

道路事業の再評価資料

〔国道8号 白根バイパス〕

平成25年9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
2. 現在に至る経緯等	3
1) 事業の経緯	3
2) 事業の進捗状況	3
3) 今後の事業展開	3
3. 当該道路の役割・効果	4
1) 3 便益に係る整備効果	6
① 走行時間の短縮	6
② 渋滞損失時間の減少	7
③ 交通事故件数の減少	8
2) その他の効果	9
① 現道区間の沿道環境改善	9
② 三次医療施設へのアクセス向上	10
③ 政令市新潟市のまちづくり支援	11
④ 冬期における円滑な交通の確保	12
⑤ 物流の効率化	13
⑥ 通勤などの日常生活の利便性向上	14
5. 費用対効果	15
6. 対応方針（原案）	16
客観的評価指標抽出資料	17
費用対効果算出資料	21

1. 事業の概要

1) 事業の目的

当該事業は、

○市街地部での交通渋滞の緩和

○現道区間の通過車両の減少による交通安全性の向上

○騒音の低下による沿道環境の改善 など

を目的として、国道8号の新潟市南区保坂から新潟市南区戸頭間（延長5.9km）についてバイパス整備を行うものである。

【広域位置図】

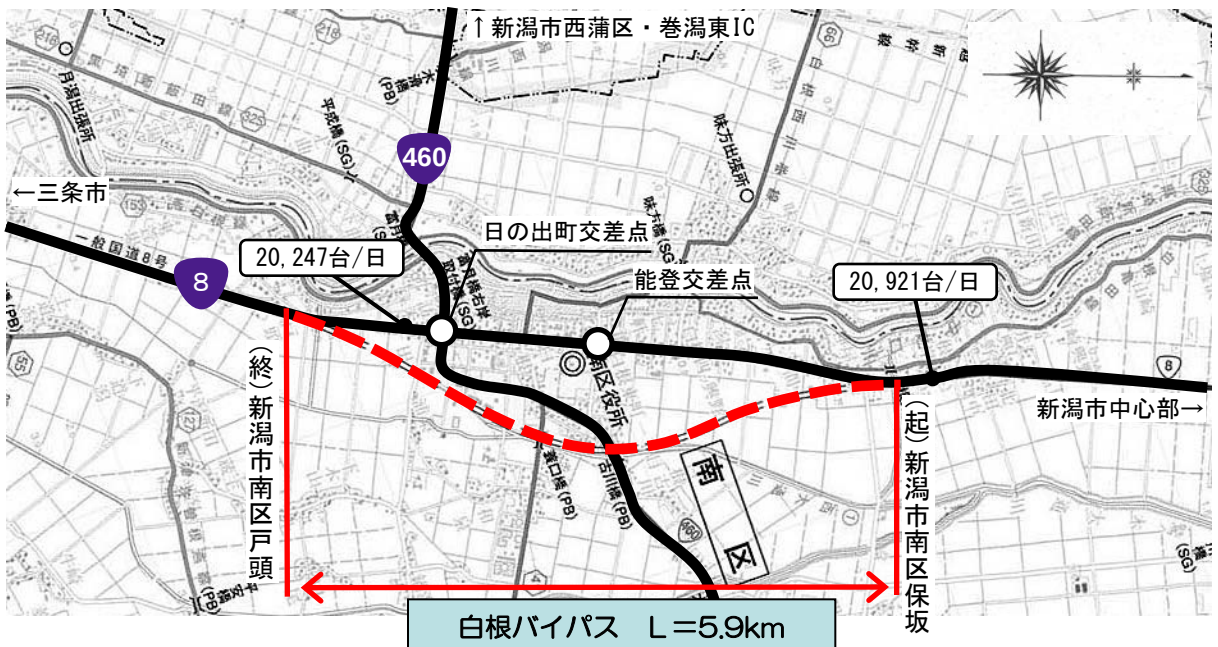


現道区間の渋滞状況(能登交差点付近夕方)



現道区間の大型車通行状況(能登交差点付近昼間)

【位置図】



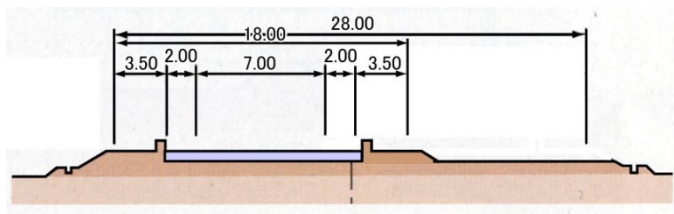
2) 事業の概要

- 事業名：白根バイパス
しろね にいがた し みなみくほさか
- 延長：5.9km
- 起終点：(起)新潟県新潟市南区保坂
にいがた し みなみくとがしら
(終)新潟県新潟市南区戸頭
- 都市計画決定：昭和63年度
- 事業化：平成3年度
- 用地着手：平成9年度
- 工事着手：平成12年度
- 全体事業費：400億円
- 平成25年度末までの投資額(予定)：203億円(進捗率約51%)

【横断面図】

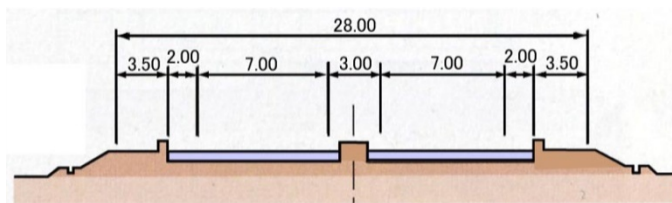
暫定時

単位:m



完成時

単位:m



【航空写真】



2. 現在に至る経緯等

1) 事業の経緯

年度	主な経緯
昭和63年度	都市計画決定
平成3年度	事業化
平成9年度	用地着手
平成12年度	工事着手
平成22年度	事業再評価(指摘事項なし、事業継続)

2) 事業の進捗状況

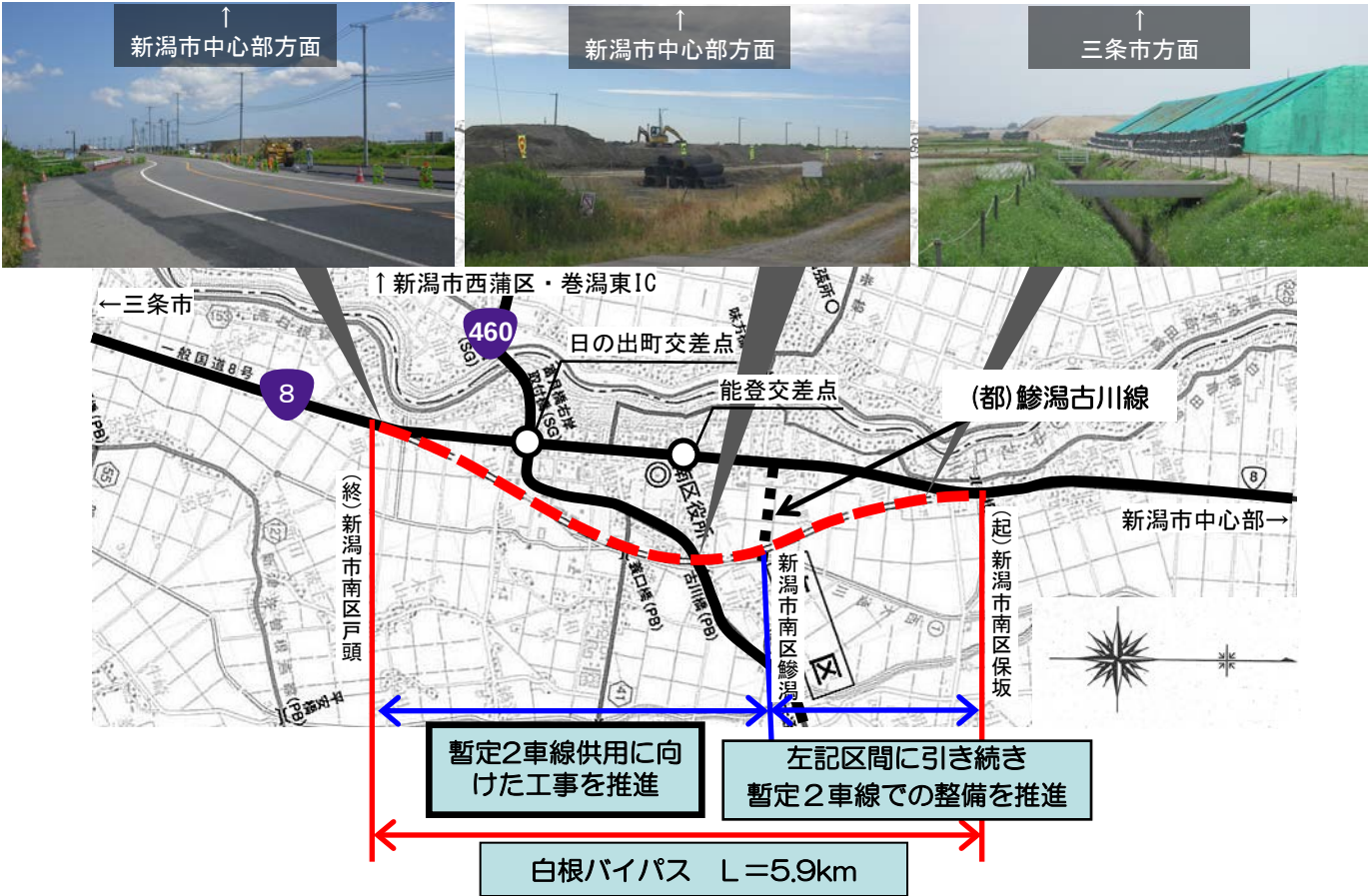
平成25年度末予定

	全 体	執行済み額	進 捗 率	残 事 業 費
事業費	400億円	203億円	51%	197億円
うち用地費及び補償費	112億円	111億円	99%	1億円

※金額は税込み

3) 今後の事業展開

- ・新潟市南区鰻潟～同区戸頭(終点)間については、都市計画道路鰻潟古川線の供用に合わせ、平成26年度中の暫定2車線供用に向けて事業を推進する。
- ・新潟市南区保坂(起点)～同区鰻潟間については、新潟市南区鰻潟～同区戸頭(終点)間の事業進捗を勘案し、暫定2車線による供用に向けた事業を推進する。



3. 当該道路の役割・効果

< 3 便益に係る整備効果 >

① 走行時間の短縮

- 白根バイパスの整備により、事業区間において、約3.2分の走行時間の短縮効果が見込まれる。
- 白根バイパスの整備により、円滑な走行環境が確保され、渋滞損失時間が現道区間及びバイパス区間で約8.1万人時間/年削減される。また、走行時間の短縮による便益が年間0.33億円発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると433億円と算出される。

【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

= 5.7(億円/年) ※

※供用開始年次の便益

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

割引率等を考慮

433億円 (事業全体・残事業)

② 走行経費の減少

- 白根バイパスの整備により、走行経費減少により年間1.2億円の便益が発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると70億円と算出される。

【走行経費減少便益】

= 整備前総走行経費 - 整備後総走行経費

= 1.2(億円/年) ※

※供用開始年次の便益

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

割引率等を考慮

70億円 (事業全体・残事業)

③ 交通事故の減少

- 当該事業区間の完成により、現道等の交通量がバイパスに転換し、現道等の交通量減少に伴い、死傷事故件数が現道区間及びバイパス区間で約56件/年削減され、安全性向上が期待される。
- 白根バイパスの整備による死傷事故件数の削減により、年間0.33億円の便益が発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると27億円と算出される。

【交通事故減少便益】

= 整備前の交通事故による社会的損失 - 整備後の交通事故による社会的損失

= 0.33(億円/年) ※

※供用開始年次の便益

割引率等を考慮

27億円 (事業全体・残事業)

＜その他の効果＞

①現道区間の沿道環境改善（9ページ）

- 現道区間を通過する大型車の増加等により、騒音は環境基準を上回る状況となっている。
- 白根バイパスの整備により、通過交通（特に、大型車）がバイパスに転換することで、現道区間の騒音が低減し、環境基準を下回ることが期待される。

②三次医療施設へのアクセス向上（10ページ）

- 新潟市南区の南部地域から、救命救急センターがある新潟市民病院への搬送時間が3分短縮されることで、死亡率が改善される。
- 当該事業区間の完成により、高度医療施設へのアクセス性向上と救命率の向上が期待される。

③政令市新潟市のまちづくり支援（11ページ）

- 南区には軌道系の公共交通がなく、国道8号を主軸とするバス交通の利便性向上を図ることを交通戦略重点施策として取り組んでいるが、現道区間では一般交通の影響により、都心部へのアクセス性・定時性が低下している。
- 南区のまちづくり施策に、白根バイパスの整備による交通混雑の緩和が記され、物流促進や企業誘致の推進、交通人口の拡大を目指している。
- 白根バイパスの整備により、国道8号を骨格とする南区のまちづくり施策を支援するものとして期待される。

④冬期における円滑な交通の確保（12ページ）

- 当該事業区間は、雪みちネットワークに指定されており、冬期の交通機能の重要性が高い。
- 現道利用者のうち84%は、積雪時の交通状況について問題を感じている。
- 白根バイパスの整備により、冬期の円滑な交通の確保が可能となる。

⑤物流の効率化（13ページ）

- 当該事業区間周辺には複数の工業団地が立地しており、企業によっては関東圏や関西圏など広域な出荷先を有している。
- 白根バイパスの整備により、高速ICや新潟港へのアクセス性向上や各工業団地等への企業立地のさらなる促進など地域産業の活性化に寄与することが期待される。

⑥通勤などの日常生活の利便性向上（14ページ）

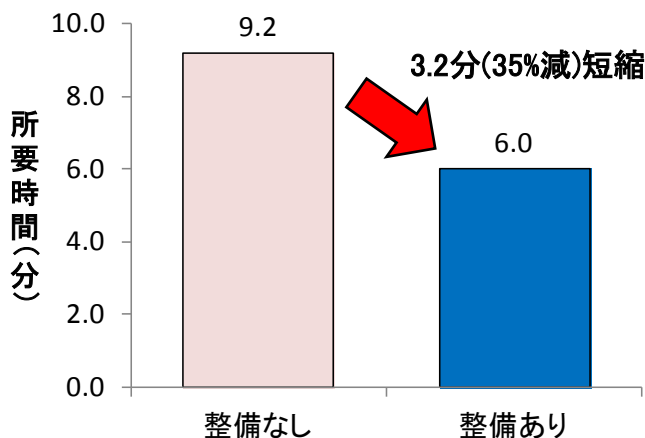
- 当該事業区間周辺地域（新潟市南区）と新潟市中心部（中央区・西区）では約6,600人/日の通勤・通学流動がある。白根バイパスの整備により、新潟市中心部への通勤時間が短縮するとともに現道から通過交通が排除されることで、現道利用者の利便性の向上が期待される。
- 一方、現道区間には、大規模小売店舗や飲食店など商業店舗が数多く立地。
- 現道の利用者の約9割が白根バイパスの整備に期待すると回答している。

1) 3 便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮

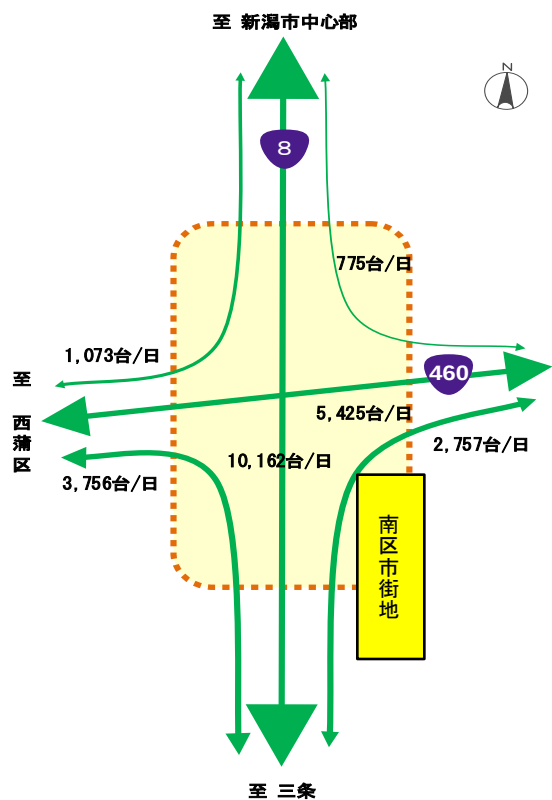
- 当該事業区間の利用交通は、約 1 万台/日が南区市街地を通過している。
- 白根バイパスの整備により円滑な走行環境が確保され、走行時間が約 3 分短縮する。

【白根バイパス事業区間の所要時間】

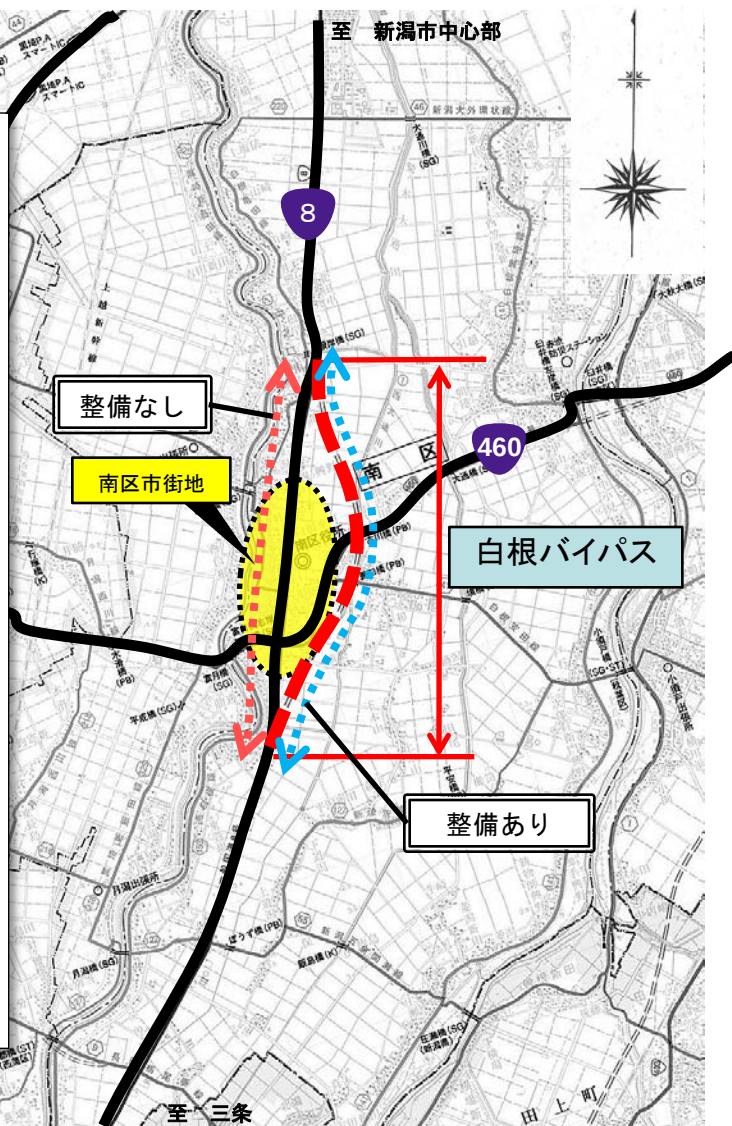


※整備なし：H24民間プローブデータ
整備あり：H42推計値

【南区市街地の通過交通】



※H17年現況配分データを用いて算出

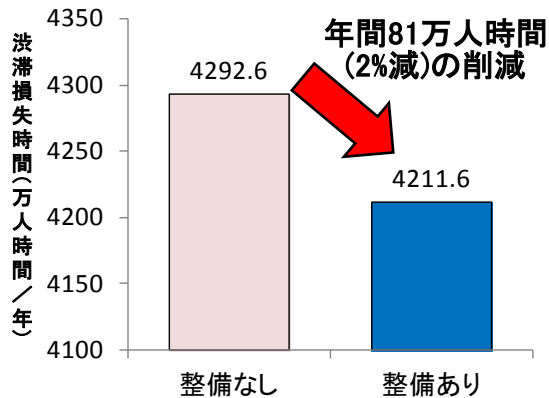


②渋滞損失時間の減少

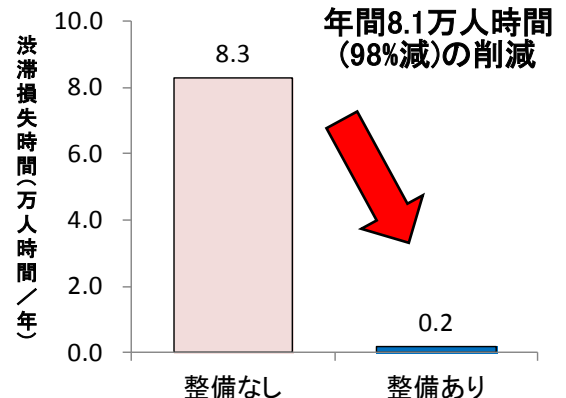
- 当該事業区間の整備により、円滑な走行環境が確保され、渋滞損失時間が影響エリアで年間約81万人時間削減される。
- うち、現道部とバイパス部では、年間約8.1万人時間削減される。

【渋滞損失時間の削減】

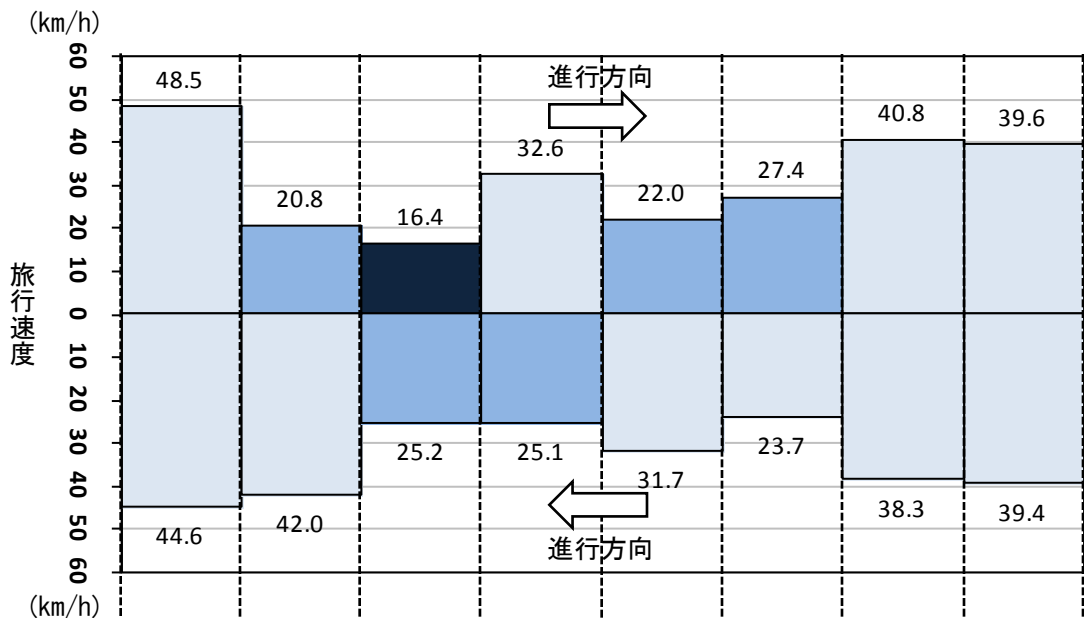
○費用便益分析対象エリア (H42年推計値)



○現道部 + B P 部 (H42年推計値)



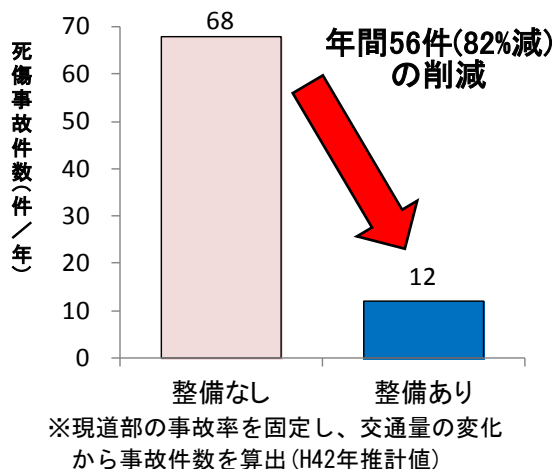
【現道区間の旅行速度】



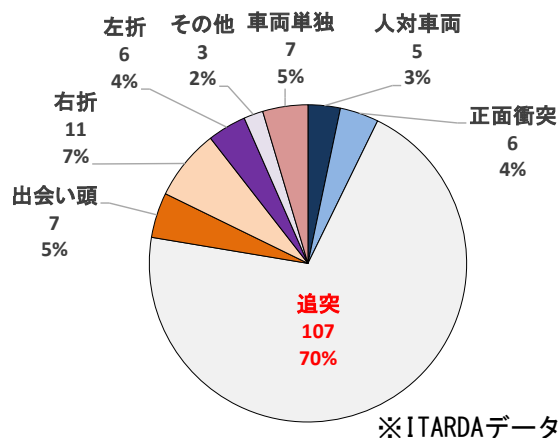
③交通事故件数の減少

- 現道区間には、過去4カ年における死傷事故率が100件/億台kmを超える箇所が点在し、発生した事故のうち、70%が「追突」となっている。
- 白根バイパスの整備により、バイパスへの交通転換による現道区間の交通量減少に伴い、現道区間の死傷事故件数が年間約56件削減され、安全性向上が期待できる。

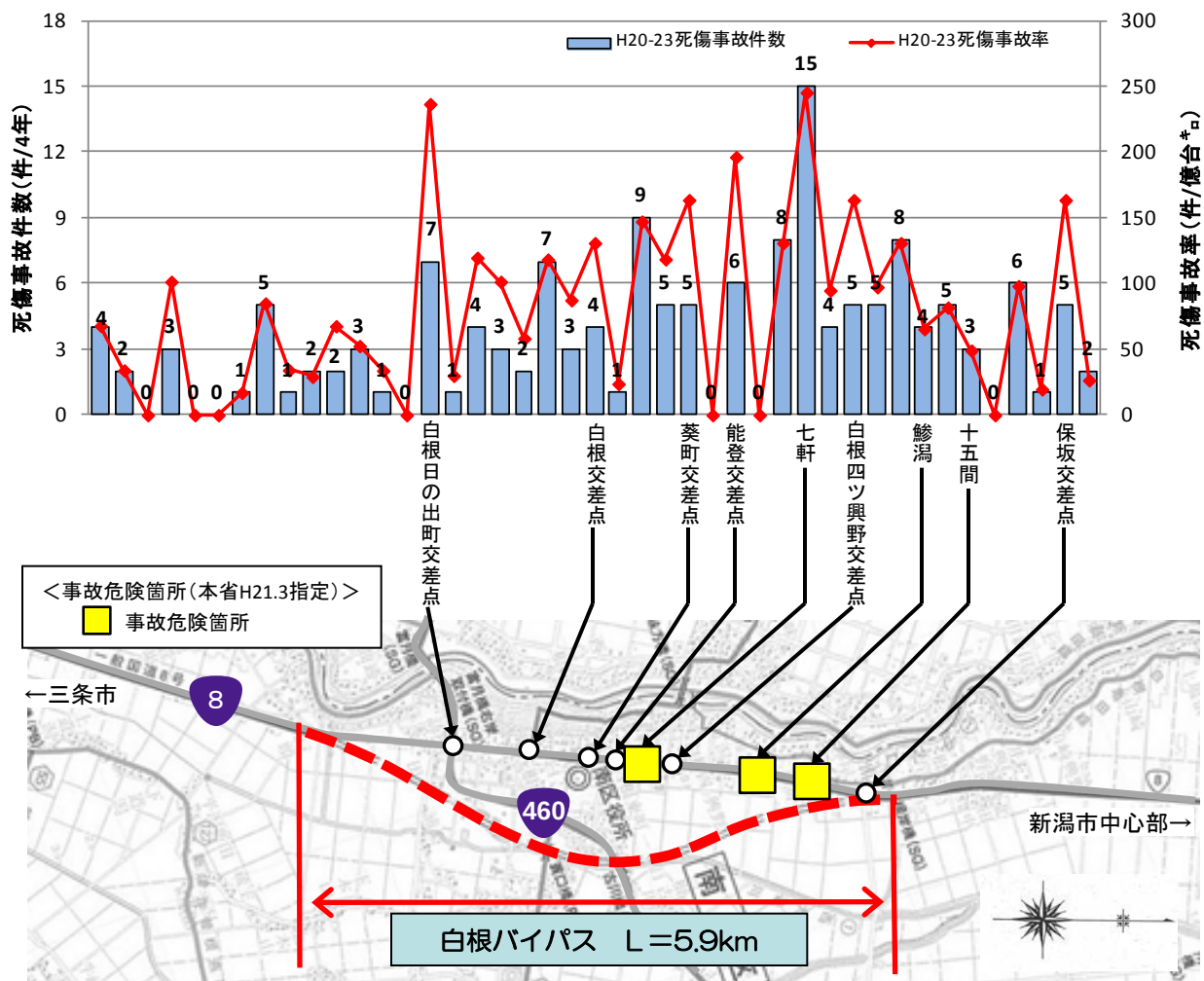
【現道区間の死傷事故件数】



【現道区間の事故特性(H20～H23)】



【現道区間の死傷事故率と事故件数(H20～H23)】

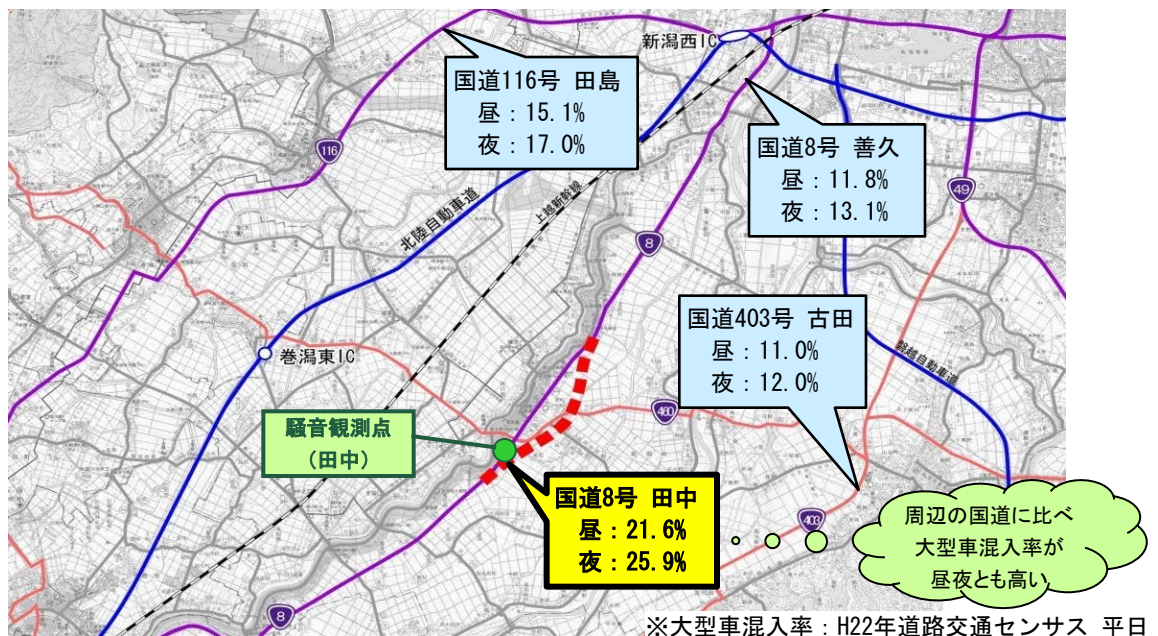


2) その他の効果

①現道区間の沿道環境改善

- 現道区間を通過する大型車の増加等により、騒音は環境基準を上回る状況となっている。
- 白根バイパスの整備により、通過交通（特に、大型車）がバイパスに転換することで、現道の住居近隣部の騒音が低減し、環境基準を下回ることが期待される。

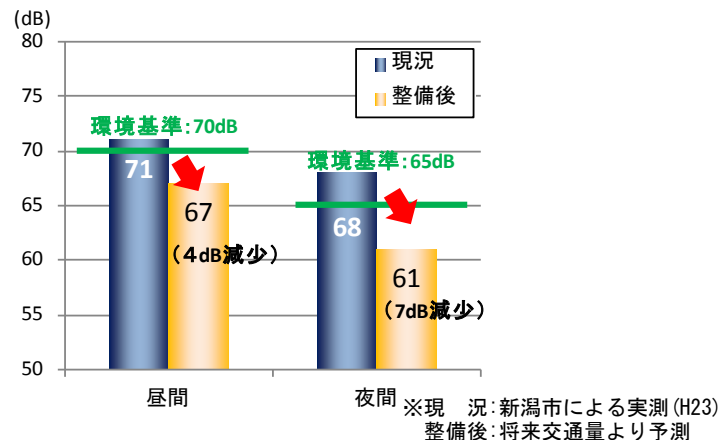
【騒音測定箇所及び各路線の大型車混入率】



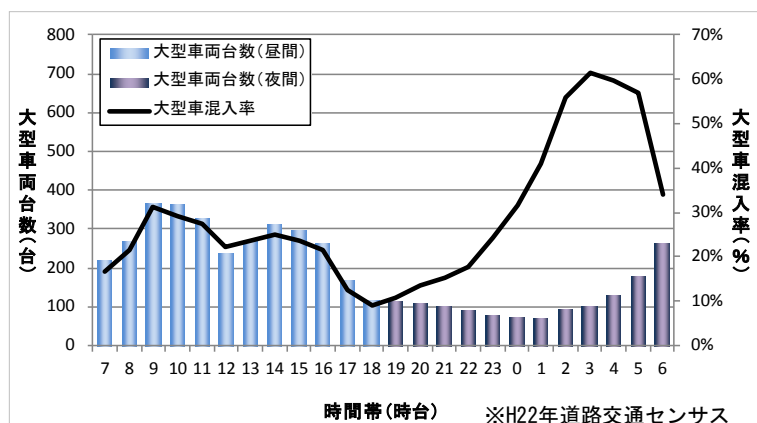
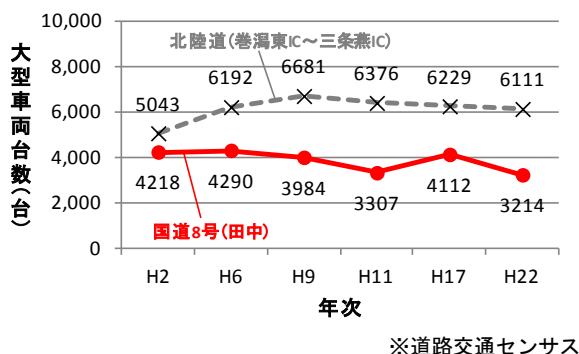
【現道区間の大型車通行状況】



【現道区間(新潟市南区田中)の騒音レベル】



【国道8号と北陸道の大型車台数の変化】 【国道8号(田中)の時間帯別大型車台数・混入率】

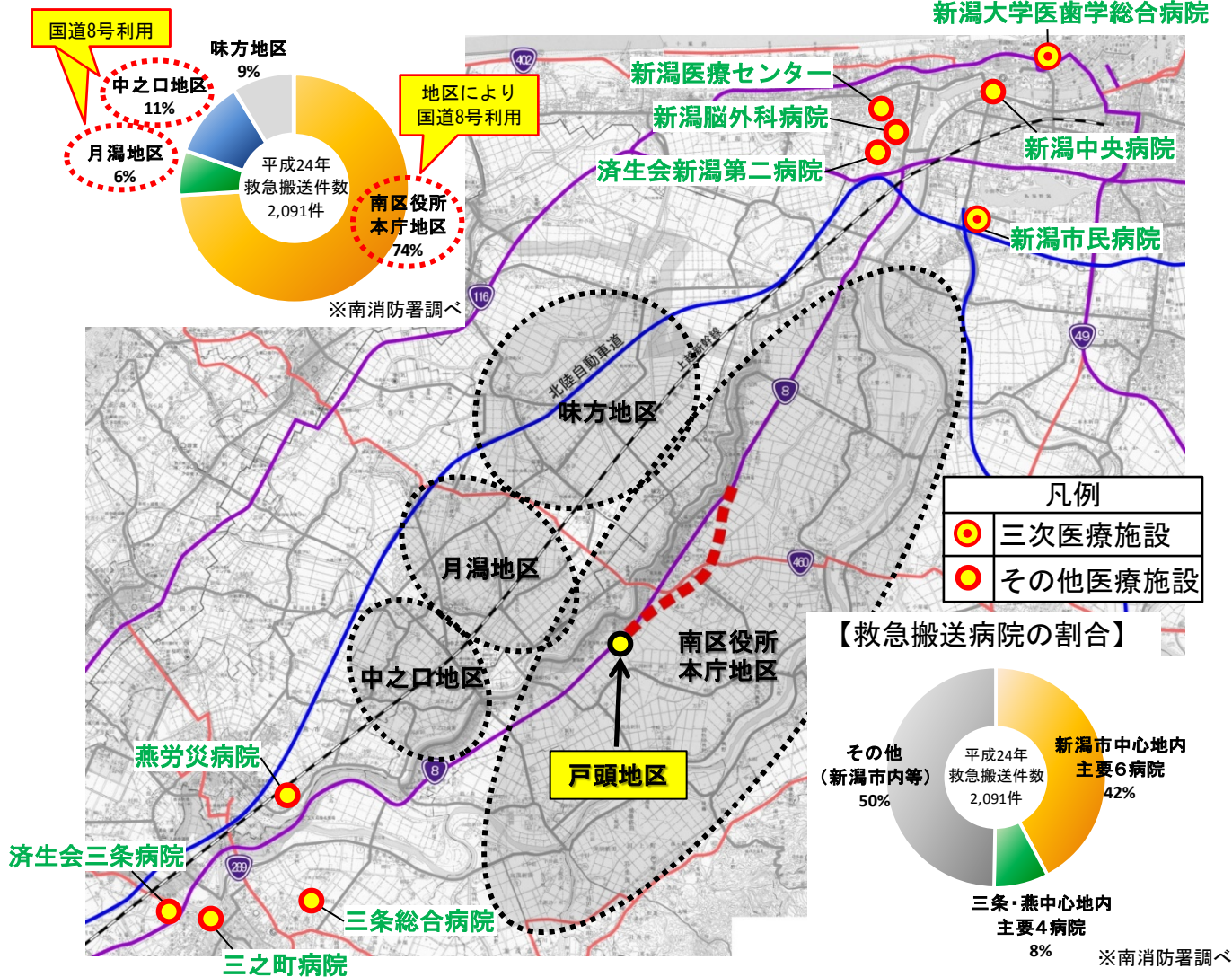


②三次医療施設へのアクセス向上

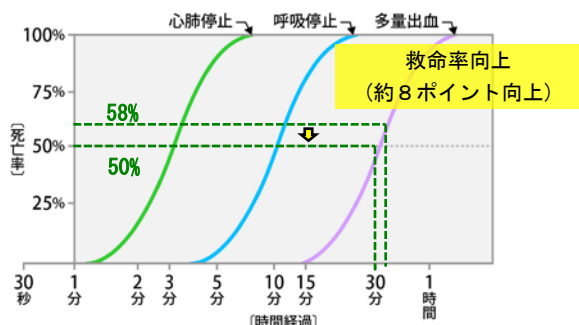
- 新潟市南区の南部地区から、三次医療施設である新潟市民病院等への搬送時間が3.2分短縮されることで、死亡率が改善される。
- 白根バイパスの整備により、高度医療施設へのアクセス性向上と救命率の向上が期待される。

【南消防署管内から救急搬送される主な病院】

【南消防署管内救急搬送件数】



【所要時間短縮による死亡率の改善】 （戸頭地区→新潟市民病院の場合）



※資料：M. Cara:1981. 「カーラーの曲線」

※算定に用いた旅行速度データ

現況：H22道路交通センサス（混雑時旅行速度）

整備あり：現況を基本にバイパス部は予測値

【救急搬送における現場の声】

『現道の利用について』

- 新潟市中心地の病院に向かう場合は基本的に国道8号を利用する
- 車道部の幅員が広く、搬送しやすい

『白根バイパスへの期待』

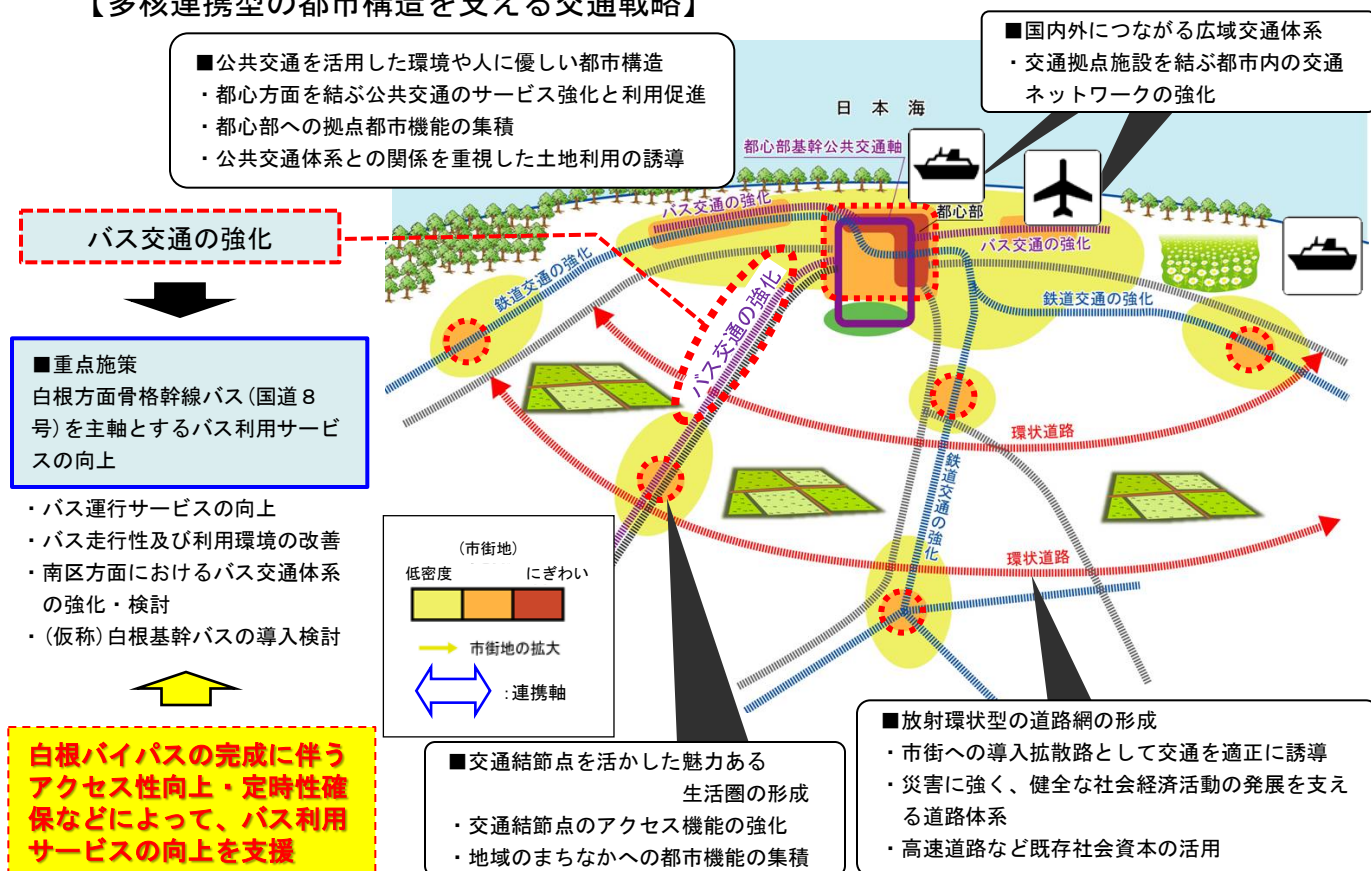
- 大型車がバイパスに転換すると、現道区間の走行性向上が期待できる
- バイパスによる搬送は、信号交差点が現道より少なければ、リスク回避となる

※新潟市消防局南消防署北部出張所長ヒアリングより

③政令市新潟市のまちづくり支援

- 南区には軌道系の公共交通がなく、国道8号を主軸とするバス交通の利便性向上を図ることを交通戦略重点施策として取り組んでいるが、現道区間では一般交通の影響により、都心部へのアクセス性・定時性が低下している。
- 南区のまちづくり施策に、白根バイパスの整備による交通混雑の緩和が記され、物流促進や企業誘致の推進、交通人口の拡大を目指している。
- 白根バイパスの整備により、国道8号を骨格とする南区のまちづくり施策を支援するものとして期待される。

【多核連携型の都市構造を支える交通戦略】



【ピーク時のバス走行状況】



一般交通の影響により、都心部へのアクセス性・定時性が低下

【交通事業者の声】

- 朝・夕の混雑時には2～3分の遅れがある。
- 事故が多く、運行に影響することがある。

※交通事業者ヒアリング

【南区のまちづくりの方向性】

- ①交流拠点の形成
- ②農地保全、農産物等を活かした内発型産業の育成支援、農村活性化
- ③工業団地等への企業誘致、産業振興、雇用の確保
- ④中之口川等の治水対策
- ⑤道路整備による連携強化と物流促進と交流人口の拡大
- ⑥白根バイパスの整備による交通混雑の緩和
- ⑦バスの利便性・快適性向上

※新潟市都市マスタープラン

④冬期における円滑な交通の確保

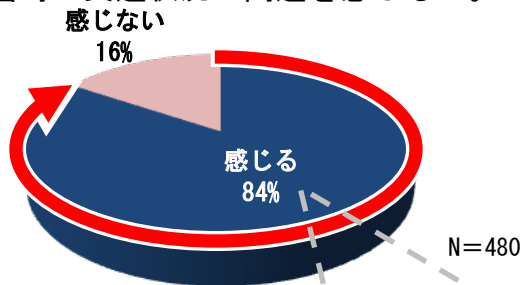
- 当該事業区間は、雪みちネットワークに指定されており、冬期の交通機能の重要性が高い。
- 現道利用者のうち84%は、積雪時の交通状況について問題を感じている。
- 白根バイパスの整備により、冬期間の円滑な交通の確保に寄与する。

【雪みちネットワークマップ】

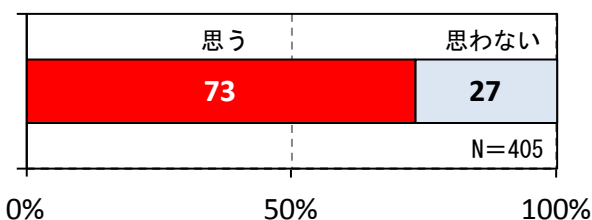


【国道8号現道部の積雪時の問題】

- 積雪時の交通状況に問題を感じるか。



- 積雪時に国道8号に交通が集中し通行しにくい、または時間がかかると思うか。



※白根BP現道利用者アンケート結果
(H25年6月実施)

【北陸自動車道通行止めについて】

『新潟日報(H24.02.03)』新聞記事
○北陸自動車道などが激しい地吹雪により通行止め

- 一般道が大渋滞
- 白根バイパス現道区間の状態状況写真が掲載された

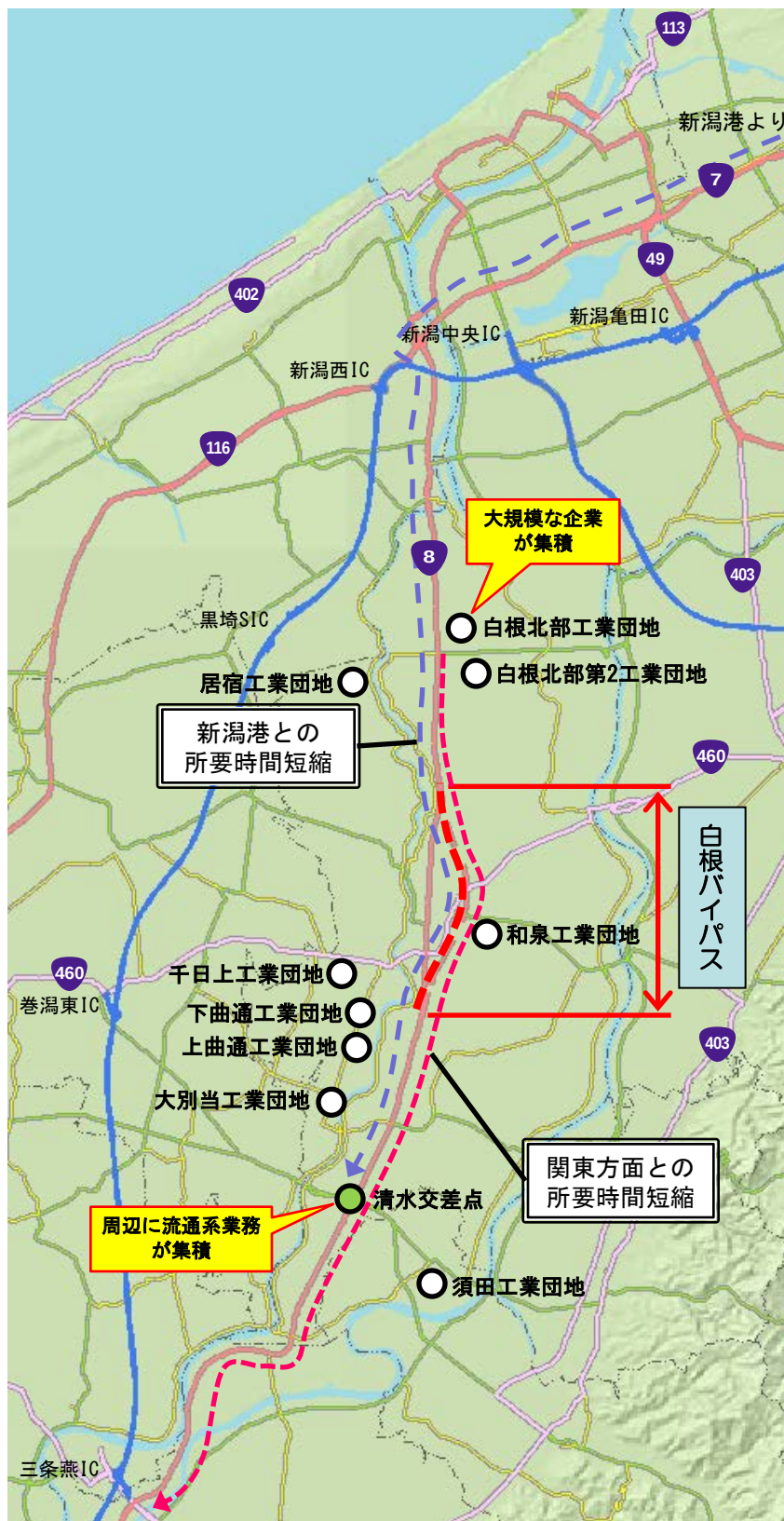
【積雪時の道路状況（能登交差点付近）】



⑤物流の効率化

- 当該事業区間周辺には複数の工業団地が立地しており、企業によっては関東圏や関西圏など広域な出荷先を有している。
- 白根バイパスの整備により、高速ICや新潟港へのアクセス性向上や各工業団地等への企業立地のさらなる促進など地域産業の活性化に寄与することが期待される。

【新潟市南区の工業団地】



【現道部を走行するコンテナ車】



沿道利用の一般車と混在し、
双方の円滑性・安全性が低下

【白根北部工業団地】



【清水交差点周辺の流通業務】



【主な出荷物・製品】

- 〈白根北部工業団地〉
- ヒーター・加湿器
- 自動車部品
- 電球・照明器具
- 自動販売機
- トラック

- 〈清水交差点周辺〉
- 家具・家庭用品
- 梱包資材
- 鋼板・鋼管
- その他(運輸業)

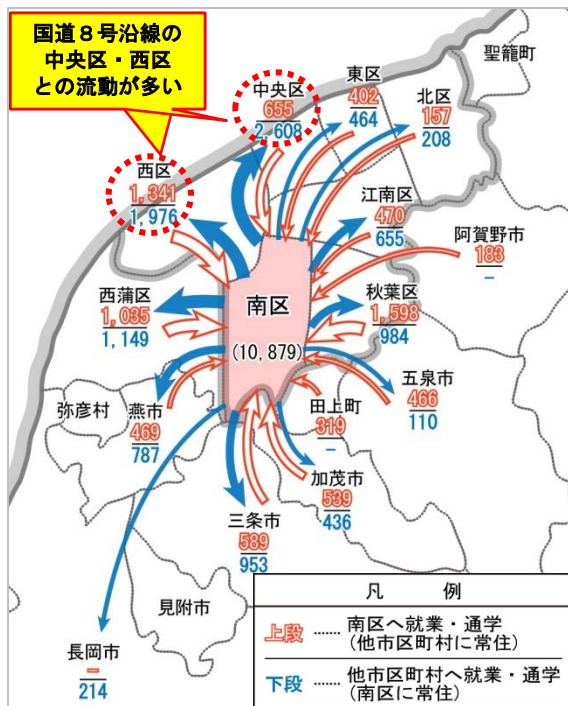
⑥通勤などの日常生活の利便性向上

- 当該事業区間周辺地域（新潟市南区）と新潟市中心部（中央区・西区）では約6,600人/日の通勤・通学流動がある。白根バイパスの整備により、新潟市中心部への通勤時間が短縮するとともに現道から通過交通が排除されることで、現道利用者の利便性の向上が期待される。
- 一方、現道区間には、大規模小売店舗や飲食店など商業店舗が数多く立地。
- 現道の利用者の約9割が白根バイパスの整備に期待すると回答している。

【新潟市南区関連の市区町村間通勤・通学流動】

【現道区間沿線の商業店舗等立地状況】

●通勤・通学



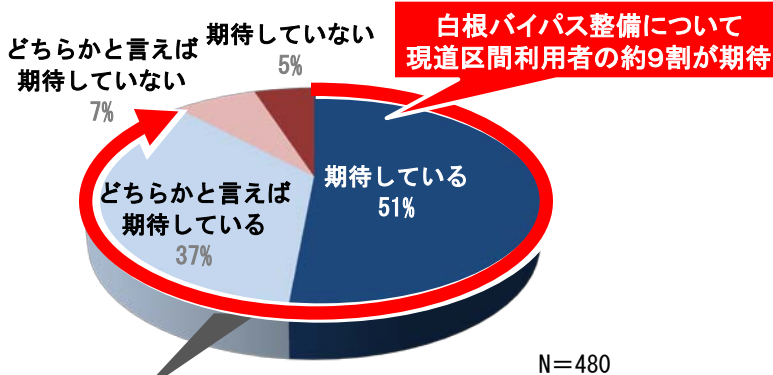
※15歳以上の就業者・通学者を対象

100人以上の流動を表示

()内は南区内々流動

H22国勢調査

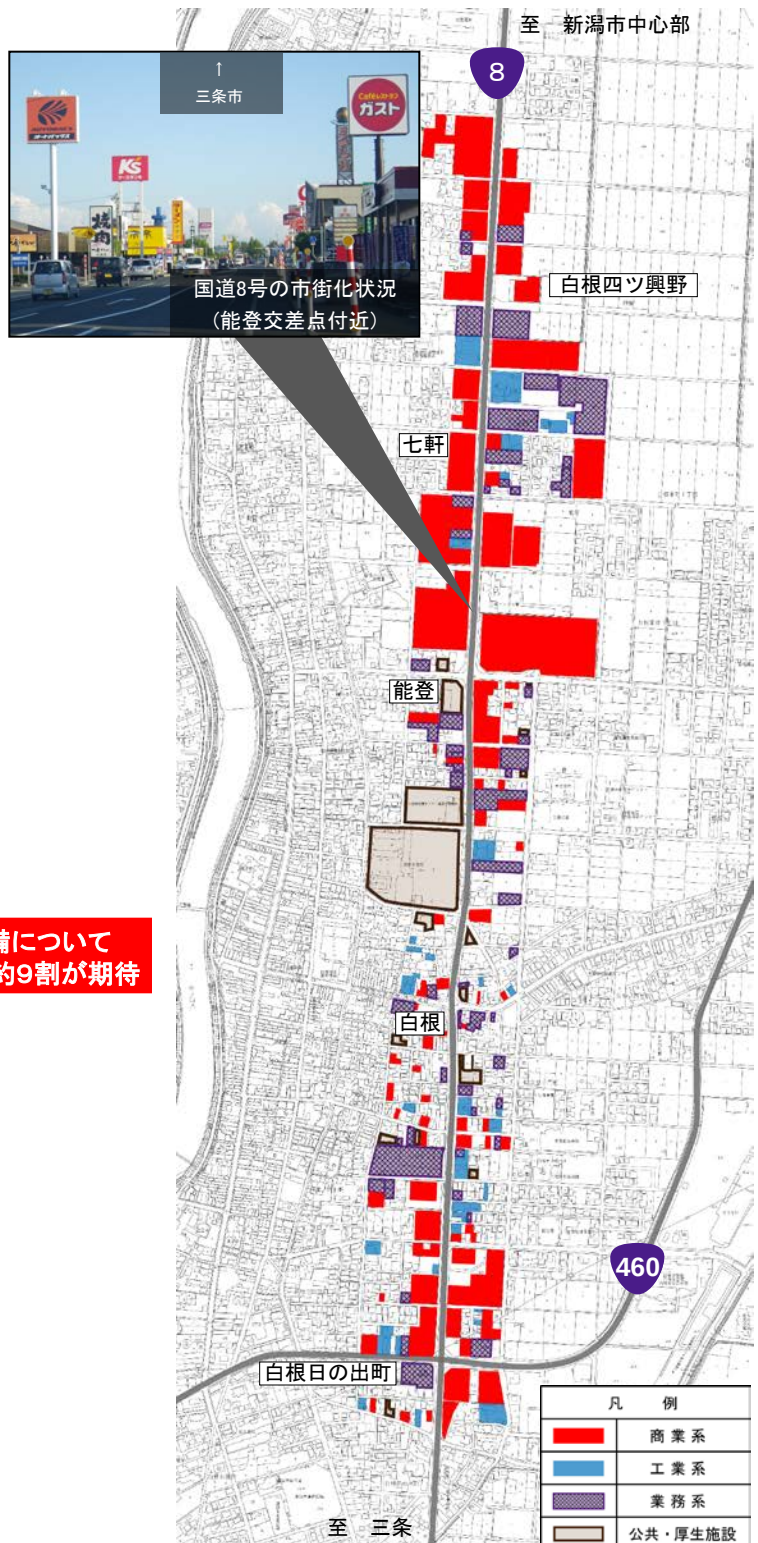
【白根バイパス整備への期待】



『現道区間利用者の声』

- 沿道施設への出入りが多く、円滑性が阻害されている。白根バイパスの完成により、通過しやすくなることを願う。
- 国道8号は、他の区間はスムーズであるのに対し、事業区間は渋滞が多発し、不便に感じている。

※白根BP現道利用者アンケート結果
(H25年6月実施)



5. 費用対効果

- ・事業費：400億円
- ・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25年度
検討年数：50年
- ・将来道路網：現在の一般県道以上の道路網を基本に、平成25年4月時点で事業化済みの計画路線を対象にした道路網である。

<費用>

基準年における現在価値		事業費	維持管理費
事業全体	438億円	388億円	50億円
残事業	189億円	139億円	50億円

<3便益>

基準年における現在価値		走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益
事業全体	529億円	433億円	70億円	27億円
残事業				

<3便益による費用便益比>

	費用便益比 (B/C)
事業全体	529億円/438億円 =1.2
残事業	529億円/189億円 =2.8

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

<その他の効果>

白根バイパスの役割	具体内容
①現道部の沿道環境改善	◆現道区間の騒音の低減
②三次医療施設へのアクセス向上	◆三次医療施設への搬送時間が短縮し、救命率が向上 (新潟市南区戸頭～新潟市民病院間 約3.2分短縮)
③政令市新潟市のまちづくり支援	◆新潟市のまちづくり施策に寄与 ◆路線バスの利便性が向上
④冬期における円滑な交通の確保	◆冬期における円滑な交通の確保に寄与する。
⑤物流の効率化	◆事業区間周辺の工業団地から高速ICへのアクセス性が向上し、物流の効率化・地域産業の活性化を支援
⑥通勤などの日常生活の利便性向上	◆通勤時間が短縮されるなど、日常生活の移動利便性が向上

6. 対応方針(原案)

① 事業の必要性等に関する視点

- ・ 白根バイパスの現道である国道8号は、朝夕ピーク時間帯を中心に混雑が発生しているほか、速度低下に起因した死傷事故も発生しており、定時性の確保や安全性を確保する必要がある。
- ・ 白根バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路の接続などを勘案した路線計画となっており、交通混雑の緩和、死傷事故の削減、広域ネットワーク機能の強化、新潟市のまちづくり支援など期待される効果は大きい。
- ・ 3便益の費用便益比は、事業全体で1.2、残事業で2.8となる。

② 事業進捗の見込みの視点

- ・ 全線暫定2車線供用を目指して事業を進めており、周辺市町村からも整備の要望が強い。
- ・ 新潟市南区鰯潟～新潟市南区戸頭(終点)間については、平成26年度中の暫定2車線供用を目指し、工事を推進している。

③ コスト縮減からの視点

- ・ 白根バイパスは、地形、土地利用状況等を勘案し、平面交差を基本とするなど、構造・規格、施設規模等は必要最小限にすることに配慮した計画となっている。
- ・ よりコストを縮減するため、バイパスの縦断線形の見直し等により、盛土量の削減を行っている。
- ・ 今後は、施工段階での新技術活用等により、コスト縮減を図る。

④ 対応方針(原案)

対応方針(原案)

事業継続

(理由)

- ・ 国道8号白根バイパスは、日本海側の広域幹線道路として、また物流や新潟都市圏の拠点間の連携軸として重要な路線である。
- ・ 白根バイパスの整備によって、南区中心市街地における渋滞の緩和、現道区間の通過車両の減少による交通安全性の向上、騒音低減による沿道環境の改善の他、新潟都市圏のまちづくり施策の支援、救急搬送による救命率の向上など、期待される効果は大きい。

客觀的評價指標抽出資料

【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。
------	------------	----------------

●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 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。
		■拠点空港（会社管理空港、国管理空港、特定地方管理空港）、地方管理空港もしくはその他の空港・共用空港へのアクセス向上が見込まれる。
	(2) 物流効率化の支援	■重要港湾もしくは国際拠点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。
		□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。
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	□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。
		■日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。
	(5) 個性ある地域の形成	□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ヶ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	□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。
		□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。
		□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	(1) 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。
	(2) 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=1.2 (事業全体の費用対効果)

B/C=2.8 (残事業の費用対効果)

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

・現道区間及びバイパス区間の渋滞損失時間削減量=1.8万人時間/年 【P7で詳述】

現況 1.84万人時間/年 → 整備あり 0.04万人時間/年

・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できる。
田中交差点→白根日の出町交差点 16.4km/h 混雑時旅行速度 【P7で詳述】

・現道部を走行する白根線など62本/日(平日)の路線バス等の利便性向上が期待できる。
1路線(62本)の年間利用者数:約48万人 【P11で詳述】

・新幹線駅である新潟駅へのアクセス向上が見込まれる。

・国管理空港である新潟空港へのアクセス向上が見込まれる。

(2) 物流効率化の支援

・国際拠点港湾である新潟港へのアクセス向上が見込まれる。 【P13で詳述】

(3) 都市の再生

・新潟市ならびに新潟市南区のまちづくりとの連携あり。 【P15で詳述】
(新潟市都市マスタープランの全市および区別構想において交通の軸としての位置づけあり)

(4) 国土・地域ネットワークの構築

・日常活動圏中心都市である新潟市へのアクセスが向上し、通勤・通学、買物流動を支援する。
(新潟市南区と新潟市中央区・西区間の通勤・通学流動 約6,600人/日) 【P14で詳述】

(5) 個性ある地域の形成

・歴史ある白根大風合戦会場や地元特産フルーツに関連した施設へのアクセス向上が見込まれる。

II. 暮らし

(1) 安全で安心できる暮らしの確保

・三次医療施設である新潟市民病院へのアクセス向上が見込まれる。 【P10で詳述】
新潟市市南区戸頭→新潟市民病院:約3分短縮
(現況 約33分 → 整備あり 約30分)

III. 安全

(1) 災害への備え

・第1次緊急輸送道路としての位置づけあり。

IV. 環境

(1) 地球環境の保全

・費用便益分析対象エリアのCO2排出量の削減量=約7,000t-co2/年
(整備なし 1,948千t-co2/年 → 整備あり 1,941千t-co2/年)

(2) 生活環境の改善・保全

・費用便益分析対象エリアのNOx排出量の削減量=約20t-NOx/年
(整備なし 6,597t-NOx/年 → 整備あり 6,576t-NOx/年)

・費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減量=約1.7t-NOx/年
(整備なし 564.9t-SPM/年 → 整備あり 563.2t-SPM/年)

・現道区間の夜間騒音レベルの改善=7dB低下
(整備なし 68dB → 整備あり 61dB)

V. その他

(1) 他のプロジェクトとの関係

・新潟市の概ね10年間(H20~)の交通政策に関わるアクションプランである「にいがた交通戦略プラン」において、多核連携型のまちづくりを支援する道路整備としての位置づけあり。

(2) その他

・冬期間の円滑な交通の確保が可能となる。 【P12で詳述】

費用対効果算出資料

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8号	白根バイパス	L=5.9km	二次改築	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
26,900～41,300	4	北陸地方整備局

① 費 用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成２５年度		
単純合計	385億円	143億円	528億円
うち残事業分	188億円	143億円	331億円
基準年における 現在価値（Ｃ）	388億円	50億円	438億円
うち残事業分	139億円	50億円	189億円

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	平成２５年度			
供 用 年	平成２７年度、平成４０年度			
単年便益 (初年便益)	5.7億円	1.2億円	0.33億円	7.2億円
基準年における 現在価値（Ｂ）	433億円	70億円	27億円	529億円
うち残事業分	433億円	70億円	27億円	529億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.2
経済的純現在価値（事業全体）	92億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.7
費用便益比（残事業）	2.8
経済的純現在価値（残事業）	340億円
経済的内部収益率（残事業）	13.8

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	26,900～41,300	±10%	1.1～1.4
事業費	385億円	±10%	1.2～1.2
事業期間	37年	±20%	1.1～1.3

【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	26,900～41,300	±10%	2.5～3.2
事業費	188億円	±10%	2.6～3.0
事業期間	14年	±20%	2.6～3.0

交通状況の変化

様式－3①

事業名：白根バイパス（事業全体、残事業）

（推計時点 H 4 2 年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 ： 5.9km		交通量※ ¹	[台/日]	35,200	
		走行時間※ ²	[分]	7	
		走行時間費用※ ³	[億円/年]	41.10	
②主な周辺道路※ ⁴	①現道 (国道8号)：5.3km	交通量	[台/日]	19,500	1,900
		走行時間	[分]	10	9
		走行時間費用	[億円/年]	33.82	3.75
	②(主)新潟小湊三条線：8.7km	交通量	[台/日]	9,900	8,900
		走行時間	[分]	17	16
		走行時間費用	[億円/年]	29.84	25.12
	③(一)白根黒埼線：13.5km	交通量	[台/日]	3,800	2,300
		走行時間	[分]	32	30
		走行時間費用	[億円/年]	19.05	10.77
	④(一)黒埼新飯田線：11.4km	交通量	[台/日]	2,400	1,100
		走行時間	[分]	29	27
		走行時間費用	[億円/年]	10.99	4.28
	⑤(一)新津茨曾根燕線：5.5km	交通量	[台/日]	3,500	1,100
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	5.19	1.65
	⑥広域農道：6.3km	交通量	[台/日]	3,800	1,800
		走行時間	[分]	23	20
		走行時間費用	[億円/年]	16.41	4.61
③その他道路合計 ： 4,367.1km		走行時間費用	[億円/年]	5,289.72	5,275.64

			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：4,423.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,405.02	5,366.92	38.10

※ 1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

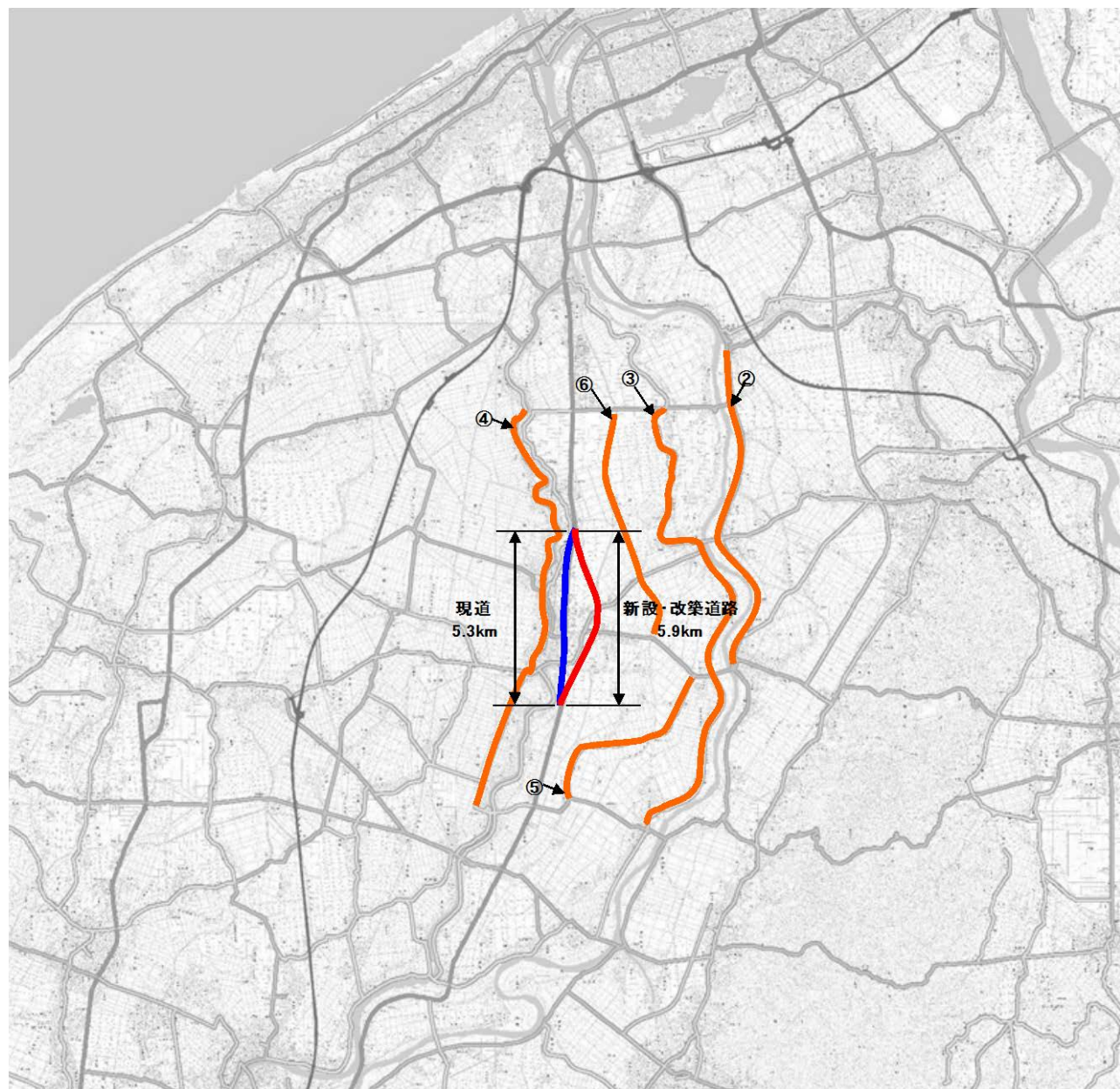
※ 2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※ 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： 白根バイパス

(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 (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)		☒	
	その他		☐	
分析の基本的事項	分析対象期間		50年	
	社会的割引率		4%	
	基準年次		平成25年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	☒ (H42)	
		複数時点での推計	☐	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計		☒
		整備の有無のいずれかのみ推計		☐ 有 ☐ 無
		いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ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)		☒ (H17センサス)
		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)		☐
		その他()		☐
	開発交通量の考慮	無		☒
		有		☐
		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		☐
		転換率式を用いた配分		☐
		Q-V式と転換率式の併用による配分		☒
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)		☐
		簡易手法		☐
		簡易手法の採択理由	小規模事業である	☐
			山間部海岸部で併行道路が少ない	☐
			その他()	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)				
速度設定の考え方	その他の()		☐	
	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 交通量が、交通容量(Qmax～Qmin)以上の路線、交通容量(Qmax～Qmin)の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。			
	最終配分の速度		☐	
	採用理由を記載			
その他の()		☐		

便益の算定

事業名： 白根バイパス

(4)

項目			チェック欄
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	☐
		標準投資パターンを採用	☐
		その他(概略事業計画による値を採用)	☒
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		北陸地方整備局管内直轄路線の実績値から設定	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	☒
その他			
4. その他			

費用の現在価値算定表

箇所名：白根バイパス(事業全体)				維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単価(億円)	単価(億円)
				0.61	5.9	3.60	
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
基準年度	H 25		92.1				
－24年度	H 3	2.3699	109.1	0.19	0.39		
－23年度	H 4	2.2788	110.6	0.39	0.74		
－22年度	H 5	2.1911	110.9	0.58	1.06		
－21年度	H 6	2.1068	110.8	0.29	0.51		
－20年度	H 7	2.0258	109.9	0.87	1.48		
－19年度	H 8	1.9479	109.5	0.58	0.95		
－18年度	H 9	1.8730	110.4	3.05	5.41		
－17年度	H 10	1.8009	109.9	16.32	28.95		
－16年度	H 11	1.7317	108.4	6.82	11.39		
－15年度	H 12	1.6651	107.2	4.82	7.18		
－14年度	H 13	1.6010	105.7	14.10	21.35		
－13年度	H 14	1.5395	103.8	22.23	33.98		
－12年度	H 15	1.4802	102.3	8.05	11.46		
－11年度	H 16	1.4233	101.0	7.20	9.72		
－10年度	H 17	1.3686	99.6	6.26	8.29		
－9年度	H 18	1.3159	98.7	7.57	9.59		
－8年度	H 19	1.2653	97.6	16.11	19.63		
－7年度	H 20	1.2167	96.8	5.05	5.97		
－6年度	H 21	1.1699	95.6	15.43	17.71		
－5年度	H 22	1.1249	93.7	8.77	9.70		
－4年度	H 23	1.0816	92.1	12.38	13.39		
－3年度	H 24	1.0400	92.1	25.76	26.79		
－2年度	H 25	1.0000	92.1	14.10	14.10		
－1年度	H 26	0.9615	92.1	12.95	12.45		
供用開始年次	H 27	0.9246	92.1	13.33	12.33	1.24	1.15
1年度	H 28	0.8890	92.1	14.29	12.70	1.24	1.10
2年度	H 29	0.8548	92.1	9.52	8.14	1.24	1.06
3年度	H 30	0.8219	92.1	8.10	6.65	1.24	1.02
4年度	H 31	0.7903	92.1	9.24	7.30	1.24	0.98
5年度	H 32	0.7599	92.1	10.95	8.32	1.24	0.94
6年度	H 33	0.7307	92.1	13.33	9.74	1.24	0.91
7年度	H 34	0.7026	92.1	15.05	10.57	1.24	0.87
8年度	H 35	0.6756	92.1	17.43	11.77	1.24	0.84
9年度	H 36	0.6496	92.1	19.05	12.37	1.24	0.81
10年度	H 37	0.6246	92.1	17.62	11.00	1.24	0.77
11年度	H 38	0.6006	92.1	15.43	9.27	1.24	0.74
12年度	H 39	0.5775	92.1	11.74	6.78	1.24	0.72
13年度	H 40	0.5553	92.1			3.43	1.90
14年度	H 41	0.5339	92.1			3.43	1.83
15年度	H 42	0.5134	92.1			3.43	1.76
16年度	H 43	0.4936	92.1			3.43	1.69
17年度	H 44	0.4746	92.1			3.43	1.63
18年度	H 45	0.4564	92.1			3.43	1.56
19年度	H 46	0.4388	92.1			3.43	1.50
20年度	H 47	0.4220	92.1			3.43	1.45
21年度	H 48	0.4057	92.1			3.43	1.39
22年度	H 49	0.3901	92.1			3.43	1.34
23年度	H 50	0.3751	92.1			3.43	1.29
24年度	H 51	0.3607	92.1			3.43	1.24
25年度	H 52	0.3468	92.1			3.43	1.19
26年度	H 53	0.3335	92.1			3.43	1.14
27年度	H 54	0.3207	92.1			3.43	1.10
28年度	H 55	0.3083	92.1			3.43	1.06
29年度	H 56	0.2965	92.1			3.43	1.02
30年度	H 57	0.2851	92.1			3.43	0.98
31年度	H 58	0.2741	92.1			3.43	0.94
32年度	H 59	0.2636	92.1			3.43	0.90
33年度	H 60	0.2534	92.1			3.43	0.87
34年度	H 61	0.2437	92.1			3.43	0.84
35年度	H 62	0.2343	92.1			3.43	0.80
36年度	H 63	0.2253	92.1			3.43	0.77
37年度	H 64	0.2166	92.1			3.43	0.74
38年度	H 65	0.2083	92.1			3.43	0.71
39年度	H 66	0.2003	92.1			3.43	0.69
40年度	H 67	0.1926	92.1			3.43	0.66
41年度	H 68	0.1852	92.1			3.43	0.63
42年度	H 69	0.1780	92.1			3.43	0.61
43年度	H 70	0.1712	92.1			3.43	0.59
44年度	H 71	0.1646	92.1			3.43	0.56
45年度	H 72	0.1583	92.1			3.43	0.54
46年度	H 73	0.1522	92.1			3.43	0.52
47年度	H 74	0.1463	92.1			3.43	0.50
48年度	H 75	0.1407	92.1			3.43	0.48
49年度	H 76	0.1353	92.1	-82.94	-11.22	3.43	0.46
合 計				302.02	387.91	142.94	49.79
単純事業費計				384.96		142.94	

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

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：白根バイパス(残事業)

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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
基準年度	H 25		92.1				
ー1年目	H 26	0.9615	92.1	12.95	12.45		
供用開始年次	H 27	0.9246	92.1	13.33	12.33	1.24	1.15
1年目	H 28	0.8890	92.1	14.29	12.70	1.24	1.10
2年目	H 29	0.8548	92.1	9.52	8.14	1.24	1.06
3年目	H 30	0.8219	92.1	8.10	6.65	1.24	1.02
4年目	H 31	0.7903	92.1	9.24	7.30	1.24	0.98
5年目	H 32	0.7599	92.1	10.95	8.32	1.24	0.94
6年目	H 33	0.7307	92.1	13.33	9.74	1.24	0.91
7年目	H 34	0.7026	92.1	15.05	10.57	1.24	0.87
8年目	H 35	0.6756	92.1	17.43	11.77	1.24	0.84
9年目	H 36	0.6496	92.1	19.05	12.37	1.24	0.81
10年目	H 37	0.6246	92.1	17.62	11.00	1.24	0.77
11年目	H 38	0.6006	92.1	15.43	9.27	1.24	0.74
12年目	H 39	0.5775	92.1	11.74	6.78	1.24	0.72
13年目	H 40	0.5553	92.1			3.43	1.90
14年目	H 41	0.5339	92.1			3.43	1.83
15年目	H 42	0.5134	92.1			3.43	1.76
16年目	H 43	0.4936	92.1			3.43	1.69
17年目	H 44	0.4746	92.1			3.43	1.63
18年目	H 45	0.4564	92.1			3.43	1.56
19年目	H 46	0.4388	92.1			3.43	1.50
20年目	H 47	0.4220	92.1			3.43	1.45
21年目	H 48	0.4057	92.1			3.43	1.39
22年目	H 49	0.3901	92.1			3.43	1.34
23年目	H 50	0.3751	92.1			3.43	1.29
24年目	H 51	0.3607	92.1			3.43	1.24
25年目	H 52	0.3468	92.1			3.43	1.19
26年目	H 53	0.3335	92.1			3.43	1.14
27年目	H 54	0.3207	92.1			3.43	1.10
28年目	H 55	0.3083	92.1			3.43	1.06
29年目	H 56	0.2965	92.1			3.43	1.02
30年目	H 57	0.2851	92.1			3.43	0.98
31年目	H 58	0.2741	92.1			3.43	0.94
32年目	H 59	0.2636	92.1			3.43	0.90
33年目	H 60	0.2534	92.1			3.43	0.87
34年目	H 61	0.2437	92.1			3.43	0.84
35年目	H 62	0.2343	92.1			3.43	0.80
36年目	H 63	0.2253	92.1			3.43	0.77
37年目	H 64	0.2166	92.1			3.43	0.74
38年目	H 65	0.2083	92.1			3.43	0.71
39年目	H 66	0.2003	92.1			3.43	0.69
40年目	H 67	0.1926	92.1			3.43	0.66
41年目	H 68	0.1852	92.1			3.43	0.63
42年目	H 69	0.1780	92.1			3.43	0.61
43年目	H 70	0.1712	92.1			3.43	0.59
44年目	H 71	0.1646	92.1			3.43	0.56
45年目	H 72	0.1583	92.1			3.43	0.54
46年目	H 73	0.1522	92.1			3.43	0.52
47年目	H 74	0.1463	92.1			3.43	0.50
48年目	H 75	0.1407	92.1			3.43	0.48
49年目	H 76	0.1353	92.1	0.00	0.00	3.43	0.46
合 計				188.03	139.39	142.94	49.79
単純事業費計				188.03		142.94	

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。

箇所名: 白根ハイパス(事業全体、残事業)

便益の現在価値算定表

年度 (基準年)	年次	総走行台キロの年次別伸び率 (北陸70pp)				GDP デフレーター	削減率 (A)	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)		合計 (億円)				
		乗用車種	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車種	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車種	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 (③×A)	便益合計 (①~③)	割引率4%	
H 25	供用開始年次	27	0.99460	0.98179	0.97381	0.99023	0.9246	92.1	3.54	1.83	0.28	5.66	5.23	0.78	0.28	0.13	1.19	1.10	0.33	7.18	6.64	
H 28	1年目	28	0.99457	0.98145	0.97310	0.99014	0.8390	92.1	3.52	1.80	0.27	5.60	4.98	0.78	0.28	0.13	1.18	1.05	0.33	7.11	6.32	
H 29	2年目	29	0.99454	0.98110	0.97236	0.99004	0.8548	92.1	3.51	1.77	0.27	5.54	4.73	0.77	0.27	0.12	1.17	1.00	0.32	7.03	6.01	
H 30	3年目	30	0.99451	0.98074	0.97157	0.98994	0.8219	92.1	3.49	1.73	0.26	5.48	4.50	0.77	0.27	0.12	1.16	0.95	0.32	6.95	5.71	
H 31	4年目	31	0.99448	0.98036	0.97074	0.98984	0.7903	92.1	3.47	1.70	0.25	5.42	4.28	0.76	0.26	0.12	1.14	0.90	0.32	6.88	5.43	
H 32	5年目	32	0.99445	0.97997	0.96986	0.98973	0.7599	92.1	3.45	1.66	0.24	5.36	4.07	0.76	0.26	0.11	1.13	0.86	0.31	6.80	5.17	
H 33	6年目	33	0.99588	0.98583	0.98106	0.99285	0.7307	92.1	3.43	1.64	0.24	5.31	3.88	0.76	0.25	0.11	1.12	0.82	0.31	6.75	4.93	
H 34	7年目	34	0.99586	0.98563	0.98070	0.99280	0.7026	92.1	3.42	1.62	0.23	5.27	3.70	0.75	0.25	0.11	1.11	0.78	0.31	6.69	4.70	
H 35	8年目	35	0.99585	0.98542	0.98032	0.99275	0.6756	92.1	3.41	1.59	0.23	5.23	3.53	0.75	0.25	0.11	1.10	0.75	0.31	6.64	4.48	
H 36	9年目	36	0.99583	0.98520	0.97992	0.99270	0.6496	92.1	3.39	1.57	0.23	5.19	3.37	0.75	0.24	0.10	1.09	0.71	0.30	6.58	4.28	
H 37	10年目	37	0.99581	0.98498	0.97951	0.99264	0.6246	92.1	3.38	1.55	0.22	5.14	3.21	0.74	0.24	0.10	1.08	0.68	0.30	6.53	4.08	
H 38	11年目	38	0.99579	0.98475	0.97908	0.99259	0.6006	92.1	3.36	1.52	0.22	5.10	3.06	0.74	0.24	0.10	1.08	0.65	0.30	6.48	3.89	
H 39	12年目	39	0.99578	0.98452	0.97864	0.99253	0.5775	92.1	3.35	1.50	0.21	5.06	2.92	0.74	0.23	0.10	1.07	0.62	0.30	6.42	3.71	
H 40	13年目	40	0.99576	0.98427	0.97817	0.99248	0.5533	92.1	27.73	8.88	2.10	38.71	21.50	4.44	1.13	0.40	5.98	3.32	2.38	1.32	47.07	26.14
H 41	14年目	41	0.99574	0.98402	0.97768	0.99242	0.5339	92.1	27.61	8.74	2.05	38.41	20.51	4.42	1.11	0.39	5.93	3.17	2.37	1.26	46.70	24.93
H 42	15年目	42	0.99572	0.98376	0.97717	0.99236	0.5134	92.1	27.50	8.60	2.01	38.10	19.56	4.40	1.10	0.39	5.89	3.02	2.35	1.21	46.33	23.79
H 43	16年目	43	0.99077	0.99335	1.00200	0.99205	0.4936	92.1	27.24	8.54	2.01	37.79	18.65	4.36	1.09	0.39	5.84	2.88	2.33	1.15	45.96	22.69
H 44	17年目	44	0.99069	0.99330	1.00200	0.99199	0.4746	92.1	26.99	8.48	2.01	37.49	17.79	4.32	1.08	0.39	5.79	2.75	2.31	1.10	45.59	21.64
H 45	18年目	45	0.99060	0.99326	1.00200	0.99193	0.4564	92.1	26.73	8.43	2.02	37.18	16.97	4.28	1.07	0.39	5.74	2.62	2.29	1.05	45.21	20.64
H 46	19年目	46	0.99051	0.99321	1.00199	0.99186	0.4388	92.1	26.48	8.37	2.02	36.87	16.18	4.24	1.07	0.39	5.67	2.50	2.27	1.00	44.84	19.68
H 47	20年目	47	0.99042	0.99316	1.00199	0.99179	0.4220	92.1	26.23	8.31	2.03	36.56	15.43	4.20	1.06	0.39	5.65	2.38	2.25	0.95	44.47	18.77
H 48	21年目	48	0.99033	0.99312	1.00198	0.99173	0.4057	92.1	25.97	8.25	2.03	36.26	14.71	4.16	1.05	0.39	5.60	2.27	2.24	0.91	44.10	17.89
H 49	22年目	49	0.99023	0.99307	1.00198	0.99166	0.3901	92.1	25.72	8.20	2.03	35.95	14.02	4.12	1.04	0.39	5.56	2.17	2.22	0.86	43.72	17.06
H 50	23年目	50	0.99014	0.99302	1.00198	0.99159	0.3751	92.1	25.47	8.14	2.04	35.64	13.37	4.08	1.04	0.39	5.51	2.07	2.20	0.82	43.35	16.26
H 51	24年目	51	0.99004	0.99297	1.00197	0.99152	0.3607	92.1	25.21	8.08	2.04	35.34	12.75	4.04	1.03	0.39	5.46	1.97	2.18	0.79	42.98	15.50
H 52	25年目	52	0.98994	0.99292	1.00197	0.99144	0.3468	92.1	24.96	8.03	2.05	35.03	12.15	4.00	1.02	0.39	5.41	1.88	2.16	0.75	42.61	14.78
H 53	26年目	53	0.98984	0.99287	1.00196	0.99137	0.3335	92.1	24.71	7.97	2.05	34.72	11.58	3.96	1.02	0.39	5.37	1.79	2.14	0.71	42.23	14.08
H 54	27年目	54	0.98973	0.99282	1.00196	0.99129	0.3207	92.1	24.45	7.91	2.05	34.42	11.04	3.92	1.01	0.39	5.32	1.71	2.12	0.68	41.86	13.42
H 55	28年目	55	0.98963	0.99277	1.00196	0.99122	0.3083	92.1	24.20	7.85	2.06	34.11	10.52	3.88	1.00	0.40	5.27	1.63	2.11	0.65	41.49	12.79
H 56	29年目	56	0.98952	0.99272	1.00195	0.99114	0.2965	92.1	23.94	7.80	2.06	33.80	10.02	3.84	0.99	0.40	5.23	1.55	2.09	0.62	41.12	12.19
H 57	30年目	57	0.98941	0.99266	1.00195	0.99106	0.2851	92.1	23.69	7.74	2.07	33.50	9.55	3.79	0.99	0.40	5.18	1.48	2.07	0.59	40.74	11.62
H 58	31年目	58	0.98929	0.99261	1.00194	0.99098	0.2741	92.1	23.44	7.68	2.07	33.19	9.10	3.75	0.98	0.40	5.13	1.41	2.05	0.56	40.37	11.07
H 59	32年目	59	0.98918	0.99255	1.00194	0.99090	0.2636	92.1	23.18	7.62	2.07	32.88	8.67	3.71	0.97	0.40	5.08	1.34	2.03	0.54	40.00	10.54
H 60	33年目	60	0.98906	0.99250	1.00194	0.99081	0.2534	92.1	22.93	7.57	2.08	32.58	8.25	3.67	0.96	0.40	5.04	1.28	2.01	0.51	39.62	10.04
H 61	34年目	61	0.98894	0.99244	1.00193	0.99073	0.2437	92.1	22.68	7.51	2.08	32.27	7.86	3.63	0.96	0.40	4.99	1.22	1.99	0.49	39.25	9.57
H 62	35年目	62	0.98881	0.99238	1.00193	0.99064	0.2343	92.1	22.42	7.45	2.09	31.96	7.49	3.59	0.95	0.40	4.94	1.16	1.97	0.46	38.88	9.11
H 63	36年目	63	0.98870	0.99233	1.00193	0.99056	0.2253	92.1	22.17	7.40	2.09	31.66	7.13	3.55	0.94	0.40	4.90	1.10	1.96	0.44	38.51	8.68
H 64	37年目	64	0.98859	0.99228	1.00193	0.99048	0.2166	92.1	21.92	7.34	2.09	31.35	6.79	3.51	0.94	0.40	4.85	1.05	1.94	0.42	38.14	8.26
H 65	38年目	65	0.98848	0.99223	1.00193	0.99040	0.2083	92.1	21.66	7.28	2.10	31.04	6.47	3.47	0.93	0.40	4.80	1.00	1.92	0.40	37.76	7.87
H 66	39年目	66	0.98837	0.99218	1.00193	0.99032	0.2003	92.1	21.41	7.22	2.10	30.74	6.16	3.43	0.92	0.40	4.75	0.95	1.90	0.38	37.39	7.49
H 67	40年目	67	0.98826	0.99213	1.00193	0.99024	0.1926	92.1	21.16	7.17	2.11	30.44	5.86	3.39	0.91	0.40	4.71	0.91	1.88	0.36	37.02	7.13
H 68	41年目	68	0.98815	0.99208	1.00193	0.99016	0.1852	92.1	20.91	7.11	2.11	30.13	5.58	3.35	0.91	0.41	4.66	0.86	1.86	0.35	36.66	6.79
H 69	42年目	69	0.98804	0.99203	1.00193	0.99008	0.1780	92.1	20.66	7.05	2.11	29.83	5.31	3.31	0.90	0.41	4.61	0.82	1.84	0.33	36.29	6.46
H 70	43年目	70	0.98793	0.99198	1.00193	0.99000	0.1712	92.1	20.41	7.00	2.12	29.53	5.06	3.27	0.89	0.41	4.57	0.78	1.83	0.31	35.92	6.15
H 71	44年目	71	0.98782	0.99193	1.00193	0.98992	0.1646	92.1	20.16	6.94	2.12	29.23	4.81	3.23	0.88	0.41	4.52	0.74	1.81	0.30	35.56	5.85
H 72	45年目	72	0.98771	0.99188	1.00193	0.98984	0.1583	92.1	19.91	6.89	2.13	28.93	4.58	3.19	0.88	0.41	4.48	0.71	1.79	0.28	35.19	5.57
H 73	49年目	73	0.98760	0.99183	1.00193	0.98976	0.1522	92.1	19.67	6.83	2.13	28.63	4.36	3.15	0.87	0.41	4.43	0.67	1.77	0.27	34.83	5.30
H 74	47年目	74	0.98749	0.99178	1.00193	0.98968	0.1463	92.1	19.42	6.77	2.14	28.33	4.14	3.11	0.86	0.41	4.38	0.64	1.75	0.26	34.47	5.04
H 75	48年目	75	0.98738	0.99173	1.00193	0.98960	0.1407	92.1	19.18	6.72	2.14	28.03	3.94	3.07	0.86	0.41	4.34	0.61				

路線名	箇所名	車線数	延長
白根バイパス	新潟市南区保坂～新潟市南区戸頭	4	5.9km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					23,331	
	改良費				13,717	
		土工	m ³	1,174,812	5,835	切土(66,014m ³)、盛土(1,042,783m ³)、捨土(66,014m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	89,395	3,089	
		法面工	m ²	76,669	42	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	14	補強土壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	9,335	203	
		函渠工	m	717	1,702	
		排水工	m	34,912	760	
		中央分離帯工	m	5,267	455	
		雑工	式	1	1,616	機能補償水路・撤去・埋文調査費等
	橋梁費				3,922	
		100m以上	m	438	3,585	連続高架橋1橋
		100m未満	m	22	337	PC橋1橋
	IC・JCT費				712	
		IC	箇所	1	712	ダイヤモンド型(1)
	舗装費				2,996	
		車道舗装	m ²	250,376	2,795	
		歩道舗装	m ²	57,937	200	
	付帯施設費				1,985	
		交通管理施設工	式	1	695	標識工、防護柵工、道路照明等
		電線共同溝	式	1,840	1,272	
		遮音壁	m	121	18	
②用地及補償費					11,200	
	用地費		m ²	272,400	8,294	
		宅地	m ²	272,400	8,294	
		田畑	m ²			
		山林・原野	m ²			
		その他	m ²			
	補償費		式	1	2,906	
③間接経費		式	1		5,469	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					40,000	

路線名	箇所名	車線数	延長
白根バイパス	新潟市南区保坂～新潟市南区戸頭	4	5.9km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					16,373	
	改良費				7,156	
		土工	m3	885,725	3,793	
		軟弱地盤改良工	m3	51,444	1,778	
		法面工	m ²	76,669	42	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	28	補強土壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	6,991	160	
		函渠工	m	624	253	
		排水工	m	27,124	637	
		中央分離帯工	m	5,267	455	
		雑工	式	1	11	機能補償水路・撤去・埋文調査費等
	橋梁費				3,922	
		100m以上	m	438	3,585	連続高架橋1橋
		100m未満	m	22	337	PC橋1橋
	IC・JCT費				712	
		IC	箇所	1	712	ダイヤモンド型(1)
	舗装費				2,616	
		車道舗装	m ²	199,659	2,416	
		歩道舗装	m ²	57,937	200	
	付帯施設費				1,967	
		交通管理施設工	式	1	677	標識工、防護柵工、道路照明等
		電線共同溝	式	1,840	1,272	
		遮音壁	m	121	18	
②用地及補償費				131		
	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		131		
③間接経費		式	1	3,239	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
残事業費				19,743		

路線名	箇所名	車線数	延長
白根バイパス	新潟市南区保坂～新潟市南区戸頭	4	5.9km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持費	km	5.9	79	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	282	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			361	

【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。