

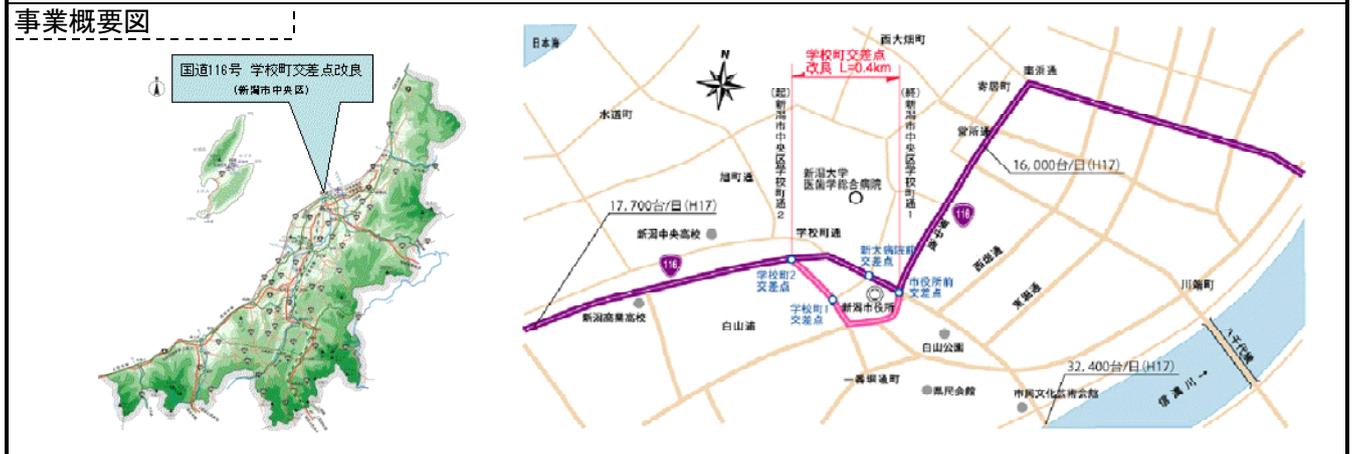
事後評価結果（平成22年度）

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116号学校町交差点改良 <small>がっこうちょうこうさてんかいらいよう</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：新潟県新潟市中央区学校町通2番町 至：新潟県新潟市中央区学校町通1番町	延長	0.4 km		

事業概要
国道116号は、柏崎市と新潟市を結ぶ主要幹線道路である。学校町交差点改良は、そのうちの新潟市中央区学校町通2番町～新潟市中央区学校町通1番町の延長0.4kmにおいて交差点改良を行う事業である。

事業の目的・必要性
当該事業は、「交通混雑の緩和」、「交通事故の防止」を目的とした事業である。



事業の効果等	事業期間	事業化年度	S63年度	用地着手	H元年度	供用年	(当初) - / -	変動	倍
		都市計画決定	S63年度	工事着手	H元年度	(暫定/完成)	(実績)平成元年度/平成17年度		
	事業費	計画時	(名目値) - / -億円	実績	(名目値) - / 68億円			変動	倍
		暫定/完成	(実質値) - / -億円	(暫定/完成)	(実質値) - / 66億円			変動	倍
	交通量	計画時	- / - 台/日	実績	- / 15,700台/日			変動	%
	(当該路線)	暫定/完成	- / - 台/日	(暫定/完成)	- / 15,700台/日			変動	%

旅行速度向上	23.4 → 28.5 km/h	交通事故減少	7 → 3 件
(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) H17年度 (供用後年次) H22年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用直前年次) S56～S58年度 (供用後年次) H18～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	走行時間短縮便益	- 億円		
		維持管理費	- 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	総費用	98 億円	総便益	204 億円	基準年	H22 年
	2.1	事業費	95 億円	走行時間短縮便益	197億円		
		維持管理費	3 億円	走行経費減少便益	5.7億円		
				交通事故減少便益	0.97億円		
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

客観的評価指標に対応する事後評価項目

1. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

- 当該事業区間の渋滞損失時間の削減量=2.3万人時間/年
(整備前 4.1万人・時間/年 → 完成供用後 1.8万人・時間/年)
- ※学校町2～市役所前を対象に算定（整備前は現道のみ、完成供用後は現道+BP）
- 昭和60年センサス（整備前）、H22.5.27実測データ（完成供用後）の交通量・旅行速度より算定

	<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間を利用する西小針線・有明線・大堀線・寺尾線・流通線など357本/日の路線バスの利便性向上 (5路線(357本)の年間トータル利用者数:493万人(1日平均13,500人)) ・新幹線駅である新潟駅へのアクセス向上 新潟西区～新潟駅:1分短縮 <p>(2) 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市である新潟市へのアクセス向上 新潟西区→新潟中央区:1分短縮 <p>II. 暮らし</p> <p>(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者・自転車通行の快適・安全性の向上 現道の歩行者・自転車の平均事故件数:約4件/年減少 (完成供用前 5件/年 → 完成供用後 1件/年) <p>(2) 無電柱化による美しい町並みの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり(平成18年度に地中化を実施済み) <p>(3) 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設である新潟大学医歯学総合病院へのアクセス向上 新潟西区→新潟大学医歯学総合病院:1分短縮 <p>III. 安全</p> <p>(1) 安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の交通量が大幅に減少し、線形不良区間が解消 ・歩道が拡幅され、安全性が向上 <p>(2) 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第1次緊急輸送道路として位置づけあり <p>IV. 環境</p> <p>(1) 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる <p>(2) 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
	<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>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新潟市は、平成19年4月政令指定都市へ移行
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・学校町交差点改良により、クランクでの交通処理形態の解消による走行性の向上、広幅員歩道の整備による歩行者・自転車の安全性の向上及び周辺景観に配慮した良好な市街地が形成された。 ・旅行速度、交通事故の実績などから、事業の目的である「市街地部での交通渋滞の緩和」、「交通事故の減少」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。
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・学校町交差点改良は、市役所周辺の景観との統一性を図りながら走行性、安全性を確保している。 ・そのため、今後の同種事業においても、景観に配慮した道路計画を行うことが必要であるが、そのためにも景観上の効果について評価手法の確立が望まれる。

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。