大動脈開通から半世紀

次代見据えた夢の道

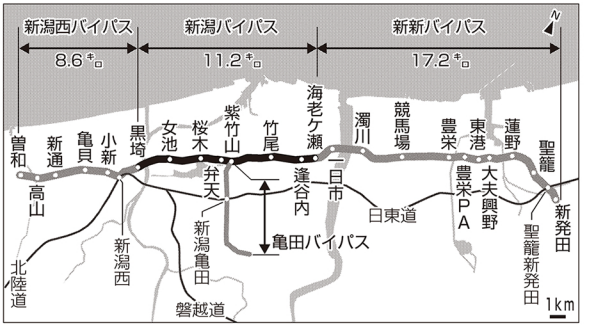
新潟バイパス NIIGATA BYPASS 50TH

新潟市の東西を貫き、幹線ネットワークの一翼を担う「新潟バイパス」が12月、開通から50年の節目を迎えた。立体構造で全線ほぼ6車線を備えた県都新潟の大動脈は、連続する新潟西、新新の両バイパスとともに、物流、地域経済、そして住民の暮らしになくてはならない存在だ。その誕生の背景には、モータリゼーションの普及、拡大を見据えた国の関係者の情熱があったという。新潟バイパスの半世紀の歩みを振り返りながら、構想が生まれた時代背景や、全国的にも珍しい高速道路並みの高規格バイパスの特徴を紹介する。

紫竹山IC（手前）付近から女池IC方面を望む。新潟西、新新バイパスとつながり、大動脈として地域を支える＝新潟市中央区（本社ヘリから）

1973（昭和48）年11月22日。旧黒埼町の新潟大橋では地元住民ら約100人が見守る中、新潟バイパスの全線開通を祝う式典が華々しく営まれ、祝賀ムードに包まれた。当日の新潟日報夕刊は「日本海時代の拠点、県都新潟市にまた新しい力が備わった」と大きく報じている。

黒埼インターチェンジ（IC）と海老ケ瀬ICを結ぶ新潟バイパスの全線開通からさかのぼること3年前の70（昭和45）年12月1日。紫竹山―海老ケ瀬間がまず暫定2車線で供用を開始した。



「幹線」の一翼想定 高速道並み実現

6車線化、立体構造

膨らむ構想

昭和30年代、鉄道中心だった日本の交通体系は、本格的なモータリゼーションの時代に入る。経済成長に伴い急ピッチで全国の道路整備が進む中、新潟市の中心市街地でも交通量が急増、渋滞が目立つようになった。その抜本的対策として浮上したのが、市街地を迂回する「新潟バイパス」構想だった。

「全線6車線の立体構造」という全国的にも珍しい高規格バイパスがなぜ実現したのか。そこには「新潟にふさわしい夢のある道路を造りたい」という旧建設省（現国土交通省）北陸地方整備局の担当者らの思いがあった。

当時、高速道路で国内をつなぐ「幹線ネットワーク構想」が検討されていたが、北陸、関越の両自動車道の終着点である新潟市より北、日本海沿岸のルートは含まれていなかった。担当者らは来るべき高速道路時代の到来を見据え、局内に設けた勉強会で議論を重ねる。

その結果、バイパス本来の目的のみならず、幹線ネットワーク構想に準ずるような機能も持たせた。米国のフリーウェイなどを参考に基本構想を膨らませていくが、それは現在の新潟バイパスそのものだ。

ただ、「新潟にこれほど高規格な道路は必要ない」との声も省内には根強かった。「将来は幹線ネットワークの一部にする」んだ、単なる都市のバイパスではないんだ」（新潟国道三十年史）。1日の交通量が最大10万台になるとの予測を示すなど担当者が粘り強く省内を説得し、66（昭和41）年度、ようやく事業化にこぎつけた。

開削土転用

新潟バイパスのルートは、市街化区域の拡大が見込まれていた市道紫鳥線の南側から鳥屋野潟の北側に設定された。よりスムーズな走行のため、交差点や信号機がない立体交差とし、各ICで主要道路とつながる。

建設コストを抑えるため盛り土には、関屋分水路と新潟東港の開削土を転用した。三十年史の中で当時の担当者は「新潟バイパスは東港の砂と、関屋分水の砂でできたようなもの」と語っている。盛り土の総量は約173万立方㍍、新潟県庁のおよそ10杯分に相当するという。

新潟大橋西詰めで行われた式典で新潟バイパスの全通を祝う人々。完成したばかりの道を車でパレードした＝1973年11月22日

3バイパス 東西37キロを一直線

暫定2車線で全線開通した新潟バイパスはその後、車線を増設。インターチェンジ（IC）橋や跨線橋などの施設を、整備していった。1985（昭和60）年12月には、女池―桜木間の増設が終了し、全線がほぼ6車線化（一部は4車線）。2005年4月には弁天IC、12年3月には蓬谷内ICが完成、利便性向上に加え、周辺ICの渋滞緩和に成果を上げた。

新潟バイパス（11・2キロ）と合わせ、連続して大動脈を形成しているのが新新（17・2キロ）、新潟西（8・6キロ）の両バイパスだ。新新バイパスはその後、1989年9月、新潟西バイパスは98年3月に全線開通し、新発田市から新潟市西区まで東西37キロ路（曽和IC―明田交差点）の4車線化は、2016年には全線4車線化となった。1973（昭和48）年11月には紫竹山ICが亀田バイパスと接続しており、道路網は南北方面にも延びている。新潟西バイパスから続く約4キロの「新潟西道」着工当時に思い描かれた幹線ネットワーク構想は、着実に実を結んでいる。

新潟・新新・新潟西バイパスの歩み

1966（昭和41）年度	新潟バイパスが事業化
70（昭和45）年12月	新潟バイパス紫竹山―海老ケ瀬間が暫定2車線で開通
73（昭和48）年11月	新潟バイパス新潟大橋（I期線）が開通 黒埼―紫竹山間開通により新潟バイパスが全線開通
77（昭和52）年10月	新新バイパス海老ケ瀬―競馬場間が開通
78（昭和53）年9月	北陸自動車道の長岡―新潟黒埼間が開通 新潟バイパスとつながる
79（昭和54）年11月	新潟バイパス紫竹跨線橋（II期線）が開通
85（昭和60）年12月	新潟バイパス女池―桜木間が6車線化 全線がほぼ6車線化（一部4車線）
88（昭和63）年11月	新新バイパス豊栄パーキングエリアがオープン
89（平成元）年3月	新潟西バイパス小新―新潟西間が開通
9月	新新バイパス新潟東港―新発田間が開通 新新バイパスが全通
97（平成9）年度	新潟バイパスの交通量（平日、12時間）が新潟市中央区神道寺で全国1位
98（平成10）年3月	新潟西バイパス高山―曽和間が開通 新潟西バイパスが全通
99（平成11）年度	新潟バイパスの交通量（平日、12時間）が新潟市中央区神道寺で再び全国1位
2002（平成14）年5月	新新バイパスが全線4車線化
05（平成17）年4月	新潟バイパス弁天ICが開通
06（平成18）年12月	新潟西バイパスが全線4車線化
12（平成24）年3月	新潟バイパス逢谷内ICが開通

記念座談会 ライブ配信

来年1月17日

「新潟バイパス50周年記念座談会」を来年1月17日、開催する。新潟市中央区の新潟日報メディアシップ日報ホールからライブ配信する。無料。

午後2時に配信スタート。新潟市の中原八一市長、新潟商工会議所の福田勝之会頭、長岡技術科学大学の佐野可寸志教授、新潟日報社の大塚清二郎論説編集委員（コーディネーター）、国土交通省新潟国道事務所の称津知広所長が新潟バイパスの歩みや未来のまちづくりを語り合う。

事前登録が必要。パソコンの場合は、nbp50@niigata-nippo.co.jpへ空メールを送信。返信されたURLに接続して申し込む。スマートフォンの場合は左記QRコードより登録する。

問い合わせは新潟日報社広告部（385）7474。

企画・制作／新潟日報社広告局