

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

たかやまひがし

ひらゆ

くて

高山東道路(平湯～久手)

(道路事業)

説明資料

令和8年6月19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. 評価の視点		
(1) 事業の必要性等に関する視点		
① 速達性の向上による産業活性化の支援	P	3
② 観光の周遊性向上	P	4
③ 救急医療活動の支援	P	5
3. 事業の進捗及び見込みの視点	P	6
4. 事業費の見直しについて	P	8
5. 費用対効果分析		
(1) 3便益による事業の投資効果	P	13
(2) 一体評価区間の考え方	P	14
6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P	17
7. 着工前重点課題に対する現状について	P	18
8. 県・政令市への意見聴取結果	P	19
9. 対応方針(原案)	P	19

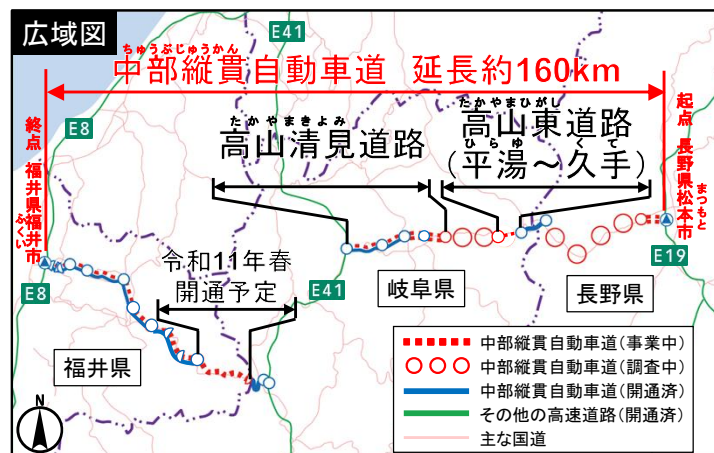
1. 事業概要

(1)事業目的

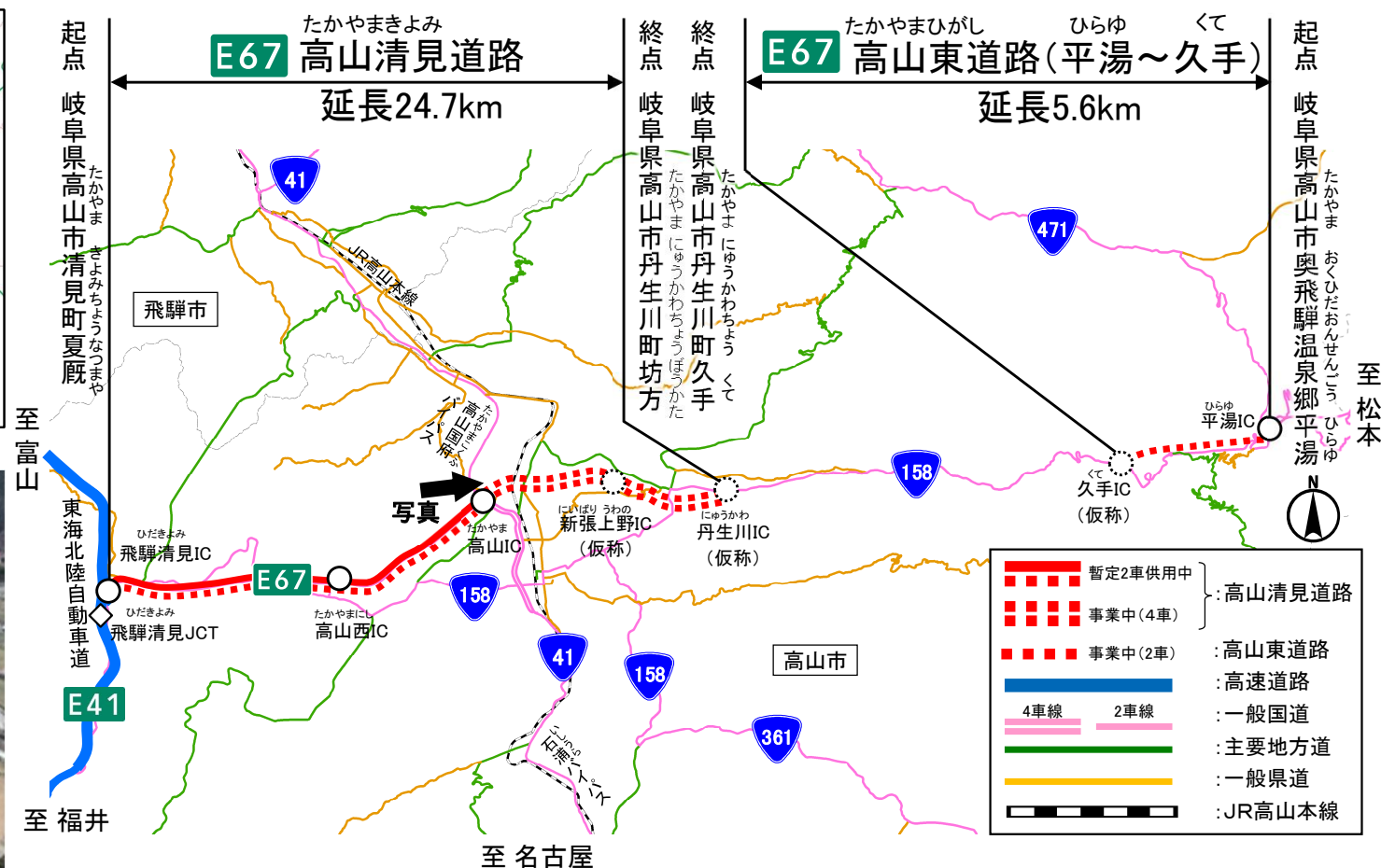
一般国道158号中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点とし、岐阜県高山市の主要都市を経て、福井県福井市に至る延長約160kmの高規格道路です。

本事業は、速達性向上による産業活性化の支援や観光の周遊性向上、救急医療活動の支援を目的に計画された道路です。

高山清見道路、高山東道路（平湯～久手）の全体位置図



(R8.3撮影)



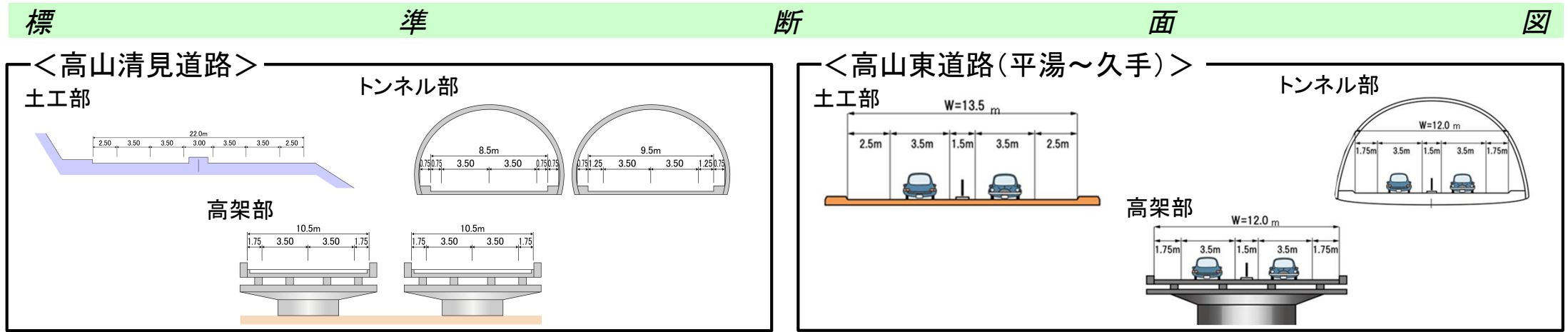
1. 事業概要

(2) 計画概要

■高山清見道路は、平成4年度に事業化し、延長15.2kmが暫定2車線で開通しています。

■高山東道路(平湯～久手)は、令和6年度に事業化しています。

事業名	一般国道158号 高山清見道路	一般国道158号 高山東道路(平湯～久手)
道路規格	第1種第3級	第1種第3級
設計速度	80 km/h	80 km/h
車線数	4車線	2車線
都市計画決定	平成3年度	—
事業化	平成4年度	令和6年度
計画交通量	13,100台/日	8,400台/日
用地着手年度	平成6年度	未着手
工事着手年度	平成8年度	未着手
延長 [供用済延長]	24.7 km [暫定2車線開通済 15.2km]	5.6 km
前回の再評価	令和7年度 (指摘事項なし：継続)	令和7年度 (指摘事項なし：継続)
全体事業費	2,672億円 (104億円増額)	1,128億円 (52億円増額)



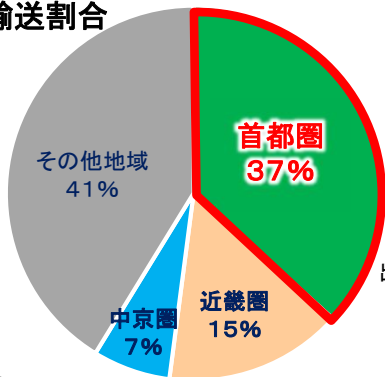
2. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

① 速達性の向上による産業活性化の支援

- 富山県・石川県の貨物輸送量(全品目)のうち、首都圏への輸送が約40%を占めており、特に『ひみ寒ぶり』等の高級ブランド品を含めた「ぶり類」の水揚量は北陸圏が5割と多く、東京都中央卸売市場における「ぶり」の取扱量の約2割が北陸圏からの出荷となっています。
- しかし、富山県・石川県と首都圏は、最短経路の高規格道路ネットワークが未整備のため、輸送距離が長く、非効率な輸送となっています。
- 中部縦貫自動車道の整備により、北陸圏と中部圏、首都圏を最短で結ぶことで、輸送距離が短くなり、輸送の効率化が図られ効率的な物流網を構築します。

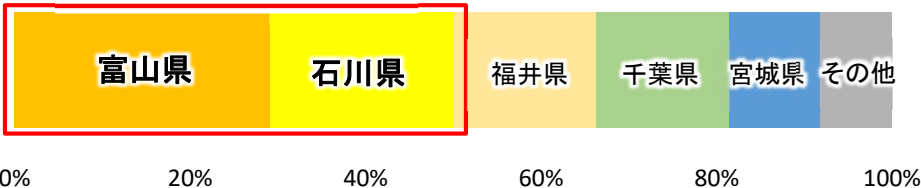
■富山県・石川県の貨物輸送割合



出典: 第11回全国貨物純流動調査(令和3年)
[3日間流動調査]
※富山県・石川県から各都道府県への貨物輸送件数を集計(内々貨物輸送を除く)
※首都圏: 埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県
近畿圏: 京都府・大阪府・兵庫県
中京圏: 愛知県

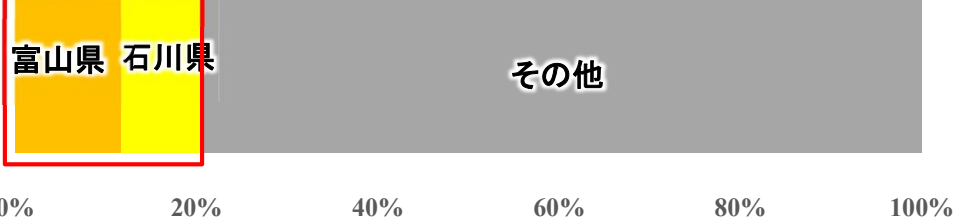
■「ぶり類」の水揚量割合 (東京より500km内)

富山県・石川県: 5割



■東京都中央卸売市場における「ぶり」の取扱量割合

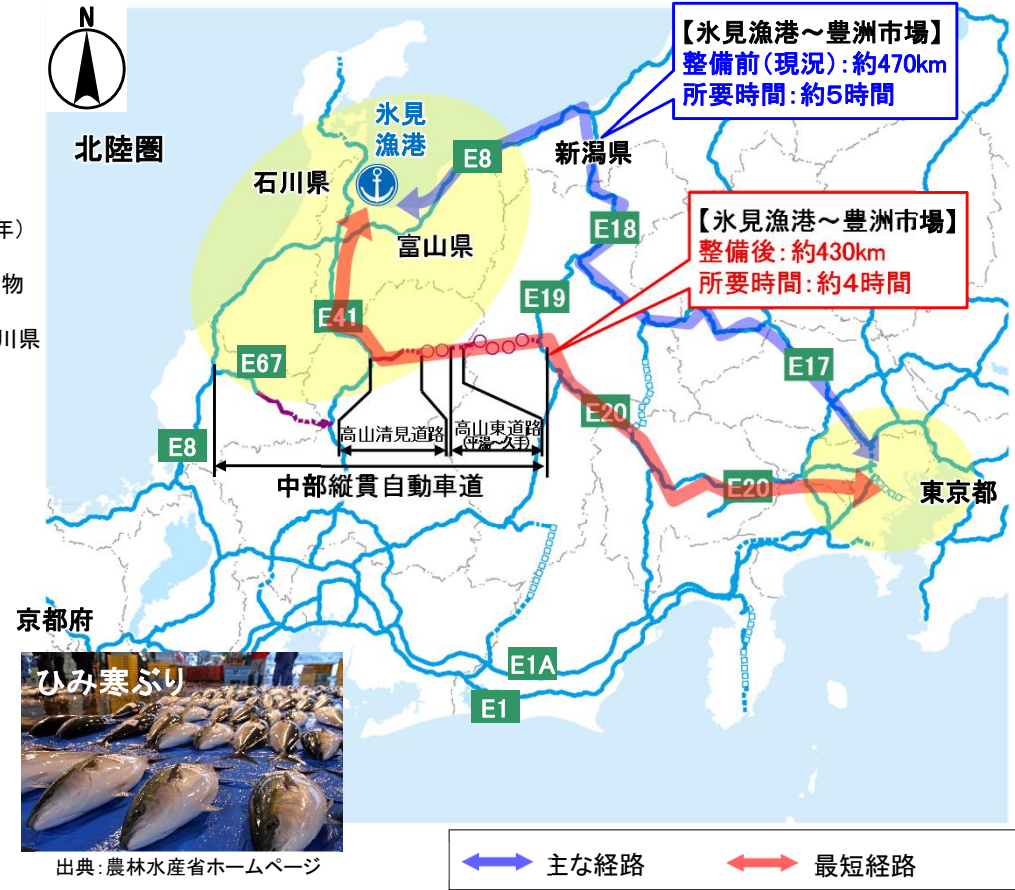
富山県・石川県: 約2割



出典: 東京都中央卸売市場・市場統計情報(令和7年12月)

■広域物流の主な流動

出典: 水産物流通調査(2023年)



・各漁港から豊洲市場までの距離は、令和3年道路交通センサスの値の合計値。
・所要時間は、距離を旅行速度(令和3年道路交通センサスの値)で割って算出した値。

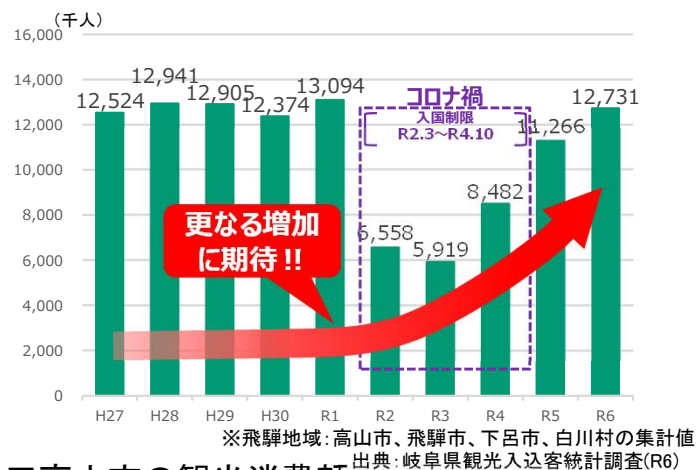
2. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

② 観光の周遊性向上

- 飛騨地域の観光入込客数や高山市の観光消費額は、上昇傾向にあり、特に松本・高山両市間にある観光団体や行政関係者で構成される中部山岳国立公園南部地域利用推進協議会は、岐阜県高山市と長野県松本市を起終点とする横断ルートを「Big Bridge(ビッグブリッジ)」と位置付け、魅力的な観光ルートの設定に取り組んでいます。
- 岐阜・長野県間では、「古い町並み(高山)」「^{かみこうち}上高地」「松本城」といった県境を跨ぐ観光ルートが存在しますが、移動に時間を要しており、地域主力産業である観光のポテンシャルが十分に活かされていません。
- 中部縦貫自動車道の整備により、高山市街地と県境を跨ぐ観光資源間の移動時間短縮により、観光周遊性の向上が期待されます。

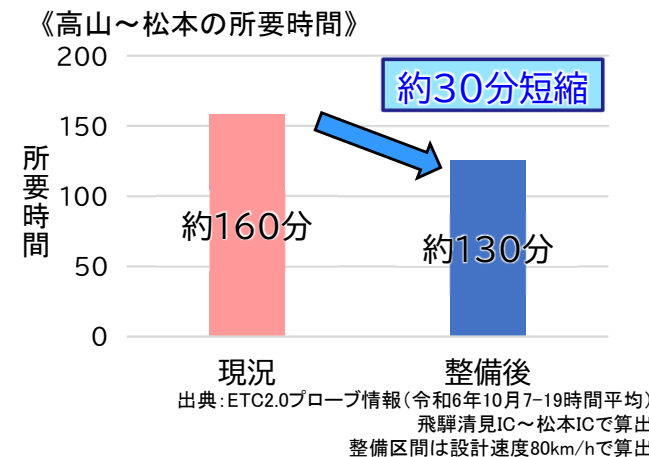
■ 飛騨地域の観光入込客数



■ 松本高山Big Bridge構想実現プロジェクト



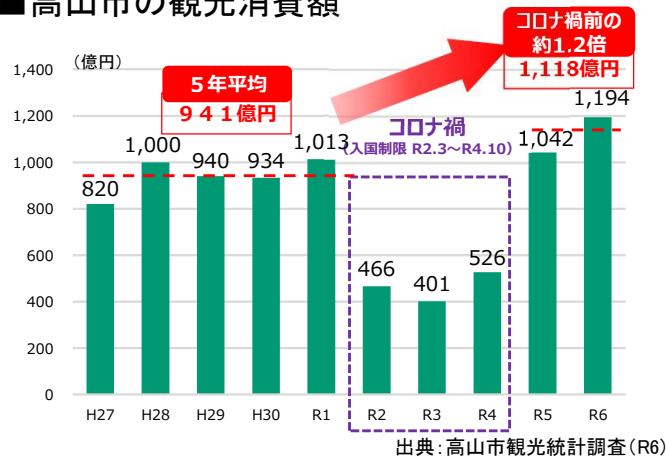
■ 所要時間の短縮



■ 岐阜・長野県境の主な観光地



■ 高山市の観光消費額



2. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

③ 救急医療活動の支援

かみたから おくひだおんせんごう かみたから

■高山市上宝・奥飛騨温泉郷地域にある上宝分署から高山赤十字病院(第三次救急医療施設)への所要時間は、他の地域に比べ顕著に長く、1時間以上を要します。

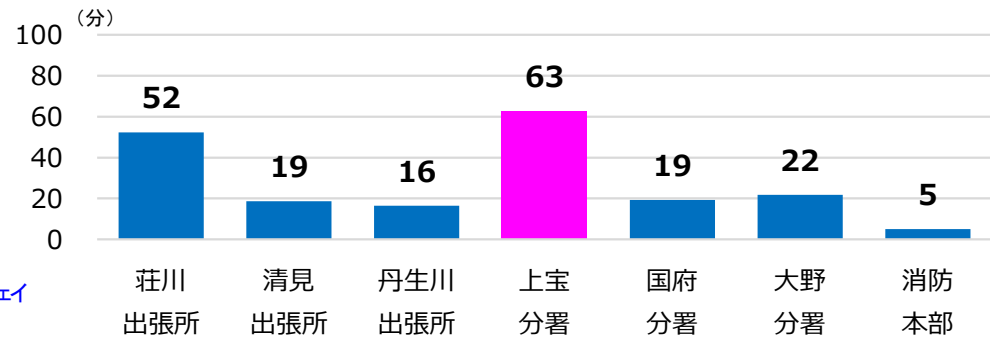
■中部縦貫自動車道の整備により第三次救急医療施設への1時間到達圏域が上宝分署まで拡大し、上宝・奥飛騨温泉郷地域の1時間到達圏人口が増加するなど、地域住民はもとより周遊観光に訪れた人々に対する救急医療活動を支援します。

■高山赤十字病院への1時間到達圏の拡大



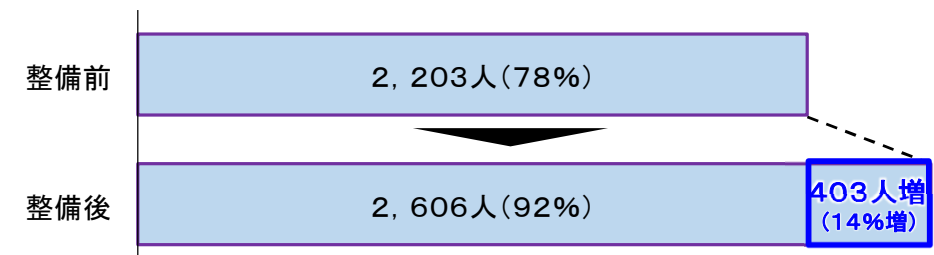
出典: 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査
※中部縦貫自動車道(高山清見道路、高山東道路(平湯～久手))が整備された場合

■高山赤十字病院への所要時間



出典: ETC2.0プローブ情報(令和7年9月7-19時間平均)

■上宝・奥飛騨温泉郷地域の1時間到達圏人口割合の変化



□1時間未満

出典: R2国勢調査
(上宝・奥飛騨温泉郷地域(旧上宝村)人口: 2,829人)

○救急搬送時の傷病者への負担を軽減するため、走行性の向上や搬送時間の短縮に期待します。

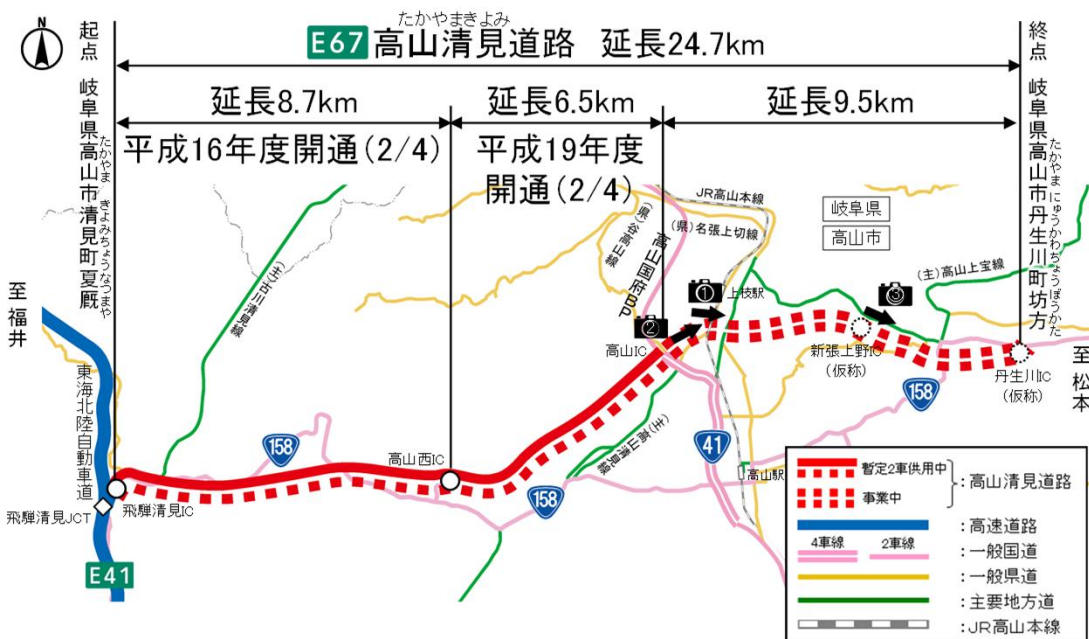
○また、災害発生時に迅速な救急医療活動を支える強靱な道路網の整備をお願いします。



3. 事業の進捗及び見込みの視点

事業の進捗の見込み状況(高山清見道路:高山IC～丹生川IC(仮称))

■高山清見道路: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、改良工及び橋梁上下部工等の工事を推進します。



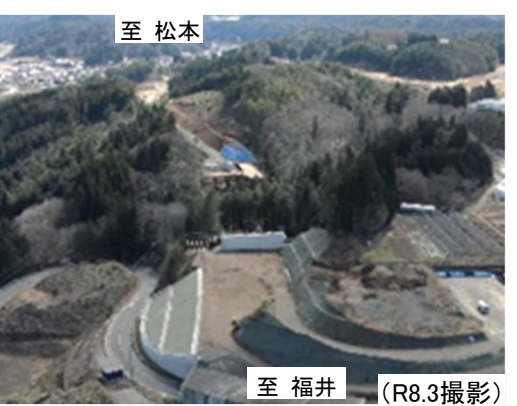
写真①: 下切高架橋付近の状況



写真②: 稲部谷橋付近の状況



写真③: 岩井沢橋付近の状況

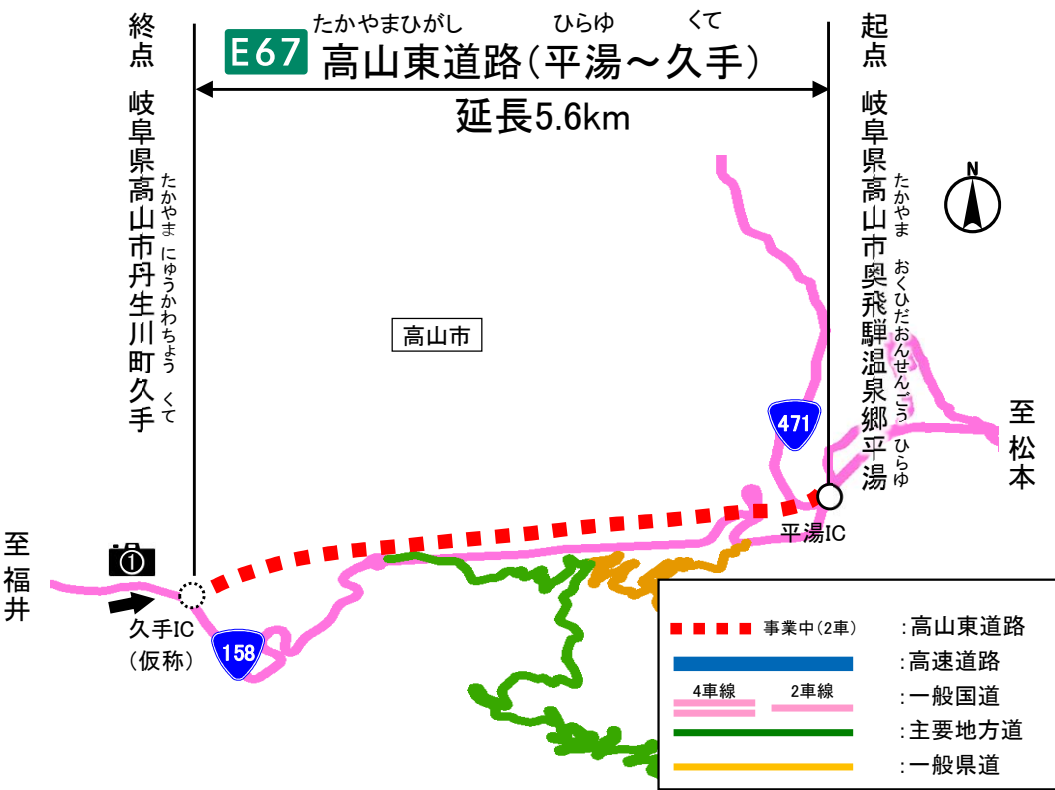


区間	高山清見道路の事業進捗状況
備考	【用地取得率】 100% ⇒ 100% (令和6年度末⇒令和7年度末) 【事業進捗率】 約62% ⇒ 約61% (令和6年度末⇒令和7年度末)

3. 事業の進捗及び見込みの視点

事業の進捗の見込み状況(高山東道路(平湯～久手))

■高山東道路:平湯IC～久手IC(仮称)間(延長5.6km)は、令和6年度より事業着手し、早期の工事着手に向けて、地質調査、水文調査等の着工前重点準備を推進します。



写真①:久手IC(仮称)付近の状況



(R7.5撮影)

区間	高山東道路(平湯～久手)の事業進捗状況
備考	【用地取得率】 0% ⇒ 0% (令和6年度末⇒令和7年度末) 【事業進捗率】 約1% ⇒ 約1% (令和6年度末⇒令和7年度末)

4. 事業費の見直しについて: 高山清見道路

■ 事業費増加の要因

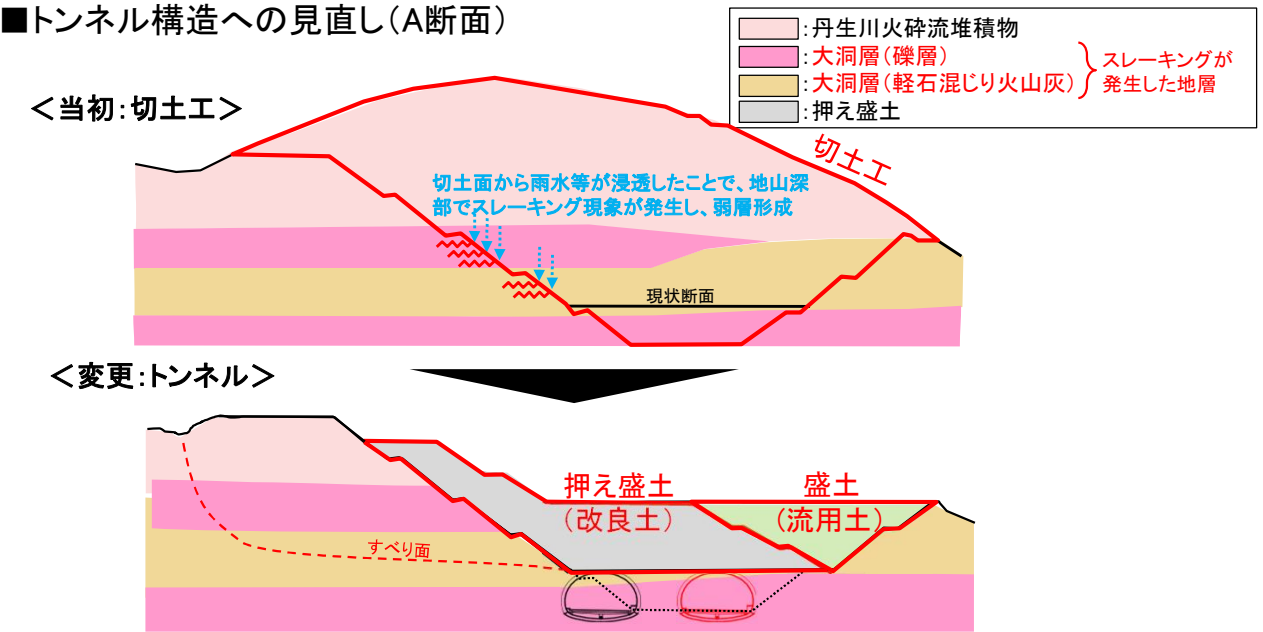
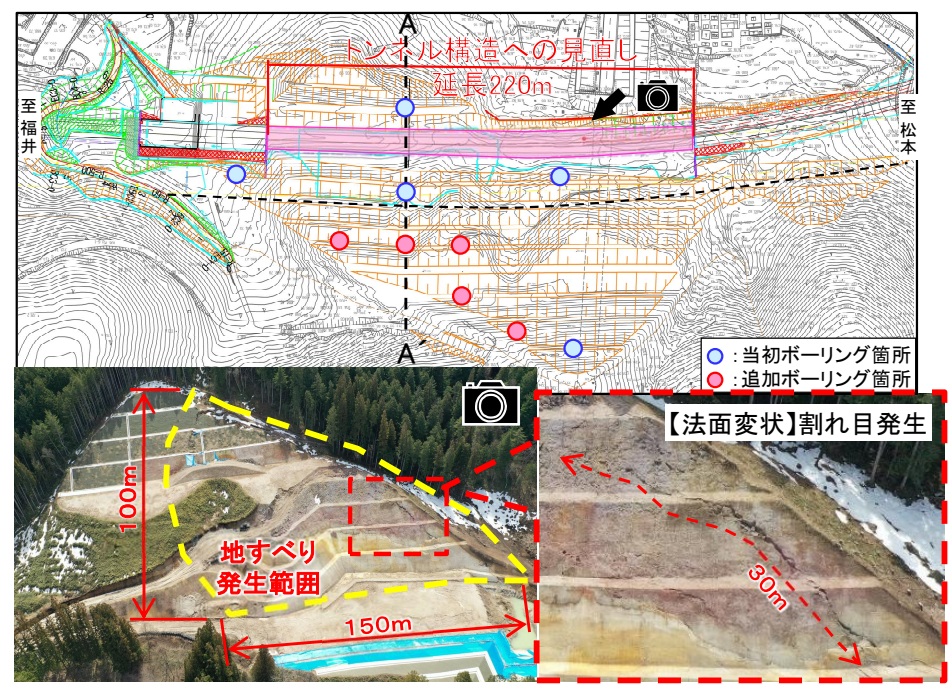
①法面変状によるトンネル構造への変更	
②物価上昇による資機材・労務単価の増加	・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ 合計108億円増額

事業費増額の要因	増額
① 法面変状によるトンネル構造への変更 ■地すべり地層の判明に伴う、押え盛土及びトンネル工等の対策工の追加。	59億円
② 物価上昇による資機材・労務単価の増加 ■建設資機材料等の上昇による工事費の増加。	49億円
合計	108億円

3. 事業費の見直しについて:高山清見道路

①:法面変状によるトンネル構造への変更(+59億円)

- 坊方地区において、令和4年に施工中の切土法面にクラック等の法面変状が発生したため、応急対策としての押え盛土を実施した上で、有識者を交えて、追加ボーリングや岩石試験をおこない恒久対策工法を検討していました。
- 追加ボーリングや岩石試験をおこなったところ、スレーキング特性を有する地層(大洞層)が広く分布していることが分かり、切土面からの表流水の浸透により大洞層にてスレーキングが進行し、弱層が形成され地すべりが発生したことが判明しました。
- 地すべり対策として比較検討を行った結果、スレーキング特性への安全性・維持管理性を確保の上、最も経済的な押え盛土を実施し、トンネル構造へ変更することになりました。



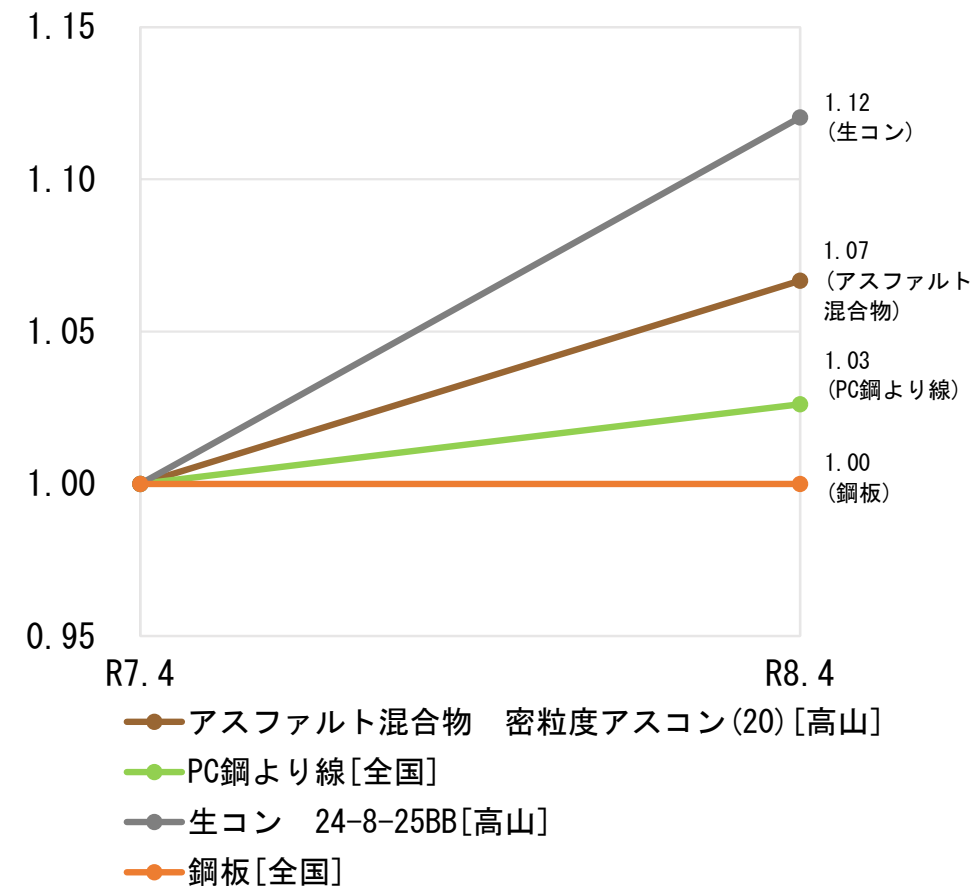
工種	当初数量	当初金額	変更数量	変更金額	増額
切土工	30万m3	4億円	19万m3	2億円	-2億円
運搬工	30万m3	2億円	36万m3	3億円	1億円
盛土工 (押え盛土+流用土)	—	—	17万m3	32億円	32億円
トンネル工	—	—	220m	28億円	28億円
合計		6億円		65億円	59億円

3. 事業費の見直しについて: 高山清見道路

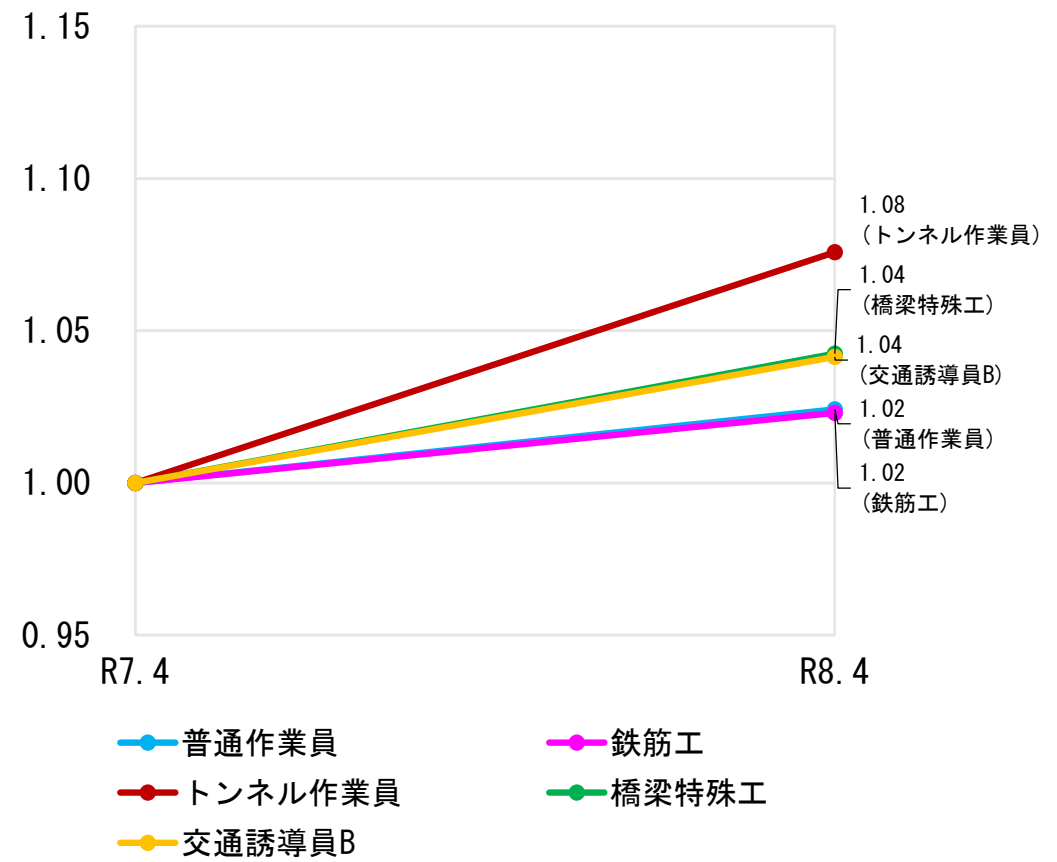
②: 物価上昇による資機材・労務単価の増加(+49億円)

- 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰等によって、前回再評価時(令和7年度)に比べて、建設資機材や労務費の単価が上昇しています。
- 建設資機材価格の伸び率では、R7.4を基準とした場合、生コンやアスファルト混合物等が約1.03倍～1.12倍と増加しています。
- 労務単価は、鉄筋工、交通誘導員B等で約1.02倍～1.08倍と前回評価から増加しています。
- 主に建設資機材価格の上昇の影響を受け、トンネル、改良等の工事費の増加が必要となりました。

■ 建設資機材単価の伸び率(R7.4を基準に算出)



■ 労務単価の伸び率(R7年度を基準に算出)【岐阜県】



出典: 公共工事設計労務単価

3. 事業費の見直しについて: 高山東道路(平湯～久手)

■ 事業費増加の要因

①物価上昇による資機材・労務単価の増加	・・・・・・・・・・合計52億円増額
---------------------	--------------------

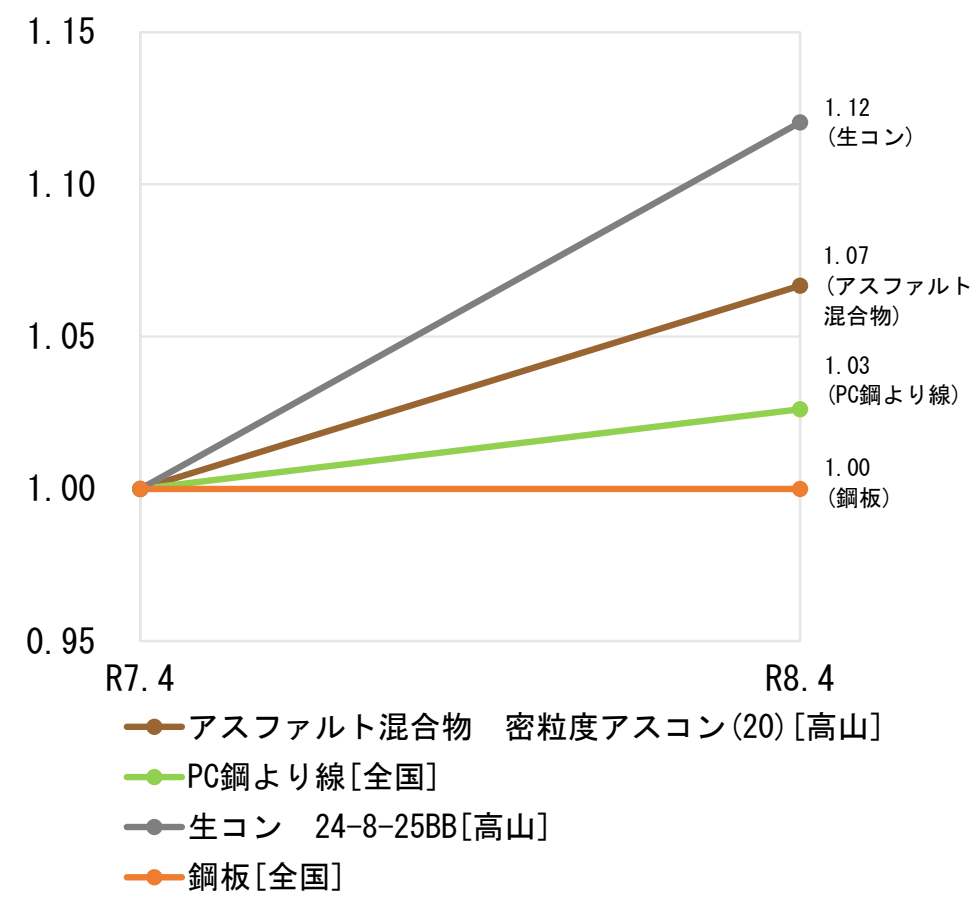
事業費増額の要因	増額
① 物価上昇による資機材・労務単価の増加 ■建設資機材料等の上昇による工事費の増加。	52億円

3. 事業費の見直しについて: 高山東道路(平湯～久手)

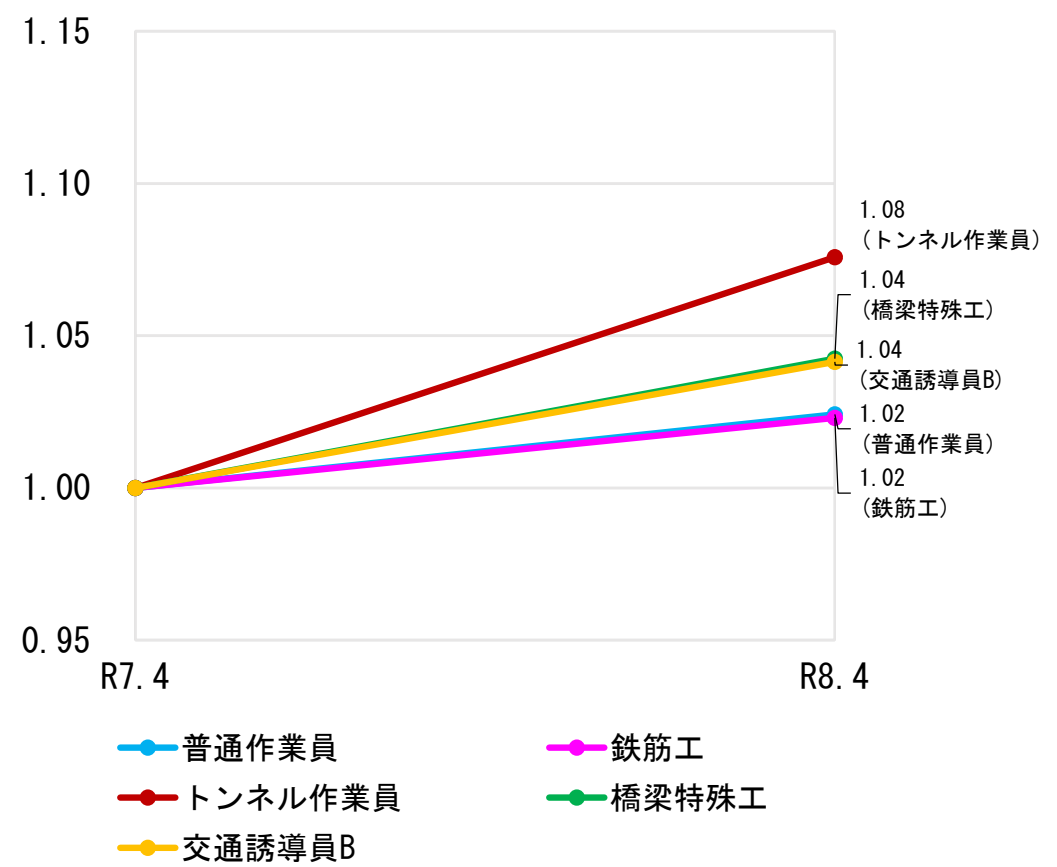
①: 物価上昇による資機材・労務単価の増加(+52億円)

- 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰等によって、前回再評価時(令和7年度)に比べて、建設資機材や労務費の単価が上昇しています。
- 建設資機材価格の伸び率では、R7.4を基準とした場合、生コンやアスファルト混合物等が約1.03倍～1.12倍と増加しています。
- 労務単価は、鉄筋工、交通誘導員B等で約1.02倍～1.08倍と前回評価から増加しています。
- 主に建設資材価格の上昇の影響を受け、トンネル、改良等の工事費の増加が必要となりました。

■ 建設資機材単価の伸び率(R7.4を基準に算出)



■ 労務単価の伸び率(R7年度を基準に算出)【岐阜県】



出典: 公共工事設計労務単価

5. 費用対効果分析

(1) 3便益による事業の投資効果

■費用便益分析(B/C)について

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

【事業全体】 中部縦貫自動車道 松本JCT～飛騨清見JCT

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時	14,730	1,846	138	16,714	8,914	716	50	9,680	1.7
今回評価時	14,528	2,281	192	17,000	9,481	703	45	10,229	1.7
[参考]社会的割引率2%	20,331	3,271	292	23,894	9,612	994	120	10,726	2.2
[参考]社会的割引率1%	25,525	4,154	379	30,059	9,697	1,258	201	11,155	2.7

<感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.5～1.8
事業費	±10%	1.2～1.4
事業期間	±20%	1.6～1.7

【残事業】 中部縦貫自動車道 松本JCT～飛騨清見JCT

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時	4,624	470	60	5,154	3,132	386	21	3,538	1.5
今回評価時	6,448	1,137	129	7,714	3,160	349	18	3,527	2.2
[参考]社会的割引率2%	11,549	2,027	227	13,803	3,678	625	58	4,360	3.2
[参考]社会的割引率1%	15,845	2,774	309	18,927	3,977	871	103	4,951	3.8

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	2.2～2.7
事業費	±10%	2.1～2.5
事業期間	±20%	2.2～2.2

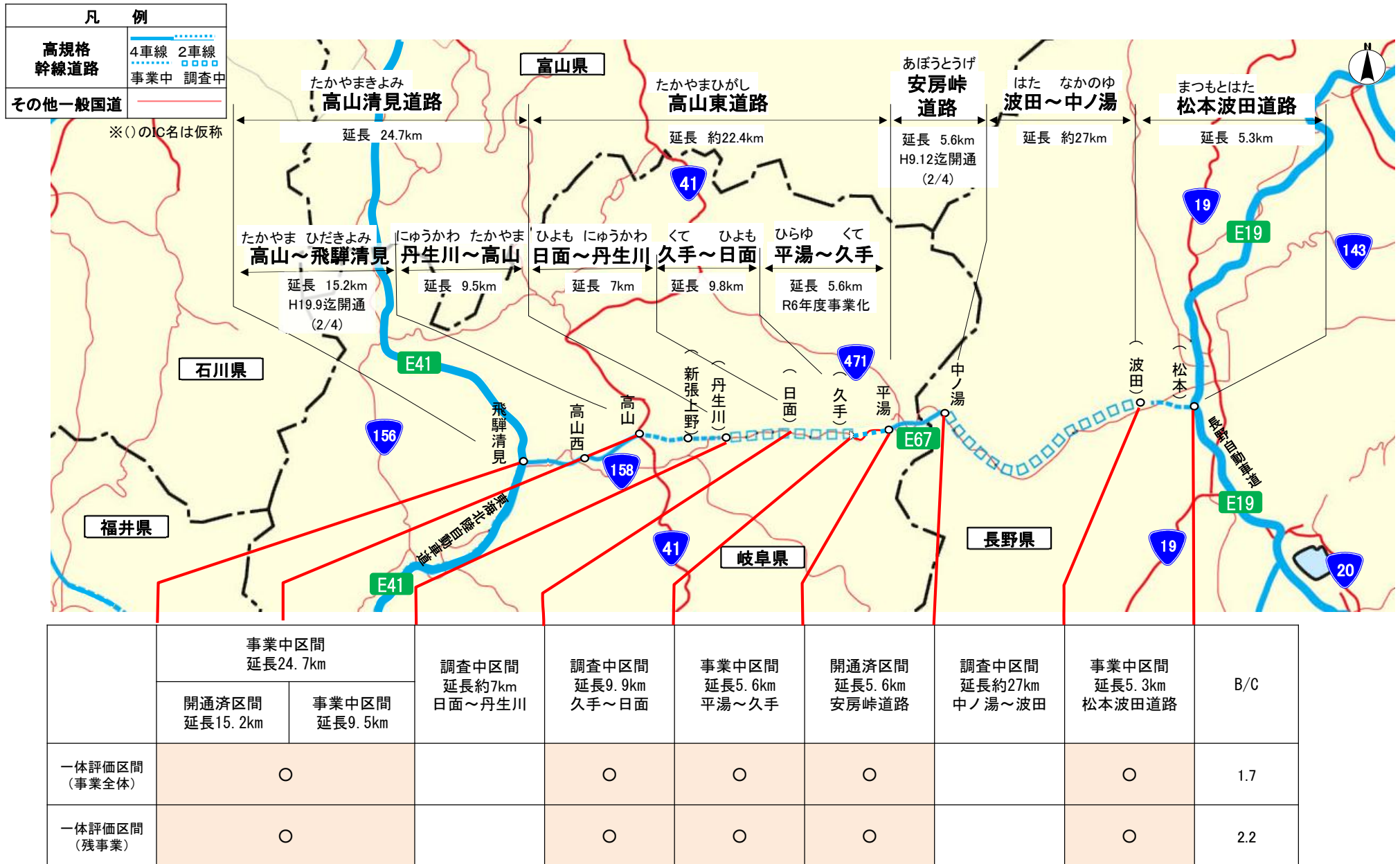
- ※1 便益算定に当たってのエリアは、「中部縦貫自動車道」周辺の主要な幹線道路(延長約9.492km)を対象として算出。
※2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。
※3 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
※4 事業区間を高山清見道路として算出した費用便益比(B/C) [事業全体] 0.97 [残事業] 2.0
事業区間を高山東道路(平湯～久手)として算出した費用便益比(B/C) [事業全体] 0.98 [残事業] 0.99

【前回再評価時からの変更点】

1. 将来道路網条件の変更(R7年度事業化済道路網→R8年度事業化済道路網)により、新張上野IC等が追加。
2. 費用便益分析の基準年次の変更(R7年度→R8年度)
3. GDPデフレータの更新(R7年度→R8年度)
4. 費用便益比算定上の供用年の見直し(高山清見道路)
5. 高山清見道路の事業費増(108億円増加)
6. 高山東道路(平湯～久手)の事業費増(52億円増加)

5. 費用対効果分析

(2) 一体評価区間の考え方



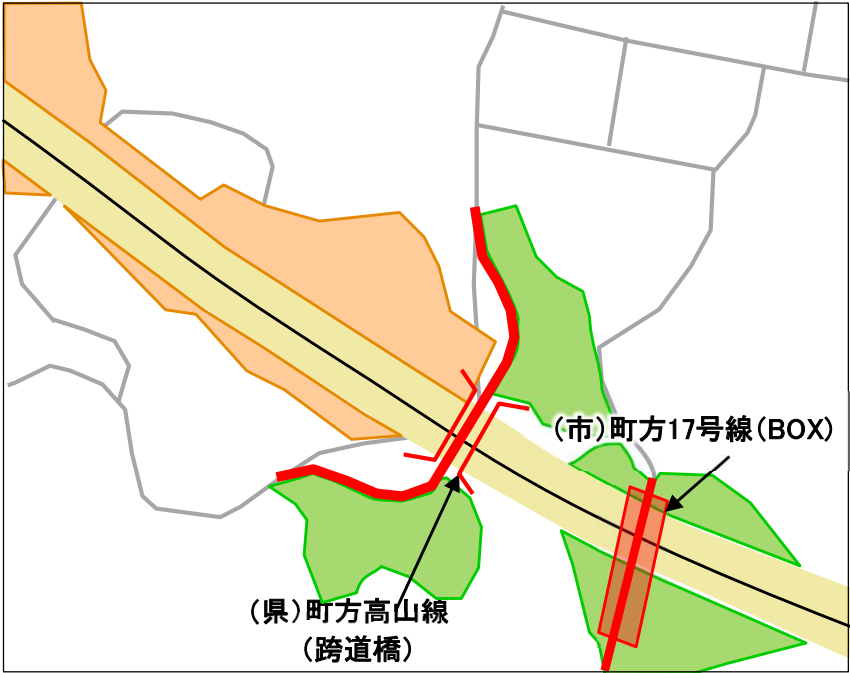
○印は費用便益分析の対象
※1: 一体評価B/C等の算定にあたり、供用区間(直轄事業)・事業中区間・調査中区間(計画段階評価、都市計画決定が完了している区間)は将来ネットワークに含む

6. コスト削減や代替案立案等の可能性の視点

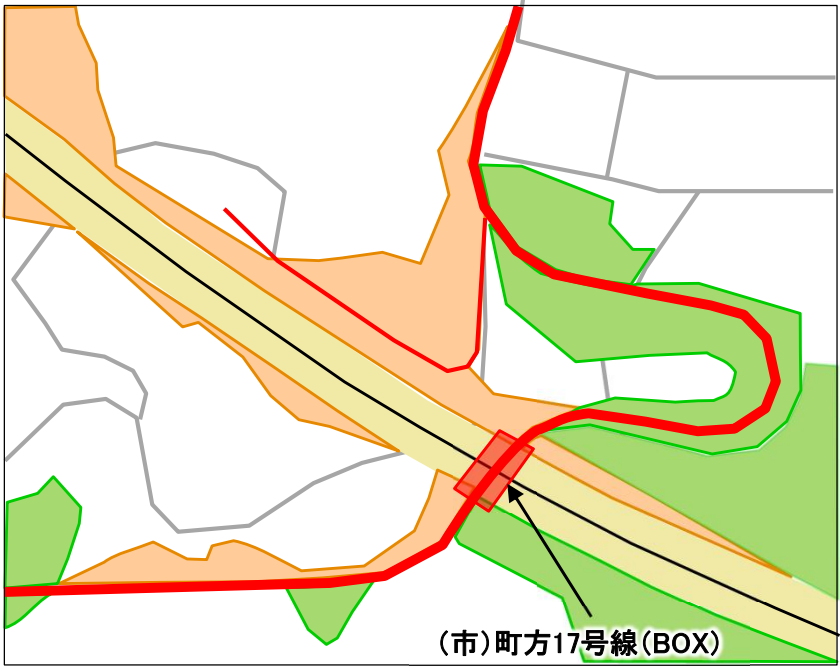
県道及び市道復旧の機能統合（－4億）

- 当初、県道町方高山線と市道町方17号線が近接する箇所において、それぞれの路線毎に機能復旧を計画していました。
- この県道と市道を別路線とせず、1本の道路として機能を統合し、交差箇所数を減らし、構造を簡素化することで工事費の削減を行いました。

■当初(それぞれの路線毎で機能復旧)



■変更(1本の道路として機能を統合)



	跨道橋	BOX	概算金額	コスト削減
当初	1橋	1基	7億	—
変更	—	1基	3億	－4億(約60%)

■ 代替案立案等の可能性の視点

- 中部縦貫自動車道(高山清見道路、高山東道路(平湯～久手))は、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、産業活性化の支援、観光の周遊性向上、救急医療活動の支援など、期待される効果の大きい事業で、地域の課題に大きな変化は無いことから、現計画が最も適切であると考えます。

7. 着工前重点準備に対する現状について

- 一般国道158号 中部縦貫自動車道 高山東道路(平湯～久手)は、急峻な地形にトンネルが計画されており、延長は約5km、土被りは500mの高土被りの長大トンネルとなる計画です。
- 通過する輝山(標高2063m)の地質は、断層破碎帯や石灰岩の地質が広く分布しており、トンネル施工時において、変状・湧水・空洞リスクにも留意が必要となります。
- 現在、空中電磁探査・ボーリング調査・弾性波探査・地表踏査等を実施し、地山の地質状況を把握しているところです。

空中電磁探査

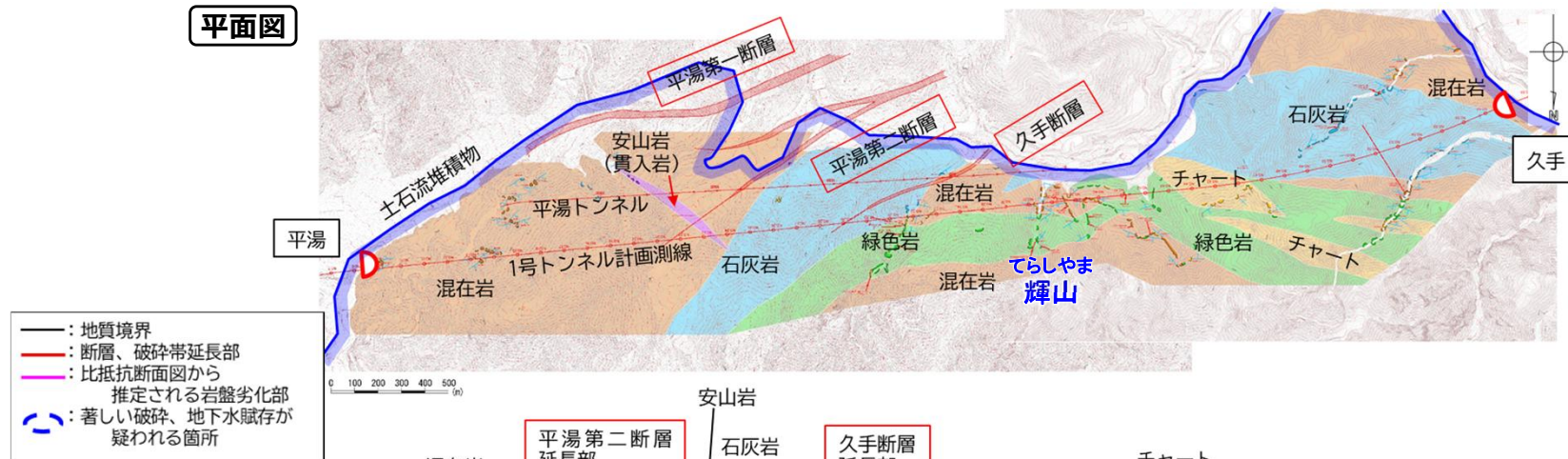
○測定飛行状況



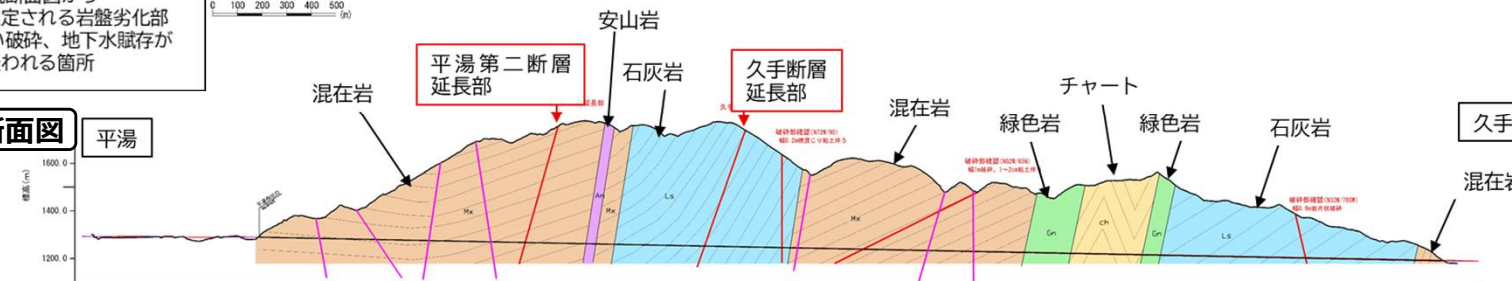
○使用機器(RESOLVEセンサ)



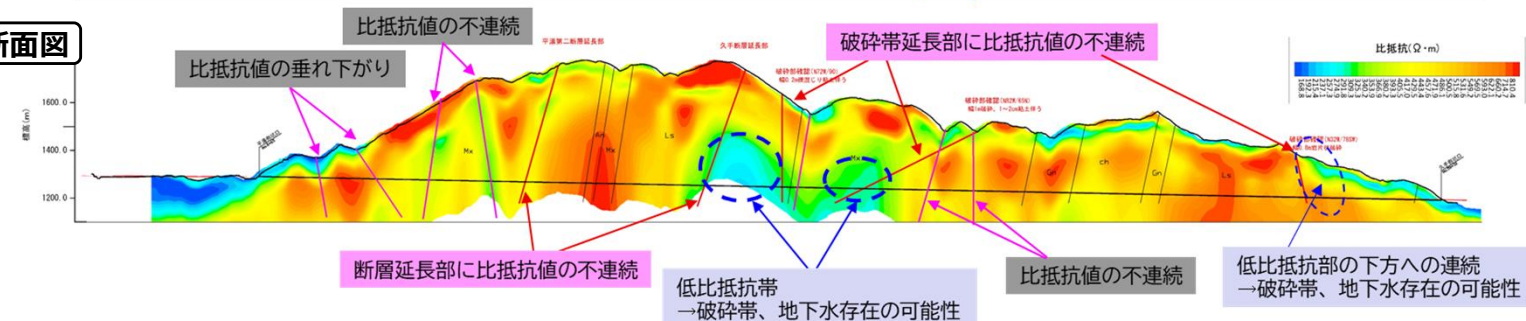
平面図



地質断面図



比抵抗断面図



8. 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、今後の事業に実施にあたっては、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。
- ・現在事業中の高山清見道路及び高山東道路については、早期完成に向けた着実な事業の推進をお願いするとともに、未事業化区間についても、早期の新規事業化をお願いします。
- ・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します。

9. 対応方針(原案)

- 一般国道158号中部縦貫自動車道の事業を継続する。

費用便益分析に含まれない効果

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

たかやまひがし

ひらゆ

くて

高山東道路(平湯～久手)

令和8年6月19日

中部地方整備局 高山国道事務所

費用便益分析結果

項目		事業全体	残事業
費用	事業費	9,481億円	3,160億円
	維持管理費	703億円	349億円
	更新費	45億円	18億円
	費用(C)	10,229億円	3,527億円
便益	走行時間短縮便益	14,528億円	6,448億円
	走行経費減少便益	2,281億円	1,137億円
	交通事故減少便益	192億円	129億円
	便益(B)	17,000億円	7,714億円
B/C		1.7	2.2

その他効果	時間信頼性向上	所要時間のばらつきを考慮した余裕時間が短縮(691億円)
	CO2排出削減	走行速度が改善することで温室効果ガス(CO2)排出量が低減(52億円)

1. 時間信頼性向上便益

○道路整備による所要時間が短縮する効果だけでなく、所要時間のばらつき(余裕時間)を縮小する効果があり、その効果を評価。

<計算手法>
 未整備時
 時間のばらつき
(余裕時間)

整備後
 時間のばらつき
(余裕時間)

×

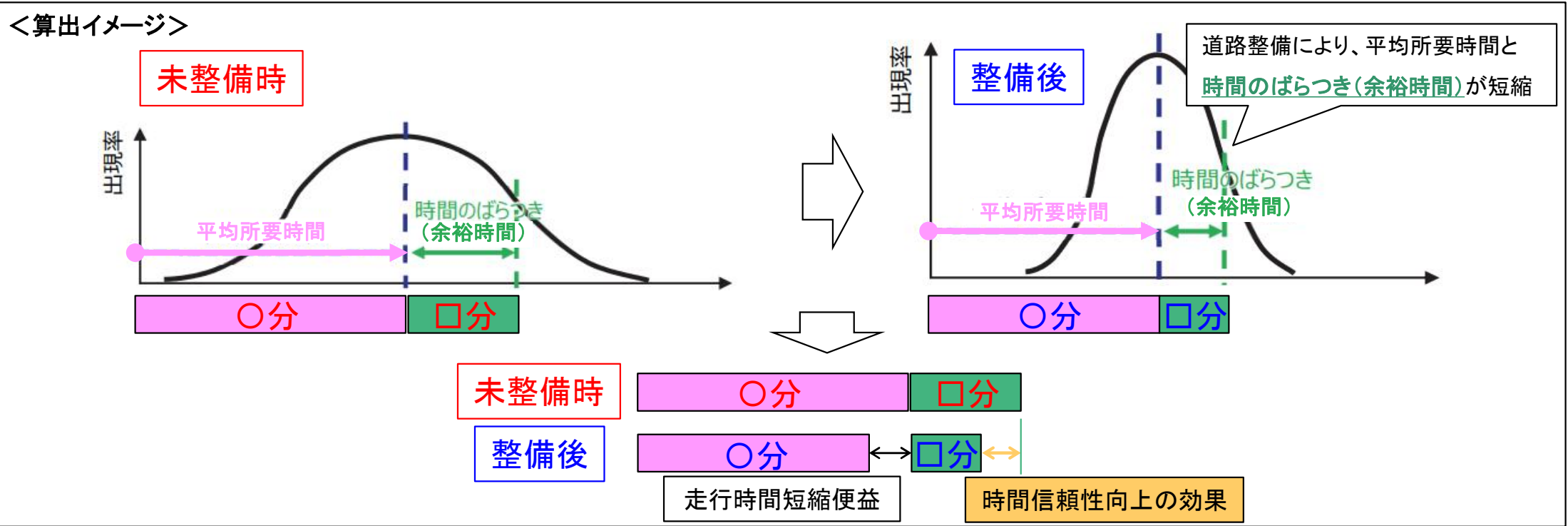
交通量

×

貨幣価値

=

時間信頼性向上の効果



▼時間信頼性向上便益算出結果

		総余裕時間費用 (億円／年)		③時間信頼性向上便益 (億円／年) ①-②	④時間信頼性向上便益 現在価値換算 (億円)
		①未整備	②整備後		
事業全体	全線完成供用	48344.31	48318.93	25.39	691

時間信頼性向上の効果
 「時間信頼性向上便益算定マニュアル(案)」に基づき便益換算した結果、691億円の効果が見込まれる

※R22単純価値をもとに3便益合計の比率で一体評価の検討期間について算出し現在価値化した便益

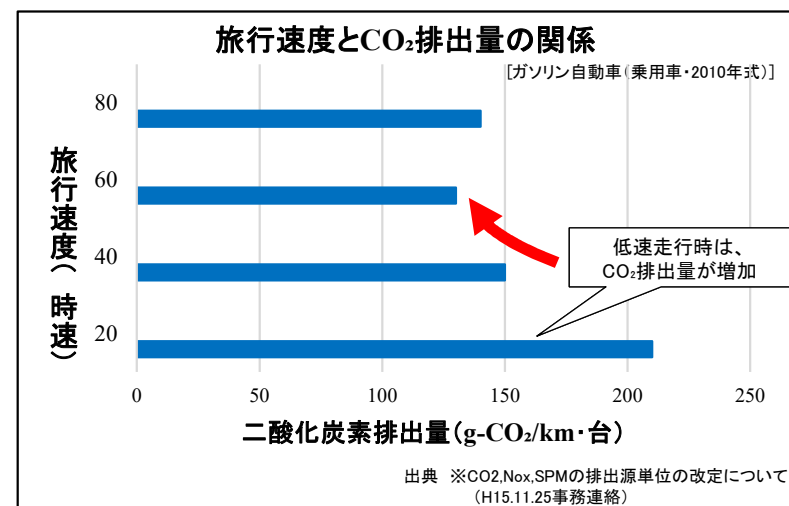
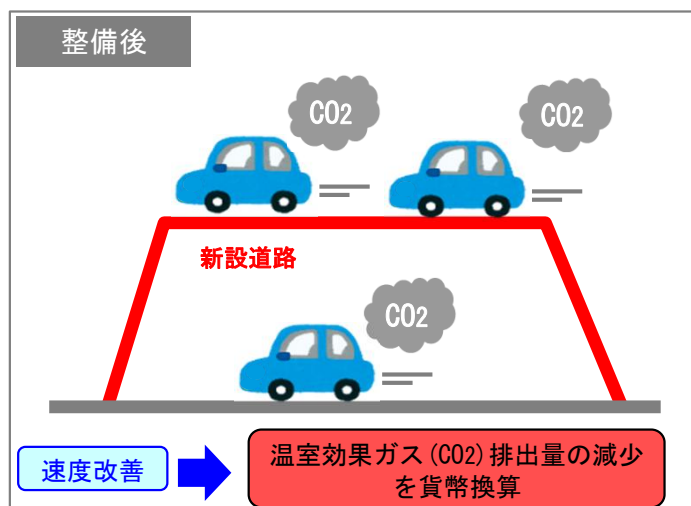
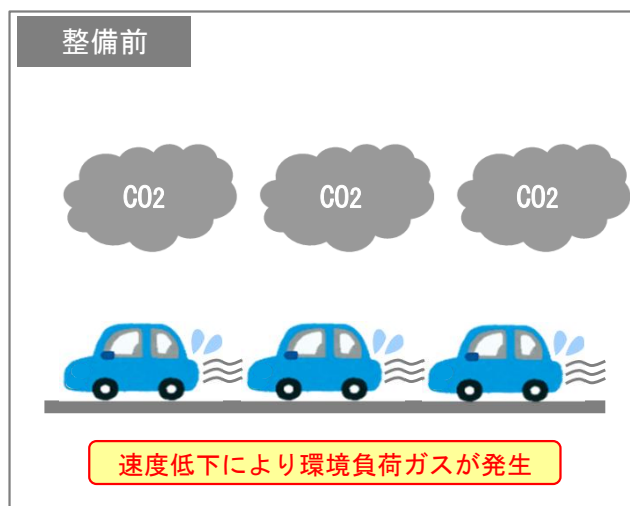
2. CO₂排出削減便益

○道路整備により走行速度が改善することで、CO₂排出量が低減されることによる効果を評価。

<計算手法※1>

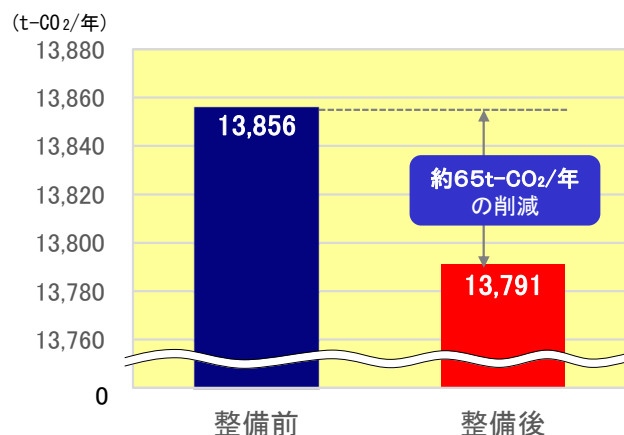
$$\text{単年度便益} = (\text{整備前のCO}_2\text{排出量} - \text{整備後のCO}_2\text{排出量}) \times \text{貨幣価値} \times 365$$

<算出イメージ>



<年間CO₂排出量> ※

※令和22年度(全線暫定2車線開通時点)の排出量



平成15年11月25日付け事務連絡「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法について」の別紙『客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法(案)』より算定

CO₂排出削減便益の効果

1年間に生じる環境改善便益

(整備なし: 13,856千t-CO₂/年 - 整備あり: 13,791千t-CO₂/年)

× CO₂の貨幣価値原単位※2: 10,600円/t-c

= 約1.9億円/年

※R22年度の単純価値

(基準年における現在価値)

道路整備によるCO₂排出量削減便益
52億円と試算

※R22単純価値をもとに3便益合計の比率で一体評価の検討期間について算出し現在価値化した便益

出典 ※1 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 (H22 国土技術政策総合研究所)

※2 公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編) (R7.9 国土交通省)