

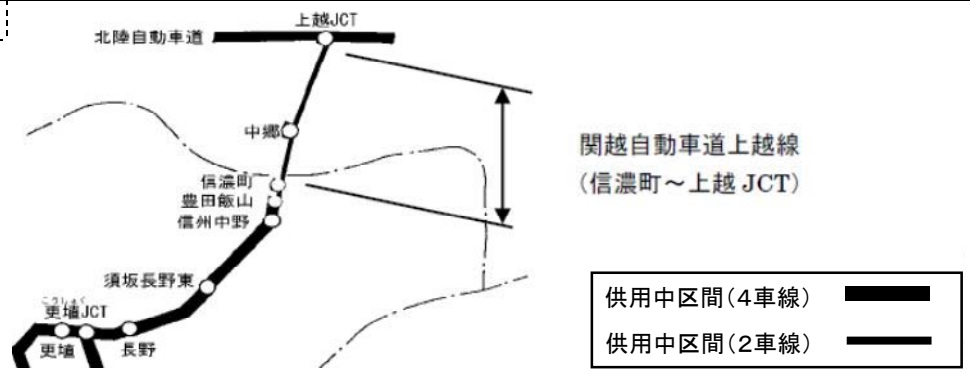
再評価結果(平成28年度事業継続箇所)

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：吉岡 幹夫

事業名	関越自動車道 上越線 (信濃町～上越 JCT)			事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路(株)
起終点	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					延長	38km
事業概要	関越自動車道 上越線は、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、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果たす道路である。						
S60年度事業化	S60年度都市計画決定	H3年度用地着手	H5年度工事着手				
全体事業費	約2,065億円	事業進捗率	72%	供用済延長	38km		
計画交通量	9,600～10,800台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.03	総費用 (残事業)/(事業全体) 430/3,558億円 事業費：293/3,041億円 維持管理費：137/517億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 443/4,466億円 走行時間短縮便益：444/3,807億円 走行経費減少便益：-19/319億円 交通事故減少便益：17/341億円	基準年	平成27年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施						
交通量変動	B/C = 0.93 (交通量 -10%)		B/C = 1.1 (交通量 +10%)				
事業費変動	B/C = 1.1 (事業費 -10%)		B/C = 0.96 (事業費 +10%)				
事業期間変動	B/C = 1.1 (事業期間-1年)		B/C = 0.998 (事業期間+1年)				
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保 (当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる) ・国土・地域ネットワークの構築 (当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する) ・災害への備え (緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する) 他 10項目に該当 						
関係する地方公共団体等の意見	<p>新潟県知事の意見：上信越自動車道の信濃町IC～上越JCT間は、暫定2車線の対面通行であることから、反対車線への飛び出しによる痛ましい事故や、豪雪地特有の降雪により安全な交通に支障を来し、また、工事・事故等に伴う通行止めや行楽期の渋滞が多く発生し、安全性と定時性の確保が問題となっております。本路線は、日本海側と太平洋側の国土軸を繋ぐ高速交通ネットワークを形成しており、大規模な災害が発生した際には、緊急輸送路としての役割を担う重要な道路であります。住民の安全・安心に不可欠な「命の道」として、一日も早く本路線の4車線化を完成するため、より一層の事業推進を図ってください。</p> <p>長野県知事の意見：上信越自動車道は、長野県、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重要な道路です。暫定2車線区間の4車線化を行う本事業は、当該路線に求められる高速性、安全性、快適性、定時性の確保や冬期交通の円滑化などを図り、本県の産業、経済、観光等の発展に寄与し、地方創生の観点からも必要不可欠な事業です。ついては、事業を継続し早期完成を図るよう強く要望します。</p>						
事業評価監視委員会の意見	対応方針(原案)のとおり了承。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	平成26年の平均交通量は10,900台/日であり、過去3年間(H24～H26)に152回の渋滞が発生している。						
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成9年10月に信濃町～中郷間、平成11年10月に中郷IC～上越JCT間が暫定供用。 残事業の内容は4車線化工事。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	暫定2車線供用であるが、既に4車線分の用地取得が完了し、本線工事に着手(着手率100%)している。						
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。						
対応方針	事業継続						
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。						

事業概要図



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。