



No. 7
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和4年度第3回

一般国道28号
すもと
洲本バイパス

【再評価】

令和4年11月
近畿地方整備局

新型コロナウイルス対策に伴う工事等の
一時中止によるコスト、工期への影響は
考慮していない

目次

1. 事業全体図
2. 事業の概要
3. 事業費の見直し
4. 事業の必要性等に関する視点
 - 1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 2) 事業の整備効果
 - 3) 事業の投資効果
 - 4) 地域における計画等
5. 事業進捗の見込みの視点
6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点
7. 関係自治体の意見
8. 対応方針(原案)

1. 事業全体図

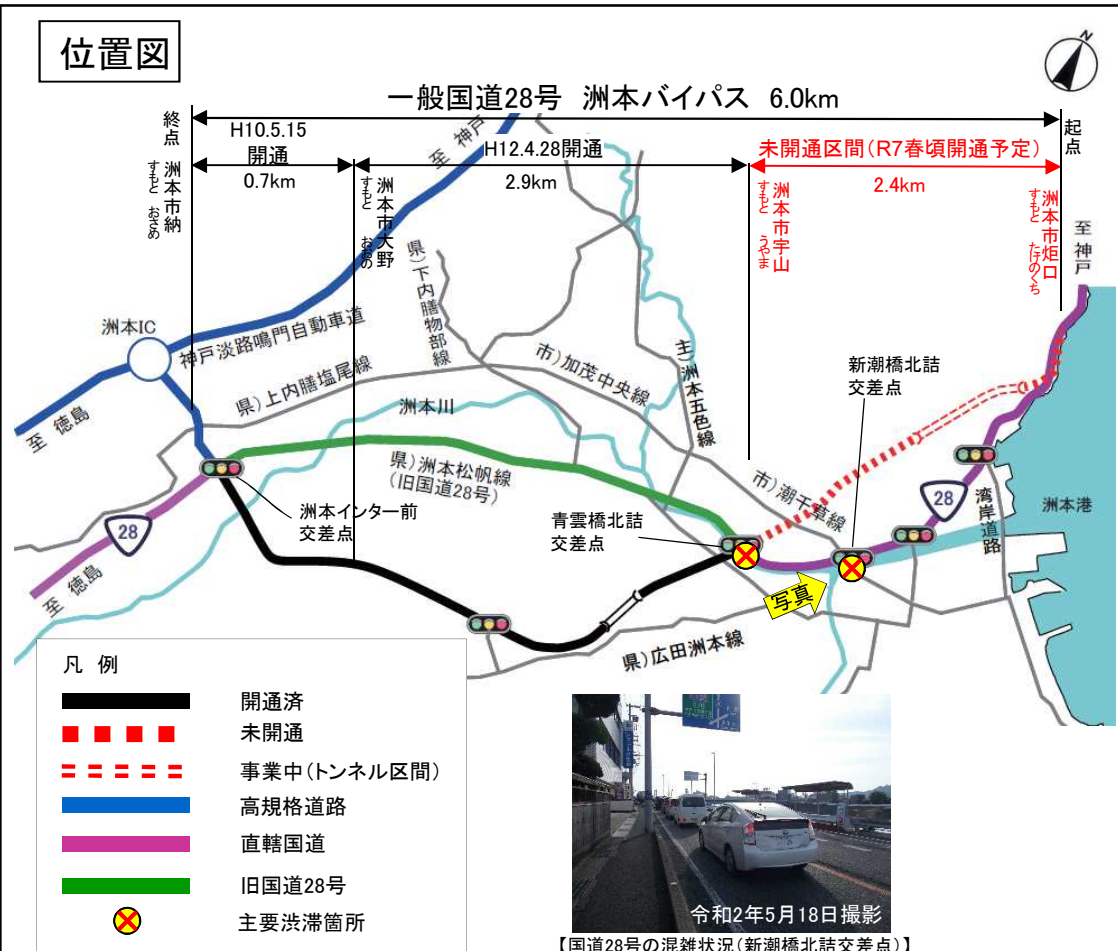
一般国道28号は、神戸市を起点として徳島市に至る約195kmの幹線道路で、淡路島内の経済、産業活動を支援するほか地域の生活道路として大きな役割を担っている。

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を目的とした延長6.0kmのバイパスである。

広域図



位置図



令和2年5月18日撮影
【国道28号の混雑状況(新潮橋北詰交差点)】

2. 事業の概要

事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 交通安全の確保
- 災害時の代替路の確保

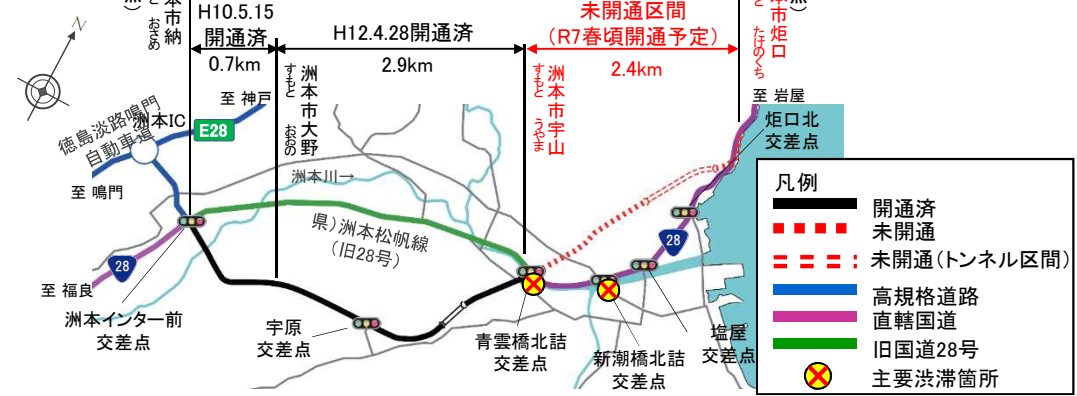
事業の概要・進捗状況

区間	(起) 兵庫県洲本市炬口 (終) 兵庫県洲本市納
道路延長	6.0km
構造規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	2車線
標準幅員	15.5m
計画交通量	11,600台/日
全体事業費	435億円
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
開通延長	3.6km(2車線)
事業進捗率	約87%(令和4年3月末現在)
用地進捗率	100%(面積ベース、同上)

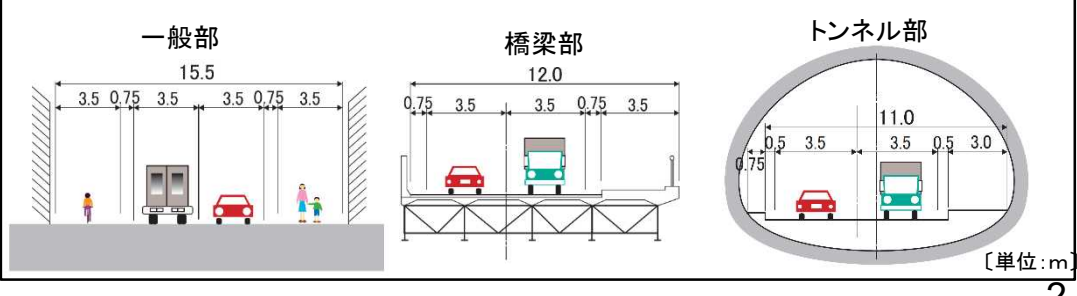
位置図



平面図



標準断面図



[単位:m]

3. 事業費の見直し

■ 全体事業費の見直し

○事業進捗に伴い、地質条件や施工環境の変更など、切土掘削工法およびトンネルの掘削工法の変更が生じたことなどにより、約36億円の事業費増が生じたため、コスト縮減を図ったものの、事業費全体で約35億円の増額が発生。(400億円⇒435億円)

■ 事業費増加の要因

- ①切土区間において、追加ボーリングの結果、当初想定から土質区分の変更(軟岩→中硬岩)であることが判明した。これにより、当初の掘削工法から変更が必要となった。
- ②トンネル区間において、工事着手後に近隣家屋に影響(騒音・振動が発生)することが判明した。これにより、当初の掘削工法から変更が必要となった。

■ コスト縮減の取組

- ③盛土部の擁壁構造を大型ブロック積から補強土壁工法へ変更した事による材料費および施工費の縮減

(単位：億円)

No.	主な増加理由	金額	備考
①	切土区間における掘削工法等の変更	31	
②	トンネル掘削工法の変更	5	
③	盛土部擁壁工の構造見直し	-1	
合計		35	

3. 事業費の見直し

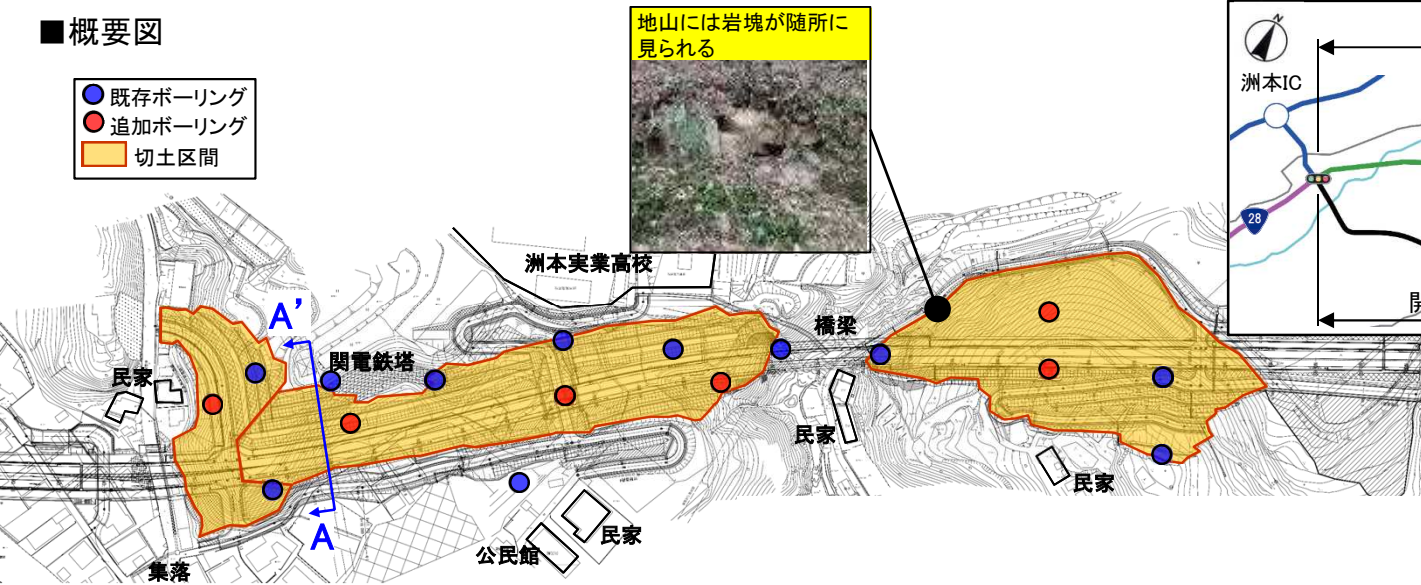
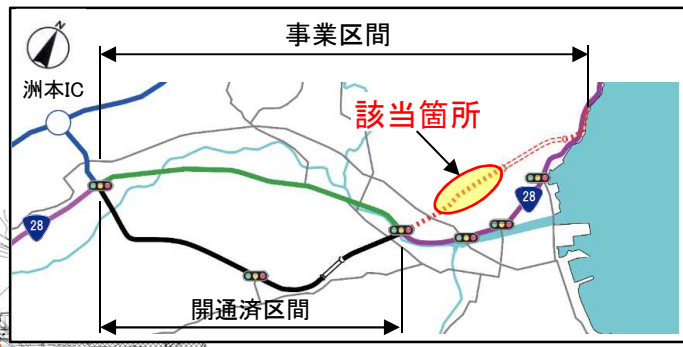
■切土区間における掘削工法等の変更による増 (+31億円)

○当初は、現地踏査や既往の地質調査結果を参考に、切土区間の土質条件を想定。
 ○工事進捗に伴い、軟岩と想定していた地層から中硬岩が検出したことから追加ボーリングを実施した結果、土質区分の変更（軟岩→中硬岩）が判明したことによる掘削工法変更が生じた。
 ○なお、工法検討にあたっては、学校等が近接しているため、地元協議の上、騒音・振動を低減する工法へ変更の必要が生じた。

■概要図

- 既存ボーリング
- 追加ボーリング
- 切土区間

地山には岩塊が随所に見られる

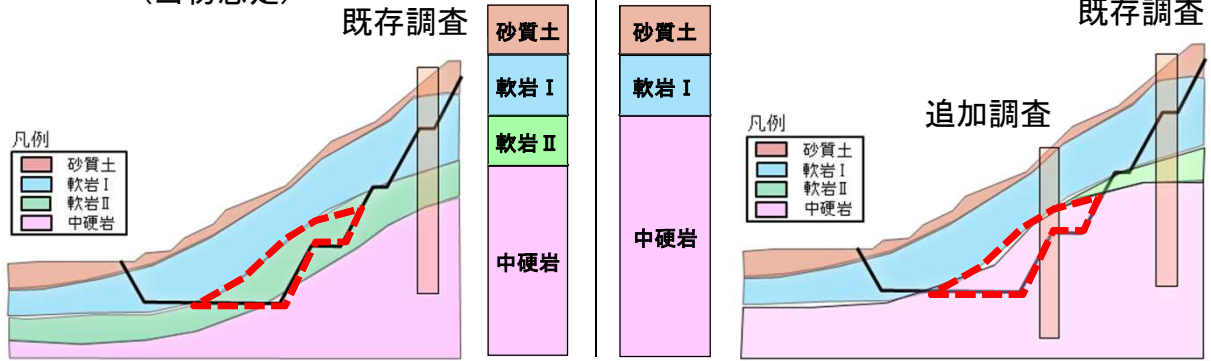


■断面図(A-A)

(当初想定)

【既存調査結果】(平成18年調査) 【追加調査結果】(平成30年調査)

(工事着手後)

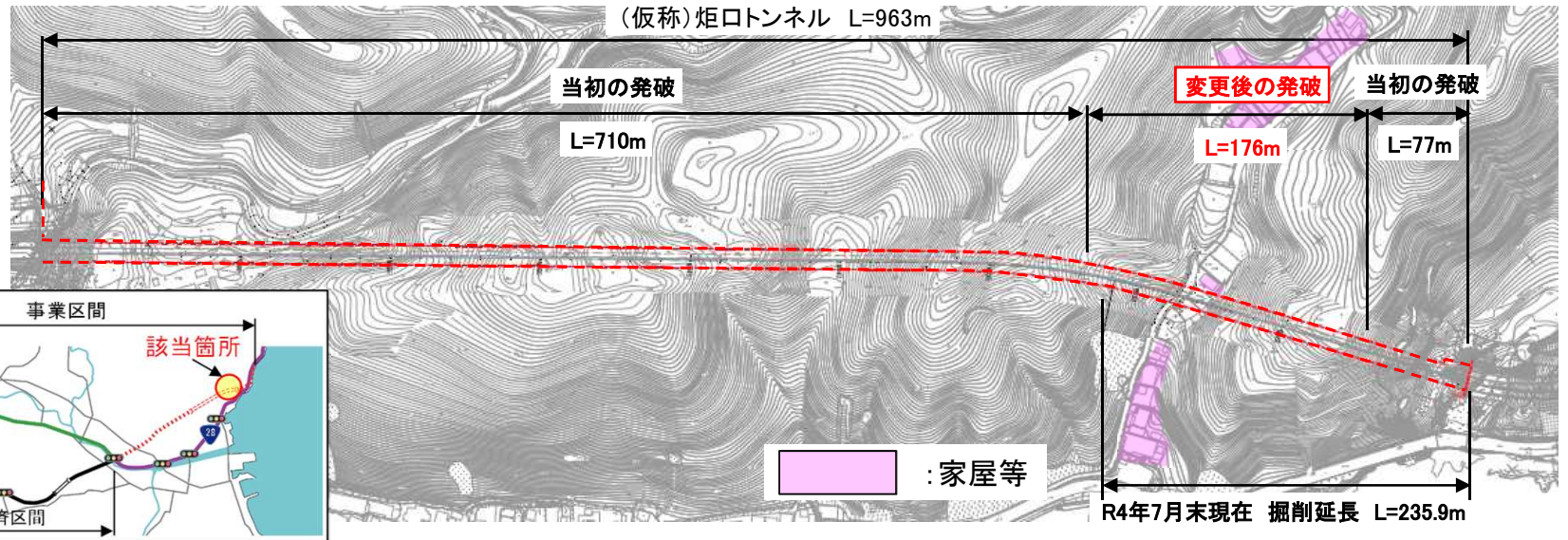


3. 事業費の見直し

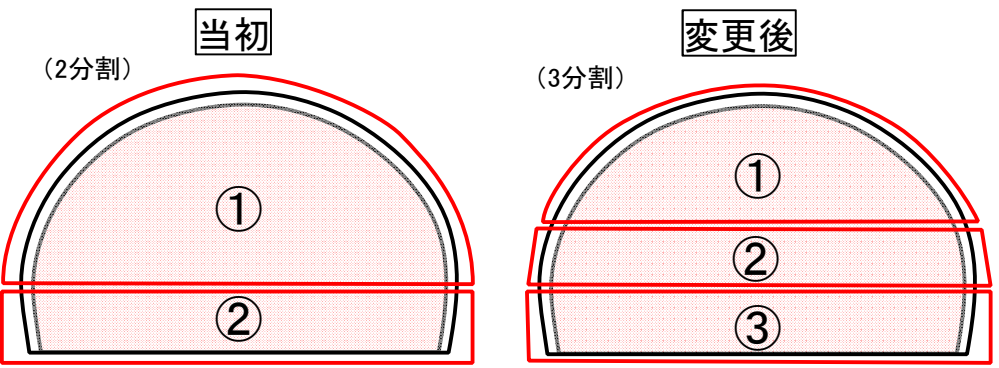
■トンネルの掘削工法変更にとまなう増 (+5億円)

○トンネル工事の施工について、当初は通常の発破工法を想定していた。
○工事着手後、近隣家屋に影響(騒音・振動が発生)を及ぼすことが判明したため、一部区間の工法を変更(一度に使用する火薬量を制限する工法)する必要が生じた。

■概要平面図



■掘削工法の変更について



- 当初
→トンネルの断面を1回もしくは2回の発破作業で掘削する工法。
- 変更後
→一度の発破に使用する火薬量を制限し、トンネルの断面を3回以上の発破作業で掘削する工法。

【参考】事業費の見直しの経緯

年度	①切土区間における掘削工法等の変更による増	②トンネル掘削工法の変更にともなう増
当初想定	・現地踏査や既往の地質調査結果を参考に、切土区間の土質条件を想定していた。	・現地踏査や既往の地質調査結果を参考に、通常発破を想定していた。
H30	事業再評価(全体事業費 400億円)	
R1	・切土工事中に軟岩と想定していた土質区分から中硬岩が検出されたことから、追加地質調査を行い、土質区分を把握	
R2	<ul style="list-style-type: none"> ・掘削工法検討および地元協議 ・中硬岩に対応した掘削工法を学校等が近接しているため、地元協議の上、工法変更の必要が生じた。 	<p>地元協議および工事着手</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元協議の結果、周辺環境への影響を考慮して、一部区間の施工方法を当初の発破工法から変更する必要が生じた。
R3		
R4		
	事業再評価 (全体事業費 435億円(+35億円) B/C 1.03)	

4. 事業の必要性に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

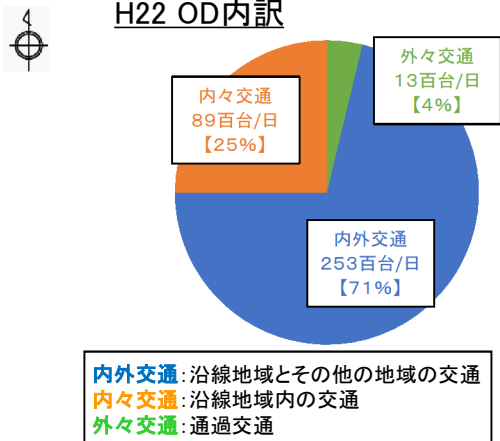
※H30年度事業評価監視委員会の評価時点から大きな変化なし

■事業の効果や必要性を評価するための指標の変化及びその他の周辺環境変化等について確認した結果、社会経済情勢の大きな変化はない。

■位置図

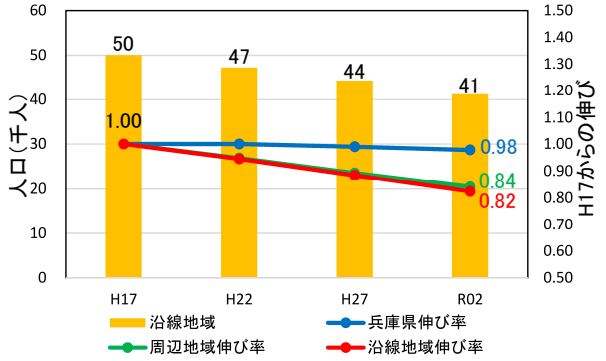


■国道28号OD内訳



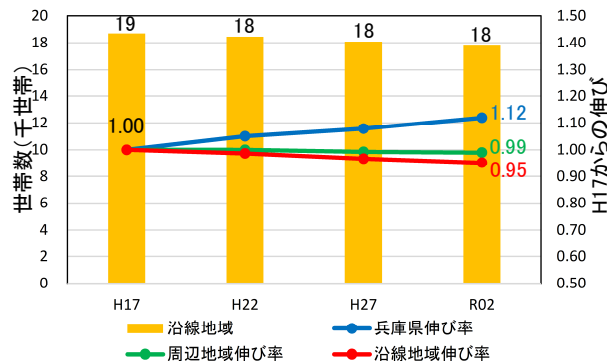
※沿線地域とは、当該道路が通過する洲本市
 ※前回評価時(H30)は平成22年全国道路・街路交通情勢調査の現況OD調査結果を基に算出
 ※今回評価時(R4)は平成27年全国道路・街路交通情勢調査の現況OD調査結果を基に算出
 ※平成27年全国道路・街路交通情勢調査の現況OD調査結果が現時点で最新である。

■人口の推移



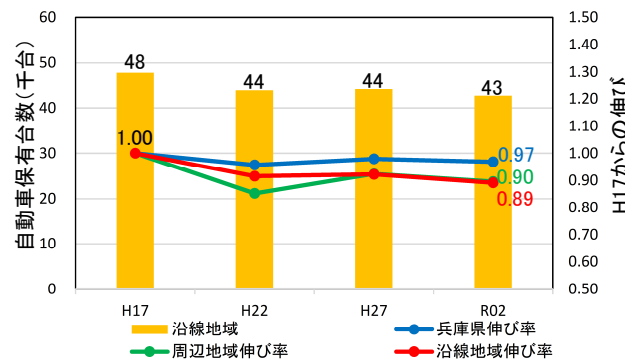
出典: 国勢調査、兵庫県統計書
 ※沿線地域: 洲本市 周辺地域: 淡路市、洲本市、南あわじ市

■世帯数の推移



出典: 国勢調査、兵庫県統計書
 ※沿線地域: 洲本市 周辺地域: 淡路市、洲本市、南あわじ市

■自動車保有台数の推移



出典: 兵庫県統計書
 ※沿線地域: 洲本市 周辺地域: 淡路市、洲本市、南あわじ市

4. 事業の必要性に関する視点

※H30年度事業評価監視委員会の
評価時点から大きな変化なし

2) 事業の整備効果(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、交通容量を超過し交通混雑が発生。
- 洲本バイパス開通済区間では、旧国道28号の交通量が約5割減少。
- 残る区間の整備により交通の転換が図られ、交通混雑の緩和が期待される。

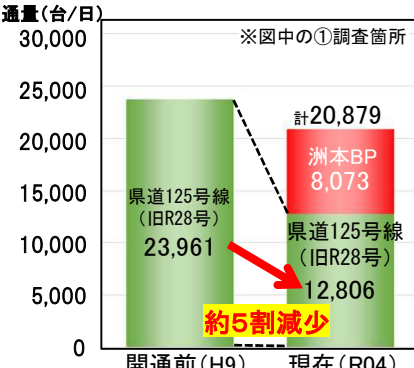


【未開通区間の渋滞状況】

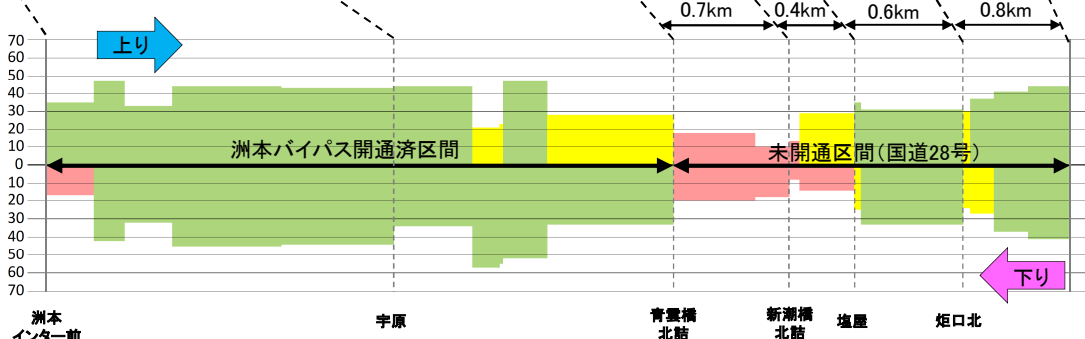


国道28号の混雑状況(新潮橋北詰交差点)

【開通済区間の交通量の推移】



【国道28号の混雑時における旅行速度】



【未開通区間の断面
交通量と交通容量】



出典：兵庫国道事務所調べ (R04. 5. 18)

出典：H9は全国道路・街路交通情勢調査より R04は兵庫国道事務所調べ (R04. 5. 18)

出典：ETC2.0プローブ情報 期間：2022年4月の平日、時間帯：7:00~19:00(12時間平均)

4. 事業の必要性に関する視点

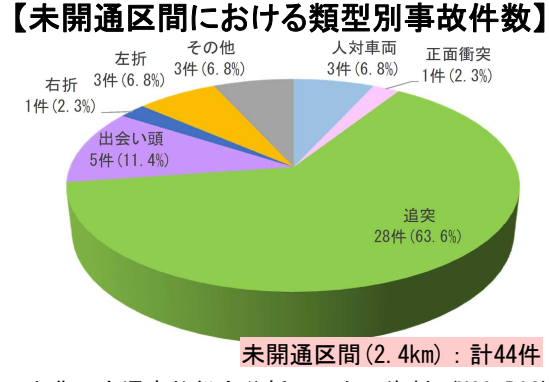
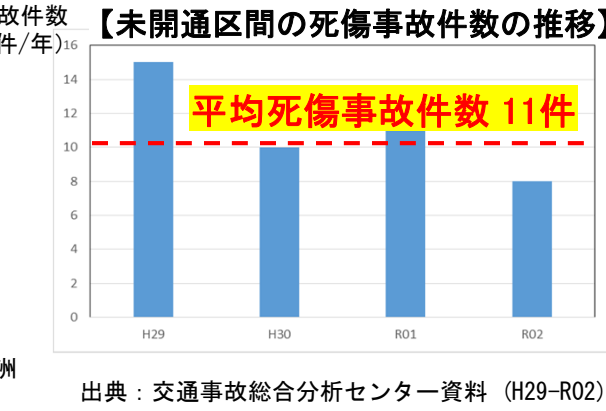
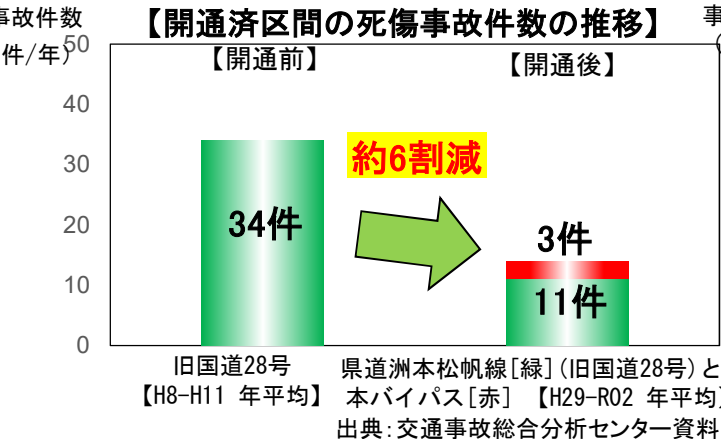
※H30年度事業評価監視委員会の評価時点から大きな変化なし

2) 事業の整備効果(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11件に減少。
- 未開通区間と並行する国道28号の死傷事故件数は年間約11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号の安全性の向上が期待される。



凡例	
	開通済
	未開通
	高規格道路
	直轄国道
	旧国道28号
	その他の道路
	主要渋滞箇所



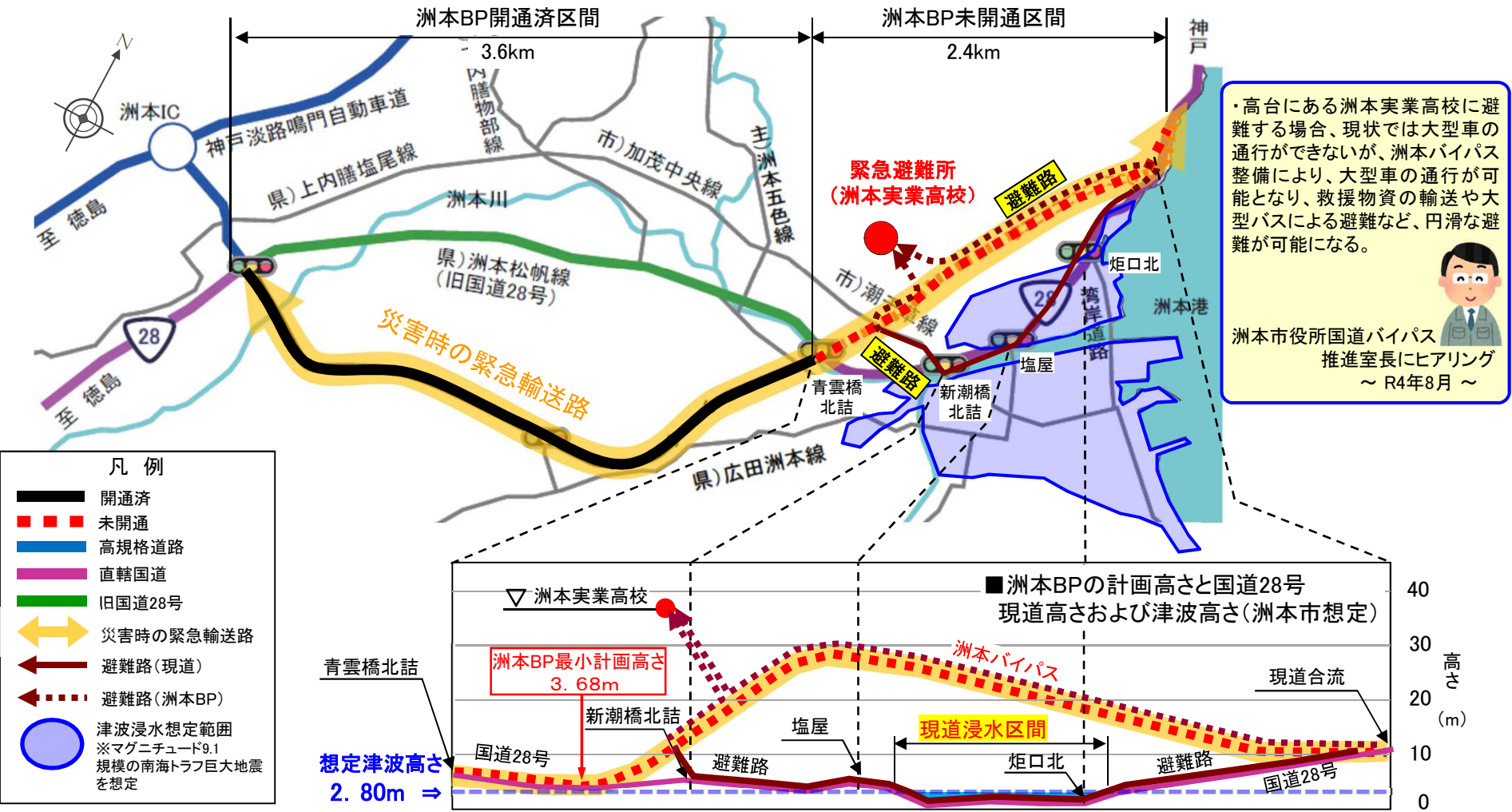
4. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の整備効果(災害時の代替路の確保) 【B/C算出における3便益以外の整備効果】

※H30年度事業評価監視委員会の評価時点から大きな変化なし

- 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。

【洲本市の標高と津波高さ(兵庫県想定)】



・高台にある洲本実業高校に避難する場合、現状では大型車の通行ができないが、洲本バイパス整備により、大型車の通行が可能となり、救援物資の輸送や大型バスによる避難など、円滑な避難が可能になる。

洲本市役所国道バイパス推進室長にヒアリング
～ R4年8月 ～



4. 事業の必要性に関する視点【参考】

一般国道28号 洲本バイパス

2) 事業の整備効果 (地域医療の支援)

【B/C算出における3便益以外の整備効果】

- 国道28号沿線には、淡路島唯一の三次救急医療施設「淡路医療センター」が立地。
- 洲本インター前交差点～淡路医療センターの到着時間が、約15分⇒約10分に短縮され、特に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が期待される。



＜洲本IC前交差点～淡路医療センター＞

	所要時間	短縮時間
洲本バイパス供用前	約15分	-
部分供用	約12分	3分短縮
全線供用	約10分	2分短縮

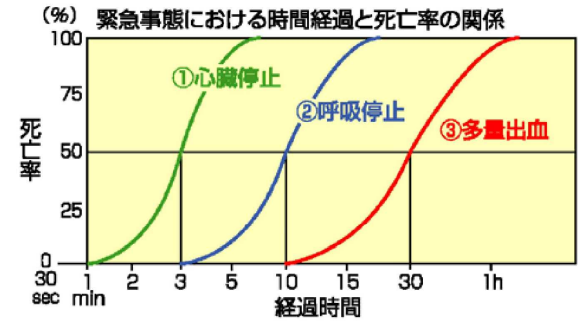
凡 例	
	開通済
	未開通
	高規格道路
	直轄国道
	旧国道28号
	その他の道路
	主要渋滞箇所

▼淡路医療センター(三次医療施設)

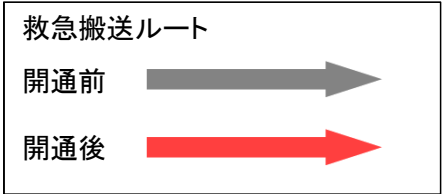


出典:淡路医療センターHP

▼緊急事態における時間経過と死亡率の関係



出典: M.Care:1981「カーラーの曲線」



※ 所要時間出典: 道路交通センサス
 ○ 開通前利用データ: H9道路交通センサス
 開通後利用データ: H27道路交通センサス

4. 事業の必要性に関する視点

3) 事業の投資効果

■ 便益 (B)

費用便益分析マニュアルに基づき、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」について、道路整備の有無それぞれについて推計し算出

■ 費用 (C)

道路整備に係る建設費、及び維持管理費で算出

■ 事業全体

便益 (B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	842億円	26億円	1.5億円	869億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	813億円		34億円	847億円	

■ 算出条件等

- 基準年 : 令和4年度
- 検討期間 : 50年間
- 現在価値算出のための社会的割引率 : 4%
- 交通量の推計時点 : 令和22年度
- 推計に用いた資料 : 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査
- 適用した費用便益分析マニュアル : 令和4年2月版
- 事業費 : 435億円
- 維持管理費 : 31百万円/km
- 作成主体 : 近畿地方整備局

■ 残事業

便益 (B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	181億円	12億円	0.24億円	193億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用	
	67億円		13億円	80億円	

※1 便益・費用については、現在価値化した値である

※2 便益・費用については整数値としており、合計値は表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

※3 残事業については、基準年の翌年度以降の残事業費及び翌年度以降の供用により発生する便益で算出している

※4 参考: 前回評価資料 <https://www.kkr.mlit.go.jp/plan/ippan/zigyohyoka/ol9a8v00000155ko-att/no.4.pdf>

4) 地域における計画等

地域計画等への位置付け

洲本バイパスは、下記の計画に位置づけられています。

- 新洲本市総合計画(平成30年5月)
- 兵庫県都市計画区域マスタープラン「淡路地域都市計画区域マスタープラン(洲本都市計画区域の整備、開発及び保全の方針)」(令和3年3月)
- 洲本市都市計画マスタープラン(令和4年4月)
- 兵庫県交通安全実施計画(令和3年度)

これまでの経緯

- 兵庫南東部国道連絡会(平成3年6月設立、会員:洲本市ほか19市町)
(最近の動向)
 - ・ 令和4年7月 決議文にて「早期供用開始」を要望
- 近畿国道協議会(平成3年12月設立、会員:洲本市ほか210市町村)
(最近の動向)
 - ・ 令和3年11月 「予算確保および事業促進」を要望
 - ・ 令和4年 8月 「予算確保および早期完成」を要望
- 洲本市
(最近の動向)
 - ・ 令和3年 5月 国土交通省に「5か年対策プログラム」への掲載のお礼および「予算確保および事業促進」を要望
 - ・ 令和4年 4月 国土交通省に「予算確保および事業促進」を要望
 - ・ 令和4年10月 国土交通省に「予算確保および事業促進」を要望

5. 事業進捗の見込みの視点

1) 事業の進捗状況

令和4年度事業内容

- ・ 現在、水門調査、移設補償、改良工事等を実施

進捗状況（令和4年3月末時点）

用地進捗率 100%（面積ベース）、事業進捗率約87%（事業費ベース）

【洲本市宇山～洲本市納 3.6km】用地進捗率 100%（面積ベース）、事業進捗率 100%（事業費ベース）

【洲本市炬口～洲本市宇山 2.4km】用地進捗率 100%（面積ベース）、事業進捗率 約68%（事業費ベース）

2) 今後の事業スケジュール等

- ・ 引き続き事業を推進し、令和7年春頃の開通を目指す

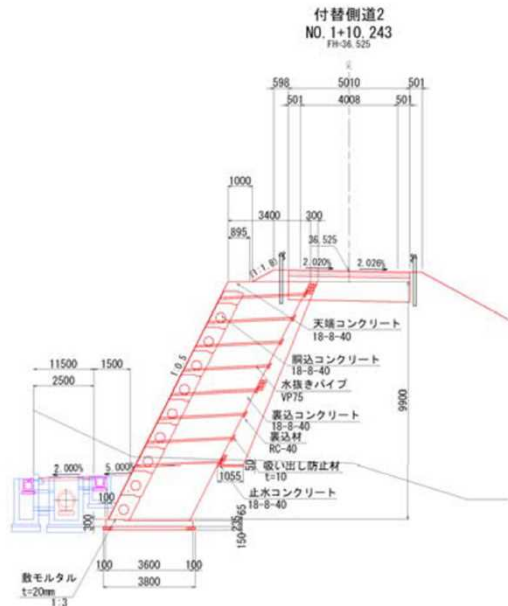


※用地進捗率
令和4年3月末時点の面積ベース

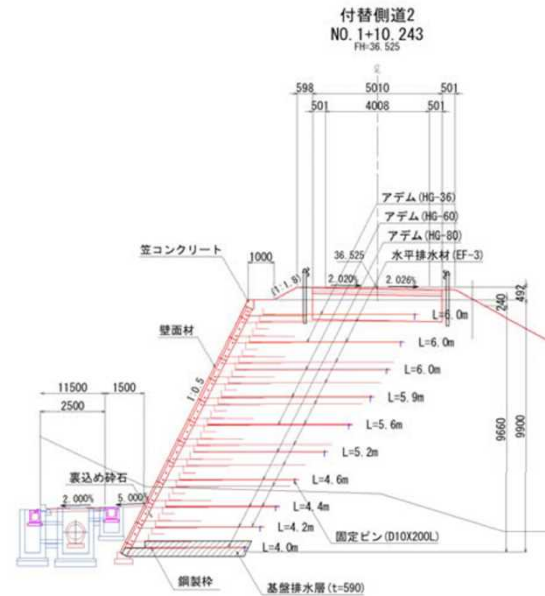
6. コスト縮減や代替案等の可能性の視点

- 当初は大型ブロック積擁壁を採用していたが、補強土壁工法を採用することでコスト縮減を図ります。
- 今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

【見直し前】大型ブロック積擁壁



【見直し後】補強土壁



○兵庫県知事

令和4年10月21日 土第1151号

近畿地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

- 1 事業継続の対応方針(原案)に異論はない。
- 2 事業実施に当たっては、以下の意見に配慮し整備等を推進されたい。
 - ・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ため、引き続き着実に事業推進を図られたい。
 - ・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、「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム」において公表された令和7年春に供用されたい。

◆沿線市町村の期待

■洲本市長

(期待する効果)

①安全で快適な生活のまちづくり

・洲本市の道路インフラ整備の要である洲本バイパスの整備により、通過交通の転換による現道の交通混雑の緩和や、整備に伴う洲本第一小学校及び洲浜中学校の通学路における、児童など歩行者並びに近年急増しているサイクリストの安全確保に期待。

②防災

・大規模地震による津波が発生した場合、高台の避難所に速やかに安全に避難できるルートとして期待。
・大規模災害発生後においても、災害時の緊急輸送路として確保され、迅速な救助や支援が受けられる。

③観光

・洲本ICと洲本市街のアクセス向上に伴う洲本温泉等観光地の観光客数の増加。

(取り組み)

①安全で快適な生活のまちづくり

・教育委員会、学校関係者、警察、道路管理者が一体となって、通学路交通安全点検を実施し、さらなる児童などの歩行者の安全確保の向上を図る。

②防災

・各集落(約1,072世帯)から国道28号洲本バイパスへのアクセスルートの点検・改良を推進。

③観光

・淡路島をめぐる広域観光ルートづくりや淡路島が一体となった広域的なPR活動を推進。

洲本バイパスは、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。
引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業継続



No. 7
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
令和4年度第3回

一般国道28号

すもと

洲本バイパス

【再評価】

(計算結果等参考資料)

令和4年11月
近畿地方整備局

新型コロナウイルス対策に伴う工事等の一時中断による
コスト、工期への影響は考慮していない

(再評価)

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道28号 洲本バイパス
事業主体	近畿地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全事業：費用便益比 (B/C) = 1.03 (経済的純現在価値 (B-C) = 22億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.1%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 2.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 113億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 12.8%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失削減時間 (現況) : 61726万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 34万人・時間/年 (61726万人・時間/年 ⇒ 61692万人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : 一般国道28号 (県) 洲本松帆線 (主) 洲本五色線 (県) 鳥飼浦洲本線 (県) 広田洲本線 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 43万人・時間/年 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 3割削減
	■ 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	H27センサスの昼間での旅行速度が16.2~17.7km/hで、速度改善が見込まれる (国道28号 青雲橋~塩屋)
	□ 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/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	現道又は並行区間に、指標に該当する鉄道及び鉄道と交差する踏切道が存在しない。
	■ 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	縦貫線、淡路徳島線、鳥飼線、長田線 (全て淡路交通 4路線)
	□ 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	鉄道がない。
	□ 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	対象となる第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場がない。
物流効率化の支援	□ 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	対象となる重要港湾もしくは特定重要港湾がない。
	■ 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	農林水産業を主体とする地域名 : 洲本市、南あわじ市、主な出荷先等 : 京阪神圏
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0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	国道28号は、重さ指定道路、高さ指定道路に指定されており、現状において総重量25tの車両もしくはIS0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できる

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	都市再生プロジェクトを支援する事業に該当しない。
		<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	環状道路を形成する道路に該当しない
		<input checked="" 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	洲本市宇原大坪土地区画整理事業(5.9ha)→施行完了
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	中心市街地で行う事業に該当しない。
		<input checked="" 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	幹線都市計画道路網密度の変化(供用前0.75km/km2⇒供用後0.89km/km2)
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	都市計画道路網密度の変化(供用前0.75km/km2⇒供用後0.89km/km2)
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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	対象区間に、連絡道路がない住宅地開発はない。
	国土・地域ネットワークの構築	<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	自専道(A'路線)としての位置づけに該当しない。
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路の位置づけに該当しない。
		<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	高規格幹線道路で連絡するルートを構成する路線に該当しない。
		<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	対象路線により、新たに連結される連絡数の増加はしない。
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	対象区間の現道等に、指標に該当する交通不能区間はない。
		<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	対象区間に大型車のすれ違い困難区間はない。
		<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	洲本市が中心都市となるので該当しない。
	個性ある地域の形成	<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	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区はない。
		<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	該当しない。
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	アクセス向上が期待される観光地名: 洲本温泉(R04年度観光入り込み客数: 306千人)
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	特別立法に基づく事業ではない。
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	当該事業が直結する新規整備の公共公益施設に該当がない。
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<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	該当しない。
		<input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	交通バリアフリー法に基づく道路特定事業の位置づけに該当しない。
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけに該当しない。
<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)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する		周辺地域は住宅地域であり、新たに無電柱化を進める地域に該当しない。	
安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	三次医療施設: 兵庫県立淡路病院(移転後に3次医療施設となる)、アクセス向上が見込まれる自治体: 洲本市、区間(洲本インター前交差点~海岸通交差点<三次医療施設最寄交差点>)、移動時間短縮:(供用前13分⇒供用後7分): 約6分短縮	

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/徳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	現道等における死傷事故率は144.8件/徳台キロであり、指標の500件/徳台キロ以上に該当しない。
		<input checked="" 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児童、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	対象区間には通学路があり、自動車交通量6,884～11,591台/12h、自歩行者が33～127人/日、自転車（通学含む）33～205台/日であり、歩道幅員は狭く、自転車道は設置されていない。
	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	神戸淡路鳴門自動車道や県道等により、災害時の代替ルートは確保されている。
		<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	洲本バイパス（供用部分）は、位置づけられていない。
		<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	代替する緊急輸送道路路線名：国道28号（洲本バイパス並行区間現道）、旧国道28号（鳥飼浦洲本線、洲本松帆線、洲本五色線） 代替する区間（炬口～洲本インター前交差点）
		<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）	A'路線としての位置づけに該当しない。
		<input 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設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	整備箇所付近に防災点検要対策箇所はない。
<input 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	異常気象時通行規制区間（連続降雨量160mm） 洲本市中河原町厚浜～炬口 L=2.9kmがあるが解消しない。		
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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	CO2排出削減量：1016.68t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道28号（県）洲本松帆線（主）洲本五色線（県）鳥飼浦洲本線（県）広田洲本線 排出削減量：7.82t/年、排出削減率：5割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：6.18t/年
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：一般国道28号（県）洲本松帆線（主）洲本五色線（県）鳥飼浦洲本線（県）広田洲本線 排出削減量：0.5t/年、排出削減率：5割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてSPM排出増加量：0.35t/年
		<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	該当する区間は存在しない。
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	環境や景観上の効果に影響がない。
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	大規模道路事業が存在しない。
		<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	他機関との連携プログラムの位置づけに該当しない。
	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	対象地域や事業に固有の事情は、該当しない。

(再評価)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道28号	洲本バイパス	L=6.0km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
11,600	2車線	近畿地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	412億円	85億円		497億円
うち残事業分	72億円	32億円		104億円
基準年における 現在価値 (C)	813億円	34億円		847億円
うち残事業分	67億円	13億円		80億円

② 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	令和4年度			
供用年	令和7年度			
単年便益 (初年便益)	46億円	1.3億円	0.08億円	47億円
基準年における 現在価値 (B)	842億円	26億円	1.5億円	869億円
うち残事業分	181億円	12億円	0.24億円	193億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.03
経済的純現在価値（事業全体）	22億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.1%
費用便益比（残事業）	2.4
経済的純現在価値（残事業）	113億円
経済的内部収益率（残事業）	12.8%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	11,600台/日	±10%	0.9~1.1
事業費	412億円	±10%	1.02~1.03
事業期間	40年	±20%	1.03~1.03

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	11,600台/日	±10%	2.2~2.7
事業費	72億円	±10%	2.2~2.6
事業期間	2年	±20%	2.4~2.4

交通状況の変化

様式-3①

事業名：洲本バイパス（事業全体）

（推計時点 令和22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 (6.0km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	11,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	12	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	28.95	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道28号 (2.4km)	交通量	[台/日]	12,700	6,000
		走行時間	[分]	9	5
		走行時間費用	[億円/年]	23.78	5.90
	(県)洲本松帆線 (2.4km)	交通量	[台/日]	14,400	8,500
		走行時間	[分]	15	8
		走行時間費用	[億円/年]	42.94	12.67
	(主)洲本五色線 (0.5km)	交通量	[台/日]	16,500	10,400
		走行時間	[分]	3	2
		走行時間費用	[億円/年]	9.73	3.27
	(県)鳥飼浦洲本線 (0.3km)	交通量	[台/日]	8,900	5,300
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	2.37	0.75
	(県)広田洲本線 (6.8km)	交通量	[台/日]	7,600	2,000
		走行時間	[分]	21	13
		走行時間費用	[億円/年]	27.47	4.78
③その他道路合計 (7,370.0km)	走行時間費用	[億円/年]	31,199.57	31,205.94	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：7,388.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	31,305.86	31,262.26	43.60

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

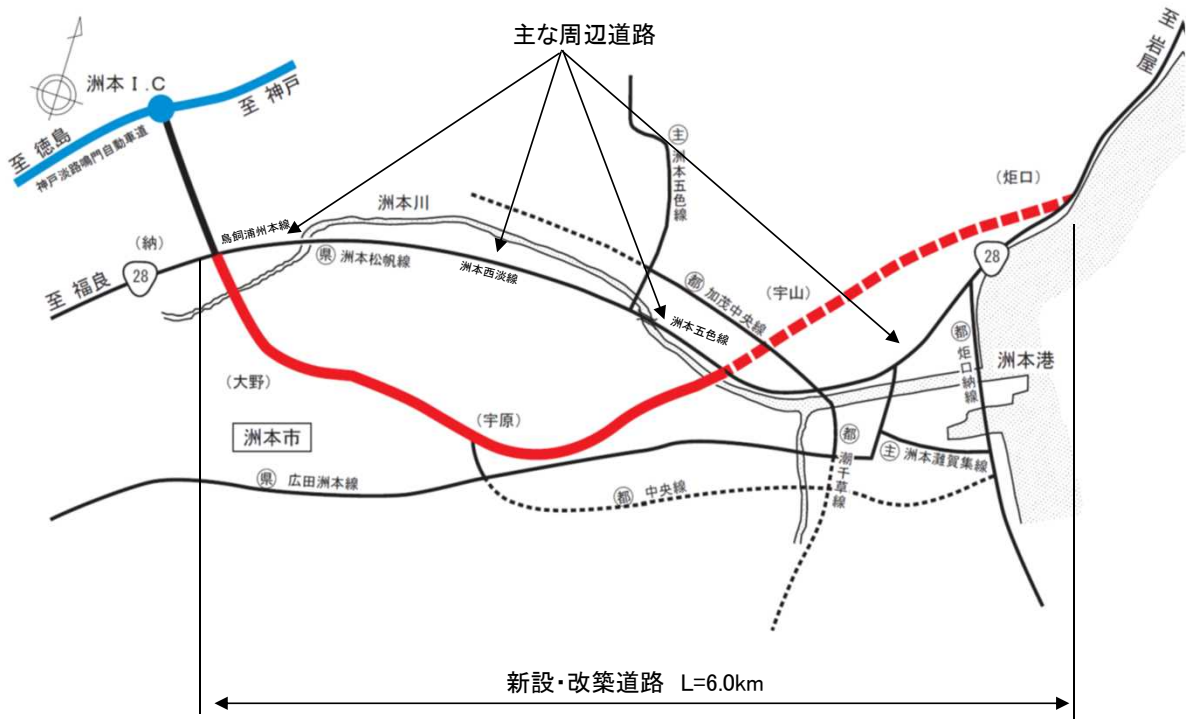
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



交通状況の変化

様式-3①

事業名：洲本バイパス（残事業）

（推計時点 令和22年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 【未供用区間】 (2.4km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	9,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	6	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	13.92	
①新設・改築道路 【供用区間】 (3.6km)	交通量 ^{※1}	[台/日]	12,400	12,700	
	走行時間 ^{※2}	[分]	6	6	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	14.31	15.04	
②主な周辺道路 ^{※4}	一般国道28号 (2.4km)	交通量	[台/日]	14,800	6,000
		走行時間	[分]	10	5
		走行時間費用	[億円/年]	31.88	5.90
	(県)洲本松帆線 (2.4km)	交通量	[台/日]	8,000	8,500
		走行時間	[分]	7	8
		走行時間費用	[億円/年]	10.57	12.67
	(主)洲本五色線 (0.5km)	交通量	[台/日]	8,000	10,400
		走行時間	[分]	1	2
		走行時間費用	[億円/年]	1.98	3.27
	(県)鳥飼浦洲本線 (0.3km)	交通量	[台/日]	5,200	5,300
		走行時間	[分]	1	1
		走行時間費用	[億円/年]	0.73	0.75
	(県)広田洲本線 (6.8km)	交通量	[台/日]	1,900	2,000
		走行時間	[分]	13	13
		走行時間費用	[億円/年]	4.52	4.78
③その他道路合計 (7,370.0km)	走行時間費用	[億円/年]	31,207.64	31,205.94	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：7,388.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	31,271.63	31,262.26	9.37

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

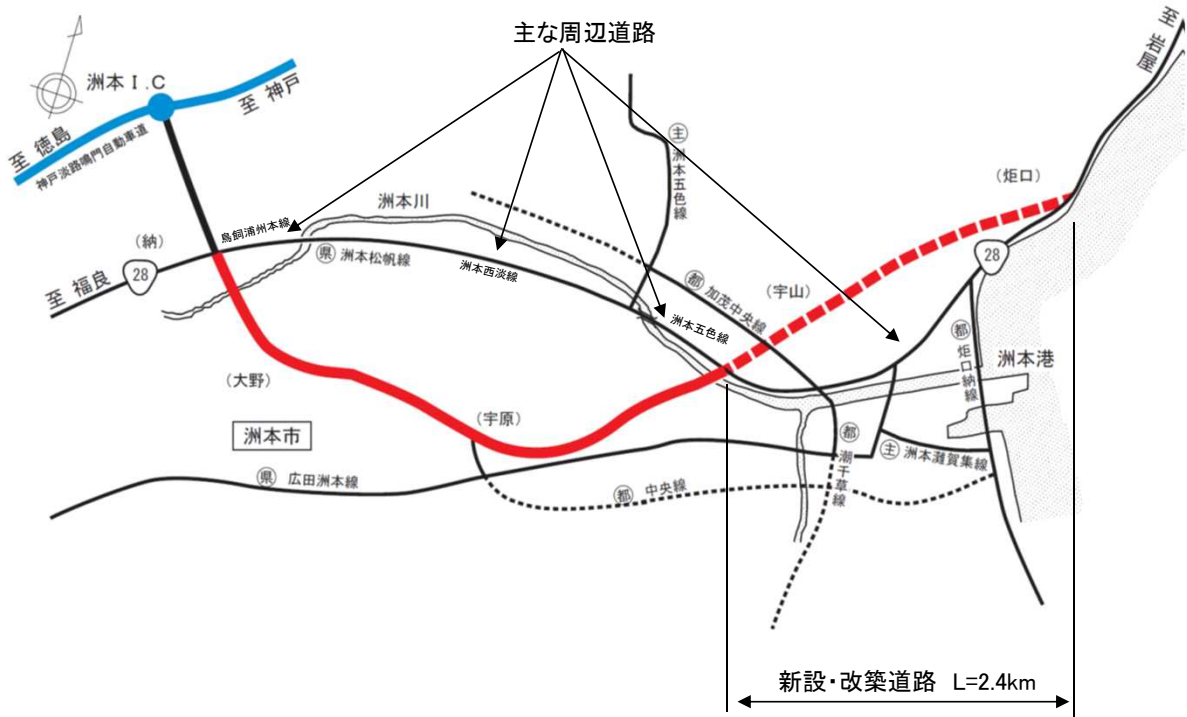
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名：洲本バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	令和4年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (令和22年)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H27全国道路・街路 交通情勢調査)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()			
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他()	<input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 分割回毎の極端な速度差が生じないBPR関数の適用に併せて、最終速度を採用。		
その他()	<input type="checkbox"/>		

(3)

項目		チェック欄		
便 益 の 算 定	休日交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による 通行止めの 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する 場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の 時点以外の 便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出婚子を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出婚子を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走 行経費減少・交通 事故減少以外の便 益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

箇所名:一般国道28号 洲本バイパス

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.31		6.0		1.87	
-40年目	S 60	4.2681	102.6	0.20	0.85				
-39年目	S 61	4.1039	104.4	0.50	2.00				
-38年目	S 62	3.9461	104.1	0.62	2.39				
-37年目	S 63	3.7943	104.7	0.47	1.74				
-36年目	H 1	3.6484	107.5	2.87	9.91				
-35年目	H 2	3.5081	109.9	7.31	23.77				
-34年目	H 3	3.3731	112.5	15.96	48.74				
-33年目	H 4	3.2434	114.1	26.50	76.77				
-32年目	H 5	3.1187	114.4	23.20	64.43				
-31年目	H 6	2.9987	114.3	17.10	45.72				
-30年目	H 7	2.8834	113.7	18.01	46.55				
-29年目	H 8	2.7725	113.2	10.44	26.05				
-28年目	H 9	2.6658	114.2	16.00	38.06				
-27年目	H 10	2.5633	113.6	60.52	139.15				
-26年目	H 11	2.4647	112.0	44.30	99.35				
-25年目	H 12	2.3699	110.7	6.61	14.41				
-24年目	H 13	2.2788	109.4	3.98	8.45				
-23年目	H 14	2.1911	107.6	1.83	3.79				
-22年目	H 15	2.1068	106.1	1.05	2.12				
-21年目	H 16	2.0258	105.0	0.25	0.49				
-20年目	H 17	1.9479	103.7	0.29	0.55				
-19年目	H 18	1.8730	103.0	0.43	0.79				
-18年目	H 19	1.8009	102.1	1.43	2.57				
-17年目	H 20	1.7317	101.6	3.24	5.62				
-16年目	H 21	1.6651	100.3	2.55	4.31				
-15年目	H 22	1.6010	98.6	1.98	3.28				
-14年目	H 23	1.5395	97.2	0.57	0.92				
-13年目	H 24	1.4802	96.4	1.40	2.19				
-12年目	H 25	1.4233	96.4	1.17	1.76				
-11年目	H 26	1.3686	98.7	0.77	1.09				
-10年目	H 27	1.3159	100.2	0.27	0.36				
-9年目	H 28	1.2653	100.3	4.06	5.22				
-8年目	H 29	1.2167	100.5	1.52	1.88				
-7年目	H 30	1.1699	100.4	8.14	9.66				
-6年目	R 1	1.1249	101.2	9.12	10.32				
-5年目	R 2	1.0816	101.9	18.18	19.67				
-4年目	R 3	1.0400	101.9	17.78	18.49				
-3年目	R 4	1.0000	101.9	10.00	10.00				
-2年目	R 5	0.9615	101.9	23.64	22.73				
-1年目	R 6	0.9246	101.9	47.96	44.35				
供用開始年次	R 7	0.8890	101.9			1.70	1.51		
1年目	R 8	0.8548	101.9			1.70	1.45		
2年目	R 9	0.8219	101.9			1.70	1.40		
3年目	R 10	0.7903	101.9			1.70	1.34		
4年目	R 11	0.7599	101.9			1.70	1.29		
5年目	R 12	0.7307	101.9			1.70	1.24		
6年目	R 13	0.7026	101.9			1.70	1.19		
7年目	R 14	0.6756	101.9			1.70	1.15		
8年目	R 15	0.6496	101.9			1.70	1.10		
9年目	R 16	0.6246	101.9			1.70	1.06		
10年目	R 17	0.6006	101.9			1.70	1.02		
11年目	R 18	0.5775	101.9			1.70	0.98		
12年目	R 19	0.5553	101.9			1.70	0.94		
13年目	R 20	0.5339	101.9			1.70	0.91		
14年目	R 21	0.5134	101.9			1.70	0.87		
15年目	R 22	0.4936	101.9			1.70	0.84		
16年目	R 23	0.4746	101.9			1.70	0.81		
17年目	R 24	0.4564	101.9			1.70	0.78		
18年目	R 25	0.4388	101.9			1.70	0.75		
19年目	R 26	0.4220	101.9			1.70	0.72		
20年目	R 27	0.4057	101.9			1.70	0.69		
21年目	R 28	0.3901	101.9			1.70	0.66		
22年目	R 29	0.3751	101.9			1.70	0.64		
23年目	R 30	0.3607	101.9			1.70	0.61		
24年目	R 31	0.3468	101.9			1.70	0.59		
25年目	R 32	0.3335	101.9			1.70	0.57		
26年目	R 33	0.3207	101.9			1.70	0.55		
27年目	R 34	0.3083	101.9			1.70	0.52		
28年目	R 35	0.2965	101.9			1.70	0.50		
29年目	R 36	0.2851	101.9			1.70	0.48		
30年目	R 37	0.2741	101.9			1.70	0.47		
31年目	R 38	0.2636	101.9			1.70	0.45		
32年目	R 39	0.2534	101.9			1.70	0.43		
33年目	R 40	0.2437	101.9			1.70	0.41		
34年目	R 41	0.2343	101.9			1.70	0.40		
35年目	R 42	0.2253	101.9			1.70	0.38		
36年目	R 43	0.2166	101.9			1.70	0.37		
37年目	R 44	0.2083	101.9			1.70	0.35		
38年目	R 45	0.2003	101.9			1.70	0.34		
39年目	R 46	0.1926	101.9			1.70	0.33		
40年目	R 47	0.1852	101.9			1.70	0.31		
41年目	R 48	0.1780	101.9			1.70	0.30		
42年目	R 49	0.1712	101.9			1.70	0.29		
43年目	R 50	0.1646	101.9			1.70	0.28		
44年目	R 51	0.1583	101.9			1.70	0.27		
45年目	R 52	0.1522	101.9			1.70	0.26		
46年目	R 53	0.1463	101.9			1.70	0.25		
47年目	R 54	0.1407	101.9			1.70	0.24		
48年目	R 55	0.1353	101.9			1.70	0.23		
49年目	R 56	0.1301	101.9	-56.54	-7.36	1.70	0.22		
合計				355.65	813.14	85.00	33.74		
単純事業費計				412.19		85.00			

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道28号 洲本バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.30	2.4	0.71

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-2年目	R 5	0.9615	101.9	23.64	22.73				
-1年目	R 6	0.9246	101.9	47.96	44.35				
供用開始年次	R 7	0.8890	101.9			0.65	0.57		
1年目	R 8	0.8548	101.9			0.65	0.55		
2年目	R 9	0.8219	101.9			0.65	0.53		
3年目	R 10	0.7903	101.9			0.65	0.51		
4年目	R 11	0.7599	101.9			0.65	0.49		
5年目	R 12	0.7307	101.9			0.65	0.47		
6年目	R 13	0.7026	101.9			0.65	0.45		
7年目	R 14	0.6756	101.9			0.65	0.44		
8年目	R 15	0.6496	101.9			0.65	0.42		
9年目	R 16	0.6246	101.9			0.65	0.40		
10年目	R 17	0.6006	101.9			0.65	0.39		
11年目	R 18	0.5775	101.9			0.65	0.37		
12年目	R 19	0.5553	101.9			0.65	0.36		
13年目	R 20	0.5339	101.9			0.65	0.34		
14年目	R 21	0.5134	101.9			0.65	0.33		
15年目	R 22	0.4936	101.9			0.65	0.32		
16年目	R 23	0.4746	101.9			0.65	0.31		
17年目	R 24	0.4564	101.9			0.65	0.29		
18年目	R 25	0.4388	101.9			0.65	0.28		
19年目	R 26	0.4220	101.9			0.65	0.27		
20年目	R 27	0.4057	101.9			0.65	0.26		
21年目	R 28	0.3901	101.9			0.65	0.25		
22年目	R 29	0.3751	101.9			0.65	0.24		
23年目	R 30	0.3607	101.9			0.65	0.23		
24年目	R 31	0.3468	101.9			0.65	0.22		
25年目	R 32	0.3335	101.9			0.65	0.22		
26年目	R 33	0.3207	101.9			0.65	0.21		
27年目	R 34	0.3083	101.9			0.65	0.20		
28年目	R 35	0.2965	101.9			0.65	0.19		
29年目	R 36	0.2851	101.9			0.65	0.18		
30年目	R 37	0.2741	101.9			0.65	0.18		
31年目	R 38	0.2636	101.9			0.65	0.17		
32年目	R 39	0.2534	101.9			0.65	0.16		
33年目	R 40	0.2437	101.9			0.65	0.16		
34年目	R 41	0.2343	101.9			0.65	0.15		
35年目	R 42	0.2253	101.9			0.65	0.15		
36年目	R 43	0.2166	101.9			0.65	0.14		
37年目	R 44	0.2083	101.9			0.65	0.13		
38年目	R 45	0.2003	101.9			0.65	0.13		
39年目	R 46	0.1926	101.9			0.65	0.12		
40年目	R 47	0.1852	101.9			0.65	0.12		
41年目	R 48	0.1780	101.9			0.65	0.11		
42年目	R 49	0.1712	101.9			0.65	0.11		
43年目	R 50	0.1646	101.9			0.65	0.11		
44年目	R 51	0.1583	101.9			0.65	0.10		
45年目	R 52	0.1522	101.9			0.65	0.10		
46年目	R 53	0.1463	101.9			0.65	0.09		
47年目	R 54	0.1407	101.9			0.65	0.09		
48年目	R 55	0.1353	101.9			0.65	0.09		
49年目	R 56	0.1301	101.9	0.00	0.00	0.65	0.08		
合計				71.60	67.08	32.27	12.78		
単純事業費計				71.60		32.27			

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道28号	洲本バイパス	2	6.0km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				30,637	
	改良費				16,806	
		土工	m ³	2,735,500	6,655	
		深礎工	本	18	521	
		法面工	式	1	4,649	
		擁壁工	式	1	934	
		施設工	式	1	87	
		函渠工	式	1	571	
		排水工	式	1	833	
		情報管路工	Km	6	300	
		雑工	式	1	2,256	
	橋梁費				1,632	
		橋梁	m	245	1,632	橋梁3橋
	トンネル費				8,168	
		NATM	m	1,229	8,168	トンネル2箇所
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				617	
		車道舗装	m ²	59,900	551	
		歩道舗装	m ²	20,000	66	
	付帯施設費				3,414	
		付帯工事費	式	1	3,414	付替道路、付替水路、地滑り対策工事ほか
②	用地及補償費				7,857	
	用地費		m ²	209,000	5,654	
		宅地	m ²	17,000	1,560	
		田畑	m ²	89,000	3,559	
		山林・原野	m ²	85,000	319	
		その他	m ²	18,000	216	
	補償費		式	1	2,203	
③	間接経費		式	1	5,006	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				43,500	

全事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道28号	洲本バイパス	2	6.0km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	6.0	2,050	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	7,300	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			9,350	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道28号	洲本バイパス	2	2.4km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				7,564	
	改良費				3,320	
		土工	m ³	143,125	348	
		深礎工	本			
		法面工	式	1	999	
		擁壁工	式	1	76	
		施設工	式			
		函渠工	式	1	17	
		排水工	式	1	115	
		情報管路工	Km	2	120	
		雑工	式	1	1,645	
	橋梁費				426	
		橋梁	m	64	426	橋梁1橋(下部工:0/2基、上部工:0/64m)
	トンネル費				3,520	
		NATM	m	945	3,520	トンネル1箇所(掘削:174/945m、覆工:0/945m、設備他:0/)
	IC・JCT費					
		IC	箇所			
		JCT	箇所			
	舗装費				224	
		車道舗装	m ²	22,500	207	
		歩道舗装	m ²	5,230	17	
	付帯施設費				74	
		付帯工事費	式	1	74	付替道路、付替水路ほか
②	用地及補償費					
	用地費		m ²			
		宅地	m ²			
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式			
③	間接経費		式	1	312	調査、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				7,876	

残事業

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道28号	洲本バイパス	2	2.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	2.4	850	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	2,700	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			3,550	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。