

事後評価結果（令和6年度）

担当課：東日本高速道路(株)高速道路計画課
 担当課長名：川口 真史

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（信濃町IC） 至：新潟県上越市大字中屋敷（上越JCT）		延長	37.5km	

事業概要
 関越自動車道 上越線（信濃町～上越JCT）は、関越自動車道 上越線の一部を形成する延長37.5kmの4車線の自動車専用道路である。本事業は同区間について暫定2車線を完成4車線に整備する事業である。

事業の目的・必要性
 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。



事業の効果等	事業期間	事業化年度	S60年度	用地着手	H3年度	供用年	(当初) ^{※3} H9・H10/H30・R1年度	変動	-
		都市計画決定	S60年度	工事着手	H5年度	(暫定/完成)	(実績) ^{※3} H9・H10/H30・R1年度		
	事業費	計画時	(名目値) 2,259億円 (実質値) 2,222億円	実績	(名目値) 2,255億円 (実質値) 2,218億円			変動	0.99倍
	交通量	計画時	9,600～10,100台/日	実績	10,600～11,800台/日 (R5年全日平均)			変動	139%
	旅行速度向上 ^{※1} (供用前現道→当該路線)		41.7 → 92.6km/h (供用直前年次) H6年 (供用後年次) R3年		交通事故減少 ^{※2} (供用前現道→供用後現道)	35 → 10件/億台キロ (供用直前年次) H8年 (供用後年次) R2年			
費用便益分析結果 (当初) ^{※3}	B/C	EIRR	5.4%	総費用	4,273億円 (事業費: 3,686億円 維持管理費: 587億円 更新費: 0億円)	総便益	5,071億円 (走行時間短縮便益: 4,033億円 走行経費減少便益: 817億円 交通事故減少便益: 220億円)	基準年	平成30年
費用便益分析結果 (事後)	B/C	EIRR	6.0%	総費用	5,542億円 (事業費: 4,673億円 維持管理費: 763億円 更新費: 107億円)	総便益	6,671億円 (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)	基準年	令和6年

	事業遅延によるコスト増	費用増加額 — 億円	便益減少額 — 億円
	事業遅延の理由 —		
	交通量変動の理由 —		
	客観的評価指標に対応する事後評価項目		
	<p>●円滑なモビリティの確保（現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等の渋滞損失時間の削減 渋滞損失時間削減量：1,695 千人・時間/年 渋滞損失削減率 0.03%削減 <p>●安全で安心できるくらしの確保（三次医療施設へのアクセス向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新潟県立中央病院（上越市）への所要時間が短縮 妙高市関川地区(妙高支所)～新潟県立中央病院 ：4車線化前（H30）約30分⇒4車線化後（R5）約28分【約2分短縮】 <p>●個性ある地域の形成（主要な観光地へのアクセス向上による効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・夏期繁忙期におけるアクセス性向上 信濃町IC～上越IC（上越市立水族博物館うみがたり） ：整備前（H30）33分 ⇒ 開通後（R5）22分【11分短縮】 所要時間のばらつきは29分減少 <p style="text-align: right;">他4項目について効果の発現が見られる</p>		
	その他評価すべきと判断した項目		
	<p>●走行性・安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・信濃町～上越JCTの冬期における事故発生回数が約1割減少、通行止め回数が約6割減少、通行止め時間が約7割減少 <p>●渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・信濃町～上越JCTの渋滞発生回数が減少。 （4車線化前：H27/1-H30/11 計337回、4車線化後：R2/1-R5/12 計30回 <p style="text-align: right;">他2項目について効果の発現が見られる</p>		
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目		
	<p>●大気環境</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 CO：日平均値の年間2%除外値 ～0.40 ppm（10ppm以下） NO₂：日平均値の年間98%値 ～0.02 ppm（0.06ppm以下） SPM：日平均値の年間2%除外値 ～0.03 mg/m³（0.1mg/m³以下） ・当該区間の整備により自動車から二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献 CO₂：2,787 t/年 <p>●交通騒音</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 測定値：昼間54～62dB 夜間54～59dB（環境基準：昼間70dB以下 夜間65dB以下） 		
	その他評価すべきと判断した項目		
	特になし		

事業評価監視委員会の意見 対応方針（案）のとおり了承
事業を巡る社会経済情勢等の変化 事業効果の発現を妨げるような大きい社会情勢の変化はない。
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 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考えられる。 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。
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。
特記事項 特になし

- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)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。
- ※1 開通前はH6道路交通センサスの一般国道18号(中頸城郡妙高高原町関川～上越市富岡)を対象に、秋季旅行速度で算出；開通後はR3全国道路・街路交通情勢調査の上信越自動車道(信濃町IC～上越JCT)を対象に、昼間12時間平均旅行速度で算出。
- ※2 関越自動車道上越線に並行する一般国道18号(妙高市～上越市)を対象に、開通前はH8.1～12の期間、開通後はR2.1～12の期間における対象区間の死傷事故件数をトラカンデータの交通量に基づく走行台キロで除して、事故率を算出
- ※3 事前は平成30年度に実施した「関越自動車道上越線(信濃町～上越JCT)」の事業再評価(4車線化)を記載