

一般国道158号

ちゅうぶじゅうかん

中部縦貫自動車道

たかやまきよみ

高山清見道路

(道路事業)

説明資料

令和2年11月30日

中部地方整備局
高山国道事務所

目 次

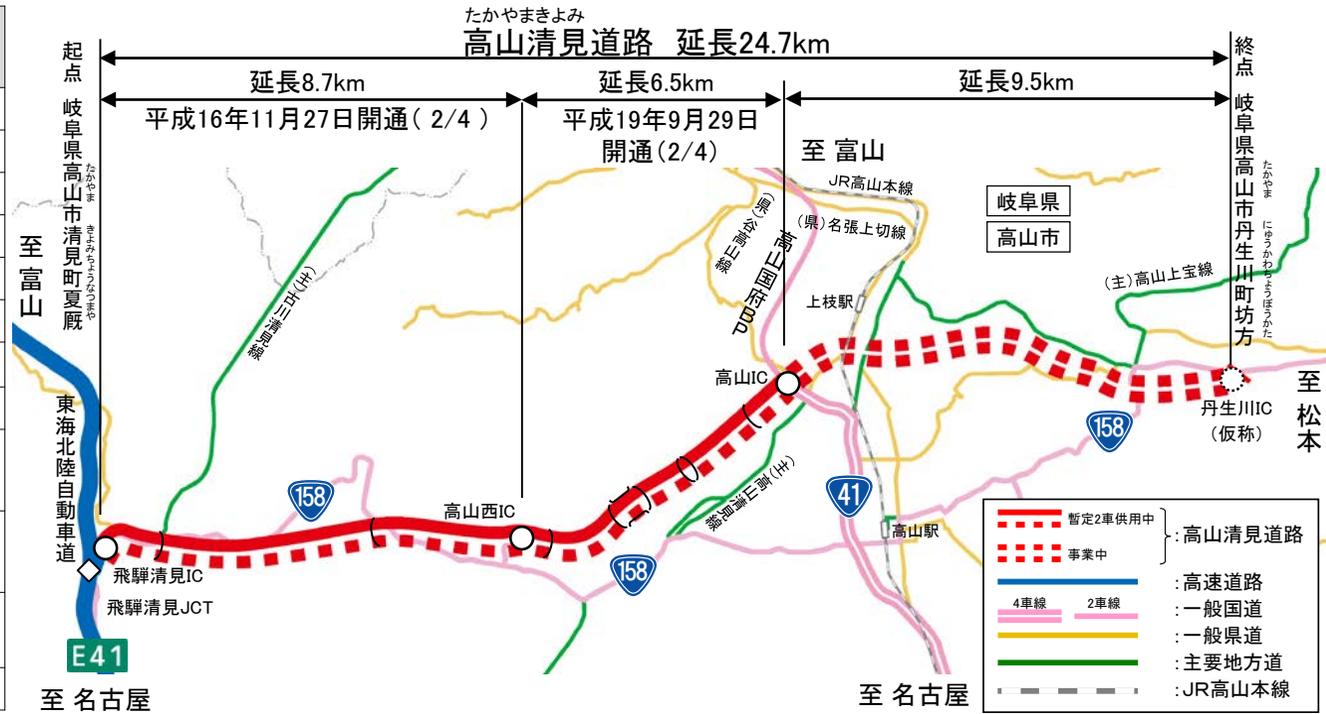
1. 事業概要	
(1) 事業目的	P 1
(2) 計画概要	P 2
2. 事業の進捗及び見込みの視点	P 3
3. 事業費の見直しについて	P 4
4. 県・政令市への意見聴取結果	P 9
5. 対応方針(原案)	P 9

1. 事業概要

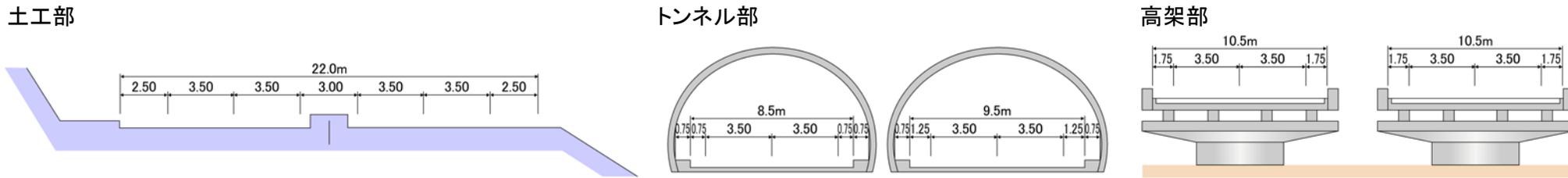
(2) 計画概要

たかやまきよみ
ひだきよみ たかやま
■高山清見道路は、平成4年度に事業化し、平成19年度迄に飛騨清見IC～高山IC間の延長15.2kmが暫定2車線で開通しています。

事業名	一般国道158号 高山清見道路
道路規格	第1種第3級
設計速度	80 km/h
車線数	4車線
都市計画決定	平成3年度
事業化	平成4年度
計画交通量	11,400台/日
用地着手年度	平成6年度
工事着手年度	平成8年度
延長 [供用済延長]	24.7 km [暫定2車線開通済 15.2km]
前回の再評価	平成28年度 (指摘事項なし：継続)
全体事業費	2,298億円 (95億円増額)
B/C	1.3



標準断面



2. 事業の進捗及び見込みの視点

事業の進捗の見込みの視点

- ひだきよみ たかやまにし
■ 飛騨清見IC～高山西IC間(延長8.7km)は平成16年11月27日に、高山西IC～高山IC間(延長6.5km)は平成19年9月29日に暫定2車線で開通しました。
- たかやま にゅうかわ
■ 残る、高山IC～丹生川IC(仮称)間(延長9.5km)については、早期開通に向け、橋梁上下部工や改良工等の工事を推進しています。



写真①: 高山IC付近の状況



(平成29年7月21日撮影)

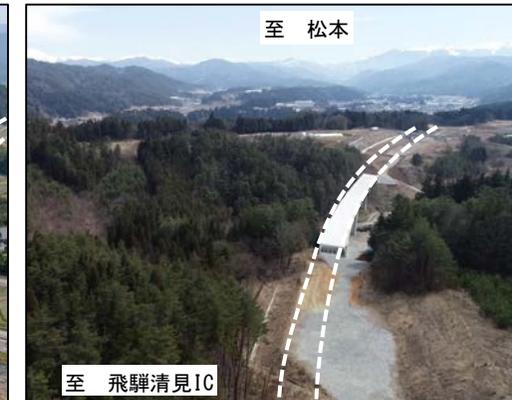
写真②: 新張高架橋付近の状況



(平成28年3月9日撮影)



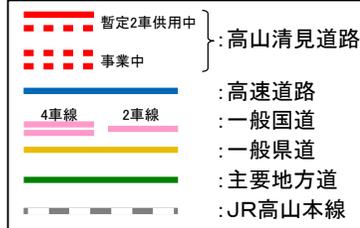
(令和2年6月3日撮影)



(令和2年4月7日撮影)

高山清見道路の事業進捗状況

【用地取得率】
 約98% ⇒ 約99%(H27年度末⇒令和元年度末)
【事業進捗率】
 約50% ⇒ 約59%(H27年度末⇒令和元年度末)



3. 事業費の見直しについて：中部縦貫自動車道高山清見道路

■ 事業費増加の要因

- ①土工区間における不良土の土質改良及び残土受入地の変更
 ②設計基準、要領の改定による見直し・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 合計95億円増額

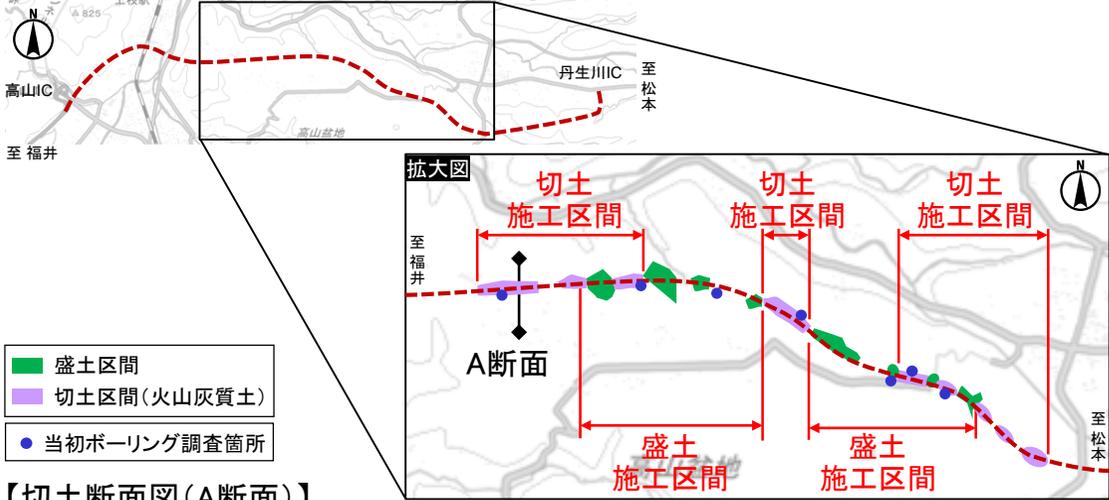
事業費増額の要因	増額
①－1 土工区間における不良土の土質改良 ・当初想定より火山灰質土の層（高山ローム層、上宝火砕流堆積物、上野泥流堆積物）が厚く堆積していることが判明したため土質改良が必要となった。	56億円
①－2 土工区間における残土受入地の変更 ・当初、高山市が運営する近傍の残土処分地での受入を計画していたが、一部の用地取得の遅延により高山市の受け入れ可能期間中に、一部残土搬出ができなかったことから、受入地の変更が必要となった。	29億円
②－1 設計基準、要領の改定による見直し ・平成30年3月の道路法改正において、国際海上コンテナ車の特車通行許可を不要とする制度の創設に伴い、将来的な指定を見据え、トンネル設計における建築限界の見直しを行うこととした。	5億円
②－2 設計基準、要領の改定による見直し ・暫定2車線開通時では、簡易中央分離帯（ラバーポール）で計画していたが、「暫定2車線の高速道路のワイヤーロープ設置方針（H30、R2）」により、ワイヤーロープを設置する必要が生じた。	5億円

3. 事業費の見直しについて: 中部縦貫自動車道高山清見道路

①-1: 土工区間における不良土の土質改良 +56億円

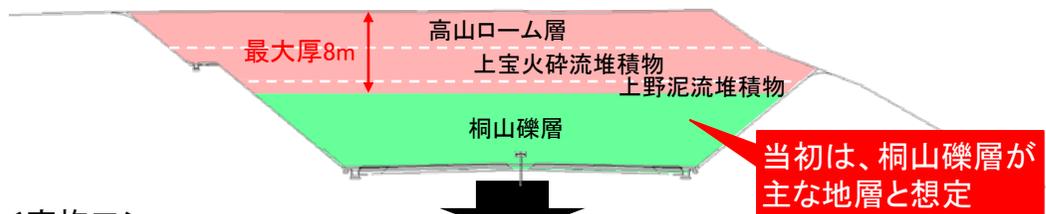
■ 当該事業の盛土施工は、当初文献調査・ボーリング調査結果より自路線の流用土を計画していたが、切土施工を実施したところ、当初想定より火山灰質土の層(高山ローム層、上宝火砕流堆積物、上野泥流堆積物)が厚く堆積していることが判明したため土質改良が必要となった。

【盛土施工範囲】

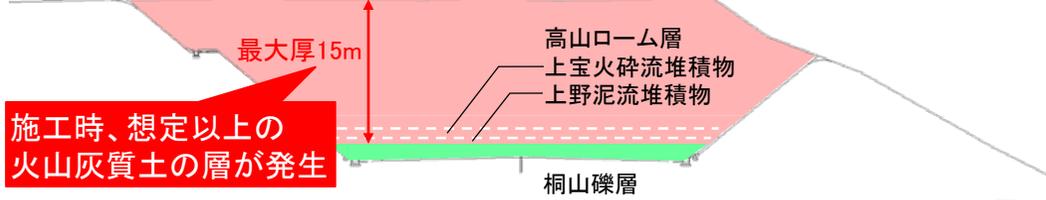


【切土断面図(A断面)】

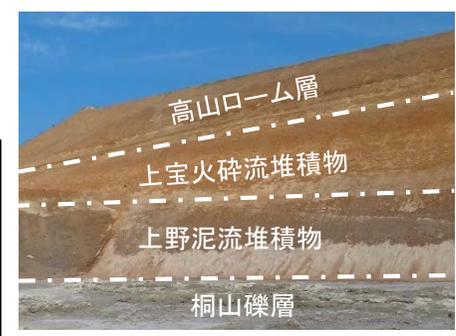
<当初: 文献調査・ボーリング調査>



<実施工>



【当該地域の地質】



- 高山ローム層
 - 上宝火砕流堆積物
 - 上野泥流堆積物
 - 桐山礫層
- 盛土材として改良が必要
- 盛土材として使用可能

【自路線の流用土[高山ローム層、上宝火砕流堆積物、上野泥流堆積物]】



※コーン指数: 土の堅さを示す指標(数値が小さいほど柔らかい土であることを示す)。

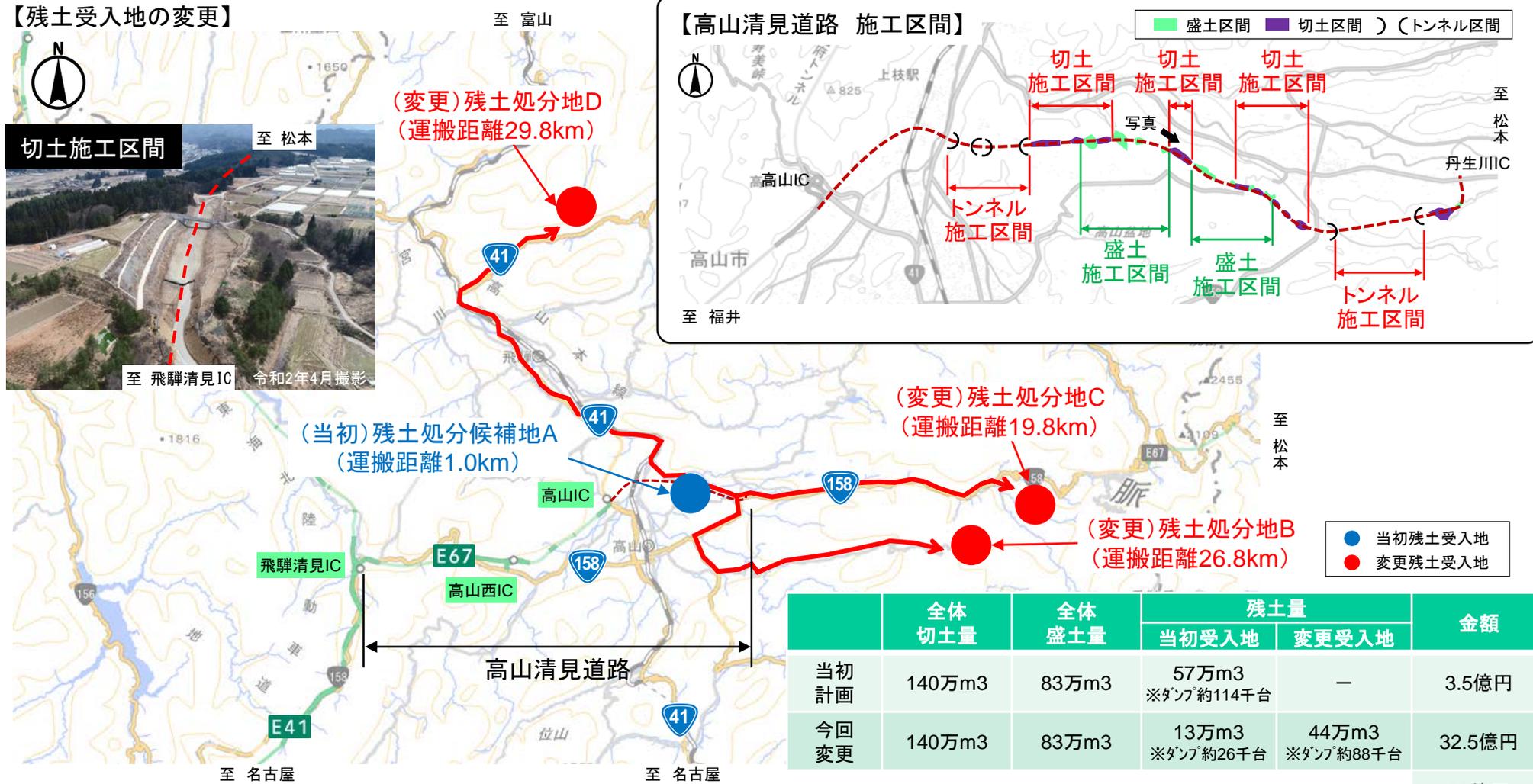
全体切土量	盛土量 (うち火山灰質土)	残土量
140万m3	83万m3 (56万m3)	57万m3

・火山灰質土の改良費用 : 56万m3 × 1.0万円/m3 ※= 56億円
 ※セメント系固固化剤添加量: 230kg/m3

3. 事業費の見直しについて: 中部縦貫自動車道高山清見道路

①-2: 土工区間における残土受入地の変更 +29億円

■残土処理については、当初、高山市が運営する近傍の残土処分地での受入を計画していた。しかし、一部の用地取得に時間を要したため、高山市の受け入れ可能期間中に一部残土搬出ができなかったことから、受入地の変更が必要となった。



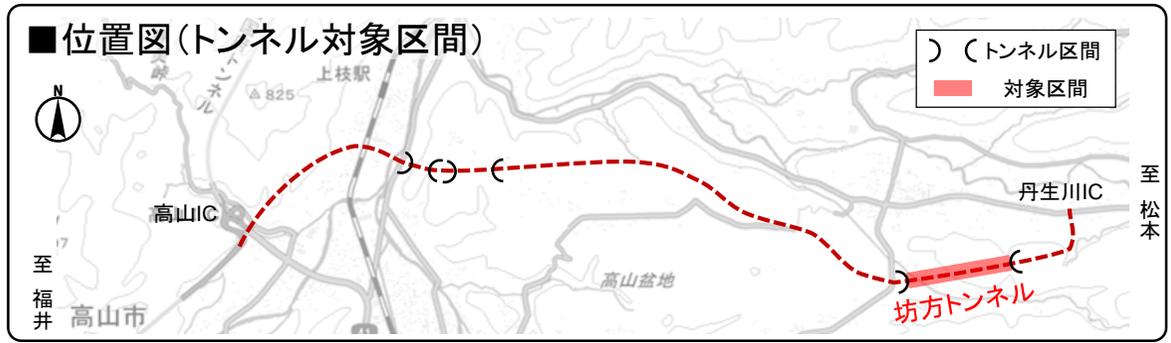
3. 事業費の見直しについて: 中部縦貫自動車道高山清見道路

②-1: 設計基準、要領の改定による見直し +5億円

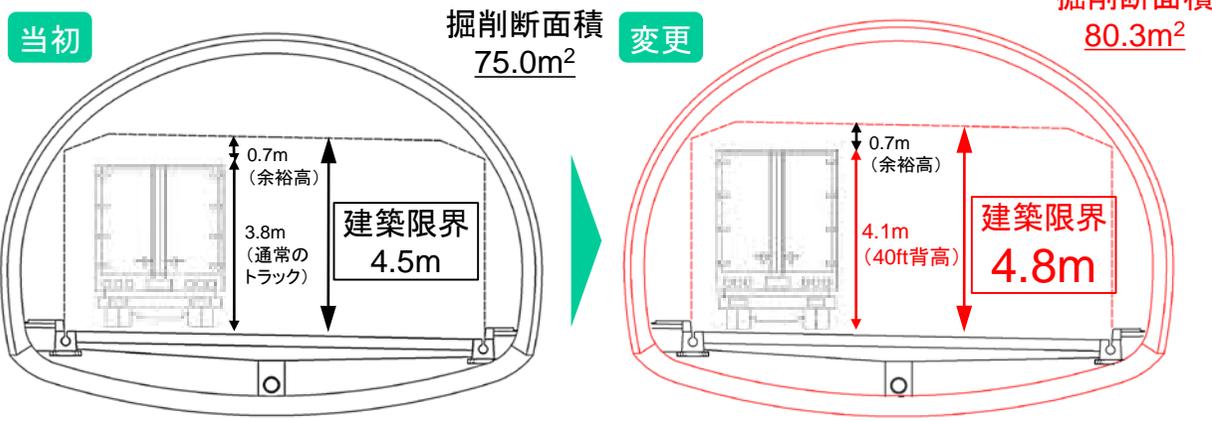
■平成30年3月の道路法改正において、物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、国際海上コンテナ車の特車通行許可を不要とする制度の創設に伴い、将来的な指定を見据え、トンネル設計における建築限界の見直しを行うこととした。

■重要物流道路の指定状況

・中部縦貫自動車道高山清見道路の開通済み区間が、重要物流道路に指定（平成31年4月）
 ⇒高規格幹線道路であり、今後、事業中区間も指定を想定。



■建築限界変更による掘削断面積の増大(坊方トンネル)



	延長	当初		変更		増額
		掘削断面積	金額	掘削断面積	金額	
坊方トンネル	1,340m	75.0m ²	65億円	80.3m ²	70億円	5億円

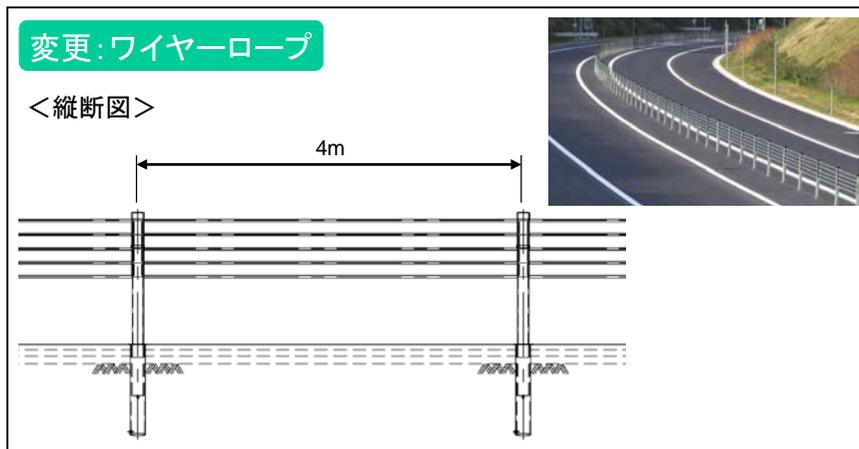
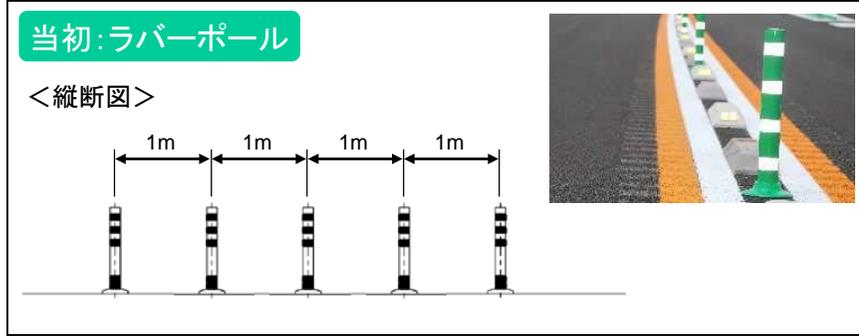
出典: 重要物流道路の供用中区間の指定(平成31年4月1日記者発表資料)

3. 事業費の見直しについて: 中部縦貫自動車道高山清見道路

②-2: 設計基準、要領の改定による見直し +5億円

■ 暫定2車線開通時では、簡易中央分離帯(ラバーポール)で計画していたが、「暫定2車線の高速道路のワイヤーロープ設置方針(H30、R2)」により、ワイヤーロープを設置する必要が生じた。

【位置図】



① 土工区間において、4車線化や付加車線の事業実施箇所を除き、設置を進める。
 [新設区間]
 今後、暫定2車線で開通する土工区間には標準設置
 [供用済区間]
 土工区間において、四車線化や付加車線の事業実施箇所を除き、概ね5年の設置を目指す。
 高速道路会社管理区間は、概ね3年の設置を目指す。



② 中小橋において、標準設置を進める。
 [新設区間]
 今後、暫定2車線で開通する箇所には標準設置
 [供用済区間]
 概ね3年(2022年度内)の設置を目指す



	延長	当初金額	変更金額	増額
土工・中小橋区間	4,514m	0.5億円	5.5億円	5億円

4. 県・政令市への意見聴取結果

■岐阜県の意見

対応方針(原案)のとおり、事業の継続について異存ありません。

なお、今後の事業の実施にあたっては、以下の内容についてご配慮願います。

- ・中部縦貫自動車道は、北陸と関東を最短距離で結ぶ高規格幹線道路であり、当県をはじめ中部内陸地域の一体的な発展を図るうえで極めて重要な役割を果たす道路です。
- ・「(仮称)丹生川IC～高山IC間」については、開通見通しを示したうえで早期開通をお願いします。
- ・事業費については、最新技術の活用も含めて、徹底したコスト縮減をお願いいたします。

5. 対応方針(原案)

- 一般国道158号中部縦貫自動車道高山清見道路の事業を継続する。