

# 事後評価結果（平成26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：掛井 孝俊

事業名	一般国道113号 <small>まつはまばし</small> 松浜橋上流橋	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：新潟県新潟市東区津島屋 至：新潟県新潟市北区名目所	延長	3.1km		

### 事業概要

一般国道113号松浜橋上流橋は、直轄権限代行により新潟県新潟市東区津島屋から同県同市北区名目所を結ぶ延長3.1kmの道路事業である。

### 事業の目的・必要性

一般国道113号松浜橋上流橋は、国道113号松浜橋の渋滞の緩和や事故の低減等の交通環境の改善、阿賀野川断面の交通容量の拡大、阿賀野川両岸地域の交流促進などを主な目的とした事業である。

### 事業概要図

#### 広域位置図



事業の 効果 等	事業期間	事業化年度： H13年度 都市計画決定： H13年度	用地着手： H15年度 工事着手： H17年度	供用年： (当初) ー / H20 (暫定/完成) (実績) H21 / ー	変動	ー 倍
	事業費	計画時 (名目値) ー / 245 億円 (暫定/完成) (実績値) ー / ー 億円	実績 (名目値) 246 / ー 億円 (暫定/完成) (実績値) 233 / ー 億円		変動	ー 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) / 43,000 台/日	実績 (暫定/完成) / 16,000 台/日		変動	37%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	27 → 32 km/h (供用直前年次) H17年度 (供用後年次) H19年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道+当該路線)	129.6 → 30.3 件/億台キロ (供用直前年次) H17~H21年度 (供用後年次) H21~H24年度		
費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C : ー	総費用 : ー 億円 (事業費 : ー 億円 維持管理費 : ー 億円)	総便益 : ー 億円 (走行時間短縮便益 : ー 億円 走行経費減少便益 : ー 億円 交通事故減少便益 : ー 億円)	基準年 : 平成一年		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 1.1	総費用 : 325 億円 (事業費 : 302 億円 維持管理費 : 24 億円)	総便益 : 349 億円 (走行時間短縮便益 : 296 億円 走行経費減少便益 : 45 億円 交通事故減少便益 : 7.6 億円)	基準年 : 平成26年		
事業遅延によるコスト増	費用増加額 : ー 億円	便益減少額 : ー 億円				

### 事業遅延の理由

本事業は平成13年度に事業化され、平成17年度より工事着手し平成20年度の供用を目指したが、地盤対策工（軟弱地盤、橋梁基礎、軽量盛土等）の構造変更に伴う対策に時間を要し、事業が遅延したものである。

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>I. 活力</p> <p>(1) 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道等の渋滞損失時間の削減量＝約16万人時間/年 (整備前：393万人時間/年 → 整備後：377万人時間/年)</li> <li>・ 交通の転換により朝夕ピーク時の混雑が解消し路線バスの定時性が向上</li> <li>・ 新幹線駅である新潟駅へのアクセス向上</li> <li>・ 新潟空港へのアクセス向上</li> <li>・ 阿賀野川断面の交通容量拡大により並行する幹線道路の混雑が緩和。</li> </ul> <p>(2) 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定重要港湾である新潟港（新潟東）へのアクセス性が向上し、大型車交通量が増加</li> <li>・ 現道部における高さ制限の解消</li> </ul> <p>(3) 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道部における中心市街地へのアクセス向上</li> </ul> <p>(4) 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 阿賀野川両岸地域の交流促進</li> </ul> <p>II. 安全</p> <p>(1) 安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道の交通量が減少 開通前16,140台/12h→開通後11,972台/12h（約26%減少） ※開通前：H21.9.3交通量調査、開通後：H26.10.2交通量調査</li> <li>・ 第三次救急医療施設へのアクセス向上。</li> </ul> <p>(2) 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第一次緊急輸送道路としての位置づけあり</li> </ul> <p>III. 環境</p> <p>(1) 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 費用便益分析対象エリアのCO<sub>2</sub> 排出量の削減量＝2千t-CO<sub>2</sub> /年 (整備前 252千t-CO<sub>2</sub> /年 → 整備後 250千t-CO<sub>2</sub> /年)</li> </ul> <p>(2) 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 費用便益分析対象エリアのNO<sub>x</sub>排出量の削減量＝6.8t-NO<sub>x</sub>/年 (整備前 834.1t-NO<sub>x</sub>/年 →整備後 827.3t-NO<sub>x</sub>/年)</li> <li>・ 費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減量＝0.8t-SPM/年 (整備前 70.3t-SPM/年 →整備後 69.5t-SPM/年)</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>特になし</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置等は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</li> </ul>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿道では土地区画整理事業が進められ、供用後から現在まで、人口世帯数が増加。</li> </ul>

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

・国道113号松浜橋上流橋は、「松浜橋の事故の低減や渋滞の緩和等の交通環境の改善」「阿賀野川両岸地域の交流促進」「阿賀野川断面の交通容量の拡大」等の役割を果たしており、今後も事業効果の発現は継続していくものとする。

・松浜橋上流橋については、事業実施による環境の大きな変化、また社会情勢の大きな変化はなく、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと考えるが、阿賀野川断面全体では交通量が増加傾向であり、今後も必要に応じて交通量調査等を実施し整備効果の発現状況把握に努める。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

・当該事業は、地盤対策（軟弱地盤、橋梁基礎、軽量盛土等）に伴い事業費が増加している。

・同種事業の計画・調査にあたっては、大規模構造物に関わる地質調査を十分に行い、当初事業費を算定する必要がある。

・なお、事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータ収集結果に基づく評価に努める。

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。