

一般国道116号 吉田バイパスに係る新規事業採択時評価

- ・吉田バイパスの整備により、主要渋滞箇所を回避し、新潟市と柏崎市間の速達性を向上
- ・当該区間の渋滞解消に伴い、市街地部で多発している渋滞を起因とする追突事故が減少
- ・現道の渋滞箇所を解消することで、全国有数の金属加工産業等製造業や物流企業の経済活動を支援

1. 事業概要

- ・起 終 点: 新潟県燕市熊森 ~ 新潟県新潟市西蒲区高橋
- ・延長等: 11.5km
(第3種第1級、現道拡幅区間4車線、バイパス区間2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約350億円
- ・計画交通量: 約15,200~35,600台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約24,700台/日	約3,600台/日	約7,200台/日



写真1 市街地における渋滞状況

2. 課題

① 渋滞による旅行速度の低下

- ・当該区間には主要渋滞箇所が6箇所存在。
- ・市街地部では信号交差点が連続し、特に「西太田交差点 ~ 鴻巣交差点」間は、日中を通して旅行速度が20km/h ~ 30km/hと速度低下が著しい。【写真1】【図3】

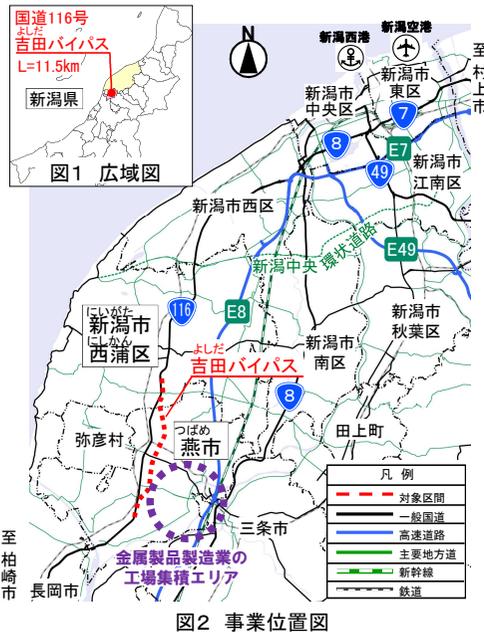
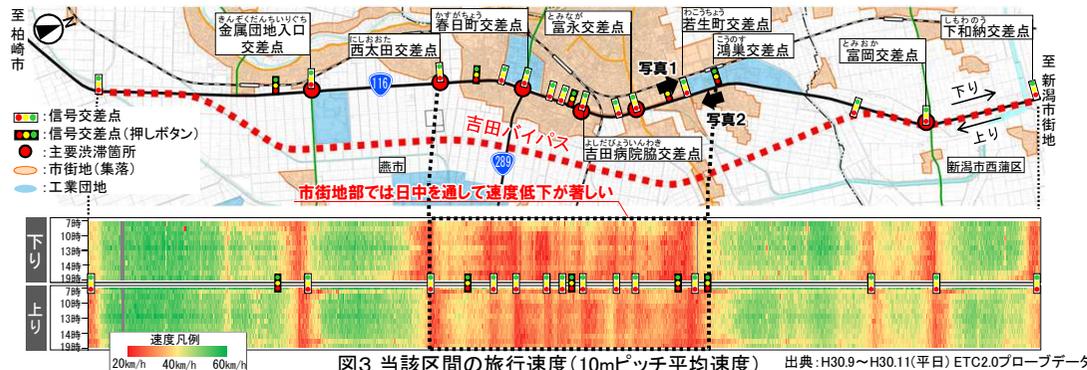
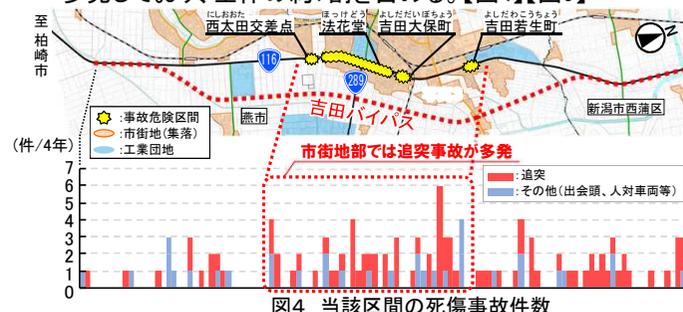


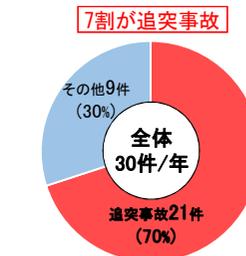
写真2 当該区間を通行する大型車

② 交通事故多発区間による安全性低下

- ・当該区間では年間約30件(新潟県内直轄国道平均の1.9倍)の死傷事故が発生。
- ・特に市街地部では渋滞や沿道出入に起因する追突事故が多発しており、全体の約7割を占める。【図4】【図5】

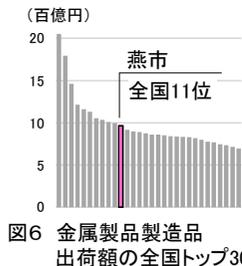


【年平均死傷事故件数】
当該区間(約11km) 30件/年
新潟県内直轄国道平均 16件/年
(※kmあたり平均死傷事故件数×11km)



③ 物流活動の阻害

- ・当該区間の燕市は、金属製品の製造が盛んな地域であり、多数の金属工業団地が立地。交通量に占める大型車の割合も約24%と高い。【図2】【図6】【写真3】
- ・しかし、当該区間は渋滞により、円滑な物流を阻害。【写真2】



ノーベル賞授賞式の晩餐会で使われるカトラリーは、燕市の企業が製作



写真3 国内生産シェア90%を誇る燕市のカトラリー 出典: 燕市ホームページ

3. 整備効果

効果1 渋滞の解消【○】

- ・速度低下区間をバイパスとすることにより、現道の渋滞が解消。

混雑度 【現況】 現道 1.57 ⇒ 【整備後】 現道 0.87
旅行速度 【現況】 現道区間平均 33km/h ⇒ 【整備後】 現道区間平均 51km/h
※現況: H27全国道路・街路交通状況調査、整備後: R12推計値

効果2 沿線地域の安全性が向上【○】

- ・通過交通がバイパスに転換し、現道の死傷事故率が減少。
- 死傷事故率 【整備無】 87.7件/億台km ⇒ 【整備有】 79.1件/億台km
※R12推計値

効果3 物流効率化により地域産業を支援【○】

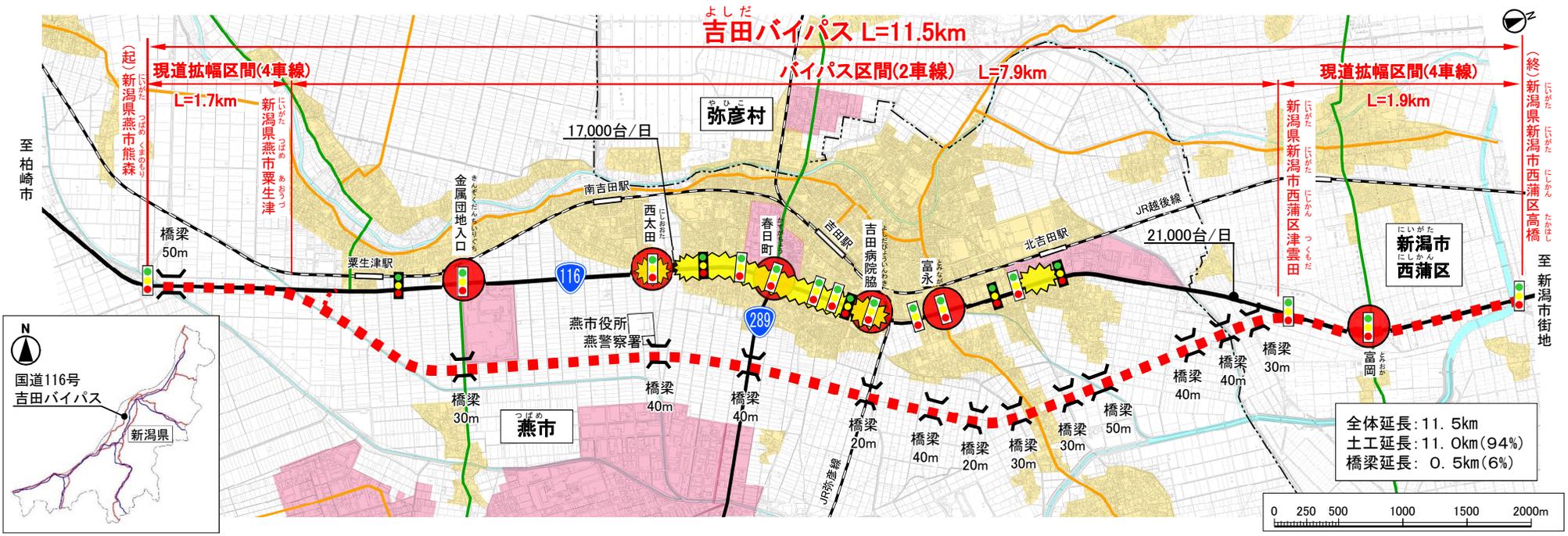
- ・渋滞の解消により、物流の速達性が向上し、地域産業を支援。
- 当該区間の所要時間 【現況】 約19分 ⇒ 【整備後】 約10分
※現況: H27全国道路・街路交通状況調査(現道)、整備後: R12推計値(バイパス)

■費用便益分析結果

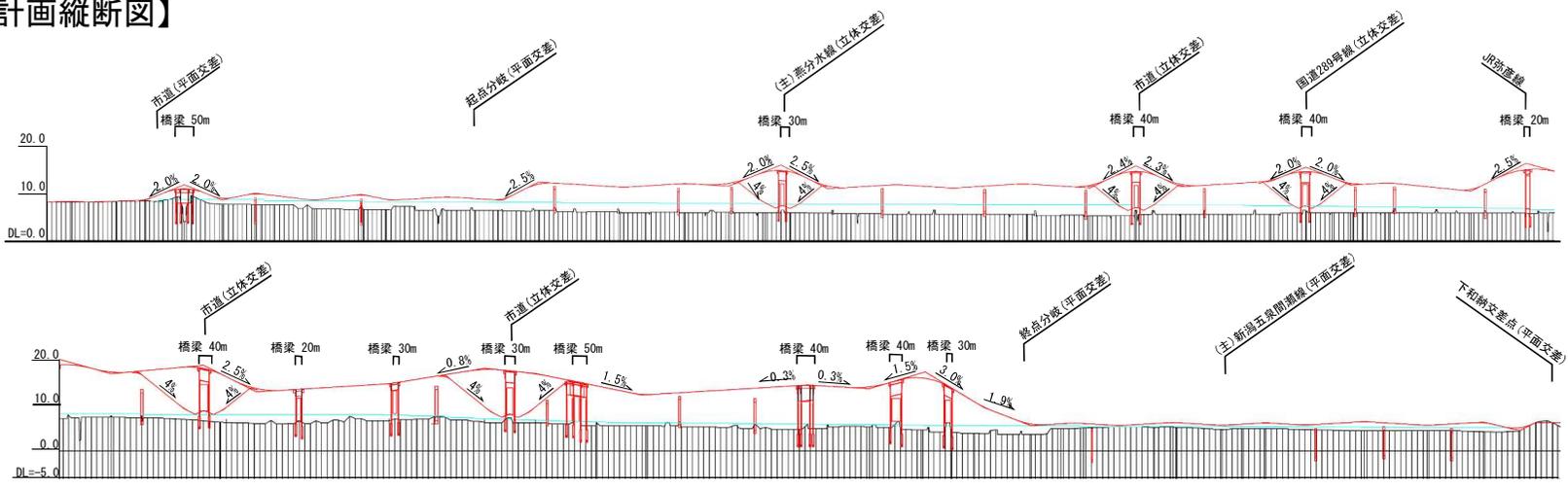
B/C	EIRR※1	総費用※2	総便益※2
1.3	5.8%	308億円	406億円

※1: EIRR: 経済的内部収益率
※2: 基準年(令和元年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

一般国道116号 吉田バイパスに係る新規事業採択時評価



【計画縦断面図】

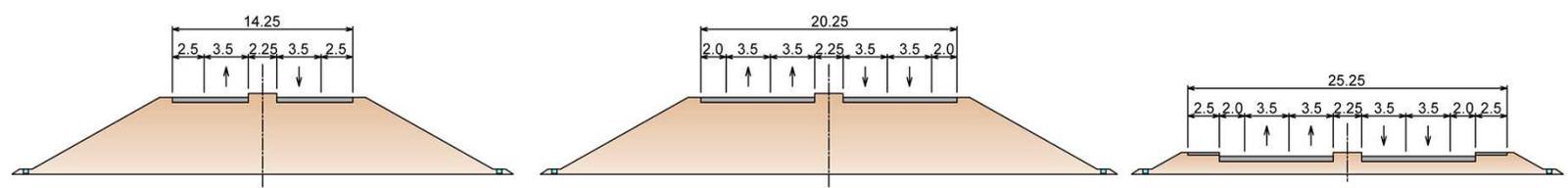


【標準横断面図】

バイパス部

バイパス部 (付加追越車線設置区間)

現道拡幅部



凡例	
	対象区間
	一般国道
	主要地方道
	一般県道
	橋梁構造
	主要渋滞箇所
	事故危険区間
	交通量台/日 H27全国道路・街路交通情勢調査
	市街地・集落
	工業団地
	信号交差点
	信号交差点(ボタン式)
	河川・水路