

事後評価結果（平成21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 康博

事業名：一般国道8号 三条拡幅	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：新潟県三条市大島 至：新潟県三条市土場		延長：6.1 km

事業概要

国道8号は、新潟県新潟市と京都府京都市を結ぶ日本海側を縦貫する主要幹線道路であるとともに、新潟県においては、新潟市、長岡市、上越市等の主要都市間を結ぶ地域幹線道路である。三条拡幅は、そのうちの三条市大島から三条市土場間の6.1 kmにおいて現道拡幅を行う事業である

事業の目的・必要性

国道8号三条市街地部では、昭和52年に上越新幹線燕三条駅や北陸自動車道三条燕I.Cの整備による、交通渋滞や交通事故等のさまざま問題を抱えている。これらの問題に対処し、市街地部での交通渋滞の緩和、交通事故の減少を目的とした事業である。

事業概要図



事業の効果等	事業期間	事業化年度：S49年度 都市計画決定：S50年度	用地着手：S53年度 工事着手：S52年度	供用年（暫定/完成）：(当初) — / — (実績) H15 / —	変動	倍
	事業費	計画時（名目値）：— / 億円 （実績値）：— / 億円	実績（名目値）：329 / 億円 （実績値）：309 / 億円		変動	倍
	交通量（当該路線）	計画時（暫定/完成）：— / — 台/日	実績（暫定/完成）：29,500~41,800 / — 台/日		変動	%

旅行速度向上（供用前現道→当該路線）：22.2 → 32.9 km/h （供用直前年次）：S60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）：154.8 → 107.4 件/億台キロ （供用直前年次）：S58年度（供用後年次）：H16~H19年度
--	---

費用対効果分析結果（当初）	B/C：—	総費用：— 億円 （事業費：— 億円 維持管理費：— 億円）	総便益：— 億円 （走行時間短縮便益：— 億円 走行経費減少便益：— 億円 交通事故減少便益：— 億円）	基準年：— 年
---------------	-------	--------------------------------------	---	---------

費用対効果分析結果（事後）	B/C：1.7	総費用：556億円 （事業費：532億円 維持管理費：24億円）	総便益：924億円 （走行時間短縮便益：743億円 走行経費減少便益：133億円 交通事故減少便益：48億円）	基準年：H21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

—

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
 ・当該事業区間の渋滞損失時間の削減量＝約16万人時間/年

	<p>(供用前 約49.3万人・時間/年→供用後 約33.4万人・時間/年) ※三条市土場～三条市下須頃間を対象に算定 道路交通センサス(供用前、部分供用後)、H21.11.12実測データ(供用後)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間を利用する燕線など78本/日の路線バスの利便性の向上。 (3路線(78本)の年間トータル利用者数:約39万人(1日平均約1,100人)) ・新幹線駅である燕三条駅へのアクセス向上。 (上須頃交差点～大野畑交差点の慢性的な渋滞の解消) <p>(2) 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市である三条市へ通勤・通学者数、三条市への買い物割合の増加。 <p>Ⅲ. 安全</p> <p>(1) 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第1次緊急輸送道路として位置づけあり。 <p>Ⅳ. 環境</p> <p>(1) 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析対象区間のCO2排出量の削減量=約8,500t-CO2/年 (供用前 約7,184,300t-CO2/年 → 供用後 約7,175,800t-CO2/年) <p>(2) 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道でのNO2排出削減率=約3% (供用前 約33.2t-NO2/年 → 供用後 約32.1t-NO2/年) ・現道でのSPM排出削減率=約1% (供用前 約3.14t-SPM/年 → 供用後 約3.11t-SPM/年)
	<p>その他評価すべきと判断した項目 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 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 特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の事後評価及び改善措置、計画・調査のあり方、事業評価手法についての見直しの必要なし。 ・事業の効果については、より多くのデータの活用に努め、より客観的な資料とすること。
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成の大合併に伴い、三条市はH17年5月に旧三条市、旧下田村、旧栄町が新設合併し、10万人都市となった。 ・国道8号は、国土交通軸として位置づけられており、広範な都市間や地域拠点間及び市内交通網との連携強化により利便性の向上を図る道路となっている。
	<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"> ・交通量、旅行速度及び交通事故の実績などから、事業の目的である「市街地部での交通渋滞の緩和」、「交通事故の減少」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はない。 ・6車線化については、今後の社会情勢や交通状況を踏まえて対応していきたい。
	<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"> ・現段階においては、特段の見直しの必要はない。
	<p>特記事項</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。