

新規事業採択時評価結果（平成18年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：鈴木 克宗

事業の概要

事業名	一般国道117号 千谷バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	新潟県						
起終点	新潟県小千谷市千谷川4丁目 新潟県小千谷市千谷	延長	1.79km								
<p>事業概要</p> <p>一般国道117号は、長野市から小千谷市に至る延長約110kmの主要幹線道路であり、新潟県内を南北に走り、小千谷市や十日町市等の県内主要都市と長野県を直結する新潟・長野間の社会経済活動を支える重要な路線である。千谷バイパスは西小千谷環状道路を形成し、新潟県の大動脈である一般国道17号線に直結する区間のバイパス工事である。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>千谷バイパスは、通過交通、千谷工業団地への通勤及び大型店舗の進出等により、渋滞が著しくなった小千谷市街地内の交通緩和、渋滞に伴う大気汚染等の環境改善を図るとともに、西小千谷環状道路が一般国道17号と直結し、環状道路ネットワークの完成に伴う交通の円滑化により、地域間交流及び地域経済の活性化に大きく寄与するものである。</p>											
全体事業費	12億円	計画交通量	8,100台/日								
<p>事業概要図</p> <p>西小千谷環状道路 新規事業化 L=1,790m （起）小千谷市千谷川4丁目 （終）小千谷市千谷</p> <p>至長岡 至長岡 至柏崎 至松代 至群馬 至新潟</p> <p>千谷バイパス</p> <p>凡例 <table border="1"> <tr> <td>——</td> <td>供用中</td> </tr> <tr> <td>■■■■</td> <td>事業中</td> </tr> <tr> <td>▨▨▨▨</td> <td>平成18年度新規事業化</td> </tr> </table> </p>						——	供用中	■■■■	事業中	▨▨▨▨	平成18年度新規事業化
——	供用中										
■■■■	事業中										
▨▨▨▨	平成18年度新規事業化										

<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>小千谷市長及び一般国道117号改良促進期成同盟会より早期整備の要望を受けている。</p>
--

<p>事業採択の前提条件</p> <p>円滑な事業執行の環境が整っている。</p> <p>費用対便益： 便益が費用を上回っている。</p> <p>手続きの完了： 都市計画決定済み</p>
--

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.7	総費用： 12億円 事業費： 9.4億円 維持管理費： 2.1億円	総便益： 31億円 走行時間短縮便益： 24.9億円 走行費用減少便益： 5.2億円 交通事故減少便益： 0.8億円	基準年 平成17年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= (交通量 %)	B/C= (交通量 %)		
		事業費変動	B/C= (事業費 %)	B/C= (事業費 %)		
		事業期間変動	B/C= (事業期間 %)	B/C= (事業期間 %)		
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	バイパス整備により旅行速度が上がり、渋滞損失時間の改善が見込まれる。 【渋滞損失時間の改善】 新規区間：約9.3万人時/年→約4.8万人時/年（4.5万人時/年 減） 〓内補助国道：約62.2万人時/年→約53.6万人時/年（8.6万人時/年 減） 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】 約5.5万人時/年キロ H16新潟県平均：約1.0万人時/年キロ（約5.5倍） H16全国平均：約2.0万人時/年キロ（約2.8倍） 【渋滞度曲線】 新潟県内上位センサス区間の上位2割に含まれる。補助国道に限定するとセンサス区間で16番目である。 【その他の特徴】 現道の混雑度が緩和される		
		事故対策	◎	バイパス整備による線形及び交差点の改良により、死傷事故率の低下が見込まれる。 【死傷事故率】 358件/億台キロ（現況の最大値） H16新潟県平均：約66.6件/億台キロ（約5.4倍） H16全国平均：約120.0件/億台キロ（約3.0倍） 【事故率比曲線】 新潟県内センサス区間の上位1割に含まれる。 ※また、他にも現道内に死傷事故率が高い交差点・単路部が存在し、新潟県死傷事故率比上位2割に3箇所含まれる。 【その他の特徴】 バイパス整備により現道交通量が減り、死傷事故が減少する		
	歩行空間	○	現道は歩道が無い区間や歩道の連続性がない区間があるため、歩行者が危険にさらされている。バイパス整備により現道交通量が減少し、歩行者の安全が確保される。			
	社会全体への影響	住民生活	○	現道はバス路線であり、旅行速度が上がることにより、バスの利便性が向上する。 （旅行速度24.2km/h → 35.1km/h）		
		地域経済	○	渋滞解消、旅行速度の増により、千谷工業団地から関越高速自動車道路小千谷ICまでのアクセスが良くなり、物流の効率化が図られる。		
		災害	○	旅行速度の向上及びバイパスと現道の2ルート確保による、第1次緊急輸送道路としての機能を強化		
環境		○	渋滞に伴うCO2排出量の削減（1,064 t-CO2/年）			
地域社会	—					
事業実施環境	○	バイパスの完了により、都市計画決定されている西小千谷環状道路が完了する。また、新潟県策定の「戦略的社会資本整備プログラム」Aランクに位置付けられている。				

採択の理由

費用便益比が2.7と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定されていることから、事業採択の前提条件が確認できる。

また、当該事業箇所の現況渋滞損失時間及び死傷事故率は高く、渋滞対策・事故対策の面から事業実施の必要性・効果は高いと判断できる。また、第1次緊急輸送道路としての機能強化及び、長岡圏域と十日町圏域の連携強化を図ると共に、小千谷地域内の物流の効率化を図るべく、中越大地震後の小千谷市復興に資する「西小千谷環状道路」の早期完成が求められている。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものである。