

## 事後評価結果（平成24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：柴田 芳雄

事業名	一般国道49号 亀田バイパス <small>かめだ</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県新潟市江南区曙町 <small>にいがた にいがた こうなん あげほのちよう</small> 至：新潟県新潟市中央区紫竹山 <small>にいがた にいがた ちゆうおう しちくやま</small>	延長	7.0 km		

**事業概要**  
 一般国道49号は、福島県いわき市から新潟市を結ぶ主要幹線道路であるとともに、阿賀野市、阿賀町と新潟市との交流を支える道路として重要な役割を果たしている。亀田バイパスはそのうち、新潟市江南区曙町から新潟市中央区紫竹山間の延長7.0kmのバイパス整備を行う事業である。

**事業の目的・必要性**  
 一般国道49号亀田バイパスは、「慢性的な交通渋滞の緩和」、「沿線地域の振興、活性化」を目的とした事業である。



<b>事業効果等</b>	事業期間	事業化年度	S42年度	用地着手	S44年度	供用年度(当初)	-	-	変動	倍	
		都市計画決定	S43年度	工事着手	S45年度	暫定/完成	-	H19	変動	倍	
	事業費	計画時	(名目値) - / - 億円	実績	(名目値) - / 189 億円	暫定/完成	-	239 億円	変動	倍	
		(暫定/完成)	(実質値) - / - 億円	(暫定/完成)	(実質値) - / 239 億円	暫定/完成	-	57,500台/日	変動	%	
交通量	計画時	-			実績	-			変動	%	
	(当該路線)	(暫定/完成)	- / 57,300台/日			(暫定/完成)	- / 57,500台/日			変動	%
旅行速度向上	34.2 → 58.2 km/h				交通事故減少	250.4 → 9.6 件/億台キロ					
	(供用前現道→当該路線) (供用直前年次) S46年度 (供用後年次) H22年度				(供用前現道→供用後現道+当該路線) (供用直前年次) S46年度 (供用後年次) H19~H22年度						
費用対効果分析結果(再評価)	B/C	5.8		総費用	426 億円		総便益	2,459 億円		基準年	平成18年
				(事業費: 388 億円)			(走行時間短縮便益: 2,114 億円)				
				(維持管理費: 38 億円)			(走行経費減少便益: 218 億円)				
							(交通事故減少便益: 128 億円)				
費用対効果分析結果(事後)	B/C	4.5		総費用	785 億円		総便益	3,529 億円		基準年	平成24年
				(事業費: 719 億円)			(走行時間短縮便益: 2,797 億円)				
				(維持管理費: 66 億円)			(走行経費減少便益: 516 億円)				
							(交通事故減少便益: 216 億円)				
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**  
 I. 活力  
 (1) 円滑なモビリティの確保  
 ・ 現道等の渋滞損失時間の削減量=約270万人時間/年  
   (整備なし3,513万人時間/年 → 整備あり3,243万人時間/年)  
 ・ 新潟市中心部～秋葉区・阿賀野市間を走行する水原線等約90本/日の路線バスの利便性が向上  
 ・ 新幹線駅である新潟駅へのアクセス向上  
   新潟市江南区曙町→新潟市中央区紫竹山: 約5分短縮 (整備前 約12分→全線4車整備後 約7分)

	<p>(2) 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際拠点港湾である新潟港へのアクセス向上</li> </ul> <p>(3) 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「新潟南北道路」の位置づけあり</li> <li>・日常活動圏の中心である新潟市中央区中心市街地へのアクセス向上</li> </ul> <p>(4) 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト、大規模イベントの支援 鳥屋野潟南部開発及び開発地域内大規模イベント(サッカーJ1ホーム開催等)へのアクセスを支援</li> </ul> <p>II. 暮らし</p> <p>(1) 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設である新潟市民病院へのアクセス向上 阿賀野市役所→新潟市民病院：約9分短縮(全線4車完成前 約38分→全線4車完成後 約29分)</li> </ul> <p>III. 安全</p> <p>(1) 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置づけあり</li> </ul> <p>IV. 環境</p> <p>(1) 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益分析対象区間のCO2排出量の削減量＝約17千t-CO2/年 (整備なし 約1,374千t-CO2/年 → 整備あり 約1,357千t-CO2/年)</li> </ul> <p>(2) 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用便益分析対象区間のNO2排出削減量＝約61t-NO2/年 (整備なし約4,214t-NO2/年 → 整備あり約4,153t-NO2/年)</li> <li>・費用便益分析対象区間のSPM排出削減量＝約6t-SPM/年 (整備なし約369t-SPM/年 → 整備あり約363t-SPM/年)</li> </ul> <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 特になし</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>・今後の事後評価及び改善措置、調査・計画のあり方、事業評価手法についての見直しの必要なし。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>・旧亀田町は、平成17年3月に新潟市と編入合併し、平成19年4月に政令指定都市に移行</p>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>・亀田バイパスは、新潟都市圏の南北方向の骨格を形成する道路として、周辺土地利用の促進による定住人口や事業所の増加、開発事業の推進、広域物流効率化支援、新潟市中心市街地への通勤・買い物などの日常活動の利便性向上、第三次医療施設へのアクセス性向上など重要な役割を果たしている。</p> <p>・また、国道49号の磐越自動車道の代替道路としての機能が強化され、災害に強い道路ネットワークが形成された。</p> <p>・亀田バイパスの整備により、「旅行速度の改善」「死傷事故件数の減少」「定住人口の増加」等の実績などから、事業の目的である「慢性的な交通混雑の緩和」「沿線地域の振興・活性化」は図られており、今後の事後評価及び当面の改善措置の必要性はない。</p>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>・当事業においては、現段階では、客観的な評価指標により事業の効果を確認できており、特段の見直しの必要はない。</p>
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。