

# 令和4年度 新規事業候補箇所説明資料

---

## 一般国道7号 沼垂道路

1. 事業の概要
2. 課題と整備効果
3. 費用便益分析結果
4. とりまとめ

# 1. 事業の概要

# 事業の概要

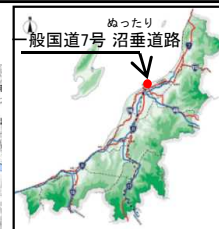
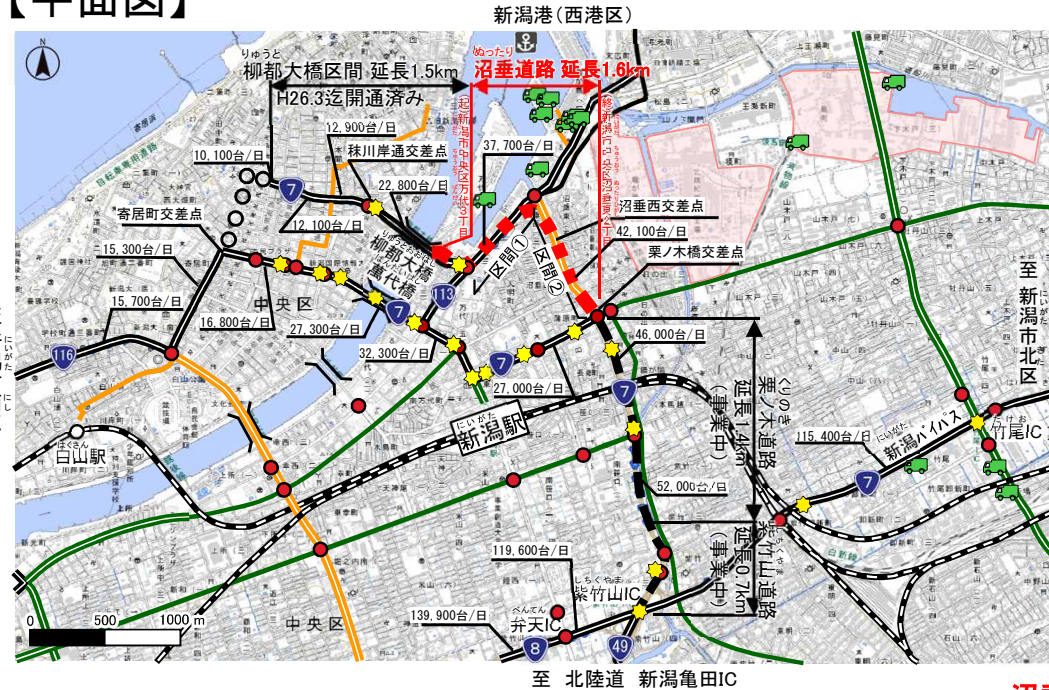
## 【計画概要】

事業名：一般国道7号 <sup>ぬったり</sup> 沼垂道路  
 起終点：新潟県新潟市中央区万代3丁目～新潟市中央区沼垂東2丁目  
 延長：1.6km  
 車線数：高架部…第3種第1級、4車線、設計速度 60km/h  
 平面部…第4種第1級、4車線、設計速度 50km/h  
 全体事業費：約430億円  
 計画交通量：約75,100台/日（高架部約49,500台/日＋平面部約25,600台/日）

## 【事業の経緯等】

平成4年 都市計画決定（万代島ルート線）  
 平成19年 栗ノ木道路事業化  
 平成23年 紫竹山道路事業化  
 平成26年 柳都大橋区間開通（万代橋下流橋）

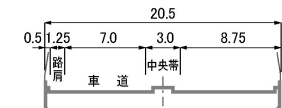
## 【平面図】



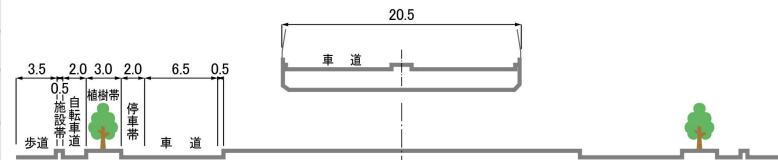
凡例	
	対象区間
	一般国道
	主要地方道
	一般都道府県道
	橋梁構造
	主要渋滞箇所
	事故危険区間
	交通量台/日 交通量(H27全国道路・街路交通情勢調査)
	工業団地
	物流拠点

## 【標準横断図】

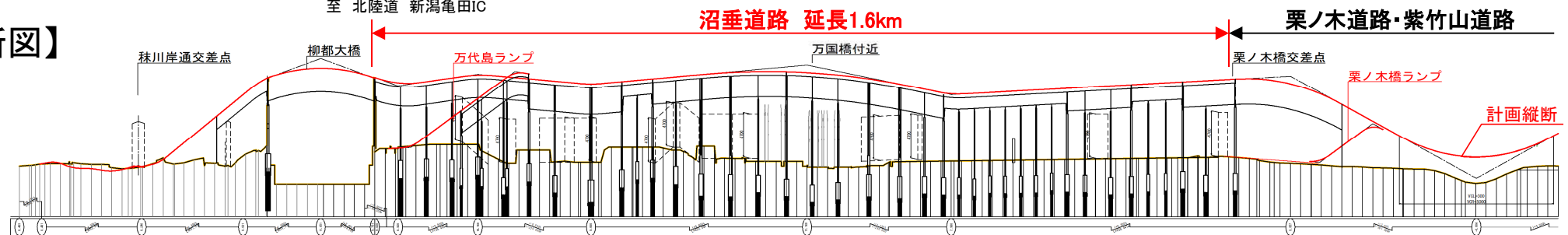
（区間①）



（区間②）



## 【縦断図】



## 2. 課題と整備効果



# 課題と整備効果

## 1. 交通渋滞・交通事故の解消

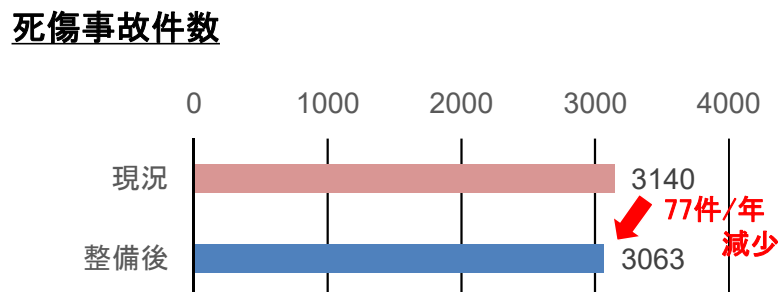
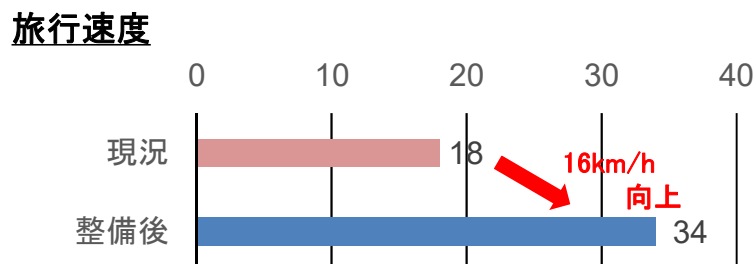
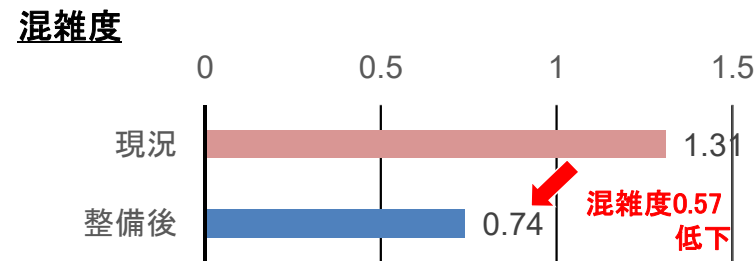
【課題】当該区間は並行する国道7号を含め、主要渋滞箇所が6箇所存在し、慢性的な渋滞が発生。また、並行する国道7号を含め、事故危険区間が7箇所存在。

【整備効果】主要交差点が立体化することにより、当該区間及び並行する国道7号の渋滞が緩和するとともに交通事故が削減。

【主要渋滞箇所・事故危険区間選定箇所】



【整備後の混雑度・旅行速度・死傷事故件数】



出典：新潟県渋滞対策協議会公表資料(R3.3時点)  
新潟県版事故ゼロプラン R2年度版事故危険区間

出典：現況…H27全国道路・街路交通状況調査(現道)  
整備後…R22推計値



# 課題と整備効果

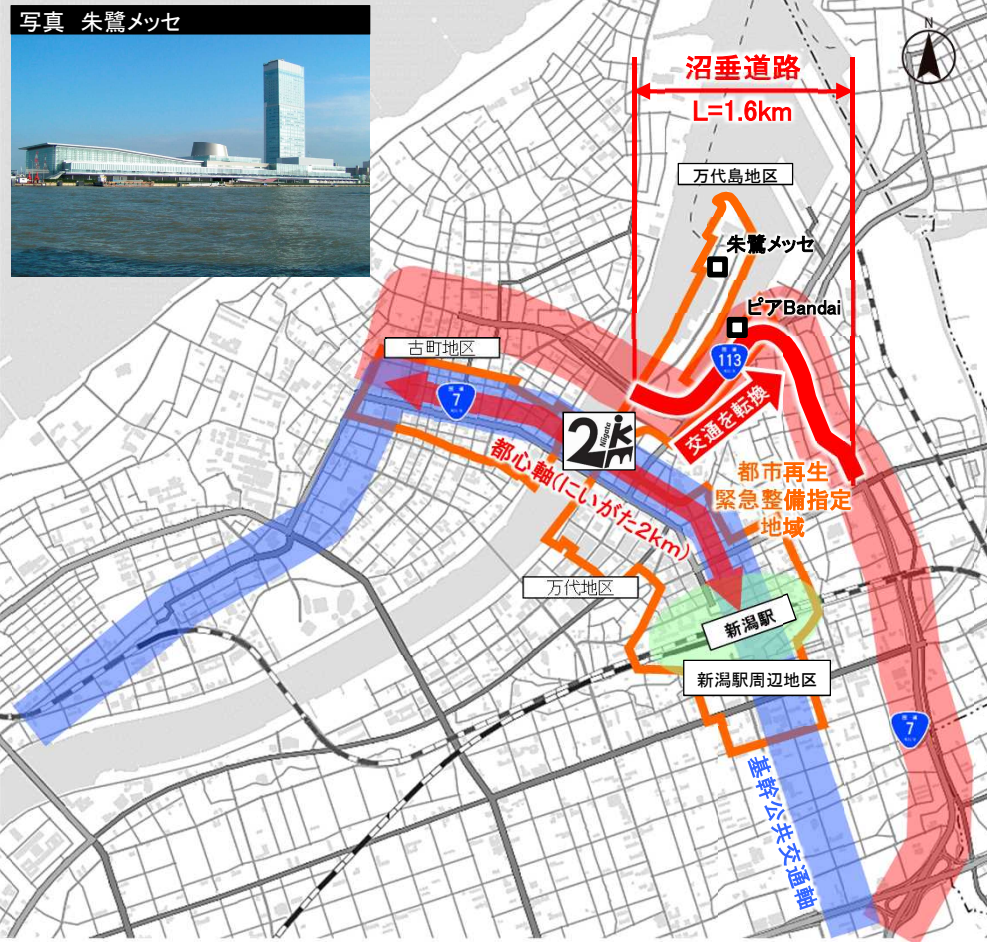
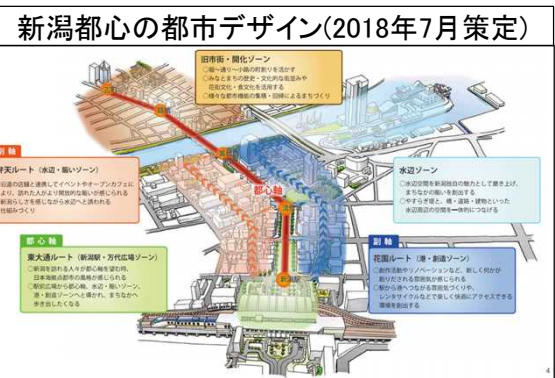
## 2. まちづくりの支援

【課題】新潟市では、新潟駅～古町地区間を結ぶ路線を都心軸と位置づけ(都心軸周辺エリアを「にいがた2km」と呼称)、様々な将来ビジョン・整備事業を展開するとともに、都心軸の道路空間再編を計画。また、新潟都心地区活性化に向け、都市再生緊急整備地域を指定。(R3.9内閣府指定)。しかし、都心軸には主要渋滞箇所が多数存在。朱鷺メッセ、ピアBandai等の交流拠点や、古町地区、万代地区等へのアクセスを阻害。

【整備効果】都心地区内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(都心軸の道路空間再編等)を支援。

### 【都心軸と周辺の将来ビジョン・整備事業】

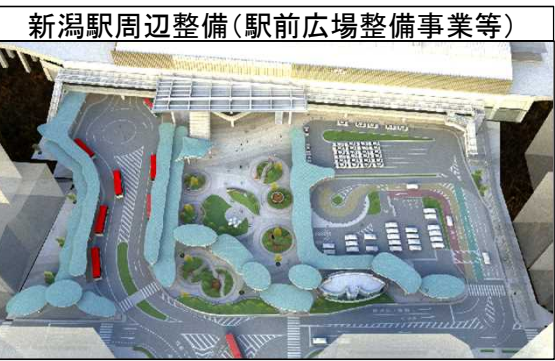
### 【都心軸の道路空間再編イメージ】



車道の歩行者空間化



トランジットモール化



出典：新潟市HP



## 3. 円滑な物流活動

**【課題】** 亀田バイパスの旅行速度は高いが、事業区間や当該区間では旅行速度が低いため、渋滞により円滑な物流活動が阻害されている。  
 また、当該区間付近に位置する新潟港(西港区)を出入りする貨物車両のうち、約7割が当該区間を利用。

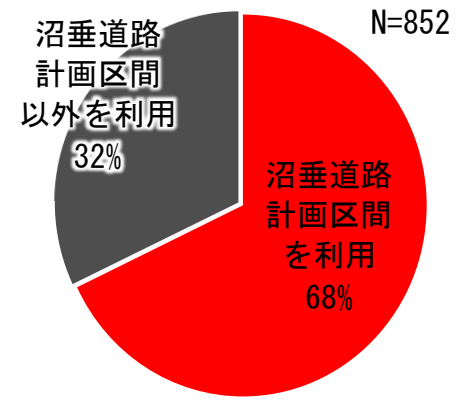
**【整備効果】** 新潟港と高速ICを高規格道路で直結することにより物流の速達性が向上し地域産業を支援。

**【栗ノ木バイパス～新潟亀田IC間の時間帯別平均旅行速度】**

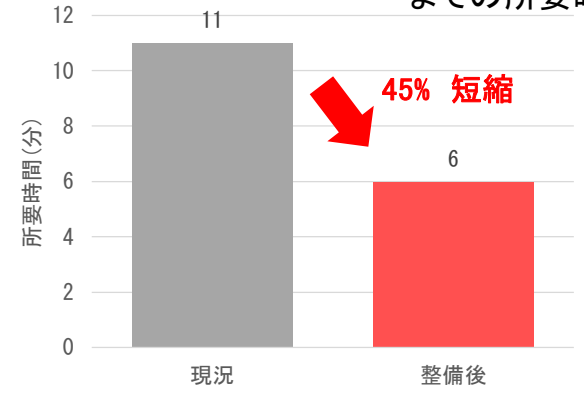
出典：ETC2.0プローブデータ (R1.10)

	07時台	08時台	09時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	凡例
当該区間	29.5	27.3	26.7	28.4	28.2	29.3	26.8	27.9	27.9	26.0	21.1	23.1	0km/h以上20km/h未満
栗ノ木道路事業区間	21.7	19.2	21.9	24.7	24.6	25.8	24.8	24.6	23.3	21.5	17.3	17.1	20km/h以上30km/h未満
紫竹山道路事業区間	22.3	18.2	17.7	19.3	17.7	17.9	17.2	17.9	18.1	18.9	18.7	17.2	30km/h以上40km/h未満
亀田バイパス開通済区間	48.4	42.4	54.4	55.6	53.3	54.9	52.9	53.9	54.2	53.5	47.2	45.6	40km/h以上50km/h未満
													50km/h以上

**【新潟港(西港区)を出入りする貨物車両の沼垂道路区間利用割合】**



**【日東道新潟亀田ICから万国橋交差点までの所要時間】**



出典：ETC2.0プローブデータ (R1.10)

出典：現況…H27全国道路・街路交通状況調査(現道)  
 整備後…R22推計値

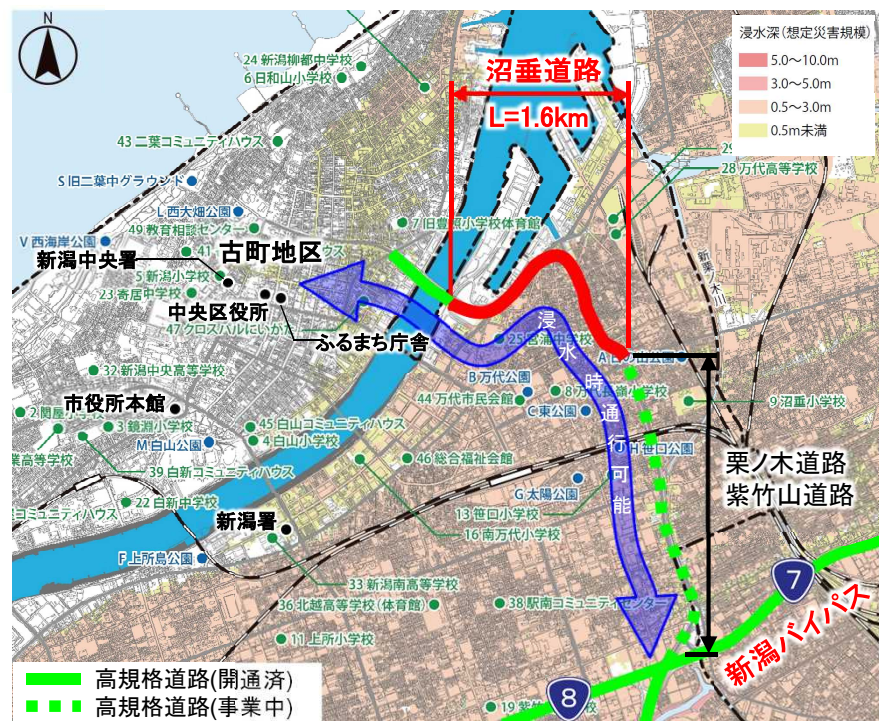


### 4. 防災機能の向上

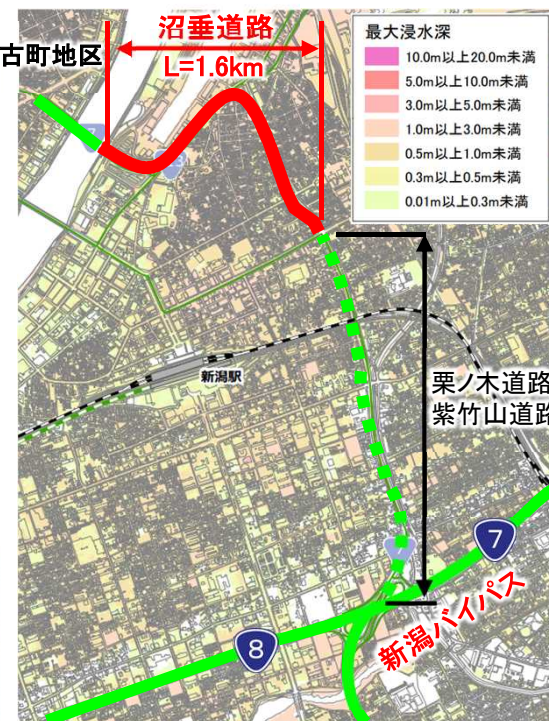
【課題】当該区間周辺の想定洪水浸水深は0.5～3.0mであり、平面構造では河川氾濫時等に当該区間が浸水。

【整備効果】立体道路で新潟バイパスから古町地区の通行機能が確保され、避難・復旧活動を支援。

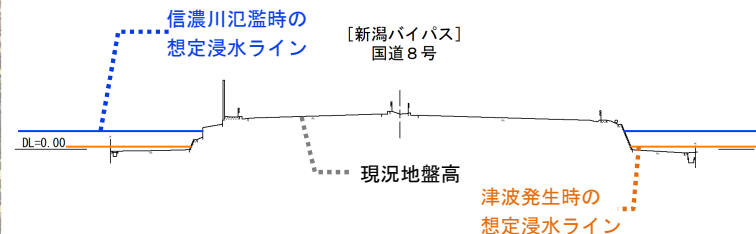
【沼垂道路周辺の洪水浸水想定】



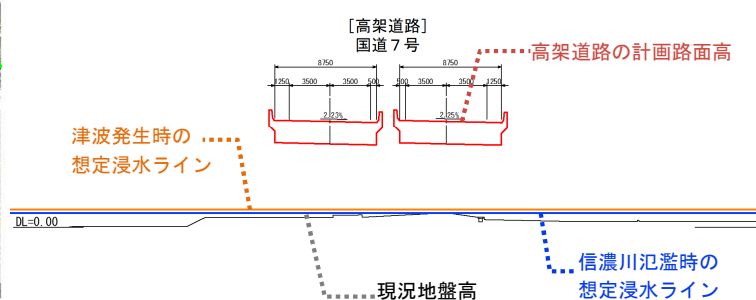
【沼垂道路周辺の津波浸水想定】



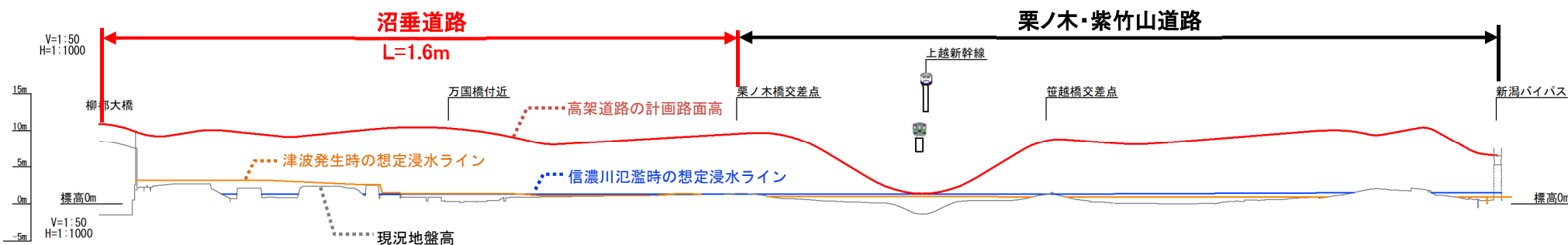
【新潟バイパス横断面図】



【沼垂道路横断面図】



【計画路面高・想定浸水深】



### 3. 費用便益分析結果

# 費用便益分析結果

当該区間の便益				B/C	
				※現在価値化後	
走行時間短縮便益		約306億円	合計 約402億円	1.2 = $\left[ \frac{402\text{億円}}{332\text{億円}} \right]$	※ $4.4 = \left[ \frac{10,363\text{億円}}{2,336\text{億円}} \right]$
走行経費減少便益		約64億円			
交通事故減少便益		約32億円			
当該区間の事業費					
事業費	改良費	約16億円	約430億円 (約303億円)	合計 約539億円 (約332億円)	
	橋梁・IC費	約211億円			
	その他工事費	約17億円			
	用地補償費	約125億円			
	間接経費	約61億円			
維持管理費	約109億円 (約29億円)				

[]書き上段:現在価値化後の便益  
 下段:現在価値化後のコスト  
 ※新潟南北道路一体で評価した場合



# 広域ネットワークでの費用便益分析<沼垂道路>



	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)	新規事業 候補箇所 L=1.6km (沼垂道路)	事業中区間 L=1.4km (栗ノ木道路)	事業中区間 L=0.7km (紫竹山道路)	開通済区間 L=2.4km (亀田バイパス)	B/C
新規事業候補箇所			○				1.2
JCT間		○	○	○	○	○	4.4

○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

## 4. とりまとめ

## ○ 一般国道7号

沼垂道路の新規事業化は、妥当である。