



## 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49号 <small>おうん</small> 横雲バイパス	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	起：新潟県阿賀野市下黒瀬 終：新潟県新潟市江南区城 所	延長	6.2 km						
事業概要									
<p>国道49号は、福島県いわき市を起点として新潟県新潟市に至る本州を横断する主要幹線道路であるとともに、沿線市町村と新潟市を結ぶ地域幹線道路である。横雲バイパスは、そのうちの阿賀野市下黒瀬～新潟市江南区城所間の6.2kmにおいてバイパスを整備する事業である。</p>									
事業の目的・必要性									
<p>阿賀野市下黒瀬～新潟市江南区城所間は、道路幅員が狭く、人家連担部を通過するため、交通渋滞、交通事故等様々な問題を抱えている。これら問題に対処し、新潟地区（都心地区）へのアクセス性向上、旧道部の渋滞や事故の解消を目的とした事業である。</p>									
事業概要図									
									
事業の効果等	事業期間	事業化年度	S61年度	用地着手	S62年度	供用年	(当初) — / 年度	変	— 倍
		都市計画決定	S59年度	工事着手	H元年度	(暫定/完成)	(実績) H15/—年度	動	
	事業費	計画時	(名目値) — 億円/ 億円	実績	(名目値) 366億円/ — 億円			変	
		(暫定/完成)	(実質値) — 億円/ 億円	(暫定/完成)	(実質値) 388億円/ — 億円			動	
交通量	計画時	— / — 台/日		実績	15,670～28,060/ — 台/日		変	— %	
	(当該路線)	(暫定/完成)			(暫定/完成)			動	
旅行速度向上		(通常期) 33.7 → 39.5 km/h		交通事故減少		(死傷事故) 35 → 17 件/年			
(供用前現道→当該路線)		(供用直前年次) H6年 (供用後年次) H17年		(供用前現道→供用後現道)		H3～H5年平均 (供用後年次) H17～H19年平均			
費用便益分析結果 (事後)	B/C	総費用	591億円		総便益	1387億円		基準年	H20年
	2.3	事業費	559億円		走行時間短縮便益	1,110 億円			
		維持管理費	32億円		走行経費減少便益	210 億円			
					交通事故減少便益	68 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									
・旧道部、バイパス部の年間渋滞損失時間および削減率									
供用前42.3万人・時間/年→供用後18.3万人・時間/年(約24万人時間削減, 57%削減)									

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線駅・特急停車駅へのアクセス向上 阿賀野市役所～新潟駅間所要時間 供用前：46分→供用後：41分 約11%短縮(5分)</li> <li>(2) 物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上 京ヶ瀬工業団地～新潟港間所要時間 供用前：41分→供用後：36分 約13%短縮(5分)</li> <li>・旧道部(横雲橋)では総重量20tを超える車両の通行には特殊車両の通行許可が必要だったが、新横雲橋の供用により総重量25tまでの車両は特殊車両の通行許可が不要になる。</li> </ul> </li> <li>(3) 都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携</li> </ul> </li> <li>(4) 国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接した日常活動圏中心都市間を最短で連絡する路線を構成 阿賀野市役所～新潟市役所間所要時間 供用前：46分→供用後：41分 約11%短縮(5分)</li> </ul> </li> <li>(5) 個性ある地域の構成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・トキめき新潟国体(平成21年)の大規模イベントを支援</li> </ul> </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>・三次医療施設へのアクセス向上供用後、新潟市民病院から国道49号阿賀野市方面へのアクセス性が向上、30分圏域人口が約7,500人増加</li> </ul> <p>III. 安全</p> <p>(1) 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次緊急輸送道路ネットワークの位置づけあり</li> </ul> <p>IV. 環境</p> <p>(1) 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量 供用前7,102t-CO2/年→供用後6,405t-CO2/年(約700t-CO2/年削減)</li> </ul> <p>(2) 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx排出量 供用前27.1t-NOx/年→供用後20.1t-NOx/年(約7t-NOx/年削減)</li> <li>・SPM排出量 供用前2.6t-SPM/年→供用後1.9t-SPM/年(約0.7t-SPM/年削減)</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>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</p> <p>特になし</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成の大合併に伴い、新潟市は平成17年10月までに80万人都市となるとともに、平成19年4月に本州における日本海側初の政令市に指定。</li> </ul>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量、旅行速度および交通事故などの実績から、事業の目的である「新潟地区(都心地区)へのアクセス性向上」「旧道部の渋滞や事故の解消」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。</li> <li>・上郷交差点における渋滞については、その対策として交差点改良を実施しているところである。4車線化については、今後の状況を踏まえ対応していきたい。</li> </ul>
	<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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現段階においては、事業の効果が発現されており特段の見直しの必要性はない。</li> </ul>
	<p>特記事項</p> <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。