

国道253号 八箇峠道路

再評価資料

平成21年10月
北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
1) 事業の目的	1
2) 事業の概要	2
2. 現在に至る経緯等	3
1) 事業の経緯	3
2) 事業の進捗状況	3
3) 計画見直しの概要	4
3. 事業の必要性・効果	5
1) 客観的評価指標	5
4. 当該道路の役割・効果	8
1) 3便益に係る整備効果	8
① 走行時間短縮	8
② 交通事故件数の減少	10
2) 3便益による費用対効果	11
3) その他の効果	12
① 特産品の物流効率化・産業活性化を支援	12
② 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消	13
③ 主要な観光地へのアクセス向上	14
④ 三次医療施設へのアクセス向上	15
⑤ 事前通行規制区間、冬期交通障害区間を解消	17
⑥ 六日町バイパスと一体的に整備	19
5. 費用対効果	20
6. 事業進捗の見込み	21
7. コスト縮減や代替案の可能性	21
8. 対応方針（原案）	22

1. 事業の概要

1) 事業の目的

当事業は、地域高規格道路「上越魚沼地域振興快速道路」の一部を構成し、

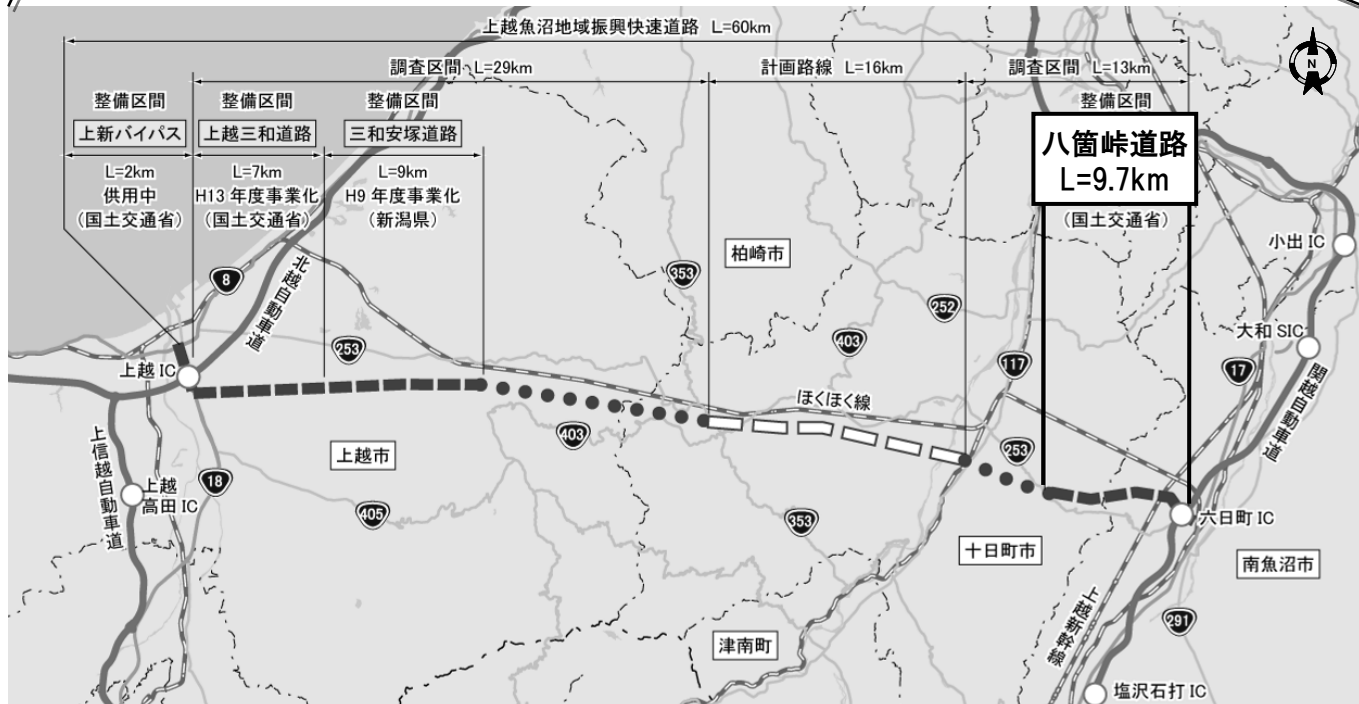
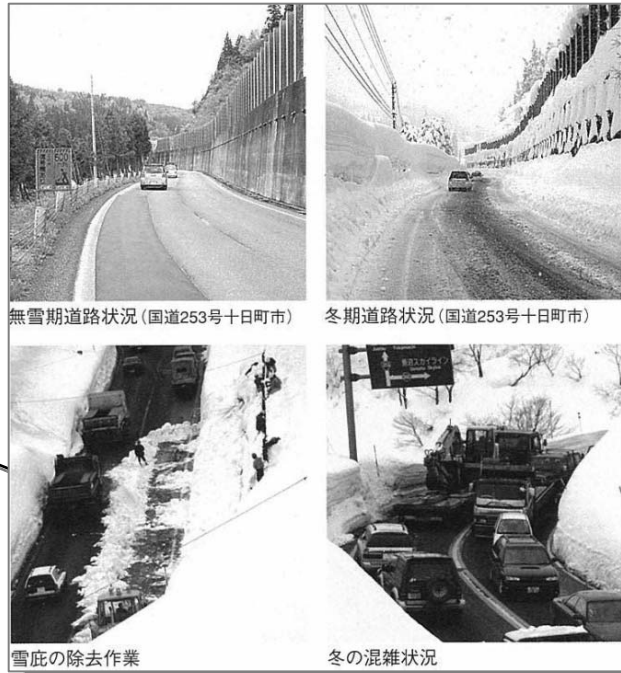
- 通行規制区間や交通の難所である「八箇峠」の交通障害の解消
- 十日町生活圈・南魚沼生活圈の地域の活性化の支援・一体的な圏域形成
- 地域の発展 など

を目的とし、国道253号の新潟県とおかまち十日町市八箇はっか～南魚沼市余川間延長L=9.7kmにおいて直轄権限代行により改築事業を行うものである。

【位置図】



【現況写真】



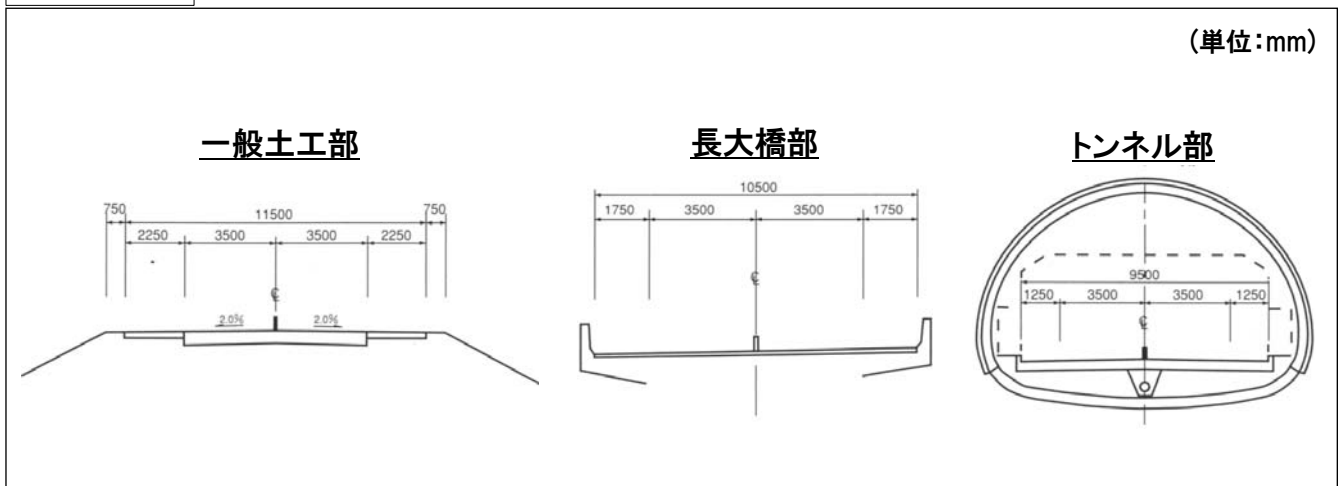
2) 事業の概要

- 事業名：国道253号 八箇峠道路
- 起終点：(起)新潟県十日町市八箇とおかまち はつか
(終)新潟県南魚沼市余川みなみうおぬま よかわ
- 延長：9.7km
- 都市計画決定：－
- 事業化：平成12年度
- 工事着手：平成12年度
- 用地着手：平成13年度
- 全体事業費：約440億円
- 平成21年度末までの投資額(予定)：約179億円(進捗率約41%)

【路線図】



【横断図】



2. 現在に至る経緯等

1) 事業の経緯

年 度	主な経緯
平成6年度	上越魚沼地域振興快速道路（約60km）計画路線決定
平成8年度	十日町市～六日町（現 南魚沼市）間（約13km）調査区間指定
平成9年度	八箇峠道路（約10km）整備区間指定
平成12年度	事業化・工事着手
平成13年度	用地買収着手
平成17年度	計画見直し（4車線から2車線へ変更、トンネル延長の縮小など）

2) 事業の進捗状況

平成21年度末予定

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	440億円	179.27億円	40.7%	260.73億円
うち用地費・補償費	44.7億円	28.33億円	63.4%	16.73億円

○用地買収進捗状況

- ・八箇IC～関越自動車道交差点付近は用地買収済み。
- ・関越自動車道交差点付近～終点は用地未買収。



工事進捗状況



完成している橋梁下部



工事が進む八箇峠トンネル(仮称)

3) 計画見直しの概要

○経過

- ・当初計画では非常に脆弱な地層である西山層を通過する延長約5kmの長大トンネルを含むため、コストの増大、工期の長期化等の課題が判明。
- ・平成15年5月の「地域高規格道路の構造要件の見直し」により、構造要件が緩和され、柔軟なルート、構造の選択が可能な状況となった。
- ・以上を踏まえ、平成15年度から計画見直しの検討を始め平成17年度に見直し内容を決定した。
- ・見直しにあたっては、学識経験者等で構成する「八箇峠道路技術検討委員会」で検討を進めるとともにPIを実施し、地域住民、道路ユーザー等からの意見の反映を行った。

○主な内容

①一部ルートの変更

非常に脆弱な地層である西山層を土工部とし、トンネル延長を縮小

②4車線から2車線へ変更（将来交通需要推計の見直し）

③八箇IC（仮称）位置の変更

新たに確認された大規模地すべりをさけるため、南魚沼市側寄りに位置を変更

④野田IC（仮称）の追加

地域の利便性を向上させるため、県道欠之上五日町線と接続する野田ICを追加

項目	見直し前の計画	見直し後の計画
延長	9.7km	9.7km
道路規格	第1種第3級	第1種第3級
設計速度	80km/h	80km/h
車線数	4車線	2車線
幅員構成	一般部 22.0m 橋梁部 20.5m トンネル部 8.5m×2	一般部 11.5m 橋梁部 10.5m トンネル部 9.5m
縦断勾配	4%	5%
ICの設置	3箇所	4箇所
トンネル延長	約5km	約3km

○概要図



3. 事業の必要性・効果

1) 客観的評価指標

○ 残事業を進め、当該事業を完成することで得られる整備効果を、客観的評価指標から項目を抽出し整理する。

【国道（二次改築）】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	(1) 事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている。
------	------------	-----------------

●事業の効果や必要性を評価するための指標

I. 活力	(1) 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される
		□ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する
		■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる
		□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる
	(2) 物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
		■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する
	(3) 都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である
		□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する
		□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		□ 中心市街地内で行う事業である
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である
		□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する
		□ 対象区域が現在連絡道路がない住宅宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となる
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	□ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり
		■ 地域高規格道路の位置づけあり
		□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合に限る）
		■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する
□ 現道等における交通不能区間を解消する		
■ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
(5) 個性ある地域の形成	■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	□ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
	□ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
	■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
	□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	

II. 暮らし	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する
	(3) 安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
III. 安全	(1) 安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される
	(2) 災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <input type="checkbox"/> 並行する交通ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される <input checked="" type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する
IV. 環境	(1) 地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
	(2) 生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される
V. その他	(1) 他のプロジェクトとの関係	<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている
	(2) その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる

※○印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

□印の指標については定性的または定量的な記述により効果の有無を確認する。

※●、■は該当する指標を示す。

○再評価実施時点における評価指標該当項目

前提条件

(1) 事業の効率性

B/C=1.4 (事業全体の3便益による費用便益比)

B/C=2.5 (残事業費に対する3便益による費用便益比)

I. 活 力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・費用便益分析対象エリアの渋滞損失時間の削減率=約3%
(整備なし 約942.6万人・時間/年 → 整備あり 約918.5万人時間/年)
- ・新幹線停車駅であるJR越後湯沢駅、浦佐駅へのアクセス向上が見込まれる。
(十日町市~JR越後湯沢駅間 整備なし 40.5分 → 整備あり34.7分 約6分短縮)
(十日町市~JR浦佐駅間 整備なし 33.5分 → 整備あり27.7分 約6分短縮)

(2) 物流効率化支援

- ・重要港である直江津港へのアクセス向上が見込まれる。
(南魚沼市~直江津港間 整備なし 67.4分 → 整備あり61.7分 約6分短縮)
- ・十日町市、南魚沼市の特産品の物流効率化・産業活性化を支援する。

(4) 国土・地域ネットワークの構築

- ・地域高規格道路「上越魚沼地域振興快速道路」の一部区間を形成し、広域幹線ネットワークの更なる強化、信頼性の向上が期待できる。
- ・隣接する日常活動圏中心都市間(南魚沼市、十日町市)を最短時間で連絡する路線を構成する。
(十日町市~南魚沼市間 整備なし 23.8分 → 整備あり18.0分 約6分短縮)
- ・現国道区間は、線形の悪い隘路区間であり、八箇峠道路整備により大型車の走行性、安全性の向上が期待される。
- ・主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。
(当間高原~六日町IC間 整備なし 29.2分→整備あり 23.7分 約6分短縮)

II. 暮らし

(3) 安全で安心できる暮らしの確保

- ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。
(十日町市~魚沼基幹病院(予定地)間 整備なし 37.2分 → 整備あり 31.4分 約6分短縮)

III. 安 全

(2) 災害への備え

- ・緊急輸送道路ネットワークとしての更なる強化、信頼性の向上が期待される。
- ・事前通行規制区間2区間の解消が見込まれ、交通の信頼性向上が期待される。

IV. 環 境

(1) 地球環境の保全

- ・費用便益分析対象エリアのCO₂排出量の削減量=15,442t-CO₂/年
(整備なし 1,950,631t-CO₂/年 → 整備あり 1,935,189t-CO₂/年)

(2) 生活環境の改善・保全

- ・現道におけるNO₂排出削減率=71%
(整備なし 31.8t-NO_x/年 → 整備あり 9.2t-NO_x/年)
- ・現道路におけるSPM排出削減率=71%
(整備なし 3.1t-SPM/年 → 整備あり 0.9t-SPM/年)

V. その他

(1) 他のプロジェクトとの関係

- ・国道17号六日町バイパスと一体的に整備する必要がある。

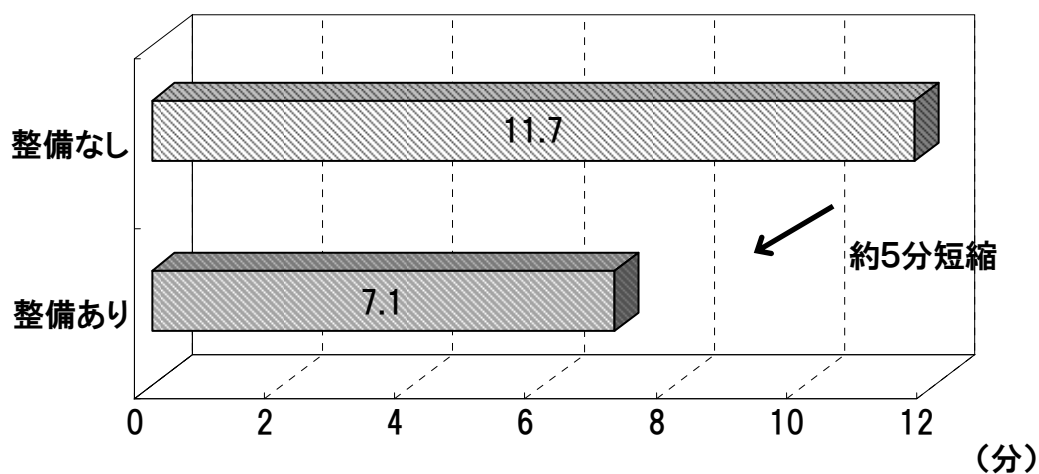
4. 当該道路の役割・効果

1) 3便益に係る整備効果（現道区間 H42推計値）



① 走行時間の短縮

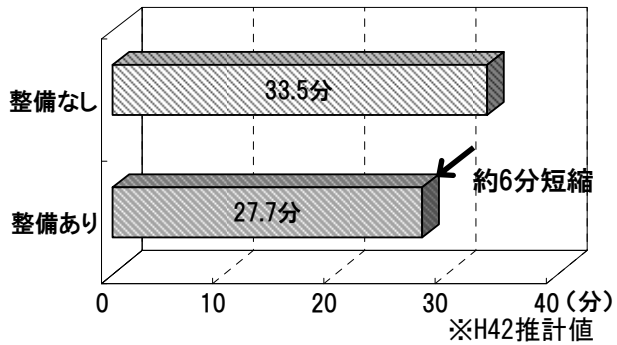
○ 八箇峠道路の整備により円滑な走行環境が確保され、走行時間が約5分短縮する。



※走行時間算定経路
 整備なし：国道253号現道
 整備あり：八箇峠道路
 ※H42推計値

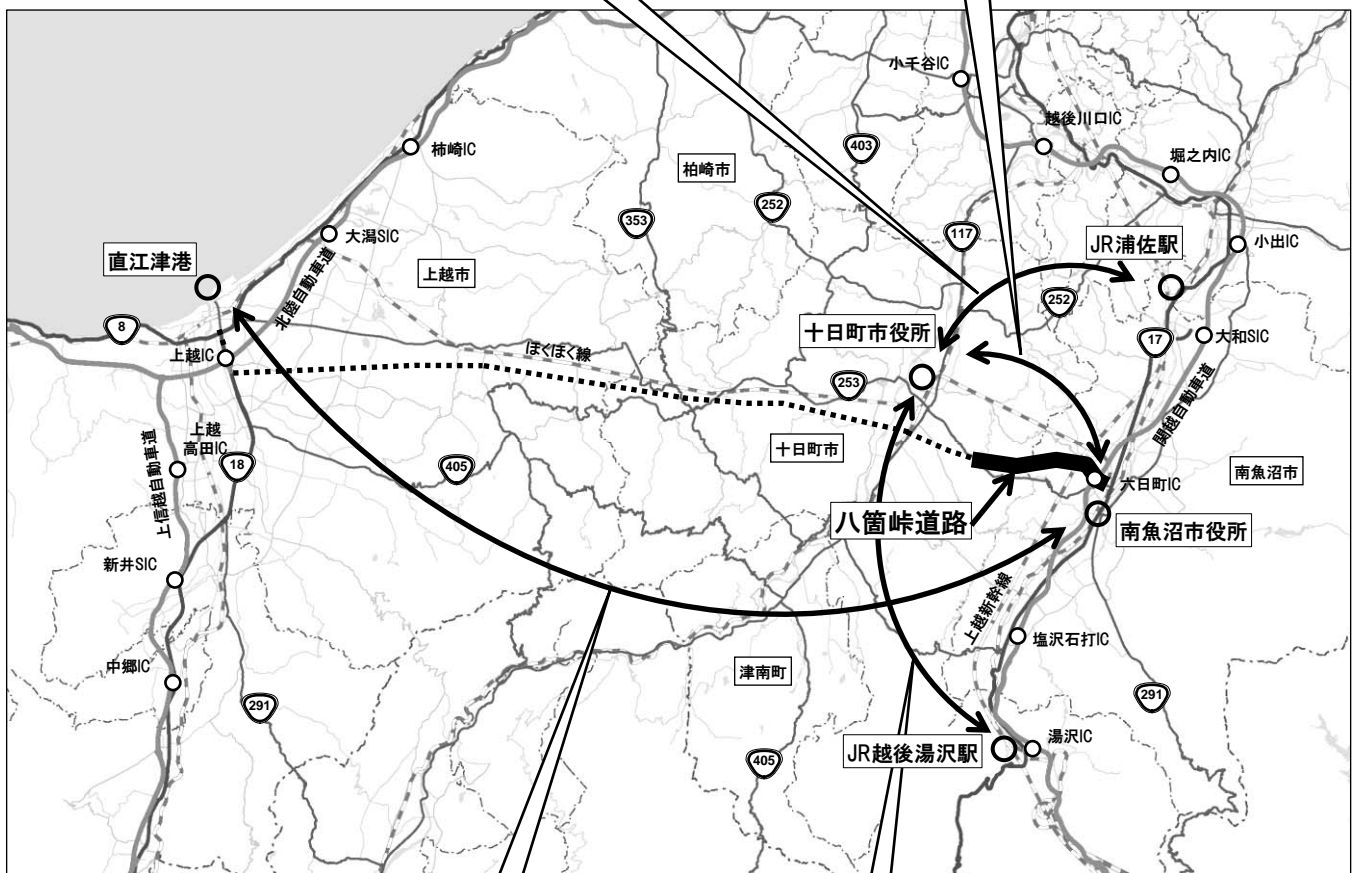
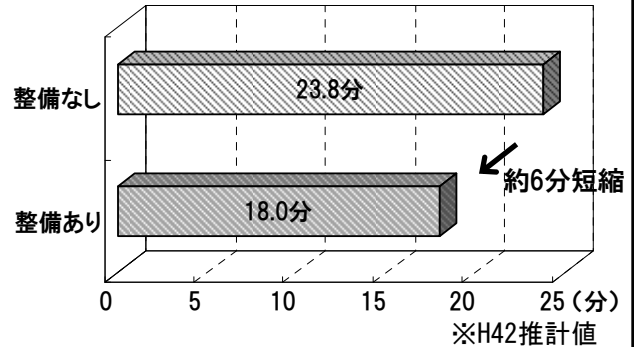
**JR浦佐駅(新幹線停車駅)
へのアクセス性向上**

【十日町市役所～JR浦佐駅間の時間短縮効果】



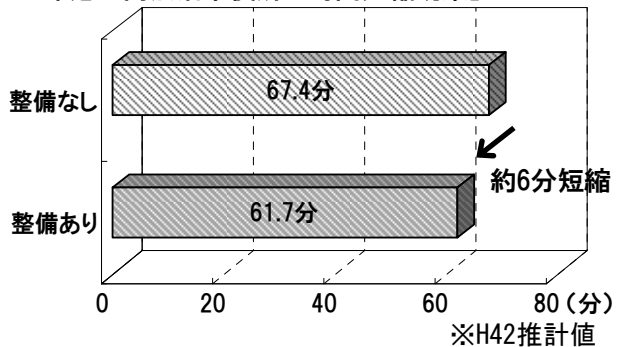
**日常活動圏中心都市
へのアクセス性向上**

【十日町市役所～南魚沼市役所間の時間短縮効果】



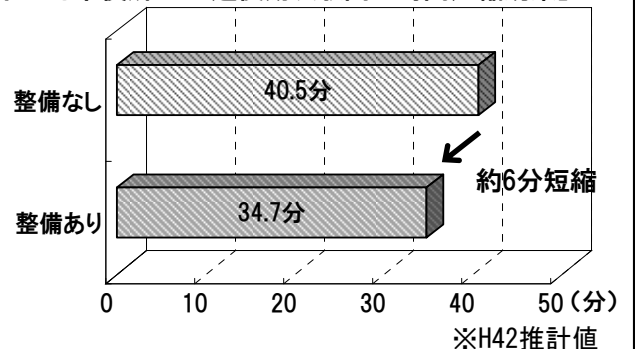
**直江津港(重要港湾)
へのアクセス性向上**

【直江津港～南魚沼市役所の時間短縮効果】



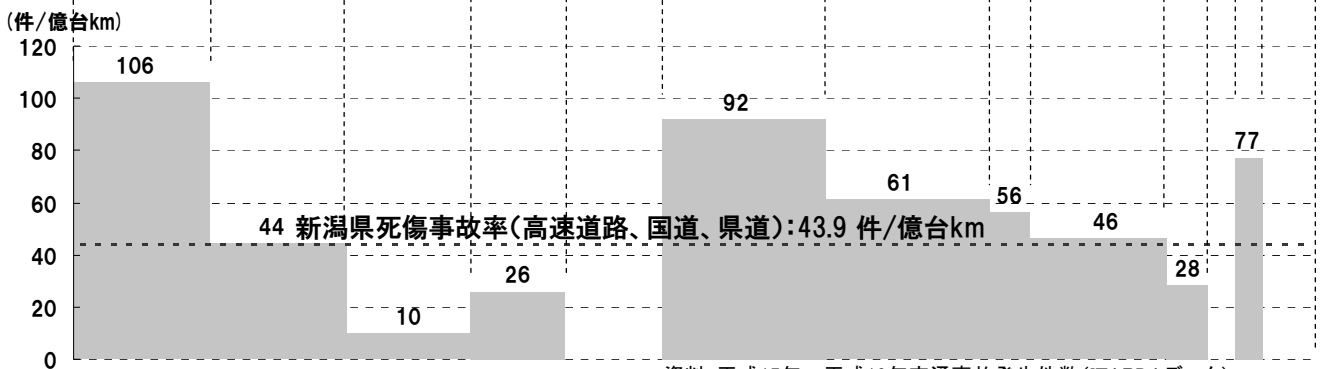
**JR越後湯沢駅(新幹線停車駅)
へのアクセス性向上**

【十日町市役所～JR越後湯沢駅間の時間短縮効果】



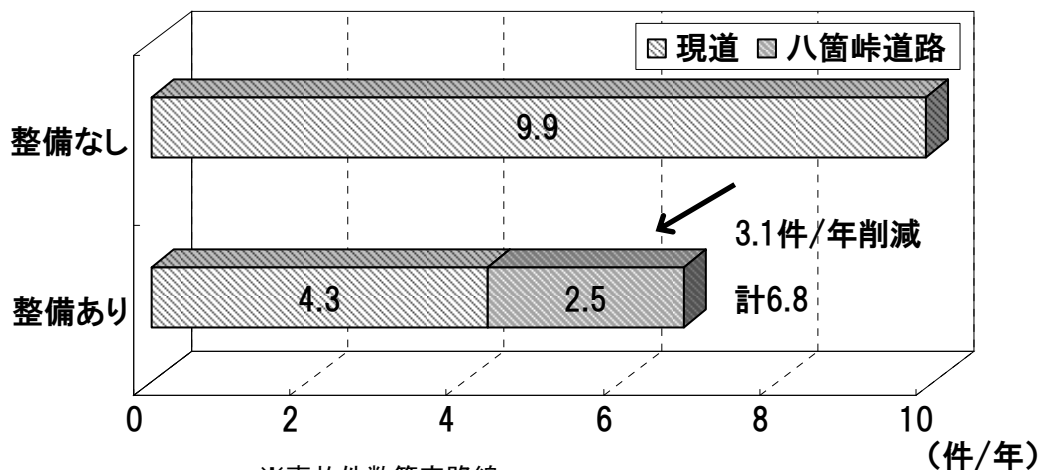
②交通事故件数の減少

○八箇峠道路の整備により安全な走行環境が確保され、現道区間の事故件数が年間約3割削減される。



資料：平成15年～平成19年交通事故発生件数(ITARDAデータ)
 交通量は平成17年道路交通センサス値を用い死傷事故率を算出。
 新潟県全道路死傷事故率：平成19年度達成度報告書

区間毎の死傷事故率(平成15年～平成19年)



※事故件数算定路線

整備なし：国道253号現道

整備あり：国道253号現道＋八箇峠道路

※H42推計値

2) 3 便益による費用対効果

- ・ 基準年における費用及び便益の現在価値
 現在価値算出のための割引率：4%
 基準年次：平成21年度
 検討年数：50年

<費用>

基準年における現在価値		事業費	維持管理費
事業全体	442億円	413億円	29億円
残事業	252億円	223億円	29億円

<3 便益>

基準年における現在価値		走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益
事業全体	626億円	425億円	167億円	34億円
残事業	626億円	425億円	167億円	34億円

<3 便益による費用便益比>

費用便益比 B/C	
事業全体	626億円/442億円=1.4
残事業	626億円/252億円=2.5

- 注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。
 2. 費用及び便益額の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

3) その他の効果

①特産品の物流効率化・産業効率化を支援

- 十日町市の特産品は「えのきたけ」、南魚沼市の特産品は「まいたけ」となっており、全国生産量の10%、25%を占め、全国的にも主要な生産地となっている。
- キノコセンターは、高速道路ICへのアクセス路である国道253号付近に集中している。
- 八箇峠道路の整備により、上記特産品の物流効率化・産業活性化を支援する。

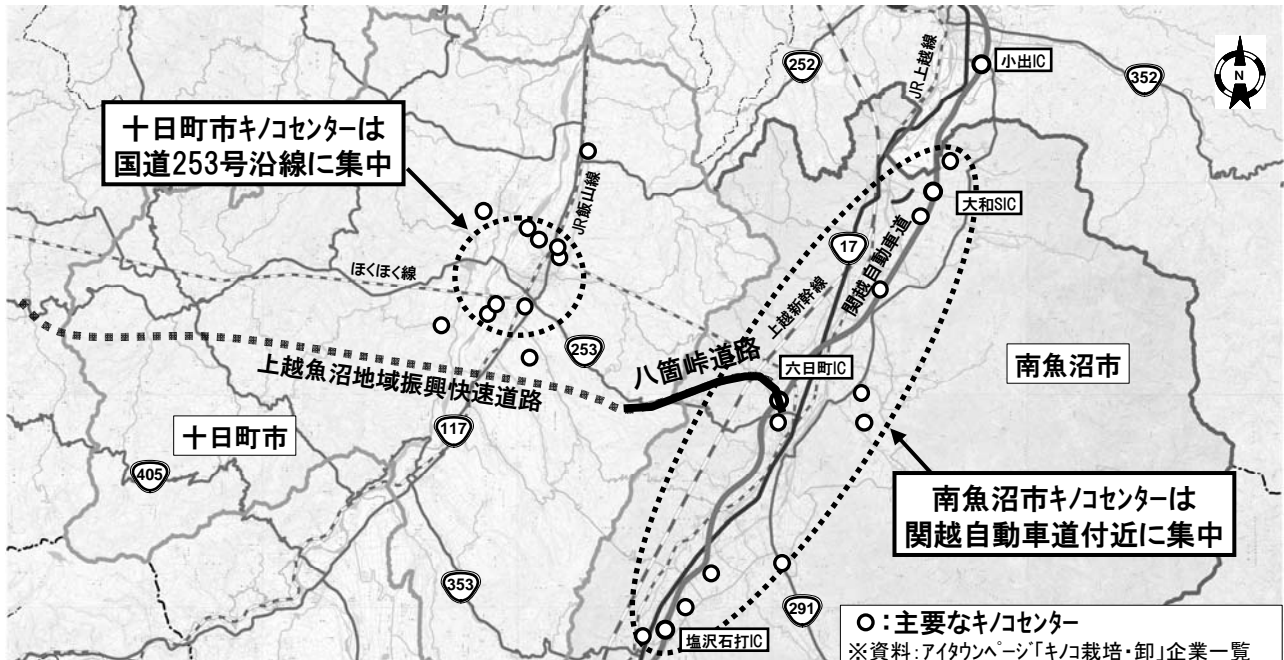
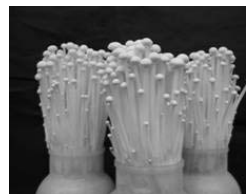
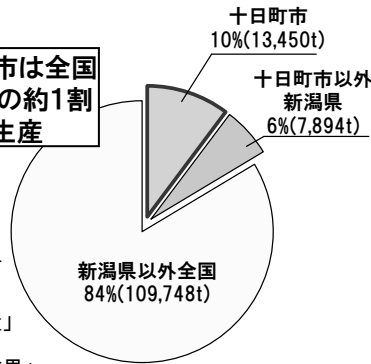


図 南魚沼市・十日町市特産品主要工場位置図

十日町市特産品【えのきたけ】



十日町市は全国生産量の約1割を生産



図えのきたけ全国生産量(H20)

資料: JA十日町資料
林野庁「特用林産物の生産量」
新潟県農林水産部
「特用林産物需給動態調査結果」

南魚沼市特産品【まいたけ】



南魚沼市は全国生産量の約3割を生産

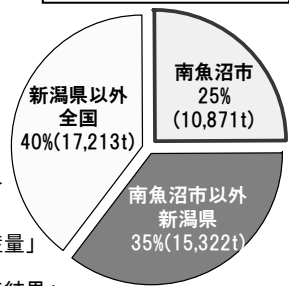
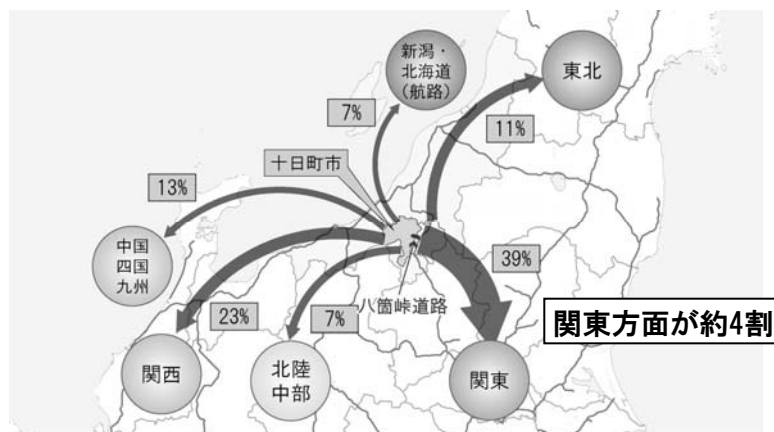


図 まいたけ全国生産量(H20)

資料: JA魚沼みなみ資料
林野庁「特用林産物の生産量」
新潟県農林水産部
「特用林産物需給動態調査結果」



資料: JA十日町資料

図 十日町市特産品出荷方面割合



図 冬期の通行止め状況

②現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消

- 八箇峠道路に対応する現道区間は、線形の悪い隘路区間であり、大型車のすれ違いが困難な状況となっている。
- 特に冬期間は堆雪により幅員が狭められ冬期の車両すれ違いが困難となっている。
- 八箇峠道路整備により、大型車の走行性、安全性の向上が期待される。

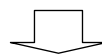


図 八箇峠道路に対する現道区間の道路幾何構造



交通の難所である「八箇峠」の交通障害を回避

縦断勾配が8%以上の区間延長が
2.4km(最大縦断勾配8.9%)



八箇峠道路の縦断勾配は5%以下

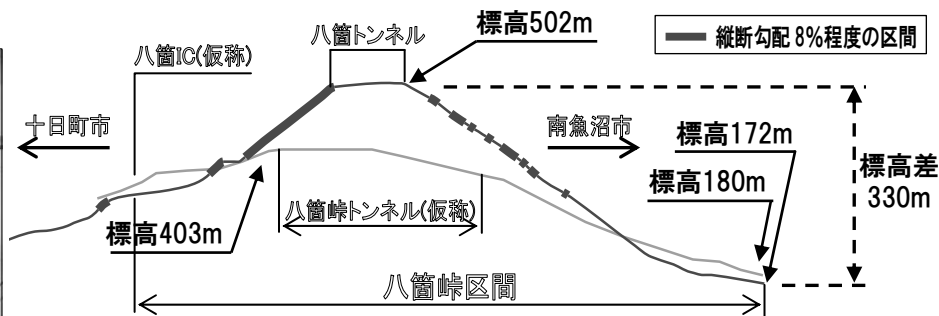


図 八箇峠道路縦断図

③主要な観光地へのアクセス向上

- 十日町市、南魚沼市は「大地の芸術祭」や「十日町雪まつり」、「六日町温泉」などの観光資源に恵まれている。
- 八箇峠道路の整備により、十日町市・南魚沼市を訪れる観光客の利便性向上に寄与し、観光客数の増加や、地域の活性化が期待される。

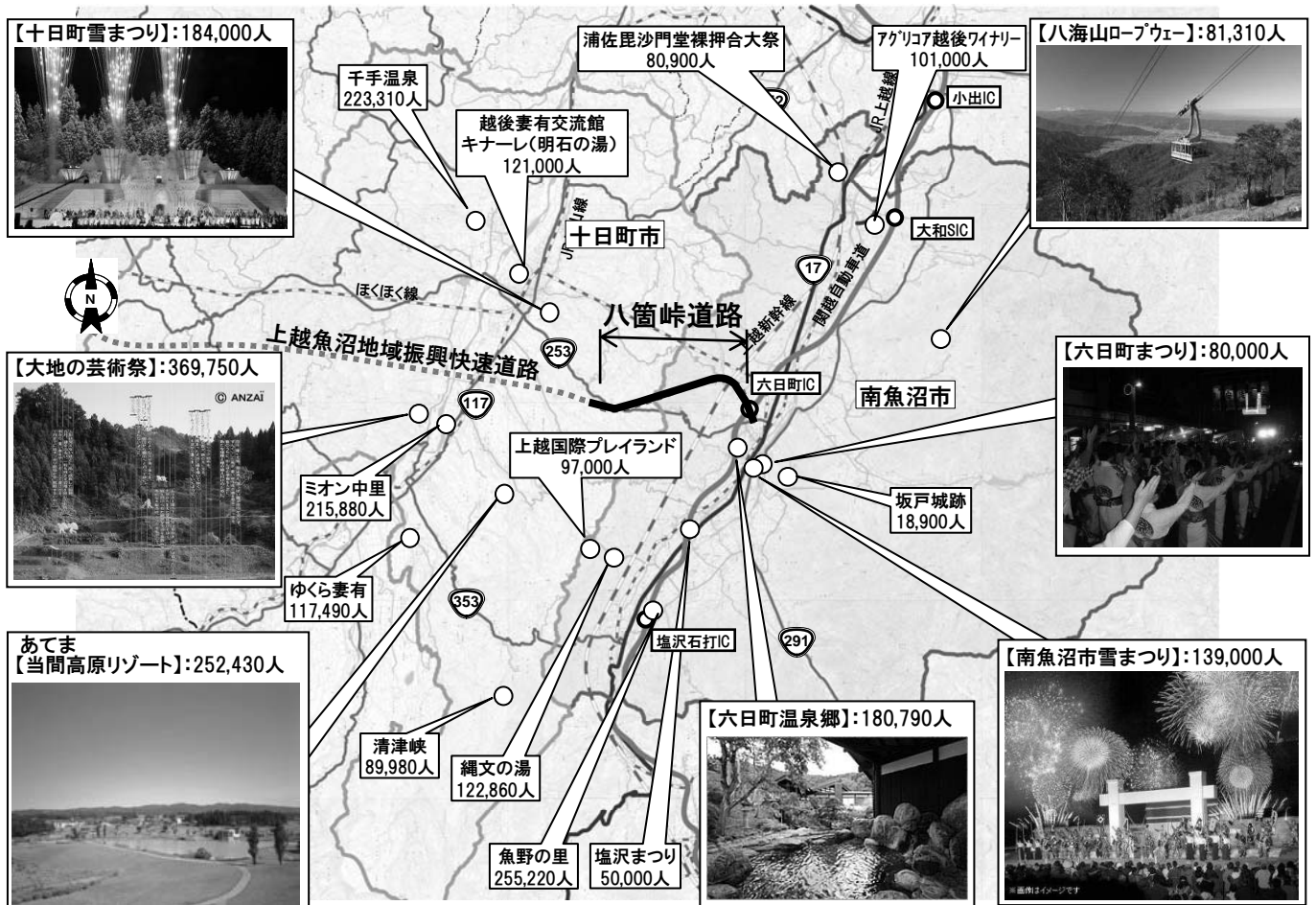


図 十日町市・南魚沼市の主要観光地

※年間入込数が5万人以上の主要観光地(資料:『平成19年度 新潟県観光動態の概要』)

上図以外の観光施設:・南魚沼市スキー場:1,253,170人 ・十日町市スキー場:51,040人

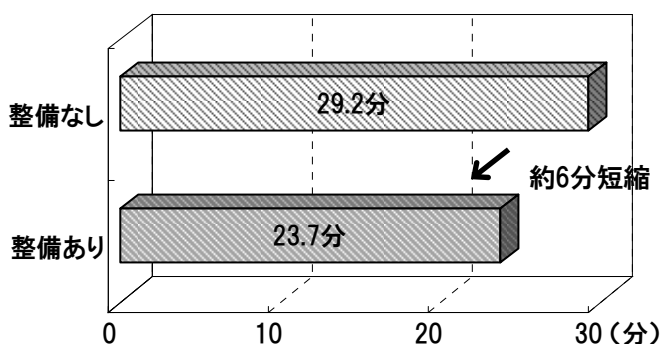
※「大地の芸術祭」は3年に1回の開催であるため、『平成18年度 新潟県観光動態の概要』を用いた

※「坂戸城跡」は南魚沼市より聞き取り、「越後妻有交流館キナーレ(明石の湯)」はキナーレより聞き取り

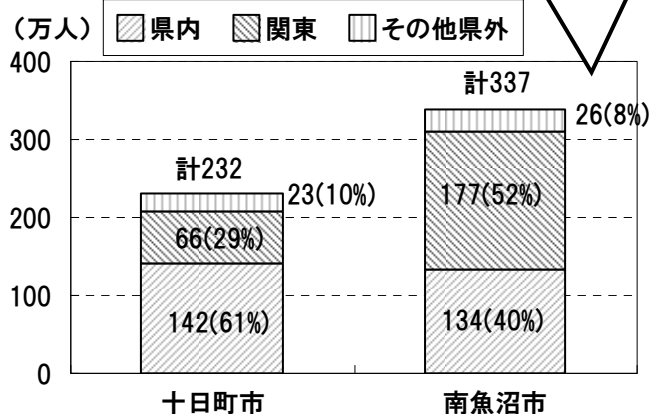
高速道路に近い南魚沼市の観光客数が多く、当該道路整備により十日町市の客数の増加が更に期待される。

観光地へのアクセス性向上

あてま
【当間高原～六日町ICの時間短縮効果】



【出発地別観光客入込数】

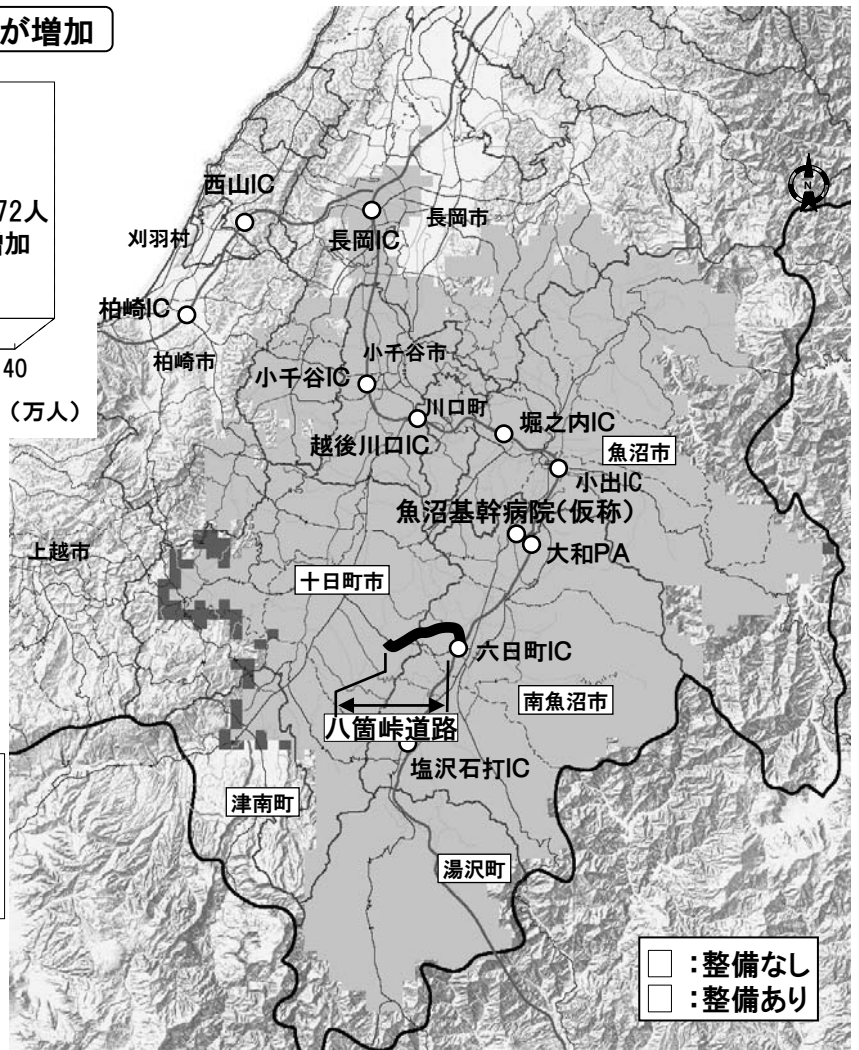
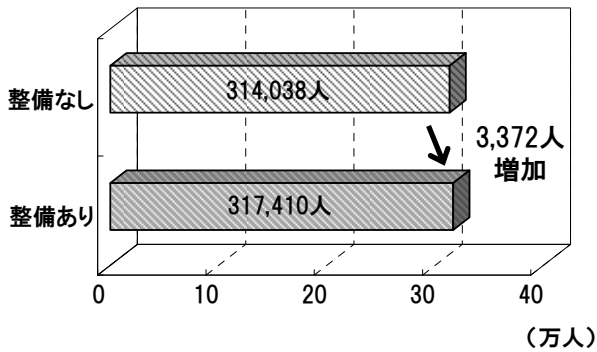


資料:『平成19年度 新潟県観光動態の概要』

④三次医療施設へのアクセス向上

- 魚沼地域五市町村の三次医療施設となる魚沼基幹病院が南魚沼市内で計画されている。
※ 魚沼地域五市町:魚沼市、南魚沼市、湯沢町、十日町市、津南町
- 八箇峠道路の整備により、魚沼基幹病院へのアクセス性が向上し、救急救命センター60分圏域カバー人口は約3,372人増加する。
- 病院アクセス向上により、一刻を争う救急患者の救命を支援。(多量出血時死亡率12%改善)

魚沼基幹病院60分圏域のカバー人口が増加



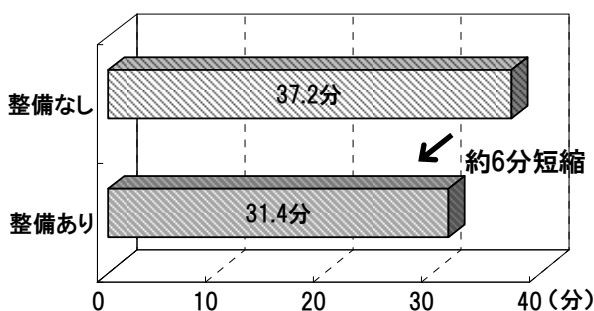
※魚沼基幹病院(仮称): 第三次救急医療機関のない南魚沼地域では医療高度化のため、新潟県や魚沼市・南魚沼市等により、現在 南魚沼市に基幹病院の整備が進められている。平成27年6月開院予定。

出典: 「魚沼基幹病院(仮称)基本計画(素案)平成21年6月」

図. 八箇峠道路の整備による三次医療施設への60分圏域

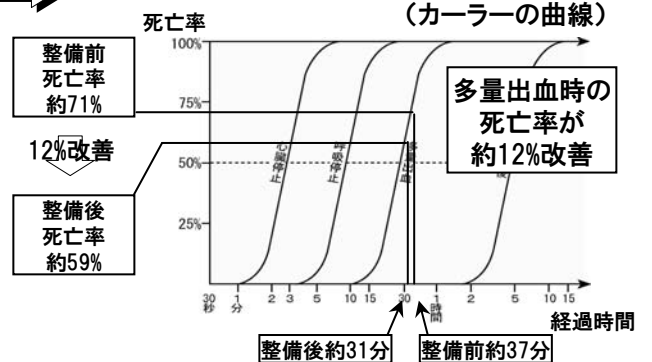
魚沼基幹病院へのアクセス向上(H42推計)

十日町市役所～魚沼基幹病院間の時間短縮効果



所要時間短縮による死亡率の改善

緊急事態における時間経過と死亡率の関係 (カーラーの曲線)



- 八箇峠道路整備により二次医療施設へのアクセスが向上(時間短縮による受益人口127人)
- 病院アクセス向上により、一刻を争う救急患者の救命を支援。(呼吸停止時死亡率11%改善)

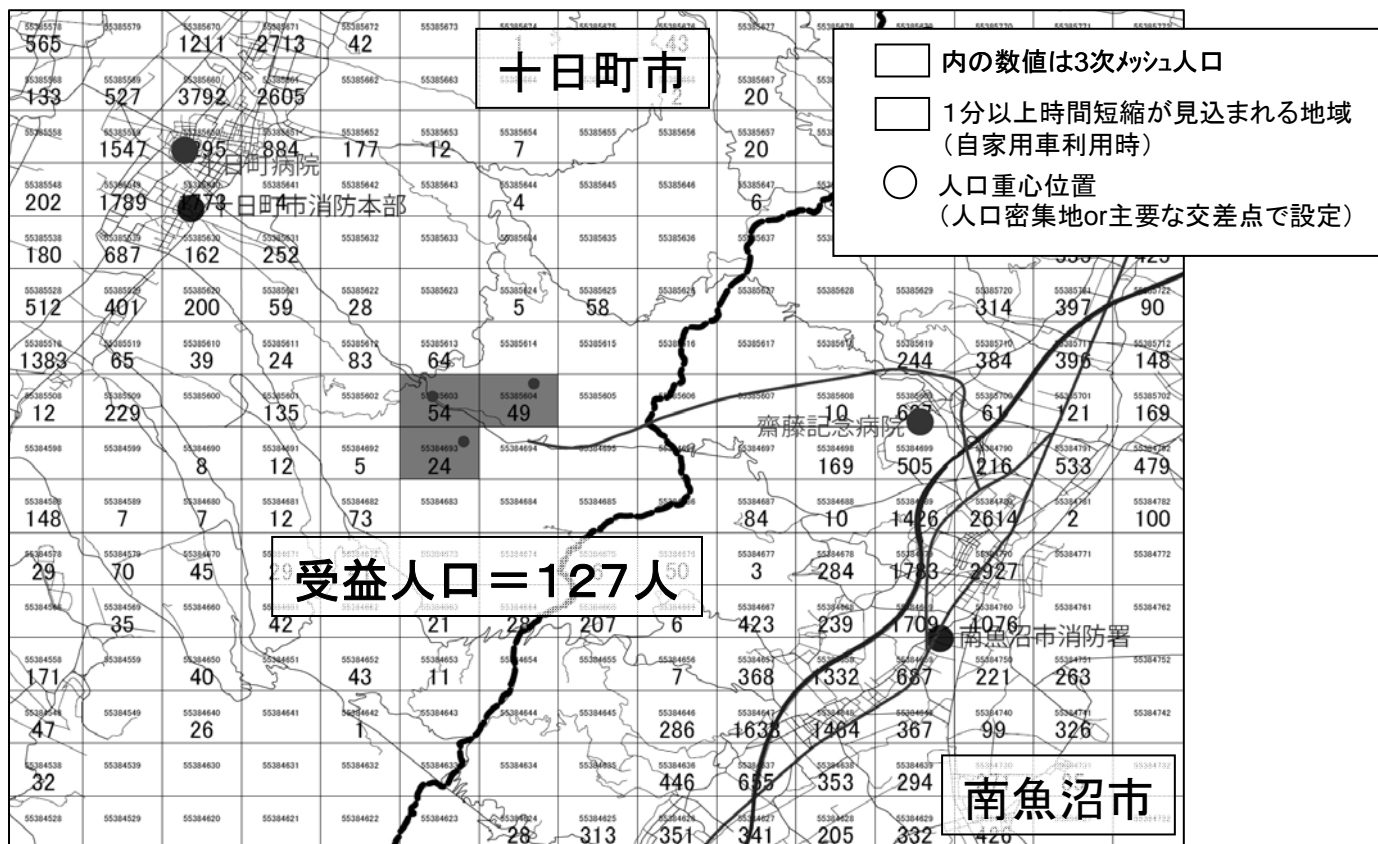
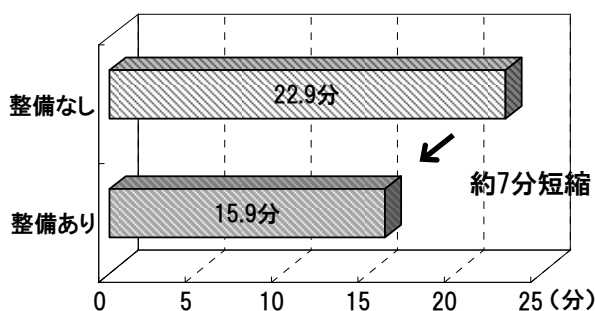


図 救急医療便益の算定範囲

二次医療施設へのアクセス向上(H42推計)

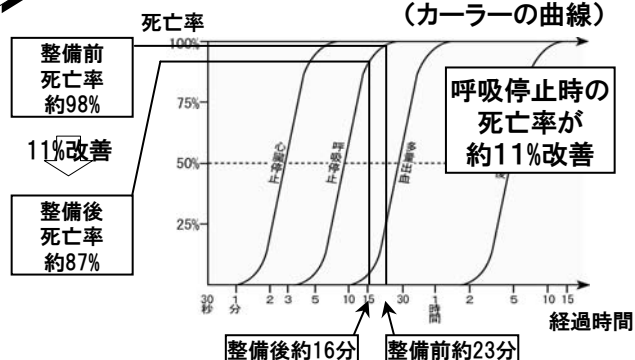
十日町市八箇地区～齋藤記念病院の時間短縮効果



所要時間短縮による死亡率の改善

緊急事態における時間経過と死亡率の関係

(カラーの曲線)

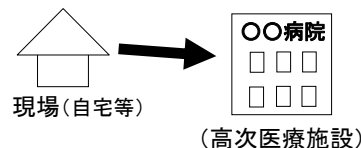


○救急医療へのアクセス向上便益を仮に試算する場合の考え方

救命救急アクセス向上エリア人口 × 疾病発生率
× 時間短縮による死亡改善率 × 人命価値 = 約0.3億円

※金額は、供用後50年間の便益額として試算した(参考値)

自家用車等による病院搬送時間に着目



自家用車利用時 エリア人口	127人
人命価値	2.26億円/人

⑤事前通行規制区間、冬期交通障害区間を解消

- 国道253号は、「新潟県地域防災計画」および「地震防災緊急事業五ヶ年計画」の第1次緊急輸送道路ネットワークに位置づけられている。
- 当該路線は十日町地域と南魚沼地域の中心都市を結ぶ主要幹線道路であるが、現道区間は連続雨量60mmで通行止めとなる区間が存在する。
- 八箇峠道路整備により、緊急輸送道路ネットワークとしての更なる強化、現道の事前通行規制区間を回避することができ、交通の信頼性向上が期待される。

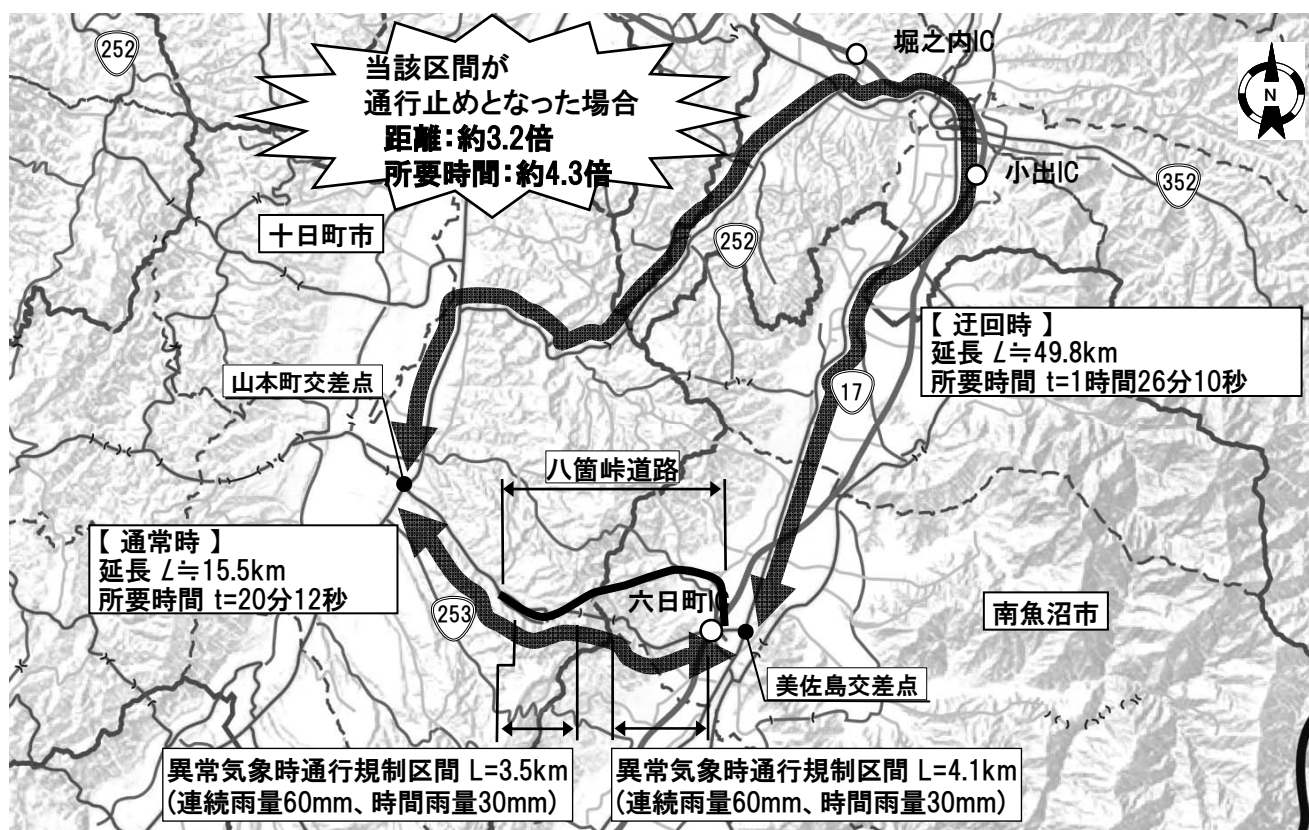


図 国道253号交通規制迂回時における所要時間

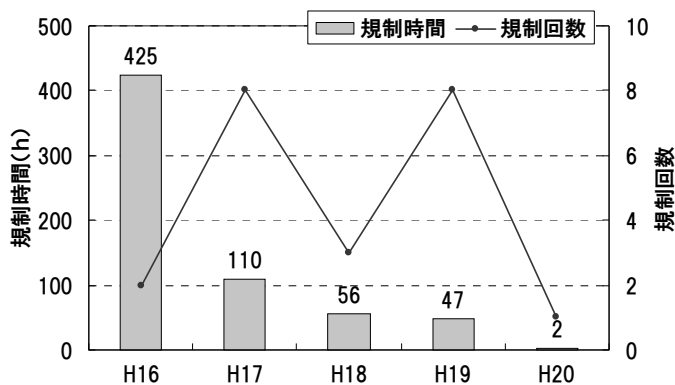


図 現道の交通規制実績

資料: 地域振興局より聞き取り(十日町市、南魚沼市内)



雪庇の除去作業

○災害時の迂回解消の便益を仮に試算する場合の考え方

$$\text{迂回に伴う増分経費} \times \text{日交通量} \times \text{通行止め日数} = \text{約1億円}$$

※交通量: 9,700台/日
通行止め日数: 5日/年

※金額は、供用後50年間の便益額として試算した(参考値)

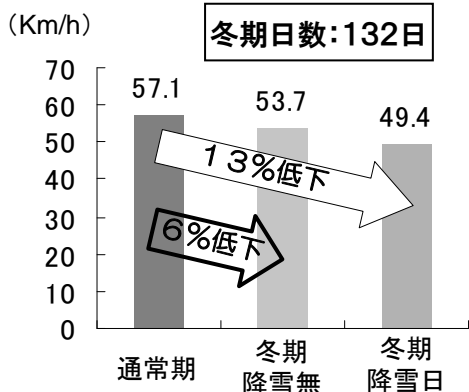
- 魚沼・十日町地区は、日本有数の豪雪地域である。
- 現道区間は線形不良区間および急勾配区間における旅行速度の低下が著しく、特に大型車では低下傾向が顕著となっている。



冬期間は特に走行障害区間で走行速度が低下



北陸管内の冬期速度低下
冬期降雪日13%低下
冬期降雪無 6%低下



※北陸管内(直轄)全27箇所 averages

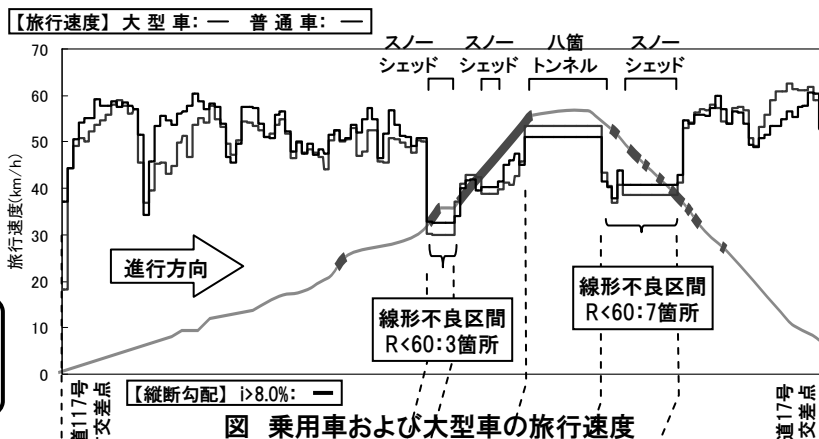


図 乗用車および大型車の旅行速度



図 国道253号の線形不良区間

冬期間の降雪日数

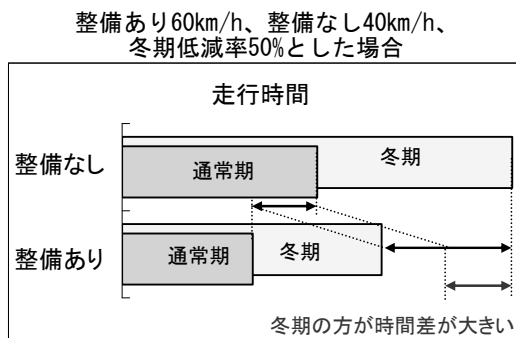
年度	冬期			通常期
	降雪初日～終了の日数	うち、降雪日	うち、降雪日以外	
H11年度	126	117	9	239
H12年度	128	119	9	237
H13年度	123	109	14	242
H14年度	149	119	30	216
H15年度	115	99	16	250
H16年度	142	117	25	223
H17年度	150	133	17	215
H18年度	114	95	19	251
H19年度	141	112	29	224
H20年度	134	98	36	231
10万年平均	132	112	20	233

※出典: 気象庁アメダス 十日町観測所

○冬期の積雪による影響を考慮した便益を仮に試算する場合の考え方

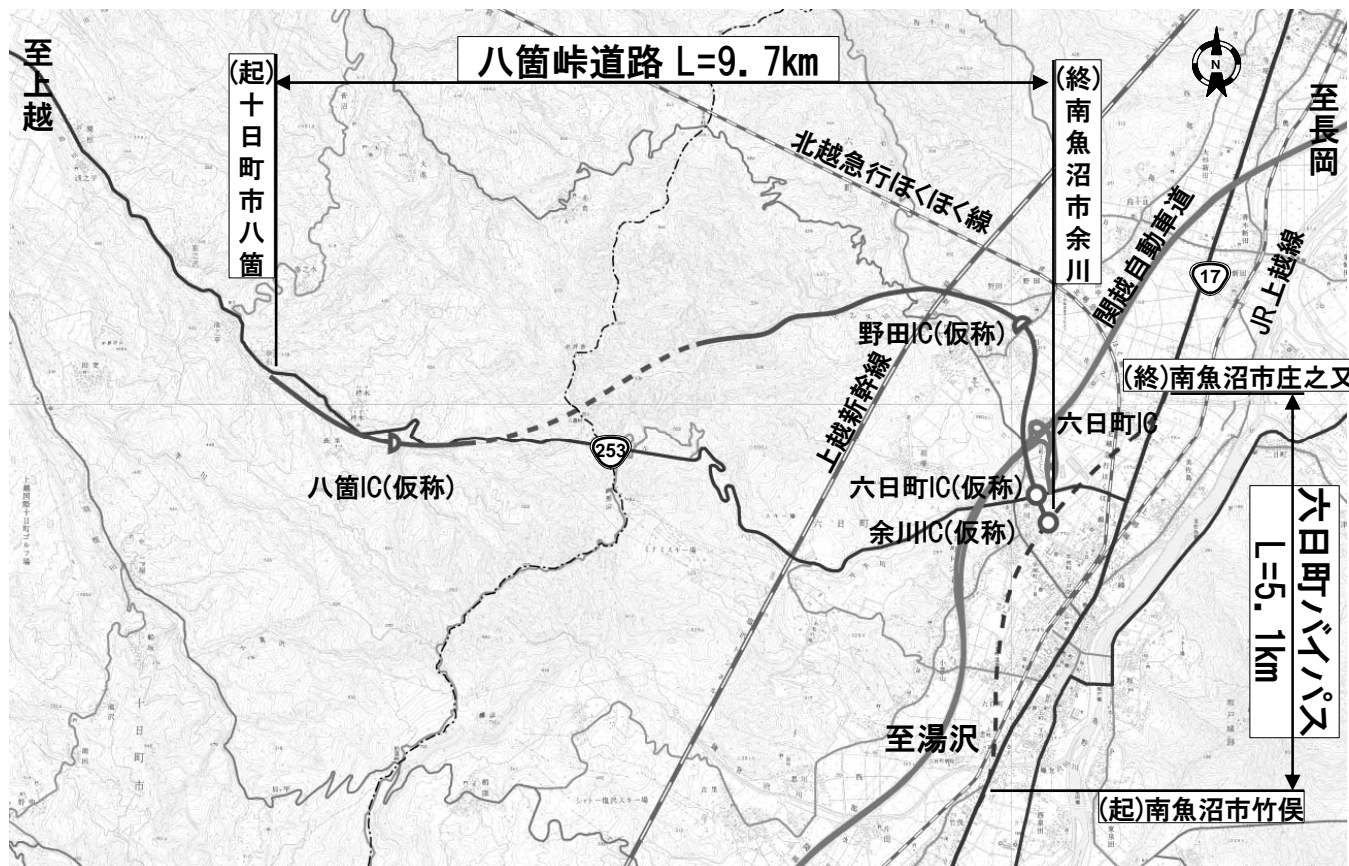
$$\text{冬期走行の短縮時間} \times \text{冬期日数} \times (\text{走行時間費用} + \text{走行経費}) = \text{約} 20 \text{ 億円}$$

※金額は、供用後50年間の便益額として試算した(参考値)

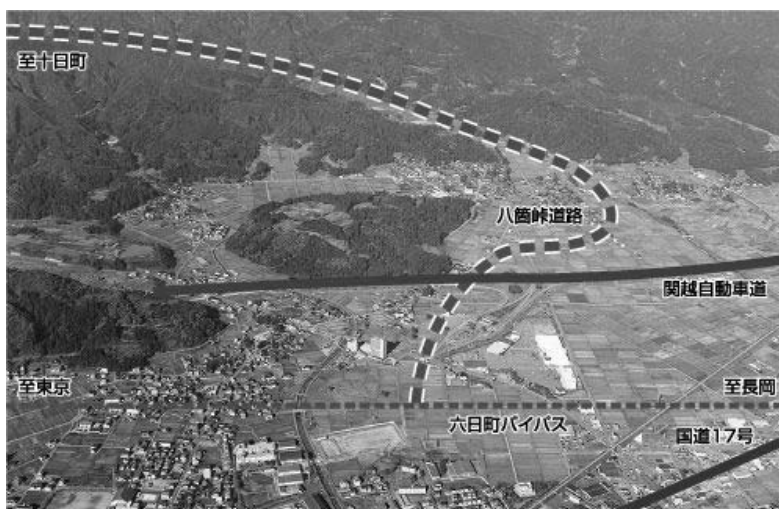


⑥六日町バイパスと一体的に整備

- 六日町バイパスは、南魚沼市竹俣を起点に、南魚沼市余川で八箇峠道路に接続する延長5.1kmの道路であり、市街地部の交通混雑緩和、沿道環境の改善等を期待するものである。
- 六日町バイパスは早期の全線供用を目指しており、六日町バイパスの効果を最大限に発現するためにも、八箇峠道路と一体的に整備する必要がある。



路線名	国道17号
起点・終点	南魚沼市竹俣～同市庄之又
延長	5.1km
幅員	28.0m(4車線)
構造規格	第3種第1級、設計速度80km/h
事業化年度	平成6年度
用地着手	平成10年度
工事着手	平成12年度



八箇峠道路と六日町バイパスの交差位置

5. 費用対効果

- ・基準年における費用及び便益の現在価値
 現在価値算出のための割引率：4%
 基準年次：平成21年度
 検討年数：50年

<費用>

基準年における現在価値		事業費	維持管理費
事業全体	442億円	413億円	29億円
残事業	252億円	223億円	29億円

<3便益>

基準年における現在価値		走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益
事業全体	626億円	425億円	167億円	34億円
残事業	626億円	425億円	167億円	34億円

<その他の便益>

八箇峠道路の役割	具体的内容	
①特産品の物流効率化・産業活性化を支援	■十日町市の特産品は「えのきたけ」、南魚沼市の特産品は「まいたけ」となっており、全国生産量の10%、25%を占め、全国的にも主要な生産地となっている。	
	■特産品の物流効率化・産業活性化を支援する。	
②現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消	■線形の悪い隘路区間であり大型車のすれ違いが困難	
	■特に冬期間は堆雪により幅員が狭められ冬期の車両すれ違いが困難	
③主要な観光地へのアクセス向上	■十日町市、南魚沼市は多くの観光資源に恵まれている。	
	■観光客数の増加や地域の活性化が期待される。	
④三次医療施設へのアクセス向上	■三次医療施設となる魚沼基幹病院が平成27年に開院を目指している。	
	■救命救急機関60分圏域カバー人口は約3,372人増加する。	
	■八箇峠道路整備により2次医療施設へのアクセスが向上（時間短縮による受益人口127人）	0.3億円※
⑤事前通行規制区間、冬期交通障害区間を解消	■現道の通行止め時は約4.3倍の迂回時間が必要	
	■地域の日常生活や経済活動への影響を軽減	約1億円※
	■魚沼・十日町地区は、日本有数の豪雪地域	
	■線形不良区間および急勾配区間で旅行速度が著しく低下	
	■冬期間のスムーズな交通の確保	約20億円※

※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

<3便益による費用便益比>

費用便益比 B/C	
事業全体	626億円/442億円=1.4
残事業	626億円/252億円=2.5

<その他の便益を加味した費用便益比>

費用便益比 B/C	
事業全体	(626億円+α)/442億円
残事業	(626億円+α)/252億円

- 注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。
 2. 費用及び便益額の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

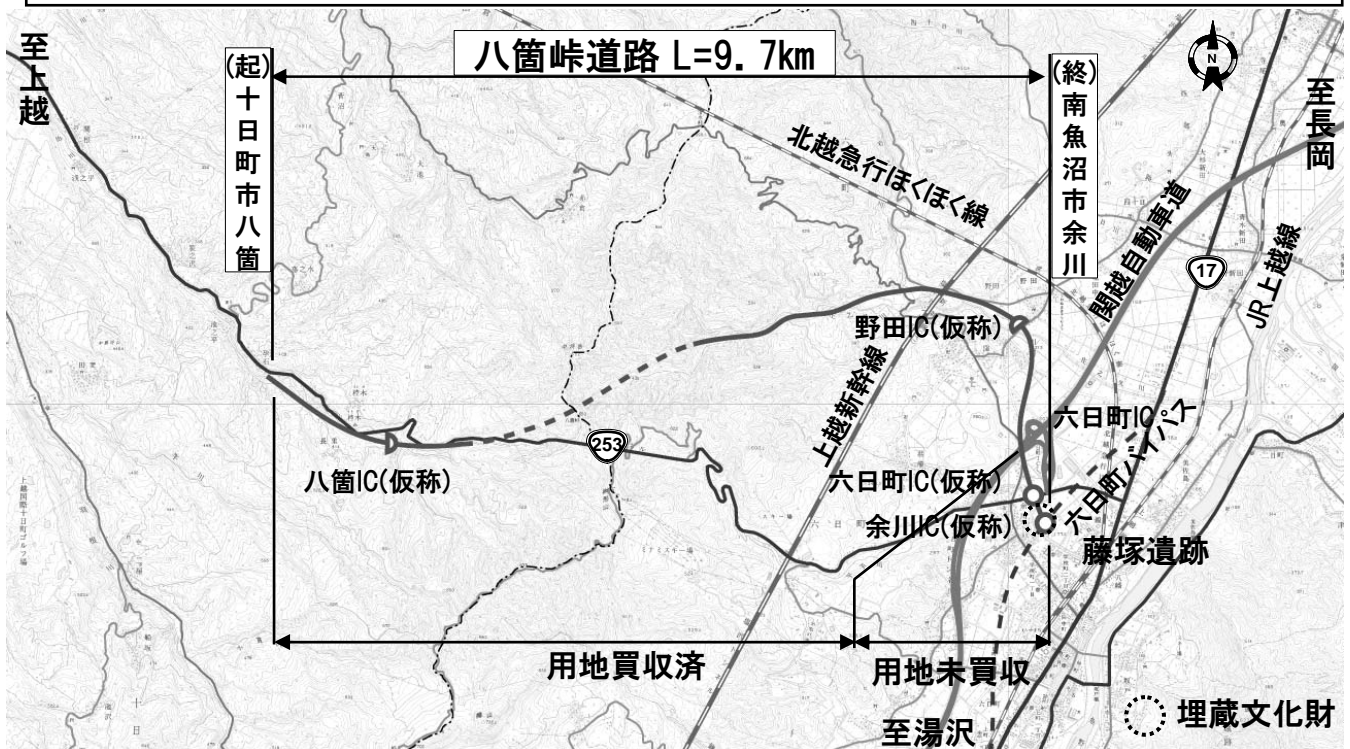
6. 事業進捗の見込み

①残事業の内容

- ・ 用地未買収区間の用地買収
- ・ 用地未買収区間においては買収後に埋蔵文化財の調査予定。
- ・ 全線の工事

②今後の事業の見通し等

- ・ 八箇IC～野田ICまでは全面展開で工事中であり、八箇IC（仮称）～野田IC（仮称）までの早期供用を目指す。
- ・ 関越自動車道交差部～終点の用地買収。その後、野田IC～終点までの工事を行い早期の供用を目指す。



7. コスト縮減や代替案の可能性

- ・ 計画路線は地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続などを勘案して決定したものであり、地元や関係機関等との協議によって了解が得られたものである。
- ・ 平成17年度には、4車線から2車線への変更やトンネル延長の縮小など構造・規格や施設規模等の計画見直しを行っている。また、地元関係機関との協議、及び了解により用地買収は約6割、事業は約4割が進捗している。
- ・ 当該事業箇所は切土区間も多く、約3kmの延長のトンネルもあり、その掘削残土が発生する。残土を本事業の盛土等に転用しコスト縮減に努めている。

8. 対応方針（原案）

対応方針（原案）

事業継続

（理由）

- ・ 国道253号八箇峠道路は、地域高規格道路「上越魚沼地域振興快速道路」延長約60Kmのうち、終点側の十日町市八箇～南魚沼市余川間の延長約9.7kmの道路で、広域ネットワークの一部を構成しており、地域振興の支援など期待される効果は大きい。
- ・ 特に八箇峠道路の整備により現道区間の事前通行規制区間や交通障害の解消が図れる。
- ・ また、3便益の費用便益比は、事業全体が1.4、残事業が2.5となり、投資効率性は確保されている。
- ・ 更に災害、冬期の交通状況や救急救命効果などその他の効果も考慮すると事業継続が妥当と判断される。