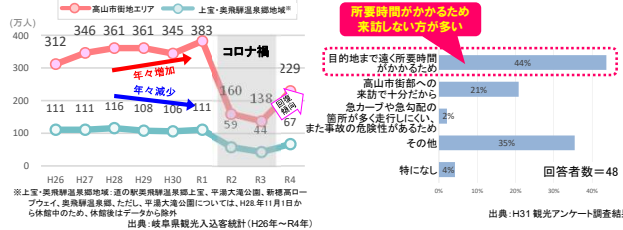
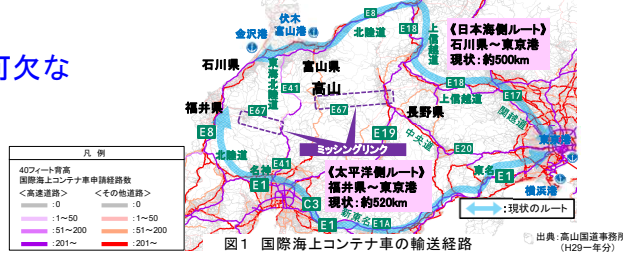


## 1. 地域の課題

### ①広域物流・地域産業に必要な不可欠なネットワークが不足

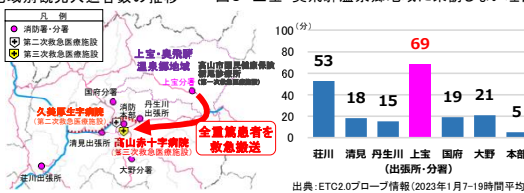
○北陸方面と関東方面を、東西に最短で結ぶ高規格幹線道路が未整備であり、国際海上コンテナ車は大きな迂回を要するため所要時間がかかり輸送コストも増加。(図1)

○上宝・奥飛騨温泉郷地域の観光地まで高規格幹線道路が未整備であり所要時間がかかるため、来訪者の来訪意欲が低下し観光入込客数も減少傾向。(図2、図3)



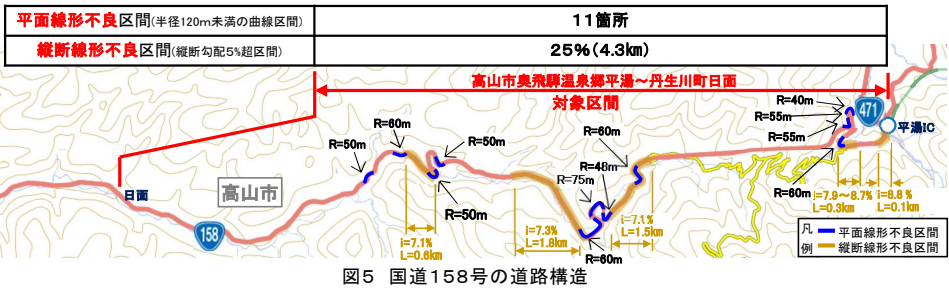
### ②高次救急医療施設への低いアクセス性

○上宝・奥飛騨温泉郷地域から高山市街地の高次救急医療施設へ救急搬送する際、所要時間が増大。(図4)



### ③走行性・安全性の低い現道

○国道158号では急カーブ及び急勾配の線形不良区間が点在するため、事故のリスクが高い。更に、積雪時には、走行性・安全性の低下により、日常生活の移動に影響が懸念。(図5)



### ④災害に対して脆弱な道路ネットワーク

○これまでに、豪雨で発生した土砂流出等により、国道158号の複数箇所において通行止めが発生し、上宝・奥飛騨温泉郷地域から高山市街地への広域迂回が必要となるなど災害に対して脆弱。(図6)

【令和2年7月7日豪雨による国道158号の通行止め状況】



## 2. 原因分析

### ①速達性・定時性の高い道路ネットワークが未整備

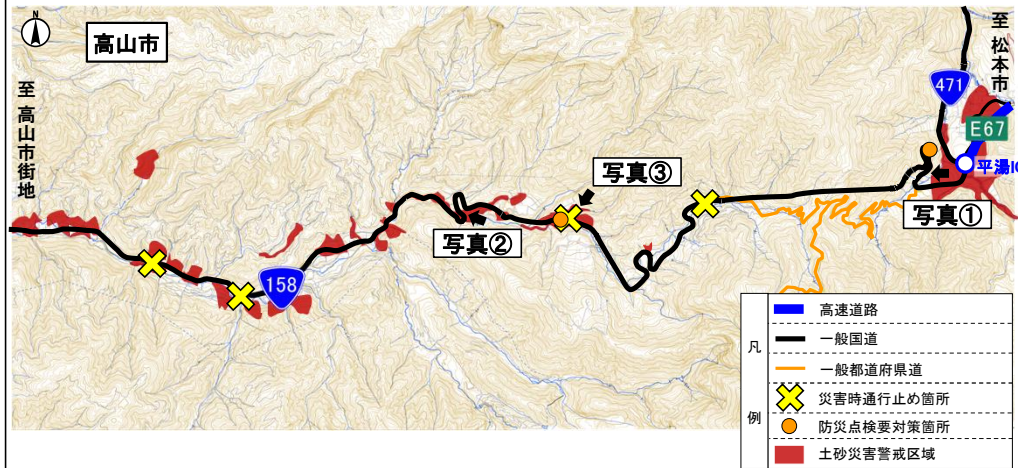
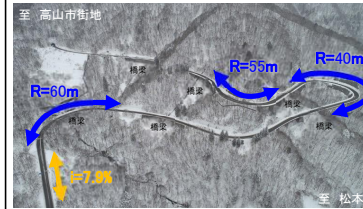
- 北陸圏と関東圏間を効率的に結ぶ物流ネットワークが未整備。
- 高山市街地と上宝・奥飛騨温泉郷地域を結ぶ速達性・定時性の高い道路ネットワークが未整備。

### ②構造不良区間の存在

- 国道158号は、平面線形や縦断線形不良区間が存在。更に、積雪寒冷地域であることから、冬期には、積雪・凍結により走行環境が悪化。(写真①、②)

### ③被災リスクが高い現道

- 国道158号は、土砂災害警戒区域や防災点検要対策箇所が存在し、災害時には、土砂流出等により通行止めが発生。(図7、写真③)



## 3. 政策目標

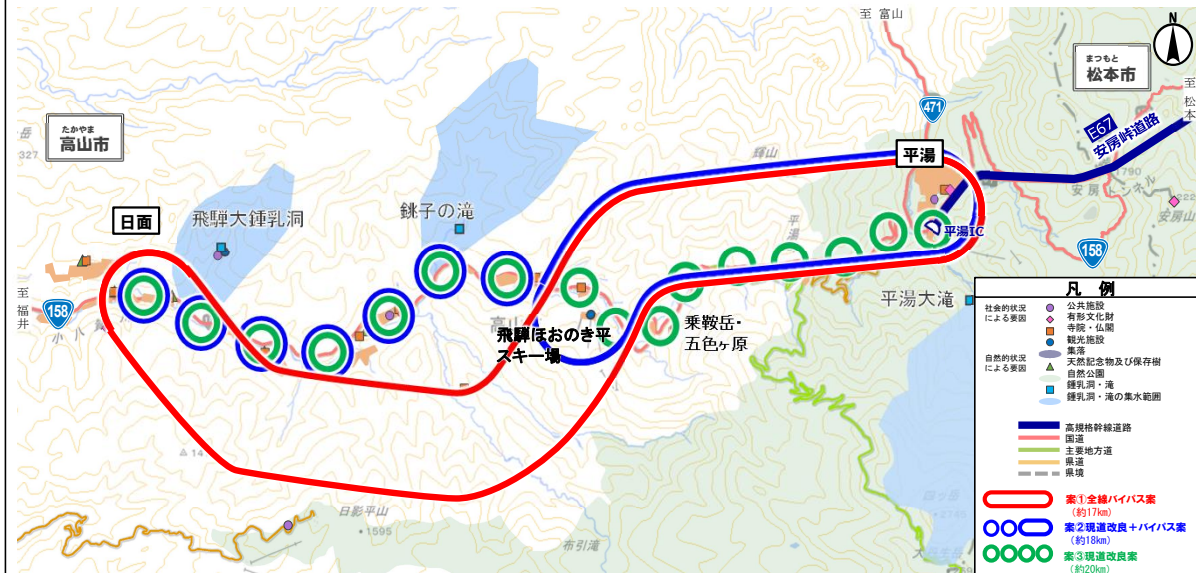
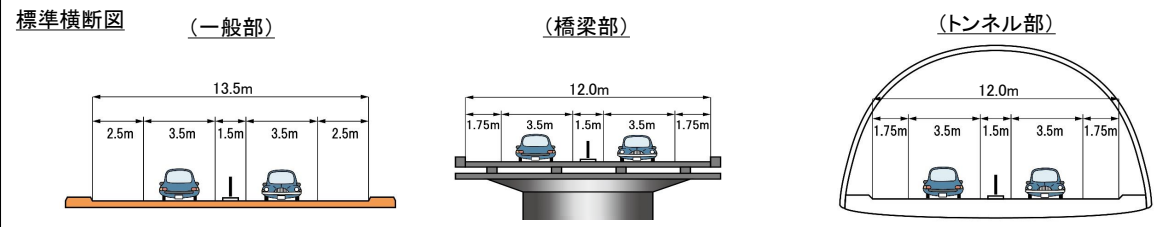
- ①速達性・定時性の向上による産業活性化の支援
- ②救急搬送時の速達性・安定性の確保
- ③交通安全、積雪時の走行性の向上
- ④被災時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保



ちゅうぶじゅうかん ひらゆ ひよも  
中部縦貫自動車道(平湯～日面)における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸			案① 全線バイパス案	案② 現道改良+バイパス案	案③ 現道改良案
			全線を自動車専用道路でバイパス整備する案 約17km	西側は現道改良、東側は自動車専用道路でバイパス整備する案 約18km	国道158号を活用し、現道の線形不良箇所を部分的に改良する案 約20km
政策目標	速達性・定時性の向上 による産業活性化の支援	広域移動にかかる速達性・定時性の向上	◎ 全線が自動車専用道路であるため定時性に最も優れる	○ 自動車専用道路区間は定時性に優れる	△ 現道を活用するため、他案に比べて定時性に劣る
		観光地への速達性・周遊性の向上	△ 全線バイパス整備のため、アクセス性は他案に比べて劣る	○ 現道改良区間はアクセス性がよい	◎ 全線で現道を活用するため、アクセス性は最もよい
	救急搬送時の速達性・安定性の確保	◎ 救急医療施設までの時間短縮が最も見込まれる	○ 救急医療施設までの時間短縮が見込まれるが、案①に比べて劣る	△ 救急医療施設までの時間短縮が見込まれるが、他案に比べて劣る	
	交通安全、積雪時の走行性の向上	◎ 規格の高い自動車専用道路ができることで、安全性向上が最も見込まれる	○ 東側は規格の高い自動車専用道路ができ、西側は現道の安全性向上が見込まれるが、案①に比べて劣る	△ 現道の急カーブがなくなり、安全性向上が見込まれるが、他案に比べて劣る	
配慮事項	環境への影響	積雪時における走行性の確保	◎ 線形がよく、主にトンネル構造を想定しているため、積雪時の走行性向上が最も見込まれる	○ 自動車専用道路区間は積雪時の走行性向上が見込まれる現道改良区間は土工が多く、案①に比べて積雪時の走行性に劣る	△ 線形はよいが、土工区間が多く、他案に比べて積雪時の走行性に劣る
		被災時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保	◎ 全線バイパス整備により代替路を確保	○ バイパス区間は代替路を確保現道改良区間は代替路が確保されない	△ 全線で現道を活用するため、代替路が確保されないことから、他案に比べて劣る
		生活環境への影響	◎ バイパス整備により、現道沿いの集落を回避するため、影響は最も少ない	○ バイパス区間は、現道沿いの集落を回避するため、影響は少ない	△ 全線で現道を活用するため、他案に比べて劣る
		自然環境への影響	△ 主にトンネル構造を想定しているため、変更が限定的であるが、他案に比べて劣る	○ 自然環境の変更は限定的であるが、案③に比べて劣る	◎ 全線で現道を活用するため、最も自然環境の変更が小さい
		経済性への配慮	△ 約1,500億円～約1,700億円	○ 約1,100億円～約1,300億円	◎ 約900億円～約1,100億円



対応方針(案): 案①による対策が妥当

【計画概要】

- 路線名: 一般国道158号
- 区間: 岐阜県高山市奥飛騨温泉郷平湯～高山市丹生川町日面
- 設計速度: 80 km/h
- 概略延長: 約17km
- 標準車線数: 2車線
- 概ねのルート: 図8の案①の通り

(参考) 当該事業の経緯等

計画段階評価及び都市計画決定等の状況

R2. 11 第1回計画段階評価 R3. 1～3 第1回意見聴取

R3. 11 第2回計画段階評価 R3. 12～R4. 2 第2回意見聴取

R5. 2 第3回計画段階評価

地域の要望等

R4. 11 下記団体が国土交通政務官・財務政務官に早期事業化を要望

- 岐阜県飛騨市、飛騨市経済連合会、飛騨北部道路整備促進協議会、飛騨地域基盤整備促進期成同盟会、中部縦貫・北陸関東広域道路建設促進同盟会、中部縦貫自動車道建設促進長野・岐阜連絡協議会

R5. 1 岐阜県高山市、中部縦貫自動車道飛騨・高山道路建設促進協議会が国土交通政務官・財務政務官に早期事業化を要望

R5. 7 下記団体が国土交通政務官・財務政務官に早期事業化を要望

- 岐阜県高山市、中部縦貫自動車道飛騨・高山道路建設促進協議会
- 中部縦貫自動車道・上・奥飛騨建設促進協力会、岐阜県飛騨市、飛騨市経済連合会、飛騨北部道路整備促進協議会、飛騨地域基盤整備促進期成同盟会

R5. 10 中部縦貫自動車道長野・岐阜連絡協議会が国土交通省に早期事業化を要望

R5. 11 下記団体が国土交通政務官・財務省に早期事業化を要望

- 岐阜県高山市、中部縦貫自動車道飛騨・高山道路建設促進協議会
- 中部縦貫自動車道・上・奥飛騨建設促進協力会、中部縦貫自動車道丹生川町建設促進協力会、岐阜県飛騨市、飛騨市経済連合会、飛騨北部道路整備促進協議会、飛騨地域基盤整備促進期成同盟会、中部縦貫・北陸関東広域道路建設促進同盟会