

No. 3
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成16年度第3回)

一般国道28号

す 洲 もと 本 バ イ パ ス

平成17年 1月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

事業の目的	-----	1
計画の概要	-----	2
事業の経緯及び進捗		
1. 事業の経緯	-----	3
2. 事業の進捗	-----	3
3. 関係機関との調整	-----	4
事業を取り巻く社会状況		
1. 社会的背景	-----	5
2. 交通状況	-----	8
3. 周辺の事業等	-----	14
4. 地域における計画	-----	16
事業の整備効果		
1. 交通混雑緩和	-----	17
2. 時間短縮	-----	18
3. 代替路の確保	-----	19
4. 地域開発支援	-----	20
費用便益分析の結果	-----	21
コスト縮減や代替案立案等の可能性	-----	23
対応方針	-----	24

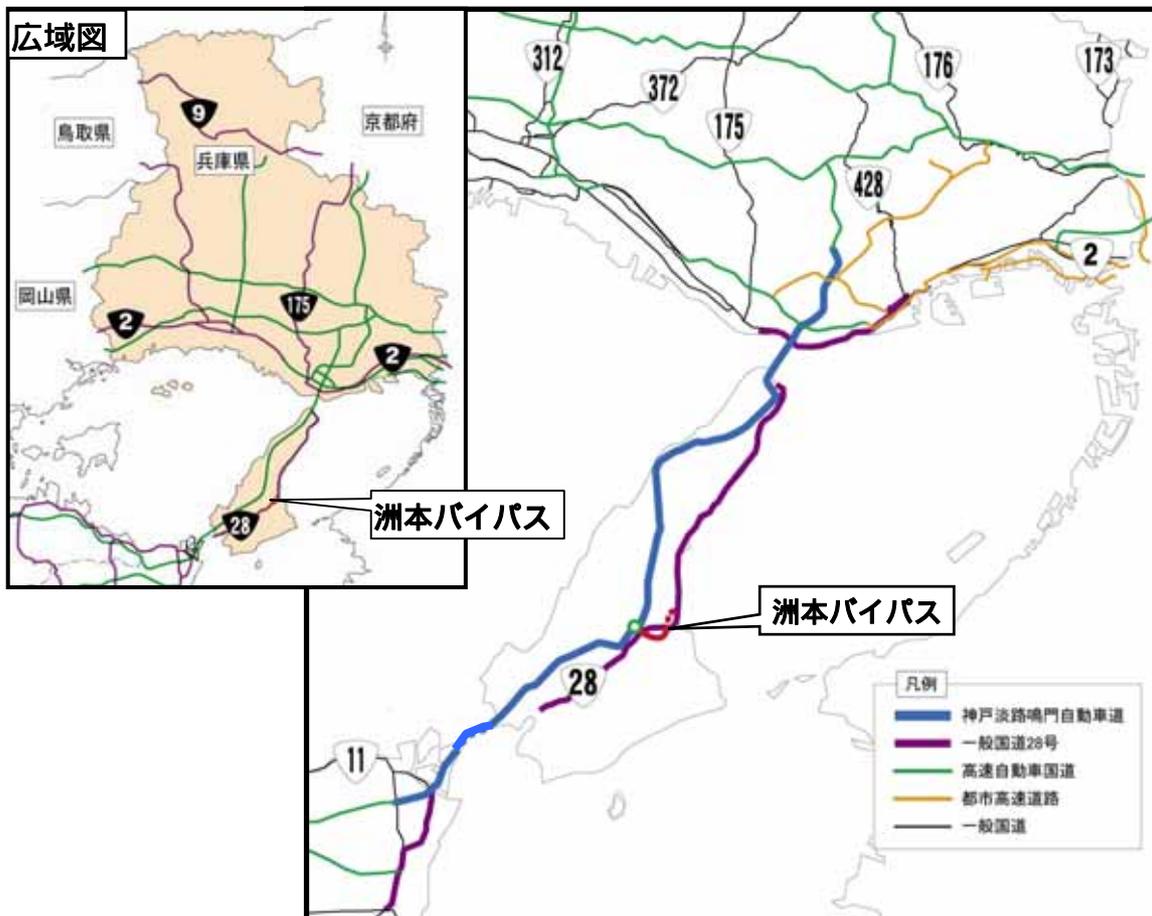
事業の目的

- ・ 現道 28 号の交通混雑の緩和、交通安全の確保
- ・ 洲本 IC と洲本市街地のアクセス強化
- ・ 地域開発の支援

一般国道 28 号は、兵庫県神戸市を起点として徳島県徳島市に至る総延長約 198 km の主要幹線道路です。

淡路島内の主要幹線道路として、島内の経済、産業活動、地域の生活道路として大きな役割を果たしてきましたが、交通量の増加や地域開発などから、洲本市街地をはじめとして交通混雑が発生し地域の人々の生活にも影響を及ぼしています。

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、通過交通を市街地から転換させ、地域の活性化を図るため計画された延長 6.0 km のバイパスです。



事業の経緯及び進捗

1. 事業の経緯

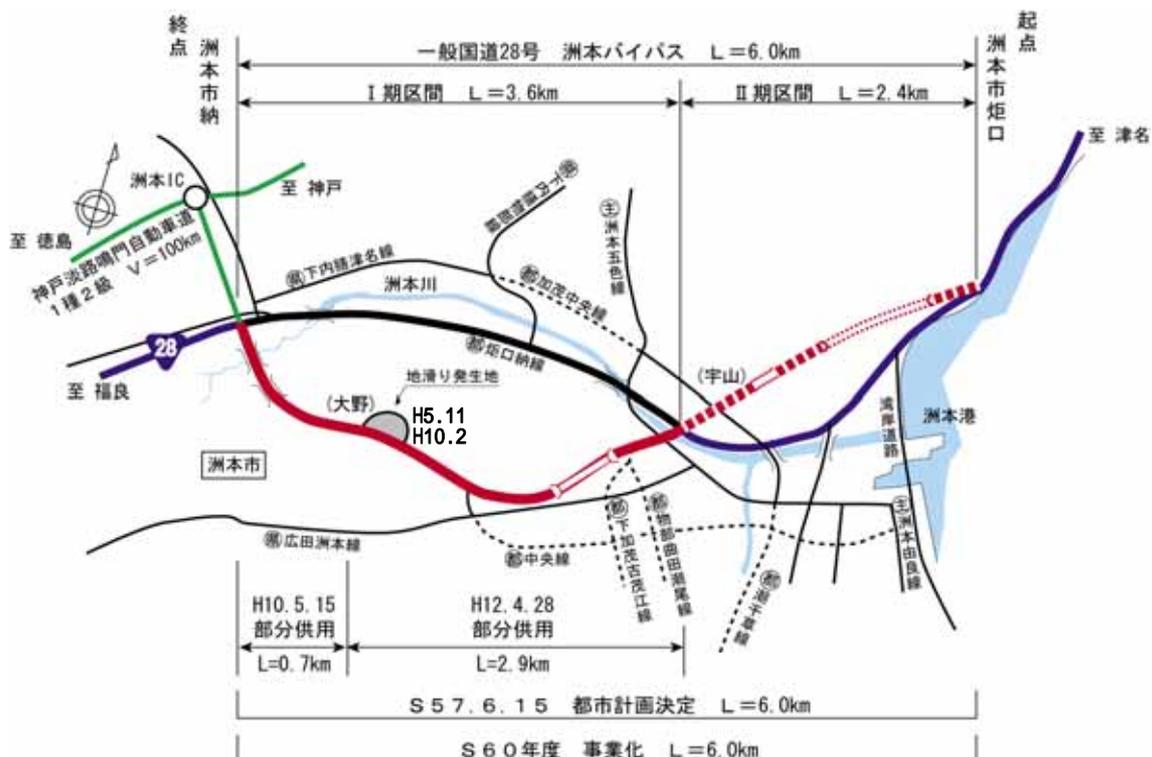
都市計画決定	昭和57年6月
事業化	昭和60年度
用地着手	昭和63年度
工事着手	平成元年度

2. 事業の進捗

事業進捗率 : 76% (平成15年度末現在)
 用地取得率 : 78% (面積ベース、平成15年度末現在)

〔残事業 : 事業進捗率 15% (平成15年度末現在)
 用地取得率 2% (面積ベース、平成15年度末現在)〕

部分供用 : 平成10年5月15日 L=0.7km
 (洲本市^{おさめ}納 ~ 同市^{おおの}大野間)
 : 平成12年4月28日 L=2.9km
 (洲本市^{おおの}大野 ~ 同市^{うやま}宇山間)



3 . 関係機関との調整

昭和60年度に事業化し、主要渋滞ポイント、神戸淡路鳴門自動車道との関連等優先度の高い 期区間より事業を進め、昭和63年度に用地着手、平成元年度に 期区間の工事に着手しましたが、平成5年11月及び平成10年2月と2度の大規模な地すべりが発生し、対策に時間を要し工事が長期化しました。

また、用地については、一部の地権者の同意が得られず、用地交渉が難航し平成10年3月に事業認定を受け土地収用法に基づく手続きを行い、用地を取得しました。

このような状況下で、平成10年5月及び平成12年4月に期区間延長3.6kmを部分供用しました。

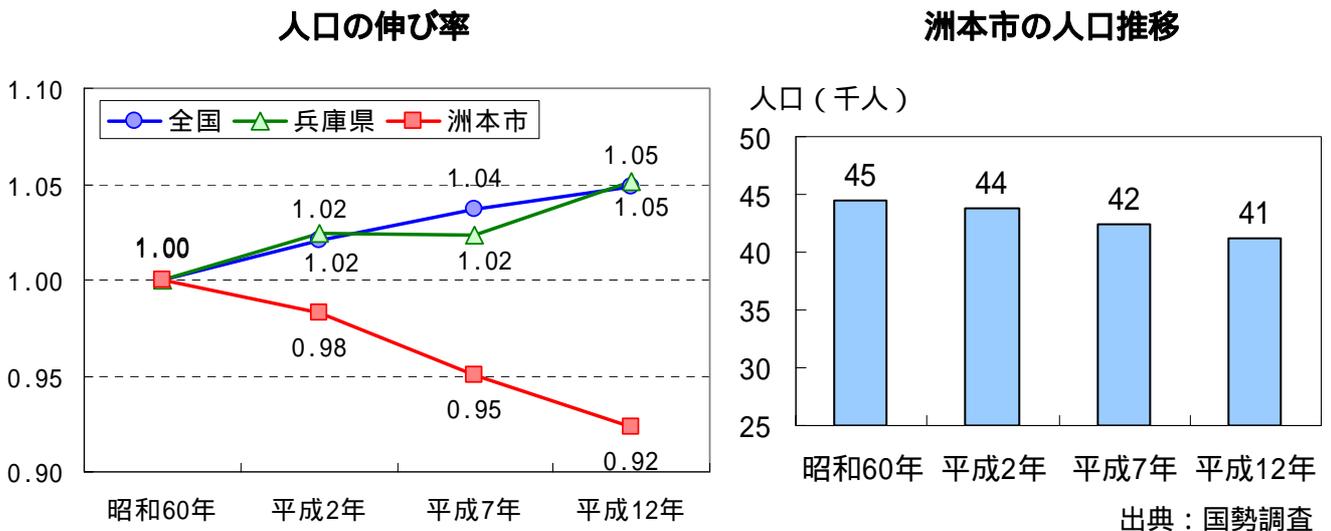
その後、平成12年度より、 期区間の設計協議・用地交渉に着手しましたが、地権者の理解が得られずに時間を要しました。

事業を取り巻く社会状況

1. 社会的背景

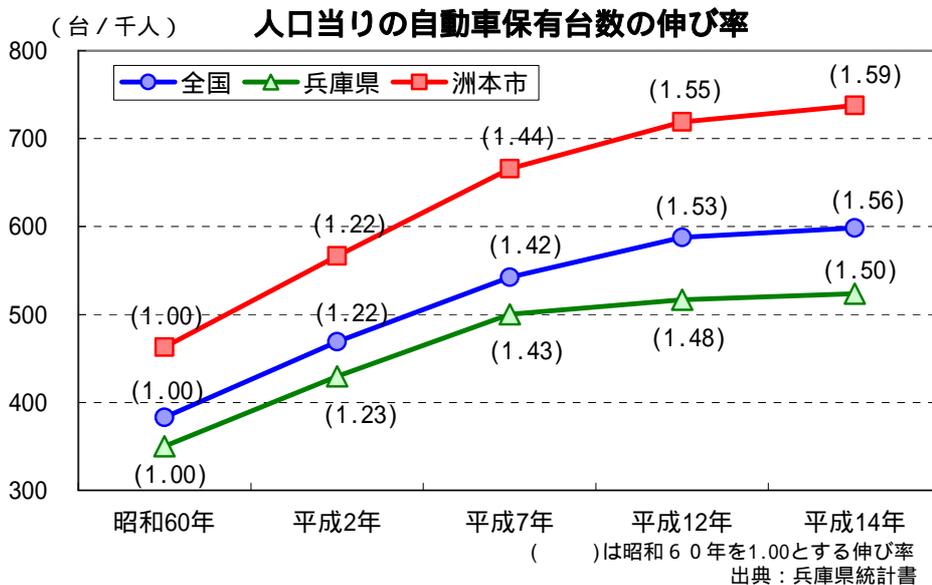
(1) 沿線地域の人口の推移

洲本市の人口は、約4万人で減少傾向を示しています。



(2) 沿線地域の自動車保有台数の推移

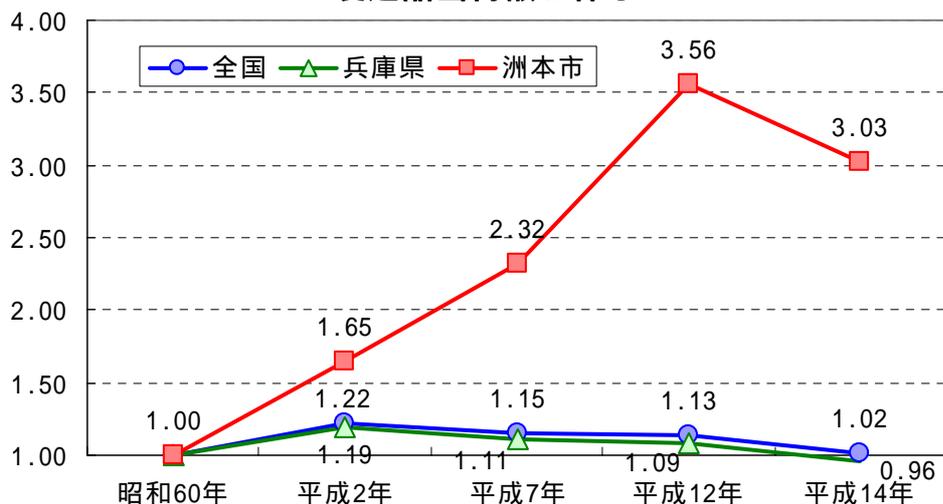
洲本市の人口当たりの自動車保有台数の伸び率は、兵庫県全体を大きく上回り、自動車への依存度が高いことを示しています。



(3) 製造品出荷額の推移

洲本市の製造品出荷額は電気機械器具製造業を中心とし、兵庫県の第10位に位置し、昭和60年から平成14年までの17年間で約3.0倍の伸びを示しています。

製造品出荷額の伸び

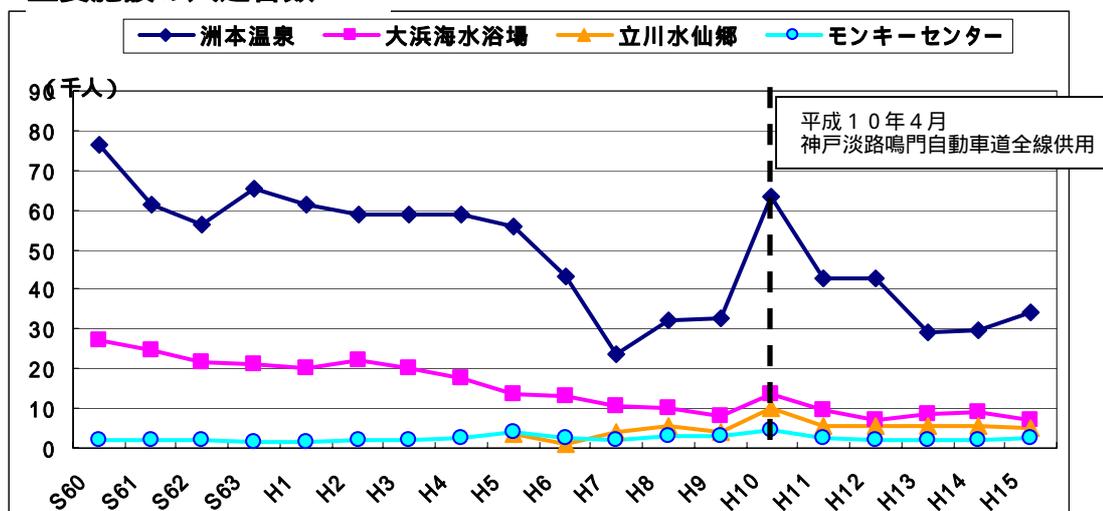


出典：日本統計年鑑
兵庫県統計書

(4) 洲本市内の観光地

洲本市の平成15年度の観光客は139万人で、主要施設の過去10年間の入込客数の推移は各施設共通に、神戸淡路鳴門自動車道全線供用の平成10年度をピークに減少し、現在では横ばい状況です。

主要施設の入込客数



出典：洲本市調べ

主な観光施設



すもと
(洲本温泉)



おおはま
(大浜海水浴場)



たちかわすいせんきょう
(立川水仙郷)



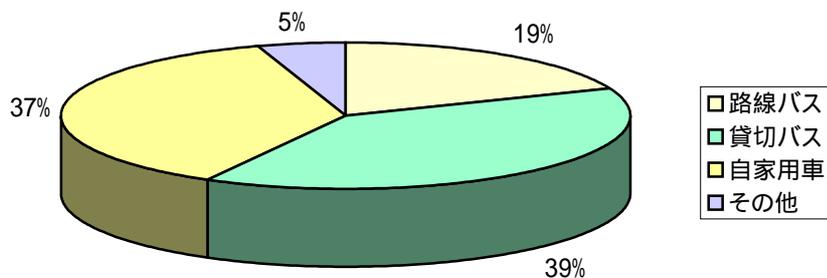
●観光施設 (モンキーセンター)



観光地への交通手段

洲本市への観光入込客の95%が、路線バス、貸切バス及び自家用車で訪れており、道路への依存度の高さを物語っています。

洲本市の観光入込客の利用交通機関割合

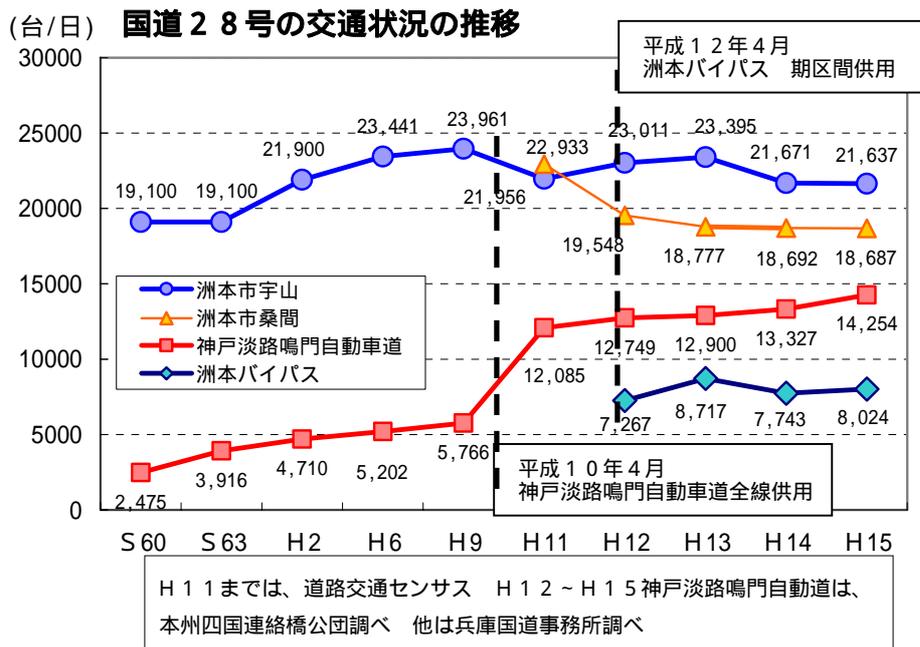


出典：観光客動態調査報告書（兵庫県）

2. 交通状況

(1) 洲本バイパス沿線の交通状況

国道28号(洲本市^{うやま}宇山)の交通量は、事業化の昭和60年より約2万台/日を推移し、神戸淡路鳴門自動車道供用後も大きく変わらず依然として混雑度1.6(H11 道路交通センサス)と高い状況にあります。

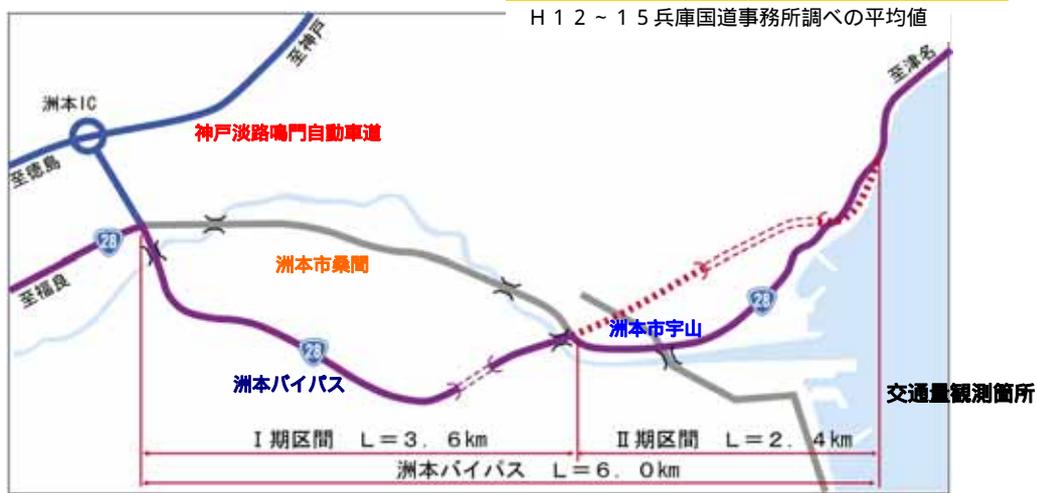


国道28号(現道桑間)
約23,000台/日 内大型車3,200台/日
H11センサス

➡

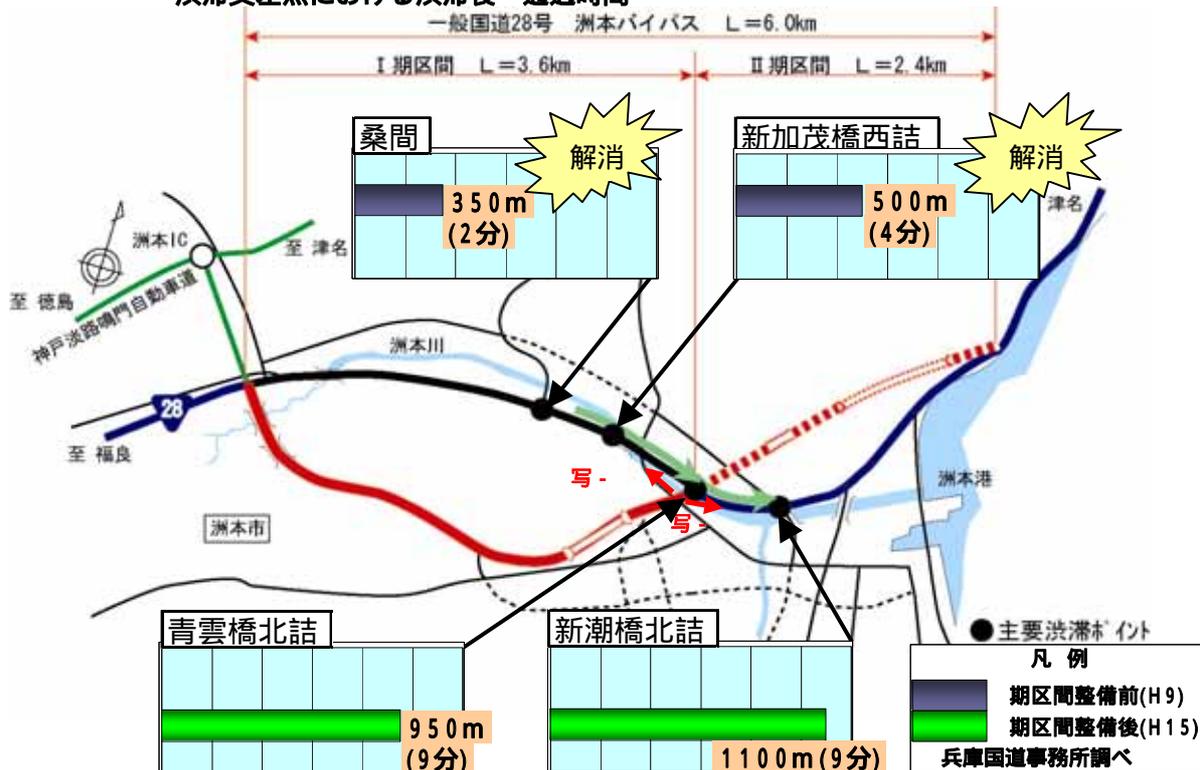
国道28号(現道桑間) 約2割減少
約19,000台/日 内大型車2,200台/日

国道28号(バイパス宇原)
約8,000台/日 内大型車1,200台/日



平成12年4月までに 期区間 (L = 3 . 6 km) を供用し、現道からバイパスに2割程度交通が転換したことから、主要渋滞ポイントである新加茂橋西詰及び桑間交差点での交通渋滞は解消されましたが、新 潮 橋 北詰交差点及び青 雲 橋 東詰交差点の渋滞を解消するには、 期区間の整備が必要です。

渋滞交差点における渋滞長・通過時間



渋滞箇所(写 -)

- ・ 青雲橋北詰交差点の渋滞状況
- ・ 最大渋滞長 950m
- ・ 渋滞通過時間 9分

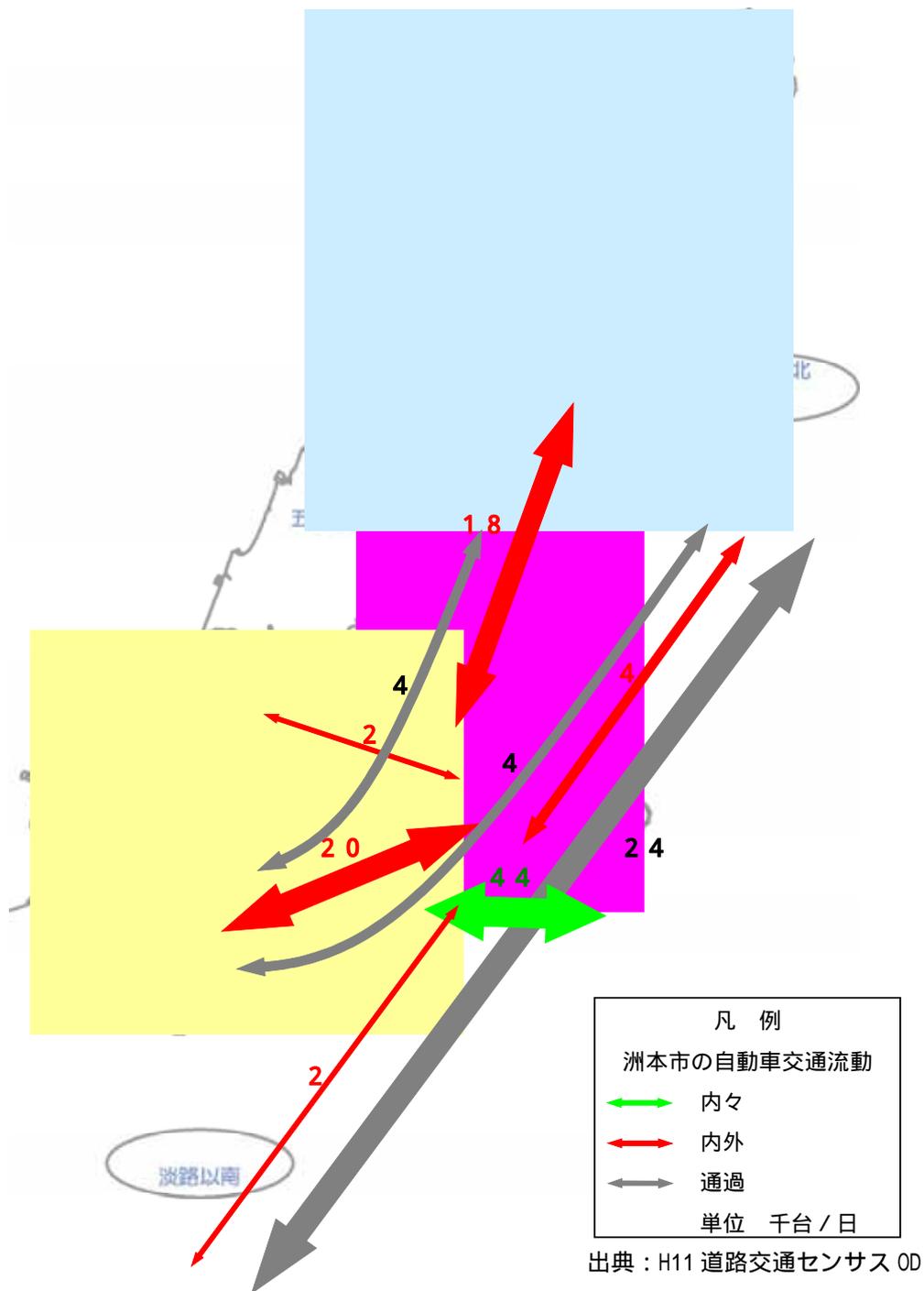
主要渋滞ポイント(写 -)

- ・ 新潮橋北詰交差点の渋滞状況
- ・ 最大渋滞長 1,100m
- ・ 渋滞通過時間 9分

(2) 地域間自動車交通流動

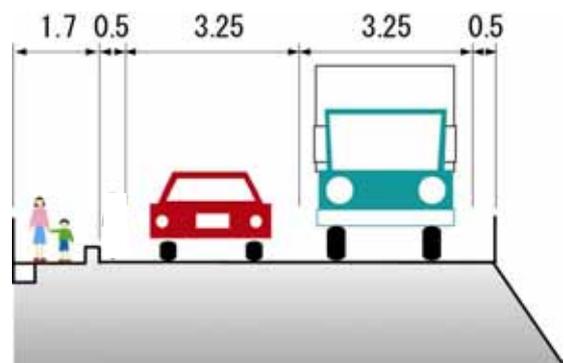
淡路島内の全交通量は31万台/日で、そのうち約4割に相当する12万台/日が洲本市に関連する流動となっています。

洲本市に関連する流動のうち、約3割の約4万台/日が洲本市内の流動であり、また約4割にあたる約5万台/日が洲本市と他の市町村との流動となり、その他約3割(約3万台/日)が洲本市を通過する流動となっています。

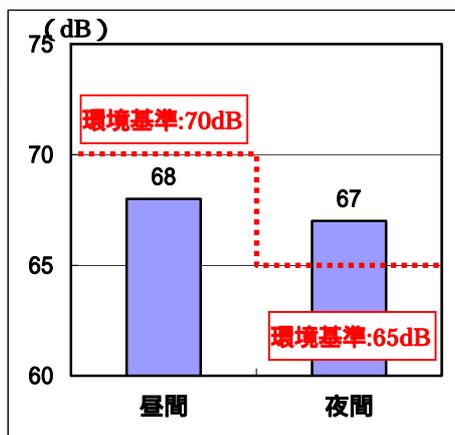
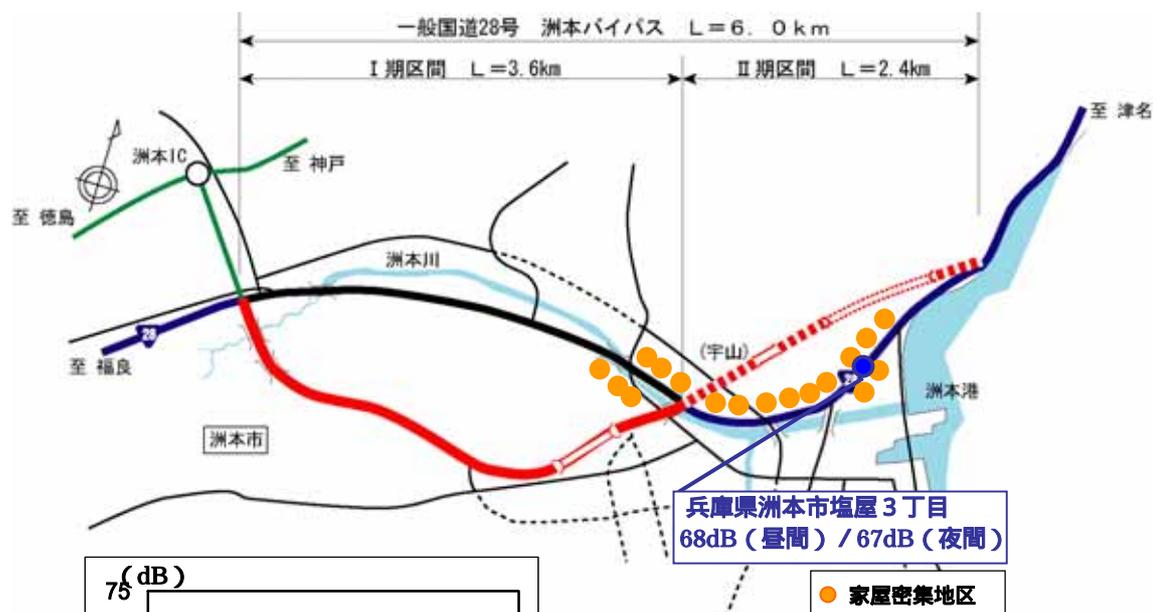


(3) 現道の状況

国道28号の市街地部の歩道は、幅員が狭いうえに電柱等で自転車の通行や歩行者のすれ違いも困難な箇所が存在しています。



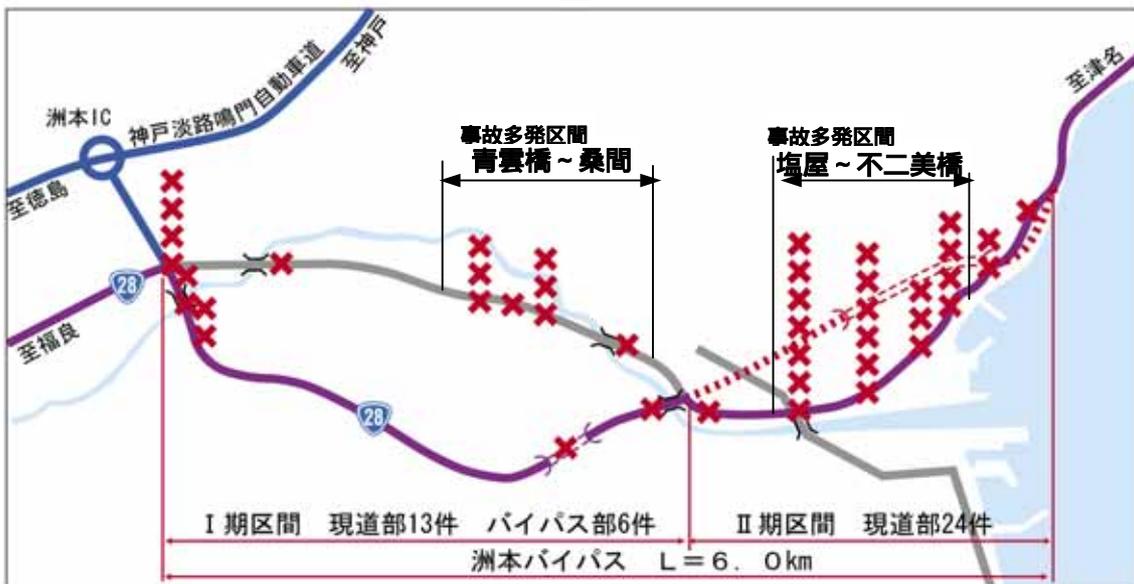
また、現道の家屋密集地区では、夜間の騒音レベルが環境基準を超過しています。



(4) 交通事故の状況

洲本バイパスと平行する現道には、2箇所の事故多発区間(塩屋^{しおや}
~不二美橋^{ふじみ}、青雲橋^{せいうん}~桑間^{くわま})が存在しています。

事故の状況は、停車時または走行中の後方追突等、渋滞交差点
付近で多く発生しています。

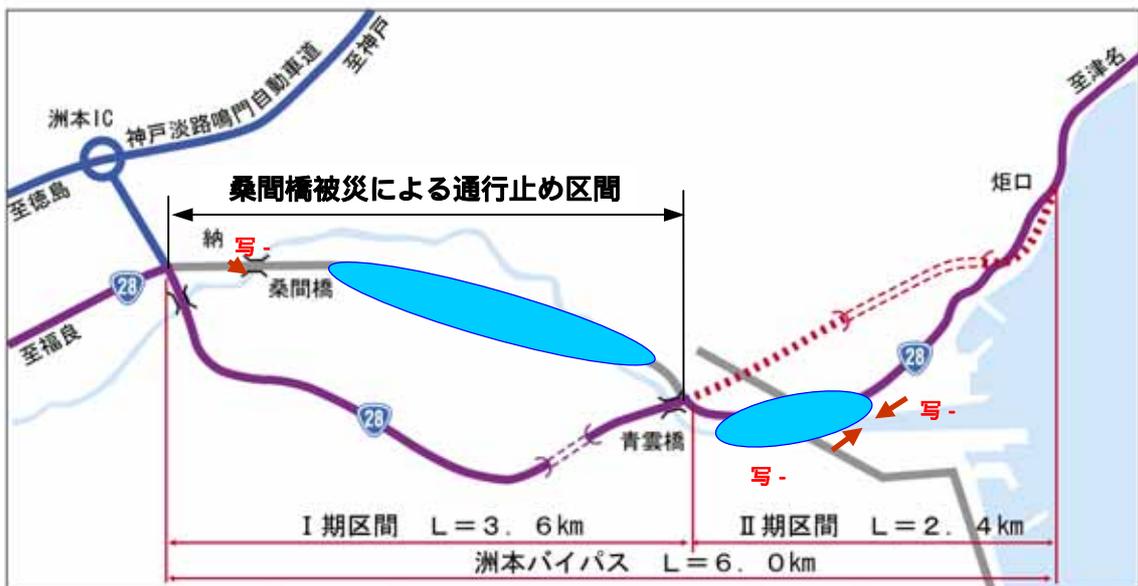


出典：兵庫県警察本部資料（H15）
事故多発区間とは、兵庫県内の直轄国道の
平均死傷事故率よりも高い区間である。

(5) 災害時の状況

平成16年10月20日の台風23号では洲本川が越水し、期区間の現道にあたる旧国道28号及び洲本市街地部の国道28号が冠水し、^{たけのくち おさめ} 炬口 ~ 納間の交通が遮断されました。

また同台風の影響により、^{くわま} 桑間橋の下部工が洗掘され現道の^{せいうん} 青雲橋から洲本IC間が1週間において通行止めとなりました。



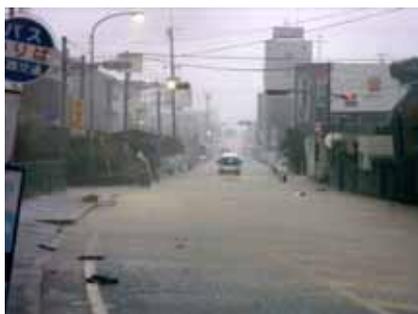
● 現道の冠水箇所



桑間橋の被災状況 (写 -)



現道の冠水状況 (写 -)



現道の冠水状況 (写 -)

3. 周辺の事業等

(1) 洲本市における新都心ゾーンの整備

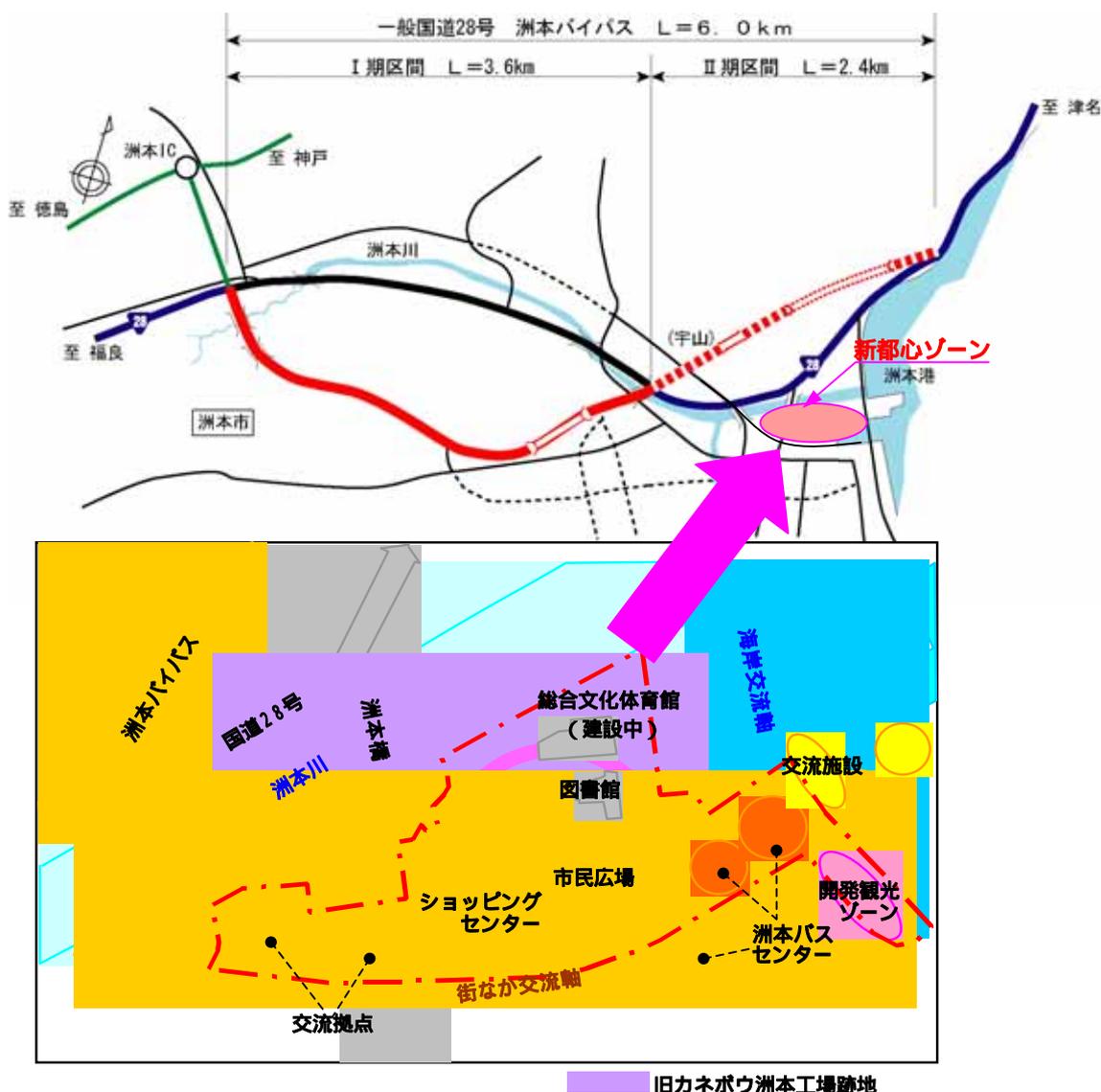
洲本市では、新たな都市づくりを目指し旧カネボウ洲本工場跡地と洲本港臨海埋立地等を対象地区とする洲本市新都心ゾーンの整備構想が平成6年11月に策定されました。

この整備構想に基づき大型ショッピングセンター、洲本バスセンター、健康福祉施設、観光と連携した施設等数々の集客機能をもった施設が整備されています。

現在、劇場、観覧場等の大ホールを兼ね備えた大型の総合文化体育館が「のじぎく兵庫国体」に向け建設中です。

また、温泉施設などの集客型施設の計画や、新規産業の創出に向けた誘致活動等が検討されています。

これらに関する交通は、国道28号の利用が予測され現道への交通負荷は、今後ますます大きくなると考えられます。



(2) くにうみツーリズム特区

くにうみツーリズム特区は、淡路島内全域が認定されており、島内の特色である豊かな自然をはじめ農漁業等の体験活動などを活かしたツーリズムの振興を図るために、島外への情報発信や誘客促進の取組みを行い地域産業の活性化を図るものです。

特区内では、市長等が実施する国立公園における自然を活用した催しの手続きを容易化したり、集客支援として兵庫ツーリズムバス事業を実施しています。

具体例として、平成15年度は、洲本エンジョイフェスタ（国立公園^{みくまやま}三熊山でのウォーキングトレイル）を開催し約5千人が参加しました。



4 . 地域における計画

洲本バイパスは、下記の計画に位置づけられています。

兵庫 2001 年計画 - 仕上げの方策

洲本バイパスは、移動時間を短縮し、利便性を高め、地域間の交流を活性化するための地域間幹線道路の整備として位置づけられています。

洲本市総合基本計画

「洲本市パールブライトプラン 2010」において、洲本バイパスは新たな交通幹線として他の幹線道路と合わせ都市の骨格を形成し、災害時の速やかな避難と救援、アクセス及び代替性を確保する広域幹線道路として位置づけられています。

5 . 要望経緯（最近の動向）

（1）兵庫県南東部国道連絡会

名 称	会長	主な構成メンバー
兵庫南東部国道連絡会議 （平成 3 年 6 月設立）	西宮市 長	洲本市、神戸市、西宮市、 津名町、淡路町、北淡町、 一宮町、ほか（14 市 21 町）

平成 16 年 7 月 15 日 総会を開催

平成 16 年 8 月 国及び国会議員に対し総会決議要望

（2）兵庫県

平成 16 年 7 月

兵庫県が国土交通省に対し「平成 17 年度国の予算編成に対する提案」で一般国道 28 号洲本バイパスの整備促進を要望

（3）洲本市

平成 16 年 5 月

洲本市が国土交通省近畿地方整備局に対し「一般国道 28 号洲本バイパス整備に関する要望書」で早期の事業完成を要望

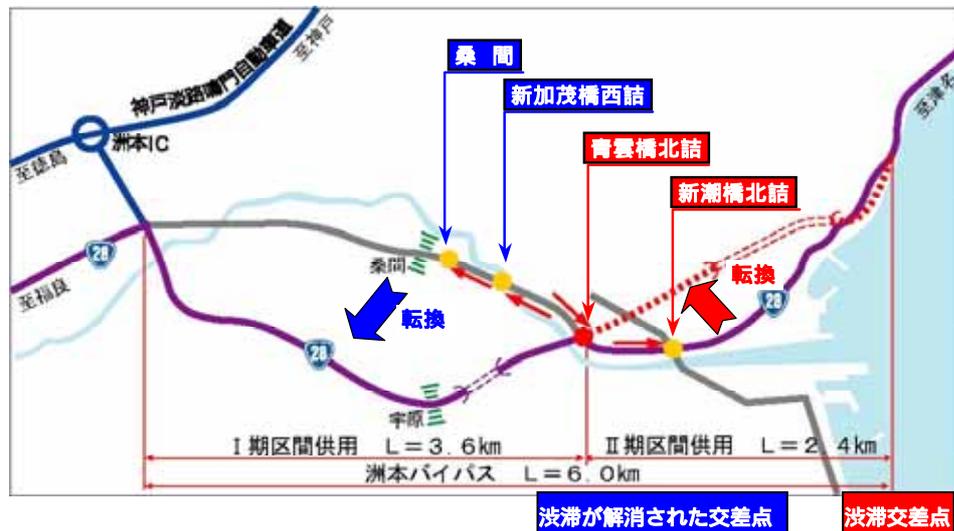
事業の整備効果

1. 交通混雑緩和

(1) 渋滞交差点の緩和・解消

主要渋滞ポイントであった^{しんかもばし}新加茂橋西詰、^{くわま}桑間交差点の渋滞が、期区間の供用により解消されました。

今後、^{しんうしおばし}二期区間の供用により洲本市街地を通過する交通（洲本市関連交通の約3割）がバイパスに転換することにより^{せいうんばし}新加茂橋北詰、^{せいうんばし}青雲橋北詰交差点の渋滞解消が期待されます。

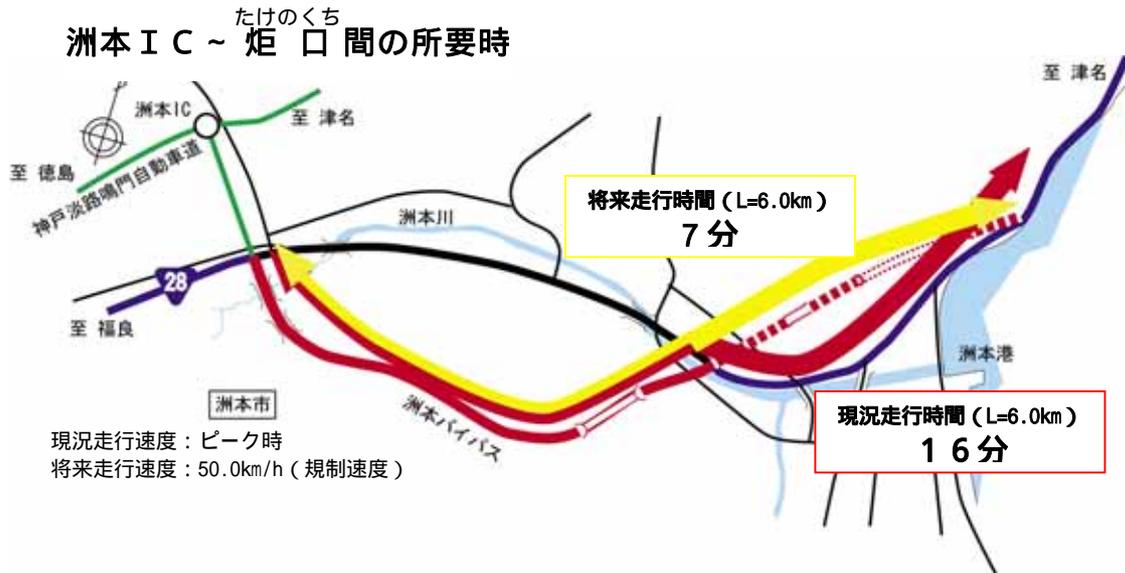


また、現道の交通事故件数の減少、及び現道の交通騒音の低減など沿道環境の改善も期待されます。

2. 時間短縮

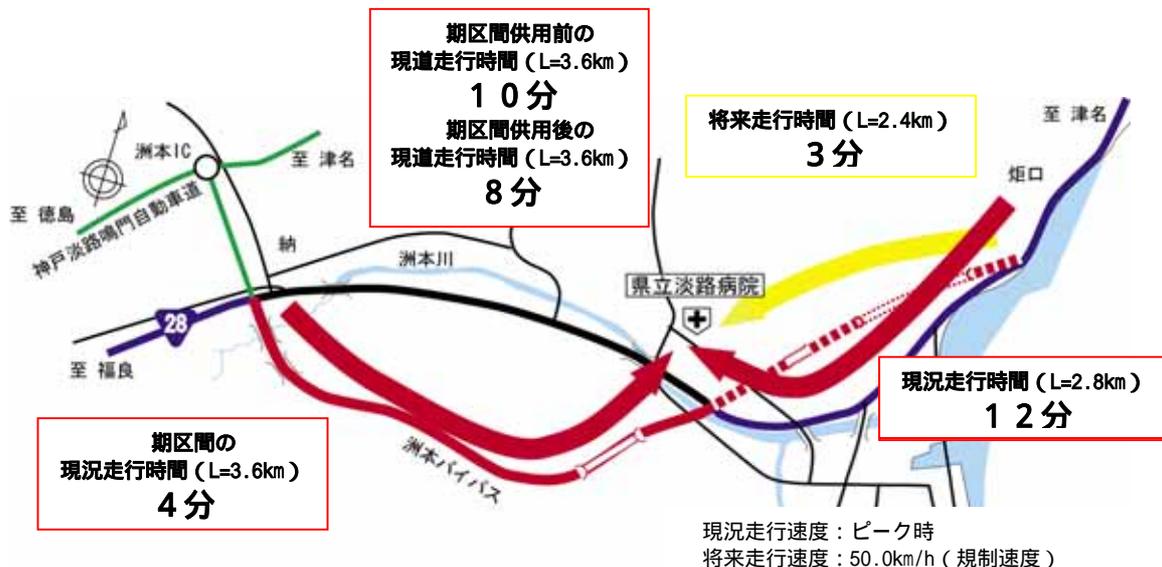
(1) 洲本ICへのアクセス強化

洲本バイパスの整備により、炬口から神戸淡路鳴門自動車道洲本ICへの所要時間が9分短縮され、アクセス・利便性が向上します。



(2) 緊急医療機関（県立淡路病院）への搬送時間の短縮

洲本バイパスの整備により、島内唯一の第二次緊急医療機関である県立淡路病院への到達時間が津名方面から約9分、福良方面からは約6分と大幅に短縮されます。



3. 代替路の確保

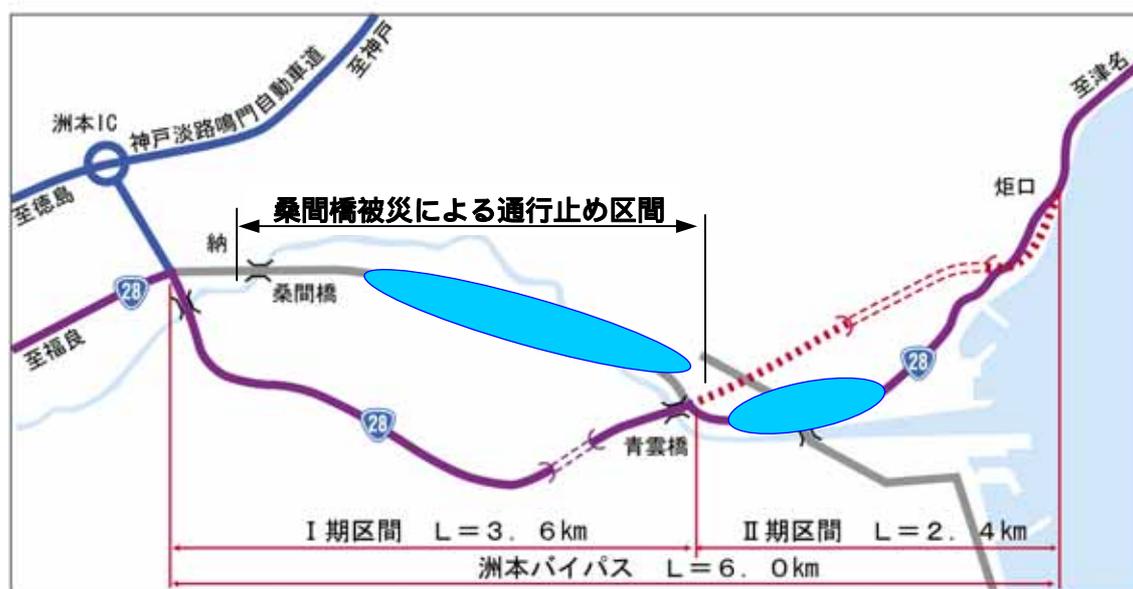
(1) 災害時の代替路の確保

平成16年10月20日の台風23号上陸に伴い、Ⅰ期区間の現道にあたる旧国道28号及び洲本市街地部の国道28号は、冠水し通行止めになりました。

また同台風の影響により、桑間橋の下部工が洗掘による被災を受け長期間の通行止めが生じました。

このような災害時に洲本バイパスのⅠ期供用区間は現道の迂回路として機能しました。

またⅡ期区間についても同様に代替路としての効果が期待されます。



● 現道の冠水箇所

県道洲本西淡線
一部通行止め
橋脚下の土砂流出

県洲本土木事務所は二十六日午後六時四十分から、県道洲本西淡線(旧国道28号)の青雲橋(同市宇山三)―洲本IC(同市納間)を通行止めにし、国道バイパスへのう回を呼びかけている。桑間橋(同市上内膳)の橋脚下の土砂が台風23号の豪雨で洗い流され、危険なことが精密調査で分かったため。

洲本B Pにう回を呼びかける記事

(平成16年10月27日 神戸新聞淡路版 24面)

3. 地域開発支援

(1) 観光施設・観光産業へのアクセスの強化

洲本バイパスの整備により、洲本市内の観光施設及び島内の観光施設等へのアクセスが強化され、観光客の増加、農山漁村の活性化にも寄与すると考えられます。



洲本市農業祭
毎年9月行われる農協等による直販と和牛、乳牛の共進会を兼ねた「農業祭」



淡路ごちそう館「御食国」
レストランと直販店から成る施設



ふれあい市
毎週土曜日の朝に行われる朝市



『都市住民の農山漁村交流に関する意識』

調査項目	
きれいな空気や水に触れて、農山漁村で健康的な時間を過ごしたい	68.1%
農山漁村でゆったりとした時間を過ごしたい	60.4%
新鮮でおいしい食べ物や郷土料理を楽しみたい	59.2%

資料 兵庫県「第7回県民意識調査」(調査テーマ：都市と農山漁村との新たな共生を目指して)

費用便益比の算定（事業全体）

路 線 名	一般国道 28 号
事 業 名	洲本バイパス
延 長	L = 6 . 0 k m

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基 準 年	平成 16 年			
基準年における 現在価値	9 2 6 億円	4 2 億円	1 1 億円	9 7 9 億円

・・・(B)

費用

	事業費	維持管理費	合計
基 準 年	平成 16 年		
単 純 合 計	3 5 0 億円	5 6 億円	4 0 6 億円
基準年における 現在価値	4 0 6 億円	3 0 億円	4 3 6 億円

・・・(C)

算定計算

費用便益比 (C B R)			
B / C =	便益の現在価値の合計 (B)	=	9 7 9 億円
	費用の現在価値の合計 (C)		4 3 6 億円
	= 2 . 2		

費用便益比の算定（残事業）

路 線 名	一般国道 28 号
事 業 名	洲本バイパス
延 長	L = 2 . 4 k m

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基 準 年	平成 16 年			
基準年における 現在価値	499 億円	22 億円	4 億円	525 億円

・・・(B)

費用

	事業費	維持管理費	合計
基 準 年	平成 16 年		
単 純 合 計	99 億円	26 億円	125 億円
基準年における 現在価値	80 億円	9 億円	89 億円

・・・(C)

算定計算

費用便益比 (C B R)			
	便益の現在価値の合計 (B)	=	525 億円
B / C =	費用の現在価値の合計 (C)	=	89 億円
= 5 . 9			

コスト縮減や代替案立案等の可能性

- 本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続、経済性等を勘案のうえ最適ルート及び道路構造を選定していることから、周辺の環境や景観の保全を図りながら、引き続き現計画に基づき事業を推進します。
- なお、施工にあたっては、建設発生土の有効活用や新技術・新工法を積極的に活用するなどコスト縮減に努めます。

対 応 方 針

(1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

- ・一般国道 28 号洲本バイパスは、洲本市街地の交通混雑緩和および交通安全の確保を図るとともに、洲本 IC とのアクセス強化を目的として整備を促進し、平成 12 年 4 月までに 期区間(宇山 ~ 納間 L = 3 . 6 km) を供用しました。
- ・ 期区間の供用により、主要渋滞ポイントであった新加茂橋西詰及び桑間交差点の交通渋滞は改善されました。
- ・残事業区間である洲本市街地部の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、また洲本川越水時における迂回路として、早期の 期区間整備が強く望まれています。
- ・残事業の整備を図ることによる費用対効果は 5 . 9 であり、事業実施の必要性が高い事業であると考えます。

(2) 事業の進捗の見込みの視点からの見解

- ・残事業区間については 期区間供用後の平成 12 年度より設計協議・用地交渉に着手しましたが地権者の理解が得られず、時間を要しましたが、地元自治体、連絡協議会及び自治会を通じ度重なる説明会を行った結果、現地測量、地質調査及び予備設計が実施でき、現在用地買収に向けた説明会を行っています。
- ・平成 20 年代半ばの供用を目指し事業を進めています。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

- ・本道路の計画にあたっては、地形、周辺の土地利用状況、主要幹線道路等との接続、経済性等を勘案のうえ最適ルート及び道路構造を選定していることから、周辺の環境や景観の保全を図りながら、引き続き現計画に基づき事業を推進します。
- ・なお、施工にあたっては、建設発生土の有効活用や新技術・新工法を積極的に活用するなどコスト縮減に努めます。

対応方針（原案）

【事業継続】

一般国道28号は、兵庫県神戸市を起点として、徳島県徳島市に至る主要幹線道路です。

一般国道28号洲本バイパスは、洲本市内の交通混雑の緩和、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、地域の活性化を図るための事業促進が求められています。

今後とも、引き続き事業を推進し、平成20年代半ばの供用を目指します。

事業名	一般国道28号洲本バイパス		事業種別	二次改築
事業の概要	起終点	<small>ひょうごけんすもとしたけのくち</small> 自) 兵庫県洲本市炬口 <small>ひょうごけんすもとしおさめ</small> 至) 兵庫県洲本市納	延長 供用済	6.0 km 3.6 km
	事業化	昭和60年度	都市計画決定	昭和57年度
	用地着手	昭和63年度	工事着手	平成元年度
	全体事業費	約350億円		
事業の目的	<p>一般国道28号は、神戸市を起点として徳島市に至る総延長約198 kmの主要幹線道路です。</p> <p>淡路島内の主要幹線道路として、島内の経済、産業活動、地域の生活道路として大きな役割を果たしてきましたが、近年、交通量の増加や地域開発などから、洲本市街地をはじめとして交通混雑が発生し地域の人々の生活にも影響を及ぼしています。</p> <p>洲本バイパスは、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、通過交通を市街地からの転換、地域の活性化などを図るため計画された延長6.0 kmのバイパスです</p>			
位置図				

事業名	一般国道28号洲本バイパス	事業種別	二次改築
執行済み額	約268億円（進捗率 約76%）		
事業の進捗状況	事業の進捗状況		
	<p>The map illustrates the Aomori Bypass project route. It starts at Aomori City (終点) and ends at Aomori Port (起点). The total length is 6.0 km, divided into Phase I (3.6 km) and Phase II (2.4 km). A section of Phase I (0.7 km) is partially used since H10.5.15, and a section of Phase II (2.9 km) is partially used since H12.4.28. The map also shows various landmarks like Aomori IC, Aomori Bay, and surrounding roads.</p>		
	<p>○事業の進捗</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率 76%（平成15年度末現在） ・用地取得率 78%（面積ベース、平成15年度末現在） 		
	<p>○地元調整等</p> <p>昭和60年度に事業化し、主要渋滞ポイント・神戸淡路鳴門自動車道との関連等優先度の高い区間より事業を進め、昭和63年度に用地着手、平成元年度にI期区間の工事に着手しましたが、平成5年11月及び平成10年2月と2度の大規模な地すべりが発生し、対策に時間を要し工事が長期化しました。</p> <p>また、用地については、一部の地権者の同意が得られず、用地交渉が難航し平成10年3月に事業認定をうけ土地収用法に基づく手続きを行い、用地を取得しました。</p> <p>このような状況下で、平成10年5月及び平成12年4月にI期区間延長3.6kmを部分供用しました。</p> <p>その後、平成12年度より、II期区間の設計協議・用地買収に着手し、一部用地を取得しましたが、用地交渉が難航していました。しかし、一昨年度より進展がみられ、平成20年代半ばの全線供用を目指し事業を進めています。</p>		
供用目標等今後の事業の見通し			
	<ul style="list-style-type: none"> ・平成20年度半ばの完成供用を目指して事業を進めています。 		

事業名	一般国道28号洲本バイパス		事業種別	二次改築
事業を巡る社会情勢等の変化	客観的評価指標			
	1. 活力	円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される ■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する <input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる 	
		物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する 	
		都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する <input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である ■ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる 	
		国土・地域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置付けがある場合に限り） <input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する <input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる 	
		個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する ■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である 	
		2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される
			無電柱化による美しい町並みの形成	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する
			安全で安心できる暮らしの確保	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

事業名	一般国道28号洲本バイパス	事業種別	二次改築
-----	---------------	------	------

事業を巡る社会情勢等の変化	3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる
			<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される
		災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する
			<input type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合） <input checked="" type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される <input checked="" type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する
			● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
			● 現道等における自動車からのNO2排出削減率
			● 現道等における自動車からのSPM排出削減率
			<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される		
	4. 環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
		生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率 ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される
	5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
			<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている
		その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる

再評価実施時点における評価指標該当項目

- 活力～円滑なモビリティの確保～
 - 並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
 - ・並行区間の渋滞損失時間は約80.5万人・時間/年である。
 - ・当該事業により、渋滞損失時間は約16.2万人・時間/年となり、約80%削減される。
- 環境～地球環境の保全、生活環境の改善・保全～
 - 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
 - ・並行区間のCO2排出量は約1,894t-c/年である。
 - ・当該事業により、CO2の排出量は約1,271t-c/年となり、約33%削減される。
 - 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率
 - ・並行区間のNO2排出量は約12t/年である。
 - ・当該事業により、NO2の排出量は約9t/年となり、約24%削減される。
 - 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率
 - ・並行区間のSPM排出量は約0t/年である。
 - ・当該事業により、SPMの排出量は約0t/年となり、約0%削減される

事業名	一般国道28号洲本バイパス	事業種別	二次改築
情勢等の変化 事業を巡る社会	<p>事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等</p> <p>洲本市の産業活動に伴う製造品出荷額は、事業化当時から3倍の伸びを示し、人口はやや減少傾向にあるものの、自動車への依存度が高い関係から自動車の保有台数は着実に増加傾向にある。</p>		
果分析の要因の変化 事業採択時の費用対効	<p>○現在の費用便益費：B/C=2.2（事業全体）</p> <p>○現在の費用便益費：B/C=5.9（残事業）</p> <p>（基準年次：平成16年度、検討年次40年間で算出）</p>		
立案等の可能性 コスト縮減や代替案	<p>計画については、交通需要状況、土地利用状況、経済性等を勘案して選定したものであり、一部供用済みであることから引き続き現計画に基づき事業を進めます。</p> <p>施工にあたっては、建設発生土の改良工事への有効利用等コスト縮減に努めます。</p>		
地方公共団体の意見	<p>○兵庫県・・・洲本バイパスの整備促進を要望</p> <p>○洲本市・・・洲本バイパスの早期の事業完成を要望</p>		
対策方針	<p>（原案） 事業継続</p> <p>一般国道28号は、兵庫県神戸市を起点として、徳島県徳島市に至る主要幹線道路です。</p> <p>一般国道28号洲本バイパスは、洲本市内の交通混雑の緩和、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、地域の活性化を図るための事業促進が求められています。</p> <p>今後とも、引き続き事業を推進し、平成20年代半ばの供用を目指します。</p>		