

個別事業の審議 事後評価 (案)

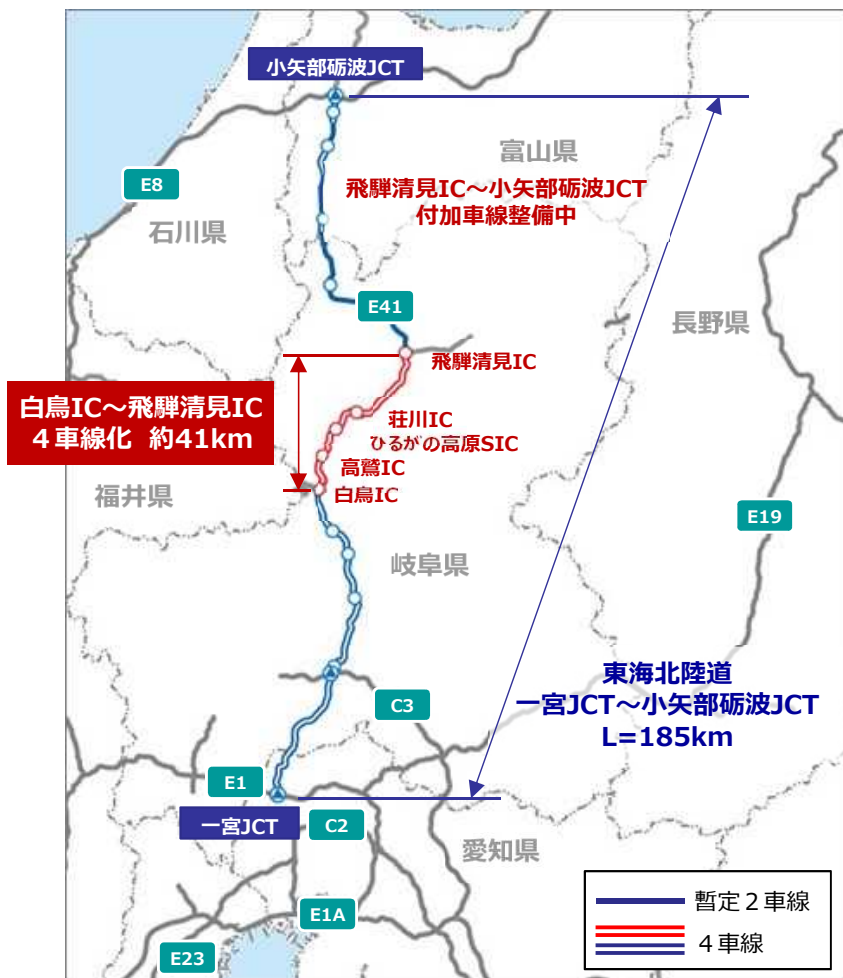
東海北陸自動車道 (白鳥IC～飛騨清見IC) 改築



1.	路線概要	P68
2.	利用交通状況	P69
3.	円滑なモビリティの確保 ①渋滞緩和・時間信頼性の向上／ ②通行止め回数の減少・事故件数の減少	P70～71
4.	物流効率化の支援 ①大規模商業施設の出店に貢献／ ②農産物の出荷を支援	P72～73
5.	国土・地域ネットワークの構築	P74
6.	個性ある地域の形成 ①冬季の観光の活性化／ ②沿線地域の観光の活性化	P75～76
7.	安全、安心、快適な暮らしの確保 ①救急医療の支援／ ②医療活動を支援	P77～78
8.	災害への備え	P79
9.	全線4車線化に向けて	P80
10.	費用対効果分析方法・分析結果	P81～82
11.	評価結果及び対応方針（案）	P83

1. 路線概要 (東海北陸 白鳥IC～飛騨清見IC)

- 道路名：東海北陸自動車道
- 区 間：岐阜県郡上市白鳥町那留～岐阜県高山市清見町夏厩
- 延 長：約41km
- 規 格：第1種第3級 設計速度80km/h
- 車線数：4車線



● 事業の経緯

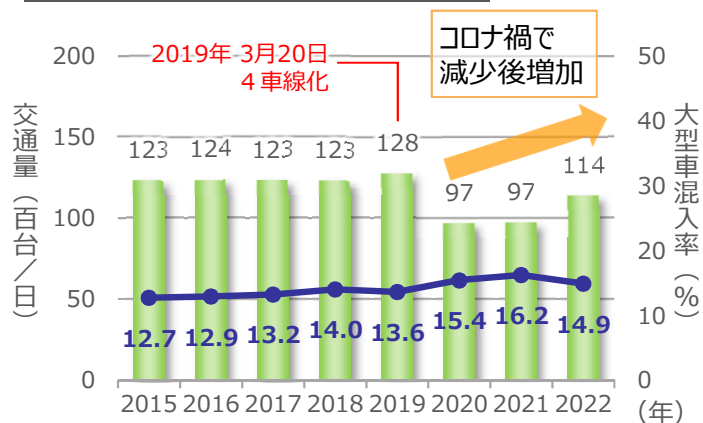
- 1973年 11月 1日 基本計画決定
- 1986年 1月 21日 整備計画決定 (白鳥～荘川)
- 1988年 9月 23日 施行命令 (白鳥～荘川)
- 1989年 3月 29日 整備計画決定 (荘川～飛騨清見)
- 1991年 3月 28日 施行命令 (荘川～飛騨清見)
- 1999年 11月 27日 白鳥IC～荘川IC (暫定2車線) 開通
- 2000年 10月 7日 荘川IC～飛騨清見IC (暫定2車線) 開通
- 2008年 7月 5日 飛騨清見IC～白川郷IC (暫定2車線) 開通により全線開通
- 2009年 7月 17日 美濃IC～白鳥IC (76km) 4車線化
- 2009年 8月 10日 機構協定変更締結 (白鳥～飛騨清見4車線化)
- 2009年 8月 28日 変更事業許可 (白鳥～飛騨清見4車線化)
- 2009年 10月 16日 事業一時凍結 (白鳥～飛騨清見4車線化)
- 2012年 4月 6日 事業一時凍結解除 (白鳥～飛騨清見4車線化)
- 2012年 4月 17日 機構協定変更締結 (白鳥～飛騨清見4車線化)
- 2012年 4月 20日 変更事業許可 (白鳥～飛騨清見4車線化)
- 2018年 11月 30日 白鳥IC～高鷲IC (8km) 4車線化
- 2018年 12月 8日 ひるがの高原SA～飛騨清見IC (26km) 4車線化
- 2019年 3月 20日 高鷲IC～ひるがの高原SA (7km) 4車線化

※赤字：今回評価対象区間

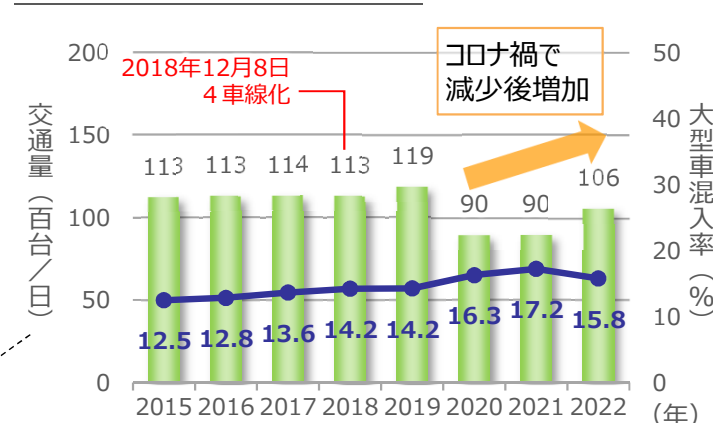
2. 利用交通状況（白鳥IC～飛驒清見IC）

■対象区間の交通量は、4車線化した2019年には全区間で約3～5%程度の増加（2015～2017年の平均値に対して）が見られましたが、2020年からの新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少した後、2022年にかけて回復傾向にあり、2023年1月から9月までは2019年と比べ約96%とほぼ回復しています。

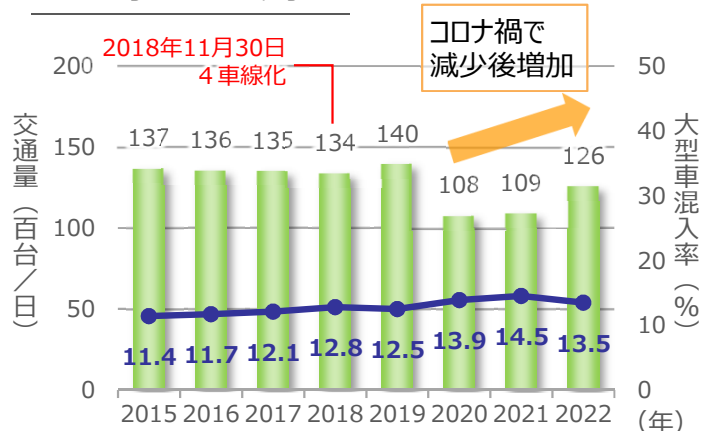
●高鷲IC～ひるがの高原SIC



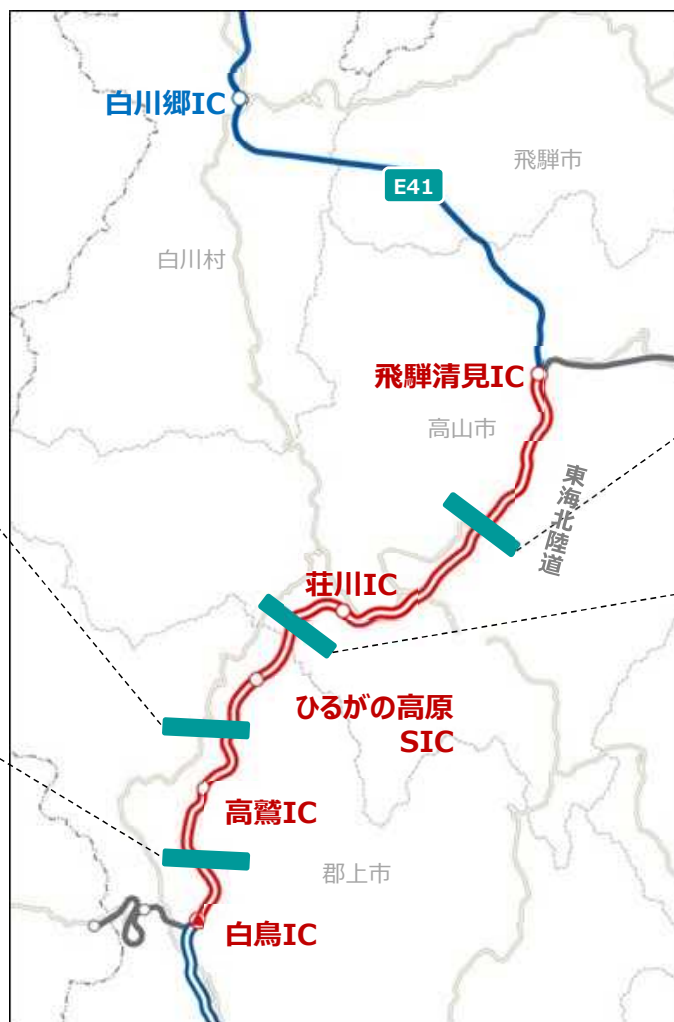
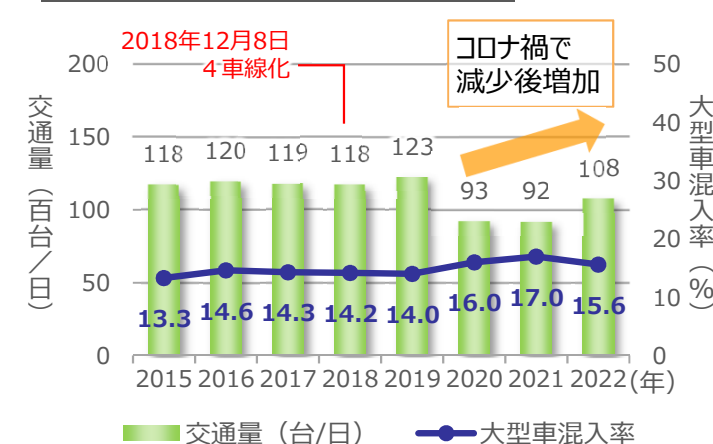
●荘川IC～飛驒清見IC



●白鳥IC～高鷲IC



●ひるがの高原SIC～荘川IC

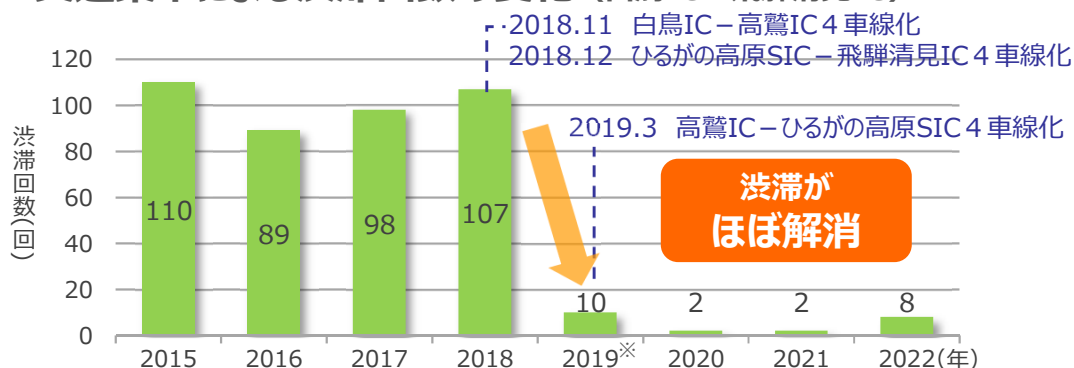


3. 円滑なモビリティの確保

① 渋滞緩和・時間信頼性の向上

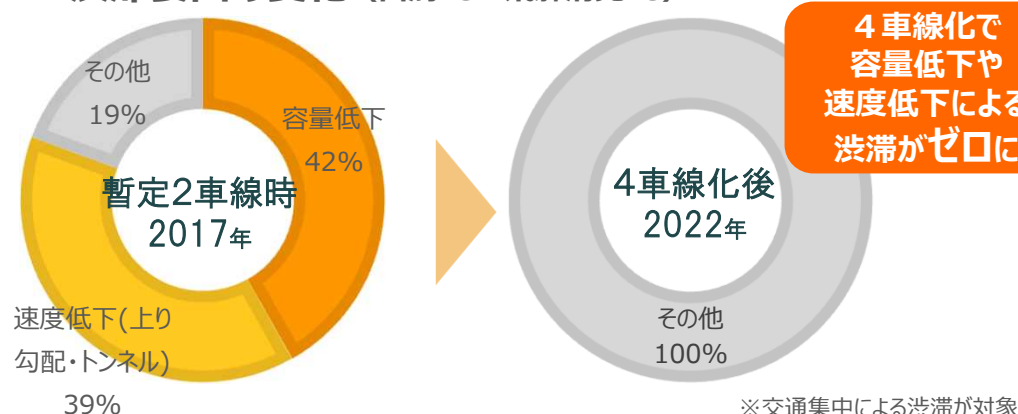
- 暫定2車線区間では、お盆やスキーシーズンなどの交通集中時に、渋滞が発生していましたが、4車線化により交通容量が増加するとともに、低速走行車両の追い越しが可能となり、渋滞がほぼ解消しました。
- また、所要時間のばらつきが37分から3分まで小さくなることで、時間が安定し時間信頼性が向上しています。

● 交通集中による渋滞回数の変化 (白鳥IC～飛騨清見IC)

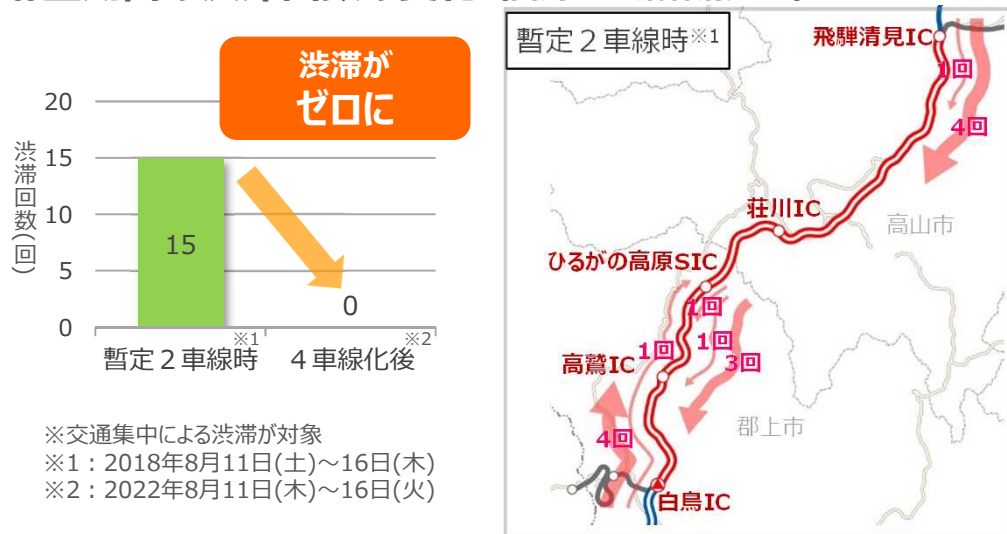


※2019年4月～11月は平成30年7月豪雨(2018)による災害復旧工事で荘川IC-飛騨清見ICで暫定2車線運用

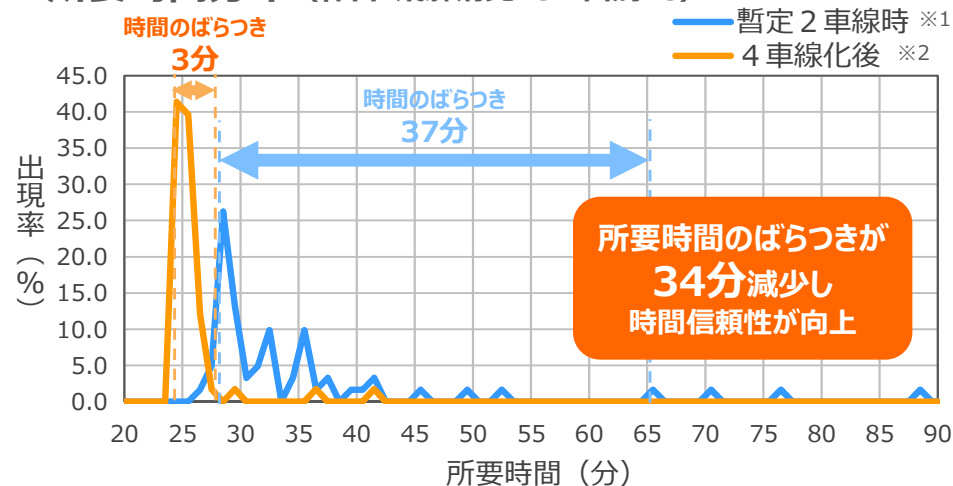
● 渋滞要因の変化 (白鳥IC～飛騨清見IC)



● お盆期間の渋滞回数の変化 (白鳥IC～飛騨清見IC)



● 所要時間分布 (休日・飛騨清見IC→白鳥IC)



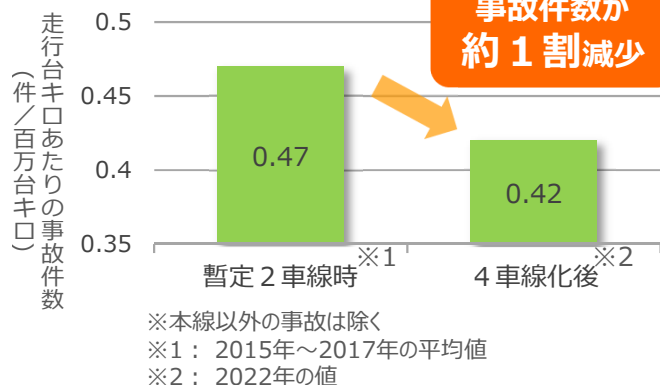
出典: ETC2.0プローブ情報
昼間12時間のデータ、ばらつきは上位・下位5%を除いた所要時間差
※1: 2017年9月～2018年2月データ ※2: 2022年9月～2023年2月データ

3. 円滑なモビリティの確保

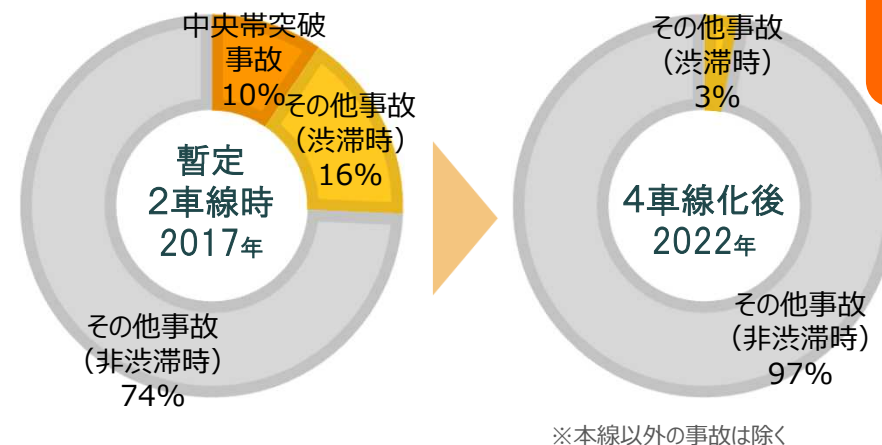
② 通行止め回数の減少・事故件数の減少

- 暫定2車線時には、中央帯突破事故や渋滞発生時の事故など、年間85回もの事故が発生していましたが、4車線化により、対向車線への飛び出しが防止されたことや、交通容量増加などに伴う渋滞減少により、走行台キロあたりの事故件数が約1割減少しています。また、交通事故の要因となる急減速による危険挙動発生率が減少し、快適性、安全性が向上しています。
- 4車線化で片側2車線が確保され、事故発生時にも通行止めすることなく対応可能となり、通行止めが約9割減少しています。

● 走行台キロあたりの事故件数 (白鳥IC～飛騨清見IC)



● 事故形態の変化 (白鳥IC～飛騨清見IC)



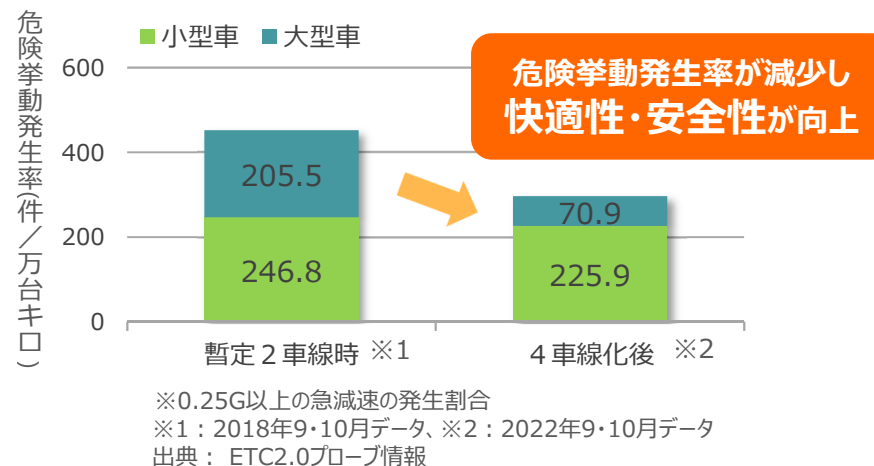
渋滞時の事故が減少
対向車線への飛び出し
事故がゼロに



● 通行止め件数の減少 (白鳥IC～飛騨清見IC)



● 危険挙動発生率の変化 (白鳥IC～飛騨清見IC)



写真提供: 中日本高速道路(株)

4. 物流の効率化支援

① 大規模商業施設の進出に貢献

- 富山県に本社を置く大手スーパーが、4車線化後の2019年以降中京圏に進出し、大規模商業施設の進出に貢献しています。東海北陸道を活用した物流システムにより、富山湾で水揚げされた新鮮な魚介がその日の午後には店舗に運ばれます。
- 名古屋市中心卸売市場では、富山県や石川県などの北陸産のいかやえびがの取扱量が上位を占めるなど、東海北陸道の4車線化が水産物の出荷での定時性・速達性に貢献しています。

● 富山のさかな

富山湾には約500種の魚が分布するなど種類が豊富であり、生産量の80%以上が富山湾の特徴を生かした定置網漁業で、定置網のほとんどが漁港から20分以内の漁場が近いこと、鮮度がいいことが特徴。

富山湾の神秘・ホタルイカ

定置網漁によるホタルイカ漁は全国でも富山湾だけで、傷が少なく、漁場から漁港が近いこと、鮮度抜群。他県で漁獲されるものより魚体が大きいのも特徴。



富山湾の王者・ブリ

北の海で栄養を蓄えたブリが、11月から1月にかけて産卵のため南下するところを富山湾に追い込み定置網で待ち構える。この時期のブリは「寒ブリ」と呼ばれ最も脂ののっている。



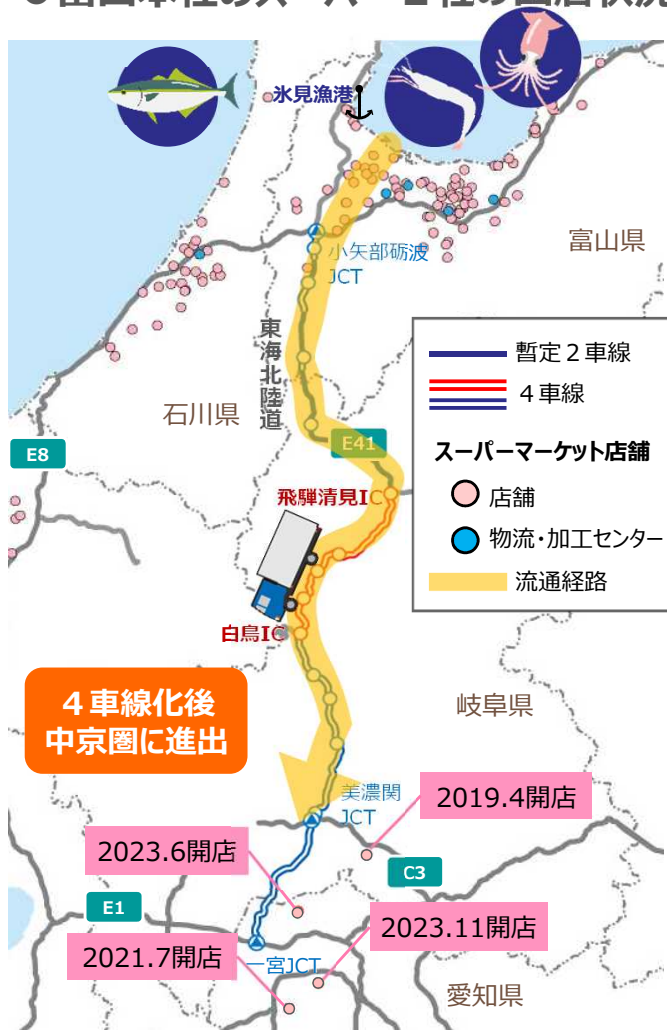
富山湾の宝石・シロエビ

富山湾に深く切れ込む海底谷付近に生息しており、漁業が成り立つほどまとめて水揚げされるのは富山湾だけ。

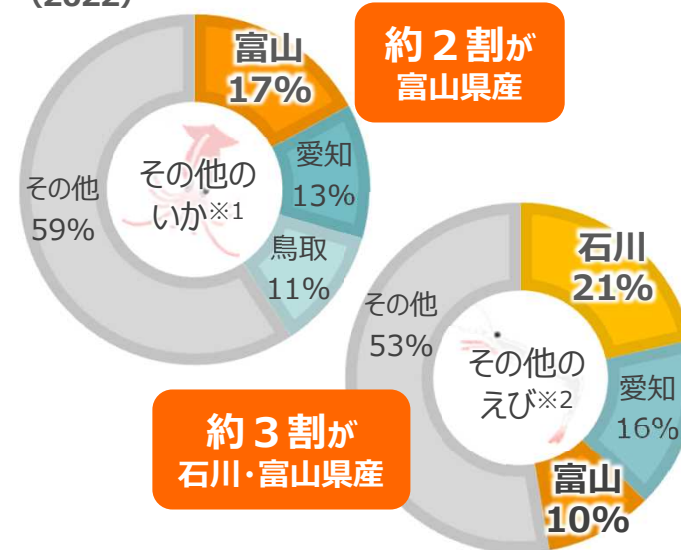


写真：富山の食ポータルサイト「越中とやま食の王国」より

● 富山本社のスーパー 2社の出店状況



● 名古屋市中心卸売市場の出荷地別取扱量 (2022)



出典：令和4年名古屋市中心卸売市場取扱高

※1：するめいか、やりいか、甲いかに除くいか類

※2：伊勢えび、車えび、あかえびを除くえび類

A社の声

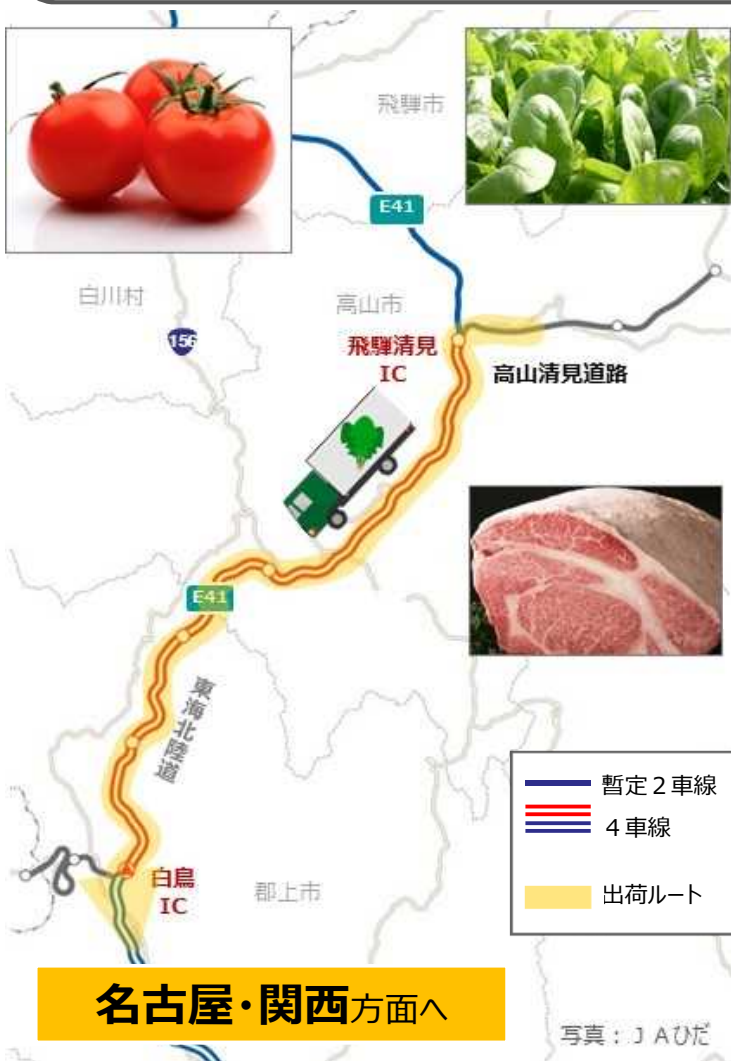


富山から東海北陸道などを利用し約3時間で配送可能なため、2019年から中京圏へ出店しています。日本海の新鮮な魚や自社工場で製造した惣菜などを東海北陸道を利用した自社物流システムで毎日配送しています。氷見漁港で水揚げされた新鮮な魚介が、その日の午後には中京圏の店舗において提供できるため、お客様から好評です。

4. 物流の効率化支援

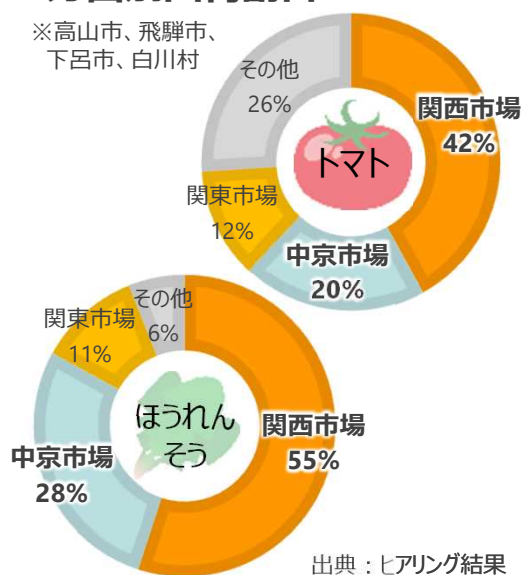
② 農産物の出荷を支援

- 飛騨地域はほうれんそうや夏秋トマトの産地で、関西や名古屋の卸売市場などへ東海北陸道などの高速道路を活用し冷蔵で出荷されており、各卸売市場での取扱高は増加傾向となっています。
- 納品時間指定があるため、4車線化による時間短縮とともに、事故発生時の通行止めや渋滞のリスク減少による信頼性が向上し、2024年問題への対応に貢献しています。

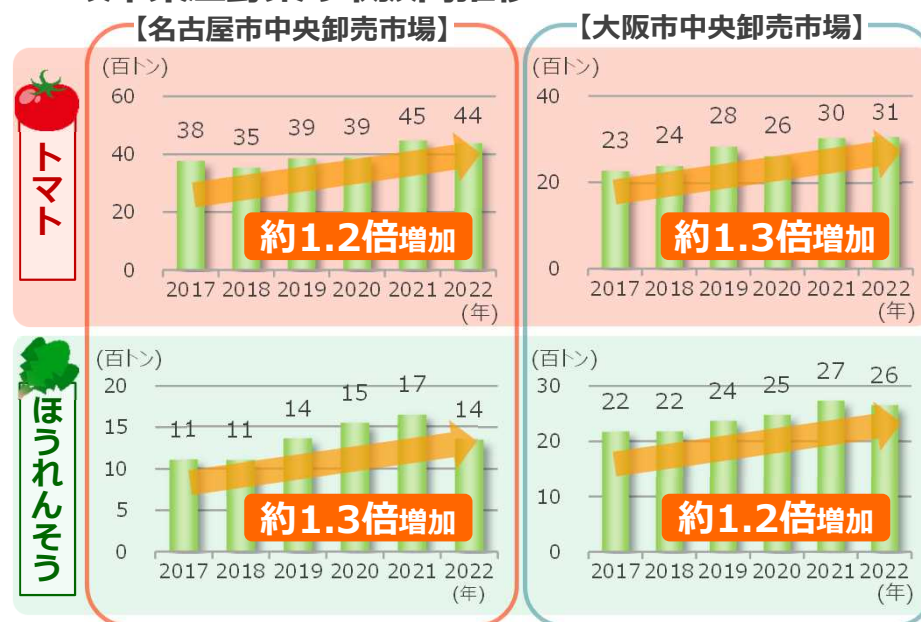


● JAひだ管内※産野菜の方面別出荷割合

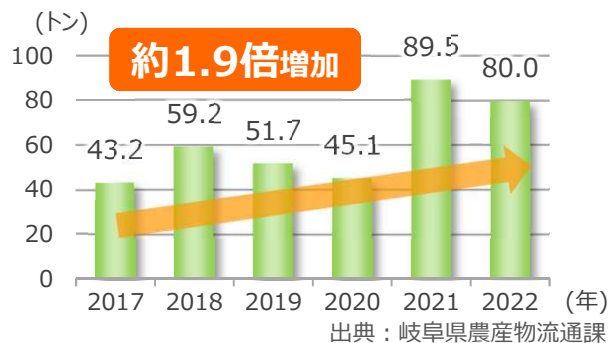
※高山市、飛騨市、下呂市、白川村



● 岐阜県産野菜の取扱高推移



● 飛騨牛輸出量の推移



JAひだの声

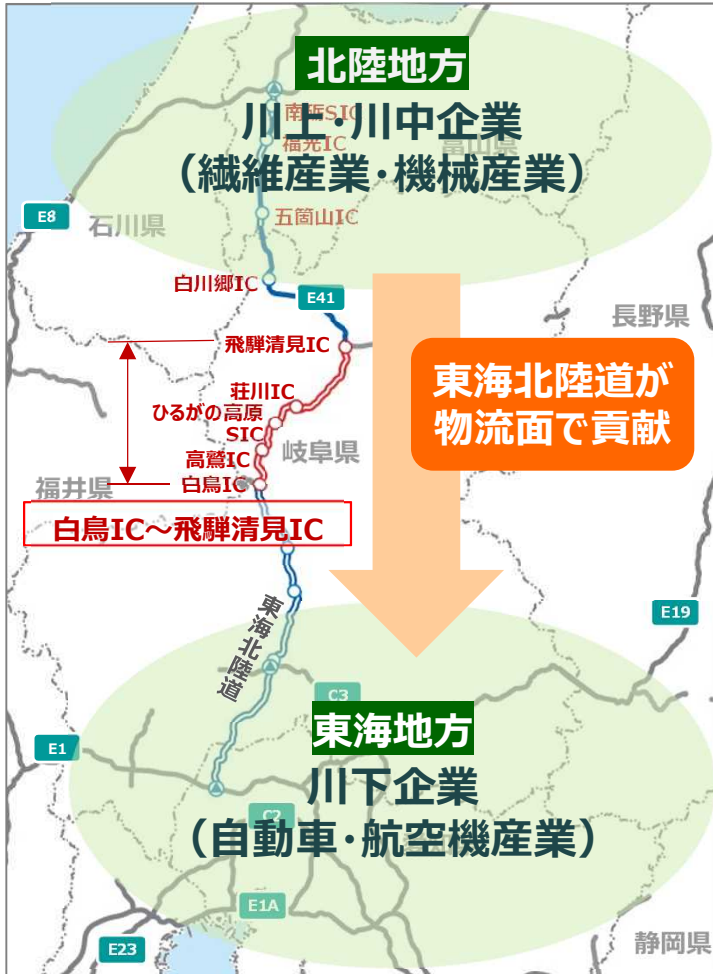
ほうれんそうやトマトは3月から12月まで、主に関西や名古屋市場への出荷に1日最大40台のトラックが東海北陸道などの高速道路を利用しています。

納品時間が決まっていることから、4車線化により渋滞や通行止めリスクが減少したことで、信頼性が確保されるとともに、輸送にかかる時間短縮が図られ、大阪まで4時間で到着するため、2024年問題への対応にも貢献しています。

5. 国土・地域ネットワークの構築

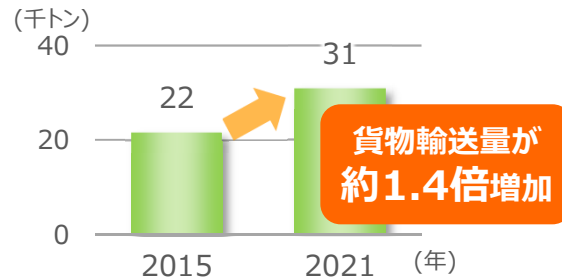
- 『東海・北陸連携コンポジットハイウェイ構想』では、繊維産業や機械産業が集積する北陸地方と自動車や航空機産業が集積する東海地方が連携・一体化することで、炭素繊維複合材料の世界的拠点を目指しています。両地域を結ぶ東海北陸道は、物流面において重要な役割を担っており、4車線化により定時性・速達性が向上し連携に貢献しています。
- また、『中部ブロック新広域道路交通ビジョン』において、我が国の「セントラルハブ」として、太平洋・日本海2面活用型の国土形成に東海北陸道が重要な役割を果たすとされています。

● 東海・北陸連携コンポジットハイウェイ構想



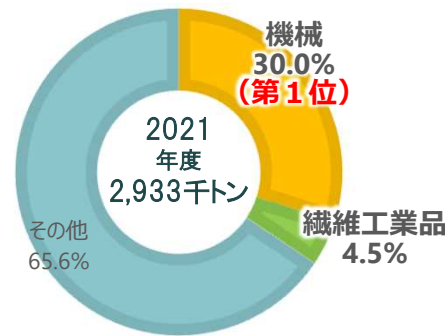
● 北陸地方⇒東海地方の貨物流動

【貨物流動量の推移 (トラック)】



出典：全国貨物純流動調査（3日間調査の値）

【貨物内訳 (自動車)】



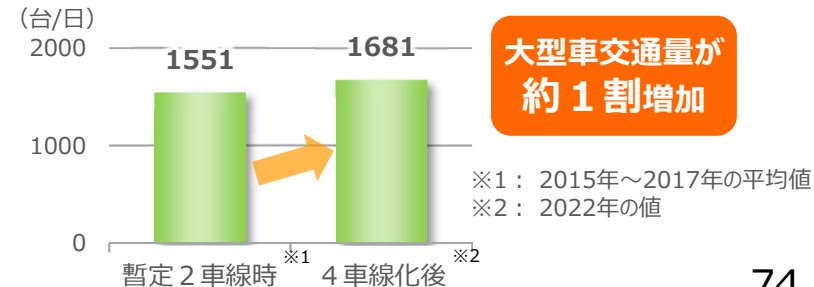
出典：貨物地域流動調査（自動車輸送）

北陸地方：富山県、石川県、福井県
東海地方：岐阜県、愛知県、三重県

● 中部ブロック新広域道路交通ビジョンにおける東海北陸道の位置づけ



● 大型車交通量の変化(白鳥IC～飛騨清見IC)

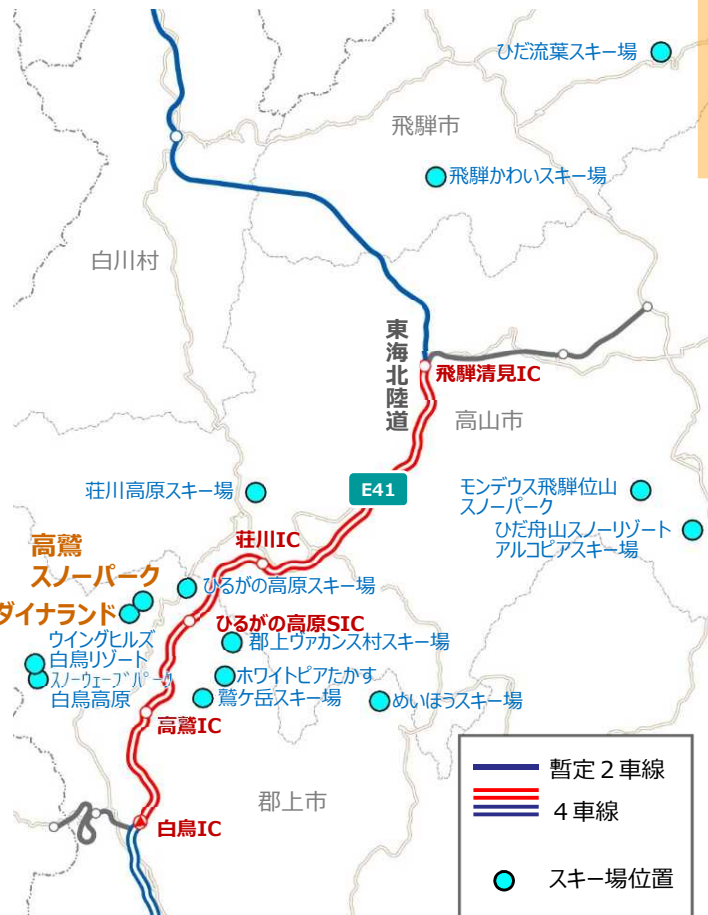


6. 個性ある地域の形成

① 冬季の観光活性化

- 東海北陸道沿線である奥美濃エリアは、西日本有数のスキー場集積地であり、冬季には関西や中京圏から多くの人を訪れます。暫定2車線時のスキーシーズンには交通集中による渋滞が頻発していましたが、4車線化によりほぼ解消しました。
- なかでも、高鷲ICから10分、ひるがの高原SICから15分とアクセス性の高い高鷲スノーパークは、全国のスキー場の来場者が減少傾向にある中で、6年連続西日本最多の来場者数を達成しています。

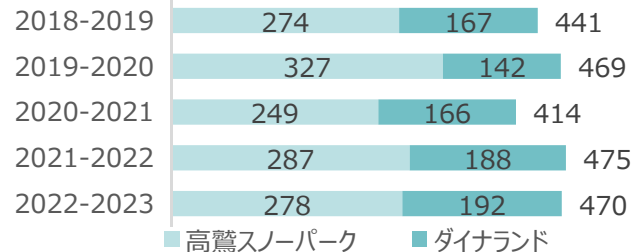
● 周辺の主なスキー場位置



タカスダイナ (高鷲スノーパーク・ダイナランド)

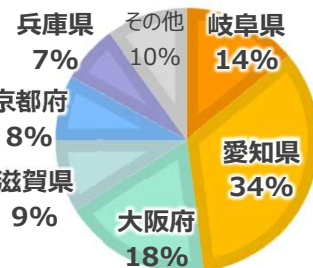
所在地：郡上市高鷲町
 滑走面積：180万㎡ 総滑走距離：43km
 アクセス：高鷲ICから約10分
 ひるがの高原SICから約15分

● タカスダイナの来場者数の推移 (千人)



出典：令和3年岐阜県観光入込客統計調査を元に作成
 2021-2022以降は高鷲スノーパークヒアリング結果

● 来場者の方面別内訳 (2022-2023シーズン)

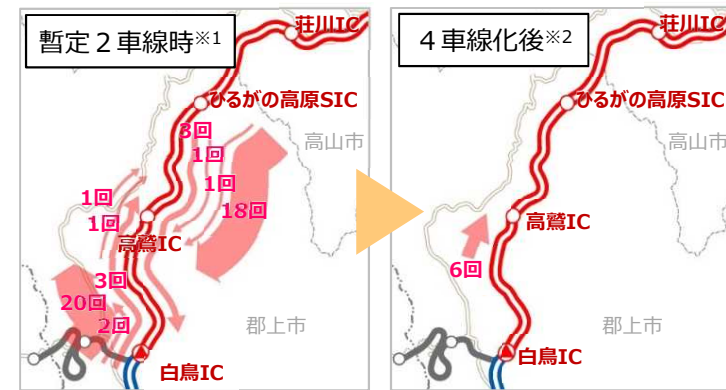
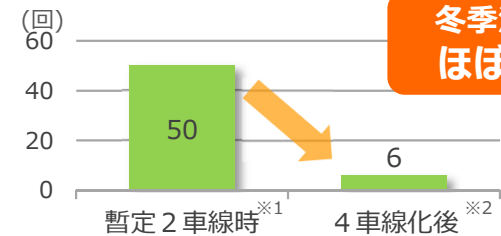


約9割が
中京・関西方面
から来訪

令和3年岐阜県観光入込客統計調査を元に作成 (対象区間周辺のみ)

出典：高鷲スノーパークヒアリング結果

● スキーシーズンの交通集中による渋滞回数の変化 (白鳥IC～荘川IC)



※1：2018年1月～3月 ※2：2022年1月～3月

スキー場の声 (高鷲スノーパーク)

週末の夕方には、高鷲ICから続く渋滞で、ICまで1時間以上かかることが頻繁にありましたが、4車線化後は渋滞がほとんどなくなり、高鷲IC付近で頻繁に発生していた交通事故も減少し、事故が発生しても渋滞が起きにくくなったと感じます。他のエリアで来場者が減少している中、ここ15年ほど横ばいで維持しているのも、交通アクセスの高さが大きな要因です。

6. 個性ある地域の形成

②沿線地域の観光活性化

- 高山市は県内有数の観光地で、中部や関西などから多くの観光客が訪れ、外国人観光客にも人気です。新型コロナウイルス感染症の影響で来訪者数が大幅に落ち込みましたが、インバウンドなどの観光客の増加を見越した宿泊施設数の増加もあり、今後の観光の活性化が期待されます。
- 来訪者の多くが自家用車を利用しており、4車線化によるスムーズな走行は、観光面で大きく寄与しています。

● 高速バスルート

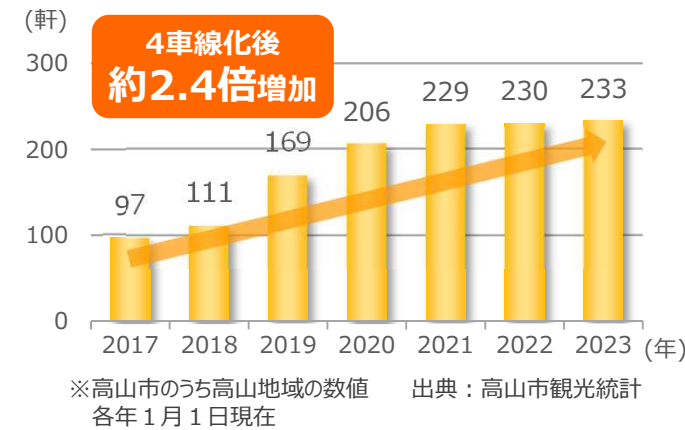


昇龍道とは

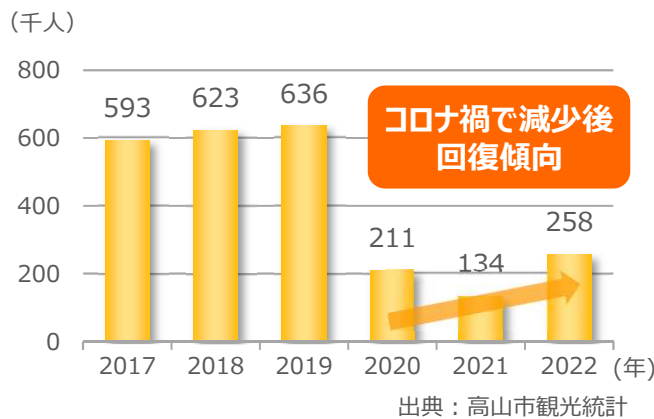
中部北陸9県※が連携して取り組む広域観光周遊ルートで、「昇龍道プロジェクト」として、インバウンド観光客の増加に取り組んでいる。
 ※富山県・石川県・福井県・長野県・岐阜県・静岡県・愛知県・三重県・滋賀県



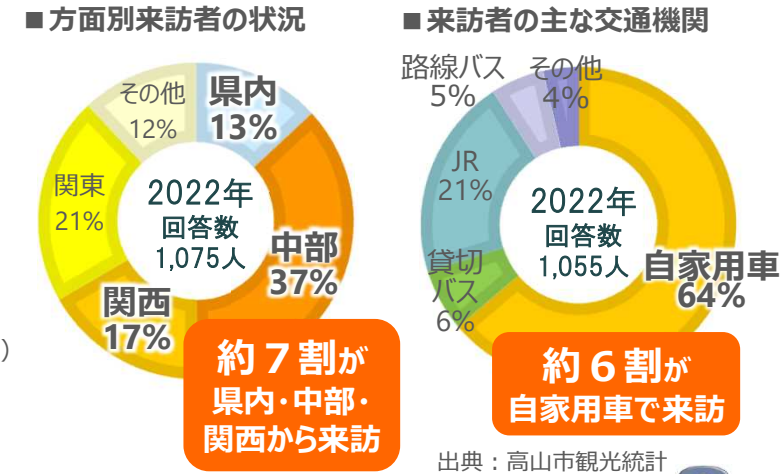
● 高山地域の宿泊施設数の推移



● 高山市の高速バス・特急バスの利用者数



● 高山市の来訪者の動向



バス会社の声

高速バスはインバウンドを中心とした観光での利用が多くを占めています。4車線化で休日でも渋滞がなくなり、定時性が向上しました。また、冬季は、降雪時のトラックなどの立ち往生による通行止めがなくなり、定時性・安全性が向上しています。

飛騨・高山観光コンベンション協会の声

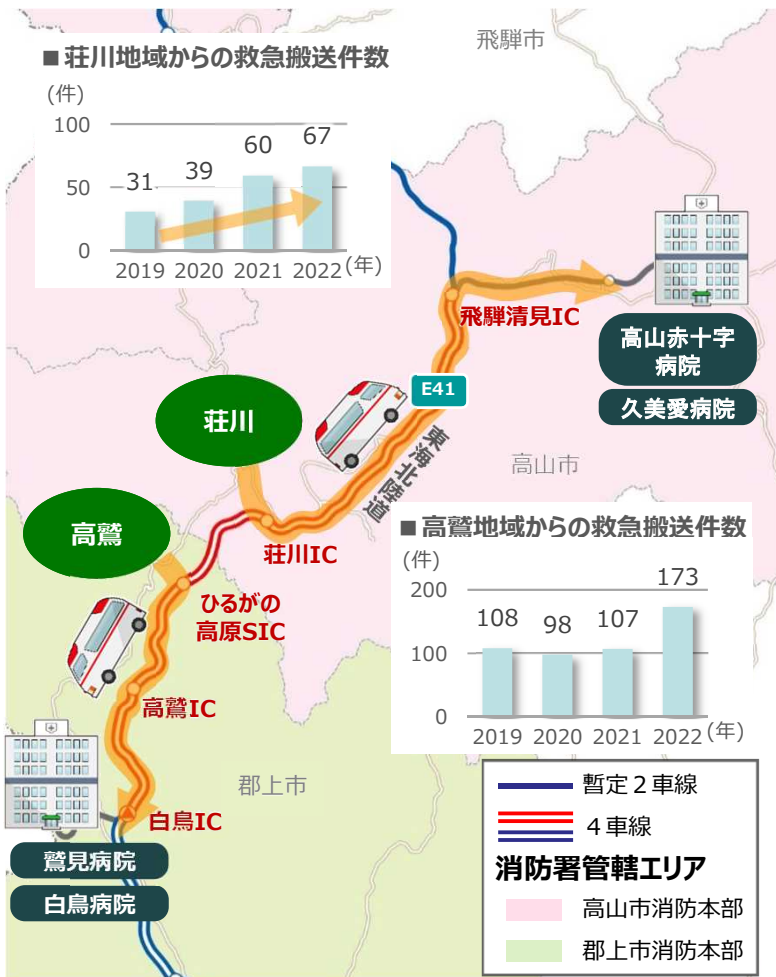
高山市はインバウンドを中心に冬季も人気が高く、1年を通じて多くの観光客が訪れます。コロナ禍で来訪者が大きく減少しましたが、戻りつつあります。自家用車でお越しになる観光客が多いため、4車線化によりスムーズな通行ができることは、安全面や精神面でも大きな効果があると考えられます。

7. 安心、安全、快適な暮らしの確保

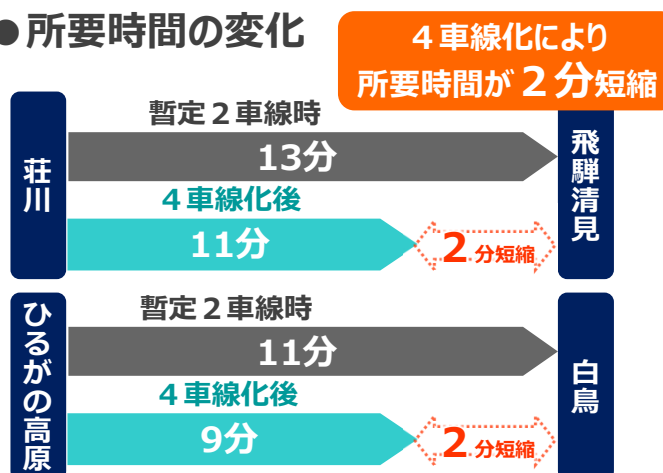
① 救急活動を支援

- 飛騨医療圏（高山市、飛騨市、下呂市、白川村）は広大な面積、山間地、冬季積雪といった環境を有しており、圏域唯一の第3次救命救急センターである高山赤十字病院への迅速な搬送が求められています。
- 4車線化により、規制速度が80km/hに上昇するとともに、追い越し可能となり、所要時間が短縮することから、救命率の向上に寄与しています。

● 沿線地域の迅速な救急搬送に貢献

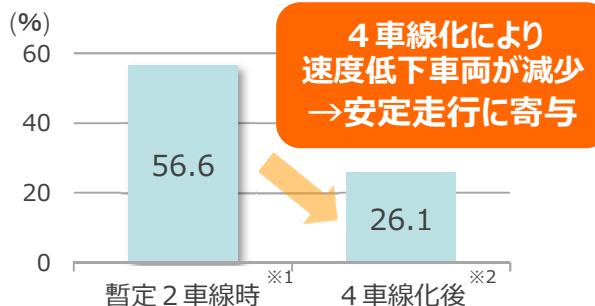


● 所要時間の変化



出典：ETC2.0プローブ情報（平日 昼間12時間平均）
 ※1：2018年9・10月データ ※2：2022年9・10月データ

● 規制速度を10km/h以上上下回る車両の割合（白鳥IC → 飛騨清見IC）



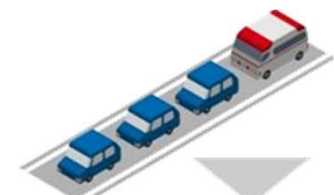
出典：ETC2.0プローブ情報
 ※区間内の最低速度が規制速度を10km/h以上上下回る小型車を対象
 ※1：2018年9・10月データ ※2：2022年9・10月データ

消防本部の声

〈高山市消防本部〉
 荘川地域から高山赤十字病院などへの搬送時にはほぼ100%東海北陸道を利用します。岐阜大学医学部附属病院などへの管外搬送にも東海北陸道を利用します。4車線化により渋滞などが減少し救急搬送がスムーズになり、搬送時間が短縮されています。また、暫定2車区間は追い越しができないため、4車線化により、安全性、速達性が確保され、救命率の向上につながります。

〈郡上市消防本部〉
 暫定2車線時には冬季の渋滞により東海北陸道の利用を諦めることも多々ありましたが、4車線化で渋滞が緩和され、通年の安定的な使用が出来る様になり、現場到着又は搬送時間の時間短縮が図られています。

■ 暫定2車線の場合



■ 4車線化すると・・・



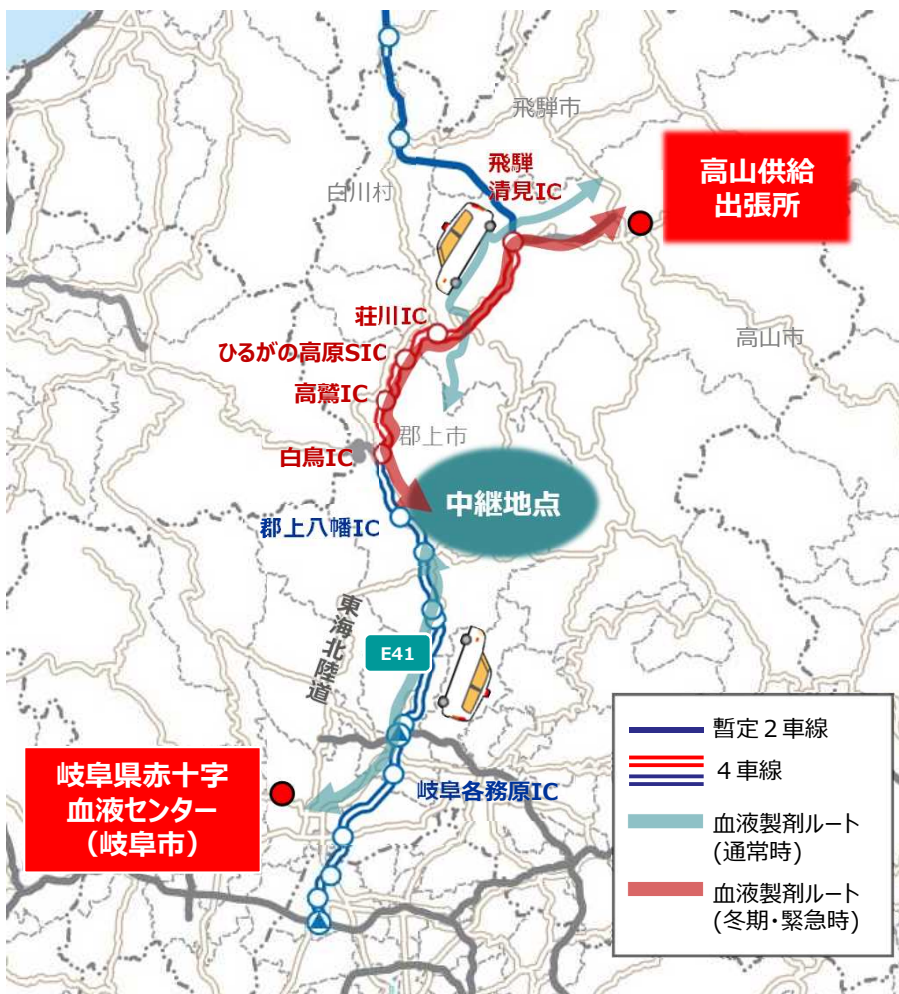
※救急搬送件数（資料：高山市消防本部、郡上市消防本部）

7. 安心、安全、快適な暮らしの確保

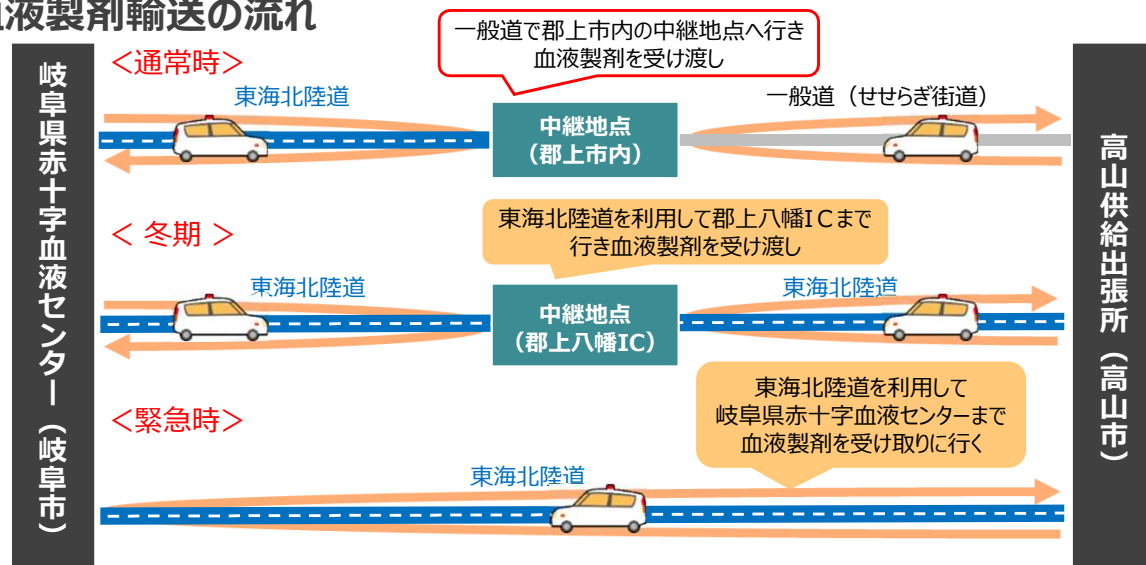
② 医療活動を支援

- 岐阜県は面積が広く、岐阜県赤十字血液センターから飛騨地域に血液製剤を直接供給できないことから、高山供給出張所からの献血運搬車と岐阜県赤十字血液センターからの献血運搬車が郡上市内の中継地点で受け渡しを行います。
- 高山供給出張所から中継地点までは通常、一般道を利用しますが、冬期や緊急時の夜間搬送には東海北陸道を利用しているため、4車線化で渋滞が減少したことにより、所要時間が予測できるようになるなど、安心・安全な医療活動に寄与しています。

● 献血運搬車の東海北陸道利用状況

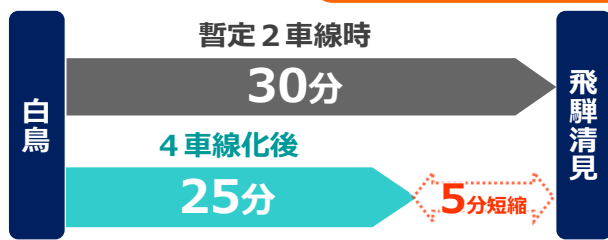


● 血液製剤輸送の流れ



● 所要時間の変化 (白鳥IC→飛騨清見IC)

4車線化により
所要時間が**5分短縮**



出典：ETC2.0プローブ情報 (平日 昼間12時間平均)
 ※1：2018年9・10月データ
 ※2：2022年9・10月データ

高山供給出張所の声

血液製剤の受け渡しを行う郡上市内の中継地点まで、通常は一般道利用ですが、冬期は東海北陸道を利用します。緊急で必要な場合は、岐阜県赤十字血液センターまで東海北陸道を利用して職員が取りに行きます。4車線化で所要時間が短縮するとともに、渋滞が減少し所要時間を読めるようになり、また、対面通行がなくなり、安全に余裕をもって走行できるようになりました。

8. 災害への備え

自然災害時の代替機能

- 東海北陸道は、岐阜県内において国道41号とのダブルネットワークを形成するほか、広域ネットワークとして、北陸自動車道（北陸道）とともに、北陸地方と名神間をつなぐダブルネットワークを形成しています。
- 近年、豪雨による大規模被害が毎年のように頻発していますが、北陸道や国道41号の通行止め時には、東海北陸道が代替路となりました。4線化により交通容量が増加したことから、渋滞などが生じることもなく、迂回路として機能を果たしています。

●令和4年8月豪雨(2022)による通行止め発生時の交通状況

通行止め状況

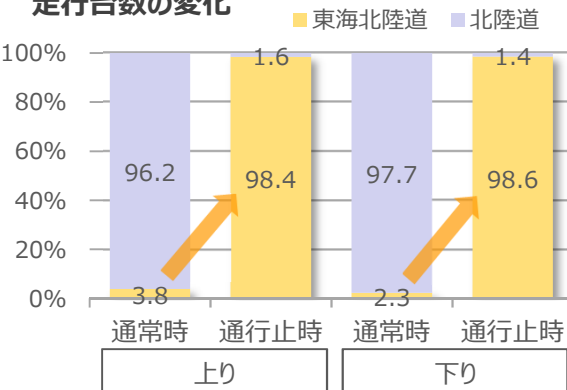
北陸道（今庄IC～敦賀IC）
 上り：8/5 11:00～8/10 0:00
 下り：8/5 9:00～8/27 6:00

国道8号（南越前町大谷地先）
 8/5 9:00～8/9 5:00

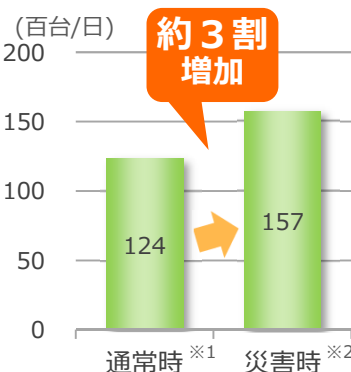
国道365号・476号（南越前町～敦賀市）
 8/5 7:30～8/10 12:00



■今庄IC～敦賀IC通行止め時における米原JCT～小矢部砺波JCT間を走行する走行台数の変化



■東海北陸道の交通量（荘川IC～飛騨清見IC）



※1：2022年7月30日～8月2日の平均値
 ※2：2022年8月6日～8月9日の平均値

●近年の飛騨高山地域の豪雨災害発生状況



令和2年7月豪雨(2020)

国道41号(下呂市小坂町門坂地区)
 通行止め期間:7/8～8/17 7:00

東海北陸道代替路無料措置実施
 7/14-8/17 郡上八幡IC～飛騨清見IC
 7/9-8/17 美濃加茂IC～飛騨清見IC

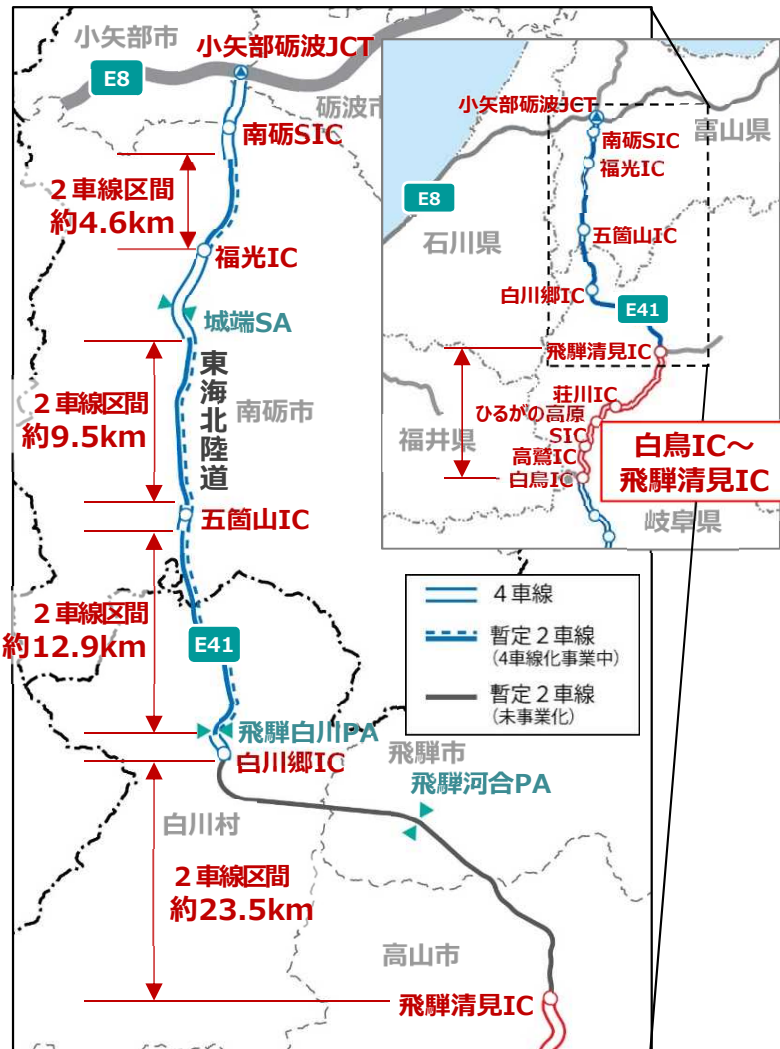
令和3年8月豪雨(2021)

国道41号(下呂市萩原町花池)
 通行止め期間:8/14 17:30～8/22 7:30

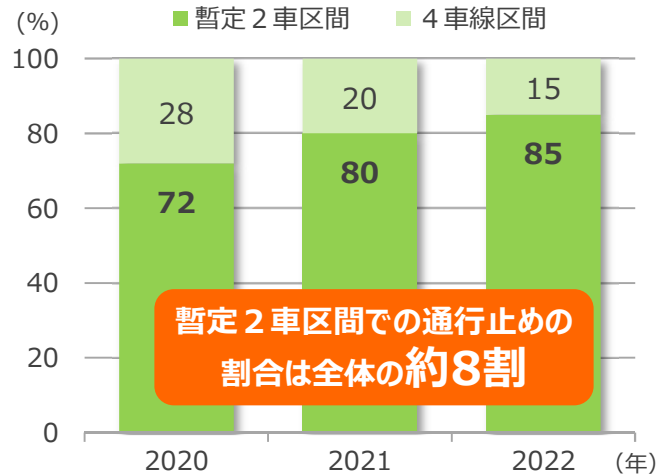
出典：ETC2.0プローブ情報
 ※ 通行止め時は上り：2022年8月5日-8月9日
 下り：2022年8月5日-8月26日
 通常時は上記以外の2022年8月のデータ

9. 全線4車線化に向けて

- 飛騨清見ICから小矢部砺波JCT間は、暫定2車線となっており、東海北陸道で発生する通行止めのうち、約8割がこの区間で発生しています。通行止め要因は事故や故障車となっており、特に故障車が原因の通行止め回数が増加しています。
- 飛騨清見ICから南砺SIC間は優先整備区間とされ、白川郷IC～南砺SICが事業化されています。沿線自治体や企業から全線4車線化を期待する声が多数寄せられています。



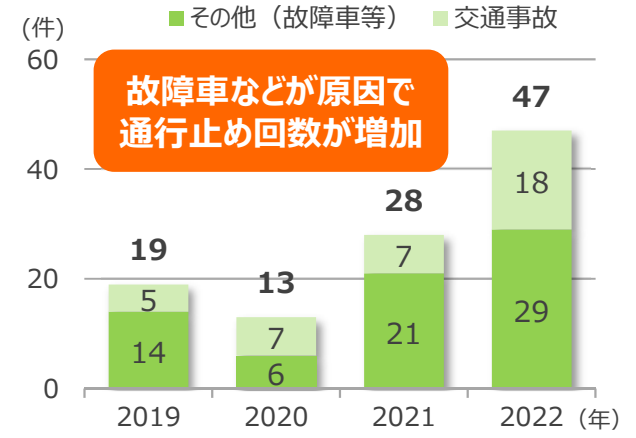
● 東海北陸道全線の通行止めの割合



※工事要因、災害、降雪、雨での通行止めを除く

暫定2車区間での通行止めの割合は全体の約8割

● 暫定2車区間の通行止め※ (飛騨清見IC～小矢部砺波JCT)



※工事要因、災害、降雪、雨での通行止めを除く

故障車などが原因で通行止め回数が増加

沿線企業の声

- 飛騨清見IC以北の対面通行区間での事故や故障車による通行止めがたびたび発生しているので、早期の全線4車線化に期待しています。
- トンネルが多く事故や災害発生時には、通行止めになるので、片側だけでも通行できるよう、早期の4車線化を希望します。
- 4車線化することで、北陸方面からの来訪者に期待します。

自治体の声

- 東海北陸道は、住民の通勤、通学や買い物などの生活道路のほか、観光客のアクセス道路、災害時の緊急道路としても重要な路線であり、全線4車線化に対しては、どの方面からみても大きな期待があります。(白川村)
- 昇龍道プロジェクトなどで北陸方面との関わりが多いので、東海北陸道は重要。飛騨清見IC以北の早期4車線化を希望しています。(郡上市)



10. 費用対効果分析方法・分析結果

- 東海北陸自動車道（白鳥～飛騨清見）の整備の有・無それぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と便益の増分を比較し費用対効果を算出
 - 便益及び費用については、費用便益分析マニュアルに従い下記項目を対象
 - B/Cの算出にあたっては、基準年次における現在価値化を行い算定
- ・便益（B：Benefit）
 - ①走行時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③交通事故減少便益
 - ・費用（C：Cost）
 - ①建設費 ②維持管理費 ③更新費

算出条件		今 回
算出マニュアル		費用便益分析マニュアル(2022年2月 国土交通省)
基本的事項	検討年数	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年度	2023年度
	供用開始年度	2000年度（4車線化供用開始：2018年度）
交通流の推計時点		2040年度
推計の基準となる交通基礎データ		2015年度道路交通センサス
費用・便益の算定	便益	推計時点の便益を基準とし、地域ブロック別・車種別走行台キロの伸び率により算定
	費用	当該区間の実績をベースに算定

10. 費用対効果分析方法・分析結果

■全体事業

便益 (B)	走行時間	走行経費	交通事故	総便益	費用便益比 (B / C)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	短縮便益	減少便益	減少便益			
	8,479億円	1,360億円	322億円	10,161億円		
費用 (C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	1.5	6.5%
	5,245億円	1,144億円	173億円	6,562億円		

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注3) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年：2023年度

1 1 . 評価結果及び対応方針（案）

（1）評価結果

①対象区間 東海北陸自動車道（白鳥～飛騨清見）の4車線化開通により

- ・交通容量が増加するとともに、低速車両追い越しが可能となり渋滞がほぼ解消したことを確認
- ・対向車線飛び出し事故がなくなるとともに、事故原因となる危険挙動発生率が低減して安全性、快適性が向上
- ・事故発生時の通行止め回数が約9割減少
- ・大型商業施設の進出や農産物出荷支援を通じて、物流効率化に貢献
- ・冬季観光のアクセス性向上や、インバウンド観光客増加により沿線地域の観光活性化に貢献
- ・山間地域での安定的な交通確保により、地域の医療・救急活動に貢献
- ・近年頻発する大規模自然災害に北陸道とのダブルネットワーク効果を発揮

②東海北陸自動車道（白鳥～飛騨清見）の費用便益比は1.5と試算され、1.0以上を確保

（2）対応方針（案）

- ・費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から整備効果が得られており、本事業としては今後事後評価の必要性はないものと考えられる。