

◆ 国道8号

TAKADA KAWAKOKU

Route 8

直江津バイパス

至新潟



至富山

下源入交差点より新潟方面を望む

TAKADA KAWAKOKU



ROUTE 8 naoetsu bypass

事業の目的

国道8号は、新潟市を起点とし、京都に至る北陸地方の主要都市を結ぶ主要幹線道路として機能するとともに、北陸自動車道、国道18号・253号・350号及び主要地方道・県道が接続し、上越地域の道路交通における基幹的な役割を果たしています。

このうち、直江津地区は商工業地帯から発生する交通と関東・信越経済圏を結ぶ国道18号の接続と相まって交通量が増大し交通渋滞が発生しています。

直江津バイパスはこのような状況を踏まえ上越市街地部の交通混雑解消を図り、地域産業の発展と新規事業の開発に寄与することを目的とした道路です。

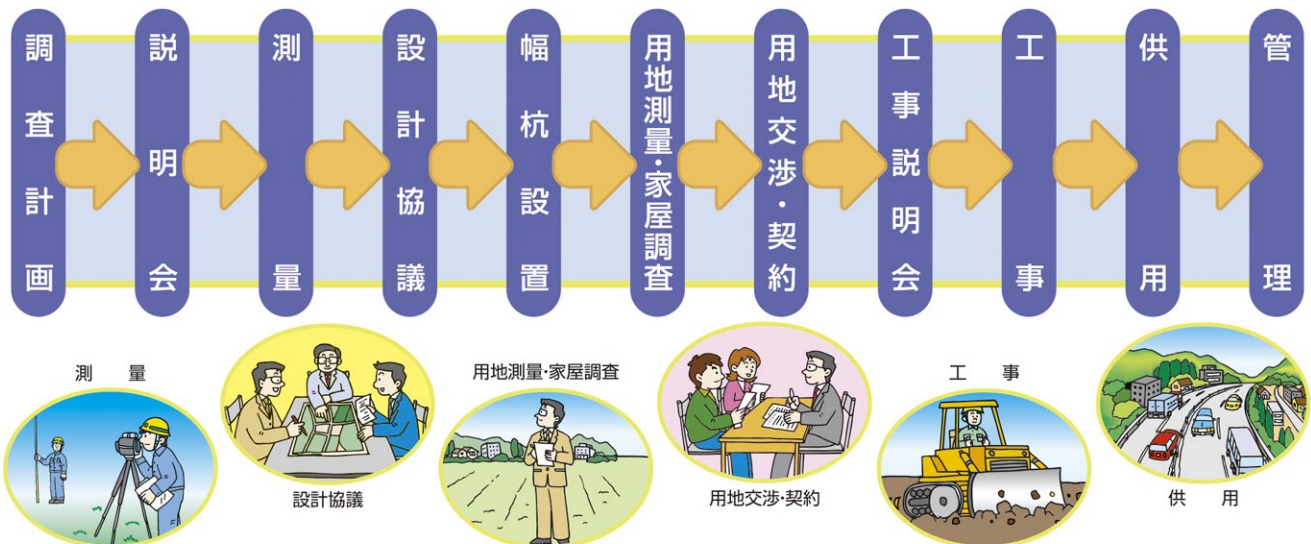
事業の経緯

	40工区				39工区				38工区							
	虫生石戸	五智	国府	五智国分	石橋	下門前	下源入	三ツ屋	日之出	黒井	夷浜	西ヶ窪浜	犀潟			
計画調査	← S.38~S.39 →															
実施調査	← S.40 →															
ルート承認	← S.42.4.26 →															
都市計画決定年月日	← 当初: S.47.6.27 W=14m 変更: H.元.7.28 W=17m →				← 当初: S.42.9.25 W=24m 変更: H.元.7.28 W=28m →				← 当初: S.42.9.25 W=19m 変更: H.元.7.28 W=28m →				← H.10.3.13 W=30m →			
2車供用	← S.49.10.30 L=3.5km →				← S.45.12.15 L=3.1km →				← S.46.12.8 L=5.6km →							
4車供用	← H.13.12.4 L=1.1km →				← S.61.11.7 L=1.4km →		← S.53.11.14 L=1.7km →		← H.4.12.25 L=1.0km →		← H.6.12.22 L=0.4km →		← H.15.12.25 L=1.0km →		← H.17.12.20 L=0.3km →	

※石橋～三ツ屋間は、幅員W=24mで供用。

道路のできるまで

調査から工事、管理までの順序



事業の効果

慢性的な交通渋滞が解消

現在の2車線区間の4車線化を推進することにより交通渋滞の解消を図ります。



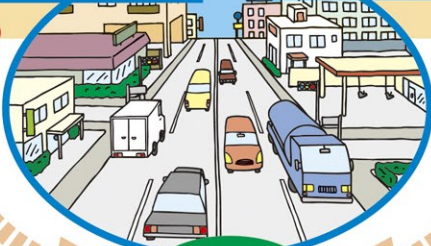
現況

交通事故低減による安全性が向上

現在の2車線区間の4車線化を推進することにより交通事故の減少が期待できます。



現況



整備後

地域開発・産業への支援

直江津港によるアジアとの交流

基盤整備を進める直江津港は国際交流の拠点として内外の注目を集めています。韓国、中国とは定期航路が設けられ、輸出とも年々拡大しています。



直江津港周辺の開発

物流・産業の拠点として直江津港を中心に開発が進んでいます。国道8号直江津バイパスは、直江津港及び県営南部産業団地へのアクセス性の向上、産業の活性化に大きく貢献しています。

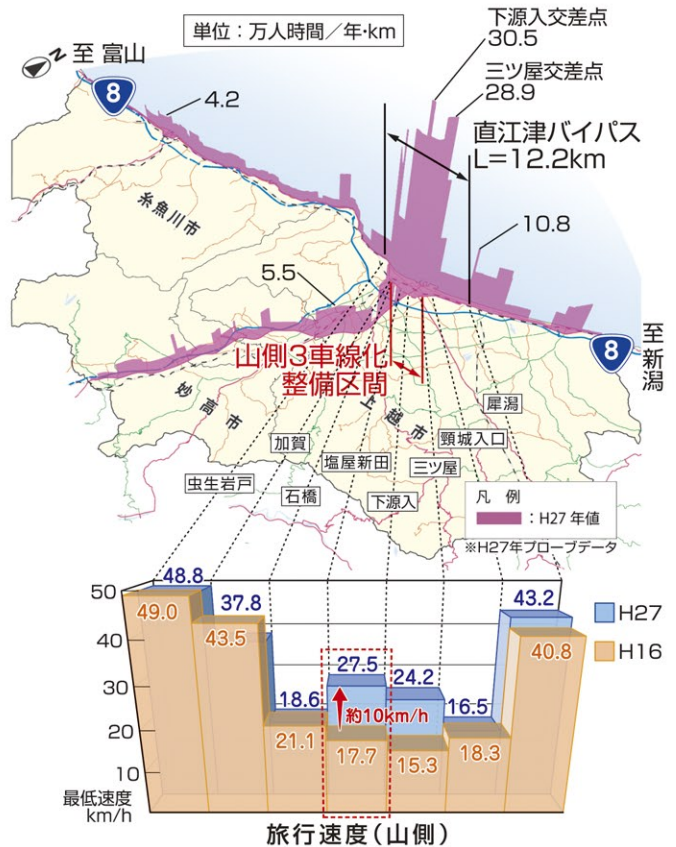


計画の概要

1.路線名	国道8号(直江津バイパス)	
2.起点・終点	新潟県上越市大潟区犀潟～新潟県上越市大字虫生岩戸	
3.延長	L=12.2km	
4.構造規格	第3種第1級(上越市大潟区犀潟～上越市大字国府)	第3種第2級(上越市大字国府～上越市大字虫生岩戸)
	○設計速度 80km/h	○設計速度 60km/h
	○最小曲線半径 R=230	○最小曲線半径 R=510
	○最急縦断勾配 4.00%	○最急縦断勾配 3.92%
5.標準幅員	○最大片勾配 6.00%	○最大片勾配 4.00%
	当初 W=24.0m [2.5-1.75-7.0-1.5-7.0-1.75-2.5=24.0m 4車線]	W=14.0m [2.0-1.75-6.5-1.75-2.0=14.0m 2車線]
	W=19.0m [1.5-1.0-6.5-1.0-6.5-1.0-1.5=19.0m 4車線]	W=17.0m [3.0-2.0-7.0-2.0-3.0=17.0m 2車線]
	変更 W=28.0m [3.5-2.0-7.0-3.0-7.0-2.0-3.5=28.0m 4車線]	W=14.0m [2.0-1.75-6.5-1.75-2.0=14.0m 2車線]
	W=30.0m [3.5-2.0-7.0-5.0-7.0-2.0-3.5=30.0m 4車線]	

直江津バイパス山側3車線化

既に4車線化整備済みの区間が渋滞損失順位の上位にランクされています。



下源入交差点～関川大橋東詰交差点が平成24年11月に山側3車線化されたことにより、約10km/h速度が向上。

電線共同溝(無電柱化)

山側3車線化の施工にあわせ、電線共同溝*を整備します。電線類地中化(無電柱化)の目的 ～電柱・電線がなくなると～

- ①安全で快適な通行空間の確保
信号機や道路標識が見えやすくなり、交通の安全性が向上するほか、歩道が広く使えるため歩行者はもちろん乳母車や車椅子も安心して通行できる歩行空間が確保されます。
- ②都市災害の防止
台風や地震といった災害時に、電柱が倒れたり、電線類が垂れ下がるといった危険がなくなり道路利用者の安全性が確保されます。

*電線共同溝は、地上にある電線・通信線類を道路の地下に収容する施設です。