

個別事業の評価

東海北陸自動車道(白鳥～飛騨清見)

事業概要(白鳥～飛騨清見)

NEXCO

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41キロメートル

規 格:第1種第3級 設計速度80km/h

車線数:4車線



事業経緯

昭和48年11月 1日	基本計画決定
昭和61年 1月21日	整備計画決定(白鳥～荘川)
昭和63年 9月23日	施行命令(白鳥～荘川)
平成元年 3月29日	整備計画決定(荘川～飛騨清見)
平成 3年 3月28日	施行命令(荘川～飛騨清見)
平成11年11月27日	白鳥～荘川 暫定2車線供用
平成12年10月 7日	荘川～飛騨清見 暫定2車線供用
平成20年 7月 5日	東海北陸道全線開通
平成21年 8月10日	機構協定変更締結 (白鳥～飛騨清見 4車線化)
平成21年 8月28日	変更事業許可 (白鳥～飛騨清見 4車線化)
平成24年 4月17日	機構協定変更締結 (白鳥～飛騨清見 4車線化)
平成24年 4月20日	変更事業許可 (白鳥～飛騨清見 4車線化)

事業の進捗状況



白鳥～飛騨清見

白鳥～飛騨清見 : 用地買収取得約100%。詳細設計中。
 詳細設計完了後、工事に順次着手



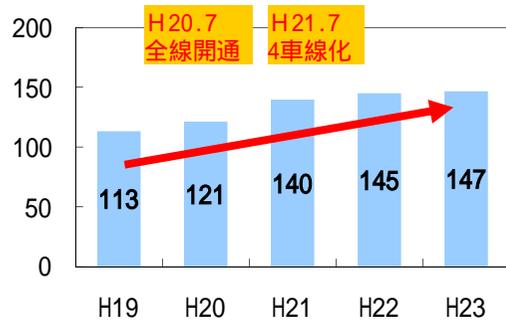
供用年度	進捗状況	
平成30年度	詳細設計中	用地取得 100%

社会経済情勢の変化 < 東海北陸道の交通特性 >



全線開通(H20.7)以降，全区間で交通量が増加しております。
 対象区間では，設計基準交通量を上回る交通が利用しており，4車線化が必要となっています。
 東海北陸道は，休日利用が多く，大型車利用が少ない観光路線となっています。

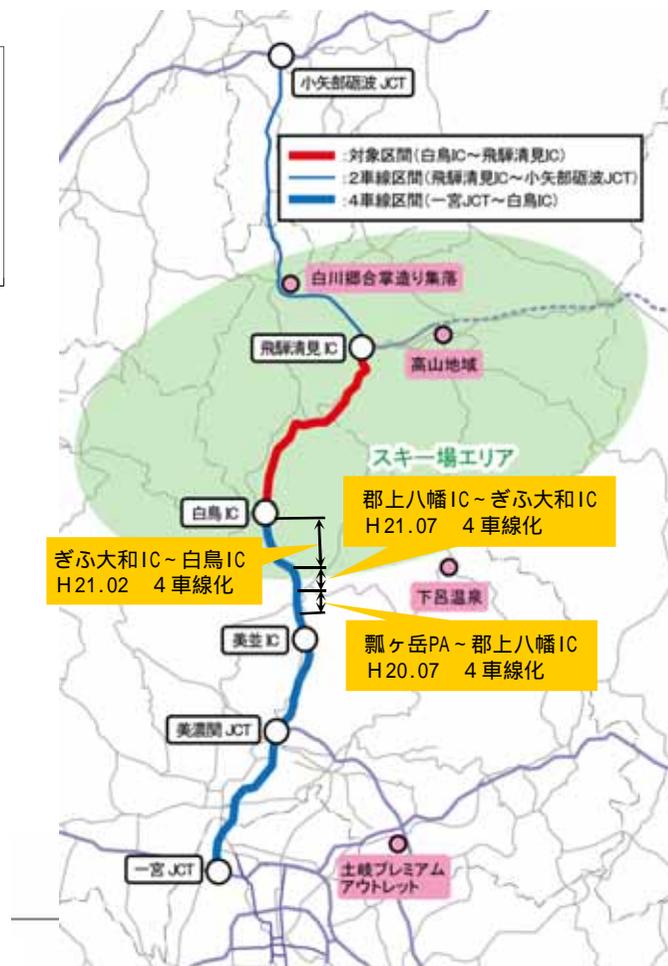
小矢部砺波JCT～一宮JCT間平均交通量
 (全線平均)



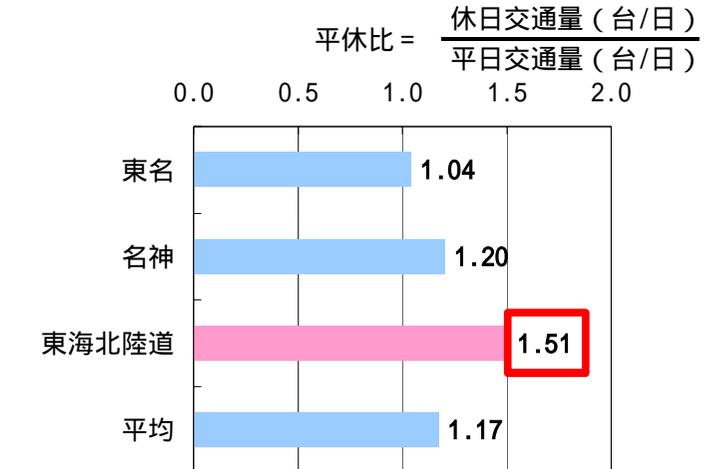
飛騨清見IC～白鳥IC間平均交通量
 (対象区間平均)



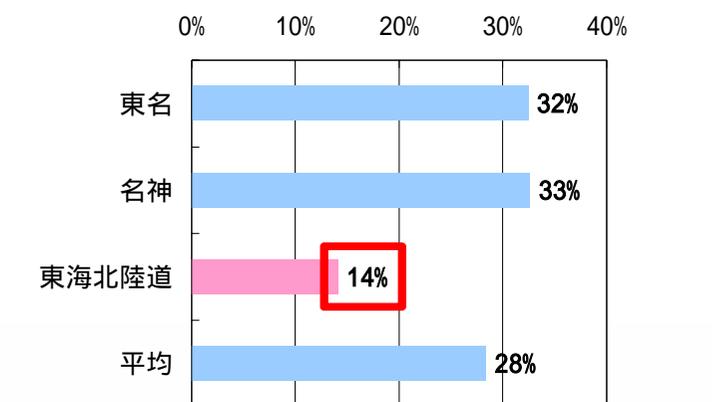
東海北陸道沿線の主な観光地



名古屋支社管内の平休比



名古屋支社管内の大型車混入率



出典：NEXCO中日本資料

出典：NEXCO中日本資料

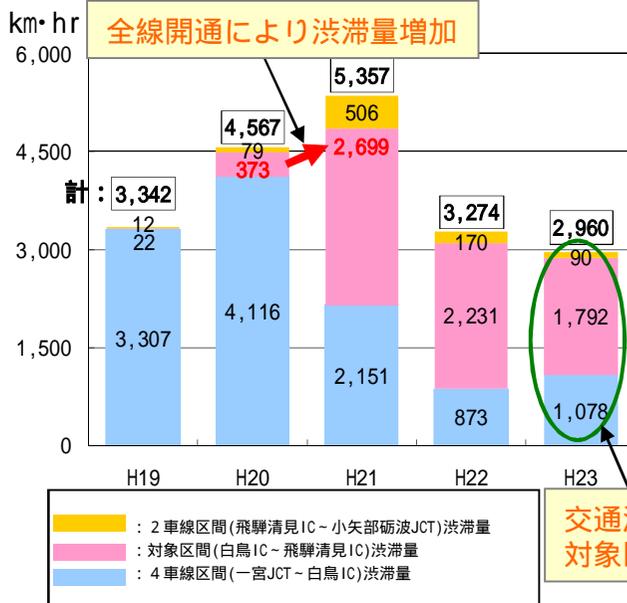
社会経済情勢の変化 < 交通渋滞 >

全線開通(H20.7)後、対象区間では、交通集中による渋滞量が大幅に増加しており、東海北陸道の交通渋滞は半分以上が同区間で発生しています。

4車線化により、白鳥IC～飛騨清見IC間の交通渋滞の緩和に寄与することが期待されます。



東海北陸道（全線）の交通集中による渋滞量



4車線化（美並IC～白鳥IC間）による渋滞量の変化



渋滞状況写真



【ひるがの高原SA付近】



【荘川IC付近】

道路利用者の声

繁忙期は必ず渋滞が発生する日本有数の道なので改善してほしい。

(Wスキー場)

東海北陸道の4車線化を早くしてもらいたい。観光地のためシーズンになると渋滞が起きるようになったため。

(岐阜県, 60歳代, 男性)

出典：NEXCO中日本ヒアリング調査
Webアンケート調査結果（東海3県：1,200人）

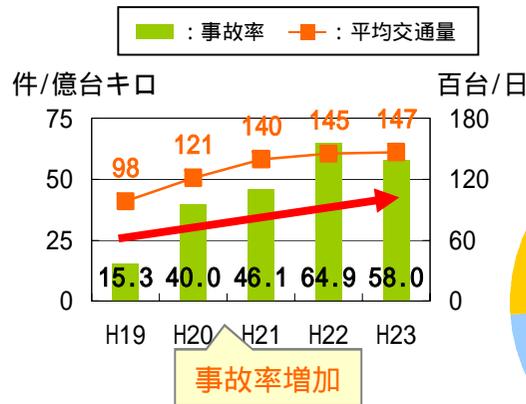
社会経済情勢の変化 < 交通事故 >



全線開通(H20.7)後，対象区間では交通事故が増加傾向です。
 対象区間は交通量の多い東名・名神と比較しても事故率が高くなっています。
 また、死傷事故形態は、中分突破が最も多く、全体の約4割を占めています。
 4車線化により，白鳥IC～飛騨清見IC間の交通事故の減少に寄与することが期待されます。

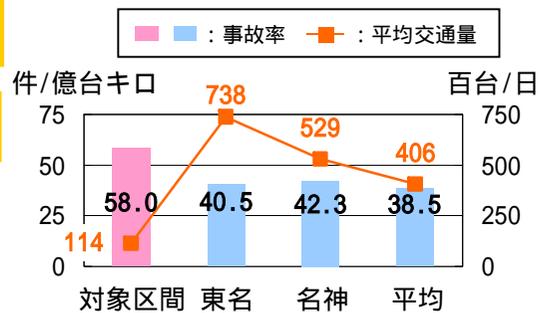


対象区間（白鳥IC～飛騨清見IC間）の事故率



出典：NEXCO中日本資料

名古屋支社管内の事故率



対象区間は東名や名神と比較しても事故率が高い

出典：NEXCO中日本資料

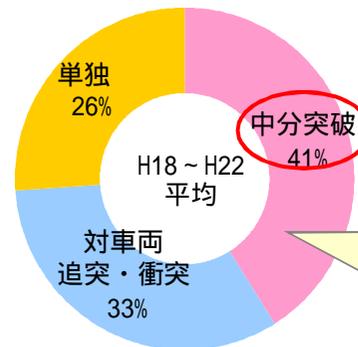
中央分離帯突破事故に関する新聞記事



車正面衝突 1人死亡
 岐阜県飛騨郡のトンネル内2人重傷
 十一日午後六時三十分ごろ、三つ峠のトンネル内で、岐阜県飛騨郡のトンネル内2人重傷の交通事故が発生した。死者1人、重傷2人の被害者が出た。

中日新聞
 (2012.2.21)

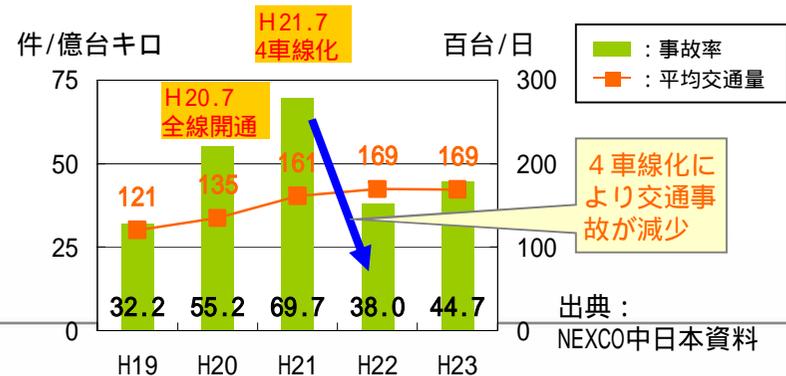
対象区間の死傷事故形態



当該区間では中分突破による死傷事故が全体の約4割を占めている状況

出典：NEXCO中日本資料

4車線化（美並IC～白鳥IC間）による事故率の変化



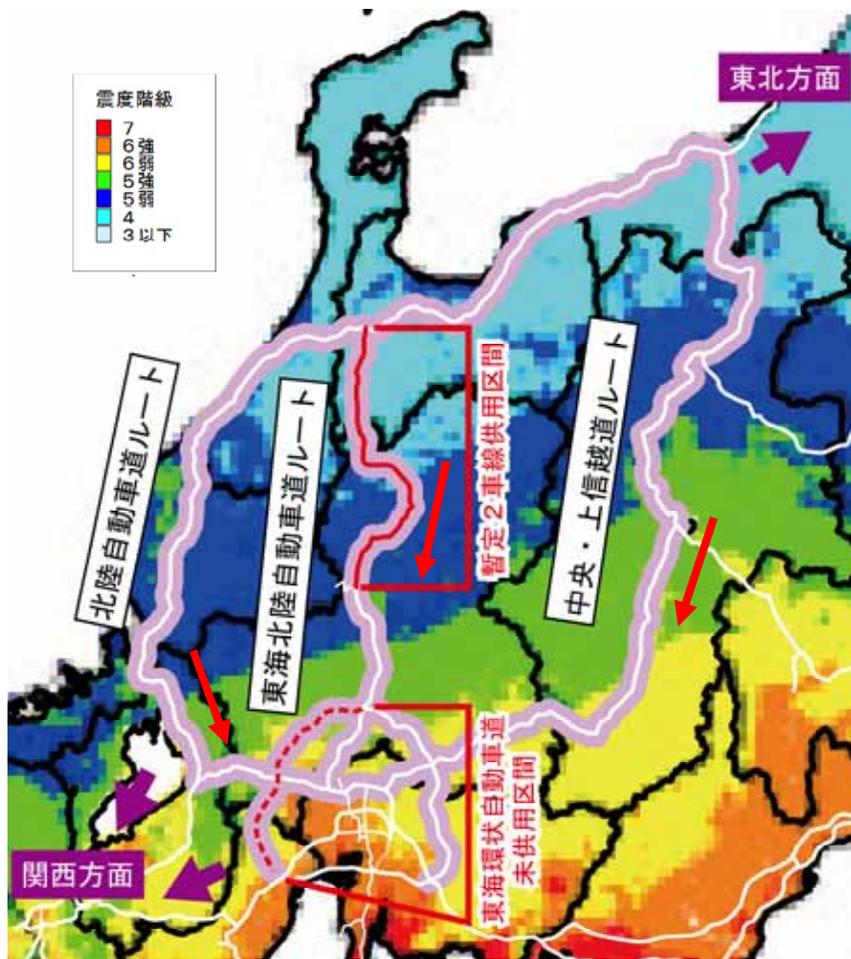
出典：NEXCO中日本資料

社会経済情勢の変化 < 災害時の代替機能 >

NEXCO

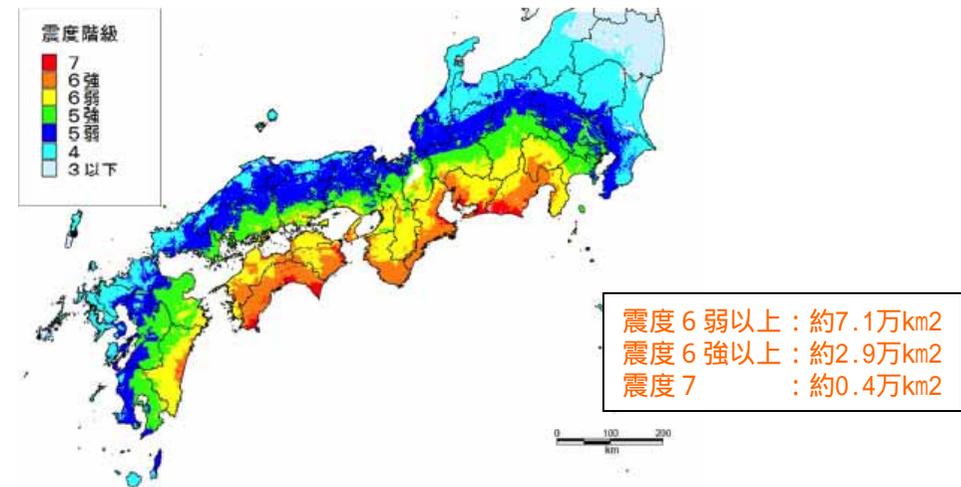
対象区間は、今後30年以内に発生する確率が87%といわれている東海地震他の災害発生時において、北陸自動車道，中央自動車道並びに上信越自動車道と相互に安全で円滑な緊急輸送道路として機能を確保。

災害時の代替機能確保



出典：第3回高速道路のあり方検討有識者委員会資料

南海トラフの巨大地震による震度分布



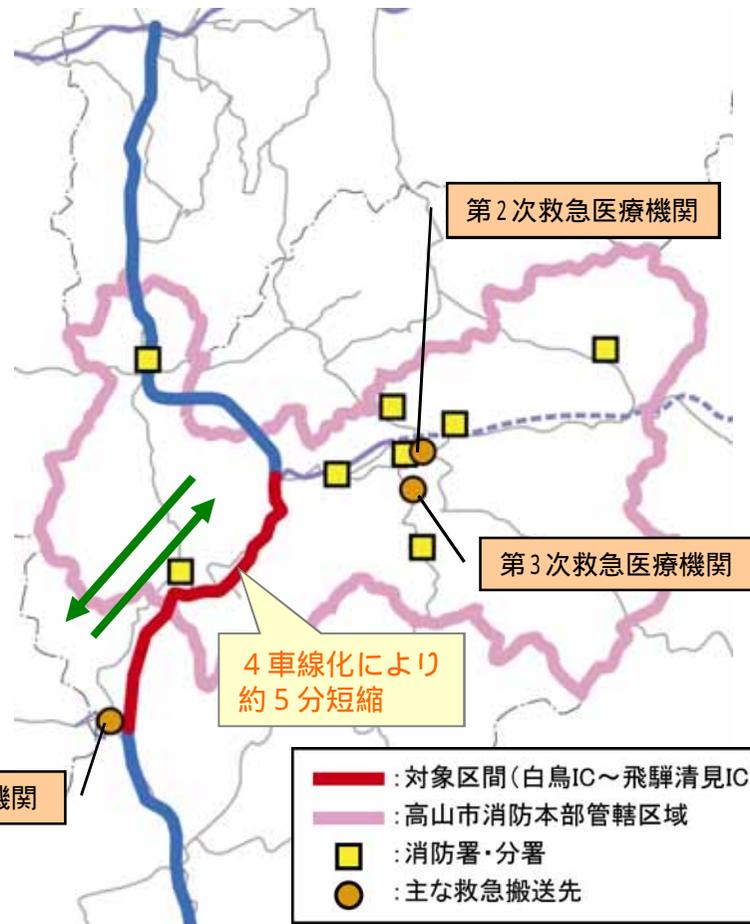
出典：「南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等（第二次報告）及び被害想定（第一次報告）について」，平成24年8月29日，内閣府報道発表資料 6

社会経済情勢の変化 < 救急医療活動 >

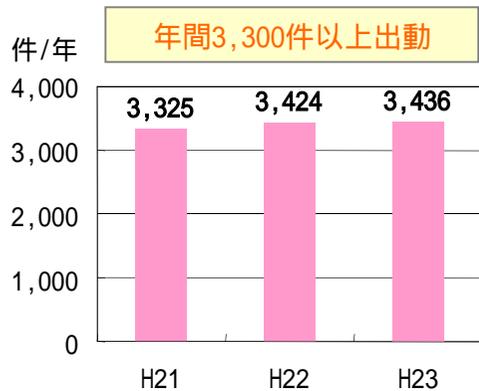


沿線の消防本部では、高速道路を利用した救急搬送が行われています。
4車線化により、救急搬送ルートとしての迅速性や安全性が向上し、救急搬送の円滑化に寄与することが期待されます。

高山市消防本部の救急搬送先

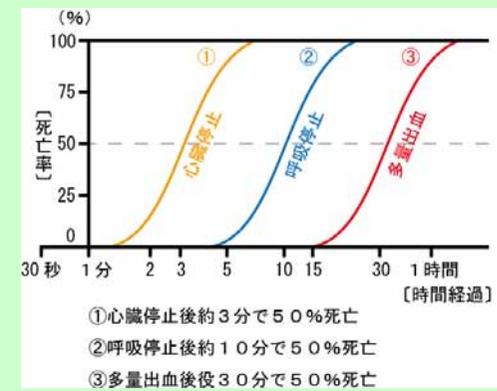


高山市消防本部の出動件数



出典：12 消防年報（高山市消防本部）

カーラーの救命曲線



道路利用者（救急隊員）の声

対面通行のトンネル内において、路側帯が確保されていないため、渋滞で大型車両が停車している場合、緊急車両の走行が不可能です。

（高山市消防本部）

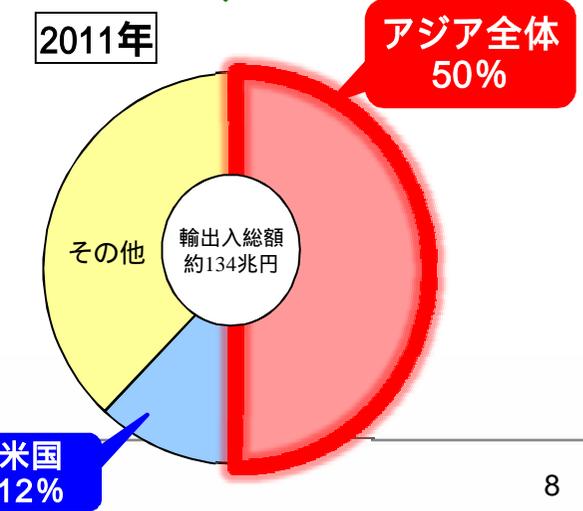
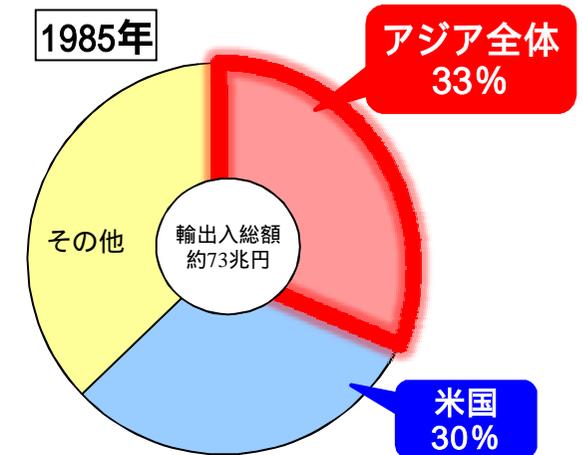
出典：NEXCO中日本ヒアリング調査結果



出典：NEXCO中日本ヒアリング調査結果

社会経済情勢の変化 < 経済活動 >

貿易構造は、「対アジア」へとシフトしており、太平洋・日本海双方からの貿易に対するアクセスルートとしての機能が期待されます。



社会経済情勢の変化 < 観光 >



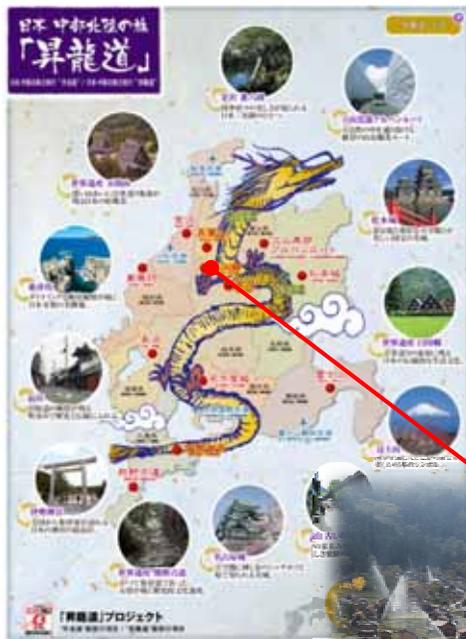
中部北陸9県へ中華圏からの訪日観光客を誘致するため、官民協働による「昇龍道」プロジェクトが動き出しています。

4車線化により、観光地間を結ぶ観光ルートとしての安全性や定時性が向上し、「昇龍道」プロジェクトの活性化に寄与することが期待されます。

昇龍道とは

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、龍が昇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。

この地域には、龍にまつわる伝説、祭り、地名も数多くあります。



「昇龍道」プロジェクトを支援する外国人向けパスの発売

「昇龍道」プロジェクトの発足に合わせ、東海北陸道など岐阜県周辺の高速度道路が乗り放題になる外国人向けパスを発売

速旅 Central Nippon Expressway Pass



出典：中日本高速道路プレスリリース (H24.08.10)

出典：国土交通省中部運輸局「昇龍道」プロジェクトWebサイト

費用対効果(計算条件)



$$\text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

便益	走行時間短縮便益	東海北陸自動車道(白鳥～飛騨清見)の整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から整備した場合の走行時間費用を減じた差額
	走行経費減少便益	東海北陸自動車道(白鳥～飛騨清見)の整備がない場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等)から、整備した場合の走行経費を減じた差額
	交通事故減少便益	東海北陸自動車道(白鳥～飛騨清見)の整備がない場合の交通事故による社会的損失(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損失額)から、整備した場合の社会的損失を減じた差額
費用	事業費	東海北陸自動車道(白鳥～飛騨清見)の整備に要する費用(工事費、用地費等)
	維持管理費	東海北陸自動車道(白鳥～飛騨清見)供用後の道路管理に要する費用(維持費(清掃・巡回)、修繕費、料金收受費等)

計算条件

- ・基準年次 : 平成24年度
- ・供用予定年次 : 平成30年度
- ・分析対象期間 : 全線供用開始後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 9,200～11,000台/日

費用対効果分析結果



	全体事業	残事業	備考
費用対効果 (B/C)	1.4	1.1	
総費用(C)	3,780億円	460億円	
事業費	3,171億円	411億円	
維持管理費	610億円	48億円	
総便益(B)	5,187億円	519億円	
走行時間短縮便益	4,209億円	489億円	
走行経費減少便益	638億円	7億円	
交通事故減少便益	341億円	23億円	

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24年度

対応方針(原案)



(1) 事業の必要性に関する視点

- ・東海北陸自動車道の全線開通以降、対象区間における交通集中による渋滞や交通事故が増加しており、定時性、安全性の確保等の観点から 早期4車線化の必要性が益々高まっています。
- ・東海地震、東南海地震、南海地震などの災害発生時における代替路確保の観点から、早期4車線化の必要性が益々高まっています。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地の取得は完了している為、地元設計協議の進捗を図り、計画的に工事着手することで完成予定年度までに完成することが可能である。

(3) 都道府県・政令市からの意見

- ・白鳥～飛騨清見間の4車線化事業を加速し、早期完成をお願いします。

(4) 対応方針

- ・当事業は渋滞緩和、事故の低減、災害時輸送路としての道路機能強化などの効果が期待でき、継続が妥当である。今後は、平成30年度 白鳥～飛騨清見の4車線化の完成に向けて事業を促進する。