

平成31年度 新規事業候補箇所説明資料

一般国道253号 (上越魚沼地域振興快速道路) 十日町道路

1. 対象地域の状況
2. 一般国道253号 十日町道路の概要
3. 一般国道253号 十日町道路の課題と整備効果
4. 費用便益分析結果

1. 対象地域の状況

対象地域の状況

1. 一般国道253号 上越魚沼地域振興快速道路の概要

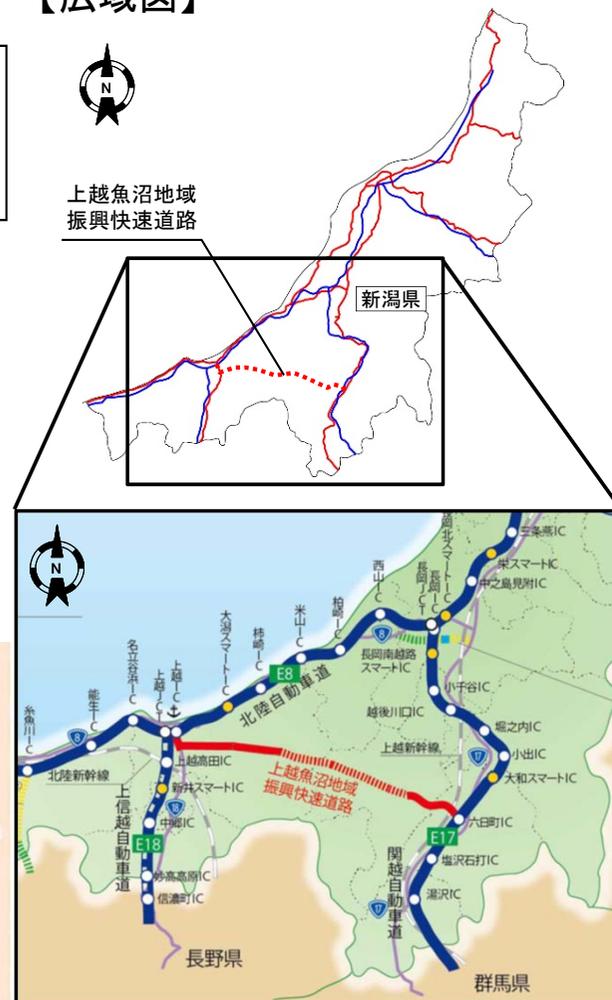
○上越魚沼地域振興快速道路は、上越・魚沼地方生活圏を結び、北陸自動車道と関越自動車道を補完する新潟県上越市(起点)から同南魚沼市(終点)に至る約60kmの地域高規格道路である。

○十日町道路計画対象区間は、十日町市北^{きたあぶさか}鏡坂から同市八^{はっか}箇に至る10.8kmの区間である。

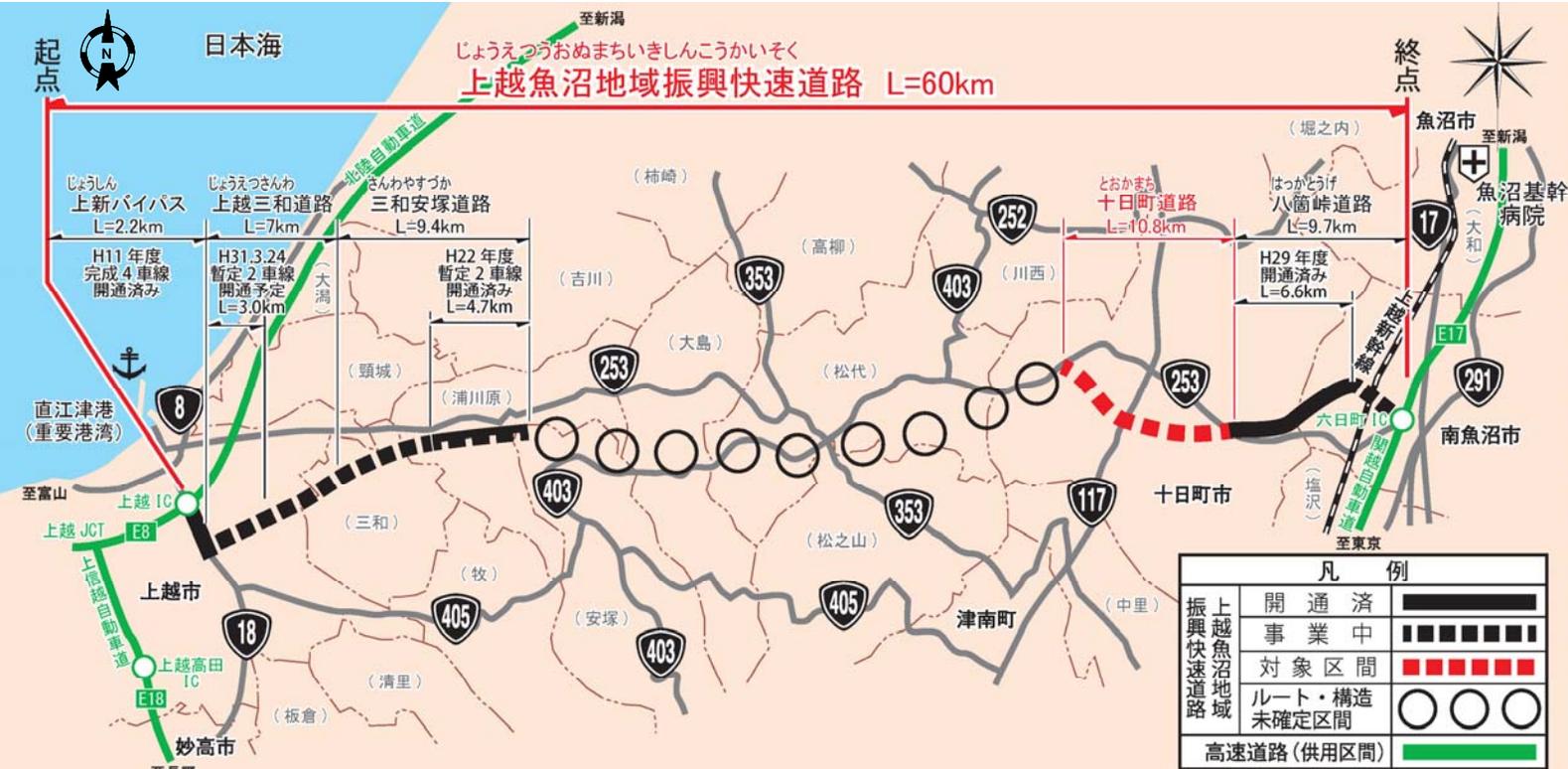
【上越魚沼地域振興快速道路の概要】

- ・区 間 : 新潟県上越市～新潟県南魚沼市
- ・延 長 : L=約60km
- ・整備状況 : H6年度 計画路線指定
- H11年度 上新バイパス(北陸道 上越IC～寺IC) 完成4車線開通 (L=2.2km)
- H22年度 三和安塚道路(浦川原IC～安塚IC) 暫定2車線開通 (L=4.7km)
- H29年度 八箇峠道路(八箇IC～野田IC) 完成2車線開通 (L=6.6km)
- H30年度 上越三和道路(寺IC～(仮称)鶴町IC) 暫定2車線開通予定 (L=3.0km)

【広域図】



— 開通済・事業中区間
 未事業化区間



凡 例	
開 通 済	—————
事 業 中	■■■■■■■■
対 象 区 間	■■■■■■■■
ル ー ト ・ 構 造	○ ○ ○
未 確 定 区 間	○ ○ ○
高 速 道 路 (供 用 区 間)	—————

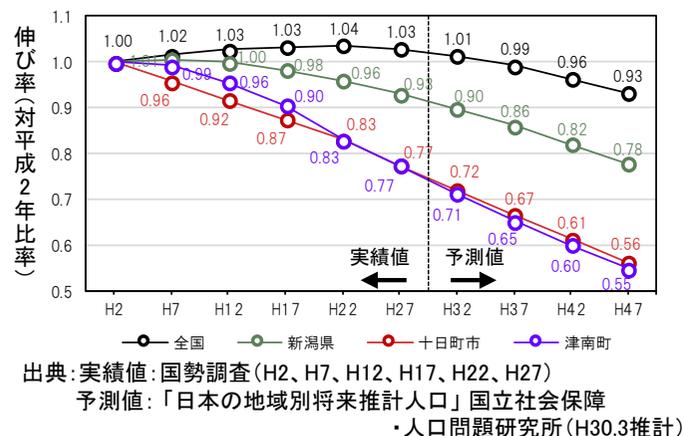
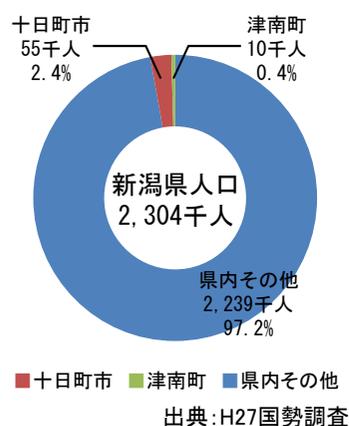
対象地域の状況

2. 人口・高齢化

- 十日町市、津南町では、全国、新潟県を上回るペースで人口が減少しており、高齢者割合は、全国より20～30年以上進行しているほか、生産年齢人口割合(H27)は、全国(60%)に比べ7～9%低い。
- 今後も継続的な人口減少や高齢化の加速が想定されることから、生産力の確保が課題。

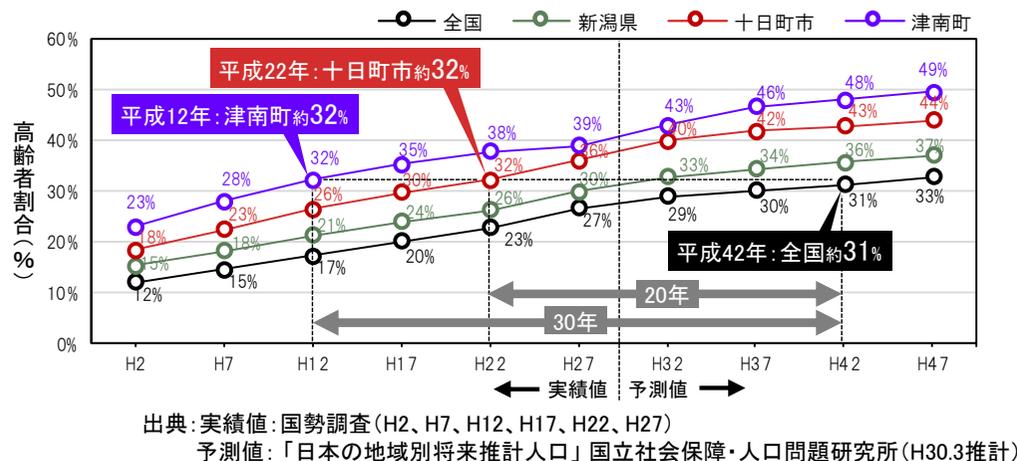
【人口】

- ・十日町市の人口は約55,000人、津南町の人口は約10,000人。
- ・十日町市、津南町の将来人口は、平成47年には平成2年の約6割弱まで減少すると予測されている。



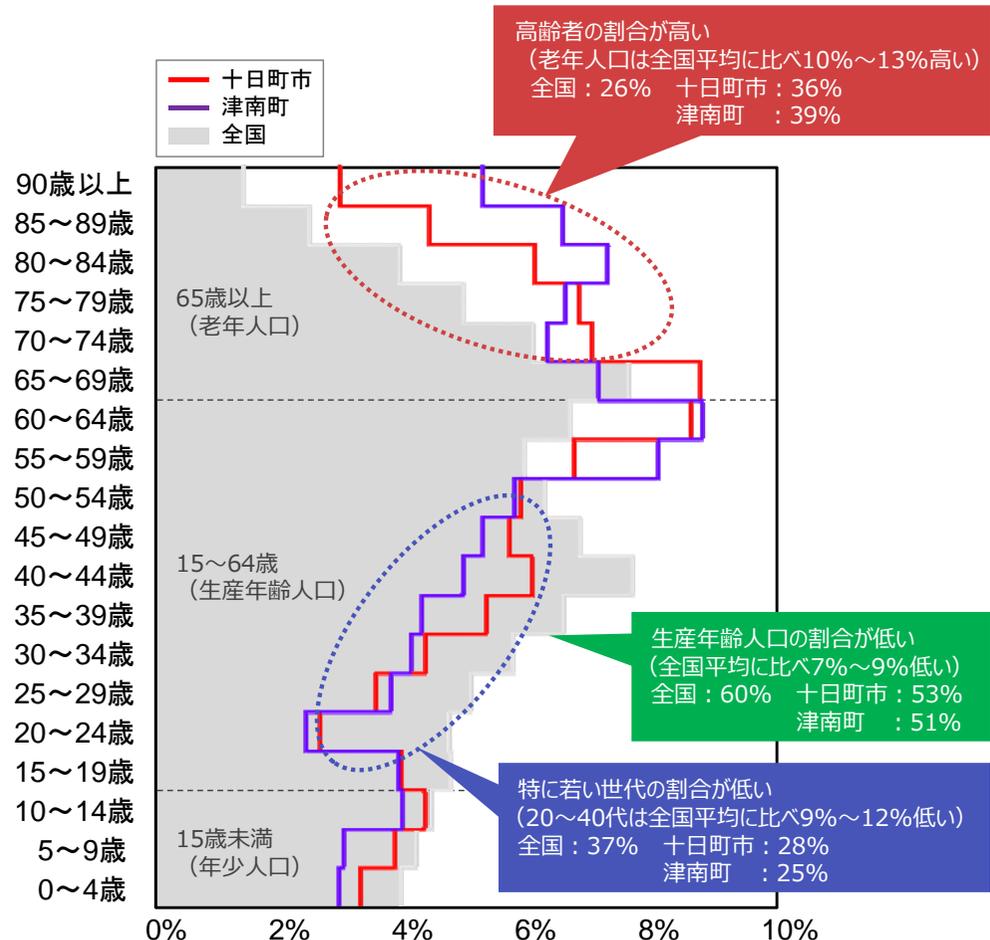
【高齢者割合の推移】

- ・十日町市、津南町の高齢者割合は、全国より20～30年以上早いペースで高齢化が進行しており、平成47年には平成2年の2倍以上となると予測。



【年齢別人口割合】

- ・十日町市、津南町の年齢別人口割合(平成27年)は、生産年齢人口(15～64歳)割合が全国値に比べ、7～9%低く、特に20～40代の人口割合が全国値に比べ9～12%低い。また、65歳以上の老年人口は、全国値に比べ10～13%高く、少子高齢化が進んでいる。



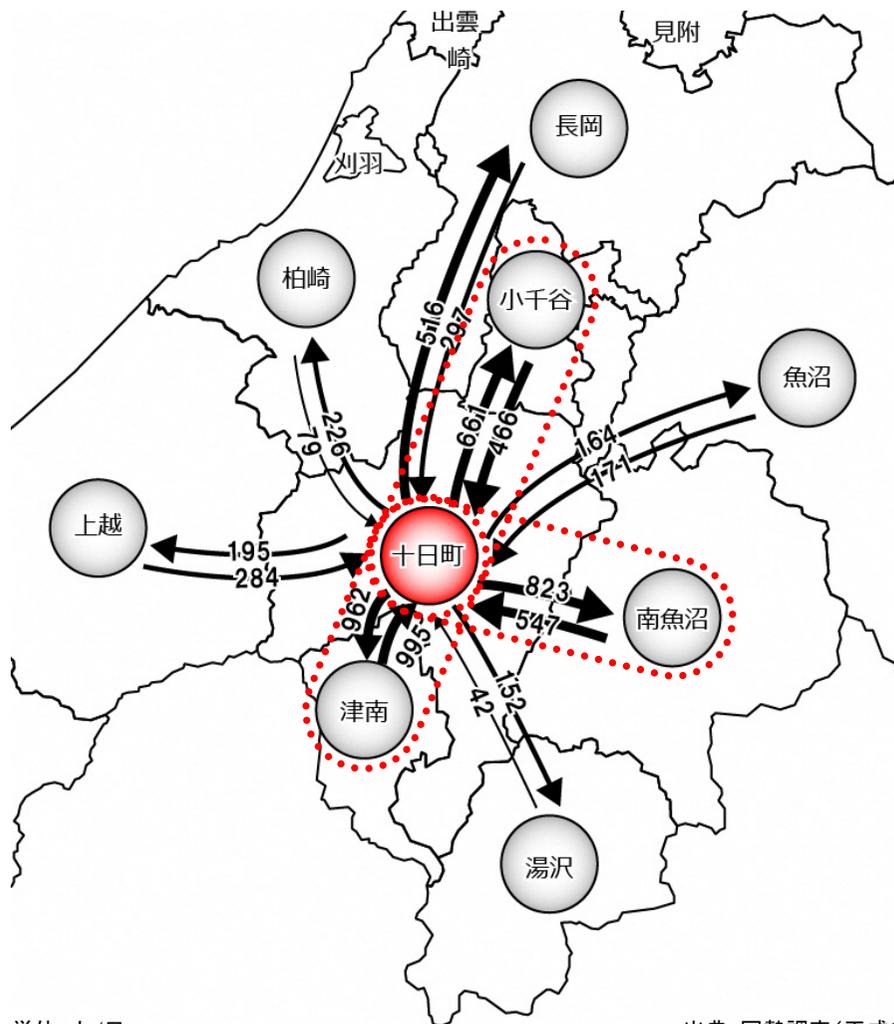
対象地域の状況

3. 交通特性

- 十日町市は、通勤・通学において、津南町に次いで、南魚沼市との繋がりが強い。
- 通勤通学時の利用交通手段は、自家用車が約8割を占め、自動車保有率は全国の1.4倍。
- 自動車依存度が高い当該地域では、地域間の移動経路の確保が課題。

【通勤通学動態】

・十日町市と隣接市町村との通勤通学動態は、津南町、南魚沼市、小千谷市間で往復1,000人/日以上と多い。



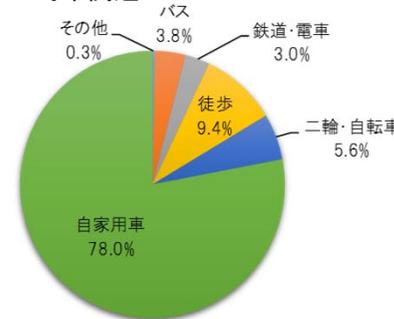
単位: 人/日

出典: 国勢調査(平成27年)

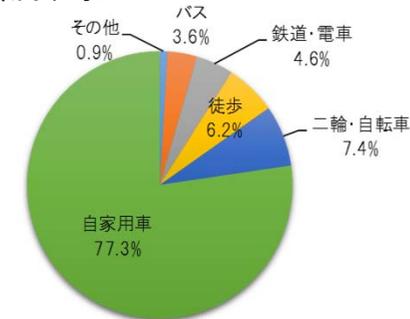
【通勤通学時の利用交通手段】

・十日町市関連の利用交通手段は、約8割が自家用車、徒歩と二輪・自転車それぞれ約1割を占めており、県内平均とほぼ同様の傾向。

＜十日町市関連＞



＜県内平均＞

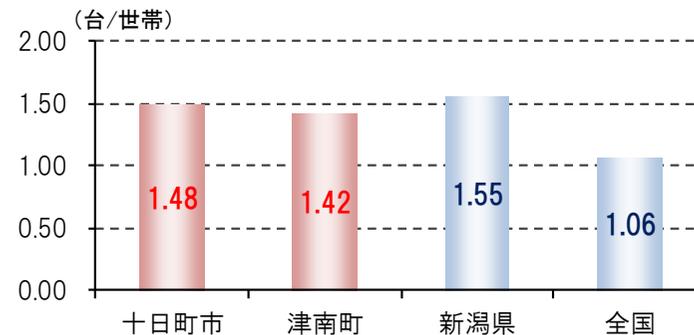


出典: 国勢調査(平成22年) ※H27国勢調査では未調査

【自動車保有状況】

・世帯あたり自家用乗用車台数は、十日町市1.48台/世帯、津南町1.42台/世帯であり、全国値の1.06台/世帯の1.3~1.4倍となっている。

＜世帯あたり自家用乗用車台数(軽含む) H29.3＞



出典: 十日町市、津南町、新潟県⇒「新潟県運輸概況 平成29年度版(平成29年3月31日現在)」

全国⇒「一般財団法人 自動車検査登録情報協会「マイカーの世帯普及台数」(平成29年3月末現在)」

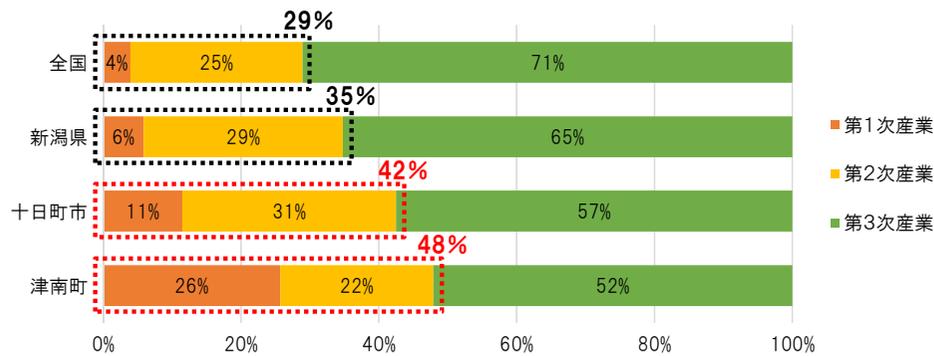
対象地域の状況

4. 産業

- 対象地域は、第1次・第2次産業の就業人口割合が高い。
- 特に十日町市の工業と商業は経済活力が低下傾向にあり、産業集積の促進など地域経済の活性化が課題。

【就業人口】

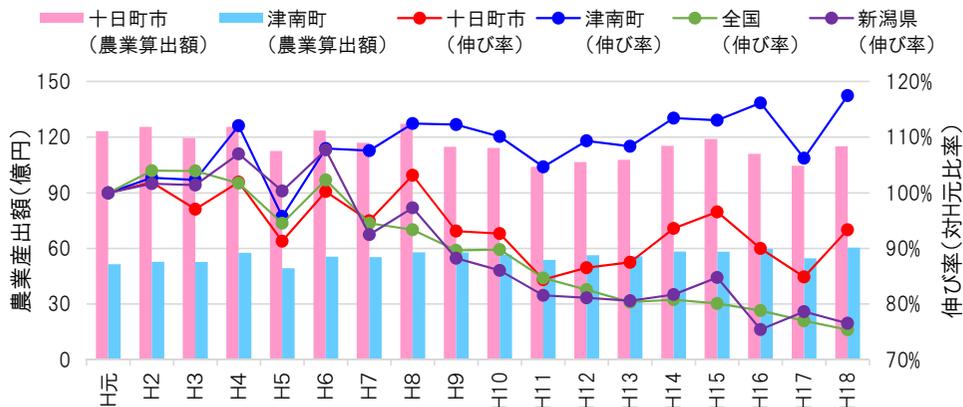
- ・第1次および第2次産業の就業人口割合は、全国および新潟県に比べ、十日町市では約1割、津南町では約2割程度高い。



出典：国勢調査(H27)

【農業(農業産出額・伸び率の推移)】

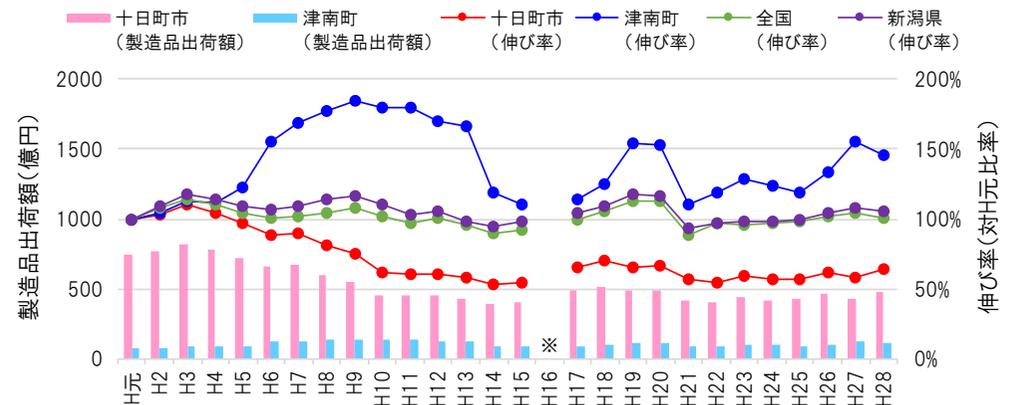
- ・十日町市の農業産出額は、全国・新潟県平均と同様に減少傾向であるが、減少率の程度は低く、平成元年に比べ約9割程度。
- ・津南町の農業産出額は、増加傾向。



出典：生産農業所得統計(※平成19年以降は市町村単位の統計なし)

【工業(製造品出荷額・伸び率の推移)】

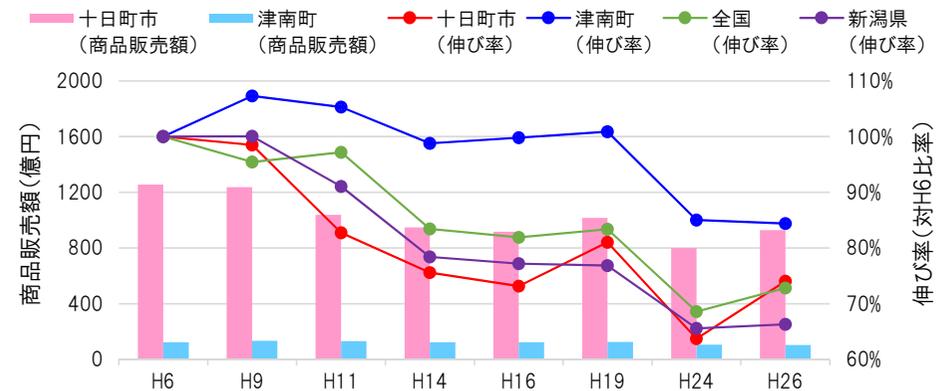
- ・全国および新潟県の製造品出荷額は、平成元年以降、ほぼ横ばいで推移しているのに対し、十日町市は約6割で推移。
- ・津南町の製造品出荷額については、平成元年に対し、増加傾向。



出典：工業統計、経済センサス(※平成16年は新潟県中越地震災害のため調査対象地域から除外されている)

【商業(商品販売額・伸び率の推移)】

- ・十日町市および津南町の商品販売額は、全国や新潟県平均と同様に減少傾向。



出典：商業統計、経済センサス

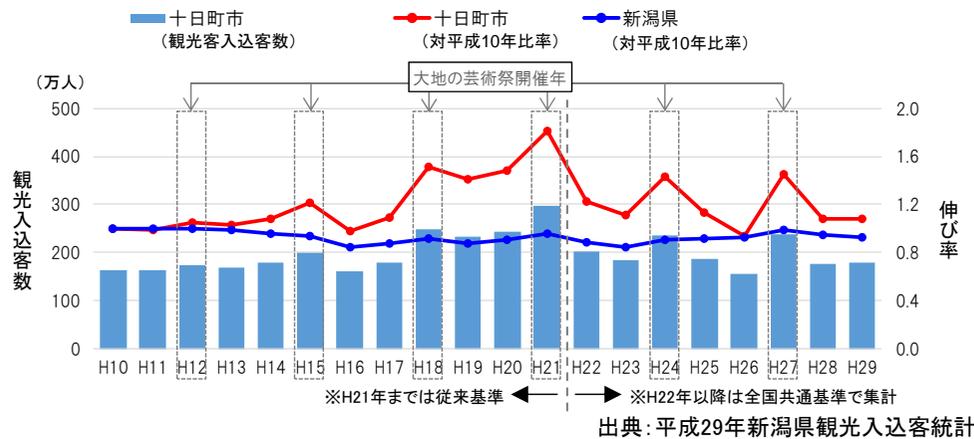
対象地域の状況

5. 観光

○十日町市の観光入込客数は近年増加傾向にあり、県外観光客の割合が高い。
 ○人口減少・高齢化が進む中で、首都圏等から十日町市に観光客を誘引し持続的な地域活性化を図るため、広域交通体系の整備による観光交流の拡大が課題。

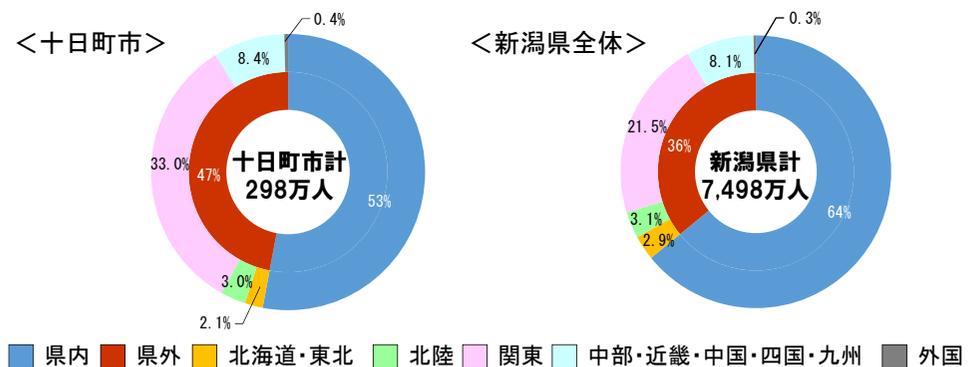
【観光入込客数】

- ・近年の十日町市の観光入込客数は増加傾向にあり、特に大地の芸術祭開催年は観光入込客数が多い。
- ・なお、大地の芸術祭は、十日町市の観光地、イベントのうち最も多い入込客数となっており、直近の大地の芸術祭の開催年(平成30年)の入込客数は約55万人となっている。



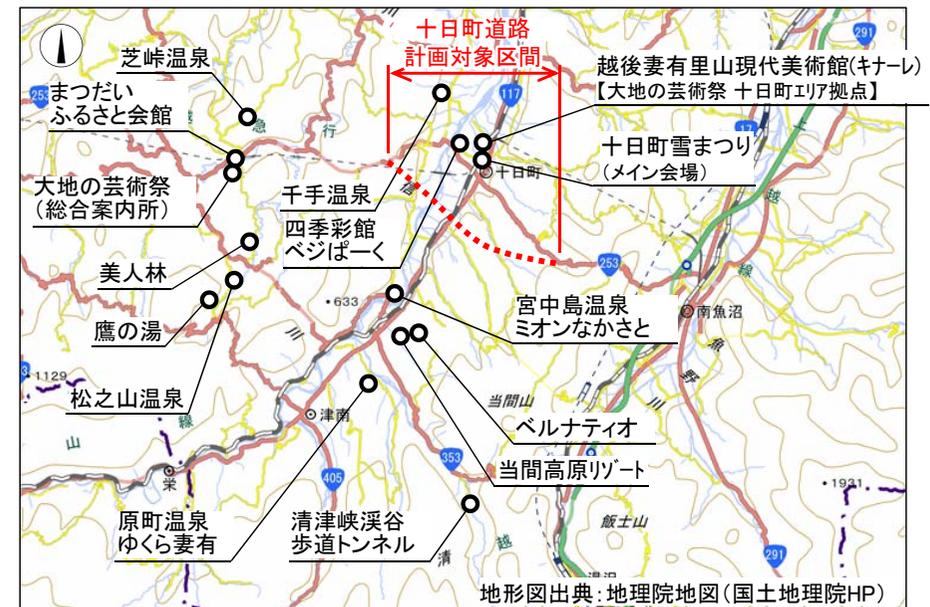
【観光入込客 出発地割合】

・十日町市の観光客は、県外観光客の割合が新潟県の36%に比べ47%と高く、県外観光客のうち約7割が関東からの観光客。



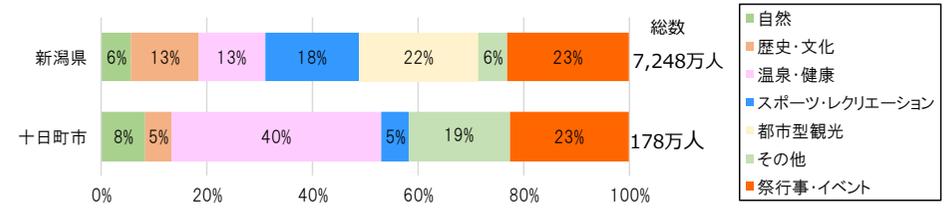
【主要観光施設】

・十日町市には、豊かな自然と雪国文化、雪やきものなどを活かした祭りやイベント、温泉、リゾートホテルなど数多くの観光資源がある。



【観光入込客 目的割合】

・十日町市は、新潟県全体と比較して「温泉・健康」を目的とした観光客の割合が高い特徴があり、全体の約4割を占める。



対象地域の状況

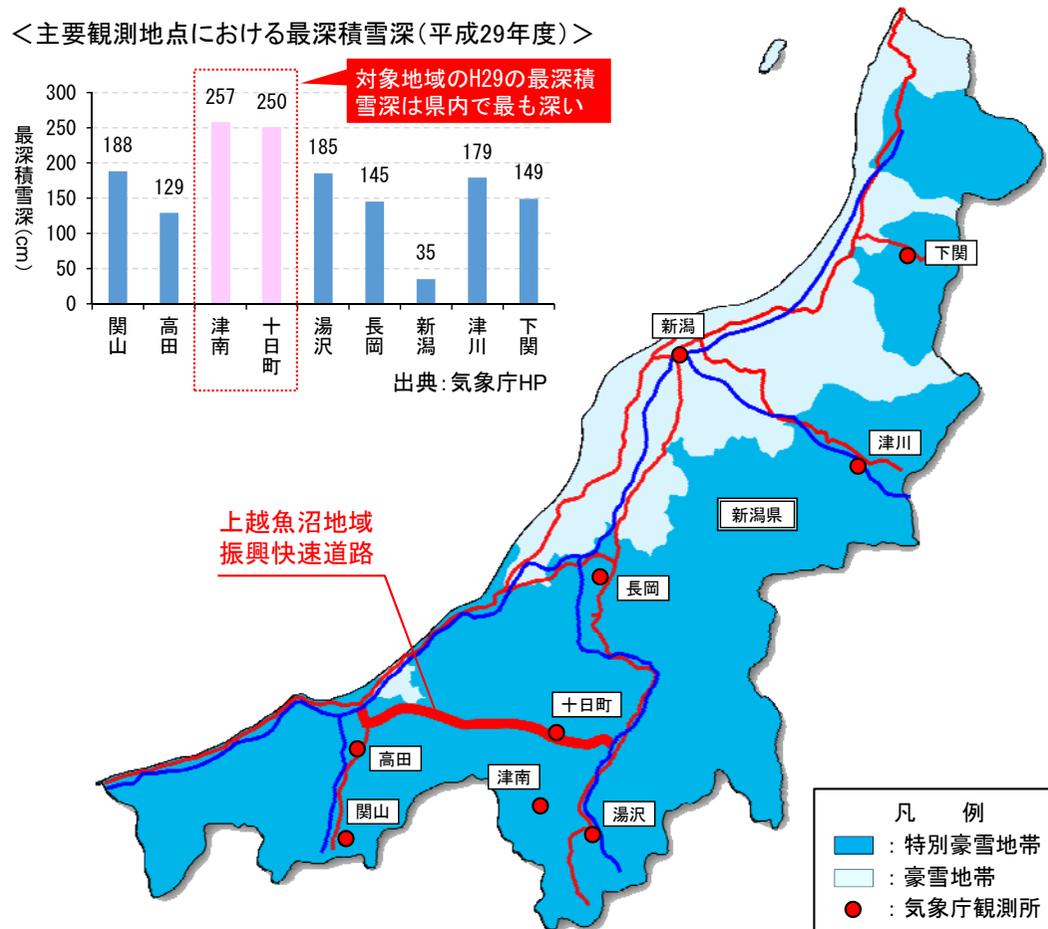
6. 気象

- 対象地域は、全国でも有数の豪雪地帯であり、特別豪雪地帯に指定されている。
- 対象地域における平成29年度の最深積雪深は県内で最も深く、十日町道路現道区間では、斜面雪処理や除排雪による通行規制が多発している。

【対象地域の降積雪状況】

- ・対象地域は、全国でも有数の豪雪地帯であり、特別豪雪地帯に指定されている。
- ・平成29年度における最深積雪深は、新潟県内でもトップとなっている。

<主要観測地点における最深積雪深(平成29年度)>



豪雪地帯 : 積雪が特にはなはだしいため、産業の発展が停滞的で、かつ、住民の生活水準の向上が阻害されている地域における産業の振興と民生の安定向上を目的として、「豪雪地帯対策特別措置法」(昭和37年法律第73号)第2条第1項に基づき指定されている区域

特別豪雪地帯: 豪雪地帯のうち、同法第2条第2項に基づき指定されている、積雪の度が特に高く、かつ、積雪により長期間自動車の交通が途絶する等により住民の生活に著しい支障が生じる地域

【降積雪による交通への影響】

- ・十日町道路現道区間では、斜面雪処理や除排雪による通行規制が多発しており、冬期の交通障害が課題。

●運搬排雪による片側交互通行規制状況



平成23年1月31日

●運搬排雪・斜面雪処理等のための通行規制状況



平成23年2月2日

●登坂不能車両による片側車線閉塞状況



平成24年12月12日

●斜面雪処理による片側交互通行規制状況



平成24年12月22日

●斜面雪処理による片側交互通行規制状況



平成25年2月27日

●斜面雪処理による片側交互通行規制状況



平成29年1月20日

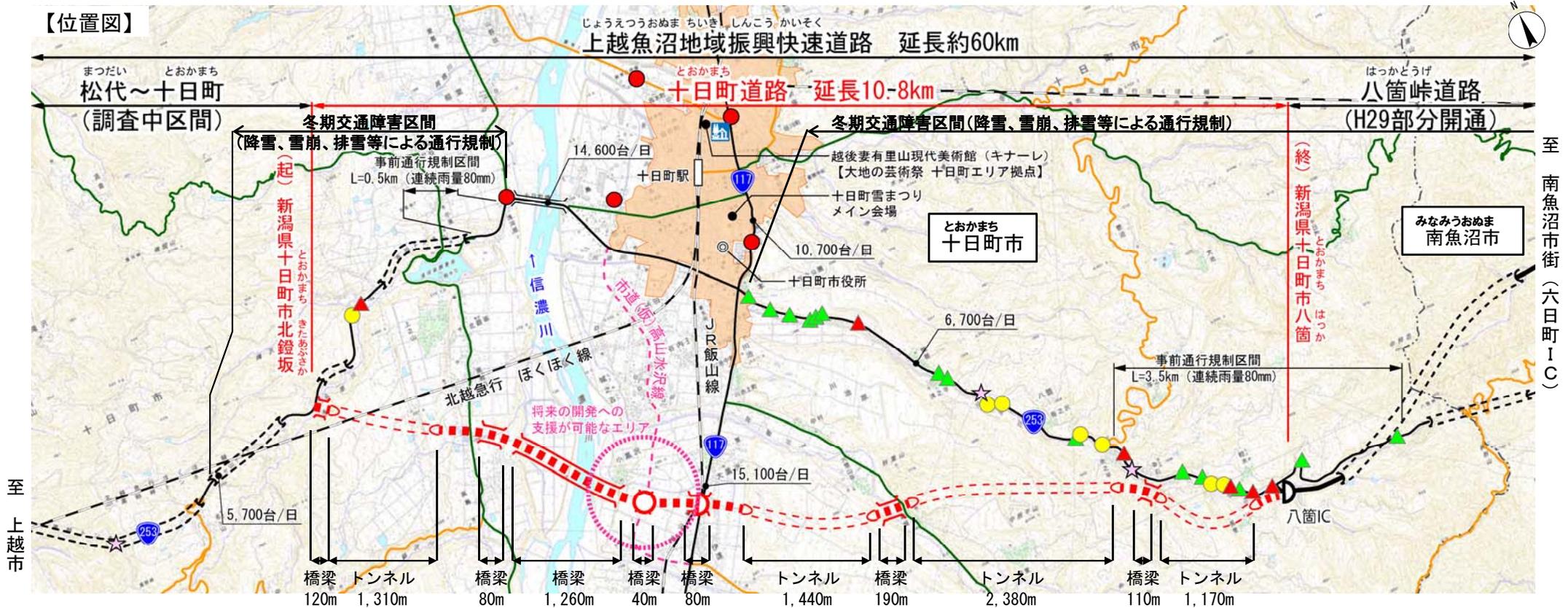
2. 一般国道253号 十日町道路の概要

一般国道253号 十日町道路の概要

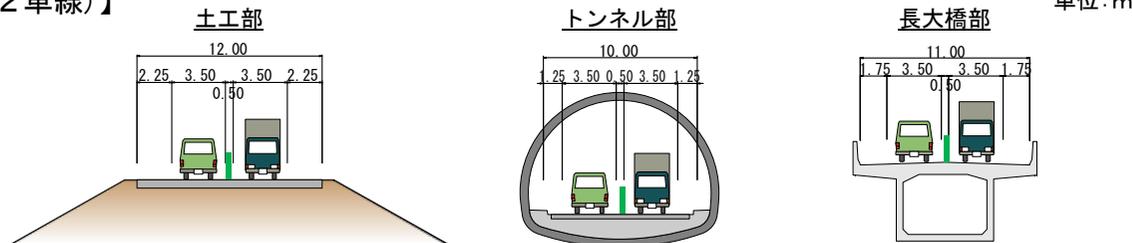
【計画概要】

- ・ 事業名：一般国道253号 ^{とおかまち}十日町道路
- ・ 区 間：^{とおかまち}新潟県十日町市北^{きたあぶさか}鐙坂 ~ ^{とおかまち}新潟県十日町市^{はっか}八箇
- ・ 車線数：2車線
- ・ 延長：10.8km（第1種第3級、設計速度80km/h）
- ・ 全体事業費：約620億円
- ・ 計画交通量：10,600台/日

【位置図】



【断面図 (完成2車線)】



凡 例			
---	対象区間	●	主要渋滞箇所
---	高速道路	☆	死亡事故発生箇所 (H19-H28)
---	一般国道	▲	防災点検票対策箇所
---	主要地方道	▲	交通量 (H27センサス)
---	一般都道府県道	▲	市街地
---	市道(仮)高山水沢線	▲	小曲線区間 (R<100m)
---	橋梁構造	▲	設計速度50km/hの最小曲線半径100m未満
---	トンネル構造	▲	急勾配区間 (i>5.0%)
○	フルIC	▲	ハーフIC

十日町道路技術検討委員会における技術的課題まとめ

※H31.3.1 一般国道253号十日町道路における直轄調査結果(とりまとめ)

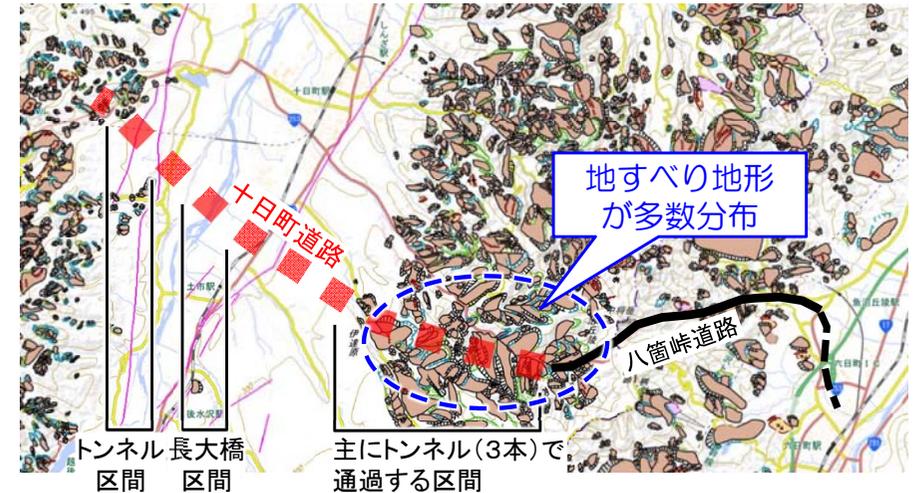
- 十日町道路は、地質的に極めて脆弱な未固結地山である「魚沼層」を通過し、信濃川に向かって傾斜する流れ盤構造であり、地すべり地形も多数分布する地質状況である。そのため、トンネル掘削時に、地山の流動・切羽崩壊、大規模な地すべりの滑動が懸念され、施工方法や施工管理において、高度な技術力を活用することにより事業実施が可能となる。
- また、発達した河岸段丘を通過するため高低差が激しく、信濃川渡河橋梁はハイピアかつ長大橋の大規模な構造となる。橋脚基礎部の地盤は河床堆積物(砂礫層・砂層)が想定されることから、支持層の選定において、高度な技術力を活用することにより事業実施が可能となる。

《地質状況図》



出典: 総産研シームレス地質図

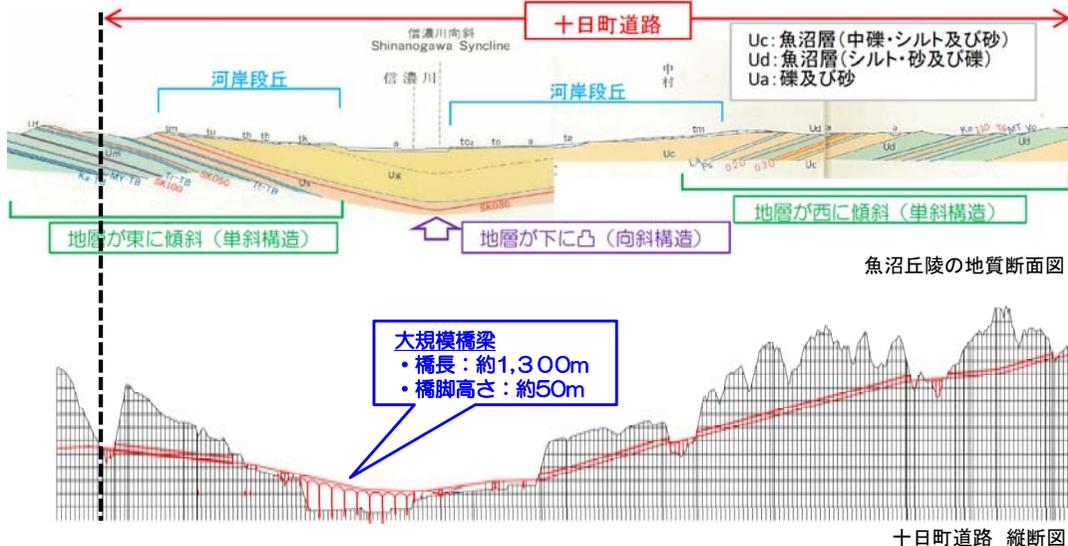
《地すべり地形分布図》



出典: 防災科学技術研究所

《地形・地質の課題》

- 十日町道路が通過する「魚沼層」は、年代の新しい地層であり、極めて脆弱な未固結地山である。
⇒トンネル掘削時において、地山の流動化、切羽崩壊の危険性が高い。
- 発達した河岸段丘を通過するため、信濃川に向かって傾斜する流れ盤構造であり、地すべり地形が多数分布する
⇒トンネル掘削時の地盤の緩みにより、大規模な地すべり(深層崩壊)を誘発する可能性がある。
- 発達した河岸段丘を通過するため、信濃川渡河部で高低差が激しく、また、基礎地盤は河床堆積物(砂礫層・砂層)が想定される。
⇒ハイピアかつ長大橋の大規模な構造とすることが必要であり、また、慎重に支持層を選定する必要がある。



十日町道路 縦断面図

十日町道路における新規事業採択時評価手続き等の着手について(参考)

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成31年3月7日
国土交通省

平成31年度予算に向けた新規事業採択時評価手続き等の着手について(その2)

国土交通省では、平成31年度予算に向けて、新規事業採択時評価の手続きの対象となる新規事業化候補箇所を追加(道路事業)します。

国土交通省では、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価を実施することとしております。

平成31年度予算に向けて、新規事業採択時評価の手続き等に着手することについて、3月1日(金)にお知らせ(注)しましたが、今般、関係県より、都道府県等が管理する国道について権限代行(国による新設・改築)の正式要望があったことを受け、新規事業採択時評価の手続き等に着手することとしましたので、お知らせいたします。

今後、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴き、評価結果をとりまとめる予定です。

(注)平成31年3月1日「平成31年度予算に向けた新規事業採択時評価手続き等の着手について」
http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo11_hh_000084.html

(添付資料)

- 別紙 新規事業候補箇所等一覧

(事業評価制度について)

<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/index.html>

(問い合わせ先)

事業評価制度について

大臣官房技術調査課	課長補佐	橋本	代表	03-5253-8111 (内線 22339)
			直通	03-5253-8219
			F A X	03-5253-1536
大臣官房公共事業調査室	室長	辻	代表	03-5253-8111 (内線 24291)
			直通	03-5253-8258
			F A X	03-5253-1560

新規事業化候補箇所について

道路局 国道・技術課	企画専門官	仲谷	代表	03-5253-8111 (内線 37832)
			直通	03-5253-8492
			F A X	03-5253-1620

有料道路事業の手続き着手箇所について

道路局 高速道路課	企画専門官	祿津	代表	03-5253-8111 (内線 38362)
			直通	03-5253-8490
			F A X	03-5253-1619

別紙

1. 新規事業化候補箇所【道路事業】

事業名	都道府県等
一般国道39号(北海道横断自動車道網走線) 端野高野道路	北海道
一般国道44号(北海道横断自動車道根室線) 尾幌糸魚沢道路	北海道
一般国道474号(三遠南信自動車道) 水窪佐久間道路	浜松市
一般国道42号(近畿自動車道紀勢線) 紀宝熊野道路	三重県
一般国道42号(近畿自動車道紀勢線) 新宮道路	和歌山県
一般国道56号(四国横断自動車道) 大方四万十道路	高知県
一般国道220号(東九州自動車道) 油津・夏井道路	宮崎県、鹿児島県
一般国道113号(新潟山形南部連絡道路) 小国道路	山形県、新潟県
一般国道6号 東海拡幅	茨城県
一般国道4号 矢板大田原バイパス	栃木県
一般国道116号(新潟東西道路) 新潟西道路	新潟市
一般国道253号(上越魚沼地域振興快速道路) 十日町道路	新潟県
一般国道8号(高岡環状道路) 六家立体	富山県
一般国道8号 松任拡幅	石川県
一般国道24号 城陽木津川バイパス	京都府
一般国道188号 藤生長野バイパス	山口県
一般国道55号(阿南安芸自動車道) 海部野根道路	徳島県、高知県
一般国道201号 八木山バイパス	福岡県
一般国道57号(中九州横断道路) 竹田阿蘇道路	熊本県、大分県
一般国道58号(沖縄西海岸道路) 浦添北道路Ⅱ期線	沖縄県

※今回新たに公表する事業

2. 有料道路事業の手続き着手箇所【道路事業】

事業名	都道府県等
一般国道201号 八木山バイパス	福岡県

3. 一般国道253号 十日町道路の課題と整備効果

一般国道253号 十日町道路の課題と整備効果

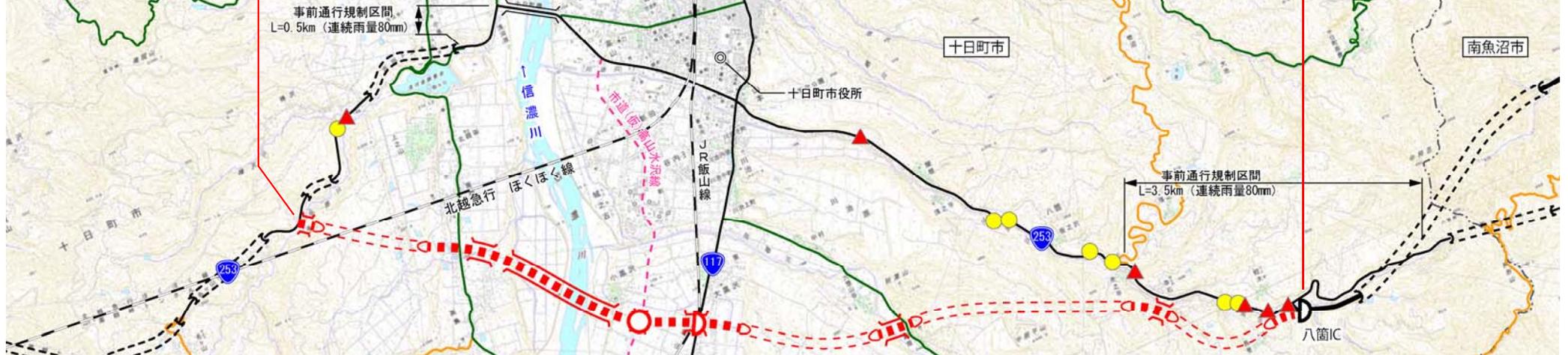
1. 信頼性の高い交通ネットワークの形成

【課題】国道253号は、急カーブ区間や急勾配区間など縦平面線形の厳しい区間を抱えているほか、土砂災害等による通行規制、冬期の交通障害が多発するなど、交通ネットワークの脆弱性が課題となっている。

【整備効果】厳しい縦平面線形、災害や冬期の交通障害リスクを回避し、信頼性の高い交通ネットワークを形成する。

【国道253号現道区間における縦平面線形】

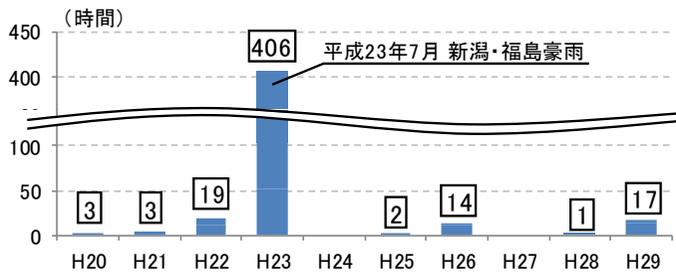
- ・南魚沼地域と十日町地域を結ぶ主要幹線道路である国道253号は、丘陵部を通る道路であり、急カーブ区間(曲線半径R=100m未満)が7箇所、急勾配区間(縦断5%以上)が6箇所存在する。



【災害による通行規制】

- ・十日町道路現道区間では、過去10年間(H20~H29)毎年のように全面通行止が発生。
- ・特に、平成23年7月の新潟・福島豪雨では、土砂崩れによる約9日間の全面通行止が発生。

<全面通行止規制時間>



<冬期の通行止め状況>



【除排雪や斜面雪処理に伴う通行規制】

- ・十日町道路周辺地域は、全国でも有数の豪雪地帯であり、国道253号現道区間は、冬期の除排雪、雪底処理などにより、平成22年度~平成29年度の過去8年間平均で約19回(日中約16回、夜間3回)の通行規制が行われている。

<除排雪や斜面雪処理などによる通行規制実績>



<運搬排雪による通行規制状況>



一般国道253号 十日町道路の課題と整備効果

2. 魚沼地域の医療サービスの向上を支援

※魚沼地域五市町：魚沼市、南魚沼市、湯沢町、十日町市、津南町

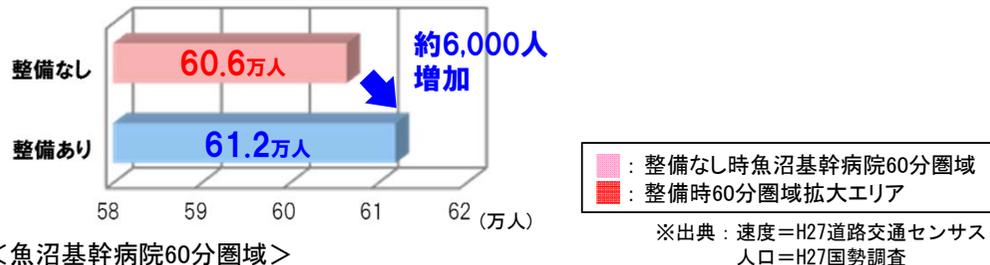
【課題】魚沼地域五市町※の三次医療施設「魚沼基幹病院」が平成27年6月に開院するも十日町市南西部など、到着に60分以上かかる地区が存在。また、現道区間の線形が悪いことにより、搬送時における振動や横揺れが救急患者への負担となっている。

【整備効果】十日町道路の整備により、魚沼基幹病院への到達時間の短縮、アクセス性の向上（60分圏域カバー人口は約6,000人増加）が期待される他、走行環境の改善により、医療サービスの向上を支援する。

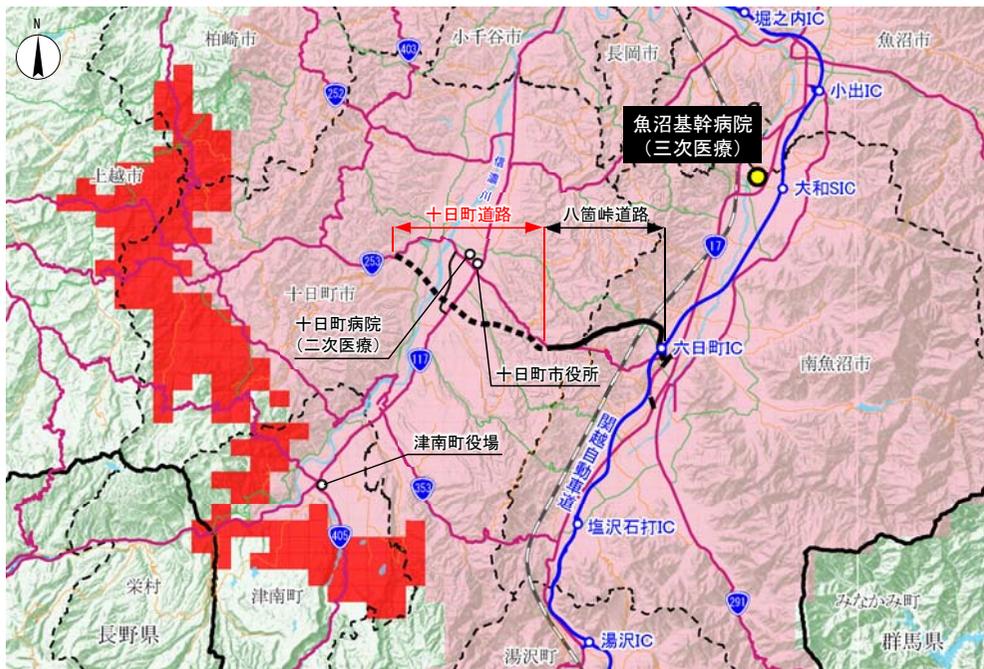
【魚沼基幹病院60分圏域のカバー人口】

- ・魚沼基幹病院の60分圏域は、主に十日町市や津南町で拡大し、カバー人口が60.6万人から61.2万人と約6,000人増加する。

<60分圏域カバー人口>



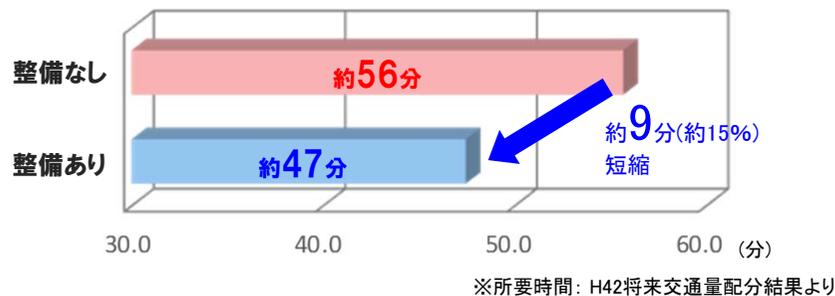
<魚沼基幹病院60分圏域>



【魚沼基幹病院へのアクセス性向上】

- ・十日町道路の整備により魚沼基幹病院への所要時間が短縮。
- ・津南町役場から魚沼基幹病院では約9分短縮。

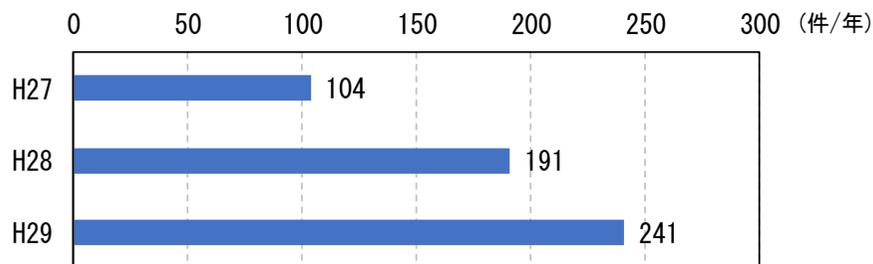
<津南町役場～魚沼基幹病院の所要時間>



【十日町市・津南町の救急搬送実績】

- ・十日町市および津南町から魚沼基幹病院への救急搬送は、年々増加傾向にある。
- 注)魚沼基幹病院は、H27.6.2開院

<十日町市・津南町から魚沼基幹病院への救急搬送件数>



※集計単位は、1月1日～12月31日
H27は6月2日～12月31日の7ヶ月間の搬送件数

出典：消防年報（十日町地域広域事務組合、十日町地域消防本部・署）

一般国道253号 十日町道路の課題と整備効果

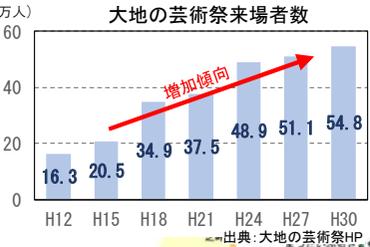
3. 観光振興の支援

【課題】十日町市は、観光資源が豊富な地域であり、観光による地域活性化に力を入れているが、県外観光客の多くを占める関東方面と接続する関越自動車道(六日町IC)とのネットワークが脆弱で、アクセスに課題がある。

【整備効果】十日町道路の整備により、十日町地区と六日町ICのアクセス性が向上し、観光振興を支援。

「雪国観光圏整備計画」で位置づけられた主な観光資源

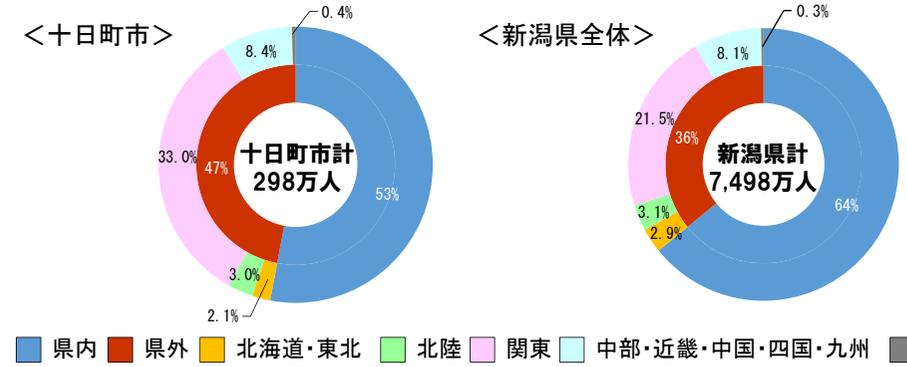
- 十日町市は、日本三大薬湯の一つである松之山温泉など観光資源が豊富な地域である。また、大地の芸術祭や十日町雪まつりなどのイベントを開催しており、主要産業である観光による地域活性化に力を入れている。



※写真出典:「新潟県公式観光情報サイト にいがた観光ナビ」HP

【観光入込客 出発地割合】

- 十日町市の観光客は、県外観光客の割合が新潟県全体に比べて高く、県外観光客のうち約7割が関東からの観光客。

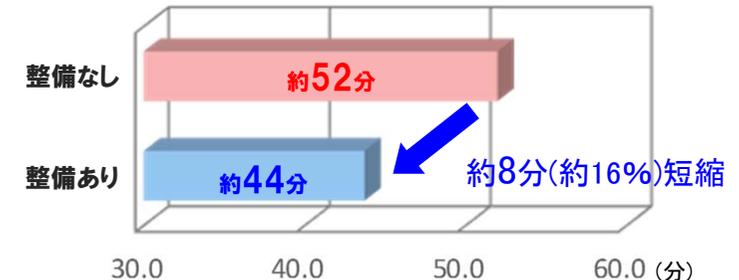


出典: 平成21年度新潟県観光動態の概要 (※平成21年以降は出発地別のデータ掲載なし)

【主要観光施設へのアクセス性】

- 十日町道路整備により、松之山温泉までのアクセス性が向上。(六日町IC～松之山温泉間の所要時間が約52分から約44分と約8分短縮)
- 十日町道路整備により、十日町市や津南町に存在する観光拠点へのアクセス性が向上し、さらなる交流人口の増加が期待される。

＜六日町IC～松之山温泉の所要時間＞



※所要時間: H42将来交通量配分結果より

4. 費用便益分析結果

費用便益分析結果

便 益

※現在価値化後

走行時間短縮便益

約218億円

走行経費減少便益

約40億円

交通事故減少便益

約7億円

合計
約265億円

B/C

$$0.6 = \left[\frac{265\text{億円}}{446\text{億円}} \right]$$

事 業 費

※上段:単純合計(税込)
下段:現在価値化後(税抜)

改良費

約37億円

橋梁・トンネル・IC費

約457億円

その他工事費

約96億円

用地補償費

約31億円

事業費

約620億円
(約435億円)

合計
約661億円
(約446億円)

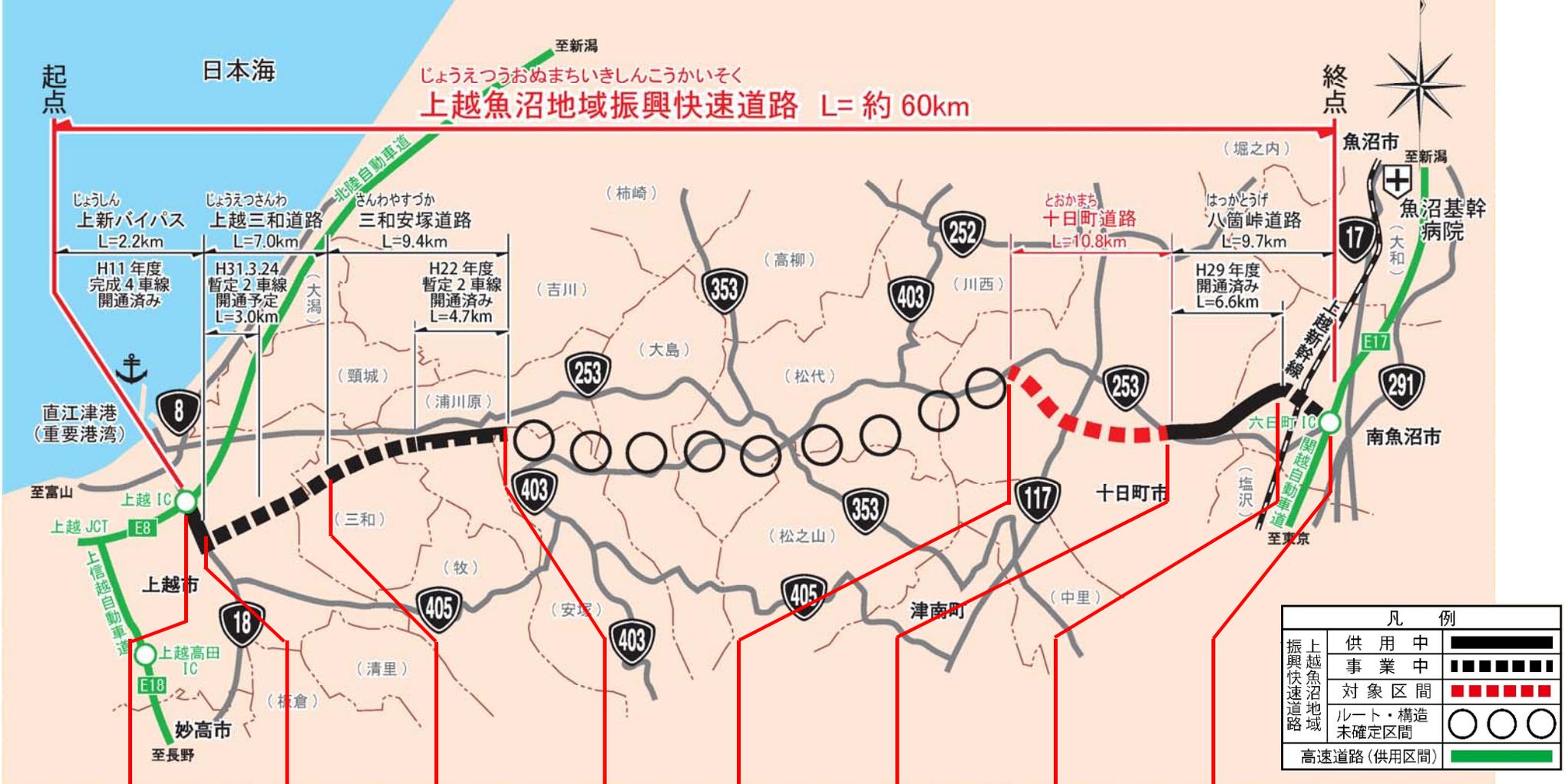
$$1.1^{\ast} = \left[\frac{985\text{億円}}{916\text{億円}} \right]$$

維持管理費

約41億円
(約11億円)

[]書き上段:現在価値化後の便益
下段:現在価値化後のコスト
※上沼道一体で評価した場合

広域ネットワーク(JCT間)での費用便益分析<上越魚沼地域振興快速道路>



	開通済区間 (上新バイパス) L=2.2km	事業中区間 (上越三和道路) L=7.0km	2/4暫定供用 4/4事業中区間 (三和安塚道路) L=9.4km	調査中区間	新規事業化 候補箇所 (十日町道路) L=10.8km	供用中区間 (八箇峠道路) L=6.6km	事業中区間 (八箇峠道路) L=1.9km	B/C	EIRR
新規事業化 候補箇所		※1	※1		○		※1	0.6	1.5%
JCT間※2		○	○		○		○	1.1	4.4%

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

※1: 新規事業候補箇所のB/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含む

※2: 基準年をH30として計算

- 一般国道253号 十日町道路の
新規事業化（直轄権限代行）は、妥当である。