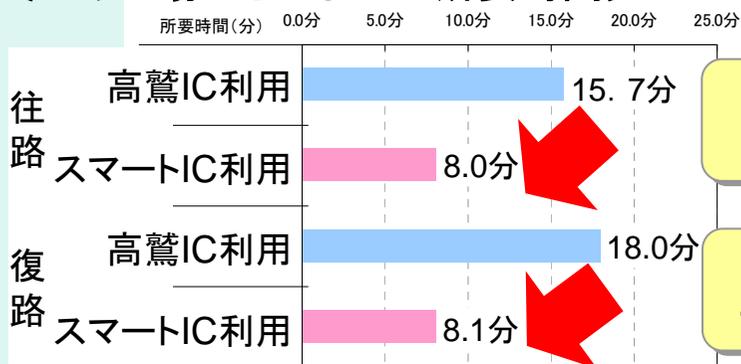


⑦-1 当該ICの設置により期待される整備効果

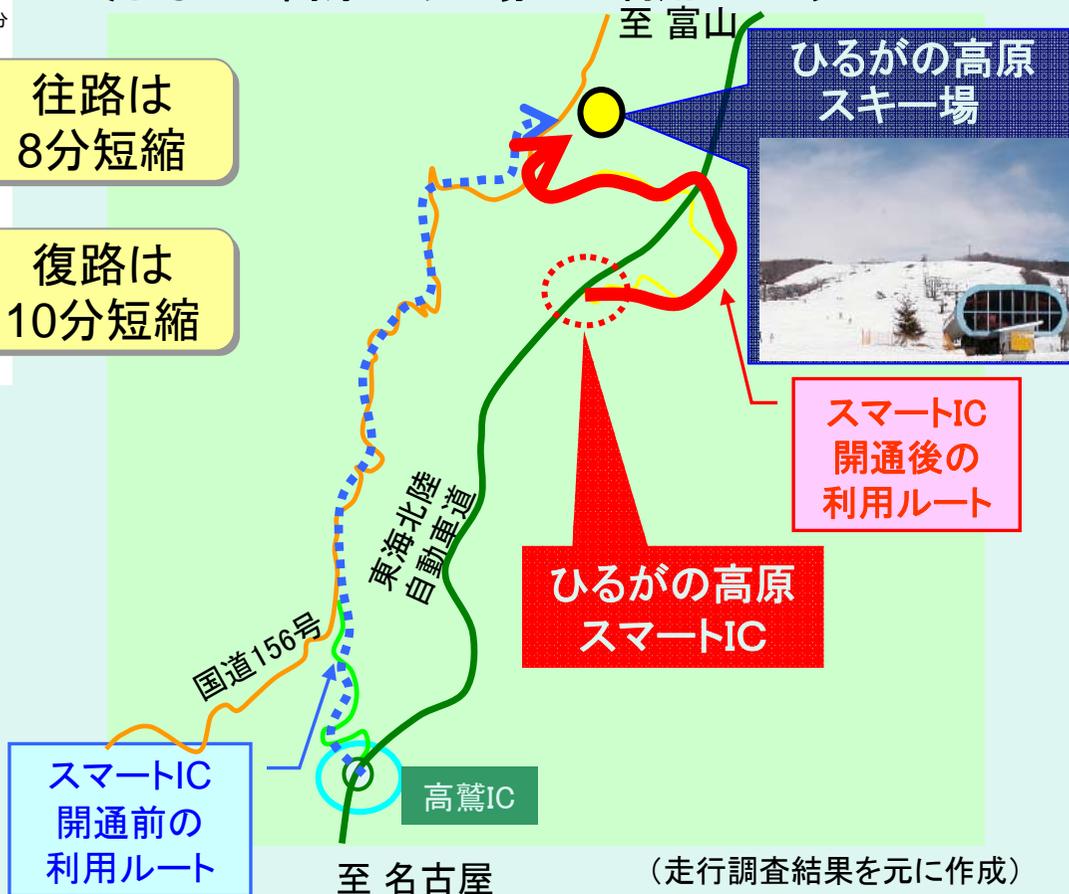
1 アクセス向上

- ・ひるがの高原のスキー場からICまでの所要時間が**最大10分短縮**
- ・時間短縮効果が出たスキー場では前年比1.4倍の入場者数増加。

〔スキー場からICまでの所要時間〕



〔ひるがの高原スキー場への利用ルート〕



〔ひるがの高原スキー場の来訪客〕



(走行調査結果を元に作成)

⑦ ー3 当該ICの設置による整備効果

2 救急医療における搬送時間短縮

〔ひるがのスマートIC(上り線)緊急車両通過状況〕



〔郡上市消防署へのヒアリング結果より〕

スキー場やひるがの地区から
白鳥町の救急病院への搬送などに、
12月に2往復、1月に2往復利用した。

一般道だと30分程度かかるが、
スマートIC利用だとスムーズに
15～20分で病院まで搬送できます。

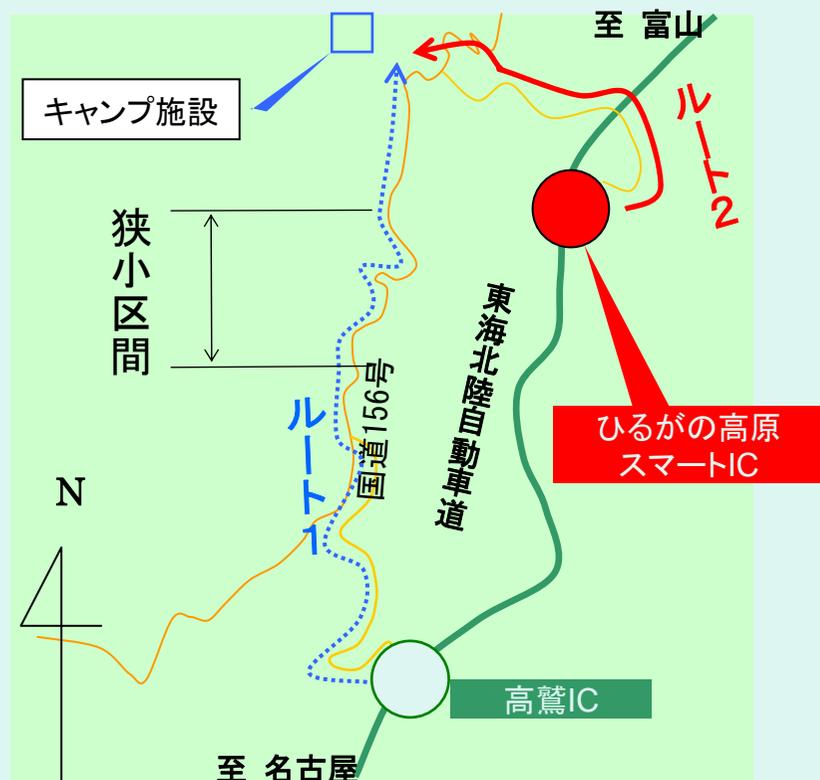


⑦ -4 当該ICの設置による整備効果

3 走行性の向上

- ・これまでは高鷲ICから国道156号の狭小な峠道を通る必要のあった施設へも、ひるがの高原スマートICを利用することで新たなルートが利用できるようになり走行性が向上。

〔キャンプ施設管理者へのヒアリング結果より〕



小学校の団体がキャンプ場に来るためには、これまでは高鷲ICから国道156号の狭小区間を通る必要がありました(地図上のルート1)。

しかし、ひるがの高原スマートICが利用できるようになってからは、ルートも変わり(地図上のルート2)、子供たちの乗り物酔いも避けることができるようになったと聞きました。



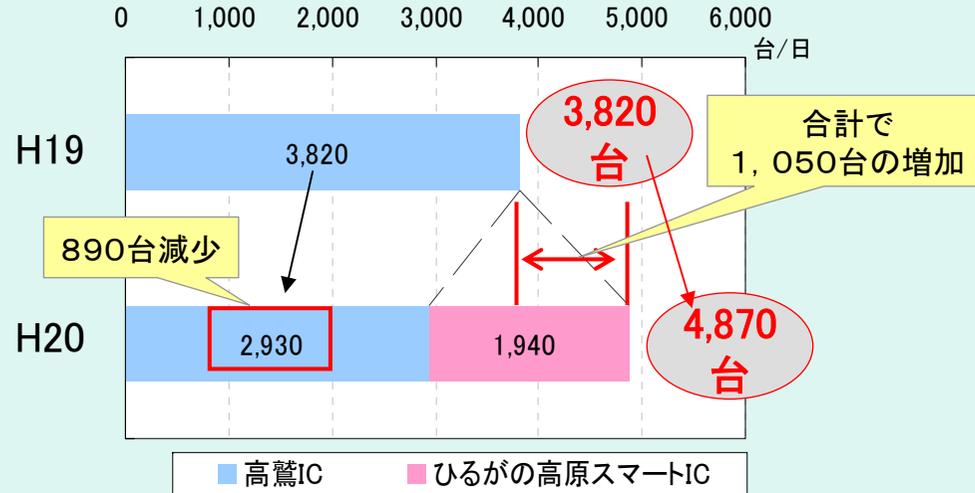
⑦ -5 当該ICの設置による整備効果

4 交通分散

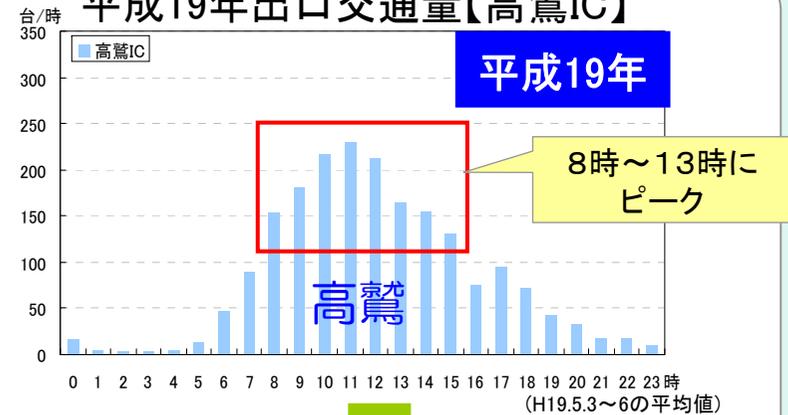
- ・ ゴールデンウィークに高鷲ICの出入り交通量は約890台減少し、ひるがの高原スマートICは約1,940台となったため、全体として**約1,050台の増加**
- ・ インターチェンジの時間別出口交通量では、高鷲ICは**ひるがの高原スマートICとの間でピークを分担**。

[スマートICの利用内訳]

(H19: H19.5.3~6の平均値)
(H20: H20.5.3~6の平均値)

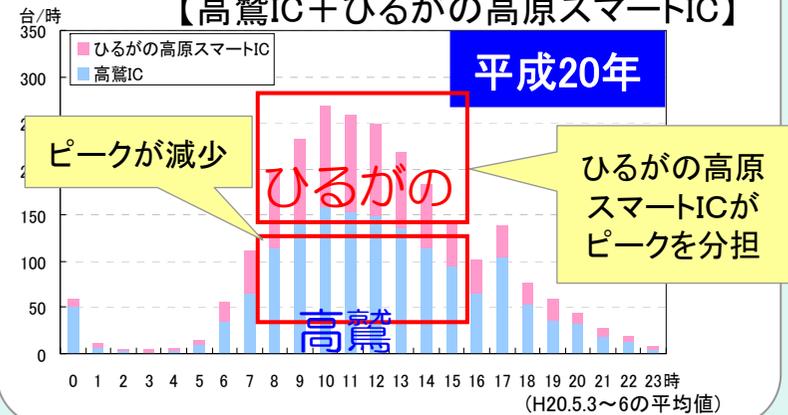


平成19年出口交通量【高鷲IC】



平成20年出口交通量

【高鷲IC+ひるがの高原スマートIC】



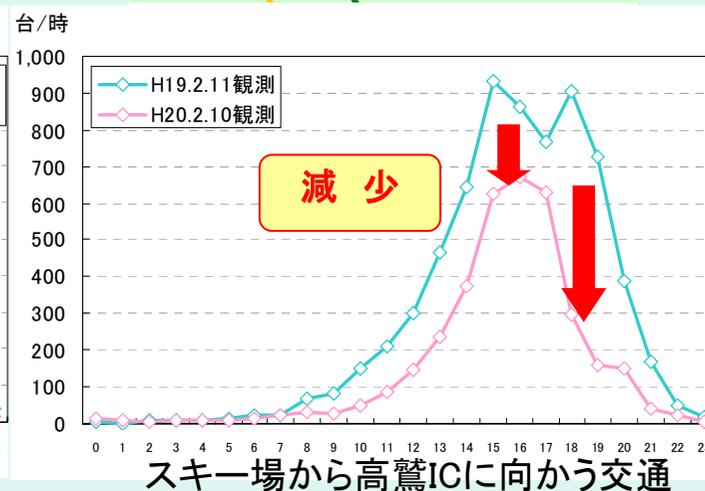
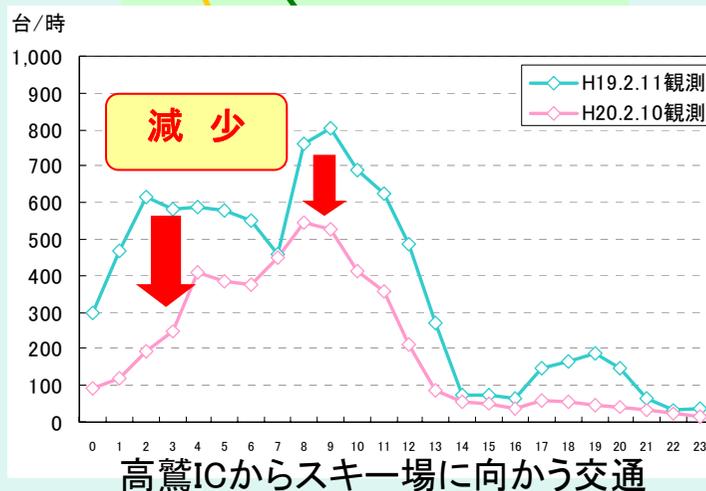
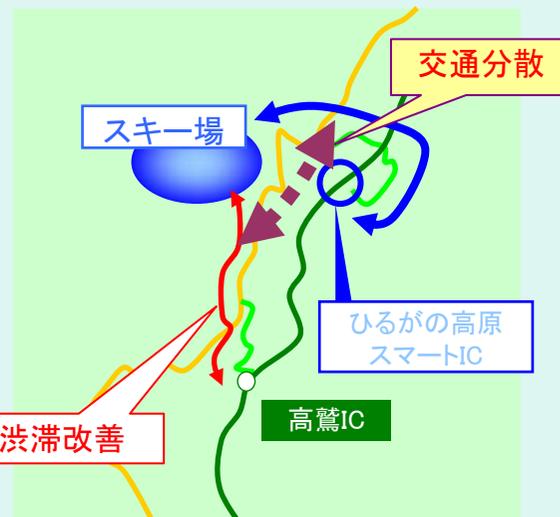
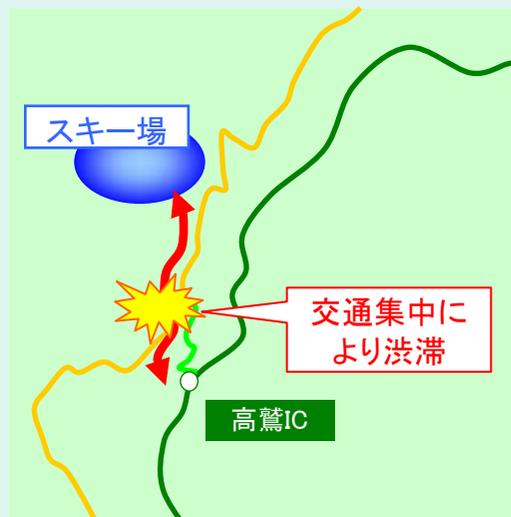
⑦ -6 当該ICの設置による整備効果

4 交通分散による渋滞の緩和

- ・ スキー場へのアクセス路が分散されたことにより周辺交通が改善。
- ・ 交通分散により、朝・夕のスキー場への交通が減少(高鷲IC出入り交通量が減少)



高鷲IC状況(整備前)

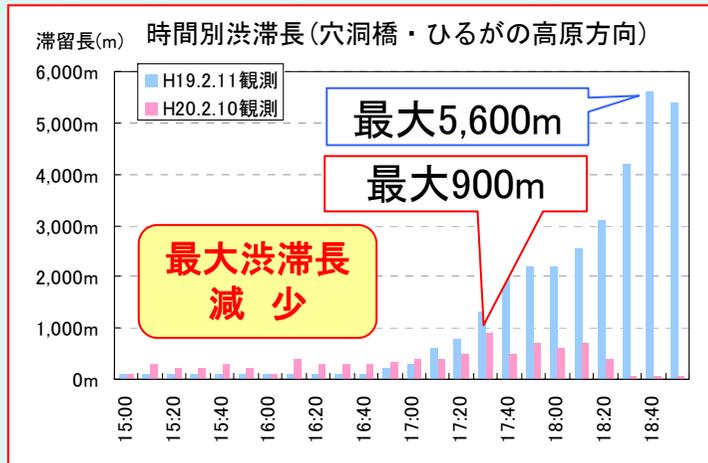


⑦ -7 当該ICの設置による整備効果

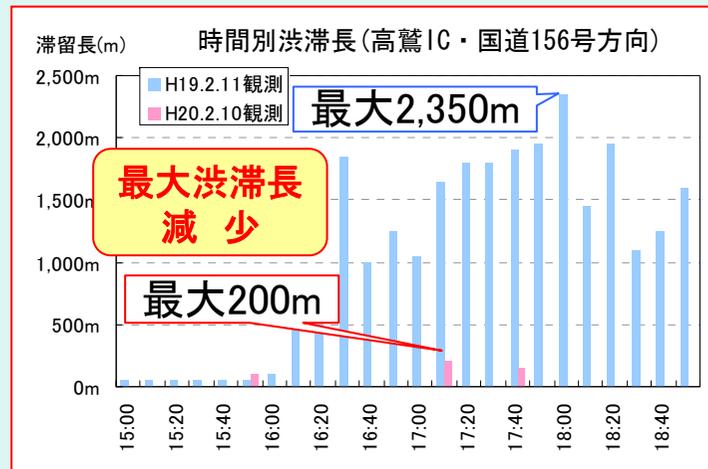
4 交通分散による渋滞の緩和

- ・ ひるがの高原スマートICの整備によって、高鷲ICの渋滞長が2,350m→200mへと大幅に削減。
- ・ 隣接する交差点も渋滞が解消。

〔高鷲IC隣接 穴洞橋交差点の渋滞長〕



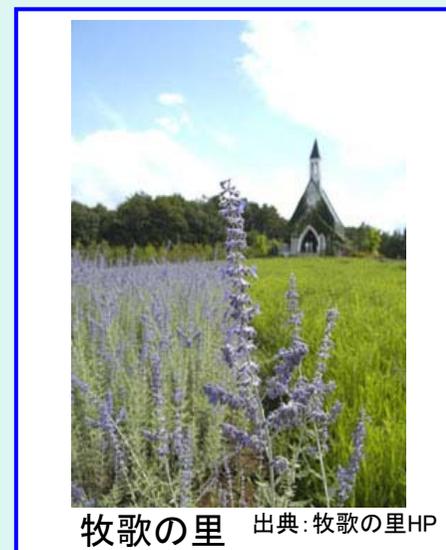
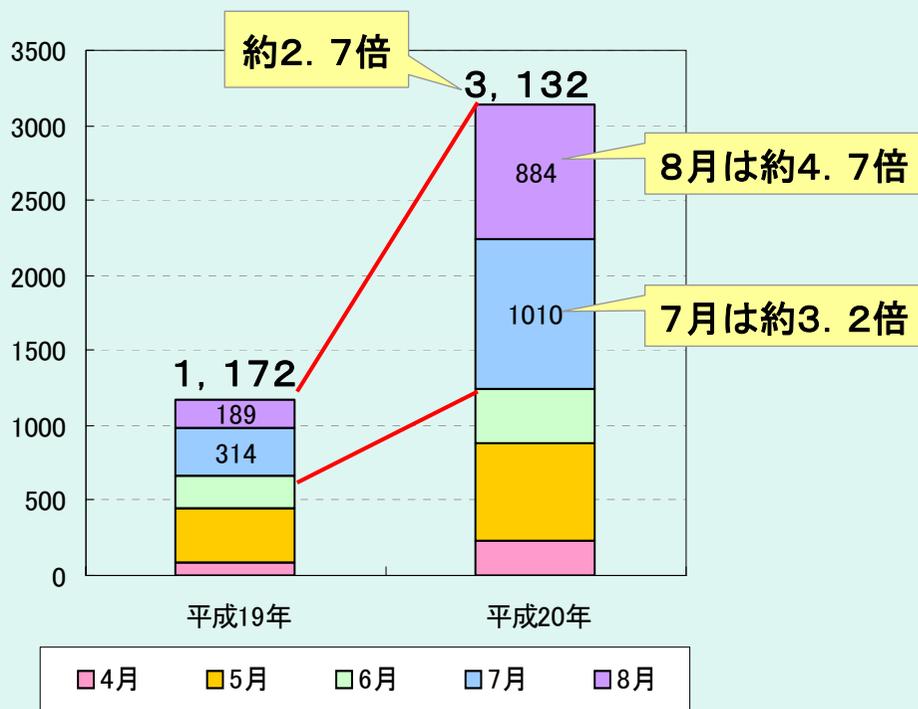
〔高鷲IC交差点の渋滞長〕



⑦ -8 当該ICの設置による整備効果

5 観光施設への波及効果

- ・スマートIC近接の観光施設「牧歌の里」は、平成20年の海外からの入場者が**約2.3倍**
- ・特に**7月が約3.2倍**、**8月が約4.7倍**の伸び



〔ひるがの高原へのヒアリング調査結果より〕

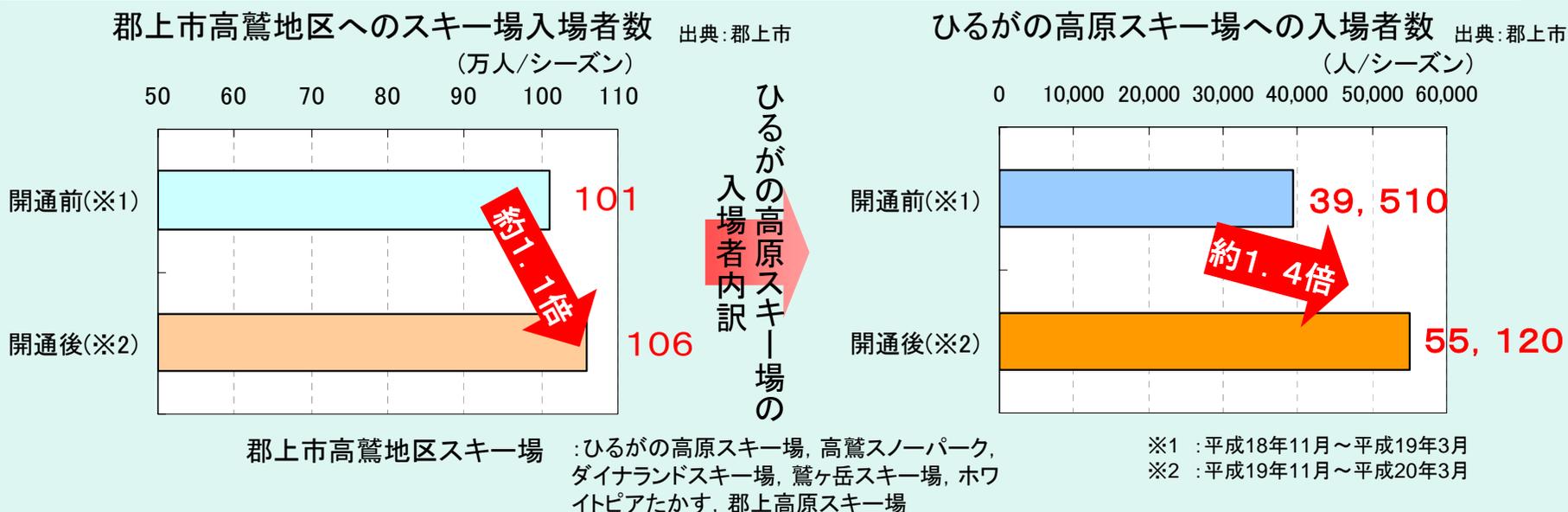
- ・例年に比べ平成20年4月以降の来客が増加しています。
- ・6月後半には初めてのツアー先からの立ち寄りがあるなどひるがの高原スマートICの効果と考えています。



⑦ ー9 当該ICの設置による整備効果

5 レジャー施設への波及効果

- ・スマートICに近接するひるがの高原スキー場は、入場者数が**約1.4倍**となっています。
[開通前:平成18年11月～平成19年3月、開通後:平成19年11月～平成20年3月]
- ・スキー場を利用する客からは、ひるがの高原スマートICはスキー場最寄りの休憩所に隣接して非常に便利であり、渋滞を回避できるとの声が聞かれました。



[ひるがの高原スキー場調査結果より]

・ひるがの高原SAは、スキー場に向かうのに最後の休憩所として非常に便利であり、毎週末利用させていただいています。周りの友人にもとても好評で、みんなが利用するスマートICになりました。



・高鷲スノーパークに行きましたが、スマートICを利用し、渋滞が無くスムーズでした。

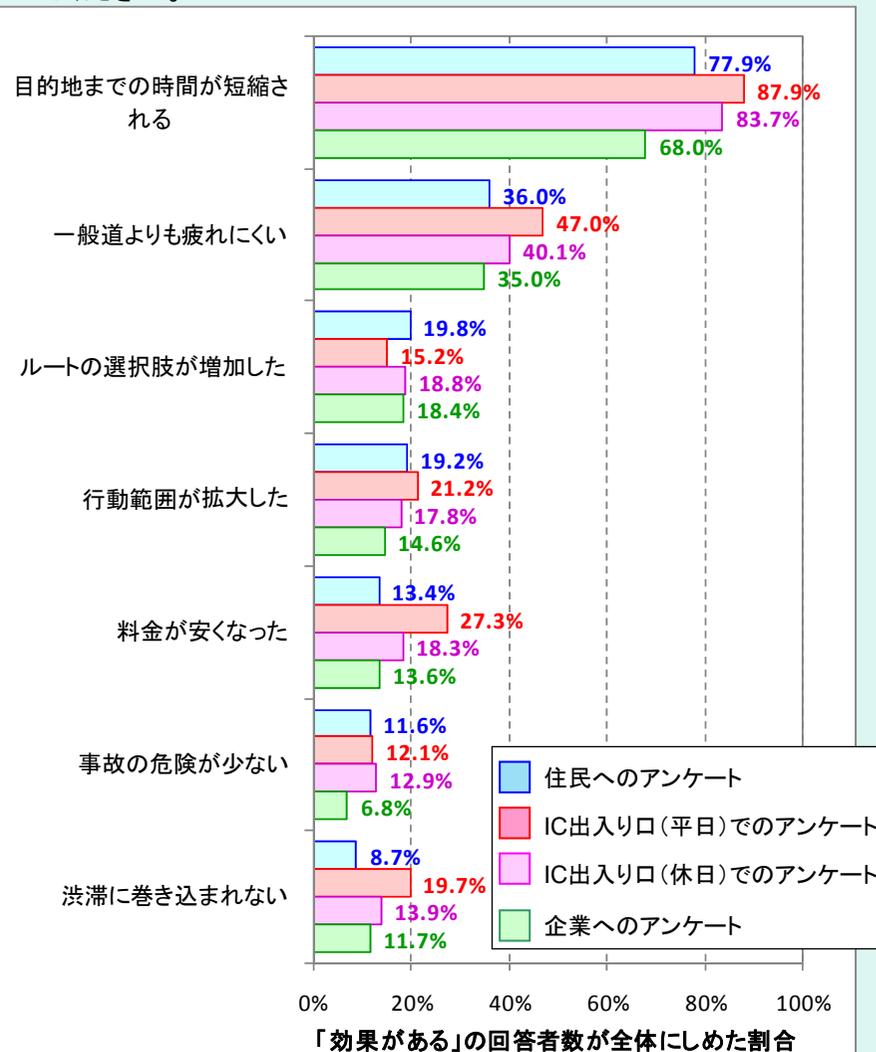


⑦ー10 当該ICの設置による整備効果

6 利用者が「効果がある」と感じた項目 〔H20.11実施のアンケート調査より〕

- ・「目的地までの時間が短縮される」という時間短縮効果への回答が最も多い。
- ・高速道路の利用向上による、「一般道より疲れにくい」「事故の危険性が少ない」などの疲労軽減、安全性の向上効果も見られる。
- ・生活の面では、「ルートが増加した」「行動範囲が拡大した」などの生活利便性の向上効果も見られる。

Q.あなたが実感しているひるがの高原スマートICの効果を教えてください。



〔H20.11実施のアンケート調査より〕

⑦-11 当該ICの設置による整備効果

7 利用者の声

[アンケートより]

- 高鷲ICからひるがの高原まで、国道156号線を使わなくても良くなった。
- 高鷲スノーパークに行く際に利用したが、渋滞が無くスムーズだった。
- スマートICは地域の活性化に繋がるためよいと思う。
- 今回は利用できませんでしたが、次回ひるがの高原に来る際には是非利用したい。今後、いろいろな所に増設されることを期待する。
- 今後、行き先によって是非利用したいと思う。

[H20.1実施のアンケート調査より]



[新聞より]

ひるがの高原スマートIC利用者の内訳

地域	割合
岐阜県内から	54%
愛知三豊県から	31%
岐阜県以西	14%
静岡県以東	1%

東海北陸道ひるがの高原SA

岐阜県道事務所は4日、郡上市の東海北陸自動車道の「ひるがの高原サービスエリア（SA）」で昨年12月16日から始めたスマートインターチェンジ（IC）実験の利用状況を発表した。1日平均は720台と、市が費用以上の効果があるとした511台を上回った。（武藤宗広）

スマートIC 出足上々

郡上市「まだ増える」とPR

スマートICは、高速道路のSAやパーキングエリア（PA）などを利用し、ETC専用出口入り口を設け、アクセスの順、静岡県以東は1%、滋賀県以西は14%、愛知・三重県からが31%、岐阜県内からの利用が54%。郡上市都市住宅課は「まずまずの数字だが、一日平均千二百台程度を予想しており、まだまだ増えるはず」と、PRに努める。夏前やシーズン前の利用増が課題で、同課は「七月の東海北陸道の全通に合わせ北

が少なく、約三億円です。一宮木曾川6・6%など、また例もある。十二月のは吹田（大阪）が4・9%で八位に入った。利用は一日平均四百五十台だったが、一月は八百五十九台とほぼ倍増。一月末まで続け、本格運用に

県内のスマートインターチェンジの構想箇所

ひるがの高原SA（郡上市）
飛騨河合PA（飛騨市）
神坂PA（中津川市）
五斗崎PA（土岐市）
中央自動車道
東海北陸自動車道
養老SA（養老町）
安八町（直結型）
東名高速
各務原

（※ひるがの高原は社会実験中）

の土、日祝日は平均千一、移行するかどうかは二〇百八十台が利用。最も多〇八年度以降に国などがかった一月十三日は千れば県では初めてとなる。郡上市都市住宅課は「まずまずの数字だが、一日平均千二百台程度を予想しており、まだまだ増えるはず」と、PRに努める。夏前やシーズン前の利用増が課題で、同課は「七月の東海北陸道の全通に合わせ北

陸方面にもPRしたい」と戦略を練る。

飛騨市河合の東海北陸道（現在は未開通区間）でも全通に合わせ実験開始を予定。このほか、土岐市の東海環状、養老町の名神高速、中津川市の中央道などで設置構想が進む。安八町はSAを利用しない本線直結型を名神高速に設ける方針で、〇八年度予算に調査費を計上する。

H20.2.5(中日新聞)

⑧ 供用時を基準年次とした費用便益分析(B/C)

費用便益比(B/C)は **1.8**であり、十分な社会的便益が得られます。

$$\text{※ 費用便益比(B/C)} = 47 / 27 = 1.8$$

● 便益(B)

・計画交通量	H19.12.16~H20.11.30平均日交通量	850 台/日	
・走行時間短縮便益(年間) :		1.7 億円	(現在価値: 37 億円)
・走行費用減少便益(年間) :		0.3 億円	(現在価値: 7 億円)
・交通事故減少便益(年間) :		0.1 億円	(現在価値: 2 億円)

合計: 2.1 億円 (現在価値: 47 億円)

※便益は、社会実験実績交通量845台/日(H19.12月~H20.11月の平均)とアンケートによる時間短縮などを基に各便益を算出した。また、現在価値は50年間の合計金額をH21を基準年とした価格である。

● 費用(C)

1 道路整備に要する事業費(C1)

・土木工事費(社会実験時)	1.6 億円
・料金徴収施設, その他施設(社会実験時)	1.7 億円
・本格導入時改良費用等	3.5 億円

2 道路維持管理に要する事業費(C2)

・維持管理費・ETC監視員等(50年間計)	46.3 億円
-----------------------	---------

費用合計(C1+C2) 53.0 億円 (現在価値 27 億円)