

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道28号 洲本バイパス				事業区分	一般国道		事業主体	国土交通省 近畿地方整備局	
起終点	自：兵庫県洲本市 炬口 至：兵庫県洲本市 納							延長	6.0km	
事業概要										
一般国道28号は、神戸市を起点として徳島市に至る約195kmの幹線道路で、淡路島内の経済、産業活動を支援するほか地域の生活道路として大きな役割を担っている。 洲本バイパスは、神戸淡路鳴門自動車道洲本ICへのアクセス道路としての役割を担うとともに、洲本市内の国道28号の交通混雑の緩和、交通安全の確保及び災害時の代替路の確保等を目的とした延長6.0kmのバイパスである。										
S60年度事業化			S57年度都市計画決定 (S-年度変更)			S63年度用地着手		H元年度工事着手		
全体事業費		505億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約78%		供用済延長		3.6km
計画交通量		11,600台／日								
費用対効果分析	B/C		EIRR		総費用		総便益		基準年	
	(事業全体)		(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)			
	0.95		3.9%		94/975億円		202/922億円			
	(参考)	1.4	[2%]	3.9%	事業費：83/945億円		走行時間短縮便益：183/878億円		令和6年	
		1.8	[1%]		維持管理費：12/31億円		走行経費減少便益：17/40億円			
		(残事業)			(残事業)		交通事故減少便益：2.7/3.8億円			
2.1										
(参考)	2.9	[2%]	11.1%	感度分析	(事業全体)		(残事業)			
	3.4	[1%]			交通量	B/C=0.9～1.04(±10%)	交通量	B/C=1.9～2.4(±10%)		
					事業費	B/C=0.9～0.95(±10%)	事業費	B/C=2.0～2.3(±10%)		
					事業期間	B/C=0.9～0.95(±20%)	事業期間	B/C=2.1～2.1(±20%)		
事業の効果等										
①交通混雑の緩和										
・洲本バイパス未開通区間と並行する国道28号は、交通容量の約1.4倍。										
・洲本バイパス開通済区間では、旧国道28号の交通量が約4割減少。										
・残る区間の整備により交通の転換が図られ、交通混雑の緩和に期待。										
②交通安全の確保										
・洲本バイパス開通済区間の死傷事故件数は、旧国道28号区間34件からバイパス区間3件に減少し、旧国道28号区間も8件に減少。										
・未開通区間に並行する国道28号の死傷事故件数は年間約9件発生しており、残る区間の整備により交通の転換が図られ、国道28号の安全性の向上に期待。										
③災害時の代替路の確保										
・未開通区間の国道28号の一部が、南海トラフ巨大地震時の津波浸水想定範囲に位置。										
・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地域医療の支援										
・洲本インター前交差点から淡路島唯一の三次救急医療施設までの到着時間は、開通前の約16分から現況で約13分に短縮されており、全線開通するとさらに約11分に短縮。										
・重症救急患者に対応する三次救急医療施設へのアクセス向上に期待。										
関係する地方公共団体等の意見										
地域から頂いた主な意見等										
・令和5年8月に近畿国道協議会から、予算確保および早期完成の要望を受けている。										
・令和6年7月に兵庫南東部国道連絡会から、早期完成の要望を受けている。										
・令和6年11月に洲本市から、国土交通省に予算確保および事業促進の要望を受けている。										

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る。事業中の洲本バイパスは交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の代替路の確保など重要な役割を担っている。

洲本バイパス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交通量が交通容量を超過し、青雲橋北詰交差点や新潮橋北詰交差点で交通混雑が発生している。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の安全性向上を図る必要がある。

令和6年4月に島内最長となる潮トンネルが貫通し、地元の開通への期待はますます高まっている。引き続き、早期の全線供用に向けて取り組んでいただきたい。なお、事業の実施にあたっては、資材価格が高騰している状況ではあるものの、より一層のコスト縮減に努めていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

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、おおむね適切であり、対応方針(原案)のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

洲本バイパス周辺地域の人口、世帯数は減少傾向にあるが、地域を訪れる観光客数は増加傾向。

国道28号の交通量は減少傾向であったが、近年は横ばいであり、依然として交通容量を超過している状況や、広域的な交通が7割を占める状況に変化はない。

洲本バイパス周辺地域では、企業の進出が進んでおり、工場立地件数が増加傾向であり、有効求人倍率は高い水準で推移している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和60年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率約78%(令和6年3月末時点)

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、早期の開通を目指します。

施設の構造や工法の変更等

事業の実施にあたり、新技術・新工法の採用等によりコスト縮減に努める。

対応方針	事業継続
------	------

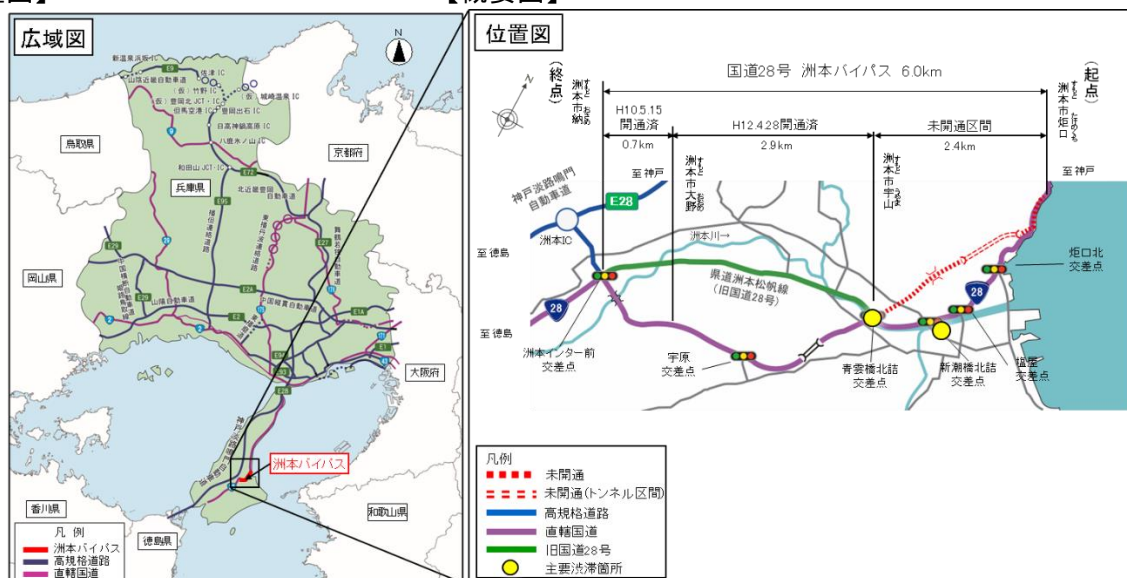
対応方針決定の理由

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）