

新規事業採択時評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：木村 昌司

事業の概要

事業名	一般国道7号 栗ノ木道路	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：新潟県新潟市沼垂東2丁目 至：新潟県新潟市鏡		延長	1.4km	
事業概要	<p>新潟南北道路は、日本海側の拠点都市である新潟市において、高速ICと都心、新幹線駅、特定重要港湾という拠点相互を連結する重要な役割を持つ地域高規格道路である。</p> <p>栗ノ木道路は新潟南北道路の一部を形成するもので、延長約1.4kmの交差点の立体化事業である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>栗ノ木道路は現道部の渋滞・事故の改善と広域交通拠点相互のアクセス性向上ならびに都心部における市街地再開発の支援を目的とした事業である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●当該区間では、近接交差点による慢性的な交通渋滞と事故の多発が大きな問題となっており、このため交差点の立体化を図る当該事業が必要である。 ●当該区間の渋滞により、日本海沿岸東北自動車道からの広域交通と新幹線駅新潟駅、特定重要港湾新潟港との定時制が確保されない状況にある。このため、交差点の立体化を図り、交通拠点相互の定時制を向上する当該事業が必要である。 ●新潟駅およびその周辺では、駅のリニューアル計画とそれに合わせた市街地の再開発が予定されている。このため高速ICから開発地区へのアクセス性を高め市街地開発を促進する当該事業が必要である。 				
全体事業費	172億円	計画交通量	68,500台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

事業採択の前提条件
費用対便益：便益が費用を上回っている。
手続きの完了：都市計画決定済

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.6	総費用 124億円 （事業費：119億円 維持管理費：5億円）	総便益 327億円 （走行時間短縮便益：290億円 走行費用減少便益：26億円 交通事故減少便益：10億円）	基準年 平成18年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.9 （交通量 +10%）	B/C=2.4 （交通量 -10%）		
		事業費変動	B/C=2.4 （事業費 +10%）	B/C=2.9 （事業費 -10%）		
	事業期間変動	B/C=2.5 （事業期間 +20%）	B/C=2.8 （事業期間 -20%）			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	渋滞損失時間の削減が図られる。 【渋滞損失時間の改善】 約1,123万人時間/年→962万人時間/年（約160万人時間/年削減） 【1kmあたり渋滞損失時間】 約21.6万人時間/年・km→約19.4万人時間/年・km ・事業区間の1kmあたり渋滞損失時間は、栗ノ木橋交差点～笹越橋交差点間が43.2万人時間/年・km、笹越橋交差点～紫竹山交差点間が32.2万人時間/年・kmと全国平均値の2.03万人時間/年・kmを大幅に上回っている。 【渋滞度曲線】 3位（新潟国道事務所管内の直轄国道71区間中の順位） 【その他特徴】 ・栗ノ木橋交差点、笹越橋交差点で朝夕ピーク時に500m以上の渋滞が発生している。		
		事故対策	◎	死傷事故率比2を超える現道問題箇所を6箇所回避し、交通の安全性が向上する。 【死傷事故率】 (死傷事故率比：19.58) 202.8件/億台km (事故率曲線における位置：4位/2,426箇所) 【その他特徴】 ・事業区間は死傷事故率が県平均値の2倍以上の区間が6箇所存在し、管内全直轄国道の中でもワーストランクの上位に位置する箇所が多い。		
	歩行空間	○	沿道は住宅地、歩道未設置の区間あり。十分な自歩道が確保され交通安全性が向上。			
	社会全体への影響	住民生活	○	新潟亀田IC～新潟駅(万代口)間の所要時間が5分短縮し(18分→13分)、新潟駅(新幹線駅)へのアクセス性が向上する。		
		地域経済	◎	新潟港西港区(特定重要港湾)へのアクセス向上 (新潟亀田IC～新潟港西港区:17分→12分、5分短縮) 新潟駅周辺整備計画を支援		
		災害	○	新潟県第一次緊急輸送道路に指定 防災拠点(新潟港西港区)へのアクセス向上		
環境		○	【CO2排出量の削減】 約3,356百t-CO2/年→約3,332百t-CO2/年（約24百t-CO2/年削減） 【NO2排出量の削減】 約581t-NO2/年→約575t-NO2/年（約6t-NO2/年削減） 【SPM排出量の削減】 約52.9t-SPM/年→約52.5t-SPM/年（約0.4t-SPM/年削減）			
	地域社会	○	日常生活圏中心部へのアクセス向上			
事業実施環境	○	新潟駅周辺整備計画との連携が必要				

採択の理由

費用便益比が2.6と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。
また当該事業箇所の渋滞損失時間、死傷事故率はともに高くまた、事業実施による改善効果が期待できることに加え、拠点相互のアクセス性向上、開発プロジェクト支援等波及効果は高いと判断される。

※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。