

# 3-2. 円滑なモビリティの確保

## ① 東海北陸道の渋滞緩和

■全線開通(2008年7月)後、東海北陸道では全区間で大幅に交通量が増加、白鳥IC～飛騨清見IC間においては、約3割増加しています。交通集中による影響により渋滞回数が大幅に増加、前回評価以降も年間100回を超える渋滞が継続的に発生しています。

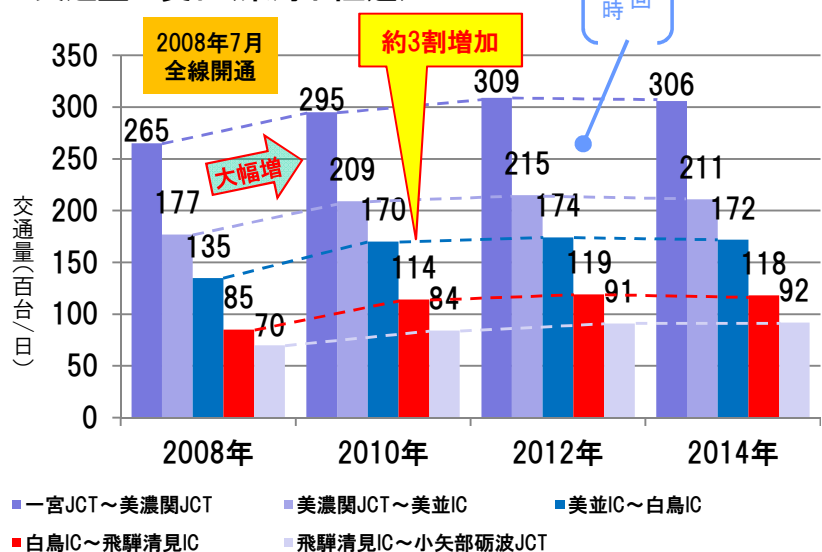
渋滞時の所要時間は通常時35分に対し、平均で45分、最大時には通常時の2倍以上の時間を要しています。

■4車線化により、交通容量が増加し、当該区間の交通集中による交通渋滞はほぼ解消が見込まれます。



▼ 対象区間(白鳥IC～飛騨清見IC間)の評価

○ 交通量の変化(東海北陸道)



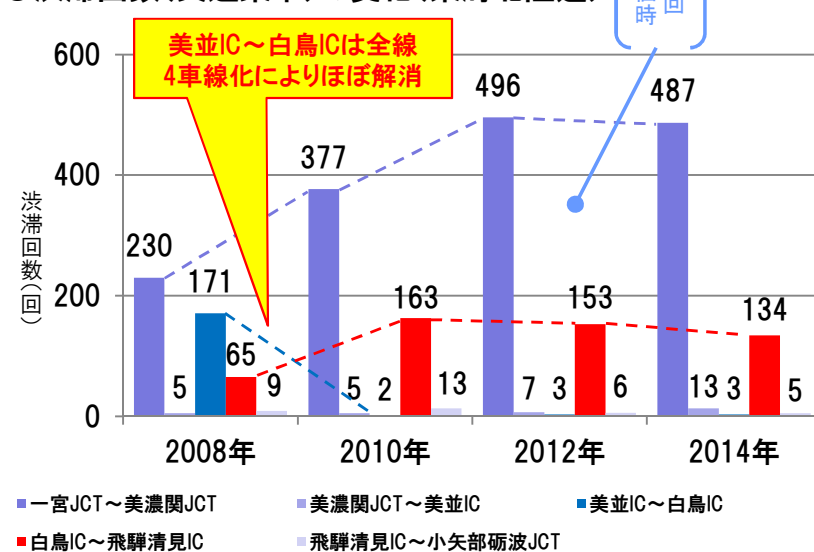
▼ 通常時と渋滞時の所要時間比較(白鳥IC-飛騨清見IC間)

通常時所要時間	渋滞時所要時間
35分	平均: 45分 (最大: 78分)

最大時には通常時の2倍以上の時間を要している

出典: NEXCO中日本資料

○ 渋滞回数(交通集中)の変化(東海北陸道)



▼ 渋滞状況写真



2015年GW期間における白鳥IC付近の下り線

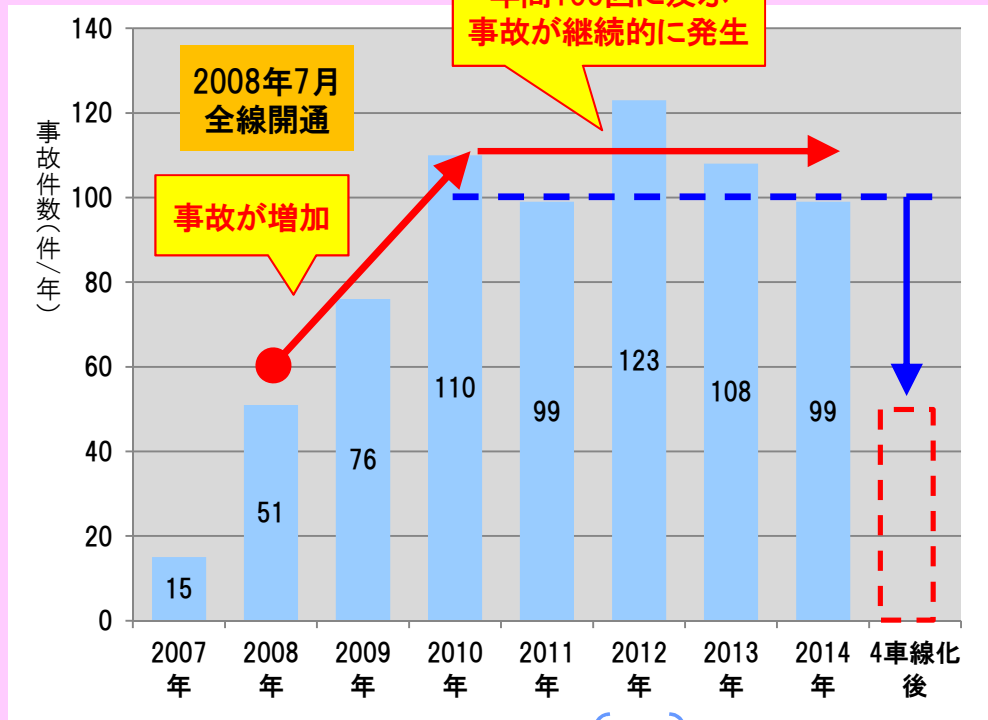
# 3-2. 円滑なモビリティの確保

## ②交通事故の減少

- 全線開通(2008年7月)後、白鳥IC～飛驒清見IC間では、交通量の増加に伴い交通事故件数が増加し、前回評価時以降も年間100回に及ぶ事故が継続的に発生しています。  
死傷事故形態では、中央帯突破事故と、その他の事故のうち渋滞時の事故が約3割を占めています。
- 4車線化により、①上下分離構造となることから中央帯突破事故の解消、②渋滞がほぼ解消されることから渋滞内の追突事故等の大幅な減少が見込まれます。

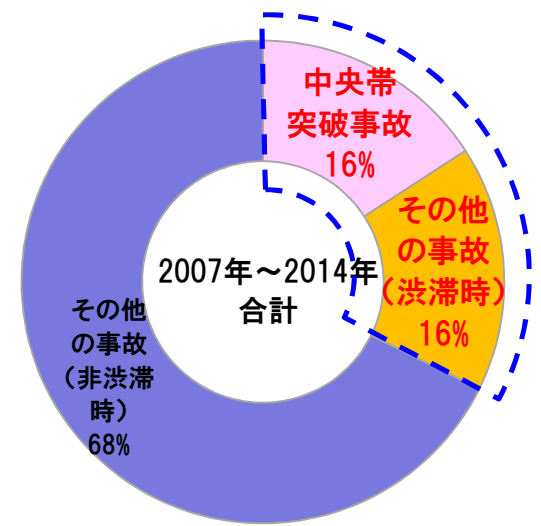
### ▼ 対象区間(白鳥IC～飛驒清見IC間)の交通事故件数の変化

#### ○ 事故件数の変化



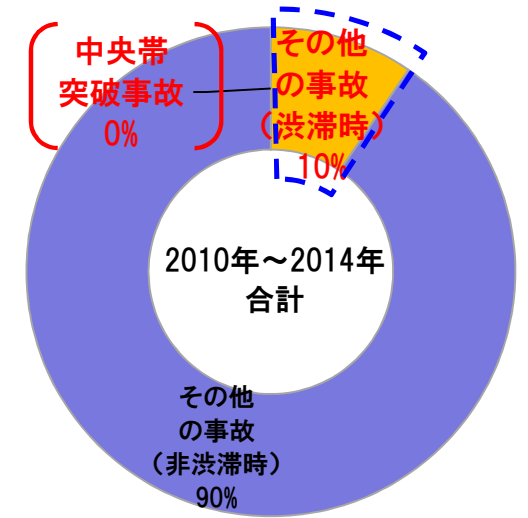
前回評価時  
出典:NEXCO中日本資料

### ▼ 対象区間の交通事故形態



対象区間では中央帯突破と渋滞時の事故が全体事故件数の約3割を占める

### ○ 参考)美並IC～白鳥ICにおける4車線化後の事故形態



4車線化により大幅な減少が見込まれる

出典:NEXCO中日本資料

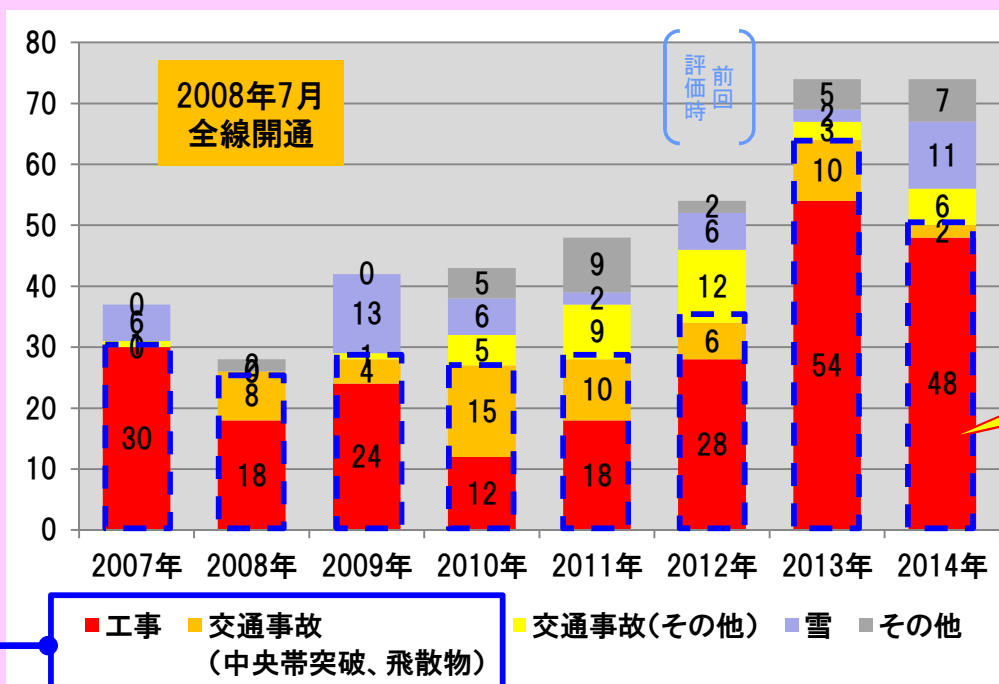
# 3-2. 円滑なモビリティの確保

## ③ 通行止め回数の減少

- 暫定2車線区間においては、工事や交通事故の際に、その構造に起因する通行止めが発生しています。
  - 工事 … 片側1車線であることに加え、特にトンネル部で路肩が狭小となっていることから、トンネル内設備の補修や、点検を行う際には、渋滞や待ち時間が生じる片側交互通行ではなく、通行止めにより作業を行います。
  - 交通事故 … 中央帯を突破する事故が発生した場合や事故による飛散物等が反対車線に及ぶ場合には、反対車線においても通行止めが必要となります。
- 全線開通(2008年7月)後、白鳥IC～飛騨清見IC間では、年間50回を超える通行止めが前回評価時以降も継続的に発生していますが、そのうち約7割は暫定2車線構造に起因したものとなっています。
- 4車線化により、暫定2車線構造に起因する通行止めの解消が見込まれます。また、片側2車線が確保されることにより、更に雪による走行不能車両のスタックやその排除に伴う通行止めの低減が期待されます。

▼ 対象区間(白鳥IC～飛騨清見IC間)の通行止め回数の変化

○ 通行止め回数の変化



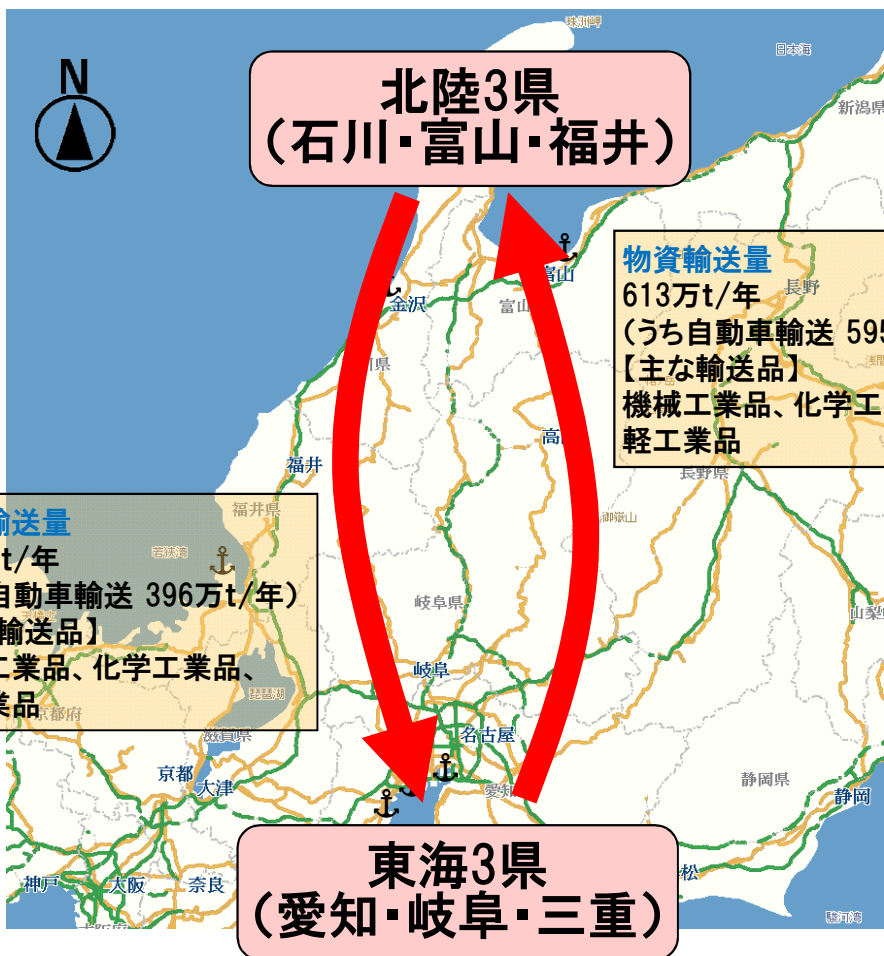
2013年-2014年の工事による通行止めの増加は緊急点検等の実施に伴うもの

暫定2車線構造に起因する通行止め

# 3-3. 物流効率化の支援

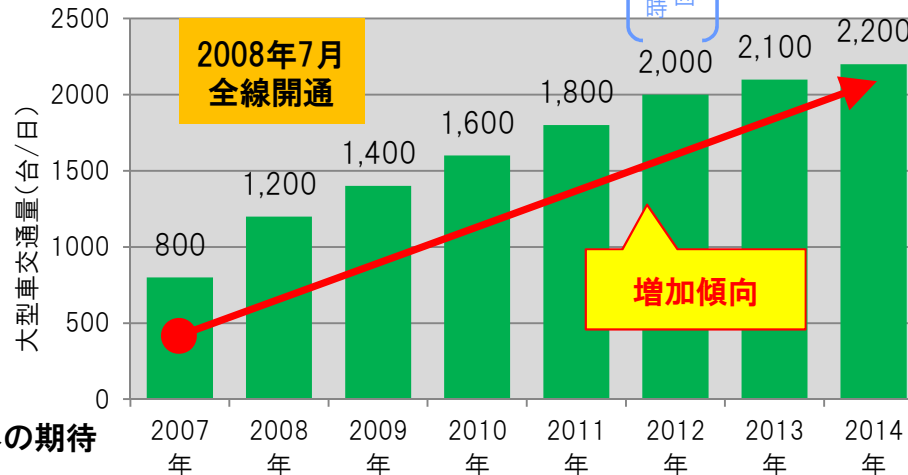
## ① 物流の効率化

- 東海3県と北陸3県の間では、年間 約1000万tの物資輸送量があり、その殆どは自動車により輸送されています。東海北陸道の全線開通や暫定2車線区間が順次4車線化されたことに伴い、2014年の大型車の交通量は前回評価時よりも増加し、全線開通前の2007年と比較して、約2.8倍となっています。
- 4車線化により、渋滞解消、通行止め回数低減が図られ、規制速度は70km/hから80km/hへと上げられます。これにより、定時制・速達性が向上し、更なる利用の促進、円滑な物流への寄与が期待されます。



出典：国土交通省  
貨物・旅客地域流動調査(2013年)

▼大型車交通量の推移(白鳥IC-飛騨清見IC)



▼4車線化への期待  
・地域の声

北陸地域の産業競争力の一層の強化に向けて国において取組が必要な事項について、次のとおり提言する。 ～～ (中略) ～～  
 【北陸の産業活性化のための環境整備】  
 ■ 国土と人・企業の強靱化による北陸の活性化 (国土の強靱化) (抜粋)  
 ・ 日本沿岸地域相互間および日本海側と太平洋側を結ぶ高規格幹線道路や地域高規格道路のミッシングリンクの解消と 暫定2車線区間の4車線化の整備促進 (東海北陸自動車道の早期4車線化、他)  
 H26.3北陸産業競争力強化戦略(事務局・経済産業省中部経済産業局)

・物流事業者の声



機械部品メーカーのトラック輸送は、高速道路を利用する際、リスク低減の観点から全線4車線化されていない東海北陸道ではなく、北陸道を利用しており、4車線化が進めばルート選択肢が広がる。

C社(本社富山県) 製造業

出典：東海北陸自動車道全線開通後の社会経済効果と課題、(公財)中部圏社会経済研究所



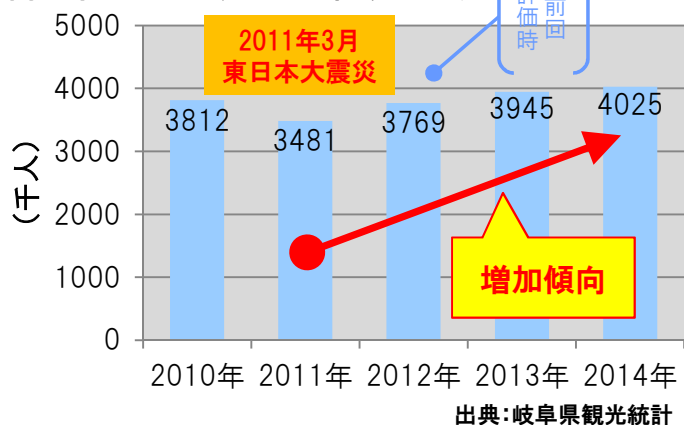
# 3-4. 個性ある地域の形成

## ① 観光の活性化

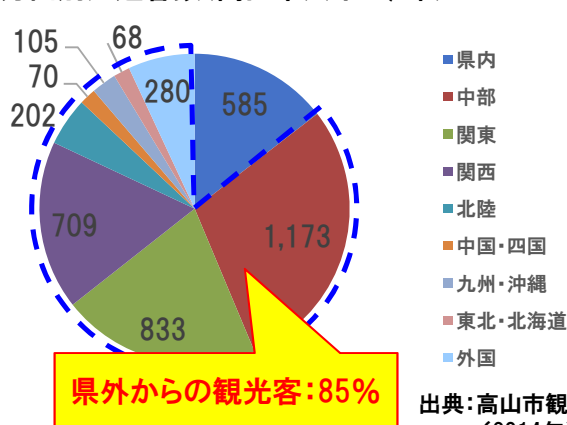
■ 東海北陸道沿線の高山市は、岐阜県内でも有数の観光地であり、東日本大震災以降により落ち込んだ観光客も、昇龍道プロジェクトや、その他官民一体となつての誘客キャンペーンやイベントにより、近年増加傾向にあり、前回評価時よりも増加しています。高山市の観光は県外から訪れる観光客が約9割を占め、さらに高山市までの利用交通機関は約7割が自家用車となっており、東海北陸道を利用していると考えられます。

■ 4車線化により、中部地方からの観光客の利便性が向上し、地域の更なる活性化に寄与することが期待されます。また、高山市の外国人宿泊者数は増加傾向にあり、前回評価時よりも大幅に増加しており、2014年度には過去最高を記録しています。4車線化により、増加する外国人観光客の利便性の向上による更なるインバウンド効果も期待されます。

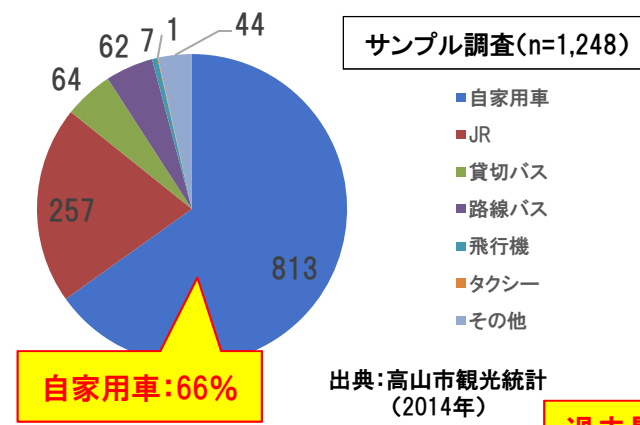
▼ 高山市における観光入込客数の推移



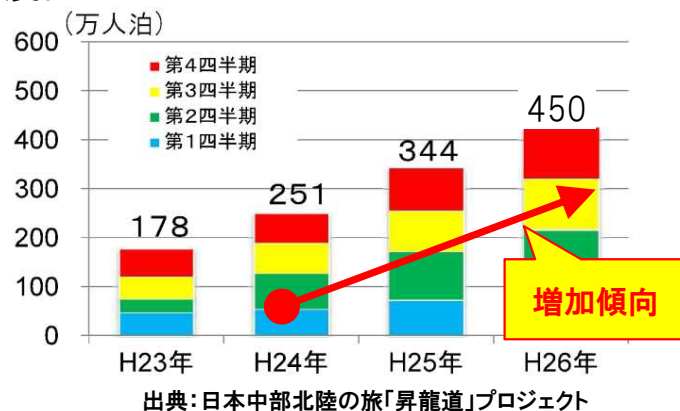
▼ 方面別入込客数(高山市)(千人/年)



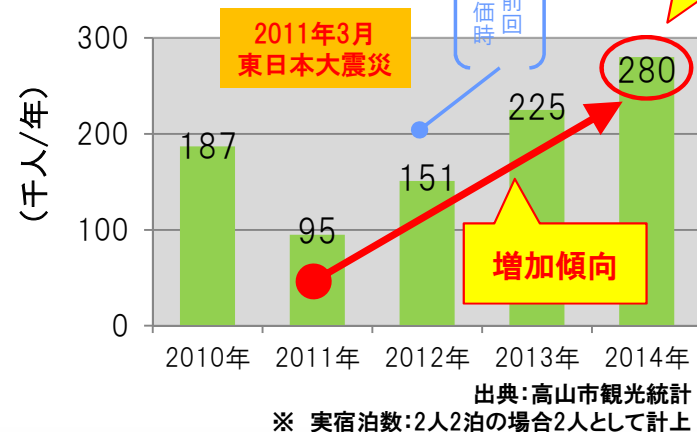
▼ 高山市までの主な利用交通機関(人/年)



▼ 昇龍道プロジェクトによる外国人宿泊者数変化



▼ 高山市 外国人実宿泊客\*の推移



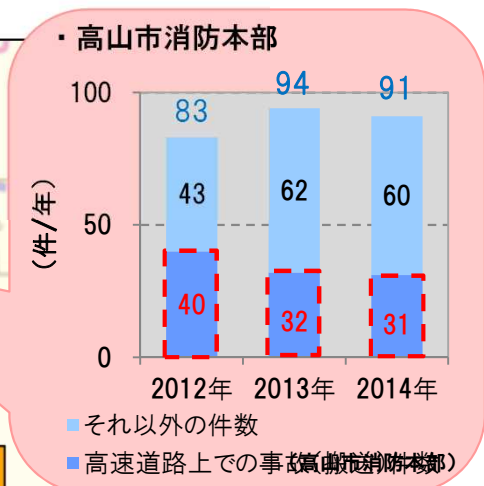
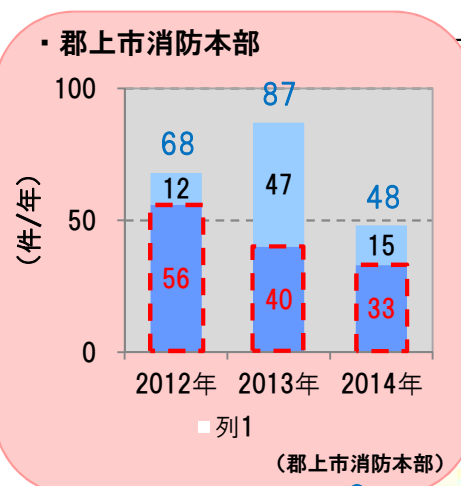
# 3-5. 安全で安心できるくらしの確保

## ① 救急医療の支援



- 沿線の消防本部における高速道路を利用した救急搬送平均約160件/年のうち、半数の約80件が高速道路上の事故によるものであり、暫定2車線区間の事故では渋滞や滞留車両の発生により、現場への到着に時間を要しています。
- 4車線化により、渋滞や滞留車両の発生が解消されることで、現場到着までの時間が短縮され、迅速な救急搬送が可能となり、救命率向上に寄与することが期待されます。

### ▼ 高速道路(対象区間)を利用した出動件数



両本部合計で、平均約160件/年が高速道路を利用した搬送であり、その内、平均約80件/年が高速道路上の事故(搬送)

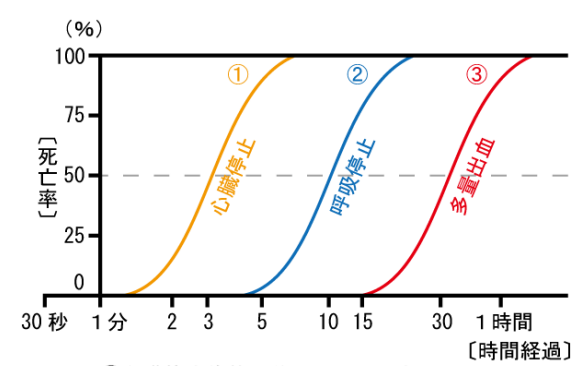
### ▼ 消防隊の声



【美並IC～白鳥IC 4車線化に伴う効果について】  
 ・2車線では渋滞があったが、4車線になったことで渋滞も無くなったため、スムーズに現場に到達できるようになった。

郡上市消防本部

### カーラーの救命曲線



現場到着時の経過時間の短縮による、救命率向上への寄与が期待される。

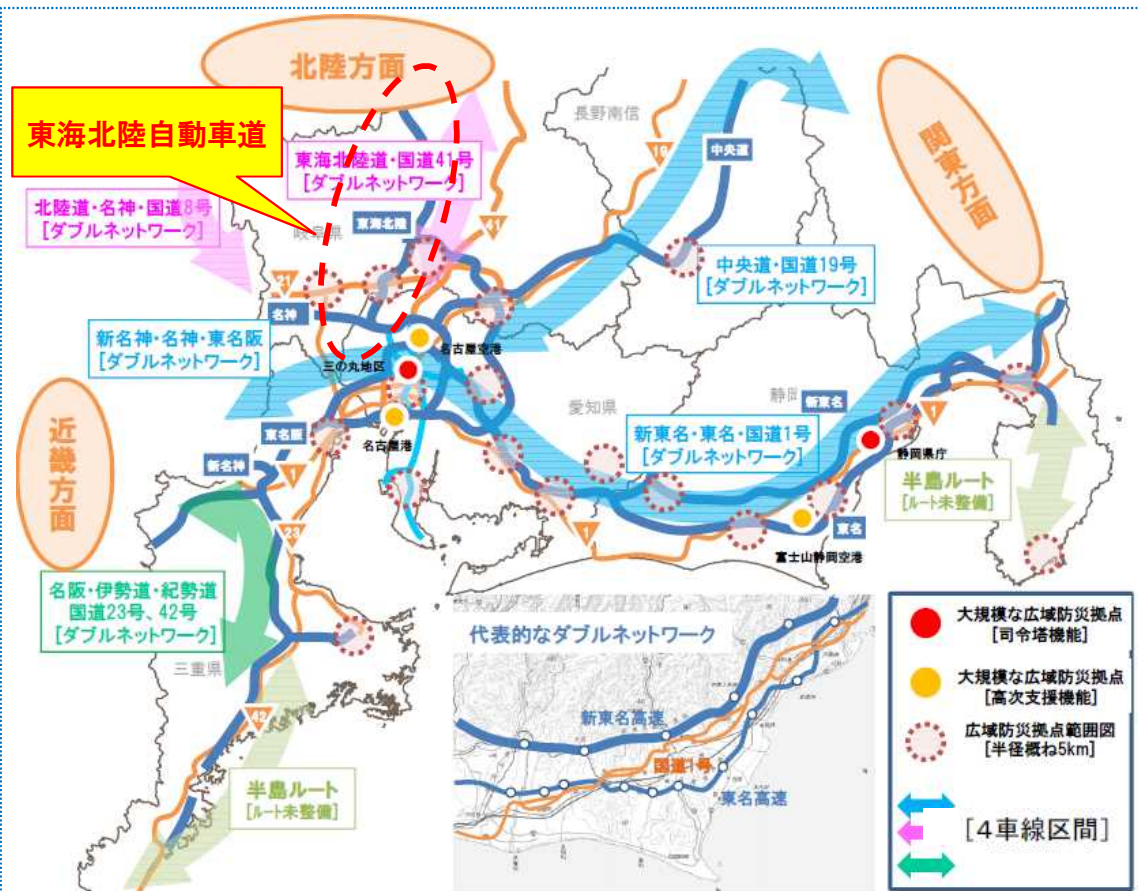


# 3-6. 災害への備え

## ①大規模災害時の早期復旧への貢献

- 国交省の定める「中部版くしの歯作戦」において、東海北陸道は、国道41号とダブルネットワークを形成、南海トラフ地震発生時には日本海側と被災地を結ぶ、広域支援ルートとして位置付けられています。  
一方、暫定2車線区間については、東日本大震災の教訓から、復旧工事による交通規制や、復旧復興のための交通量の増加により、物資輸送に影響することが指摘されています。
- 4車線化により、交通の流れを確保しながらの復旧作業や、交通容量が増加することにより、緊急輸送道路としての機能確保が可能となり、早期復旧へ寄与することが期待されます。
- また、地震に限らず、豪雨等により国道41号が通行止めの際は、ダブルネットワークによる代替性の確保が期待されます。

### ▼中部版 くしの歯作戦におけるくしの歯ルートと広域支援・広域防災拠点



※出典:「中部版 くしの歯作戦」(平成27年5月改訂版)

### ▼震災復旧時における暫定2車線区間の課題(抜粋)

(1) ミッシングリンク等により高速道路が本来果たすべきネットワークとしての機能に課題

～(中略)～

- ④ 暫定2車線区間が多く、復旧工事による交通規制や、復旧復興のための交通量増により、物資輸送に影響
- ・暫定2車線区間：交互通行規制となるため、滞留が生じ、輸送効率に影響。規制の時間・延長が制限されるため、復旧工事のスピードに影響
  - ・大都市部では、大震災後、復旧復興物資の輸送や被災した鉄道からの転換等で渋滞が増加。特に、仙台周辺ネットワークの交通量が増加。暫定2車線区間では、走行速度が低下し渋滞が発生  
(例：仙塩道路 仙台港北～利府JCTにおいて交通量1.5倍、走行速度が2割低下)

### ○震災後の復旧工事における課題

[暫定2車線区間]

- ・交互通行規制とせざるを得ないため、滞留が生じ、輸送効率に影響

(東北地方における交互通行規制は、1台の車両の最大停止時間が15分以内になるように行われている)

- ・交通への影響から、規制の時間・延長が制限されるため、復旧工事のスピードに影響

[4車線区間]

- ・車線規制で交通流を確保しながら、工事が可能

※出典:  
「東日本大震災を踏まえた緊急提言」  
(平成23年7月)