

再評価結果(令和8年度継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名			一般国道8号 <small>かしわぎ</small> 柏崎バイパス			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 <small>かしわぎ</small> 柏崎市大字 <small>ながき</small> 長崎 至:新潟県 <small>かしわぎ</small> 柏崎市大字 <small>くじらなみ</small> 鯨波							延長		11.0km		
事業概要														
国道8号柏崎バイパスは、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。														
S62年度事業化				H元年度都市計画決定				H3年度用地着手				H5年度工事着手		
全体事業費			約949億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)			約82%		供用済延長			6.7km 暫定2車	
計画交通量			約11,400～30,500台／日											
費用対効果分析 <small>(参考)</small>	B/C (事業全体)		EIRR (事業全体)		総費用: (残事業)/(事業全体) 289/1,813億円 〔事業費: 198/1,645億円〕 維持管理費: 90/ 168億円				総便益: (残事業)/(事業全体) 759/1,525億円 〔走行時間短縮便益: 623/1,307億円〕 走行経費減少便益: 111/ 181億円 交通事故減少便益: 25/ 37億円				基準年	
	0.8		3.2%										令和7年	
	対 1.0 [2%] 効 1.2 [1%]													
	(残事業)		(残事業)											
	2.6													
	3.3 [2%] 3.7 [1%]		16.1%											
感度分析				(事業全体)				(残事業)						
交通量		B/C=0.8～0.9(±10%)		交通量				B/C=2.4～2.9(±10%)						
事業費		B/C=0.8～0.9(±10%)		事業費				B/C=2.5～2.8(±10%)						
事業期間		B/C=0.8～0.9(±20%)		事業期間				B/C=2.6～2.7(±20%)						
事業の効果等														
①地域産業の支援 ・柏崎バイパスの整備により、物流円滑化が期待され、地域産業の更なる発展を支援する。														
②観光支援 ・柏崎バイパスの整備により、海水浴場や周辺観光施設等へのアクセス性向上が期待される。														
③災害時における交通の確保 ・整備により第1次緊急輸送道路としての機能向上が図られ、災害時の交通確保に寄与する。														
④時間信頼性の向上 ・柏崎バイパスの整備により、所要時間のばらつきが小さくなり時間信頼性が向上する。														
⑤カーボンニュートラル実現への貢献緊急輸送道路の機能強化 ・整備による時間効率化を通して、便益エリア全体において CO2排出量を年間約9,200トン削減することが期待される。														
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 「国道8号柏崎バイパス事業促進協議会」から事業促進の要望を受けている。														
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。 一般国道8号柏崎バイパスは、柏崎市街地の交通混雑の解消や広域幹線道路ネットワークの強化に寄与するなど、当県にとって重要な事業と認識しております。 また、本路線は、原子力災害時の住民避難を円滑にするための避難路の整備促進に向けた協議の枠組みにおいて、優先して整備すべき事業に位置付けられていることから、今後もコスト縮減に努めつつ、関係機関と連携しながら、早期の整備をお願いします。														
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、再評価および対応方針(原案)のとおり事業継続することが妥当。														
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 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。														

## 事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗状況:事業進捗率約82%、用地進捗率約95%(令和7年3月末時点)
- ・残事業の内容:用地取得、道路設計、埋蔵文化財調査、改良工事等

## 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

早期の暫定2車線供用を目指して整備を進める。

## 施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル掘削残土の再利用や、関係機関及び地元との調整による横断ボックスの集約など、事業の省力化・効率化を図りながら事業を進めている。
- ・今後も各施工段階において、他事業・他機関からの建設発生土の再利用や、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減の可能性を検討し、事業を進める。

**対応方針**

## 事業継続

## 対応方針決定の理由

現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であるとする。

## 事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)