

道路事業の事後評価説明資料

〔国道7号 新新バイパス〕

平成26年12月
北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要		
(1) 事業目的	.....	P 1
(2) 計画概要	.....	P 2
2. 現在に至る経緯	.....	P 3
3. 当該道路の役割・効果		
(1) 役割・効果の概要	.....	P 4
(2) 役割・効果の詳細	.....	P 5
1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目		
①交通量の変化	.....	P 5
②旅行速度向上・走行時間の短縮	.....	P 6
③交通事故の低減	.....	P 7
2) その他の効果		
①物流の効率化支援	.....	P 8
②都市間の結びつきの強化	.....	P 9
③新潟都市圏の円滑化	.....	P 10
④三次医療施設へのアクセス向上	.....	P 11
4. 対応方針（原案）		
(1) 今後の事後評価及び改善措置の必要性	.....	P 12
(2) 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	.....	P 12
参考資料	.....	P 13

1. 事業の概要

1) 事業の目的

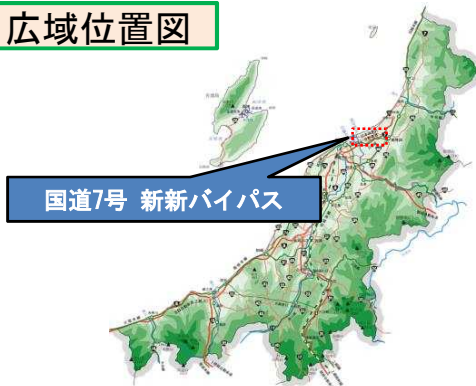
当事業は、地域高規格道路「新潟東西道路」の一部区間を形成し、

○地域ネットワークの形成(東西に長い新潟都市圏をラダー状に連絡し、空港・港湾等の拠点間を結び新潟都市圏の社会経済活動を支える骨格道路を形成)

○現道の慢性的な交通渋滞の緩和 など

を目的として、国道7号の北蒲原郡聖籠町藤寄～新発田市奥山新保間についてバイパス整備を行ったものである。

広域位置図



新新バイパス(新発田IC付近)の状況
(村上方面下り線 H21. 9. 15開通)

位置図



至村上市、鶴岡市

1. 事業の概要

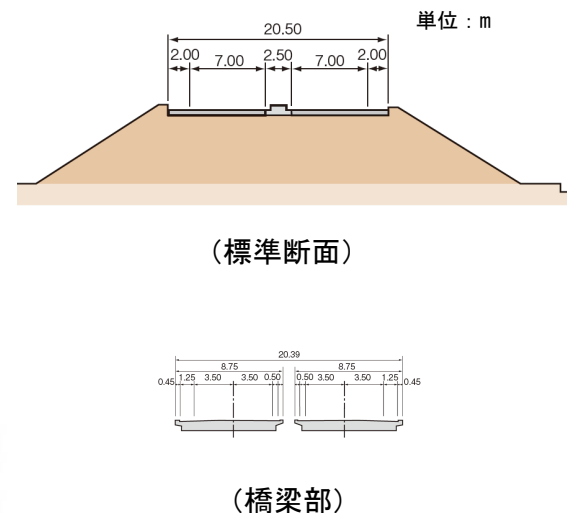
2) 計画の概要

- 事業名：国道7号 新新バイパス
- 起終点：(起)新潟県北蒲原郡聖籠町藤寄
(終)新潟県新発田市奥山新保
- 事業化：昭和46年度
- 用地着手：昭和57年度
- 全体事業費：343億円
- 延長：6.5km
- 都市計画決定：昭和56年度(東港IC～新発田IC)
- 工事着手：昭和58年度

路線図



横断面図



2. 現在に至る経緯

- 昭和46年度：事業化
- 昭和57年度：用地着手
- 昭和58年度：工事着手
- 平成元年度：完成4車線開通(東港IC～蓮野IC)、暫定2車線開通(蓮野IC～新発田IC)
- 平成6年度：聖籠IC立体化
- 平成14年度：完成4車線開通(蓮野IC～新発田IC)
- 平成19年度：新発田IC立体化(新潟方向上り線)
- 平成21年度：新発田IC立体化(村上方向下り線)

路線図



○当該事業における諸条件の変化

	新規採択時評価*	事後評価	備考
道路構造等	完成4車線	完成4車線	
総事業費	340億円	343億円	
交通量	546百台/日 〈H11センサスH42推計〉	442百台/日 〈H26.10.2機械観測〉	
事業期間	昭和57年度～平成21年度 〈事業期間28年〉	昭和57年度～平成21年度 〈事業期間28年〉	

※新規採択時評価を実施していないため、再評価時（H17）の値を記載

3. 当該道路の役割・効果

(1) 役割・効果の概要

1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

①交通量の変化（5ページ）

○新新バイパスおよび現道部の総交通量は、開通前に比べ4.4倍に増加し、新潟都市圏の社会経済活動を支える。

②旅行速度向上・走行時間の短縮（6ページ）

○新潟市東区海老ヶ瀬（海老ヶ瀬IC）から新発田市奥山新保までの混雑時の平均旅行速度は、新新バイパスの整備により51.0km/hとなり、開通前（S49年）の現道利用に対して14.2km/h（約4割）向上した。

○新新バイパスの開通により、平均所要時間は5.1分（約2割）短縮した。

○現道部では、開通前（S49）に比べ開通後（H26）で交通量が4割減少している。（5ページ参照）

③交通事故の低減（7ページ）

○新新バイパスの開通により交通量が増加したものの、現道部とバイパス部の死傷事故率は開通前に比べ65.4件/億台^キ（約8割）減少した。

2) その他効果

①物流の効率化支援（8ページ）

○新新バイパスは、特定重要港湾である新潟港（西港・東港）及びその周辺に立地する工場群への重要なアクセス道路になっている。

○新新バイパス・新潟バイパス・日本海東北自動車道が連結することで、広域への円滑なアクセスを確保し、物流の効率化を支援している。

②都市間の結びつきの強化（9ページ）

○新潟市・聖籠町・新発田市は通勤・通学での繋がりが強く、通勤・通学流動はここ20年間で新発田市と新潟市間で約2割増加し、聖籠町と新潟市間で約2倍になった。

③新潟都市圏の円滑化（10ページ）

○新新バイパスは、新潟都心地区の内陸側の東西幹線として位置づけられている地域高規格道路「新潟東西道路」の一部区間を形成しており、都心地区の円滑な交通を支援する骨格道路として機能している。

④三次医療施設へのアクセス向上（11ページ）

○新新バイパスは第三次医療施設である県立新発田病院への救急搬送ルートとして利用されている。

○新新バイパスの開通により、高次医療施設へのアクセス性が向上し、迅速な救急救命に寄与している。

3. 当該道路の役割・効果

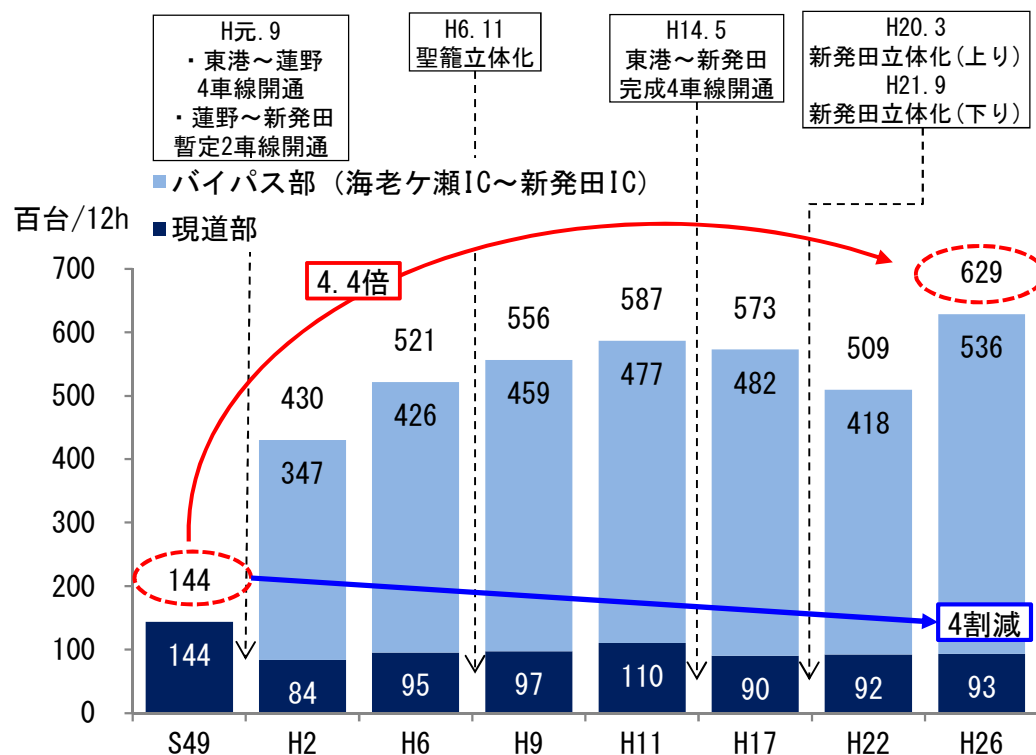
(2) 役割・効果の詳細

1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

① 交通量の変化

○新新バイパスおよび現道部の総交通量は、開通前に比べ4.4倍に増加し、新潟都市圏の社会経済活動を支える。

【交通量の推移】



資料) 道路交通センサス
平成26年はH26.10.2交通量調査、トラカンデータ



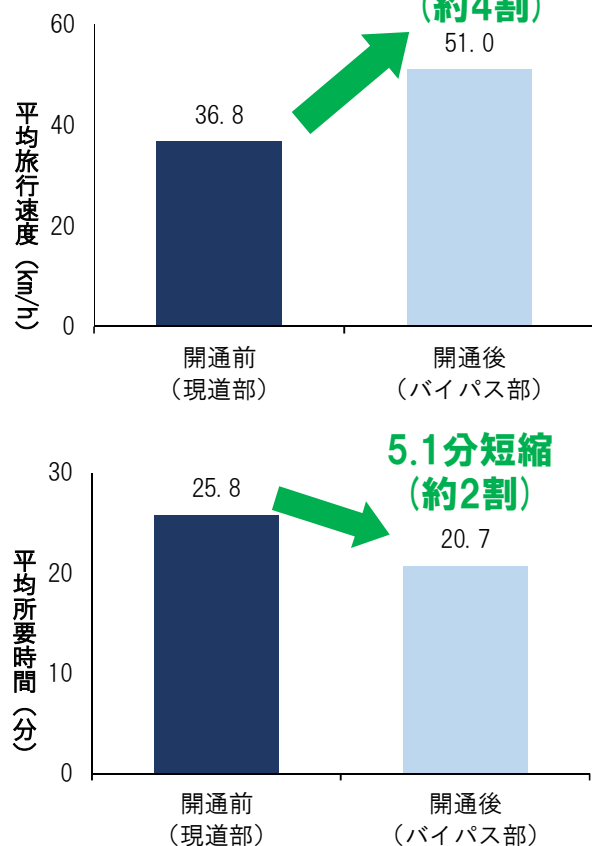
3. 当該道路の役割・効果

(2) 役割・効果の詳細

② 旅行速度向上・走行時間の短縮

- にいがたし ひがしくえび がせ し ば た し おく や ま し ん ぼ
- 新潟市東区海老ヶ瀬（海老ヶ瀬IC）から新発田市奥山新保までの混雑時の平均旅行速度は、新新バイパスの整備により51.0km/hとなり、開通前（S49年）の現道利用に対して14.2km/h（約4割）向上した。
 - 新新バイパスの4車線開通により、平均所要時間は5.1分（約2割）短縮した。
 - 現道部では、開通前（S49）に比べ4車線開通後（H26）で交通量が4割減少した。（P 5 参照）

【旅行速度・所要時間の変化】 14.2km/h上昇（約4割）



※開通前（現道部）：S49道路交通センサス（混雑時旅行速度より算出）
 開通後（バイパス部）：H25プローブデータ（平成25年平日7時台の平均旅行時間より算出）

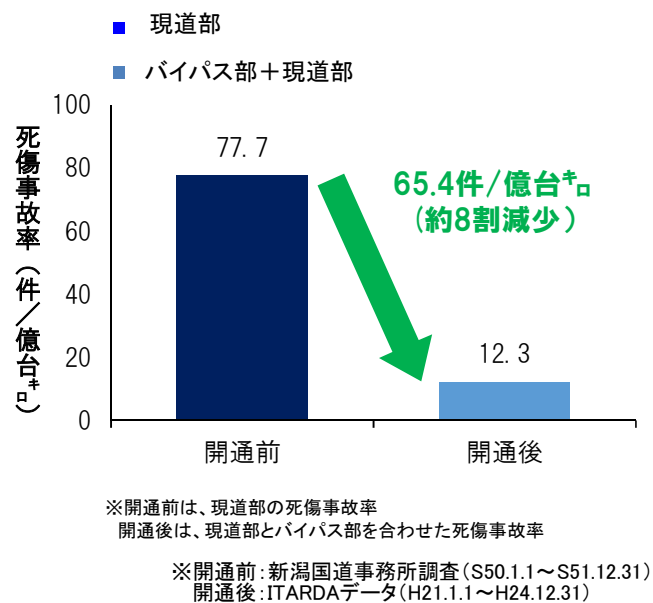
3. 当該道路の役割・効果

(2) 役割・効果の詳細

③ 交通事故の低減

○新新バイパスの開通により交通量が増加したものの、現道部とバイパス部の死傷事故率は開通前に比べ65.4件/億台^{キロ}(約8割)減少した。

【新新バイパスおよび現道部の死傷事故率の推移】



3. 当該道路の役割・効果

(2) 役割・効果の詳細

2) その他の効果【①物流の効率化支援】

- 新新バイパスは、特定重要港湾である新潟港（西港・東港）及びその周辺に立地する工場群への重要なアクセス道路になっており、東港のコンテナ取扱量は10年で約2倍となった。
- 新新バイパス・新潟バイパス・日本海東北自動車道が連結することで、広域への円滑なアクセスを確保し、物流の効率化を支援している。

【物流拠点と道路網】

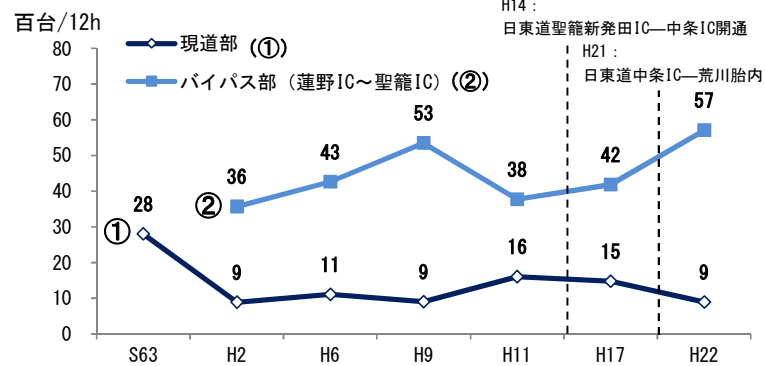


:新潟バイパスと新潟港間の主な大型車通行経路
 ※新潟西港付近・東港に、事務所・倉庫等を持つ
 運送業者へのヒアリング結果の一例
 :物流拠点 資料)国土数値情報

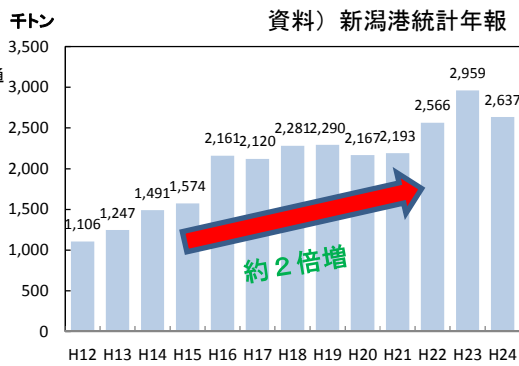


▲新新バイパスを通行する大型車

▼大型車交通量の推移



▼東港のコンテナ取扱量の推移



▲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。

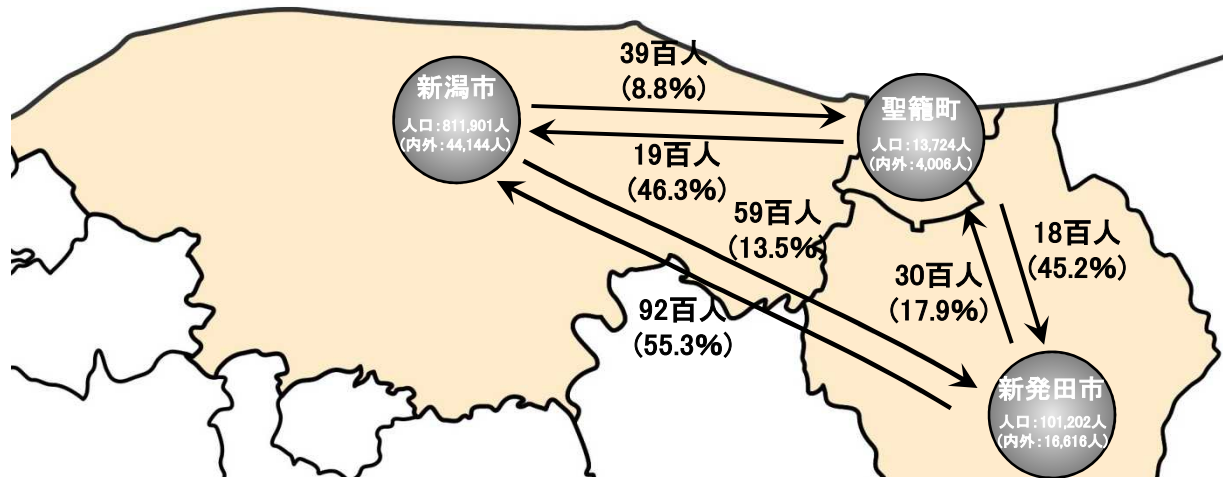
3. 当該道路の役割・効果

(2) 役割・効果の詳細

2) その他の効果【②都市間の結びつきの強化】

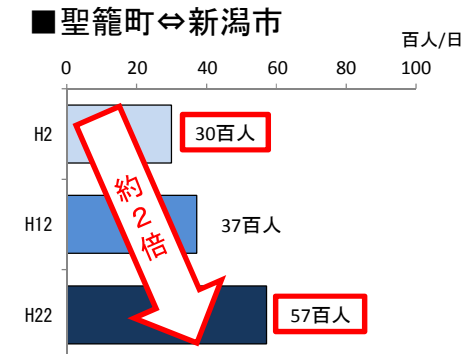
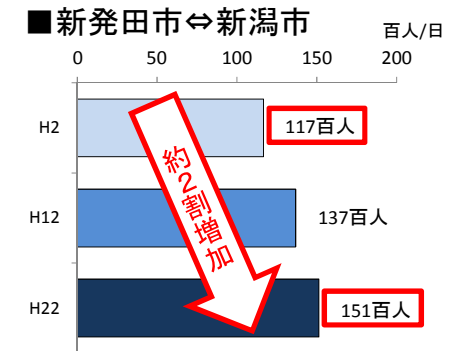
○新潟市・聖籠町・新発田市は通勤・通学での繋がりが強く、通勤・通学流動はここ20年間で新発田市と新潟市間で約2割増加し、聖籠町と新潟市間で約2倍になった。

【新発田市周辺市町村間の通勤・通学流動】



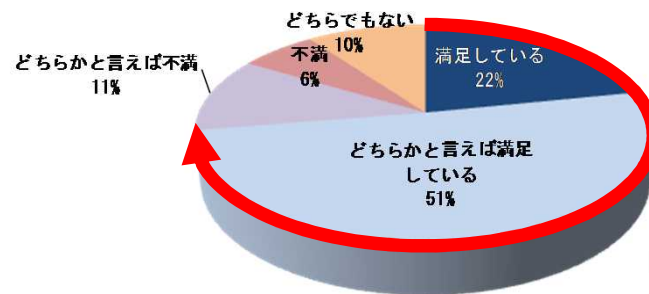
資料) H22年国勢調査

【通勤・通学流動の推移】



※国勢調査
いずれの年次も合併後の現市町村エリアで集計

【新新バイパスの満足度】



新新バイパスの整備
約73%が満足

※新新バイパス事業区間
利用者アンケート結果
(H26年3月実施)

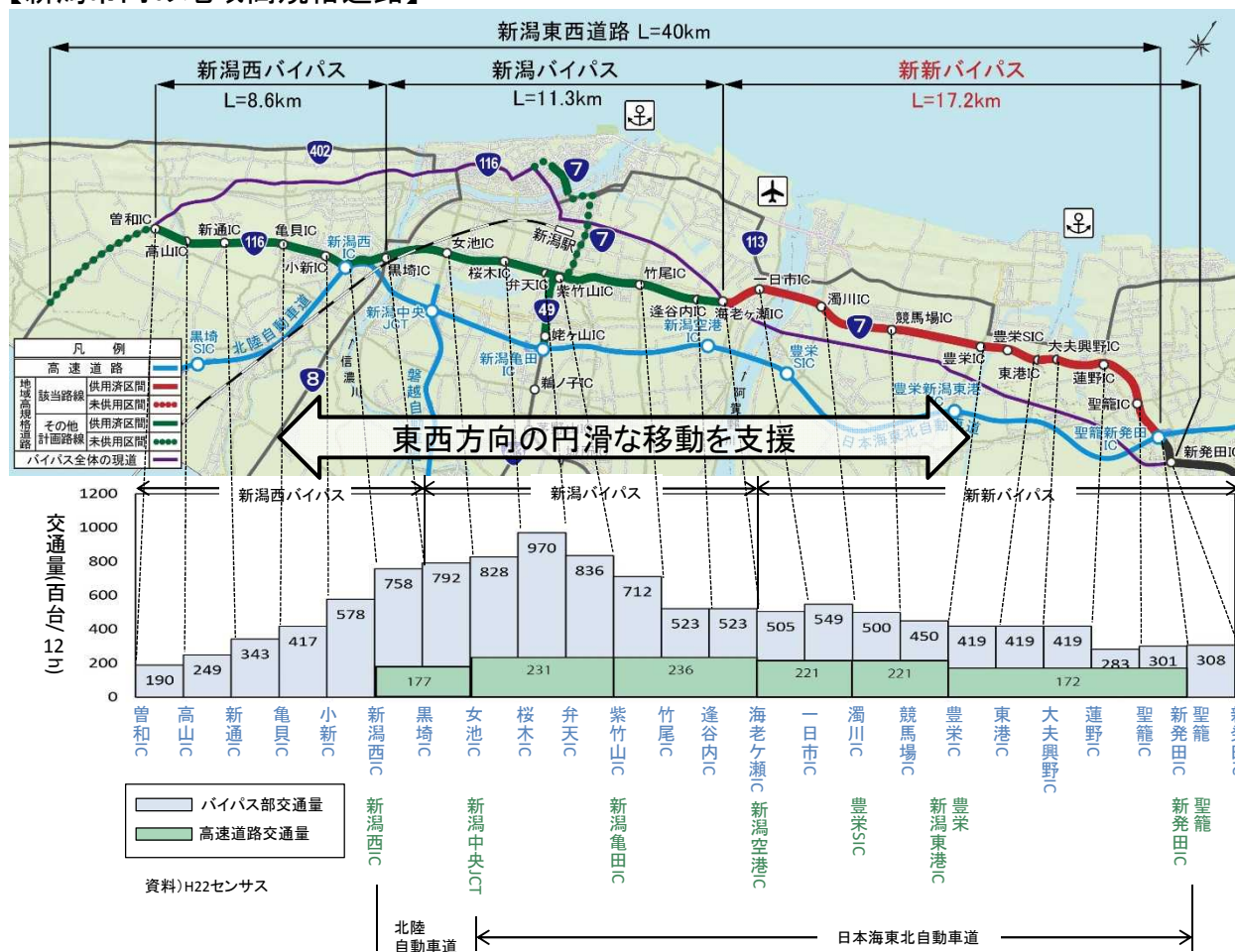
3. 当該道路の役割・効果

(2) 役割・効果の詳細

2) その他の効果【③新潟都市圏の円滑化】

○新新バイパスは、新潟都心地区の内陸側の東西幹線として位置づけられている地域高規格道路「新潟東西道路」の一部区間を形成しており、都心地区の円滑な交通を支援する骨格道路として機能している。

【新潟市内の地域高規格道路】



バイパス部(新潟西BP~新新BP) 旅行速度

新発田方向: 45.1km/h
長岡方向: 49.5km/h

現道部旅行速度

新発田方向: 27.7km/h
長岡方向: 26.5km/h

※H25プローブデータ
(平成25年平日7時台の平均旅行時間より算出)

○新潟東西道路の指定状況

路線名		新潟東西道路
計画路線	全体延長	40km
	指定年月日	H10. 6. 16
調査区間	全体延長	4km
	指定年月日	H19. 3. 30
整備区間	全体延長	36km
	指定年月日	H10. 12. 18

3. 当該道路の役割・効果

(2) 役割・効果の詳細

2) その他の効果【④三次医療施設へのアクセス向上】

○新新バイパス(東港IC~新発田IC)は第三次医療施設である県立新発田病院への救急搬送ルートとして利用されている。

○新新バイパスの4車線化により、高次医療施設へのアクセス性が向上し、迅速な救急救命へ寄与している。

【三次医療施設と事業区間周辺の消防署】



【新発田地域広域事務組合消防本部の意見】

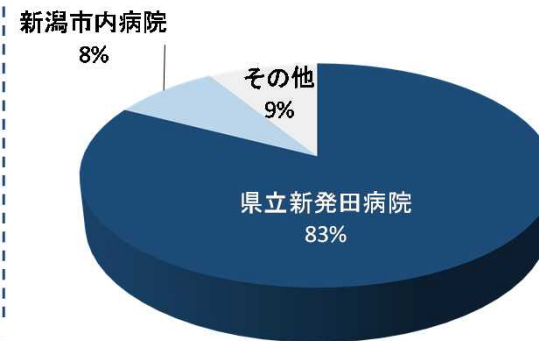
「県立新発田病院や新潟市内の病院に搬送する際、新新バイパスは、救急搬送ルートとして欠かせない路線になっています。信号がないことで搬送時間の短縮が見込めます。また、車線数も多いので、一般車両の回避行動も容易です。」
 ※新発田地域広域事務組合消防本部ヒアリング調査より(H26.10.1)

▲新発田地域広域事務組合消防本部の意見



▲事業区間を走行する救急車両

【医療機関別救急搬送先割合】
(聖籠分署搬送実績)



※新発田地域広域事務組合消防本部調べ (H25年)

[県立新発田病院の概要]



●建物面積	新発田病院	: 39,431m ²
	リウマチセンター	: 7,260m ²
	合計	: 46,691m ²
●病床数	新発田病院	: 478床
	リウマチセンター	: 100床
	合計	: 578床

4. 対応方針（原案）

1. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

- ・ 国道7号新新バイパスは、地域高規格道路『新潟東西道路』の一区間として、日本海東北自動車道（聖籠新発田IC）と直結し、広域的な幹線道路として、地域ネットワークの形成、現道の慢性的な渋滞の緩和、都市間の結びつきの強化、物流の効率化の支援など様々な役割を果たしている。
- ・ 新新バイパスの整備により、「地域ネットワークの形成(東西に長い新潟都市圏をラダー状に連絡し、空港・港湾等の拠点間を結び新潟都市圏の社会経済活動を支える骨格道路を形成)」「現道の慢性的な渋滞の緩和」等の役割を果たしており、今後も事業効果の発現は継続していくものとする。
- ・ 新新バイパスについては、事業実施による環境の大きな変化、社会情勢の大きな変化はなく、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと考えるが、必要に応じて交通量調査等を実施し事業の整備効果の発現状況把握に努める。

2. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・ 当該事業は新潟都市圏東西40kmを結ぶ地域高規格道路の一部区間として整備効果を発揮している。
- ・ なお、事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータ収集結果に基づく評価に努める。

(参考資料)

◆客観的評価指標抽出項目

〈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
I. 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)
II. 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	
I. 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	● 重要港湾もしくは国際拠点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
		□ 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
	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)としての位置づけあり
		■ 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	
Ⅰ. 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
Ⅱ. 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
Ⅲ. 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
Ⅳ. 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		
Ⅴ. 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（現道部+新新バイパス）
開通前16,869台/12h → 開通後41,858台/12h（約25,000台増加）
※開通前：S63道路交通センサス、開通後：H26.10.2交通量調査
- ・ 平均旅行速度（北蒲原郡聖籠町藤寄から新発田市奥山新保まで）
開通前31.4km/h → 開通後69.3km/h（約38km/h向上）
※開通前（現道経由）：S63道路交通センサス混雑時速度
開通後（新新バイパス経由）：H25民間プローブデータ（平日朝7時台平均）
開通後は事業評価対象区間（北蒲原郡聖籠町藤寄～新発田市奥山新保間）についてバイパス経由
- ・ 交通事故（現道部+新新バイパス）
【事事件数】開通前15.0件/年 → 開通後16.5件/年（約1.5件/年増加）
【死傷事故率】開通前43.2件/億台^千 → 開通後14.6件/億台^千（約29件/億台^千減少）
※開通前：S55.1.1～S58.12.31、開通後：H21.1.1～H24.12.31
※開通前：管内交通事故関連資料より、開通後：ITARDAデータより
※評価対象区間（北蒲原郡聖籠町藤寄～新発田市奥山新保間）で集計
- ・ 費用対効果 B/C=3.4 ※3便益による費用対効果

事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・ 費用便益対象区間の渋滞損失時間の削減量＝約200万人時間/年
（整備なし3,988万人時間/年 → 整備あり3,787万人時間/年）
- ・ 現道等における混雑時旅行速度が^約20km/未満であった区間の旅行速度の改善
（現道 下り方向 新発田市曾根付近 開通前13.8km/h→開通後38.6km/h）
※開通前：H17.10調査データ、開通後：H22道路交通センサス
- ・ 新幹線駅である新潟駅へのアクセス向上
- ・ 新潟空港へのアクセス向上

(2) 物流効率化の支援

- ・ 国際拠点港湾である新潟港へのアクセス向上

【P11で詳述】

(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
- ・ 新潟市中心市街地へのアクセス向上

【P10で詳述】

II. 暮らし

(1) 安全で安心できるくらしの確保

- ・ 三次医療施設である県立新発田病院へのアクセス向上

【P12で詳述】

III. 安全

(1) 安全な生活環境の確保

- ・ 現道の交通量が減少
開通前16,869台/12h → 開通後9,752台/12h（約42%減少）
※開通前：S63道路交通センサス、開通後：H26.10.2交通量調査

【P5で詳述】

(2) 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10千t-CO₂/年
（整備なし約1,650千t-CO₂/年 → 整備あり約1640千t-CO₂/年）

(2) 生活環境の改善・保全

- ・ 費用便益分析対象区間のNO₂排出削減量＝約41.8t-NO₂/年
（整備なし約5424.6t-NO₂/年 → 整備あり約5382.8t-NO₂/年）
- ・ 費用便益分析対象区間のSPM排出削減量＝約4.2t-SPM/年
（整備なし約470.4t-SPM/年 → 整備あり約466.2t-SPM/年）

※上記の渋滞損失時間・CO₂・NO₂・SPM排出量は、整備あり・なしの交通量配分結果を用いて算出

◆費用対効果算出資料

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・BP・その他の別
一般国道7号	新新バイパス	L=6.5km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
44,900	4	北陸地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成26年度		
単純合計	332億円	130億円	462億円
基準年における 現在価値 (C)	630億円	68億円	698億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成26年度			
供用年	平成22年度			
単年便益 (初年便益)	79億円	18億円	9億円	106億円
基準年における 現在価値 (B)	1,764億円	399億円	211億円	2,375億円

③ 結果

費用便益比 (事業全体)	3.4
経済的純現在価値 (事業全体)	1,676億円
経済的内部収益率 (事業全体)	8.5%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化(事業全体)

様式-3①

事業名 新新バイパス

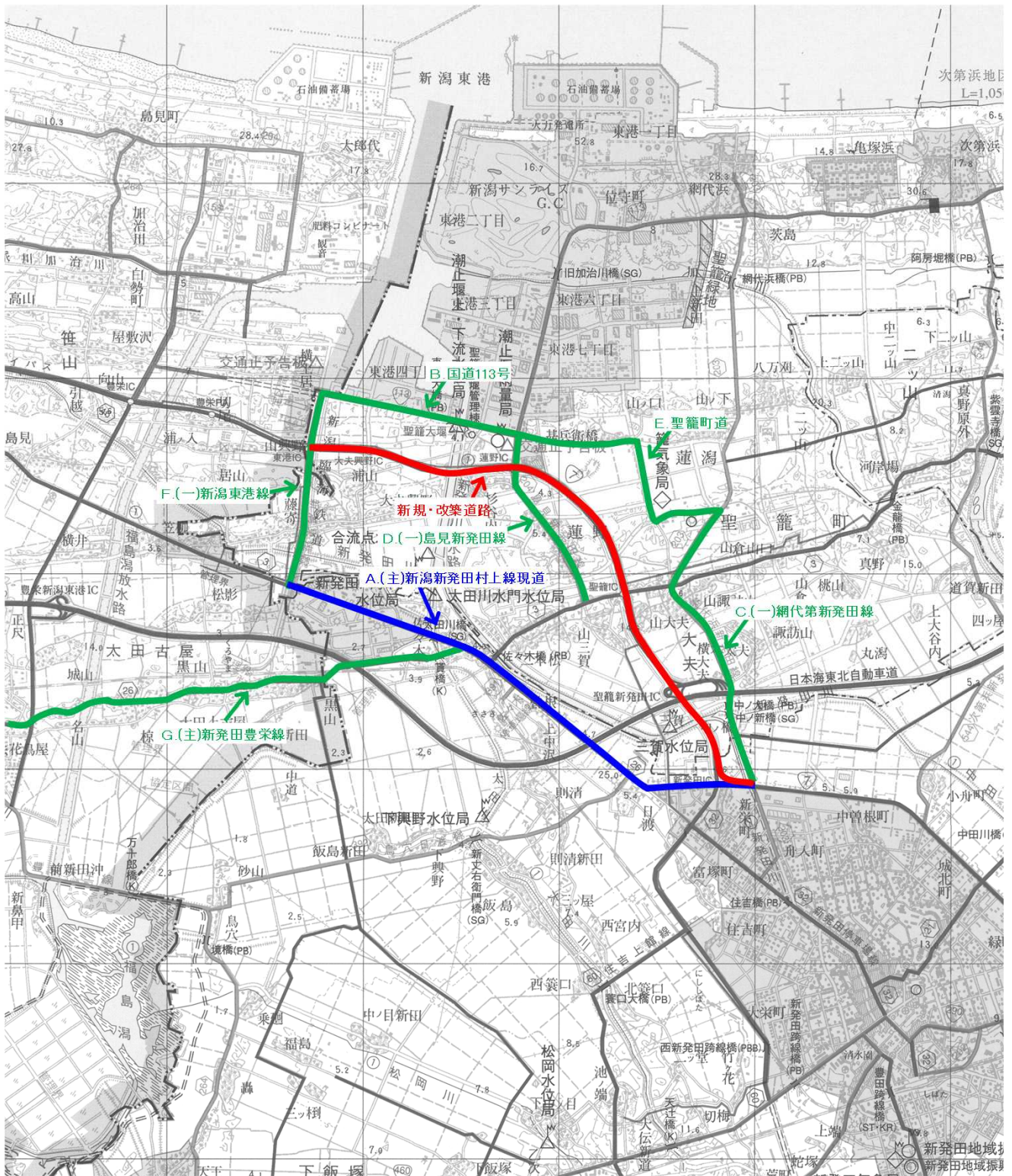
(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 L=6.5km	交通量 ^{※1}	[台/日]		44,900	
	走行時間 ^{※2}	[分]		6.0	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		47.20	
②主な周辺道路 ^{※4}	A.(主)新潟新発田村上線現道 L=5.6km	交通量	[台/日]	22,000	5,100
		走行時間	[分]	9.8	8.7
		走行時間費用	[億円/年]	37.77	7.80
	B.国道113号 L=3.4km	交通量	[台/日]	30,400	10,800
		走行時間	[分]	5.9	4.3
		走行時間費用	[億円/年]	33.08	8.47
	C.(一)網代新発田線 L=2.5km	交通量	[台/日]	10,400	800
		走行時間	[分]	5.0	3.9
		走行時間費用	[億円/年]	8.90	0.51
	D.(一)島見新発田線 L=2.0km	交通量	[台/日]	10,200	3,500
		走行時間	[分]	4.1	3.6
		走行時間費用	[億円/年]	7.15	3.55
	E.聖籠町道 L=2.6km	交通量	[台/日]	5,700	100
		走行時間	[分]	11.0	8.0
		走行時間費用	[億円/年]	11.55	0.06
	F.(一)新潟東港線 L=1.3km	交通量	[台/日]	20,200	1,800
		走行時間	[分]	1.8	1.6
		走行時間費用	[億円/年]	6.25	0.54
	G.(主)新潟豊栄線 L=4.7km	交通量	[台/日]	8,000	3,100
		走行時間	[分]	8.1	7.3
		走行時間費用	[億円/年]	11.27	3.97
③その他道路合計 L=3,768.9km	走行時間費用	[億円/年]	4,682.58	4,644.41	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A-B)
合計: 3,797.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	4,780.74	4,715.90	64.84

- ※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3: 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4: 当該事業により大きな変化が生じる道路について3~5路線程度以内で記載する。
- ※5: ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名： 新新バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	■	
	その他	□	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成26年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	■ (H42)
		複数時点での推計	□
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	■
		整備の有無のいずれかのみ推計	□ 有 □ 無
		いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	■ (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	□
		その他()	□
	開発交通量の考慮	無	■
		有	□
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	□	
	転換率式を用いた配分	□	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	■	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	□	
	簡易手法	□	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	□
		山間部海岸部で併行道路が少ない	□
		その他()	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他()	□		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	■	
	採用理由を記載	交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmax~Qmin)の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
	最終配分の速度	□	
	採用理由を記載		
その他()	□		

(3)

項目		チェック欄		
便 益 の 算 定	休日交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数	() %
	休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載			
	災害等による 通行止めの 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した通行止め日数	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
とり止め交通を考慮する			<input type="checkbox"/>	
とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載				
冬期交通の 影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>		
	考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する 場合のみ	採用した冬期日数(年あたり)	(89) 日	
		【採用した冬期日数の考え方を記載】		
		降雪が最初に観測された日から最後に観測された日までの日数(89日) 及び降雪日数(29日)を考慮		
		冬期の走行速度と交通容量の関係 【設定の考え方を記載】		
通常期と冬期の速度比(降雪時18%低下、降雪時以外10%低下)を考慮				
交通流推計の 時点以外の 便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行 経費減少・交通事故 減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名： 新新バイパス

(4)

項目		チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		北陸地方整備局管内直轄路線の実績値から設定	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input checked="" type="checkbox"/>
その他			
4. その他			

費用の現在価値算定表

			維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)				
箇所名: 新新バイパス(事業全体)			単価(億円)	延長(km)	単価(億円)		
			0.43	6.5	2.81		
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値
基準年度	H 26		91.3				
-38年目	S 47	5.1928	48.7	0.10	0.97		
-37年目	S 48	4.9931	56.1	0.10	0.81		
-36年目	S 49	4.8010	66.9	0.10	0.66		
-35年目	S 50	4.6164	70.7	0.10	0.60		
-34年目	S 51	4.4388	76.7	0.10	0.53		
-33年目	S 52	4.2681	81.3	0.10	0.48		
-32年目	S 53	4.1039	84.7	0.10	0.44		
-31年目	S 54	3.9461	86.9	0.10	0.41		
-30年目	S 55	3.7943	92.4	0.10	0.37		
-29年目	S 56	3.6484	94.8	0.00	0.00		
-28年目	S 57	3.5081	95.8	2.70	9.25		
-27年目	S 58	3.3731	96.8	5.40	17.73		
-26年目	S 59	3.2434	98.7	6.10	19.51		
-25年目	S 60	3.1187	99.5	17.40	52.04		
-24年目	S 61	2.9987	101.2	22.61	63.35		
-23年目	S 62	2.8834	101.0	28.50	75.88		
-22年目	S 63	2.7725	101.5	16.80	42.54		
-21年目	H 1	2.6658	104.2	20.05	46.85		
-20年目	H 2	2.5633	106.5	0.58	1.28		
-19年目	H 3	2.4647	109.1	1.16	2.40		
-18年目	H 4	2.3699	110.6	1.14	2.24		
-17年目	H 5	2.2788	110.9	4.57	8.58		
-16年目	H 6	2.1911	110.8	7.05	12.72		
-15年目	H 7	2.1068	109.9	0.29	0.50		
-14年目	H 8	2.0258	109.5	1.62	2.73		
-13年目	H 9	1.9479	110.4	8.18	15.14		
-12年目	H 10	1.8730	109.9	22.00	34.23		
-11年目	H 11	1.8009	108.4	23.52	35.68		
-10年目	H 12	1.7317	107.2	15.39	23.01		
-9年目	H 13	1.6651	105.7	8.67	12.46		
-8年目	H 14	1.6010	103.8	20.40	29.59		
-7年目	H 15	1.5395	102.3	15.57	21.56		
-6年目	H 16	1.4802	101.0	19.09	25.68		
-5年目	H 17	1.4233	99.6	15.52	20.25		
-4年目	H 18	1.3686	98.7	18.50	23.43		
-3年目	H 19	1.3159	97.6	15.55	19.14		
-2年目	H 20	1.2653	96.8	5.01	5.98		
-1年目	H 21	1.2167	95.6	7.78	9.04		
供用開始年次	H 22	1.1699	93.7			2.68	3.05
1年目	H 23	1.1249	92.1			2.68	2.98
2年目	H 24	1.0816	91.3			2.68	2.89
3年目	H 25	1.0400	91.3			2.68	2.78
4年目	H 26	1.0000	91.3			2.60	2.60
5年目	H 27	0.9615	91.3			2.60	2.50
6年目	H 28	0.9246	91.3			2.60	2.41
7年目	H 29	0.8890	91.3			2.60	2.31
8年目	H 30	0.8548	91.3			2.60	2.22
9年目	H 31	0.8219	91.3			2.60	2.14
10年目	H 32	0.7903	91.3			2.60	2.06
11年目	H 33	0.7599	91.3			2.60	1.98
12年目	H 34	0.7307	91.3			2.60	1.90
13年目	H 35	0.7026	91.3			2.60	1.83
14年目	H 36	0.6756	91.3			2.60	1.76
15年目	H 37	0.6496	91.3			2.60	1.69
16年目	H 38	0.6246	91.3			2.60	1.63
17年目	H 39	0.6006	91.3			2.60	1.56
18年目	H 40	0.5775	91.3			2.60	1.50
19年目	H 41	0.5553	91.3			2.60	1.44
20年目	H 42	0.5339	91.3			2.60	1.39
21年目	H 43	0.5134	91.3			2.60	1.34
22年目	H 44	0.4936	91.3			2.60	1.28
23年目	H 45	0.4746	91.3			2.60	1.23
24年目	H 46	0.4564	91.3			2.60	1.19
25年目	H 47	0.4388	91.3			2.60	1.14
26年目	H 48	0.4220	91.3			2.60	1.10
27年目	H 49	0.4057	91.3			2.60	1.06
28年目	H 50	0.3901	91.3			2.60	1.01
29年目	H 51	0.3751	91.3			2.60	0.98
30年目	H 52	0.3607	91.3			2.60	0.94
31年目	H 53	0.3468	91.3			2.60	0.90
32年目	H 54	0.3335	91.3			2.60	0.87
33年目	H 55	0.3207	91.3			2.60	0.83
34年目	H 56	0.3083	91.3			2.60	0.80
35年目	H 57	0.2965	91.3			2.60	0.77
36年目	H 58	0.2851	91.3			2.60	0.74
37年目	H 59	0.2741	91.3			2.60	0.71
38年目	H 60	0.2636	91.3			2.60	0.69
39年目	H 61	0.2534	91.3			2.60	0.66
40年目	H 62	0.2437	91.3			2.60	0.63
41年目	H 63	0.2343	91.3			2.60	0.61
42年目	H 64	0.2253	91.3			2.60	0.59
43年目	H 65	0.2166	91.3			2.60	0.56
44年目	H 66	0.2083	91.3			2.60	0.54
45年目	H 67	0.2003	91.3			2.60	0.52
46年目	H 68	0.1926	91.3			2.60	0.50
47年目	H 69	0.1852	91.3			2.60	0.48
48年目	H 70	0.1780	91.3			2.60	0.46
49年目	H 71	0.1712	91.3	-46.74	-8.00	2.60	0.45
合計				285.32	630.06	130.39	68.20
単純事業費計				332.06		130.39	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

路線名	箇所名	車線数	延長
新新バイパス	北蒲原郡聖籠町藤寄～新発田市奥山新保	4	6.5

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考	
①工事費					23,400		
	改良費					10,140	
		土工	m ³	797,063	5,181	盛土、軽量盛土	
		法面工	m ²	32,702	139	盛土法面	
		排水工	m	42,331	861		
		擁壁工	式	1	938	ブロック積、補強土壁	
		函渠工	式	1	3,021		
		中央分離帯工	m	5,803	474		
		附属物工	式	1	909		
	雑工	式	1	982	埋蔵文化財調査他		
	橋梁費					9,350	
		100m以上	橋	6	5,108		
		100m未満	橋	18	4,242		
	舗装費					3,910	
車道舗装		m ²	117,000	3,098			
側道舗装		m ²	71,500	812			
②用地及補償費					5,143		
	用地費			375,800	4,774		
		宅地	m ²	90,192	2,204		
		田畑	m ²	285,608	2,570		
	補償費	式	1	369			
③間接経費			式	1	5,757	地質調査、測量、設計にかかる費用	
全体事業費					34,300		

路線名	箇所名	車線数	延長
新新バイパス	北蒲原郡聖籠町藤寄～新発田市奥山新保	4	6.5km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持費	km	6.5	60	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	221	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			281	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。