

新規事業採択時評価結果（平成23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：三浦 真紀

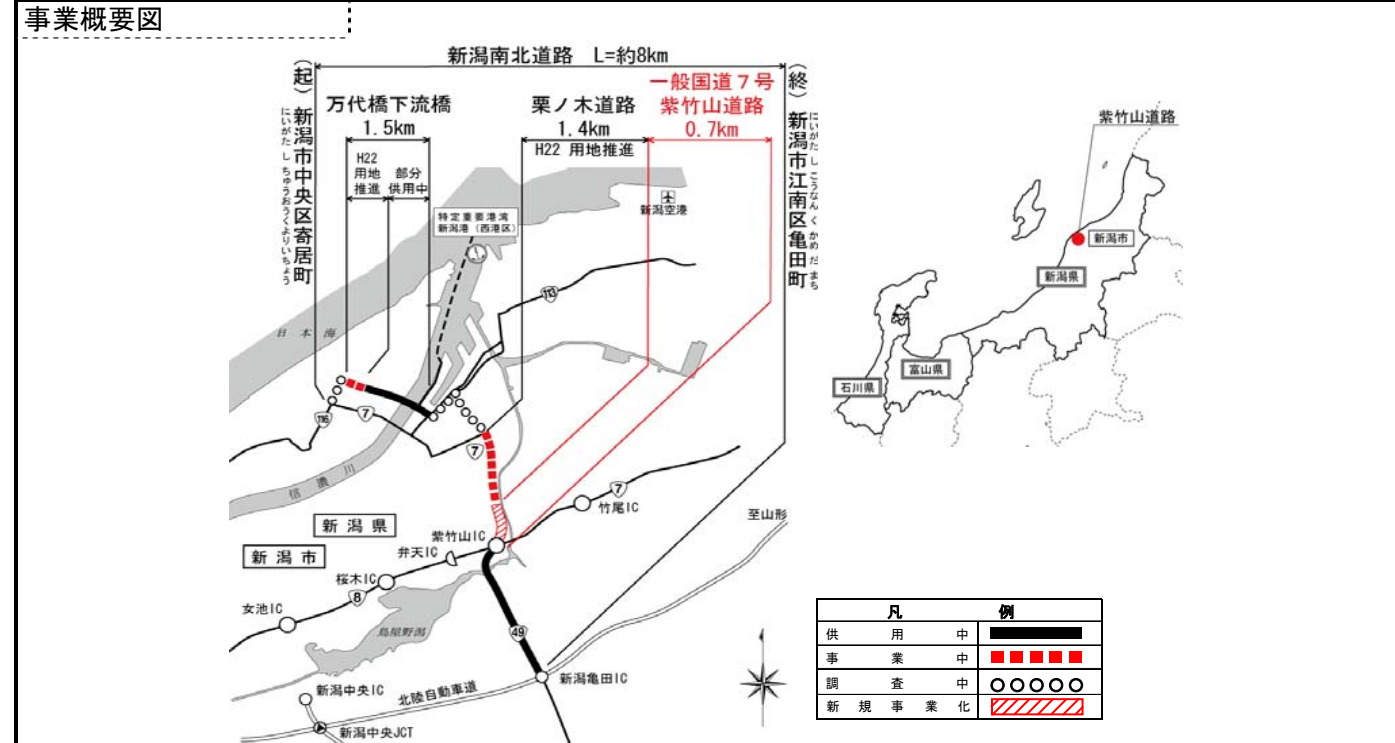
事業の概要

事業名	新潟南北道路 一般国道7号 紫竹山道路	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：新潟県新潟市中央区鑑 至：新潟県新潟市中央区紫竹山4丁目		延長	0.7km	

事業概要
新潟南北道路は、北陸自動車道から新潟市中心市街地に至る延長約8kmの地域高規格道路であり、これまでに約3.7kmが供用済である。
紫竹山道路は、新潟南北道路の一部を構成する道路で、新潟市中央区鑑から同市同区紫竹山4丁目に至る延長0.7kmの道路立体化事業である。

事業の目的、必要性
新潟南北道路は、北陸自動車道から新潟市中心市街地に至る延長約8kmの地域高規格道路であり、これまでに約3.7kmが供用済である。当該区間の整備により、国道7号紫竹山区間が立体化されることで、交通渋滞の緩和による新潟市中心部等へのアクセス円滑化及び交通事故の削減等が図られる。

全体事業費：約195億円
計画交通量：71,100台/日（高架部）



関係する地方公共団体等の意見
【新潟市長】
・早期に整備をお願いしたい
・安心政令市にいがたの実現に不可欠な道路

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である
・事業化区間の評価だけでなく、都市計画全体でのネットワークの評価も必要

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：都市計画決定手続き完了（平成4年9月11日）

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.8	総費用	143億円 （事業費：139億円 維持管理費：3.3億円）	総便益	405億円 （走行時間短縮便益：276億円 走行経費減少便益：77億円 交通事故減少便益：52億円）	基準年	平成22年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.8	（交通量 -10%）	B/C=3.2	（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=2.6	（事業費 +10%）	B/C=3.1	（事業費 -10%）		
		事業期間変動	B/C=2.7	（事業期間 +20%）	B/C=3.1	（事業期間 -20%）		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠				
		渋滞対策	◎	交通容量の確保により、渋滞緩和を図る。 【渋滞損失時間の改善】 約36.2万人時間/年→0万人時間/年（高架部）〔計画区間〕 【1kmあたり渋滞損失時間】 50.7万人時間/年/km（H21現況）〔センサス区間〕 全国平均：約2.7万人時間/年/km 新潟県平均：約1.5万人時間/年/km				
		事故対策	◎	死傷事故率の高い交差点の立体化整備により、交通の安全性が向上 【死傷事故率（H17～H20平均値）】 単路部：死傷事故率比（県内平均比）2.0倍 交差点部：死傷事故率比（県内平均比）8.0倍 〔新潟県直轄国道平均 単路部：27件/億台キロ 交差点部：112件/億台キロ〕				
	社会全体への影響	歩行空間	○	新たに自歩道が確保され、歩行者、自転車の安全性が向上				
		住民生活	○	交通混雑の緩和により地域住民の円滑な移動が確保される				
		地域経済	○	紫竹山IC～新潟港西港区（特定重要港湾）へのアクセス向上（12分→9分）				
		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）へのアクセス機能向上				
環境	-	注目すべき影響はない						
地域社会	◎	新潟市の「にいがた交通戦略プラン（H20.3策定）」に位置づけられた道路であり、基幹公共交通軸が導入される道路から転換する交通の受け皿として機能						
事業実施環境	○	・都市計画決定 H4.9 ・新潟市長や一般国道7号改良整備促進期成同盟会等より積極的な要望活動が行われており、地元の期待は大きい。						

対応方針

費用便益比が2.8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、渋滞対策、事故対策、地域社会など事業効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。