

道路事業の再評価説明資料

〔一般国道７号新新バイパス〕

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、

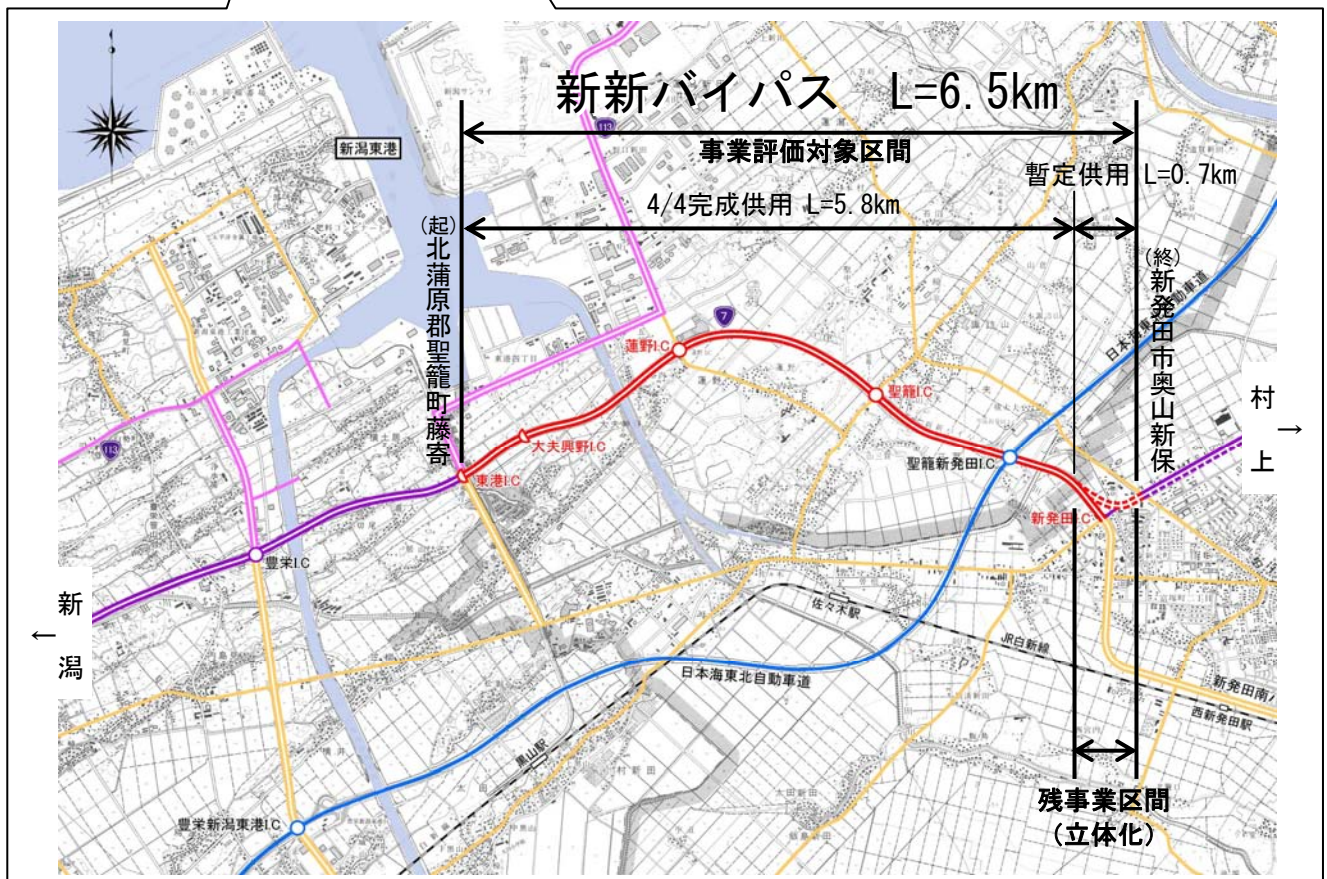
○慢性的な交通渋滞の緩和

○地域ネットワークの形成 など

を目的として、国道7号の北蒲原郡聖籠町藤寄きた かん ばらぐん せいろう まち ふじよせから新発田市奥山新保間しば たし おくやましんぼについてバイパス整備を行うものである。現在、新発田 I.C の立体化に向けて事業を実施中である。

注) 新々バイパスとしては新潟市海老ヶ瀬～新発田市奥山新保間 (L=17.2km) であるが、新潟市海老ヶ瀬～北蒲原郡聖籠町藤寄間 (L=10.7km) は平成8年度に事業が完了しているため、今回の事業評価対象区間は北蒲原郡聖籠町藤寄～新発田市奥山新保 (L=6.5km) とする。

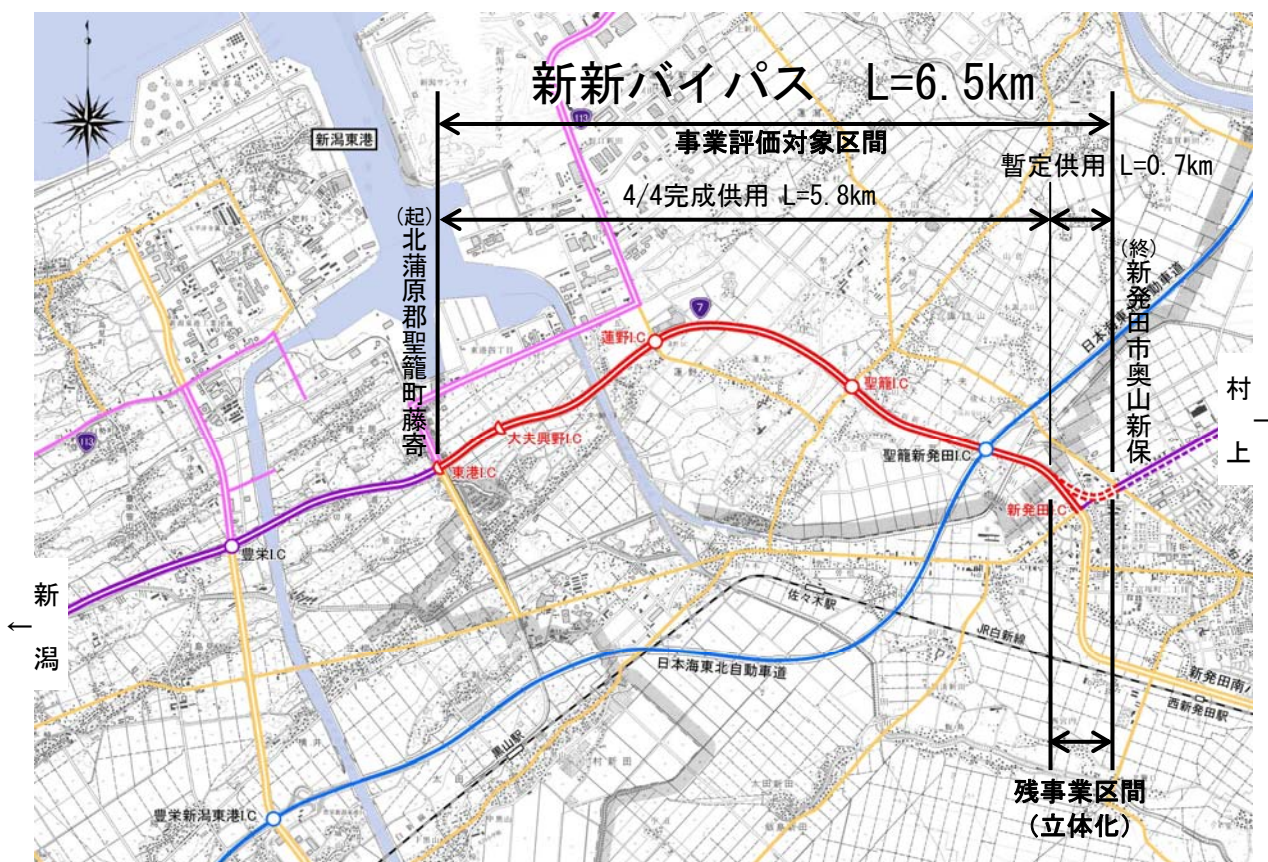
【位置図】



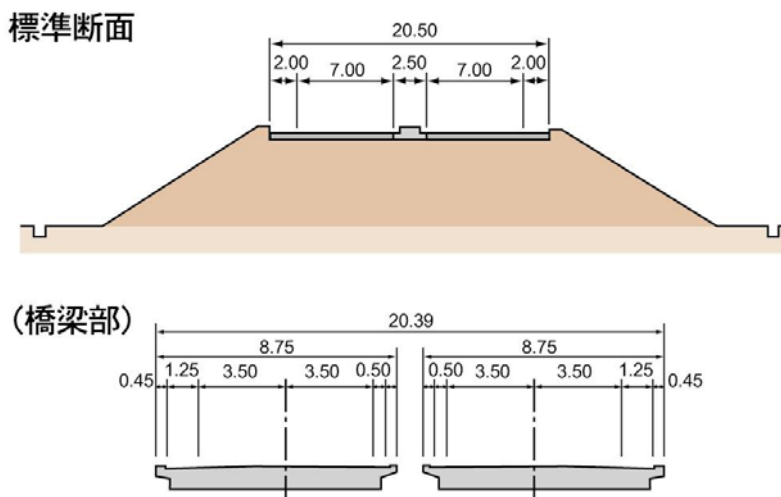
2) 事業の概要

●事業名：新新バイパス	●延長：6.5km
●起終点：(起)新潟県北蒲原郡聖籠町藤寄 きたかんばらぐんせいりょうまちふじよせ (終)新潟県新発田市奥山新保 しばたしおくやましんぼ	●ルート承認：昭和46年度
●事業化：昭和46年度	●都市計画決定：昭和56年度
●用地着手：昭和57年度	●工事着手：昭和58年度
●全体事業費：約340億円	

【路線図】

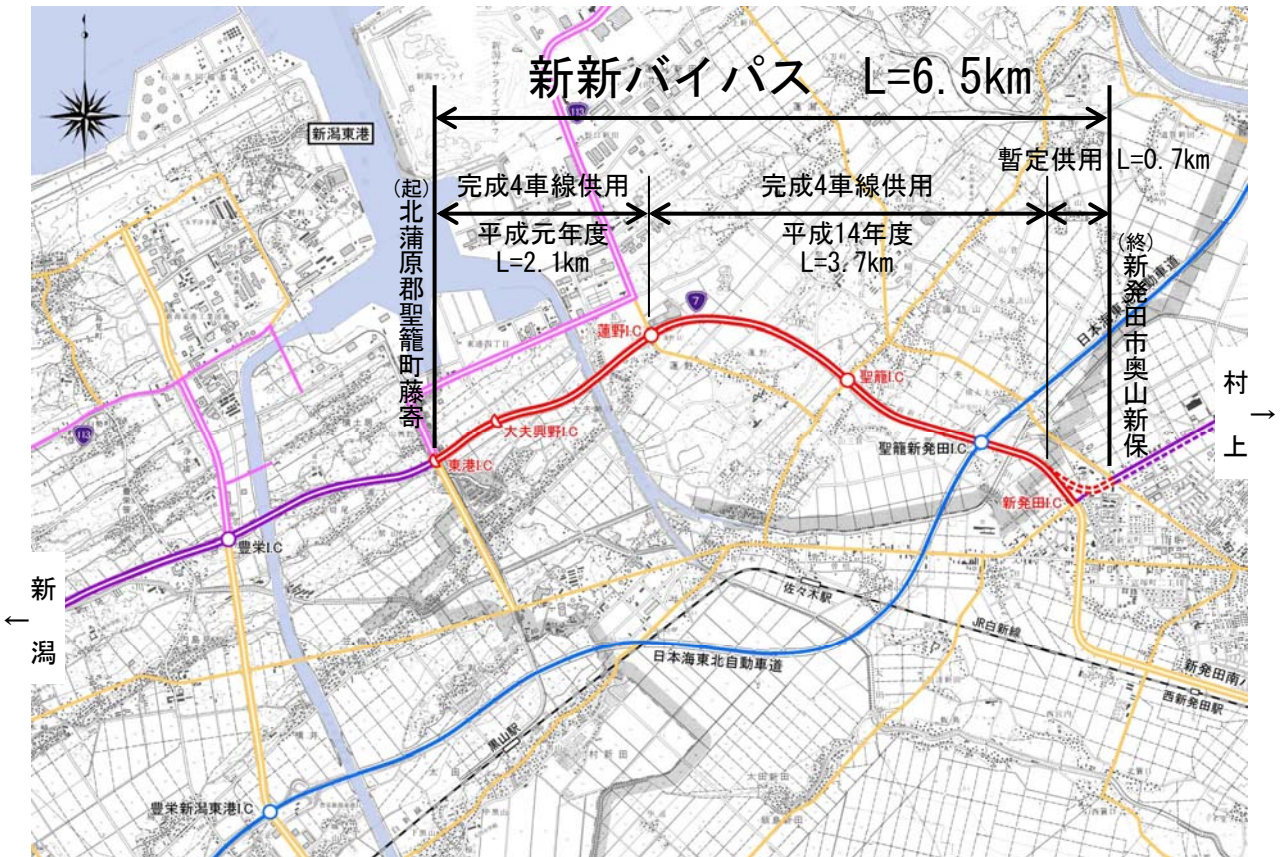


【横断図】



3) 事業の経緯

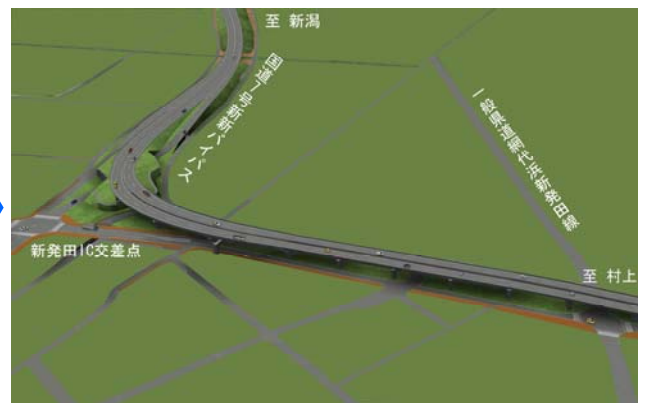
年度	主な経緯	年度	主な経緯
S46	ルート承認	H元	完成4車線供用(東港I.C~蓮野I.C)
S46	事業化	H元	暫定2車線供用(蓮野I.C~新発田I.C)
S56	都市計画決定(東港I.C~新発田I.C)	H6	聖籠I.C立体化
S57	用地着手	H12	事業再評価(指摘事項なし、継続)
S58	工事着手	H14	完成4車線供用(蓮野I.C~新発田I.C)



【残事業区間 平面図】

〔現況〕

〔計画〕



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。
		□現道又は並行区間における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ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=3.4 (事業全体の費用対効果)
 - B/C=6.4 (残事業の費用対効果)

I. 活力

- (1) 円滑なモビリティの確保
 - ・費用便益分析対象エリアの渋滞損失時間の削減量(削減額)=約18万人時間/年(約7億円/年)
(整備なし 約736万人時間/年 → 整備あり 約718万人時間/年)
(整備なし 約252億円/年 → 整備あり 約245億円/年)
 - ・混雑時旅行速度が13.8km/hである区間の旅行速度の改善が期待される。
(現況 約13.8km/h → 整備後 約42.8km/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23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46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東港からのアクセス向上が見込まれる。
(現況 約18分 → 整備後 約15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
 - ・地域高規格道路である「新潟東西道路」の一部区間を形成する。
 - ・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)

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17分: 聖籠新発田I.C~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1,800t-CO₂/年
(整備なし 約173,500t-CO₂/年 → 整備あり 約171,700t-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613t-NO₂/年 → 整備あり 約604t-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59t-SPM/年 → 整備あり 約58t-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。

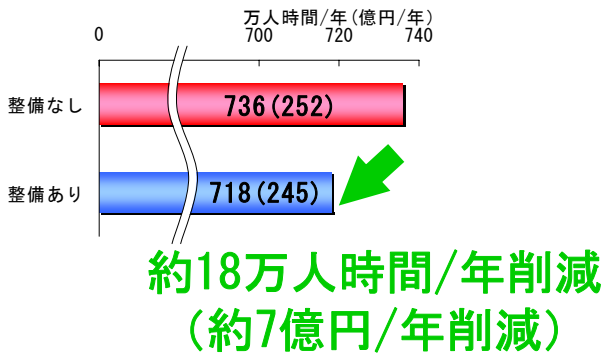
I. 活力

(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

○残事業区間の完成により費用便益分析対象区間の渋滞損失時間（額）が約18万人時間/年（約7億円/年）削減される。

[渋滞損失時間（額）の削減]

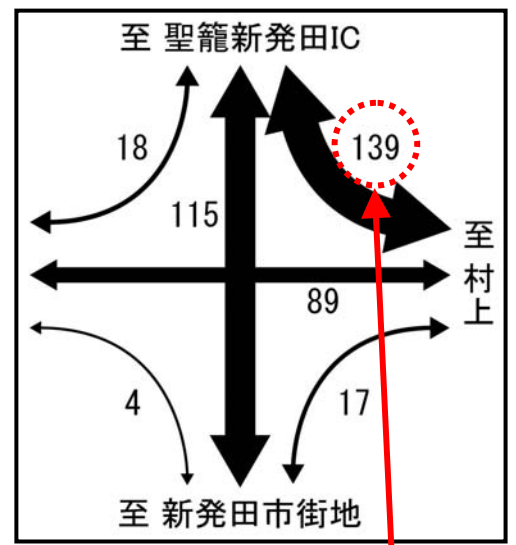


※費用便益分析対象エリアでの算定値



[最大渋滞長]

[新発田IC交差点方向別交通量（平日）]



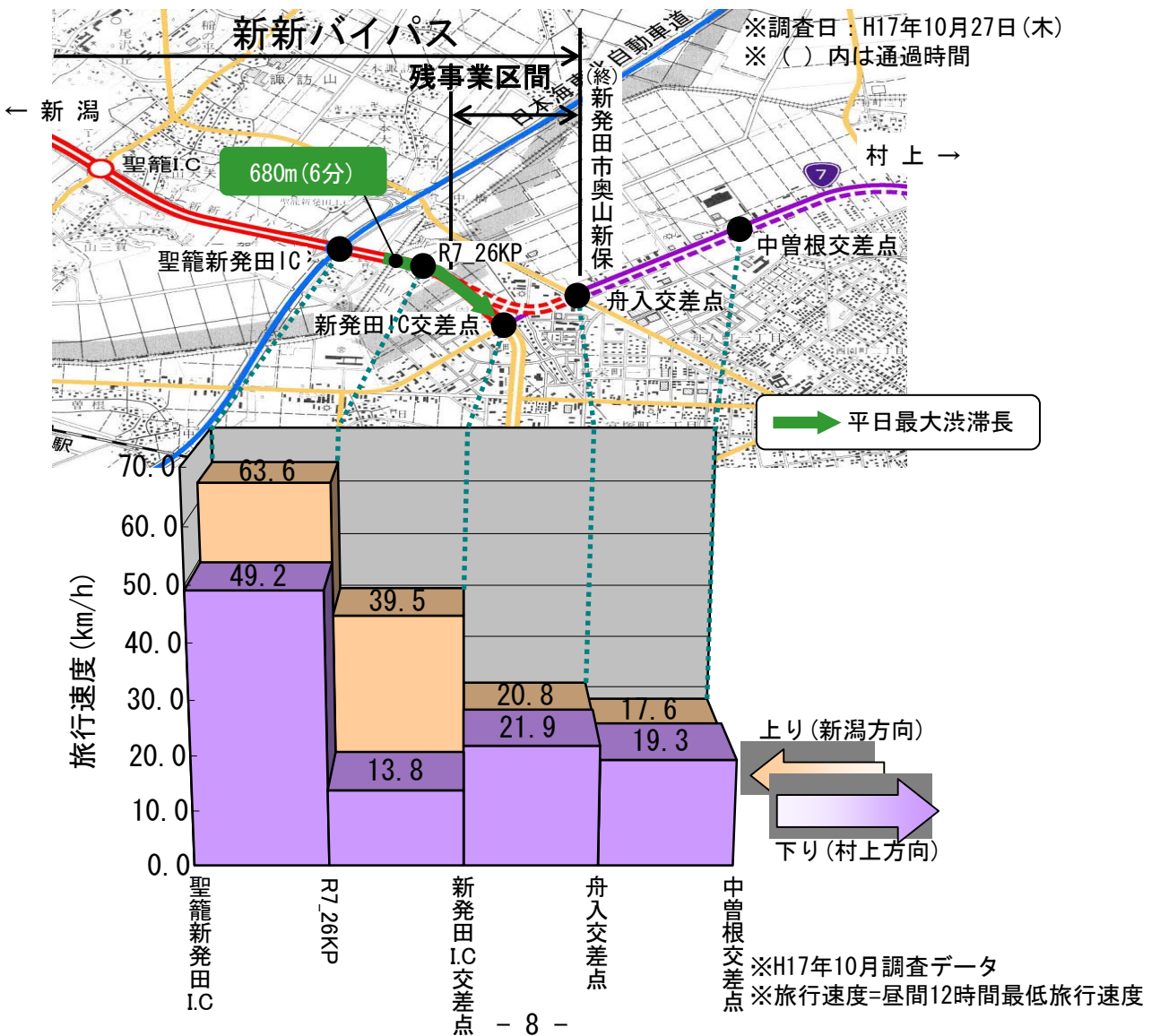
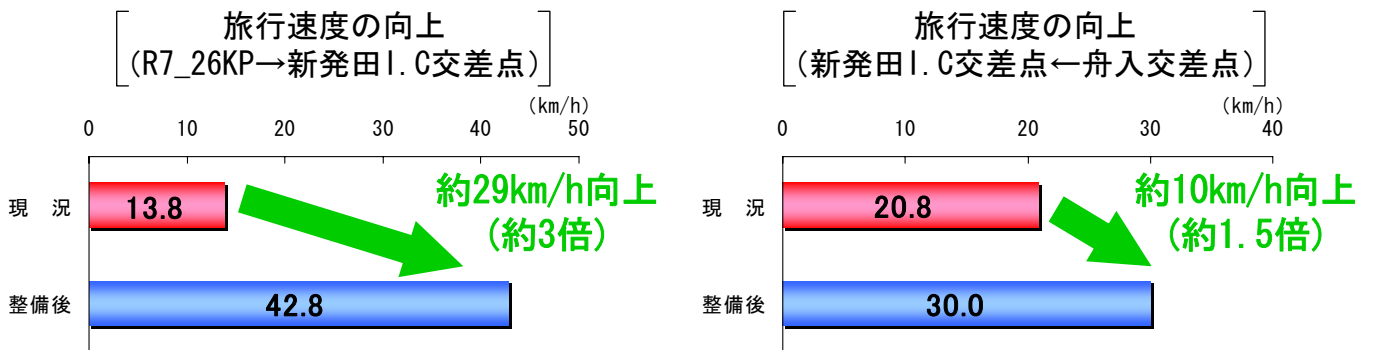
国道7号方向の交通量が最も多い

→ 平日最大渋滞長
→ 休日最大渋滞長

※平日調査日：H17年10月27日(木)
休日調査日：H17年10月23日(日)
※()内は通過時間

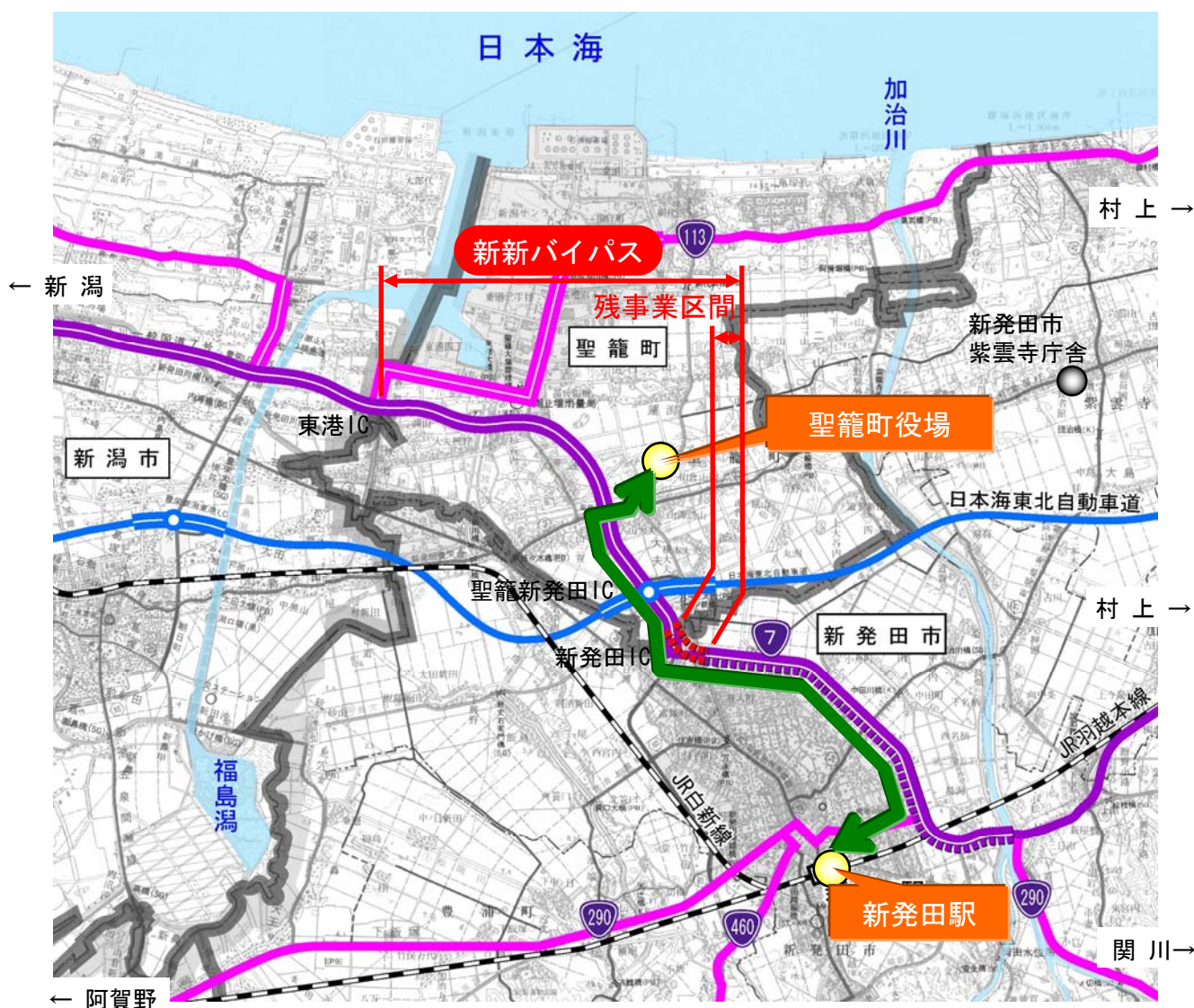
●現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される

○国道7号新発田IC交差点部の混雑時の旅行速度は、R7_26KP→新発田I.C交差点間が約13.8km/h、新発田I.C交差点←舟入交差点間が約20.8km/hとなっている。
 ○残事業区間の完成により新発田IC交差点部の交通負荷が軽減され、旅行速度の改善が期待される。

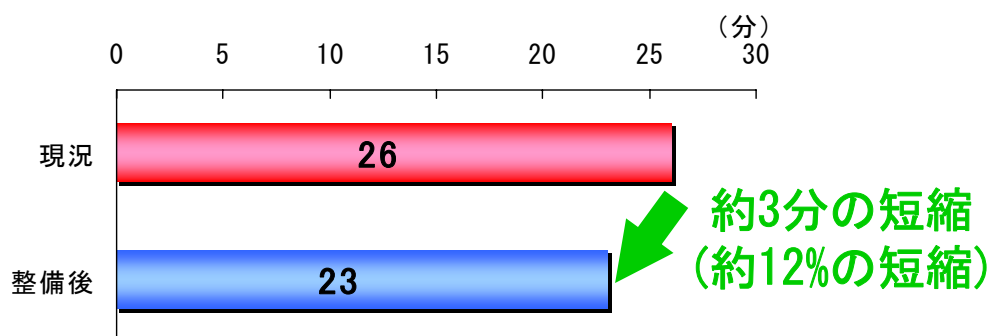


●新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる

○残事業区間の完成により新発田I.C交差点での渋滞が解消し、聖籠町等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。



[聖籠町役場～新発田駅の所要時間]



※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

●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

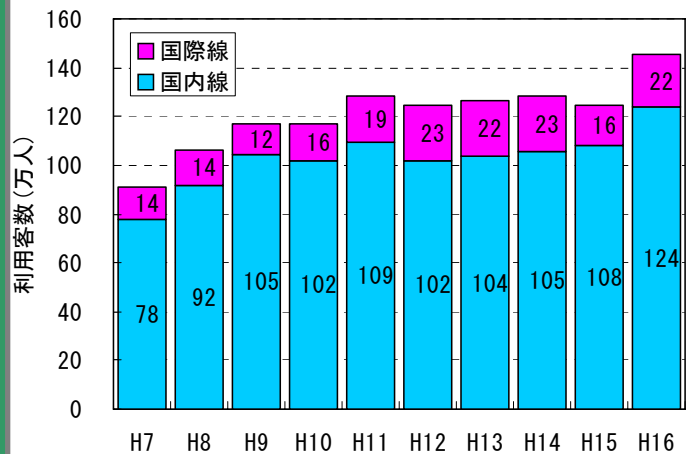
○残事業区間の完成により新発田I.C交差点での渋滞が解消し、新発田市等から第二種空港である新潟空港へのアクセス向上が見込まれる。

[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年には中越大震災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)



(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

○残事業区間の完成により新発田I.C交差点での渋滞が解消し、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]

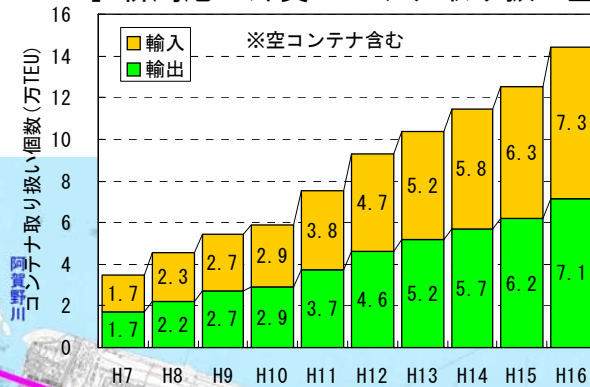


↑主に国内外の旅客航路ターミナルを有する交流拠点。

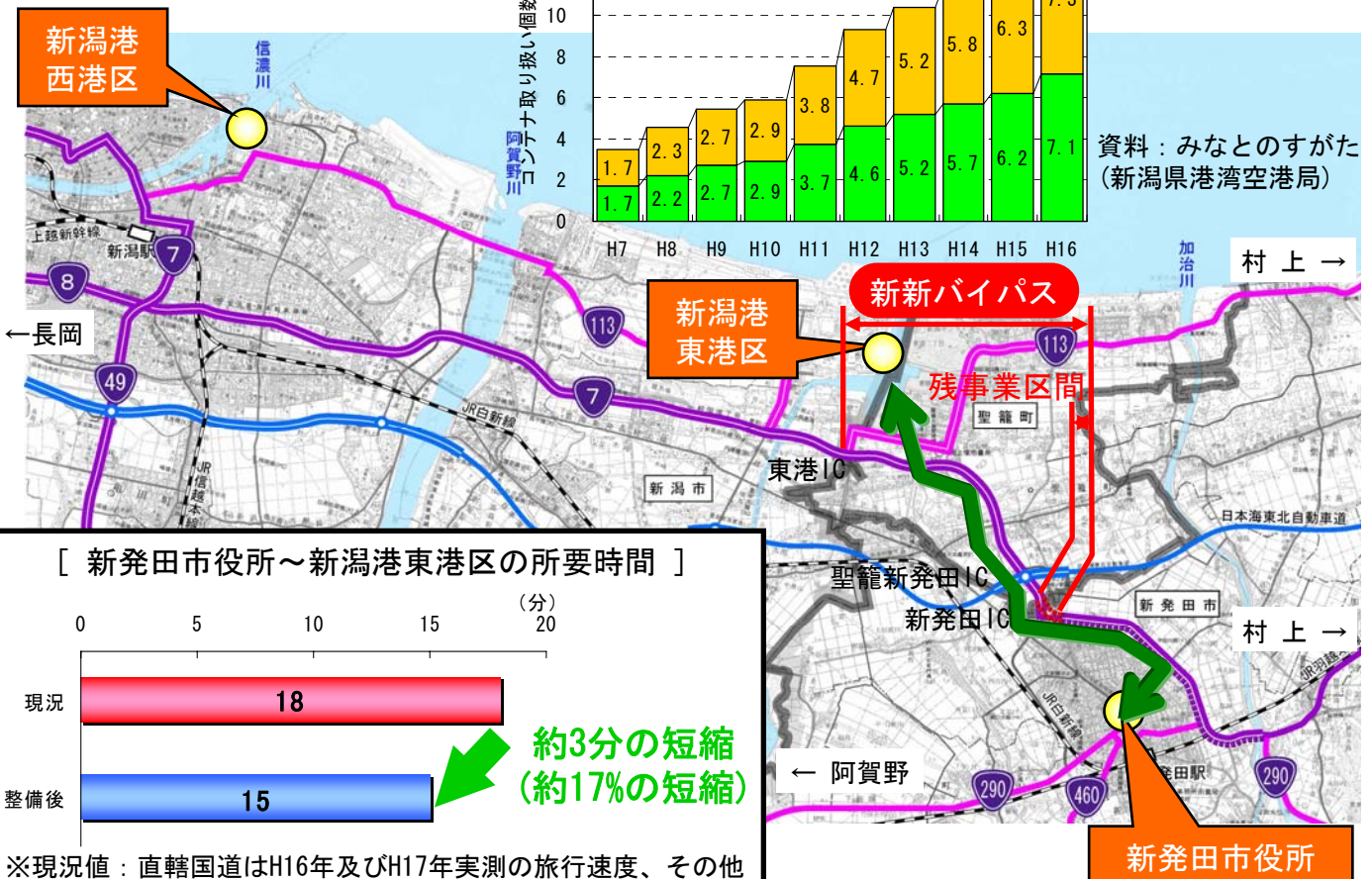


↑外貿コンテナ基地があり、周辺に905haの工業地帯が広がる物流拠点。

[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)



(3) 国土・地域ネットワークの構築

●地域高規格道路の位置づけあり

○当該路線は内陸側の東西主要幹線として地域高規格道路「新潟東西道路」の一部区間を形成している。

[新潟東西道路の概要]



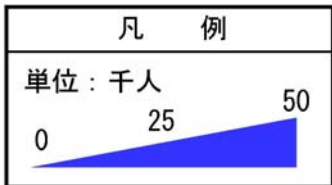
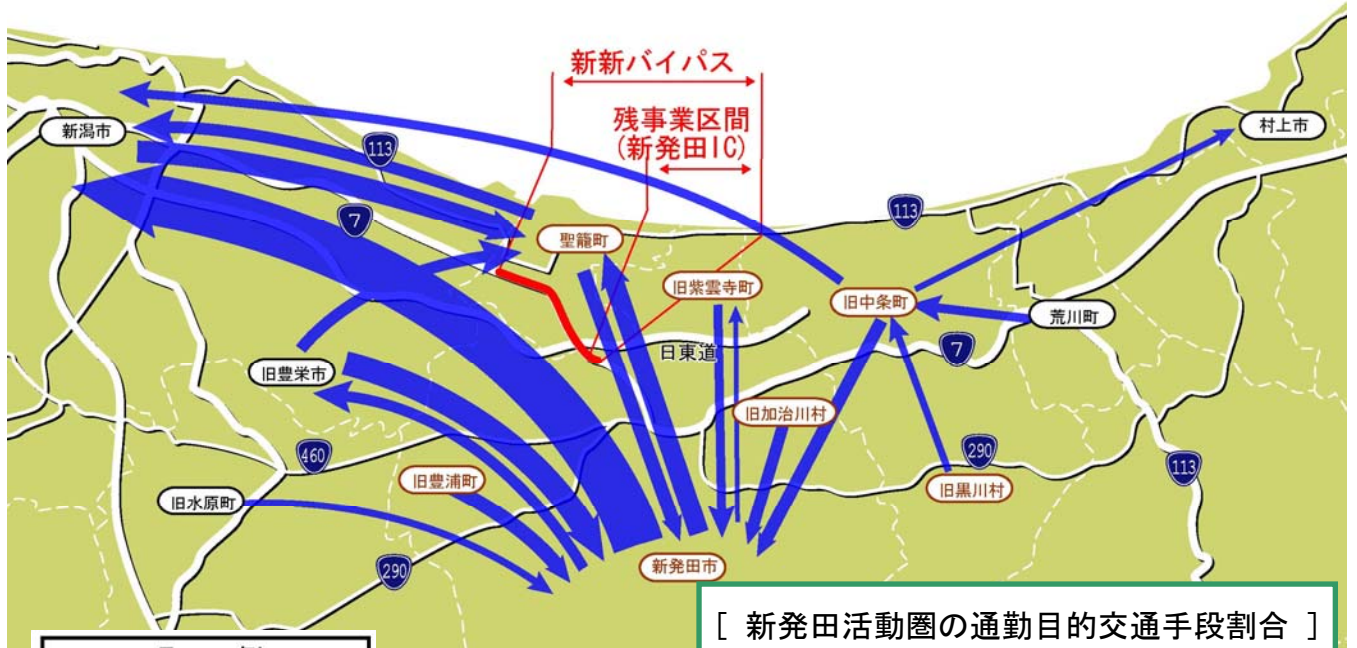
[新潟東西道路の指定状況]

指定年月日	指定種別	指定内容				備考
		延長	起点	終点	その他	
平成10年 6月16日	計画路線	40km	新潟市	北蒲原郡聖籠町	路線機能：連携	
平成10年12月18日	整備区間	36km	新潟市	北蒲原郡聖籠町	事業主体：国土交通省	区間名：一般国道116号 新潟西バイパス 区間名：一般国道7,8号 新潟バイパス 区間名：一般国道7号 新新バイパス

● 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる

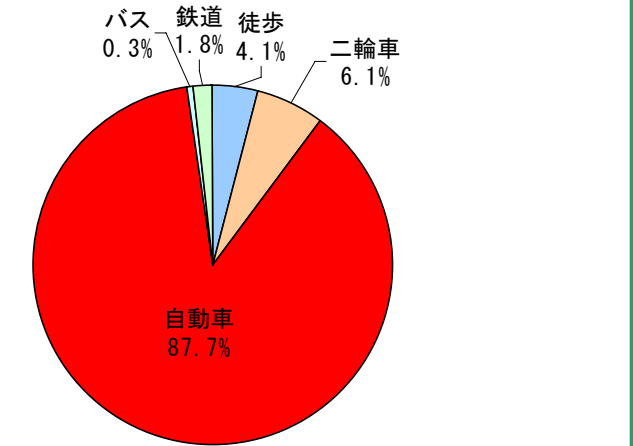
- 周辺市町村と新発田市とは通勤等での繋がりが強かつ自動車の依存が高い。
- 残事業区間の完成により国道7号の主要幹線としての機能がさらに強化され、沿線市町村から新発田市へのアクセス向上が見込まれる。

[新発田活動圏関連の通勤動向]



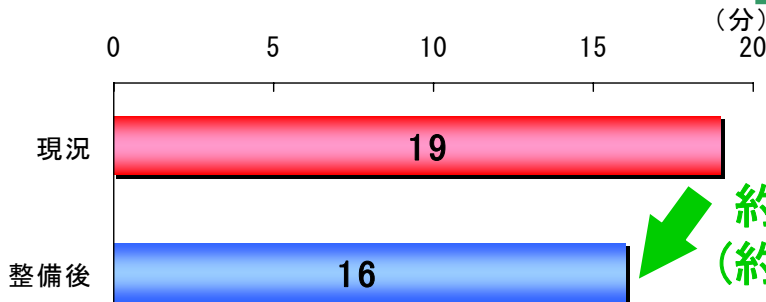
資料：H12年国勢調査
 ※図中の着色地区名＝新発田活動圏
 ※新発田市、旧豊浦町、旧加治川村、旧紫雲寺町、
 聖籠町、旧中条町、旧黒川村に関連した動向、
 かつ500人以上を表示

[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

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。
- 残事業区間の完成により新発田I.C交差点での渋滞が解消し、県北地域等の広域から新県立新発田病院へのアクセス向上が見込まれる。

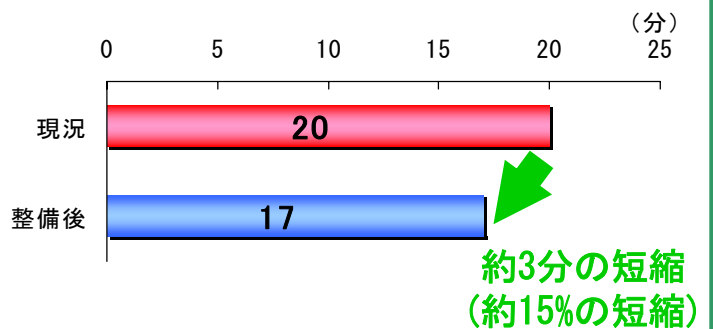
[新県立新発田病院の概要]



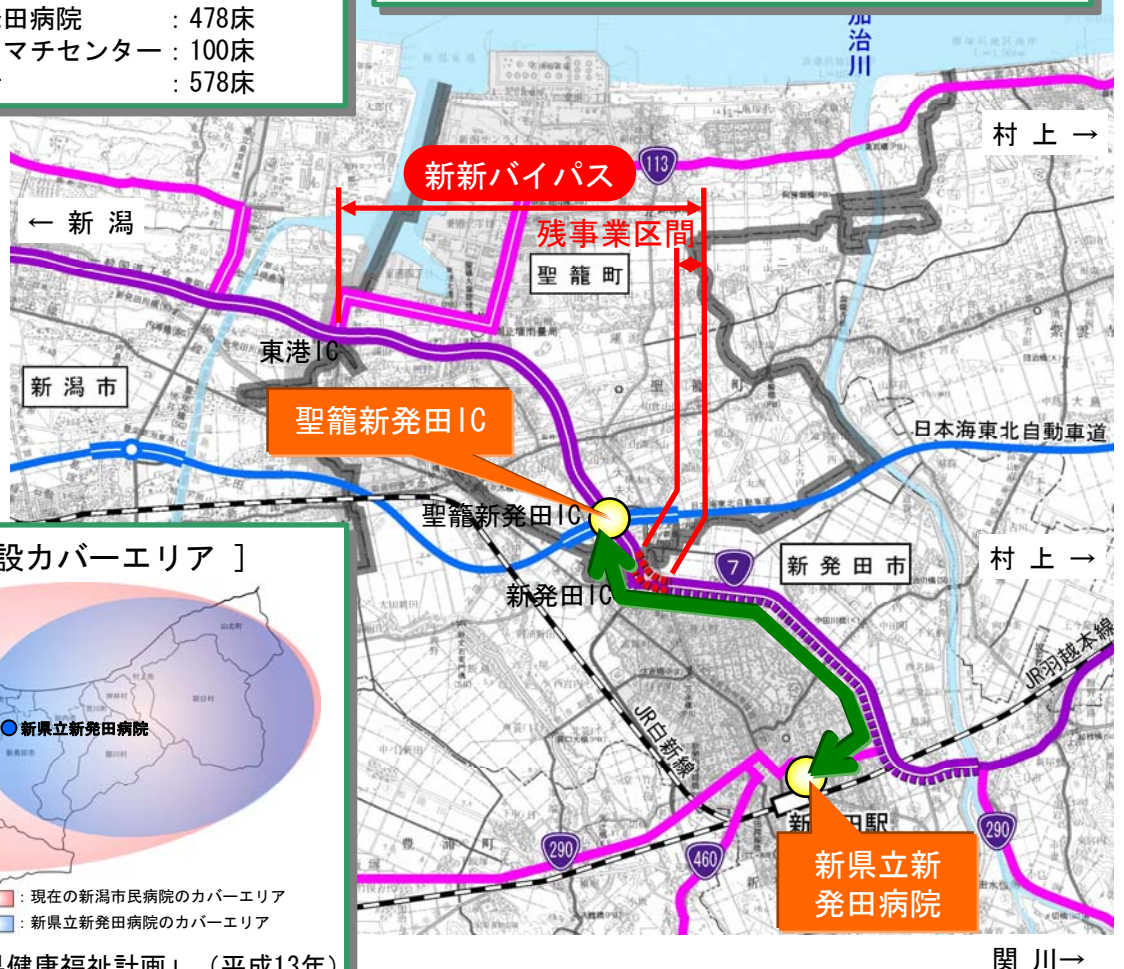
- 建物面積 新発田病院 : 39,431m²
リウマチセンター : 7,260m²
合計 : 46,691m²
- 病床数 新発田病院 : 478床
リウマチセンター : 100床
合計 : 578床

[聖籠新発田I.C～

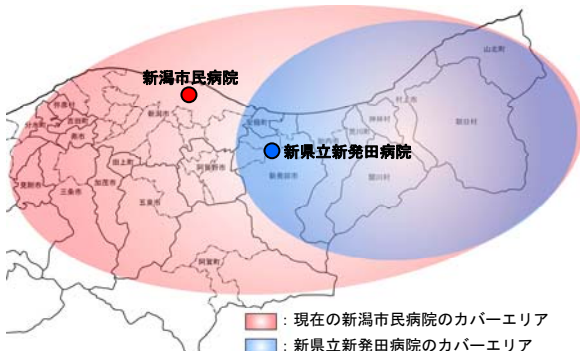
新県立新発田病院の所要時間]



※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]



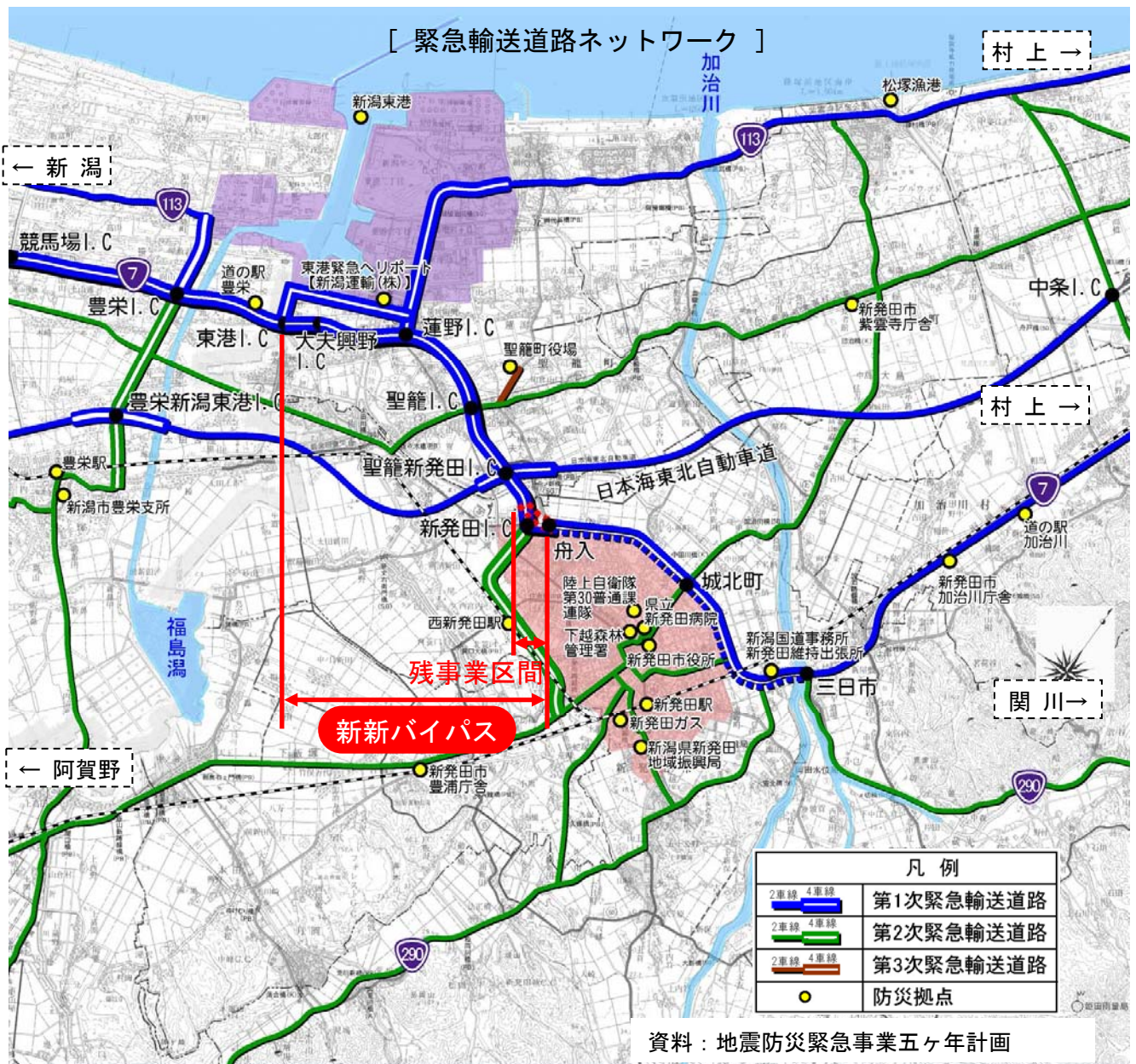
※資料：「新潟県健康福祉計画」（平成13年）

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。



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

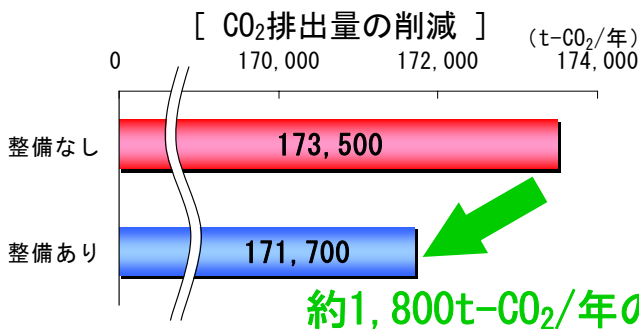
(1) 地球環境の保全

- 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

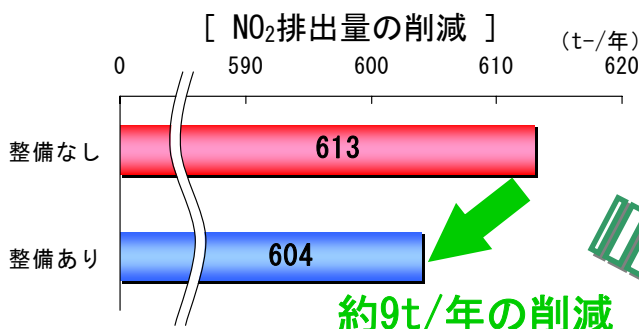
○残事業区間の完成により、CO₂排出量は約1,800t-CO₂/年削減される。
 ○残事業区間の完成により、NO₂排出量が約9t/年、SPM排出量が約1t/年削減される。



×15個

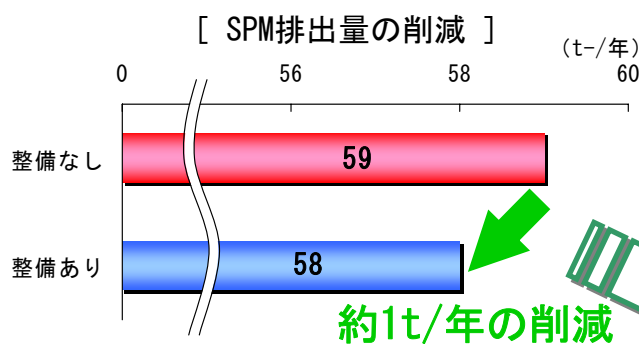
新潟スタジアムビッグスワンの敷地約15個面分のブナ林が1年間に吸収するCO₂量に相当

※ブナ林CO₂吸収量33t/ha・年
 ※新潟スタジアム3.67haで換算



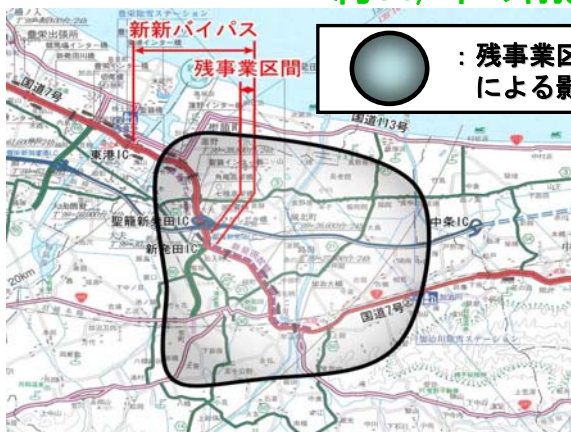
大型車約3,400台が新潟-東京間を往復して排出されるNO₂の量に相当

※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1万本分の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

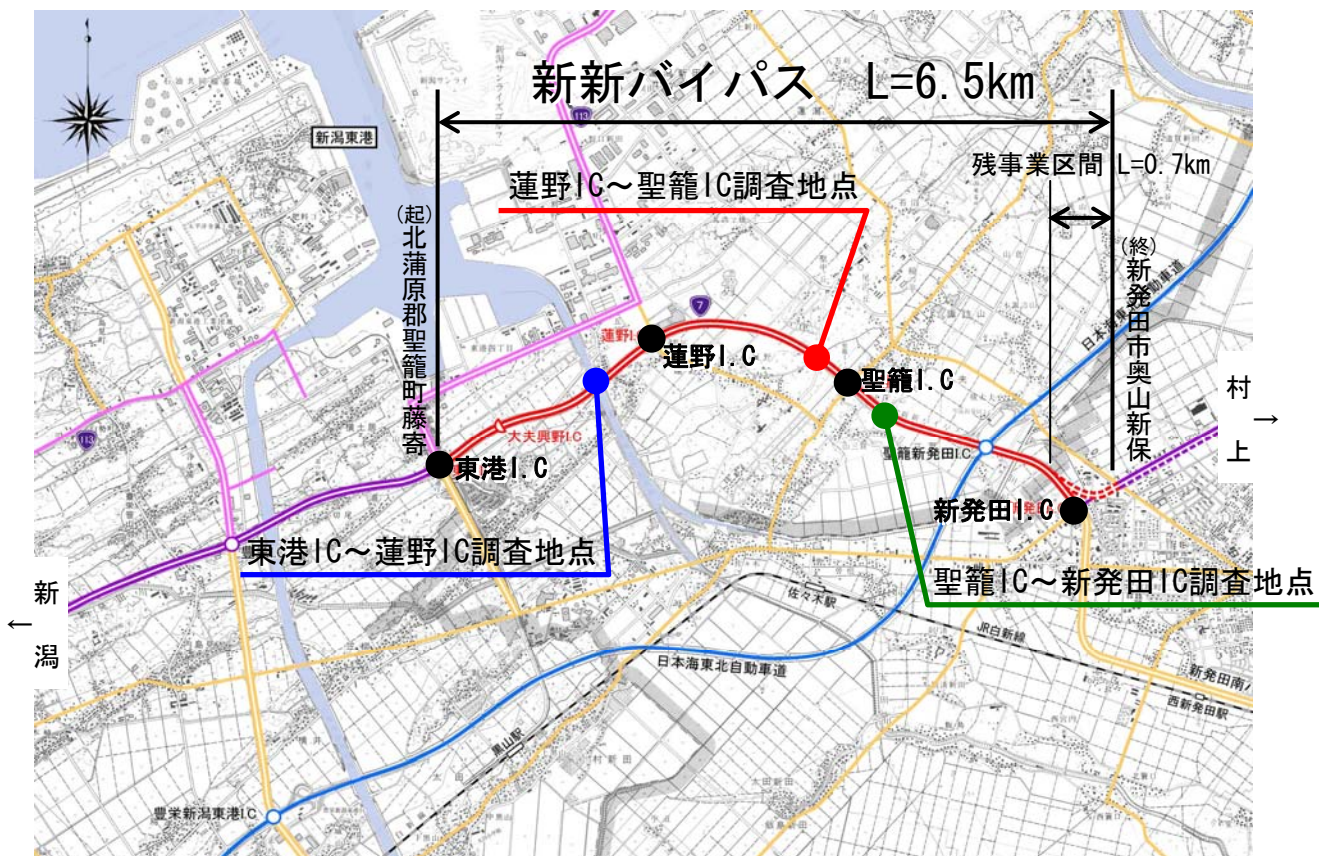
○当該路線の周辺では、近年、大規模小売店舗や総合病院など発生集中量の多い施設の立地が急速に進んでいる。
 ○また、新発田ICで国道7号と接続する新発田南バイパスが供用した。
 ○残事業区間の完成によりこれら施設への利用交通を円滑に処理し、また、更なる周辺土地利用開発の支援を行う。



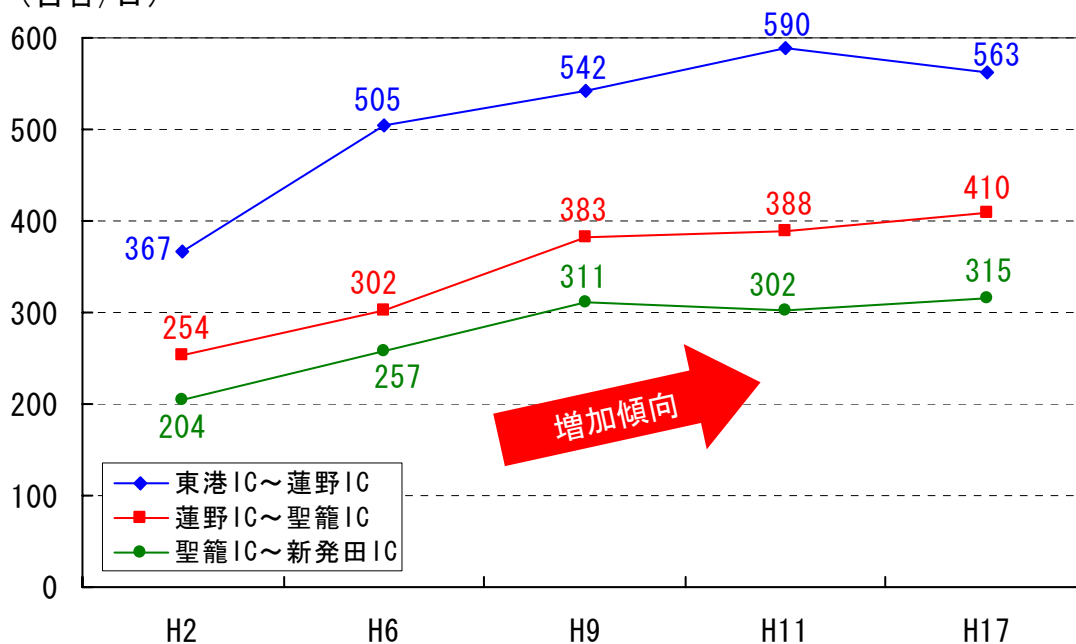
②. 交通量の変化

○当該路線である新新バイパスの交通量は年々増加傾向にあることから、残事業区間の完成により更なる交通処理能力の向上を図る。

[新新バイパスの交通量の推移]



日交通量
(百台/日)



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>

- ・新新バイパスにより1日約74万台の車に効果が発現し、年間約88億円の便益が発生。
- ・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1,429億円（残事業区間の整備では約238億円）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
= 8,829,000,000 (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)

割引率等を考慮
↓
約1,429億円

車種	時間価値原単位 (円/台・分)
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>

- ・新新バイパスにより1日約74万台の車に効果が発現し、年間約16億円の便益が発生。
- ・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252億円（残事業区間の整備では約26億円）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
= 1,572,000,000 (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)

割引率等を考慮
↓
約252億円

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>

- ・新バイパスにより平均事故件数が年間約20件減少し、年間約15千万円の便益が発生。
- ・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23億円（残事業区間の整備では約6億円）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

=146,000,000(円/年)

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

人身事故1件当たり損失額 (千円)


 割引率等を考慮
 ↓
 約23億円

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	-	

○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			
	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
	1,704億円 (270億円)	1,429億円 (238億円)	252億円 (26億円)	23億円 (6億円)

＜費 用＞	基準年における現在価値		
	基準年における現在価値	事業費	維持管理費
	501億円 (42億円)	470億円 (39億円)	31億円 (3億円)

＜費用便益効果分析結果＞

費用便益比 (CBR)
B/C=3.4 (6.4)

- 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	340億円	295億円	87%	45億円
うち用地費	51億円	51億円	100%	—

○残事業の内容

- ・ 新発田IC 立体化

3. 事業の進捗の見込み

- ・ 新発田IC立体化については平成20年代前半の完成供用を予定している。

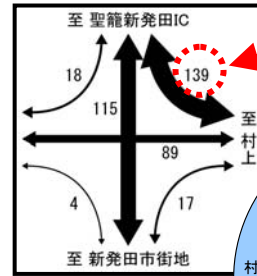
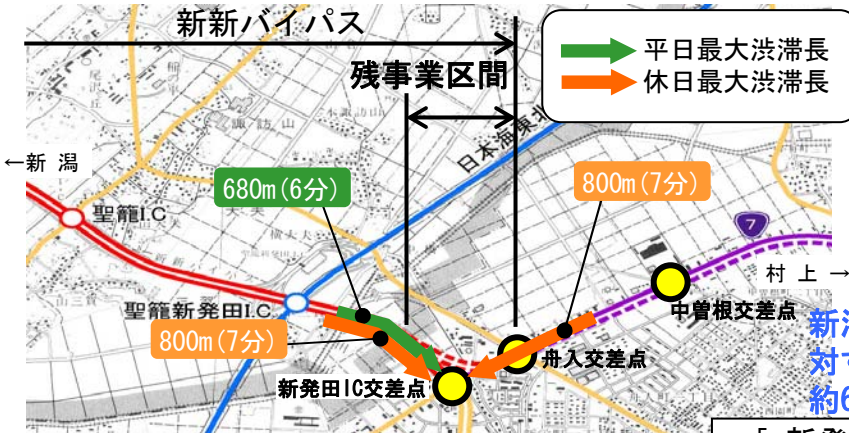


○今後の事業の見通し等

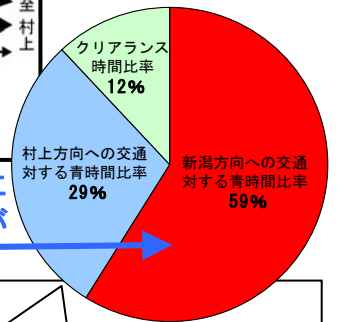
- ・新発田IC立体化の効果の早期発現のため、新潟方向（右折方向）の立体化のみを平成19年に暫定供用の予定である。
- ・なお完成供用については、平成20年代前半の供用に向け事業を推進する。

[最大渋滞長]

[新発田IC交差点方向別交通量]



国道7号方向の交通量が最も多い



新潟方面への交通に対する青時間比率が約6割を占める

朝夕のみ旅行速度が低下

下り（村上方面）

[新発田IC交差点の信号現示]

T=140秒

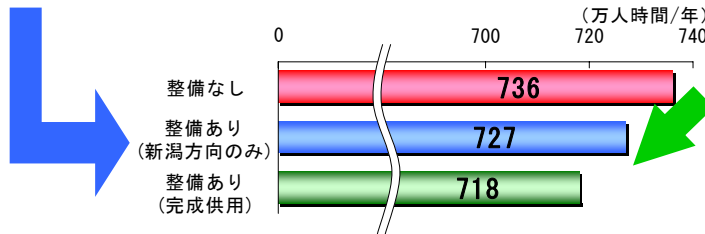
1φ=33秒 至 聖籠新発田IC	2φ=8秒 至 聖籠新発田IC	3φ=41秒 至 聖籠新発田IC	4φ=41秒 至 聖籠新発田IC
---------------------	--------------------	---------------------	---------------------

- ・国道7号新潟方面の交通量が多いことから特に新潟方面への右折交通に対しての青時間比率が大きい
- ・このため、下り（村上方面）でも渋滞が発生している
- ・旅行速度については下り（村上方面）は朝夕のピーク時に旅行速度が低下しており、上り（新潟方面）は日中をとおして慢性的に旅行速度が低下している

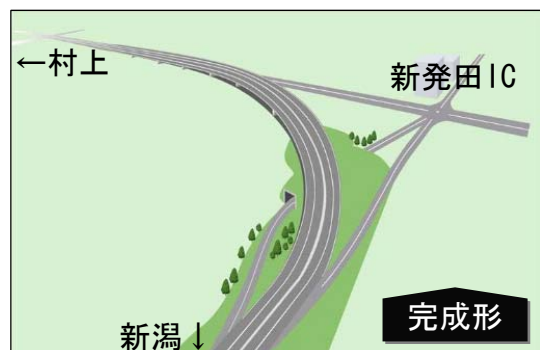
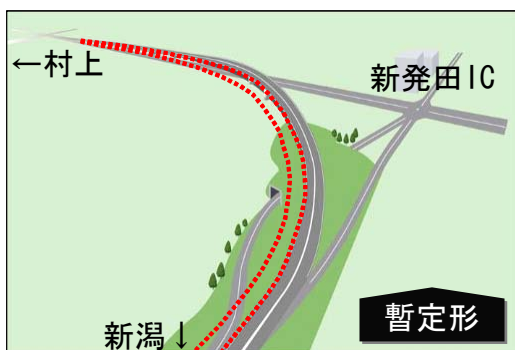
慢性的に旅行速度が低下

上り（新潟方面）

効果を早期に発現するためまずは新潟方向(右折方向)のみを立体化 (立体化により村上方面への交通に対する青時間を増加することが可能となり渋滞が緩和)



新潟方向の立体化のみで約9万人時間/年の削減



4. コスト縮減や代替案の可能性

- ・一般国道7号新新バイパスは、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、交通渋滞の解消や周辺地域とのアクセス性の向上、地域開発支援など期待される効果は大きい。本事業は地元・関係機関との協議・了解により既に用地買収が完了しているとともに、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、プレキャスト製品の積極的な活用、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る。
- ・また、新潟方向への右折立体を先行的に整備することで、効果の早期発現に向けた整備手法を採用している。

5. その他

1) 地方公共団体等の意見

- ・ S43～ 『新新バイパスの整備促進を要望』
 - ・ 新々バイパス建設促進期成同盟会
(新潟市、新発田市等旧7市町村)
 - ・ 新潟下越地区国道事業促進協議会
(下越地方27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

- ・一般国道7号新新バイパスは、地域高規格道路である新潟東西道路の一部を形成しており、新潟都市圏の主要幹線道路として重要な役割を果たしている。平成14年度までに東港IC～新発田IC（L=5.8km）間の4車線供用を図っているが、事業箇所周辺における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とともに、周辺地域間のアクセス性の向上が必要である。
- ・事業全体の費用対効果は3.4となる。（残事業に対する費用対効果は6.4。）

②事業の進捗の見込みの視点

- ・効果の早期発現に向け、平成19年度の上り2車線の暫定供用を目指している。
- ・立体化区間（L=700m）の下り線は、引き続き平成20年代前半の完成4車線供用を目指している。
- ・本立体化により新新バイパス事業はすべて完了する。

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号新新バイパスは、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、交通渋滞の解消や周辺地域とのアクセス性の向上、地域開発支援など期待される効果は大きい。本事業は地元・関係機関との協議・了解により既に用地買収が完了しているとともに、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。
- ・また、新潟方向への右折立体を先行的に整備することで、効果の早期発現に向けた整備手法を採用している。

○対応方針（原案）

対応方針（原案）

事業継続

（理由）

新新バイパスは、慢性的な交通渋滞の緩和並びに広域道路ネットワークの形成による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。

また本事業の残区間である新発田IC立体化については、効果の早期発現に向け、平成19年度の暫定2車線供用、平成20年代前半の完成4車線供用を目標に鋭意工事を実施しているとともに、本立体化により新新バイパス事業は全て完了することとなる。

これら、事業の効果並びに事業の実施状況を踏まえ、事業の継続が妥当である。