

一般国道116号(新潟東西道路) 新潟西道路に係る新規事業採択時評価

- ・アクセスコントロールされた4車線化整備により、新潟都市圏東西軸の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
- ・当該区間の渋滞解消に伴い、当該地域の抜け道利用が解消。国道116号及び沿線地域の安全性が向上
- ・全国有数の金属加工産業のまちと物流拠点間の速達性が向上

1. 事業概要

- ・起終点：新潟県新潟市西区明田 ~ 新潟県新潟市西区曾和
- ・延長等：4.2km
(第3種第1級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費：約300億円
- ・計画交通量：約50,500台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約34,800/日	約5,500台/日	約10,200台/日

2. 課題

① 渋滞による旅行速度の低下

- ・新潟市西区は、新潟市中央区との結びつきが強く、中央区への区外からの通勤・通学者の約1/3は、西区以西が占めており、その主要経路は国道116号である。
- ・当該区間の現状は、1日3万台を超える交通があるものの、平面2車線の道路構造であることから、主要渋滞箇所が3箇所存在するなど、慢性的な渋滞が発生。【図2】

- ・特に田島～田島入口交差点の旅行速度は、平日・休日を問わず、10km～20km/h台に低下。

【写真1】



写真1 田島入口交差点の渋滞状況

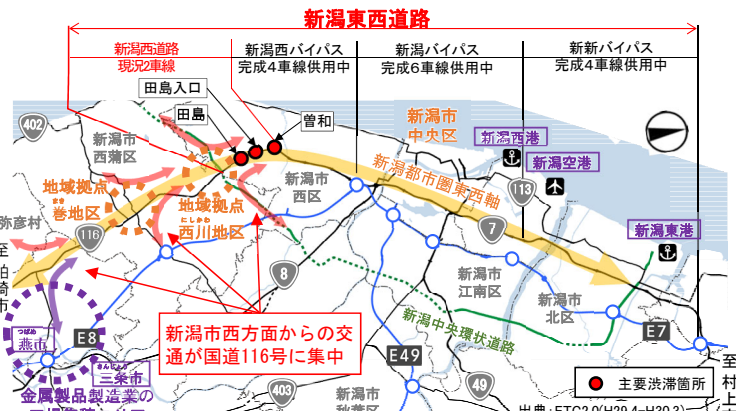


図2 新潟市西方面に位置する地域拠点や工場集積エリアと新潟市中心地や物流拠点間を結ぶ「新潟都市圏東西軸」

② 国道116号及び沿線地域の安全性が低下

- ・当該区間は、慢性的な渋滞に起因した追突事故が多発(年間約20件の死傷事故が発生、うち8割は追突事故)。
- ・また、渋滞を回避するため、生活道路を抜け道利用する交通が発生。【写真2】
- ・抜け道となってい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、抜け道利用車による急ブレーキが多発しており、地域住民の安全性に課題。【図3】



図1 事業位置図

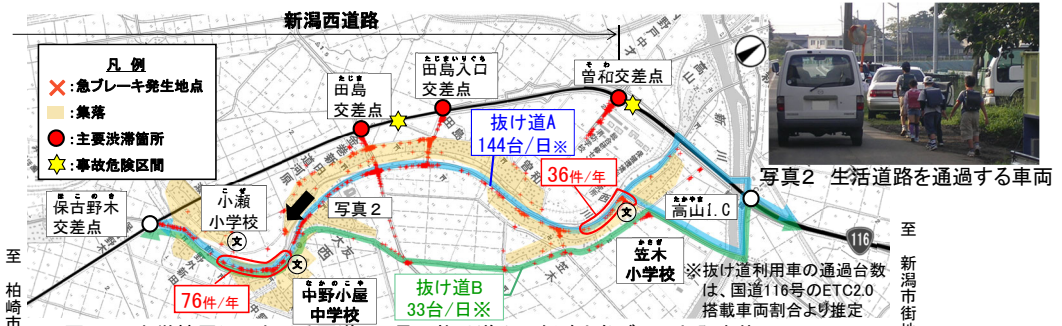


図3 小中学校周辺における国道116号の抜け道利用経路と急ブレーキ発生状況

出典：ETC2.0走行履歴情報(H29.4-H30.3) 挙動履歴情報(H29.4-H30.3)

③ 物流活動の阻害

- ・当該区間周辺には、金属加工で有名な燕市・三条市が位置しており、多数の金属工業団地が立地。【図2】【図4】【図5】
- ・しかし、主要物流経路の1つである当該区間の渋滞により、円滑な物流を阻害。【写真1】

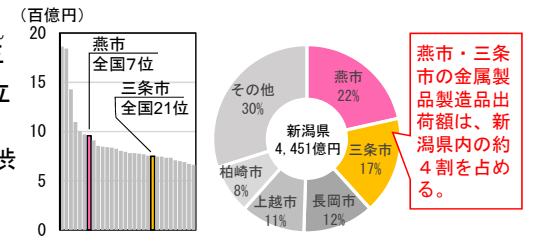


図4 金属製品製造品出荷額の全国TOP30 図5 金属製品製造品出荷額の市町村割合(新潟県)

出典：平成29年工業統計調査

3. 整備効果

効果1 渋滞の解消【◎】

- ・新潟西道路の主要交差点立体化により、現道の渋滞が解消。

渋滞損失時間	【現況】 33万人時間/年	→	【整備後】 8万人時間/年
混雑度	【現況】 最大 1.71	→	【整備後】 0.65
旅行速度	【現況】 ピーク時 18km/h	→	【整備後】 70km/h

効果2 国道116号及び沿線地域の安全性が向上【◎】

- ・現道の渋滞が解消することで、当該地域の抜け道利用が解消。国道116号及び沿線地域の安全性が向上。

(死傷事故件数 【現況】 29.37件 → 【整備後】 6.16件)

効果3 物流効率化により地域産業を支援【◎】

- ・当該区間における渋滞を解消することにより、物流の速達性が向上し、地域産業を支援。

(当該区間(L=4.2km)の所要時間 【現況】 8分 → 【整備後】 3分)

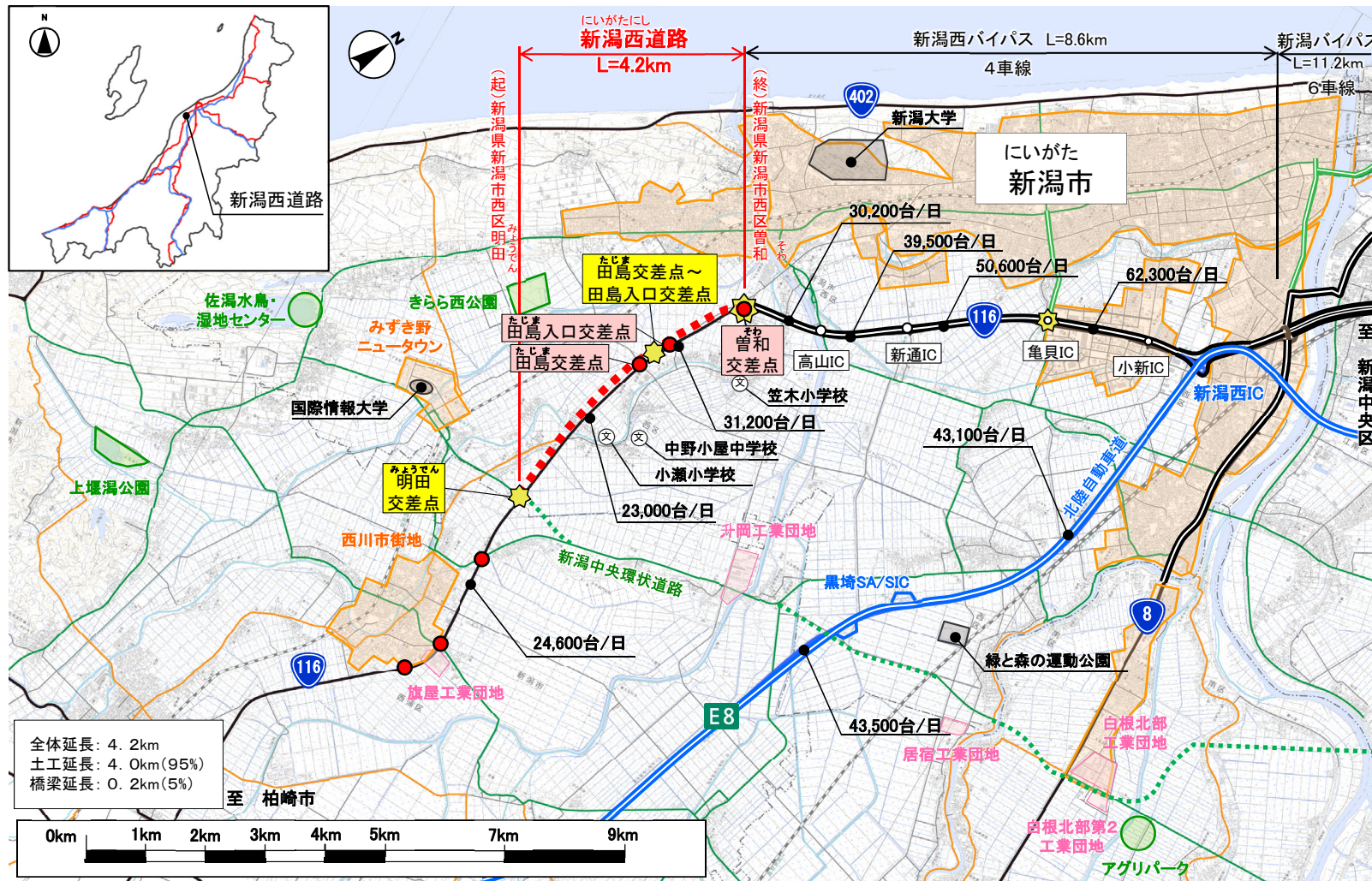
■費用便益分析結果

B/C	EIRR※1	総費用※2	総便益※2
2.9	12.2%	238億円	697億円

※1：EIRR：経済的內部収益率

※2：基準年(H30年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率：4%)

一般国道116号(新潟東西道路) 新潟西道路に係る新規事業採択時評価



凡例	
	対象区間
	高速道路
	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)
	市街地(集落)
	工業団地
	交流・観光拠点
	主な施設
	車線数(2車線/4車線)

