

道路事業の再評価説明資料

〔国道７号 栗ノ木道路・紫竹山道路〕

令和４年１２月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要		
(1) 事業の目的	P	1
(2) 計画の概要	P	2
2. 現在に至る経緯	P	3
(1) 事業の経緯	P	3
(2) 事業の進捗状況	P	3
(3) 今後の事業展開	P	3
3. 事業内容の変更		
【栗ノ木道路】		
(1) 事業費の見直し	P	4
(2) 見直し後の事業費	P	7
【紫竹山道路】		
(1) 事業費の見直し	P	8
(2) 見直し後の事業費	P	12
4. 事業の投資効果		
(1) 便益に係る整備効果		
① 走行時間の短縮	P	13
② 交通事故の減少	P	13
(2) その他の効果	P	14
① 物流の効率化・観光振興の支援	P	14
② 防災機能の強化	P	15
5. 広域ネットワークでの費用便益分析	P	16
6. 費用対効果	P	17
7. 事業の必要性、進捗の見込み等	P	18
8. 対応方針（原案）	P	19
9. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）	P	20
別冊 費用対便益算出資料〔様式集〕		

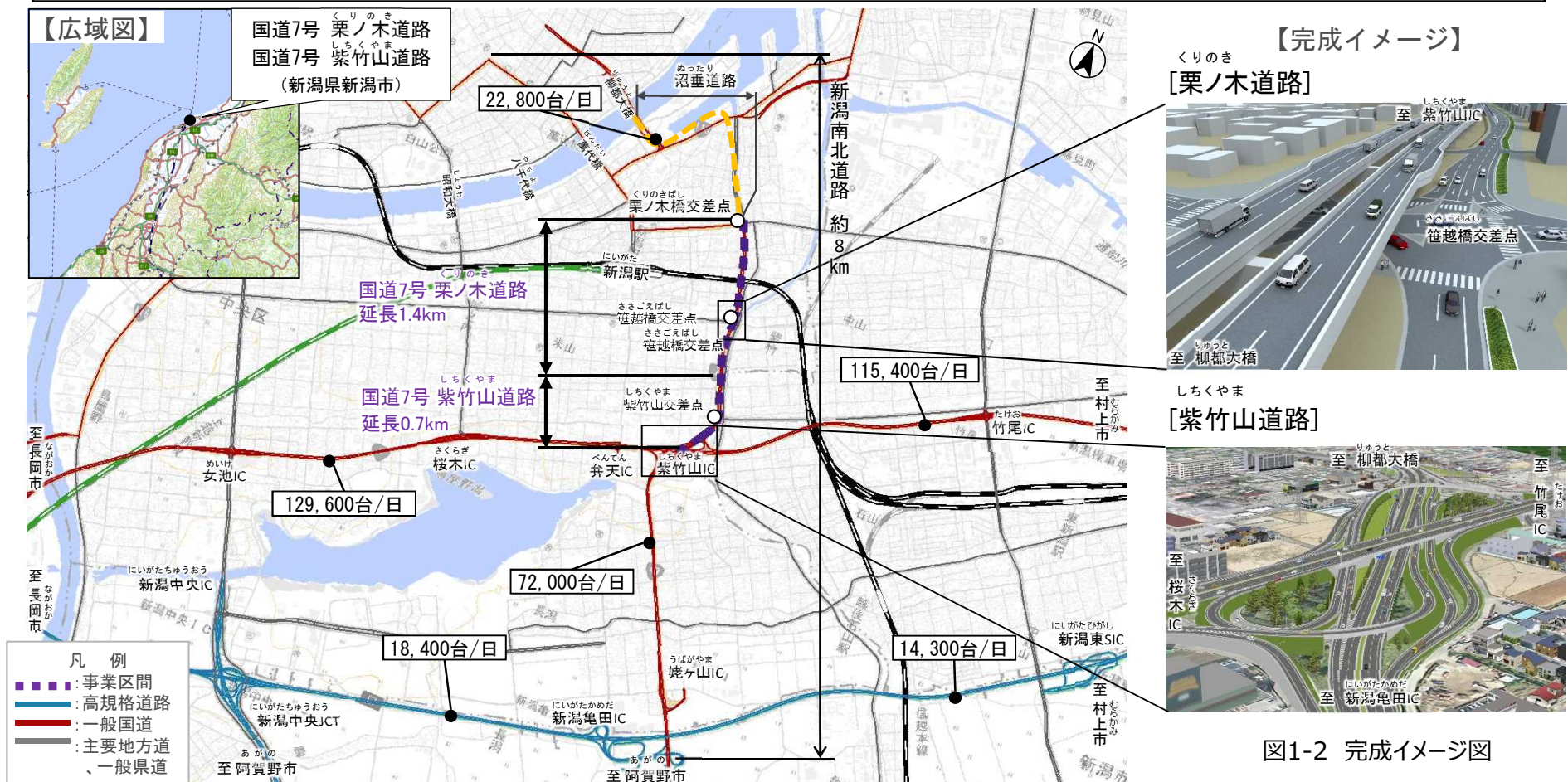
1. 事業概要

(1) 事業の目的

当事業は、地域高規格道路「新潟南北道路」の一部区間を構成しており、

- 市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減
- 中心市街地へのアクセス向上およびまちづくり支援など

を目的として、国道7号の新潟県新潟市中央区沼垂東～新潟市中央区紫竹山（延長2.1km）において、道路整備を行うものである。



1. 事業概要

(2) 計画の概要

事業名	国道7号 栗ノ木道路 くりのき	国道7号 紫竹山道路 しちくやま
延長	1.4km	0.7km
起終点	(起) 新潟県新潟市中央区沼垂東 ぬったりひがし	(起) 新潟県新潟市中央区鑑 あぶみ
	(終) 新潟県新潟市中央区鑑 あぶみ	(終) 新潟県新潟市中央区紫竹山 しちくやま
都市計画決定	平成4年度	
事業化	平成19年度	平成23年度
完成車線数	4車線（本線）	4車線（本線）
道路区分	第3種第1級（本線） 設計速度80km/h	第3種第1級（本線） 設計速度80km/h
全体事業費 (前回評価時点)	約270億円	約210億円
令和3年度末までの 投資額	約232億円	約131億円

【標準横断図】

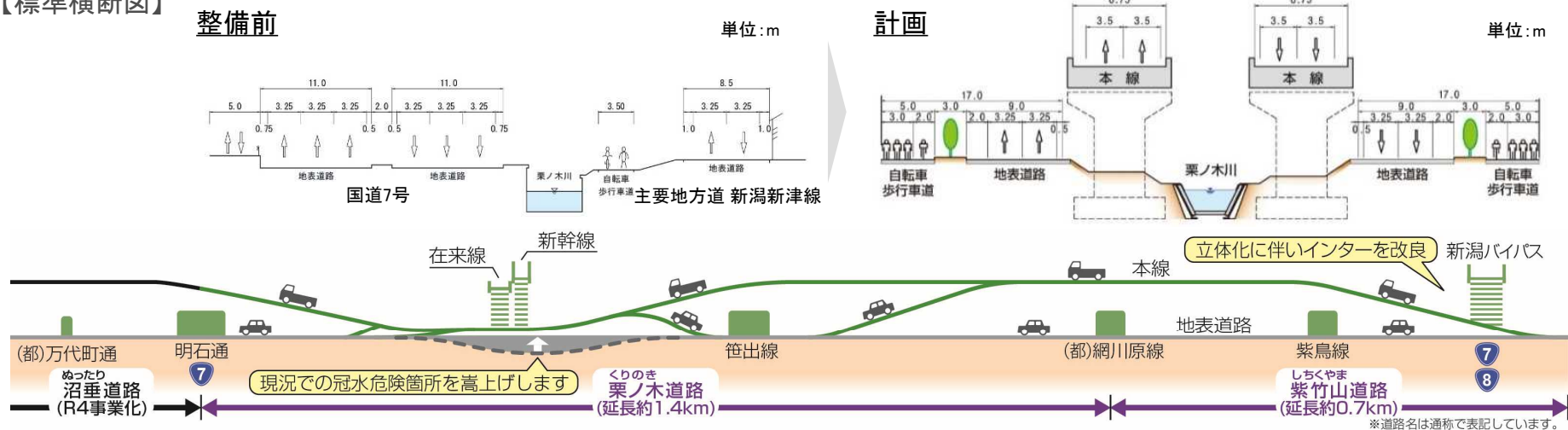


図1-3 標準横断図および縦断図

2. 現在に至る経緯

(1) 事業の経緯

年度	主な経緯	年度	主な経緯
平成4年度	都市計画決定	平成23年度	栗ノ木道路事業再評価（指摘事項なし、継続）
平成6年度	地域高規格道路「新潟南北道路」に路線指定	平成24年度	栗ノ木道路工事着手 紫竹山道路用地・工事着手
平成18年度	栗ノ木道路「新潟南北道路」整備区間指定	平成26年度	栗ノ木道路・紫竹山道路事業再評価 （指摘事項なし、継続）
平成19年度	栗ノ木道路事業化	平成29年度	栗ノ木道路・紫竹山道路事業再評価 （指摘事項なし、継続）
平成20年度	栗ノ木道路用地着手	令和4年度	沼垂道路事業化
平成23年度	紫竹山道路事業化、「新潟南北道路」整備区間指定		

(2) 事業の進捗状況（事業費見直し前）

※令和3年度末、金額は税込み

		全体	執行済額	進捗率	残事業費
栗ノ木道路	事業費	約270億円	約232億円	86%	約38億円
	うち用地費・補償費	約99億円	約93億円	94%	約6億円
紫竹山道路	事業費	約210億円	約131億円	62%	約79億円
	うち用地費・補償費	約40億円	約39億円	99%	約1億円

※表示桁数の関係で一致しないことがある

- 前回再評価（H29）以降、用地取得、道路設計、馬越交差点～紫竹山ICにおいて改良工事・橋梁下部工事等を推進

(3) 今後の事業展開

- 用地取得、橋梁改良工事等を推進し、早期開通を目指して整備を進める。



出典：地理院地図（淡色地図）

前回評価時

栗ノ木道路

写真①工事実施状況（笹越橋交差点）



紫竹山道路

写真②工事実施状況（立体道路 下り線）



今回評価時



図2-1 事業進捗

3. 事業内容の変更

(1) 事業費の見直し [栗ノ木道路]

①高架橋の基礎構造の変更【+約35億円】

- 当初、H18年度に実施した橋梁概略検討において、既往の地質調査結果や施工事例等をもとに概算工事費を算定し、事業費を設定していた。
- 事業化後に、用地買収や道路切回しに合わせ、R3年度までに橋台・橋脚位置で地質調査を実施し、最新の道路橋示方書に基づき橋梁詳細設計を実施したところ、当初計画に対し杭本数が増加し、基礎工、下部工、仮設工に関わる事業費の増加が必要となった。
- また、地表道路等との交差・近接部のはく落防止対策が追加となり、事業費の増加が必要となった。

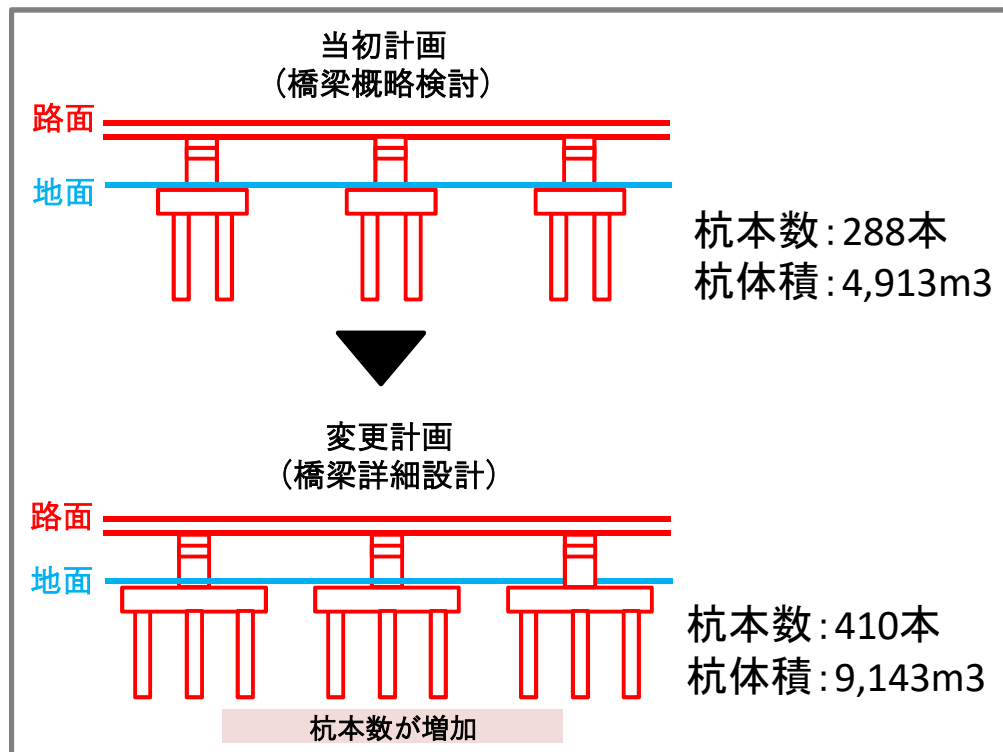


図3-1 高架橋の構造変更の内容

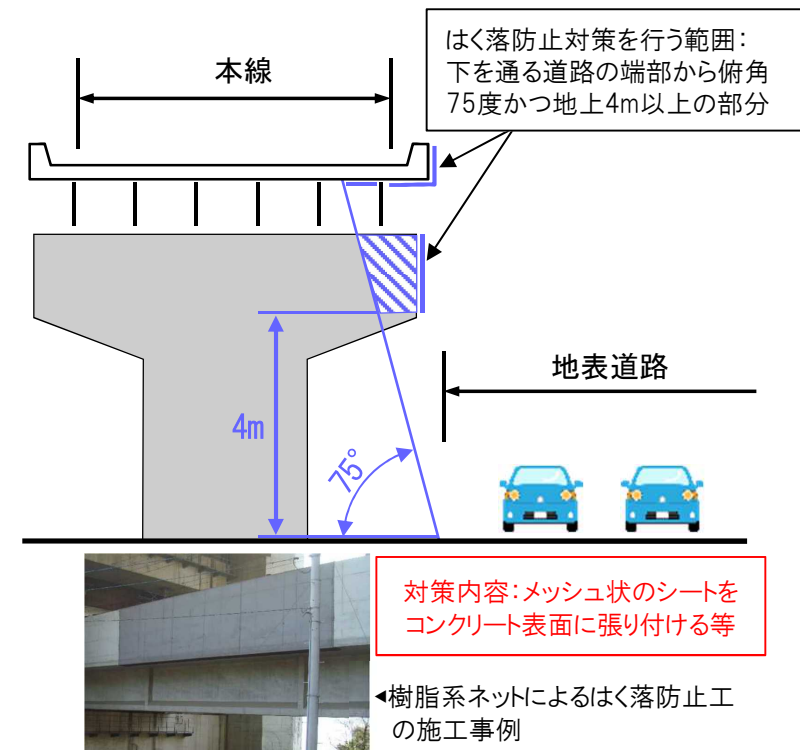


図3-2 はく落防止対策の内容

3. 事業内容の変更

② 笹越橋の耐震照査に伴う構造変更【+約13億円】

- 地表道路の整備にあたり、当初は栗ノ木川を渡河する笹越橋の上部工を補強し活用する計画であった。
- しかし、笹越橋近傍の用地買収後のH27年度に実施した地質調査結果を用いて、H23年度に改定された道路橋示方書に基づき笹越橋の耐震照査を行った結果、現行の耐震基準を満足しないことが判明し、H30年度に耐震補強と架替えの工法を比較検討を実施。
- 工期およびコスト面に優れる架替え案を採用し、当初の笹越橋活用案に対し、架替えに係る費用が追加となった。

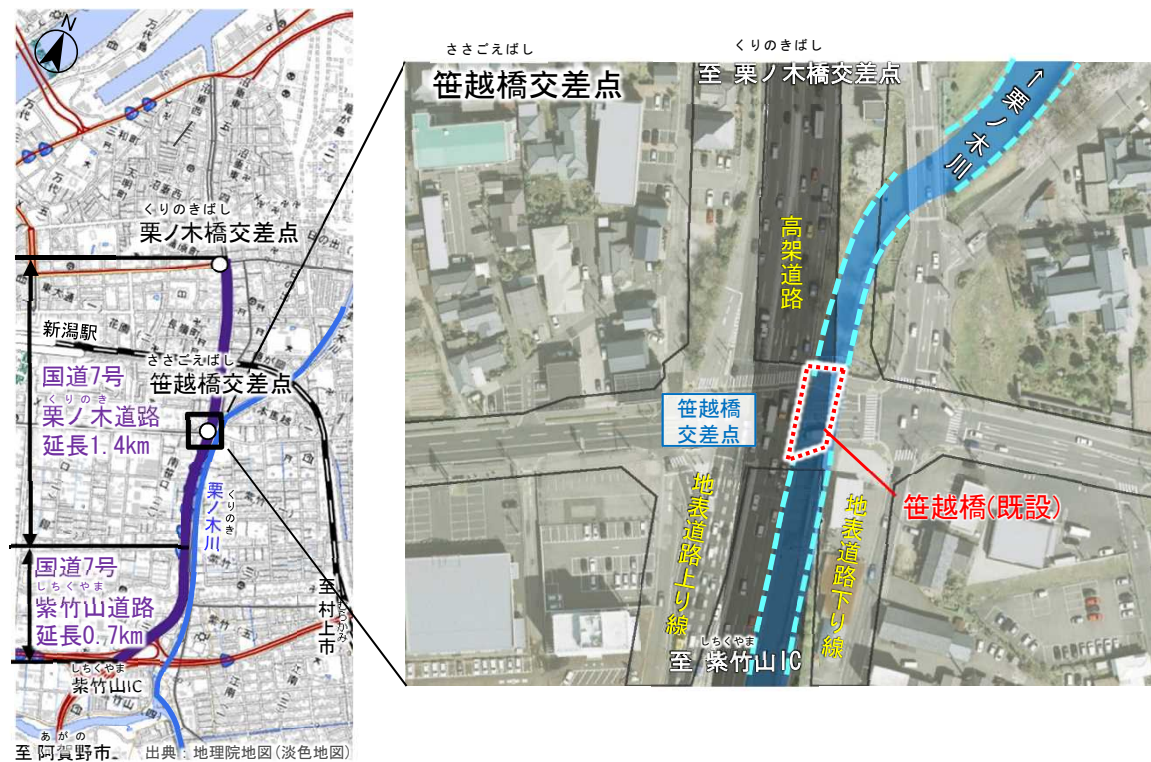


図3-3 位置図

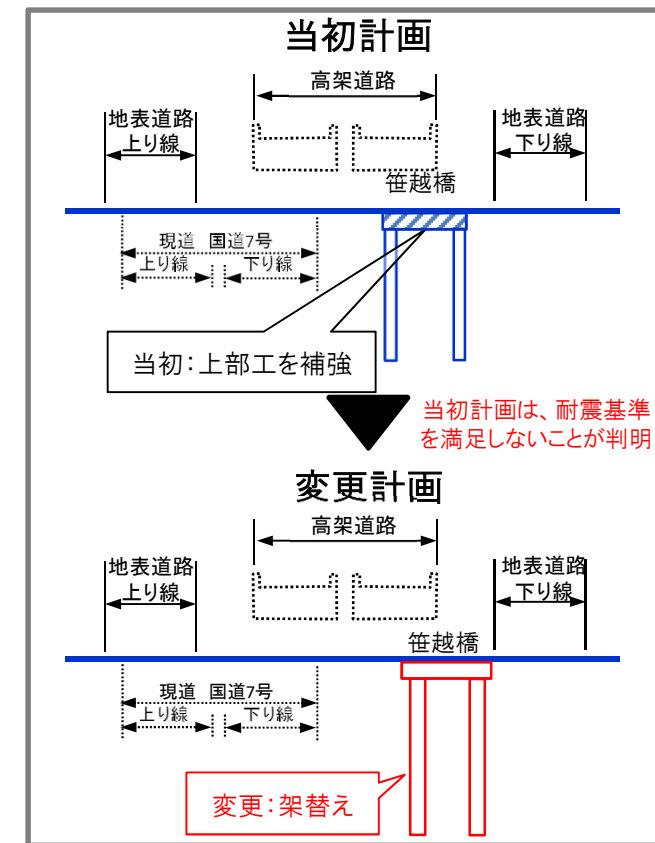
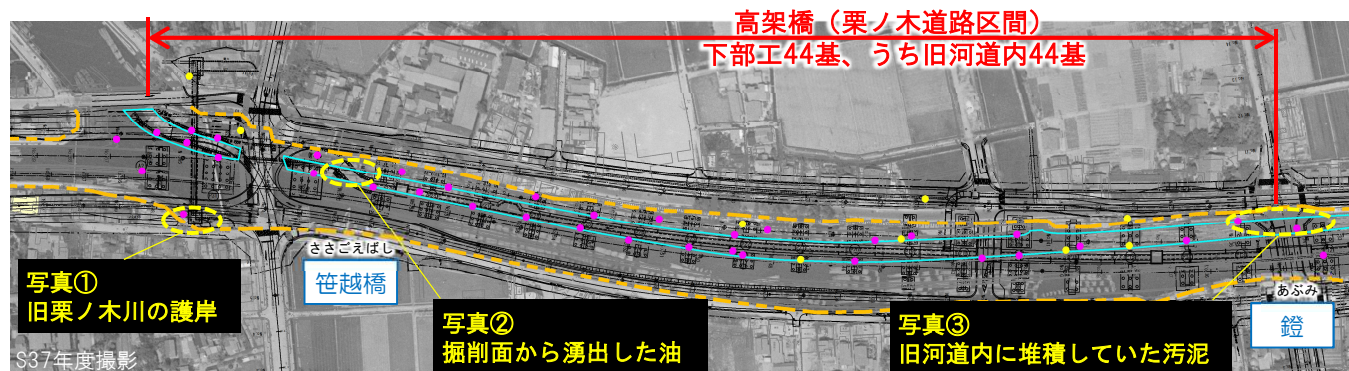


図3-4 笹越橋の構造変更の内容

3. 事業内容の変更

③支障物撤去・油対策【+約92億円】

- 現国道7号は旧栗ノ木川を埋め立てて構築されており、H26年度までに実施した地質調査及び、R2年度から着手した高架橋基礎工の掘削工事において、地中に多量の廃材が混入していることを確認。
- さらに、新潟地震(S39年度)の際に旧栗ノ木川を遡上したものと推定される、油が混入している土砂を確認。
- 上記により、旧河道内に設置する橋脚・橋台44基について、廃棄物処理、土質改良等の対策が必要となった。
- また、河川付替工事の旧河道処理において、前回再評価時の想定より汚泥が厚く堆積していたため、汚泥処理費の追加が必要となった。



凡例	
	現栗ノ木川
	旧栗ノ木川護岸
●	ボーリング箇所 (廃材・油なし 6箇所)
●	ボーリング箇所 (廃材・油確認 32箇所)

写真①
旧栗ノ木川の護岸



旧石積護岸

写真③
旧河道内に堆積していた汚泥



汚泥

写真②
掘削面から湧出した油



油膜

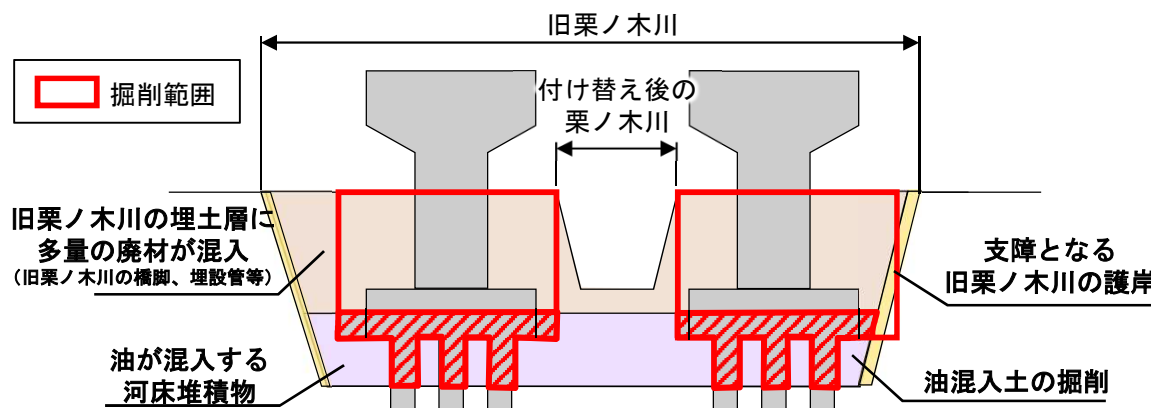


図3-5高架橋基礎工の掘削工事における支障概要

3. 事業内容の変更

④試掘結果等に伴う補償費の増加【+約40億円】

- JR交差部において、本事業の影響により旧鉄道橋脚の撤去が必要となる箇所について、R2年度に試掘を行ったところ、幹線下水道が当初の想定と異なった位置に埋設されており工事に支障となることが判明したため、当該管路の移設が必要となった。
- 物件補償において、文化的価値が高い建築物を確認していたが、当初は詳細構造や改築の可否が把握できず、事業化後に実施した建物調査の結果、改築は不可能と判断し、現状保存が可能な曳家を採用した。また、事前に費用の想定が困難かつ高額な特殊設備を有する物件があったことから、補償費が増加した。

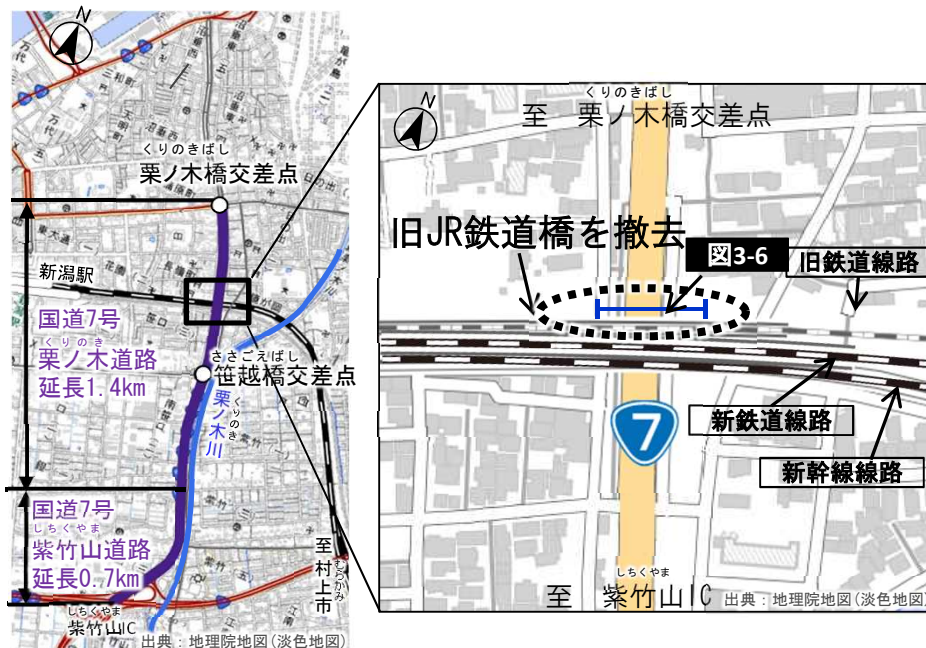


図3-6 位置図

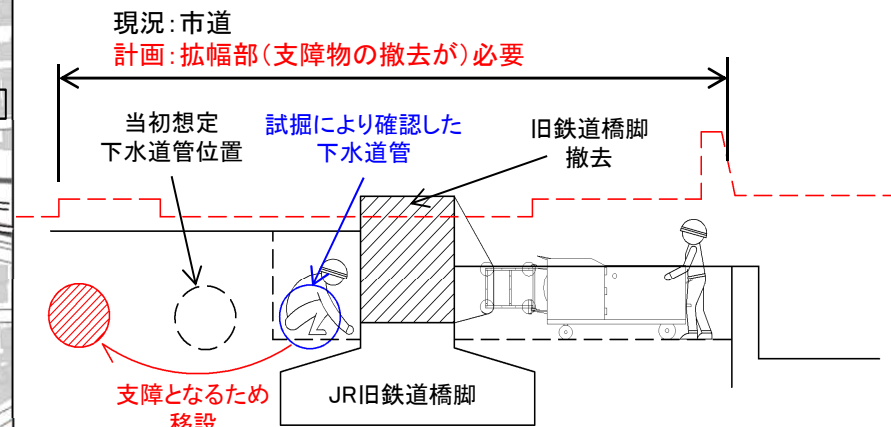


図3-7 幹線下水道管の移設内容

(2) 見直し後の事業費

全体事業費： 約270億円 → 約450億円 (+約180億円)

3. 事業内容の変更

(1) 事業費の見直し〔紫竹山道路〕

①高架橋の基礎構造変更【+約25億円】

- 当初、H18年度に実施した橋梁概略検討において、既往の地質調査結果や施工事例等をもとに概算工事費を算定し、事業費を設定していた。
- 事業化後に、用地買収や道路切回しに合わせ、R3年度までに橋台・橋脚位置で地質調査を実施し、最新の道路橋示方書に基づき橋梁詳細設計を実施したところ、当初計画に対し杭本数が増加し、基礎工、下部工、仮設工に関わる事業費の増加が必要となった。
- また、地表道路等との交差・近接部のはく落防止対策が追加となり、事業費の増加が必要となった。

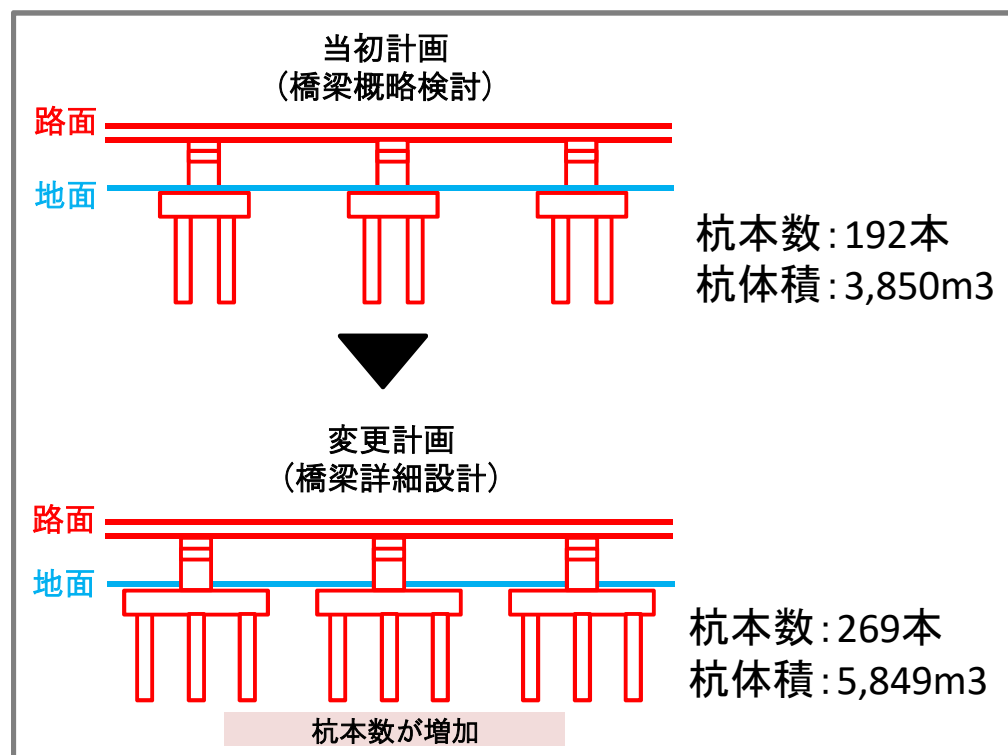


図3-8 高架橋の構造変更の内容

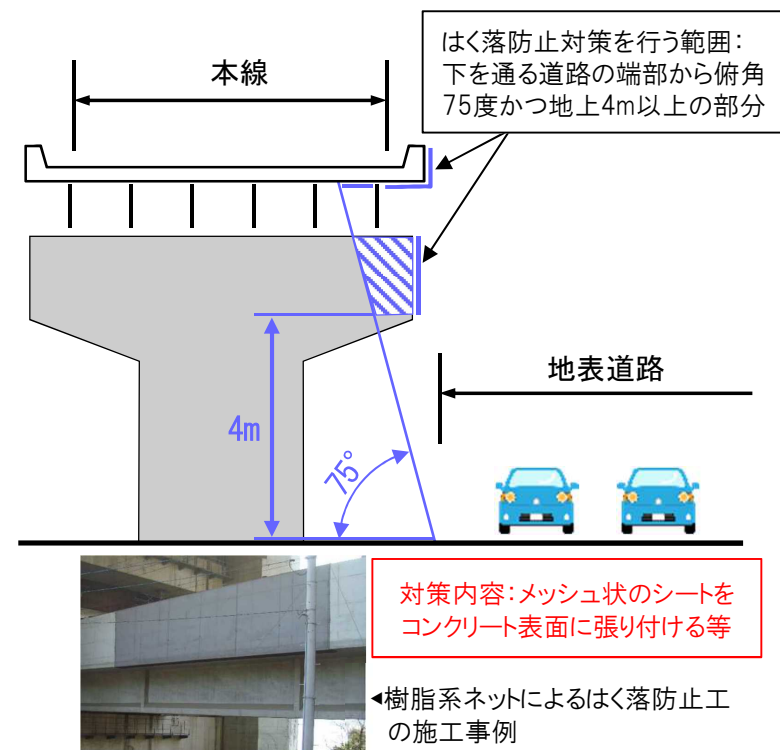
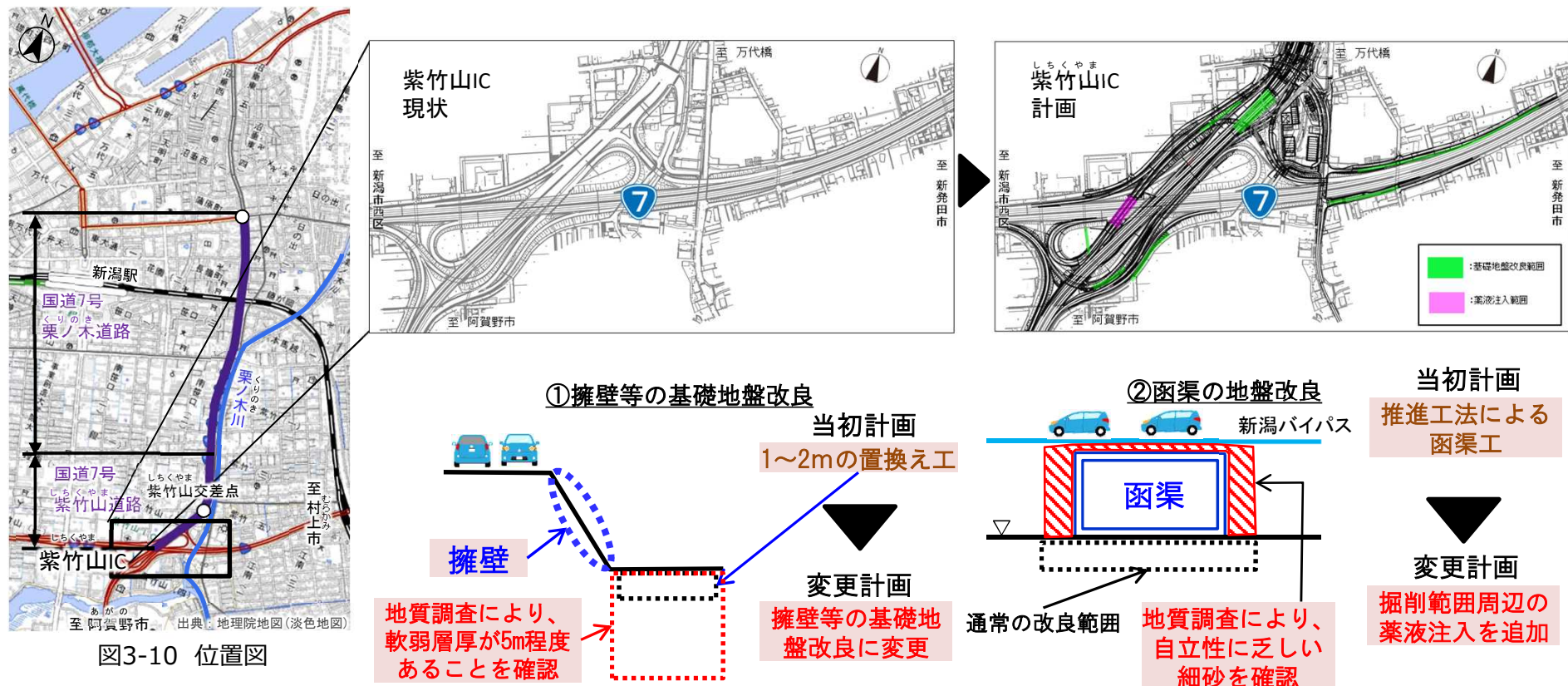


図3-9 はく落防止対策の内容

3. 事業内容の変更

②擁壁・函渠の地盤改良追加【+約28億円】

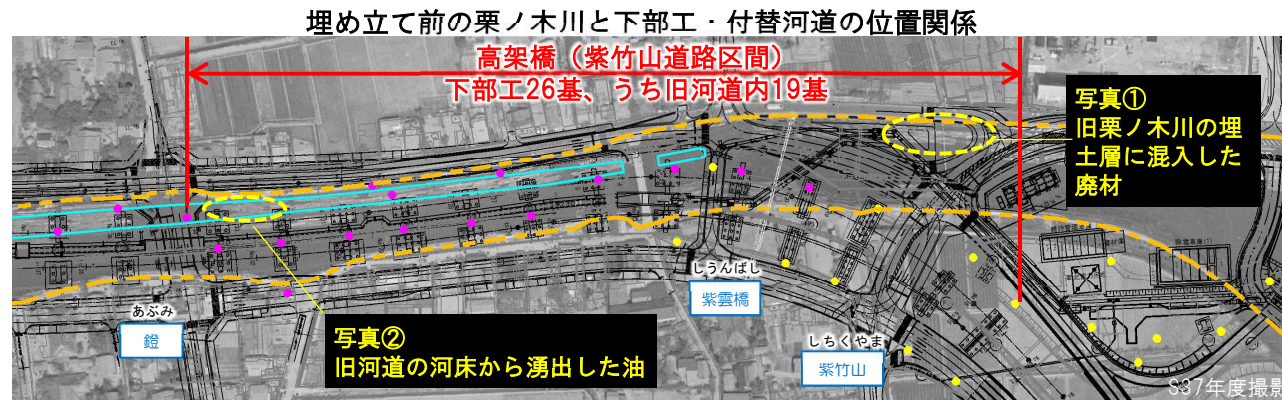
- 当初、事業化前(H22年度以前)に行った紫竹山IC周辺の既往地質調査結果から、擁壁等の基礎地盤は1～2mの置換え工を計画。しかし、R2年度までに完了した地質調査において、軟弱層厚が5m程度あることを確認し、地盤改良(中層混合処理工)への工法変更が必要となった。
- 紫竹山ICランプの施工においては、推進工法による函渠工の設置を計画。当初、既往地質調査の結果から、砂質土であることを把握したが、R2年度のランプの切回し工事時に盛土材の調査を行ったところ自立性に乏しい細砂であることが判明した。施工時の切羽安定および路面変状対策として、掘削範囲周辺の全面的に薬液注入工を行うことが必要となった。



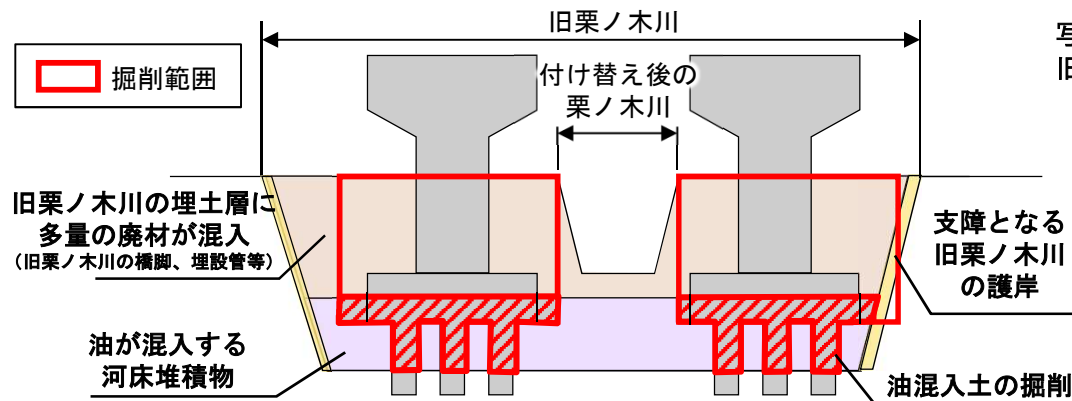
3. 事業内容の変更

③支障物撤去・油対策【＋約48億円】

- 現国道7号は旧栗ノ木川を埋め立てて構築されており、H26年度までに実施した地質調査及び、R2年度から着手した高架橋基礎工の掘削工事において、地中に多量の廃材が混入していることを確認。
- さらに、新潟地震(S39年度)の際に旧栗ノ木川を遡上したものと推定される、油が混入している土砂を確認。
- 上記により、旧河道内に設置する橋脚・橋台19基について、廃棄物処理、土質改良等の対策が必要となった。
- また、河川付替工事の旧河道処理において、前回再評価時の想定より汚泥が厚く堆積していたため、汚泥処理費の追加が必要となった。



凡例	
	現栗ノ木川
	旧栗ノ木川護岸
	ボーリング箇所 (廃材・油なし 14箇所)
	ボーリング箇所 (廃材・油確認 17箇所)



写真①
旧栗ノ木川の埋土層に混入した廃材



写真②
旧河道の河床から湧出した油と旧河道内に堆積していた汚泥



図3-12 高架橋基礎工の掘削工事における支障概要

3. 事業内容の変更

④建物調査結果等に伴う補償費の増加【+約29億円】

- 当初、紫竹山IC周辺ではランプと平面的に干渉する鉄塔1基の移転を予定。
- H30年度の移転協議において移転先が確定。その後、詳細設計を行ったところ、移転に伴いランプ②と送電線の離隔が不足することが判明し、送電線嵩上げのため鉄塔1基の建替の追加が必要となった。
- また、物件補償において事業継続のため既存施設の移転・再利用が不可能な物件があることが判明し、同等の施設を新設する補償等が必要となった。

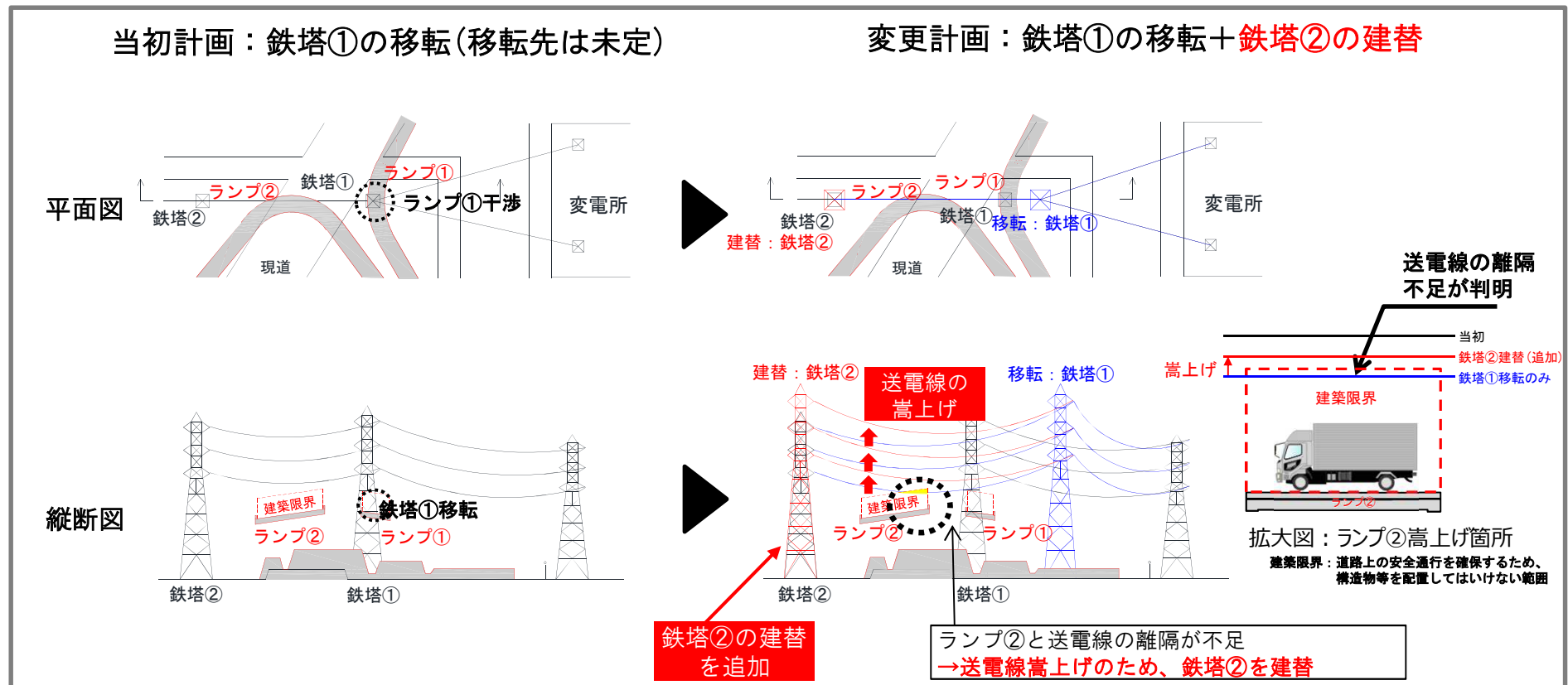


図3-13 鉄塔の支障に伴う建て替え内容の追加

3. 事業内容の変更

(2) 見直し後の事業費

全体事業費： 約210億円 → 約340億円 （＋約130億円）

4. 事業の投資効果

(1) 便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮、② 交通事故の減少

- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、円滑な走行環境が確保され、事業区間の走行時間が約4分短縮、事業区間内の渋滞がほぼ解消されることが見込まれる。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備による渋滞の緩和や交差点の立体化に伴い、年間約127件の死傷事故件数減少が見込まれ、安全性向上が期待される。

【走行時間の短縮】

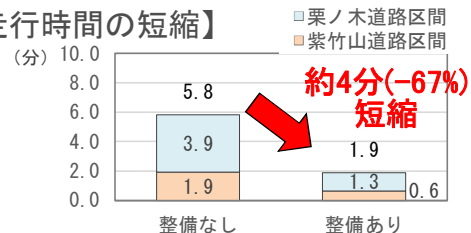


図4-1 事業区間の走行時間

出典：整備なし（プローブデータR1.10）
整備あり（R22将来交通量推計値）

【渋滞損失時間の削減】

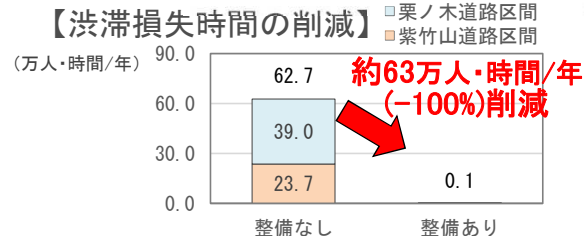


図4-2 事業区間の渋滞損失時間

出典：整備なし（プローブデータR1.10）
整備あり（R22将来交通量推計値）

【死傷事故件数の削減】

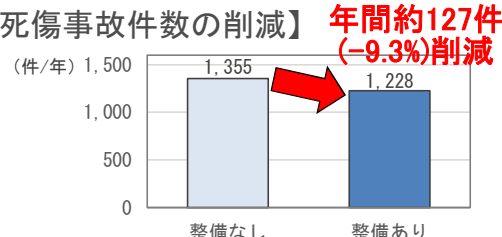


図4-3 事業区間周辺の死傷事故件数

出典：R22将来交通量推計値
集計対象：新潟市中央区、東区



図4-4 主要渋滞箇所および事故ゼロプラン登録箇所

出典：主要渋滞箇所R3.3時点（新潟県渋滞対策協議会）

走行速度20km/h未満の低速区間が連担

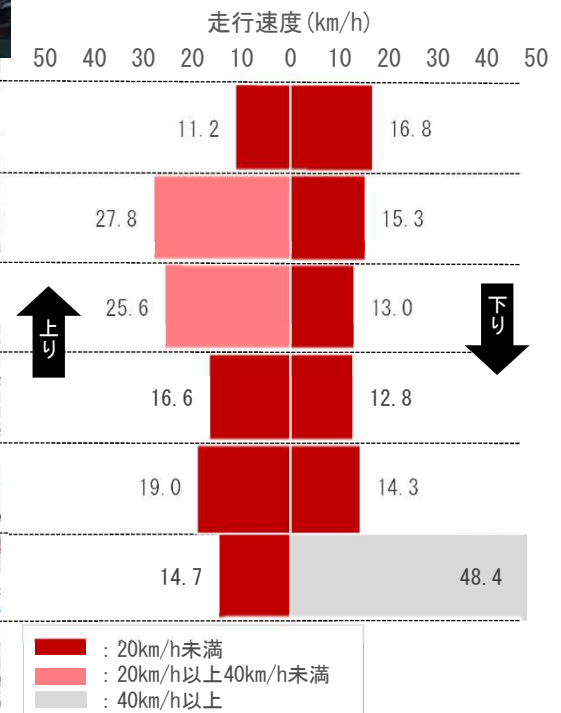


図4-5 区間別走行速度

出典：プローブデータ（R1.10）
※上りは朝ピーク、下りは夕ピーク

4. 事業の投資効果

(2) その他の効果

①物流の効率化・観光振興の支援

- 新潟西港は、年間1300万トン超の貨物を取扱い、周辺には事業所が多数立地している。新潟西港に出入りする貨物車両は事業区間の利用割合が約6割を占める。
- 万代島地区は、佐渡汽船ターミナルを有し、市場・美術館等の集客力が高い施設が多数立地している。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、新潟西港や万代島地区へのアクセス性が向上し、物流の効率化、観光振興の支援および新潟市のまちづくりの支援が期待される。

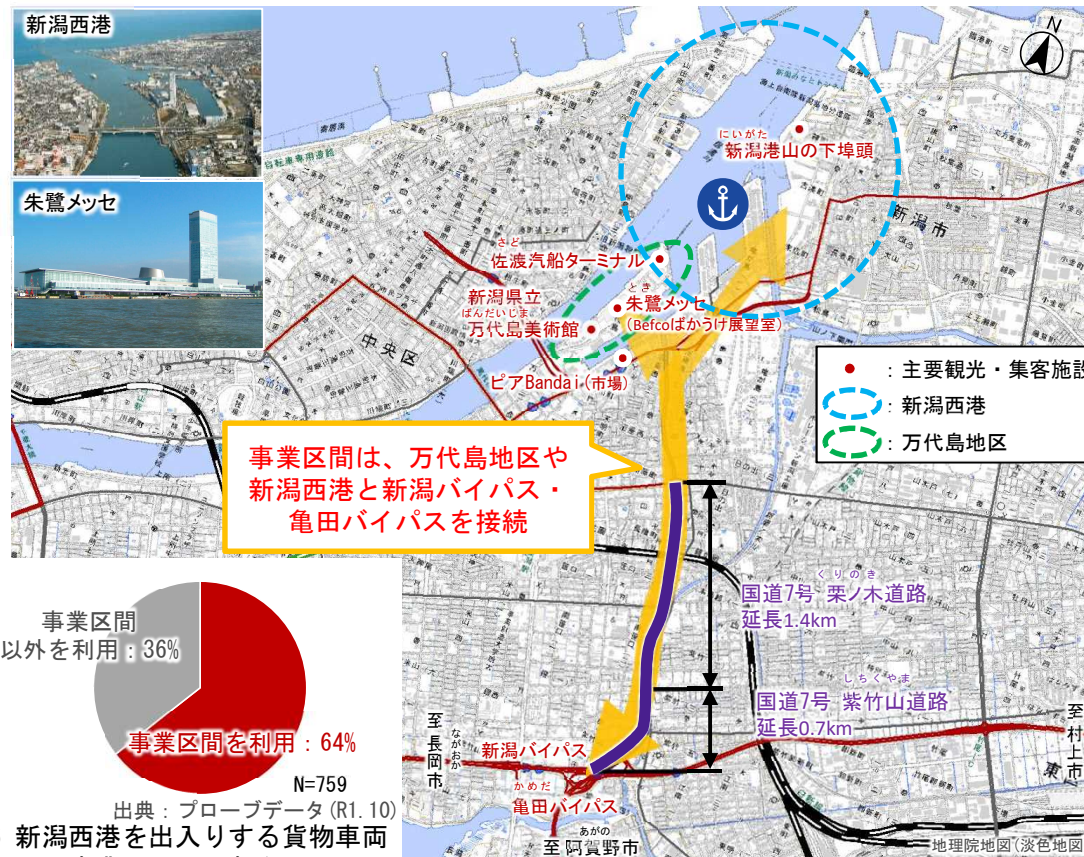


図4-6 新潟西港を出入りする貨物車両の事業区間利用割合

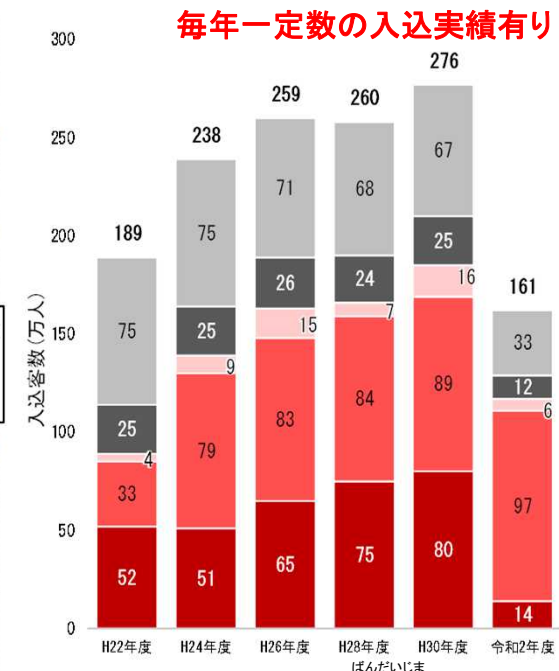


図4-8 万代島地区の入込状況

出典 : 新潟県観光入込客統計、佐渡の港湾に関する統計情報

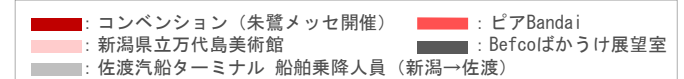


図4-7 万代島地区の施設立地状況 - 14 -

4. 事業の投資効果

②防災機能の強化

- 事業区間は第一次緊急輸送道路に指定されており、災害時の緊急輸送道路としての機能強化が求められている。
- JR交差部は海拔0m以下となっており、平成10年8月以降、冠水による通行止めが5回発生している。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、冠水リスクが大幅に低下し、緊急輸送道路としての信頼性が向上するなど、防災機能の強化が期待される。



【JR交差部の冠水状況】



【JR交差部冠水履歴】

発生日	規制内容
H10.8.4	通行止め
H11.8.12	通行止め
H19.8.28	通行止め
H23.7.28	通行止め (上り線のみ)
R4.8.4	通行止め

出典：新潟国道事務所調べ

【JR交差部の計画イメージ（横断図）】

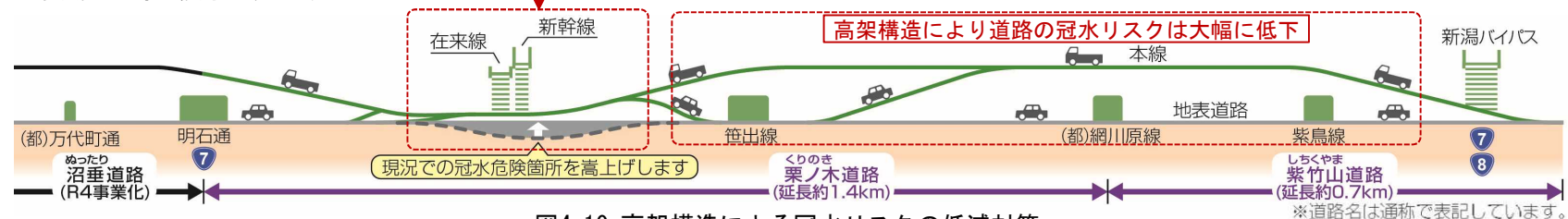
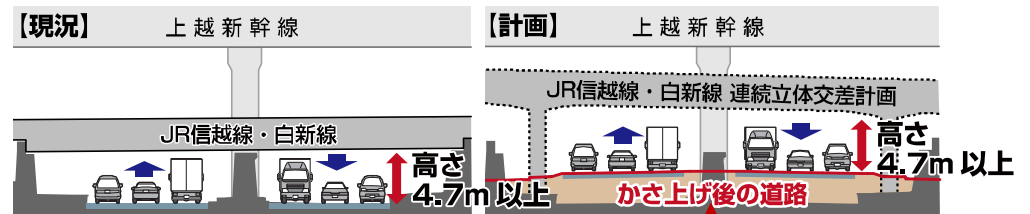


図4-10 高架構造による冠水リスクの低減対策

5. 広域ネットワークでの費用便益分析



	調査中区間 L=0.7km (新潟島道路)	開通済区間 L=1.5km (万代橋下流橋)	事業中区間 L=1.6km (沼垂道路)	再評価区間 L=1.4km (栗ノ木道路)	再評価区間 L=0.7km (紫竹山道路)	開通済区間 L=2.4km (亀田バイパス)	B/C 事業全体 (残事業)	EIRR 事業全体 (残事業)
一体評価区間※1		○	○	○	○	○	3.7 (1.2)	25.9% (5.3%)
再評価区間 (栗ノ木道路)			※2	○	※2		1.3 (3.7)	5.1% (13.4%)
再評価区間 (紫竹山道路)			※2	※2	○		1.8 (3.6)	6.5% (13.1%)

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

※1：基準年をR4として計算

※2：B/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含む

6. 費用対効果

事業名	新 ^{なんぼく} 潟南北道路						
起終点	起 ^{よりいちょう} 点：新潟県新潟市中央区寄居町 終 ^{かめだはやどおり} 点：新潟県新潟市江南区亀田早通					延長	約8km
計画交通量	11,700～79,000 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C		総費用	(残事業) / (全体事業)	総便益	(残事業) / (全体事業)	基準年度
	(事業全体)	3.7		682/2,689 億円		846/10,044 億円	
	(残事業)	1.2	事業費：	627/2,429 億円	走行時間短縮便益：	636/ 8,265 億円	令和4年度
			維持管理費：	47/ 222 億円	走行経費減少便益：	134/ 1,366 億円	
			更新費：	8.5/ 38 億円	交通事故減少便益：	75/ 414 億円	
感度分析の結果							
(事業全体)			交通量： (-10%～+10%) B/C=3.2～4.1	(残事業)	交通量：	(-10%～+10%) B/C=1.03～1.5	
			事業費： (+10%～-10%) B/C=3.7～3.8		事業費：	(+10%～-10%) B/C=1.1～1.4	
			事業期間：(+20%～-20%) B/C=3.7～3.7		事業期間：	(+20%～-20%) B/C=1.2～1.3	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格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容と一致しないことがある。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は令和4年度評価時点。

※費用及び便益額は、10以上：整数止め、1.0より大きく10未満：小数点1桁止め、1.0以下：小数点2桁止め とする。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は原則小数点1桁止め。ただし、四捨五入で1.0となる場合は、小数点2桁止め。

7. 事業の必要性、進捗の見込み等

事業の必要性等に関する視点

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

○R4年度に 国道7号 沼垂^{ぬつたり}道路 が事業化された。

【事業の投資効果】

○「走行時間の短縮」「交通事故の減少」「物流の効率化・観光振興の支援」「防災機能の強化」などの効果が発揮される。

【事業の進捗状況】

○ 事業の進捗状況（栗ノ木^{くりのき}道路）：用地進捗率96%、事業進捗率52%（令和3年度末）

○ 事業の進捗状況（紫竹山^{しちくやま}道路）：用地進捗率99%、事業進捗率39%（令和3年度末）

○ 残事業の内容：用地取得、橋梁、改良工事

事業の進捗の見込みの視点

・ 用地取得、橋梁、改良工事を推進し、早期開通を目指して整備を進める。

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

・ 現場発生品等の再利用や新技術の有効利用の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。

8. 対応方針（原案）

関係する地方公共団体等の意見

- ・ 地域から頂いた主な意見等：新潟市や新潟下越地区事業促進協議会等から整備促進の要望を受けている。
- ・ 市長の意見：国道7号栗ノ木道路、紫竹山道路は、政令市新潟市における市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和や交通事故の削減の他、中心市街地へのアクセス向上およびまちづくり支援、防災機能の強化など様々な効果が期待される。
事業継続にあたっては、全体事業費の抑制のため、更なるコスト縮減に努め、早期供用に向けて速やかな事業執行をお願いしたい。

事業継続

（理由）

- ・ 当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考える。

9. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和4年度 事業名： 国道7号 栗ノ木道路
 担当課： 道路計画課 担当課長名： 田村 秀誠

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	令和4年度 国道7号 沼垂道路事業化	☐
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
事業費の増加	前回評価時（平成29年度）からの事業費の増加は67%（約270億円→約450億円）	増加無し ☐ 10%以内増加 ☐
事業期間の増加	前回評価時（平成29年度）からの事業期間の延長は20%（20年→24年） ※ 開通見通しは未公表	☐ ☐
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	費用便益分析マニュアル改訂（R4.2）	☐
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	発生交通需要量の減少がない	☒
周辺ネットワークで新規事業化がない	令和4年度 国道7号 沼垂道路事業化	☐
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時における感度分析の下位ケース値が基準値を上回っている。 平成26年度評価時の感度分析の下位値 〔全体事業〕 ・ 交通量（-10%） B/C=1.01 〔残事業〕 ・ 交通量（-10%） B/C=3.2 ・ 事業費（+10%） B/C=1.1 ・ 事業費（+10%） B/C=3.4 ・ 事業期間（+20%） B/C=1.1 ・ 事業期間（+20%） B/C=3.6	☒
前回評価で資料の作成を省略していない		☒
前回評価で費用対効果分析を省略していない		☒
その他の事由（重点的な評価が必要な特別な事由）	なし	—
以上より、審議区分： 重点 資料： 作成 費用対効果分析： 実施 とする。		

9. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和4年度 事業名： 国道7号 紫竹山道路
 担当課： 道路計画課 担当課長名： 田村 秀誠

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	令和4年度 国道7号 沼垂道路事業化	☐
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
事業費の増加	前回評価時（平成29年度）からの事業費の増加は62%（約210億円→約340億円）	増加無し ☐ 10%以内増加 ☐
事業期間の増加	前回評価時（平成29年度）からの事業期間の延長は25%（16年→20年） ※ 開通見通しは未公表	☐ ☐
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	費用便益分析マニュアル改訂（R4.2）	☐
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	発生交通需要量の減少がない	☒
周辺ネットワークで新規事業化がない	令和4年度 国道7号 沼垂道路事業化	☐
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	前回評価時における感度分析の下位ケース値が基準値を上回っている。 平成26年度評価時の感度分析の下位値 〔全体事業〕 ・ 交通量（-10%） B/C=1.4 〔残事業〕 ・ 交通量（-10%） B/C=2.5 ・ 事業費（+10%） B/C=1.6 ・ 事業費（+10%） B/C=2.5 ・ 事業期間（+20%） B/C=1.5 ・ 事業期間（+20%） B/C=2.6	☒
前回評価で資料の作成を省略していない		☒
前回評価で費用対効果分析を省略していない		☒
その他の事由（重点的な評価が必要な特別な事由）	なし	—
以上より、審議区分： 重点 資料： 作成 費用対効果分析： 実施 とする。		

(参考) 費用対効果

事業名	国道7号 栗ノ木道路						
起終点	起点：新潟県新潟市中央区沼垂東 終点：新潟県新潟市中央区鑑					延長	1.4km
事業概要	国道7号栗ノ木道路は、地域高規格道路「新潟南北道路」の一部区間を構成しており、「市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減」、「中心市街地へのアクセス向上およびまちづくり支援」などを目的とした延長1.4kmの道路整備事業である。						
平成4年度 都市計画決定		平成19年度 事業化		平成20年度 用地着手		平成24年度 工事着手	
全体事業費	約450億円	事業進捗率 (令和3年度末)	52%	供用済延長	—		
計画交通量	72,700～73,000 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C		総費用	(残事業) / (全体事業)	総便益	(残事業) / (全体事業)	基準年度
	(事業全体)	1.3	173/485 億円		644/644 億円		令和4年度
	(残事業)	3.7	事業費：161/474 億円 維持管理費：12/12 億円		走行時間短縮便益：500/500 億円 走行経費減少便益：93/93 億円 交通事故減少便益：51/51 億円		
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量：(−10%～+10%) B/C=1.1～1.6 事業費：(+10%～−10%) B/C=1.3～1.4 事業期間：(+20%～−20%) B/C=1.2～1.4			(残事業)	交通量：(−10%～+10%) B/C=3.1～4.5 事業費：(+10%～−10%) B/C=3.4～4.1 事業期間：(+20%～−20%) B/C=3.5～4.0		

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格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容と一致しないことがある。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は令和4年度評価時点。

※費用及び便益額は、10以上：整数止め、1.0より大きく10未満：小数点1桁止め、1.0以下：小数点2桁止めとする。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は原則小数点1桁止め。ただし、四捨五入で1.0となる場合は、小数点2桁止め。

(参考) 費用対効果

事業名	国道7号 紫竹山道路						
起終点	起点：新潟県新潟市中央区 ^{あぶみ} 鑑 終点：新潟県新潟市中央区 ^{しちくやま} 紫竹山					延長	0.7km
事業概要	国道7号 ^{しちくやま} 紫竹山道路は、地域高規格道路「新潟南北道路」の一部区間を構成しており、「市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減」、「中心市街地へのアクセス向上およびまちづくり支援」などを目的とした延長0.7kmの道路整備事業である。						
平成4年度 都市計画決定		平成23年度 事業化		平成24年度 用地着手		平成24年度 工事着手	
全体事業費	約340億円	事業進捗率 (令和3年度末)	39%	供用済延長	—		
計画交通量	73,000台/日						
費用対効果 分析結果	B/C		総費用	(残事業) / (全体事業)	総便益	(残事業) / (全体事業)	基準年度
	(事業全体)	1.8	155/319 億円		560/560 億円		令和4年度
	(残事業)	3.6	事業費：	151/315 億円 維持管理費： 3.9/3.9 億円	走行時間短縮便益：	440/440 億円 走行経費減少便益： 78/ 78 億円 交通事故減少便益： 43/ 43 億円	
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量：	(-10%～+10%)	B/C=1.5～1.9	(残事業)	交通量：	(-10%～+10%)	B/C=3.0～3.9
	事業費：	(+10%～-10%)	B/C=1.7～1.8		事業費：	(+10%～-10%)	B/C=3.3～4.0
	事業期間：	(+20%～-20%)	B/C=1.6～1.9		事業期間：	(+20%～-20%)	B/C=3.4～3.9

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格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容と一致しないことがある。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は令和4年度評価時点。

※費用及び便益額は、10以上：整数止め、1.0より大きく10未満：小数点1桁止め、1.0以下：小数点2桁止め とする。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は原則小数点1桁止め。ただし、四捨五入で1.0となる場合は、小数点2桁止め。