

事後評価結果（平成22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：鈴木 祥弘

事業名	一般国道8号 <small>くろさきかくふく</small> 黒埼拡幅 <small>くろさきかくふく</small>	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：新潟市西区下山田 至：新潟市南区下塩俵	延長	4.1 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。黒埼拡幅は、そのうちの新潟市西区下山田から同市南区下塩俵間の4.1km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号黒埼拡幅は、「交通混雑の緩和」、「安全で円滑な交通の確保」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	S47年度	用地着手	S47年度	供用年	(当初) - / - (実績) S51/H17	変動	倍
		都市計画決定	S46年度 S63年度	工事着手	S49年度	(暫定/完成)			
	事業費	計画時	(名目値) - / - 億円	実績	(名目値) - / 102 億円	変動	倍		
		暫定/完成	(実質値) - / - 億円	(暫定/完成)	(実質値) - / 99 億円				
	交通量 (当該路線)	計画時	- / - 台/日	実績	13,900 / 38,600 台/日	変動	%		
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	33.4 → 37.2 km/h	(供用直前年次) S43年度	(供用後年次) H22年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	541 → 177 件/台キロ	(供用直前年次) S45年度	(供用後年次) H20年度	
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	-	総費用	- 億円	総便益	- 億円	基準年	- 年	
			(事業費: - 億円 維持管理費: - 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)				
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	2.5	総費用	235 億円	総便益	577 億円	基準年	平成22年	
			(事業費: 208 億円 維持管理費: 27 億円)		(走行時間短縮便益: 559 億円 走行経費減少便益: 17 億円 交通事故減少便益: 1.5 億円)				
事業遅延によるコスト増		費用増加額		便益減少額					
		- 億円		- 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									
・当該事業区間の台キロ当り渋滞損失時間の削減量＝約41人時間/年・台キロ									

(整備前144人・時間/年・台キロ→整備前103人・時間/年・台キロ)

- ・当該事業区間を走行する白根線など127本/日の路線バスの利便性の向上
(事業区間を走行する路線バスの利用者数：約85万人/年)

- ・新幹線駅である新潟駅へのアクセス向上
西区役所黒崎出張所～新潟駅：約1分短縮
南区役所～新潟駅：約1分短縮

(2) 円滑なモビリティの確保

- 特定重要港湾である新潟港へのアクセス向上
白根北部工業団地～新潟東港：約1分短縮

(3) 都市の再生

- ・西区黒崎地区内の土地区画整理事業等による人口増加に伴う交通量増加に対応
前川原土地区画整理事業 施行年度 S56～S59
黒崎北部土地区画整理事業 施行年度 H3～H8
山田土地区画整理事業 施行年度 H12～H16
山田立仏土地区画整理事業 施行年度 H13～H15

(4) 国土・地域ネットワークの構築

- ・日常活動圏の中心である新潟市都心地区へのアクセス向上の状況
西区役所黒崎出張所～新潟市役所：約1分短縮
南区役所～新潟市役所：約1分短縮

(5) 個性ある地域の形成

- ・新潟ふるさと村へのアクセス向上

※上記所要時間および渋滞損失時間は、整備前がS43年道路交通センサス、整備後がH22. 5. 27調査結果より算出

Ⅲ. 安全

(1) 災害への備え

- ・第1次緊急輸送道路として位置づけあり

Ⅳ. 環境

(1) 地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる

(2) 生活環境の改善・保全

- ・NOx排出量の削減が見込まれる
- ・SPM排出量の削減が見込まれる

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

特になし

その他評価すべきと判断した項目

特になし

事業評価監視委員会の意見

- ・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。

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・旧黒崎町は平成13年1月、旧白根市は平成17年3月に新潟市と合併し、平成19年4月に政令指定都市に移行

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

- ・黒崎拡幅は、沿線の企業・商業施設の立地や定住人口の増加による土地利用の高度化に重要な役割を果たしている。
- ・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「交通混雑の緩和」、「安全で円滑な交通の確保」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。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・黒埼拡幅は、国道8号の円滑な交通を確保することを目的に計画された事業であるが、交通容量の拡大を通じて企業や商業施設の集積などの地域振興に貢献し、黒埼地区の開発計画に大きな影響を与えたものと言える。
- ・こういった開発効果は4車線の供用から30年以上の期間を通じて発現されているものであり、このような開発計画等を事前に予測することは困難であるが、今後の同種事業においても、可能な限り沿道開発と一体となった道路計画を行うことが必要である。

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。