

新規事業採択時評価結果（平成31年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 環境安全・防災課
 担当課長名：野田 勝

事業の概要

事業名	空港・港湾等アクセス 市道 三田新田幹線	事業区分	地方道	事業主体	新潟県上越市
起終点	自：新潟県上越市大字三ツ橋 至：新潟県上越市大字三田新田	延長	1.1km		
事業概要	都市計画道路黒井藤野新田線は、上越市の北部に位置する環状道路であり、直江津港（重要港湾）と国道18号及び北陸自動車道上越ICへ連絡する道路で、直江津港や沿道に位置する産業団地等の円滑な物流の確保等を目的とした道路である。 市道三田新田幹線は、直江津港へのアクセス道路として都市計画道路黒井藤野新田線の一部を構成する、延長約1.1kmの道路である。				
事業の目的、必要性	現在、直江津港及び産業団地等から国道8号の主要渋滞区間を経由して北陸自動車道上越ICへアクセスしているが、市道三田新田幹線の整備により渋滞区間を回避しアクセス時間が短縮されることで、効率的な物流ネットワークが確保される。				
全体事業費	約26億円	計画交通量	6,600台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
 都市計画道路黒井藤野新田線建設促進期成同盟会や中江有田地区ほ場整備事業推進協議会などから、早期整備の要望を受けている。

学識経験者等の第三者委員会の意見
 —

事業採択の前提条件
 ・費用対便益：便益が費用を上回っている。
 ・都市計画道路黒井藤野新田線建設促進期成同盟会などから要望を受けており、また都市計画決定も完了（H10.7.14）しているなど、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.2	総費用：39億円 （事業費：39億円 維持管理費：0.30億円）	総便益：48億円 （走行時間短縮便益：35億円 走行経費減少便益：9.0億円 交通事故減少便益：4.0億円）	基準年 平成30年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1（交通量 -10%）	B/C=1.4（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=1.2（事業費 +10%）	B/C=1.3（事業費 -10%）	
	事業期間変動	B/C=1.1（事業期間 +20%）	B/C=1.3（事業期間 -20%）		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	・交通の転換により、朝夕の渋滞が発生している国道8号の混雑が緩和される。 【交通渋滞の緩和】 主要渋滞箇所6箇所（黒井交差点、頸城入口交差点、三ツ屋交差点、安江東交差点、安江西交差点、下源入交差点）	
		事故対策	◎	・交通の転換により、国道8号の交通量が減少し、交通事故の減少が見込まれる。 【交通事故の減少】 事故危険区間5箇所（黒井交差点から頸城入口交差点、三ツ屋交差点、安江東交差点、安江西交差点、下源入交差点）	
	歩行空間	○	・整備区間全線に歩行空間が確保され、安心安全な生活空間が確保される。		
	社会全体への影響	住民生活	○	・第二次医療機関（上越総合病院）への速達性向上に寄与する。	
		地域経済	○	・直江津港から北陸自動車道上越ICへのアクセス時間が短縮することで物流の効率化が図られ、直江津港のコンテナ貨物取扱量の増加が期待される。 ・直江津港～上越IC所要時間：未整備 約18分 → 整備済み 約10分	
		災害	○	・第一次緊急輸送道路に位置付けられている国道8号のバイパス機能を有することから、災害時の道路ネットワークが強化される。	
環境		—	・注目すべき影響はない。		
	地域社会	○	・並行する国道8号の渋滞区間を迂回できることから、観光施設などへのアクセス性が向上され、交流人口の拡大に寄与する。		
事業実施環境	○	・都市計画決定（H10.7.14） ・上越市総合計画及び上越市都市計画マスタープランにおいて、本路線の整備が位置付けられている。 ・都市計画道路黒井藤野新田線建設促進期成同盟会などから早期整備の要望を受けている。			

採択の理由

事業主体である上越市が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が1.2と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、重要港湾である直江津港などへのアクセス向上による物流の効率化や、並行する国道8号の渋滞緩和、交通事故の減少が見込まれることから、当該事業の整備の必要性・効果は高いものと判断される。
 以上により、本事業は平成31年度新規事業箇所として妥当であると考えられる。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。