

# 道路事業の再評価説明資料

## 〔国道８号 白根バイパス〕

平成２８年８月  
北陸地方整備局

# 目 次

|                     |       |      |
|---------------------|-------|------|
| 1. 事業概要             |       |      |
| (1) 事業の目的           | ..... | P 1  |
| (2) 計画の概要           | ..... | P 2  |
| 2. 現在に至る経緯          | ..... | P 3  |
| 3. 事業の効果            |       |      |
| (1) 3便益に係る整備効果      | ..... | P 4  |
| (2) その他の効果          |       |      |
| ①新潟市南区における公共交通の機能強化 | ..... | P 5  |
| ②地域産業の活性化           | ..... | P 6  |
| ③第三次医療施設へのアクセス向上    | ..... | P 7  |
| 4. 費用対効果            | ..... | P 9  |
| 5. 対応方針（原案）         | ..... | P 10 |
| 6. 費用対効果分析実施判定票     | ..... | P 11 |

# 1. 事業概要

## (1) 事業の目的

当事業は、

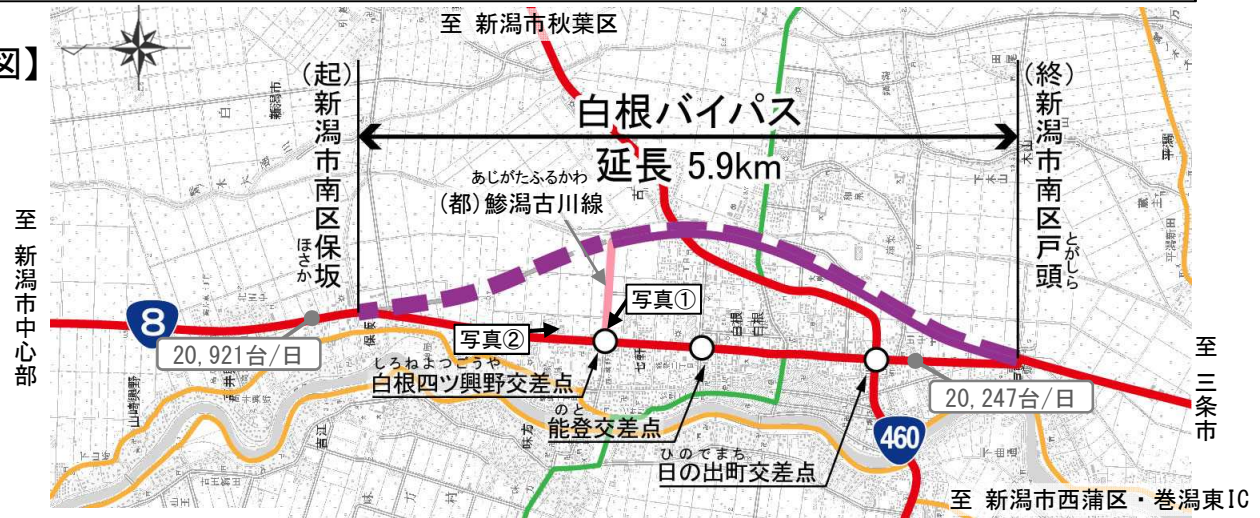
- 交通混雑の緩和と交通事故削減
- 快適で安心安全なまちづくりの推進
- 物流の効率化による企業の生産性向上と地域産業の活性化 など

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

### 【広域図】



### 【位置図】



至新潟市西蒲区



写真①：(都)鯉潟古川線の混雑状況  
（白根四ツ興野交差点付近）

至三条市



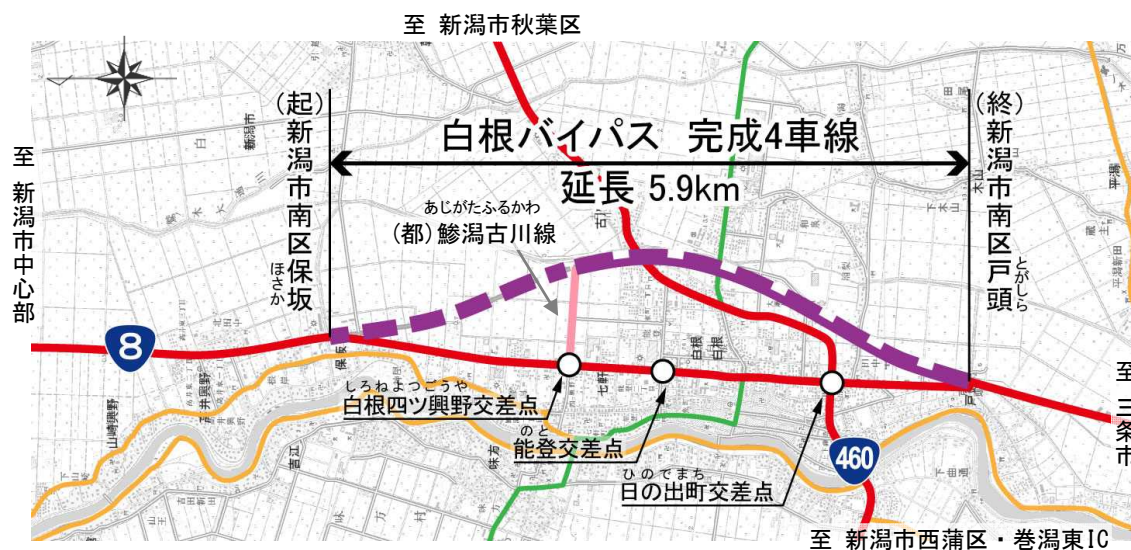
写真②：国道8号未整備区間の混雑状況  
（白根四ツ興野交差点付近）

# 1. 事業概要

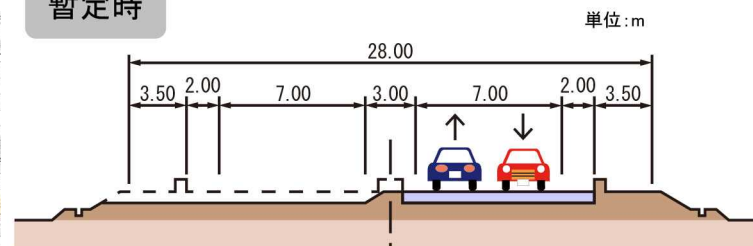
## (2) 計画の概要

- 事業名：国道8号 白根バイパス
- 起終点：(起)新潟県新潟市南区保坂<sup>ほさか</sup>  
(終)新潟県新潟市南区戸頭<sup>とがしら</sup>
- 事業化：平成3年度
- 平成28年度末までの投資額(予定)：約230億円(進捗率58%)
- 延長：5.9km
- 都市計画決定：昭和63年度
- 全体事業費：約400億円

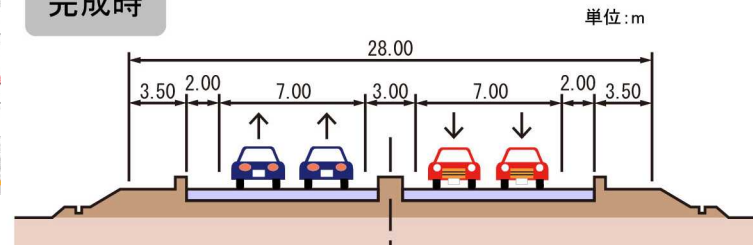
標準横断図



暫定時



完成時



## 2. 現在に至る経緯

### (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、継続）  |
| 平成25年度 | 事業再評価（指摘事項なし、継続）  |
| 平成26年度 | 暫定2車線供用<br>（南区 <sup>あじがた</sup> 鵜瀬～同区 <sup>とがしら</sup> 戸頭 延長 3.9km） |

### (2) 事業の進捗状況

平成28年度末（予定）、金額は税込み

|           | 全体     | 執行済額   | 進捗率 | 残事業費   |
|-----------|--------|--------|-----|--------|
| 事業費       | 約400億円 | 約230億円 | 58% | 約170億円 |
| うち用地費・補償費 | 約112億円 | 約111億円 | 99% | 約1億円※  |

※電柱移設等、公共補償のみ

○前回再評価（平成25年度）以降、新潟市南区<sup>あじがた</sup>鵜瀬～同区<sup>とがしら</sup>戸頭（終点）間の延長3.9kmについて工事を進め、平成27年3月22日に暫定2車線により供用。

### (3) 今後の事業展開

- 新潟市南区<sup>ほさか</sup>保坂（起点）～同区<sup>あじがた</sup>鵜瀬間について、平成30年度的全線暫定2車線による供用に向けて事業を推進する。
- 4車線化については、交通状況を勘案しつつ整備を進める。



写真：白根バイパス暫定2車線開通式（H27.3.22）

# 3. 事業の効果

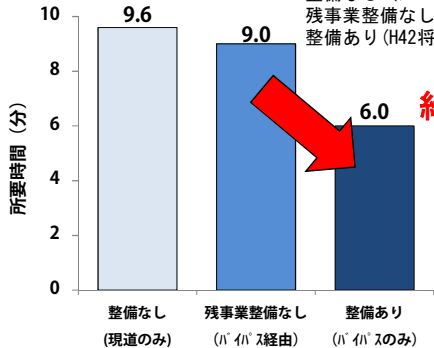
## (1) 3便益に係る整備効果

### ① 走行時間の短縮、② 交通事故件数の減少

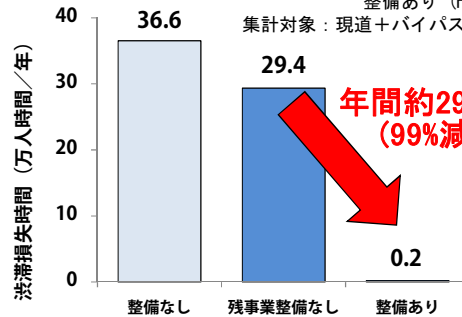
○白根バイパスの整備により、円滑な走行環境が確保され、事業区間の走行時間が約3.0分、渋滞損失時間が年間約29.2万人時間の削減効果が見込まれる。

○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、事業区間の死傷事故率が年間約1.7件/km減少し、安全性向上が期待できる。

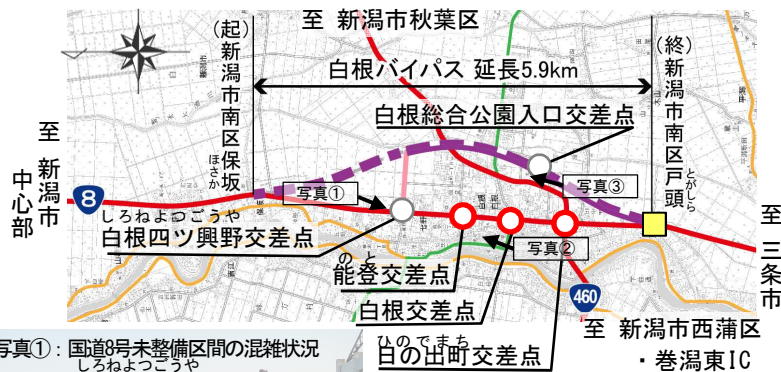
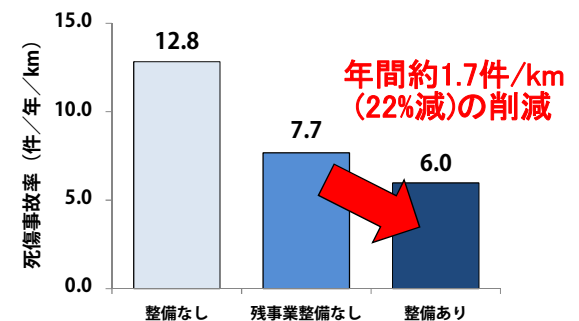
【所要時間の短縮】 出典：整備なし（プローブデータ(H26.10)）  
残事業整備なし（ETC2.0(H27.10)）  
整備あり（H42将来交通量推計値）



【渋滞損失時間の削減】 出典：速度 所要時間短縮と同様  
交通量 整備なし（H22道路交通センサ）  
残事業整備なし（実測値(H27.4)を基本）  
整備あり（H42将来交通量推計値）

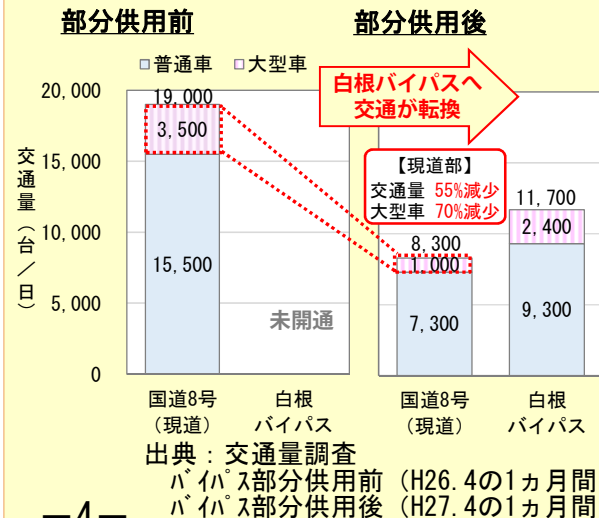


【死傷事故率の減少】 出典：H42将来交通量推計値  
集計対象：現道+バイパス



| 凡例 |                                    |
|----|------------------------------------|
|    | 主要渋滞箇所(交差点のみ表示)<br>※渋滞対策協議会による選定箇所 |
|    | 事故危険箇所<br>※道路安全性検討委員会による選定箇所       |

【平成26年度末部分供用前後の交通状況】



写真②：部分供用前は市街地に交通が集中  
(国道8号：白根小学校前)



写真③：大型車をはじめ交通が大きくシフト  
(白根バイパス：白根総合公園入口交差点)



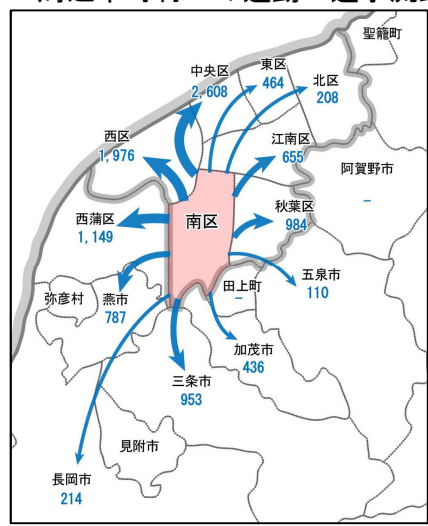
# 3. 事業の効果

## (2) その他の効果

### ①新潟市南区における公共交通の機能強化

- 新潟市南区には軌道系の公共交通がないため、通勤・通学手段としてバス利用が多く、特に新潟市中央区へのバス利用割合が高いこともあり、混雑時間帯等の路線バスの定時性・速達性向上が課題である。
- バイパス部分供用後も通過交通※の約3割が現道区間に残っており、沿道の商業施設への交通と通過交通が混在することで、現道区間の走行性が低下している。
- 白根バイパスの整備により、「都市基盤と公共交通の機能強化」を進める南区のまちづくりに寄与する。

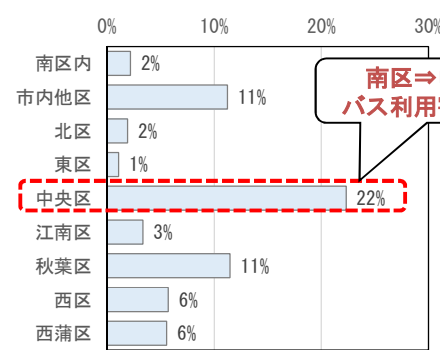
【南区から市内他区及び  
周辺市町村への通勤・通学流動】



出典：H22国勢調査  
15歳以上の就業者・通学者を対象  
100人以上を表示

※通過交通：白根バイパス事業区間を通過し、三条市と新潟市中心部を行き来する交通

【南区住民の通勤・通学時のバス利用割合】



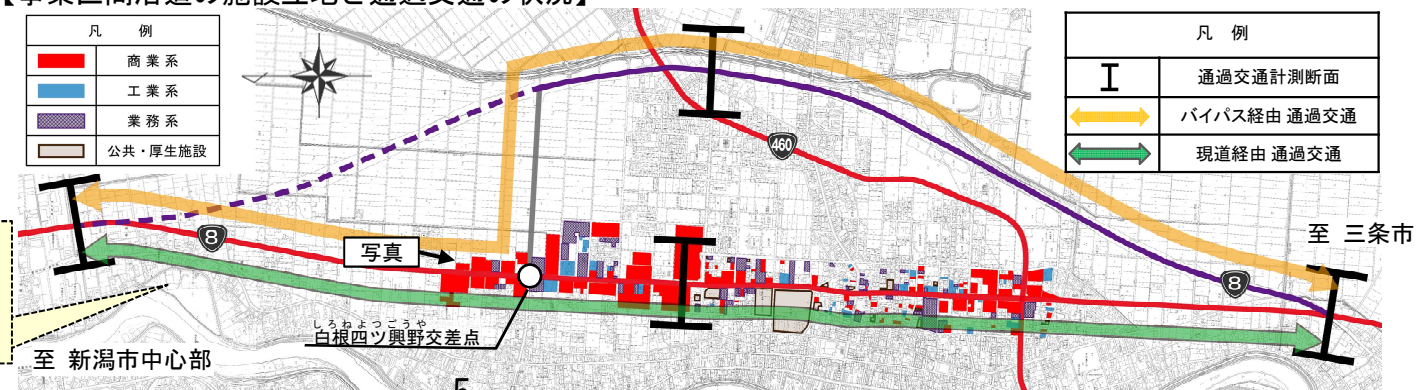
南区⇒中央区の  
バス利用割合が高い

出典：H22国勢調査  
15歳以上の就業者  
・通学者を対象

【混雑時間帯のバス走行状況】



【事業区間沿道の施設立地と通過交通の状況】



バイパス部分供用後も現道部に  
通過交通が約3割残り  
走行性が低下

出典：ETC2.0 (H27.4~H28.2)

# 3. 事業の効果

## ②地域産業の活性化

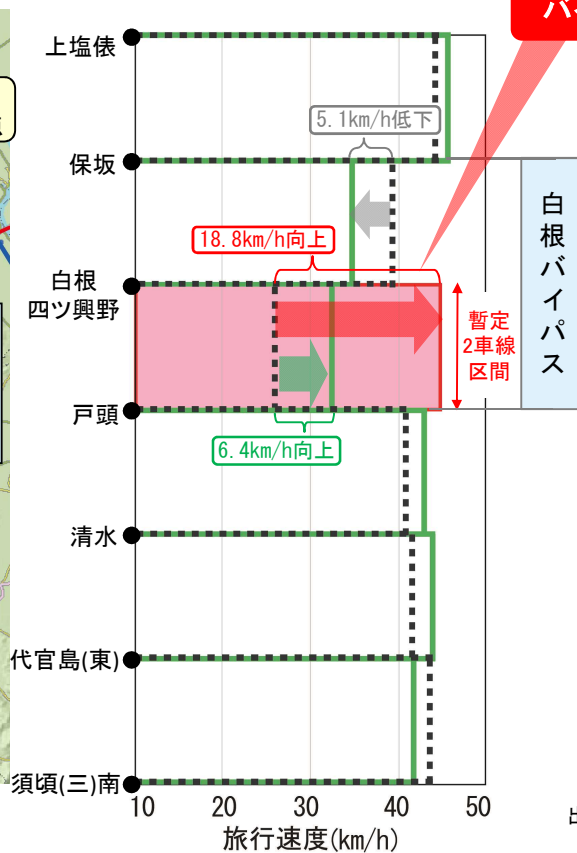
- 当該事業区間周辺には複数の工業団地や流通施設が立地しており、白根北部第2工業団地には、航空機関連産業の振興を図る「NIIGATA SKY PROJECT」の事業拠点が展開。
- 関東圏や関西圏など広域な出荷先を有する施設から、最寄り的高速IC（三条燕IC）へのアクセスにおいて、事業区間現道部は走行速度が低い区間となっている。
- 白根バイパスの整備により、高速IC等へのアクセス性向上や各工業団地等への企業立地のさらなる促進、航空機など新たな産業振興、地域産業の活性化・物流効率化による生産性向上に寄与することが期待できる。

【新潟市南区の工業団地】



北陸道から  
関東・関西圏へ

【区間別上下平均旅行速度】



バイパス部分供用区間：速度の改善

【白根北部第2工業団地】

### <NIIGATA SKY PROJECT>

新潟地域における産学官連携による航空機関連産業を支援する取組みの総称。白根北部第2工業団地は、戦略的複合共同工場整備事業※に取り組む重要な拠点。



※戦略的複合共同工場：航空機部品共同工場に併せて一部、技術支援・人材育成の研究機能を持つ工場（新潟市公表資料より）

| 凡例        |  |                   |
|-----------|--|-------------------|
| バイパス部分供用前 |  | 現道のみ              |
| バイパス部分供用後 |  | 現道のみ              |
|           |  | バイパス<br>(暫定2車線区間) |

出典：  
供用前（プローブデータ（H26.10 平日、12時間平均））  
供用後（ETC2.0（H27.10 平日、12時間平均））

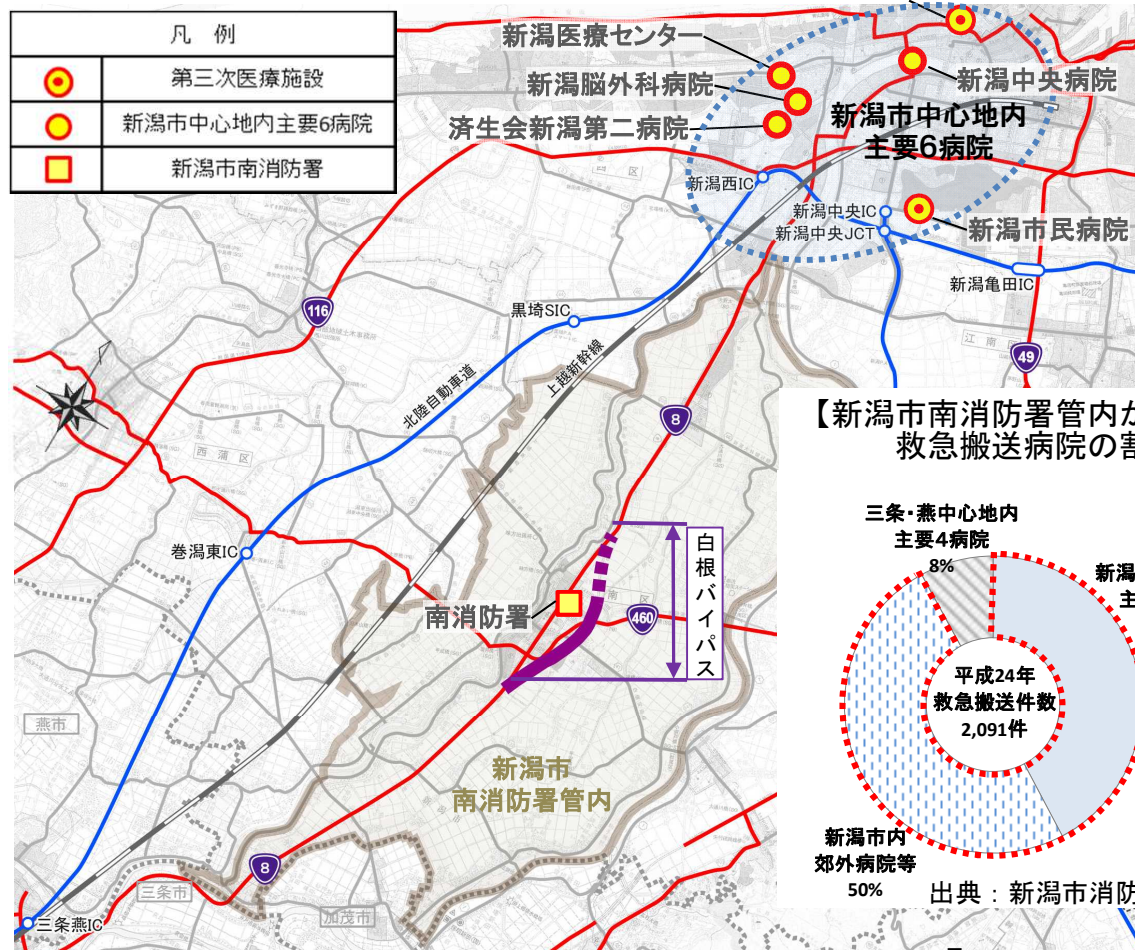


# 3. 事業の効果

## ③第三次医療施設へのアクセス向上

- 新潟市南消防署管内から救急搬送される病院の割合は、約9割が新潟市内でそのうち約4割が新潟市中心地内の主要6病院が占めており、国道8号が利用されている。
- 白根バイパスの整備により、第三次医療施設である新潟市民病院の南区内における30分圏域カバー人口が約2.6千人増加するとともに、走行性向上による迅速な救急搬送に貢献する。

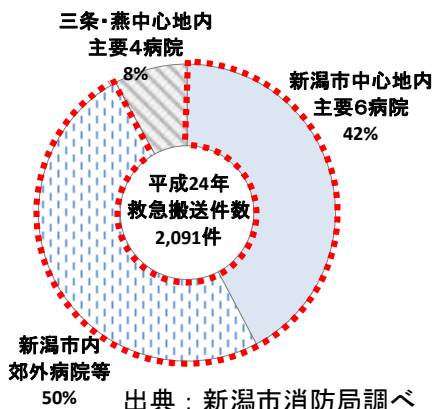
【南消防署管内から救急搬送される主な病院】 新潟大学医学総合病院



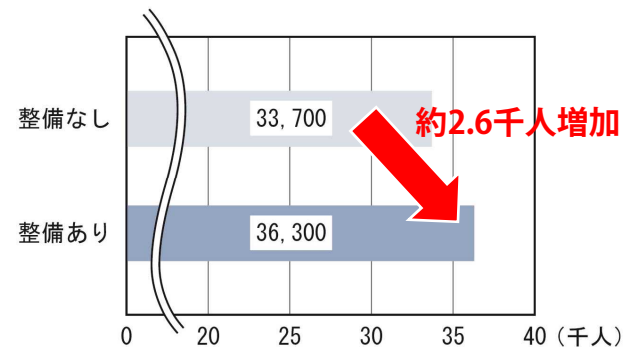
【救急搬送についての現場の声】

- 『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
- 『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
- 出典：新潟市消防局南消防署ヒアリング (H25. 6) より

【新潟市南消防署管内から救急搬送病院の割合】



【新潟市民病院までの南区内30分圏域カバー人口の増加】



所要時間：  
H22道路交通センサス非混雑時速度を基本に設定  
白根バイパス事業区間は60km/hで設定

### 3. 事業の効果

#### 事業の効果等

##### ①新潟市南区における公共交通の機能強化

- ・新潟市南区では混雑時間帯等の路線バスの定時性・速達性向上、現道区間から通過交通を排除することによる、現道区間の走行性向上が課題となっており、白根バイパスの整備により「都市基盤と公共交通の機能強化」を進める南区のまちづくりに寄与する。

##### ②地域産業の活性化

- ・事業区間周辺には複数の工業団地等が立地、航空機産業の支援など新たな産業を支える拠点もあり、白根バイパスの整備は、物流効率化による生産性向上や地域産業の活性化等に寄与する。

##### ③第三次医療施設へのアクセス向上

- ・白根バイパスの整備により、第三次医療施設である新潟市民病院の南区内における30分圏域カバー人口が増加するなど、迅速な救急搬送に貢献する。

##### ④現道区間の沿道環境改善

- ・白根バイパスの整備により、大型車等が現道からバイパスに転換することで、騒音など沿道環境の改善が期待できる。

##### ⑤冬期における円滑な交通の確保

- ・国道8号現道利用者（冬期に関するアンケート）の多くは積雪時の交通集中状況について問題を感じており、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。

## 4. 費用対効果

|               |  |                         |                |                      |                                     |                                 |        |
|---------------|--|-------------------------|----------------|----------------------|-------------------------------------|---------------------------------|--------|
| 事業名           | 国道8号 白根バイパス  |                         |                |                      |                                     |                                 |        |
| 起終点           | 自：新潟県新潟市南区保坂 <sup>ほさか</sup><br>至：新潟県新潟市南区戸頭 <sup>とがしら</sup>  |                         |                |                      | 延長                                  | 5.9km                           |        |
| 事業概要          | 国道8号白根バイパスは、「交通渋滞の緩和と交通事故削減」、「快適で安心安全なまちづくりの推進」、「物流の効率化による企業の生産性向上と地域産業の活性化」などを目的とした延長5.9kmのバイパス事業である。 |                         |                |                      |                                     |                                 |        |
| 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                          |                                 |        |
| 全体事業費         | 約400億円   | 事業進捗率<br>(平成28年度末予定)    | 58%            | 供用済延長                | 3.9km(暫定2車線) 平成26年度末部分供用            |                                 |        |
| 計画交通量         | 26,900~41,300 台/日  |                         |                |                      |                                     |                                 |        |
| 費用対効果<br>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)   | 1.2                     | 189/438億円      |                      | 529/529億円                           |                                 | 平成25年度 |
|               | (残事業)  | 2.8                     | 事業費：<br>維持管理費： | 139/388億円<br>50/50億円 | 走行時間短縮便益：<br>走行経費減少便益：<br>交通事故減少便益： | 433/433億円<br>70/70億円<br>27/27億円 |        |
| 感度分析の結果       |  |                         |                |                      |                                     |                                 |        |
| (事業全体)        | 交通量：   | (-10%~+10%) B/C=1.1~1.4 | (残事業)          | 交通量：                 | (-10%~+10%) B/C=2.5~3.2             |                                 |        |
|               | 事業費：   | (+10%~-10%) B/C=1.2~1.2 |                | 事業費：                 | (+10%~-10%) B/C=2.6~3.0             |                                 |        |
|               | 事業期間：  | (+20%~-20%) B/C=1.1~1.3 |                | 事業期間：                | (+20%~-20%) B/C=2.6~3.0             |                                 |        |

※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平成25年度評価時点。

※費用及び便益額は整数止めとする。

※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。

## 5. 対応方針（原案）

### (1) 事業の必要性等に関する視点

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- 平成16年度に市町村合併で旧白根市が新潟市となる。  
平成26年度に暫定2車線で部分供用したが、未供用区間の現道で混雑が発生しており早期の全線供用が必要。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- 事業の進捗状況：用地進捗率99%、事業進捗率58%（平成28年度末予定）  
残事業の内容：新潟市南区保坂～同区鮭瀬間の暫定2車線整備、全線4車線化

### (2) 事業の進捗の見込みの視点

- 新潟市南区保坂から同区鮭瀬間（2.0km）については平成30年度の全線暫定2車線化に向け工事を推進するとともに、4車線化については、交通状況を勘案しつつ整備を進める。

### (3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

### (4) 関係する地方公共団体等の意見

- 政令市長の意見：国道8号白根バイパスは、市内外の交流・連携の活性化に向けた機能強化のほか、地域産業の活性化や路線バスの定時性・速達性向上を始めとする本市南区におけるまちづくり施策の支援など様々な効果が期待されることから、引き続き事業を継続し、早期完成に向けて速やかな事業執行をお願いしたい。

### (5) 対応方針（原案）：事業継続

- 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、交通渋滞の緩和と交通事故削減、快適で安心安全なまちづくりの推進、物流の効率化による企業の生産性向上と地域産業の活性化など、期待される効果は大きいため事業を継続する。

# 6. 費用対効果分析実施判定票

## 費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度：平成28年度

事業名：国道8号 白根バイパス

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  | 事業目的に変更がない。   | <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<br>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ない。  | <input checked="" type="checkbox"/> |
| <b>内的要因&lt;費用便益分析関係&gt;</b><br>※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。<br>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<br>判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]  | 費用便益分析マニュアルの変更がない。  | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2. 需要量等の変更がない<br>判断根拠例[需要量等の減少が10%*以内]   | 発生集中交通量の減少がない。  | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 3. 事業費の変化<br>判断根拠例[事業費の増加が10%*以内]  | 事業費の増加はない。  | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4. 事業展開の変化<br>判断根拠例[事業期間の延長が10%*以内]  | 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<br>判断根拠例[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上]<br>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。  | 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。<br>H25年度感度分析の下位値<br>[全体事業] ・交通量(-10%) B/C=1.1 [残事業] ・交通量(-10%) B/C=2.5<br>・事業費(+10%) B/C=1.2 ・事業費(+10%) B/C=2.6<br>・事業期間(+20%) B/C=1.1 ・事業期間(+20%) B/C=2.6 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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。   |   |                                     |