

道路事業の再評価説明資料

〔一般国道２５３号 ^{とおかまち}十日町道路
^{はっかとうげ}八箇峠道路【防】〕

令和５年１０月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要		
(1) 事業の目的	.....	P 1
(2) 計画の概要	.....	P 2
2. 現在に至る経緯		
(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
(4) 前回事業評価からの変更点	.....	P 3
3. 事業内容の変更		
(1) 事業費の見直し【八箇峠道路】	.....	P 4
(2) 見直し後の事業費・事業期間【八箇峠道路】	.....	P 7
4. 事業の投資効果		
(1) 防災面を含む多様な効果		
①信頼性の高いネットワークの構築による持続可能な定住圏の形成	.....	P 8
②救急救命活動の支援	.....	P 9
③地域産業や自然を活かした観光産業を支援	.....	P 10
④安心・安全な物流の確保	.....	P 11
(2) 便益に係る整備効果		
①走行時間の短縮	.....	P 12
②交通事故件数の減少	.....	P 12
5. 広域ネットワークでの費用便益分析	.....	P 13
6. 費用対効果	.....	P 14
7. 事業の必要性、進捗の見込み等	.....	P 15
8. 対応方針（原案）	.....	P 17
9. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）	.....	P 18
別冊 費用対便益算出資料〔様式集〕		

1. 事業概要

(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、

- 通行規制区間の回避や信頼性の高い交通ネットワークの形成
- 魚沼地方生活圏の地域活性化支援・一体的な圏域形成
- 救急医療サービスの向上など

を目的とし、一般国道253号の新潟県十日町市北鎧坂～南魚沼市余川間（延長19.3km）において、直轄権限代行により道路整備を行うものである。

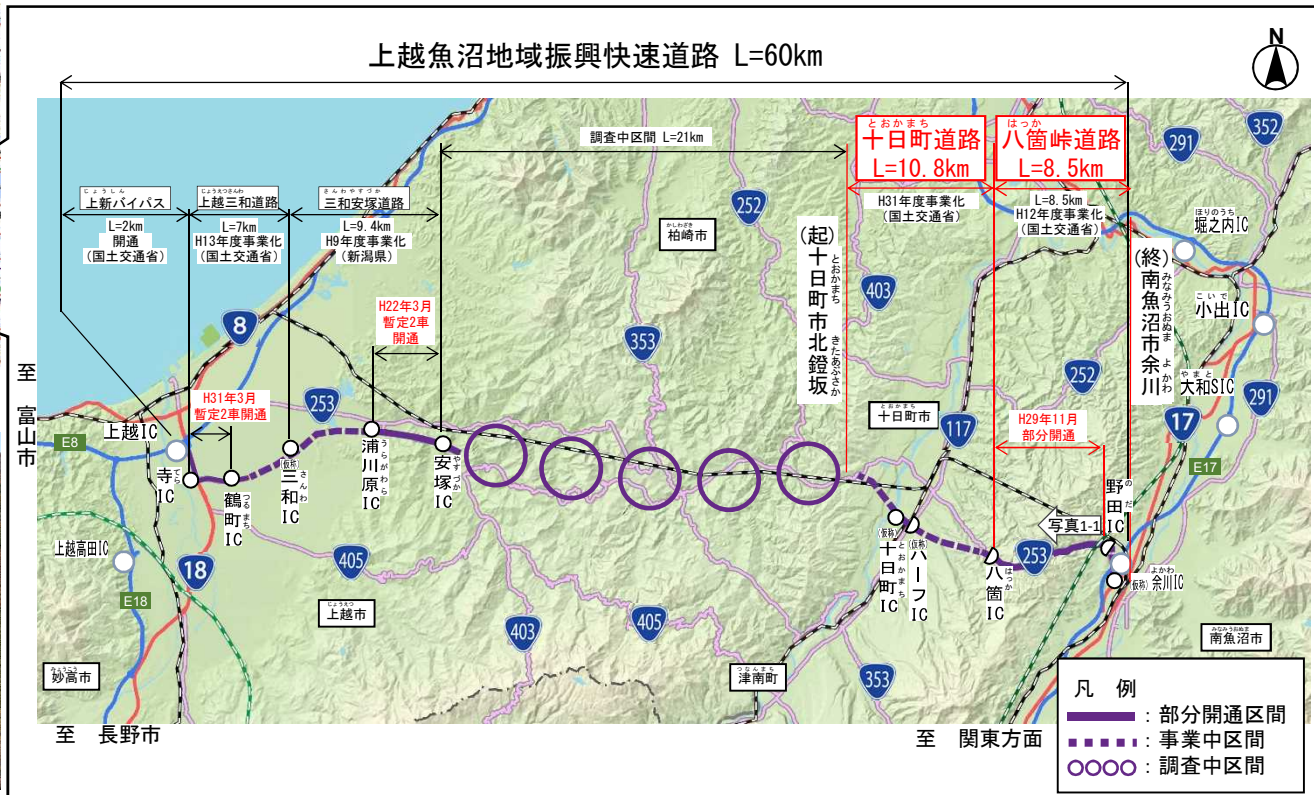
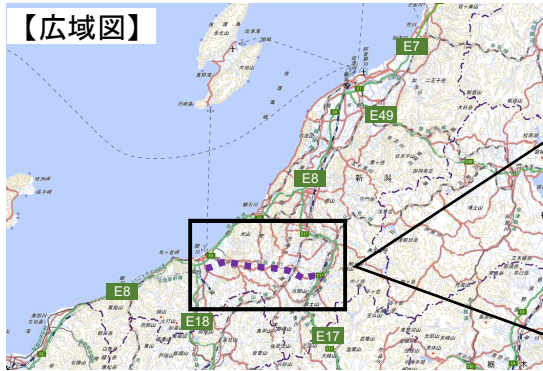


写真1-1 八箇峠道路 H29.11部分開通区間

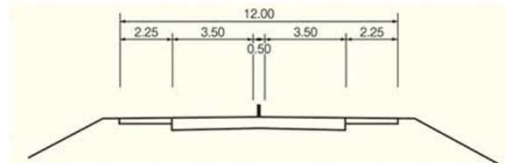
図1-2 上越魚沼地域振興快速道路 計画図

1. 事業概要

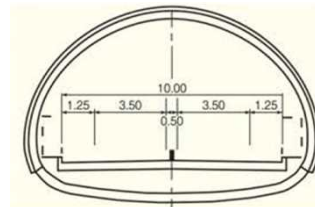
(2) 計画の概要

事業名	一般国道253号 ^{とおかまち} 十日町道路	一般国道253号 ^{はっか} 八箇峠道路
延長	10.8km	8.5km
起終点	(起)新潟県 ^{とおかまち} 十日町市 ^{きたあぶさか} 北鎧坂 (終)新潟県 ^{とおかまち} 十日町市 ^{はっか} 八箇	(起)新潟県 ^{とおかまち} 十日町市 ^{はっか} 八箇 (終)新潟県 ^{みなみうおぬま} 南魚沼市 ^{よかわ} 余川
事業化	平成31年度(権限代行)	平成12年度(権限代行)
工事着手	-	平成12年度
用地着手	令和5年度	平成13年度
規格	1種3級、2車線、設計速度80km/h	1種3級、2車線、設計速度80km/h
全体事業費	約620億円(新規評価時点)	約543億円(前回評価時点)
令和4年度末までの投資額	約8.5億円(進捗率約1%)	約513億円(進捗率約94%)

【標準横断図】



一般土工部



トンネル部

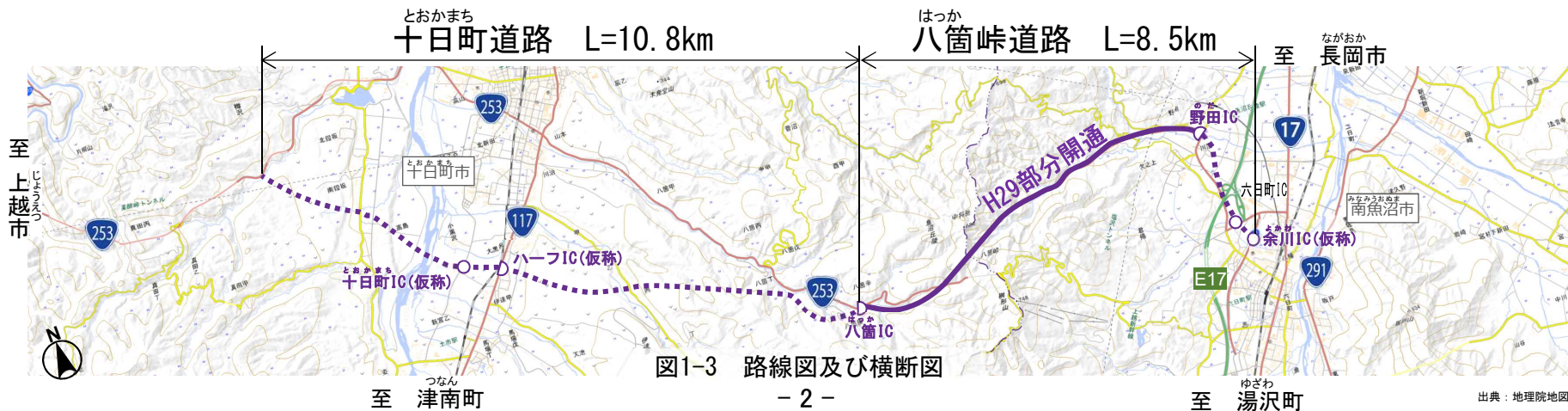


図1-3 路線図及び横断図

2. 現在に至る経緯

(1) 事業の経緯

年 度	主な経緯
平成 6年度	上越市～六日町 <small>みなみうおぬま</small> 間(延長約60km)を計画路線に指定
平成 8年度	十日町市～六日町(現南魚沼市)間(延長約13km)を調査区間に指定
平成 9年度	八箇峠道路の整備区間指定
平成12年度	八箇峠道路 事業化・工事着手
平成13年度	八箇峠道路 用地着手
平成17年度	八箇峠道路 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)
平成29年度	十日町道路 ルート帯決定(新潟県) 八箇峠道路 八箇IC～野田IC(延長6.6km)部分開通
平成30年度	十日町市北 <small>きたあぶさか</small> 銚坂～十日町市八箇間 <small>はつか</small> (約11km)を整備区間に指定
平成31年度	十日町道路 事業化(権限代行)
平成21、22、25、27年度、令和元年度	八箇峠道路 事業再評価(指摘事項なし、継続)



写真2-1 十日町道路 中心杭打ち式の様子 (R4.4)

(2) 事業の進捗状況 (事業費見直し前)

事業名	全体	執行済額	進捗率	残事業費	
十日町道路	事業費	約620億円	約8.5億円	約1%	約611億円
	うち用地費・補償費	約 31億円	0億円	0%	約 31億円
八箇峠道路	事業費	約543億円	約513億円	約94%	約 30億円
	うち用地費・補償費	約 36億円	約 33億円	約99%	約 3億円

※令和4年度末、金額は税込み 表示桁数の関係で一致しないことがある

- 十日町道路:新規事業化(R元)以降、測量や道路設計を推進
- 八箇峠道路:前回再評価(R元)以降、道路設計、改良工事等を推進

(3) 今後の事業展開

- 十日町道路:用地取得、道路設計、トンネル工事、改良工事を推進し、早期開通を目指して整備を進める。
- 八箇峠道路:野田IC～余川IC間(延長1.9km)の早期開通を目指して整備を進める。

(4) 前回事業評価からの変更点

- 十日町道路:事業化前の文献では確認されていなかった地すべり地形が確認されたことにより、追加調査が必要になったことから、事業評価期間の見直し
- 八箇峠道路:埋蔵文化財調査やスノーシェルターの追加に伴う事業費の見直し、及び関連する盛土工や舗装工等の実施時期が変更となったことから、事業評価期間の見直し



写真2-2 八箇峠道路 残事業区間

3. 事業内容の変更

(1) 事業費の見直し【八箇峠道路】

①埋蔵文化財調査の追加 [+約25億円]

○事業実施に伴う試掘調査の結果、新たに発掘調査が必要な金屋・藤塚北・藤塚遺跡が確認された。
○いずれの遺跡も2～3層の調査が必要であり、延べ33,500m²もの追加調査が必要となるため、埋蔵文化財調査費用の増額が必要となった。

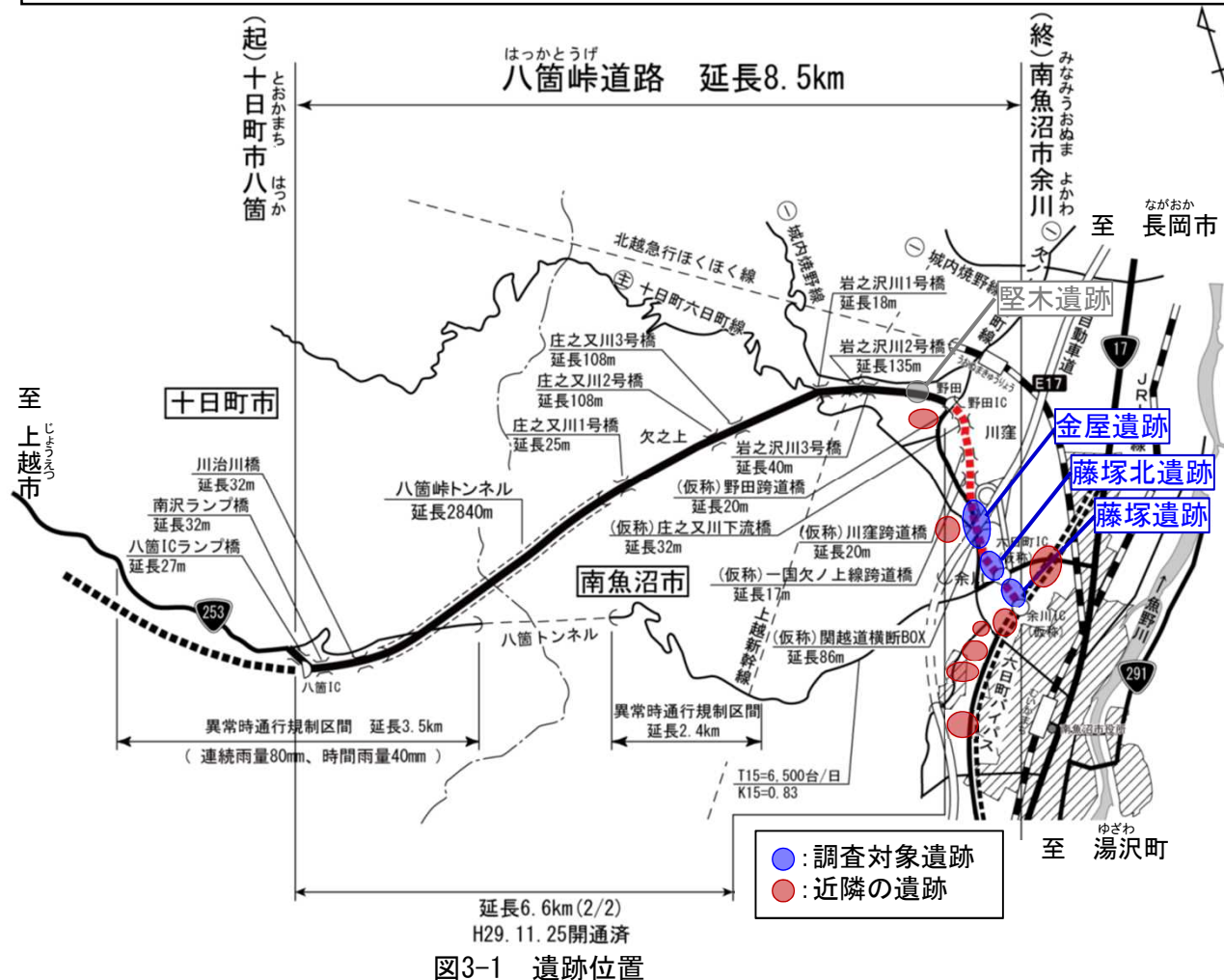


写真3-1 藤塚遺跡（3層）の調査状況

遺跡名	面積(m ²)
金屋遺跡	14,000
藤塚北遺跡	4,500
藤塚遺跡	15,000
計	33,500

3. 事業内容の変更

②スノーシェルター追加による増 [+約17億円]

- 八箇峠道路と関越自動車道が交差する付近において、近年の降雪を考慮した設計を実施したところ、冬期の拡幅除雪を行う際に十分な堆雪帯が確保出来ないことが判明した。
- また、並行する路線と相互に飛雪の懸念があることも考慮し、各路線の安全な通行機能を確保するため、スノーシェルターの追加が必要となった。

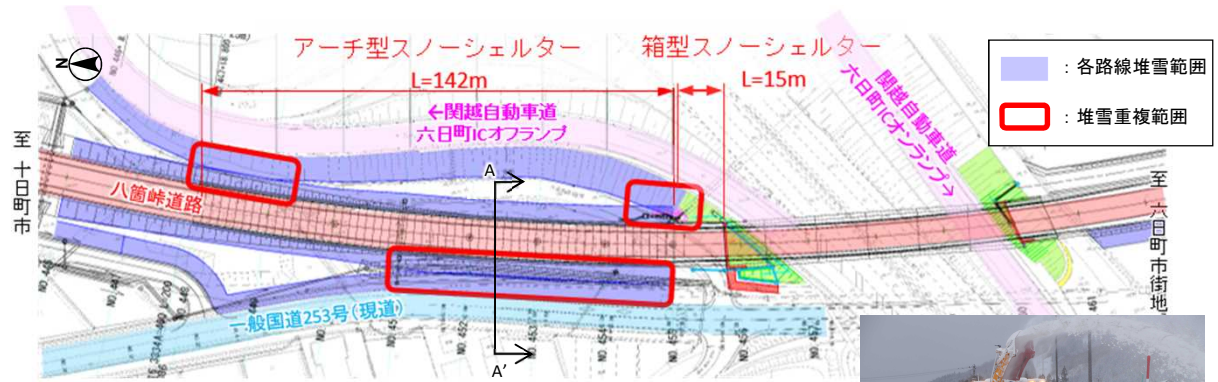
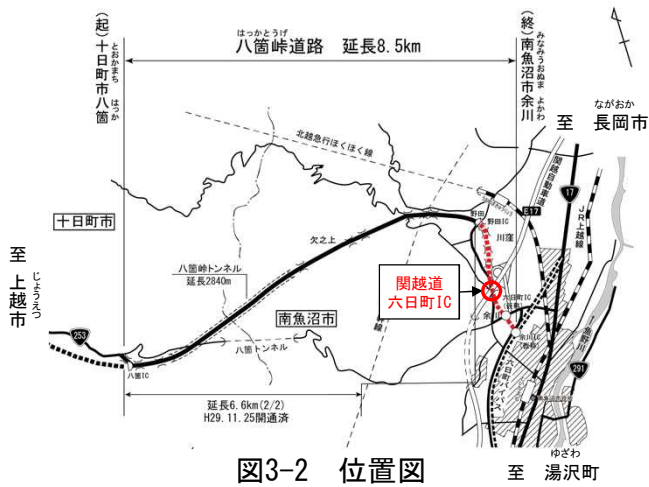


写真3-3 拡幅除雪の状況 (ロータリー除雪車)

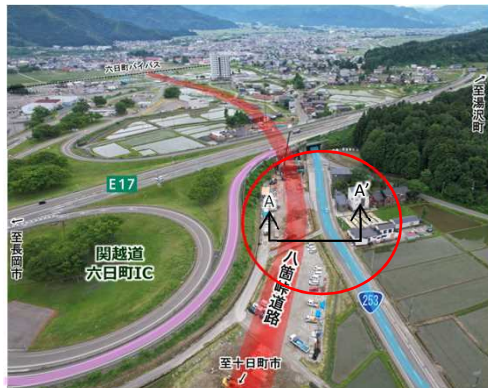
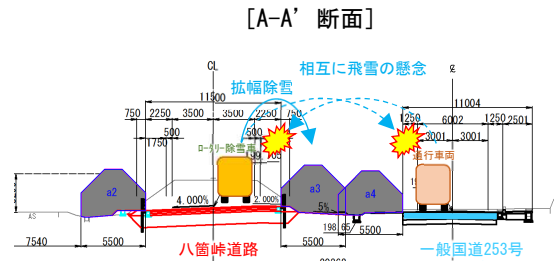


写真3-2 関越自動車道交差付近

■スノーシェルター 整備なし
 並行する一般国道253号と相互に飛雪の懸念がある



■スノーシェルター 整備あり
 安全な通行機能が確保出来る

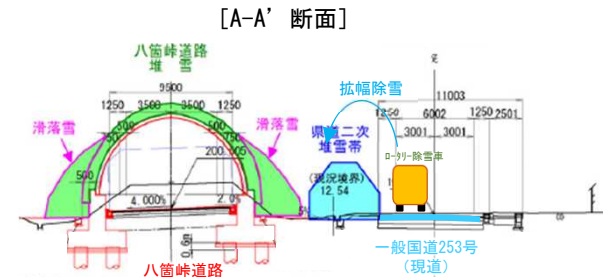


図3-4 スノーシェルター整備の比較

3. 事業内容の変更

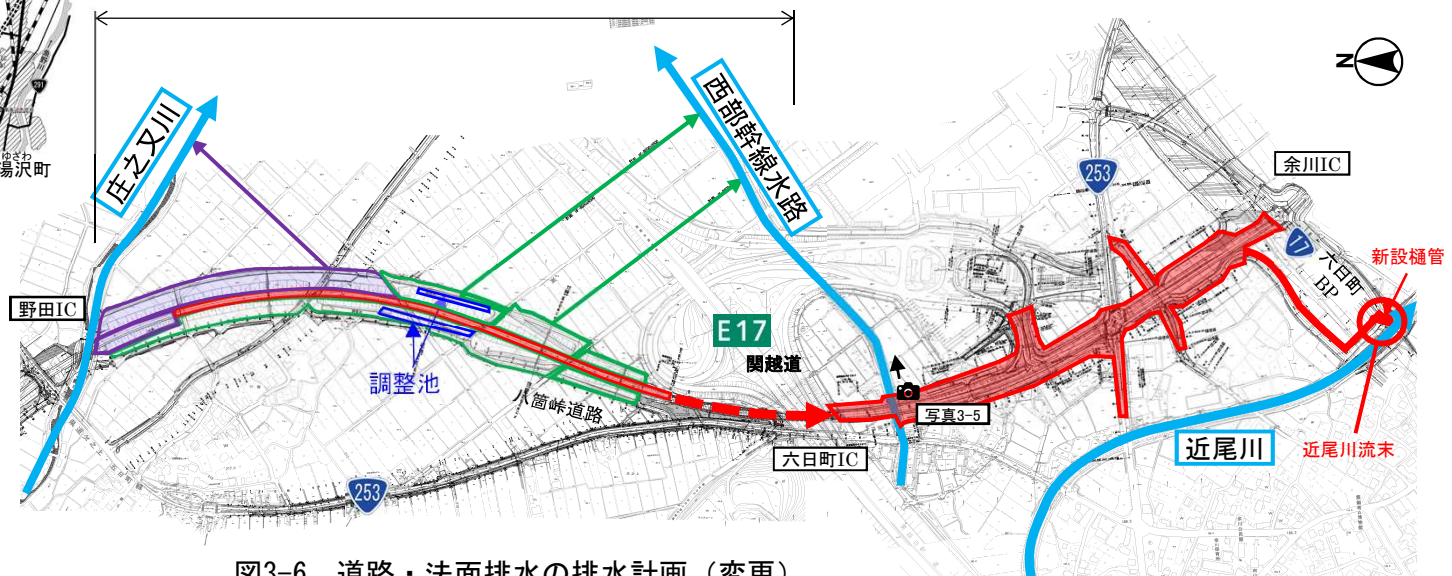
③排水計画変更による増（関係機関協議による）〔+約6億円〕

- 野田ICから関越自動車道間の路面・法面排水について、当初計画では八箇峠道路本線下を横断する西部幹線水路（農業用水路）に流下させる計画としていたが、近年の豪雨により西部幹線水路の溢水が度々発生しているため、管理する土地改良区等から流下先を変更する要望があった。
- 令和4年度の土地改良区等との協議により、可能な範囲は更に下流の近尾川に流下させるとともに、西部幹線水路に流下させる場合には調整池を整備することとなった。
- 上記計画変更により、調整池の整備及び排水構造物等の水路断面が大きくなったため、増額が必要となった。



写真3-4 西部幹線水路の大雨時の状況

当初計画では、野田IC～関越道間の道路・法面排水は全て西部幹線水路に流下



- : 近尾川流下範囲
- : 西部幹線水路流下範囲
- : 庄之又川流下範囲

3. 事業内容の変更

④盛土材の土質改良の追加 [+約12億円]

- 関越自動車道交差部～余川ICの盛土は、建設発生土の有効利用の観点から、近接する道路事業からの発生土を盛土材として転用する計画としていた。
- 盛土工事に際し、土砂の性状を確認したところ、想定より脆弱な土砂であることが判明し、購入土を充てる場合と比べ安価となる土質改良が必要となった。

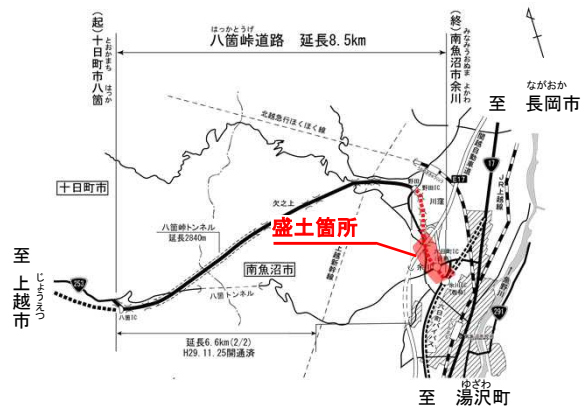


図3-7 位置図

■盛土材に求める性能

解表 5-4 建設機械の走行に必要なコーン指数

建設機械の種類	建設機械の接地圧 (kN/m ²)	コーン指数 q_c (kN/m ²)
超湿地ブルドーザ	15~23	200 以上
湿地ブルドーザ	22~43	300 以上
普通ブルドーザ(15 t 級)	50~60	500 以上
普通ブルドーザ(21 t 級)	60~100	700 以上
スクレープドーザ	41~56 (27)	600 以上 (超湿地型は 400 以上)
被けん引式スクレーパ (小型)	130~140	700 以上
自走式スクレーパ (小型)	400~450	1,000 以上
ダンプトラック	350~550	1,200 以上

土砂名	コーン指数 [kN/m ²]
他事業土砂	125

→盛土材に求める性能として、普通ブルドーザによる走行可能なコーン指数※ $q_c=500$ (kN/m²) が必要。

表3-1 盛土材として必要な強度



写真3-5 発生土の状況(改良前)



写真3-6 発生土の状況(改良後)

※コーン指数：地盤の強度を表す指標の一種
以下に用いられる際に使用
①建設発生土の強度特性による分類
②建設機械のトラフィカビリティ（走行性）の判定

(2) 見直し後の事業費【八箇峠道路】

○全体事業費：約543億円 → 約603億円 (+60億円)

4. 事業の投資効果

(1) 防災面を含む多様な効果

①信頼性の高いネットワークの構築による持続可能な定住圏の形成

- 一般国道253号は「新潟県地域防災計画」の第1次緊急輸送道路に位置付けられている。
- 一般国道253号や並行路線には、事前通行規制区間や急カーブ・急勾配区間が存在しており、土砂災害等による通行規制、冬期の交通障害等が多発するなどの脆弱性が課題となっている。
- 十日町道路・八箇峠道路の整備により、地域の日常生活を支える信頼性の高い道路ネットワークが構築され、移住・定住の促進や地域間交流の活性化が期待される。



図4-1 緊急輸送道路指定状況と通行規制区間

緊急輸送道路 出典：新潟県緊急輸送道路ネットワーク図 (H31.3時点)

[八箇峠道路 H29.11部分開通後の変化]

◆ 平均通行規制時間が約45時間/年 減少

資料提供：新潟県
 ※規制時間は、現道及び旧道の合算
 □ 全面通行止め雨 ■ 全面通行止め雪
 □ 片側通行止め雨 ■ 片側通行止め雪

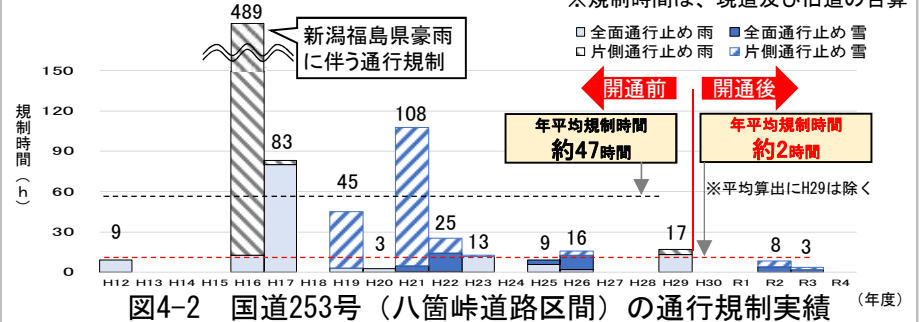


図4-2 国道253号（八箇峠道路区間）の通行規制実績 (年度)

◆ 十日町市 ⇄ 南魚沼市間の通勤通学者が増加傾向

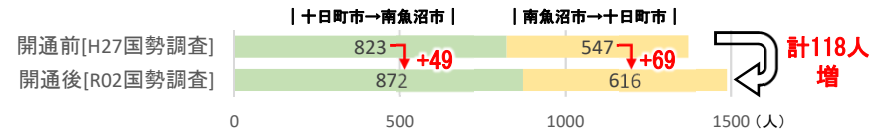


図4-3 十日町市・南魚沼市間の通勤通学者数

【十日町市役所の声】

○八箇峠道路ができて、通勤エリアが広がったとの話や、勤め先は南魚沼市で自宅は十日町市という方が増えてきており、十日町道路が開通すれば、さらに通勤エリアが拡大する可能性があります。

○また、新型コロナウイルスを契機として、関東方面から十日町市への移住者も増加傾向にあります。

ヒアリング実施日：R4.11

4. 事業の投資効果

②救急救命活動の支援

- 十日町市・津南町から、第三次救急医療『魚沼基幹病院（H27年開院）』へ年間約400人程度搬送されている。
- 両地域の間には起伏の激しい「魚沼丘陵」が存在しており、救急搬送における大きな課題となっている。
- 十日町道路・八箇峠道路の整備により、魚沼基幹病院への救急搬送時間短縮による救急救命率の向上や救急搬送環境の改善が期待される。

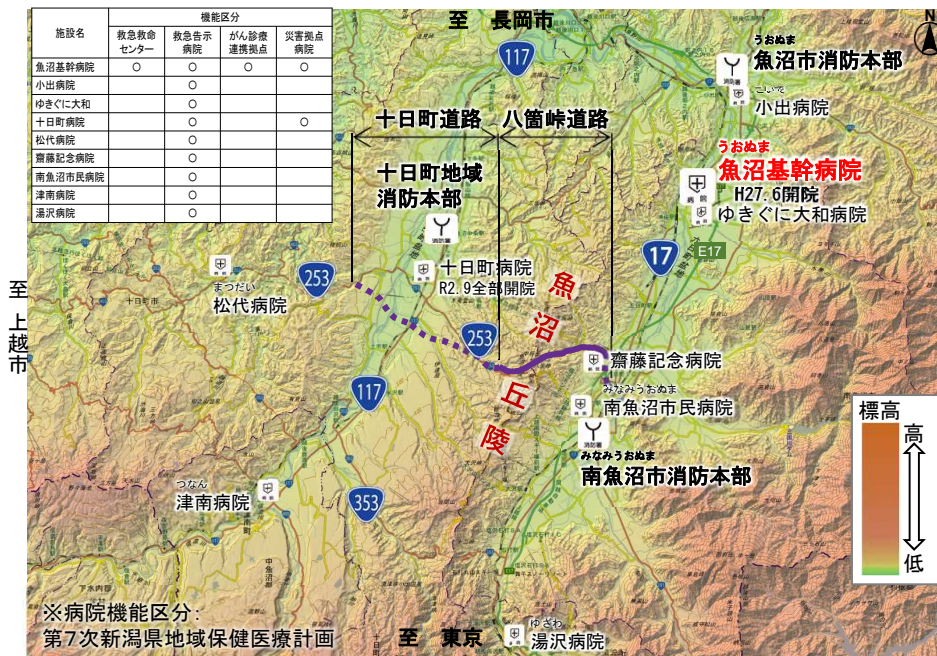


図4-4 魚沼二次医療圏の地勢



【十日町地域消防本部の声】

- 十日町市からの救急搬送先の多くは魚沼基幹病院であり、救急搬送時には国道253号（現道）を使っています。
- 八箇峠道路のH29部分開通後は、時間短縮効果を実感していますし、冬期間含め、**道路状況が良く患者さんの負担軽減につながっています。**
- 十日町道路の現道は、急勾配やスタック車の発生などの課題があります。十日町道路が開通すれば魚沼基幹病院までの**搬送時間短縮や走行環境の改善により、傷病者及び同乗者の負担軽減につながります。**

【十日町市～魚沼基幹病院への主な救急搬送ルート】

現場→八箇峠道路→（野田IC）→R253現道→E17（六日町IC）→（天和SIC）→魚沼基幹病院
ヒアリング実施日：R.11

- 小曲線 (R=90)
- 急勾配(約5%)・小曲線(R=80)



写真4-3 R253線形不良区間



写真4-4 R253線形不良区間

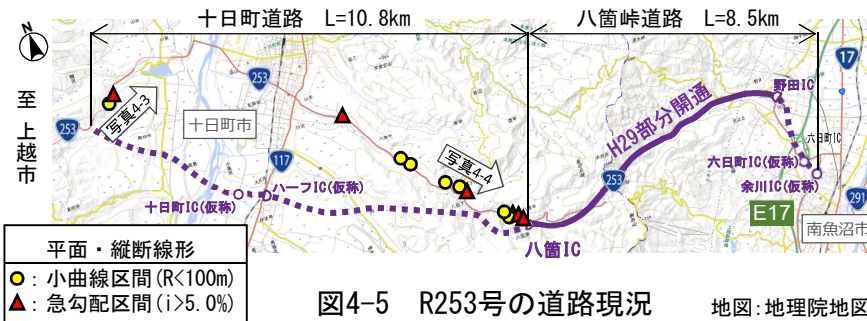


図4-5 R253号の道路現況 地図：地理院地図

4. 事業の投資効果

③地域産業や自然を活かした観光産業を支援

- 十日町、津南地域では国際的な芸術祭「大地の芸術祭」を3年に1度開催。
- 入込客数は増加傾向(H12:16.3万人→R4:57.4万人)であり、関東方面からの来場者が約4割と多い。
- 十日町道路・八箇峠道路の整備により、高速交通網へのアクセス向上による広域的な観光誘致のほか、地域内各地に点在するアート作品巡り(周遊)を支援する。



位置図：十日町市公開地理情報

写真出典：大地の芸術祭公式HP

図4-6 大地の芸術祭作品位置

<大地の芸術祭の主目的>

- 交流人口の増加
- 地域の情報発信
- 地域の活性化

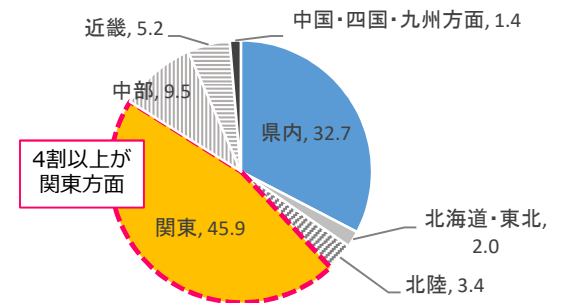


図4-7 大地の芸術祭来場者の方面別割合 (%)

資料：越後妻有大地の芸術祭2022[単行本] (大地の芸術祭実行委員会)
※表示桁数の関係で合計が100%にならない場合がある

【十日町市役所の声】 (大地の芸術祭実行委員会)



- 大地の芸術祭は、9割以上の方がマイカーで来ています。
- 八箇峠道路等の整備は安心安全な観光につながるるとともに、高速道路ICから直結して、地域高規格道路を通して十日町市まで来られるのは大きなアドバンテージであり期待しています。

ヒアリング実施日：R4.11

4. 事業の投資効果

④安心・安全な物流の確保

- 一般国道253号は、重要港湾である直江津港や関東方面への重要な物流ルートとして機能している。
- 一方で、利用者からは急勾配や急カーブの存在や、冬期間の走行性等に関する声が寄せられている。
- 十日町道路・八箇峠道路の整備により、直江津港や首都圏への安定した物流機能の確保のほか、輸送コストの低減や、農産品の鮮度維持にも寄与するものと期待される。

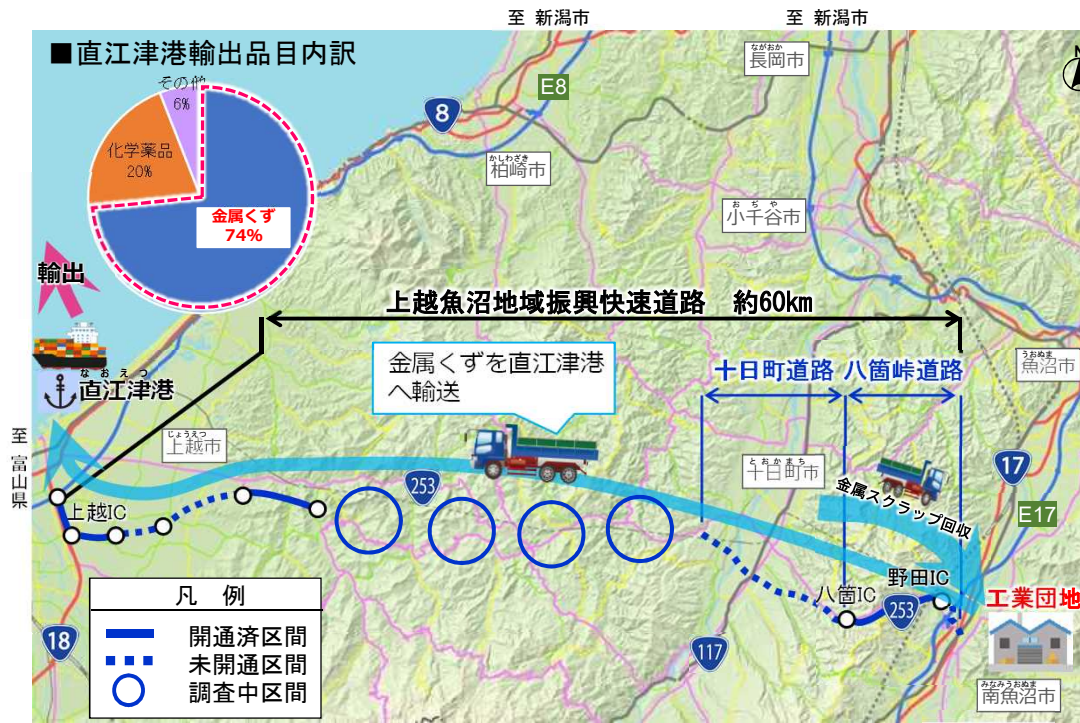


図4-8 金属くずの直江津港への輸送経路



図4-9 きのご類の関東方面への輸送経路

【金属リサイクル業者の声】

- 十日町市から金属くずを南魚沼市へ収集し、その後直江津港まで運んでいます。
- 八箇峠道路が開通し、カーブ区間等の減少から、輸送が非常に楽になったと感じています。
- まだ未整備区間の幅員が狭く、大型トラックの運転に気を使いますし、冬期はスリップや通行止め時の大幅な迂回が課題と感じています。
- 当該区間が整備されれば、ドライバーの負担軽減や輸送コストの低減が期待できます。



ヒアリング実施日: R4.2 - 11 -

【JA十日町の声】

- きのご類を関東方面に出荷する際に、冬期間は国道253号を利用しています。 ※関東方面への出荷量約6,340t (全体の41%) [R3実績]
- 国道253号は、急勾配・急カーブによる走行性の問題を感じています。
- 開通すれば輸送時の時間短縮により輸送コストが低減され、鮮度の維持も期待できるため、早期開通を望みます。



ヒアリング実施日: R4.12

4. 事業の投資効果

(2) 便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮、② 交通事故件数の減少

- 十日町道路・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13分短縮される。
- 十日町道路・八箇峠道路の整備により、通過交通が現道から転換することで安全な走行環境が確保され、年間約4件の死傷事故件数減少が期待される。



図4-10 国道253号における現況の区間別旅行速度（八箇峠道路部分開通後）

[事業区間の走行時間の短縮]



図4-11 走行時間の短縮

[事業区間の死傷事故件数の減少]

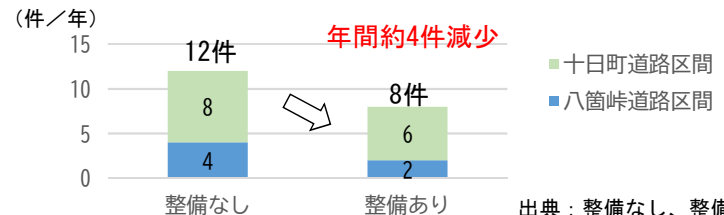
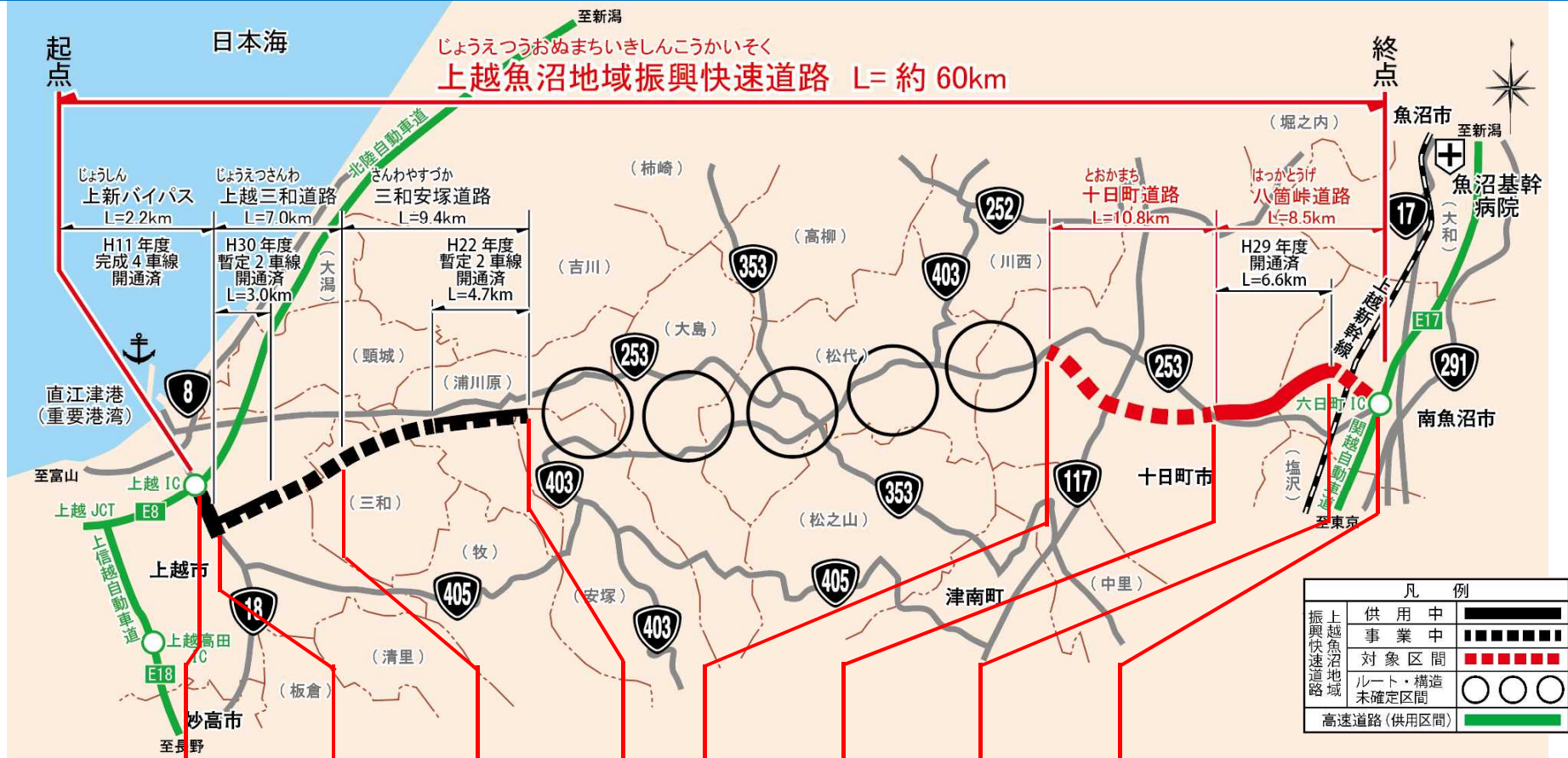


図4-12 死傷事故件数の削減

5. 広域ネットワークでの費用便益分析



	開通済区間 L=2.2km (上新バイパス)	2/4暫定供用 4/4事業中区間 L=7.0km (上越三和道路)	2/4暫定供用 4/4事業中区間 L=9.4km (三和安塚道路)	調査中区間	事業中区間 L=10.8km (十日町道路)	開通済区間 L=6.6km (八箇峠道路)	事業中区間 L=1.9km (八箇峠道路) ※防災事業	B/C 事業全体 (残事業)	EIRR 事業全体 (残事業)	費用と便益 (残事業) ※単位: 億円
一体評価区間※1	○	○	○		○	○	○	0.96 (1.4)	3.8% (6.1%)	-
再評価区間 【十日町道路】		※2	※2		○		※2	0.8 (0.8)	2.7% (2.8%)	-
再評価区間 【八箇峠道路】		※2	※2		※2		○	-	-	費用: 873 (64) 便益: 513 (311)

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

※1: 基準年をR5として計算 ※2: B/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含む

6. 費用対効果

事業名	<small>じょうえつうおめま</small> 上越魚沼地域振興快速道路						
起終点	起点：新潟県上越市 <small>とみおか</small> 富岡 終点：新潟県南魚沼市 <small>よかわ</small> 余川					延長	約60km
計画交通量	4,400～64,800 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C		総費用	(残事業) / (全体事業)	総便益	(残事業) / (全体事業)	基準年度
	(事業全体)	0.96		917/3,581億円		1,306/3,426億円	令和5年度
	(残事業)	1.4	事業費：	885/3,435億円	走行時間短縮便益：	1,075/2,836億円	
		維持管理費：	26/140億円	走行経費減少便益：	192/479億円		
			更新費：	6.1/6.1億円	交通事故減少便益：	39/110億円	
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量：	(-10%～+10%)	B/C=0.9～1.1	(残事業)	交通量：	(-10%～+10%)	B/C=1.3～1.6
	事業費：	(+10%～-10%)	B/C=0.9～1.1		事業費：	(+10%～-10%)	B/C=1.3～1.6
	事業期間：	(+20%～-20%)	B/C=0.9～0.97		事業期間：	(+20%～-20%)	B/C=1.4～1.5

※総費用、総便益とその内訳は、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の。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内容と一致しないことがある。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は令和5年度評価時点。

※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。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は原則小数点1桁止め。ただし、四捨五入で1.0となる場合は、小数点2桁止め。

7. 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】

- 新規事業化以降、周辺に大きな社会情勢等の変化はない。

【事業の投資効果】

- 本事業の整備により、「信頼性の高いネットワークの構築による持続可能な定住圏の形成」「救急救命活動の支援」「観光産業の支援」「安心・安全な物流の確保」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：[十日町道路] 用地進捗率 0%、事業進捗率 約 1%（令和4年度末）
- 事業の進捗状況：[八箇峠道路] 用地進捗率 約99%、事業進捗率 約85%（令和4年度末）
- 残事業の内容：
 - [十日町道路] 用地買収、道路設計、トンネル工事、改良工事等
 - [八箇峠道路] 用地買収、道路設計、改良工事等

事業の進捗の見込みの視点

- 十日町道路：用地買収、道路設計、トンネル工事、改良工事を推進し、早期開通を目指して整備を進める。
- 八箇峠道路：野田IC^の～余川IC^よ間（延長1.9km）の早期開通を目指して整備を進める。

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 新技術、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る。

7. 事業の必要性、進捗の見込み等

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 : 上越市をはじめとし3市2町（十日町市、南魚沼市、湯沢町、津南町）で構成される、上越魚沼地域振興快速道路建設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、活力ある新潟県を創るため、事業の継続を望みます。
本事業は、地域経済の発展や産業振興に寄与することに加え、大規模災害時には広域救援活動を支える道路整備として、当県にとって重要な事業と認識しております。今後もコスト縮減に努めつつ、着実な整備をお願いします。
併せて、本県は、厳しい財政状況のもと、公債費負担適正化計画に定めたルールに基づき、毎年度における投資的経費を公債費の実負担で管理していることから、事業の実施に当たっては、地方負担の軽減や直轄事業負担金の平準化などをお願いします。

8. 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。

9. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和5年度

事業名： 一般国道253号 ^{とおかまち} 十日町道路

担当課： 道路計画課

担当課長名： 北出 一雅

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		
事業費の増加	前回新規評価時(平成30年度)からの事業費の増加はない	■ <input type="checkbox"/>
事業期間の増加	前回新規評価時(平成30年度)からの事業期間の延長は20%(10年→12年)	<input type="checkbox"/> <input 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(R4.2)	<input type="checkbox"/>
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量の減少がない	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークに新規事業化されたものはない	■
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	前回評価時における感度分析の下位ケース値が基準値を下回っている。 平成30年度新規事業化時の感度分析の下位値 [全体事業及び残事業] ・交通量(-10%) B/C=0.5 ・事業費(+10%) B/C=0.5 ・事業期間(+20%) B/C=0.6	<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		■
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： 重点 資料： 作成 費用対効果分析： 実施 とする。		

9. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和5年度 事業名： 一般国道253号 ^{はっか}八箇峠道路

担当課： 道路計画課 担当課長名： 北出 一雅

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	前回評価時(令和元年度)からの事業費の増加は11%(543億円→603億円)	□ □
事業期間の増加	前回評価時(令和元年度)からの事業期間の延長は11%(28年→31年)	□ □
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(R4.2)	□
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	需要量の減少がない	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークに新規事業化されたものはない	■
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	令和元年度から令和4年度までの事業費の平均は約8億円であり、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。 (4カ年の平均事業費に対する平均的な分析費用の割合：0.5%)	□
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		■
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： 重点 資料： 作成 費用対効果分析： 便益算出 とする。		

(参考) 費用対効果

事業名	一般国道253号 <small>とおかまち</small> 十日町道路						
起終点	起点：新潟県十日町市北 <small>きたあぶさか</small> 鑑坂 終点：新潟県十日町市八 <small>はっか</small> 箇				延長	10.8km	
事業概要	一般国道253号十日町道路は、通行規制区間の回避や信頼性の高い交通ネットワークの形成、 <small>うおぬま</small> 魚沼地方生活圏の地域活性化支援・一体的な圏域形成、救急医療サービスの向上などを目的とした延長10.8kmのバイパス事業である。						
都市計画決定： -	平成31年度事業化(権限代行)			令和5年度用地着手	工事未着手		
全体事業費	約620億円	事業進捗率 (令和4年度末)	1%	供用済延長	-		
計画交通量	6,100~8,800 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C		総費用	(残事業) / (全体事業)	総便益	(残事業) / (全体事業)	基準年度
	(事業全体)	0.8	492/504億円		386/386億円		令和5年度
(残事業)	0.8	事業費：	478/490億円	走行時間短縮便益：	327/327億円		
		維持管理費：	14/ 14億円	走行経費減少便益：	42/ 42億円		
				交通事故減少便益：	17/ 17億円		
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量：	(-10%~+10%)	B/C=0.7~0.8	(残事業)	交通量：	(-10%~+10%)	B/C=0.7~0.8
	事業費：	(+10%~-10%)	B/C=0.7~0.9		事業費：	(+10%~-10%)	B/C=0.7~0.9
	事業期間：	(+20%~-20%)	B/C=0.7~0.8		事業期間：	(+20%~-20%)	B/C=0.8~0.8

※総費用、総便益とその内訳は、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の。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内容と一致しないことがある。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は令和5年度評価時点。

※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。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は原則小数点1桁止め。ただし、四捨五入で1.0となる場合は、小数点2桁止め。

(参考) 費用と効果 <防災面の効果が特に大きい事業 (八箇峠道路)>

<防災面を含む多様な効果>

はっか 八箇峠道路の役割	具体的内容
①信頼性の高いネットワークの構築による持続可能な定住圏の形成	・地域の日常生活を支える信頼性の高い道路ネットワークが構築され、移住・定住の促進や地域間交流の活性化が期待
②救急救命活動の支援	・魚沼基幹病院への救急搬送時間短縮による救急救命率の向上や救急搬送環境が改善
③地域産業や自然を活かした観光産業を支援	・高速交通網へのアクセス向上による広域的な観光誘致のほか、地域内各地に点在するアート作品巡り（周遊）を支援
④安心・安全な物流の確保	・直江津港や首都圏への安定した物流機能の確保のほか、輸送コストの低減や、農産品の鮮度維持にも寄与

<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	873億円	856億円	17億円
残事業	64億円	61億円	2.7億円

【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	513億円	435億円	56億円	22億円
残事業	311億円	259億円	37億円	14億円

※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。

※費用及び総便益の値は、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。