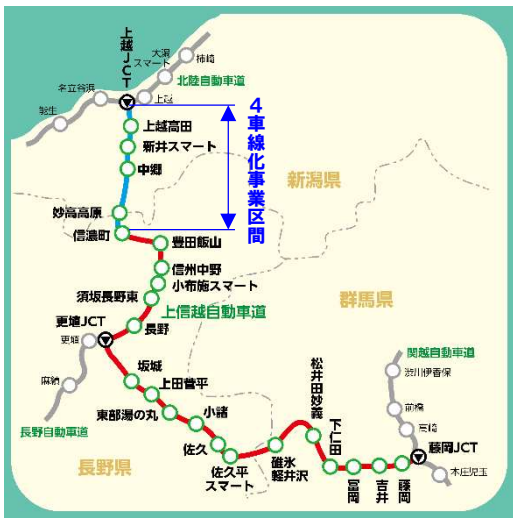


全線4車線化でもっと安全・安心・快適に

信濃町IC～上越JCT間の4車線化が令和元年12月に完了！
藤岡JCT～上越JCTの**全線が4車線**となり、**重大事故削減**
や通行止め割合の減少、渋滞緩和が期待できます！

■ 4車線化事業区間(信濃町IC～上越JCT)



■ 4車線化箇所の前後の状況



4車線化前(坂田新田橋)



4車線化後(坂田新田橋)

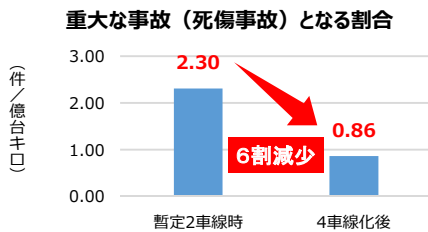


4車線化前(観音平トンネル)

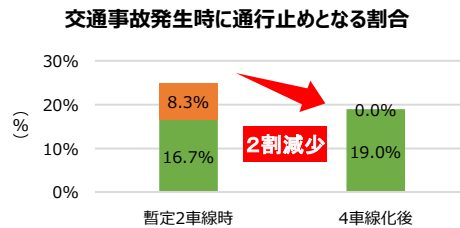


4車線化後(観音平トンネル)

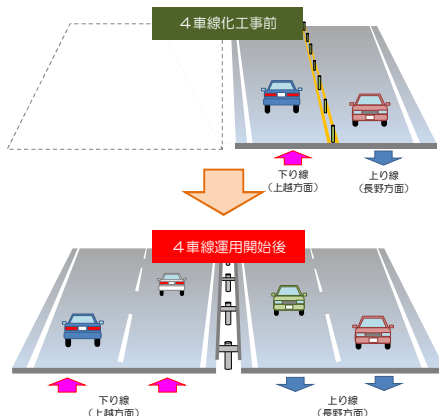
■ 暫定2車線時と4車線化後の重大事故状況



割合: 総死傷事故数/100キロ
対象は上信越自動車道 信濃町IC～上越JCT間の
昨年12月に4車線化した箇所
暫定2車線時(H26～H30の1～9月の平均)
4車線後(H31.1～R1.9)
出典: NEXCO東日本調べ(集計対象H26～R1年)



割合: 通行止めを伴う事故件数/総事故
対象は上信越自動車道 信濃町IC～上越JCT間の
昨年12月に4車線化した箇所
暫定2車線時(H26～H30の1～9月の平均)
4車線後(H31.1～R1.9)
出典: NEXCO東日本調べ(集計対象H26～R1年)



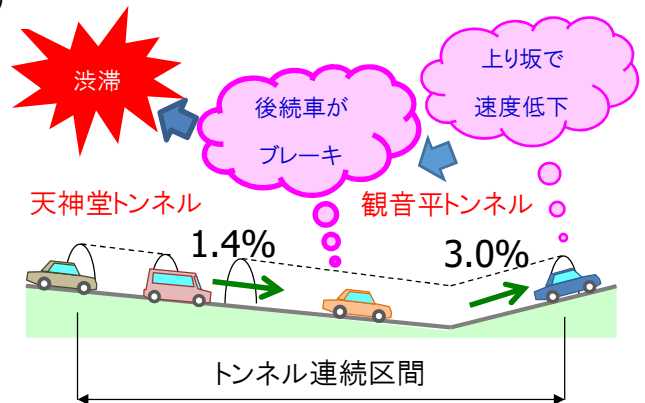
中央分離帯に防護柵が設置されることで、反対車線に飛び出す重大事故が減少します。



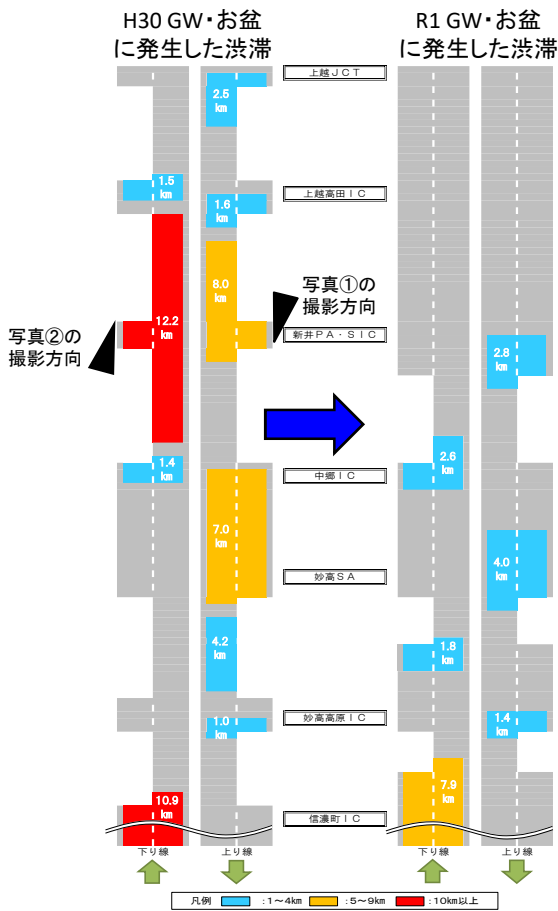
全線4車線化でもっと安全・安心・快適に

信濃町IC～上越JCT間の4車線化が令和元年12月に完了！
藤岡JCT～上越JCTの**全線が4車線**となり、**重大事故削減**
や通行止め割合の減少、渋滞緩和が期待できます！

■ 渋滞発生メカニズム(トンネル連続区間)



■ 4車線化前後の渋滞状況(信濃町IC～上越JCT)



①平成21年GW



②平成30年GW

4車線化前のGWやお盆には交通集中に伴う激しい渋滞が発生していましたが、当区間の8割が4車線となった結果、GW・お盆の渋滞は大幅に減少しました。全線4車線化により、今後更なる渋滞緩和が期待されます。

※上図の渋滞長は、当該区間で発生した最大延長を示しています。