

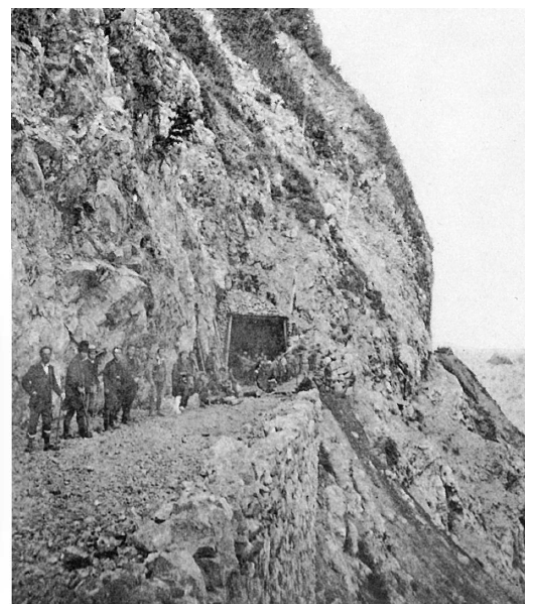
国道8号 親不知 への道をつくる を守る

No.1



親不知は新潟県の最西端、糸魚川市勝山地区～市振地区までの約15Km間を総称しての呼び名で、北アルプスからの稜線が断崖をなして日本海に没する急峻な地形のため、古くから交通の難所「天下の嶮」として往来する人々の前に立ちはだかってきました。

現在、この親不知を通る国道8号は、日本海側における東西物流の要衝、そして地域の生活道路として重要な役割を担う幹線道路です。



「天下の嶮・親不知」の道づくりの歴史と、この道を守るための取り組みを紹介します。

こちら👉



【第一世代】 道がなかったころ — 加賀の殿様や芭蕉も通った波打ち際 —



歌川広重『六十余州名所図会』より
「越後親知らず」

かつてここを往来する旅人は、この断崖の下にある海岸線に沿って進まねばならず、古くから北陸道最大の難所とされました。寄せる波間を見計らって狭い砂浜を駆け抜け、大波が来ると洞窟などに逃げ込むも、途中で波に吞まれる者も少なくなかったといわれます。

平安時代末期、壇ノ浦の戦いの後に越後に落ち延びていた平頼盛を追って、都から夫のもとを目指していた妻が、この難所を越える際に連れていた子を波にさらわれてしまい、そのことを歌に詠んだとされる。

「親不知 子はこの浦の波枕

越路の磯の 泡と消え行く」

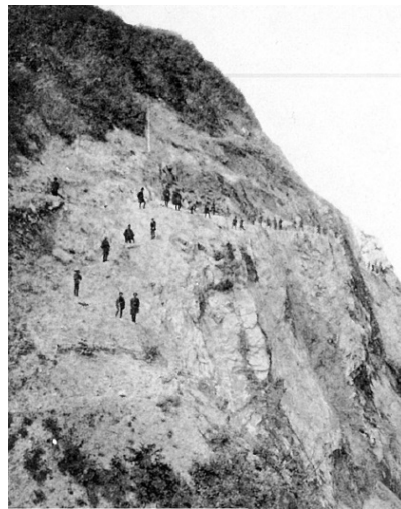
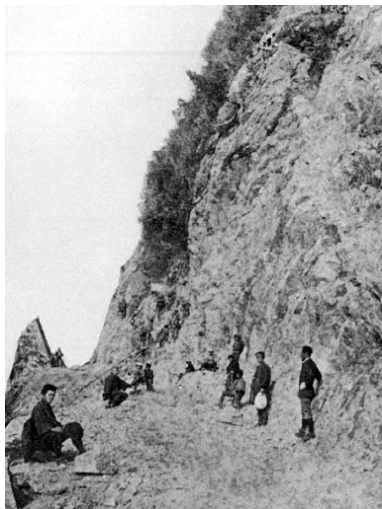
「親不知」の名称の由来は諸説あるが、この歌からこの地を「親不知」と呼ぶようになったという説や、そのけわしさから「親は子を子は親をかえりみるいとまがなかったことから」とする説もあるとのこと。

江戸時代には、参勤交代のため加賀藩一行が往来したほか、元禄2年（1689）には紀行「奥の細道」で知られる松尾芭蕉も通過して市振宿に泊まっています。



松尾芭蕉と曾良

【第二世代】 新道開削 — 断崖に挑む —



明治に入り、明治天皇の北陸巡幸の際に危険の伴う海岸沿いのルートを避けて山道を遠回りして通行されたことを機に、明治13年（1880）に新潟県会で新道開発の議決がなされ、明治15年（1882）5月に着工、明治16年（1883）12月に断崖を削ってつくられた北陸街道（現：国道8号）が開通しました。

この新道開通を祝い、「矢如砥如」（右から、とのごとく、やのごとし）の4文字が一枚岩に刻まれています。「切り開かれた道が砥石のように平らで、矢のように真っ直ぐだ」という意味で、新道に対する当時の人々の喜びが伝わってきます。

その後、昭和8年（1933）から昭和15年（1940）頃にかけても改良工事が行われました。



親不知コミュニティロード脇の岩に刻まれている
「矢如砥如」（とのごとく、やのごとし）



旧道「親不知コミュニティロード」は土木学会選奨の『土木遺産』に認定されています。

昭和10年当時の向山地先

〔第三世代〕 現代の道をつくる ― 一次改築～二次改築まで ―



天嶮トンネル



洞川橋



向山スノーシェッド

国道8号の二車線確保のため、昭和38年（1963）から一次改築工事に着手し、昭和42年（1967）までの5か年間に「天嶮トンネル（734m）」をはじめ、「洞川橋」「大峰洞門」「三段滝スノーシェッド」等が完成しました。

その後、高度経済成長とモーターリゼーションの進展も受けて、より安全で確実な道路交通確保の観点から、洞門等の防災工事が進められました。また、昭和51年（1976）には歌地区の海上を高架橋で通過する歌バイパス（1460m）が完成しています。

さらに、昭和62年（1987）には子不知高架橋が完成し、続いて平成5年（1993）に駒返トンネル（538m）が完成しました。



歌高架橋



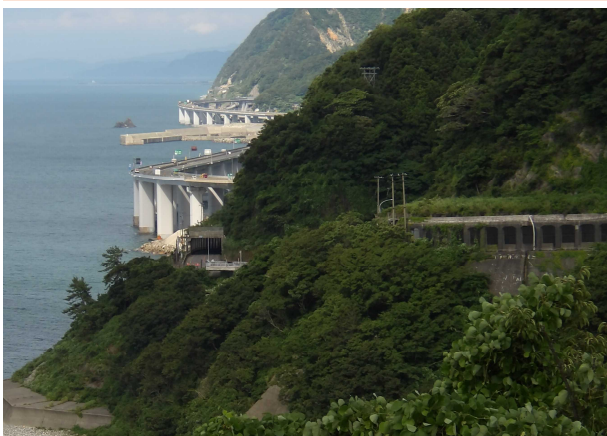
駒返トンネル



子不知高架橋

この当時に造られた構造物のほとんどが現在もその役割を担っています

〔第四世代〕 北陸自動車道の開通



親不知コミュニティロードから見た
北陸自動車道高架橋（奥側）と国道8号（手前）



上の道路:北陸自動車道高架橋
下の道路:国道8号歌高架橋



親不知ピアパーク

昭和63年（1988）7月、北陸自動車道で最後まで残されていた名立谷浜IC～朝日ICの間が暫定2車線で開通し、全線開通となりました。

これにより、国道8号と相まって、日本海国土軸を支える大動脈を担うとともに、災害や事故等により一方が通行止めとなった時に互いに補完しあうことも可能となりました。

親不知の道を守る

— 国土強靱化のための防災対策、予防保全型インフラメンテナンスの取り組み —



上: 洞門上部斜面の崩壊
左: 洞門の屋根を越えて点検
通路に落ちてきた石



親不知の国道8号は、ほとんどの区間が洞門やトンネル、橋梁により整備されていますが、急峻な地形と脆弱な地質に起因する斜面崩壊や落石等の災害も多く、地震発生時の点検や大雨の際の事前通行規制等、的確な対応が求められています。

さらに、多くの構造物が築造されてから既に50～60年を経過し、この間の飛来塩分の影響も大きく、コンクリートの劣化や鋼材の腐食等の損傷が顕在化しています。

将来にわたって重要な社会資本である道路構造物の長寿命化を図るため、予防保全型のインフラメンテナンスを計画的に進めることが重要となっています。



コンクリートの劣化



洞門補修の実施状況
上: 補修前
右: 補修後



鋼材の腐食



道路の維持・補修工事を安全かつ効率的に行うため、
「片側交互通行規制」を実施しています。ご理解・ご協力をお願いします。



道路の異状を見つけたらご一報ください

国土交通省 高田河川国道事務所
糸魚川国道維持出張所
〒941-0067 糸魚川市 横町1-21-1

TEL 025-552-0921

[2024.9作成]