

道路事業の再評価説明資料

〔国道１７号 浦佐バイパス〕

平成２８年１１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	.....	P 3
3. 当該事業の役割・効果		
(1) 防災面を含む多様な効果		
①道路ネットワークの強化（浸水・濃霧区間の回避）	.....	P 4
②冬期除雪障害の解消	.....	P 5
③第三次医療施設へのアクセス向上	.....	P 6
④地域の産業集積支援と生産性向上	.....	P 7
(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	.....	P 8
4. 費用と効果	.....	P 9
5. 対応方針（原案）	.....	P 10
6. 費用対効果分析実施判定票	.....	P 11

1. 事業概要

(1) 事業の目的

当事業は、

- 幹線道路ネットワークの強化
- 浸水・濃霧区間の回避
- 冬期除雪障害の解消 など

を目的とし、国道17号の新潟県南魚沼市市野江甲～新潟県魚沼市虫野（延長6.6km）についてバイパス整備を行うものである。

【広域図】



写真：湯沢方面より浦佐バイパスを望む

【位置図】



出典：H22道路交通センサス

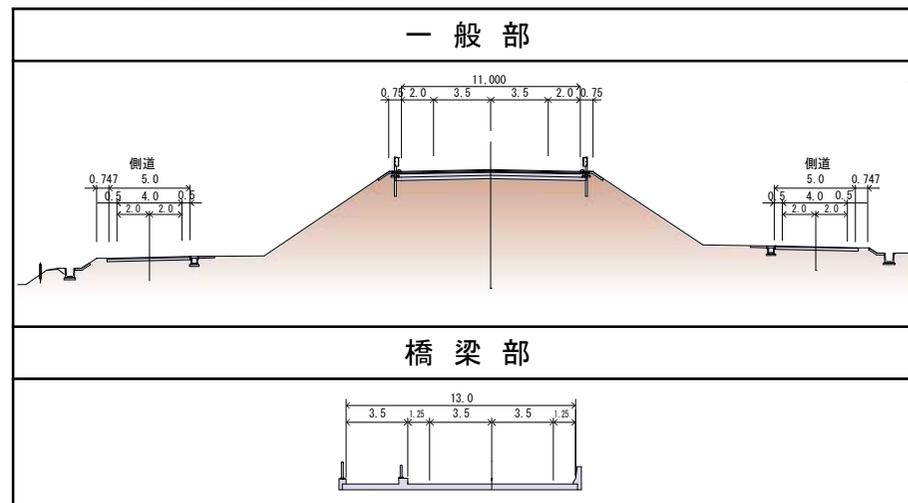
1. 事業概要

(2) 計画の概要

- 事業名：国道17号 浦佐バイパス
- 延長：6.6km
- 起終点：(起)新潟県南魚沼市市野江甲
(終)新潟県魚沼市虫野
- 事業化：昭和63年度
- 都市計画決定：平成3年度
- 全体事業費：約210億円
- 平成28年度末までの投資額(予定)
：約147億円(進捗率70%)

【標準横断図】

(単位：m)



【路線図】



2. 現在に至る経緯

事業の経緯

年 度	主な経緯
昭和63年度	事業化
平成 3年度	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12年度	南魚沼市浦佐（延長1.1km）供用
平成17, 21, 22年度	事業再評価（指摘事項なし、継続）
平成24年度	南魚沼市浦佐～魚沼市十日町（延長1.1km）供用
平成25年度	事業再評価（指摘事項なし、継続）
平成26年度	魚沼市十日町（延長1.8km）供用

事業の進捗状況

平成28年度末(予定)、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147億円	70%	約63億円
うち用地費・補償費	約67億円	約65億円	97%	約2億円

○平成25年度の再評価以降、平成26年11月30日に魚沼市十日町地先の延長1.8kmを供用した。

今後の事業展開

- 魚沼市十日町～魚沼市虫野間について用地買収・改良工事を推進する。
- 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。



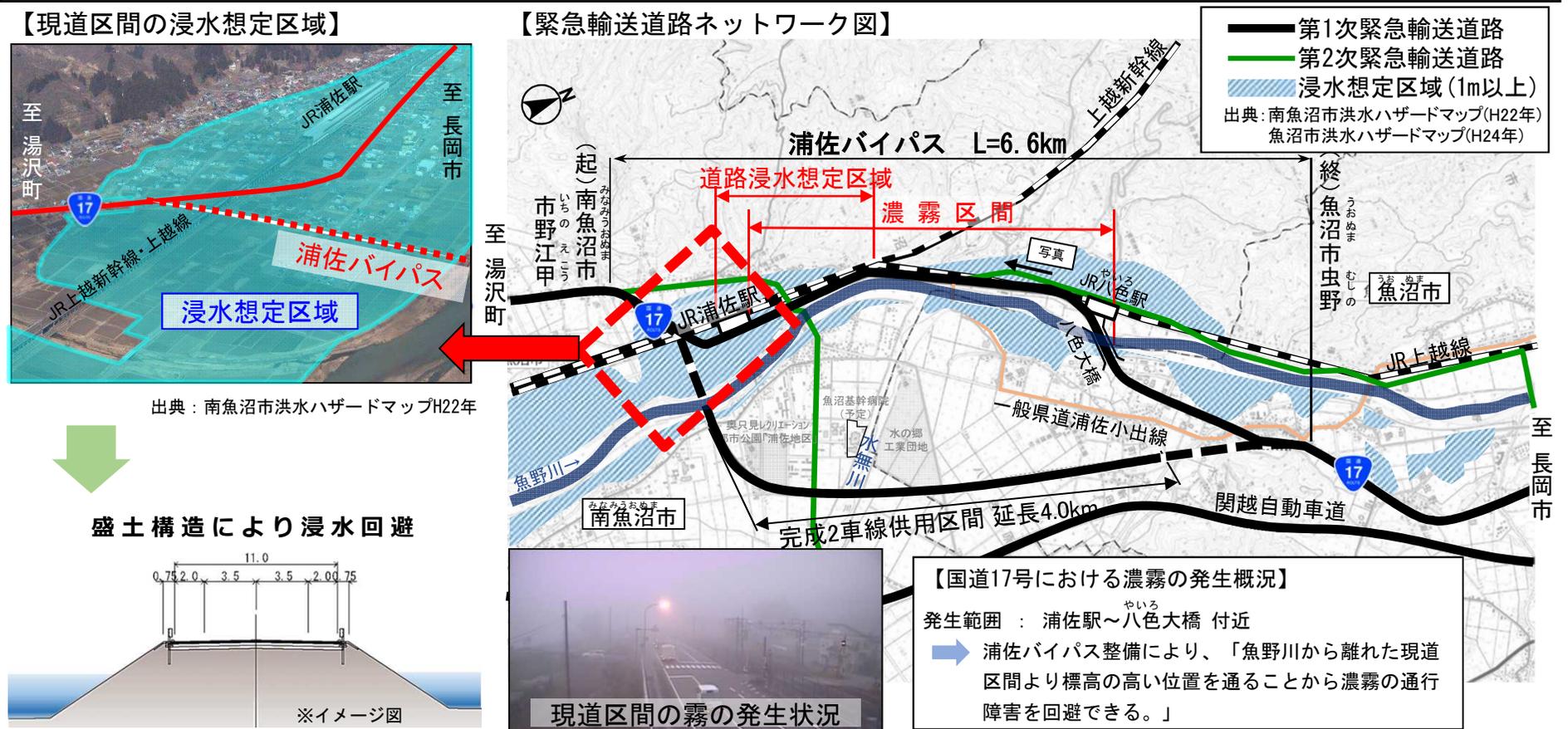
写真: 供用後の状況(平成26年11月30日)

3. 当該事業の役割・効果

(1) 防災面を含む多様な効果

①道路ネットワークの強化（浸水・濃霧区間の回避）

- 国道17号は第1次緊急輸送道路に指定されており、災害時の救急物資輸送等の重要な役割を担っている。
- 浦佐バイパスは新潟県国土強靱化地域計画（平成28年3月）にて、大規模災害時のリダンダンシー確保のための日本海国土軸の形成に必要な道路として位置付けられている。
- 浦佐バイパスの整備により、道路浸水区間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。



3. 当該事業の役割・効果

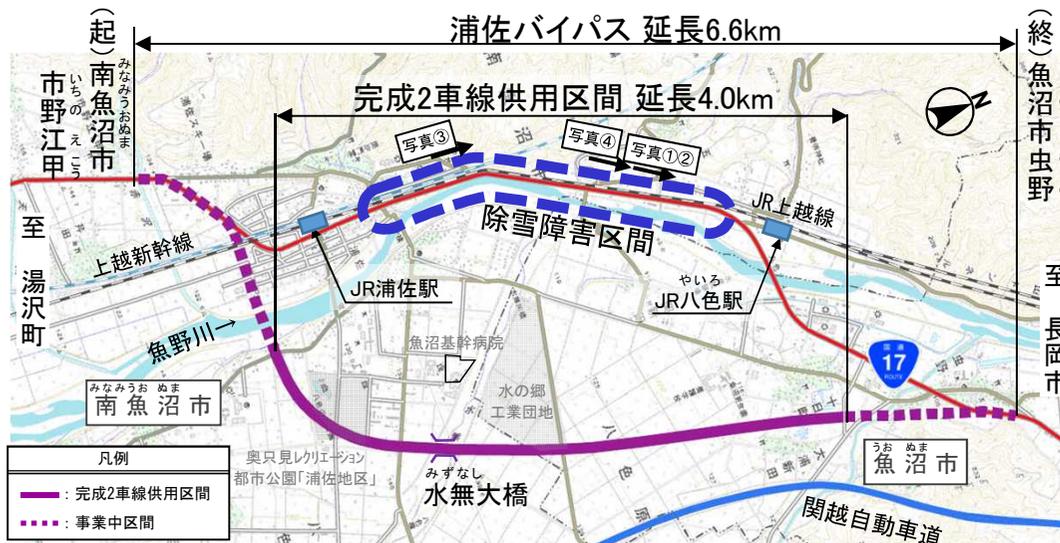
②冬期除雪障害の解消

- 国道17号は、JR上越線と魚野川に挟まれた路肩幅員狭小（0.75m）区間が存在し、除雪により側方に寄せられた雪は車線の一部に堆雪するため、運搬による排雪作業が必要となっている。
- 運搬排雪作業は年間で平均75時間実施しており、冬期間の道路交通に大きな影響を与えている。
- 浦佐バイパスの整備により、路肩幅員を2m確保でき、冬期間における円滑な交通の確保が期待され、安全性・信頼性が向上する。



【現道区間の運搬排雪実施状況】

H16年度、H17年度には200時間を越える運搬排雪を実施



3. 当該事業の役割・効果

③第三次医療施設へのアクセス向上

- 平成27年6月、事業区間沿線に第三次医療施設の魚沼基幹病院が開院し、魚沼市街地からの救急搬送は、安全でスムーズに走行可能な浦佐バイパスが利用されている。
(浦佐バイパスの整備により、非冬期は約4分、降雪時は約5分短縮)
- 救急搬送患者として魚沼市から59%、南魚沼市から45%が魚沼基幹病院へ搬送されており、残事業区間の整備により、救急搬送のさらなる効率化が期待される。

【 H26年11月の部分供用による魚沼基幹病院へのアクセス向上 】

～ 救急搬送を担う消防署の声 ～



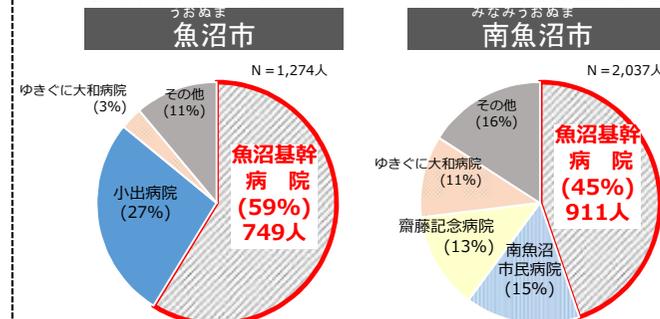
- 魚沼基幹病院への搬送時は、安全・スムーズに搬送可能な浦佐バイパスを利用しています。
- バイパスは道が広く、カーブや振動もないため、救急車内での応急処置もやすくなりました。
- 終点側が繋がってくれば、更に搬送環境が良くなると考えています。

出典：魚沼市消防本部へのヒアリング結果 (H27.9)

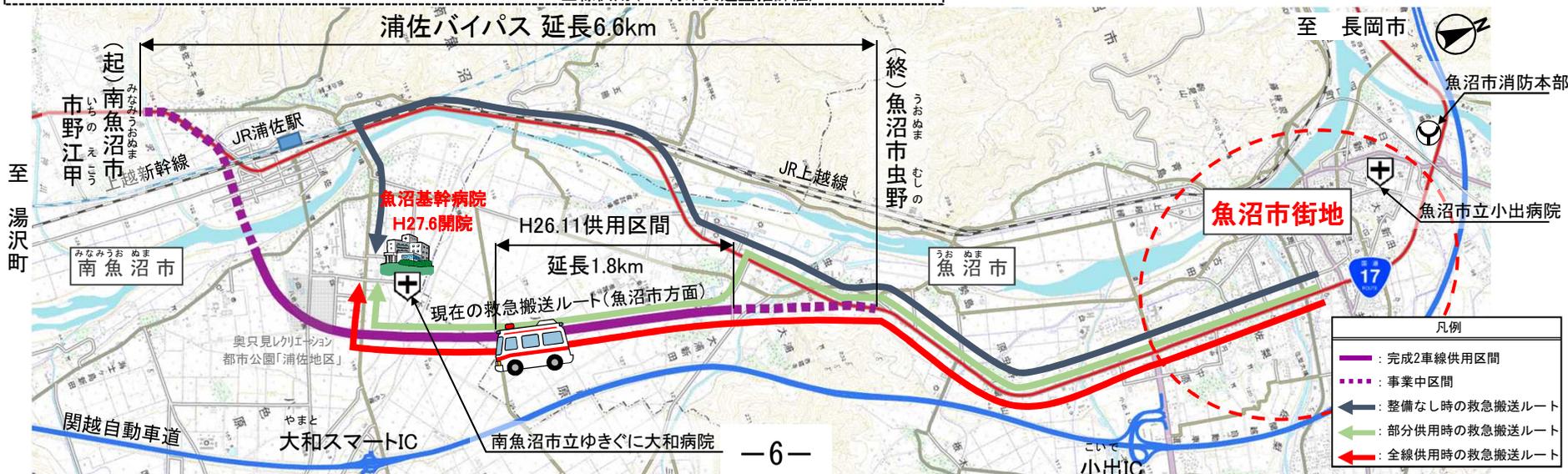


出典：整備なし(H11道路交通センサス)
部分供用(プローブデータ(H27年度))
全線供用(H24将来交通量推計値)

【 魚沼市、南魚沼市からの救急搬送先 】



出典：魚沼市消防本部、南魚沼市消防本部
※魚沼基幹病院開院後の救急搬送実績H27.6~H28.3を対象に集計



3. 当該事業の役割・効果

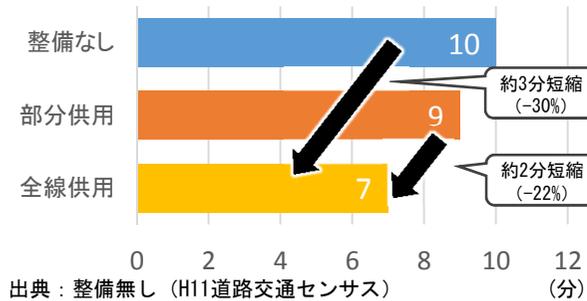
(2) 便益に係る整備効果

- ① 走行時間の短縮 ② 交通事故件数の減少

○ 浦佐バイパスの整備により、円滑な走行環境が確保され、事業区間の走行時間（冬期）が約3分短縮が見込まれる。また、年間約14万人・時間の渋滞損失時間の削減が期待される。

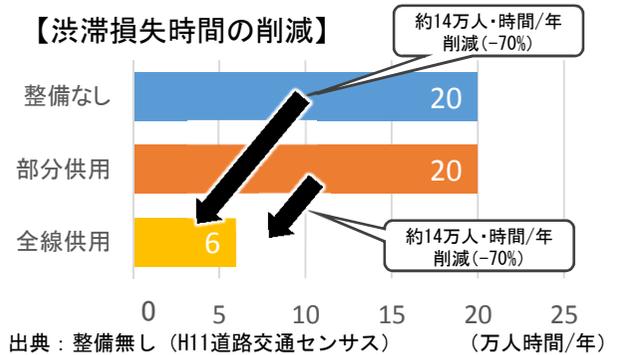
○ 浦佐バイパスの整備により、安全な走行環境が確保され、死傷事故件数が年間約0.8件/km削減が期待される。

【走行時間の短縮（冬期）】



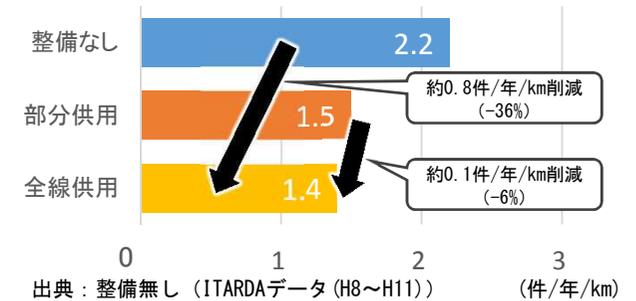
出典：整備無し (H11道路交通センサス)
部分供用(プローブデータ (H27. 12~H28. 3))
全線供用(H42将来交通量推計値)

【渋滞損失時間の削減】



出典：整備無し (H11道路交通センサス)
部分供用(プローブデータ (H27), 交通量 (H27. 10. 8観測値))
全線供用(H42将来交通量推計値)
集計対象：現道+バイパス

【死傷事故件数の削減(1kmあたり)】



出典：整備無し (ITARDAデータ (H8~H11))
部分供用 (H42将来交通量推計値)
全線供用 (H42将来交通量推計値)
集計対象：現道+バイパス



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 (浸水・濃霧区間の回避)	<ul style="list-style-type: none"> ・国道17号は第1次緊急輸送道路に指定されており、浦佐バイパスは大規模災害時のリダンダンシー確保のための必要な道路として位置付けられている。 ・浦佐バイパスの整備により、大雨等による道路浸水区間及び濃霧による通行障害の影響が回避される。
②冬期除雪障害の解消	<ul style="list-style-type: none"> ・国道17号の除雪障害区間では、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、冬期通行障害が解消される。
③第三次医療施設への アクセス向上	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区間沿線に魚沼基幹病院が開院し、浦佐バイパスの利用により魚沼市街地からの搬送環境が向上。 ・残事業区間の整備により、さらなる搬送環境の向上が期待される。
④地域の産業集積支援と 生産性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・浦佐バイパス沿線の「水の郷工業団地」には、豊富な水資源を背景に食品関係企業が進出している。 ・残事業区間の整備により、魚沼市・南魚沼市の産業集積を支援するとともに、進出企業の生産性の向上に寄与する。

<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	273億円	228億円	46億円
残事業	83億円	55億円	28億円

<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	228億円	192億円	33億円	2.7億円
残事業	201億円	167億円	31億円	2.6億円

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注2) 費用及び便益額は、10以上：整数止め、10未満：小数1桁止め、1.0以下：小数第2位止めとする。

注3) 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平成25年度評価時点。

注4) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注5) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

5. 対応方針（原案）

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

- 平成16年11月に堀之内町、小出町、湯之谷村、広神村、守門村、入広瀬村が合併し、魚沼市が誕生
- 平成16年11月に六日町、大和町が南魚沼市として合併し、平成17年10月には塩沢町が編入合併
- 平成18年10月に関越自動車道 大和スマートICが供用（平成28年3月 24時間化）
- 平成27年6月に浦佐バイパス隣接地に地域医療高度化に向けた第三次医療施設「魚沼基幹病院」が開院

事業の進捗状況

- 事業の進捗状況：用地進捗率97%、事業進捗率70%（平成28年度末予定）
- 残事業の内容：魚沼市十日町～魚沼市虫野間（延長1.0km）完成2車線整備
南魚沼市市野江甲～南魚沼市浦佐間（延長1.6km）完成2車線整備

事業の進捗の見込みの視点

- 魚沼市十日町～魚沼市虫野間について用地買収・改良工事を推進する。
- 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

- 建設発生土の有効活用や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：魚沼市や南魚沼市などで構成される「一般国道17号浦佐バイパス整備促進期成同盟会」から整備促進要望を頂いている。
- 知事の意見：地域の安全・安心確保等のため、事業を継続する必要がある。

対応方針（原案）：事業継続

- 国道17号は、東京都から新潟市に至る重要な幹線道路であり、広域的な通過交通や沿線地域間の連携を支える重要な役割を担っている。
- 浦佐バイパスの整備により、幹線道路ネットワークの強化、浸水・濃霧区間の回避、冬期除雪障害の解消のほか、地域の産業集積支援と生産性の向上など、多様な効果が見込まれるため事業を継続する。

6. 費用対効果分析実施判定票

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度：平成28年度

事業名：国道17号 浦佐バイパス

担当課：道路計画課

担当課長名：東 佑亮

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的に変更がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	地元情勢等の変化がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
内的要因<費用便益分析関係> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	費用便益分析マニュアルの変更がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%*以内]	発生集中交通量の減少がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%*以内]	事業費の増加はない。	<input checked="" type="checkbox"/>
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%*以内]	事業期間の延長はない。	<input checked="" type="checkbox"/>
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、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。	直近3箇年の事業費の平均に対する分析費用1.1%	<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価で費用対効果分析を実施している		<input checked="" type="checkbox"/>
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		