

◆ 国道8号

TAKADA KAWAKOKU

Route 8

# 親不知防災

至新潟



至富山

急峻な地区を通過する子不知地区(洞川橋付近)

TAKADA KAWAKOKU



# 地形地質のきわめて厳しい条件のなかで、 つくられてきた親不知の道。 それは自然とのたたかいであり、長いドラマでした。

国道8号は新潟市から京都市に至る日本海側の縦貫道路の一翼を担う主要幹線道路であり、北陸自動車道と相互に補完しあい広域的な交通網を形成し、我国の産業経済を支える重要な役割を担っています。また、地域の産業経済を支える動脈であるとともに、路線沿いに連担する各地域の通勤、通学、買物等地域社会の日常生活を支える生活基盤でもあり、多様な機能を有する重要幹線となっています。

天下の嶮として知られる親不知は、新潟県糸魚川市青海から、同市市振間の総称です。旧北国街道の難所とされ、日本の屋根である北アルプスの北端が断崖をなして日本海に没する岩石海岸にあり、しかもこの地域は、フォッサマグナ(糸魚川・静岡構造線)に近接し、非常に複雑で脆弱な地質となっています。現国道は、その大半をこの斜面の切りとりにより、海岸線に沿って走っています。

その昔は、断崖波打ち際にある名ばかりの道で、悪天候で波が高い日は命がけで通行しなければならなかったのです。とくに県指定名勝の風波と浄土のあいだは最大難所で、海食洞の大ふところ・小ふところ、大穴・小穴の避難所、両側の波よけ不動に往時の苦勞が見とれます。先人たちから連綿と受け継ぐ苦勞は、①古代から明治にかけての海岸を通る渚の道、②明治16年完成の道、③国道8号、④北陸自動車道と、『四世代道路』として道の歴史を刻み続けてきました。

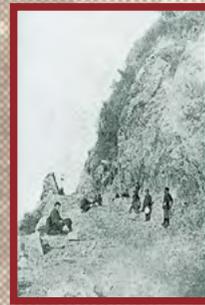
## 道づくりの歴史

### 主要災害

年月日	災害規模	交通規制	雨量
昭和40年11月8日 子不知地区 (勝山・深谷・向山地先)	土砂崩壊 3,400m <sup>3</sup> (路上堆積土) 死者 2名 災害発生日数 14日間	不通70日間の長期に及んだが後半の30日間は、国鉄子不知トンネルを借用しての片側交互通行	最大日雨量 89.9mm
昭和44年8月9日 全線	土砂崩壊・土石流 57箇所 橋梁被害 2箇所 死者 3名 負傷者 76名 被災 600世帯	通行止 7日間	最大時間雨量 68mm
昭和45年11月23日 大峰地先・浄土地先	土砂崩壊 3,850m <sup>3</sup> 死者1名 負傷者6名	通行止 15日間	最大日雨量 69mm
昭和51年8月14日 勝山・大峰・外波・風波 浄土地先	土砂崩壊 640m <sup>3</sup> 路面陥没 1箇所	通行止 6日間	連続雨量 142mm
昭和60年2月15日 玉ノ木災害	土砂崩壊 40,000m <sup>3</sup> 死亡10名、重傷1名 軽傷3名、家屋全壊5棟 家屋半壊2棟	通行止 27時間	
昭和60年7月8日 7月梅雨前線豪雨災害 (外波地先)	土砂崩壊 435m <sup>3</sup>	通行止 152時間	
昭和60年7月11日 7月梅雨前線豪雨災害 (向山地先)	土砂崩壊 1,926m <sup>3</sup> スノーシェッド支柱変位 30m		



渚のみち



浄土地先(明治の改築)



大竹沢地先(昭和の改築・昭和10年8月撮影)

### 大和・奈良時代

大和、奈良へ物資を運ぶ重要な道・北陸道として、大化改新(645年)の頃すでに令によって定められていました。

### 江戸時代

江戸時代には、加賀藩の前田家が、参勤交代の際に通っていたことから”加賀街道”とも呼ばれていました。

### 明治時代

明治9年(1876年)に国・県、里道制が確立。北陸道は国道3等になり、道幅二間半(約4.5m)とされましたが、いざ道路整備となるとなかなか難しく、依然として時に旅人が命を落とすこともある”渚の道”でしたが、明治11年(1878年)9月28日の明治天皇の北陸巡行をきっかけに道路整備が進められ、明治16年(1883年)に人力車が通れる道として開通しました。

### 昭和前期

昭和8年(1933年)に自動車を通れる道路に着工し、改良、拡幅等の整備が進められてきました。昭和33年(1958年)に北陸地方建設局が発足すると、昭和38年(1963年)から大規模な改築工事が行われ、度重なる土砂崩れを克服して、昭和42年(1967年)に国道8号として2車線道路が開通し、一次改築事業の完成がはかられました。

### 昭和43年～

これまで大雨などによる数々の土砂災害が発生し、そのたびに通行止めが繰り返されてきた親不知の道。昭和43年(1968年)以降の二次改築事業として、本格的な防災工事や大規模な局部改良事業が進められてきました。その結果、近年では交通に支障のある災害は著しく減少しています。

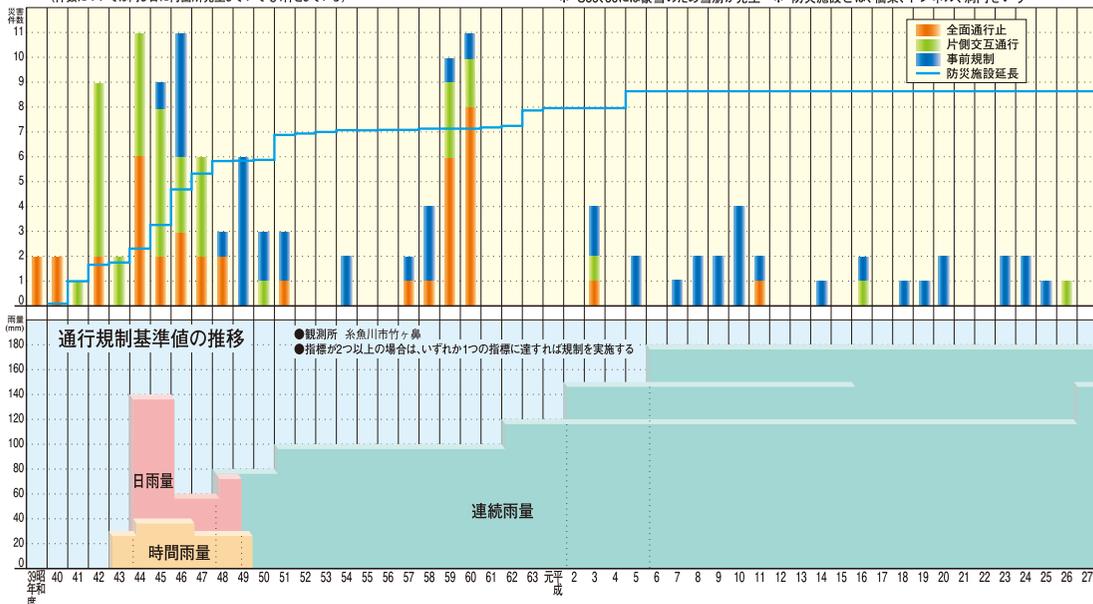
### 昭和63年～

昭和63年(1988年)には、北陸自動車道の全面開通に伴い、北陸地方に初めて高速交通ネットワークが確立しました。

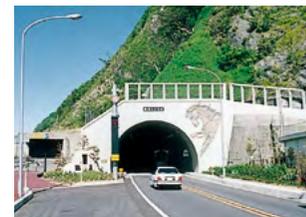
現在、一般通行規制の緩和・解除や、洞門・海岸擁壁の老朽化対策を進めています。

# 防災事業の整備効果

交通規制を伴う災害発件数と防災施設の整備の移り変わり  
(件数については同じ日に何箇所発生していても1件としている)



危険箇所を迂回した子不知高架橋 (S63供用)



交通障害を解消した駒返トンネル (H5供用)

昭和43年より新潟県西頸城郡青海町宮花から同郡同町玉ノ木のL=14.3km間を通行規制区間【過去の記録により危険箇所の事故発生と異常気象との間に相関関係がある場合で、異常気象による規制の基準を定めて、これにより事前規制を実施する区間】として道路局長より承認を受け交通規制を実施してきました。  
その規制基準値は、親不知防災事業の進捗と密接に関わり、時間雨量、日雨量及び連続雨量と変遷してきています。さらには、平成6年にL=2.7km、平成16年6月には親不知ICを含むL=0.9kmの規制解除が図られ、現在の規制延長はL=10.7kmとなっています。



昭和60年7月 向山地区災害



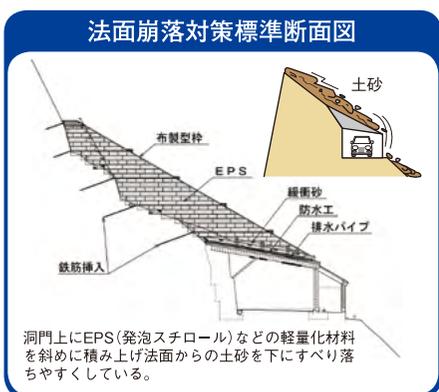
昭和45年11月災害



洞門群海岸擁壁が整備された三段滝～赤崎地区

## 維持管理について

昭和30～40年代に作られた洞門や海岸擁壁等の施設及び斜面は、厳しい自然条件の中にあつて、近年老朽化や摩耗及び風化が進んでおり、これら道路施設や斜面の点検を重点に実施し、維持保全に努めています。  
又、改築事業が進められてきたものの、地形等の制約により、依然として劣悪な幾何構造の箇所が多く、道路状況について、CCTVカメラ(28基)での監視や、情報板(6基)及び道の駅での情報提供を実施して円滑な交通の確保を図っています。  
また、施設のライフサイクルコストや管理限界等を把握し、親不知地区におけるアセットマネジメントを進めています。



洞門上の防災点検



冬季波浪



波浪浸食による海岸擁壁の摩耗

## 劣悪な幾何構造



急カーブ等が連続した風波地区

	曲線半径					計	縦断勾配				計
	R<60	60≤R<100	100≤R<150	150≤R<200	200≤R		水平	i≤4.0	4.0<i≤5.0	5.0<i	
子不知地区 (183.2~187.6)	最小R=40m 2ヶ所 (6.3%)	4ヶ所 (12.5%)	8ヶ所 (25.0%)	3ヶ所 (9.4%)	15ヶ所 (46.9%)	32ヶ所	—	18ヶ所 (11.5%) 3,497m (79.2%)	3ヶ所 (1.5%) 213m (4.8%)	5ヶ所 (15.9%) 701m (15.9%)	26ヶ所 4,401m
親不知地区 (187.6~197.5)	最小R=30m 11ヶ所 (21.6%)	7ヶ所 (13.7%)	5ヶ所 (9.8%)	2ヶ所 (3.9%)	26ヶ所 (51.0%)	51ヶ所	3ヶ所 (4.8%) 465m (4.7%)	43ヶ所 (69.4%) 7,191m (72.9%)	4ヶ所 (6.5%) 513m (5.2%)	12ヶ所 (19.4%) 1,693m (17.2%)	62ヶ所 9,862m
合計	最小R=30m 13ヶ所 (15.7%)	11ヶ所 (13.3%)	13ヶ所 (15.7%)	5ヶ所 (6.0%)	41ヶ所 (49.4%)	83ヶ所	3ヶ所 (3.4%) 465m (3.3%)	61ヶ所 (69.3%) 10,678m (74.9%)	7ヶ所 (8.0%) 726m (5.1%)	17ヶ所 (19.3%) 2,394m (16.8%)	88ヶ所 14,263m

(V=40km:望ましいR=100m :Rmin = 60m      V=50km:望ましいR=150m :Rmin = 100m      V=60km:望ましいR=200m :Rmin = 150m)

### 位置図

#### 周辺の拠点間アクセス

上越	糸魚川	富山	116Km 2時間45分
上越	長野	松本	327Km 8時間40分
上越	糸魚川	松本	347Km 8時間55分
上越	北陸自動車道	富山	122Km 1時間30分
上越	上信越自動車道	長野	315Km 7時間10分



#### 四世代道路

交通の難所としてルートを変えながらみちづくりの変遷を重ねてきた親不知道路。その様子は歌地区から一望できます。



#### 「日本の道百選」に選定

道路の意義や重要性を知ってもらおうと、昭和61年に建設省が全国100箇所を選定。青海町(現糸魚川市)町道天険親不知線も選ばれています。



#### 親不知レンガトンネル

昭和40年まで使用されていた旧北陸本線のレンガトンネルです。全長は670mあり、100年以上前前のレンガ造りを見ながら歩くことができます。平成26年に土木学会選奨土木遺産に認定されています。



#### 親不知記念広場

交通の難所「天険親不知」の国道8号開通を記念し、地元の話事になって「愛の母子像」が建てられました(昭和43年)。



#### 如砥如矢 (とのごとく やのごとし)

開通の喜びを刻んだ一枚岩(明治16年)。「日本の道百選」にあり、出展は中国の「平らな石は砥の如く、はやくこと矢の如し」という。新道をたたえた文からとったといわれています。



#### 親不知ピアパークと海水浴場

海上にせり出した親不知I.C.高架橋下のスペースは多目的広場として活用され、イベントや夏には海水浴客でにぎわいます。



#### 夕日

険しい親不知の地形も、眺めるには絶好の景勝地。日本海に沈む夕日の美しさは格別です。

### 親不知・子不知の名前の由来

源平盛衰の昔、平頼盛の夫人がこの地を通りかかり愛児を波にのまれ悲嘆にくれて詠じた。「親しらず、子はこの浦の波まくら、越路の磯のあわと消えゆく」の歌からこの地を「親不知」という説。一説では、波うちざわを通るときには親は子を忘れ、子は親をかえりみるとまがなかったことから、親不知、子不知としたとする説がある。