

# 関越自動車道

E17 全線開通 40周年

40<sup>th</sup>  
関越道全線開通



冬の関越道



関越道から望む越後三山



関越トンネル



坂戸西スマートIC



関越道上の雪氷作業



片品川橋(昭和IC~沼田IC)

あなたに、ベスト・ウェイ。



# 目 次

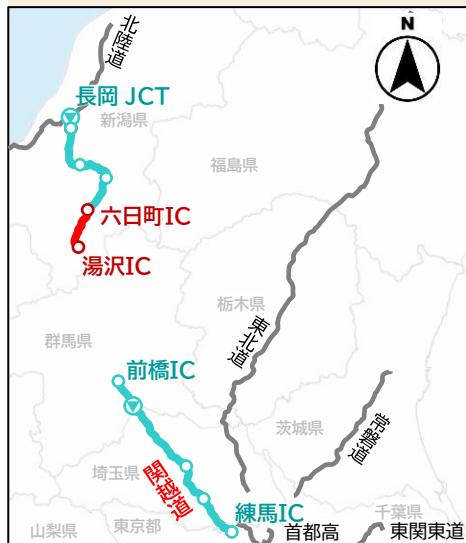
|                  |     |
|------------------|-----|
| ■ 現在までの変遷        | P2  |
| ■ 関越自動車道のあゆみ     | P3  |
| ■ 所要時間の短縮        | P4  |
| ■ 地域の大動脈に        | P5  |
| ■ 経済波及効果         | P6  |
| ■ 救急医療への貢献       | P7  |
| ■ 災害時・通行止め時の交通確保 | P8  |
| ■ 農産物等の販路拡大      | P9  |
| ■ 製造品出荷額の増加      | P10 |
| ■ 広域的な物流への貢献     | P11 |
| ■ 高速バスによる人流増加    | P12 |
| ■ 沿線観光に貢献        | P13 |
| ■ 太平洋側・日本海側の交流   | P14 |
| ■ 環境負荷の軽減        | P15 |
| ■ 全線開通後の取組       | P16 |
| ■ インタビュー         | P17 |

- 1971年、練馬IC～川越ICが開通。前橋ICへの延伸、新潟県側の整備を経て、残る前橋IC～湯沢ICが1985年に結ばれ、全線開通。
- 以降、上信越道や北関東道等が次々接続し、高速道路網が発達。太平洋側と日本海側を結ぶ大動脈として沿線地域の発展に貢献。

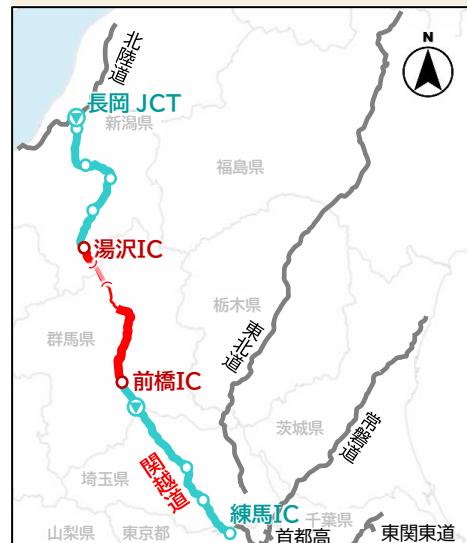
1971(昭和46)年12月  
練馬IC～川越IC間 開通  
※当初は東京川越道路という名称で開通



1984(昭和59)年11月  
湯沢IC～六日町IC間 開通



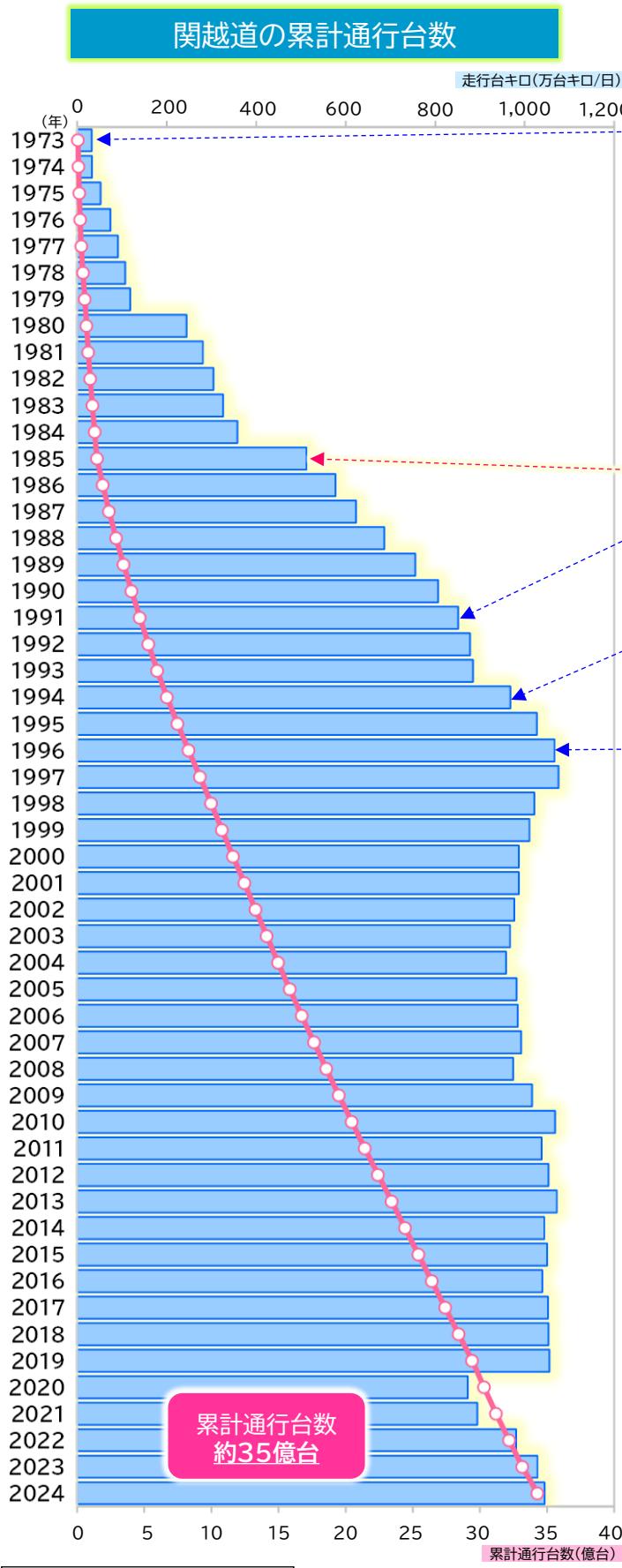
1985(昭和60)年10月  
前橋IC～湯沢IC間 開通 **全線開通**



| 路線名                               |
|-----------------------------------|
| 関越自動車道                            |
| 区間                                |
| 練馬IC～長岡JCT                        |
| 延長                                |
| 246.3km                           |
| 当初開通日                             |
| 1971年12月20日                       |
| 全線開通日                             |
| 1985年10月2日                        |
| 車線数                               |
| 【6車線】 大泉JCT～前橋IC                  |
| 【4車線】 練馬IC～大泉JCT<br>前橋IC～長岡JCT    |
| 施設数                               |
| インターチェンジ:33箇所<br>休憩施設(SA・PA):16箇所 |
| 沿線地域                              |
| 東京都、埼玉県、群馬県、新潟県                   |



- 現在に至るまで、約35億台が関越道を利用。



| 西暦(和暦)       | 関越道・周辺高速道路のあゆみ                                       | 世の中・沿線地域の出来事                           |
|--------------|--|--|
| 1971年(昭和46年) | 一般有料道路東京川越道路(練馬IC～川越IC)開通                            | 上越新幹線工事着工                              |
| 1973年(昭和48年) | 東京川越道路を関越自動車道に編入                                     |  |
| 1975年(昭和50年) | 川越IC～東松山IC開通   |  |
| 1978年(昭和53年) | 長岡IC～長岡JCT開通<br>北陸道 新潟黒埼IC(当時)まで開通                   |  |
| 1980年(昭和55年) | 東松山IC～前橋IC開通   | 五六豪雪                                   |
| 1982年(昭和57年) | 小出IC※～長岡IC開通   | 上越新幹線(大宮駅-新潟駅)開業                       |
| 1983年(昭和58年) | 六日町IC～小出IC※開通  |  |
| 1984年(昭和59年) | 湯沢IC～六日町IC開通   |  |
| 1985年(昭和60年) | 関越自動車道全線開通<br>前橋IC～湯沢IC開通                            | 上越新幹線:上野駅延伸                            |
| 1991年(平成3年)  | 関越トンネル4車線化   | 上越新幹線:東京駅延伸                            |
| 1993年(平成5年)  | 上信越自動車道(藤岡JCT)と接続                                    |  |
| 1994年(平成6年)  | 東京外環自動車道(大泉JCT)と接続<br>大泉JCT開通<br>大泉JCT～藤岡JCT6車線化     |  |
| 1995年(平成7年)  | 堀之内IC開通  | 阪神・淡路大震災                               |
| 1996年(平成8年)  | 首都圏中央連絡自動車道(鶴ヶ島JCT)と接続<br>鶴ヶ島JCT開通<br>藤岡JCT～前橋IC6車線化 |  |
| 1998年(平成10年) | 昭和IC開通   | 長野オリンピック開催                             |
| 1999年(平成11年) | 上信越自動車道全線開通  |  |
| 2001年(平成13年) | 北関東自動車道(高崎JCT)と接続<br>高崎JCT開通                         |  |
| 2002年(平成14年) |  | FIFAワールドカップ<br>日韓大会開催                  |
| 2004年(平成16年) | 嵐山小川IC開通   | 平成16年7月新潟・福島豪雨<br>平成16年新潟県中越地震         |
| 2006年(平成18年) | 三芳スマートIC(東京方面出口-新潟方面入口)、駒寄スマートIC、大和スマートIC開通          |  |
| 2007年(平成19年) |  | 平成19年新潟県中越沖地震                          |
| 2009年(平成21年) | 長岡南越路スマートIC開通  |  |
| 2011年(平成23年) | 北関東自動車道全線開通  | 東日本大震災<br>平成23年7月新潟・福島豪雨               |
| 2013年(平成25年) | 坂戸西スマートIC開通  |  |
| 2014年(平成26年) | 高崎玉村スマートIC開通   | 「富岡製糸場」世界文化遺産登録                        |
| 2015年(平成27年) | 上里スマートIC開通   | 北陸新幹線(長野駅～金沢駅)開業                       |
| 2019年(令和元年)  | 寄居スマートIC(下り)開通                                       | 令和元年東日本台風(台風第19号)<br>ラグビーワールドカップ2019開催 |
| 2020年(令和2年)  |  | 新型コロナウイルス感染拡大                          |
| 2021年(令和3年)  | 寄居スマートIC(上り)開通                                       | 東京オリンピック開催                             |
| 2024年(令和6年)  | 三芳スマートICフル化<br>※小出IC⇒魚沼ICへ名称変更                       | 令和6年能登半島地震<br>「佐渡島の金山」世界文化遺産登録         |
| 2025年(令和7年)  | 関越自動車道・全線開通40周年                                      |  |

■ 走行台キロ(万台キロ/路線全体)  
■ 累計通行台数(億台)

※1 自動車の走行距離の総和。  
(各区间延長とその区間の交通量を乗じた値を足し合わせた総数)

※2 2020年～2022年:新型コロナウイルス感染症対策期間(緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置)が含まれる。

- 東京～新潟間の所要時間は約4時間30分短縮。8割以上の利用者が時間短縮を実感。

### 都市間の所要時間変化(東京～新潟)



※関越道整備による時間短縮効果のみを示すため、長岡IC以北は北陸道を利用する条件で算出。

【資料】全国道路・街路交通情勢調査、全国総合交通分析システム(NITAS)ver. 3.0

関越道  
整備前  
関越道  
整備後

計583分 計311分

74分  
短縮

169分 95分

142分 65分

77分  
短縮

201分 83分

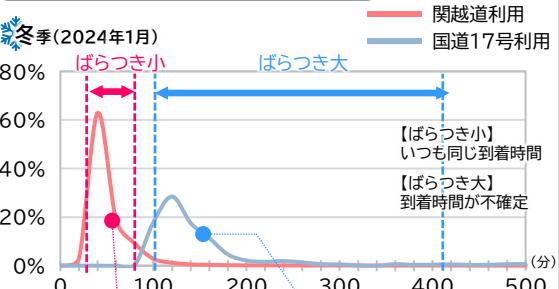
118分  
短縮

71分 68分

3分  
短縮

約4時間30分短縮

### 前橋～湯沢間 冬季の所要時間の分布



#### ①関越道利用

所要時間 43分～90分  
所要時間のばらつき 47分  
平均所要時間 約64分

#### ②国道17号利用

所要時間 114分～421分  
所要時間のばらつき 307分  
平均所要時間 約202分

国道利用に比べ、所要時間のばらつきが260分少ない

冬季の定時性も高く、安定した走行が可能

※「所要時間のばらつき」は所要時間の上位10%値と下位10%値の時間差により評価(事故発生により、移動に極端に時間がかかった場合などを除外する考え方)

※ 関越道は前橋IC～湯沢IC、国道17号は上武道路・今井町交差点付近～湯沢IC付近を通過した車両を対象に分析

【資料】ETC2.0プローブデータ(2024.1)

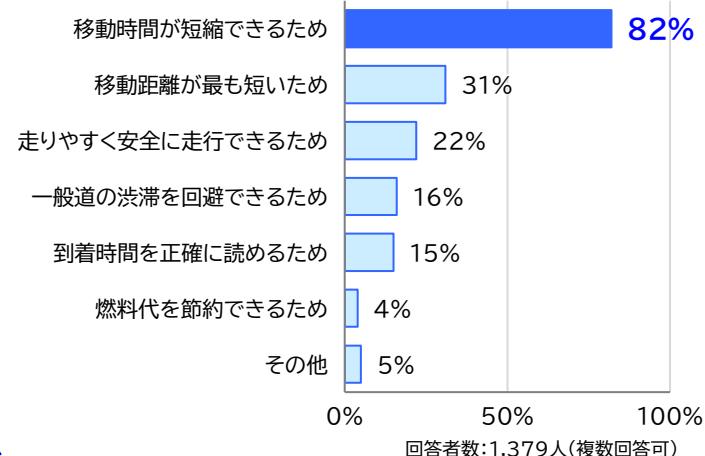


昔は東京といえば、とても遠方というイメージで車でも1日かかりました。今なら日帰り旅行にも出掛けられ、本当に便利になりました。  
(新潟県在住)

利用者の声  
アンケート結果  
(2024年11月)

### ●関越道利用者へのアンケート結果

#### 関越道を利用する理由は?



#### 利用者から寄せられた声

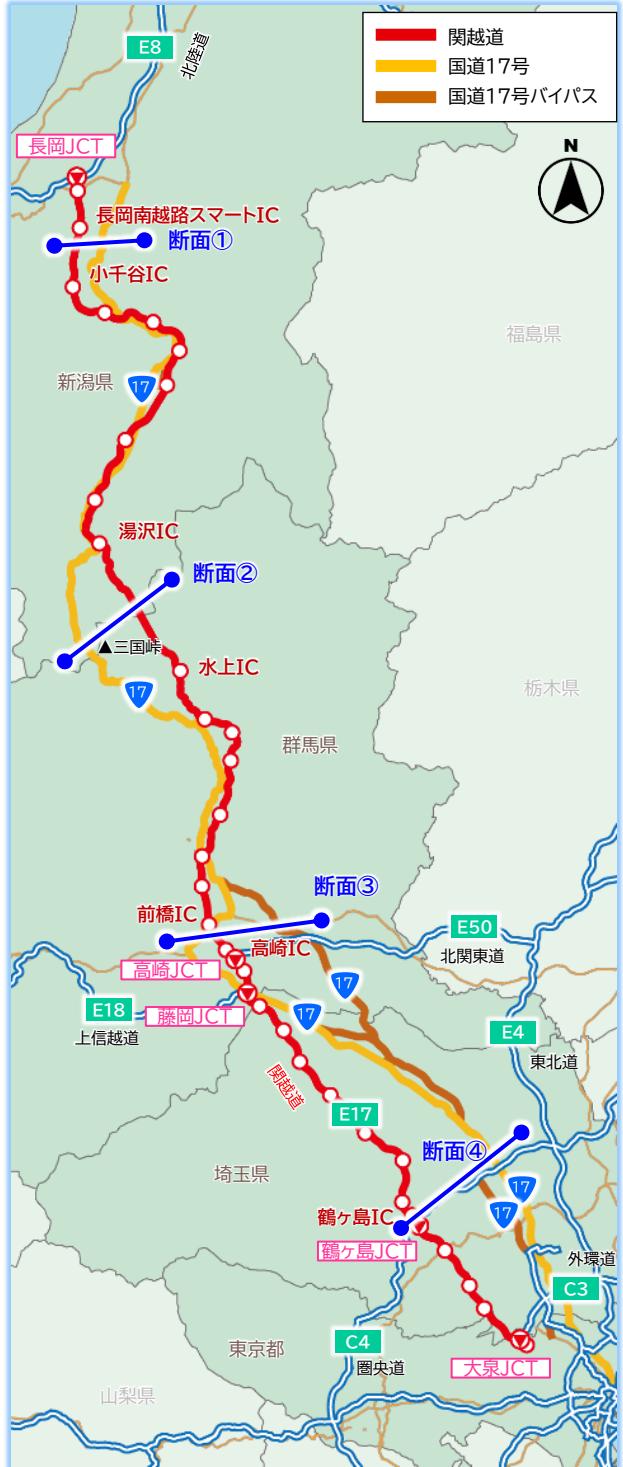
数年に一度、ディズニーリゾートに行きますが、高速道路の利用で移動時間が短縮できていると思います。その分長く遊べてるのであります。(新潟県在住)

子どもの頃、前橋までつながり、こんなに早く着けることに感動しました。関越トンネルができる時は父親が関越トンネルが見たくて、用事がないのに行こうとねだり、通った時すごく感動した思い出があります。(千葉県在住)

大型トラックの運転手をしていましたが、国道17号で三国峠を越えるのにカーブが多く、通行に苦労しました。関越トンネルが整備され、安全に早く走行でき、疲労感も少なくなり、仕事の運転計画も立てやすくなりました。(群馬県在住)

- 6車線化・他路線との接続を経て、前橋IC以南では約4～10万台/日と多くの車両が利用。群馬・新潟県境では9割の車両が関越道を走行。

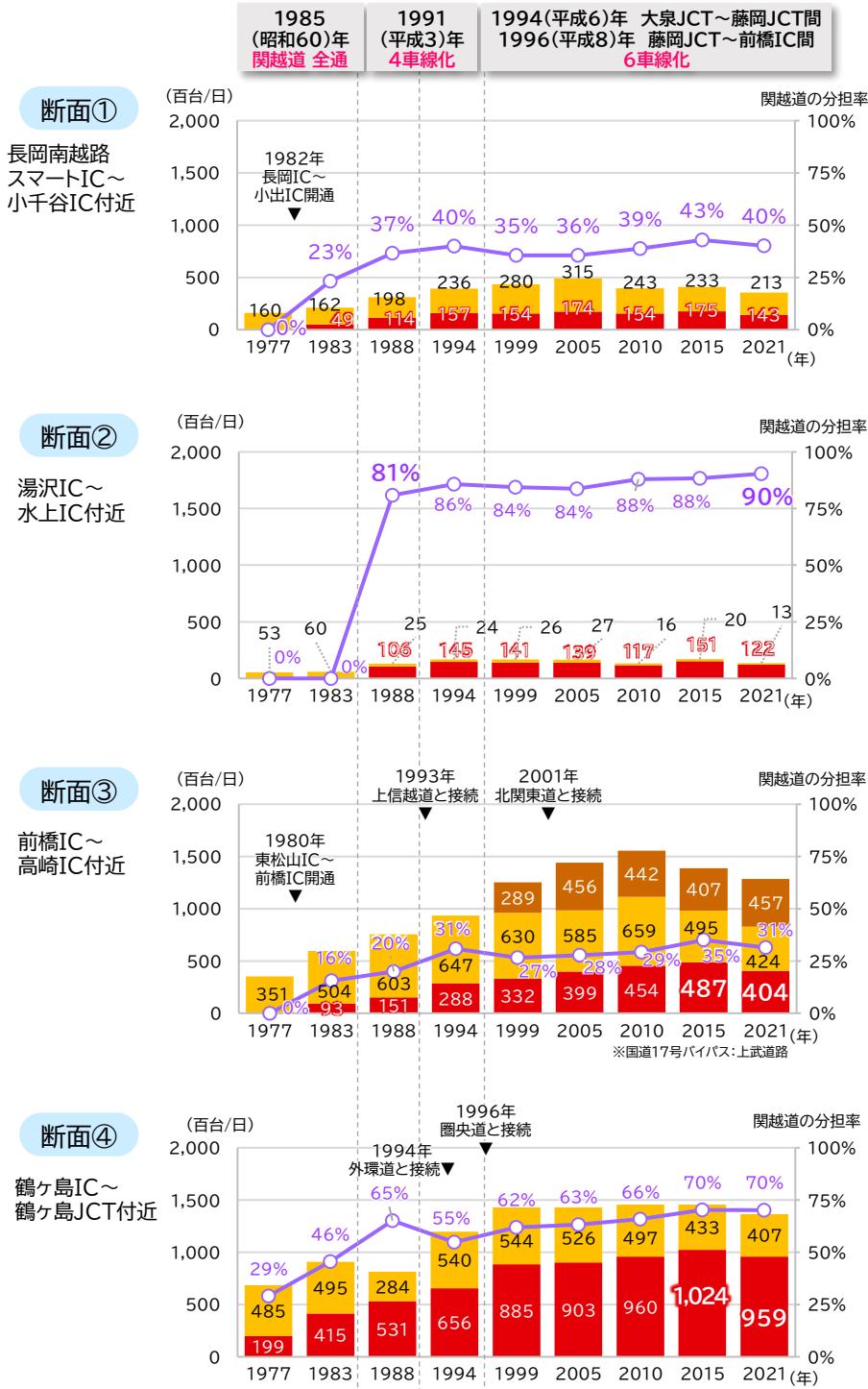
### 関越道と国道17号の交通量



国道17号 三国峠（新三国トンネル付近）



■ 関越道 ■ 国道17号 ■ 国道17号バイパス ■ 関越道の分担率(利用率)



※2021年：新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置）

【資料】全国道路・街路交通情勢調査

昔から小千谷にへぎそばを食べに行っていましたが、三国峠を越えねばならず、雪が降ると走るのも大変でした。関越トンネルができると三国峠を越えずに済み、安全に早く行けるようになりました。（群馬県在住）

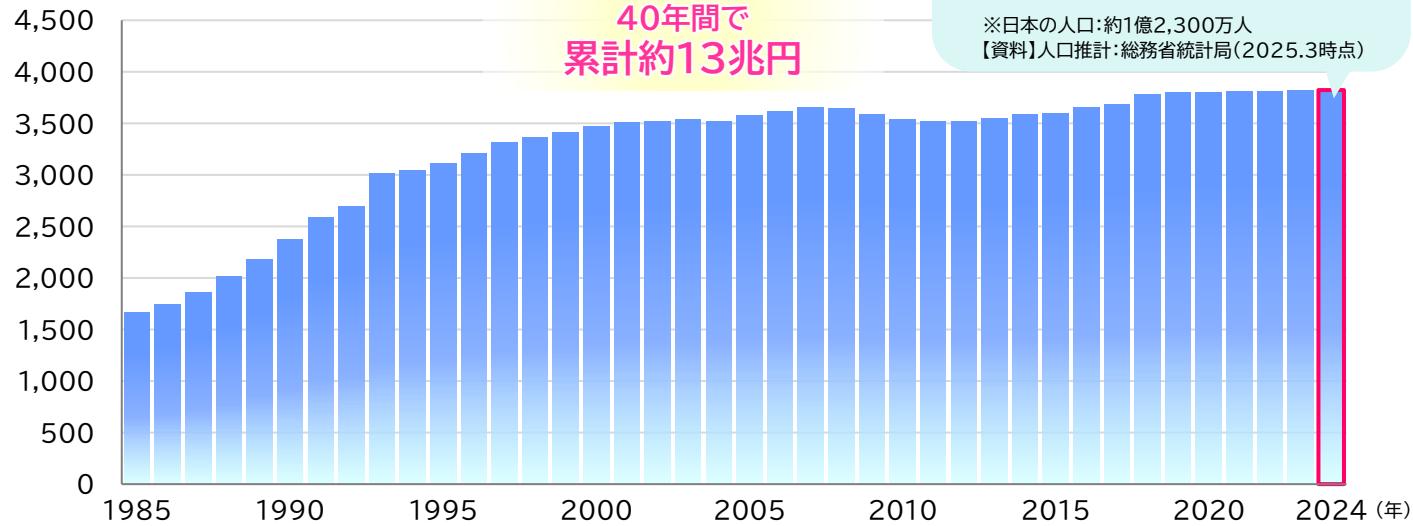


利用者の声  
アンケート結果  
(2024年11月)

- 経済波及効果は、40年間で約13兆円。

### 関越道整備による経済波及効果

生産額変化額（億円/年）



2024年の  
経済波及効果 約3,823億円

➡ 日本人1人あたり、  
約3,100円に相当する効果

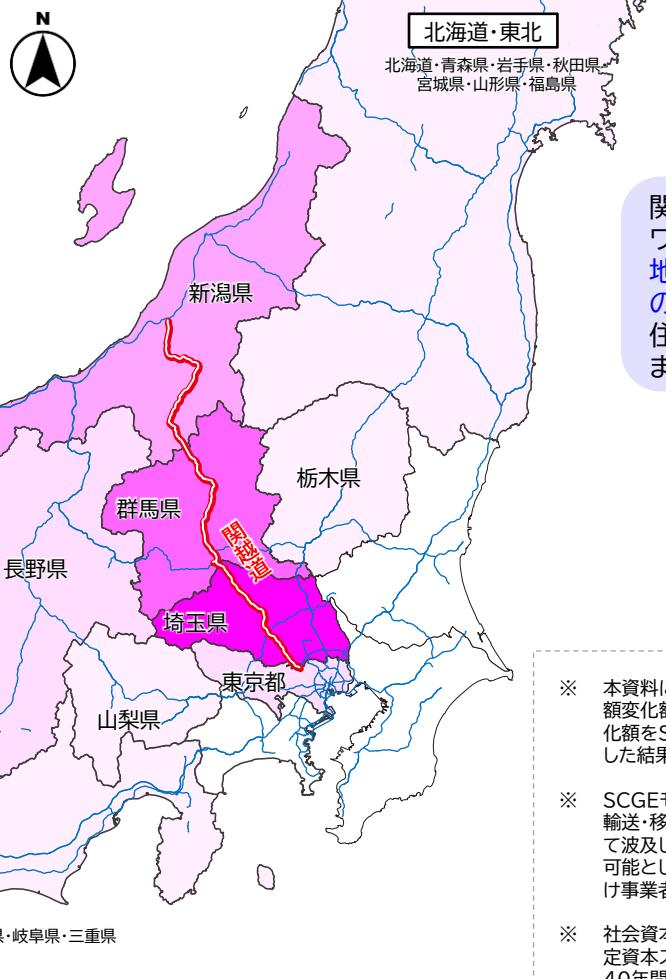
※日本の人口：約1億2,300万人

【資料】人口推計：総務省統計局（2025.3時点）

### ●地域別の経済波及効果

2015年の生産額変化額（億円/年）

|              |
|--------------|
| 1億円未満        |
| 1億円～50億円     |
| 50億円～100億円   |
| 100億円～500億円  |
| 500億円～1000億円 |
| 1000億円以上     |



関越道の整備及び広域道路ネットワークの形成は、**移動・物流の効率化、地域間交流の促進、地域経済・観光業の発展と雇用機会の創出**など、地域住民の生活に多大な影響を与えてきました。（新潟県）

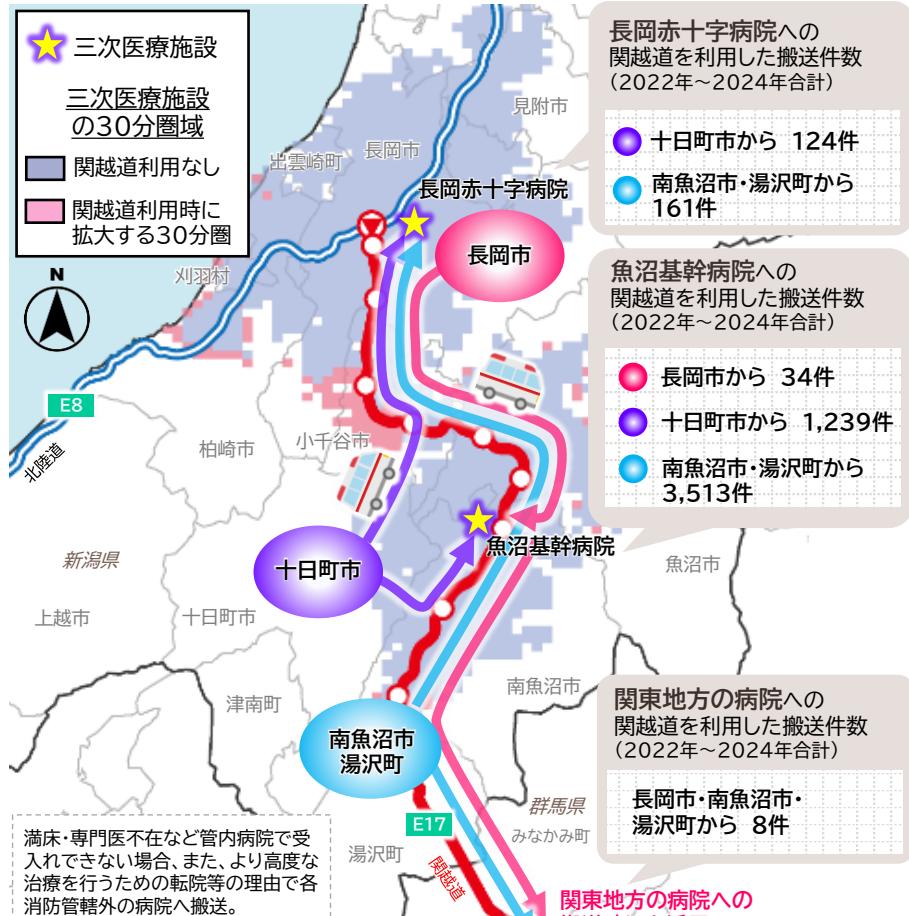
自治体の声  
ヒアリング結果  
(2025年1月)



- \* 本資料における経済波及効果とは、企業活動における「生産額変化額」を指し、関越道の整備有無による実質生産額の変化額をSCGE(空間的応用一般均衡)モデル※によって推計した結果を掲載している。
- \* SCGEモデルとは道路整備によって所要時間が短縮され、輸送・移動費用の低下が生じることで、企業や消費者に対して波及し、各地域の産業にどの程度影響を与えるかを推計可能とした手法であり、山梨大学・武藤慎一教授の指導を受け事業者により算出。
- \* 社会資本ストックの2015年比(1985～2015年)及び固定資本ストックの前年比(2016～2024年)を乗じることで40年間の生産額を算出

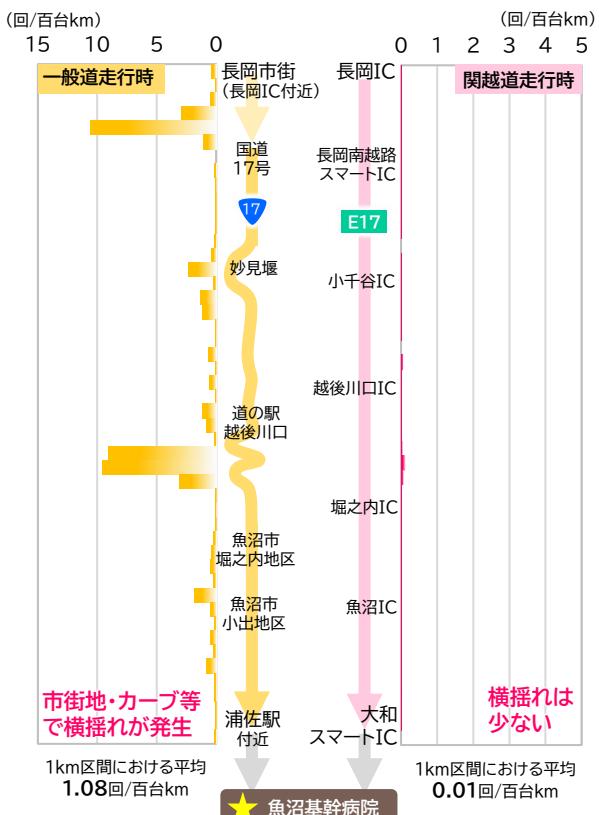
- 三次医療施設からの30分圏が拡大。迅速・安全な救急搬送が可能となり、地域の救命率の向上に寄与。

### 医療施設30分圏域の変化と関越道を利用した搬送件数



### 一般道と関越道走行時の横揺れ頻度

(長岡IC付近～魚沼基幹病院付近 約48km区間)



※横揺れ回数:左右加速度0.25G以上の発生回数を1km区間毎に集計  
※発生頻度(回/百台km):横揺れ回数/ETC2.0プローブデータのサンプル数×区間長(走行キロ)

【資料】ETC2.0プローブデータ(2023.10)

### 三次医療施設への所要時間



【資料】全国総合交通分析システム(NITAS)ver. 3.0

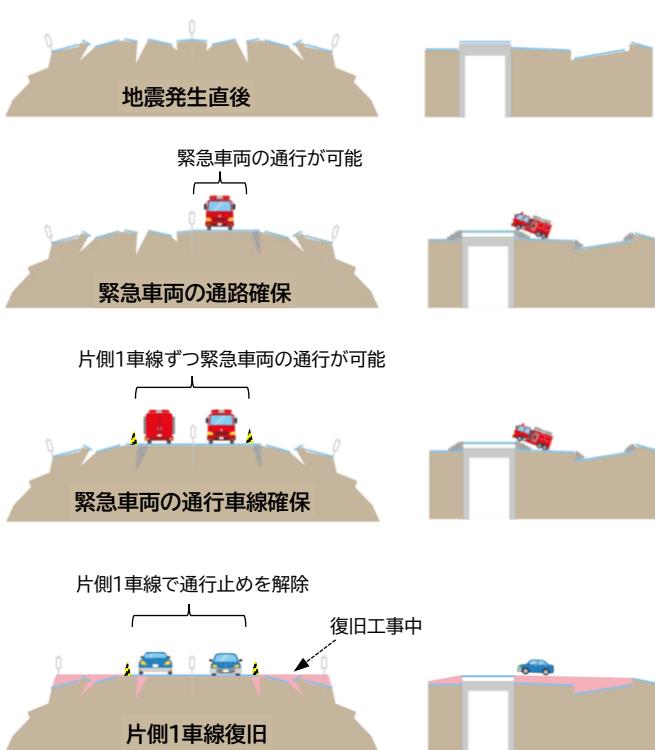
関越道の整備により、管轄外病院へのアクセスが向上し、**迅速かつ安全な救急搬送が可能**となりました。右左折の回数が少なく直線的な搬送が行えることから、**救急救命士の処置**で静脈路確保を実施する際、**揺れも少なく安全に実施**することができます。(長岡市消防本部)



管内に脳・心臓疾患等の専門医療機関又は救命に係る高次医療機関が存在しないことから、他地域の当該医療機関へ搬送する際に関越道を利用しています。**時間短縮・渋滞回避・安全性向上**といったメリットが生じることから、**地域の救命力向上に寄与**しています。(十日町地域消防本部)

- 中越地震では、発災19時間後に緊急車両の通行を確保。13日後には一般車両の通行が可能となり、救援活動・復旧活動を支えた。
- 東北道での雪などによる通行止め時には、関越道が迂回機能を発揮。

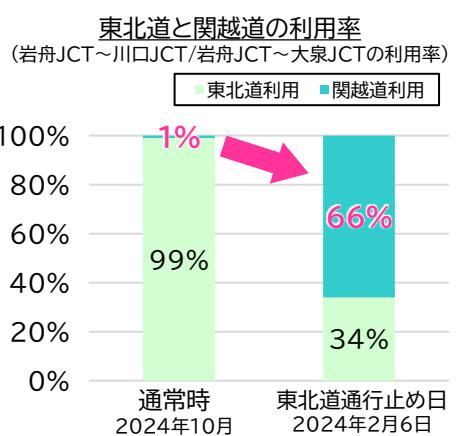
### 中越地震への対応



自治体の声  
ヒアリング結果(2025年1月)

当市が経験した7.13新潟豪雨や中越大震災等の過去の災害の際ににおいても、関越道は、災害時に必要な物資(食料、医薬品、救援物資など)を迅速に搬送するための重要なルートとなりました。災害によって既存の道路が寸断された際には、関越道の速やかな機能回復により、物流の安定化に貢献した他、災害復旧に必要な資材(建設資材、復旧車両など)を迅速に搬送することで、復旧作業を加速化させたものと考えられます。(見附市)

### 東北道通行止め時の迂回



※2024年2月6日は15時～18時の間に、岩舟JCT(上り)、川口JCT(下り)、大泉JCT(下り)のいずれかを通過した車両を対象に集計

※サンプル数:通常時202,178台、通行止め時102台



関越道利用者の声

圏央道が通行止め・渋滞の際、関越道を利用して回避できたことが多いあります。(福岡県在住)

東北道・関越道・圏央道がつながったことで、利便性が高まりました。(埼玉県在住)

関越道につながる高速道路が増え、以前よりも計画的に行動できるようになりました。(新潟県在住)

【資料】NEXCO東日本 休憩施設利用者アンケート調査(2024年11月)

- 東京市場のシェア1位を誇る群馬県産キャベツ・ほうれんそう、新潟県産チューリップ。関越道開通以降、シェアは1.3~2.1倍に増加。
- 泳ぐ宝石「錦鯉」の日本の輸出額の約半数は新潟県産。関東の空港への安定的な輸送ルートを関越道が構築し、輸出拡大に寄与。

## 野菜・花きの出荷



【主な产地】新潟市南区、秋葉区、五泉市

【資料】新潟県HP

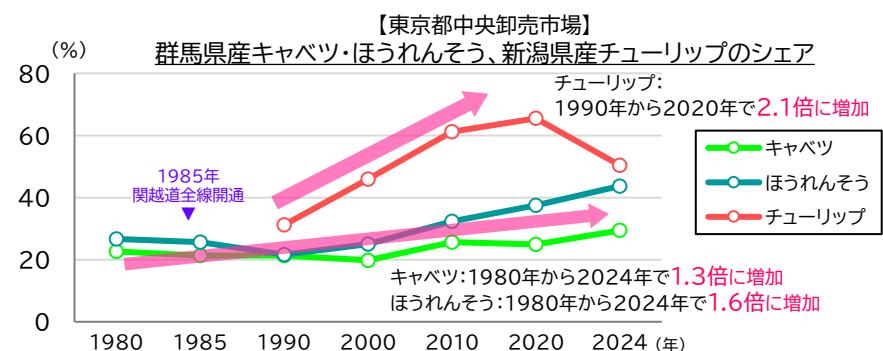


【キャベツの主な产地】

嬬恋村、昭和村、長野原町、伊勢崎市、前橋市など

【ほうれんそうの主な产地】昭和村、太田市、伊勢崎市、前橋市など

【資料】群馬県HP



利根沼田地域では関越道を中心に標高の高い地域から低い地域へと出耕作が広がり、販売期間や販売品目の拡大により、農家の所得安定や産地拡大につながりました。(群馬県)

自治体の声  
ヒアリング結果(2025年1月)

## 錦鯉の輸出

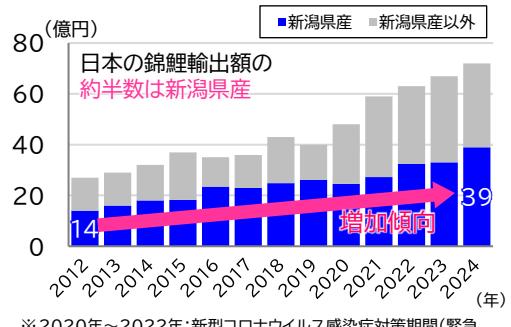


【錦鯉について】

- 鮮やかな色彩と美しさから「泳ぐ宝石」と呼ばれる錦鯉は、新潟県小千谷市・長岡市が発祥の地。
- 研究・改良、海外でのプロモーションなど様々な影響で、近年国外での需要が高まっている。

自治体の声  
ヒアリング結果  
(2025年1月)

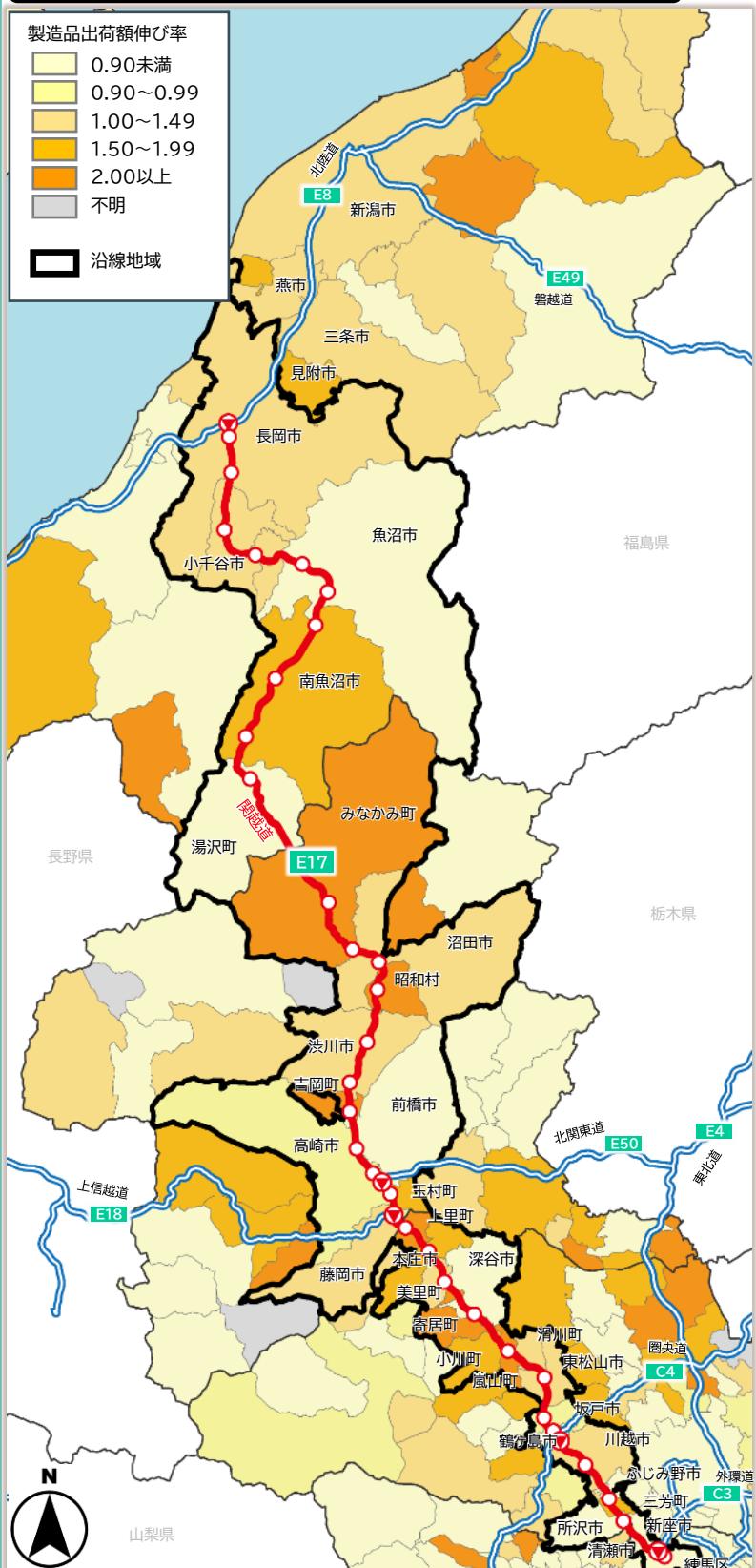
## 錦鯉等の輸出額推移



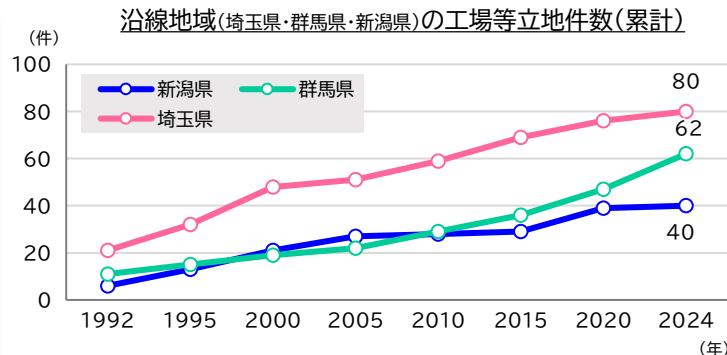
新潟県で生産された錦鯉は、関越道で成田・羽田空港へ輸送され、世界各国へ輸出されています。関越道によって輸送の利便性及び速達性が高まることで安定的な錦鯉輸出ルートの構築に寄与しており、ひいては近年の錦鯉輸出の拡大を下支えしています。(新潟県)

- 首都圏へのアクセス向上で、沿線に多くの企業が進出。1985年から製造品出荷額が2倍以上になった地域も。
- 新潟県で製造が盛んな米菓は、開通以来、出荷額が2.7倍に成長。

沿線の製造品出荷額伸び率(1985→2020年)



【資料】工業統計調査・経済センサス

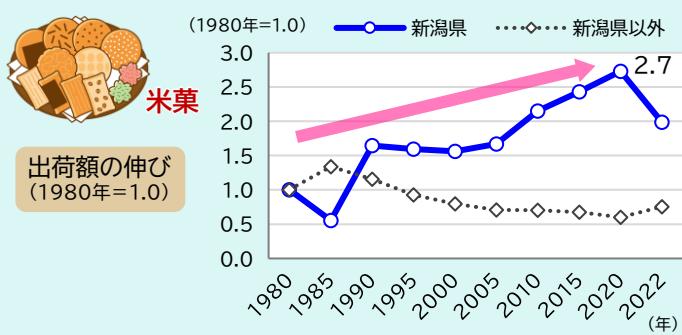


【資料】日本立地総覧

これまで関越道のIC周辺に7つの産業団地を整備し、246の企業が立地しました。立地された企業からは、IC周辺の立地が購入の決め手となった、といった意見もいただいている。(埼玉県)



地域の産業への影響



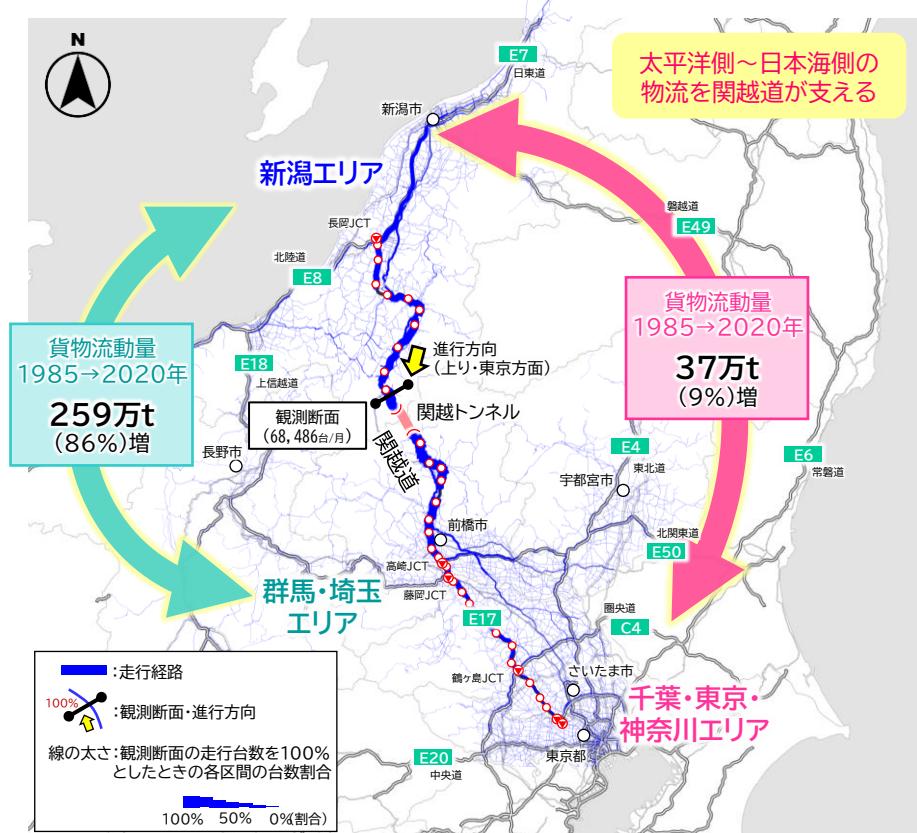
【資料】工業統計調査・経済センサス・経済構造実態調査



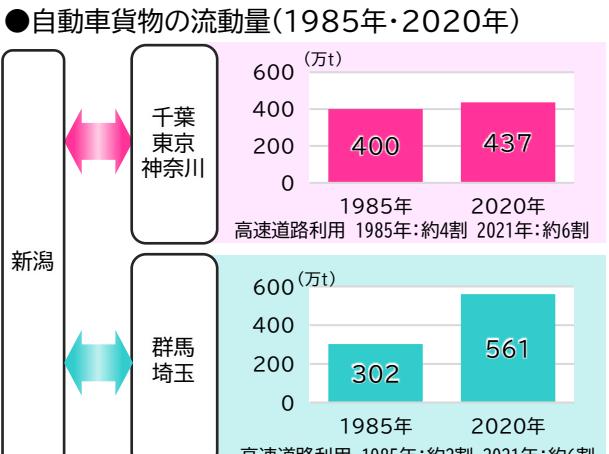
各工場で使用する原材料の仕入れや製品の出荷で関越道を利用してています。また営業活動においても関越道を利用して、各取引先へ伺っています。

- 群馬県・埼玉県と新潟県間の貨物流動量は86%増加。
- ダブル連結トラックの優先駐車マスやシャワーブース整備など、更なる利便性向上の取組を推進。

### 関越トンネルを通る貨物車の走行範囲



【資料】ETC2.0プローブデータ(2024.10 湯沢IC→水上ICを走行した貨物車を対象に集計)



### 更なる利便性向上の取組

関越道全線でダブル連結トラックが通行可能。



ダブル連結トラック  
優先駐車マス設置状況(2025.3時点)

| 休憩施設名  | マス数(上下計) |
|--------|----------|
| 土樽PA   | 4マス      |
| 赤城高原SA | 2マス      |
| 上里SA   | 2マス      |
| 寄居PA   | 2マス      |
| 高坂SA   | 2マス      |

【資料】国土交通省公表資料を基に作成

### 休憩施設の利便性向上

シャワーブースを設置し、物流ドライバーを支援

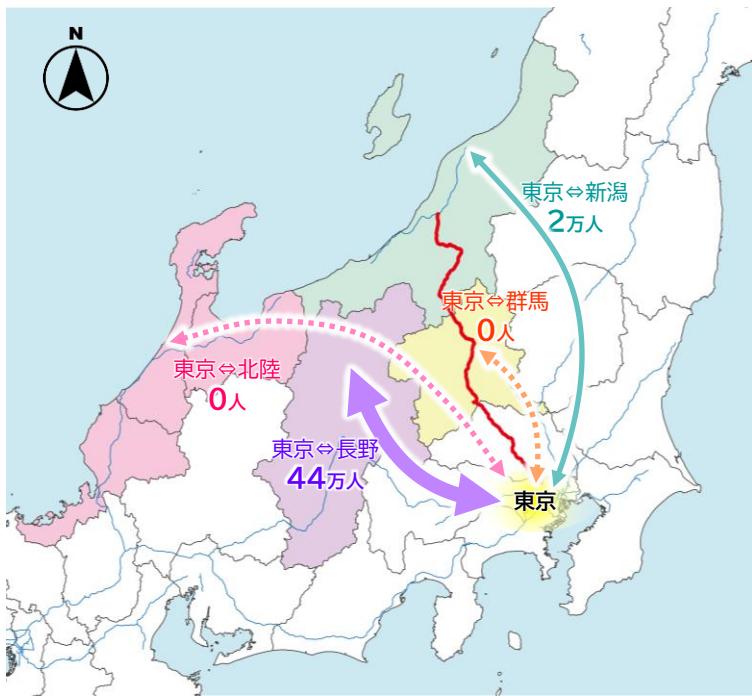


関越道はドライバーの負担軽減や定時性・速達性の確保に寄与しているほか、走行環境が良く、積み荷の荷崩れ・荷痛みの発生頻度が少ないです。当店で扱う貨物の半分以上は新潟県～関東間の流動で、業務上、大変助かっています。

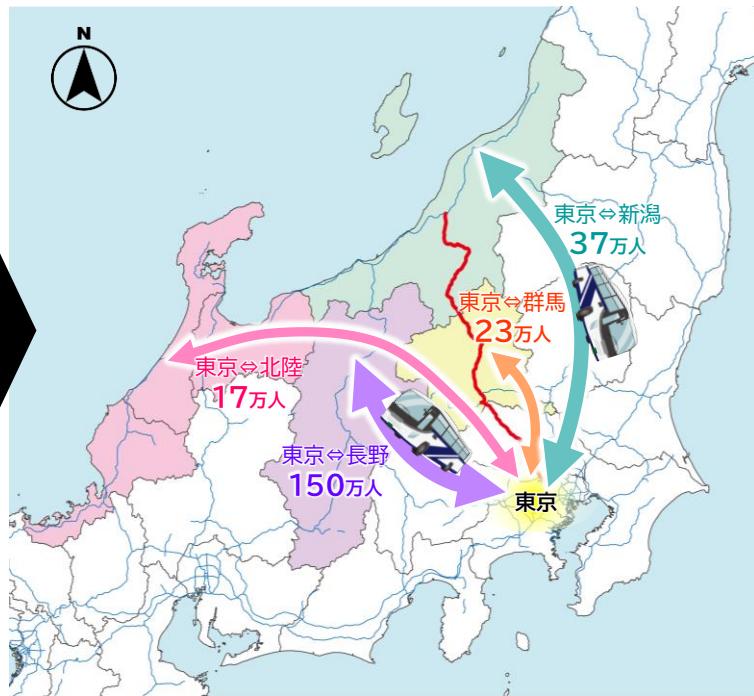
- 東京～新潟間のバス利用者数が約23倍に増加。

### 乗合バス輸送人員の変化

1985年 東京都発着の乗合バス輸送人員



2023年 東京都発着の乗合バス輸送人員



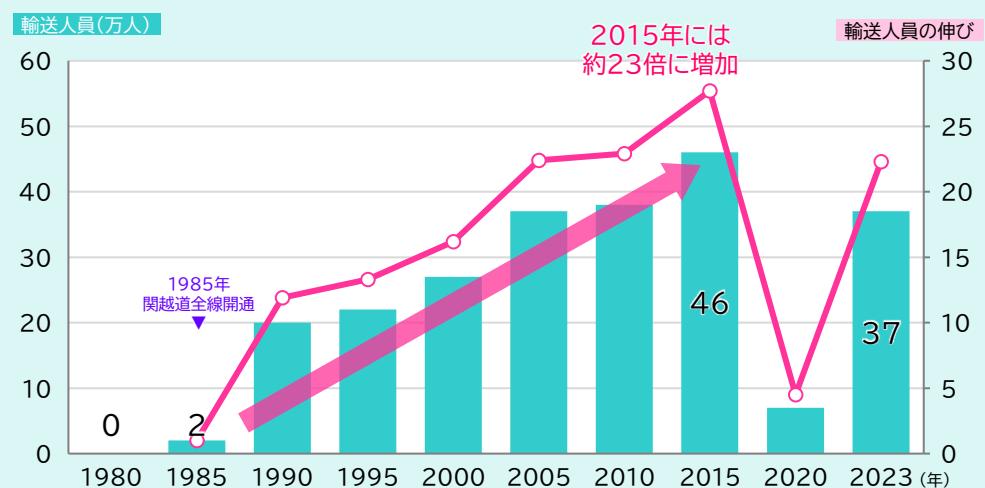
※乗合バスによる流動がない地域、または100人未満の流動は「0人」と表記

【資料】旅客地域流動調査

### 東京都⇒新潟県間 乗合バス輸送人員の推移



※2020～2022年：新型コロナウイルス  
感染症対策期間(緊急事態宣言・蔓延防  
止等重点措置)



【資料】旅客地域流動調査



新宿・池袋～新潟間の高速バス路線を1985年に開設しました。2025年度は1日8往復運行し、多くのお客様にご利用いただいている。弊社高速バス路線の大部分は関越道を経由し、基幹道路となっています。三国峠を回避できるので、特に冬季の重要性は高いです。  
(西武バス)

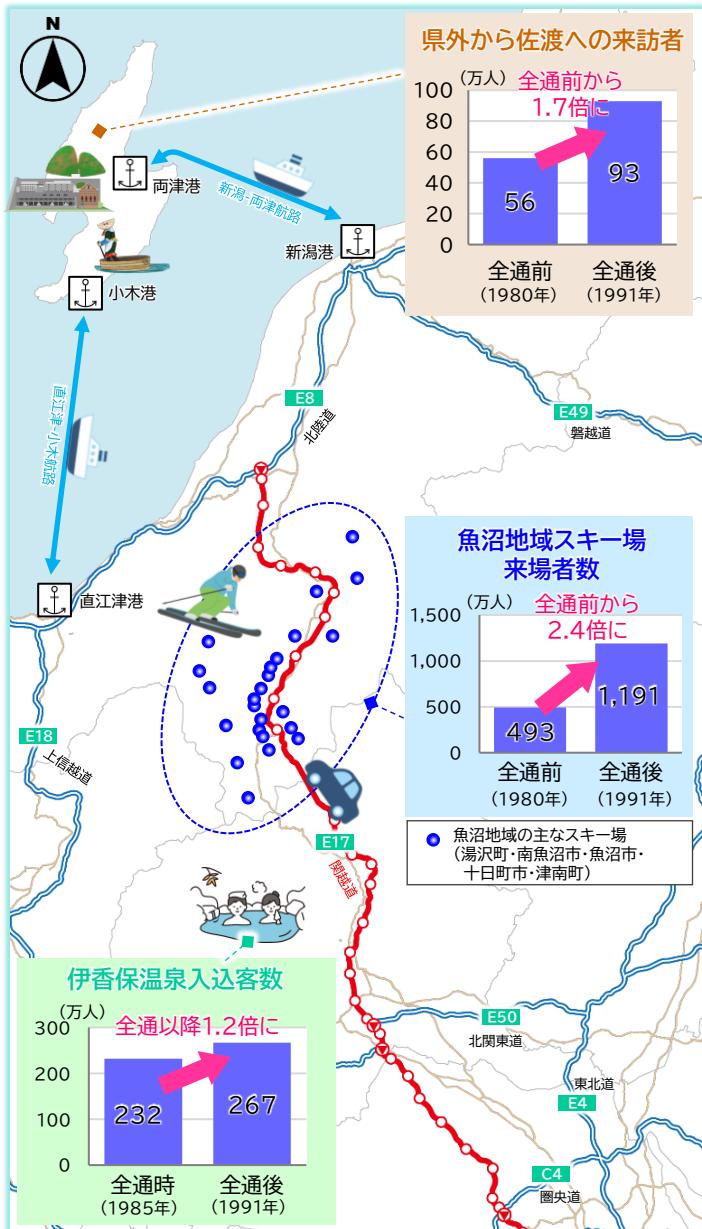
新潟～東京間を結ぶ高速乗合バスや、貸切バスツアーなどの募集型企画旅行の催行等、移動に根差した多様な事業を展開しています。関越道による新潟～東京間の時間・距離の短縮効果は、これらの事業運営上、必要不可欠なものとなっています。



バス会社の声  
ヒアリング結果  
(2025年2月)

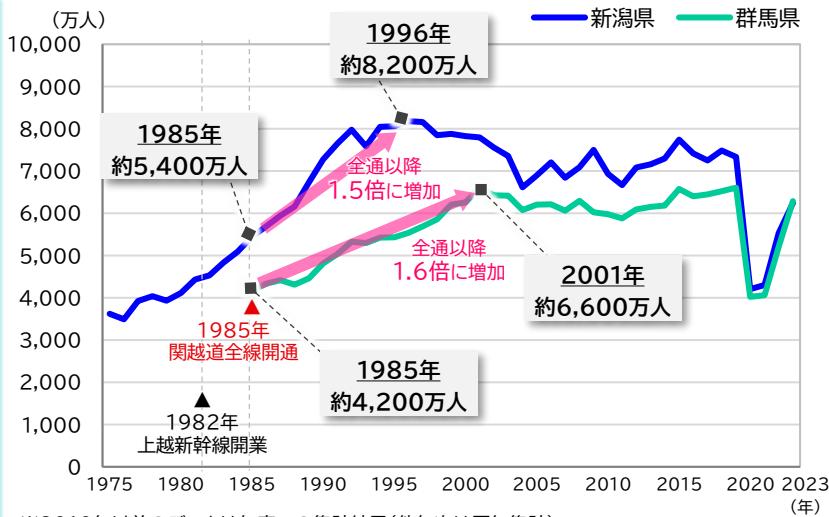
- 新潟県・群馬県の観光入込客数が約1.5倍に増加。
  - 2024年、佐渡島の金山の世界文化遺産登録が決定。今後も首都圏から佐渡島への観光を関越道が支援。

## 沿線の観光入込状況



【資料】新潟県観光動態の概要、群馬県観光客数・消費額調査結果

#### ●新潟県・群馬県の観光入込客数の推移



※2010年以前のデータは年度での集計結果(他年次は暦年集計)

※2020～2022年：新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置）  
※群馬県の1984年以前は不明

※群馬県の1984年以前は不明

【資料】新潟県:観光入込客統計調査、新潟県観光動態の概要

## 群馬県:觀光入込客統計調査、觀光客数・消費額調査(推計)結果

## 佐渡島の金山 世界文化遺産登録

2024年7月、佐渡島の金山が  
ユネスコ世界文化遺産に登録決定

#### ★佐渡島ゴールデンパスによる観光振興(2023年~)

首都圏～新潟港・直江津港の  
高速道路周遊エリアが定額で  
乗り放題になるドライブパス。

佐渡市・佐渡汽船株・NEXCO 東日本新潟支社の三者で連携し、**佐渡島の観光振興に寄与している。**

ドライブパス利用件数  
(2024年11月末時点)

約800件



## 関越道を利用して観光された方々の声



湯沢高原アルプの里  
(2024.12撮影)

昔はスキーに行くのに三国峠が大渋滞で前橋で1泊していました。関越トンネルができて日帰りで行けるようになり、家族でのスキー旅行が増えました。(埼玉県在住)



若い頃よく佐渡へ観光に行きました。関越道を利用することで、より楽しむ時間ができました。  
(埼玉県在住)



佐渡島のたらい舟

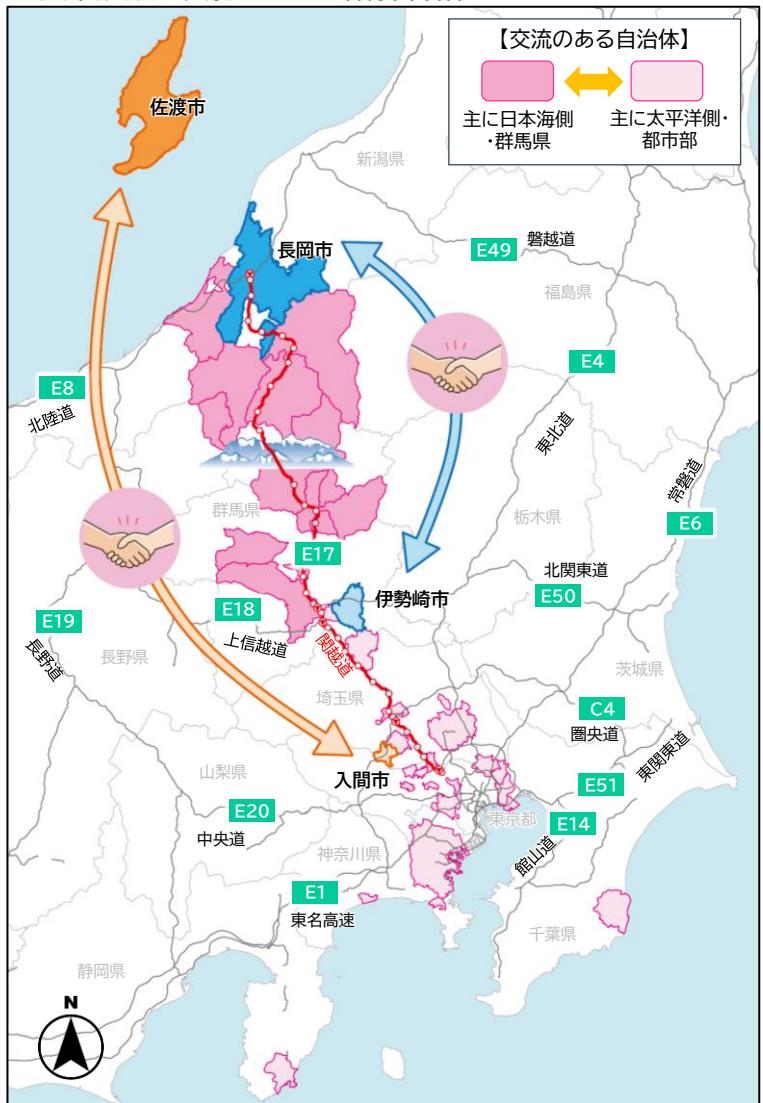


【資料】NEXCO東日本 休憩施設利用者アンケート調査(2024年11月)

- 太平洋側・日本海側の都市間や、都市部・山間部の地域間では、姉妹都市などの交流事業を実施。関越道が地域間交流に貢献。

### 沿線地域間の交流

#### ● 地域間交流を実施している沿線自治体



新潟県  
佐渡市

1986年 姉妹都市提携

関越道・上越新幹線開通による交通利便性向上も後押しとなり提携。

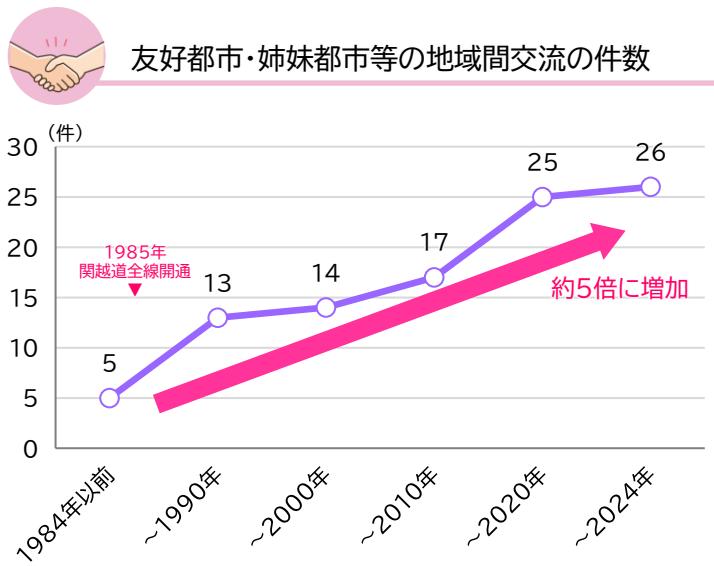


【資料】入間市HP



自治体の声  
ヒアリング結果  
(2025年1月)

佐渡市と埼玉県入間市、東京都国分寺市は姉妹都市で、両市の交流事業(バスツアーや等)で関越道を利用しています。(佐渡市)



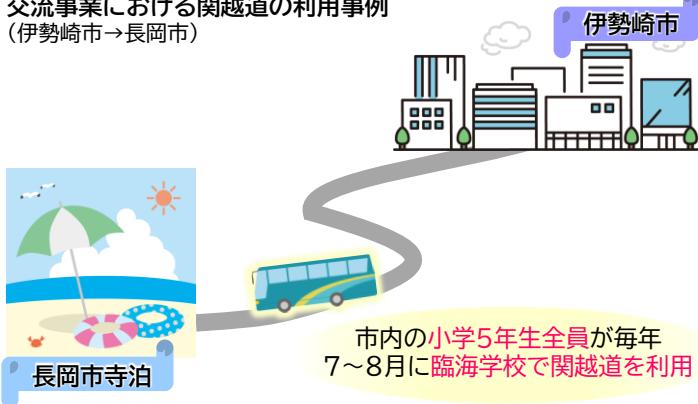
※関越道沿線自治体同士、また新潟県と関東地方の自治体の交流事例の開始年を集計。  
(友好都市、姉妹都市、友好・協力に関する協定締結事例等)

【資料】関越道沿線の各自治体HPに基づき作成



1986年 友好親善都市提携

交流事業における関越道の利用事例  
(伊勢崎市→長岡市)



市内の小学5年生全員が毎年  
7~8月に臨海学校で関越道を利用

当事例以外にも、両地域の様々な交流事業で利用されている

【資料】長岡市ヒアリング調査結果

1985年頃から各自治体との交流が行われていますが、関越道・上越新幹線の整備による時間短縮は、こうした交流促進にもつながっています。  
(長岡市)



自治体の声  
ヒアリング結果  
(2025年3月)

- 自動車排出ガス( $\text{CO}_2$ 等)の削減で、周辺の環境負荷を軽減。
- 沿道の住環境を守るために、建設当時では高速道路として初めて「環境施設帯」を設けて整備。

### 環境負荷の軽減( $\text{CO}_2$ 、 $\text{NO}_x$ 、SPM)

関越道整備により、自動車の走行速度が向上。

これにより自動車排出ガスの排出量が減少し、環境負荷を軽減。



算出条件:

東京都・埼玉県・群馬県・新潟県の道路を走行する車両の各排出量を、関越道の整備有無で比較。

※1:各排出量の算出方法・排出量原単位は以下に基づく。

『客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法について(国土交通省道路局 H15.11)』

『 $\text{CO}_2$ 、 $\text{NO}_x$ 、SPMの排出原単位の改定について(国土交通省道路局H24.2)』

※2:各排出量の関越道(練馬～長岡JCT)整備前の値から、整備後の値を減じて算出。

※3:林野庁HPを参考に算出。

(36～40年生のスギ人工林1haが1年間に吸収する $\text{CO}_2$ は推定約8.8トン)

[https://www.rinya.maff.go.jp/j/sin\\_riyou/ondanka/20141113.topics2.2.html](https://www.rinya.maff.go.jp/j/sin_riyou/ondanka/20141113.topics2.2.html)

※4:大型車1台の走行時における $\text{NO}_x$ 排出量から算出(45kmの距離を40km/hで走行と仮定)。

平均走行距離(営業用貨物車):約45km/台(2021年全国道路・街路交通情勢調査)

※5:SPM100g=500mlとして算出。

#### $\text{CO}_2$ 排出量<sup>※1</sup>

二酸化炭素  
約611kt/年 削減

<sup>※2</sup>

69,379ha<sup>※3</sup>

の森林が1年間に  
吸収する $\text{CO}_2$ に相当

$\text{CO}_2$



#### $\text{NO}_x$ 排出量<sup>※1</sup>

窒素酸化物  
約1,346t/年 削減

<sup>※2</sup>

大型車に換算すると  
約1,210万台<sup>※4</sup>

に相当

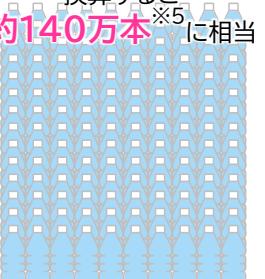


#### SPM排出量<sup>※1</sup>

浮遊粒子状物質  
約140t/年 削減

<sup>※2</sup>

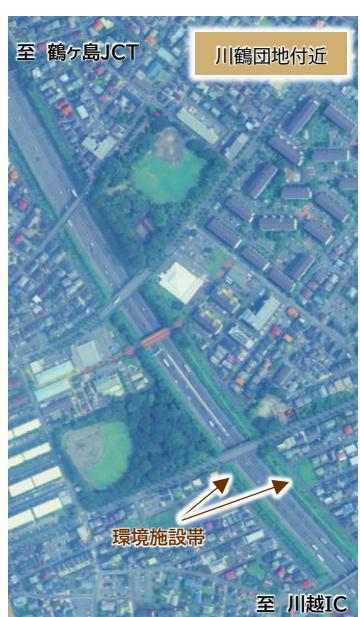
500mlペットボトルに  
換算すると  
約140万本<sup>※5</sup> に相当



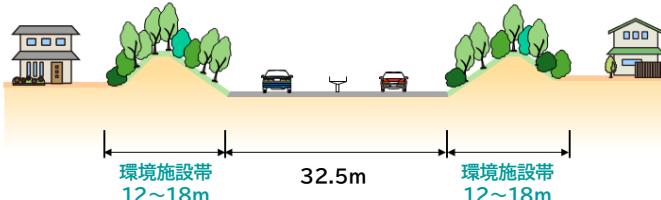
### 建設当時に実施された環境対策



東京のベッドタウンとして都市化が進む中、環境施設帯を設けて沿道の住環境を守る方法が、高速道路の環境対策として初めて採用。

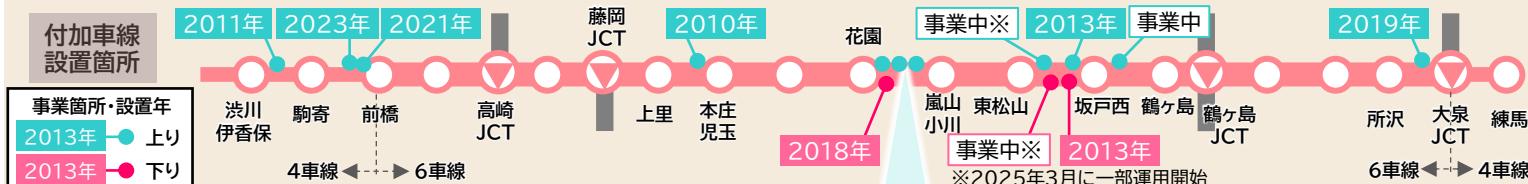


川鶴団地付近 断面図



- 主な渋滞箇所では、対策として付加車線を設置。対策後、渋滞は減少。
  - スマートIC整備が、商業施設等の進出や住宅地開発に寄与。
  - 近年の大雪に対し、webカメラ増設等のさらなる雪氷対策を推進。

渋滞対策



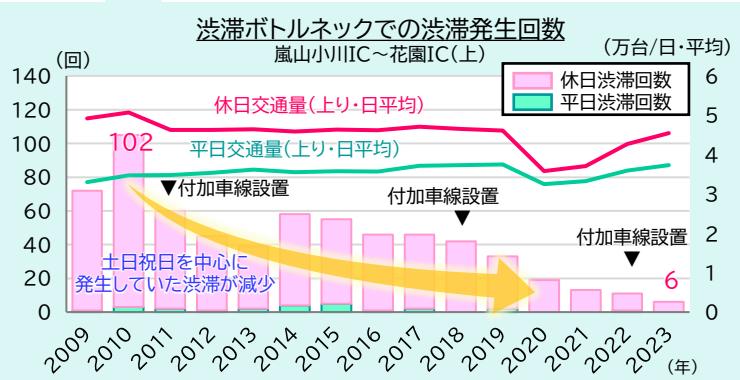
付加車線設置後(嵐山小川～花園 上り)

2011年、2018年、2022年に付加車線を設置。



※設置時期:嵐山PA~花園IC(2011年)、花園IC付近(2018年)、  
嵐山PA付近(2022年)

【資料】NEXCO東日本



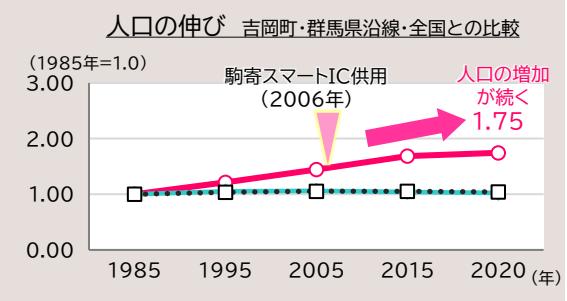
※2020～2022年：新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置）

【資料】NEXCO東日本

## スマートIC周辺の開発事例



【資料】吉岡町HP、国土地理院の空中写真を基に加工



【資料】国勢調査

雪氷対策

近年の大雪に対して、さらなる雪氷対策も推進。

## 側溝への脱輪対策

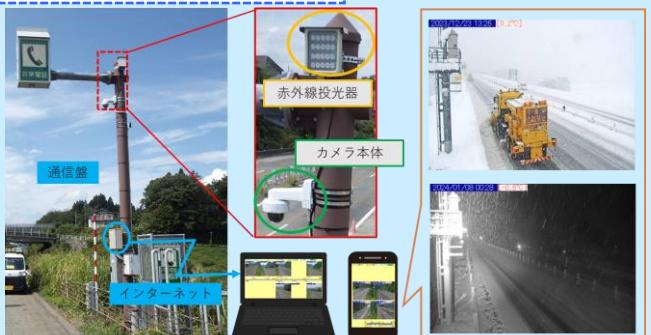


### 側溝へ脱輪した車両

LEDライトにより外側線を明示



## 本線監視用webカメラ増設



緊急時の迅速な情報収集に寄与

【資料】NEXCO東日本



提供:三芳町役場

## 三芳町長

はやし いさお  
**林 伊佐雄 氏**

### 関越道を起点に町が大きく発展

三芳町は、首都圏30キロメートルに位置し、そのほぼ中心を関越自動車道（以下、関越道）が通るまちです。私が小学生の当時、関越道の工事が着工し、昭和46年（1971年）に練馬一川越間が先行開通したときには、子どもながらに町の未来の発展に向けて心が高揚したことを記憶しています。関越道は圏央道や外環道など各高速道路へのアクセスにも優れており、町内に鉄道の駅などの交通結節点がない三芳町は、関越道を起点に大きく発展してきたと言えます。

令和6年（2024年）3月には待望であった、三芳スマートICのフル化整備がされ、東京方面への利用および全車種利用可能となりました。フル化後は東京方面への利用が増え、その所要時間も短縮するなど都心へのアクセス性が飛躍的に向上し、日常生活の利便性の向上だけでなく、観光や物流をはじめとした多方面の分野に役立つなど、重要な拠点となりました。特に物流関連では、首都圏における製造・物流拠点として最適な地域となったと認識しています。

また、町では、三芳スマートICのフル化を契機に、道の駅の整備を計画しているところです。FAO（国際連合食糧農業機関）により世界農業遺産に認定された「武蔵野の落ち葉堆肥農法」や、名産品である「富（とめ）の川越いも」などを始めとした町の魅力を発信し、イメージ向上を目指しています。

関越道は三芳町および他沿線地域にとって重要なインフラと認識しており、今後も付加車線設置による交通の円滑化やリニューアル工事による機能回復により、高速道路の役割を恒常的に発揮していくことを期待します。

### 開通から40年、産業・観光・暮らしを支える基盤に

1967年の練馬IC-川越IC間の建設開始から、1985年の前橋IC-湯沢IC間の全線開通までの18年間は、技術者たちの不断の努力と創意工夫の積み重ねの歴史でした。特に谷川岳を貫く関越トンネルの建設では、複雑な地質条件や豪雪、さらには国立公園内の施工といった厳しい制約の下で、前例のない工法が導入されました。数々の困難を克服して実現した全通は、首都圏と新潟を結ぶ大動脈の誕生であり、人や物の移動を飛躍的に円滑にし、地域の発展を大きく後押ししました。

開通から40年間、関越自動車道は首都圏への農産物や工業製品の輸送、観光客の誘致、新潟港・新潟空港との連携強化など、産業や観光の振興を支える基盤として機能してきました。また、豪雪地帯を抱える新潟においては、災害時の緊急輸送路としての役割も極めて重要であり、2004年の中越地震では物資輸送や救援活動を支える生命線となりました。

今後は、人口減少や産業構造の変化を見据え、物流の効率化や観光需要の拡大に応えるとともに、非常時にも確実に機能する強靭な道路ネットワークの構築が求められます。そのためには、冬期の安定運用に向けた除雪体制や気象対応力の強化が不可欠です。同時に、関越自動車道を通じて新潟の四季折々の魅力を広く発信し、交流人口の拡大に繋げていくことが期待されます。

さらに新潟県内の高速道路全体に目を向けると、北陸自動車道・磐越自動車道・日本海東北自動車道・上信越自動車道との連携が進み、相互に補完し合う多重的なネットワークが形成されつつあります。高速道路は整備されるだけではなく、利用されてこそ価値を発揮します。料金制度を工夫し、死傷事故率が一般道の約10分の1とされる高速道路への転換を促すことは、将来にわたり地域の強靭性を高め、産業振興と県民の安心で豊かな暮らしを支える礎となるでしょう。



長岡技術科学大学

環境社会基盤工学専攻  
教授

さ の か ず し  
**佐野 可寸志 氏**