

一般国道158号
中部縦貫自動車道
高山清見道路
(道路事業)
説明資料

平成22年10月13日

高山国道事務所

目 次

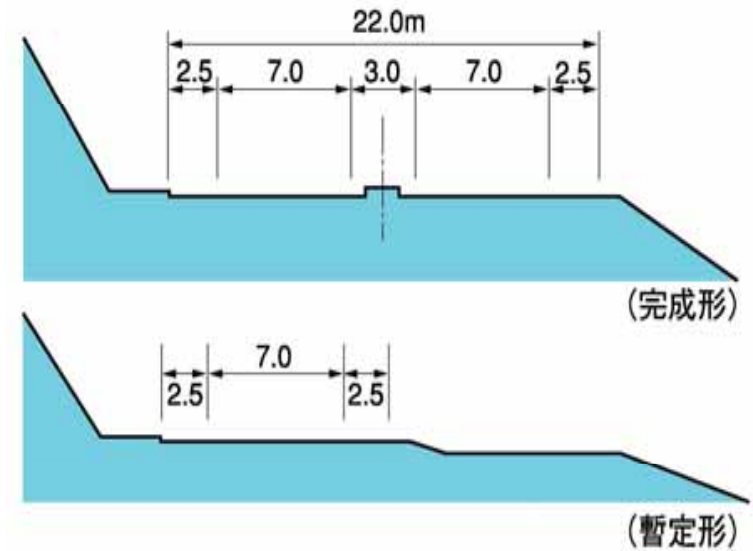
1. 高山清見道路の事業概要	
(1) 事業の目的	P 1
(2) 計画概要	P 2
2. 費用対効果分析	P 3
3. 前回評価時との比較表	P 4
4. 評価の視点	
1) 事業の必要性等に関する視点	
(1) 事業をめぐる社会情勢等の変化及び投資効果	P5 ~ 7
(2) 事業の進捗状況	P 8
2) 事業の進捗の見込みの視点	P 8
3) コスト縮減や代替案立案等の可能性	P 9
5. 県・政令市への意見聴取結果	P 9
6. 対応方針(原案)	P10

(2) 計画概要

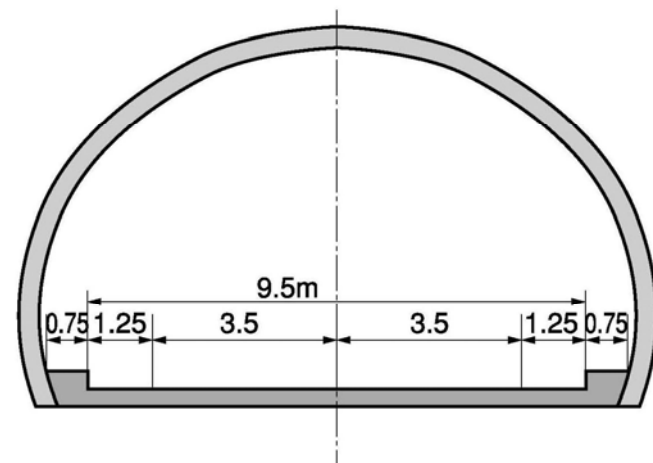
事業名 : 一般国道158号高山清見道路
起終点 : (起点) 岐阜県高山市丹生川町坊方
 (終点) 岐阜県高山市清見町夏厩
延長 : 24.7 km
道路規格 : 第1種第3級
設計速度 : 80 km/h
車線数 : 完成4車線 (暫定2車線)
都市計画決定 : 平成3年度
事業化 : 平成4年度
用地着手年度 : 平成6年度
工事着手年度 : 平成8年度
前回の再評価 : 平成18年度
 (指摘事項なし: 継続)
全体事業費 : 2,203億円

標準断面図

標準断面図 (土工部)



標準断面図 (トンネル部)



2. 費用対効果分析(費用便益比(B/C))

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

走行時間短縮便益: 高山清見道路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: 高山清見道路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(例:燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費、車両償却費等)

交通事故減少便益: 高山清見道路の整備がない場合の交通事故による社会的損失額(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損害額等)から、整備した場合の交通事故による社会的損失額を減じた差額(交通事故による社会的損失: 運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)

事業費: 高山清見道路の整備に要する費用(工事費、用地費等)

維持管理費: 高山清見道路の供用後の道路管理に要する費用(維持費、清掃費、照明費等)

投資効率性の評価

$$\begin{aligned} B/C(\text{事業全体}) &= \frac{1,990\text{億円} + 402\text{億円} + 110\text{億円}}{1,934\text{億円} + 65\text{億円}} = \frac{2,502\text{億円}}{1,999\text{億円}} = 1.3 \\ B/C(\text{残事業}) &= \frac{1,114\text{億円} + 245\text{億円} + 54\text{億円}}{773\text{億円} + 65\text{億円}} = \frac{1,413\text{億円}}{838\text{億円}} = 1.7 \end{aligned}$$

未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出した。

前回評価時の費用便益(B/C)との比較

前回の再評価時 全体事業 = 2.2 残事業 = 3.4
 今回の再評価時 全体事業 = 1.3 残事業 = 1.7

【前回再評価からの変更点】

1. 費用便益分析マニュアルの改訂
 便益算出の検討年数を40年から50年に変更
 便益算出に用いる車種別の時間価値原単位等の変更
2. 交通流推計に用いるデータの変更
 OD表のベースとなる道路交通センサスを平成11年度から平成17年度に変更
 将来OD表の作成に用いるブロック別・車種別走行台キロの伸び率を変更
3. 高山西IC～高山IC間 暫定供用(2車線) L = 6.5 km(平成19年9月)

3. 前回評価時との比較表

事 項	前回評価 (H18再評価)	今回評価 (H22再評価)	備 考	
全体事業費	2,203億円	2,203億円		
費用対効果(B/C)	2.2	1.3		
全体事業	総費用(C)	1,596億円	1,999億円	費用便益分析マニュアルの改訂
	総便益(B)	3,465億円	2,502億円	費用便益分析マニュアルの改訂 交通流推計に用いるデータの変更
費用対効果(B/C)	3.4	1.7		
残事業	総費用(C)	757億円	838億円	費用便益分析マニュアルの改訂
	総便益(B)	2,575億円	1,413億円	費用便益分析マニュアルの改訂 交通流推計に用いるデータの変更 H19高山～高山西IC間 暫定供用
事業を巡る社会情勢等の変化	高山市街地への観光客数 平成18年:約293万人/年 (高山市観光統計より)	高山市街地への観光客数 平成21年:約299万人/年 (高山市観光統計より)	H20東海北陸道 全線開通 H19高山西～高山IC間 暫定供用 参考 平成20年:約312万人	
	上岡本町南交差点 平成18年GW実測値 西向き渋滞長 910m	上岡本町南交差点 平成22年GW実測値 西向き渋滞長 900m		
事業の進捗状況	事業 39% 用地 67%	事業 44% 用地 84%	H19高山～高山西IC間 暫定供用	

4. 評価の視点

事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

高山市街地には年間約300万人(平成21年)の観光客が訪れます。

前回評価時からの変化

- ・高山清見道路 高山西～高山IC間暫定供用(平成19年9月)、東海北陸道全線開通(平成20年7月)
 飛騨清見IC平均日当り交通量 H18:約5,000台 H19:約5,200台 H20:約6,000台 H21:約7,000台
 高山市街地への観光客数 H18:約293万人 H19:約307万人 H20:約312万人 H21:約299万人
- ・安房峠道路無料化社会実験(H22.6月開始)7～9月の日当り平均交通量 H18:約3,900台 H22:約4,600台

2) 事業の投資効果

飛騨地域への高速サービスの提供 ならびに 周辺観光施設への周遊性を向上させます。

国指定重要伝統的建造物群保存地区
ミシュラン

高山 古い町並み
(平成22年8月)



平成21年 岐阜県観光レクリエーション動態調査結果より
観光地別の年間観光客数のべ人数

1 土岐プレミアム・アウトレット	4,390,000
2 河川環境楽園	3,716,770
3 高山地域	2,632,776
4 千代保稲荷神社	2,085,965
5 千本松原・国営木曾三川公園	1,940,757
6 世界イベント村ぎふ	1,673,597
7 白川郷合掌造り集落	1,586,019
8 伊奈波神社	1,313,000
9 下呂温泉	1,244,251
10 谷汲山華厳寺	1,037,000
15 奥飛騨温泉郷	692,843

集客5千人以上の行祭事(高山祭など)は調査対象外

国指定重要伝統的建造物群保存地区
UNESCO世界遺産
ミシュラン



白川郷 合掌造り集落



飛騨清見IC～奥飛騨温泉郷
約36分短縮

国民保養温泉地
露天風呂の数が日本一
ともいわれている



奥飛騨温泉郷

4. 評価の視点

事業の必要性等に関する視点

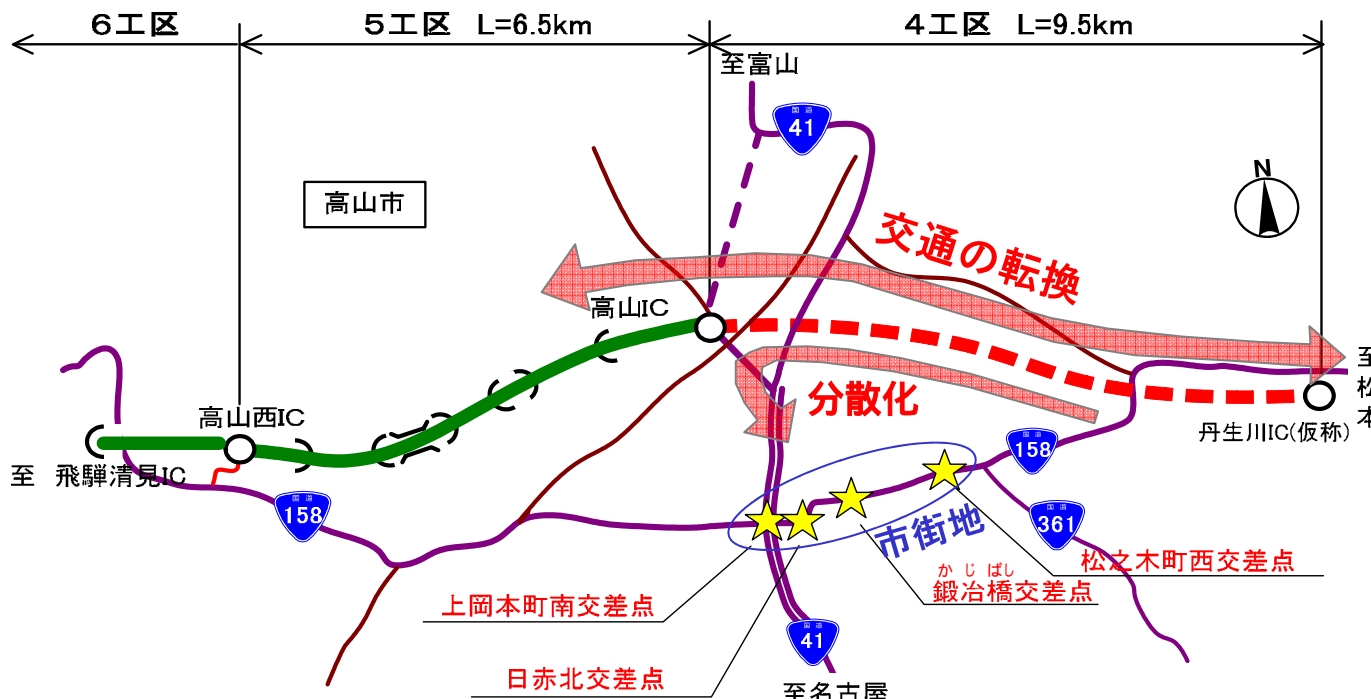
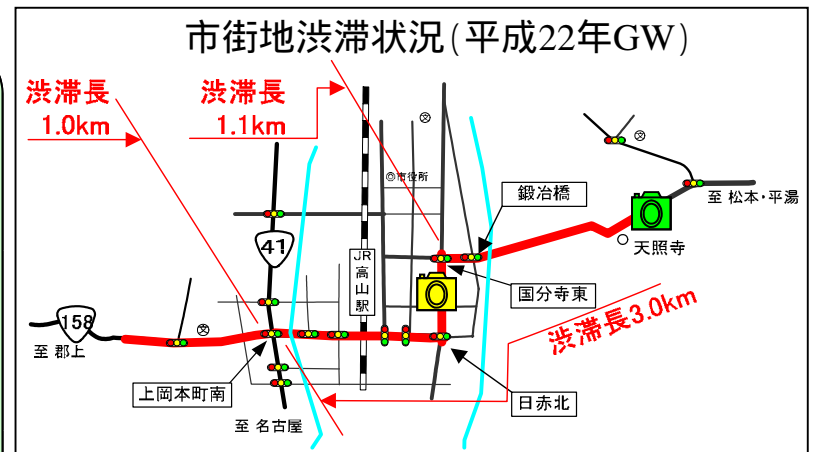
1) 事業を巡る社会情勢等の変化

国道158号の高山市街地では、4箇所の主要渋滞ポイントが存在しています。

前回評価時からの変化

- ・高山西IC～高山IC間暫定供用により、国道158号にて市街地へ向かう東向き交通渋滞は軽減しましたが、市街地では引き続き渋滞が継続しています。

高山IC～丹生川IC(仮称)の整備により、市街地を通過するだけの東西交通の転換、及び市街地を目的地とした交通の分散化が図られ、市街地の交通量軽減が見込まれます。



主要渋滞ポイントの選定条件：渋滞長1km以上または通過時間10分以上

4. 評価の視点

事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

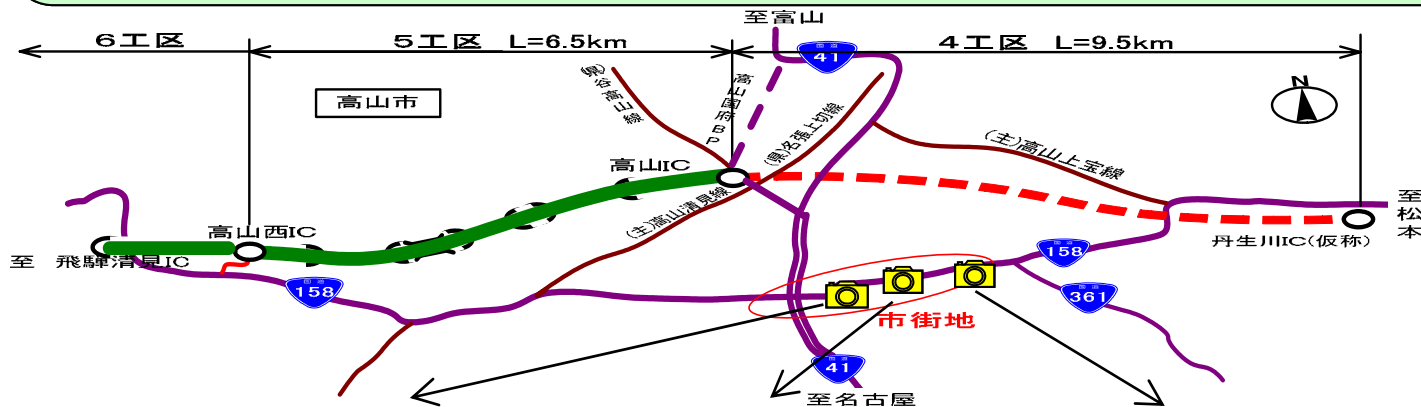
国道158号の高山市街地は、道路幅員が狭小な区間が多く日常交通に支障を及ぼすと共に、除雪作業が難航する事から冬季交通の安全性が低下しています。

前回評価時からの変化

- 沿道に店舗や住居が連担し貴重な観光資源もある事から、道路拡幅等は困難であり、現時点では大きな改善策は行われていません。

2) 事業の投資効果

高山清見道路の整備に伴い、通過交通が国道158号高山市街地を回避する通行が可能となる事で、安心安全な道づくりに貢献します。



道路凍結しツルツル... スリップ事故 45件も相次ぐ

最低気温が氷点下八度と冷え込んだ七日から八日にかけて、市内では凍結した路面でスリップした車が連続し、四十五件の事故が発生した。幸い大きなけが人は出なかったが、七日までに降った大雪が踏み固められて圧雪となり、それが凍結したため滑りやすくなったとみられる。

高山署によると、事故を起こしたのは雪道運転に慣れているはずの市民がほとんどで、車はしっかりとスタッドレスタイヤを装着していたという。それでも事故が多発したことから、同署では「圧雪で冷え込んだ朝はとて危険なので、雪道に慣れているからと慢心せず、徒歩や公共交通機関を利用するなど柔軟な対応をしてほしい」と話している。

高山市民時報 H22.2.8



4. 評価の視点

3) 事業の進捗状況

事業進捗率は44%、用地取得率は84%に至っています。(平成22年度末 見込み)

現在、高山IC～丹生川IC間は早期の暫定2車線供用に向けて全面的に展開しています。

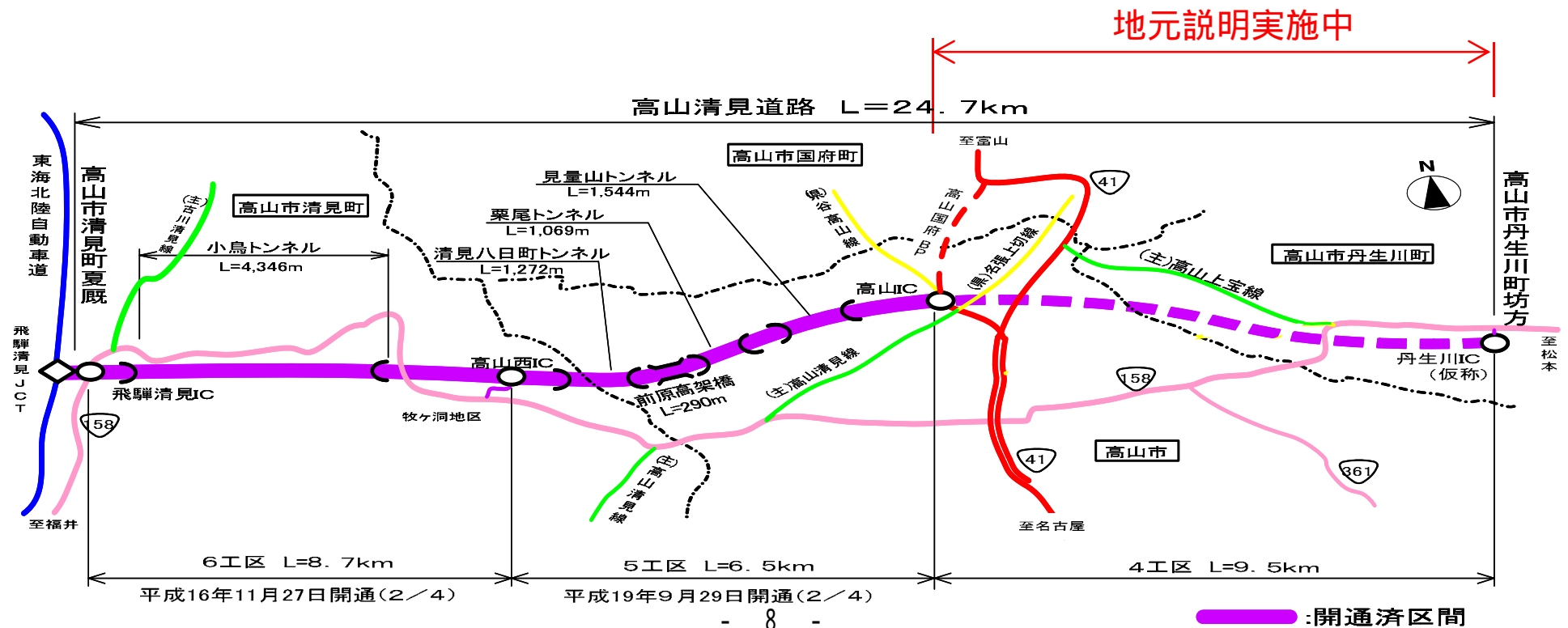
高山IC～丹生川IC(仮称)間9.5km区間について、早期用地買収に向け、幅杭設置のための地元説明を実施中です。

(参考)前回評価時：事業進捗率は39%、用地取得率は67%

事業の進捗の見込みの視点

高山IC～丹生川IC

L=9.5kmは暫定2車線の早期供用を目指します。



4. 評価の視点

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

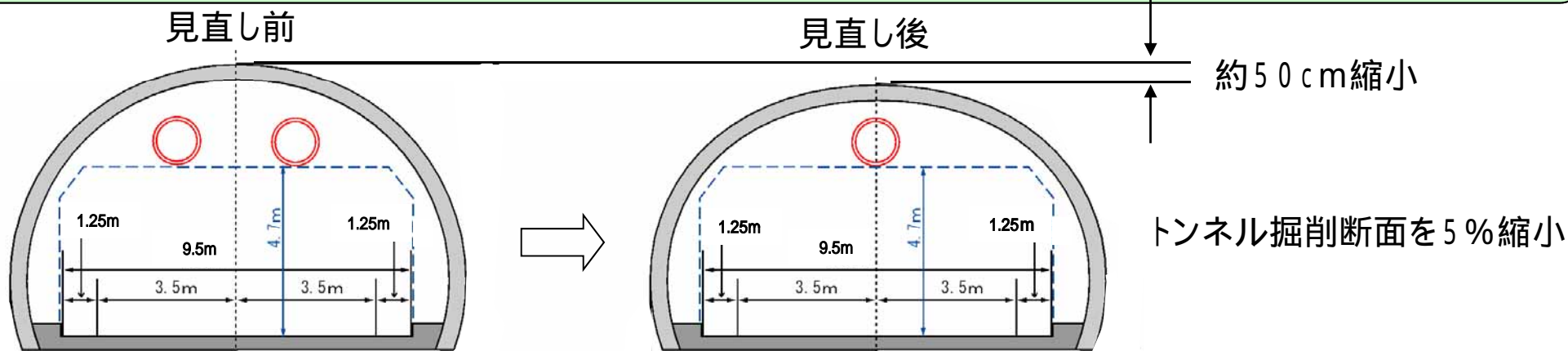
1) コスト縮減

全体事業費2,203億円の内、約2億円のコスト縮減を図っています。

そのうち、主な縮減内容は、以下の通りです。

・トンネル内ジェットファン見直しによるトンネル掘削断面の縮小・・・約2億円

技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。



2) 代替案立案等

高山清見道路は、高規格幹線道路である中部縦貫自動車道の一部区間を形成する道路であり、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、高速アクセスの向上、交通渋滞の緩和など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

5. 県・政令市への意見聴取結果

岐阜県の意見

対応方針（原案）案のとおり、事業の継続をお願いします。

なお、事業の実施にあたっては、引き続き本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト縮減の徹底をお願いします。

6. 対応方針(原案)

平成18年度の事業評価監視委員会から一定期間(4年間)が経過したことから、以下の3つの視点で再評価を行いました。

事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢の変化

高山市街地への観光客 年間約300万人

国道158号高山市街地に主要渋滞ポイントが4箇所存在

高山市街地での国道158号は道路幅員の狭小区間が多く、冬季は交通安全性が低下

2) 事業の投資効果

広域的移動が可能となる道路網の整備

市街地を通行する交通の転換

費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.3

3) 事業の進捗状況

用地取得率は約84%(平成22年度末見込み)

全体の事業進捗率は約44%(平成22年度末見込み)

事業の進捗の見込みの視点

高山IC~丹生川IC区間:L=9.5km 早期の暫定供用を目指す。

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

工事費約1800億円のうち、約2億円のコスト縮減(主な縮減内容:トンネル断面縮小)を実現

高規格幹線道路の一部を形成し、勘案された路線計画で、期待される効果が大きい合理的な道路計画であるため、計画変更は困難



以上のことから高山清見道路の事業を継続する。