

東海北陸自動車道 (一宮 JCT ~ 飛騨清見) 事後評価 (案)

1. 事業概要

(1) 事業の概要

東海北陸自動車道は、愛知県一宮市で名神高速道路から分岐北進し、富山県小矢部市で北陸自動車道と接続する延長 185 km の高速自動車国道である。

東海北陸自動車道は、東海地域と北陸地域を結ぶ高規格幹線道路として、また、名神高速道路・北陸自動車道と高速ネットワークを形成することにより沿道地域の産業、文化、観光の発展及び振興に寄与する重要な路線である。

当該路線は昭和 61 年 3 月に岐阜各務原 ~ 美濃間が開通して以来、順次開通区間を延伸し、平成 10 年 12 月の一宮 JCT ~ 尾西間の開通により名神高速道路と接続し、平成 12 年 10 月には庄川 ~ 飛騨清見間が開通して愛知県側の延長は 117.2 km となった。

なお、東海北陸自動車道の全線開通に向け、現在、飛騨清見 ~ 白川郷間の建設事業を鋭意進めているところである。

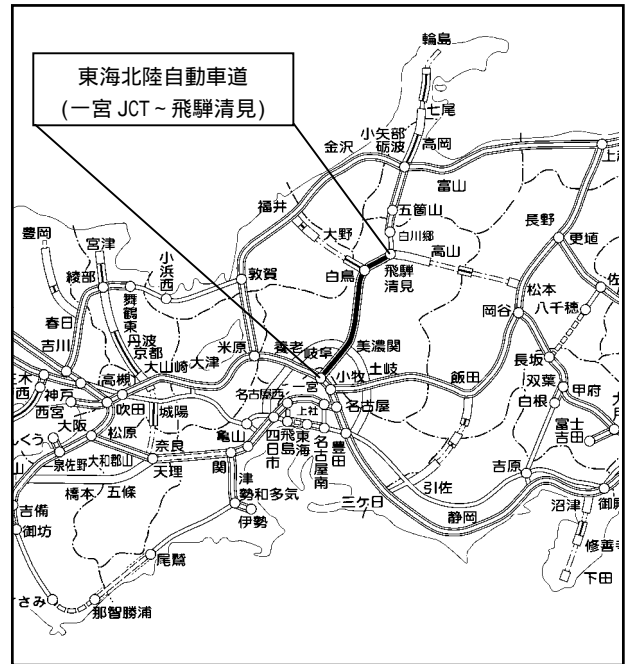


図 - 1 位置図

(2) 評価対象区間事業費

約 7,180 億円

(3) 事業経緯・整備状況

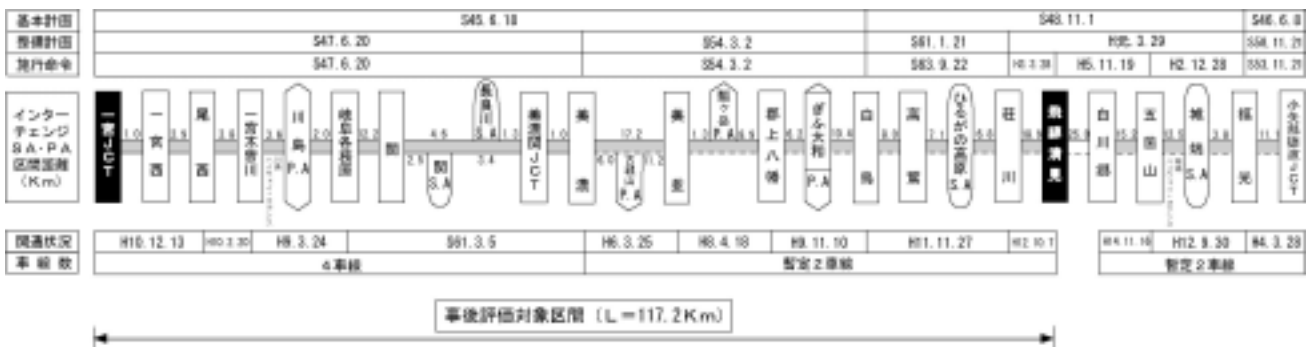


図 - 2 東海北陸自動車道の整備状況

(4) 路線図

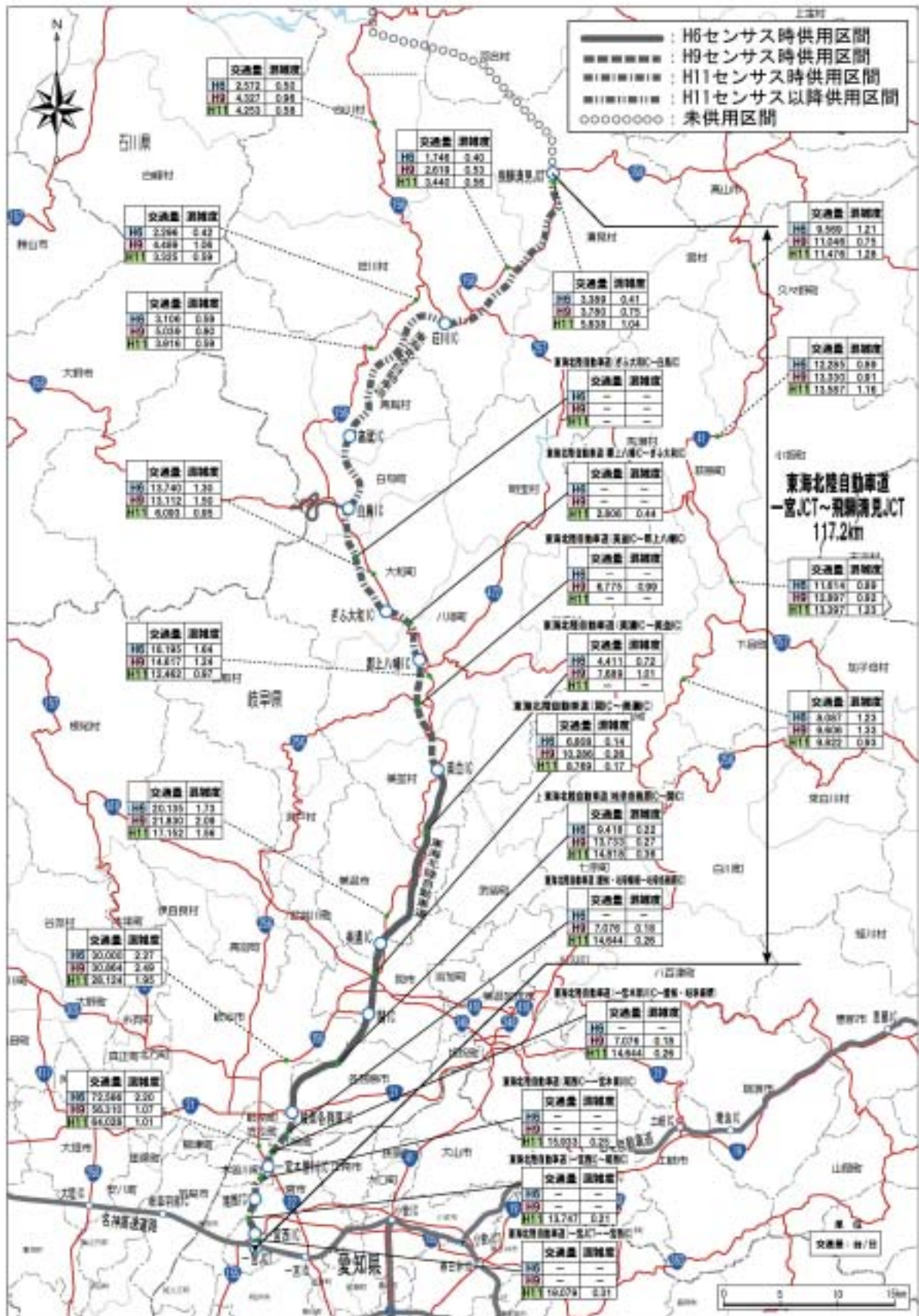


図 - 3 東海北陸自動車道周辺概要

2. 事業を巡る社会経済情勢の変化

(1) 日本の社会経済情勢

1) 国内総生産 (GDP)

昭和61年度から平成2年度まで、実質GDP成長率が5%に達するバブル景気であった。平成3年度以降、バブル崩壊に伴う低成長が続いた後、平成7～8年度は実質GDP成長率3%を示し不況を脱したかと思われたが、平成10年度は-0.7%、平成13年度は-1.4%とマイナス成長を記録するなど、依然として景気好転の兆候は見られない。(図-4)

2) 人口

総人口の伸びは鈍化傾向にあり、人口構成も65歳以上の高齢者の比率は、10%(昭和60年度)から18%(平成12年度)へ増加する一方で、合計特殊出生率は1.76(昭和60年)から1.33(平成13年)へ減少するなど、社会の少子高齢化が急速に進んでいる。

3) 物価等

消費者物価指数、賃金指数ともにバブル崩壊により伸びが鈍化しており、マイナス成長となった平成10年以降はマイナスまたは横ばいの状態にある。地価はバブル期に急激な伸びを示した後、バブル崩壊以降は下落が続いており回復の兆しも見られない。(図-5)

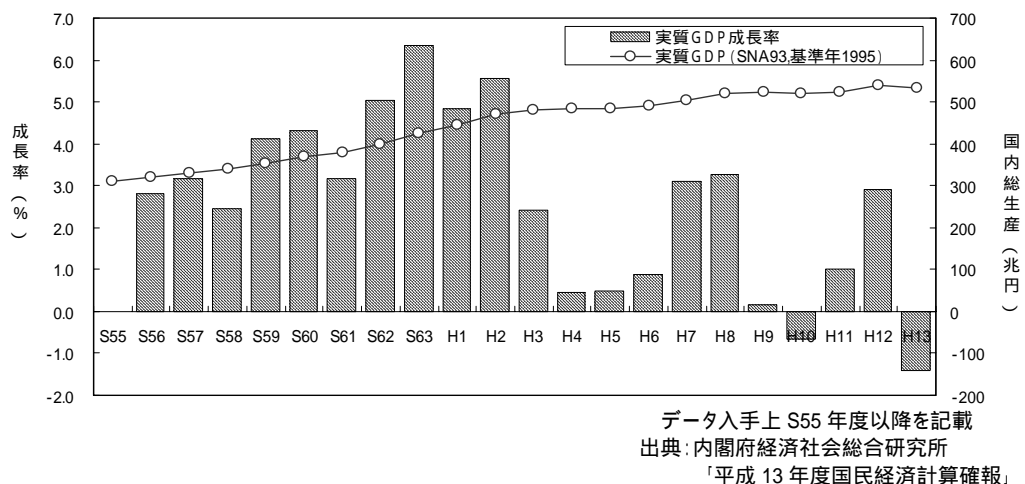


図-4 国内総生産及び成長率(実質年度)

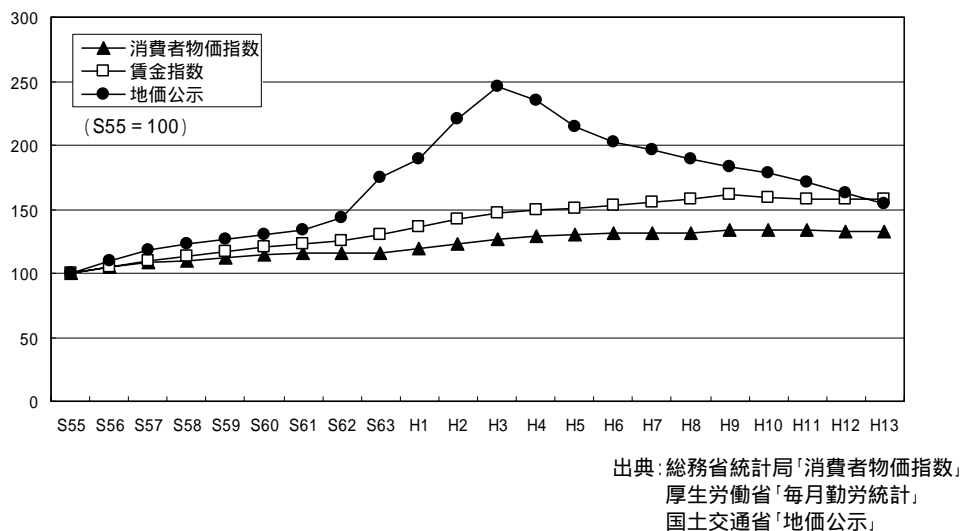


図-5 物価指数、賃金指数及び地価公示

(2) 地域の社会経済情勢(愛知県、岐阜県)

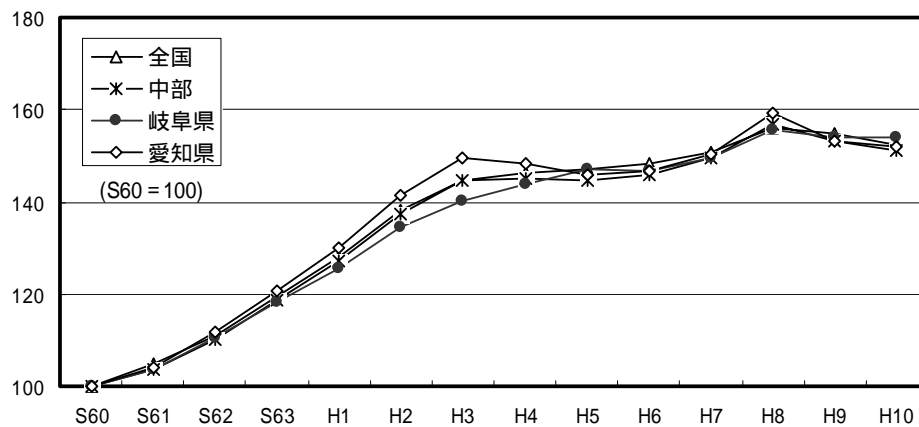
東海北陸道(一宮 JCT ~ 飛騨清見間)が位置する愛知県、岐阜県の昭和 60 年以降の社会経済状況を分析すると以下のとおりである。

1) 県内総生産

愛知県の県内総生産は、昭和 60 年 ~ 平成 4 年まで全国、中部地方と比較して高い伸びを示し、一方、岐阜県は昭和 60 年 ~ 平成 3 年まで全国、中部地方と比較してやや低い伸びであったが、バブル崩壊以降は順調な伸びを示し、平成 5 年以降は両県とも全国及び中部地方と同水準で推移している。(図 - 6)

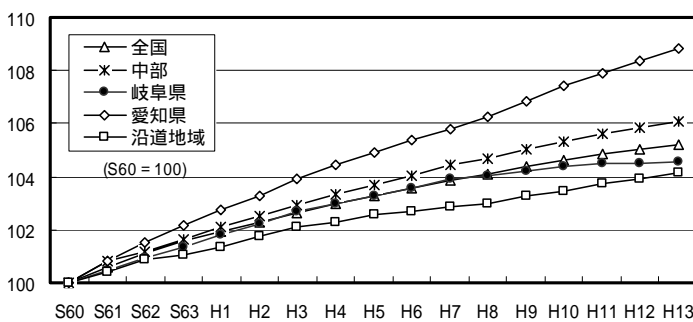
2) 人口

愛知県の人口は全国、中部地方と比較して非常に高い伸びを示しているが、岐阜県の人口はここ数年、全国および中部に比べて伸び悩んでいる。また、沿道地域の人口は昭和 63 年 ~ 平成 8 年にかけて伸び悩んだものの、昨今は岐阜県の水準に近づいている。(図 - 7)



出典: 県民経済計算年報平成 13 年版(内閣府)

図 - 6 県内総生産の推移



出典: 住民基本台帳人口要覧

図 - 7 人口の推移

沿道地域
愛知県: 一宮市、尾西市、木曽川町
岐阜県: 岐阜市、各務原市、関市、川島町、岐南町、美濃市、八幡町、大和町、白鳥町、美並村、高鷲村、清見村、荘川村



図 - 8 東海北陸道の沿道市町村

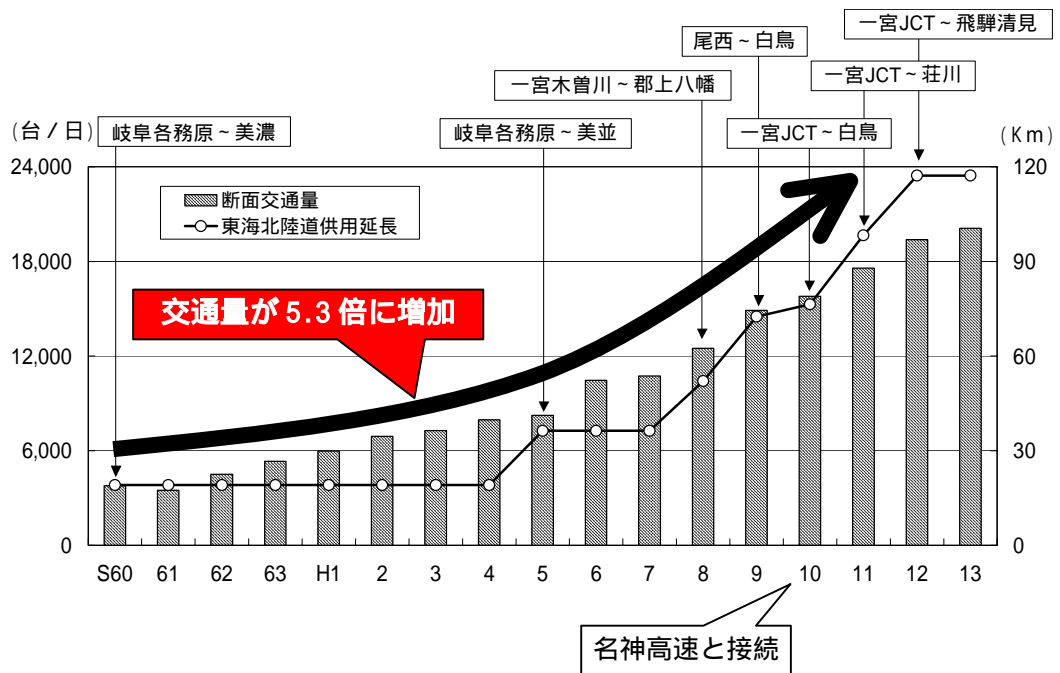
3. 事業の効果

(1) 道路利用

1) ネットワーク効果と交通量

名神高速道路との接続や開通区間の延伸など、高速道路のネットワーク効果により、最初に開通した区間（岐阜各務原～美濃）の交通量は5倍以上に増加した。

- ・人口の伸び悩み、景気の低迷の中、東海北陸道で最初に開通した岐阜各務原～美濃間の平均断面交通量は、開通区間の延伸に伴い順調に増加している。
- ・東海北陸道の延伸、一宮 JCT～一宮西間の開通による名神高速道路と接続など、高速道路のネットワーク化が進められた結果、岐阜各務原～美濃間の交通量は開通時の約3,800台/日から平成13年には約20,100台/日へと約5.3倍に増加した。(図-9)



出典：JH資料

図 - 9 断面交通量の推移（年度平均：岐阜各務原～美濃間）

2) 交通量及び推計値

全線平均では実績交通量が推計交通量の約9割であり、概ね推計値と一致しているものの、起点の一宮JCT側でやや過小推計、端末の飛騨清見側で過大推計となっている。

- ・ 対象区間全線開通時(平成12年)の推計値は、全線平均では実績交通量と概ね一致しているが、起点(一宮JCT)側ではやや過小推計、終点(飛騨清見)側では過大推計の傾向にある。
- ・ 実績交通量に着目すると、ネットワークの延伸に伴い、各区間でも概ね順調に交通量が伸びている。
- ・ なお、下表の推計交通量は平成6年センサスODをベースとして、第12次五計フレームを適用し、平成12年度の暫定的なネットワークを対象として、平成10年度に推計したものである。

表-1 日平均断面交通量(年度平均)

供用年月日	単位:台/日										平均断面			
	一宮JCT 一宮西	一宮西 尾西	尾西 一宮木曾川	一宮木曾川 岐阜各務原	岐阜各務原 関	関 美濃	美濃 美並	美並 郡上八幡	郡上八幡 ぎふ大和	ぎふ大和 白鳥		白鳥 高鷲	高鷲 荘川	荘川 飛騨清見
S60					4,100	3,100								3,800
S61					4,000	2,700								3,500
S62					5,100	3,400								4,500
S63					6,100	4,000								5,300
H1					6,800	4,500								6,000
H2					7,800	5,300								6,900
H3					8,200	5,600								7,300
H4					8,900	6,200								8,000
H5					9,300	6,400								7,900
H6					11,300	9,000	6,400							8,600
H7					11,600	9,300	6,600							8,800
H8				8,300	13,100	11,400	9,300	8,200						10,200
H9				9,100	15,900	13,100	10,600	9,500	6,600	5,500				9,900
H10	17,400	13,800	6,800	12,400	17,000	13,600	11,000	10,000	5,300	4,500				10,800
H11	20,900	15,700	18,300	18,400	19,400	14,400	10,200	10,200	6,300	5,600	5,500	1,400		10,300
H12	25,000	18,700	21,700	21,000	21,200	16,200	13,100	12,000	8,300	7,600	5,800	3,700	3,100	11,000
H13	28,000	21,000	24,100	22,600	21,900	16,800	13,500	12,400	9,400	8,800	7,100	5,100	3,800	12,000
対象区間全線供用時の推計交通量(H12)														
推計値	22,900	17,700	22,300	16,000	19,400	16,700	15,000	13,300	10,300	9,700	9,100	8,600	7,200	12,700

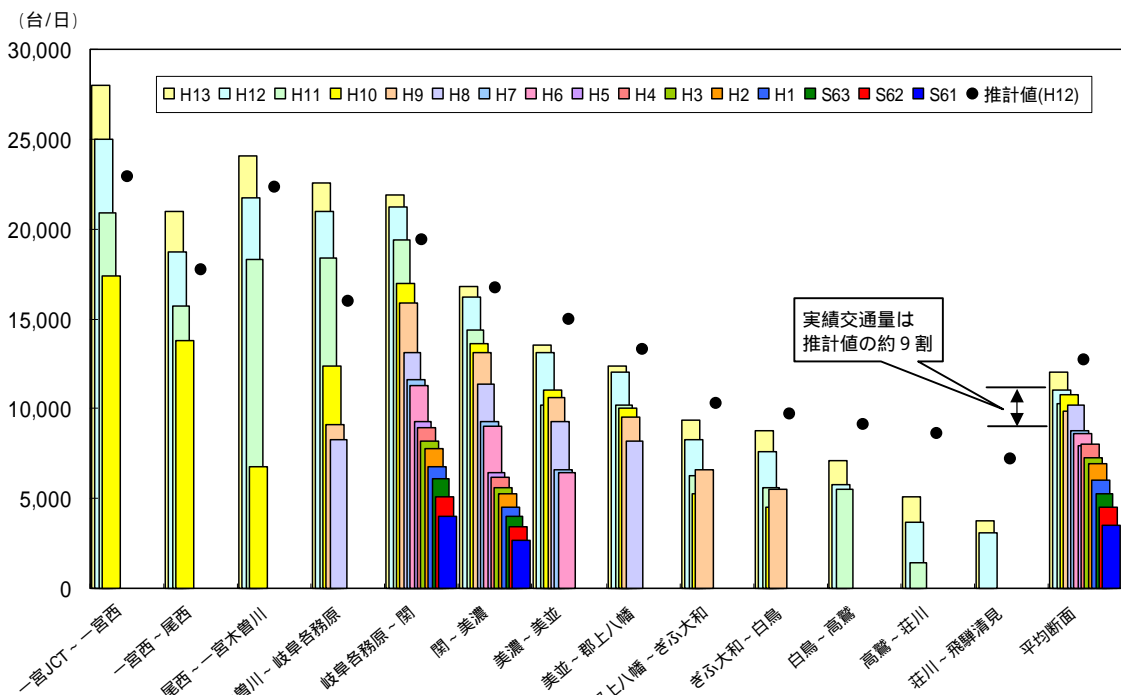


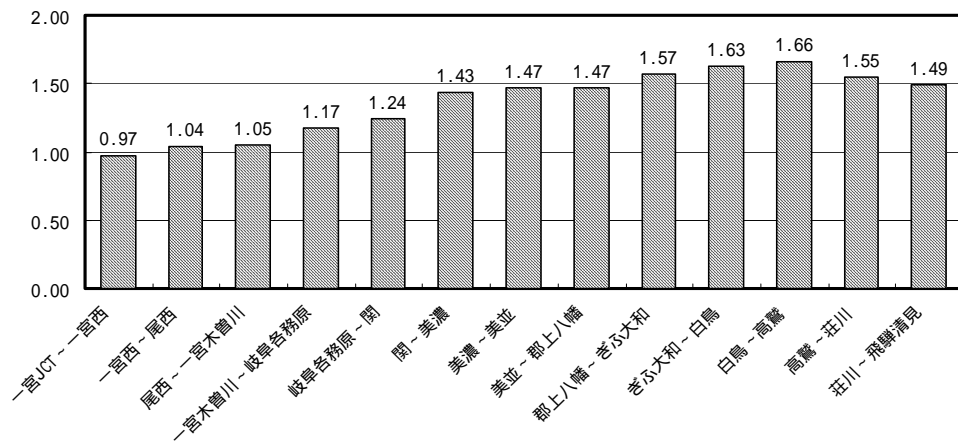
図-10 区間及び平均断面交通量

出典: JH資料

3) 路線交通の特徴

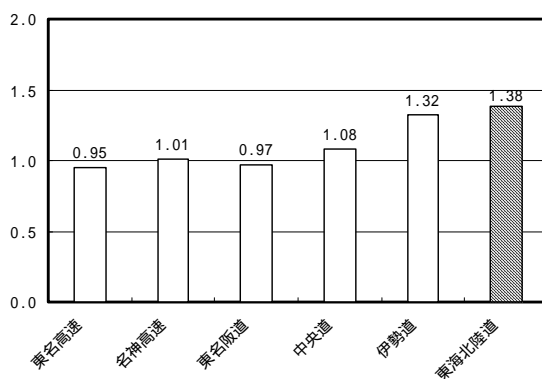
東海北陸道は休日交通量が平日交通量の約 1.4 倍と多く、大型車混入率が小さいことから観光道路としての特色が強い。

- ・東海北陸道の平休比(休日交通量/平日交通量)をみると、全線平均で 1.38、さらに美濃以北では 1.5 前後であるなど、中部地方の他路線と比較しても高く、平日よりも休日の利用が多いという特徴を示している。(図 - 11、図 - 12)
- ・大型車混入率では、中部地方の他路線が 20~35%であるのに対し、東海北陸道は 9.9%とかなり低い値となっている。平休比と合わせて、伊勢道と同様に観光道路としての特色が強いことを裏付けている。(図 - 13)



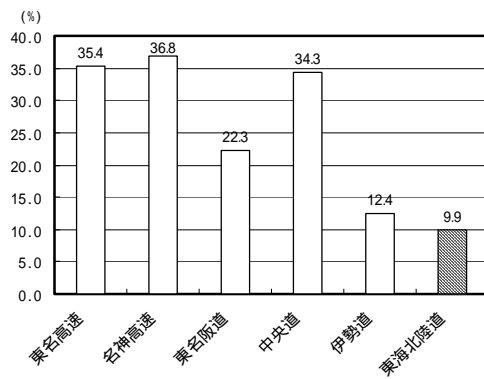
出典: 中部支社管内交通統計(平成 13 年)

図 - 11 区間別平休比(東海北陸道)



東名阪自動車道は対距離料金区間を対象
出典: 中部支社管内交通統計(平成 13 年)

図 - 12 路線別平休比の比較



数値は路線平均(全日年平均、上下計)
出典: 中部支社管内交通統計(平成 13 年)

図 - 13 大型車混入率の比較

4) 広域的な交通流動の変化

東海北陸道沿道地域と岐阜県外を結ぶ交通流動は、岐阜県内、沿道地域内の伸びに比べて大きく伸びている。また、起終点(OD)の内訳をみると中部圏内々の結び付きはもとより、その他の地域とのつながりも強まっている。

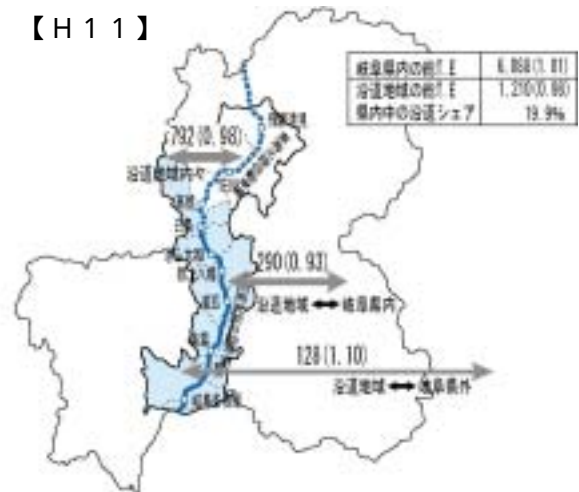
- 東海北陸道沿道地域を発着地とする地域間トリップについて、名神高速道路と接続する前後(平成6年と平成11年)で比較すると、沿道地域と沿道地域内及び岐阜県内を結ぶトリップ数は横ばいもしくはやや減少しているが、沿道地域と岐阜県外を結ぶトリップ数はやや増加(2~10%)している。

<平日>

【H6】



【H11】



<休日>

【H6】



【H11】



単位:千T.E/日
() 数字:H11/H6

ここでの沿道とは、H11センサス時点における岐阜県内の東海北陸道沿道地域をいう。

出典:道路交通センサス

図 - 14 東海北陸道沿道地域発着交通量の伸び

- ・ 東海北陸道の沿道地域(岐阜県)と日本各地を結ぶ交通量は、平成6年から平成11年にかけて中部圏やその周辺地域をはじめ、遠くは東北地方や中国地方など様々な地域で増加している。(図-15)
- ・ 東海北陸道の沿道地域(岐阜県)を起終点とする交通量地域別シェアでは、中部地方以外のシェアが平日より休日が多い。(表-2)

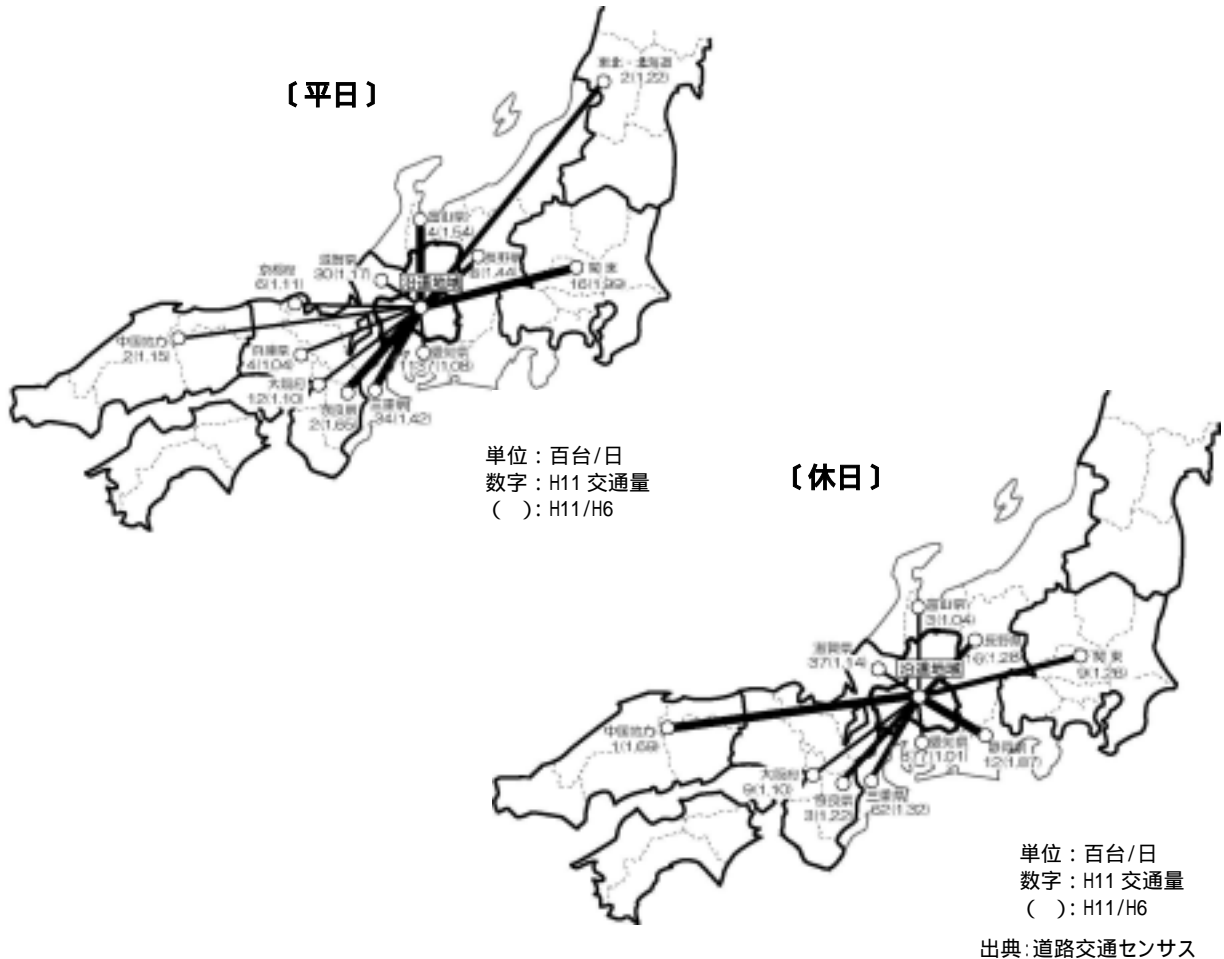


図 - 15 沿道地域(岐阜県)と県外ODの内訳

表 - 2 沿道地域(岐阜県)と県外ODの内訳及び地域別シェア

単位: 台/日

	平日		休日	
	H11	地域別シェア	H11	地域別シェア
中部地方 (岐阜県除く)	118,744	92.6%	96,599	90.2%
中部地方以外	9,485	7.4%	10,446	9.8%
北陸地方	1,810	1.4%	3,113	2.9%
近畿地方	5,436	4.2%	6,171	5.8%
関東以東	1,799	1.4%	966	0.9%
中国以西	440	0.3%	196	0.2%
県外計	128,229	100%	107,045	100%

出典: 道路交通センサス

5) 時間短縮効果

東海北陸道の利用により、名古屋駅から高山市役所までの所要時間は約 90 分短縮される。

- 東海北陸道の延伸により、名古屋駅から高山市役所までの所要時間は、国道 156 号利用の 4 時間 15 分から東海北陸道利用の 2 時間 50 分へと 85 分の時間短縮が実現された。同様に白川村役場から高山市役所では 15 分、岐阜県庁から八幡町役場では 36 分、岐阜県庁から白鳥町役場では 43 分の時間短縮が図られ、岐阜県各都市や周辺市町村との移動に要する時間は短くなった。

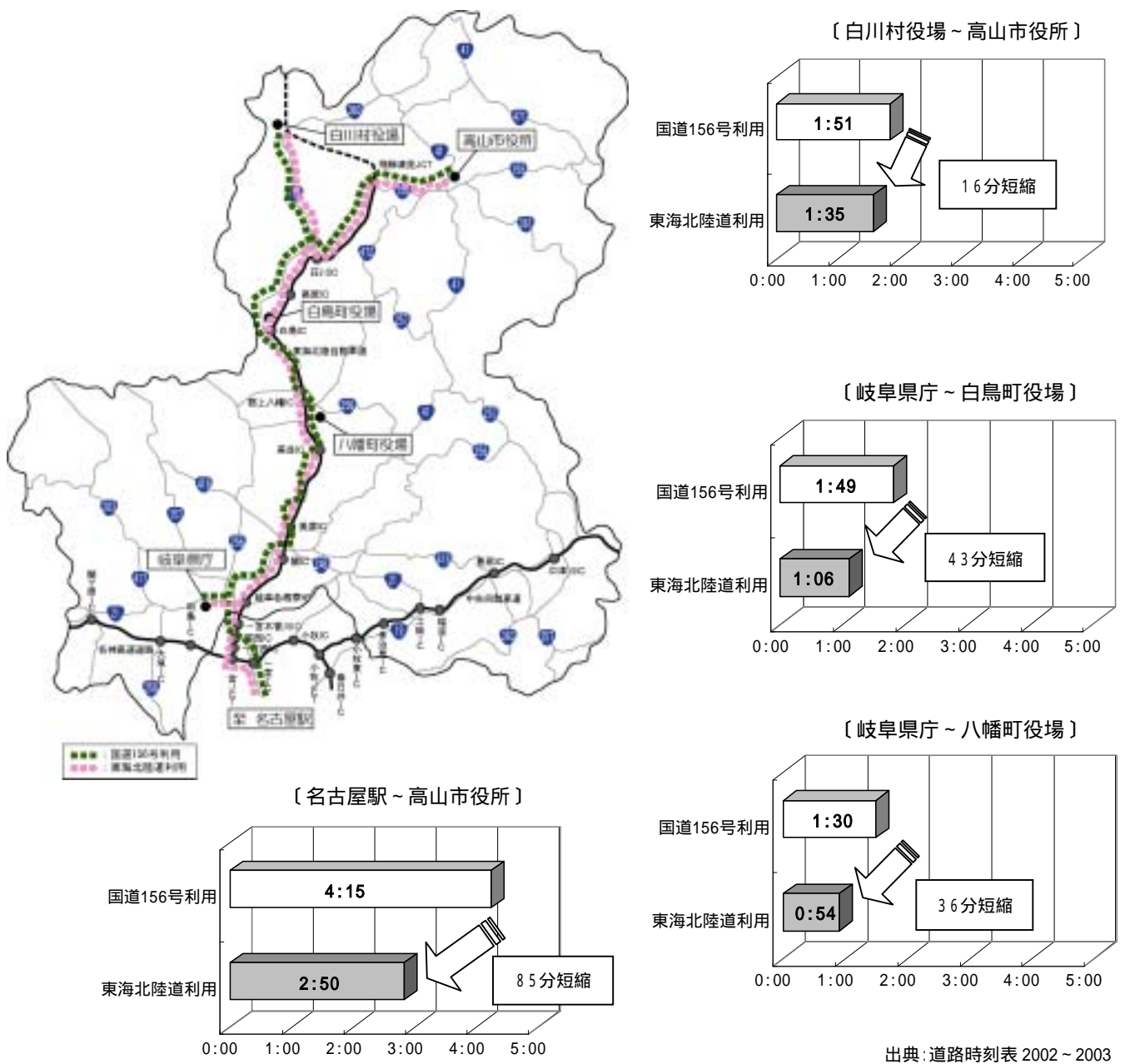
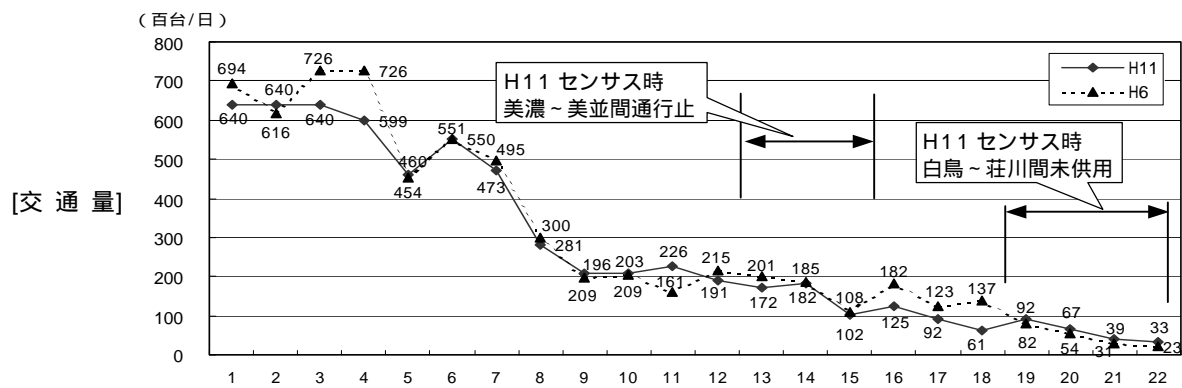
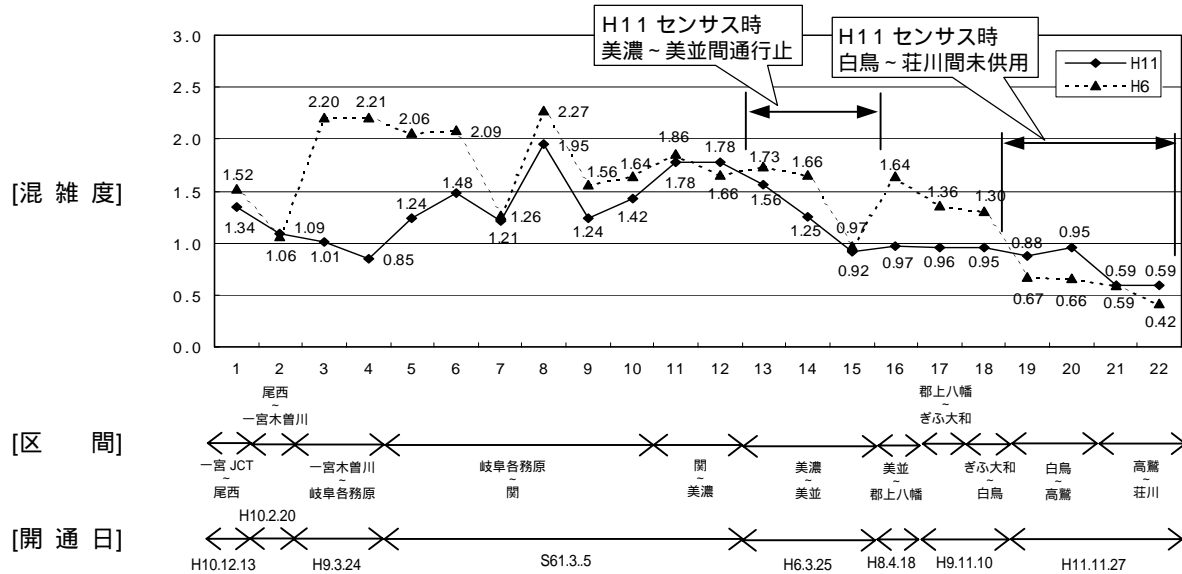


図 - 16 所要時間の比較

6) 並行する一般道路の交通状況

東海北陸道の整備により、並行する一般道の混雑緩和に貢献している。

- ・東海北陸道の整備により、並行する国道 22 号及び国道 156 号の混雑が緩和しており、とくに尾西～関間や美並～白鳥間に並行する区間では、その効果は顕著である。
- ・平成 11 年センサス時に未供用の白鳥～荘川間では、混雑度が平成 6 年に比べて上昇しており、端末の白鳥 IC からの交通量が国道 156 号の負荷となっている。



グラフ横軸の数値は下図の地点番号を表す

出典: 道路交通センサス

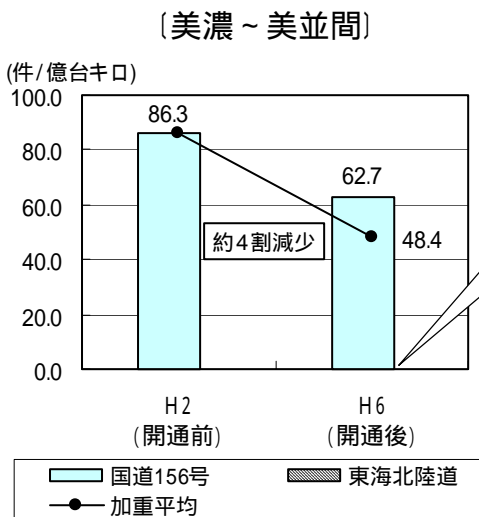
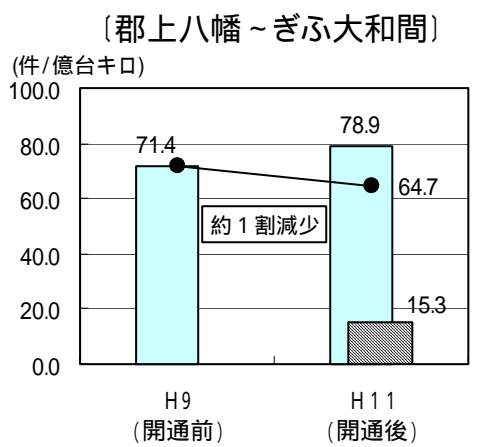


図 - 17 並行一般国道の交通状況

7) 交通事故減少

並行する国道 156 号と東海北陸道を合わせた全体の死傷事故率は、東海北陸道の開通後、約 1~4 割減少している。

- ・ 東海北陸道と並行する一般道（国道 156 号）の交通事故率（死傷事故）の推移を東海北陸道の開通前後でみると、郡上八幡～ぎふ大和間では 71.4 件/億台キロから 64.7 件/億台キロへ、美濃～美並間では 86.3 件/億台キロから 48.4 件/億台キロへと約 1~4 割程度減少している。また、いずれの区間も並行する一般道に比べ、高速道路の事故率は小さい。



出典: 道路交通センサス

図 - 18 国道 156 号及び東海北陸道の死傷事故率の変化



図 - 19 死傷事故率集計区間

8) 便益額

東海北陸道（一宮 JCT～飛騨清見間）の整備に伴う年間の直接便益額は約 894 億円。

- 東海北陸道（一宮 JCT～飛騨清見間）の現在(平成 13 年度)の便益を試算すると、以下のようになる。

表 - 3 平成 13 年度の便益額 (億円 / 年)

走行時間短縮便益	835
走行費用減少便益	41
交通事故減少便益	18
合 計	894

[参考 - 道路投資に対する一般的な便益]

	受益者	分野	項目	今回計上
直接効果	道路利用者	道路利用	走行時間短縮	
			走行費用減少	
			交通事故減少	
			定時性の確保	-
			走行快適性の確保	-
	沿道及び地域社会	環境	大気汚染	-
			騒音	-
			景観	-
			エネルギー（地球環境）	-
			生態系	-
	住民生活	道路空間の利用	-	
		災害時の代替路の確保	-	
間接効果	沿道及び地域社会	住民生活	公共サービスの向上	-
			交流機会の拡大	-
		地域経済	建設事業による需要創出	-
			財・サービス価格の低下	-
			税収の増加	-
			資産価値の上昇	-
			人口の定着	-
公共施設整備費用の節減	-			

出典：道路投資の評価に関する指針(案)第2編総合評価

(2) 住民生活

1) 道路交通の信頼性の向上

並行する国道 156 号が台風災害により通行不能の際、開通前の東海北陸道が地域住民や緊急車両のための代替路として利用され(約 2 万台) 災害時の道路交通を確保した。

平成 11 年の台風 16 号により国道 156 号が通行不能となった期間中(平成 11 年 9 月 18 日 8:00 ~ 22 日 17:00 の 5 日間) 開通間近の東海北陸道(白鳥~ 荘川間)の一部区間が安全対策を実施した後に地域住民及び緊急車両通行のための代替路として使用された。

代替路となった白鳥~ 高鷲間(8.0 km)では、5 日間で延べ約 20,000 台、1 日平均約 4,500 台の車両の利用があり、緊急時の地域交通の確保に貢献した。

この代替路措置に対して「一刻を争う救急、消防活動にとって本当に助かる」、「国を挙げて配慮をいただき涙の出るほどうれしい」など、新聞記事や地元物流業者から高い評価を受けた。

また、岐阜県知事からは、「県民の生活の安定に多大な尽力をした」との理由から、JH名古屋建設局長あてに感謝状が授与された。



図 - 20 一時使用区間位置図

表 - 4 白鳥IC ~ 高鷲IC間工事中区間の一時使用について

一時使用の期間	平成 11 年 9 月 18 日 午前 8:00 平成 11 年 9 月 22 日 午後 5:00 までの 5 日間
一時使用を行う道路	東海北陸道工事中区間 白鳥 IC ~ 高鷲 IC(8.0km)
対象車両	全幅決壊した国道 156 号を利用する地域住民及び事業者
具体的な対象者	・ 通行止め許可証交付車両 ・ 緊急車両
交付箇所	・ 白鳥町役場 ・ 高鷲村役場
広報	・ 道路情報板 ・ ハイウェイラジオ ・ 道路交通情報 平成 11 年 9 月 17 日 18:00、記者発表にて「一時使用」について広報を行った。
期間中交通量	・ 白鳥 高鷲 累計 9,126 台、日平均 2,383 台 ・ 高鷲 白鳥 累計 10,612 台、日平均 2,059 台 ・ 合計 累計 19,738 台、日平均 4,442 台

中日新聞朝刊(H11.9.18)より

国道ズタズタ…ピカピカう回路



地域の車の増えで、国道は、交通渋滞、事故、騒音、公害、環境汚染などの問題が深刻化している。この問題を解決するために、国土交通省は、国道の整備を進めている。その一つが、国道の舗装の刷新である。この刷新は、国道の路面を、従来のアスファルトから、新しい舗装材に置き換えることである。この新しい舗装材は、従来のアスファルトよりも、耐久性が高く、また、騒音を低減させる効果がある。また、この新しい舗装材は、従来のアスファルトよりも、環境に優しい材料を使用している。この新しい舗装材の刷新は、国道の路面を、従来のアスファルトから、新しい舗装材に置き換えることである。この新しい舗装材は、従来のアスファルトよりも、耐久性が高く、また、騒音を低減させる効果がある。また、この新しい舗装材は、従来のアスファルトよりも、環境に優しい材料を使用している。

国道の舗装刷新は、従来のアスファルトよりも、耐久性が高く、また、騒音を低減させる効果がある。また、この新しい舗装材は、従来のアスファルトよりも、環境に優しい材料を使用している。この新しい舗装材の刷新は、国道の路面を、従来のアスファルトから、新しい舗装材に置き換えることである。この新しい舗装材は、従来のアスファルトよりも、耐久性が高く、また、騒音を低減させる効果がある。また、この新しい舗装材は、従来のアスファルトよりも、環境に優しい材料を使用している。

開通前、住民ら通行OK
国道の舗装刷新は、従来のアスファルトよりも、耐久性が高く、また、騒音を低減させる効果がある。また、この新しい舗装材は、従来のアスファルトよりも、環境に優しい材料を使用している。この新しい舗装材の刷新は、国道の路面を、従来のアスファルトから、新しい舗装材に置き換えることである。この新しい舗装材は、従来のアスファルトよりも、耐久性が高く、また、騒音を低減させる効果がある。また、この新しい舗装材は、従来のアスファルトよりも、環境に優しい材料を使用している。

国道の舗装刷新は、従来のアスファルトよりも、耐久性が高く、また、騒音を低減させる効果がある。また、この新しい舗装材は、従来のアスファルトよりも、環境に優しい材料を使用している。この新しい舗装材の刷新は、国道の路面を、従来のアスファルトから、新しい舗装材に置き換えることである。この新しい舗装材は、従来のアスファルトよりも、耐久性が高く、また、騒音を低減させる効果がある。また、この新しい舗装材は、従来のアスファルトよりも、環境に優しい材料を使用している。



今国道路行本村のわが町図



感謝状

中日新聞朝刊 岐阜版 (H11.9.18) より

地元民に“生活道路” 東海北陸道、開通前に役立った 豪雨禍、国道156号 「決定ありがたい」 白鳥 - 高鷲間 観光客らへの開放も切望

【岐阜県】台風16号による豪雨災害で通行不能になっている白鳥町長滝の国道156号のう回路として十七日、未開通の東海北陸自動車道白鳥 - 高鷲インター間八キロを利用することが決まった。寸断された国道や県道などを利用している住民ら地元では喜びの声が上がっている。

今はドライブインになっている「ひるがの高原スキー場」の清水肇部長(56)は「八幡町から通常は五十分で通勤しているが、細い農道経由で一時間三十分もかかった。前日、清見村経由で大和町の自宅に帰った社員は二時間十五分かかったという。生活道路として本当にありがたい」とほっとした表-情。

大和、白鳥、高鷲の三カ町村を管轄する郡上広域北消防署は十六日から高鷲村に臨時待機所を設け、救急車と二、三人体制で対応している。羽土正人救助係長(43)は「今回の緊急措置で待機所をどうするかは、これから検討になるが、一刻を争う救急、消防活動にとって本当に助かる」と手放しに喜ぶ。

一方、性格柄、観光客は除外された。同村観光協会の鷲見繁也事務局長(35)や白鳥町観光協会の瀬木哲郎観光アドバイザー(46)は、生活道路として感謝しながらも一般の利用も切望。「開店休業状態の観光施設や旅行者らのキャンセルが増えている。国道156号が仮設でもいいから早期開通を」と苦しそう。

しかし、今回の英断に、裕孝司高鷲村長は「国を挙げて配慮をいただき、涙の出るほどうれしい」、野島征夫白鳥町長は「長滝地区以北の物資輸送が大変。う回路があるが大型車は通れない。国や道路公団の判断が大変うれしい」と感謝でいっぱいようだった。

この日、同区間では十八日からの使用に向け業者らが、仮の防護さくやラインに代わるカラーコーンを二十メートルピッチで設置する作業などに追われていた。同公団では「臨時開通区間の本格工事はできないが十一月二十七日の開通は守りたい」と話した。

朝日新聞 名古屋夕刊 (H11.9.18) より

完成前の東海北陸道、特例で通行開始 白鳥・高鷲間 【名古屋】

台風16号の被害で崩落した岐阜県白鳥町長滝の国道156号のう回路として、完成前の東海北陸自動車道白鳥 - 高鷲間(約八キロ)が十八日朝から通行できるようになった。日本道路公団は当初、十一月二十七日の開通を予定していたが、災害対策の特例として全国で初めて完成前の通行を認めた。午前八時の利用開始から一時間に百九十七台の利用があった。

この区間は、表-面の仕上げの舗装や車線、道路標識などの工事が残っているが、道路そのものはつながっている。所々に段差があるため、時速は三〇キロに制限し、注意を促す看板も置いた。

白鳥町、高鷲村両役場などで発行する許可証が必要だが、通行は無料。国道156号のう回路工事が終わるまで通行できる。

白鳥インターから高鷲インターまで利用した高鷲村の森千代子さん(44)は「国道156号が通れなくなって以来、農道を利用してきたが、大型車とすれ違うとき、怖かった。高速道路が利用できてありがたい」と話した。

【声】地元物流業者 A

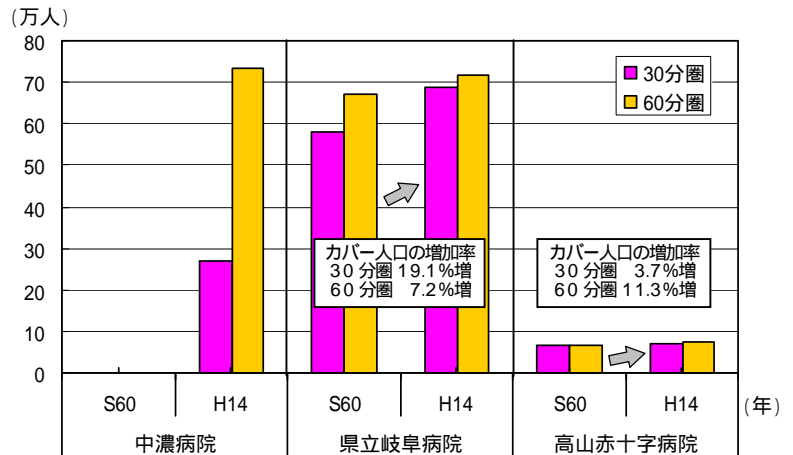
- ・東海北陸道を利用することで緊急の貨物輸送に対して対応が可能となった。
- ・気象状況や渋滞などに対して、迂回ルートの確保が可能となった。

出典：JH調べ

2) 救急医療活動への貢献
 高次医療機関の時間カバー圏域拡大

東海北陸道の整備により、救急搬送時間が短縮されることで、沿道地域の第三次医療機関の時間カバー圏域が拡大している。

- 東海北陸道の開通により、沿道地域から高次医療機関への救急搬送時間が短縮され、第三次医療機関である県立岐阜病院では、昭和 60 年と平成 14 年の比較で 30 分カバー人口は約 11 万人、60 分カバー人口は約 5 万人増加している。(図 - 2 1)
- 東海北陸道の開通、平成 13 年に中濃病院が第三次医療機関として新たに認定されたことなどにより、現在、沿道地域の全ての市町村が第三次医療機関の 60 分カバー圏内となった。(図 - 2 2)



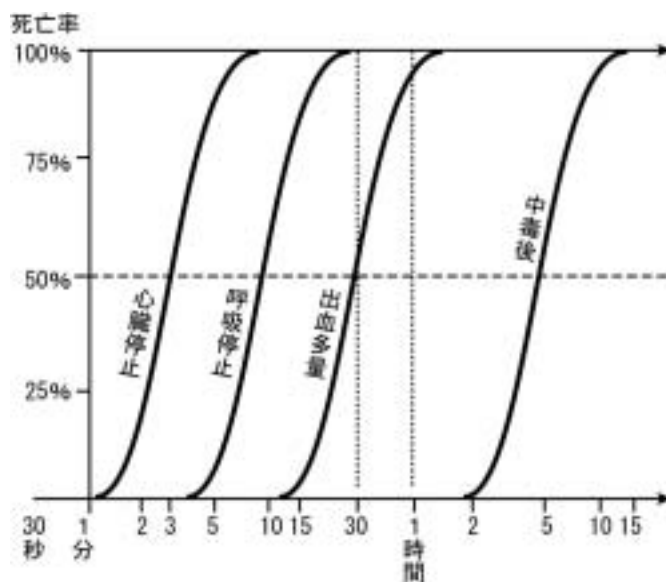
人口は平成 14 年 3 月の数値
 出典：総務省自治行政局市町村課「住民基本台帳人口要覧」
 図 - 2 1 30 分圏，60 分圏のカバー人口



到達時間は、病院から市町村の役場までの概ねの距離を計測し、道路交通センサスピーク時旅行速度より算出した
 図 - 2 2 第三次医療機関から各市町村への到達時間

[参考資料 - 治療を受けるまでの時間と死亡の関係]

救急医療活動の場合、時間の短縮は非常に大きな意味をもつ。例えば、出血多量の場合、60分以内で処置しなければ、死亡率がほぼ100%に達する。60分以内でいかに時間を短縮させていくかで、救命率に大きく影響する。



治療を受けるまでの時間と死亡の関係 (カーラー曲線)

転院搬送の時間短縮

郡上広域連合消防本部管内の医療機関から、管外の高次医療機関への転院搬送時間は、20～25分短縮が可能となった。

- ・ 東海北陸道の沿道市町村などで組織される郡上広域連合消防本部では、東海北陸道の開通後、管内の病院から管外の病院への転院搬送時間が20分～25分短縮された。(図 - 2 3)

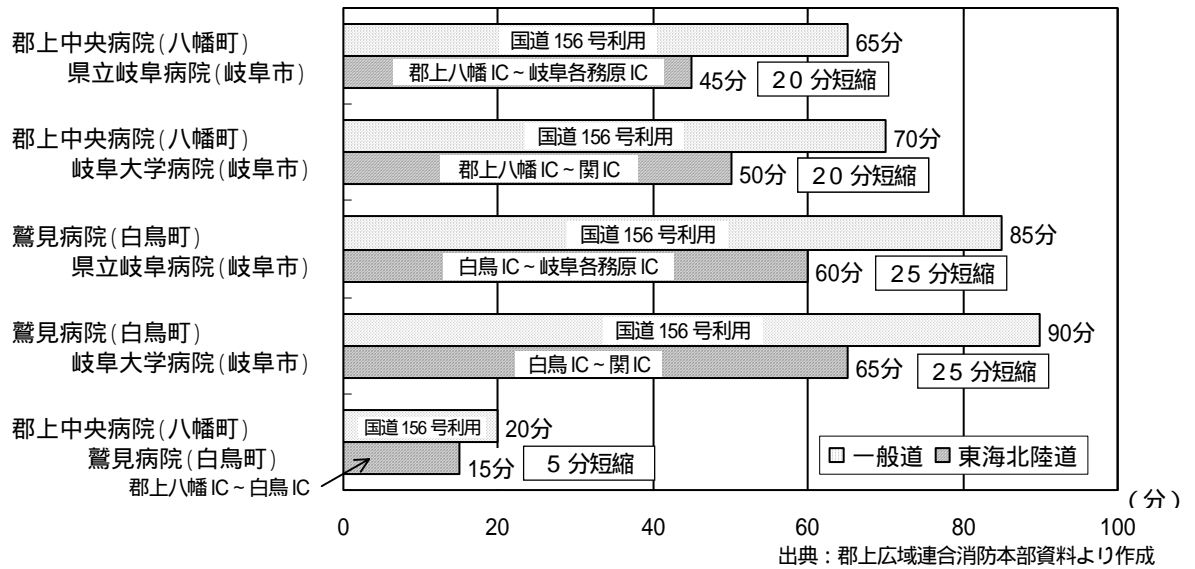


図 - 2 3 東海北陸道の利用による所要時間短縮

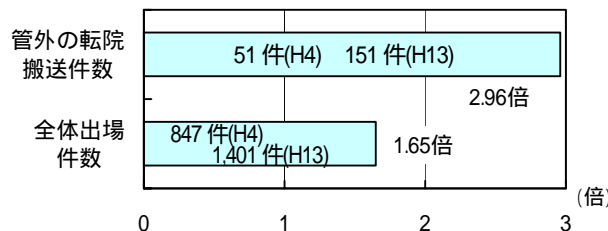


図 - 2 4 郡上広域連合消防本部管内及び管外の医療機関の位置図

高次医療機関への転院搬送が増加

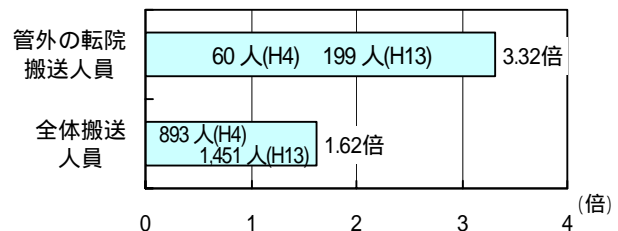
郡上広域連合消防本部では、管外転院搬送件数は約 3 倍 (H13/H4) に、救急搬送人員に占める管外搬送人員は 6.7% (H4) から 13.7% (H13) に増加した。

- ・ 東海北陸道の延伸に伴い、郡上広域連合消防本部管内における救急の管外転院搬送件数は、51 件 (平成 4 年) から 151 件 (平成 13 年) へと約 3.0 倍の伸びを示しており、全体出場件数の伸び約 1.7 倍に対して大幅に増えている。同様に、管外転院搬送の人員数も大幅に増加している。(図 - 2 5 , 図 - 2 6)
- ・ 郡上広域連合消防本部の管外転院搬送は、東海北陸道が郡上八幡まで供用した平成 8 年から増加傾向を示し、中濃病院が救急救命センターに指定された平成 13 年には前年比 1.6 倍と大きく伸びている。また、救急搬送人員に占める管外への搬送人員の割合も年々増加しており、平成 13 年には 13.7% に達している。(図 - 2 7 , 図 - 2 8)
- ・ 時間短縮や振動軽減等による患者への負担を考慮して、郡上広域連合消防本部が行うほぼすべての転院搬送で東海北陸道が利用されており、高度医療の受診機会が増大している。



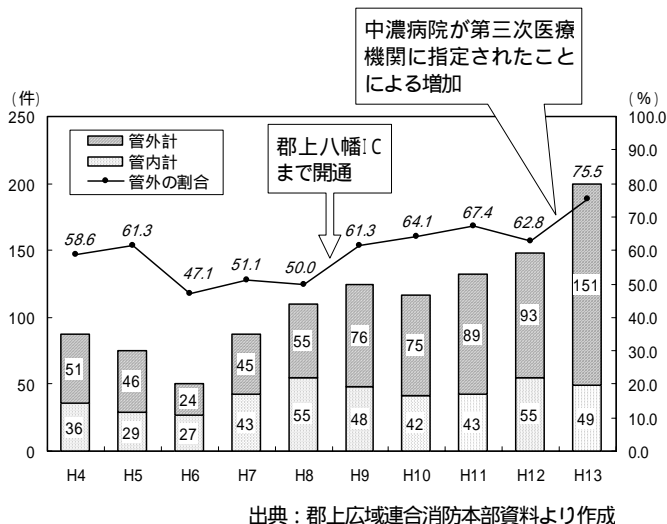
出典：郡上広域連合消防本部資料より作成

図 - 2 5 救急出場と転院搬送の件数の伸び (H4 H13)



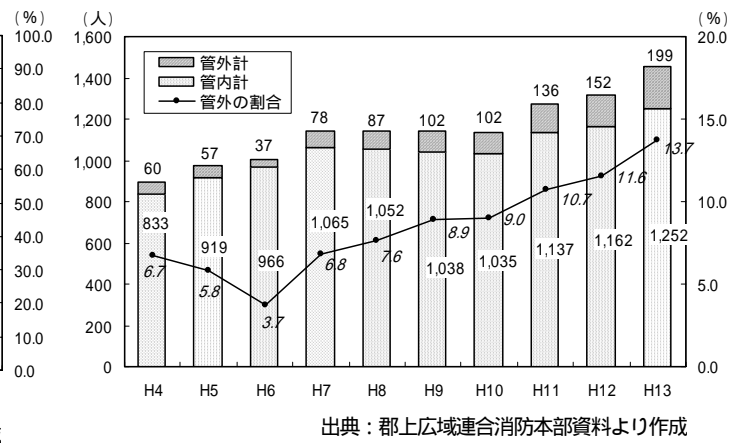
出典：郡上広域連合消防本部資料より作成

図 - 2 6 救急出場と転院搬送の人員の伸び (H4 H13)



出典：郡上広域連合消防本部資料より作成

図 - 2 7 管内・管外別転院搬送出場件数



出典：郡上広域連合消防本部資料より作成

図 - 2 8 救急搬送人員の推移

【声】^{すみ} 鷺見病院

県立岐阜病院や岐阜大学病院へ転院搬出することがある。搬出には通常、東海北陸道を活用しているが、所要時間が短縮され、振動も軽減されたため、特に心臓の悪い患者を搬送する場合には、負担が軽減されている。

3) 高速バスの利便性の向上

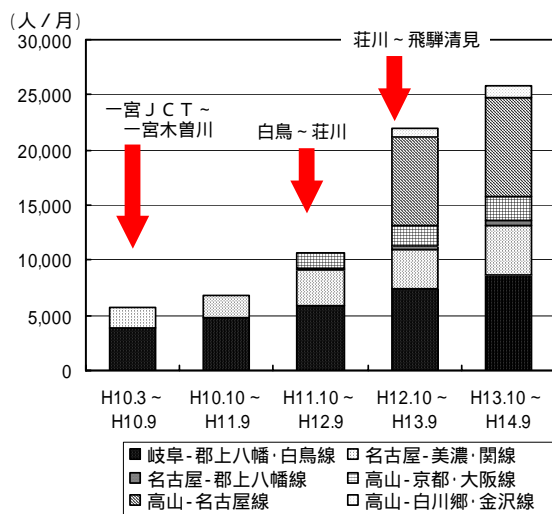
東海北陸道を利用する高速バスは、平成 10 年の 3 路線 14 便から平成 14 年の 8 路線 39 便に増え、公共交通の利便性が向上、利用者数も約 5 倍に増加した。

高速バスの運行便数の変化

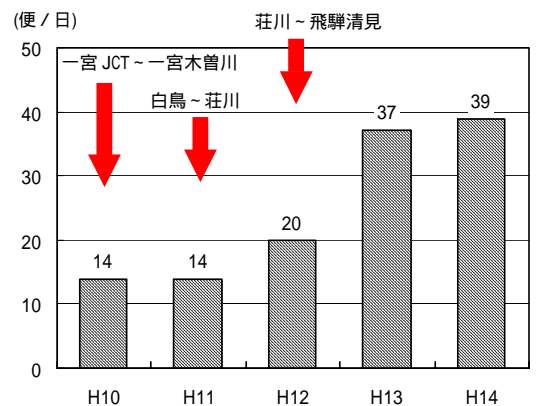
- ・ 東海北陸道の延伸に伴い、高速バス便数は 14 便 (平成 10 年) から 39 便 (平成 14 年) に、路線数は 3 路線から 8 路線に増加している。(図 - 30 , 図 - 31)
- ・ 東海北陸道全線開通時には、高山 - 白川郷・金沢線の増便がバス事業者により検討されており、今後さらに高速バスの利便性の向上が期待される。

高速バスの利用状況

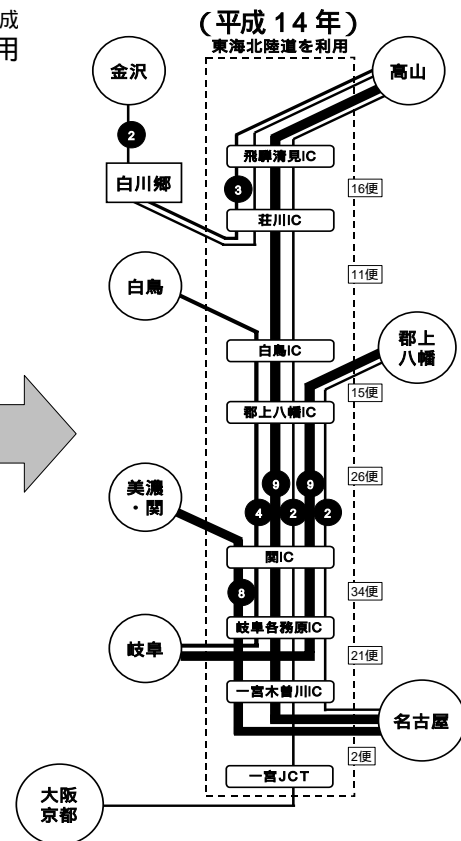
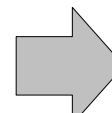
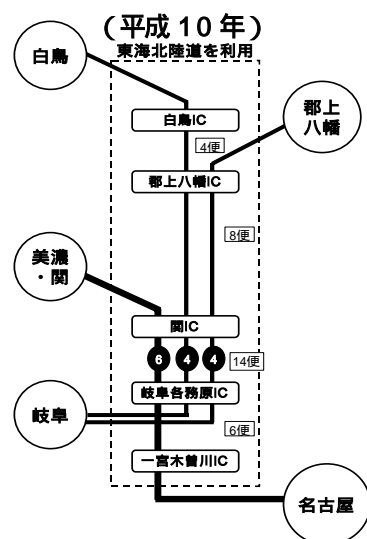
- ・ 高速バスの利用者数は年々増加しており、1ヶ月当りの平均利用者数は約 5,000 人/月 (平成 10 年) から約 25,000 人/月 (平成 14 年) へと約 5 倍に増加している。(図 - 29)



出典：岐阜乗合自動車，濃飛乗合自動車資料より作成
図 - 29 高速バス 1ヶ月当りの平均利用者数の推移



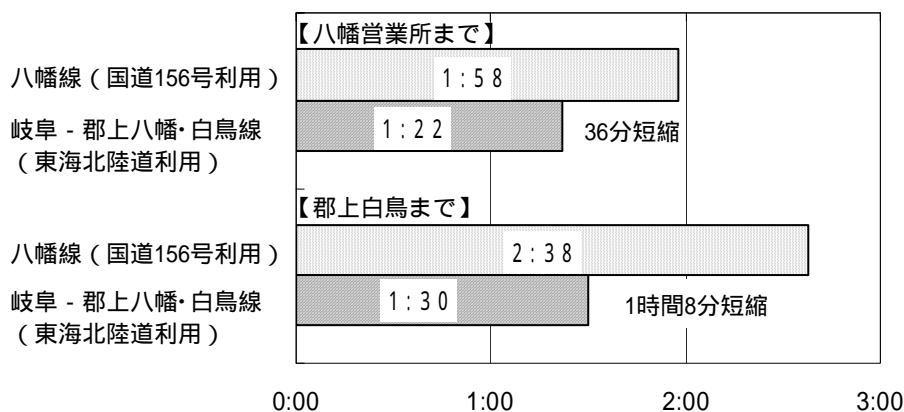
出典：岐阜乗合自動車，濃飛乗合自動車資料より作成
図 - 30 東海北陸道利用の高速バスの総便数の変化



出典：岐阜乗合自動車，濃飛乗合自動車資料より作成
図 - 31 高速バス路線と運行頻度の変化

高速バスの時間短縮と設定料金の優位性

- 岐阜 - 郡上八幡・白鳥線は、従来の国道 156 号を利用する路線に加えて東海北陸道を利用する路線が追加された。東海北陸道を利用しても従来の料金と同じで、八幡営業所までは 36 分、郡上白鳥までは 1 時間 8 分の時間短縮がなされた。(図 - 3 2)
- 名古屋と高山を結ぶ公共交通機関は、鉄道や高速バスの便数や所要時間、料金などが多様になったことで、その選択肢が拡大している。



出典：岐阜乗合自動車資料より作成

図 - 3 2 岐阜線新設による時間短縮

【声】濃飛乗合自動車

東海北陸道の開通により、大阪、名古屋、金沢の高速バス路線を新設した。それらは主にビジネスや観光に利用されており、乗降客は年々増加傾向にある。東海北陸道の全線開通後、要望や人の流れによるが、高山～金沢便を出来るだけ増便していきたい。

【声】岐阜乗合自動車

東海北陸道の開通により、現道利用した路線（岐阜～郡上八幡・白鳥）を高速道利用に転換し、名古屋～美濃・関、名古屋～郡上八幡の路線を新設した。

岐阜～郡上八幡・白鳥の路線では、観光やビジネスのほか、通勤者の利用もある。また、名古屋～美濃・関の路線では、名古屋から関市の短大の通学に活用されているようである。

[参考資料 - 鉄道と高速バスの比較 (名古屋 - 高山間)]

鉄道

- ・特急 (名古屋 - 高山直通) J R 東海道本線, J R 高山本線
ワイドビューひだ 2 時間 15 分 6,070 円 13 便(往復) / 日
- ・普通 (名古屋 - 岐阜(乗換え) - 高山) J R 東海道本線, J R 高山本線
3 時間 45 分 3,260 円 10 便(往復) / 日

出典：JTB 時刻表 (2002.12) / JTB

高速バス

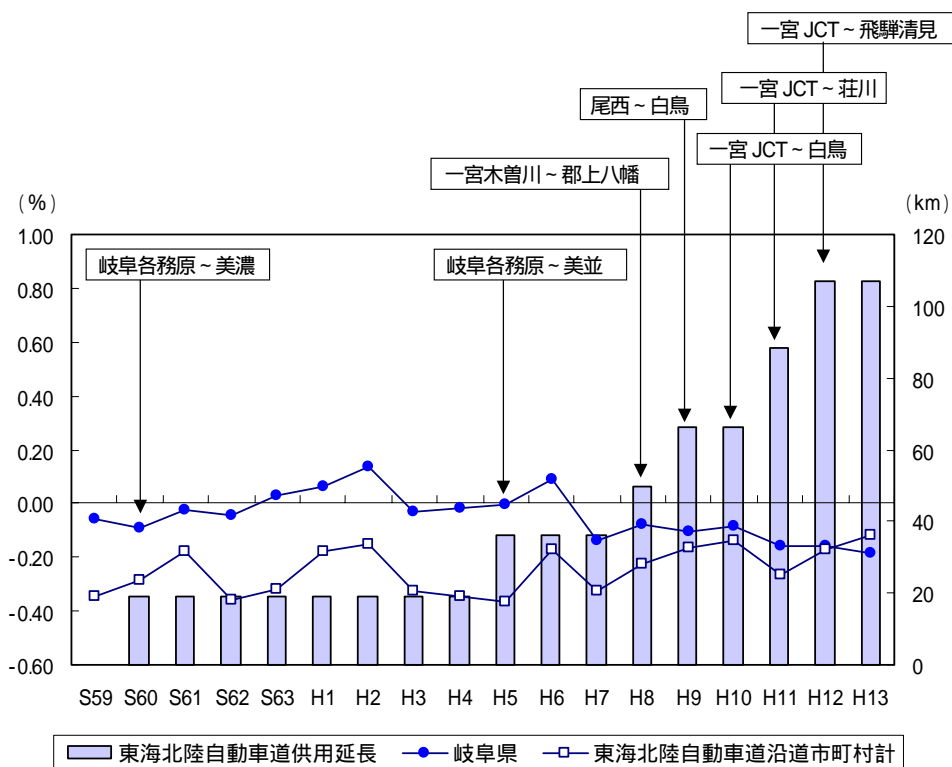
- ・名古屋 - 高山 J R 東海バス, 名古屋鉄道, 濃飛乗合自動車
3 時間 20 分 2,900 円 9 便(往復) / 日

出典：高速バス時刻表(2002 夏号) / 株式会社交通新聞社

4) 人口の定着

東海北陸道の延伸に伴って岐阜県内の沿道市町村では、人口の減少傾向が弱まりつつあり、平成 13 年には社会増減率が岐阜県の値を上回った。

- ・ 岐阜県内の東海北陸道沿道市町村の社会増減率は、東海北陸道の美濃以北の区間が延伸された平成 5 年度以降、その減少率が鈍化傾向に転じ、平成 13 年には岐阜県平均の値を上回っている。東海北陸道の延伸が、沿道地域の人口定着に寄与していると考えられる。



出典：総務省自治行政局市町村課「住民基本台帳人口要覧」JH資料

図 - 3 3 東海北陸道沿道市町村（岐阜県）の社会増減率の経年変化と東海北陸道供用延長の推移（岐阜県）

5) 地域間の連携・交流の活発化

広域連携組織の設立

平成6年以降、東海北陸道周辺市町村で広域連携組織が設立され、観光を中心とした連携活動が活発化。特に名神高速道路との直結後は、関西圏を視野に入れた活動を実施。

主な広域連携組織

沿道市町村の広域連携組織は以下に示すとおりである。これらの組織は、東海北陸道の整備が進む平成6年以降に設立されてきている。

- ・ 奥美濃広域観光推進協議会（昭和57年設立）
- ・ 郡上郡観光振興団体（平成6年設立）
- ・ 福井・岐阜広域観光推進連絡会（平成6年設立）
- ・ 日本まん真ん中街道連合（平成6年設立）
- ・ 環白山広域観光推進協議会（平成11年設立）

広域連携組織の活動例

福井・岐阜広域観光推進連絡会

福井・岐阜広域観光推進連絡会では、大阪での合同PRのほか、共同でパンフレットやホームページの作成を実施している。

【声】郡上広域連合

東海北陸道のネットワークを前提に、奥美濃、奥越前の広域観光の連携組織をつくり、地域活性化等で連携をするようになった。

特に平成13年、14年は関西圏からの観光客を増やすために、福井・岐阜共同外向宣伝事業として、大阪の繁華街において、合同でPRしている。このPRでは高速ネットワークによって中部圏から90分、大阪圏から2時間30分と時間の近さをPRしている。これらの取り組みもあり、観光入込み客数は増加している。沿道地域に長く滞在し、各観光地を回遊しているのではないか。



共同パンフレットの作成

日本まん真ん中街道連合

東海北陸道の沿道市町村が地域活性化のために設立した日本まん真ん中街道連合でも、合同PRやホームページの作成を実施している。

【声】美並村

東海北陸道を活用して、沿道の地域を活性化するため、沿道の市町村で設立した。

HPの開設や合同のPR活動を大阪の繁華街で実施している。

東海北陸道が整備され、遠方の観光客が増えてきたと思う。



ホームページの作成

交流機会の増大

東海北陸道の整備により、県外からのアクセスが容易となり、文化交流やふれあい交流の参加者が増加

【声】八幡町総合政策課

郡上八幡ふるさと祭において他地域の文化芸能団体を招いて交流を行っているが、以前は1団体で10名程度の参加であったが、東海北陸道が整備された後は、日帰りが可能となったため、5~6団体に増え100名程度の参加があった。

また、結婚推進も目的の一つのふれあい事業では、アクセスのしやすさから、県外からの参加者が増加傾向にある。

東海北陸道整備後は、全体に他地域からイベントに呼びやすくなった。

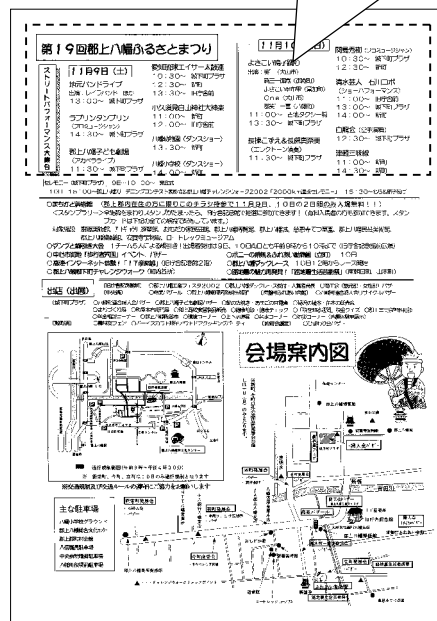


イベントチラシ

第19回郡上八幡ふるさとまつり		11月10日(日)	
ストリートパフォーマンス大舞台	11月9日(土)	愛知琉球イサター太鼓連	関島秀樹 (プロミュージシャン)
	10:30~ 城下町プラザ	よさこい 輪子踊り	10:30~ 城下町プラザ
	地元バンドライブ	12:30~ 新町	出演: 実 (大山市)
	出演: レイバンド ほか	13:30~ 旧庁舎前	霧王一雄 (新潟県)
	13:00~ 城下町プラザ	11:00~ 旧庁舎前	清水芸人 石川コボ
	小久須見白山神社大神楽	12:00~ 旧庁舎前	(ショーパフォーマンス)
	11:00~ 新町	13:30~ 城下町プラザ	One (大山市)
	12:00~ 旧庁舎前	11:00~ 古池ダクシー前	郡楽 一言 (VJ部)
	14:30~ 城下町プラザ	13:30~ 城下町プラザ	13:00~ 城下町プラザ
	ラプリンタンプリン (プロミュージシャン)	13:30~ 新町	14:00~ 新町
11:00~ 新町	13:30~ 新町	白龍会 (空手演劇)	
12:00~ 旧庁舎前	13:30~ 新町	12:30~ 城下町プラザ	
14:30~ 城下町プラザ	13:30~ 新町	津軽三味線	
郡上八幡子ども劇場	11:30~ 城下町プラザ	11:00~ 新町	
11:30~ 城下町プラザ	14:00~ 新町	14:30~ 新町	
11:30~ 城下町プラザ	14:00~ 新町		
11:30~ 城下町プラザ			



表面



パンフレット

裏面

(3) 地域の産業・経済活動
1) 工場立地の可能性の増大

東海北陸道沿道地域では、特に関市、美濃市において工場立地が促進されている。

- ・ 岐阜県の工場立地適地の約半数は、東海北陸道のインターチェンジ周辺に位置している。(図 - 3 4)
- ・ 工場立地適地のうち、美濃テクノパークでは、21 世紀を展望したハイテクパークとして、既に 9 社が進出している。また、関テクノハイランドでは造成が順調に進んでおり、2003 年 4 月以降に分譲開始を予定している。(表 - 5、次頁以降 [参考])
- ・ こうした背景もあり、関市、美濃市では工業製品出荷額、従業者数ともに岐阜県全体の伸びに比べて順調な伸びを示している。(図 - 3 5)



表 - 5 沿道の工場立地適地

団地名	面積(ha)	備考
岐阜市今峰	14.8	分譲済
関市下有知関テクノハイランド	84.2	造成中(2003年4月以降に分譲開始予定)
白鳥町大島	13.8	一部分譲済(6.5ha)、残り区画の造成時期未定
美並村門福手	4.7	分譲済
美濃市美濃テクノパーク	44.6	第2期分譲中(9社立地)
大和町福田	7.4	11区画中10区画分譲済、残り1区画分譲中
関市迫間第2	8.5	造成時期未定
白鳥町勝光島	4.9	分譲中(3.7ha)
白鳥町美濃しとり	20.7	未造成(計画なし)
高山市高山東部	26.6	17区画中16区画分譲済、残り1区画分譲中
富加町滝田	8.8	分譲中(2002年4月~)
坂祝町深萱	14.1	造成時期未定
美濃加茂市之上富士	92.5	未造成(環境問題への配慮などから事業凍結中)
各務原市テクノプラザ	16.7	12区画中11区画分譲済、残り1区画分譲中
美濃加茂市・美濃加茂市中部団地	15.0	13区画中6区画分譲済、残り7区画分譲中

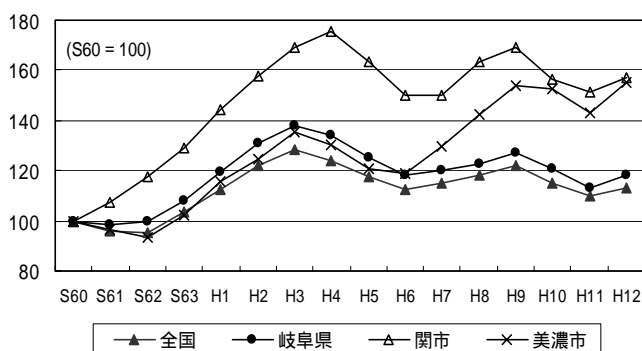
面積、備考欄はヒアリング及びホームページによる

注) 工場適地: 工場立地の適正化を図る観点から、都道府県の協力を得て国が工場立地法にもとづいて立地条件等の詳細な調査を実施し、市町村段階、都道府県段階の土地利用に関する調整を関係部局と十分行い、かつ当該地区において最も立地条件のすぐれたものを環境保全等を考慮して選定したもの。

出典: 岐阜県「2001・2002 岐阜県工場用地図」

図 - 3 4 沿道の工場立地適地

〔 工業製品出荷額 〕



〔 従業者数 〕

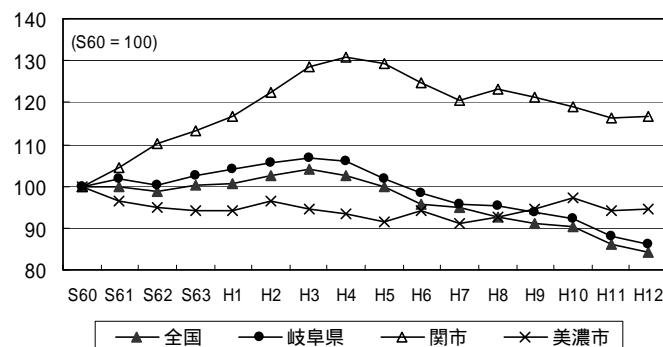


図 - 3 5 工業製品出荷額及び従業者数の推移

出典: 工業統計

[参考 - 関テクノハイランドの概要]

高度に複合化された生産拠点

- ・関テクノハイランドは、岐阜県がめざすスイートバレー構想の1拠点であり、情報ネットワークの発達を受け、知識集約型の生産拠点とするために、研究開発型の機能を持った時代の要請に応える新しい工業団地である。
- ・また、地域の特性と既存産業集積の基盤に立って、地場産業と先端産業の有機的展開を目指し、様々なニーズに対応できる複合型団地である。

公園的機能

- ・トータルな緑地構成、公園と一体化した水辺空間、街路景観等ランドデザインな環境で、働く人がゆとりを感じ、誇りを持って働ける環境である。
- ・構成遊水池公園、現況林、道路の線の空間など、自然環境をデザインすることで公園的機能を持ち、周辺住民にとって快適に過ごせる環境である。



所在地 関市のぞみヶ丘地内
東海北陸自動車道 美濃 IC 2.4km (5分)
東海北陸自動車道 関 IC 8.0km (16分)
分譲残面積 36.4ha



航空写真



区画割図

出典:関テクノハイランドホームページ

[参考 - 美濃テクノパークの概要]

- ・美濃テクノパークは、長良川に近く自然環境に恵まれた工業団地である。
- ・平成2年から県営工業団地として44.7haを開発し、平成4年第1期分を分譲完了し、平成8年から第2期分を分譲中である。
- ・東海北陸道美濃ICから車で5分と交通のアクセスにも恵まれ、21世紀を展望したハイテクパークとして、既に9社が立地している。



航空写真

出典:美濃テクノパークホームページ



区画割図

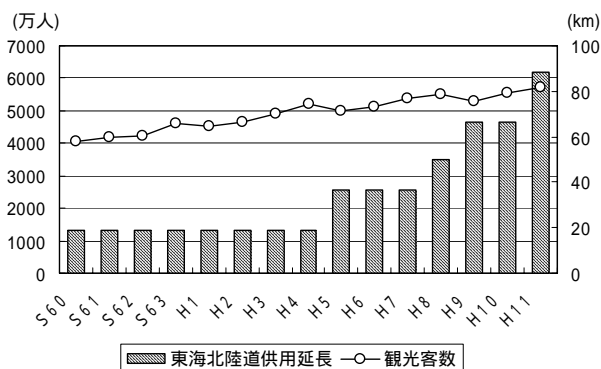
【声】A社(株) (平成7年に美濃テクノパークに立地)

- ・各種工作機械、工業用機械等の製造・販売を行っているA社では、高速道路がすぐに利用できるテクノパークへ工場立地したことで名古屋、関西、関東方面への輸送が非常に楽になったと評価している。
- ・また、テクノパーク立地の選定理由は色々あるが、高速道路直近であることによる時間短縮、輸送の効率化等、ある程度予想された効果は発揮されていると評価している。

2) 地域観光の活性化に貢献

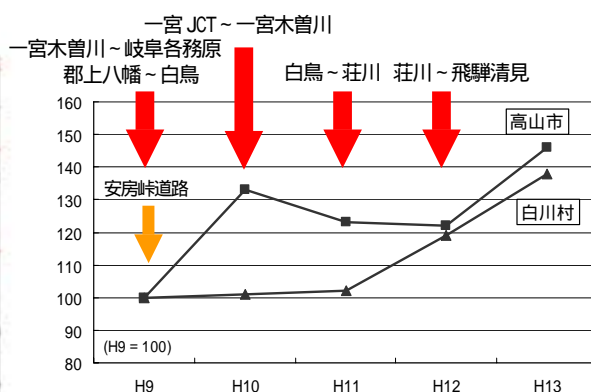
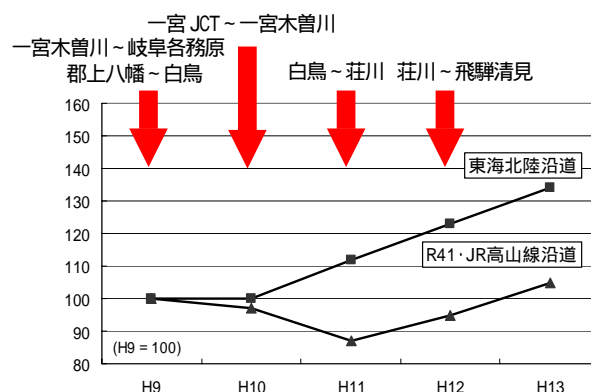
岐阜県内及び東海北陸道周辺の観光地における観光入込み客数は、東海北陸道の延伸とともに着実に増加している。高山市、白川村では約1.4倍(H13/H9)に増加した。

- ・ 岐阜県内の観光客数は、東海北陸道の延伸とともに年々増加している。名神高速道路との直結後、平成11年の観光客数は平成9年に比べて約8%増加している。(図-36)
- ・ 東海北陸道沿道地域や高山市、白川村などの観光地でも、東海北陸道の延伸に伴い観光入込み客数は着実に増加している。(図-37)



出典: 全国観光動向(観光客数)

図-36 岐阜県内観光客数と東海北陸道供用延長の推移



出典: 岐阜県観光レクリエーション動態調査

図-37 沿道地域の観光入込み客数の推移

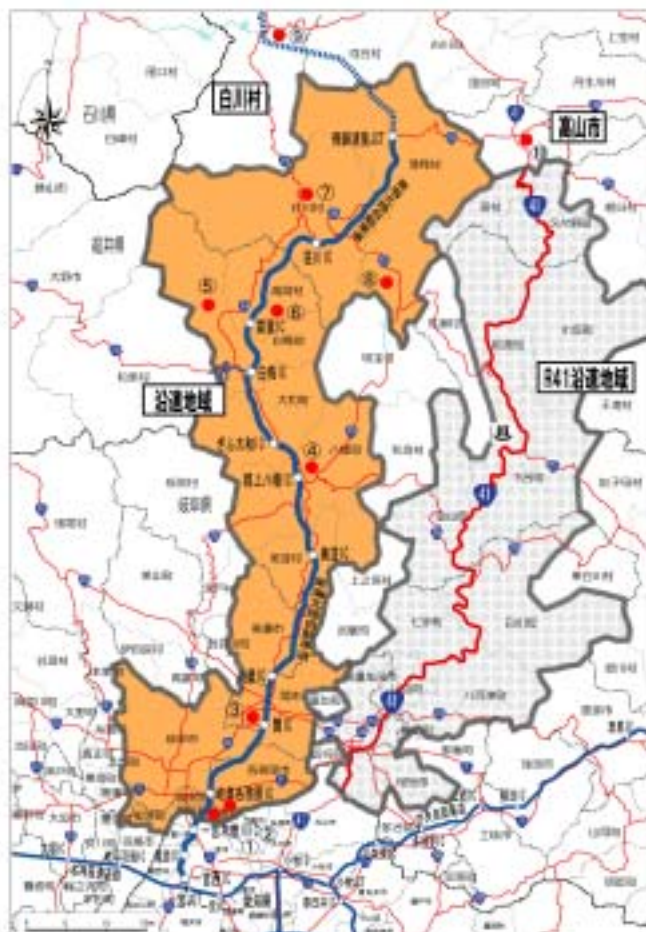


図-38 東海北陸道沿道地域とR41沿道地域

表-6 沿道的主要観光地及びイベント

観光地名・イベント名	観光客数 (千人/年)
河川環境楽園 (川島ハイウェイオアシス)	3,212
かがみがはら航空宇宙博物館	173
百年公園	260
郡上おどり	341
ウイングヒルズ白鳥リゾート	230
牧歌の里	367
ドライブインみぼろ湖	217
紅葉まつり	80
白川郷合掌集落	1,140
高山まつり	734

出典: 岐阜県観光レクリエーション動態調査

[効果事例 - 地域観光の活性化]

ハイウェイオアシスとして川島パーキングエリアと一体的に整備された「河川環境楽園」は、観光入込み客数で岐阜県随一（年間約 320 万人）を誇る。

- ・河川環境楽園は「ハイウェイオアシス事業」の一環として東海北陸道・川島PAと一体的に整備され、平成 11 年 7 月 17 日に開園した。高速道路利用者が直接利用可能なこの施設は、国営公園、県営公園、研究センター及び各種商業施設からなる環境共生型テーマパークで、平成 13 年の観光入り込み客数は岐阜県内で第一位を記録した。（表 - 7）
- ・全駐車場の駐車台数に占める高速道路側駐車場のシェアは 24%、全施設売上高に占める川島PAのシェアは 30%超となっており、高速道路との一体的整備が施設の来客と売上げに貢献している。（図 - 40、図 - 41）



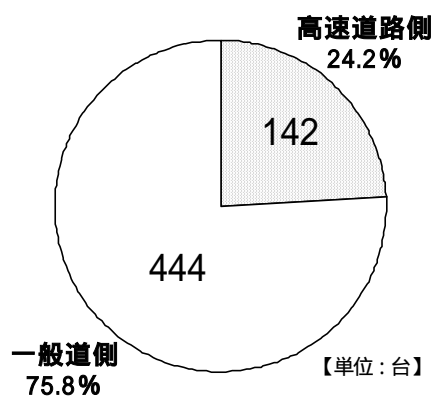
出典：河川環境楽園ホームページ

図 - 39 河川環境楽園の概要

表 - 7 岐阜県観光地ベスト 10

順位	観光地名	入り込み客数
1	河川環境楽園	3,211,550
2	高山市	2,431,746
3	千代保稲荷神社	2,085,410
4	下呂温泉	1,642,623
5	千本松原・木曾三川公園	1,565,670
6	世界イベント村きふ	1,434,830
7	岐阜公園	1,295,600
8	伊奈波神社	1,225,952
9	白川郷合掌造り集落	1,140,275
10	谷汲山華厳寺	1,049,000

出典：平成 13 年岐阜県観光レクリエーション動態調査



平成 12 年 11 月 26 日（日）13:00 に実測した数値
出典：JH調べ

図 - 40 河川環境楽園の駐車場シェア

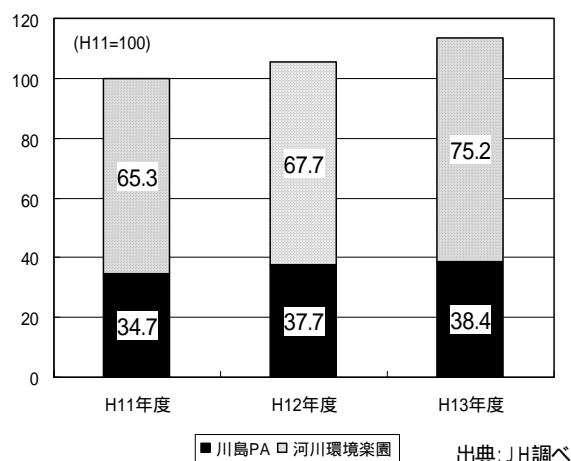


図 - 41 河川環境楽園の売上高推移と川島PAのシェア

[効果事例 - 地域観光の活性化]

高山祭の平成 13 年の観光入込み客数は前年度に比べて倍増。その他沿道周辺の観光地の入り込み客数も着実に増加。

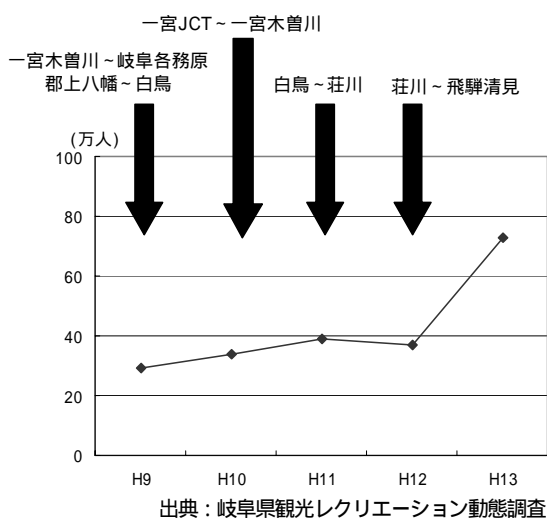


図 - 4 2 高山祭の観光入込み客数の推移



図 - 4 3 高山祭

【声】高山市観光課

- ・飛騨清見 IC までの延伸によるアクセス向上による観光入り込み客数の増加も期待し、平成 13 年は通常の高山祭に加えて、春と秋に特別イベント「高山祭屋台特別曳き揃え」を実施した。平成 14 年も同様なイベントを開催しており、平成 13 年と同程度の観光入り込み客数があったと思われる。
- ・また、高山市ではアクセス向上による首都圏、関西圏からの観光入り込み客数の増加を期待し、首都圏、関西圏（主に JR 駅）に出向き、誘客キャンペーンを実施している。

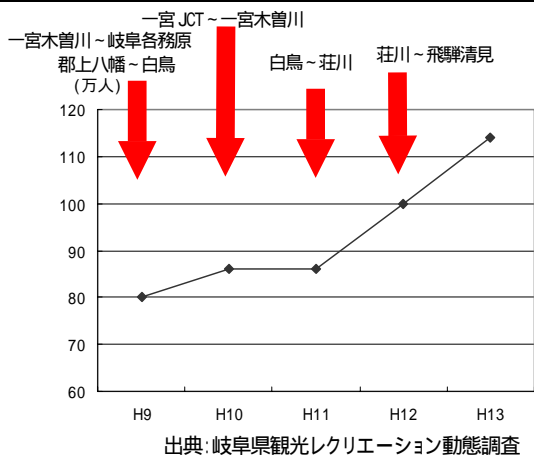


図 - 4 4 白川郷合掌集落の観光入込み客数の推移



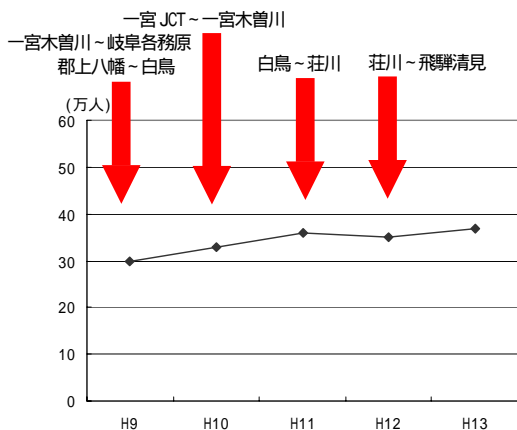
図 - 4 5 白川郷合掌集落

【声】白川村商工観光課

- ・新たなイベント開催、誘客キャンペーンは特に実施していないが、白川郷への観光入り込み客数は順調に伸びている。
- ・村営の 2 つの駐車場の 1 日あたりの平均駐車台数は平成 9 年では大型バス約 30 台、乗用車約 170 台であったが、東海北陸道整備によるアクセス向上も影響し、平成 14 年では大型バス約 60 台、乗用車約 300 台と約 2 倍となっており、ここ最近は住民生活への支障を懸念する程である。
- ・荘川、清見と徐々に延伸する東海北陸道の整備が観光入り込み客数増加に好影響していると思われる。

[効果事例 - 地域観光の活性化]

高鷲村では、東海北陸道整備を機にスキーシーズンだけでなく通年型観光地づくりに取り組んでおり、牧歌の里の観光入込み客数は東海北陸道の延伸に伴い着実に増加。



出典：岐阜県観光レクリエーション動態調査
図 - 4 6 牧歌の里の入り込み客数の推移



図 - 4 7 牧歌の里

《岐阜新聞 (H14.7.12) より》



[参考 - 沿道の主な観光地]



かがみがはら航空宇宙博物館



百年公園



郡上おどり

写真の番号は表 - 6の番号に対応

[参考 - 主要観光施設へのヒアリング]

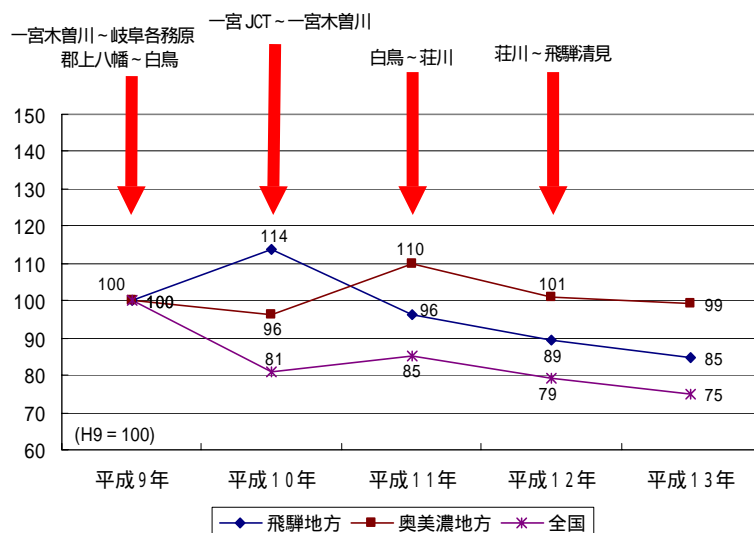
観光協会	八幡町観光協会	・従来は京阪神からの入込みが中心であったが、ナンバープレートによれば山陽（岡山、広島）や四国方面からの入込みが見られるようになった。
	飛騨高山観光協会	・関西方面からの問い合わせが多くなった（10～30件/日ある）。
観光施設	ひるがの高原 スキー場	・従来は名古屋、三重からの入込みがほとんどであったが、入込み客の中心が関西となり、しかも四国（徳島）からの入込みも見られるようになった。
		・シーズン中、スキー専用バスが大阪より毎日運行されている。
		・静岡方面へも、PRしていきたい。
	郡上八幡 リバーウッド オートキャンプ	・従来は岐阜県内、名古屋からの入込みであったが、平成8年には利用者の6割が愛知県内からの入込みとなり、さらに平成10年には神奈川、東京、大阪、奈良、滋賀等からの入込みも見られるようになった。
		・日帰り圏となったことで、今後第1・第3土曜日（小学校の非休日）の利用増に期待している。
	パスカル清見	・従来大阪等からの団体客は、途中名古屋、岐阜等で食事していたが、清見で食事をする団体が増えている。
・売上げが15～20%増加した。		
・今後、静岡、三重方面からの誘致拡大に期待している。		

出典: JH 調べ

3) レジャー活動への貢献 (岐阜県スキー場入場者数の変化)

近年の全国的なスキー需要の低迷のなか、スキー場入場者数は、飛騨地方の25%減少 (H13/H9) に対し、東海北陸道沿道の奥美濃地方ではほぼ横ばいにとどまっている。

- 近年、スキー場入場者数は全国的に減少するなか、東海北陸道沿道に位置する奥美濃地方のスキー場入場者数はほぼ横ばい状態にあり、沿道地域のスキー場入場者数の減少に歯止めがかかっている。(図 - 48)



全国値は特殊索道輸送人員の推移(国土交通省:鉄道輸送統計年報)
出典:岐阜県スキー場連絡協議会資料より作成

図 - 48 岐阜県内スキー場入場者数の推移

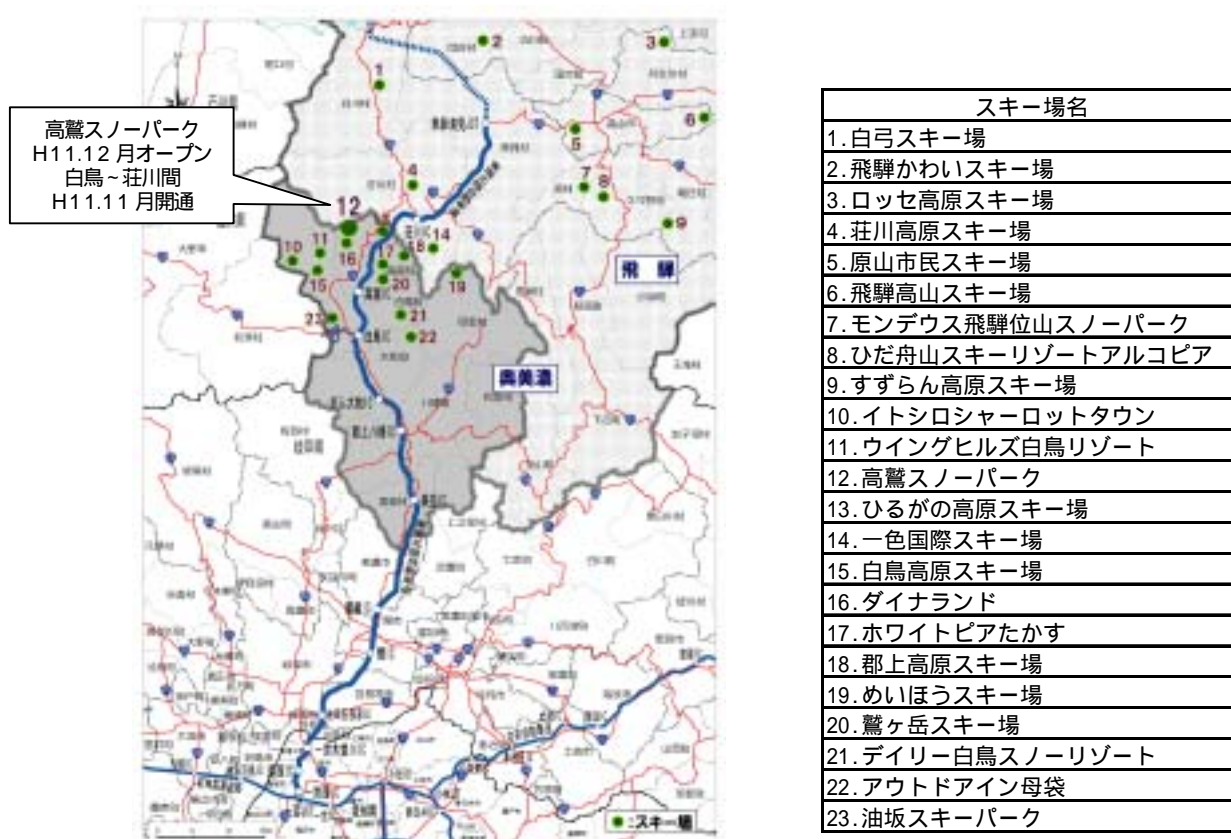


図 - 49 東海北陸道沿道のスキー場分布

[効果事例 - 地域観光、レジャー活動への貢献]

関西方面からの来客の増加を見込んで別棟の新館を増築（高山市）

2003年4月 新館オープン！
13階建て 80室 300名収容



【声】Aホテル

- ・飛騨地方に創業して30年になるAホテルは東海北陸道の整備により関西方面からの利用客増を見込んでおり、関西方面への営業展開強化を営業戦略として掲げ、関西方面へのマーケット拡大を進めている。
- ・また、利用客の増加を見込み、別棟の新館を増築している（2003年4月オープン）。

高山市内のゴルフ場では関西方面からの利用客が約10%増加

【声】Bゴルフ場

- ・高山市内にあるBゴルフ場では、「平成10年以前は関西方面からのお客様はほとんど見込んでいなかったが、平成13年は関西方面からのお客様が前年と比べて10%ほど増加しているのではないかと思います」と今後の顧客圏域の拡大にも期待を寄せている。

4) 特産品への支援

子牛の輸送環境の向上が良品質な飛騨牛の供給に貢献。平成 14 年に清見村・高山市で開催された和牛品評会では、全国から 468 頭の牛が出品され、29 万人の来場者があった。

- ・ 「飛騨牛(肉用牛)」の産地である東海北陸道の周辺地域では、東海北陸道の利用により、買い付けた子牛の輸送時間短縮、振動や停止が少なく子牛に傷が付かないなど、飼育条件の改善がなされ、良品質な飛騨牛を食卓に供給することが可能となった。
- ・ 平成 14 年 9 月には和牛品評会「第 8 回全国和牛能力共進会」(全国各地で 5 年毎に開催)が清見村及び高山市において開催された。東海北陸道による交通アクセスの良さから、全国より 468 頭の牛が出品され、開催期間中(5 日間)、29 万人の来場者数(一般客)があった。

【声】JA 郡上

- ・ 東海北陸道が開通してから、飛騨牛の子牛の輸送に助かっている。
- ・ 買い付けは熊本に出かけているが、今は全て高速道路で移動できるため、東海北陸道がない時に比べて 1 時間は短縮できる。
- ・ また、振動や停止が少ないため、子牛に傷が付かず成牛が高く取引できる。



【声】第 8 回全国和牛能力共進会岐阜県実行委員会 事務局

- ・ 品評会開催は開催の 5 年前に決定している。東海北陸道が主たる要因ではないが、開催地決定の条件として東海北陸道整備によるアクセス向上が、多少は後押ししていることは間違いない。
- ・ 出品された牛は 468 頭であり、牛の輸送には東海北陸道が利用されている。また、牛の輸送だけでなく、交通アクセスの向上も影響してか中京圏からの一般客も広く取り込むことができたと考えており(来場者数 29 万人)、盛況のうちに品評会を終えることができた。



ポスター

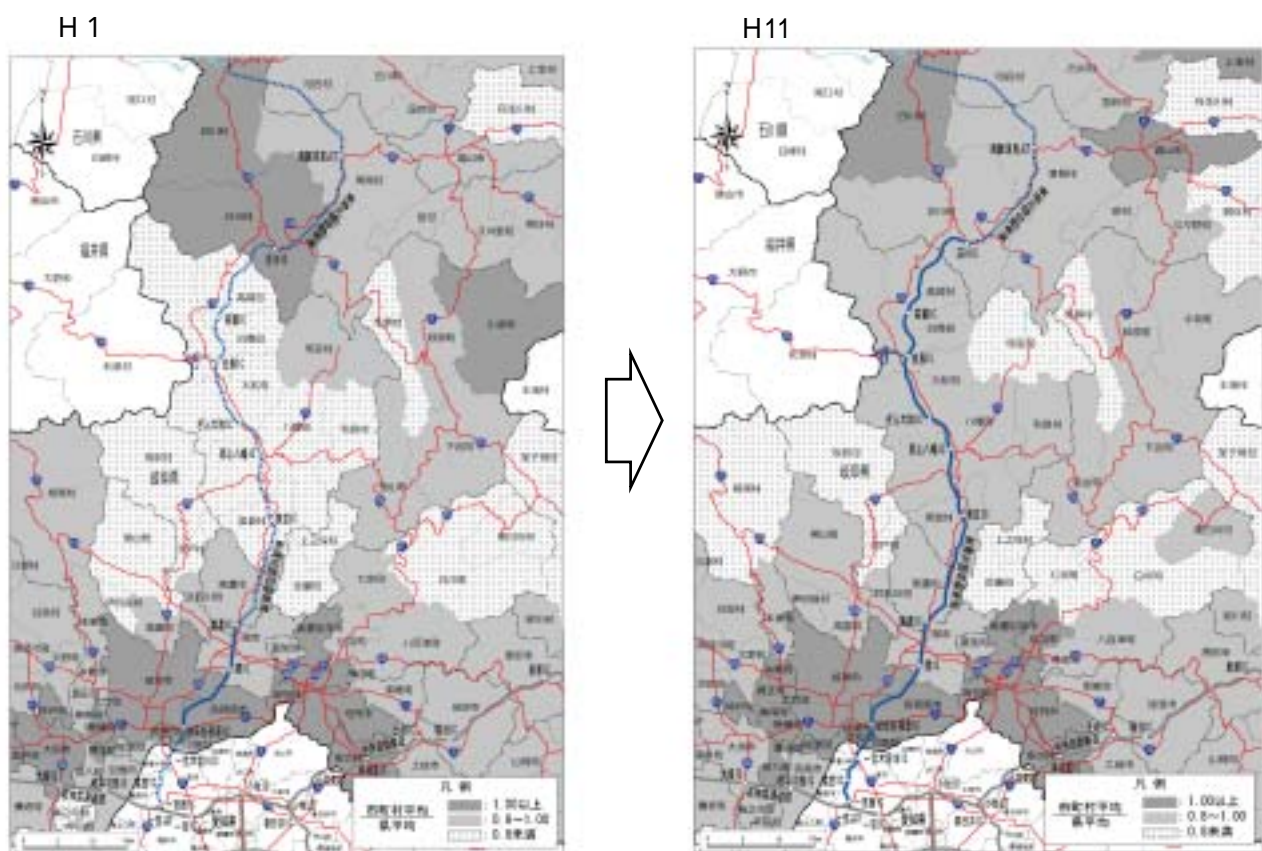


開催状況

5) 地域間格差の是正に貢献

東海北陸道の延伸に伴い、市町村民 1 人当たりの所得の地域間格差が是正されている。

- ・ 市町村民 1 人当たり所得と県平均との比較をみると、平成元年時点では大和町、八幡町をはじめとした郡上郡周辺とその他地域とに格差がみられたが、平成 11 年時点では東海北陸道沿道地域において地域間の格差は小さくなっている。(図 - 5 0)



市町村民 1 人当たり所得
= 市町村雇業者所得 ÷ 人口

出典: 岐阜県知事公室統計調査課「市町村民経済計算」

図 - 5 0 市町村民 1 人当たり所得格差の推移

6) 商業の活性化に貢献
大規模小売店舗の出店

沿道地域では大規模小売店舗の立地が活発化、新たに3店舗が出店し、店舗面積は約4.5倍(H13/H10)に増加している。

- 大型小売店舗の売場面積の推移をみると、国道41号沿道地域では平成9年以降に新たな立地がないのに対し、東海北陸道沿道地域では当該路線の延伸に伴い着実に立地が進んでいる。その店舗面積は2,785㎡(平成10年)から12,655㎡(平成13年)へと、約4.5倍に増加した。(図-51、図-52)

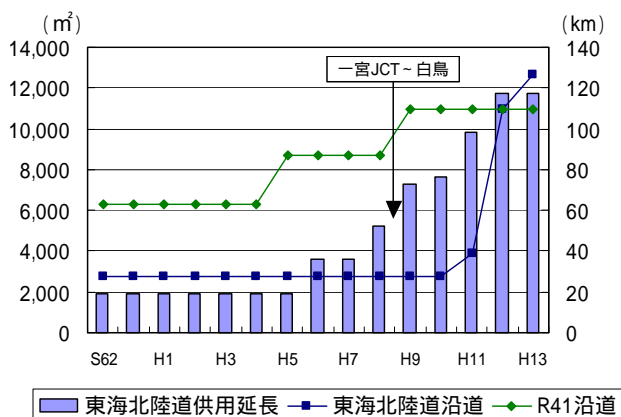


図 - 5 1 店舗面積の推移



2002年3月末日現在

出典: 全国大型小売店総覧 2003年版(東洋経済新報社)

図 - 5 2 沿道(美並以北)の大型小売店の立地分布

《岐阜新聞(H 1 4 . 4 . 4)より》

**道路ができると経済が変わる
小売、金融が続々進出**

建設がもたらす経済効果の波及が、岐阜県白鳥町の国道41号沿道に顕著に現れている。白鳥町は、東海北陸自動車道の延伸に伴い、沿道に立地する大型小売店舗や金融機関の進出が相次いでいる。町役場によると、沿道に立地する店舗の数は、平成10年から平成13年までの間に約4.5倍に増加したという。町役場の担当者によると、沿道に立地する店舗の数は、平成10年から平成13年までの間に約4.5倍に増加したという。町役場の担当者によると、沿道に立地する店舗の数は、平成10年から平成13年までの間に約4.5倍に増加したという。

【声】Aスーパー
 地元だけでなく、他地域から来店
 平成13年12月に白鳥IC近くにオープンしたAスーパーによると、「週末や観光シーズン(紅葉、スキーなど)には地元のお客様だけでなく、福井、愛知ナンバーなど他の地域からの来店車両も見受けられ、IC直近に立地した効果が現れている」と今後の商圈拡大にも期待を寄せている。

商品販売額・従業者数の増加

平成6年から平成11年にかけての商品販売額は、岐阜県はほぼ横ばいであるが、東海北陸道沿道の郡上郡、大野郡では約14～18%増加している。

- ・ 岐阜県全体の年間商品販売額が横ばい状態にある中、東海北陸道沿道の郡上郡、大野郡では平成11年の年間販売額は平成6年に比べてそれぞれ14%増、18%増と順調な伸びを示しており、商業活性化に貢献している。(図-53)
- ・ 郡上郡では卸売・小売業従業者数も順調な伸びを示している。(図-54)

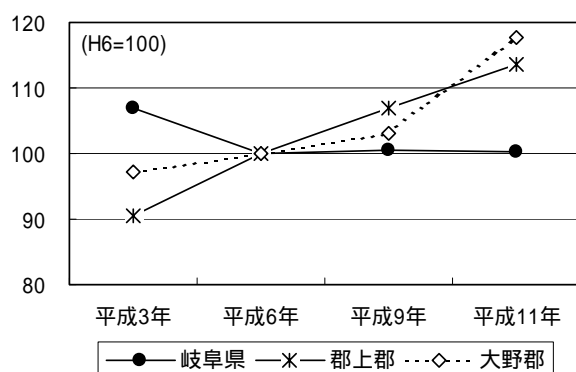
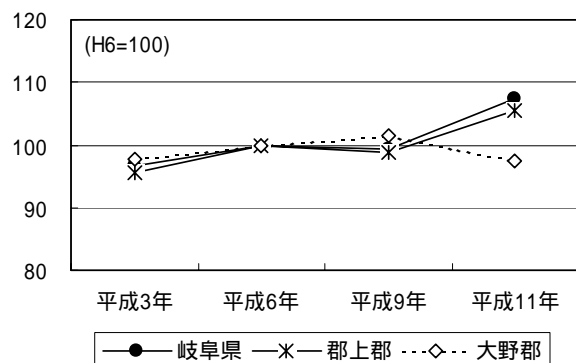


図-53 年間商品販売額の推移



出典: 商業統計

図-54 卸売・小売業従業者の推移



図-55 年間商品販売額の伸び

[効果事例 - 新規に店舗を展開]

東海北陸道を利用する観光客増加を見込み、新規に店舗を展開(従来0 9店舗)

- ・ コンビニA社では、郡上郡に店舗がなかったが出店が相次ぎ9店舗(平成14年12月現在)となった。
- ・ 今後は、奥美濃から飛騨、富山、北陸方面への店舗展開の可能性があると東海北陸道全通への期待を寄せている。

7) 地価の状況

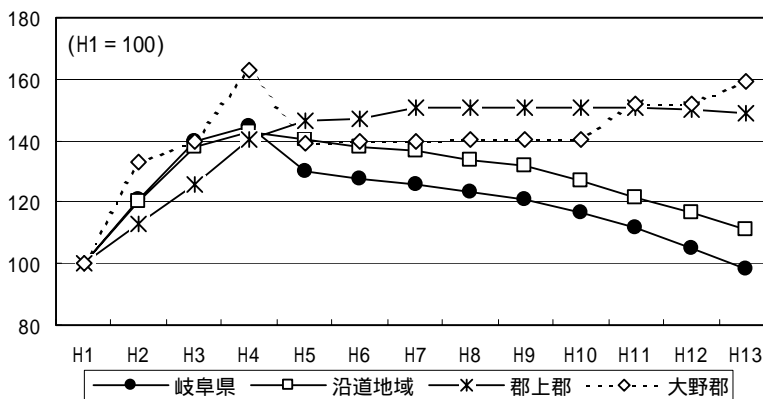
岐阜県内の東海北陸道沿道地域は、県全体に比べて平均地価（住宅地）の下落幅が小さい。また、沿道の郡上郡では横ばい、大野郡では上昇傾向にある。

- ・ 岐阜県内の市町村平均地価（住宅地）を平成6年から平成11年の伸び率で比較すると、岐阜市周辺で下落しており、岐阜県北部で主に上昇がみられる。（図 - 56）
- ・ 岐阜県と沿道地域の地価（住宅地）は、平成5年以降下落傾向にあるが、沿道地域は県よりも小さい。一方、郡上郡では横ばい、大野郡では上昇傾向にある。（図 - 57）



出典：岐阜県地域県民部土地対策室「岐阜県地価調査書」

図 - 56 平均地価（住宅地）の伸び



出典：岐阜県地域県民部土地対策室「岐阜県地価調査書」

図 - 57 地価（住宅地）の推移

4 . 事業の環境への影響

今回の対象区間については、

- ・「東海北陸自動車道（一宮・笠松間）」（昭和 53 年 6 月建設省中部地方建設局）
- ・「東海北陸自動車道（美濃・白鳥間）」（昭和 53 年 3 月日本道路公団名古屋建設局）
- ・「東海北陸自動車道（白鳥・荘川間）」（昭和 60 年 9 月建設省中部地方建設局）
- ・「東海北陸自動車道（荘川村～白川村間）」（昭和 63 年 5 月建設省中部地方建設局）

により、事業の実施が環境に及ぼす影響について、調査・予測および評価が実施されている。

(1) アセスメント交通量と実績値の比較

(単位：台 / 日)

IC 間	アセスメント交通量 (S75)	実績交通量 (H13 年度)
一宮 JCT ~ 一宮西	31,000	28,000
一宮西 ~ 尾西 (なし)	31,000	21,000
尾西 (なし) ~ 一宮木曾川 (木曾川)	31,000	24,100
一宮木曾川 (木曾川) ~ 岐阜各務原 (岐阜)	36,000	22,600
岐阜各務原 (岐阜) ~ 関		21,900
関 ~ 美濃		16,800
美濃 ~ 美並 (なし)	16,900	13,500
美並 (なし) ~ 郡上八幡 (八幡)	16,900	12,400
郡上八幡 (八幡) ~ ぎふ大和 (なし)	13,500	9,400
ぎふ大和 (なし) ~ 白鳥	13,500	8,800
白鳥 ~ 高鷲 (なし)	11,200	7,100
高鷲 (なし) ~ 荘川	11,200	5,100
荘川 ~ 飛騨清見 (清見)	10,200	3,800

注) IC 間の () は、アセスメント時の名称

アセスメント交通量 (環境アセスメント実施時に計画されている道路網完成時の将来交通量) に
対し、実績交通量は下回っている。

(2) 主な環境アセスメント記載事項に対する事業実施に当たっての対策

評価項目	主な環境アセスメント記載事項に対する事業実施に当たっての対策																																												
大気質 (NO ₂ , CO)	<p>【アセスメント記載事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アセスメント交通量をもとに算出した、高速道路に起因する計画路線近傍の予測濃度とバックグラウンド濃度との合計値は、環境保全目標ないしWHO基準を下回る。 <p>【事業実施に当たっての対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路沿道の一般環境大気局の測定データにアセスメント時の高速道路に起因する値を加えても、環境保全目標を下回る。 NO₂ : 日平均値の年間98%値 0.042~0.050ppm CO : 日平均値の年間2%除外値 1.37~4.46ppm 環境保全目標 (NO₂ : 0.04~0.06ppm 以下、CO : 10ppm 以下) 																																												
水質 (BOD, SS)	<p>【アセスメント記載事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水質汚濁の主な要因は、休憩施設からの排水及びトンネル洗浄水 (8~35m³/日) ・浄化処理後の排水放流による汚濁負荷の増加はわずかなので、現況濃度に与える影響はほとんどない。 <p>【事業実施に当たっての対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・排水処理施設を設置し、排水基準を満足するよう適切な日常点検管理等を実施 ・排水基準に対し日常管理値は大きく下回っている。 ひるがの高原SAでの測定値 (BOD : 2 mg/l、SS : 6 mg/l) 岐阜県上乘せ排水基準 (BOD : 30mg/l、SS : 70 mg/l) ・トンネル洗浄水は、水槽に一時的に貯留した後に、処理車により浄化して放流。 																																												
騒音	<p>【アセスメント記載事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アセスメント交通量をもとに高速道路に起因する騒音レベルを予測した結果、一部箇所にて対策を実施することで計画路線近傍のいずれの地域においても環境保全目標を下回る。 <p>【事業実施に当たっての対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遮音壁については、必要に応じて設置済み。 ・環境アセスメントで予測した断面について、平成13年度平均交通量を用いて現況再現予測を実施した。1IC区間の全ての断面において予測結果が環境保全目標を満足する場合でも、環境上最も厳しいと判断される1断面について騒音を実測した。 ・環境保全目標は、昼間・夜間のうち、目標値と実測値の差が厳しい方を記載した。 (単位 : dB) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">IC間</th> <th colspan="2">事後評価 (L_{Aeq})</th> </tr> <tr> <th>環境保全目標</th> <th>実測値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>一宮JCT~一宮西</td><td>65 (夜間)</td><td>64</td></tr> <tr><td>一宮西~尾西</td><td>65 (夜間)</td><td>62</td></tr> <tr><td>尾西~一宮木曾川</td><td>70 (昼間)</td><td>68</td></tr> <tr><td>一宮木曾川~岐阜各務原</td><td>70 (昼間)</td><td>60</td></tr> <tr><td>岐阜各務原~関</td><td>70 (昼間)</td><td>66</td></tr> <tr><td>関~美濃</td><td>70 (昼間)</td><td>62</td></tr> <tr><td>美濃~美並</td><td>70 (昼間)</td><td>65</td></tr> <tr><td>美並~郡上八幡</td><td>70 (昼間)</td><td>56</td></tr> <tr><td>郡上八幡~ぎふ大和</td><td>70 (昼間)</td><td>71</td></tr> <tr><td>ぎふ大和~白鳥</td><td>70 (昼間)</td><td>58</td></tr> <tr><td>白鳥~高鷲</td><td>70 (昼間)</td><td>56</td></tr> <tr><td>高鷲~荘川</td><td>70 (昼間)</td><td>60</td></tr> <tr><td>荘川~飛騨清見</td><td>70 (昼間)</td><td>46</td></tr> </tbody> </table> <p>・騒音測定の結果、郡上八幡~ぎふ大和間で環境保全目標を超過する他は、いずれの区間でも環境保全目標を満足することを確認した。</p> <p>・郡上八幡~ぎふ大和間の当該箇所については近傍に保全対象家屋が存在しないため、当面は対策を行わない。</p>	IC間	事後評価 (L _{Aeq})		環境保全目標	実測値	一宮JCT~一宮西	65 (夜間)	64	一宮西~尾西	65 (夜間)	62	尾西~一宮木曾川	70 (昼間)	68	一宮木曾川~岐阜各務原	70 (昼間)	60	岐阜各務原~関	70 (昼間)	66	関~美濃	70 (昼間)	62	美濃~美並	70 (昼間)	65	美並~郡上八幡	70 (昼間)	56	郡上八幡~ぎふ大和	70 (昼間)	71	ぎふ大和~白鳥	70 (昼間)	58	白鳥~高鷲	70 (昼間)	56	高鷲~荘川	70 (昼間)	60	荘川~飛騨清見	70 (昼間)	46
IC間	事後評価 (L _{Aeq})																																												
	環境保全目標	実測値																																											
一宮JCT~一宮西	65 (夜間)	64																																											
一宮西~尾西	65 (夜間)	62																																											
尾西~一宮木曾川	70 (昼間)	68																																											
一宮木曾川~岐阜各務原	70 (昼間)	60																																											
岐阜各務原~関	70 (昼間)	66																																											
関~美濃	70 (昼間)	62																																											
美濃~美並	70 (昼間)	65																																											
美並~郡上八幡	70 (昼間)	56																																											
郡上八幡~ぎふ大和	70 (昼間)	71																																											
ぎふ大和~白鳥	70 (昼間)	58																																											
白鳥~高鷲	70 (昼間)	56																																											
高鷲~荘川	70 (昼間)	60																																											
荘川~飛騨清見	70 (昼間)	46																																											

評価項目	主な環境アセスメント記載事項に対する事業実施に当たっての対策
自然環境	【アセスメント記載事項】
	<ul style="list-style-type: none"> ・計画路線が、天然記念物等の分布する地域を通過する箇所があるが、橋梁・トンネルで計画することにより影響は小さい。 ・工事中においても、土砂等の沢への流出を可能な限り防止することとしているので、影響は極めて少ない。
	【事業実施に当たっての対策】
	<ul style="list-style-type: none"> ・沿道状況を勘案し、のり面緑化、路傍植栽等を実施。 ・小動物や昆虫の繁殖地の復元を行い、また、水路下部及び側面に凹凸をつけ、側溝に斜路を設置し、生息環境の保全に配慮した。

今後の取り組み：当初予測し得なかった環境への著しい影響が見られた場合は、必要に応じて追跡調査を実施し、適切な措置を講ずることとする。

(3) 地域環境改善

東海北陸自動車道の整備に伴い、並行する一般国道 22 号及び 156 号の交通混雑が緩和されていることから、地域の環境改善に寄与していると考えられる。

5 . 事後評価 (案)

【事業の効果】

- ・ 経済状況の低迷が続いているが、評価対象区間の交通量は推計値を数パーセント下回るだけで順次増加しており、今後飛騨清見～白川郷間が開通すれば、日本海側の主要都市と中京圏を結ぶ高速道路ネットワークが完成し、さらに増加するものと考えられる。
- ・ 東海北陸自動車道の整備により、主要都市間の時間短縮を可能とするとともに、並行する一般国道の混雑緩和、安全性の向上、災害時の代替路機能など、道路交通の信頼性の向上及び定時性の確保に大きな効果を発揮している。
- ・ また、沿道の主要都市を結び、さらには岐阜県外の広域的な地域との連携が図られ、地域間交流の活発化に貢献している。
- ・ さらに、沿道地域への工場立地、大型店舗の出店をはじめ、高速バスの利便性向上など、様々な分野において効果を発揮している。

【環境への影響】

- ・ アセスメント交通量に対し、実績交通量は下回っている。環境保全目標に対し、必要な環境保全対策を実施済みあるいは必要に応じて実施予定である。

< 評価結果および対応方針 (案) >

- ・ 現時点において、時間短縮効果をはじめ、定時性・安全性の向上が図られているとともに、地域の産業・経済活動の活性化及び住民生活の向上などに様々な効果を発現している。
- ・ 利用交通量も概ね推計値と一致しているとともに、ネットワークの延伸に伴い順次増加している。また、現在建設中の飛騨清見～白川郷間の完成により東海北陸自動車道が全線開通することから、今後利用増がさらに期待されることである。
- ・ 今後は、高速道路ネットワークの延伸等に伴う交通量の変化や活用状況等のフォローアップを実施していく。

客観的評価指標（案）に対応する事後評価項目

道路・区間名：東海北陸自動車道（一宮 JCT～飛騨清見 I C）

< 客観的評価指標（案）の事業採択の前提条件に対応する事後に確認が必要な項目 >

データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について実施。

客観的評価指標における分類	評価項目	効果の有無	補足事項（場所・データ等）
投資効果の有無	交通量の状況（当該道路・並行区間における採択時の予測値 1 との比較など）	有	当該道路 実績値：別紙「事後評価（案）」に記載のとおり 並行区間(セカステータ使用) R156：郡上郡八幡町五町 12,300 台/日(H6) 9,200 台/日(H11) 約 3,100 台/日減少
	旅行速度の向上（当該道路・並行区間における採択時の予測値 1 との比較など）	有	並行区間(セカステータ使用) R156：郡上郡八幡町五町 36.6km/h(H6) 48.0km/h(H11) 約 11km/h アップ
	交通事故の低減（当該道路・並行区間における採択時の予測値 1 との比較など）	有	並行区間(セカステータ使用) R156：郡上郡八幡町五町 事故件数：22 件(H6) 18 件(H11) 4 件減少 事業費：約 7,180 億円
	コストの増減（事業費・維持管理費の計画値と実績値の比較 2）		
調査の完了 円滑な事業執行の環境が整っている	事業期間の状況（事業進捗の実績、計画と実績の比較など）		一宮 JCT～尾西間（3.9km） 事業化：S47.6 供用：H10.12(約 26 年 6 ヶ月) 尾西～一宮木曾川間（3.8km） 事業化：S47.6 供用：H10.2(約 25 年 8 ヶ月) 一宮木曾川～岐阜各務原間（5.6km） 事業化：S47.6 供用：H9.3(約 24 年 9 ヶ月) 岐阜各務原～美濃間（19.1km） 事業化：S47.6 供用：S61.3(約 13 年 9 ヶ月) 美濃～美並間（17.2km） 事業化：S54.3 供用：H6.3(約 15 年) 美並～郡上八幡間（10.2km） 事業化：S54.3 供用：H8.4(約 17 年 1 ヶ月) 郡上八幡～白鳥間（16.6km） 事業化：S54.3 供用：H9.11(約 18 年 8 ヶ月) 白鳥～荘川間（21.9km） 事業化：S63.9 供用：H11.11(約 11 年 2 ヶ月) 荘川～飛騨清見間（18.9km） 事業化：H3.3 供用：H12.10(約 9 年 7 ヶ月)

1 予測値との比較を基本とするが、当面、予測値が存在しない場合、事前の実測値との比較を可とする。

2 コストについて、計画と実績の比較は手法上課題があるため、当面、実績の確認を行うだけでよい。

< 客観的評価指標 (案) の事業の効果や必要性に対応する事後に確認が必要な項目 >

以下のうち、事前に確認を行った指標に対応する項目のみについて実施。

当面、事前の評価を行っていない事業については、以下のうち、事後に確認される項目について実施。

は定性的に有無を確認、 は定量的又は定性的な記述により確認を行うことを基本とする。

客観的評価指標における分類		評価項目	効果の有無	補足事項 (場所・データ等)
経済構造改革の支援	(1)地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築			
	(2)物流効率化の支援	近傍の空港又は港湾へのアクセス (所要時間) の短縮 総重量 25 t の車両もしくは ISO 規格背高海上コンテナ輸送車が通行可能となる区間あり	有 -	岐阜市～名古屋空港 74 分 57 分 (17 分短縮) 並行区間に該当箇所なし。
	(3)中心市街地の活性化			
活力ある地域づくり都市づくりの支援	(1)都市圏の交通円滑化の推進	渋滞対策プログラムに位置づけのある並行区間の渋滞の緩和 混雑度が 2.0 以上である並行区間の混雑度の低下 混雑時旅行速度が 20km/h 未満である並行区間の混雑時旅行速度の向上 都市圏の交通円滑化に資する環状道路を形成 (環状道路内の通過交通の低減等)	有 有	R156 (3 箇所) 改善 並行区間 (セグメント) 使用 R22 : 羽島郡笠松町円城寺 2.21 (H6) 0.85 (H11) 並行区間に混雑時旅行速度が 20km/h 未満の該当箇所なし。 環状道路を形成しない。
	(2)地域・都市の基盤の形成			
	(3)地域づくりの支援	生活圏中心都市間の時間短縮の比率 (20%以上であること) 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援状況	有 有	岐阜市～高山市 222 分 (R156・R158 ルート) 136 分 (高速道路ルート) 86 分 (39%) 短縮 国営木曾三川公園・河川環境楽園 (H11) 飛騨・世界生活文化センター (H13)
よりよい生活環境の確保	(1)安全な生活環境の確保	交通事故死傷率の高い並行区間 (250 人/億台キロ以上) における交通量 (交通事故) の低減		セグメントによれば、交通事故死傷率の高い該当区間なし。
	(2)良好な環境の保全・形成	騒音レベルが夜間要請限度を超過している並行区間の箇所における騒音レベルの低下 (夜間騒音限度をクリア等)	有	R156 (岐阜市日野東 8) 70dB (H8) 65dB (H13)
安心して住める国土の実現	(1)道路の防災対策・危機管理の充実	防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁がある平行区間の代替路線を確保 事前通行規制区間又は特殊通行規制区間のある並行区間の代替路線を確保 高速ネットワークにおける代替路線を確保	有 有 有	防災点検対策箇所 (豪雨、豪雪) R156 : 4 0 箇所 震災点検要対策箇所 (地震) R156 : 1 6 箇所 架替の必要のある老朽橋梁 R156 : 1 箇所 事前通行規制区間 (連続雨量 120mm ~ 200mm 以上) R156 : 4 箇所 名神高速道路・北陸自動車道 (一宮市～砺波市間)
	他のプロジェクトとの関連	他機関との連携プログラムに位置づけられている		