

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25年11月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要	P 1
1) 事業の目的	P 1
2) 事業の概要	P 2
2. 現在に至る経緯等	P 3
1) 事業の経緯	P 3
2) 事業の進捗状況	P 3
3) 今後の事業展開	P 3
3. 当該道路の役割・効果	P 4
1) 3便益に係る整備効果	P 6
① 走行時間の短縮	P 6
② 渋滞損失時間の減少	P 7
③ 交通事故件数の減少	P 8
2) その他の効果	P 9
① 冬期除雪障害の解消	P 9
② 第三次救急医療機関（魚沼基幹病院）へのアクセス向上	P 10
③ 主要な観光地へのアクセス向上	P 11
④ 災害時における交通の確保	P 12
⑤ 他のプロジェクトとの連携（八箇峠道路）	P 13
4. 費用対効果	P 14
5. 対応方針（原案）	P 15
客観的評価指標抽出資料	P 16
費用対効果算出資料	P 20

1. 事業の概要

1) 事業の目的

当事業は、

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

を目的とし、国道17号の新潟県南魚沼市竹俣みなみうおぬまし たけまたから庄之又しょうのまたの延長5.1kmについてバイパス整備を行うものである。

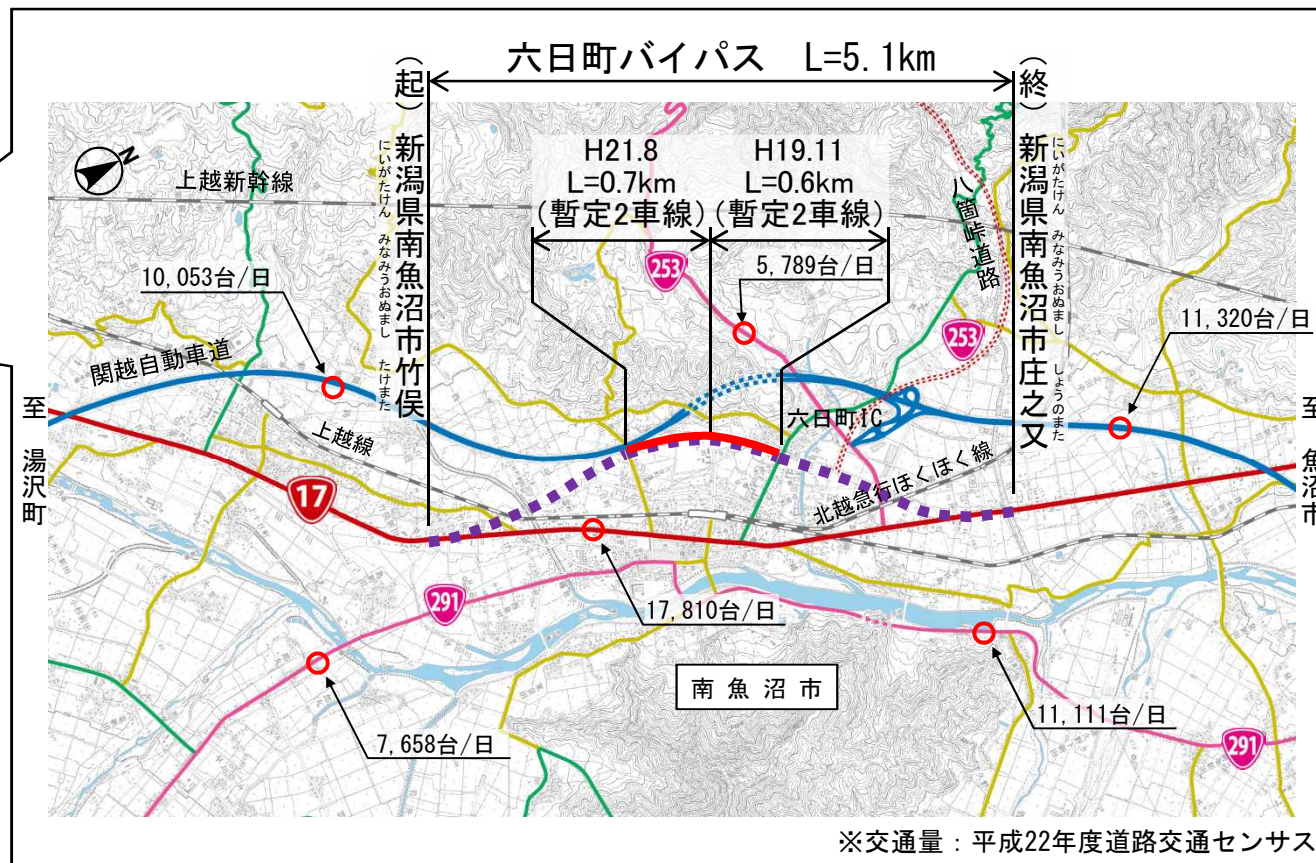
【位置図】



【現況写真】



湯沢町方面より六日町バイパスを望む



※交通量：平成22年度道路交通センサス

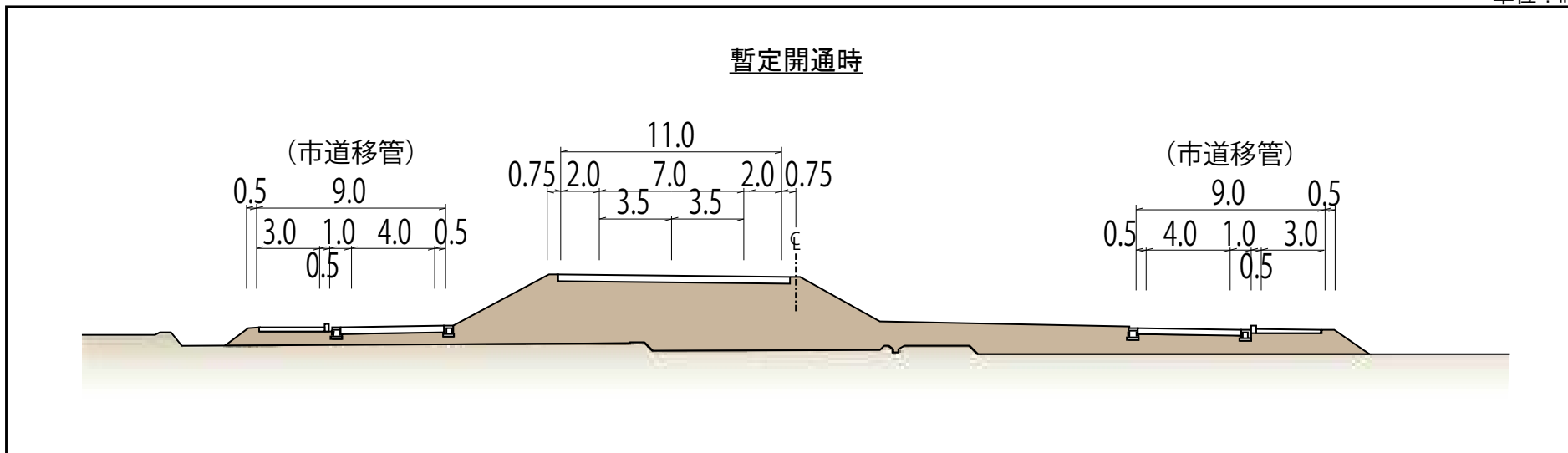
1. 事業の概要

2) 事業の概要

- 事業名：国道17号^{むいかまち}六日町バイパス
- 起終点：(起)新潟県南魚沼市竹俣^{みなみうおぬましたけまた}
(終)新潟県南魚沼市庄之又^{みなみうおぬまししょうのまた}
- 延長：5.1km
- 都市計画決定：平成5年度
- 事業化：平成6年度
- 工事着手：平成12年度
- 用地着手：平成10年度
- 全体事業費：302億円（暫定2車線）
- 平成25年度までの投資額（予定）：164億円（進捗率約54%）

【横断図】

単位：m



2. 現在に至る経緯等

1) 事業の経緯

年 度	主な経緯	年 度	主な経緯
平成5年度	都市計画決定	平成19年度	南魚沼市余川地先 暫定2車線開通 L=0.6km
平成6年度	事業化	平成21年度	南魚沼市小栗山地先 暫定2車線開通 L=0.7km
平成10年度	用地着手	平成20、 22年度	事業再評価(指摘事項なし、継続)
平成12年度	工事着手		

2) 事業の進捗状況

平成25年度末(予定)

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	302億円	164億円	54%	138億円
うち用地費・補償費	147億円	100億円	68%	47億円

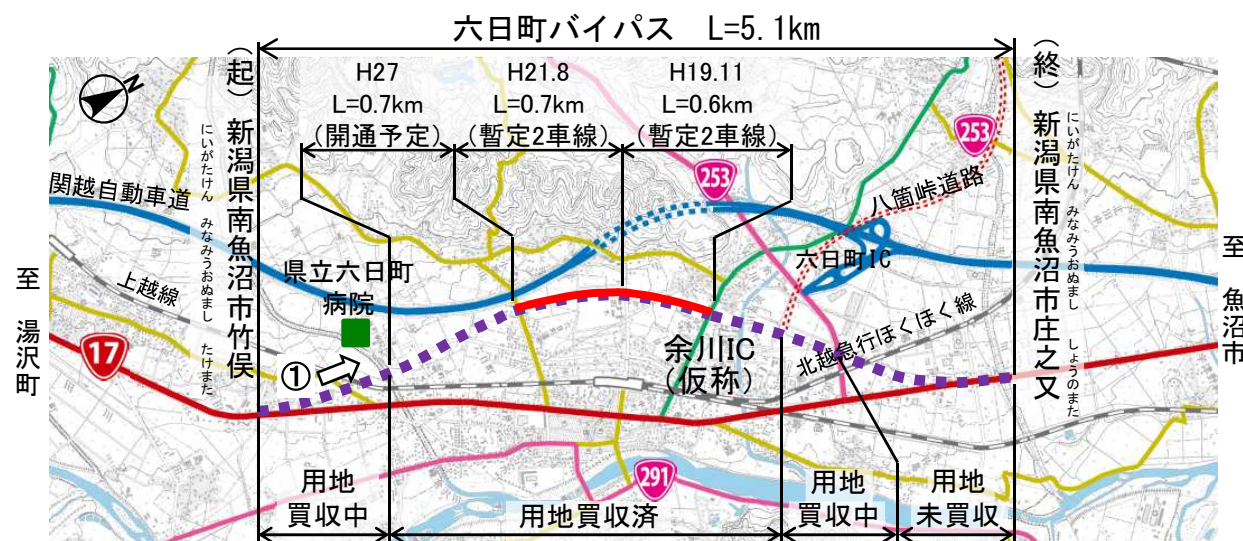
※金額は税込み

3) 今後の事業展開

- 南魚沼市小栗山地先の0.7km（うち本線部0.4km）については、平成27年度開通に向け事業を推進する。
- 残りの事業区間については早期の暫定2車線開通に向け事業を推進する。



写真① 県立六日町病院より開通区間を望む



3. 当該道路の役割・効果

〈3 便益に係る整備効果〉

① 走行時間の短縮 (P6)

- 六日町バイパスの整備により、安全・円滑な走行環境が確保され、旅行速度が13km/h向上し費用便益算定範囲における渋滞損失時間が約29万人・時間/年削減される。
- 六日町バイパスの整備により、走行時間の短縮による便益が年間16億円発生する。
- 開通後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると234億円と算出される。

【走行時間短縮便益】

$$\begin{aligned}
 &= \text{整備前総走行時間費用} - \text{整備後総走行時間費用} && \text{※便益算定上の開通年次 (H35年度) の便益} \\
 &= 16 \text{ (億円/年)} \times \text{割引率} \\
 &\text{総走行時間費用} = \sum \sum [\text{路線別車種別交通量 (台/日)} \times \text{路線別走行時間 (分)} \\
 &\quad \times \text{車種別時間価値原単位 (円/台・分)}] \times 365 \text{ (日/年)}
 \end{aligned}$$

割引率
等を考慮

234億円
(残事業では
174億円)

② 走行経費の減少

- 六日町バイパスの整備により、走行経費減少として年間3億円の便益が発生する。
- 開通後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると44億円と算出される。

【走行経費減少便益】

$$\begin{aligned}
 &= \text{整備前総走行経費} - \text{整備後総走行経費} && \text{※便益算定上の開通年次 (H35年度) の便益} \\
 &= 3 \text{ (億円/年)} \times \text{割引率} \\
 &\text{総走行経費} = \sum \sum [\text{路線別車種別交通量 (台/日)} \times \text{路線別延長 (km)} \\
 &\quad \times \text{車種別走行経費原単位 (円/台・km)}] \times 365 \text{ (日/年)}
 \end{aligned}$$

割引率
等を考慮

44億円
(残事業では
36億円)

③ 交通事故の減少 (P8)

- 六日町バイパスの整備により渋滞が緩和されることで、費用便益算定範囲において年間約6件、現道区間では年間3件の交通事故削減が期待される。
- 六日町バイパスの整備による事故件数減少により、年間0.4億円の便益が発生する。
- 開通後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると6億円と算出される。

【交通事故減少便益】

$$\begin{aligned}
 &= \text{整備前の交通事故による社会的損失} - \text{整備後の交通事故による社会的損失} && \text{※便益算定上の開通年次 (H35年度) の便益} \\
 &= 0.4 \text{ (億円/年)} \times \text{割引率} \\
 &\text{交通事故による社会的損失} = \\
 &\quad \sum \sum [\text{路線別平均事故件数 (件/年)} \times \text{人身事故1件当たり損失額 (円/件)}]
 \end{aligned}$$

割引率
等を考慮

6億円
(残事業では
6億円)

3. 当該道路の役割・効果

〈その他の効果〉

①冬期除雪障害の解消(P9)

- 当該地域は、日本有数の豪雪地域であり、冬期は路面状況の悪化に加え、路肩の堆雪を運搬排雪(H17年度 200時間)する必要があり、これらによる交通障害が発生している。
- 六日町バイパスの整備により、冬期間における円滑な交通の確保が期待されるとともに、安全性・信頼性が向上する。

②第三次救急医療機関(魚沼基幹病院)へのアクセス向上(P10)

- 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」の整備を、平成27年の開院を目指して推進している。
- 同病院の整備に伴い、地域医療の中核を担っていた県立六日町病院が再編されることから、地域の医療サービス水準を確保するため、魚沼基幹病院とのアクセス性が重要になる。
- 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、同病院へのアクセス性の向上に寄与し、一刻を争う救急患者の救命率が向上する。(多量出血による死亡率約5%改善)

③主要な観光地へのアクセス向上(P11)

- 新潟県の魚沼市、南魚沼市、湯沢町、十日町市、津南町及び群馬県みなかみ市、長野県栄村の7市町村が、雪国の自然環境と文化の魅力で国際競争力のある一体的な観光圏としての新たな展開を目指している。(「雪国観光圏整備計画」)
- このなかで、南魚沼市は、雪国観光圏滞在促進地区と位置づけられ、滞在の促進に資する景観整備、情報整備、情報拠点の整備及び交通インフラの整備が喫緊の課題と位置づけられている。
- 六日町バイパスの整備により、国道17号沿線の主要観光施設へのアクセス性が向上する。

④災害時における交通の確保(P12)

- 平成23年7月新潟・福島豪雨により、国道17号六日町地内で冠水による通行止めが発生。また、並行する関越自動車道も延べ36時間を超える通行止めとなり、国道17号は大渋滞が発生した。
- 国道17号と関越道が通行規制時の六日町バイパス部分開通区間の交通量は、平常時の約2倍となり、災害時の迂回路として機能した。
- 六日町バイパスの整備により、さらに信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待される。

⑤他のプロジェクトとの連携(八箇峠道路)(P13)

- 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。

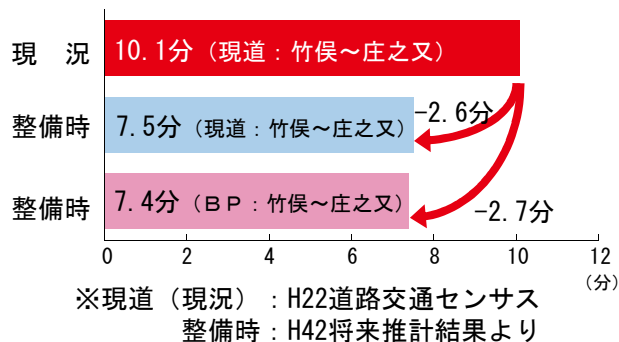
3. 当該道路の役割・効果

1) 3便益に係る整備効果

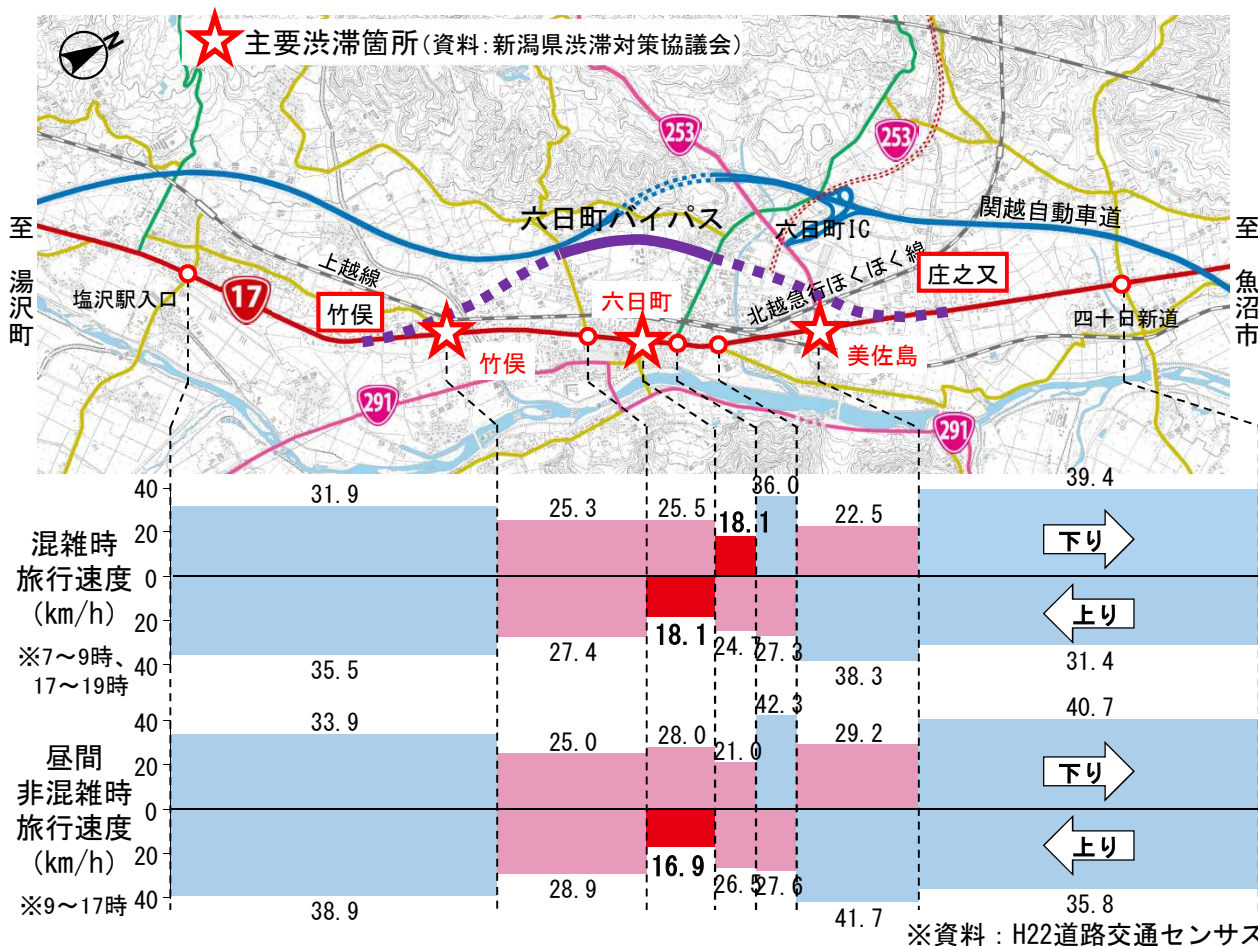
① 走行時間の短縮

- 六日町バイパス現道区間は市街地を通過するため旅行速度が低下しており、20km/h未満の区間が存在する。
- 六日町バイパスの整備により、円滑な走行環境が確保され、2.7分の時間短縮が見込まれる。

【混雑時所要時間の改善】



【国道17号の混雑状況】
美佐島交差点付近

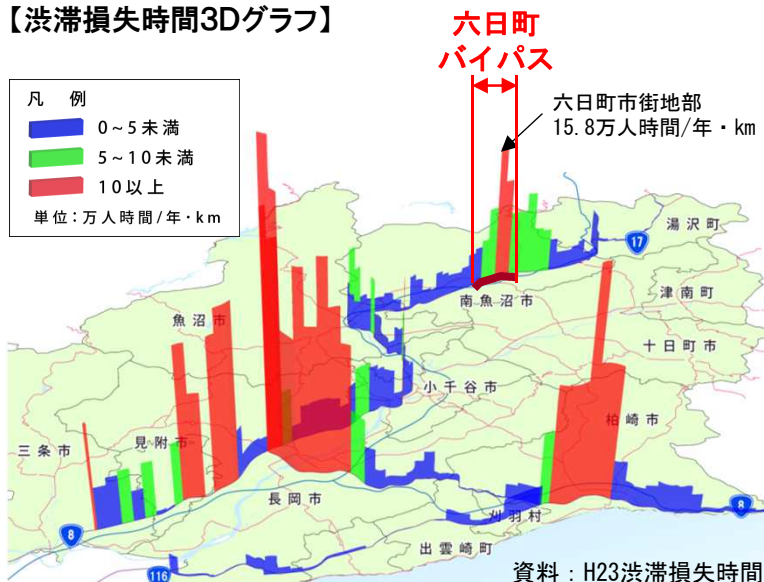


3. 当該道路の役割・効果

② 渋滞損失時間の減少

- 現道の渋滞損失時間は、長岡国道事務所管内のワースト11位。(直轄国道、1km単位)
- 六日町バイパスの整備により安全な走行環境が確保され、便益算定範囲の渋滞損失時間が29万人時間/年の削減が期待される。

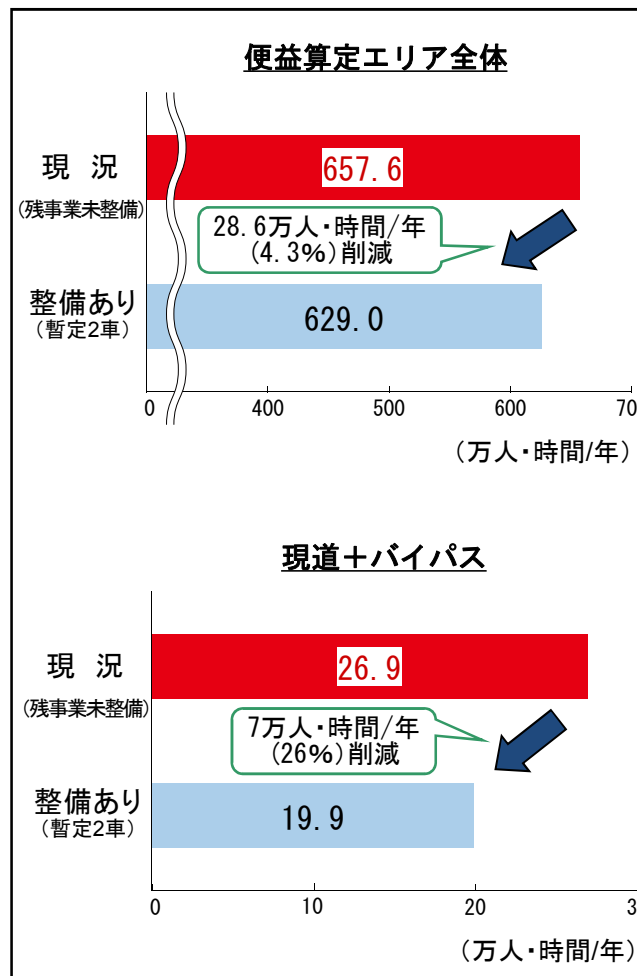
【渋滞損失時間3Dグラフ】



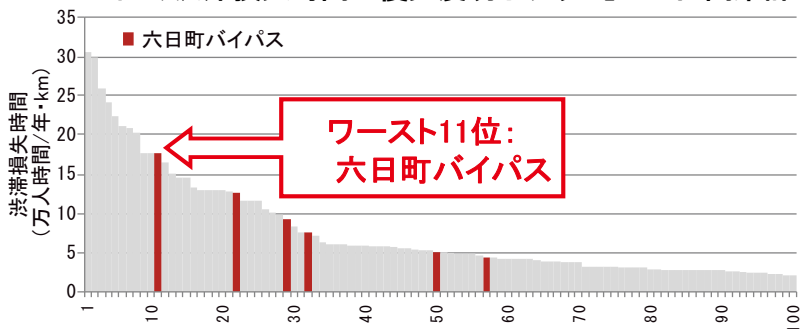
【冬期の混雑状況】六日町地先付近



【渋滞損失時間の改善】



【長岡国道事務所管内における1km当たり渋滞損失時間の優先度明示グラフ】1km区間集計

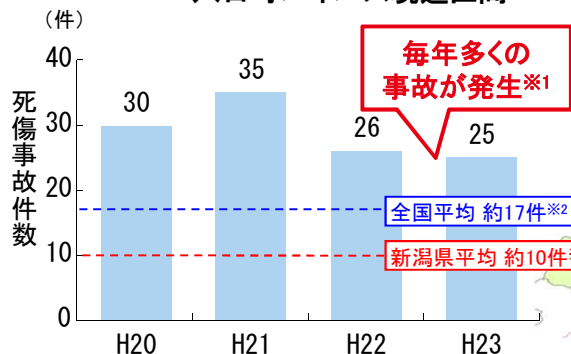


3. 当該道路の役割・効果

③交通事故件数の減少

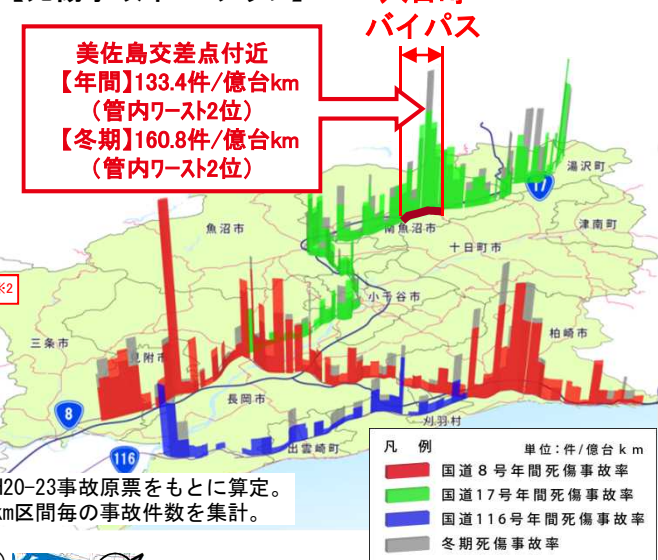
- 現道の美佐島交差点付近の死傷事故率は交差点の区間が多く、長岡国道事務所管内のワースト2位。
- 六日町バイパスの整備により渋滞が緩和されることで、現道区間において年間の事故件数3件の削減が期待される。

【年度別死傷事故発生件数】
六日町バイパス現道区間



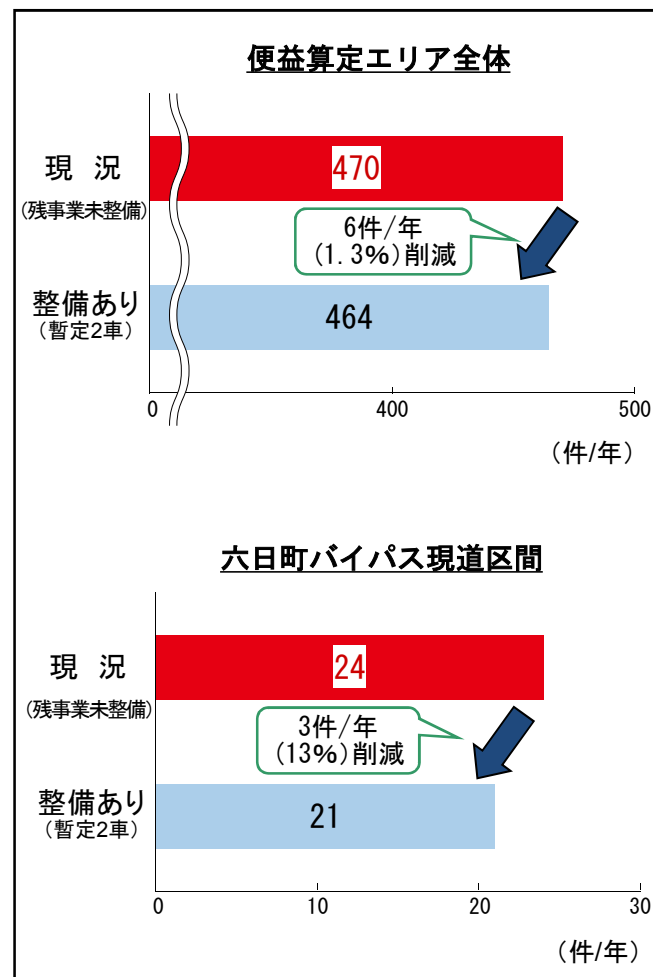
※1: H20～H23年事故原票より算定
※2: 交通事故統計年報（(財)交通事故総合分析センター）、交通安全マップ、道路統計年鑑（全国道路利用者会議）から、一般国道を対象とし、1kmあたりの事故件数から算定（H10～H19平均値）

【死傷事故率3Dグラフ】

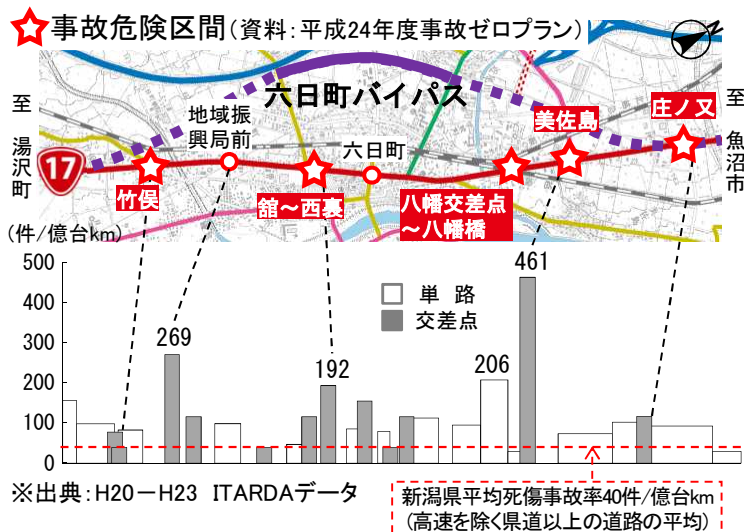


※H20-23事故原票をもとに算定。
1km区間毎の事故件数を集計。

【交通事故件数の改善】



【区間別の死傷事故率】



【冬期間の南魚沼市街地の状況】



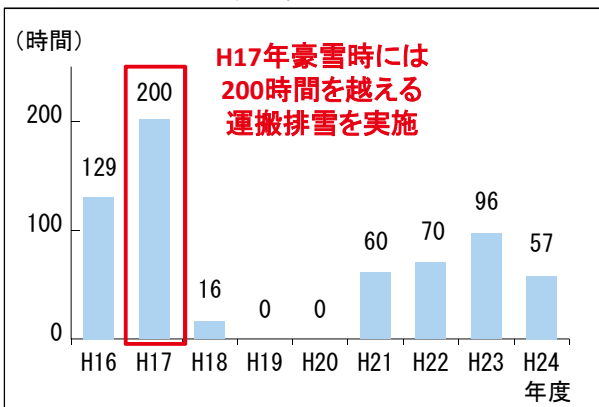
3. 当該道路の役割・効果

2) その他の効果

①冬期除雪障害の解消

- 当該地域は、日本有数の豪雪地域であり、冬期は路面状況の悪化に加え、路肩の堆雪を運搬排雪(H17年度 200時間)する必要があり、これらによる交通障害が発生している。
- 六日町バイパスの整備により、冬期間における円滑な交通の確保が期待されるとともに、安全性・信頼性が向上する。

【現道区間の運搬排雪実施状況】



【現道における運搬排雪作業状況(片側交互通行規制)】

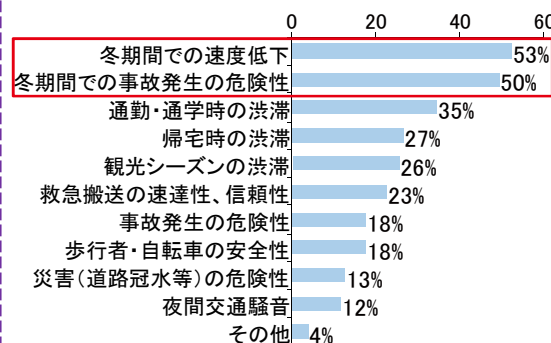


【冬期の現道の状況】



六日町バイパスの現状の問題点に対する評価
【道路利用者アンケート】

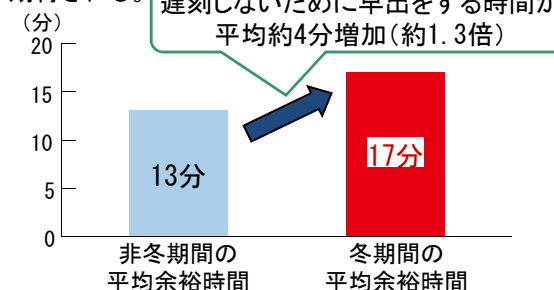
・冬期間の渋滞や事故発生の危険性に対して問題と感じている道路利用者が多い。



※国道17号を利用する 通勤・通学者を対象 (H25.8月Webアンケート N=101(複数回答))

【冬期間における信頼性(定時性)の向上】

- ・通勤・通学者は、遅刻を避けるために余裕を持って早出している。
- ・冬期間は、その余裕分の時間(余裕時間)が非冬期に対して約1.3倍に増加し、時間損失が大きくなっている。
- ・六日町バイパスの整備による定時性向上により改善が期待される。



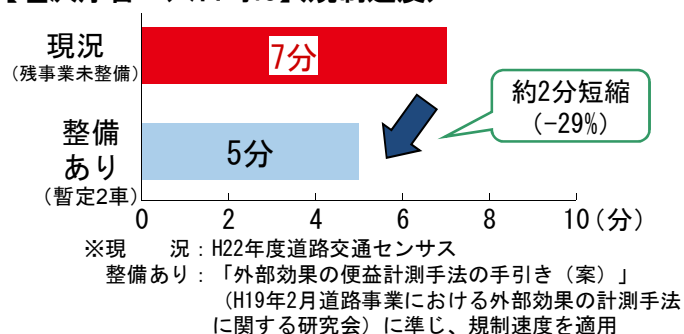
3. 当該道路の役割・効果

②第三次救急医療機関（魚沼基幹病院）へのアクセス向上

- 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」の整備を、平成27年の開院を目指して推進している。
- 同病院の整備に伴い、地域医療の中核を担っていた県立六日町病院が再編されることから、地域の医療サービス水準を確保するため、魚沼基幹病院とのアクセス性が重要になる。
- 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、同病院へのアクセス性の向上に寄与し、一刻を争う救急患者の救命率が向上する。（多量出血による死亡率約5%改善）

【三次医療施設へのアクセス向上】

【塩沢庁舎～六日町IC】(規制速度)

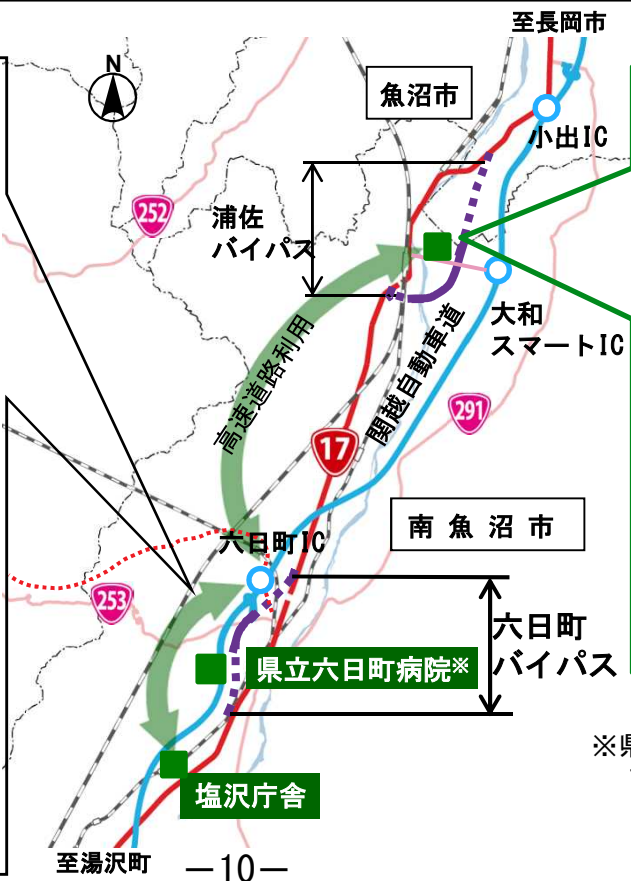
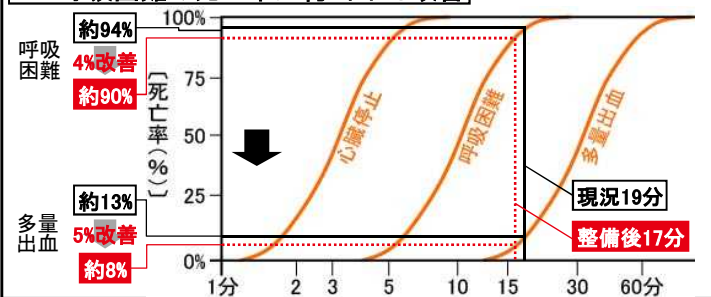


【緊急時における経過時間と死亡率(救命率)】

魚沼基幹病院へのアクセス向上 (カーラーの曲線)

→多量出血の死亡率が約5ポイント改善

→呼吸困難の死亡率が約4ポイント改善



魚沼基幹病院 H27.6開院予定



- ・診療科: 21科
- ・病床数: 454床
- 一般病床 400床
- (うち救命救急センター14床)
- 精神病床 50床
- 感染症病床 4床

※県立六日町病院は、魚沼基幹病院の整備により市立に再編される予定

3. 当該道路の役割・効果

③主要な観光地へのアクセス向上

- 新潟県の魚沼市、南魚沼市、湯沢町、十日町市、津南町及び群馬県みなかみ市、長野県栄村の7市町村が、雪国の自然環境と文化の魅力で国際競争力のある一体的な観光圏としての新たな展開を目指している。「雪国観光圏整備計画」
- このなかで、南魚沼市は、雪国観光圏滞在促進地区と位置づけられ、滞在の促進に資する景観整備、情報整備、情報拠点の整備及び交通インフラの整備が喫緊の課題と位置づけられている。
- 六日町バイパスの整備により、国道17号沿線の主要観光施設へのアクセス性が向上する。

【「雪国観光圏整備計画」で位置づけられた主な観光資源】



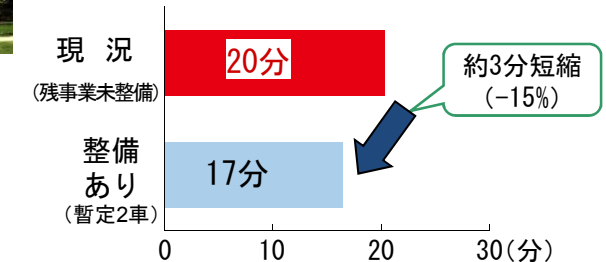
【南魚沼市主要観光地(入込5万人以上)】

観光地点名	観光目的	H23年入込客数(人)
八海山ロープウェー	歴史・文化	86,700
雲洞庵	歴史・文化	64,550
牧之通り	歴史・文化	59,750
六日町温泉	温泉・健康	87,370
樺野沢温泉	スポーツ・レクリエーション	77,400
八色の森公園	スポーツ・レクリエーション	100,340
上越国際プレイランド	都市型観光 - 買物・食-	113,460
魚野の里	都市型観光 - 買物・食-	224,090
アグリコア越後ワイナリー	行祭事・イベント	90,930
浦佐毘沙門堂裸押合大祭	行祭事・イベント	100,000
南魚沼市雪まつり	行祭事・イベント	141,000
兼続公まつり	行祭事・イベント	70,000
新米キャンペーン	行祭事・イベント	70,000
塩沢まつり	行祭事・イベント	52,000

資料：平成23年新潟県観光入込客統計

【主要観光施設へのアクセス向上】

六日町IC～上越国際プレイランド (スキー場) への時間短縮効果 (混雑時)



※現況：H22年度道路交通センサス
整備あり：H42将来交通量推計に基づく推計値

3. 当該道路の役割・効果

⑤他のプロジェクトとの連携（八箇峠道路）

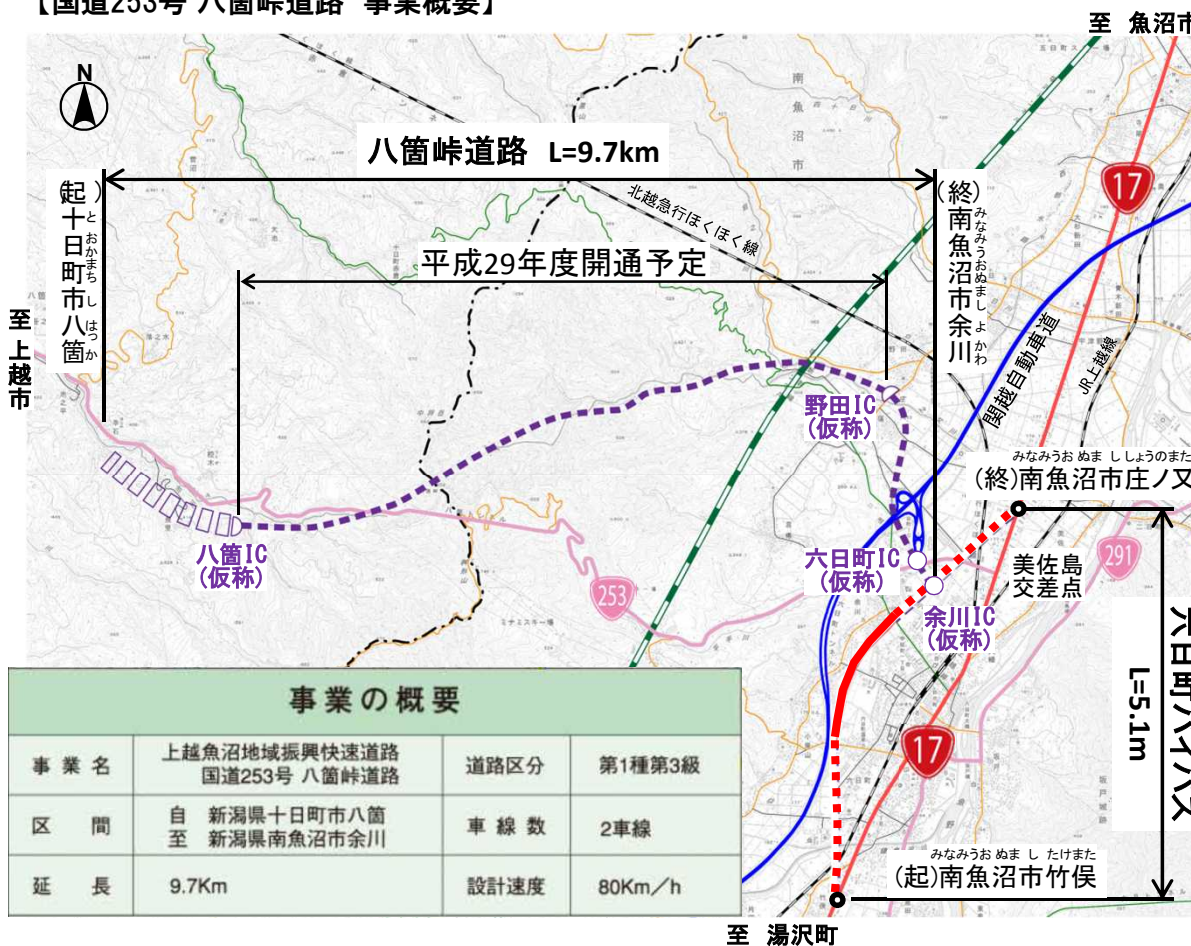
- 八箇峠道路は、地域高規格道路「上越魚沼地域振興快速道路」の一部であり、十日町市八箇を起点に、南魚沼市余川で六日町バイパスに接続する延長9.7kmの道路であり、交通の難所である「八箇峠」の交通障害を解消するとともに、十日町生活圈、南魚沼生活圈の地域活性化の促進、一体的な圏域形成を期待するものである。
- 八箇峠道路の効果を最大限に発現するためにも、六日町バイパスを一体的に整備する必要がある。

【上越魚沼地域振興快速道路 路線図】



湯沢町方面より六日町バイパスを望む

【国道253号 八箇峠道路 事業概要】



4. 費用対効果

- ・事業費：302億円
- ・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25年度
検討年数：50年

- ・将来道路網：現在の一般県道以上の道路網を基本に、平成25年6月時点で事業化済みの計画路線を対象にした道路網である。

<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	329億円	294億円	35億円
残事業	122億円	98億円	24億円

<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	284億円	234億円	44億円	6億円
残事業	217億円	174億円	36億円	6億円

<3便益による費用便益比>

費用便益比B/C	
事業全体	284億円 / 329億円 = 0.9
残事業	217億円 / 122億円 = 1.8

- 注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。
 注2) 費用及び便益額は整数止めとする。
 注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
 注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

<その他の効果>

六日町バイパスの役割	具体的内容
①冬期除雪障害の解消	◆冬期間における円滑な交通の確保が期待されるとともに、安全性・信頼性が向上
②第三次救急医療機関(魚沼基幹病院)へのアクセス向上	◆三次医療施設へのアクセス向上(塩沢庁舎～六日町IC 2分短縮) ◆搬送ルートの多様化、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できる。
③主要な観光地へのアクセス向上	◆広域的な観光ネットワークの一部形成し、雪国観光圏整備計画を支援(六日町IC～上越国際プレイランド3分短縮)
④災害時における交通の確保	◆信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待される。
⑤他のプロジェクトとの連携(八箇峠道路)	◆八箇峠道路と連携し、十日町・南魚沼生活圏の一体的な圏域形成を支援

5. 対応方針（原案）

①事業の必要性に関する視点

- 現道区間は著しい旅行速度低下、及び渋滞が発生しているが、六日町バイパスの整備により走行環境が向上
- 現道区間は冬期間に除排雪による交通障害が発生しているが、六日町バイパスの整備によって安全で円滑な交通を確保
- 六日町バイパスの整備により、平成27年度開院予定の「魚沼基幹病院」へのアクセス向上、主要な観光地へのアクセス向上、災害時における信頼性が向上
- 3便益の費用便益比は、事業全体で0.9、残事業で1.8

②事業進捗の見込みの視点

- 計画路線は地形、土地利用状況、主要な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、用地買収は約7割、事業は約5割が完了、平成21年度までに南魚沼市余川～小栗山の1.3kmについては2車線で開通済み。
- 南魚沼市小栗山地先の0.7km（うち本線部0.4km）については、平成27年度開院予定の「魚沼基幹病院」と合わせた開通に向け事業を推進。
- 残りの事業区間については早期の開通に向け事業を推進。

③コスト縮減からの視点

- 八箇峠道路との事業調整を行い、トンネル掘削残土を盛土材として有効活用することでコスト縮減に努力。
- 八箇峠道路との接続については、立体から平面に見直し、コスト縮減を考慮。

④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、広域的な通過交通や沿線地域間の連携を支える重要な役割を担っている。
- その一部を構成する六日町バイパスの整備により、現道部における慢性的な交通混雑の緩和や交通事故の低減などの便益として計上している効果以外にも、冬期除排雪障害の解消、第三次救急医療機関へのアクセス向上、観光支援、災害時における交通の確保が図られるなど、多様な効果が見込まれるため事業を継続する。

客觀的評價指標抽出資料

【一般国道（二次改築）】

● 事業採択時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こと
------	------------	------------------

● 事業の効果や必要性を評価するための指標

大項目	中項目	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/日以上かつ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
		□ 拠点空港（会社管理空港、国管理空港、特定地方管理空港）、地方管理空港もしくはその他の空港・共用空港へのアクセス向上が見込まれる
	(2) 物流効率化の支援	□ 重要港湾もしくは国際拠点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）としての位置づけ有り
		□ 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）
		□ 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
		■ 日常活動圏の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	

大項目	中項目	指 標
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。 <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) 安全で安心できる暮らしの確保	<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在する場合において、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カ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"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する。(A'路線として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ある老朽橋梁における通行規制等が解消される。 <input 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 checked="" type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間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 checked="" 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期待される。

※○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又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（コスト縮減後のB/C）
B/C=0.9（事業全体の費用対効果）
B/C=1.8（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。「P6～7に詳述」
(現道+バイパス：整備なし 26.9万人時間/年 → 整備あり 19.9万人時間/年 削減率 26.0%
費用便益分析範囲：整備なし 657.6万人時間/年
→ 整備あり 629.0万人時間/年 削減率 4.3%)
 - ・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が改善。「P6に詳述」
(現道：現況(H22) 25.6km/h → 整備あり【現道】 37.8 km/h 12 km/h向上
→ 整備あり【バイパス】 41.3 km/h 16 km/h向上)
 - ・現道に、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。
(小出～浦佐～六日町線 運行本数 21本/日、六日町～石打～湯沢線 運行本数 22本/日、
・特急停車駅へのアクセス向上。
- (4) 国土・地域ネットワークの構築
 - ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上。
(塩沢庁舎～六日町中心市街地：整備なし 10.2分→整備あり 7.7分 短縮率25%)
- (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。「P11に詳述」
(関越自動車道六日町IC～上越国際スキー場：整備なし20分 → 整備あり17分 短縮率15%)

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（魚沼基幹病院）へのアクセス向上。「P10に詳述」
(塩沢庁舎～魚沼基幹病院（計画）：整備なし 19分 → 整備あり 17分 短縮率 11%)

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 266,756万t-CO2/年 → 整備あり 264,248万t-CO2/年
約2,508万t-CO2/年削減、削減率 0.9%)
- (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 15.0t-NOx/年 → 整備あり 9.5t-NOx/年
5.5t-NOx/年削減 削減率 36.5%)
 - ・自動車からのSPM排出量削減。
(現道：整備なし 1.44t-SPM/年 → 整備あり 0.91t-SPM/年
0.5t-SPM/年削減、削減率 36.6%)
 - ・夜間騒音の低減。
(現道：整備前 70dB → 整備後 67dB 3dB低減)

V. その他

- (1) 他のプロジェクトとの関係「P13に詳述」
 - ・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。「P8に詳述」
(現道：整備なし 24件/年 → 整備あり 21件/年 3件低減 削減率 13%)

費用対効果算出資料

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道17号	六日町バイパス	L=5.1Km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,400~12,800	2	北陸地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	292億円	98億円	390億円
うち残事業分	131億円	70億円	202億円
基準年における 現在価値 (C)	294億円	35億円	329億円
うち残事業分	98億円	24億円	122億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成25年度			
供用年	平成28年度、平成36年度			
単年便益 (初年便益)	6.0億円	1.1億円	0.21億円	7.4億円
基準年における 現在価値 (B)	234億円	44億円	6.5億円	284億円
うち残事業分	174億円	36億円	6.1億円	217億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	0.9
経済的純現在価値（事業全体）	-45億円
経済的内部収益率（事業全体）	3.4%
費用便益比（残事業）	1.8
経済的純現在価値（残事業）	95億円
経済的内部収益率（残事業）	9.7%

注）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。

④ 感度分析

【事業全体】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	9,400～12,800	±10%	0.8～1.0
事業費	292億円	±10%	0.8～0.9
事業期間	30年	±20%	0.8～0.9

【残事業】

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	9,400～12,800	±10%	1.7～1.9
事業費	131億円	±10%	1.6～1.9
事業期間	10年	±20%	1.7～1.8

交通状況の変化（全体）

様式－3①

事業名：一般国道17号 六日町バイパス

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 5.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	0	11,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	0	7.9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	0.00	15.24	
②主な周辺道路※ 4	①現道 : 4.8km	交通量	[台/日]	14,800	10,600
		走行時間	[分]	9.0	8.0
		走行時間費用	[億円/年]	22.94	14.98
	②国道 291号 : 14.9km	交通量	[台/日]	6,100	3,500
		走行時間	[分]	28.3	24.7
		走行時間費用	[億円/年]	31.51	14.80
	③(主) 十日町六 日町線 : 3.0km	交通量	[台/日]	3,500	1,700
		走行時間	[分]	5.8	5.0
		走行時間費用	[億円/年]	3.85	1.56
	④市道駅 裏線 : 1.8km	交通量	[台/日]	3,600	1,200
		走行時間	[分]	3.5	3.5
		走行時間費用	[億円/年]	2.20	0.66
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計 : 991.7km	走行時間費用	[億円/年]	666.22	663.97	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：1,021.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	726.72	711.20	15.51

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

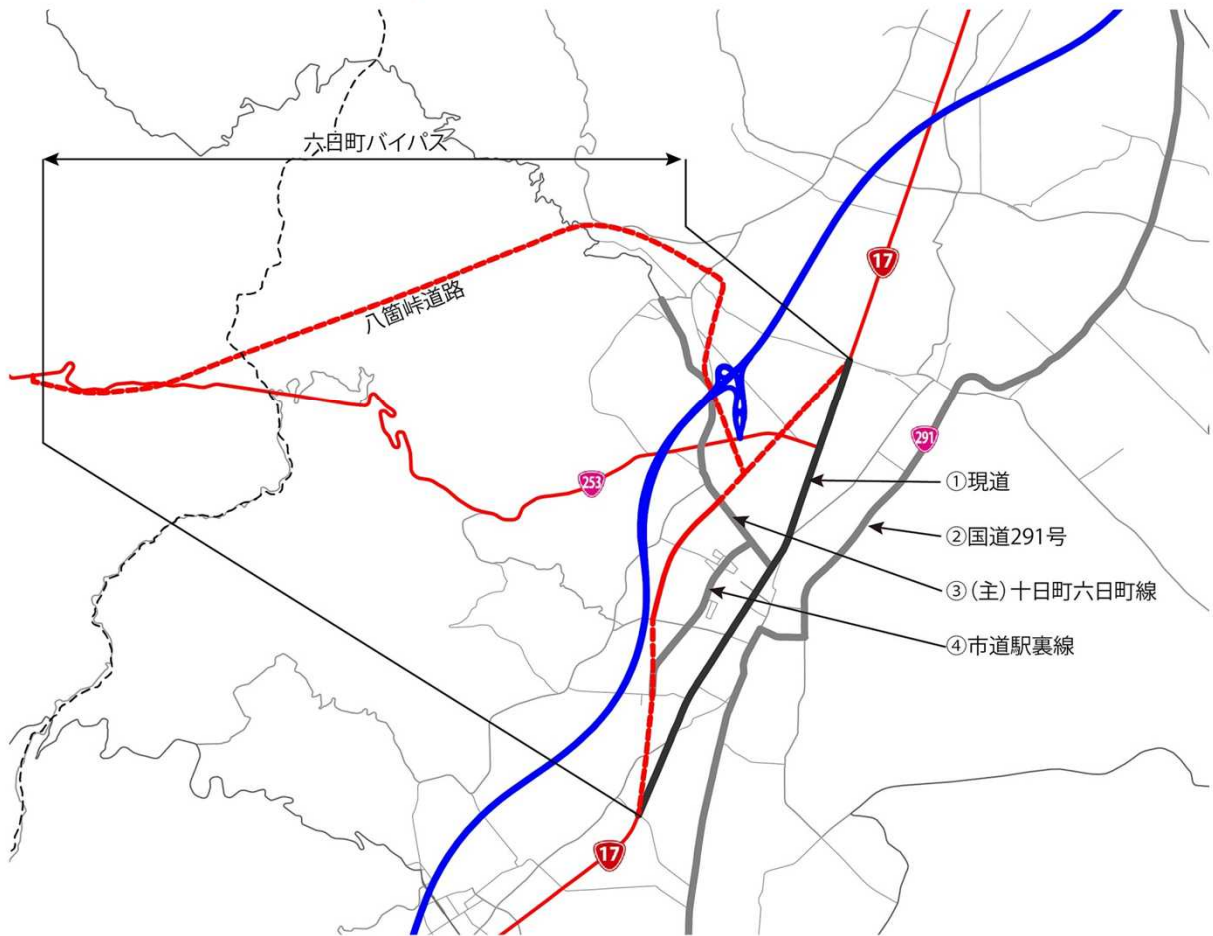
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化（残事業）

様式－3①

事業名：一般国道17号 六日町バイパス

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 5.1km	交通量 ^{※1}	[台/日]	5,100	11,000	
	走行時間 ^{※2}	[分]	1.6	8.1	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	1.34	15.24	
②主な周辺道路 ^{※4}	①現道 : 4.8km	交通量	[台/日]	14,800	10,600
		走行時間	[分]	9.2	8.1
		走行時間費用	[億円/年]	22.95	14.98
	②国道 291号 : 14.9km	交通量	[台/日]	5,400	3,500
		走行時間	[分]	27.5	25.1
		走行時間費用	[億円/年]	26.44	14.80
	③(主) 十日町六 日町線 : 3.0km	交通量	[台/日]	3,800	1,700
		走行時間	[分]	5.8	5.1
		走行時間費用	[億円/年]	4.09	1.56
	④市道駅 裏線 : 1.8km	交通量	[台/日]	2,300	1,200
		走行時間	[分]	3.6	3.6
		走行時間費用	[億円/年]	1.33	0.66
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 : 991.7km	走行時間費用	[億円/年]	667.55	663.97	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：1,021.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	723.70	711.20	12.49

※1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

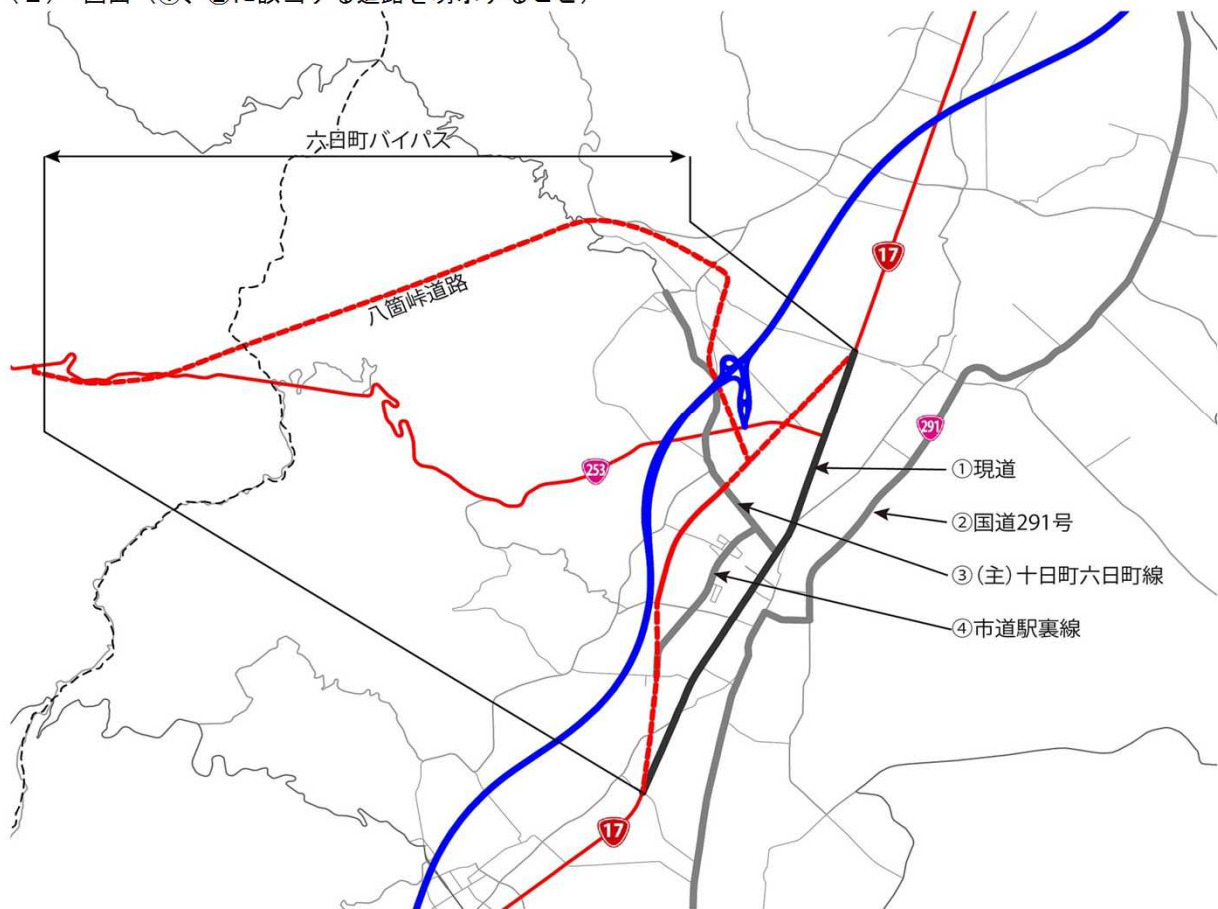
※2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5： ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：六日町バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成25年度	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()			
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>	
	その他(最終配分後の交通量とQ-V条件式との関係から設定。 この際、Vminは実態に即した速度で設定。)	<input checked="" type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便 益 の 算 定	休日交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による 通行止めの 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の 影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した冬期日数(年あたり) 採用した冬期日数の考え方を記載	(129) 日
			降雪が最初に観測された日から最後に観測された日までの冬期日数(129日)及び降雪日数(94日)を考慮	
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	通常期と冬期の速度比(降雪時19%低下、降雪時以外10%低下)を考慮			
交通流推計の 時点以外の 便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
	算出根拠を添付すること			
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走 行経費減少・交通 事故減少以外の便 益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				

事業名：六日町バイパス

(4)

項目		チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他(概略事業計画による値を採用)	<input checked="" type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		北陸地方整備局管内直轄路線の実績値から設定	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input checked="" type="checkbox"/>	
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表(全体)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道17号 六日町バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.447	5.1	2.28

年次	年度	割引率 4.0%	GDP デフレ率	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-22年目	H 6	2.1068	110.8	0.19	0.33		
-21年目	H 7	2.0258	109.9	0.58	0.98		
-20年目	H 8	1.9479	109.5	0.39	0.64		
-19年目	H 9	1.8730	110.4	0.95	1.48		
-18年目	H 10	1.8009	109.9	2.00	3.02		
-17年目	H 11	1.7317	108.4	2.64	3.88		
-16年目	H 12	1.6651	107.2	16.32	23.35		
-15年目	H 13	1.6010	105.7	10.54	14.70		
-14年目	H 14	1.5395	103.8	16.98	23.19		
-13年目	H 15	1.4802	102.3	24.08	32.09		
-12年目	H 16	1.4233	101.0	19.26	25.00		
-11年目	H 17	1.3686	99.6	17.79	22.51		
-10年目	H 18	1.3159	98.7	9.45	11.60		
-9年目	H 19	1.2653	97.6	8.55	10.21		
-8年目	H 20	1.2167	96.8	9.69	11.22		
-7年目	H 21	1.1699	95.6	11.67	13.15		
-6年目	H 22	1.1249	93.7	0.19	0.21		
-5年目	H 23	1.0816	92.1	1.91	2.07		
-4年目	H 24	1.0400	92.1	6.08	6.32		
-3年目	H 25	1.0000	92.1	1.44	1.44		
-2年目	H 26	0.9615	92.1	0.98	0.94		
-1年目	H 27	0.9246	92.1	0.98	0.91		
供用開始年次	H 28	0.8890	92.1	3.35	2.98	0.85	0.76
1年目	H 29	0.8548	92.1	12.23	10.45	0.85	0.73
2年目	H 30	0.8219	92.1	10.89	8.95	0.85	0.70
3年目	H 31	0.7903	92.1	9.21	7.28	0.85	0.67
4年目	H 32	0.7599	92.1	17.35	13.18	0.85	0.65
5年目	H 33	0.7307	92.1	22.39	16.36	0.85	0.62
6年目	H 34	0.7026	92.1	36.37	25.55	0.85	0.60
7年目	H 35	0.6756	92.1	17.52	11.84	0.85	0.57
8年目	H 36	0.6496	92.1			2.17	1.41
9年目	H 37	0.6246	92.1			2.17	1.36
10年目	H 38	0.6006	92.1			2.17	1.30
11年目	H 39	0.5775	92.1			2.17	1.25
12年目	H 40	0.5553	92.1			2.17	1.21
13年目	H 41	0.5339	92.1			2.17	1.16
14年目	H 42	0.5134	92.1			2.17	1.11
15年目	H 43	0.4936	92.1			2.17	1.07
16年目	H 44	0.4746	92.1			2.17	1.03
17年目	H 45	0.4564	92.1			2.17	0.99
18年目	H 46	0.4388	92.1			2.17	0.95
19年目	H 47	0.4220	92.1			2.17	0.92
20年目	H 48	0.4057	92.1			2.17	0.88
21年目	H 49	0.3901	92.1			2.17	0.85
22年目	H 50	0.3751	92.1			2.17	0.81
23年目	H 51	0.3607	92.1			2.17	0.78
24年目	H 52	0.3468	92.1			2.17	0.75
25年目	H 53	0.3335	92.1			2.17	0.72
26年目	H 54	0.3207	92.1			2.17	0.70
27年目	H 55	0.3083	92.1			2.17	0.67
28年目	H 56	0.2965	92.1			2.17	0.64
29年目	H 57	0.2851	92.1			2.17	0.62
30年目	H 58	0.2741	92.1			2.17	0.59
31年目	H 59	0.2636	92.1			2.17	0.57
32年目	H 60	0.2534	92.1			2.17	0.55
33年目	H 61	0.2437	92.1			2.17	0.53
34年目	H 62	0.2343	92.1			2.17	0.51
35年目	H 63	0.2253	92.1			2.17	0.49
36年目	H 64	0.2166	92.1			2.17	0.47
37年目	H 65	0.2083	92.1			2.17	0.45
38年目	H 66	0.2003	92.1			2.17	0.43
39年目	H 67	0.1926	92.1			2.17	0.42
40年目	H 68	0.1852	92.1			2.17	0.40
41年目	H 69	0.1780	92.1			2.17	0.39
42年目	H 70	0.1712	92.1			2.17	0.37

費用の現在価値算定表(全体)

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名: 一般国道17号 六日町バイパス				単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)	
				0.447	5.1	2.28	
年次	年度	割引率 4.0%	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
43年目	H 71	0.1646	92.1			2.17	0.36
44年目	H 72	0.1583	92.1			2.17	0.34
45年目	H 73	0.1522	92.1			2.17	0.33
46年目	H 74	0.1463	92.1			2.17	0.32
47年目	H 75	0.1407	92.1			2.17	0.31
48年目	H 76	0.1353	92.1			2.17	0.29
49年目	H 77	0.1301	92.1	-91.24	-11.87	2.17	0.28
合計				200.73	293.96	97.94	34.88
単純事業費計				291.97		97.94	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道17号 六日町バイパス

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.447	3.8	1.70

年次	年度	割引率 4.0%	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-11年目	H 25	1.0000	92.1	0.00	0.00		
-2年目	H 26	0.9615	92.1	0.98	0.94		
-1年目	H 27	0.9246	92.1	0.98	0.91		
供用開始年次	H 28	0.8890	92.1	3.35	2.98	0.30	0.27
1年目	H 29	0.8548	92.1	12.23	10.45	0.30	0.26
2年目	H 30	0.8219	92.1	10.89	8.95	0.30	0.25
3年目	H 31	0.7903	92.1	9.21	7.28	0.30	0.24
4年目	H 32	0.7599	92.1	17.35	13.18	0.30	0.23
5年目	H 33	0.7307	92.1	22.39	16.36	0.30	0.22
6年目	H 34	0.7026	92.1	36.37	25.55	0.30	0.21
7年目	H 35	0.6756	92.1	17.52	11.84	0.30	0.20
8年目	H 36	0.6496	92.1			1.62	1.05
9年目	H 37	0.6246	92.1			1.62	1.01
10年目	H 38	0.6006	92.1			1.62	0.97
11年目	H 39	0.5775	92.1			1.62	0.94
12年目	H 40	0.5553	92.1			1.62	0.90
13年目	H 41	0.5339	92.1			1.62	0.86
14年目	H 42	0.5134	92.1			1.62	0.83
15年目	H 43	0.4936	92.1			1.62	0.80
16年目	H 44	0.4746	92.1			1.62	0.77
17年目	H 45	0.4564	92.1			1.62	0.74
18年目	H 46	0.4388	92.1			1.62	0.71
19年目	H 47	0.4220	92.1			1.62	0.68
20年目	H 48	0.4057	92.1			1.62	0.66
21年目	H 49	0.3901	92.1			1.62	0.63
22年目	H 50	0.3751	92.1			1.62	0.61
23年目	H 51	0.3607	92.1			1.62	0.58
24年目	H 52	0.3468	92.1			1.62	0.56
25年目	H 53	0.3335	92.1			1.62	0.54
26年目	H 54	0.3207	92.1			1.62	0.52
27年目	H 55	0.3083	92.1			1.62	0.50
28年目	H 56	0.2965	92.1			1.62	0.48
29年目	H 57	0.2851	92.1			1.62	0.46
30年目	H 58	0.2741	92.1			1.62	0.44
31年目	H 59	0.2636	92.1			1.62	0.43
32年目	H 60	0.2534	92.1			1.62	0.41
33年目	H 61	0.2437	92.1			1.62	0.39
34年目	H 62	0.2343	92.1			1.62	0.38
35年目	H 63	0.2253	92.1			1.62	0.36
36年目	H 64	0.2166	92.1			1.62	0.35
37年目	H 65	0.2083	92.1			1.62	0.34
38年目	H 66	0.2003	92.1			1.62	0.32
39年目	H 67	0.1926	92.1			1.62	0.31
40年目	H 68	0.1852	92.1			1.62	0.30
41年目	H 69	0.1780	92.1			1.62	0.29
42年目	H 70	0.1712	92.1			1.62	0.28
43年目	H 71	0.1646	92.1			1.62	0.27
44年目	H 72	0.1583	92.1			1.62	0.26
45年目	H 73	0.1522	92.1			1.62	0.25
46年目	H 74	0.1463	92.1			1.62	0.24
47年目	H 75	0.1407	92.1			1.62	0.23
48年目	H 76	0.1353	92.1			1.62	0.22
49年目	H 77	0.1301	92.1			1.62	0.21
合計				128.70	98.11	70.44	23.96
単純事業費計				131.27		70.44	

注1) 事業費の投資パターンは、概略事業計画による値を採用したものであり、必ずしも全体の予算制約等必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。

このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

箇所名：一般国道17号 六日町ハイパス

便益の現在価値算定表(全体)

年度 (基準年)	年次 費用開始年次	総走行台キロの年次別伸び率 (北陸7ローカ)			GDP ターゲット	走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			事故減少便益(億円)			合計 (億円)			
		割合率				現在価値 (1)×(A)			現在価値 (A)×(2)			現在価値 (3)×(A)			便益合計 (1~3)	割引率%		
		乗用車類	小型貨物	普通貨物		乗用車類	小型貨物	普通貨物	乗用車類	小型貨物	普通貨物	乗用車類	小型貨物	普通貨物			③	
H25	H 28	0.99457	0.98145	0.97310	0.99014	0.8890	3.44	1.60	0.97	6.02	5.35	1.14	1.02	0.25	0.21	0.19	7.37	6.55
H 29	0.99454	0.98110	0.97236	0.99004	0.8848	3.43	1.57	0.94	5.94	5.30	1.13	0.96	0.25	0.21	0.18	7.28	6.55	
H 30	0.99451	0.98074	0.97157	0.98994	0.8219	3.41	1.54	0.92	5.86	4.82	1.11	0.91	0.24	0.21	0.17	7.18	5.90	
H 31	0.99448	0.98036	0.97074	0.98984	0.7903	3.39	1.51	0.89	5.79	4.57	1.09	0.86	0.24	0.21	0.16	7.09	5.60	
H 32	0.99445	0.97997	0.96986	0.98973	0.7599	3.37	1.48	0.86	5.71	4.34	1.08	0.82	0.23	0.20	0.16	6.99	5.32	
H 33	0.99588	0.98583	0.98106	0.99285	0.7307	3.35	1.46	0.85	5.66	4.14	1.07	0.78	0.23	0.20	0.15	6.93	5.06	
H 34	0.99586	0.98563	0.98070	0.99280	0.7026	3.34	1.44	0.83	5.61	3.94	1.06	0.74	0.22	0.20	0.14	6.87	4.83	
H 35	0.99585	0.98542	0.98032	0.99275	0.6756	3.33	1.42	0.81	5.56	3.76	1.05	0.71	0.22	0.20	0.14	6.80	4.60	
H 36	0.99583	0.98520	0.97992	0.99270	0.6486	10.54	4.11	1.70	16.35	10.62	3.06	1.99	0.68	0.43	0.28	19.84	12.89	
H 37	0.99581	0.98498	0.97951	0.99264	0.6246	10.50	4.05	1.67	16.21	10.13	3.03	1.89	0.67	0.42	0.27	19.67	12.29	
H 38	0.99579	0.98475	0.97908	0.99259	0.6006	10.45	3.99	1.63	16.07	9.65	3.00	1.80	0.66	0.42	0.25	19.50	11.71	
H 39	0.99578	0.98452	0.97864	0.99253	0.5775	10.41	3.93	1.60	15.93	9.20	2.97	1.72	0.65	0.42	0.24	19.33	11.16	
H 40	0.99576	0.98427	0.97817	0.99248	0.5553	10.36	3.86	1.56	15.79	8.77	2.95	1.64	0.64	0.42	0.23	19.15	10.64	
H 41	0.99574	0.98402	0.97768	0.99242	0.5339	10.32	3.80	1.53	15.65	8.36	2.92	1.56	0.63	0.41	0.22	18.98	10.13	
H 42	0.99572	0.98376	0.97717	0.99236	0.5134	10.27	3.74	1.49	15.51	7.96	2.89	1.48	0.62	0.41	0.21	18.81	9.66	
H 43	0.99570	0.98355	0.97670	0.99230	0.4936	10.23	3.72	1.50	15.39	7.60	2.87	1.42	0.62	0.41	0.20	18.67	9.21	
H 44	0.99569	0.98330	0.97620	0.99224	0.4746	10.19	3.69	1.50	15.28	7.25	2.85	1.35	0.61	0.40	0.19	18.53	8.79	
H 45	0.99567	0.98306	0.97570	0.99218	0.4564	10.15	3.67	1.50	15.16	6.92	2.83	1.29	0.61	0.40	0.18	18.39	8.39	
H 46	0.99565	0.98281	0.97520	0.99212	0.4388	10.11	3.64	1.51	15.04	6.60	2.81	1.23	0.60	0.40	0.17	18.25	8.01	
H 47	0.99563	0.98256	0.97470	0.99206	0.4220	10.07	3.62	1.51	14.93	6.30	2.79	1.18	0.60	0.39	0.17	18.11	7.64	
H 48	0.99561	0.98231	0.97420	0.99200	0.4057	10.03	3.59	1.51	14.81	6.01	2.77	1.12	0.60	0.39	0.16	17.97	7.29	
H 49	0.99559	0.98206	0.97370	0.99194	0.3901	9.99	3.57	1.51	14.69	5.73	2.75	1.07	0.59	0.38	0.15	17.83	6.95	
H 50	0.99557	0.98181	0.97320	0.99188	0.3751	9.95	3.54	1.52	14.58	5.47	2.73	1.02	0.59	0.38	0.14	17.69	6.63	
H 51	0.99555	0.98156	0.97270	0.99182	0.3607	9.91	3.52	1.52	14.46	5.22	2.71	0.98	0.58	0.38	0.14	17.55	6.33	
H 52	0.98994	0.99297	0.99197	0.99144	0.3468	9.87	3.49	1.52	14.34	4.93	2.69	0.93	0.58	0.38	0.13	17.41	6.04	
H 53	0.98984	0.99287	0.99196	0.99137	0.3335	9.83	3.47	1.53	14.23	4.74	2.67	0.89	0.57	0.37	0.12	17.27	5.76	
H 54	0.98973	0.99282	0.99196	0.99129	0.3207	9.79	3.44	1.53	14.11	4.52	2.65	0.85	0.57	0.37	0.12	17.13	5.49	
H 55	0.98963	0.99277	0.99196	0.99122	0.3083	9.75	3.42	1.54	13.99	4.31	2.63	0.81	0.57	0.36	0.11	16.99	5.24	
H 56	0.98952	0.99272	0.99195	0.99114	0.2965	9.71	3.39	1.54	13.88	4.11	2.61	0.77	0.56	0.36	0.11	16.85	4.99	
H 57	0.98941	0.99266	0.99195	0.99106	0.2851	9.67	3.37	1.54	13.76	3.92	2.59	0.74	0.56	0.36	0.10	16.71	4.76	
H 58	0.98929	0.99261	0.99194	0.99098	0.2741	9.63	3.34	1.54	13.64	3.74	2.57	0.70	0.55	0.36	0.10	16.57	4.54	
H 59	0.98918	0.99255	0.99194	0.99090	0.2636	9.59	3.32	1.54	13.53	3.57	2.55	0.67	0.55	0.35	0.09	16.43	4.33	
H 60	0.98906	0.99250	0.99194	0.99081	0.2534	9.55	3.29	1.55	13.41	3.40	2.53	0.64	0.55	0.35	0.09	16.29	4.13	
H 61	0.98894	0.99244	0.99193	0.99073	0.2437	9.51	3.27	1.55	13.29	3.24	2.51	0.61	0.54	0.35	0.08	16.15	3.93	
H 62	0.98881	0.99238	0.99193	0.99064	0.2343	9.47	3.24	1.55	13.18	3.09	2.49	0.58	0.54	0.34	0.08	16.01	3.75	
H 63	0.98870	0.99233	0.99193	0.99056	0.2253	9.43	3.22	1.56	13.06	2.94	2.46	0.56	0.53	0.34	0.08	15.87	3.57	
H 64	0.98859	0.99228	0.99193	0.99048	0.2166	9.39	3.19	1.56	12.94	2.80	2.44	0.53	0.53	0.34	0.07	15.73	3.41	
H 65	0.98848	0.99223	0.99193	0.99040	0.2083	9.35	3.17	1.56	12.83	2.67	2.42	0.51	0.53	0.34	0.07	15.59	3.25	
H 66	0.98837	0.99218	0.99193	0.99032	0.2003	9.31	3.14	1.57	12.71	2.55	2.40	0.48	0.52	0.33	0.07	15.45	3.09	
H 67	0.98826	0.99213	0.99193	0.99024	0.1926	9.27	3.12	1.57	12.59	2.43	2.38	0.46	0.52	0.33	0.06	15.31	2.95	
H 68	0.98815	0.99208	0.99193	0.99016	0.1852	9.23	3.09	1.57	12.48	2.31	2.36	0.44	0.51	0.33	0.06	15.17	2.81	
H 69	0.98804	0.99203	0.99193	0.99008	0.1780	9.19	3.07	1.57	12.36	2.20	2.34	0.42	0.51	0.32	0.06	15.03	2.68	
H 70	0.98793	0.99198	0.99193	0.99000	0.1712	9.15	3.04	1.58	12.25	2.10	2.32	0.40	0.50	0.32	0.05	14.89	2.55	
H 71	0.98782	0.99193	0.99193	0.98992	0.1646	9.11	3.02	1.58	12.13	2.00	2.30	0.38	0.50	0.32	0.05	14.76	2.43	
H 72	0.98771	0.99188	0.99193	0.98984	0.1583	9.07	3.00	1.58	12.02	1.90	2.29	0.36	0.50	0.31	0.05	14.62	2.31	
H 73	0.98760	0.99183	0.99193	0.98976	0.1522	9.03	2.97	1.59	11.91	1.81	2.27	0.34	0.49	0.31	0.05	14.48	2.20	
H 74	0.98749	0.99178	0.99193	0.98968	0.1463	9.00	2.95	1.59	11.79	1.73	2.25	0.33	0.49	0.31	0.04	14.35	2.10	
H 75	0.98738	0.99173	0.99193	0.98960	0.1407	8.96	2.92	1.59	11.68	1.64	2.23	0.31	0.48	0.30	0.04	14.21	2.00	
H 76	0.98727	0.99168	0.99193	0.98952	0.1353	8.92	2.90	1.60	11.57	1.57	2.21	0.30	0.48	0.30	0.04	14.07	1.90	
H 77	0.98716	0.99163	0.99193	0.98944	0.1301	8.88	2.87	1.60	11.46	1.49	2.19	0.28	0.48	0.30	0.04	13.94	1.81	
合計						399.95	154.75	72.43	627.12	283.52	117.97	43.84	25.55	21.04	6.48	761.98	283.84	

箇所名：一般国道17号 六日町ハイパス

便益の現在価値算定表(残事業)

年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (北陸7ローカ)		GDP テラータ	走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			事故減少便益(億円)			合計							
	乗用車			乗用車	小型貨物	普通貨物	乗用車	小型貨物	普通貨物	③	現在価値 (A)×(2)	現在価値 (3)×(A)	便益合計 (1)~(3)	現在価値 割引率4%						
	乗用車	貨物車													① 計	② 計	③			
H25 供用開始年次	28	0.99457	0.98145	0.97310	0.99004	921	1.27	0.79	0.51	2.29	0.33	0.18	0.21	0.71	0.64	0.19	3.48	3.10		
H 1年目	29	0.99454	0.98110	0.97236	0.99004	921	1.26	0.78	0.50	2.54	0.33	0.17	0.20	0.70	0.60	0.19	3.43	2.93		
H 2年目	30	0.99451	0.98074	0.97157	0.98994	921	1.25	0.76	0.48	2.50	0.33	0.17	0.20	0.69	0.57	0.19	3.38	2.78		
H 3年目	31	0.99448	0.98036	0.97074	0.98984	921	1.24	0.75	0.47	2.47	0.33	0.17	0.19	0.68	0.54	0.19	3.34	2.64		
H 4年目	32	0.99445	0.97997	0.96996	0.98973	921	1.24	0.73	0.46	2.43	0.32	0.16	0.19	0.67	0.51	0.18	3.29	2.50		
H 5年目	33	0.99588	0.98583	0.98106	0.99285	921	1.24	0.72	0.45	2.41	0.32	0.16	0.18	0.66	0.49	0.18	3.25	2.38		
H 6年目	34	0.99586	0.98583	0.98070	0.99280	921	1.23	0.71	0.44	2.38	0.32	0.16	0.18	0.66	0.46	0.18	3.22	2.26		
H 7年目	35	0.99585	0.98542	0.98032	0.99275	921	1.23	0.70	0.43	2.36	0.32	0.16	0.17	0.65	0.44	0.18	3.19	2.15		
H 8年目	36	0.99583	0.98520	0.97992	0.99270	921	8.44	3.41	1.33	13.17	8.56	1.62	0.60	0.42	2.65	1.72	0.41	0.27	16.23	10.54
H 9年目	37	0.99581	0.98498	0.97951	0.99264	921	8.40	3.36	1.30	13.06	8.16	1.61	0.60	0.41	2.62	1.64	0.40	0.25	16.08	10.05
H 10年目	38	0.99579	0.98475	0.97908	0.99259	921	8.37	3.30	1.27	12.94	8.16	1.61	0.59	0.40	2.60	1.56	0.40	0.24	15.94	9.58
H 11年目	39	0.99578	0.98452	0.97864	0.99253	921	8.33	3.25	1.25	12.83	7.41	1.60	0.58	0.40	2.57	1.49	0.40	0.23	15.80	9.13
H 12年目	40	0.99576	0.98427	0.97817	0.99248	921	8.30	3.20	1.22	12.72	7.06	1.59	0.57	0.39	2.55	1.42	0.40	0.22	15.66	8.70
H 13年目	41	0.99574	0.98402	0.97768	0.99242	921	8.26	3.15	1.19	12.60	6.73	1.59	0.56	0.39	2.52	1.35	0.39	0.21	15.52	8.29
H 14年目	42	0.99572	0.98376	0.97717	0.99236	921	8.22	3.10	1.16	12.49	6.41	1.58	0.55	0.37	2.50	1.28	0.39	0.20	15.38	7.90
H 15年目	43	0.99571	0.98355	0.97670	0.99230	921	8.15	3.08	1.17	12.39	6.12	1.57	0.55	0.37	2.48	1.23	0.38	0.19	15.26	7.53
H 16年目	44	0.99569	0.98330	0.97620	0.99224	921	8.07	3.06	1.17	12.30	5.84	1.55	0.54	0.37	2.47	1.17	0.38	0.18	15.15	7.19
H 17年目	45	0.99568	0.98306	0.97570	0.99218	921	8.00	3.04	1.17	12.21	5.57	1.54	0.54	0.37	2.45	1.12	0.38	0.17	15.03	6.86
H 18年目	46	0.99565	0.98281	0.97520	0.99212	921	7.92	3.02	1.17	12.11	5.31	1.52	0.54	0.37	2.43	1.07	0.38	0.17	14.92	6.55
H 19年目	47	0.99562	0.98256	0.97470	0.99206	921	7.85	3.00	1.18	12.02	5.07	1.51	0.53	0.37	2.41	1.02	0.37	0.16	14.80	6.25
H 20年目	48	0.99559	0.98231	0.97420	0.99200	921	7.77	2.98	1.18	11.92	4.84	1.49	0.53	0.37	2.40	0.97	0.37	0.15	14.69	5.96
H 21年目	49	0.99556	0.98206	0.97370	0.99194	921	7.69	2.96	1.18	11.83	4.61	1.48	0.52	0.38	2.38	0.93	0.37	0.14	14.58	5.69
H 22年目	50	0.99553	0.98181	0.97320	0.99188	921	7.62	2.94	1.18	11.74	4.40	1.46	0.52	0.38	2.36	0.89	0.37	0.14	14.46	5.42
H 23年目	51	0.99550	0.98156	0.97270	0.99182	921	7.54	2.91	1.18	11.64	4.20	1.45	0.52	0.38	2.34	0.84	0.36	0.13	14.35	5.17
H 24年目	52	0.99547	0.98131	0.97220	0.99176	921	7.47	2.89	1.19	11.55	4.00	1.43	0.51	0.38	2.33	0.81	0.36	0.12	14.23	4.94
H 25年目	53	0.99544	0.98106	0.97170	0.99170	921	7.39	2.87	1.19	11.45	3.82	1.42	0.51	0.38	2.31	0.77	0.36	0.12	14.12	4.71
H 26年目	54	0.99541	0.98081	0.97120	0.99164	921	7.31	2.85	1.19	11.36	3.64	1.41	0.51	0.38	2.29	0.73	0.35	0.11	14.00	4.49
H 27年目	55	0.99538	0.98056	0.97070	0.99158	921	7.24	2.83	1.19	11.26	3.47	1.39	0.50	0.38	2.27	0.70	0.35	0.11	13.89	4.28
H 28年目	56	0.99535	0.98031	0.97020	0.99152	921	7.16	2.81	1.20	11.17	3.31	1.38	0.50	0.38	2.26	0.67	0.35	0.10	13.77	4.08
H 29年目	57	0.99532	0.98006	0.96970	0.99146	921	7.09	2.79	1.20	11.08	3.16	1.36	0.50	0.38	2.24	0.64	0.34	0.10	13.66	3.89
H 30年目	58	0.99529	0.97981	0.96920	0.99140	921	7.01	2.77	1.20	10.98	3.01	1.35	0.49	0.38	2.22	0.61	0.34	0.09	13.54	3.71
H 31年目	59	0.99526	0.97956	0.96870	0.99134	921	6.94	2.75	1.20	10.89	2.87	1.33	0.49	0.38	2.20	0.58	0.34	0.09	13.43	3.54
H 32年目	60	0.99523	0.97931	0.96820	0.99128	921	6.86	2.73	1.21	10.79	2.74	1.32	0.48	0.38	2.19	0.55	0.33	0.08	13.31	3.37
H 33年目	61	0.99520	0.97906	0.96770	0.99122	921	6.78	2.71	1.21	10.70	2.61	1.30	0.48	0.38	2.17	0.53	0.33	0.08	13.20	3.22
H 34年目	62	0.99517	0.97881	0.96720	0.99116	921	6.71	2.69	1.21	10.61	2.48	1.29	0.48	0.38	2.15	0.50	0.33	0.08	13.08	3.07
H 35年目	63	0.99514	0.97856	0.96670	0.99110	921	6.63	2.67	1.21	10.51	2.37	1.27	0.47	0.39	2.13	0.48	0.32	0.07	12.97	2.92
H 36年目	64	0.99511	0.97831	0.96620	0.99104	921	6.56	2.65	1.21	10.42	2.26	1.26	0.47	0.39	2.12	0.46	0.32	0.07	12.85	2.78
H 37年目	65	0.99508	0.97806	0.96570	0.99098	921	6.48	2.63	1.22	10.32	2.15	1.24	0.47	0.39	2.10	0.44	0.32	0.07	12.74	2.65
H 38年目	66	0.99505	0.97781	0.96520	0.99092	921	6.41	2.61	1.22	10.23	2.05	1.23	0.46	0.39	2.08	0.42	0.32	0.06	12.63	2.53
H 39年目	67	0.99502	0.97756	0.96470	0.99086	921	6.33	2.58	1.22	10.14	1.95	1.22	0.46	0.39	2.06	0.40	0.31	0.06	12.51	2.41
H 40年目	68	0.99499	0.97731	0.96420	0.99080	921	6.25	2.56	1.22	10.04	1.86	1.20	0.45	0.39	2.05	0.38	0.31	0.06	12.40	2.30
H 41年目	69	0.99496	0.97706	0.96370	0.99074	921	6.18	2.54	1.23	9.95	1.77	1.19	0.45	0.39	2.03	0.36	0.31	0.05	12.29	2.19
H 42年目	70	0.99493	0.97681	0.96320	0.99068	921	6.11	2.52	1.23	9.86	1.69	1.19	0.45	0.39	2.01	0.34	0.30	0.05	12.17	2.08
H 43年目	71	0.99490	0.97656	0.96270	0.99062	921	6.03	2.50	1.23	9.77	1.61	1.16	0.44	0.39	1.99	0.33	0.30	0.05	12.06	1.99
H 44年目	72	0.99487	0.97631	0.96220	0.99056	921	5.96	2.48	1.23	9.67	1.53	1.14	0.44	0.39	1.98	0.31	0.30	0.05	11.95	1.89
H 45年目	73	0.99484	0.97606	0.96170	0.99050	921	5.88	2.46	1.24	9.58	1.46	1.13	0.44	0.39	1.96	0.30	0.29	0.04	11.84	1.80
H 46年目	74	0.99481	0.97581	0.96120	0.99044	921	5.81	2.44	1.24	9.49	1.39	1.12	0.43	0.39	1.94	0.28	0.29	0.04	11.72	1.72
H 47年目	75	0.99478	0.97556	0.96070	0.99038	921	5.74	2.42	1.24	9.40	1.32	1.10	0.43	0.39	1.93	0.27	0.29	0.04	11.61	1.63
H 48年目	76	0.99475	0.97531	0.96020	0.99032	921	5.66	2.40	1.24	9.31	1.26	1.09	0.43	0.40	1.91	0.26	0.29	0.04	11.50	1.56
H 49年目	77	0.99472	0.97506	0.95970	0.99026	921	5.59	2.38	1.25	9.22	1.20	1.07	0.42	0.40	1.89	0.25	0.28	0.04	11.39	1.48
合計							308.46	124.27	54.65	487.38	174.38	59.94	22.31	17.71	99.96	36.29	6.09	603.31	216.76	

路線名	箇所名	車線数	延長
六日町バイパス	南魚沼市竹俣～南魚沼市庄之又	暫定2	5.1km

■事業費内訳 【全体事業費】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				11,216	
	改良費				4,468	
		土工	m ³	723,517	1,310	掘削(103401m ³)、切土(73247m ³)、盛土(766240m ³)
		地盤改良工	式	1	1,197	サンドマット、ペーパードレーン
		法面工	m ²	97,384	82	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	73	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	1,220	21	
		函渠工	m	4,416	947	
		排水工	m	33,937	753	
		中央分離帯工	m	0	0	
		縁石工	m	5,082	27	
		雑工	式	1	57	構造物撤去等
	橋梁費				5,135	
		100m以上	m	1	4,671	JR上越線跨線橋、ほくほく線跨線橋、余川高架橋
		100m未満	m	1	464	国道17号橋、ランプ橋、余川IC橋
	舗装費				1,052	
		車道舗装	m ²	125,784	935	本線、ランプ、側道、県道、市道、農道等
		歩道舗装	m ²	36,358	116	
	付帯施設費				561	
		交通管理施設工	式	1	466	通信管路工、標識工、防護柵工、道路照明
		植栽工	式	1	46	
		調整池	式	1	49	
②	用地及補償費				14,685	
	用地費		m ²	273,700	9,125	
		宅地	m ²	51,500	3,348	
		田畑	m ²	222,200	5,777	
		山林・原野	m ²	-	-	
	補償費		式	1	5,560	
③	間接経費		式	1	4,299	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				30,200	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
六日町バイパス	南魚沼市竹俣～南魚沼市庄之又	暫定2	5.1km

■事業費内訳 【残事業費】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				7,112	
	改良費				1,125	
		土工	m ³	286,665	161	掘削(25,446m ³)、盛土(261,219m ³)
		地盤改良工	式	1	127	サンドマット、ペーパードレーン
		法面工	m ²	15,399	12	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	28	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		管渠工	m	622	10	
		函渠工	m	2,689	499	
		排水工	m	12,874	279	
		中央分離帯工	m	0	0	
		縁石工	m	1,361	7	
		雑工	式	1	0	構造物撤去等
	橋梁費				5,135	
		100m以上	式	1	4,671	JR上越線跨線橋、ほくほく線跨線橋、余川高架橋
		100m未満	式	1	464	国道17号橋、ランプ橋、余川IC橋
	舗装費				627	
		車道舗装	m ²	70,314	553	本線、ランプ、側道、県道、農道等
		歩道舗装	m ²	22,990	74	
	付帯施設費				225	
		交通管理施設工	式	1	196	通信管路工、標識工、防護柵工、道路照明
		植栽工	式	1	0	
		調整池	式	1	29	
②	用地及補償費				4,698	
	用地費		m ²	37,800	1,242	
		宅地	m ²	11,000	572	
		田畑	m ²	26,800	670	
		山林・原野	m ²		0	
	補償費		式	1	3,456	
③	間接経費		式	1	1,960	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				13,770	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
国道17号	六日町バイパス	2	5.1km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持費	km	5.1	76	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	152	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			228	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。