

# 道路事業の再評価説明資料

## 〔国道8号 かしわ ざき 柏崎バイパス〕

(一括審議)

令和2年10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	3
3. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）	P	4
4. 費用対効果	P	5
5. 事業の必要性、進捗の見込み等	P	6
6. 対応方針（原案）	P	7

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23、26、29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826億円	約603億円	73%	約223億円
うち用地費・補償費	約276億円	約258億円	93%	約19億円

※表示桁数の関係で一致しないことがある。

- 令和2年7月3日（仮称）柏崎トンネルが貫通。
- 柏崎市城東～同市鯨波間のトンネル工事、改良工事及び柏崎市東原町～同市茨目間の道路設計、埋蔵文化財調査、改良工事を推進。

## (3) 今後の事業展開

- 柏崎市城東～同市鯨波間 (L=3.6km) 及び柏崎市東原町～同市茨目間 (L=3.0km) の早期暫定2車線供用を目指して整備を進める。

### 【標準横断面図】

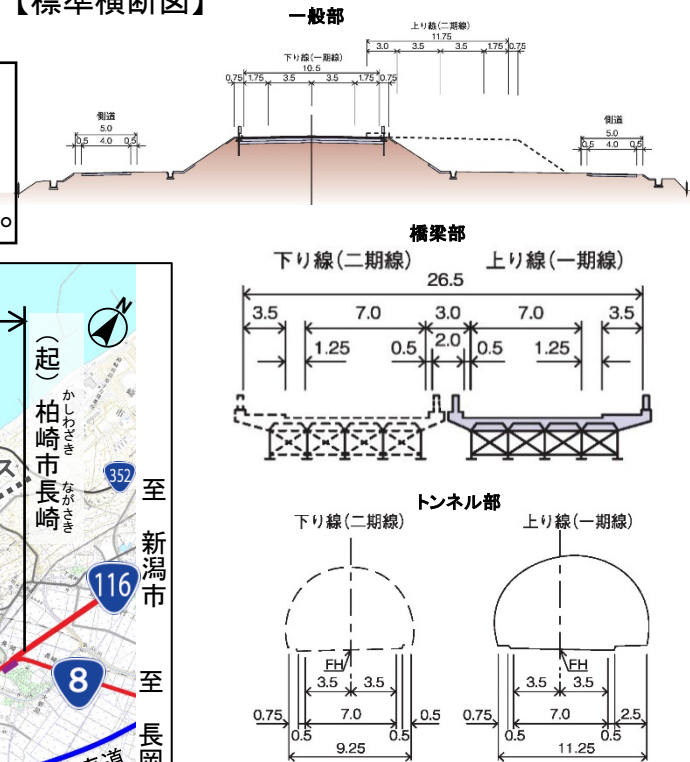


図1-3 標準横断面図

### 【構造規格】

種級区分：3種1級  
設計速度：80km/h



図1-1 広域図



写真1 (仮称) 柏崎トンネル貫通



図1-2 位置図

# 1. 前回事業評価からの進捗状況及び変更点

## (4) 前回事業評価からの変更点

### 柏崎トンネルの湧水対策等の追加

○柏崎トンネルにおいて、掘削時に脆弱な地山に加え、多量の湧水が発生したため、対策のための工事費が増額。

#### ▶ 補助工法の変更

掘削時に多量の湧水が発生したことにより、切羽が安定せず、また長尺鋼管先受の定着が見込めない。

#### → ・鏡吹付工の追加

- ・注入材をモルタルからシリカレジンに変更

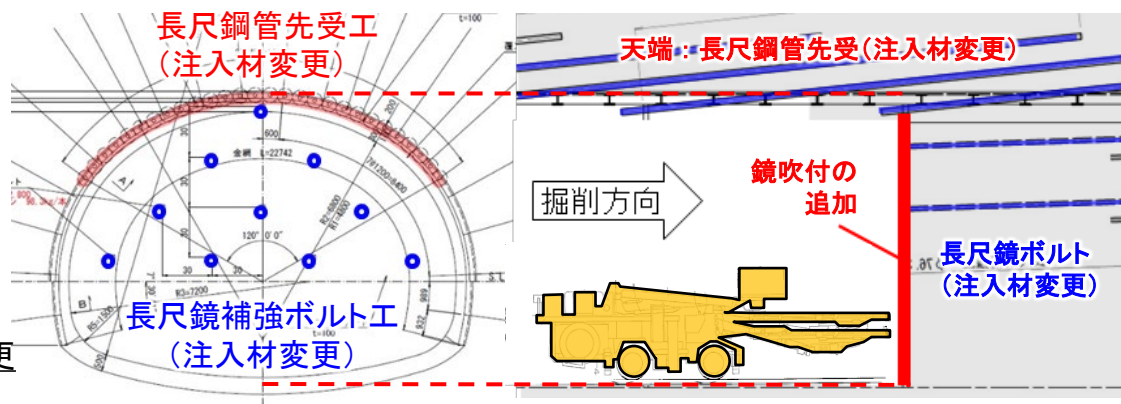


図1-4 補助工法概略図

#### ▶ 掘削土の泥濘化対策・濁水プラントの規模変更

多量の湧水により掘削土が泥濘化し、仮置場への運搬が困難であったことから、固化材の添加を実施。

また、想定より湧水量が増加したため濁水プラントの規模変更が必要となった。

プラント処理能力	当初：60m <sup>3</sup> /h
	変更：120m <sup>3</sup> /h



写真2 泥濘化の状況



写真3 規模変更後の濁水プラント

## (5) 見直し後の事業費

全体事業費： 約826億円 → 約856億円 (+30億円、3.6%増)

## 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

- ・ 柏崎<sup>かしわざき</sup>バイパスの整備により、円滑な走行環境が確保され、走行時間に約9分の短縮が期待される。

##### ② 交通事故の減少

- ・ 柏崎<sup>かしわざき</sup>バイパスの整備により、安全な走行環境が確保され、現道区間で年間約9件の交通事故削減が期待される。

#### (2) その他の効果

##### ① 災害時における交通の確保

- ・ 平成19年中越沖地震では柏崎<sup>かしわざき</sup>バイパスの未開通区間において片側交互通行や狭隘な道路への迂回を強いられたが、柏崎<sup>かしわざき</sup>バイパスの整備により、災害時の交通問題の緩和に大きな役割を果たすことが期待される。
- ・ そのほか、豪雪、豪雨、事故等による北陸自動車道通行止め時や、柏崎<sup>かしわざき</sup>市中心部を流れる「鵜川」<sup>うかわ</sup>氾濫による国道8号の現道一部区間冠水時には緊急避難路として機能の役割も期待される。

##### ② 冬期間のスムーズな交通の確保

- ・ 国道8号の現道区間では、降積雪期に急勾配区間で登坂不能車が多数発生しているが、柏崎<sup>かしわざき</sup>バイパスの整備により、急勾配区間を回避することで冬期間の円滑な通行確保が期待される。

##### ③ 主要な観光地へのアクセス向上

- ・ 国道8号の現道区間では、海水浴期に渋滞が発生しているが、柏崎<sup>かしわざき</sup>バイパスの整備により、海水浴場や海岸沿いに集中する観光施設等へのアクセス向上が期待される。

# 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8号 柏崎バイパス

---

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、周辺環境に変化がない	■	
前回評価からの事業費・事業期間の増加			
		増加無し	10%以内増加
事業費の増加	事業費の増加は3.6%(約826億円 → 856億円)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
事業期間の増加	事業期間の延長は7.7%(39年間 → 42年間)※開通見通しは未公表	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
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)	<input type="checkbox"/>	
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量等の減少は無い	<input checked="" type="checkbox"/>	
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(一般国道352号 <sup>あらはま</sup> 荒浜バイパス)	<input type="checkbox"/>	
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	平成29年度から令和元年度までの事業費の平均は21.0億円であり、事業規模に対して費用対効果分析に要する費用が小さい(3ヶ年の平均事業費に対する平均的な分析費用の割合:0.2%)	<input type="checkbox"/>	
前回評価で資料の作成を省略していない		<input checked="" type="checkbox"/>	
前回評価で費用対効果分析を省略していない		<input checked="" type="checkbox"/>	
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	国道8号 <sup>かしわぎ</sup> 柏崎バイパス						
起終点	起点：新潟県柏崎市長崎 <sup>かしわぎ</sup> <sup>ながさき</sup> 終点：新潟県柏崎市鯨波 <sup>かしわぎ</sup> <sup>くじらなみ</sup>					延長	11.0km
事業概要	国道8号 <sup>かしわぎ</sup> 柏崎バイパスは、柏崎市街地の交通混雑を解消し円滑な交通を確保、広域幹線道路ネットワークの強化などを目的とした延長11.0kmのバイパス事業である。						
昭和62年度事業化	平成元年度都市計画決定		平成3年度用地着手		平成5年度工事着手		
全体事業費	約856億円	事業進捗率 (令和元年度末)	73%	供用済延長	3.1km (暫定2車線)		
計画交通量	13,300～35,300 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) 1.003				248/1,338億円	1,227/1,343億円	
	(残事業) 4.9	事業費： 170/1,210億円 維持管理費： 78/129億円	走行時間短縮便益： 1,058/1,170億円 走行経費減少便益： 136/137億円 交通事故減少便益： 33/36億円	令和2年度			
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量： (-10%～+10%) B/C=0.9～1.1	(残事業)	交通量： (-10%～+10%) B/C=4.4～5.4				
	事業費： (+10%～-10%) B/C=0.99～1.02		事業費： (+10%～-10%) B/C=4.6～5.3				
	事業期間： (+20%～-20%) B/C=0.97～1.04		事業期間： (+20%～-20%) B/C=4.9～5.0				

※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】

- ・ 本事業の整備により、災害時における交通の確保、冬期間のスムーズな交通の確保、主要な観光地へのアクセス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：用地進捗率93%、事業進捗率73%（令和元年度末）
- ・ 残事業の内容：用地取得、道路設計、埋蔵文化財調査、改良工事

## 事業の進捗の見込みの視点

- ・ かしわざき 柏崎市城東～じょうとう 同市鯨波間くじらなみの調査・設計及びかしわざき 柏崎市東原町～ひがしはら まち 同市茨目間いばらめの道路設計、埋蔵文化財調査、改良工事を推進し、早期の暫定2車線供用を目指して整備を進める。

## コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・ 建設発生土の有効利用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

## 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：かしわざき 柏崎市や国道8号かしわざき 柏崎バイパス事業促進協議会からは本道路の整備促進についての要望を頂いている。
- ・ 知 事 の 意 見           ： 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、災害時における円滑な交通が確保されるなど、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、コスト縮減に努めつつ、着実な整備をお願いします。



## 6. 対応方針（原案）

### 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。