

# 国道289号 八十里越 再評価資料

平成23年3月

北陸地方整備局

## 目 次

1. 八十里地域の防災の効果	1
2. 事業の概要	2
1) 事業の目的	2
2) 事業の概要	4
3. 現在に至る経緯等	5
1) 事業の経緯	5
2) 事業の進捗状況	5
4. 前回再評価から変更点	6
5. 防災面を含む当該道路の多様な役割効果	7
1) 現道における交通不能区間の解消	8
2) 交通事故件数の減少	13
3) 主要な観光地へのアクセス向上	14
4) 災害時への緊急ネットワークの形成	16
5) 第三次救急医療機関へのアクセス性の向上	17
6) 物流効率化の支援	18
7) 国管理空港の新潟空港へのアクセス向上	19
6. 費用と効果	20
7. 事業の進捗見込み	21
8. 代替案等の可能性	21
9. 対応方針（原案）	22
参考資料	23

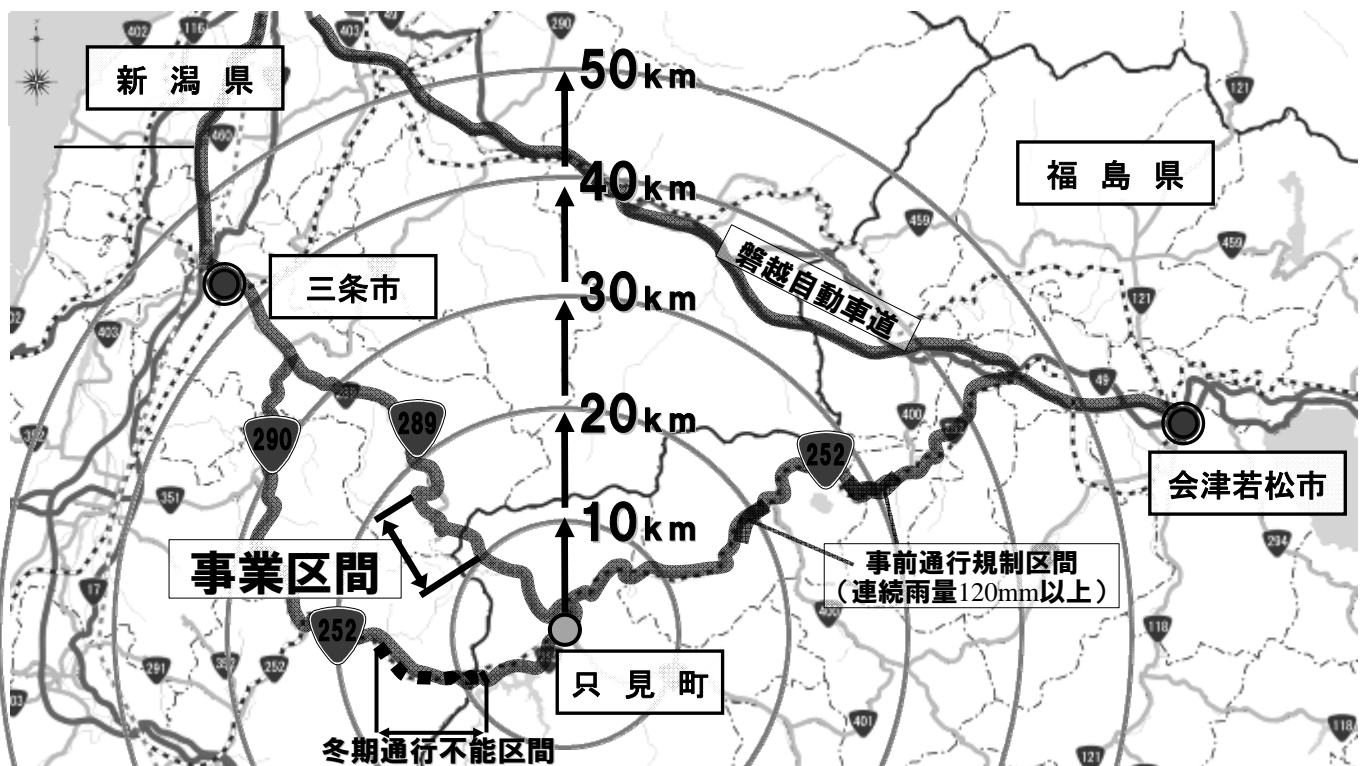
## 2. 地域の課題

### 1) 只見町地域の課題

八十里越の歴史は古く、明治後期までは会津地方と越後の交流を支える重要な街道として利用されていたが、鉄道の開通や車社会へ時代が移り変わる中で、急峻な地形を極め日本有数の豪雪地帯でもある八十里越は、現在も19.6kmに及ぶ通行不能区間のままとされている。

- ①只見地域と最も隣接する主要都市である三条市との新たなネットワークの構築により、経済活動の活性化のみならず孤立危険性の解消など、地域住民の日常生活の安心確保が急務である。
- ②現道の通行不能区間だけでなく、並行路線である国道252号の冬期通行止区間の存在により、三条市方面へは大幅な迂回を強いられている。
- ③只見地域には高度医療施設が立地しておらず、緊急時は遠方の救命救急センター（会津中央病院、長岡赤十字病院）への搬送が必要であるが、最短ルート of 国道252号には2箇所の事前通行規制区間、また、冬期通行不能区間が存在し、搬送は天候や季節に大きく左右される。

⇒**通行不能区間の影響が大きく、抜本的な対策が緊急的に必要**



通行不能区間の八十里越



## 2. 事業の概要

### 1) 事業の目的

当事業は、

- 通行不能区間の解消
- 安全・安心な暮らしの支援 など

を目的とし、一般国道289号の新潟県三条市大字塩野<sup>しおのふち</sup>御所～福島県南会津郡只見町大字叶<sup>かのうづ</sup>津間において権限代行により改築事業を行うものであり、現在、全線供用に向けて事業推進中である。

#### 【位置図】



#### 【現況写真】

5号橋梁架橋地点から県境方向を望む  
※下図中矢印方向(写真①)

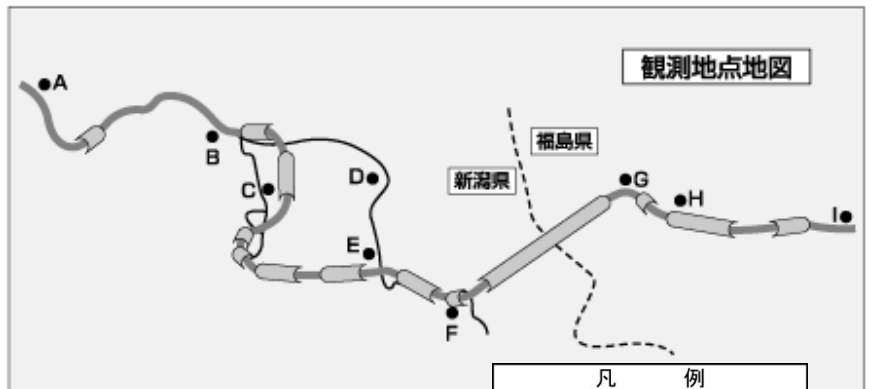
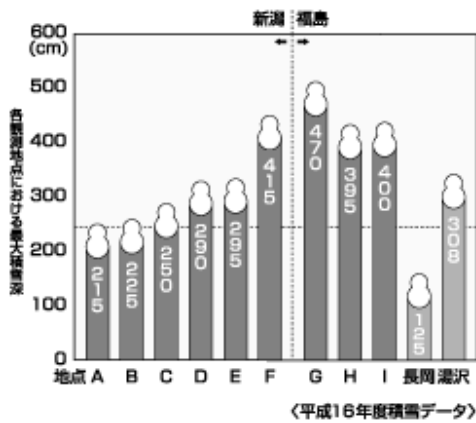


○新潟県と福島県を結ぶ国道289号の通行不能区間解消による、安全・安心な暮らしの支援。

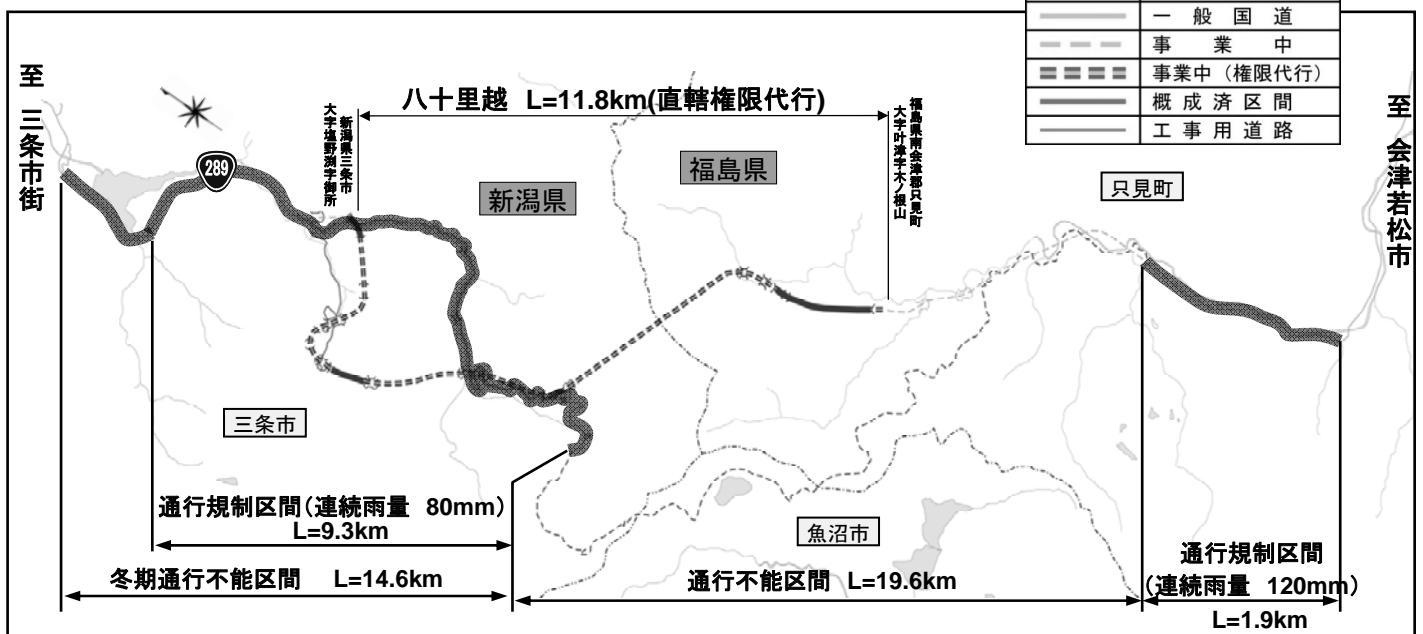
○当該区間の通行不能区間箇所や通行規制区間の状況



【当該路線周辺の積雪状況】



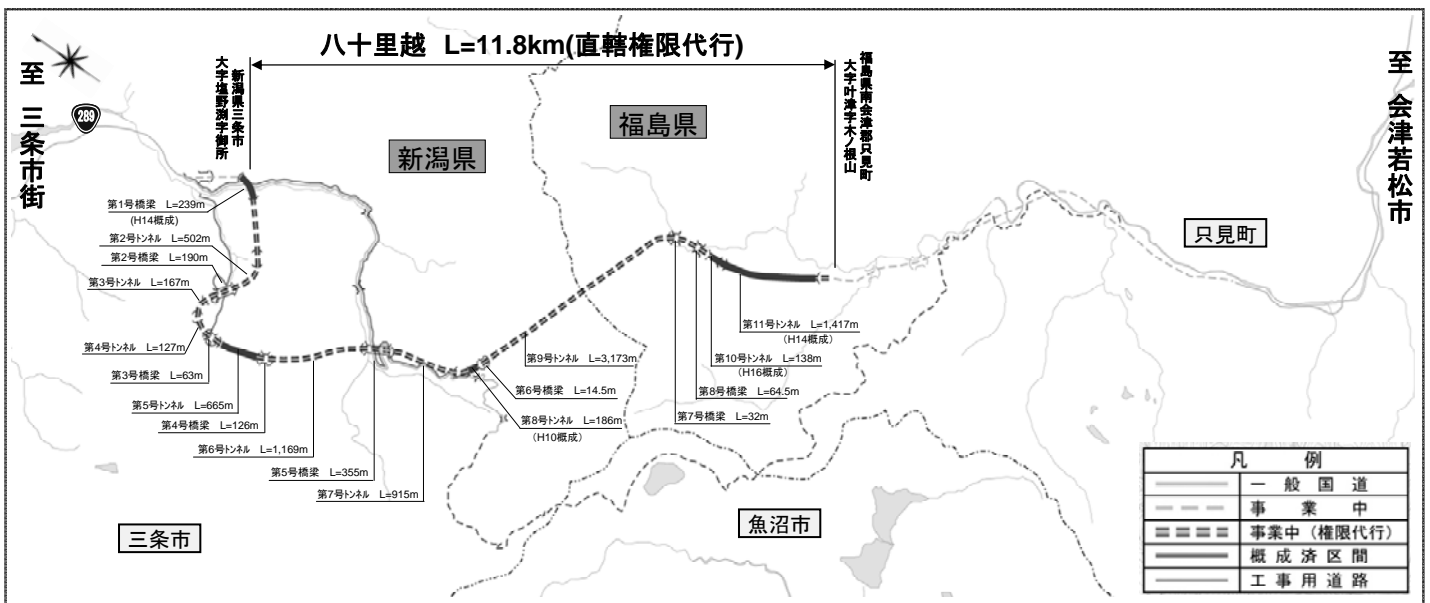
【通行規制区間図】



## 2) 事業の概要

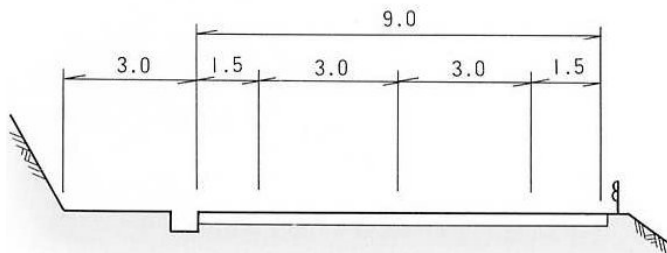
- 事業名 : 一般国道289号 八十里越  
さんじょうし おおあさしおのふち
- 起終点 : (起)新潟県三条市大字塩野渚  
みなみあいづぐんただみまちおおあさかのうづ  
 (終)福島県南会津郡只見町大字叶津
- 事業化 : 昭和61年度(権限代行)
- 用地着手 : 平成2年度
- 全体事業費 : 604億円
- 平成22年度までの投資額(予定) : 378億円(進捗率約62.5%)
- 延長 : 11.8km
- ルート承認 : 昭和58年度
- 都市計画決定 : -
- 工事着手 : 平成元年度

### 【路線図】



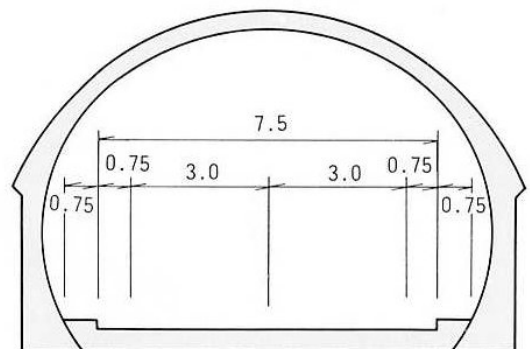
### 【横断図】

#### 一般部

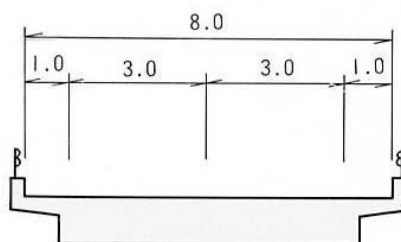


#### トンネル部

(単位:m)



#### 橋梁部



### 3. 現在に至る経緯等

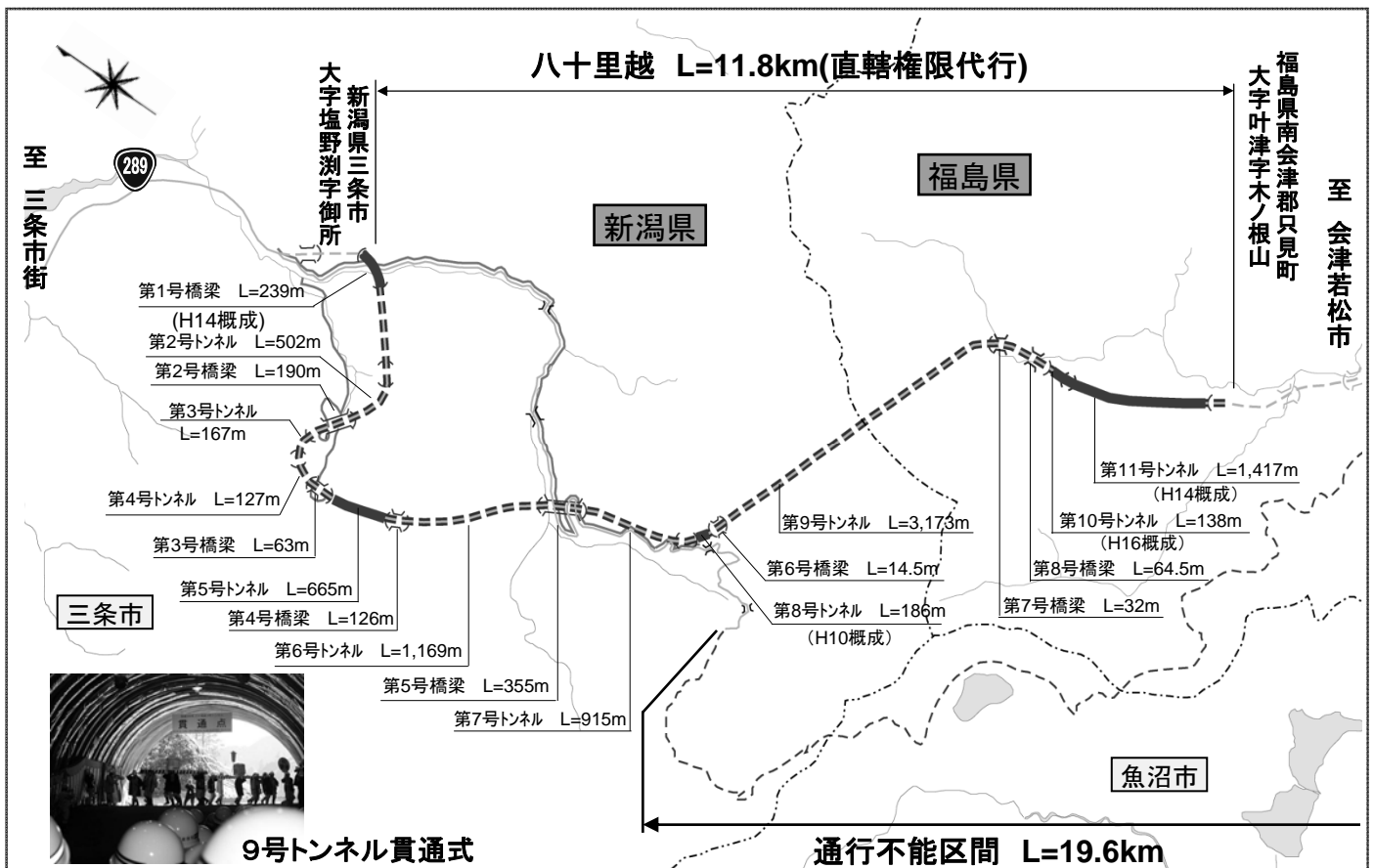
#### 1) 事業の経緯

年度	主な経緯
S61	事業化
H元	工事着手
H2	用地着手
H10	8号トンネル(L=186m) 概成
H14	11号トンネル(L=1,417m)、1号橋梁(L=239m) 8号ロックシェッド(L=20m)、福島1号流路 概成
H16	10号トンネル(L=138m)、中柄沢流路 概成
H19	5号トンネル(L=665m)、大久保沢流路 概成
H20	6号ロックシェッド(L=57m)、馬追沢流路(L=341m) 概成
H21	8号橋梁(L=60m) 概成

#### 2) 事業の進捗状況

平成22年度末現在

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	604億円	378億円	62.5%	226億円
うち用地費・補償費	2.59億円	2億円	77%	0.59億円



## 4. 前回再評価からの変更点

### ○主な変更内容

便益に関する主な変更内容

●各交通分野の将来交通需要推計手法の改善（第1段階）により変更

項目		H22再評価	今回再評価
供用区間		0 km	<u>0 km</u>
計画交通量		1,600台/日※1	<u>1,600台/日</u> ※2
事業費		604億円	<u>604</u> 億円
車線数		完成2車線	<u>完成2車線</u>
便益 (B)	全体	770億円※3	<u>706</u> 億円※4 <u>100</u> 億円※5 + $\alpha$ ※6 + $\beta$ ※7
	残	770億円※3	<u>706</u> 億円※4 <u>100</u> 億円※5 + $\alpha$ ※6 + $\beta$ ※7
費用 (C)	全体	657億円	<u>650</u> 億円
	残	198億円	<u>184</u> 億円

※1 H42推計(H17道路交通センサス)、H23.2.1総点検前

※2 H42推計(H17道路交通センサス)、H23.2.1総点検後

※3 3便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)

※4 (1)災害時の迂回を含む走行時間短縮等(3便益に「迂回等便益」「冬期便益」「休日便益」を含む)①～②

※5 (2)災害による被害の回避(人命・資産、地域経済)③

※6 (3)地域住民の不安解消④

※7 (4)その他効果⑤～⑧



## 5. 防災面を含む当該道路の多様な役割・効果

防災面を含む多様な便益は以下のとおり。

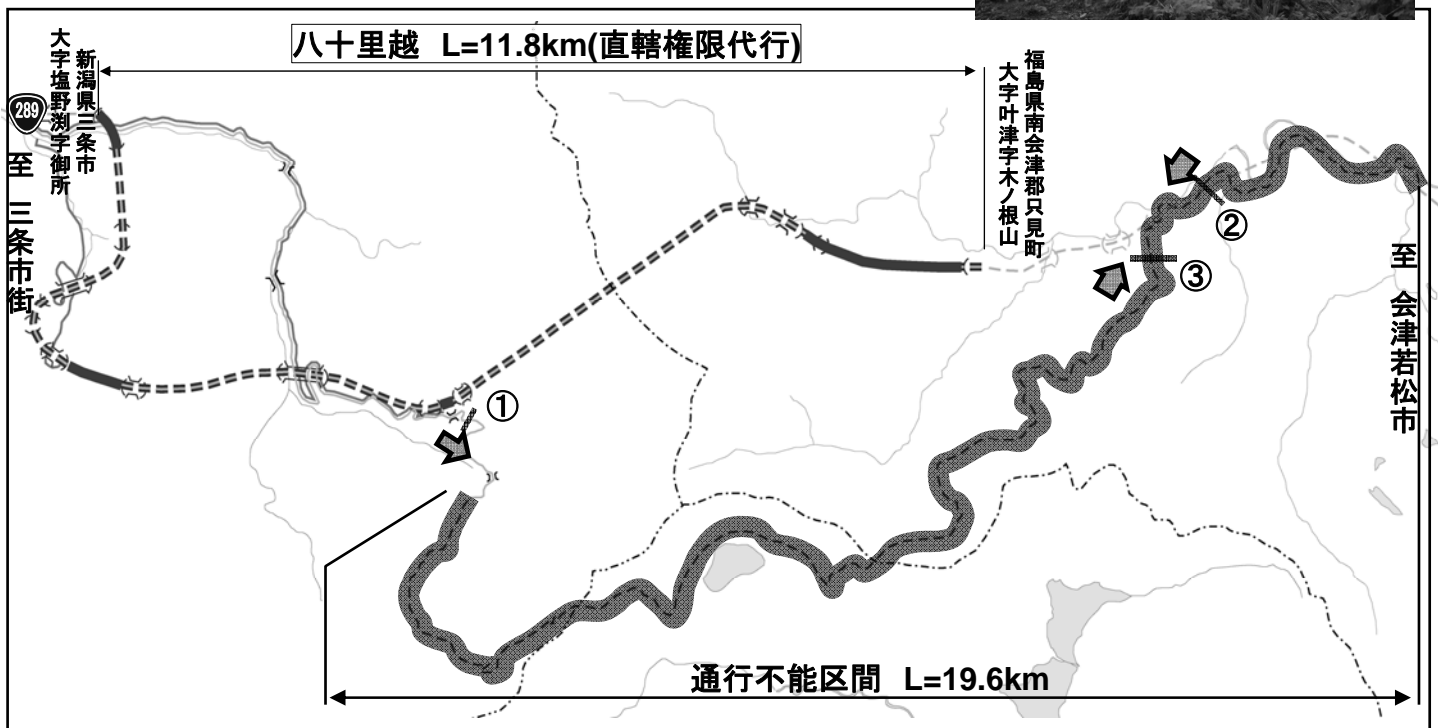
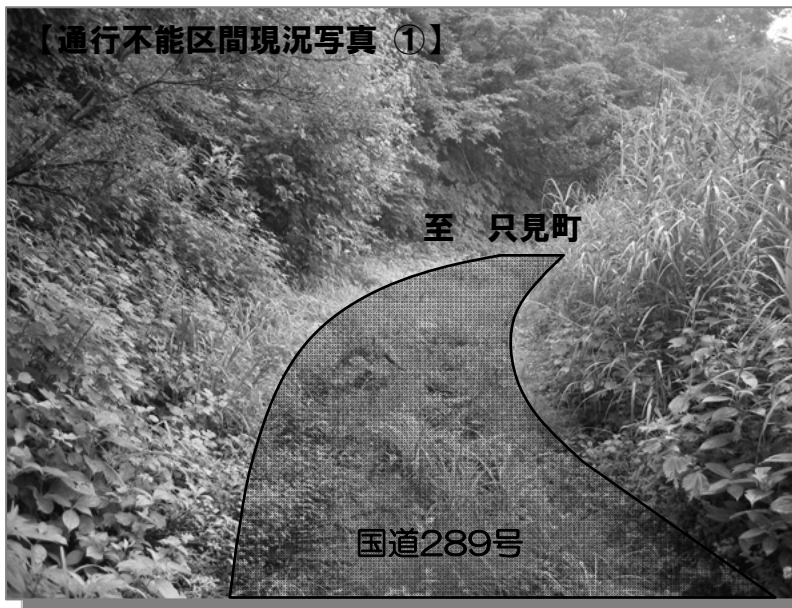
八十里越事業の役割		具体的内容
防災面を含む3便益	① 走行時間短縮便益 走行経費減少便益 (現道における交通不能区間の解消)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 福島県～新潟県を結ぶ通行不能区間の解消 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域間ネットワークの構築</li> <li>・ 信頼性・安全性の高い交通確保</li> <li>・ 大型車の安全で安心な通行を実現</li> </ul> </li> <li>◇ 只見町から隣接する日常生活圏中心都市の三条市間の所要時間が59分短縮し、アクセス性が向上する。</li> <li>◇ 国道252号の冬期通行不能に伴うさらなる迂回の回避 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 只見町から三条市間の所要時間が117分短縮。</li> <li>・ 通年において只見町と三条市間のアクセスが確保される。</li> </ul> </li> <li>◇ 冬期におけるスムーズな交通の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 当該路線の整備により、走行距離が短縮され、冬期間では更に損失が減少。</li> </ul> </li> </ul>
	② 交通事故減少便益	◇ 安全な走行環境が確保され、現道区間の事故件数が年間約37件削減される。
防災面を含む多様な便益	③ 観光消費額の減少回避	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 関東圏からの新たな広域的な観光ネットワークの形成</li> <li>◇ 福島県と新潟県の多彩な観光ルートの創出 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大内宿～寺泊へのアクセス時間59分短縮。</li> </ul> </li> </ul>
	④ 地域唯一の道路としての役割	◇ 通行不能区間の解消 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 只見地区において通行不能区間が解消することによる不安感が解消される。</li> </ul>
	⑤ 災害時への緊急ネットワークの形成	◇ 災害による道路寸断で孤立化する集落の解消。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 災害時における集落の孤立化が解消。交通の信頼性が向上し、通行止めによる日常生活や産業活動の損失を減少。</li> </ul>
	⑥ 第三次救急医療機関へのアクセス性の向上	◇ 救急救命施設、三次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 診療・分娩ができる病院が増加</li> <li>・ 只見町役場～長岡赤十字病院へのアクセス時間27分短縮。</li> </ul>
	⑦ 物流効率化の支援	◇ 卸売市場へのアクセス性の向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 只見町からアクセスする卸売市場の選択肢の増加</li> <li>・ 只見町～各種卸売市場へのアクセス時間が56分短縮。</li> </ul>
	⑧ 国管理空港の新潟空港へのアクセス向上	◇ 新潟空港と只見町間の所要時間が70分短縮され、空港の相互利用が促進される

※3便益は、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の便益をいう。

なお、「走行時間短縮」、「走行経費減少」の便益には休日、災害等による通行止め、冬期の交通状況を考慮することが出来る。

# 1) 現道における交通不能区間の解消

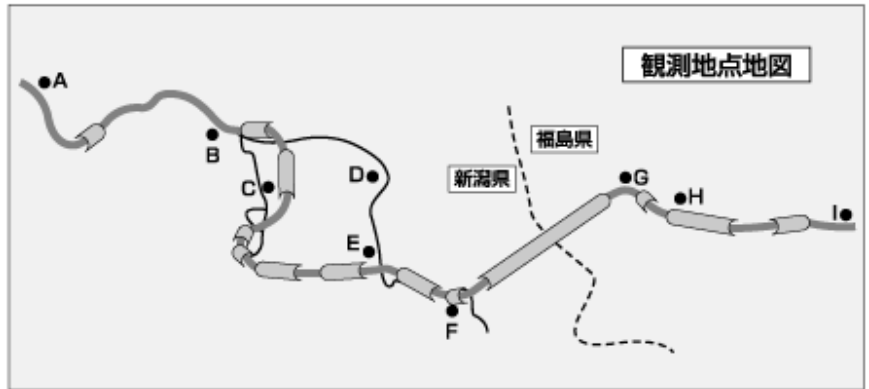
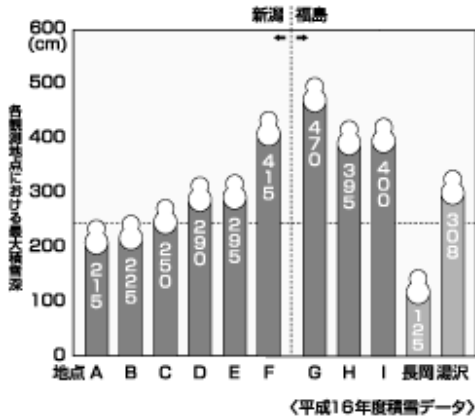
- 当該路線現道には、急峻な地形、日本有数の豪雪地帯であることなどから、現在も19.6kmに及ぶ通行不能区間が存在している。
- 当該路線の整備により通行不能区間を解消し、地域間のネットワークの構築、信頼性・安全性の高い交通の確保を図る。
- なお、通行不能区間は権限代行区間外の福島県施工区間にも及ぶため、連携を図りながら事業推進に努める。
- また、当該路線整備により大型車の安全で安心な通行を実現し、信頼性・安全性の高い交通の確保を図る。



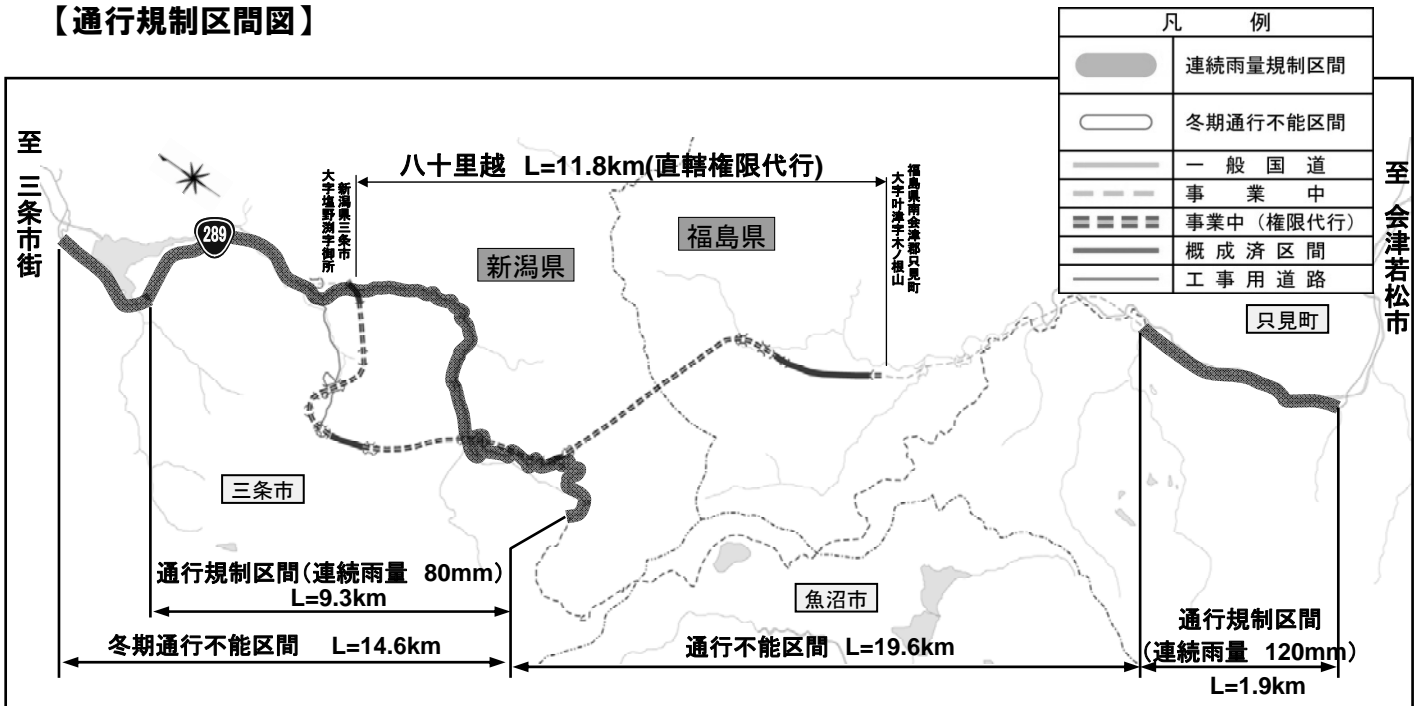
●現道等の事前通行規制区間、冬期交通障害区間の解消

- 当該地は、中央部では4.7mもの積雪がある全国有数の豪雪地帯であり、当該路線には冬期に通行止めとなる区間が存在する。
- また、当該路線には連続雨量80mmで通行止めとなる区間も存在している。
- 当該路線の整備により、事前通行規制の解除が見込まれ、更に冬期における通行の確保により交通の信頼性の向上が期待される。

【当該路線周辺の積雪状況】



【通行規制区間図】



○交通不能区間等解消による迂回解消便益の考え方

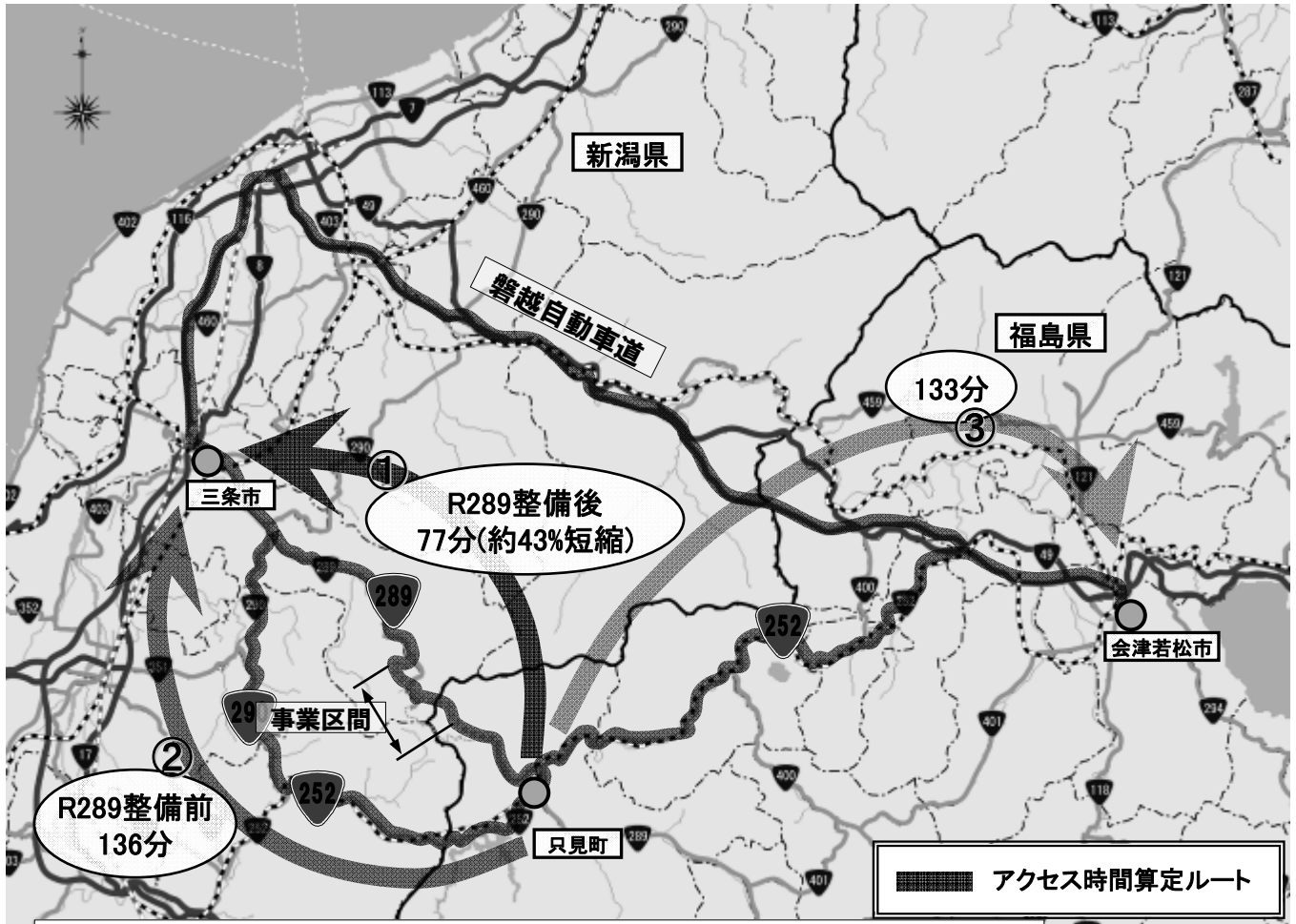
$$B = \text{迂回に伴う増分経費 (走行時間短縮 + 走行経費)} \times \text{日交通量} \times \text{通行止め日数 (365日)}$$

$$= 632 \text{ 億円 (全体・残事業)}$$

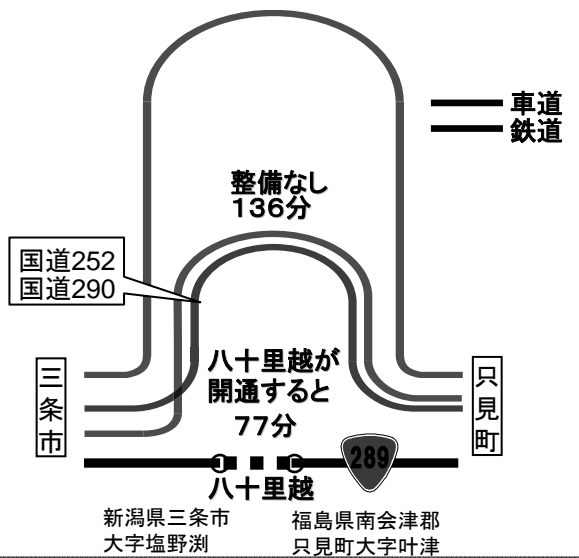
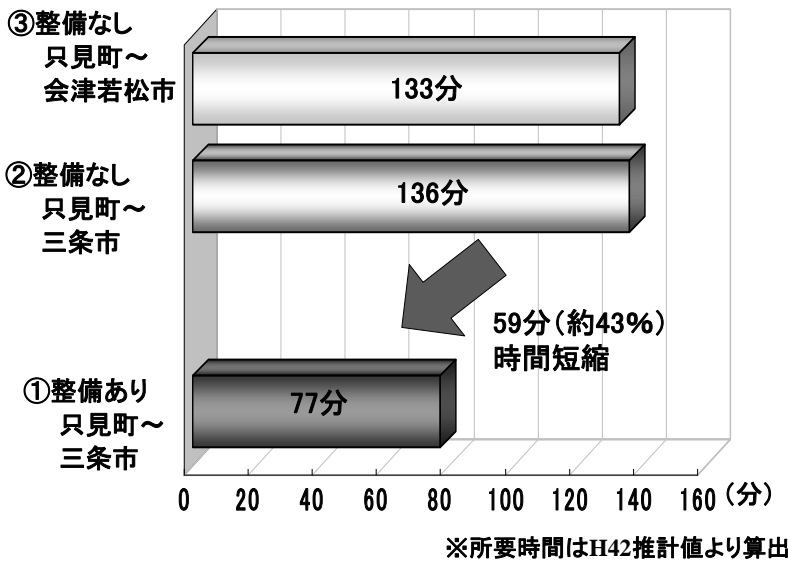
※金額は、供用後50年間の便益額

● 走行時間の短縮

- 八十里越の整備により、只見町から三条市間の所要時間が59分短縮(約43%)。
- 只見町からは、日常生活圏である会津若松市に加え、隣接する日常生活圏中心都市の三条市へのアクセス性が向上する。

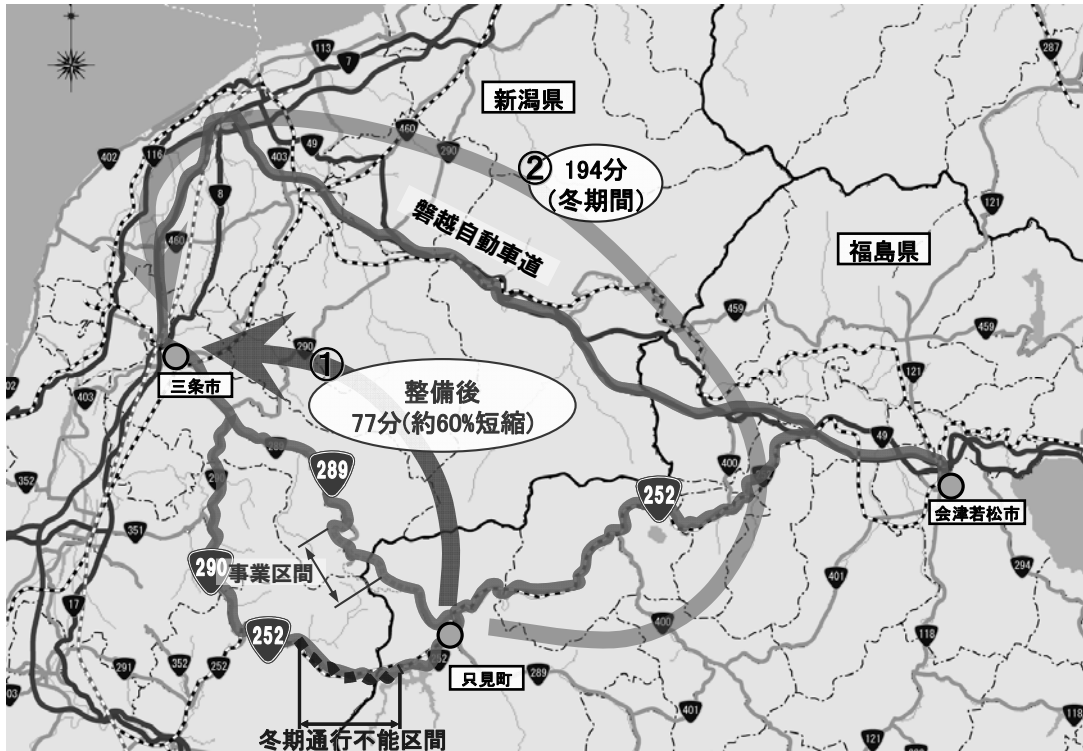


【隣接する日常生活圏中心都市間のアクセス性の向上】



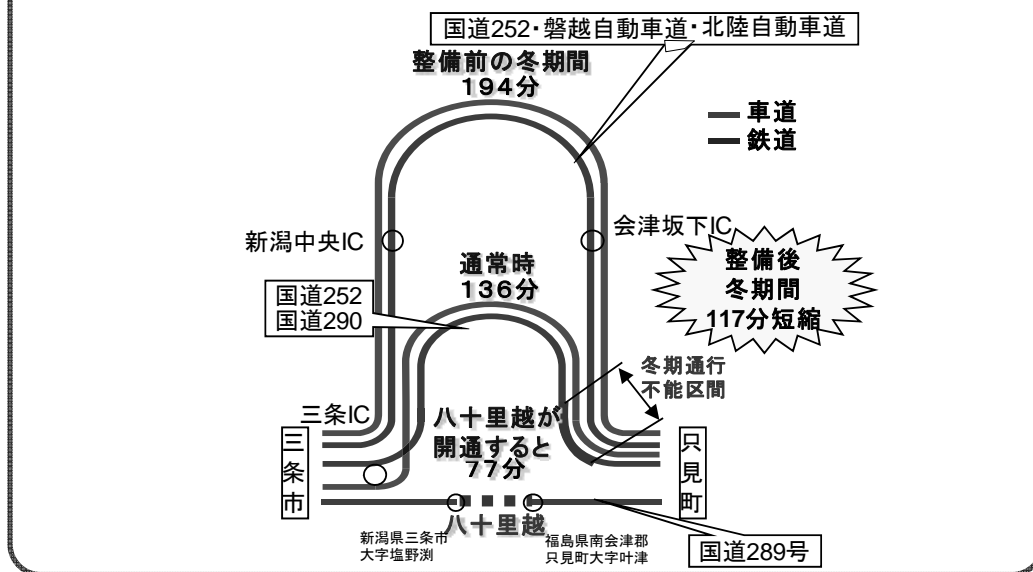
## ●国道252号の冬期通行不能に伴う迂回の回避

- 冬期間は、国道252号の福島・新潟県境部が冬期通行不能となり、磐越自動車道経由の大きな迂回が発生。
- 八十里越の整備により、只見町から三条市間の所要時間が117分(約60%)短縮。
- 通年において只見町と三条市間のアクセスが確保される。



### 【冬期間のアクセス性の向上】

冬期間は国道252号が通行不能のため、三条市へは磐越自動車道経由となる。



○ 国道252号の冬期通行不能に伴う迂回の回避を考慮した便益の考え方

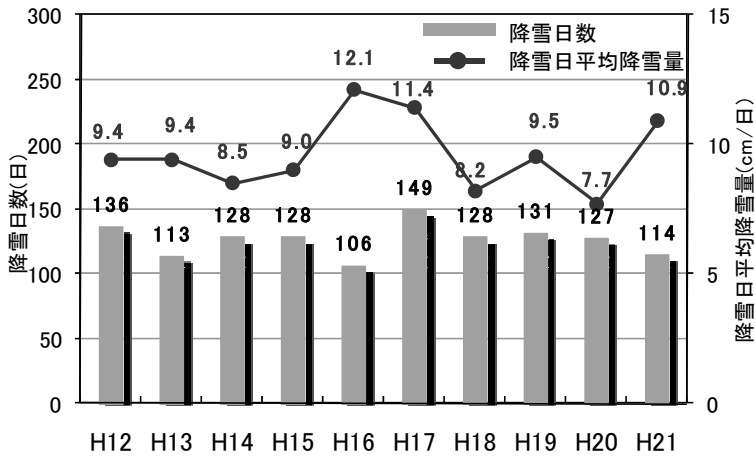
$$B = \text{迂回に伴う増分経費 (走行時間費用 + 走行経費)} \times \text{日交通量} \\ \times \text{冬期通行止め日数 (148日)} \\ = 20 \text{億円 (全体・残事業)}$$

※「冬期の積雪による影響」を控除した便益額

※金額は、供用後50年間の便益額

## ●冬期におけるスムーズな交通の確保

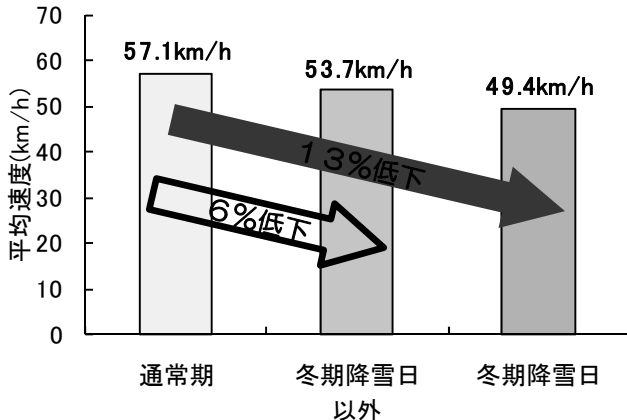
- ・当該道路は、福島県と新潟県の県境の山地部に位置し、年間127日の降雪日がある。
- ・このため、路面の凍結・圧雪で走行速度が低下。
- ・当該路線の整備により、走行距離が短縮され、冬期間では更に損失が減少。



年度別降雪日平均降雪量の推移

出典：気象庁HP 只見

○北陸地整備管内では、通常期に比べ降雪日では13%、冬期降雪日以外で6%の速度低下。



【北陸地方整備局管内直轄国道の冬期旅行速度(H18~H20 3年平均 全27箇所対象)の低下】

### 過去10カ年の平均年間降雪日数

降雪開始～終了日	降雪日数	降雪日以外日数
148日	127日	21日

出典：気象庁HP 只見

- 歩行空間未確保による、歩行者・車輛の交錯
- 堆雪による車道の減少幅員



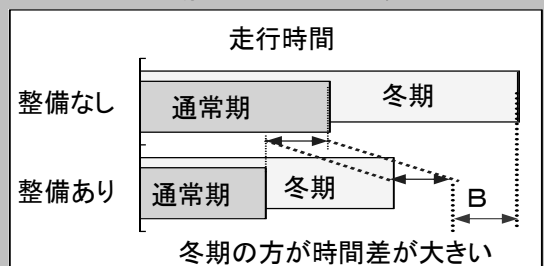
【国道289号・冬期路面状況（只見町）】

### ○冬期の積雪による影響を考慮した便益の考え方

$$B = \text{冬期走行の短縮時間} \times \text{冬期日数 (148日)} \times (\text{走行時間費用} + \text{走行経費})$$

$$= 11 \text{ 億円 (全体・残事業)}$$

整備あり60km/h、整備なし40km/h、冬期低減率50%とした場合

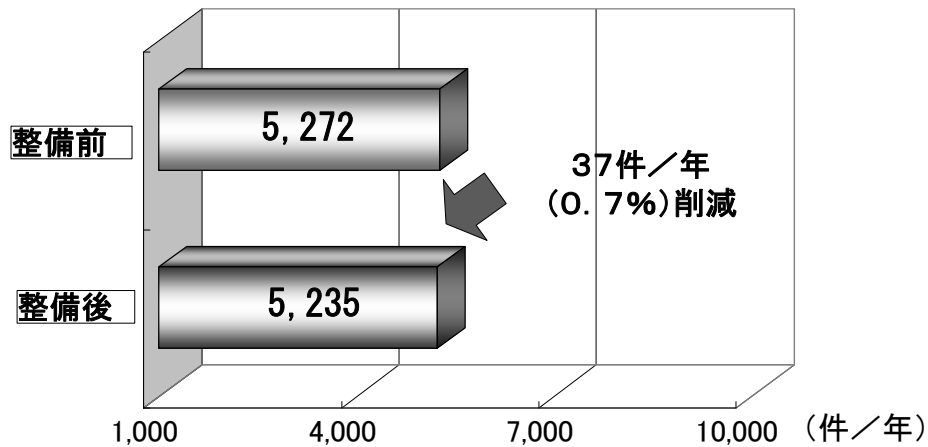


※金額は、供用後50年間の便益額

## 2) 交通事故件数の減少

- ・ 八十里越の整備により、費用便益分析対象エリアの事故件数は37件／年削減。

### 【交通事故件数の削減（H42推計）】



- 整備前に比べ迂回距離が短くなり、走行距離が減少し事故に遭う確率が低くなる。

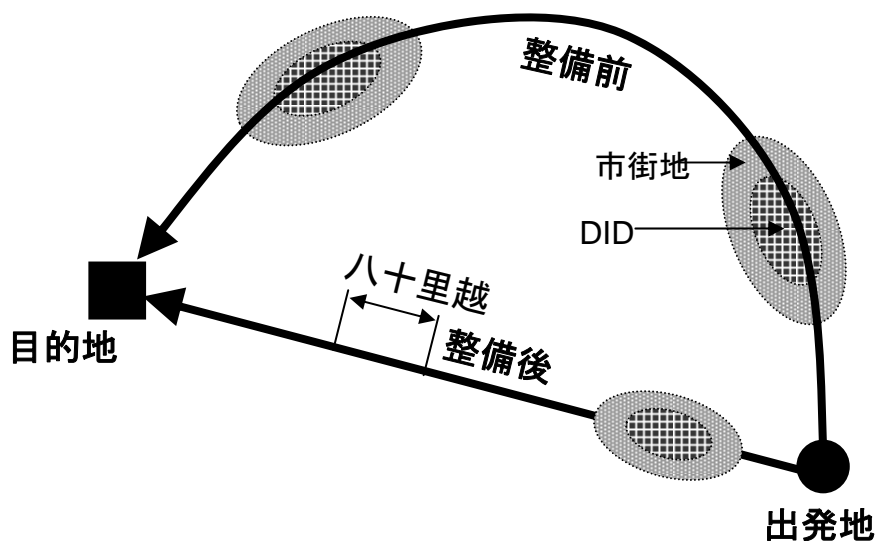
#### 走行距離 16万8千km／日の減少

※八十里越利用交通1台あたり約105km

- 整備前に比べ事故の危険性が高いDID地区や市街地を通過する距離が減少し、事故にあふ危険性が低くなる。



#### 整備前に比べ整備後に年間37件の事故が減少

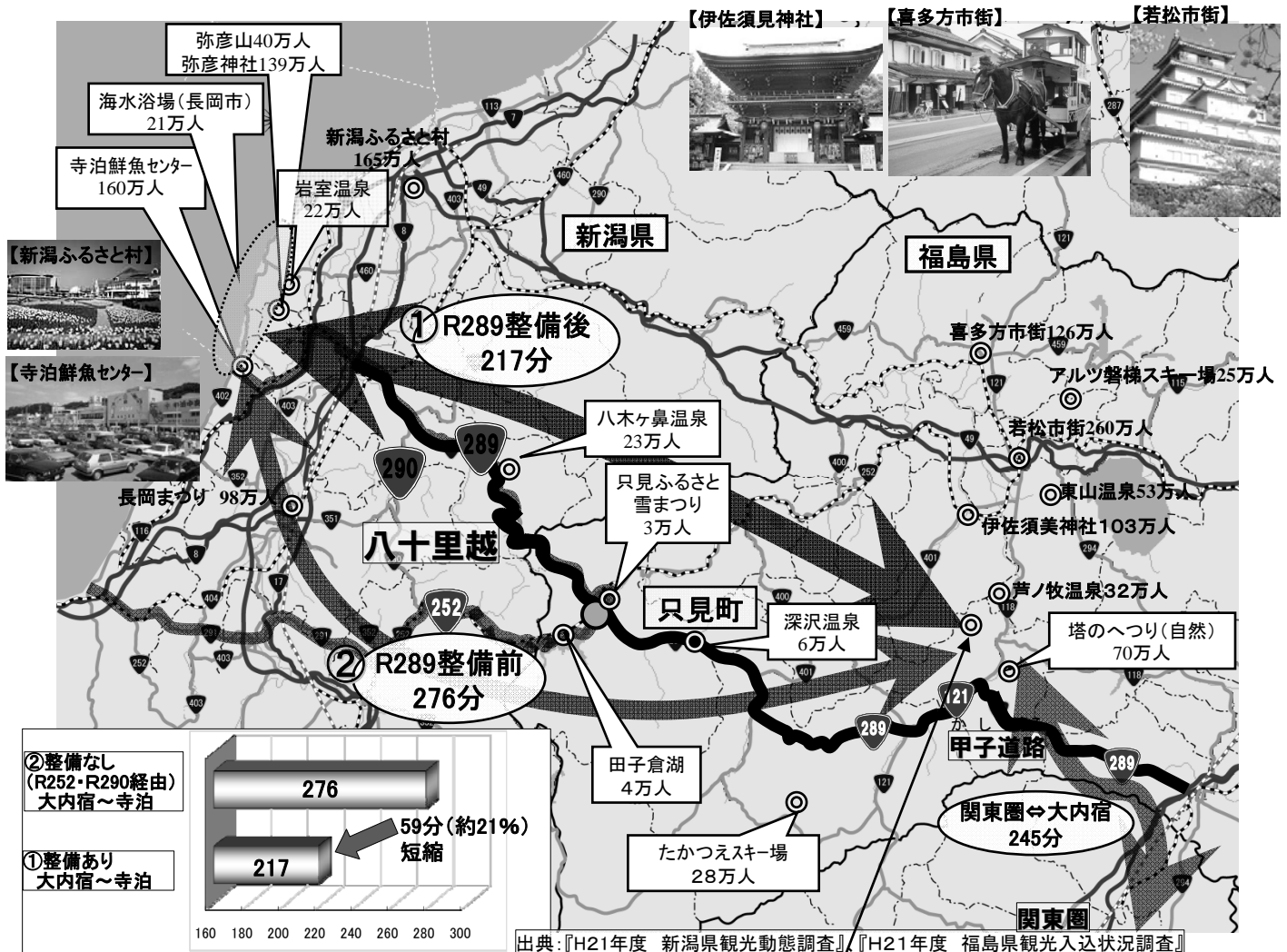


#### ■ 交通事故減少便益 ※出典:「費用便益分析マニュアル」H20年11月国土交通省

- ・ 八十里越の整備により、平均事故件数が年間37件減少し、年間2.2億円の便益が発生する。
- ・ 供用後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると42億円と算出される。

### 3) 主要な観光地へのアクセス向上

- 国道289号沿いには、多くの観光資源が存在しており、道路整備による活用が期待される。
- 同路線の国道289号の通行不能区間を解消した甲子道路の整備により、東西の地域間交流の支障が解消し、文化や経済、観光などの幅広い交流を通じた地域ネットワークが形成され、観光誘客に大きな効果を発揮している。
- 八十里越事業の整備により、福島県南会津地域と新潟県中越地域の主要な観光地相互のアクセス性が向上し、関東圏からの新たな広域的な観光ネットワークの広がりが期待される。



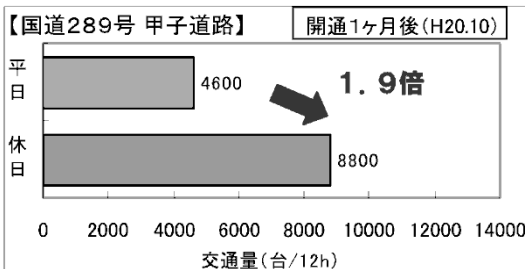
#### 【整備効果事例】

かしどうろ

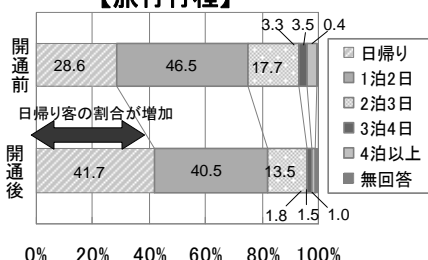
甲子道路が開通して1ヶ月。観光客に大きな効果

- ◆ 休日交通量は平日の約2倍。
- ◆ 日帰りエリアの拡大。
- ◆ 回遊性が向上し、観光地に立ち寄る数も増加。

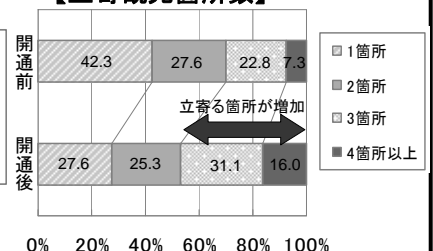
#### 【大内宿】116万人



#### 【旅行行程】



#### 【立寄観光箇所数】



出典:国土交通省東北地方整備局HP>整備効果事例 より



## 【多彩な観光ルートへの創出】

新潟県・福島県共に、国道289号付近には、集客数の多い観光資源が多く存在する。  
 国道289号が整備により、福島県と新潟県の多彩な観光ルートの創出が期待される。

<東京から只見までの所要時間(八十里越供用後)>

### 【新幹線】

東京	→上越新幹線→燕三条→289号(八十里越)→	177分	只見
	→上越新幹線→浦佐→252号(冬期通行不能)→	197分	
	→東北新幹線→新白河→289号→	213分	

### 【自動車】

東京	→関越道・北陸道→三条燕→289号(八十里越)→	301分	只見
	→関越道→小出→252号(冬期通行不能)→	261分	
	→東北道→白河→289号→	310分	

## 八十里越事業・甲子道路の供用で、多彩な観光ルートを創出

国道289号沿いの市町村は、美しい自然環境と独自の歴史・伝統・文化・産業を持っています。福島・新潟・佐渡を含めた、これらの観光資源が連なることで、周遊型・滞在型の観光が楽しめます。

佐渡・大野亀



日本海 夕日



三条市 八木ヶ鼻



奥只見湖



下郷町・塔のへつり



※1: 三条市、燕市、弥彦村  
 ※2: 南会津町、下郷町、檜枝岐村、只見町

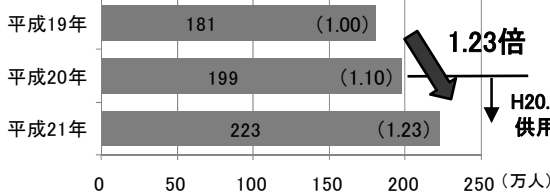
出典 『H20年度 新潟県観光動態調査』、  
 『H21年度 福島県観光入込状況調査』

関東⇄福島⇄新潟

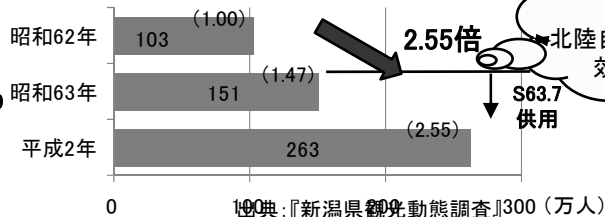
- ① 八十里越+甲子道路⇒佐渡・新潟周遊ルート
- ② 八十里越+甲子道路⇒新潟・福島満喫ルート
- ③ 八十里越+甲子道路⇒レジャー・地場産業周遊ルート
- ④ 八十里越+甲子道路⇒日光・関越道周遊ルート

## 【整備効果事例(観光入込客数の増加)】

【国道289号甲子道路(下郷町の年間入込客数)】



【北陸自動車道(旧糸魚川市、旧能生町の年間入込客数)】



県境を結ぶ通行不能区間の開通！  
 北陸自動車道開通と同等の効果も期待できる。

出典: 『福島県観光入込状況調査』

出典: 『新潟県観光動態調査』300(万人)

## ○観光消費の増加額による便益の考え方

$$\begin{aligned} \text{全体・残 B (単年度)} &= \text{開通による観光入込客の増加 (120,962人/年} \times 1.8 - 120,962\text{人/年)} \\ &\quad \times \text{平均消費額 (6,087円/人)} \\ &= 6.6\text{億円} \rightarrow 100\text{億円/50年 (全体・残事業)} \end{aligned}$$

- ※1. 只見町の観光入込客数 120,962人/年 (H21福島県観光動態調査)
  - 2. 開通による観光客の伸び率=1.8・・・甲子道路、北陸道の供用効果の平均値を参考に設定。
  - 3. 平均消費額=6,087円/人・・・新潟県内容の増加が見込まれるため、新潟県内容の平均観光消費額で設定。
- (資料: 県内観光地の経済波及効果に関する調査(新潟県))

#### 4) 災害時への緊急ネットワークの形成

##### ●災害による道路寸断で孤立化する集落を解消する

- 新潟県三条市<sup>かさぼり</sup>笠堀地区、及び福島県只見町<sup>いりかのうづ</sup>入叶津地区は、当該路線が唯一の連絡道路となっている。
- 笠堀地区は、当該路線が地区の三条市街側において被災し寸断すると、孤立してしまう。
- 入叶津地区は、当該路線が地区の会津若松市側において被災し寸断すると、孤立してしまう。
- 当該路線の整備により、災害時における集落の孤立化が解消され、交通の信頼性が向上する。



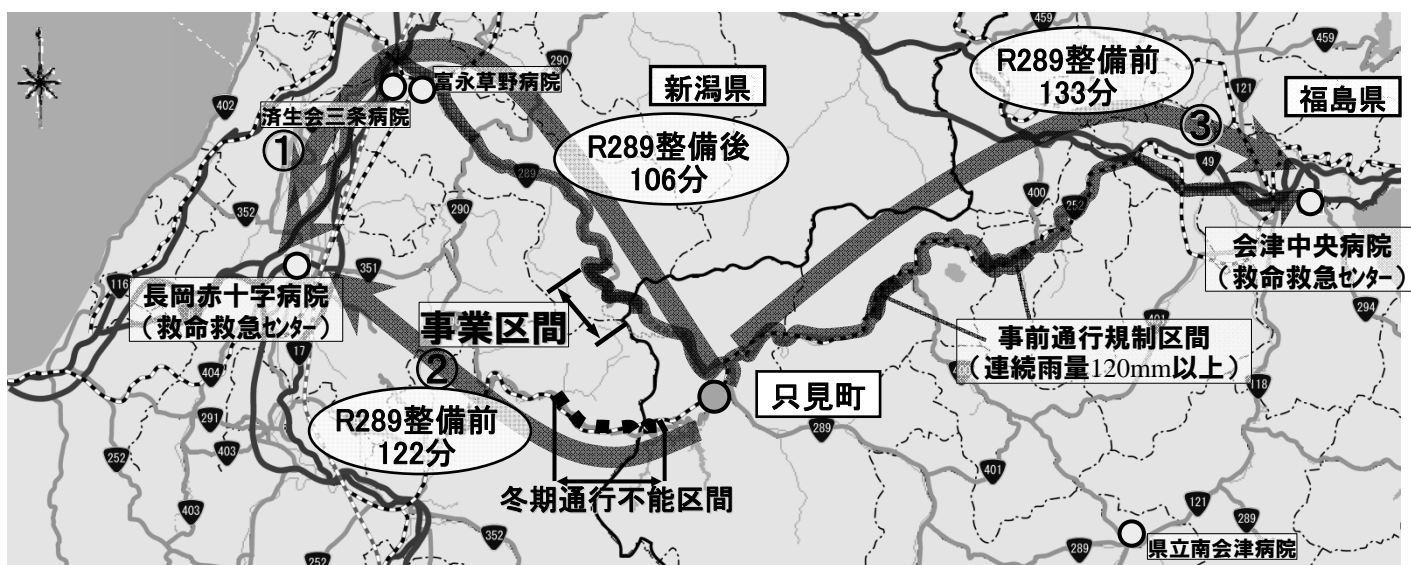
R289整備により  
被災時における  
笠堀地区と福島県只見町  
・会津若松市方面との  
連絡が確保

R289整備により  
被災時における  
入叶津地区と  
新潟県三条市方面との  
連絡が確保



# 5) 第三次救急医療機関へのアクセス性の向上

- 現在、福島県只見町には総合病院はなく、診療所等に対応できない高度医療や救急医療の搬送先は南会津町の県立南会津病院となっている。
- 只見町には、産婦人科医院が無い状況であるが、県立南会津病院の産婦人科は現在休止中である。
- 県立南会津病院で対応できない診療科目、救急疾患や高度医療は、救急救命センターのある会津中央病院、長岡赤十字病院への搬送が必要となるが、最短ルート<sup>①</sup>の国道252号には2箇所<sup>②</sup>の事前通行規制区間、また、冬期通行不能区間<sup>③</sup>が存在するため、搬送は天候や季節に大きく左右されてしまう。
- 当該路線の整備により、冬期におけるスムーズな交通が確保され、新潟県の病院でも高度医療を受けることができ、また、搬送が天候に左右されず、救命救急体制が向上する。



### 各病院の診療科目

診療科目	診療科目数	各病院																								
		呼吸器科	消化器科	小児科	循環器科	泌尿器科	整形外科	皮膚科	産婦人科	産科	婦人科	小児科	小児外科	小児内科	小児歯科	眼科	耳鼻科	皮膚科	泌尿器科	消化器科	循環器科	整形外科	皮膚科	産婦人科		
新潟県 第三救急医療圏	長岡赤十字病院	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	会津中央病院	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
新潟県 第二救急医療圏	新潟県 済生会三条病院	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	富永草野病院	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
福島県	福島県立南会津病院	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

※長岡赤十字病院は、産科と婦人科に分かれている

### 産婦人科医院が不足している只見町

**【現状】**  
○只見町には、現在、産婦人科医院がなく、一番近い県立南会津病院は現在産婦人科が休止中であることから、**妊婦は診療・分娩に会津中央病院に通院。**【只見町役場ヒアリングより】

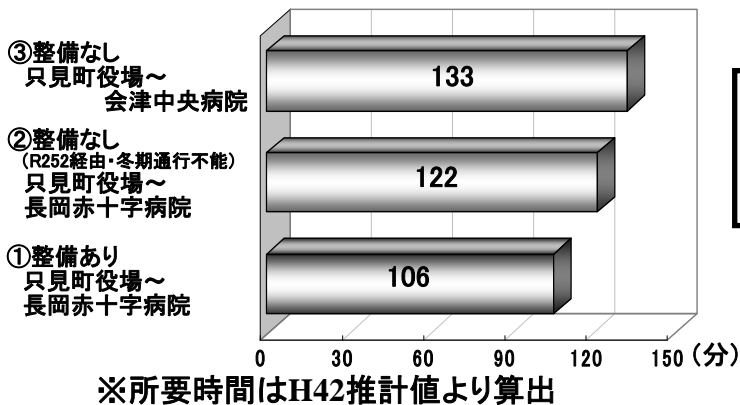


**【問題】**  
○現在、只見町から会津中央病院へは133分かかる。  
○最短ルートの国道252号には2箇所<sup>②</sup>の事前通行規制区間、冬期通行不能区間<sup>③</sup>が存在。



**【八十里越の整備により】**  
○新潟県側の産婦人科医院や三次医療施設の長岡赤十字病院（救命救急センター）へのアクセス性が向上され、**診療・分娩ができる病院が増加。**整備前133分 → 整備後106分 27分短縮

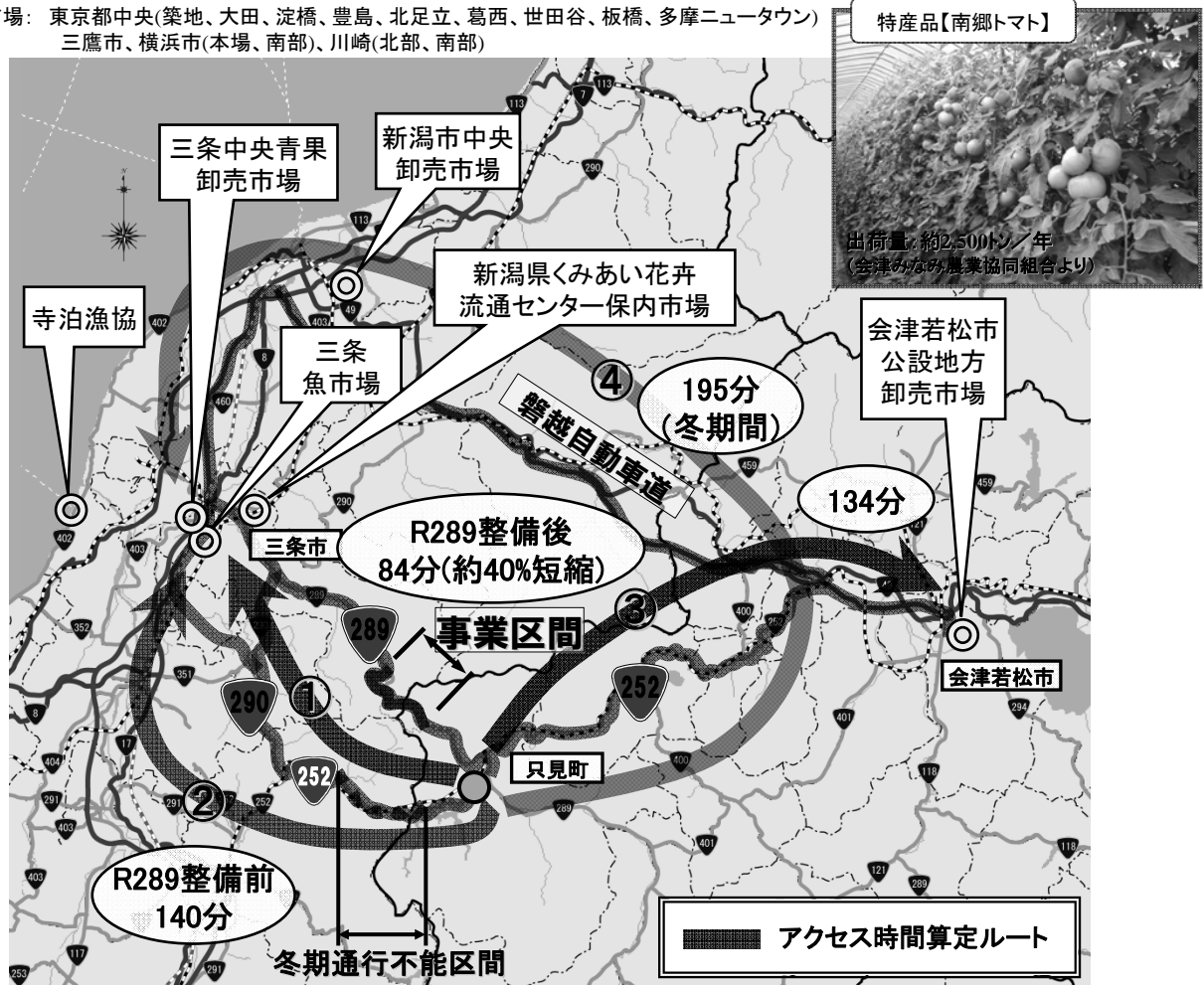
### 【各病院へのアクセス性の向上】



## 6) 物流効率化の支援

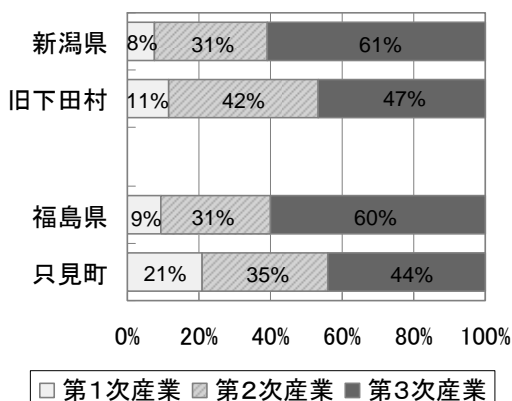
- 只見町の基幹産業は農業が中心で、トマトやりんどうの栽培が盛んである。  
トマトの出荷先は京浜市場を中心に、大阪、一部福島県内に出荷している。
- 現在只見町には卸売市場はなく、最寄りの卸売市場は会津若松市公設地方卸売市場である。
- 当該路線の整備により、三条中央卸売市場や三条魚市場などへのアクセス時間が短縮する。

※京浜市場：東京都中央(築地、大田、淀橋、豊島、北足立、葛西、世田谷、板橋、多摩ニュータウン) 三鷹市、横浜市(本場、南部)、川崎(北部、南部)



### 【産業大分類別就業者の割合】

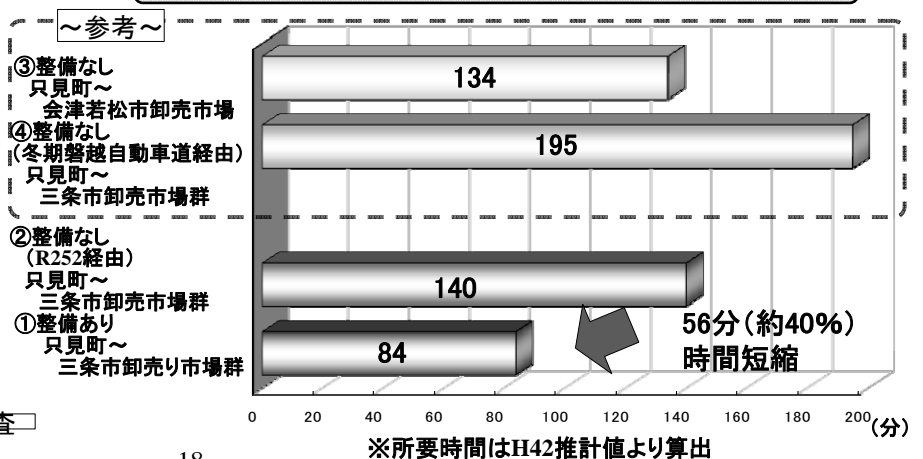
只見町は第1次産業就業者割合が県全体に比べ、特に高くなっている



※出典：平成17年国勢調査

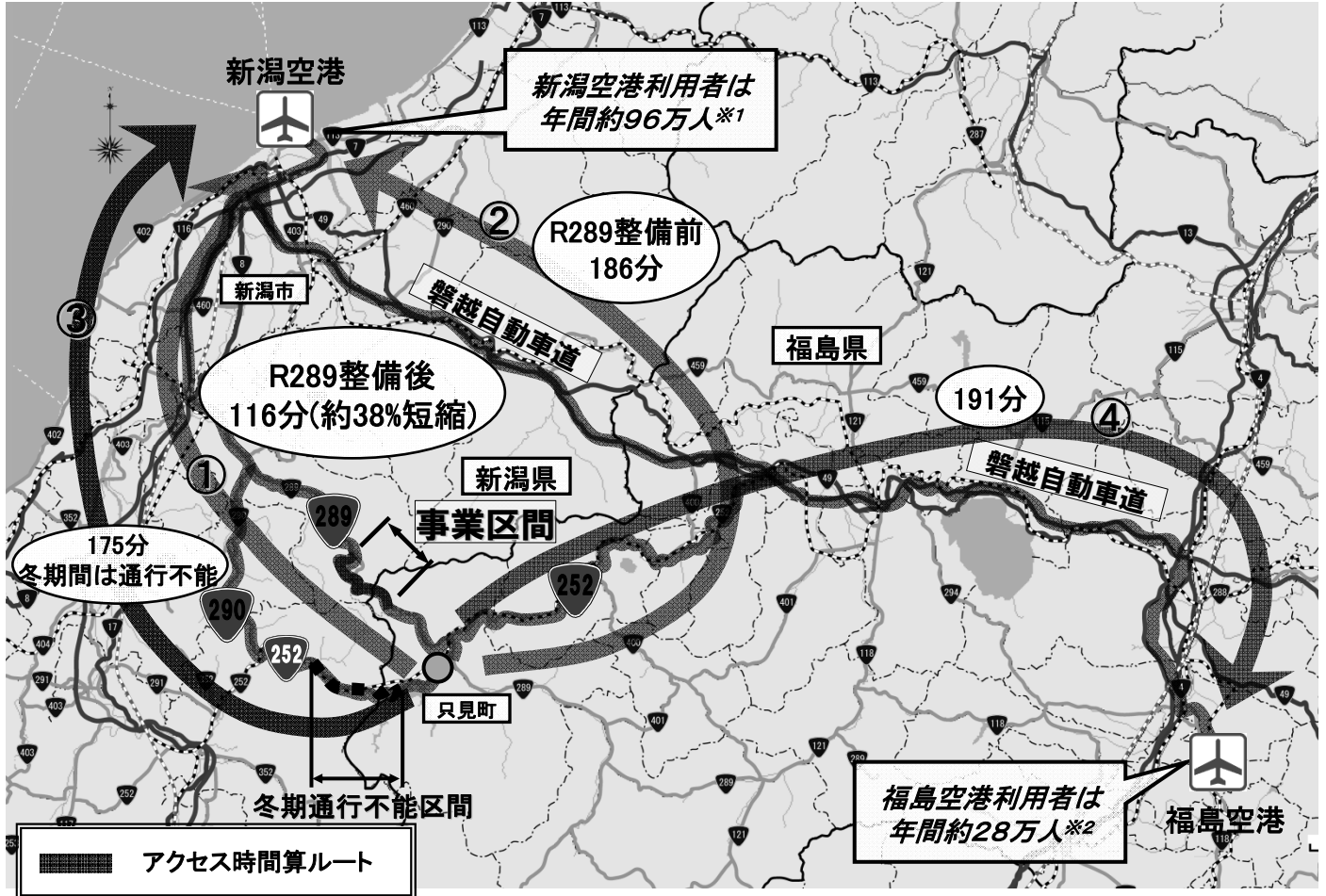
### 【卸売市場へのアクセス性の向上】

国道289号 八十里越の整備により、只見町からアクセスする卸売市場の選択肢が増えるとともに、三条市の各種卸売市場へのアクセス時間が56分(約40%)短縮。



## 7) 国管理空港の新潟空港へのアクセス向上

- 現在、只見町から最寄りの国管理空港は新潟空港、地方管理空港は福島空港である。
- 当該路線の整備により、新潟県新潟市と福島県只見町間の所要時間が70分(約38%)短縮され、空港の相互利用が促進される。



※1) 新潟県H21新潟空港利用状況より  
 ※2) 福島県H21福島空港利用状況より

### 【新潟空港・福島空港の就航路】

国管理空港の新潟空港の就航路は国際・国内線計14航路。地方管理空港の就航路は国際・国内線計4航路

就航路	国管理空港 新潟空港		地方管理空港 福島空港	
	国際線	国内線	国際線	国内線
新千歳空港				
小牧空港			×	
中部国際空港			×	
伊丹空港			×	
福岡空港			×	
那覇空港			×	
佐渡空港(運休中)			×	
ハバロフスク(運休中)	※		×	
ウラジオスク(運休中)	※		×	
ソウル				
上海				
ハルビン			×	
グアム			×	
イルクーツク(運休中)			×	

注) 休止路線、季節運航を含む

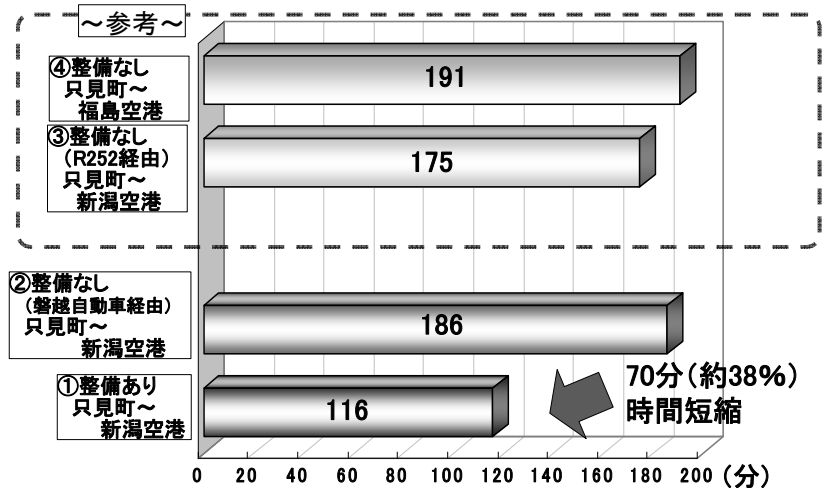
※) ハバロフスク: H22年12月29日より水曜のみ運行開始

ウラジオスク: H23年 1月11日より火曜のみ運行開始

(新潟空港より)

### 【新潟空港へのアクセス性の向上】

国道289号 八十里越の整備により、新潟空港へのアクセス時間が70分(約38%)短縮。



※所要時間はH42推計値より算出

## 6. 費用と効果

・基準年における費用及び便益の現在価値

現在価値算出のための割引率：4%、基準年次：平成22年度、検討年数：50年

<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	650億円	637億円	13億円
残事業	184億円	170億円	13億円

<防災面を含む多様な効果>

八十里越の役割		具体的内容	基準年における現在価値	
			事業全体	残事業
(1) 災害時の迂回を含む 走行時間短縮等	① 走行時間短縮便益 走行経費減少便益 (現道における交通不能区間の解消)	◇福島県～新潟県を結ぶ通行不能区間の解消 ・地域間ネットワークの構築 ・信頼性・安全性の高い交通確保 ・大型車の安全で安心な通行を実現 ◇只見町から隣接する日常生活圏中心都市の三条市間の所要時間が59分短縮し、アクセス性が向上する。 ◇国道252号の冬期通行不能に伴うさらなる迂回の回避 ・只見町から三条市間の所要時間が117分短縮。 ・通年において只見町と三条市間のアクセスが確保される。 ◇冬期におけるスムーズな交通の確保 ・当該路線の整備により、走行距離が短縮され、冬期間では更に損失が減少	663億円	663億円
	② 交通事故減少便益	◇安全な走行環境が確保され、現道区間の事故件数が年間約37件削減される。	42億円	42億円
(2) 災害による被害の回避	③ 観光消費額の減少回避	◇関東圏からの新たな広域的な観光ネットワークの形成 ◇福島県と新潟県の多彩な観光ルートの創出 ・大内宿～寺泊へのアクセス時間59分短縮。	100億円	100億円
(3) 民の不安の解消	④ 地域唯一の道路としての役割	◇通行不能区間の解消 ・只見地区において、通行不能区間が解消することによる不安感が解消される。	—	—
(4) その他効果	⑤ 災害時への緊急ネットワークの形成	◇災害による道路寸断で孤立化する集落の解消。 ・災害時における集落の孤立化が解消。交通の信頼性が向上し、通行止めによる日常生活や産業活動の損失を減少。	—	—
	⑥ 第三次救急医療機関へのアクセス性の向上	◇救急救命施設、三次医療施設へのアクセス向上 ・診療・分娩ができる病院が増加 ・只見町役場～長岡赤十字病院へのアクセス時間27分短縮。	—	—
	⑦ 物流効率化の支援	◇卸売市場へのアクセス性の向上 ・只見町からアクセスする卸売市場の選択肢の増加 ・只見町～各種卸売市場へのアクセス時間が56分短縮。	—	—
	⑧ 国管理空港の新潟空港へのアクセス向上	◇新潟空港と只見町間の所要時間が70分短縮され、空港の相互利用が促進される	—	—

<費用と効果>

	効果(1)	効果(2)	効果(3)	効果(4)	費用
	①～②	③	④	⑤～⑧	
事業全体	706億円	100億円	$\alpha$	$\beta$	650億円
残事業	706億円	100億円	$\alpha$	$\beta$	184億円

## 7. 事業進捗の見込み

### ①残事業の内容

残事業の主な内容は次のとおり。

- ・全区間での用地取得、及び工事推進(L=11.8km、うち概成済区間は 3.1km)

### ②今後の事業の見通し等

- ・平成22年度は新潟・福島県境の9号トンネルの貫通、叶津地区改良工、4号橋梁下部工外ノ沢流路工整備、塩野淵地区改良工などの事業を実施した。
- ・現在事業中ではあるが、道路は今後、通行出来ることから、暫定的な活用などより効果が発現出来るよう関係機関とともに検討する。
- ・引き続き、全線完成供用を目指し事業を推進する。
- ・また、繁殖が確認されているイヌワシについて、工事開始前に確認等を十分に行い、「八十里越道路環境検討委員会」からの指導・助言を得ながら、慎重にモニタリングや調査・工事を進める。

## 8. 代替案等の可能性

- ・国道289号八十里越は、地形、地質、及び生態系などを含めた周辺環境などに配慮した路線計画となっており、地域ネットワークの充実強化、物流の利便性向上、リダンダンシーの確保、救命救急体制の向上など、期待される効果は大きい。
- ・また、事業は地元からの了解、及び関係機関との協議の進捗により既に約77%の用地買収が完了しているとともに、橋梁・トンネル等の大規模構造物が一部完成している。その他、構造、規格や施設規模は適切に計画している。
- ・自然環境への影響については平成9年度より「八十里越道路環境検討委員会」を設立し、学識経験者の指導・助言を得ながら慎重に調査・工事を進めている。  
また、事業地周辺で確認されている動植物等については分布領域等を調査し、必要に応じ保全対策を検討・実施していることで、路線計画の変更は必要ないと考える。
- ・施工にあたっては、新技術、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図っている。

## 9. 対応方針(原案)

対応方針(原案)

事業継続

(理由)

- ・国道289号八十里越の整備により現道の通行不能区間の解消が図られる。
- ・災害時の迂回解消を含む走行時間短縮や災害による被害の回避、地域住民の不安解消等の効果が期待され、便益は費用を上回っている。
- ・また、三条市と南会津の地域ネットワークの充実強化、物流の利便性向上、リダンダンシーの確保、救命救急体制の向上など期待される。



(参考資料)

## 費用と便益の内容

※便益は、災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮 等

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道289号	八十里越	L=11.8Km	一次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
1,600	2	北陸地方整備局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	574億円	38億円	612億円
うち残事業分	216億円	38億円	254億円
基準年における 現在価値(C)	637億円	13億円	650億円
うち残事業分	170億円	13億円	184億円

## ② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成22年度			
供用年	平成28年度、平成34年度			
単年便益 (初年便益)	16億円	6.9億円	2.2億円	25億円
基準年における 現在価値(B)	435億円	228億円	42億円	706億円
うち残事業分	435億円	228億円	42億円	706億円

交通状況の変化（全体）

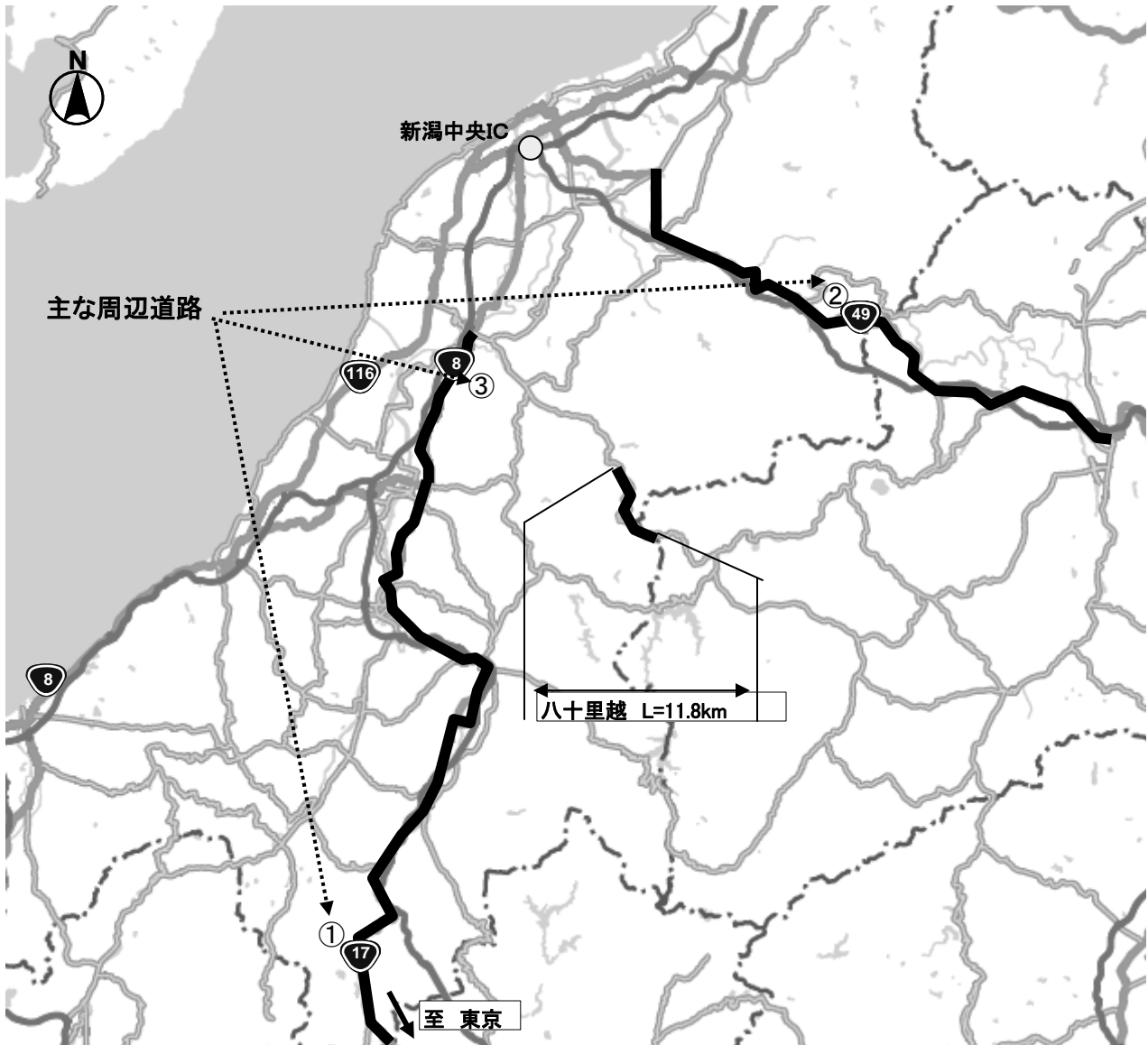
様式－3①

事業名： 八十里越

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 〔バイパス等〕 :11.8km	交通量	[台/日]	0	1,600	
	走行時間	[分]	0.0	16.7	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	5.91	
②主な周辺道路	①国道17号線 :307.7km	交通量	[台/日]	6,300	5,700
		走行時間	[分]	391.9	391.2
		走行時間費用	[億円/年]	474.22	425.15
	②国道49号線 :99.7km	交通量	[台/日]	5,200	4,600
		走行時間	[分]	122.8	122.3
		走行時間費用	[億円/年]	119.21	101.02
	③国道8号線 :24.3km	交通量	[台/日]	32,400	32,200
		走行時間	[分]	30.6	30.6
		走行時間費用	[億円/年]	173.63	171.64
		交通量	[台/日]	0	0
		走行時間	[分]	0.0	0.0
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00
	交通量	[台/日]	0	0	
	走行時間	[分]	0.0	0.0	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	0.00	
③その他道路合計 :7877.9km	走行時間費用	[億円/年]	6,332.74	6,367.77	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：8321.4km	走行時間短縮便益	[億円/年]	7,099.80	7,071.49	28.31

(2) 図面(①、②に該当する道路を明示すること)



算出の条件

事業名：八十里越

(2)

項目		チェック欄		
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他	<input type="checkbox"/>		
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間		
	社会的割引率	4%		
	基準年次	平成22年		
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
		複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H17、H42)	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
		いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載	
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
		その他( )	<input type="checkbox"/>	
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
		有	<input type="checkbox"/>	
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	( )台トリップ/日
	配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
		転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
		Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
		簡易手法	<input type="checkbox"/>	
		簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
			山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他( )				
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)				
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmax~Qmin)の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。			
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>		
	採用理由を記載			
	その他( )	<input type="checkbox"/>		

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		( ) %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	( ) 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数(年あたり) 採用した冬期日数の考え方を記載	(148) 日
			降雪が最初に観測された日から最後に観測された日までの日数を考慮	
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	通常期と冬期の速度比を考慮			
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：八十里越

(4)

		項目	チェック欄
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	■
		標準投資パターンを採用	□
		その他( )	□
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 権限代行区間であるため、新潟県・福島県の管理する国道の実績値から設定	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	■
	その他		
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

## 費用の現在価値算定表(全体)

箇所名： 八十里越				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.067	11.8	0.79	
年次	年度	割引率 4.0%	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-30年目	S 61	2.5633	94.6	0.50	1.24		
-29年目	S 62	2.4647	94.4	1.00	2.38		
-28年目	S 63	2.3699	94.9	1.00	2.28		
-27年目	H 1	2.2788	97.4	1.70	3.63		
-26年目	H 2	2.1911	99.6	2.70	5.42		
-25年目	H 3	2.1068	102.0	2.91	5.49		
-24年目	H 4	2.0258	103.4	4.86	8.69		
-23年目	H 5	1.9479	103.7	8.06	13.82		
-22年目	H 6	1.8730	103.6	9.13	15.07		
-21年目	H 7	1.8009	103.0	9.71	15.50		
-20年目	H 8	1.7317	102.4	7.87	12.15		
-19年目	H 9	1.6651	103.4	11.53	16.95		
-18年目	H 10	1.6010	102.8	15.24	21.67		
-17年目	H 11	1.5395	101.3	18.39	25.52		
-16年目	H 12	1.4802	99.7	27.06	36.68		
-15年目	H 13	1.4233	98.4	20.59	27.19		
-14年目	H 14	1.3686	96.6	28.67	37.08		
-13年目	H 15	1.3159	95.4	29.82	37.55		
-12年目	H 16	1.2653	94.4	19.11	23.39		
-11年目	H 17	1.2167	93.2	16.84	20.07		
-10年目	H 18	1.1699	92.5	32.86	37.94		
-9年目	H 19	1.1249	91.7	27.72	31.05		
-8年目	H 20	1.0816	91.3	20.95	22.66		
-7年目	H 21	1.0400	91.3	23.52	24.46		
-6年目	H 22	1.0000	91.3	18.76	18.76		
-5年目	H 23	0.9615	91.3	16.38	15.75		
-4年目	H 24	0.9246	91.3	14.58	13.48		
-3年目	H 25	0.8890	91.3	16.77	14.91		
-2年目	H 26	0.8548	91.3	18.58	15.88		
-1年目	H 27	0.8219	91.3	19.81	16.28		
供用開始年次	H 28	0.7903	91.3	21.33	16.86	0.75	0.59
1年目	H 29	0.7599	91.3	24.76	18.82	0.75	0.57
2年目	H 30	0.7307	91.3	27.50	20.09	0.75	0.55
3年目	H 31	0.7026	91.3	21.90	15.39	0.75	0.53
4年目	H 32	0.6756	91.3	20.36	13.76	0.75	0.51
5年目	H 33	0.6496	91.3	14.29	9.28	0.75	0.49
6年目	H 34	0.6246	91.3			0.75	0.47
7年目	H 35	0.6006	91.3			0.75	0.45
8年目	H 36	0.5775	91.3			0.75	0.43
9年目	H 37	0.5553	91.3			0.75	0.42
10年目	H 38	0.5339	91.3			0.75	0.40
11年目	H 39	0.5134	91.3			0.75	0.39
12年目	H 40	0.4936	91.3			0.75	0.37
13年目	H 41	0.4746	91.3			0.75	0.36
14年目	H 42	0.4564	91.3			0.75	0.34
15年目	H 43	0.4388	91.3			0.75	0.33
16年目	H 44	0.4220	91.3			0.75	0.32
17年目	H 45	0.4057	91.3			0.75	0.30
18年目	H 46	0.3901	91.3			0.75	0.29
19年目	H 47	0.3751	91.3			0.75	0.28
20年目	H 48	0.3607	91.3			0.75	0.27
21年目	H 49	0.3468	91.3			0.75	0.26
22年目	H 50	0.3335	91.3			0.75	0.25
23年目	H 51	0.3207	91.3			0.75	0.24
24年目	H 52	0.3083	91.3			0.75	0.23
25年目	H 53	0.2965	91.3			0.75	0.22
26年目	H 54	0.2851	91.3			0.75	0.21
27年目	H 55	0.2741	91.3			0.75	0.21
28年目	H 56	0.2636	91.3			0.75	0.20
29年目	H 57	0.2534	91.3			0.75	0.19
30年目	H 58	0.2437	91.3			0.75	0.18
31年目	H 59	0.2343	91.3			0.75	0.18
32年目	H 60	0.2253	91.3			0.75	0.17
33年目	H 61	0.2166	91.3			0.75	0.16
34年目	H 62	0.2083	91.3			0.75	0.16
35年目	H 63	0.2003	91.3			0.75	0.15
36年目	H 64	0.1926	91.3			0.75	0.14
37年目	H 65	0.1852	91.3			0.75	0.14
38年目	H 66	0.1780	91.3			0.75	0.13
39年目	H 67	0.1712	91.3			0.75	0.13
40年目	H 68	0.1646	91.3			0.75	0.12
41年目	H 69	0.1583	91.3			0.75	0.12
42年目	H 70	0.1522	91.3			0.75	0.11
43年目	H 71	0.1463	91.3			0.75	0.11
44年目	H 72	0.1407	91.3			0.75	0.11
45年目	H 73	0.1353	91.3			0.75	0.10
46年目	H 74	0.1301	91.3			0.75	0.10
47年目	H 75	0.1251	91.3			0.75	0.09
48年目	H 76	0.1203	91.3			0.75	0.09
49年目	H 77	0.1157	91.3	-2.59	-0.30	0.75	0.09
合計				574.17	636.84	37.50	13.25
単純事業費計				574.17		37.50	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。



費用の現在価値算定表(残事業)

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名: 八十里越				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.067	11.8	0.79	
年次	年度	割引率 4.0%	GDP デフレ率	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-30年目	S 61	2.5633	94.6				
-29年目	S 62	2.4647	94.4				
-28年目	S 63	2.3699	94.9				
-27年目	H 1	2.2788	97.4				
-26年目	H 2	2.1911	99.6				
-25年目	H 3	2.1068	102.0				
-24年目	H 4	2.0258	103.4				
-23年目	H 5	1.9479	103.7				
-22年目	H 6	1.8730	103.6				
-21年目	H 7	1.8009	103.0				
-20年目	H 8	1.7317	102.4				
-19年目	H 9	1.6651	103.4				
-18年目	H 10	1.6010	102.8				
-17年目	H 11	1.5395	101.3				
-16年目	H 12	1.4802	99.7				
-15年目	H 13	1.4233	98.4				
-14年目	H 14	1.3686	96.6				
-13年目	H 15	1.3159	95.4				
-12年目	H 16	1.2653	94.4				
-11年目	H 17	1.2167	93.2				
-10年目	H 18	1.1699	92.5				
-9年目	H 19	1.1249	91.7				
-8年目	H 20	1.0816	91.3				
-7年目	H 21	1.0400	91.3				
-6年目	H 22	1.0000	91.3				
-5年目	H 23	0.9615	91.3	16.38	15.75		
-4年目	H 24	0.9246	91.3	14.58	13.48		
-3年目	H 25	0.8890	91.3	16.77	14.91		
-2年目	H 26	0.8548	91.3	18.58	15.88		
-1年目	H 27	0.8219	91.3	19.81	16.28		
供用開始年次	H 28	0.7903	91.3	21.33	16.86	0.75	0.59
1年目	H 29	0.7599	91.3	24.76	18.82	0.75	0.57
2年目	H 30	0.7307	91.3	27.50	20.09	0.75	0.55
3年目	H 31	0.7026	91.3	21.90	15.39	0.75	0.53
4年目	H 32	0.6756	91.3	20.36	13.76	0.75	0.51
5年目	H 33	0.6496	91.3	14.29	9.28	0.75	0.49
6年目	H 34	0.6246	91.3			0.75	0.47
7年目	H 35	0.6006	91.3			0.75	0.45
8年目	H 36	0.5775	91.3			0.75	0.43
9年目	H 37	0.5553	91.3			0.75	0.42
10年目	H 38	0.5339	91.3			0.75	0.40
11年目	H 39	0.5134	91.3			0.75	0.39
12年目	H 40	0.4936	91.3			0.75	0.37
13年目	H 41	0.4746	91.3			0.75	0.36
14年目	H 42	0.4564	91.3			0.75	0.34
15年目	H 43	0.4388	91.3			0.75	0.33
16年目	H 44	0.4220	91.3			0.75	0.32
17年目	H 45	0.4057	91.3			0.75	0.30
18年目	H 46	0.3901	91.3			0.75	0.29
19年目	H 47	0.3751	91.3			0.75	0.28
20年目	H 48	0.3607	91.3			0.75	0.27
21年目	H 49	0.3468	91.3			0.75	0.26
22年目	H 50	0.3335	91.3			0.75	0.25
23年目	H 51	0.3207	91.3			0.75	0.24
24年目	H 52	0.3083	91.3			0.75	0.23
25年目	H 53	0.2965	91.3			0.75	0.22
26年目	H 54	0.2851	91.3			0.75	0.21
27年目	H 55	0.2741	91.3			0.75	0.21
28年目	H 56	0.2636	91.3			0.75	0.20
29年目	H 57	0.2534	91.3			0.75	0.19
30年目	H 58	0.2437	91.3			0.75	0.18
31年目	H 59	0.2343	91.3			0.75	0.18
32年目	H 60	0.2253	91.3			0.75	0.17
33年目	H 61	0.2166	91.3			0.75	0.16
34年目	H 62	0.2083	91.3			0.75	0.16
35年目	H 63	0.2003	91.3			0.75	0.15
36年目	H 64	0.1926	91.3			0.75	0.14
37年目	H 65	0.1852	91.3			0.75	0.14
38年目	H 66	0.1780	91.3			0.75	0.13
39年目	H 67	0.1712	91.3			0.75	0.13
40年目	H 68	0.1646	91.3			0.75	0.12
41年目	H 69	0.1583	91.3			0.75	0.12
42年目	H 70	0.1522	91.3			0.75	0.11
43年目	H 71	0.1463	91.3			0.75	0.11
44年目	H 72	0.1407	91.3			0.75	0.11
45年目	H 73	0.1353	91.3			0.75	0.10
46年目	H 74	0.1301	91.3			0.75	0.10
47年目	H 75	0.1251	91.3			0.75	0.09
48年目	H 76	0.1203	91.3			0.75	0.09
49年目	H 77	0.1157	91.3	-0.60	-0.07	0.75	0.09
合計				215.66	170.43	37.50	13.25
単純事業費計				216.26		37.50	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。  
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。  
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表(事業全体・残事業)

箇所名: 八十里越

年度 (事業年)	総走行キロの年次別伸び率			GDP フラット	走行時間短縮便益(億円)			走行経費減少便益(億円)			現在価値			事故減少便益(億円)			合計	
	乗用車	小型貨物	普通貨物		乗用車	小型貨物	普通貨物	① 計	①×(A)	乗用車	小型貨物	普通貨物	② 計	(A)×②	③	(3)×(A)	現在価値 (1)~(3)	現在価値 (億円)
H22 1年次	28	0.99454	0.98110	0.97236	0.99004	7.00	3.30	5.28	15.52	12.31	11.65	6.71	5.46	2.21	1.75	24.69	19.51	
H22 2年目	29	0.99451	0.98074	0.97157	0.98994	6.96	3.23	5.13	15.32	11.65	11.02	6.62	5.14	2.19	1.66	24.28	18.45	
H22 3年目	30	0.99448	0.98036	0.97074	0.98984	6.92	3.17	4.98	15.08	11.02	10.48	6.42	4.84	2.16	1.58	23.86	17.44	
H22 4年目	31	0.99445	0.97997	0.96986	0.98973	6.89	3.11	4.84	14.83	10.42	9.85	6.27	4.55	2.14	1.51	23.45	16.47	
H22 5年目	32	0.99588	0.98583	0.98106	0.99285	6.75	3.05	4.69	14.59	9.85	9.37	6.03	4.27	2.12	1.43	23.03	15.56	
H22 6年目	33	0.99586	0.98563	0.98070	0.99580	6.72	3.00	4.60	14.43	9.37	8.84	5.87	4.05	2.10	1.37	22.77	14.79	
H22 7年目	34	0.99585	0.98542	0.98032	0.99242	6.70	2.97	4.54	14.33	8.84	8.37	5.74	3.81	2.08	1.30	22.51	14.13	
H22 8年目	35	0.99583	0.98520	0.97992	0.99236	6.68	2.94	4.49	14.24	8.37	7.90	5.62	3.71	2.07	1.29	22.26	13.57	
H22 9年目	36	0.99581	0.98498	0.97951	0.99205	6.66	2.92	4.46	14.16	7.90	7.43	5.51	3.60	2.06	1.28	22.01	13.01	
H22 10年目	37	0.99579	0.98475	0.97908	0.99199	6.64	2.90	4.43	14.08	7.43	6.96	5.40	3.50	2.05	1.27	21.76	12.45	
H22 11年目	38	0.99578	0.98452	0.97864	0.99193	6.62	2.88	4.40	14.00	6.96	6.49	5.29	3.40	2.04	1.26	21.51	11.89	
H22 12年目	39	0.99576	0.98427	0.97817	0.99186	6.60	2.86	4.37	13.92	6.49	6.02	5.18	3.30	2.03	1.25	21.26	11.33	
H22 13年目	40	0.99574	0.98402	0.97768	0.99179	6.58	2.84	4.34	13.84	6.02	5.56	5.07	3.20	2.02	1.24	21.01	10.77	
H22 14年目	41	0.99572	0.98376	0.97717	0.99173	6.56	2.82	4.31	13.76	5.56	5.07	4.96	3.10	2.01	1.23	20.76	10.21	
H22 15年目	42	0.99570	0.98351	0.97666	0.99166	6.54	2.80	4.28	13.68	5.07	4.59	4.85	3.00	2.00	1.22	20.51	9.65	
H22 16年目	43	0.99569	0.98326	0.97615	0.99159	6.52	2.78	4.25	13.60	4.59	4.21	4.74	2.90	1.99	1.21	20.26	9.09	
H22 17年目	44	0.99566	0.98301	0.97564	0.99152	6.50	2.76	4.22	13.52	4.21	3.83	4.63	2.80	1.98	1.20	20.01	8.53	
H22 18年目	45	0.99564	0.98276	0.97513	0.99144	6.48	2.74	4.19	13.44	3.83	3.45	4.52	2.70	1.97	1.19	19.76	7.97	
H22 19年目	46	0.99562	0.98251	0.97462	0.99137	6.46	2.72	4.16	13.36	3.45	3.07	4.41	2.60	1.96	1.18	19.51	7.41	
H22 20年目	47	0.99560	0.98226	0.97411	0.99129	6.44	2.70	4.13	13.28	3.07	2.69	4.30	2.50	1.95	1.17	19.26	6.85	
H22 21年目	48	0.99558	0.98201	0.97360	0.99122	6.42	2.68	4.10	13.20	2.69	2.31	4.19	2.40	1.94	1.16	19.01	6.29	
H22 22年目	49	0.99556	0.98176	0.97309	0.99114	6.40	2.66	4.07	13.12	2.31	1.93	4.08	2.30	1.93	1.15	18.76	5.73	
H22 23年目	50	0.99554	0.98151	0.97258	0.99106	6.38	2.64	4.04	13.04	1.93	1.55	3.97	2.20	1.92	1.14	18.51	5.17	
H22 24年目	51	0.99552	0.98126	0.97207	0.99098	6.36	2.62	4.01	12.96	1.55	1.17	3.86	2.10	1.91	1.13	18.26	4.61	
H22 25年目	52	0.99550	0.98101	0.97156	0.99090	6.34	2.60	3.98	12.88	1.17	0.79	3.75	2.00	1.90	1.12	18.01	4.05	
H22 26年目	53	0.99548	0.98076	0.97105	0.99082	6.32	2.58	3.95	12.80	0.79	0.41	3.64	1.90	1.89	1.11	17.76	3.49	
H22 27年目	54	0.99546	0.98051	0.97054	0.99074	6.30	2.56	3.92	12.72	0.41	0.03	3.53	1.80	1.88	1.10	17.51	2.93	
H22 28年目	55	0.99544	0.98026	0.97003	0.99066	6.28	2.54	3.89	12.64	0.03	-0.35	3.42	1.70	1.87	1.09	17.26	2.37	
H22 29年目	56	0.99542	0.98001	0.96952	0.99058	6.26	2.52	3.86	12.56	-0.35	-0.97	3.31	1.60	1.86	1.08	17.01	1.81	
H22 30年目	57	0.99540	0.97976	0.96901	0.99050	6.24	2.50	3.83	12.48	-0.97	-1.59	3.20	1.50	1.85	1.07	16.76	1.25	
H22 31年目	58	0.99538	0.97951	0.96850	0.99042	6.22	2.48	3.80	12.40	-1.59	-2.21	3.09	1.40	1.84	1.06	16.51	0.69	
H22 32年目	59	0.99536	0.97926	0.96800	0.99034	6.20	2.46	3.77	12.32	-2.21	-2.83	2.98	1.30	1.83	1.05	16.26	0.13	
H22 33年目	60	0.99534	0.97901	0.96749	0.99026	6.18	2.44	3.74	12.24	-2.83	-3.45	2.87	1.20	1.82	1.04	16.01	-0.43	
H22 34年目	61	0.99532	0.97876	0.96698	0.99018	6.16	2.42	3.71	12.16	-3.45	-4.07	2.76	1.10	1.81	1.03	15.76	-0.99	
H22 35年目	62	0.99530	0.97851	0.96647	0.99010	6.14	2.40	3.68	12.08	-4.07	-4.69	2.65	1.00	1.80	1.02	15.51	-1.55	
H22 36年目	63	0.99528	0.97826	0.96596	0.99002	6.12	2.38	3.65	12.00	-4.69	-5.31	2.54	0.90	1.79	1.01	15.26	-2.11	
H22 37年目	64	0.99526	0.97801	0.96545	0.98994	6.10	2.36	3.62	11.92	-5.31	-5.93	2.43	0.80	1.78	1.00	15.01	-2.67	
H22 38年目	65	0.99524	0.97776	0.96494	0.98986	6.08	2.34	3.59	11.84	-5.93	-6.55	2.32	0.70	1.77	0.99	14.76	-3.23	
H22 39年目	66	0.99522	0.97751	0.96443	0.98978	6.06	2.32	3.56	11.76	-6.55	-7.17	2.21	0.60	1.76	0.98	14.51	-3.79	
H22 40年目	67	0.99520	0.97726	0.96392	0.98970	6.04	2.30	3.53	11.68	-7.17	-7.79	2.10	0.50	1.75	0.97	14.26	-4.35	
H22 41年目	68	0.99518	0.97701	0.96341	0.98962	6.02	2.28	3.50	11.60	-7.79	-8.41	1.99	0.40	1.74	0.96	14.01	-4.91	
H22 42年目	69	0.99516	0.97676	0.96290	0.98954	6.00	2.26	3.47	11.52	-8.41	-9.03	1.88	0.30	1.73	0.95	13.76	-5.47	
H22 43年目	70	0.99514	0.97651	0.96239	0.98946	5.98	2.24	3.44	11.44	-9.03	-9.65	1.77	0.20	1.72	0.94	13.51	-6.03	
H22 44年目	71	0.99512	0.97626	0.96188	0.98938	5.96	2.22	3.41	11.36	-9.65	-10.27	1.66	0.10	1.71	0.93	13.26	-6.59	
H22 45年目	72	0.99510	0.97601	0.96137	0.98930	5.94	2.20	3.38	11.28	-10.27	-10.89	1.55	0.00	1.70	0.92	13.01	-7.15	
H22 46年目	73	0.99508	0.97576	0.96086	0.98922	5.92	2.18	3.35	11.20	-10.89	-11.51	1.44	-0.10	1.69	0.91	12.76	-7.71	
H22 47年目	74	0.99506	0.97551	0.96035	0.98914	5.90	2.16	3.32	11.12	-11.51	-12.13	1.33	-0.20	1.68	0.90	12.51	-8.27	
H22 48年目	75	0.99504	0.97526	0.95984	0.98906	5.88	2.14	3.29	11.04	-12.13	-12.75	1.22	-0.30	1.67	0.89	12.26	-8.83	
H22 49年目	76	0.99502	0.97501	0.95933	0.98898	5.86	2.12	3.26	10.96	-12.75	-13.37	1.11	-0.40	1.66	0.88	12.01	-9.39	
H22 50年目	77	0.99500	0.97476	0.95882	0.98890	5.84	2.10	3.23	10.88	-13.37	-14.00	1.00	-0.50	1.65	0.87	11.76	-9.95	
合計						508.61	245.99	514.10	1,288.66	435.10	1,288.66	684.75	228.41	116.63	42.50	2,070.04	706.00	

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道289号八十里町	新潟県三条市大字塩野淵～福島県南会津郡奥只見大字叶津	2	11.8km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				51,542	
	改良費				6,623	
		土工	m <sup>3</sup>	891,126	1,044	切土(140,910m <sup>3</sup> )、盛土(678,526m <sup>3</sup> )、土羽土(8,490m <sup>3</sup> )等
		法面工	m <sup>2</sup>	40,777	240	切土法面、盛土法面等
		排水工	式	1	189	水路、管渠、集水樹等
		擁壁工	式	1	598	もたれ擁壁、井桁擁壁等、雪崩予防壁等
		流路工	m	1,616	3,402	
		流出土砂対策工	式	1	709	貯砂ダム、谷止工、落差工等
		斜面对策工	式	1	442	
	橋梁費				9,641	
		100m以上	m	921	8,007	1号(239m)、2号(190m)、4号(131m)、5号(361m)
		100m未満	m	171	1,634	3号(63.5m)、6号(14.5m)、7号(33m)、8号(60m)
	トンネル費				27,567	
		本体工	m	9,102	23,504	第1号トンネル～第11号トンネル
		設備工	式	1	1,179	第1号トンネル～第11号トンネル
		シェッド工	m	733	2,884	スノーシェッド(608m)、ロックシェッド(105m)
	舗装費				631	
		アスファルト舗装	m <sup>2</sup>	15,527	107	明り部、シェッド部
		コンクリート舗装	m <sup>2</sup>	47,591	524	トンネル部
	工事用道路費				6,129	
		仮設道路工	式	1	1,456	3号、6号仮設道路
		工事用道路工	式	1	4,475	現国道289号改良等
		進入路工	式	1	198	
	付帯施設費				952	
		施設工	式	1	952	高圧受電設備、通信設備等、大麻平アーチカルバート
②	用地及補償費				259	
	用地費		m <sup>2</sup>	259,000	259	
		宅地	m <sup>2</sup>	-	-	
		田畑	m <sup>2</sup>	-	-	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	259,000	259	
		その他	m <sup>2</sup>	-	-	
	補償費		式	-	-	
③	間接経費		式	1	8,599	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				60,400	

参考様式-1

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道289号八十里越	新潟県三条市大字塩野淵～福島県南会津郡奥只見大字叶津	2	11.8km

■事業費内訳 残事業費

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				19,380	
	改良費				1,622	
		土工	m <sup>3</sup>	479,909	315	切土(45,477m <sup>3</sup> )、盛土(382,742m <sup>3</sup> )、土羽土(8,490m <sup>3</sup> )等
		法面工	m <sup>2</sup>	22,207	26	切土法面、盛土法面等
			式	1	131	水路、管渠、集水桝等
		擁壁工	式	1	598	もたれ擁壁、井桁擁壁等、雪崩予防壁等
		流路工	m	691	357	
		流出土砂対策工	式	1	196	谷止工、落差工等
		斜面对策工	式	1	0	
	橋梁費				6,084	
		100m以上	m	682	5,541	1号(239m)、2号(190m)、4号(131m)、5号(361m)
		100m未満	m	111	543	3号(63.5m)、6号(14.5m)、7号(33m)、8号(60m)
	トンネル費				11,009	
		本体工	m	3,606	8,356	第1号トンネル～第11号トンネル
		設備工	式	1	1,179	第1号トンネル～第11号トンネル
		シェッド工	m	553	1,474	スノーシェッド(608m)、ロックシェッド(65m)
	舗装費				631	
		アスファルト舗装	m <sup>2</sup>	15,527	107	明り部、シェッド部
		コンクリート舗装	m <sup>2</sup>	47,591	524	トンネル部
	工事用道路費					
		仮設道路工	式	0	0	
		工事用道路工	式	0	0	
		進入路工	式	1		8号トンネル進入路
	付帯施設費				34	
		施設工	式	1	34	大麻平アーチカルバート
②	用地及補償費				60	
	用地費		m <sup>2</sup>	60,000	60	
		宅地	m <sup>2</sup>	-	-	
		田畑	m <sup>2</sup>	-	-	
		山林・原野	m <sup>2</sup>	60,000	60	
		その他	m <sup>2</sup>	-	-	
	補償費		式	-	-	
③	間接経費		式	1	3,227	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	残事業費				22,667	