

国道 49号水原バイパス 全線開通 1 年後 の整備効果

小越 千春¹・渋谷 譲¹・長澤 颯哉¹

¹新潟国道事務所 調査課 (〒950-0912 新潟県新潟市中央区南笹口2-1-65)

国道49号水原バイパスは、阿賀野市街地を通過する交通の円滑化、安全性向上等を目的として整備され、2025年6月に全線開通を迎えた。開通により、交通の転換、都市間移動の短縮、事故減少、救急搬送の迅速化、観光振興、新潟県営東部産業団地への通勤環境の改善など、地域にもたらす効果が確認された。本稿では、交通状況調査、ETC2.0プローブデータ、関係機関へのヒアリング結果をもとに、全線開通1年後の整備効果を報告する。また、更なる整備効果を生むため、調査・対策が求められる点について考察する。

キーワード 国道49号、水原バイパス、全線開通、整備効果、交通転換、観光振興、産業振興

1. はじめに

国道49号水原バイパスは、阿賀野市街地を迂回し、新潟市方面との広域連絡を担う延長8.1kmの道路である。(図-1参照)旧国道49号(以下、旧道)は市街地内を通過するため、慢性的な混雑、事故、騒音などの課題を抱えていた。これらの問題の解決と広域ネットワークの機能強化を目的に水原バイパスは整備が進められてきた。

水原バイパスは、令和4年12月に部分開通した後、令和7年6月に全線開通を迎えた。部分開通時点でも一定の

整備効果が確認されたが、未開通区間の存在等により、交通の集中や迂回が生じる箇所も残されていた。全線開通後は、バイパスとしての機能が全体で発揮され、地域交通や救急活動等に対してより広域な効果が現れている。

本稿では、工事着手以降の歩みを整理したうえで、全線開通1年後に確認された整備効果を交通量の転換、移動時間短縮、安全性向上、救急活動支援、観光振興、雇用・企業活動の支援の観点から報告する。

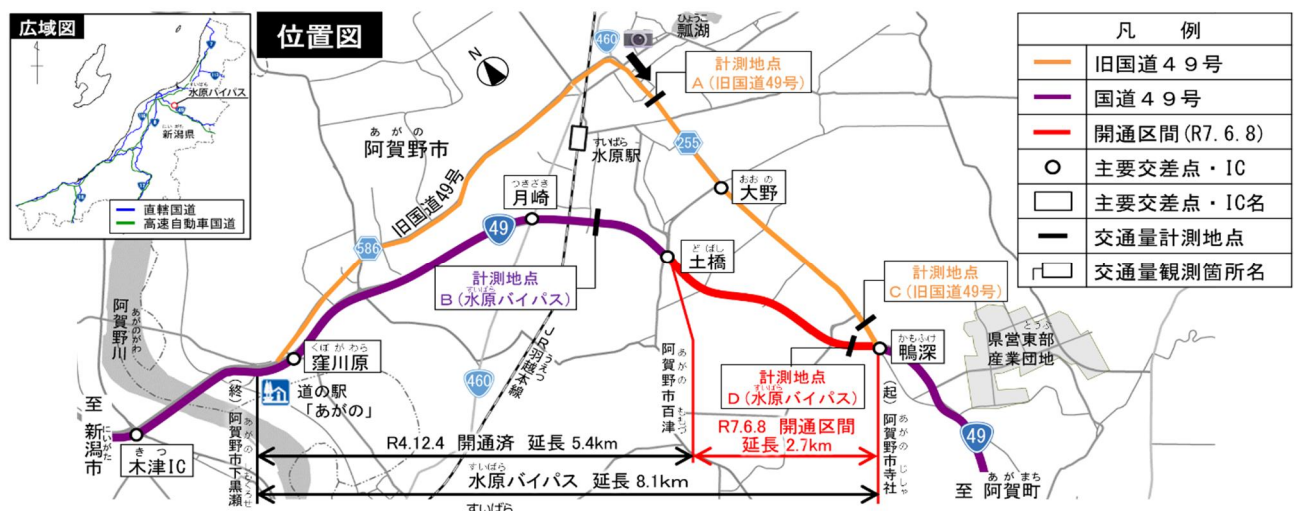


図-1 水原バイパス概要及び路線分担率観測箇所図

図-4 観測地点周辺図

部分開通時には交通量の変化が少なかった鴨深交差点についても、全線開通により、部分開通時と比べて3500台/12h減少し、開通前と比べて4700台/12h減少した。大型車については、より減少傾向が見られた。(図-5,6参照)部分開通時に混雑が見られた大野交差点についても、「混雑がなくなりスムーズに通行出来るようになった」との声が利用者から得られた。

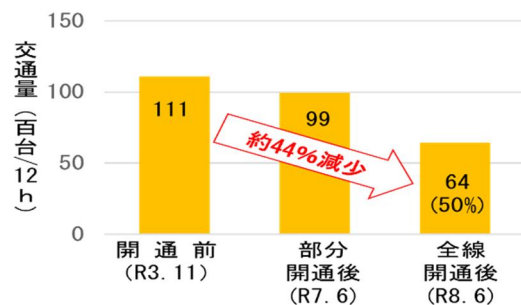


図-5 鴨深交差点での12時間交通量の変化

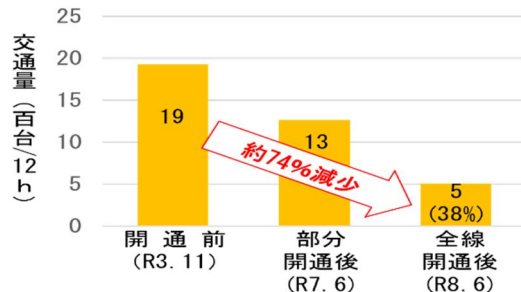


図-6 鴨深交差点での12時間交通量の変化(大型)

(2) 降雪日における都市・地域間移動距離の短縮

全線開通により新潟市(江南区)～阿賀野市間や阿賀野市内での旅行速度が上昇した。(図-7参照)その効果は道路が混雑しやすい冬期でも明確に見られた。

降雪日における新潟市から阿賀野市安田支所間の平均旅行速度は約5km/h上昇し、平均所要時間は約9分短縮した。(図-8参照)

周辺企業からは「旧道では信号待ちや低速走行車両、積雪による遅延が生じやすかったが、全線開通により、安定した所要時間が確保された」との声が寄せられた。

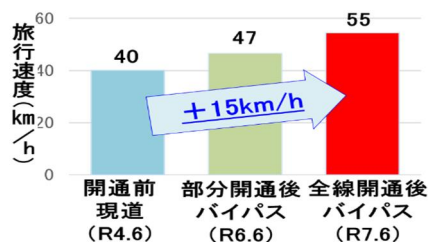


図-7 鴨深～木津の旅行速度

※出典：ETC2.0プローブデータ 開通前は、部分開通後についてはその月の平日平均、全線開通後については6.9～6.27の平日平均

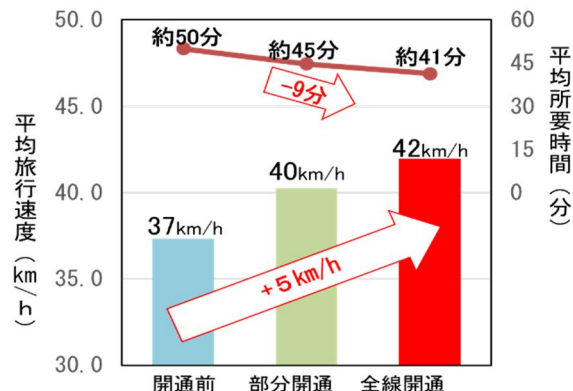


図-8 降雪日の朝ピーク(7時～9時)における 新潟市役所→阿賀野市役所安田支所間の平均速度と所要時間

※ETC2.0プローブデータ 各年の12月～2月の平均(開通前 2021年度、部分開通時 2024年度、全線開通時 2025年度(経路は図-9参照))



図-9 平均旅行速度・所要時間の算定区間

(3) 安全な走行環境の確保

水原バイパスの開通により、旧国道49号の事故件数は開通前より約6割(8件/年)減少した。(図-10参照)阿賀野警察署からは「バイパス開通により周辺の交通量が減少し、地域の安全性が向上した」との声が寄せられた。

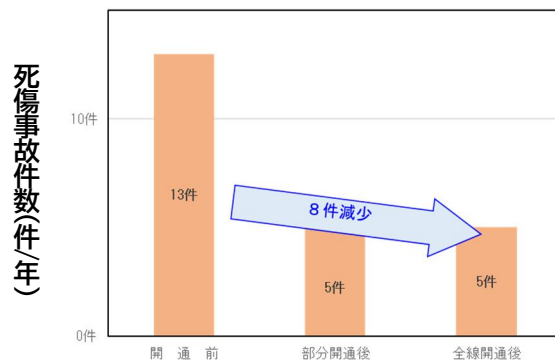


図-10 旧国道49号で発生した死傷事故件数

※ 出典：2024.12.31以前はイタルダデータ、2025.1.1以降は阿賀野警察署資料 集計期間：開通前 2021.6.5～2022.6.4、部分開通時 2024.6.8～2025.6.7、全線開通時 2025.6.9～2026.6.8

(4) 迅速な救急救命活動の支援

全線開通により、地元消防署からは「水原バイパスが新潟方面への救急搬送の主要経路となっており、脳梗塞など発生直後の迅速な対応が必要な患者の救命率向上や後遺症軽減に貢献している」「消防活動における安田地区への所要時間も短縮した」との声が寄せられた。また、バイパス上での事故の際、ドクターヘリが着陸して負傷者対応にあたった事例があり、道幅が広い水原バイパスの利点が生かされていた。



図-11 阿賀野市周辺の第三次医療施設の位置図

(5) 観光振興

旅行業者の情報(※1)によると、新潟市に寄港するクルーズ船のツアーの目的地として、阿賀野市内安田地区の文化施設などが選ばれている。水原バイパスは、観光地へのアクセス向上や滞在時間の確保にも寄与している。

a) クルーズ船インバウンド客の取り込み支援

観光関係者からは、クルーズ船の寄港地ツアーにおいて「半日程度しか観光時間がないため、道が分かりやすく、時間短縮できるバイパスの存在が観光を後押しする」との声が寄せられた。水原バイパスが誘客拡大に向けた基盤整備として期待されている。

b) 観光バスツアーの利用

観光バスを運行する企業からは「移動時間が短縮したことで滞在時間を長く確保でき、ツアー利用者の満足度向上につながっている」との声が寄せられた。水原バイパスは単なる移動経路ではなく、地域振興にも寄与している。



図-12 クルーズ船が接岸する港と阿賀野市の位置

(6) 産業の振興

地域産業の観点でも、輸送等での移動時間の短縮に寄与している。

a) 輸送時間の短縮

水原バイパスの起点付近には新潟県営東部産業団地(以下、東部産業団地)が立地している。東部産業団地内の企業からは、「市街地の渋滞が解消し、輸送がスムーズになった。新潟・新発田方面への輸送が便利になったと感じる」、「市内での商品の輸送において、時間短縮や安全性向上などの効果を感じる」、「遠方への輸送の際の、新潟亀田ICまでのアクセス性が向上した」などの声が寄せられ、水原バイパスの開通が業務の効率化をもたらしていることが確認出来た。

b) 東部産業団地への企業誘致

水原バイパスの工事が着工した平成17年以降、東部産業団地へ立地する企業数は増加を続けており、R7年には24社となった。(図-13参照)阿賀野市からは「物流利便性や広域アクセス性の向上により、企業立地環境の魅力が高まった」との声をいただいた。

c) 通勤時間の短縮

ヒアリングに参加していただいた多くの企業から「通勤時間が5～10分程度短縮した」との声が寄せられた。

■ 県営東部産業団地への企業立地状況



図-13 東部産業団地に立地する企業数の推移

※出典：阿賀野市提供資料 (R8.7時点)

(7)雇用の創出

雇用面では、東部産業団地及び周辺企業のいくつかから、今後の雇用増に対する期待の声を聞くことが出来た。「依頼先の派遣会社では阿賀野市を勤務候補に加えたいという希望者が増えていると聞いている。」、「通勤時間短縮を理由の1つとする採用希望者がいた。」などである。

東部産業団地及び周辺企業側からは「通勤圏が広がった」「居住地の選択肢が増えた」との声もあり、今後の人材確保や企業立地において重要な基盤になると考えられる。図-14に朝ピーク時の通勤20分圏の拡大状況を示す。

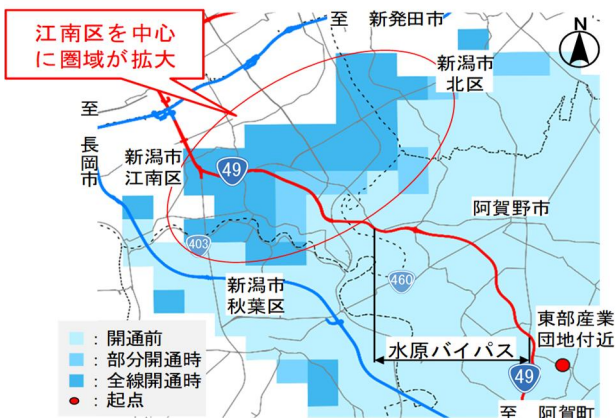


図-14 通勤20分圏域の拡大

※出典：ETC2.0プローブデータ 7時～9時の平日平均（開通前 2022年10月、部分開通時 2024年10月、全線開通時：2025年10月）

4. より良い水原バイパスに向けて

多数の整備効果が確認された水原バイパスだが、今後も、利便性を維持するために調査・対策の検討が必要だと思われる事例を、ヒアリングで得られた声をもとに紹介・考察する。

a) 観光振興・雇用創出への更なる寄与

図-15に阿賀野市への観光入込客数と新潟港へのクルーズ船の寄港数の近年の変化を示す。どちらのデータについても近年増加傾向が見られている。ヒアリングでは、水原バイパスの開通による阿賀野市へのアクセスの向上が、観光する際の利便性を高めていることが期待されていたが、今後は阿賀野市内への誘客に対しても水原バイパスの整備が寄与するよう取り組む必要があると考える。官民連携で阿賀野市内の観光地の魅力と新潟市内からのアクセス向上について広報し、更なる観光振興を図っていくなど、関係者同士が一体となった取り組みが生まれていくことが望ましい。

雇用創出の面では、ヒアリングで「水原バイパスの整備

によって新潟市方面からの就業者数・求職者数が増加した」と答えた企業があり、今後の更なる効果が期待される。

また、観光・雇用面の調査を通じて、全線開通の効果が道路利用者に十分に周知されていないことが予想された。実際ヒアリングでも、安野町から安田地区への移動について、「旧道の方が早いと思っていたが実際利用してみると旧道よりも便利だった」という声も聞かれた。このような、阿賀野市民でも水原バイパスの効果に後から気付く事例があることを考慮すると、新潟市民やツアー関係者は水原バイパスの整備効果を部分的でしか認知出来ていないと考えられる。これらの人々の旅行先や勤務地の候補として阿賀野市内が選択肢に入ってくるよう、より一層整備効果の周知を図っていく必要があると考える。

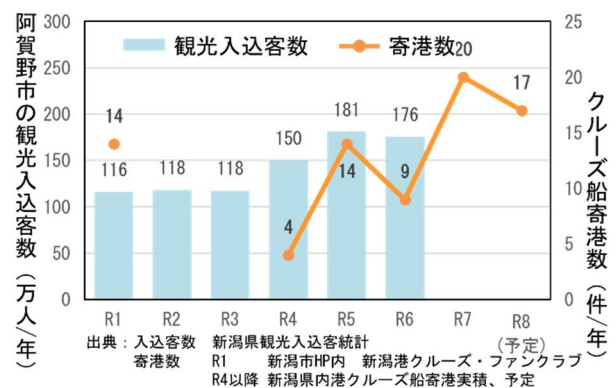


図-15 阿賀野市への観光入込客数と新潟港へのクルーズ船寄港数

b) 混雑箇所について

全線開通に伴い、旧道区間を中心に多くの混雑緩和が見られた。ただ新たに開通した水原バイパス区間では、「道の駅あがの」「窪川原」「月崎」「鴨深」の4箇所が、ヒアリング調査の中で混雑が見られる交差点として挙げられた。「道の駅あがの」と「窪川原」については、「交差点同士の間隔が短く、旅行速度の低下が見られる」、「月崎」では「商業施設の進出等もあり従道路側での混雑が見られる」、「鴨深」では「バイパスから従道路側への右折がしにくい」といった声が得られた。

一方で、ヒアリングではこれらの交差点について、「混雑する時間帯もあるが、新潟市内の主要な混雑箇所と比べるとその度合いは低く、気になるほどではない」などといった声が得られた。特に混雑の報告が多い「窪川原」、「道の駅あがの」については全線開通後に緩和傾向となっているとの調査結果もあり、引き続き交通状況を注視し、ハード・ソフト両面での対策の必要性を検討していくことが求められる。

c) 交通事故について

水原バイパス区間での死傷事故は全線開通後の1年間で6件発生している。ヒアリングでは、新規開通区間で事

故が発生しかねない箇所として、狭い沿道が乗り入れる信号機のない交差点が挙げられた。

事故の内容としては、前方不注意による追突事故が半数を占めている。(表-2参照)走りやすい道路となった以上、ドライバーの気が緩み易くなっていることが予想される。今後も事故件数の変化と原因について引き続き調査を続けていく必要がある。

表-2 水原バイパス区間での死傷事故

発生日時	発生場所	事故内容	原因
7/9 20:11	土橋交差点	交差点内衝突	動静不注意
8/1 8:12	月崎交差点	追突	前方不注意
9/9 7:46	福田地内	追突	脇見
9/27 20:39	月崎交差点	追突	飲酒運転
12/31 11:53	鴨深交差点 付近	出会い頭	安全不確認
2/24 14:30	小境地内	追突	前方不注意

※阿賀野警察署提供資料

5. これからの水原バイパス

暫定二車線で開通した水原バイパスだが、更なる需要に対応するため4車線化の構想がある。実現し交通容量が増えることで、窪川原などでの混雑の緩和・追突などの交通事故の減少・観光や雇用に期待が出来ると考える。これについては、ニーズや交通状況を考慮しつつ検討を進めていく必要がある。

6. おわりに

国道49号水原バイパスの全線開通により、旧道からバイパスへ交通が転換し、市街地の混雑緩和、事故減少、広域移動の時間短縮が確認された。その他、安定した所要時間の確保、救急搬送の迅速化、観光地へのアクセス向上、地場産業や企業活動、雇用への支援は、地域にとって大きな整備効果である。

一方で、全線開通した水原バイパスでは一時的な混雑や事故の発生なども見られる。今後は、交通状況を注視しつつ、必要な安全対策・交通運用改善を進めることで、バイパスの効果をさらに高めていくことが重要である。また、バイパス開通による効果をより発現させるため、引き続き調査・広報活動を続けていくことが求められる。

参考文献(※1)

- 1) シーボーン日本地区販売代理店 セブンスリーゼーションズ株式会社
[クルーズ船オブショナルツアー_シーボーン_安田瓦.pdf](#)

謝辞：本論文の執筆にあたり、関係者の皆様に情報提供等多大なご協力をいただきました。ここに厚く感謝申し上げます。