Press Release

令和2年12月1日

配布：新潟県政記者クラブ
　　新潟市政記者クラブ
扱い：配布後解禁

国土交通省 北陸地方整備局
新潟国道事務所

新潟バイパスが開通50周年を迎えました！

～全国第二位の交通量を誇る大規模バイパスの半世紀の歩み～

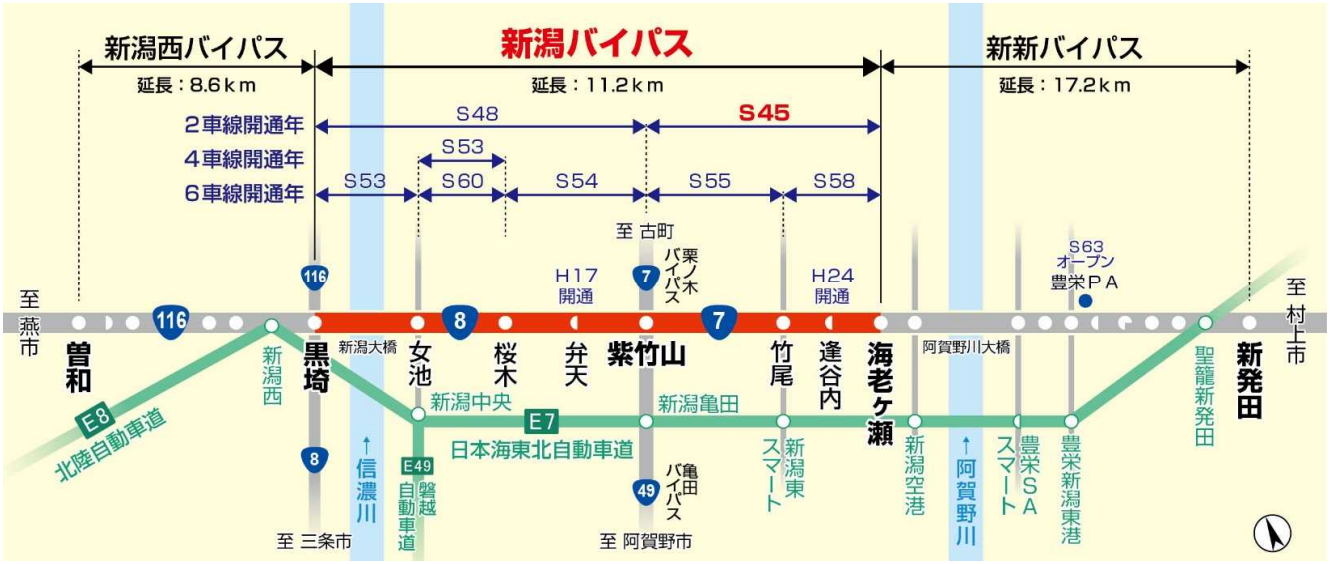
国道7号・8号 新潟バイパスは、昭和45（1970）年に紫竹山IC～海老ヶ瀬IC間が暫定2車線で開通してから、令和2年12月1日に50周年を迎えました。

新潟国道事務所では、今後、関係者とも連携の上、開通50周年を記念し、道路利用者や沿線住民の皆さま、未来を担う次世代に対して、社会インフラへの理解を深めていただくための、**記念座談会の実施**や、特設HPの設立等を通じた**オンラインツールの配信**等によって、新潟バイパスの歴史や役割、特徴などをわかりやすく紹介する予定です。

このような記念座談会の詳細やオンラインツールの配信方針等は、今後の記者発表等にて順次公表していきますのでご期待ください。

写真．新潟バイパスの今と昔
（昭和45年12月に紫竹山IC～海老ヶ瀬ICで暫定2車線供用開始）

■新潟バイパス位置図



【記念ロゴマーク コンセプト】

50年間安全で円滑に新潟市中心部エリアを東西を結び、この先の未来へ続いていくことを表現しました。
東から西へ横断する新潟バイパスをスピード感のあるシャープな直線ラインでイメージしています。

ロゴタイプ：視認性の高い書体を元に躍動感を持たせ、洗練されたイメージで表しています。
ロゴカラー：国道標識と同様、且つ、日本海と安心･安全を感じさせる深みのある濃紺と青

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　　柴田　優作（しばた　ゆうさく）　（内線４５１）

新潟市中央区南笹口（みなみささぐち）２－１－65
電話　025－244－2159（代表）
https://www.hrr.mlit.go.jp/niikoku/
FAX　025－246－7763

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

78 新潟バイパスの概要　～半世紀のあゆみ～

■時代背景

昭和30年代　全国的なモータリゼーションの普及・拡大

戦後まで鉄道中心の交通体系だった日本に全国的なモータリゼーションが進み、新潟市でも昭和39年の新潟国体に向けて中心市街地の道路網が整備されていきました。

昭和38年には工業港となる新潟東港の建設工事が開始され、翌年、東港を含む新潟地区を、国が地方都市の開発拠点となる「新産業都市」に指定しています。

昭和40年代　抜本的な交通渋滞対策へのニーズの高まり

新潟地震（S39.6.16）の復興に加え、急増する市街地と郊外部を結ぶ交通の円滑化が、「新産業都市新潟の成否のカギ」になると考えられ、抜本的な交通渋滞対策として、市民からも新たなバイパスの必要性や期待が寄せられました。

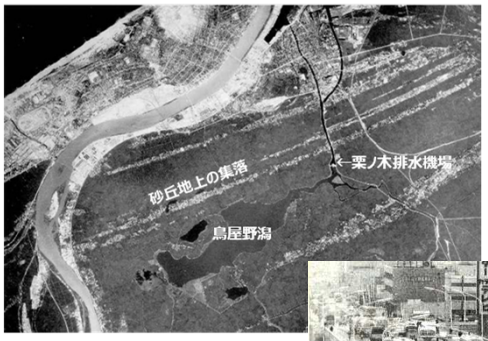


図　昭和23年の新潟

図　昭和40年代の萬代橋の混雑状況

■計画・経緯

高速道路ネットワークの機能を新潟バイパスに

新潟バイパスの基本構想は、昭和38年の暮れ、建設省北陸地方建設局（現国土交通省北陸地方整備局）内に設立された勉強会にて誕生しました。

勉強会では、当時、新潟市が終点とされていた高速道路構想を受け、新潟バイパスには、市街地の渋滞を迂回させるといったバイパス本来の機能に加え、日本海側を延伸する高速道路ネットワークとしての機能も持たせることにしました。

全国に先駆ける立体構造の高規格バイパス

平面構造を主とした当時の道路構造令では、将来にわたって大量の交通を安全・円滑に処理できる理想的なバイパスを実現できないため、アメリカの最新文献等が参考にされました

検討の結果、全線立体構造、従道路との接続はIC形式とし歩行者や自転車のための側道も設置することになりました。

将来交通量推計を踏まえ全線6車線道路へ

検討当初は4車線の構想でしたが、その後の将来交通量推計により、昭和60年時の予測交通量が6万台～9万5千台/日になったことを受け、全線6車線の計画となりました。

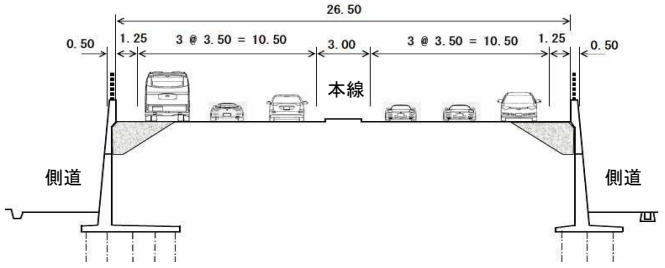


図　「勉強会」で設計した側道付の新潟バイパス計画断面（6車線案）

■設計・施工は、軟弱地盤対策が最重要課題

市街地と農地の境界部に計画されたルートの大部分を占める砂丘間低地は、新潟地震で液状化現象が発生しており、軟弱地盤対策が最重要課題でした。

対策として盛土の重さで地盤を固める方法を採用し、必要な盛土量は173万m^3と膨大でしたが、当時の関屋分水路や新潟東港整備事業の開削土砂を転用することで、これらの課題を解決し、併せて事業費の縮減にも大きく貢献しました。

図　河川と港湾の開削土砂を活用した新潟バイパスの盛土
（昭和52年 暫定2車線供用区間の6車線化工事。黒埼ICから女池IC方面を望む）

■新潟バイパス開通から現在まで

都市計画決定	昭和41年12月3日		
事業化	昭和41年度		
用地・工事着手	昭和42年度		
開通	昭和45年12月	紫竹山IC～海老ケ瀬IC	暫定2車線
	昭和48年11月	黒埼IC　～紫竹山IC	暫定2車線
	昭和53年 8月	黒埼IC　～女池IC	完成6車線
	昭和53年 9月	女池IC　～桜木IC	暫定4車線
	昭和54年10月	桜木IC　～紫竹山IC	完成6車線
	昭和55年11月	紫竹山IC～竹尾IC	完成6車線
	昭和58年 3月	竹尾IC　～寺山	完成6車線
	昭和58年11月	寺山　～海老ケ瀬IC	完成6車線
（6車線化完了）	昭和60年12月	女池IC　～桜木IC	完成6車線
	平成17年 4月	弁天IC	
	平成24年 3月	逢谷内IC	

図　工事が進む北陸自動車道と新潟黒埼IC
（昭和50年代前半）

7 8 新潟バイパスの概要　～現在から未来へ～

50th 新潟バイパス NIIGATA BYPASS 50TH

■交通量（全国第2位）

平成27年調査では、国道8号新潟バイパスは約10．3万台で全国第2位、国道7号区間でも第4位、さらに国道116号新潟西バイパスが第7位となっており、地域交通の大動脈を担っています。

図　新潟バイパスの交通状況（場所：桜木IC方面から女池IC方面を望む）

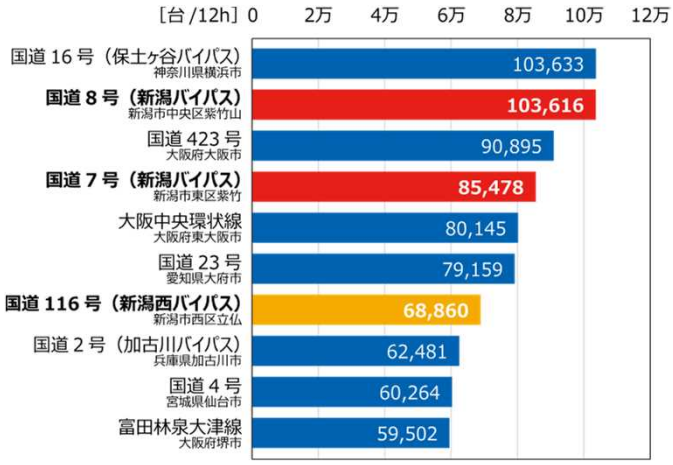


図　平日昼間12時間交通量のランキング
（出典：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査）

■維持管理

24時間・365日の安全な走行空間の確保

新潟バイパスでは、1日1回の通常巡回に加え、高速道路体系に応じた「スーパーパトロール（1回/日）」を実施し、道路の規模や交通量の多さに応じた管理体制の強化により、24時間を通じた安全な走行空間を確保しています。

この他にも、定期的な路面清掃や除草・剪定、落下物回収、気象予測や降雪状況に応じた計画的な路面管理や除雪作業を実施し、道路の異常発生時には、道路情報板やSNSなどを活用して道路利用者に情報提供を行っています。

図　情報管理室での24時間監視、道路巡回、除雪作業

点検・補修・修繕のメンテナンスサイクル

高度経済成長期に集中的に整備された橋梁等の道路構造物が、一斉に建設後50年を迎えることから、老朽化対策が全国的な課題となっています。

開通50周年を迎えた新潟バイパスにおいても老朽化対策は喫緊の課題であり、照明や標識といった道路附属物を含めて5年に一度の定期点検を実施し、点検結果を踏まえた補修・修繕等を進めています。

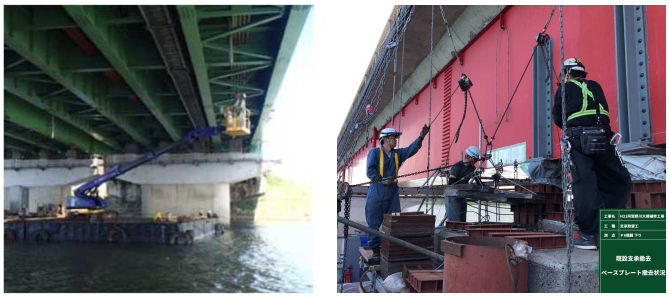


図　新潟バイパス周辺の橋梁点検と修繕状況
（左側：新潟大橋の点検、右側：新新バイパス 阿賀野川大橋の支承取り替え）

■今後の事業展開：万代島ルートの整備　など

新潟バイパスを中心としたバイパス郡では、全国有数の交通量にも起因する渋滞や事故といった課題があることから、新潟国道事務所では各地で必用な道路事業を展開しており、その事業の一つが、新潟バイパス紫竹山ICから中央区寄居町に至る全長5．6kmの「万代島ルート」です。

万代島ルートは、平成4年に都市計画決定され、高速道路や新潟バイパスといった東西方向を結ぶ幹線道路と新潟市中心部を南北方向に結ぶ役割を担い、具体的には、紫竹山ICから中央区寄居町方面までの対象区間がノンストップで通行できる立体道路が整備される方針です。

現在、「栗ノ木道路」及び「紫竹山道路」の整備を進めており、柳都大橋を含む1.5km区間（万代橋下流橋）が先行して開通しています。

図　栗ノ木道路整備イメージ

図　紫竹山道路整備イメージ

図　万代島ルート及び事業位置