

# 事後評価結果（平成17年度）

担当課 新潟県土木部都市局都市整備課

担当課長名 都市整備課長 清水 洋一

事業名	みやばらまちたかぼたけ 都市計画道路宮原町高畑線			事業区分	街路	事業主体	新潟県	
起終点	自：新潟県長岡市千歳一丁目154番地（ながおかしせんざいicchōyūme） 至：新潟県長岡市曙三丁目4番25号（ながおかしあけぼのさんちōyūme）					延長	0.712 km	
事業概要	都市計画道路宮原町高畑線は、長岡市役所・長岡市立劇場等の文化行政地区と隣接する、一般県道長岡中之島見附線から長岡操車場を立体（第二上条跨線橋）で横断し、3・3・51長岡見附バイパス（国道17号長岡東バイパス）に至る長岡市の基幹都市施設としての重要な路線である。							
事業の目的・必要性	現橋の一部は大正末期の鉄道橋を利用したものであり、老朽化が進み早期架け替えが必要となっている。また、隣接する約12haの長岡操車場跡地には国の合同庁舎、防災広場を建設予定であり、市の行政拠点地区、平成16年に発生した「中越大震災」の復興拠点地区へのアクセス道路として、今後さらに発生交通量の集中増加が予想されることから、早急に整備促進する必要がある。							
事業概要図	別紙のとおり							
事業期間	事業化年度	H 7 年度	用地着手	H 7 年度	供用年	(当初) H - /H 14	変動	1.4 倍
	都市計画決定	S 21 年度	工事着手	H 7 年度	(暫定/完成)	(実績) H - /H 17		
事業費	計画時	(名目値)	- / 36 億円	実績	(名目値)	- / 億円	変動	1.6 倍
	(暫定/完成)	(実質値)	- / 億円	(暫定/完成)	(実質値)	- / 56 億円		
交通量	計画時(H11算定)	実績(H17調査)			変動			142 %
	(当該路線)	(暫定/完成)	4,843 / (4843) 台/12h	(暫定/完成)	6,875 / (6,875) 台/12h			
旅行速度向上	24.0 km/h → 27.7 km/h		交通事故減少	→ 件/億台キロ				
	(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) 16年度、(供用後年次) 17年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用直前年次)	(供用後年次)			
費用対効果	B/C	総費用	62 億円	総便益	98 億円	基準年		
	分析結果	(事業費)	61.66 億円	(走行時間短縮便益)	94 億円	H 16 年		
(事後)	1.6	(維持管理費)	0.40 億円	(走行経費減少便益)	3 億円			
				(交通事故減少便益)	1 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	次の①～③の理由により、当初の想定よりも事業が遅延したものである。①JR線のご線条件が厳しく、当初予定より協議に時間を要したこと。②用地交渉に際し、代替地の要求、移転先選定の難航などの諸問題が発生したこと。③中越大震災の発生により現場発生余剰土砂の搬出先の確保が困難になったこと。							
客観的評価指標に対応する事後評価項目	・ JRを横断する近隣の国道352号の混雑度が供用前1.31 → 供用後1.22、沢田跨線橋の混雑度が供用前1.58 → 供用後1.56と渋滞が緩和した。							
その他評価すべきと判断した項目	・ 現況は幅員W=6mと歩道がなかったことから、W=16m(橋梁部W=14m)となり、朝夕の混雑時にも歩行者、車両の安全な交通が確保された。							
環境影響評価	環境影響評価法に基づく環境影響評価の対象外につき、事業前後の環境評価なし							
	その他評価すべきと判断した項目	観測データはないが、本区間の供用により、周辺の渋滞が緩和され、特に交差点付近の騒音や排気ガスの減少に寄与していると考えられる。						

事業を巡る社会経済情勢等の変化

長岡市は平成17年4月1日、平成18年1月1日に1市8町を編入合併し、人口28万人の中心都市としてその行政機能の役割が拡大するなか、市役所、国合同庁舎へのアクセス道路となる当該路線の役割は益々期待されるところとなっている。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

今後、まちづくり交付金にて長岡防災シビックコア地区(H18～H22)の整備に取り組むことから、事業完了後の当該道路の事業効果を再検証することも考えられる。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

特記事項