◆国道8号

TAKADA KAWAKOKU

Route 8

親不知道路

未来をつなぐ
第5世代道路
5th Generation Road

スマートフォンはこちら

国土交通省 高田かわこく 河川国道事務所

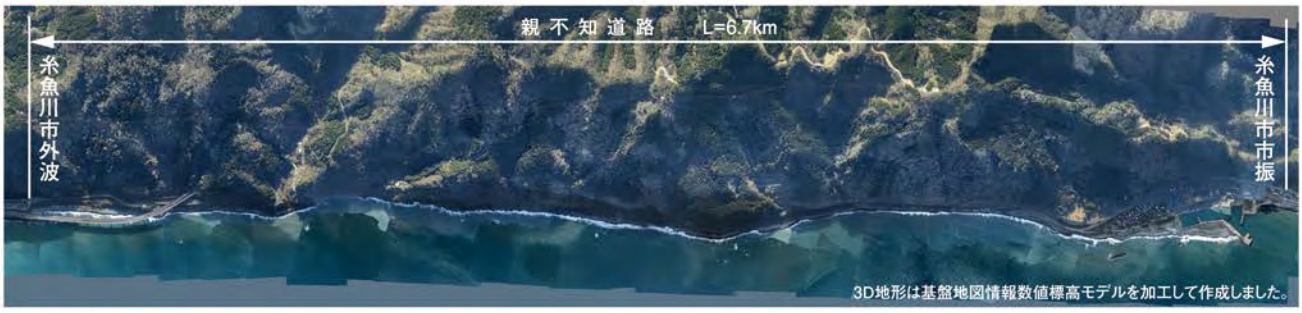
国土交通省北陸地方整備局
高田河川国道事務所
URL https://www.hrr.mlit.go.jp/takada/
〒943-0847 新潟県上越市南新町3-56 Tel.025-523-3136(代)

ROUTE8 oyashirazu

事業の概要

親不知道路は、国道8号新潟･富山県境付近における事前通行規制区間（連続雨量140mm、180mm）及び塩害･老朽化による構造物区間、国際海上コンテナ車等のボトルネック区間の解消を図る事を目的とした、糸魚川市外波から同市市振に至る延長6.7kmの道路整備事業で、令和2年4月に事業化されました。

区　　間	（起点）新潟県糸魚川市外波 ～（終点）新潟県糸魚川市市振
延　　長	6.7km
構造規格等	第3種第2級　60km/h　2車線（土工部:W=10.5m、トンネル部･橋梁部:W=10.0m）



親不知の地形が3Dで確認できます。
上の空撮写真を「COCOAR」アプリを通してみることで
親不知道路事業区間の険しさが立体的に確認できます。

公開期間:2025年12月末まで

COCOAR by CloudCIRCUS

このQRコードから無料アプリをダウンロードできます。
なお、通信費については、ご利用者の負担となります。

事業の整備効果

・事前通行規制の解消により、規制区間に挟まれた集落等の孤立を解消
・災害発生リスクを回避し、安全・安心な道路環境を確保することで幹線道路の信頼性を向上
・高さ制限、曲線障害の解消により、物流効率化等地域産業の活性化を支援

道路ができるまで

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 → 開通 → 管理

測　量

設計協議

用地測量･家屋調査

用地交渉･契約

工　事

開　通

2020.12作成

半世紀に渡り支え続けた重要な道路が

国道8号の親不知地区が昭和42年（1967年）に開通してから、およそ半世紀。広域道路、緊急輸送道路、重要物流道路としての機能が求められる重要な路線ですが、親不知地区は、海岸沿いの急峻な地形条件のため急カーブ・急勾配区間が多く、洞門・橋梁などの構造物は、塩害や波浪により老朽化が進んでいます。さらに、災害発生リスクが高いため、雨量による事前通行規制などの課題を抱えています。

◆厳しい自然条件による構造物の老朽化

建設後40年以上経過した親不知地区の構造物は、海岸沿いにあるため、塩害や波浪による摩耗など自然環境が厳しく、構造物に著しい損傷を与えるため、常に補修が必要となっています。そのため、工事に伴う通行規制も非常に多い区間となっています。

波浪による海岸擁壁の摩耗

塩害による腐食

◆急カーブ・急勾配がつづく道路

国道8号は日本海側物流の大動脈で、大型車交通量や物流量が多く、重要物流道路に指定されているものの、急峻な地形から、急カーブや急勾配が多いうえ、洞門などにより高さが制限された大型の車両が通行出来ない区間となっています。

また、道路形状から冬期には降雪や凍結による車両の立ち往生が発生することもあります。

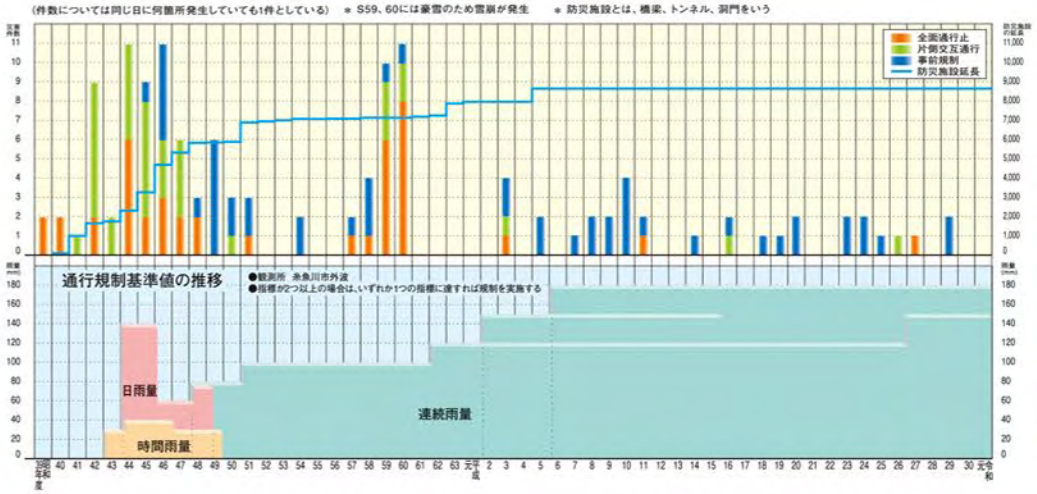
支障となる急カーブ

急勾配により立ち往生した車両

◆災害発生リスクと通行規制

親不知地区は土砂崩落等の災害リスクが高いため、雨量による事前通行規制区間があり、たびたび通行止めを行っています。そのため、宿泊施設や沿線集落が孤立するなどの問題を抱えています。

◆交通規制を伴う災害発生件数と防災施設の整備の移り変わり



雨量規制による通行止め

昭和60年7月　向山地区災害

第5世代の道路として生まれ変わります

そのため、新潟県糸魚川市外波から同市市振に至る区間において、新たなルートによる抜本的対策を進めることとしました。この道路が完成すれば、雨量による事前通行規制が解消され、通行制限のある車両の通行が可能になったり、集落などの孤立の心配や構造物の老朽化など様々な課題が解消され、地域経済の活性化や物流の効率化など様々な効果が期待されます。

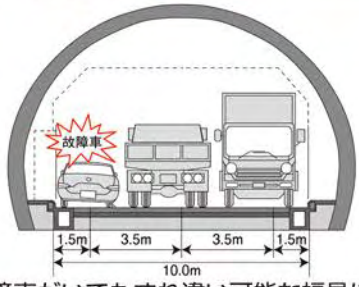
国道8号は、「親不知道路」により、さらに安全で便利な道路として進化します。

様々な障害を解消する第5世代の道路「親不知道路」

未来をつなぐ
第5世代道路
5th Generation Road

「親不知道路」が出来ることで、高さの制限が解消され、大型の車両も通行が可能となります。また、広い路側を確保して故障車等が路側に停車していても通行の妨げになりにくい道路幅とすることで、安全・安心、快適な道路となります。

高さ制限が解消され、国際海上コンテナ車(4.1mを超えるもの)も通行が可能になります。

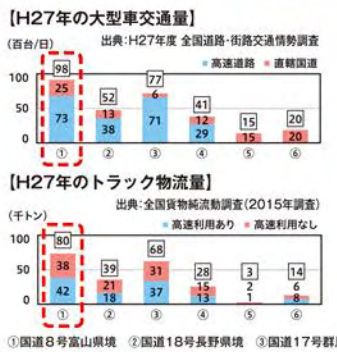


故障車がいてもすれ違い可能な幅員に。

より安心に、もっと便利に

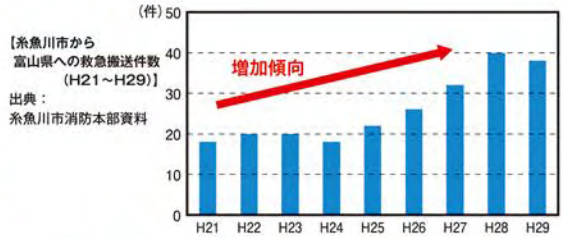
糸魚川市から富山県への救急搬送は年々増加しており、通行止めのない「親不知道路」は命を守る安全・安心な道路となります。また、新潟県境を結ぶ路線の中で最も大型車交通量が多い新潟―富山県境が、より安全で便利な道路となります。

新潟県境断面の交通状況



①国道8号富山県境 ②国道18号長野県境 ③国道17号群馬県境 ④国道49号福島県境 ⑤国道113号山形県境 ⑥国道7号山形県境

救急搬送



【糸魚川市及び周辺の主な救急医療機関の位置】 出典:糸魚川市消防本部資料

地形地質のきわめて厳しい条件のなかで、つくられてきた「親不知の道」。それは自然とのたたかいであり、長いドラマでした。

渚のみち

国道8号は新潟市から京都に至る日本海側の縦貫道路の一翼を担う主要幹線道路であり、北陸自動車道と相互に補完しあい広域的な交通網を形成し、我国の産業経済を支える重要な役割を担っています。また、地域の産業経済を支える動脈であるとともに、路線沿いに連担する各地域の通勤、通学、買物等地域社会の日常生活を支える生活基盤でもあり、多様な機能を有する重要幹線となっています。

天下の嶮として知られる親不知は、新潟県糸魚川市青海から、同市市振間の総称です。

旧北国街道の難所とされ、日本の屋根である北アルプスの北端が断崖をなして日本海に没する岩石海岸にあり、しかもこの地域は、フォッサマグナ（糸魚川・静岡構造線）に近接し、非常に複雑で脆弱な地質となっています。現国道8号は、その大半をこの斜面の切りとりにより、海岸線に沿って走っています。

その昔は、断崖波打ち際にある名ばかりの道で、悪天候で波が高い日は命がけで通行しなければなりませんでした。とくに県指定名勝の風波と浄土のあいだは最大難所で、海食洞（かいしょくどう）の大ふところ・小ふところ、大穴・小穴の避難所、両側の波よけ不動に往時の苦労が見てとれます。先人たちから連綿と受け継ぐ苦労は、①古代から明治にかけての海岸を通る渚の道、②明治16年完成の道、③国道8号、④北陸自動車道と、『四世代道路』として道の歴史を刻み続けてきました。

道づくりの歴史

大和・奈良時代	大和、奈良へ物資を運ぶ重要な道・北陸道として、大化改新（645年）の頃すでに令によって定められていました。
江戸時代	江戸時代には、加賀藩の前田家が、参勤交代の際に通っていたことから"加賀街道"とも呼ばれていました。
明治時代	明治9年（1876年）に国・県、里道制が確立。北陸道は国道3等になり、道幅二間半（約4.5m）とされましたが、いざ道路整備となるとなかなか難しく、依然として時に旅人が命を落とすこともある"渚の道"でした。明治11年（1878年）9月28日の明治天皇の北陸巡行をきっかけに道路整備が進められ、明治16年（1883年）に「人力車が通れる道」として開通しました。
昭和前期	昭和8年（1933年）に「自動車が通れる道路」に着工し、改良、拡幅等の整備が進められてきました。昭和33年（1958年）に北陸地方建設局（※現北陸地方整備局）が発足すると、昭和38年（1963年）から大規模な改築工事が行われ、度重なる土砂崩れを克服して、昭和42年（1967年）に国道8号として2車線道路が開通し、一次改築事業の完成がはかられました。
昭和43年～	これまで大雨などによる数々の土砂災害が発生し、そのたびに通行止めが繰り返されてきた親不知の道。昭和43年（1968年）以降の二次改築事業として、本格的な防災工事や大規模な局部改良事業が進められてきました。その結果、近年では交通に支障のある災害は著しく減少しています。
昭和63年～	昭和63年（1988年）には、北陸自動車道の全面開通に伴い、北陸地方に初めて高速交通ネットワークが確立しました。
令和2年～	「親不知道路」として新たな道路の整備を事業化しました。

昭和の改築（大竹沢地先・昭和10年8月撮影）

明治の改築（浄土地先）

主な災害

年月日	災害規模	交通規制	雨量
昭和40年11月8日 子不知地区 （勝山・深谷・向山地先）	土砂崩壊 3,400m³ （路上堆積土） 死者 2名 災害発生日数 14日間	不通70日間の長期に及んだが後半の30日間は、国鉄子不知トンネルを借用しての片側交互通行	最大日雨量 89.9mm
昭和44年8月9日 全線	土砂崩壊・土石流 57箇所 橋梁被害 2箇所 死者 3名　負傷者 76名 被災 600世帯	通行止 7日間	最大時間雨量 68mm
昭和45年11月23日 大峰地先・浄土地先	土砂崩壊 3,850m³ 死者1名　負傷者6名	通行止 15日間	最大日雨量 69mm
昭和51年8月14日 勝山・大峰・外波・風波 浄土地先	土砂崩壊 640m³ 路面陥没 1箇所	通行止 6日間	連続雨量 142mm
昭和60年2月15日 玉ノ木災害	土砂崩壊 40,000m³ 死者10名、負傷者4名 家屋全壊5棟 家屋半壊2棟	通行止 27時間	
昭和60年7月8日 7月梅雨前線豪雨災害 （外波地先） ～ 昭和60年7月11日 7月梅雨前線豪雨災害 （向山地先）	土砂崩壊 435m³ 土砂崩壊 1,926m³ スノーシェッド支柱変位 30m	通行止 152時間	

昭和60年7月　向山地区災害

昭和45年11月災害