

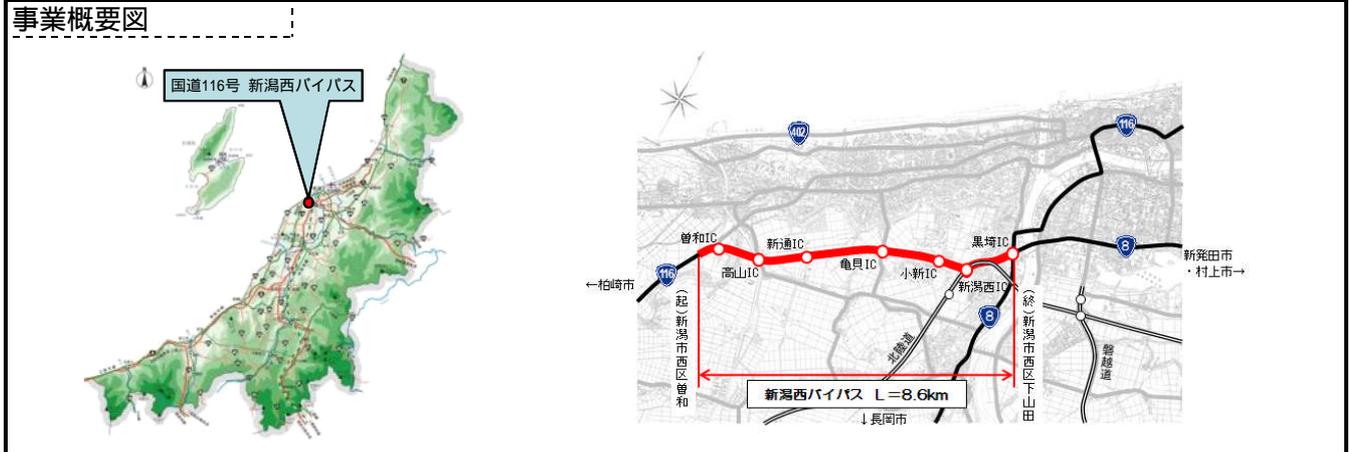
事後評価結果（平成23年度）

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 新潟西バイパス	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：新潟県新潟市西区曾和 至：新潟県新潟市西区下山田	延長	8.6 km		

事業概要
 一般国道116号は、新潟県柏崎市から新潟市に至る延長約80kmの主要幹線道路であり、北陸自動車道及び一般国道8号を補完し、新潟市と沿線市町村および市町村相互の交流を支える重要な路線である。新潟西バイパスは、そのうちの新潟市西区曾和から同市西区下山田間の延長8.6kmについてバイパス整備を行う事業である。

事業の目的・必要性
 一般国道116号新潟西バイパスは、「交通混雑の緩和」、「西新潟地域から新潟市中心部へのアクセス向上」など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： S58年度 都市計画決定： S58年度	用地着手： S59年度 工事着手： S60年度	供用年度：(当初) - / - (暫定/完成) (実績) H9 / H18	変動	倍
	事業費	計画時 (名目値) - / - 億円 暫定/完成 (実績値) - / - 億円	実績 (名目値) - / 597 億円 (暫定/完成) (実績値) - / 536 億円		変動	倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) - / - 台/日	実績 (暫定/完成) 83,600 / 98,600 台/日		変動	%
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線) (供用直前年次) S63 年度	31.1 km/h	38.6 km/h (供用後年次) H22 年度	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道+当該路線) (供用直前年次) H元~H9年	79.6 件/億台・日	53.5 件/億台・日 (供用後年次) H19~H21年
費用対効果分析結果 (再評価)	B / C : 3.1	総費用 : 157億円 (事業費: 94億円, 維持管理費: 63億円)	総便益 : 487億円 (走行時間短縮便益: 407億円, 走行経費減少便益: 71億円, 交通事故減少便益: 8億円)	基準年 : 平成15年		
費用対効果分析結果 (事後)	B / C : 4.5	総費用 : 1,147 億円 (事業費: 1,102億円, 維持管理費: 45億円)	総便益 : 5,208 億円 (走行時間短縮便益: 4,097億円, 走行経費減少便益: 712億円, 交通事故減少便益: 399億円)	基準年 : 平成23年		
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	・ 活力 (1) 円滑なモビリティの確保 ・ 費用便益算定エリアの年間渋滞損失時間の削減量 = 約410万人時間/年 (整備前 約3,607万人・時間/年 整備後 約3,197万人・時間/年)					

	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線駅である新潟駅へのアクセス向上 ・第二種空港である新潟空港へのアクセス向上 <p>(2) 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾である新潟港へのアクセス向上 <p>(3) 都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間周辺の土地区画整理事業等による定住人口の増加 完了済み：小新梅田土地区画整理事業、小新白鳥土地区画整理事業、新通土地区画整理事業など 事業中：小新白鳥東土地区画整理事業、亀貝土地区画整理事業 <p>(4) 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「新潟東西道路」の位置づけあり ・暮らし <p>(1) 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市民病院へのアクセス向上 ・安全 <p>(1) 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>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処置、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"> ・旧黒埼町は平成13年1月、旧西川町は平成17年3月、旧巻町は平成17年10月に新潟市と編入合併し、平成19年4月に政令指定都市に移行 	
<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"> ・新潟西バイパスは、周辺土地利用の促進による定住人口の増加、物流効率化支援、三次医療施設へのアクセス向上、新潟市街地部の沿道環境改善など重要な役割を果たしており、新潟市西部地域のみならず、新潟都市圏全体に影響を及ぼした。 ・交通量、旅行速度及び交通事故の実績などから、事業の目的である「交通混雑の緩和」、「西新潟地域から新潟市中心部へのアクセス向上」及び前回事後評価時の指摘事項である「新潟西ICの渋滞緩和」は図られており、今後の事後評価及び当面の改善処置の必要性はない。 	
<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"> ・新潟西バイパスは、国道116号の円滑な交通を確保することを目的に計画された事業であるが、交通容量の拡大を通じて企業や商業施設の集積などの地域振興に貢献し、新潟市西部地区の開発計画に大きな影響を与えたものと言える。 ・当事業においては、事業の主要な段階で事業評価を実施し、結果的に良好な整備効果の把握につながったことから、今後、他の事業においても同様に適切な時期に事業評価を実施していくことが必要である。 ・その他、客観的な評価指標により事業の効果を確認をできており、特段の見直しの必要性はない。 	
<p>特記事項</p> <p>特になし</p>	

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。