

平成30年11月27日  
 東日本高速道路株式会社  
 新潟支社

**E18 上信越自動車道(信濃町IC～上越JCT間)の約8割が  
 12月7日(金)に4車線となります  
 ～新井PA・スマートICから上越JCT間は全て4車線に～**

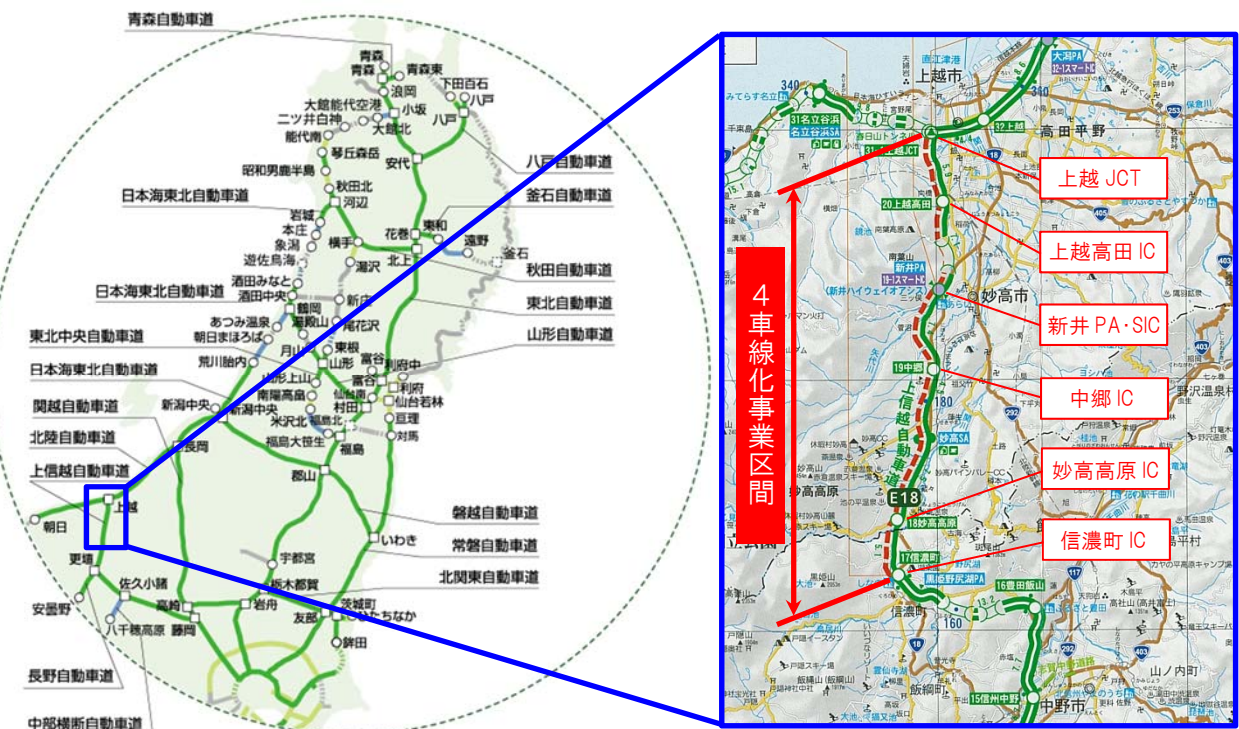
NEXCO東日本新潟支社(新潟市中央区)は、**E18** 上信越自動車道 信濃町IC～上越JCT間(37.5km)において進めてまいりました4車線化工事について、12月7日(金)午後3時頃に15.9kmが新たに4車線運用を開始します。今回の運用開始により、付加車線設置済み延長12.8kmと合わせて、当区間の約8割(28.7km)が4車線となります。

なお、4車線運用開始日時は、天候等により前後する場合があります。

また、残る約2割(8.8km)は平成31年度(2019年度)内に完成し、同区間の完成をもって上信越自動車道は全線4車線化となります。

今後も安全対策に細心の注意を払いながら工事を進めてまいりますので、ご理解とご協力のほど、よろしくお願いします。

位置図



## 4車線運用開始区間の概略図

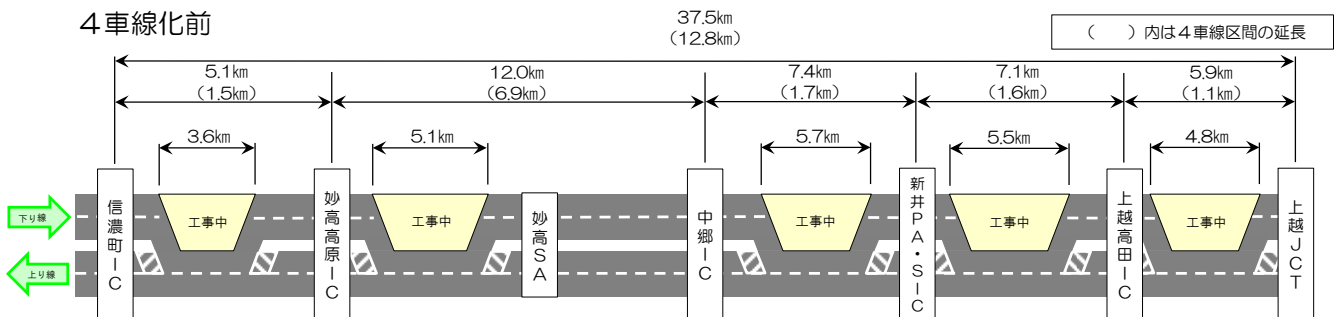
上信越自動車道 信濃町IC～上越JCT(37.5km)の4車線化工事区間において、12月7日(金)午後3時頃に以下の区間で4車線運用が始まります。

- ◆ 信濃町IC～妙高高原IC間 (5.1kmのうち3.2km) \* 一部区間4車線化
- ◆ 妙高高原IC～中郷IC間 (12.0kmのうち9.5km) \* 一部区間4車線化
- ◆ 中郷IC～新井PA・SIC間 (7.4kmのうち3.0km) \* 一部区間4車線化
- ◆ 新井PA・SIC～上越高田IC間 (7.1km) \* 完全4車線化
- ◆ 上越高田IC～上越JCT間 (5.9km) \* 完全4車線化

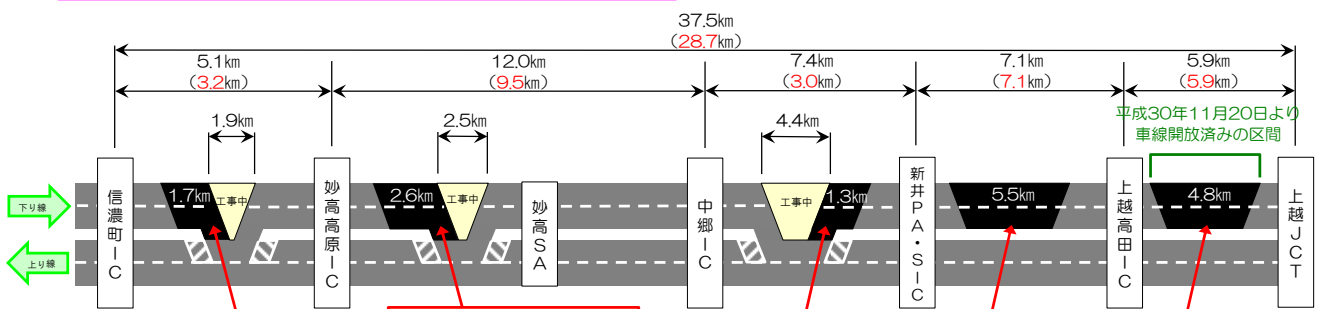
これにより、信濃町IC～上越JCTの区間延長(37.5km)のうち、約8割(28.7km)が4車線となります。今回の4車線運用開始により、新井PA・スマートICから上越JCT間(13.0km)が全て4車線となります。なお、4車線運用開始日時は、天候等により前後する場合がございますので、ご了承ください。

残る約2割(8.8km)につきましては、平成31年度(2019年度)内に完成する予定です。

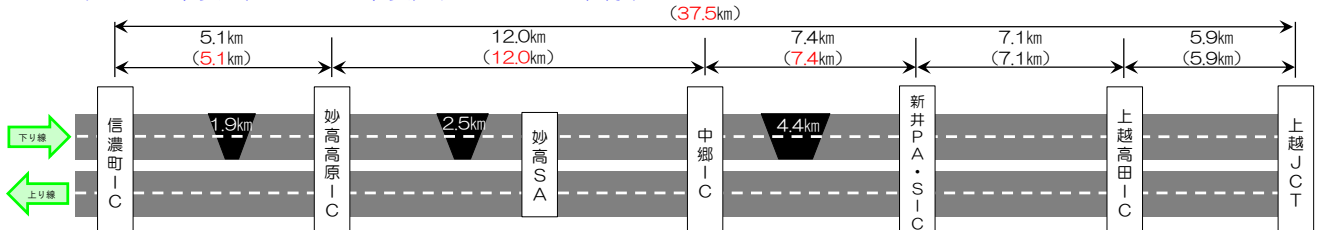
ご通行されるお客様は現地の交通規制に従って、引き続き安全運転にご協力をお願いいたします。



平成30年12月7日(金)午後3時以降

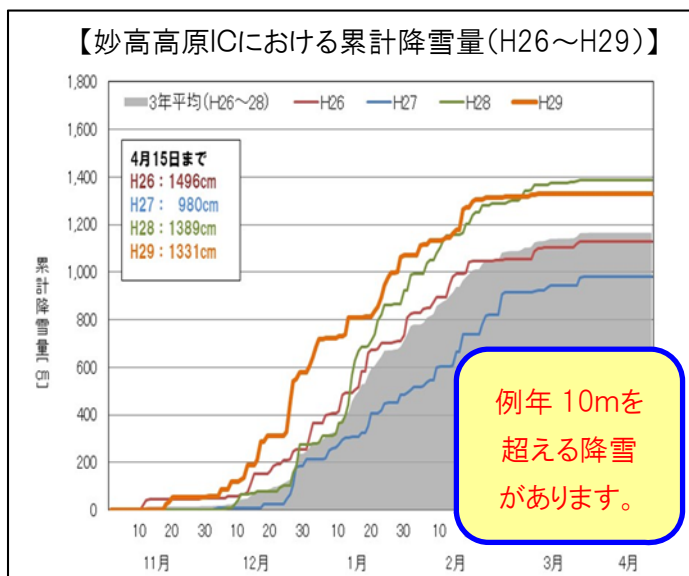
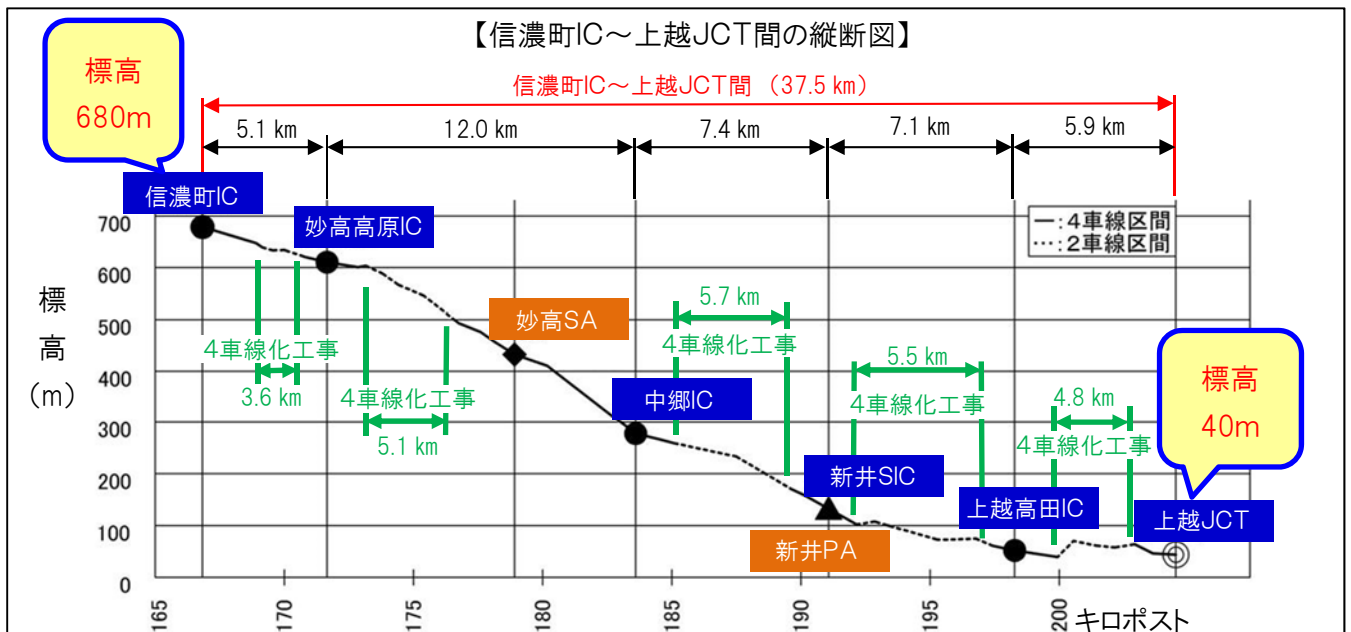


平成31年度(2019年度)内に全て4車線化



## 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間の37.5kmのみが、暫定2車線区間となっており、NEXCO東日本新潟支社（新潟市中央区）では、この区間の4車線化工事を行っています。
- ◇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。



中郷IC付近の積雪状況

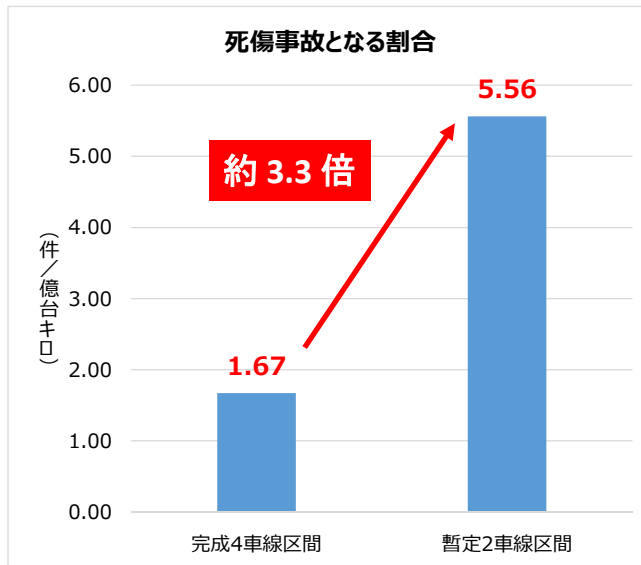


妙高高原IC付近の積雪状況

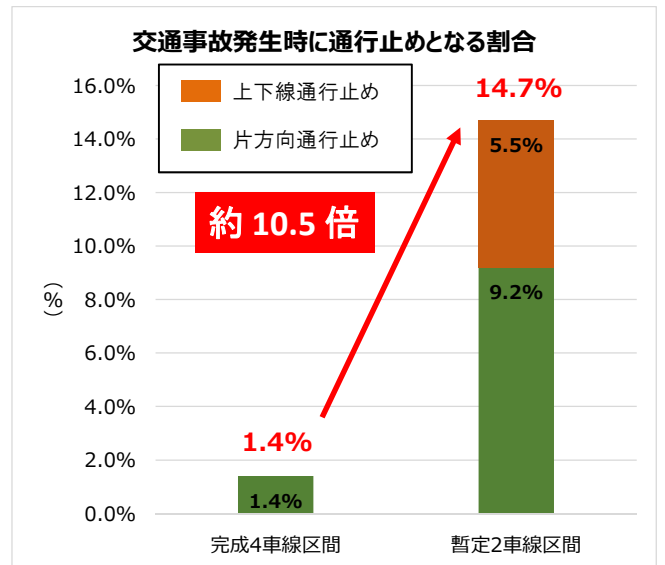
# 上信越自動車道4車線化による効果 ◆重大事故の減少

◇平成11年の上信越自動車道全線開通以降に、暫定2車線区間の簡易中央分離帯(ラバーポール等)を突破し、反対車線に飛び出す事故が70件発生しており、うち死亡事故が13件発生しています。(平成30年9月末現在)  
4車線化により中央分離帯に防護柵が設置されるため、このような重大事故が減少します。

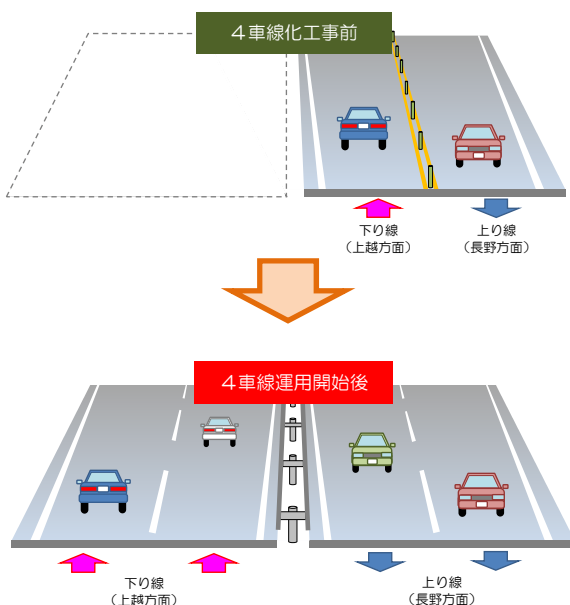
【上信越自動車道の暫定2車線区間と完成4車線区間の比較】



割合： 総死傷事故件数 / 億台キロ  
対象は上信越自動車道 長野IC～上越JCT間  
完成4車線区間 (長野IC～信濃町IC)  
暫定2車線区間 (信濃町IC～上越JCT)  
出典： NEXCO東日本調べ (集計対象H25～H29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 長野IC～上越JCT間  
完成4車線区間 (長野IC～信濃町IC)  
暫定2車線区間 (信濃町IC～上越JCT)  
出典： NEXCO東日本調べ (集計対象H25～H29年)

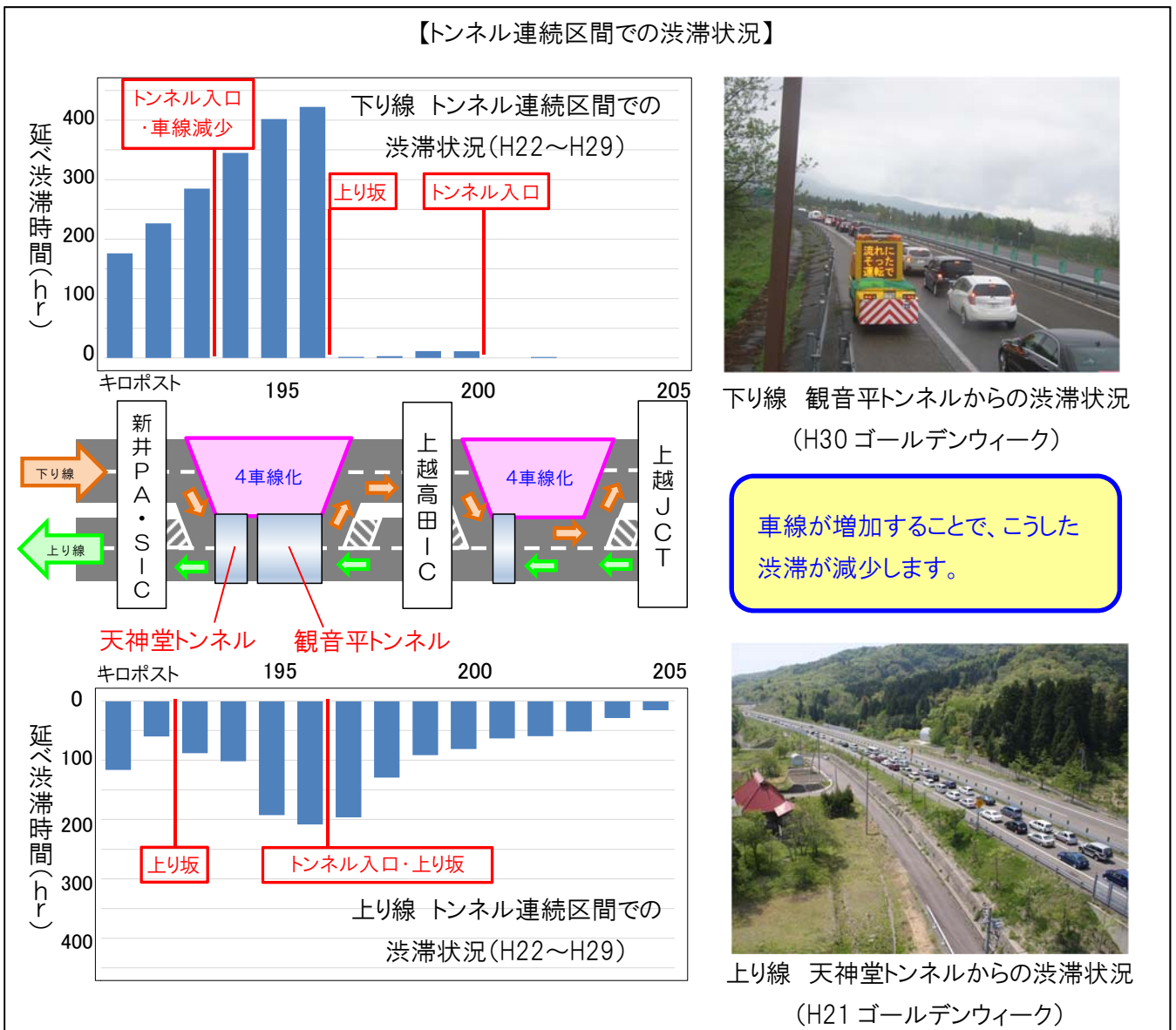
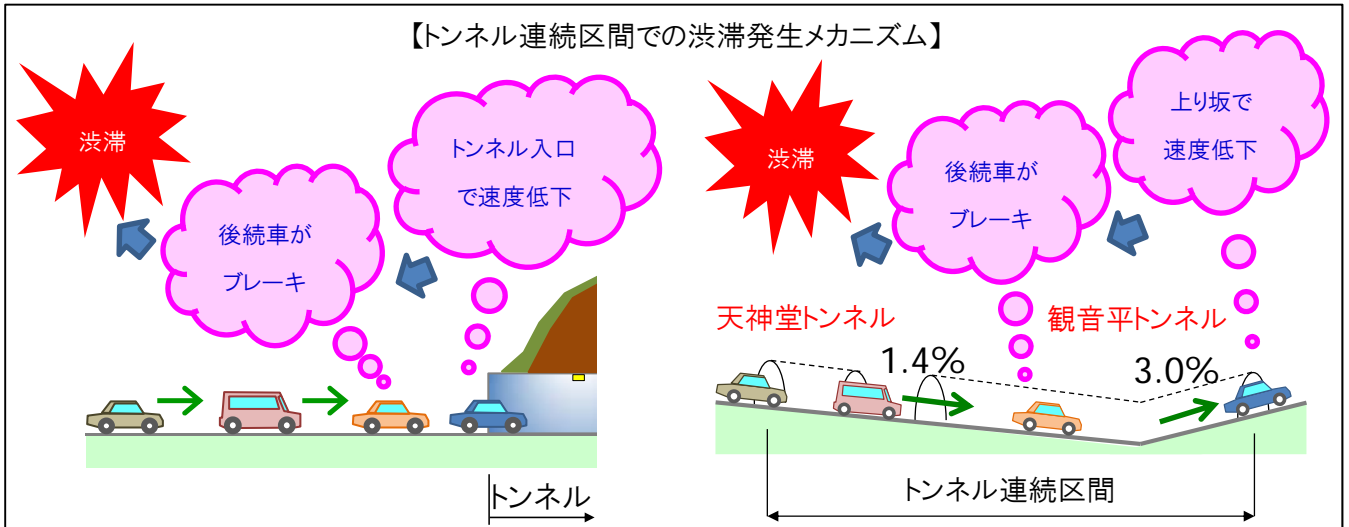


中央分離帯に防護柵が設置されることで、反対車線に飛び出す重大事故が減少します。



# 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。

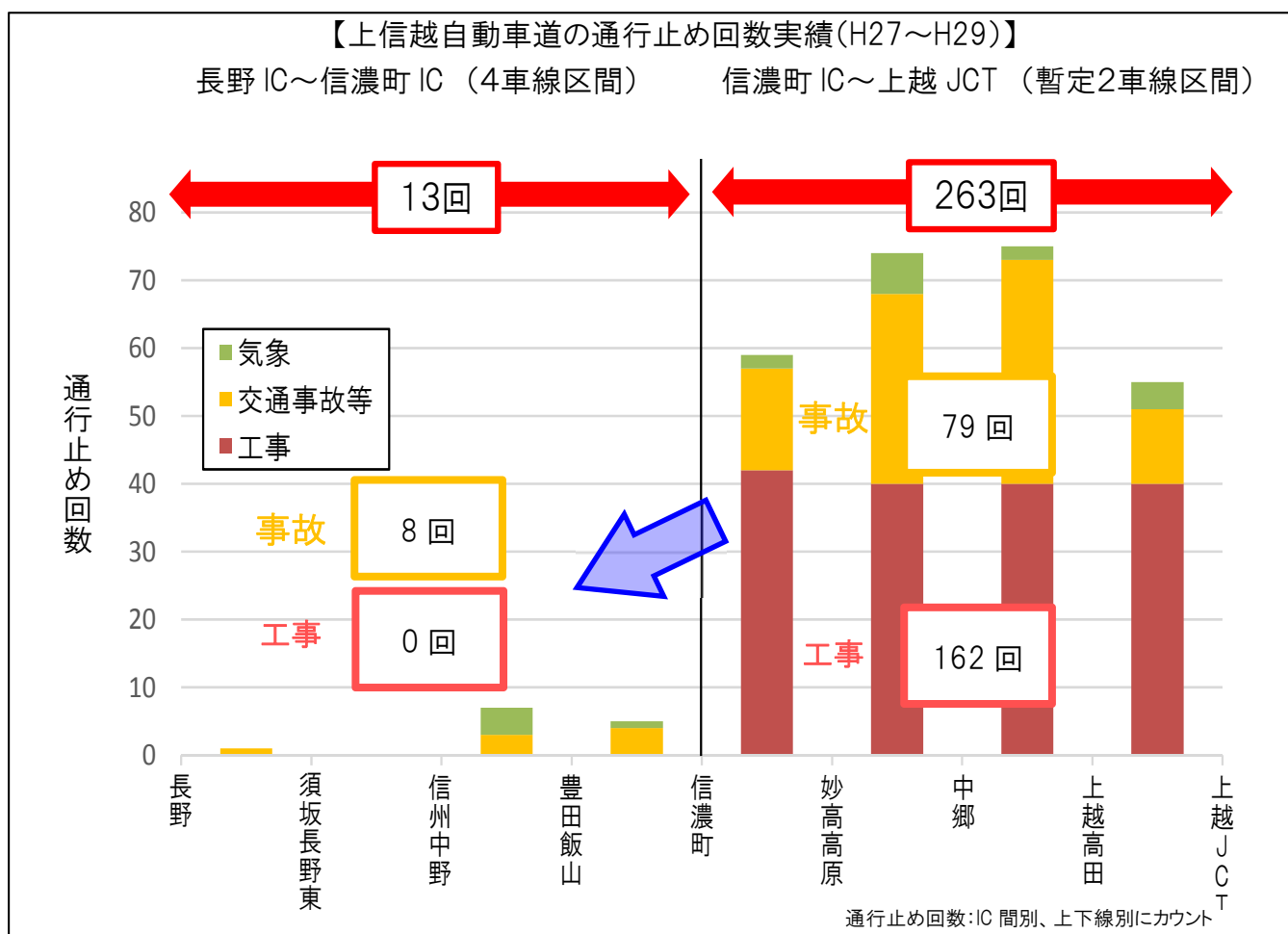


車線が増加することで、こうした渋滞が減少します。

## 上信越自動車道4車線化による効果 ◆円滑な交通の確保

◇従来は通行止めをして作業せざるをえなかった、交通事故の復旧作業や道路の維持補修工事などについて、車線規制により実施できるようになるため、通行止めの回数が削減されます。

◇雪などにより、大型車が登坂不能となって車線を塞ぎ、後続の車両が滞留してしまう事象が、過去10年間(H19年度～H29年度)で55回発生していましたが、4車線化によって、こうした場合でも登坂不能車両を回避して通行できるようになります。



通行止め回数が、既に4車線化されている長野 IC～信濃町 IC 並みになると仮定すると、事故・工事による通行止めを大幅に削減できると想定されます。



登坂不能車両による車線閉塞状況

登坂不能車両を回避して通行できるようになります。

## 上信越自動車道4車線化による効果 ◆災害時における早期の交通機能の確保

◇通行帯を確保しながら並行して復旧作業を行えるようになるため、早期に道路を復旧させることが可能になり、緊急車両の通行や物資の輸送が速やかに行えるようになります。

### 【新潟県中越地震における災害復旧状況】

平成16年10月23日に発生した新潟県中越地震において、新潟県内の関越自動車道は盛土が崩れる、舗装が波打つなどの大きな被害を受けました。

被災直後の応急復旧作業においては、既に4車線化されていたことによって、広い復旧作業ヤードを確保することができ、迅速に作業を実施できました。

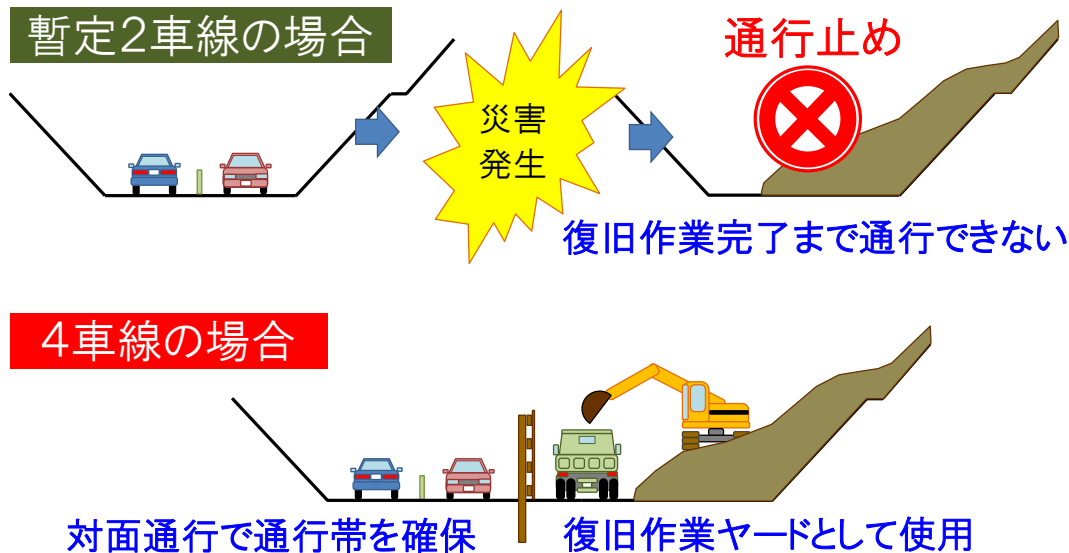
また、応急復旧後は、4車線のうちの2車線を通行帯として確保しながら、被災地救援物資・人員の流れを絶やすことなく、並行して道路復旧作業を実施できました。



(片側の2車線を復旧作業ヤードとして使用)



(上下線の追越車線を通行帯として確保)



●新潟県中越地震(H16)を踏まえた土木学会の緊急提言  
『関越道が4車線構造であったということが、地震後早期に車両通行可能となった要因。』

関越道では、地震後19時間後には車両が何とか通れる程度に補修され、4車線構造だったこともあって100時間後には緊急車両が円滑に通行可能な状態にまで応急復旧された。

(平成16年11月12日 土木学会第二次調査団

「調査結果と緊急提言」(速報) 抜粋)



緊急車両の通行状況  
(地震発生後100時間後)