

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

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：岐阜県高山市丹生川町坊方 至：岐阜県高山市清見町夏厩	延長 24.7km	
事業概要 中部縦貫自動車道は長野県松本市を起点とし、高山市・郡上市を経て福井県福井市に至る延長約160kmの道路であり、関東・中部・北陸圏を連絡する高規格幹線道路です。 その中部縦貫自動車道の一端を担う一般国道158号高山清見道路は、岐阜県高山市丹生川町坊方から同市清見町夏厩に至る延長24.7kmの道路であり、高速アクセスの向上・交通渋滞の緩和等を目的として事業を推進しています。		
H4年度事業化	H3年度都市計画決定	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%
計画交通量	8,000~20,200台/日	
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 2.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 825/1,994億円 事業費：745/1,913億円 維持管理費：80/80億円
	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,756/2,837億円 走行時間短縮便益 :1,416/2,326億円 走行経費減少便益：289/420億円 交通事故減少便益：51/91億円	基準年 平成22年
感度分析の結果 残事業費にて感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.8(交通量+10%) B/C=2.5(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.9(事業費+10%) B/C=2.3(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.0(事業期間+20%) B/C=2.2(事業期間-20%)		
事業の効果等		
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待出来るバス路線（濃飛バス（新宿線・松本線・平湯新穂高線 等々）が存在する。 ・特急停車駅（JR篠ノ井線（松本駅））へのアクセス向上が見込まれる。 ・中部国際空港、松本空港へのアクセス向上が見込まれる。		
②物流効率化の支援国土・地域ネットワークの構築 ・高規格ネットワーク形成により各方面へ農産物流通の向上が見込まれる。 ・国道158号で走行制限されている総重量25tの車両の通行が可能となる。		
③国土・地域ネットワークの構築 ・国土形成を構築する高規格幹線道路の一部を形成する【中部縦貫自動車道】 ・日常活動圏である高山市へのアクセス向上及び北陸・関西圏と関東圏とのアクセス向上が見込まれる。		
④個性ある地域の形成 ・ぎふ清流国体への支援が見込まれる。 ・高山市街地の古い町並み、高山祭り、温泉施設等の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ・高山市は豪雪地帯に指定されている。		
⑤安全で安心できるくらしの確保 ・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。		
⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・中央自動車道、北陸自動車道の代替路線となる自動車専用道路である。		
⑦他のプロジェクトとの関係 ・中部縦貫自動車道整備の一環である。		

関係する地方公共団体等の意見

- ・岐阜県の意見
対応方針（原案）案のとおり、事業の継続をお願いします。
なお、事業の実施にあたっては、引き続き本県と十分な調整をしていただくとともに、コスト削減の徹底をお願いします。

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

- ・東海北陸道の全線開通（平成20年7月）
- ・安房峠道路 無料化社会実験（平成22年6月）

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・飛騨清見IC～高山IC間15.2km 暫定2車線で供用（平成19年9月）
- ・4工区では現在、用地幅杭を設置中

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間の暫定2車線の早期供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

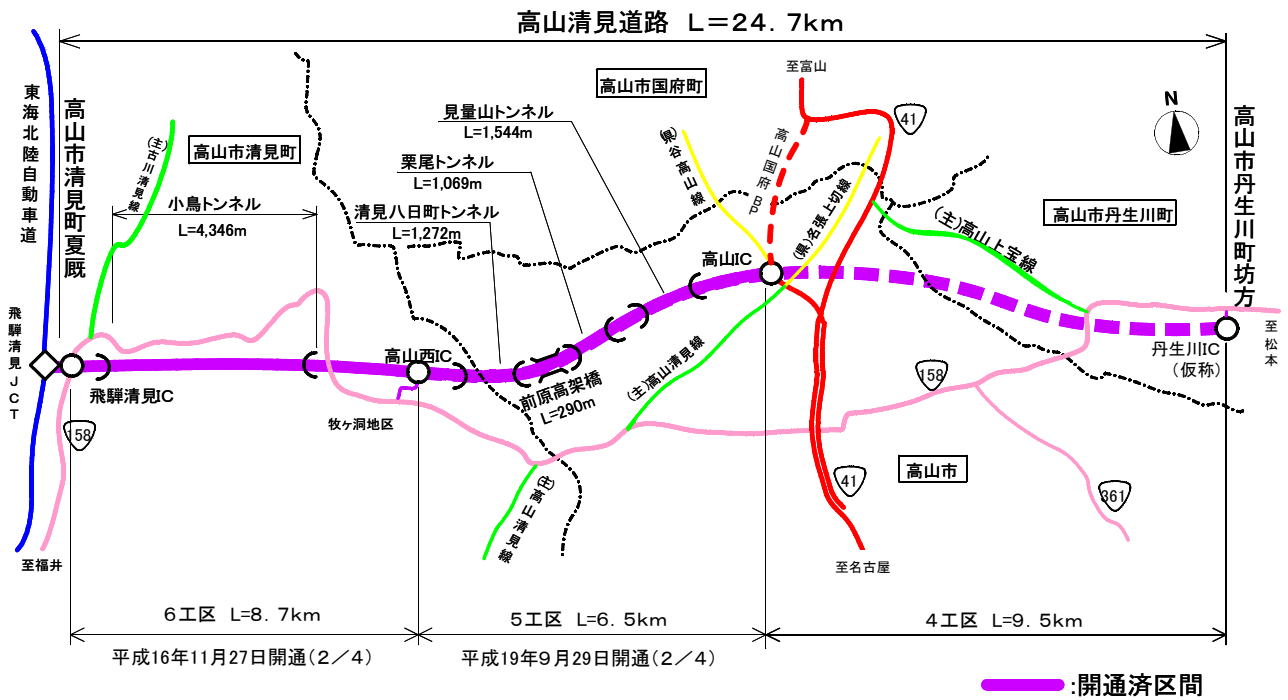
- ・トンネル内ジェットファン見直しによるトンネル断面の縮小によりコスト削減を図る予定である。

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。