

国道253号 八箇峠道路

再評価資料

平成23年3月
北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
1) 十日町市八箇・南魚沼市余川地域の問題	1
2) 事業の目的	3
3) 事業の概要	6
2. 現在に至る経緯等	4
1) 事業の経緯	4
3. 事業内容の見直し（コスト縮減）	5
4. 前回評価点からの変更点	6
5. 防災面を含む当該道路の多様な役割・効果	7
1) 走行時間の短縮及び走行経費の削減	8
2) 災害等による迂回等の解消	12
3) 交通事故件数の減少	13
4) 交通の信頼性の確保	14
5) 主要な観光地へのアクセス向上	15
6) 救命救急施設へのアクセス向上	16
7) バス路線の利便性・信頼性向上	18
8) 六日町バイパスと一体的に整備	19
6. 費用と効果	20
7. 事業進捗の見込み	21
8. 代替案等の可能性	21
9. 対応方針（原案）	22
参考資料	23

1. 事業の概要

1) 十日町市八箇・南魚沼市余川地域の課題

八箇峠道路に対応する現道区間は、十日町地域と南魚沼地域の中心都市を結ぶ主要幹線道路であるが、連続雨量60mmで通行止めとなる区間があり、さらに縦断勾配8%以上の急勾配区間が2.4kmあり、豪雪地域でもある当該地域では交通障害の発生が問題となっている。

①豪雨・雪による通行止めがあると、大幅な迂回が強いられている。

※平成17年6月に大雨により約71時間の全面通行止め

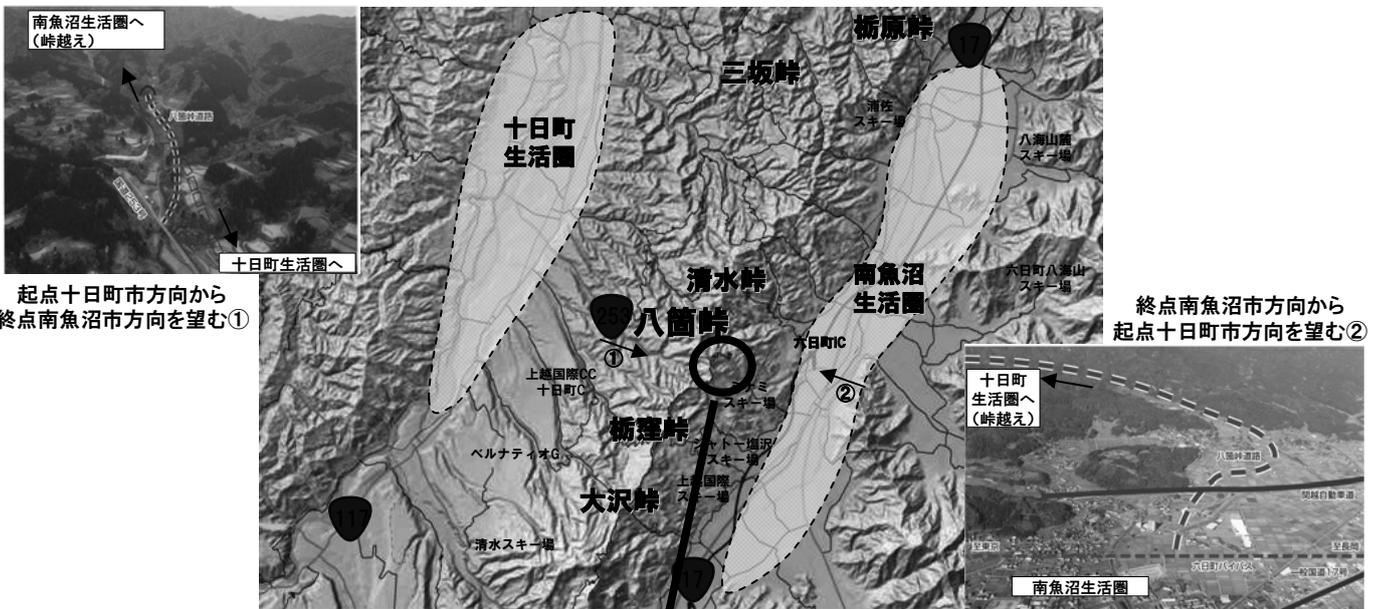
②通行止めによる経済被害

※物流支援・観光客のアクセスなど、地域経済に影響

③地域住民の生活に大きな影響

※通勤・通学・バスなど日常生活に影響

⇒**通行止めの影響が大きく抜本的な対策が緊急的に必要**



交通の難所である「八箇峠」の交通障害



3) 事業の概要

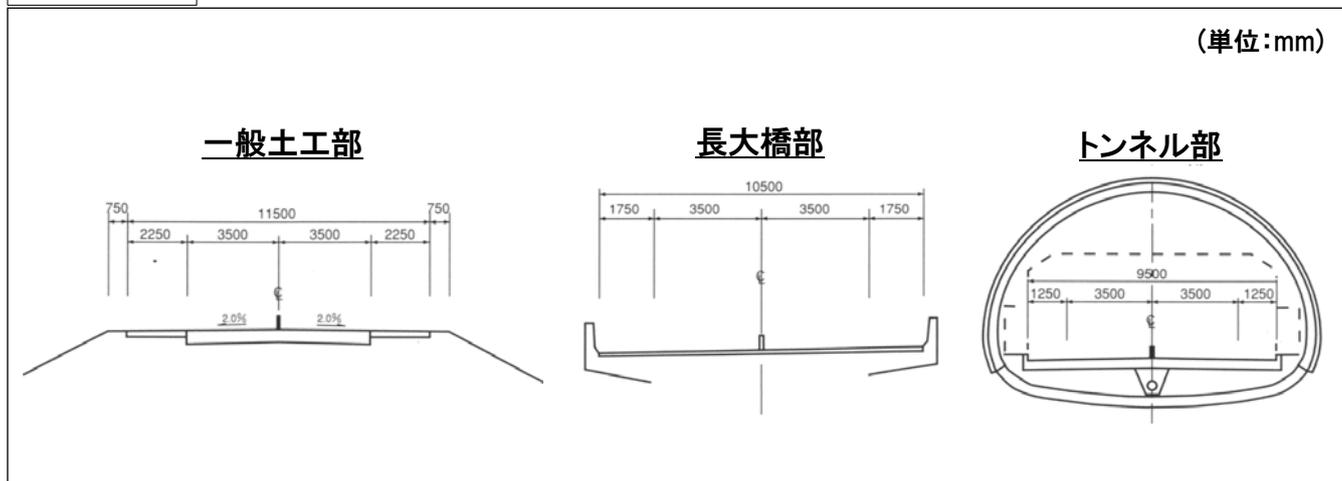
- 事業名：国道253号 八箇峠道路
- 起終点：(起)新潟県十日町市八箇とおかまち はつか
(終)新潟県南魚沼市余川みなみうおぬま よかわ
- 延長：9.7km
- 都市計画決定：－
- 事業化：平成12年度
- 工事着手：平成12年度
- 用地着手：平成13年度
- 全体事業費：440億円
- 平成22年度末までの投資額(予定)：208億円(進捗率約47.3%)

【路線図】



※図中の数値は平成17年道路交通センサス交通量(単位:百台/日)

【横断図】



2. 現在に至る経緯等

1) 事業の経緯

年度	主な経緯
H6	上越魚沼地域振興快速道路(約60km)計画路線決定
H8	十日町市～六日町(現 南魚沼市)間(約13km)調査区間指定
H9	八箇峠道路(約10km)整備区間指定
H12	事業化・工事着手
H13	用地買収着手
H17	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)

2) 事業の進捗状況

平成22年度末現在

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	440億円	208億円	47.3%	232億円
うち用地費・補償費	45億円	28億円	62.2%	17億円

○用地買収進捗状況

- ・ 八箇 IC～関越自動車道交差点付近は用地買収済み。
- ・ 関越自動車道交差点付近～終点は用地未買収。



工事進捗状況



完成している橋梁下部



工事が進む八箇峠トンネル(仮称)

3. 事業内容の見直し（コスト縮減策）

【コスト縮減内容】

積雪寒冷地の自動車交通の安全性を考慮し、関係機関との調整等を図りながら、以下の見直しを行いコストを縮減

○事業内容の見直し

起点から八箇IC(仮称)間には、新たに確認された危険度の高い地すべり帯が存在していることからルートの見直しを行っており、事業内容が決まるまでの間において、当面は検討に必要な費用のみを計上する。

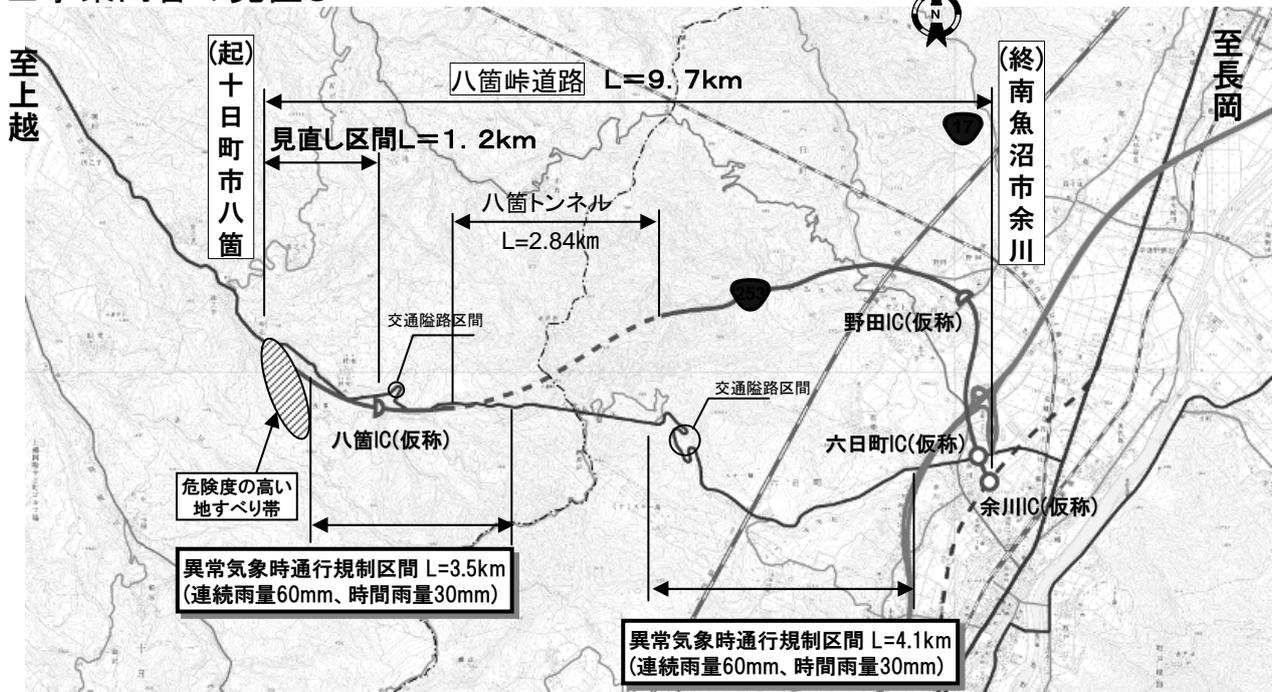
【縮減額 約22億円】

○施工方法の見直し

トンネル掘削を通年施工にすることにより冬期休止にかかる費用の削減

【縮減額 約0.6億円】

■ 事業内容の見直し



■ 施工方法の見直し

十日町側からのトンネル掘削を行うにあたって、工事用道路に雪崩予防柵を設置し通年施工することにより、下記項目の冬期休止にかかる費用のコスト縮減が図られる。

【内訳】・トンネル用設備設置撤去(4冬分 542日間)

1) 見直し後の事業費

平成22年度末現在

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	418億円	208億円	49.8%	210億円
うち用地費・補償費	45億円	28億円	62.2%	17億円

4. 前回再評価からの変更点

○主な変更内容

便益に関する主な変更内容

●各交通分野の将来交通需要推計手法の改善（第1段階）により変更

項目		H21再評価	今回再評価
供用区間		—	—
計画交通量		5,100～9,700台/日※1	<u>3,800～5,600</u> 台/日※2
事業費		440億円	<u>418</u> 億円
車線数		完成2車線	完成2車線
便益 (B)	全体	602億円※3	<u>147.3</u> 億円※4 <u>1.8</u> 億円※5 <u>1.6</u> 億円※6 <u>2.2</u> 億円※7 <u>0.3</u> 億円※8 <u>0.04</u> 億円※9 <u>+α</u> ※10 <u>+β</u> ※11
	残	602億円※3	<u>147.3</u> 億円※4 <u>1.8</u> 億円※5 <u>1.6</u> 億円※6 <u>2.2</u> 億円※7 <u>0.3</u> 億円※8 <u>0.04</u> 億円※9 <u>+α</u> ※10 <u>+β</u> ※11
費用 (C)	全体	428億円	<u>394</u> 億円
	残	278億円	<u>146.8</u> 億円

※1 H42推計(H17道路交通センサス)、H23.2.1総点検前

※2 H42推計(H17道路交通センサス)、H23.2.1総点検後

※3 3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)

※4 (1)災害時の迂回を含む走行時間短縮等(3便益に「迂回等便益」「冬期便益」「休日便益」を含む)①～④

※5 (2)災害による被害の回避(人命・資産、地域経済)⑤

※6 (2)災害による被害の回避(人命・資産、地域経済)⑥

※7 (2)災害による被害の回避(人命・資産、地域経済)⑦

※8 (2)災害による被害の回避(人命・資産、地域経済)⑧

※9 (2)災害による被害の回避(人命・資産、地域経済)⑨

※10 (3)地域住民の不安解消⑩

※11 (4)その他効果⑪

5. 防災面を含む当該道路の多様な役割・効果

防災面を含む多様な便益は以下のとおり。

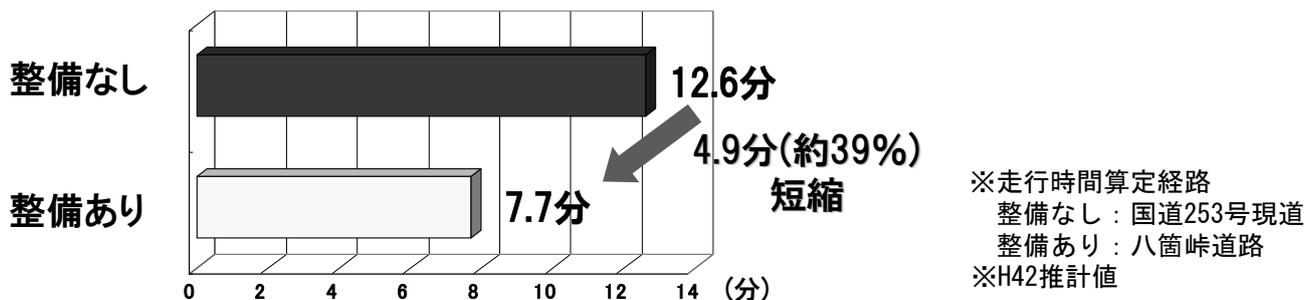
八箇峠道路の役割		具体的内容
(1) 災害時の迂回を含む走行時間短縮等	① 走行時間短縮便益	◆線形の悪い隘路区間や冬期の堆雪による幅員狭小を解消。 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消。 ◆八箇峠道路の整備により円滑な走行環境が確保され、走行時間が約5分短縮する。 ・新幹線駅30分圏域カバー人口が約7,800人増加。
	① 走行経費減少便益	
	② 災害等迂回便益	◆災害等による通行止め等の影響を回避 ・大雨等による土砂崩れや雨量規制等に伴う通行止めや片側交互通行規制による影響が回避される。 ・更に落雪や除雪作業に伴う通行止めや片側交互通行規制による影響が回避される。
	③ 冬期便益	◆冬期におけるスムーズな交通の確保 ・魚沼・十日町地区は日本有数の豪雪地帯であり、冬期交通の確保を支援
	雪庇除去に伴う便益	
④ 交通事故減少便益	◆安全な走行環境が確保され、現道区間の事故件数が年間約3割削減される	
(2) 被害の回避	⑤ 通行止めによる営業停止損失額の減少	◆魚沼丘陵越え交通の信頼性を確保し、通行止めによる日常生活や産業活動の損失を減少。
	⑥ 被災による災害被害額の減少	
	⑦ 観光消費額の減少回避	◆広域的な観光ネットワークの形成や広域交通拠点とのアクセス向上・信頼性を確保し、観光支援。 ・雪国観光圏整備計画や大地の芸術祭を支援。 ・通行止めによる観光損失の回避
	⑧ 救命救急施設へのアクセス向上	◆魚沼基幹病院(救命救急センター)60分圏域カバー人口が約3,400人増加。 ◆二次医療施設への時間短縮エリア人口が約130人増加。
	⑨ バス路線の利便性・信頼性向上	◆高速バス(十日町～六日町～新潟)の利便性・信頼性を向上。 ・通行止めによる運休を回避。
(3) 地域の不安解消	⑩ 地域の幹線道路としての役割	◆通行障害区間解消により不安感が解消 ・浦佐地区におい、災害時の通行障害が解消することにより不安感が解消される。
(4) その他効果	⑪ 六日町バイパスと一体的に整備	◆六日町バイパスと連携し、整備効果を最大限に発現。

1) 走行時間の短縮及び走行経費の削減



○ 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5分短縮する。

○ 走行時間の短縮効果（八箇峠道路事業区間）



■ 走行時間短縮便益 ※出典:「費用便益分析マニュアル」H20年11月国土交通省

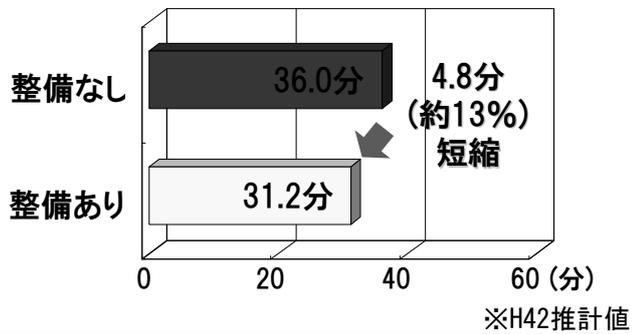
- 八箇峠道路の整備により、走行時間短縮による年間7.9億円の便益が発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると92億円と算出される。

■ 走行経費減少便益 ※出典:「費用便益分析マニュアル」H20年11月国土交通省

- 八箇峠道路の整備により、走行経費減少による年間3.3億円の便益が発生する。
- 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると41億円と算出される。

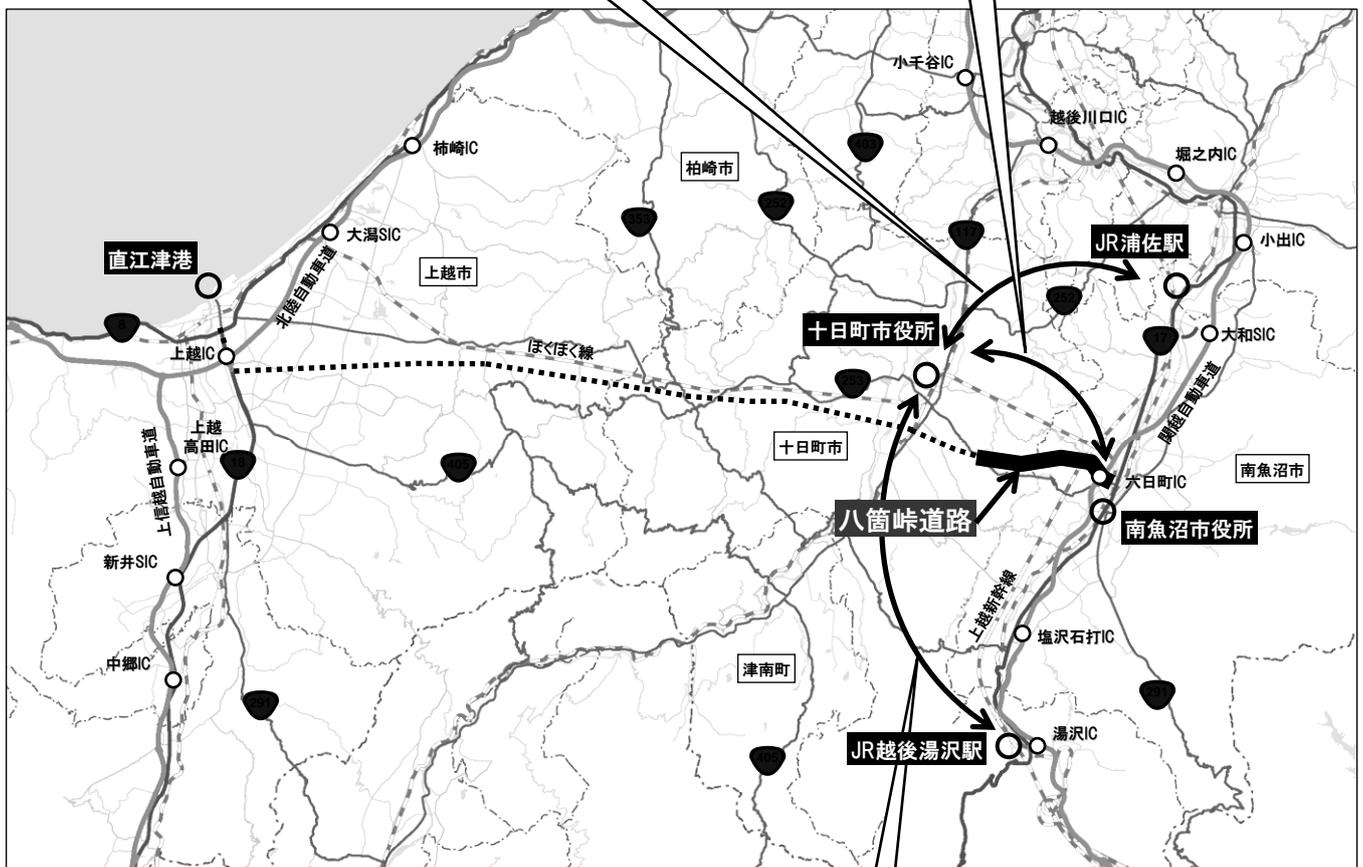
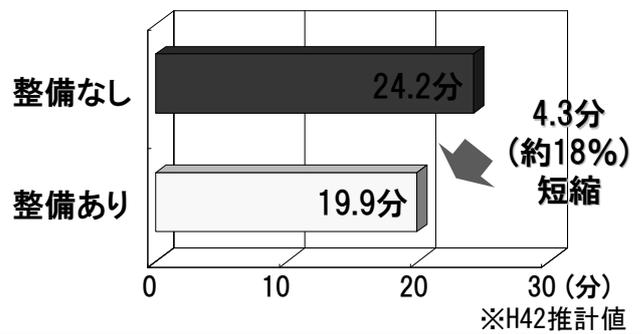
**JR浦佐駅(新幹線停車駅)
へのアクセス性向上**

【十日町市役所～JR浦佐駅間の時間短縮効果】



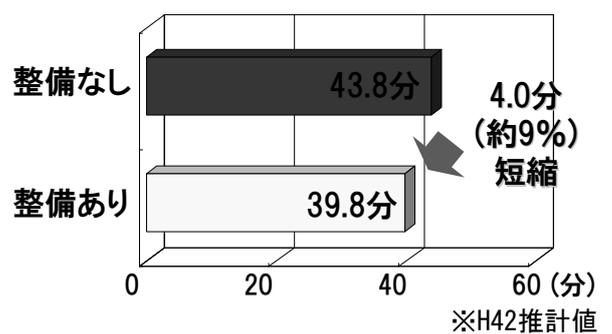
**日常活動圏中心都市
へのアクセス性向上**

【十日町市役所～南魚沼市役所間の時間短縮効果】



**JR越後湯沢駅(新幹線停車駅)
へのアクセス性向上**

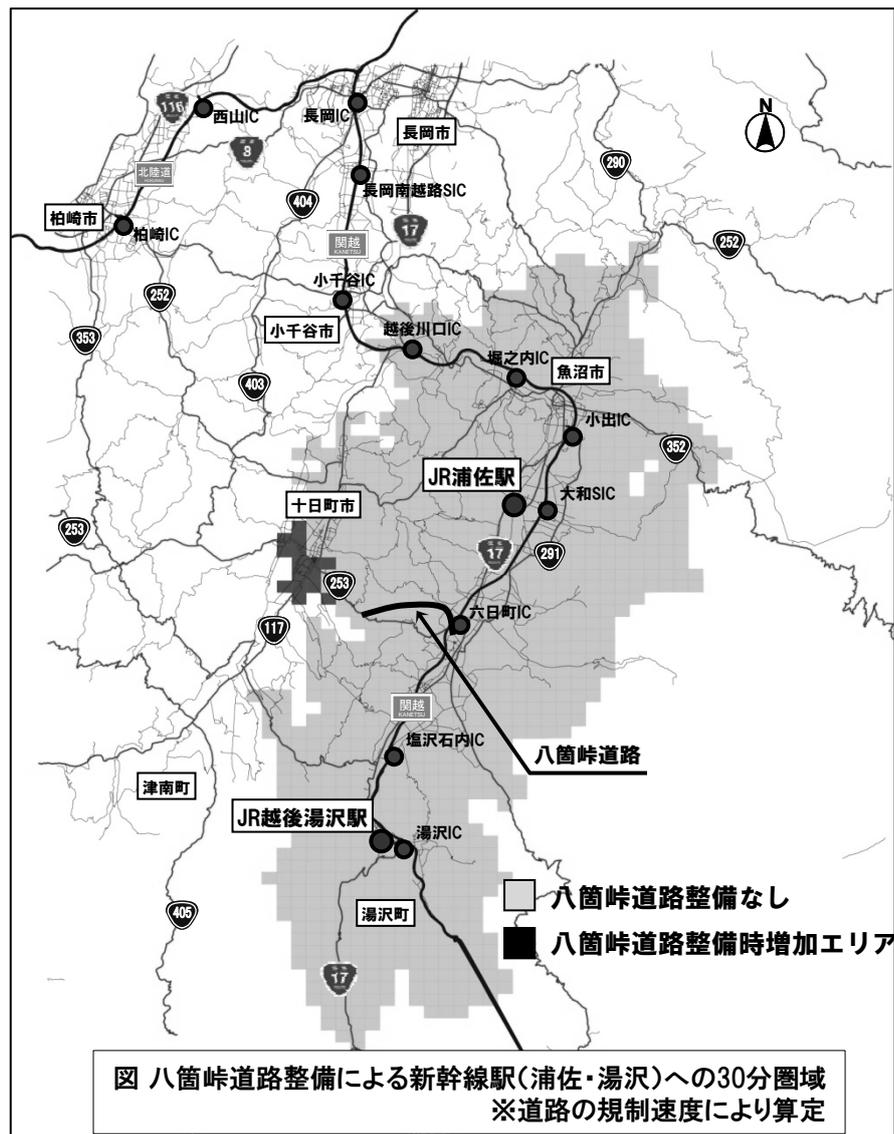
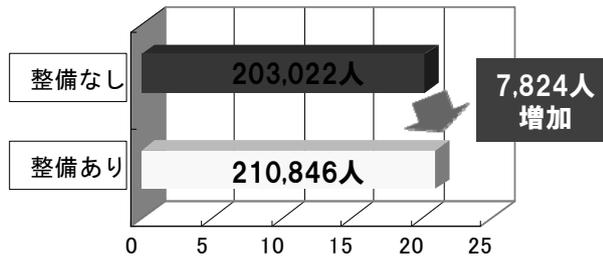
【十日町市役所～JR越後湯沢駅間の時間短縮効果】



●新幹線駅へのアクセス向上

- 最寄りの新幹線駅は、JR越後湯沢駅とJR浦佐駅である。
- 新幹線駅へのアクセス性向上及び信頼性の確保により、観光面など地域の活性化支援が期待される。
- 八箇峠道路の整備により、新幹線駅へのアクセス性が向上し、新幹線駅30分圏域カバー人口は、7,824人増加する。また、交通の信頼性が確保される。

○新幹線駅30分圏域の拡大



●冬期におけるスムーズな交通の確保

- 魚沼・十日町地区は、日本有数の豪雪地域である。
- 現道区間は線形不良区間および急勾配区間における旅行速度の低下が著しく、特に大型車の速度低下傾向が顕著となっている。
- 更に、雪庇除去作業のための交通規制が実施されている。



冬期間は特に走行障害区間で走行速度が低下

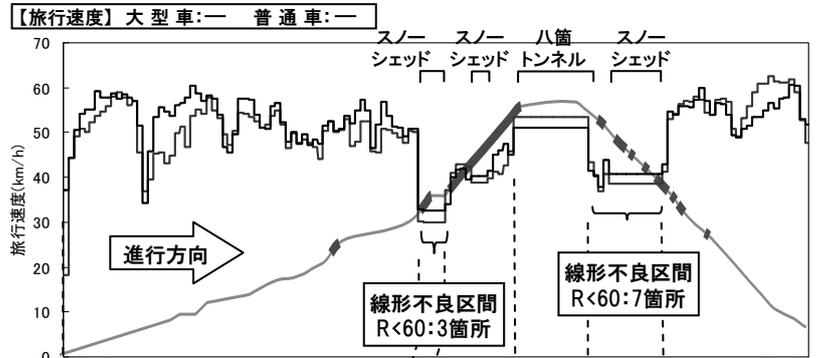
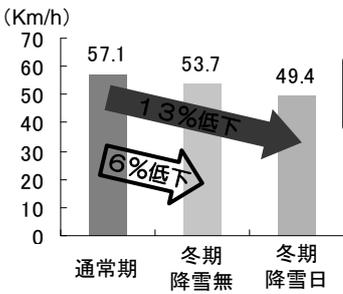


図 乗用車および大型車の旅行速度



図 国道253号の線形不良区間

北陸管内の冬期速度低下
冬期降雪日13%低下
冬期降雪無 6%低下



※北陸管内(直轄)全27箇所平均

雪庇除去作業状況



雪庇処理に年間30時間

冬期間の降雪日数

年度	冬季			通常期
	降雪初日～終了の日数	うち、降雪日	うち、降雪日以外	
H12	129	119	10	236
H13	124	109	15	241
H14	150	119	31	215
H15	116	99	17	249
H16	128	116	12	237
H17	151	133	18	214
H18	115	95	20	250
H19	142	112	30	223
H20	135	89	46	230
H21	123	67	56	242
10カ年平均	131	106	26	234

※出典:気象庁アメダス 十日町観測所

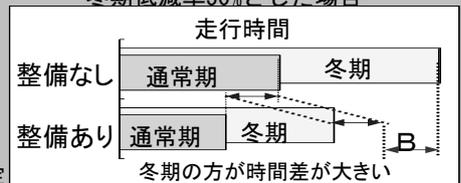
○冬期の積雪等による影響を考慮した便益の考え方

$$B = \text{冬期走行短縮時間} \times \text{冬期日数} \times (\text{走行時間費用} + \text{走行経費})$$

$$= 4.3 \text{ 億円 (全体・残事業)}$$

※金額は、供用後50年間の便益として算定

整備あり60km/h、整備なし40km/h、冬期低減率50%とした場合



○現道区間の雪庇除去に伴う規制による影響を考慮した便益の考え方

$$\text{全体・残 } B \text{ (単年度)} = \text{車種別時間交通量} \times \text{雪庇除去による走行時間の増加} \times \text{雪庇除去時間} \times \text{走行時間費用}$$

乗用車類: 231台/h
小型貨物: 17台/h
普通貨物: 32台/h
※将来交通量推計値より

約2分

29.5時間

乗用: 45.78円/台・分
小型: 47.91円/台・分
普通: 64.18円/台・分

$$= 0.8 \text{ 百万円} \rightarrow 0.1 \text{ 億円} / 50 \text{ 年 (全体・残事業)}$$

※雪庇処理時間=30時間/年(H19~22実績値)

2) 災害等による迂回等の解消

- 国道253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。
- 当該路線は十日町地域と南魚沼地域の中心都市を結ぶ主要幹線道路であるが、現道区間は連続雨量60mmで通行止めとなる区間が存在する。
- 八箇峠道路整備により、緊急輸送道路ネットワークとしての更なる強化、現道の事前通行規制区間を回避することができ、交通の信頼性向上が期待される。

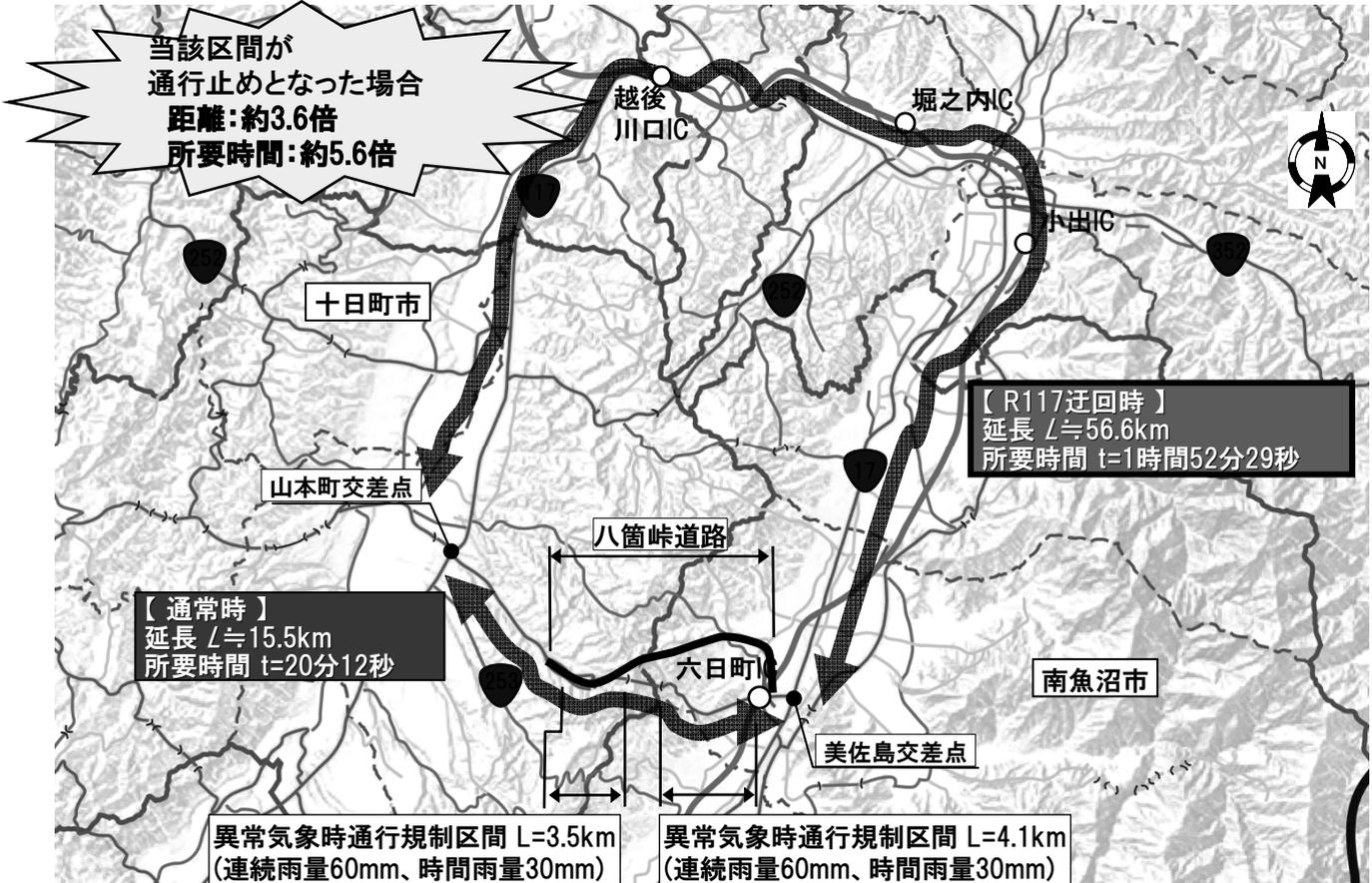
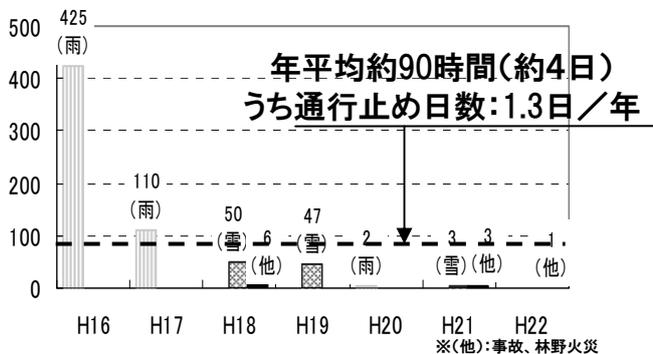


図 国道253号交通規制迂回時における所要時間

○現道（国道253号）の交通規制実績



資料:地域振興局より聞き取り(十日町市、南魚沼市市内)



雪崩による通行止め

○災害時の迂回解消による便益の考え方

$$B = \text{迂回に伴う増分経費 (走行時間費用+走行経費)} \times \text{日交通量} \times \text{通行止め日数}$$

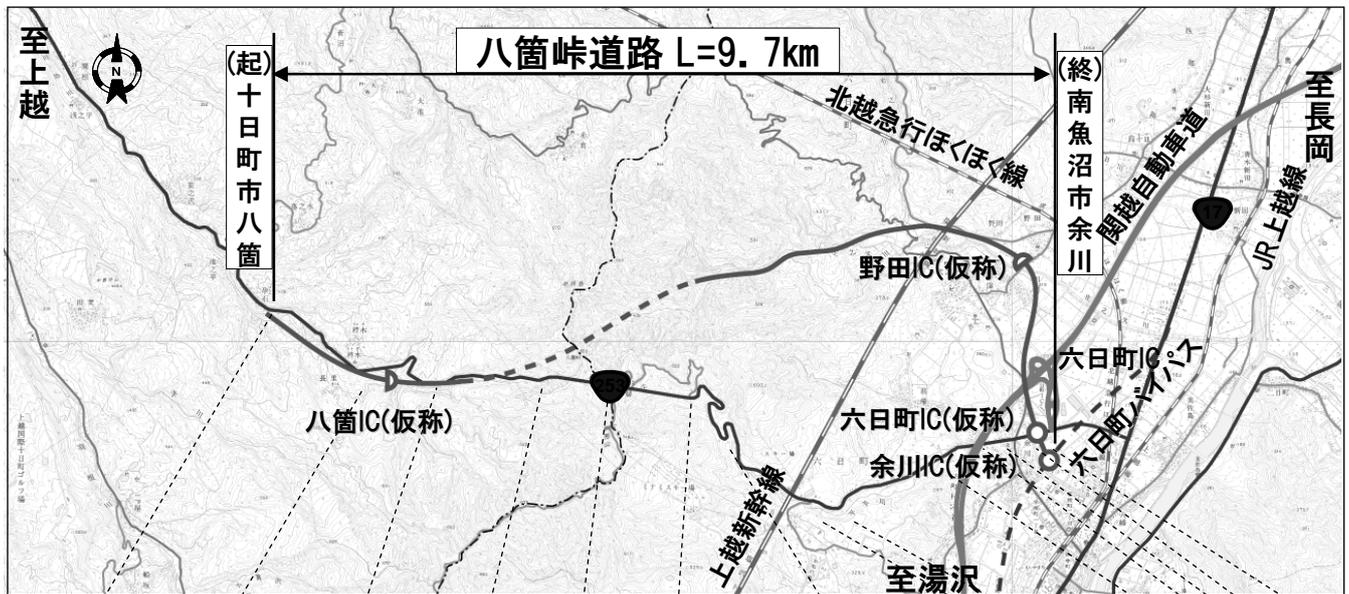
$$= 3.8 \text{ 億円 (全体・残事業)}$$

※魚沼丘陵を越える全路線 (R253並行路線) において通行止め発生と仮定
通行止め日数:1.3日/年 (過年度のR253規制実績)

※金額は、供用後50年間の便益額

3) 交通事故件数の減少

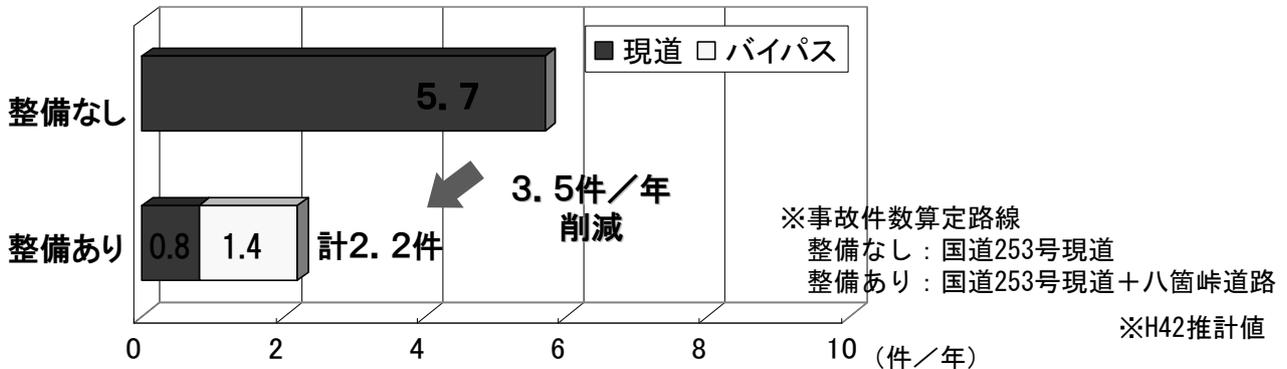
○八箇峠道路の整備により安全な走行環境が確保され、現道区間の事故件数が年間約3割削減される。



資料: 平成15年～平成20年交通事故発生件数(ITARDAデータ)
 交通量は平成17年道路交通センサス値を用い死傷事故率を算出。
 新潟県全道路死傷事故率: 平成19年度達成度報告書

区間毎の死傷事故率(平成15年～平成20年)

○ 交通事故件数の改善



■ 交通事故減少便益

※出典:「費用便益分析マニュアル」H20年11月国土交通省

○八箇峠道路の整備により、平均事故件数が年間約3.5件減少し、年間約0.47億円の便益が発生する。
 ○供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると約6.0億円と算出される。

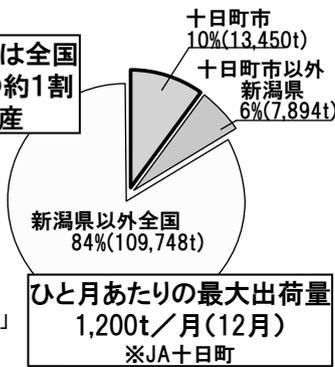
4) 交通の信頼性確保

- 十日町地域と南魚沼地域は、通勤・通学など日常生活において密接な関係がある。
- また、十日町の特産品の「えのきたけ」の出荷など、関東方面への物流は、関越道・六日町ICや国道17号を経て行われている。
- そのため、両地域を結ぶ魚沼丘陵越え交通の確保は、日常生活や産業活動に大きな影響を与える。
- 八箇峠道路の整備により、魚沼丘陵越え交通の信頼性が確保される。

十日町市特産品【えのきたけ】



十日町市は全国生産量の約1割を生産

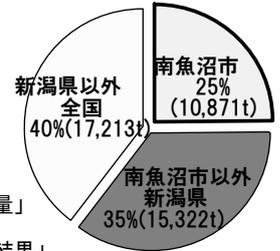


図えのきたけ全国生産量(H20) ▶
資料：JA十日町資料
林野庁「特用林産物の生産量」
新潟県農林水産部
「特用林産物需給動態調査結果」

南魚沼市特産品【まいたけ】



南魚沼市は全国生産量の約3割を生産



図まいたけ全国生産量(H20) ▶
資料：JA魚沼みなみ資料
林野庁「特用林産物の生産量」
新潟県農林水産部
「特用林産物需給動態調査結果」

○通勤・通学動態 (H17)

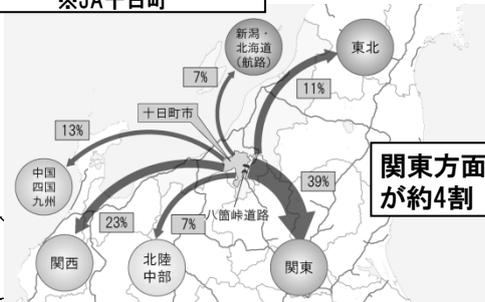
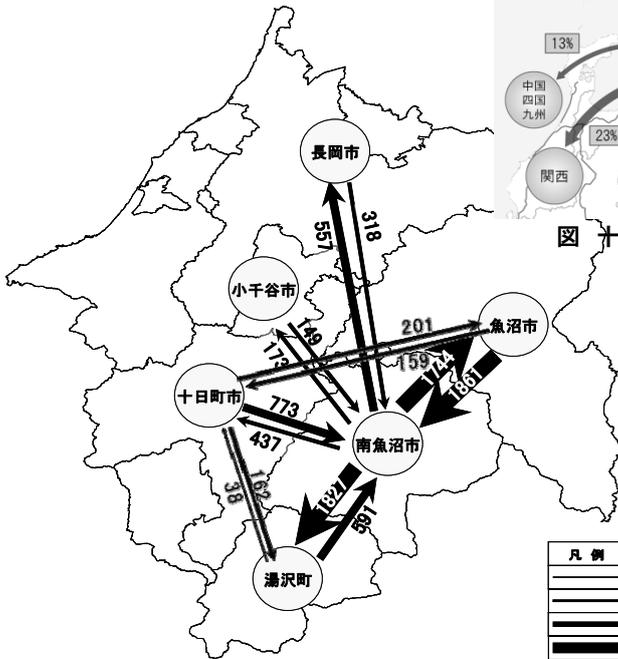


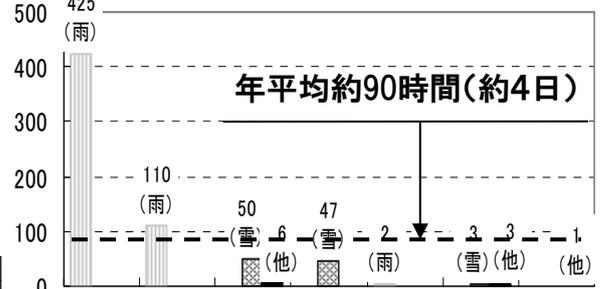
図 十日町市特産品出荷方面割合

資料：JA十日町資料



図 冬期の通行止め状況

○現道(国道253号)の交通規制実績(h)



資料：地域振興局(十日町市、南魚沼市市内)

○通行止めによる営業停止損失額の減少による便益の考え方

全体・残事業 B (単年度)

= 通行止めにより影響を受ける通勤者数 × 産業別就労人口割合 × 通行止め (半日以上) 日数 × 産業部門別利益

$$= \left(\begin{matrix} \text{第1次産業: 188人} \\ \text{第2次産業: 487人} \\ \text{第3次産業: 864人} \end{matrix} \right) \times \left(\begin{matrix} \text{2日} \end{matrix} \right) \times \left(\begin{matrix} \text{第1次: 12,152円/年} \\ \text{第2次: 63,065円/年} \\ \text{第3次: 37,996円/年} \end{matrix} \right)$$

※通勤者数=1,539人 (十日町市⇔南魚沼市、魚沼市、湯沢町の通勤者数) H17国勢調査

産業別就労人口割合=H17国勢調査

通勤取り止め日数=2日/年 (半日以上の通行止め時は、休業と仮定) 過年度のR253規制実績

産業部門別利益=第1次 12,152円/日・人、第2次 63,065円/日・人、第3次 37,996円/日・人

○被災による災害被害額の考え方

全体・残事業 B(単年度) = 被災に伴う災害復旧費の合計(0.12億円)

→ 1.6億円/50年 (全体・残事業)

5) 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」）
- また、十日町市では「大地の芸術祭」を開催しており、平成22年度 手づくり郷土賞（一般部門）を受賞。今後の観光客増加が期待される。

「雪国観光圏整備計画」で位置づけられた主な観光資源

- 凡例
- 温泉
 - 自然・景観
 - 産業観光
 - まつり・イベント
 - 観光レク施設・スキー場
 - 名所・旧跡・文化施設



十日町・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	H21年度入込客(人)
松之山温泉	温泉	252,990
千手温泉	温泉	205,750
ミオン中里	温泉	198,550
温泉	温泉	120,800
ゆくら妻有	温泉	118,590
美人林	自然景観	110,960
芝峠温泉	温泉	98,510
清津峡	自然景観	86,880
まつだい雪国農耕文化村センター	文化施設	89,660
四季彩館 ペジぱーく	産業観光	104,630
ふるさと金館	産業観光	91,120
大地の芸術祭	まつり・イベント	327,670
十日町雪まつり	まつり・イベント	315,000
当間高原リゾート	その他レクリエーション施設	250,450
六日町温泉	温泉	123,110
樺野沢温泉	温泉	91,530
八海山ロープウェイ	自然景観	118,770
雲洞庵	名所・旧跡	459,800
坂戸城跡	名所・旧跡	226,540
関興寺	名所・旧跡	78,380
魚野の里	産業観光	338,200
アグリコア越後ワイナリー	産業観光	113,660
愛・天地人博南魚沼	まつり・イベント	382,180
南魚沼市雪まつり	まつり・イベント	152,000
浦佐毘沙門堂裸押し合大祭	まつり・イベント	115,000
兼続公まつり	まつり・イベント	63,000
塩沢まつり	まつり・イベント	61,000
スキー場	スキー	1,153,430
八海山	登山・ハイキング・キャンプ	52,990
八色の森公園	その他レクリエーション施設	100,740
上越国際プレイルランド	その他レクリエーション施設	99,930
泉ウイレッジ	その他レクリエーション施設	51,160

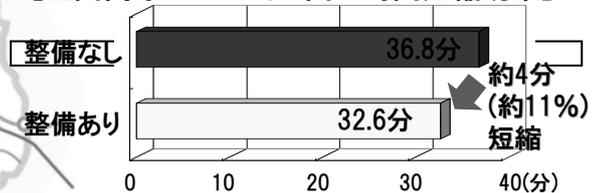


H21年度観光入込数
327,670人



○主要観光施設へのアクセス向上

【当間高原～六日町IC間の時間短縮効果】



○通行止めによる観光損失額の回避による便益の考え方

全体・残事業 B (単年度)
 = 通行止めにより影響を受ける観光客数 (2,695人/日) × 通行止め (半日以上) 日数 (2日/年)
 × 平均消費額 (30,089円/人)
 = 1.62億円 → 22億円/50年

※観光客数=2,695人/日 (関東→十日町市の年間入り込み客数を年間365日で日換算) H21新潟県観光動態
 観光取り止め日数: 2日/年 (半日以上の通行止め時は、観光を取りやめると仮定) 過年度のR253規制実績
 平均消費額=30,089円/人 (新潟県の県外客1人あたり観光消費額) H16県内観光地の経済波及効果に関する調査 (新潟県)

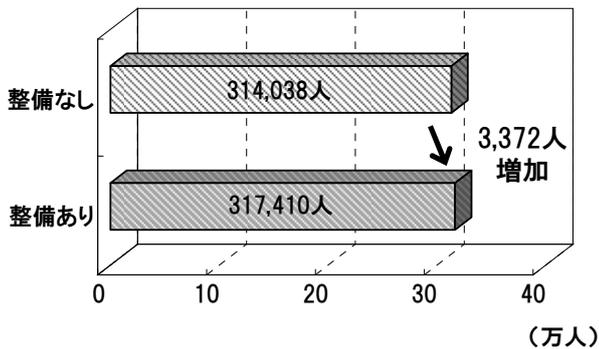
※金額は、供用後50年間の便益額

6) 救命救急施設へのアクセス向上

■三次医療施設へのアクセス向上

- 魚沼地域五市町の三次医療施設となる魚沼基幹病院が南魚沼市内で計画されている。※魚沼地域五市町：魚沼市、南魚沼市、湯沢町、十日町市、津南町
- 八箇峠道路の整備により、魚沼基幹病院へのアクセス性が向上し、救急救命センター60分圏域カバー人口は約3,372人増加する。
- 病院アクセス向上により、一刻を争う救急患者の救命を支援。（多量出血時死亡率14%改善）

魚沼基幹病院60分圏域のカバー人口が増加



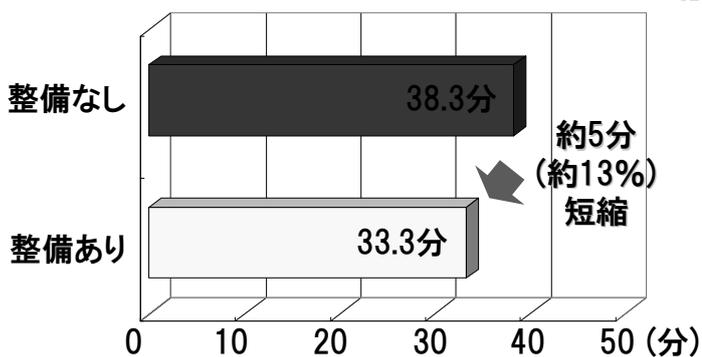
※魚沼基幹病院(仮称)：第三次救急医療機関のない南魚沼地域では医療高度化のため、新潟県や魚沼市・南魚沼市等により、現在南魚沼市に基幹病院の整備が進められている。平成27年6月開院予定。

出典：「魚沼基幹病院（仮称）基本計画（素案）平成21年6月」

図. 八箇峠道路の整備による三次医療施設への60分圏域

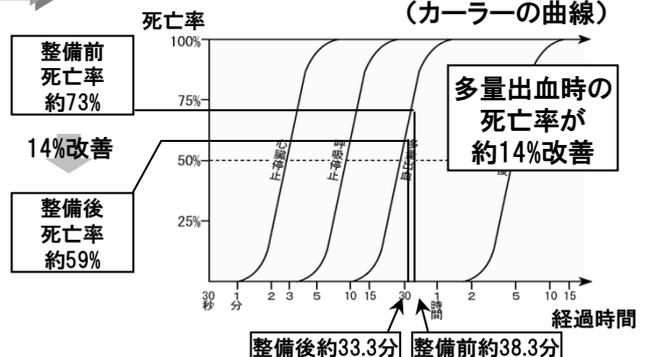
魚沼基幹病院へのアクセス向上

十日町市役所～魚沼基幹病院間の時間短縮効果



所要時間短縮による死亡率の改善

緊急事態における時間経過と死亡率の関係 (カーラーの曲線)



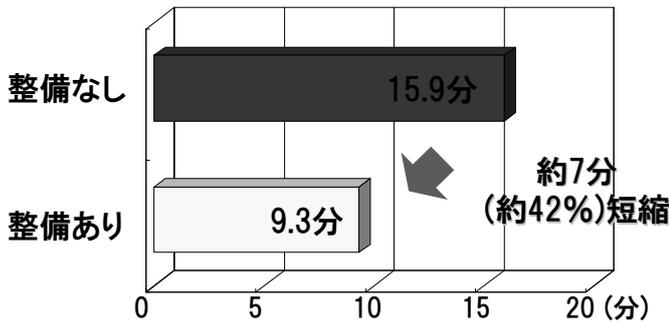
■救命救急施設へのアクセス向上

- 八箇峠道路整備により二次医療施設へのアクセス性が向上する。
(時間短縮による受益人口127人)
- 病院へのアクセス向上により、一刻を争う救急患者の救命を支援する。



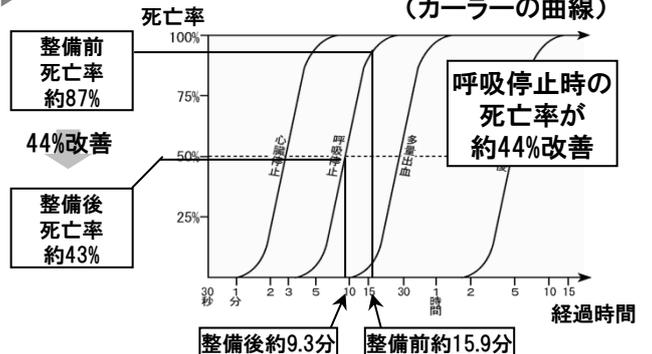
二次医療施設へのアクセス向上

十日町市八箇地区～齋藤記念病院の時間短縮効果



所要時間短縮による死亡率の改善

緊急事態における時間経過と死亡率の関係 (カーラーの曲線)



○救命医療へのアクセス向上便益の考え方

$$B = \text{救命救急アクセス向上エリア人口} \times \text{疾病発生率} \times \text{時間短縮による死亡改善率} \times \text{人命価値}$$

$$= 0.3 \text{ 億円 (全体・残事業)}$$

自家用車等による病院搬送時間に着目

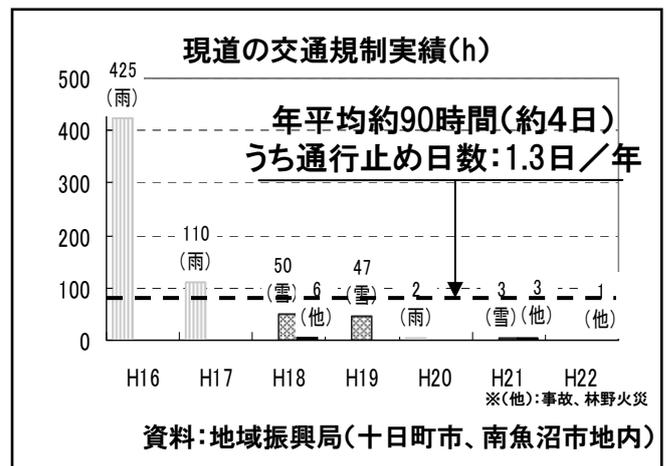
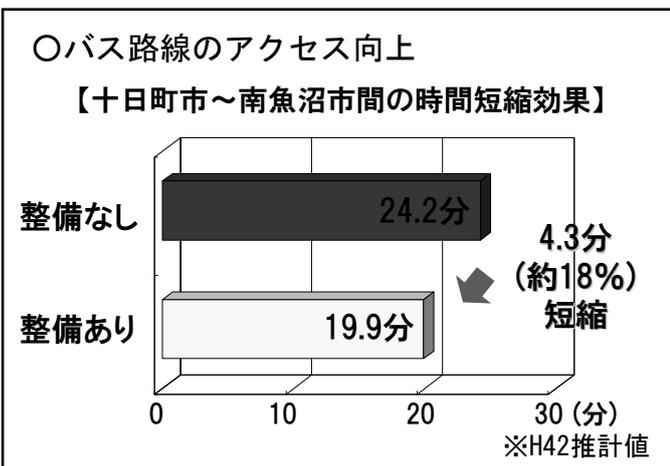
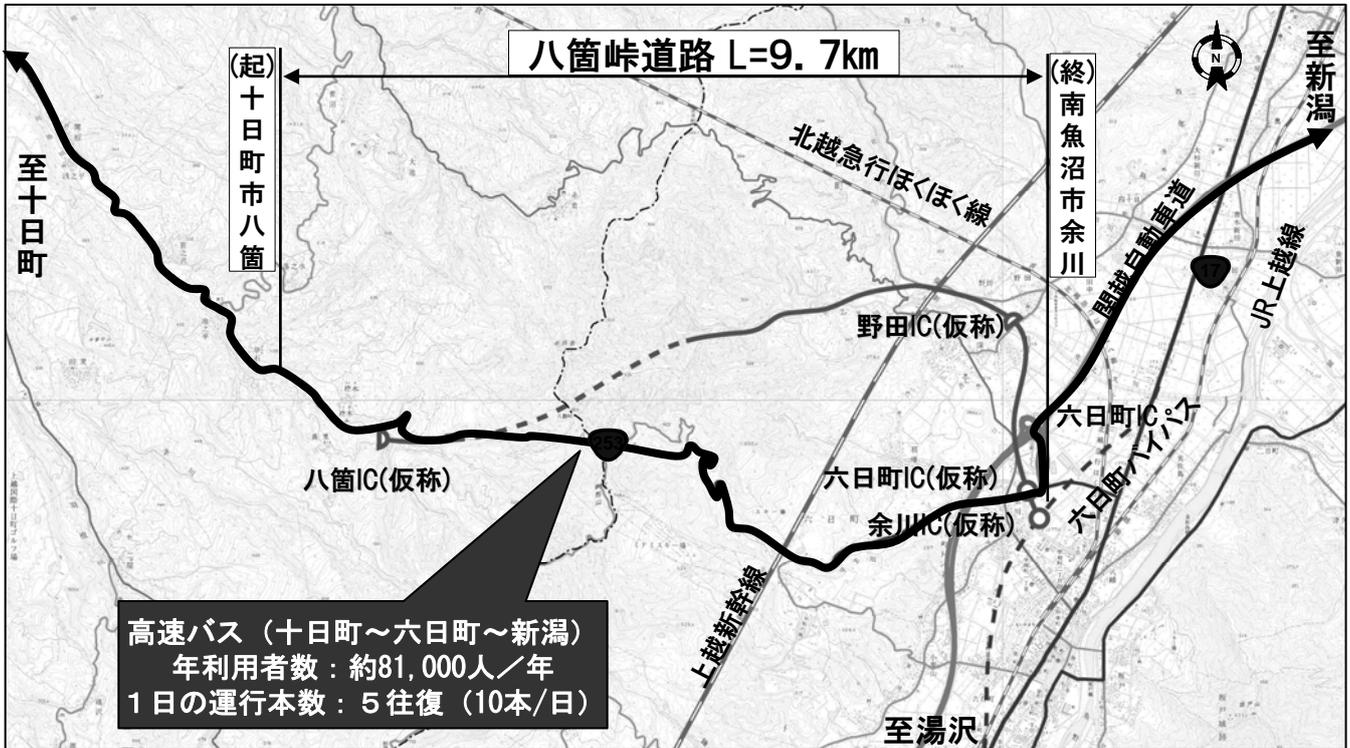


自家用車利用時 エリア人口	127人
人命価値	2.26億円/人

※金額は、供用後50年間の便益として算定

7) バス路線の利便性・信頼性向上

- 当該区間の現道は、十日町市と新潟市を結ぶ高速バスが1日に10本（5往復）が運行されている。
- 八箇峠道路の整備により、バスの定時性、利便性が向上する。



○通行止めによる高速バス営業停止損失額の減少による便益の考え方

全体・残事業 B (単年度)

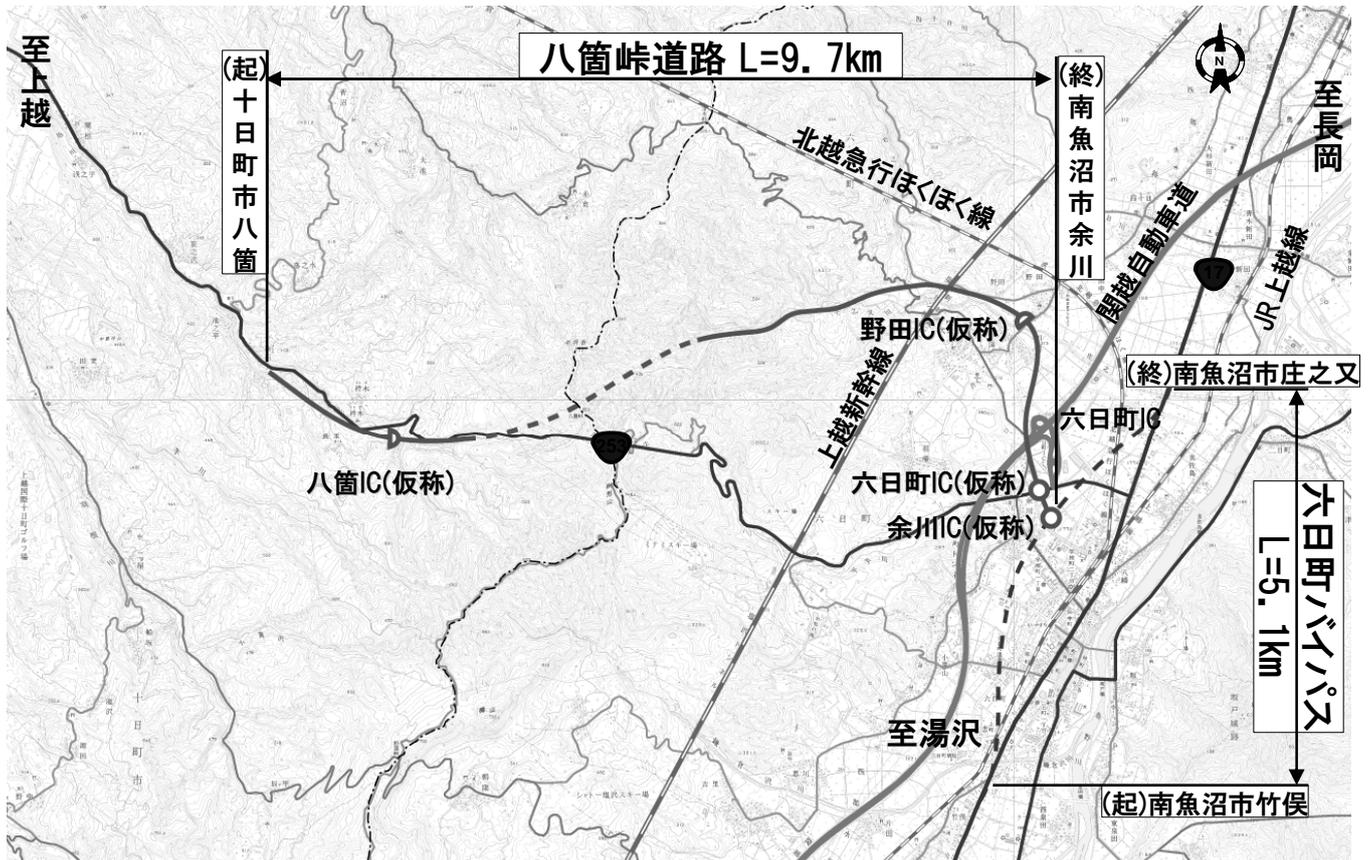
$$= \text{通行止めにより影響を受けるバス利用者数 (222人)} \times \text{通行止め日数 (1.3日/年)} \times \text{平均運賃 (1,160円/人)}$$

$$= 0.3 \text{ 百万円} \rightarrow 0.04 \text{ 億円} / 50 \text{ 年}$$

※バス利用者数=222人/日 (十日町～六日町～新潟間の年間利用者数を年間365日で日換算) 新潟交通より
通行止め日数=1.3日/年 過年度のR253規制実績
平均運賃=1,160円/人 (十日町～新潟 (1,900円)、六日町～十日町 (420円))

8) 六日町バイパスと一体的に整備

- 六日町バイパスは、南魚沼市竹俣を起点に、南魚沼市余川で八箇峠道路に接続する延長5.1kmの道路であり、市街地部の交通混雑緩和、沿道環境の改善等を期待するものである。
- 六日町バイパスは早期の全線供用を目指しており、六日町バイパスの効果を最大限に発現するためにも、八箇峠道路と一体的に整備する必要がある。



路線名	国道17号
起点・終点	南魚沼市竹俣～同市庄之又
延長	5.1km
幅員	28.0m(4車線)
構造規格	第3種第1級、設計速度80km/h
事業化年度	平成6年度
用地着手	平成10年度
工事着手	平成12年度



八箇峠道路と六日町バイパスの交差位置

6. 費用と効果

・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22年度、検討年数： 50年

<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	394億円	390億円	3.6億円
残事業	146.8億円	143億円	3.6億円

<防災面を含む多様な効果>

八箇峠道路の役割		具体的内容	基準年における現在価値		
			事業全体	残事業	
(1) 災害時の迂回を含む走行時間短縮等	①	走行時間短縮便益	◆線形の悪い隘路区間や冬期の堆雪による幅員狭小を解消。 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消。	92億円	92億円
		走行経費減少便益	◆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5分短縮する。 ・新幹線駅30分圏域カバー人口が約7,800人増加。	41億円	41億円
	②	災害等迂回便益	◆災害等による通行止め等の影響を回避 ・大雨等による土砂崩れや雨量規制等に伴う通行止めや片側交互通行規制による影響が回避される。 ・更に落雪や除雪作業に伴う通行止めや片側交互通行規制による影響が回避される。	3.8億円	3.8億円
	③	冬期便益	◆冬期におけるスムーズな交通の確保	4.3億円	4.3億円
		雪庇除去に伴う便益	・魚沼・十日町地区は日本有数の豪雪地帯であり、冬期交通の確保を支援	0.1億円	0.1億円
④	交通事故減少便益	◆安全な走行環境が確保され、現道区間の事故件数が年間約3割削減される	6.0億円	6.0億円	
(2) 被害による被害の回避	⑤	通行止めによる営業停止損失額の減少	◆魚沼丘陵越え交通の信頼性を確保し、通行止めによる日常生活や産業活動の損失を減少。	18億円	18億円
	⑥	被災による災害被害額の減少	◆被災による被害額が減少。	1.6億円	1.6億円
	⑦	観光消費額の減少回避	◆広域的な観光ネットワークの形成や広域交通拠点とのアクセス向上・信頼性を確保し、観光支援。 ・雪国観光圏整備計画や大地の芸術祭を支援。 ・通行止めによる観光損失の回避	22億円	22億円
	⑧	救命救急施設へのアクセス向上	◆魚沼基幹病院(救命救急センター)60分圏カバー人口が約3,400人増加。 ◆二次医療施設への時間短縮エリア人口が約130人増加。	0.3億円	0.3億円
	⑨	バス路線の利便性・信頼性向上	◆高速バス(十日町～六日町～新潟)の利便性・信頼性を向上。 ・通行止めによる運休を回避。	0.04億円	0.04億円
(3) 解消の不安	⑩	地域の幹線道路としての役割	◆通行障害区間解消により不安感が解消 ・十日町市・南魚沼市地域において、災害時の通行障害や線形不良箇所が解消することにより不安感が解消される。	-	-
(4) その他	⑪	六日町バイパスと一体的に整備	◆六日町バイパスと連携し、整備効果を最大限に発現。	-	-

<費用と効果>

	効果(1)	効果(2)					効果(3)	効果(4)	費用
	①～④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	
事業全体	147.3億円	18億円	1.6億円	22億円	0.3億円	0.04億円	α	β	394億円
残事業	147.3億円	18億円	1.6億円	22億円	0.3億円	0.04億円	α	β	146.8億円

注)費用及び効果の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

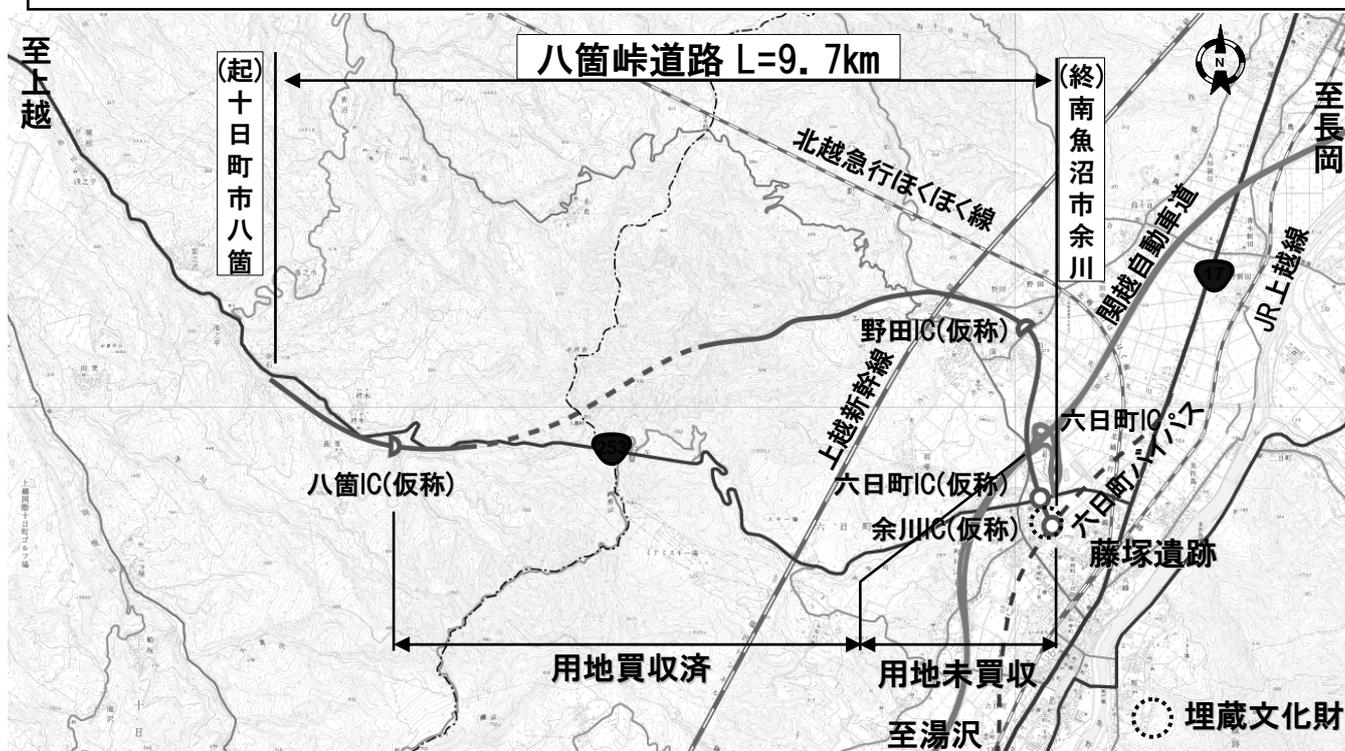
7. 事業進捗の見込み

①残事業の内容

- ・ 用地未買収区間の用地買収
- ・ 用地未買収区間においては買収後に埋蔵文化財の調査予定。
- ・ 全線の改良工事 ・ 八箇峠トンネル（仮称）の掘削推進 ・ 橋梁10基

②今後の事業の見通し等

- ・ 八箇IC～野田ICまでは全面展開で工事中であり、八箇IC（仮称）～野田IC（仮称）までの早期供用を目指す。
- ・ 関越自動車道交差点部～終点の用地買収。



8. 代替案等の可能性

- ・ 計画路線は地形、土地利用状況、主要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、地元や関係機関等との協議によって了解が得られたものである。
- ・ 平成17年度には、コスト縮減の観点等から検討を行い、4車線から2車線への変更やトンネル延長の縮小など構造・規格や施設規模等の計画見直しを行っている。
- ・ 地元関係機関との協議、及び了解により用地買収は約6割、事業は約5割が進捗し、ルートを変更するなど他の案への代替は困難である。
- ・ 当該事業箇所は切土区間も多く、約3kmの延長のトンネルもあり、その掘削残土が発生することから、今後は残土を本事業の盛土等に転用しコスト縮減に努めるなどの検討を進めていきたい。

9. 対応方針（原案）

対応方針（原案）

事業継続

（理由）

- ・ 国道253号八箇峠道路の整備により現道区間の事前通行規制区間や交通障害の解消が図られる。
- ・ 災害時の迂回解消を含む走行時間短縮や災害による被害の回避、地域住民の不安解消等の効果が期待される。
- ・ また、地域高規格道路「上越魚沼地域振興快速道路」延長60kmのうち、終点側の十日町市八箇～南魚沼市余川間の延長約9.7kmの道路で、広域ネットワークの一部を構成しており、地域振興の支援など期待される。

(参考資料)

費用と便益の内容

※便益は、災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮 等

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・ＢＰ・その他の別
一般国道253号	八箇峠道路	L=8.5Km	地域高規格	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
3,800~5,600	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22年度		
単純合計	400億円	13億円	412億円
うち残事業分	177億円	13億円	190億円
基準年における 現在価値 (C)	390億円	3.6億円	394億円
うち残事業分	143億円	3.6億円	147億円

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22年度			
供用年	平成33年度			
単年便益 (初年便益)	7.9億円	3.3億円	0.47億円	12億円
基準年における 現在価値 (B)	100億円	41億円	6.0億円	147億円
うち残事業分	100億円	41億円	6.0億円	147億円

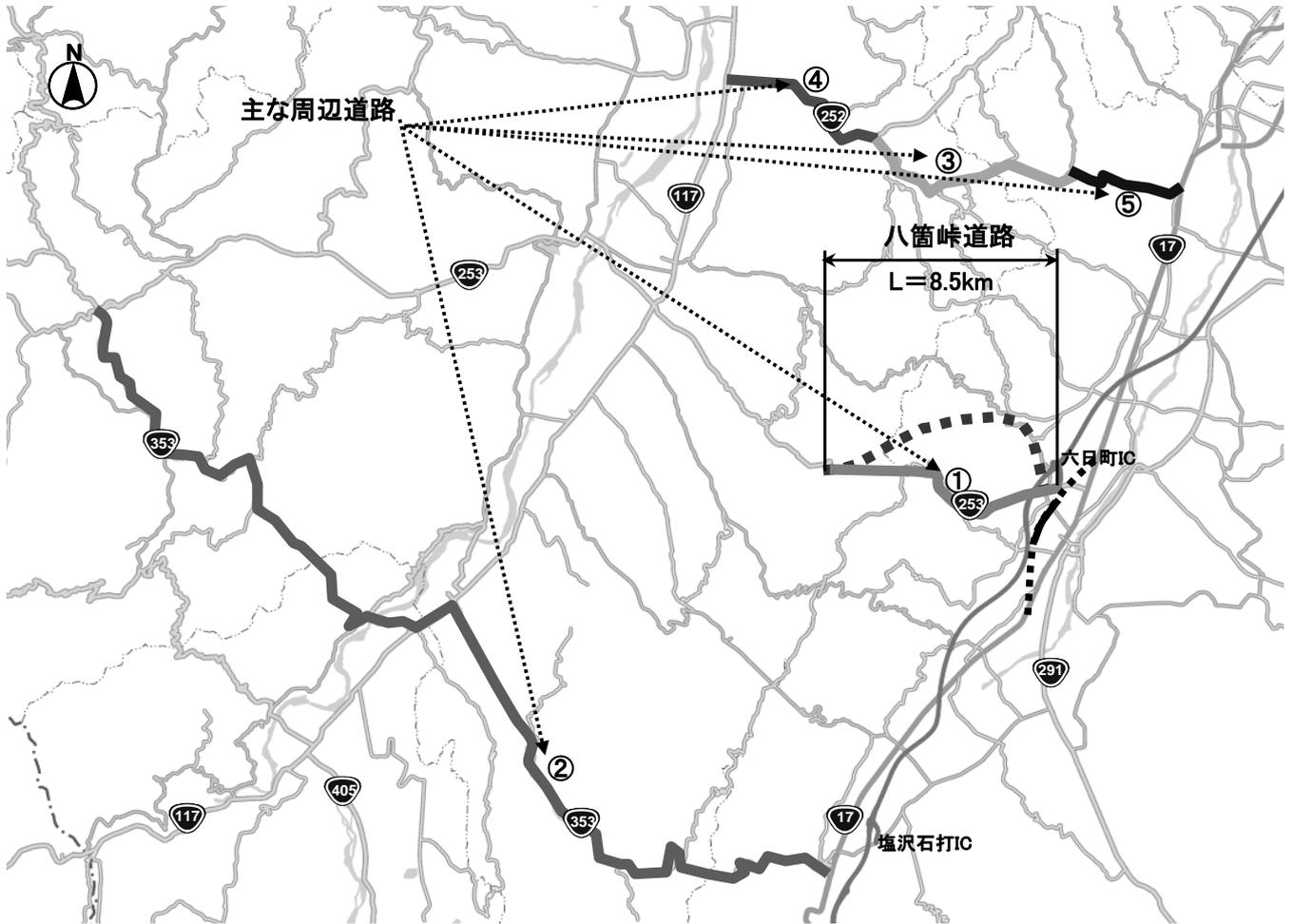
交通状況の変化（全体）
事業名：八箇峠道路

様式－3①

（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〕 8.5km	交通量	[台/日]	0	5,400	
	走行時間	[分]	0.0	7.4	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	6.98	
②主な周辺道路	①現道 (国道 253号) :8.3km	交通量	[台/日]	4,800	700
		走行時間	[分]	12.4	11.6
		走行時間費用	[億円/年]	10.54	1.48
	②国道 353号線 等 :34.9km	交通量	[台/日]	1,400	1,100
		走行時間	[分]	56.0	56.0
		走行時間費用	[億円/年]	13.11	10.61
	③(主) 大和焼野 線 :6.8km	交通量	[台/日]	400	100
		走行時間	[分]	10.8	10.8
		走行時間費用	[億円/年]	0.75	0.24
	④国道 252号線 :5.3km	交通量	[台/日]	1,500	1,100
		走行時間	[分]	7.4	7.4
		走行時間費用	[億円/年]	1.88	1.43
	⑤(主) 小千谷大 和線 :4.9km	交通量	[台/日]	500	300
		走行時間	[分]	7.7	7.7
		走行時間費用	[億円/年]	0.73	0.36
③その他道路合計 :2434.5km	走行時間費用	[億円/年]	1,803.59	1,802.29	
			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：2503.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1,830.60	1,823.39	7.22

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



算出の条件

事業名：八箇峠道路

(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22年	
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 の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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmax~Qmin)の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他()	<input 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 type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数(年あたり)	(1) 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
過去7年間の実績を考慮				
とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>			
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				
過去の実績値がないため				
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)	(131) 日	
		採用した冬期日数の考え方を記載		
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日数を考慮。				
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：八箇峠道路

(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 checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 権限代行区間であるため、新潟県の管理する国道の実績値から設定	
	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: 八箇峠道路

採用単価の根拠 一般国道(補助)		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.031	8.46	0.26

年次	年度	割引率 4.0%	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-23年目	H 10	1.6010	102.8	3.05	4.34		
-22年目	H 11	1.5395	101.3	3.43	4.76		
-21年目	H 12	1.4802	99.7	6.57	8.91		
-20年目	H 13	1.4233	98.4	13.43	17.74		
-19年目	H 14	1.3686	96.6	7.42	9.60		
-18年目	H 15	1.3159	95.4	7.69	9.68		
-17年目	H 16	1.2653	94.4	11.66	14.27		
-16年目	H 17	1.2167	93.2	11.50	13.71		
-15年目	H 18	1.1699	92.5	25.65	29.62		
-14年目	H 19	1.1249	91.7	27.03	30.27		
-13年目	H 20	1.0816	91.3	18.71	20.24		
-12年目	H 21	1.0400	91.3	36.33	37.78		
-11年目	H 22	1.0000	91.3	26.76	26.76		
-10年目	H 23	0.9615	91.3	23.81	22.89		
-9年目	H 24	0.9246	91.3	23.82	22.02		
-8年目	H 25	0.8890	91.3	26.10	23.20		
-7年目	H 26	0.8548	91.3	27.10	23.17		
-6年目	H 27	0.8219	91.3	20.36	16.73		
-5年目	H 28	0.7903	91.3	17.69	13.98		
-4年目	H 29	0.7599	91.3	10.26	7.80		
-3年目	H 30	0.7307	91.3	18.67	13.64		
-2年目	H 31	0.7026	91.3	13.55	9.52		
-1年目	H 32	0.6756	91.3	19.05	12.87		
供用開始年次	H 33	0.6496	91.3			0.25	0.16
1年目	H 34	0.6246	91.3			0.25	0.16
2年目	H 35	0.6006	91.3			0.25	0.15
3年目	H 36	0.5775	91.3			0.25	0.14
4年目	H 37	0.5553	91.3			0.25	0.14
5年目	H 38	0.5339	91.3			0.25	0.13
6年目	H 39	0.5134	91.3			0.25	0.13
7年目	H 40	0.4936	91.3			0.25	0.12
8年目	H 41	0.4746	91.3			0.25	0.12
9年目	H 42	0.4564	91.3			0.25	0.11
10年目	H 43	0.4388	91.3			0.25	0.11
11年目	H 44	0.4220	91.3			0.25	0.11
12年目	H 45	0.4057	91.3			0.25	0.10
13年目	H 46	0.3901	91.3			0.25	0.10
14年目	H 47	0.3751	91.3			0.25	0.09
15年目	H 48	0.3607	91.3			0.25	0.09
16年目	H 49	0.3468	91.3			0.25	0.09
17年目	H 50	0.3335	91.3			0.25	0.08
18年目	H 51	0.3207	91.3			0.25	0.08
19年目	H 52	0.3083	91.3			0.25	0.08
20年目	H 53	0.2965	91.3			0.25	0.07
21年目	H 54	0.2851	91.3			0.25	0.07
22年目	H 55	0.2741	91.3			0.25	0.07
23年目	H 56	0.2636	91.3			0.25	0.07
24年目	H 57	0.2534	91.3			0.25	0.06
25年目	H 58	0.2437	91.3			0.25	0.06
26年目	H 59	0.2343	91.3			0.25	0.06
27年目	H 60	0.2253	91.3			0.25	0.06
28年目	H 61	0.2166	91.3			0.25	0.05
29年目	H 62	0.2083	91.3			0.25	0.05
30年目	H 63	0.2003	91.3			0.25	0.05
31年目	H 64	0.1926	91.3			0.25	0.05
32年目	H 65	0.1852	91.3			0.25	0.05
33年目	H 66	0.1780	91.3			0.25	0.04
34年目	H 67	0.1712	91.3			0.25	0.04
35年目	H 68	0.1646	91.3			0.25	0.04
36年目	H 69	0.1583	91.3			0.25	0.04
37年目	H 70	0.1522	91.3			0.25	0.04
38年目	H 71	0.1463	91.3			0.25	0.04
39年目	H 72	0.1407	91.3			0.25	0.04
40年目	H 73	0.1353	91.3			0.25	0.03
41年目	H 74	0.1301	91.3			0.25	0.03
42年目	H 75	0.1251	91.3			0.25	0.03
43年目	H 76	0.1203	91.3			0.25	0.03
44年目	H 77	0.1157	91.3			0.25	0.03
45年目	H 78	0.1112	91.3			0.25	0.03
46年目	H 79	0.1069	91.3			0.25	0.03
47年目	H 80	0.1028	91.3			0.25	0.03
48年目	H 81	0.0989	91.3			0.25	0.02
49年目	H 82	0.0951	91.3	-32.30	-3.07	0.25	0.02
合計				367.34	390.43	12.50	3.62
単純事業費計				399.64		12.50	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した投資パターンであり、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。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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)

採用単価の根拠 一般国道(補助)		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.031	8.46	0.26

箇所名: 八箇峠道路

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	現在価値	単純単価	現在価値
-23年目	H 10	1.6010	102.8				
-22年目	H 11	1.5395	101.3				
-21年目	H 12	1.4802	99.7				
-20年目	H 13	1.4233	98.4				
-19年目	H 14	1.3686	96.6				
-18年目	H 15	1.3159	95.4				
-17年目	H 16	1.2653	94.4				
-16年目	H 17	1.2167	93.2				
-15年目	H 18	1.1699	92.5				
-14年目	H 19	1.1249	91.7				
-13年目	H 20	1.0816	91.3				
-12年目	H 21	1.0400	91.3				
-11年目	H 22	1.0000	91.3				
-10年目	H 23	0.9615	91.3	0.70	0.67		
-9年目	H 24	0.9246	91.3	23.82	22.02		
-8年目	H 25	0.8890	91.3	26.10	23.20		
-7年目	H 26	0.8548	91.3	27.10	23.17		
-6年目	H 27	0.8219	91.3	20.36	16.73		
-5年目	H 28	0.7903	91.3	17.69	13.98		
-4年目	H 29	0.7599	91.3	10.26	7.80		
-3年目	H 30	0.7307	91.3	18.67	13.64		
-2年目	H 31	0.7026	91.3	13.55	9.52		
-1年目	H 32	0.6756	91.3	19.05	12.87		
供用開始年次	H 33	0.6496	91.3			0.25	0.16
1年目	H 34	0.6246	91.3			0.25	0.16
2年目	H 35	0.6006	91.3			0.25	0.15
3年目	H 36	0.5775	91.3			0.25	0.14
4年目	H 37	0.5553	91.3			0.25	0.14
5年目	H 38	0.5339	91.3			0.25	0.13
6年目	H 39	0.5134	91.3			0.25	0.13
7年目	H 40	0.4936	91.3			0.25	0.12
8年目	H 41	0.4746	91.3			0.25	0.12
9年目	H 42	0.4564	91.3			0.25	0.11
10年目	H 43	0.4388	91.3			0.25	0.11
11年目	H 44	0.4220	91.3			0.25	0.11
12年目	H 45	0.4057	91.3			0.25	0.10
13年目	H 46	0.3901	91.3			0.25	0.10
14年目	H 47	0.3751	91.3			0.25	0.09
15年目	H 48	0.3607	91.3			0.25	0.09
16年目	H 49	0.3468	91.3			0.25	0.09
17年目	H 50	0.3335	91.3			0.25	0.08
18年目	H 51	0.3207	91.3			0.25	0.08
19年目	H 52	0.3083	91.3			0.25	0.08
20年目	H 53	0.2965	91.3			0.25	0.07
21年目	H 54	0.2851	91.3			0.25	0.07
22年目	H 55	0.2741	91.3			0.25	0.07
23年目	H 56	0.2636	91.3			0.25	0.07
24年目	H 57	0.2534	91.3			0.25	0.06
25年目	H 58	0.2437	91.3			0.25	0.06
26年目	H 59	0.2343	91.3			0.25	0.06
27年目	H 60	0.2253	91.3			0.25	0.06
28年目	H 61	0.2166	91.3			0.25	0.05
29年目	H 62	0.2083	91.3			0.25	0.05
30年目	H 63	0.2003	91.3			0.25	0.05
31年目	H 64	0.1926	91.3			0.25	0.05
32年目	H 65	0.1852	91.3			0.25	0.05
33年目	H 66	0.1780	91.3			0.25	0.04
34年目	H 67	0.1712	91.3			0.25	0.04
35年目	H 68	0.1646	91.3			0.25	0.04
36年目	H 69	0.1583	91.3			0.25	0.04
37年目	H 70	0.1522	91.3			0.25	0.04
38年目	H 71	0.1463	91.3			0.25	0.04
39年目	H 72	0.1407	91.3			0.25	0.04
40年目	H 73	0.1353	91.3			0.25	0.03
41年目	H 74	0.1301	91.3			0.25	0.03
42年目	H 75	0.1251	91.3			0.25	0.03
43年目	H 76	0.1203	91.3			0.25	0.03
44年目	H 77	0.1157	91.3			0.25	0.03
45年目	H 78	0.1112	91.3			0.25	0.03
46年目	H 79	0.1069	91.3			0.25	0.03
47年目	H 80	0.1028	91.3			0.25	0.03
48年目	H 81	0.0989	91.3			0.25	0.02
49年目	H 82	0.0951	91.3	-3.96	-0.38	0.25	0.02
合計				173.34	143.22	12.50	3.62
単純事業費計				177.30		12.50	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した投資パターンであり、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。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

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。

注3) 基準年次の翌年において、中止した場合に必要な費用(撤去費用、現状復旧費用等)を控除している。

注4) 維持管理費は、現道の管理水準(補助国道→市道)の差額分を控除している。

便益の現在価値算定表(全体・残事業)

箇所名：八箇峠道路

年度 (基準年) H22 供用開始年次	総走行キロの年次別伸び率 (北陵ワロウ)			割引率 (A)	GDP テラレタ	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 (億円) 現在価値 割引率4%			
	乗用車 0.98566	小型貨物 0.98563	普通貨物 0.98070			乗用車 ① 計	①×(A)	乗用車 ①	小型貨物 ②	普通貨物 ③	乗用車 ①	小型貨物 ②	普通貨物 ③	③×(A)		現在価値 (A)×②		
H 33	0.98566	0.98563	0.98070	0.6496	91.3	4.81	1.45	1.60	7.86	5.11	1.34	0.56	3.37	2.12	0.47	0.31	11.60	7.94
H 34	0.98565	0.98542	0.98032	0.6497	91.3	4.79	1.43	1.57	7.79	4.87	1.33	0.55	3.34	2.02	0.47	0.29	11.49	7.17
H 35	0.98563	0.98520	0.97992	0.6500	91.3	4.77	1.41	1.54	7.72	4.64	1.33	0.54	3.19	1.92	0.46	0.28	11.37	6.83
H 36	0.98561	0.98498	0.97951	0.6503	91.3	4.75	1.39	1.51	7.65	4.42	1.32	0.54	3.15	1.82	0.46	0.27	11.26	6.50
H 37	0.98579	0.98475	0.97908	0.6505	91.3	4.73	1.37	1.48	7.58	4.21	1.31	0.53	3.11	1.73	0.46	0.25	11.14	6.19
H 38	0.98578	0.98452	0.97864	0.6503	91.3	4.71	1.34	1.45	7.50	4.01	1.30	0.52	3.07	1.64	0.45	0.24	11.03	5.89
H 39	0.98576	0.98427	0.97817	0.6504	91.3	4.69	1.32	1.42	7.43	3.82	1.31	0.51	3.03	1.56	0.45	0.23	10.91	5.60
H 40	0.98574	0.98402	0.97768	0.6506	91.3	4.67	1.30	1.39	7.36	3.63	1.30	0.51	2.99	1.48	0.45	0.22	10.80	5.33
H 41	0.98572	0.98376	0.97717	0.6506	91.3	4.65	1.28	1.36	7.29	3.46	1.30	0.50	2.95	1.40	0.44	0.21	10.68	5.07
H 42	0.98077	0.98335	0.97200	0.6505	91.3	4.63	1.26	1.32	7.22	3.29	1.29	0.49	2.91	1.33	0.44	0.20	10.57	4.82
H 43	0.98069	0.98330	0.97200	0.6505	91.3	4.59	1.25	1.33	7.17	3.15	1.28	0.49	2.90	1.27	0.44	0.19	10.50	4.61
H 44	0.98060	0.98326	0.97200	0.6505	91.3	4.55	1.24	1.33	7.12	3.00	1.27	0.48	2.88	1.22	0.43	0.18	10.44	4.40
H 45	0.98042	0.98316	0.97199	0.6505	91.3	4.50	1.24	1.33	7.07	2.87	1.25	0.48	2.87	1.16	0.43	0.17	10.37	4.21
H 46	0.98043	0.98312	0.97198	0.6505	91.3	4.46	1.23	1.34	7.02	2.74	1.24	0.48	2.86	1.11	0.43	0.16	10.31	4.02
H 47	0.98023	0.98307	0.97198	0.6505	91.3	4.42	1.22	1.34	6.97	2.62	1.23	0.47	2.85	1.07	0.42	0.16	10.24	3.84
H 48	0.98014	0.98302	0.97198	0.6505	91.3	4.37	1.21	1.34	6.93	2.50	1.22	0.47	2.83	1.02	0.42	0.15	10.18	3.67
H 49	0.98004	0.98297	0.97197	0.6505	91.3	4.33	1.20	1.34	6.88	2.39	1.21	0.47	2.82	0.98	0.42	0.14	10.11	3.51
H 50	0.98004	0.98297	0.97197	0.6505	91.3	4.29	1.19	1.35	6.83	2.28	1.19	0.46	2.81	0.94	0.41	0.14	10.05	3.35
H 51	0.98994	0.98292	0.97197	0.6505	91.3	4.25	1.19	1.35	6.78	2.17	1.18	0.46	2.79	0.90	0.41	0.13	9.98	3.20
H 52	0.98984	0.98287	0.97196	0.6505	91.3	4.20	1.18	1.35	6.73	2.08	1.17	0.46	2.78	0.86	0.41	0.12	9.92	3.06
H 53	0.98973	0.98282	0.97196	0.6505	91.3	4.16	1.17	1.35	6.68	1.98	1.16	0.45	2.77	0.82	0.40	0.12	9.85	2.92
H 54	0.98962	0.98277	0.97195	0.6505	91.3	4.12	1.16	1.36	6.64	1.89	1.15	0.45	2.76	0.79	0.40	0.11	9.79	2.79
H 55	0.98952	0.98272	0.97195	0.6505	91.3	4.08	1.15	1.36	6.59	1.81	1.14	0.45	2.74	0.75	0.39	0.11	9.72	2.67
H 56	0.98941	0.98266	0.97195	0.6505	91.3	4.03	1.14	1.36	6.54	1.72	1.12	0.44	2.73	0.72	0.39	0.10	9.66	2.55
H 57	0.98929	0.98261	0.97194	0.6505	91.3	3.99	1.14	1.37	6.49	1.64	1.11	0.44	2.72	0.69	0.39	0.10	9.59	2.43
H 58	0.98918	0.98255	0.97194	0.6505	91.3	3.95	1.13	1.37	6.44	1.57	1.10	0.44	2.71	0.66	0.38	0.09	9.53	2.32
H 59	0.98906	0.98250	0.97194	0.6505	91.3	3.90	1.12	1.37	6.39	1.50	1.09	0.43	2.69	0.63	0.38	0.09	9.46	2.22
H 60	0.98894	0.98244	0.97193	0.6505	91.3	3.86	1.11	1.37	6.34	1.43	1.08	0.43	2.68	0.60	0.38	0.08	9.40	2.12
H 61	0.98881	0.98238	0.97193	0.6505	91.3	3.82	1.10	1.37	6.30	1.36	1.06	0.43	2.67	0.58	0.37	0.08	9.33	2.02
H 62	0.98871	0.98233	0.97192	0.6505	91.3	3.78	1.09	1.38	6.25	1.30	1.05	0.42	2.66	0.55	0.37	0.08	9.27	1.93
H 63	0.98860	0.98228	0.97192	0.6505	91.3	3.73	1.09	1.38	6.20	1.24	1.04	0.42	2.65	0.53	0.37	0.07	9.20	1.84
H 64	0.98849	0.98222	0.97192	0.6505	91.3	3.69	1.08	1.38	6.15	1.18	1.03	0.42	2.63	0.51	0.36	0.07	9.14	1.76
H 65	0.98837	0.98217	0.97191	0.6505	91.3	3.65	1.07	1.39	6.10	1.13	1.02	0.41	2.61	0.48	0.36	0.07	9.08	1.68
H 66	0.98826	0.98211	0.97191	0.6505	91.3	3.61	1.06	1.39	6.05	1.08	1.00	0.41	2.60	0.46	0.36	0.06	9.01	1.60
H 67	0.98815	0.98206	0.97191	0.6505	91.3	3.56	1.05	1.39	6.01	1.03	0.99	0.41	2.59	0.44	0.35	0.06	8.95	1.53
H 68	0.98803	0.98201	0.97190	0.6505	91.3	3.52	1.04	1.39	5.96	0.98	0.98	0.41	2.57	0.42	0.35	0.06	8.88	1.46
H 69	0.98792	0.98195	0.97190	0.6505	91.3	3.48	1.04	1.40	5.91	0.94	0.97	0.40	2.56	0.41	0.35	0.05	8.82	1.40
H 70	0.98780	0.98190	0.97190	0.6505	91.3	3.44	1.03	1.40	5.86	0.89	0.96	0.40	2.55	0.39	0.34	0.05	8.75	1.33
H 71	0.98769	0.98184	0.97189	0.6505	91.3	3.40	1.02	1.40	5.82	0.85	0.95	0.40	2.54	0.37	0.34	0.05	8.69	1.27
H 72	0.98758	0.98179	0.97189	0.6505	91.3	3.35	1.01	1.40	5.77	0.81	0.93	0.39	2.52	0.36	0.34	0.05	8.63	1.21
H 73	0.98746	0.98173	0.97188	0.6505	91.3	3.31	1.00	1.41	5.72	0.77	0.92	0.39	2.51	0.34	0.33	0.04	8.56	1.16
H 74	0.98735	0.98168	0.97188	0.6505	91.3	3.27	0.99	1.41	5.67	0.74	0.91	0.39	2.50	0.33	0.33	0.04	8.50	1.11
H 75	0.98723	0.98163	0.97188	0.6505	91.3	3.23	0.99	1.41	5.63	0.70	0.90	0.38	2.50	0.33	0.33	0.04	8.44	1.06
H 76	0.98712	0.98157	0.97187	0.6505	91.3	3.19	0.98	1.41	5.58	0.67	0.89	0.38	2.47	0.30	0.32	0.04	8.38	1.01
H 77	0.98701	0.98152	0.97187	0.6505	91.3	3.15	0.97	1.42	5.53	0.64	0.88	0.38	2.46	0.28	0.32	0.04	8.31	0.96
H 78	0.98689	0.98146	0.97187	0.6505	91.3	3.11	0.96	1.42	5.49	0.61	0.87	0.37	2.45	0.27	0.31	0.04	8.25	0.92
H 79	0.98678	0.98141	0.97186	0.6505	91.3	3.07	0.95	1.42	5.44	0.58	0.85	0.37	2.44	0.26	0.31	0.03	8.19	0.88
H 80	0.98666	0.98135	0.97186	0.6505	91.3	3.02	0.94	1.43	5.39	0.55	0.84	0.37	2.43	0.25	0.31	0.03	8.13	0.84
H 81	0.98655	0.98130	0.97185	0.6505	91.3	2.98	0.94	1.43	5.35	0.53	0.83	0.36	2.41	0.24	0.30	0.03	8.07	0.80
H 82	0.98644	0.98124	0.97185	0.6505	91.3	2.94	0.93	1.43	5.30	0.50	0.82	0.36	2.40	0.23	0.30	0.03	8.01	0.76
合計						197.55	57.14	69.79	324.48	99.87	55.02	22.19	59.54	136.76	19.29	5.99	480.53	147.35

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
国道253号	八箇峠道路	2	8.5km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				32,200	
	改良費				13,181	
		土工	m ³	2,408,190	3,239	切土(-549729m ³)、路体(-17581m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	30,100	232	
		法面工	m ²	100,125	2,453	切土法面工(-38175m ²)
		擁壁工	式	1	1,824	補強土壁(-3896m ²)、アンカー工(-110m)
		管渠工	m	298	7	
		函渠工	m	988	2,492	函渠(-46m)
		排水工	m	24,322	249	土工部(-1195m)
		中央分離帯工	m	2,375	2	ポストコーン(-1195m)
		縁石工	m	1,900	11	
		流路工	基	3	558	
		雑工	式	1	2,115	
	橋梁費				3,889	
		100m以上	m	464	2,070	橋梁(-110m)
		100m未満	m	364	1,818	橋梁(-75m)
	トンネル費				8,999	
		NATM	m	2,840	8,999	トンネル工(-70m)
	舗装費				551	
		車道舗装	m ²	92,101	547	車道舗装(-17262m ²)
		区画線	m	19,425	3	区画線(-4020m)
	付帯施設費				5,580	
		交通管理施設工	式	1	5,580	
②	用地及補償費				3,650	
	用地費		m ²	403,280	3,220	
		宅地	m ²	1,480	77	
		田畑	m ²	124,800	2,866	
		山林・原野	m ²	244,000	244	
		その他	m ²	33,000	33	
	補償費		式	1	430	
③	間接経費		式	1	5,950	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				41,800	

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
国道253号	八箇峠道路	2	8.5km

■残事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					17,215	
改良費					6,629	
		土工	m ³	1,007,190	1,885	
		軟弱地盤改良工	m ³	6,000	46	
		法面工	m ²	47,600	1,446	
		擁壁工	式	1	876	
		管渠工	m	132	3	
		函渠工	m	621	2,240	
		排水工	m	10,805	104	
		中央分離帯工	m	2,375	2	
		縁石工	m	1,900	11	
		流路工	基	1	5	
		雑工	式	1	10	
橋梁費					2,711	
		100m以上	m	574	1,650	
		100m未満	m	350	1,061	
トンネル費					5,479	
		NATM	m	1,664	5,479	
舗装費					533	
		車道舗装	m ²	86,513	529	
		区画線	m	19,425	3	
付帯施設費					1,863	
		交通管理施設工	式	1	1,863	
②用地及補償費					816	
用地費			m ²	57,234	597	
		宅地	m ²	934	49	
		田畑	m ²	22,300	514	
		山林・原野	m ²	34,000	34	
		その他	m ²	0	0	
補償費			式	1	219	
③間接経費					2,993	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					21,024	