

国道49号 水原バイパス 再評価資料

平成21年10月
北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
1) 事業の目的	1
2) 事業の概要	2
2. 現在に至る経緯等	3
1) 事業の経緯	3
2) 事業の進捗状況	3
3. 事業の必要性・効果	4
1) 客観的評価指標	4
4. 当該道路の役割・効果	7
1) 3便益に係る整備効果	7
① 走行時間の短縮	7
② 渋滞損失時間の減少	8
③ 交通事故件数の減少	9
2) 3便益による費用対効果	10
3) その他の効果	11
① 路線バスの利便性の向上	11
② 新潟港（東港区）へのアクセス向上	12
③ 日常活動圏中心都市である新潟市へのアクセス向上	13
④ 阿賀野市周辺の主要観光地へのアクセス向上	14
⑤ 高度医療施設へのアクセス向上	15
⑥ 現道区間の大型車の減少による安全性向上	16
⑦ 新潟県東部産業団地への企業誘致の支援	17
⑧ 冬期におけるスムーズな交通の確保	18
⑨ 現道における騒音の減少	19
5. 費用対効果	20
6. 事業の進捗見込み	21
7. コスト縮減や代替案の可能性	21
8. 対応方針（原案）	22

1. 事業の概要

1)事業の目的

当該事業は、

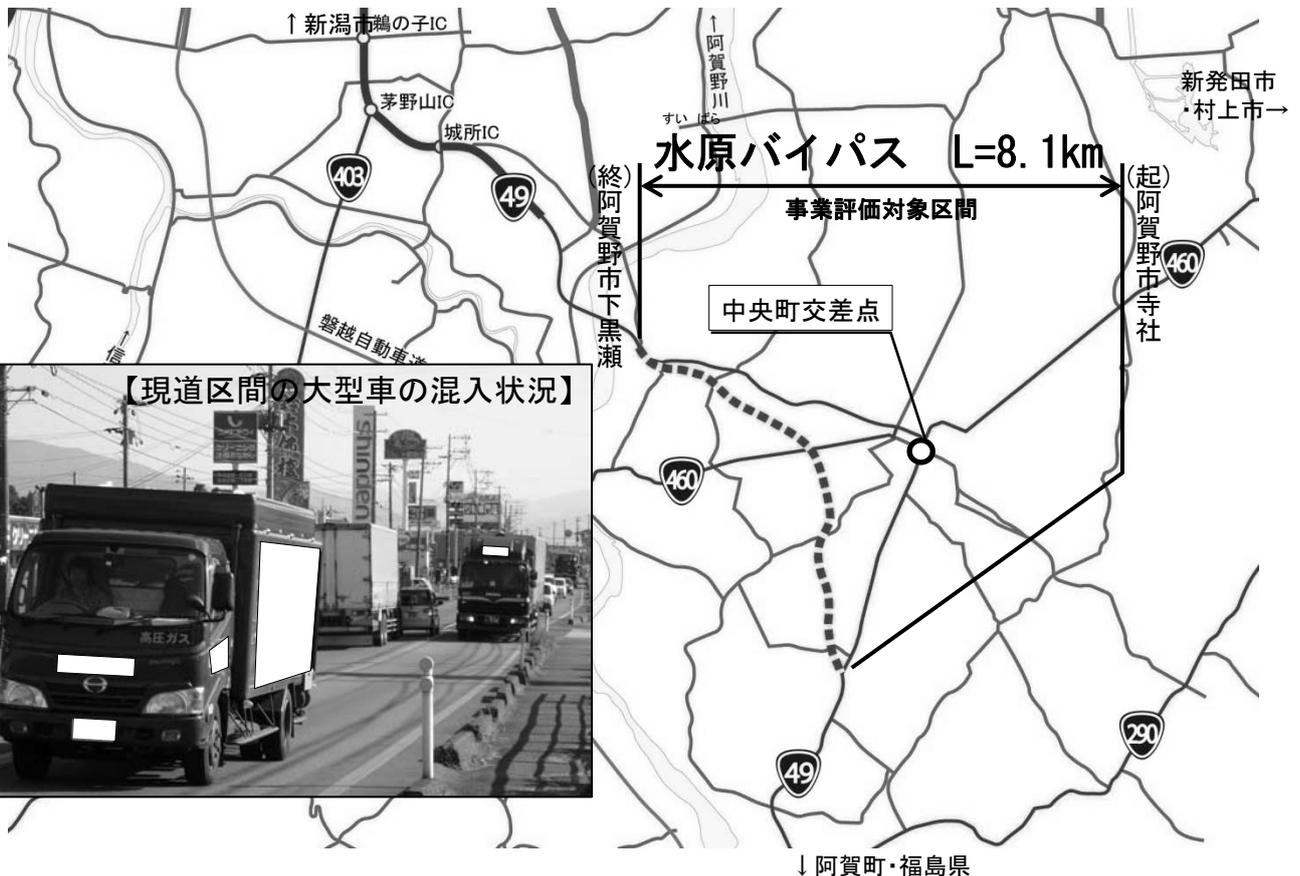
- 市街地部での交通渋滞の緩和
- 現道区間の大型車の減少による交通安全性の向上
- 沿線地域の振興、活性化 など

を目的として、国道49号の阿賀野市寺社～阿賀野市下黒瀬間
延長L=8.1kmについてバイパス整備を行うものである。

【位置図】



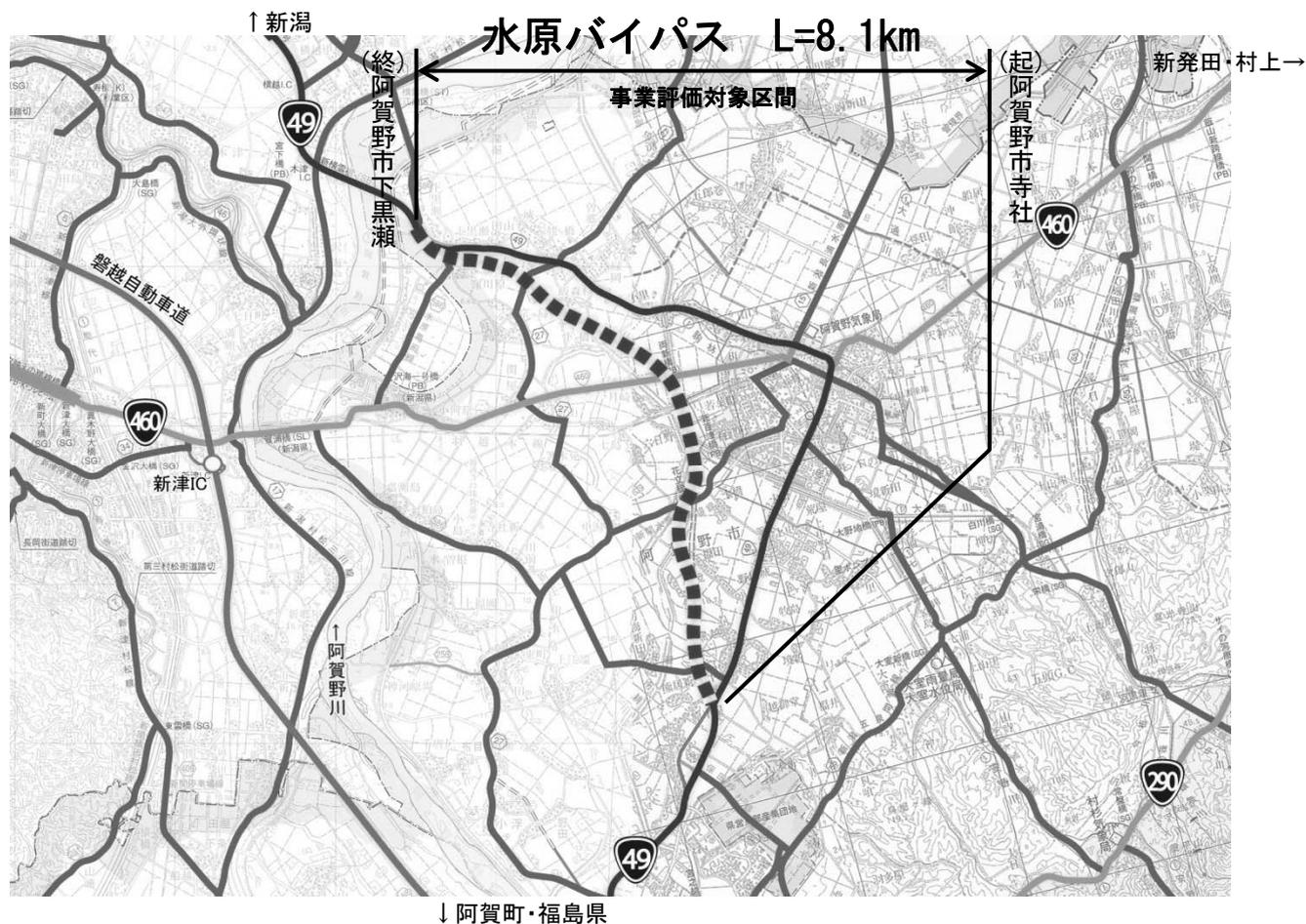
【現道区間の渋滞状況】



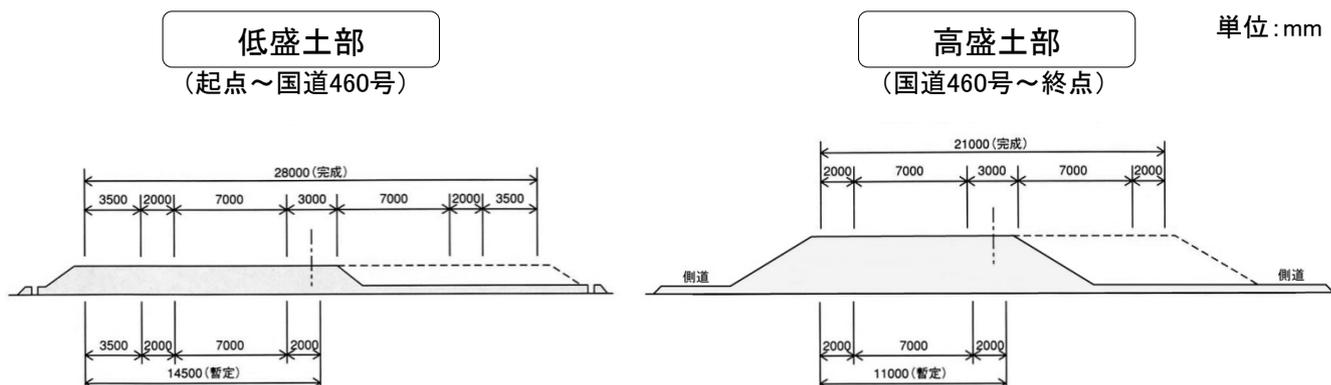
2) 事業の概要

●事業名： ^{すいばら} 水原バイパス	●延長：8.1km
●起終点：(起)新潟県阿賀野市寺社 (終)新潟県阿賀野市下黒瀬	●都市計画決定：平成10年度
●事業化：平成12年度	●工事着手：平成17年度
●用地着手：平成15年度	●全体事業費：約227億円
●平成21年度末までの投資額（予定）：約92億円（進捗率約41%）	

【路線図】



【横断面図】



3. 事業の必要性・効果

1) 客観的評価指標

○残事業を進め、当該事業を完成することで得られる整備効果を、客観的評価指標から項目を抽出して整理する。

【一般国道（二次改築）】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	(1) 事業の効率性	■便益が費用を上回っている。
------	------------	----------------

●事業の効果や必要性を評価するための指標

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）及び削減率
		□現道等における混雑時旅行速度が 20km/h 未満である区間の旅行速度の改善が期待される。
		□現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が 10,000 台時/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される。
		■現道等に、当該路線整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。
		■新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。
	(2) 物流効率化の支援	■第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる。
		■重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。
		□農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。
	(3) 都市の再生	□現道等における、総重量 25t の車両もしくは ISO 規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。
		□都市再生プロジェクトを支援する事業である。
		□広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。
		□市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。
		□中心市街地内で行う事業である。
		□幹線都市計画道路網密度が 1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である。
		□DID 区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	□対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300 戸以上又は 16ha 以上、大都市においては 100 戸以上又は 5ha 以上）への連絡道路となる。
		□高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけあり。
		□地域高規格道路の位置づけあり。
		□当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）
		□当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。
□現道等における交通不能区間を解消する。		
(5) 個性ある地域の形成	□現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。	
	■日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。	
	□鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する。	
	□拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。	
	■主要な観光地へのアクセス向上が期待される。	
	□新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。	

Ⅱ.暮らし	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。 <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される。
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり。 <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する。
	(3) 安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。
Ⅲ.安全	(1) 安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される。
	(2) 災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。 <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり。 <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。 <input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。
Ⅳ.環境	(1) 地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO ₂ 排出量
	(2) 生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO ₂ 排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある。 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される。
Ⅴ.その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある。 <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている。
	その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される。

※○印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

□印の指標については定性的又は定量的な記述により効果の有無を確認する。

※●、■は該当する指標を示す。

○再評価実施時点における評価指標該当項目

前提条件

(1) 事業の効率性

B/C=2.1 (事業全体の3便益による費用対効果)

B/C=3.8 (残事業の3便益による費用対効果)

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・費用便益対象エリアの渋滞損失時間の削減量=約60万人時間/年
(整備なし 約 585.1万人・時間/年 → 整備あり 約 524.9万人・時間/年)
- ・現道部を利用する水原線など69本/日の路線バスの利便性の向上が期待できる。
(4路線(69本)の年間トータル利用者数:約32万人(1日平均約900人))
- ・新幹線駅である新潟駅へのアクセス向上が見込まれる。
阿賀野市→新潟駅:約7分短縮
(阿賀野市安田支所→新潟駅 整備なし 約36分 → 整備あり 約29分)
- ・第二種空港である新潟空港へのアクセス向上が見込まれる。
阿賀野市→新潟空港:約7分短縮
(阿賀野市安田支所→新潟空港 整備なし 約42分 → 整備あり 約35分)

(2) 物流効率化の支援

- ・特定重要港湾である新潟港(東港区)へのアクセス向上が見込まれる。
新潟県東部産業団地(阿賀野テクノタウン)→新潟港東港区:約7分短縮
(新潟県東部産業団地→新潟港東港区 整備なし 約46分 → 整備あり 約39分)

(3) 国土・地域ネットワークの構築

- ・日常活動圏中心都市である新潟市へのアクセス向上が見込まれる。
阿賀野市→新潟市役所:約7分短縮
(阿賀野市安田支所→新潟市役所 整備なし 約39分 → 整備あり 約32分)

(4) 個性ある地域の構成

- ・瓢湖水きん公園や五頭連峰、サントピアワールドなどの阿賀野市周辺の主要観光地へのアクセス向上が期待される。

II. 暮らし

(1) 安全で安心できる暮らしの確保

- ・高度医療施設へのアクセス向上が見込まれる。
阿賀野市→亀田第一病院:約7分短縮
(阿賀野市安田支所→亀田第一病院 整備あり 約32分 → 整備なし 約25分)

III. 安全

(1) 災害への備え

- ・第1次緊急輸送道路として位置づけあり。

IV. 環境

(1) 地球環境の保全

- ・費用便益分析対象区間のCO₂排出量の削減量=約6,400t-CO₂/年
(整備なし 約491,000t-CO₂/年 → 整備あり 約484,600t-CO₂/年)

(2) 生活環境の改善・保全

- ・現道でのNO₂排出削減率=約76%
(整備なし 約38.4t-NO₂/年 → 整備あり 約9.2t-NO₂/年)
- ・現道でのSPM排出削減率=約76%
(整備なし 約3.7t-SPM/年 → 整備あり 約0.9t-SPM/年)

V. その他

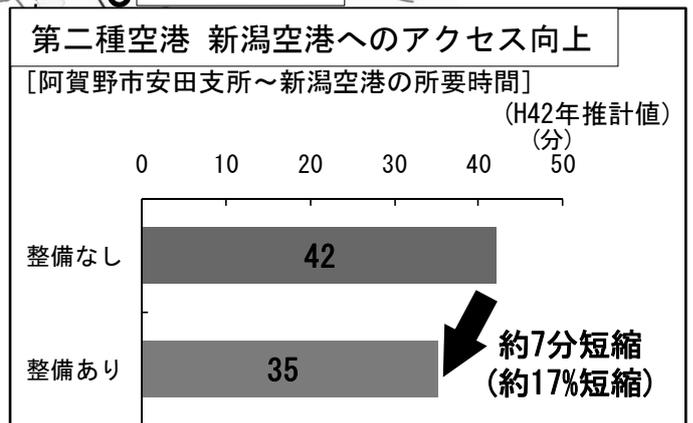
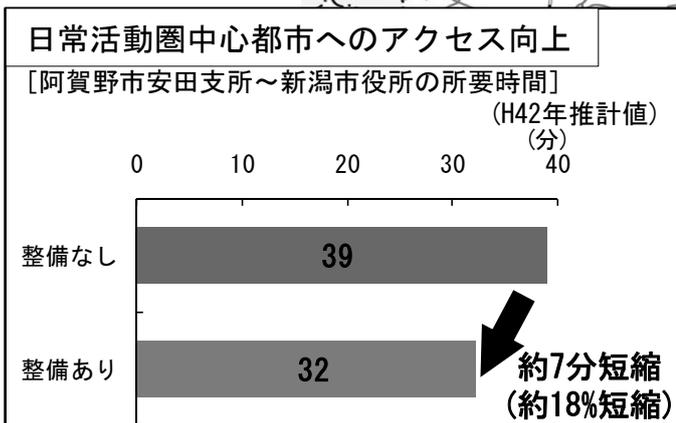
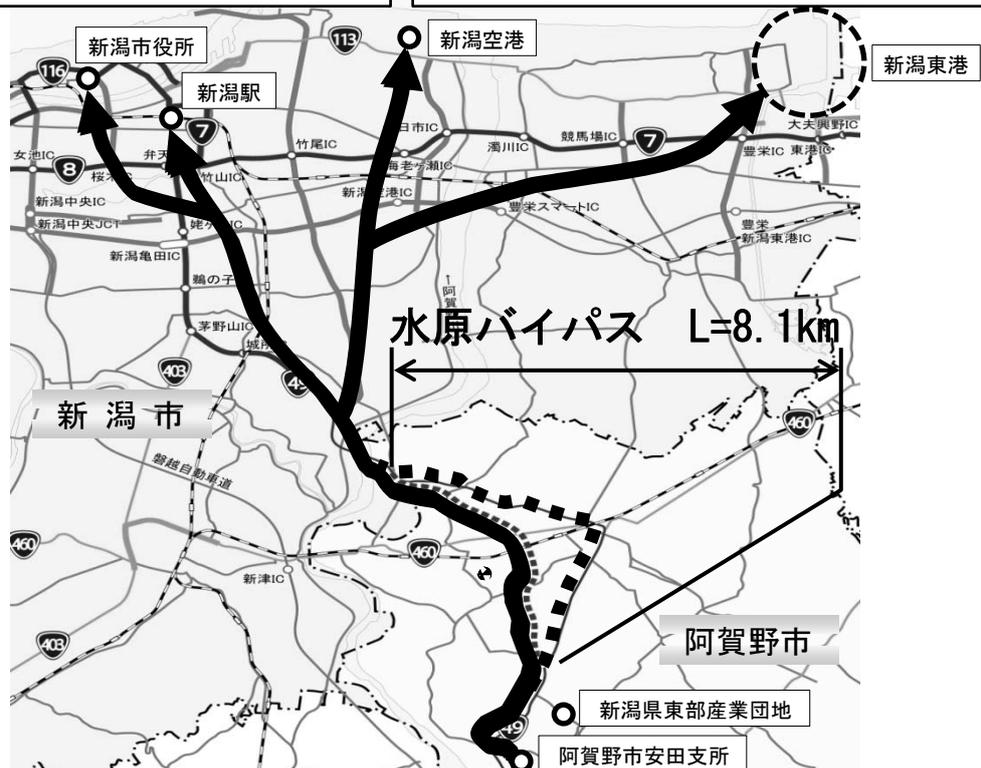
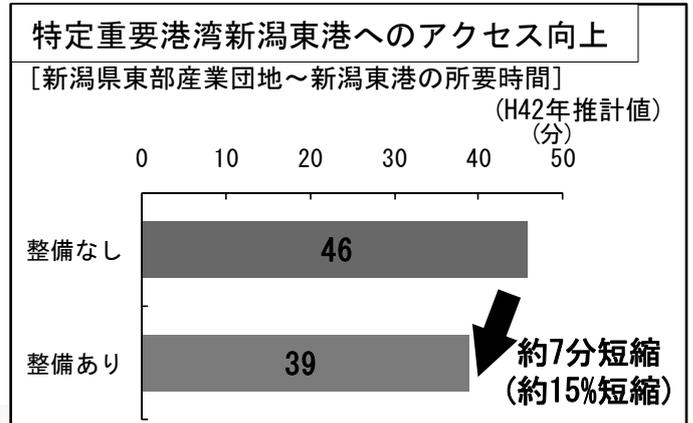
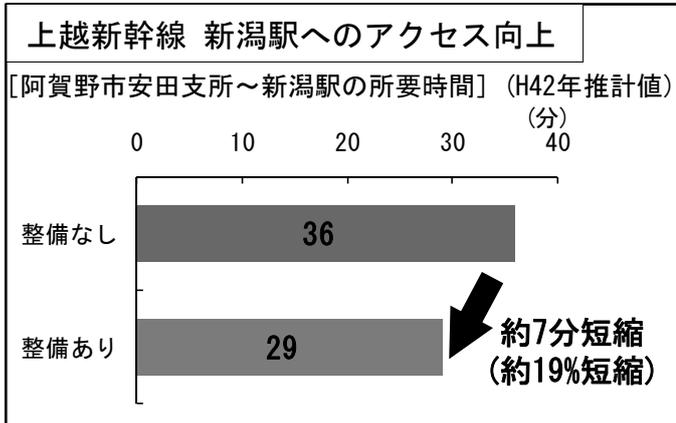
- ・冬期間のスムーズな交通の確保により、交通の信頼性向上が期待される。
- ・周辺において大規模産業団地内の企業立地が進んでおり、これら施設関連の利用交通を円滑に処理することが見込まれる。

4. 当該道路の役割・効果

1) 3便益に係る整備効果

①. 走行時間の短縮

○水原バイパスの整備により円滑な走行環境が確保され、走行時間が約7分短縮する。



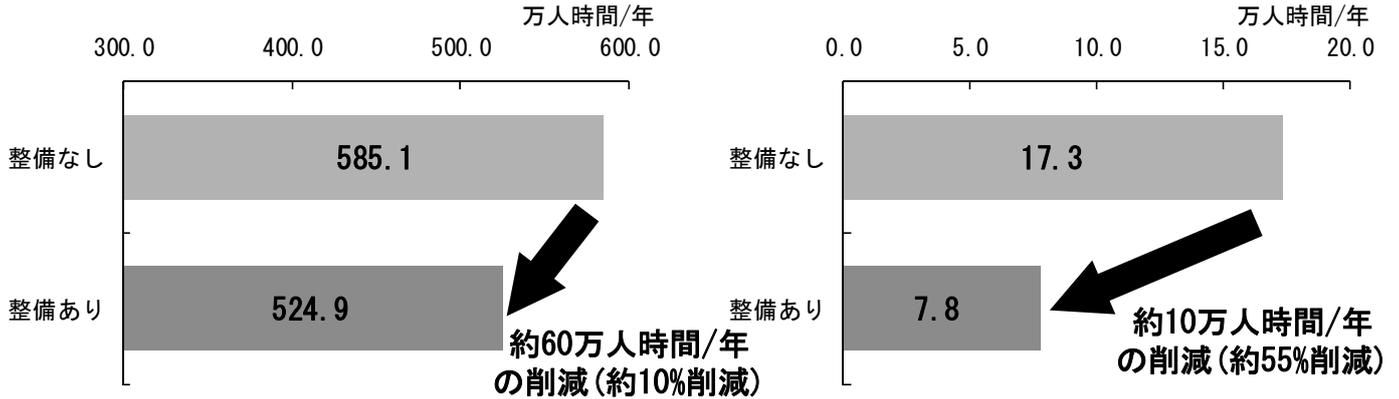
②. 渋滞損失時間の減少

- 当該事業区間の完成により、円滑な走行環境が確保され、渋滞損失時間が約60万人時間/年削減される。
- 現道区間においては約10万人時間/年削減される。

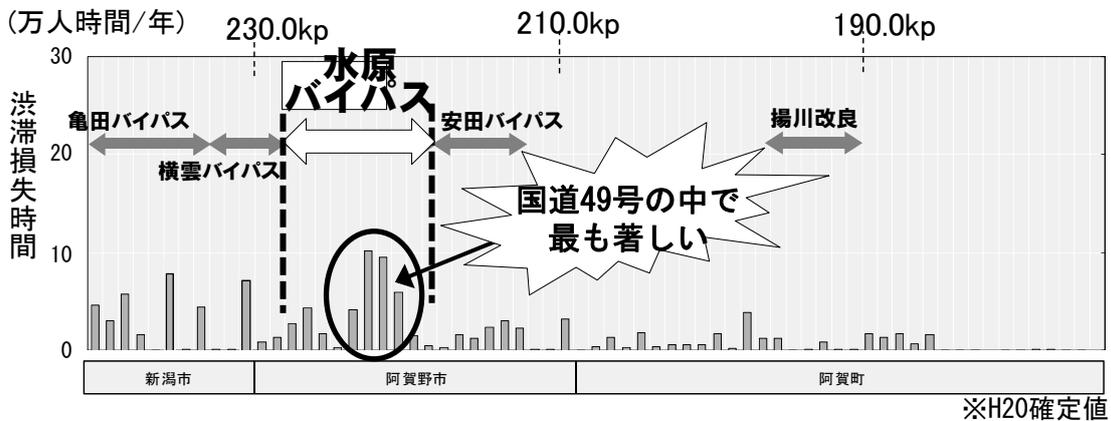
[渋滞損失時間の削減]

<費用便益分析対象エリア> (H42年推計値)

<現道区間> (H42年推計値)



[国道49号の渋滞損失時間]



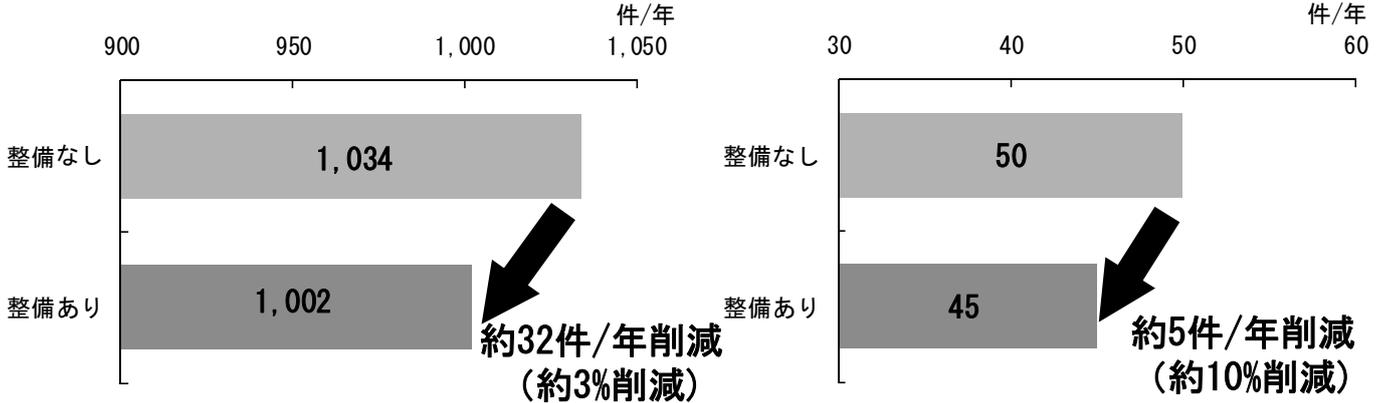
③. 交通事故件数の減少

- 当該事業区間の現道部は国道49号の中で事故が多い区間である。
- 当該事業区間の完成により、現道等の交通量がバイパスに転換し、現道等の交通量減少に伴い死傷事故件数が削減（約32件/年削減）され、安全性向上が期待できる。
- 現道区間（現道+BP）においては、約5件/年削減される。

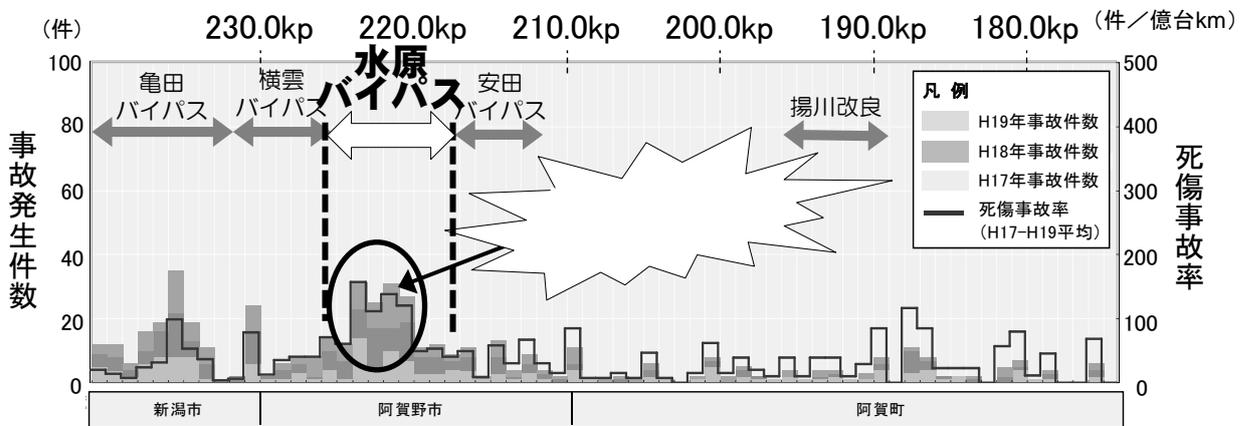
[死傷事故件数の削減]

<費用便益分析対象エリア> (H42年推計値)

<現道区間(現道+BP)> (H42年推計値)



[国道49号の事故発生状況]



※ITARDAデータより



2) 3便益による費用対効果

- ・ 基準年における費用及び便益の現在価値
 現在価値算出のための割引率：4%
 基準年次：平成21年度
 検討年数：50年

<費用>

基準年における 現在価値		事業費	維持管理費
事業全体	219億円	197億円	21億円
残事業	121億円	100億円	21億円

<3便益>

基準年における 現在価値		走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益
事業全体	455億円	357億円	73億円	26億円
残事業	455億円	357億円	73億円	26億円

<3便益による費用便益比>

費用便益比(B/C)	
事業全体	$455/219=2.1$
残事業	$455/121=3.8$

- 注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。
 2. 費用及び便益額の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

3) その他の効果

① 路線バスの利便性の向上

○当該事業区間の完成により現道部の交通量並びに渋滞が減少し、現道部を走行する路線バスの利便性向上が期待できる。

[現道部を走行する路線バスの運行本数・利用者数]

路線名		起終点	運行本数 (往復計) (本)	年間利用者数 (千人)
■	水原線	新潟駅～水原駅	32	187
		万代BC～水原駅	3	17
		新潟駅～水原駅(急行)	18	79
■	保田車庫線	新潟駅～保田車庫前(急行)	2	18
●●●●●	保田車庫線	阿賀野市役所～保田車庫前	8	5
●●●●●	石間中線	阿賀野市役所～石間中	6	18
合 計			69	324

※資料：新潟交通観光バス株式会社より
新潟交通の路線バスのみ表示（市営バスは表示していない）

[現道部を走行するバス路線]

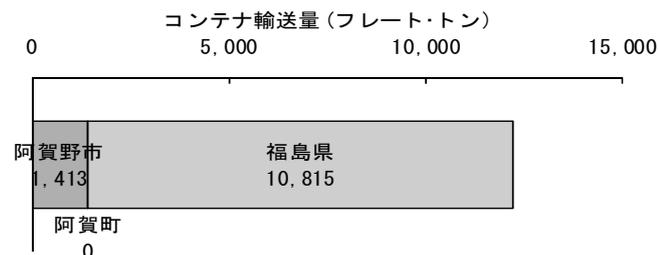


※資料：新潟交通観光バス株式会社より
新潟交通の路線バスのみ表示
（市営バスは表示していない）

②新潟港（東港区）へのアクセス向上

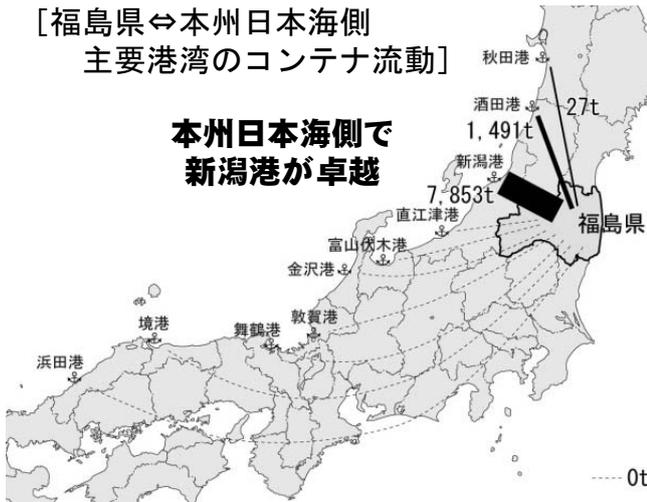
- 国道49号は新潟－福島県境で1日約7,000トン（磐越道は約2,000トン）の物流量が流れており、広域的な物流の動脈となっている。
- また、国道49号沿線の中で福島県から新潟東港へのコンテナ輸送量が多く、福島県⇄本州日本海側主要港湾のコンテナ流動でも新潟港が卓越している。
- 当該事業区間の完成により、所要時間が短縮され、物流の効率化の支援が期待される。

[国道49号沿線市町村(県)を仕向地とする新潟東港のコンテナ輸送量(自動車輸送)]



※国土交通省 H16年港湾統計(陸上出入り貨物調査)より

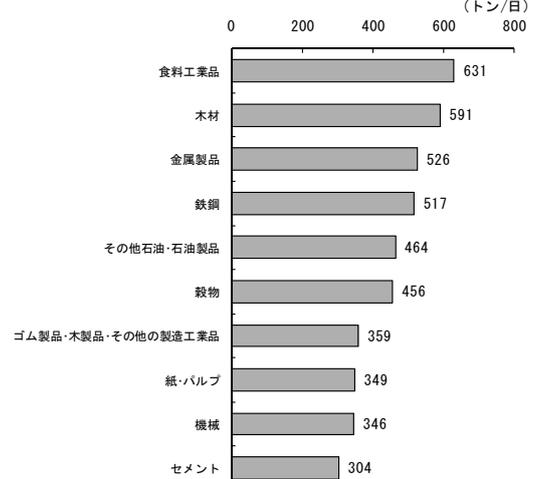
[福島県⇄本州日本海側主要港湾のコンテナ流動]



※国土交通省 H20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査より

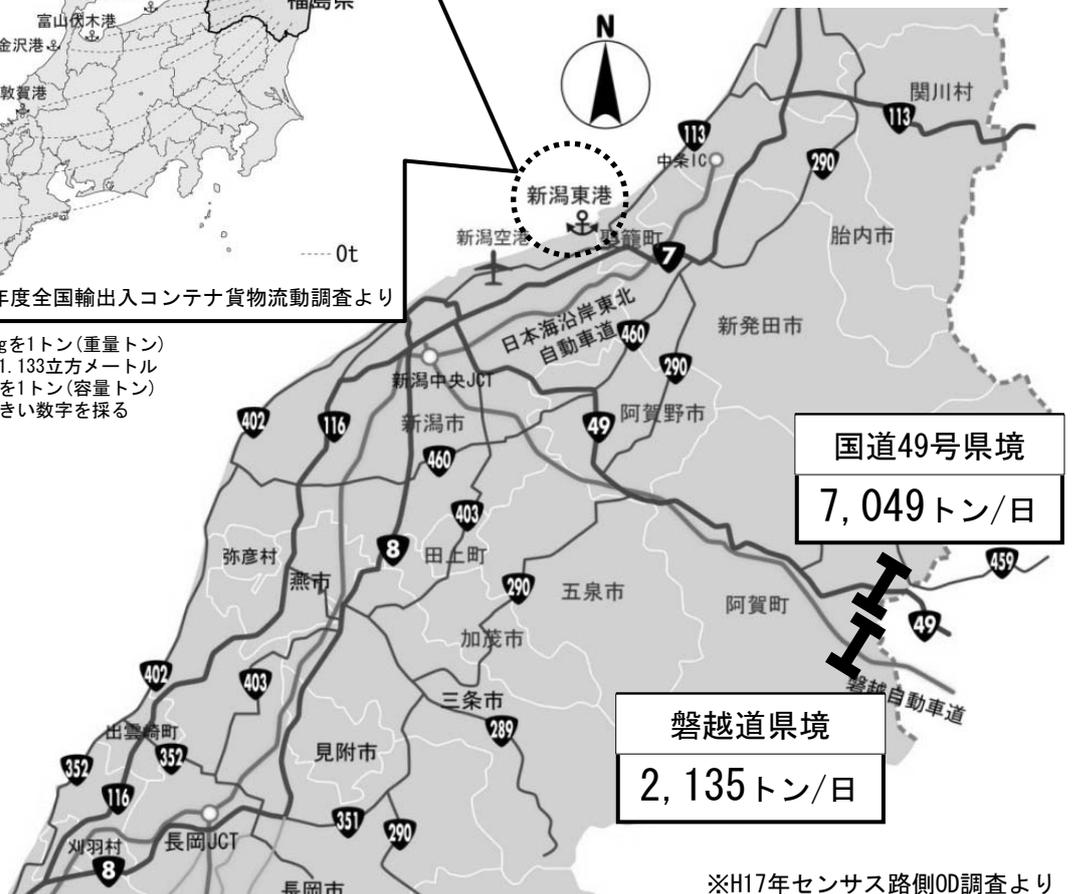
※フレート・トン：貨物の重量1,000kgを1トン(重量トン)または貨物の容量1.133立方メートル(40立方フィート)を1トン(容量トン)とし、いずれか大きい数字を採る

[国道49号県境を通過する積載品目ランク (トン/日)]



※H17年センサス路側0D調査より(上位10位)

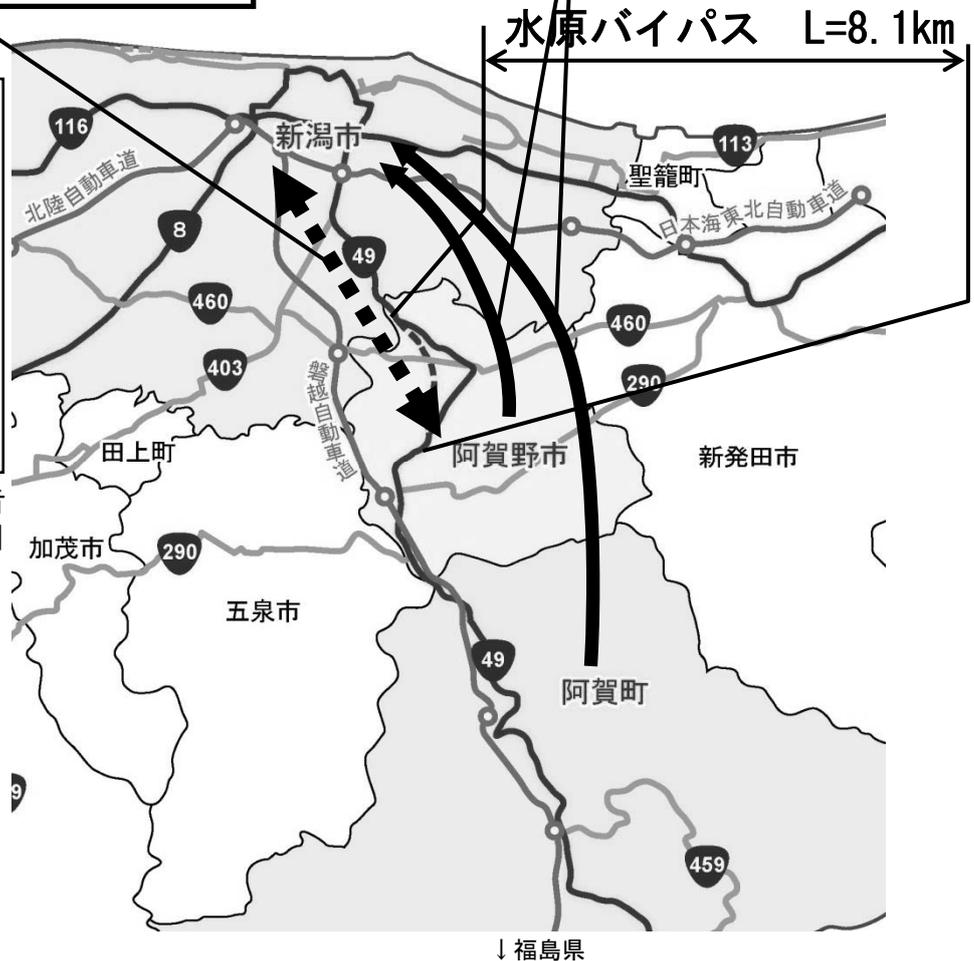
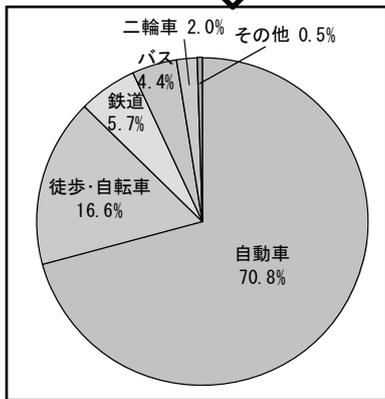
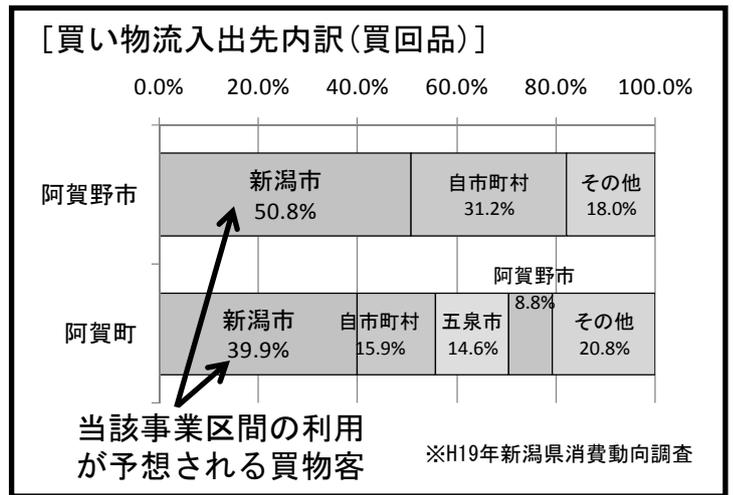
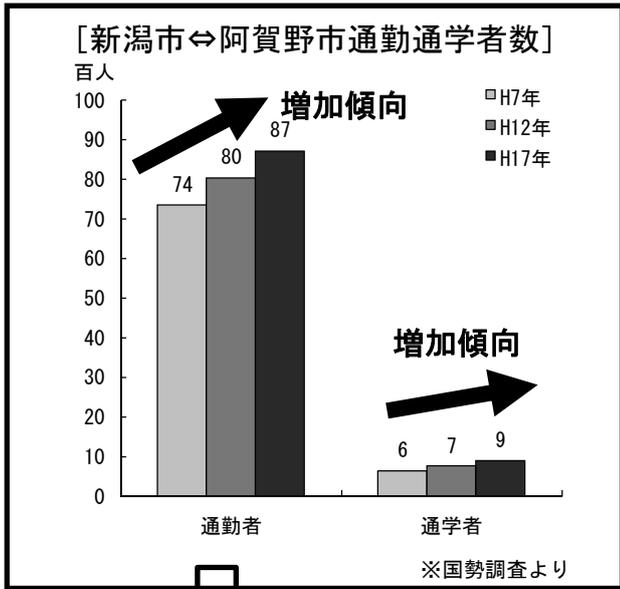
[国道49号県境断面の物流量]



※H17年センサス路側0D調査より

③ 日常活動圏中心都市である新潟市へのアクセス向上

- 国道49号は、阿賀野市から日常活動圏中心都市である新潟市への重要なアクセス道路であり、新潟市⇄阿賀野市の通勤・通学者数は増加傾向にある。
- また、阿賀野市の買い物流入先では、新潟市への依存が高い。
- 当該事業区間の完成により、国道49号の主要幹線としての機能がさらに強化され、阿賀野市等国道49号沿線都市から新潟市中心部へのアクセス向上が見込まれる。



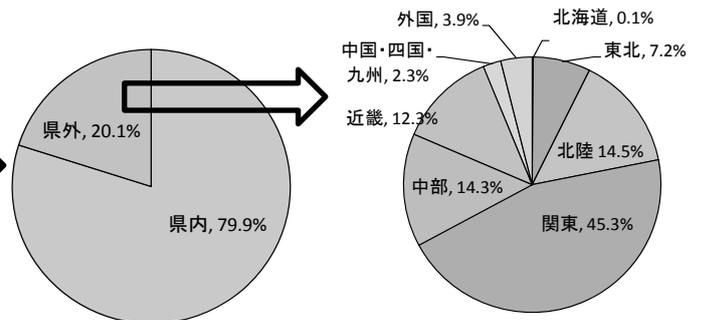
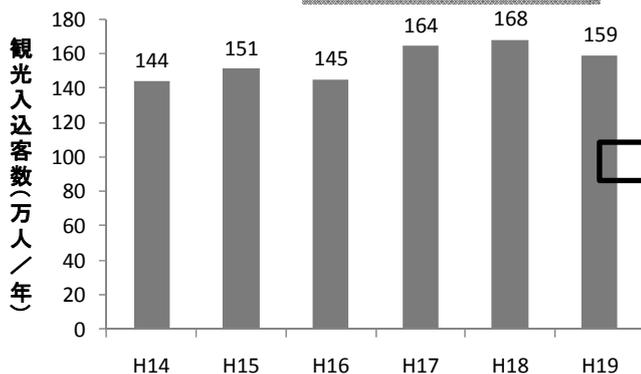
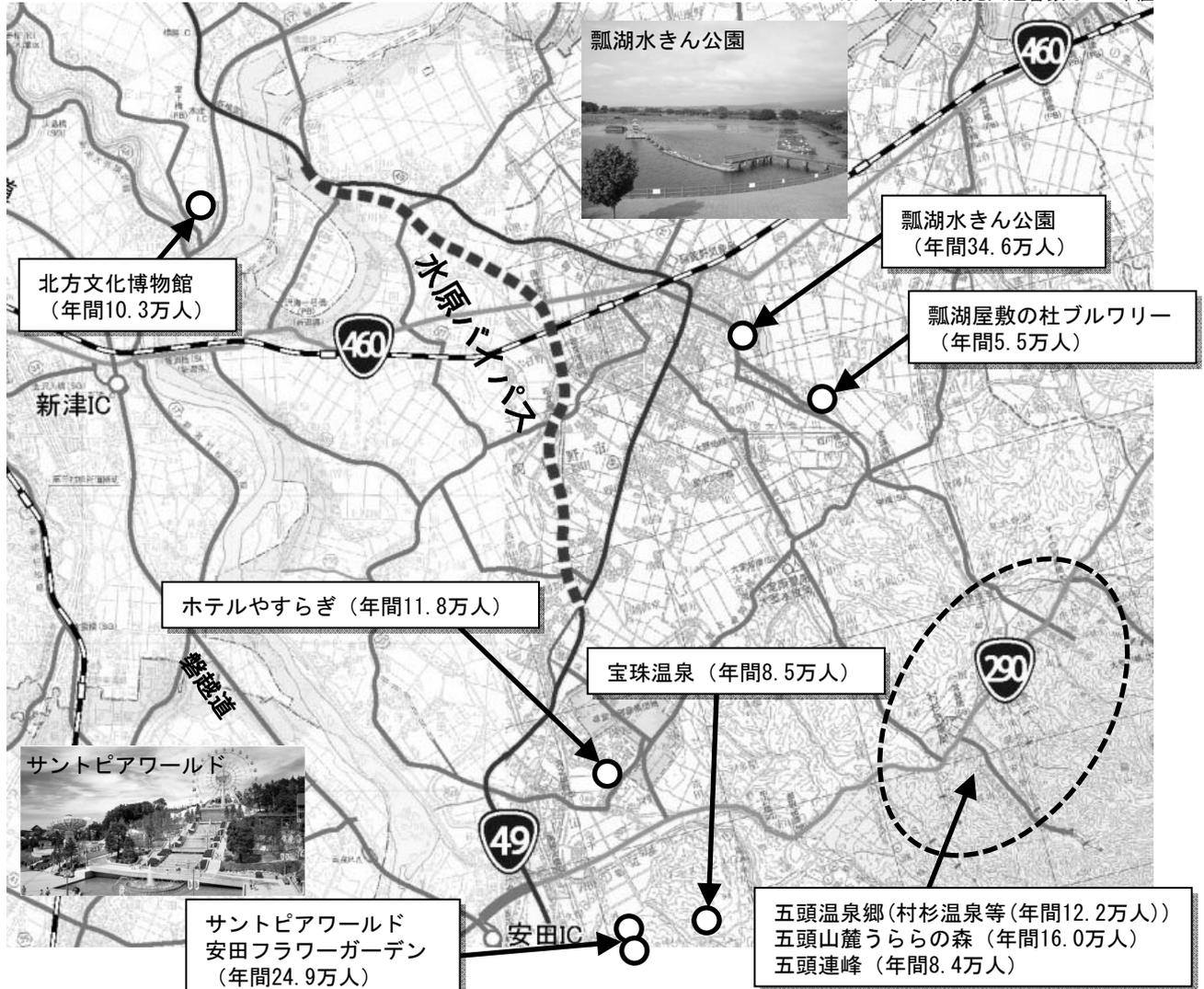
④阿賀野市周辺の主要観光地へのアクセス向上

- 国道49号の阿賀野市周辺には、瓢湖水きん公園や五頭連峰、サントピアワールドなどの観光施設が立地しており、市全体の観光客は近年増加傾向にあり、様々な方面からの来訪者が見られる。
- 当該事業区間の完成により、これら主要観光施設へのアクセス向上が期待される。

〔阿賀野市周辺の主要観光地と観光入り込み客数〕

↑新潟市・北陸道・日沿道

※（ ）内の観光入込客数はH19年値

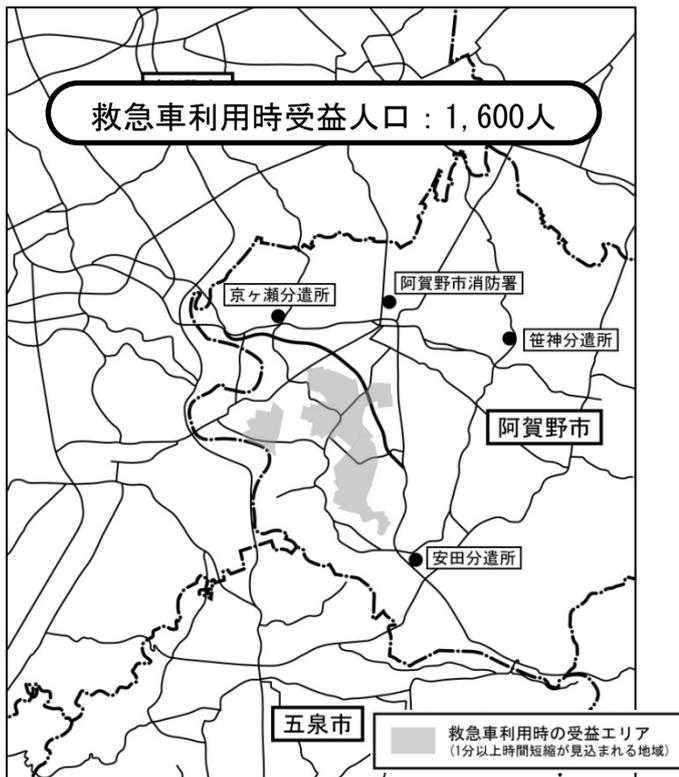


※観光入込客数：新潟県観光動態の概要より(新潟県産業労働部観光振興課)

⑤高度医療施設へのアクセス向上

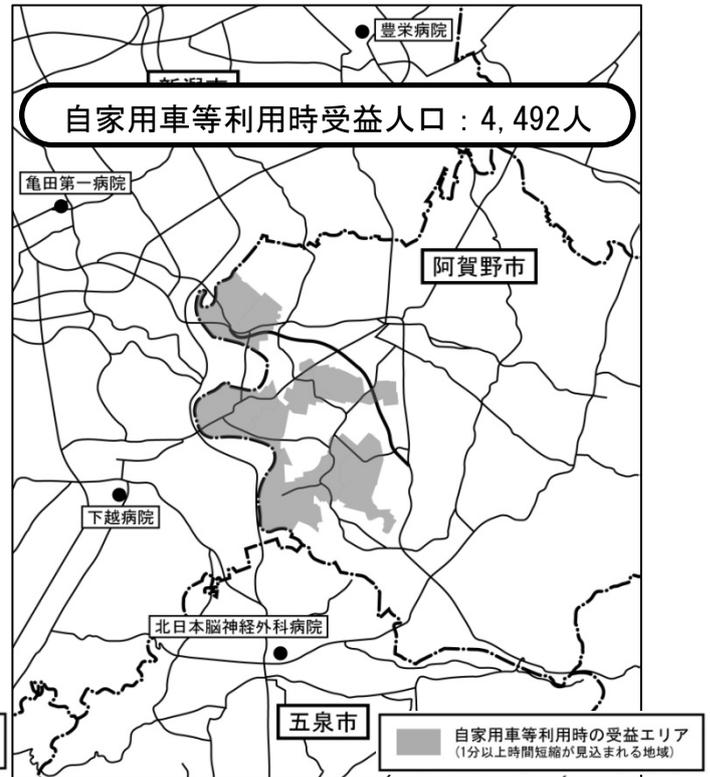
- 当該事業区間の完成により高度医療施設への所要時間が短縮する。（時間短縮による受益人口4,669人※重複エリアを除く）
- 高度医療施設へのアクセス向上により、一刻を争う救急患者の救命の支援が期待できる。

[救急車利用時の受益エリア]



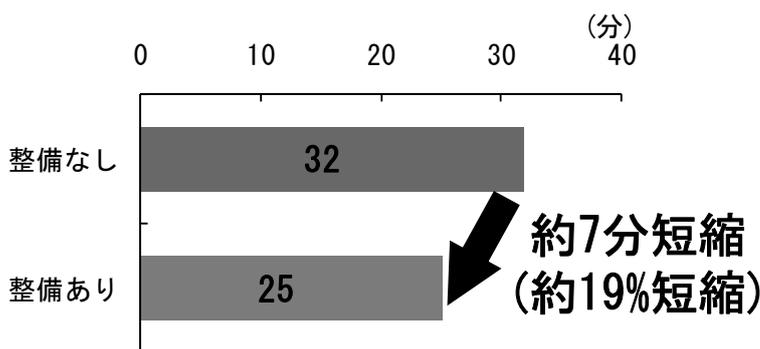
※所要時間算定は道路の規制速度に基づく

[自家用車等利用時の受益エリア]

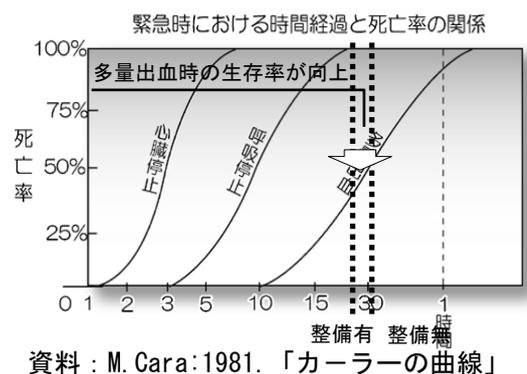


※所要時間算定はH42年将来交通量推計結果に基づく

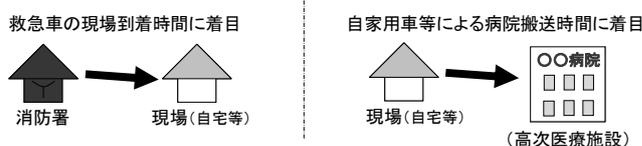
[阿賀野市安田支所～亀田第一病院の所要時間]



[所要時間短縮による死亡率の改善]



○救急医療へのアクセス向上による便益



救命救急アクセス向上エリア人口 × 疾病発生率

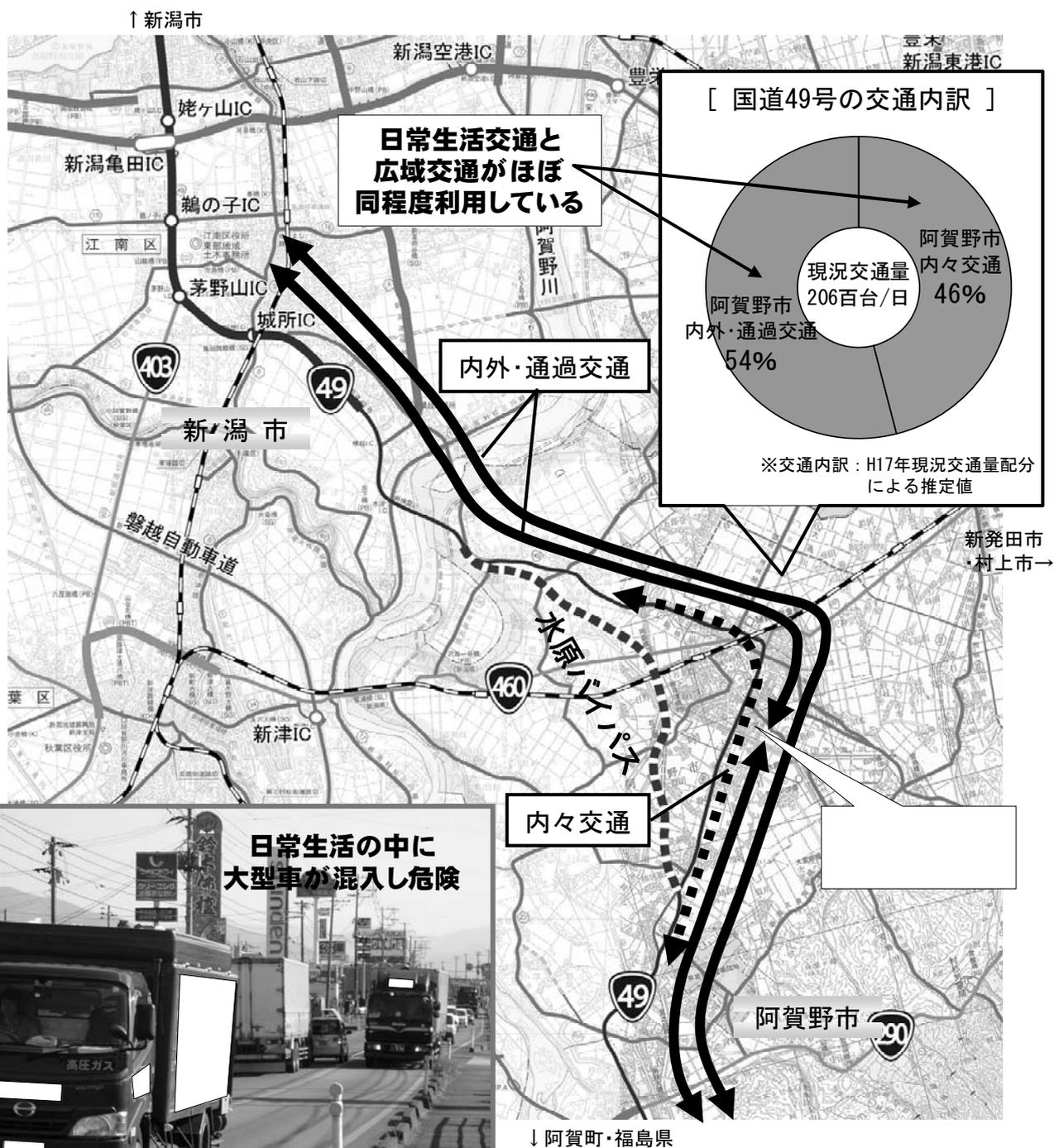
× 時間短縮による死亡改善率 × 人命価値 = 約3億円

救急車利用時 エリア人口	1,600人
自家用車利用時 エリア人口	4,492人
人命価値	2.26億円/人

※金額は、供用後50年間の便益額として試算した（参考値）

⑥現道区間の大型車の減少による安全性向上

- 国道49号は広域的な物流の動脈となっていることから、阿賀野市の市街地内では広域の物流交通(大型車)と日常生活交通が混在している。
- そのため、歩行者・自転車や生活交通の安全性が低下している。
- 当該事業区間の完成により、現道区間を利用する大型車が減少し、安全性の向上が期待される。



※現況交通量・大型車混入率：H17年センサス

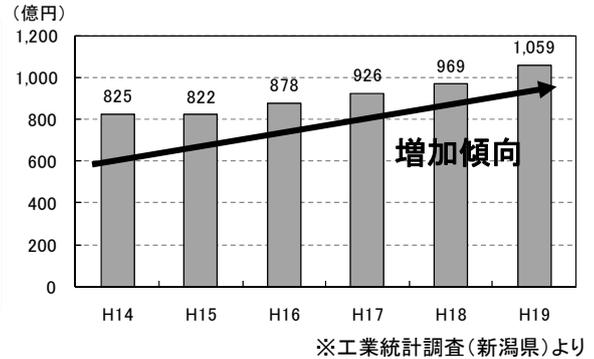
⑦新潟県東部産業団地への企業誘致の支援

- 当該事業の周辺では、大規模産業団地内の企業立地もあり、市全体の製造品出荷額が増加傾向にある。また、市内事業者から当該事業の早期供用を望む声が多い。
- 当該事業の完成により、これら施設へのアクセス性が向上し、東部産業団地への企業立地の促進など地域産業の活性化に寄与することが期待される。

[新潟県営産業団地等の分譲状況]

分譲年度	企業名	本社所在地	分譲済面積 (㎡)	創業状況	従業員 (人)
H16年	(株)都市環境	新潟市	935	—	—
H17年	真丸特殊紙業(株)	愛知県	18,406	H17年	108
H18年	(有)マルセクラフト	阿賀野市	1,239	H18年	10
	(株)クボ製作所	阿賀野市	10,000	H19年	46
H19年	東北開発運輸(株)	阿賀野市	9,642	H20年	50
H20年	新潟センチュリー(株)	新潟市	2,536	—	—
H21年	(有)ブライト	阿賀野市	3,000	—	—
合計			45,758	—	214

[阿賀野市の製造品出荷額]



[新潟県東部産業団地の位置と関係者の声]

関係者の声① ■団地内企業 A社

- ・業務内容 政府米などの輸送
- ・主な出荷先 新潟ケンベイ(地図参照)
- ・事業者の声

「新潟ケンベイに輸送する際、バイパスの整備で輸送時間短縮と経費節減に期待している。
また、バイパス整備は、産業団地の企業立地が進むなど、阿賀野市の活性化につながると思う。
運送屋は道路がないと仕事にならない。早くバイパスを整備してほしい」

関係者の声② ■団地内企業 B社

- ・業務内容 製菓・冷凍食品などの袋の製造
- ・出荷先

亀田製菓
ブルボン
三幸製菓
岩塚製菓
など

・事業者の声
「製品の大半は、いったん新潟東港のターミナルを経由して、各地に運んでおり、亀田製菓(地図参照)に直接運ぶこともある。
水原バイパスができると非常に便利になると期待している。」

水原バイパス L=8.1km

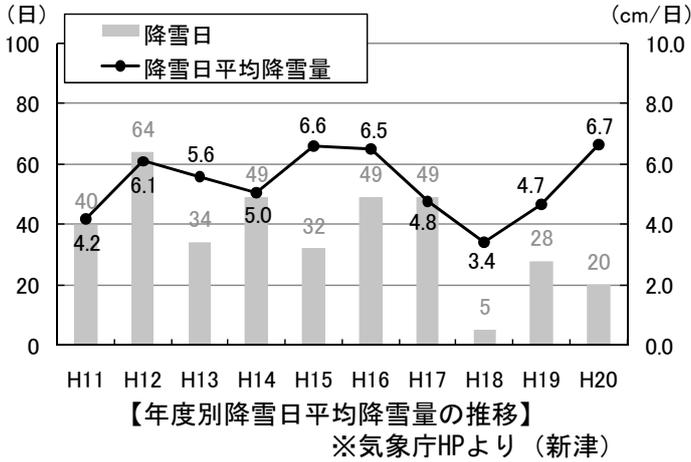
※関係者の声①、②は、ヒアリング調査(H21.9.9)により把握

新潟県東部産業団地(阿賀野テクノタウン)
(H15年11月造成完了 全体面積126.5ha)

⑧冬期におけるスムーズな交通の確保

○当該事業区間は、冬期は路面凍結や積雪時の圧雪などにより走行速度が低下し、道路交通に影響を与えている。

降雪日の平均日降雪量は5.5cm/日

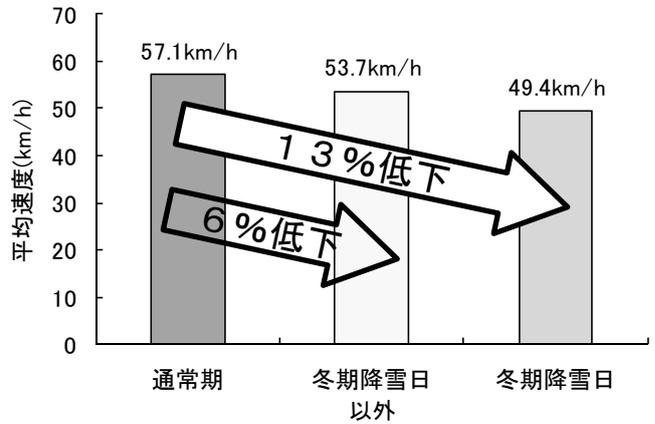


冬期間の降雪日数

	冬期			通常期
	降雪初日～終了の日数	うち、降雪日数	うち、降雪日以外	
平成11年度	88	40	48	277
平成12年度	97	64	33	268
平成13年度	65	34	31	300
平成14年度	103	49	54	262
平成15年度	74	32	42	291
平成16年度	78	49	29	287
平成17年度	93	49	44	272
平成18年度	82	5	77	283
平成19年度	103	28	75	262
平成20年度	93	20	73	272
10カ年平均	88	37	51	277

※気象庁HPより（新津）

北陸地整管内では、通常期に比べ降雪日では13%、冬期降雪日以外で6%の速度低下



【北陸地整管内直轄国道の冬期旅行速度の低下】
※H18～H20年の3カ年平均 全27箇所対象

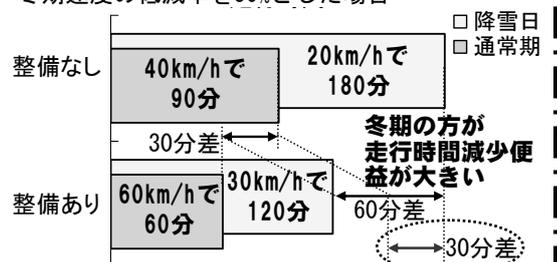
○冬期の積雪による影響を考慮した便益を仮に試算する場合の考え方

$$\text{冬期走行時間の短縮割合} \times \text{冬期日数} \times (\text{走行時間費用} + \text{走行経費}) = \text{約10億円}$$

※金額は、供用後50年間の便益額として試算した（参考値）

【走行時間イメージ】

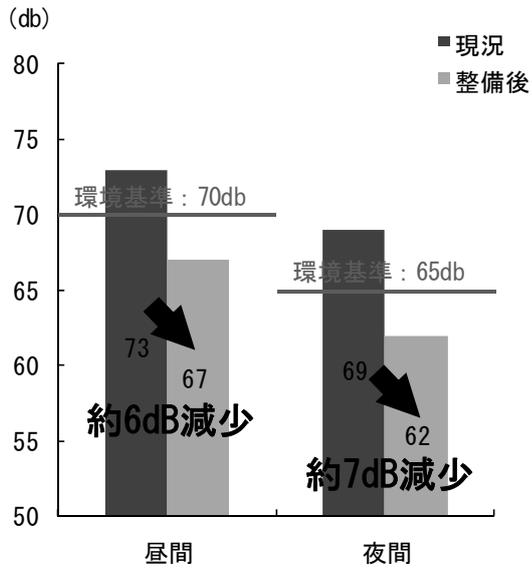
距離60km、整備あり60km/h、整備なし40km/h、冬期速度の低減率を50%とした場合



⑨現道における騒音の減少

○当該事業区間の完成により、通過交通がバイパスに転換し、現道区間における騒音が減少（6～7dB減少）し、環境基準を下回ることが期待できる。

[現道区間（山口町）の騒音レベル]



5. 費用対効果

- ・基準年における費用及び便益の現在価値
現在価値算出のための割引率：4%
基準年次：平成21年度
検討年数：50年

<費用>

基準年における 現在価値		事業費	維持管理費
事業全体	219億円	197億円	21億円
残事業	121億円	100億円	21億円

<3便益>

基準年における 現在価値		走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益
事業全体	455億円	357億円	73億円	26億円
残事業	455億円	357億円	73億円	26億円

<その他の便益>

水原バイパスの役割	具体内容	
①路線バスの利便性向上	●現道を利用する路線バスの利用者は年間32万人	
②新潟港（東港区）へのアクセス向上	●国道49号は1日約7,000トンの物流量が流れ、広域的な物流の動脈	
③日常活動圏中心都市である新潟市へのアクセス向上	●新潟市⇄阿賀野市の通勤・通学者数は9千6百人で増加傾向 阿賀野市の買い物は新潟市への依存が高い	
④阿賀野市周辺の主要観光地へのアクセス向上	●阿賀野市の観光入込客数は年間約159万人	
⑤高度医療施設へのアクセス向上	●4,669人の救急医療アクセスが向上	約3億円※
⑥現道区間の大型車の減少による安全性向上	●歩行者・自転車や生活交通の安全性が低下	
⑦新潟県東部産業団地への企業誘致の支援	●新潟県東部産業団地の企業立地もあり阿賀野市の製造出荷額は増加傾向 東部産業団地の企業立地の促進など地域産業活性化を支援	
⑧冬期におけるスムーズな交通の確保	●冬期は路面凍結や積雪時の圧雪などにより走行速度が低下	約10億円※
⑨現道における騒音の減少	●現道の騒音レベルが約6～7db減少し、環境基準を満足	

※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

<3便益による費用便益比>

費用便益比 (B/C)	
事業全体	455/219=2.1
残事業	455/121=3.8

<その他便益を加味した費用便益比>

費用便益比 (B/C)	
事業全体	(455+α)/219
残事業	(455+α)/121

- 注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。
2. 費用及び便益額の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

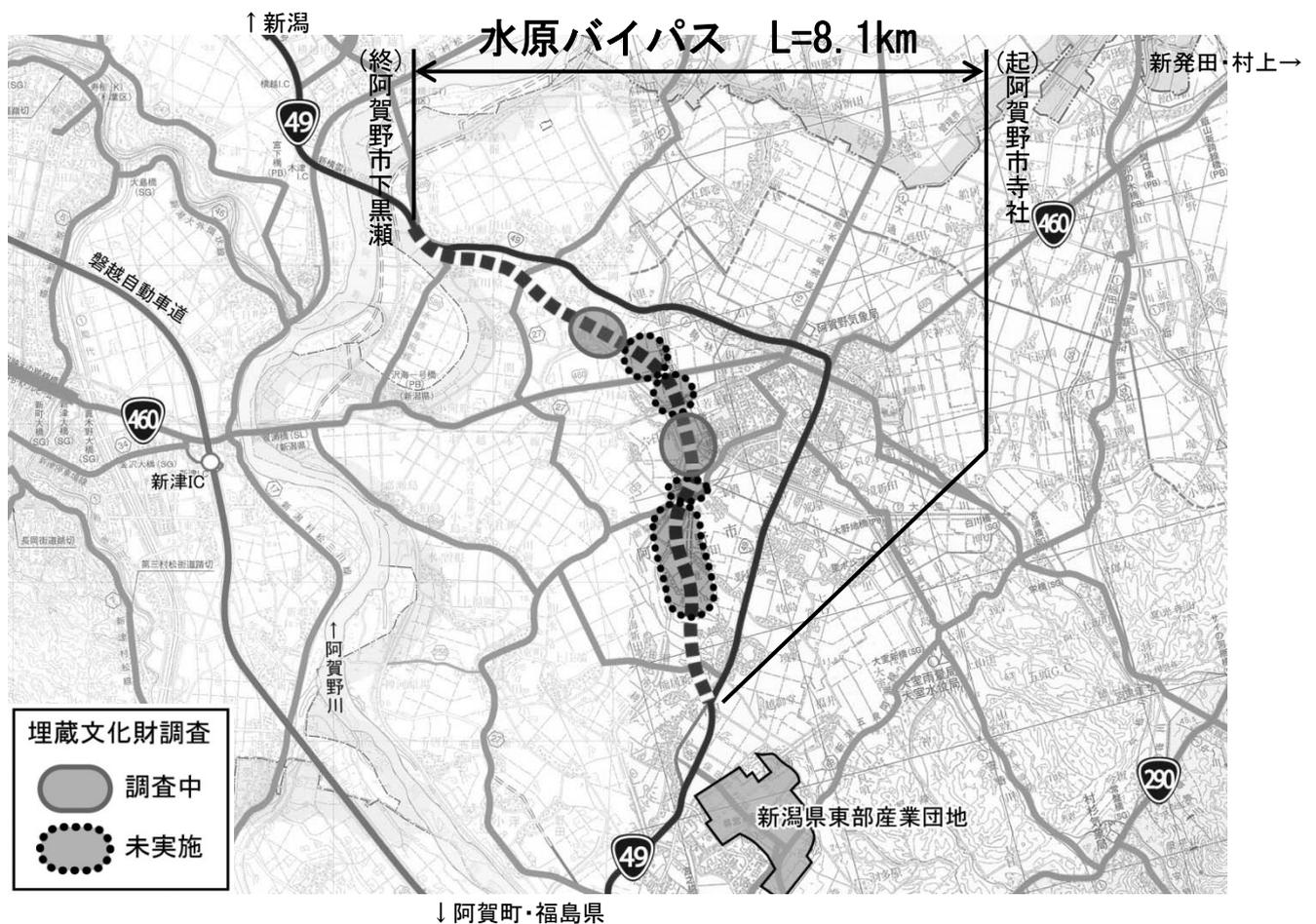
6. 事業の進捗見込み

① 残事業の内容

- ・阿賀野市寺社～同市下黒瀬間（全線）のバイパス整備（埋蔵文化財調査、改良工、橋梁工、舗装工等）

② 今後の事業の見通し等

- ・用地はほぼ取得済みで、現在、埋蔵文化財調査等を行っている。
- ・埋蔵文化財調査については、起点側は既に終了し、終点側は試掘の結果、埋蔵文化財調査の必要なしと判断されており、残りの区間について現在調査中または未実施である。
- ・新潟市方面への物流交通や通勤・通学交通（現道区間での阿賀野市の内外・通過交通が約54%）などの利便性向上を図るとともに、現道区間における地域の日常活動（現道区間での阿賀野市の内々交通が約46%）の利便性や安全性向上を早期に図るため、阿賀野市寺社～同市下黒瀬間の整備を推進し、全線の供用を目指す。



7. コスト縮減や代替案の可能性

- ・当該事業は、一部区間を低盛土構造とするなど、用地取得を極力少なくした道路構造となっている。
- ・施工にあたっては、新技術、プレキャスト製品を積極的な活用、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮していく。

8. 対応方針(原案)

対応方針 (原案)

事業継続

(理由)

- ・ 国道49号は広域的な物流の動脈となっており、当該事業により所要時間が短縮され物流効率化を支援し、更に現道区間の大型車の減少による安全性の向上が期待される。
- ・ 新潟市中心部と阿賀野市等国道49号沿線都市とのアクセス性が向上し、通勤通学などの日常活動の支援、新潟県東部産業団地の企業立地の促進による地域産業の活性化への寄与など期待される効果は大きい。
- ・ また、3便益の費用便益比は、事業全体が2.1、残事業が3.8となり、投資効率性は確保されている。
- ・ 更に冬期の交通状況や救急救命効果などその他の効果も考慮すると当該事業の継続は妥当と判断される。