

道路事業の再評価説明資料

〔国道17号 浦^う佐^らバイパス【防】〕

（一括審議）

令和 2 年 9 月

北陸地方整備局

目 次

1. 前回事業評価からの進捗状況及び変更点	P	1
2. 事業の投資効果	P	4
3. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）	P	5
4. 費用と効果	P	6
5. 事業の必要性、進捗の見込み等	P	7
6. 対応方針（原案）	P	8

別冊 費用対便益算出資料〔様式集〕

1. 前回事業評価からの進捗状況及び変更点

(1) 前回事業評価からの事業実施状況

年 度	主な経緯
平成17、21、22、25、28年度	事業再評価（指摘事項なし、継続）

(2) 事業の進捗状況

令和元年度末、金額は税込み

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約210億円	約175億円	83%	約35億円
うち用地費・補償費	約67億円	約67億円	99.9%	約0.05億円

○ 道路改良工事、橋梁下部工事を推進中

(3) 今後の事業展開

- 魚沼市大浦～魚沼市虫野間について令和3年の2車線開通に向けて事業を推進する。
- 南魚沼市市野江甲～南魚沼市浦佐間についても順次事業を推進する。

【標準横断面図】



【構造規格】

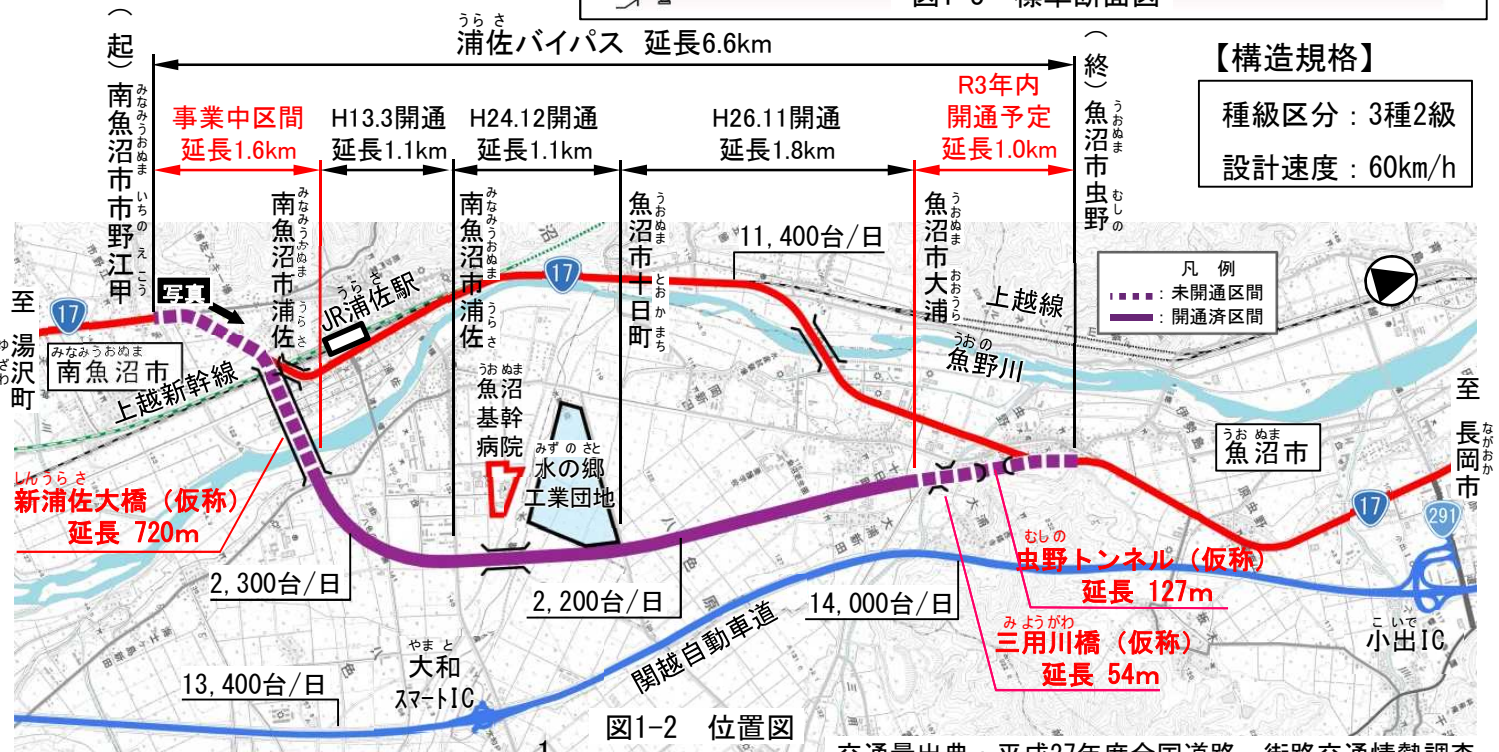
種級区分：3種2級
設計速度：60km/h



図1-1 広域図



写真1-1 湯沢方面から
浦佐バイパスを望む

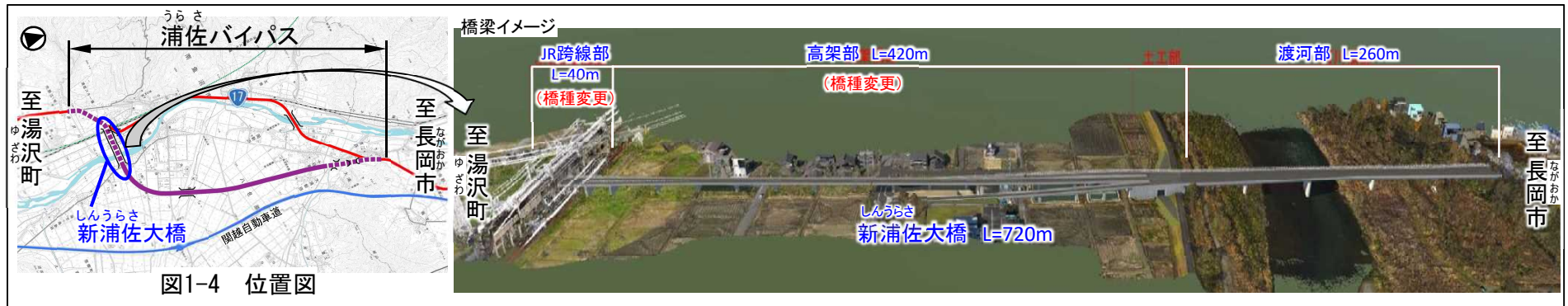


1. 前回事業評価からの進捗状況及び変更点

(4) 前回事業評価からの変更点

①新浦佐大橋の構造変更【+10億円】

- 新浦佐大橋は、JRや一級河川を跨ぐ橋長720mの高架橋であり、平成5年に予備設計を実施した。
- 令和元年度の詳細設計にて設計条件を再照査した結果、高架部及びJR跨線部の橋種変更が必要となった。



高架部の橋種変更【+7億円(14億→21億)】

■非合成鉄桁橋→プレテンション床版橋

当初の予備設計時は、初期建設費が最も安価となる非合成鉄桁橋を採用。道路橋示方書の改訂(H14.3)により、初期建設費の他、維持管理費を考慮し、最も有位となるプレテンション床版橋に変更。

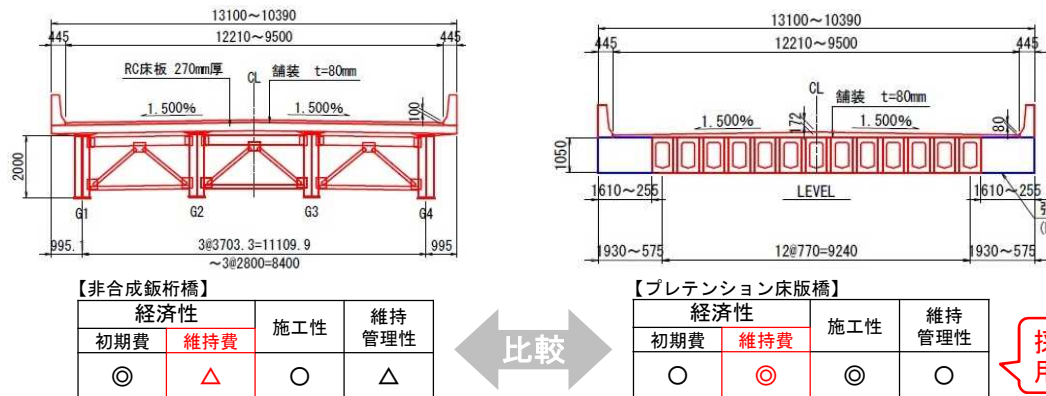


図1-5 高架部標準断面図

赤：改定により追加になった比較項目

JR跨線部の橋種変更【+3億円(5億→8億)】

■プレビューム合成桁橋 → 合成床版桁橋

道路構造令改訂(H31.4)により建築限界が変更となったため、交差するJR線との離隔を桁高で調整する必要が生じた。構造見直しを実施した結果、工事費が増額。

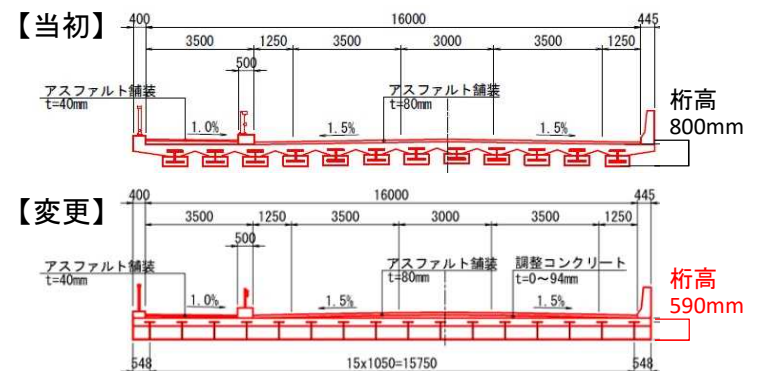


図1-6 JR跨線部標準断面図

1. 前回事業評価からの進捗状況及び変更点

(4) 前回事業評価からの変更点

②大規模切土からトンネルへの構造変更【+10億円】

- 当初、山岳部は、大規模切土の計画であり、発生土は事業内の盛土箇所への運搬・転用を想定していた。
- 詳細設計時に実施した地質調査にて、地山が軟弱なことが判明し、盛土転用には土質改良が必要と判明した。
- トンネル構造と比較した結果、経済性・維持管理性においてトンネル案が優位となるため変更した。



図1-7 位置図

■当初：大規模切土（永久法面）2.4億円 (地質調査で判明した土質改良を見込んだ場合 12.6億円)

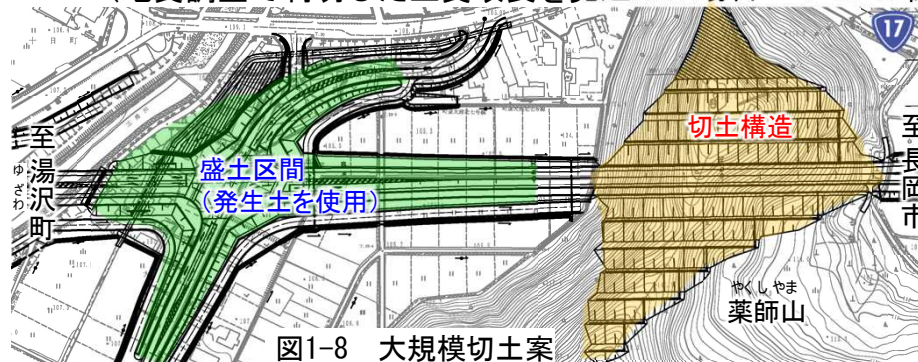
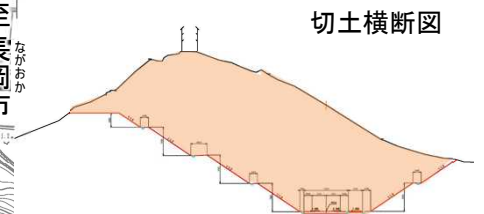


図1-8 大規模切土案

約17万m³の掘削の他、約
14万m³の土質改良が必要

切土横断面図



■変更：虫野トンネル 12.4億円【+10億円】

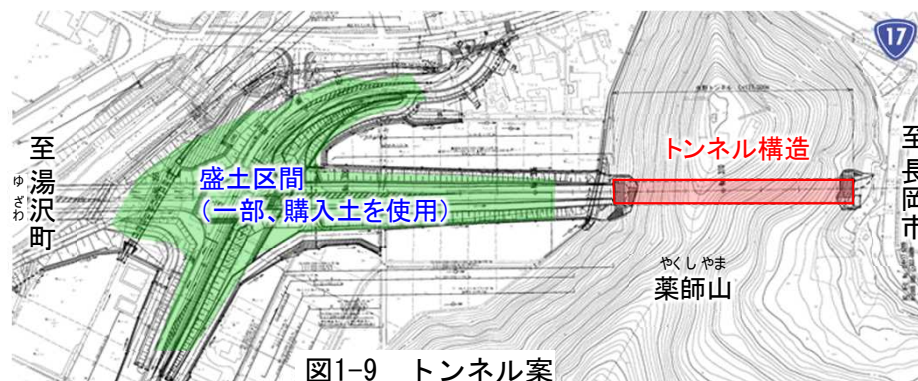


図1-9 トンネル案

不足分の土砂購入を見込んで
トンネル構造が総合的に安価

トンネル横断面図



(5) 見直し後の事業費

全体事業費： 約210億円 → 約230億円 (+約20億円、9.5%増)

2. 事業の投資効果

事業の効果等

(1) 防災面を含む多様な効果

① 道路ネットワークの強化（冠水・濃霧区間の回避）

- ・ 浦佐バイパスの整備により、現道区間の道路冠水及び濃霧の通行障害が回避されるとともに、道路構造の改善による安全な走行環境の確保が期待される。

② 冬期除雪障害の解消

- ・ 国道17号の現道区間では、運搬排雪作業により冬期道路交通に大きな影響が発生している。
- ・ 雪を堆雪する路肩幅員が2 m確保されることで、冬期間における円滑な交通が確保され、安全性・信頼性が向上する。

③ 第三次医療施設へのアクセス向上

- ・ 浦佐バイパス沿線の魚沼基幹病院（三次医療施設）への搬送時間が短縮し、救急搬送の効率化が期待される。

④ 地域の産業集積支援と生産性向上

- ・ 浦佐バイパス沿線の水の郷工業団地へのアクセス性が向上し、魚沼市・南魚沼市の産業集積を支援するとともに、進出企業の生産性向上に寄与する。

(2) 便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮

- ・ 浦佐バイパスの整備により、円滑な走行環境が確保されることで、冬期間の事業区間において約2分の走行時間短縮が見込まれる。また、残事業区間の整備により、年間約1.6万人・時間の渋滞損失時間の削減が期待される。

② 交通事故の減少

- ・ 浦佐バイパスの部分開通により、安全な走行環境が確保され、死傷事故件数が年間約1.6件/km削減した。また、残事業区間の整備により、更なる事故件数の減少が期待される。

3. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和2年度

事業名： 国道17号 ^{うらき}浦佐バイパス

担当課： 道路計画課

担当課長名： 一木 慎太郎

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
		増加無し 10%以内増加
事業費の増加	事業費の増加は9.5%（約210億円 → 約230億円）	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
事業期間の増加	事業期間の延長は5.5%（36年間→38年間）※開通見通しは未公表	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	費用便益分析マニュアル改訂（H30.2）	<input type="checkbox"/>
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	需要量の減少は無い	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークで新規事業化がある（十日町道路） ^{とお かまち}	<input type="checkbox"/>
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	平成29年度から令和元年度までの事業費の平均は9.0億円であり、事業規模に対して費用対効果分析に要する費用が小さい（3カ年の平均事業費に対する平均的な分析費用の割合：0.4%）	<input type="checkbox"/>
前回評価で資料の作成を省略していない		■
前回評価で費用対効果分析を省略していない		<input type="checkbox"/>
その他の事由（重点的な評価が必要な特別な事由）	なし	—
以上より、審議区分： 一括 資料： 作成 費用対効果分析： 便益算出 とする。		

4. 費用と効果

＜防災面の効果が特に大きい事業＞

＜防災面を含む多様な効果＞

浦佐バイパスの役割	具体的内容
① 道路ネットワークの強化 (冠水・濃霧区間の回避)	・道路冠水区間及び濃霧の通行障害区間が回避されるとともに、道路構造の改善による安全な走行環境を確保。
② 冬期除雪障害の解消	・国道17号の現道区間では、運搬排雪作業により冬期道路交通に大きな影響が発生。 ・浦佐バイパスの整備により、路肩幅員を2m確保できるようになり、冬期間における円滑な交通が確保され、安全性・信頼性が向上。
③ 第三次医療施設へのアクセス向上	・浦佐バイパス沿線の魚沼基幹病院（三次救急医療）への搬送時間が短縮し、救急搬送の効率化に寄与。
④ 地域の産業集積支援と生産性向上	・浦佐バイパス沿線の水の郷工業団地へのアクセス性が向上し、魚沼市・南魚沼市の産業集積を支援するとともに、進出企業の生産性向上に寄与。

＜費用と便益＞

【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	386億円	329億円	57億円
残事業	49億円	36億円	13億円

【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	197億円	156億円	38億円	3.0億円
残事業	132億円	100億円	29億円	2.7億円

※費用、便益とその内訳は、各年次の価格を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※費用及び便益の値は、表示桁数の関係で内容と一致しないことがある。

※費用及び便益額は、10以上：整数止め、1.0より大きく10未満：小数点1桁止め、1.0以下：小数点2桁止め とする。

5. 事業の必要性、進捗の見込み等

事業の必要性等に関する視点

【事業を巡る社会経済情勢等の変化】

- ・ 前回再評価以降、周辺に大きな社会情勢の変化はない。

【事業の投資効果】

- ・ 本事業の整備により、「道路ネットワークの強化（冠水・濃霧区間の回避）」「冬期除雪障害の解消」「第三次医療施設へのアクセス向上」「地域の産業集積支援と生産性向上」などの効果が発揮される。

【事業の進捗状況】

- ・ 事業の進捗状況：用地進捗率99.9%、事業進捗率76%（令和元年度末）
- ・ 残事業の内容：道路改良工事、橋梁工事、舗装工事

事業の進捗の見込みの視点

- ・ 魚沼市大浦～魚沼市虫野間について令和3年の2車線開通に向けて事業を推進する。
- ・ 南魚沼市市野江甲～南魚沼市浦佐間についても順次事業を推進する。

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・ 新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

関係する地方公共団体等の意見

- ・ 地域から頂いた主な意見等：2市（南魚沼市、魚沼市）で構成される、一般国道17号浦佐バイパス整備促進期成同盟会から整備促進の要望を受けている。
- ・ 知事 の 意 見 ： 県民の安全・安心を確保し、活力のある新潟県を創るため、事業の継続を望みます。本事業は、道路冠水区間の回避や冬期除雪障害の解消により、道路ネットワークが強化されるとともに、魚沼基幹病院や工業団地へのアクセスが向上することから、当県にとって重要な事業と認識しております。今後も早期完成に向けて、着実な整備をお願いします。

6. 対応方針（原案）

事業継続

（理由）

- ・ 当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であるとする。