

対 応 方 針（原 案）

国道 1 7 号 浦佐バイパス

国道 1 1 3 号 鷹ノ巣道路

国道 1 4 8 号 小谷道路

平成 2 1 年 6 月
北陸地方整備局

■ 対応方針(原案) 国道17号浦佐バイパス

<コスト縮減後の費用>

基準年における現在価値		事業費	維持管理費
事業全体	238億円	218億円	20億円
残事業	102億円	85億円	17億円

<従来の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	227億円	199億円	28億円	0億円
残事業	214億円	188億円	26億円	0億円

<その他の便益>

浦佐バイパスの 役割	具体的内容	
①冬期の除雪障 害の解消	◆冬期の走行速度の低下(13%)を踏まえた時間短縮、経費縮減	【約7億円※】
	◆冬期の運搬排雪による通行規制の回避(運搬排雪時間:113時間/年)	
②病院開院によ る「命の道」	◆バイパス整備と魚沼基幹病院(仮称)の開院による救命救急アクセスエリア の拡大(時間短縮エリア人口:6,629人)	【約15億円※】
③沿線施設への アクセス向上	◆魚沼基幹病院(仮称)の開院や水の郷工業団地の分譲による雇用の 拡大(工業団地:500人)	
	◆水の郷工業団地への企業誘致による生産額の増加 (製造出荷増加額:55億円)	
④道路冠水等の 災害回避	◆現道区間の洪水時の冠水や、濃霧の影響を回避	
⑤沿道環境の改 善効果	◆夜間騒音の改善(夜間71db→65db)	

※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

<コスト縮減後の従来3便益の費用便益比>

費用便益比 B/C	
事業全体	227億円/238億円=1.0 _{※1}
残事業	214億円/102億円=2.1 _{※2}

<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	(227億円+α)/238億円
残事業	(214億円+α)/102億円

※1 227/238=0.95 ※2 214/102=2.10

■ 対応方針(原案) 国道113号鷹ノ巣道路

<コスト縮減後の費用>

基準年における現在価値		事業費	維持管理費
事業全体	150億円	134億円	16億円
残事業	110億円	94億円	16億円

<従来の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	102億円	73億円	19億円	10億円
残事業	102億円	73億円	19億円	10億円

<その他の便益>

鷹ノ巣道路の 役割	具体的内容	
①広域的な観光ルートを形成	◆沿線の観光入り込み客数 年間1,200万人	
	◆休日の交通が多く5月の休日交通量は平日の1.3倍	【約2億円※】
②地域の唯一の幹線道路	◆現道の通行止時は約3倍の迂回時間が必要	【約4～12億円※】
	◆災害発生により、4集落(219人)が孤立する恐れ	
	◆孤立時の鷹ノ巣温泉の経営や地域の経済活動への影響	【約1～3億円※】
③冬期の安全・安心な走行	◆冬期の積雪量や降雪日数が多い地域	
	◆現道は冬期は平均30%の速度低下	【約3億円※】
④隣県山形県小国町にとって「命の道路」	◆H20実績で新潟県側で1年に6名が出産。H20年より町立小国病院では分娩が不可能となり、域外での出産が不可欠	
	◆県境を越え新潟県側へ5人/年が人工透析	
	◆5集落(352人)が救急医療アクセス向上	【約0.2億円※】
⑤広域的な物流ルートを形成	◆仙台と新潟を結ぶ最短・コスト最小ルートとして、国道7号とほぼ同等の13,000トン/日の物流が利用	
	◆道路整備を前提に長井北工業団地で86.2%の分譲実績。	

※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

<コスト縮減後の従来3便益の費用便益比>

費用便益比 B/C	
事業全体	102億円/150億円=0.7 _{※1}
残事業	102億円/110億円=0.9 _{※2}

<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	(102億円+α)/150億円
残事業	(102億円+α)/110億円

※1 102/150=0.68 ※2 102/110=0.93

■ 対応方針（原案） 小谷道路

<コスト縮減後の費用>

基準年における現在価値		事業費	維持管理費
事業全体	298億円	289億円	9億円
残事業	33億円	31億円	2億円

<従来の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	238億円	205億円	31億円	2億円
残事業	38億円	33億円	5億円	0億円

<その他の便益>

小谷道路の役割	具体的内容	
①冬期の安全・安心な走行	◆冬期間における走行性の向上(降雪日実績:年平均112日)	【約12億円※】
	◆冬期間の登坂不能車による通行止めの回避(通行止め実績:年平均7.4回)	【約4億円※】
②観光・交流を支える道路	◆スキー場や夏山の大北地域へ年間725万人、海水浴場等の糸魚川市へ年間185万人の観光入り込み客(外国人客の増加が著しい)	
	◆部分供用後、国道148号を利用するバスが休日1日あたり58台増(観光消費額 約2億円増/年)	
	◆休日の交通が多く10月の休日交通量は平日の1.3倍	【約4億円※】
③災害時における交通確保	◆地域の経済活動への影響を軽減(影響延べ人数 約500人)	【約4億円※】
④救急医療機関への命の道	◆北部消防署から北小谷地区へのアクセス向上(所要時間短縮:約2分、97人)	【約0.5億円※】
	◆救急医療機関へのアクセス向上(時間短縮エリア人口:359人)	
⑤地域の唯一の生活道路	◆通学バスを兼ねる村営バスが1日11便運行(乗車人数33人)	
⑥北陸と関東を結ぶ物流幹線	◆富山・石川県から関東方面への物流は約6割が国道148号を利用	
	◆冬期間は国道148号の不確実性から約4割が他ルートへ転換	

※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)

<コスト縮減後の従来3便益の費用便益比>

費用便益比 B/C	
事業全体	238億円/298億円=0.8 _{※1}
残事業	38億円/33億円=1.2 _{※2}

<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	(238億円+α)/298億円
残事業	(38億円+α)/33億円

※1 238/298=0.80 ※2 38/33=1.15

■ 対応方針（原案）

【国道17号浦佐バイパス】

（案1）事業継続 （案2）事業中止 （案3）審議を継続

【国道113号鷹ノ巣道路】

（案1）事業継続 （案2）事業中止 （案3）審議を継続

【国道148号小谷道路】

（案1）事業継続 （案2）事業中止 （案3）審議を継続