

# 新潟バイパス 50周年を迎えた取り組みについて

国土交通省 北陸地方整備局 新潟国道事務所 調査課

## 1. はじめに

新潟市を東西に貫く地域高規格道路である黒埼 IC（新潟市西区）から海老ヶ瀬 IC（新潟市東区）までの延長 11.2km の国道 7 号・8 号「新潟バイパス」は、新潟市内の大動脈として市街地のアクセス性向上に大きく寄与し、新潟の発展を支えてきました。新潟バイパスは、昭和 45 年 12 月の初開通（紫竹山 IC～海老ヶ瀬 IC 間が暫定 2 車線で開通）から、令和 2 年 12 月をもって開通 50 周年の節目を迎えたことから、昨年度は 50 周年を記念し、新潟バイパスの特長や重要性を改めて周知するとともに、万代島ルートなどの今後の展望に関する機運醸成に向け、広報等の取り組みを実施しました。新型コロナウイルスの感染拡大状況にも配慮し、記念マンガや記念動画も活用したデジタル施策による情報発信やオンラインを活用した座談会を実施しました。



新潟バイパスの位置図



現在（令和2年）と部分開通時（昭和45年12月）との新潟バイパスの比較



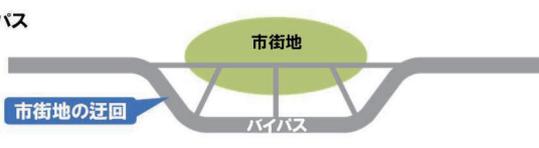
新潟バイパス 桜木 IC から女池 IC 方面を望む

## 2. 新潟バイパスの特長

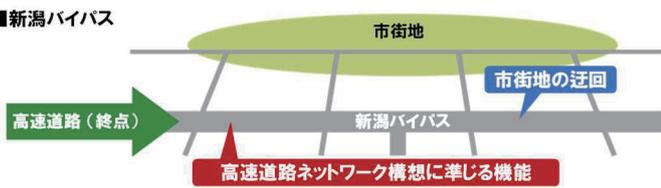
新潟バイパスは全線6車線かつ立体構造（IC形式）といった高規格なバイパスとして整備されました。この背景として、新潟バイパス構想が検討された昭和30年代、当時は約7,600kmの高速道路ネットワーク構想が議論されていた時代でしたが、ネットワーク構想の終点が新潟市までであったことを受け、このネットワーク構想は更に北へ延伸すべき、このような機能を構想段階であった新潟バイパスに兼ね備えるべきといった議論が起きました。その結果、新潟バイパスにはバイパス本来の機能である市街地の迂回機能のみならず、高速道路ネットワークに準じる速達性や時間信頼性も持たせる方針となり、立体構造・インターチェンジ型式で、沿道利用のための側道を設置する高規格なバイパスとして整備されました。現在においては、全国交通量調査にて全国第2位を観測するなど、日本屈指の交通量を担っております。

○「バイパス本来の機能」+「高速道路ネットワーク構想に準じる機能」を併せ持つべき

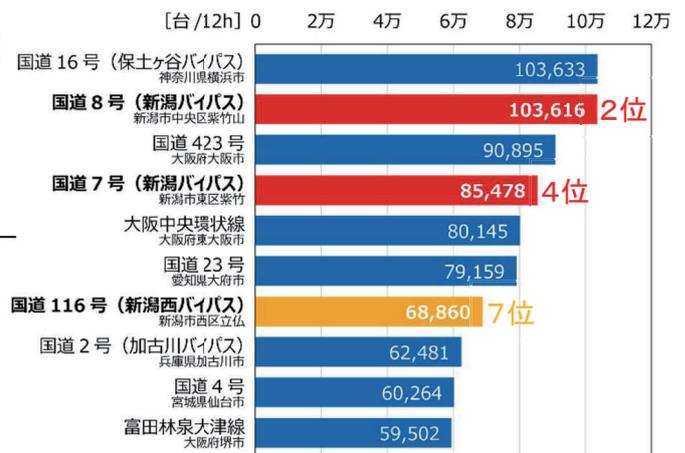
### ■一般的なバイパス



### ■新潟バイパス



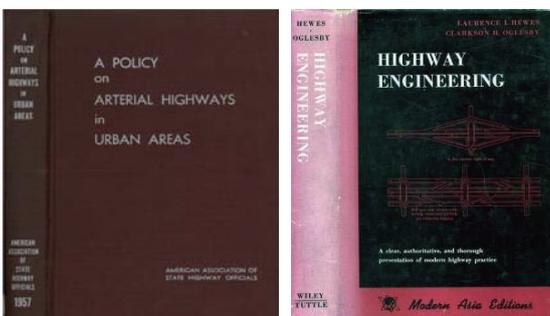
基本構想：高速道路ネットワークに準じる機能



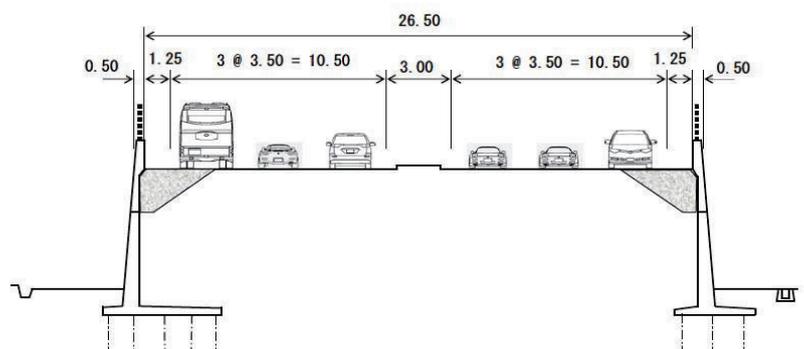
平日昼間12時間交通量のランキング

(出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査（一般道路）)

基本構想の計画当時、「一般的な平面構造のバイパスは、整備後に沿道開発が進むとすぐに渋滞が発生し、さらなるバイパスが必要になってしまう。高速道路からの高速交通の受け皿として、また大量の自動車交通を安全・円滑に処理するにはどうしたら良いか」といった議論が展開され、アメリカのフリーウェイや当時の最新文献等を参考に検討した結果、新潟バイパスは立体構造・インターチェンジ型式で、沿道利用のための側道を設置する案に至り、現在の供用形態に至っております。



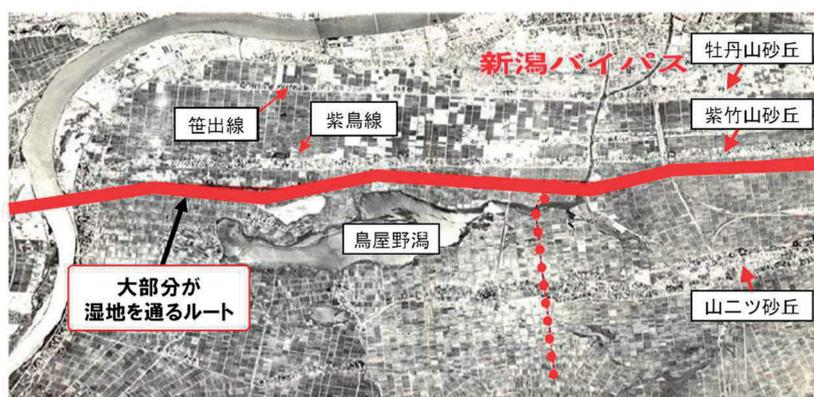
アメリカの道路に関する研究や技術基準の作成を目的とした組織 AASHTO 等の参考文献



「勉強会」で設計した側道付の新潟バイパス計画断面（6車線案）

新潟バイパスのルート帯は、市街地と農地の境界部にて計画されましたが、このルートの大部分は過去の新潟地震にて液状化発生の実績もある砂丘間低地であったことから、施工にあたっては軟弱地盤対策が最重要課題でした。

対策として盛土の重さで地盤を固める方法を採用し、必要な盛土量は173万 m<sup>3</sup>と膨大でしたが、当時の関屋分水路や新潟東港整備事業の開削土砂を転用することで、これらの課題を解決し、併せて事業費の縮減にも大きく貢献しました。



新潟バイパスの路線決定時の鳥屋野潟周辺



河川と港湾の開削土砂を活用した  
新潟バイパスの盛土

### 3. 新潟バイパス 50 周年を迎えた広報の主な取り組み

#### ① 新潟バイパスのオンライン広報

新潟国道事務所では、新潟バイパスが開通 50 周年を迎えたことを契機に、また昨今の新型コロナウイルスの感染拡大への配慮も勘案の上、デジタル施策による情報発信に取り組みました。

まず一つ目の取り組みとして、新潟国道事務所のホームページ内に、新潟バイパス 50 周年を記念した特設サイトを開設いたしました。新潟バイパスの計画・経緯や基本構想、工事に関する逸話、半世紀の歩み等、新潟バイパスの様々な情報を知ることができるサイトとなっております。また、後述する記念マンガ、記念動画についてもこちらのサイトで閲覧することができます。

**特設Webサイト** <https://www.hrr.mlit.go.jp/niikoku/niigatabp50th/index.html>



二つ目の取り組みとして、「マンガで知る新潟バイパス！」と題し、記念マンガのオンライン配信に取り組みました。こちらは、新潟バイパスの計画・経緯や基本構想などを一般の方に親しみやすい内容となっており、今後に向けたメッセージについてもまとめたものとなっております。記念マンガについては、twitter、facebook、youtube、yahoo！といった SNS ツール等と連携した情報発信にも取り組みました。

三つ目の取り組みとして、「通行の安全を支える人たち！」と題した記念動画のオンライン配信に取り組みました。こちらは、新潟バイパスの日々の維持管理の実務を支えるエッセンシャルワーカーに焦点を当てた PR 動画となっております。新潟バイパスが適切な機能を維持・発揮するためには、道路巡回や応急作業、橋梁点検、さらに除雪といった分野での技術者の貢献が不可欠であり、その現場の実情に着目した特集動画となっております。さらに、「新潟国道事務所の仕事編」として、新潟国道事務所の職員の実務の状況を配信しました。これらの動画は youtube と連携したオンライン配信を実施しました。

## マンガ特集 マンガで知る新潟バイパス！

新潟バイパスの過去・現在・未来をマンガで分かりやすく紹介。にいこく先生がズバリ答えます！



## 動画特集 365days 通行の安全を支える人たち

今日も新潟バイパスの安全や維持管理を支える人たちがいる。エッセンシャルワーカーの活躍を動画で紹介します。



### ② 新潟バイパス 50 周年記念座談会

令和3年3月13日には、新潟国道事務所や産学官の関係者が主催となり、新潟バイパスの半世紀の歴史や新潟のまちづくりに与えた効果を振り返るとともに、未来の新潟のまちづくりのあり方について議論する記念座談会を開催しました。記念座談会は新型コロナウイルス感染防止の観点から、会場は最小限の参加とし、全国の一般参加者に向けてはオンラインで開催の様子を配信しました。

座談会の冒頭では、新潟国道事務所から、新潟バイパスの概要や新潟バイパスを中心とした事業推進として新潟西道路や亀田バイパスの姥ヶ山 IC 事故対策、新新バイパスの大夫興野 IC の増設に加え、デジタル施策による広報の実施状況について情報提供しました。

座談会では、長岡技術科学大学の佐野教授からは、新潟バイパスの高規格な特長や特異性に触れていただきました。新潟市の中原市長からは、バイパス整備によるアクセス性向上が市街地の拡大など新潟

新潟バイパス 50 周年記念座談会の開催概要



新潟バイパス 50 周年記念座談会の様子

オンライン配信画面

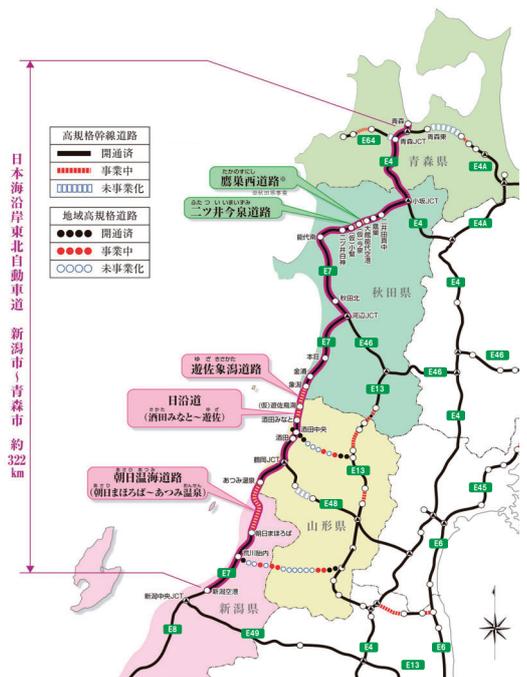
都市圏の形成に寄与してきたことや、これからの新潟市の継続的な発展における新潟バイパスの役割の重要性に触れていただきました。さらに、今後の新潟市の方向性として将来ビジョンの「新潟都心の都市デザイン」や新潟駅周辺整備事業、万代島ルート線などのまちづくりに関する動きに連動した「にいがた2キロ」プロジェクトについて述べられました。新潟商工会議所の福田会頭からは、新潟バイパスの経済活動への恩恵について触れていただいた上、万代島ルートやバスタの整備を含めた高速道路体系の推進に加え、バイパスの先にある日本海沿岸東北自動車道の早期開通を要望されました。新潟国道事務所の柘津所長からは、万代島ルートの事業概要や人中心の道路空間への再編に向けた道路行政の動向について情報提供しました。

#### 4. おわりに

新潟バイパス 50 周年を迎えた広報の取り組みを通し、改めて新潟バイパスの特長や重要性について、多くの地域の皆様に周知することができたと考えております。新潟国道事務所としては、新潟バイパスの機能を維持していくため、維持管理や渋滞対策、交通安全対策に取り組んでいくとともに、新潟バイパスから発展する道路整備として、新潟都市圏の機能強化に向けた万代島ルートの整備や広域道路ネットワークの形成に向けたバイパスの先の日本海沿岸東北自動車道の整備を推進していきます。



万代島ルートの整備イメージ



日本海沿岸東北自動車道の整備状況