

## 再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道8号 白根バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省	北陸地方整備局
起終点 自：新潟県新潟市南区保坂 至：新潟県新潟市南区戸頭	延長	5.9 km	
事業概要 国道8号白根バイパスは、「交通渋滞の緩和」「現道区間の通過車両の減少による交通安全性の向上」「騒音の低下による沿道環境の改善」などを目的とした延長5.9kmの4車線のバイパス事業である。			
H 3 年度事業化	S 63 年度都市計画決定	H 9 年度用地着手	H 12 年度工事着手
全体事業費	400 億円	事業進捗率	35 % 供用済延長：—
計画交通量	27,000～41,500台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 2.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 201 / 377 億円 事業費：164 / 339 億円 維持管理費：37 / 37 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 542 / 542 億円 走行時間短縮便益：457/ 457億円 走行経費減少便益：62/ 62億円 交通事故減少便益：24/ 24億円
基準年：平成22年			
感度分析の結果：残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.8（交通量+10%）B/C=2.6（交通量-10%） 事業費変動：B/C=2.5（事業費+10%）B/C=2.9（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=2.5（事業期間+20%）B/C=2.9（事業期間-20%）			
事業の効果等 ①公共交通機関の運行支援 ・新潟市南区唯一の公共交通機関であるバス交通の定時性確保 ②現道部の沿道環境改善 ・現道区間の騒音の低減 ③三次医療施設へのアクセス向上 ・三次医療施設である新潟市民病院へのアクセス向上 ④冬期における円滑な交通の確保 ・冬期間における走行性の向上 ⑤まちづくりを支援 ・政令市新潟市のまちづくり施策を支援			
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： ・国道8号白根バイパスは、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り、南区中心市街地における渋滞の緩和・解消、交通事故の削減、騒音低減による沿道環境改善の他、広域ネットワークとしての機能強化、新潟都市圏のまちづくり施策の支援、救急搬送による救命率の向上など、期待される効果は大きく、新潟市から事業の早期整備の要望を受けている。			
政令市長の意見： ・広域ネットワークとしての機能強化や本市南区市街地における渋滞の緩和・解消、交通事故の削減、騒音低減による沿道環境改善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、早期完成に向けて効率的かつ効果的な事業執行をお願いしたい。			
事業評価監視委員会の意見 ・現行の評価手法において、完成時だけでなく、事業の整備方針にあるとおり暫定2車線時の効果についても整理が必要ではないか。 ・今後、道路整備状況を踏まえて再評価に反映させていく事が必要ではないか。 ・審議の結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。			
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 新潟市は、平成13年以降の4市6町4村の合併を経て、平成19年に本州日本海側初の政令指定都市となり、『多核連携型のまちづくり』を進めている。 南区には軌道系の公共交通が廃止となったため、国道8号を主軸とするバス交通の利便性向上を図ることを交通戦略重点施策として取り組んでいる。			

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：平成22年度末で事業費140億円、進捗率35%、そのうち用地費は73億円で進捗率99%。  
残事業の内容：L=5.9kmのバイパス全線整備。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現道の渋滞や事故が著しい新潟市南区鵜瀬～新潟市南区戸頭（終点）間L=3.9kmの早期暫定2車線供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

施工段階での新技術の活用等により、コスト縮減を実施する。

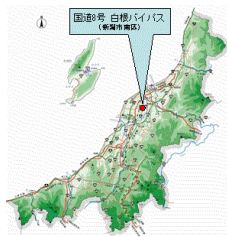
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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訳の合計と一致しないことがある。