

道路中期計画〔北陸版〕

平成21年8月

国土交通省 北陸地方整備局

目 次

| | | |
|----------------------------|-----|----|
| 1. はじめに | ・・・ | 1 |
| 2. 北陸地方の現状と課題 | | |
| (1) 北陸の風土・環境と人口減少・高齢社会の進展 | ・・・ | 2 |
| (2) 北陸の地理的条件と国際的・広域的交流の活発化 | ・・・ | 2 |
| (3) 自然災害の多発と防災・減災対策 | ・・・ | 3 |
| (4) 既存ストックの高齢化と計画的な道路管理 | ・・・ | 4 |
| 3. 重点的に実施する道路施策とアウトカム指標 | | |
| (1) 重点的に実施する道路施策 | ・・・ | 5 |
| (2) 重点的に実施する道路施策の主要事業 | ・・・ | 9 |
| (3) アウトカム指標 | ・・・ | 11 |
| 4. 北陸のみちしるべ（目標宣言） | ・・・ | 12 |

◆資料：重点的に対応すべき地域の課題と実施する道路施策事例集

1. はじめに

今後の道路整備・管理の実施に際しては、人口減少社会の到来や道路ストックの更新・投資の本格化などの社会的背景を踏まえ、計画的・効率的に進めることが必要である。このため、国土交通省においては、今後の道路整備の基本方針となる「新たな中期計画」を、平成 20 年 12 月に、平成 20 年度を初年度とする 5 年間を計画期間として公表し、またその内容は、社会資本整備重点計画として閣議決定されている。

「道路中期計画 [北陸版]」は、「社会資本整備重点計画」に「地域における道路の位置づけや役割を重視して、道路の地方版の計画を策定する。」ことが位置づけられており、北陸地方の地域特性や道路の整備状況及び課題、並びに「新たな中期計画」の策定にあたって地域のみなさまから頂いた意見等を踏まえ、計画期間における北陸地方の道路整備・管理の方向性をとりまとめたものである。

本計画は、平成 20 年度を初年度とする計画期間とし、他の社会資本整備との連携を図るため、「北陸ブロックの社会資本の重点整備方針」と整合を図る。

今後、北陸地方における計画期間中の道路整備・管理は本計画に基づき実施し、北陸地方の多様な特色を生かした地域の発展に向けて、選択と集中、徹底したコスト縮減を行い、計画的かつ効率的に進めることとする。

なお、本計画は、今後の社会経済の動向や財政事情を勘案しつつ、必要に応じ内容を見直すこととする。

2. 北陸地方¹の現状と課題

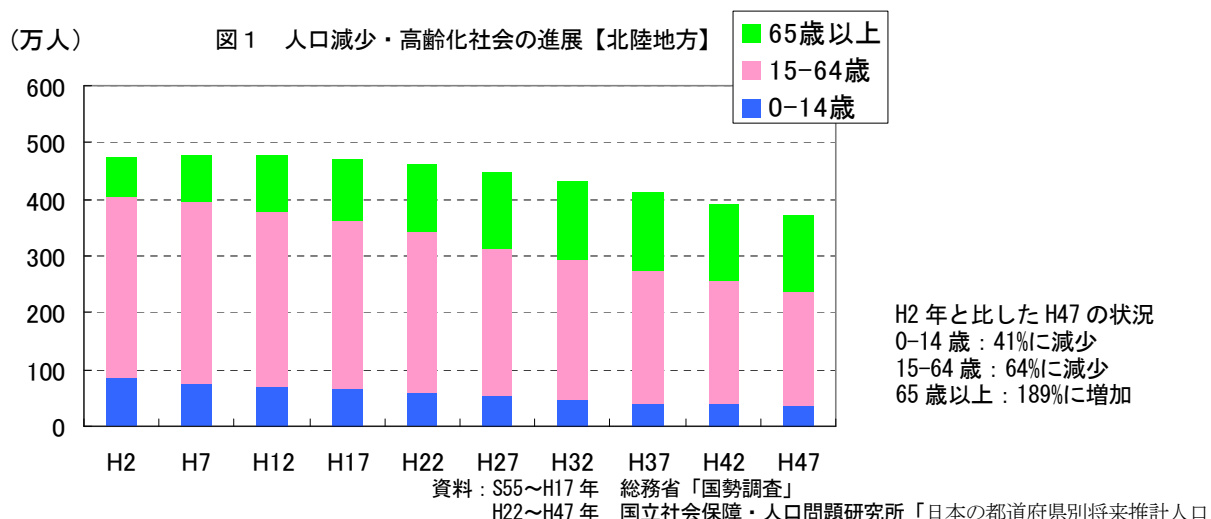
(1) 北陸の風土・環境と人口減少・高齢社会の進展

北陸は、古くは「越（こし）の国」と称された本州中央部の日本海に面した地域の連なりであり、3,000m級の脊梁山脈から海岸線に至る起伏に富んだ地形と豊かな自然環境をもち、冬季は山間地を中心に多量の降雪がある共通の気候風土をもつ地域である。

また、積雪などによる恵まれた水資源と良質な土壌が育む良質米などの農畜産物の産地であり、化学・金属製品産業など国際競争力があるものづくり産業の集積地である。さらに大都市圏に電力を供給するエネルギー基地としての役割をもつなどの特徴がある。

北陸には世界遺産である富山県五箇山の合掌集落、新潟県上越市高田の雁木（がんぎ）通りなど雪国独自の文化や兼六園や金沢城址、富山県高岡市の国宝瑞龍寺などの文化遺産があり、各地域の特色ある伝統的行事や祭りとおわせ、内外から多くの観光客を集めている。

一方、北陸は全国トップクラスの高い持ち家比率、住宅延べ床面積を有するなど、住みやすさの評価が高い地域であるが、全国より早いペースで進む人口減少・高齢化社会の進展を踏まえ、今後地域づくりをどう進めていくかが課題となっている。



(2) 北陸の地理的条件と国際的・広域的交流の活発化

北陸は日本海国土軸の中央に位置し、10万人規模以上の都市が接続する本州日本海側随一の集積をもつ地域である。三大都市圏にも近く、また経済成長が著しい北東アジア諸国と日本海を挟んで対面する位置にあり、最短距離でアクセスが可能な地理的条件を有している。

環日本海のゲートウェイ（玄関口）機能をもつ日本海側唯一の中核国際港湾である新潟港、特定重要港湾の伏木富山港をはじめ北陸の港湾全体の取扱貨物量は、昨今太平洋側を上回る伸び率をみせている。現在、需要増大に対応するため港湾機能の拡充も進められており、物流を中心に国際交流・地域間交流はさらに活発化し、北陸の役割はより一層重要となっていくと考えられる。

一方で、北陸のこれら港湾と三大都市圏など背後地の圏域を結ぶ高規格幹線道路の北陸自動車道、日本海沿岸東北自動車道、関越自動車道、上信越自動車道、磐越自動車道、東海北陸自動車道及び

¹ ここで「北陸地方」とは、国土交通省北陸地方整備局の道路行政の管轄地域である新潟県・富山県・石川県の三県をさす。

能越自動車道のネットワークが形成されつつあり、国際競争力ある経済活動を展開できる潜在的な力を北陸はもっている。

北陸のもつ強みを活かし、高速道路ネットワークを活用する戦略や港湾機能・航空路線網の充実、さらに北陸新幹線（長野～金沢間）の開業予定にあわせた誘客拡大に向け、国際競争力の高い魅力ある地域づくりを進め、地域の活力を最大限発揮していくことが北陸にとって重要な課題である。

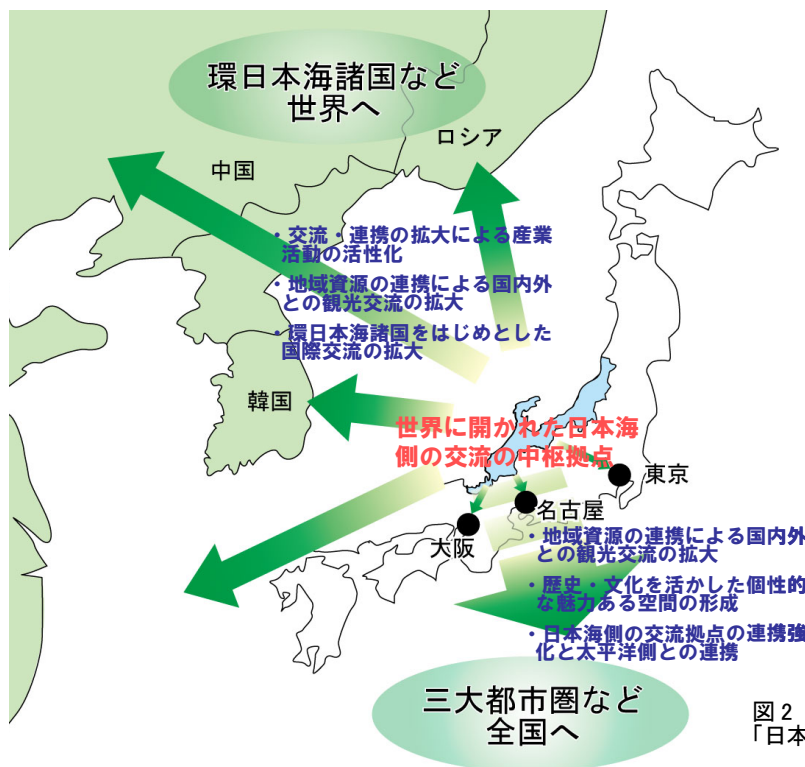


図2 域外・国内の交流・連携による「日本海側の交流の中核拠点」

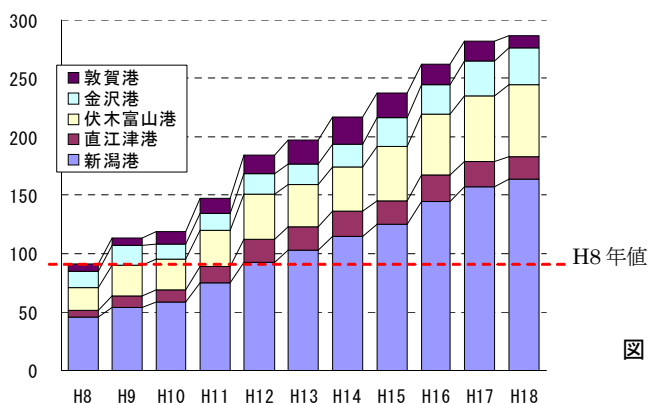


図3 順調な伸びを見せる日本海側の国際貨物

(3) 自然災害の多発と防災・減災対策

北陸は豊かな自然環境を有する一方で、世界有数の豪雪地帯であり、3,000m級の日本アルプスに代表される急峻な地形、脆弱な地質、活断層などの要因と、地震、台風、集中豪雨、冬期波浪など誘因の相互作用により自然災害の多い地域でもある。

最近では平成16年以降、新潟福島豪雨、新潟県中越地震、平成18年豪雪、能登半島地震、新潟県中越沖地震と相次いで大規模な災害が発生し、多くの生命や財産を失う被害をもたらした。

新潟県中越地震では、関越自動車道、上越新幹線が寸断され、首都圏との交通途絶が心配されたが、上信越自動車道や磐越自動車道が迂回路として機能したため、高速道路ネットワークの重要性が再認識された。

能登半島地震では、地域の大動脈である能登有料道路が土砂崩れなどにより51箇所で全面通行止めとなるなど、地域の観光産業や暮らしに大きな影響を及ぼした。

これら地震被害では道路の寸断により孤立集落が発生し、特に新潟県中越地震では震源地が中山間地であったこともあり、61の集落が一時孤立した。

また、平成18年豪雪では、新潟県津南町の国道405号で雪崩が発生し193世帯・500人が、富山県南砺市利賀村では主要地方道で雪崩が発生し3世帯・5人がそれぞれ一時孤立した。

北陸は山地・丘陵地が多く、限られた可住地に人口・資産が集中する一方で、中山間地や狭隘な沿岸地域にも多くの住民が居住している。いうまでもなく道路は地域の生命線であり、さらなる防災・減災対策の充実が求められている。



写真1 新潟県中越沖地震による被災状況



写真2 H18年豪雪による被災状況

(4) 既存ストックの高齢化と計画的な道路管理

戦後、高度成長期のモータリゼーションの進展に伴い、道路整備は急速に進んできた。この時代に建設された橋梁等のストックは高齢化が進み、重大な損傷発生危険性が懸念されている。

たとえば北陸の直轄国道の橋梁は、現在951橋（橋長15m以上 H20年度末時点）あり、このうち建設後50年以上経過した橋梁は12橋と全体の1%に過ぎないが、10年後に104橋（11%）、20年後には295橋（31%）と急速に増加していく。

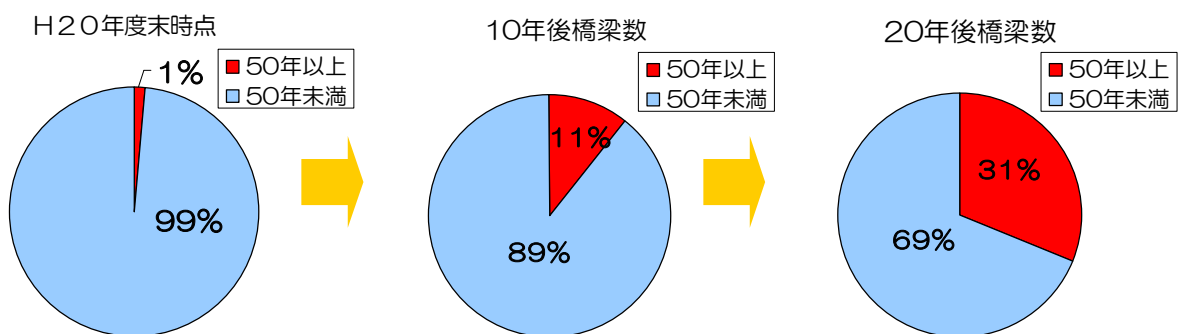


図4 北陸地方の直轄管理国道における架設年次別橋梁の割合

大型貨物車による繰り返し荷重は、橋梁の損傷につながる大きな影響を及ぼす。定期的な点検や補修などのメンテナンスを怠れば、いずれ重大な機能不全が生じることになる。

一方、国道8号新潟県糸魚川地区の沿岸部では、日本海の冬期波浪の影響を受ける厳しい塩害環境下に119の橋梁が存在しており、このうち8橋は塩害による損傷が特に著しく早期の架替が必要となっている。

今後も維持管理費・更新費用の急激な増大が見込まれるため、定期的な点検により早期に損傷を発見し、大規模な修繕や更新に至る前に対策を行う予防保全を進め、計画的な長寿命化を図る必要がある。



写真3 厳しい塩害環境下にある橋梁
(国道8号両鬼橋 新潟県糸魚川市)



写真4 塩害による損傷状況
(国道8号青海跨線橋 新潟県糸魚川市)

3. 重点的に実施する道路施策とアウトカム指標

(1) 重点的に実施する道路施策

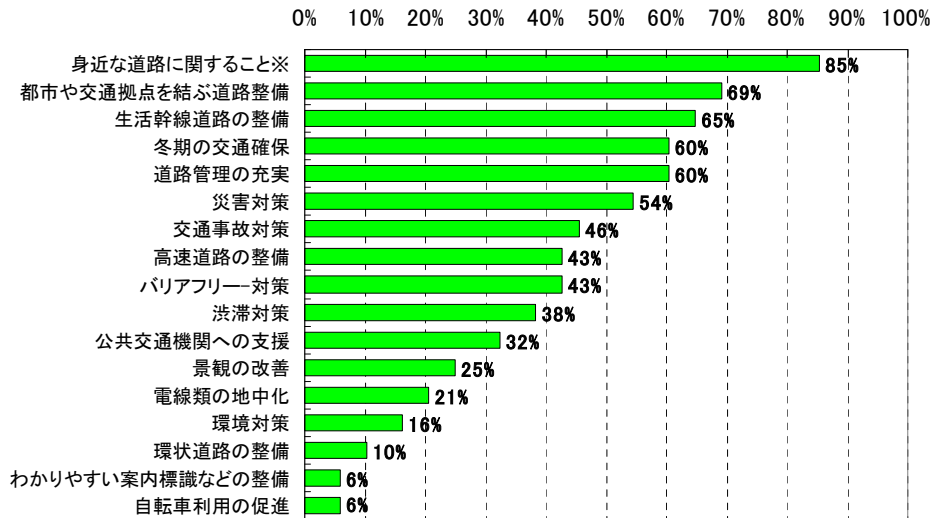
新たな中期計画の策定に当たり、平成20年9月に一般の皆様、都道府県知事・市町村長を対象に①道路行政について改善すべき点、②地域の現状と抱える課題と目指すべき将来像、③道路施策として重点的に取り組むべき事などについて、意見・提案を募集した。

北陸では管内三県68自治体すべてから回答を頂き、意見は全国の傾向と同様に「身近な道路の整備（歩道、バリアフリー、生活幹線道路などに対する要望含む）」に関する意見が最も多く、次いで、「都市や交通拠点を結ぶ道路整備」、通院・通学など日常の暮らしを支える「生活幹線道路の整備」を求めるものが多い。

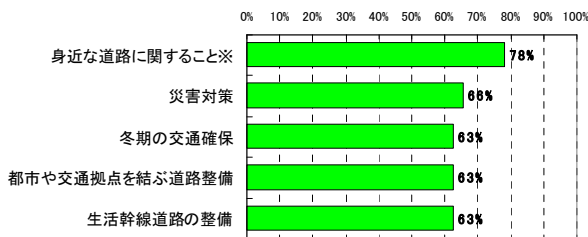
一方、北陸特有の課題である除雪、防雪・消融雪施設の整備による「冬期の交通確保」に関する意見・提案が多数占めるなど、北陸地方における冬期交通確保、及び歩行空間確保の重要性が見受けられる他、構造物の更新の時代を迎えるなか、橋梁の長寿命化など道路ストックの適切な維持管理を図る「道路管理の充実」を求める意見が多い。

これらの意見・提案を踏まえ、今後北陸において重点的に実施する道路施策を次に示す。

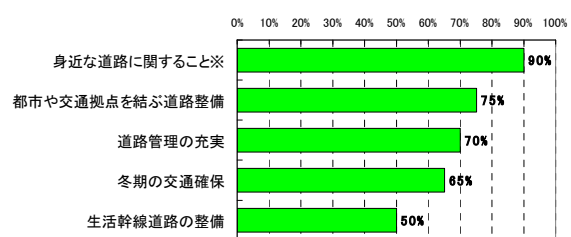
北陸全体



新潟県



富山県



石川県

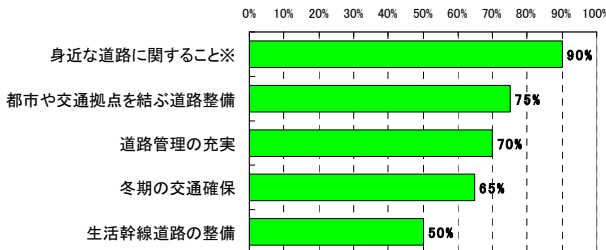


図5 各県・市町村からの意見・提案をもとに北陸地方整備局が作成

※)「身近な道路に関すること」には、歩道、バリアフリー、生活幹線道路の整備などに対する要望含む。

(活 力)

①基幹ネットワークの整備

北陸は、環日本海諸国と対面し三大都市圏を後背地にもつ立地特性、中核国際港湾新潟港・特定重要港湾伏木富山港などの港湾、新潟・富山・小松・能登の各空港、これら交通拠点を広域的につなぐ高規格幹線道路ネットワーク、今後の北陸新幹線開業など恵まれた社会基盤をもつ強みがある。

この強みを活かし、さらなる国際的交流、三大都市圏などの圏域との広域的交流の促進に資する日本海沿岸東北自動車道(中条～荒川胎内 H21 年度完成、荒川胎内～(仮称)神林 H21 年度完成、(仮称)神林～(仮称)朝日 H22 年度完成)、能越自動車道(一般国道 470 号輪島道路、七尾氷見道路(氷見北～氷見 H21 年度部分供用、(仮称)灘浦～氷見北 H23 年度部分供用、(仮称)七尾東～(仮称)大泊 H24 年度部分供用))の整備を推進する。

②生活幹線道路ネットワークの形成

全国を上回る速度で進展する人口減少・高齢社会のなかで、通勤・通院など日常生活を支え、豪雪時にも安全で信頼性の高い道路交通を確保し、急病患者などの救急医療施設への迅速な搬送を支援する上越魚沼地域振興快速道路（一般国道 253 号三和安塚道路 H21 年度部分供用）、富山高山連絡道路（一般国道 41 号猪谷楡原道路 H22 年度部分供用）、月浦白尾 IC 連絡道路（一般国道 159 号津幡バイパス 4 車線化 H21 年度完成）、長岡東西道路（一般国道 404 号長岡東西道路）などの地域高規格道路、一般国道 8 号糸魚川東バイパス、入善黒部バイパス、加賀拡幅などの整備を推進する。

③慢性的な渋滞対策

円滑な北陸の都市・地域活動を支え、地域経済の活性化を図るため、金沢外環状道路（一般国道 159 号金沢東部環状道路（鈴見立体 H21 年度完成、東長江～鈴見台 H24 年度部分供用））などの環状道路、一般国道 113 号松浜橋上流橋、一般国道 8 号柏崎バイパス、富山高岡連絡道路（一般国道 8 号坂東立体）などのバイパス・交差点立体化を推進する。

（安全）

①交通安全の向上

事故発生割合が高い区間、通学路でありながら歩道・自転車歩行者道が未整備の区間などの交通安全対策、自転車利用環境の整備等を推進する。

②防災・減災対策

北陸は世界有数の豪雪地帯である他、多くの災害要因を宿命としてもっており、過去の災害経験を通じて、災害時における緊急輸送道路の確保、災害に強い道路などの重要性を再認識した。

橋梁の耐震補強や盛土の耐震対策、大規模落石などの恐れがある一般国道 49 号本尊岩地区を迂回するバイパス整備（一般国道 49 号揚川改良）、道路斜面等の防災対策、大雪でも安定的に 2 車線が確保できる広い路肩（堆雪帯）をもつ道路整備、雪崩の恐れがある区間の防雪施設の設置、雪みち計画に基づく適切な除雪体制の整備などを推進する。

（暮らし・環境）

①生活環境の向上

誰もが安全に安心して暮らせる地域社会を形成するため、駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路について、幅の広い歩道の整備や、既設歩道の段差解消等のバリアフリー対策を推進する。また、安全で快適な道路空間の形成等のため、電柱や電線類が特に支障となる箇所は無電柱化を推進する。さらに、地域資源を活かした美しい道路景観の形成を図り、地域活性化や観光振興を推進する。

②道路環境対策

幹線道路の沿道環境の早期改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等のボトルネック対策とともに、低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置等を推進する。また、騒音や大気質の状況が環境基準を大幅に上回っている箇所については、関係機関と連携して重点的な対策を推進する。

(既存ストックの効率的活用)

①安全・安心で計画的な道路管理

道路橋について定期点検に基づく「早期発見・早期補修の予防保全」を計画的に実施して長寿命化を実現し、安全・安心な通行を長期にわたり確保する。また効率的な維持管理を行い、コストの縮減を図る。

②既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

地域活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策などの観点から、長岡南越路スマートインターチェンジや(仮称)白山インターチェンジ(地域活性化インターチェンジ)などのインターチェンジを増設する。

(2) 重点的に実施する道路施策の主要事業

前項で述べた重点的に実施する道路施策について、北陸の主要事業を以下に示す。

| 施策 | 主要事業 | 事業主体 | 代表事例 記載事業 |
|-------------------------------|---|----------------|--------------|
| (1) 活力 | | | |
| ① 基幹ネットワークの整備 | | | |
| 主要都市間を連絡する規格の高い道路 | 日本海沿岸東北自動車道(中条～(仮称)朝日) | 北陸地方整備局 | ○ |
| | 能越自動車道(一般国道470号輪島道路、七尾氷見道路) | 北陸地方整備局 | ○ |
| | 上信越自動車道(4車線化) | 北陸地方整備局 | |
| ② 生活幹線道路ネットワークの形成 | | | |
| 通勤や通院など日常の暮らしを支える生活圏の中心部への道路網 | 月浦白尾IC連絡道路(一般国道159号津幡バイパス) | 北陸地方整備局 | ○ |
| | 上越魚沼地域振興快速道路(一般国道253号上越三和道路、三和安塚道路、八箇峠道路) | 北陸地方整備局・新潟県 | |
| | 長岡東西道路(一般国道404号長岡東西道路) | 北陸地方整備局・新潟県 | ○ |
| | 金沢能登連絡道路(主要地方道 金沢田鶴浜線) | 石川県 | ○ |
| | 一般国道8号糸魚川東バイパス | 北陸地方整備局 | |
| | 一般国道8号滑川富山バイパス | 北陸地方整備局 | |
| | 一般国道8号加賀拡幅 | 北陸地方整備局 | |
| | 一般国道159号七尾バイパス | 北陸地方整備局 | |
| 救急活動に不可欠な道路網の整備 | 一般国道159号羽咋道路 | 北陸地方整備局 | |
| | 富山高山連絡道路(一般国道41号猪谷榎原道路) | 北陸地方整備局 | ○ |
| | 新潟山形南部連絡道路(一般国道113号鷹ノ巣道路) | 北陸地方整備局 | |
| | 一般国道17号浦佐バイパス | 北陸地方整備局 | |
| | 一般国道148号小谷道路 | 北陸地方整備局 | |
| | 一般国道289号八十里越 | 北陸地方整備局・新潟県 | |
| 現道拡幅及びバイパス整備等による隘路解消 | (仮称)新潟中央環状道路(主要地方道新潟大外環状線 横越バイパス他) | 新潟市 | ○ |
| | 一般国道160号氷見改良 主要地方道佐渡一周線 | 北陸地方整備局 新潟県 | ○ |
| ③ 慢性的な渋滞対策 | | | |
| 環状道路やバイパスの整備 | 新潟南北道路(一般国道7号万代橋下流橋、栗ノ木道路) | 北陸地方整備局 | |
| | 金沢外環状道路(一般国道159号金沢東部環状道路) | 北陸地方整備局 | ○ |
| | 金沢外環状道路(一般国道305号金沢外環状道路(海側幹線)) | 石川県 | ○ |
| | 高岡環状道路(主要地方道 高岡環状線) | 富山県 | |
| | 一般国道8号柏崎バイパス | 北陸地方整備局 | ○ |
| 交差点の立体化 | 一般国道113号松浜橋上流橋 | 北陸地方整備局 | |
| | 富山高岡連絡道路(一般国道8号坂東立体) | 北陸地方整備局 | ○ |

| 施策 | 主要事業 | 事業主体 | 代表事例 記載事業 |
|-------------------------------------|------------------------|-------------|--------------|
| (2) 安全 | | | |
| ①交通安全の向上 | | | |
| 事故の発生割合が高い区間における重点的な対策 | 一般国道41号富山市向新庄口交差点改良 | 北陸地方整備局 | ○ |
| 自転車利用環境の整備 | 新潟駅前通りの歩行者・自転車分離社会実験 | 北陸地方整備局・新潟市 | ○ |
| ②防災・減災対策 | | | |
| 道路斜面等の防災対策 | 一般国道8号親不知防災 | 北陸地方整備局 | ○ |
| 雪寒対策 | 一般国道17号神立芝原地区堆雪帯確保 | 北陸地方整備局 | ○ |
| | 一般国道359号砺波東バイパス | 北陸地方整備局 | |
| | 一般国道405号防雪事業 | 新潟県 | ○ |
| 災害の恐れのある区間を回避する道路の整備 | 一般国道49号揚川改良 | 北陸地方整備局 | ○ |
| (3) 暮らし・環境 | | | |
| ①生活環境の向上 | | | |
| 幅の広い歩道の整備や既設歩道の段差解消等の バリアフリー対策 | 一般国道8号上越市長浜地先歩道設置 | 北陸地方整備局 | ○ |
| | 一般国道159号かほく市内自歩道設置 | 北陸地方整備局 | ○ |
| | とやまのみちフレッシュアップ事業 | 富山県 | ○ |
| 無電柱化 | 一般国道159号金沢市橋場電線共同溝 | 北陸地方整備局 | ○ |
| | 都市計画道路小立野線無電柱化事業 | 石川県 | ○ |
| | 富山県富山市岩瀬浜地区無電柱化事業 | 富山市 | ○ |
| ②道路環境対策 | | | |
| バイパス整備や交差点改良等のボトルネック対策 | 富山外郭環状道路(一般国道8号豊田新屋立体) | 北陸地方整備局 | |
| | 一般国道8号新潟地区交通対策 | 北陸地方整備局 | |
| | 一般国道8号入善黒部バイパス | 北陸地方整備局 | ○ |
| | 一般国道8号小松バイパス | 北陸地方整備局 | |
| (4) 既存ストックの効率的活用 | | | |
| ①安全・安心で計画的な道路管理 | | | |
| 定期点検に基づく「早期発見・早期補修の予防保全」 による長寿命化 | 一般国道8号糸魚川地区橋梁架替 | 北陸地方整備局 | ○ |
| ②既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化 | | | |
| スマートインターチェンジの整備 | 長岡南越路スマートIC | 長岡市 | ○ |
| | (仮称)新津西スマートIC | 新潟市 | |
| | (仮称)栄スマートIC | 三条市 | |
| 地域活性化インターチェンジの整備 | (仮称)白山IC | 石川県 | ○ |

(3) アウトカム指標

道路整備による整備効果を表す主なアウトカム指標及び目標値は、次のとおりである。

| 施策の方向性 | 施策 | 指標 |
|------------------|--------------------|---|
| 活力 | 基幹ネットワークの整備 | 規格の高い道路を使う割合 【14% (H19年度) →16% (H24年度)】 |
| | 慢性的な渋滞対策 | 道路渋滞による一人あたりの損失時間 【32時間 (H19年度) →約1割削減 (H24年度)】 |
| 暮らし・環境 | 生活環境の向上 | 特定道路におけるバリアフリー化率 【62% (H19年度) →約8割 (H24年度)】 |
| 安全 | 防災・減災対策 | 冬期の走行空間確保率 【48% (H19年度) →53% (H24年度)】 |
| | 交通安全の向上 | 道路交通における死傷事故率 【約69件/億台*。 (H19年度) →約1割減 (H24年度)】 |
| 既存ストックの効率 的活用 | 安全・安心で計画的な道路 管理 | 道路橋の長寿命化計画策定率 【26% (H19年度) →概ね100% (H24年度)】 |

4. 北陸のみちしるべ（目標宣言）

各アウトカム指標で設定した整備目標の達成を図るため、計画期間内（平成20～24年度）の道路供用目標箇所は以下のとおりである。（直轄事業のみ対象）

| 北陸の道しるべ | | | | | | |
|---------|-----|----------|----------------------------|------------------------------|----------|---------|
| 供用予定年度 | 県名 | 路線番号 | 箇所名 | 供用区間 | 供用延長(km) | 備考 |
| H20 | 新潟 | 113 | 荒川道路 | 村上市南新保～同市十文字 | 3.6 | 全線2車線供用 |
| | 富山 | 8 | 魚津滑川バイパス | 魚津市吉島～同市友道 | 1.4 | 部分4車線供用 |
| | | 8 | 滑川富山バイパス | 中新川郡上市町竹鼻～同郡同町久金 | 2.0 | 部分4車線供用 |
| | 石川 | 8 | 金沢地区交通対策 | 金沢市藤江町～同市示野町 | 1.3 | 6車線供用 |
| H21 | 新潟 | 新直轄 | 日本海沿岸東北自動車道 | 荒川胎内～(仮称)神林 | 7.1 | 部分2車線供用 |
| | | 7 | 新新バイパス・新発田拡幅(新発田IC立体化) | 新発田市奥山新保～同市中曽根 | 1.3 | 交差点立体化 |
| | | 8 | 糸魚川東バイパス | 糸魚川市梶屋敷～同市大和川 | 1.8 | 部分2車線供用 |
| | | 17 | 六日町バイパス | 南魚沼市小栗山 | 0.7 | 部分2車線供用 |
| | | 18 | 上新バイパス | 上越市今池～同市子安 | 1.2 | 部分4車線供用 |
| | | 113 | 松浜橋上流橋 | 新潟市東区津島屋～同市北区名目所 | 3.1 | 全線2車線供用 |
| | 富山 | 41 | 南富山拡幅 | 富山市蜷川～同市上袋 | 0.9 | 全線4車線供用 |
| | | 359 | 砺波東バイパス | 砺波市久泉～同市頼成 | 2.1 | 部分2車線供用 |
| | | 470 | 七尾氷見道路 | 氷見市稲積～同市大野(氷見北～氷見) | 2.8 | 部分2車線供用 |
| | 石川 | 8 | 南郷拡幅 | 加賀市細坪町～同市熊坂町 | 2.1 | 全線4車線供用 |
| | | 159 | 津幡バイパス | かほく市内日角～津幡町庄 | 4.7 | 全線4車線供用 |
| 159 | | 金沢東部環状道路 | 金沢市鈴見台 | 0.7 | 交差点立体化 | |
| H22 | 新潟 | 新直轄 | 日本海沿岸東北自動車道 | (仮称)神林～(仮称)朝日 | 13.3 | 全線2車線供用 |
| | | 8 | 糸魚川地区橋梁架替 | 糸魚川市鬼伏(両鬼橋) | 0.07 | 部分2車線供用 |
| | 富山 | 8 | 滑川富山バイパス | 滑川市稲泉～中新川郡上市町竹鼻 | 2.9 | 全線4車線供用 |
| | | 41 | 猪谷楡原道路 | 富山市庵谷～同市楡原 | 3.0 | 部分2車線供用 |
| 石川 | 8 | 加賀拡幅 | 加賀市箱宮町～同市松山町 | 2.0 | 部分4車線供用 | |
| H23 | 新潟 | 8 | 新潟地区交通対策 | 新潟市東区逢谷内((仮称)逢谷内IC) | 0.4 | 追加IC供用 |
| | 富山 | 160 | 氷見改良 | 氷見市宇波 | 0.2 | 部分2車線供用 |
| | | 470 | 七尾氷見道路 | 氷見市灘浦～同市稲積((仮称)灘浦～氷見北) | 5.7 | 部分2車線供用 |
| H24 | 新潟 | 8 | 糸魚川地区橋梁架替 | 糸魚川市青海(青海跨線橋) | 0.03 | 部分2車線供用 |
| | | 8 | 糸魚川地区橋梁架替 | 糸魚川市能生(能生大橋) | 0.50 | 部分2車線供用 |
| | | 18 | 上新バイパス | 上越市岡原～同市今池 | 1.7 | 部分4車線供用 |
| | | 49 | 揚川改良 | 東蒲原郡阿賀町津川～同町黒岩 | 7.5 | 全線2車線供用 |
| | 石川 | 8 | 小松バイパス | 小松市八幡～同市東山町 | 2.2 | 部分4車線供用 |
| | | 159 | 金沢東部環状道路 | 金沢市東長江町～同市鈴見台 | 2.4 | 部分4車線供用 |
| | | 470 | 七尾氷見道路 | 七尾市矢田町～同市大泊町((仮称)七尾東～(仮称)大泊) | 9.3 | 部分2車線供用 |
| 長野 | 148 | 小谷道路 | 北安曇郡小谷村大字北小谷字穴平～同村大字北小谷字光明 | 1.2 | 完成2車線供用 | |