

新規事業採択時評価結果（令和4年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：課長 長谷川 朋弘

事業の概要

事業名	新潟南北道路 一般国道7号 沼垂道路	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万代3丁目 至：新潟県新潟市中央区沼垂東2丁目	延長	1.6km		
事業概要	新潟南北道路は、日本海東北自動車道から新潟市中心市街地に至る延長約8kmの高規格道路である。このうち、一般国道7号沼垂道路は、新潟県新潟市中央区万代3丁目から同市同区沼垂東2丁目に至る延長約1.6kmの道路立体化事業である。				
事業の目的、必要性	当該事業の整備により、当該区間及び並行する国道7号の慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故削減を図るとともに、新潟都心地区からの交通転換を促し、新潟市の人中心のまちづくり計画を支援する。また、国際拠点港湾新潟港（西港区）へのアクセス性向上により物流の速達性が向上し、地域産業を支援するものである。				
全体事業費	約430億円	計画交通量	約49,500台/日（高架部）		
事業概要図					

事業評価結果

費用対便益	B/C	4.4 (1.2)	総費用 2,336億円 事業費 : 2,095億円 維持管理費 : 204億円 更新費 : 38億円	総便益 10,363億円 走行時間短縮便益 : 8,657億円 走行経費減少便益 : 1,297億円 交通事故減少便益 : 409億円	基準年 令和3年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=4.1 (交通量 -10%)	B/C=5.2 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=4.4 (事業費 +10%)	B/C=4.5 (事業費 -10%)	
		事業期間変動	B/C=4.4 (事業期間 +20%)	B/C=4.4 (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	◎	・交差点立体化及び交通容量の確保により渋滞が緩和され、円滑な交通を確保 【混雑度】 [現況] 1.31 → [整備有] 0.74 【旅行速度(ピーク)】 [現況] 18km/h → [整備有] 34km/h	
		事故対策	◎	・渋滞緩和により安全性が向上し、死傷事故が減少 【死傷事故件数】 [整備無] 3,140件 → [整備有] 3,063件	
	歩行空間	○	・沿道は住宅地、歩道未設置区間があり、新たに自歩道が確保され、歩行者・自転車の安全性が向上		
	社会全体への影響	住民生活	◎	・新潟都心地区からの交通転換を促し、都心軸における公共交通の定時性確保や道路空間再編等、まちづくり計画を支援	
		地域経済	◎	・国際拠点港湾新潟港（西港区）へのアクセス性向上 【日本海東北自動車道新潟亀田IC～新潟港の所要時間】 [現況] 約11分 → [整備有] 約6分	
		災害	◎	・立体道路整備により、洪水時においても第1次緊急輸送道路である国道7号の通行が確保され、避難・復旧活動を支援	
環境		-	・注目すべき影響はない		
地域社会	◎	・新潟市の「にいがた都市交通戦略プラン(R1.7策定)」に位置づけられた道路であり、都心軸（並行する国道7号）から転換する交通の受け皿として機能			
事業実施環境	○	・都市計画決定済み（平成4年9月）			

関係する地方公共団体等の意見
 【新潟市長】
 ・「一般国道7号 沼垂道路を予算化することについて同意します。
 ・沼垂道路の新規事業化によって、道路ネットワークの強化や物流支援など、都心軸「にいがた2km」のまちづくり支援や主要渋滞箇所・事故危険区間の解消に大きく寄与することが期待されます。」

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）

採択の理由

費用便益比が4.4と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、主要渋滞箇所解消による円滑な交通ネットワークの形成、交通事故減少による安全性向上、物流拠点間の速達性向上による地域産業の支援など、事業の必要性・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。
 ※B/Cの上段の値は新潟南北道路全線を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果