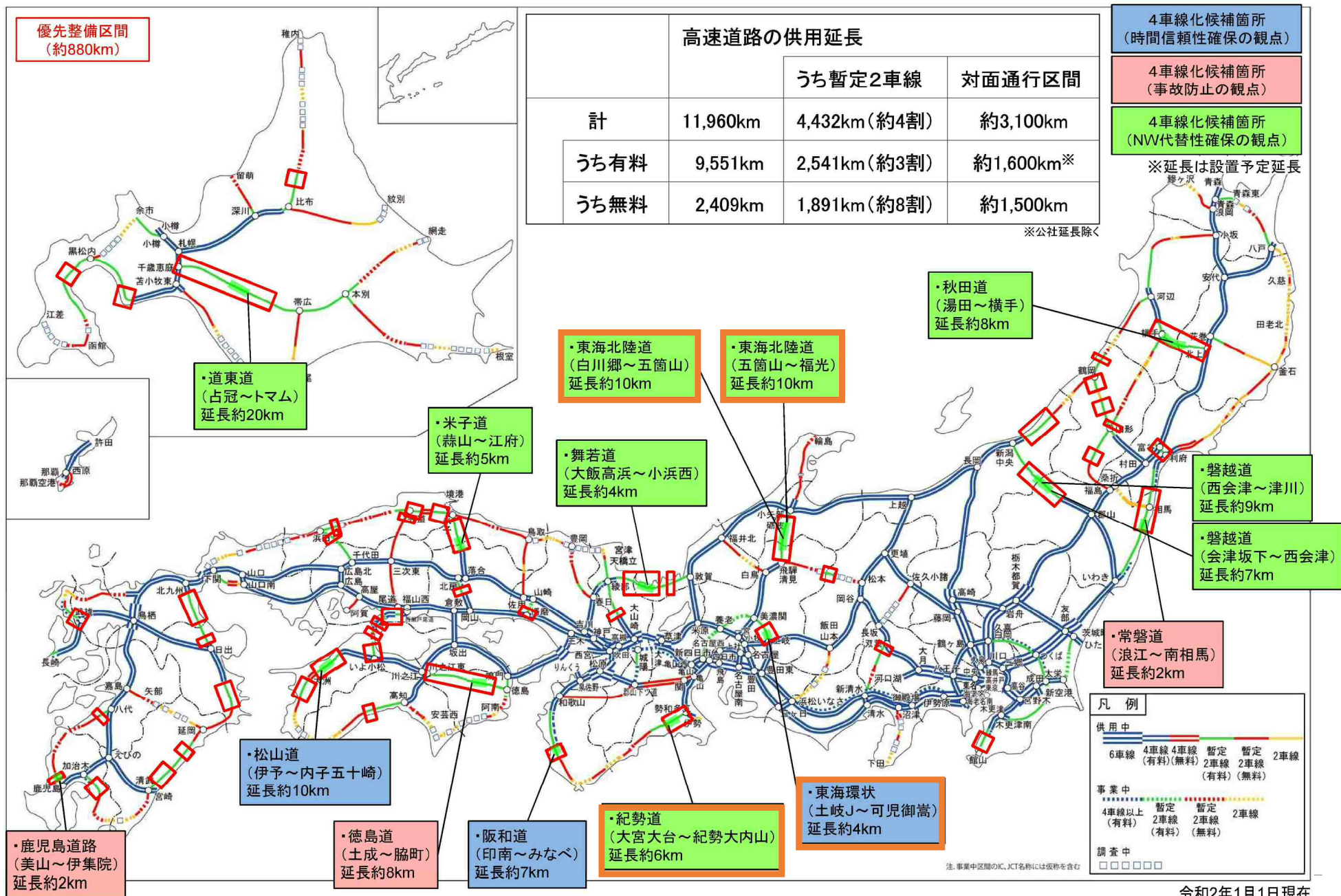


□ : NEXCO中日本の事業化区間



令和2年1月1日現在

【暫定2車線区間の4車線化】東海北陸自動車道 白川郷～五箇山、五箇山～福光



【凡例】

- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)

東海北陸自動車道
 白川郷～五箇山
 延長: 15.2km
 2018交通量: 7,200台/日

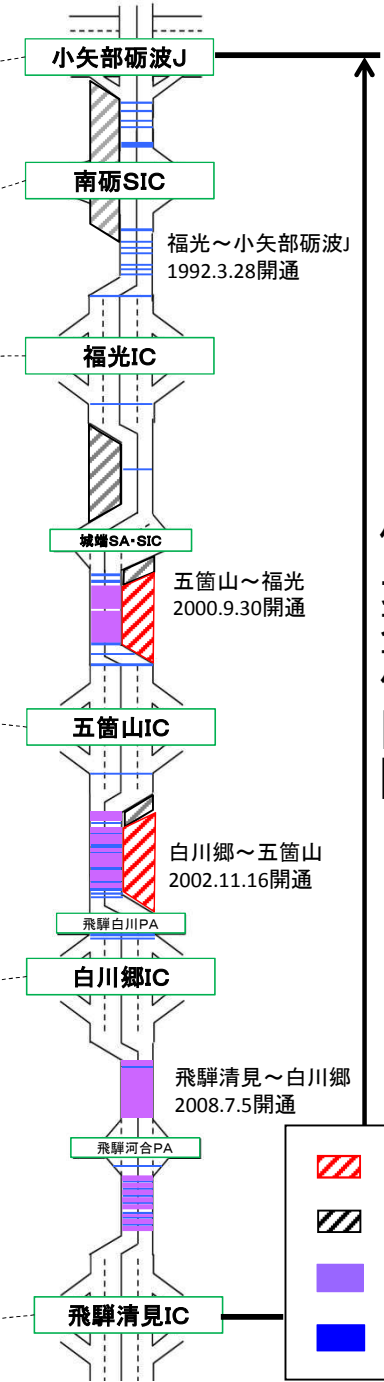
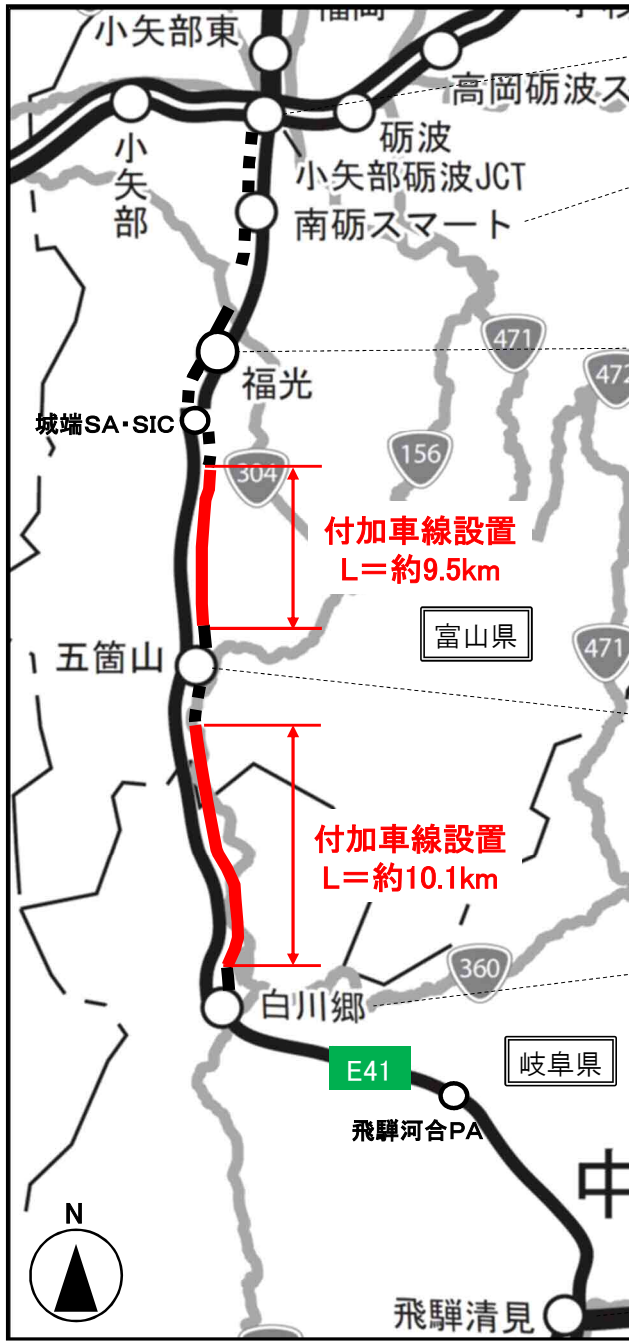
五箇山～福光
 延長: 16.3km
 2018交通量: 7,800台/日

■ 対策延長と対策比率

IC間	対策延長	暫定2車線 区間延長	対策比率
白川郷～五箇山	10.1km	10.1km	100%
五箇山～福光	9.5km	9.5km	100%

■ 構造物の内訳と各区間の特徴

IC間	土工	橋梁	トンネル
	4車線化施行概要		
白川郷～五箇山	5%	15%	80%
	橋梁とトンネルが連続する山岳区間		
五箇山～福光	1%	3%	96%
	2本の長大トンネルを有する山岳区間		



優先整備区間

凡例

- ▨ 事業化箇所
- 付加車線(事業中)
- トンネル
- 橋梁

【暫定2車線区間の4車線化】東海環状自動車道 土岐JCT～可児御嵩



【凡例】

- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)

東海環状自動車道
土岐JCT～可児御嵩
延長:10.5km
2018交通量:12,700台/日～14,500台/日
渋滞回数:51回(2016-2018)

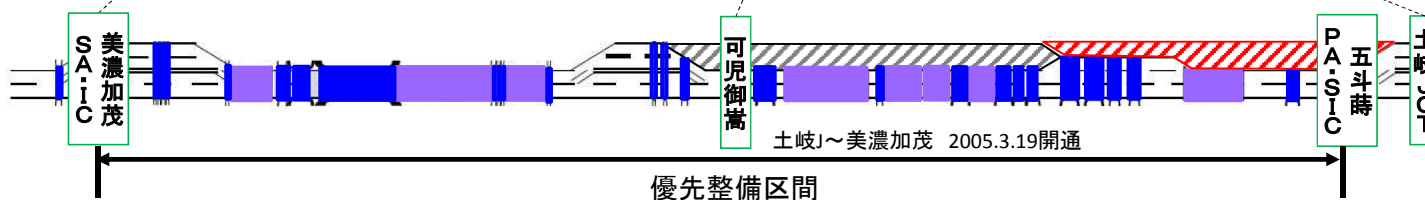
■対策延長と対策比率

IC間	対策延長	暫定2車線 区間延長	対策比率
土岐JCT～可児御嵩	4.4km	4.4km	100%

■構造物の内訳と事業化区間の特徴

IC間	土工	橋梁	トンネル
	4車線化施行概要		
土岐JCT～可児御嵩	59%	9%	32%
土岐JCT付近の既存の付加車線や可児御嵩IC付近の事業中付加車線との連続化を行う区間			

■渋滞状況



- 事業化箇所
- 付加車線(事業中)
- トンネル
- 橋梁

【暫定2車線区間の4車線化】紀勢自動車道 大宮大台～紀勢大内山



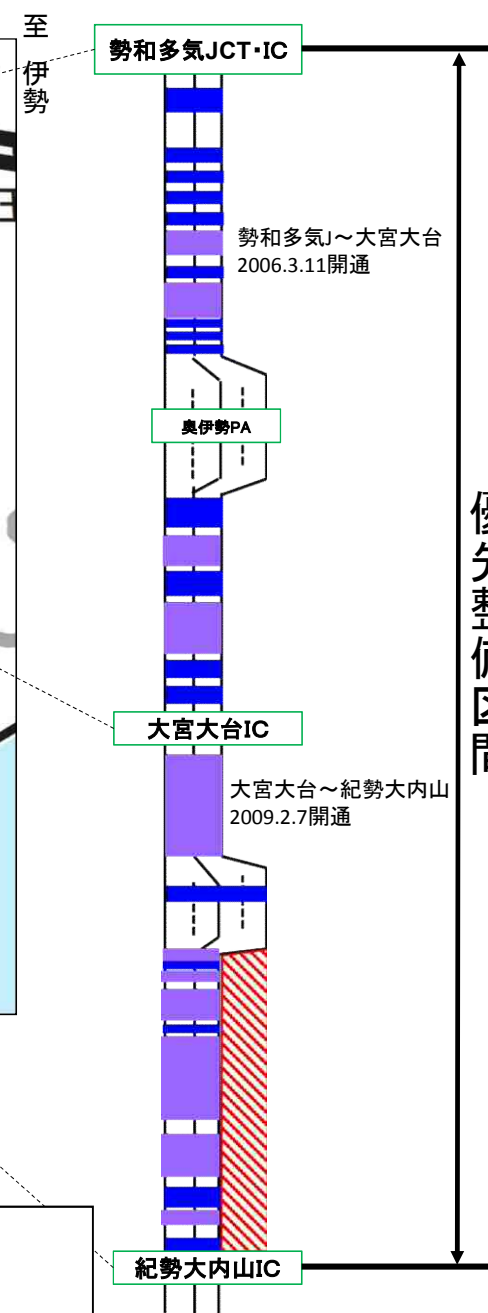
【凡例】

- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)

紀勢自動車道
大宮大台～紀勢大内山
延長: 10.4km
2018交通量: 7,900台/日



付加車線設置
L=約6.2km



優先整備区間

■ 対策延長と対策比率

IC間	対策延長	対面通行区間延長	対策比率
大宮大台～紀勢大内山	6.2km	8.9km	70%

■ 構造物の内訳と事業化区間の特徴

IC間	土工	橋梁	トンネル
	4車線化施行概要		
大宮大台～紀勢大内山	13%	18%	69%
橋梁とトンネルが連続する山岳区間			

- 事業化箇所
- トンネル
- 橋梁

暫定2車線区間における4車線化の進め方

対面通行の暫定2車線区間(約3,100km うち有料約1,600km)

優先整備区間(約880km)を選定<R1.9月公表>

うち、NEXCO中日本
約100km

以下の3つの観点から課題を指標化し、評価

<解決すべき課題>

- 時間信頼性の確保の観点
- 事故防止の観点
- ネットワークの代替性確保の観点

財投等による投資余力の規模を踏まえ、各指標において、
課題が顕著な箇所を4車線化の実施箇所として選定

R2年度財政投融资等を活用し、今回、15箇所約110kmを事業化

うち、NEXCO中日本
4箇所 約30km

【暫定2車線区間の4車線化】(参考)整備効果事例

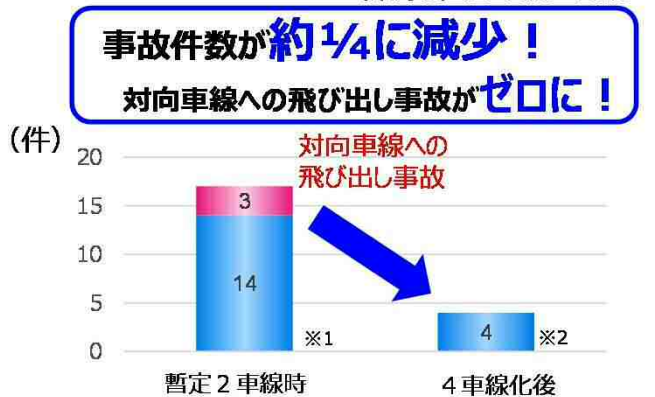
■対向車線への飛び出し事故の減少、通行止めの減少

- 4車線化により渋滞が解消し、**事故件数が1/4に減少!**
対向車線への飛び出し事故が**ゼロ**になるなど、暫定2車線の課題が解消
- **通行止め回数も約1/5に減少**し、東海地方-北陸地方間の物流の安定性向上に期待

◆ 4車線化による事故の減少

○ 4車線化前後の事故件数

(東海北陸道 白鳥～高鷲)



※1: 2017年12月2日～2018年4月21日 出典: NEXCO中日本調べ
※2: 2018年12月1日～2019年4月20日

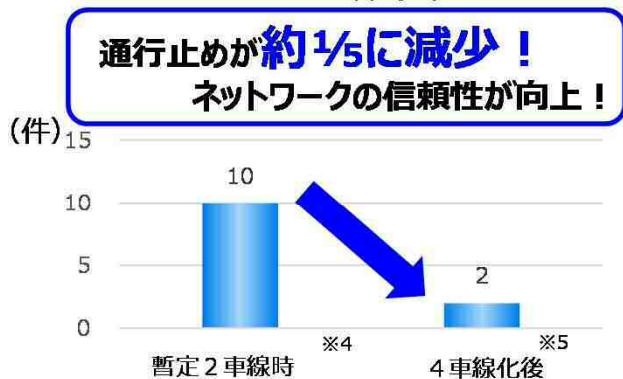
○ 暫定2車線区間 事故状況



◆ 4車線化による通行止めの減少

○ 4車線化前後の通行止め件数

(東海北陸道 白鳥～高鷲)



※3: 工事以外の要因による通行止め
※4: 2013～2017年度の5年間(12月1日～翌4月20日)の平均
※5: 2018年12月1日～2019年4月20日

出典: NEXCO中日本調べ

○ 暫定2車線区間 通行止め状況 (冬期)



○ 4車線化後の状況



物流事業者の声

A 運送会社

- ・車の流れがスムーズになり、目的地への到着が以前より早くなりました。
- ・暫定2車線時には、通行止め、渋滞による延着の恐れがありました。通行止めの減少や渋滞の緩和により到着時間の予測ができるようになりました。

出典: NEXCO中日本ヒアリング調査 (2019年5月)

【暫定2車線区間の4車線化】(参考)整備効果事例

■渋滞の減少

- 2019年度のゴールデンウィーク（GW）期間中の交通量が**約3割増加**（全国の高速道路で平均約2割増加）
- 一方で、大幅に交通量が増加したにも関わらず渋滞は**約9割減少**！
- スムーズな交通が確保され周辺地域の観光振興に期待

◆ 交通混雑期（2019年度ゴールデンウィーク）の渋滞削減

○GW中の日平均交通量

（白鳥IC～飛騨清見IC）

GWの交通量が約3割増加！
（全国の高速道路は平均約2割増加）



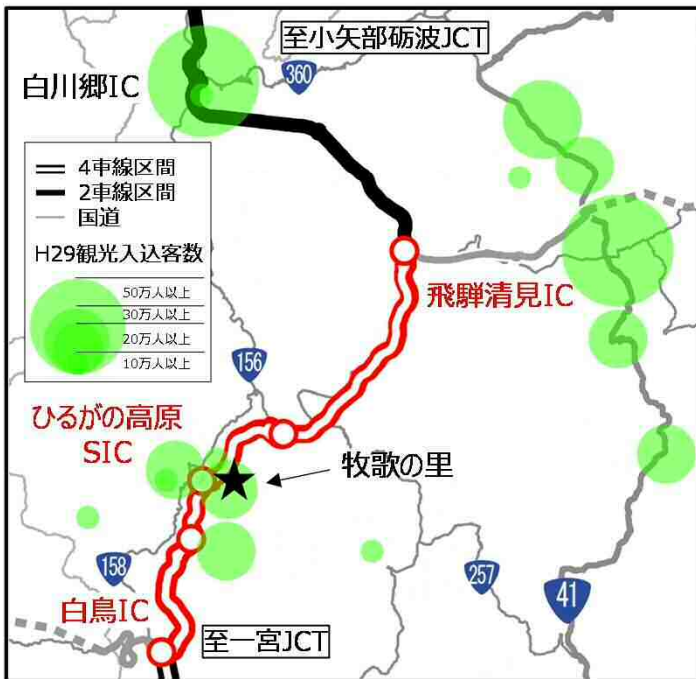
○GW中の渋滞回数

（白鳥IC～飛騨清見IC）

交通量が大幅に増加したにも関わらず
GW期間の渋滞は9割減少！



◆ 周辺地域の観光振興に期待の声



出典：平成29年岐阜県観光入込客統計調査

観光施設関係者の声

牧歌の里

- ・暫定2車線時のGW期間は、白鳥ICや高鷲トンネルから渋滞が発生していましたが、**4車線化により渋滞が大幅に減少**しました。
- ・4車線化後、お客さまに**スムーズに**来園していただけるようになり、**来園者数は増加**しました。
- ・移動時のストレスなく当園を楽しんでいただけるようになりました。

出典：NEXCO中日本ヒアリング調査（2019年5月）

東海北陸道利用者（観光者）の声

- ・渋滞がなく、時間的に安心して来れるようになったので、この地域に来る回数が増えました。
- ・暫定2車線時は国道41号を使うことがありましたが、4車線化により、**安全でストレスなく走れる**ので、東海北陸道を利用する回数が増えました。

出典：NEXCO中日本ヒアリング調査（2019年5月）