

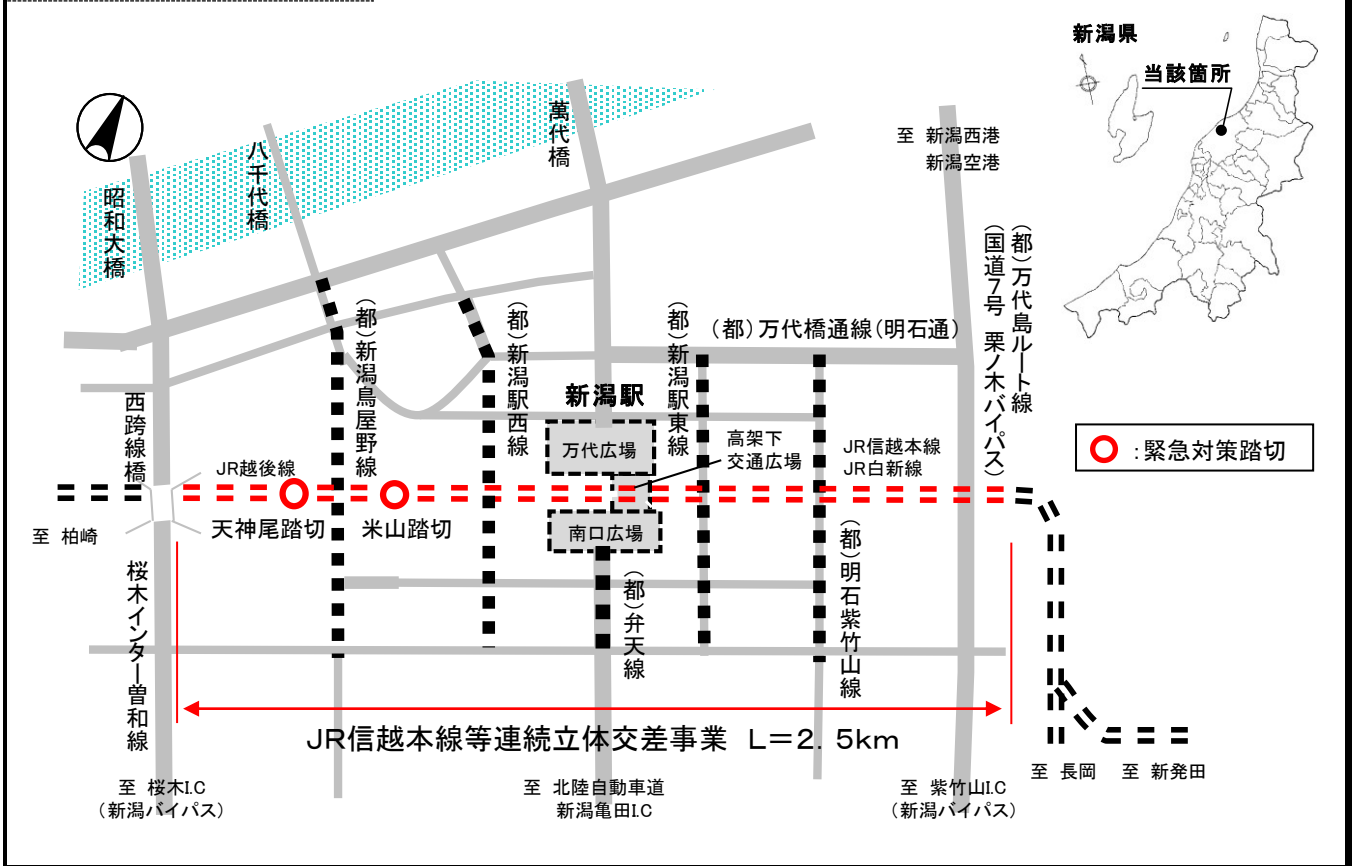
再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：都市局街路交通施設課
担当課長名：本田 武志

事業名	連続立体交差事業 JR信越本線等（新潟駅付近）	事業区分	連続立体交差事業	事業主体	新潟市
起終点	自：新潟県新潟市中央区幸町 至：新潟県新潟市中央区西馬越			延長	2.5 km
事業概要					
本事業は、JR信越本線等の新潟駅付近約2.5kmにおいて鉄道を高架化することにより、2箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。					
H18年度事業化		H17年度都市計画決定		H18年度用地着手	
H18年度工事着手					
全体事業費	966億円	事業進捗率	69.8%	供用済延長	1.4 km
踏切交通遮断量	3.7万台時/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.07	総費用 (残事業)/(全体) 436/1,508億円	総便益 (残事業)/(全体) 1,612/1,612億円	基準年	
	(残事業) 3.7	（事業費：432/1,503億円） （維持管理費：4/5億円）	（移動時間短縮便益：353/353億円） （走行経費減少便益：39/39億円） （交通事故減少便益：11/11億円） （その他便益：1,209/1,209億円）	令和元年	
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量	: B/C=1.05~1.10(交通量 ±10%)		(残事業) 交通量	: B/C=3.61~3.79(交通量 ±10%)	
事業費	: B/C=0.97~1.19(事業費 ±10%)		事業費	: B/C=3.36~4.10(事業費 ±10%)	
事業期間	: B/C=1.02~1.16(事業期間 ±20%)		事業期間	: B/C=2.82~3.64(事業期間 ±20%)	
事業の効果等					
＜円滑なモビリティの確保＞					
・踏切2箇所を除却することにより、慢性化している踏切遮断による渋滞が解消される。					
＜国土・地域ネットワークの構築＞					
・鉄道の高架化にあわせ、新幹線・在来線同一乗り換えホームを供用することによって日本海国土軸の強化、高架下交通広場を整備することによって公共交通網の南北一体化、鉄道とバスの乗り換え利便性向上が図られる。					
＜個性ある地域の形成＞					
・鉄道によって分断された市街地を幹線道路等で結び、連続性が高く、一体的なまちづくりが図られる。					
＜その他＞					
・交流人口の拡大や新たな雇用の創出、駅周辺地区への民間投資の誘発など、社会全体の生産性向上につながり、将来にわたり多面的で高いストック効果が期待できる。					
※その他便益の詳細は、 新潟市 HP					
関係する地方公共団体等の意見					
・都市計画決定の手続きにおいて、周辺住民と合意形成を図っている。					
・連続立体交差事業をはじめとした施策を県と市が連携・役割分担しながら実施し、新潟の拠点性向上に取り組んでいる。					
事業評価監視委員会の意見					
・事業効果が駅周辺だけにとどまらず、まち全体の魅力向上に努めることとの助言を受けている。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
・新潟駅周辺のオフィスビル建替やマンション建設などが進んでいる。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
・新潟駅は平成30年4月に高架駅第一期開業を迎え、JR越後線全線と信越本線・白新線の一部が高架化するとともに、2箇所の踏切を除却した。					
・2021年度頃の高架駅全面開業を目指し、JR信越本線・白新線の全線高架化を進める。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
・高架下交通広場や新潟駅万代広場などの関連事業が控えているため、遅延なく高架橋工事を進めていく。					
施設の構造や工法の変更等					
・全線高架化完了に向けた高架橋工事においても、引き続きコスト削減に努めながら事業を推進する。					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由					

・新潟のまちづくりにおいて、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考える。

事業概要図



※ 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。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。