

令和2年度 新規事業候補箇所説明資料

一般国道116号 吉田バイパス



1. 対象地域の状況
2. 事業の概要
3. 課題と整備効果
4. 費用便益分析結果
5. とりまとめ

1. 対象地域の状況

対象地域の状況

1. 一般国道116号 吉田地区の概要

- ① 国道116号は新潟県柏崎市と新潟市とを結ぶ主要幹線道路であり、国道8号とともに新潟県の南北交通の骨格軸を形成。
- ② 当該地区は、一般国道116号 燕市 吉田地区(旧吉田町)の中心部に位置し、連続する交差点や沿道施設からの出入り交通等により、速度低下や死傷事故発生等の問題が発生。

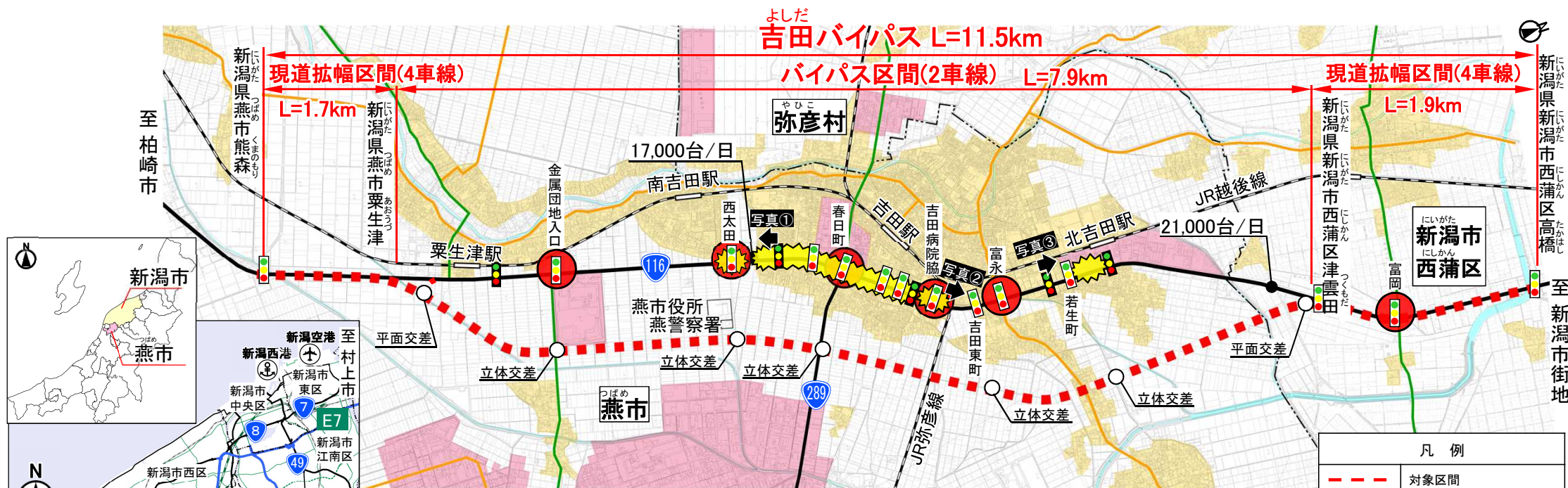


図1-2 路線位置図

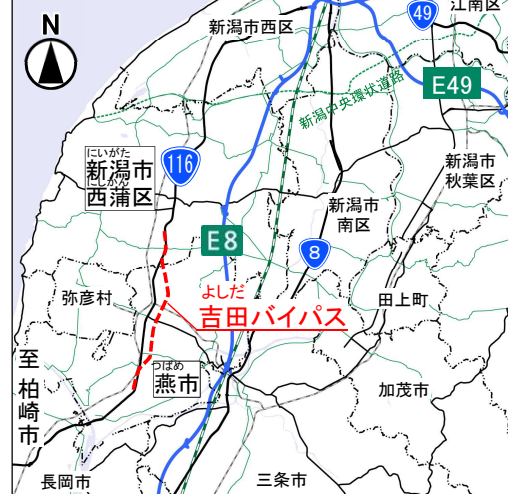


図1-1 広域図



(R1.10.31撮影)



(R1.10.31撮影)



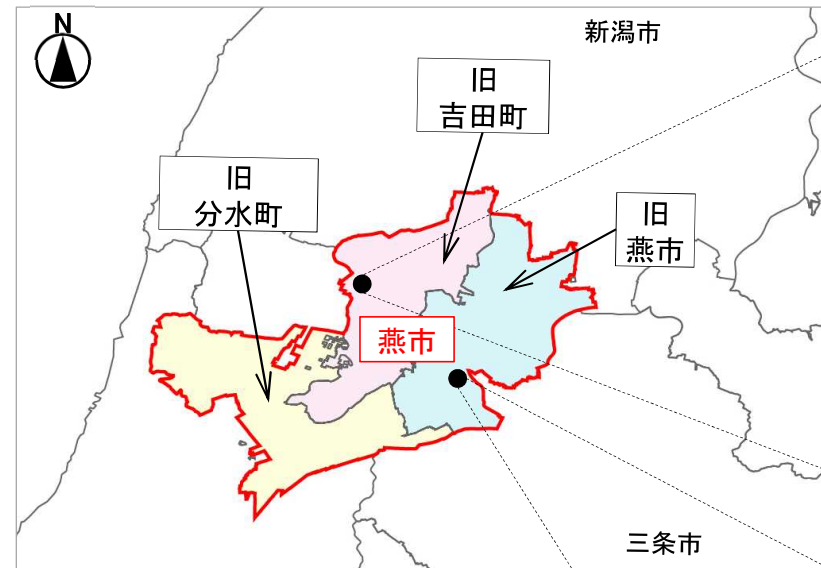
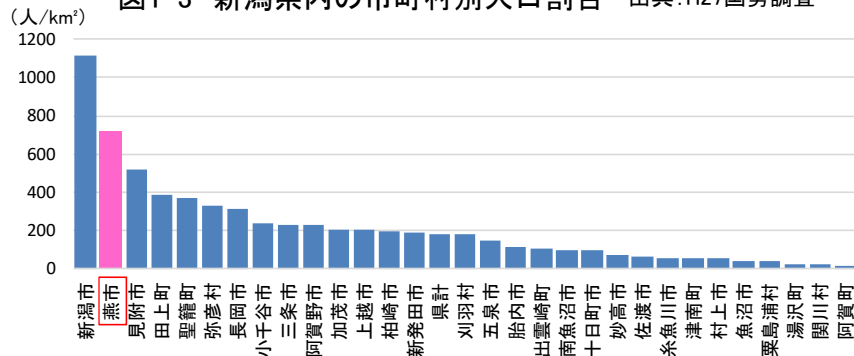
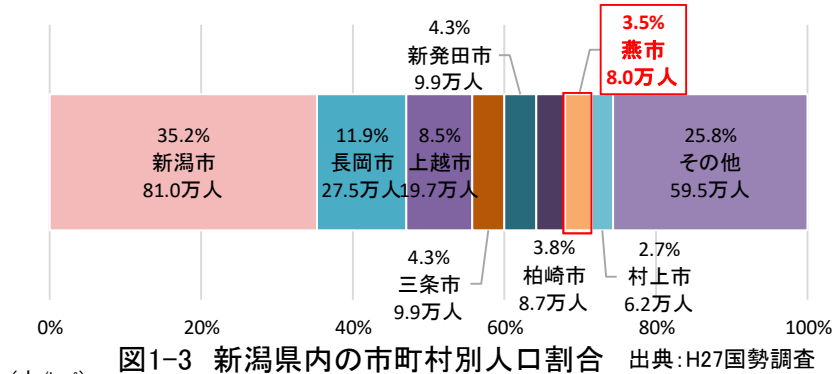
(R1.10.31撮影)

凡 例	
---	対象区間
—	一般国道
—	主要地方道
—	一般県道
●	主要渋滞箇所
★	事故危険区間
交通量台/日	H27全国道路・街路交通情勢調査
市街地・集落	
工業団地	
信号交差点	
信号交差点 (ボタン式)	
河川・水路	

対象地域の状況

2. 地域の概要

- ①平成18年に旧燕市・吉田町・分水町が合併し現在の燕市となる。平成27年の人口は8.0万人。
- ②燕市は金属製品の製造が盛んな地域であり、海外に輸出するなど付加価値の高い製品を製造している。

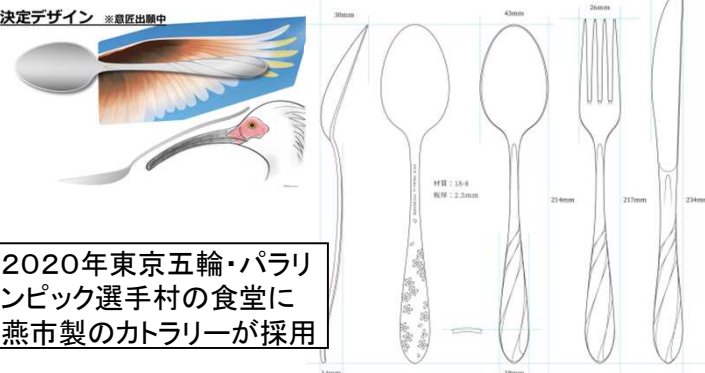


藤次郎ナイフギャラリー
出典: 燕市観光協会ホームページ

燕市産洋食器の
国内生産シェアは90%を超える
出典: 平成30年工業統計調査



燕市産業史料館
出典: 燕市観光協会ホームページ



出典: 燕市ホームページ



ロンドンオリンピックのモニュメント

出典: 燕市ホームページ



ノーベル賞授与式の晩餐会で使われるカトラリー

出典: 燕市ホームページ

対象地域の状況

3. 交通特性

- ① 周辺の交通流動に着目すると、当該区間を通過する「燕市以北-以南」の南北方向の流動が多くなっている。
- ② 周辺の通勤・通学動態では、「燕市-新潟市」の結びつきが最も強い。
- ③ 燕市の世帯当たりの自家用乗用車保有台数は全国平均を上回っており、移動手段の8割以上が自動車となっている。

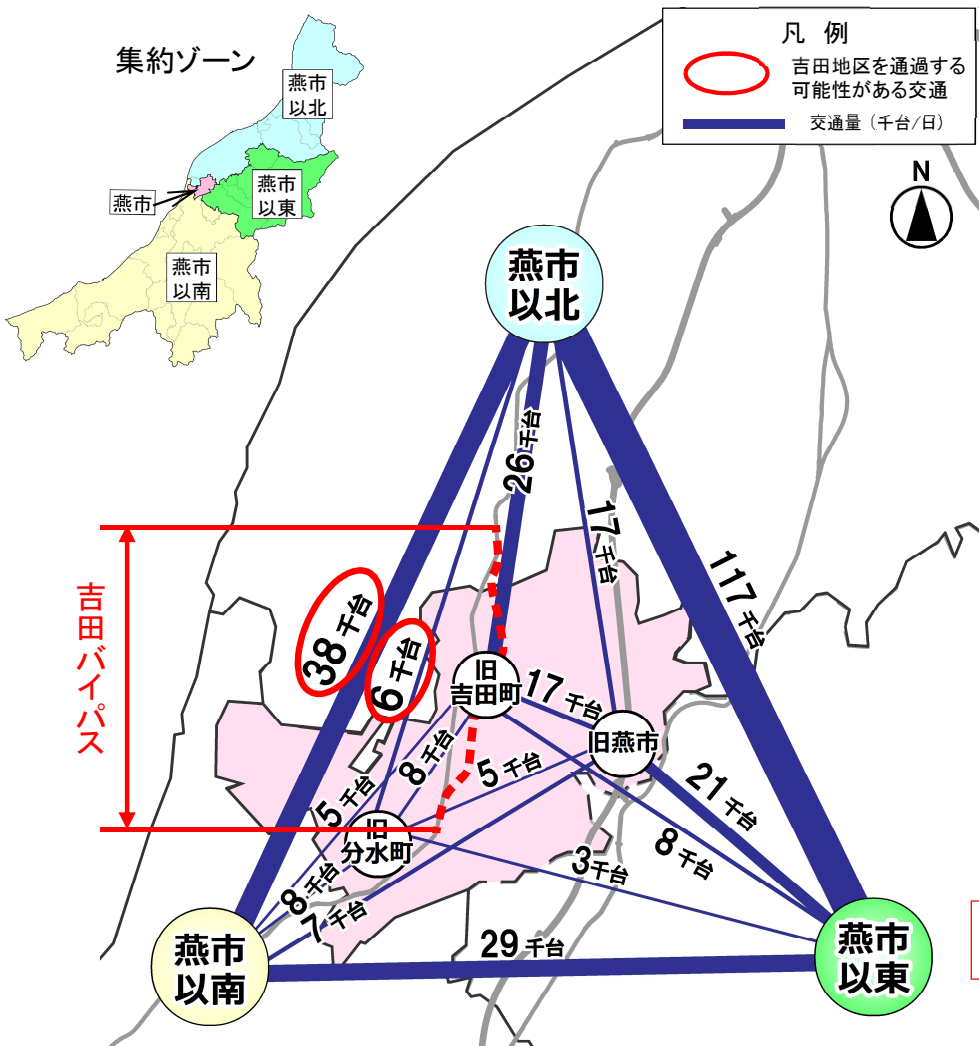


図1-6 燕市内および燕市周辺地域との交通流動

出典: H22センサスOD調査

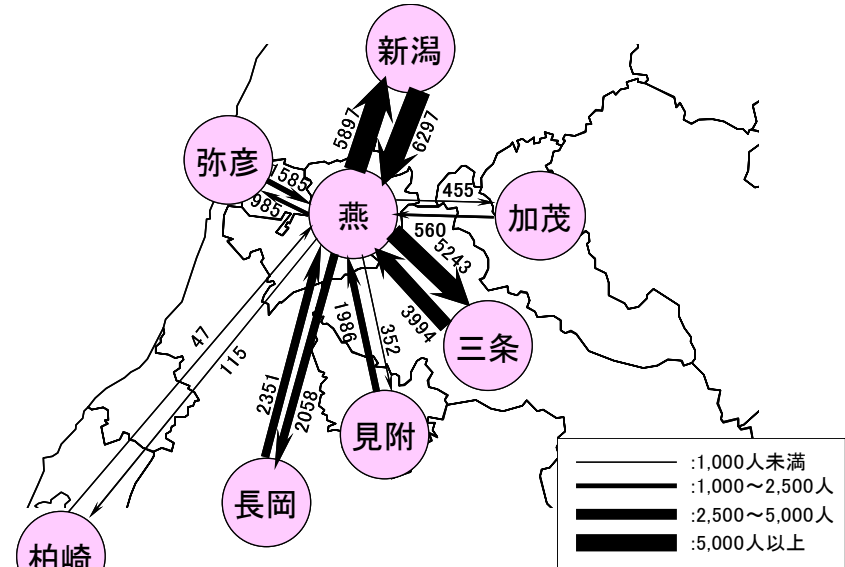


図1-7 通勤通学動態

出典: H27国勢調査

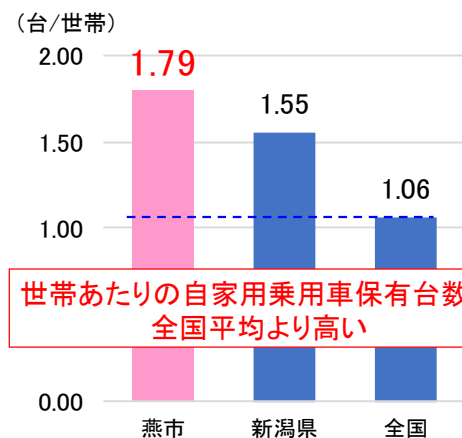


図1-8 世帯あたり自家用乗用車保有台数(H29)

出典: 北陸信越運輸局公表資料(H29.3末時点)

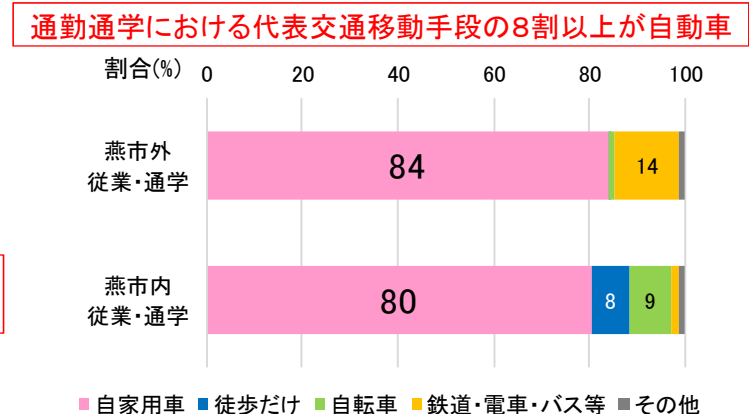


図1-9 燕市常住者の代表交通手段構成

出典: 国勢調査(H22) 従業地・通学地による人口・産業等集計

4. まちづくり

- ①燕市は、これまでの「拡散型」のまちづくりから、「集約型都市構造」へ転換を図り、コンパクト都市（歩いて暮らせるまち）を目指している。
- ②現道沿線（生活拠点地域）は、今までに整備された生活基盤、地域固有の歴史文化などを活かしながら「歩いて暮らせるまち」づくりを推進する「ゆとり居住ゾーン」としている。

「燕市 都市計画マスタープラン」(H22.3) 土地利用の方針

基本的な考え方

これまでの「拡散型」から「集約型都市構造」へ転換を図り、「燕市が目指すコンパクト都市(集約型都市)」「歩いて暮らせるまち」を実現するため、市街地の拡大は原則として抑制します。

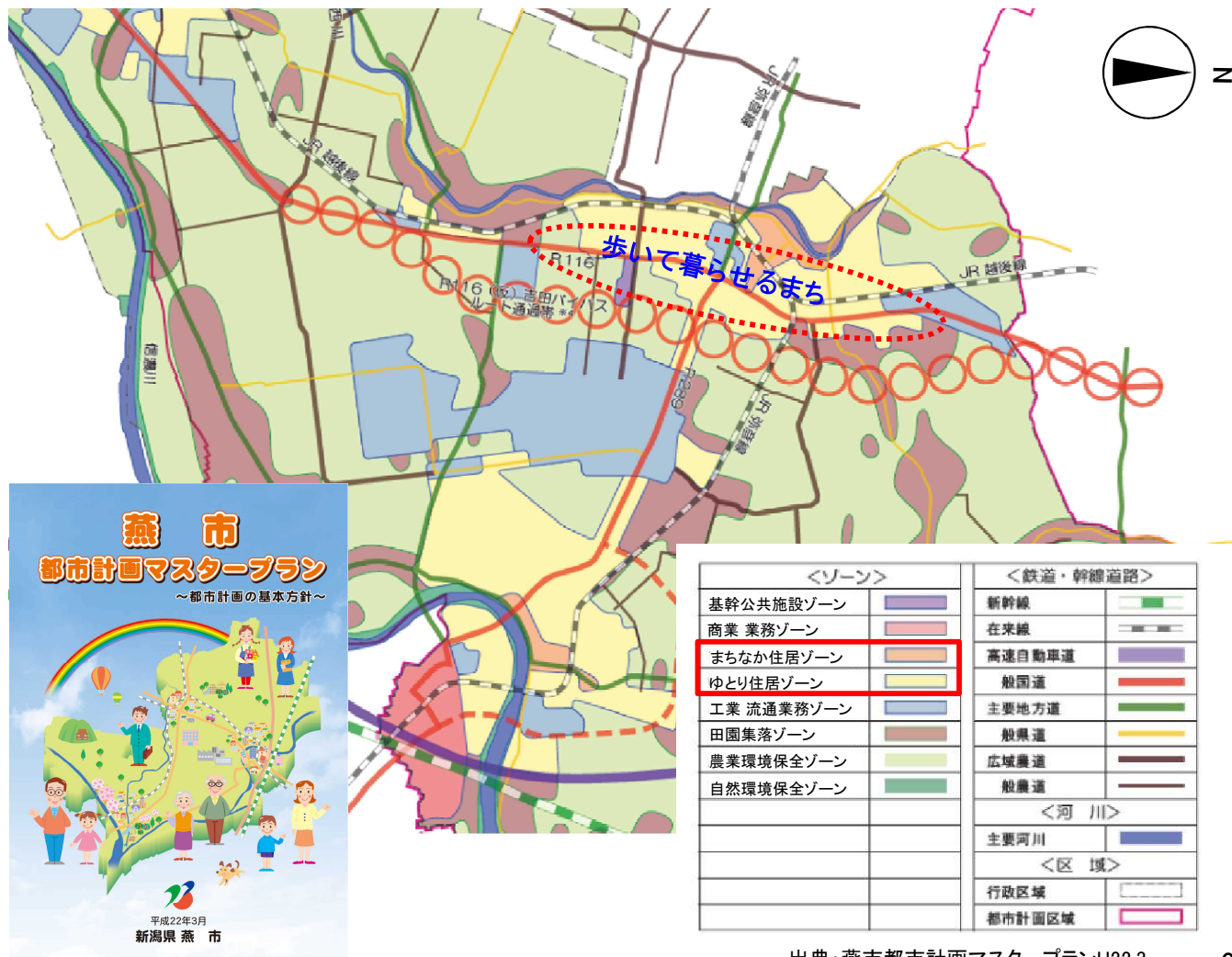
まちなか居住ゾーン

生活拠点周辺地域を、今までに整備された生活基盤、地域固有の歴史・文化などを活かしながら「歩いて暮らせるまち」づくりを推進する、まちなか居住ゾーンとします。

ゆとり居住ゾーン

まちなか居住ゾーンの周辺部において「歩いて暮らせるまち」づくりを推進する地域を、ゆとり住居とします。

ゆとり住居ゾーンは、環境、景観に配慮しながら「歩いて暮らせるまち」づくりに必要な最低限の施設(比較的小規模な商業施設や生活関連施設)の立地誘導を図り、比較的低密度でゆとりのある良好な住居環境の整備やコミュニティ機能の充実を図ります。



出典：燕市都市計画マスタープランH22.3

対象地域の状況

5. 産業

- ①燕市には工業団地が複数立地しており、中でも金属製品製造業の事業所割合が高い。
- ②燕市の金属製品出荷額は、新潟県内の約2割を占めており、全国11位の出荷額を誇る。



図1-10 バイパス周辺図

燕市の
金属製品製造品出荷額は、
新潟県内の約2割を占める。

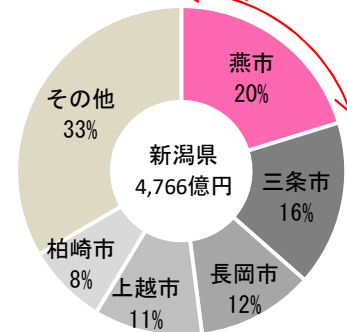


図1-12 H29 金属製品製造品出荷額の市町村割合
(新潟県)
出典: 平成30年工業統計調査

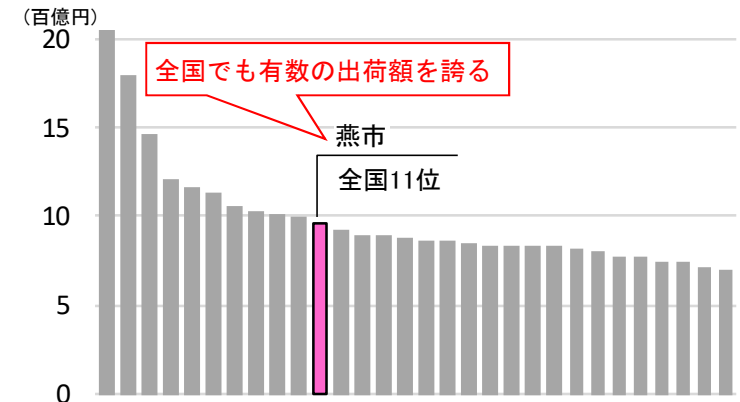


図1-13 H29 金属製品製造品出荷額の全国市区町村TOP30
出典: 平成30年工業統計調査

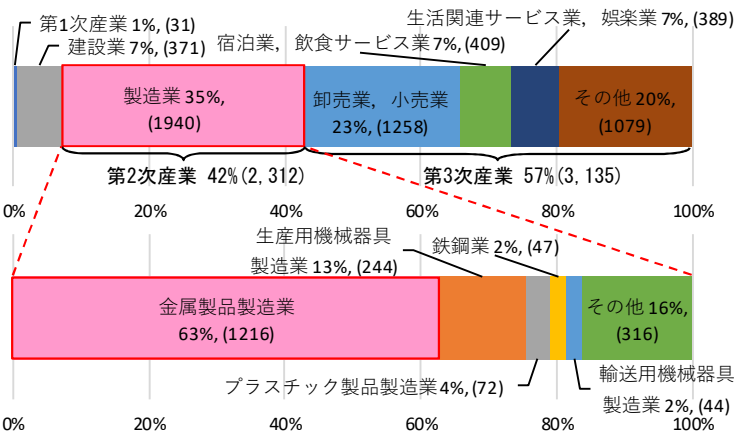


図1-11 H28 燕市内の事業所数の産業別割合
(上段: 全産業 下段: 製造業内訳)
出典: 平成28年経済センサス活動調査

対象地域の状況

6. 観光

- ①燕市は県内上位の誘客を誇る寺泊、弥彦といった観光地と隣接。
- ②近年、燕市は金属加工業やものづくりを資源とした産業観光が全国からも注目を集めている。
燕三条工場の祭典は来場者数が年々増加しており、メディアにも数多く取り上げられている。

■寺泊魚の市場通り

・新潟県内観光入込客数 **第3位**
(平成29年観光入り込み客数:173万人/年)



出典:にいがた観光ナビホームページ

■彌彦神社

・新潟県内観光入込客数 **第5位**
(平成29年観光入り込み客数:127万人/年)



出典:にいがた観光ナビホームページ

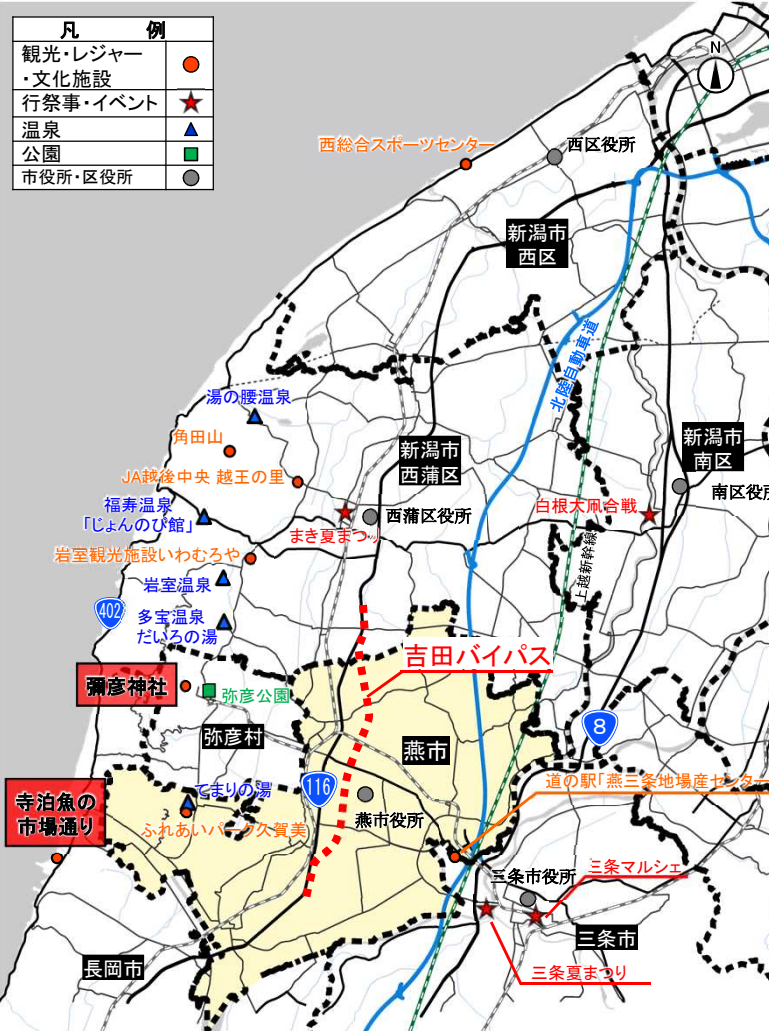


図1-14 対象地域周辺の主要観光地

出典:平成29年新潟県観光入込客統計
(年間10万人以上の観光地)

■燕三条工場の祭典

- ・金属加工をはじめ、鍛冶や木工などの技術が集まる新潟県燕三条とその周辺地域で開催されるイベント。
- ・普段は一般公開されていない数多くの工場の見学や体験をすることができる。

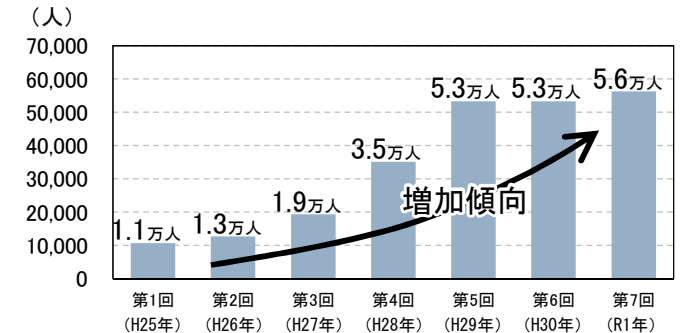


図 燕三条工場の祭典来場者数

【過去受賞歴】

- ・2014年 ふるさとイベント大賞にて選考委員特別賞。
産業観光まちづくり大賞にて経済産業大臣賞、グッドデザイン賞受賞。
- ・2016年 第64回日本観光ポスターコンクールにて、ポスター総務大臣賞を受賞。
- ・2017年 Red Dot Award: Communication Award 2017 受賞
第8回地域再生大賞にて優秀賞受賞。
- ・2019年 German Design Award 2019 受賞
- 【メディア掲載数(平成30年度)】
・145件(TV10件、新聞45件、雑誌27件、ラジオ4件、WEB59件)

出典:「燕三条工場の祭典」実行委員会資料



出典:にいがた観光ナビホームページ、
「燕三条工場の祭典」実行委員会資料

2. 事業の概要

事業の概要

【計画概要】

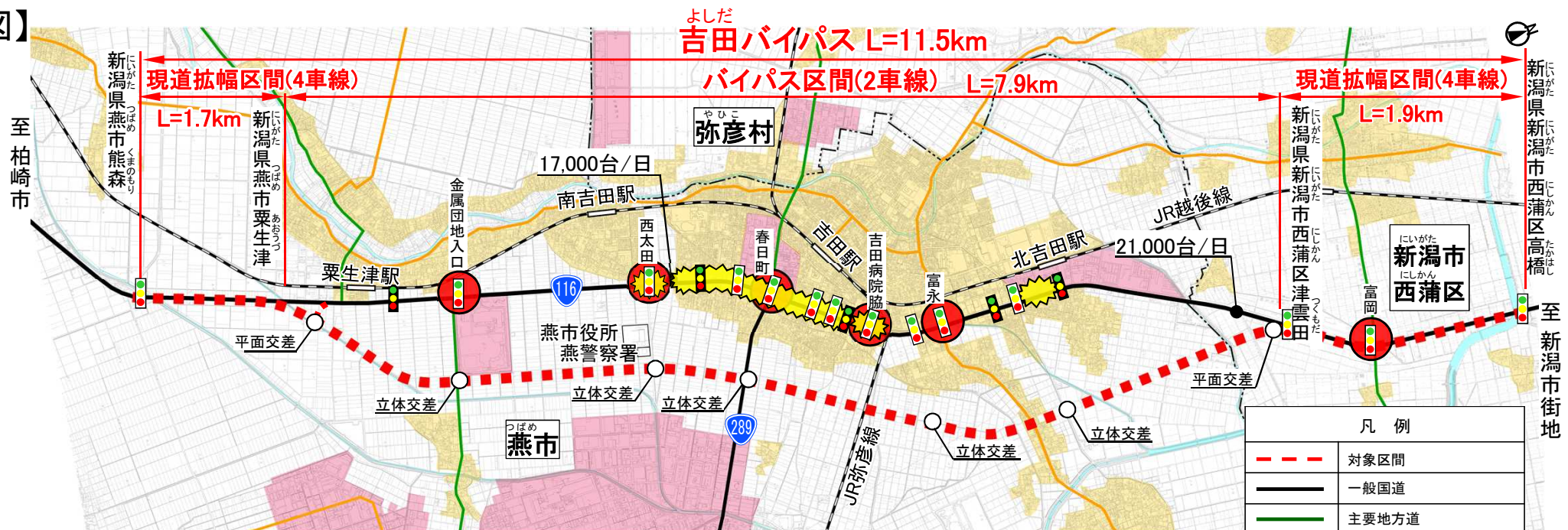
事業名：一般国道116号 吉田バイパス
 起終点：燕市熊森～新潟市西蒲区高橋
 延長：11.5km(第3種第1級、設計速度80km/h)
 車線数：現道拡幅部4車線、バイパス部2車線
 全体事業費：約350億円
 計画交通量：約15,200台/日～約35,600台/日

【事業の経緯等】

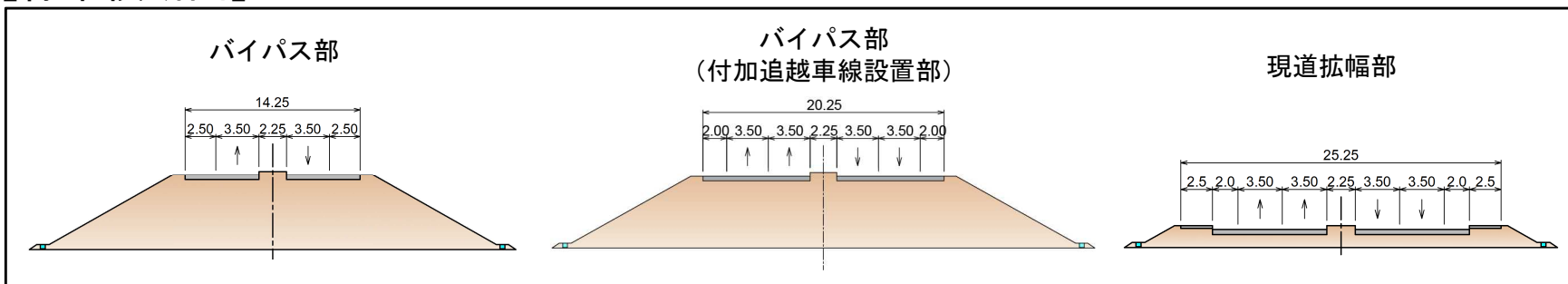
都市計画決定・PI等の状況

平成14～17年度 PI実施
 (みちづくり・まちづくりワークショップ、吉田みちづくり・まちづくり検討委員会)
 平成18年3月 上記検討委員会より新潟国道事務所に「提言書」が提出
 平成30年3月 計画段階評価(北陸地方小委員会)
 令和1年12月 都市計画決定

【平面図】



【標準横断図】



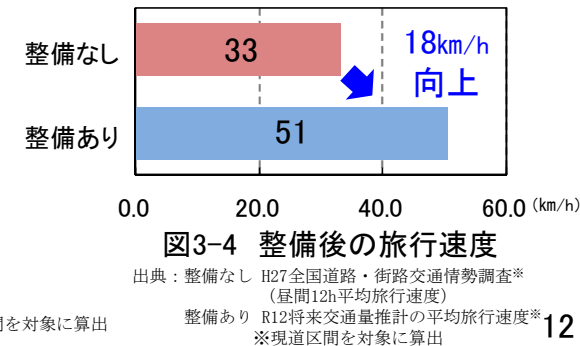
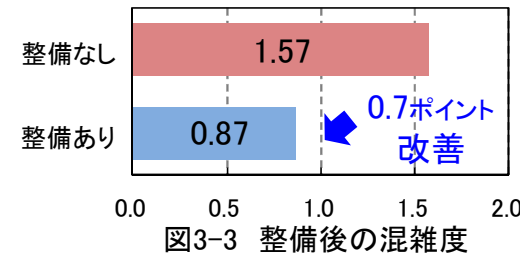
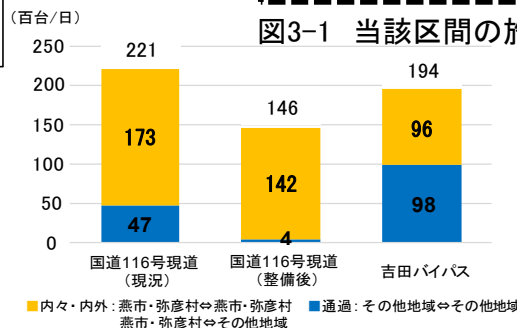
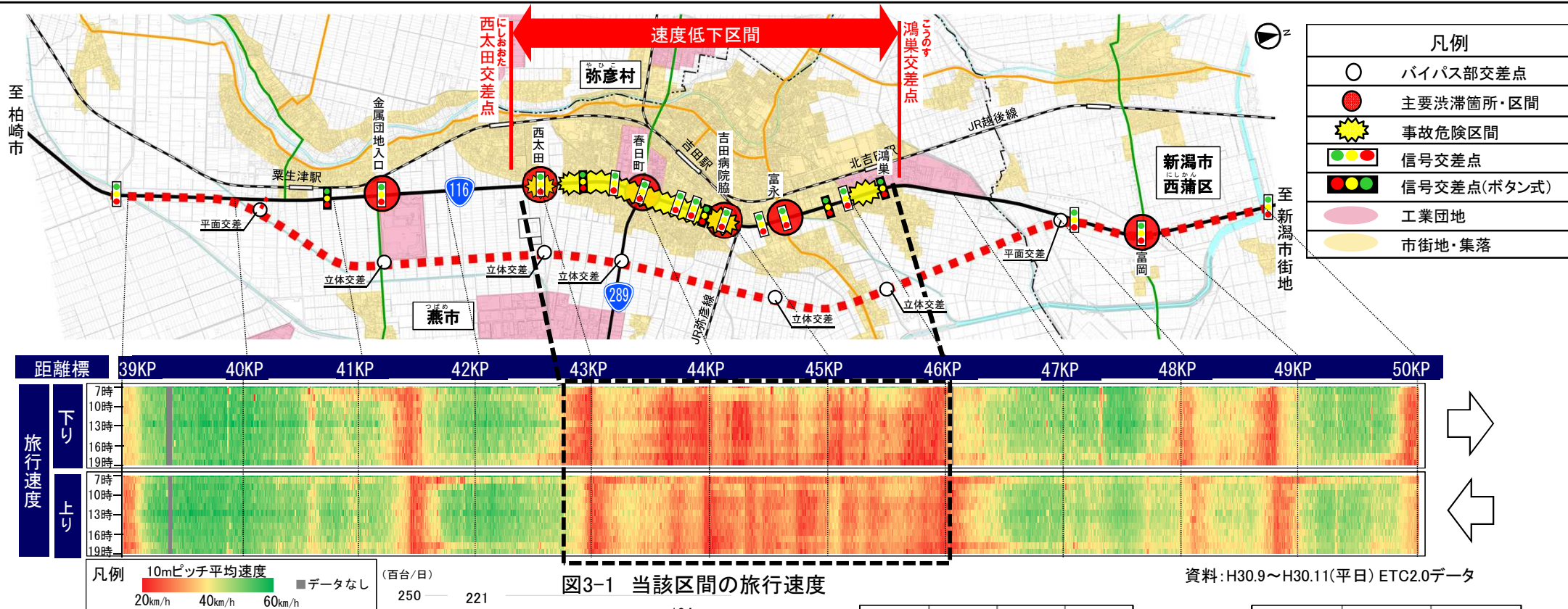
3. 課題と整備効果

課題と整備効果

1. 交通渋滞の解消

【課題】当該区間は、主要渋滞箇所が6箇所存在し、特に市街地部では日中を通して速度低下が著しい。

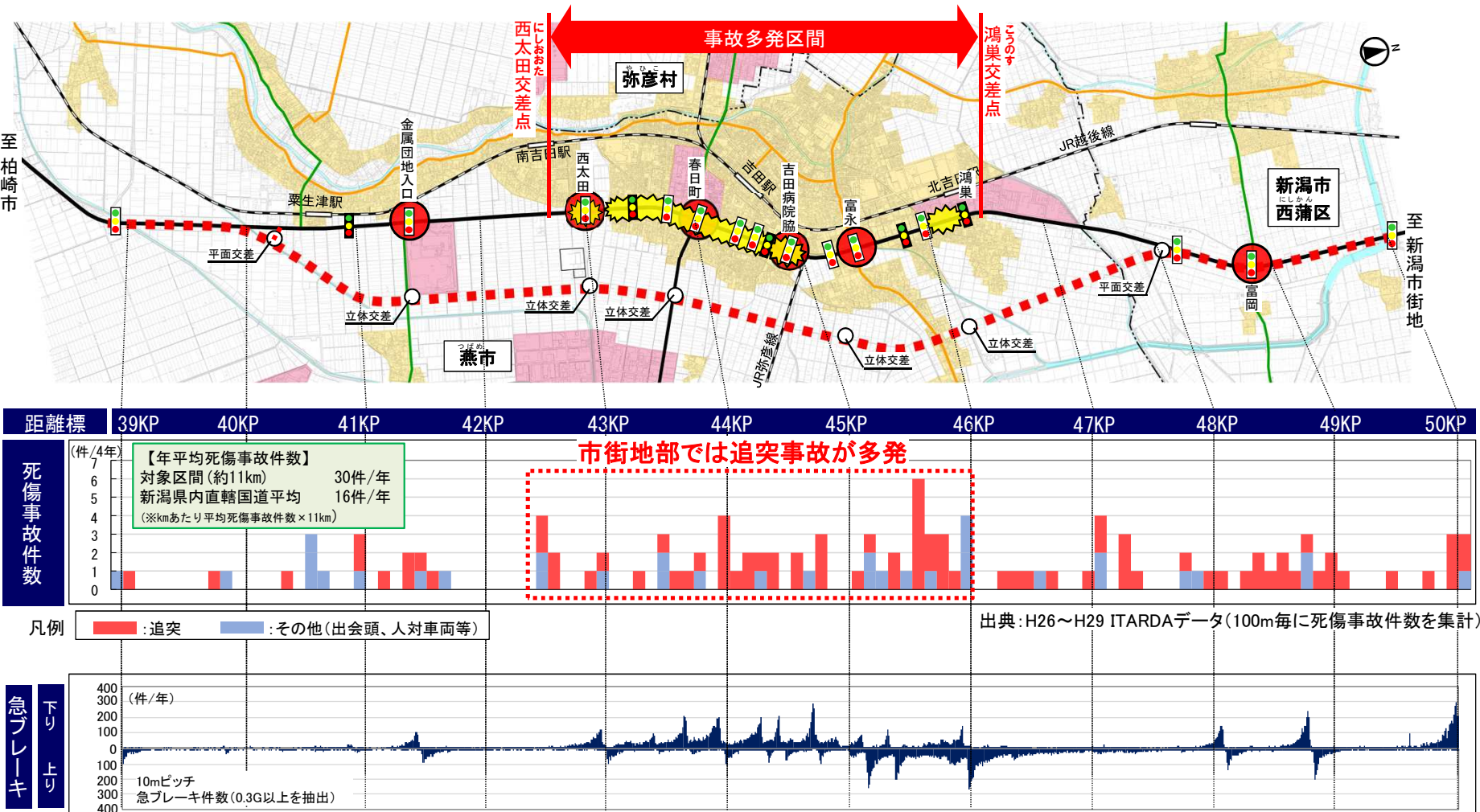
【整備効果】速度低下区間をバイパスとすることで慢性的な渋滞が解消。



2. 交通事故の減少

【課題】当該区間は、事故危険区間が4区間あり、年平均30件の死傷事故が発生。(新潟県平均の1.9倍)
特に市街地部では、渋滞や沿道出入りに起因する急ブレーキや追突事故が多発。

【整備効果】現道部の渋滞解消により、渋滞に起因した追突事故の減少が期待される。



凡例	
○	バイパス部交差点
●	主要渋滞箇所・区間
★	事故危険区間
●●●	信号交差点
●●●	信号交差点(ボタン式)
■	工業団地
■	市街地・集落

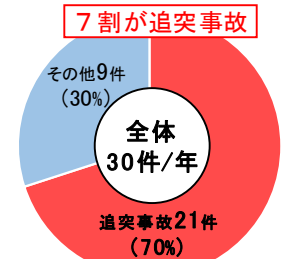


図3-5 当該区間の事故類型割合

出典: H26~H29 ITARDAデータ

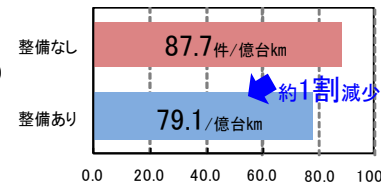


図3-6 整備後の死傷事故率

出典 整備なし: R12将来交通量推計値*
人身事故算定式を用いて算定
整備あり: R12将来交通量推計値*
人身事故算定式を用いて算定
※現道区間を対象に算出

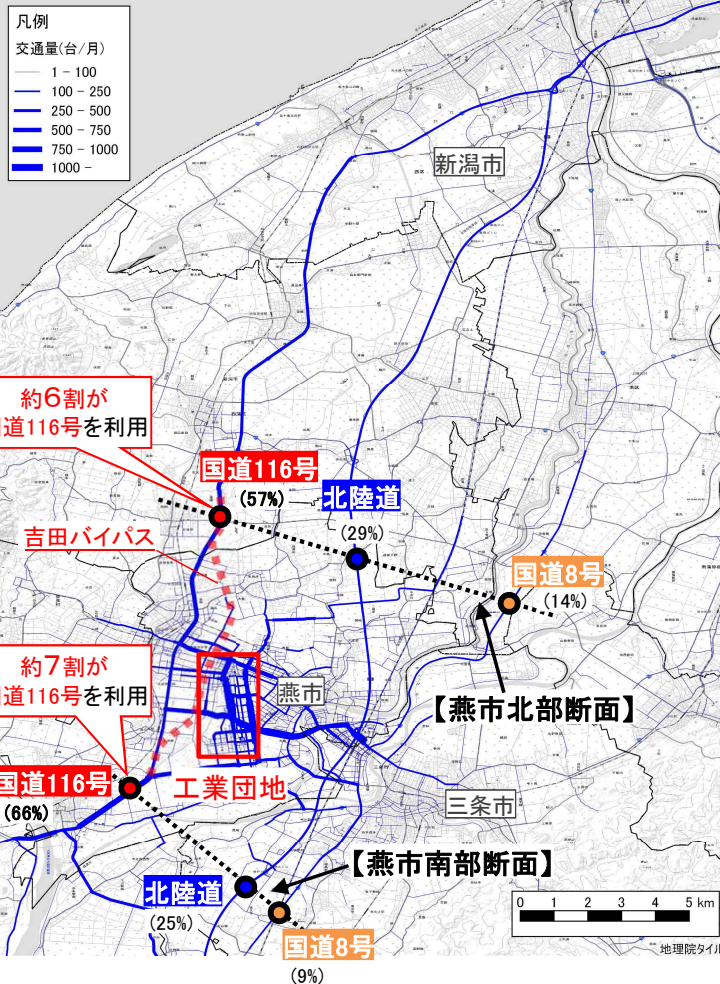
出典: ETC2.0プローブ (H30.4~H31.3)

3. 産業振興

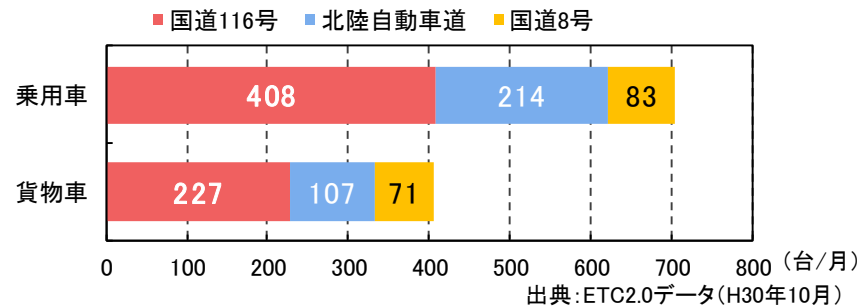
【課題】当該地域には多くの金属工業団地が立地。工業団地発着交通の国道116号分担率は約6～7割と高いが、渋滞により円滑な物流や企業活動を阻害。

【整備効果】国道116号の渋滞解消により、製品輸送等に係る物流を効率化し、製造業や物流企業の生産活動を支援。

燕市工業団地発着交通経路
(ETC2.0 2018年10月データ)



【工業団地発着交通の利用路線別台数(燕市北部断面)】



【工業団地発着交通の利用路線割合(燕市南部断面)】

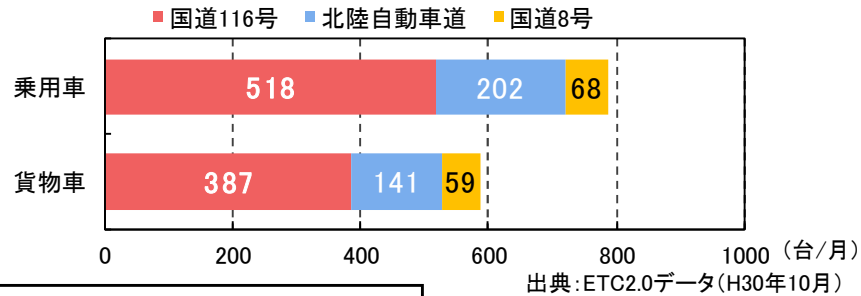


写真3-2 当該区間を通行する大型車

バイパス沿線企業の期待の声

【工業団地内鋼材製造企業】

◆夜間に製品を輸送し、日中に運送会社まで運んでおり、どちらも国道116号を使っている。吉田バイパスが整備されれば時間短縮のメリットがある。
また、鋼塊を毎月定期的に新潟港から輸出しており、日中にピストン輸送しているため、ドライバーの負担軽減なども期待できる。

【ステンレス製品加工企業】

◆自社に配達するドライバーや運送会社にメリットが大きい。

4. 雇用拡大

【課題】燕市の金属製品出荷額は近年増加傾向であり、製造品の出荷額の伸び率も全国平均を上回る。
このような中、周辺企業は将来的な人材不足を課題としており、新潟市方面からの雇用拡大を必要としている。

【整備効果】通勤時間の短縮により、国道116号を使った通勤負担の軽減や県央エリアに対する就職促進が期待される。

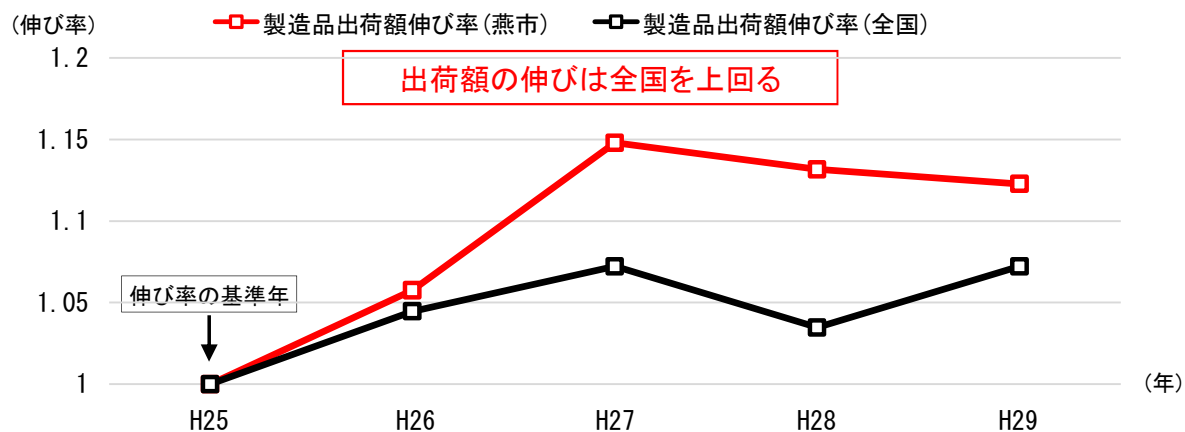


図3-7 燕市の製造品出荷額の伸び率

出典:経済産業省 工業統計調査

バイパス沿線企業の声

【ステンレス製品製造企業】

◆将来的に人材確保が課題になると考えており、現在は10km圏だが20、30km圏まで範囲を広げて人材を集めたい。新潟市方面からのアクセス性向上に期待したい。

【調理器具・アウトドア用品製造企業】

◆今後は新潟市内のIT系の技術者を取り込みたいと考えており、通勤時間の短縮が課題となっている。

【金属加工企業など複数社】

◆渋滞や冬期間の積雪を考慮して、出社時間に余裕を作って通勤している。

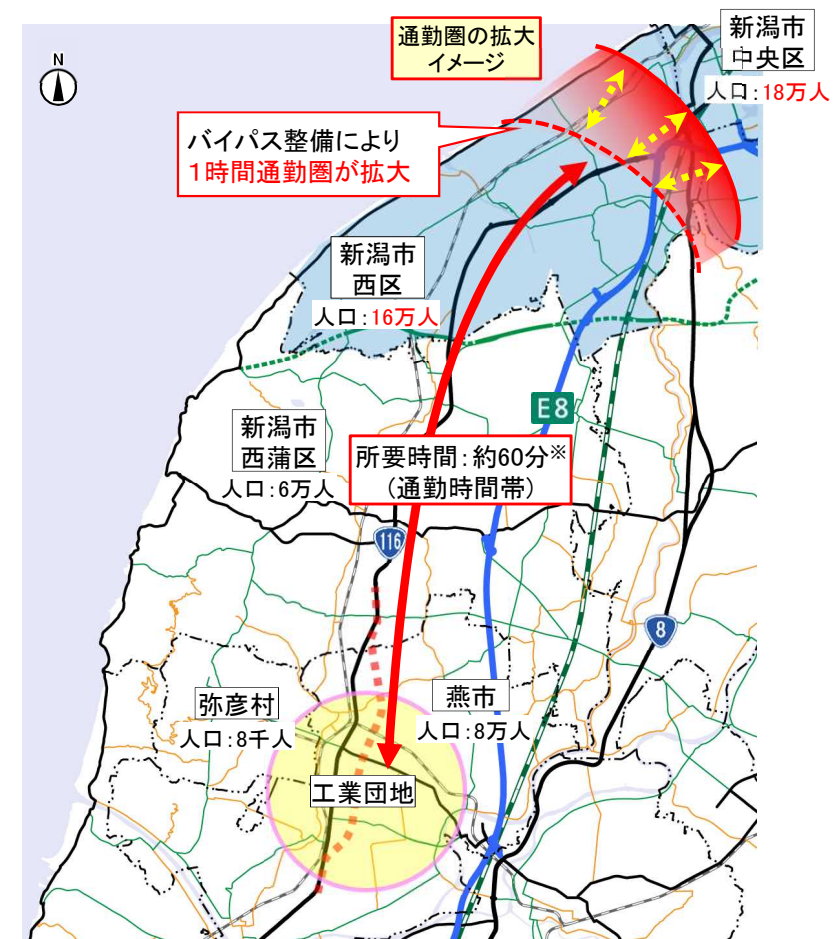


図3-8 通勤圏拡大イメージ

※ETC2.0データ(H30.10(平日))より(国道116号経由ルート(18時台))
燕市工業団地⇒新潟市西区役所:56分

5. 観光（観光活動の支援）

【課題】燕市では近年産業観光を推進しているものの、観光入込客数は年間60万人程度で横ばい。

【整備効果】バイパス整備によって周辺観光地（寺泊、弥彦等）との移動が円滑となり、滞在時間の増加等が期待される。

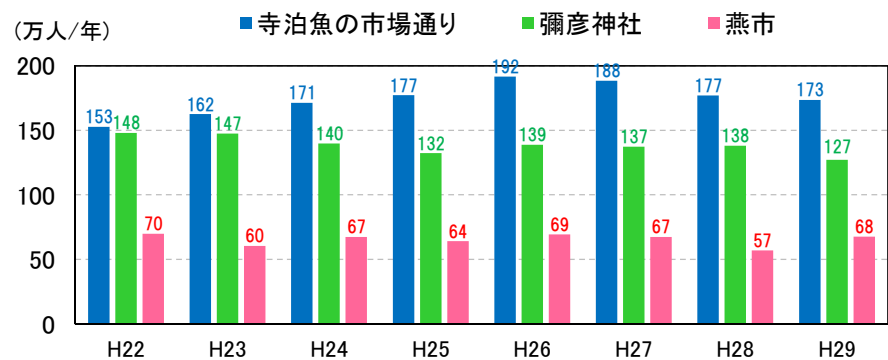


図3-9 観光入込客数の推

移出典:平成22~29年新潟県観光入込客統計

周辺地域観光協会の期待の声

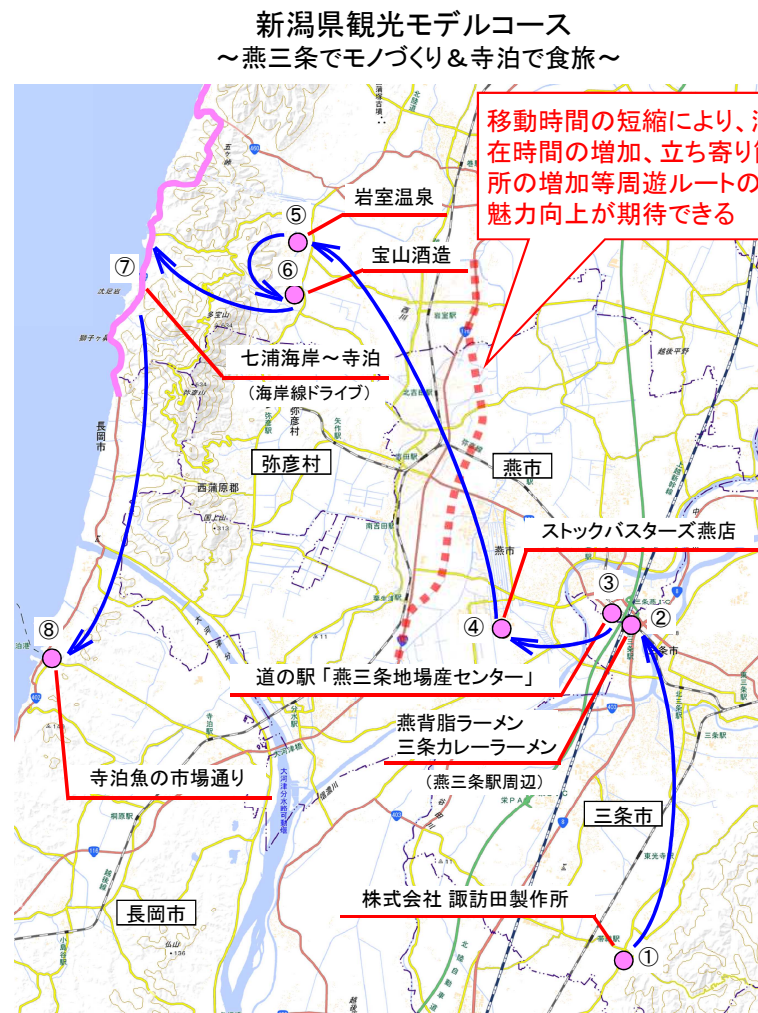
【寺泊観光協会】

- ◆新潟港に寄港したクルーズ船から116号を使って寺泊に来る人がいるため、インバウンドを取り込む上で強みになる。
- ◆バイパスが完成すれば、福島からの方に対して新潟市からは高速を利用しなくとも同等の時間で寺泊に到着できるというようなアピールが可能になるのではないかな。
- ◆現在、広域観光のルートを検討している。バイパスが整備されることで時間を読みやすくなるため、新規ルートを検討する上でバイパスに期待したい。

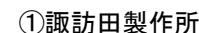
【燕市観光協会】

- ◆バイパスが開通すれば、新潟市方面から来る人は高速利用から116号へシフトする可能性がある。
- ◆観光ツアーを組む上では、**時間を読めることが非常に重要。渋滞が解消されることで観光地の滞在時間確保につながる。**
- ◆燕を經由して他の観光地へ移動する際にもメリットは大きいと思う。

ヒアリング調査:令和1年10月

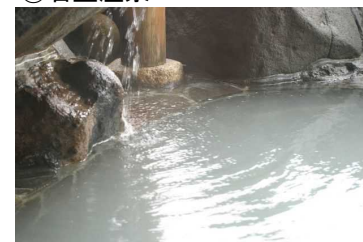


出典：新潟県観光協会「にいがた観光ナビ モデルコース」



刃物の制作工程を見学

⑤岩室温泉



⑥宝山酒造



銘酒の試飲が可能

⑦七浦海岸



景勝地をドライブ

写真出典:にいがた観光ナビHP

4. 費用便益分析結果

費用便益分析結果

便 益

※現在価値化後

B/C

走行時間短縮便益

約306億円

走行経費減少便益

約71億円

交通事故減少便益

約29億円

合計
約406億円

事 業 費

※上段:単純合計(税込)
下段:現在価値化後

事業費

改良費

約100億円

橋梁・トンネル

約68億円

その他工事費

約59億円

用地補償費

約73億円

間接経費

約50億円

約350億円
(約246億円)

合計
約584億円
(約308億円)

維持
管理費

約234億円
(約62億円)

1.3 =

$\left[\frac{406\text{億円}}{308\text{億円}} \right]$

[]書き上段:現在価値化後の便益
下段:現在価値化後のコスト

5. とりまとめ

- 一般国道 116 号吉田バイパスの新規事業化は、妥当である。