

# 道路事業の再評価説明資料

〔国道18号 じょう しん 上新バイパス〕

(一括審議)

令和２年９月

北陸地方整備局

# 目 次

1. 前回事業評価からの進捗状況及び変更点	P	1
2. 事業の投資効果	P	2
3. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）	P	3
4. 費用対効果	P	4
5. 事業の必要性、進捗の見込み等	P	5
6. 対応方針（原案）	P	6

別冊 費用対便益算出資料〔様式集〕

# 1. 前回事業評価からの進捗状況及び変更点

## (1) 前回事業評価から事業実施状況

年度	主な経緯
平成16、21、24、27年度	事業再評価（指摘事項なし、継続）

## (2) 事業の進捗状況

令和元年度末、金額は税込み

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約944億円	約585億円	62%	約359億円
うち用地費・補償費	約180億円	約129億円	72%	約51億円

○ 暫定2車線区間の4車線化（中郷区市屋～岡原交差点間）の調査設計を推進中。

## (3) 今後の事業展開

- 上越市中郷区市屋～岡原交差点（L=14.8km）の4車線開通を目指し工事を推進する。
- 残る交差点の立体化については、交通状況を勘案しつつ、関係機関と調整を図りながら行う。

## (4) 前回事業評価からの変更点

- 関係機関等との協議が必要なことから、事業期間を48年間から52年間に変更



写真1-1 新井大橋付近（平成26年12月17日）



図1-2 位置図

## 2. 事業の投資効果

### 事業の効果等

#### (1) 便益に係る整備効果

##### ① 走行時間の短縮

・上新バイパスの残事業区間の整備により、円滑な走行環境が確保され、走行時間が約4分短縮するとともに、渋滞損失時間は年間約31.9万人時間の削減が期待される。

##### ② 交通事故の減少

・上新バイパスの残事業区間の整備により安全な走行環境が確保され、年間約18.7件の死傷事故件数の削減が期待される。

#### (2) その他の効果

##### ① 冬期間におけるスムーズな交通の確保

・上新バイパス4車線化により並行する上信越道通行止め時の代替路として機能し、登坂不能車発生時の渋滞緩和に寄与することから積雪時の円滑な交通の確保が期待される。

##### ② 緊急輸送道路としての信頼性向上

・上新バイパス(4車線)の整備により、防災拠点機能を備える道の駅あらい等が上信越道(4車線)とのダブルネットワークでつながる。これにより信頼性の高い防災道路ネットワークが構築され、当該地域の安全・安心の向上に寄与する。

##### ③ 救急医療施設への命の道としてのアクセス向上

・第三次医療施設(新潟県立中央病院)への搬送時間が短縮し、救命率の向上に寄与することが期待される。

##### ④ 重要港湾直江津港へのアクセス向上

・長野県や妙高方面などから直江津港へのアクセス向上が期待される。

##### ⑤ 物流等の支援

・物流拠点へのアクセス向上や、周辺の物流や地域開発を支援する。

##### ⑥ 北陸新幹線上越妙高駅へのアクセス向上

・上越地域唯一の新幹線新駅である上越妙高駅へのアクセス向上が期待される。

##### ⑦ 主要な観光地へのアクセス向上

・上新バイパスは観光地への円滑なアクセスルートとして機能する。

##### ⑧ 日常生活圏の中心都市である上越市へのアクセス向上

・上越市と妙高市間のアクセス性が向上する。

##### ⑨ 冬期【上越市高田市街地の一斉雪下ろし】時の迂回路としての機能

・全国有数の豪雪地帯である上越市は、市街地部で一斉雪下ろしが実施される。上新バイパスの整備により、一斉雪下ろし実施時に通行止めとしている市街地部を迂回できるようになった。

### 3. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和2年度                      事業名： 国道18号 <sup>じょうしん</sup> 上新バイパス

---

担当課： 道路計画課                      担当課長名： 一木 慎太郎

---

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加 <span style="float: right;">増加無し    10%以内増加</span>		
事業費の増加	事業費の増加はない	■    □
事業期間の増加	事業期間の延長は8.3%(48年間→52年間) ※開通見通しは未公表	□    ■
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	費用便益分析マニュアル改訂(H30.2)	□
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量等の減少はない	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークで新規事業化がある (一般県道 <sup>こざる やくろい</sup> 小猿屋黒井停車場線(都市計画道路 <sup>くろい ふじの しんでん</sup> 黒井藤野新田線の一部区間))	□
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	・前回評価時における感度分析の下位ケース値が基準値を上回っている。 平成27年度評価時の感度分析の下位値 [全体事業]・交通量(-10%)B/C=1.9    [残事業]・交通量(-10%)B/C=1.0 ・事業費(+10%)B/C=2.1                      ・事業費(+10%)B/C=1.0 ・事業期間(+20%)B/C=2.1                      ・事業期間(+20%)B/C=1.0	■
前回評価で資料の作成を省略していない		■
前回評価で費用対効果分析を省略していない		□
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	なし	—
以上より、審議区分： <b>一括</b> 資料： <b>作成</b> 費用対効果分析： <b>実施</b> とする。		

## 4. 費用対効果

事業名	地域高規格道路 <small>じょう えつ うお ぬま</small> 上越魚沼地域振興快速道路 一般国道18号 <small>じょうしん</small> 上新バイパス						
起終点	起点：新潟県上越市中郷区市屋 終点：新潟県上越市下源入				延長	24.6km	
事業概要	国道18号上新バイパスは、「交通渋滞の緩和、交通事故の低減」「広域幹線ネットワークの強化」「防災機能の向上」などを目的とした延長24.6kmの4車線のバイパス事業である。						
昭和50年度事業化	昭和50～58年度都市計画決定		昭和50年度用地着手		昭和53年度工事着手		
全体事業費	約944億円	事業進捗率 (令和元年度末)	62%	供用済延長	9.8km (完成4車線) 14.8km (暫定2車線)		
計画交通量	13,400～50,200 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C		総費用	(残事業) / (全体事業)	総便益	(残事業) / (全体事業)	基準年度
	(事業全体)	1.5	326/2,610億円		403/3,792億円		令和2年度
(残事業)	1.2	事業費：	281/2,270億円	走行時間短縮便益：	282/2,975億円		
			維持管理費：	45/340億円	走行経費減少便益：	92/660億円	
					交通事故減少便益：	29/156億円	
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量： (-10%～+10%) B/C=1.3～1.6			(残事業) 交通量： (-10%～+10%) B/C=1.1～1.3			
	事業費： (+10%～-10%) B/C=1.4～1.5			事業費： (+10%～-10%) B/C=1.1～1.4			
	事業期間： (+20%～-20%) B/C=1.4～1.5			事業期間： (+20%～-20%) B/C=1.2～1.3			

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内容と一致しないことがある。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は令和2年度評価時点。

※費用及び便益額は、10以上：整数止め、1.0より大きく10未満：小数点1桁止め、1.0以下：小数点2桁止め とする。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は原則小数点1桁止め。ただし、四捨五入で1.0となる場合は、小数点2桁止め。

## 5. 事業の必要性、進捗の見込み等

### 事業の必要性等に関する視点

#### 【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

- ・ 前回事業再評価時以降、需要の見込みや地元情勢など社会情勢に大きな変化は無い。

#### 【事業の投資効果】

- ・ 上新バイパスの整備により、地域振興の支援、地域連携の強化、第三次医療施設や観光地へのアクセス強化、防災機能の向上などの効果が発揮される。

#### 【事業の進捗状況】

- ・ 事業の進捗状況：事業進捗率62%、用地進捗率72%（令和元年度末）
- ・ 残事業の内容：4車線化及び交差点の立体化の工事等

### 事業の進捗の見込みの視点

- ・ 残る上越市中郷区市屋～岡原交差点間の4車線化及び交差点の立体化については、交通状況を勘案しつつ、関係機関と調整を図りながら行う。

### コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・ 施工にあたっては、新技術の積極的な活用、建設発生土の有効活用により、コスト縮減に努める。

### 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：上越市、妙高市から早期4車線化に向けた整備推進の要望を受けており、特に乙吉交差点～岡原交差点間の早期4車線化に向けた要望を受けている。
- ・ 知事の見解：県民の安全・安心を確保し、活力のある新潟県を創るため、事業の継続を望みます。本事業は、交通渋滞の緩和や交通事故の減少につながるとともに、県立中央病院や重要港湾直江津港、北陸新幹線上越妙高駅へのアクセスが向上されるなど、当県にとって重要な事業と認識しております。今後も早期完成に向けて、着実な整備をお願いします。

## 6. 対応方針（原案）

### 事業継続

（理由）

- ・当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考えます。