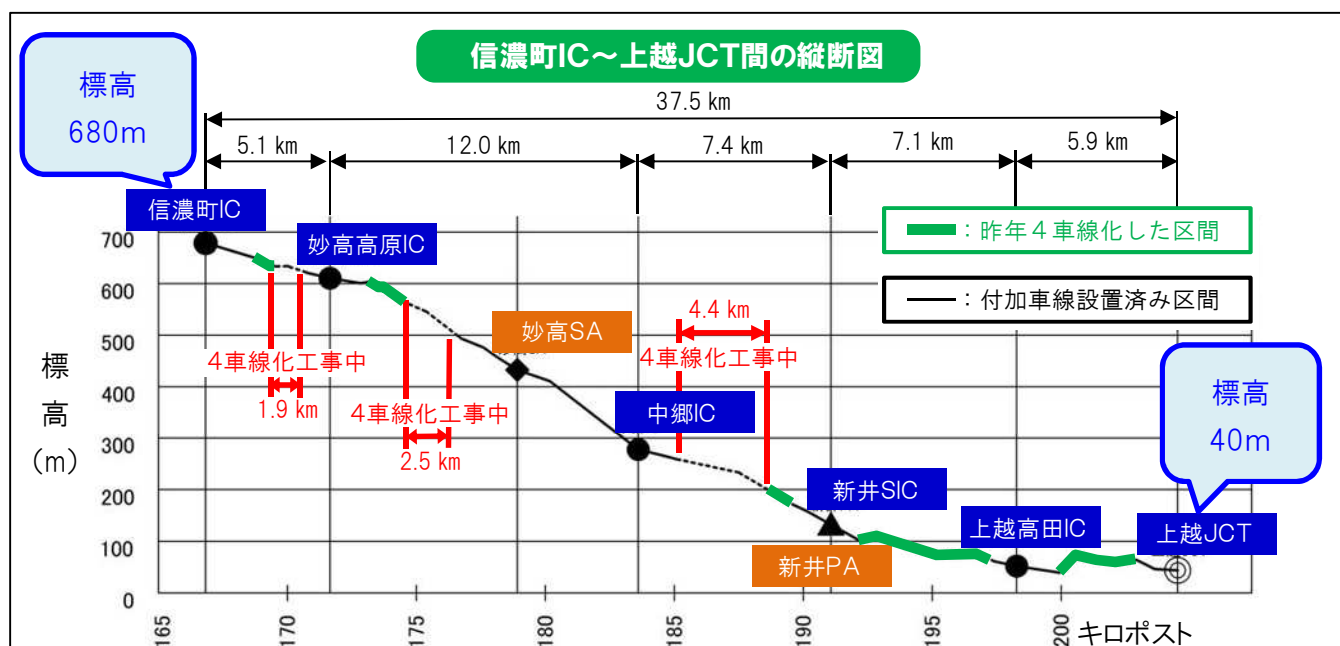


## 上信越自動車道 4車線化事業区間の概要

- ◇道路名：E18 上信越自動車道
- ◇4車線化：信濃町IC（長野県上水内郡信濃町大字野尻）  
事業区間 ～上越JCT（新潟県上越市大字中屋敷）
- ◇区間延長：37.5 km（4車線化工事延長：24.7 km）
- ◇E18 上信越自動車道は、E17 関越自動車道 藤岡JCTから群馬県南部、長野県北部、新潟県西部を経て上越JCTでE8 北陸自動車道へ接続する、延長約203kmの高速道路です。
- ◇このうち信濃町IC～上越JCT間37.5kmの4車線化工事を行ってまいりましたが、昨年12月7日に同区間の15.9kmで新たに4車線運用を開始し、付加車線設置済みの12.8kmと合わせて、同区間の約8割にあたる28.7kmを4車線としました。
- ◇この区間は日本有数の豪雪地帯を通過しているうえに、日本海側の標高40m（上越JCT付近）から長野県側の標高680m（信濃町IC付近）まで標高が上がる、急勾配の区間となっています。



### 当区間の冬期の積雪状況



妙高高原IC付近



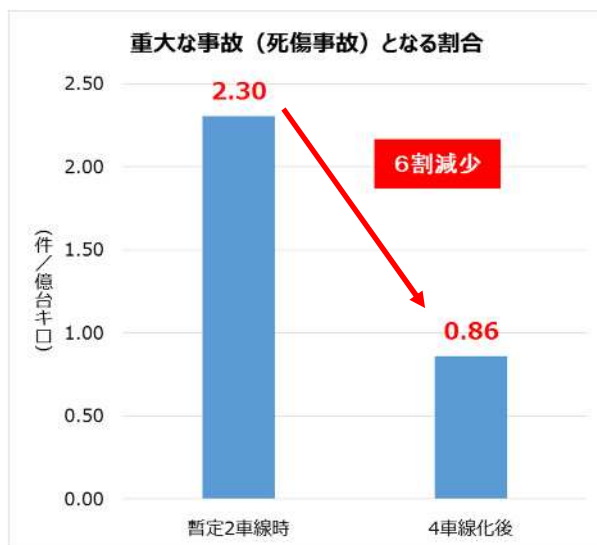
中郷IC付近

## 上信越自動車道4車線化による効果 ◆重大事故の減少

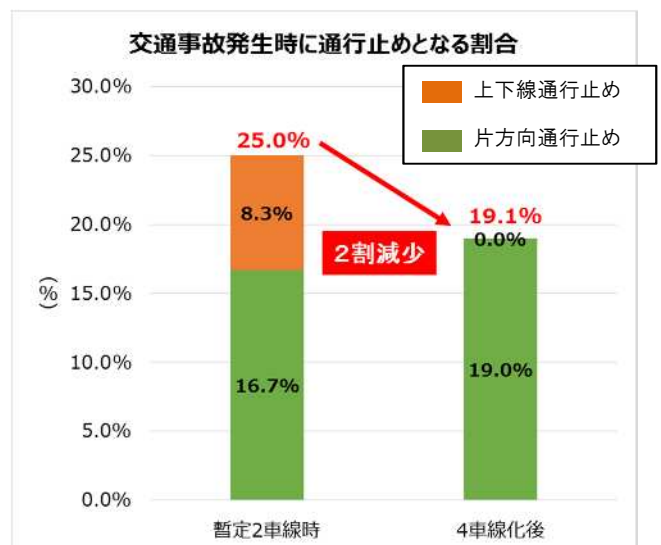
◇信濃町 IC～上越 JCT の暫定 2 車線区間では簡易中央分離帯(ラバーポール等)を突破し、反対車線に飛び出す事などの重大事故が発生しています。

◇昨年12月に信濃町 IC～上越 JCT(37.5km)のうち約8割の28.7kmが4車線となった結果、同区間で死傷事故に至った重大事故が約6割減少するとともに、事故発生時に通行止めとなる割合も約2割減少しました。

暫定2車線時と4車線化後の重大事故状況



割合： 総死傷事故件数 / 億台キロ  
 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車線化後 (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車線化後 (H31.1～R1.9)  
 出典： NEXCO東日本調べ(集計対象H26～R1年)

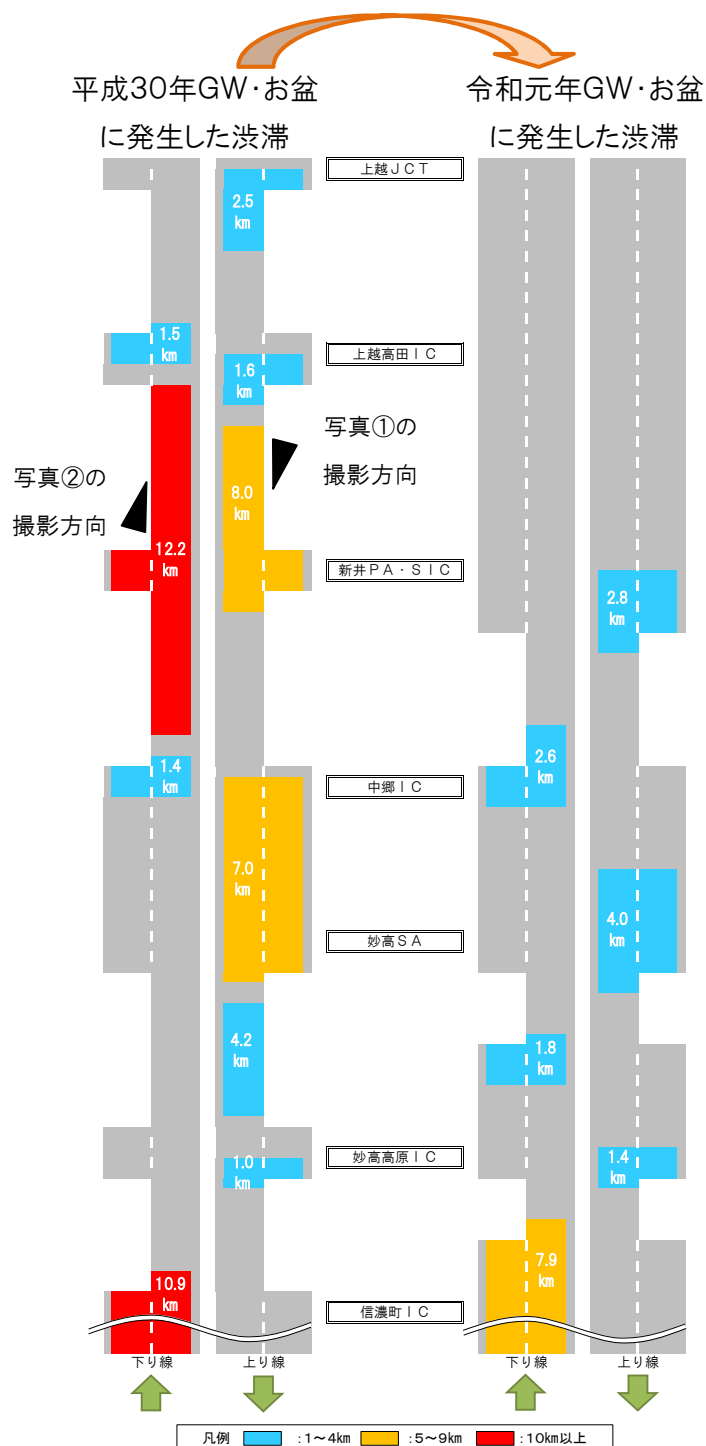
4車線化により対面通行が解消されたことで、反対車線に飛び出す重大事故が減少しました。



## 上信越自動車道4車線化による効果 ◆渋滞の緩和

- ◇道路の勾配などが変化する場所や車線が減少する場所などにおいて、発生していた交通集中に伴う渋滞が、4車線化(車線が増加)することで減少します。
- ◇昨年12月に信濃町IC～上越JCT(37.5km)のうち約8割の28.7kmが4車線となった結果、同区間の今年のGW・お盆の渋滞は大幅に減少しました。

### 4車線化前後の渋滞状況



① 平成21年GW



② 平成30年GW

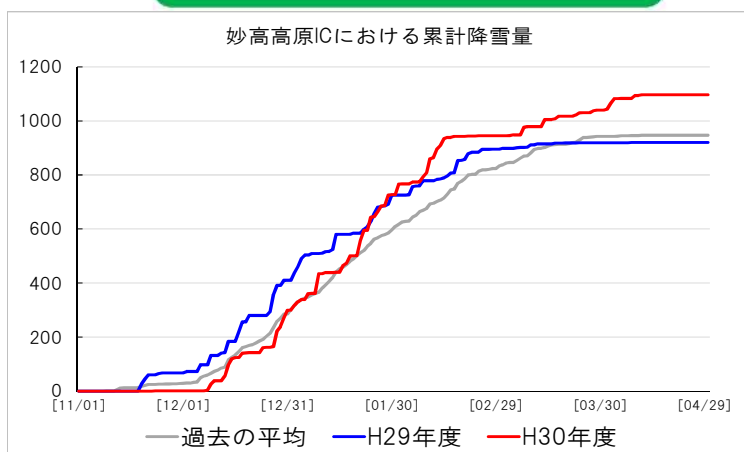
4車線化前のGWやお盆には交通集中に伴う激しい渋滞が発生していましたが、平成30年12月に当区間の約8割が4車線となった結果、今年のGW・お盆の渋滞は大幅に減少しました。全線の4車線化により、更なる渋滞減少が期待されます。

※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。

## 上信越自動車道4車線化による効果 ◆円滑な交通の確保

- ◇当区間は日本有数の豪雪地帯のため、例年冬期にはスリップ事故や登坂不能車両などによる通行止めが多数発生していました。
- ◇平成30年度冬期にも例年を上回る降雪がありましたが、昨年12月に信濃町IC～上越JCT(37.5km)のうち約8割の28.7kmが4車線となったことや、冬季交通確保対策の強化などにより、通行止めは前年度に比べ半減しました。

### 平成30年度冬期の降雪状況



平成30年度の冬期も妙高高原ICにおける累計降雪量が約11mとなるなど、例年を上回る降雪がありました。

### 平成30年度冬期の通行止め



暫定2車線区間では事故の他、故障車や登坂不能車両が発生した場合に通行止めとなっていました。当区間の8割が4車線化になったことなどにより通行止めが半減しました。

#### 暫定2車線の場合



#### 4車線の場合

