

平成20年度 事後評価対象事業の概要

事業名	国道7号 山北改良		事業区分	2次
事業箇所	自：新潟県村上市大毎 至：新潟県村上市北黒川		延長 供用済	2.5km
事業採択	平成5年度	都市計画決定	—	
用地着手	平成6年度	工事着手	平成9年度	
完成に至る経緯	平成5年事業化 平成10年、平成12年、平成13年と段階的に部分完成供用を行い、平成15年度に全線を完成2車線供用			
事後評価該当基準	全線完成2車線供用から5年経過			
全体事業費	約32億円			
事業の目的	○ 線形不良区間の解消による安全性向上（改築事業） ○ 路肩幅員や歩道幅員の確保等による地域生活環境改善（交通安全事業） ○ 老朽橋の架替（防災対策事業） など			
1. 費用対効果分析の算定基礎となった要因				
◆交通量（村上市北中） 整備前：H2年3,750台/12h → H17年3,985台/12h				
◆旅行速度（村上市北中） 秋期平日：整備前48.8km/h（S63, H2年の平均）→ 整備後50.2km/h（H17年）（1.4km/h向上） 冬期平日：整備前46.3km/h（H2年）→ 整備後47.8km/h（H17年）（1.5km/h向上）				
◆・交通事故 事故率：整備前 38件/億台キロ・年（平成元年～平成9年の平均） 整備後 19件/億台キロ・年（平成16年～平成19年の平均）				
2. 事業効果の発現状況				
I. 活力				
(1) 円滑なモビリティの確保				
・渋滞損失時間（将来交通量（H42）推計値） 整備前88,216,242人時間／年→整備後88,184,785人時間／年（約31,457人時間／年削減）				
(2) 物流効率化の支援				
・明月橋が25t車両対応となり、物流ネットワークが強化				
III. 安全				
(1) 安全な生活環境の確保				
・歩道の設置・線形不良区間の解消等による生活環境の安全性向上 ・歩道が狭小な区間への歩道設置等の歩道整備による安全性向上				
(2) 災害への備え				
・第1次緊急輸送道路ネットワークの位置づけあり ・老朽橋梁の架替による課題解消				
IV. 環境				
(1) 地球環境の保全（将来交通量（H42）推計値）				
・CO2排出量削減整備前11,783,205t-co2/年→整備後11,782,999t-co2/年（約206t-co2/年削減）				
(2) 生活環境の改善・保全（将来交通量（H42）推計値）				
・NO2排出量削減整備前53,689.8t/年→整備後53,688.3t/年（約1.5t/年削減） ・SPM排出量削減整備前4,364.5t/年→整備後4,364.4t/年（約0.1t/年削減）				

平成20年度 事後評価対象事業の概要

事業名	国道49号 横雲バイパス	事業区分	2次
事業箇所	自：新潟県阿賀野市下黒瀬 至：新潟県新潟市江南区城所	延長 供用済	6.2km
事業採択	昭和61年度	都市計画決定	昭和59年度
用地着手	昭和62年度	工事着手	平成元年度
完成に至る経緯	昭和61年度に事業着手し、平成7年度に阿賀野市下黒瀬～新潟市江南区横越（上郷交差点）に至る延長3.3kmを暫定2車線供用し、平成15年度に残る区間を暫定2車線で供用した。		
事後評価該当基準	全線暫定2車線供用から5年経過		
全体事業費	約376億円（暫定2車線）		
事業の目的	○新潟地区（都心地区）へのアクセス性向上 ○旧道部の渋滞や事故の解消。		

1. 費用対効果分析の算定基礎となった要因

◆交通量

①阿賀野市姥ヶ橋

整備前(S60) 10,016台/12h → 整備後(H17) 13,977台/12h

②新潟市亀田曙町2丁目

整備前(S60) 12,329台/12h → 整備後(H17) 20,923台/12h

◆旅行速度

①現道部 供用前(H6) : 33.7km/h → 全線供用後(H17) : 39.5km/h (約6km/h向上)

②バイパス部 全線供用後 : 57.7km/h

◆交通事故

①旧道部 供用前 : 平均35件/年 → 全線供用後 : 平均17件/年 (旧道部)

②バイパス部 全線供用後 : 平均15件/年 (バイパス部)

2. 事業効果の発現状況

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・旧道部・バイパス部の年間渋滞損失時間および削減率

供用前42.3万人時間/年→供用後18.3万人時間/年(約24万人時間削減, 57%削減)

※下黒瀬～城所区間の旧道部とBP部を対象に算定

※供用前H6年センサス、供用後H16年調査データより

- ・新幹線駅・特急停車駅へのアクセス向上

阿賀野市役所～新潟駅間所要時間 供用前 : 46分→供用後 : 41分 約11%短縮 (5分)

※供用前H6年センサス、供用後H17年センサス

(2) 物流効率化の支援

- ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上

京ヶ瀬工業団地～新潟港間所要時間 供用前 : 41分→供用後 : 36分 約13%短縮 (5分)

※供用前H6年センサス、供用後H17年センサス

- ・旧道部（横雲橋）では総重量20tを超える車両の通行には特殊車両の通行許可が必要だったが、新横雲橋の供用により総重量25tまでの車両は特殊車両の通行許可が不要になる。

(3) 都市の再生

- ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携

(4) 国土・地域ネットワークの構築

- ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短で連絡する路線を構成

阿賀野市役所～新潟市役所間所要時間 供用前：46分→供用後：41分 約11%短縮（5分）

※供用前H6年センサス、供用後H17年センサス

(5) 個性ある地域の構成

- ・トキめき新潟国体（平成21年）の大規模イベントを支援

II. 暮らし

(1) 安全で安心できるくらしの確保

- ・三次医療施設へのアクセス向上

供用後、新潟市民病院から国道49号阿賀野市方面へのアクセス性が向上、30分圏域人口が約7,500人増加

※供用前H6年センサス、供用後H17年センサス

III. 安全

(1) 災害への備え

- ・第1次緊急輸送道路ネットワークの位置づけあり

IV. 環境

(1) 地球環境の保全

- ・CO2排出量 供用前7,102t-co2/年→供用後6,405t-co2/年（約700t-co2/年削減）

(2) 生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量 供用前27.1t-NO2/年→供用後20.1t-NO2/年（約7t-NO2/年削減）

- ・SPM排出量 供用前2.6t-SPM/年→供用後1.9t-SPM/年（約0.7t-SPM/年削減）

※下黒瀬～城所区間の旧道部とBP部を対象に算定

※供用前H6年センサス、供用後H16年調査データより

3. 事業を巡る社会情勢等の変化

平成の大合併に伴い、新潟市は平成17年10月までに80万人都市となるとともに、平成19年4月に本州における日本海側初の政令市に指定。

4. 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性

- ・交通量、旅行速度および交通事故などの実績から、事業の目的である「新潟地区（都心地区）へのアクセス性向上」「旧道部の渋滞や事故の解消」は図られており、今後の事後評価及び当面の改善措置の必要性はない。
- ・上郷交差点における渋滞については、その対策として交差点改良を実施しているところである。4車線化については、今後の状況を踏まえ対応していきたい。

5. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

現段階においては、事業の効果が発現されており特段の見直しの必要性はない。

3. 事業を巡る社会情勢等の変化

平成18年2月に日沿道の荒川IC～朝日IC間が、新直轄方式により整備されることが正式決定。

また、平成21年度に日沿道の中条IC～荒川IC間が供用予定

4. 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性

山北改良により、物流の効率化、安全性の向上など整備に伴う効果が発現されており、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと考えられる。

5. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

事業効果を発現しており、見直しの必要はない。

平成20年度 事後評価対象事業の概要

事業名	国道116号 和島バイパス		事業区分	2次
事業箇所	自：新潟県長岡市両高 至：新潟県長岡市寺泊谿田		延長 供用済	6. 26 km
事業採択	昭和59年度	都市計画決定	－	
用地着手	昭和61年度	工事着手	平成元年度	
完成に至る経緯	昭和59年度に事業着手し、平成11年迄に長岡市両高から長岡市島崎間に至る延長1.42kmを暫定2車線供用し、平成15年に残る区間を暫定2車線供用している			
事後評価該当基準	全線暫定2車線供用から5年経過			
全体事業費	約228億円（暫定2車線供用）			
事業の目的	○所要時間の短縮（踏切の解消） ○交通安全の向上 ○沿道環境の改善 ○観光施設へのアクセス支援 など			
1. 費用対効果分析の算定基礎となった要因				
◆交通量の状況（実績値） 現道の交通量の約75%以上がバイパスへ転換				
◆旅行速度向上の状況 （実績値（供用前：H15.11.12 供用後：H20.10.30）） 【上り：供用前40.3km/h → 供用後55.8km/h 約15km/h向上】 【下り：供用前43.6km/h → 供用後60.6km/h 約17km/h向上】				
◆交通事故の低減の状況（H11～18 ITARDAデータより（実績値）） 死傷事故件数が年間約6件減少 【供用前（H11～14）10.0件/年 → 供用後（H16～18）4.4件/年】				
2. 事業効果の発現状況				
I. 活力				
（1）円滑なモビリティの確保				
・現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）および削減率（削減率86%）（推計値） 【供用前約40.6万人・時間/年 → 供用後5.5万人時間/年】				
・現道における踏切道の除去もしくは交通改善の状況 （実績値（供用前：H15.11.12 供用後：H20.10.30）） 【上り：供用前10分25秒 → 供用後6分44秒 3分41秒向上】 【下り：供用前 9分38秒 → 供用後6分12秒 3分26秒向上】				
・特急停車駅（JR柏崎駅）へのアクセス向上の状況 （実績値（供用前：H15.11.12 供用後：H20.10.30）） 【寺泊支所～JR柏崎駅間 供用前63分→ 供用後59分 6%短縮】				
（2）個性ある地域の形成				
・主要な観光地へのアクセス向上 （実績値（供用前：H15.11.12 供用後：H20.10.30）） 【寺泊鮮魚センター～西山IC間 供用前46分→ 供用後42分 8%短縮】				

Ⅲ. 安全

(1) 安全な生活環境の確保

- ・死傷事故件数が年間約6件減少(削減率60%) (H11~18 ITARDAデータより(実績値))

(2) 災害への備え

- ・「新潟県地域防災計画」、「地震防災緊急事業5ヶ年計画」の第1次緊急輸送道路ネットワークとして位置づけあり

Ⅳ. 環境

(1) 地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減量=5,029 t-CO2/年(削減率0.7%)(推計値)
【供用前726,867 t-CO2/年 → 供用後721,838 t-CO2/年】

(2) 生活環境の改善・保全

- ・現道等(バイパスを含む)でのNOx排出削減率=17.1%(推計値)
【供用前90.0t/年 → 供用後74.6 t/年】
- ・現道等(バイパスを含む)でのSPM排出削減率=16.1%(推計値)
【供用前8.7 t/年 → 供用後7.3 t/年】

・騒音レベルの改善

現道の騒音レベルが夜間環境基準65 dB(A)を下回る

(実績値(供用前:H15.11.19 供用後:H15.12.15))

【夜間騒音 島崎(集落部) 供用前72 dB(A) → 供用後58 dB(A)】

3. 今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性

和島バイパスの整備により、所要時間の短縮、交通安全の向上、沿道環境の改善、観光施設へのアクセス向上など、整備に伴う効果が発現している。

完成4車線化については、交通量の推移を勘案し、4車線化の整備の必要性やその時期について検討を進めていく。

4. 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

事業効果を発現しており、見直しの必要性はない。