

事後評価結果（平成 22 年度）一般国道 351 号大手通拡幅事業【評価シート】

記入日 平成 23 年 3 月 1 日
 評価者所属（道路建設課）

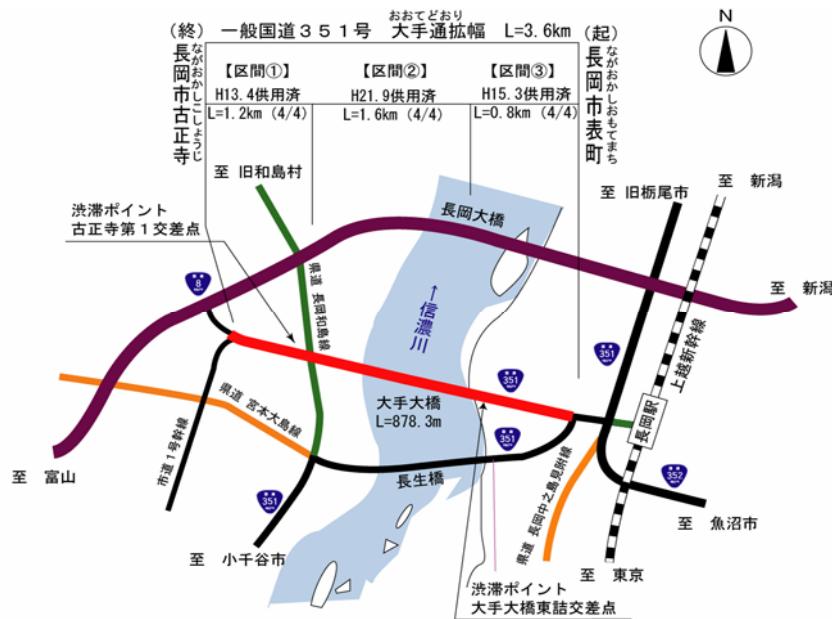
●事業の属性

事業名（細）	一般国道（改築）事業（一般国道 351 号 大手通拡幅）
箇所名	新潟県長岡市表町地内～新潟県長岡市古正寺地内
計画諸元	計画延長 L=3.58km 計画幅員 一般部 W=13.0(36.0)m 橋梁部 W=13.0(23.0)m
実施主体	新潟県
実施方法	<input type="checkbox"/> 県単独事業 <input checked="" type="checkbox"/> 国庫補助事業 <input type="checkbox"/> その他（ ）
財源	負担割合（国：0.55 県：0.45 市町村：0 ）
上位計画等	

●事業の概要

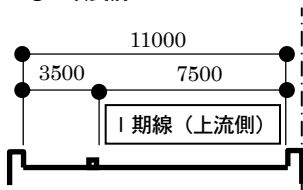
事業概要 (背景、経過、概要)	<p>一般国道 351 号は、新潟県栃尾市を起点とし、新潟県小千谷市に至る幹線道路である。大手通拡幅での事業区間は、地元町内会、学識経験者で組織された協議会により策定された「長岡シンボルロード計画」「長岡都市景観基本計画」等の中で「長岡シンボルロード」として位置付けられている。</p> <p>また、当区間は「第 3 次渋滞対策プログラム」における渋滞区間として指定されている。</p> <p>昭和 62 年度事業着手、平成 15 年度から大手大橋の 4 車線工事を開始し、平成 21 年 9 月に全線 4 車線化供用。</p>
事業の目的、必要性	<p>本事業区間は、昭和 60 年の大手大橋暫定 2 車線供用以降、長岡駅と長岡市街地中心部、国道 8 号を結ぶ重要路線として、交通量は年々増加傾向にあり、県内の主要渋滞ポイントとなったことから、早急な渋滞の解消・円滑な交通の確保が求められていた。</p> <p>本事業により、年々増加傾向にある交通渋滞の緩和と信濃川左右岸の市街地ネットワークの強化が期待できる。</p>

事業概要図 (ポンチ絵)



計画図等 (橋梁部)

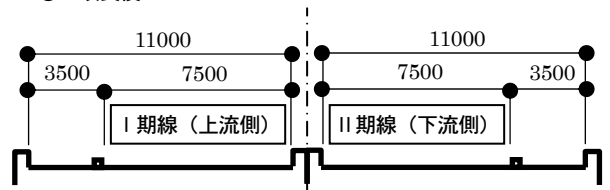
● 改良前



【標準横断面図】

単位：mm

● 改良後



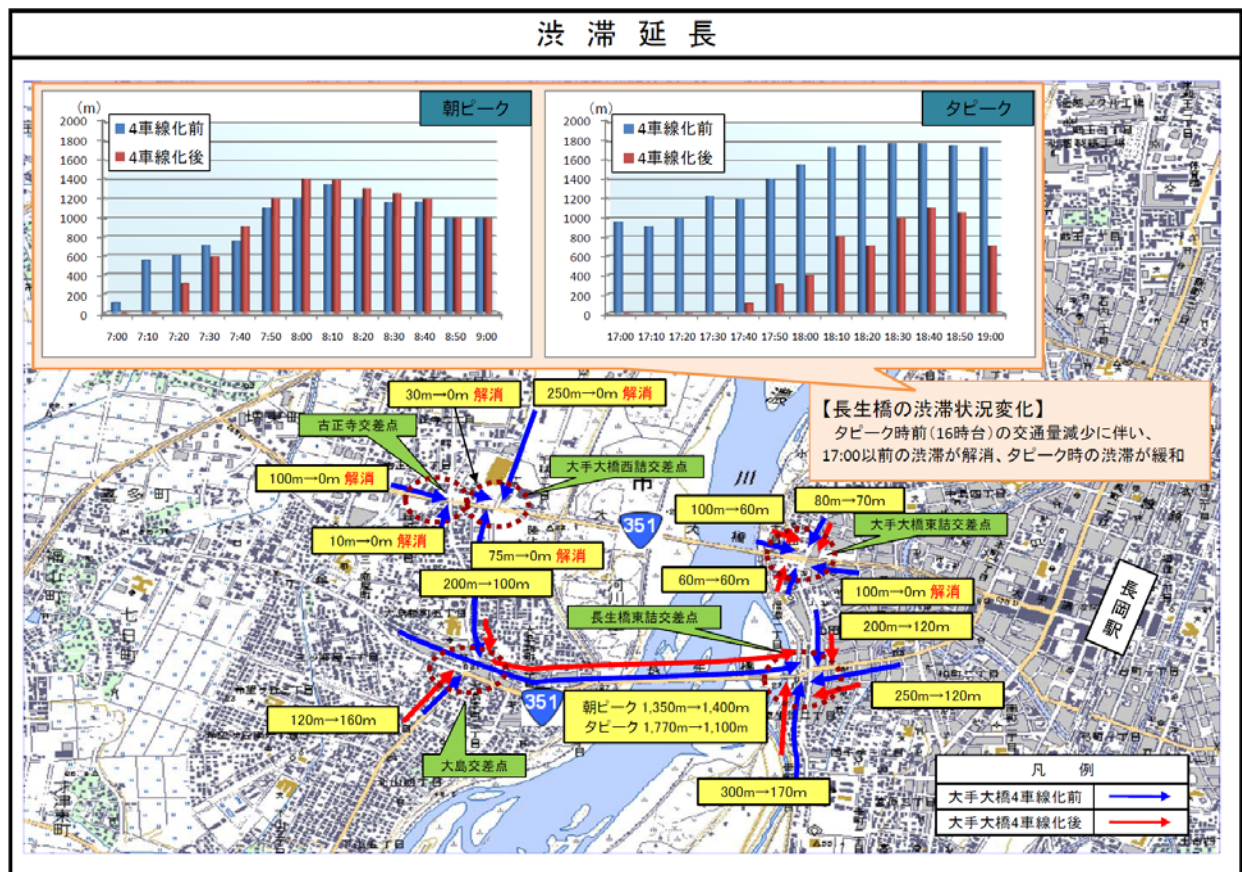
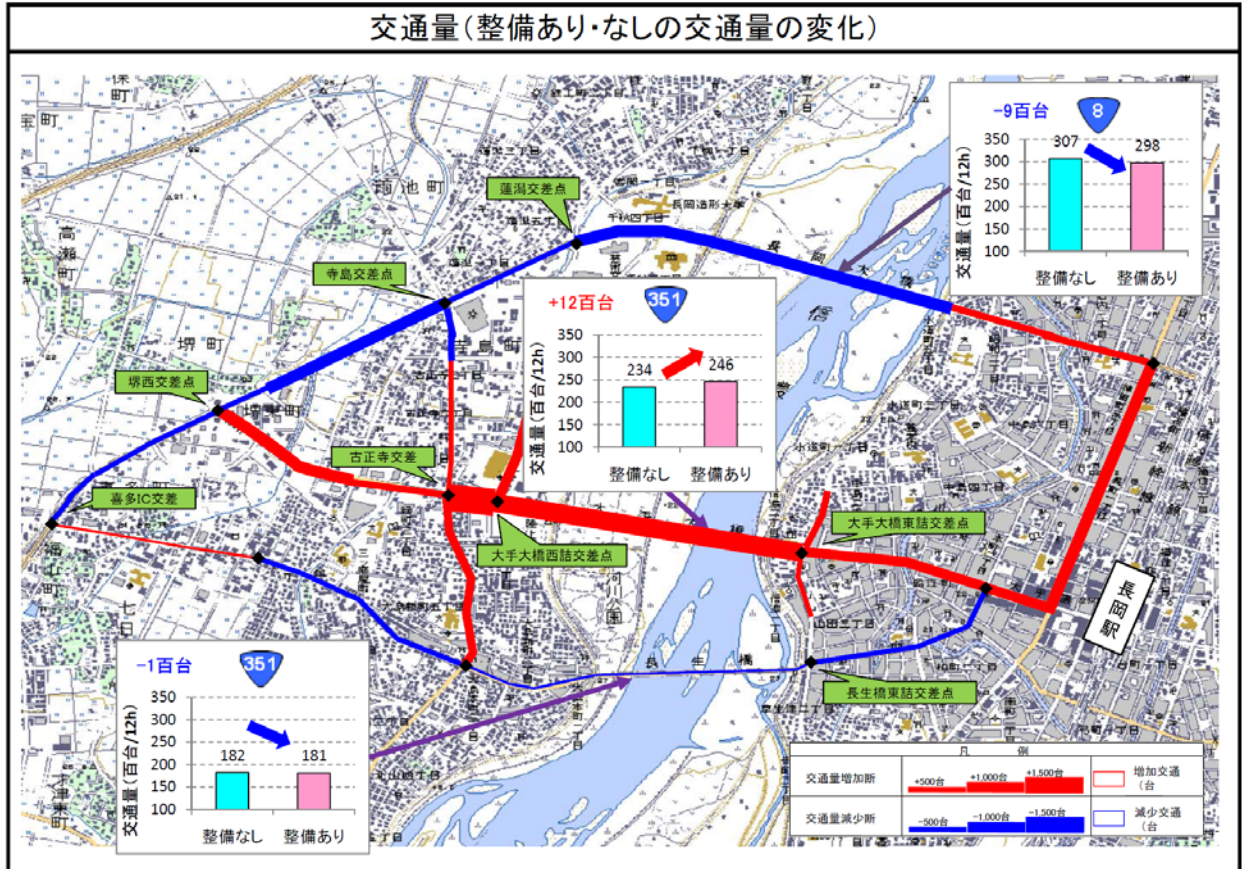
事後評価結果（平成 22 年度）一般国道 3 5 1 号大手通拡幅事業【評価シート】

● 事業の評価

費用対効果の分析	事業費	H20 再評価時 : 161 億円 実績 : 161 億円		事業期間	H20 再評価時 : 昭和 62 年～平成 21 年 実績 : 昭和 62 年～平成 21 年	
	費用便益比 (H20 再評価)	B/C 1.8	総費用 188 億円	総便益 346 億円	基準年 平成 20 年	
	費用便益比 (事後評価)	B/C 1.8	総費用 210 億円	総便益 368 億円	基準年 平成 22 年	
	事業費増額の理由	・特になし				
	事業遅延の理由	・特になし				
事業効果の発現状況	事業目的に対する事業効果の分析					
	<p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○所要時間の短縮 供用区間において所要時間が平均約 1.0 分短縮（古正寺～表町区間） 混雑時旅行速度 24.8 km/h（供用前）⇒ 29.2 km/h（供用後） 平均所要時間 6.8 分（供用前）⇒ 5.8 分（供用後） ○川西地区と川東地区を連絡する 3 つの幹線道路について （国道 8 号・大手通り・長生橋通り） 渋滞損失時間（供用前）：170.2 万人・時間/年 渋滞損失削減時間：27.7 万人・時間/年 （170.2 人・時間/年⇒142.5 万人・時間/年） ○沿道環境の改善 CO₂、NO₂、SPM の年間排出量が減少 CO₂ 排出量：573 t/年減少（3.1%減） NO₂ 排出量：414 kg/年減少（2.8%減） SPM 排出量：23 kg/年減少（2.9%減） 					
事業実施による環境等の変化	事業実施による環境の変化					
	<ul style="list-style-type: none"> ・大手通の 4 車線化により、国道 8 号ならびに長生橋通りの交通の転換が図られた（周辺ネットワークの渋滞緩和）。 					
対応方針	事業を巡る社会経済情勢等の変化					
	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区間周辺への郊外型の大型店舗の出店や長岡市役所の駅前への機能移転等に伴い、信濃川を渡河する断面交通量が年々増加することが予想される。 					
(案)	改善措置の必要性					
	<ul style="list-style-type: none"> ・特になし 					
(案)	同種事業の計画・調査のあり方や実施中の事業に反映すべき事項					
	<ul style="list-style-type: none"> ・特になし 					

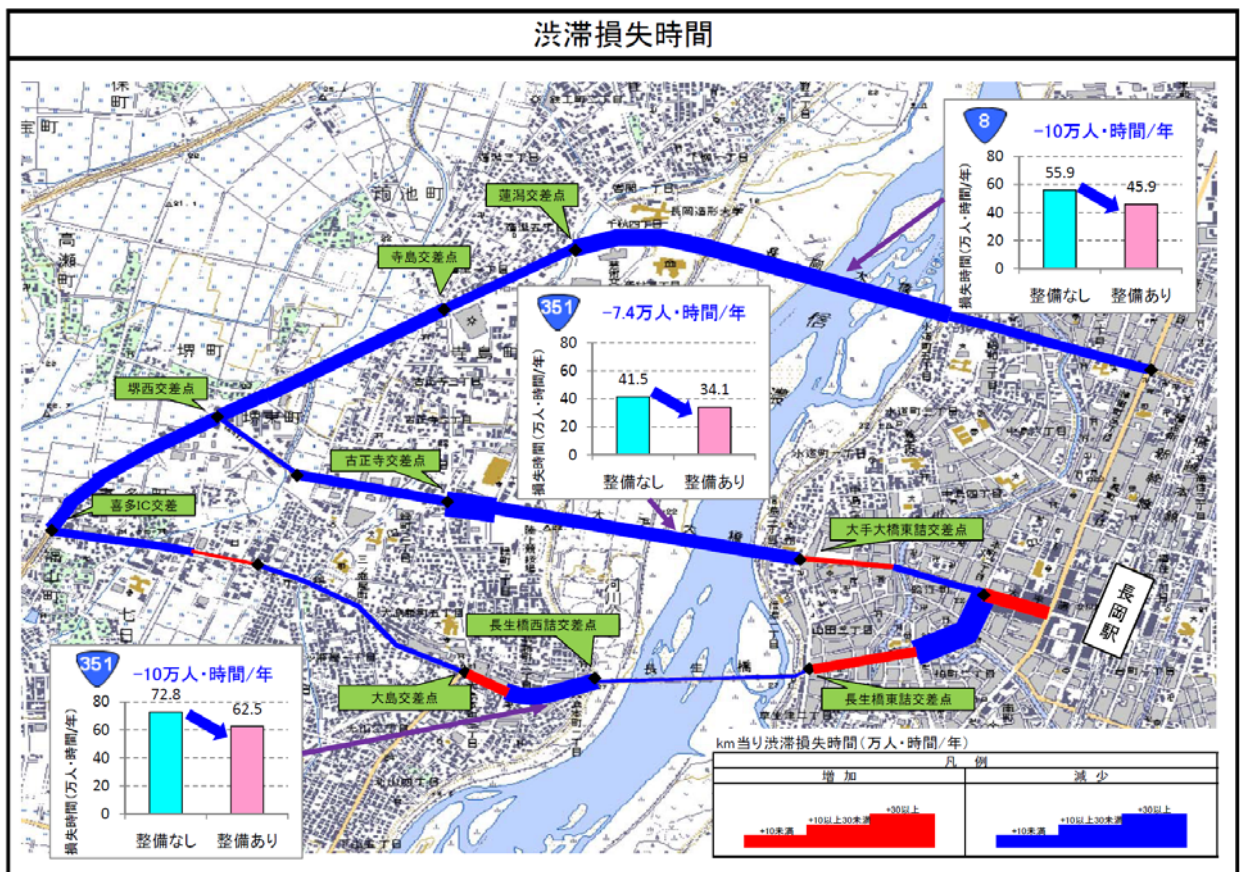
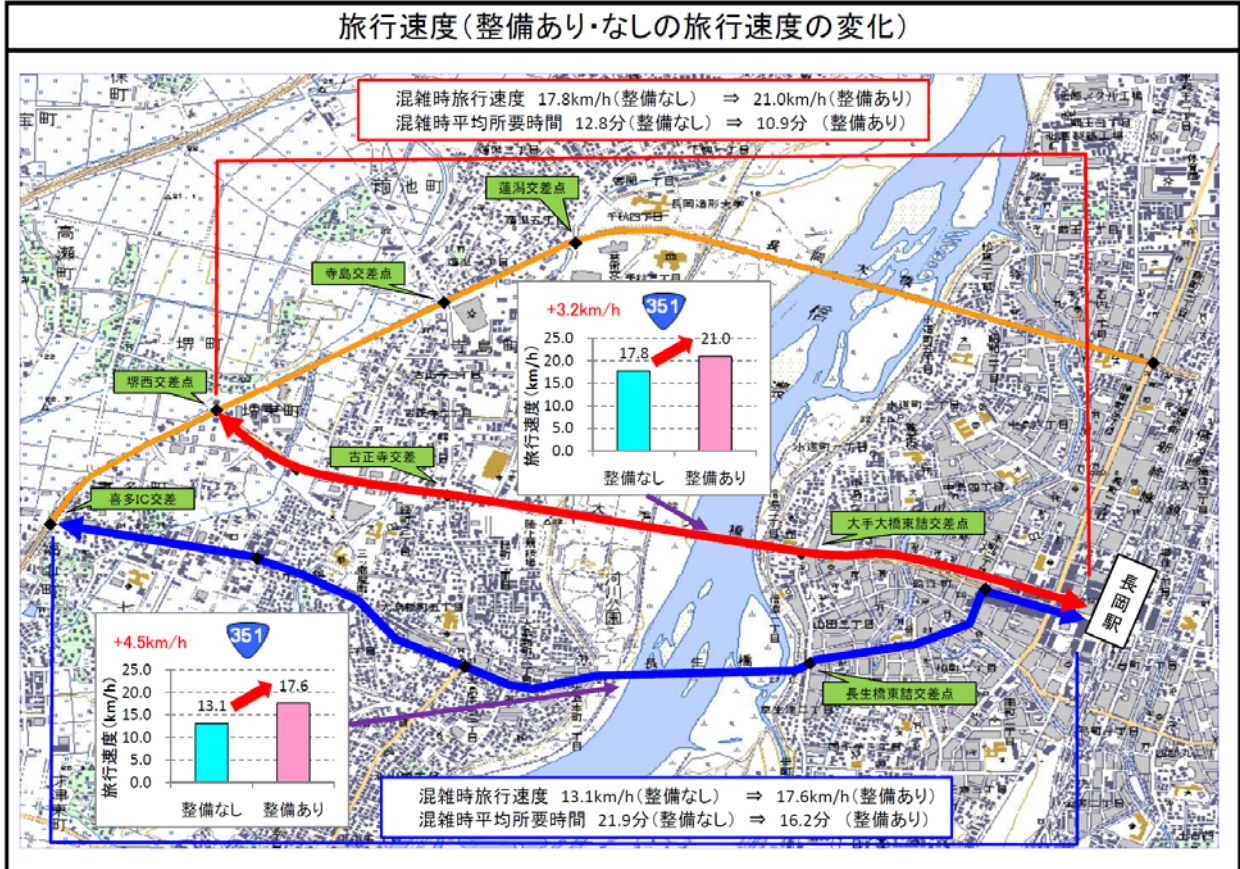
事後評価結果（平成 22 年度）一般国道 351 号大手通拡幅事業【評価シート】

● 事業効果説明資料（参考）



事後評価結果（平成 22 年度）一般国道 351 号大手通拡幅事業【評価シート】

● 事業効果説明資料（参考）



事後評価結果（平成 22 年度）一般国道 3 5 1 号大手通拡幅事業【評価シート】

様式 - 2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B P・その他の別
一般国道 3 5 1 号	大手通拡幅	L=3.60km	一般国道（改築）	現拡

計画交通量 （台/日）	車線数	事業主体
19,800	4	新潟県

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	157.17 億円	3.50 億円	160.67 億円
基準年における 現在価値（C）	208.45 億円	1.57 億円	210.01 億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 短縮便益	交通事故 減少便益	冬期便益	合計
基準年	平成22年度				
供用年	平成22年度				
単年便益 （初年便益）	17.56億円	0.37億円	0.13億円	-0.24億円	17.82億円
基準年における 現在価値（B）	362.75億円	7.76億円	2.78億円	-5.04億円	368.24億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.8
経済的純現在価値（事業全体）	158.23 億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.14%