

再評価結果（平成19年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：木村 昌司

事業名	一般国道49号 <small>かめだ</small> 亀田バイパス	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：新潟市曙町 至：新潟市紫竹山	延長	6.95km		
事業概要					
一般国道49号亀田バイパスは、地域高規格道路「新潟南北道路」の一部を形成しており、新潟都市圏の中心部と周辺地区間を南北に結ぶ主要幹線道路としての役割を担う延長6.95kmのバイパスである。					
S42年度事業化		S43年度都市計画決定		S44年度用地着手	
S45年度工事着手					
全体事業費	185億円	事業進捗率	94%	供用済延長	6.95km
計画交通量	23,800~85,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 5.8 (残事業) 22.1	総費用 (残事業)/ (事業全体) 21 / 426億円 〔事業費：11/388億円〕 〔維持管理費：10/38億円〕	総便益 (残事業)/ (事業全体) 458/2,459億円 〔走行時間短縮便益：421/2,114億円〕 〔走行費用減少便益：27/218億円〕 〔交通事故減少便益：10/128億円〕	基準年 平成18年	
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施。 交通量変動：B/C=20.4~24.9(交通量±10%) 事業費変動：B/C=21.5~23.9(事業費±10%) 割引率：B/C=21.0~24.4(交通量±1%) ※残事業期間が1年のため事業期間変動による分析なし					
事業の効果等 ・円滑なモビリティの確保(現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される) ・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が見込まれる)等 他11項目に該当					
関係する地方公共団体等の意見 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・活性化など、重要な役割を果たすことが期待されており、新潟市をはじめとする関係市町村で構成する新潟県国道49号整備促進期成同盟会、新潟地区土木振興会、新潟下越地区国道事業促進協議会から、早期整備の要望を受けている。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 亀田バイパス周辺地区では、バイパス供用による新潟市中心部方面への利便性が向上したことで、ベッドタウン化が進行し、人口が増加傾向にある。また、周辺には発生集中量の多い大規模商業施設の立地も進んでおり、交通量は増加傾向にある。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 鶺ノ子IC立体化を含む茅野山IC~紫竹山IC間については、平成13年度までに完成しており、曙町2丁目~茅野山IC間の4車線化により事業はすべて完了する。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 曙町2丁目~茅野山IC間の4車線化に向けて事業を推進しており、平成19年度の供用を予定している。					
施設の構造や工法の変更等 残事業区間は、現道を活用した拡幅事業で、かつ低盛土構造とするなど、用地取得を極力少なくした道路構造となっている。また、施工にあたっては、新技術・プレキャスト製品の積極的な活用、建設発生土・再生材の有効活用等により、コスト縮減を考慮している。					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由	事業の効果並びに事業の実施状況を踏まえ、事業の継続が妥当である。				
事業概要図	 <p>The map shows the project route from Niigata City (曙町2丁目) to Murakami City (紫竹山). Key features include the Kameida Bypass (一般国道49号 亀田バイパス), interchanges like Murakami IC, Utsunomiya IC, and Kameida IC, and existing roads like National Route 49 and Route 403. A legend indicates 'In Use' (供用中), 'Re-evaluation Area' (再評価箇所), and 'In-use Area' (うち供用箇所).</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。