

道路事業の再評価説明資料

〔国道８号 ^{いと い がわ ひがし}糸魚川東バイパス〕

（一括審議）

令和４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	10
4. 費用対効果	P	11
5. 事業の必要性、進捗の見込み等	P	12
6. 対応方針（原案）	P	14

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3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450億円	約307億円	68%	約143億円
うち用地費・補償費	約119億円	約115億円	97%	約4億円

(3) 今後の事業展開

○糸魚川市間脇～糸魚川市梶屋敷間（延長3.8km）の早期開通を目指して整備を進める。

(4) 前回事業評価からの変更点

○埋設物の移設協議が必要なことから事業期間を36年間から39年間に変更。



写真1-1：糸魚川市押上付近



写真1-2：糸魚川市間脇付近

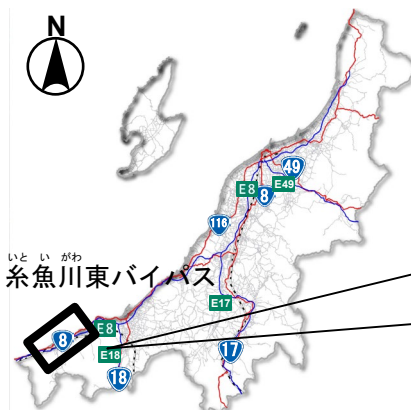


図1-1 広域図

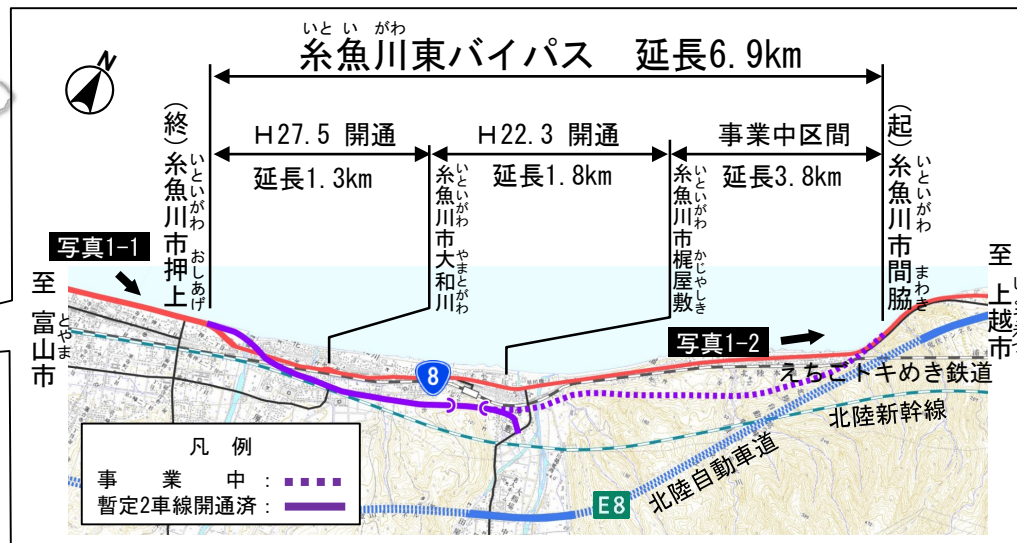


図1-2 位置図

【構造規格】

種級区分：3種2級
設計速度：60km/h

【標準横断面図】

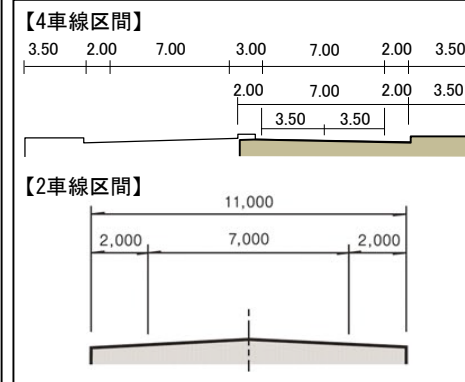


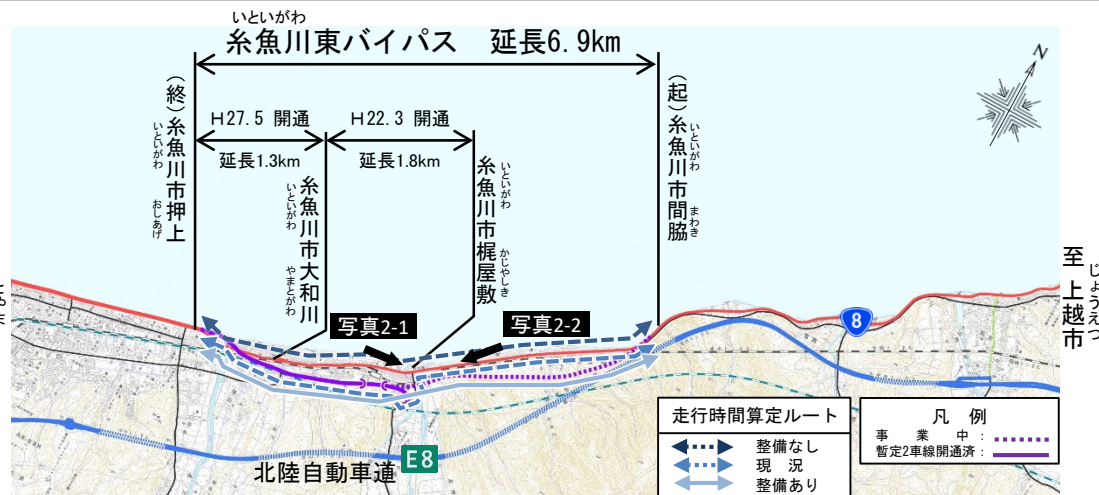
図1-3 標準横断面図

2. 事業の投資効果

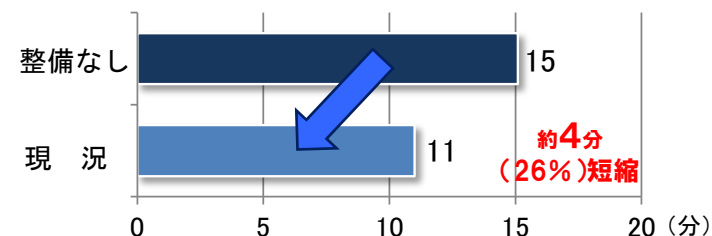
(1) 便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮

- 国道8号は、糸魚川市と周辺市町村を結ぶ幹線道路としての役割を担っている。
- 糸魚川東バイパスの暫定2車線部分開通により、事業区間の所要時間が短縮されている。
- 残る事業中区間の整備により円滑な走行環境が確保され、更なる走行時間の短縮とともに、現道区間の渋滞損失時間が大きく解消される。



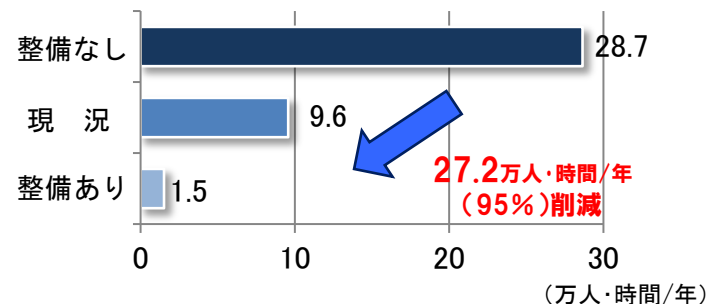
〔事業区間（間脇～押上間）の所要時間〕



出典：整備なし：H17年度全国道路・街路交通情勢調査
現況：ETC2.0プローブ情報（R3年）

図2-1 所要時間の変化

〔現道区間（間脇～押上間）の渋滞損失時間〕



出典：R22将来推計より算定

図2-2 渋滞損失時間の削減（現道+バイパス）



写真2-1：早川橋西詰付近



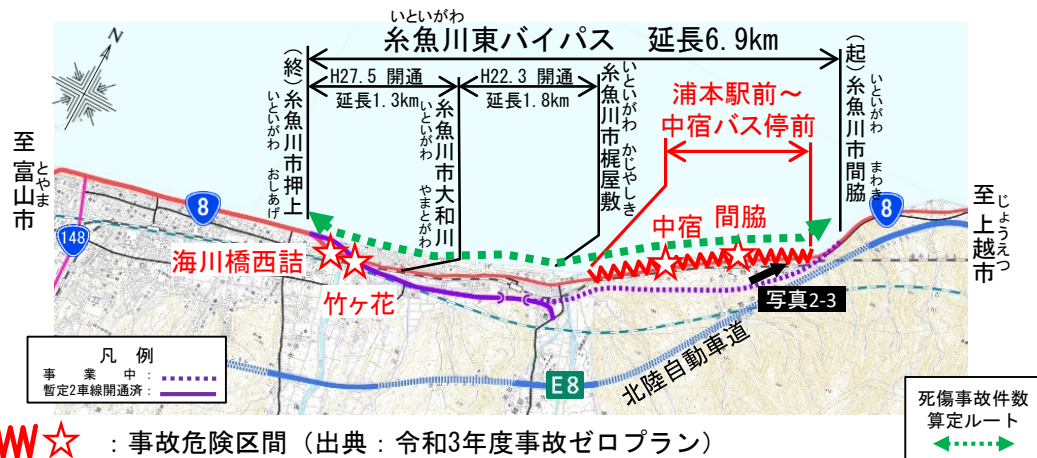
写真2-2：糸魚川市中宿付近

2. 事業の投資効果

(1) 便益に係る整備効果

②交通事故件数の減少

- 沿道に家屋が連担する現道区間には事故危険区間が多数存在しており、人対車両に関する死亡事故が発生している。
- 糸魚川東バイパスの暫定2車線部分開通により、現道の死傷事故件数が減少。
- 残る事業中区間の整備により更なる死傷事故件数削減が期待される。



WW☆ : 事故危険区間 (出典: 令和3年度事故ゼロプラン)

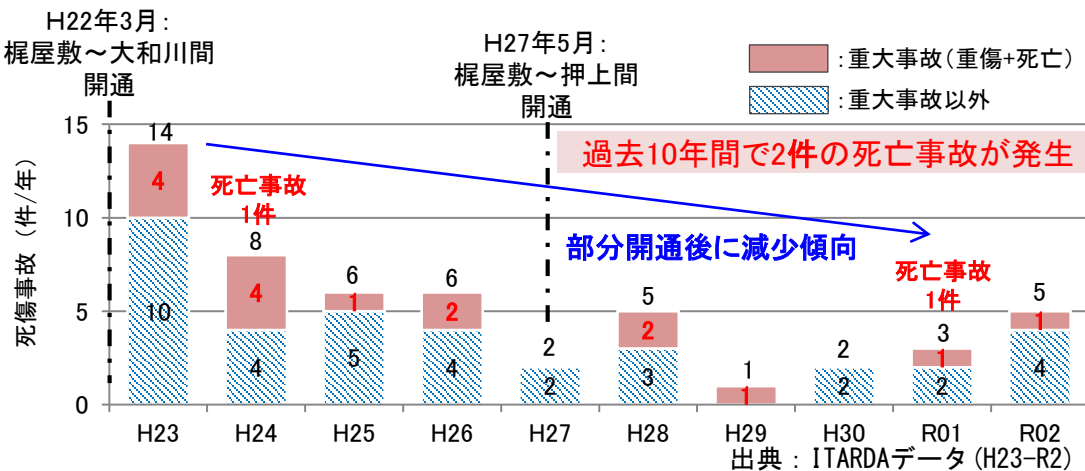
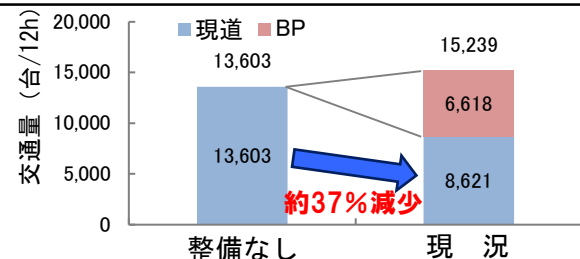


図2-3 事業区間の死傷事故発生件数の推移



※整備なし : 交通量調査結果 平成21年11月11日(水)7時～19時
現況 : 交通量調査結果 平成28年 6月 7日(火)7時～19時

図2-4 断面交通量の変化



写真2-3：国道8号を横断する歩行者（糸魚川市間脇付近）

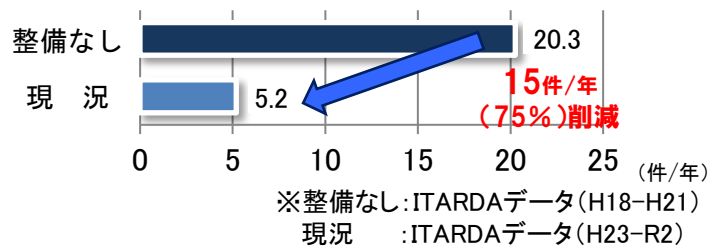


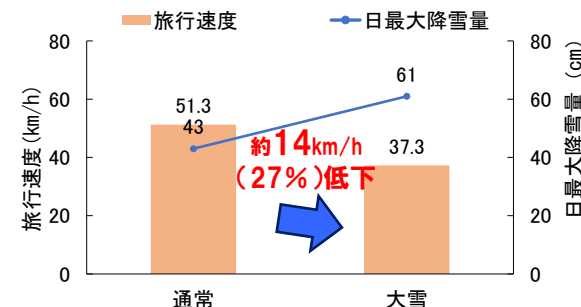
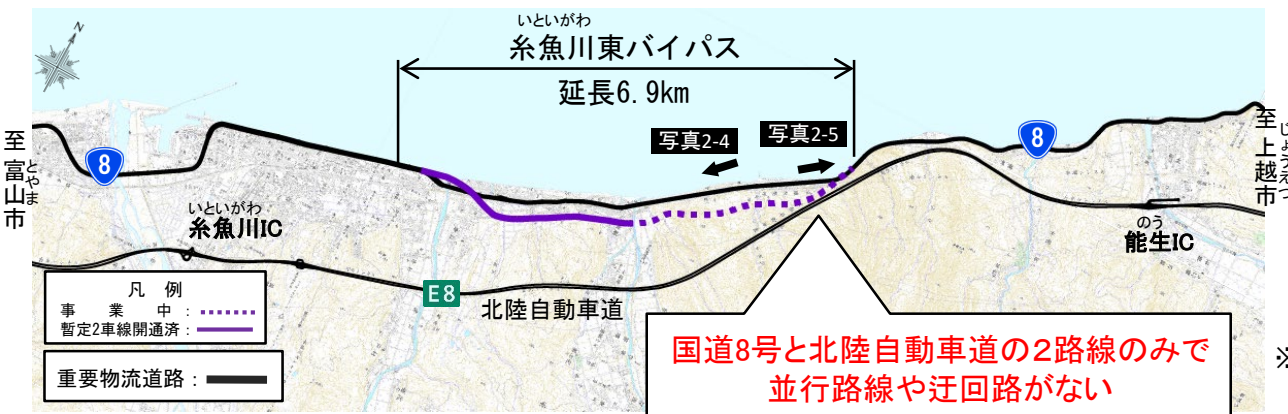
図2-5 死傷事故件数の変化（現道）

2. 事業の投資効果

(2) その他の効果

①災害に強い道路ネットワークの形成

- 国道8号と北陸自動車道は、糸魚川市の東西を通過する幹線道路であり、重要物流道路に指定されている。
- 両路線以外に並行する代替路が無いにもかかわらず、北陸自動車道では自然災害や事故による通行止めが発生しており、国道8号でも令和3年1月の大雪時に約13時間の全面通行止めが発生している。
- 糸魚川東バイパスの整備により、幹線道路としての信頼性が向上し、当該地域において災害に強い道路ネットワークの形成が期待される。



※出典：冬期(通常時)ETC2.0プローブ情報 H29-H31.1
冬期(大雪時)ETC2.0プローブ情報 R3.1.8-12

図2-7 冬期旅行速度 (田伏)

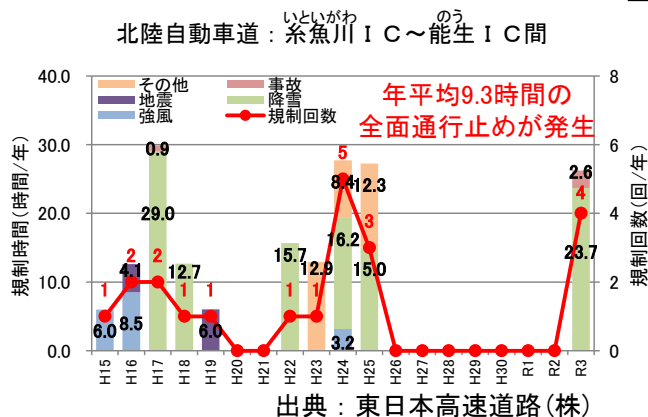


図2-6 北陸自動車道 通行止め状況



写真2-4：大雪による交通状況

(糸魚川市中宿周辺)



写真2-5：大雪による交通状況

(糸魚川市間脇周辺)

2. 事業の投資効果

②夜間交通騒音の改善

- 現道区間は、沿道に家屋が連続しており、夜間の交通騒音が環境基準を超過している。
- 糸魚川東バイパスの整備により、現道部での交通量が減少するため、夜間の交通騒音が低減し、沿道環境の改善が期待される。

【現道の夜間交通騒音】

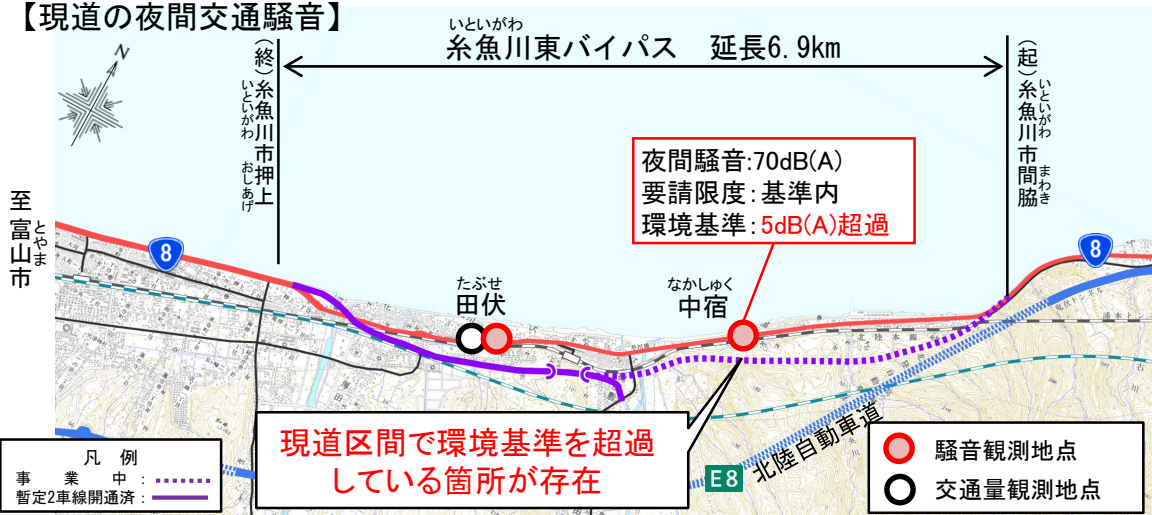
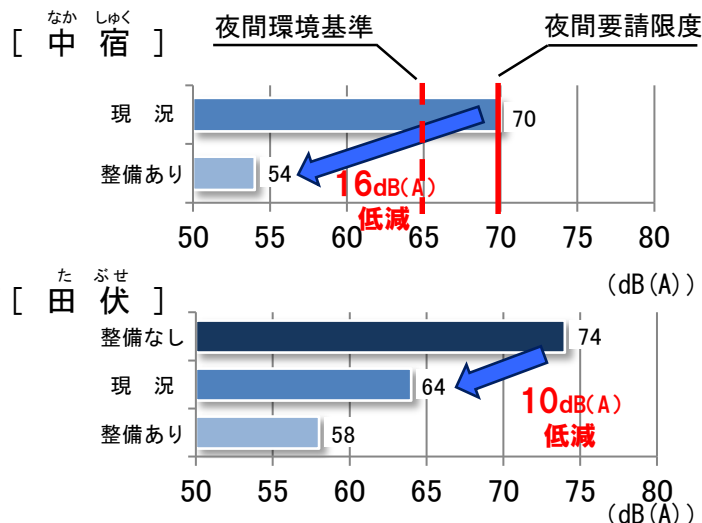


図2-8 現道の夜間交通騒音 出典：糸魚川市の環境
令和3年度環境測定データ集
(糸魚川市)



出典：現況 実測値（糸魚川市による調査（R3年度））

図2-10 夜間騒音レベルの低減効果

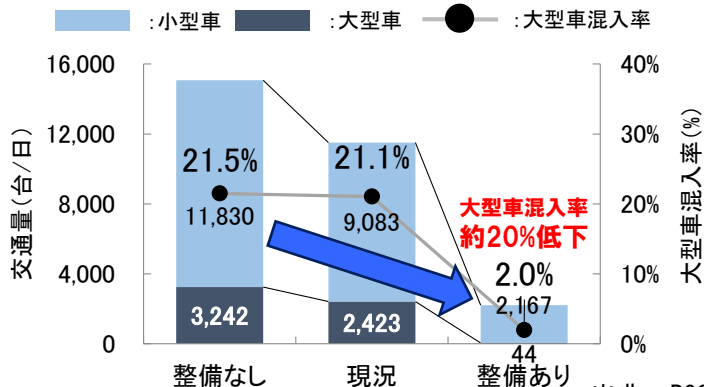


図2-9 現道（田伏）の交通量

出典：R22将来推計より算定



写真2-6：沿道に家屋が連続する区間

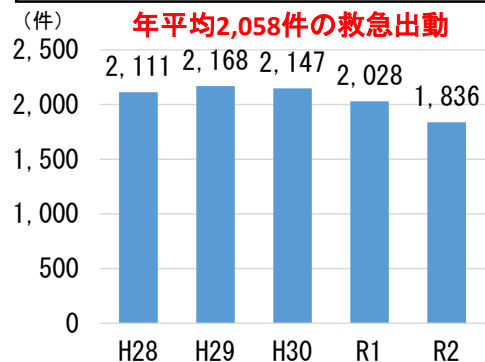
(糸魚川市中宿周辺)

出典：地理院地図

2. 事業の投資効果

③救急医療機関へのアクセス向上

- 糸魚川東バイパス脇に立地する糸魚川総合病院（第二次医療施設）は、市内唯一の総合病院として地域の医療を支える役割を担っている。
- 糸魚川東バイパスの整備により、能生地域から糸魚川総合病院へのアクセス性が向上することで、迅速な救命救急活動などを支援する。



資料：消防年報R3年度版（糸魚川市消防本部）



写真2-7：現道を通行する救急車
（糸魚川市中宿付近）

図2-11 糸魚川市の救急出動状況

現在、糸魚川東バイパスの部分開通区間を走行し糸魚川総合病院への搬送実績が一定数あります。現道は幅員が狭く、緊急走行時に車両をよけると反対車線にはみだしてしまうこともあります。糸魚川東バイパスが整備されることで線形も良く、十分な幅員が確保されるので、緊急走行がしやすくなると期待しています。



出典：糸魚川消防署能生分署へのヒアリング結果（R4.6）



2. 事業の投資効果

④物流効率化による企業活動の支援

- 上越市に立地する重要港湾である直江津港は、外貿コンテナ貨物取扱量が増加傾向であり、国際物流の拠点として重要な役割を担っている。
- 糸魚川市内の姫川産業団地には、直江津港で材料や製品の輸出入を行っている企業が立地。
- 糸魚川東バイパスが整備されることにより、糸魚川市に立地する企業と直江津港間の安定した物流ルートの確保が期待される。



安定した物流ルートが確保

・国道8号が物流の動脈。朝の渋滞や民家が集積しており安全性や騒音の問題もあるので、バイパス整備を望む。

出典：姫川産業団地内企業へのヒアリング結果（H31. 2）

・国道8号を多重化することで、災害等に強いネットワークとなることが重要。

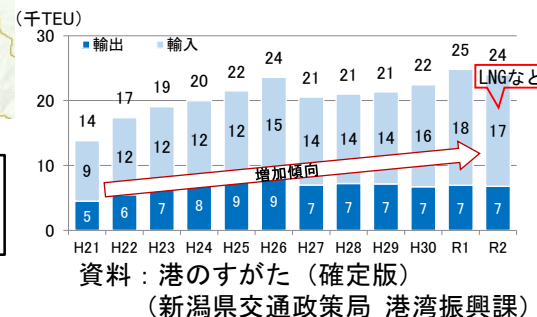
出典：姫川産業団地内企業へのヒアリング結果（H30. 12）

【姫川産業団地を含む 糸魚川周辺企業の港利用実態】

- 直江津港と産業団地の物流
 - ・直江津港からゴム材料の輸入やゴム製品（タイヤ等）の輸出を行っている
- 国道8号は物流の生命線
 - ・姫川産業団地を含む糸魚川の進出企業は **国道8号が生命線**

出典：糸魚川市商工観光課
ヒアリング結果（H30. 11）

【直江津港外貿コンテナ取扱量】



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

- ・ 糸魚川東バイパスの整備により、円滑な走行環境が確保され、走行時間は間脇^{まわき}から押上^{おしあげ}間で約4分短縮し、渋滞損失時間は年間約27万人時間の削減効果が見込まれる。

② 交通事故の減少

- ・ 糸魚川東バイパスの整備により、現国道8号の交通が糸魚川東バイパスへ転換し、安全な走行環境が確保され、事業区間の事故件数は年間約19件の減少が期待される。

(2) その他の効果

① 災害に強い道路ネットワークの形成

- ・ 国道8号と北陸自動車道は、糸魚川市の東西を通過する幹線道路であり、重要物流道路に指定されている。
- ・ 糸魚川東バイパスの整備により、幹線道路としての信頼性が向上し、当該地域において災害に強い道路ネットワークの形成が期待される。

② 夜間交通騒音の改善

- ・ 現道区間は、沿道に家屋が連続しており、夜間の交通騒音が環境基準を超過している。
- ・ 糸魚川東バイパスの整備により、現道部での交通量が減少するため、夜間の交通騒音が低減し、沿道環境の改善が期待される。

③ 救急医療機関へのアクセス向上

- ・ 糸魚川東バイパス脇に立地する糸魚川総合病院（第二次医療施設）は、市内唯一の総合病院として地域の医療を支える役割を担っている。
- ・ 糸魚川東バイパスの整備により、能生地域から糸魚川総合病院へのアクセス性が向上することで、迅速な救命救急活動などを支援する。

④ 物流効率化による企業活動の支援

- ・ 上越市に立地する重要港湾である直江津港は、国際物流の拠点として重要な役割を担っている。
- ・ 糸魚川市内の姫川産業団地には、直江津港で材料や製品の輸出入を行っている企業が立地。
- ・ 糸魚川市に点在する企業と直江津港間に位置する糸魚川東バイパスが整備されることにより、安定した物流ルートの確保が期待される。

3. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和4年度 事業名： 国道8号 糸魚川東バイパス

担当課： 道路計画課 担当課長名： 田村 秀誠

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			
		増加無し	10%以内増加
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8.3%(36年間 → 39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 (R4. 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		■	
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下回っているものが存在。 平成29年度評価時の感度分析の下位値 [全体事業] ・交通量(-10%) B/C=0.9 [残事業] ・交通量(-10%) B/C=1.4 ・事業費(+10%) B/C=0.99 ・事業費(+10%) B/C=1.4 ・事業期間(+20%) B/C=1.00 ・事業期間(+20%) B/C=1.4	□	
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 いと い がわ 糸魚川東バイパス						
起終点	起点： いと い がわ まわき 新潟県糸魚川市間脇 終点： いと い がわ おしあげ 新潟県糸魚川市押上					延長	6.9km
事業概要	国道8号 いと い がわ 糸魚川東バイパスは、交通渋滞の解消・死傷事故件数の削減、沿道環境の改善などを目的とした、延長6.9kmのバイパス事業である。						
平成元年度事業化		平成2年度都市計画決定		平成4年度用地着手		平成10年度工事着手	
全体事業費	約450億円	事業進捗率 (令和3年度末)	68%	開通済延長	3.1km		
計画交通量	13,100～16,000 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)	0.7	124/696億円		285/506億円		令和4年度
	(残事業)	2.3	事業費：107/644億円 維持管理費：18/ 52億円		走行時間短縮便益：215/421億円 走行経費減少便益：53/ 66億円 交通事故減少便益：17/ 19億円		
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量：(-10%～+10%) B/C=0.7～0.8 事業費：(+10%～-10%) B/C=0.7～0.7 事業期間：(+20%～-20%) B/C=0.7～0.7			(残事業)	交通量：(-10%～+10%) B/C=2.1～2.5 事業費：(+10%～-10%) B/C=2.1～2.5 事業期間：(+20%～-20%) B/C=2.2～2.3		

※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令和4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、「災害に強い道路ネットワークの形成」、「夜間交通騒音の改善」、「物流効率化による企業活動の支援」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97%、事業進捗率68%（令和3年度末）

○残事業の内容：用地取得、調査設計、工事

事業の進捗の見込みの視点

○糸魚川市間脇～梶屋敷間の整備を進める。

○本事業については、全線2車線で事業を完了し、完成4車線整備区間である糸魚川市間脇～同押上間については交通量の状況や投資効率性等を勘案して検討していく。

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コンクリート二次製品・長尺製品の活用や新技術の活用等によるコスト縮減を図る。

5. 事業の必要性、進捗の見込み等

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：糸魚川市や糸魚川国道8号整備促進期成同盟会から国道8号糸魚川東バイパス間脇～梶屋敷間について、調査・設計を推進し、早期に工事着手に向けた要望を頂いている。
- ・ 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、交通混雑の緩和や交通事故の減少につながるとともに、糸魚川総合病院や直江津港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。今後もコスト縮減に努めつつ、着実な整備をお願いします。併せて、本県の財政状況は逼迫していることから地方負担の軽減や直轄負担金の平準化などをお願いします。

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る。