

事後評価 (案)

紀勢自動車道 (勢和多気JCT～紀伊長島)

事業概要

NEXCO

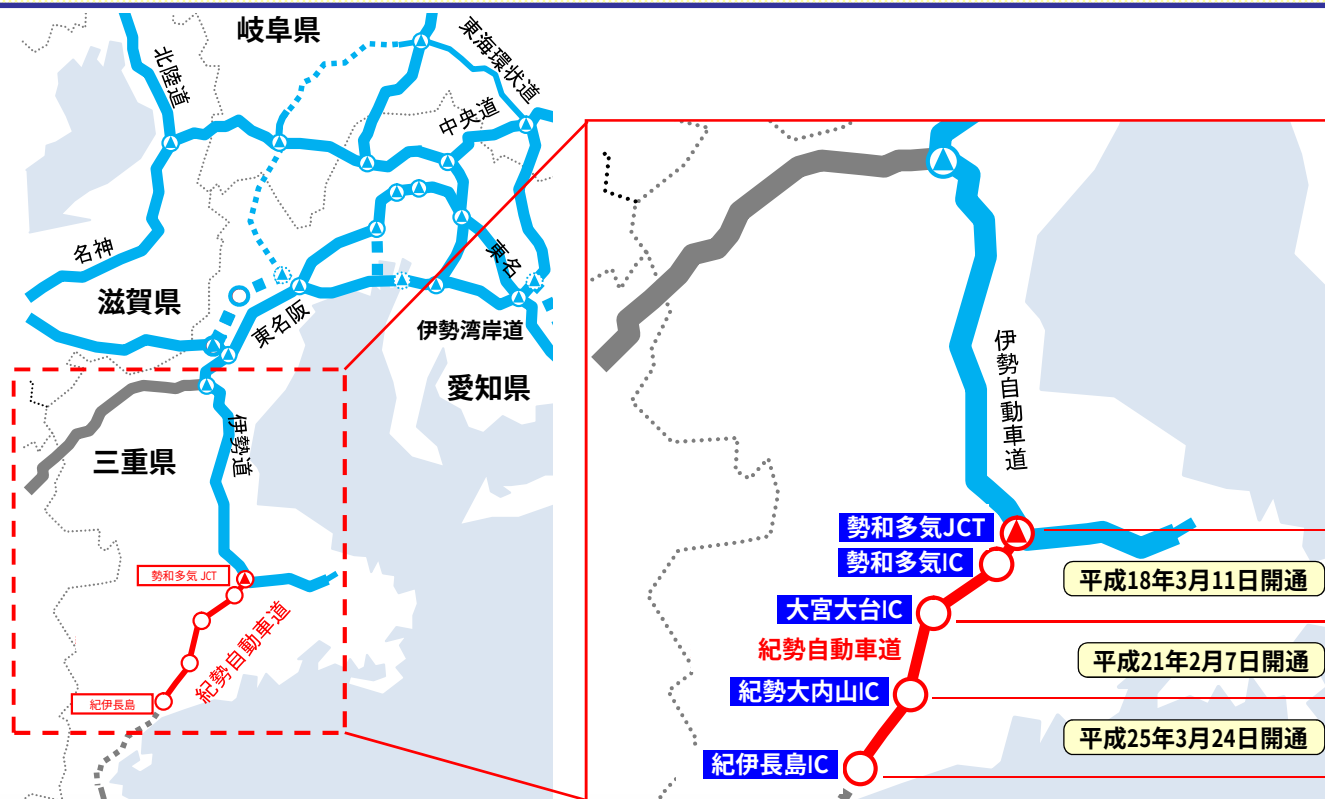
■路線名:近畿自動車道 尾鷲多気線

■区 間:三重県多気郡多気町丹生～三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区東長島

■延 長:約34km

■規 格:第1種第3級 設計速度80km/h

■車線数:暫定2車線 (完成4車線)



事業経緯と事業費

NEXCO

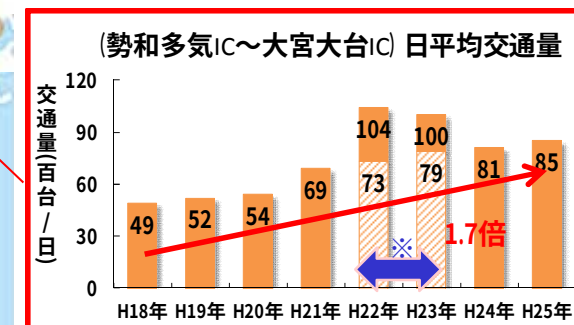
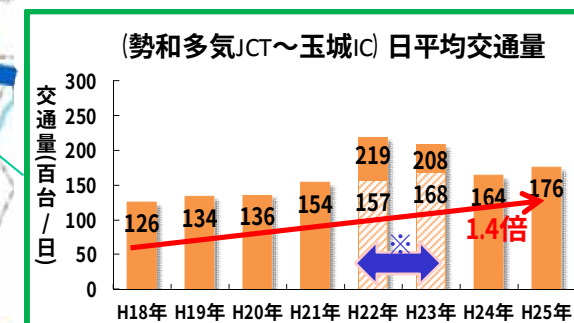
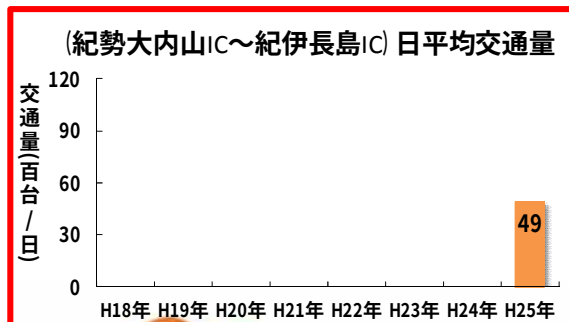
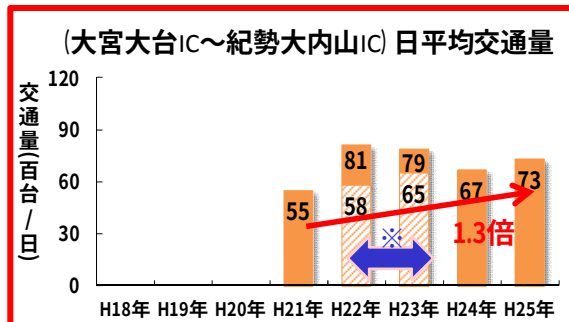
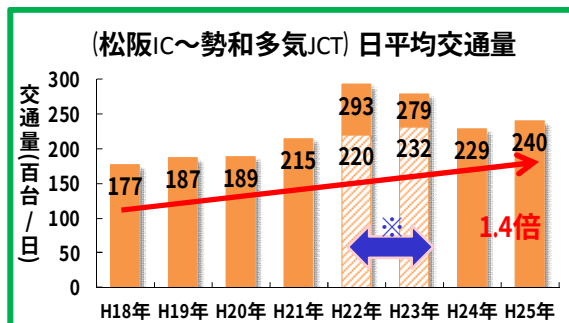
- 平成18年3月に勢和多気JCT～大宮大台ICが開通後、段階的に供用開始
- 施行命令から全区間供用開始まで約20年

		勢和多気J ～勢和多気IC	勢和多気IC ～大宮大台IC	大宮大台IC ～紀勢大内山IC	紀勢大内山IC ～紀伊長島IC
事業 経緯	基本計画	平成元年2月27日	平成元年2月27日	平成元年2月27日	平成元年2月27日
	整備計画	平成3年12月3日	平成3年12月3日	平成3年12月3日	平成8年12月27日
	施行命令	平成5年11月19日	平成5年11月19日	平成5年11月19日	平成10年12月25日
	開通	平成18年3月11日		平成21年2月7日	平成25年3月24日
事業費		1,618億円			

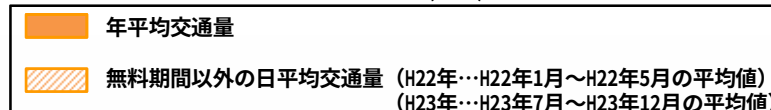
利用状況 <紀勢道及び伊勢道の日平均交通量>

NEXCO

紀勢道(大宮大台IC～紀伊長島IC)の開通により、各断面交通量は、概ね1.4～1.7倍増加しました。
またそれに伴い紀勢道に隣接する伊勢道においても交通量が概ね1.4倍増加しています。



出典：NEXCO交通統計報告書(但し、H25年の交通量は、H25年1月～H25年7月の平均値)
※H22年6月28日(月)～H23年6月19日(日)は無料化社会実験期間
無料化区間：伊勢道(津IC以南)、紀勢道(全線)

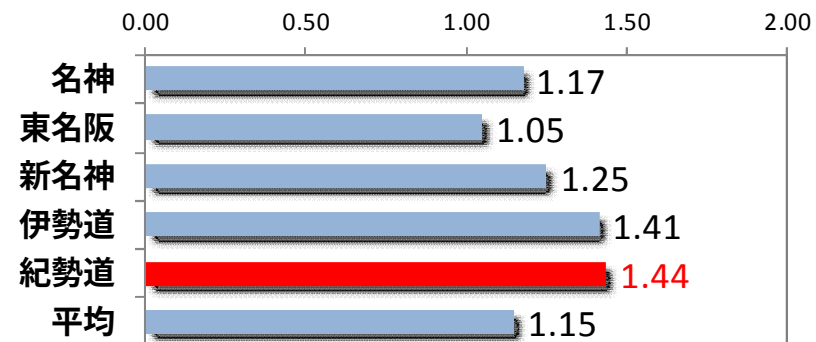


利用状況 <平休別・大型混入率>

紀勢道(勢和多気JCT～紀伊長島IC)は、名古屋支社管内他路線の平均値と比較すると、休日利用が多く、大型車混入率が少ない路線となっています。

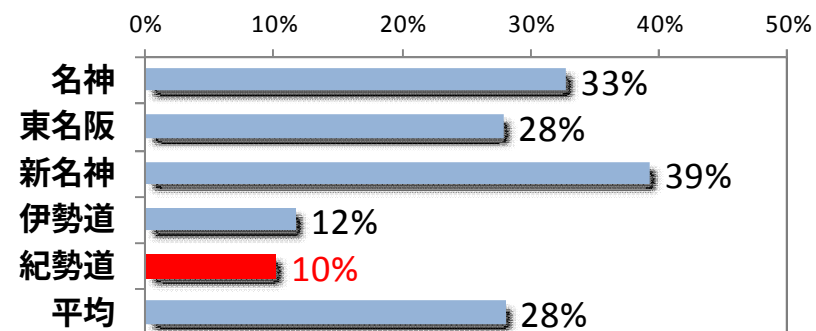


■ H24年名古屋支社管内各路線の平休比



※平休比 = $\frac{\text{休日交通量(台/日)}}{\text{平日交通量(台/日)}}$

■ H24年名古屋支社管内各路線の大型車混入率



出典: H24年NEXCO交通統計報告書

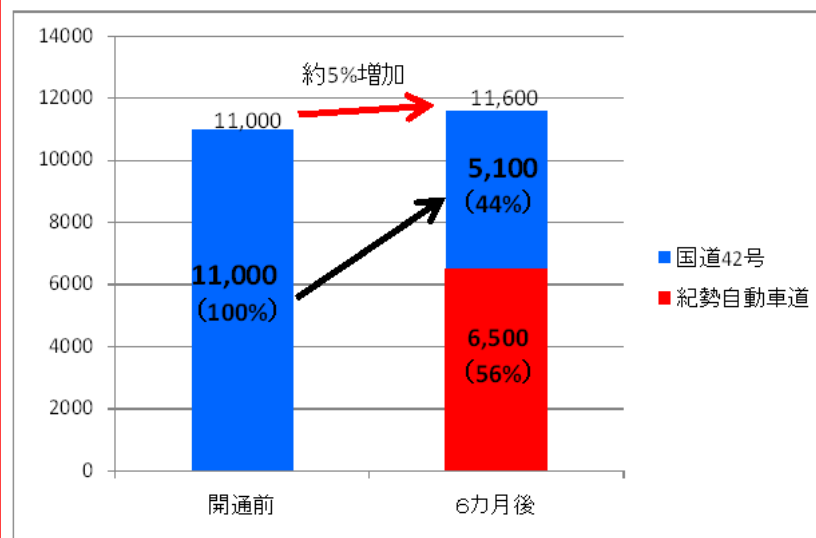
※東名・名神は、名古屋支社管内の平均値。また平均は名古屋支社管内の高速道路・一般有料道路の平均値

利用状況 <交通量分担率の変化>

紀勢大内山IC～紀伊長島IC間の開通により、国道42号から交通量が転換し、国道42号が大幅に軽減されました。並行する国道42号と合わせた断面交通量は、1日あたり約11,600台(全日)となり、開通前と比べ約5%増加しました。



<断面交通量(紀勢自動車道+国道42号)>



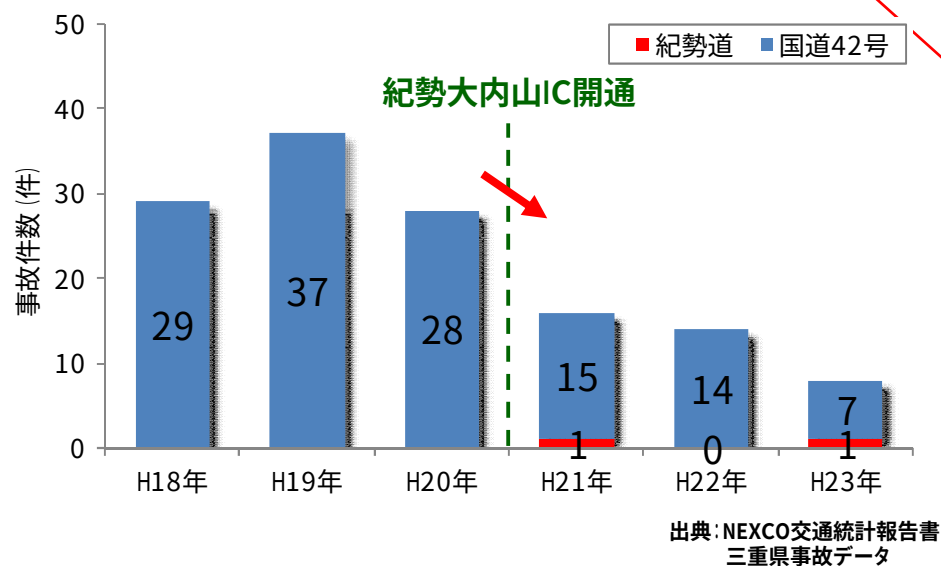
開通前交通量: 2012.3.26 (月) ~ 9.25 (火) の平均値
6ヵ月後交通量: 2013.3.25 (月) ~ 9.24 (火) の平均値

事業の効果＜死傷事故件数の減少＞

NEXCO

大宮大台IC～紀勢大内山IC間の国道42号も含めた死傷事故件数は大幅に減少しました。

紀勢道(大宮大台～紀勢大内山)の死傷事故件数比較



事業の効果 <代替路の確保による信頼性向上>

NEXCO

東紀州地域は、年間降水量が非常に多い日本有数の多雨地域です。このため、国道42号の雨量規制区間では過去何度か通行止めが発生し、集落が孤立化してしまいました。紀勢道の整備によりダブルネットワーク化が図られ、信頼性が向上されます。



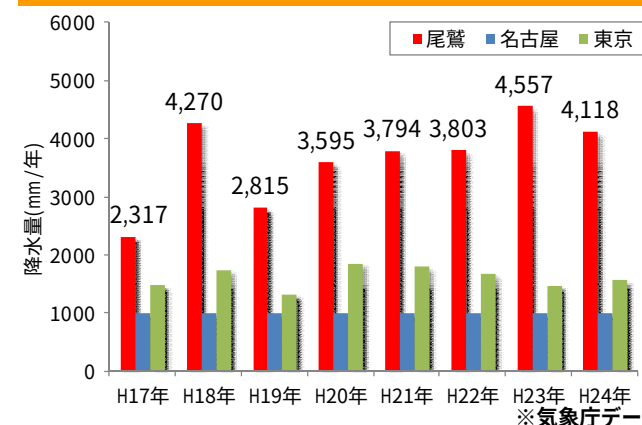
荷坂峠(荷坂) 通行止: 6回 (過去5年)



通行止め時の連続雨量: 269mm~685mm

※紀勢国道事務所通行止めデータ

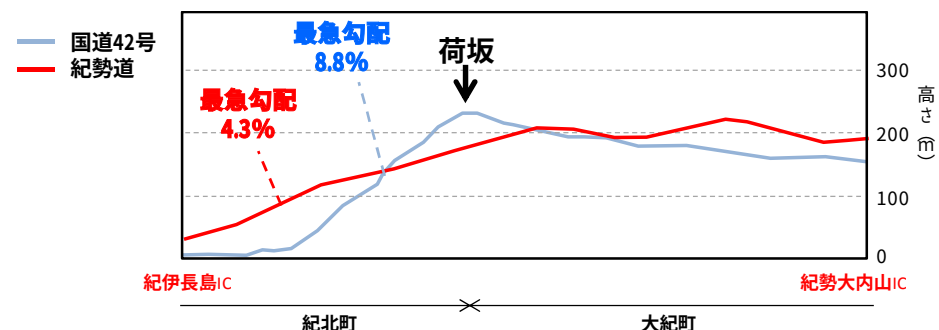
尾鷲の年間平均降雨量



※気象庁データ

■紀勢道及び国道42号の高低差について

国道42号に比べて高低差が少ないことから、運転の負担も軽減されます



※NEXCO中日本資料及び紀勢国道事務所パンフレットより作成

NEXCO
中日本

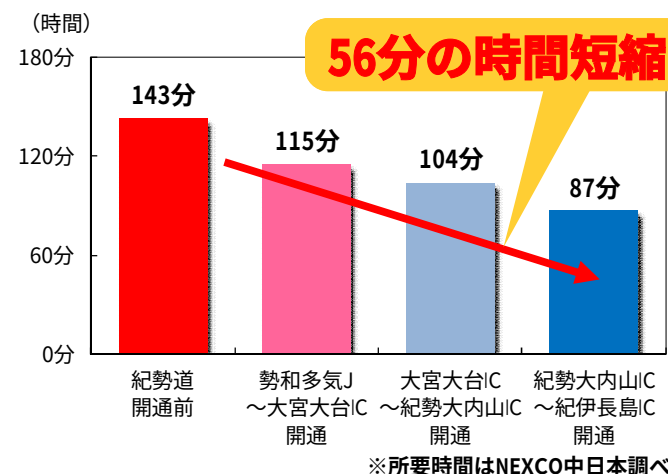
事業の効果 <救命救急搬送への貢献>

NEXCO

紀勢道が整備されることで、尾鷲総合病院から伊勢赤十字病院への搬送時間が56分短縮しました。
また、紀勢大内山IC～紀伊長島IC間が開通したことで、尾鷲総合病院等の東紀州地域から、津・松阪方面への対象区間を利用した救急搬送が、開通後6か月間で42回行われました。



■尾鷲総合病院と伊勢赤十字病院の所要時間



■消防本部の声

H25年3月24日に紀伊長島ICまで開通し、管外病院への搬送時間の短縮がみられます。

高速道路を利用することにより、傷病者への負担が減り、今後も利用頻度は上がると思われます。



※NEXCO中日本による三重紀北消防組合本部へのヒアリング結果

事業の効果 <生活圏域の拡大>

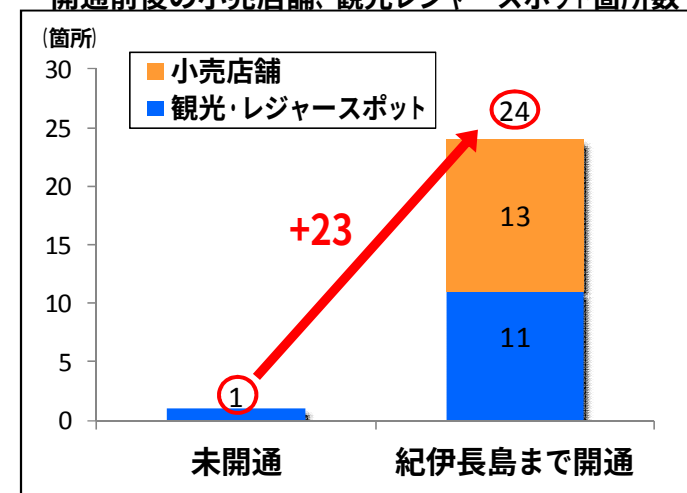
NEXCO

紀勢道の開通により、尾鷲市の行動圏域（約2時間）が約5.7倍に広がりました。それに伴い尾鷲市から津市・松阪市等の買物、観光・レジャースポットが新たに2時間圏となりました。



■尾鷲市からの2時間圏域
開通前: 684km² ⇒ 開通後: 3905km²
(5.7倍)

開通前後の小売店舗、観光レジャースポット箇所数



※所要時間はNEXCO中日本調べ

凡 例

- 勢和多気IC～大宮大台IC 開通後2時間圏
- 大宮大台IC～紀勢大内山IC 開通後2時間圏
- 紀勢大内山IC～紀伊長島IC 開通後2時間圏

凡 例

- 尾鷲市以北、津市以南の店舗面積1万㎡以上ある小売店舗
- 年間50万人以上が訪れる観光・レジャースポット

事業の効果 <入込観光客数の拡大>

NEXCO

東紀州地域の主要観光施設である熊野古道センターの入込観光客数は、紀勢道（紀勢大内山IC～紀伊長島IC間）の開通により、前年同時期に比べ約1.3倍増加しました。

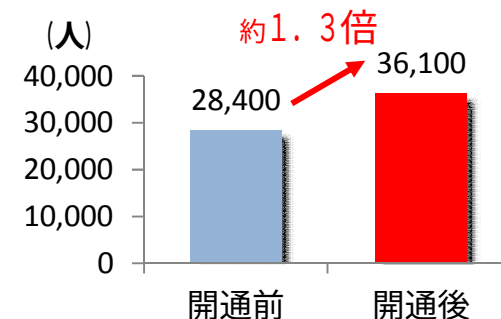
<熊野古道センター及び紀北町及び尾鷲市の主要観光施設>



熊野古道センター



熊野古道が世界遺産に登録されオープンした施設である。
当施設は、熊野古道とその周辺の歴史、自然、文化等を紹介し熊野の魅力を伝える拠点として整備。



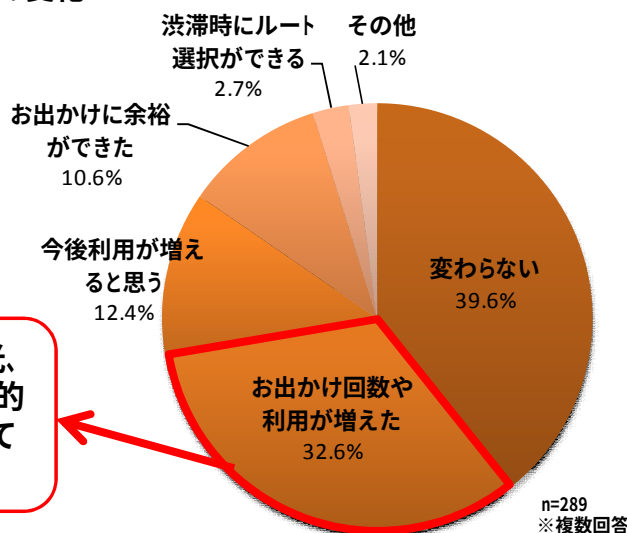
開通前：2012年4月1日～8月31日の観光入込客数
開通後：2013年4月1日～8月31日の観光入込客数
※但し、熊野古道センターについては、4月1日～7月31日のデータ

事業の効果 <紀勢道を利用したお客様の声>

NEXCO

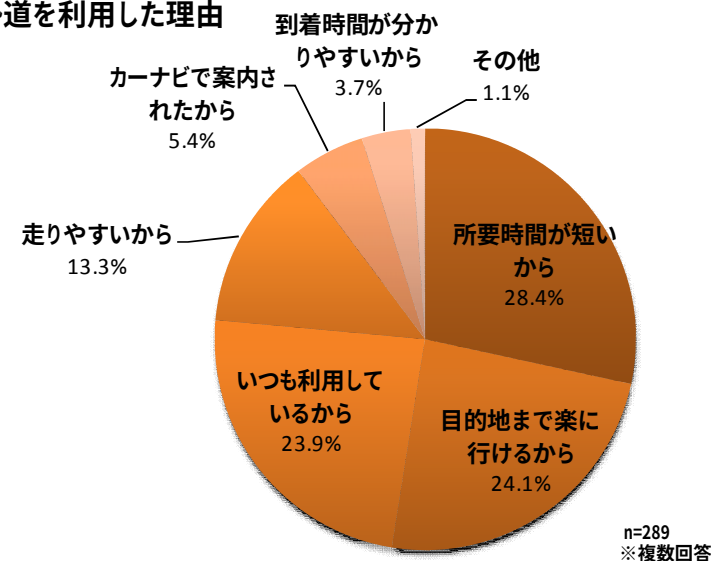
勢和多気JCT～紀伊長島IC間の開通により4割の方がお出かけに変化があったと回答し、そのうち8割の方が観光・レジャーが具体的な変化と回答しています。
また、実際に利用しているお客様が、紀勢道を利用する理由として「所要時間が短いから」「楽に行けるから」と回答されています。

■開通によってのお出かけの変化



うち8割の方が、観光、レジャーの回数や目的地が増えたと回答しております

■紀勢道を利用した理由



■その他利用者の声



・荷坂峠を越えてなくていいので楽になった。
・開通して便利になったので、紀北町に家を購入するきっかけになった。

・レジャースポットが道路沿いがないので使う目的がない。
・SAが少ない。増やしてほしい。



※H25年NEXCO中日本による連絡当施設アンケート調査結果(H25年8月1日～8月4日)(安濃SA、奥伊勢PA、嬉野PA)
※H25年NEXCO中日本による紀北灯籠祭アンケート調査結果(H25年7月27日)その他利用者の声のみ

事業の効果＜地球環境、生活環境の保全＞

NEXCO

国土交通省通達による客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法(案)に基づいた算出によると、紀勢道が整備されることによって、国道42号等の並行区間における自動車からのCO₂、NO_x、SPM排出量が削減され、環境負荷低減に貢献します。

①二酸化炭素(CO₂)排出量の削減

約4万トン／年削減

森林面積約3,800 ha分の
CO₂吸収量に相当



森林のCO₂吸収量を10.6t/ha・年
として換算

この森林面積約3,800 haは、ナゴヤドーム約800個分に相当



ナゴヤドームの面積を4.8haとして換算

②窒素酸化物(NO_x)排出量の削減

約94トン／年削減

大型車 約63万台分の年間
排出量に相当



大型車が40km/hで、対象区
間34kmの並行区間を走行した
場合に排出するNox量に換算
(4.4g/km・台)

③粒子状物質(SPM)排出量の削減

約7トン／年削減

500mlペットボトル
約7万本分に相当



500mlペットボトル1本をSPM
約100gとして換算

【CO₂、NO_x、SPM排出量算定方法】

平成17年度道路交通センサスをもとに交通流の推計時点(H42)の整備前・整備後それぞれの交通量に排出原単位(排出係数)を乗じ算出。

■交通流の推計時点：平成42年

■推計の基準となる交通基盤データ：平成17年度道路交通センサス

■排出原単位：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年値の排出原単位

事業の効果 <費用便益分析結果>



■全体事業

便益 (B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	4,150億円	771億円	334億円	5,256億円	2.8	9.5%
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用		
	1,618億円		227億円	1,845億円		

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：平成25年度

[参考]

H15総合評価時：勢和多気JCT～紀勢大内山間の費用便益比 4.4

(勢和多気JCT～大宮大台IC H18.3.11開通、大宮大台IC～紀勢大内山IC H21.2.7開通)

H15総合評価時：紀勢大内山～尾鷲北間の費用便益比 2.2

H20再評価時：紀勢大内山～紀伊長島間の費用便益比 1.6 (H25.3.24開通)

評価結果及び対応方針案



(1) 評価結果

- ・紀勢道 (勢和多気JCT～紀伊長島) の費用便益比は2.8と試算。1.0以上を確保
- ・当該区間の供用により、並行する一般国道から交通転換が図られ、一般国道と当該区間を合わせた事故件数が減少したことを確認
- ・地域の暮らしの観点からも、医療活動、生活圏域の拡大、観光活動の支援などの効果を確認

(2) 対応方針

- ・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、本区間としては、今後事後評価の必要性はないものと考えられる。

事後評価 (案)

東海北陸自動車道 (飛騨清見～小矢部砺波JCT)

事業概要

NEXCO

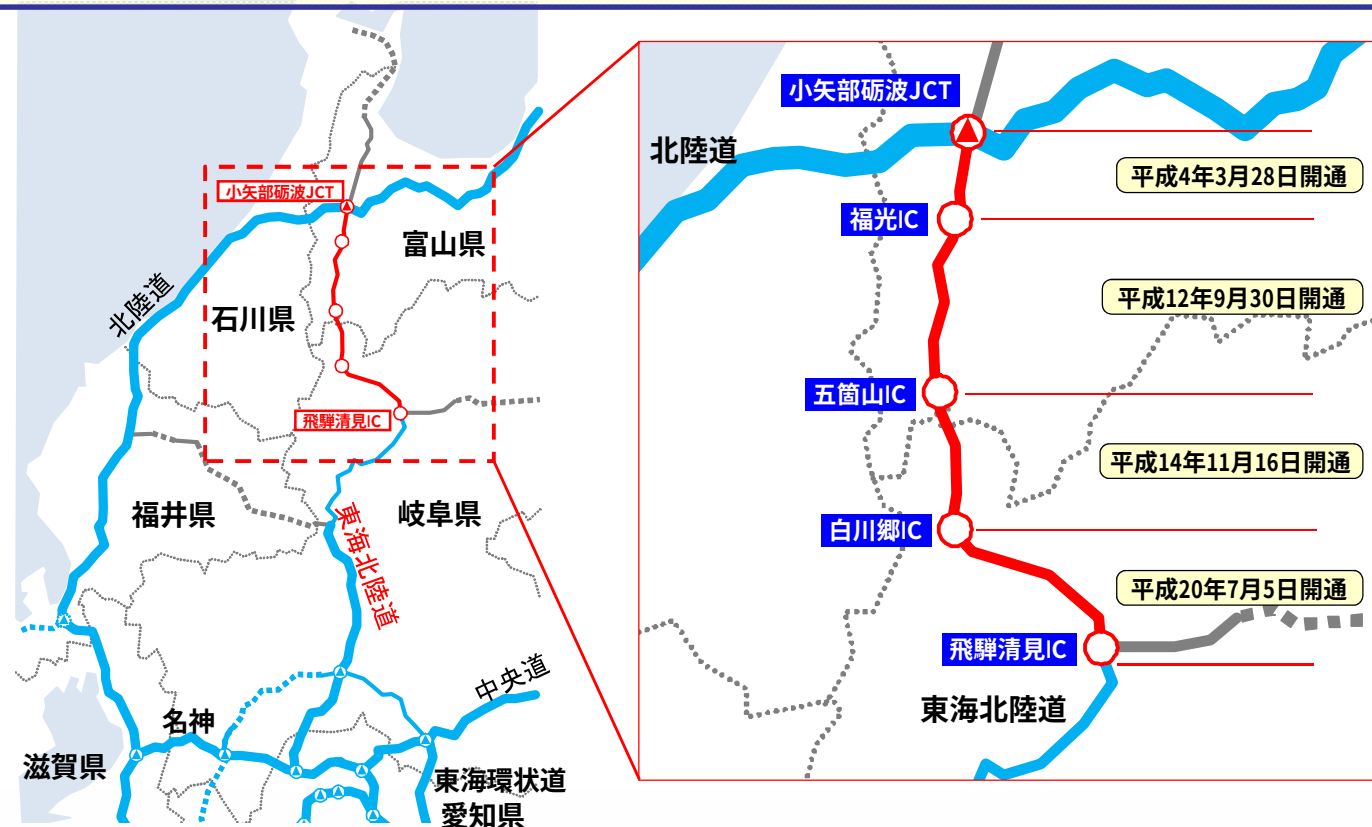
■路線名: 東海北陸自動車道

■区 間: 岐阜県高山市清見町夏厩^{ぎふ けん たかやまし きよみちょう なつまや}～富山県小矢部市水島^{とやまけん おやべ し みずしま}

■延 長: 約68km

■規 格: 第1種第3級 設計速度80km/h

■車線数: 暫定2車線 (完成4車線)



事業経緯と事業費



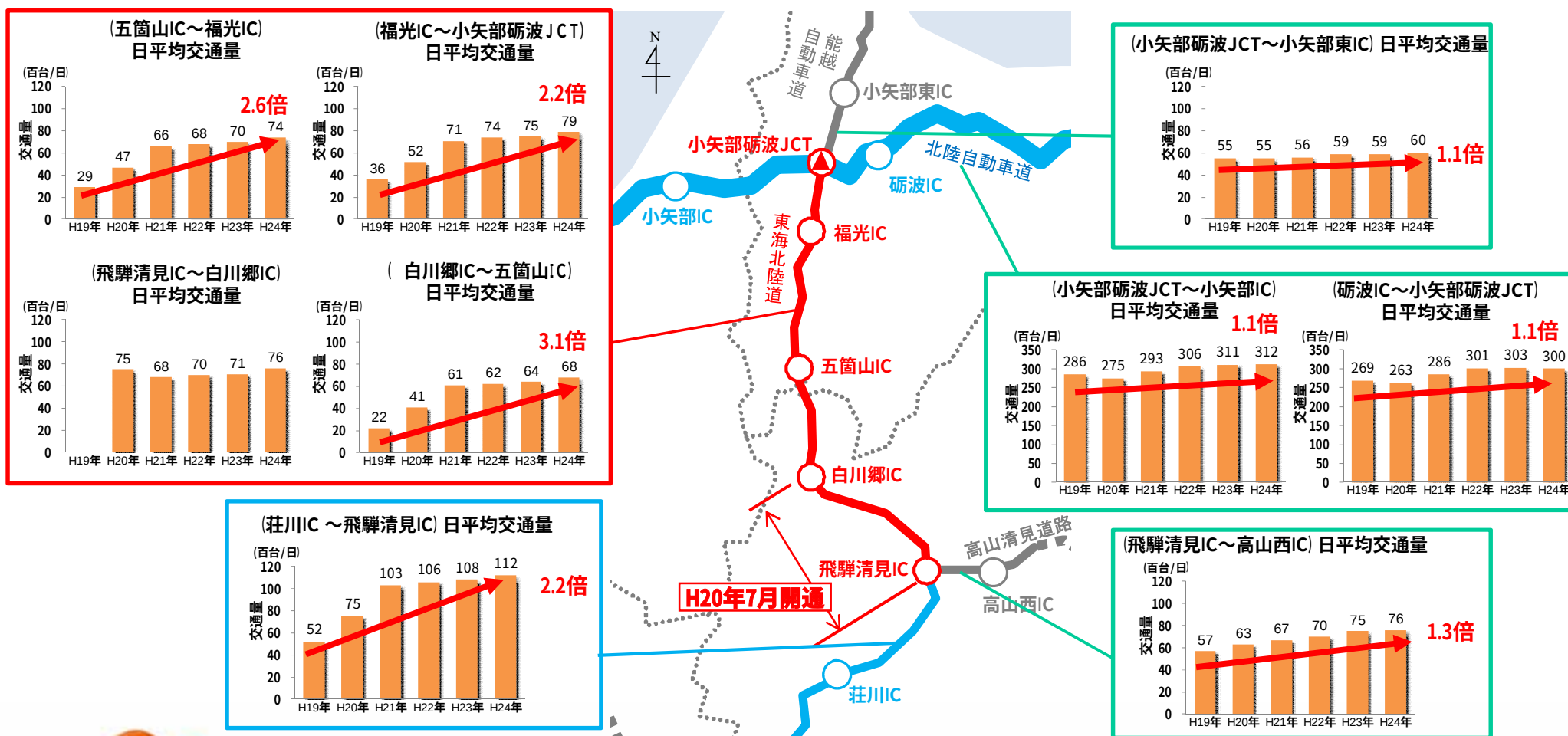
- 平成4年3月に福光IC～小矢部砺波JCTが開通後、段階的に供用開始
- 施行命令から全区間供用開始まで約30年

		飛騨清見IC ～白川郷IC	白川郷IC ～五箇山IC	五箇山IC ～福光IC	福光IC ～小矢部砺波IC
事業 経緯	基本計画	昭和48年11月1日	昭和48年11月1日	昭和48年11月1日	昭和46年6月8日
	整備計画	平成元年3月29日	平成元年3月29日	平成元年3月29日	昭和53年11月21日
	施行命令	平成5年11月19日	平成5年11月19日	平成2年12月28日	昭和53年11月21日
	開通	平成20年7月5日	平成14年11月16日	平成12年9月30日	平成4年3月28日
事業費		3,782億円			

利用状況 <周辺高規格幹線道路の日平均交通量>

NEXCO

平成20年7月5日の全線開通にともない、東海北陸道の各断面交通量は大きく増加（2.2倍～3.1倍）しました。また、東海北陸道に隣接する北陸自動車道・能越自動車道・高山清見道路においても交通量が増加しています。

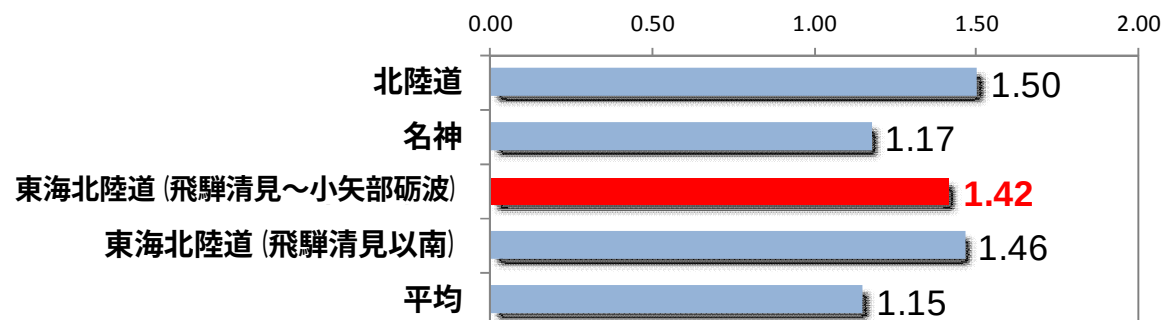


利用状況 <平休別・大型混入率>

東海北陸道（飛騨清見IC～小矢部砺波JCT）は、名神・名古屋支社管内の平均値と比較すると、休日利用が多く、大型車混入率が少ない路線となっています。

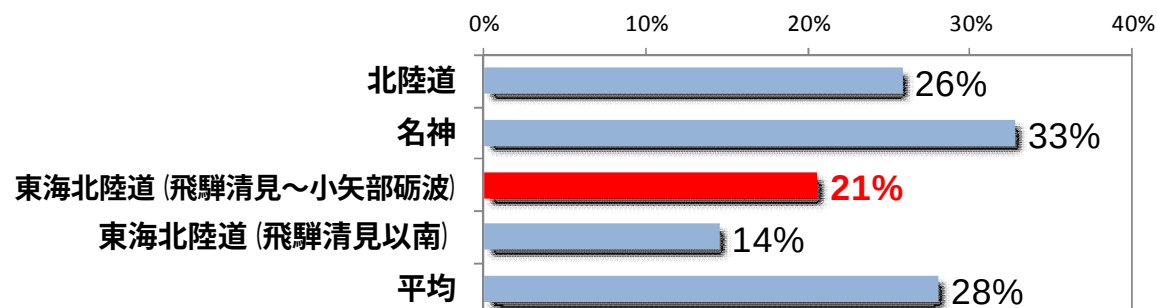


■ H24年_名古屋支社管内各路線の平休比



※平休比 = $\frac{\text{休日交通量 (台/日)}}{\text{平日交通量 (台/日)}}$

■ H24年_名古屋支社管内各路線の大型車混入率



出典: H24年NEXCO交通統計報告書

※東名・名神は、名古屋支社管内の平均値。また平均は名古屋支社管内の高速道路・一般有料道路の平均値

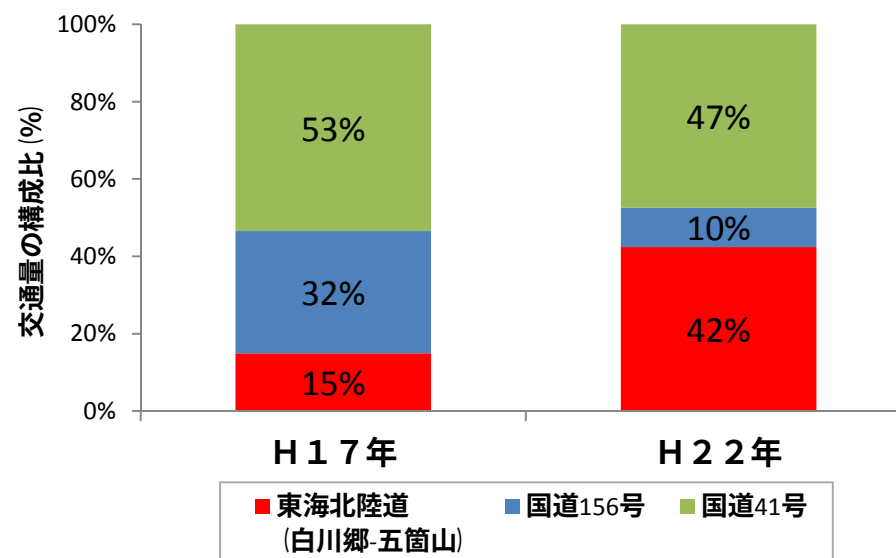
利用状況 <交通量分担率の変化>

NEXCO

東海北陸道の全線開通に伴い、東海北陸道の県境断面における路線分担率は15%から42%へと増加しました。



■県境断面における東海北陸道(飛騨清見～小矢部砺波JCT)と国道の交通量分担率比較



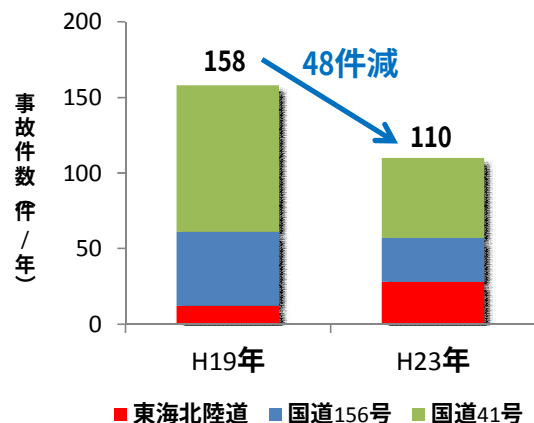
H17年:13,600 (台/日)、H22年:10,900 (台/日)

出典:道路交通センサス

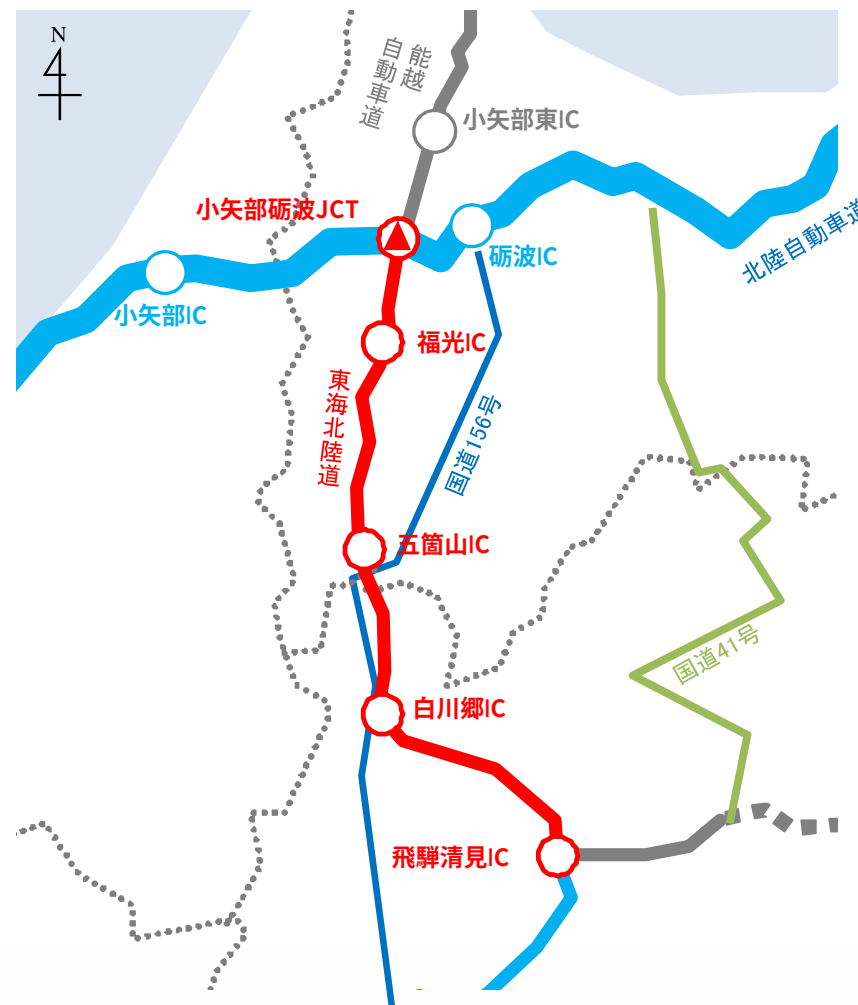
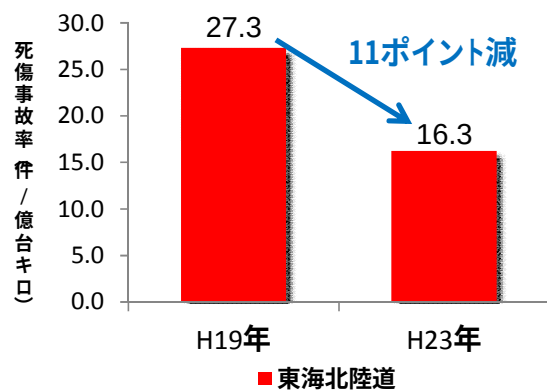
事業の効果 <死傷事故件数の減少>

並行する国道41号、国道156号および東海北陸道を合わせた全体の死傷事故件数は、東海北陸道全線開通後減少しています。また東海北陸道においては、事故件数は増加しているものの、事故率は減少してます。

■東海北陸道(飛騨清見～小矢部砺波JCT)開通前後の死傷事故件数比較



■東海北陸道(飛騨清見～小矢部砺波JCT)開通前後の死傷事故率比較



出典: NEXCO交通統計報告書
富山県・岐阜県事故データ



事業の効果 <代替路の確保による信頼性向上>

NEXCO

国道156号及び国道41号の通行止めは毎年数件発生しており、災害の状況によっては、長期間にわたり通行不能となっている事象も発生しています。東海北陸道は、一般道の代替路として寄与されています。

事例①: H18年1月14日～16日
豪雪による雪崩により通行止めになった国道156号の迂回・代替路として白川郷IC～五箇山IC、高鷲IC～荘川ICを無料開放しました。



事例②: H18年1月20日～4月18日
土砂崩れにより通行止めになった国道156号の迂回・代替路として、白川郷IC～五箇山IC間を無料開放しました。



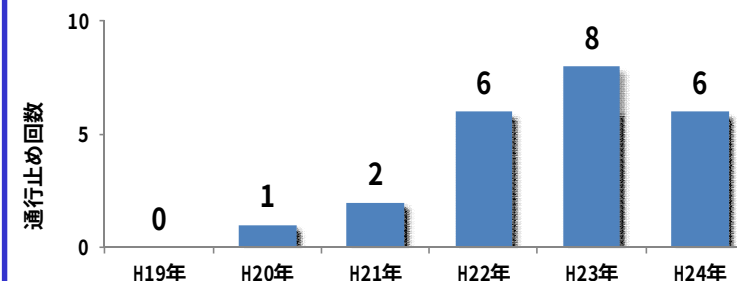
事例③: H20年7月28日～8月5日
土砂崩れにより通行止めになった国道156号の迂回・代替路として、五箇山IC～福光IC間を無料開放しました。



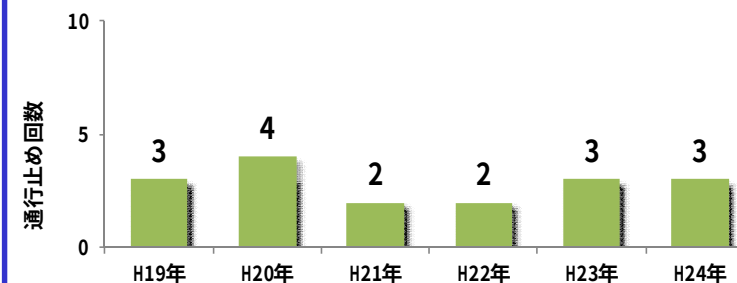
事例④: 大型車の離合が不可能な区間があります



■国道156号の通行止め件数



■国道41号の通行止め件数



出典: 岐阜県・富山県事故データ

事業の効果 <物流効率化の支援>

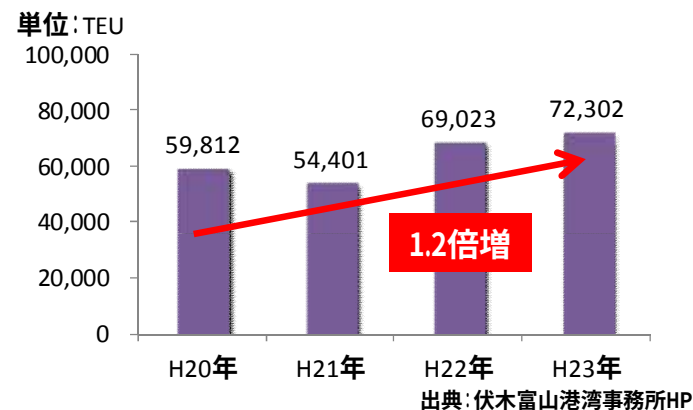
NEXCO

国際拠点港湾である伏木富山港の国際コンテナ貨物量の推移は年々増加傾向です。また、名古屋方面からの大型車のICペアをみると、東海北陸道が開通してから約2倍以上増加しております。

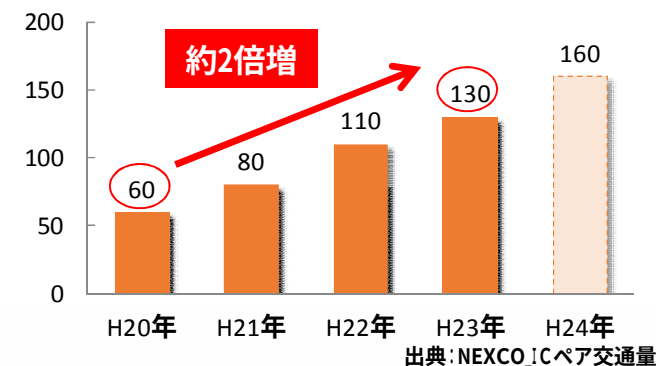


※：名古屋エリア：伊勢湾岸(みえ朝日IC～豊田南IC)、東名・名神(豊田IC～一宮IC)
東名阪(名古屋西IC～桑名IC)、東海環状(豊田東IC～関広見)
東海北陸(一宮西IC～関IC) ……対距離区間のみ

伏木富山港における国際コンテナ貨物量の推移



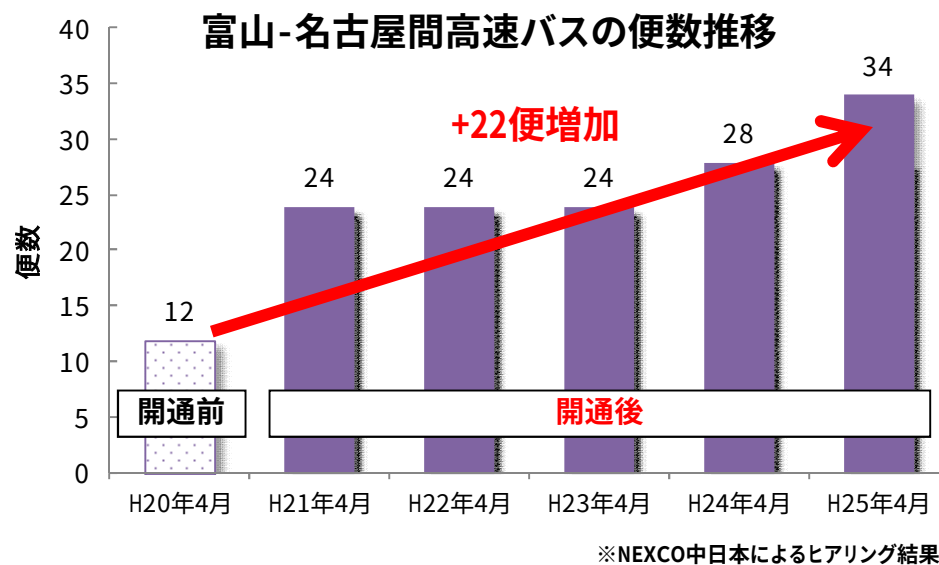
名古屋エリアIC⇄小杉ICの大型車ICペア交通量 (台/日)



事業の効果 <高速バスの利用拡大>

NEXCO

富山～名古屋間を利用する高速バスは、東海北陸道全通後増加傾向にあります。



■バス事業者の声



・全通前は、荘川ICから白川郷ICまでを一部離合困難な区間を含む国道156号利用していたが、全通により東海北陸道一本で運行できるようになった。特に冬期は雪が降るので、安全に走行できるようになった。

※NEXCO中日本によるヒアリング結果



事業の効果 <救命救急搬送への貢献>

NEXCO

白川村から市立砺波総合病院までの所要時間が約40分短縮、さらに、白川村から高山赤十字病院までの所要時間が約75分短縮されました。白川村から3次救急医療施設の高山赤十字病院への所要時間が大幅に短縮されたことから、救急搬送実績も増えました。



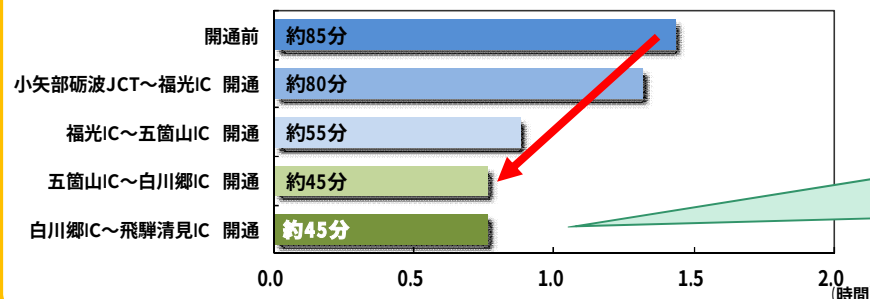
※所要時間は、NEXCO中日本調べ

救急医療指定ランク

：三次救急医療施設
：二次救急医療施設

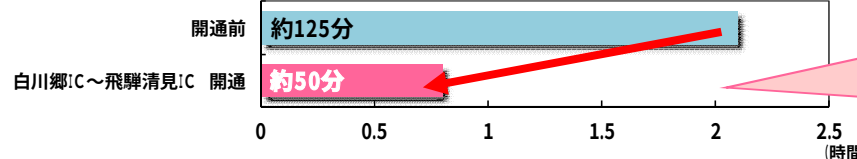


■白川村～私立砺波総合病院までの所要時間



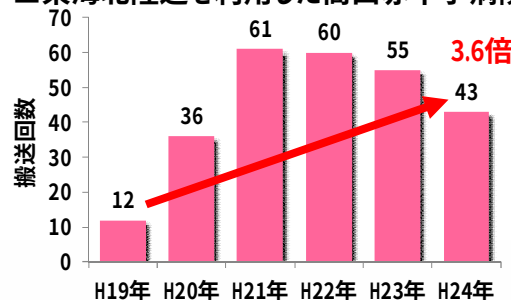
所要時間
約40分短縮
走行距離
約5km短縮

■白川村～高山赤十字病院までの所要時間



所要時間
約75分短縮
走行距離
約30km短縮

■東海北陸道を利用した高山赤十字病院までの救急搬送実績

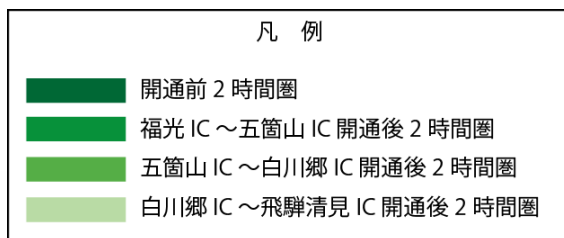
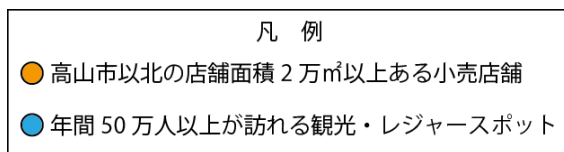


高山市消防本部の声

・高山市および白川村からの搬送について、全通前(H19年)は富山方面への搬送が多かったのに対し、全通後は高山方面への搬送ルートが多くなっています。
・全通前(H19年)は、白川村から高山赤十字病院へ一般道路を使用しており、2時間以上の時間を要しました。それが全通により約1時間となり、大幅な時間短縮となりました。

※NEXCO中日本によるヒアリング結果

■高山市からの2時間圏域
開通前:3327km²⇒開通後7486km²
(2.3倍)



11

事業の効果 <広域交流の活性化①>

NEXCO

東海北陸道が全通したことにより、地域間交流がより活発になり、結びつきが強化されました。

石川県—岐阜県

◆広域観光の連携 プラチナルート白山周遊キャンペーン

概要:

石川県・岐阜県・福井県にて県域を越えた広域的な観光振興について促進を図るため環白山広域観光推進協議会を設立

主な取組:

環白山広域観光推進協議会において「プラチナルート白山周遊キャンペーン」を企画



プラチナルート白山周遊キャンペーン

期間:平成25年6月1日(土)～11月10日(日)

①白山プラチナフォトコンテスト

環白山の風景、文化財、伝統芸能、食、祭りや、旅での思い出を募集。受賞者にギフト券や地元特産品をプレゼント。

②特別優待施設プラチナルートクーポン

チラシについているクーポンに必要事項を記入の上、施設に提示して使用。

③プラチナルート白山周遊スタンプラリー

5ヶ所に設置してあるスタンプ3ヶ所以上で応募可。抽選で賞品をプレゼント。

④レンタカーで2,000円キャッシュバックキャンペーン

レンタカーを使って白山麓の協賛施設に宿泊した際に2,000円のキャッシュバック。

出典:環白山広域観光推進協議会HP



プラチナルート

富山県—岐阜県

◆「富山・岐阜交流の日」 富山岐阜交流の日共同PRの実施(H20年)

概要:

東海北陸自動車道が全線開通したH20年7月5日を「富山・岐阜交流の日」とする協定を締結し、より一層両県の連携促進を図っていくこととしました。

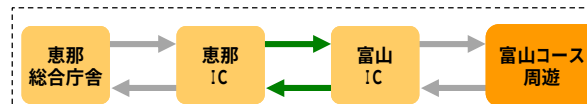
主な取組:

- ①両県の広報誌で「富山・岐阜交流の日」関連イベントをPR(H21年～)
- ②両県民を対象に、お互いの県の魅力を体験できる日帰りバスツアー※を実施(H21年～)
- ③両県の農業イベントに相互出展(H20年～)

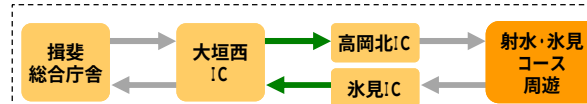
※ ぎふ・富山交流バスツアー

県では7月5日の「富山・岐阜交流の日」にちなみ、両県民の交流をより一層深めるため、お互いの県を体験する日帰りバスツアーを平成21年度より実施。(下記は平成25年のコース)

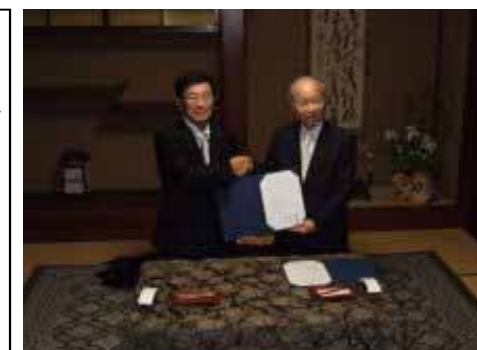
■富山コース<平成25年7月18日(木)>



■射水・氷見コース<平成25年7月24日(水)>



東海北陸道利用



協定調印式の様子
古田岐阜県知事(左)、石井富山県知事(右)

出典:岐阜県HP

事業の効果 <広域交流の活性化②>

NEXCO

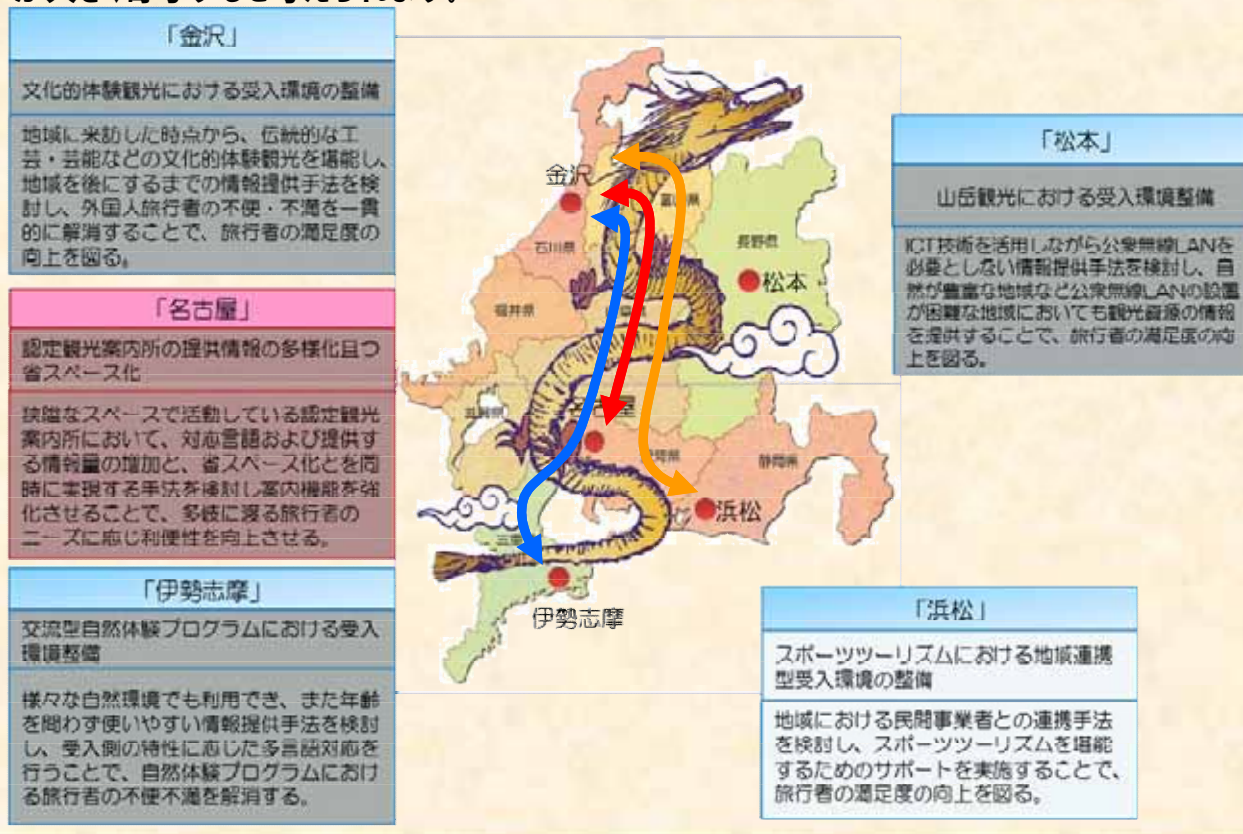
外国人受け入れ拠点間の移動において、東海北陸道が「昇龍道」プロジェクトの活性化に寄与することが考えられます。

昇龍道プロジェクトとは

- 日本有数の観光資源を有する中部北陸地方において、官民一体となって、外国人観光客誘致を促進するプロジェクトです。
- 中部北陸地域の形は、能登半島の形が龍の頭の形に似ており、龍が上っていく様子を思い起こさせることから、同地域の観光エリアを「昇龍道」と名付けました。



○観光庁では、訪日外国人旅行者の受入環境整備地方拠点事業において、全国で15拠点が選定され、昇龍道9県地域から、5拠点が選定されました。これらのアクセスに東海北陸道が大きく寄与すると考えられます。

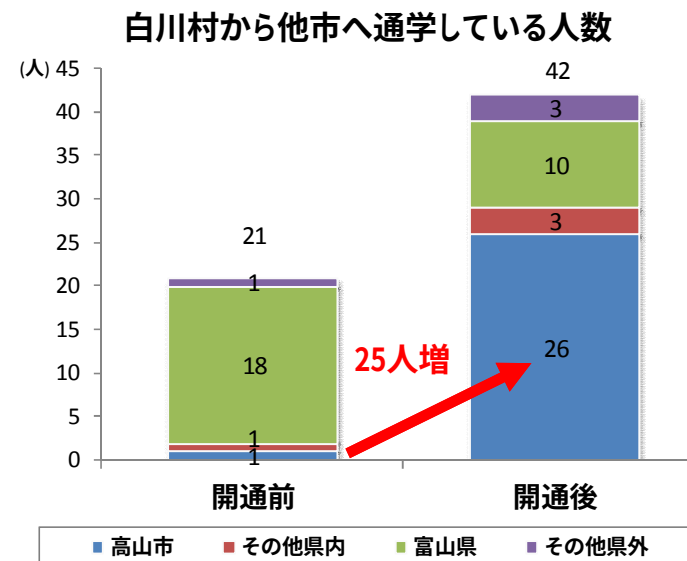


出典：国土交通省 中部運輸局企画観光部HP

事業の効果 <通学圏域の拡大>

NEXCO

高山市～白川村間では、東海北陸道の全通により下宿からバス通学に変更した学生が増え、白川村から高山市へ通学されている人数が増加しています（白川村⇒高山市：25人増）。



※ 出典： 供用前：H17国勢調査 供用後：H22国勢調査

■ 白川村関係者の声



白川郷IC-飛騨清見IC開通当初は、下宿をやめてまでバス通学に変更する学生はいなかったが、開通後の新一年生からは、高山市に通学するのであれば、バスが普通となった。

■ バス通学者の親の声 (白川村⇄高山市通学者)



- ・バス通学が可能になって非常に助かっている。
- ・毎日顔が見えるので、安心できる。
- ・子どもが村にいたので、活気がある。

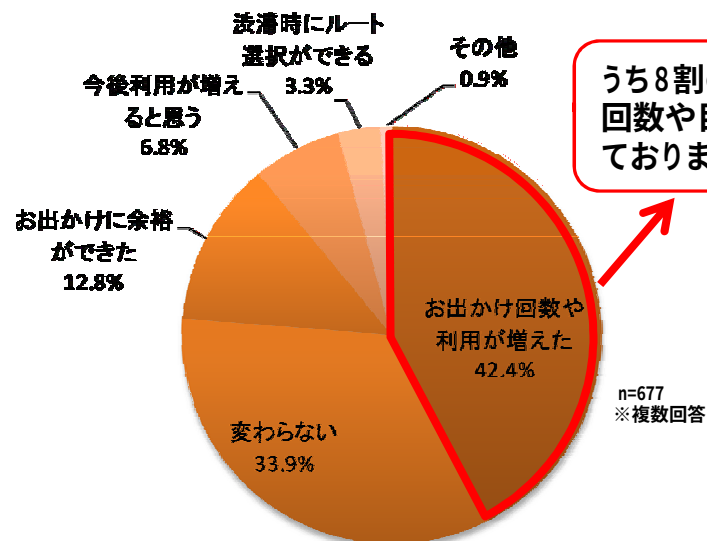
※NEXCO中日本によるヒアリング結果

事業の効果 <東海北陸道を利用したお客様の声>

NEXCO

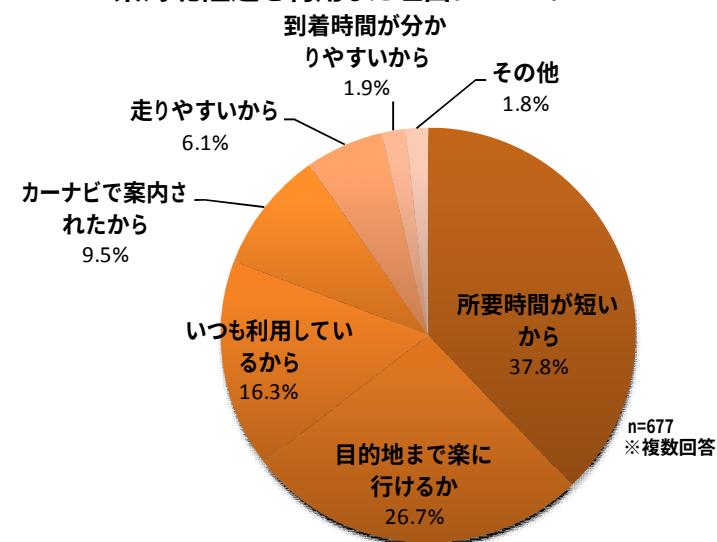
飛騨清見～小矢部砺波JCT間の開通により4割の方がお出かけに変化があったと回答し、そのうち8割の方が観光・レジャーが具体的な変化と回答しています。実際に利用しているお客様が、東海北陸道を利用する理由として「所要時間が短いから」「楽に行けるから」と回答されています。また、自由意見のうち、約6割の方から「4車線化」の要望がありました。

■開通によってお出かけに変化があったか



うち8割の方が、観光、レジャーの回数や目的地が増えたと回答しております

■東海北陸道を利用した理由について



※H25NEXCO中日本による連絡当施設アンケート調査結果(H25.8.1～8.4)

■利用者の声



・走行時の景色が良い。
・大変快適で気持ち良くドライブができた。
・トンネルの照明が明るくてよかった。



・安全面に不安がある。4車線にしてほしい(574件中361件の方が要望)
・早く全線4車線にして渋滞を緩和してほしい
・トンネルが多い
・SA(休憩ポイント)が少ない
・中央分離帯をもっと頑丈にしたい(正面衝突しそうで怖いので)

※H25NEXCO中日本による連絡等施設アンケート調査結果(H25.8.1～8.4)
(ひるがの高原SA、城端SA、小矢部川SA、飛騨河合PA、飛騨白川PA)

■物流業者の声



・東海北陸道が白川郷まで部分開通した段階で、一部輸送便が北陸道ルートから転換したことで、より時間短縮が図れた。

■農協の声



・東海北陸道が開通したことによって、米やニラ、玉ねぎといった野菜に関して、富山県から中京方面への出荷が増えている。
・富山県から名古屋方面へ打ち合わせに行く際に、日帰りの商談もできるようになり、助かっている。
・東海北陸道全通によって、定時性の確保と、鮮度が保てることから、助かっている。

※NEXCO中日本によるヒアリング結果

事業の効果＜地球環境、生活環境の保全＞

NEXCO

国土交通省通達による客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法(案)に基づいた算出によると、東海北陸道が整備されることによって、国道156号、国道41号等の並行区間における自動車からのCO₂、NO_x、SPM排出量が削減され、環境負荷低減に貢献します。

①二酸化炭素(CO₂)排出量の削減

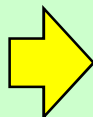
約2万トン／年削減

森林面積約1,900 ha分の
CO₂吸収量に相当



森林のCO₂吸収量を10.6t/ha・年
として換算

この森林面積約1,900 haは、
ナゴヤドーム約400個分に相当



ナゴヤドームの面積を4.8haとして換算

②窒素酸化物(NO_x)排出量の削減

約71トン／年削減

大型車 約24万台分の年間
排出量に相当



大型車が40km/hで、対象区
間68kmの並行区間を走行した
場合に排出するNox量に換算
(4.4g/km・台)

③粒子状物質(SPM)排出量の削減

約4トン／年削減

500mlペットボトル
約5万本分に相当



500mlペットボトル1本をSPM
約100gとして換算

【CO₂、NO_x、SPM排出量算定方法】

平成17年度道路交通センサスをもとに交通流の推計時点(H42)の整備前・整備後それぞれの交通量に排出原単位(排出係数)を乗じ算出。

■交通流の推計時点：平成42年

■推計の基準となる交通基盤データ：平成17年度道路交通センサス

■排出原単位：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年値の排出原単位

事業の効果 <費用便益分析結果>

NEXCO

■全体事業

便益 (B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)	経済的 内部収益率 (EIRR)
	4,040億円	575億円	182億円	4,797億円	1.1	7.0%
費用 (C)	事業費	維持管理費		総費用		
	3,782億円	734億円		4,516億円		

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：平成25年度

[参考]

H15総合評価時：飛騨清見～白川郷間の費用便益比 1.7

(小矢部砺波JCT～福光IC H4.3.28開通、福光IC～五箇山IC H12.9.30開通
五箇山IC～白川郷IC H14.11.16開通)

評価結果及び対応方針案

NEXCO

(1) 評価結果

- ・東海北陸道（飛騨清見～小矢部砺波JCT）の費用便益比は1.1と試算。1.0以上を確保
- ・当該区間の供用により、並行する一般国道から交通転換が図られ、一般国道と当該区間を合わせた事故件数が減少したことを確認
- ・災害時における一般国道156号、41号との代替路としての効果を確認
- ・地域の暮らしの観点からも、医療活動、教育活動の支援などの効果を確認

(2) 対応方針

- ・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、本区間としては、今後事後評価の必要性はないものと考えられる