

社会資本総合整備計画 社会資本整備総合交付金

平成30年02月01日

計画の名称	新潟駅の拠点性向上（交通拠点連携集中支援）												
計画の期間	平成30年度～令和04年度（5年間）								重点配分対象の該当	○			
交付対象	新潟市												
計画の目標	◇ 鉄道で分断されている南北市街地の一体的利用を促進する。 ◇ 公共交通の充実により交通の円滑化を図り、交流・連携を強化する。 ◇ 都市基盤整備を行い都市機能を強化することで、新潟駅の拠点性向上を図る。												
全体事業費（百万円）	合計（A+B+C+D）	19,224	A	19,224	B	0	C	0	D	0	効果促進事業費の割合C／（A+B+C+D）	0	%

番号	計画の成果目標（定量的指標）			
	定量的指標の定義及び算定式	定量的指標の現況値及び目標値		
		当初現況値 (H30当初)	中間目標値 (H32末)	最終目標値 (H34末)
1	① 踏切自動車交通遮断量を36,572台時/日（H30当初）から0台時/日（H34末）に減少させる。			
	① 踏切自動車交通遮断量 天神尾踏切と米山踏切における1日あたりの自動車交通量×踏切遮断時間（台時/日）	36572台時/日	台時/日	0台時/日
2	② 南北市街地を行き来する自動車交通量を11,800台/日（H30当初）から15,200台/日（H34末）に増加させるとともに、幹線道路を利用する割合を0%（H30当初）から78%（H34末）に向上させる。			
	②-1 南北市街地を行き来する自動車交通量 高架駅第一期開業時点で高架化が完了する区間における南北市街地を行き来する1日あたりの自動車交通量（台/日）	11800台/日	台/日	15200台/日
3	② 南北市街地を行き来する自動車交通量を11,800台/日（H30当初）から15,200台/日（H34末）に増加させるとともに、幹線道路を利用する割合を0%（H30当初）から78%（H34末）に向上させる。			
	②-2 幹線道路を利用する割合 上記の自動車交通量のうち、新潟鳥屋野線を利用する割合（%）	0%	%	78%

備考等	個別施設計画を含む	—	国土強靱化を含む	—	定住自立圏を含む	—	連携中枢都市圏を含む	○
新潟広域都市圏ビジョンに基づき実施される要素事業：A01-001（4-A1-1）								

A 基幹事業

基幹事業（大）	番号	事業 種別	地域 種別	交付 対象	直接 間接	事業者	種別1	種別2	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)	市区町村名/ 港湾・地区名	事業実施期間（年度）					全体事業費 (百万円)	費用 便益比	個別施設計画 策定状況	
												H30	H31	R02	R03	R04				
		一体的に実施することにより期待される効果																		
		備考																		
道路事業	A01-001	街路	一般	新潟市	直接	新潟市	S街路	改築	JR信越本線等	連続立体交差事業 L=2.5km	新潟市	■	■	■	■	■	19,224	1.03	—	
		国債設定期間 H30～H34																		
											小計						19,224			
											合計						19,224			

交付金の執行状況

(単位：百万円)

	H30				
配分額 (a)	1,652				
計画別流用増△減額 (b)	0				
交付額 (c=a+b)	1,652				
前年度からの繰越額 (d)	0				
支払済額 (e)	752				
翌年度繰越額 (f)	900				
うち未契約繰越額 (g)	0				
不用額 (h = c+d-e-f)	0				
未契約繰越率+不用率 (i = (g+h)/(c+d))%	0				
未契約繰越率+不用率が10%を超えている場合その理由					