

道路事業の再評価説明資料

〔国道 17 号 六日町バイパス〕

平成 21 年 3 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	3
3) 事業の経緯	4
2. 事業の必要性・効果	5
1) 事業を巡る社会情勢等の変化	5
a) 客観的評価指標	5
b) その他事業採択時より再評価実施時までの 周辺環境変化等	15
2) 事業の投資効果	17
3) 事業の進捗状況	20
3. 事業の進捗の見込み	20
4. コスト縮減や代替案等の可能性	21
5. その他	21
6. 対応方針(原案)	22

1. 事業の概要

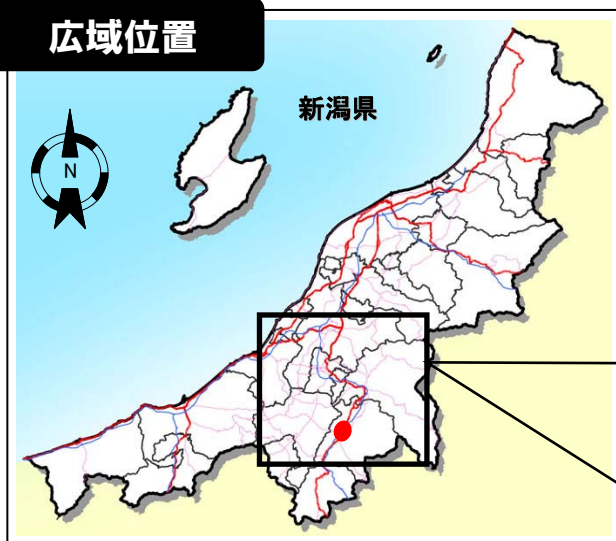
1) 事業の目的

当該事業は、

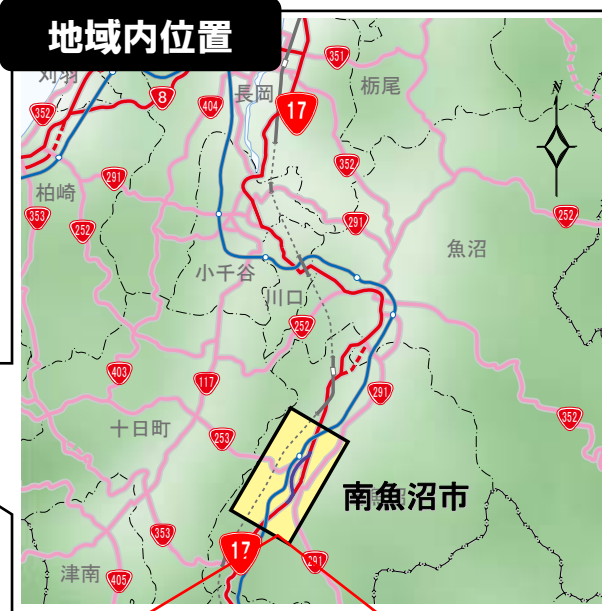
- 市街地部の交通混雑の緩和
- 沿道環境の改善
- 市街地部における死傷事故の低減
- 救急医療体制の支援

などを目的として、国道17号の新潟県南魚沼市 みなみうおぬまし たけのまた 竹俣（旧塩沢町）から同庄 しょう 之又 のまた（旧六日町）の延長5.1kmについてバイパス整備を行うものであり、現在、早期完成供用に向けて事業を実施中である。

広域位置



地域内位置



平面図

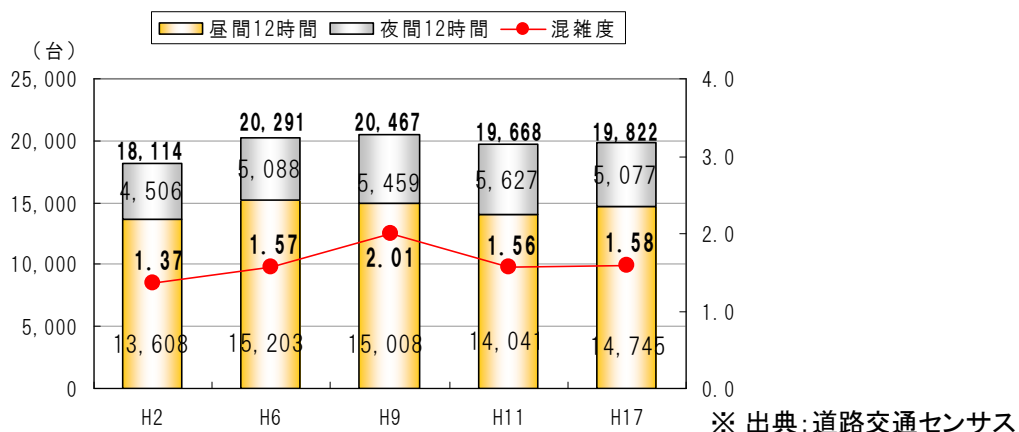


○当該事業区間現道における交通量は交通容量を大きく上回っているとともに、現道部では交差点や乗り入れが連担しており、慢性的な交通混雑や交通事故の発生等の問題を引き起こしている。

○当該区間においては昼夜でほぼ同量の大型車が通行しており、夜間騒音等、沿道に連担する住宅等の居住環境に悪影響を及ぼしている。

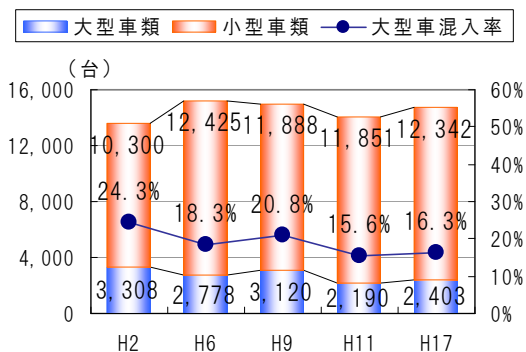
○当該区間の冬季のピーク時旅行速度は他の区間に比べ大きく下回っている。

車種2分類別交通量の推移（センサス区間番号1074）

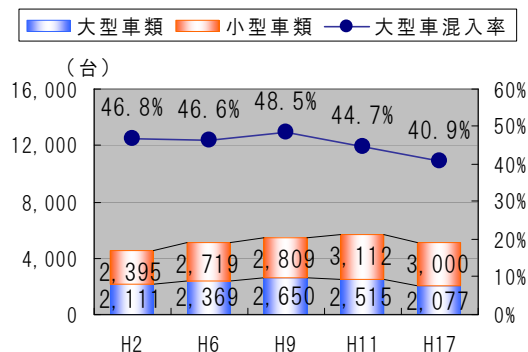


車種2分類別昼夜別交通量・大型車混入率の推移（センサス区間番号1074）

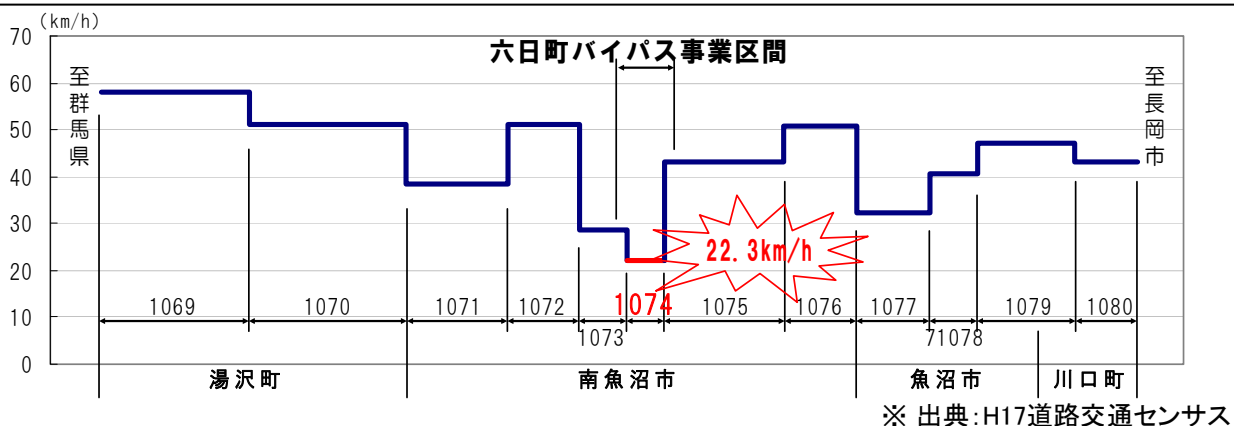
昼間12時間交通量



夜間12時間交通量



国道17号 冬季平日ピーク時旅行速度



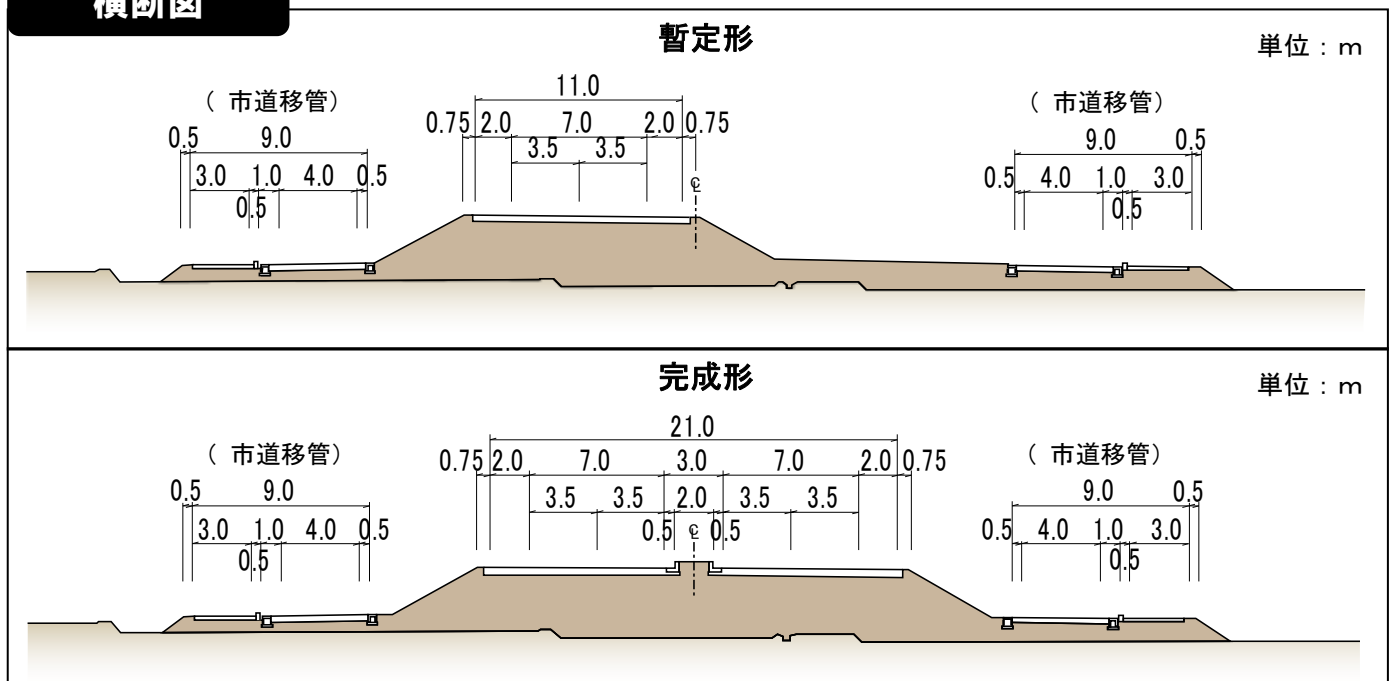
2) 事業の概要

- | | |
|---|---------------|
| ●事業名：六日町バイパス
<small>むいか まち</small> | ●延長：5.1km |
| ●起終点：(起)新潟県南魚沼市竹俣
<small>みなみうおぬまし たけのまた</small>
(終)新潟県南魚沼市庄之又
<small>みなみうおぬまし しょうのまた</small> | ●ルート承認：昭和62年度 |
| ●事業化：平成6年度 | ●都市計画決定：平成5年度 |
| ●用地着手：平成10年度 | ●工事着手：平成12年度 |
| ●全体事業費：340億円 | |

路線図



横断面図



3) 事業の経緯

年 度	主な経緯
H5	都市計画決定
H6	事業化
H10	用地着手
H12	工事着手
H19. 11. 23	南魚沼市余川地先 暫定 2 車線供用開始 L=0. 6km

路線図



冬期の現道状況
(平成10年1月)



2. 事業の必要性・効果

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

a) 客観的評価指標

【一般国道（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/日以上で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/km2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り）
		☐ 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
		☐ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる
	(5) 個性ある地域の形成	☐ 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	☐ 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/日以上全ての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 ☐ 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	☐ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり ☐ 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	☒ 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	☐ 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 ☐ 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	☐ 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 ☒ 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 ☐ 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 ☐ 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） ☐ 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 ☐ 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	☒ 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	☒ 現道等における自動車からのNO2排出削減率 ☒ 現道等における自動車からのSPM排出削減率 ☒ 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 ☐ 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	☒ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり ☐ 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	☒ 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=1.3 (事業全体の費用対効果)
 - B/C=2.4 (残事業の費用対効果)

I. 活力

- (1) 円滑なモビリティの確保
 - ・現道等、及び費用便益分析範囲における渋滞損失時間の削減。
(現道+BP区間：整備なし 29.6万人時間/年 → 整備あり 9.0万人時間/年 削減率 69.6%
費用便益分析範囲：整備なし 664.5万人時間/年
→ 整備あり 610.6万人時間/年 削減率 8.1%)
- (5) 個性ある地域の形成
 - ・主要な観光地（上越国際スキー場）へのアクセス向上。
(関越自動車道六日町IC～上越国際スキー場：整備なし 16.8分 → 整備あり 12.9分 3.9分短縮)

II. 暮らし

- (3) 安全で安心できるくらしの確保
 - ・三次医療施設（長岡赤十字病院）へのアクセス向上。
(塩沢庁舎付近～長岡赤十字病院：整備なし 60.0分 → 整備あり 56.5分 3.5分短縮
塩沢庁舎付近～魚沼基幹病院（仮称）：整備なし 23.9分 → 整備あり 20.4分 3.5分短縮)

III. 安全

- (2) 災害への備え
 - ・現道が「地震防災緊急事業5ヶ年計画」において第一次緊急輸送道路として位置づけあり。

IV. 環境

- (1) 地球環境の保全
 - ・自動車からのCO2排出量削減。
(費用便益分析範囲：整備なし 392,528 t-CO2/年 → 整備あり 385,843 t-CO2/年
約6,685 t-CO2/年削減、削減率 1.7%)
- (2) 生活環境の改善・保全
 - ・自動車からのNO2排出量削減。
(現道：整備なし 22.5 t-NOx/年 → 整備あり 5.9 t-NOx/年
16.6 t-NOx/年削減、削減率 73.8%)
 - ・自動車からのSPM排出量削減。
(現道：整備なし 2.16 t-SPM/年 → 整備あり 0.56 t-SPM/年
1.60 t-SPM/年削減、削減率 74.1%)
 - ・夜間騒音の低減。
(現道：整備前 73dB → 整備後 65dB 8dB低減)

V. その他

- (1) 他のプロジェクトとの関係
 - ・国道253号八箇峠道路と一体的に整備する必要がある。
- (2) その他
 - ・死傷事故件数の低減。
(現道：整備なし 32件/年 → 整備あり 10件/年 22件低減 低減率68.8%)

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

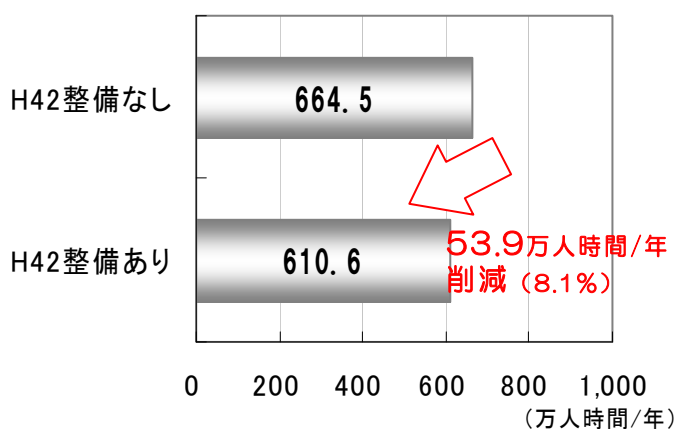
● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率

○国道17号現道の市街地部では、交差点が近接しており、慢性的な渋滞が発生。

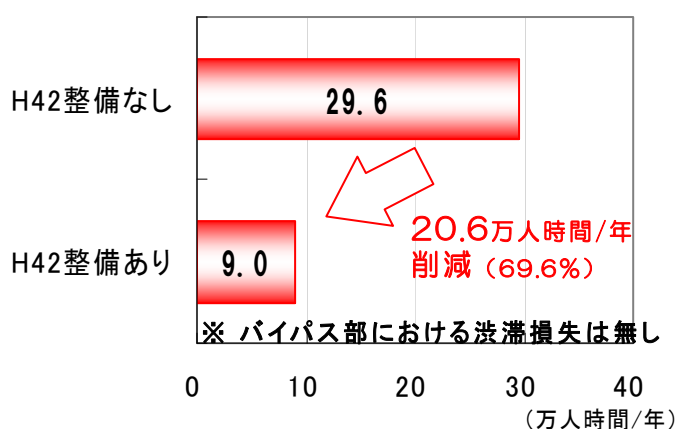
○現道部センサス3区間の1kmあたり渋滞損失時間は県内直轄国道126区間中それぞれワースト25位、58位、65位。

○六日町バイパスの整備により、渋滞損失時間は8.1%（53.9万人時間/年）、現道区間で69.6%（20.6万人時間/年）の削減が見込まれる。

渋滞損失時間削減率
(H42推計)



渋滞損失時間削減率
(現道区間 L=4.8km H42推計)



※ 交通量の転換が見込まれる範囲を対象として算出。

国道17号 現道部の混雑状況 (平成17年5月)



(5) 個性ある地域の形成

● 主要な観光地へのアクセス向上が期待される

- 南魚沼市には平成19年度の年間入込客数が5万人を越える観光地点の中でも特に、市内に多く存在するスキー場では年間100万人を超す入込客数を誇り、県下第4位の入込客数であった。（県内入込客5万人以上観光地点数：271）
- 市内のスキー場のうち、最も入込客数が多いのは上越国際スキー場で、平成19年度の入込客数は40.3万人であった。
- また、市内には上杉景勝、直江兼続主従の少年期の学問所「雲洞庵」を始めとした、主従にまつわる史跡が数多く点在している。
- 六日町バイパスの整備により、観光客の目的地到着所要時間の短縮、滞在時間の増加が見込まれる。



南魚沼市主要観光地一覧（入込客数 5万人以上）

観光地点名	観光目的	H19年度入込客数	
		実数 (人)	県内ランク (位)
六日町温泉郷	温泉	180,790	83
縄文の湯	温泉	122,860	135
八海山ロープウェー	自然景観	81,310	197
魚野の里	産業観光	255,220	49
アグリコア越後ワイナリー	産業観光	101,000	166
南魚沼市雪まつり	まつり・イベント	139,000	108
浦佐毘沙門堂裸押合大祭	まつり・イベント	80,900	198
六日町まつり	まつり・イベント	80,000	200
塩沢まつり	まつり・イベント	50,000	270
スキー場	スキー	1,253,170	4
上越国際プレイランド	その他レクリエーション施設	97,000	171

※ 出典：新潟県観光動態

南魚沼市スキー場一覧

スキー場名称	平成19年度入込客数	
	実数 (人)	市内ランク (位)
石打丸山	325,920	2
石打花岡	3,450	11
Mt. グランビュー	6,070	10
セントレジャー舞子スノーリゾート	274,800	3
上越国際	402,820	1
シャトー塩沢	74,900	4
六日町八海山	47,730	6
六日町ミナミ	50,620	5
五日町	40,900	7
浦佐	10,290	9
浦佐国際	0	12
八海山麓	13,050	8

※ 出典：南魚沼市資料

所要時間短縮効果（H42推計） 六日町IC～上越国際スキー場

整備なし
(現道利用)

16.8

整備あり
(BP利用)

12.9

3.9分短縮

0 10 20 30 (分)

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

○南魚沼市の最寄りの第三次救急医療施設は、長岡赤十字病院であり、搬送実績は平成19年度で43件。

○六日町バイパスの整備により、現在第三次救急医療施設に60分で到達できない塩沢庁舎付近から長岡赤十字病院までの所要時間の3.5分の短縮、それに伴い長岡赤十字病院に60分以内に到達できる人口、約4,200人の増加が見込まれる。

○また、当該地域（塩沢庁舎付近）から平成27年に開院予定の第三次救急医療施設「魚沼基幹病院（仮称）」への所要時間 3.5分の短縮が見込まれる。

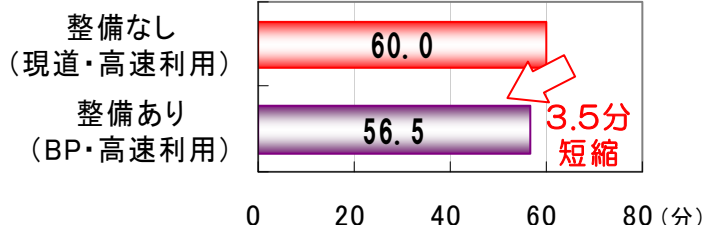


平成19年南魚沼市 医療機関別救急搬送回数 （搬送回数5回以上）

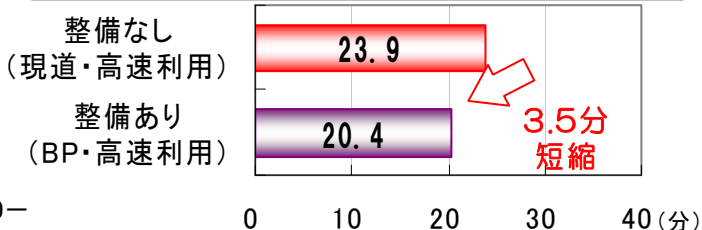
医療機関名	平成19年 収容回数
県立六日町病院	911
斉藤記念病院	558
市立ゆきぐに大和病院	468
町立湯沢病院	403
市立城内病院	12
休日診療所	12
角谷整形外科医院	6
やすかわ整形外科	5
県立小出病院	140
立川総合病院	62
長岡赤十字病院	43
長岡中央総合病院	24
県立十日町病院	20
刈羽郡総合病院	14
新潟大学医学部付属病院	5
新潟市民病院	5
総計	2,714

※ 出典：南魚沼市資料

所要時間短縮効果（H42推計） 塩沢庁舎付近～長岡赤十字病院



所要時間短縮効果（H42推計） 塩沢庁舎付近～魚沼基幹病院（仮称）



Ⅲ. 安全

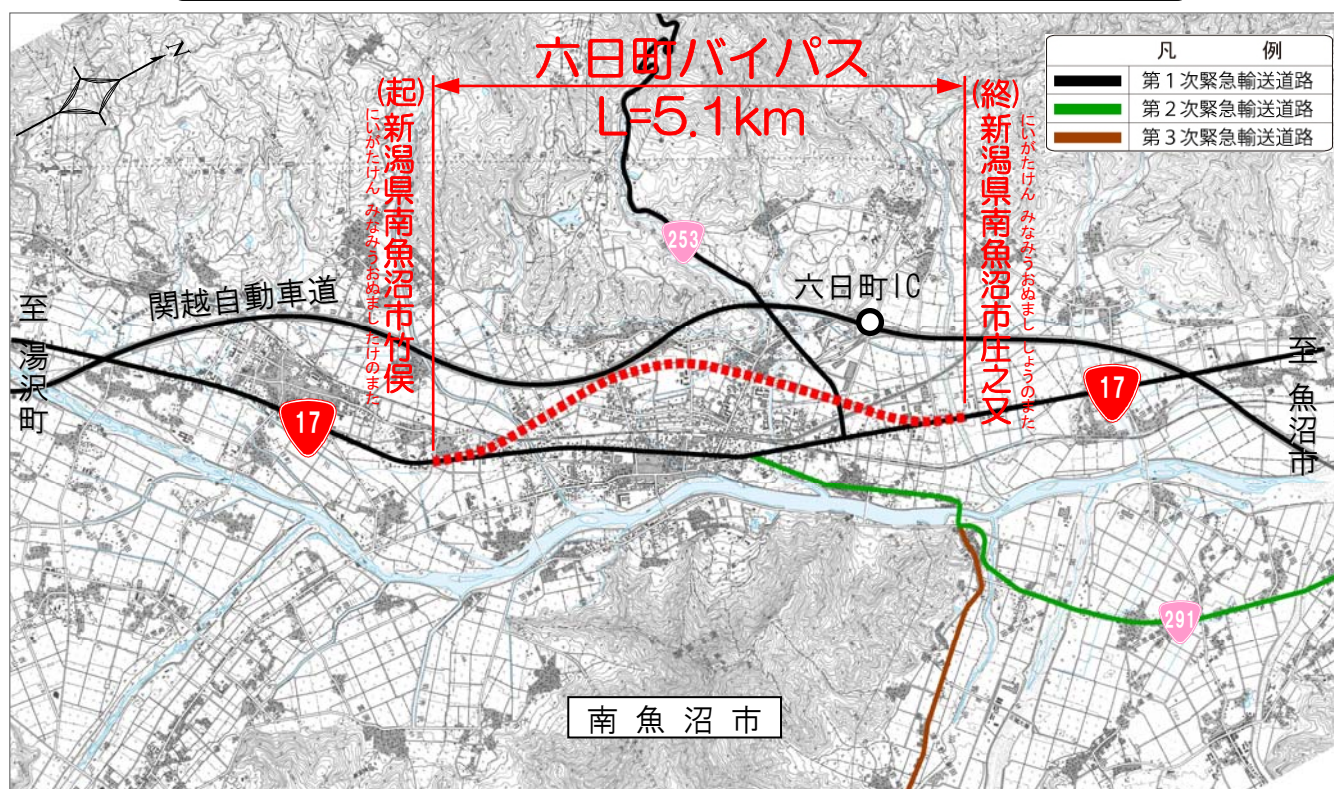
(2) 災害への備え

- 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として位置づけあり

○国道17号は、「地震防災緊急事業五ヶ年計画」において第1次緊急輸送道路として位置づけられている。

○六日町バイパスの整備により、緊急輸送の支援が期待されるとともに、現道や関越自動車道との機能の相互補完による緊急輸送道路としての信頼性の向上が期待される。

緊急輸送道路ネットワーク図



Ⅳ. 環境

(1) 地球環境の保全 (2) 生活環境の改善・保全

- 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
- 現道等における自動車からのNOx・SPM排出削減率

○六日町バイパスの整備により、

CO2排出量の削減量 = 6,685 t-CO2/年 [削減率 1.7%]
(整備なし 392,528 t-CO2/年 → 整備あり 385,843t-CO2/年)

現道でのNOx排出削減量 = 16.6 t-NOx/年 [削減率 73.8%]
(整備なし 22.5 t-NOx/年 → 整備あり 5.9 t-NOx/年)

現道でのSPM排出削減量 = 1.60 t-SPM/年 [削減率 74.1%]
(整備なし 2.16 t-SPM/年 → 整備あり 0.56 t-SPM/年)

※ CO2排出量の算出は、交通量の転換が見込まれる範囲を対象。

※ NOx、SPMは現道区間 L=4.8km での算定値。

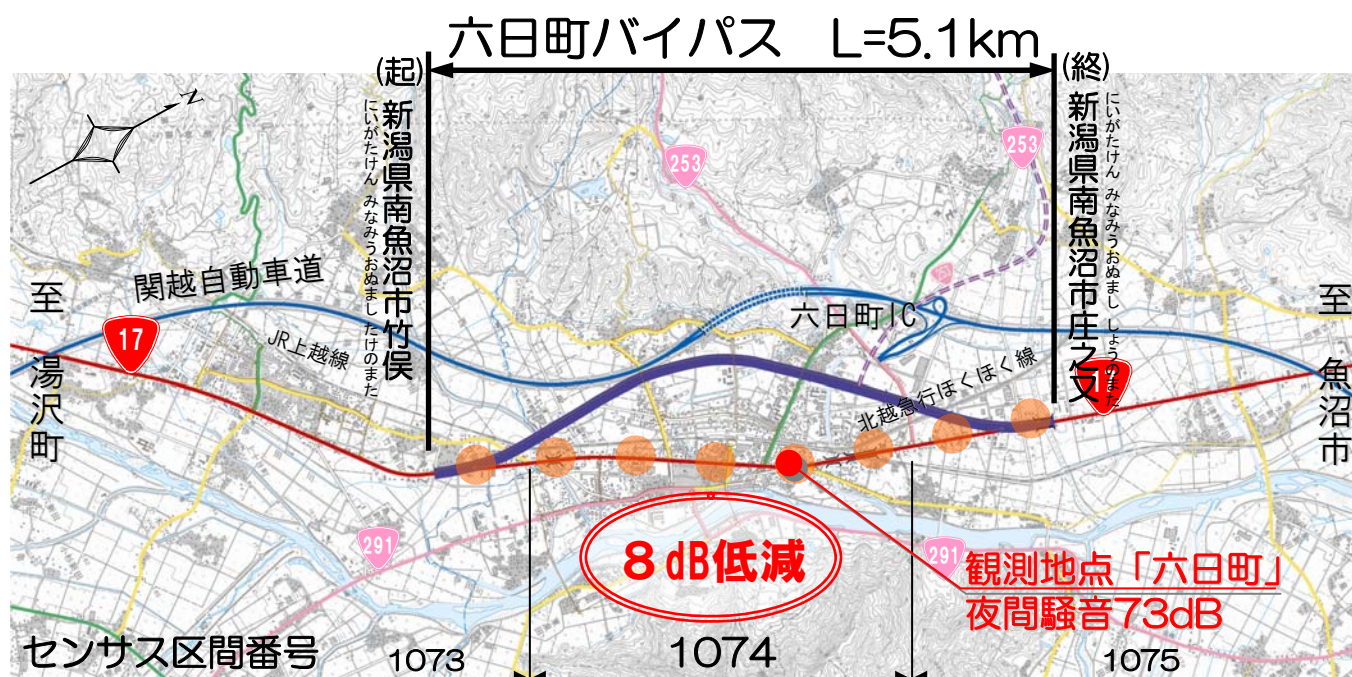
(2) 生活環境の改善・保全

- 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

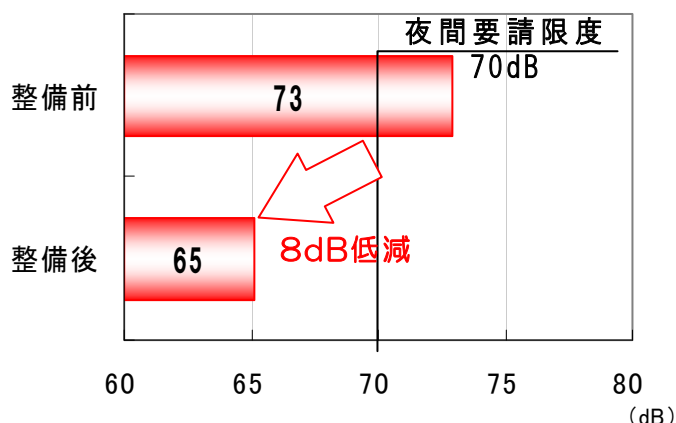
○国道17号現道部では昼夜でほぼ同量の大型車が走行し、夜間の大型車混入率は40%と高くなっており、夜間の騒音が要請限度を超過している。
 (観測値：73dB、観測地点：六日町、観測年月：平成18年11月、夜間要請限度：70dB)

○当該区間では沿道に住宅等が連担しているが、夜間騒音からその居住環境は劣悪なものとなっている。

○六日町バイパスの整備により、国道17号現道部での交通量が減少し騒音がおおよそ8dB低減、夜間要請限度を下回ることが期待される。



夜間騒音レベルの低減効果



車種2分類別交通量

H17センサ交通量（区間番号1074）

	交通量（台）			大型車混入率（%）
	小型車類	大型車類	全車	
昼間12時間	12,342	2,403	14,745	16.3%
夜間12時間	3,000	2,077	5,077	40.9%
24時間	15,342	4,480	19,822	22.6%
昼夜率	1.24	1.86	1.34	—

※ 出典：H17道路交通センサス

H42推計交通量（整備あり・観測地点）

	H42推計交通量（整備あり）（台）			大型車混入率（%）
	小型車類	大型車類	全車	
昼間12時間	4,776	303	5,079	6.0%
夜間12時間	1,161	262	1,423	18.4%
24時間	5,937	565	6,502	8.7%

V. その他

(1) 他のプロジェクトとの関係

● 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり

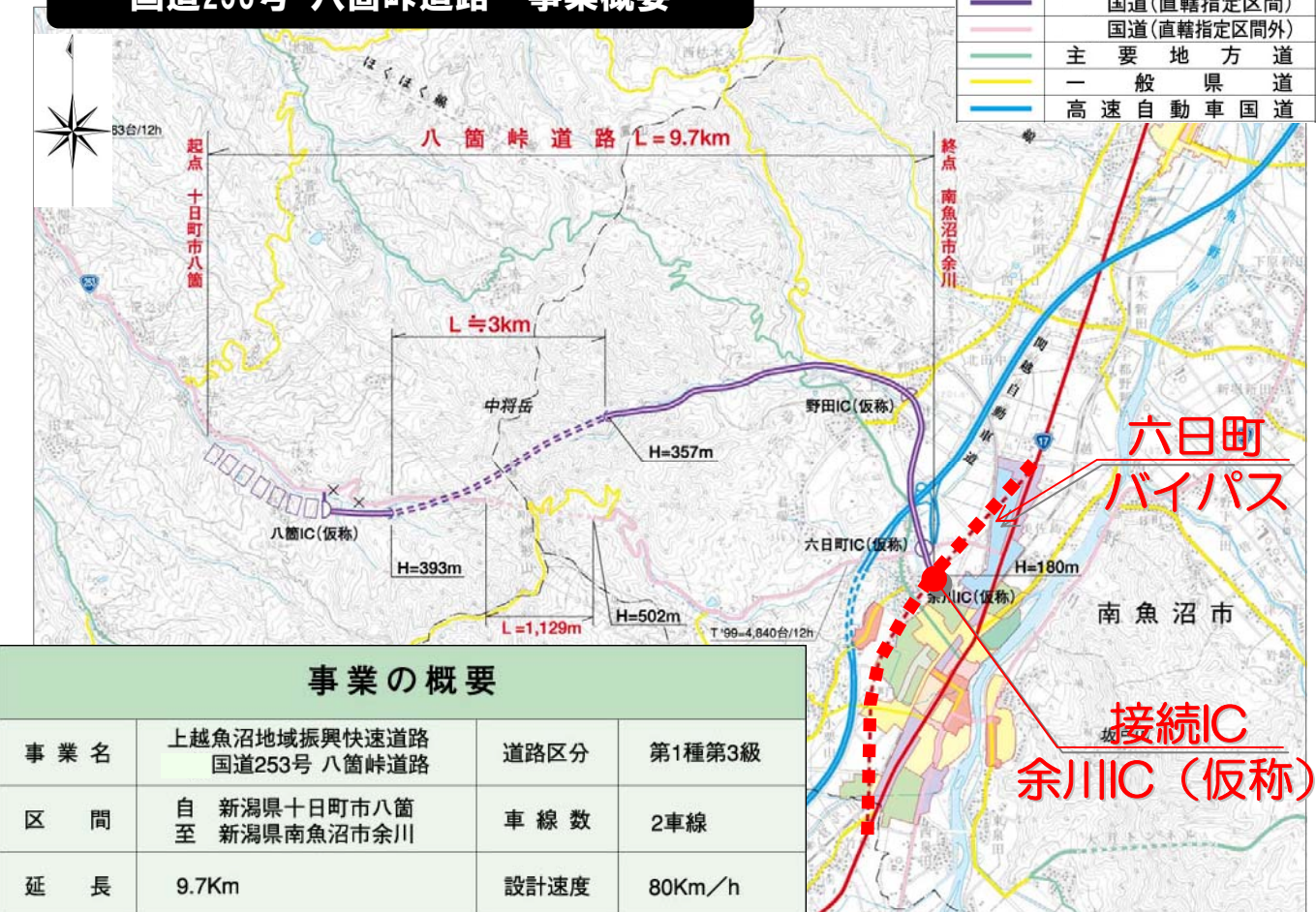
○八箇峠道路は、地域高規格道路「上越魚沼地域振興快速道路」の一部であり、十日町市八箇を起点に、南魚沼市余川で六日町バイパスに接続する延長9.7kmの道路であり、交通の難所である「八箇峠」の交通障害を解消するとともに、十日町生活圈、南魚沼生活圈の地域活性化の促進、一体的な圏域形成を期待するものである。

○八箇峠道路は平成20年代半ばの全線完成供用を目指しており、八箇峠道路の効果を最大限に発現するためにも、六日町バイパスを一体的に整備する必要がある。

上越魚沼地域振興快速道路 路線図



国道253号 八箇峠道路 事業概要



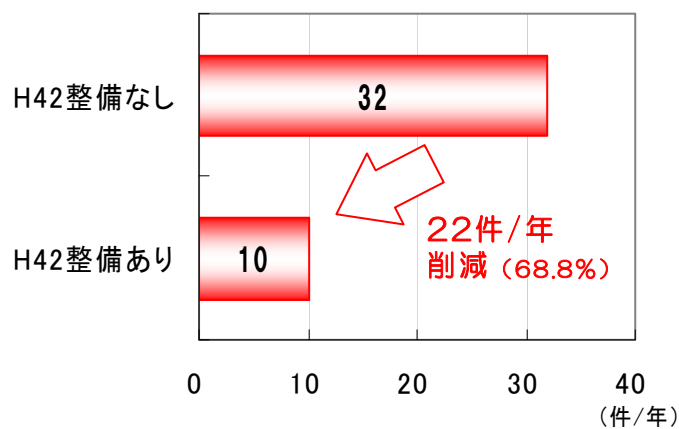
(2) その他

● 死傷事故件数の低減が期待される

- 事業区間現道における年間死傷事故件数は47件（H10～H19平均）。
- 六日町バイパスの整備により、現道区間で22件／年の死傷事故件数の低減が見込まれる。



死傷事故件数低減効果 (現道区間 L=4.8km H42推計)



b) その他事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

① 救急医療体制の再構築

- 新潟県では魚沼地域における医療高度化に向けて、第三次救急医療機関となる「魚沼基幹病院（仮称）」の整備を、平成27年の開院を目指して推進している。
- 同病院の設置場所は南魚沼市の「ゆきぐに大和病院」の付近が有力候補地となっており、六日町バイパスの整備は、円滑な救急搬送を支援することが期待される。
- また、同病院の設置場所付近には関越自動車道大和PAスマートICが整備されており、六日町ICへのアクセス性を向上する六日町バイパスは、搬送ルートが多様化、それに伴う搬送の確実性・定時性の向上に寄与することが期待される。

「魚沼基幹病院（仮称）」 整備スケジュール （新潟県発表 H20.1.23）

平成20年度内	整備基本計画の策定
平成21年度	基本設計
平成22年度	実施設計
平成23年度	着工
平成27年6月ころ	開院

建設通信新聞（H21.1.5）

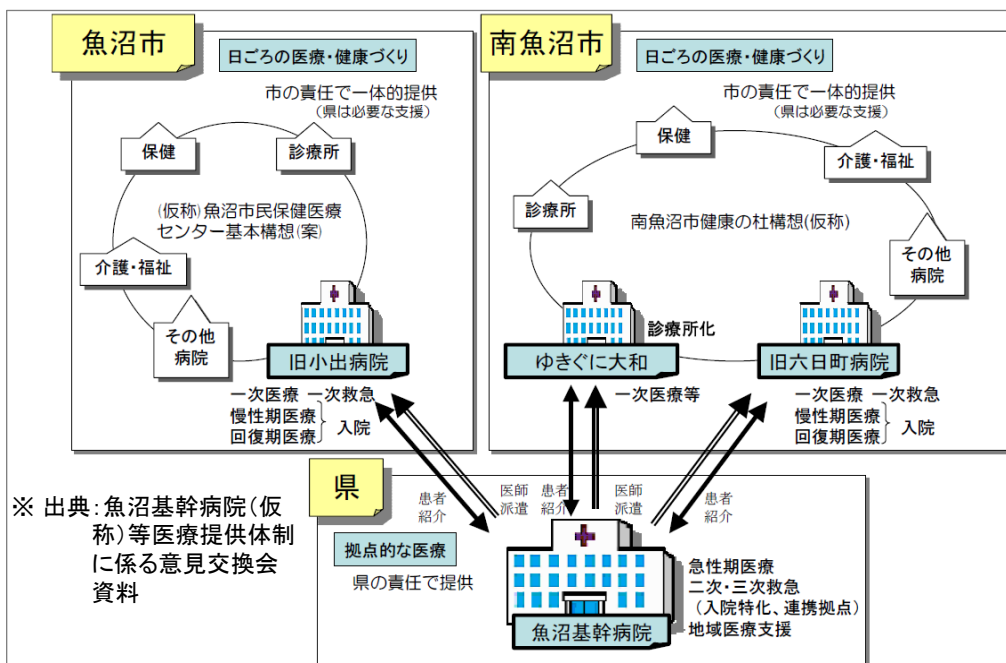
地元素案は454床
新潟県の魚沼基幹病院

新潟県公設民営方式で建設する「魚沼基幹病院」の地元素案は、454床。今般は、魚沼市にある「ゆきぐに大和病院」の隣接地を、有力候補地と想定しており、計画の作成に当たっては、有力候補地となっている同地への建設を検討する。

従来手法によるスケジュールは、09年度に基本設計、10年度に実施設計を予定している。着工時期は11年度で、15年度の開院を目指している。

の作成に着手する。設置場所は地元が南魚沼市にある「ゆきぐに大和病院」の隣接地を、有力候補地と想定しており、計画の作成に当たっては、有力候補地となっている同地への建設を検討する。

医療提供体制の再構築の考え方 イメージ図



位置図



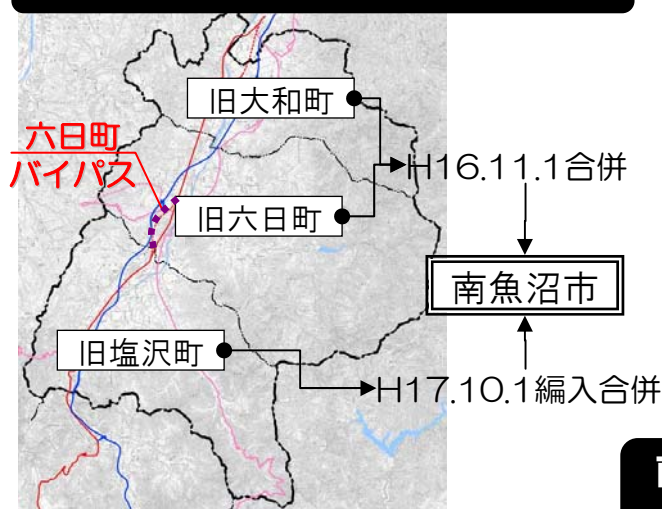
② 市町村合併

○当該地域は、平成16年11月に旧六日町と旧大和町が合併し「南魚沼市」となり、平成17年10月に旧塩沢町が編入合併するかたちで、現在の市域となっている。

○南魚沼市では平成19年3月に「南魚沼市都市計画マスタープラン」を策定しており、その中で、六日町バイパスは「広域交通の軸」として位置づけられ、整備促進による高速交通機能の充実を図ることとしている。

○また、バイパス沿道（余川IC（仮称）、六日町IC付近）を新たな「広域交流拠点ゾーン」として、流通系業務拠点・高度情報産業拠点としての育成を図るとともに、既存の工業・準工業地域においては当該路線の進捗に合わせ、環境に配慮した工業地域づくりを目指すこととしている。

市町村合併状況図



南魚沼市都市計画マスタープラン（H19.3） 六日町地区構想図



2) 事業の投資効果

○便益算定根拠

<走行時間短縮便益>

- ・六日町バイパスの整備により、走行時間短縮による年間約26億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後50年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約346億円と算出。

【走行時間短縮便益】

＝整備前総走行時間費用－整備後総走行時間費用

＝2,594,000,000（円/年）

総走行時間費用＝ $\sum \sum$ [路線別車種別交通量（台/日）×路線別走行時間（分）
×車種別時間価値原単位（円/台・分）] ×365（日/年）

（円/台・分）

割引率等を考慮

約346億円

車種	時間価値原単位
乗用車	40.10
バス	374.27
乗用車類	45.78
小型貨物車	47.91
普通貨物車	64.18

<走行経費減少便益>

- ・六日町バイパスの整備により、走行経費減少による年間約4.1億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後50年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約55億円と算出。

【走行経費減少便益】

＝整備前総走行経費－整備後総走行経費

＝406,000,000（円/年）

総走行経費＝ $\sum \sum$ [路線別車種別交通量（台/日）×路線別延長（km）
×車種別走行経費原単位（円/台・km）] ×365（日/年）

走行経費原単位：一般道（平地）

（円/台・km）

割引率等を考慮

約55億円

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	35.60	90.90	36.54	28.30	66.45
10	25.26	75.81	26.11	24.35	56.40
15	21.62	69.79	22.44	22.60	50.96
20	19.69	66.16	20.48	21.44	46.91
25	18.46	63.60	19.23	20.57	43.60
30	17.60	61.64	18.35	19.87	40.83
35	16.97	60.10	17.70	19.30	38.49
40	16.65	59.14	17.37	18.92	36.87
45	16.43	58.42	17.14	18.63	35.59
50	16.29	57.93	16.99	18.42	34.64
55	16.22	57.65	16.92	18.29	34.02
60	16.22	57.58	16.92	18.24	33.75

<交通事故減少便益>

- ・六日町バイパスの整備により、平均事故件数が年間約18件減少し、年間約1.2億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後50年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約16億円と算出。

【交通事故減少便益】

＝整備前の交通事故による社会的損失－整備後の事故による社会的損失

＝117,000,000（円/年）

交通事故による社会的損失＝ $\sum \sum$ 〔路線別平均事故件数（件／年）
×人身事故1件当たり損失額（円／件）〕

割引率等を考慮

約16億円

人身事故1件当たり損失額 (千円)

道路・沿道区分			人身事故1件当り損失額	
			単路	交差点
一般道路	DID	2車線	5,649	5,891
		4車線以上	5,872	
	その他市街地部	2車線	7,595	6,576
		4車線以上	6,315	
	非市街地部	2車線	10,200	7,456
		4車線以上	7,330	
高速道路			11,406	－

○費用便益

- ・ 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20年

検討年数 : 50年

<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
	417億円 (406億円)	346億円 (335億円)	55億円 (55億円)	16億円 (16億円)

<費用>	基準年における		
	現在価値	事業費	維持管理費
	320億円 (166億円)	305億円 (153億円)	15億円 (13億円)

<費用便益効果分析結果>

費用便益比 (C B R)	経済的 純現在価値	経済的 内部収益率
$B/C=1.3$ (2.4)	$B-C=97$ 億円 (240億円)	EIRR=5.1% (9.1%)

注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。

2. 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

3. () : 残事業区間

3) 事業の進捗状況

○進捗状況

平成20年度末現在

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	340億円	140.63億円	41.4%	199.37億円
うち用地費・補償費	146.85億円	90.8億円	61.8%	56.05億円

○用地買収進捗状況

- ・ 県立六日町病院付近～八箇峠道路接続IC、余川IC（仮称）付近は概ね用地買収済み。
- ・ 起点～県立六日町病院付近は一部用地買収済み、余川IC（仮称）付近～終点は用地未買収。

○残事業の内容

- ・ 用地買収済区間においては2箇所の埋蔵文化財調査。（余川中道遺跡、藤塚遺跡）
- ・ 既供用区間を除く全線の用地買収及び工事。

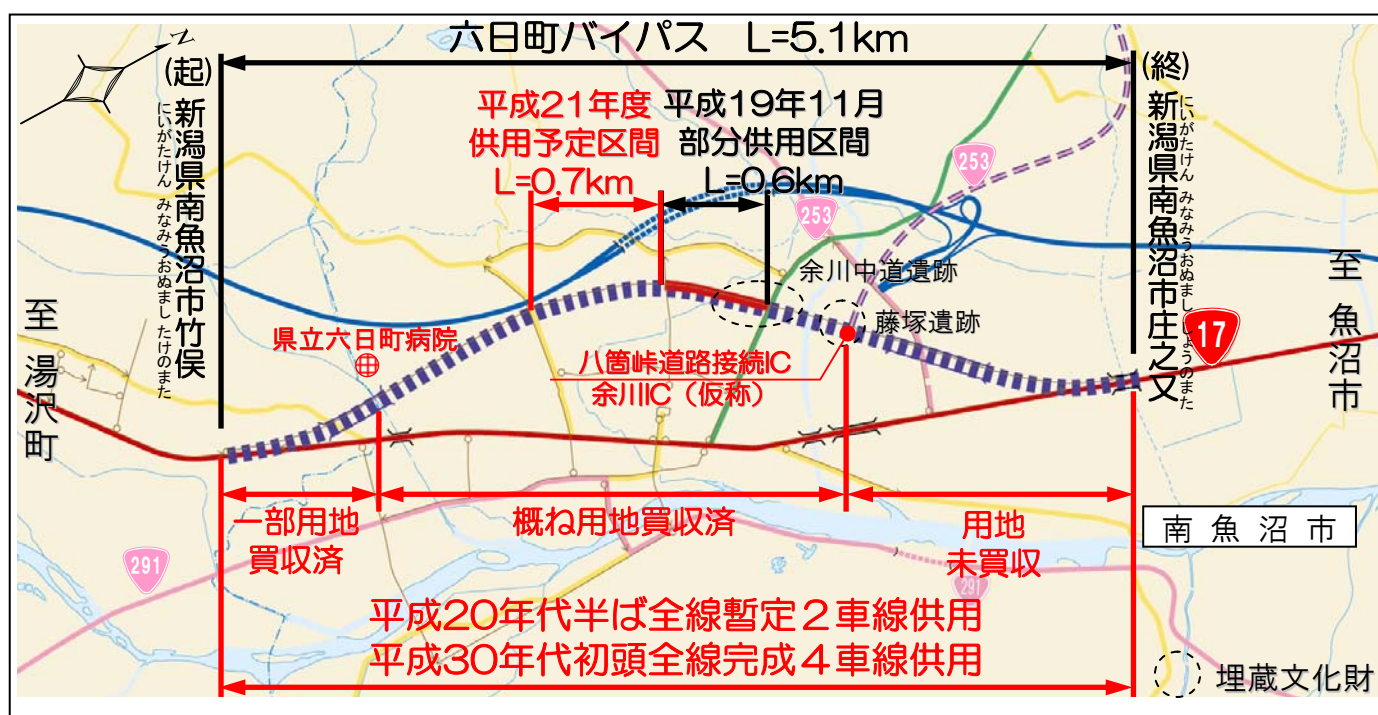
3. 事業の進捗の見込み

○埋蔵文化財調査

- ・ 用地買収済区間における埋蔵文化財は4遺跡、うち2遺跡は平成17年度に調査完了。
- ・ 残る2遺跡、余川中道遺跡と藤塚遺跡の調査を平成20年代前半に完了する予定。

○今後の事業の見通し等

- ・ 平成21年度、既供用区間の隣接区間である南魚沼市小栗山地先（L=0.7km）の暫定2車線供用を予定。
- ・ その後起点側、次いで終点側と順次用地買収、改良工事を進め、平成20年代半ばの全線暫定2車線供用、及び平成30年代初頭の全線完成4車線供用を目指す。



4. 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19年に0.6kmを暫定2車線供用し、平成21年度には既供用区間の隣接区間である小栗山地先の0.7kmの暫定2車線供用を予定し、事業を推進している。
- ・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割が完了していると同時に、構造・規格や施設規模等は必要最低限で計画している。
- ・当該事業箇所は軟弱地盤であり、その対策としてプレロード盛土、サーチャージ盛土を実施している。沈下収束後、その盛土材を現場内で転用しコスト縮減に努めている。

5. その他

1) 地方公共団体等の意見

- ・平成11年～ 「六日町バイパスの整備促進を要望」
 - 中越地区国道事業促進協議会
(長岡市、柏崎市、小千谷市、湯沢町、南魚沼市、他8市町村)
 - 南魚沼郡市町会
(南魚沼市、湯沢町)
 - 新潟県南魚沼市長

6. 対応方針(原案)

①事業の必要性等に関する視点

- ・ 国道17号は、東京都中央区を起点とし、新潟県新潟市に至る延長341.5kmの道路で、並行する関越自動車道路とその機能を相互補完する重要な幹線道路であり、かつ地域の日常生活を支える生活道路である。
- ・ その一部を構成する六日町バイパスの現道部は、交通容量を大きく上回る交通量や、交差点や乗入れの連担などの要因により、慢性的な交通混雑や死傷事故発生などの問題が生じている。
- ・ また、夜間における高い大型車混入率などから、夜間の交通騒音が基準を上回っており、沿道の居住環境の改善が必要となっている。
- ・ これらの様々な問題を解消するため、六日町バイパスの早期の整備が必要である。

②事業の進捗の見込みの視点

- ・ 平成19年度に余川地先のL=0.6km区間を暫定2車線で部分供用済みである。
- ・ 平成21年度、既供用区間の隣接区間である小栗山地先(L=0.7km)の暫定2車線供用を予定している。
- ・ 今後は、平成20年代半ばの全線暫定2車線供用、及び平成30年代初頭の全線完成4車線供用を目指して事業を推進する。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・ 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19年度に0.6kmを暫定2車線供用し、平成21年度には既供用区間の隣接区間である小栗山地先の0.7kmの暫定2車線供用を予定し、事業を推進している。
- ・ 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割が完了しているとともに、構造・規格や施設規模等は必要最低限で計画している。
- ・ 当該事業箇所は軟弱地盤であり、その対策としてプレロード盛土、サーチャージ盛土を実施している。沈下収束後、その盛土材を現場内で転用しコスト縮減に努めている。

○対応方針(原案)

対応方針(原案)

事業継続

(理由)

- ・ 国道17号は、東京都から新潟市に至る重要な幹線道路であり、地域の日常生活を支える生活道路である。
- ・ その一部を構成する六日町バイパスは、現道部における慢性的な交通混雑の緩和や死傷事故件数の低減、沿道環境の改善、救急医療体制の支援など期待される効果は大きく、早期整備が必要である。
- ・ また、事業全体の費用便益比は1.3(残事業に対する費用便益比は2.4)となり、投資効率性は確保されている。
- ・ 平成21年度の小栗山地先の暫定2車線供用、平成20年代半ばの全線暫定2車線供用、及び平成30年代初頭の全線完成4車線供用を目指して事業を推進しており、事業効果を発現するためには事業継続が妥当である。