

道路事業の再評価説明資料

〔一般国道７号新発田拡幅〕

平成１８年２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
3) 事業の経緯	3
2. 事業の必要性・効果	4
1) 事業を巡る社会情勢等の変化	4
a) 客観的評価指標	4
b) その他事業採択時より再評価実施までの 周辺環境変化等	17
2) 事業の投資効果	19
3) 事業の進捗状況	22
3. 事業の進捗の見込み	22
4. コスト縮減や代替案等の可能性	24
5. その他地方公共団体等の意見	24
6. 対応方針（原案）	25

1. 事業の概要

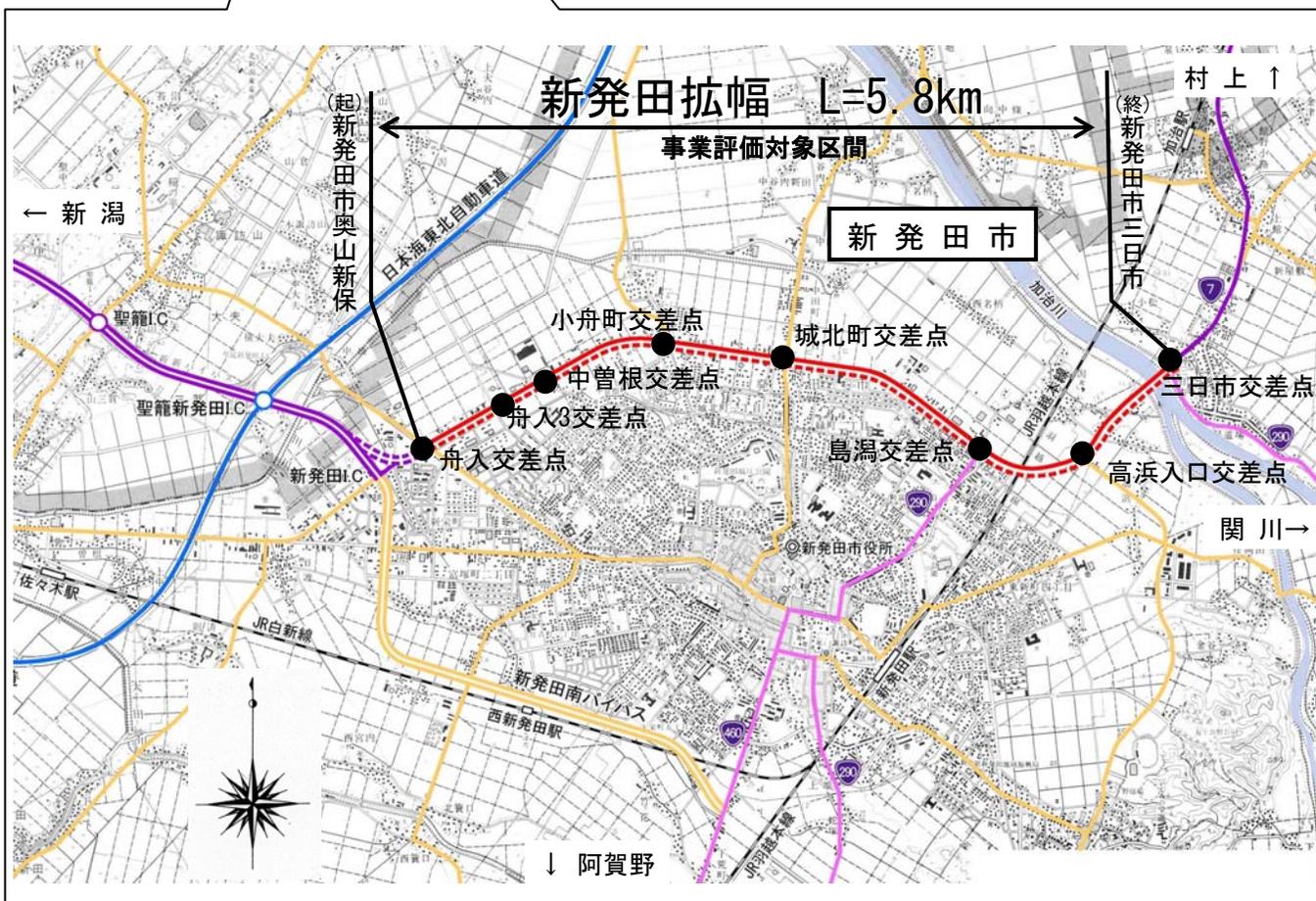
1) 事業の目的

当該事業は、

- 慢性的な交通渋滞の緩和
- 沿線地域の振興、活性化 など

を目的として、国道7号の新発田市奥山新保しばたしおくやましんぼ～新発田市三日市間しばたしみっかいちについて現道拡幅整備を行うものである。現在、舟入交差点～中曽根交差点間の4車線化に向けて事業を実施中である。

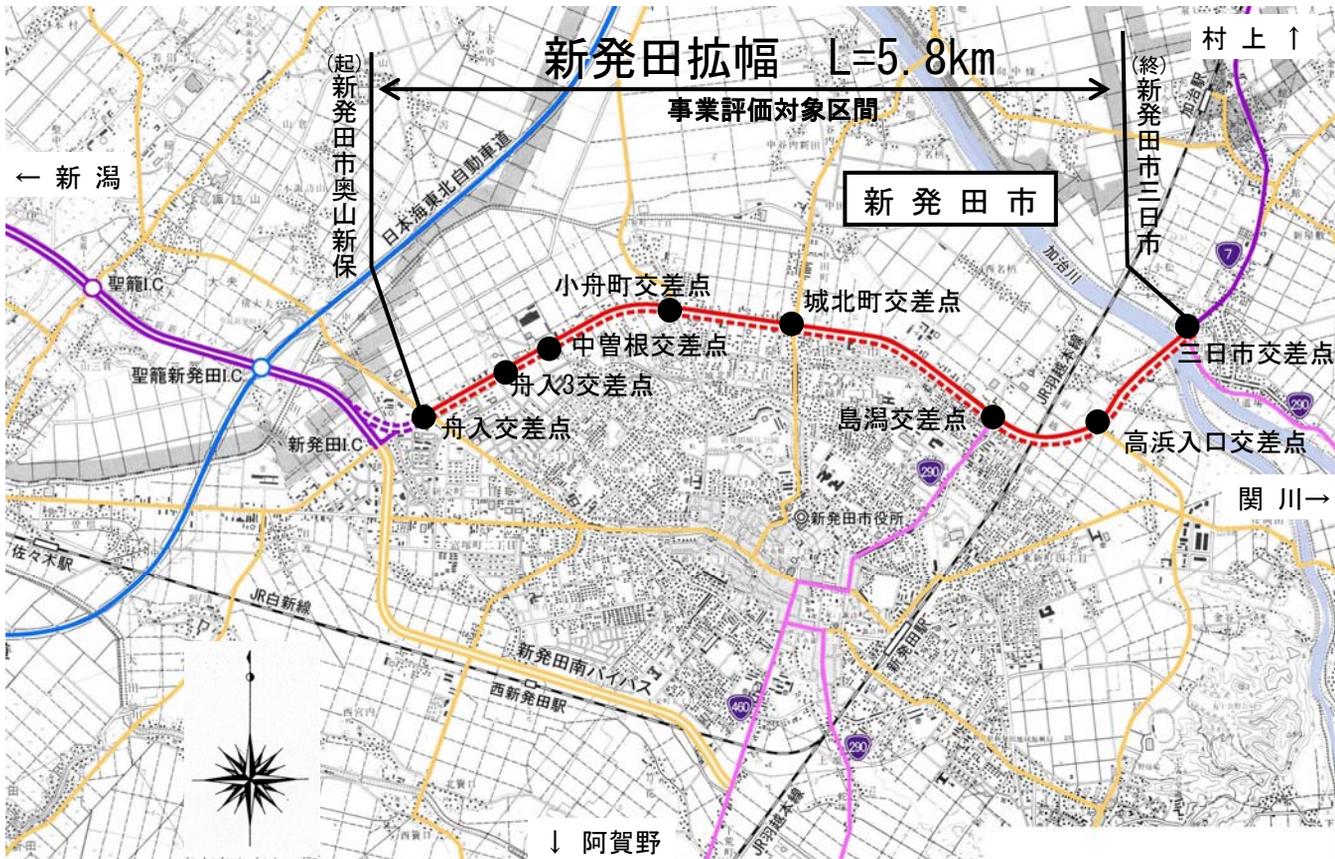
【位置図】



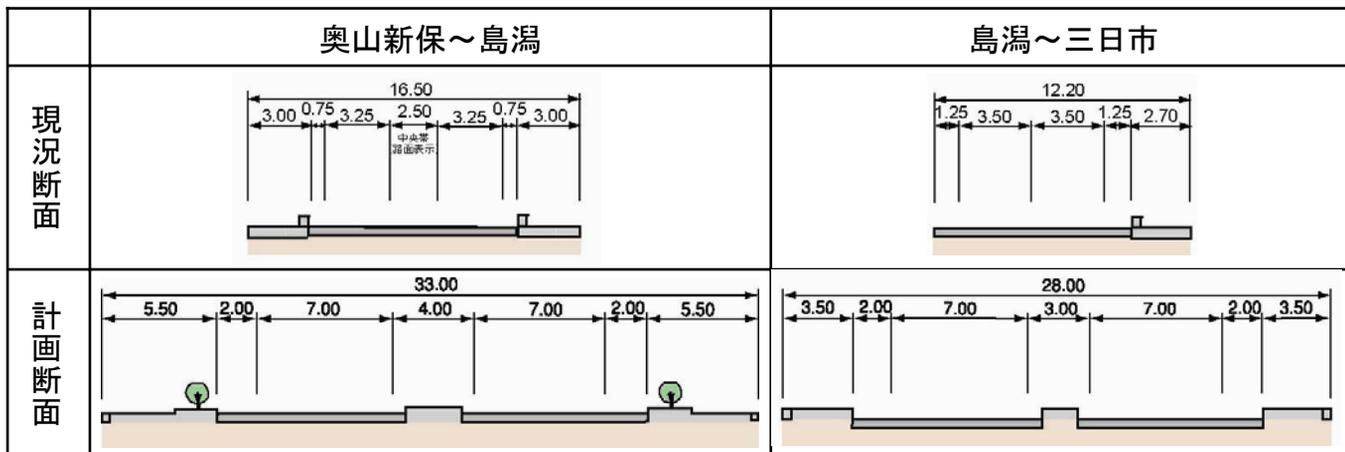
2) 事業の概要

- 事業名：新発田拡幅
- 延長：5.8km
- 起終点：(起)新潟県新発田市奥山新保
しばた しおくやましんぼ
 (終)新潟県新発田市三日市
しばた しみっかいち
- 都市計画決定：平成2年度
- 事業化：平成3年度
- 用地着手：平成6年度
- 工事着手：平成12年度
- 全体事業費：約180億円

【路線図】



【横断面】



3) 事業の経緯

年度	主な経緯
H元	調査計画
H2	都市計画決定
H3	事業化
H6	用地着手
H12	工事着手・事業再評価(指摘事項なし、継続)
H14	三日市交差点立体化



2. 事業の必要性・効果

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

a) 客観的評価指標

【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。
	(2) 事業実施環境 (新規事業採択時)	□ルート確定済
		□円滑な事業執行環境が整っている。
(3) 事業実施環境 (新規着工準備採択時)	□都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している。	

●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。
		■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。
	(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。
		□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。
	(3) 都市の再生	□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。
		□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。
	(4) 国土・地域 ネットワーク の構築	□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。		
□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。		
(5) 個性ある地域の 形成	□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/日以上全ての全て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五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=3.3 (事業全体の費用対効果)
 - B/C=5.3 (残事業の費用対効果)

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(削減額)＝約80万人時間/年(28億円/年)
(整備なし 約 1,149万人・時間/年→ 整備あり 約 1,069万人・時間/年)
(整備なし 約 394億円/年→ 整備あり 約 366億円/年)
 - ・混雑時旅行速度が17.6km/hである区間の旅行速度の改善が期待される。
(現況 約17.6km/h → 整備後 約34.7km/h)
 - ・特急停車駅である新発田駅へのアクセス向上が見込まれる。
(現況 約26分 → 整備後 約20分：聖籠町役場～新発田駅)
 - ・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。
(現況 約49分 → 整備後 約45分：新発田市役所～新潟空港)
- (2) 物流効率化の支援
 - ・特定重要港湾である新潟港へのアクセス向上が見込まれる。
(現況 約18分 → 整備後 約14分：新発田市役所～新潟港東港区)
- (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発田市へのアクセス向上が見込まれる。
(現況 約19分 → 整備後 約16分：聖籠町役場～新発田市役所)
- (4) 個性ある地域の構成
 - ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。
(現況 約22分 → 整備後 約15分：聖籠新発田IC～五十公野公園)

II. 暮らし

- (1) 安全で安心できる暮らしの確保
 - ・平成19年4月に移転し、新たに三次医療施設となる県立新発田病院へのアクセス向上が見込まれる。
(現況 約20分 → 整備後 約15分：聖籠新発田IC～新県立新発田病院)

III. 安全

- (1) 災害への備え
 - ・第一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4,300t-CO₂/年
(整備なし 約265,900t-CO₂/年 → 整備あり 約261,600t-CO₂/年)
- (2) 生活環境の改善・保全
 - ・費用便益分析対象区間のNO₂排出削減率＝約2%
(整備なし 約952t-NO₂/年 → 整備あり 約931t-NO₂/年)
 - ・費用便益分析対象区間のSPM排出削減率＝約2%
(整備なし 約91t-SPM/年 → 整備あり 約89t-SPM/年)

V. その他

- ・周辺において大規模小売店舗の立地が集中しており、増大する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。

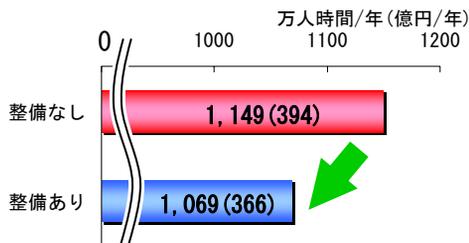
I. 活力

(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

○ 当該事業により、費用便益対象区間の渋滞損失時間（額）が約80万人時間/年（約28億円/年）削減される。

[渋滞損失時間（額）の削減]

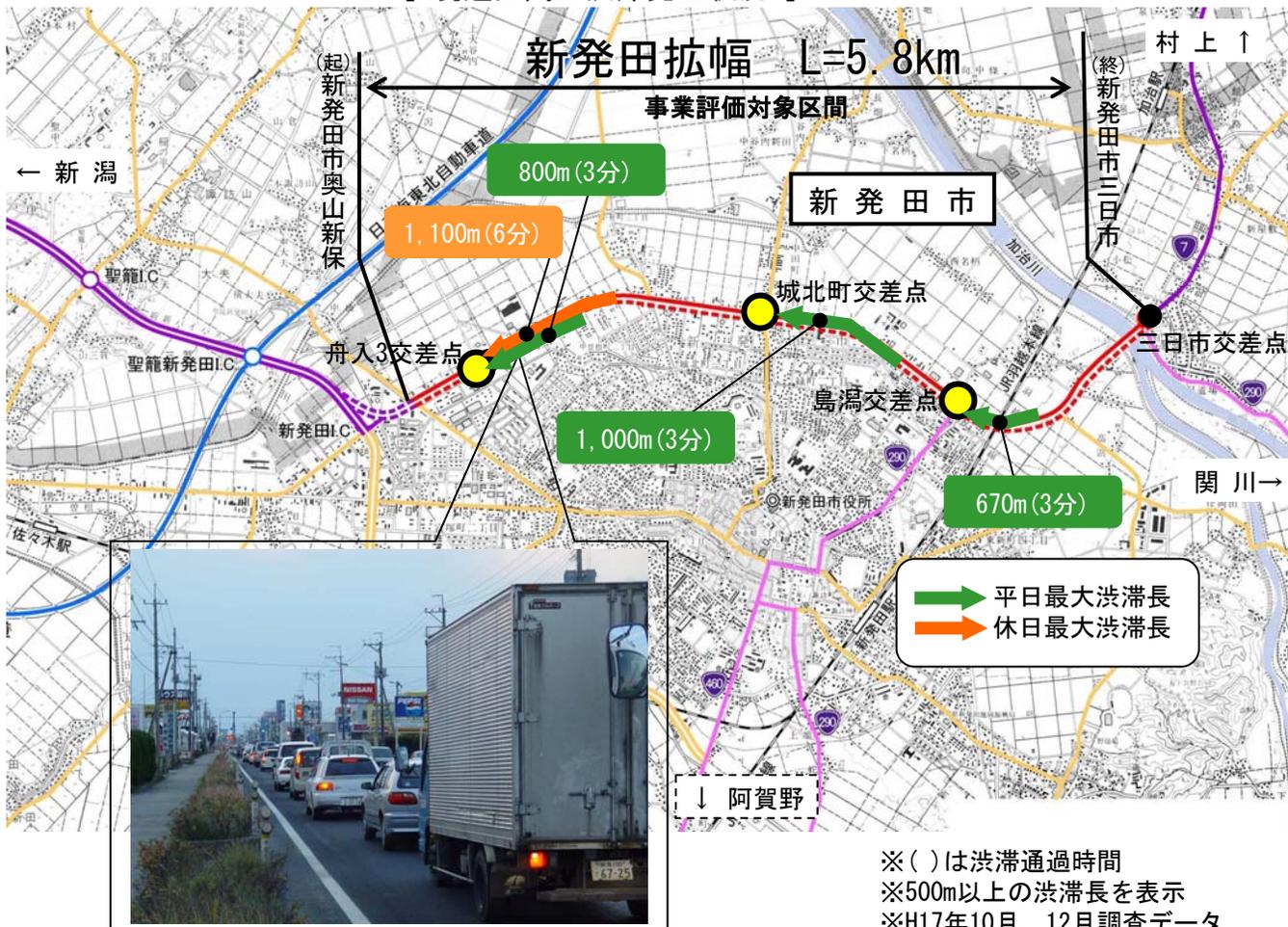


約80万人時間/年削減
(約28億円/年削減)

※費用便益分析対象エリアでの算定値



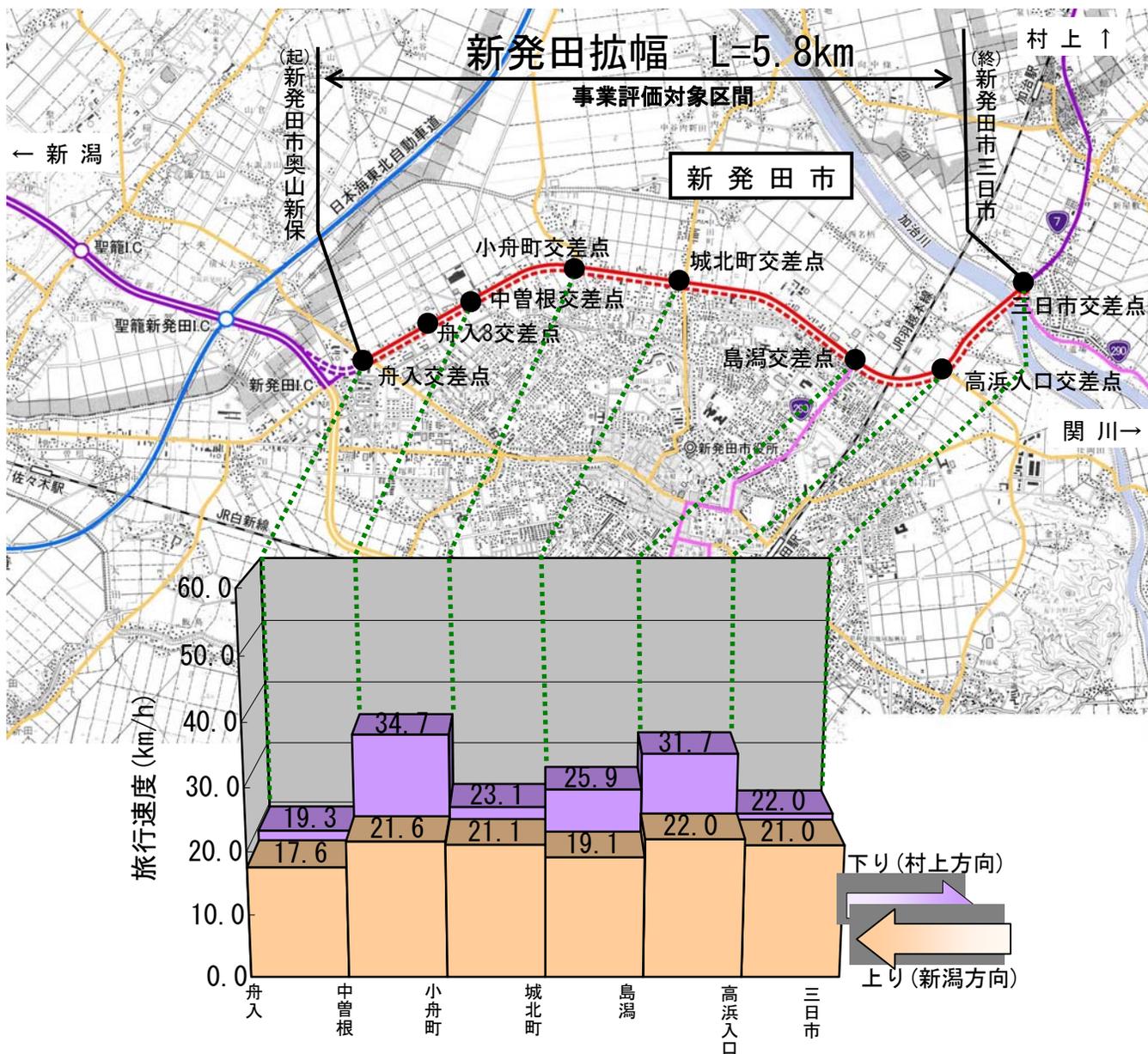
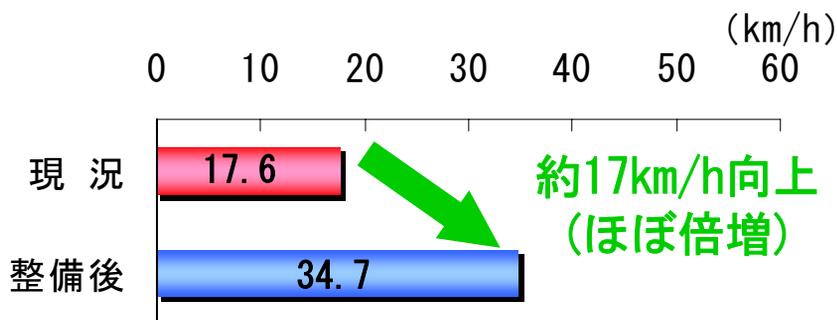
[現道区間の渋滞発生状況]



●現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される

- 国道7号舟入交差点～中曽根交差点間の混雑時の旅行速度は17.6km/hとなっている。
- 当該事業により国道7号の交通負荷が軽減され旅行速度の改善が期待される。

[旅行速度の向上(舟入交差点～中曽根交差点)]

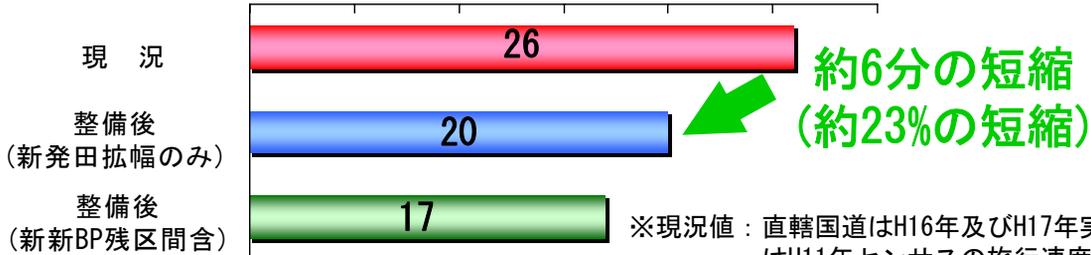


※H17年10月調査データ
※旅行速度=昼間12時間最低旅行速度

●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

○当該事業により旅行速度が向上し、聖籠町などの周辺地区から特急停車駅である新発田駅へのアクセス向上が見込まれる。

[新発田駅へのアクセス]



※現況値：直轄国道はH16年及びH17年実測の旅行速度、その他はH11年センサスの旅行速度より算定

● 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくはは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる

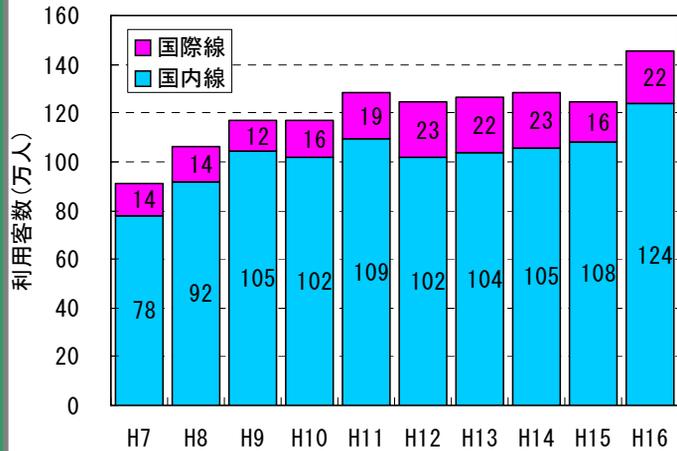
○ 当該事業により旅行速度が向上し、新発田市その周辺地区から第二種空港である新潟空港へのアクセス向上が見込まれる。

[新潟空港の概要]

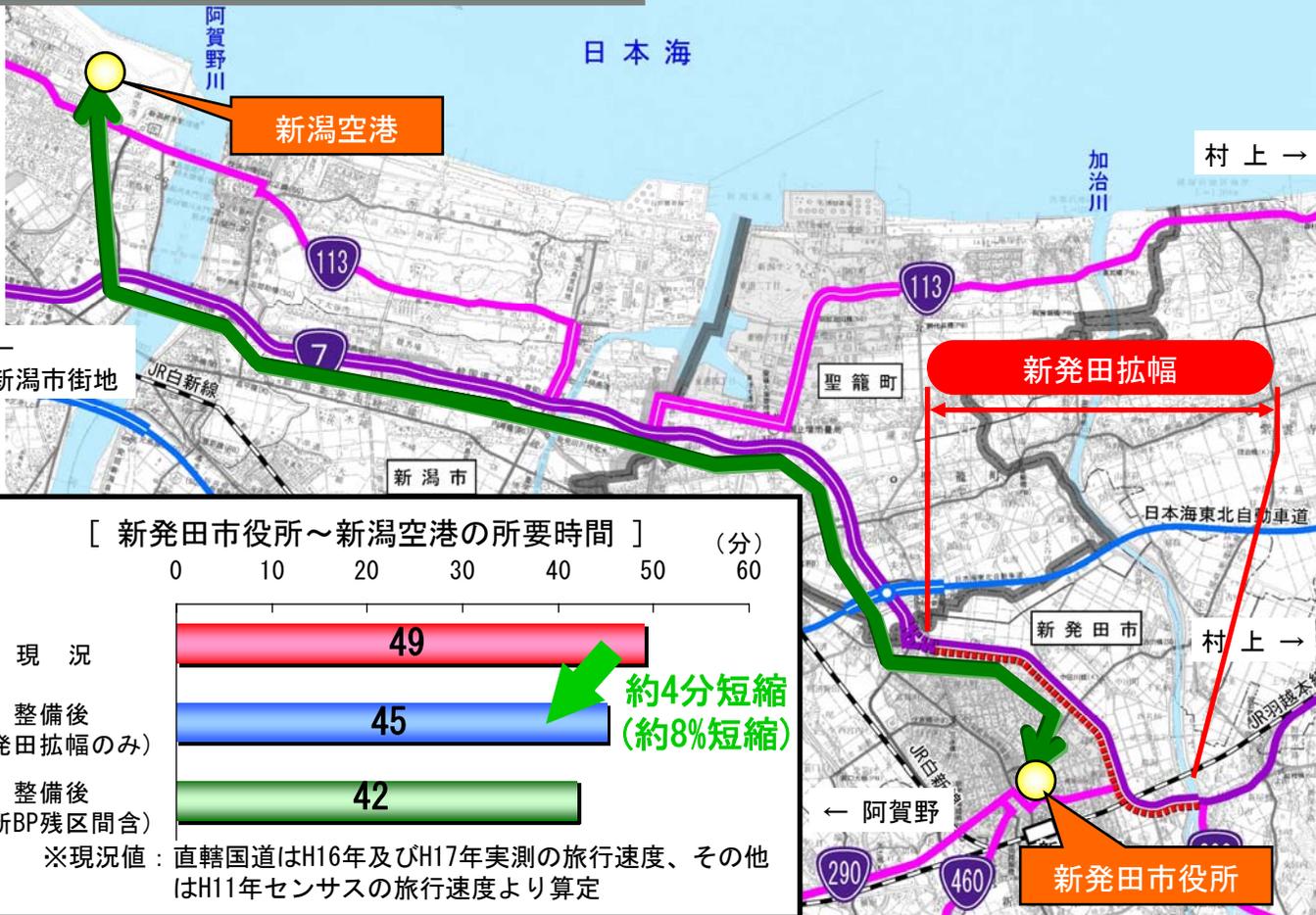


- 面積 : 199ha
- 滑走路 : (A滑走路) 1,314m (B滑走路) 2,500m
- 主な定期便
 国内線 : 札幌線、名古屋線、大阪線、福岡線、沖縄線など
 ※H16年には中越大地震に伴う羽田臨時便も運行
 国際線 : ハバロフスク線、ウラジオストク線、ソウル線、上海/西安線、ハルビン線、グアム線など

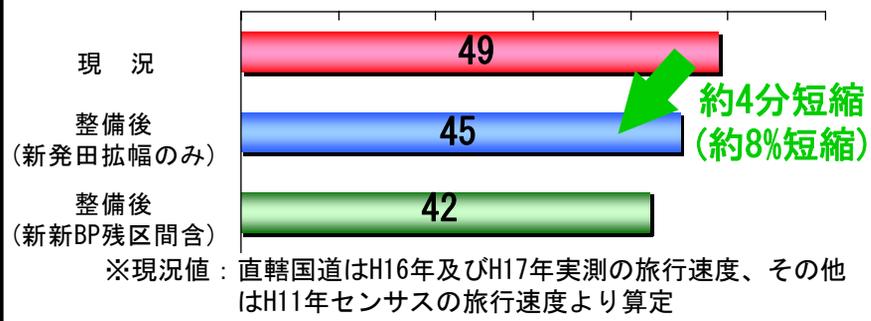
[新潟空港年間利用客数の推移]



資料 : 新潟空港利用状況(新潟県港湾空港局)



[新発田市役所～新潟空港の所要時間] (分)



(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が見込まれる

○当該事業により旅行速度が向上し、新発田市等から特定重要港湾である新潟港へのアクセス向上が見込まれる。

[新潟港を構成する2港とその特徴]

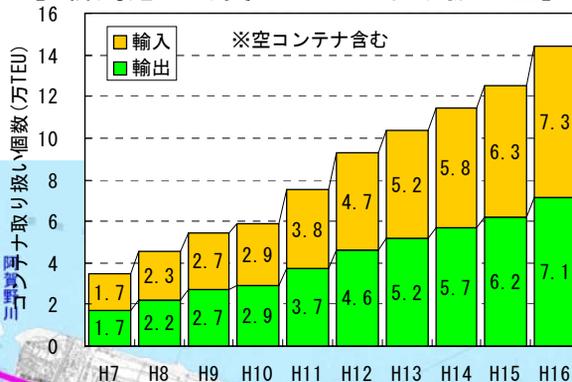


↑主に国内外の旅客航路ターミナルを有する交流拠点。

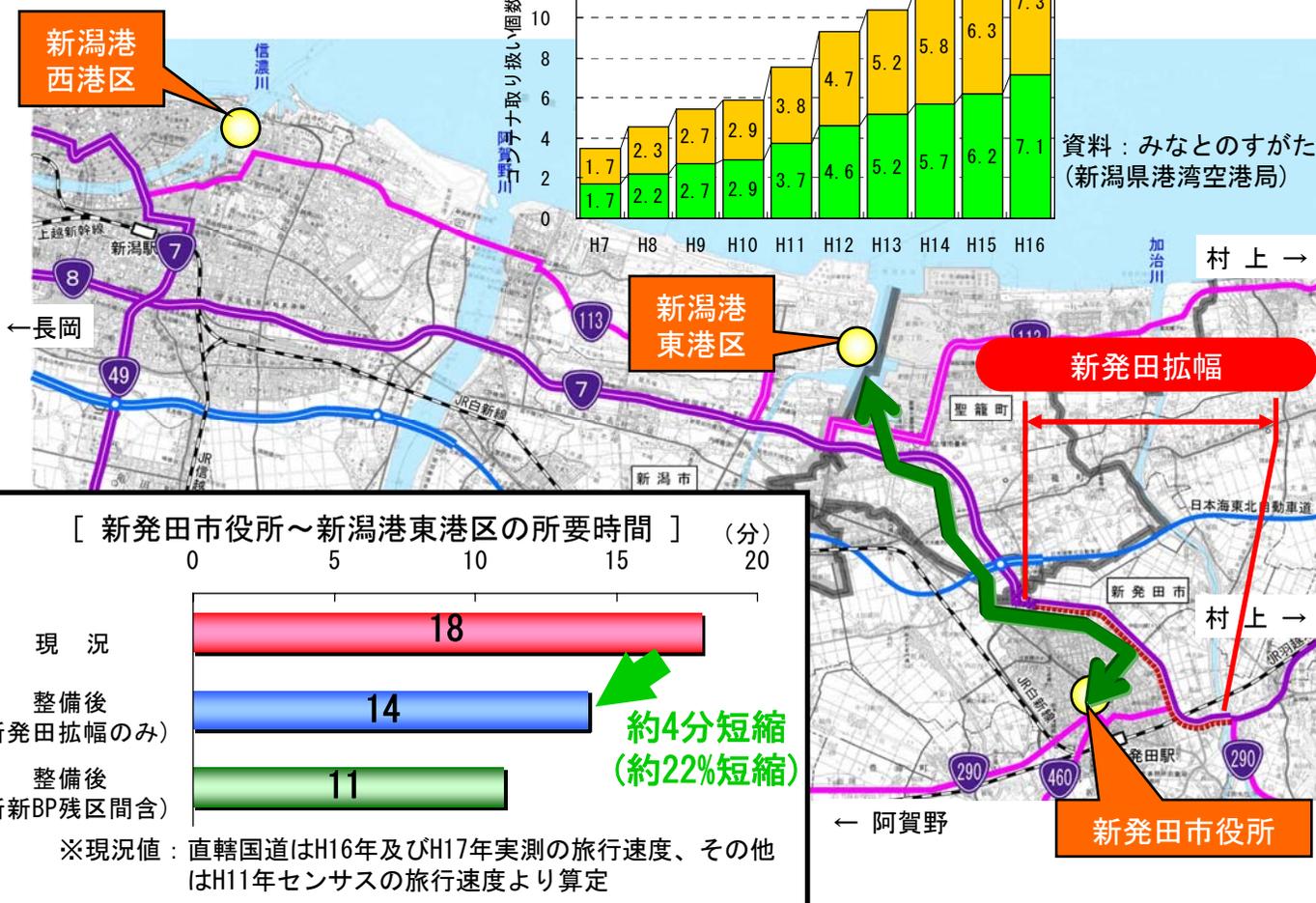


↑外貿コンテナ基地があり、周辺に905haの工業地帯が広がる物流拠点。

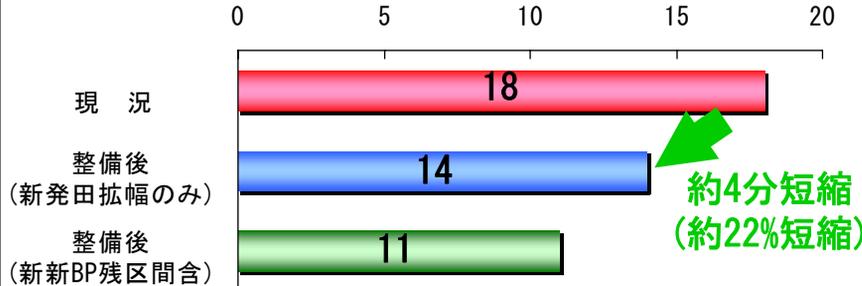
[新潟港の外貿コンテナ取り扱い量]



資料：みなとのすがた (新潟県港湾空港局)



[新発田市役所～新潟港東港区の所要時間] (分)



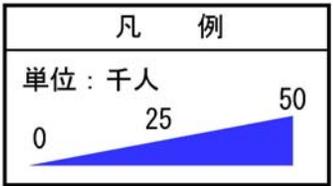
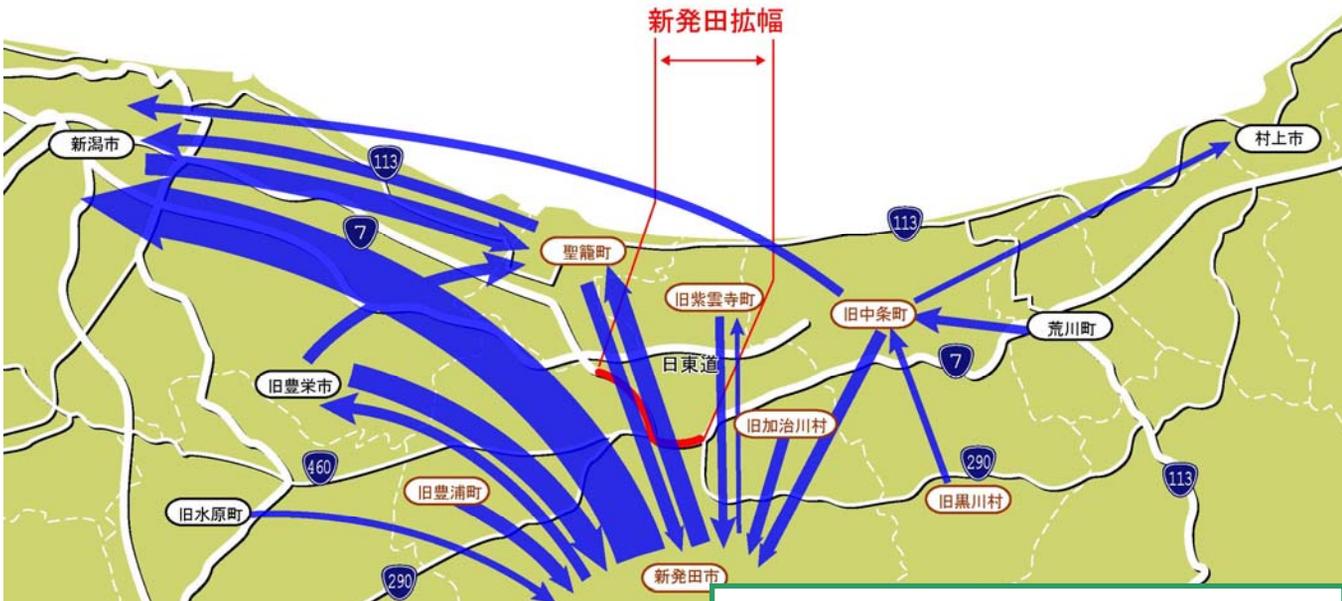
※現況値：直轄国道はH16年及びH17年実測の旅行速度、その他はH11年センサスの旅行速度より算定

(3) 国土・地域ネットワークの構築

● 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる

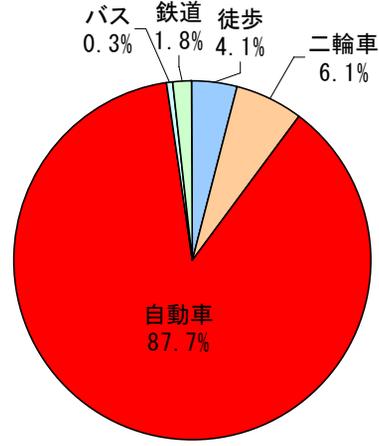
- 周辺市町村と新発田市とは通勤等での繋がりが強かつ自動車の依存が高い。
- 当該事業により国道7号の主要幹線としての機能がさらに強化され、沿線市町村から新発田市へのアクセス向上が見込まれる。

[新発田活動圏関連の通勤動向]



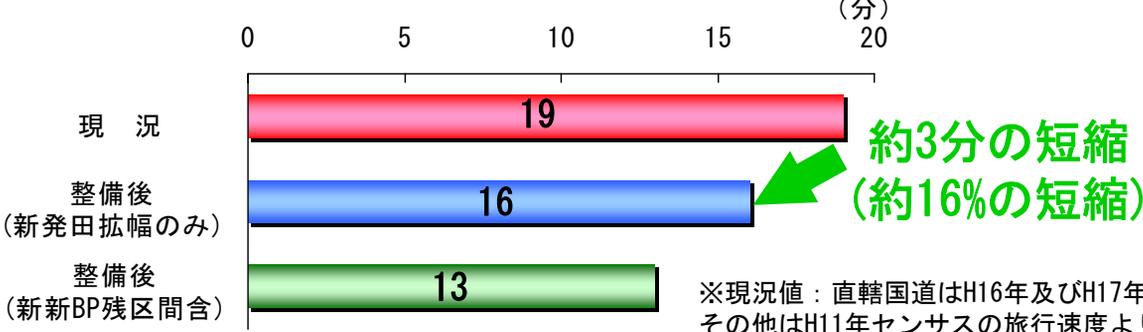
資料：H12年国勢調査
 ※図中の着色地区名＝新発田活動圏
 ※新発田市、旧豊浦町、旧加治川村、旧紫雲寺町、
 聖籠町、旧中条町、旧黒川村に関連した動向、かつ
 500人以上を表示

[新発田活動圏の通勤目的交通手段割合]



資料：H14年新潟都市圏PT調査

[聖籠町役場～新発田市役所の所要時間]

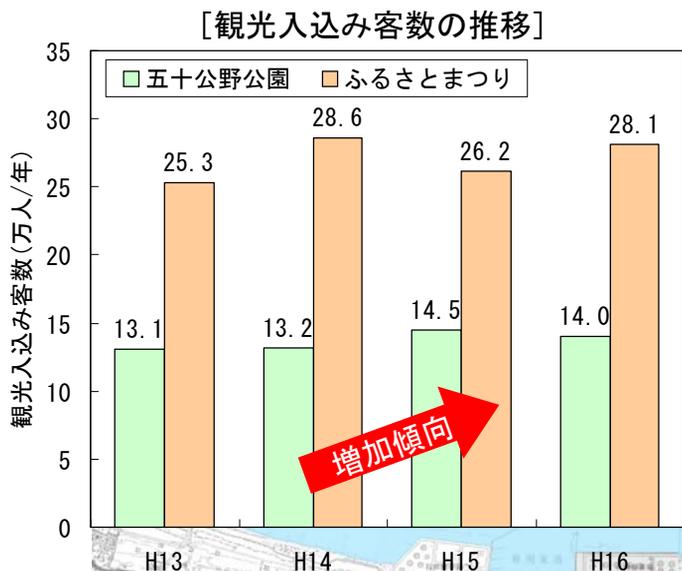


※現況値：直轄国道はH16年及びH17年実測の旅行速度、
 その他はH11年センサスの旅行速度より算定

(4) 個性ある地域の形成

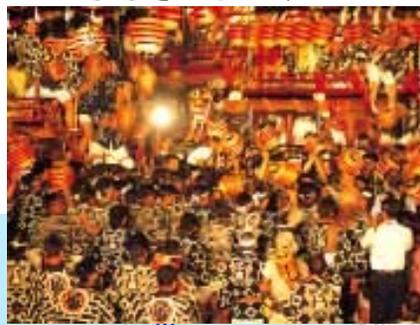
● 主要な観光地へのアクセス向上が期待される

○ 当該事業により、聖籠新発田IC～五十公野公園への所要時間が短縮される

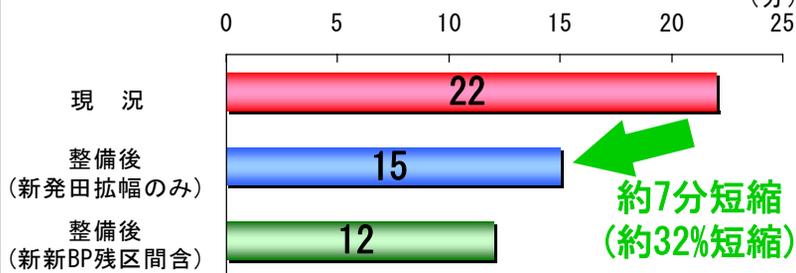


資料：新潟県観光動態の概要
 ※旧新発田市内観光地のうちH16年に10万人以上の観光地・イベントのみ表示

ふるさとまつり



[聖籠新発田IC～五十公野公園の所要時間] (分)



※現況値：直轄国道はH16年及びH17年実測の旅行速度、その他はH11年センサスの旅行速度より算定

五十公野公園

五十公野公園のあやめ畑



II. 暮らし

(1) 安全で安心できる暮らしの確保

●三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

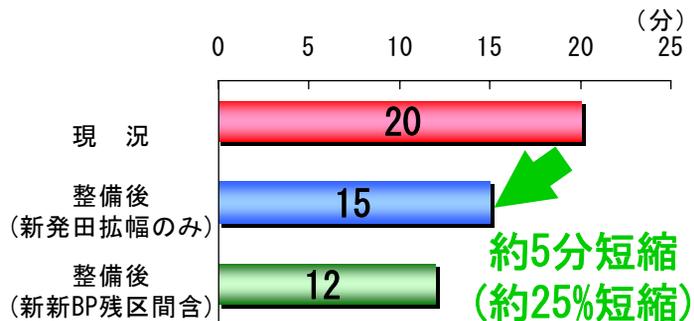
- 県立新発田病院は平成19年4月に移転し、新たに三次医療施設の指定を受ける予定となっている。
- 当該事業により事業区間の旅行速度が向上し、市内や周辺市町村から新県立新発田病院へのアクセス向上が見込まれる。

[新県立新発田病院の概要]

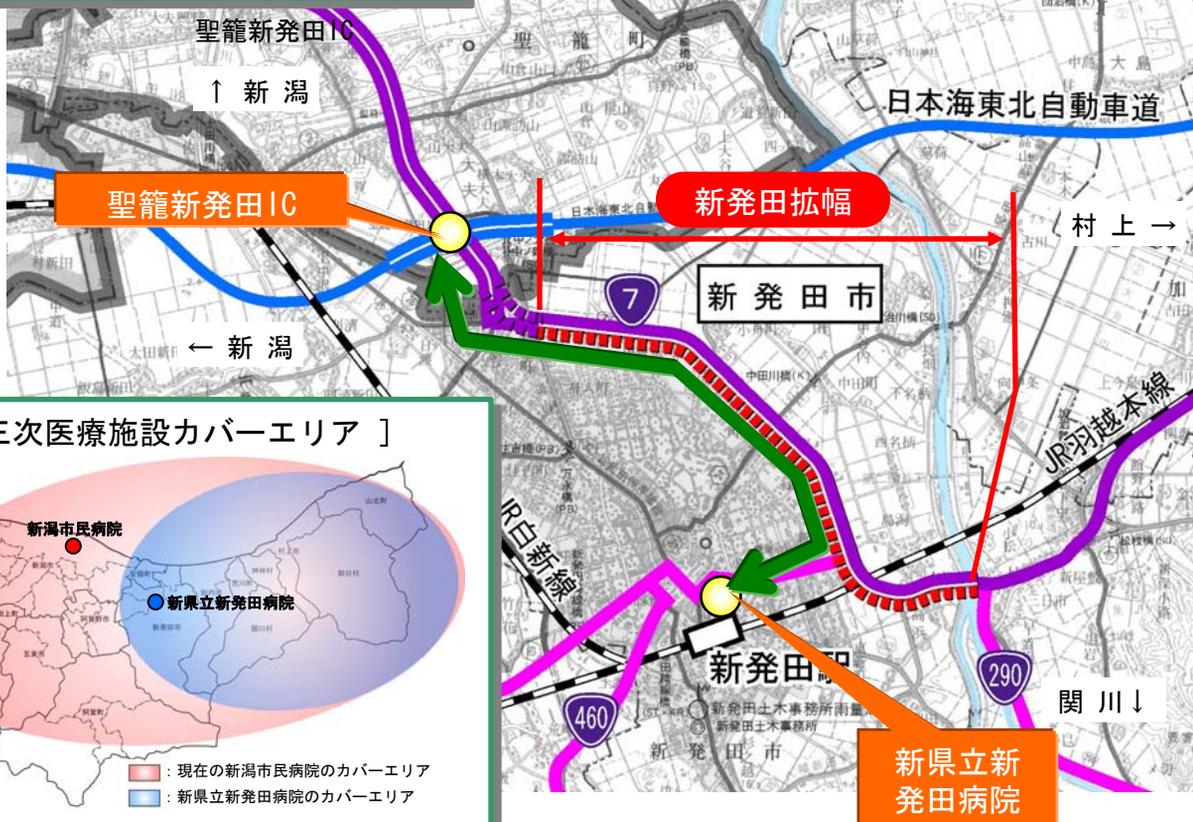


- 建物面積
 - 新発田病院 : 39,431m²
 - リウマチセンター : 7,260m²
 - 合計 : 46,691m²
- 病床数
 - 新発田病院 : 478床
 - リウマチセンター : 100床
 - 合計 : 578床

[聖籠町役場～新県立新発田病院の所要時間]



※現況値：直轄国道はH16年及びH17年実測の旅行速度、その他はH11年センサスの旅行速度より算定



[三次医療施設カバーエリア]



※資料：「新潟県健康福祉計画」（平成13年）

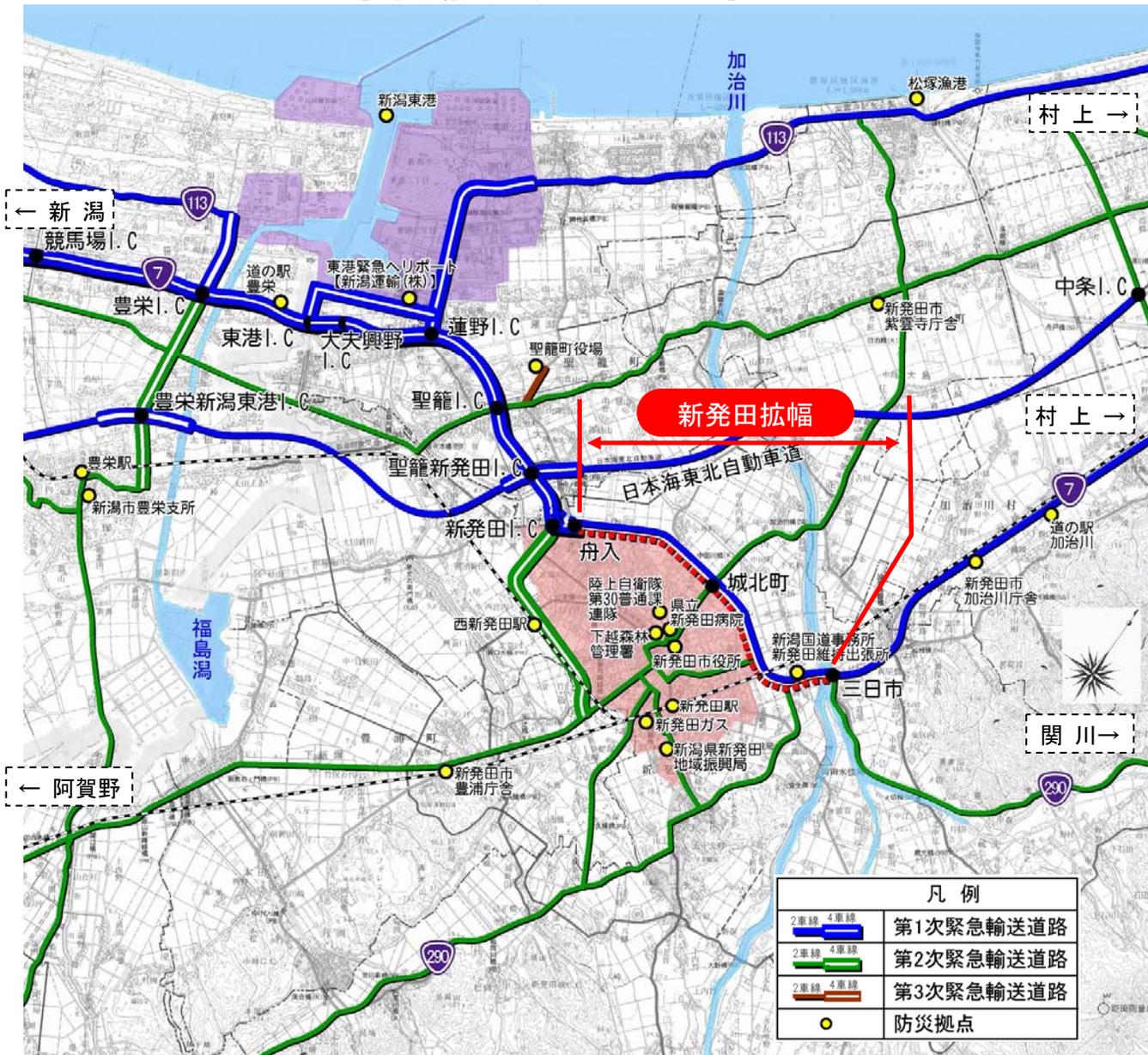
Ⅲ. 安全

(1) 災害への備え

- 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五ヶ年計画に位置づけのある路線として位置づけあり

○新潟県では、大規模地震発生時等災害時の緊急輸送道路ネットワーク計画を策定しており、当該路線を含む国道7号全線が第1次緊急輸送道路として位置づけられている。

[緊急輸送道路ネットワーク]



資料：地震防災緊急事業五ヶ年計画

第1次緊急輸送道路	県庁所在地、地方中心都市および重要港湾、空港等を連絡する道路
第2次緊急輸送道路	第1次緊急輸送道路と市町村役場などの主要な防災拠点を連絡する道路
第3次緊急輸送道路	第1次および第2次緊急輸送道路とその他防災拠点を連絡する道路

IV. 環境

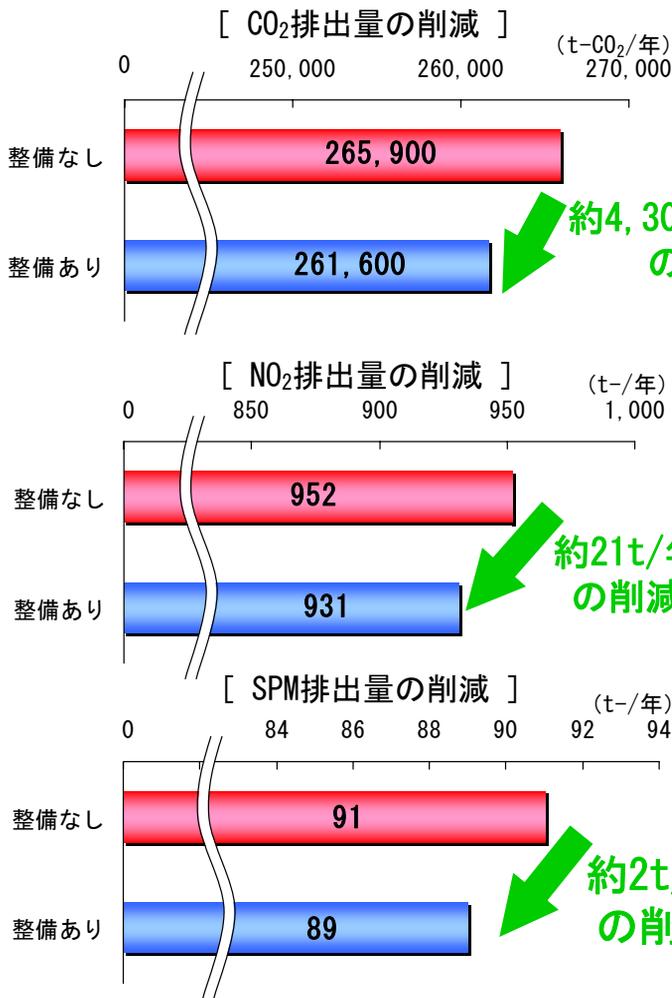
(1) 地球環境の保全

- 対象道路の整備により削減される自動車からのCO₂排出量

(2) 生活環境の改善・保全

- 現道等における自動車からのNO₂排出削減率
- 現道等における自動車からのSPM排出削減率

○当該事業により、CO₂排出量は約4,300t-CO₂/年削減される。
 ○当該事業により、NO₂排出量が約21t/年、SPM排出量が約2t/年削減される。



× 36個

新潟スタジアムビッグスワン敷地約36面分のブナ林が1年間に吸収するCO₂量に相当

※ブナ林CO₂吸収量33t/ha・年
 ※新潟スタジアム3.67haで換算



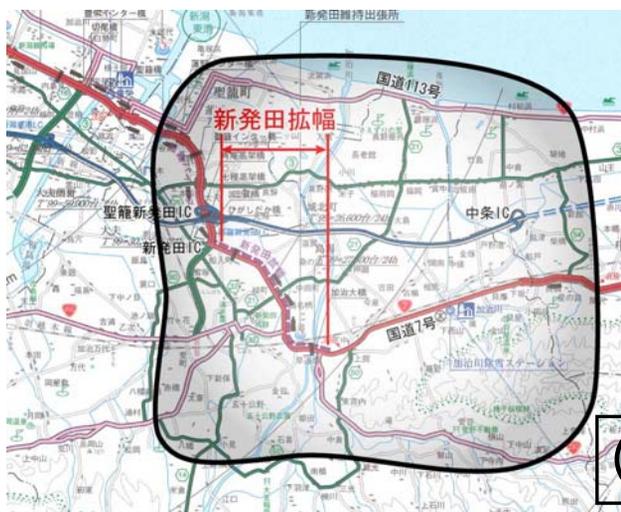
大型車約8,000台が新潟-東京間を往復して排出されるNO₂の量に相当

※新潟-東京間往復約600kmで換算
 ※大型車が40km/hで走行した場合、1往復2.64kg/台排出
 ※NO₂：二酸化窒素



500mlペットボトルで換算すると約2万本分のSPM量に相当

※500mlペットボトル1本当たりSPM約100gで換算
 ※SPM：浮遊粒子状物質



○：残事業区間の整備による影響エリア

※費用便益分析対象エリアでの算定値

b) その他事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

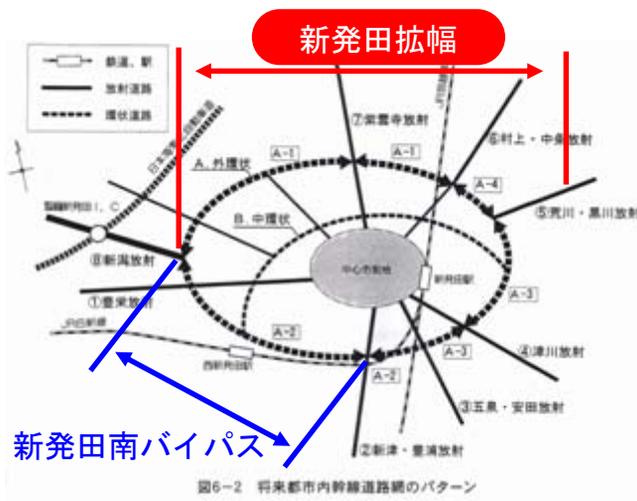
①. 周辺環境の変化

- 当該事業の周辺では、近年、大規模小売店舗や総合病院など発生集中量の多い施設の立地が急速に進んでいる。
- 特に、新発田南バイパスの供用後、西新発田駅周辺の商業施設の集積が著しい。
- 当該事業により、新発田市街周辺からこれら施設へのアクセス性が向上することが見込まれる。

[新発田南バイパスの供用状況と商業施設立地状況等]



新発田市街地の環状道路を形成



新発田拡幅は、新発田市まちづくり交通計画の中で「外環状道路」として位置づけ。

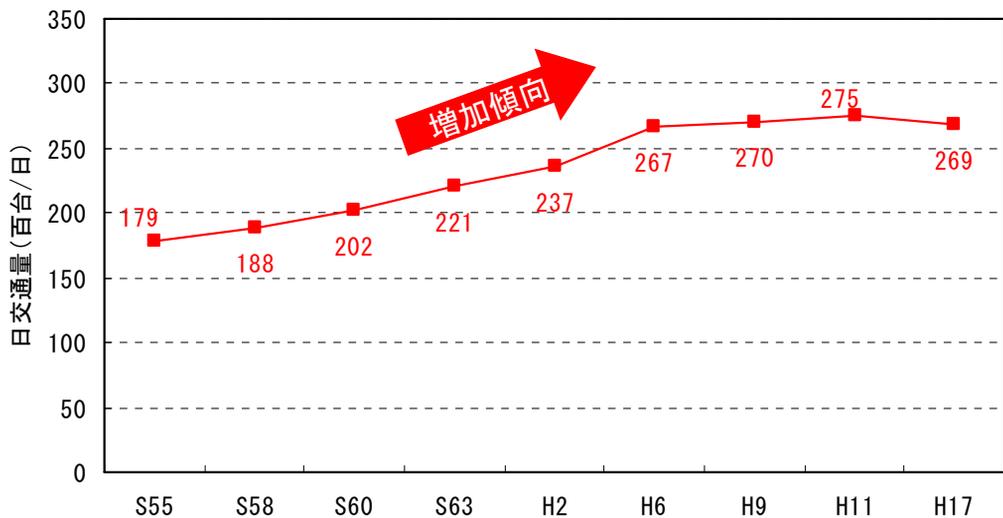
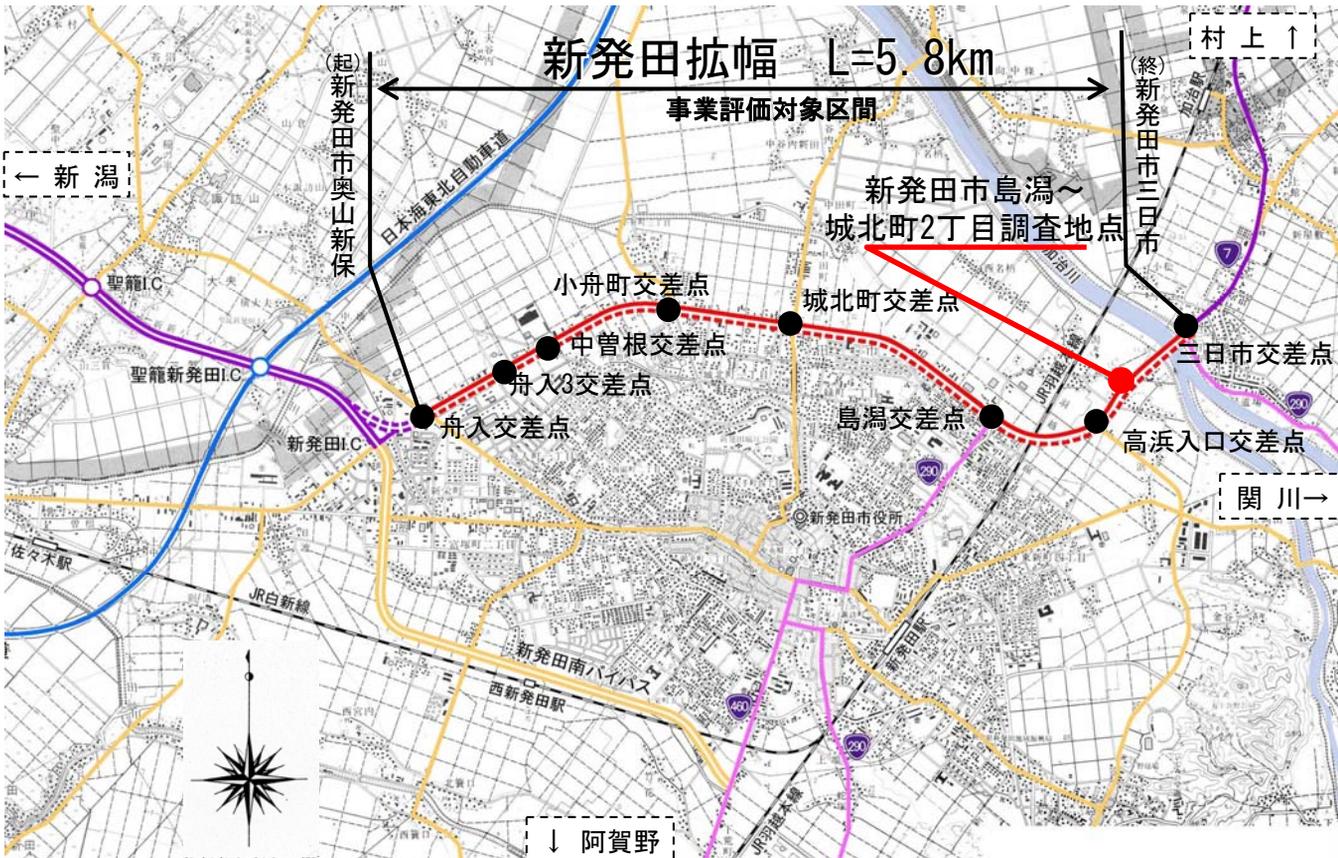


※まちづくり交通計画抜粋

②. 交通量の変化

○当事業区間の交通量も増加傾向にあることから、当該事業により更なる交通処理能力の向上を図る。

[新発田拡幅事業区間の交通量の推移]



資料：道路交通センサス

2) 事業の投資効果

○便益算定根拠

<走行時間短縮便益>

- ・新発田拡幅により1日約27万台の車に効果が発現し、年間約36億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約500億円（残事業区間の整備も同様の値）と算出。

【走行時間短縮便益】

=整備前総走行時間費用－整備後総走行時間費用

=3,635,000,000(円/年)

総走行時間費用 = $\sum \sum$ [路線別車種別交通量 (台/日) × 路線別走行時間 (分) × 車種別時間価値原単位 (円/台・分)] × 365日 (日/年)

(円/台・分)

車種	時間価値原単位
乗用車	62.86
バス	519.74
乗用車類	72.45
小型貨物車	56.81
普通貨物車	87.44

割引率等を考慮

約500億円

<走行経費減少便益>

- ・新発田拡幅により1日約27万台の車に効果が発現し、年間約2億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約30億円（残事業区間の整備も同様の値と算出。

【走行経費減少便益】

=整備前総走行経費－整備後総走行経費

=219,000,000(円/年)

総走行経費 = $\sum \sum$ [路線別車種別交通量 (台/日) × 路線別延長 (km) × 車種別走行経費原単位 (円/台・km)] × 365日 (日/年)

走行経費原単位：一般道(市街地)

(円/台・km)

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	30.50	94.49	31.85	39.73	77.31
10	21.75	78.77	22.94	35.77	61.19
15	18.74	73.07	19.88	34.27	54.82
20	17.19	69.94	18.30	33.41	51.01
25	16.23	67.88	17.32	32.82	48.31
30	15.58	66.41	16.65	32.38	46.26
35	15.11	65.31	16.16	32.05	44.63
40	15.04	65.03	16.09	31.93	44.09
45	15.03	64.89	16.07	31.86	43.74
50	15.07	64.89	16.12	31.84	43.59
55	15.16	65.03	16.21	31.86	43.65
60	15.31	65.31	16.36	31.92	43.94

割引率等を考慮

約30億円

<交通事故減少便益>

- ・新発田拡幅により平均事故件数が年間約4件減少し、年間約35千万円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約5億円（残事業区間の整備も同様の値）と算出。

【交通事故減少便益】

=整備前の交通事故による社会的損失－整備後の事故による社会的損失
 =35,000,000(円/年)

交通事故による社会的損失 = $\sum \sum$ [路線別平均事故件数 (件/年)
 × 人身事故1件当たり損失額 (円/件)]

人身事故1件当たり損失額 (千円)

道路・沿道区分			人身事故1件当たり損失額	
			単路	交差点
一般道路	DID	2車線	5,779	5,778
		4車線以上	5,714	
	その他市街地部	2車線	6,486	6,188
		4車線以上	6,160	
	非市街地部	2車線	7,546	6,572
		4車線以上	6,381	
高速道路			7,588	-

割引率等を考慮

約5億円

○費用便益

- ・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17年度

検討年数：40年

<便 益>	基準年における現在価値	走行時間短縮便益	走行費用減少便益	交通事故減少便益
		535億円 (535億円)	500億円 (500億円)	30億円 (30億円)

<費 用>	基準年における現在価値	事業費	維持管理費
		164億円 (100億円)	141億円 (77億円)

<費用便益効果分析結果>

費用便益比 (CBR)
B/C=3.3 (5.3)

- 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. () : 残事業

3) 事業の進捗状況

○進捗状況

平成17年度末現在

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約180億円	65億円	36%	約115億円
うち用地費	約120億円	42億円	35%	約78億円

○残事業の内容

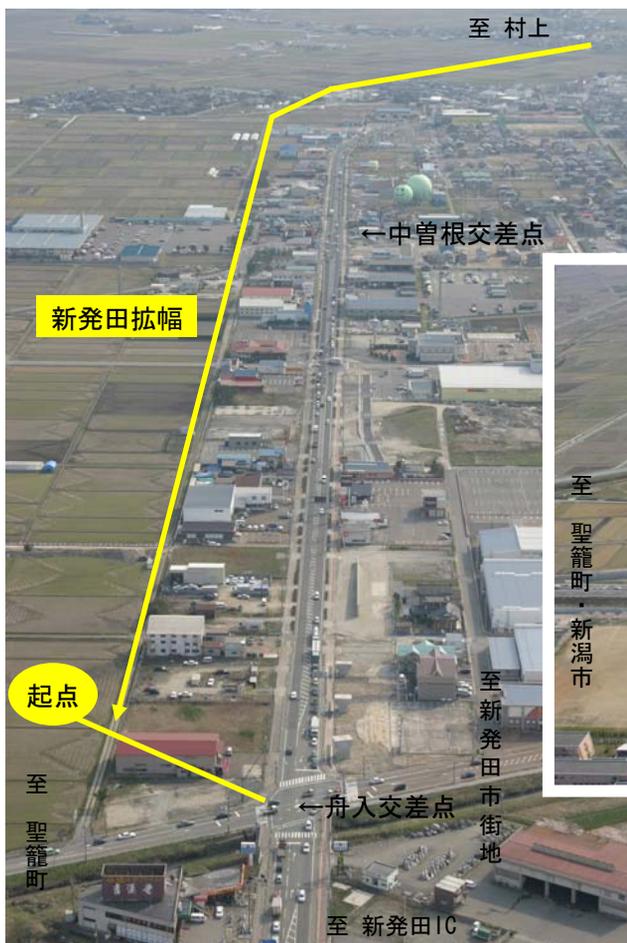
- ・ 舟入～三日市間 現道拡幅

3. 事業の進捗の見込み

- ・ 舟入～中曽根間については、平成20年代前半の供用を予定している。
- ・ 中曽根～三日市間については、平成20年代後半の供用を予定している。

○今後の事業の見通し等

- ・当該事業は新発田ICの完成にあわせ、平成20年代前半に舟入～中曽根間4車線供用に向けて事業を推進する。



4. コスト縮減や代替案の可能性

- 一般国道7号新発田拡幅は、地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続などに配慮した路線計画となっており、慢性的な交通渋滞の解消や沿線地域の活性化支援など期待される効果は大きい。本事業は現道を活用した拡幅事業で、構造・規格や施設規模等は必要最低限で計画している。
- 施工にあたっては、新技術、プレキャスト製品を積極的に活用、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る。

5. その他

1) 地方公共団体等の意見

- ・ H4～ 『新発田拡幅の整備促進を要望』
 - ・ 新潟下越地区国道事業促進協議会
(下越地方27旧市長村)
 - ・ 県北地方振興促進協議会
(下越地方23旧市町村)
 - ・ 一般国道7号道路改良促進期成同盟会
(新発田市以北8旧市町村)
 - ・ 新発田市 国・県道整備促進協議会
(新発田市)

6. 対応方針（原案）

①事業の必要性等に関する視点

- ・新発田市における一般国道7号においては、近年の市街化や土地利用開発の進展、交通量の増加により慢性的な交通渋滞が生じている。
- ・また新発田市街地の環状道路の一部を構成するとともに、新発田市と周辺地域を結ぶ幹線道路としてその役割は大きい。
- ・事業全体の費用便益比は3.3となる。（残事業費に対する費用便益比は5.3）

②事業の進捗の見込みの視点

- ・舟入～中曽根交差点（L=900m）間は、隣接する新新バイパス新発田IC立体化にあわせ、平成20年代前半の4車線供用を目指している。
- ・中曽根～三日市交差点（L=5,800m）間は、交通の状況を勘案しながら、引き続き平成20年代後半の供用を目指している。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・一般国道7号新発田拡幅事業は、地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続などに配慮した路線計画となっており、慢性的な交通渋滞の解消や沿線地域の活性化支援など期待される効果は大きい。本事業は現道を活用した拡幅事業で、構造・規格や施設規模等は必要最低限で計画している。
- ・施工にあたっては、新技術、プレキャスト製品を積極的に活用、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る。

○対応方針（原案）

対応方針（原案）

事業継続

（理由）

新発田拡幅は、新発田市街地部の慢性的な渋滞の緩和並びに周辺地域間のアクセス向上など、期待される効果は大きい。

また、本事業は新発田市街地の環状道路の一部を構成しており、市街化や沿道開発の進展に伴い、交通負荷の増大が地域における大きな課題となっている。

これら、事業の効果並びに周辺状況を踏まえ、事業の継続が妥当である。