

事業の概要

事業名	まきやままちかめがいせん 横山町亀貝線	事業区分	街路	事業主体	新潟県
起終点	自：新潟県長岡市東蔵王町3丁目 至：新潟県長岡市稲葉町		延長	0.93 km	
事業概要	<p>都市計画道路横山町亀貝線は、長岡市北部地域における信濃川で分断された市街地の東西を結ぶ幹線街路であり、国道8号長岡東バイパスと長岡市三島地区又は日本海を最短距離で結ぶ広域幹線道路としての機能を持ち、長岡市におけるラダー型道路網の基軸を為す重要な路線である。</p> <p>本路線はJR信越本線との立体交差化によって、東西に分断されている市街地中心を一体的に発展させ、交通渋滞の解消及び踏切事故防止を図る都市計画道路整備事業である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>都市計画道路横山町亀貝線は、JR信越本線が市街地中心を南北に縦断し、市街地を東西に分断していることにより、著しくなっている交通渋滞の解消及び東西市街地の一体的な発展を図るとともに、信濃川左岸と長岡東バイパスを結ぶラダー型ネットワークを形成し、信濃川左右岸の交通体系の強化に大きく寄与するものである。</p>				
全体事業費	40億円	計画交通量	7,100台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見  
長岡市および都市計画道路横山町亀貝線整備促進協議会より早期整備の要望を受けている。

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：都市計画決定済みであり、円滑な事業執行の環境が整っている

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.2	総費用：34億円 （事業費：33億円 維持管理費：0.85億円）	総便益：76億円 （走行時間短縮便益：71億円 走行費用減少便益：3.7億円 交通事故減少便益：1.1億円）	基準年 平成18年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 2.49 (交通量+10%)	B/C= 2.05 (交通量-10%)		
		事業費変動	B/C= 2.07 (事業費+10%)	B/C= 2.52 (事業費-10%)		
	事業期間変動	B/C= 2.22 (事業期間+20%)	B/C= 2.34 (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		ボトルネックとなっている踏切の解消 渋滞度曲線：新潟県内センサス区間第156位/1,232区間の値に相当する。 渋滞損失時間削減量：年間9万人時間/年 その他特徴：		
		事故対策		線形改良及び立体交差化(踏切遮断)により死傷事故率の減少が見込まれる。 死傷事故率：142件/億台キロ・年(県内平均46件/億台キロ・年) 事故率曲線：県内2,691位/25,560区間		
		歩行空間		現在歩道未設置区間に歩道が設置される：通学路であり、歩行者交通量85人/日 自転車走行区間が整備される：自転車交通量268台/日		
	社会全体への影響	住民生活		現道は通勤、通学者により毎日朝夕のラッシュ時に交通渋滞が発生している。旅行速度が上がることにより、これら利便性が向上する。		
		地域経済		渋滞解消、旅行速度の向上により蔵王橋から国道8号長岡東バイパスまでのアクセスが良くなり物流の効率化が図られる。又、地区の一体的発展に寄与する。		
		災害		立体交差化(踏切遮断)及び旅行速度の向上により、長岡市地域防災計画における緊急輸送路(被災後24時間)として機能強化		
環境			CO2排出削減量：506t-co2/年 NOx排出削減量：2.1t-no2/年 SPM排出削減量：0.2t-spm/年			
	地域社会		国道8号長岡東バイパスと長岡市三島地区又は日本海を最短距離で結ぶ広域幹線道路としての機能強化により、信濃川左右岸の交通体系の強化に大きく寄与する。			
事業実施環境		当該区間の整備完了により都市計画決定されている横山町亀貝線が完了し、信濃川左岸の長岡東バイパスを結ぶラダー型ネットワークの基軸を形成する。				

採択の理由

費用便益比が2.2と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定されていることから、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、当該事業箇所において平面交差しているJR信越本線稲葉踏切の踏切交通遮断量が多く、渋滞対策、事故対策の面から事業実施の必要性・効果は高いと判断できる。また、長岡市地域防災計画における緊急輸送路(被災後24時間)としての機能強化及びJR信越本線で分断された東西市街地の一体的発展や信濃川左岸と長岡東バイパスを結ぶラダー型ネットワークの基軸を形成するべく、都市計画道路「横山町亀貝線」の早期供用が求められている。  
以上より本事業を採択した。