

# 事後評価結果（平成26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：掛井 孝俊

事業名	一般国道7号 <small>しんしん</small> 新新バイパス	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	白：新潟県北蒲原郡聖籠町藤寄 至：新潟県新発田市奥山新保	延長	6.5km		

## 事業概要

一般国道7号新新バイパスは、新潟県北蒲原郡聖籠町藤寄から同県新発田市奥山新保を結ぶ地域高規格道路「新潟東西道路」の一部区間を形成する延長6.5kmの4車線のバイパス事業である。

## 事業の目的・必要性

一般国道7号新新バイパスは、地域ネットワークの形成、現道の慢性的な交通渋滞の緩和などを主な目的とした事業である。

## 事業概要図

### 広域位置図



事業の 効果 等	事業期間	事業化年度： S46年度 都市計画決定： S56年度	用地着手： S57年度 工事着手： S58年度	供用年： (当初) — / H21 (暫定/完成) (実績) H1 / H21	変動	1.0倍	
	事業費	計画時 (名目値) — / 340 億円 (暫定/完成) (実績値) — / — 億円	実績 (名目値) — / 343 億円 (暫定/完成) (実績値) — / 300 億円		変動	1.0倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	実績 (暫定/完成)	/ 54,600 台/日	/ 44,200 台/日	変動	81%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	36.8 → 51.0 km/h (供用直前年次) S49年度 (供用後年次) H21年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道+当該路線)	77.7 → 12.3 件/億台キロ (供用直前年次) S50~S51年度 (供用後年次) H21~H24年度			
費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C : 3.4	総費用 : 501 億円 (事業費 : 470 億円 維持管理費 : 31 億円)	総便益 : 1,704 億円 (走行時間短縮便益 : 1,429 億円 走行経費減少便益 : 252 億円 交通事故減少便益 : 23 億円)	基準年 : 平成17年			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 3.4	総費用 : 698 億円 (事業費 : 630 億円 維持管理費 : 68 億円)	総便益 : 2,375 億円 (走行時間短縮便益 : 1,764 億円 走行経費減少便益 : 399 億円 交通事故減少便益 : 211 億円)	基準年 : 平成26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	—						

事業の効果等	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>I. 活力</p> <p>(1) 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道等の渋滞損失時間の削減量＝約200万人時間/年 (整備前：3,988万人時間/年 → 整備後：3,787万人時間/年)</li> <li>・ 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 (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</li> <li>・ 新幹線駅である新潟駅へのアクセス向上</li> <li>・ 新潟空港へのアクセス向上</li> </ul> <p>(2) 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定重要港湾である新潟港（東港・西港）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として機能しており、東港のコンテナ取扱い量は10年で約2倍に増加</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>・ 新潟都心地区の内陸側の東西幹線として、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</li> <li>・ 新潟市、聖籠町、新発田市間のアクセス向上により、通勤・通学流動が、ここ20年で新潟市と新発田市で約2割増加、新潟市と聖籠町で約2倍に増加</li> </ul> <p>II. 暮らし</p> <p>(1) 安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第三次救急医療施設である県立新発田病院へのアクセス向上</li> </ul> <p>III. 安全</p> <p>(1) 安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul> <p>(2) 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の位置づけあり</li> </ul> <p>IV. 環境</p> <p>(1) 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 費用便益分析対象エリアのCO<sub>2</sub>排出量の削減量＝10千t-CO<sub>2</sub>/年 (整備前 1,650千t-CO<sub>2</sub>/年 → 整備後 1,640千t-CO<sub>2</sub>/年)</li> </ul> <p>(2) 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 費用便益分析対象エリアのNO<sub>x</sub>排出量の削減量＝41.8t-NO<sub>x</sub>/年 (整備前 5,424.6t-NO<sub>x</sub>/年 → 整備後 5,382.8t-NO<sub>x</sub>/年)</li> <li>・ 費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減量＝4.2t-SPM/年 (整備前 470.4t-SPM/年 → 整備後 466.2t-SPM/年)</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>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</p> <p>特になし</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置等は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</li> </ul>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿道では土地区画整理事業が進められ、供用後から現在まで、人口世帯数が増加。</li> </ul>

今後の事後評価の必要性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」の一部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、都市間の結びつき強化、物流の効率化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。

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、見直しの必要性はないと考えるが、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。

特記事項

特になし

※ 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。