

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〕

平成29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		
(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. 事業費の見直し		
【栗ノ木道路】		
(1) 事業内容の変更	.....	P 4
(2) 見直し後の事業費	.....	P 4
【紫竹山道路】		
(1) 事業内容の変更	.....	P 5
(2) 見直し後の事業費	.....	P 5
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 6
② 交通事故件数の減少	.....	P 6
(2) その他の効果		
① 新潟市の都心地区へのアクセス向上	.....	P 7
② 物流効率化の支援	.....	P 8
③ 防災機能の強化	.....	P 9
④ 生活環境の改善（生活道路の安全性向上）	.....	P 10
⑤ 救急搬送の支援	.....	P 11
⑥ 観光振興の支援	.....	P 12
5. 費用対効果	.....	P 14
6. 事業の必要性、進捗の見込み等	.....	P 16
7. 対応方針（原案）	.....	P 17
8. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）	.....	P 18
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、国道7号の新潟県新潟市中央区沼垂東^{ぬったりひがし}～新潟市中央区紫竹山^{しちくやま}（延長2.1km）において、道路整備を行うものである。

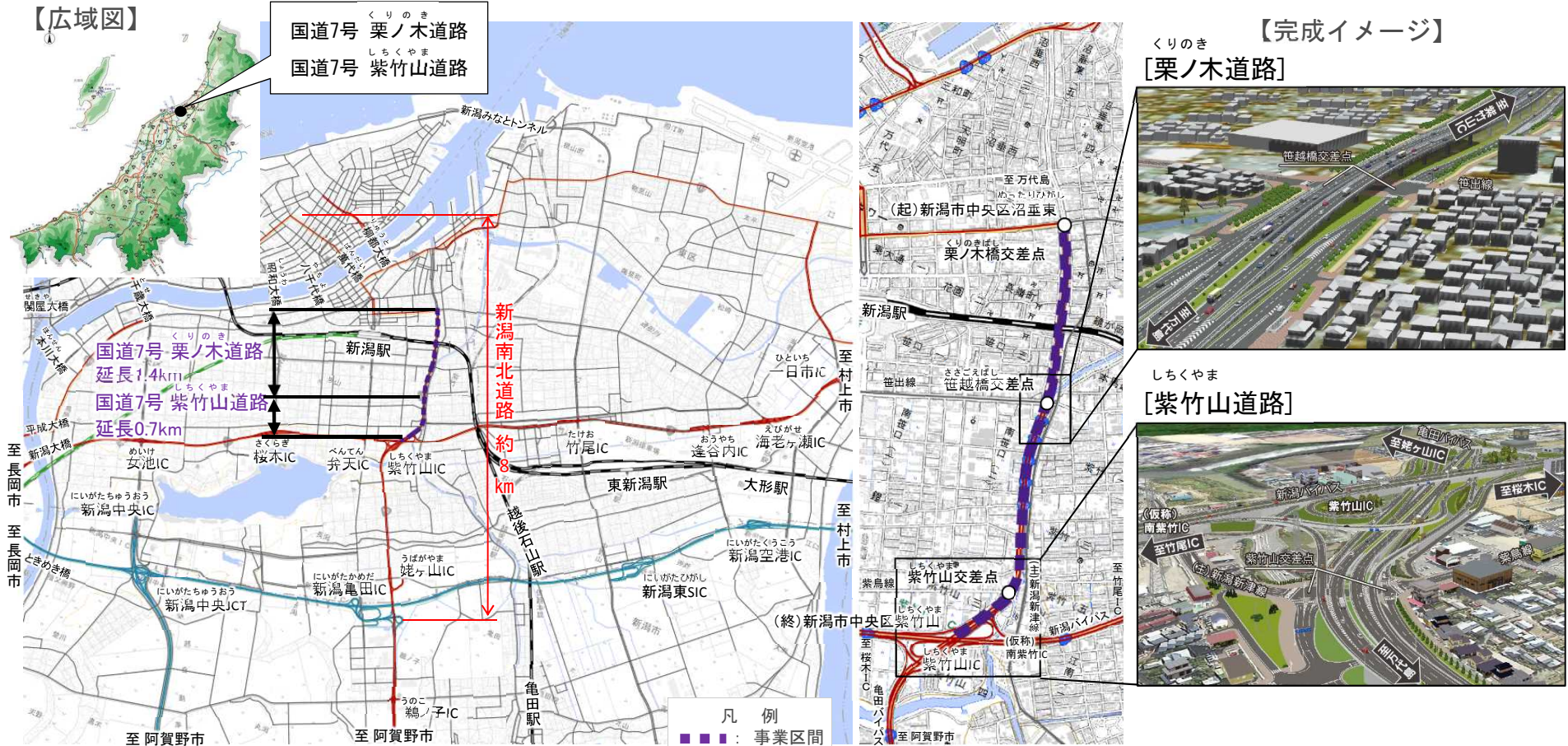


図1-1 広域図

図1-2 完成イメージ図

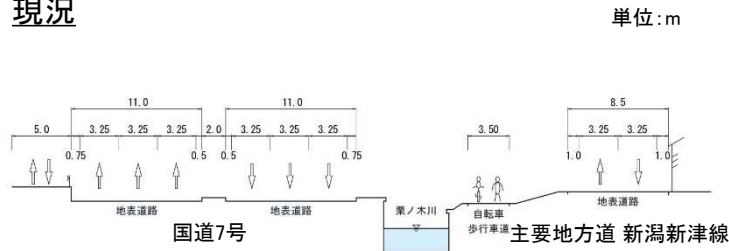
1. 事業概要

(2) 計画の概要

事業名	国道7号 ^{くりのき} 栗ノ木道路	国道7号 ^{しちくやま} 紫竹山道路
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鏡 ^{あぶみ}
	(終)新潟県新潟市中央区鏡 ^{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
全体事業費	約230億円	約195億円
平成29年度末までの投資額(予定)	約168億円	約72億円

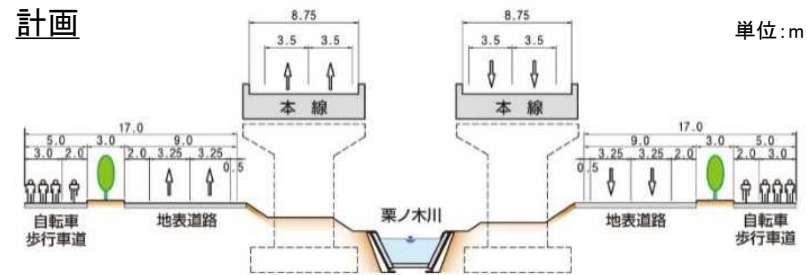
【標準横断図】

現況



単位:m

計画



単位:m

【縦断図】

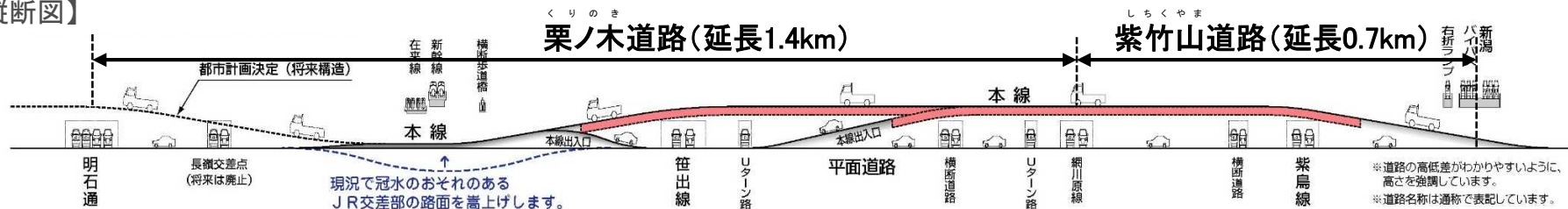


図2-1 標準横断図および縦断図

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	紫竹山道路事業化、「新潟南北道路」整備区間指定
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23年度	栗ノ木道路事業再評価（指摘事項なし、継続）
平成18年度	栗ノ木道路「新潟南北道路」整備区間指定	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19年度	栗ノ木道路事業化	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20年度	栗ノ木道路用地着手		

(2) 事業の進捗状況（事業費見直し前）

※平成29年度末(予定)、金額は税込み

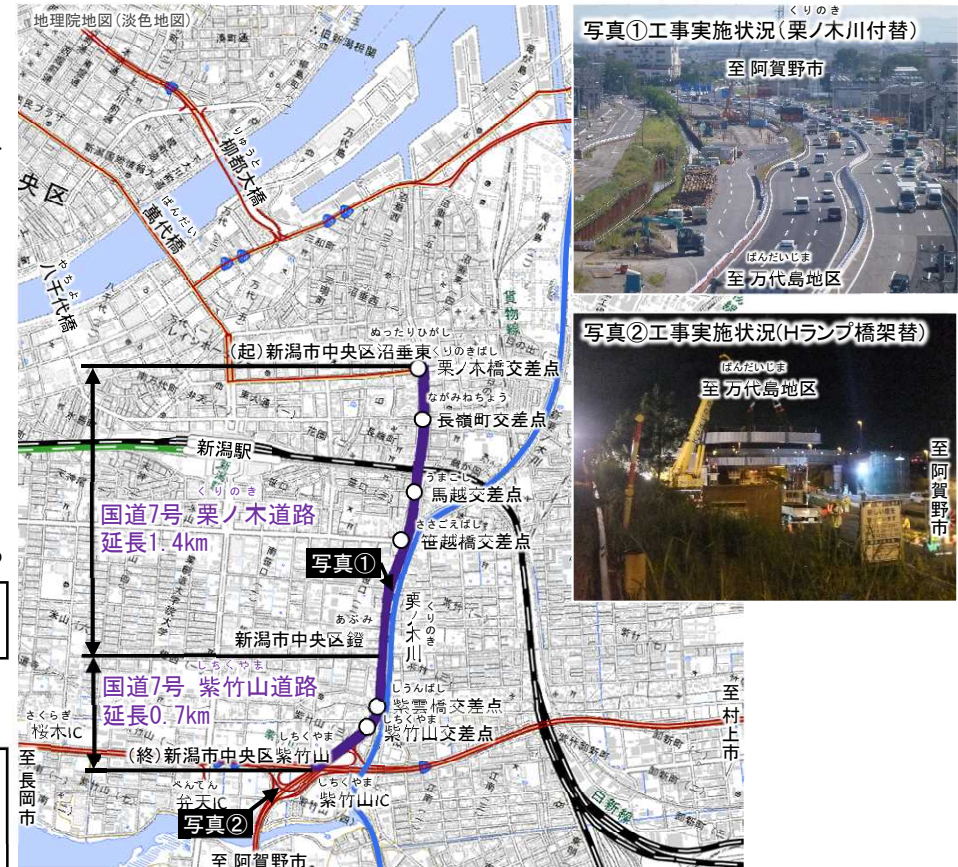
		全体	執行済額	残事業費
くりのき 栗ノ木道路	事業費	約230億円	約168億円	約62億円
	うち用地費・補償費	約99億円	約88億円	約12億円
しちくやま 紫竹山道路	事業費	約195億円	約72億円	約123億円
	うち用地費・補償費	約40億円	約36億円	約4億円

※表示桁数の関係で一致しないことがある

○ 用地取得、道路設計、改良工事等を推進

(3) 今後の事業展開

○ 用地取得、道路設計、改良工事等を推進し、早期供用を目指して整備を進める。



3. 事業費の見直し

(1) 事業内容の変更 [栗ノ木道路]

① 軟弱地盤対策の工法変更【約20.5億円】

当初、高架橋取付部(盛土部)の支持力確保と地震時における液状化対策として、補強土壁+機械攪拌工法による地盤改良を計画していたが、平成28年度に現道の地下部(旧栗ノ木川)に大量の廃材が埋まっていることが明らかとなり、機械攪拌工法が施工不能であることが判明したため、軽量盛土+液状化対策矢板へ変更する。

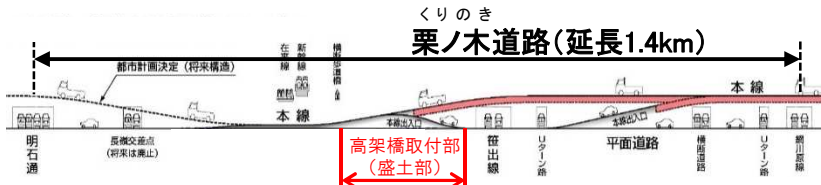


図4-1 高架橋取付部の位置図

② 栗ノ木川の油・廃材対策費【約19.5億円】

栗ノ木川付替における矢板打設の際に土層中に油分が混入していることが判明した。また、現河道内に廃棄物が多数あり、撤去・処分が必要となる。

油・廃材対策を踏まえた工法変更・処分にかかる費用の増額が必要になった。

なお、仮水路設置に用いる矢板は、新技術のハット型鋼矢板を採用することでコスト縮減に努めた。

(2) 見直し後の事業費【コスト増額:約40億円】

	見直し前	見直し後	執行済額	進捗率	残事業費
全体事業費	約230億円	約270億円	約168億円	62%	約102億円
うち用地費・補償費	約99億円	約99億円	約88億円	88%	約12億円

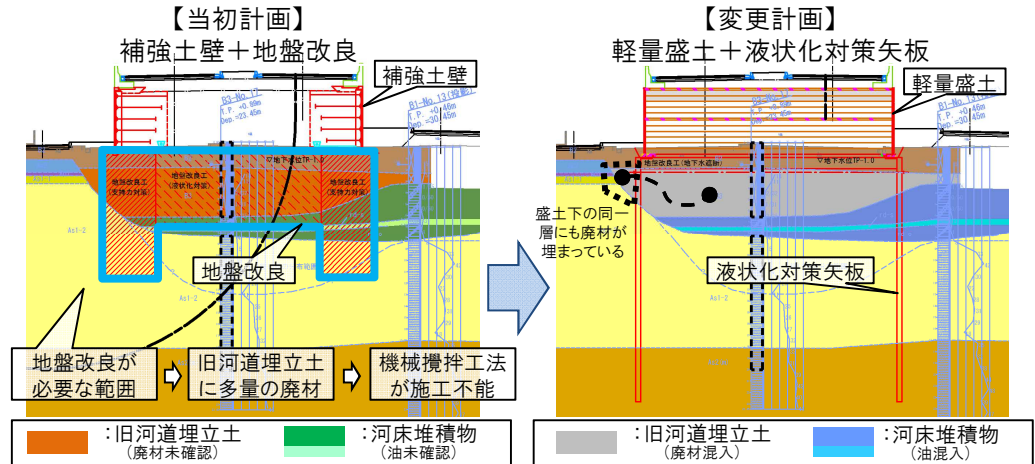


図4-2 高架橋取付部断面図



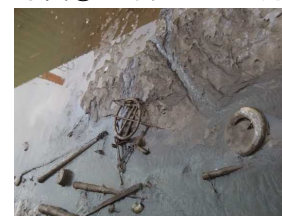
写真① 確認された現道地下部の廃材



写真③ 現河道内の廃棄物 (仮水路設置後、水位が低下したことで露見) 平成29年度末(予定)、金額は税込み



写真② 回収された油



写真③ 現河道内の廃棄物 (仮水路設置後、水位が低下したことで露見) 平成29年度末(予定)、金額は税込み



※表示桁数の関係で一致しないことがある

3. 事業費の見直し

(1) 事業内容の変更 [紫竹山道路]

① 栗ノ木川(圧送管)付替区間の延伸 【約8.4億円】

当初、紫竹山交差点より上流側の栗ノ木川(圧送管)は、既設圧送管を利用することとしていた。

周辺で電力会社が送電鉄塔の移設を行ったところ、地盤が当初想定に比べ緩く、鉄塔基礎が当初計画の市道に干渉したことから、修正設計した結果、既設圧送管が支障となることが明らかとなり、圧送管付替区間の延伸が必要となった。

また、河川管理者と協議した結果、道路横断部で緊急復旧や維持管理のためボックスカルバートによる防護が必要となった。

② 栗ノ木川の油・廃材対策費 【約6.8億円】

※栗ノ木道路と同様。

③ ランプ橋の構造見直し 【約0.2億円】

当初、Hランプ橋の架替は限られた作業ヤードで施工可能な1主桁を想定していたが、作業ヤードが確保可能となり、2主桁に変更することで架設重量の軽量化により、工事費の削減が可能となった。

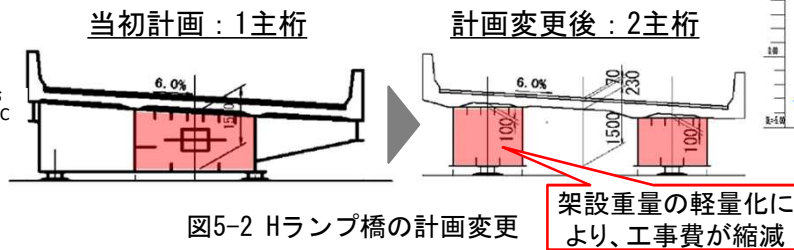
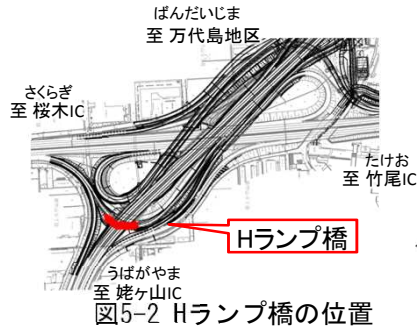


図5-2 Hランプ橋の計画変更

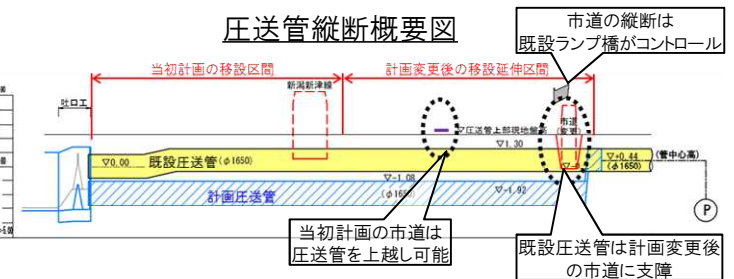
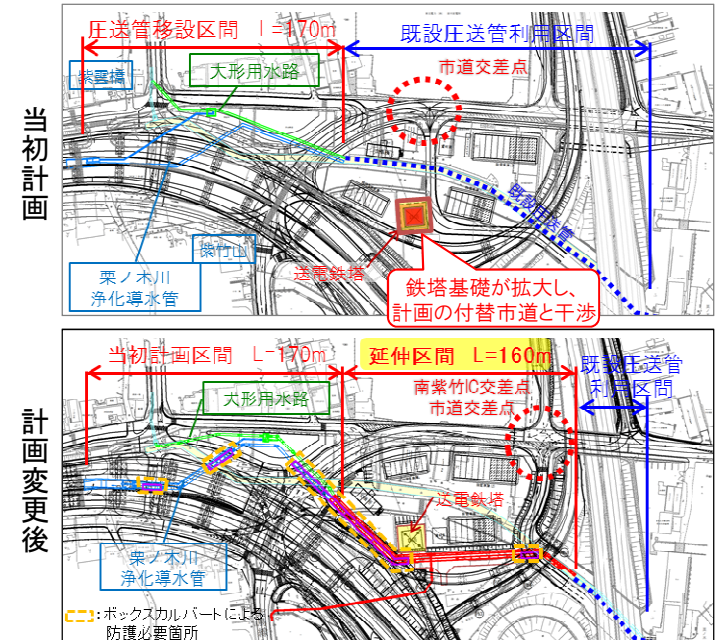


図5-1 計画変更による圧送管付替区間の延伸

(2) 見直し後の事業費【コスト増額:約15億円】

平成29年度末(予定)、金額は税込み

	見直し前	見直し後	執行済額	進捗率	残事業費
全体事業費	約195億円	約210億円	約72億円	34%	約138億円
うち用地費・補償費	約40億円	約40億円	約36億円	89%	約4億円

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 交通事故件数の減少

- 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、渋滞損失時間は年間約113万人・時間の削減が見込まれる。
- 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109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】

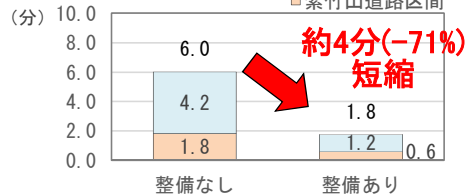


図6-1 事業区間の走行時間

出典：整備なし(プローブデータH28.7)
整備あり(H42将来交通量推計値)

【渋滞損失時間の削減】

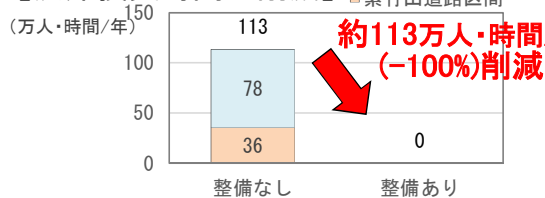


図6-2 事業区間の渋滞損失時間

出典：整備なし(プローブデータH28.7)
整備あり(H42将来交通量推計値)

【死傷事故件数の削減】 年間約109件 (-8.2%)削減



図6-3 事業区間周辺の死傷事故件数

出典：H42将来交通量推計値
集計対象：新潟市中央区、東区

事業区間内に主要渋滞箇所・事故ゼロプラン登録箇所が点在

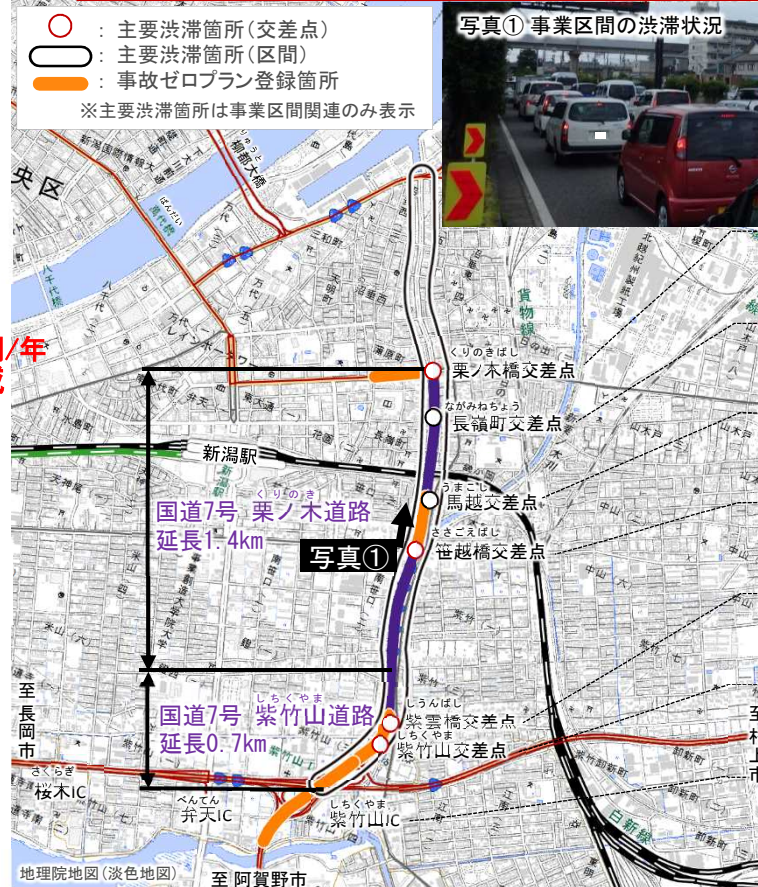


図6-4 主要渋滞箇所および事故ゼロプラン登録箇所

事業区間内は走行速度20km/h未満の低速区間が連担

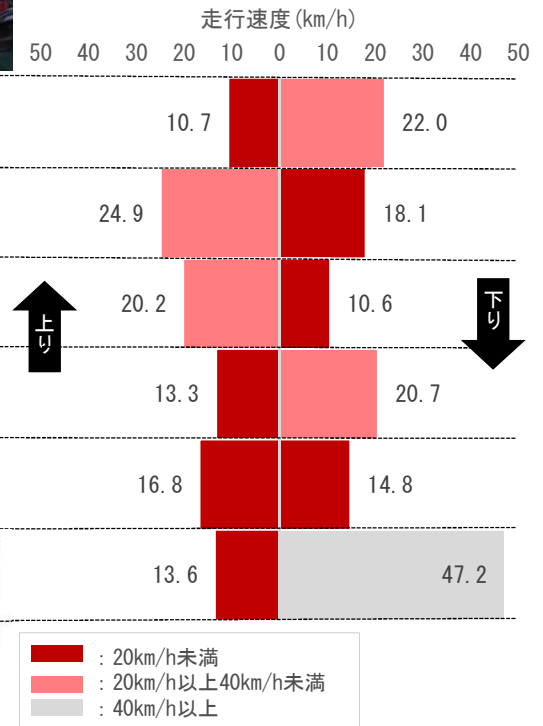


図6-5 区間別走行速度

出典：ETC2.0(H28.7) ※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新潟市の都心地区へのアクセス向上

- 新潟バイパスから新潟市都心地区へのアクセスは、女池IC・桜木IC・弁天IC・紫竹山ICの各ICから南北に伸びる路線を使いアクセスするが、そのうち最も利用が多いのは紫竹山ICである。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、新潟市都心地区へのアクセスの向上が期待される。

新潟市都心地区（新潟駅前・万代・古町・白山）は各種施設が多数立地し、都市機能を形成

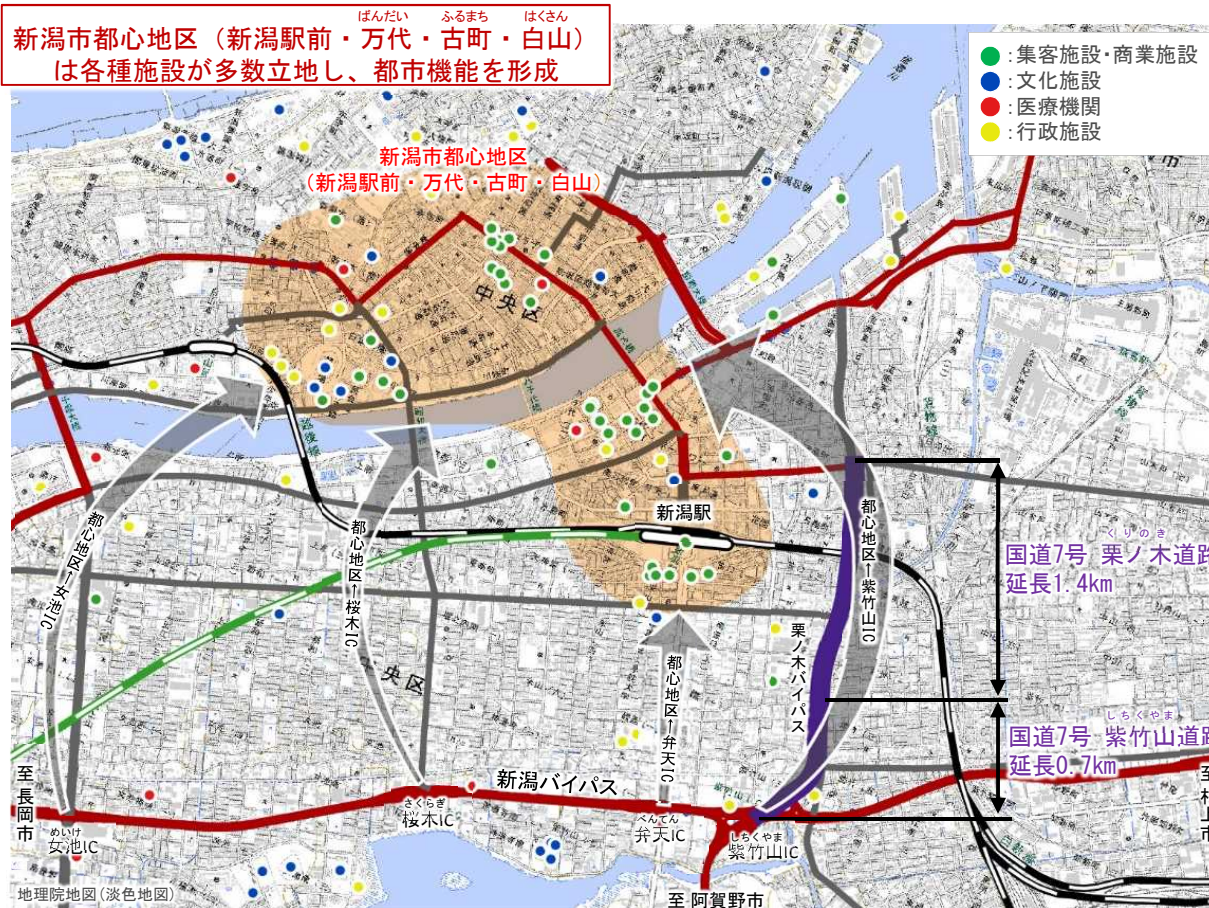


図7-1 新潟バイパスおよび新潟市都心地区の施設立地状況

出典：国土数値情報

新潟バイパスから新潟市都心地区へのアクセスは、紫竹山IC～事業区間経由が最も多い

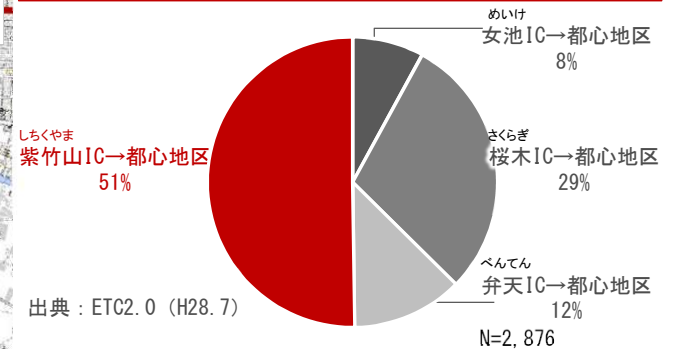


図7-2 新潟バイパスから新潟市都心地区へのアクセスICシェア

道路利用者の約9割が事業に期待

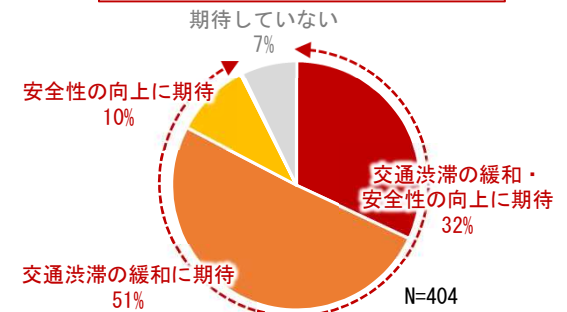


図7-3 道路利用者の事業への期待

4. 事業の投資効果

②物流効率化の支援

- 新潟港は国際拠点港湾であり、その一部である新潟西港では年間1,300万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。栗ノ木道路・紫竹山道路は、高速道路ネットワークへの重要なアクセスルートである。
- 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高い。一方、物流事業者は事業区間内の現道に対して約9割が問題を感じている。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、新潟西港と高速道路ネットワーク間のアクセス性が向上し、物流効率化の支援が期待される。

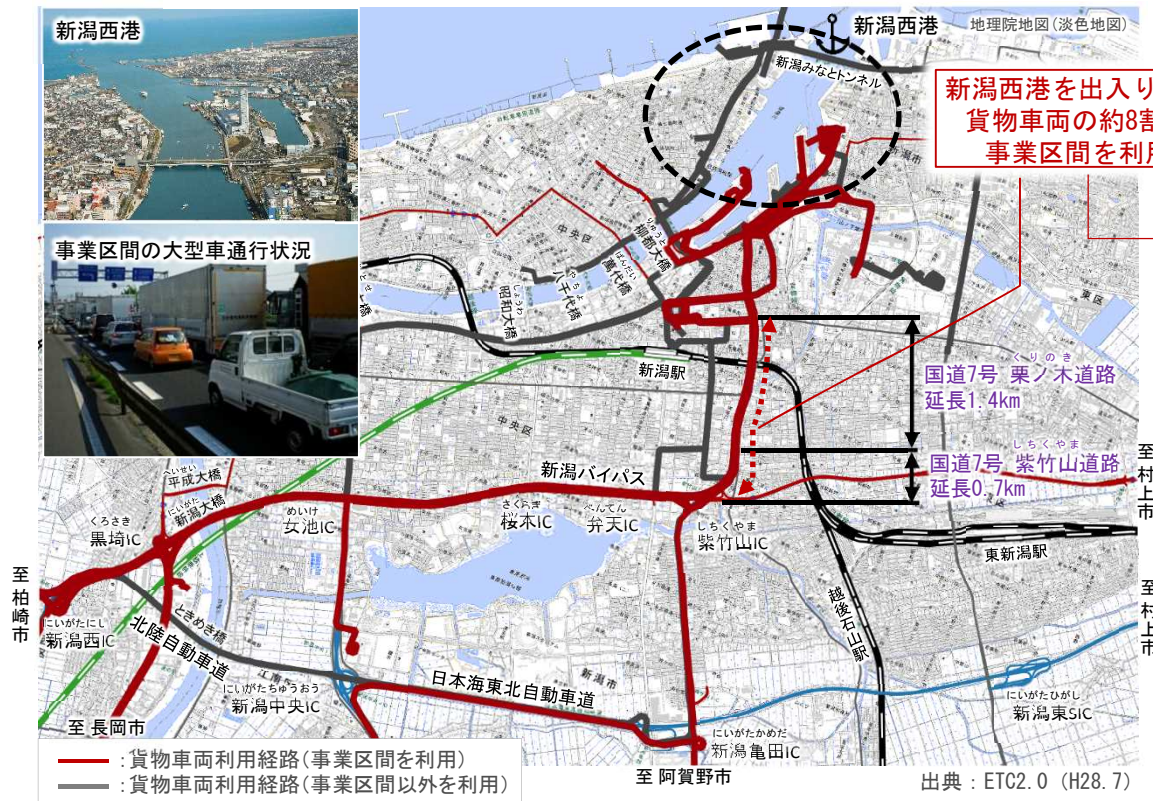


図8-1 新潟西港を出入りする貨物車両の利用経路

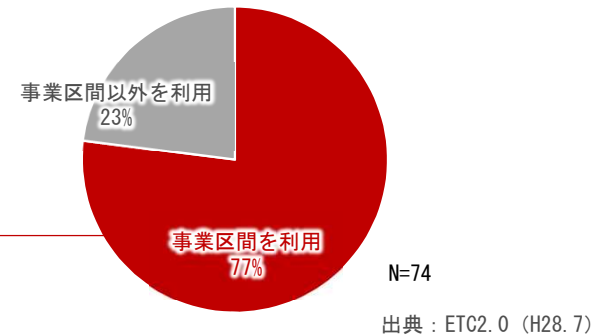


図8-2 新潟西港を出入りする貨物車両の事業区間利用割合

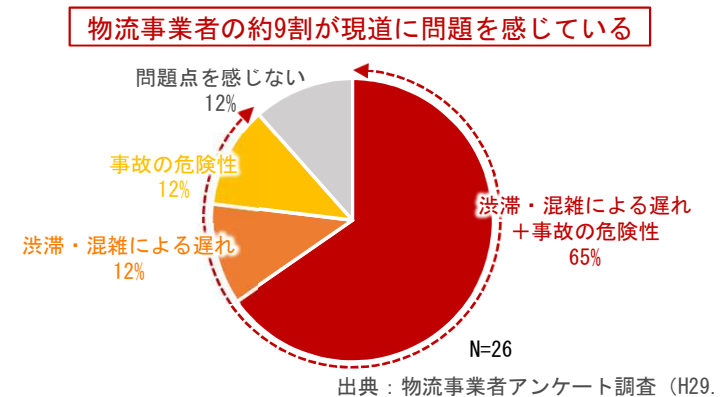


図8-3 物流事業者が感じる事業区間の問題点

4. 事業の投資効果

③防災機能の強化

- 事業区間は新潟県が定める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。
- 事業区間周辺は津波浸水想定区域に指定されているが、JR交差部は海拔0m以下となっており、平成10年8月4日に発生した水害以降、冠水による通行止めが4回発生した。
- 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。

【津波浸水想定区域と冠水時のリスク低減対策】



図9-1 津波発生時の浸水想定区域

【JR交差部の状況】



急な冠水に巻き込まれる車両

【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)

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）】

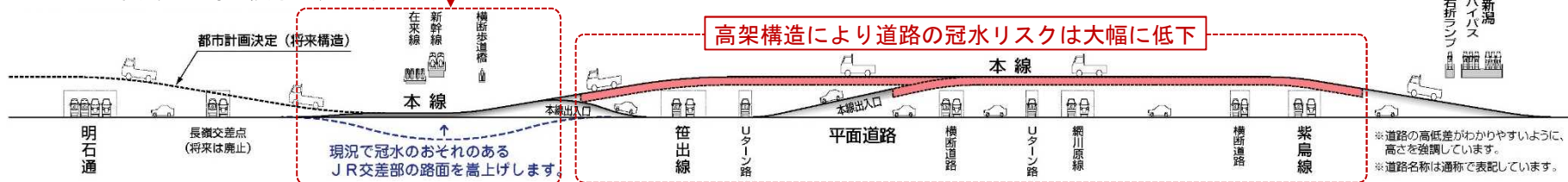
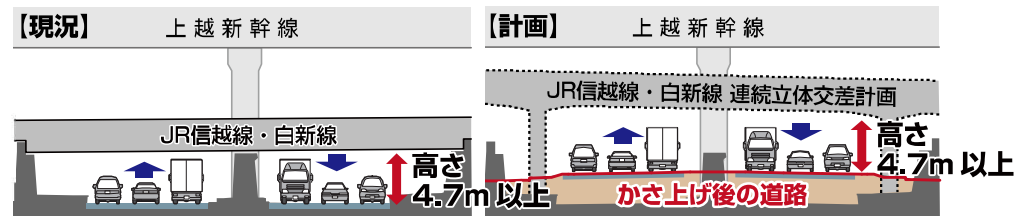


図9-2 高架構造による冠水リスクの低減対策

4. 事業の投資効果

④生活環境の改善（生活道路の安全性向上）

- 事業区間では朝夕を中心に渋滞が発生しており、それらを避けるため、生活道路エリアへの通過交通の進入が多く、狭い道路で交通事故が多発している。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、事業区間の渋滞が緩和し、通過交通が排除され、生活道路の安全性向上が期待される。

事業区間は渋滞が多発しており、主要渋滞箇所が点在



写真① 写真② 事業区間の渋滞状況

通過交通のうち7%が生活道路エリアに進入

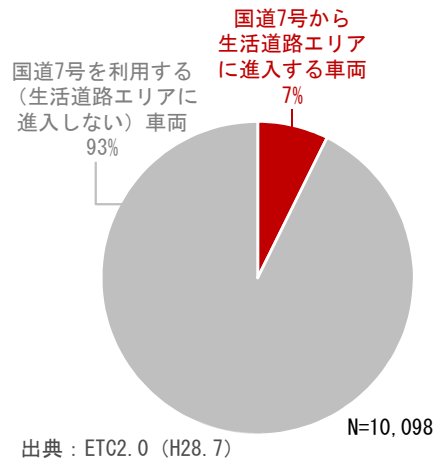


図10-1 通過交通の生活道路エリアへの進入割合



写真③ 国道7号から生活道路エリアに進入する車両

国道7号から生活道路エリアへの通過交通の進入が多く、死傷事故が多発

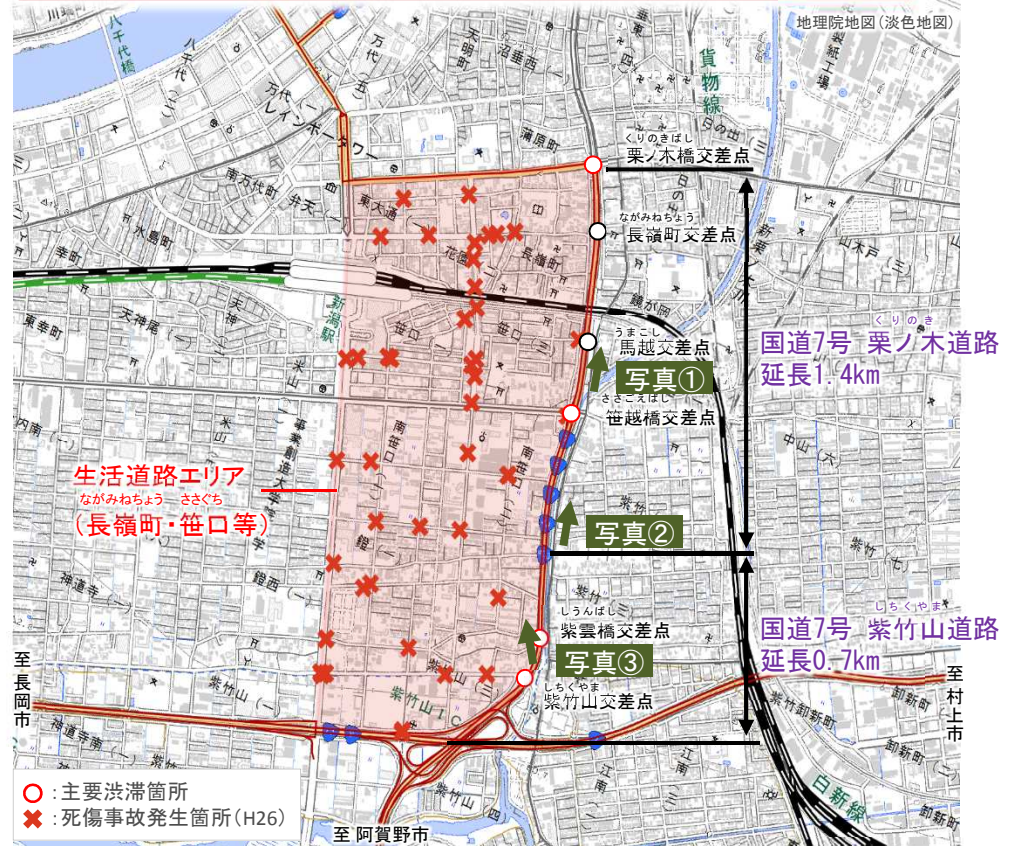


図10-2 生活道路エリアの死傷事故発生状況

4. 事業の投資効果

⑤救急搬送の支援

- 事業区間は、第三次医療施設である新潟市民病院等の医療施設への救急搬送ルートとなっており、救命救急センターを有する新潟市民病院への搬送件数は年間約500件と多い。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、第三次医療施設である新潟市民病院への10分圏域カバー人口が約15,000人拡大し、救急搬送を支援することが期待される。

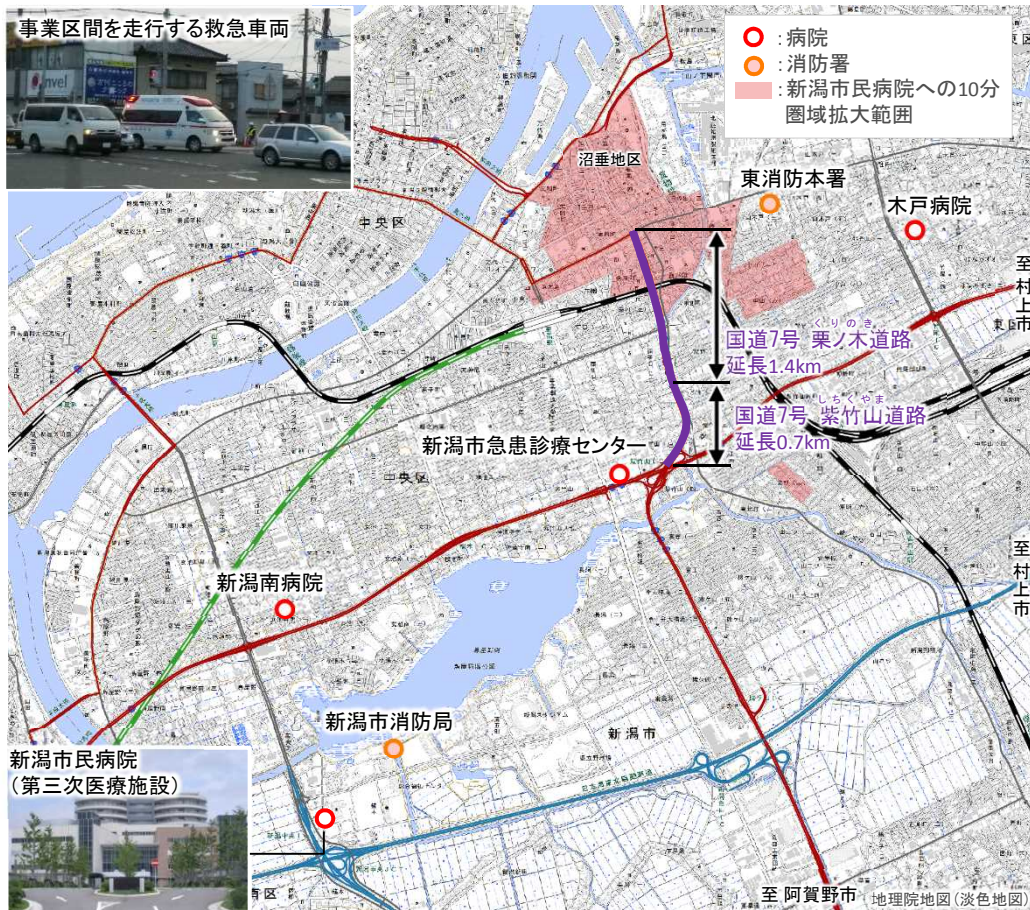
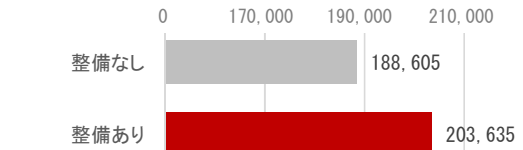


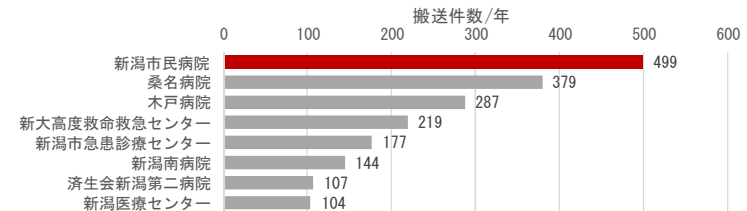
図11-1 事業区間周辺の医療施設・消防署

栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、新潟市民病院へ10分以内にアクセス可能な人口が約15,000人拡大



医療圏域算定条件
 (1) 旅行速度 ・ 栗ノ木道路・紫竹山道路: V=60km/h
 ・ その他区間: 旅行速度調査 (平成22年度)
 (2) 人口データ ・ 平成27年国勢調査小地域データ

図11-2 新潟市民病院への10分圏域カバー人口



出典: 新潟市消防局ヒアリング (H29. 2)

※東消防本署からの搬送実績100件/年以上の病院を掲載

図11-3 新潟市東消防本署からの主要搬送先(平成27年)

【新潟市消防局救急課の意見】



消防本部職員

- 混雑時間帯の事業区間は、一般車両で全車線が埋まり、車両をかわして緊急走行できなくなる。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路整備により高架道路となることで、**渋滞が解消され短時間で現場に到着**できるようになることを期待している。

出典: 新潟市消防局ヒアリング (H29. 2)

4. 事業の投資効果

⑥観光振興の支援

- 事業区間は、集客施設等が多数立地する万代島地区と新潟バイパス・亀田バイパスを接続する路線である。万代島地区は大型コンベンション施設・市場・美術館等の、集客力が高い施設が多数立地するとともに、佐渡汽船ターミナルを有し、世界遺産登録を目指す佐渡市への玄関口としての機能を担っている。
- 栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、万代島地区へのアクセス性が向上し、各種イベントや佐渡市の観光振興の支援が期待される。

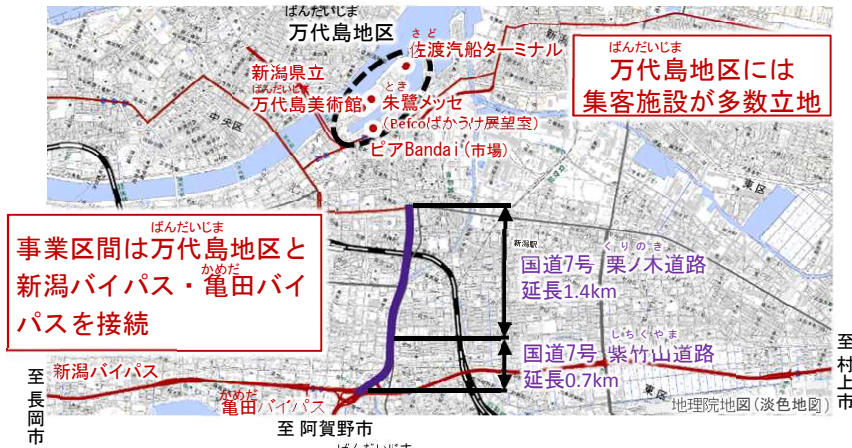
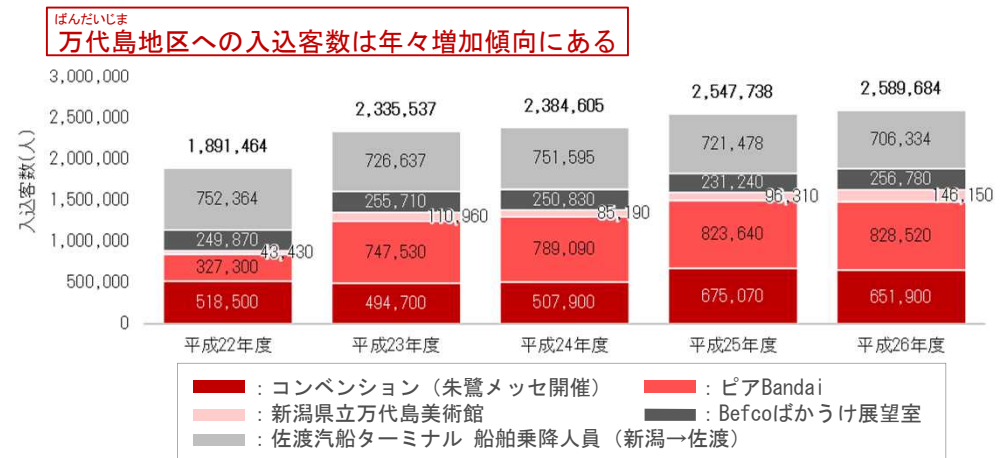


図12-1 万代島地区の施設立地状況



出典：にいがたフィッシングショーHP

写真 朱鷺メッセのイベント時の状況



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

※朱鷺メッセ…1万人収容の展示場等複合一体型コンベンション施設。「G7農業大臣会合」等の国際会議、大規模イベント等年間約900件開催。

図12-2 万代島地区の入込状況

【施設管理者から見た事業に対する期待】



朱鷺メッセ
指定管理者

- 朱鷺メッセを整備したことで、**県外からの来訪者が増加**している。
- イベント会場にとって**交通アクセスは重要な要素**であり、新潟バイパス・亀田バイパスから万代島地区へのルートが整備されることで、**万代島地区へのアクセス向上・万代島地区の発展**が期待できる。

出典：企業ヒアリング(H28.9)

4. 事業の投資効果

事業の効果等

(1) 便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮

・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、渋滞損失時間は年間約113万人・時間の削減が見込まれる。

② 交通事故件数の減少

・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109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。

(2) その他の効果

① 新潟市の都心地区へのアクセス向上

・栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、新潟市都心地区へのアクセスの向上が期待される。

② 物流効率化の支援

・栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、新潟西港と高速道路ネットワーク間のアクセス性が向上し、物流効率化の支援が期待される。

③ 防災機能の強化

・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。

④ 生活環境の改善（生活道路の安全性向上）

・栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、事業区間の渋滞が緩和し、通過交通が排除され、生活道路の安全性向上が期待される。

⑤ 救急搬送の支援

・栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、第三次医療施設である新潟市民病院への10分圏域カバー人口が約15,000人拡大し、救急搬送の支援が期待される。

⑥ 観光振興の支援

・栗ノ木道路・紫竹山道路の整備により、万代島地区へのアクセス性が向上し、各種イベントや佐渡市の観光振興の支援が期待される。

5. 費用対効果

事業名	国道7号 栗ノ木道路 <small>くりのき</small>						
起終点	起：新潟県新潟市中央区沼垂東 <small>ぬったりひがし</small> 終：新潟県新潟市中央区鏡 <small>あぶみ</small>				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270億円	事業進捗率 (平成29年度末予定)	62%	供用済延長	—		
計画交通量	52,600～65,800 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)	1.2	86/277 億円		324/ 324 億円		平成29年度
(残事業)	3.8	事業費：	78/269 億円	走行時間短縮便益：	206/ 206 億円		
			維持管理費：	8.2/8.2 億円	走行経費減少便益：	65/ 65 億円	
					交通事故減少便益：	53/ 53 億円	
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量：	(-10%～+10%) B/C=1.01～1.4	(残事業)	交通量：	(-10%～+10%) B/C=3.2～4.6		
	事業費：	(+10%～-10%) B/C=1.1～1.2		事業費：	(+10%～-10%) B/C=3.4～4.1		
	事業期間：	(+20%～-20%) B/C=1.1～1.3		事業期間：	(+20%～-20%) B/C=3.6～4.0		

※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平成29年度評価時点。

※便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

※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. 費用対効果

事業名	国道7号 <small>しちくやま</small> 紫竹山道路						
起終点	起：新潟県新潟市中央区 <small>あぶみ</small> 鑑 終：新潟県新潟市中央区 <small>しちくやま</small> 紫竹山				延長	0.7km	
事業概要	国道7号 <small>しちくやま</small> 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210億円	事業進捗率 (平成29年度末予定)	34%	供用済延長	—		
計画交通量	65,800 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)	1.7		109/183 億円		302/ 302 億円	平成29年度
(残事業)	2.8	事業費： 維持管理費：	106/180 億円 2.9/2.9 億円	走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	180/ 180 億円 68/ 68 億円 55/ 55 億円		
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量：	(-10%~+10%)	B/C=1.4~2.6	(残事業)	交通量：	(-10%~+10%)	B/C=2.5~4.3
	事業費：	(+10%~-10%)	B/C=1.6~1.8		事業費：	(+10%~-10%)	B/C=2.5~3.1
	事業期間：	(+20%~-20%)	B/C=1.5~1.8		事業期間：	(+20%~-20%)	B/C=2.6~3.0

※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平成29年度評価時点。

※便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

※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。

6. 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】

- 前回再評価以降、大きな社会情勢などの変化はない

【事業の投資効果】

- 本事業の整備により、「走行時間の短縮」「交通事故件数の減少」「新潟市の都心地区へのアクセス向上」「物流効率化の支援」「防災機能の強化」「生活環境の改善（生活道路の安全性向上）」「救急搬送の支援」「観光振興の支援」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（栗ノ木道路）：用地進捗率88%、事業進捗率62%（平成29年度末予定）
- 事業の進捗状況（紫竹山道路）：用地進捗率89%、事業進捗率34%（平成29年度末予定）
- 残事業の内容：用地取得、道路設計、改良工事等

事業の進捗の見込みの視点

- ・ 用地取得、道路設計、改良工事等を推進し、早期供用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

- ・ 建設発生土の有効利用や新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。

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（新潟市）：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、救急搬送時間の短縮など様々な効果が期待される。
今後も全体事業費の抑制のため、コスト縮減を図りながら事業を継続し、早期供用に向けて速やかな事業執行をお願いしたい。

7. 対応方針（原案）

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、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であるとする。

8. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 平成29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： 御器谷 昭央

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	事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	■				
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26年度)からの事業費の増加は17%(約230億円→約270億円)	<table border="1"> <tr> <td>増加無し</td> <td>10%以内増加</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	増加無し	10%以内増加	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
増加無し	10%以内増加					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
事業期間の増加	前回評価時(平成26年度)からの事業期間の延長は18%(17年→20年) ※ 開通見通しは未公表	<table border="1"> <tr> <td>増加無し</td> <td>10%以内増加</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	増加無し	10%以内増加	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
増加無し	10%以内増加					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
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の変更がない	■				
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	周辺ネットワークに新規事業化がある	<input type="checkbox"/>				
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=1.04 [残事業]・交通量(-10%) B/C=2.6 ・事業費(+10%) B/C=1.4 ・事業費(+10%) B/C=3.4 ・事業期間(+20%) B/C=1.4 ・事業期間(+20%) B/C=3.5	■				
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。						

8. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 平成29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： 御器谷 昭央

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	事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	■
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26年度)からの事業費の増加は8%(約195億円→約210億円)	<small>増加無し 10%以内増加</small> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
事業期間の増加	前回評価時(平成26年度)からの事業費の事業期間の延長は33%(12年→16年) ※ 開通見通しは未公表	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
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の変更がない	■
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	周辺ネットワークに新規事業化がある	<input type="checkbox"/>
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=1.7 [残事業] ・交通量(-10%) B/C=2.1 ・事業費(+10%) B/C=1.8 ・事業費(+10%) B/C=2.2 ・事業期間(+20%) B/C=1.8 ・事業期間(+20%) B/C=2.3	■
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： 一括 資料： 作成 費用対効果分析： 実施 とする。		