

一般国道41号

いしうら

石浦バイパス

(道路事業)

説明資料

平成24年10月31日

中部地方整備局

目 次

1. 一般国道41号石浦 ^{いしうら} バイパスの事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 2
2. 費用対効果分析	P 3
3. 前回評価時との比較表	P 4
4. 評価の視点	
(1)事業の必要性等に関する視点	P 5
①冬期交通の安全性・信頼性の向上	P 5
②交通事故の削減	P 6
③救急医療活動の支援	P 7
(2)事業の進捗の見込みの視点	P 8
(3)コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P 9
5. 県・政令市への意見聴取結果	P 9
6. 対応方針(原案)	P10

1. 一般国道41号石浦バイパスの事業概要

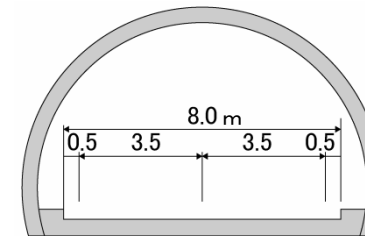
(2) 計画概要

- 事業名 : 一般国道41号 石浦バイパス
- 起終点 : (起点) 岐阜県高山市久々野町久々野
(終点) 岐阜県高山市千島町
- 延長 : 9.2 km
- 道路規格 : 第3種第2級 (1工区)、第3種1級 (2工区)
- 設計速度 : 60 km/h (1工区)、80 km/h (2工区)
- 車線数 : 2車線 (1工区)、4車線 (2工区)
- 都市計画決定 : 平成12年 (2工区)
- 事業化 : 平成15年度 (1工区)、平成12年度 (2工区)
- 用地着手年度 : 平成16年度
- 工事着手年度 : 未着手
- 前回の再評価 : 平成21年度
(指摘事項なし : 継続)
- 全体事業費 : 425億円

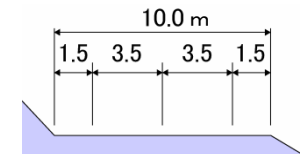
標準断面図

1工区(宮峠トンネル)

トンネル部

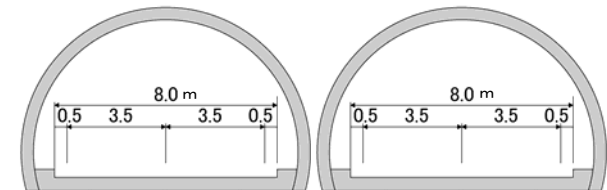


土工部

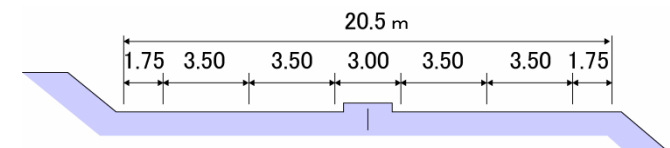


2工区(宮高山バイパス)

トンネル部



土工部



2. 費用対効果分析(費用便益比(B/C))

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

便益	■ 走行時間短縮便益:	石浦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:	石浦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:	石浦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造物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)
費用	■ 事業費	: 石浦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	: 石浦バイパスを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

$$\begin{aligned} \diamond B/C(\text{事業全体}) &= \frac{394\text{億円} + 69\text{億円} + 16\text{億円}}{332\text{億円} + 35\text{億円}} = \frac{479\text{億円}}{367\text{億円}} = 1.3 \\ \diamond B/C(\text{残事業}) &= \frac{394\text{億円} + 69\text{億円} + 16\text{億円}}{289\text{億円} + 35\text{億円}} = \frac{479\text{億円}}{324\text{億円}} = 1.5 \end{aligned}$$

※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

◇前回再評価時 事業全体=1.5 残事業=1.7

◇今回再評価時 事業全体=1.3 残事業=1.5

【前回再評価時からの変更点】

1. 将来交通需要推計手法の改善

①生成交通量推計手法の改善(推計モデル及び将来フレーム設定を統一)

②需要推計に係る条件設定の変更(ネットワークの設定について、現況に加え、事業化済みの箇所のみを考慮)

2. 費用便益分析の基準年次を変更(H21→H24)

3. 暫定供用を考慮

3. 前回評価時との比較表

事 項		前回評価 (H21再評価)	今回評価 (H24再評価)	備 考
全体事業費		425億円	425億円	
費用対効果(B／C)		1. 5	1. 3	
事業全体	総費用(C)	331億円	367億円	・基準年次の変更
	総便益(B)	495億円	479億円	・将来交通需要推計手法の改善 ・基準年次の変更 ・暫定供用を考慮
費用対効果(B／C)		1. 7	1. 5	
残事業	総費用(C)	292億円	324億円	・基準年次の変更
	総便益(B)	495億円	479億円	・将来交通需要推計手法の改善 ・基準年次の変更 ・暫定供用を考慮
事業を巡る社会情勢等 の変化		死傷事故率(H16－H19) 275. 1件/億台キロ・年 区間最大値	死傷事故率(H19－H22) 231. 8件/億台キロ・年 区間最大値	
事業の進捗状況		事業 9% 用地 37%	事業 9% 用地 44%	

4. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

① 冬期交通の安全性・信頼性の向上

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

■国道41号は、岐阜県と富山県を結ぶ主要幹線道路であり、並行する東海北陸自動車道には危険物積載車両の通行禁止トンネルがあることから、大型車の通行も多く見られます。

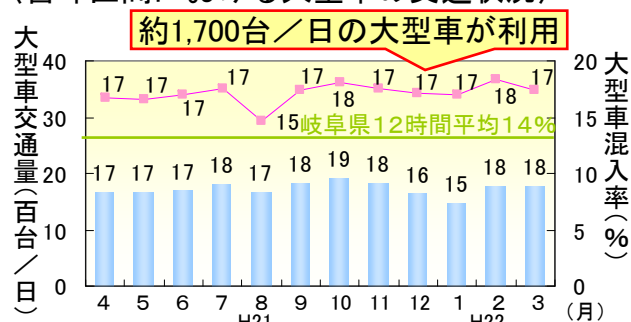
■当該区間の国道41号現道は、平面・縦断ともに道路線形が厳しいため、積雪時には大型車のスタックの危険性が高くなります。

2) 事業の投資効果

■石浦バイパス整備により、厳しい道路線形を回避し、気象条件に左右されにくい信頼性の高い道路を確保します。

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

〈宮峠区間における大型車の交通状況〉

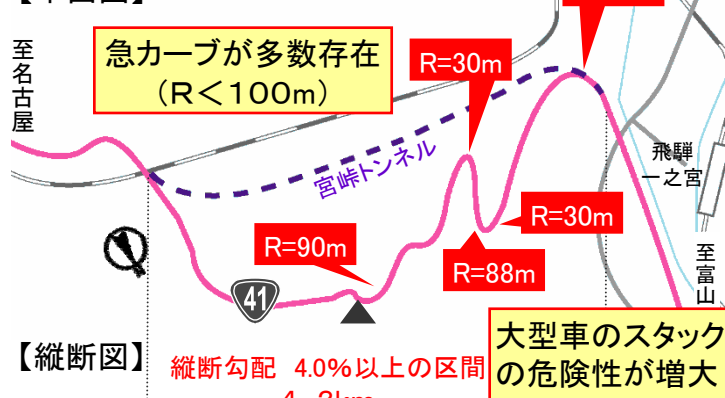


〈危険物積載車両の通行禁止トンネル〉

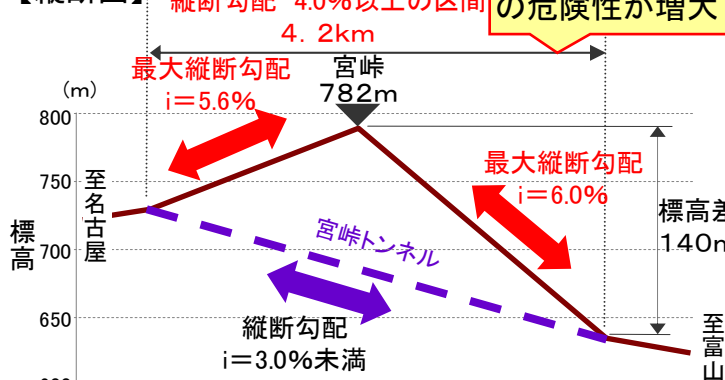


〈国道41号現道の道路線形〉

【平面図】

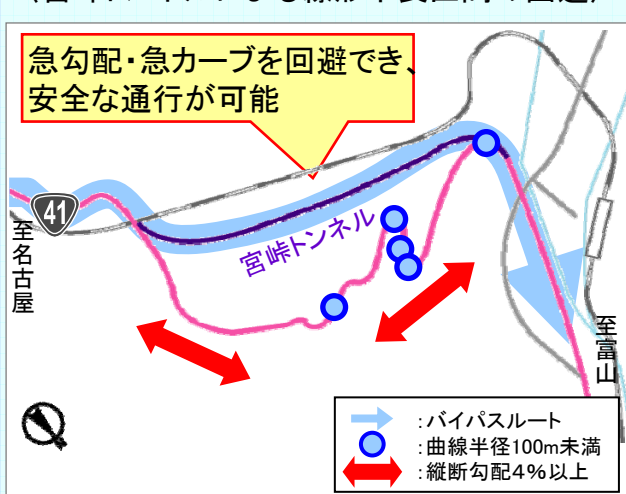


【縦断図】



2) 事業の投資効果

〈宮峠トンネルによる線形不良区間の回避〉



〈周辺住民の期待の声〉

宮峠はカーブも厳しいし、冬は積雪などの影響が怖いので、特に通りたいくない。もっと快適な道を作ってほしい。



Webモニターアンケート調査結果(H24. 6実施)
高山市在住 20歳代 女性

4. 評価の視点

② 交通事故の削減

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

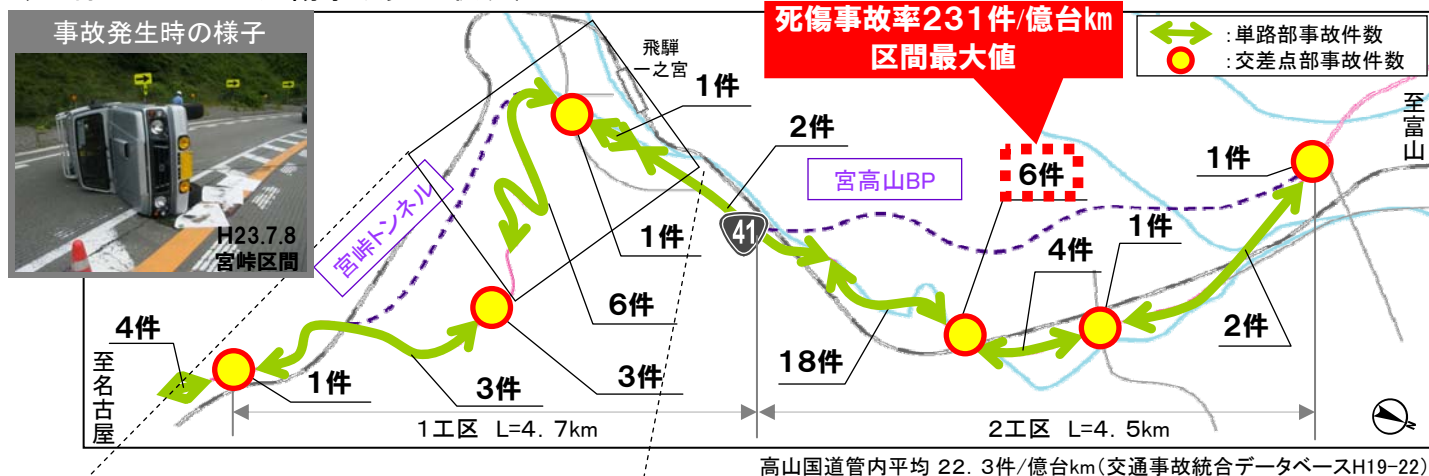
- 1工区は、急勾配・急カーブが連続しており、特にヘアピンカーブを中心に事故が多発しています。
- また、1工区では重大事故（死亡事故）の危険性が高い正面衝突事故の割合が約3割と最も高くなっています。
- 2工区は、死傷事故率が高山国道管内平均の約10倍の区間が存在しています。

2) 事業の投資効果

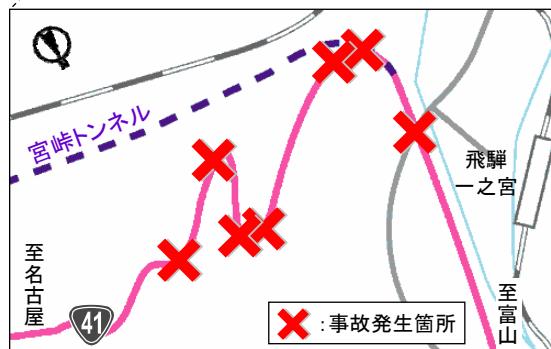
- 石浦バイパスの整備により、厳しい道路線形区間を回避し、区間内最大事故率箇所を回避することで現道部の事故危険性が軽減されます。

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

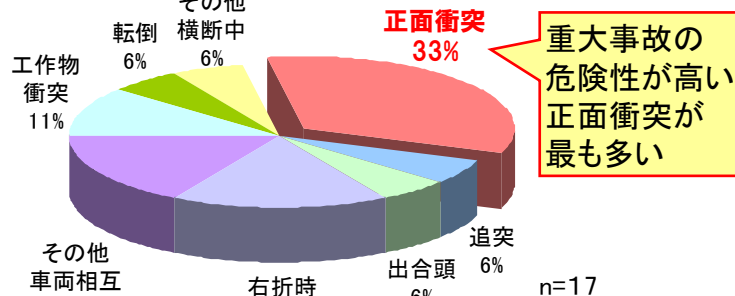
〈石浦バイパスの死傷事故発生状況〉



〈ヘアピンカーブを中心に事故が多発〉

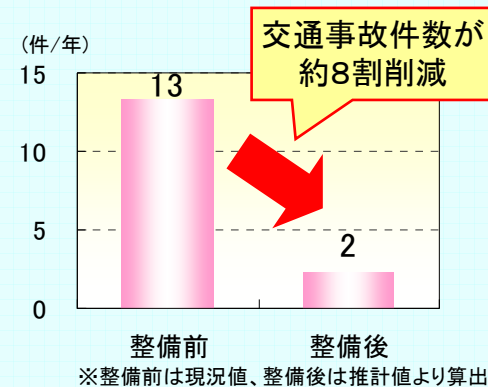


〈1工区並行区間の事故類型〉

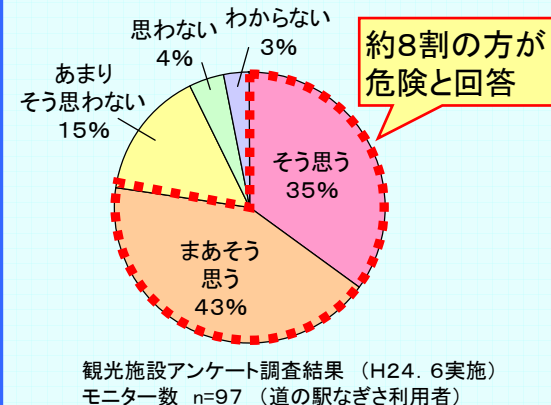


2) 事業の投資効果

〈石浦BP現道部の交通事故件数の削減〉



〈事故の危険性が高いと思う割合〉



4. 評価の視点

③ 救急医療活動の支援

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

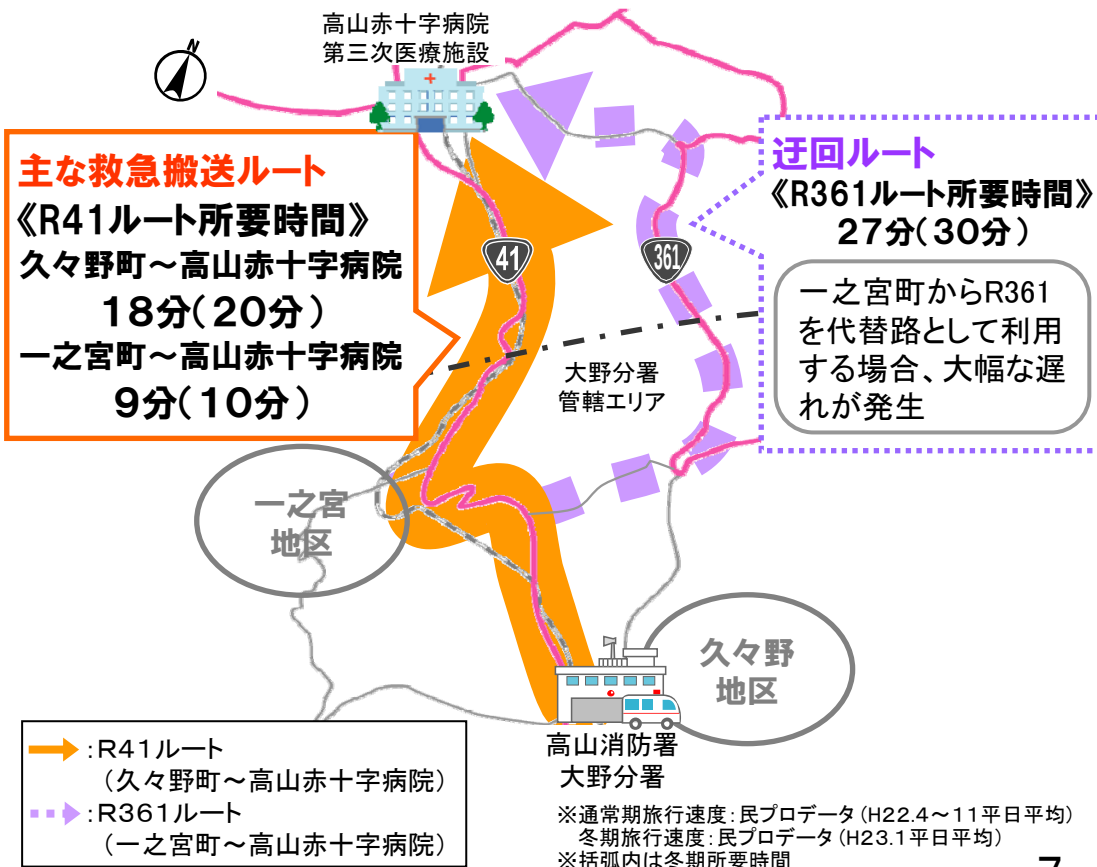
- 高山市内の救急搬送者は、高齢者が約6割と高く、特に大野分署から高山赤十字病院への救急搬送は、国道41号を利用しています。
- 一之宮地区から高山市街地への主要幹線道路は、国道41号しか無く、国道361号へ迂回する場合、約20分の遅れが生じます。

2) 事業の投資効果

- 宮峠トンネル（石浦バイパス1工区）整備により、急カーブを回避でき、走行性が安定し、傷病者の負担軽減が期待できます。
- 石浦バイパス整備により、冬期における大野分署から高山赤十字病院への搬送時間が約5分短縮でき、救命活動を支援します。

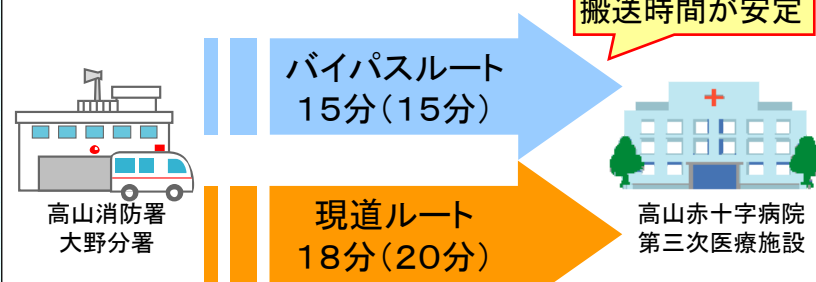
1) 事業を巡る社会情勢等の変化

〈大野分署～高山赤十字病院の救急搬送経路〉



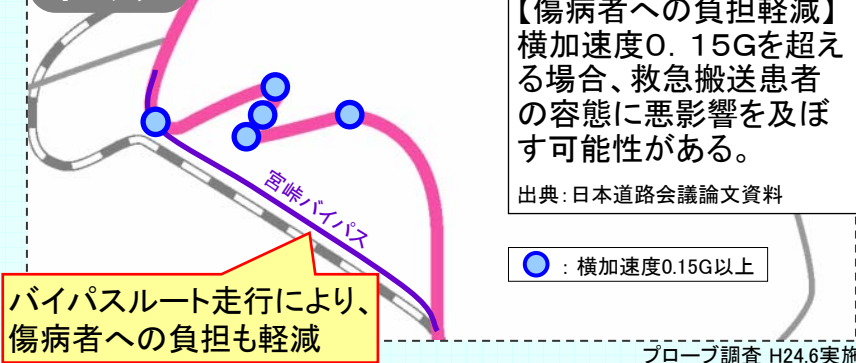
2) 事業の投資効果

〈医療施設への所要時間短縮〉



※通常期旅行速度: 民プロデータ (H22.4～11平日平均)
 冬期旅行速度: 民プロデータ (H23.1平日平均)
 ※バイパスルートは、バイパス区間を設計速度として算出
 ※括弧内は冬期所要時間

トピック



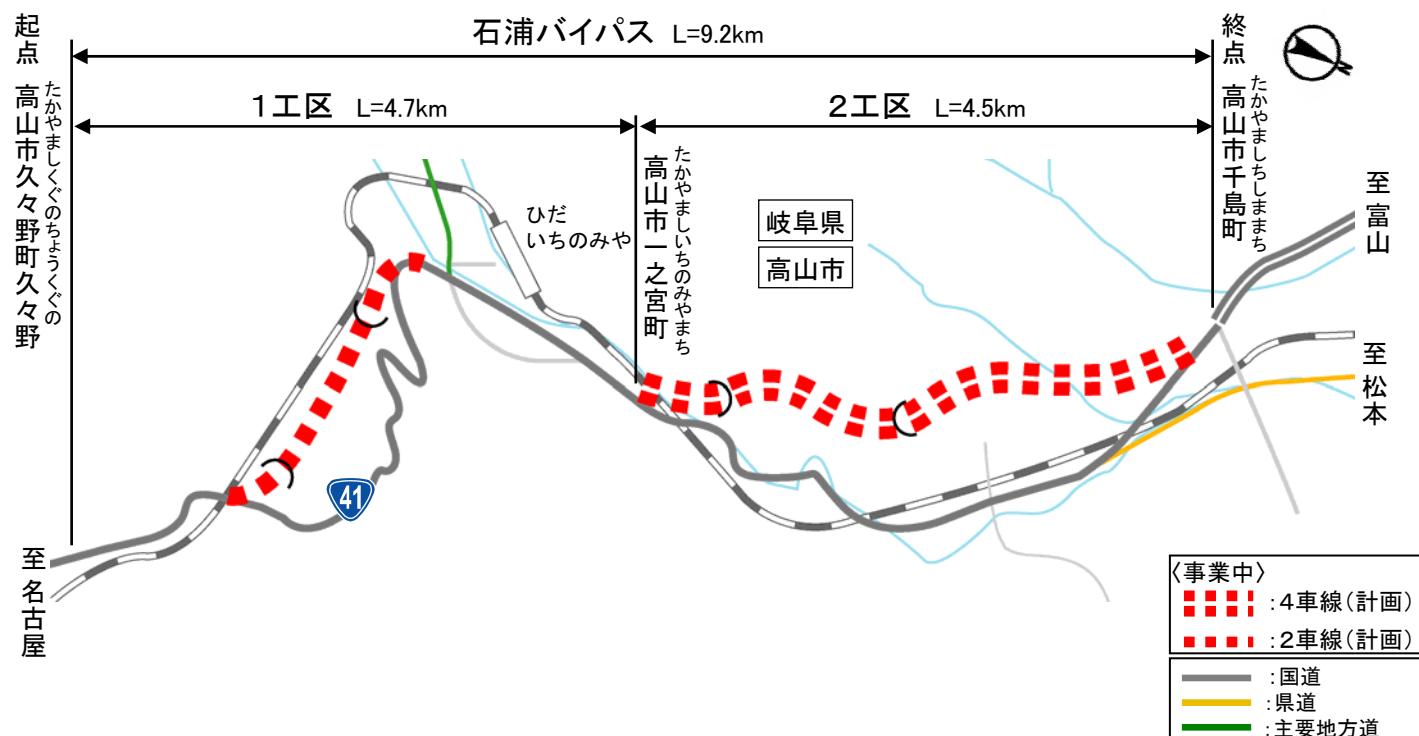
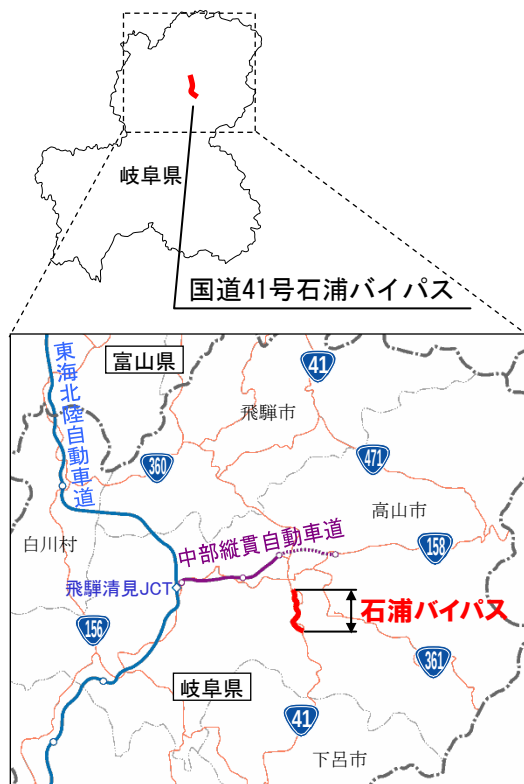
4. 評価の視点

3) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は9%、用地取得率は44%に至っています。(平成23年度末)
- 高山市久々野町久々野～高山市千島町間(L=9.2km)は、用地買収を推進しています。
- (参考) 前回再評価時 : 事業進捗率は9%、用地取得率は37%

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 高山市久々野町久々野～高山市一之宮町間(L=4.7km)は、早期2車線供用を目指す。
- 高山市一之宮町～高山市千島町間(L=4.5km)は、早期暫定2車線供用を目指す。



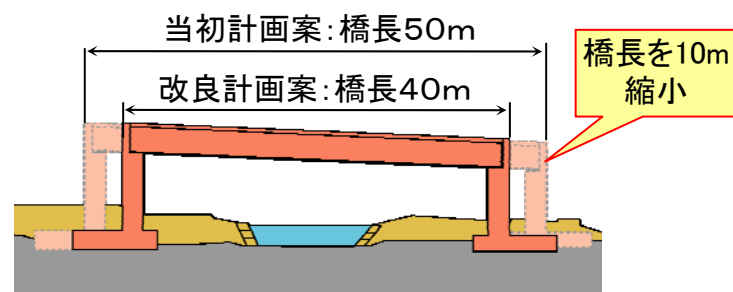
4. 評価の視点

(3) 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

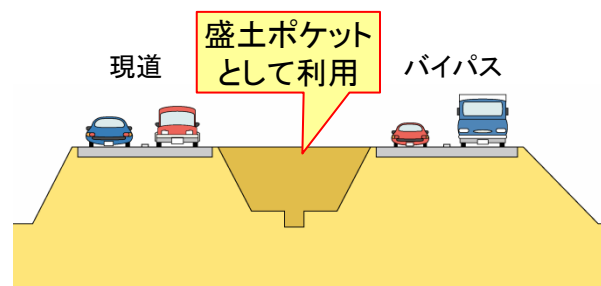
- 橋長の縮小、法面部の盛土化により、約2億円のコスト縮減を図っています。
- 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

〈コスト縮減策①：橋長の縮小〉



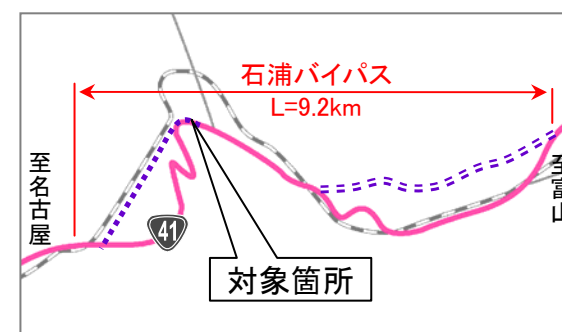
河川管理者との協議調整により橋長を縮小

〈コスト縮減策②：法面の盛土化〉



法面部を盛土ポケットとすることで、
発残土の有効活用

《位置図》



2) 代替案立案等

- 国道41号石浦バイパスは、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、冬期交通の安全性・信頼性の向上、交通事故の削減、救急医療活動の支援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、事業の継続について異存ありません。
- 今後の事業実施にあたっては、県内における他の直轄道路事業の進捗状況や優先度を踏まえ、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。

6. 対応方針(原案)

平成21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。

(1) 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号現道は、平面・縦断ともに道路線形が厳しいため、積雪時には大型車のスタックの危険性が高い
- 国道41号現道は急勾配・急カーブが連続しており、特にヘアピンカーブを中心に事故が多発
- 一之宮地区から高山市街地への主要幹線道路は、国道41号しか無く、国道361号へ迂回する場合、約20分の遅れが発生

2) 事業の投資効果

- 厳しい道路線形を回避し、気象条件に左右されにくい信頼性の高い道路を確保
- 石浦バイパスの整備により、厳しい道路線形区間を回避し、区間最大事故率箇所を回避することで現道部の事故の危険性が軽減
- 石浦バイパスの整備により、冬期における大野分署から高山赤十字への搬送時間が約5分短縮でき、救命活動を支援
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.3

3) 事業の進捗状況

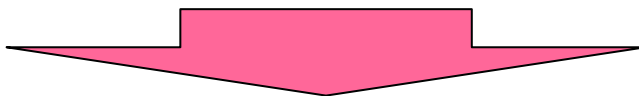
- 事業進捗率は9%(平成23年度末)
- 用地取得率は44%(平成23年度末)

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 高山市久々野町久々野～高山市一之宮町間(L=4.7km)は、早期2車線供用を目指す。
- 高山市一之宮町～高山市千島町間(L=4.5km)は、早期暫定2車線供用を目指す。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 橋長の縮小、法面部の盛土化により、約2億円のコスト縮減を図っています。
- 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。
- 国道41号石浦バイパスは、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、冬期交通の安全性・信頼性の向上、交通事故の削減、救急医療活動の支援など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難な状況である。



以上のことから、一般国道41号石浦バイパスの事業を継続する。