

道路事業の事後評価説明資料

〔一般国道7号鵜渡路バイパス〕

平成19年9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. 事業の効果など	-----	4
1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目	-----	7
2) 事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目	--	13
3. 社会情勢等の変化	-----	27
4. 今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	-----	29
5. 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	--	29

1. 事業の概要

1) 事業の目的

当該事業は、一般国道7号の岩船郡朝日村小川地先～猿沢地先について、
積雪地域において路肩幅員や歩道幅員の確保等による地域生活環境改善
安全安心な広域的道路ネットワークの形成 老朽橋の架替 など
を目的として、路肩・歩道拡幅及び集落バイパス等の整備を行ったものであり、平成
14年度までに全線供用している。



2) 事業の概要

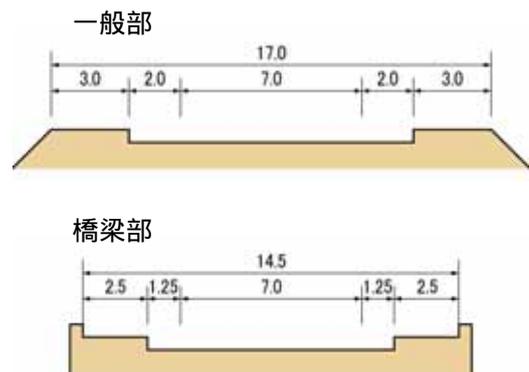
事業名： ^{うの とうろ} 鵜渡路バイパス	延長：3.9 km
起終点：(起) ^{にいがたけん いわふねくん あさひむら おおあざ おがわ} 新潟県岩船郡朝日村大字小川	
(終) ^{にいがたけん いわふねくん あさひむら おおあざ さるさわ} 新潟県岩船郡朝日村大字猿沢	
都市計画決定：なし	事業化：昭和63年度
用地着手：平成元年度	工事着手：平成2年度
全体事業費：約103億円	



完成後写真



標準断面図



3) 事業の経緯

	主な経緯
昭和63年度	事業化
平成元年度	用地着手
平成 2年度	工事着手
平成 7年度	水明橋完成、小川・宮ノ下地区(L=1.1km)供用
平成 8年度	鶉渡路地区(L=1.4km)供用
平成10年度	下中島地区(L=0.6km)供用
平成14年度	上野地区(L=0.8km)供用 < 事業完成 >



2. 事業の効果など

客観的評価指標に対応する事後評価項目

事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

項目	評価項目
. 事業の効率性	交通量の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較 1、乖離の要因等)
	旅行速度向上の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較 1、乖離の要因等)
	交通事故の低減の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較 1、乖離の要因等)
	事業期間短縮(遅延)による社会的便益(損失)(便益増減額と費用増減額を計測)
	事業費・維持管理費の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較 2、乖離の要因等)
	費用対効果分析の結果(新規事業採択時(再評価時)との比較)
. 事業実施環境	新規事業採択時(再評価時)の事業実施環境からの変化の状況

- 1 予測値が存在しない場合、事前の実績値との比較を可とする。
- 2 コストについて、計画と実績の比較がデータの制約により困難な場合は、実績の確認を行うだけでよい

事後の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標		評価項目
大項目	中項目	
. 活力	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未満であった区間の旅行速度の改善状況
		現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況
		当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況
		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の状況
	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の状況
		農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況
		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が解消
	都市の再生	都市再生プロジェクトの支援に関する効果
		広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果
		中心市街地内で行われたことによる効果
	都市の再生	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
		対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅宅地開発(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)への連絡道路となった
		高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり
	国土・地域ネットワークの構築	地域高規格道路の位置付けあり
		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が解消		
現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消		
日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況		

印の指標は定性的又は定量的な記述により効果を確認する。

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に効果の有無を確認する。

、 、 は該当する指標を示す。

政策目標		評価項目
大項目	中項目	
. 活力	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た地区の一体的発展への寄与の状況
		拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果
		主要な観光地へのアクセス向上による効果
		新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果
. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況
		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た
	無電柱化による美しい町並みの形成	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり
		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
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の状況	
. 安全	安全な生活環境の確保	現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況
		歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況
	災害への備え	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が解消
		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
		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
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能（A'路線としての位置づけがある場合）
		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
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が解消		
. 環境	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
	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
		現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況
		その他、環境や景観上の効果
. その他	他のプロジェクトとの関係	関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果
		他機関との連携プログラムに関する効果
	その他	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

印の指標は定性的又は定量的な記述により効果を確認する。

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に効果の有無を確認する。

、 、 は該当する指標を示す。

事後評価実施時点における評価指標該当項目

事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

- ・ 交通量
(道路交通センサス比較)
当該事業区間を含む国道7号センサス区間は、年々交通量が増加。
国道7号朝日村塩野町：整備前に比べ35%の増加(S63年4,133台/12h H17年5,591台/12h)。
- ・ 旅行速度(朝日村塩野町)
秋期平日：整備前(S63,H2,H6年平均)36.5km/h 整備後(H17年)48.9km/h(12.4km/h向上)
冬期平日：整備前(H2,H6年平均)23.7km/h 整備後(H17年) 36.9km/h(13.2km/h向上)
- ・ 交通事故(当該事業区間)
発生件数：整備前後で総件数に変化は無いものの、人対車の事故件数は整備前の3件/3ヶ年からゼロに。
死傷事故率：7.9件/億台キロ減少
- ・ 費用対効果 B / C = 1 . 1

事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

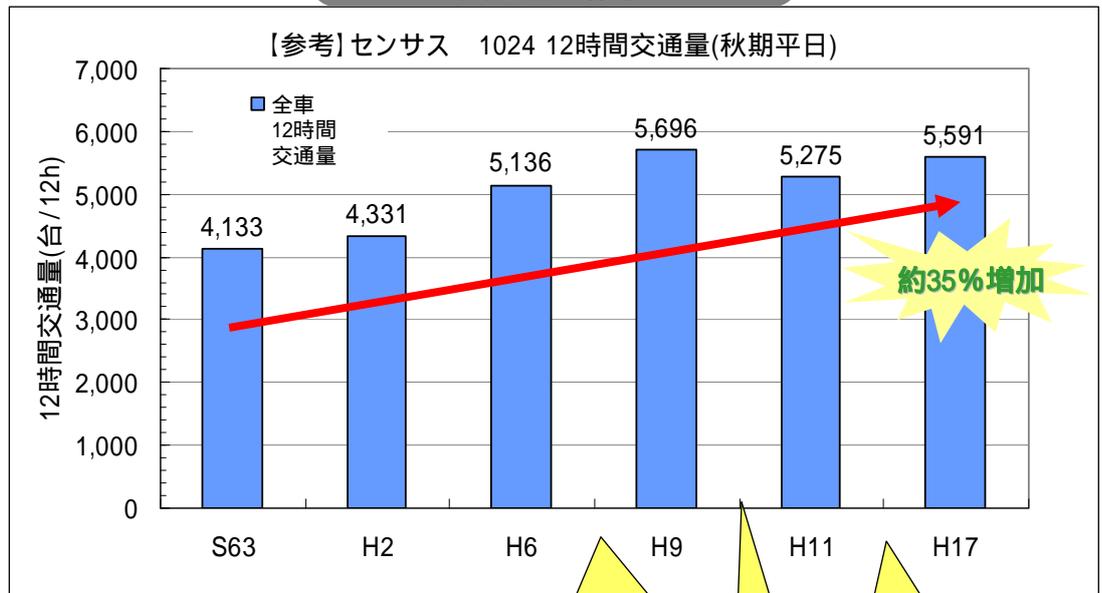
- ・ 活力
 - (1) 円滑なモビリティの確保
 - ・ バス路線の利便性向上
村上駅～山北町(北中)間の路線バス所要時間短縮 (秋期平日)整備前：47分 整備後：43分(約4分短縮)
 - ・ 新幹線駅・特急停車駅へのアクセス向上
村上駅～山北町(北中)間の所要時間短縮 (秋期平日)整備前：49分 整備後：43分(約6分短縮)
 - (2) 物流効率化の支援
 - ・ 農林水産業を主とする山北町・朝日村において、農林水産品の新潟市及び首都圏方面への輸送利便性向上
勝木交差点～中条ICの所要時間短縮 整備前：92分 整備後：86分(約6分短縮)
 - ・ 水明橋が25t車両対応となり、物流ネットワークが強化
 - ・ 水明橋の耐震性が強化され、災害時の第1次緊急輸送道路としての信頼性が向上
 - (3) 国土・地域ネットワークの構築
 - ・ 隣接した日常活動圏の中心都市間を最短で連絡する路線を形成
村上地方生活圏(村上市役所)～庄内地方生活圏(山形県鶴岡市役所)所要時間短縮
(秋期平日)整備前：114分 整備後：108分(約6分短縮)
 - ・ 路肩幅員(十分な堆雪幅)確保により、冬期における大型車すれ違い危険性の解消
 - ・ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上
村上地方生活圏中心部(村上市役所)～山北町中心部(山北町役場)所要時間短縮
(秋期平日)整備前：60分 整備後：54分(約6分短縮)
 - (4) 個性ある地域の構成
 - ・ 主要な観光地へのアクセス向上
日沿道 中条IC～温海温泉(山形県鶴岡市)所要時間短縮
(秋期平日)整備前：114分 整備後108分(約6分短縮)
- ・ 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
山北町～県立新発田病院(新発田市)所要時間短縮
(秋期平日)整備前：117分 整備後：111分(約6分短縮)
- ・ 安全
 - (1) 安全な生活環境の確保
 - ・ 現道交通量減少、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
 - ・ 歩道が無い又は狭小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
 - ・ 耐震性が強化され、災害時の第1次緊急輸送道路としての信頼性が向上
- ・ 環境
 - (1) 地球環境の保全
 - ・ CO2排出量削減 整備前1,227t-co2/年 整備後1,177t-co2/年(約50t-co2/年削減)
 - (2) 生活環境の改善・保全
 - ・ NO2排出量削減 整備前10.76t/年 整備後8.84t/年(約1.9t/年削減)
 - ・ SPM排出量削減 整備前1.04t/年 整備後0.86t/年(約0.2t/年削減)

1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

(1) 交通量の状況

事業区間を含むセンサス区間の交通量は、経年的に増加している。
当該事業整備後は、事業前（昭和63年）に比べ約35%増加している。

交通量の推移



県内直轄国道の交通量増加量

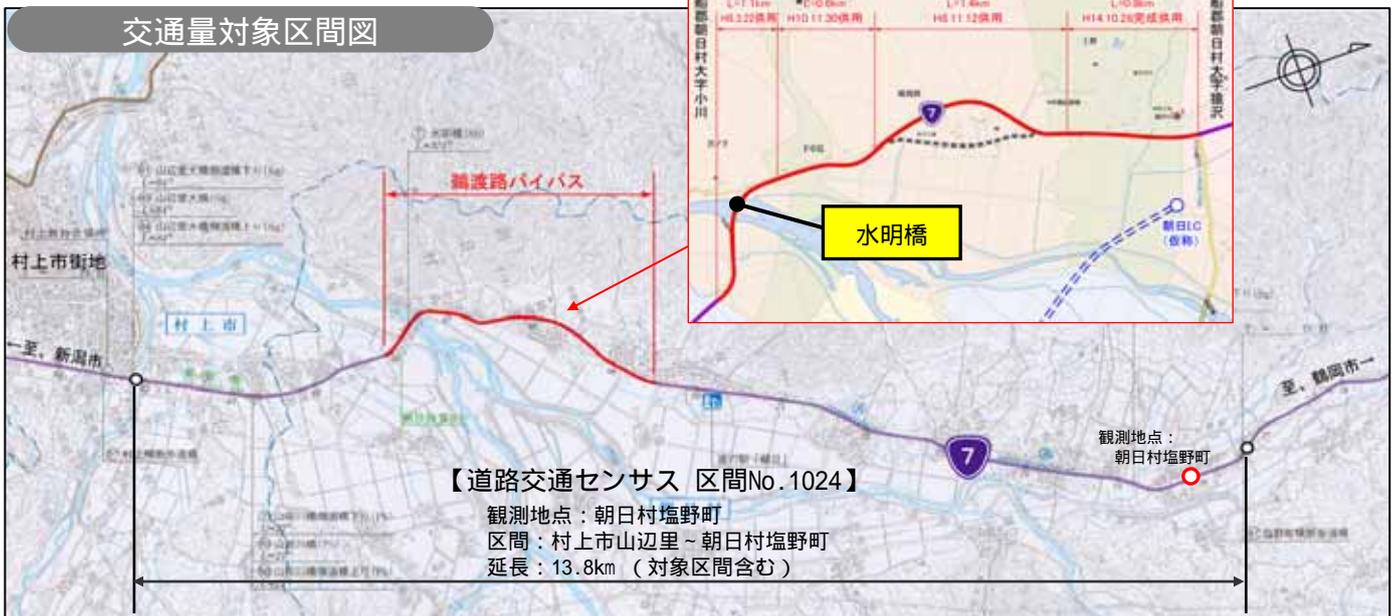
	秋期平日12h平均交通量		S63 H17 増減
	S63年	H17年	
国道7号 (県内全区間)	14,571	18,918	+ 30 %
国道8号	12,559	15,857	+ 26 %
国道17号	8,496	10,893	+ 28 %
国道18号	9,568	12,348	+ 29 %
国道49号	10,159	12,414	+ 22 %
国道113号	4,771	3,937	- 17 %
国道116号	9,776	14,203	+ 45 %

- H7 水明橋完成
- H7 小川・宮ノ下地区供用
- H8 鶺鴒路地区供用
- H10 下中島地区供用
- H14 上野地区供用 < 事業完成 >

資料：道路交通センサス
観測地点：朝日村塩野町

資料：道路交通センサス

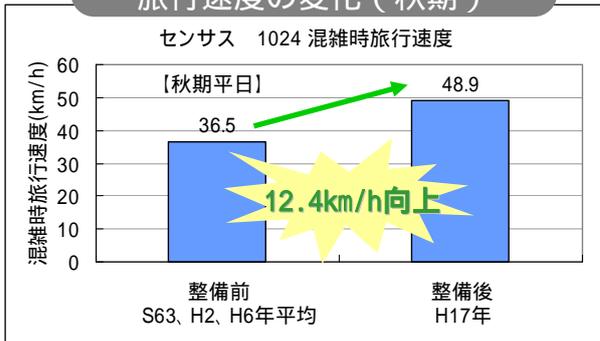
交通量対象区間図



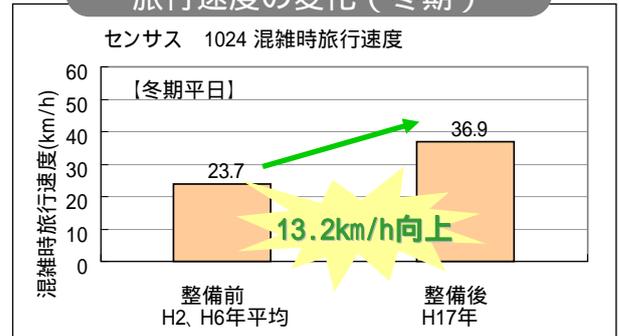
(2) 旅行速度向上の状況

当該事業の整備により、秋期平日および冬期平日ともに10km/h以上向上。
センサス区間の所要時間でみると、秋期平日で6分短縮、冬期平日で13分短縮。

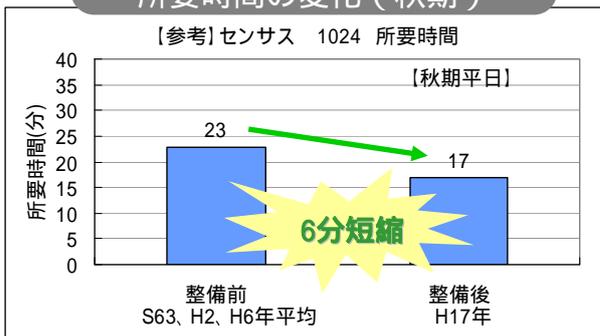
旅行速度の変化（秋期）



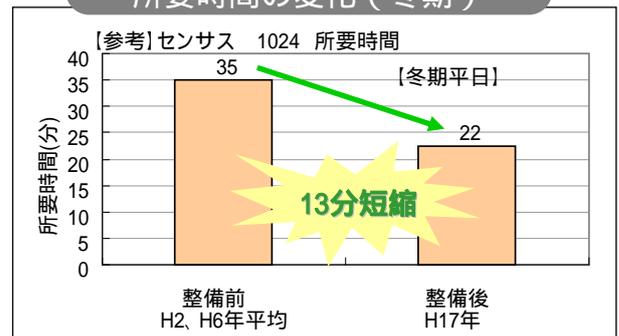
旅行速度の変化（冬期）



所要時間の変化（秋期）



所要時間の変化（冬期）



資料：道路交通センサス

観測地点：朝日村塩野町

区間：村上市山辺里～朝日村塩野町

延長13.8km（対象区間含む）

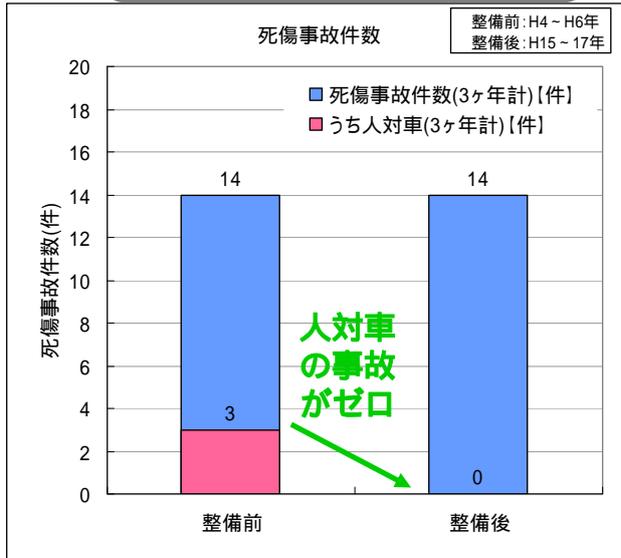
旅行速度対象区間図



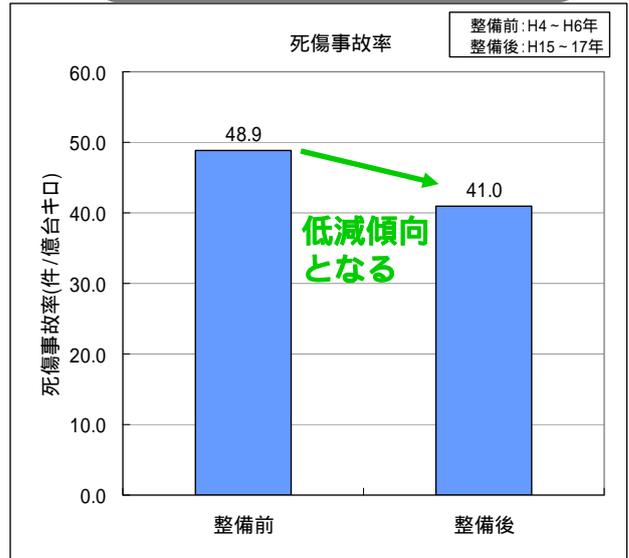
(3) 交通事故の低減の状況

当該事業の整備前後で死傷事故件数に変化は見られないものの、人対車の事故の件数はゼロ件となった。
 件数に変化はないが、交通量が増加しているため死傷事故率は7.9件/億台キロ減少。

死傷事故件数の変化



死傷事故率の変化



資料：交通事故分析センター
 整備前：H4～6年、整備後：H15～H17年

交通事故発生地点分布状況



資料：交通事故分析センター
 整備前：H4～6年、整備後：H15～H17年

(4) 事業費の状況

実績事業費：約 103 億円

(5) 事業の投資効果

便益算定根拠

< 走行時間短縮便益 >

- ・当該事業により、年間約 8 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191億円と算出。

【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
= 798,000,000(円/年)

総走行時間費用 = [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

< 走行経費減少便益 >

- ・当該事業により、年間約0.5億円の便益が発生。
- ・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12億円と算出。

【走行経費減少便益】

= 整備前総走行経費 - 整備後総走行経費
= 49,000,000(円/年)

総走行経費 = [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

< 交通事故減少便益 >

- ・当該事業により平均事故件数が年間約1件減少し、年間約1100万円の便益が発生。
- ・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3億円と算出。

【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

= 11,000,000(円/年)

交通事故による社会的損失 = [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)]

割引率等を考慮

約3億円

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	D/D	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	-

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19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	交通事故減少便益
		206億円	191億円	12億円

< 費 用 >	基準年における現在価値	事業費	維持管理費
		185億円	158億円

< 費用便益効果分析結果 >

費用便益比 (C B R)
$B / C = 1.1$

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。

2) 事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

・活力 (1) [円滑なモビリティの確保]

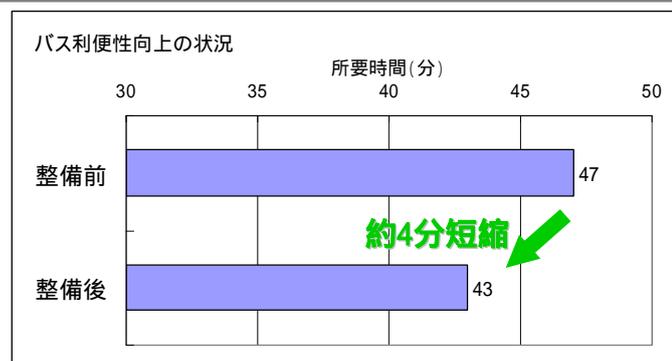
【当該路線の整備によるバス路線の利便性向上】

当該事業の整備により、村上駅前～朝日村・山北町間の路線バスの利便性が向上。

乗合バス路線とバス停留所



村上駅 山北町（北中）間 路線バス所要時間

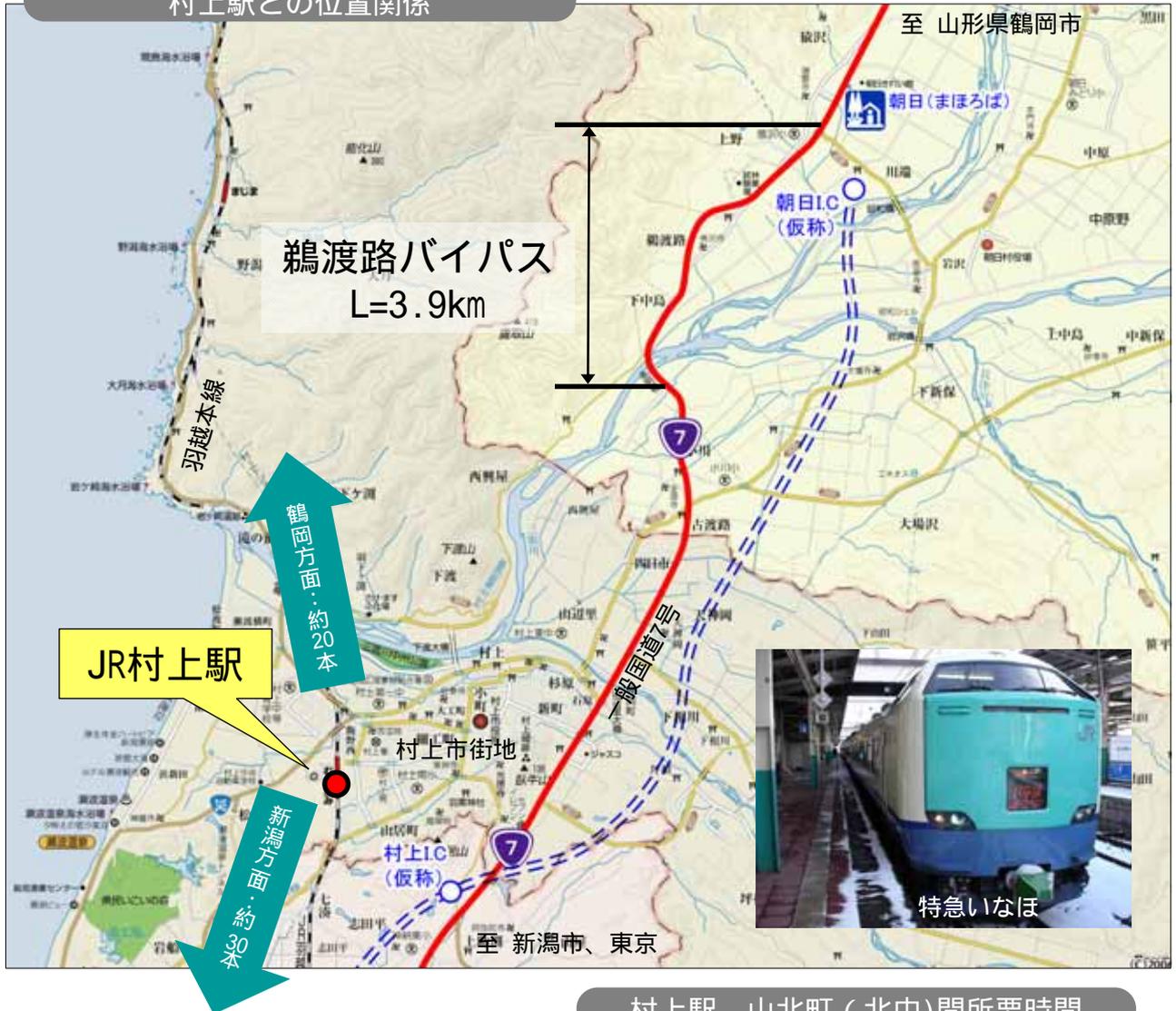


バス停での停車時間は考慮していない。
 当該事業の整備による事業効果の時間短縮値は、当該評価区間を含むセンサス区間(延長13.8km)における整備前後のセンサス旅行速度結果による。

【新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上】

当該事業の整備により、特急停車駅である村上駅へのアクセス性が向上。

村上駅との位置関係



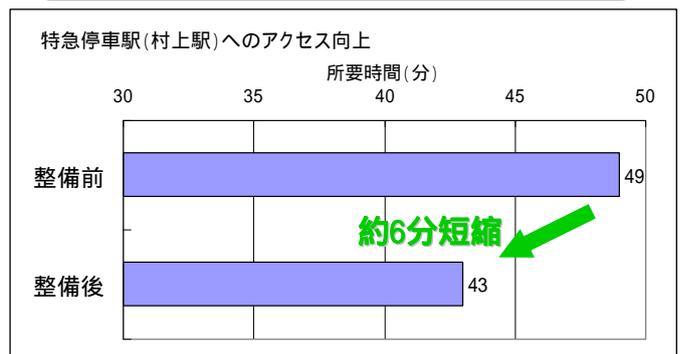
村上駅の方面別発着本数

	新潟・東京方面 (上り)	鶴岡・酒田方面 (下り)
平日 発本数	33本 (12本)	22本 (11本)
土・休日 発本数	32本 (10本)	23本 (13本)
所要時間	新潟駅 まで 46分	鶴岡駅まで 63分

資料：JR時刻表(H19.7月号)調べ、臨時列車含む

注：下段()は、内訳の特急本数。 新潟駅で上越新幹線接続

村上駅 山北町(北中)間所要時間



当該事業の整備による事業効果の時間短縮値は、当該評価区間を含むセンサス区間(延長13.8km)における整備前後のセンサス旅行速度結果による。

【現道等における総重量25tの車両が通行できない区間を解消】

旧水明橋（設計荷重13t）の架替により、25t車両の通行が可能となった。
 25t車両の通行不可区間が解消されることにより、北陸（新潟県・富山県等）と東北の日本海沿岸地域（山形県・秋田県等）を結ぶ物流ネットワークが強化。
 また、耐震性が強化されたことで、災害等の第一次緊急輸送道路としての信頼性も向上。

【水明橋架設決定の理由】

- ・旧水明橋(362m)は、設計荷重13 t で昭和29年に完成した老朽橋であった。(S50震災対策橋の指定)
- ・コンクリート劣化と共に大型車両の増加による耐荷力の低下が著しかった。
- ・河床低下が進行し、橋脚が洗掘
- ・幅員狭小、線形不良等の幾何構造不備

水明橋の整備後写真



架替前の水明橋



【参考】水明橋迂回による損失時間



迂回ルートの走行により、約90分の損失が生じる。
 また走行距離は約2倍 (103km増加)となる。

資料：'05-'06道路時刻表
 北陸地方整備局および東北地方整備局ホームページ
 ・最短ルート：国道7号
 ・迂回ルート：山形道(一部国道112号)
 東北中央道 国道13号
 国道113号

・活力 (3) [国土・地域ネットワークの構築]

【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】

当該事業区間は、村上地方生活圏（中心都市：村上市）に含まれ、隣接する庄内地方生活圏の中心都市である山形県鶴岡市・酒田市等を最短時間で連絡する路線を構成しており、両都市間の所要時間短縮に資する。

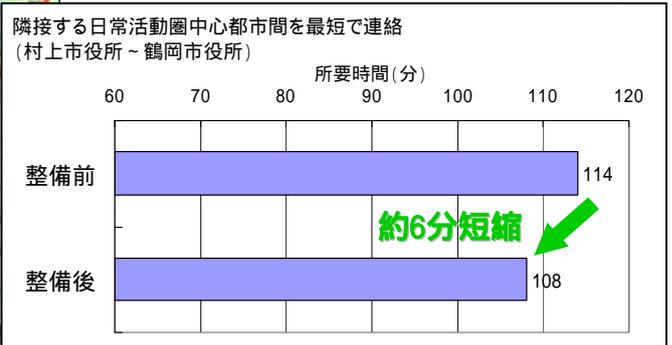
村上地方生活圏と庄内地方生活圏の位置関係



村上・庄内地方生活圏の概要

	村上地方生活圏	庄内地方生活圏	備考
市町村数	7 (1市2町4村)	5 (2市3町)	
圏域人口	78,163人	304,393人	H17国調
中心都市	村上市	酒田市・鶴岡市	
その他		地方拠点都市地域の中心都市	

村上市 鶴岡市間所要時間

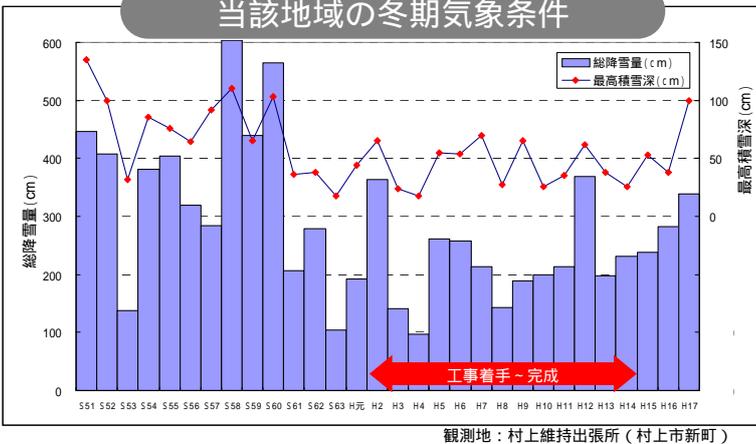


当該事業の整備による事業効果の時間短縮値は、当該評価区間を含むセンサス区間(延長13.8km)における整備前後のセンサス旅行速度結果による。

【現道等における大型車すれ違い困難区間が解消】

整備前は歩道・路肩幅員が狭小なため、特に集落通過区間では家屋が連担し、冬期堆雪によって十分な車道幅員が確保できず大型車のすれ違いに危険が生じていた。
 当該事業の整備により、大型車を中心とした交通がバイパスルートへ転換することで、集落通過区間内での特に冬期における大型車同士のすれ違い危険性が解消。

当該地域の冬期気象条件



観測地：村上維持出張所（村上市新町）

冬期すれ違い困難な区間
 (鵜渡路地区：整備前)

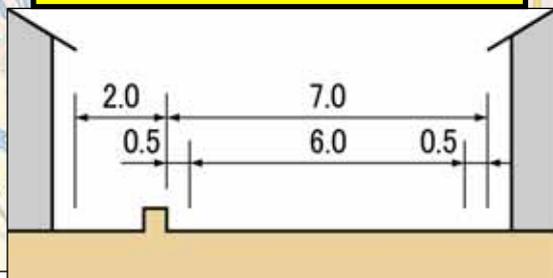


狭小の路肩が堆雪でうまり、大型車がセンターライン上を走行している。

すれ違い困難箇所の位置



鵜渡路地区 (集落通過区間)

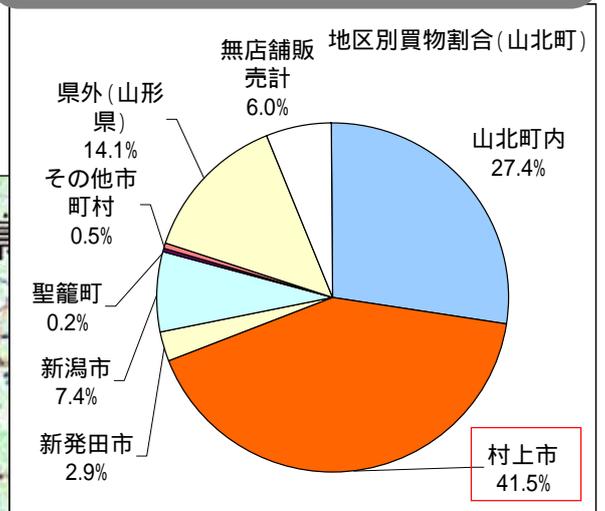


整備前の標準横断面

【日常活動圏の中心都市へのアクセス向上】

当該事業の整備により、商業施設や事業所が集まる村上広域市町村圏の中心地(村上市の市街地及び国道7号沿道商業地)への所要時間短縮によりアクセス性が向上し、通勤・買い物等の日常生活活動の利便性が向上。

山北町民の買い物地区割合

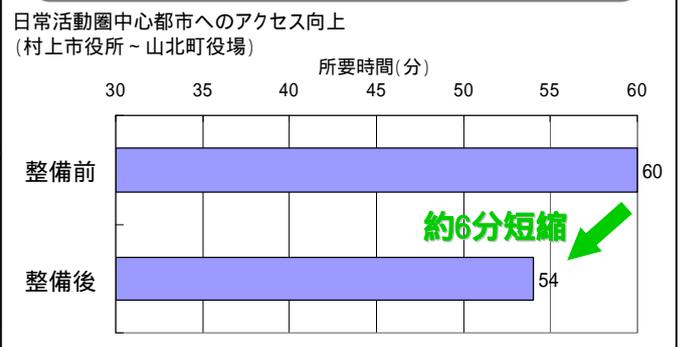


資料：H16年度県民意識・消費動向調査(広域商圈動向調査)

山北町と村上市街地の関係



村上市役所～山北町役場間所要時間



当該事業の整備による事業効果の時間短縮値は、当該評価区間を含むセンサス区間(延長13.8km)における整備前後のセンサス旅行速度結果による。

(参考) 村上市街地の吸引力

	村上市買物利用割合(%)			
	全品目	買回品	準買回品	最寄品
村上市	72.3	64.6	72.9	91.0
関川村	30.7	34.4	30.8	20.7
荒川町	18.0	21.5	18.1	9.1
神林村	55.7	57.4	56.9	49.4
朝日村	75.4	74.0	75.9	79.1
山北町	41.5	45.2	49.1	29.9
粟島浦村	57.8	65.6	74.9	27.4

資料：H16年度県民意識・消費動向調査(広域商圈動向調査)

・活力(3) [個性ある地域の形成]

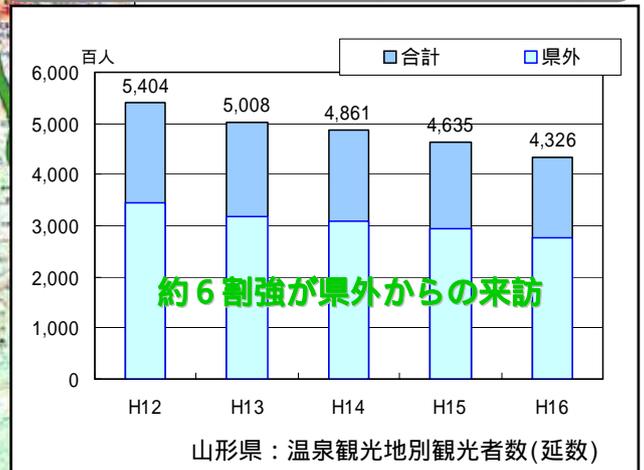
【主要な観光地へのアクセス向上の効果】

当該事業の整備により、新潟市及び関東・関西方面から主要観光地である笹川流れ(山北町)やあつみ温泉(山形県鶴岡市)等へのアクセス性が向上。

中条ICと山北～あつみエリアの位置関係



あつみ温泉の観光者数(県外者構成比)



中条IC～あつみ温泉間所要時間



当該事業の整備による事業効果の時間短縮値は、当該評価区間を含むセンサス区間(延長13.8km)における整備前後のセンサス旅行速度結果による。

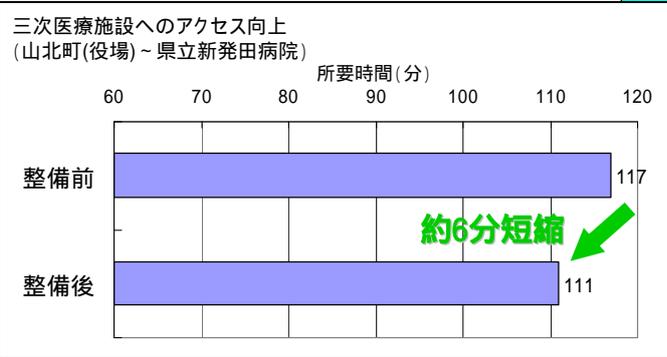


暮らし [安全で安心できるくらしの確保]

【三次医療施設へのアクセス向上】

村上地方生活圏には第三次医療施設が存在しない。最寄りの第三次医療施設は、隣接する新発田地方生活圏内の県立新発田病院であり、所要時間短縮が喫緊の課題である。当該事業の整備により、山北町から三次医療施設である県立新発田病院へのアクセス性が向上。

県立新発田病院への所要時間



当該事業の整備による事業効果の時間短縮値は、当該評価区間を含むセンサス区間(延長13.8km)における整備前後のセンサス旅行速度結果による。

平成18年11月
新築・移転



県立新発田病院の位置



【参考】村上総合病院（二次医療施設）への30分到達圏



・安全 [安全な生活環境の確保]

【現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上】

当該事業（鵜渡路地区区間）の整備により、鵜渡路集落内を通過していた区間の交通量が減少し、当該集落における生活の安全が向上
 水明橋架替に伴い、右岸の平面線形不良箇所が改善（R=130m → 300m）



【歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上】

上野地区では通学路として指定されているが、歩道空間が狭く歩行利用に危険が生じていた。

また水明橋は歩道が片側のみ設置され、かつ狭小なため歩行利用が不便であった。これら区間において歩道が拡幅整備されたことにより、当該区間の歩行の安全性・快適性が向上。

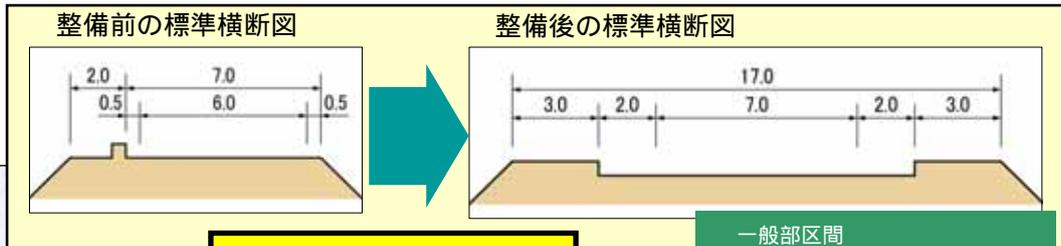


水明橋（橋上から鶴岡方面を望む）



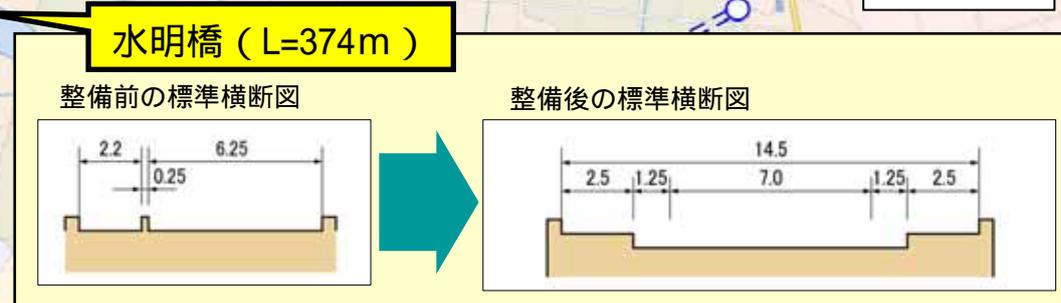
一般部（上野地区：村上市街地方面を望む）

歩行空間の整備状況（H19年8月撮影）



一般部区間

一般部区間
橋梁部、交差点等を除く区間



歩行・自転車通行空間の改善

・安全 [災害の備え]

【緊急輸送道路の位置付けがある】

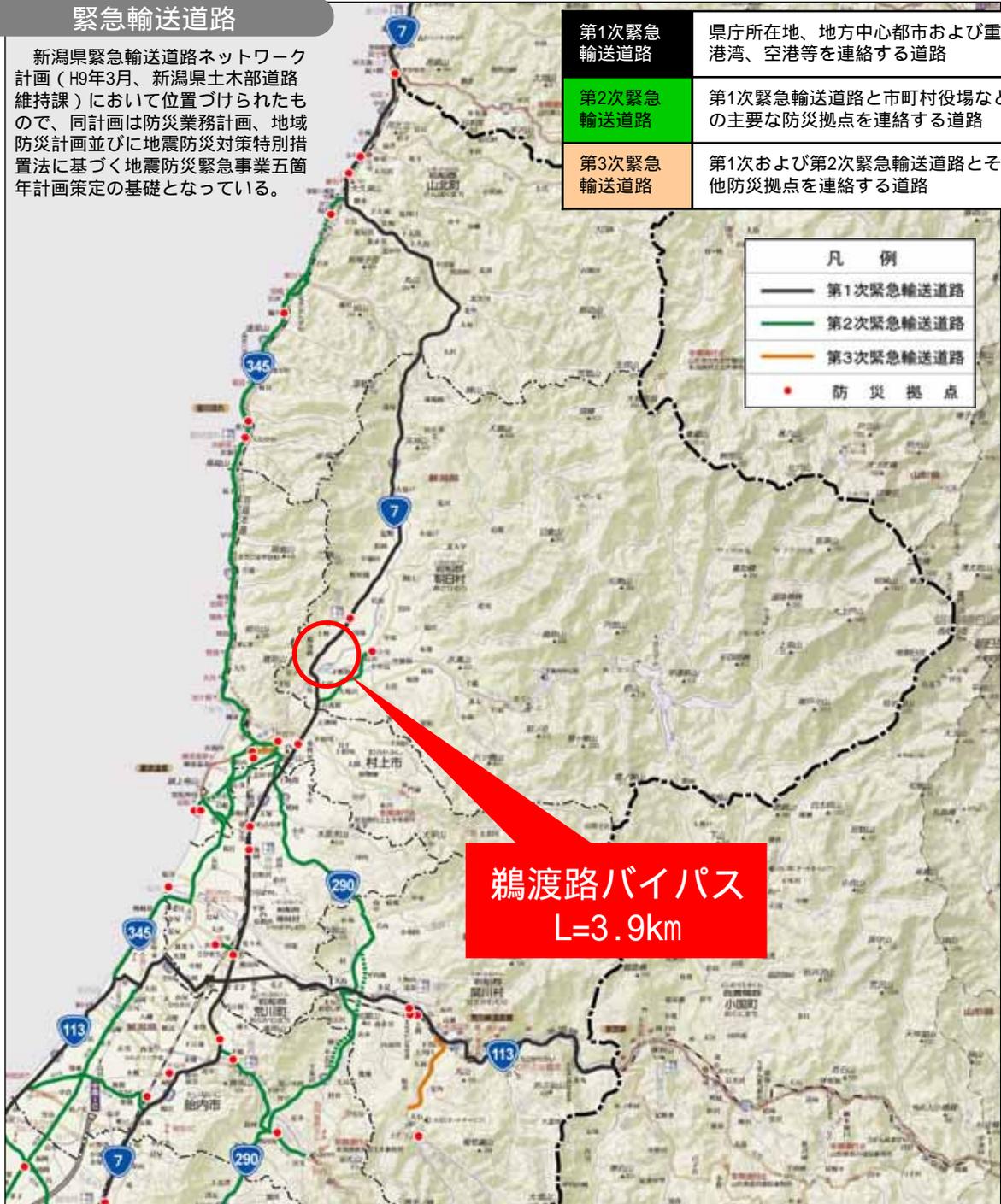
新潟県では大規模地震発生時などの災害時の緊急輸送道路ネットワーク計画が策定されており、当該事業区間を含む国道7号全線が第1次緊急輸送道路として位置づけられている。

老朽橋であった水明橋の架替により耐震性が強化され、災害時の第1次緊急輸送道路としての信頼性が向上

緊急輸送道路

新潟県緊急輸送道路ネットワーク計画（H9年3月、新潟県土木部道路維持課）において位置づけられたもので、同計画は防災業務計画、地域防災計画並びに地震防災対策特別措置法に基づく地震防災緊急事業五箇年計画策定の基礎となっている。

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



出典：地震防災緊急五ヶ年計画 参考図(新潟県、H9年)

・安全 [災害の備え]

【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】

水明橋は、コンクリートの劣化、耐荷力不足などの課題があり、早急に架替の必要がある老朽橋として位置づけられていたが、架替により課題を解消
また架替に伴い、水明橋右岸部の平面線形不良箇所（R=130）を解消
耐震性が強化されたことで、災害時の第1次緊急輸送道路としての信頼性が向上

【水明橋架設決定の理由】

- ・旧水明橋(362m)は、設計荷重13tで昭和29年に完成した老朽橋であった。(S50震災対策橋の指定)
- ・コンクリート劣化と共に大型車両の増加による耐荷力の低下が著しかった。
- ・河床低下が進行し、橋脚が洗掘
- ・幅員狭小、線形不良等の幾何構造不備

整備後の水明橋の状況



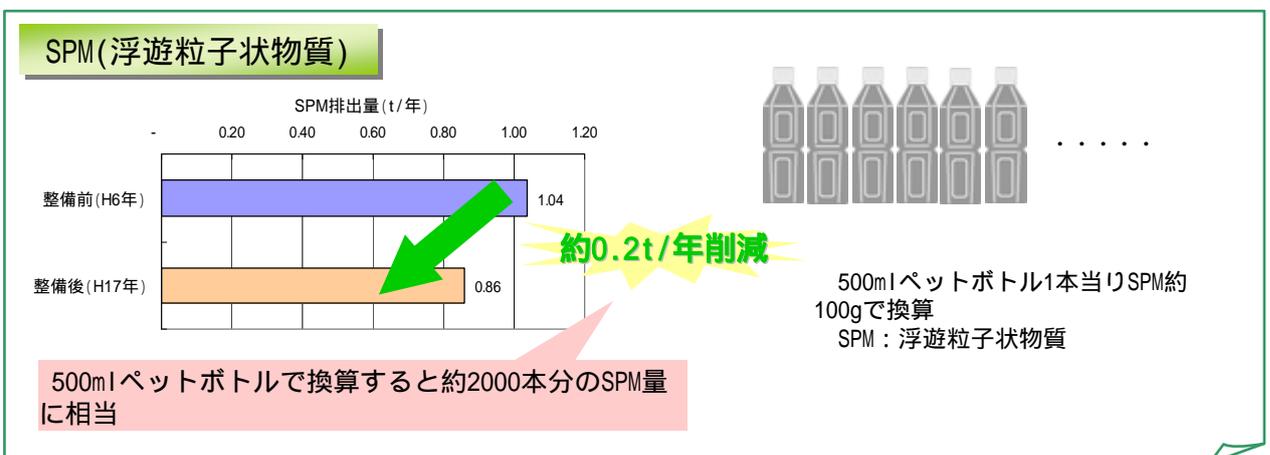
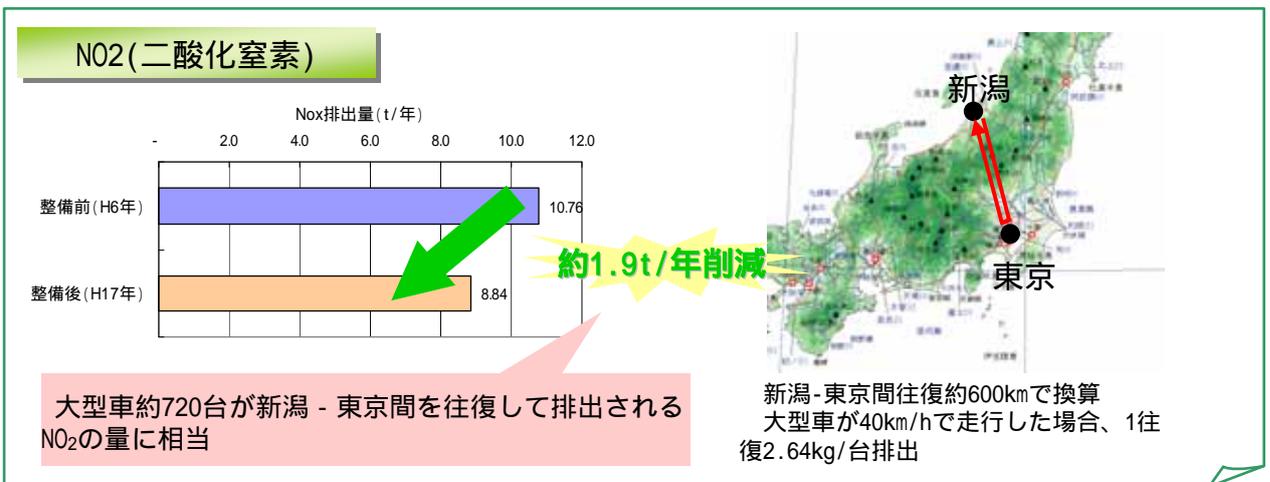
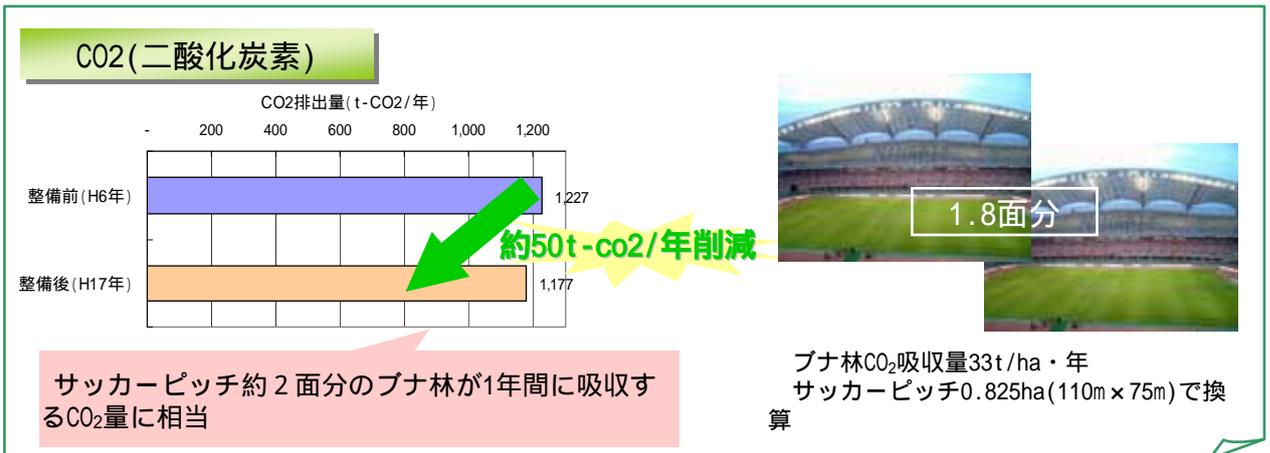
水明橋の位置



・環境 [地球環境の保全・生活環境の改善・保全]

【CO2、NO2、SPM排出量の削減】

当該事業の整備により、CO2排出量が約50t-CO2/年削減。
また、NO2は約2t/年、SPMは約0.2t削減。



道路交通センサスペースで算定、整備前：H6年、整備後：H17年
すべて昼間12時間の値。夜間については削減量がゼロと仮定
当該事業区間(L=3.9km)の値

3 . 社会情勢等の変化

日本海沿岸東北自動車道の整備促進（新直轄整備）

日沿道の（仮称）荒川IC～（仮称）朝日ICが平成18年2月に新直轄方式により整備されることとなり事業の整備が促進されている。
 日沿道供用後は、鵜渡路バイパス区間が（仮称）朝日ICへのアクセス向上としても効果が期待される。

日沿道 新直轄整備の動向

日本海沿岸東北自動車道路

- ・中条IC～（仮称）荒川IC
東日本高速道路株式会社
- ・（仮称）荒川IC
～（仮称）朝日IC
（新直轄方式）北陸地方整備局

（仮称）荒川IC
～（仮称）朝日IC
（新直轄方式整備区間）

中条IC～（仮称）荒川IC
（東日本高速道路株式会社）

鵜渡路バイパス
L=3.9km



4 . 今後の事後評価及び改善措置の必要性

鵜渡路バイパスの整備により、旅行速度・安全性の向上、物流の効率化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 . 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

特になし