

# 道路事業の再評価説明資料

〔一般国道7号万代橋下流橋〕

平成19年9月

北陸地方整備局

## 目 次

1. 事業の概要	1
1) 事業の目的	1
2) 事業の概要	2
3) 事業の経緯	3
2. 事業の必要性・効果	4
1) 事業を巡る社会情勢等の変化	4
a) 客観的評価指標	4
b) その他事業採択時より再評価実施までの 周辺環境変化等	16
2) 事業の投資効果	18
3) 事業の進捗状況	21
3. 事業の進捗の見込み	21
4. コスト縮減や代替案等の可能性	22
5. その他地方公共団体等の意見	22
6. 対応方針（原案）	23

# 1. 事業の概要

## 1) 事業の目的

当該事業は、

慢性的な交通渋滞の緩和

中心市街地内の交通状況の改善 など

を目的として、国道7号の新潟市中央区西堀前通10番町～新潟市中央区万代島間についてバイパス整備を行うものである。現在、西堀前通10番町～秣川岸通間の4車線整備に向けて事業を実施中である。

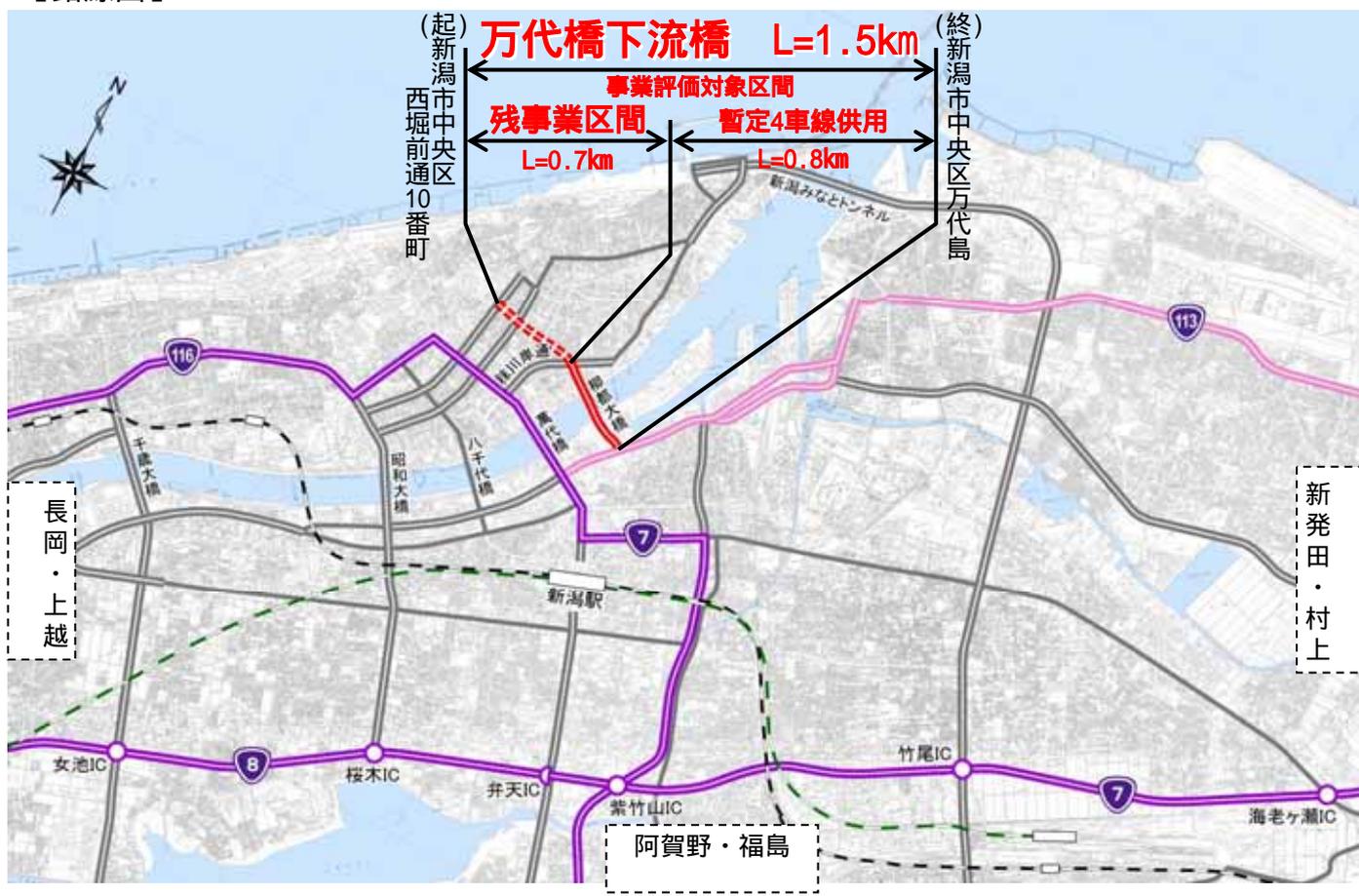
〔位置図〕



## 2) 事業の概要

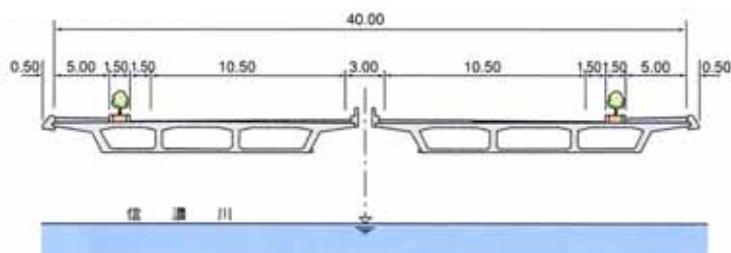
事業名：万代橋下流橋	延長：1.5km
起終点：(起)新潟県新潟市中央区西堀前通10番町 (終)新潟県新潟市中央区万代島	ルート承認：平成2年度 都市計画決定：平成4年度 工事着手：平成10年度
事業化：平成5年度	
用地着手：平成7年度	
全体事業費：約570億円	

### 【路線図】

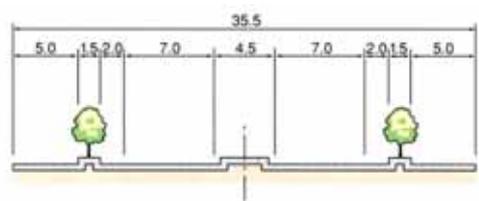


### 【横断図】

[ 橋梁部 (柳都大橋) ]



[ 一般部 ]



### 3) 事業の経緯

年度	主な経緯
昭和62年度	計画調査
昭和63年度	実施調査
平成 2年度	ルート承認
平成 4年度	都市計画決定
平成 5年度	事業化（東堀前通10番町～万代島 L=1.3km）
平成 7年度	用地着手
平成10年度	工事着手
平成14年度	柳都大橋区間 暫定4車線供用 L=0.8km、 <b>事業再評価（指摘事項なし、継続）</b>
平成17年度	工区延伸（西堀前通10番町～東堀前通10番町 L=0.2km）

【路線図】



## 2. 事業の必要性・効果

### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

#### a) 客観的評価指標

##### 【一般国道（二次改築）】

##### 事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	(1) 事業の効率性	便益が費用を上回っている。
	(2) 事業実施環境 (新規事業採択時)	ルート確定済
		円滑な事業執行環境が整っている。
(3) 事業実施環境 (新規着工準備採択時)	都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している。	

##### 事業の効果や必要性を評価するための指標

.活力	(1) 円滑なモビリティの確保	現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		現道等における混雑時旅行速度が 20km/h 未満である区間の旅行速度の改善が期待される。
		現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が 10,000 台時/日以上 の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される。
		現道等に、当該路線整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。
		第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる。
	(2) 物流効率化の支援	重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。
		農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。
		現道等における、総重量 25t の車両もしくは ISO 規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。
	(3) 都市の再生	都市再生プロジェクトを支援する事業である。
		広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。
		中心市街地内で行う事業である。
		幹線都市計画道路網密度が 1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である。
		DID 区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300 戸以上又は 16ha 以上、大都市においては 100 戸以上又は 5ha 以上）への連絡道路となる。
		高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけあり。
		地域高規格道路の位置づけあり。
		当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）
		当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。
現道等における交通不能区間を解消する。		
現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。		
日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。		
(5) 個性ある地域の形成	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する。	
	拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。	
	主要な観光地へのアクセス向上が期待される。	
	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。	

暮らし	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	自転車交通量が 500 台/日以上、自動車交通量が 1,000 台/12h 以上、歩行者交通量が 500 人/日以上に於いて該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。
		交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される。
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成	対象区間が電線類地中化 5 ヶ年計画に位置づけあり。 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する。
	(3) 安全で安心できるくらしの確保	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。
安全	(1) 安全な生活環境の確保	現道等に死傷事故率が 500 件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 当該区間の自動車交通量が 1,000 台/12h 以上（当該区間が通学路である場合は 500 台/12h 以上）かつ歩行者交通量 100 人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が 40 人/日以上）の場合、又は歩行者交通量 500 人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される。
	(2) 災害への備え	近隣市へのルートが 1 つしかなく、災害による 1~2 箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。
		対象区間が都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業 5 ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり。
		緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A 路線としての位置づけがある場合）
		現道等の防災点検又は震災点検対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。
現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。		
環境	(1) 地球環境の保全	対象道路の整備により削減される自動車からの CO <sub>2</sub> 排出量
	(2) 生活環境の改善・保全	現道等における自動車からの NO <sub>2</sub> 排出削減率
		現道等における自動車からの SPM 排出削減率
		現道で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある。
		その他、環境や景観上の効果が期待される。
その他	他のプロジェクトとの関係	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある。 他機関との連携プログラムに位置づけられている。
	その他	その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される。

印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

印の指標については定性的又は定量的な記述により効果の有無を確認する。

、 は該当する指標を示す。

## 再評価実施時点における評価指標該当項目

### 前提条件

#### (1) 事業の効率性

B / C = 2.0 (事業全体の費用対効果)

B / C = 4.8 (残事業の費用対効果)

### . 活力

#### (1) 円滑なモビリティの確保

・費用便益分析対象エリアの渋滞損失時間の削減量(削減額) = 約20万人時間/年(約7億円/年)  
(整備なし 約3,004万人時間/年 整備あり 約2,984万人時間/年)

(整備なし 約1,017億円/年 整備あり 約1,010億円/年)

・混雑時旅行速度が12.4km/hである区間の旅行速度の改善が期待される。

(現況 約12.4km/h 整備後 約35.6km/h)

・現道部を利用する中央循環線、西循環線等43路線のバスの利便性の向上が期待される。

(現況 約1割 整備後 10割 : 西堀～東港線を3分で走行できるバス台数割合)

#### (2) 都市の再生

・市街地再開発事業である「万代島再開発事業(朱鷺メッセ)」への主要なアクセス道路として位置づけられている。

・新潟市の都心核として商業・業務施設が集積している古町地区内での道路整備である。

#### (3) 国土・地域ネットワークの構築

・地域高規格道路である「新潟南北道路」の一部区間を形成する。

#### (4) 個性ある地域の形成

・当該路線の整備により現道部の混雑が緩和され、信濃川で分断されている中心商業地である古町地区と万代地区の一体的な発展を支援する。

・現道部が車両通行止めとなる大規模イベントである「新潟まつり」の開催を支援する。

### . 環境

#### (1) 地球環境の保全

・費用便益分析対象区間のCO<sub>2</sub>排出量の削減量 = 約1,980t-CO<sub>2</sub>/年

(整備なし 約587,830t-CO<sub>2</sub>/年 整備あり 約585,850t-CO<sub>2</sub>/年)

#### (2) 生活環境の改善・保全

・費用便益分析対象区間のNO<sub>2</sub>排出削減率 = 約1%

(整備なし 約1,815t-NO<sub>2</sub>/年 整備あり 約1,810t-NO<sub>2</sub>/年)

・費用便益分析対象区間のSPM排出削減率 = 約1%

(整備なし 約171t-SPM/年 整備あり 約170t-SPM/年)

### . その他

・周辺において朱鷺メッセ、みなとぴあ(新潟市歴史博物館)などの施設立地があり、これら施設関連の利用交通を円滑に処理することが見込まれる。

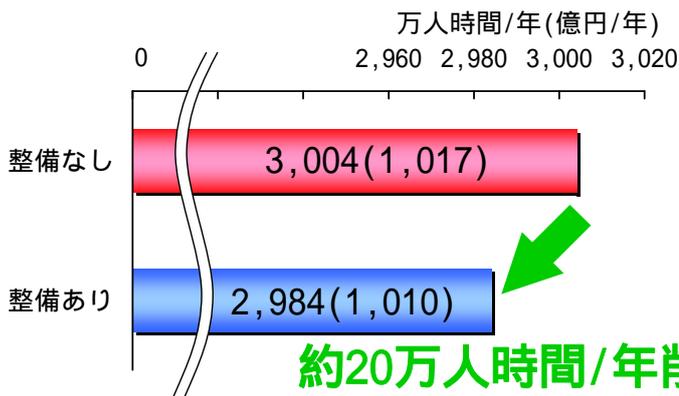
# . 活力

## (1) 円滑なモビリティの確保

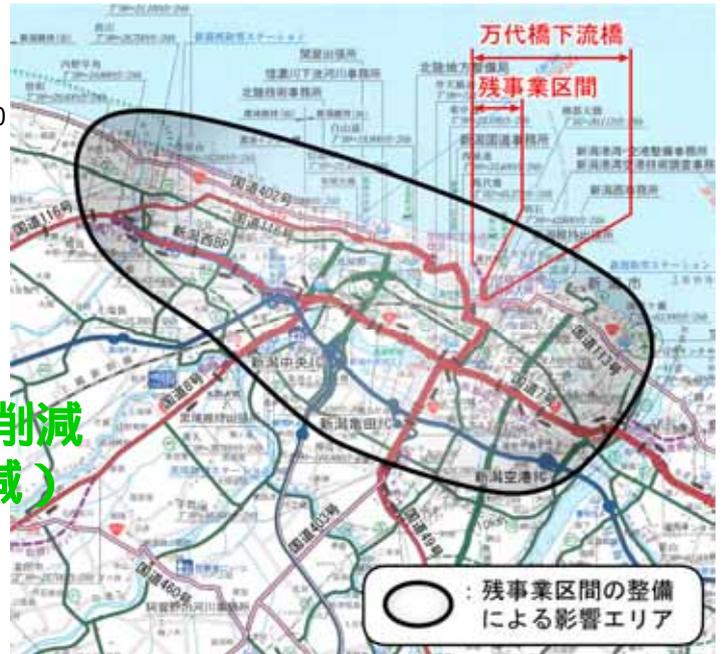
現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率

残事業区間の完成により費用便益分析対象区間の渋滞損失時間が約20万人時間/年（約7億円/年）削減される。

[ 渋滞損失時間（額）の削減 ]



約20万人時間/年削減  
(約7億円/年削減)



[ 現道部の渋滞状況 ]



費用便益分析対象エリアでの算定値  
(残事業区間の整備による影響エリア)

【現道部の渋滞状況写真】

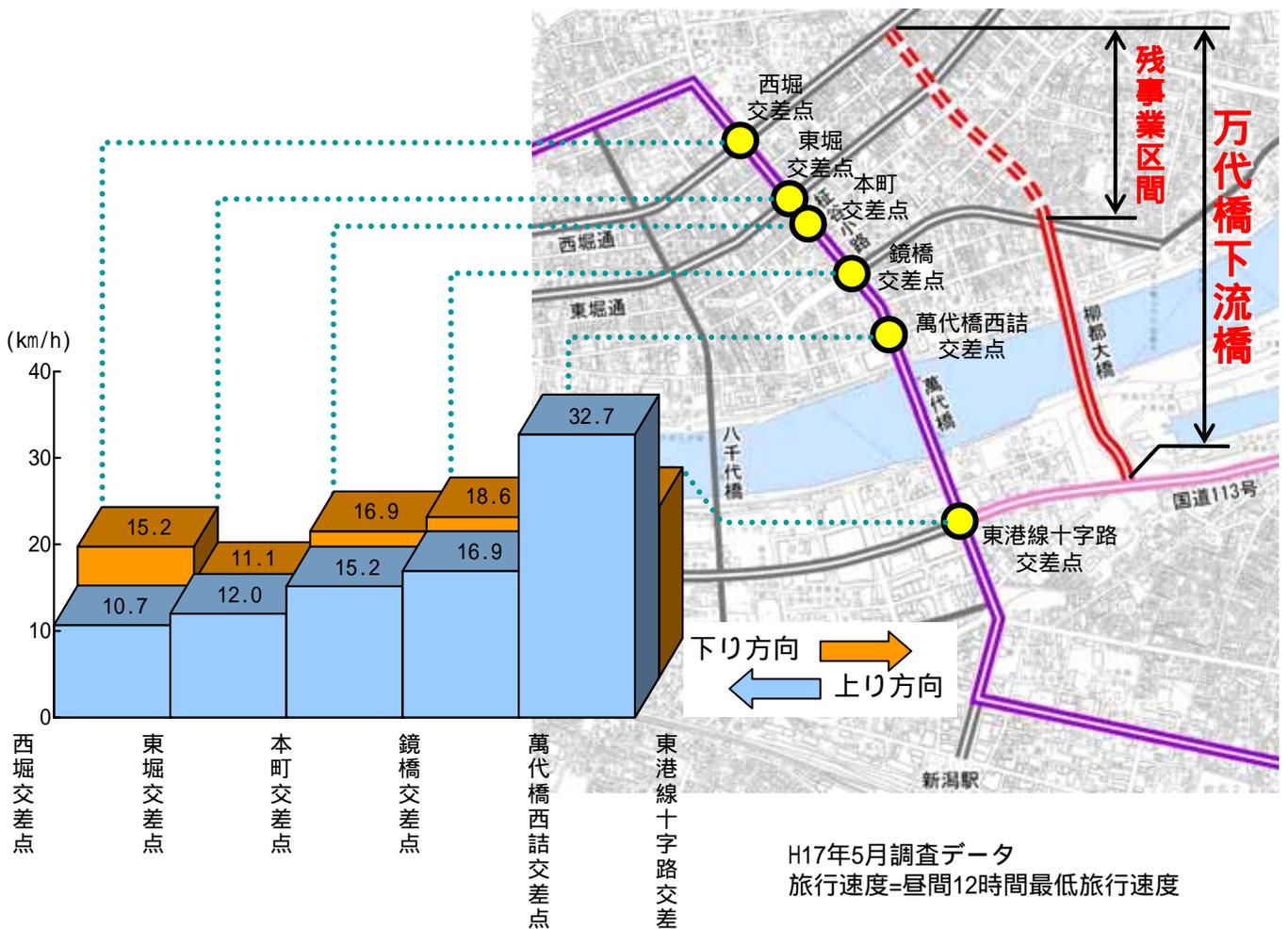
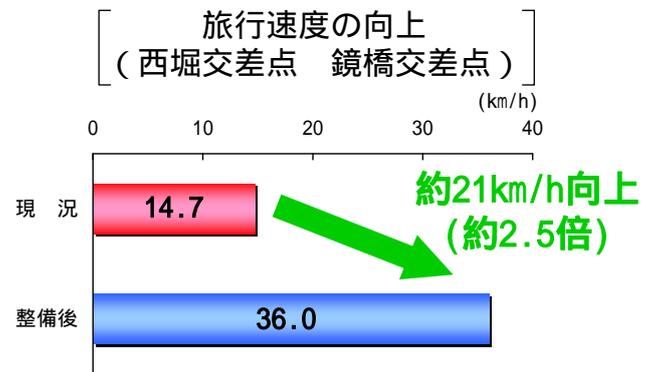
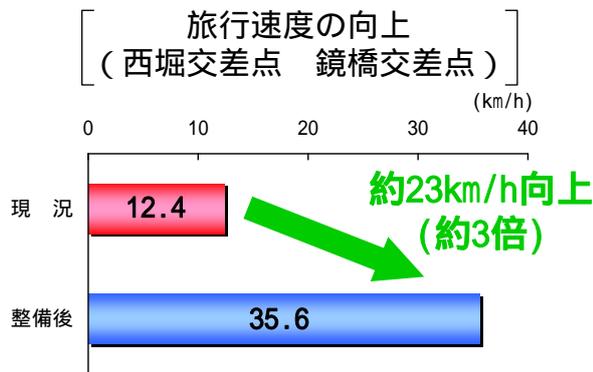


→ 平日最大渋滞長  
→ 休日最大渋滞長

平日調査日：H16年11月30日(火)  
休日調査日：H16年12月12日(日)

現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される

当該事業の現道区間である柵谷小路の混雑時の旅行速度は、上り方向（西堀交差点 鏡橋交差点）が約12.4km/h、下り方向（西堀交差点 鏡橋交差点）が約14.7km/hとなっている。  
 残事業区間の完成により柵谷小路の交通負荷が軽減され、旅行速度の改善が期待される。



現道等に、当該路線整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。

当該事業の現道区間である榎谷小路は新潟市都心部の公共交通軸として重要な役割を担っており、通行するバス路線が多い(43路線(100系統))。残事業区間の完成により榎谷小路の交通負荷が軽減され、西堀～東港線十字路間を走行するバスの利便性向上が期待できる。

[ 榎谷小路のバス路線網 ]



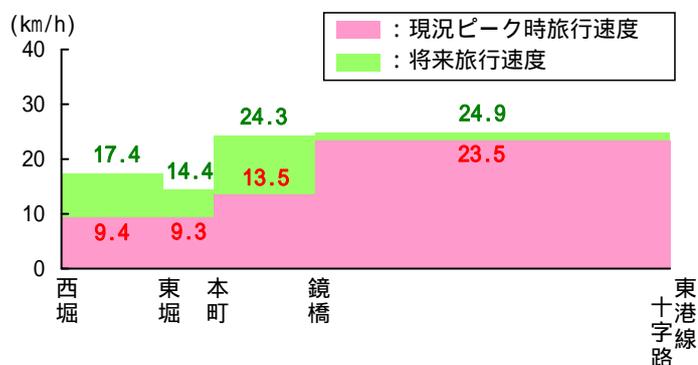
[ 榎谷小路のバス路線数 ]

路線名	系統数	本数(平日)	凡例
1 美術館線	1	56	—
2 山の下線	2	22	—
3 がんセンター線	2	38	—
4 中央循環線	3	160	—
5 西循環線	5	392	—
6 佐渡汽船線	1	13	—
7 水族館線	1	16	—
8 曾野木ニュータウン線	1	34	—
9 曾川線	1	11	—
10 酒屋線	1	3	—
11 小須戸線	1	7	—
12 松浜線	6	154	—
13 太夫浜線	6	22	—
14 船江町線	1	18	—
15 河渡線	2	143	—
16 牡丹山線	2	86	—
17 竹尾線	2	89	—
18 女池線	3	105	—
19 長潟線	3	74	—
20 市民病院線	1	17	—
21 西小針線	6	236	—
22 有明線	3	145	—
23 大堀線	3	92	—
24 寺尾線	2	42	—
25 流通線	2	19	—
26 新発田線	1	22	—
27 豊栄線	1	10	—
28 競馬場線	1	2	—
29 一日市・大江山線	2	26	—
30 津島屋線	1	10	—
31 大野線	3	20	—
32 白根線	2	28	—
33 味方線	2	17	—
34 木場線	1	5	—
35 水原線	3	27	—
36 沢海線	2	13	—
37 二本木線	1	13	—
38 早通線	1	5	—
39 京王線	2	21	—
40 石山線	1	64	—
41 東明線	3	25	—
42 観光循環バス	2	16	—
43 県内高速バス	10	261	—
合計	100	2,579	

【現道部のバス運行状況写真】



[ 西堀～東港線十字路の旅行速度 ]



現況値：H17年バスプローブデータ

榎谷小路を通行するもののみ  
H18年11月現在

## (2) 都市の再生

市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。

万代島再開発事業（朱鷺メッセ）は、新潟駅から万代地区、古町地区に至る都心軸と国内外への交通拠点である新潟東港、新潟空港を結ぶ交通軸線上に位置する万代島において「環日本海圏の国際交流ゾーンの形成」を目的として平成15年5月に開業した。

また、平成19年5月に新潟中央卸売市場へ移転した新潟魚市場跡地については、「市民市場などを整備し、万代島地区の活性化を目指す」として、新潟市において「万代島にぎわい空間創出事業」が計画されている。

当該事業はこの朱鷺メッセや新潟魚市場跡地への主要なアクセス道路として位置づけられている。



### 【朱鷺メッセの施設概要】

国際展示場	ウェブマーケット	面積：7,800m <sup>2</sup>
	(展示ホール)	収容人数：10,000人
国際会議場	スノーホール	面積：1,130m <sup>2</sup>
	(メインホール)	収容人数：1,000人
	マリンホール	面積：650m <sup>2</sup>
	(国際会議室)	収容人数：550人
	中会議場(3室)	面積：各300m <sup>2</sup>
		収容人数：各200人
ホテル	ホテル日航新潟	面積：51,000m <sup>2</sup>
		客室：200室
美術館	新潟県立万代島美術館	
佐渡汽船のり場		
その他	ときめきラーメン万代島	8店舗
	オフィス etc.	



### 【万代島にぎわい空間創出事業の概要】

敷地面積：約9,000m<sup>2</sup>

#### 主な事業内容

- ・地元の鮮魚、野菜等の販売を通じて新潟県内外に新潟の「食」を広くアピールする
- ・「市民市場」を中心とした施設の建設・運営による「にぎわい空間」の創出

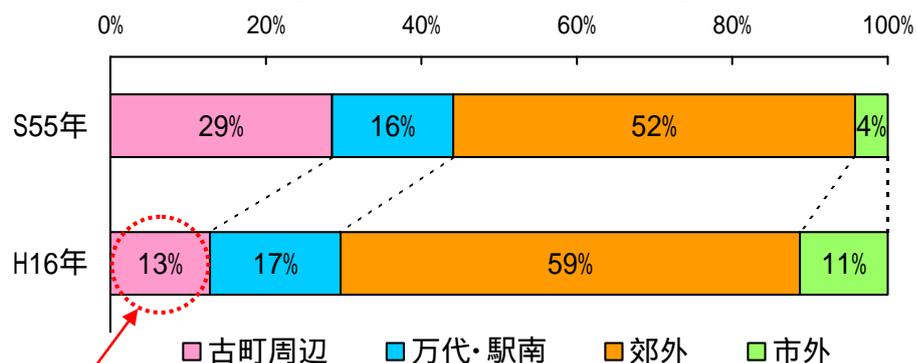
中心市街地内で行う事業である。

当該事業は新潟市の都心核として商業・業務施設が集積している古町地区内での道路整備である。  
 残事業区間の完成により、現在、右折禁止や一方通行規制によりアクセス性が低下している古町地区における総合的な交通規制の見直しが可能となり、同地区へのアクセス性が改善され、低迷する商業活動の活性化の支援が期待される。

[ 古町地区の交通規制の状況 ]



[ 新潟市内の買い物動向 ]



**古町地区は低迷**

中心市街地に関する県民意識・消費動向調査報告書（平成17年3月 新潟県）

### (3) 国土・地域ネットワークの構築

地域高規格道路の位置づけあり。

当該路線は地域高規格道路「新潟南北道路」の一部区間を形成している。

[ 新潟南北道路の概要 ]



[ 新潟南北道路の指定状況 ]

指定年月日	指定種別	指定内容			備考
		延長	起点	終点	
平成6年12月16日	計画路線	8km	新潟市早通 (新潟亀田IC)	新潟市寄居町	
平成7年4月28日	整備区間	3km	新潟市早通 (新潟亀田IC)	新潟市紫竹山	亀田バイパス (4車線供用済み)
		1km	新潟市万代島	新潟市東堀前通十番町	万代橋下流橋 (柳都大橋L=0.8km供用済み)
平成7年8月23日	調査区間	3km	新潟市紫竹山	新潟市万代島	
平成19年3月30日	整備区間	1km	新潟市沼垂東	新潟市鏡	

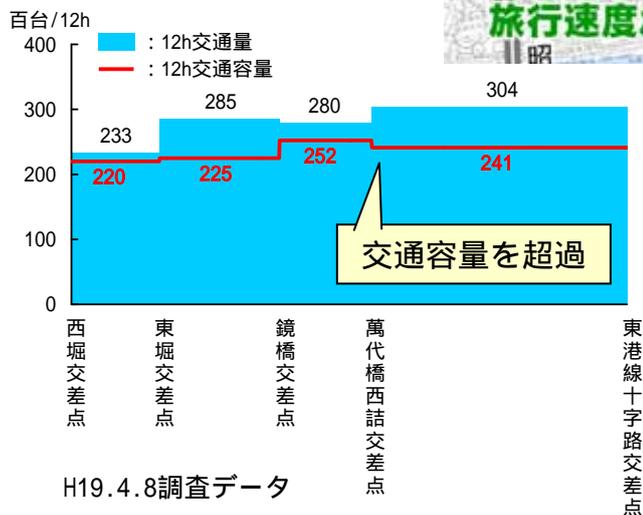
#### (4) 個性ある地域の形成

鉄道や河川等により一体的な発展が阻害されている地区を解消する。

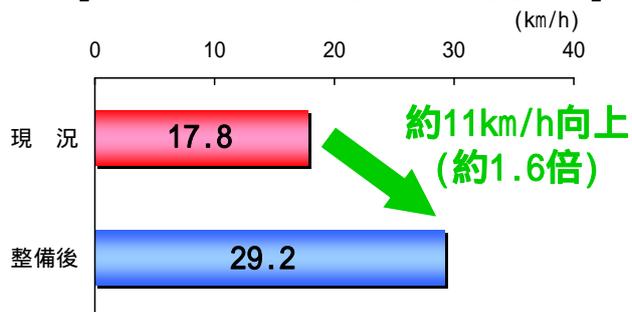
信濃川により分断されている古町地区と万代地区は新潟市の商業活動の中心として一体的な発展が望まれるが、両地区間を結ぶ萬代橋～榎谷小路は交通負荷が高く、地区間の円滑な移動を阻害している。  
 残事業区間の完成により榎谷小路の混雑が緩和され、古町地区と万代地区の相互の移動が円滑となり、両地区の一体的な発展を支援する。



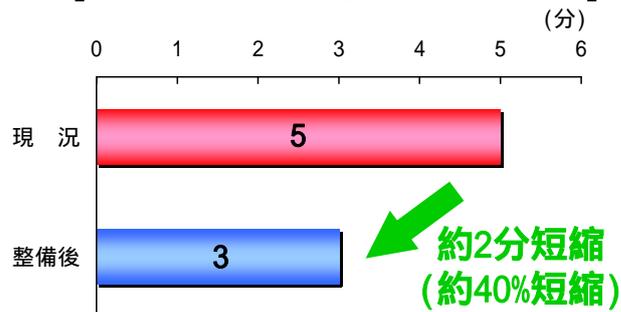
[ 榎谷小路の交通状況 ]



[ 西堀 東港線十字路の旅行速度 ]



[ 西堀～東港線十字路の所要時間 ]

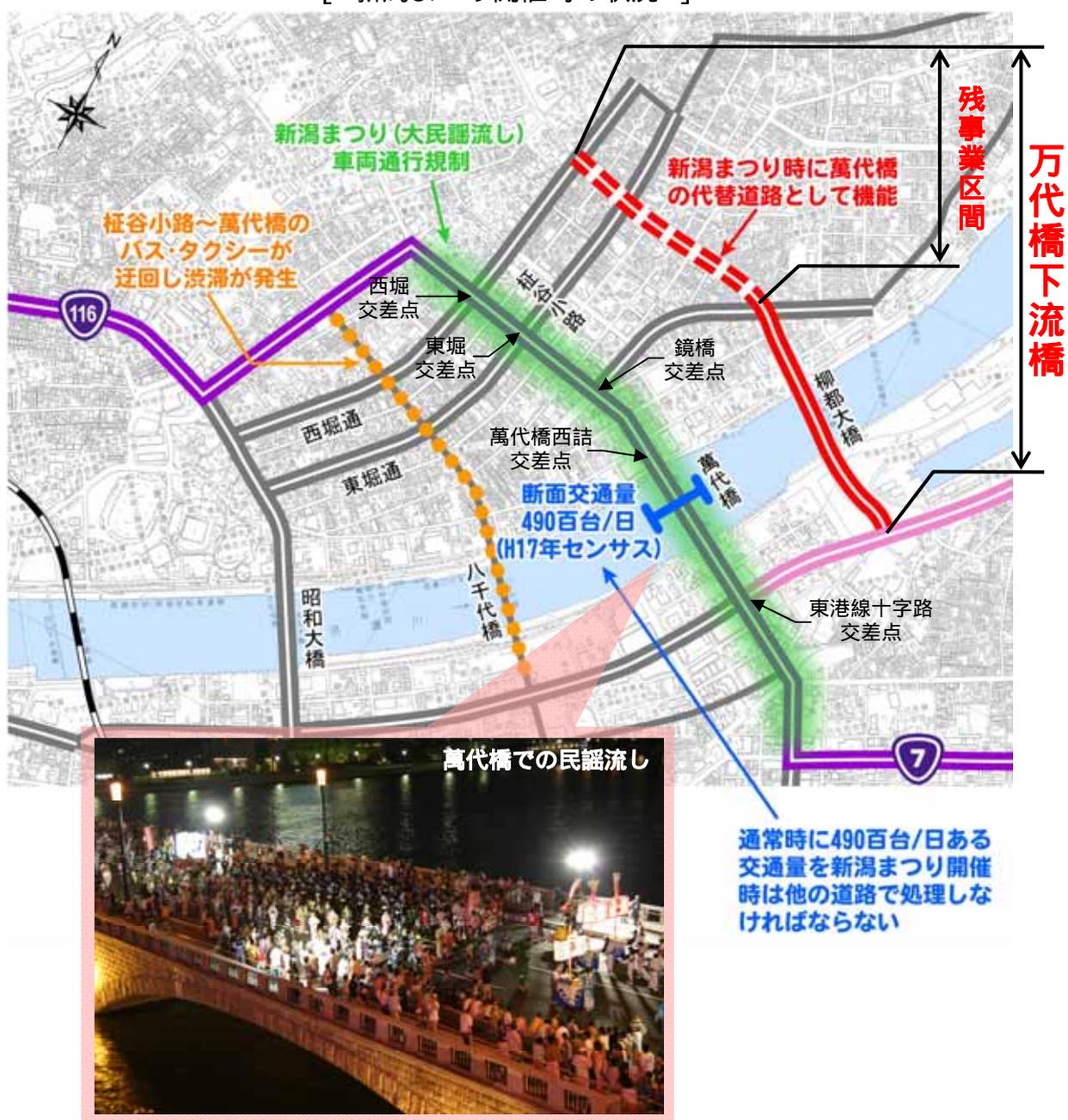


現況値：H17年5月調査データ及びH17センサス混雑時旅行速度より算定

拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。

大規模イベントである「新潟まつり」の民謡流し開催時において、当該事業の現道区間である萬代橋～榎谷小路では車両通行止規制が敷かれ、通常時に萬代橋を利用する490百台/日の交通量を新潟まつり開催時は他の道路で処理しなければならない。周辺道路で交通混雑が発生している。  
 残事業区間の完成により新潟まつり開催時の周辺道路の混雑が緩和し、参加者の利便性向上、まつり関連以外の交通の円滑な処理など「新潟まつり」の開催を支援する。

[ 新潟まつり開催時の状況 ]



## 環境

### (1) 地球環境の保全

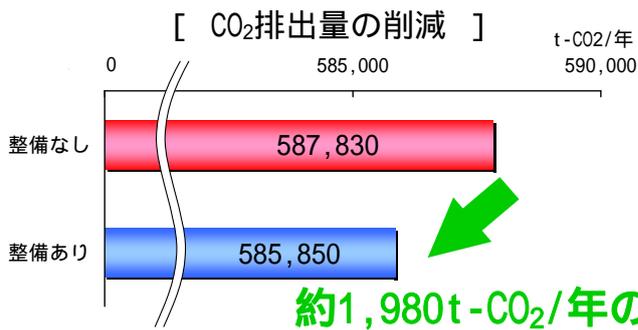
対象道路の整備により削減される自動車からのCO<sub>2</sub>排出量

### (2) 生活環境の改善・保全

現道等における自動車からのNO<sub>2</sub>排出削減率

現道等における自動車からのSPM排出削減率

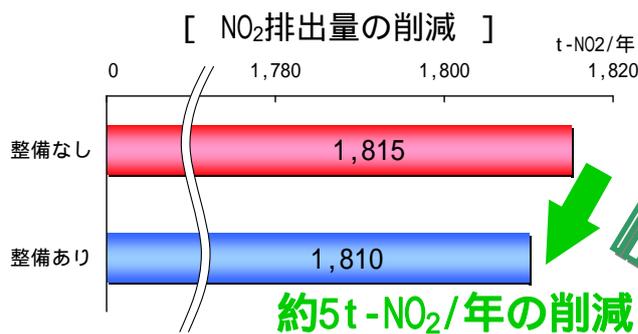
残事業区間の完成により、CO<sub>2</sub>排出量は約1,980t-CO<sub>2</sub>/年削減される。  
 残事業区間の完成により、NO<sub>2</sub>排出量が約5t-NO<sub>2</sub>/年、SPM排出量が約1t-SPM/年削減される。



× 16面

新潟スタジアムビッグスワンの敷地約16面分のブナ林が1年間に吸収するCO<sub>2</sub>量に相当

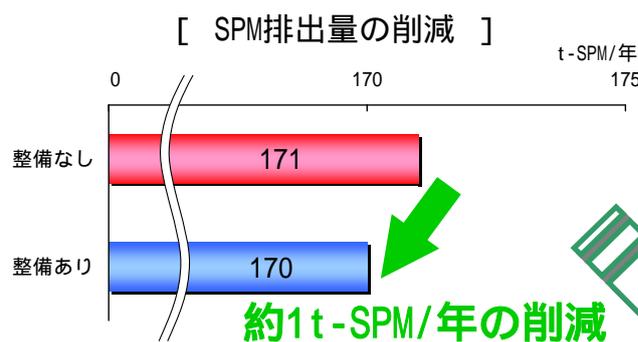
ブナ林CO<sub>2</sub>吸収量33t/ha・年  
 新潟スタジアム3.67haで換算



新潟 東京

大型車約1,900台が新潟 - 東京間を往復して排出されるNO<sub>2</sub>の量に相当

新潟-東京間往復約600kmで換算  
 大型車が40km/hで走行した場合、1往復2.64kg/台排出  
 NO<sub>2</sub>: 二酸化窒素



500mlペットボトルで換算すると約1万本分のSPM量に相当

500mlペットボトル1本当たりSPM約100gで換算  
 SPM: 浮遊粒子状物質



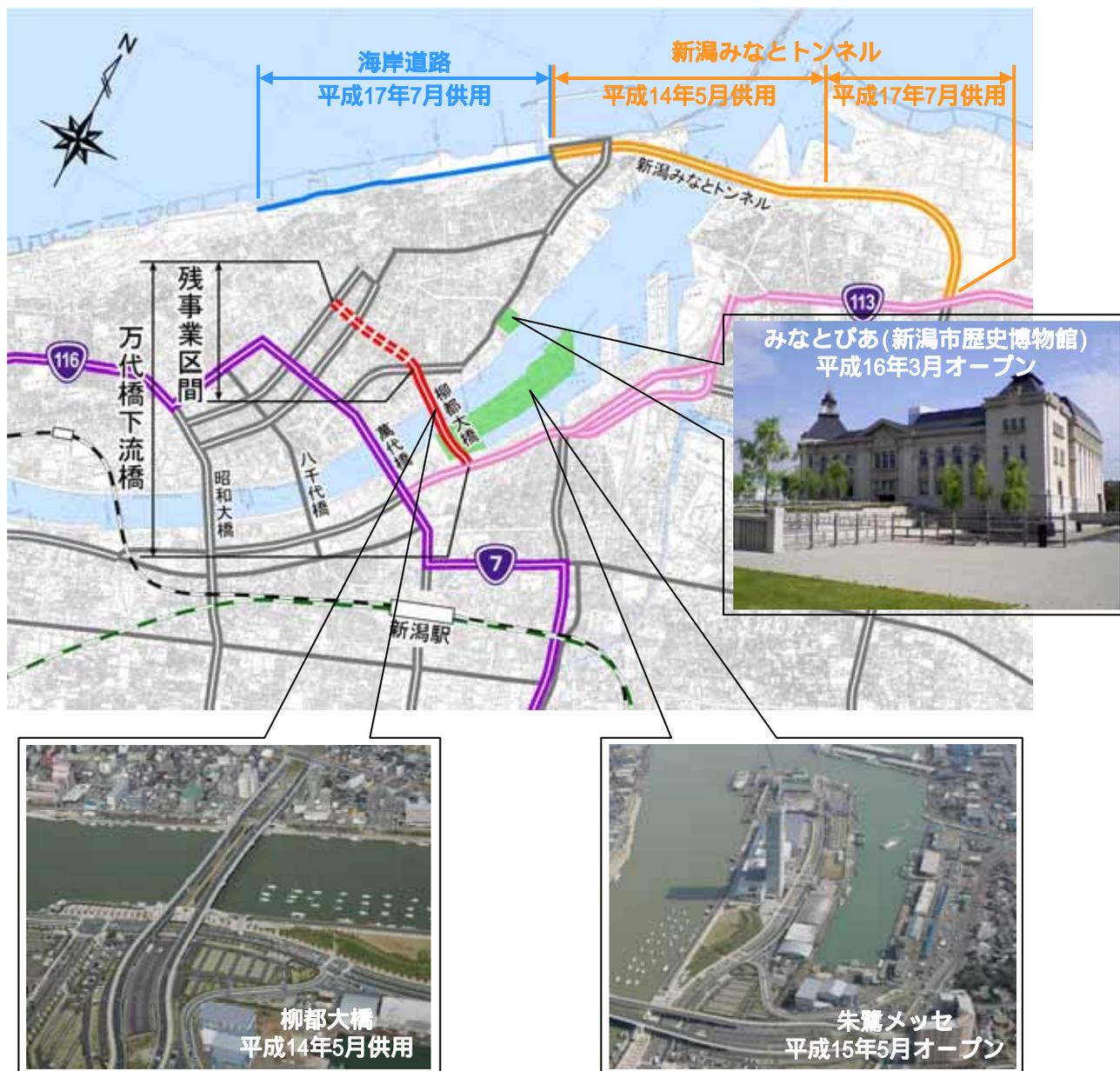
費用便益分析対象エリアでの算定値  
 (残事業区間の整備による影響エリア)

b) その他事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

. 周辺環境の変化

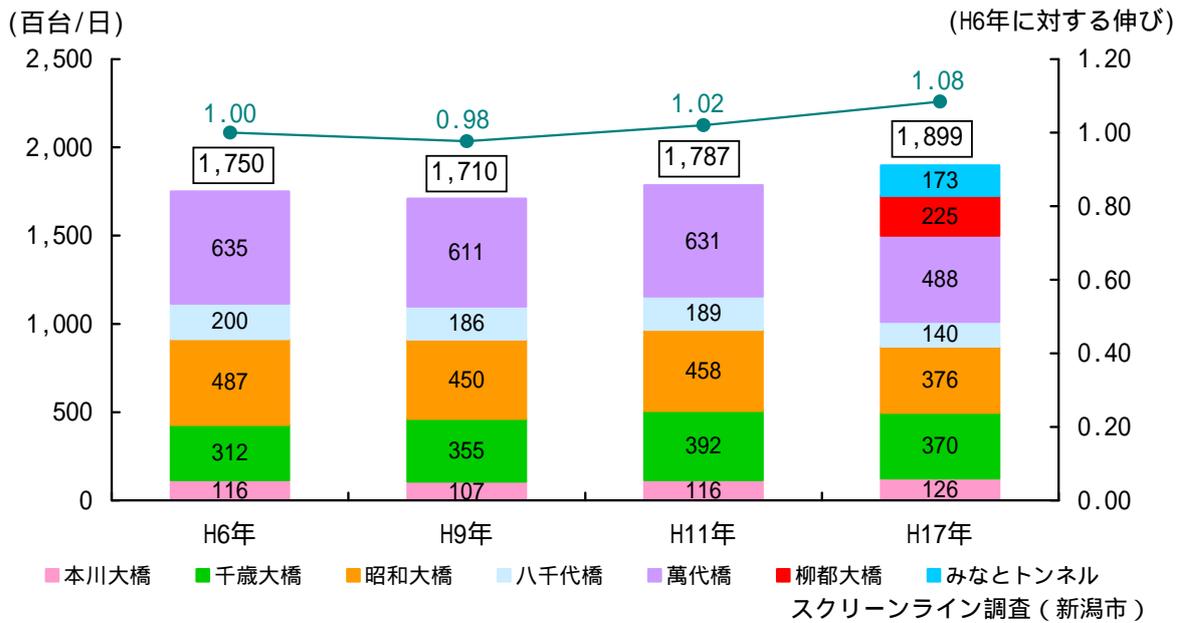
当該路線の周辺では、前回の再評価後、朱鷺メッセ、みなとぴあ(新潟市歴史博物館)などの施設の立地や新潟みなとトンネル、海岸道路の供用などの周辺環境の変化があった。

残事業区間の完成によりこれら施設への利用交通の円滑な処理、また、更なる周辺土地利用開発の支援が期待される。



交通量の変化

当該路線である柳都大橋を含む信濃川下流の橋梁断面の交通量は増加傾向にあり、各橋梁の交通処理能力が不足していることから、残事業区間の完成により交通処理能力に余裕のある柳都大橋への交通の転換を促進し、他橋梁の交通負荷軽減を図る。



## 2) 事業の投資効果

### 便益算定根拠

#### < 走行時間短縮便益 >

- ・万代橋下流橋により 1 日約104万台の車に効果が発現し、年間約77億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率 4 % を考慮すると、便益は約1,142億円（残事業区間の整備では約265億円）と算出。

#### 【走行時間短縮便益】

$$= \text{整備前総走行時間費用} - \text{整備後総走行時間費用}$$

$$= 7,697,000,000(\text{円/年})$$

$$\text{総走行時間費用} = [\text{路線別車種別交通量}(\text{台/日}) \times \text{路線別走行時間}(\text{分}) \times \text{車種別時間価値原単位}(\text{円/台}\cdot\text{分})] \times 365(\text{日/年})$$



**約1,142億円**

車種	時間価値原単位 (円/台・分)
乗用車	62.86
バス	519.74
乗用車類	72.45
小型貨物車	56.81
普通貨物車	87.44

#### < 走行経費減少便益 >

- ・万代橋下流橋により 1 日約104万台の車に効果が発現し、年間約8億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率 4 % を考慮すると、便益は約116億円（残事業区間の整備では約26億円）と算出。

#### 【走行経費減少便益】

$$= \text{整備前総走行経費} - \text{整備後総走行経費}$$

$$= 782,000,000(\text{円/年})$$

$$\text{総走行経費} = [\text{路線別車種別交通量}(\text{台/日}) \times \text{路線別延長}(\text{km}) \times \text{車種別走行経費原単位}(\text{円/台}\cdot\text{km})] \times 365(\text{日/年})$$



**約116億円**

走行経費原単位: 一般道(市街地) (円/台・km)

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	30.50	94.49	31.85	39.73	77.31
10	21.75	78.77	22.94	35.77	61.19
15	18.74	73.07	19.88	34.27	54.82
20	17.19	69.94	18.30	33.41	51.01
25	16.23	67.88	17.32	32.82	48.31
30	15.58	66.41	16.65	32.38	46.26
35	15.11	65.31	16.16	32.05	44.63
40	15.04	65.03	16.09	31.93	44.09
45	15.03	64.89	16.07	31.86	43.74
50	15.07	64.89	16.12	31.84	43.59
55	15.16	65.03	16.21	31.86	43.65
60	15.31	65.31	16.36	31.92	43.94

< 交通事故減少便益 >

- ・万代橋下流橋により平均事故件数が年間約74件減少し、年間約43千万円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約64億円（残事業区間の整備では約16億円）と算出。

【交通事故減少便益】

= 整備前の交通事故による社会的損失 - 整備後の事故による社会的損失  
 = 432,000,000(円/年)

交通事故による社会的損失 = [路線別平均事故件数(件/年) × 人身事故1件当たり損失額(円/件)]

人身事故1件当たり損失額 (千円)

割引率等を考慮  
  
 約64億円

道路・沿道区分			人身事故1件当たり損失額	
			単路	交差点
一般道路	DID	2車線	5,779	5,778
		4車線以上	5,714	
	その他市街地部	2車線	6,486	6,188
		4車線以上	6,160	
	非市街地部	2車線	7,546	6,572
		4車線以上	6,381	
高速道路			7,588	-

## 費用便益

- ・基準年における費用及び便益の現在価値

現在価値算出のための割引率：4%

基準年次：平成19年度

検討年数：40年

< 便 益 >	基準年における現在価値			
	基準年における現在価値	走行時間短縮便益	走行費用減少便益	交通事故減少便益
	1,322億円 (307億円)	1,142億円 (265億円)	116億円 (26億円)	64億円 (16億円)

< 費 用 >	基準年における現在価値		
	基準年における現在価値	事業費	維持管理費
	654億円 (64億円)	647億円 (62億円)	6億円 (3億円)

### < 費用便益効果分析結果 >

費用便益比 (C B R)
B / C = 2.0 (4.8)

注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。

2. 費用及び便益額の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

3. ( ) : 残事業

### 3) 事業の進捗状況

#### 進捗状況

平成19年度末現在

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	570億円	493億円	86%	77億円
うち用地費・補償費	291億円	255億円	88%	36億円

#### 残事業の内容

- ・ 西堀前通10番町～秣川岸通間 4車線整備

### 3 . 事業の進捗の見込み

- ・ 残事業区間のうち、東堀前通10番町～秣川岸通間の4車線整備は平成19年度中の供用を目指し、事業を推進している。
- ・ 全線供用については平成20年代前半を予定している。



## 4 . コスト縮減や代替案の可能性

- 一般国道7号万代橋下流橋は、地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続などに配慮した路線計画となっており、交通渋滞の解消や周辺地域とのアクセス性の向上、広域道路ネットワークの形成、地域開発支援など期待される効果は大きい。
- 本事業は地元・関係機関との協議・了解により用地買収を進めているとともに、構造・規格や施設規模等は必要最低限で計画している。
- 施工にあたっては、柳都大橋基礎ケーソンの無人化施工を始めとし、コンクリート構造物の大型化（長尺化）、新技術、プレキャスト製品の積極的な活用、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮している。

## 5 . その他

### 1) 地方公共団体等の意見

#### 『万代島ルート線の早期整備を要望』

- S60 ~ 新潟下越地区国道事業促進協議会  
(旧新潟市、旧白根市、旧中条町、旧安田町、旧黒川村)
- S63 ~ 一般国道8号改良整備促進期成同盟会  
(旧新潟市、旧白根市、旧三条市)
- S63 ~ 国道116号改良整備促進期成同盟会  
(旧新潟市、旧柏崎市、旧吉田町、出雲崎町、旧分水町、旧西山町、旧寺泊町、旧巻町、旧西川町、刈羽村、旧和島村、旧岩室村)
- S63 ~ 新潟地区土木振興会  
(旧新潟市、旧白根市、旧豊栄市、旧亀田町、旧黒埼町、旧横越町)
- H7 ~ 新潟中心街連合会  
(地元商店街)

## 6 . 対応方針（原案）

### 事業の必要性等に関する視点

- 平成14年度に柳都大橋を含む秣川岸通～万代島間（L=0.8km）を4車線供用し、信濃川断面の混雑の軽減を図っているが、古町・入船地区では依然として幹線道路の整備が遅れており、当該路線の整備により、周辺地域とのアクセス性の向上、広域道路ネットワークの形成を図り、中心市街地の活性化を支援することが必要である。
- また、当該事業の周辺では、環日本海交流に向けた交流拠点整備として万代島再開発（朱鷺メッセ）などの開発が行われている。
- 今後、当該事業周辺の各種開発地区への利用交通を円滑に処理し、中心市街地における広域道路ネットワークの形成を図るべく事業を進めていく必要がある。

### 事業の進捗の見込みの視点

- 残事業区間のうち、東堀前通10番町～秣川岸通間の4車線整備は平成19年度中の供用を目指し、事業を推進している。
- 全線供用については平成20年代前半を予定している。

### コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 一般国道7号万代橋下流橋は、地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続などに配慮した路線計画となっており、交通渋滞の解消や周辺地域とのアクセス性の向上、広域道路ネットワークの形成、地域開発支援など期待される効果は大きい。
- 本事業は地元・関係機関との協議・了解により用地買収を進めているとともに、構造・規格や施設規模等は必要最低限で計画している。
- 施工にあたっては、柳都大橋基礎ケーソンの無人化施工を始めとしコンクリート構造物の大型化（長尺化）、新技術、プレキャスト製品の積極的な活用、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮している。

## 対応方針（原案）

### 対応方針（原案）

### 事業継続

#### （理由）

万代橋下流橋は、交通渋滞の解消や周辺地域とのアクセス性の向上、広域道路ネットワークの形成、地域開発支援など期待される効果は大きい。

また、事業全体の費用便益比は2.0（残事業費に対する費用便益比は4.8）となり、投資効率性は十分確保されている。

以上の観点から当該事業の継続は妥当である。