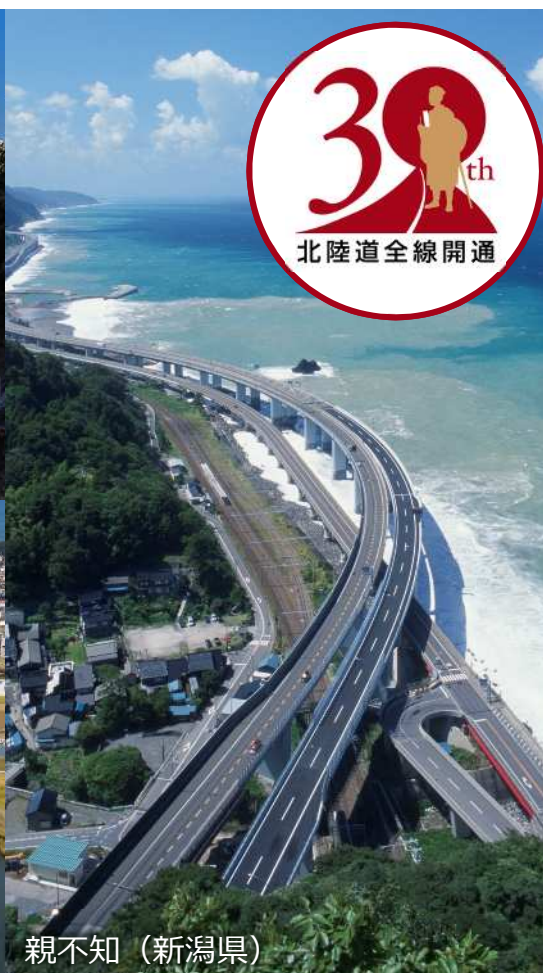




立山連峰（富山県）



梯川橋（石川県）



親不知（新潟県）

北陸自動車道 全線開通30周年



長浜IC付近（滋賀県）



杉津PA越しの敦賀湾（福井県）

もっと安全に、もっとスムーズに



あなたに、ベスト・ウェイ。



北陸自動車道の概要2

- ・北陸自動車道は全線開通30周年

インタビュー3

北陸自動車道の災害支援5

- ・【令和6年能登半島地震】迅速な救助・支援活動に貢献

北陸自動車道の整備効果6

- ・30年間の経済波及効果は約15兆円
- ・沿線の製造品出荷額等が約5倍に増加
- ・農水産品の輸送量が約8倍に増加
- ・観光客の来訪や周遊を促進
- ・北陸4県発着のバス利用が約5倍に
- ・安全・安心な地域医療に貢献
- ・並行道路の代替路・迂回路として機能
- ・環境負荷低減を支援
- ・未来のために高速道路をリニューアル

北陸自動車道のあゆみ14

- ・開通以来の累計交通量は約3.5億台

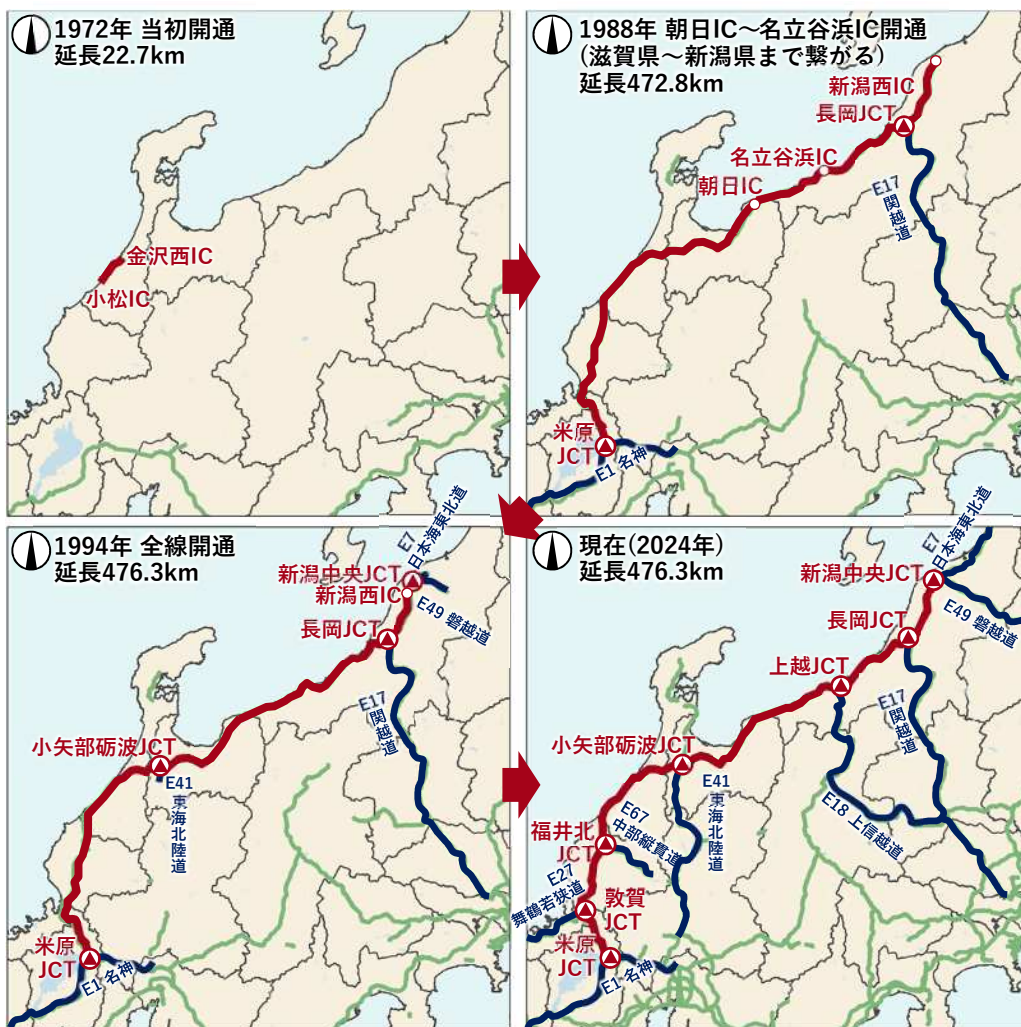
北陸自動車道は全線開通30周年

北陸道は“日本海側の大動脈”

■ 路線概要

路線名
北陸自動車道（北陸道）
区間
米原JCT～新潟中央JCT
延長
476.3km
当初開通日
1972年10月18日
全線開通日
1994年7月28日
車線数
4車線
施設数
インターチェンジ：55箇所 休憩施設（SA・PA）：26施設
沿線地域
滋賀県・福井県・石川県 富山県・新潟県

■ 北陸道の開通と接続道路の変遷



■ 北陸道の利用による所要時間の変化





北陸地域に なくてはならない 大動脈

高山 純一 氏

公立小松大学 サステナブルシステム
科学研究科 教授
金沢大学 名誉教授

— 略 歴 —

金沢大学教授、公立小松大学特任教授などを経て現職。富山市都市計画審議会 会長、土木学会 理事などを歴任し、現在、石川県道路安全・円滑化検討委員会 委員長などを務める。

交通特性、情報提供、救急医療など幅広い観点から高速道路に関係した研究にも取り組んでこられた高山氏に、北陸道開通による効果と将来への期待について話を伺った。

移動の安心感が格段に向上

1972年に最初の区間が開通してから約半世紀の間、北陸道や北陸地域をみてきました。毎日の通勤には、金沢から小松へ北陸道を利用しています。

北陸道の開通によって、移動時間が大幅に短縮し、時間に対する信頼性が大きく向上したため、新潟や東北、関西以西が身近になり、車で移動する人が増えました。また、高速道路で早く移動できる安心感や、国道8号と機能分担されたことで安全性の向上にも寄与しています。

特に、北陸は県境部等に地形的条件の厳しいところが多くありますが、それらの交通の難所を克服し、安全・安心・快適な道路を手に入れることができました。

産業の飛躍的な発展に貢献

産業面に対する北陸道開通の効果はとて大いと考えます。インターチェンジ周辺に多くの物流拠点や工業団地が造成されていることは、北陸道が整備された効果の証です。

時間を重視する1次産業に対して果たした役割も大いと思ひます。朝どれの魚を新鮮な状態で首都圏や関西圏に届けることができ、マーケットが広がることは生産者の意欲向上にもつながります。北陸の農水産品の知名度向上に北陸道が貢献してきた部分はあると思ひます。

生活圏や観光周遊範囲が大幅に拡大

生活の中での実感として、北陸道開通の効果を最も感じたのは、高速バス路線の誕生です。

朝日IC～名立谷浜ICの開通によって、移動が大変便利になり、高速バスの運行本数や利用客が増えたと考えられます。

観光に関しては、平成に入ると北陸道の全線開通をはじめ高速道路網が形成され、広域的な観光周遊が可能になりました。

命をつなぐ道として、安全・安心に貢献

救急搬送に対しての効果も大いと思ひます。一般道と比較すると振動が少ないため、患者の負担が大幅に減少します。インターチェンジの近くに立地する救命救急センターも多く、北陸道を使えば患者を早く運べる利便性もあります。

令和6年能登半島地震の直後には、毎日、北陸道を北上し能登方面へ向かうたくさんの災害派遣車両と通勤途中にすれ違いました。北陸道がなければ、全国からの速やかな支援はできなかったと思ひます。

知恵と工夫こらし、さらなる効果発現へ

北陸道の近くには、北陸新幹線や空港も整備されています。北陸の観光のさらなる発展のためには、移動手段に係る事業者が連携し、利用者が周遊しやすく、かつ事業者が共存共栄できる交通サービスへの進化を期待します。

また、北陸道は最初の開通から半世紀が経過しています。北陸の大動脈としての効果を持続できる維持管理をしていただくことが大切です。



北陸道は 日本海側の物流を 活性化させた

小林 和男 氏

公益社団法人全日本トラック協会 副会長
公益社団法人新潟県トラック協会 会長
中越運送株式会社 代表取締役会長

— 略 歴 —

1970年に中越運送株式会社に入社し、代表取締役社長などを歴任し現職。
上述のほか、新潟経済同友会 幹事、公益財団法人新潟県国際交流協会 監事などを務める。

新潟圏域を中心に物流業の発展にご尽力されてきた小林氏に、北陸道が物流や経済に果たしてきた役割と今後の期待について話を伺った。

地域を支え続けた基盤

北陸道が全線開通後に歩んできた30年間は、「失われた30年」と概ね同じ時期となります。北陸道は、失われた30年がさらに低迷しないように、地域を下支えする基盤となってきたのだと思います。

また、全線開通の4年前となる1990年に物流に関する法律が施行され、北陸道の完成と共に規制が緩和されたことも、日本海側の物流を活性化してきました。

物流の効率性を高め、物流の形が変化

新潟県からみると、北陸道の開通によって、大阪や関西以西との結びつきが強くなり、より身近になりました。新潟から九州の直行便などは、北陸道があったからこそできたことです。

30年前は、地域の商店や企業に対して、地域の拠点から広がる物流網があり、新潟県内の物流を網羅するには、新潟、長岡、上越など各々のエリアに拠点を置く必要がありました。

現在は、北陸道や関越道の開通、量販店などの進出によって、物流の仕組みは劇的に変化しました。関東や関西地域から新潟県内の1つの拠点にモノが集まり、そこからさらに、県内の商店や企業に輸送します。

北陸道をはじめとする高速道路の開通は、物流の拠点性を高め、前述のようなモノの流れに対して大きく寄与してきました。

生活や観光の発展にも影響

北陸道が開通する前の新潟から富山方面間の移動は、道路であれば交通の難所である親不知を通らなければならず、幹線鉄道網も十分ではないため、日帰りで移動するのも大変でした。

北陸道の開通によって、新潟と富山方面間の往来がしやすくなり、つながりが強まったことで、観光や生活圏の変化にも少なからず影響を与えていると思います。

私も親不知が北陸道でつながった時に、能登半島に車で観光に行きました。名立谷浜の辺りなど、北陸道は景観も非常に魅力的です。

北前船を彷彿させる北陸道

日本海側の地域では、北陸道沿線の地域が特に賑わっているように感じます。江戸から明治の経済動脈として北前船があり、大阪から福井、石川、富山、新潟と立ち寄って北海道まで行くわけですが、寄港地は大変栄えました。

北陸道はモノやヒト、情報を運び、各地で現代の北前船のような役割を果たしてきたのではないかと思います。

2024年問題や災害に必要な不可欠な存在

2024年問題の中で物流を維持するためには、高速道路の利用が必須であり、高速道路に求める役割は今まで以上に大きくなります。

災害時においても、東日本大震災での北陸道や関越道の活躍にみられたように、高速道路は必要不可欠な存在です。

維持管理を適切に行い、高速道路の役割を発揮し続けていただくことを期待します。

【令和6年能登半島地震】

迅速な救助・支援活動に貢献

全国から駆け付けた緊急車両の通行確保

■ 災害派遣車両等の通過台数



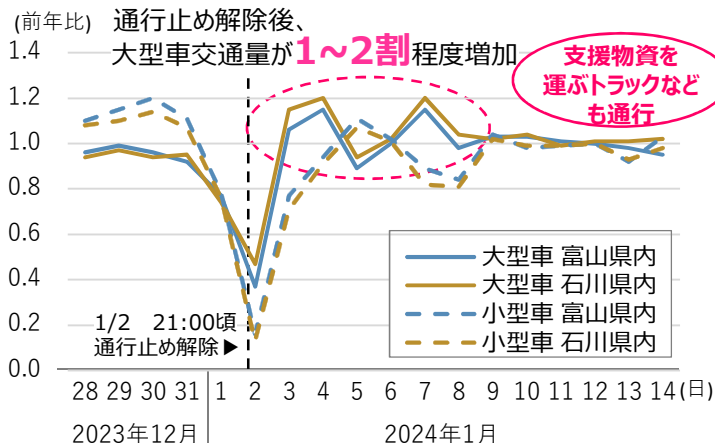
＜通行止め箇所＞

—: NEXCO東日本・中日本管理区間 —: その他区間

※1: 災害派遣車両とは、自治体が災害救援のために使用する車両として申請した車両で、ボランティア車両とは、被災した自治体等が要請・受入承諾した災害ボランティア活動のために使用する車両を指す。

台数は、上記車両が、カウントを開始した令和6年1月3日～6月30日までの間に北陸道の料金所で降車した数値を計上。

■ 地震発生前後の交通量の対前年比の比較



※富山県内は金沢森本IC～朝日IC間、石川県内は金津IC～小矢部IC間の加重平均交通量より算出（12/28～1/5：日合わせ、1/6～1/8の3連休は曜日合わせ）

■ 地震発生後の対応

（応急復旧による緊急輸送路の早期確保）

<1月1日>

16:10頃 ● 地震発生

北陸道 丸岡IC～新潟中央JCTの区間内で
通行止め、点検・応急復旧開始

地震発生から4時間後

20:00頃 ●

緊急車両の通行を開始
（消防、医療、警察、自衛隊など）

20:30頃 ●

北陸道最初の通行止め解除
（丸岡IC～加賀IC）

地震発生から約29時間後

<1月2日>

21:00頃 ●

北陸道最後の通行止め解除
（NEXCO管理区間の最後の解除）

被災状況

1月1日（のり面崩落）



復旧状況

1月2日



<沿線自治体の声>

・今回の地震に伴う様々な支援活動において、北陸道を使うことで移動時間の短縮が図れました。

<新潟県燕市>

・国道8号の通行止め期間中、北陸道は迂回路として市民生活、経済活動を支えた重要な道路です。

<新潟県上越市>

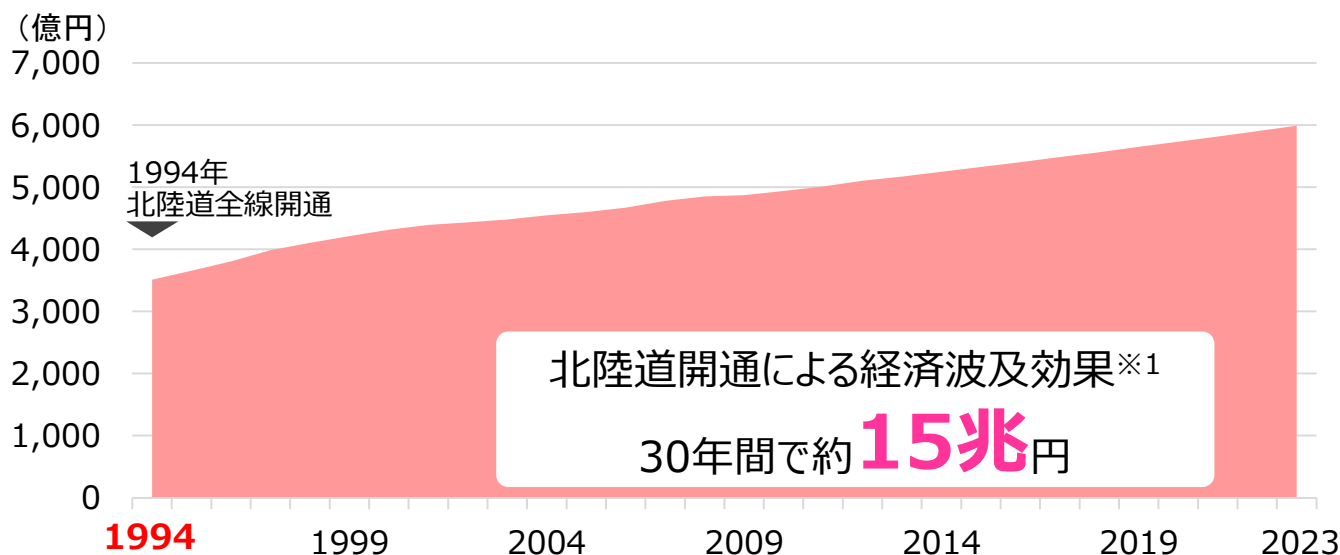


【ヒアリング結果】

30年間の経済波及効果は約15兆円

地域間の所要時間の短縮による経済効果を算出

■ 北陸道全線開通後30年間の経済波及効果の推移



※1 経済波及効果とは、生産額変化額を指す

※2 道路整備による地域間の所要時間の短縮などによる企業の生産性向上などの経済活動の関係をモデル化し、道路整備あり・なしの場合の差を算出

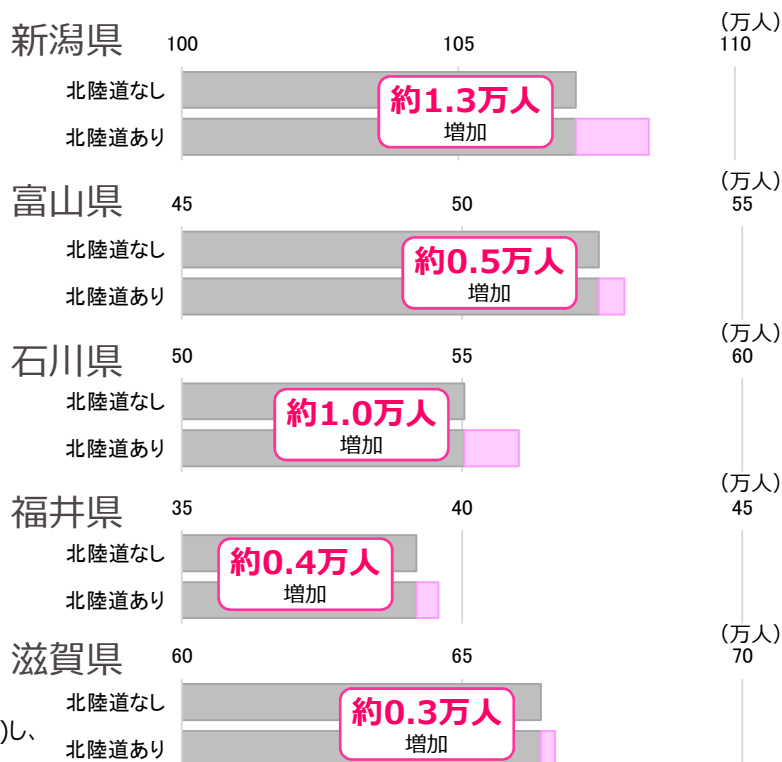
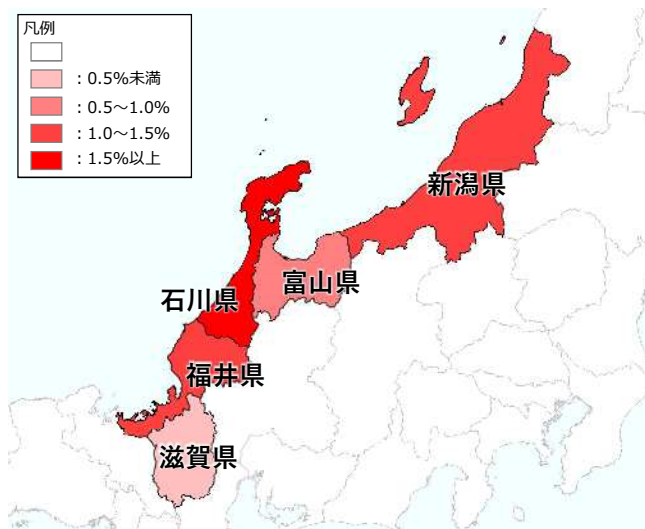
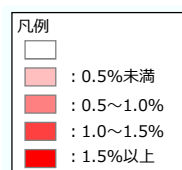
※3 空間的応用一般均衡 (Spatial Computable General Equilibrium) モデルと呼ばれる地域間の道路整備が交易を活性化させることで生じるマクロ経済的な効果を計測することを目的に開発されたモデルを使用し、金沢大学 寒河江雅彦教授監修のもと本資料を作成

※4 民間企業資本ストックの2015年比を乗じることで30年間の生産額を算出

就業者数は沿線5県で約3.4万人増加

北陸道の沿線を中心に就業者数の増加に寄与

■ 沿線県の就業者数増加率



※北陸道あり：令和2年国勢調査における就業者数

北陸道なし：上記から北陸道整備による就業者増加数を除いた値

※道路整備による地域間の所要時間の短縮などによる企業の生産性向上などの経済活動の関係をモデル化(空間的応用一般均衡モデル)し、北陸道あり・なしの場合の差を算出

沿線の製造品出荷額等が**約5倍**に増加

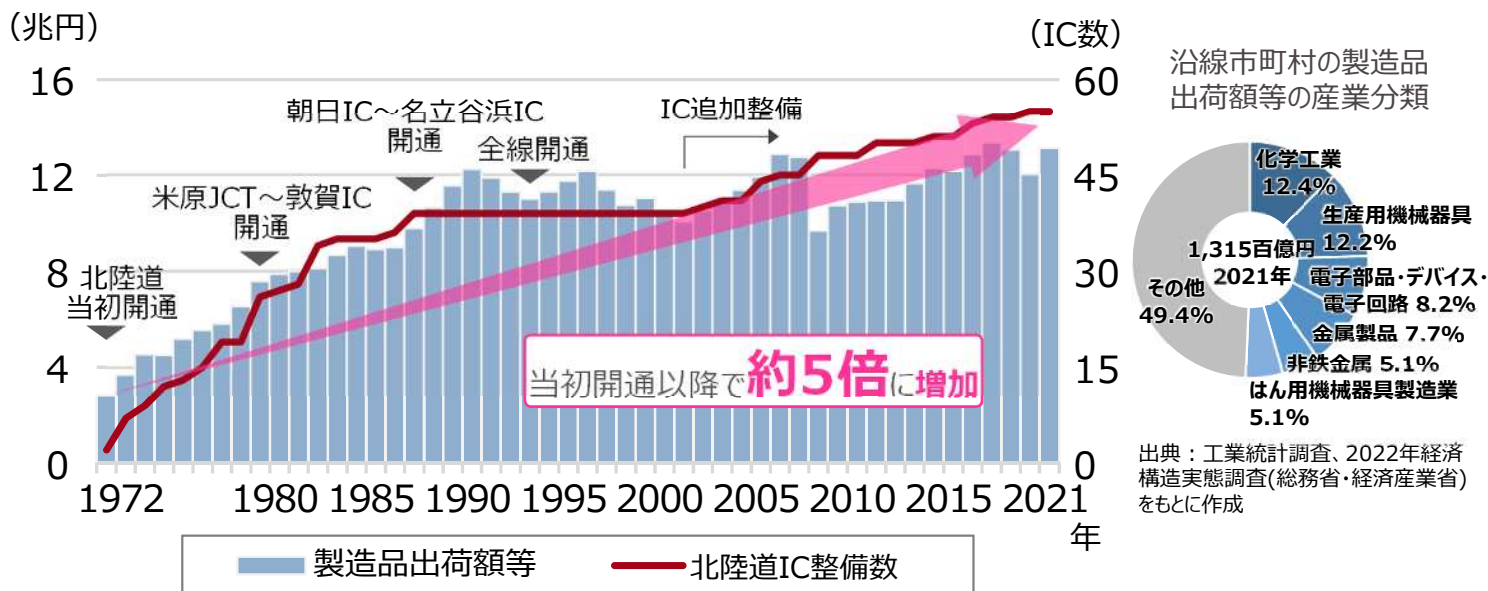
地域経済の基幹産業の一つである製造業の成長に貢献

■ 北陸道沿線の工業団地立地状況



出典：工業団地位置図は国土数値情報、各県の企業立地ガイドをもとに作成、
出荷額の県内No.1市町村(産業分類第1位)は2022年経済構造実態調査(総務省・経済産業省)をもとに作成

■ 北陸道沿線市町村の製造品出荷額等の推移



※製造品出荷額等とは、1年間の製造品出荷額、加工賃収入額、くず廃物の出荷額及びその他収入額の合計で、消費税等の国内消費税を含んだ額

<沿線自治体の声>

- ・当市は化学工業、食品製造などが盛んな地域であり、**製造品が北陸道を経由して関東地方などへ出荷**されています。<新潟県新潟市>
- ・沿線には1970年代以降、産業団地が造成され、**ものづくりのまちである当市に欠かせない企業が立地**しています。<石川県小松市>
- ・北陸道周辺には、工業団地を中心に雇用吸収力の高い製造企業が多く立地し、**産業集積が進ん**でいます。このため**雇用の場の創出や設備投資による地域経済活性化**につながっています。<滋賀県長浜市>

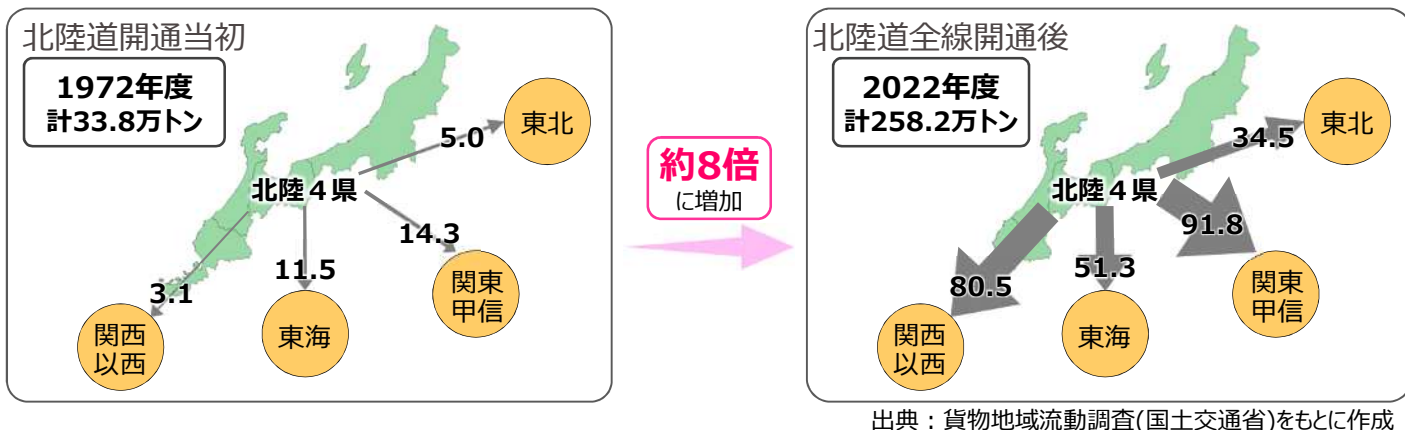


【ヒアリング結果】

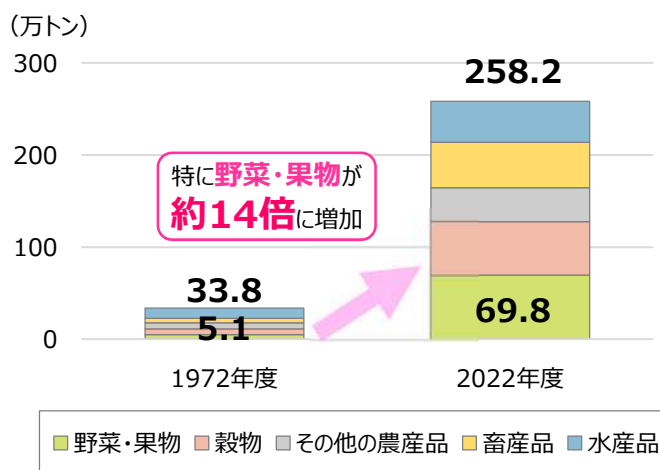
農水産品の輸送量が約8倍に増加

北陸の農水産品の販路拡大や新鮮な水産物の輸送に貢献

■ 北陸4県（新潟・富山・石川・福井）からの農水産品の自動車輸送量の変化



■ 北陸4県の品目別自動車輸送量（県外向けの出荷）



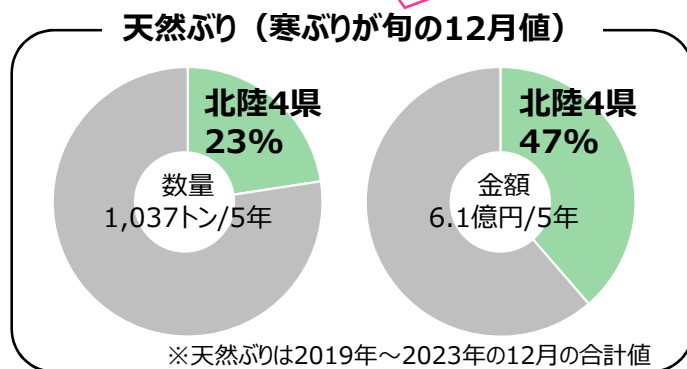
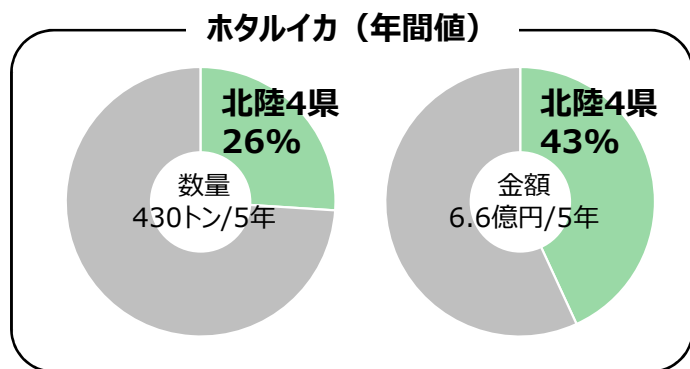
ひみ寒ぶり



新潟県産なし

■ 農水産品のブランド化（大阪市中心卸売市場の取扱高シェア）

付加価値の高い水産物が北陸から大阪へ



※本場及び東部市場の国産計に対する北陸4県の割合（2019年～2023年の5年間）
出典：大阪市中央卸売市場年報をもとに作成

<沿線自治体や企業の声>

- 北陸道を利用することで、**関西方面への青果物販売**も可能となり、**流通エリアの拡大**により、生産者の生産意欲向上にもつながっています。
＜新潟県内卸売事業者＞

- 北陸道が開通したことで、**高収益作物**（さといも・白ネギなど）の輸送にかかる時間が短縮され、**販売ルート**の**拡充**に大きく寄与しました。
＜富山県立山町＞

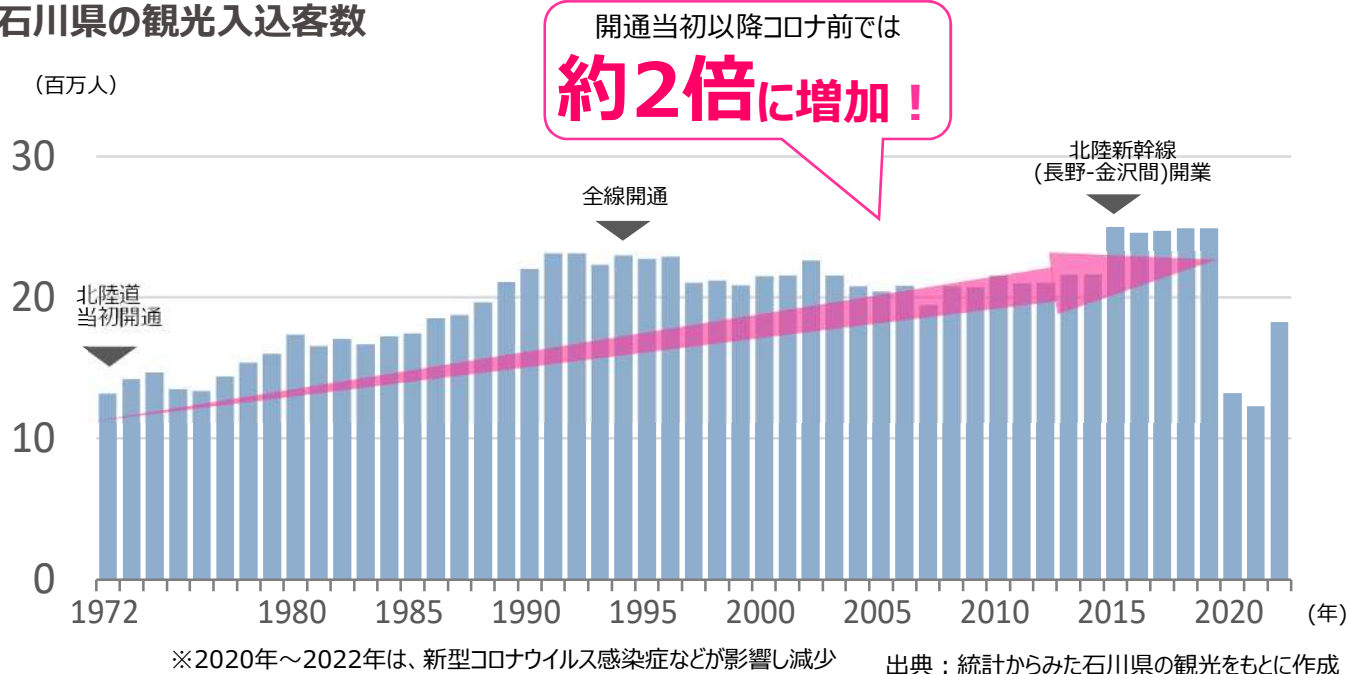


【ヒアリング結果】

観光客の来訪や周遊を促進

沿線に観光施設が続々と開業し、北陸道沿線の魅力が向上

■ 石川県の観光入込客数



■ 北陸道沿線の人気観光施設と入込客数



※人気観光施設：北陸道沿線5県のうち、各県の観光統計資料において、2018～2022年の5年間の間に一度でも上位10位以内にランクインした観光施設（非公表施設は除く）のうち、沿線市町村のみ図化

※入込客数は5年間の最大値で図化

出典：各県の観光統計資料をもとに作成

<沿線自治体の声>

- ・富山県内や近接県を**北陸道で周遊する観光ルート**が台湾、韓国、中国などの団体旅行の商品として販売されています。<富山県>
- ・令和4年10月1日に**北陸道福井ICから10分の場所**に**福井県立一乗谷朝倉氏遺跡博物館がオープン**し、令和6年4月12日に**来館者25万人を達成**しました。<福井県福井市>



北陸 4 県発着のバス利用が約5倍に

北陸の沿線地域を発着する高速バスの移動が活発化

■ 北陸4県を発着する各方面への高速バス路線

■ 北陸4県発着の乗合バス旅客輸送人員

北陸4県と各地方の
計 **11都府県** と接続
37路線 に拡大



出典：2019年 高速バス時刻表vol.58（株式会社交通新聞社）をもとに作成
※コロナ前の状況として2019年で作成

＜高速バスの運行に関する声＞

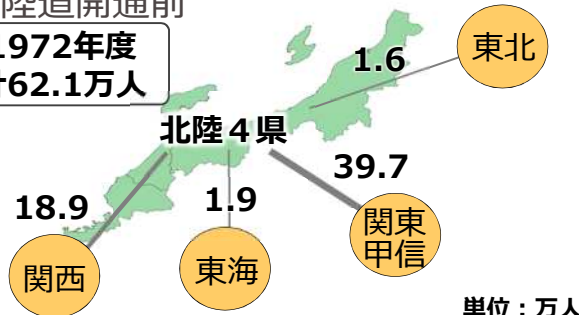
- 北陸道の利用は、**定時性の確保や時間短縮**のメリットがあります。＜高速バス事業者A＞
- 北陸新幹線の敦賀延伸により、同区間の特急が廃止となるため、**コスト面、利便性の面でバス需要が高まる**と予想しています。＜近鉄バス株式会社＞



【ヒアリング結果】

北陸道開通前

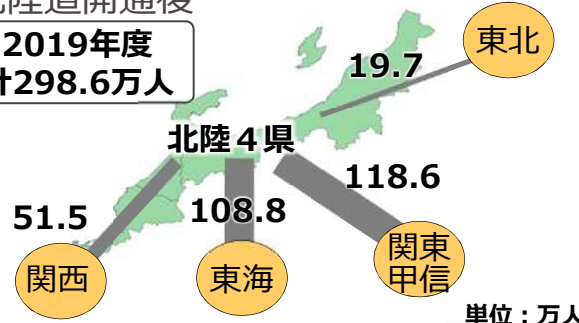
1972年度
計62.1万人



バスを利用する人が約**5倍**に増加

北陸道開通後

2019年度
計298.6万人



出典：旅客地域流動調査（1972年度・2019年度）（国土交通省）

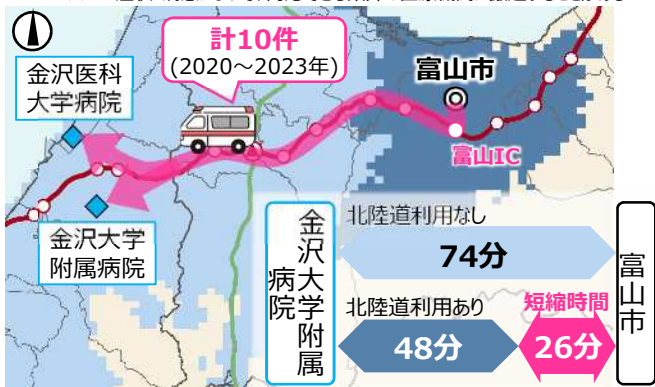
安全・安心な地域医療に貢献

搬送時間の短縮により医療活動を支援

救急医療施設への所要時間（60分圏域の拡大）

県外※1の三次医療機関への所要時間

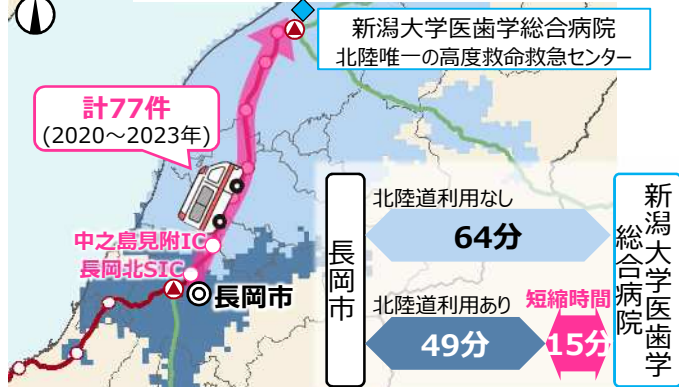
※1：症状・病態によって、対応できる県外の医療機関に搬送することがある



病院からの60分圏域 ■：北陸道利用 □：北陸道利用なし

高度救命救急センター※2への所要時間

※2：救命救急センターのうち特に高度な診療機能を有する医療施設



出典：60分圏域及び所要時間はNITASで算出、搬送件数は長岡市消防本部及び富山市消防局提供

＜消防署の声＞

- 管外の医療機関への搬送となった場合は、救急**搬送時間を大幅に短縮**することができ、**管内に救急車が不在となる空白時間を減らす**ことができました。揺れが少なく直線的に搬送を行うことができるので、**救急救命士が安全に救命措置を実施**することができました。＜長岡市消防本部＞
- 市外や県外への救急搬送はもとより、市内の遠距離の救急搬送の場合も、北陸道を利用することにより、**搬送時間が短縮されています**。＜富山市消防局＞



【ヒアリング結果】

並行道路の代替路・迂回路として機能

災害時における東西交通の確保

関東甲信地方を中心とした大雪（2024年2月5日～6日）では広域迂回路として機能

- 2024年2月4日、国土交通省、気象庁及び高速道路会社は共同記者会見を実施。関東甲信地方での南岸低気圧による警報級の大雪となる可能性を踏まえ、高速道路や国道において予防的通行止めを実施し、**広域迂回や運送日調整**を呼びかけ。期間中、北陸道や東海北陸道の**大型車交通量は大幅に増加**。

■ 通行止め区間と迂回状況



※北陸道の一部で通行止めがあったが国道とともに迂回路を形成



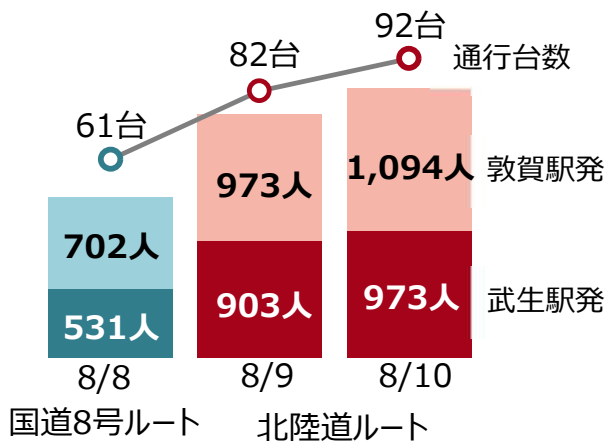
首都圏の大雪の様子

福井県における豪雨（2022年8月4日～5日）の際の交通確保に寄与

- 土砂災害の発生により、国道8号や北陸道は通行止め。JR北陸線は運休となった。
- 運休していた敦賀駅～武生駅で通勤・通学のために福井県が運行した災害時緊急バスにより、地域住民の暮らしを支援。また、北陸道上り線を早期復旧し、10日間（8月10日～19日）の無料措置を実施。

■ 災害時緊急バスの効果

災害時バス利用者数



北陸道を走行する災害時緊急バス

<沿線自治体の声>

- 福井県内の国道8号の一部が片側交互通行規制となり渋滞が発生した際には、代替路として北陸道の無料措置が実施されたことにより、**交通分散が図られリダンダンシー効果が発揮**されました。

<石川県>



【ヒアリング結果】

交通の難所である親不知のダブルネットワークとして機能

- かねてより交通の難所として知られる親不知において、並行する国道8号の豪雨等に起因する通行止めの際、**北陸道が代替路（ダブルネットワーク）としての機能を発揮**



北陸道と並行する国道8号の規制区間（親不知）

出典：地理院タイルに追記
NEXCO東日本・国土交通省資料



規制区間の親不知の様子

国道8号（親不知）の通行止め実績および
同日の北陸道の通行止め状況

路線	通行止め回数	最長規制時間
国道8号	7回	16時間
北陸道	1回	10.8時間

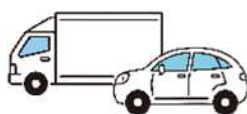
出典：NEXCO東日本・国土交通省資料
2010年4月～2024年3月分

環境負荷低減を支援

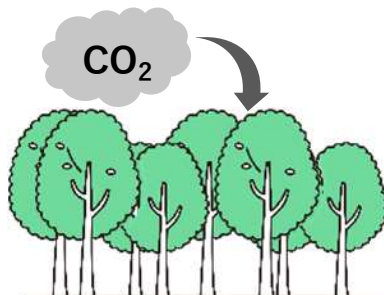
北陸道の分担率増加により自動車排出ガス(CO₂)排出量が減少

CO₂排出量
110,568 t/年 減少※1

並行国道に対する
北陸道の分担率が増加し、
エコな走行が可能に！



これは…
12,565ha※2の森林が
1年間に吸収するCO₂に匹敵



兼六園**約1,102個分**の
広さに相当



※1：算出条件：北陸道と国道8号（北陸道と並行する区間）を走行する車両のCO₂排出量を、北陸道全線開通後でコロナ禍前と同等の交通量である1999年とコロナ禍前の交通量である2015年で比較。交通量と旅行速度は、1999年と2015年の道路交通センサスの24時間交通量と混雑時旅行速度を使用。

CO₂排出量の原単位は『国土技術政策総合研究所資料第671号 道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成22年度版）』より引用

※2：林野庁HPより引用し算出（36～40年生のスギ人工林1haが1年間に吸収する二酸化炭素の量は約8.8トンと推定される）

未来のために 高速道路をリニューアル

開通から約半世紀、さらに安全な高速道路空間を

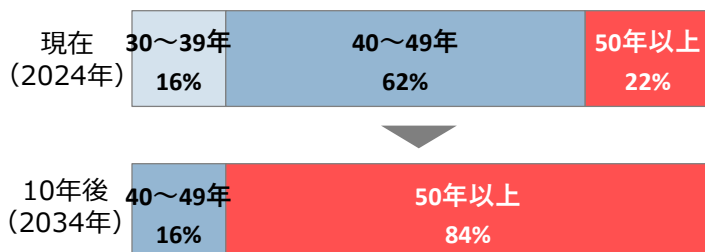


北陸道は、1972年の開通から約50年が経過し、交通量の増加や豪雪等の厳しい使用環境にさらされていることにより、

道路構造物の老朽化が進行しています。

これまでは維持修繕や改良工事で保全してきましたが、いよいよ**大掛かりな工事が必要**となっています。

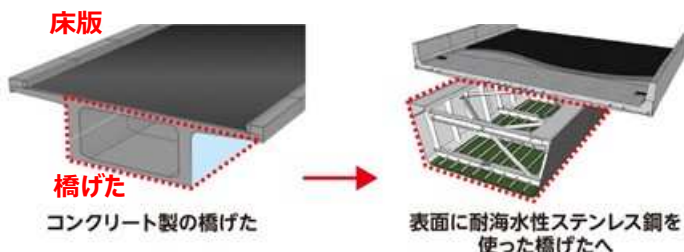
■ 北陸道の開通からの経過年数別延長割合



リニューアル工事の内容

新取川橋リニューアルプロジェクト

開通から50年余が経過した新取川橋（小松IC～美川IC）を床版だけでなく塩害により劣化した**橋げたも全て取り替える**大規模工事。**複数年に亘るプロジェクト**のため、工事期間中は、工事をしていない方の橋を対面通行で運用して、**両方向の交通を確保**。

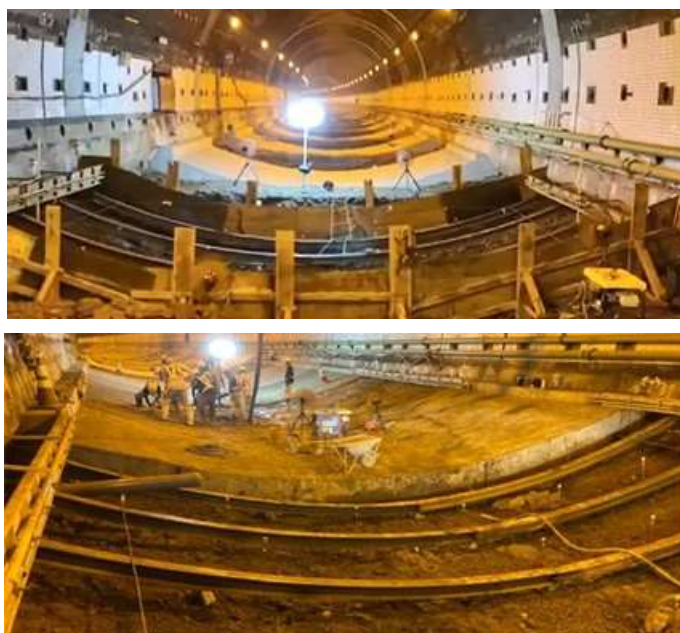
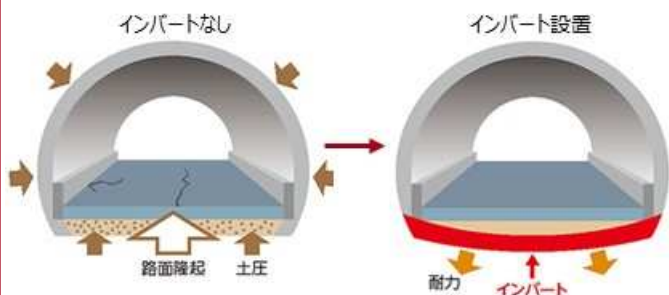


対面通行している反対側で工事を施工

全国初のインバート設置工事

トンネルの安定性を向上させるため、矢板工法で造られたトンネルへの全国初のインバート設置工事を、米山トンネル（柿崎IC～米山IC）で実施。

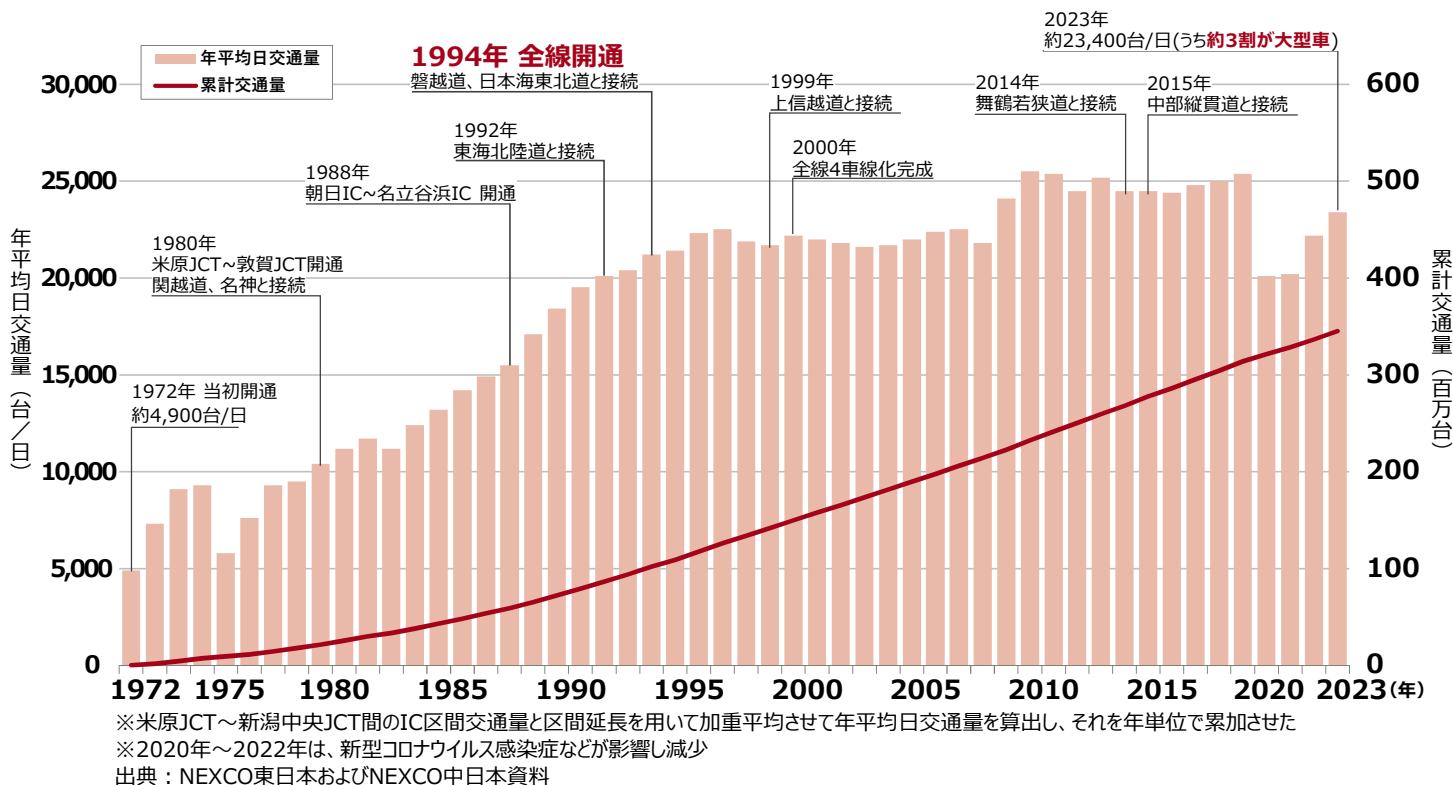
土木学会 2023年度**“インフラメンテナンス賞”**受賞。



舗装を撤去し、インバートを施工

開通以来の累計交通量は約3.5億台

北陸道の断面交通量の推移



西暦	北陸道のあゆみ	世の中・沿線の出来事
1972	小松IC～金沢西IC (22.7km) 開通 →当初開通	
1980	米原JCT～敦賀ICが開通 名神高速道路・関越自動車道と接続	1982 上越新幹線が開通
1988	朝日IC～名立谷浜IC開通 (滋賀県と新潟県が接続)	
1990	全国初のハイウェイオアシス 徳光ハイウェイオアシス (下り線) が開業	
1992	小矢部砺波JCTが供用開始 東海北陸自動車道と接続	1993 琵琶湖がラムサール条約に登録
1994	北陸道が延伸し磐越自動車道・日本海東北自動車道と接続 米原JCT～新潟中央JCT間 全線開通 (476.3km)	1995 兵庫県南部地震 1997 富岩運河環水公園が開園
1999	上越JCTが供用開始 上信越自動車道と接続	
2000	全線4車線化完成	2000 福井県立恐竜博物館が開館 2001 金沢城公園が復元により開園 ETCサービス開始
2003	全ICでETCが利用可能に	2004 萬代橋が重要文化財に指定 2004 新潟県中越地震 2011 東北地方太平洋沖地震 (東日本大震災)
2014	敦賀JCTが供用開始 舞鶴若狭自動車道と接続	
2015	福井北JCTが供用開始 中部縦貫自動車道と接続	2015 北陸新幹線開業 (長野～金沢)
2024	全線開通30周年	2024 令和6年能登半島地震 2024 北陸新幹線開業 (金沢～敦賀)