

道路事業の再評価説明資料

むいかまち

〔一般国道１７号 六日町バイパス〕

令和７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		
(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) 便益に係る整備効果		
① 走行時間の短縮	P	6
② 交通事故件数の減少	P	7
(2) その他の効果		
① 観光産業と中心市街地の活性化支援	P	8
② 定住自立圏の都市間交流を支援	P	9
③ 救急医療施設へのアクセス向上	P	10
④ 冬期降雪時の円滑な交通確保	P	11
⑤ 緊急輸送道路の機能強化	P	12
⑥ 時間信頼性の向上	P	13
⑦ カーボンニュートラル実現への貢献	P	14
5. 費用対効果	P	15
6. 事業の必要性、進捗の見込み等	P	16
7. 対応方針（原案）	P	17
8. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）	P	18

1. 事業概要

(1) 事業の目的

当事業は、

- 市街地部の交通混雑緩和と死傷事故の削減
- 道路ネットワーク整備による地域活性化
- 救急医療体制の支援

などを目的とし、一般国道17号の新潟県南魚沼市竹俣みなみうおぬま たけまたから南魚沼市庄之又みなみうおぬま しょうのまた (L=5.1km) についてバイパス整備を行うものである。

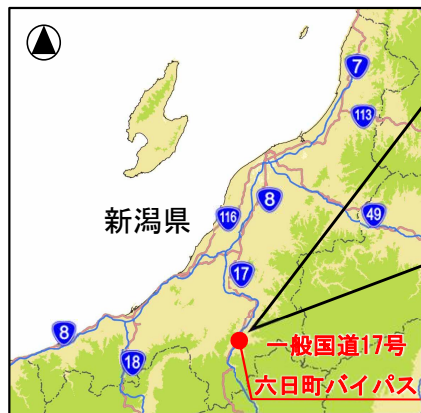


図1-1 広域図



写真1-1 湯沢町方面より
六日町バイパスを望む

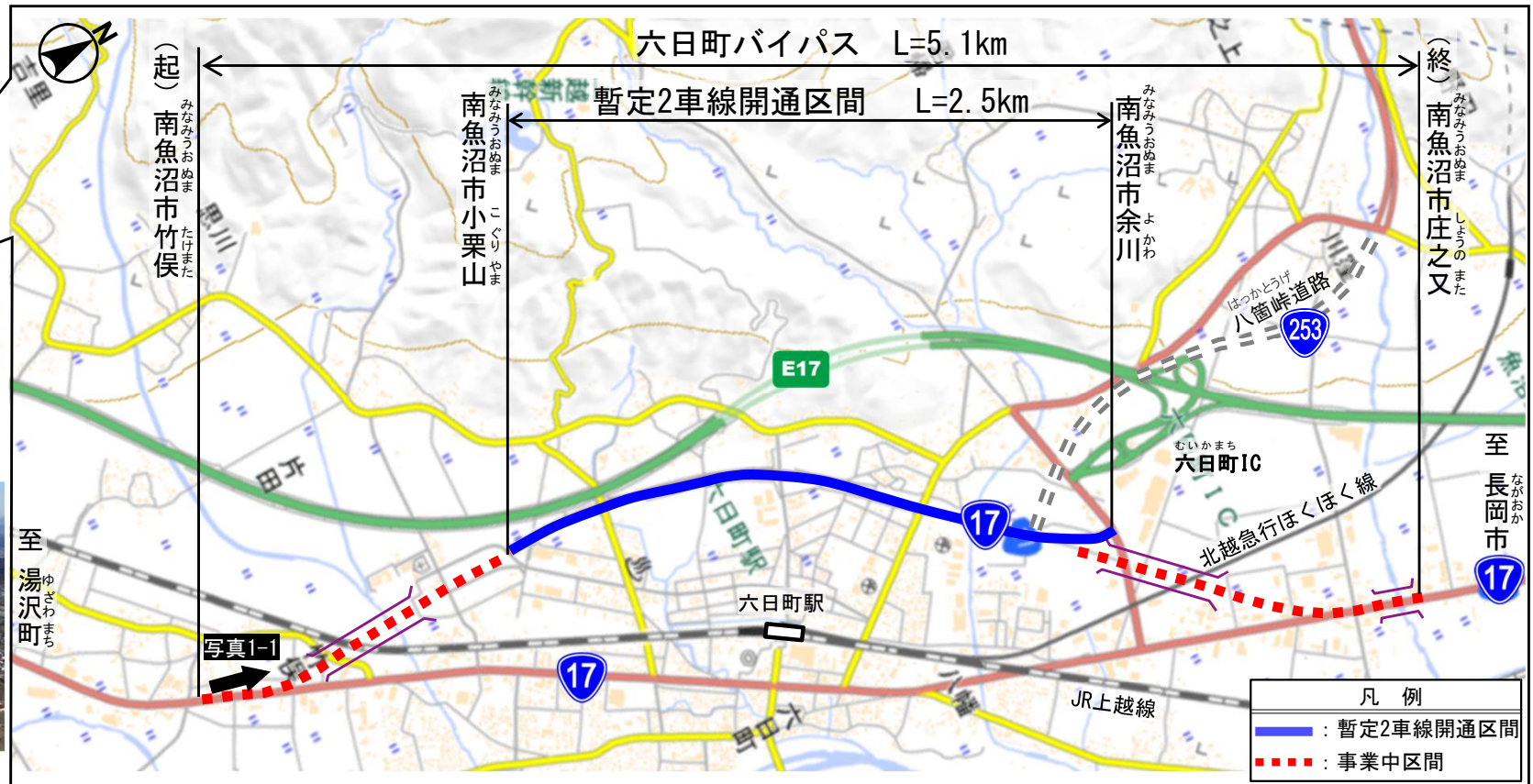


図1-2 位置図

1. 事業概要

(2) 計画の概要

- 事業名：一般国道17号 六日町バイパス (L=5.1km)
- 起終点：(起)新潟県南魚沼市竹俣
(終)新潟県南魚沼市庄之又
- 都市計画決定：平成5年度
- 事業化：平成6年度
- 車線数：暫定2車線
- 全体事業費：約342億円（暫定2車線）
- 令和6年度末までの投資額
： 約254億円（進捗率74%）

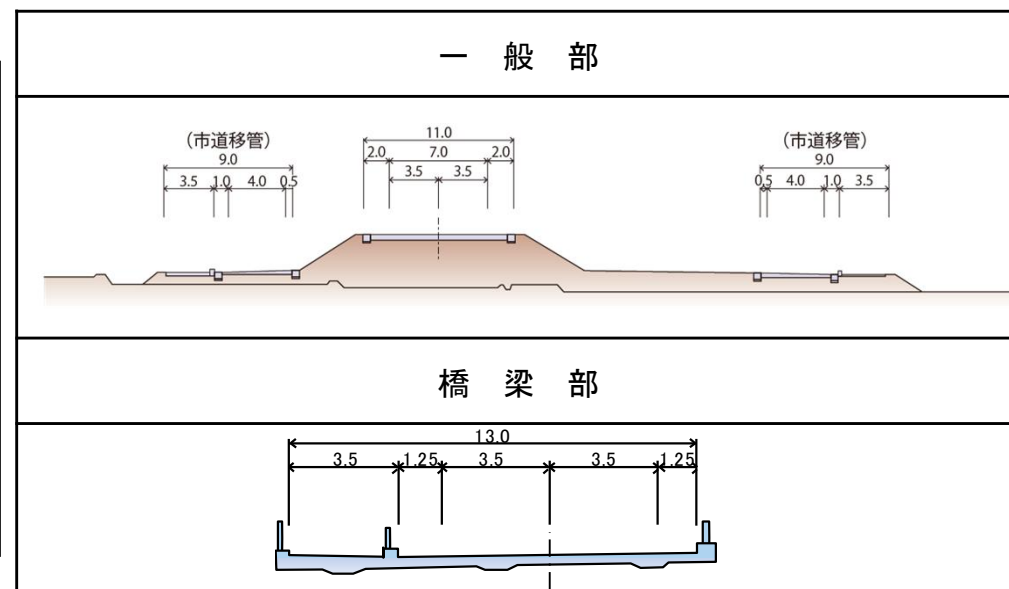


図1-3 標準横断面図



図1-4 路線図

2. 現在に至る経緯

(1) 事業の経緯

年 度	主な経緯
平成5年度	都市計画決定
平成6年度	事業化
平成10年度	用地着手
平成12年度	工事着手
平成19年度	みなみうおぬま よ かわ 南魚沼市余川地先 暫定2車線開通 (L=0.6km)
平成21年度	みなみうおぬま こ ぐり やま 南魚沼市小栗山地先 暫定2車線開 (L=0.7km)
平成22年度	完成4車線から暫定2車線へ変更
平成27年度	みなみうおぬま こ ぐり やま 南魚沼市小栗山地先 暫定2車線開通 (L=0.4km)
平成20、22、25 28、令和2年度	事業再評価
令和3年度	みなみうおぬま よ かわ 南魚沼市余川地先 暫定2車線開通 (L=0.8km)

(2) 事業の進捗状況（事業費見直し前）

令和6年度末、金額は税込み

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約342億円	約254億円	74%	約88億円
うち用地費・補償費	約147億円	約131億円	90%	約15億円

※値は表示桁数の関係で内容と一致しないことがある。

(3) 今後の事業展開

- 埋蔵文化財調査、^{たけまた}竹俣地区の用地買収及び道路設計、庄之又地区の道路設計を推進

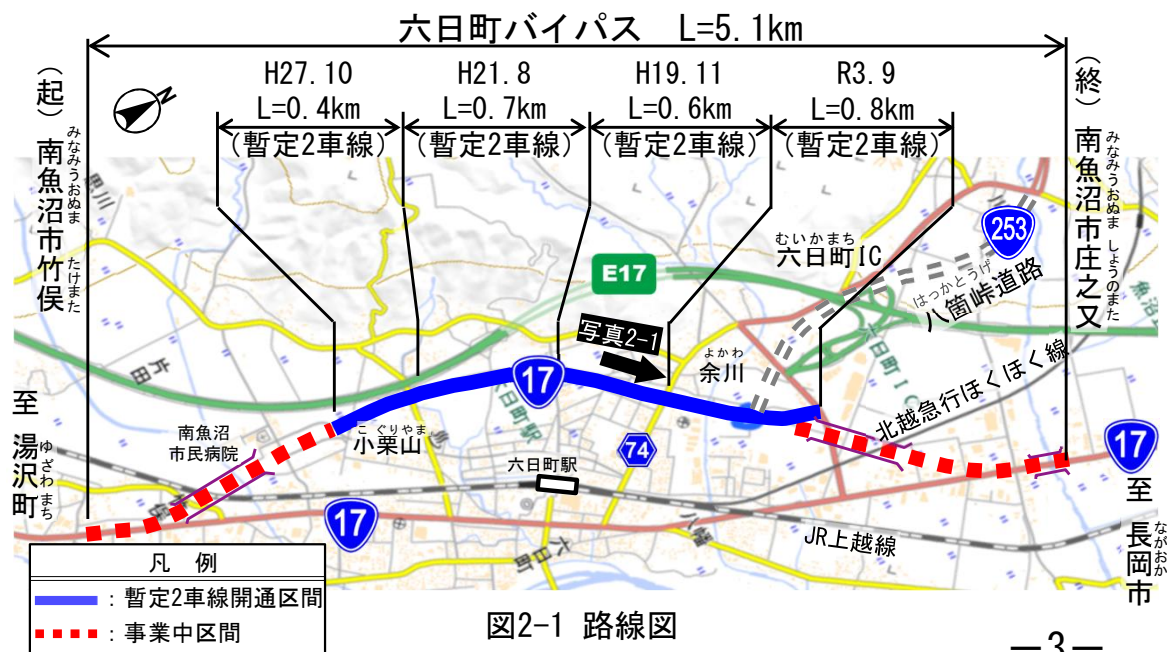


写真2-1 湯沢町方面より開通区間（R3.9.30）を望む

3. 前回事業再評価からの変更点

(1) 事業費の見直し

① 土質改良に伴う土砂運搬の追加 [+6億円]

- 六日町バイパスの盛土に使用する土砂は、他事業からの搬出土砂を土質改良して使用する計画としているが、当該現場は魚沼産コシヒカリの生産地であり、盛土箇所周辺は水田が広がっていることから、地元協議の結果、土質改良に使用するセメント系固化剤の飛散に配慮する必要が生じた。
- そのため、水田への影響を受けない仮置き場にて土質改良を行ったうえで、現場まで運搬する計画に変更し、その際の積込・運搬費を追加する。

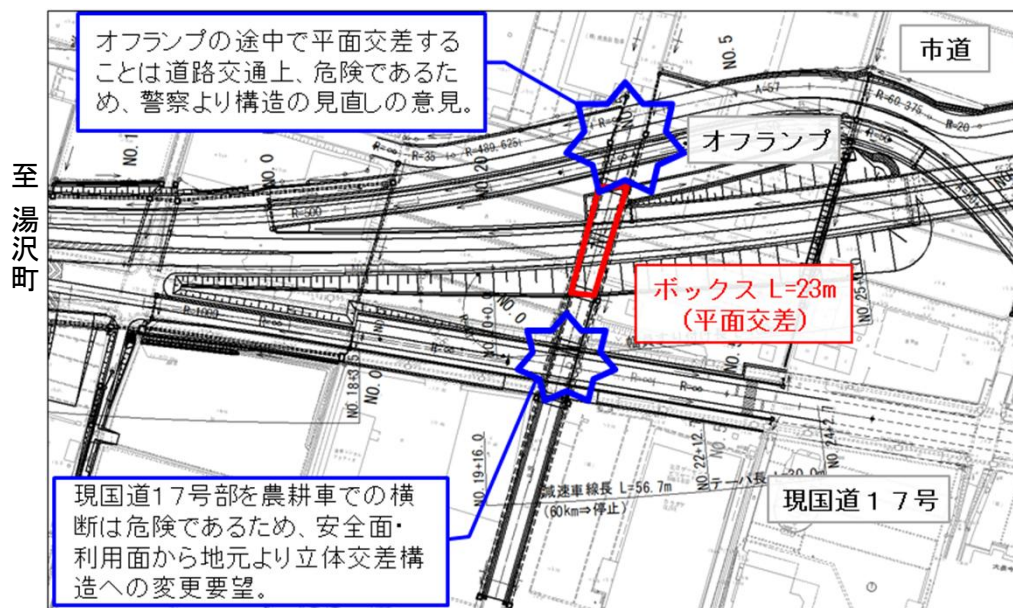
■盛土箇所の空撮写真



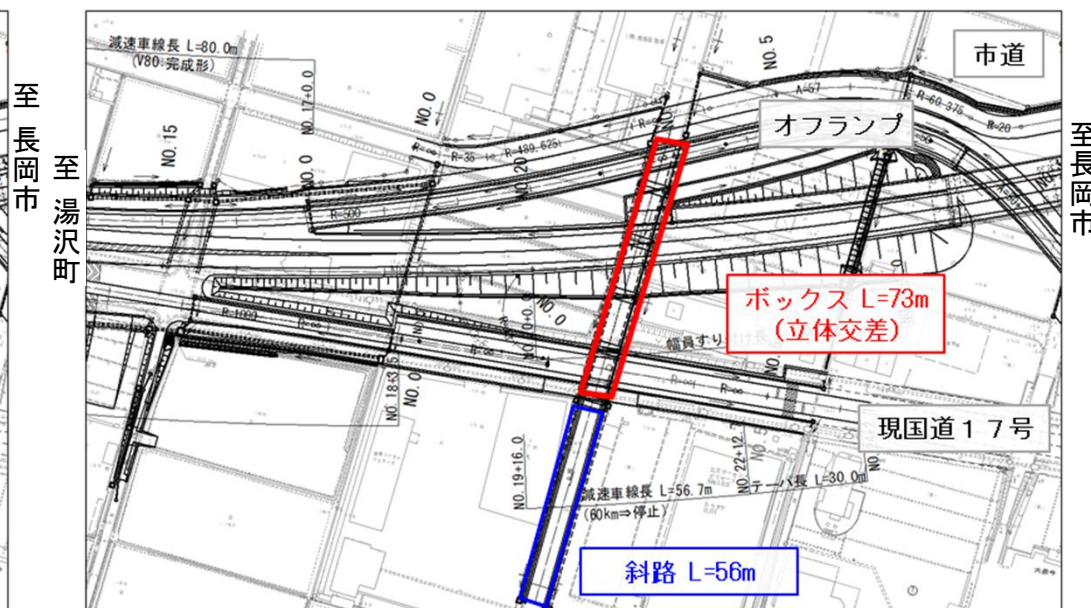
② 農道ボックスの構造変更による増額 [+7億円]

- No. 21付近の農道の機能補償として横断ボックスを整備する計画であり、当初はバイパス交差部のみボックスとし、前後のオフランプ、現国道17号との交差部は平面交差とする計画であった。
- しかし、農耕車の横断がメインとなることを踏まえ、安全面・利用面から地元・警察・道路管理者と協議を行った結果、オフランプ及び現国道17号についても立体交差とする計画に変更し、ボックスを延伸する。

■当初計画（バイパス部のみ横断）



■変更計画（ボックス延伸）

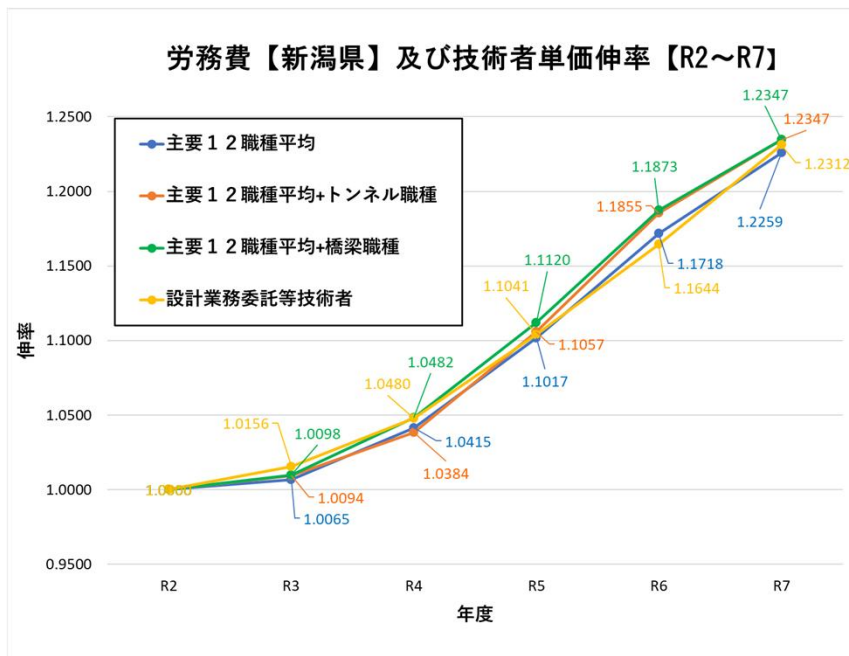


3. 前回事業再評価からの変更点

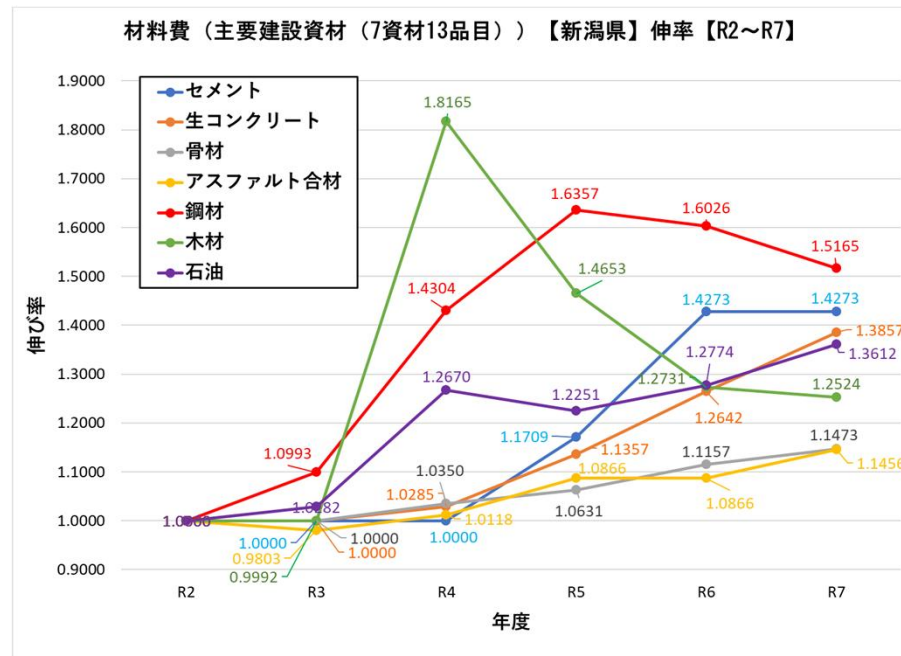
③ 労務費・資機材費の高騰による増額 [+22億円]

- 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	0.15億円	0.23億円	0.30億円	4.93億円	5.65億円
資機材費	0.28億円	1.04億円	0.65億円	0.37億円	14.00億円	16.34億円
合計	0.32億円	1.19億円	0.88億円	0.67億円	18.93億円	21.99億円

■ 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： 342億円 → 377億円 (+35億円 10%増)

4. 事業の投資効果

(1) 便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮

- 現道区間には主要渋滞箇所が2か所存在しており、慢性的に旅行速度が低下している。
- 六日町バイパスの整備により走行時間が約3分短縮することで、円滑な走行環境が確保される。

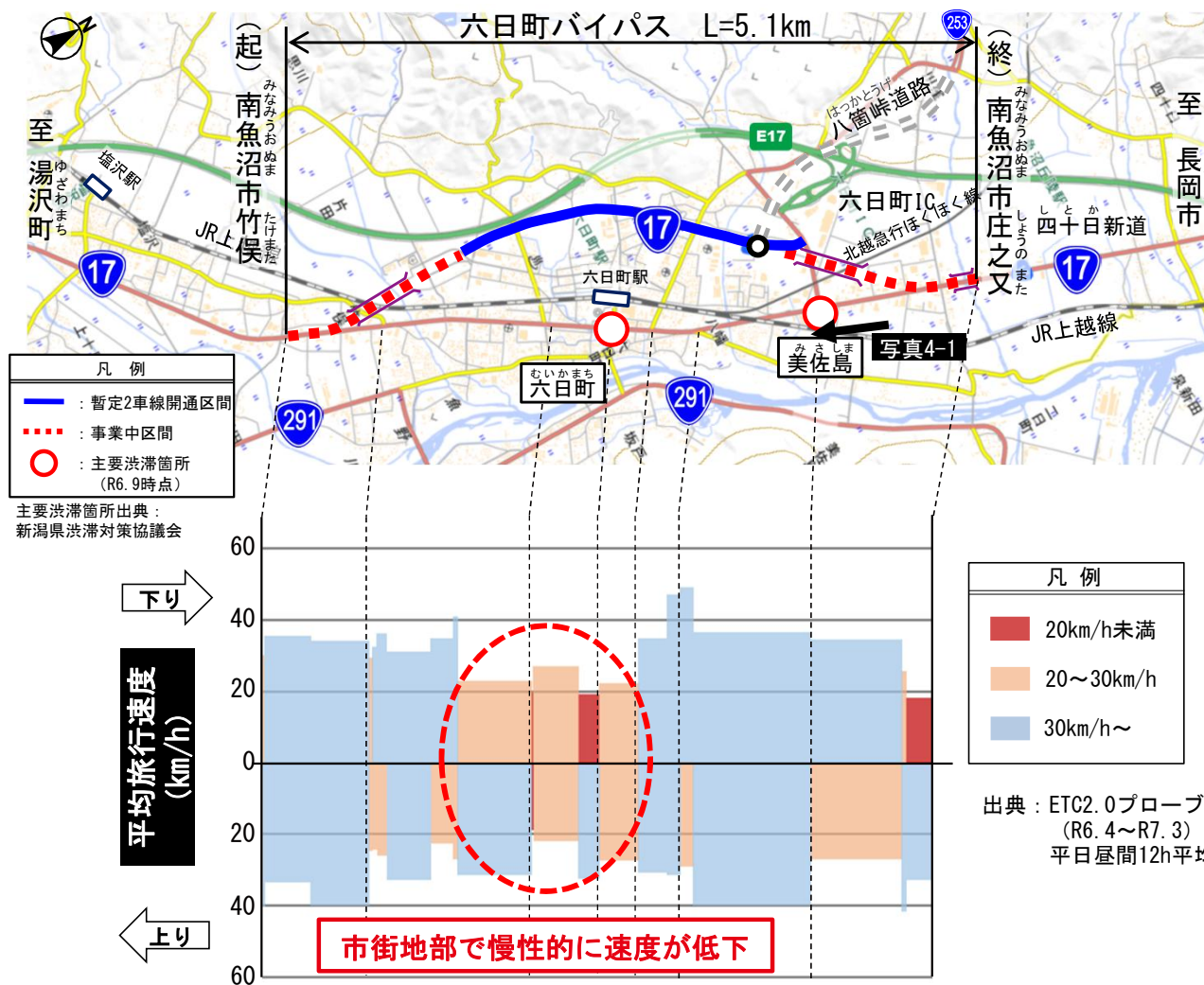
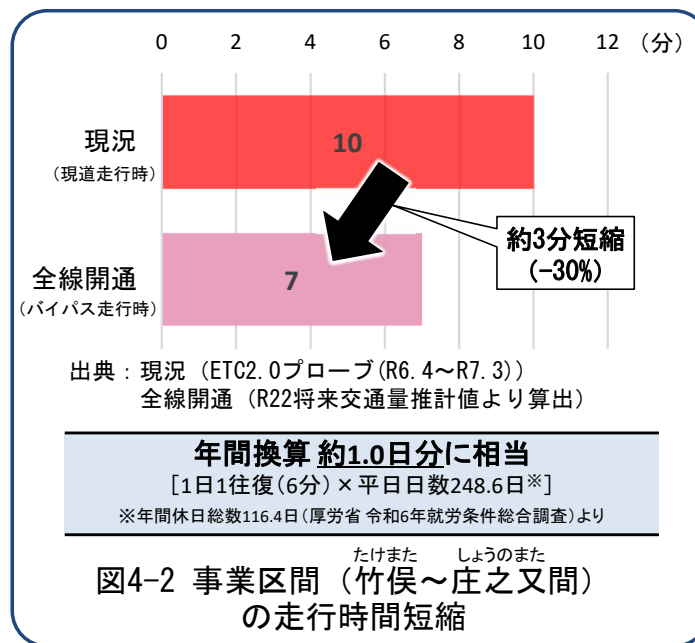


図4-1 区間別の旅行速度



写真4-1 美佐島交差点付近の混雑状況



4. 事業の投資効果

②交通事故件数の減少

- 現道区間には死傷事故率が高い箇所が存在し、年平均11件の死傷事故が発生している。
- 現道区間で発生する死傷事故のうち、約5割が追突事故となっている。
- 六日町バイパスの整備により渋滞が緩和されることで、年間約5件の死傷事故削減が期待される。

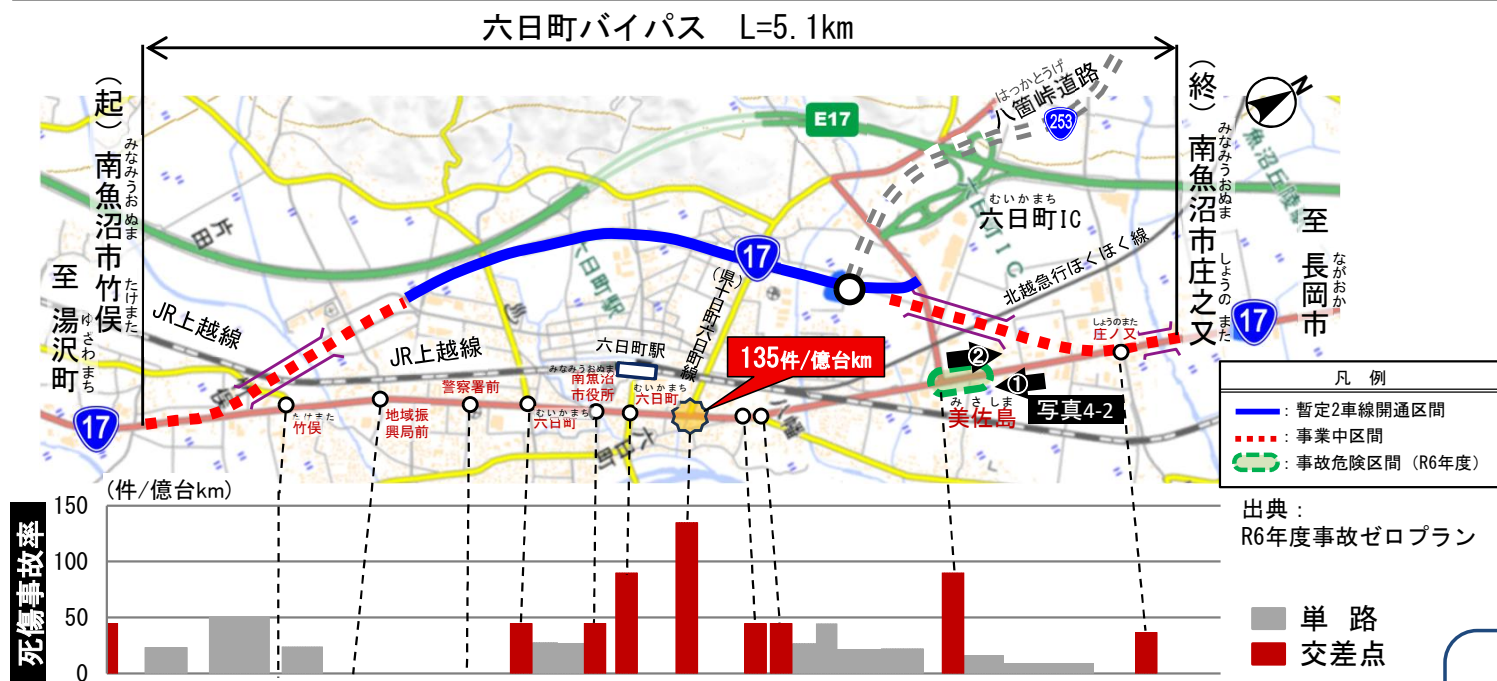


図4-3 区間別の死傷事故率

出典：ITARDAデータ (R2-R5)



写真4-2 美佐島交差点 (事故危険区間) の状況

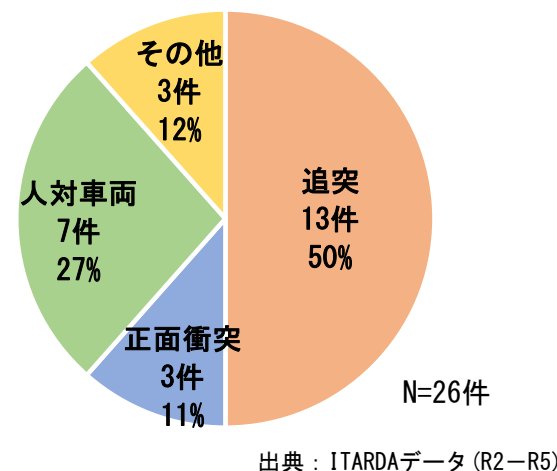


図4-4 現道区間 (竹俣～庄之又間) の死傷事故類型

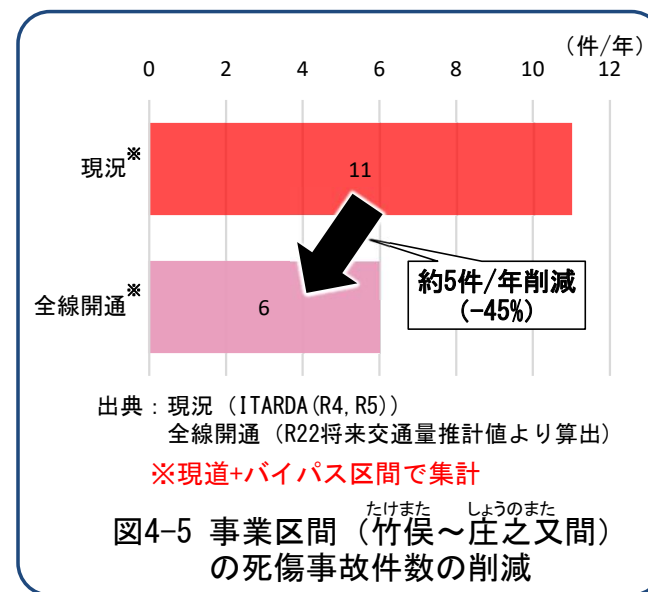
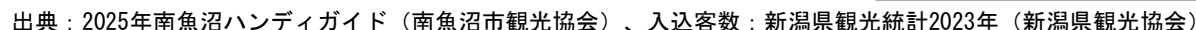


図4-5 事業区間 (竹俣～庄之又間) の死傷事故件数の削減

（２）その他の効果

- 六日町バイパスが位置する南魚沼地区には、四季折々の多くの観光資源が存在している。
- 六日町商工会は、中心市街地活性化に向けて交流人口の増加によるまちづくりを提言しており、六日町駅前エリアの商店街を観光に活かしたまちづくりを目指している。
- 六日町バイパスの整備により、観光地へのアクセス性が向上するほか、通過交通がバイパスへ転換する事で中心市街地の賑わい創出に寄与する。



【六日町あるきマップ（令和7年版）】

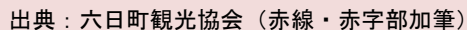


図4-7 南魚沼クリウム参加者推移

A photograph of two young women standing outdoors at what appears to be a festival or fair. The woman on the left is wearing a bright red jacket over a dark shirt and is holding a red bowl filled with green salad or vegetables. The woman on the right is wearing a blue and white striped shirt and a blue skirt, and is also holding a red bowl filled with green salad or vegetables. In the background, there are orange and white banners, including one with a red 'A' logo, and other people are visible.

4. 事業の投資効果

②定住自立圏の都市間交流を支援

- 魚沼地域（魚沼市・南魚沼市・湯沢町）は、南魚沼市を中心とした定住自立圏構想「第2期魚沼地域定住自立圏共生ビジョン R6.10」を策定し、生活機能・ネットワーク強化等の連携を計画している。
- 一般国道17号は、南魚沼市と各市町を結ぶ主路線として重要な役割を担っている。
- 六日町バイパスの整備により、持続可能な地域社会の確立を充実させ、市民の利便性向上に寄与する。

第2期魚沼地域定住自立圏共生ビジョン （魚沼市・南魚沼市・湯沢町）

圏域の目指す将来像

かがやく四季のなかで
住み続けたい魚沼地域

出生数の増加
人口の流出抑制
人口の流入増加



・魅力ある圏域形成に向け、適切に役割を分担しながら圏域全体の目指すべき将来像の実現に向け、生活機能、結びつきやネットワーク及び圏域マネジメント能力の観点から連携を推進

連携する政策分野

生活機能の強化

- それぞれの地域資源を活かし、質を高めながら選ばれる圏域を目指す
〔医療・福祉、教育、産業振興、生活環境、防災・消防〕

結びつきやネットワークの強化

- 地域をつなぎ、特色ある魅力的な取組を進めることで新しい人の流れをつくる
〔地域公共交通、広報、交流・移住促進〕

圏域マネジメント能力の強化

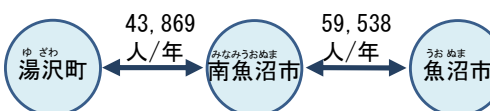
- 互いに顔の見える関係を深め、知恵を結集し合いながら地域力を高める人材育成

出典：第2期魚沼地域定住自立圏共生ビジョンより抜粋

[通勤通学者数]



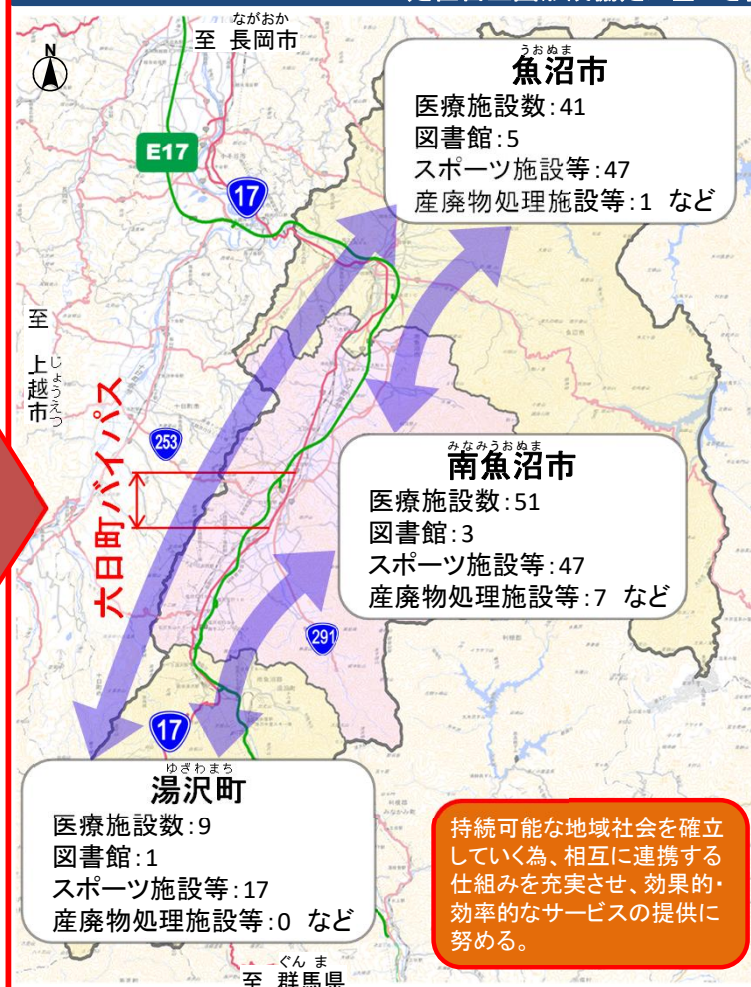
[路線バス利用者数]



出典：第2期魚沼地域定住自立圏共生ビジョン

図4-8 魚沼地域の結びつき

定住自立圏形成協定に基づき推進する具体的な取組



持続可能な地域社会を確立していく為、相互に連携する仕組みを充実させ、効果的・効率的なサービスの提供に努める。

図4-9 生活機能強化に向けた施設の相互利用

[分野別の主な取組]

生活機能の強化

項目	事業名（取組）
医療	地域完結型を目指す医療・介護・福祉の連携推進
教育	図書館の相互利用
	スポーツ施設の相互利用
	文化施設の相互利用
産業振興	産業連携
	圏域観光情報窓口
生活環境	廃棄物処理等広域連携
	し尿等受入処理施設広域化
	消費生活相談体制の強化

結びつきやネットワークの強化

項目	事業名（取組）
地域公共交通	路線バス支援
交流・移住促進	子育て拠点施設の相互利用

出典：第2期魚沼地域定住自立圏共生ビジョンを基に作成

4. 事業の投資効果

③救急医療施設へのアクセス向上

みなみうおぬま

- 南魚沼市消防本部の救急搬送の約8割は、市内の救急医療施設に搬送されている。
（第三次救急医療施設「魚沼基幹病院」約5割、南魚沼市民病院 約2割、齋藤記念病院 約1割）
- 六日町バイパスが全線開通することで、救急医療施設への更なるアクセス向上が期待される。



図4-10 魚沼基幹病院への救急搬送ルート

[R3.9部分開通後の効果]

- ・余川地区の部分開通後(R3.9)は、道路が広いため、搬送時の搬送環境が改善し、車内での応急処置もしやすくなりました。

[全線開通への期待]

- ・高速ICへのアクセスが多いため、六日町バイパスの起終点がつながることで搬送がしやすくなると考えています。
- ・また、南魚沼市民病院への搬送環境も良くなると思います。
- ・救急搬送は、特に信号交差点で気をつかうため、信号が少なく、路肩が広い道路はありがたいです。

南魚沼市消防本部ヒアリング結果 (R4. 6)

図4-11 消防関係者の声

口南魚沼市消防本部 救急搬送先病院

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) 管轄エリア：南魚沼市及び湯沢町

[第三次救急医療施設]

- 魚沼基幹病院
 - ・救命救急センター
 - ・救急告示病院
 - ・災害拠点病院
 - ・がん診療連携拠点病院



医療連携・機能分担

[第二次救急医療施設]

- ・入院を要する救急医療を担う施設
- ・救命後の救命救急医療機関等からの転院受入れ機能等



図4-12 南魚沼市の救急医療体制

4. 事業の投資効果

④冬期降雪時の円滑な交通確保

- 当該地域は日本有数の豪雪地域であり、人口集中地区を通過する現道区間では路肩堆雪を運搬排雪（年平均43時間）する必要がある、これによる交通障害が発生している。
- 六日町バイパスの整備により、路肩の広いバイパスでは運搬排雪が不要になり、冬期間における円滑な交通の確保が期待されるとともに、安全性・時間信頼性が向上する。



写真4-3 冬期の現道の状況



写真4-4 現道における運搬排雪作業状況（片側交互通行規制）



写真4-5 開通区間の冬期道路状況（R7.1.18）

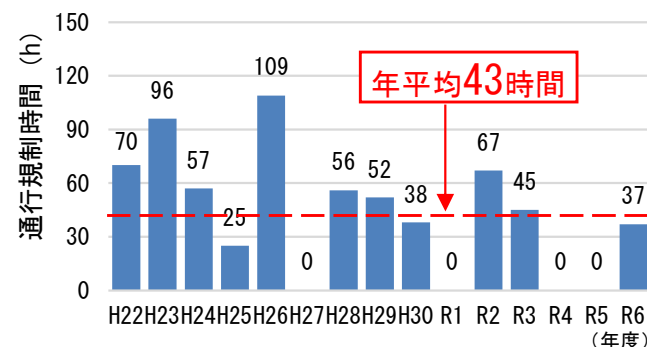


図4-14 運搬排雪による片側交互通行規制時間

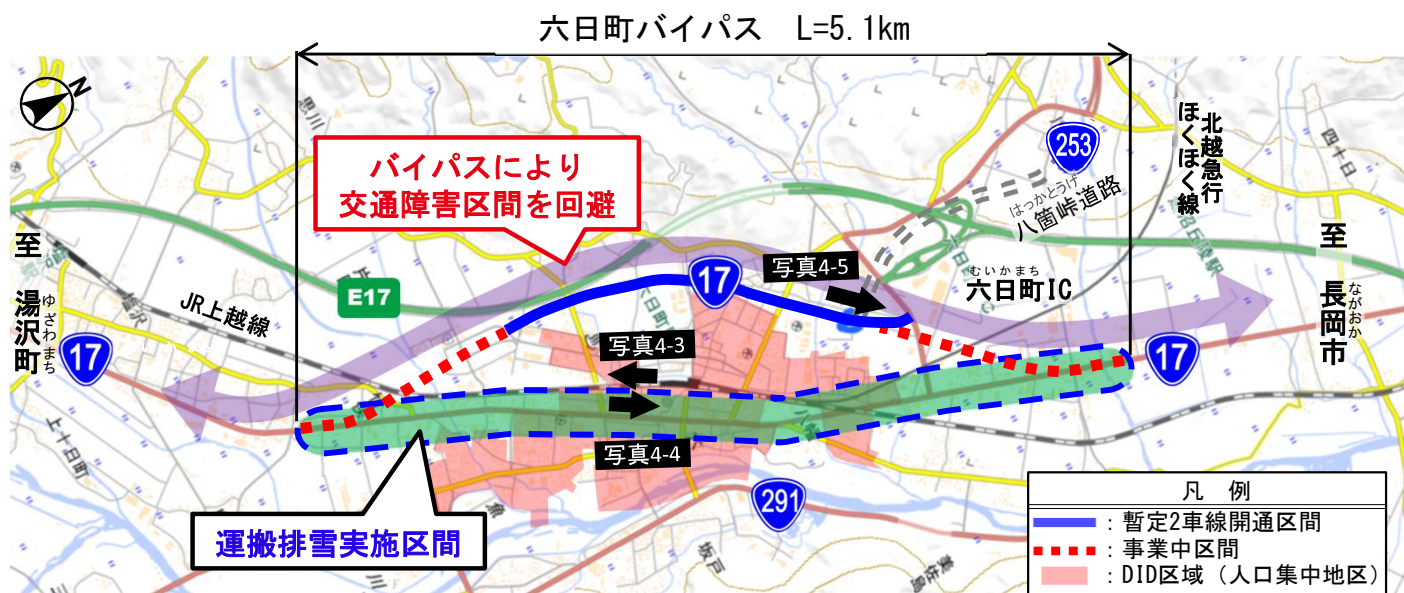
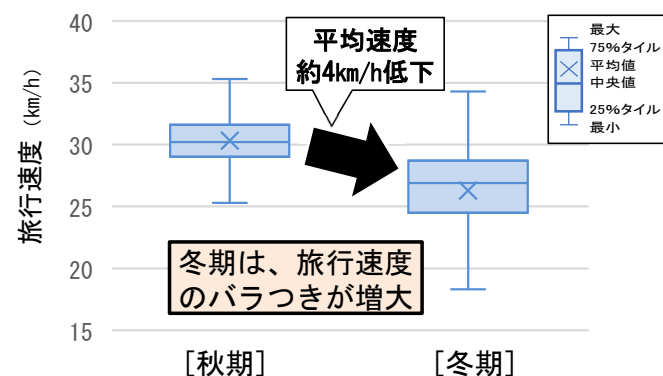


図4-13 除雪による渋滞発生箇所



出典：秋期（ETC2.0プローブ（R6.10））
冬期（ETC2.0プローブ（R7.2））

図4-15 現道区間の平均旅行速度分布（冬期走行速度及び信頼性の低下）

4. 事業の投資効果

⑤緊急輸送道路の機能強化

- 一般国道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。
- 平成23年7月新潟・福島豪雨により、一般国道17号南魚沼市六日町地先で冠水による通行止めが発生したが、開通済み区間が代替路として機能し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保することができた。
- 盛土構造の六日町バイパス整備により道路冠水リスクが低減し、緊急輸送道路の機能強化が期待される。

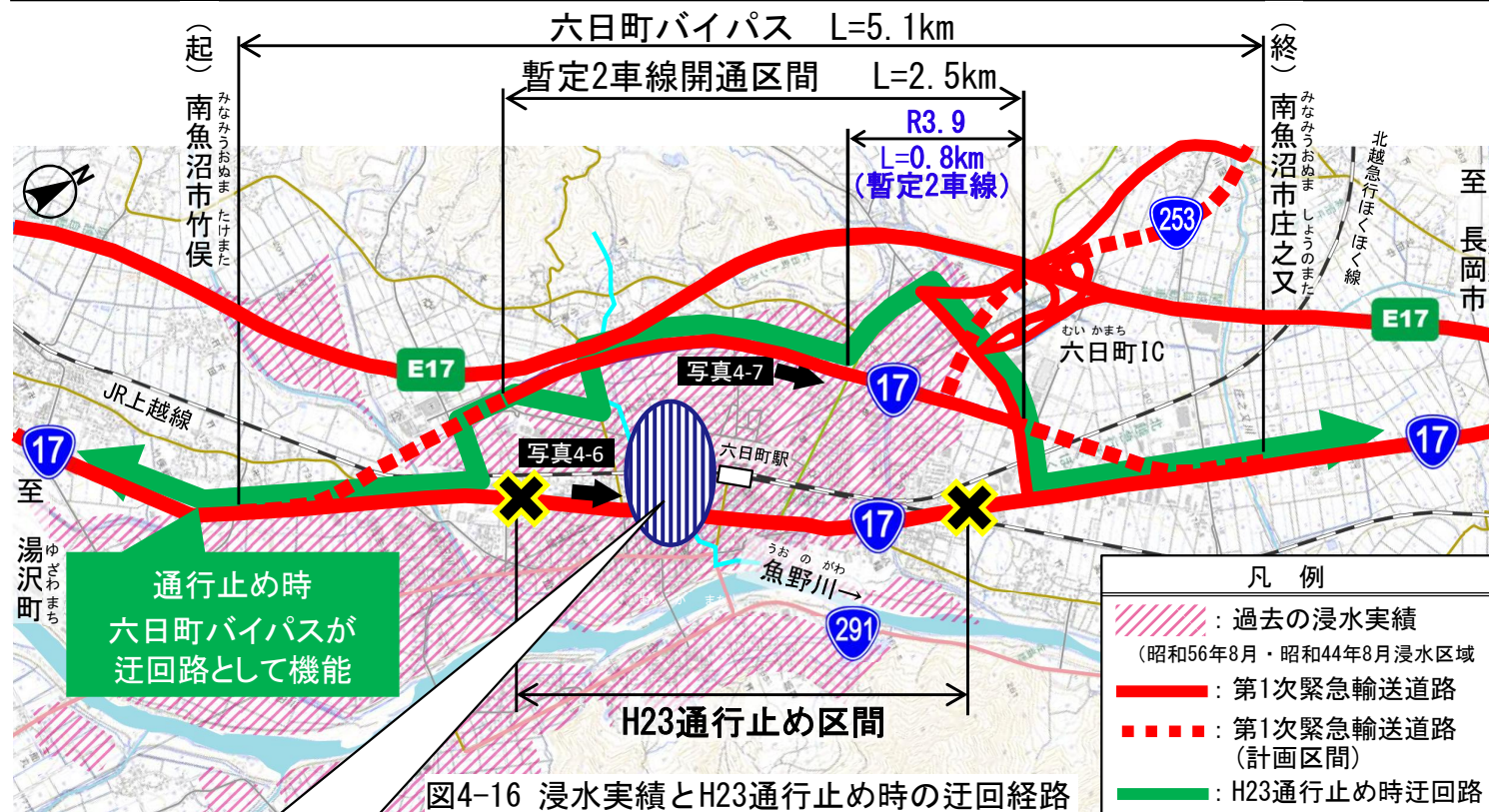


図4-16 浸水実績とH23通行止め時の迂回経路

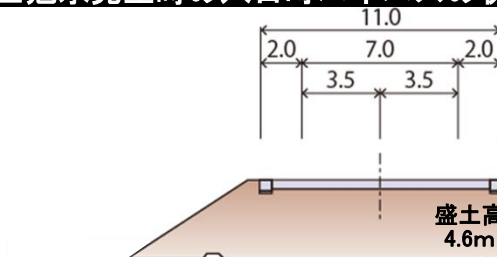
■冠水発生時の六日町バイパスの状況（イメージ）

平成23年7月新潟・福島豪雨
冠水被害箇所

被災状況：路面冠水

規制内容：通行止め L=2.6km

規制時間：7月29日22:56～
7月30日11:40
(12時間44分)



盛土構造であるため、
平地で冠水が発生して
もバイパスは通行可能

※六日町バイパスは浸水想定エリア外



南魚沼市六日町地先 (H23 7/30 7:30頃)

写真4-6 一般国道17号の冠水状況



南魚沼市余川地先 (H23 7/30 7:30頃)

写真4-7 六日町バイパスの状況

⑥時間信頼性の向上

至 長岡市

(終) 南魚沼市庄之又

みなみうおめま しょうの また

川

253

むいかまち
六日町IC

みなみうおめま よ かわ
南魚沼市余川

六日町バイパス

E17

六日町駅

六日町

17

上越新幹線

みなみうおめま こぐりやま
南魚沼市小栗山

(起) 南魚沼市竹俣

みなみうおめま たけまた

至 湯沢町

凡
— : 暫定2

图4-17 位置图

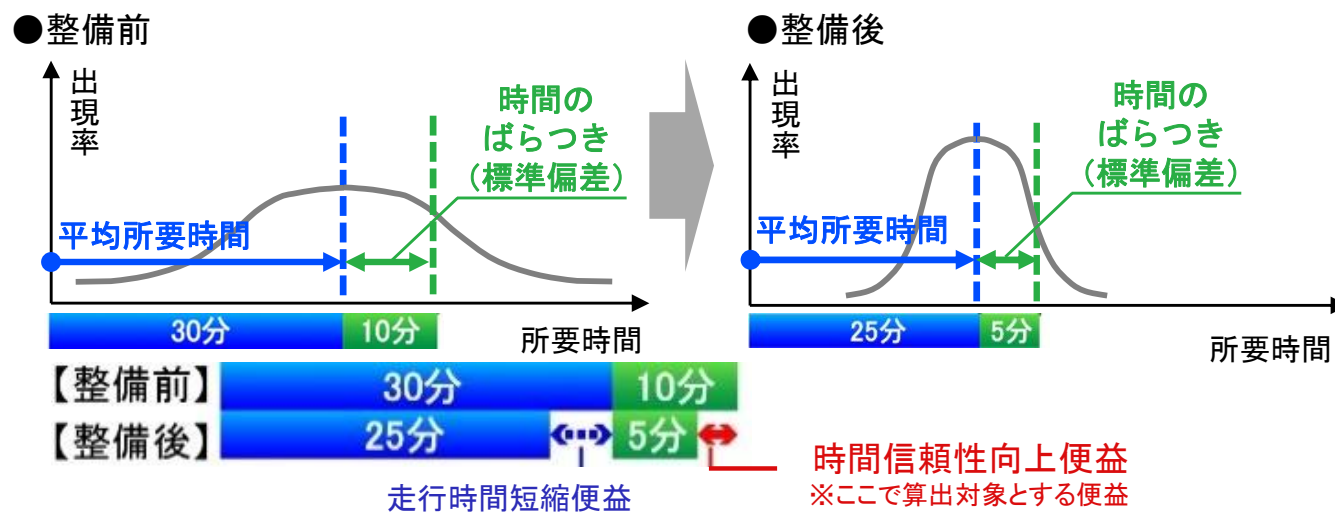


図4-18 時間信頼性向上便益の概念図

	総余裕時間費用 (億円/年)		③ 時間信頼性 向上効果 (億円/年) ①—②	④ 時間信頼性 向上効果 (億円/50年)
	① 整備前	② 整備後		
六日町バイパス	33.7	32.9	0.8	13.5

圖4-19 時間信賴性向上便益試算結果

– 13 –

4. 事業の投資効果

⑦カーボンニュートラル実現への貢献

○六日町バイパスの整備による時間効率化を通して、便益エリア全体において CO₂排出量を年間約2,700トン削減することが期待され、「客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法（案）」により便益換算を行うと、約1.4億円相当の効果を発揮できる。

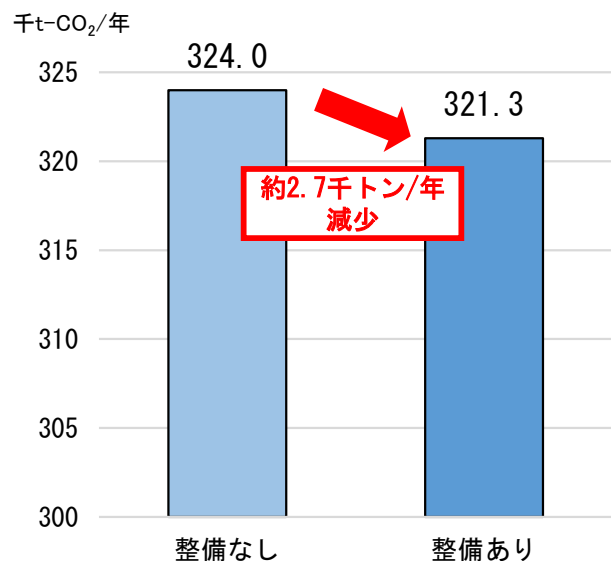
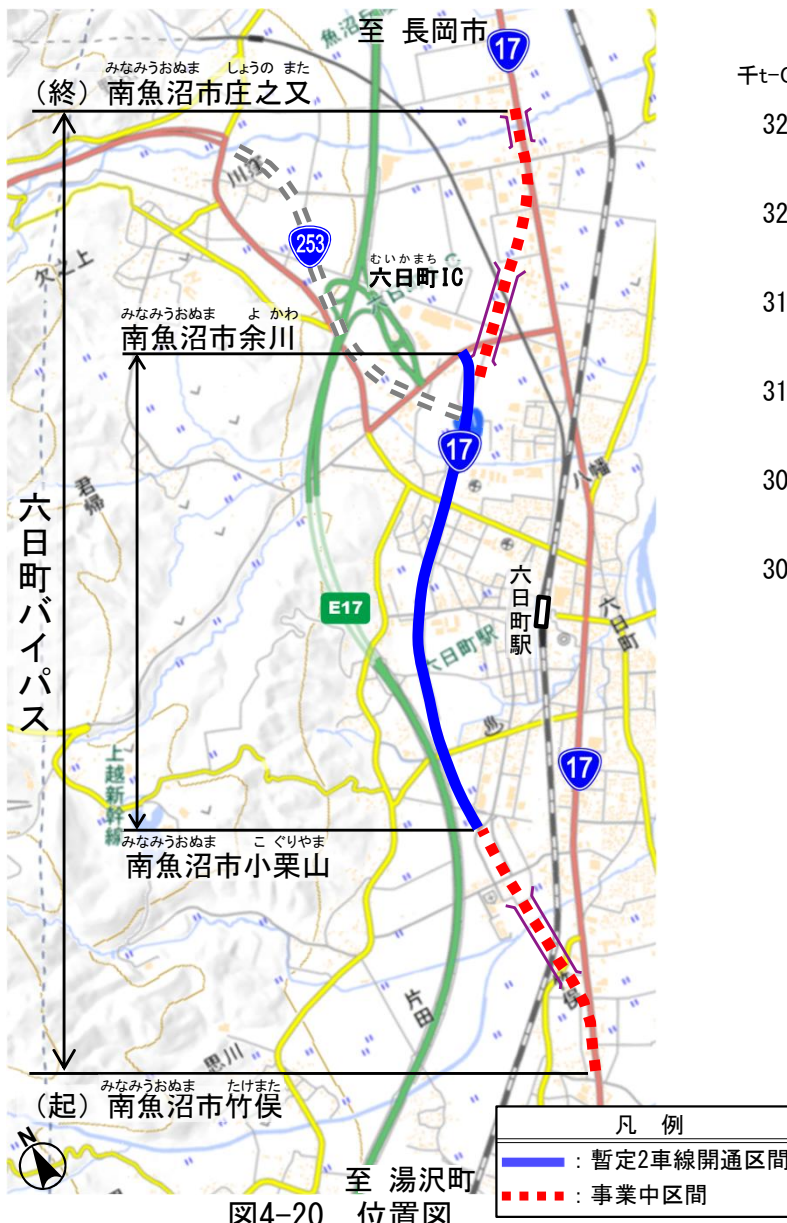


図4-21 便益算定エリアにおける CO₂排出量の変化

出典：R22交通量推計に基づき算出

CO₂の1t当たりの削減価値は
2,890円※なので、
約774万円/年
の効果が年間見込まれる。

※「公共事業評価の費用分析に関する技術指針（共通編）R6.9」の炭素換算トンあたりCO₂の貨幣評価原単位 10,600円/t-Cより算定
(10,600円/t-C × 0.273(換算係数) = 2,890円/t-CO₂)

CO₂の削減による環境への効果を「客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法（案）」に基づき便益換算した結果、
約1.4億円の効果が見込まれる。

	CO ₂ 排出量 (千t-CO ₂ /年)		③ 削減量 (千t-CO ₂ /年) ①—②	④ 貨幣換算 (万円/年)	⑤ 現在価値 換算 (億円/50年)
	① 整備前	② 整備後			
六日町バイパス	324.0	321.3	2.7	774	1.4

図4-22 温室効果ガス低減便益試算結果

出典：R22交通量推計に基づき算出

5. 費用対効果

事業名	一般国道17号 六日町バイパス						
起終点	自：新潟県南魚沼市竹俣 至：新潟県南魚沼市庄之又				延長	5.1km	
事業概要	一般国道17号六日町バイパスは、「市街地部の交通混雑緩和と死傷事故の削減」、「道路ネットワーク整備による地域活性化」、「救急医療体制の支援」などを目的とした延長5.1kmのバイパス事業である。						
平成5年度都市計画決定		平成6年度事業化		平成10年度用地着手		平成12年度工事着手	
全体事業費	約377億円	事業進捗率 (令和6年度末)	67%	供用済延長	2.5km（暫定2車線）		
計画交通量	10,100～14,700 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C		総費用	(残事業) / (全体事業)	総便益	(残事業) / (全体事業)	基準年度
	(事業全体)0.5 参考〔2%〕0.6〔1%〕0.7 (残事業)2.0 参考〔2%〕2.7〔1%〕3.3		116/614億円 事業費：96/566億円 維持管理費：21/48億円		232/319億円 走行時間短縮便益：178/251億円 走行経費減少便益：40/53億円 交通事故減少便益：13/14億円		令和7年度
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量：(-10%～+10%)	B/C=0.5～0.6	(残事業)	交通量：(-10%～+10%)	B/C=1.8～2.2		
	事業費：(+10%～-10%)	B/C=0.5～0.5		事業費：(+10%～-10%)	B/C=1.8～2.2		
	事業期間：(+20%～-20%)	B/C=0.5～0.5		事業期間：(+20%～-20%)	B/C=2.0～2.0		

※総費用、総便益とその内訳は、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。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内容と一致しないことがある。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は令和7年度評価時点。

※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。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は原則小数点1桁止め。ただし、四捨五入で1.0となる場合は、小数点2桁止め。

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、「観光産業と中心市街地の活性化支援」「定住自立圏の都市間交流を支援」「救急医療施設へのアクセス向上」「冬期降雪時の円滑な交通確保」「緊急輸送道路の機能強化」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90%、事業進捗率67%（令和6年度末時点）

○残事業の内容：南魚沼市^{みなみうおぬま}竹俣^{たけまた}～南魚沼市^{みなみうおぬま}小栗山^{こぐりやま}、南魚沼市^{みなみうおぬま}余川^{よかわ}～南魚沼市^{みなみうおぬま}庄之又^{しょうのまた}の暫定2車線整備

事業の進捗の見込みの視点

○埋蔵文化財調査、竹俣地区^{たけまた}の用地買収及び道路設計、庄之又地区^{しょうのまた}の道路設計を推進

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。

7. 対応方針（原案）

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：「一般国道１７号六日町バイパス促進対策協議会」から整備促進の要望を受けている。

・ 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号六日町バイパスは、市街地部の混雑緩和と死傷事故の削減、道路ネットワーク整備による地域活性化、救急医療体制の支援となるなど、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、当県は、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をお願いします。

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ます。

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 六日町バイパス

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10.2%（約342億円 → 約377億円）	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
事業期間の増加	事業期間の延長は15%（33年間→38年間）※開通見通しは未公表	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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）	<input type="checkbox"/>	
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	需要量が減少（約13%減）	<input type="checkbox"/>	
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	前回評価時における感度分析の下位ケース値が基準値を下回っているものが存在 令和2年度再評価時の感度分析の下位値 〔全体事業〕・交通量（-10%） B/C=0.7〔残事業〕・交通量（-10%） B/C=1.9 ・事業費（+10%） B/C=0.8 ・事業費（+10%） B/C=2.1 ・事業期間（+20%） B/C=0.8 ・事業期間（+20%） B/C=2.2	<input type="checkbox"/>	
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： 実施 とする。			