

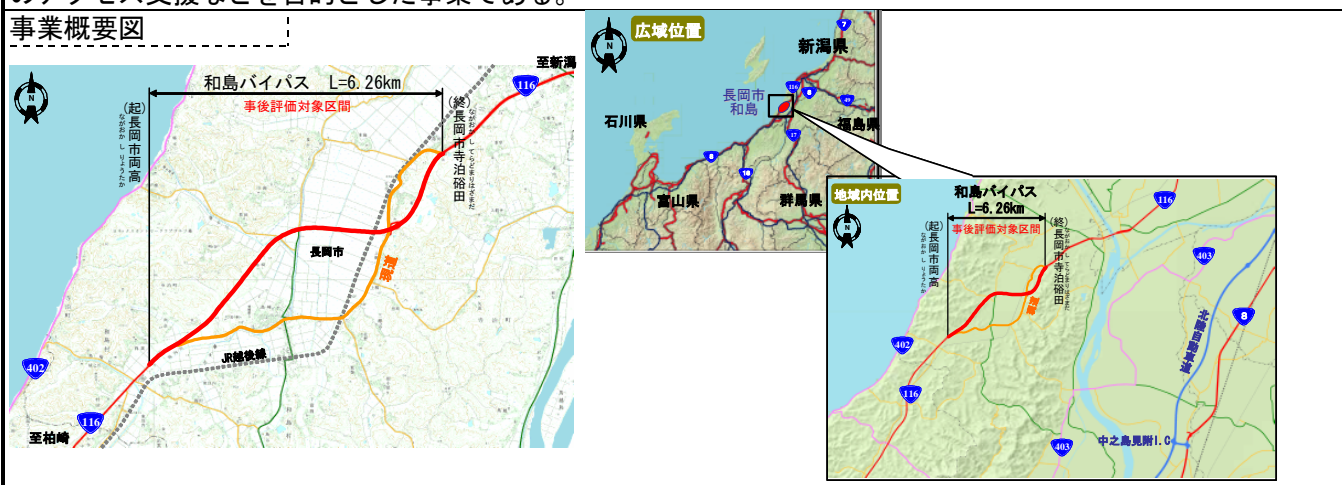
事後評価結果（平成20年度）

担当課：北陸地方整備局道路部道路計画課
担当課長名：木村 周二

事業名	一般国道116号 <small>おしま</small> 和島バイパス	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	自： <small>ながおかしりょうたか</small> 新潟県長岡市両高 至： <small>ながおかしらどまりはざまだ</small> 新潟県長岡市寺泊砦田	延長	6.26km		

事業概要
国道116号は、かもしき 柏崎市を起点としてにいがたし 新潟市を終点とする路線で、新潟県内の重要な幹線道路である。和島バイパスは、そのうちながおかしりょうたか 長岡市両高～ながおかしらどまりはざまだ 長岡市寺泊砦田6.26kmのバイパスを整備する事業である。

事業の目的・必要性
和島バイパスの現道は、幅員狭小、線形不良、JR越後線の踏切の存在により、交通混雑や交通事故が多発の問題を抱えていた。これらの問題に対処し、所要時間の短縮、交通安全の向上、沿道環境の改善、観光施設へのアクセス支援などを目的とした事業である。



事業の 効果 等	事業期間	事業化年度	S59年度	用地着手	S61年度	供用年	(当初) / (実績) H15年度	変 動	— 倍
	事業費	計画時	(名目値) — / 一億円	実績	(名目値) 219億円 / 一億円	暫定/完成	(実績) H15年度 / 一億円	変 動	— 倍
	交通量	計画時	(名目値) — / 一台/日	実績	(名目値) 11,597台/日 / 一台/日	暫定/完成	(実績) H15年度 / 一億円	変 動	— %

旅行速度向上	上り：40.3km/h → 55.8km/h 下り：43.6km/h → 60.6km/h (供用前～供用後) (供用前年次)H15.11.12 (供用後年次)H20.10.30	交通事故減少	10.0件/年 → 4.4件/年 (供用前～供用後) (供用前年次)H11～H14年度 (供用後年次)H16～H18年度
--------	---	--------	---

費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.1	総費用	346億円	総便益	385億円	基準年	平成20年度
			事業費	314億円	走行時間短縮便益	287億円		
			維持管理費	32億円	走行経費減少便益	86億円		
					交通事故減少便益	12億円		

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

1. 活 力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・ 現道等の年間渋滞損失の解消 約35万人・時間/年
(供用前：40.6万人・時間/年 → 供用後：5.5万人・時間/年)

- ・現道における踏切道の解消
朝の通勤時間帯における両高～碓田間の所要時間
(上り 供用前：10分25秒 → 供用後：6分44秒 (約3分41秒短縮))
(下り 供用前：9分38秒 → 供用後：6分12秒 (約3分26秒短縮))
 - ・特急停車駅へのアクセス性の向上
寺泊支所～JR柏崎駅(特急停車駅)の所要時間(供用前：63分 → 供用後：59分(約3.5分短縮))
- (2)個性ある地域の形成
- ・観光地へのアクセス向上
寺泊鮮魚センター～北陸道西山IC間の所要時間(供用前：46分 → 供用後：42分(約3.5分短縮))
2. 安全
- (1)安全な生活環境の確保
- ・沿道環境の安全性が大きく向上
死傷事故件数は、年間約6件減少
- (2)災害への備え
- ・緊急輸送道路の位置づけ
「新潟県地域防災計画」、「地震防災緊急事業5ヶ年計画」の第1次緊急輸送道路ネットワークとして位置づけあり
3. 環境
- (1)地球環境の保全
- ・CO2排出量の削減量＝5,029t-CO2/年(削減率0.7%)
(整備なし 726,867t-CO2/年 → 整備あり 721,838t-CO2/年)
- (2)生活環境の改善・保全
- ・現道でのNOx排出削減率＝17.1%(整備なし 90.0t-NOx/年 → 整備あり 74.6t-NOx/年)
 - ・現道でのSPM排出削減率＝16.1%(整備なし 8.7t-SPM/年 → 整備あり 7.3t-SPM/年)
 - ・現道の交通騒音レベルが夜間環境基準 65dB(A)を下回る
(夜間騒音(島崎) 供用前：72 dB(A) → 供用後：58 dB(A))

その他評価すべきと判断した項目
特になし

事業による環境変化
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。

その他評価すべきと判断した項目
特になし

事業を巡る社会経済情勢等の変化
平成16年4月に道の駅「良寛の里わしま」^{わしまむら}がリニューアルオープン、また、地域交流センター「もてなし家」^{ながおかし}がオープンした。平成18年1月に和島村、長岡市、栃尾市、与板町、寺泊町の5市町村が合併し、新市「長岡市」が誕生した。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性
・事業の目的である「所要時間の短縮」「交通安全の向上」「沿道環境の改善」「観光施設へのアクセス性」等に対して、本バイパスの効果が発現している。
・完成4車線化については、交通量の推移を勘案し、4車線化の整備の必要性やその時期について検討を進めていく。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性
現段階において、事業効果は発現されており、特段の見直しの必要性はない

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の。