

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道158号 中部縦貫自動車道 高山清見道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局																							
起終点	自：岐阜県高山市清見町夏厩 至：岐阜県高山市丹生川町坊方	延長	24.7km																									
事業概要	<p>一般国道158号中部縦貫自動車道は、福井県福井市を起点とし、岐阜県高山市の主要都市を経て、長野県松本市に至る延長約160kmの高規格幹線道路です。</p> <p>本事業の一般国道158号中部縦貫自動車道高山清見道路は、岐阜県高山市清見町夏厩から岐阜県高山市丹生川町坊方に至る延長約24.7kmの道路であり、高速アクセス性の向上（観光の周遊性向上）、交通渋滞の緩和・救急医療活動の支援を目的に計画された道路です。</p>																											
H4年度事業化	H3年度都市計画決定 (H一年度変更)	H6年度用地着手	H8年度工事着手																									
全体事業費	2,203億円	事業進捗率	44%	供用済延長	15.2km																							
計画交通量	12,300台/日																											
費用対効果 分析結果	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">B/C</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(事業全体) 1.4</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>1.2</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%; border-right: 1px dashed black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">総費用</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>903/2,233億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：822/2,116億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：81/117億円</td> <td></td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">総便益</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>1,050/3,092億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益：830/2,386億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益：182/601億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益：38/105億円</td> <td></td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">B/C</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(事業全体) 1.4</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>1.2</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.4	(残事業)	1.2	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">総費用</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>903/2,233億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：822/2,116億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：81/117億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	903/2,233億円		事業費：822/2,116億円		維持管理費：81/117億円		総便益	(残事業)/(事業全体)	1,050/3,092億円		走行時間短縮便益：830/2,386億円		走行経費減少便益：182/601億円		交通事故減少便益：38/105億円		基準年	平成25年	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">B/C</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(事業全体) 1.4</td> </tr> <tr> <td>(残事業)</td> <td>1.2</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.4	(残事業)	1.2	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">総費用</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td>903/2,233億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費：822/2,116億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費：81/117億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	903/2,233億円		事業費：822/2,116億円		維持管理費：81/117億円																
B/C	(事業全体) 1.4																											
(残事業)	1.2																											
総費用	(残事業)/(事業全体)																											
903/2,233億円																												
事業費：822/2,116億円																												
維持管理費：81/117億円																												
総便益	(残事業)/(事業全体)																											
1,050/3,092億円																												
走行時間短縮便益：830/2,386億円																												
走行経費減少便益：182/601億円																												
交通事故減少便益：38/105億円																												
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.3~1.5(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=1.1~1.3(交通量 ±10%)</p> <p>事業費：B/C=1.3~1.5(事業費 ±10%) 事業費：B/C=1.1~1.3(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間：B/C=1.1~1.6(事業期間 ±20%) 事業期間：B/C=1.1~1.2(事業期間 ±20%)</p>																											
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（濃飛バス等）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）、第三種空港（富山空港・松本空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（高山市古い町並み等）が存在する。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三次医療施設（高山赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p>																											

- ・NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

高山商工会議所より、早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

対応方針（案）案のとおり、事業の継続について異存ありません。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・高山清見道路は、休日交通量が経年的に増加傾向で主に距離の長い交通が利用。
- ・高山市街地の国道158号は主要渋滞箇所が3箇所存在し、観光期には慢性的な渋滞発生。
- ・高齢化社会の進展により、救急搬送人員が増加。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は44%、用地進捗率は80%。
- ・飛騨清見IC～高山西IC間（L=8.7km）は、平成16年度に暫定2車線開通。
- ・高山西IC～高山IC間（L=6.5km）は、平成19年度に暫定2車線開通。
- ・高山IC～丹生川IC（仮称）間（L=9.5km）は、一部地域で工事着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・高山IC～丹生川IC間（L=9.5km）は、概ね10年程度の開通（2/4）を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・ICランプ橋の橋梁形式を見直し、約0.5億円のコスト削減を図る。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に務めながら事業を推進する。

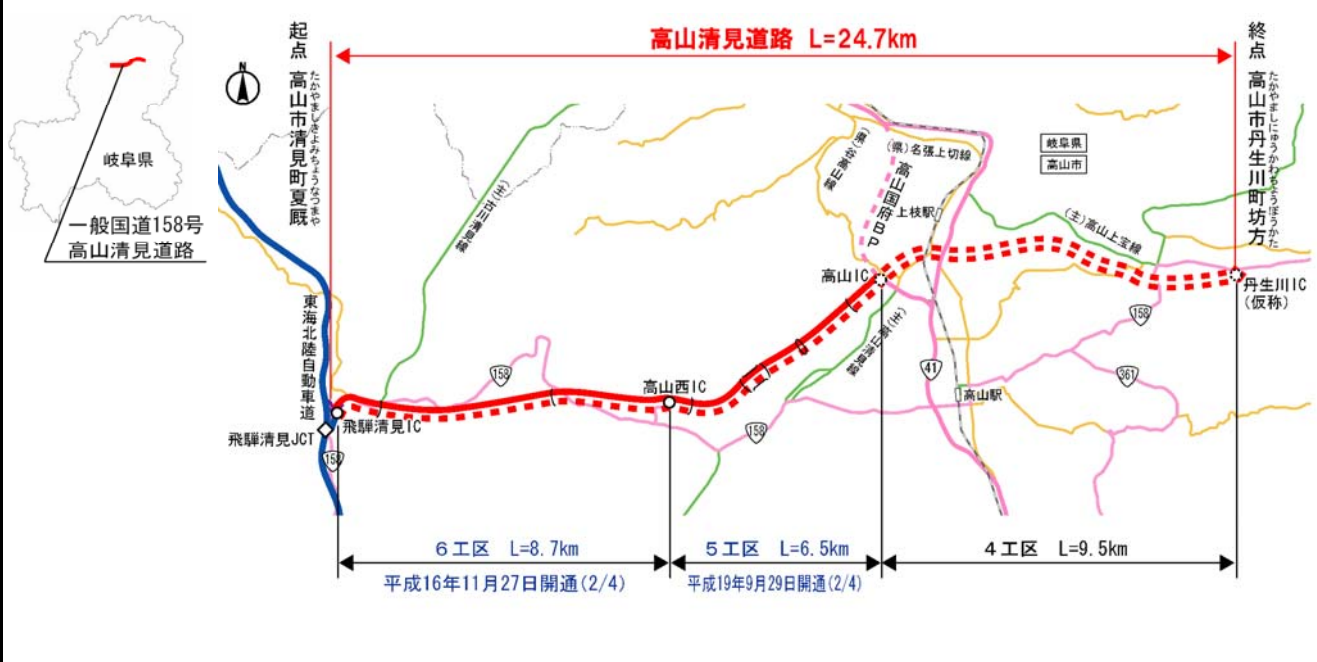
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。