

道路事業の再評価説明資料

〔一般国道８号白根バイパス〕

平成１８年２月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
1) 事業の目的	1
2) 事業の概要	2
3) 事業の経緯	3
2. 事業の必要性・効果	4
1) 事業を巡る社会情勢等の変化	4
a) 客観的評価指標	4
b) その他事業採択時より再評価実施までの 周辺環境変化等	17
2) 事業の投資効果	19
3) 事業の進捗状況	22
3. 事業の進捗の見込み	22
4. コスト縮減や代替案等の可能性	24
5. その他地方公共団体等の意見	24
6. 対応方針（原案）	25

1. 事業の概要

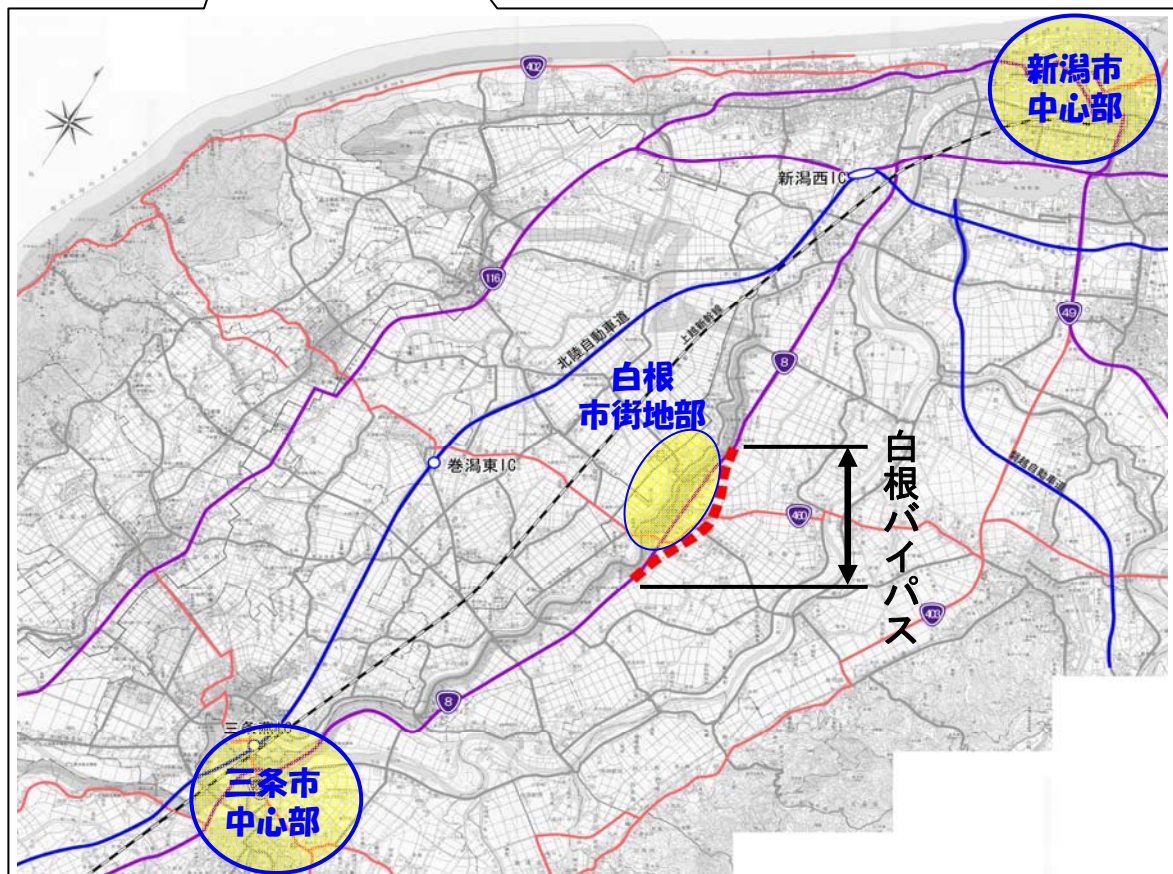
1) 事業の目的

当該事業は、

- 交通混雑の緩和
- 安全性の向上
- 沿道環境の改善 など

を目的として、国道8号の新潟市保坂から新潟市戸頭間についてバイパス整備を行うものである。現在、にいがたしほさか 暫定2車線の供用に向けて事業を実施中である。にいがたしとがしら

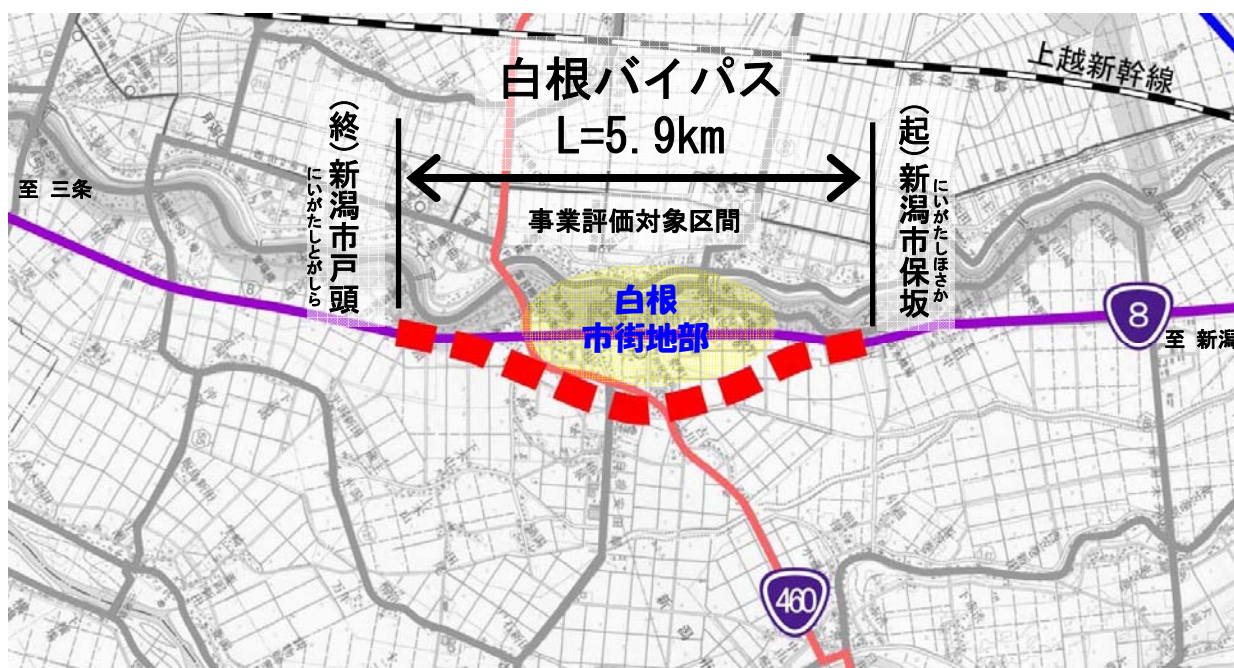
【位置図】



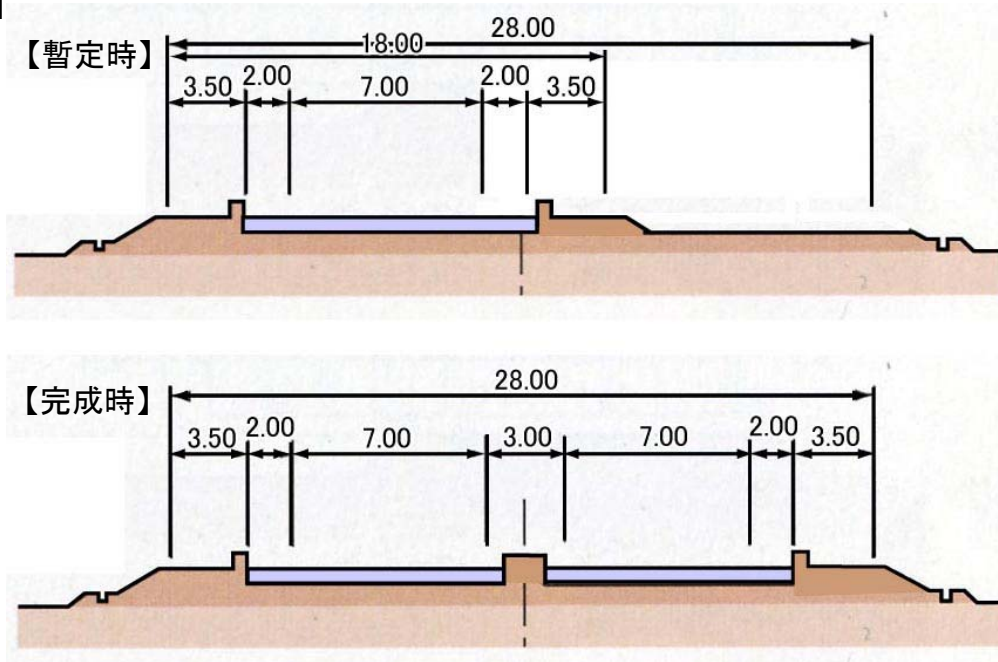
2) 事業の概要

- | | |
|--|----------------|
| ●事業名：白根バイパス | ●延 長：5.9km |
| ●起終点：(起)新潟県新潟市保坂
にいがたし ほさか
(終)新潟県新潟市戸頭
にいがたし とがしら | ●ルート承認：昭和62年度 |
| ●工事着手：平成12年度 | ●都市計画決定：昭和63年度 |
| ●用地着手：平成9年度 | ●事業化：平成3年度 |
| ●全体事業費：約300億円 | |

【路線図】



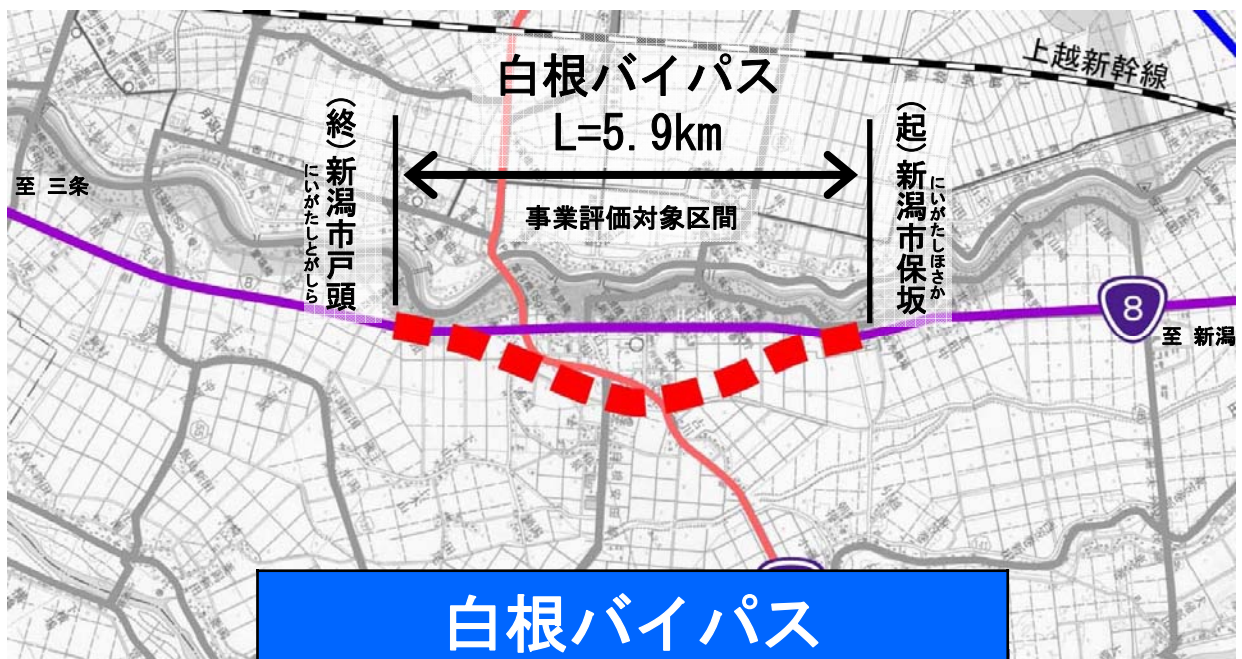
【横断図】



3) 事業の経緯

年度	主な経緯	年度	主な経緯
S62	ルート承認	H09	用地着手
S63	都市計画決定	H12	工事着手
H03	事業化	H12	事業再評価（指摘事項無し、継続）

【路線図】



2. 事業の必要性・効果

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

a) 客観的評価指標

【一般国道（二次改築）】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	(1) 事業の効率性	■便益が費用を上回っている。
	(2) 事業実施環境 (新規事業採択時)	□ルート確定済
		□円滑な事業執行環境が整っている。
	(3) 事業実施環境 (新規着工準備採択時)	□都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している。

●事業の効果や必要性を評価するための指標

I. 活力	(1) 円滑な モビリティの確保	●現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		■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。
		□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。
		□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。
		□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。
	(2) 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。
		□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向上が見込まれる。
		□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。
	(3) 都市の再生	□都市再生プロジェクトを支援する事業である。
		□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。
		□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。
		□中心市街地内で行う事業である。
		□幹線都市計画道路網密度が 1.5km/km ² 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。
	(4) 国土・地域 ネットワーク の構築	□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。
		□高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけあり。
		□地域高規格道路の位置づけあり。
		□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'路線としての位置づけがある場合）
		□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。
		□現道等における交通不能区間を解消する。
		□現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。
	(5) 個性ある地域の 形成	■日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。
		□鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する。
		□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。
		□新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。

Ⅱ. 暮らし	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	☐ 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。 ☐ 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。
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成	☐ 対象区間が電線類地中化 5 年計画に位置づけあり。 ☐ 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。
	(3) 安全で安心できるくらしの確保	☒ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。
Ⅲ. 安全	(1) 安全な生活環境の確保	☒ 道等に死傷事故率が 500 件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、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。 ☐ 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。
	(2) 災害への備え	☐ 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。
		☒ 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 5 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。
		☐ 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。
		☐ 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）
		☐ 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。 ☐ 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。
Ⅳ. 環境	(1) 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 CO ₂ 排出量
	(2) 生活環境の改善・保全	☒ 現道等における自動車からの NO ₂ 排出削減率
		☒ 現道等における自動車からの SPM 排出削減率
		☒ 現道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。
		☐ その他、環境や景観上の効果が期待される。
Ⅴ. その他	他のプロジェクトとの関係	☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある。 ☐ 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	☐ 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期待される。

※○印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

□印の指標については定性的又は定量的な記述により効果の有無を確認する。

※●、■は該当する指標を示す。

○再評価実施時点における評価指標該当項目

前提条件

(1) 事業の効率性

$B/C=2.5$ (事業全体の費用対効果)

$B/C=3.9$ ※ (残事業の費用対効果)

※評価実施年度翌年以降の残事業費及び翌年度以降に発生する便益を計上

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・現道の渋滞損失時間の削減率＝約58%

(整備無し 約53万人時間/年(約18億円/年) → 整備有り 約22万人時間/年(約7億円/年))

- ・費用便益分析対象エリアの渋滞損失時間の削減量(削減額)＝約100万人時間/年(約34億円/年)
(整備無し 約3,754万人時間/年(約1,275億円/年)

→ 整備有り 約3,652万人時間/年(約1,241億円))

- ・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見込まれる。

(現況 約12.9km/h → 整備後 約35.0km/h)

- ・現道等に、当該路線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。

(2) 国土・地域ネットワークの構築

- ・日常活動圏の中心である新潟市中心部と旧白根市がとのアクセス向上が見込まれる。

(現況 約31分 → 整備後 約28分)

II. 暮らし

(1) 安全な生活環境の確保

- ・平成19年秋に移転が予定されている新潟市市民病院へのアクセス向上が期待できる。

(現況 約31分 → 整備後 約28分)

III. 安全

(1) 安全で安心できるくらしの確保

- ・国道8号現道区間において死傷事故率500件/億台キロ以上である区間の安全性の向上が期待できる。

(2) 災害への備え

- ・第一次緊急輸送道路として位置づけあり。

IV. 環境

(1) 地球環境の保全

- ・費用便益分析対象区間のCO₂排出量の削減量＝約5,500t-CO₂/年

(整備無し 約912,000t-CO₂/年 → 整備有り 約906,500t-CO₂/年)

(2) 生活環境の改善・保全

- ・現道のNO₂排出削減率＝約57%

(整備無し 約51t-NO₂/年 → 整備有り 約22t-NO₂/年)

- ・現道のSPM排出削減率＝約60%

(整備無し 約5t-SPM/年 → 整備有り 約2t-SPM/年)

- ・現道の夜間騒音レベルが71dB(A)である区間について、夜間要請限度を下回ることが期待される。

(現況 71dB(A) → 整備後 67dB(A))

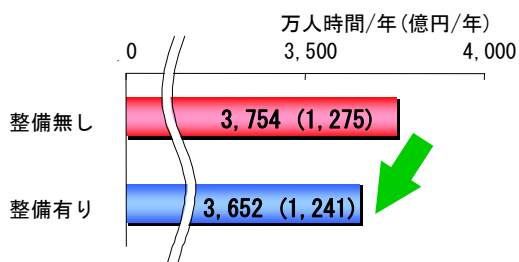
I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

●現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率

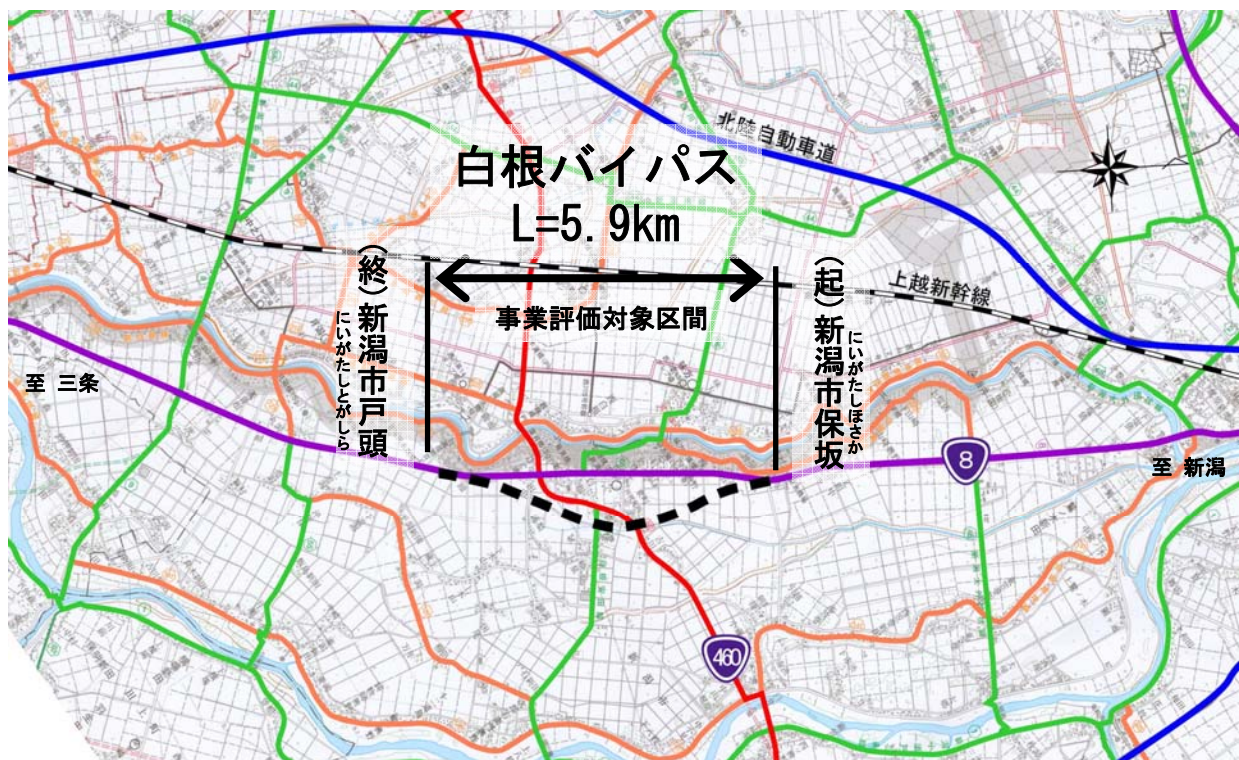
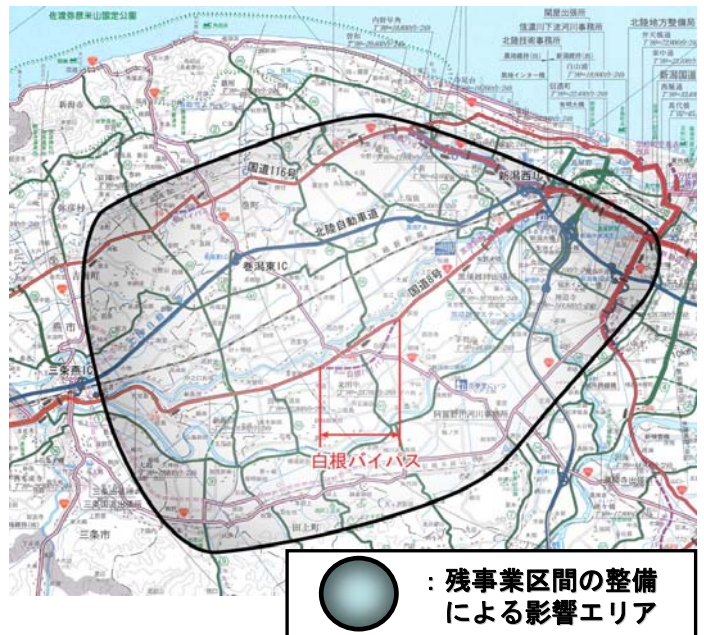
- 現道である国道8号の新潟市保坂交差点～新潟市戸頭交差点間の渋滞損失時間は約53万人時間/年である。
- 当該事業により、現道の渋滞損失時間が約31万人時間/年（約58%）削減される。
- また、当該事業により、費用便益分析対象区間の渋滞損失時間（額）が約100万人時間/年（約34億円/年）削減される。

[渋滞損失時間（額）の削減]



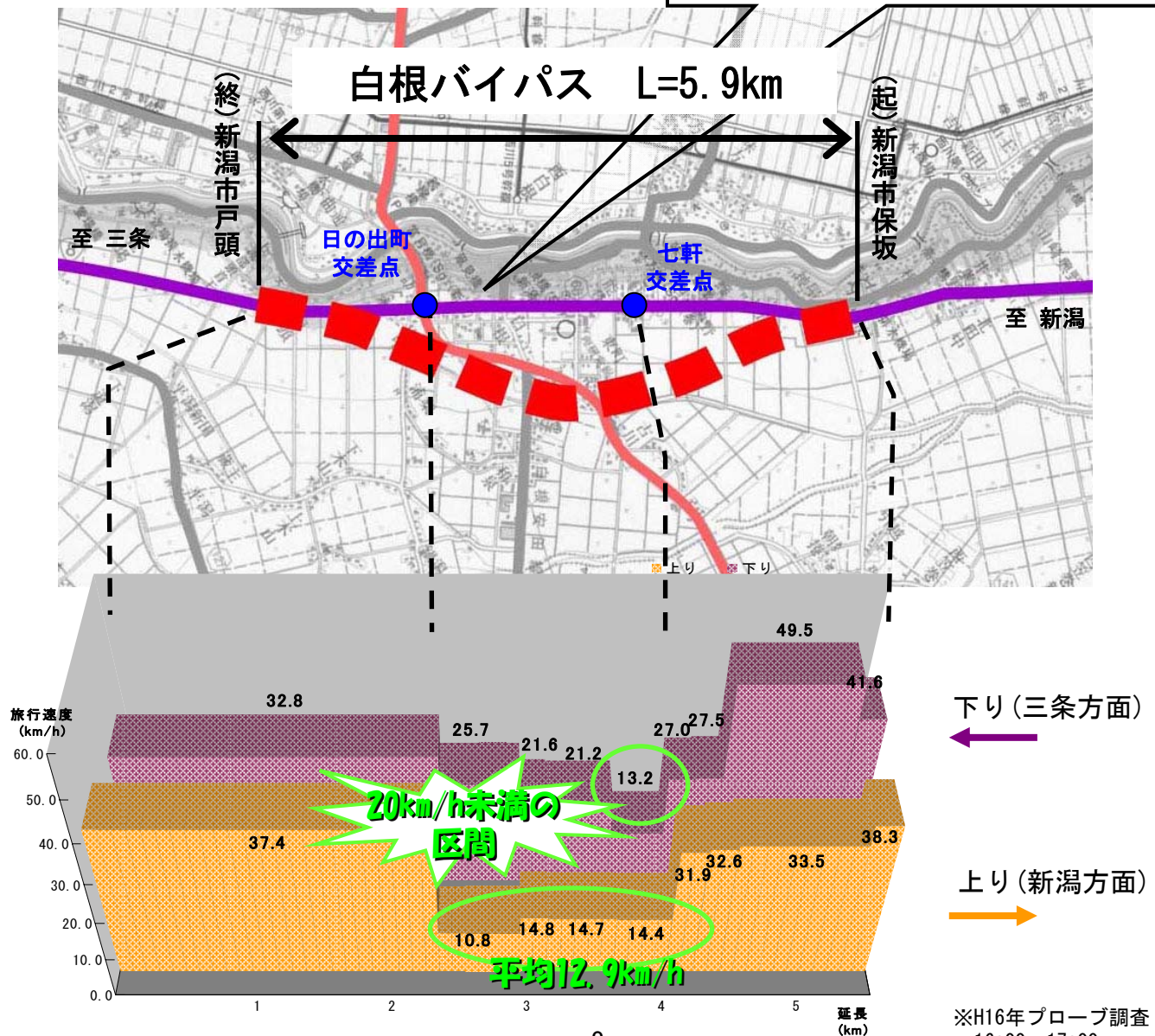
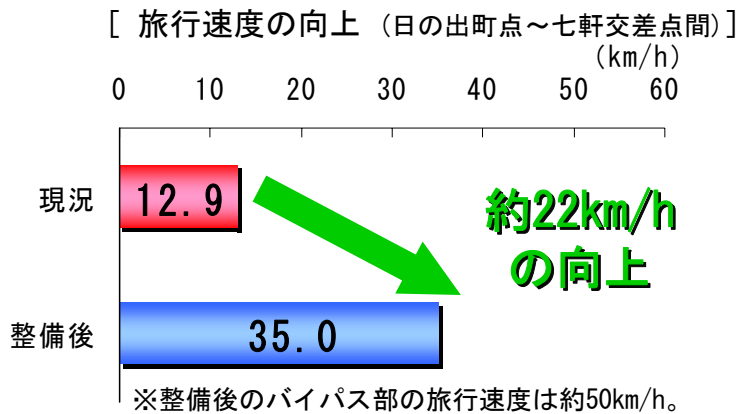
**約100万人時間/年
(約34億円)の削減**

※費用便益分析対象エリアでの算定値



- 現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される

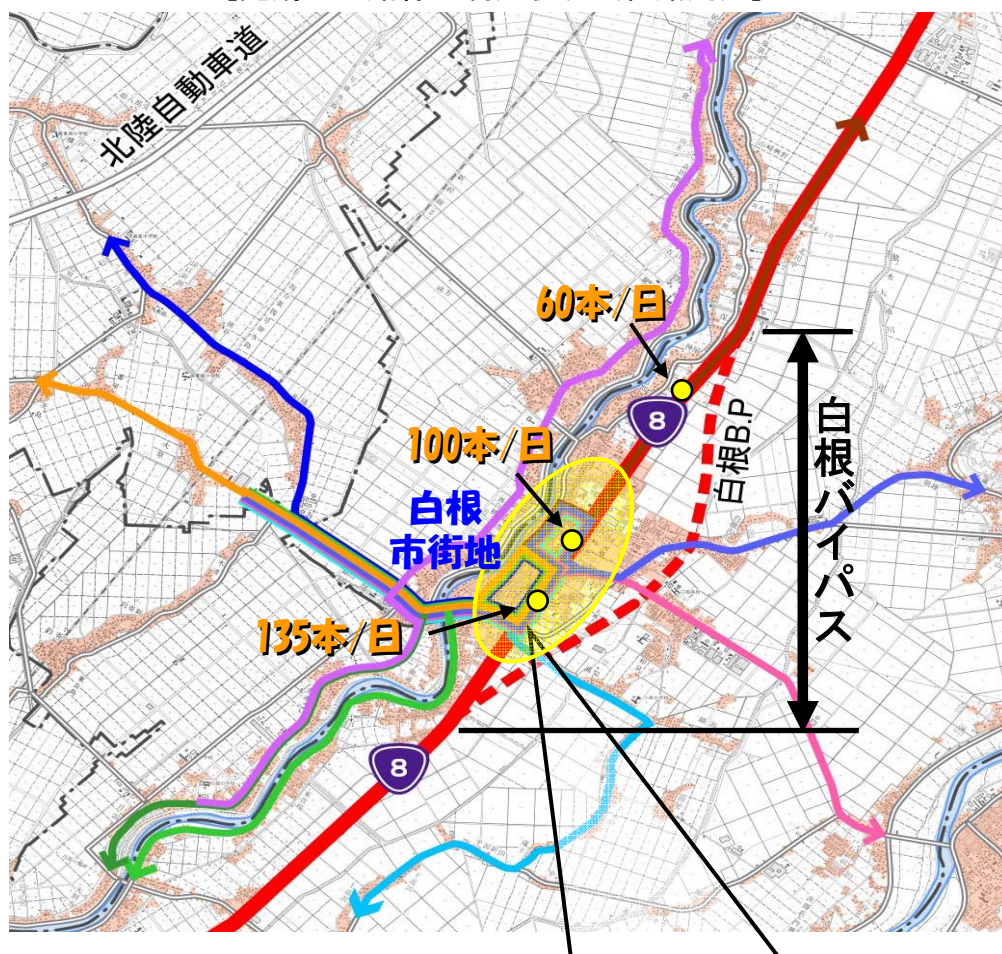
○国道8号白根市街地部の混雑時旅行速度は、日の出町交差点～七軒交差点間において、20km/h未満となっている。
○当該事業により現道の交通負荷が軽減され旅行速度の改善が期待される。



- 現道等に、当該路線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。

○国道8号白根市街地部は、定期バスの利用経路となっており、バス運行本数も100本／日以上と多く、市街地部の交通混雑がバスに与える影響は大きい。
○当該事業により白根市街地部の交通混雑が解消し、現道利用のバスの定時制が確保され、バス利用の利便性向上が期待される。

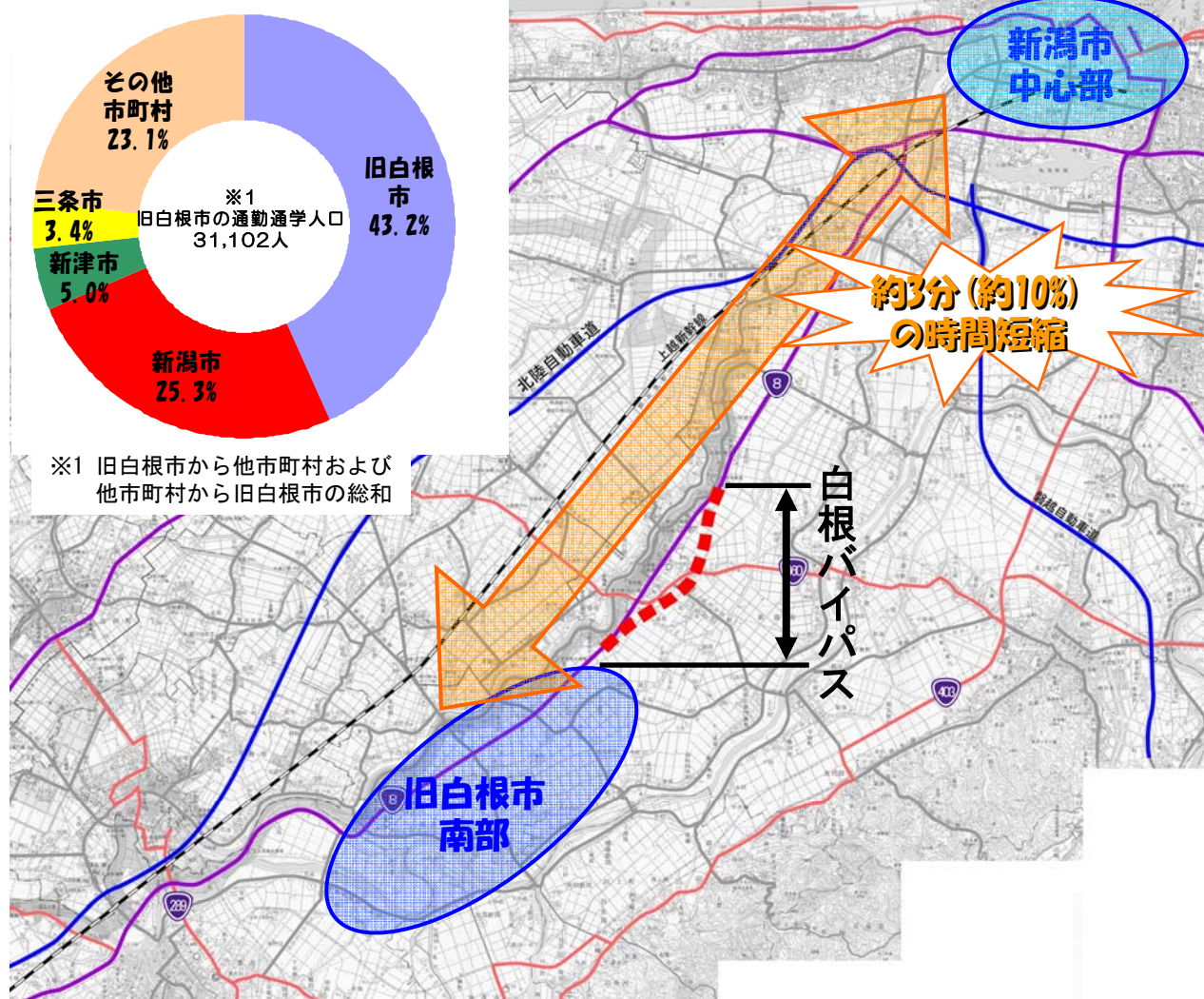
[定期バス路線の利用状況（経路別）]



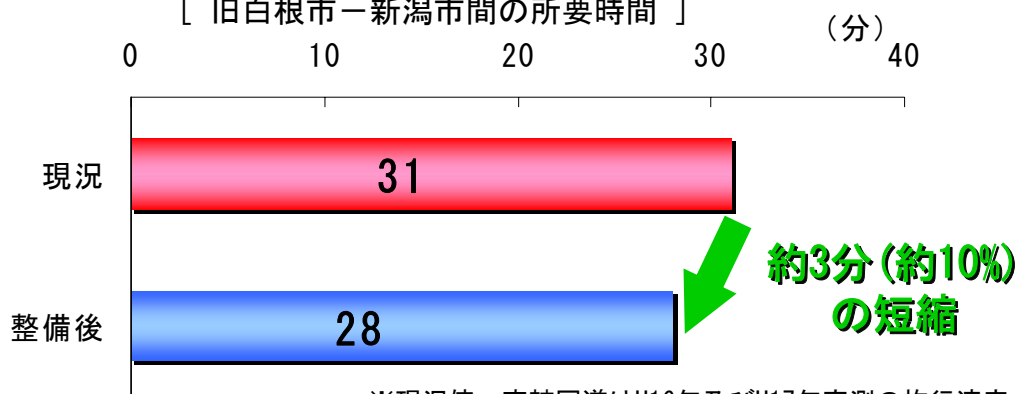
●日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。

- 旧白根市は日常活動圏中心都市である新潟市と密接なつながりを持っており、通勤通学の依存も高い。
- 現況の旧白根市南部－新潟市中心部間の所要時間は約30分である。
- 当該事業により旧白根市南部と新潟市とのアクセス性が向上し、日常生活活動の利便性が向上する。

[旧白根市の通勤通学人口 (H12国調)]



[旧白根市－新潟市間の所要時間]



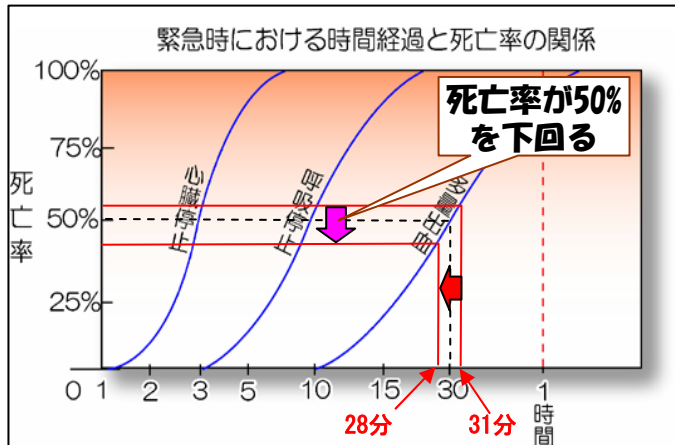
※現況値：直轄国道はH16年及びH17年実測の旅行速度、その他はH11年センサスの旅行速度より算定

Ⅱ. 暮らし

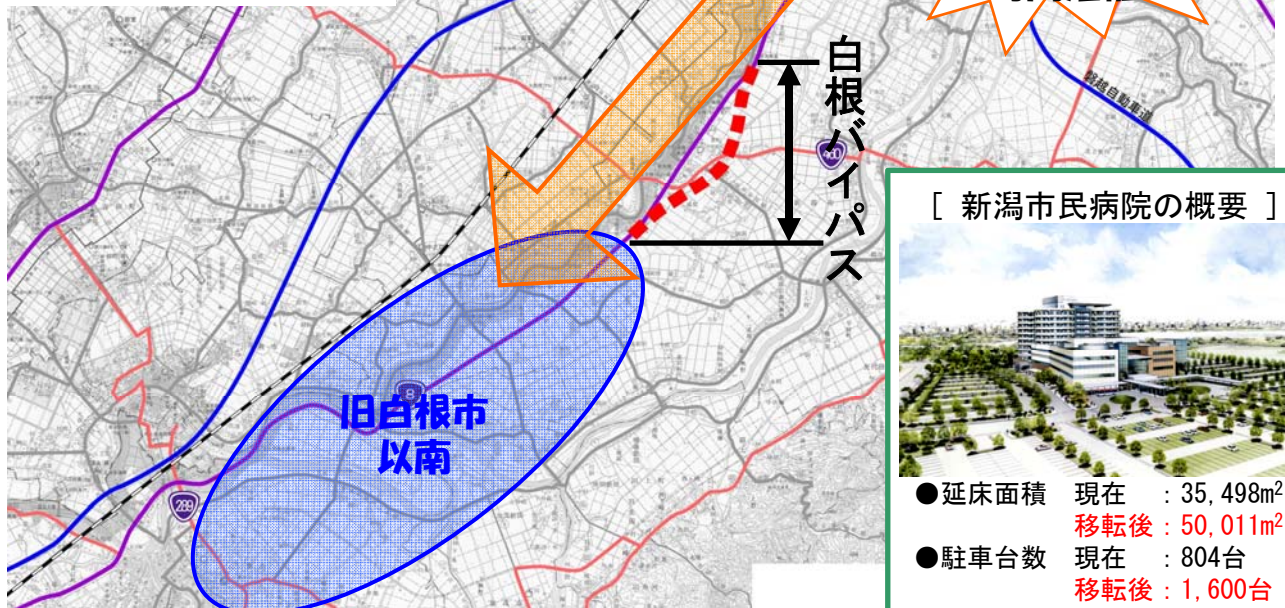
(1) 安全で安心できる暮らしの確保

●三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

- 第三次医療施設である新潟市市民病院は平成19年秋に移転が予定されている。
- 当該事業により旧白根市以南から新潟市市民病院へのアクセスが向上し、緊急時における救命率向上が期待される



資料：M. Cara:1981.「カラーの曲線」



[新潟市民病院の概要]



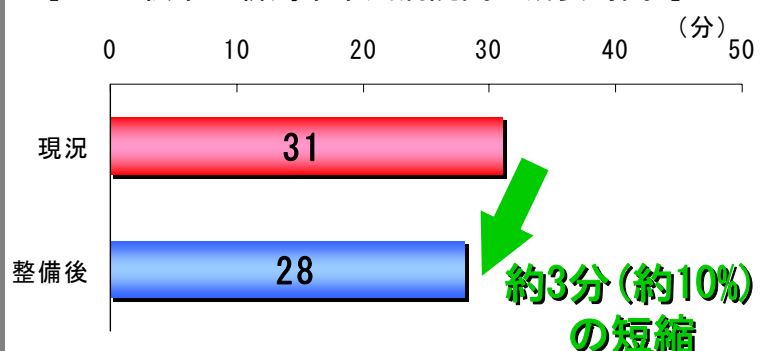
●延床面積	現在	: 35,498m ²
	移転後	: 50,011m ²
●駐車台数	現在	: 804台
	移転後	: 1,600台

[三次医療施設カバーエリア]



※資料：「新潟県健康福祉計画」（平成13年）

[旧白根市－新潟市市民病院間の所要時間]



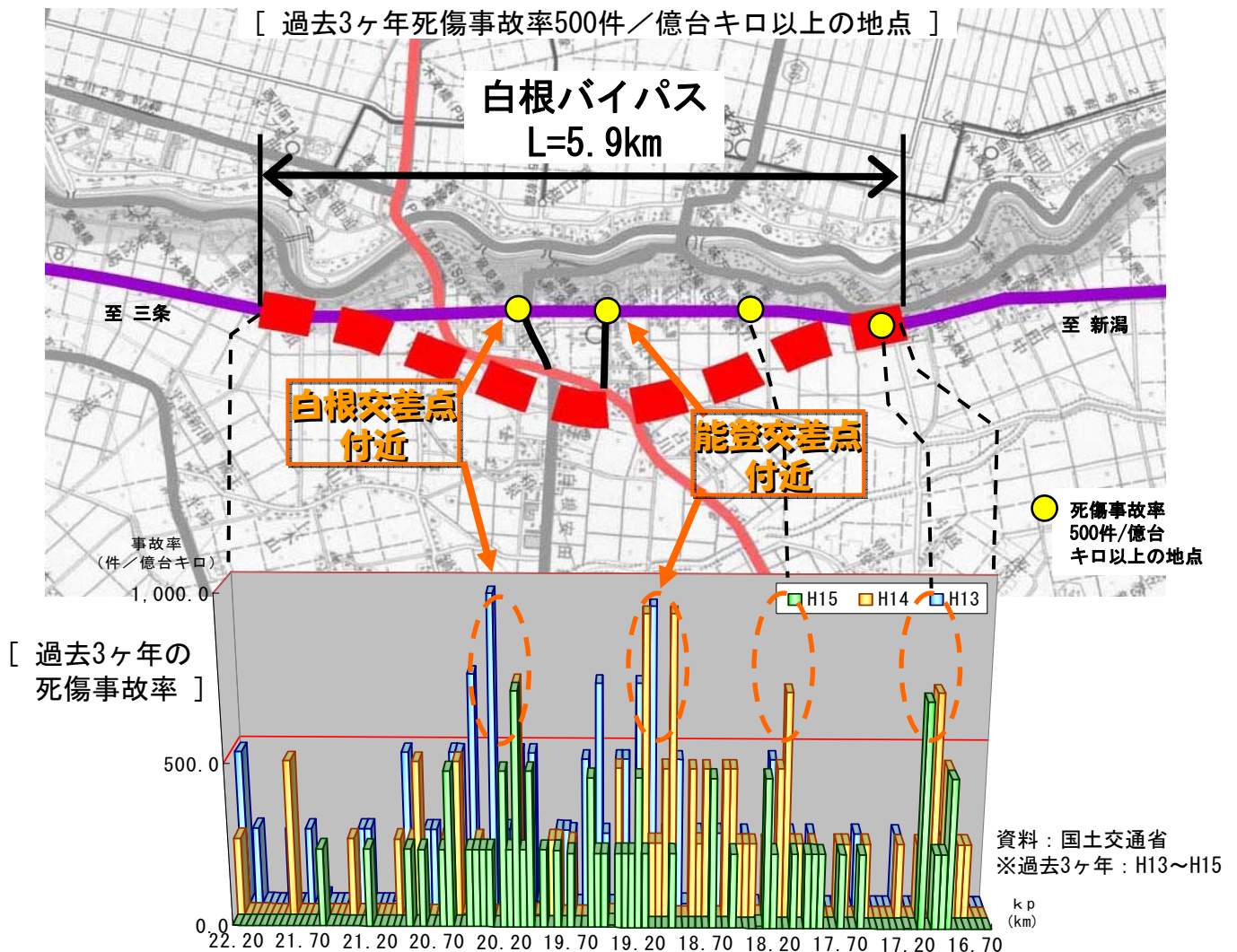
※現況値：直轄国道はH16年及びH17年実測の旅行速度、その他はH11年センサスの旅行速度より算定

Ⅲ. 安全

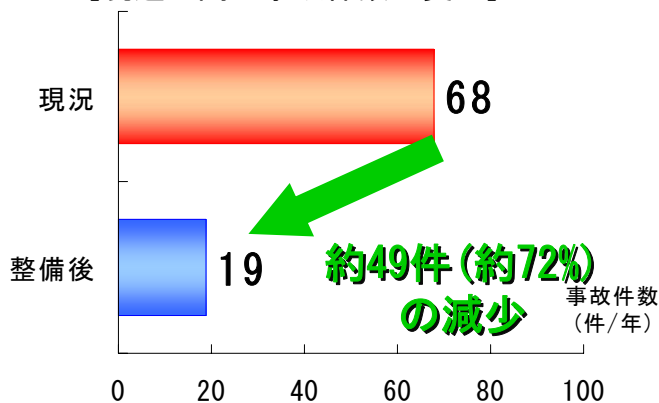
(1) 安全な生活環境の確保

- 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在する場合において、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。

- 国道8号白根市街地において死傷事故率が500件/億台キロを超えるポイントが存在する。
- 当該事業により国道8号白根市街地部の交通量が減少し、死傷事故件数が減少し、当該区間の安全性の向上が期待できる。



[現道区間の事故件数の変化]

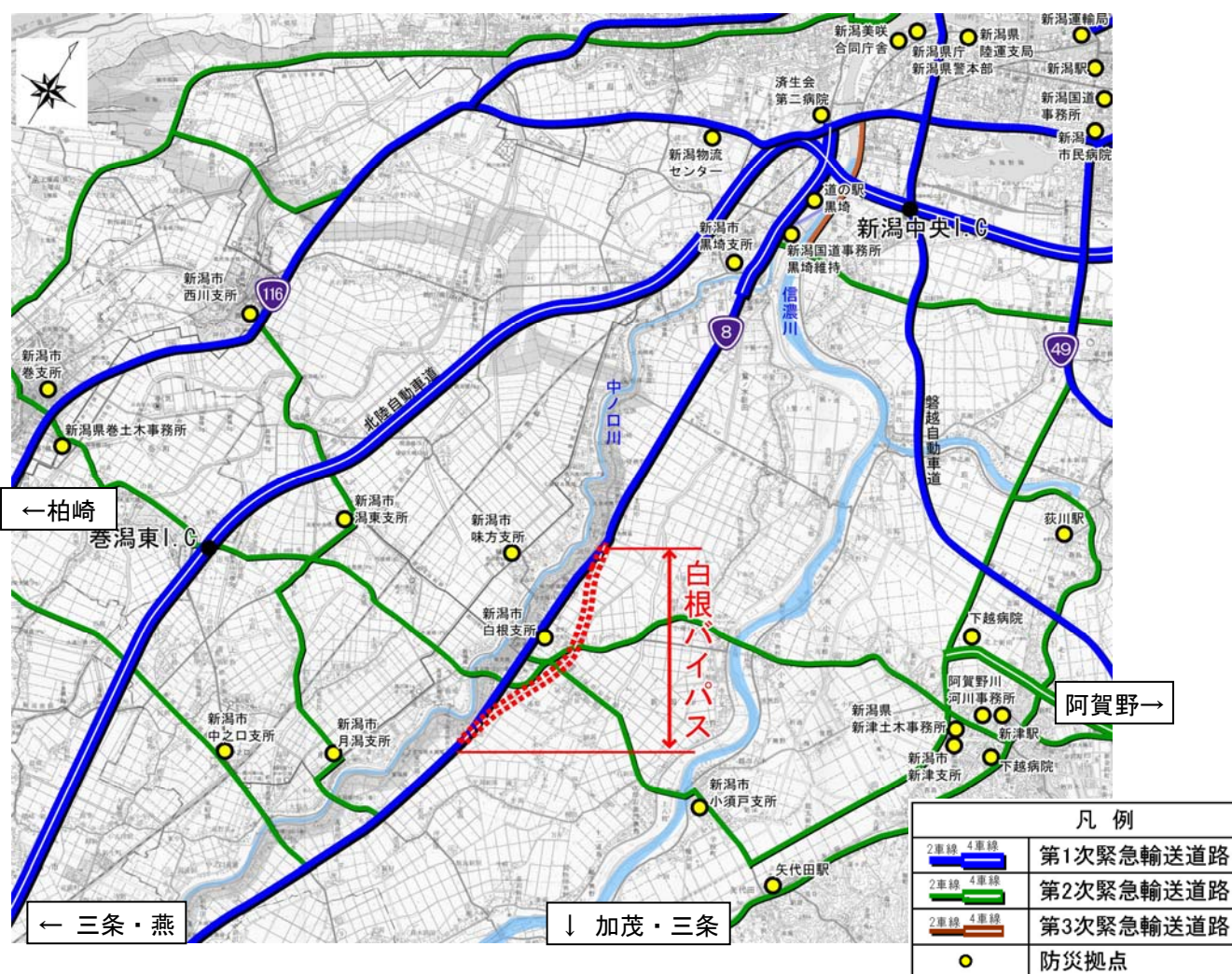


(2) 災害への備え

- 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として位置づけあり

○新潟県では、大規模地震発生時等災害時の緊急輸送道路ネットワーク計画を策定しており、当該路線を含む国道8号全線が第1次緊急輸送道路として位置づけられている。

[緊急輸送道路ネットワーク]



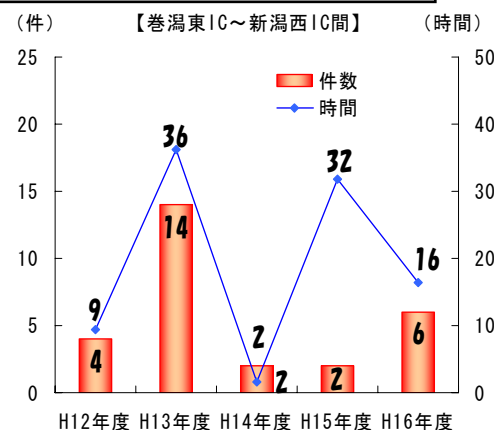
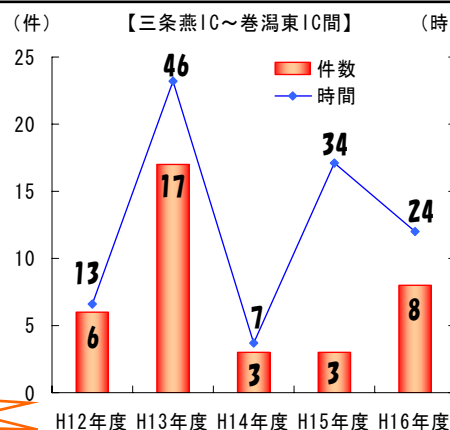
資料：地震防災緊急事業五ヶ年計画

第1次緊急輸送道路	県庁所在地、地方中心都市および重要港湾、空港等を連絡する道路
第2次緊急輸送道路	第1次緊急輸送道路と市町村役場などの主要な防災拠点を連絡する道路
第3次緊急輸送道路	第1次および第2次緊急輸送道路とその他防災拠点を連絡する道路

●並行する高速ネットワークの代替路線として機能する

- 国道8号は北陸自動車道の代替路線として重要な役割を担っている。
- 北陸自動車道が通行止め（交通事故・異常気象（吹雪）等）になると一般道への影響は大きく、市街地内に多くの通過交通が流れ込む。
- 平成17年12月18日～19日に吹雪により北陸道が通行止めになったときは、国道8号白根市街地において、通常時に比べ交通量が約1.4倍、特に大型車は約1.6倍に増加した。
- 当該事業により、北陸自動車道の通行止め時における交通の確保が期待される。

[三条燕IC～新潟西IC間の年間通行止め回数および年間通行止め時間]



夜間交通量
(台/12h)

約1.4倍

約8,100

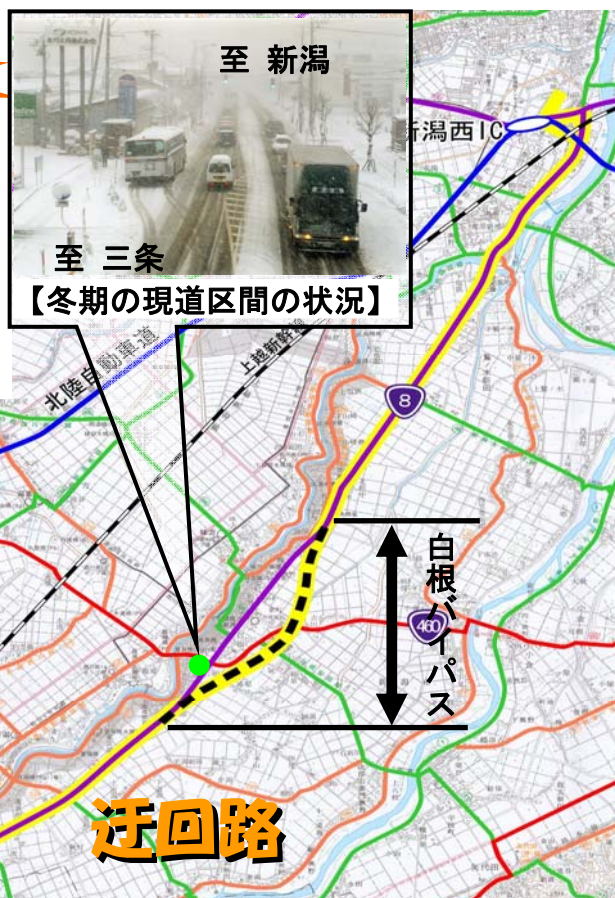
約1,900

約1.6倍

約1,200

全車
[平成17年12月18日～19日北陸道の通行止め時の一般道への影響]

大型車



平成17年12月18日～19日
異常気象（吹雪）
による通行止め

北陸道通行止め時間

12月18日(日)19:30～12月19日(月)13:50(上下線)

8号交通量：H17年12月の旧白根市田中の交通量常時観測地点データ

通常時：12月の日曜の19時～翌7時の平均値

通行止め時：12月18日(日)の19時～翌7時の12時間

IV. 環境

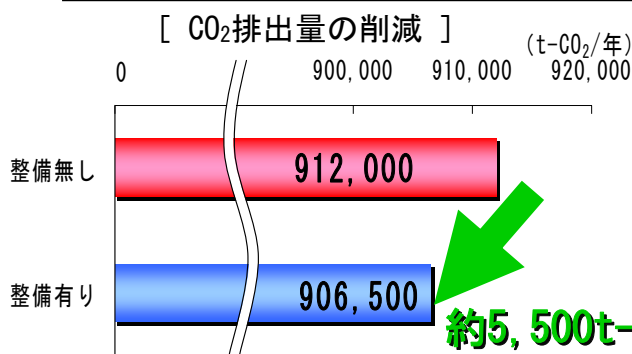
(1) 地球環境の保全

- 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

(2) 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

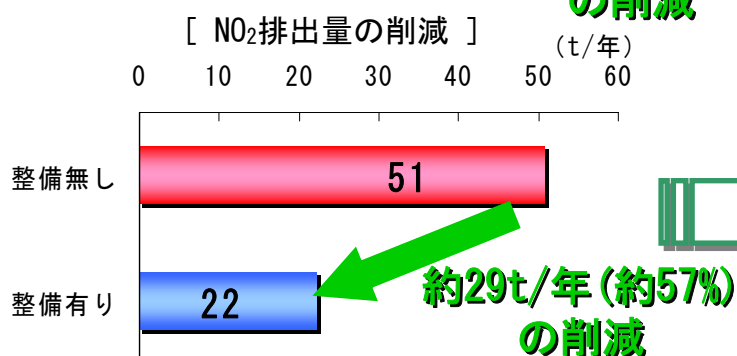
○当該事業により、自動車からのCO₂排出量は約5,500t-CO₂/年削減される。
○当該事業により、NO₂排出量が約29t/年(約57%)、SPM排出量が約3t/年(約60%)削減される。



× 45個

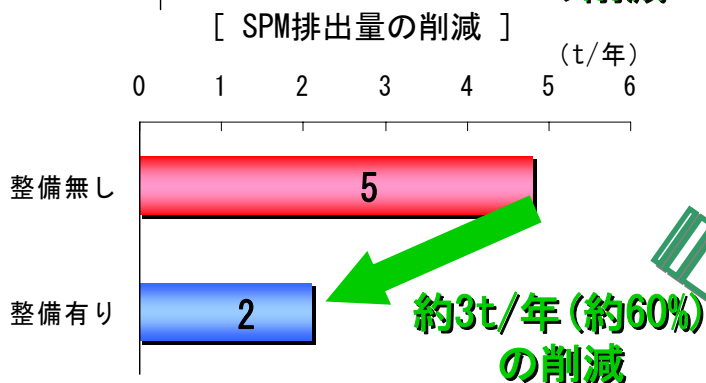
新潟スタジアムビッグス
ワン敷地約45面分のブナ林が
1年間に吸収するCO₂量に相当

※ブナ林CO₂吸収量33t/ha・年
※新潟スタジアム3.67haで換算



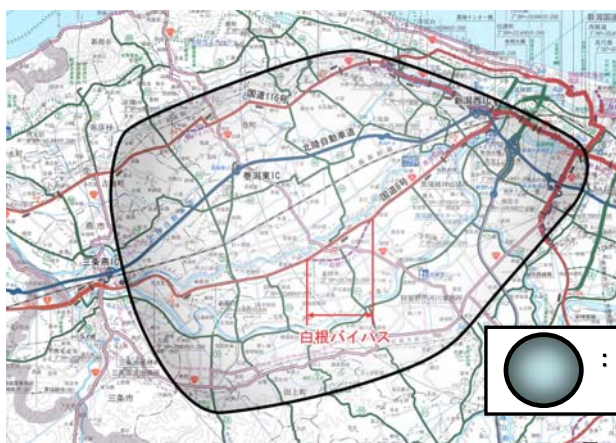
大型車約11,000台が新潟－東京
間を往復して排出されるNO₂の
量に相当

※新潟－東京間往復約600kmで換算
※大型車が40km/hで走行した場合、
1往復2.64kg/台排出
※NO₂：二酸化窒素



500ml ペットボトルで換算する
と約3万本分のSPM量に相当

※500ml ペットボトル1本当り
SPM約100gで換算
※SPM：浮遊粒子状物質

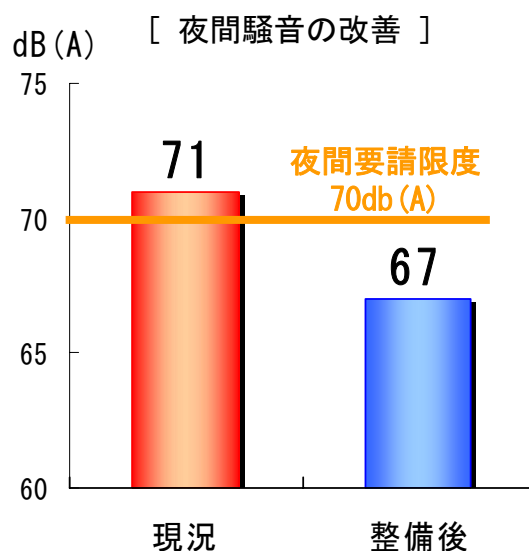
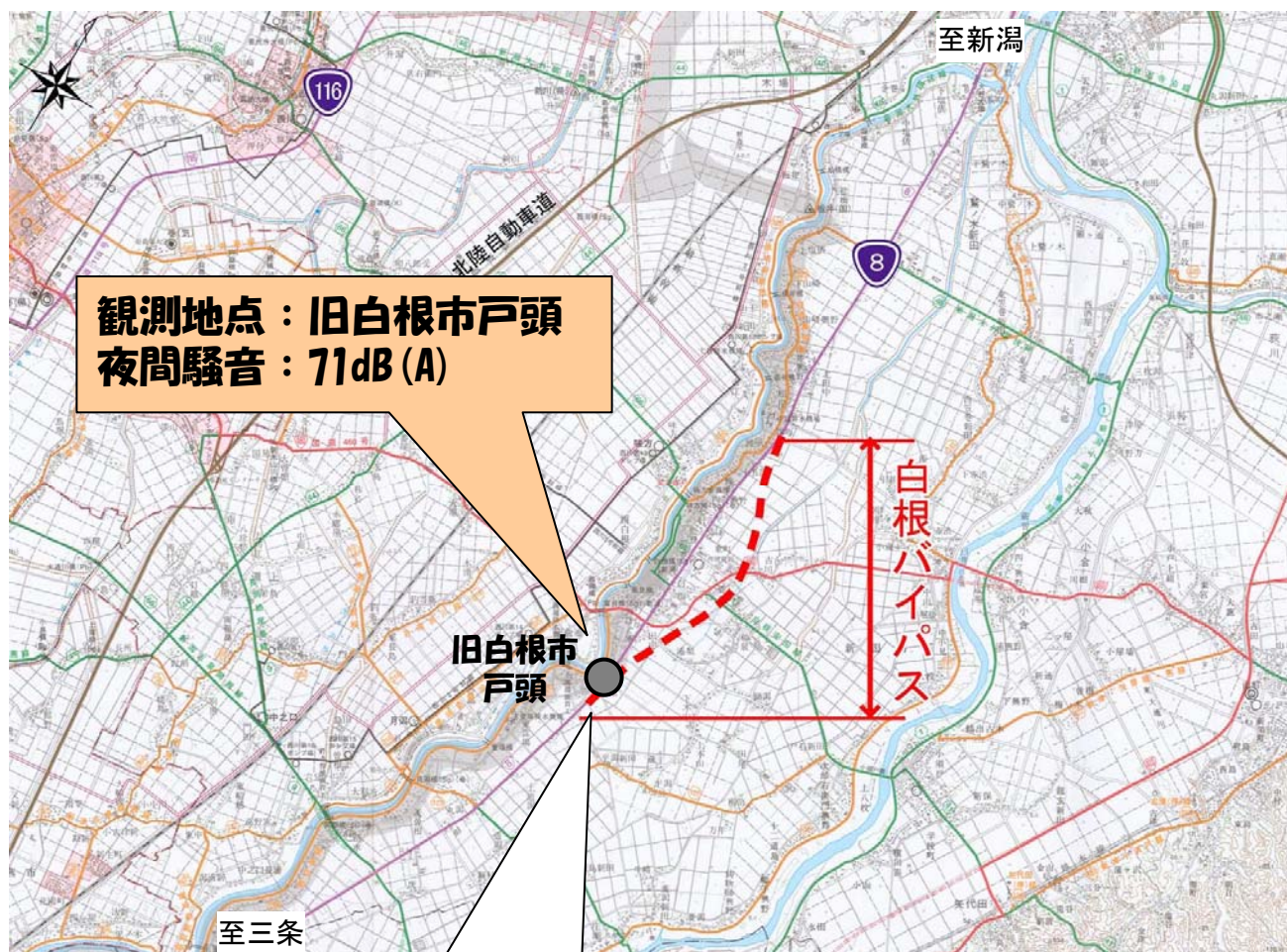


●：残事業区間の整備
による影響エリア

※CO₂排出量は残事業区間の整備
による左記影響エリアで算出
※NO₂、SPM排出量は白根バイパス
と並行する現道区間で算出

- 現道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

- 国道8号白根市街地において、騒音レベルが夜間要請限度を超え、沿道環境が悪化している。
- 当該事業により白根市街地部から大型車交通が排除され、要請限度を下回ることが期待される。



b) その他事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

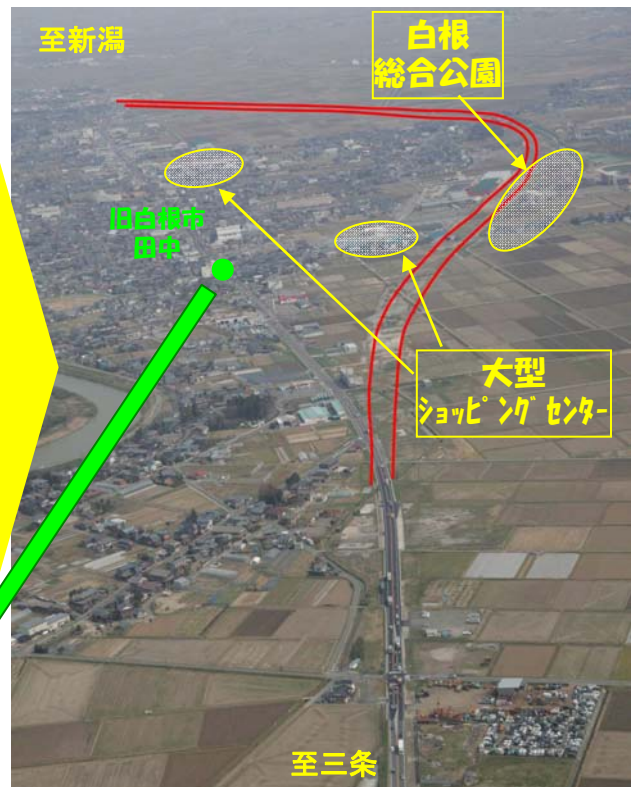
①. 周辺環境の変化

- 当該事業の周辺では、事業化当初に比べ大規模小売店舗や宅地開発、総合公園などが開発されている。
- 当該事業によりこれら施設への利用交通を円滑に処理し、更なる周辺土地利用開発の支援を行う。

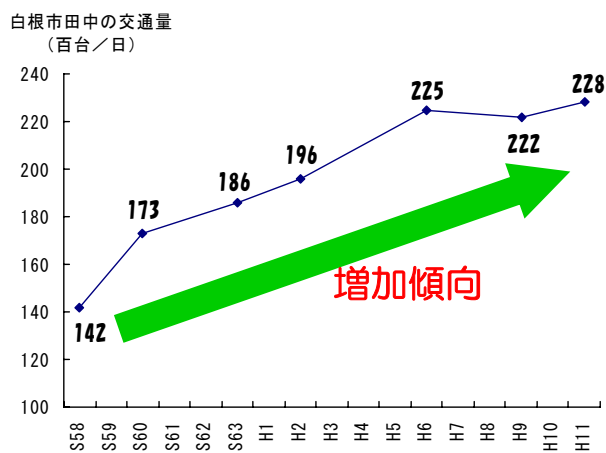
〔白根市街地の土地利用状況：平成4年〕



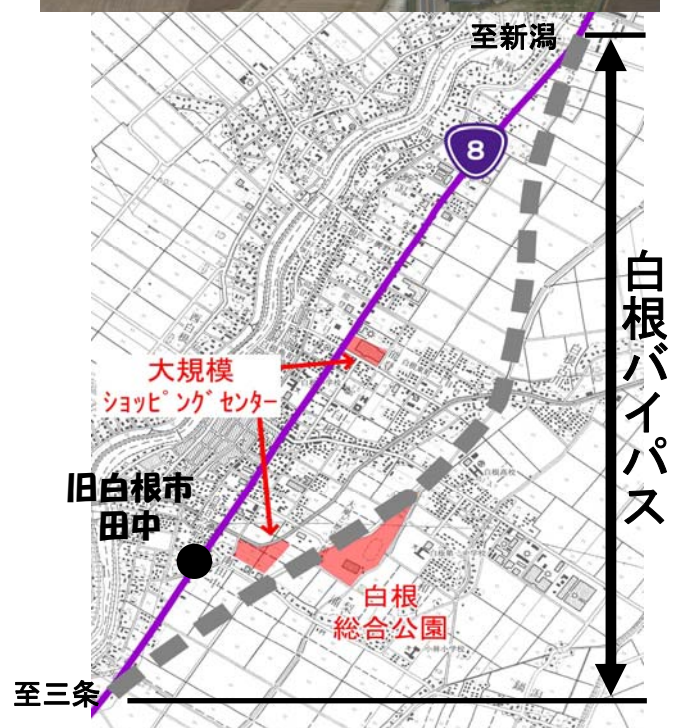
〔白根市街地の土地利用状況：平成17年〕



〔白根市街地交通量の推移〕



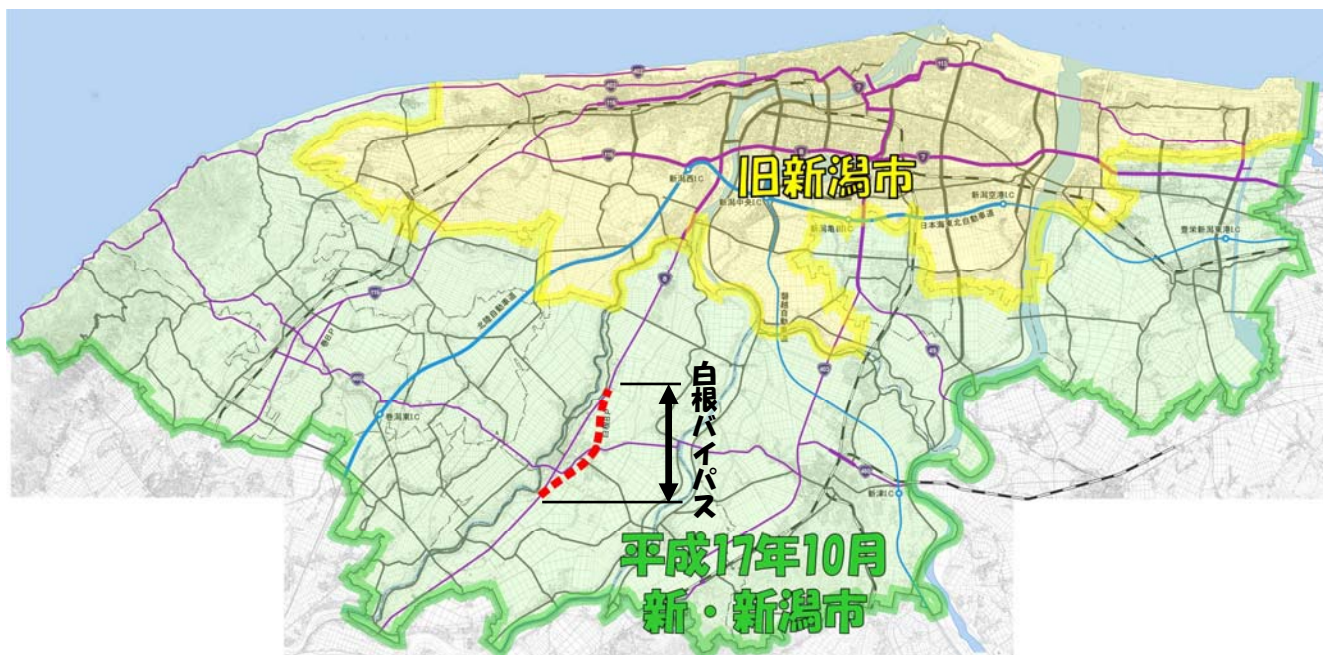
資料：道路交通センサス



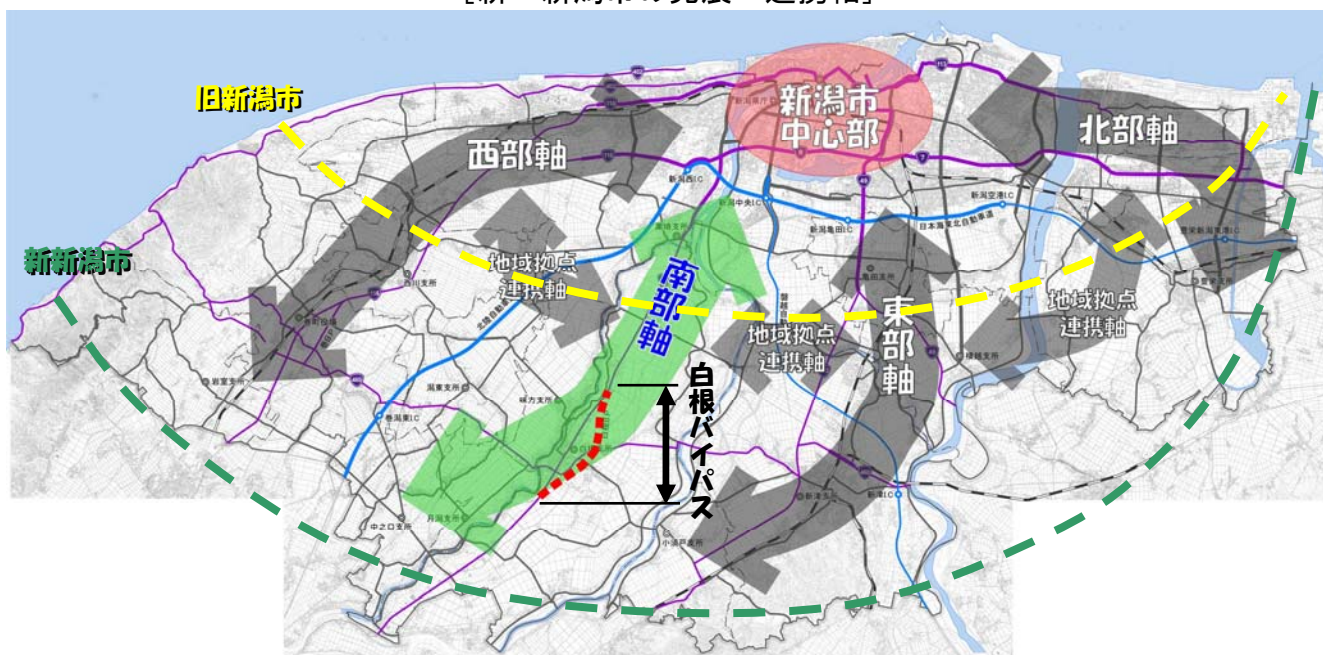
②. 市町村合併

- 新潟市は、平成17年10月までに周辺の13市町村と合併し、81万人都市となり、平成19年には日本海初の政令指定都市を目指している。
- 白根バイパスは、都心と地域拠点を結び、市街地の拡大及び機能整備を図る「発展・連携軸」の南部軸として位置づけられている。

[市町村合併前後の新潟市]



[新・新潟市の発展・連携軸]



資料：新潟都市圏ビジョン

2) 事業の投資効果

○便益算定根拠

<走行時間短縮便益>

- ・白根バイパスにより1日約110万台の車に効果が発現し、年間約52億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約653億円と算出。

【走行時間短縮便益】

= 整備前総走行時間費用 - 整備後総走行時間費用

= 5,185,000,000 (円/年)

総走行時間費用 = $\sum \sum [\text{路線別車種別交通量 (台/日)} \times \text{路線別走行時間 (分)} \times \text{車種別時間価値原単位 (円/台・分)}] \times 365 \text{日 (日/年)}$

割引率等を考慮

約652億円

車種	時間価値原単位 (円/台・分)
乗用車	62.86
バス	519.74
乗用車類	72.45
小型貨物車	56.81
普通貨物車	87.44

<走行経費減少便益>

- ・白根バイパスにより1日約110万台の車に効果が発現し、年間約2億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約24億円と算出。

【走行経費減少便益】

= 整備前総走行経費 - 整備後総走行経費

= 187,000,000 (円/年)

総走行経費 = $\sum \sum [\text{路線別車種別交通量 (台/日)} \times \text{路線別延長 (km)} \times \text{車種別走行経費原単位 (円/台・km)}] \times 365 \text{日 (日/年)}$

割引率等を考慮

約24億円

走行経費原単位: 一般道(市街地) (円/台・km)

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	30.50	94.49	31.85	39.73	77.31
10	21.75	78.77	22.94	35.77	61.19
15	18.74	73.07	19.88	34.27	54.82
20	17.19	69.94	18.30	33.41	51.01
25	16.23	67.88	17.32	32.82	48.31
30	15.58	66.41	16.65	32.38	46.26
35	15.11	65.31	16.16	32.05	44.63
40	15.04	65.03	16.09	31.93	44.09
45	15.03	64.89	16.07	31.86	43.74
50	15.07	64.89	16.12	31.84	43.59
55	15.16	65.03	16.21	31.86	43.65
60	15.31	65.31	16.36	31.92	43.94

<交通事故減少便益>

- ・白根バイパスにより平均事故件数が年間約2件減少し、年間約6千万円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約8億円と算出。

【交通事故減少便益】

=整備前の交通事故による社会的損失－整備後の事故による社会的損失

=63,000,000(円/年)

$$\text{交通事故による社会的損失} = \sum \sum [\text{路線別平均事故件数 (件/年)} \times \text{人身事故1件当たり損失額 (円/件)}]$$

人身事故1件当たり損失額 (千円)

割引率等を考慮
約8億円

道路・沿道区分			人身事故1件当り損失額	
			単路	交差点
一般道路	DID	2車線	5,779	5,778
		4車線以上	5,714	
	その他市街地部	2車線	6,486	6,188
		4車線以上	6,160	
	非市街地部	2車線	7,546	6,572
		4車線以上	6,381	
高速道路			7,588	-

○費用便益

- ・ 基準年における費用及び便益の現在価値

現在価値算出のための割引率：４％

基準年次：平成１７年度

検討年数：４０年

<便 益>	基準年における現在価値	走行時間短縮便益	走行費用減少便益	交通事故減少便益
	684億円 (684億円)	652億円 (652億円)	24億円 (24億円)	8億円 (8億円)

<費 用>	基準年における現在価値	事業費	維持管理費
	272億円 (177億円)	251億円 (155億円)	22億円 (22億円)

<費用便益効果分析結果>

費用便益比 (CBR)
B／C＝2.5 (B／C＝3.9)

- 注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。
2. 費用及び便益額の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
3. ()：残事業

3) 事業の進捗状況

○進捗状況

平成17年度末時点

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約300億円	95億円	32%	約205億円
うち用地費	約110億円	78億円	69%	約32億円

○残事業の内容

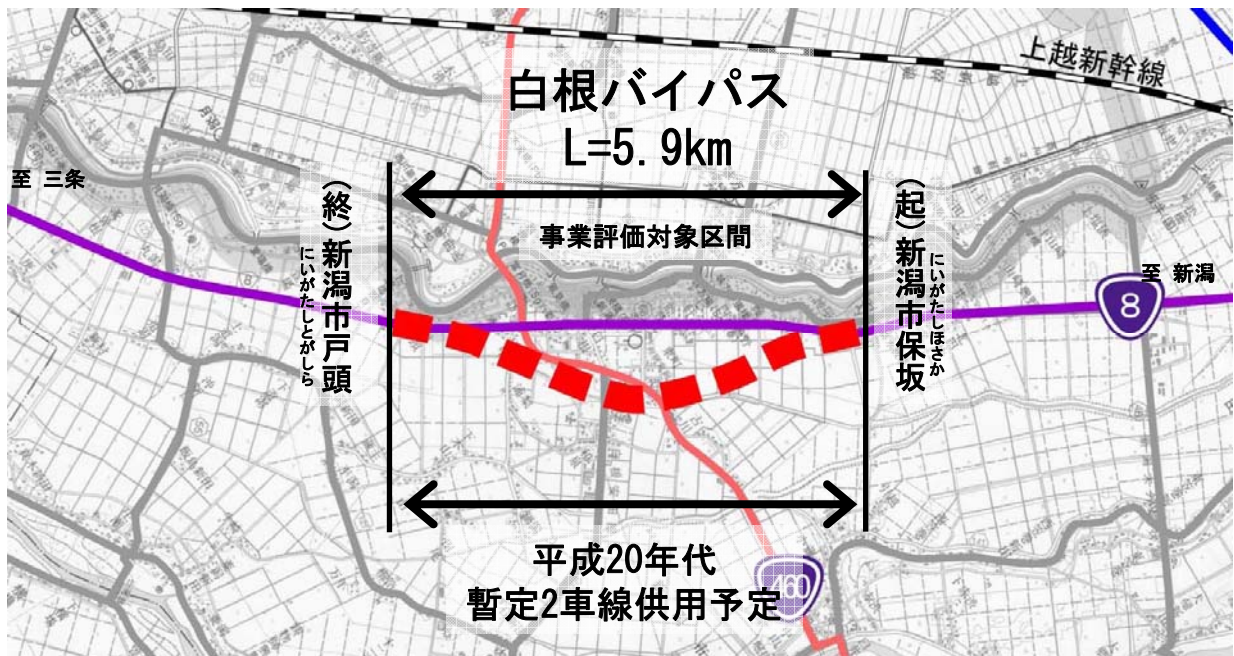
- ・新潟市保坂～十五間地区の用地取得
- ・新潟市保坂～新潟市戸頭地区の改良工事及び舗装工事

3. 事業の進捗の見込み

- ・地元より早期整備が期待されており、平成20年代に暫定2車線供用を予定している。

○今後の事業の見通し等

- ・ 白根バイパスについては、平成20年代に暫定2車線供用を目指している。
その後引き続き全線4車線供用を目指す。



4. コスト縮減や代替案の可能性

- 白根バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続などに配慮した路線計画となっており、冬期交通傷害の解消、地域振興の支援、地域ネットワークの充実強化や沿道環境の改善など、期待される効果は大きい。
- 本事業は、地元・関係機関等との協議・了解により、既に約69%の用地買収が完了しているとともに、主要交差点以外は平面交差を基本とするなど、構造・規格や施設規模等は必要最低限で計画している。
- 施工にあたっては、新技術、プレキャスト製品を積極的に活用、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装、路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮している。

5. その他

1) 地方公共団体等の意見

・ H2～ 『白根バイパスの整備促進を要望』

一般国道8号改良整備促進期成同盟会

(新潟市、旧白根市、三条市)

新潟下越地区国道事業促進協議会

(下越地方27市町村)

新潟地区土木振興会

(新潟市、旧豊栄市、旧亀田町、旧白根市、旧横越町)

6. 対応方針（原案）

①事業の必要性等に関する視点

- ・一般国道8号は、新潟市から京都市に至る主要幹線道路であり、その一部を形成する白根バイパスは、交通障害の解消、地域振興への支援、地域ネットワークの充実強化に対して大きな役割を担っている。
- ・現道の交通騒音は夜間で要請限度を超過しており、沿道環境の改善を図る上でも白根バイパスの果たす役割は大きい。
- ・事業全体の費用対効果は2.5となる。（残事業に対する費用対効果は3.9）

②事業の進捗の見込みの視点

- ・交通量の推移を勘案しながら引き続き、平成20年代の暫定2車線供用を目標として、事業に取り組んでいる。
- ・用地取得率は、全区間に対して約69%と進捗している。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・白根バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続などに配慮した路線計画となっており、交通障害の解消、地域振興への支援、地域ネットワークの充実強化や沿道環境の改善など、期待される効果は大きい。また本事業は地元・関係機関との協議・了解により既に69%の用地買収が完了しているとともに、平面交差を基本とするなど、構造・規格や施設規模等は必要最低限で計画している。
- ・施工にあたっては、新技術、プレキャスト製品を積極的に活用、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮している。

○対応方針（原案）

対応方針（原案）

事業継続

（理由）

白根バイパスは、走行速度の向上による渋滞の緩和並びに交通事故の軽減、自動車騒音による沿道環境の改善、周辺地域間のアクセス性の向上など、期待される効果は大きい。

また、政令市化を控えた新潟市では、都心部と田園部のアクセス向上を課題としており、本事業は地域の将来のまちづくりの方向にも合致する。

これら、事業の効果並びに事業を取り巻く周辺状況を踏まえ、事業の継続が妥当である。