

事後評価結果（平成19年度）

担当課：北陸地方整備局道路部道路計画課
 担当課長名：信太 啓貴

事業名	一般国道7号 鵜渡路バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省
起終点	自：新潟県岩船郡朝日村大字小川 至：新潟県岩船郡朝日村大字猿沢	延長	3.9 km		

事業概要
 一般国道7号は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る延長約475kmの主要幹線道路である。鵜渡路バイパス事業は、朝日村地内の約3.9kmにおいて集落通過区間のバイパス整備および橋梁架替、路肩・歩道拡幅整備を行う事業である。

事業の目的・必要性
 一般国道7号は主要幹線道路であるとともに、朝日村地内においては集落間を結び地域の生活道路としての機能を併せ持った道路である。当該区間は、積雪地域にあって十分な路肩幅員や歩道幅員が確保されておらず、通過交通による騒音・振動や融雪水による水はね、更には交通事故の多発など、交通量の増加に伴う地域生活環境の悪化が課題となっていた。また、水明橋において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。当該事業は、こうした問題を解消し、地域生活における一般国道の果たすべき役割を確保することを目的としている。



事業の効果等	事業期間	事業化年度：S63年度 都市計画決定：—	用地着手：H元年度 工事着手：H2年度	供用年：(当初) — / 年度 (暫定/完成) (実績) — / H14年度	変動：— 倍
	事業費	計画時 (名目値) — 億円 / 億円 (実質値) — 億円 / 億円	実績 (名目値) — 億円 / 103億円 (実質値) — 億円 / 101億円		変動：— 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) — / — 台/日	実績 (暫定/完成) — / — 台/日		変動：— %
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	(通常期) 36.5 → 48.9 km/h (供用直前年次) S63, H2, H6年平均 (供用後年次) H17年 (冬期) 23.7 → 36.9 km/h (供用直前年次) H2, H6年平均 (供用後年次) H17年	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	(死傷事故) 48.9 → 41.0 件/億台キロ (供用直前年次) H4~H6年平均 (供用後年次) H15~H17年平均	
費用便益分析結果 (当初)	B/C：—	総費用：— 億円 (事業費：— 億円 維持管理費：— 億円)	総便益：— 億円 (走行時間短縮便益：— 億円 走行経費減少便益：— 億円 交通事故減少便益：— 億円)	基準年：— 年	
費用便益分析結果 (事後)	B/C：1.1	総費用：185億円 (事業費：158億円 維持管理費：27億円)	総便益：206億円 (走行時間短縮便益：191億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：2.9億円)	基準年：H19年	
事業遅延によるコスト増	費用増加額：— 億円	便益減少額：— 億円			
事業遅延の理由					
客観的評価指標に対応する事後評価項目					
●円滑なモビリティの確保 ・路線バス所要時間短縮 【村上駅～山北町(北中)間】(秋期平日) 整備前：47分→整備後：43分(約4分短縮)					

	<ul style="list-style-type: none"> ・特急停車駅へのアクセス向上 【村上駅～山北町(北中)間】(秋期平日)整備前:49分→整備後:43分(約6分短縮) ●物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ●国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・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) ●個性ある地域の構成 <ul style="list-style-type: none"> ・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) ●安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・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) ●安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ●災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・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 ●地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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) ●生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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) <p>その他評価すべきと判断した項目..... 特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目..... 環境影響評価対象外の事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目..... 特になし</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>.....</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本海沿岸東北自動車道の整備促進(新直轄整備) ・村上地方生活圏内の5市町村が平成20年4月に合併予定
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>.....</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は発現しており、再事後評価の必要性はない。 ・また、改善措置の必要性もない。
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>.....</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。
特記事項	<p>..... 特になし</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額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。