

道路事業の再評価説明資料

〔一般国道17号 浦佐バイパス〕

平成17年9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	2
3) 事業の経緯	3
2. 事業の必要性・効果	4
1) 事業を巡る社会情勢等の変化	4
a) 客観的評価指標	4
b) その他事業採択時より再評価実施までの 周辺環境変化等	20
2) 事業の投資効果	22
3) 事業の進捗状況	25
3. 事業の進捗の見込み	25
4. コスト縮減や代替案等の可能性	26
5. その他（地方公共団体等の意見）	26
6. 対応方針（原案）	27

1. 事業の概要

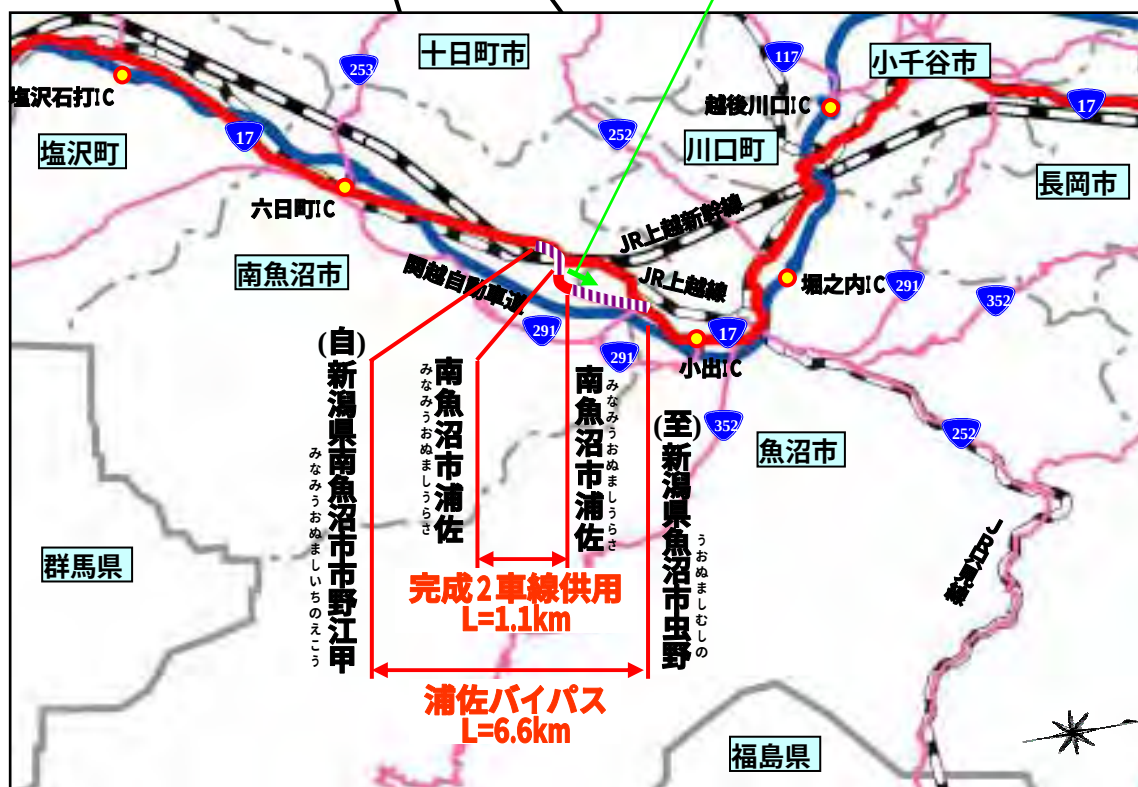
1) 事業の目的

当事業は、

- 冬期交通障害の解消
- 地域振興の支援
- 地域ネットワークの充実強化 など

を目的とし、一般国道17号の新潟県南魚沼市市野江甲^{みなみうおぬましちのえこう}～新潟県魚沼市虫野間^{うおぬましむしの}についてバイパス整備を行うものである。現在、南魚沼市浦佐^{みなみうおぬましうらさ}～魚沼市虫野間の部分供用に向けて事業を実施中である。

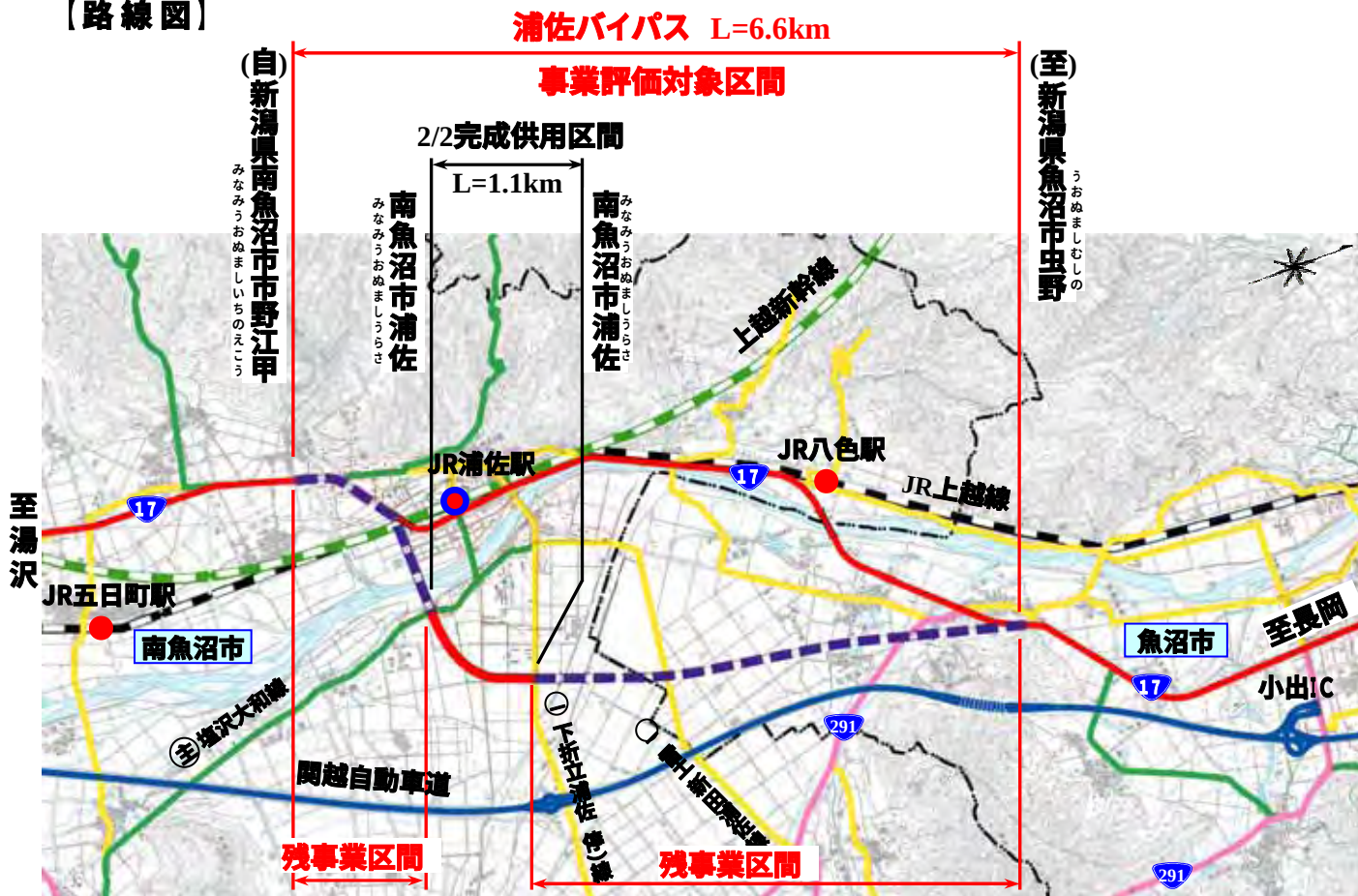
位置図



2) 事業の概要

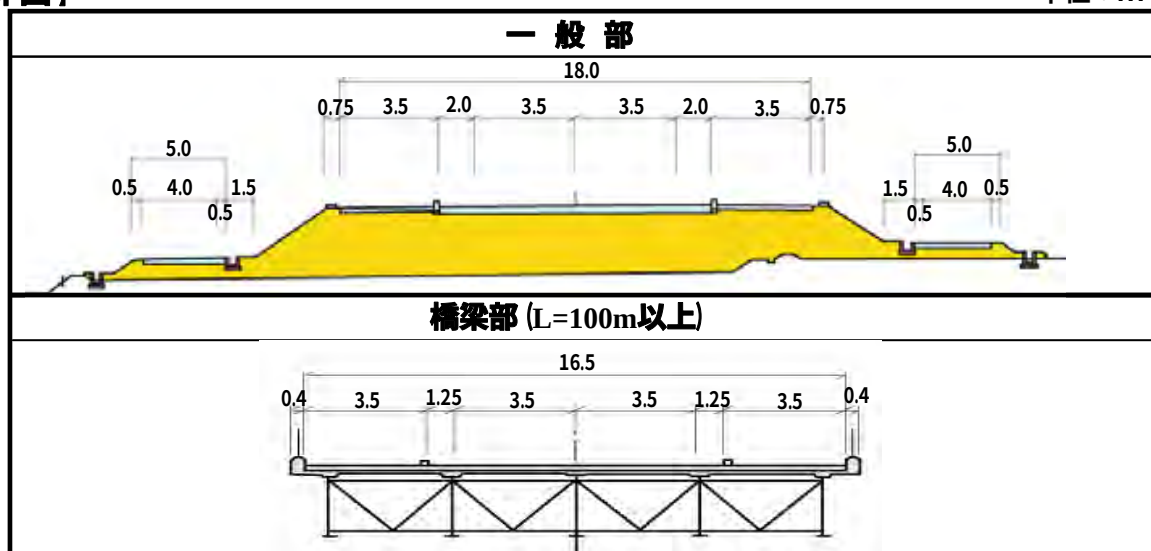
- | | |
|---|------------------|
| ● 事業名：一般国道17号 浦佐バイパス
みなみうおぬましちのえこう | ● 延 長 : 6.6 km |
| ● 起終点：(起)新潟県南魚沼市市野江甲
うおぬましむしの
(終)新潟県魚沼市虫野 | ● ルート承認 : 昭和54年度 |
| ● 事業化：昭和63年度 | ● 都市計画決定：平成4年度 |
| ● 用地着手：平成5年度 | ● 工事着手：平成9年度 |
| ● 平成16年度までの投資額 : 約94億円 (進捗率約42%) | ● 全体事業費：約221億円 |
| ● 平成17年度投資額(当初)：約3億円 | |

【路線図】



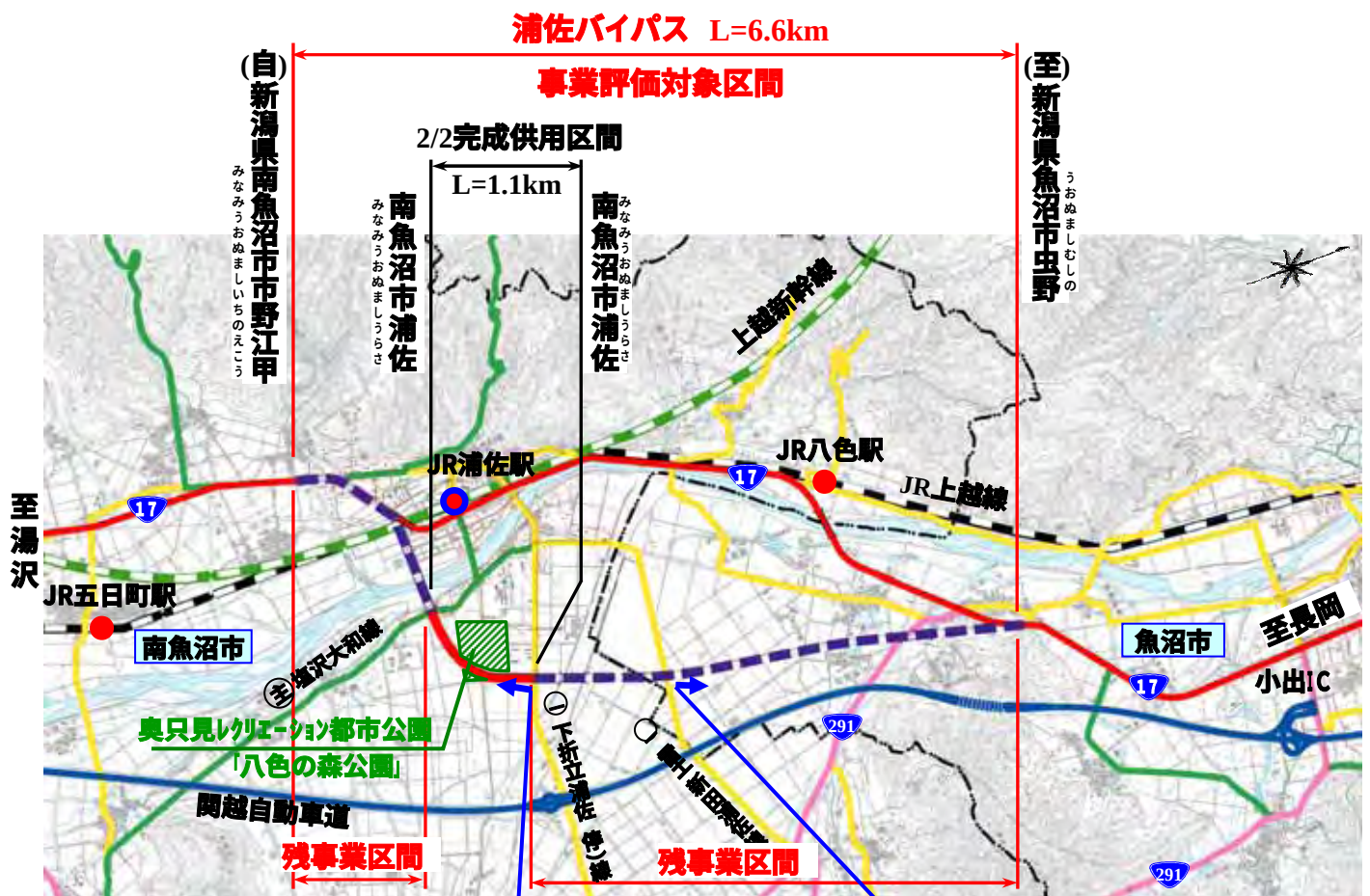
【横断面図】

単位：m



3) 事業の経緯

年 度	主な経緯
昭和48、53、54年度	・ 計画調査
昭和55年3月31日	・ ルート承認
昭和62年度	・ 実施調査
昭和63年度	・ 事業化
平成4年2月28日	・ 都市計画決定
平成5年度	・ 用地着手
平成9年度	・ 工事着手
平成13年3月27日	みなみうおぬましうら ・ 南魚沼市浦佐3581番～同市浦佐4087番 うらさ L=1.12km 部分供用



都市公園の整備に合わせ部分供用 (H13)

① 下折立浦佐(停)線上空より湯沢方面を望む



進む用地取得状況

② 雷土新田浦佐線上空より長岡方面を望む

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
	(2) 事業実施環境 (新規事業採択時)	□ ルート確定済 □ 円滑な事業執行の環境が整っている
	(3) 事業実施環境 (新規着工準備採択時)	□ 都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している

● 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 の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。
	(2) 物流効率化支援	□ 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。
		□ 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。
	(3) 都市の再生	□ 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。
		□ 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。
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	□ 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。
		□ 対象区間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。
		□ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）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）
		□ 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。
	(5) 個性ある地域の形成	□ 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。
		□ 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	☐ 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/日以上に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/億台和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。 ☐ 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5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

$B/C = 1.1$ (未供用区間の全体事業費に対する費用便益比)

$B/C = 1.8$ (残事業費に対する費用便益比)

I. 活 力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・現道区間の渋滞損失時間の削減率=約72%
(整備なし 約44.1万人・時間/年 → 整備あり 約12.2万人時間/年)
- ・費用便益分析対象エリアの渋滞損失時間の削減率=約22%
(整備なし 約163万人・時間/年 → 整備あり 約127万人時間/年)
- ・現道で運行している路線バスの利便性向上が見込まれる。
(小出駅～浦佐駅間 整備なし 20.2分 → 整備あり 17.8分 約12%短縮)
- ・新幹線停車駅であるJR浦佐駅へのアクセス向上が見込まれる。
(魚沼市～JR浦佐駅間 整備なし 17.2分 → 整備あり 14.8分 約14%短縮)

(2) 物流効率化支援

- ・青果物集荷場と高速道路ICとのアクセス向上が見込まれる。
(大和青果物集荷場～小出IC間 整備なし 16.5分 → 整備あり 12.1分 約27%短縮)

(5) 個性ある地域の形成

- ・『奥只見レクリエーション地域整備事業』事業地域と新幹線駅とのアクセス向上が見込まれる。
(JR浦佐駅～響きの森公園間 整備なし 14.3分 → 整備あり 11.9分 約17%短縮)
- ・新潟県が整備を進めている都市公園『八色の森公園』に直結する。
- ・主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。
(JR浦佐駅～湯ノ谷温泉郷間 整備なし 26.6分→整備あり 24.2分 約9%短縮)

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。
(魚沼市～魚沼基幹病院(予定地)間 整備なし 18.7分 → 整備あり 15.0分 約20%短縮)

III. 安 全

(2) 災害への備え

- ・「新潟県地域防災計画」、「地震防災緊急事業五ヶ年計画」の第一次緊急輸送道路ネットワークとして位置づけあり。
- ・現道の除雪障害区間が回避され、冬期でも安心・快適な通行が確保される。

IV. 環 境

(1) 地球環境の保全

- ・費用便益分析対象エリアのCO₂排出量の削減量=約1,700t-CO₂/年
(整備なし 約77.6千t-CO₂/年 → 整備あり 約75.9千t-CO₂/年)

(2) 生活環境の改善・保全

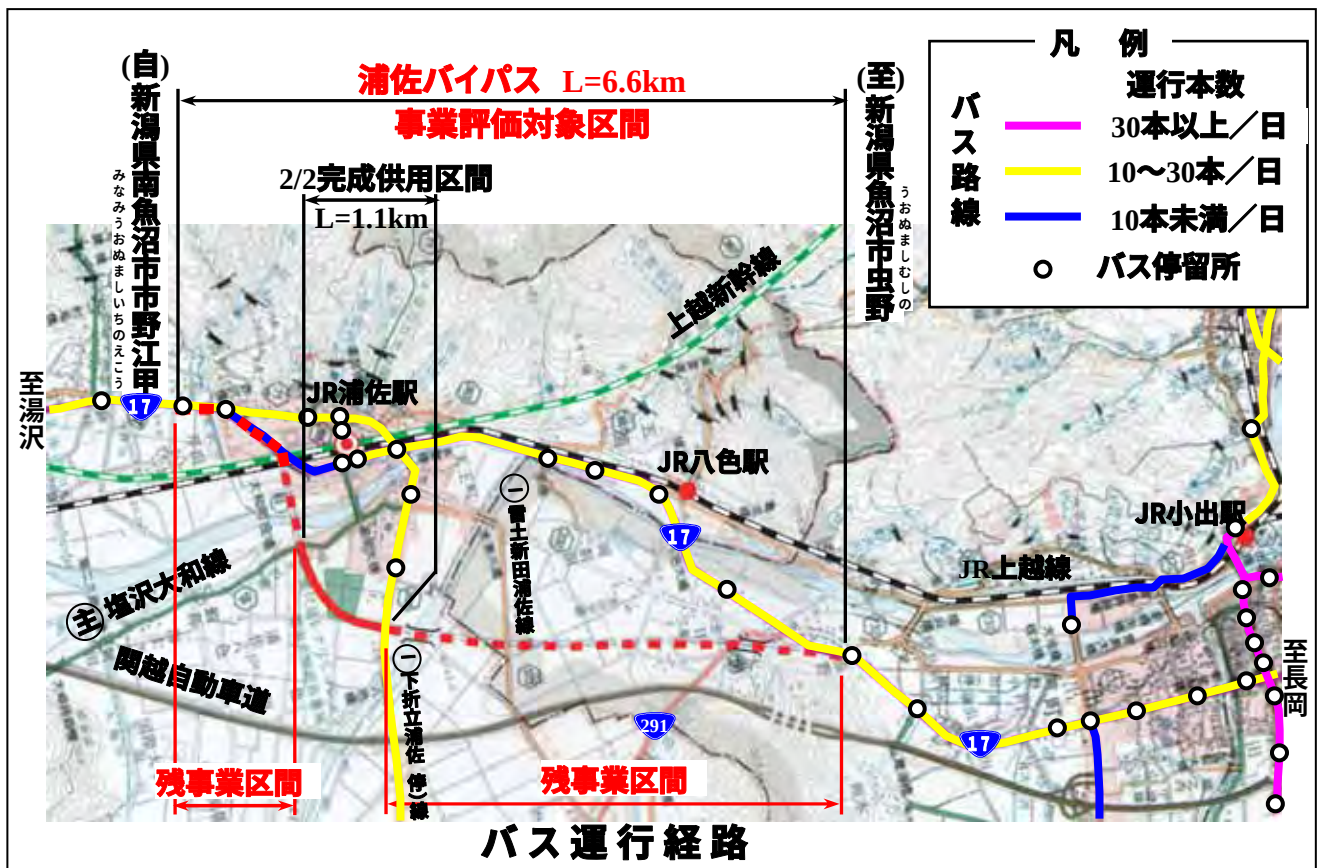
- ・現道におけるNO₂排出削減率=約63%
(整備なし 約32.6t-NOX/年 → 整備あり 約12.0t-NOX/年)
- ・現道路におけるSPM排出削減率=約63%
(整備なし 約3.10t-SPM/年 → 整備あり 約1.15t-SPM/年)
- ・現道の交通騒音レベルが夜間要請限度(70dB(A))を下回る。
(現況夜間騒音 74dB(A) → 整備あり 66dB(A))

I. 活 力

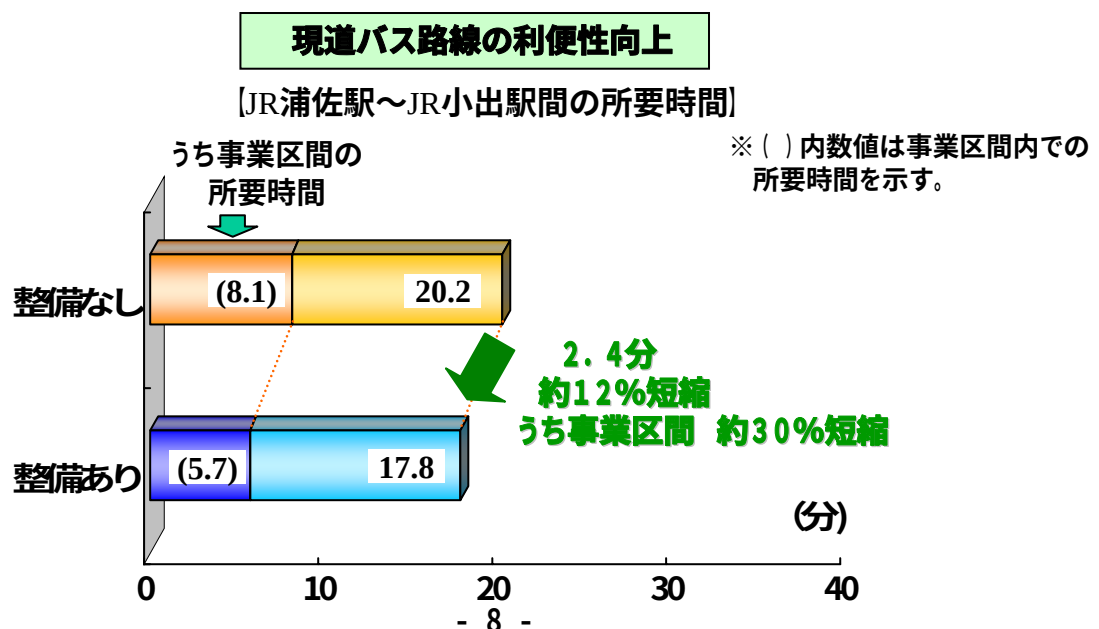
(1) 円滑なモビリティの確保

■ 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

- 当該区間の現道は、沿線地域の生活道路として機能しており、路線バスが運行されている。
- バイパスの整備により、現道の交通混雑が解消され、バス路線の利便性が向上する。



※ 残事業区間の完成供用を行った場合の所要時間の短縮を示す。



I. 活 力

(1) 円滑なモビリティの確保

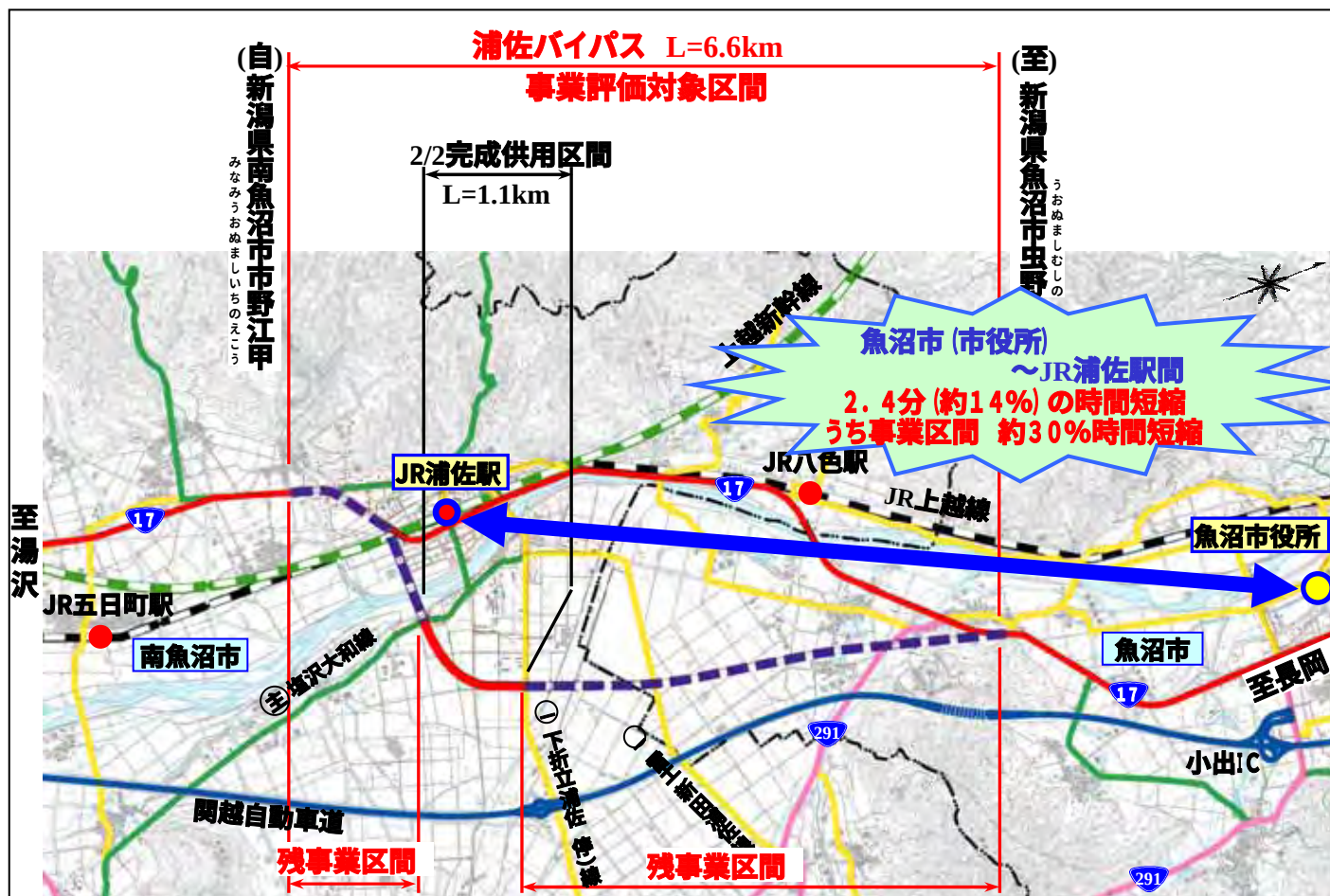
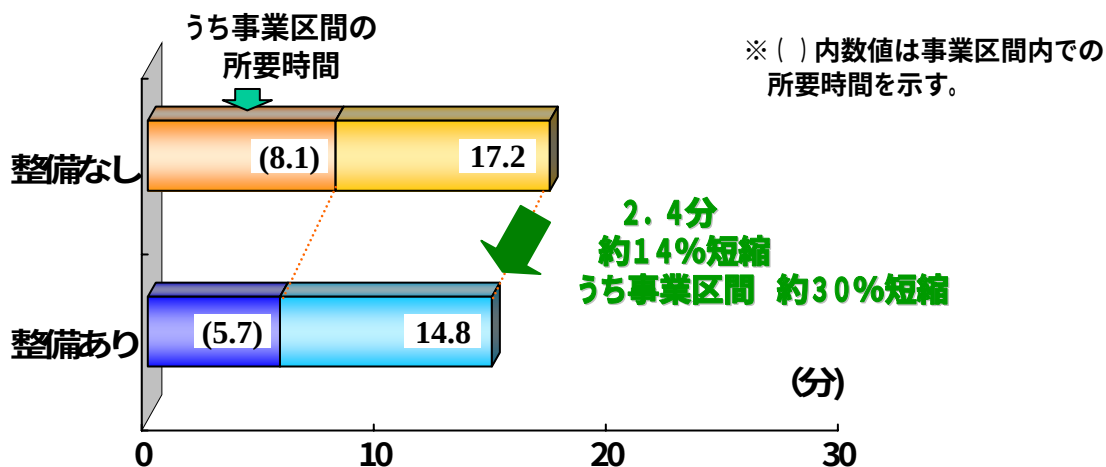
■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる

- JR浦佐駅は上越新幹線の停車駅であり、観光資源が豊富な周辺地域の玄関口となっている。
- バイパスの整備により、JR浦佐駅へのアクセス性が向上する。

※ 残事業区間の完成供用を行った場合の所要時間の短縮を示す。

JR浦佐駅へのアクセス性向上

[魚沼市(市役所)～JR浦佐駅間の所要時間]



Ⅰ. 活 力

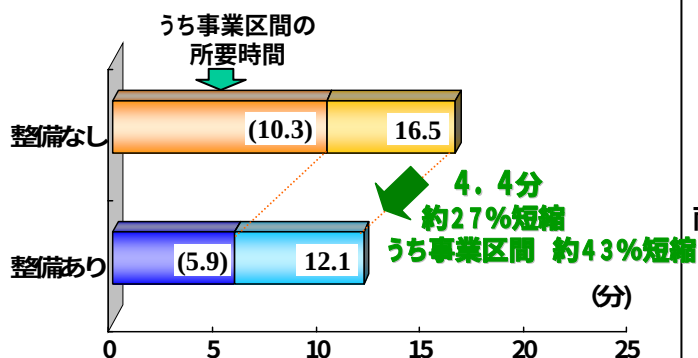
(2) 物流効率化支援

■ 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

- 南魚沼市、魚沼市は、魚沼産コシヒカリ、八色すいか、きのこなどの特産品を持つ農業を基幹産業とする地域である。
- 浦佐地域周辺の青果物は、浦佐バイパス沿線の大和青果物集荷場に集められ出荷される。
- バイパスの整備により、大和青果物集荷場と高速道路ICとのアクセス性が向上し流通の利便性が向上する。

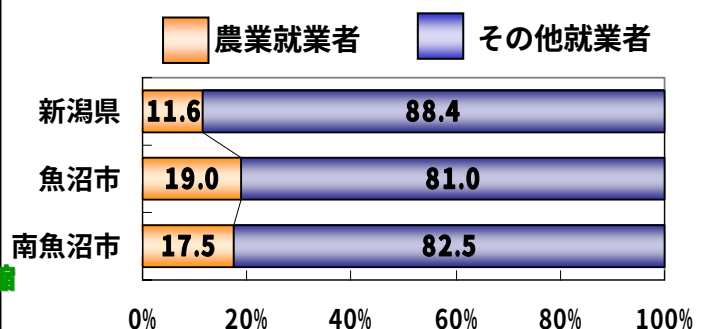
青果物集荷場と高速道路ICの アクセス性向上

[大和青果物集荷場～小出IC間の所要時間]



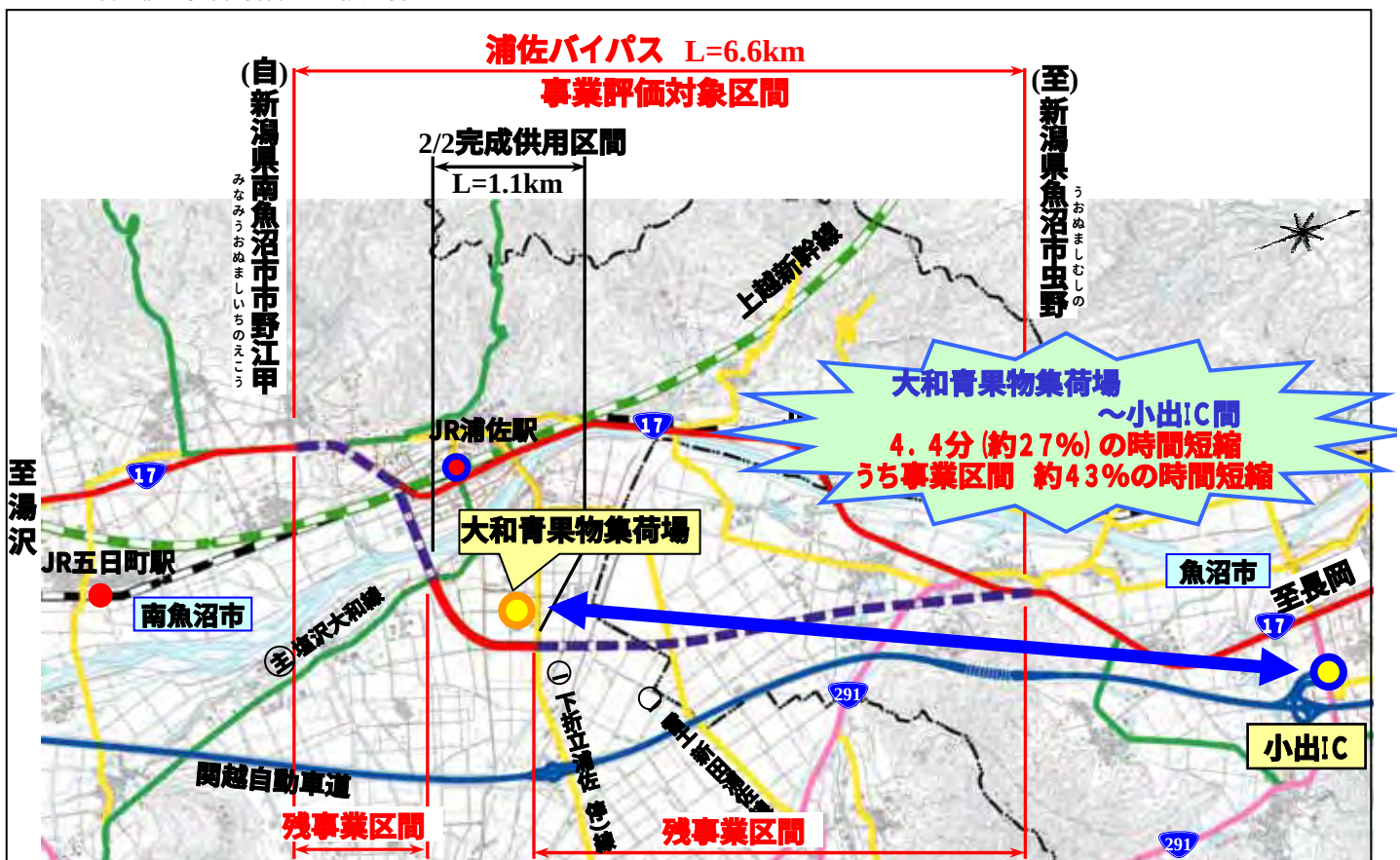
- ※1. 残事業区間の完成供用を行った場合の所要時間の短縮を示す。
2. () 内数値は事業区間内の所要時間を示す。

南魚沼市、魚沼市は、新潟県平均を上回る
農業就業者割合。



農業就業者の割合 (H12)

出典:「農林業センサス」、「国勢調査」



I. 活 力

(5) 個性ある地域の形成

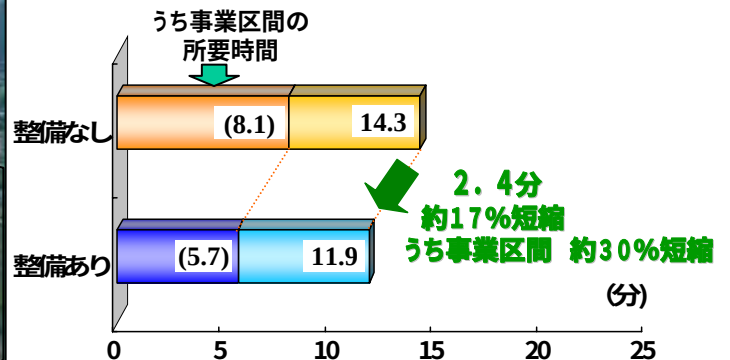
- 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する
- 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である

- 南魚沼市と魚沼市では、『奥只見レクリエーション地域整備事業』が新潟県の主要プロジェクトとして進められている。
- バイパスの整備により、新幹線停車駅であるJR浦佐駅から事業地域へのアクセスが向上する。
- また、バイパス沿道では、当該事業の都市公園『八色の森公園』の整備が進められている。

開発拠点へのアクセス性の向上



【JR浦佐駅～響きの森公園間の所要時間】



- ※1. 残事業区間の完成供用を行った場合の所要時間の短縮を示す。
- ※2. () 内数値は事業区間内での所要時間を示す。



I. 活 力

(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

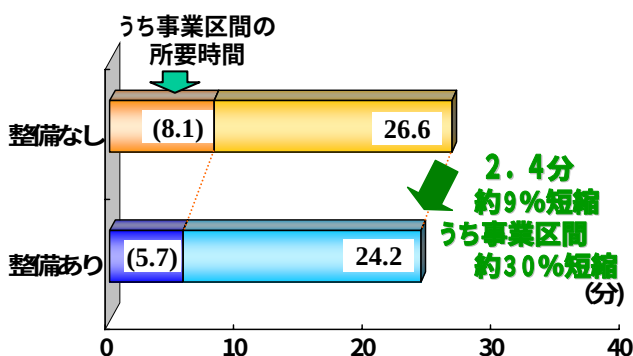
- 一般国道252号、352号沿線等には、温泉・自然景観・スキー場などの観光資源があり、地域の基幹産業の1つとなっている。
- バイパスの整備により、新幹線停車駅であるJR浦佐駅から観光地へのアクセス性が向上する。
- また、バイパスは、アグリコア越後ワイナリーに直結する道路である。



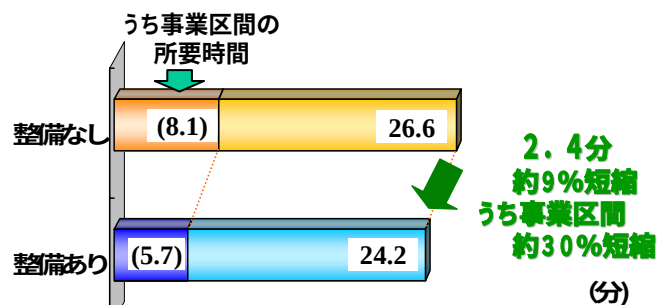
注1. 図中の数値は年間観光入込客数を示す。
2. 観光入込客数出典：「H15新潟県観光動態の概要」

主要観光地へのアクセス性向上

【 JR浦佐駅～湯ノ谷温泉郷間の所要時間】



【 JR浦佐駅～神湯とふれあいの里間の所要時間】



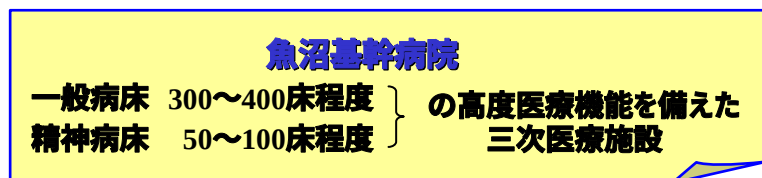
※1. 残事業区間の完成供用を行った場合の所要時間の短縮を示す。
2. () 内数値は事業区間内での所要時間を示す。

II.暮らし

(3) 安全で安心できる暮らしの確保

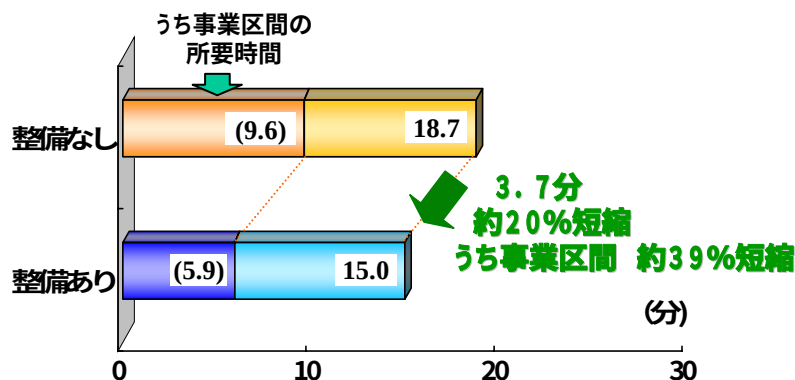
■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

- 魚沼地域六市町村の三次医療施設となる魚沼基幹病院が浦佐バイパス沿線で計画されている。
※ 魚沼地域六市町村：魚沼市、南魚沼市、塩沢町、湯沢町、十日町市、津南町
- バイパスの整備により、魚沼基幹病院へのアクセス性が向上する。



三次医療施設へのアクセス向上

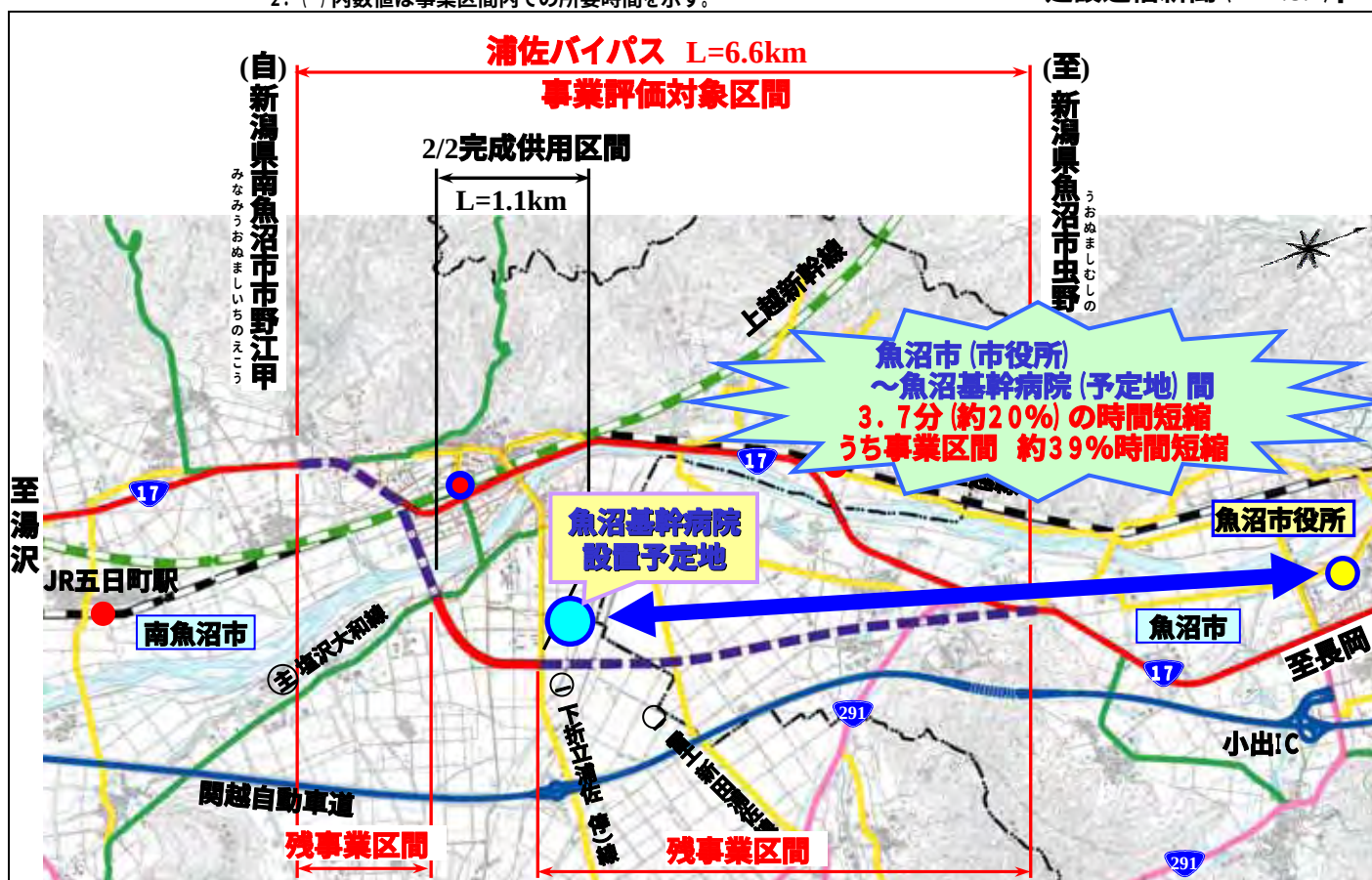
【魚沼市（市役所）～魚沼基幹病院（予定地）間の所要時間】



- ※1. 残事業区間の完成供用を行った場合の所要時間の短縮を示す。
2. () 内数値は事業区間内の所要時間を示す。



「建設通信新聞 (H17.8.4)」



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

- 一般国道17号は、「新潟県地域防災計画」および「地震防災緊急事業五ヶ年計画」の第1次緊急輸送道路ネットワークに位置づけられている。
- バイパス整備により、緊急輸送道路ネットワークとしての更なる強化、信頼性の向上が期待される。

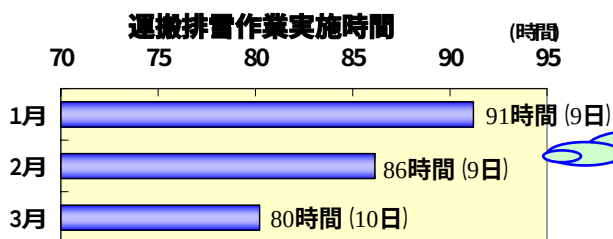


III. 安 全

(2) 災害への備え

■ 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

- 浦佐バイパス現道には、JR上越線と魚野川に両側を挟まれた幅員狭小区間がある。
- 冬期間には、路肩の堆雪を外側に飛ばせず、ダンプ等の運搬により排雪を実施している。
- バイパスの整備により、国道の除雪障害区間がなくなり、冬期でも快適な通行が確保される。



平成16年度 現道区間の運搬排雪実績

平成16年度の浦佐バイパス現道区間における運搬排雪作業は28日で約260時間にも及んだ。

※ 作業実施時間は、各箇所の除雪パーティーで1番長い作業実施時間を計上。



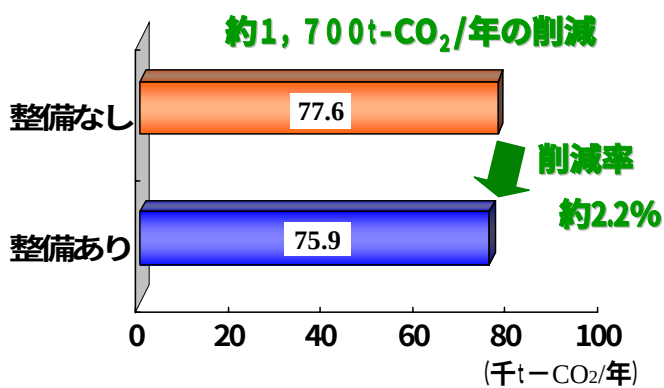
IV. 環 境

(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

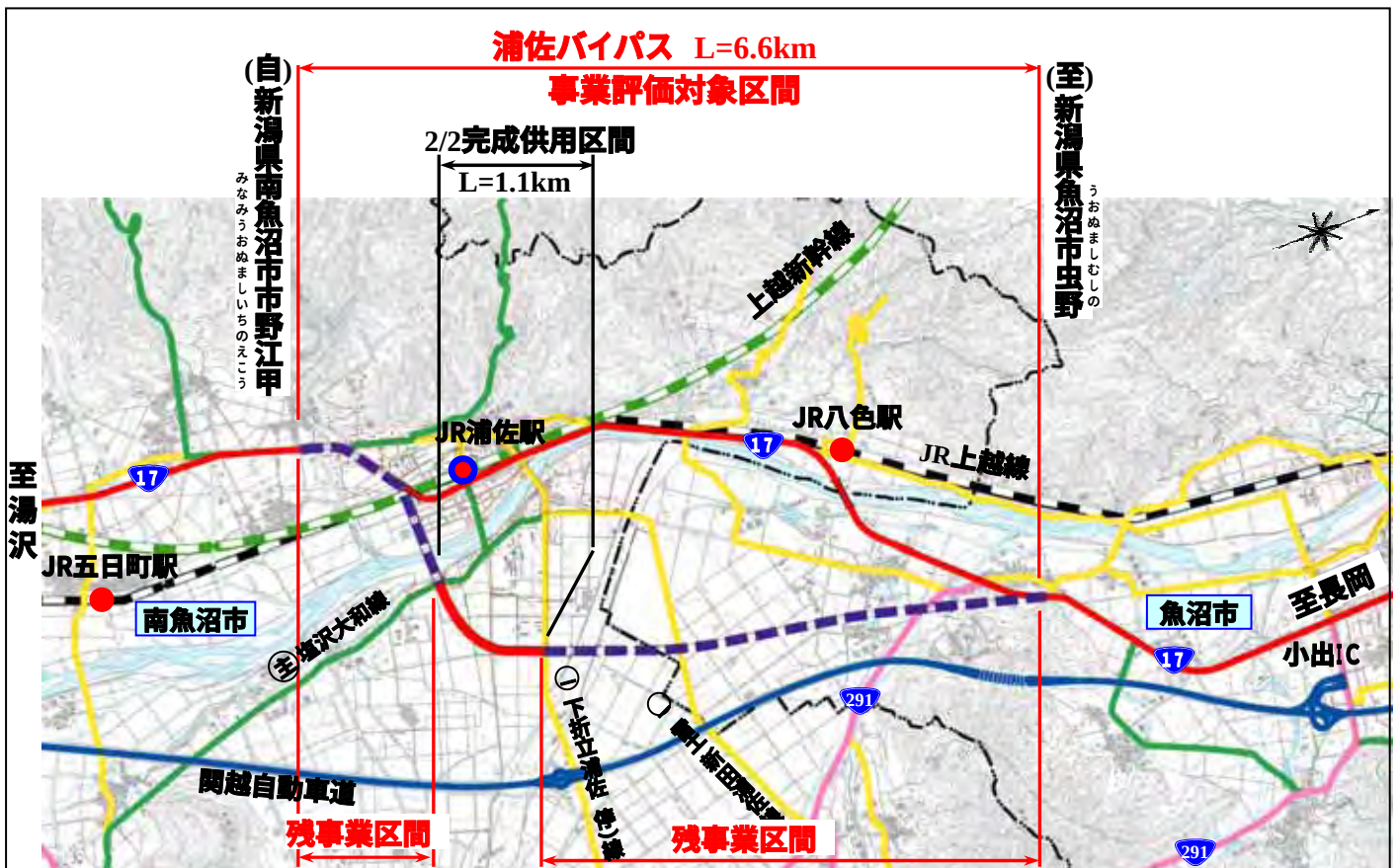
- 浦佐バイパスの整備により、削減される自動車からのCO₂排出量は年間約1,700t-CO₂ (削減率約2.2%)である。
- 新潟のブナ林が吸収する二酸化炭素量で換算するとブナ林面積約52ha分に相当。

【自動車からの年間CO₂排出削減量】



- ※ 1. 残事業区間の完成供用を行った場合の削減を示す。
- 2. 費用便益分析対象エリアでの算定値を示す。

新潟スタジアム ビッグスワン
(建築面積約36,700㎡)



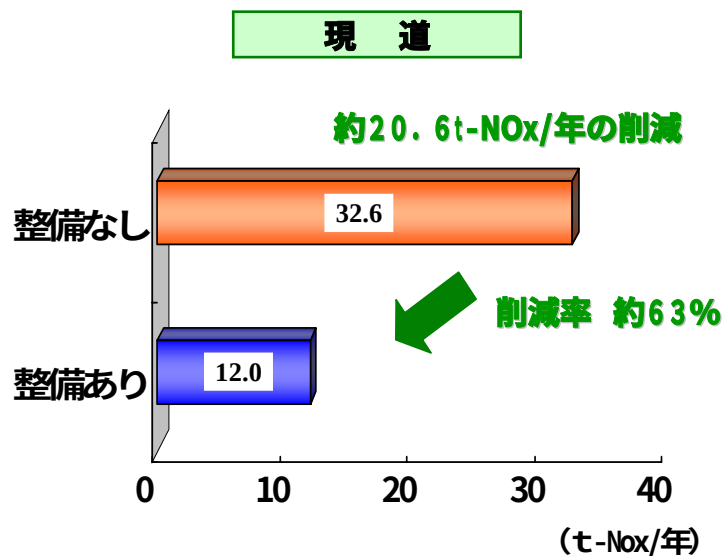
IV. 環 境

(2) 生活環境の改善・保全

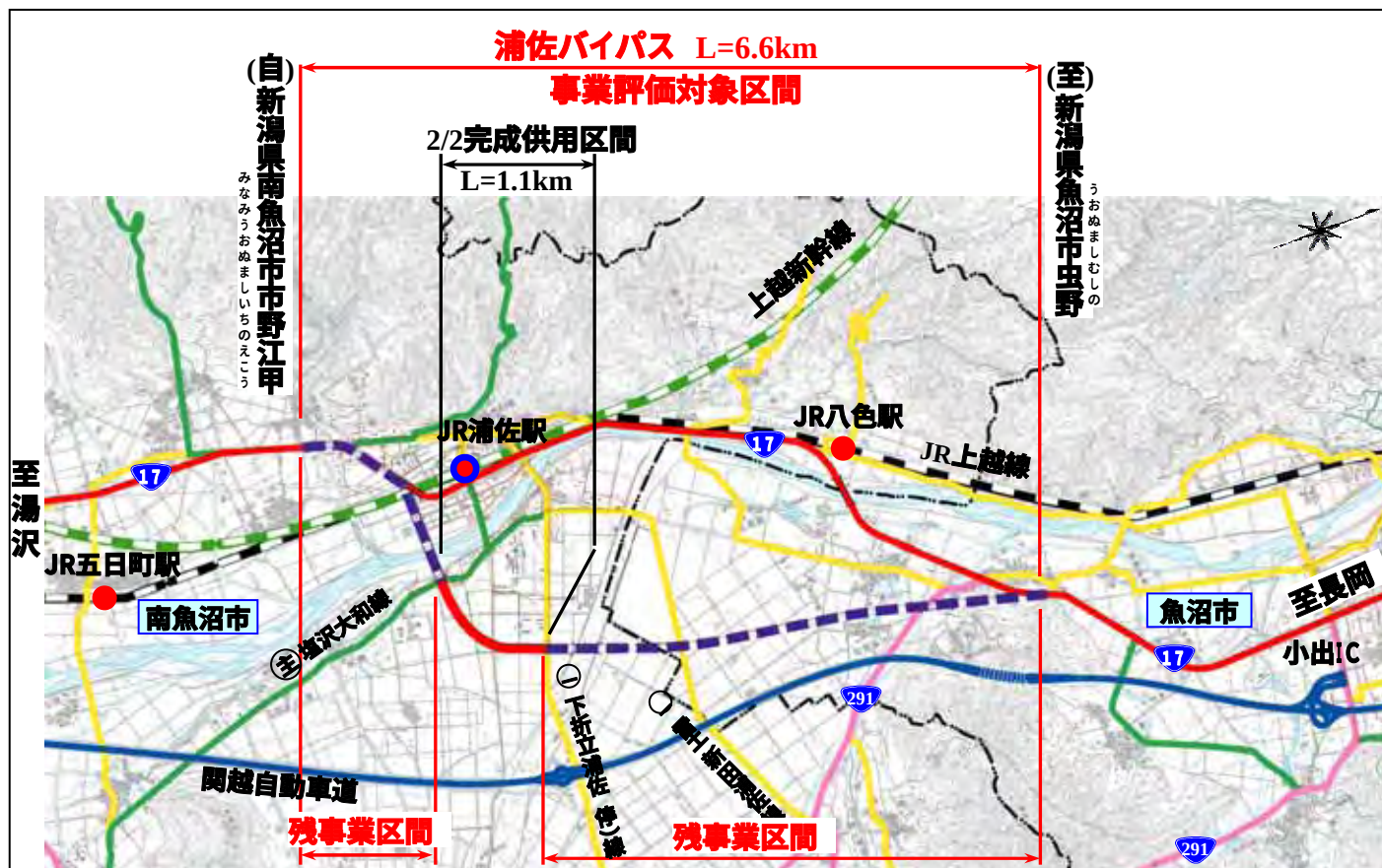
● 現道等における自動車からのNO₂排出削減率

- 浦佐バイパスの整備により、現道における自動車からのNO₂排出量が約63%削減される。

[自動車からのNO₂削減率]



※ 残事業区間の完成供用を行った場合の削減を示す。



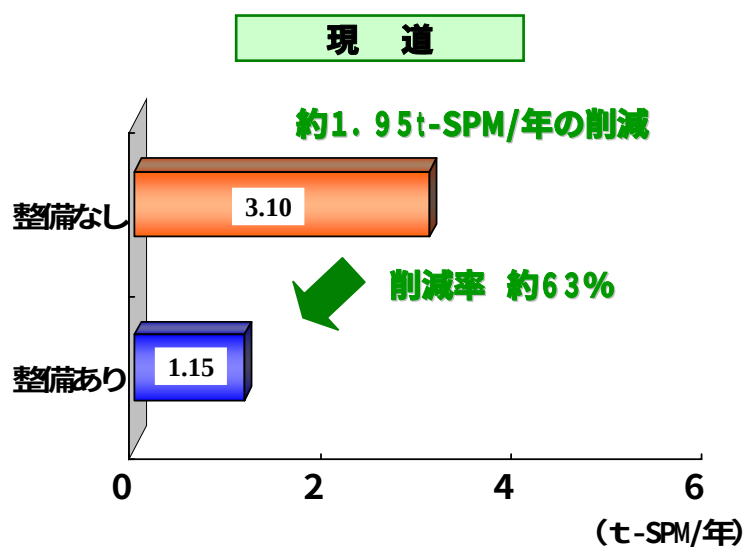
IV. 環 境

(2) 生活環境の改善・保全

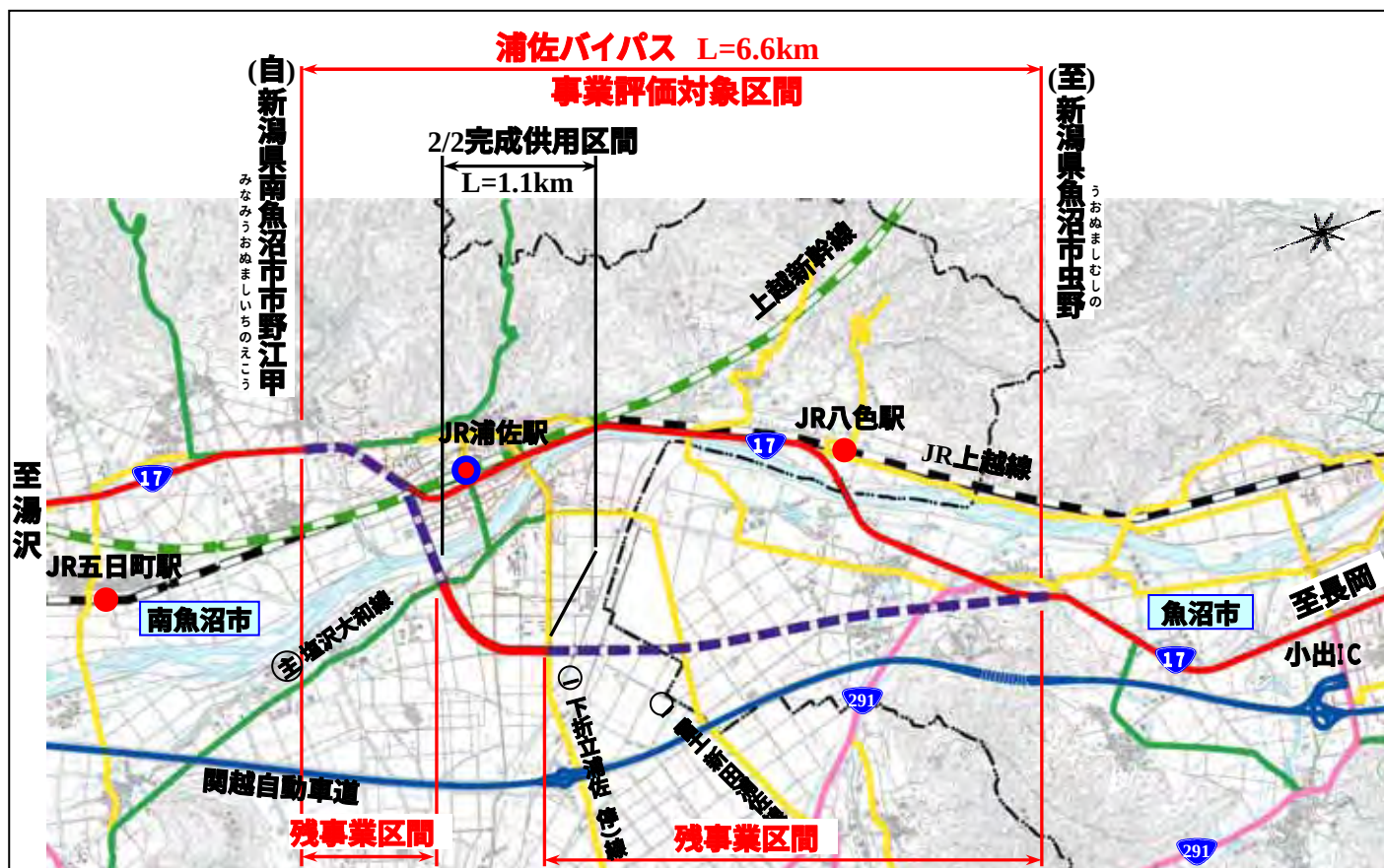
● 現道等における自動車からのSPM排出削減率

- 浦佐バイパスの整備により、現道における自動車からのSPM排出量が約63%削減される。

〔自動車からのSPM削減率〕



※ 残事業区間の完成供用を行った場合の削減を示す。



IV. 環 境

(2) 生活環境の改善・保全

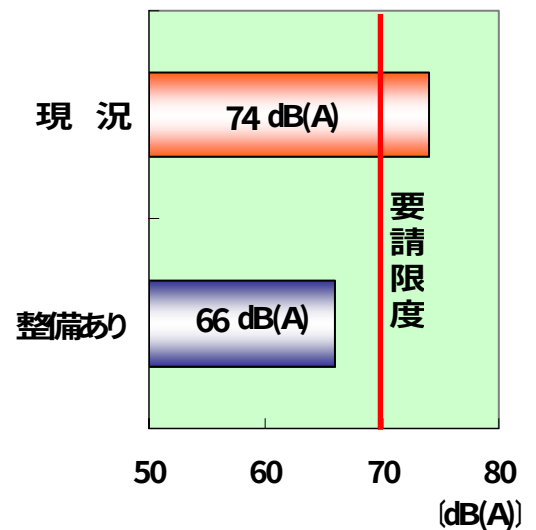
■ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある

- 浦佐バイパス現道の夜間騒音は、74[dB(A)]で要請限度を4[dB(A)]超過し、沿道環境は劣悪なものとなっている。
- バイパス整備により、現道の夜間騒音レベルは要請限度を下回る。

【写真：大型車の通行も多く沿道住宅に対する環境は劣悪】



【夜間騒音の改善】



注1. 現況はH16環境センサス

2. 整備ありは、将来交通量 (H42) で「道路投資の評価に関する指針(案)」により算出

【現道の交通騒音 (H16)】



現道の交通騒音 [南魚沼市浦佐] (H16道路環境センサス)

時間帯	要請限度 [dB(A)]	騒音レベル [dB(A)]
昼間	75	72 (要請限度以下)
夜間	70	74 (要請限度4dB(A)超過)

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 沿線の土地利用

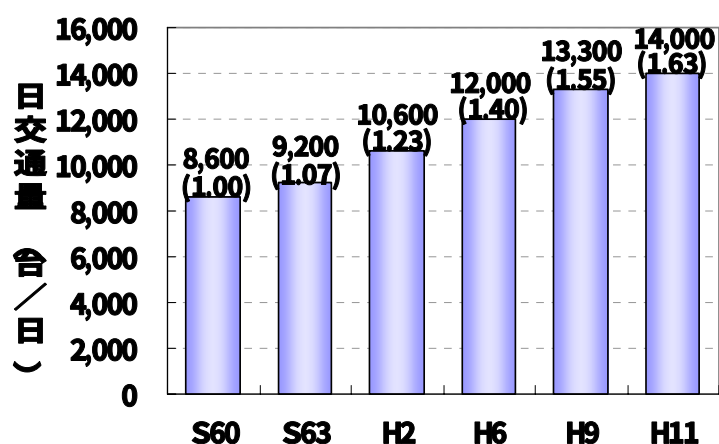
- 浦佐バイパス沿線では、八色の森公園や池田記念美術館、アグリコア越後ワイナリーなどの集客施設やゆきぐに大和総合病院を中心とした医療・福祉施設、JA青果物集荷場、水の郷工業団地の他、公共施設など発生集中交通量の多い施設の立地が進んでいる。



② 交通状況等

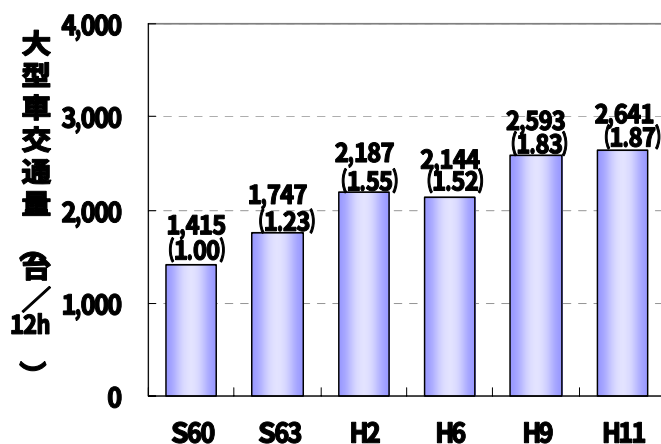
- 国道17号南魚沼市市野江甲から魚沼市五箇の交通量は、平成11年で14,000台／日であり、2車線の交通容量を上回っている。
- 上記交通量は増加しており、昭和60年に対して平成11年は1.63倍の伸びとなっている。
- 特に、大型車交通量の伸び率は昭和60年に対して平成11年で1.87倍と大きい。

日交通量の推移

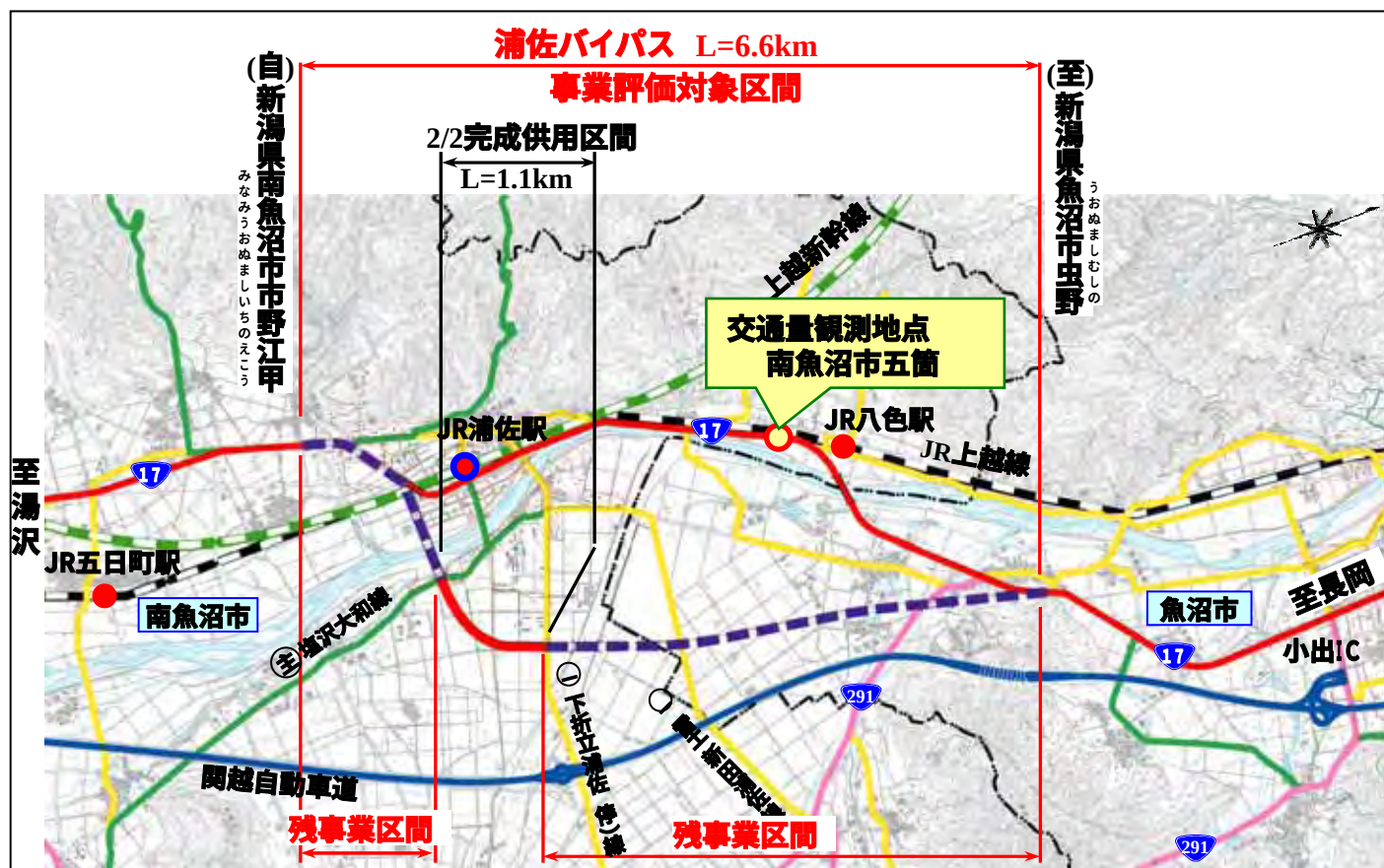


観測地点：南魚沼市五箇地先

大型車交通量の推移



観測地点：南魚沼市五箇地先



2) 事業の投資効果

○便益算定根拠

<走行時間短縮便益>

- ・浦佐バイパスにより、1日約9万台の車に効果が発現し、年間約14億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルにより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約172億円と算出。

【走行時間短縮便益】

$$= \text{整備前総走行時間費用} - \text{整備後総走行時間費用}$$

$$= 1,363,000,000 \text{ (円/年)}$$

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



事業全体 約172億円
残事業 約172億円

車種	時間価値原単位 (円/台・分)
乗用車	62.86
バス	519.74
乗用車類	72.45
小型貨物車	56.81
普通貨物車	87.44

※ 事業全体の費用便益分析は、既供用区間を除く区間を対象に実施している。

<走行経費減少便益>

- ・浦佐バイパスにより、1日約9万台の車に効果が発現し、年間約1億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルにより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約12億円と算出。

【走行経費減少便益】

$$= \text{整備前総走行経費} - \text{整備後総走行経費}$$

$$= 92,000,000 \text{ (円/年)}$$

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



事業全体 約12億円
残事業 約12億円

走行経費原単位 : 一般道(平地) (円/台・km)					
走行速度 (km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	23.68	72.40	24.70	30.22	59.40
10	16.78	60.38	17.69	27.23	48.24
15	14.39	55.90	15.26	26.05	43.51
20	13.14	53.37	13.98	25.35	40.51
25	12.35	51.67	13.18	24.85	38.29
30	11.82	50.43	12.63	24.48	36.54
35	11.42	49.48	12.22	24.18	35.12
40	11.31	49.12	12.11	24.05	34.47
45	11.26	48.88	12.05	23.95	33.99
50	11.24	48.78	12.03	23.90	33.70
55	11.28	48.80	12.07	23.88	33.60
60	11.35	48.94	12.14	23.91	33.69

※ 事業全体の費用便益分析は、既供用区間を除く区間を対象に実施している。

<交通事故減少便益>

- ・浦佐バイパスにより平均事故件数が年間約5件減少し、年間約0.3億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルにより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約3億円と算出。

【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
 ＝25,000,000 (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)〕



事業全体 約 3億円
 残事業 約 3億円

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件当たり損失額	
			単路	交差点
一般道路	DID	2車線	5,779	5,778
		4車線以上	5,714	5,714
	その他市街地	2車線	6,486	6,188
		4車線以上	6,160	6,160
	非市街部	2車線	7,546	6,572
		4車線以上	6,381	6,381
高速道路			7,588	—

※ 事業全体の費用便益分析は、既供用区間を除く区間を対象に実施している。

○ 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17年

検討年数 : 40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
187億円 (187億円)	172億円 (172億円)	12億円 (12億円)	3億円 (3億円)

< 費用 >

基準年における 現在価値	事業費	維持管理費
168億円 (103億円)	148億円 (83億円)	20億円 (20億円)

< 費用便益効果分析結果 >

費用便益比 (C B R)
B / C = 1.1 (1.8)

- 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. () : 残事業費に対する費用便益比
 4. 事業全体の費用便益分析は、既供用区間を除く区間を対象に実施している。

3) 事業の進捗状況

①進捗状況

執行済み額

事業費	：	94億円	(進捗率約42%)	
うち用地費	：	42億円	(進捗率約82%)	※平成16年度末時点

②残事業の内容

残事業の主な内容は次のとおり。

- ・南魚沼市市野江甲～浦佐間 (L=1.5km) の工事
- ・南魚沼市浦佐～魚沼市虫野間 (L=4.0km) の用地買収および工事

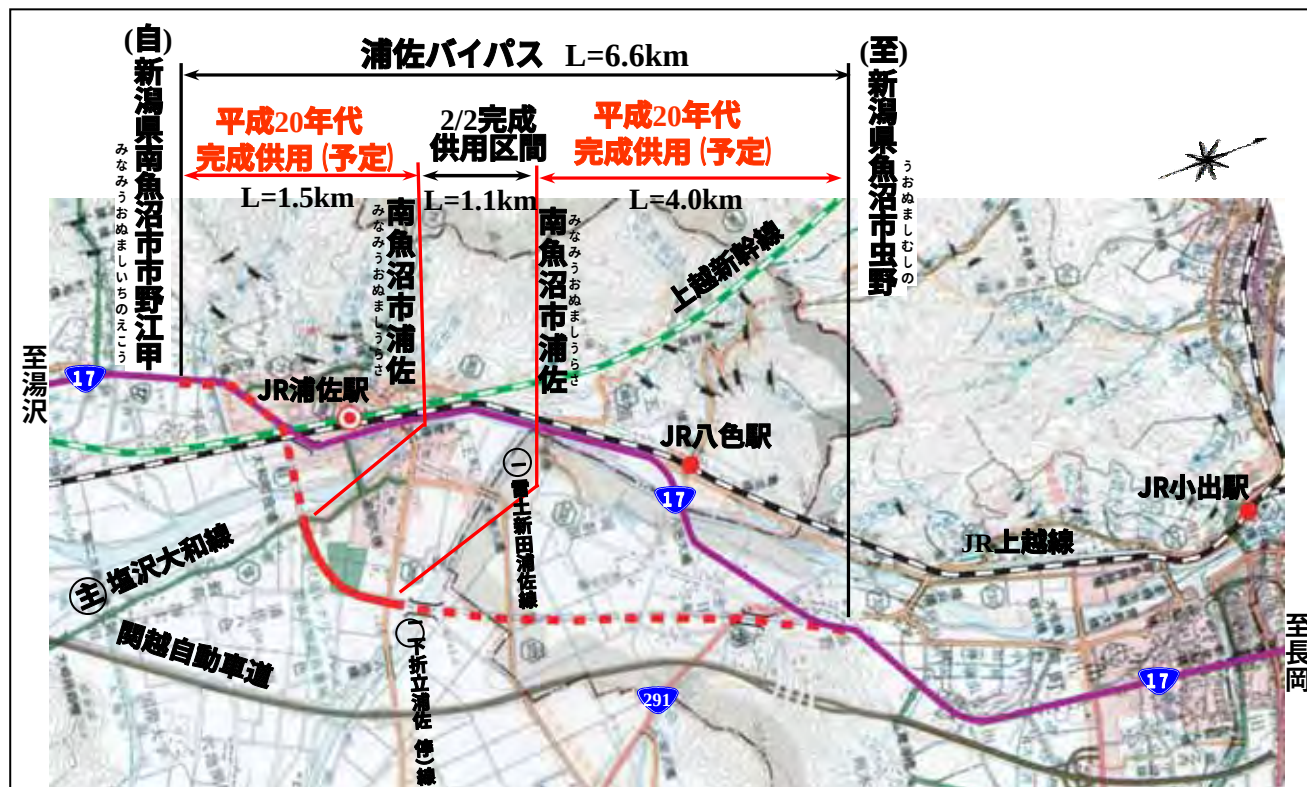
3. 事業の進捗の見込み

○地元協議

- ・部分供用箇所の終点側からR291交差点については用地買収を概ね完了し、埋蔵文化財の調査予定である。
- ・起点側については、地元調整を終えて用地買収も完了している。

○今後の事業の見通し等

- ・交通量の推移を勘案しつつ、残事業区間については平成20年代の完成供用を目標として事業を推進する。



4. コスト縮減や代替案等の可能性

- ・浦佐バイパスは、地形、土地利用状況、主要な幹線道路との接続などに配慮した路線計画となっており、冬期交通障害の解消、地域振興の支援、地域ネットワークの充実強化、や沿道環境の改善など、期待される効果は大きい。
- ・事業は、地元・関係機関との協議・了解により、既に約82%の用地買収が完了しており、平成13年3月部分供用 (L=1.1km)も行っている。
- ・冬期交通障害を早期に解消するため車道部を優先的に整備することや、歩道運用を再検討して、地元の同意を得ながらコスト縮減を図っていく。
- ・施工にあたっては、新技術、プレキャスト製品の積極的な活用及び大型化（長尺化）、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装、路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮している。

5. その他（地方公共団体等の意見）

・H11～ 『浦佐バイパスの整備促進を要望』

- 浦佐バイパス整備促進期成同盟会
(旧大和町、旧小出町)
- 南魚沼郡町村議会協議会
(南魚沼地方4町村議会)
- 中越地区国道事業促進協議会
(中越地方28市町村)
- 旧小出町

6. 対応方針 (原案)

①事業の必要性等に関する視点

- ・一般国道17号は、東京から本州を横断して新潟市に至る主要幹線道路として、産業や経済の発展に大きな役割を果たしており、その一部を構成する浦佐バイパスは交通障害の解消、地域振興の支援、地域ネットワークの充実強化に対して大きな役割を担っている。
- ・現道は、堆雪幅が確保できない狭小幅員で、路肩の堆雪を運搬排雪するため除雪障害が発生しており、排雪作業は平成16年度で28日、約260時間に及んだ。
- ・現道の交通騒音は、夜間で要請限度を超過しており、沿道環境の改善を図る上でも浦佐バイパスの果たす役割は大きい。
- ・未供用区間の全体事業費に対する費用便益比は1.1となる。(残事業費に対する費用便益比は1.8)

②事業の進捗の見込みの視点

- ・交通量の推移を勘案しつつ、残事業区間については平成20年代の完成供用を目標として事業に取り組んでいる。
- ・用地買収率は、全区間に対して約82%と進んでいる。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・浦佐バイパスは、地形、土地利用状況、主要な幹線道路との接続などに配慮した路線計画となっており、冬期交通障害の解消、地域振興の支援、地域ネットワークの充実強化や沿道環境の改善など、期待される効果は大きい。
- ・事業は、地元・関係機関との協議・了解により、既に約82%の用地買収が完了しており、平成13年3月部分供用(L=1.1km)も行っている。
- ・冬期交通障害を早期に解消するため車道部を優先的に整備することや、歩道運用を再検討して、地元の同意を得ながらコスト縮減を図っていく。
- ・施工にあたっては、新技術、プレキャスト製品の積極的な活用及び大型化(長尺化)、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装、路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮している。

○対応方針 (原案)

対応方針 (原案)

事業継続

(理由)

一般国道17号は、東京から本州を横断して新潟市に至る主要幹線道路として、産業や経済の発展に大きな役割を果たしており、その一部を構成する浦佐バイパスは交通障害の解消、地域振興の支援、地域ネットワークの充実強化や沿道環境の改善のために重要な役割を担っている。

残事業区間については、交通量の推移を勘案しつつ、平成20年代の完成供用を目標としており、事業の効果を発揮するためには事業の継続が妥当である。