

新規事業採択時評価結果(令和8年度新規事業化箇所)

担当課：道路局 環境安全・防災課

担当課長名：水野 宏治

事業の概要

事業名	主要地方道新潟中央環状線 割野～上塩俵	事業区分	地方道	事業主体	新潟市
起終点	自：新潟県新潟市江南区割野 至：新潟県新潟市南区上塩俵			延長	8.3km

事業概要

主要地方道新潟中央環状線は、新潟市が目指す多核連携型の都市構造を構築するための幹線道路ネットワークの「地域拠点連携軸」の一つに位置付けられ、北区を起点に西蒲区に至る延長約45kmの幹線道路である。

本事業区間である江南区割野～南区上塩俵の道路ネットワークを結び、周辺の「都心アクセス軸」である国道8号から国道403号まで約8.3kmの物流軸を構築する。

事業の目的、必要性

周辺の都心アクセス軸である国道8号、国道403号などでは、朝夕を中心に慢性的な渋滞が発生し、多くの交通が集中していることから、物流の定時性や速達性が確保されていない。また「新潟港港湾計画」において、新潟港の利用促進のため、令和15年度末までに新潟東港のコンテナ取扱量を令和5年度比で1.8倍とする計画であり、新潟中央環状線沿線で土地区画整理事業を行っている工業団地を含め、さらなる物流量の増加が見込まれる。

新潟中央環状線沿線の工業団地と国際拠点港湾である新潟東港の双方において、物流量の増加に向けた整備が順次進められており、本事業の実施により、コンテナ取扱量の増加に対応した輸送路を整備することで、周辺幹線道路の渋滞を緩和し、物流の定時性や速達性を確保する必要がある。

全体事業費	約345億円	計画交通量	約14,600台/日
-------	--------	-------	------------

事業概要図



凡 例	
当該区間	■
事業中	■
供用済	■
未着手区間	○
工業団地	●
国道	—
高速道路	—
アクセスルート	→



関係する地方公共団体等の意見

新潟中央環状道路 白根・黒埼地域整備促進協議会より、新潟中央環状道路の整備促進を要望されている(令和6年12月20日)。

学識経験者等の第三者委員会の意見

新潟市大規模建設事業評価監視委員会において、本事業実施は妥当であると評価されている(令和8年1月30日)。

対応方針(採択理由)

費用便益比が1.5であることに加え、周辺幹線道路の渋滞緩和により物流の定時性や速達性の確保等の効果が期待されるなど、便益が費用を上回っており、また都市計画手続きが完了するなど、事業実施環境が整っており、事業採択の前提条件が確認できる。

また、当該道路沿線の工業団地と国際拠点港湾である新潟東港へのアクセス向上による物流の効率化や地域連携の強化などが見込まれることから、当該事業の整備の必要性・効果は高いものと判断される。

以上より、本事業は令和8年度新規事業箇所として妥当である。

事業評価結果(総合評価)

事業採択の前提条件	
<input checked="" type="checkbox"/>	便益が費用を上回っている
<input checked="" type="checkbox"/>	事業実施環境が整っている

費用 便益 分析 (参考)	B/C		(参考)	EIRR	総費用	147億円	総便益	219億円	感度分析	基準年	
	[4%]	1.5		6.2%	事業費: 141億円 維持管理費: 5.2億円 更新費: -億円	走行時間短縮便益: 190億円 走行経費減少便益: 23億円 交通事故減少便益: 5.8億円	(参考) 時間信頼性向上便益: 億円 CO2排出削減便益: 億円	交通量変動			B/C= 0.9 ~ 1.6 (変動ケース:±10%)
	[2%]	2.3						事業費変動			B/C= 1.4 ~ 1.7 (変動ケース:±10%)
	[1%]	2.8						事業期間変動			B/C= 1.4 ~ 1.6 (変動ケース:±20%)

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
 ※B/Cは を対象とした場合の値、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。
 ※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。()内は社会的割引率の値

事業の 影響	評価項目		評価	根拠
	自動車や歩行者へ の影響	渋滞対策	◎	本事業実施に伴い交通負荷が軽減されることから、新潟中央環状線周辺の幹線道路における主要渋滞箇所の緩和が見込まれる。 主要渋滞箇所:2箇所(「新潟市道 嘉瀬蔵岡線2号(新潟市中央区美の里付近～新潟市中央区姥ヶ山付近)」、「一般国道8号～一般国道116号(新潟市中央区鳥屋野3丁目付近～新潟市西区大野町二之町付近)」)
事故対策		○	本事業実施に伴い新潟中央環状線周辺の幹線道路における渋滞が緩和されることから、交通事故の減少が期待される。 令和5年事故発生件数(本事業化区間) 一般国道8号上塩俵交差点付近:2件、一般国道403号茅野山IC付近:3件	
歩行空間		—	注目すべき影響はない。	
社会全体への影響	住民生活	○	一般国道8号から一般国道403号までの間で放射状に広がる幹線道路を結ぶことで、周辺幹線道路の渋滞緩和が期待される。	
	地域経済	◎	白根北部工業団地と国際拠点港湾である新潟東港が連絡することで、安定的な物流機能の確保や県内外への輸送の速達性向上が図られる。 [白根北部工業団地～新潟東港の輸送時間] 整備前:約50分 → 整備後:約40分(約10分短縮)	
	災害	◎	本事業区間は第二次緊急輸送道路(計画区間)に指定されており、第一次緊急輸送道路に指定されている磐越自動車道や第二次緊急輸送道路に指定されている一般国道403号と一体となって、災害に強い道路ネットワークの構築が図られる。 新潟市秋葉区と南区を結ぶ主要な路線において、信濃川を跨ぐ大郷橋が「もぐり橋」であり、河川増水により通行不能となった場合においても、本事業区間が代替路として道路ネットワークを確保できる。	
	環境	○	本事業実施に伴う渋滞緩和により二酸化炭素排出量の削減が期待される。	
	地域社会	○	新潟中央環状道路は「新潟県新広域道路交通計画」において「広域道路ネットワーク(一般広域道路)」に位置付けられており、本事業実施により本事業実施により「新潟県新広域道路交通ビジョン」の基本方針である幹線道路ネットワークの強化や付加価値向上等に寄与する。	

事業実施環境	
<input checked="" type="checkbox"/>	都市計画手続き完了(平成23年11月)
<input checked="" type="checkbox"/>	整備促進協議会や新潟市議会議員団から早期整備や予算確保の要望を受けている(令和6年12月、令和7年12月)