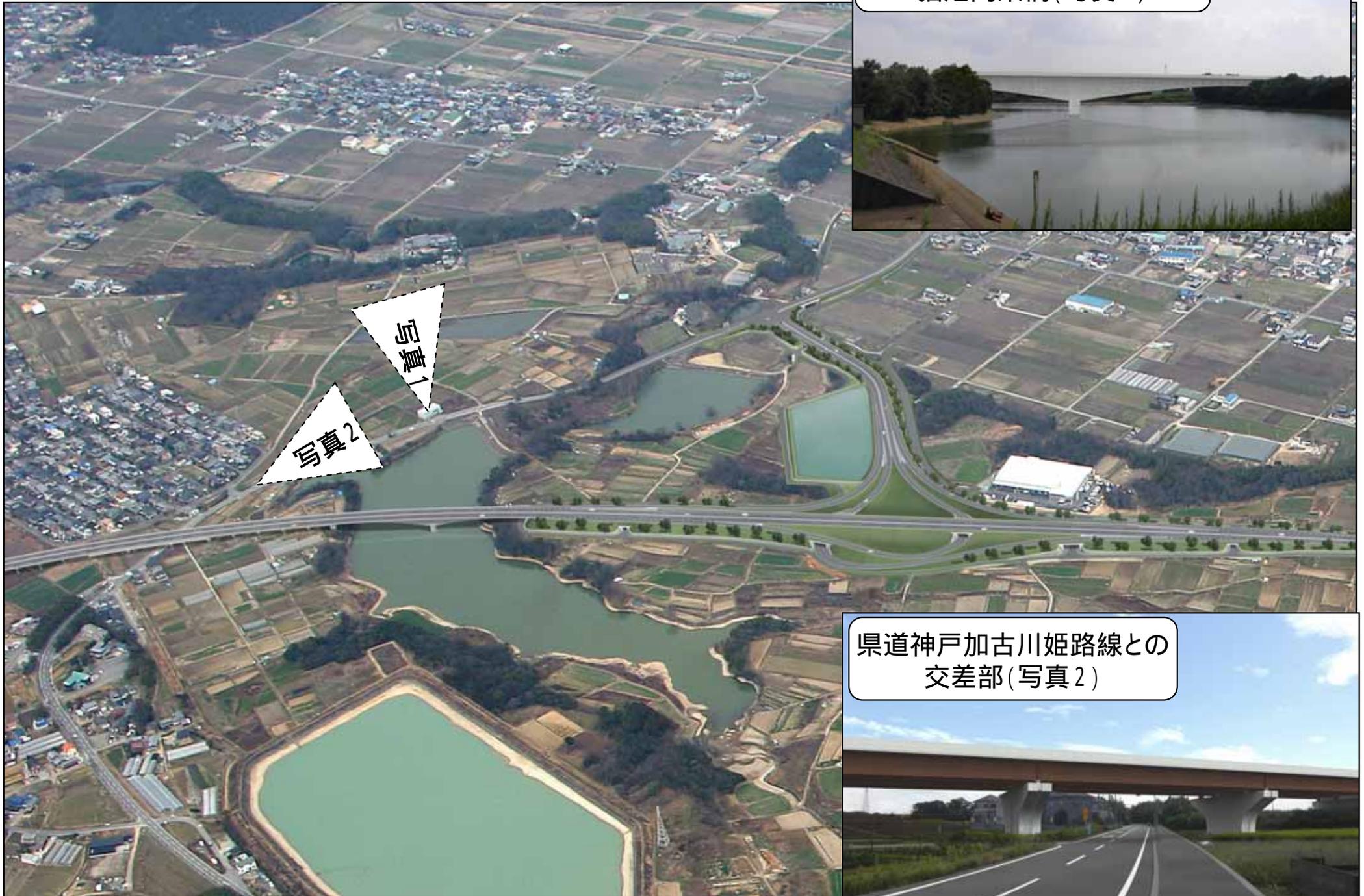


前ノ池周辺(写真1)



# 完成イメージパース (八幡南IC周辺)

神戸加古川姫路線からみた  
猫池高架橋(写真1)



県道神戸加古川姫路線との  
交差点(写真2)

