◆ 国道8号

TAKADA KAWAKOKU

Route 8

糸魚川東バイパス

押上より新潟方面を望む

国土交通省
高田かわこく 河川国道事務所

国土交通省北陸地方整備局
高田河川国道事務所

〒943-0847 新潟県上越市南新町3-56 Tel.025-523-3136（代）
URL http://www.hrr.mlit.go.jp/takada/

ROUTE8 itoigawa higashi bypass

事業の目的

国道8号は北陸地方の主要都市を結ぶ主要幹線道路です。

しかし、糸魚川市間脇～糸魚川市押上間は道路幅が狭く、国道周辺に家屋が密集するとともに、生活道路の一部として活用されていることから、朝夕の通勤時間帯には、渋滞が発生しています。

また、住宅地のすぐ近くを昼夜を問わずに多くの車輌が通行するため、自動車騒音等による生活環境の悪化が問題となっています。

糸魚川東バイパスは、このような状況を踏まえ、交通渋滞の解消及び自動車騒音の低減等、沿道環境の改善を目的として整備が進められています。

事業の経緯

昭和58～62年度	計画線調査
昭和63年度	実施調査
平成元年度	事業化
平成2年4月10日	都市計画決定(4車線区間)
平成4年度	用地着手
平成10年度	工事着手
平成22年3月25日	糸魚川市梶屋敷～大和川間(L=1.9km) 暫定2車線開通
平成27年5月30日	糸魚川市大和川～押上(L=1.3km) 暫定2車線開通

計画の概要

1.路線名	国道8号(糸魚川東バイパス)	
2.起点・終点	新潟県糸魚川市間脇～同県同市押上	
3.延長	2車線区間	L=3.8km
	4車線区間(暫定2車線区間)	L=3.1km
4.構造規格	第3種第2級	
	設計速度	V=60km/h
	最小曲線半径	R=400m
	最急縦断勾配	i=4.0%
5.標準幅員	一般部 2車線区間	W=11.0m(2.0+7.0+2.0)
	一般部 4車線区間	W=28.0m(3.5+2.0+7.0+3.0+7.0+2.0+3.5)
	橋梁部(L=100m以上) 2車線区間	W=9.5m(1.25+7.0+1.25)
	橋梁部(L=100m以上) 4車線区間	W=24.5m(2.5+1.25+7.0+3.0+7.0+1.25+2.5)
6.日交通量	T'15=11,422台/日(田伏)	
	T'15=8,314台/日(糸魚川東BP)	

道路のできるまで

調査から工事、管理までの順序

調査計画 → 説明会 → 測量 → 設計協議 → 幅杭設置 → 用地測量・家屋調査 → 用地交渉・契約 → 工事説明会 → 工事 → 供用 → 管理

測量

設計協議

用地測量・家屋調査

用地交渉・契約

工事

供用

事業の効果

こんなふうに、将来わたしたちの　くらしが変わっていきます。

災害に強い道路ネットワークの形成

間脇～梶屋敷間は国道8号と北陸自動車道以外に並行する代替路や迂回路となる路線がない状況です。

過去に両路線とも自然災害や事故などにより通行止めが発生しています。

バイパスを整備することにより、幹線道路としての信頼性が向上し、災害に強い道路ネットワークの形成が期待されます。

越波による通行止め
平成20年2月（中宿周辺）

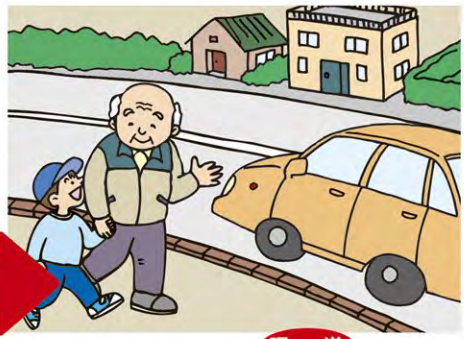
沿道家屋火災による通行止め
平成22年1月（中宿周辺）

交通事故低減による安全性が向上

現道の家屋密集地を通行する車輌をバイパスに転換することにより、交通事故の減少が期待されます。

死傷事故件数の低減（全線供用）

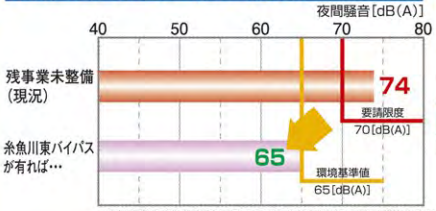
※全線整備時は死傷事故件数は将来交通量推計に基づく推計値を示す



自動車騒音の低減により沿道環境が改善

バイパスの利用によって安全で快適な走行ができるようになり、また、現道の国道8号は地域内を移動する交通のみとなるため、市街地部の騒音低減等の環境改善効果が期待されます。

夜間における騒音レベル（全線供用）



※1.残事業未整備（現況）は平成25年度国道8号沿線の騒音、振動測定結果（糸魚川市）の値を示す
2.全線整備時は将来交通量推計値を用いて、「道路投資の評価に関する指針（案）」により算出