

# 道路事業の事後評価説明資料

## 〔一般国道17号湯沢交差点改良〕

平成18年8月  
北陸地方整備局

## 目 次

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| 1. 事業の概要                    | 1  |
| 1) 事業の目的                    | 1  |
| 2) 事業の概要                    | 2  |
| 3) 事業の経緯                    | 3  |
| 2. 事業の効果など                  | 4  |
| 1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目     | 7  |
| 2) 事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目  | 13 |
| 3. 社会情勢等の変化                 | 23 |
| 4. 今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性    | 24 |
| 5. 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 | 24 |

# 1. 事業の概要

## 1) 事業の目的

当該事業は、

○冬期における渋滞緩和

○高速道路ネットワークへのアクセス強化 など

を目的として、一般国道17号の南魚沼郡湯沢町神立地先について4車線拡幅整備を行ったものであり、平成13年度までに全線供用している。

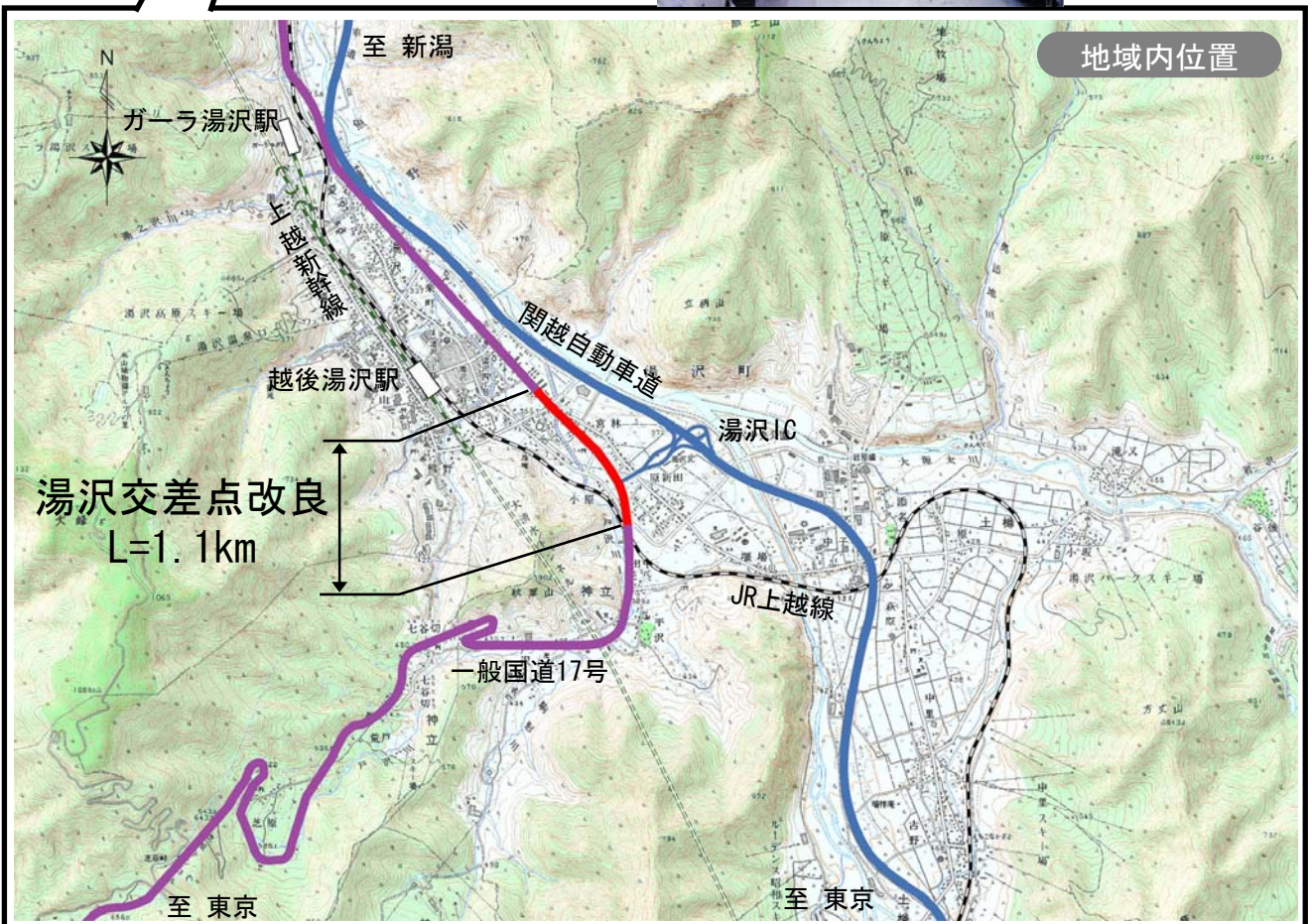
広域位置



スキーシーズンの混雑状況  
(供用前)



地域内位置



## 2) 事業の概要

●事業名：湯沢交差点改良

●延長：1.1km

●起終点：(起)新潟県南魚沼郡湯沢町神立  
にいがたけん みなみうおぬまぐん ゆざわまち かんだつ

(終) 同上

●都市計画決定：昭和40年度

●事業化：平成2年度

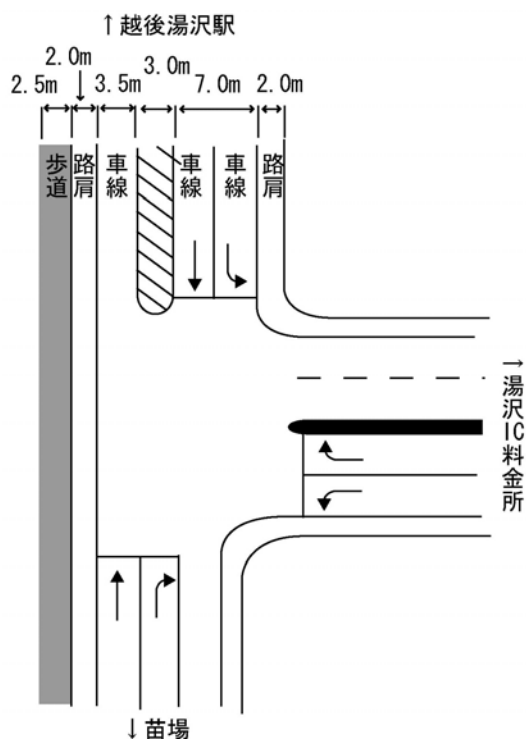
●用地着手：平成6年度

●工事着手：平成8年度

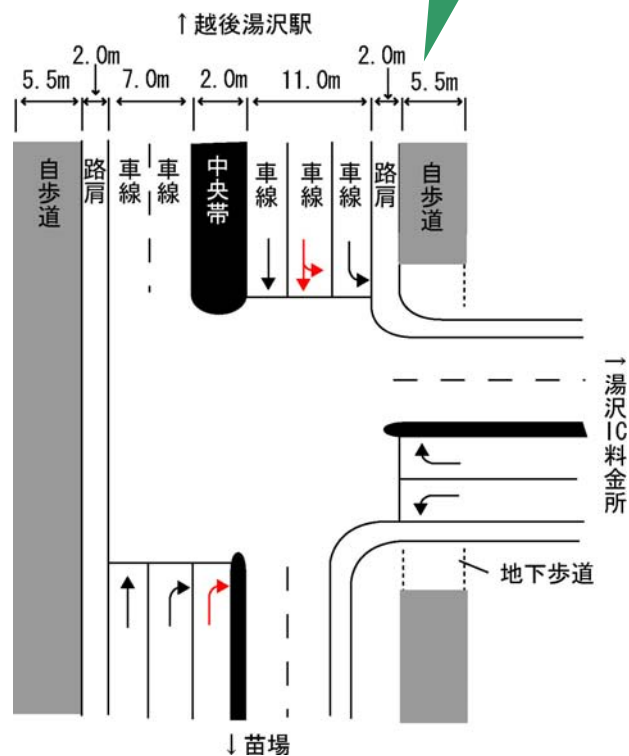
●全体事業費：約80億円

### 湯沢IC交差点交差点部平面図

・整備前



・整備後(現況)

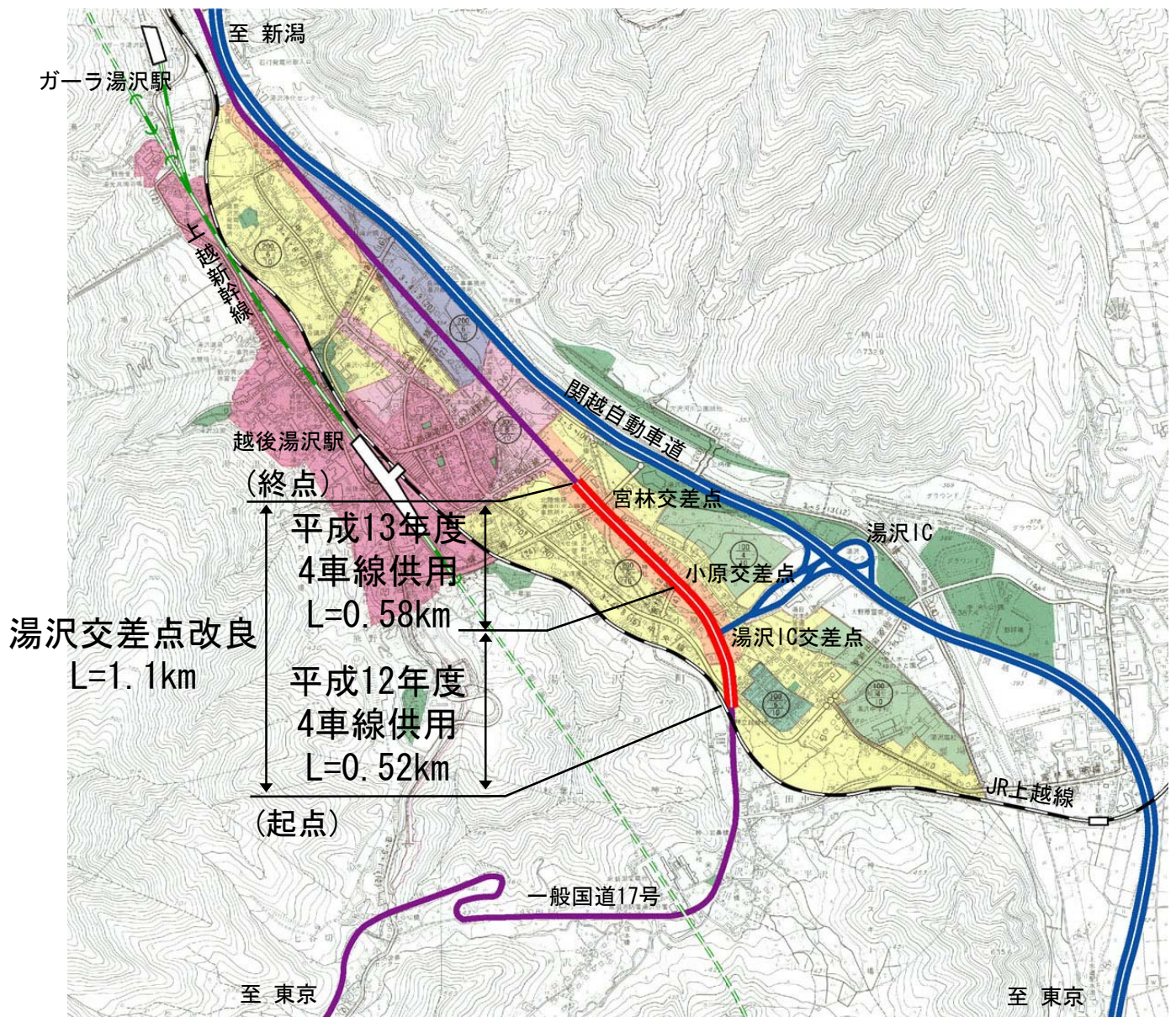


完成後写真



### 3) 事業の経緯

|        | 主な経緯                            |
|--------|---------------------------------|
| 昭和40年度 | 都市計画決定                          |
| 平成 2年度 | 事業化                             |
| 平成 6年度 | 用地着手                            |
| 平成 8年度 | 工事着手                            |
| 平成11年度 | 事業再評価(指摘事項なし、継続)                |
| 平成12年度 | 起点～小原交差点間(L=0.52km) 4車線供用       |
| 平成13年度 | 小原交差点～終点間(L=0.58km) 4車線供用(全線完成) |



## 2. 事業の効果など

### ●客観的評価指標に対応する事後評価項目

#### 〈事業採択の前提条件に対応する事後評価項目〉

| 項 目       | 評価項目                                           |
|-----------|------------------------------------------------|
| Ⅰ. 事業の効率性 | ◆ 交通量の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※1、乖離の要因等)       |
|           | ◆ 旅行速度向上の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※1、乖離の要因等)    |
|           | ◆ 交通事故の低減の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※1、乖離の要因等)   |
|           | ◇ 事業期間短縮(遅延)による社会的便益(損失) (便益増減額と費用増減額を計測)      |
|           | ◇ 事業費・維持管理費の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※2、乖離の要因等) |
|           | ◆ 費用対効果分析の結果(新規事業採択時(再評価時)との比較)                |
| Ⅱ. 事業実施環境 | ● 新規事業採択時(再評価時)の事業実施環境からの変化の状況                 |

※1 予測値が存在しない場合、事前の実績値との比較を可とする。

※2 コストについて、計画と実績の比較がデータの制約により困難な場合は、実績の確認を行うだけでよい

#### 〈事後の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目〉

| 政策目標  |                | 評価項目                                                                         |
|-------|----------------|------------------------------------------------------------------------------|
| 大項目   | 中項目            |                                                                              |
| Ⅰ. 活力 | 円滑なモビリティの確保    | ● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率                                                    |
|       |                | ● 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況                                    |
|       |                | ○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況                                             |
|       |                | ● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況                                                    |
|       |                | ● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況                                                   |
|       |                | ○ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況                                      |
|       | 物流効率化の支援       | ○ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況                                                  |
|       |                | ○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況                                         |
|       |                | ■ 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消                           |
|       | 都市の再生          | ○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果                                                        |
|       |                | ○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果                                |
|       |                | ○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果                                             |
|       |                | ○ 中心市街地内で行われたことによる効果                                                         |
|       | 都市の再生          | □ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である                         |
|       |                | □ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上                                        |
|       |                | □ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった |
|       |                | □ 国土・地域ネットワークの構築                                                             |
|       | 国土・地域ネットワークの構築 | □ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり                                            |
|       |                | □ 地域高規格道路の位置付けあり                                                             |
|       |                | □ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合)                      |
|       |                | □ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する                                       |
|       |                | □ 現道等における交通不能区間が解消                                                           |
|       |                | □ 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消                                                     |
|       |                | ● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況                                                      |

※ ○印の指標は定性的又は定量的な記述により効果を確認する。

◇印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

□印の指標については定性的に効果の有無を確認する。

※ ●、◆、■は該当する指標を示す。

| 政策目標   |                    | 評価項目                                                                                                      |
|--------|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 大項目    | 中項目                |                                                                                                           |
| Ⅰ. 活力  | 個性ある地域の形成          | ○ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況                                                                   |
|        |                    | ● 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果                                                                  |
|        |                    | ● 主要な観光地へのアクセス向上による効果                                                                                     |
|        |                    | ○ 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果                                                                                |
| Ⅱ. 暮らし | 歩行者・自転車のための生活空間の形成 | ○ 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況                                                           |
|        |                    | □ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された                                                        |
|        | 無電柱化による美しい町並みの形成   | □ 対象区間が電線類地中化５ヶ年計画に位置づけあり                                                                                 |
|        |                    | □ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成                                              |
|        | 安全で安心できるくらしの確保     | ● 三次医療施設へのアクセス向上の状況                                                                                       |
| Ⅲ. 安全  | 安全な生活環境の確保         | ○ 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況                                                              |
|        |                    | ○ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況                                                                      |
|        | 災害への備え             | □ 近隣市へのルートが１つしかなく、災害による１～２箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消                                                              |
|        |                    | ■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり |
|        |                    | □ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成                                                                  |
|        |                    | □ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能（A'路線としての位置づけがある場合）                                                               |
|        |                    | □ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消                                                         |
|        |                    | □ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消                                                                      |
| Ⅳ. 環境  | 地球環境の保全            | ◆ 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量                                                                            |
|        | 生活環境の改善・保全         | ◆ 現道等における自動車からのNO2排出削減率                                                                                   |
|        |                    | ◆ 現道等における自動車からのSPM排出削減率                                                                                   |
|        |                    | ◇ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況                                                                   |
|        |                    | ○ その他、環境や景観上の効果                                                                                           |
| Ⅴ. その他 | 他のプロジェクトとの関係       | ○ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果                                                                     |
|        |                    | ○ 他機関との連携プログラムに関する効果                                                                                      |
|        | その他                | ○ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果                                                                         |

※ ○印の指標は定性的又は定量的な記述により効果を確認する。

◇印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

□印の指標については定性的に効果の有無を確認する。

※ ●、◆、■は該当する指標を示す。

○事後評価実施時点における評価指標該当項目

事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

- ・ 交通量  
(道路交通センサス比較)
  - 国道17号南魚沼市関：3～9%の減
  - 国道17号湯沢町七谷切：秋期平日変化なし、秋期休日11%増、冬期平日4%増、冬期休日9%減  
(冬期休日：特に交通状況が著しい)
  - 国道17号湯沢IC交差点長岡側断面：H15年以降減少傾向だが、依然として通常平日の2倍を超える交通量
- ・ 旅行速度(湯沢町神立～南魚沼市関)
  - 秋期平日：整備前34.6km/h→整備後46.7km/h(12.1km/h向上)
  - 冬期休日：整備前6.6km/h→整備後42.0km/h(35.4km/h向上)
- ・ 交通事故(当該事業区間)
  - 単路部：整備前平均1.5件/年→整備後平均1.3件/年(0.2件/年減少)
  - 交差点部：整備前平均1.5件/年→整備後平均2.0件/年(0.5件/年増加)
  - 全体で0.3件/年増加
- ・ 費用対効果  $B/C=1.8$

事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・ 現道の年間渋滞損失時間および削減率
  - 整備前：5.9万人時間/年→整備後：1.0万人時間/年(約4.9万人時間削減、約83%削減)
- ・ 混雑時旅行速度が20km/h未満区間の改善(上記旅行速度結果 冬期休日参照)
- ・ バス路線の利便性向上
  - 苗場～越後湯沢駅間路線バス所要時間  
(秋期平日)整備前：31.0分→整備後：30.2分(約1分短縮)  
(冬期休日)整備前：41.5分→整備後：27.8分(約14分短縮)
  - ・ 新幹線駅・特急停車駅へのアクセス向上  
湯沢IC～越後湯沢間所要時間  
(秋期平日)整備前3.1分→整備後2.5分(約1分短縮)  
(冬期休日)整備前11.9分→整備後2.7分(約9分短縮)

(2) 物流効率化の支援

- ・ 物流効率化の支援
  - 戸沢橋が25t車両対応となり、物流ネットワークが強化

(3) 国土・地域ネットワークの構築

- ・ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上
  - 湯沢町～南魚沼市六日町地区所要時間  
(秋期平日)整備前：16.6分→整備後：16.1分(約1分短縮)  
(冬期休日)整備前：26.8分→整備後：17.6分(約9分短縮)

(4) 個性ある地域の構成

- ・ 大規模イベントの支援
  - フジロックフェスティバルやトキめき新潟国体冬期大会(平成21年)の大規模イベントを支援
- ・ 主要な観光地へのアクセス向上
  - (冬期休日)石打丸山スキー場～湯沢IC所要時間 整備前：43.6分→整備後6.9分(約37分短縮)
  - (冬期休日)苗場スキー場～湯沢IC所要時間 整備前：29.7分→整備後25.1分(約5分短縮)

II. 暮らし

(1) 安全で安心できるくらしの確保

- ・ 三次医療施設へのアクセス向上
  - 湯沢町～長岡赤十字病院所要時間  
(秋期平日)整備前：78.6分→整備後：78.1分(約1分短縮)  
(冬期休日)整備前：82.6分→整備後：73.4分(約9分短縮)

III. 安全

(1) 災害への備え

- ・ 第1次緊急輸送道路ネットワークの位置づけあり

IV. 環境

(1) 地球環境の保全

- ・ CO2排出量 整備前2,121t-co2/年→整備後1,660t-co2/年(約461t-co2/年削減)

(2) 生活環境の改善・保全

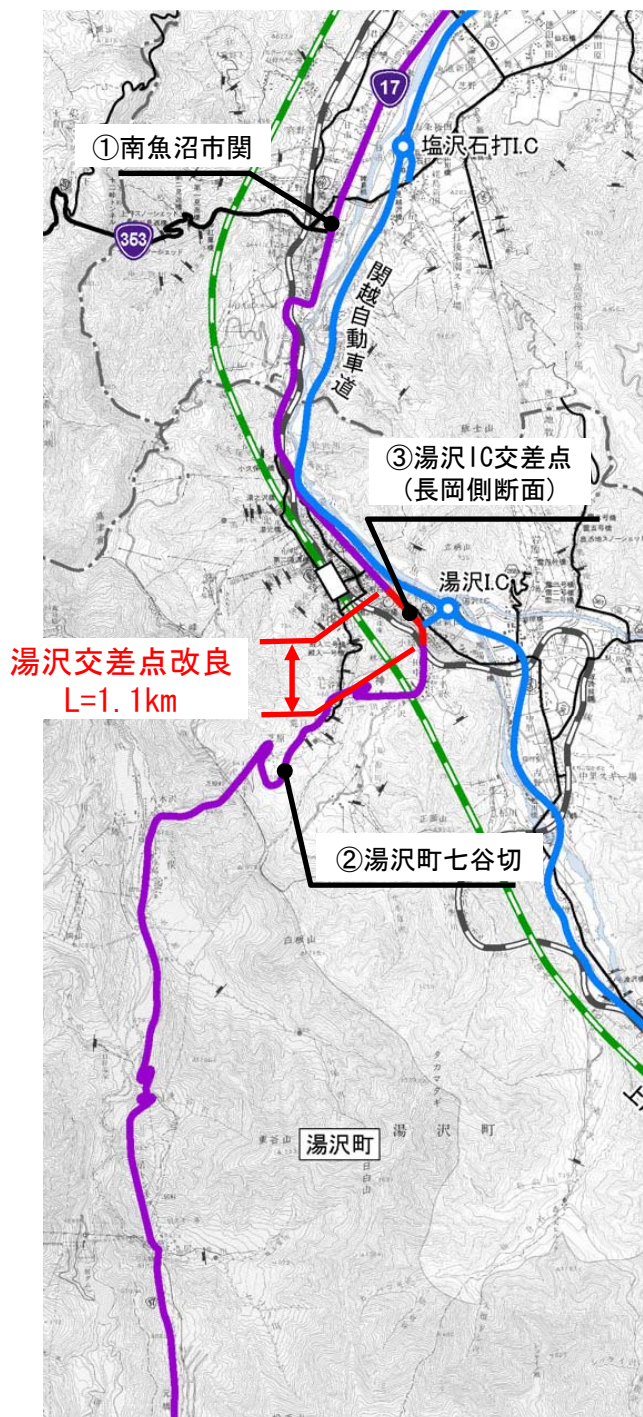
- ・ NO2排出量 整備前9t/年→整備後7t/年(約2t/年削減)
- ・ SPM排出量 整備前0.9t/年→整備後0.6t/年(約0.3t/年削減)

# 1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

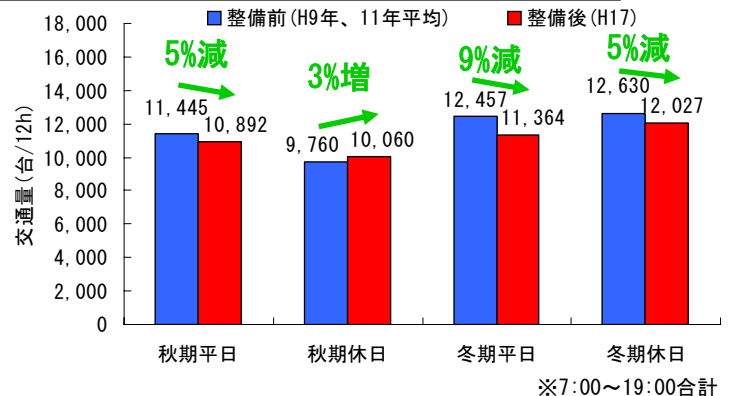
## (1) 交通量の状況

○国道17号南魚沼市関では3～9%の減少。湯沢町七谷切では秋期休日に10%の増加が見られ、冬期休日は9%減少した。  
○スキー客ピーク時の湯沢IC交差点長岡側断面交通量は、当該事業完成後に減少傾向にあるが、通常平日交通量に比べ依然として交通量が多い。

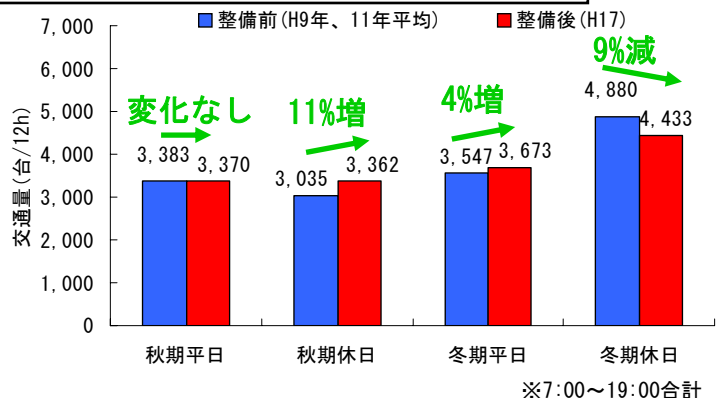
### 交通量の推移



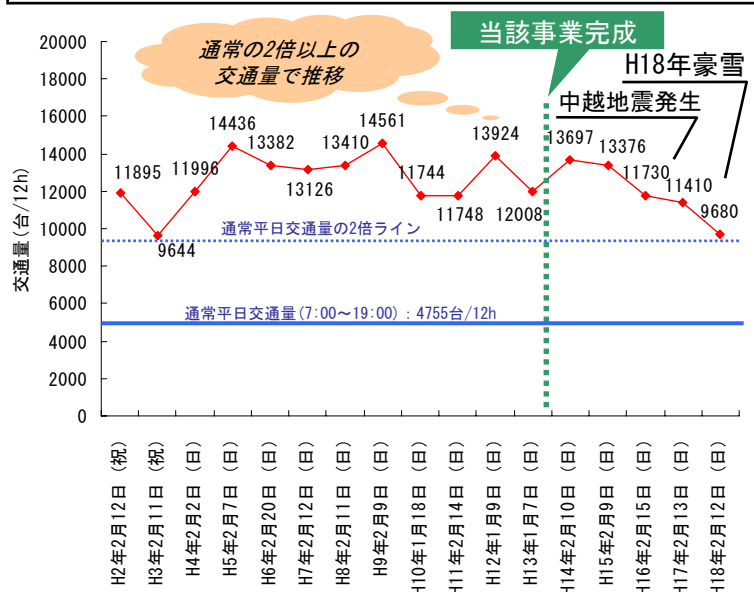
#### ①南魚沼市関(道路交通センサス)



#### ②湯沢町七谷切(道路交通センサス)



#### ③スキー客ピーク時における湯沢IC交差点長岡側断面交通量



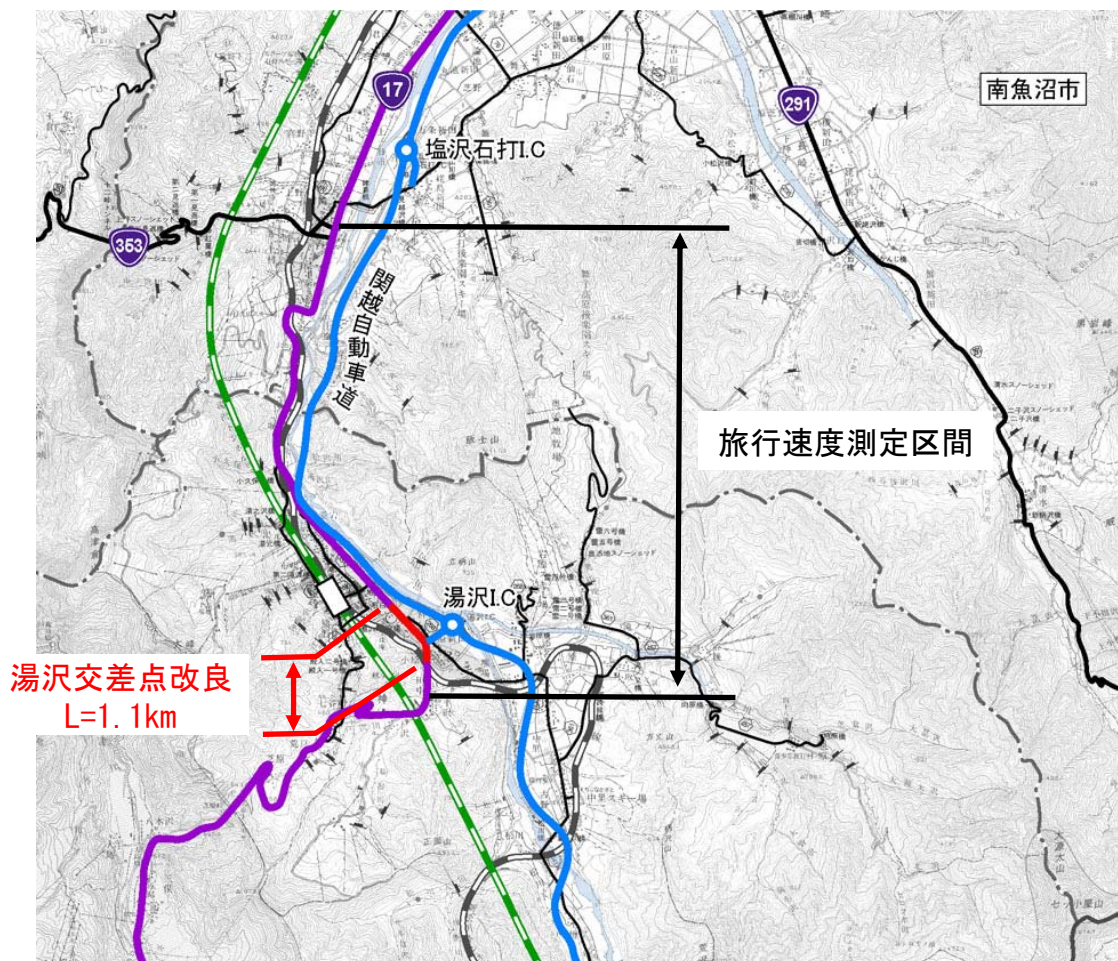
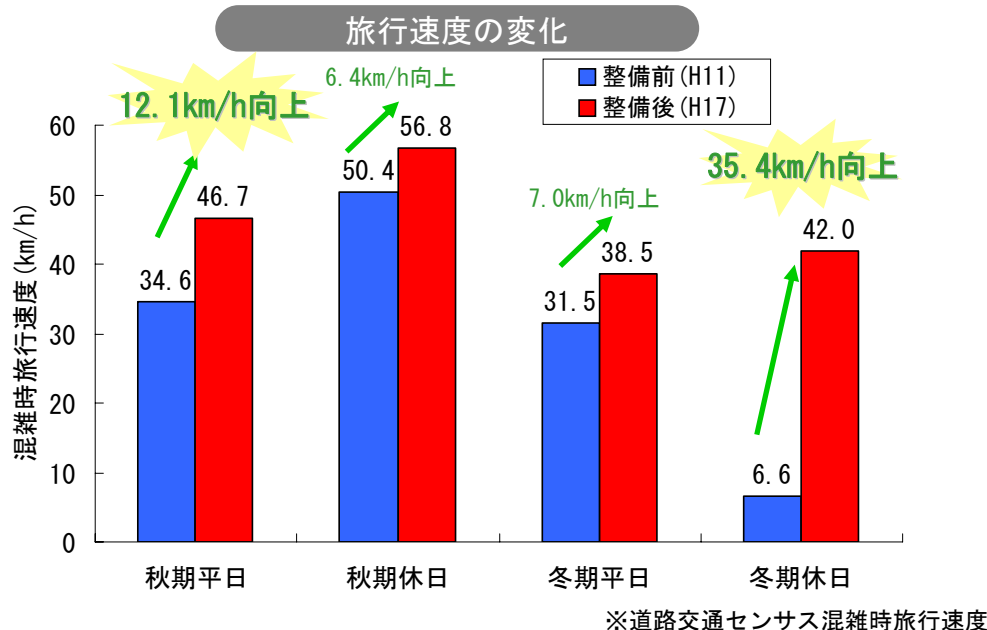
※湯沢・旧塩沢地区冬期交通変動調査

※8:00～20:00合計 (H5年以前は10:00～20:00)

※通常平日交通量調査日: H16.7.21

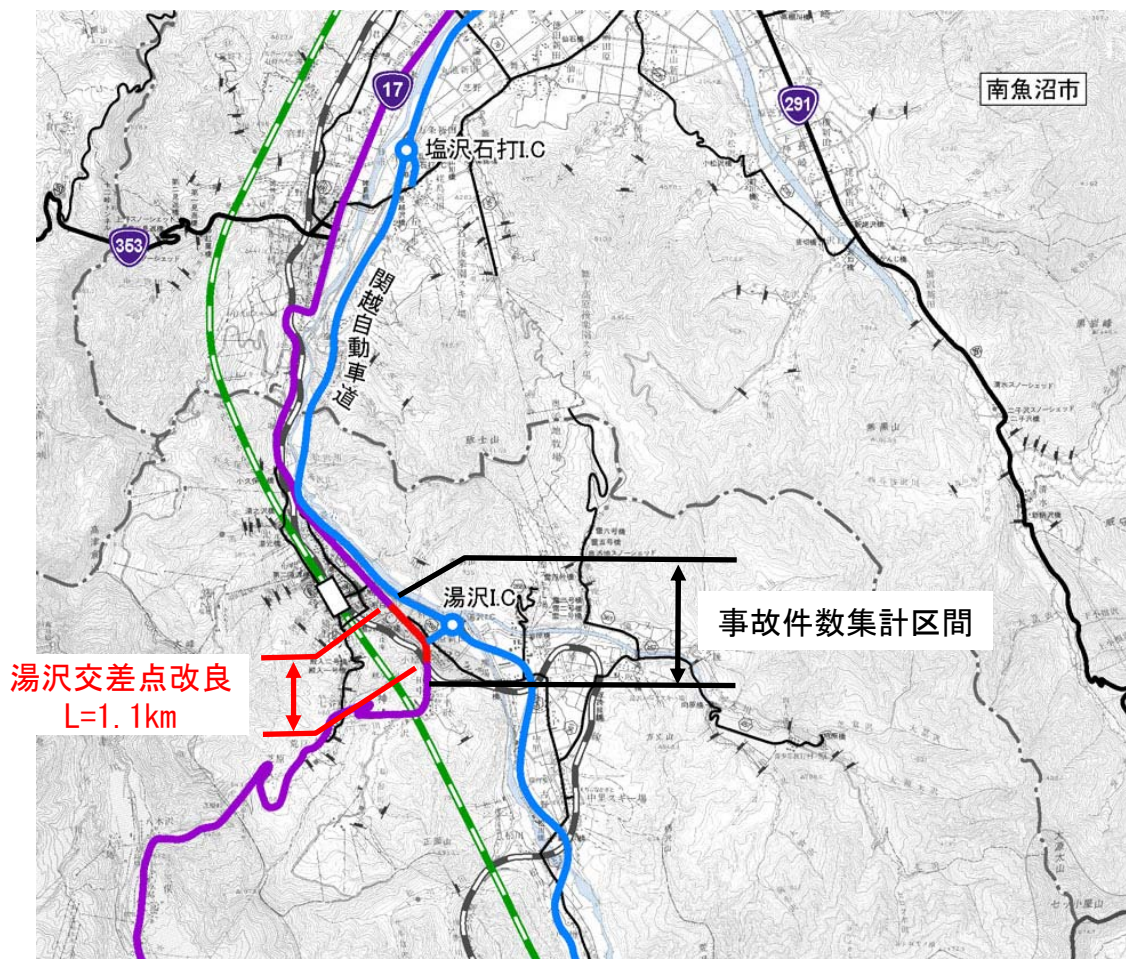
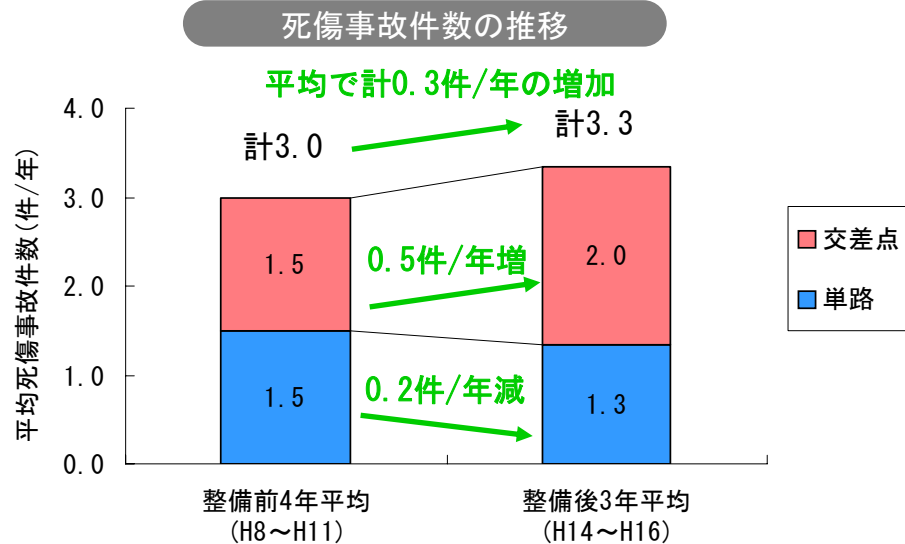
## (2) 旅行速度向上の状況

○当該事業の整備により、秋期平日・冬期休日において10km/h以上向上。特に冬期休日においては、35.4km/h(整備前6.6km/h→整備後42.0km/h)と大幅な向上



### (3) 交通事故の低減の状況

○整備前に比べ、交差点部の死傷事故件数が平均0.5件/年増加したが、単路部では平均0.2件/年減少。全体としては平均0.3件/年の増加。



#### (4) 事業費の状況

○実績事業費：約 80 億円

#### (5) 事業の投資効果

○便益算定根拠

<走行時間短縮便益>

- ・当該事業により 1 日約 4 万台の車に効果が発現し、年間約8億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率 4 % を考慮すると、便益は約185億円と算出。

【走行時間短縮便益】

= 整備前総走行時間費用 - 整備後総走行時間費用

= 765,000,000 (円/年)

総走行時間費用 =  $\sum \sum [\text{路線別車種別交通量 (台/日)} \times \text{路線別走行時間 (分)} \times \text{車種別時間価値原単位 (円/台・分)}] \times 365 \text{日 (日/年)}$   
(円/台・分)

割引率等を考慮

**約185億円**

| 車種    | 時間価値原単位 |
|-------|---------|
| 乗用車   | 62.86   |
| バス    | 519.74  |
| 乗用車類  | 72.45   |
| 小型貨物車 | 56.81   |
| 普通貨物車 | 87.44   |

<走行経費減少便益>

- ・当該事業により 1 日約 4 万台の車に効果が発現し、年間約0.3億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率 4 % を考慮すると、便益は約7億円と算出。

【走行経費減少便益】

= 整備前総走行経費 - 整備後総走行経費

= 28,000,000 (円/年)

総走行経費 =  $\sum \sum [\text{路線別車種別交通量 (台/日)} \times \text{路線別延長 (km)} \times \text{車種別走行経費原単位 (円/台・km)}] \times 365 \text{日 (日/年)}$

割引率等を考慮

**約7億円**

| 走行経費原単位：一般道(市街地) (円/台・km) |       |       |       |       |       |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 速度(km/h)                  | 乗用車   | バス    | 乗用車類  | 小型貨物  | 普通貨物  |
| 5                         | 30.50 | 94.49 | 31.85 | 39.73 | 77.31 |
| 10                        | 21.75 | 78.77 | 22.94 | 35.77 | 61.19 |
| 15                        | 18.74 | 73.07 | 19.88 | 34.27 | 54.82 |
| 20                        | 17.19 | 69.94 | 18.30 | 33.41 | 51.01 |
| 25                        | 16.23 | 67.88 | 17.32 | 32.82 | 48.31 |
| 30                        | 15.58 | 66.41 | 16.65 | 32.38 | 46.26 |
| 35                        | 15.11 | 65.31 | 16.16 | 32.05 | 44.63 |
| 40                        | 15.04 | 65.03 | 16.09 | 31.93 | 44.09 |
| 45                        | 15.03 | 64.89 | 16.07 | 31.86 | 43.74 |
| 50                        | 15.07 | 64.89 | 16.12 | 31.84 | 43.59 |
| 55                        | 15.16 | 65.03 | 16.21 | 31.86 | 43.65 |
| 60                        | 15.31 | 65.31 | 16.36 | 31.92 | 43.94 |

## ＜交通事故減少便益＞

- ・当該事業により平均事故件数が年間約1件減少し、年間約700万円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約2億円と算出。

### 【交通事故減少便益】

＝整備前の交通事故による社会的損失－整備後の事故による社会的損失

＝7,000,000(円/年)

$$\text{交通事故による社会的損失} = \sum \sum [\text{路線別平均事故件数 (件/年)} \times \text{人身事故1件当たり損失額 (円/件)}]$$

割引率等を考慮

約2億円

人身事故1件当たり損失額 (千円)

| 道路・沿道区分 |         |       | 人身事故1件当たり損失額 |       |
|---------|---------|-------|--------------|-------|
|         |         |       | 単路           | 交差点   |
| 一般道路    | DID     | 2車線   | 5,779        | 5,778 |
|         |         | 4車線以上 | 5,714        |       |
|         | その他市街地部 | 2車線   | 6,486        | 6,188 |
|         |         | 4車線以上 | 6,160        |       |
|         | 非市街地部   | 2車線   | 7,546        | 6,572 |
|         |         | 4車線以上 | 6,381        |       |
| 高速道路    |         |       | 7,588        | -     |

### (走行時間短縮・走行経費減少便益の算定上の注意)

当該事業は観光目的の交通量が増大するなど冬期休日の交通状況がその他に比べ、大きく異なる道路であることから、平日の整備あり・なしの便益に事前事後の旅行速度結果より求めた走行時間比を乗じて、1日当たりの時間短縮便益および走行経費減少便益を算定し、日数で乗じて年間便益を算定した。(費用便益分析マニュアルにもとづく算定)

なお、冬期休日の算定対象は影響エリア内で交通が集中する国道17号のみとした。

#### 設定走行時間比

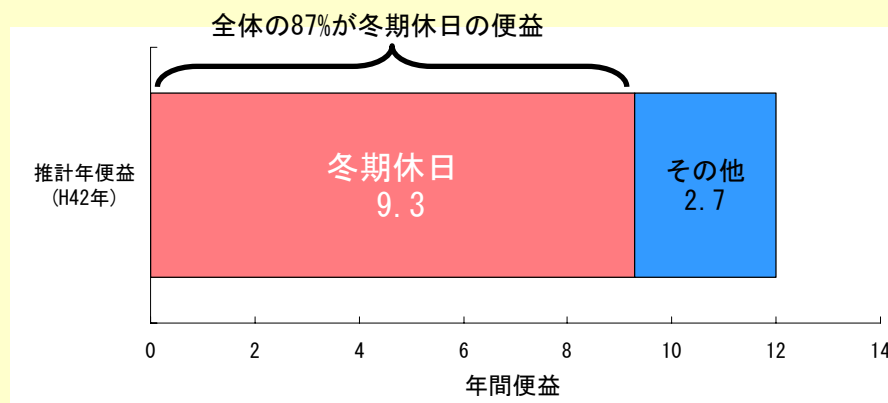
- ・整備なし走行時間比：冬期休日走行時間／秋期平日走行時間＝5.2倍
- ・整備あり走行時間比：冬期休日走行時間／秋期平日走行時間＝1.1倍

※整備なし：H11年道路交通センサス(秋期平日・冬期休日)

整備あり：H17年道路交通センサス(秋期平日・冬期休日)

#### 設定日数

- ・冬期休日：40日(12月～3月の土日祝日)
- ・その他：365日-40日＝325日



## ○費用便益

- ・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１８年度

検討年数：４０年

| <便 益> | 基準年における<br>現在価値 | 走行時間<br>短縮便益 | 走行費用<br>減少便益 | 交通事故<br>減少便益 |
|-------|-----------------|--------------|--------------|--------------|
|       | 193億円           | 185億円        | 7億円          | 2億円          |

| <費 用> | 基準年における<br>現在価値 | 事業費   | 維持管理費 |
|-------|-----------------|-------|-------|
|       | 110億円           | 103億円 | 8億円   |

### <費用便益効果分析結果>

| 費用便益比<br>(CBR) |
|----------------|
| B／C＝1.8        |

注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。

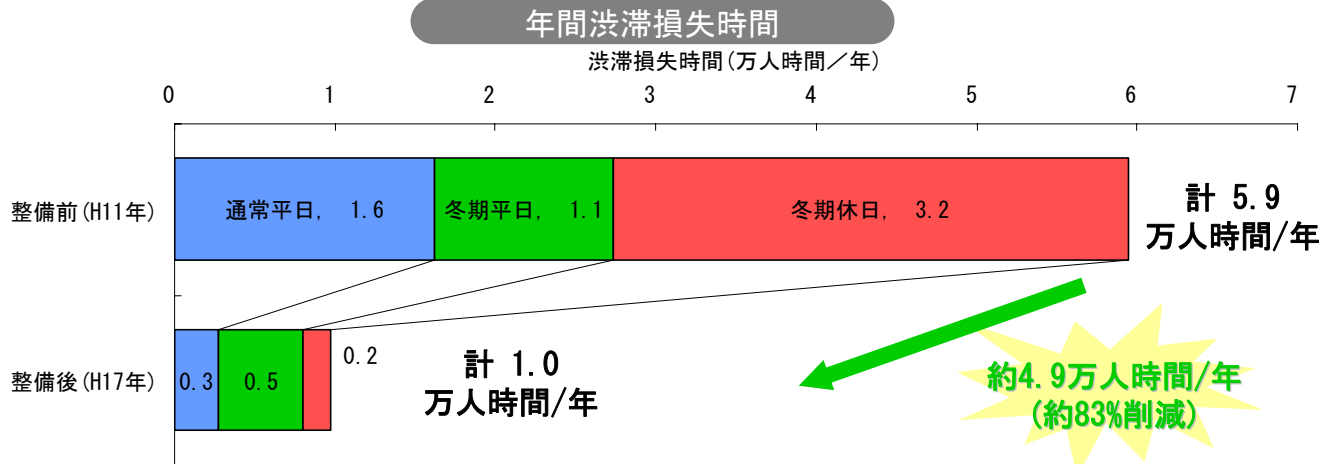
2. 費用及び便益額の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## 2) 事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

### I. 活 力 (1) [円滑なモビリティの確保]

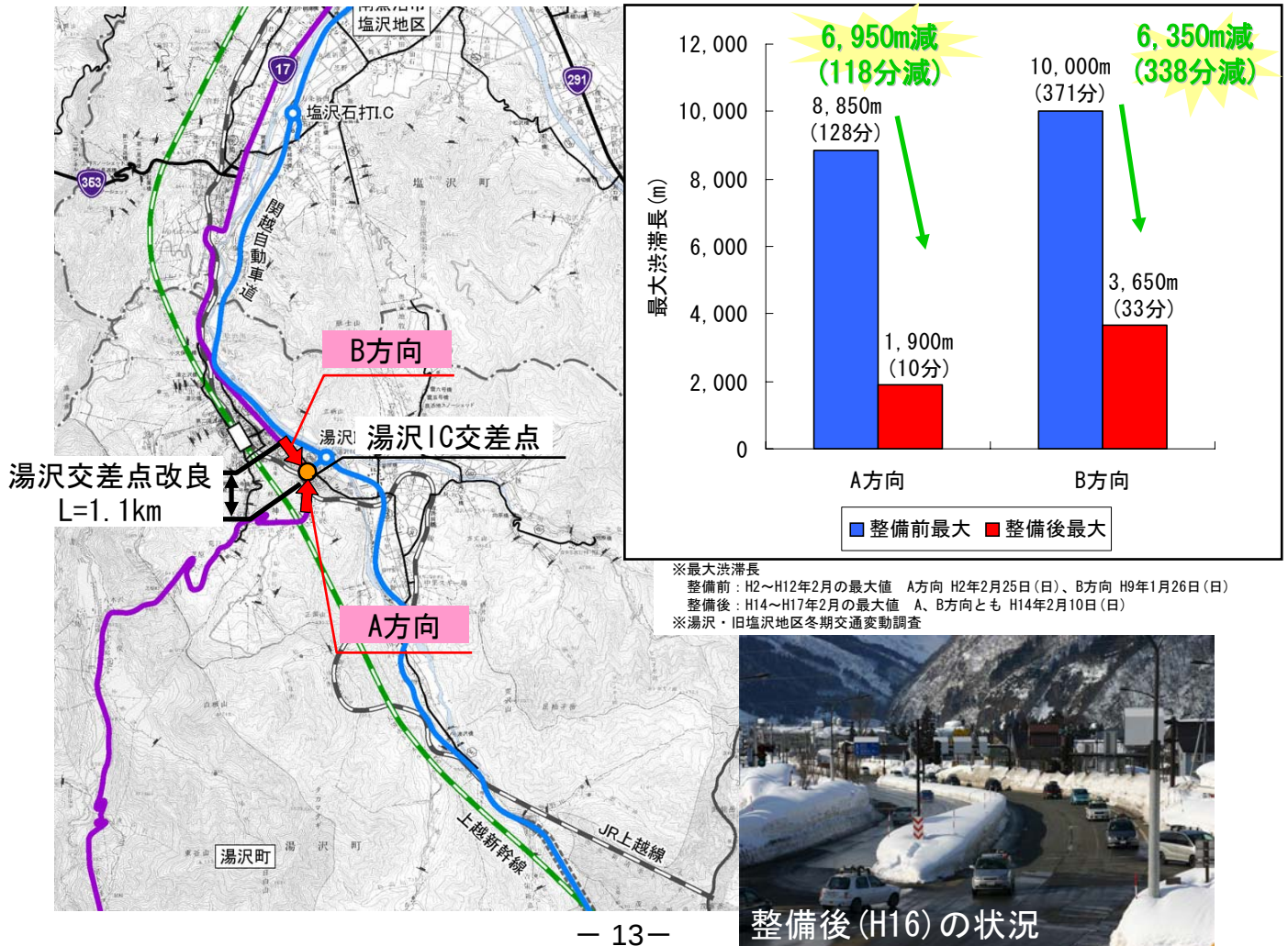
#### 【現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)および削減率】

○当該事業の整備により、年間渋滞損失時間が4.9万人時間(約83%削減)削減。  
○冬期休日の湯沢IC交差点における渋滞長は整備前に比べ6~7km減少。渋滞通過時間は最大で5時間38分減少。



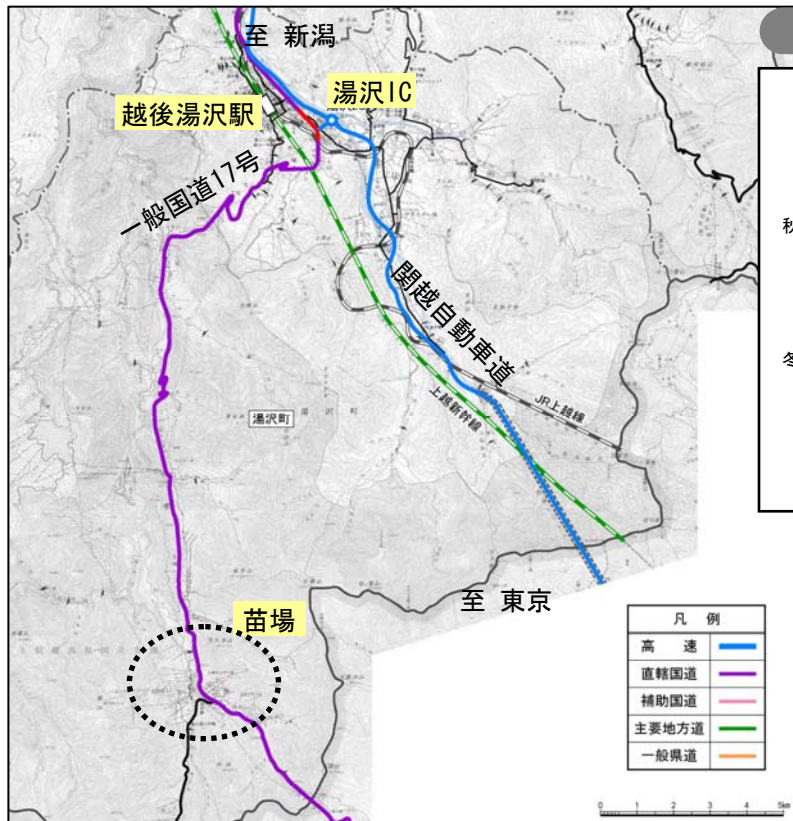
※道路交通センサス

#### 冬期休日の湯沢IC交差点渋滞状況

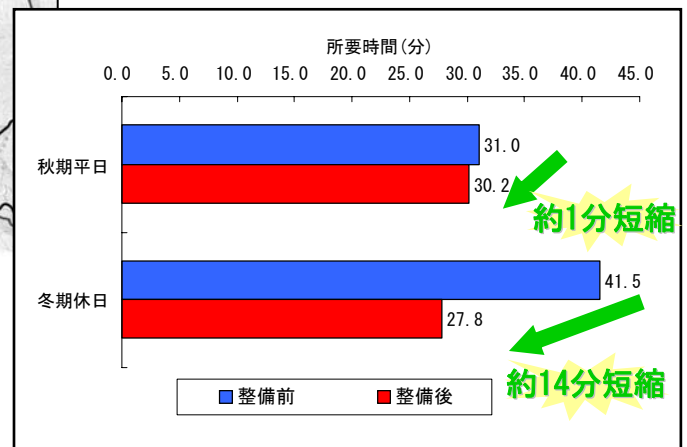


## 【当該路線の整備によるバス路線の利便性向上】

○当該事業の整備により、苗場～湯沢駅間の路線バスの所要時間が秋期平日で約1分、冬期休日で約14分短縮され、路線バスの利便性が向上。



苗場⇄湯沢駅間所要時間

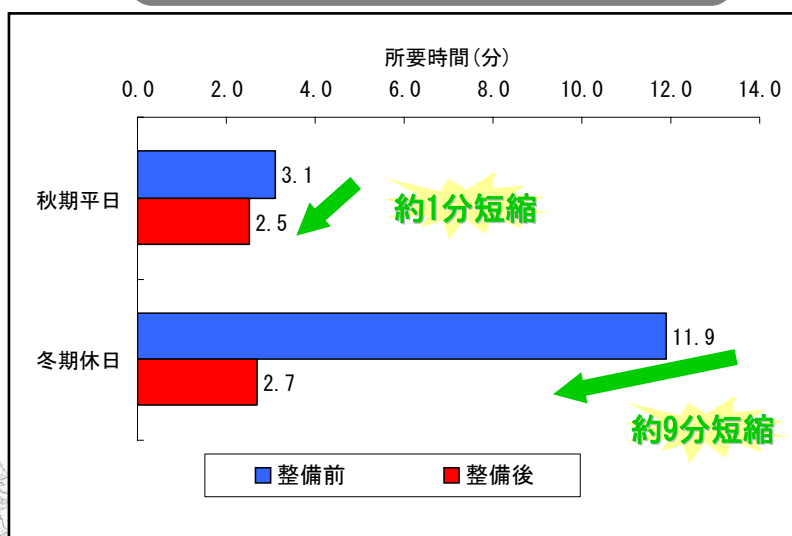


越後湯沢駅～苗場行バス  
運行本数 10本/日  
(冬期休日 20本/日 ※特急・急行あり)

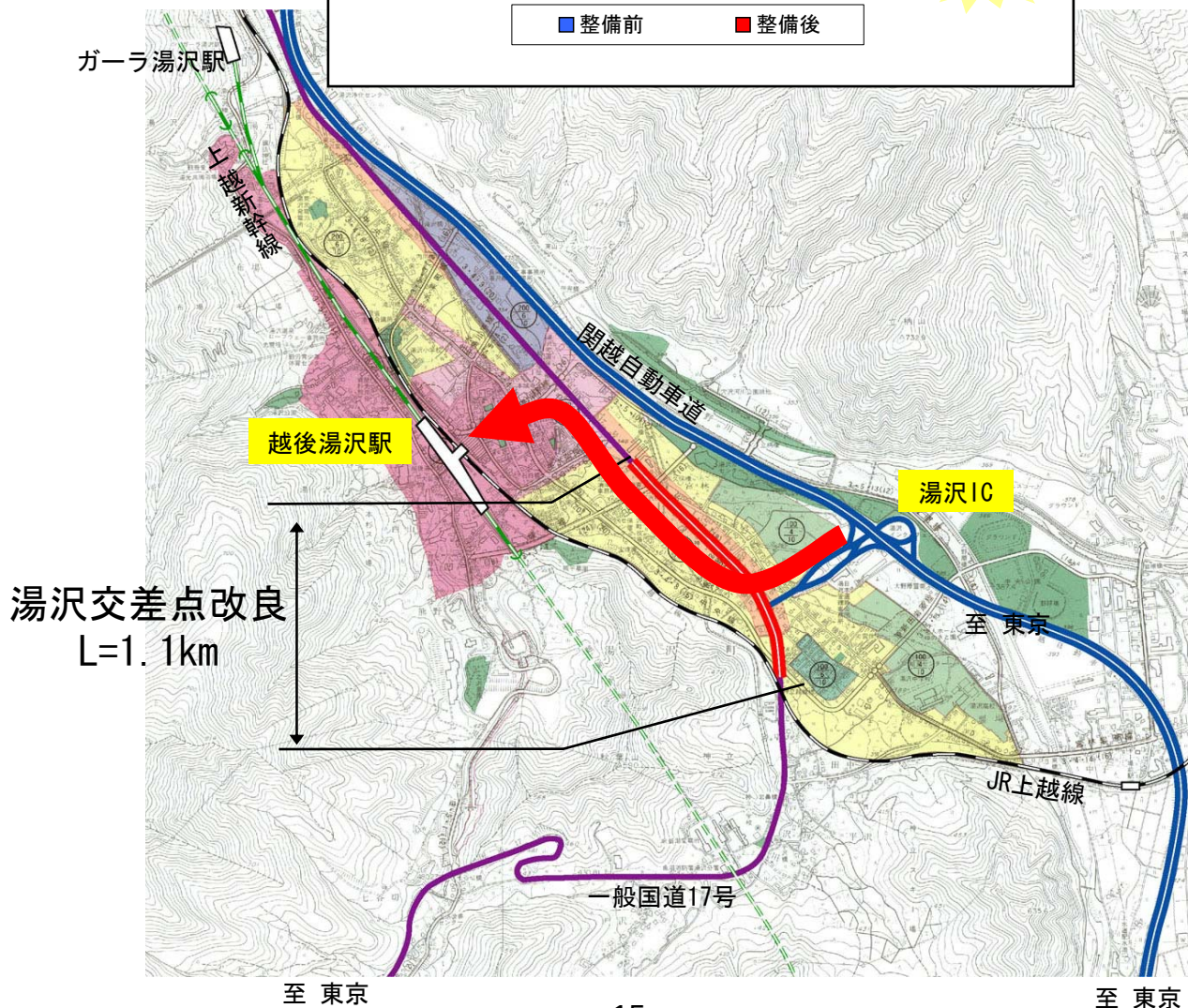
## 【新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上】

○当該事業の整備により、新幹線駅・特急停車駅である越後湯沢駅への所要時間が秋期平日で約1分、冬期休日で約9分短縮され、アクセス性が向上。

湯沢IC⇄越後湯沢駅間所要時間



※道路交通センサス  
整備前：H11年  
整備後：H17年



## I. 活 力 (2) [物流効率化の支援]

### 【現道等における総重量25tの車両が通行できない区間を解消】

- 総重量25t車両が通行できなかった戸沢橋は、当該事業の整備により25t車両通行可能となり、関越道通行止め時の大きな迂回を回避でき物流ネットワークを強化。
- また、耐震性が強化されたことで、災害等の緊急時の信頼性も向上

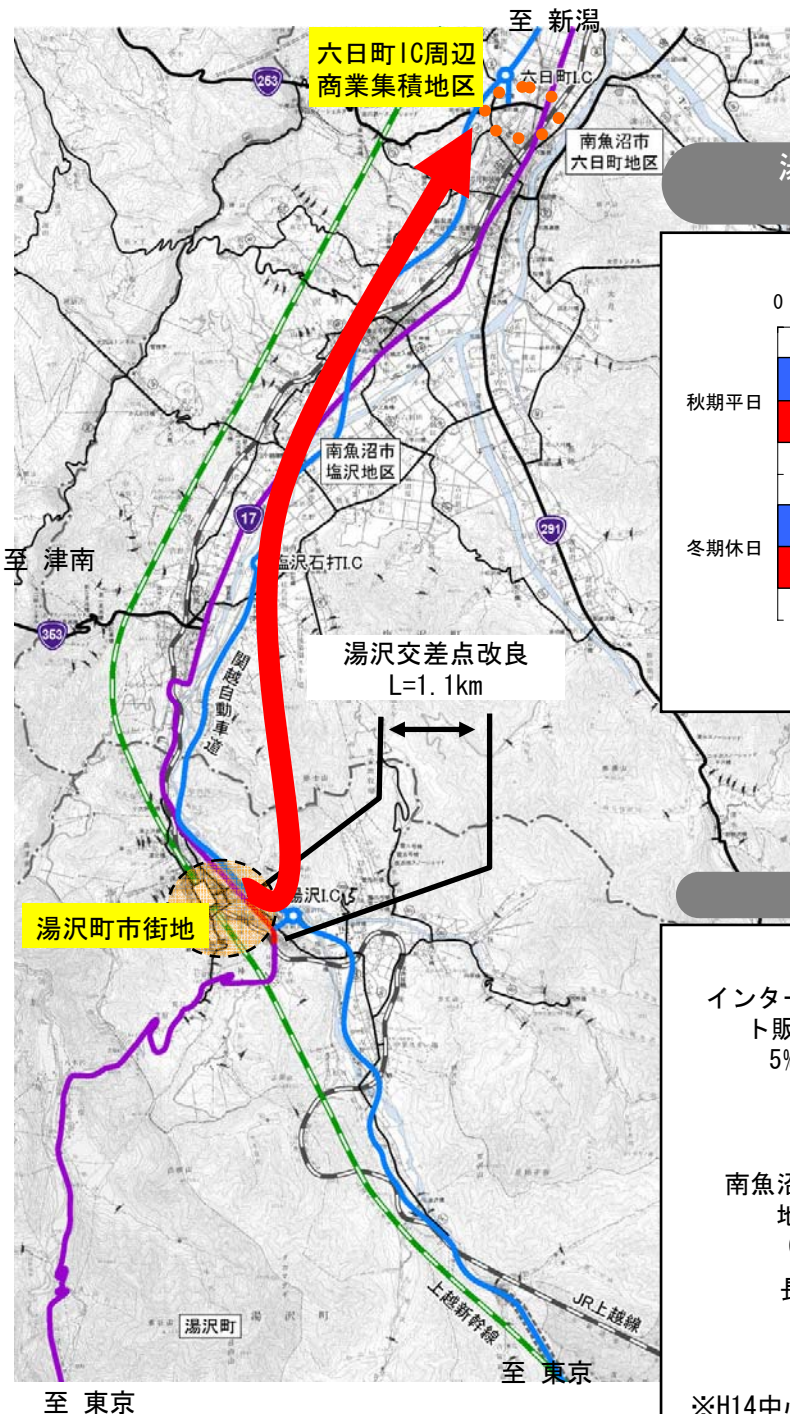
戸沢橋の整備後写真



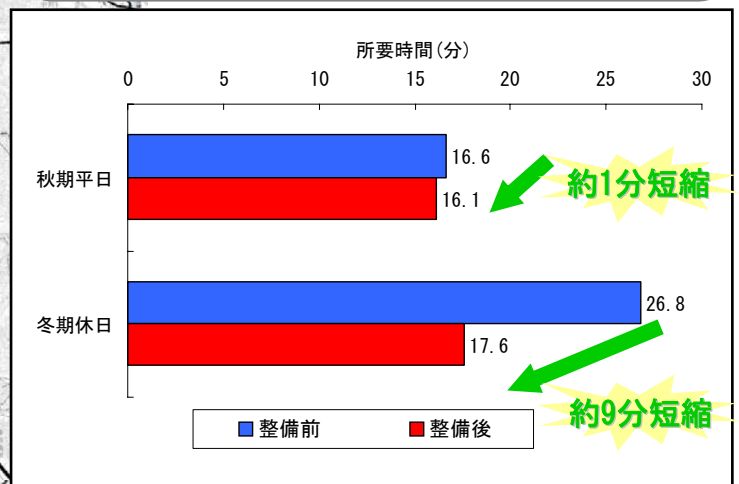
## I. 活 力 (3) [国土・地域ネットワークの構築]

### 【日常活動圏の中心都市へのアクセス向上】

○当該事業の整備により、商業施設や事業所が集まる魚沼地区中心地(南魚沼市六日町地区)への所要時間の短縮によりアクセス性が向上し、通勤・買い物等の日常生活活動の利便性が向上。

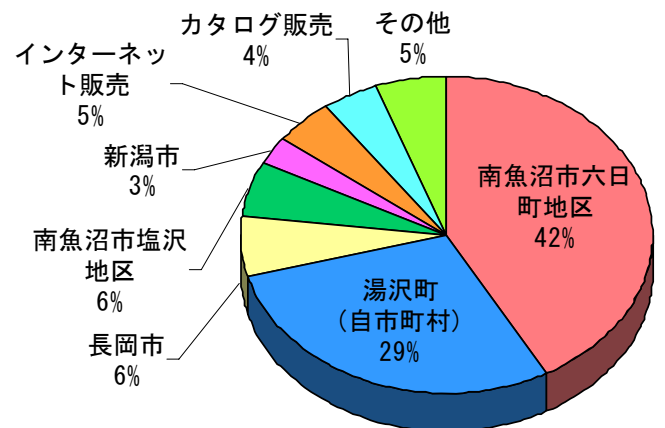


湯沢町市街地→六日町IC 所要時間  
(関越道経由)



※道路交通センサス  
整備前：H11年  
整備後：H17年

湯沢町民の買い物動向



※H14中心市街地に関する県民意識・消費活動調査報告書

## I. 活 力 (3) [個性ある地域の形成]

### 【大規模イベントの支援】

○当該事業の整備により湯沢ICへのアクセス性が向上し、県外客の多いフジロックフェスティバルやトキめき新潟国体(平成21年開催)などの大規模イベントを支援。

#### フジロックフェスティバル、トキめき新潟国体会場位置

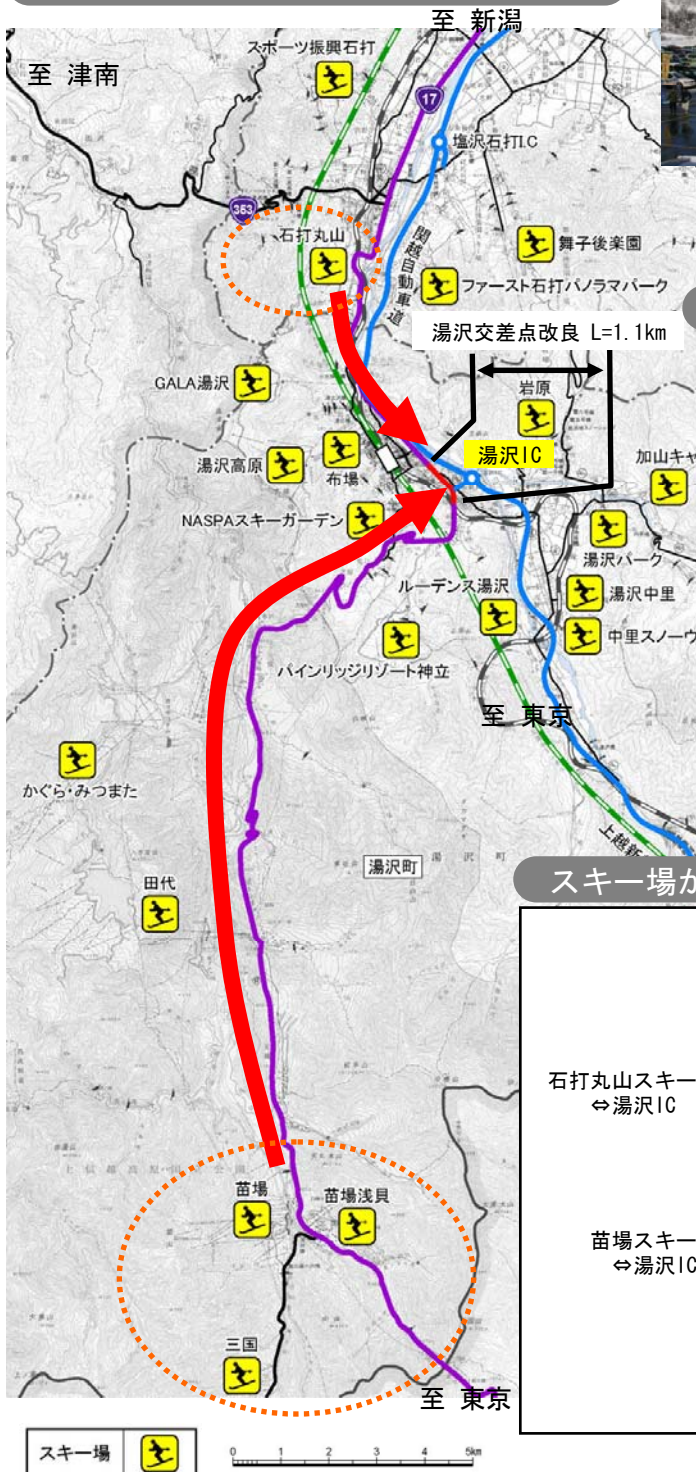


※フジロックフェスティバル'06ホームページより

## 【主要な観光地へのアクセス向上の効果】

○当該事業の整備により、湯沢ICから主要観光地であるスキー場への所要時間が最大37分短縮されアクセス性が向上。

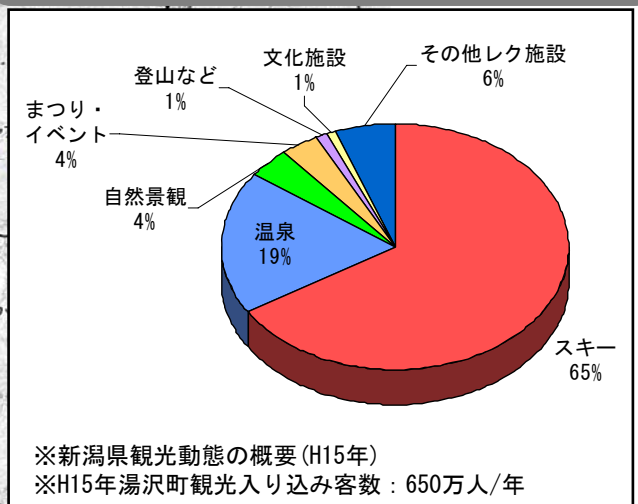
### スキー場の分布状況



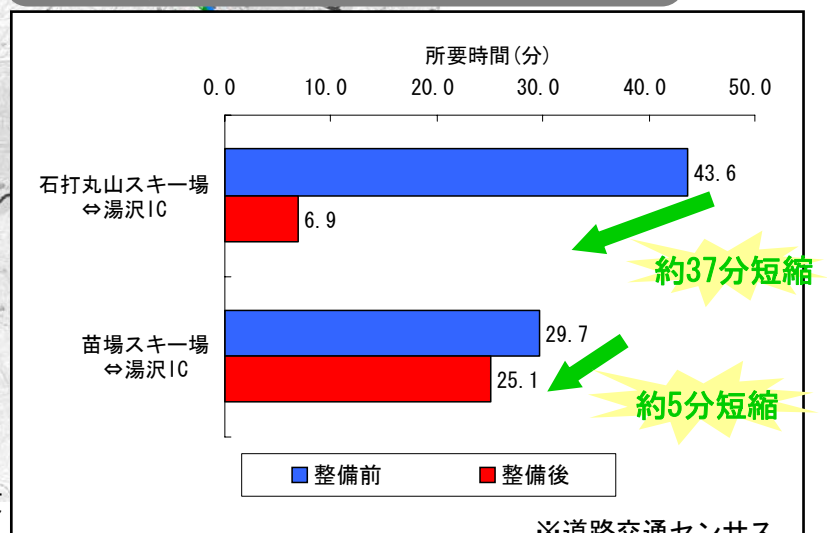
←かぐらみつまたスキー場  
↓苗場スキー場



### 観光入り込み客数の目的別内訳(湯沢町)



### スキー場から湯沢ICまでの所要時間(冬期)



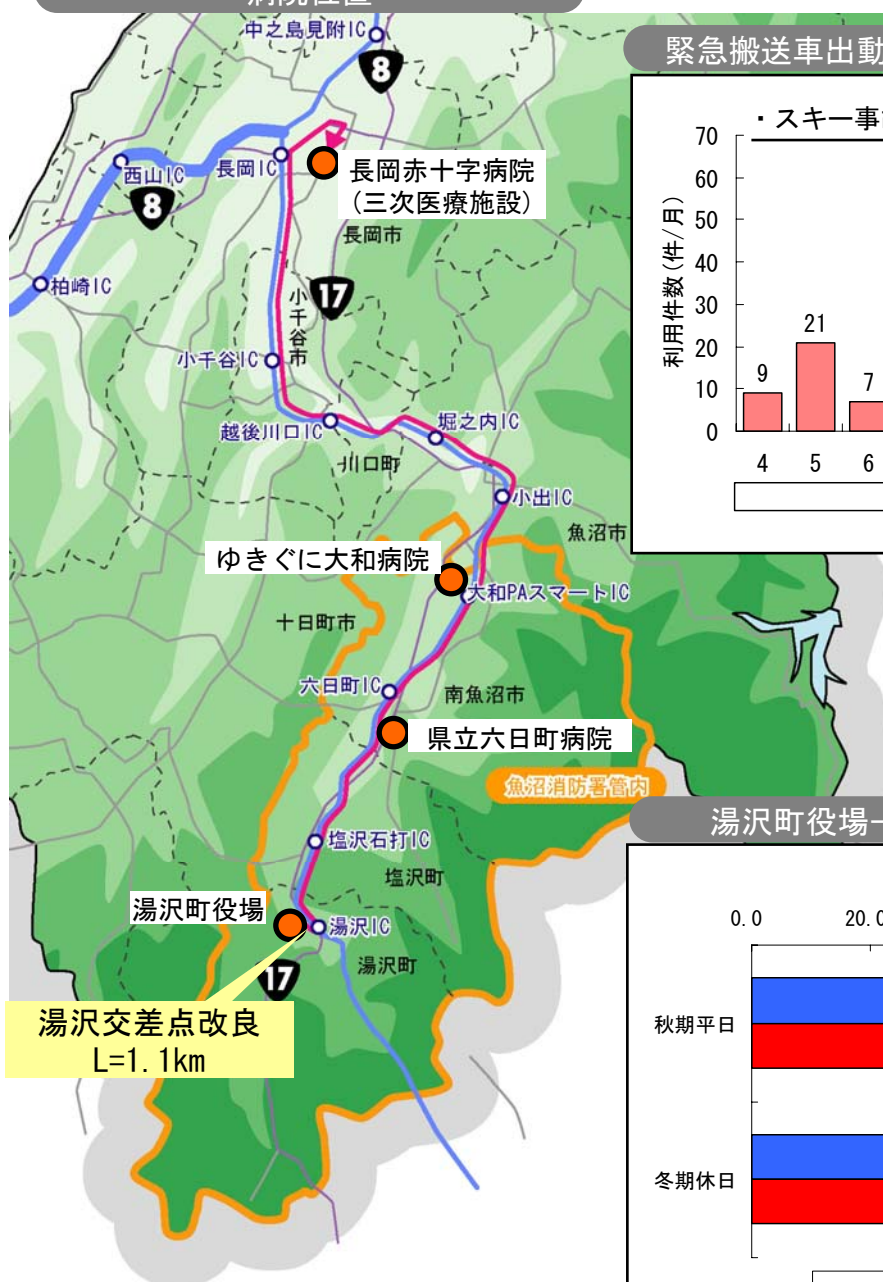
※道路交通センサス  
整備前：H11年  
整備後：H17年

## Ⅱ. 暮らし [安全で安心できるくらしの確保]

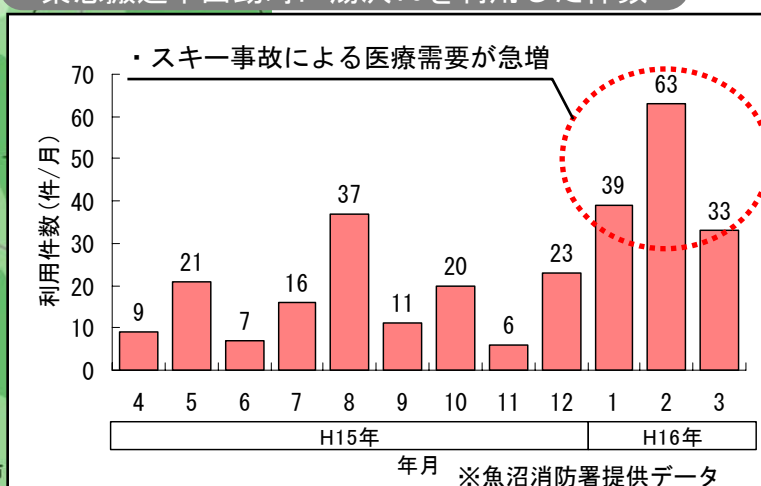
### 【三次医療施設へのアクセス向上】

○冬期間の湯沢町ではスキー事故による医療需要が増大し、関越道を利用した他地域の高度医療施設への緊急搬送が増大。  
○当該事業の整備により、湯沢町から三次医療施設である長岡赤十字病院への所要時間が秋期平日約1分、冬期休日約9分短縮しアクセス性が向上。

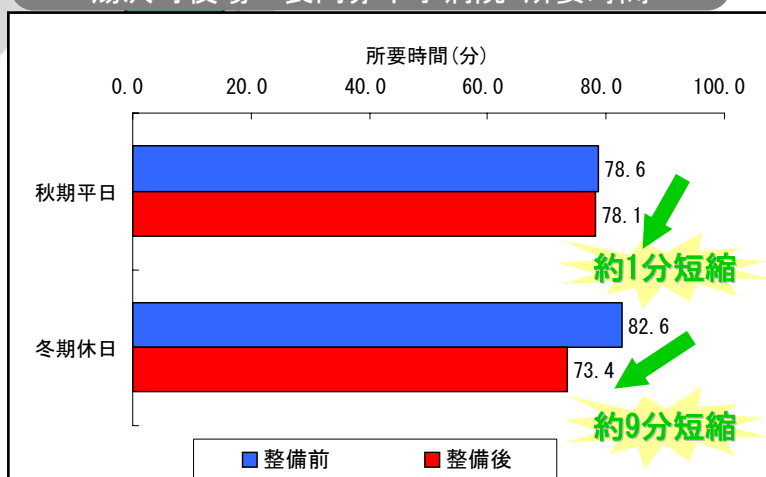
#### 病院位置



#### 緊急搬送車出動時に湯沢ICを利用した件数



#### 湯沢町役場→長岡赤十字病院 所要時間



※道路交通センサス  
整備前：H11年  
整備後：H17年

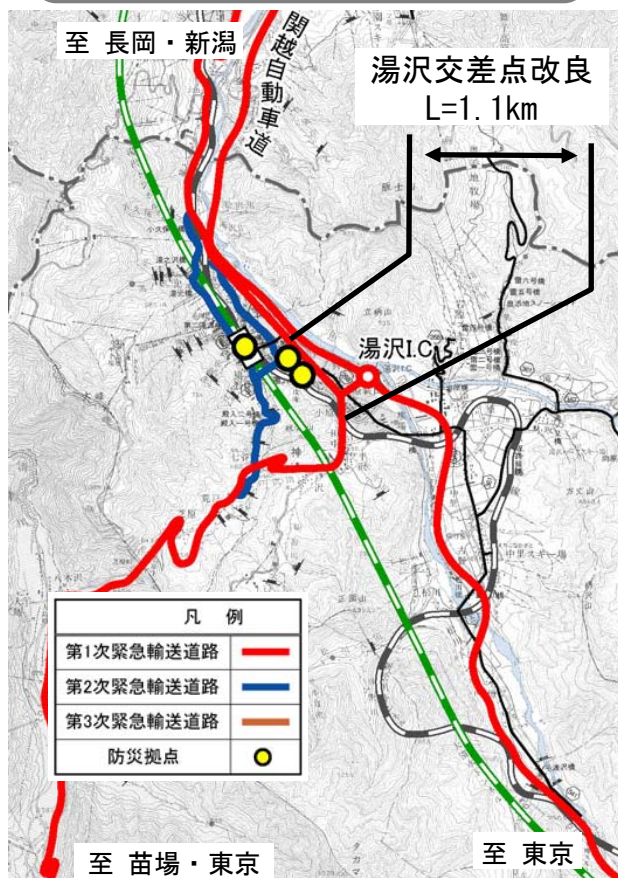
### Ⅲ. 安全 [災害の備え]

#### 【緊急輸送道路の位置付けがある】

○新潟県では大規模地震発生時などの災害時の緊急輸送道路ネットワーク計画が策定されており、当該事業区間を含む国道17号全線が第1次緊急輸送道路として位置づけあり。

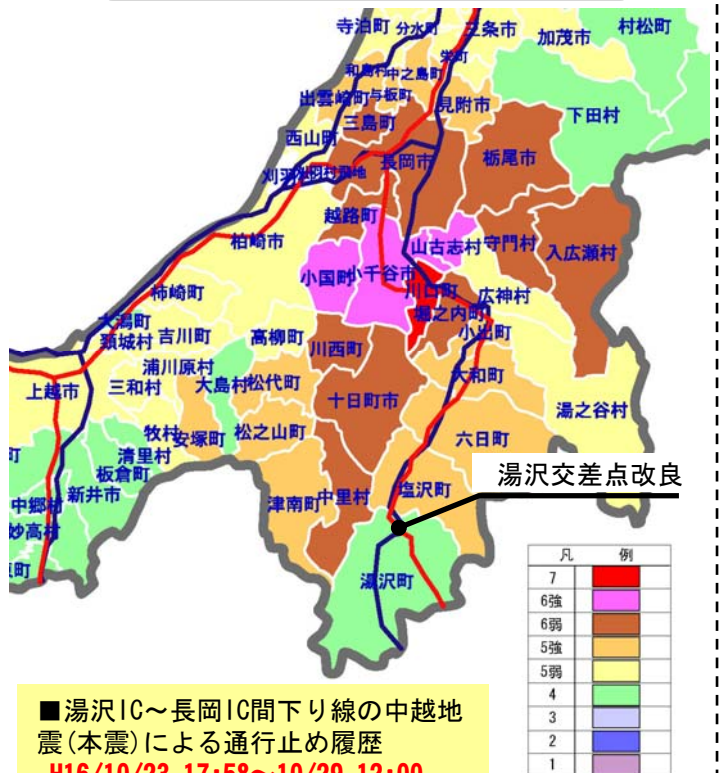
○新潟中越地震において関越道が通行止めとなった際、その代替路として救援物資の輸送等を支援。

#### 緊急輸送道路



※地震防災緊急五ヶ年計画参考図(新潟県)

#### 中越地震における旧市町村の震度



#### 新潟県中越地震発生後の関越道被災状況



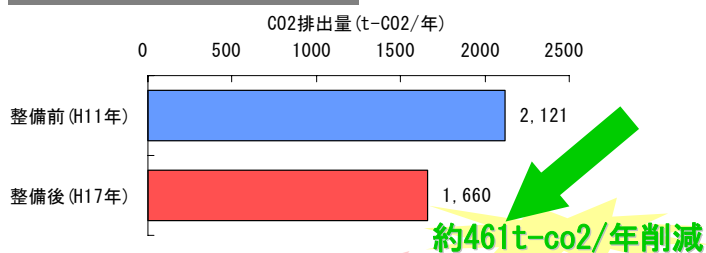
|           |                                  |
|-----------|----------------------------------|
| 第1次緊急輸送道路 | 県庁所在地、地方中心都市および重要港湾、空港等を連絡する道路   |
| 第2次緊急輸送道路 | 第1次緊急輸送道路と市町村役場などの主要な防災拠点を連絡する道路 |
| 第3次緊急輸送道路 | 第1次および第2次緊急輸送道路とその他防災拠点を連絡する道路   |

#### IV. 環 境 [地球環境の保全・生活環境の改善・保全]

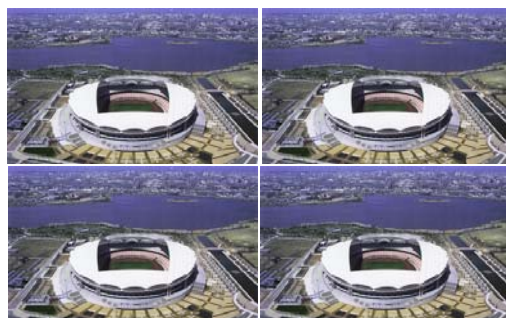
##### 【CO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>、SPM排出量の削減】

- 当該事業の整備により、CO<sub>2</sub>排出量が約461t-CO<sub>2</sub>/年削減。
- また、NO<sub>2</sub>は約2t/年、SPMは約0.3t削減。

##### CO<sub>2</sub> (二酸化炭素)

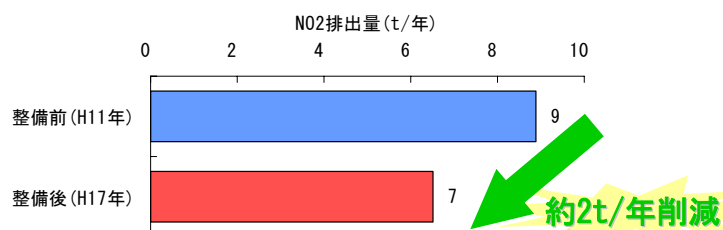


新潟スタジアムビッグスワン敷地約4面分のブナ林が1年間に吸収するCO<sub>2</sub>量に相当

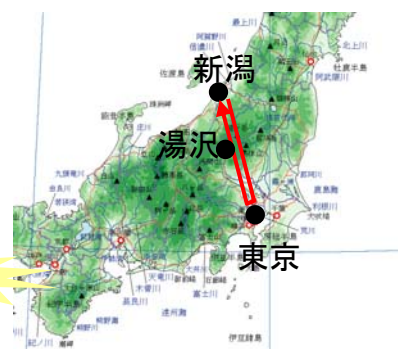


※ブナ林CO<sub>2</sub>吸収量33t/ha・年  
※新潟スタジアム3.67haで換算

##### NO<sub>2</sub> (二酸化窒素)

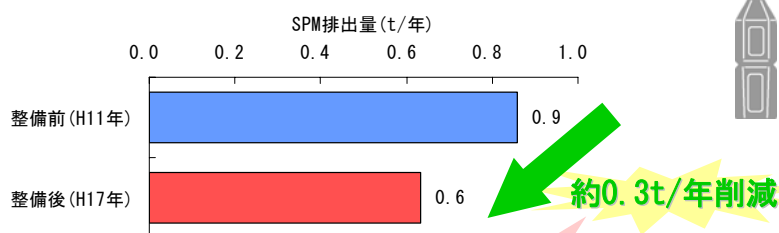


大型車約760台が新潟-東京間を往復して排出されるNO<sub>2</sub>の量に相当



※新潟-東京間往復約600kmで換算  
※大型車が40km/hで走行した場合、1往復2.64kg/台排出

##### SPM (浮遊粒子状物質)



500mlペットボトルで換算すると約3000本分のSPM量に相当



※500mlペットボトル1本当たりSPM約100gで換算  
※SPM：浮遊粒子状物質

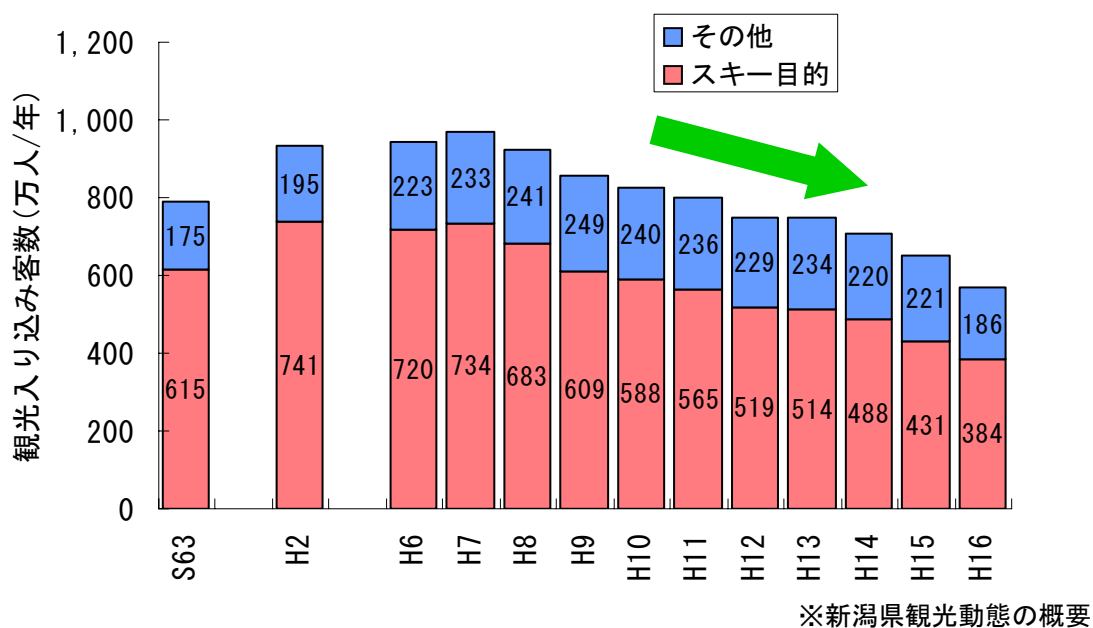
※道路交通センサスペースで算定  
※整備前：H11年、整備後：H17年  
※すべて当該事業区間 (L=1.1km) の値

### 3. 社会情勢等の変化

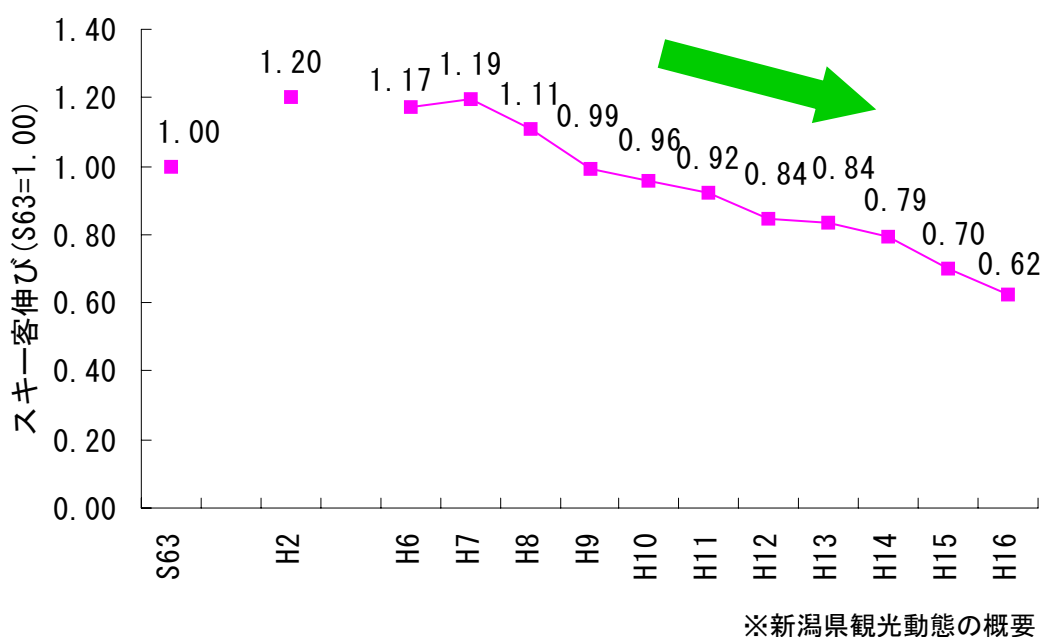
#### 湯沢町スキー客数の推移

○湯沢町のスキー客は減少傾向にあり、S63年に対して当該事業の整備後には0.79～0.62倍まで減少。

湯沢町 観光入り込み客数の推移



湯沢町 観光入り込み客数伸び (S63=1.00) の推移



#### 4. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

湯沢交差点周辺に集中する冬期交通は依然として多い状況であり、当該事業の主目的である「冬期における渋滞緩和」については、旅行速度が大幅に向上するなど、成果が得られたと言える。したがって今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。ただし、今後の交通状況を勘案しつつ、必要に応じて効果の発現状況などをフォローアップしていく。

#### 5. 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

現段階においては、事業の効果が発現されており特段の見直しの必要性はない。