

# 令和4年度 新規事業候補箇所説明資料

---

一般国道8号 栄拡幅

1. 事業の概要
2. 課題と整備効果
3. 費用便益分析結果
4. とりまとめ

# 1. 事業の概要

# 事業の概要

## 【計画概要】

事業名：一般国道8号 <sup>さかえ</sup> 栄拡幅  
 起終点：新潟県三条市 <sup>にいがた</sup> 一ツ屋敷新田 <sup>さんじょう</sup> ~ <sup>さんじょう</sup> 三条市 <sup>せん</sup> 千把野新田 <sup>ぼのしん</sup>  
 延長：3.2km  
 車線数：第3種第1級、4車線、設計速度80km/h  
 全体事業費：約150億円  
 計画交通量：約26,000~35,000台/日

## 【事業の経緯等】

平成16年3月 都市計画決定  
 令和3年度迄 一ツ屋敷地区等事故対策事業実施

凡例			
	対象区間		交通量 (H27センサス)
	一般国道		工業団地
	主要地方道		工業団地 (整備中)
	一般県道		信号交差点
	主要渋滞箇所		事故危険区間

## 【平面図】

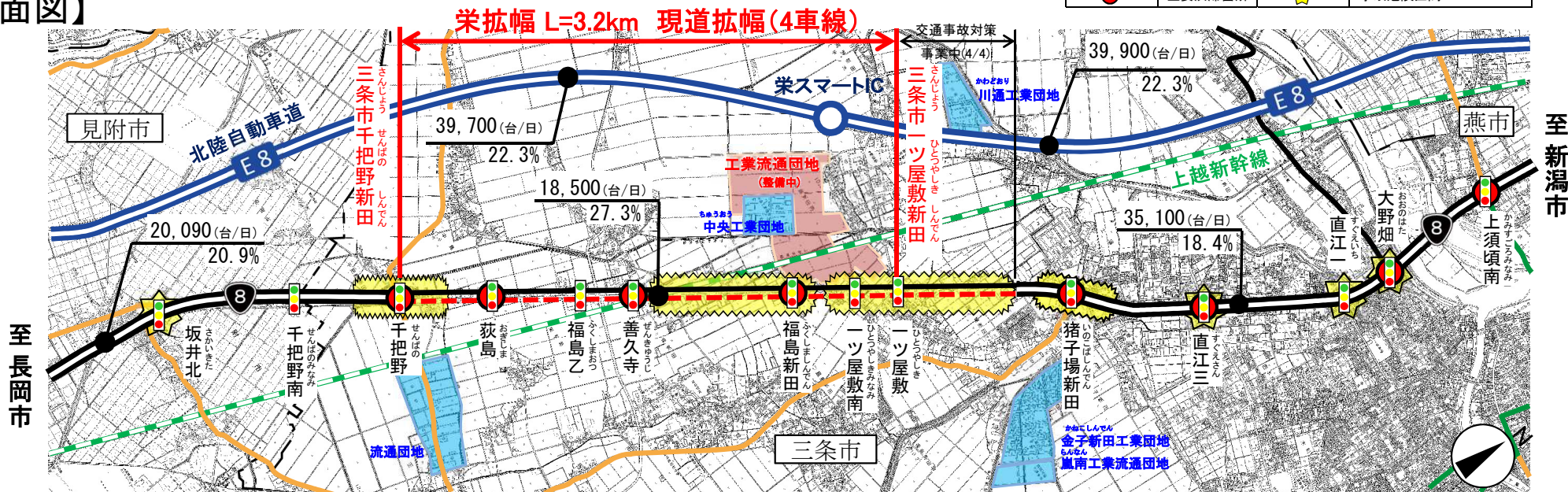


図1-1 当該区間 概要図

## 【現況横断図】

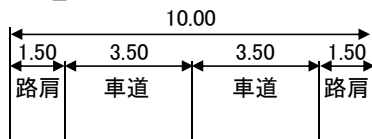


図1-2 現況横断図

## 【計画横断図】

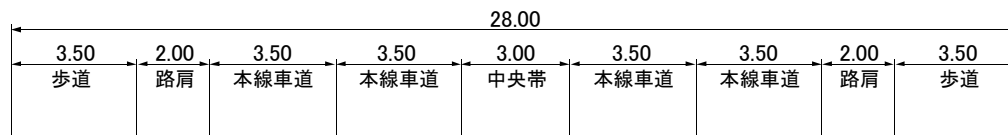


図1-3 計画横断図

## 2. 課題と整備効果

# 課題と整備効果

## 1. 交通渋滞

【課題】当該区間は2車線のため、交通容量が不足し、主要渋滞箇所が4箇所存在している。  
沿線には工業団地や工場等の事業所が集積しており、大型車混入率が高く、日中を通じて旅行速度が低い。  
また、新たな工業団地が分譲中であり、交通需要の増加により、企業活動や日常生活への影響が懸念される。

【整備効果】4車線化により交通容量が拡大し、区間全体の旅行速度が向上する。(34km/h→46km/h)

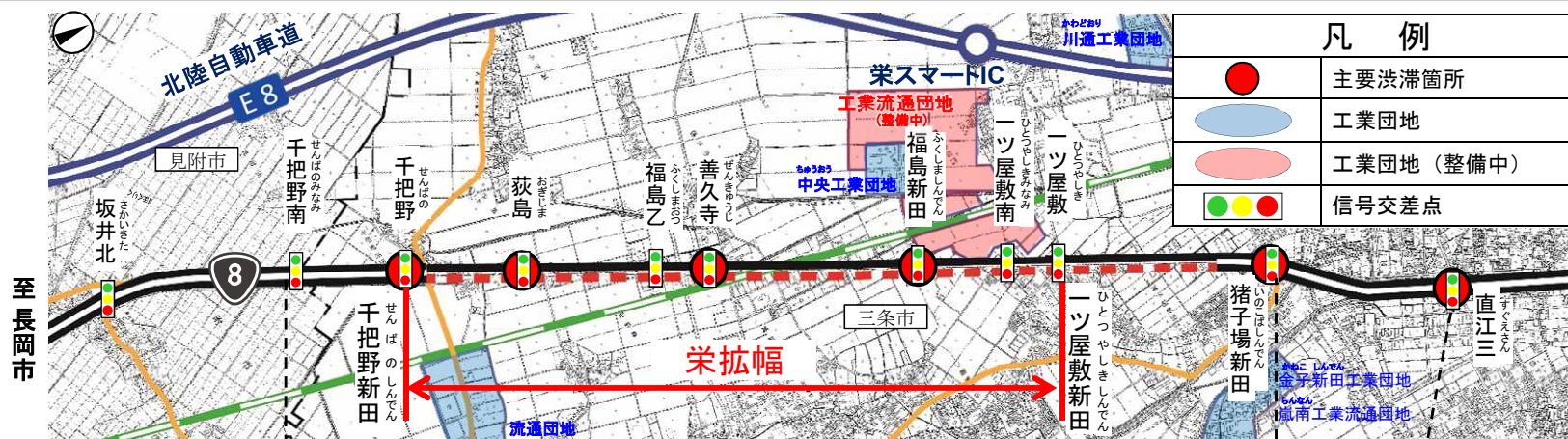


写真2-1 福島新田付近渋滞状況 (R2.9撮影)

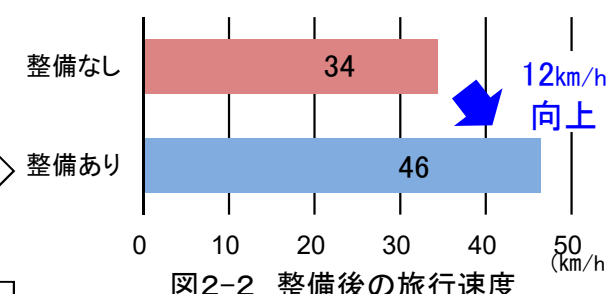
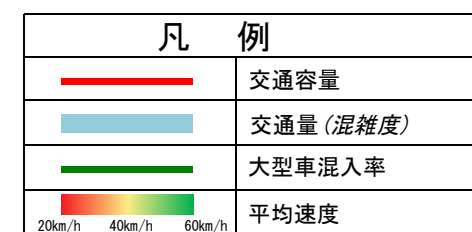
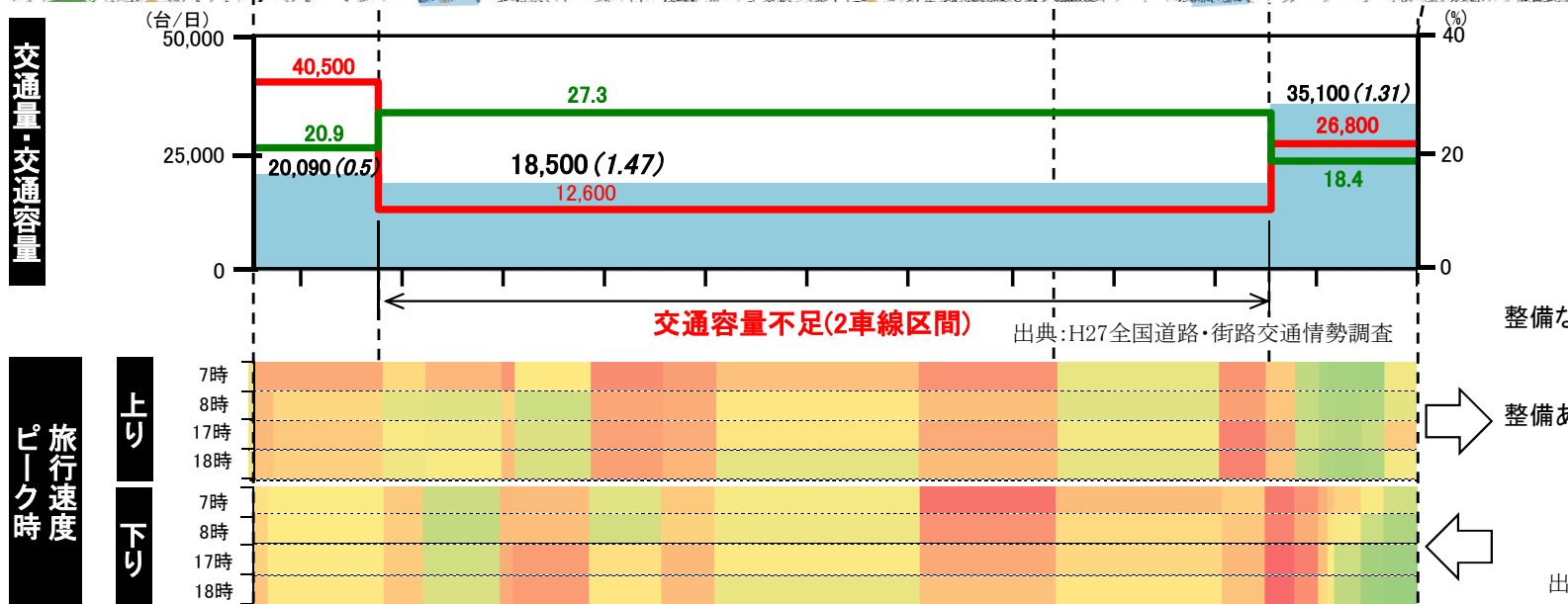


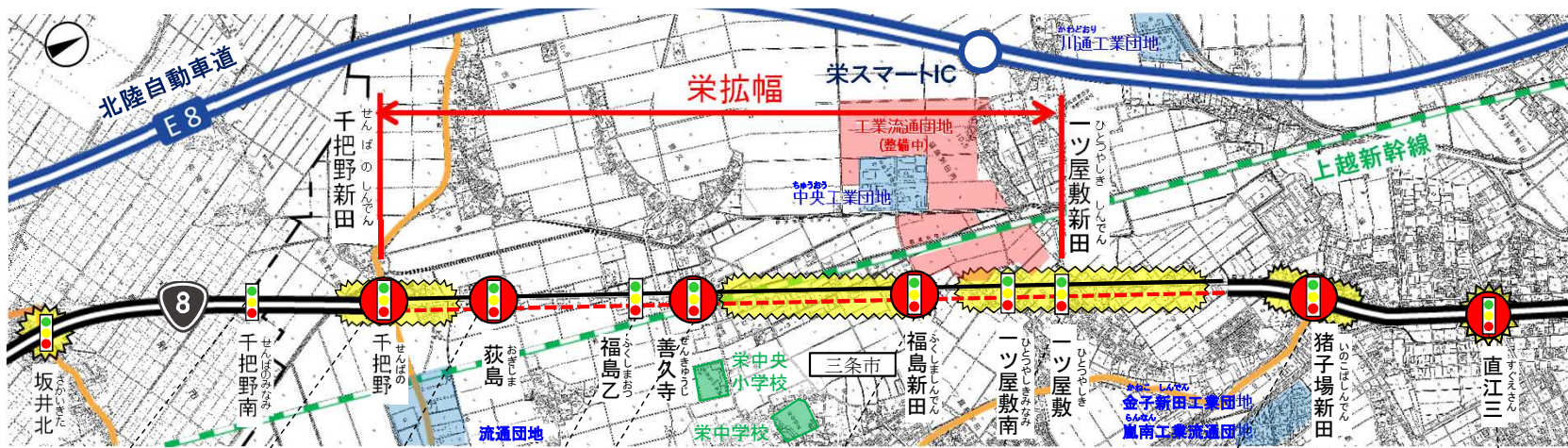
図2-2 整備後の旅行速度  
出典: 整備なし H27全国道路・街路交通情勢調査 (混雑時上下線平均旅行速度)  
整備あり R22将来交通量推計平均旅行速度

図2-1 当該区間の交通状況 出典: ETC2.0プローブデータ (R2.9)

## 2. 交通事故

【課題】当該区間は、交通混雑や沿道施設への出入りに起因する事故が多発し、事故危険区間が3箇所存在している。また、周辺には迂回可能な道路が少なく、通行規制時の交通寸断のリスクが懸念される。

【整備効果】4車線拡幅により、走行速度の異なる車両が分離され、交通事故の減少が期待できる。(120件/10年→112件/10年)



凡 例	
<span style="color: red;">●</span>	主要渋滞箇所
<span style="color: yellow;">★</span>	事故危険区間
<span style="border: 1px solid blue; border-radius: 50%; padding: 2px;"> </span>	工業団地
<span style="border: 1px solid pink; border-radius: 50%; padding: 2px;"> </span>	工業団地（整備中）
<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid green; border-radius: 50%;"></span> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid yellow; border-radius: 50%;"></span> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid red; border-radius: 50%;"></span>	信号交差点

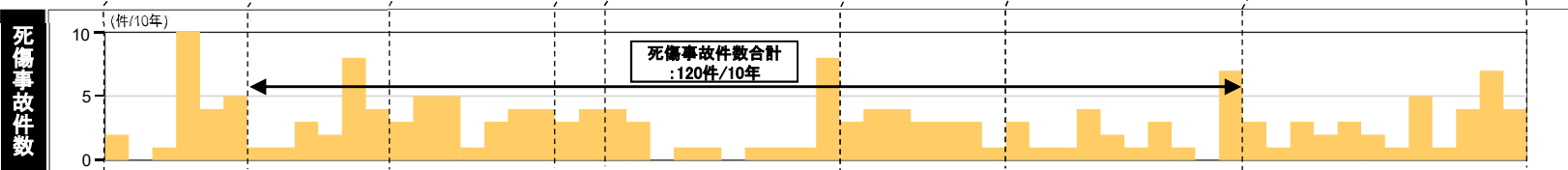


図2-3 当該区間の事故発生状況

出典: 事故原票 (H22-R1) 集計単位: 100mピッチ

写真 2-2 福島新田交差点付近事故状況

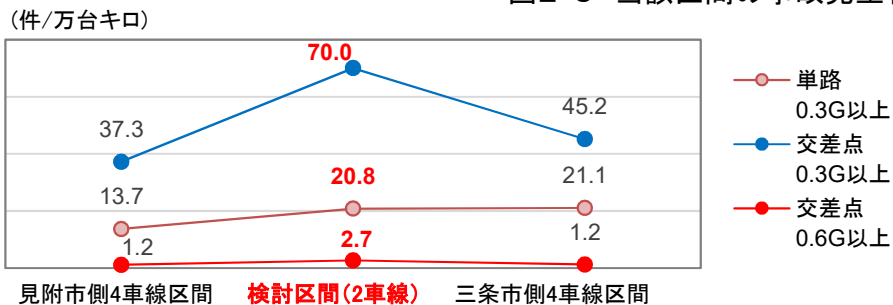


図2-4 当該区間前後の急ブレーキ発生率

出典: ETC2.0プローブデータ (H30.4~H31.3)

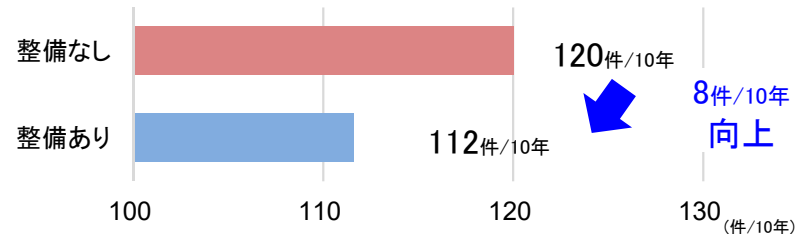


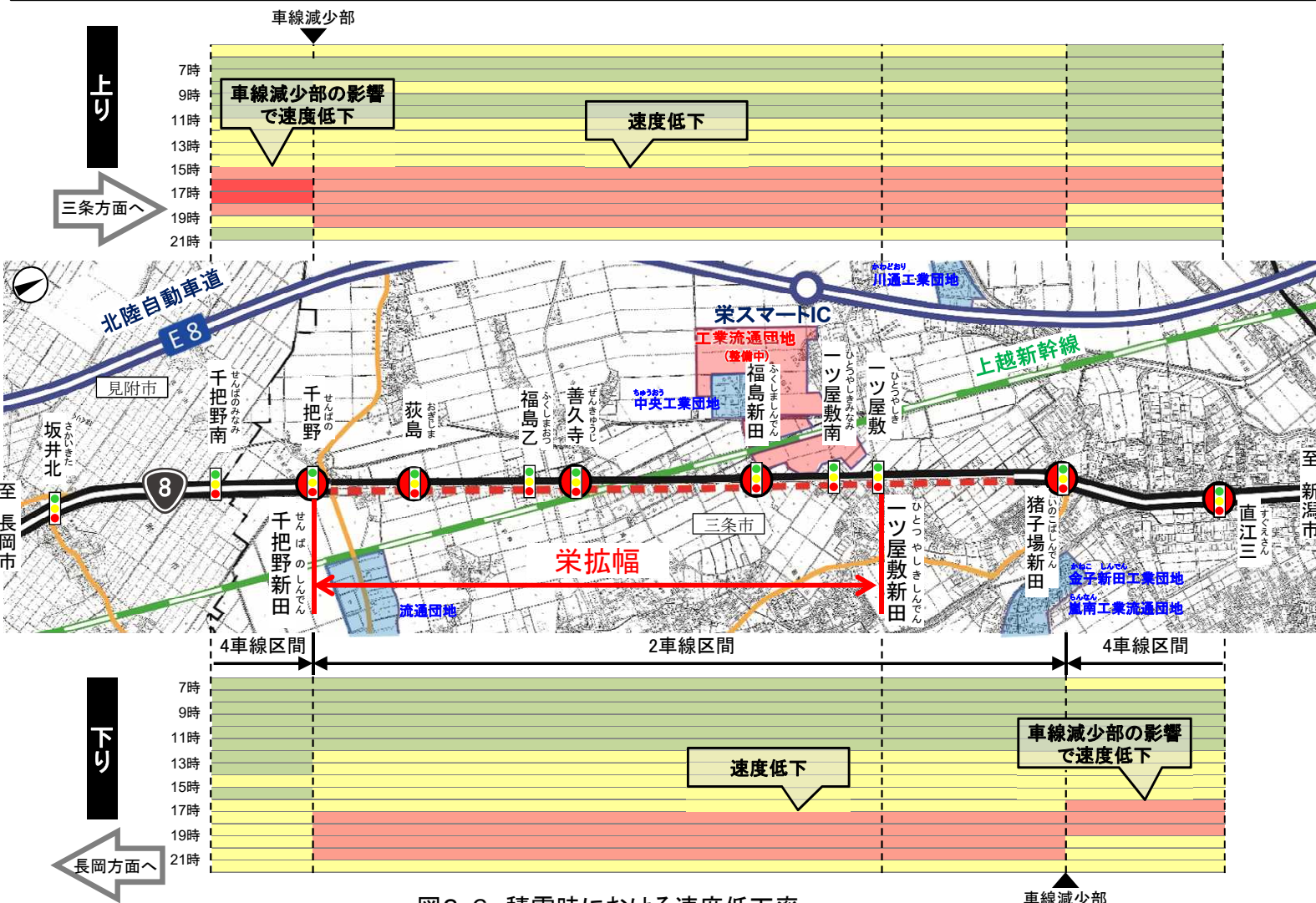
図2-5 整備後の死傷事故件数

出典 整備なし: ITARDAデータ (H22~R1)  
整備あり: 将来交通量推計による削減率から算出

## 3. 冬期交通

【課題】積雪時は、2車線区間の速度低下が顕著であり、車線減少部に起因する速度低下は4車線区間へも影響する。  
大規模な立ち往生等による通行止めからの早期交通解放に時間がかかる。

【整備効果】4車線化されることで、冬期の交通障害時の交通混雑緩和が期待される。  
通行空間の確保が可能となり、通行止め発生時にも早期の交通解放が可能となる。

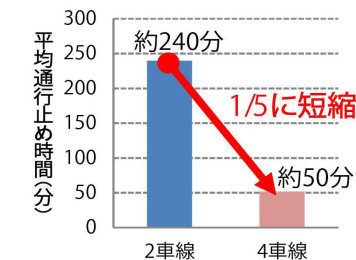


### ■ 4車線化による交通の確保

4車線化により冬期の交通障害においても通行空間の確保が可能となり、通行止め発生時にも早期の交通解放が可能となる。

北陸地方の直轄国道における雪を起因とした通行止め発生実績(H27～R元年)

	通行止め発生回数	通行止め時間	平均通行止め時間
2車線	23回	5,520分 (92時間)	240分/回
4車線	16回	832分 (14時間)	52分/回
計	39回	6,352分 (106分)	163分/回



出典:令和2年度 第11回 北陸地方小委員会 配付資料  
「災害に強い 国土幹線道路ネットワークについて」より抜粋整理

### -凡例-

- 《栄地区マップ》
- 主要渋滞箇所 ● (Red circle)
- 信号交差点 ● (Traffic light symbol)
- 《速度低下率》
- 0% ~ 25% (Light green)
- 25% ~ 50% (Yellow)
- 50% ~ 75% (Light red)
- 75% ~ (Dark red)
- 工業団地 (Blue oval)
- 工業団地(整備中) (Pink oval)

図2-6 積雪時における速度低下率

出典:ETC2.0データ  
秋期:R2.9月(平日平均) 冬期:R3.1月7日~9日(路肩堆雪時平均)



## 4. 産業振興

【課題】 国道8号沿線には工業団地が立地しており、地域産業を支える道路であるものの、混雑が著しい。新たな工業団地等の整備により国道8号の交通量が増加し、更なる混雑悪化が懸念される。

【整備効果】 4車線化により工業団地や栄スマートICへのアクセスが向上し、企業の生産性が改善する。工業流通団地への企業誘致推進を支援し、沿線地域の産業活性化が期待される。

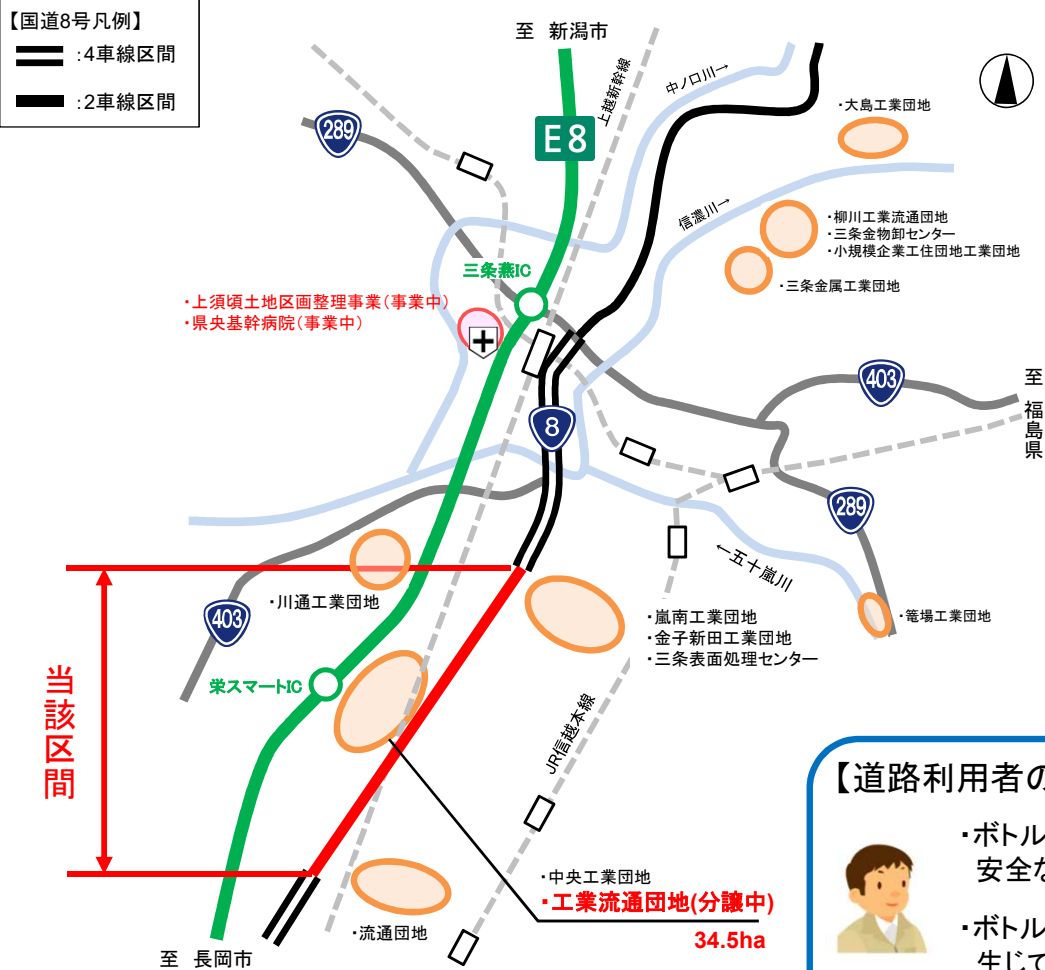
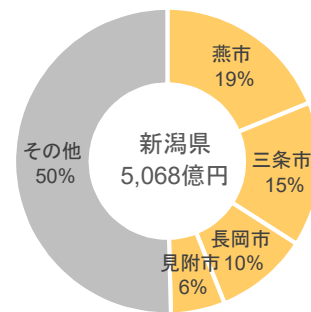


図2-7 当該区間周辺の工業団地と主な開発予定

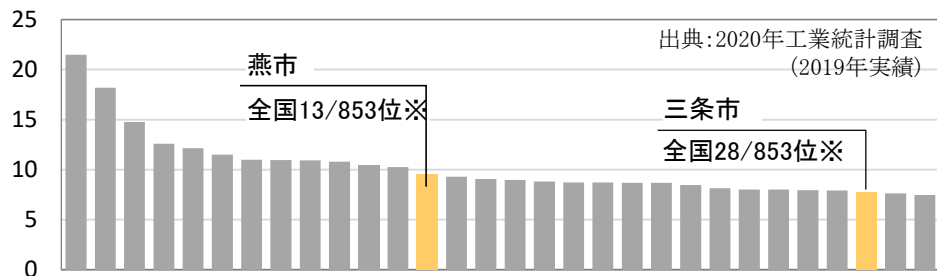


写真2-3 工業流通団地(分譲中)



出典: 2020年工業統計調査 (2019年実績)

図2-8 金属製品における製造品出荷額の市町村割合(新潟県)



出典: 2020年工業統計調査 (2019年実績)

※製造品出荷額の記載がある市区町村数

図2-9 金属製品 製造品出荷額ランキング(全国)

### 【道路利用者の声】



- ・ボトルネック区間において、車線減少部で大型車と一般車と合流トラブルも報告されるなど、安全な走行が阻害されている。(新潟県トラック協会)
- ・ボトルネック区間において、所要時間が読めないため、事業者からは移動・運搬で経済損失が生じている。冬期は積雪による車線幅の減少により走行性が悪化している。(新潟県商工会議所連合会)

(新潟県商工会議所連合会)

### 3. 費用便益分析結果

# 費用便益分析結果

便 益				※現在価値化後		B/C
走行時間短縮便益		約169億円		合計 約188億円	1.5 = $\left[ \frac{188\text{億円}}{127\text{億円}} \right]$	
走行経費減少便益		約17億円				
交通事故減少便益		約1.2億円				
事 業 費				※上段:単純合計(税込) 下段:現在価値化後		
事業費	改良費	約30億円		約150億円 (約106億円)	合計 約220億円 (約127億円)	
	橋梁費	約 0億円				
	その他工事費	約24億円				
	間接経費	約22億円				
	用地補償費	約74億円				
維持 管理費	約70億円 (約20億円)					

[]書き上段:現在価値化後の便益  
 下段:現在価値化後のコスト

## 4. とりまとめ

## ○ 一般国道 8 号

栄拡幅の新規事業化は、妥当である。