

令和7年7月1日

県内国道事務所合同発表

羽越河川国道事務所 長岡国道事務所

新潟国道事務所 高田河川国道事務所

【配布先】同時投げ込み

新潟県政記者クラブ 長岡市記者会

新潟市政記者クラブ 上越記者クラブ

## 事故ゼロプラン

〈事故危険区間重点解消作戦〉

新潟県版



## 交通事故を減らすために 危ない場所 を教えてください！

» **事故ゼロプラン**とは、交通事故のデータやアンケートでいただいた皆様の声等に基づいて「事故危険区間」を選定し、**交通事故ゼロ**を目指して事故対策を行う取り組みです。

»新潟県内では、平成22年から国が管理する国道で実施しており、開始時から255区間で対策した結果、死傷事故件数が約72%減少しています。



皆様のご協力が**交通事故の減少**につながっています。

是非、**アンケート**へのご協力をお願いいたします。

### 主なアンケート内容

#### Q 事故危険区間について

これまでに選定された事故危険区間について優先的に対策をした方が良くと思う区間を教えてください。

#### Q 事故危険区間以外の区間について

事故危険区間以外で交通事故の危険を感じる箇所を教えてください。

※webアンケートは通年実施しています。

＜アンケートURL： <https://www.hrr.mlit.go.jp/niikoku/jikozero/> ＞

### 危ない場所を教えてください！

ホームページからご回答いただけます



アンケートはこちらから！

新潟事故ゼロ

検索



お問い合わせ先

国土交通省 北陸地方整備局 新潟国道事務所

調査課長 田中 みわ（たなか みわ）（内線451）

みなみささぐち  
新潟市中央区南笹口2-1-65  
電話 025-244-2159(代表)

<https://www.hrr.mlit.go.jp/niikoku/>  
FAX 025-246-7763



HP



X(旧Twitter)





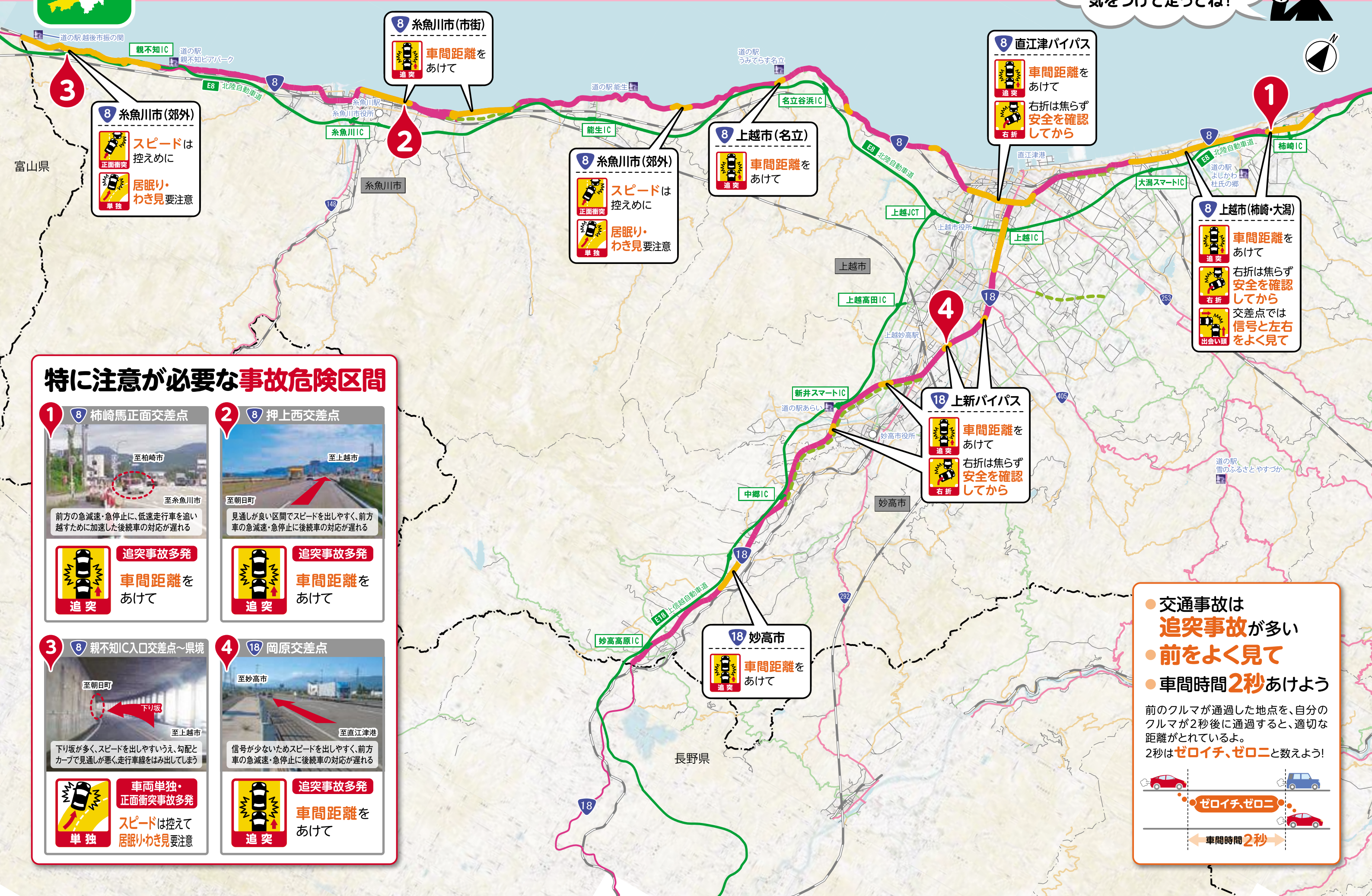
上越地域



めざそう事故ゼロ

事故防止マップ

この色の区間は  
注意が必要なところだよ！  
気をつけて走ってね！



## 特に注意が必要な事故危険区間

### 1 8 柿崎馬正面交差点



前方の急減速・急停止に、低速走行車を追い越すために加速した後続車の対応が遅れる

**追突**

**追突事故多発**

**車間距離をあけて**

### 2 8 押上西交差点



見通しが良い区間でスピードを出しやすく、前方車の急減速・急停止に後続車の対応が遅れる

**追突**

**追突事故多発**

**車間距離をあけて**

### 3 8 親不知IC入口交差点～県境



下り坂が多く、スピードを出しやすいうえ、勾配とカーブで見通しが悪く、走行車線をはみ出してしまう

**単独**

**車両単独・正面衝突事故多発**

**スピードは控えて居眠り・わき見要注意**

### 4 18 岡原交差点



信号が少ないためスピードを出しやすく、前方車の急減速・急停止に後続車の対応が遅れる

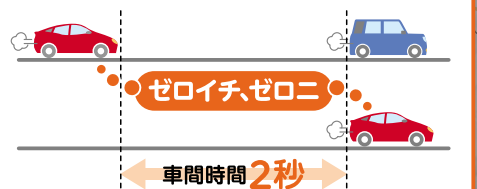
**追突**

**追突事故多発**

**車間距離をあけて**

- 交通事故は**追突事故**が多い
- **前をよく見て**
- 車間時間**2秒**あけよう

前のクルマが通過した地点を、自分のクルマが2秒後に通過すると、適切な距離がとれているよ。  
2秒は**ゼロイチ、ゼロニ**と数えよう！





新潟県版

県内で取り組みを行っている直轄国道

国道  
7  
ROUTE

国道  
8  
ROUTE

国道  
17  
ROUTE

国道  
18  
ROUTE

国道  
49  
ROUTE

国道  
113  
ROUTE

国道  
116  
ROUTE

# 事故ゼロプラン

みんなの協力で交通事故は減らせます

平成22年の取り組み開始から

対策した区間

255  
区間

令和6年11月末日の進捗状況

事故危険区間のうち  
約64%が対策完了

取り組み開始時と比較して

死傷事故

約72%  
減少

県内直轄国道における死傷事故

平成22年  
1,637件 ▶ 令和5年  
466件



さあ、取り組みに参加しよう！

1

危ない場所を教えてね！

ホームページから  
ご回答ください。

みんなの意見を  
もとに事故危険区間を  
選定します。



新潟事故ゼロ

検索

2

危ない場所を知ってる？

パンフレットやホームページで  
チェックしましょう。

一人ひとりが  
意識して  
気をつけようね。



お問い合わせ先

「道路安全性検討委員会」事務局

代表：国土交通省北陸地方整備局 新潟国道事務所 調査課 TEL:025-244-2159 (代表)

■高田河川国道事務所 道路管理第二課  
■羽越河川国道事務所 道路管理課  
■長岡国道事務所 管理第二課



◆ 上越魚沼地域振興快速道路 国道253号

TAKADA KAWAKOKU

Route 253

# 上越三和道路



門田新田付近から越前IC方面を望む

TAKADA KAWAKOKU





### 事業の目的

上越三和道路は、地域高規格道路「上越魚沼地域振興快速道路」の一部区間を構成し、広域的に地域の連携を強化するとともに、上越地域における救急救命センター60分圏域の拡大や日常生活30分圏域の形成など、地域社会生活においても重要な役割を担っています。

平成13年度より、直轄権限代行として上越市寺～上越市三和区本郷間L=7.0kmの整備を進めています。

### 事業の概要

事業名	国道253号(上越三和道路)
区間	旧新潟県上越市大字寺～新潟県上越市三和区本郷
延長	7.0km
車線数	4車線
道路区分	第1種第3種
設計速度	80km/h

### 事業の経緯

施設名称	建設年別				延長累計
計画路線	上越市～六日町 H12.12.18				60km
開通区間	上越市～六日町 H12.12.18				60km
開通区間	上越市～六日町 H12.12.18	六日町～十日町 H13.3.29	十日町～八日町 H13.3.29	八日町～十日町 H13.3.29	42km
開通区間	上越市～六日町 H12.12.18	六日町～十日町 H13.3.29	十日町～八日町 H13.3.29	八日町～十日町 H13.3.29	36km
開通区間	上越市～六日町 H12.12.18	六日町～十日町 H13.3.29	十日町～八日町 H13.3.29	八日町～十日町 H13.3.29	7.0km
用地取得	H12	H13	H13	H13	—
工事着手	H12	H13	H13	H13	—
開通	H12.12.18	H13.3.29	H13.3.29	H13.3.29	—

RT.12現在

### 事業の効果

#### 日常生活が便利に、迅速な医療活動に貢献!

上越市は、平成17年1月1日に14の市町村が合併し、総面積972.62km<sup>2</sup>の新上越市が誕生しました。

快適な日常生活を営む一つの指標として、市街地中心部へ30分以内で到着できることが目安とされています。しかし、安塚区、浦川原区、大島区の3区では、30分で到着することができません。

また、この3区では、救急医療患者搬送先の大半が上越市街地の病院となっています。

上越三和道路及び三和安塚道路の整備により、上越市街地への日常生活30分圏が拡大するとともに、迅速な医療活動への貢献が期待されます。

#### 上越魚沼地域振興快速道路による、日常生活30分圏の拡大



#### 観光地への移動が便利になります!

上越地域は豊富な観光資源に恵まれた地域であり、県内だけでなく、関東方面からも多くの方が来訪しています。

上越魚沼地域振興快速道路の整備により、市内観光施設への連絡性向上はもとより、十日町・南魚沼方面など域外との観光交流促進が期待されます。

#### 冬期のスムーズな交通の確保!

上越市は豪雪地帯で、冬期の降雪日は圧雪や堆雪による幅員減少などにより走行速度が低下し非冬期に比べ走行時間が増加します。

上越三和道路及び三和安塚道路の整備により、冬期間の安全性・信頼性が向上します。



高田公園(桜会)



冬期の幅員減少(飯室)



## 上越魚沼地域振興快速道路

### 上越魚沼地域振興快速道路とは

地域高規格道路「上越魚沼地域振興快速道路」(延長約60km)は、高規格幹線道路である北陸自動車道(上越IC)、関越自動車道(六日町IC)と連携し、信頼性の高い循環型広域ネットワークを形成し、広域交流を促進し地域の活性化に大きく寄与するものです。



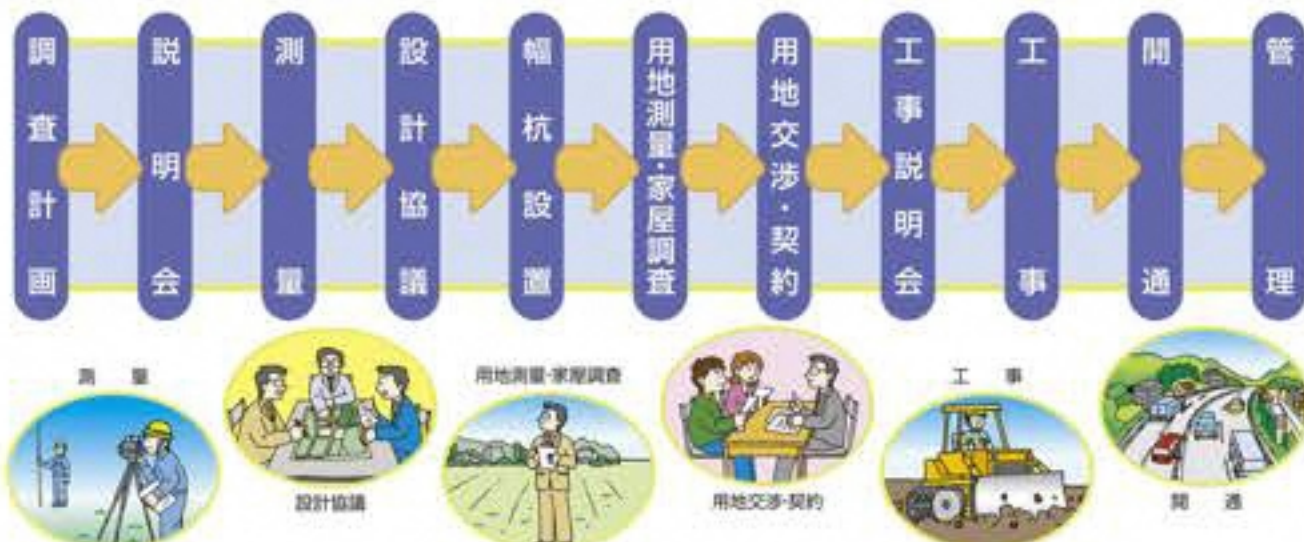
### 事業の効果

上越魚沼地域振興快速道路が整備されることにより、上越～十日町～南魚沼間の通行時間が大幅に短縮され、約60分で結ばれます。それにより日本海と首都圏を結ぶ最短経路となり、広域的な交流が活発になります。



### 道路のできるまで

調査から工事、管理までの順序

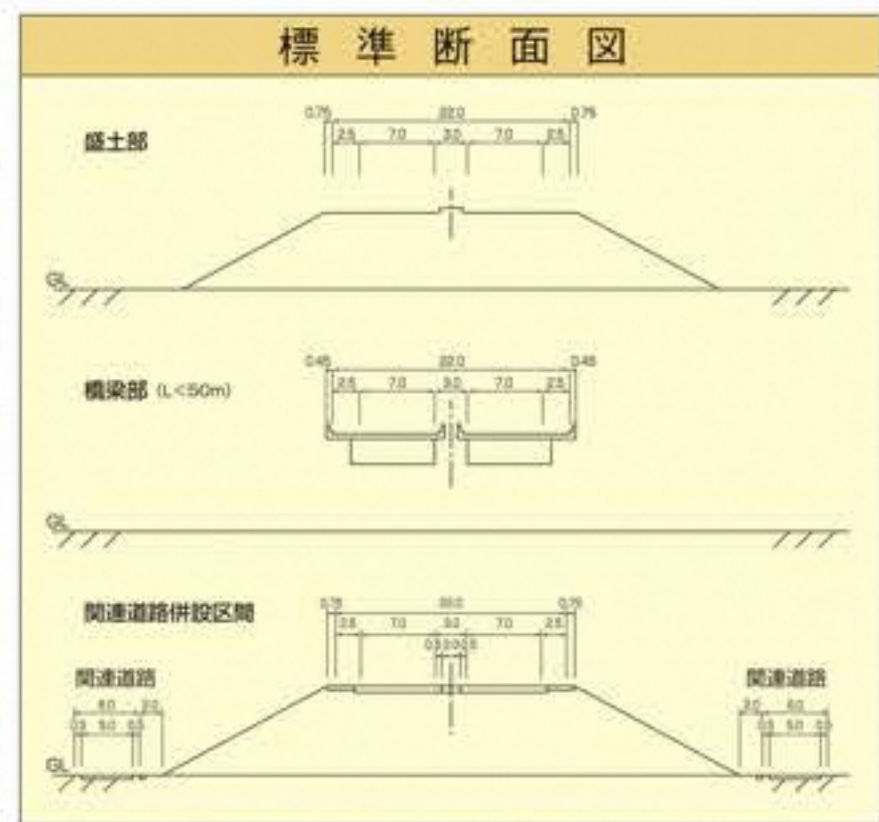




# 上越三和道路平面図



凡	例
国 道(橋梁代行区間)	第一種低層住居専用地域
国 道(直轄改築区間)	第一種中高層住居専用地域
国 道(直轄指定区間)	第二種中高層住居専用地域
国 道(県管理区間)	第一種住居地域
主要地方道	第二種住居地域
一般県道	準住居地域
高速自動車道	近隣商業地域
区 界	商業地域
	準工業地域
	工業地域
	都市計画公園
	都市計画道路



戸野目古新田から鶴町I.Cを望む(H30.9撮影)



本道付近 改良工事状況(H30.9撮影)



鶴町I.C付近 舗装工事状況(H30.12撮影)



◆ 国道18号

TAKADA KAWAKOKU

Route 18

# 上新バイパス

至長野



至飯江津

上箱井交差点から長野側を望む

TAKADA KAWAKOKU





## 事業の目的

国道18号は、上越市と高崎市とを結ぶ本州横断幹線であり、かつては「北国街道」として親しまれ、上越地方においては縦断幹線である国道8号と共に、産業・経済の動脈として重要な役割を果たしています。

近年、朝と夕方を中心に混雑が発生しているほか、走行速度低下に起因した死傷事故も発生しています。

また、この地域は全国でも有数の豪雪地帯として知られており、従来の国道（現県道上越・諒野田・新井線等）は幅員がせまくしかも沿道市街地には家屋が密集しているため、冬期間の除雪作業が非常に困難で、しばしば交通止めという事態が発生していました。

上新バイパスはこれらの交通のあい路を開き、上越地域の道路網における基幹的な役割を果たすと共に、通過交通を適切に処理し、上越地域全体の発展に寄与するため、計画されたものです。

## 事業の経緯

	11工区	10工区	9工区	8工区	7工区	
	下 源 入	三 田 岡	富 岡 寺	四 ヶ 所 島	今 岡 寺 池 原 町	乙 吉 志 藤 沢 市 屋
計画調査	S.46~S.47					
実施調査	S.46~S.49					
ルート発表	S.46.4.19					S.50.4.23
都市計画決定年月日	S.50.10.24					S.52.11.4
用地着手	S.57	S.54	S.53	S.52	S.51	S.50
工事着手	S.58	S.56	S.55	S.54	S.53	S.52
道路区域決定年月日	S.58.10.28	S.55.1.17	S.52.11.5	S.53.12.7	S.52.11.9	S.52.7.13
2車供用	S.58.10.28 L=7.0km					S.57.11.2 L=4.3km
4車供用	S.60.10.30 L=1.6km	H.11.12.28 L=2.0km	H.17.12.26 L=2.8km	H.21.12.25 L=1.2km	H.25.12.25 L=1.3km	H.29.12.25 L=1.8km
交差点立体化	H.19	S.58	H.2	S.61	H.3	S.61

## 道路のできるまで

### 調査から工事、管理までの順序



## 計画の概要

1.路線名	国道18号(上新バイパス)
2.起点・終点	新潟県上越市中郷区市屋～新潟県上越市大字下源入
3.延長	L=24.6km
4.構造規格	第3種第1級 ○設計速度 V=80km/h ○最小曲線半径 R=800m ○最大片勾配 4% ○最急縦断勾配 i=4% ○車線数 4車線
5.標準幅員	上越市：21.0m [2.0+7.0+3.0+7.0+2.0] 側道：6.5m [4.5+2.0] 妙高市・上越市中郷区：28.0m [3.5+2.0+7.0+3.0+7.0+2.0+3.5] 橋梁部(L=100m以上)：24.5m [2.5+1.25+7.0+3.0+7.0+1.25+2.5]



# ◆ 上新バイパス4車線化により期待される整備効果

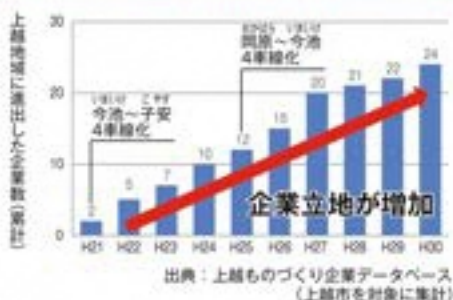
## 効果1 地域産業の更なる活性化を支援

- 上越地域では、年間約2件(H21～H30)のペースで企業が進出しており、製造品出荷額も増加傾向にあります。
- 上新バイパス周辺にも工業・産業団地が多数立地しており、4車線化整備により更なる企業の進出・物流の効率化が期待されます。

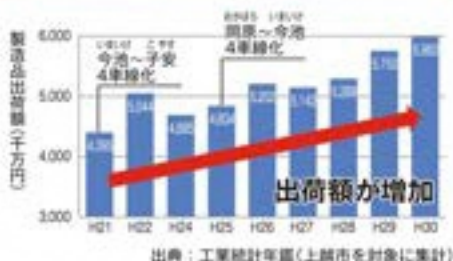
### 過去10年間(H21～H30)で上越地域に進出した企業



### 上越地域への進出企業数



### 製造品出荷額の推移



## 効果2 緊急輸送道路の信頼性向上

- 上新バイパスは、道の駅「あらい」など、上越地域の防災拠点を上信越道とのダブルネットワークでつないでいます。4車線化整備により、道路ネットワークの強化が図られ、平常時・災害時を問わない安定的な交通を確保します。



### 降雪時の交通障害発生状況

(上箱井交差点付近)



防災拠点：行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊など  
(出典：新潟県緊急輸送道路図)



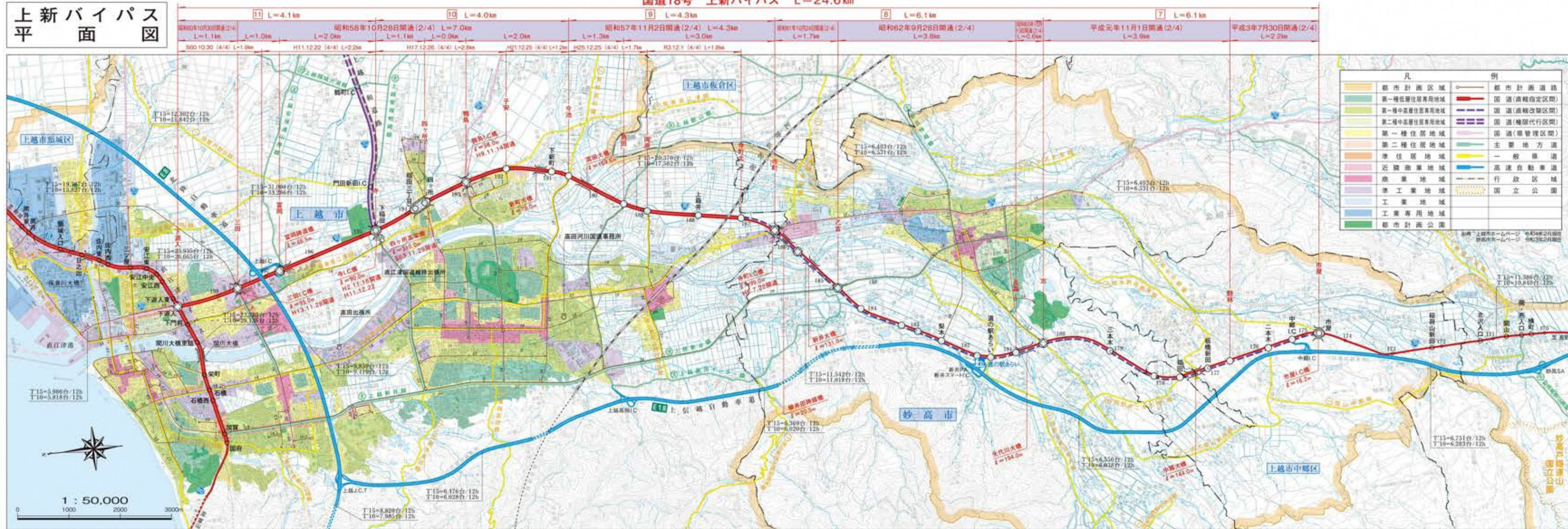
### 道の駅「あらい」について

- 道の駅「あらい」は、妙高市の地域防災計画において「輸送拠点及び地域住民・観光客の避難拠点」として位置付けられています。
- 令和2年7月には、地域振興や防災機能強化等を目的に整備された拡張エリアがオープン。
- 令和3年6月には新潟県唯一の「防災道の駅」に選定。広域的な防災拠点としての機能が期待されます。



上新バイパス  
上平 面 図

国道18号 上新バイパス L=24.6 km



交通混雑が緩和された上新バイパスの現況(4車線化区間)



高田大樓

上新バイパスの現況（4車線化未施工区間）

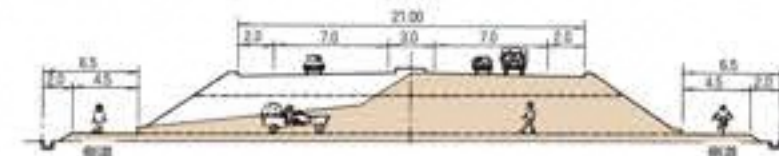


妙高市乙吉地先

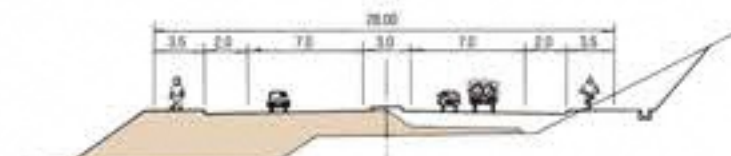


妙高市製木地先

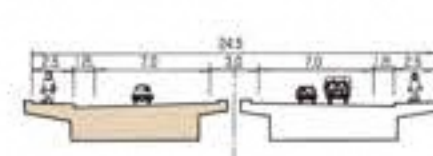
## 標準断面図



土工部(上越市)



土工部（妙高市、上越市中郷区）



橋梁部 (100m以上)



◆ 国道8号

TAKADA KAWAKOKU

Route 8

# 直江津バイパス

聖籠山



至新潟

TAKADA KAWAKOKU





## 事業の効果

### 慢性的な交通渋滞が解消

現在の2車線区間の4車線化を推進することにより交通渋滞の解消を図ります。



現況

### 交通事故低減による安全性が向上

現在の2車線区間の4車線化を推進することにより交通事故の減少が期待できます。



現況

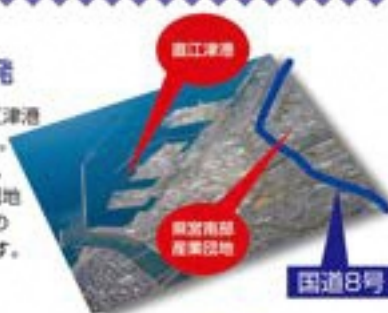


整備後

## 地域開発・産業への支援

### 直江津港周辺の開発

物流・産業の拠点として直江津港を中心に開発が進んでいます。国道8号直江津バイパスは、直江津港及び県営南部産業団地へのアクセス性の向上、産業の活性化に大きく貢献しています。



### 直江津港によるアジアとの交流

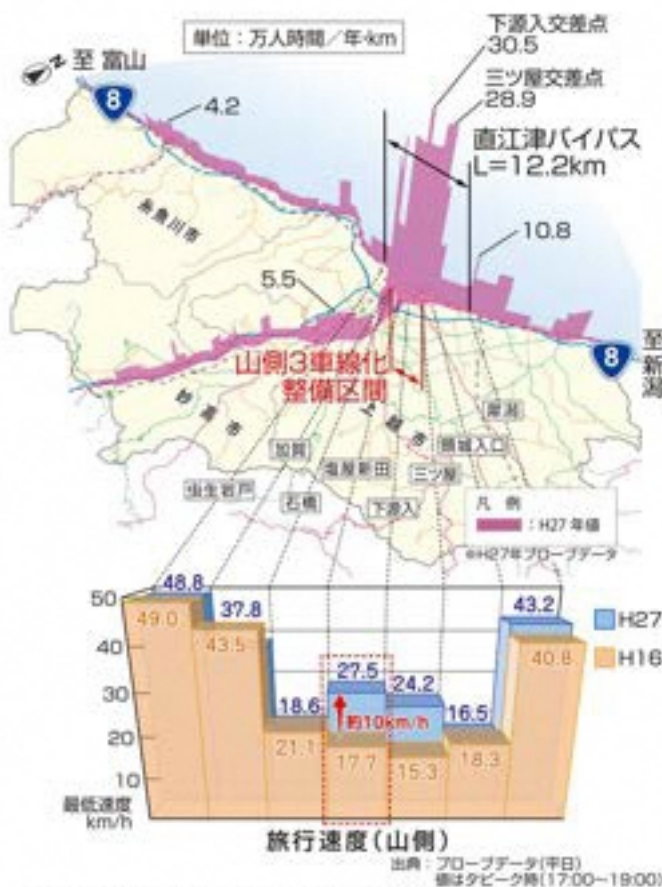
基盤整備を進める直江津港は国際交流の拠点として内外の注目を集めています。韓国、中国とは定期航路が設けられ、輸入・輸出とも年々拡大しています。



## 計画の概要

### 直江津バイパス山側3車線化

既に4車線化整備済みの区間が渋滞損失順位の上位にランクされています。



下源入交差点～関川大橋東詰交差点が平成24年11月に山側3車線化されたことにより、約10km/h速度が向上。

### 電線共同溝(無電柱化)

山側3車線化の施工にあわせ、電線共同溝を整備します。

無電柱化の目的 ～電柱・電線がなくなると～

#### ①安全で快適な通行空間の確保

信号機や道路標識が見えやすくなり、交通の安全性が向上するほか、歩道が広く使えるため歩行者はもちろん乳母車や車椅子も安心して通行できる歩行空間が確保されます。

#### ②都市災害の防止

台風や地震といった災害時に、電柱が倒れたり、電線類が垂れ下がるといった危険がなくなり道路利用者の安全性が確保されます。

※電線共同溝は、地上にある電線・通信線等を道路の地下に収容する施設です。

1.路線名	国道8号(直江津バイパス)			
2.起点・終点	新潟県上越市大潟区犀潟～新潟県上越市大字虫生岩戸			
3.延長	L=12.2km			
4.構造規格	第3種第1級(上越市大潟区犀潟～上越市大字国府)		第3種第2級(上越市大字国府～上越市大字虫生岩戸)	
	○設計速度 80km/h		○設計速度 60km/h	
	○最小曲線半径 R=230		○最小曲線半径 R=510	
	○最急縦断勾配 4.00%		○最急縦断勾配 3.92%	
	○最大片勾配 6.00%		○最大片勾配 4.00%	
5.標準幅員	当初 W=24.0m [2.5-1.75-7.0-1.5-7.0-1.75-2.5=24.0m 4車線]		W=14.0m [2.0-1.75-6.5-1.75-2.0=14.0m 2車線]	
	W=19.0m [1.5-1.0-6.5-1.0-6.5-1.0-1.5=19.0m 4車線]		W=17.0m [3.0-2.0-7.0-2.0-3.0=17.0m 2車線]	
	変更 W=28.0m [3.5-2.0-7.0-3.0-7.0-2.0-3.5=28.0m 4車線]		W=14.0m [2.0-1.75-6.5-1.75-2.0=14.0m 2車線]	
	W=30.0m [3.5-2.0-7.0-5.0-7.0-2.0-3.5=30.0m 4車線]			



# ROUTE 8 naoetsu bypass

## 事業の目的

国道8号は、新潟市を起点とし、京都に至る北陸地方の主要都市を結ぶ主要幹線道路として機能するとともに、北陸自動車道、国道18号・253号・350号及び主要地方道・県道が接続し、上越地域の道路交通における基幹的な役割を果たしています。

このうち、直江津地区は商工業地帯から発生する交通と関東・信越経済圏を結ぶ国道18号の接続と相まって交通量が増大し交通渋滞が発生しています。

直江津バイパスはこのような状況を踏まえ上越市街地部の交通混雑解消を図り、地域産業の発展と新規事業の開発に寄与することを目的とした道路です。

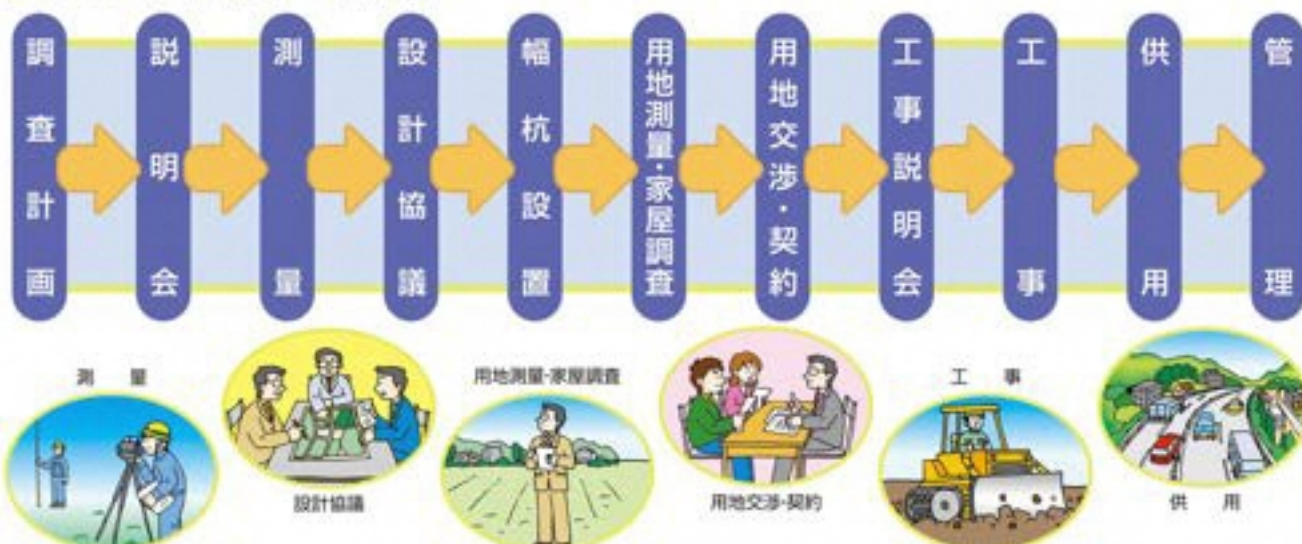
## 事業の経緯

	40工区	39工区	38工区
	虫生岩戸 五智 国府 五智国分	石橋 下門前 下源入 三ツ屋	日之出 黒井 夷浜 西ヶ窪 岸
計画調査	S.38~S.39		
実施調査	S.40		
ルート承認	S.42.4.26		
都市計画 決定年月日	設計：S.42.4.27 W=14m 測量：H.元.7.28 W=17m	設計：S.45.1.25 W=24m 測量：H.元.7.28 W=28m	設計：S.45.1.25 W=24m 測量：H.元.7.28 W=28m
2車供用	S.49.10.30 L=3.5km	S.45.12.15 L=3.1km	S.46.12.8 L=5.6km
4車供用		H13.12.4 L=1.1km S.48.11.7 L=1.4km S.53.11.14 L=1.7km	H.4.12.25 L=1.5km H.12.13 L=1.9km H.17.13 L=1.4km

※石橋～三ツ屋間は、幅員W=24mで供用。

## 道路のできるまで

### 調査から工事、管理までの順序





[illegible]

国道8号 直江津バイパス L=12.2km

W=14.0m (2車線)	W=17.0m (2車線)
L=1.6km	L=0.8km

W=28.0m~30.0m(4車線)  
L=9.8km

昭和49年10月30日 暫定2車線供用 L=3.5km

昭和45年12月15日 暫定2車線供用 L=3.1km

昭和46年12月8日 暫定2車線供用 L=5.6km

平成13年12月4日  
4車線供用  
(W=28.0m)  
L=1.1km

昭和61年11月7日 4車線供用  
(W=24.0m) L=1.4km

昭和53年11月14日 4車線供用  
(W=24.0m) L=1.7km

平成4年12月25日  
4車線供用  
(W=28.0m  
L=1.0km)

平成6年12月22日  
4車線供用  
(W=28.0m)  
L=0.4km

平成15年12月25日  
4車線供用  
(W=28.0m)  
L=1.0km

平成17年12月20日  
4車線供用  
(W=28.0m)  
土=0.4km

暫定2車線供用  
L=2.8km

山側31  
平成24年11月30日  
3車線化整備完了

暫定2車線供用

山側3車線化

山側3車線化に向け整備を推進します

山側の交通量は海側の約1.3倍(夕方ピーク時)



【山側3車線化標準断面図】



凡	例
	第一種低層住居専用地域
	第一種中高層住居専用地域
	第二種中高層住居専用地域
	第一種住居地域
	第二種住居地域
	準住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
	準工業地域
	工業地域
	工業専用地域
	都市計画公園
	都市計画道路
	国道(直轄指定区間)
	国道(直轄改良区間)
	国道(県管理区間)
	主要地方道
	一般県道
	高速自動車道
	区界

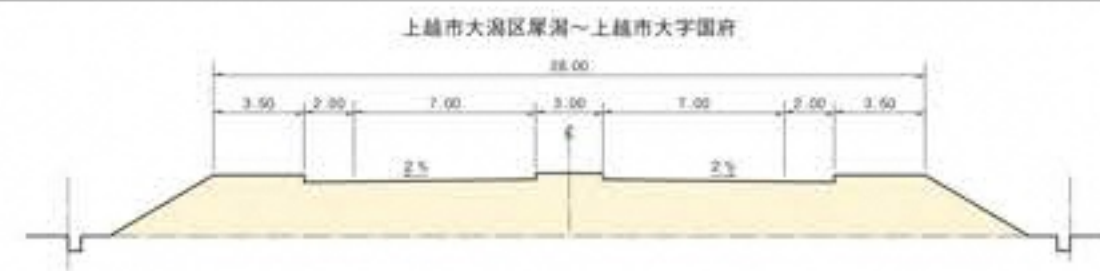
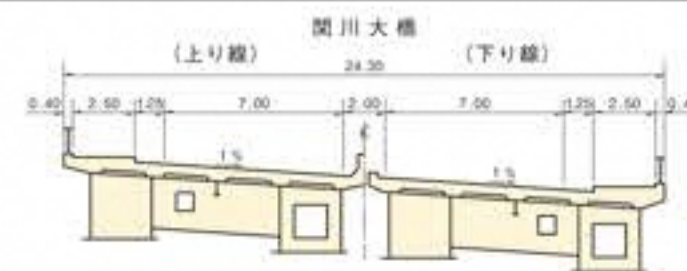
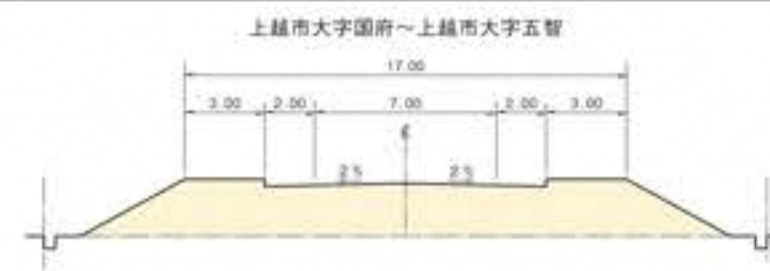
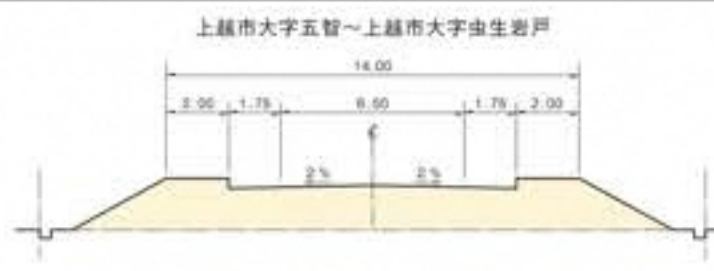
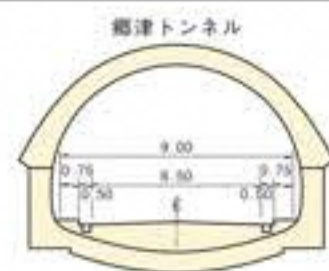
注：上起年末=1.8=12，和和減年之月後有

監製 株式会社 武蔵堂 北條雪彦 〒960-0163 新潟市江南区東船場3-2-3 ☎ 025-382-633

山側3車線整備中区間（下瀬入交差点～下瀬入東交差点）



標準断面図





# 国道8号 交通安全対策事業

## 法音寺ゆずり車線設置事業

- ◆ 上越市柿崎区柿崎地先において、付加車線の設置により、追突等の事故防止を図り安全な交通環境を確保する目的の事業

【平面図】

