

事業の概要	事業の目的	B/C (費用対効果)
事業区間：新潟市江南区割野～南区上塩俵 延長：L=約8.3km 種級区分：第3種第2級（設計速度60km/h） 計画交通量：約14,600台/日 事業費：約345億円 事業期間：令和8年度～	新潟中央環状線は、本市が目指す多核連携型の都市構造を構築するための幹線道路ネットワーク「地域拠点連携軸」の一つに位置付けられ、北区を起点に西蒲区に至る延長約45kmの幹線道路であり、沿線の工業団地と国際拠点港湾である新潟東港を結び新たな物流軸として期待されている。 ⇒国道8号、49号などの周辺広域道路の渋滞緩和や、災害に強い道路ネットワーク構築を目的として、当該区間の整備を行う。	1.5

計画図、イメージ画像等

事業の必要性

- 各物流拠点を結ぶ幹線道路は慢性的に渋滞が発生している。新潟中央環状線の整備により、主要渋滞箇所の渋滞緩和が見込まれる。
- 新潟中央環状線沿線には工業団地が複数立地しており、本事業の実施により、主要渋滞箇所を含む渋滞の解消や、道路ネットワークの強化が見込まれることで、沿線企業の円滑な物流、経済活動の支援、新たな工業団地の造成、企業誘致等への寄与が期待される。
- 国際拠点港湾である新潟東港は、「新潟港港湾計画」において、令和15年度までに現在のコンテナ取扱量を1.8倍とする見込みである。トライアル費用支援補助制度を新設し、新潟東港の利用拡大を図る支援を開始したり、さらには外資コンテナターミナルの拡張や大型船着岸のため南ふ頭地区の岸壁を強化することにより機能強化を図るなど、物流量増加に向けた準備に取り組んでいる。
- 平成23年7月に発生した新潟・福島豪雨の際には、新潟市南区と秋葉区を跨いで信濃川にかかる大郷橋（もぐり橋）において、長時間、橋面が水面下に没し通行不能となり、大幅な迂回を強いられたことで物流や緊急車両等の走行に支障をきたした。災害に強い道路ネットワークを構築する観点から、代替路線の早期整備が急務である。

➡ 新潟中央環状線沿線の工業団地と国際拠点港湾である新潟東港の双方において、物流量の増加に向けた整備が進められており、また主要渋滞箇所の渋滞緩和や災害時の代替路線として早期整備が必要である。

位置図・写真



平面図



【評価】

妥当