50th
新潟バイパス
NIIGATA BYPASS 50TH

開通半世紀 大動脈の展望

地域の発展 支え続け

昨年12月、開通から50年を迎えた「新潟バイパス」。新潟西、新新の両バイパスと合わせ新発田市と新潟市西区を結ぶ総延長37㌔の大動脈は、物流をはじめ、多くの人が通勤や通学など日常的に利用し、地域の発展を支え続けてきた。一方で全国屈指の交通量を観測し、ひとたび事故が起これば渋滞は避けられない。また、開通半世紀を経て橋梁（きょうりょう）など構造物の老朽化も進んでおり、日常的なメンテナンスも必要だ。安全な走行のため日夜、パトロールを続ける新潟国道事務所新潟維持出張所の仕事や、渋滞緩和や交通事故減少のため整備が進む万代島ルートを通し、新潟の道路網の将来像を探る。

全国屈指の交通量

企業進出、宅地造成後押し

多くの車が行き交う新潟バイパス。1997年度と99年度、交通量が日本一となった＝新潟市中央区神道寺

新潟バイパスは１９９７（平成９）年度、高速道路を含めた交通量調査で全国１位となった。桜木インターチェンジ（ＩＣ）付近の新潟市中央区神道寺で平日昼間、12時間当たりの交通量は10万２７１４台。99年度の調査でも同地点は再び1位となった。最新の２０１５年度の調査では、交通量（一般道）の全国トップテンのうち新潟市内のバイパスが3地点を占めている＝図表参照＝。

国土交通省新潟国道事務所の柴田優作・調査課長(32)は「全線6車線かつ立体構造のICで接続することで多くの交通量に対応できる」と考察する。「1日10万台」という数字は、新潟バイパスの構想が練られた昭和40年代の将来予想と合致する。

全国有数の交通量の多さは、バイパスが沿線地域の発展を支え続けていることを裏付ける。沿線には主要な行政、観光、商業施設も多く、交流人口拡大にも貢献している。

また、物流拠点となる新潟東港もバイパスとともに成長を続けた。海外との貿易が盛んになるにつれ、周辺には食品製造業や運送業など数多くの企業が進出。バイパス、そしてその先の高速道路を通じ、全国へ商品を届けており、企業関係者は「ICまで近く、アクセスが良い」とそのメリットを口にする。

企業が来ればそこには雇用が生まれる。新潟東港工業団地を抱える聖籠町では宅地造成が進み、町外からも多くの人が流入。蓮野IC周辺には大型商業施設も開設された。聖籠町商工会の森猛義会長(71)は、「新新バイパス開通で人の流れが活発になり、商圏が広がった。その後、様変わりした町の発展に果たした役割は大きい」と振り返る。

日々の暮らし、そして地域経済の発展に貢献してきた道路網。未来へ向け、その役割はさらに大きくなっている。

全国の一般道交通量上位 10地点 2015年度、国土交通省調査

順位	台数	路線名(地点)
1	103,633	国道 16号保土ケ谷バイパス(横浜市旭区)
2	103,616	国道 8号新潟バイパス(新潟市中央区紫竹山6)
3	90,895	国道 423号(大阪市北区)
4	85,478	国道 7号新潟バイパス(新潟市東区紫竹6)
5	80,145	大阪中央環状線(大阪府東大阪市)
6	79,159	国道 23号(愛知県大府市)
7	68,860	国道 116号新潟西バイパス(新潟市西区立仏)
8	62,481	国道 2号加古川バイパス(兵庫県加古川市)
9	60,264	国道 4号(仙台市宮城野区)
10	59,502	富田林泉大津線(堺市南区)

※平日午前7時～午後7時

整備進む万代島ルート

新潟、新新、新潟西といった東西バイパスは全国有数の交通量を観測するが、新潟都市圏の南北軸に目を向ければ、速達性の高い新たな道路網の整備が求められている。その対策の一つが、栗ノ木バイパスで工事が進む万代島ルートだ。

ルートは、新潟バイパスの紫竹山インターチェンジ（IC）から栗ノ木バイパス、柳都大橋を経由し、新潟市中心部の寄居町交差点までの5・6㌔を南北に結ぶ。柳都大橋を含む1・5㌔の区間が２００２年5月、先行して開通している。

現在、工事が行われているのは紫竹山ICと万国橋交差点間の栗ノ木バイパス（約3㌔）のうち2・1㌔の区間。「栗ノ木道路」（約1・4㌔）と「紫竹山道路」（約０・７㌔）が順次、整備されている。

計画では、市中心部へ向かう通過交通は立体道路に、生活交通は地表道路へとそれぞれ誘導し分離する。これに付随して、地表道路の付け替え工事や、新たに高架道路の下に流す栗ノ木川の移設工事なども行っており、完成後は渋滞解消や事故減少が期待される。

新潟国道事務所は「朝夕を中心とした慢性的な渋滞解消、多発する追突事故の減少につながる。また、ルート整備により通過交通を分散させることで、中心市街地の活性化にもなる」としている。

日々メンテナンス 快適な走行を守る

落下物回収、道路補修…

昼夜を問わず巡回

新潟国道事務所
新潟維持出張所

バイパスが本来持っている機能を適切に維持し、発揮するためには、日々のメンテナンスは欠かせない。新潟国道事務所新潟維持出張所（新潟市東区）は３６５日、昼夜を問わずパトロールを行い、利用者の安全を守り続けている。

同出張所は新潟、新新、新潟西、亀田の各バイパスを含む国道約60㌔を管轄する。路面に加え、照明や排水ポンプなど機器の状態をチェックし、不備があれば、補修や修理を行う。

出張所にはパトロールカーが３台あり、職員ら約20人が２人１組となり、24時間体制で巡回する。落下物があればその場で回収。路面の小さな穴は、常温でも固まるアスファルトで応急的に埋める。

落下物は、荷物を縛るひもや小型冷蔵庫などさまざま。中にはトラックの荷台から搬送中の豚が落ち、大騒ぎになったケースもある。「車の流れが途切れるのを待ち、落下物を拾う。まずは自分の身の安全を確保する」と同出張所の専門官、田中みわさん(44)。交通量の多いバイパスでは苦労が絶えない。

また、除雪という雪国新潟ならではの仕事もある。出張所管内に3カ所ある除雪ステーションには36台の除雪車が待機し、降雪予測に応じ出動する。

出動前の猿子求所長（右）と田中みわさん。パトロールカーには、道路の穴を埋める舗装材など「七つ道具」が積み込まれている＝新潟市東区の新潟維持出張所

日常的に修繕作業に取り組むが、半世紀の時を経て橋梁など構造物の老朽化は避けられない。５年に１度の「定期点検」を順次行うことで、将来にわたり利用できるという。猿子（ましこ）求所長(53)は、「安全に利用してもらうため、関係機関と連携しながら、道路を維持管理している。新潟の物流の要であるバイパスをとめてはいけない」と力を込める。快適な走行を支えるため、今日もパトロールに出掛ける。

利用者の声

30年通勤、恩恵に感謝

敬和学園大教授 **桑原ヒサ子さん**(67)

開学以来約30年間、新潟市西区の自宅から新発田市の大学まで三つのバイパスを利用し、通勤しています。朝のラッシュ時を除き、曽和インターチェンジ（IC）や高山ICから聖籠ICを経由し車で約40分。無料の上、高速道路にもつながっていて便利です。

少数ながら電車通勤の人もいますが、本数が限られていて不便。車で通っている新潟市在住の教職員、学生も多く、みんなバイパスの恩恵を受けています。ありがたい存在です。二王子岳などの山々、新潟東港の夜景など沿線の風景もきれいですね。

都市を結ぶ物流の要

西川運輸興業代表取締役 **西川武司さん**(77)

当社が新潟市東区の木工団地に移転した１９８０（昭和55）年当時、周囲は畑でした。バイパスが整備され、道路事情が良くなるにつれ地域が発展してきたと感じています。

木工団地と新潟東港には物流センターがあります。毎日のようにバイパスから高速道路を抜け、関東や関西、東北方面などに荷物を届けています。バイパスはまさに物流の要です。

ただ、いったん事故が起こると渋滞してしまう。通勤の際は、ラジオの道路情報を欠かさず聞いています。渋滞緩和のためさらに整備が進むといいですね。

記念座談会ライブ配信

3月13日に延期

新潟日報メディアシップ（新潟市中央区）から17日にライブ配信を予定していた「新潟バイパス50周年記念座談会」は、記録的な大雪に伴い延期となりました。3月13日午後2時から、配信します。

事前登録者には、日程変更のメールを改めて送信しています。また、引き続き視聴者を募ります。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に接続してお申し込みください。スマートフォンの場合は左記QRより登録してください。問い合わせは新潟日報社広告部、025（385）7474（平日午前10時～午後5時）。

企画・制作／新潟日報社広告局