

【審議】事後評価

関越自動車道上越線

しな の まち じょう えつ

(信濃町～上越JCT)

(4車線化)

東日本高速道路(株)
令和6年12月24日

あな た に、ベ ス ト・ウ エ イ。



1. 事業概要

2. 事業の効果

直接効果: 高速道路交通量の変化

直接効果: 走行性・安全性の向上

直接効果: 渋滞の緩和

間接効果: 農林水産品流通の利便性向上

間接効果: 産業への支援

間接効果: 観光地へのアクセス性向上

間接効果: 医療施設へのアクセス性向上

間接効果: 災害および大雪時の交通確保

3. 事業による環境への影響

4. 本事業の技術的な取組み

冬季の走行安全性の対策

地すべり地帯への対応

5. 利用促進の取組み

6. 評価結果及び対応方針(案)

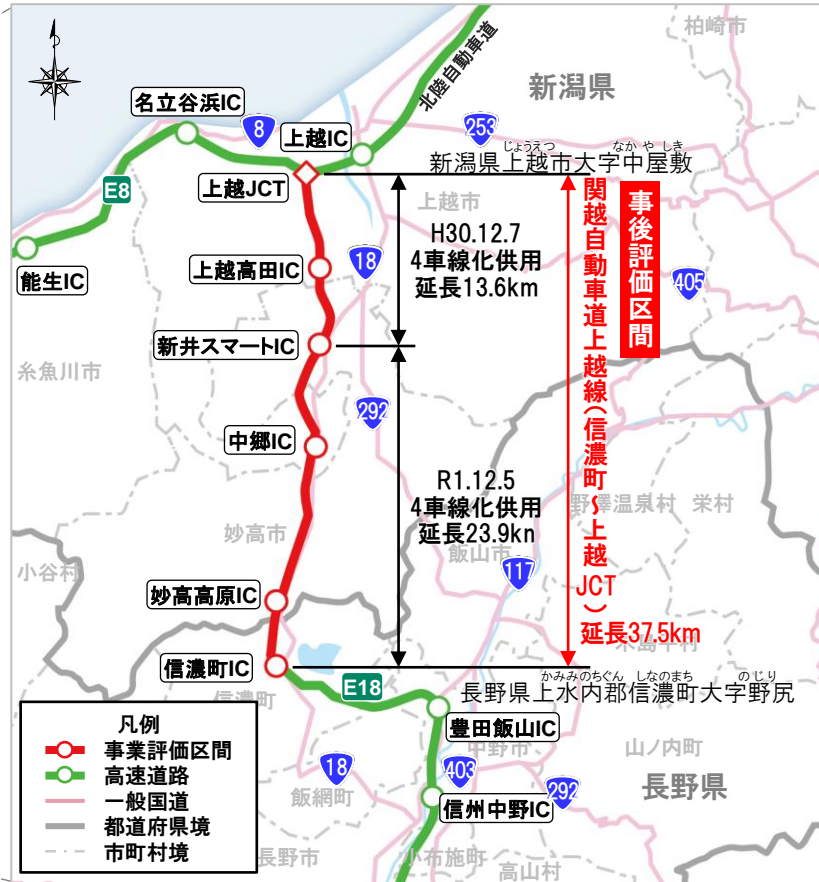
1. 事業概要 位置図

- 関越自動車道 上越線(上信越自動車道)は、群馬県藤岡市から新潟県上越市に至る総延長約204kmの高速自動車国道。
- 長野道、北陸道、関越道とあわせて広域的なネットワークを形成することにより、上信越地方の沿線地域の産業、経済、観光等の発展に重要な役割を担う路線。
- 事後評価区間(信濃町IC～上越JCT)は、信濃町～妙高市・妙高市～上越市を繋ぐ区間。

広域図



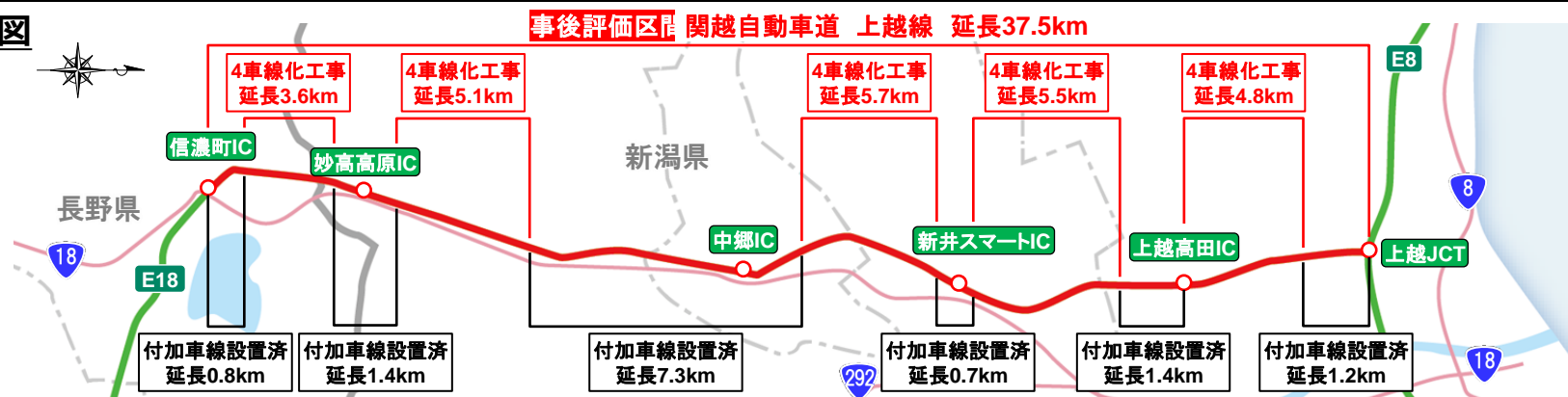
位置図



1. 事業概要 路線概要・事業経緯

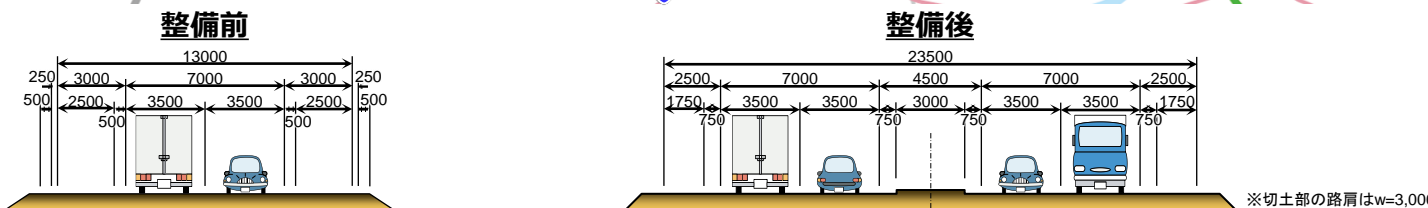
- 平成11年10月に中郷IC～上越JCTが暫定2車線で供用し、全線開通。
- 平成21年8月に冬季間における円滑な交通確保等を目的とし、信濃町IC～上越JCT間の4車線化が事業化。
- 令和元年12月5日に信濃町IC～新井スマートIC間が4車線化し、事業完了。

事業概要図



標準横断面図

■中郷～上越JCT



※切土部の路肩はw=3,000

概要

区 間: 自)長野県上水内郡信濃町大字野尻
至)新潟県上越市大字中屋敷

計画延長: 37.5km

道路規格: 第1種第3級

設計速度: 80km/h

車 線 数: 4車線

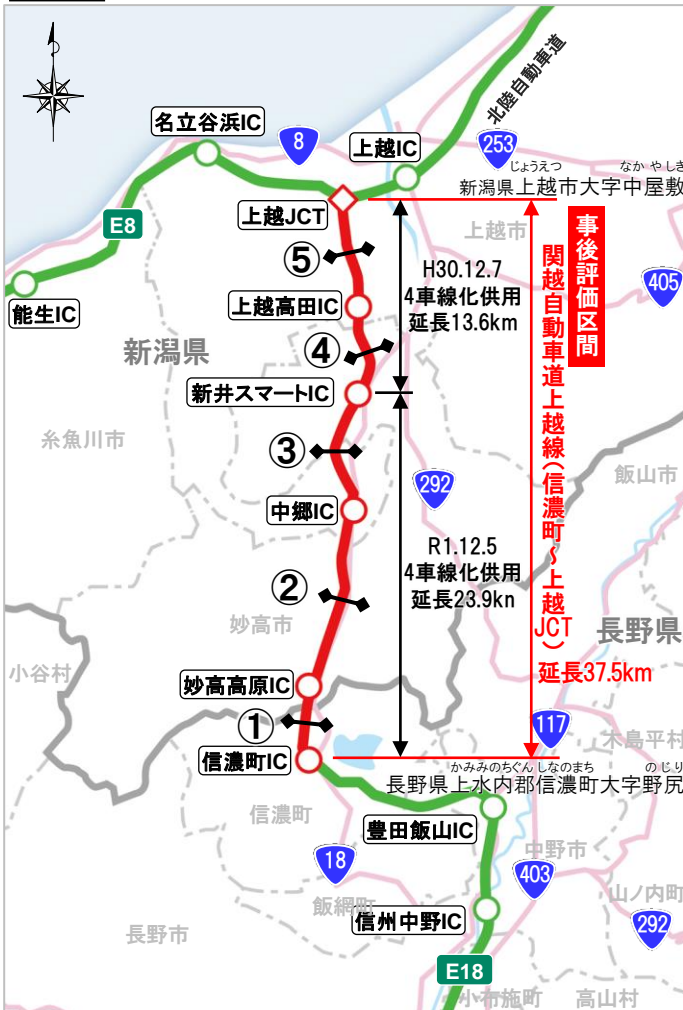
事業経緯・事業費

	信濃町IC～中郷IC	中郷IC～上越JCT
整備計画	昭和61年1月	平成元年1月
施行命令	昭和63年9月	平成2年11月
暫定2車線開通日	平成9年10月16日	平成11年10月30日
整備計画変更①		平成21年5月
4車線化事業許可①		平成21年8月
整備計画変更②		平成24年4月
4車線化事業許可②		平成24年4月
完全4車開通日		令和元年12月5日
事業費	2,255億円(今回対象4車線化事業費 811億円)	

2. 事業の効果(直接効果) 高速道路交通量の変化

■上信越道(信濃町IC～上越JCT)の区間平均交通量は約11,200台/日、大型車混入率が約3割。(令和5年)

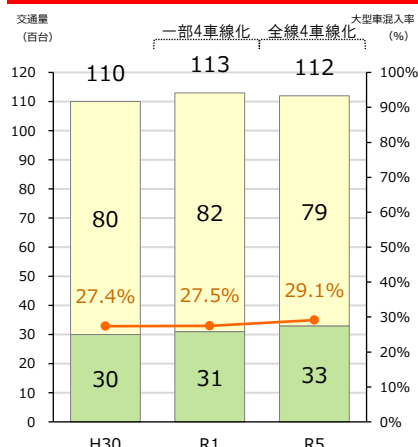
位置図



交通量の変化

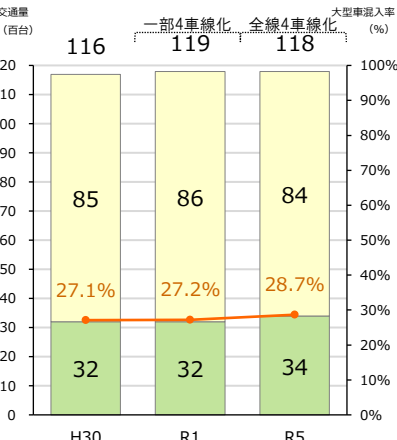
小型車 大型車 交通量(百台/日) —●— 大型車混入率

区間平均 (信濃町IC～上越JCT) ※1

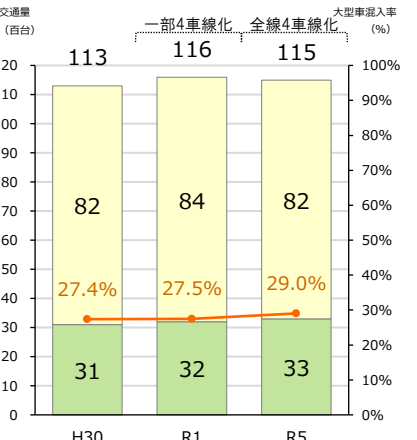


※1: 区間平均交通量(台/日) = 走行台キロ(各区間の交通量×各区間延長) / 総区間延長

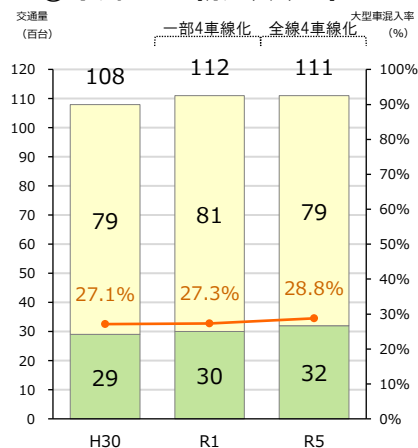
① 信濃町IC～妙高高原IC



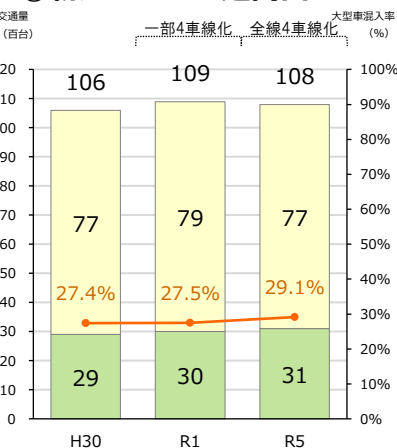
② 妙高高原IC～中郷IC



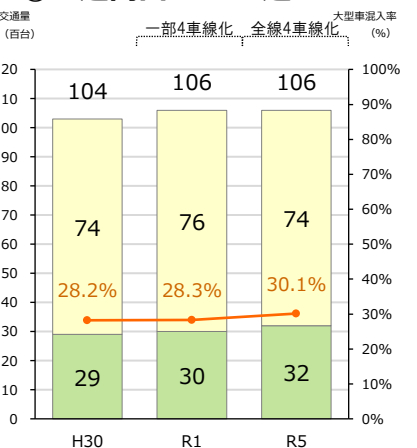
③ 中郷IC～新井スマートIC



④ 新井スマートIC～上越高田IC



⑤ 上越高田IC～上越JCT

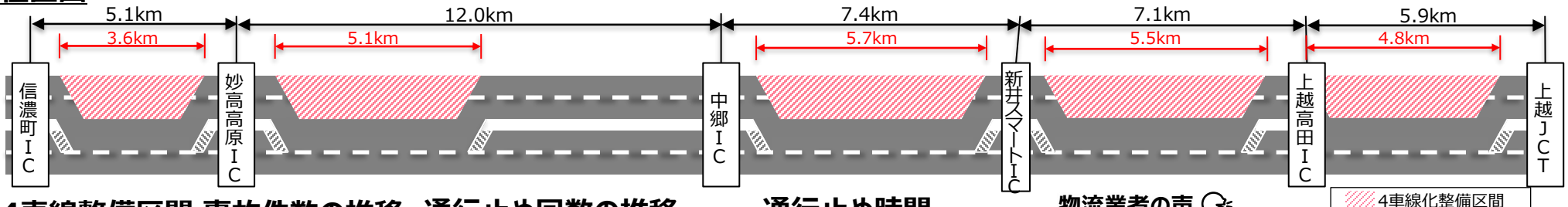


【出典】H30,R1,R5: 交通統計 (NEXCO東日本) (年平均)

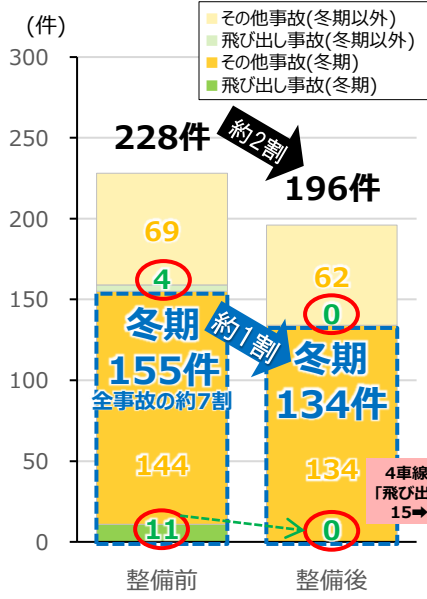
2. 事業の効果(直接効果) 走行性・安全性の向上

- 4車線化に伴い、冬期事故発生回数が約1割減少。また中央分離帯を突破する飛び出し事故が解消し、安全性が向上。
- 交通事故・工事・スタックを起因とした冬期通行止め回数が約6割減少、冬期通行止め時間が約7割減少。

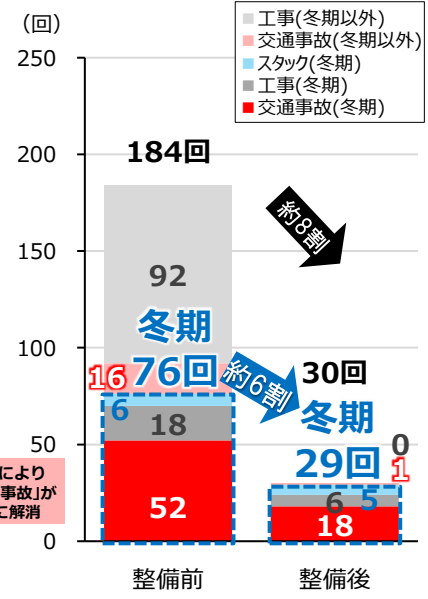
位置図



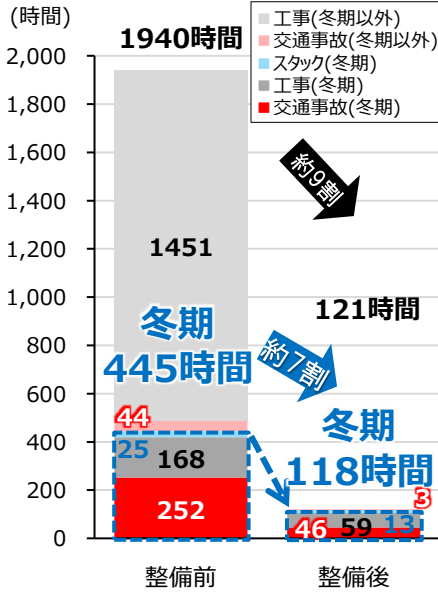
4車線整備区間 事故件数の推移 (信濃町IC～上越JCT区間)



通行止め回数の推移 (信濃町IC～上越JCT区間)



通行止め時間 (信濃町IC～上越JCT区間)



物流業者の声

事故等による通行止めが少なくなり、ドライバーの不安解消に繋がっています。
【出典：ヒアリング結果 (R6.8)】



救急関係部署の声

対面通行ではなくなったことで、走行時の事故リスク軽減に繋がっています。また、対向車を考慮する必要性が低くなり、道路上での救急活動の安全性が向上し、集中した活動に繋がっています。
【出典：上越市道路課 (R6.5)】



高速道路利用者の声

片側1車線の時は混んで大変でしたが、今は片側2車線になり、渋滞による危険が軽減されました。群馬に行く時に通過点として利用しています。今は家族の運転でいるいるな所に旅行を楽しんでいます。
【出典：聞き取りアンケート結果 (R6.4)】



整備前：H27.1.1-H30.11.30のうち冬期11-4月
整備後：R2.1.1-R5.12.31のうち冬期11-4月
※「その他事故」には、衝突・追突・乗り上げ・接触・横転転覆等を含む
【出典】NEXCO東日本事故データ

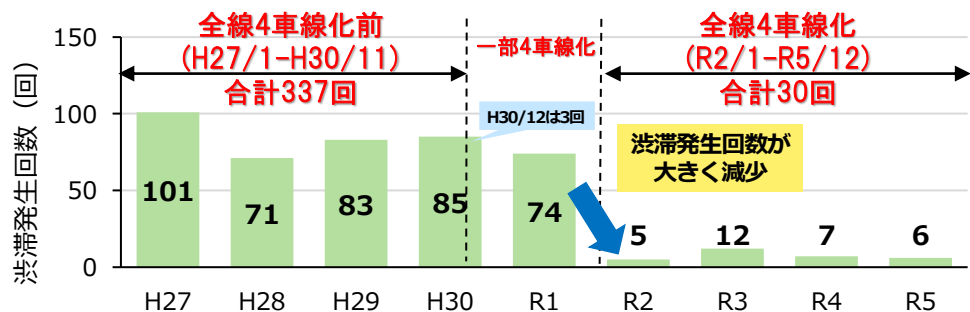
整備前：H27.1.1-H30.11.30のうち冬期11-4月
整備後：R2.1.1-R5.12.31のうち冬期11-4月
【出典】NEXCO東日本通行止め実績

整備前：H27.1.1-H30.11.30のうち冬期11-4月
整備後：R2.1.1-R5.12.31のうち冬期11-4月
【出典】NEXCO東日本通行止め実績

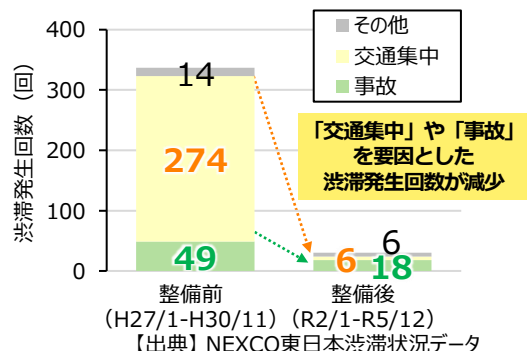
2. 事業の効果(直接効果) 渋滞の緩和

- 4車線化前は、渋滞発生回数が4年間(H27/1-H30/11)で337回であったが、4車線化に伴い渋滞発生回数が4年間(R2/1-R5/12)で30回と大きく減少。特に交通集中を原因とする渋滞が解消。
- 4車線化前は、車線数が増減する箇所において、4年間で最大45回の渋滞が発生していたが、4車線化に伴い解消。

渋滞発生回数推移



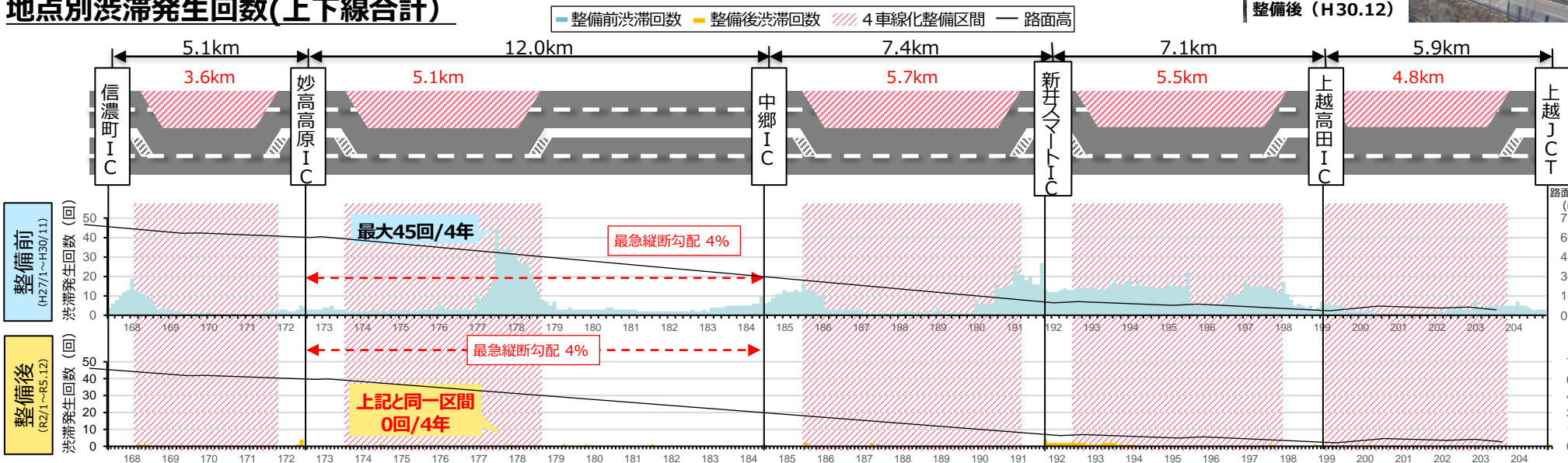
渋滞要因別発生回数



4車線化前後の状況写真 (新井SIC~上越高田IC)



地点別渋滞発生回数(上下線合計)

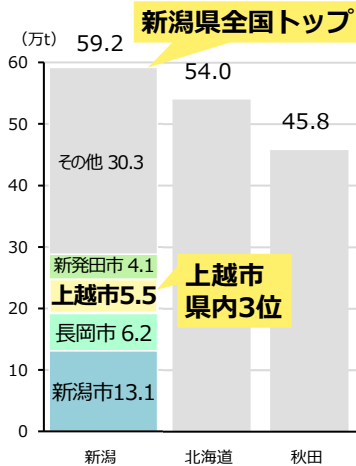


2. 事業の効果(間接効果) 農林水産品流通の利便性向上



- 上越市からお米や南蛮エビが首都圏方面を中心に出荷、各地から上越市・燕市に野菜や果物が上信越道を経由し輸送されるなど、首都圏および新潟県の食の流通を支援。
- 4車線化整備により、年間を通じて、円滑な交通が確保され、効率的な物流・品質の確保に寄与。

水稻収穫量トップ3位



【出典】令和5年産水陸稲の収穫量 (R5)

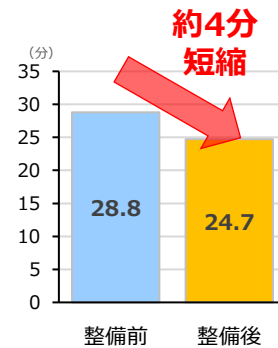
全国から新潟県への農水産品目の流動量

出荷元	量(t)
関東	2,219
東北	358
北海道	308
東海	117
関西	100
甲信	22
その他	30
計	3,154

■ : 上信越道を利用し、新潟方面に向かう地域

【出典】全国貨物純流動調査 (R3)
※農水産品から米を除いた値
※新潟県内流動を除く

信濃町IC～上越IC 所要時間



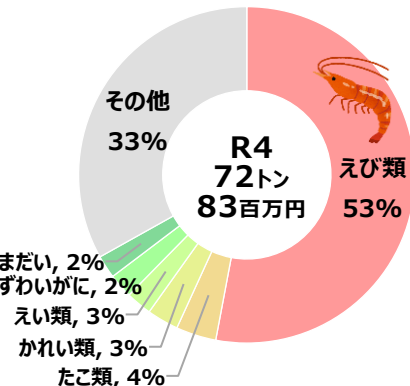
【出典】所要時間：ETC2.0プローブデータ
整備前：(H30) 1月～12月
整備後：(R5) 1月～12月
信濃町IC～上越IC間上下線平均所要時間

農林水産品目の出荷ルート



【出典】ヒアリング結果 (R6.8)

名立港主要魚別陸揚げ量



【出典】新潟県HP 名立漁港 (R4)

漁港関係者の声



出典：上越市HP

名立漁港の多くを占める水揚げ品目は、エビ類となっており、上信越道を経由して、長野に卸された後、首都圏方面を中心に出荷されています。

【出典：ヒアリング結果 (R6.8)】

自治体関係者の声

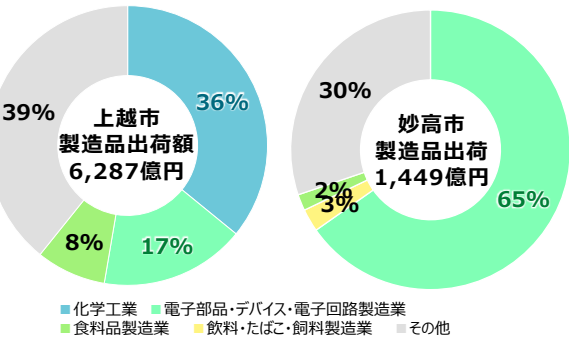
4車線整備により、物流の時短と到着予定時間の精度向上につながりました。特に、冬期間の計画運行が以前より向上しました。高温となる夏期の輸送がよりスムーズになり、鮮度保持の度合いが向上し、顧客により安心を届けられています。

【出典：ヒアリング結果 (R6.8)】

2. 事業の効果(間接効果) 産業への支援

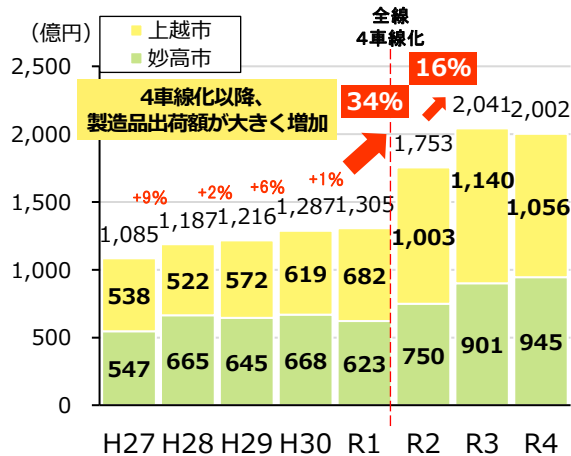
- 上越市と妙高市では、4車線化後、電子部品の製造品出荷額が34%増加。
- 上信越道4車線化による走行性の向上および輸送時の定時性向上が、産業の活性化に寄与。

上越市・妙高市の製造品出荷額



【出典】経済構造実態調査 (R4)

上越市・妙高市の製造品出荷額の推移 (電子部品・デバイス・電子回路製造業)



【出典】H27・H29-R1：工業統計調査
H28・R2：経済センサス
R3-：経済構造実態調査

4車線化後の沿線周辺における新規企業立地・設備投資および工業製品の輸送状況



物流業者の声

荷物量の増加により、近年物流倉庫を新設しました。妙高市、上越市、糸魚川市にある化学工場からの化学製品を集約、成田空港、名古屋市や座間市方面に輸送しています。4車線化整備は、対向車のはみだしや、後続車両によるあおり等が解消し、安心・安全な運行に寄与しています。また、交通集中時期や積雪時の渋滞がほとんどなくなり、運行時間の短縮につながりました。

【出典：ヒアリング結果 (R6.9)】

4車線化後の沿線周辺における新規企業立地・設備投資状況

No.	業種	概要	年
①	電子部品製造	新工場、投資	R1
②	食品製造販売	工場増築	R1
③	食品製造	新工場棟建設	R1
④	農薬開発販売	研究棟建設	R2
⑤	高圧ガス輸送	研究棟増設	R5
⑥	物流	設備投資	R3
⑦	半導体パッケージ製造	倉庫新設	R3
⑧	化学素材製造	倉庫増設	R6
		投資、増産	R4
		投資	R6

【出典】設備投資ジャーナル・ヒアリング結果

2. 事業の効果(間接効果) 観光地へのアクセス性向上

- 4車線化により、長野市から上越市内への所要時間が約11分短縮し、所要時間の信頼性が向上。
- 長野・関東・中部方面からの観光地へのアクセス性向上に寄与。

上越市・妙高市の主要観光地

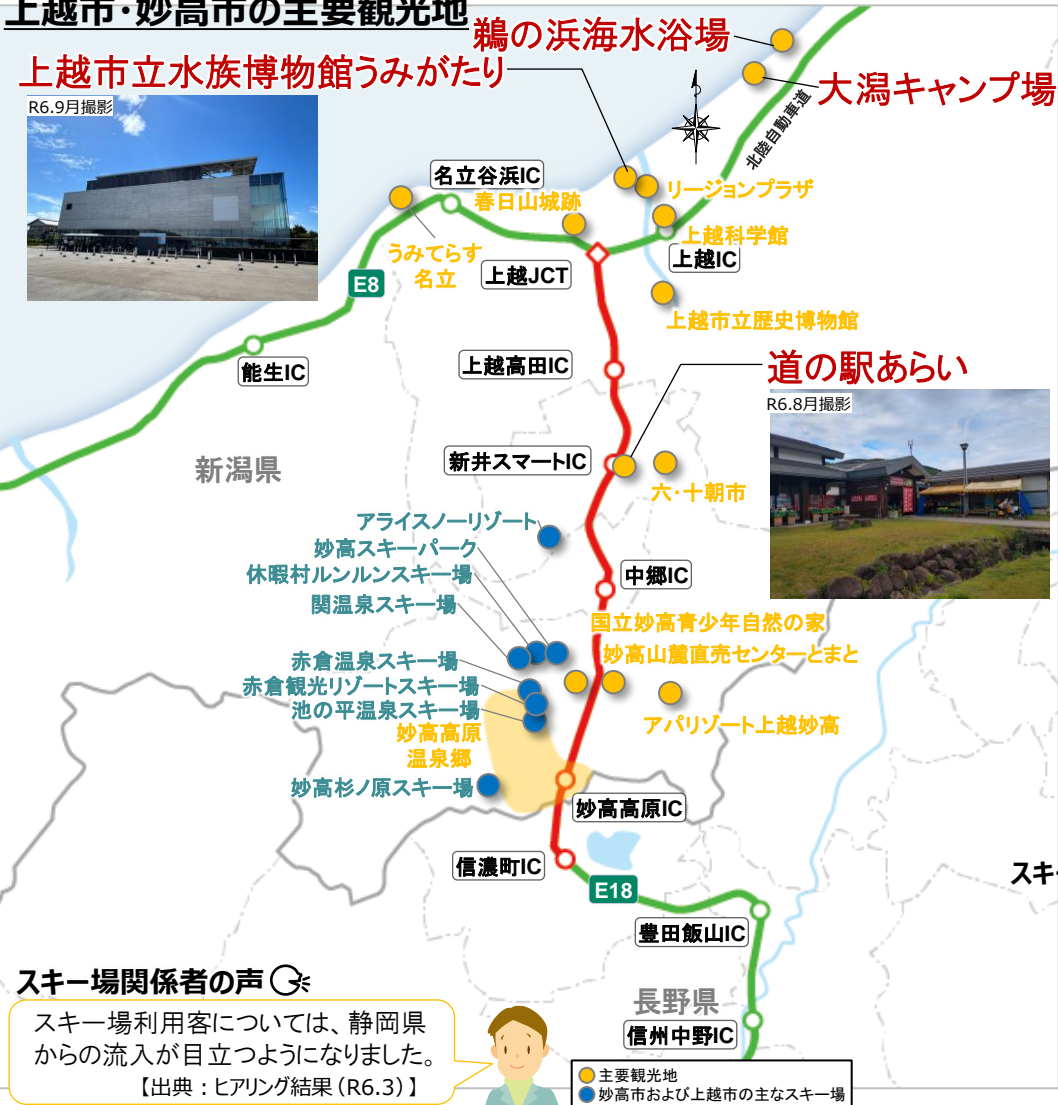
上越市立水族博物館うみがたり

R6.9月撮影



鵜の浜海水浴場

大潟キャンプ場



スキー場関係者の声

スキー場利用者については、静岡県からの流入が目立つようになりました。

【出典：ヒアリング結果(R6.3)】



- 主要観光地
- 妙高市および上越市の主なスキー場

夏期繁忙期の所要時間と時間信頼性※

長野市(信濃町IC)から上越市立水族博物館うみがたり(上越IC)まで



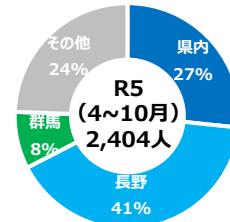
【出典】昼間12時間所要時間：ETC2.0プローブ(1分間データを使用)

整備前(H30)：8月休日+お盆(8/13~8/16) 整備後(R5)：8月休日+お盆(8/14~8/17)

※時間信頼性(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。

(事故等が発生し、移動に極端に時間がかかってしまった場合などを除外する考え方。なお、平均所要時間は全てのサンプルデータにて算出)

大潟キャンプ場入込数及び来訪方面



出典：大潟観光協会

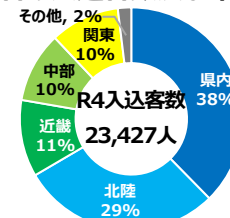
観光協会の声

大潟キャンプ場、鵜の浜海水浴場のお客さんの多くが長野県内であり、高速道路で1時間圏内とのことで、リピーター客が多くなったと感じます。関東、長野といった海なし県からの観光客からは4車線化で交通量も多くなく、安心して運転出来てうれしいとの声を聞いています。

【出典：大潟観光協会(R6.5)】



スキー観光客の入込客数及び来訪地域



出典：ヒアリング結果(R6.3)

観光施設の声

長野県を中心に、新聞、広告等、施設のプロモーションを行っています。コロナが落ち着き来館者が回復傾向にあるので、4車線化による利便性向上により、更なる来館者の増加を期待しています。

【出典：観光施設ヒアリング結果(R6.9)】

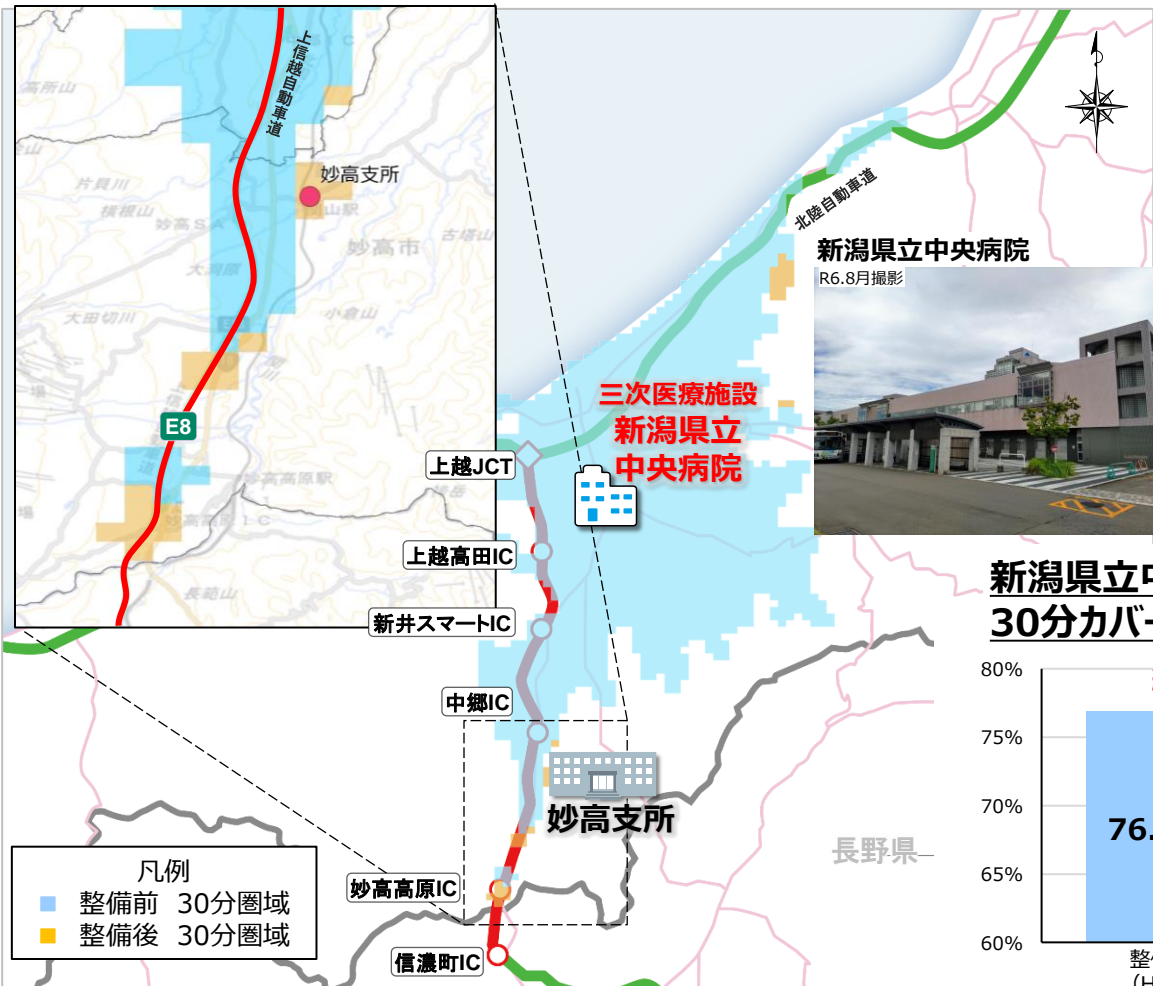


2. 事業の効果(間接効果) 医療施設へのアクセス性向上

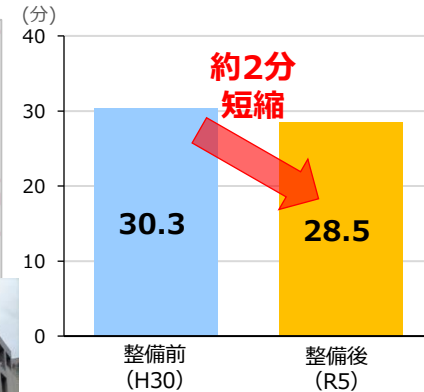
NEXCO

- 4車線化により三次医療施設である新潟県立中央病院からの30分圏域が拡大し、カバー人口が増加。
- 積雪時の走行性の観点および通行止めリスクの減少により、冬期の円滑な救急活動に寄与。

新潟県立中央病院（三次医療施設）からの搬送時間30分圏域



所要時間の変化（妙高支所→新潟県立病院）



自治体の声

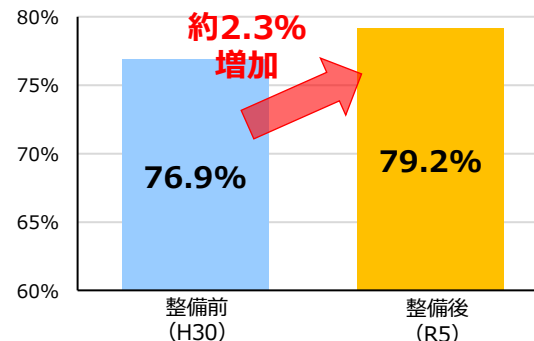
救急現場、病院までの経路で使用する際、片側2車線になり、追い越し車線を走行できるようになったため、走行しやすく機関員の身体的・精神的負担の軽減や現場到着時間・病院搬送(医療介入)時間の短縮に繋がっています。

【出典：ヒアリング結果(R6.5)】



【出典】所要時間：ETC2.0プローブデータ
9月全日の平均12時間旅行速度で算出
妙高支所→中郷IC→上越高田IC→新潟県立中央病院へ向かうルートの所要時間を算出

新潟県立中央病院 30分カバー人口割合※の変化



消防関係者の声

4車線化前は、事故や積雪等で通行止めになるリスクから、高速道路を利用するという選択肢を選ぶことが少なかったです。4車線後は、一般国道と比較し走行性に優れ、完全に塞がれるリスクが減ったことから、特に冬期は高速道を利用する機会が増えました。

【出典：ヒアリング結果(R6.8)】



【出典】カバー人口：R2国勢調査
※妙高市内の人口のうち、30分カバー圏域に入るメッシュ人口の割合を算出

【出典】整備前) H27センサス：朝夕(混雑時)の上下平均の旅行速度で算出
整備後) R3センサス：朝夕(混雑時)の上下平均の旅行速度で算出

2. 事業の効果(間接効果) 災害および大雪時の交通確保



- 4車線化により、災害時等においても車両通行空間を確保。
- 能登半島地震の際は、上信越道を利用し、各地の自衛隊や支援物資を集約・災害現場への支援を実施。
- 大雪による関越道の通行止め時は、4車線化に伴う交通容量の確保により、迂回機能を発揮。

災害時における車両通行空間の確保のイメージ

暫定2車線の場合



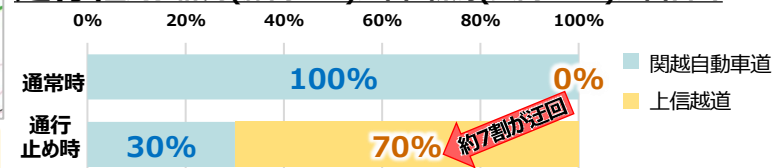
4車線の場合



大雪による通行止め発生日 (令和2年12月17日~19日) と通常日 (令和2年12月10日~12日) の通行ルート



走行経路 群馬(藤岡JCT)方面・新潟(長岡 JCT)方面合計



【データ】走行経路: ETC2.0プローブデータ
通常時: 令和2年12月10日: 18時~12日: 21時30分まで
通行止め時: 令和2年12月17日: 18時~19日: 21時30分まで
関越自動車道経由は国道17号を利用

能登半島地震における上信越道を利用した災害時対応状況



令和6年能登半島地震の際、長野県、山梨県などは上信越道を通して、被災地で復旧、復興を行いました。また、国道8号が通行止めとなったことから、並行する北陸道・能生IC~上信越道・上越高田IC間で無料措置を実施するなど、早期の支援活動に寄与しました。【出典: ヒアリング結果 (R6.5)】

道路幅および車線を確保できることにより、被災地への迅速な進入・部隊展開が可能となりました。また、派遣部隊の交代・資材および物資の運搬が容易になりました。【出典: ヒアリング結果 (R6.8)】

2. 事業の効果 費用便益分析結果

■ 計算条件は以下のとおり。

■ 総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22年度の交通量を整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益：走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■ 総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費と更新費※1を計上した。

【今回評価】

・基準年次	: 令和6年度(2024年)
・供用開始年次	: 令和1年度(2019年)
・分析対象期間	: 供用後50年間
・基礎データ	: 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計時点	: 令和22年度(2040年)
・計画交通量	: 9,600~10,100(台/日)
・全体事業費	: 約2,255億円
・総便益(B)	: 約6,671億円(約5,390億円※2)
・総費用(C)	: 約5,542億円(約2,949億円※2)
・費用便益比(B/C)	: 1.2

【参考：前回評価】

平成30年度(2018年)
平成31年度(2019年)
供用後50年間
平成22年度
全国道路・街路交通情勢調査
平成42年度(2030年)
9,200~10,700(台/日)
約2,259億円
約5,071億円(約5,208億円※2)
約4,273億円(約2,825億円※2)
1.2

※1 R4.2.22の費用便益分析マニュアルの改訂から費用の算定に追加されたもの。
※2 基準年次における現在価値化前を示す。

2. 事業の効果 費用便益分析結果

■費用便益比(B/C)は1.2。

◆総便益(B) 基準年(R6)に おける現在価値	走行時間短縮便益	5,741億円
	走行経費減少便益	710億円
	交通事故減少便益	219億円
	計	6,671億円

◆総費用(C) 基準年(R6)に おける現在価値	事業費	4,673億円
	維持管理費	763億円
	更新費	107億円
	計	5,542億円



費用便益比(B/C): 1.2

経済的純現在価値(B-C): 1,129億円 経済的内部収益率※(EIRR): 6.0%

※ 経済的内部収益率(EIRR) 便益と費用の現在価値を等しくするような社会的割引率の値

注1) 便益は高速道路が整備される前の状態から4車線道路を整備したことによる便益

注2) 費用は高速道路が整備される前の状態から4車線道路を整備する費用

注3) 「事業全体」の全体事業費は、P2の全体事業費を基準年における現在価値化しているため、値が異なっている

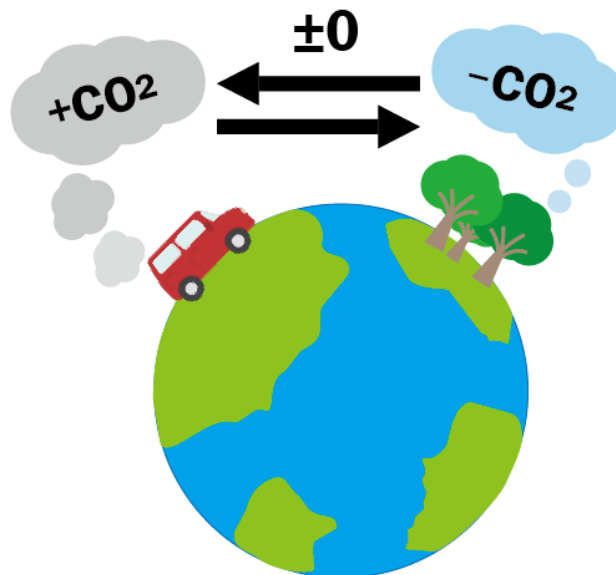
3. 事業による環境への影響 大気環境(CO₂)

■ 上信越道(信濃町IC～上越JCT)の整備により交通量は増加しているが、交通が上信越自動車道に転換され、一般道等の走行速度が上がり、二酸化炭素の排出量が約0.5万トン/年削減。(推計値)

CO₂排出削減量^{※1}
4,603トン/年



523ha^{※2}
の森林が
1年間に吸収するCO₂に匹敵



デンカビッグスワンスタジアム
約64個分の広さに相当



×64
※デンカビッグスワンスタジアム
のスタジアム面積:8.2ha

東京ドーム
約112個分の広さに相当



×112
※東京ドームの面積:約4.6ha



算出条件: 茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県・新潟県・富山県・山梨県・長野県・岐阜県の道路(県道以上)を走行する車両の二酸化炭素排出量を、上信越道(信濃町～上越JCT)の整備有無で比較(CO₂排出削減量=整備前CO₂排出量-整備後CO₂排出量)

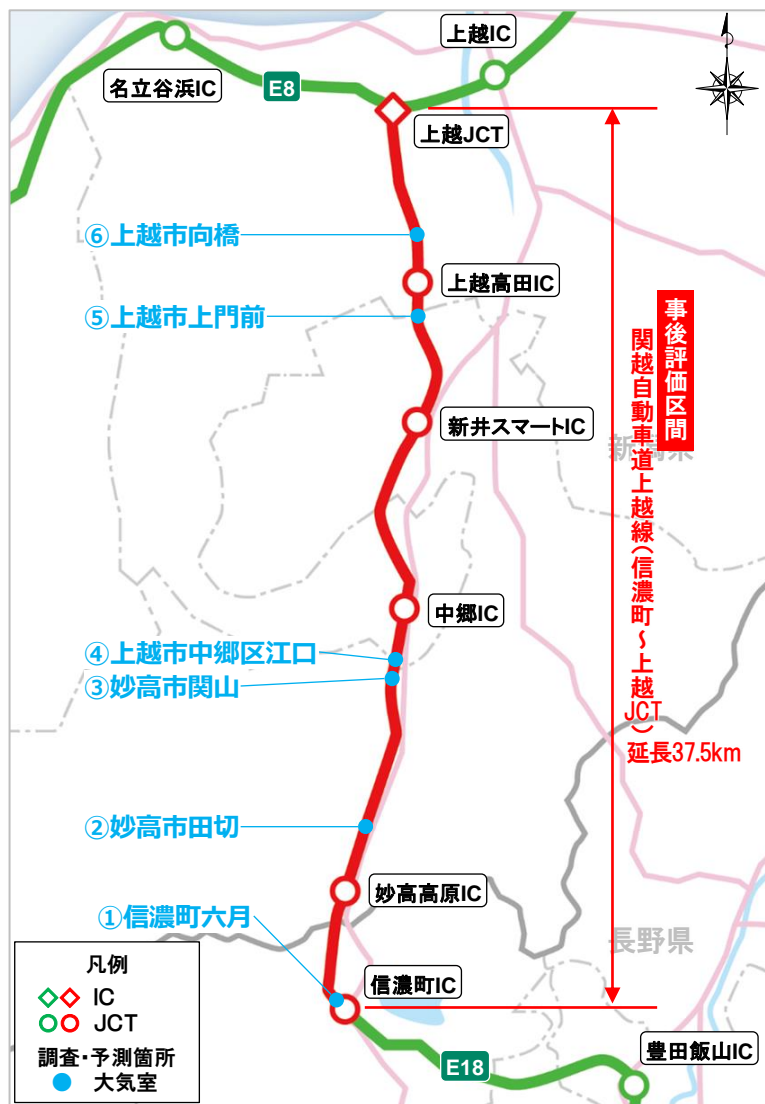
※1: 二酸化炭素排出量は『客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法について(国土交通省道路局 H15.11)』に基づき算出、原単位は『CO₂、NO_x、SPMの排出原単位の改定について(国土交通省道路局H24.2)』より引用。

※2: 林野庁HPより引用し算出。(36～40年生のスギ人工林1haが1年間に吸収する二酸化炭素の量は約8.8トンと推定される。)

https://www.rinya.maff.go.jp/j/sin_riyou/ondanka/20141113_topics2_2.html

3. 事業による環境への影響 大気環境(NO₂・CO)

■最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認。



■予測結果

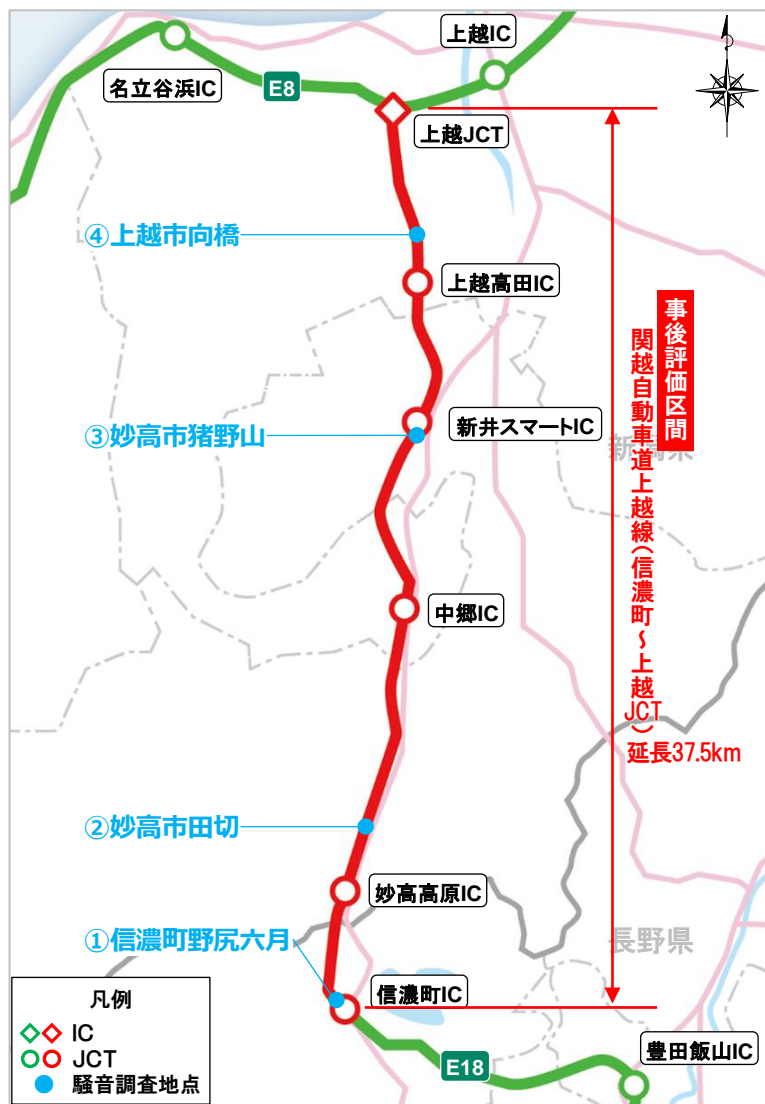
No	区間	予測地点	NO ₂ ：二酸化窒素			CO：一酸化炭素		
			(単位：ppm)			(単位：ppm)		
			環境基準	現況予測値 ※1	評価	環境基準	現況予測値 ※1	評価
①	信濃町 IC～妙高高原 IC	信濃町六月	1時間値の1日平均値が0.04～0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下	全て環境基準を満足している	1時間値の1日平均値は10ppm以下	0.022	0.384	全て環境基準を満足している
②		妙高市田切				0.020	0.395	
③	妙高高原 IC～中郷 IC	妙高市関山				0.021	0.403	
④		上越市中郷区江口				0.019	0.385	
⑤	中郷 IC～上越高田 IC	上越市上門前				0.018	0.386	
⑥	上越高田 IC～上越 JCT	上越市向橋				0.018	0.385	

※1：現況予測に用いたバックグラウンド濃度は、路線近傍の常時観測局(一般局、自排局)の最新の観測値(R5年度)とし、以下の測定局のデータを使用
 NO₂：①吉田局(長野県、一般局)、②～⑥大崎局(新潟県、一般局) CO：①～⑥小島田局(長野県、自排局)
 ※2：環境基準の評価値として、二酸化窒素は日平均値の年間98%値、一酸化炭素は日平均値の2%除外値を表している

3. 事業による環境への影響 交通騒音

■騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認。

■測定結果



No	区間	測定地点	騒音 (単位 : dB)				評価
			測定値※1		環境基準※2		
			昼間	夜間	昼間	夜間	
①	信濃町 IC～妙高高原 IC	信濃町野尻六月	54	54	70 以下	65 以下	すべて 環境基準 を満足 している
②	妙高高原 IC	妙高市田切	61	59			
③	中郷 IC	妙高市猪野山	56	55			
④	上越高田 IC～上越 JCT	上越市向橋	62	57			

※1 : 調査時期 :
R6.9.24 (火) 12:00～R6.9.25 (水) 12:00

※2 : 現在の環境基準における時間帯区分
昼間 : 6時～22時
夜間 : 22時～6時

4. 本事業の技術的な取組み 冬季の走行安全性の対策

NEXCO

■ 冬季の走行安全性の確保、維持管理の軽減等を目的に「トンネル連続区間でのスノーシェルター構造による無雪化」「トンネル坑口部の路肩拡幅(トンネル内への持込み雪対策)」「トンネル坑口拡幅部及び坑口上部への融雪設備の設置」「標識柱のT型への変更(車線上への落雪対策)」等を実施。



トンネル連続区間でのスノーシェルター構造による無雪化

3箇所スノーシェルター構造とすることで、冬季の走行安全性の確保、維持管理の軽減などを図った

トンネル坑口部の路肩拡幅 (トンネル内への持込み雪対策)

緩衝帯を設けることで、冬季の走行空間の確保、維持管理の軽減などを図った



トンネル坑口拡幅部及び坑口上部への融雪設備の設置

トンネル坑口付近の排雪作業およびトンネル坑門上部の雪庇・つらら落とし作業の低減・省力化を図った

標識柱のT型への変更 (車線上への落雪防止)

標識板から車線上への落雪などがなくなることで、安全・安心な走行環境の実現を図った

4. 本事業の技術的な取組み 地すべり地帯への対応

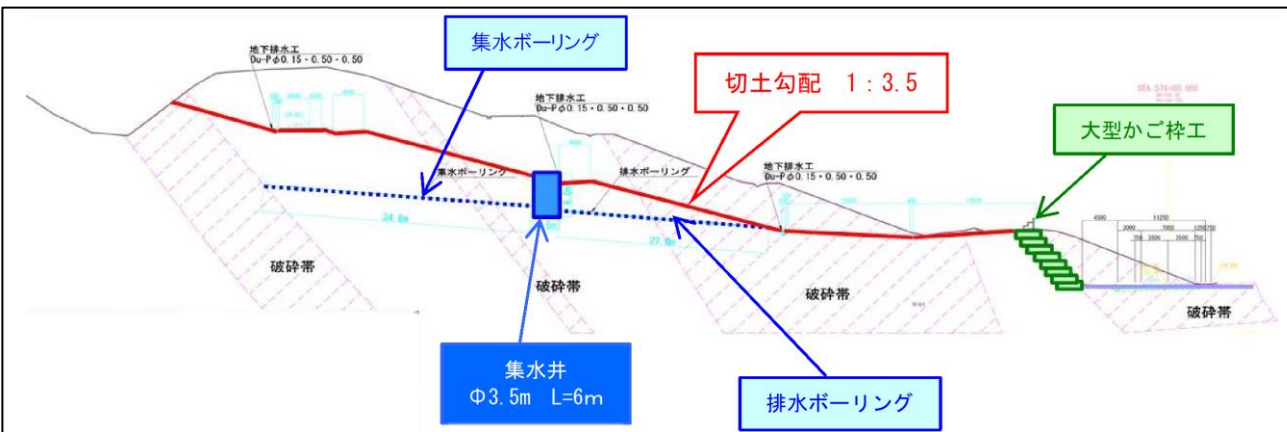
- 信濃町IC～上越JCT間は地すべり地帯であり、4車線化施工中に地滑り・崩落が発生。切土部・構造物部に1m越える転石が大量に出現。
- 地すべり対策工や転石の破碎等を実施し、難易度の高い工事となったが、4車線工事を完了。

地すべり対策内容（五日市地区地すべり対策工の例）

地すべり対策として、集水井（2箇所）、水抜きボーリング（延長約1Km）を施工し、地下水位の低下による抑制を図った。さらに、本線側には大型ふとんかごを設置して、のり面の滑動を抑える形状とする対策を行った。

転石への対応

1m越える転石が大量に出現し、発生した転石は破碎機や人力で小割を行うなどして、運搬を行った。



対策箇所横断面図



5. 利用促進の取組み 地域連携・観光推進イベント



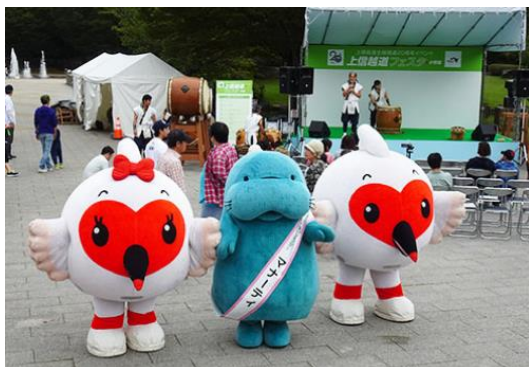
- 上信越自動車道開通20周年イベントとあわせて上信越道4車線化をPR。
- 新潟観光ドライブパスやウィンターパス等の企画割引プランにより、利用促進等を図る。

上信越自動車道開通20周年及び上信越道4車線化PRイベント

- ①「上信越道全線開通20周年記念サイト」の開設
日時：令和元年5月20日
内容：各種キャンペーン、イベント情報の提供
- ②全線開通20周年記念イベントの開催
 - (1)20周年記念イベントin軽井沢
日時：令和元年5月26日(日)
開催場所：軽井沢プリンスショッピングプラザ
 - (2)上信越フェスタin小布施
日時：令和元年9月21日(土)
開催場所：小布施ハイウェイオアシス
 - (3)上信越魅力再発見イベントin上里
日時：令和元年10月5日(土)
開催場所：上里サービスエリア下り線
 - (4)道路はつづくよ、203km AutumnFesta2019 in デンカビッグスワンスタジアム
日時：令和元年11月9日(土)
開催場所：デンカビッグスワンスタジアム Eゲート前広場



特設サイトによる情報発信



小布施ハイウェイオアシスでのイベントの様子

企画割引プラン

■新潟観光ドライブパス



○新潟・北信濃・会津エリアの周遊プラン
【販売期間】： 通年販売 (繁忙期除く)

令和5年度で
16,000人以上
が申し込み

平成29年の
企画開始以降
60,000人以上
が申し込み
※令和5年度までの集計値

■ウィンターパス



○首都圏及び新潟、仙台からの1往復割引
【販売期間】： R6.12.4～R7.4.4 (繁忙期除く)

令和5年度で
42,000人以上
が申し込み

平成24年の
企画開始以降
229,000人以上
が申し込み
※令和5年度までの集計値

6. 評価結果及び対応方針(案)

(1) 評価結果

- 当該区間は長野道、北陸道、関越道とあわせて広域的なネットワークを形成することにより、冬期における事故の減少、渋滞の緩和、通行止め回数の減少、各産業の効率化、観光の活性化など、多様な整備効果を発現させたことを確認した。
- 関越自動車道上越線(信濃町～上越JCT)の直接便益(時間短縮・経費節減・事故減少)を対象とした現時点の費用便益比は1.0を上回る。

(2) 対応方針(案)

- 費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果発現から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないものとする。
- 4車線化整備による効果のさらなる発現など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視し、地域と一体となった利用促進の取組みなどに努めていく。

(3) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- 事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はないと考えられる。