

## 再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：川崎 茂信

<b>事業名</b> 一般国道28号 <small>すもと</small> 洲本バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 近畿地方整備局	
<b>起終点</b> 自：兵庫県 <small>すもと</small> 洲本市 <small>たけのくち</small> 炬口 至：兵庫県 <small>すもと</small> 洲本市 <small>おさめ</small> 納	<b>延長</b> 6.0km		
<b>事業概要</b> 一般国道28号は、神戸市を起点として徳島市に至る幹線道路である。洲本バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保、神戸淡路鳴門自動車道洲本ICと洲本市街地のアクセスを強化するとともに、災害時の代替路の確保等を目的に計画された道路である。			
S60年度事業化	S57年度都市計画決定 (H-年度変更)	S63年度用地着手	平成元年度工事着手
<b>全体事業費</b> ：約350億円		<b>事業進捗率</b> ：81%	
<b>供用済延長</b> ：3.6km		<b>計画交通量</b> ：9,700台/日	
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> ： (事業全体) 1.1 (残事業) 2.8	<b>総費用</b> ： (残事業)/(事業全体) 64/ 503億円 (事業費)：55/ 482億円 (維持管理費)：8.5/ 21億円	<b>総便益</b> ： (残事業)/(事業全体) 179/532億円 (走行時間短縮便益)：165/493億円 (走行経費減少便益)：6.6/ 26億円 (交通事故減少便益)：8.0/ 14億円
<b>基準年</b> ：平成24年			
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=0.9~1.3(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.04~1.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.02~1.1(事業期間±20%)			
【残事業】交通量：B/C=2.2~3.5(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.6~3.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.7~2.9(事業期間±20%)			
<b>事業の効果等</b>			
①交通混雑の緩和 ・未供用区間の国道28号は、交通容量を超過し、交差点を中心に旅行速度が低下、交通混雑が発生。 ・残る区間の整備により通過交通がバイパスに転換することで、交通混雑の緩和が期待される。			
②交通安全の確保 ・未供用区間の死傷事故率は供用区間に比べ非常に高く、国道28号（兵庫県内）の約2倍。 ・未供用区間の歩道は狭く、通学路指定区間等において、歩行者・自転車の安全確保が課題。 ・残る区間の整備により通過交通が転換し、国道28号の安全性の向上が期待。			
③災害時の代替路の確保 ・未供用区間の国道28号の一部が、地震時の津波被害警戒区域に位置。 ・洲本バイパスの計画高さは、想定津波高さよりも高く、災害時の避難路及び緊急輸送路として機能。			
④現道等における混雑時旅行速度の改善 ・H22センサスの昼間での旅行速度が18.4~19.4km/hで速度改善が見込まれる。(国道28号青雲橋~塩屋)			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>			
兵庫県知事の意見： 一般国道28号は、淡路島を南北に通過し、高速道路のICや淡路3市の中心市街地をつなぐ幹線道路であり、その中でも洲本バイパスは洲本市域の日常生活や経済活動を支える重要な役割を担っている。 本バイパス6.0kmのうち、洲本ICと洲本市街地を直結する西側3.6kmは供用済みであるが、東側2.4kmが未供用となっている。 このため、未供用区間と並行する現国道では約16,000台/日の交通が集中し、青雲橋北詰交差点や新潮橋北詰交差点で渋滞が発生していること、両交差点間で事故が多発していることから、本バイパスの整備により、通過交通を排除し、交通混雑の緩和や交通安全の向上を図る必要がある。 また、現国道の塩屋交差点~炬口北交差点間は、南海トラフ地震時の津波により浸水する可能性があることから、本バイパスの整備により緊急輸送路や避難路としての機能を確保する必要がある。 これらに加え、地元洲本市からも強い要望があることから、コスト縮減や事業効果の早期発現に配慮しつつ、引き続き事業の推進に取り組み、早期に供用して頂きたい。			
<b>事業評価監視委員会の意見</b>			
審議の結果、「一般国道28号洲本バイパス」の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり「事業継続」でよいと判断される。			

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等  
 未開通区間である国道28号の交通量に大きな変化がなく、交通容量を超過。また、死傷事故率が高く、兵庫県内の国道28号平均の約2倍。

事業の進捗状況、残事業の内容等  
 昭和60年度に事業化、用地進捗率92%、事業進捗率81%（平成27年3月末時点）。  
 平成12年度までに宇山～納間 延長3.6km（2/2）部分開通。

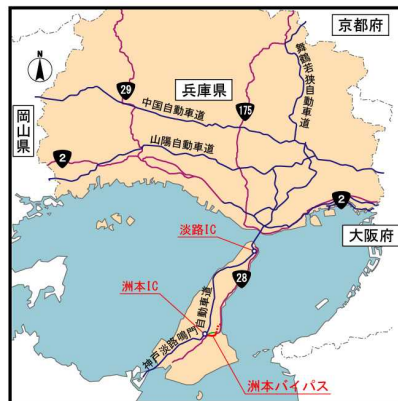
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
 引き続き事業を推進し、早期の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等  
 事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。

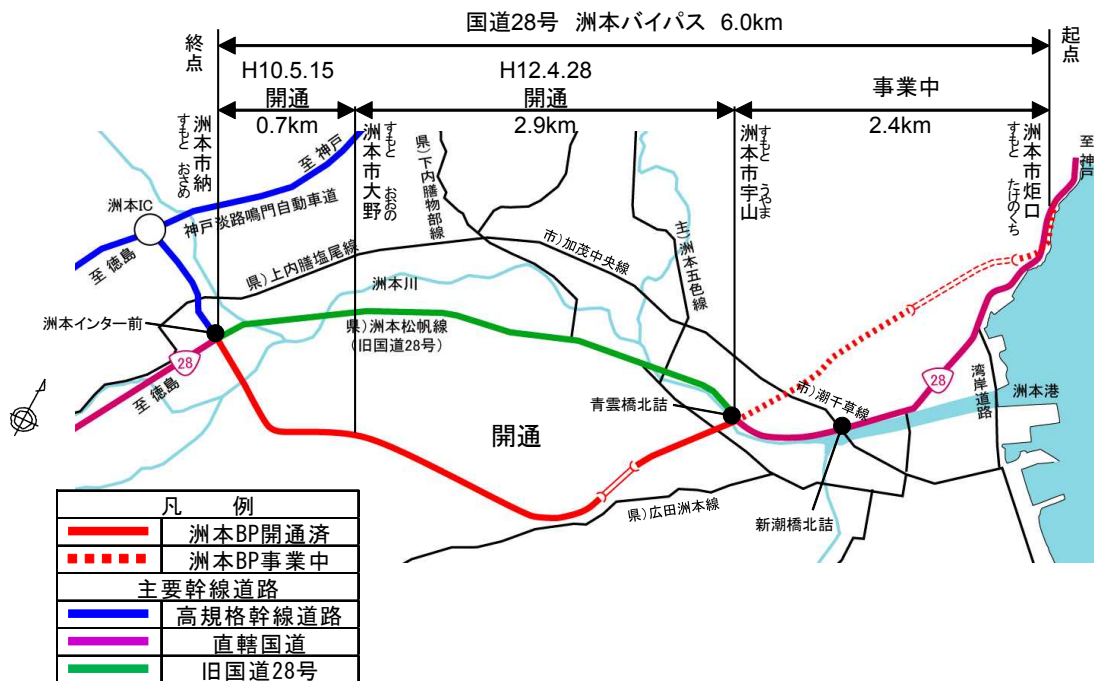
対応方針 事業継続

対応方針決定の理由  
 以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図  
 【位置図】



【概要図】



※ 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。