

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 4 5 1)

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



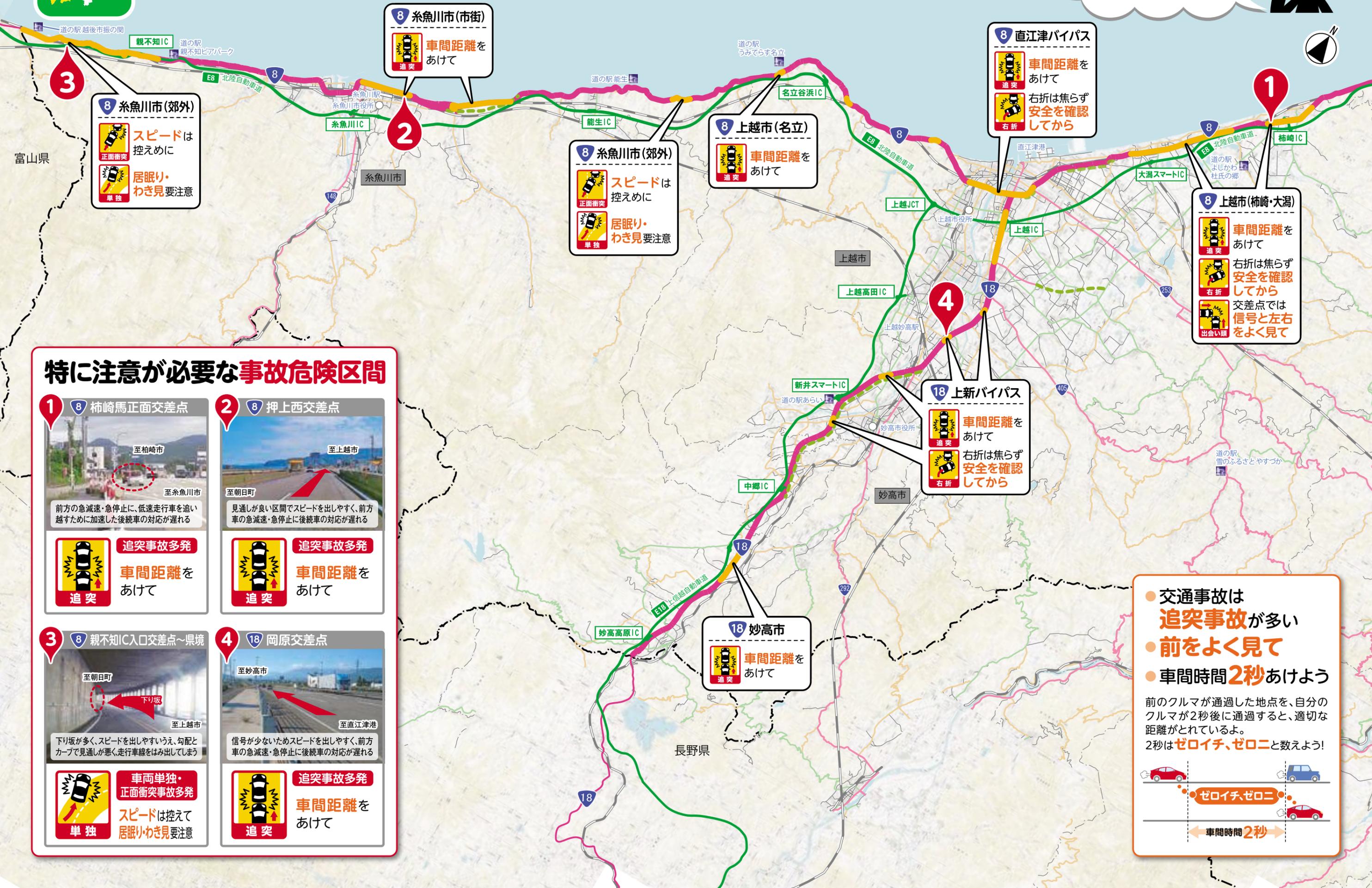
X (Twitter)



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

至柏崎市
至糸魚川市

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

至朝日町
至上越市

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

至朝日町
至上越市

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ふ

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

至朝日町
至直江津港

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



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



門田新田付近から朝町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 | 日本湖上越市大字寺～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種供3級 |
| 設計速度 | 90km/h |

事業の経緯

| 区分 | 指定年月日 | | | | 延長(km) |
|------|-----------------------------|---------------------------|------------------------------|---------------------------|--------------------|
| 事業区間 | 上越市～六日町 H18.12.18 | | | | 60km |
| 計画区間 | 上越市～六日町 H18.12.18 | | | | 60km |
| 区間区間 | 上越市～六日町 H17.8.23 20km | — | 十日町市～六日町 H18.8.30 12km | — | 42km |
| 整備区間 | 上越市～三和区 H18.8.30 7km | 三和安塚道路 H18.8.30 9km | — | 十日町道路 H17.3.29 11km | 36km |
| 道路区間 | H18.3.7 | — | — | — | 7.0km |
| 用地着手 | H18 | H18 | — | H18 | — |
| 工事着手 | H18 | H18 | — | H17 | — |
| 開 通 | H18.8.30 20km | — | H18.10 6.7km | — | H18.11.09 6.6km |

RI.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972.62km²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。



高田公園(観桜会)

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。



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

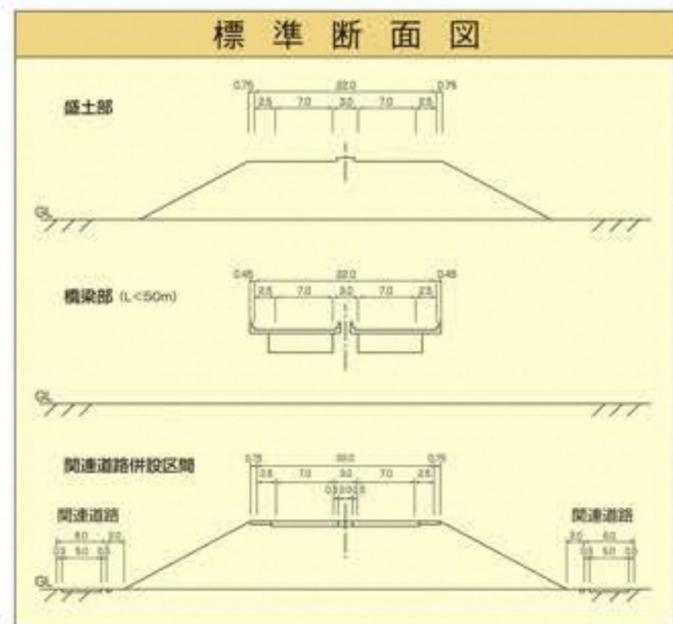
調査から工事、管理までの順序



上越三和道路平面図

1:25,000

| 凡 例 | |
|-----|--------------|
| | 国道(権限代行区間) |
| | 国道(直轄改築区間) |
| | 国道(直轄指定区間) |
| | 国道(県管理区間) |
| | 主要地方道 |
| | 一般県道 |
| | 高速自動車道 |
| | 区界 |
| | 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 |
| | 都市計画公園 |
| | 都市計画道路 |



戸野古新田から鶴町I.C.を望む(H30.9撮影)



本通付近 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)

この地図は、国土院の承諾を得て、同院発行の2万5千分の地形図を複製したものである。(承諾番号 平29地復 第12号) 監製 株式会社 武蔵野 北陸支店 〒950-0163 新潟市江南区東船場3-2-3 ☎ 025-382-6331

◆ 国道18号

TAKADA KAWAKOKU

Route 18

上新バイパス



至直江津

上箱井交差点から長野側を望む

TAKADA KAWAKOKU



国土交通省北陸地方整備局
高田河川国道事務所

スマートフォンはこちら



URL <https://www.hrr.mlit.go.jp/takada/>
〒943-0847 新潟県上越市南新町3-56 Tel.025-523-3136(代)

ROUTE 18 joshin bypass

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・脇野田・新井線等)は幅員がせましくと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閉し、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 富 岡 | 四 ヶ 所 寺 | 鴨 島 | 今 岡 池 原 町 | 乙 吉 | 志 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.49.4.19 | | | | S.50.4.23 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 都市計画決定年月日 | S.50.10.24 | | | | S.52.11.4 | | S.57.6.25 | | S.58.12.9 | | | | | | | | | | | | | |
| 用地着手 | S.57 | S.54 | S.53 | S.52 | S.53 | S.53 | S.54 | S.55 | S.51 | S.52 | S.52 | S.53 | S.54 | S.55 | S.56 | S.57 | S.58 | S.59 | S.60 | S.61 | S.62 | |
| 工事着手 | S.58 | S.58 | S.55 | S.53 | S.54 | S.53 | S.53 | S.54 | S.55 | S.56 | S.53 | S.54 | S.55 | S.56 | S.57 | S.58 | S.59 | S.60 | S.61 | S.62 | S.63 | S.63 |
| 道路区域決定年月日 | S.58.10.28 | S.55.1.17 | S.52.11.9 | 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 | | S.57.12.24 L=1.7km | | S.57.12.26 L=3.8km | | H.17.11.1 L=3.9km | | H.17.30 L=2.2km | | | | | | | | | |
| 4車供用 | S.60.10.30 L=1.8km | H.17.12.22 L=2.0km | H.17.12.26 L=2.8km | H.17.12.28 L=1.2km | H.17.12.28 L=1.2km | R.17.12.1 R.17.12.1 L=1.8km | | | | | | S.62.10.13 L=0.8km | | | | | | | | | | |
| 交差点立体化 | H.17 | S.58 | H.2 | S.53 | H.3 | H.3 | | | S.61 | | | | H.3 | | | | | | | | | |

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

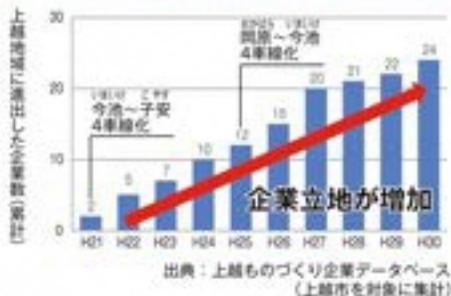
効果1 地域産業の更なる活性化を支援

- 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。

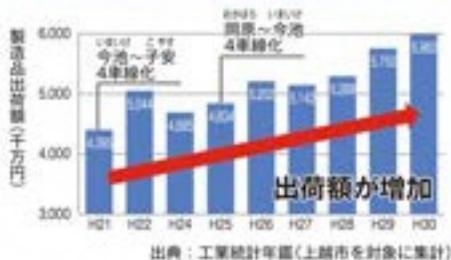
過去10年間(H21～H30)で上越地域に進出した企業



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



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)

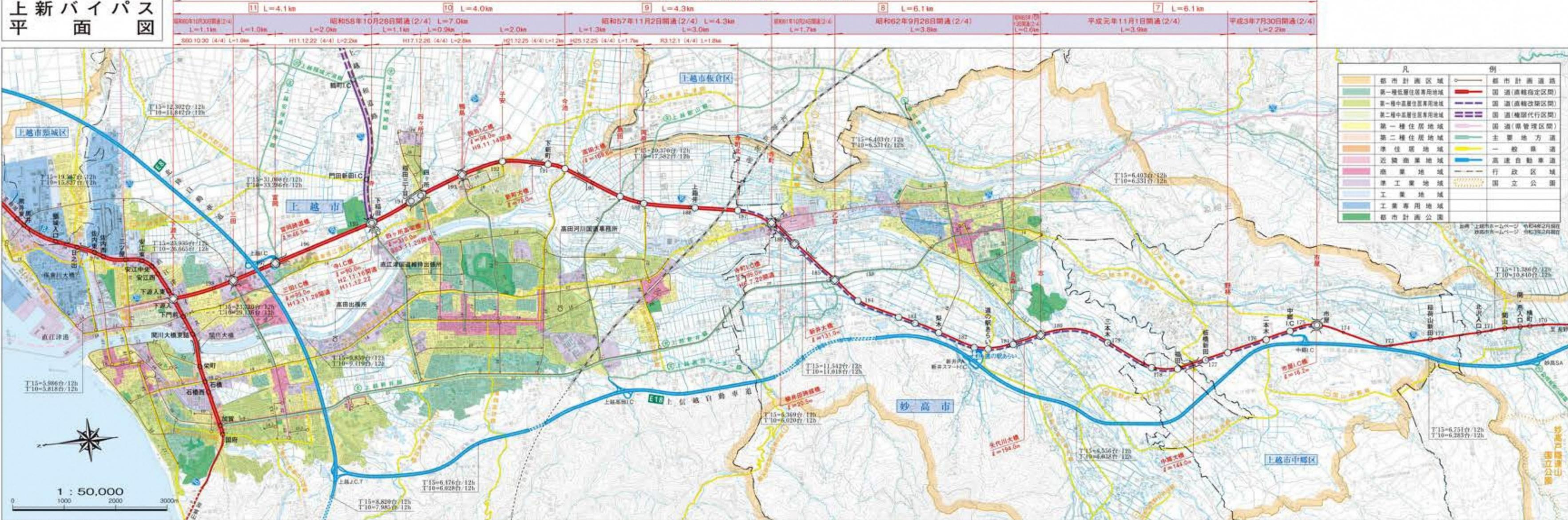


道の駅「あらい」について

- 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 平面図

国道18号 上新バイパス L=24.6km



測量図に基づく国土地理院公表図 (使用) R 43h-059

図製 株式会社 武蔵堂 北野営業所 〒950-0163 新潟市江南区東船場3-2-3 ☎ 025-382-6331

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)



高田大橋

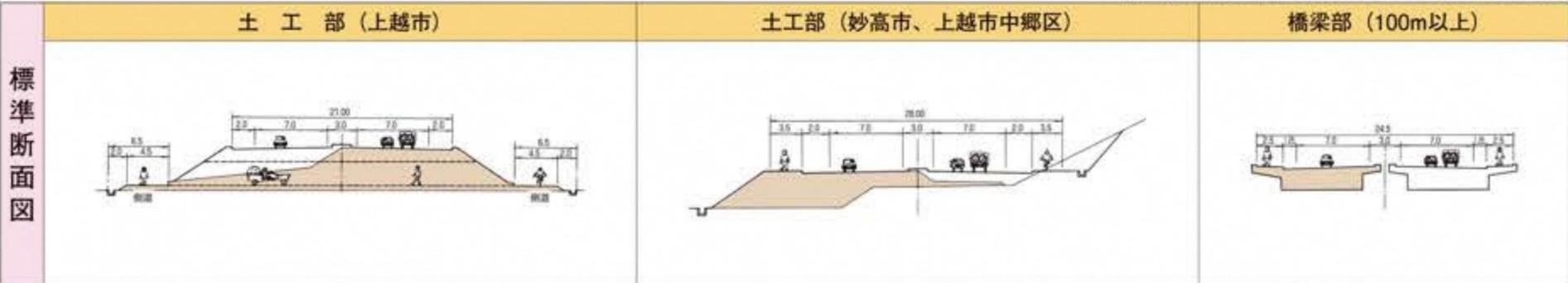
上新バイパスの現況 (4車線化未施工区間)



妙高市乙吉地先



妙高市梨木地先



◆ 国道8号

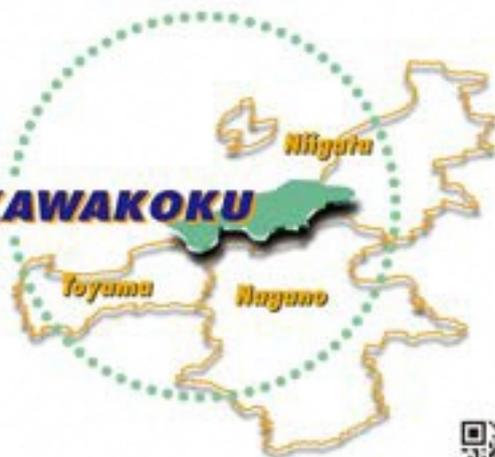
TAKADA KAWAKOKU

Route 8

直江津バイパス



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

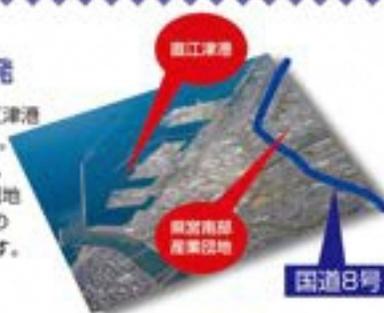


整備後

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、直江津港及び原宮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。

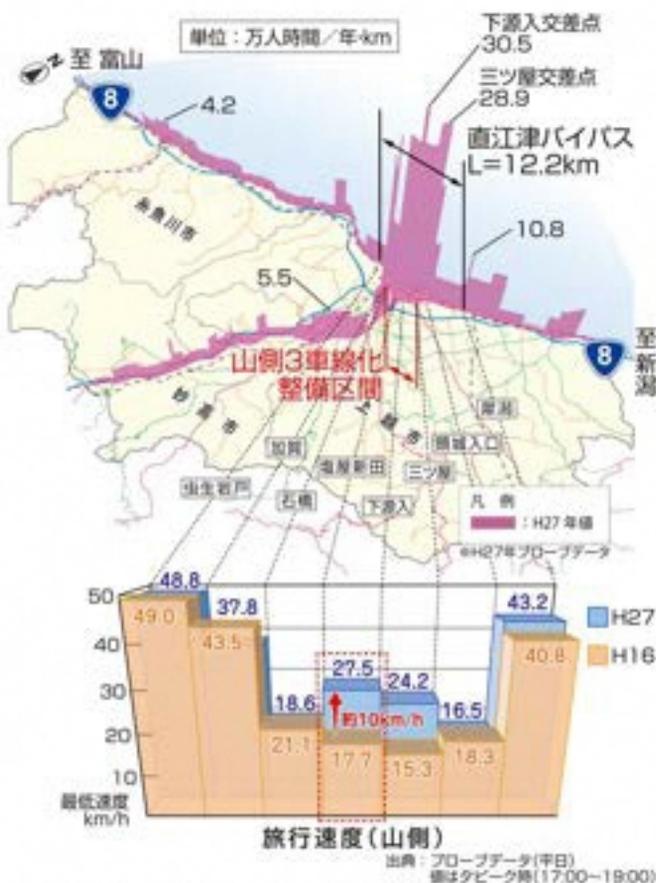


計画の概要

| | | |
|---------|---|---|
| 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岸潟～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(上越市大潟区岸潟～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 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] |
| | 初 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 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] |
| | 更 W=30.0m [3.5-2.0-7.0-5.0-7.0-2.0-3.5=30.0m 4車線] | W=14.0m [2.0-1.75-6.5-1.75-2.0=14.0m 2車線] |

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。

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。

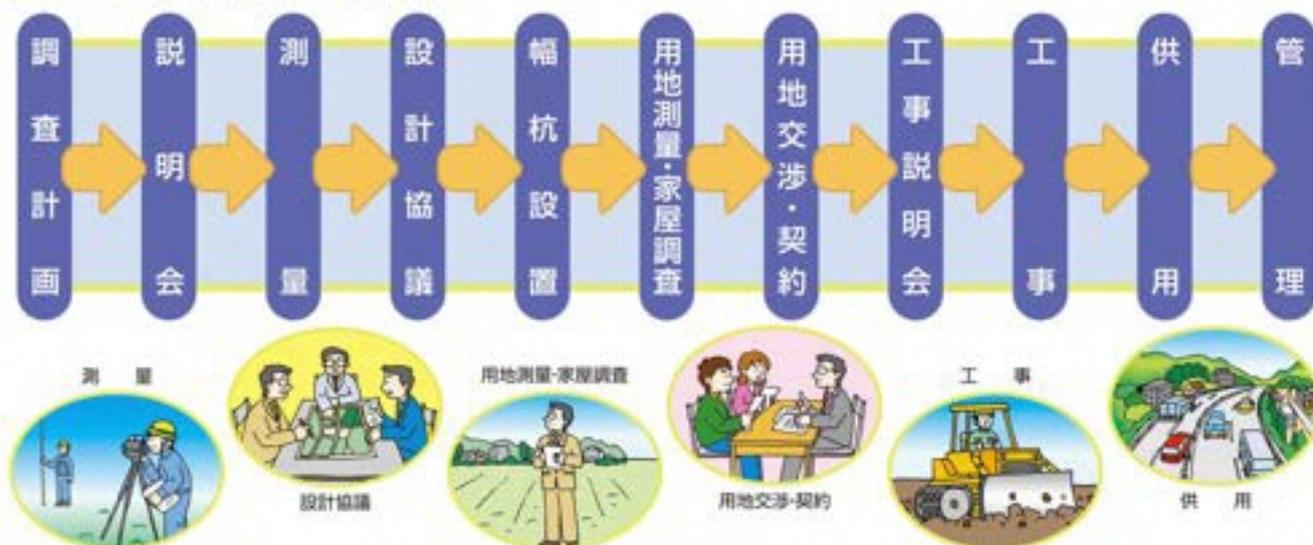
事業の経緯

| | 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 | 厚淵 |
| 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 | H.12.12 W=14m H.12.12 W=17m | | H.12.12 W=24m H.12.12 W=28m | | | | H.12.12 W=24m H.12.12 W=28m | | | H.10.3.13 W=30m | | | |
| 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.11.7 L=1.4km | | S.53.11.14 L=1.7km | | H.4.12.25 L=1.9km | | H.11.3.15 L=1.9km H.11.3.15 L=4.4km H.11.3.15 L=4.4km | | | |

※石橋～三ツ屋間は、幅員W=24mで供用。

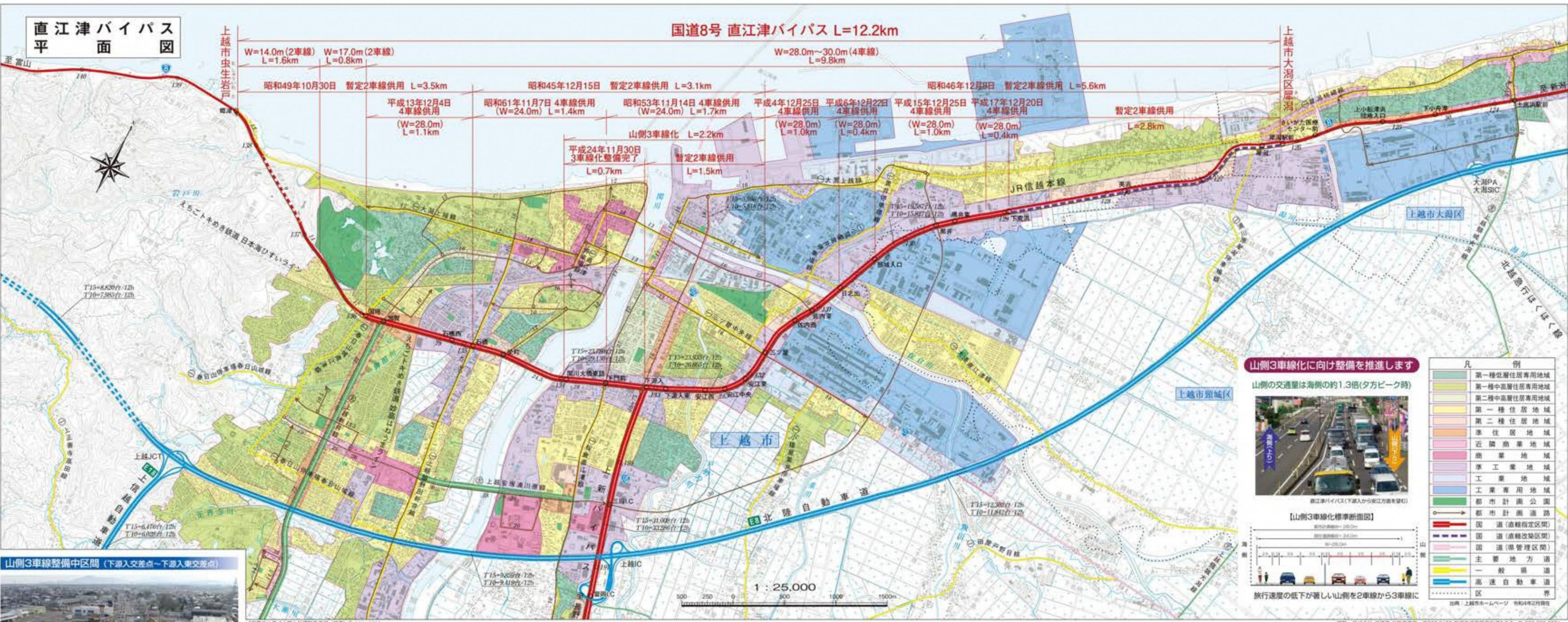
道路のできるまで

調査から工事、管理までの順序



直江津バイパス 平面図

国道8号 直江津バイパス L=12.2km



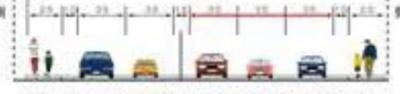
山側3車線化に向け整備を推進します

山側の交通量は海側の約1.3倍(夕方ピーク時)



直江津バイパス(下流入から東江方面を望む)

【山側3車線化標準断面図】



旅行速度の低下が著しい山側を2車線から3車線に

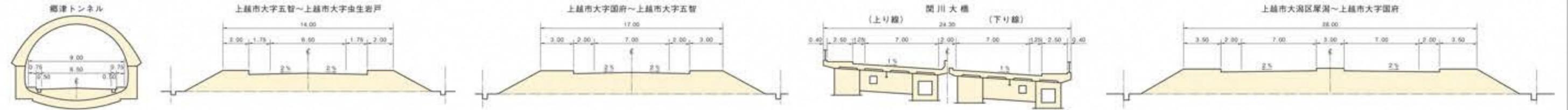
| 凡 | 例 |
|---|--------------|
| | 第一種低層住居専用地域 |
| | 第一種中高層住居専用地域 |
| | 第二種中高層住居専用地域 |
| | 第一種住居地域 |
| | 第二種住居地域 |
| | 準住居地域 |
| | 近隣商業地域 |
| | 商業地域 |
| | 準工業地域 |
| | 工業地域 |
| | 工業専用地域 |
| | 都市計画公園 |
| | 都市計画道路 |
| | 国道(直轄指定区間) |
| | 国道(直轄改修区間) |
| | 国道(県管理区間) |
| | 主要地方道 |
| | 一般県道 |
| | 高速自動車道 |
|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

山側3車線整備中間区間 (下流入交差点~下流入東交差点)



下流入交差点から新潟方面を望む

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】

