

道路事業の再評価説明資料

〔国道８号 直江津バイパス〕

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	．．．．．	P 5
①北陸新幹線・上越妙高駅と主要観光地間を結ぶ 観光ルートとしての機能向上	．．．	P 5
②第三次医療施設（新潟県立中央病院）へのアクセス向上	．．．	P 6
③重要港湾直江津港へのアクセス向上	．．．．．	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、

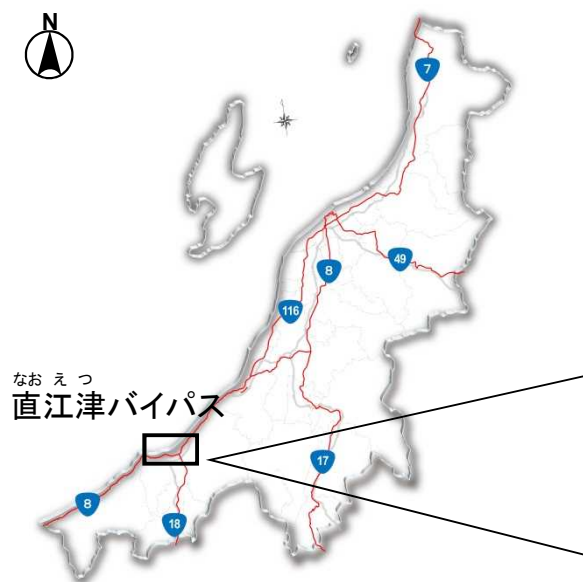
- 交通混雑の緩和と交通事故削減
- 地域開発・産業への支援
- 物流効率化による企業の生産性向上 など

を目的とし、国道8号の新潟県上越市大潟区^{おおがた}犀潟^{さいがた}～新潟県上越市^{むしゅう}虫生^{むしゅう}岩戸^{いわと}間についてバイパス整備を行うものである。

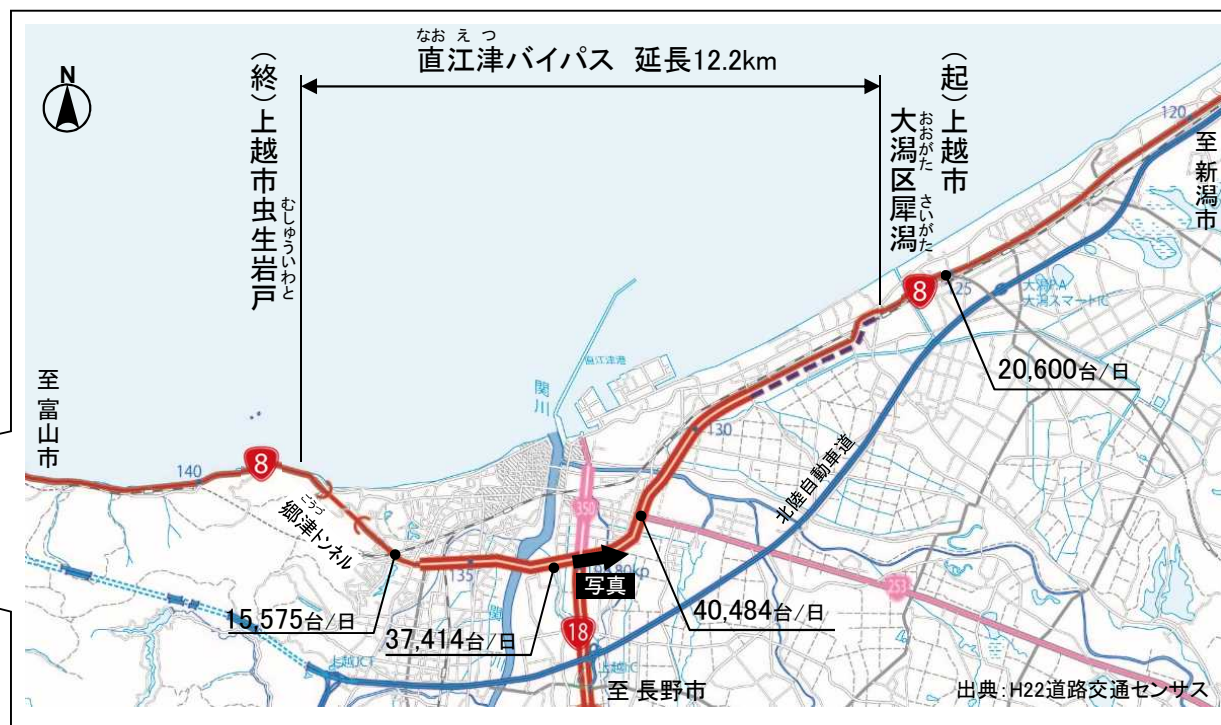


写真：下源入交差点付近
(新潟方面を望む)

【広域図】



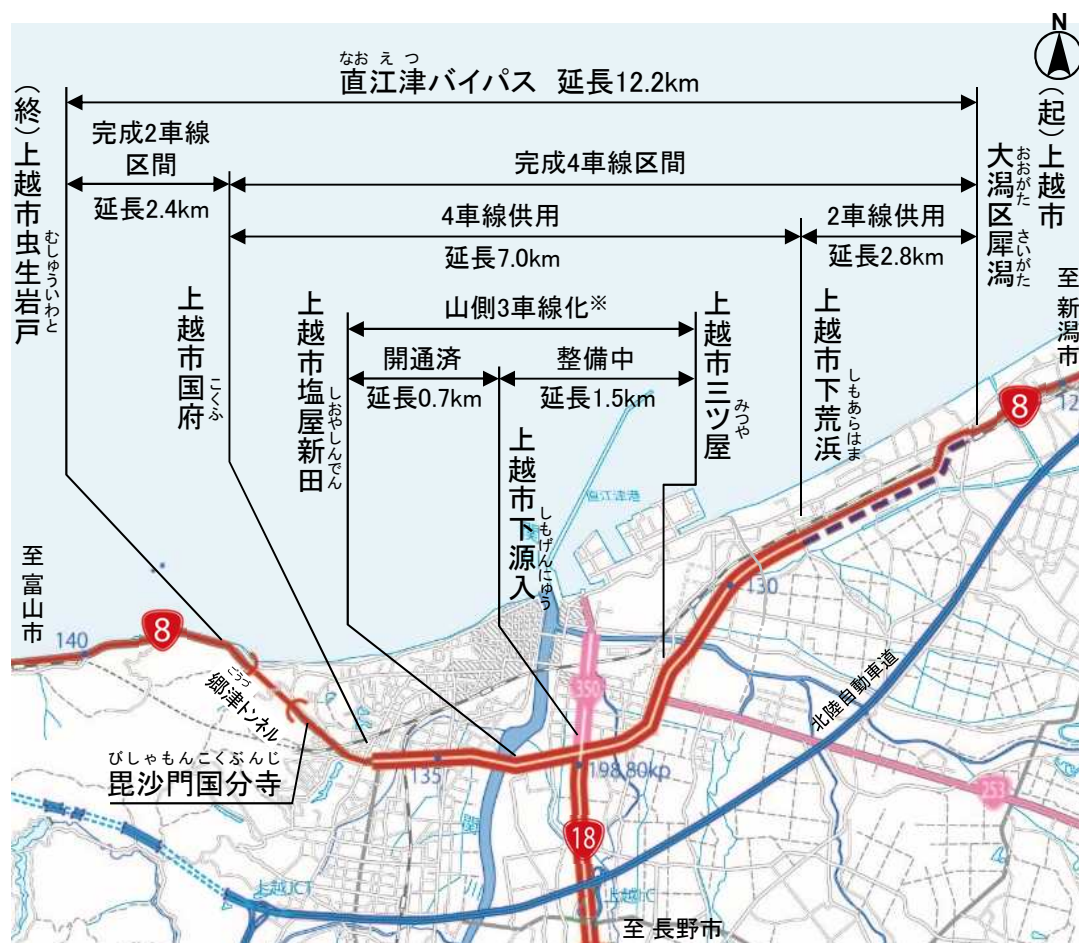
【位置図】



1. 事業概要

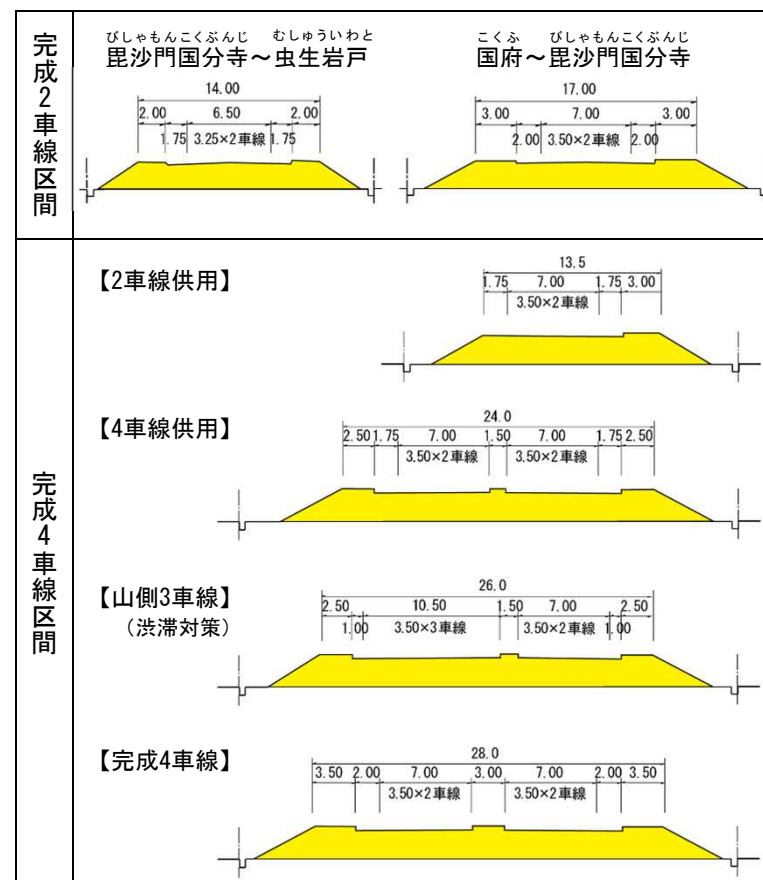
(2) 計画の概要

- 事業名：国道8号 直江津バイパス
- 起終点：(起)新潟県上越市大潟区犀潟 (終)新潟県上越市虫生岩戸
- 事業化：昭和41年度
- 平成28年度末までの投資額(予定)：約228億円(進捗率63%)
- 延長：12.2km
- 都市計画決定：昭和42年度～平成10年度
- 全体事業費：約360億円



【標準横断面図】

(単位：m)



※渋滞が著しい下り線を片側3車線に拡幅する対策

2. 現在に至る経緯

(1) 事業の経緯

年 度	主な経緯
昭和41年度	事業化
昭和42年度	用地着手
昭和42年度	都市計画決定 上越市夷浜～上越市五智国分
昭和43年度	工事着手
昭和45～昭和49年度	上越市大瀧区犀潟～上越市虫生岩戸間 暫定2車線開通
昭和47年度	都市計画決定 上越市五智国分～上越市虫生岩戸
昭和53～平成17年度	上越市下荒浜～上越市国府間 4車線開通
平成元年度	都市計画変更 上越市夷浜～上越市虫生岩戸
平成9年度	都市計画決定 上越市大瀧区犀潟～上越市夷浜
平成10年度	都市計画変更 上越市下荒浜～上越市頸城区西福島
平成24年度	上越市下源入～上越市塩屋新田間 山側3車線開通
平成17、22、25年度	事業再評価(指摘事項なし、継続)

(2) 事業の進捗状況 平成28年度末(予定)、金額は税込み

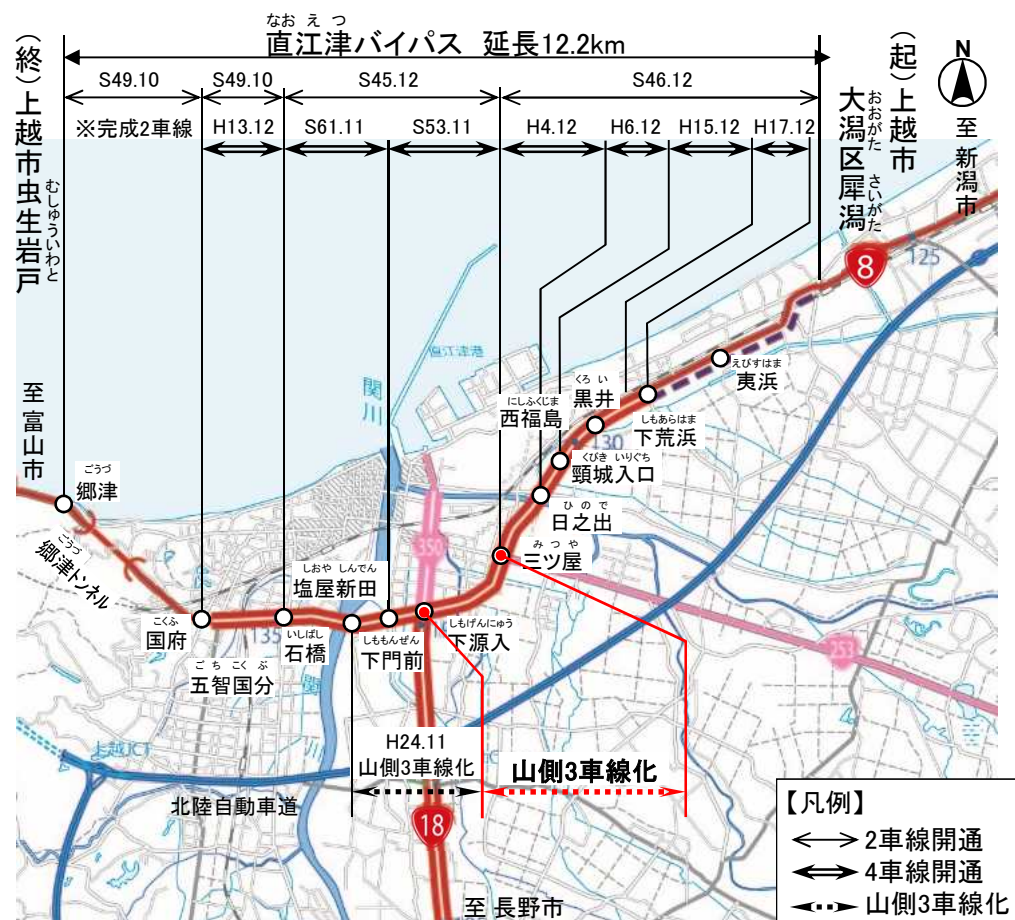
	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約360億円	約228億円	63%	約132億円
うち用地費・ 補償費	約138億円	約90億円	65%	約48億円

○国道8号周辺の開発による交通量増加から市街地で混雑が発生している。
○平成25年度再評価以降、三ツ屋^{みつゝや}～下源入^{しもげんにゅう}間の山側3車線化にむけて用地取得。

(3) 今後の事業展開

○三ツ屋～下源入間の山側 3車線化については、早期完成を目指して整備を進める。

○犀潟～下荒浜間の4車線化については、交通状況を勘案し整備を進める。

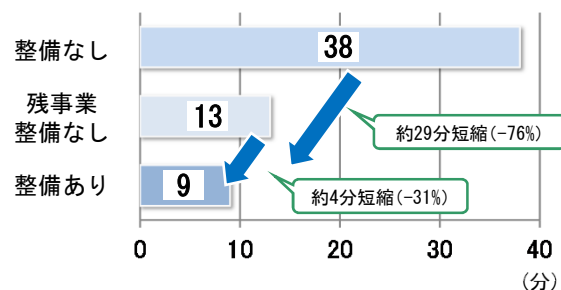


3. 事業の効果

(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

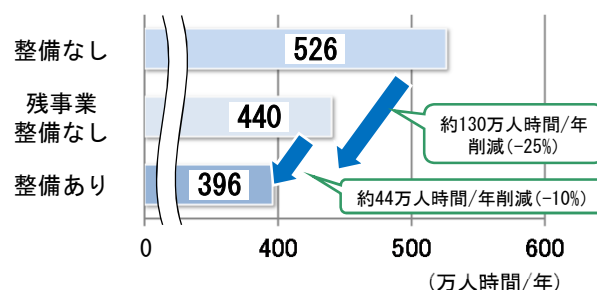
- 直江津バイパスの整備により、円滑な走行環境が確保され、走行時間は犀潟から下源入間で約4分短縮し、渋滞損失時間は年間約44万人時間の削減効果が見込まれる。
- 今後の整備により、下源入～塩屋新田間(山側3車線化)の事例のように、渋滞が緩和されることによる死傷事故件数の減少が期待される。

【犀潟～下源入間(混雑時)の所要時間】



出典：整備なし・整備あり (H42将来交通量推計値)
残事業整備なし (プローブデータ (H27.10))

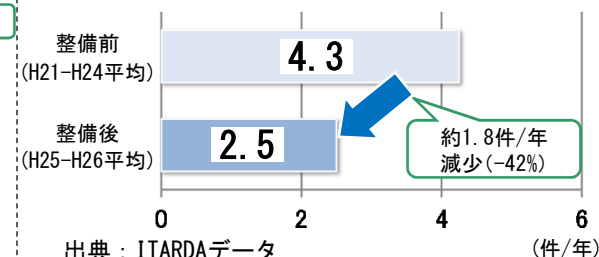
【渋滞損失時間の削減】



出典：H42将来交通量推計値
集計対象：便益算定範囲

【山側3車線化による死傷事故の削減(下源入～塩屋新田)】

平成24年に開通した下源入～塩屋新田の山側3車線化により、死傷事故件数は約4割減少した。



出典：ITARDAデータ



写真：山側3車線化区間の渋滞状況
【安江西交差点付近】 (富山方面を望む)

3. 事業の効果

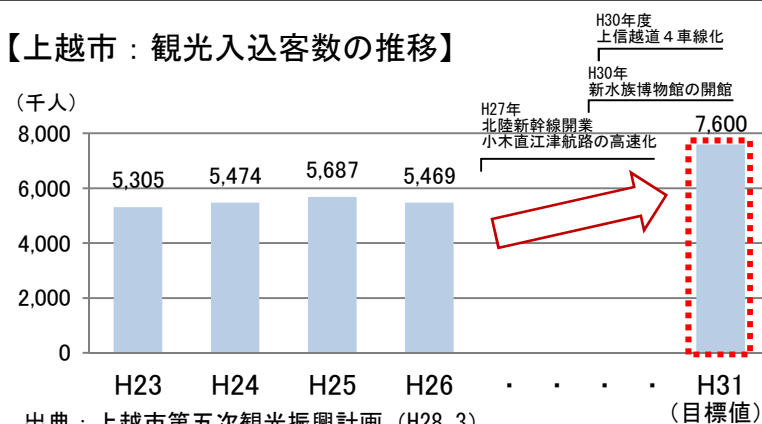
(2) その他の効果

①北陸新幹線・上越妙高駅と主要観光地間を結ぶ観光ルートとしての機能向上

- 上越地域は豊富な観光資源に恵まれた地域であり、国道8号沿線には観光施設が多く点在している。
- 平成27年3月に北陸新幹線(上越妙高駅)が開業し、今後は新水族博物館の開館や上信越道4車線化等による観光入込客数の増加が見込まれており、直江津バイパスの整備は、地域の観光支援に寄与する。



【上越市：観光入込客数の推移】



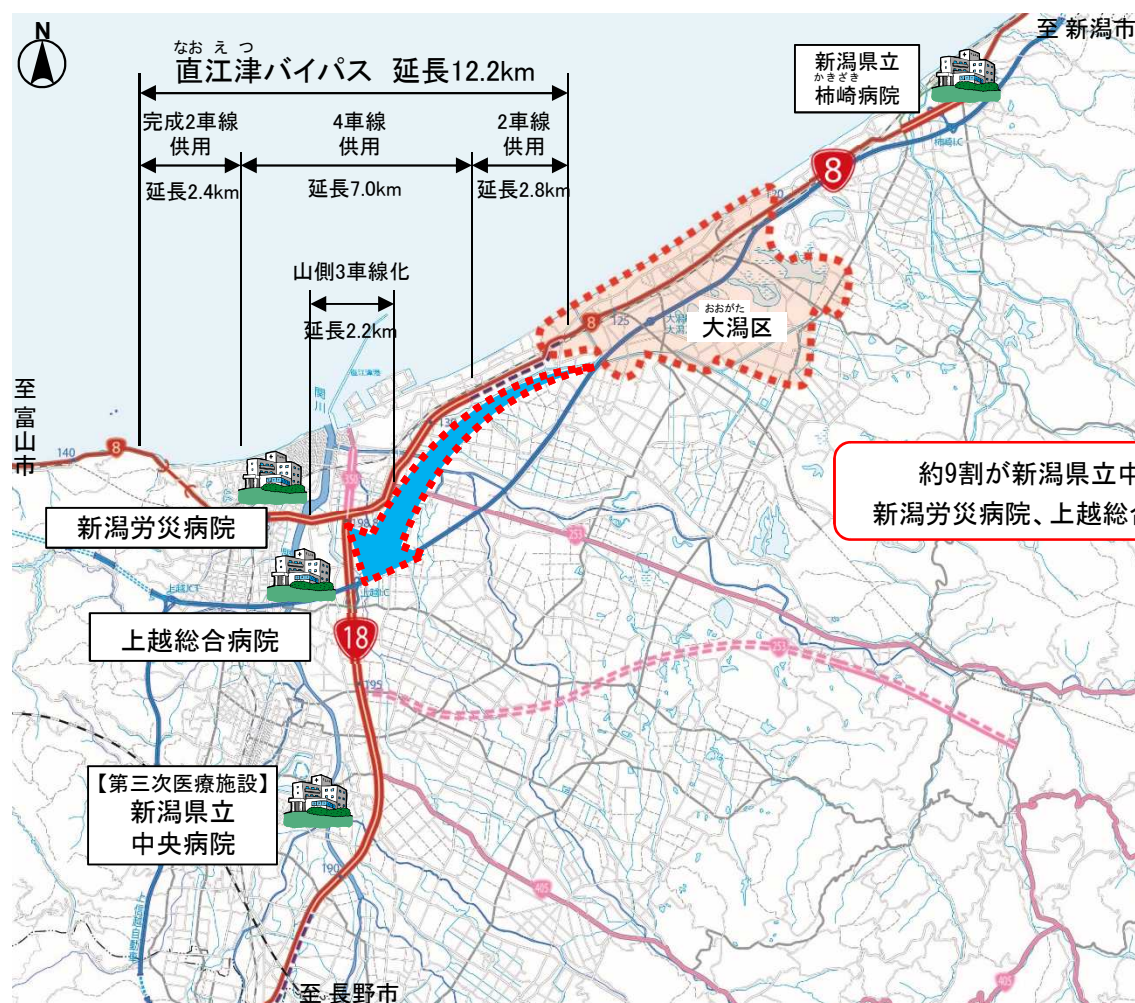
番号	施設名称等	入込客数
①	鵜の浜海水浴場	7.1万人 ※1
②	鵜の浜温泉	7.9万人
③	道の駅よしかわ杜氏の郷	5.9万人
④	大湯水と森公園	9.8万人 ※2
⑤	佐渡(直江津・小木航路)	7.6万人 ※3
⑥	水族博物館(H30年新たに開館)	18.0万人
⑦	なおえつ海水浴場	18.4万人 ※1
⑧	たにはま海水浴場(県内第1位の客数)	23.6万人 ※1
⑨	春日山城跡	27.5万人
⑩	上越観光物産センター	11.3万人
⑪	高田公園(観桜会)	131.3万人

出典：H26年度観光入込客統計（新潟県）

3. 事業の効果

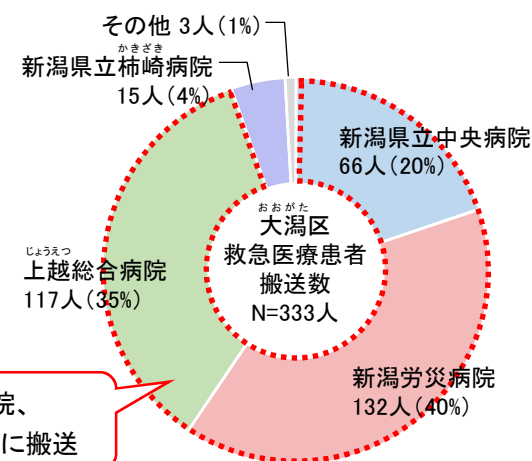
②第三次医療施設（新潟県立中央病院）へのアクセス向上

- 上越市大潟区では、救急医療患者搬送先の約9割が上越市街地方面の病院となっている。
- 直江津バイパスの整備により、上越地方唯一の第三次医療施設である新潟県立中央病院の30分圏域カバー人口が約1.6千人増加するなど、迅速な救急医療患者の搬送に貢献する。



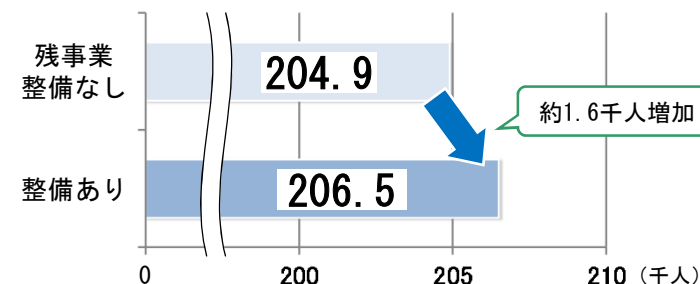
約9割が新潟県立中央病院、
新潟労災病院、上越総合病院に搬送

【大潟区の救急医療患者搬送先】



出典：上越地域消防事務組合資料 (H27)

【新潟県立中央病院の 30分圏域カバー人口の増加】 (一般道を利用した場合)

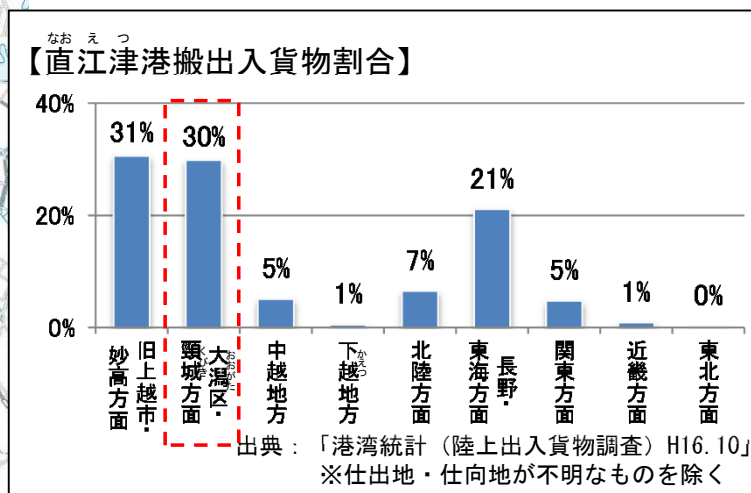
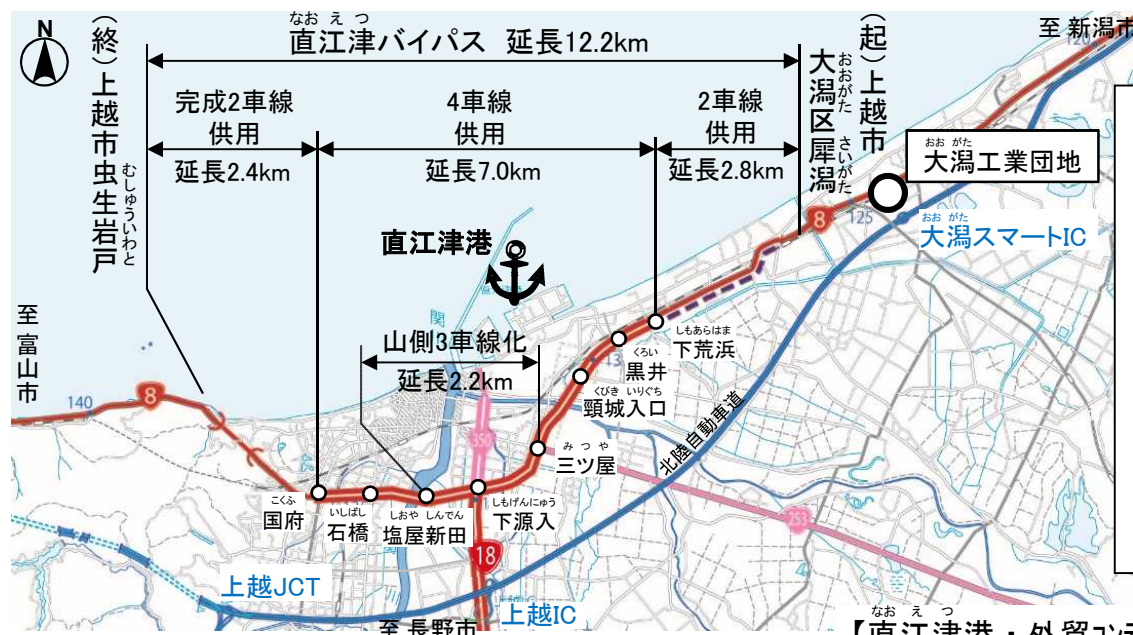


出典：H42将来交通量推計値

3. 事業の効果

③重要港湾直江津港へのアクセス向上

- 直江津港は、外貿コンテナ貨物取扱量が増加傾向であり、環日本海地域の玄関口として重要な役割を担っている。
- 直江津港搬出入貨物の約3割は大潟区、頸城方面であることから、直江津バイパスはアクセス道路として重要な役割を担っており、直江津港を利用した物流効率化による企業の生産性向上が期待される。



直江津港

S63: 旅客ターミナル完成

H7: 釜山定期コンテナ航路開設

H10: 丹東・大連定期コンテナ航路開設

H24: 火力発電所稼働（中部電力）

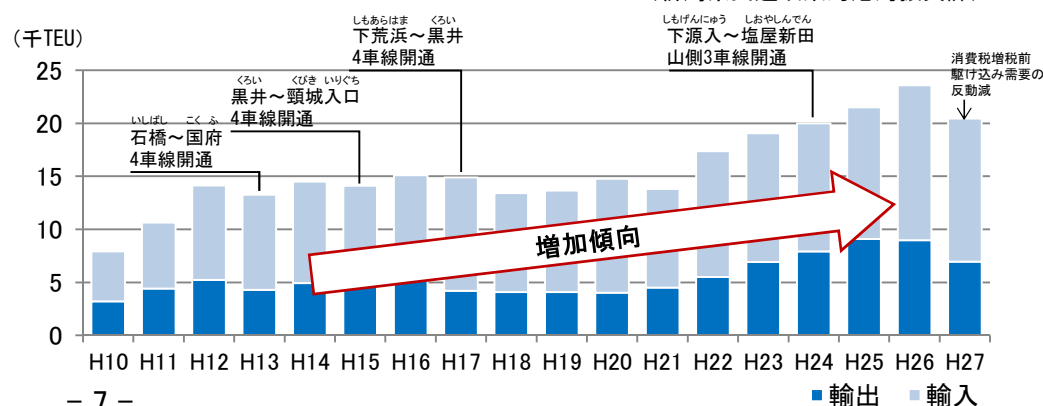
H25: LNG受入基地竣工

H35: 火力発電所稼働予定（東北電力）



出典：新潟県上越地域振興局直江津港湾事務所提供

【直江津港・外貿コンテナ取扱量（実入）】 出典：外貿コンテナ貨物取扱量（新潟県交通政策局港湾振興課）



3. 事業の効果

事業の効果等

①北陸新幹線・上越妙高駅と主要観光地間を結ぶ観光ルートとしての機能向上

- ・上越地域は豊富な観光資源に恵まれた地域であり、国道8号沿線には観光施設が多く点在している。
- ・平成27年3月に北陸新幹線(上越妙高駅)が開業し、今後は新水族博物館の開館や上信越道4車線化等による観光入込客数の増加が見込まれており、直江津バイパスの整備は、地域の観光支援に寄与する。

②第三次医療施設(新潟県立中央病院)へのアクセス向上

- ・上越市大潟区では、救急医療患者搬送先の約9割が上越市街地方面の病院となっている。
- ・直江津バイパスの整備により、上越地方唯一の第三次医療施設である新潟県立中央病院の30分圏域カバー人口が約1.6千人増加するなど、迅速な救急医療患者の搬送に貢献する。

③重要港湾直江津港へのアクセス向上

- ・直江津港は、外貿コンテナ貨物取扱量が増加傾向であり、環日本海地域の玄関口として重要な役割を担っている。
- ・直江津港搬出入貨物の約3割は大潟区、頸城方面であることから、直江津バイパスはアクセス道路として重要な役割を担っており、直江津港を利用した物流効率化による企業の生産性向上が期待される。

4. 費用対効果

事業名	国道8号 直江津バイパス						
起終点	自:新潟県上越市大潟区犀潟 至:新潟県上越市虫生岩戸					延長	12.2km
事業概要	国道8号直江津バイパスは、交通混雑の緩和と交通事故削減、地域開発・産業への支援、物流効率化による企業の生産性向上や、などを目的とした延長12.2kmのバイパス事業である。						
昭和41年度事業化		昭和42,47年度、平成9年度都市計画決定 (平成元,10年度変更)			昭和42年度用地着手		昭和43年度工事着手
全体事業費	約360億円	事業進捗率 (平成28年度末予定)	63%	供用済延長	2.8km(暫定2車線) 2.4km(完成2車線) 7.0km(完成4車線)		
計画交通量	16,200～39,900 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)	2.0	130/1,015億円		209/2,008億円		平成25年度
	(残事業)	1.6	事業費: 維持管理費:	104/885億円 26/131億円	走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益:	178/1,704億円 28/ 244億円 3.3/ 60億円	
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量:	(-10%～+10%) B/C=1.8～2.1		(残事業)	交通量:	(-10%～+10%) B/C=1.6～1.7	
	事業費:	(+10%～-10%) B/C=2.0～2.0			事業費:	(+10%～-10%) B/C=1.5～1.8	
	事業期間:	(+20%～-20%) B/C=1.9～2.0			事業期間:	(+20%～-20%) B/C=1.5～1.7	

※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17年1月に1市6町7村が合併し上越市となる。 国道8号周辺の開発による交通量増加から混雑が発生しており、三ツ屋～下源入間の山側3車線化が必要。	
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65%、事業進捗率63%（平成28年度末予定） 残事業の内容：三ツ屋～下源入間の山側3車線化、犀潟～下荒浜間の4車線化 等	

(2) 事業の進捗の見込みの視点

○三ツ屋～下源入間（1.5km）の山側3車線化については早期完成にむけ工事を推進するとともに、犀潟～下荒浜間については交通状況を勘案し整備を進める。
--

(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、コスト縮減に努力する。

(4) 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：上越市から早期整備推進の要望を頂いており、特に三ツ屋～下源入間の早期山側3車線化及び犀潟～下荒浜間の早期4車線化に向けた要望を頂いている。
○知事の意見：地域の安全確保等のため、事業を継続する必要がある。

(5) 対応方針（原案）：事業継続

○直江津バイパスは、新潟県新潟市から京都府京都市に至る国道8号のうち、上越市大潟区犀潟～同市虫生岩戸までの延長12.2kmを結ぶ道路であり、上越都市圏の骨格を成す重要な役割を担っている。
○直江津バイパスの整備により、交通混雑の緩和と交通事故削減、地域開発・産業への支援、物流効率化による企業の生産性向上など、多様な効果が見込まれる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 直江津バイパス

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
(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		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的に変更がない。	☒
外的要因		
・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ない。	☒
内的要因<費用便益分析関係> ※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]	費用便益分析マニュアルの変更がない。	☒
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]	発生集中交通量の減少がない。	☒
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%※以内]	事業費の増加はない。	☒
4. 事業展開の変化 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。	☒
(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		
・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カ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。	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。 H25年度感度分析の下位値 〔全体事業〕・交通量(-10%) B/C=1.8 〔残事業〕・交通量(-10%) B/C=1.6 ・事業費(+10%) B/C=2.0 〔事業費(+10%) B/C=1.5 ・事業期間(+20%) B/C=1.9 〔事業期間(+20%) B/C=1.5	☒
前回評価で費用対効果分析を実施している		☒
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		