

道路事業の再評価説明資料

〔一般国道１１６号 新潟西道路〕

令和５年１０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 | | |
| (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 |
| (4) 新規事業評価からの変更点 | ..... | P 3 |
| 3. 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（交通渋滞の解消） | ..... | P 4 |
| ② 交通事故の減少 | ..... | P 5 |
| (2) その他の効果 | | |
| ① 抜け道利用による周辺道路の影響 | ..... | P 6 |
| ② 産業活動の支援 | ..... | P 7 |
| 4. 費用対効果 | ..... | P 8 |
| 5. 事業の必要性、進捗の見込み等 | ..... | P 9 |
| 6. 対応方針（原案） | ..... | P 11 |
| 7. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業） | ..... | P 12 |

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

- 一般国道116号新潟西道路事業は、新潟都市圏を東西に横断する地域高規格道路「新潟東西道路」の一部であり、新潟県新潟市西区明田～同区曾和間（延長4.2km）は平面2車線区間である。
- 当該事業の整備により、主要渋滞箇所が解消し、信頼性の高いネットワークを構築するとともに、当該地区の抜け道利用が解消し、一般国道116号及び沿線地域の安全性向上を図る。また、物流拠点間の速達性が向上し、地域産業の支援に寄与するものである。

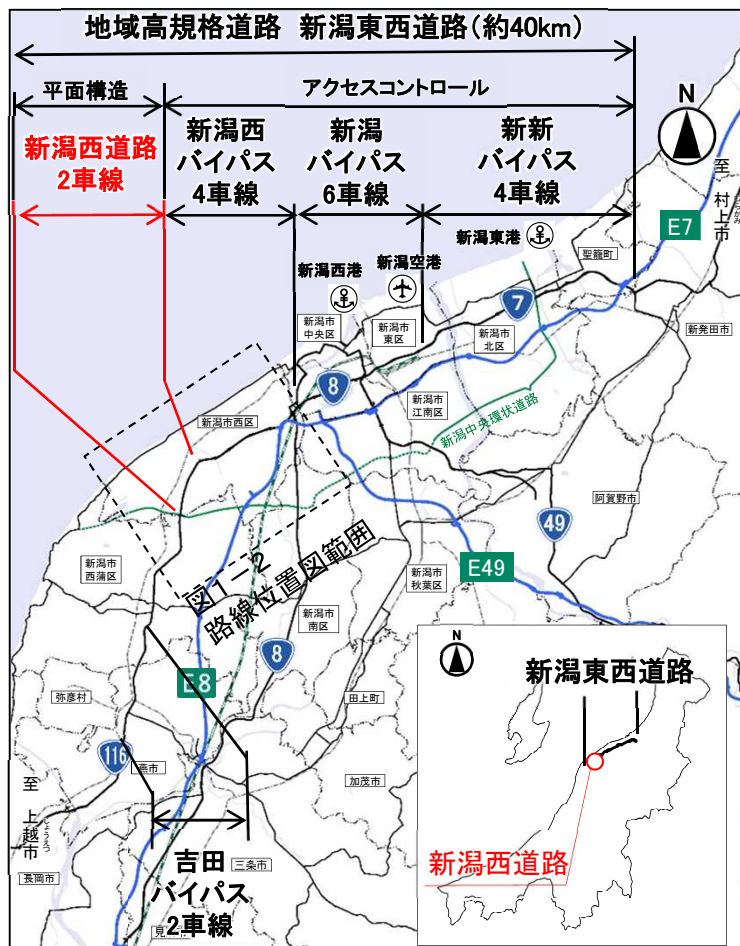


図1-1 広域図



図1-2 路線位置図

1. 事業概要

(2) 計画の概要

事業名：一般国道116号 新潟西道路
 区間：新潟市西区明田～曾和 延長：4.2km
 車線数：4車線 全体事業費：約300億円
 計画交通量：約43,900～56,100台/日

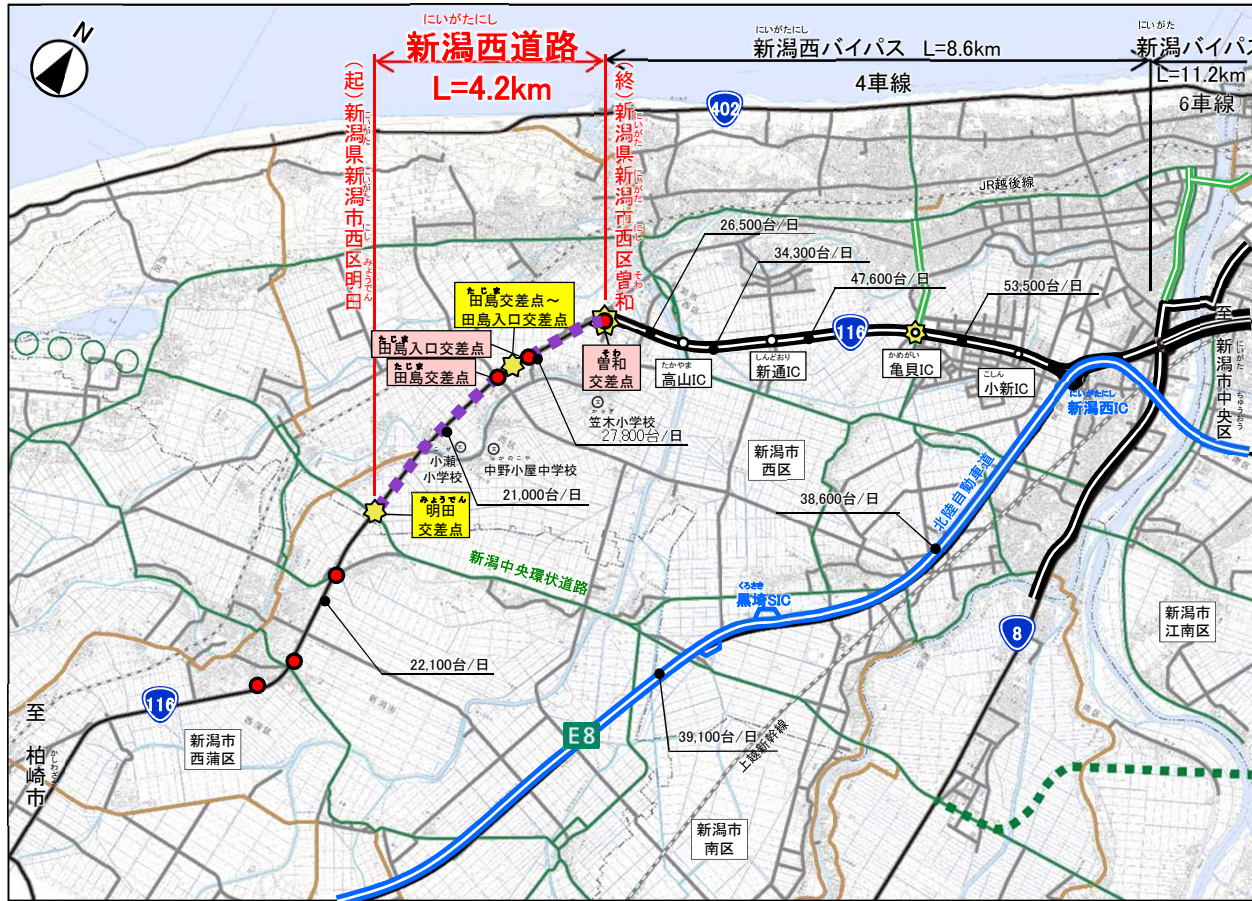


図1-3 路線位置図

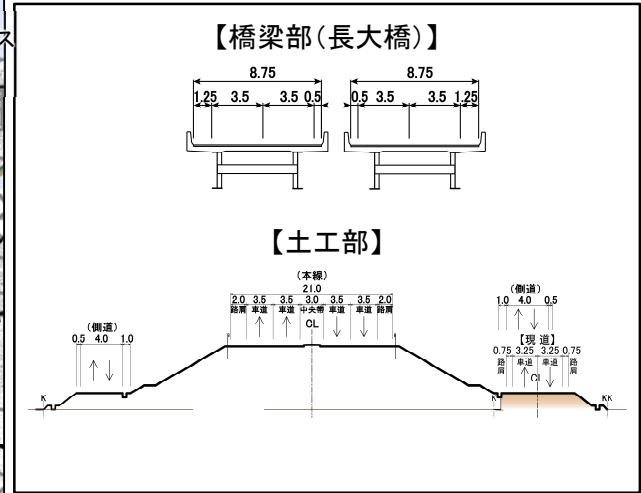


図1-4 標準横断図

【凡例】

| | | | |
|---|----------|---|--------------|
| ● | 対象区間 | ● | 主要渋滞箇所 |
| ■ | 高速道路 | ★ | 事故危険区間 |
| ■ | 一般国道 | ○ | 日交通量 |
| ■ | 主要地方道 | ○ | (R3全国道路・街路交通 |
| ■ | 一般県道 | ○ | 情勢調査) |
| ■ | その他の道路 | ○ | |
| ■ | 新潟中央環状道路 | ○ | |

2. 現在に至る経緯

(1) 事業の経緯

| 年度 | 主な経緯 |
|--------|-------------|
| 平成23年度 | 都市計画決定(新潟県) |
| 平成31年度 | 新潟西道路 事業化 |
| 令和3年度 | 用地着手 |



図2-1 広域図

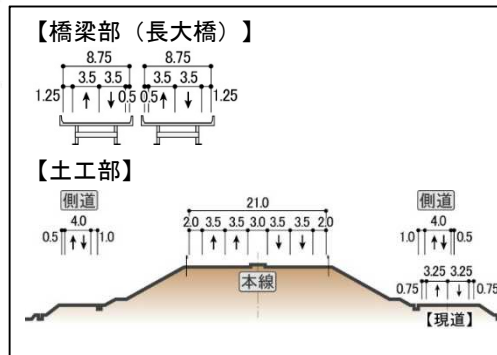


図2-2 標準横断面図

(2) 事業の進捗状況

令和4年度末、金額は税込み

| | 全体 | 執行済額 | 進捗率※1 | 残事業費 |
|-----------|--------|------|-------|--------|
| 事業費 | 約300億円 | 約5億円 | 2% | 約295億円 |
| うち用地費・補償費 | 約33億円 | 約1億円 | 3% | 約32億円 |

※1)進捗率：金額ベース
 面積ベースでの用地進捗率：32%

(3) 今後の事業展開

○早期整備に向けて明田交差点^{みょうでん}～曾和交差点^{そわ}の調査設計、用地買収及び工事を推進する。

(4) 新規事業評価からの変更点

○地元協議や軟弱地盤解析の結果により、事業評価期間の見直し

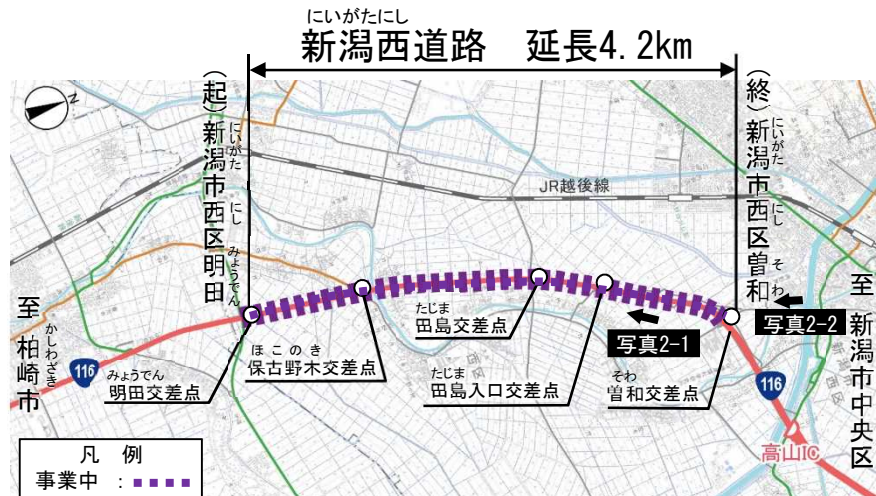


図2-3 事業箇所図



写真2-1 一般国道116号の渋滞に巻き込まれる物流車



写真2-2新潟市から柏崎方面を望む

3. 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（交通渋滞の解消）

- 当該区間は、アクセスコントロールされた4車線の道路から2車線の平面道路へと切り替わる区間である。
- 3つの主要渋滞箇所が存在し、特に、田島～田島入口交差点は平日・休日を問わず、10～20km/hに低下している。
- 新潟西道路の整備により、当該区間を4車線かつ主要交差点を立体化することで、慢性的な交通渋滞が解消される。

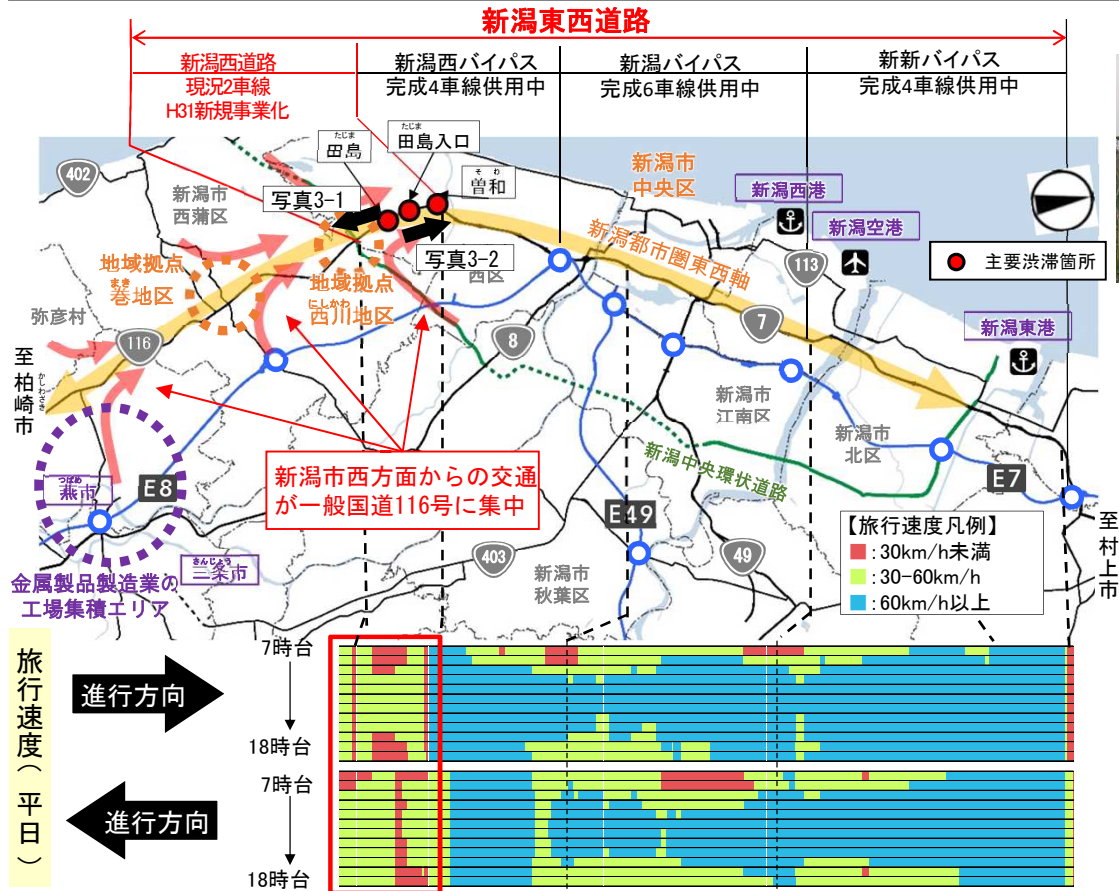


図3-1 新潟市西方面に位置する地域拠点や工場集積エリアと新潟市中心地や物流拠点間を結ぶ「新潟都市圏東西軸」



写真3-1 慢性的に混雑する新潟西道路の現道区間(田島地区)



写真3-2 完成4車線で整備済みの新潟西バイパス(曾和地区)

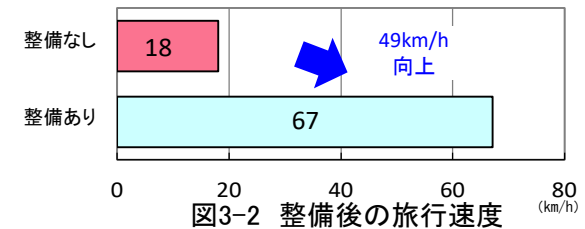


図3-2 整備後の旅行速度 (km/h)

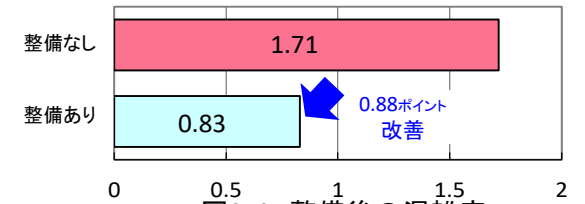


図3-3 整備後の混雑度

出典
 【旅行速度】整備なし:ETC2.0(R4.9-11)時間帯別旅行速度(田島～曾和間※の上下線平均値)より、ピーク時の旅行速度を抽出
 整備あり:R22将来交通量推計の交通量・平均旅行速度より算定(田島～曾和間)
 【混雑度】整備なし:H27全国道路・街路交通情勢調査(田島～曾和間)※
 整備あり:R22将来交通量推計の交通量より算定(田島～曾和間)

※事業区間内で最も混雑度の高い田島～曾和間で比較

3. 事業の投資効果

②交通事故の減少

- 曾和交差点から明田交差点は、慢性的に渋滞しており、渋滞に起因する追突事故が多く、一般国道116号前後区間と比較しても、高い死傷事故件数となっている。
- 新潟西道路の整備により、渋滞が解消され、事業区間における渋滞に起因した追突事故が減少する。

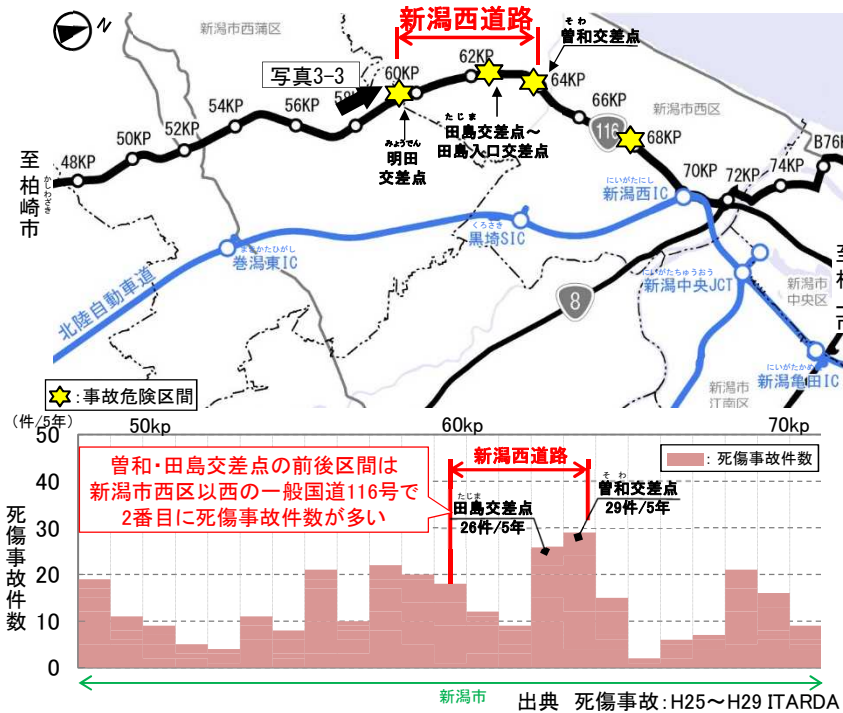


図3-4 一般国道116号における死傷事故件数

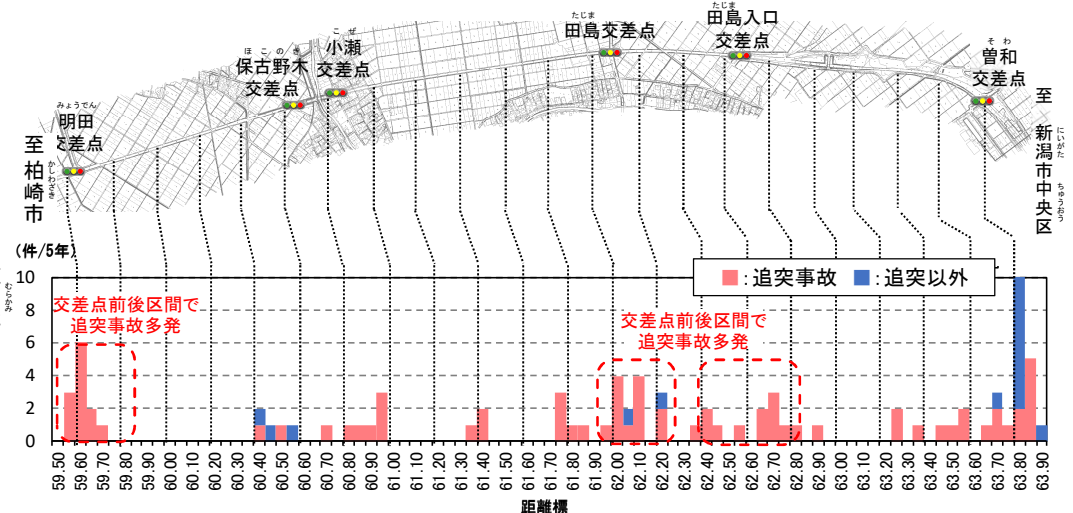


図3-5 明田交差点～曾和交差点間の死傷事故件数 (H25-H29)

出典 H25~H29 ITARDA 事故別データ

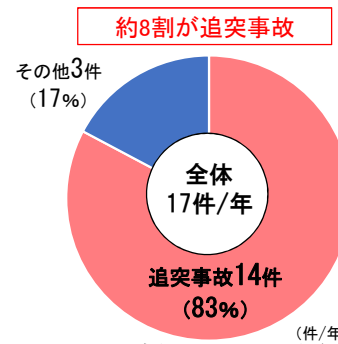


図3-6 明田交差点～曾和交差点間 事故類型別死傷事故件数 (H25-H29平均)

出典: H25~H29 ITARDA 事故別データ

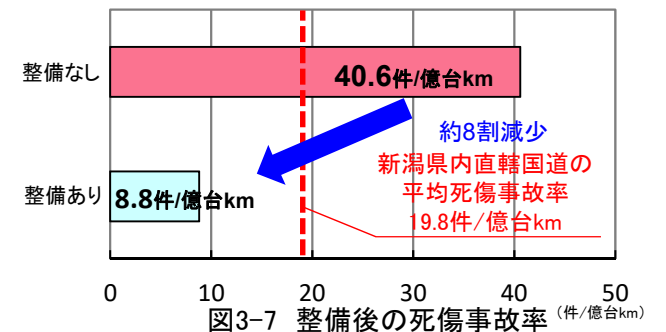


図3-7 整備後の死傷事故率 (件/億台km)

出典 整備なし: H25~H29 ITARDA

(明田交差点～曾和交差点平均)

整備あり: 人事事故算定式により算出

※平均死傷事故率は、新潟県内直轄国道の全死傷事故件数を全走行台キロ(H27センサス)で割り返して算定

写真3-3 R5.6.12の事故状況

3. 事業の投資効果

(2) その他の効果

① 抜け道利用による周辺道路の影響

- 曾和交差点から明田交差点における渋滞を回避するため、生活道路へと流入する抜け道利用車が発生している。
- また、抜け道利用車が通過する生活道路の一部は、小中学校の通学路に指定されているが、走行速度が速く、急ブレーキが多発しており、地域住民の安全性に課題がある。
- 一般国道116号の渋滞解消により、抜け道利用車が減少し、周辺の生活道路における安全性向上が期待される。



図3-8 ETC2.0による抜け道の利用実態

出典: ETC2.0走行履歴情報(R4.4-R5.3)

※1 ETC2.0搭載車両走行台数からR3全国道路・街路交通情勢調査(田島～曾和間)※2の交通量を割り返して算出
 ※2 事業区間内で最も混雑度の高い田島～曾和間を採用

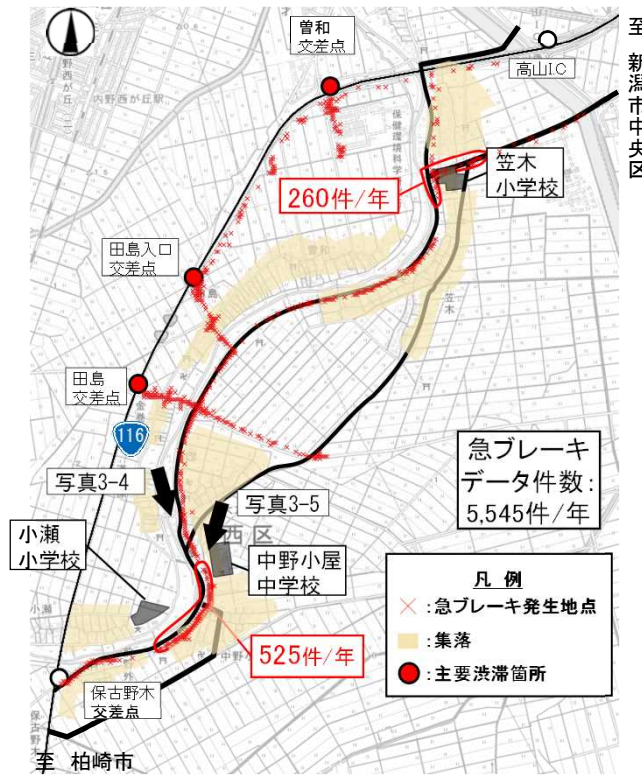


図3-9 ETC2.0による抜け道の急ブレーキ発生地点

出典: ETC2.0挙動履歴情報(R4.4-R5.3)



写真3-4 児童の脇を通過する車両



写真3-5 狭い生活道路をすれ違う車両

3. 事業の投資効果

②産業活動の支援

- 当該区間周辺には、多数の金属工業団地が立地している他、貿易振興を目的に輸出入貨物を集積するインランド・デポ(内陸保税蔵置場)が立地している。製品の一部は、新潟東港等から輸出されており、当該区間は金属工業団地と新潟東港を結ぶ主要物流経路の1つであるが、交通渋滞により、円滑な物流を阻害している。
- 一般国道116号の渋滞解消により、新潟東港へのアクセスが強化され、製造業や物流企業の生産活動を支援する。

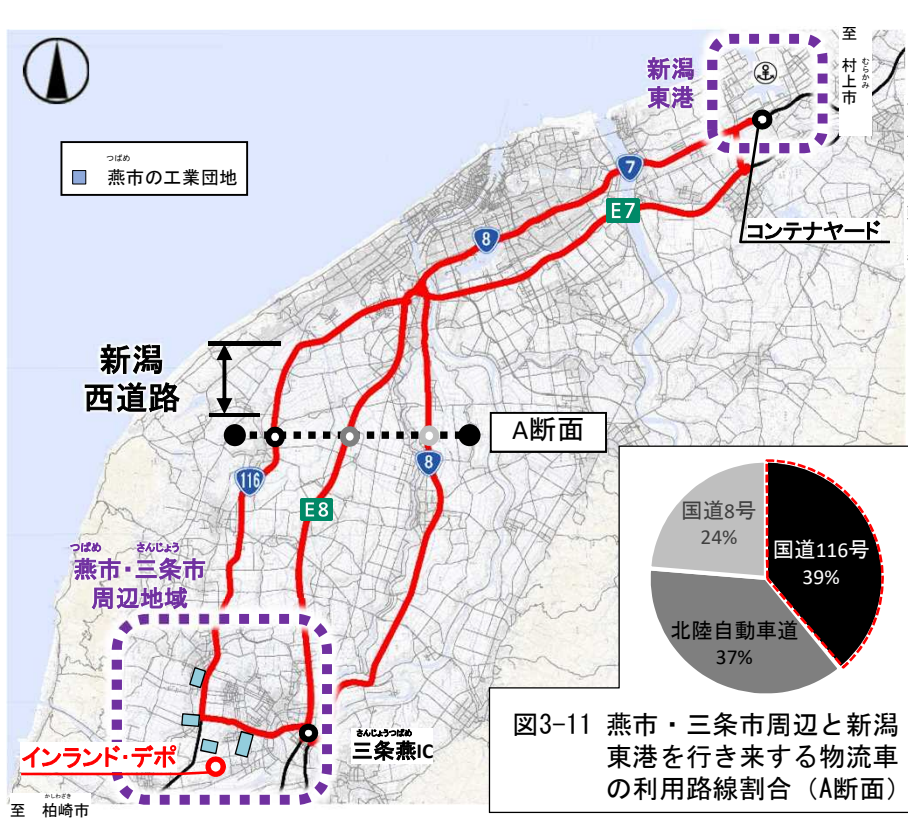


図3-11 燕市・三条市周辺と新潟東港を行き来する物流車の利用路線割合 (A断面)

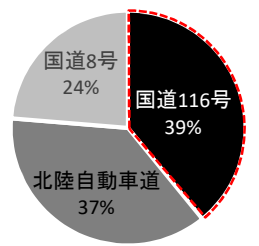


図3-10 燕市・三条市周辺と新潟東港を行き来する物流車の走行経路
出典:ETC2.0様式1-2走行履歴情報(R4.9-11)

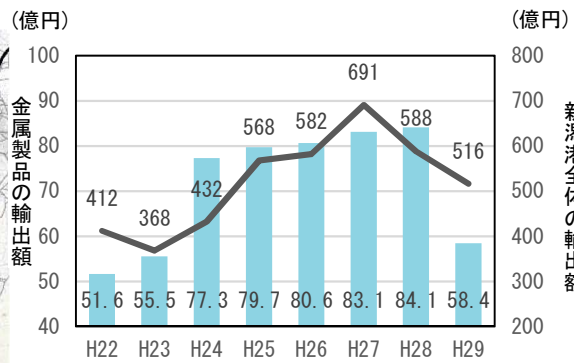


図3-12 新潟港の輸出額推移

— 新潟港全体の輸出額 出典:新潟県輸出入状況・海外進出状況調査報告書(H23-H30)(新潟県産業労働観光部)

■ うち金属製品の輸出額



写真3-6 一般国道116号の渋滞に巻き込まれる物流車

【インランド・デポ(内陸保税蔵置場)】



- ・内陸に設けられた通関施設で、外貿コンテナ等のターミナル的な役割
- ・港等で行なわれる通関業務を行なうことができるため、手続きのスピードアップ等のメリット

出典:中越運送株式会社ホームページ

4. 費用対効果

| | | | | | | | |
|---------------|---|-------------------|-------------|----------------|-----------|----------------|-------------|
| 事業名 | 一般国道116号 <small>にいがたにし</small> 新潟西道路 | | | | | | |
| 起終点 | 起点：新潟県新潟市西区 <small>みょうでん</small> 明田 終点：新潟県新潟市西区 <small>そわ</small> 曾和 | | | | | 延長 | 4.2km |
| 事業概要 | 一般国道116号新潟西道路は、交通混雑の解消及び交通事故の減少などを目的とした、延長4.2kmの道路事業である。 | | | | | | |
| 平成31年度事業化 | 平成23年度都市計画決定 | | | 令和3年度用地着手 | | 工事未着手 | |
| 全体事業費 | 約300億円 | 事業進捗率 (令和4年度末) | 2% | 供用済延長 | - | | |
| 計画交通量 | 43,900～56,100 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) | 2.7 | 245/251億円 | | 670/670億円 | | 令和5年度 |
| | (残事業) | 2.7 | 事業費： | 208/215億円 | 走行時間短縮便益： | 555/555億円 | |
| | | 維持管理費： | 36/36億円 | 走行経費減少便益： | 84/84億円 | | |
| | | | 更新費： | 0/0億円 | 交通事故減少便益： | 30/30億円 | |
| 感度分析の結果 | | | | | | | |
| (事業全体) | 交通量： | (-10%～+10%) | B/C=2.4～3.0 | (残事業) | 交通量： | (-10%～+10%) | B/C=2.4～3.1 |
| | 事業費： | (+10%～-10%) | B/C=2.5～2.9 | | 事業費： | (+10%～-10%) | B/C=2.5～3.0 |
| | 事業期間： | (+20%～-20%) | B/C=2.5～2.8 | | 事業期間： | (+20%～-20%) | B/C=2.6～2.9 |

※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5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。

5. 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】

- 令和2年度に、一般国道116号吉田^{よしだ}バイパスが事業化された。

【事業の投資効果】

- 一般国道116号新潟西道路の整備により、「走行時間短縮」、「交通事故の減少」、「生活道路の安全性向上」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：用地進捗率3%（面積ベースでの進捗率：32%）、事業進捗率2%（令和4年度末）
- 残事業の内容：調査設計、用地買収、埋蔵文化財調査、改良工事

事業の進捗の見込みの視点

- ・ 早期整備に向けて明田^{みょうでん}交差点～曾和^{そわ}交差点の調査設計、用地買収及び工事を推進する。

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・ 施工にあたっては、他事業の建設発生土の有効利用、コンクリート二次製品の活用等により、コスト縮減に努める。

5. 事業の必要性、進捗の見込み等

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：

・ 市長の意見： 国道116号新潟西道路事業は、慢性的な交通渋滞の解消や交通事故の減少の他、周辺的生活道路における安全性向上および産業活動の支援など様々な効果が期待される。

また、当該道路と一体となって機能する新潟中央環状道路（国道116号から国道8号区間）が今年3月に開通し、北陸自動車道 黒埼スマートICへのアクセス性が向上しており、当事業によって、本市の目指す多核連携型の都市構造を支える幹線道路ネットワークがさらに強化されることも期待される。

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。

6. 対応方針（原案）

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、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考えます。

7. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和5年度 事業名： 一般国道116号 新潟西道路
 担当課： 道路計画課 担当課長名： 北出 一雅

| 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2年度 一般国道116号 吉田バイパスが事業化 | □ |
| 前回評価からの事業費・事業期間の増加 増加無し 10%以内増加 | | |
| 事業費の増加 | 事業費の増加はない | ■ □ |
| 事業期間の増加 | 事業期間の延長は50.0%(10年間→15年間) | □ □ |
| 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10%未満 | ■ |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない | 周辺ネットワークで新規事業化がある (一般国道116号吉田バイパスが新規事業化(令和2年度)) | □ |
| 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30年度評価時の感度分析の下位値 〔全体事業〕・交通量(-10%) B/C=2. 2 ・事業費(+10%) B/C=2. 7 ・事業期間(+20%) B/C=2. 8 | ■ |
| 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。 | | |