

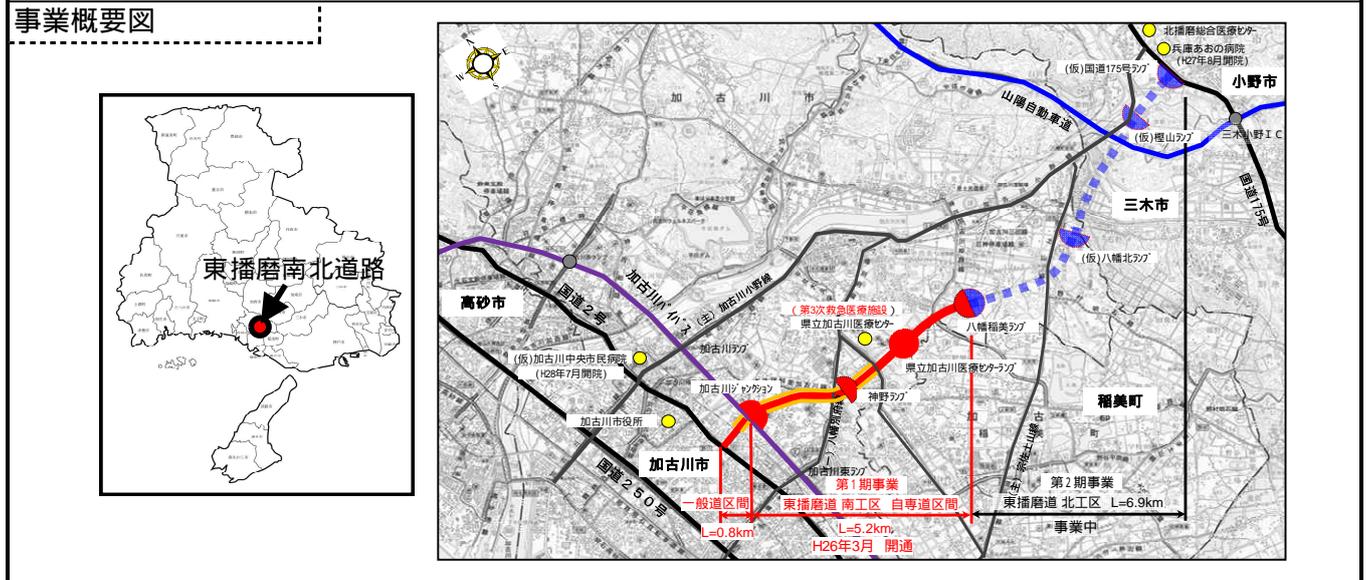
事後評価結果（平成27年度事後評価箇所）

担当課：兵庫県道路街路課
担当課長名：杉浦 正彦

事業名	地域高規格道路 東播磨南北道路 主要地方道 加古川小野線	事業区分	地方道	事業主体	兵庫県
起終点	自：兵庫県加古川市野口町坂元 至：兵庫県加古川市八幡町上西条	延長	6.0 km		

事業概要
 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ypassと小野市の国道175号を結び自動車専用道路である。
 このうち第1期事業として、加古川バypassから八幡稲美間5.2kmと、一般道路区間として、国道2号から加古川バypass間0.8kmの計6.0kmを整備した。

事業の目的・必要性
 交通渋滞の緩和、安全安心の確保
 ・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、交通事故の削減等を図るとともに、災害時の緊急輸送道路となる。
 地域連携・交流の促進
 ・本事業により、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。
 医療機関の連携強化
 ・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、周辺の二次救急医療施設との連携強化を図る。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成10年度	用地着手	平成10年度	供用年	(当初)H25年度/ -	変動	- 倍
		都市計画決定	平成12年度	工事着手	平成16年度	(暫定/完成)	(暫定)H25年度/ -		
	事業費	計画時	(名目値) -	実績	(名目値) -			変動	1.0 倍
		(暫定/完成)	(実質値) 569 億円		(暫定/完成)	(実質値) 569 億円			
	交通量 (当該路線)	計画時	30,500 台/日 (完成時)		実績	28,505 台/日 (暫定時)		変動	93 %
	(暫定/完成)			(暫定/完成)					
旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	-				交通事故減少 (供用前現道 当該路線)	-			
費用対効果 分析結果	B / C	総費用		816 億円	総便益		882 億円	基準年	平成 24 年
	1 . 1	〔事業費：782 億円〕			〔走行時間短縮便益：728 億円〕				
		〔維持管理費：34 億円〕			〔走行経費減少減益：102 億円〕				
					〔交通事故減少減益：53 億円〕				
費用対効果 分析結果 (事後)	B / C	総費用		-	総便益		-	基準年	-
	-								

事業の 効果等	事業遅延によるコスト増	費用増加額	- 億円	便益減少額	- 億円
	事業遅延の理由 特になし				
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 <ul style="list-style-type: none"> 東播磨南北道路の供用により、加古川小野線などの現道交通量が約2~5割減少し交通の円滑化が図られた。 3次救急医療施設である県立加古川医療センターへの救急搬送時間の短縮。 (加古川市役所からの短縮時間：22分 12分(10分短縮)) 渋滞が改善された結果、東加古川駅への乗入れバス便数が1便から15便に増加した。 明石や高砂方面から県立加古川医療センターへの救急搬送時の時間短縮が図られ、アクセシビリティが向上した。 				
その他評価すべきと判断した項目 特になし					
事業による 環境変化	環境影響評価に対応する項目 環境影響評価は実施していない。				
	その他評価すべきと判断した項目 ナゴヤダルマカエルに配慮した側溝を設置 八幡稲美ランプ周辺に絶滅危惧種のナゴヤダルマカエルが生息。 ナゴヤダルマカエルの生息に配慮したスロープ構造の側溝の設置、生息環境を分断しないよう横断水路の設置による環境保全措置を実施。				
事業評価監視委員会の意見 第1期事業の終点である八幡稲美ランプ周辺では、渋滞発生や生活道路への通過交通の流入など新たな課題が発生しており、これらの解決のため、早期の全線供用に努められたい。					
事業を巡る社会経済情勢等の変化 人口は概して横ばいであるが、自動車保有台数は増加傾向であり、自動車交通への需要は増している。 H25年10月に開院した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ランプを追加した。					
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 東播磨南北道路第1期事業の端部である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。 これらの課題解決のため、早期の全線供用を目指す。					
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 東播磨南北道路周辺では、第1期事業(南工区)が供用したことで第2期事業(北工区)の開通を見越して、企業立地が進むなど産業界からの期待が大きい。これまでの道路事業では、時間短縮効果や事故減少など直接的な効果を指標として評価していたが、今後、企業立地の促進や新たな雇用促進などのストック効果も事業評価手法の一つとしていく必要がある。					
特記事項					

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。