

# 道路事業の再評価説明資料

## 〔国道18号 上新バイパス〕

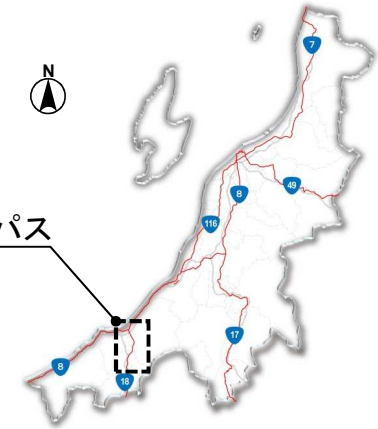
平成27年11月

北陸地方整備局

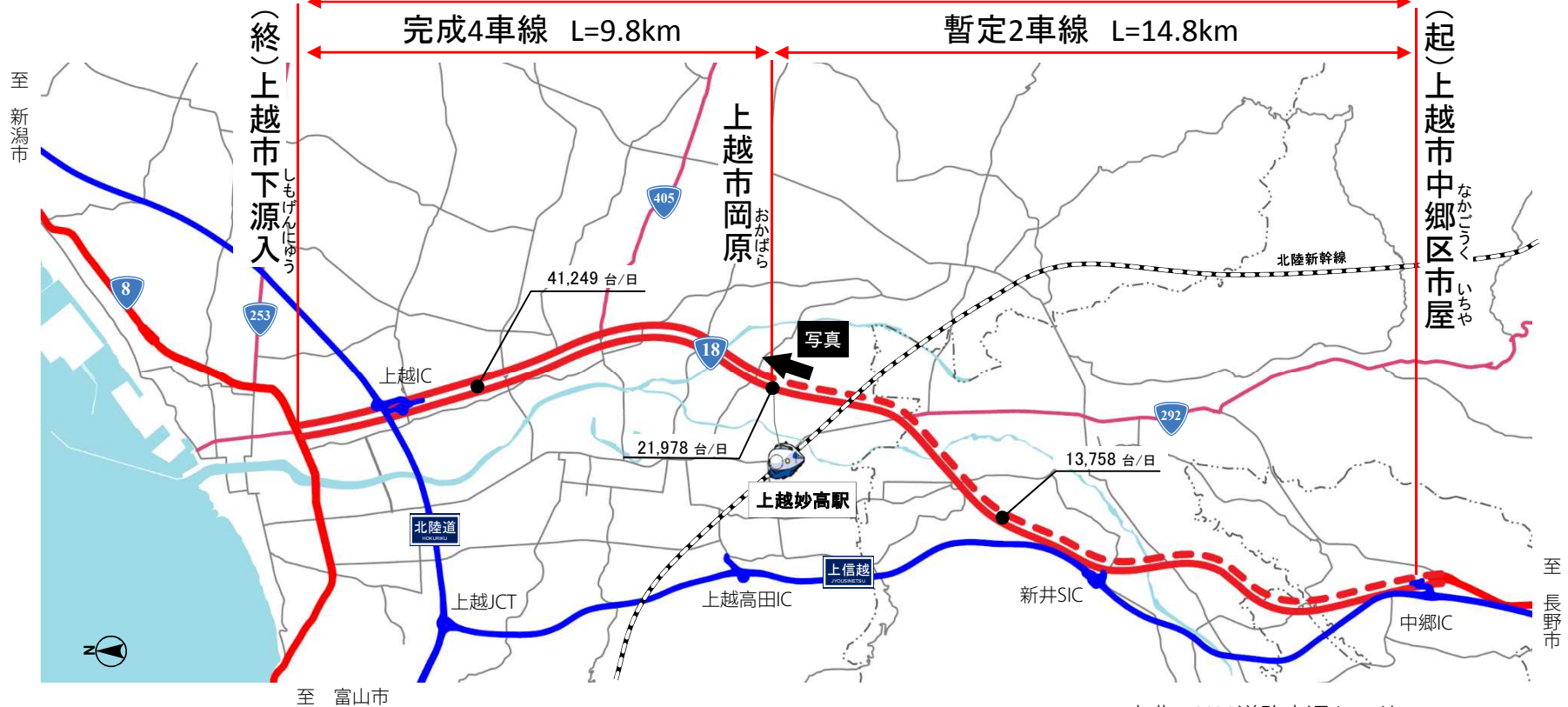
# 4. 事業の評価



写真: 4車線開通後の岡原交差点H25.12  
(直江津方面を望む)



上新バイパス L=24.6km



※出典：H22道路交通センサス

## 4. 事業の評価

事業名	地域高規格道路 上越魚沼地域振興快速道路 一般国道18号 上新バイパス						
起終点	自:新潟県上越市中郷区市屋 至: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」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。						
S50年度事業化	S50～58年度都市計画決定			S50年度用地着手		S53年度工事着手	
全体事業費	約944億円	事業進捗率 (H27年度末予定)	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	11,500～41,100 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
	(事業全体)	2.1		324/1,911億円		349/4,075億円	平成24年度
	(残事業)	1.1	事業費: 維持管理費:	280/1,670億円 44/241億円	走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益:	264/3,373億円 55/596億円 30/105億円	
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量:	(-10%～+10%)	B/C=1.9～2.3	(残事業)	交通量:	(-10%～+10%)	B/C=1.0～1.2
	事業費:	(+10%～-10%)	B/C=2.1～2.2		事業費:	(+10%～-10%)	B/C=1.0～1.2
	事業期間:	(+20%～-20%)	B/C=2.1～2.1		事業期間:	(+20%～-20%)	B/C=1.0～1.1

※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。

※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平成24年度評価時点。

## 4. 事業の評価

### 事業の効果等

- ①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性が向上する。
- ②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性が向上する。
- ③物流等の支援
  - ・卸売市場へのアクセス向上や、周辺の物流や地域開発を支援する。
- ④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。
- ⑤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。
- ⑥救急医療施設への命の道としてのアクセス向上
  - ・第三次救急医療施設(新潟県立中央病院)への搬送時間が短縮する。
- ⑦緊急輸送道路としての信頼性向上
  - ・緊急輸送道路としての信頼性が向上する。
- ⑧冬期間におけるスムーズな交通の確保
  - ・登坂不能車発生時等の渋滞を緩和し、積雪期の円滑な交通の確保が期待される。

### 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頂いており、特に乙吉交差点～寺町交差点間の早期4車線化に向けた要望を頂いている。

#### 知事からの意見

## 4. 事業の評価

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
	<ul style="list-style-type: none"><li>・昭和53～平成17年度 国道8号直江津バイパス(上越市下荒浜～国府)4車線供用</li><li>・平成11年10月 上信越自動車道(中郷IC～上越JCT)開通 (上信越自動車道全線開通)</li><li>・平成17年1月 上信越自動車道「新井スマートIC」供用</li><li>・平成17年1月 上越市、安塚町、浦川原村、大島村、牧村、柿崎町、大潟町、頸城村、吉川町、中郷村、板倉町、清里村、三和村、名立町が上越市として合併。新井市、妙高高原町、妙高村が妙高市として合併。</li><li>・平成27年3月 北陸新幹線(上越妙高駅)開業</li></ul>
事業の進捗状況、残事業の内容等	
	<ul style="list-style-type: none"><li>・事業の進捗状況(H27年度末(予定)) : 事業進捗率62%、用地進捗率72%</li><li>・残事業の内容 : 4車線化及び交差点の立体化の工事</li></ul>
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
	<ul style="list-style-type: none"><li>・上越市寺町交差点～岡原交差点間(L=2.5km)の4車線開通を目指し工事を推進する。</li><li>・残る上越市中郷区市屋～寺町交差点間の4車線化、および交差点の立体化事業については、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。</li></ul>
施設の構造や工法の変更等	
	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li></ul>
対応方針(原案): 事業継続	
	<ul style="list-style-type: none"><li>・国道18号は、上越地域の骨格道路として広域幹線ネットワークの主軸となる路線であり、物流や地域産業の発展、地域住民の日常生活活動を支える重要な役割を担っている。</li><li>・上新バイパスの整備により、円滑な交通を確保するとともに、事故等に対する安全・安心の向上や観光支援、第三次救急医療施設へのアクセス強化、物流の効率化など、多様な効果が見込まれるため事業を継続する。</li></ul>

# 4. 事業の評価

## 費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度：平成27年度

事業名：国道8号 上新バイパス

担当課：道路計画課

担当課長名：東 佑亮

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定													
	判断根拠	チェック欄												
<b>(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合</b>														
<b>事業目的</b>														
・事業目的に変更がない	事業目的に変更が無い	<input checked="" type="checkbox"/>												
<b>外的要因</b>														
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	地元情勢等の変化が無い	<input checked="" type="checkbox"/>												
<b>内的要因&lt;費用便益分析関係&gt;</b>														
※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。														
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	B/Cの算定方法に変更が無い	<input checked="" type="checkbox"/>												
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%*以内]	前回再評価時の便益算定エリアにおける発生集中交通量1,446,085TE/日に対し、今回は1,450,137TE/日であり、需要量の減少はない。(0.3%増加)	<input checked="" type="checkbox"/>												
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%*以内]	事業費の増加は無い	<input checked="" type="checkbox"/>												
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が20%*以内]	前回評価時より事業期間の延長はない。	<input checked="" type="checkbox"/>												
<b>(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合</b>														
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3か年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、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。	<p>前回評価時における下位ケース値が基準値を上回っている H24年度実施の下位値</p> <table border="1"> <tr> <td>【事業全体】</td> <td>・交通量(-10%) B/C=1.9</td> <td>【残事業】</td> <td>・交通量(-10%) B/C=1.0</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・事業費(+10%) B/C=2.1</td> <td></td> <td>・事業費(+10%) B/C=1.0</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・事業期間(+20%) B/C=2.1</td> <td></td> <td>・事業期間(+20%) B/C=1.0</td> </tr> </table>	【事業全体】	・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	<input checked="" type="checkbox"/>
【事業全体】	・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											
前回評価で費用対効果分析を実施している		<input checked="" type="checkbox"/>												
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。														