

満杯 で～す 国

暮らしには役だ



国道の移り変わり——
開通当時の姿【上】と、十年ひ
と昔しくといますが、こん
なにも変りました【下】



今、大きく変わっています。
三十八年に工場誘致の第一陣
として、新潟鋼機が下塩俵に進
出したのを契機に、続々と工場
や事業所が建設され、あわせて
新潟市のベッドタウンとして、
住宅団地の造成も活発に行なわ
れるなど、目をみはるものがあ

増え続ける交通量

では、いったい一日平均どの
くらいの交通量があるのかみて
みますと、右ページのグラフで
もわかるとおり、四十一年をの
ぞいて年々増え続けています。
とくに、四十八年から四十九
年にかけては、三千五十四台も
増え、このままのペースで進ん
だ場合、今年には二万台を案に越
すこととなります。

くわえて、市街地の幅員は開
通当時の九割のまま。午前十時
から十二時のピーク時にかけて
は渋滞が続きます。

△こえ▽ 小千田裕さん（新
潟市 会社員）

こみすね——。週に三、四
回商用でここを通りますが、な
にか中途半ばな感じがして、運
転するのがこわいですね。

片側二車線くらいあればいい
のですが……。

△こえ▽ 笹川晃さん（葵町
町内会長）

ります。
このように、国道は、市の発
展のカギをにぎり、今後も、ま
すます大きな役割りを果たすこ
とが当然考えられます。

増。開通当時には、考えられな
かったような現象が今、起きて
います。
交通渋滞、人家への飛び込み
事故、騒音、振動など、新たな
問題がうきほりにされてきてい
ます。

△こえ▽ 本間亦三郎さん（
商業）
最初にできたときから、せま
いと思っていましたよ。通勤、
通学時などはハラハラしながら
見えています。

△こえ▽ 藤井喜三郎さん（
交通指導員）
交通指導をしていると、中央
通りからの大型車はうまく右折
できない状態。
この部分だけでも四車線に拡
幅すれば、国道の車の流れもス
ムーズに行くのではないでしょ
うか。

このように、国道周辺に住む
皆さんや、利用する人たちは、
異口同音に道幅が狭まいことと
車が増えたことを認めています。

道8号線

っているのですが

一級国道8号線は、総工費14億4千万円の
巨費と36年から4年の歳月をかけて開通。市
の躍進のエースと期待されてうぶ声をあげま
した。

誕生してから約10年、今回は、国道周辺の
変ほうをさぐるとともに、近くに住む市民の
皆さんにスポットをあててみました。（関連
記事は3・4・5ページ）

順調に発展する国道周辺

市内の下真ん中を走る新国道
八号線が「いつできるのだろう
か……」、こんな会話が町のど
こかで聞かれた昭和三十八年六
月ころ、国道の開通は、市民に
とっては重大関心事のひとつで
した。

なぜならば、国鉄も通ってい
ない本市にとり、市の発展を託
す重要路線であったからです。

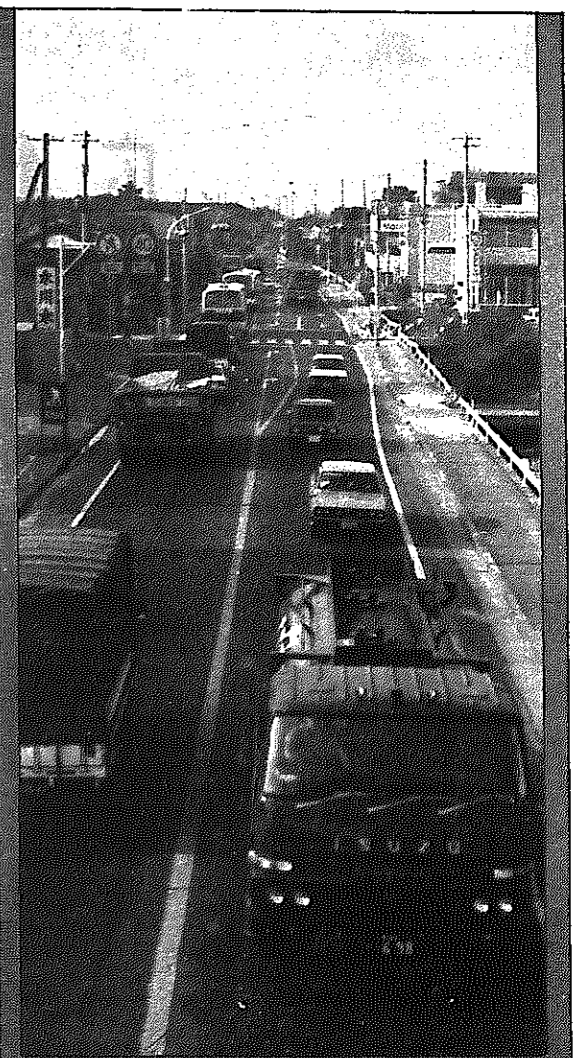
三十九年に開通

国道が着工されたのは、昭和
三十六年十二月。三十八年には

宅地造成など活発化

十年ひと昔しくといえます
が国道の開通で、国道沿いは

田中から中部排水路（保坂）間
が完成。
続いて下塩俵から保坂までが
あいつぎ、三十九年一月十六日
から大野間の十キロが未舗装
のまま開通。その後、田中から
新飯田までの工事も急ピッチに
進められ、同年三月には完成。
ここに、新飯田・大野間、二
十七キロの国道が市民の夢を
乗せて全線開通となりました。



国道の1日の交通量

年	交通量
38年	4,684台
40年	6,605台
41年	5,333台
42年	10,449台
47年	15,693台
48年	16,392台
49年	19,446台