

一般国道41号
高山国府バイパス
(道路事業)

説明資料

平成22年10月13日

高山国道事務所

目 次

1. 高山国府バイパスの事業概要	
(1) 事業の目的	P1
(2) 計画概要	P2
2. 費用対効果分析	P3
3. 前回評価時との比較表	P4
4. 評価の視点	
1) 事業の必要性等に関する視点	
(1) 事業をめぐる社会情勢等の変化及び投資効果	P5 ~ 7
(2) 事業の進捗状況	P5
2) 事業の進捗の見込みの視点	P8
3) コスト縮減や代替案立案等の可能性	P9
5. 県・政令市への意見聴取結果	P9
6. 対応方針(原案)	P10

1. 高山国府バイパスの事業概要

(1) 事業目的

一般国道41号は、名古屋市を起点とし、愛知県いぬやまし犬山市、岐阜県たかやまし高山市などの主要都市を経て富山市に至る延長約250kmの主要幹線道路です。

本事業の高山国府バイパスは、岐阜県高山市ふゆとうまち冬頭町から、同市国府町こくふちよう金桶に至る延長約6.3kmのバイパスであり、下記の3点を目的として事業を推進しています。

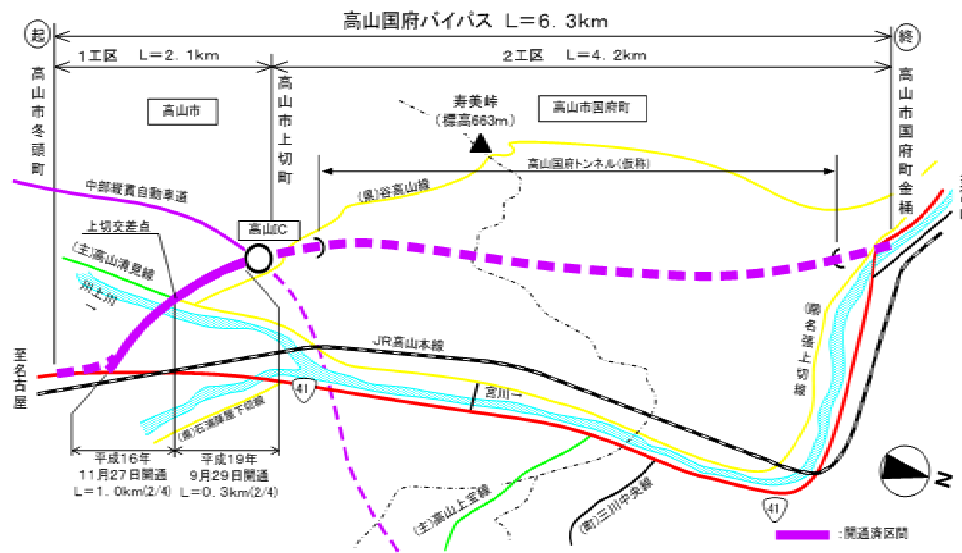
- 交通渋滞の緩和
- 交通安全の確保
- 高速アクセス性の向上

高山国府バイパスの全体位置図

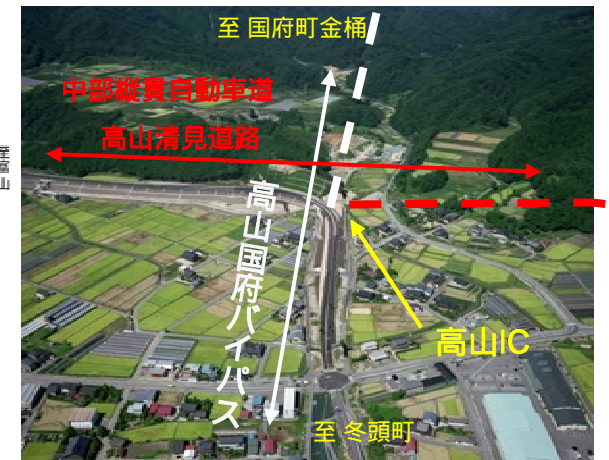
位置図



平面図



現況写真



高山IC付近 暫定供用の状況

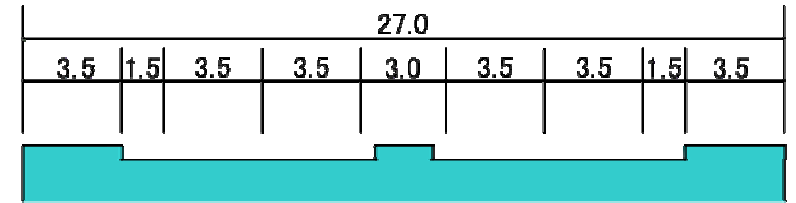
(2) 計画概要

事業名 : 一般国道41号 高山国府バイパス
たかやまし ふゆとうまち
起終点 : (起点) 岐阜県高山市冬頭町
たかやまし こくふちょう かねおけ
 (終点) 岐阜県高山市国府町金桶
延長 : 6.3km
道路規格 : 第3種第1級(起点～高山IC)
 第1種第3級(高山IC～終点)
設計速度 : 80km/h
車線数 : 4車線(暫定2車線)(起点～高山IC)
 2車線 (高山IC～終点)
都市計画決定 : 平成3年度
事業化 : 平成5年度(起点～高山IC)
 平成8年度(高山IC～終点)
用地着手年度 : 平成9年度
工事着手年度 : 平成11年度
前回の再評価 : 平成19年度
 (指摘事項なし: 継続)
全体事業費 : 465億円

標準断面図

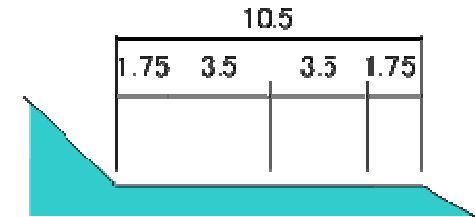
(1工区)

(土工部)

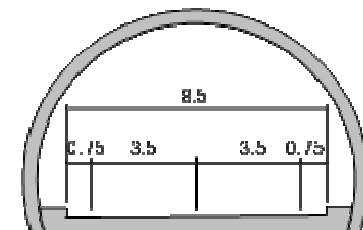


(2工区)

(土工部)



(トンネル部)



2. 費用対効果分析(費用便益比(B/C))

$$\text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

走行時間短縮便益:	高山国府バイパスの整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から、整備した場合の走行時間費用を減じた差額
走行経費減少便益:	高山国府バイパスの整備がない場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等)から、整備した場合の走行経費を減じた差額(例:燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費、車両償却費等)
交通事故減少便益:	高山国府バイパスの整備がない場合の交通事故による社会的損失額(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損害額等)から、整備した場合の交通事故による社会的損失額を減じた差額(交通事故による社会的損失:運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)
事業費	高山国府バイパスの整備に要する費用(工事費、用地費等)
維持管理費	高山国府バイパスの供用後の道路管理に要する費用(維持費、清掃費、照明費等)

投資効率性の評価

$$\begin{aligned} \text{B/C(事業全体)} &= \frac{761\text{億円} + 58\text{億円} + 46\text{億円}}{496\text{億円} + 26\text{億円}} = \frac{865\text{億円}}{523\text{億円}} = 1.7 \\ \text{B/C(残事業)} &= \frac{494\text{億円} + 34\text{億円} + 17\text{億円}}{125\text{億円} + 26\text{億円}} = \frac{545\text{億円}}{151\text{億円}} = 3.6 \end{aligned}$$

未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出した。

前回評価時の費用便益(B/C)との比較

前回の再評価時 全体事業 = 3.7 残事業 = 3.6 今回の再評価時 全体事業 = 1.7 残事業 = 3.6

【前回再評価からの変更点】

1. 費用便益分析マニュアルの改訂
 便益算出の検討年数を40年から50年に変更 便益算出に用いる車種別の時間価値原単位等の変更
2. 交通流推計に用いるデータの変更
 OD表のベースとなる道路交通センサスを平成11年度から平成17年度に変更
 将来OD表の作成に用いるブロック別・車種別走行台キロの伸び率を変更
3. 上切町交差点～高山IC間 暫定供用(2車線) L = 0.3km
4. 事業費の増加(380億円 → 465億円) トンネル避難坑の追加等

3. 前回評価時との比較表

事 項	前回評価 (H19再評価)	今回評価 (H22再評価)	備 考	
全体事業費	380億円	465億円	全体事業費の見直し (トンネル避難坑の追加 等)	
費用対効果(B/C)	3.7	1.7		
全体事業	総費用(C)	369億円	523億円	費用便益分析マニュアルの改訂 全体事業費を見直したため
	総便益(B)	1,353億円	865億円	費用便益分析マニュアルの改訂 交通流推計に用いるデータの変更
費用対効果(B/C)	3.6	3.6		
残事業	総費用(C)	186億円	151億円	費用便益分析マニュアルの改訂 事業・用地ともに計画どおり進捗したため
	総便益(B)	673億円	545億円	費用便益分析マニュアルの改訂 交通流推計に用いるデータの変更 上切町交差点～高山IC間の暫定供用
事業を巡る社会情勢等の変化	下切町交差点 (H18GW実測値) 北向き渋滞長 600m 三川 ^{さんかわ} 交差点 (H19GW実測値) 南向き渋滞長1280m	下切町交差点 (H22GW実測値) 北向き渋滞長 710m 三川 ^{さんかわ} 交差点 (H20及びH22平日実測値) 南向き渋滞長500m		
事業の進捗状況	事業 56% 用地 99%	事業 70% 用地 100%	上切町交差点～高山IC間の暫定供用	

4. 評価の視点

事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

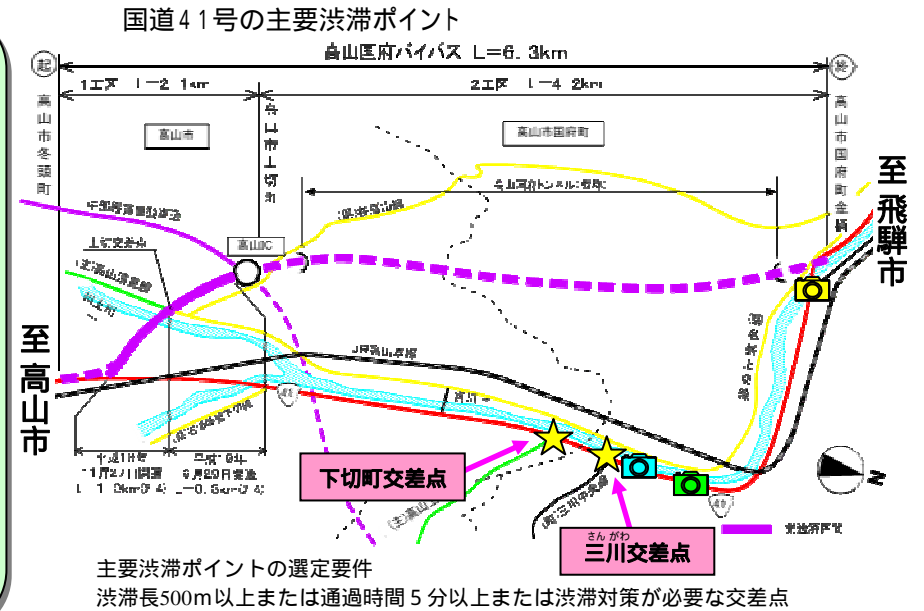
国道41号での渋滞の発生

- ・ 高山市～飛騨市間は通勤通学など生活圏としての結びつきが強く、日常生活において重要な区間
- ・ 下切町交差点、三川交差点の2箇所主要渋滞ポイントが存在している。
- ・ 冬期積雪の際はさらに渋滞が深刻

2) 事業の投資効果

国道41号の渋滞解消

- ・ 高山市 - 飛騨市間の冬期交通の円滑化、渋滞損失時間の減少



平日 朝の通勤時の渋滞状況(H22.9月)



下切町交差点から三川交差点に渋滞が影響



三川交差点から約500m後方まで渋滞

冬期 平日朝の通勤時の渋滞状況(H21.1月)

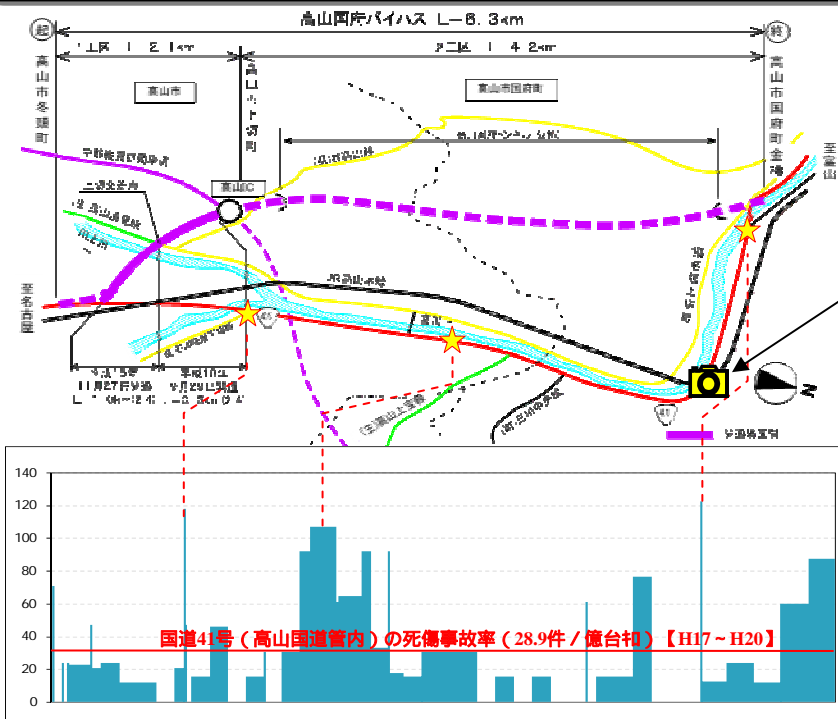


高山市街地に向かい約5km渋滞

4. 評価の視点

事業の必要性等に関する視点

- 1) 事業を巡る社会情勢等の変化
 - 国道41号での事故の多発
 - ・国道41号の現道においては死傷事故が多発している区間が存在
 - 災害に脆弱な道路網
 - ・平成16年の台風23号被災時には41号が冠水により一時通行止め。他の主要道路の通行止めによる交通集中
- 2) 事業の投資効果
 - 安全・安心な道路網の構築
 - ・線形不良箇所が存在する現国道41号の交通を分担することで、安全な道路網を形成
 - ・現在の国道41号と合わせ、災害に備えた代替路線を確保し、高山市 - 飛騨市間の交通寸断を解消



国道41号現道の死傷事故率(件/億台キロ)【H17~H20】



4. 評価の視点

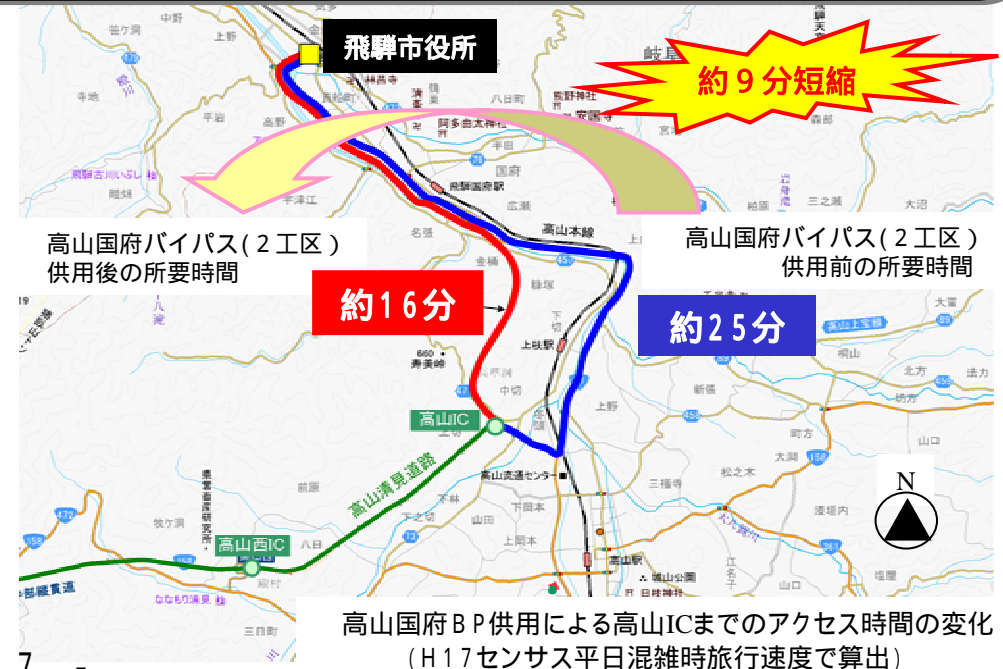
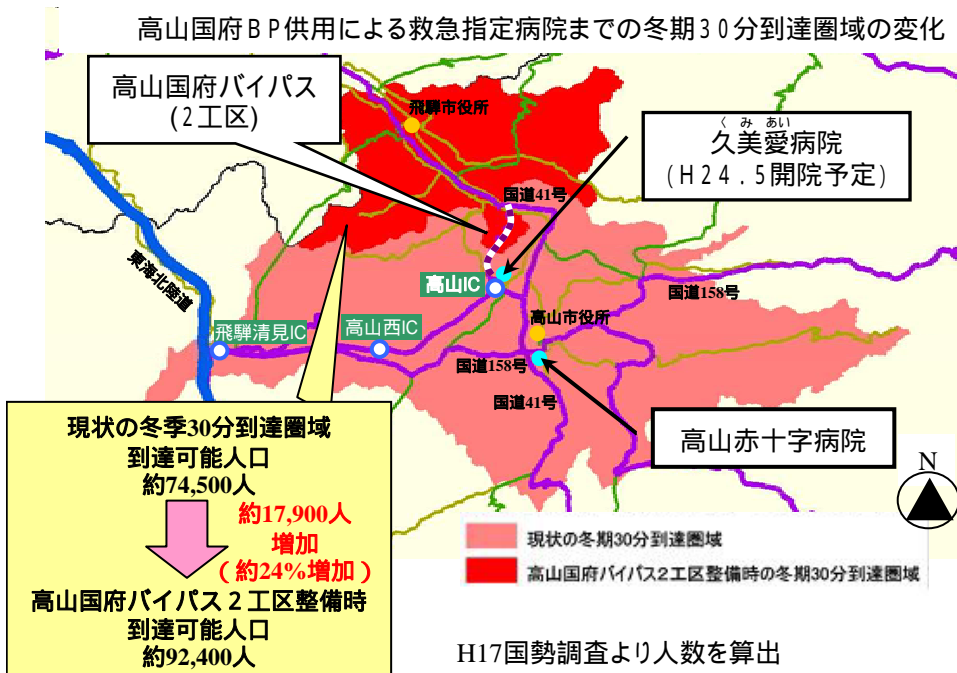
事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 高山国府バイパス直近に高次医療施設が移設 (現在移設工事中、施設規模を拡大して平成24年5月に開院予定)
- 高速道路ネットワークの整備 (前回評価時からの変化)
- 東海北陸道: 全面開通 (平成20年7月)、高山清見道路: 高山西IC ~ 高山IC間 暫定供用 (平成19年9月)

2) 事業の投資効果

- 緊急搬送が可能となる地域の拡大
- 高山国府バイパスの整備に伴い、冬期30分以内に救急指定病院への緊急搬送が可能となる地域が新たに増える。
(約17,900人増加(24.0%増))
- 高速アクセスの向上及び地域間連携の強化
- 飛騨市と高山市を結ぶ高山国府バイパスは広域ネットワークの一端を担っており、中部縦貫自動車道(高山IC)までのアクセスの向上や地域間連携の強化が期待される。



4. 評価の視点

3) 事業の進捗状況

事業進捗率は70%、用地取得率は100%に至っています。(平成22年度末 見込み)

1工区冬頭交差点～上切交差点の1.0km区間は平成16年11月に暫定供用(2/4)済み。

1工区上切交差点～高山ICの0.3km区間は平成19年9月に暫定供用(2/4)済み。

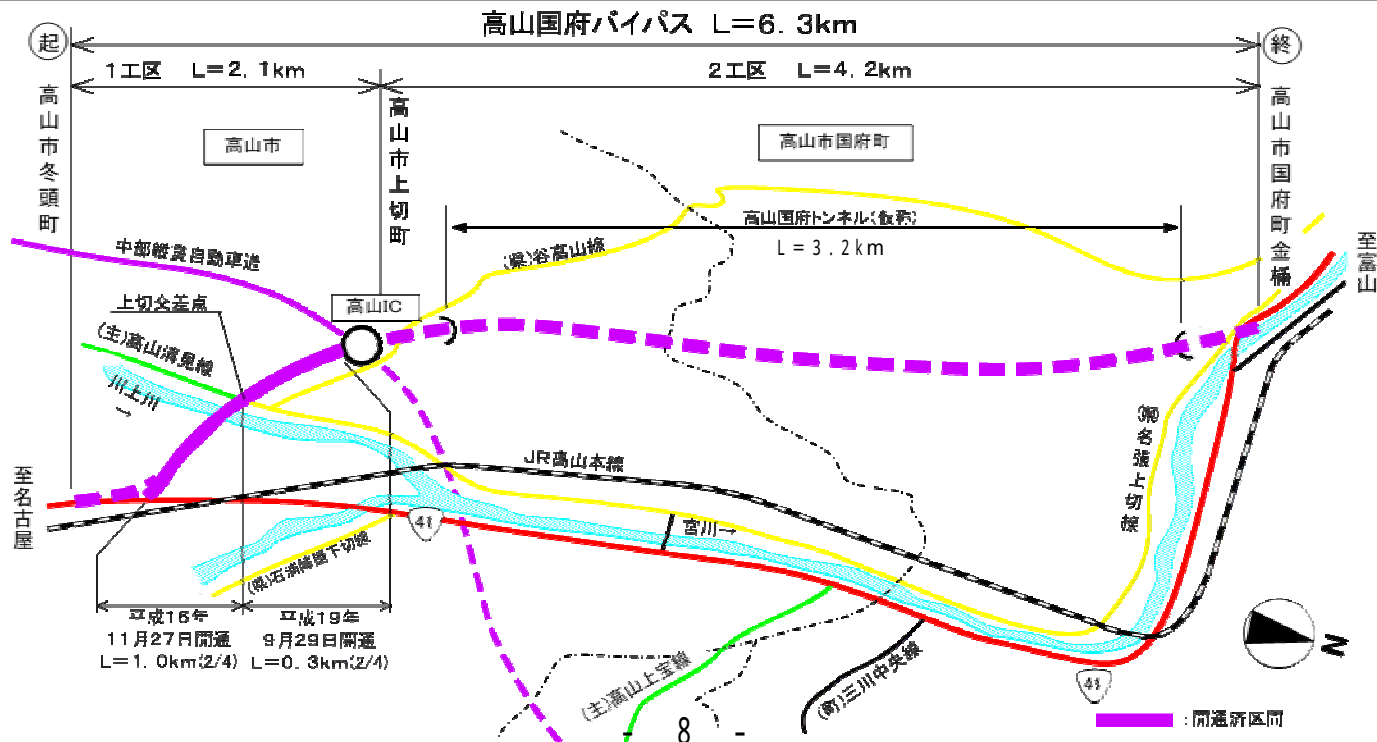
現在、高山国府トンネル(仮称)3.2kmを中心に全線供用に向けて全面的に工事を展開しています。

(参考) 前回評価時: 事業進捗率は56%、用地取得率は99%

事業の進捗の見込みの視点

高山国府バイパス全線供用

高山国府バイパス全線完成供用を20年代後半に目指します。



4. 評価の視点

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

1) コスト縮減

技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

2) 代替案立案等

高山国府バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、高速アクセスの向上など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

5. 県・政令市への意見聴取結果

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、コスト縮減の徹底をお願いします。

また、高山市上切町から高山市国府町金桶までの区間について、早期完成をお願いします。

6. 対応方針(原案)

平成19年度の事業評価監視委員会から一定期間(3年間)が経過したことから、以下の3つの視点で再評価を行いました。

事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢の変化

現国道41号での渋滞の発生

現国道41号での事故の多発

災害に脆弱な道路網

高山国府バイパス直近に高次医療施設が移設(現在移設工事中、施設規模を拡大して平成24年5月に開院予定)

高速道路ネットワークの整備

2) 事業の投資効果

現国道41号の渋滞解消

安全・安心な道路網の構築

緊急搬送が可能となる地域の拡大

高速アクセスの向上及び地域間連携の強化

費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.7

3) 事業の進捗状況

用地取得率は約100%(平成22年度末見込み)

全体の事業進捗率は約70%(平成22年度末見込み)

事業の進捗の見込みの視点

高山国府バイパス全線完成供用を20年代後半に目指します。

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

高山国府バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、高速アクセスの向上など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

以上のことから高山国府バイパスの事業を継続する。