

道路事業の再評価説明資料

〔一般国道１７号 ^{うら} ^さ 浦佐バイパス【防災】〕

令和７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	P	3
(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
3. 事業内容の変更		
(1) 事業費の見直し	P	4
(2) 見直し後の事業費	P	5
4. 事業の投資効果		
(1) 防災面を含む多様な効果		
① 道路ネットワークの強化	P	6
② 冬期除雪障害の解消	P	7
③ 第三次医療施設へのアクセス向上	P	8
④ 地域の産業集積支援と生産性向上	P	9
⑤ 浦佐バイパスを活用した観光周遊・イベント支援	P	10
5. 費用と効果	P	11
6. 事業の必要性、進捗の見込み等	P	12
7. 対応方針（原案）	P	13
8. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）	P	14

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
- 冠水の回避
- 冬期除雪障害の解消 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～新潟県魚沼市虫野（L=6.6km）についてバイパス整備を行うものである。

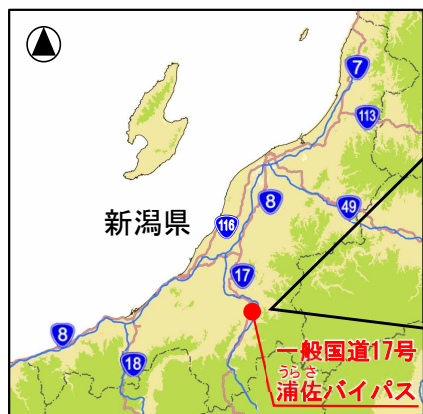


図1-1 広域図



写真1-1 湯沢方面から
浦佐バイパスを望む

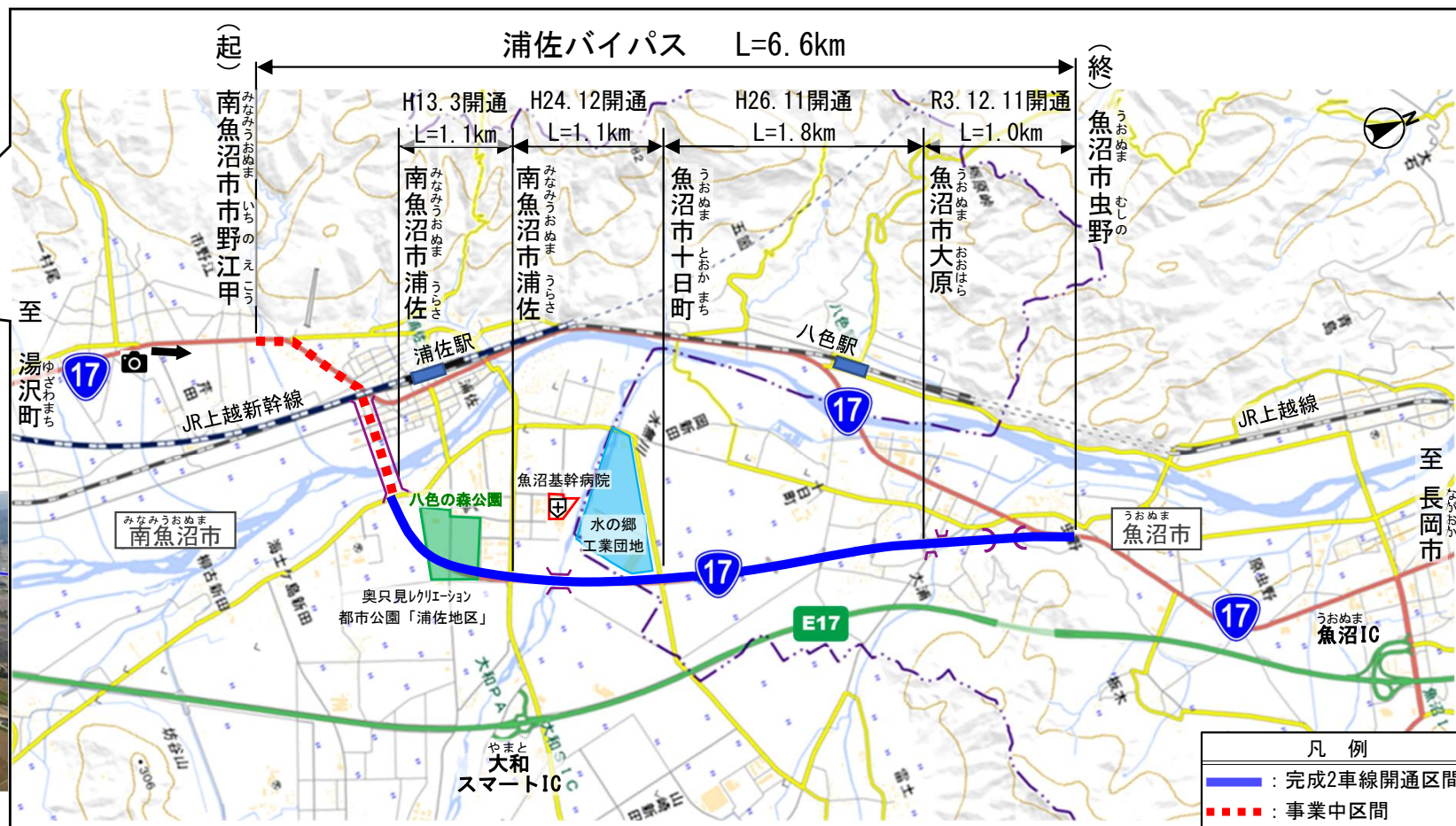


図1-2 位置図

1. 事業概要

(2) 計画の概要

- 事業名：一般国道17号 浦佐バイパス (L=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
- 用地着手：平成5年度
- 工事着手：平成9年度
- 全体事業費：約230億円
- 令和6年度末までの投資額：約212億円 (進捗率92%)

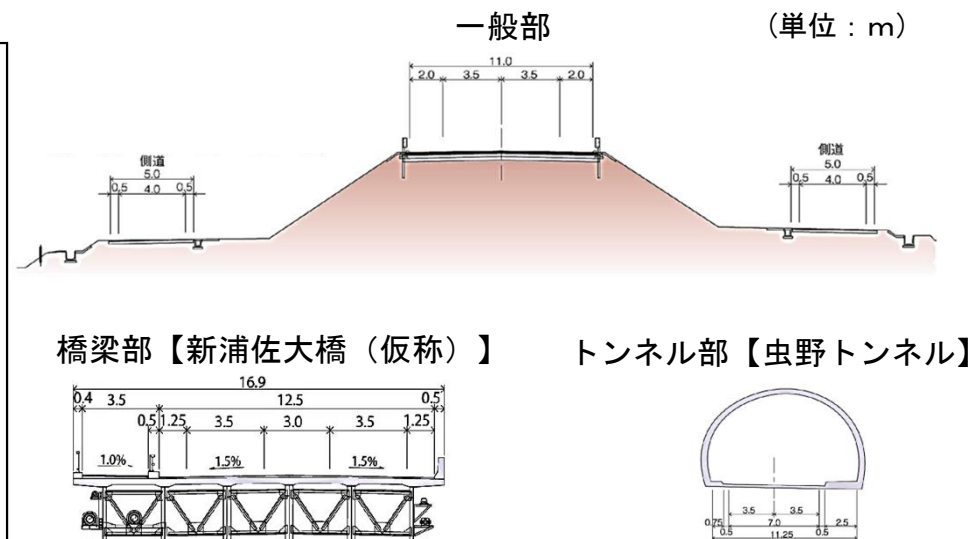
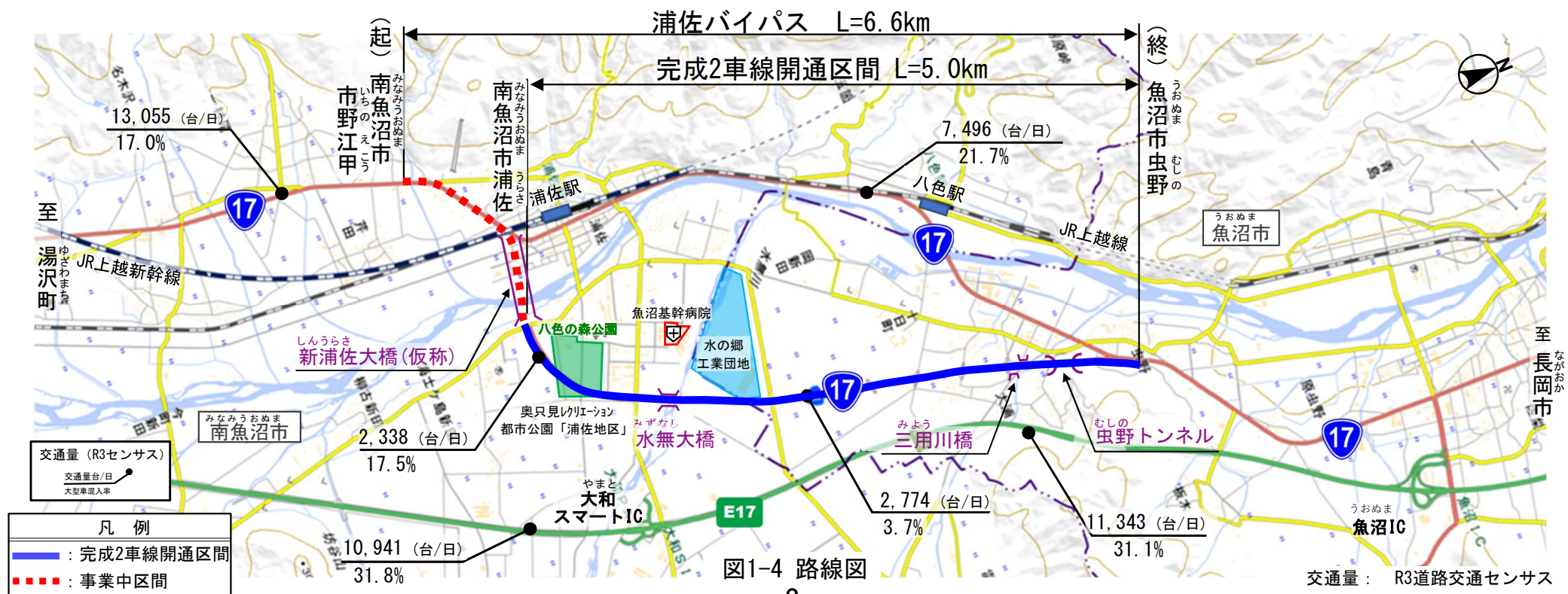


図1-3 標準横断面



2. 現在に至る経緯

(1) 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	みなみうおぬま うらさ 南魚沼市浦佐 (L=1.1km) 開通
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	みなみうおぬま うらさ うおぬま とおかまち 南魚沼市浦佐～魚沼市十日町 (L=1.1km) 開通
平成25年度	事業再評価
平成26年度	うおぬま とおかまち 魚沼市十日町 (L=1.8km) 開通
平成28年度	事業再評価
平成29年～令和2年度	橋梁構造見直し、切土からトンネル構造へ変更
令和2年度	事業再評価
令和3年度	うおぬま おおくら うおぬま むしの 魚沼市大浦～魚沼市虫野 (L=1.0km) 開通

(2) 事業の進捗状況 (事業費見直し前)

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約230億円	約212億円	92%	約 18億円
うち用地費・補償費	約 66億円	約 66億円	99.9%	約0.05億円

令和6年度末、金額は税込み

(3) 今後の事業展開

○ 浦佐地区の道路設計及び橋梁下部工を推進する。



図2-1 路線図



3. 事業内容の変更

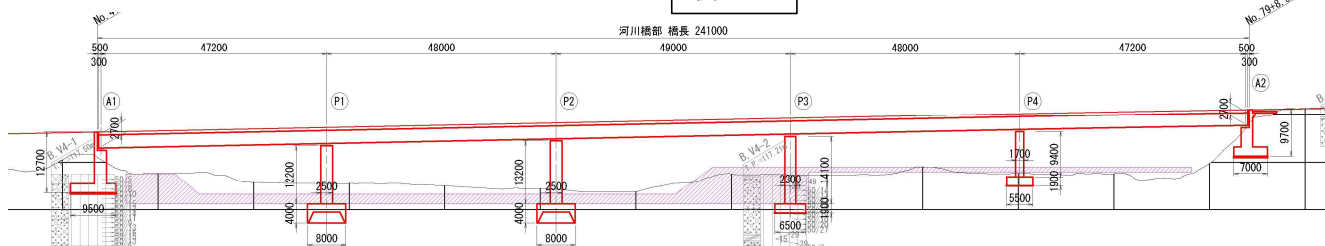
(1) 事業費の見直し

① 新浦佐大橋（渡河部）の増額 [+39億円]

- 橋台・橋脚位置での地質調査を行った結果、下層に軟弱な粘性土層が確認されたことから、支持層を当初想定よりも深い位置に見直すとともに、橋梁基礎構造を変更する。
- その他、橋梁詳細設計に伴い、桁配置などの構造詳細が決定したため数量変更する。

■予備設計

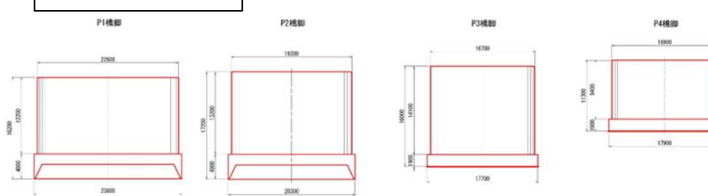
側面図



上部工断面図

A1~P2, P3間
(No. 67+7.300~No. 73+13.258)

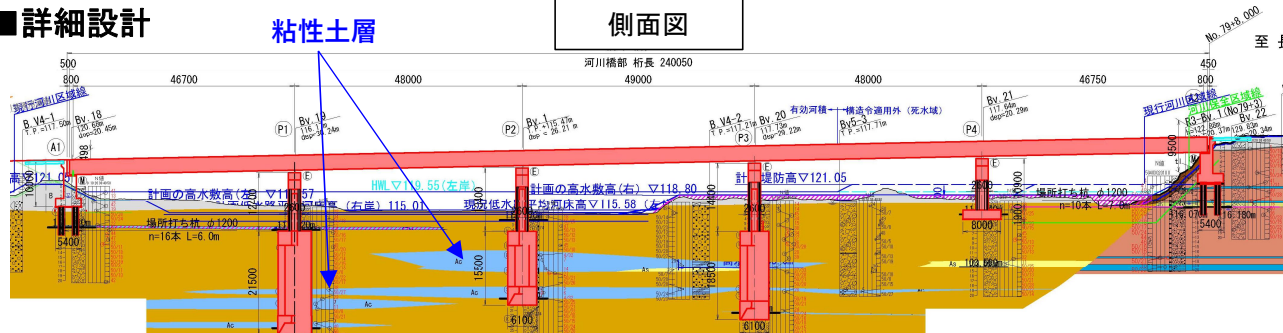
下部工正面図



■詳細設計

粘性土層

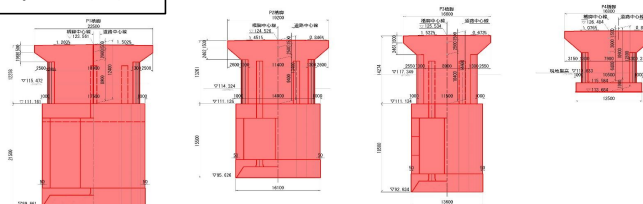
側面図



上部工断面図

A1~P2間 (No. 67+7.000~No. 72+3.000)

下部工正面図



■主な変更箇所：橋梁基礎工

- A1橋台：直接基礎 ⇒ 杭基礎
- A2橋台：直接基礎 ⇒ 杭基礎
- P1橋脚：ニューマチックソン基礎
根入長4.0m ⇒ 21.5m
- P2橋脚：ニューマチックソン基礎
根入長4.0m ⇒ 15.5m
- P3橋脚：ニューマチックソン基礎
根入長1.9m ⇒ 18.5m

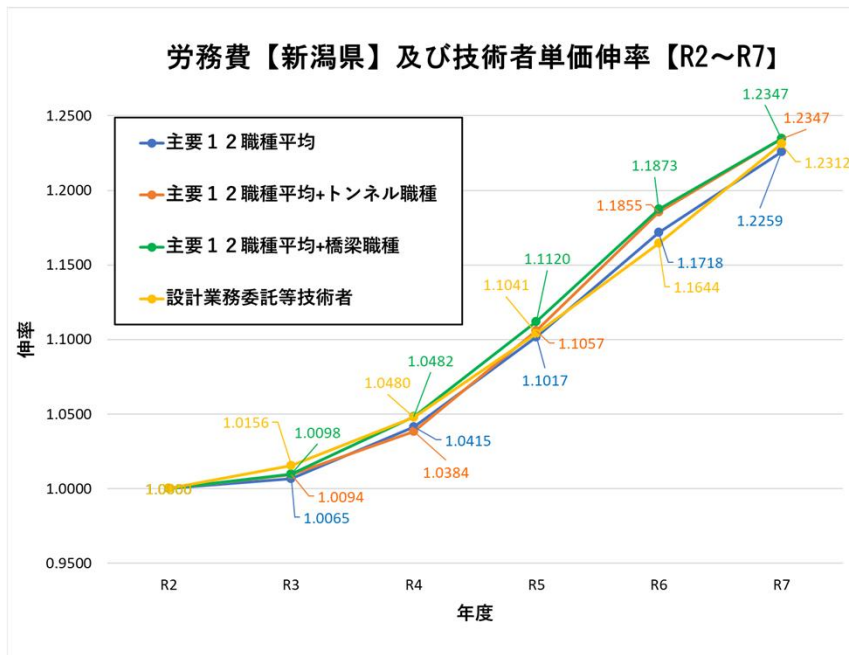
図3-1 新浦佐大橋の構造変更

3. 事業内容の変更

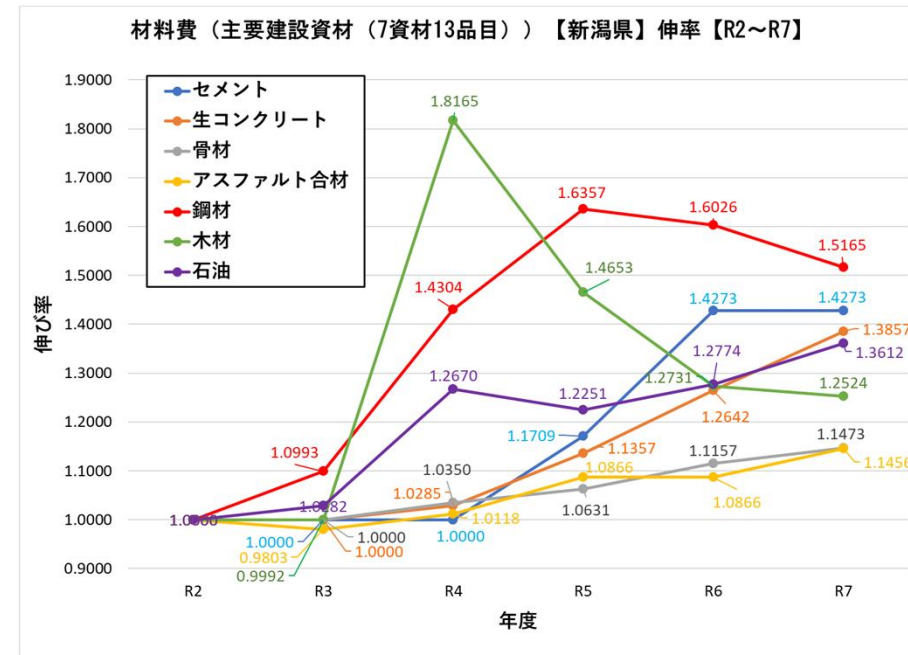
② 労務費・資機材費の高騰による増額 [+11億円]

- 労務費及び資機材費の上昇によって増額の必要が生じた。
- 労務費は約22%、資機材費は約26%の増加となっている。

■労務費の伸率（R2～R7）



■資機材費の伸率（R2～R7）



■増額の内訳

	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度以降	合計
労務費	0.04億円	0.07億円	0.22億円	0.36億円	1.71億円	2.40億円
資機材費	0.16億円	1.03億円	1.96億円	1.80億円	3.26億円	8.21億円
合計	0.20億円	1.10億円	2.18億円	2.16億円	4.97億円	10.61億円

■計算方法

- 工種毎に、労務費・資機材費の割合を算出。
- 各年度の事業費及び令和7年度以降の事業費に工種毎の上昇率を乗じ、物価上昇に事業費増分を算出。

（2）見直し後の事業費

全体事業費： 230億円 → 280億円（+50億円 22%増）

4. 事業の投資効果

(1) 防災面を含む多様な効果

①道路ネットワークの強化（冠水の回避）

- 当該路線は第1次緊急輸送道路に指定されており、新潟県国土強靱化地域計画アクションプログラム2024にて『大規模災害発生時の多重性確保のための日本海国土軸等の強化に必要な道路』に位置付けられるなど、災害時の救急物資輸送等の重要な役割を担っているほか、沿線には地域災害拠点病院が立地している。
- 一方で、現道部は道路冠水のリスクがあるなどネットワークとしての課題を抱えており、浦佐バイパスの整備により、冠水区間を回避でき、災害に強い道路ネットワークの構築に寄与する。

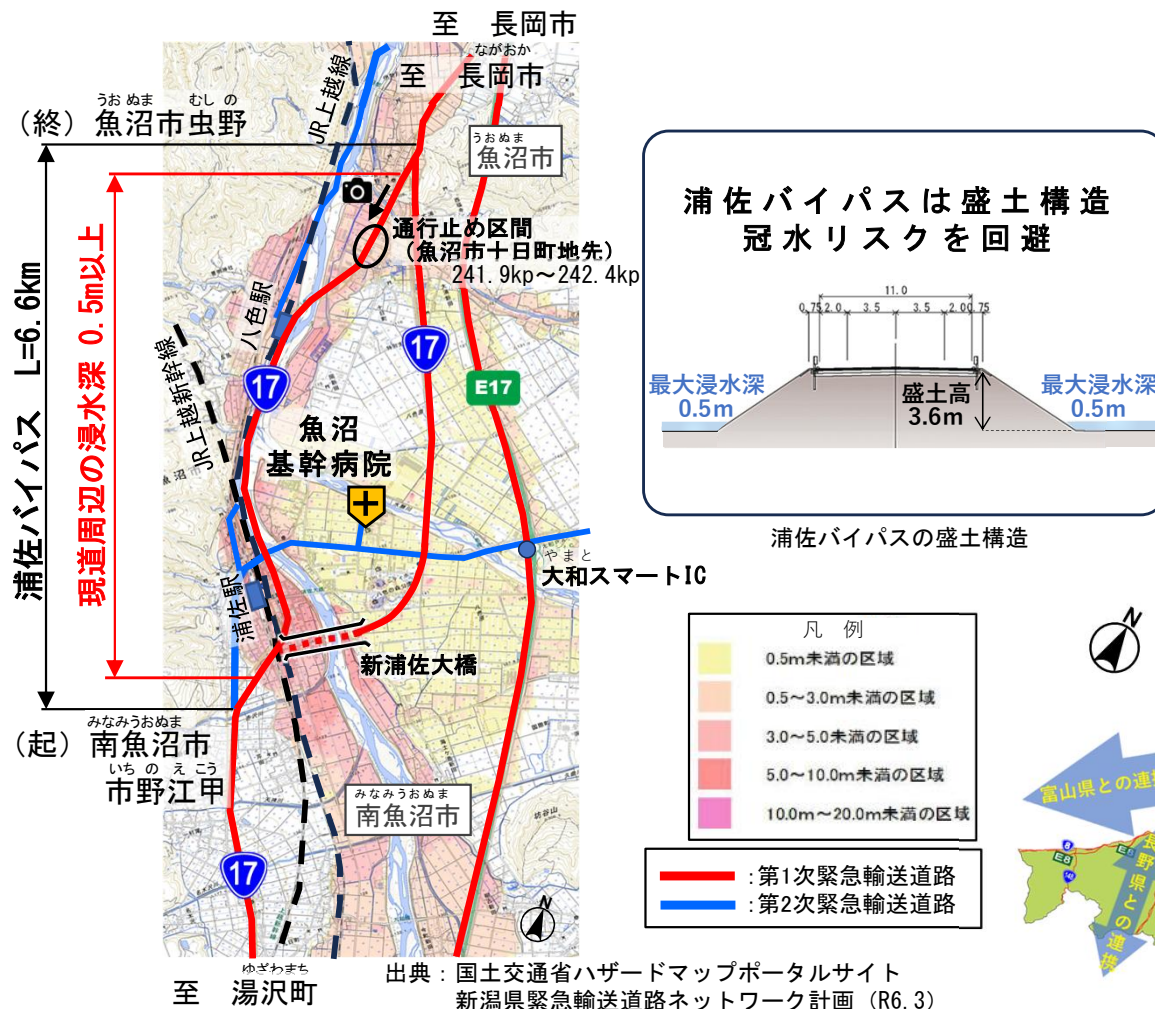


図4-1 浸水想定区域図と緊急輸送道路ネットワーク

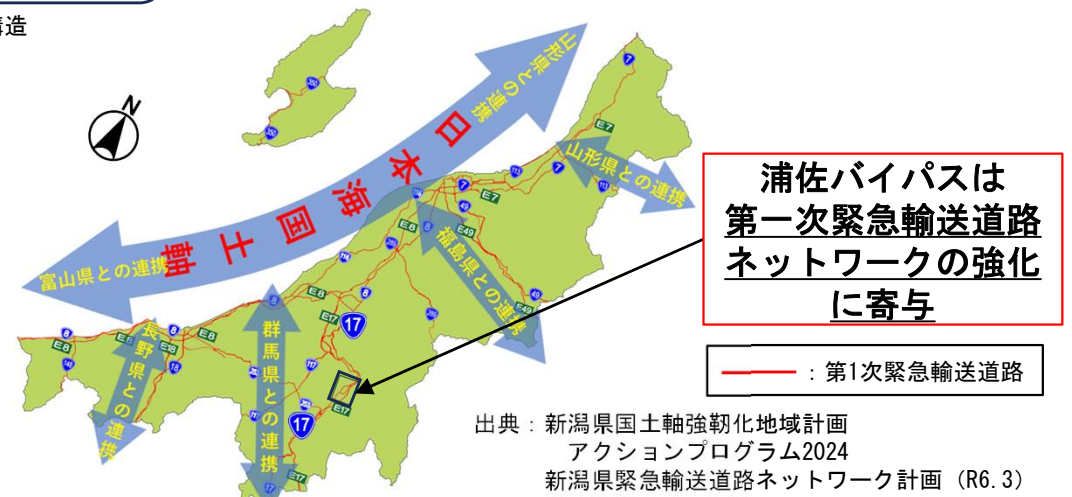


図4-2 新潟県国土強靱化地域計画における国道17号の位置づけ

4. 事業の投資効果

②冬期除雪障害の解消

- 現道区間にはJR上越線と魚野川に挟まれた路肩狭小区間が存在し、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、片側交互通行による運搬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約53時間、特にR2年度の大雪時には179時間実施され、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、堆雪幅を考慮した十分な路肩幅員を確保でき、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。

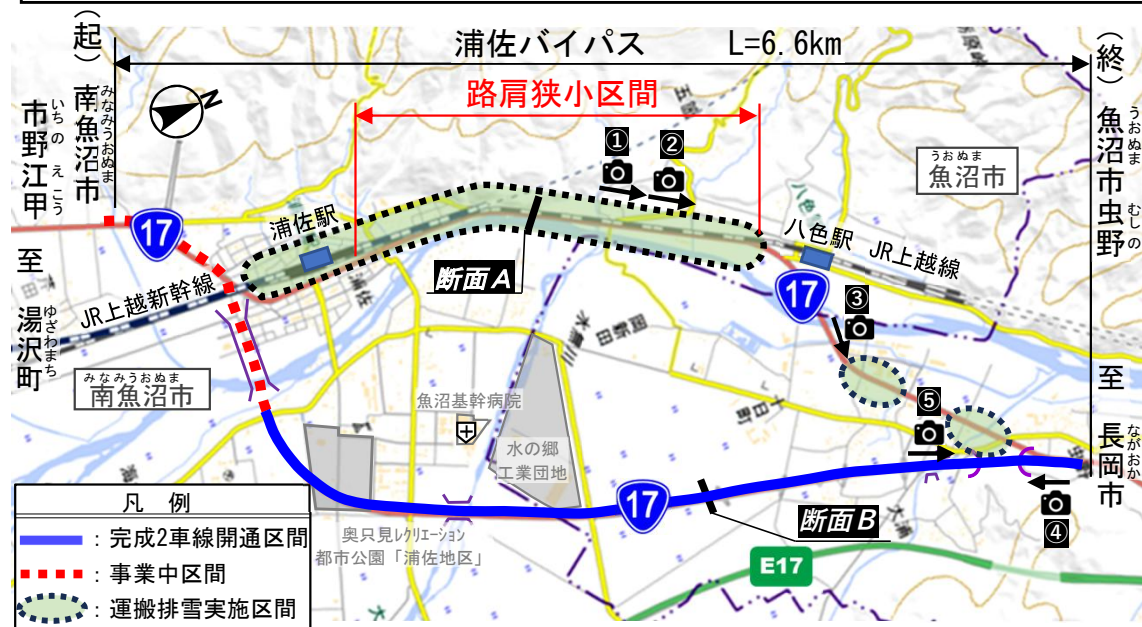


図4-3 路肩狭小区間と運搬排雪実施区間

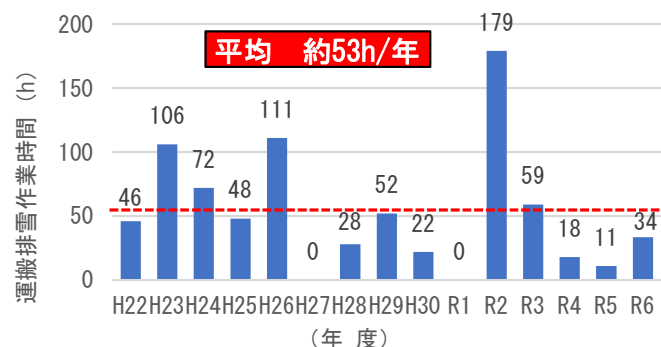


図4-4 現道区間の運搬排雪実施状況



写真4-2 運搬排雪の状況 (片側交互通行規制)



写真4-3 非冬期の状況

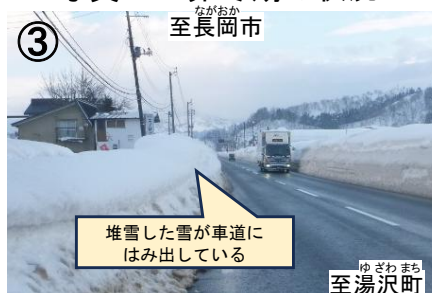


写真4-4 積雪時の状況

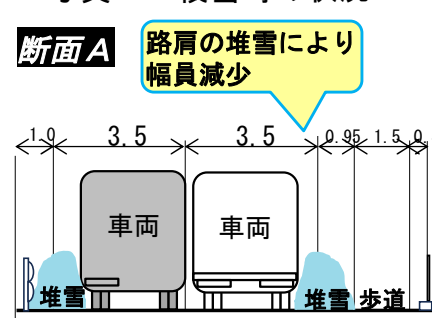


写真4-5 非冬期の状況



写真4-6 積雪時の状況

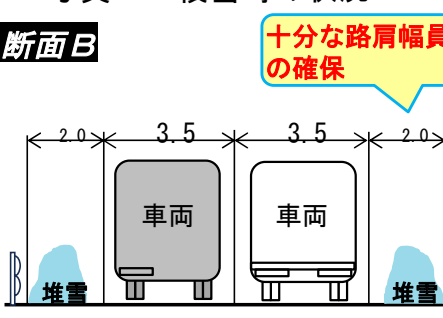


図4-5 冬期間の安全で円滑な交通の確保

③第三次医療施設へのアクセス向上

③第三次医療施設へのアクセス向上

- 浦佐バイパス沿線に第三次医療施設の魚沼基幹病院が立地しており、魚沼市からの救急搬送の約7割、南魚沼市からの救急搬送の約5割が当該病院に搬送されている。
- 令和3年12月の部分開通により、魚沼市から病院までのアクセス性がさらに向上し、安全・安心な搬送を可能としている。
- 浦佐バイパスの整備により、魚沼圏域の中核を担う魚沼基幹病院へのスムーズな救急搬送が確保される。

- 令和3年12月の部分開通により、魚沼市から病院までのアクセス性がさらに向上し、安全・安心な搬送を可能としている。

- 浦佐バイパスの整備により、魚沼圏域の中核を担う魚沼基幹病院へのスムーズな救急搬送が確保される。

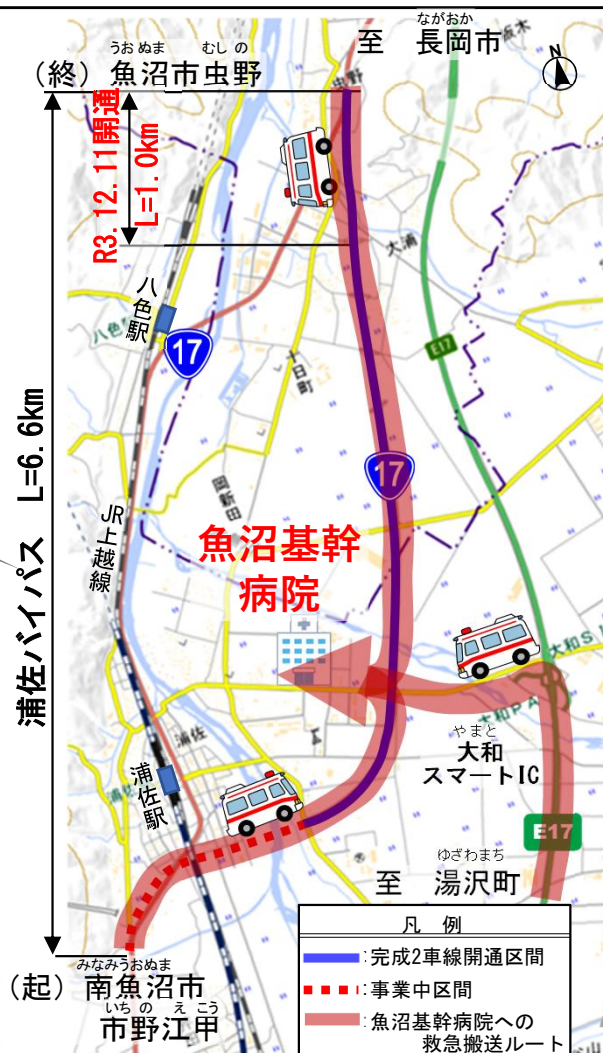
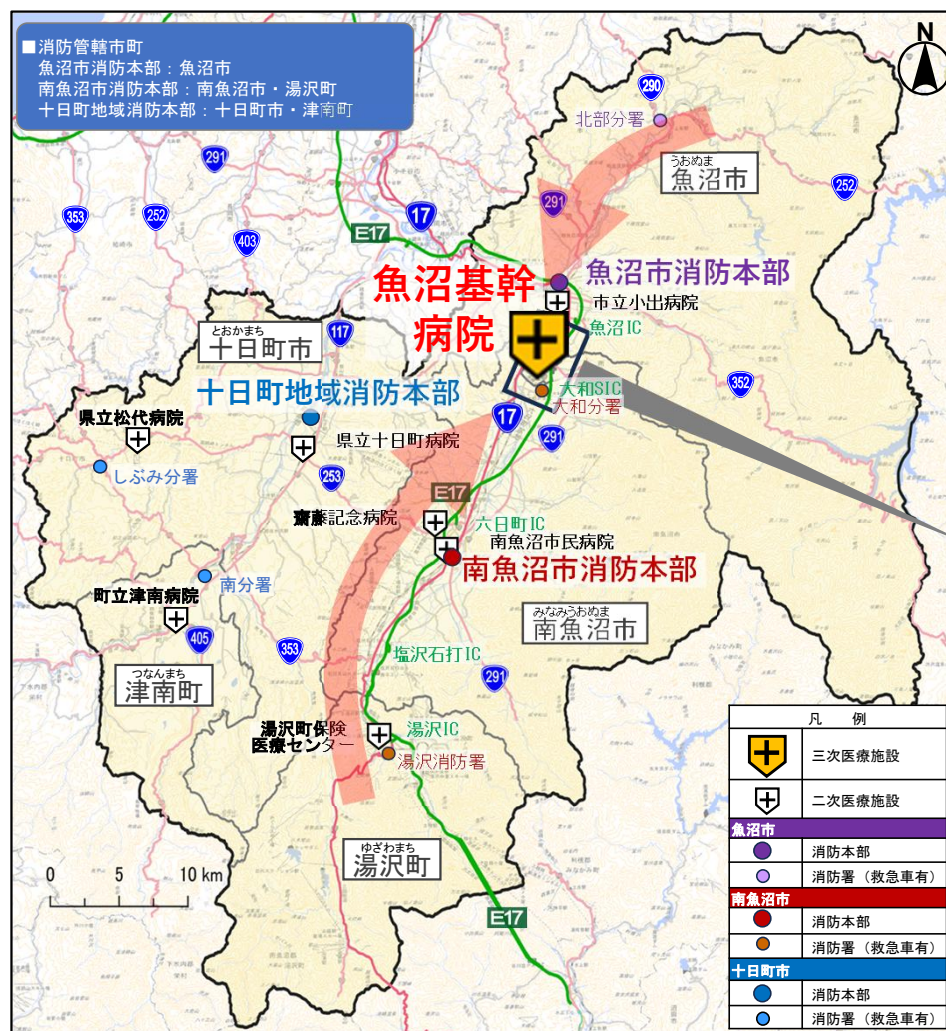


表4-1 主な救急搬送先病院

□魚沼市消防本部

搬送先病院名	搬送件数 (件)	搬送割合 (%)
魚沼基幹病院	1,094	71
市立小出病院	385	25
その他	64	4
計	1,543	100

出典：魚沼市消防本部（R6年度）

□南魚沼市消防本部

搬送先病院名	搬送件数 (件)	搬送割合 (%)
魚沼基幹病院	1,773	51
南魚沼市民病院	715	21
湯沢町保険医療センター	480	14
齋藤記念病院	258	8
その他	212	6
計	3,438	100

出典：南魚沼市消防本部（R6年度）

R3部分開通效果

新たに開通した区間も含めて、バイパスは幅員が広く、道路が直線になり、揺れも減ったため、特に針を使う処置を行う際は助かっています。

4. 事業の投資効果

④地域の産業集積支援と生産性向上

- 浦佐バイパス沿線の「水の郷工業団地」は、豊富で良質な地下水、液化天然ガス（LNG）によるエネルギー供給、一般国道17号浦佐バイパス及び関越自動車道 大和スマートICへの近接性等を背景に、食品製造業4社が進出し稼働中であり、魚沼市の食料品製造業出荷額は増加傾向にある。
- 浦佐バイパスの整備により工業団地へのアクセス性・時間信頼性が向上し、地域の産業集積を支援するとともに、進出企業の生産性向上へ寄与する。

水の郷工業団地の概要（愛称：雪のくにフードタウン）

[団地の特徴]

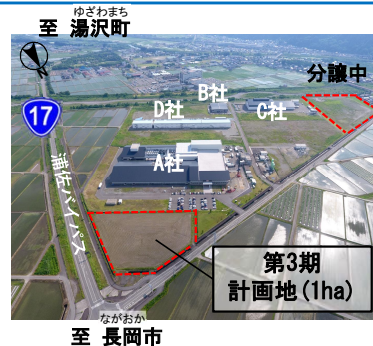
- 豊富な地下水 ●安定強固な地盤 ●LNGサテライト

第1期計画地（14ha）が完売。第2期計画地（11ha）の企業誘致も順調に進んでおり、第3期計画地（1ha）の整備を進めている。

所在地：新潟県魚沼市十日町

全体計画面積：30ha

工場用地面積：24.9ha（分譲可能面積3.3ha）※現状



出典：魚沼市 水の郷工業団地の紹介



図4-8 水の郷工業団地位置図

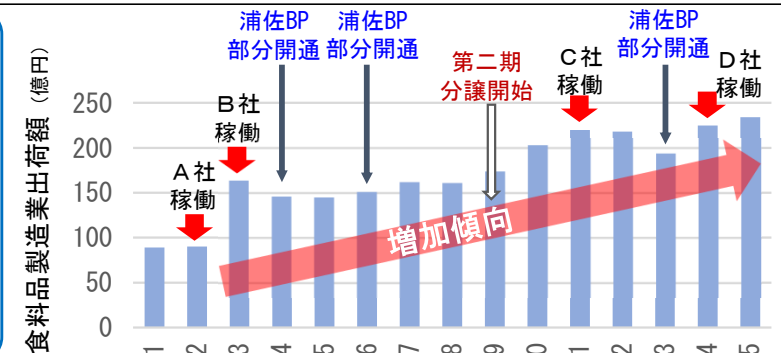


図4-9 食料品製造業出荷額の推移（魚沼市）

出典：経済構造実態調査

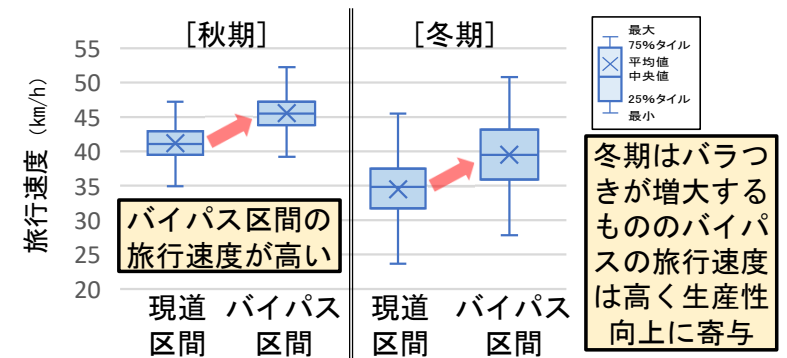


図4-10 区間平均旅行速度分布 出典：ETG2.0プローブ 秋期（R6.10） 冬期（R7.2 降雪日）

【工業団地立地企業の声】

- ◆ 全線開通すると、南魚沼市の工場との連携がしやすくなります。また、従業員の約半数は六日町方面から通勤しているの、通勤の利便性も向上すると思います。

※水の郷工業団地 企業ヒアリング結果（R7.7）

4. 事業の投資効果

⑤浦佐バイパスを活用した観光周遊・イベント支援

- 浦佐地域の主要な観光資源が浦佐バイパス沿道に立地しており、バイパスが新たな観光ルートとして機能。
- バイパスを軸とした利便性の高い観光周遊が形成され、地域全体での滞在時間の増加が期待される。
- 浦佐バイパス開通区間は、ナショナルサイクルルートの指定を目指す「雪国魚沼Golden Cycle Route」の一部を形成しており、サイクリイベント等の地域活性化支援に寄与している。



図4-11 浦佐バイパスを軸とした観光周遊の形成

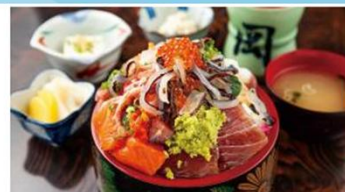
表4-2 主な観光地の入込客数

観光地名	入込客数（人）
八色の森公園	173,340
アグリコア越後ワイナリー	31,670
善光寺・びしゃもん堂	18,950
池田記念美術館	13,580

出典：新潟県観光協会 新潟県の観光統計
(2023年 市町村単位データ)

～サイクリイベントの1例～

雪国魚沼GCR 浦佐駅発！本気丼(マジドン)を食す
30kmグルメボタリング



サイクリイベントの様子



出典：新潟県(雪国魚沼
Golden Cycle Route)

雪国魚沼 Golden Cycle Route“GCR”

- 「雪国魚沼 Golden Cycle Route（ゴールデンサイクルルート）」
- ・湯沢町、南魚沼市、魚沼市間を結ぶ広域サイクリングルート
 - ・雪国特有の幅広い路肩を活用

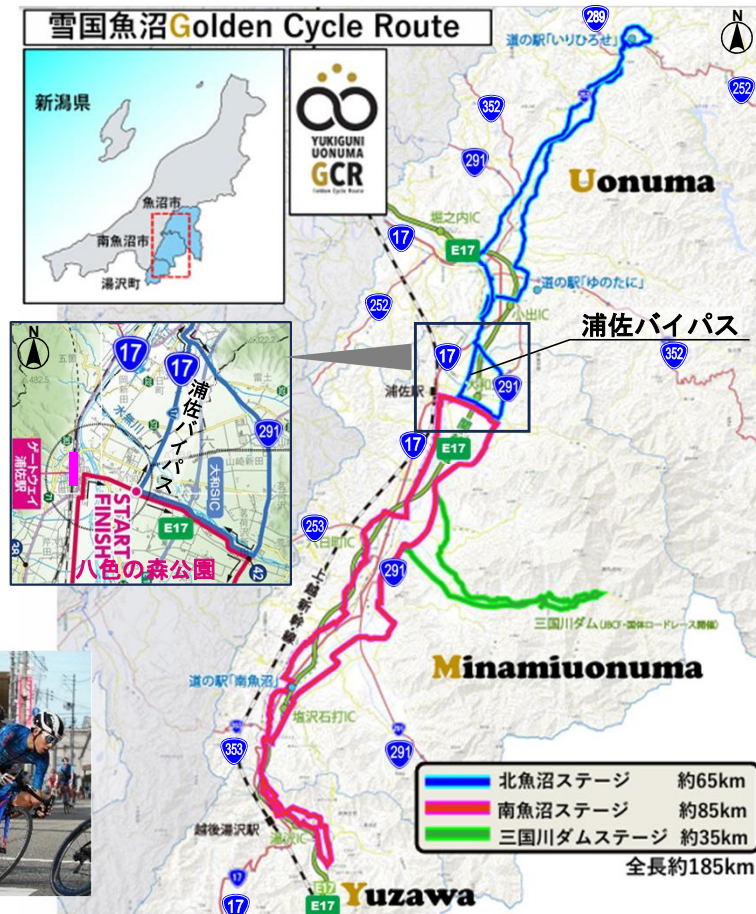


図4-12 雪国魚沼 Golden Cycle Route

5. 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 (冠水の回避)	・ 浦佐バイパスの整備により、道路冠水リスクが低減し、災害に強い道路ネットワークの構築に寄与
② 冬期除雪障害の解消	・ 現道区間には路肩狭小区間が存在し、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確保できるようになり、冬期間における円滑な交通が確保され、安全性・信頼性が向上
③ 第三次医療施設へのアクセス向上	・ 浦佐バイパス沿線の第三次医療施設「魚沼基幹病院」へのアクセス性が向上
④ 地域の産業集積支援と生産性向上	・ 浦佐バイパス沿線の水の郷工業団地へのアクセス性が向上 ・ 地域の産業集積を支援するとともに、進出企業の生産性向上に寄与
⑤ 浦佐バイパスを活用した観光周遊・イベント支援	・ 浦佐バイパスを軸とする利便性の高い観光周遊の形成による地域全体の滞在時間増加が期待 ・ 浦佐バイパス既開通区間は、「雪国魚沼Golden Cycle Route」の一部を形成しており、サイクルイベント等の地域活性化支援に寄与

＜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	529億円	467億円	62億円
残事業	58億円	50億円	8億円

【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	170億円	140億円	28億円	2億円
残事業	100億円	80億円	18億円	2億円

※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。

6. 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】

- ・ 前回再評価以降、周辺に大きな社会情勢の変化はない。

【事業の投資効果】

- ・ 本事業の整備により、「道路ネットワークの強化（冠水の回避）」「冬期除雪障害の解消」「第三次医療施設へのアクセス向上」「地域の産業集積支援と生産性向上」「浦佐バイパスを活用した観光周遊・イベント支援」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：用地進捗率99.9%、事業進捗率76%（令和6年度末時点）
- ・ 残事業の内容：浦佐地区の道路設計及び橋梁下部工を推進

事業の進捗の見込みの視点

- ・ 浦佐地区の道路設計及び橋梁下部工を推進し、早期の完成2車線供用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

- ・ 施工にあたっては、新技術や建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る。

関係する地方公共団体等の意見

- ・ 知事の意見：県民の安全・安心を確保し、活力のある新潟県を創るため、事業の継続を望みます。
一般国道17号浦佐バイパス事業は、冬期除雪障害の解消、冠水・濃霧区間の回避による災害に強い道路ネットワークの形成、第三次救急医療機関へのアクセス向上となるなど、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に配慮をお願いします。

7. 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考える。

8. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和7年度 事業名： 一般国道17号 浦佐バイパス

担当課： 道路計画課 担当課長名： 戸部 啓太郎

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	事業費の増加は22%（約230億円 → 約280億円）	☐	☐
事業期間の増加	事業期間の延長は16%（38年間 → 44年間） ※開通見通しは未公表	☐	☐
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（R7.8）	☐	
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	需要量が減少（約17%減）	☐	
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークで新規事業化はない	■	
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	平成4年度から令和6年度までの事業費の平均は7億円であり、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 （3力年の平均事業費に対する平均的な分析費用の割合：0.4%）	☐	
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			