

道路事業の再評価説明資料

〔国道8号 なお え つ直江津バイパス〕

(一括審議)

令和3年8月

北陸地方整備局

目 次

1. 前回事業評価からの進捗状況	.....	P	1
2. 事業の投資効果	.....	P	2
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

(1) 前回事業評価から事業実施状況

年度	主な経緯
平成17、22、25、28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2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360億円	約232億円	64%	約128億円
うち用地費・補償費	約138億円	約91億円	66%	約47億円

○ 改良工、電線共同溝等を推進中。

(3) 今後の事業展開

- ミツ屋～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。

(4) 前回事業評価からの変更点

- 用地買収の難航や電線共同溝の協議が必要なことから、事業期間を58年間から63年間に変更。



図1-1 広域図



写真1-1 ミツ屋交差点付近
(新潟方面を望む)

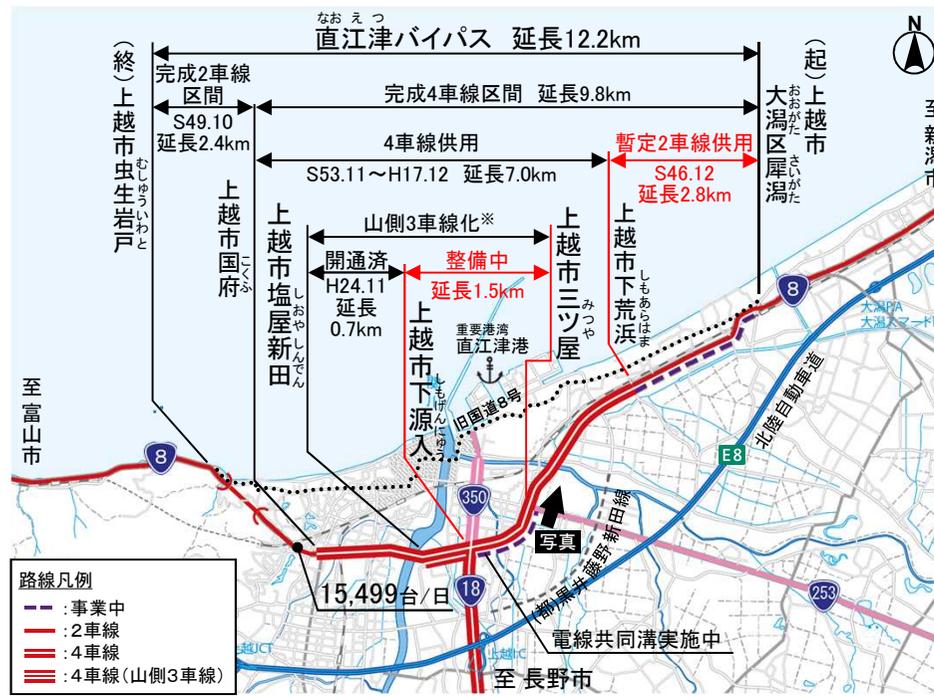


図1-2 位置図 交通量出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
※渋滞が著しい下り線を片側3車線に拡幅する対策

【構造規格】

完成2車線区間	完成4車線区間
種級区分：3種2級	種級区分：3種1級
設計速度：60km/h	設計速度：80km/h

【標準横断面図】

(単位：m)

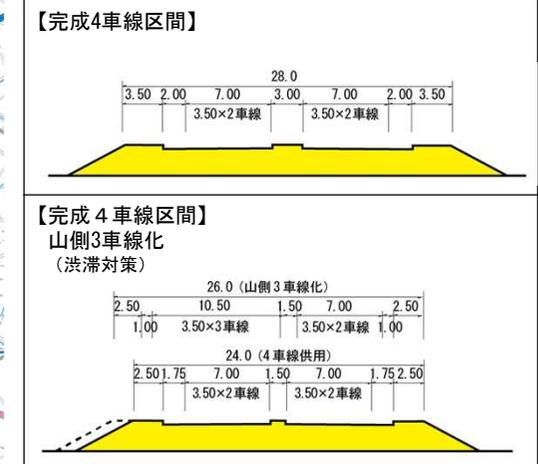


図1-3 標準横断面図

2. 事業の投資効果

(1) 便益に係る整備効果 ①走行時間の短縮、②交通事故の減少

○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7分短縮される。
 ○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。

①走行時間の短縮

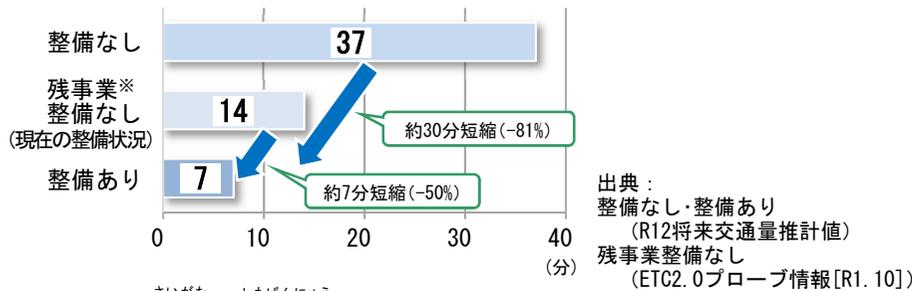


図2-1 犀潟～下源入間(混雑時)の所要時間

※残事業：犀潟～下荒浜の4車線化、三ツ屋～下源入の山側3車線化

②交通事故の減少

平成24年に開通した下源入～塩屋新田の山側3車線化後、死傷事故件数は約6割減少した。

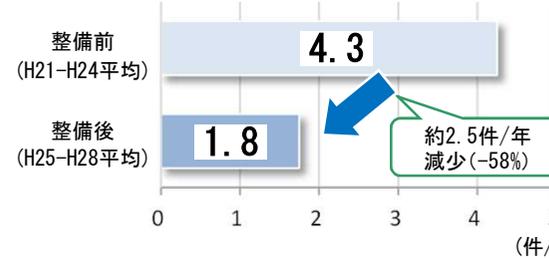


図2-2 山側3車線後の死傷事故の削減(下源入～塩屋新田)

【参考】
 残事業区間の平均死傷事故件数(H25-H28平均)
 犀潟～下荒浜 6.3件/年
 三ツ屋～下源入 3.5件/年



図2-3 位置図



写真2-1 山側3車線化区間の渋滞状況【下源入東交差点付近】(富山方面を望む)

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

- ・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7分短縮し、渋滞損失時間は年間約8万人時間の削減効果が見込まれる。

② 交通事故の減少

- ・下源入～塩屋新田間（山側3車線化）の整備により死傷事故件数は約6割削減されており、残事業区間の整備により、渋滞緩和による更なる死傷事故件数の減少が期待される。

(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。
- ・上越市の観光入込客数は、うみがたり（新水族博物館）開館（H30）などの影響から増加傾向であり、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ほぼ全て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、上越市大潟区から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への走行時間の短縮が見込まれ、迅速な救急医療患者の搬送が期待される。

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。

3. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和3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： 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、周辺環境等に変化がない	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
事業費の増加	事業費の増加はない	■ □
事業期間の増加	事業期間の延長は8.6%(58年間 → 63年間) ※開通見通しは未公表	□ ■
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)	□
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量等の減少はない	■
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 (都市計画道路 黒井藤野新田線の一部区間)	□
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	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。 平成28年度評価時の感度分析の下位値 [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	■
前回評価で資料の作成を省略していない		■
前回評価で費用対効果分析を省略していない		□
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： 一括 資料： 作成 費用対効果分析： 実施 とする。		

4. 費用対効果

事業名	国道8号 <small>なおえつ</small> 直江津バイパス						
起終点	起点：新潟県上越市大潟区犀潟 終点：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, 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 (令和2年度末)	64%	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	16,400~32,900 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)	1.7	124/1,392億円		139/2,345億円		令和3年度
(残事業)	1.1	事業費：	92/1,239億円	走行時間短縮便益：	119/1,914億円		
			維持管理費：	32/153億円	走行経費減少便益：	17/316億円	
					交通事故減少便益：	3.4/116億円	
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量： (-10%~+10%) B/C=1.5~1.9			(残事業)	交通量： (-10%~+10%) B/C=1.002~1.2		
	事業費： (+10%~-10%) B/C=1.7~1.7				事業費： (+10%~-10%) B/C=1.02~1.1		
	事業期間： (+20%~-20%) B/C=1.7~1.7				事業期間： (+20%~-20%) B/C=1.1~1.1		

※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3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】

- ・ 前回再評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

【事業の投資効果】

- ・ 本事業の整備により「走行時間の短縮」「交通事故の減少」「観光ルートとしての機能向上」「第三次医療施設へのアクセス向上」「重要港湾直江津港へのアクセス向上」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66%、事業進捗率64%（令和2年度末）
- ・ 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

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。

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コンクリート二次製品・長尺製品の活用等によるコスト縮減に努力する。

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。
- ・ 知事の見解：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、交通混雑の緩和や交通事故の減少につながるとともに、北陸新幹線・上越妙高駅などの様々な施設へのアクセスが向上され、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）

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。