

道路事業の再評価説明資料

〔国道7号 新発田拡幅〕

平成28年11月
北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要		
(1) 事業の目的	.....	P 1
(2) 計画の概要	.....	P 2
2. 現在に至る経緯	.....	P 3
3. 事業の投資効果		
(1) 便益に係る整備効果		
①走行時間の短縮 ②交通事故件数の減少	.....	P 4
(2) その他の効果		
①地域産業の活性化・物流効率化	.....	P 5
②第三次医療施設へのアクセス向上	.....	P 6
③生活道路の安全性向上	.....	P 7
4. 費用対効果	.....	P 9
5. 対応方針（原案）	.....	P 10
6. 費用対効果分析実施判定票	.....	P 11

1. 事業概要

(1) 事業の目的

当事業は、

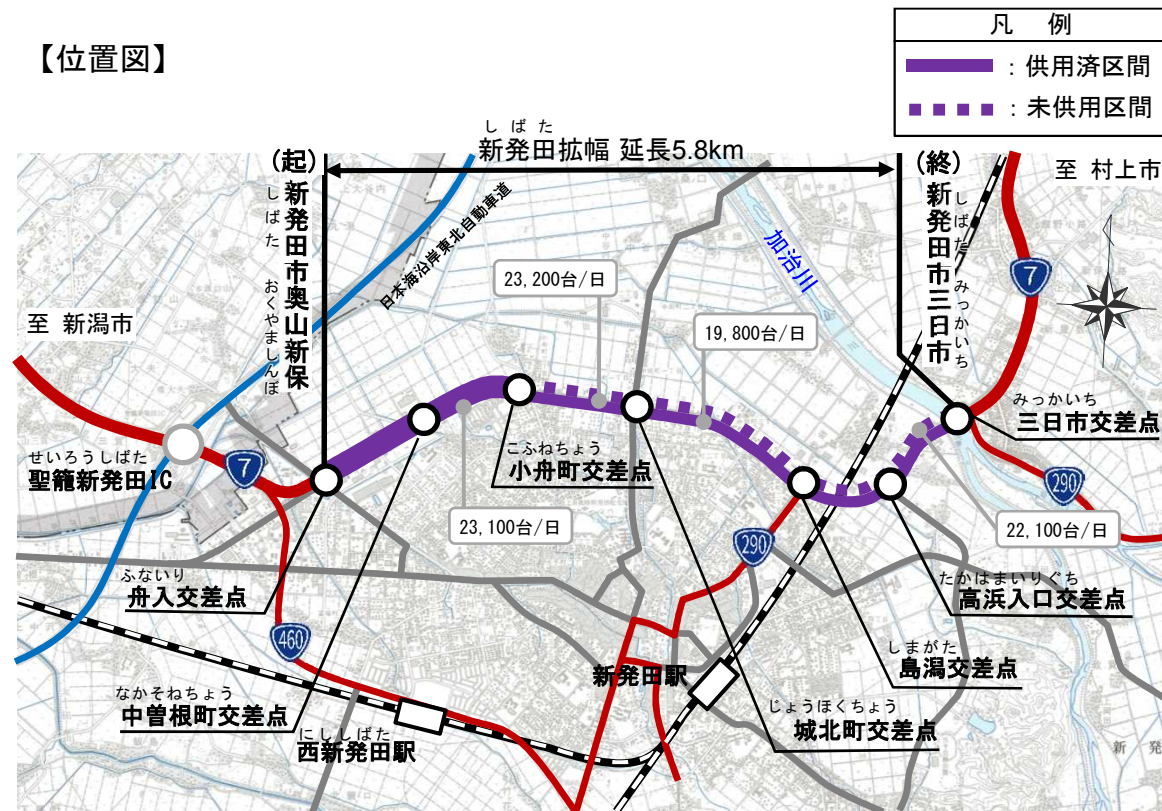
- 市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和
- 沿線地域の振興、活性化 など

を目的として、国道7号の^{しばた}新発田市奥山新保～^{しばた}新発田市三日市間（延長5.8km）について拡幅整備を行うものである。

【広域図】



【位置図】

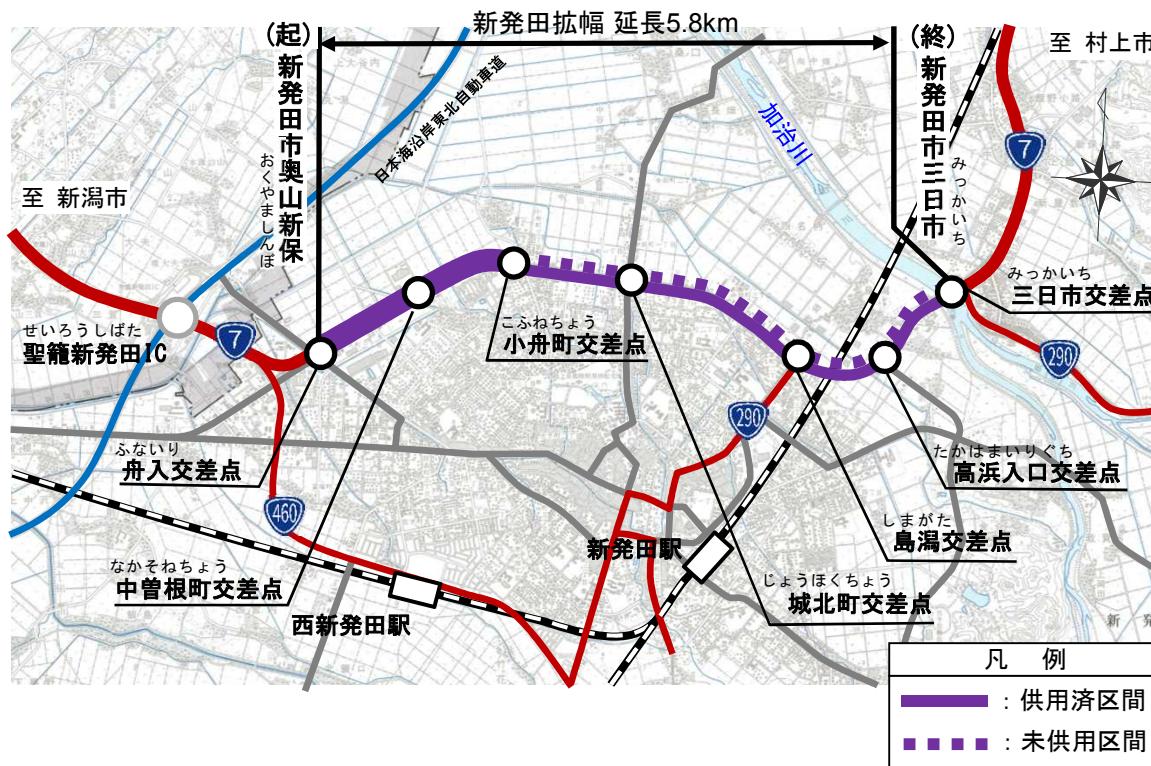


出典: H22道路交通センサス

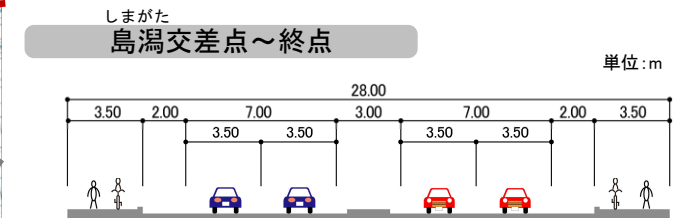
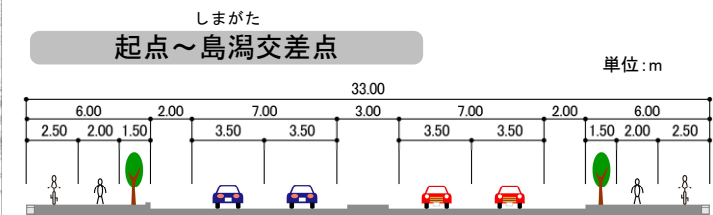
1. 事業概要

(2) 計画の概要

- 事業名：国道7号 新発田拡幅
- 起終点：(起)新潟県新発田市奥山新保おくやま しんぼ
(終)新潟県新発田市三日市みっかいち
- 事業化：平成3年度
- 平成28年度末までの投資額(予定)：約148億円(進捗率44%)
- 延長：5.8km
- 都市計画決定：平成2年度
- 全体事業費：約340億円



【標準横断面】



2. 現在に至る経緯

事業の経緯

年度	主な経緯
平成2年度	都市計画決定
平成3年度	事業化
平成6年度	用地着手
平成12年度	工事着手
平成14年度	みっかいち 三日市交差点立体化
平成21年度	4車線供用 ふないり なかそねちょう (舟入交差点～中曽根町交差点 延長0.9km)
平成22年度	事業再評価（指摘事項なし、事業継続）
平成25年度	事業再評価（指摘事項なし、事業継続）
平成27年度	4車線供用 なかそねちょう こふねちょう (中曽根町交差点～小舟町交差点 延長0.9km)

事業の進捗状況

平成28年度末(予定)、金額は税込み

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約340億円	約148億円	44%	約192億円
うち用地費・補償費	約169億円	約91億円	54%	約78億円

○前回再評価（平成25年度）以降、中曽根町交差点～
こふねちょう
小舟町交差点間の延長0.9kmについて工事を進め、平
成28年3月30日に4車線により供用。

今後の事業展開

○小舟町交差点～みっかいち
三日市交差点間（延長4.0km）につ
いて、完成4車線化供用に向けて事業を推進する。



3. 事業の投資効果

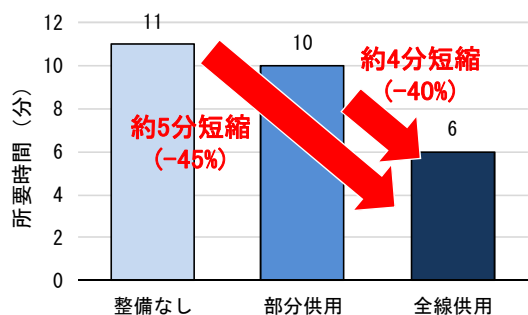
(1) 便益に係る整備効果

- ① 走行時間の短縮
- ② 交通事故件数の減少

○新発田拡幅の整備により、円滑な走行環境が確保され、事業区間の走行時間が約5分、渋滞損失時間が年間約80万人・時間の削減効果が見込まれる。

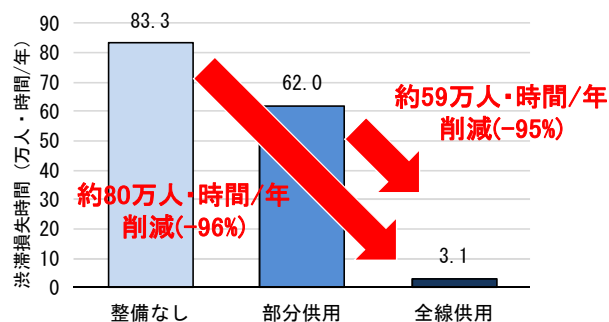
○新発田拡幅の整備により、渋滞が緩和されることによる死傷事故件数は年間約9件の削減が期待できる。

【走行時間の短縮】



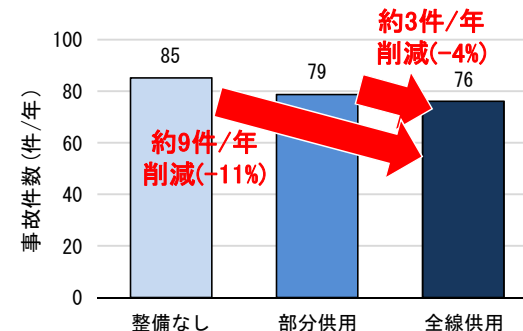
出典：整備なし（プローブデータ (H21.5)）
部分供用（ETC2.0 (H28.5)）
全線供用（H42将来交通量推計値）

【渋滞損失時間の削減】



出典：整備なし（プローブデータ (H21.5)）
部分供用（ETC2.0 (H28.5)）
全線供用（H42将来交通量推計値）

【死傷事故件数の削減】

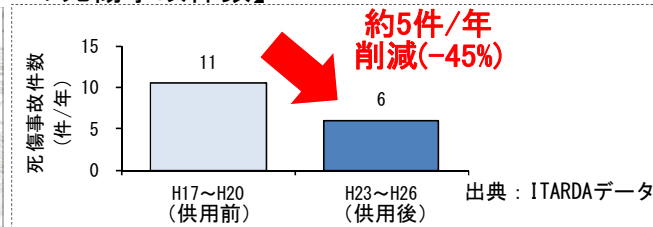


出典：H42将来交通量推計値
（便益算定範囲）
ふないり
なかそねちょう

【事業区間の渋滞状況】



【供用済区間（舟入交差点～中曽根町交差点）の死傷事故件数】



出典：ITARDAデータ

写真：国道7号未供用区間の混雑状況（城北町交差点付近）



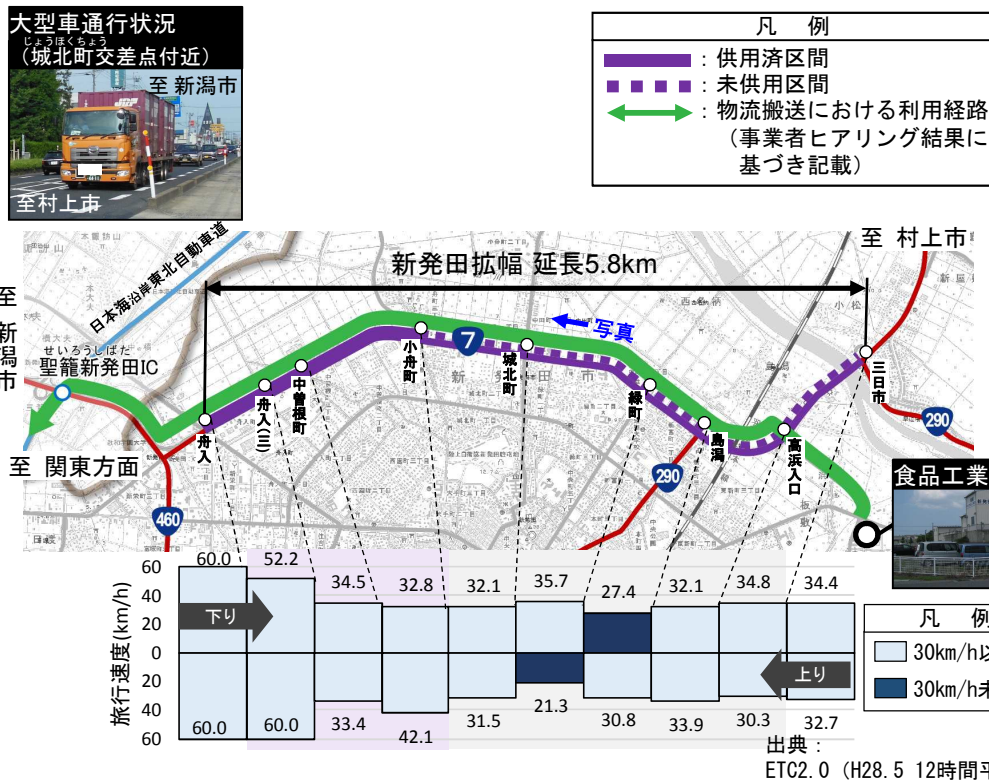
3. 事業の投資効果

(2) その他の効果

① 地域産業の活性化・物流効率化

- 事業区間周辺には工業団地等が立地し、国道7号は聖籠新発田ICまでの主要搬送ルートとなる重要な路線であるが、未供用区間では、供用済区間に比べ旅行速度が低く、円滑な走行に支障をきたしている。
- 事業区間沿線に立地する食品工業団地は分譲面積・従業員数が拡大しているなか、新発田拡幅の整備により、地域産業の活性化・物流効率化による生産性向上に寄与することが期待できる。

【物流活動における主要搬送ルートおよび区間別旅行速度】



【新発田拡幅に対する運送事業者の意見】

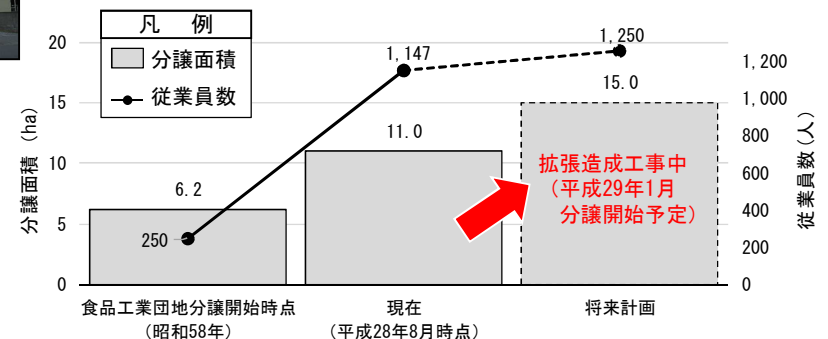
- 国道7号（事業区間）は県内・隣県間の搬送において**ほぼ毎日利用**している。供用済区間では、**混雑が緩和しスムーズな通行が可能**となっている。
- 全線開通によって、**ドライバーの運転時間が短縮**することで**安全な運行に寄与**することを期待している。

【新発田拡幅に対する食品工業団地協同組合の意見】

- 国道7号（事業区間）は**毎日150台以上のトラック等が利用**している。
- 供用済区間の効果として**混雑緩和を実感**している。食品は鮮度も商品価値のひとつであり、全線開通により混雑が緩和すれば、**商品価値向上が期待**できるとともに、**運送計画や配車計画が立てやすくなる**。

出典：事業者ヒアリング (H28. 8)

【食品工業団地の造成状況】



【食品工業団地からの運送方面割合】



出典：事業者ヒアリング (H28. 8)

3. 事業の投資効果

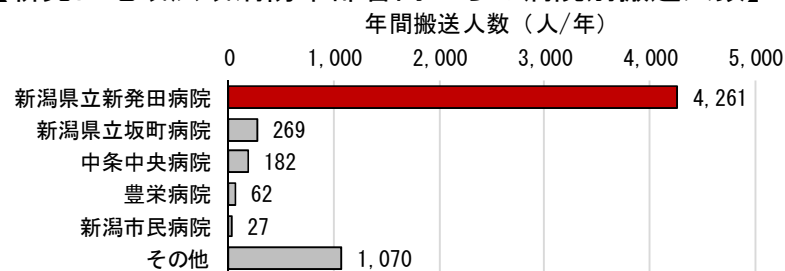
②第三次医療施設へのアクセス向上

- 新発田市には、県北地域唯一の第三次医療施設である新潟県立新発田病院があり、この地域の高度医療を担っている。
- 新発田地域広域消防本部・分署・出張所の多くは国道7号沿線に立地しており、事業区間は新潟県立新発田病院への搬送に重要な役割を担っている。
- 新発田拡幅の整備により、新潟県立新発田病院への30分圏域カバー人口が約15千人増加するとともに、走行性向上による迅速な救急搬送に貢献する。

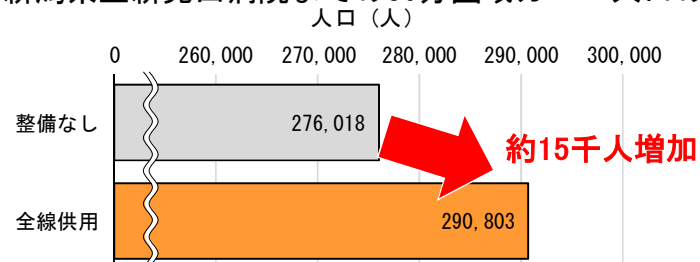
【新発田地域広域消防本部管内と病院の位置】



【新発田地域広域消防本部管内からの病院別搬送人数】



【新潟県立新発田病院までの30分圏域カバー人口の増加】



出典：整備なし (H22道路交通センサス)
全線供用 (H22道路交通センサス (事業区間は60km/hで算定))

【新発田拡幅に対する新発田地域広域消防本部の意見】

- 県北地域 (加治川以北) から新潟県立新発田病院への搬送においては、**国道7号が重要な搬送経路**となっている。
- 加治大橋等、事業区間内で混雑が発生しており、拡幅整備による**安全・早期の救急搬送への寄与に期待**する。

3. 事業の投資効果

③生活道路の安全性向上

○平成24年度に実施された通学路点検では、未供用区間である小舟町交差点～三日市交差点間の混雑を避ける通過交通※1が市街地内に流入し、歩行者の安全性が危惧されている。

○新発田拡幅の整備により、国道7号の交通混雑が緩和されることで、市街地へ流入する車両が国道7号へ転換するとともに、通過交通の減少による歩行者の安全性確保や通学路の安全性向上が期待できる。

※1：通過交通：新潟市→胎内市など、新発田市街地外を行き来し、新発田市街地を通過する交通
(新発田市街地…外環状道路で囲まれた地域内)

【通過交通の走行経路シェア】

	トリップ※2数	割合
外外交通 (外環状道路を利用)	3,386	76%
外外交通 (市街地内を通過)	1,093	24%
計	4,479	100%

※2：「トリップ(Trip)」はある目的を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位

【二葉小学校区での通学路緊急合同点検結果】

- 通学路緊急合同点検での指摘事項
 - ・道幅が狭いうえ、見通しが悪く交通量も多い。
 - ・登下校する児童も多い。
- 対策メニュー
 - ・国道7号の拡幅により生活道路の通行量減。

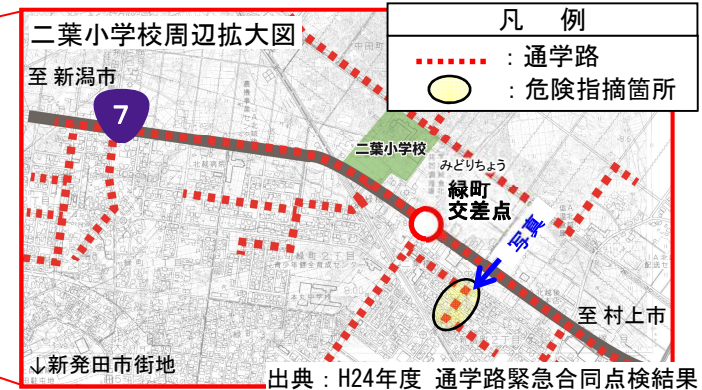
出典：ETC2.0 (H27.4～H27.5)

外環状道路を通過する外外交通のうち、24%が市街地内(外環状道路の内側)へ流入



※3：急ブレーキ等発生率(%)：急ブレーキ等発生件数÷トリップ数×100

出典：ETC2.0 (H27.4～H27.5)



写真：通学路に潜む危険
(迂回交通と通学児童の交錯)



3. 事業の投資効果

事業の投資効果等

①地域産業の活性化・物流効率化(P.5参照)

- ・事業区間周辺には工業団地等が立地しており、食品工業団地の分譲面積・従業員数が拡大しているなか、国道7号は物流活動における主要搬送ルートとして重要な路線であり、新発田拡幅の整備により、地域産業の活性化・物流効率化による生産性向上に寄与することが期待できる。

②第三次医療施設へのアクセス向上(P.6参照)

- ・県北地域唯一の第三次医療施設である新潟県立新発田病院への30分圏内カバー人口が増加するとともに、走行性向上による迅速な救急搬送に貢献する。

③生活道路の安全性向上(P.7参照)

- ・交通混雑が緩和されることで、市街地へ流入する車両が国道7号へ転換することが期待されるため、歩行者の安全性確保や通学路の安全性向上が期待できる。

④沿道土地利用開発の促進・まちづくりの支援

- ・新発田市都市マスタープランでは新発田市街地部の国道7号沿線は沿道型商業地として位置づけられており、新発田拡幅の整備により、沿道商業施設の活動支援や、新発田市が進めるまちづくりに寄与する。

⑤主要観光施設へのアクセス向上

- ・新発田市観光振興基本計画（平成19年度）では国道7号を周辺都市と主要観光地間を結ぶ広域観光ネットワークに位置づけられており、新発田拡幅の整備により、主要観光施設へのアクセス性が向上し、地域の観光支援に寄与する。

4. 費用対効果

事業名	国道7号 新発田拡幅						
起終点	自：新潟県新発田市奥山新保 ^{おくやましんぼ} 至：新潟県新発田市三日市 ^{みつかいち}				延長	5.8km	
事業概要	国道7号新発田拡幅は、「市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和」、「沿線地域の振興、活性化」などを目的とした延長5.8kmについて、現道の拡幅を行うものである。						
	平成2年度都市計画決定	平成3年度事業化		平成6年度用地着手	平成12年度工事着手		
全体事業費	約340億円	事業進捗率 (平成28年度末予定)	44%	供用済延長	1.8km(4車線供用) ^{平成27年度4車線供用(延長0.9km) (中曽根町交差点～小舟町交差点)}		
計画交通量	21,700～34,300 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C		総費用	(残事業)/(全体事業)	総便益	(残事業)/(全体事業)	基準年度
	(事業全体)	1.1	174/336億円		352/381億円		平成25年度
	(残事業)	2.0	事業費： 維持管理費：	156/314億円 18/22億円	走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	322/349億円 22/22億円 7.5/8.8億円	
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量：	(-10%～+10%) B/C=1.04～1.5		(残事業)	交通量：	(-10%～+10%) B/C=1.8～2.5	
	事業費：	(+10%～-10%) B/C=1.1～1.2			事業費：	(+10%～-10%) B/C=1.8～2.1	
	事業期間：	(+20%～-20%) B/C=1.1～1.2			事業期間：	(+20%～-20%) B/C=1.9～2.1	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内容と一致しないことがある。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は平成25年度評価時点。

※費用及び便益額は、10以上：整数止め、10未満：小数1桁止め、1.0以下：小数第2位止めとする。

※便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は小数1桁止め、ただし、四捨五入で1.0となる場合は、1.0以上か以下がわかるように記載。

5. 対応方針（原案）

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 平成17年度に北蒲原郡紫雲寺町、加治川村が新発田市へ編入。
平成27年度までに4車線化の部分供用を行ったが、未供用区間で混雑が発生しており早期の全線供用が必要。

事業の進捗状況

- 事業の進捗状況：用地進捗率54%、事業進捗率44%（平成28年度末予定）
残事業の内容：小舟町交差点～三日市交差点間の完成4車線化

事業の進捗の見込みの視点

- 残事業区間である小舟町交差点～三日市交差点間（延長4.0km）について、完成4車線化供用に向けて事業を推進する。

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

関係する地方公共団体等の意見

- 地域から頂いた主な意見等：新発田市から交通渋滞の緩和や、物流の効率化に寄与する新発田拡幅事業の早期完成に向けた要望を頂いている。
- 知事の意見：地域の安全・安心確保等のため、事業を継続する必要がある。

対応方針（原案）：事業継続

- 国道7号は、日本海側の広域幹線道路である他、新発田市中心市街の環状道路として重要な役割を担っている。
- 新発田拡幅の整備によって、市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和や沿線地域の振興、活性化など、期待される効果は大きいため事業を継続する。

6. 費用対効果分析実施判定票

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度： 平成28年度

事業名： 国道7号新発田拡幅

担当課： 道路計画課

担当課長名： 東 佑亮

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的に変更がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	地元情勢等の変化がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
内的要因<費用便益分析関係> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	費用便益分析マニュアルの変更がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%※以内]	発生集中交通量の減少がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%※以内]	事業費の増加はない。	<input checked="" type="checkbox"/>
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%※以内]	事業期間の延長はない。	<input checked="" type="checkbox"/>
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3力年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	・前回評価時における感度分析の下位ケース値が基準値を上回っている。 平成25年度感度分析の下位値 [全体事業]・交通量(-10%) B/C=1.04 [残事業]・交通量(-10%) B/C=1.8 ・事業費(+10%) B/C=1.1 ・事業費(+10%) B/C=1.8 ・事業期間(+20%) B/C=1.1 ・事業期間(+20%) B/C=1.9	<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価で費用対効果分析を実施している		<input checked="" type="checkbox"/>
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		