

一般国道41号
たかやまこくふ
高山国府バイパス
(道路事業)

説明資料

平成25年7月2日

中部地方整備局

目 次

1. 一般国道41号高山国府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 高速アクセス性の向上(観光の周遊性向上)	P 5
② 交通渋滞の緩和	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

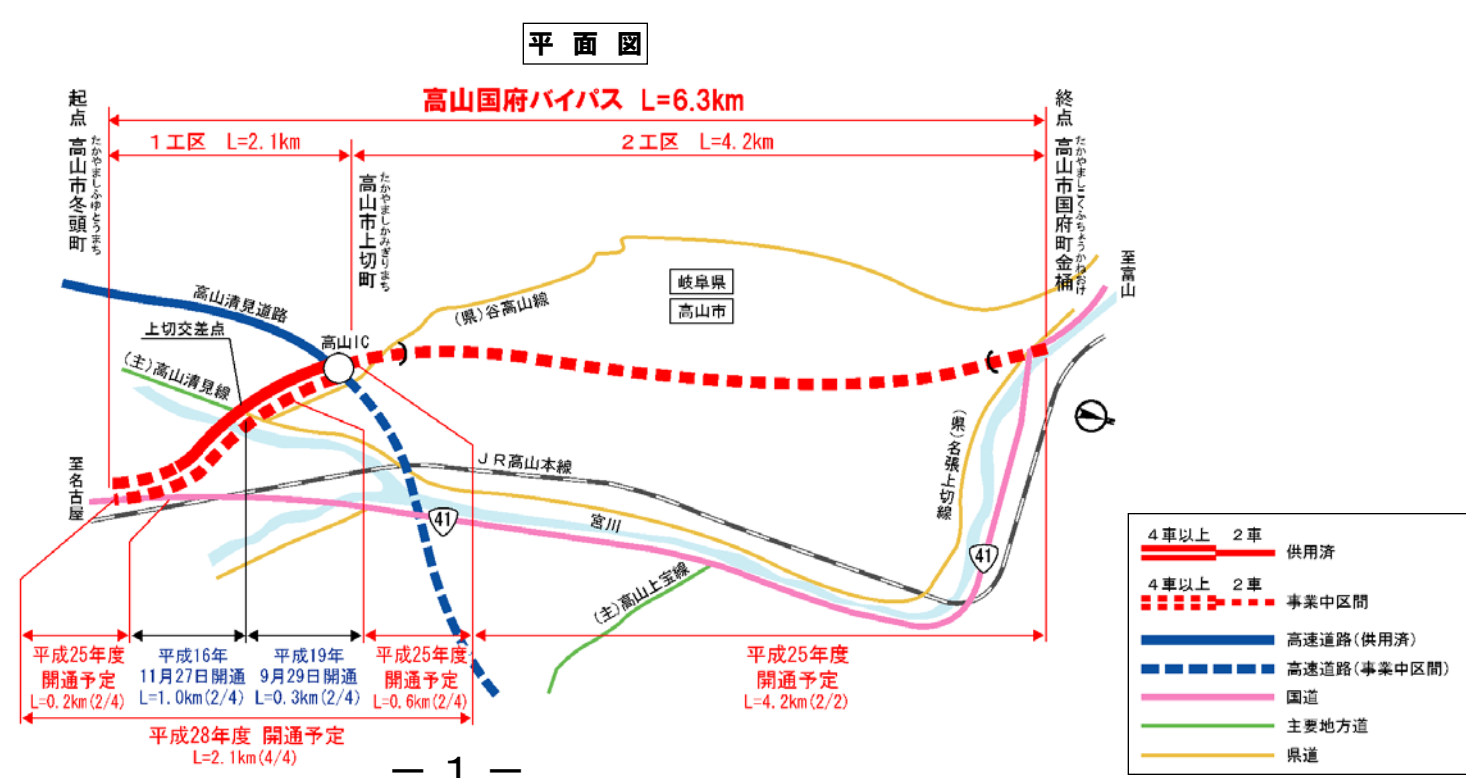
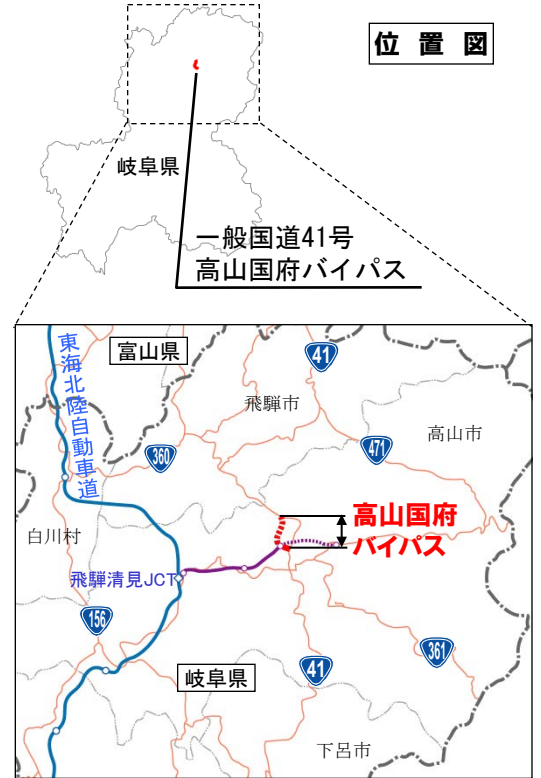
(1) 事業目的

一般国道41号は、愛知県名古屋市を起点とし、愛知県犬山市、岐阜県高山市などの主要都市を経て、富山県富山市に至る延長約250kmの主要幹線道路です。

本事業の一般国道41号高山国府バイパスは、岐阜県高山市冬頭町から岐阜県高山市国府町金桶に至る延長6.3kmのバイパスであり、下記の3点を主な目的として事業を推進しています。

- ①高速アクセス性の向上(観光の周遊性向上)
- ②交通渋滞の緩和
- ③救急医療活動の支援

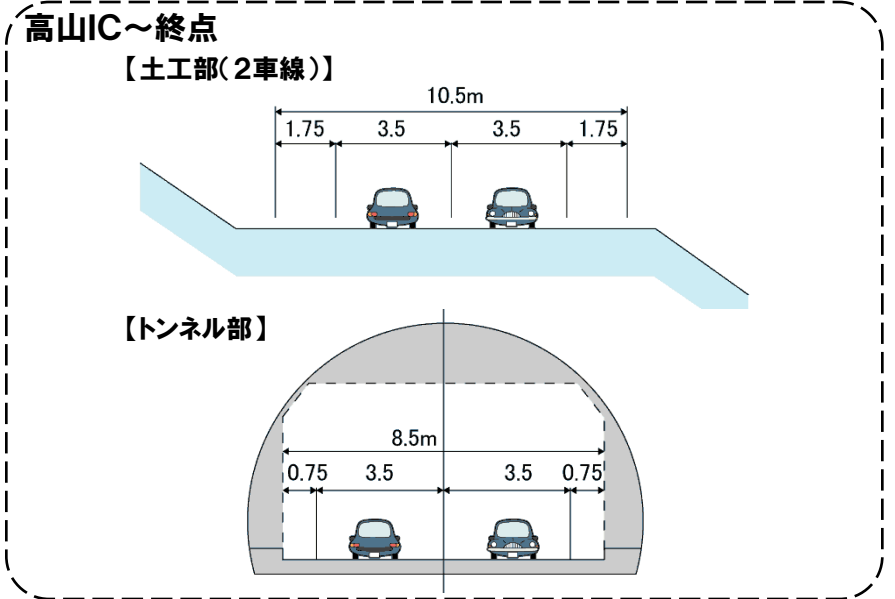
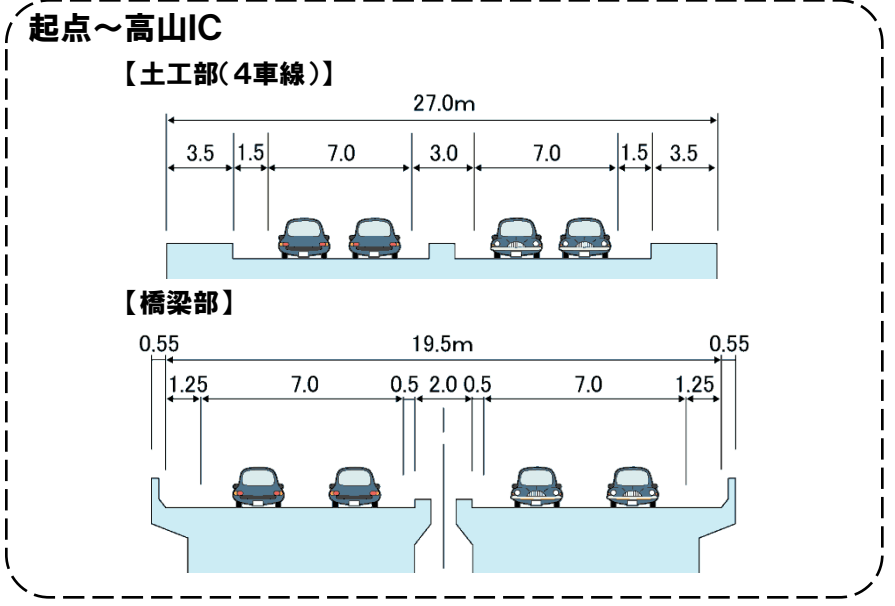
高山国府バイパスの全体位置図



(2) 計画概要

- 事業名 : 一般国道41号高山国府^{たかやまこくふ}バイパス
- 起終点 : (起点) 岐阜^{ぎふ}県高山^{たかやま}市冬頭^{ふゆとうまち}町
(終点) 岐阜^{ぎふ}県高山^{たかやま}市国府^{こくふ}町金桶^{かねおけ}
- 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(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22年度
(指摘事項なし: 継続)
- 全体事業費 : 465億円

標準断面図



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: 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)
費用	■ 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

$$\diamond \text{B/C(事業全体)} = \frac{692\text{億円} + 134\text{億円} + 30\text{億円}}{534\text{億円} + 33\text{億円}} = \frac{856\text{億円}}{567\text{億円}} = 1.5^{*\text{1}}$$

$$\diamond \text{B/C(残事業)} = \frac{186\text{億円} + 13\text{億円} + 4.2\text{億円}}{23\text{億円} + 10\text{億円}} = \frac{203\text{億円}}{33\text{億円}} = 6.3^{*\text{1}\cdot\text{2}}$$

※1平成22年8月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することとなっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出

※2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=1.4 残事業=2.7
- ◇今回再評価時 事業全体=1.5 残事業=6.3

【前回再評価時からの変更点】

1. H25事業化済ネットワークに更新(H22→H25)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H22→H25)
3. 全線暫定供用を考慮

3. 前回評価時との比較表

事 項	前回評価 (H22再評価)	今回評価 (H25再評価)	備 考
全体事業費	465億円	465億円	
費用対効果(B/C)	1.4	1.5	
事業全体	総費用(C)	525億円	<ul style="list-style-type: none"> ・基準年次の変更(H22→H25) ・全線暫定供用に伴う維持管理費を考慮
	総便益(B)	723億円	<ul style="list-style-type: none"> ・基準年次の変更(H22→H25) ・全線暫定供用を考慮 ・H25年度事業化済道路網
費用対効果(B/C)	2.7	6.3	
残事業	総費用(C)	150億円	<ul style="list-style-type: none"> ・基準年次の変更(H22→H25) ・全線暫定供用に伴う維持管理費を考慮
	総便益(B)	400億円	<ul style="list-style-type: none"> ・基準年次の変更(H22→H25) ・全線暫定供用を考慮 ・H25年度事業化済道路網
事業を巡る社会情勢等 の変化	下切町交差点 H22GW実測値 南向き渋滞長430m	下切町交差点 H25GW実測値 南向き渋滞長400m	
事業の進捗状況	事業 70% 用地 100%	事業 87% 用地 100%	

4. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

① 高速アクセス性の向上(観光の周遊性向上)

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 飛騨地域では、広域ネットワークが順次整備され、高山清見道路の休日交通量は経年的に増加しています。
- 飛騨地域への交通アクセスは向上しているものの、飛騨市の観光入込み客数は減少の傾向にあります。

2) 事業の投資効果

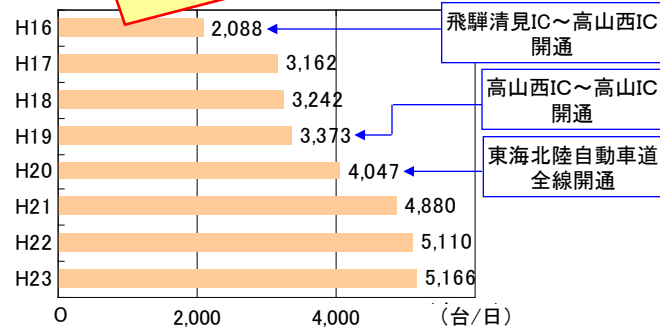
- 高山国府バイパスの整備により、高山ICから飛騨市方面への所用時間が約9分短縮し、アクセス性や定時性が高まり、観光の周遊性の向上が期待されます。

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

■ 高山清見道路の休日交通量の推移

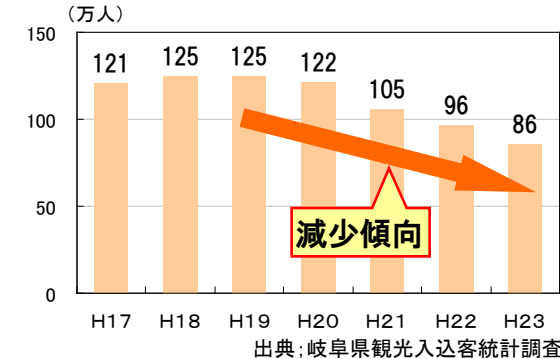


広域NWの整備に伴い交通量は増加傾向



出典: H16~H23トラカン交通量(観測地点:小鳥トンネル)
※休日(土・日・祝)の乗用車交通量を対象

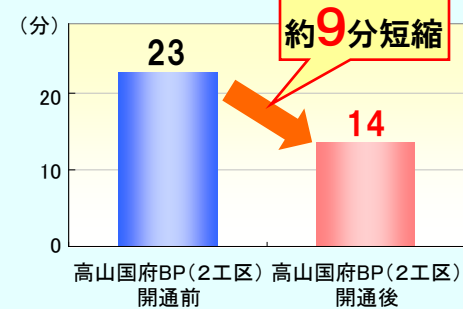
■ 飛騨市の観光入込み客数の推移



出典: H23岐阜県観光入込客統計調査

2) 事業の投資効果

■ 観光期における飛騨市から高山ICへの所要時間



出典: 開通前_H24 GWプローブデータより算出
開通後_高山国府バイパス2工区区間は設計速度80km/h、
その他区間はH24GWプローブデータより算出

4. 評価の視点

② 交通渋滞の緩和

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

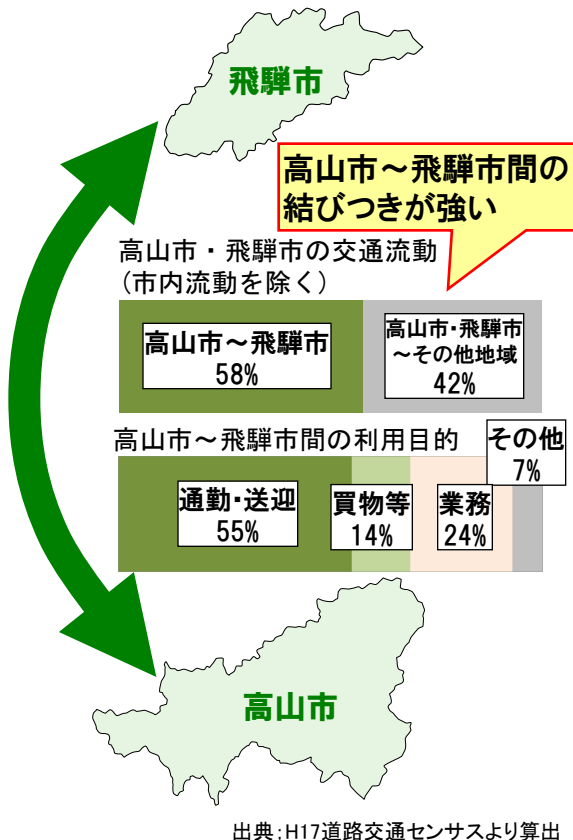
- 高山市～飛騨市間は、通勤・送迎や買物など生活圏としての結びつきが強く、日常生活において重要な区間です。
- 高山国府バイパスに並行する一般国道41号現道では、経年的に交通量が増加しています。
- 特に、通勤時間帯は、交通集中による渋滞が発生し移動時間のロスが発生しています。

2) 事業の投資効果

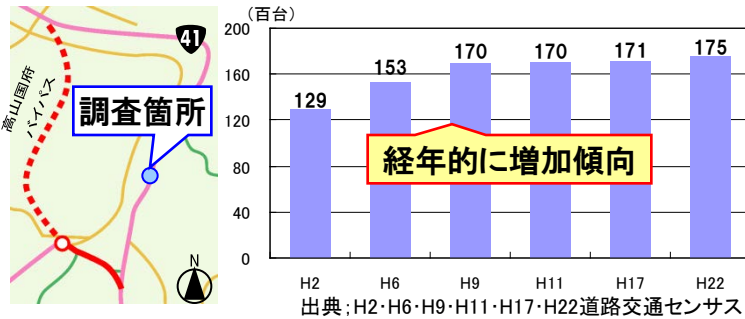
- 高山国府バイパスの整備により、現道の交通量がバイパスへ転換し、交通量が減少することで渋滞緩和が期待されます。

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

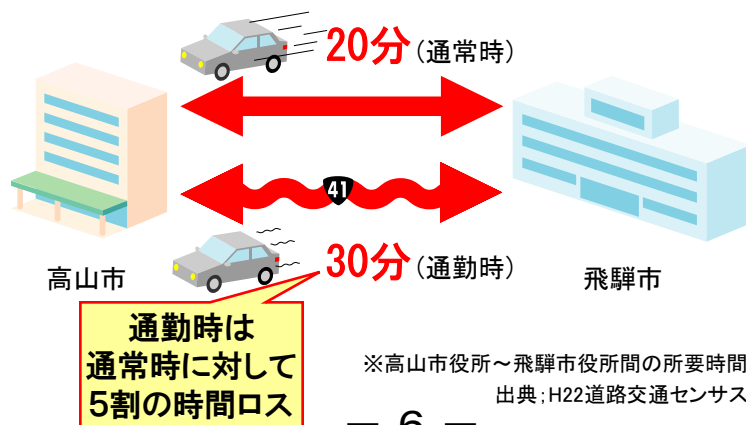
■ 高山市～飛騨市間の交通流動



■ 一般国道41号現道の平日12時間交通量

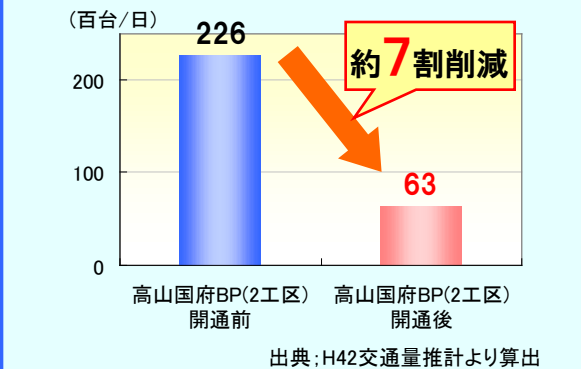


■ 一般国道41号 (高山市～飛騨市間) の交通状況

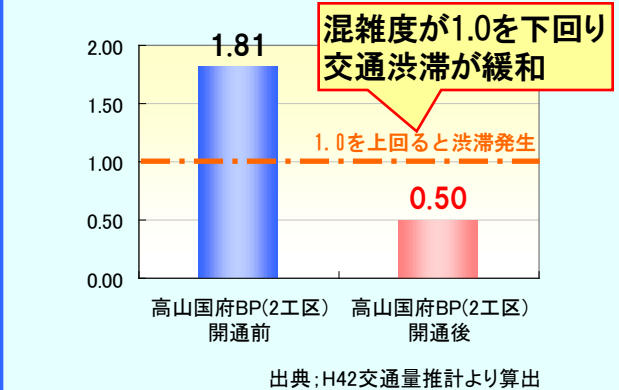


2) 事業の投資効果

■ 一般国道41号現道の交通量の変化



■ 一般国道41号現道の混雑度の変化



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

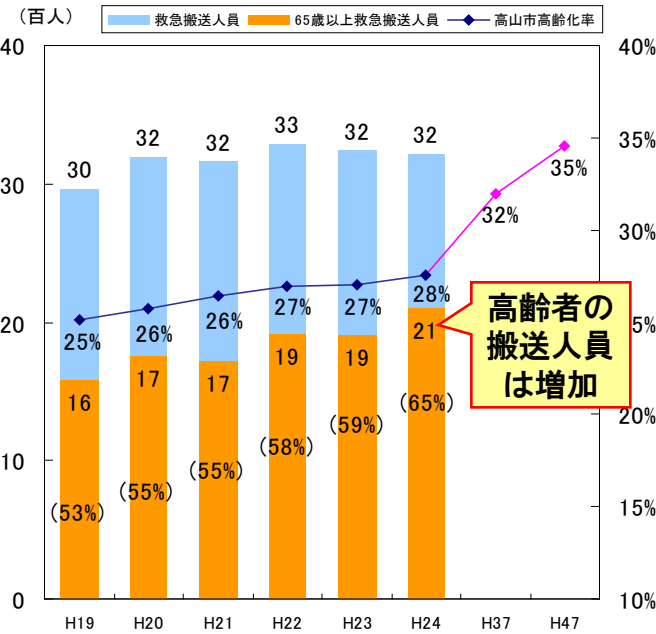
- 飛騨地域は、救急搬送人員が経年的に約3千人おり、高齢化社会の進展により、65歳以上の高齢者の搬送者割合が約7割を占めています。
- 飛騨地域には、第三次救急医療施設(高山赤十字病院)が存在し、広域より重篤患者が救急搬送されます。

2) 事業の投資効果

- 高山国府バイパスの整備により、高山赤十字病院へ30分到達可能圏域が拡大(カバー圏内人口が約1割増)されます。
- 平成24年5月、第二次救急医療施設(久美愛厚生病院)が高山国府バイパスIC直近に移転し、救急医療活動が高くなりました。

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

■ 飛騨地域の救急搬送人員



出典:救急搬送人員:H19~H24高山市消防年報
 ※()は、65歳以上高齢者搬送割合
 高齢化率:H19~H24岐阜県推計人口(高山市)、
 H37~H47岐阜県将来構想研究会(高山市)

2) 事業の投資効果

■ 高山赤十字病院への30分到達圏域



□ : 整備前(現況)
 ■ : 整備後(高山国府BP全線整備)

出典:H42交通量推計より算出

■ 久美愛厚生病院の移転



高山国府バイパスは、現道より距離、時間が短くなるので、救急搬送時に利用する可能性が高い。



出典:古川消防本部ヒアリング

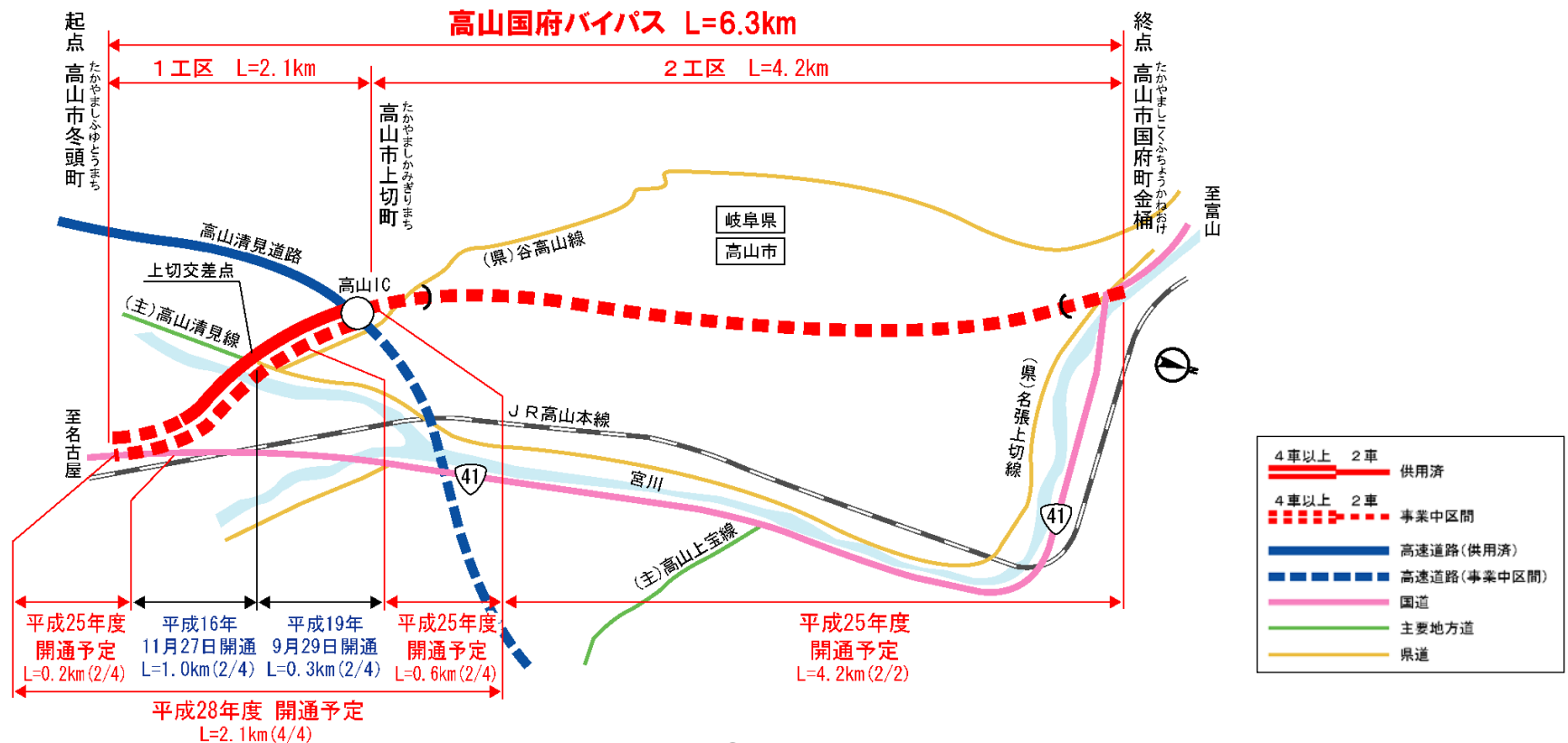
4. 評価の視点

3) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は87%、用地取得率は100%に至っています。(平成24年度末)
- 1工区(冬頭交差点～上切交差点間)(L=1.0km)は、平成16年度に暫定供用(2/4)しています。
- 1工区(上切交差点～高山IC間)(L=0.3km)は、平成19年度に暫定供用(2/4)しています。
- (参考) 前回再評価時：事業進捗率は70%、用地取得率は100%

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 高山市冬頭町～高山市国府町金桶(L=6.3km)は平成25年度の供用(2/4, 2/2)を予定しています。
- 高山市冬頭町～高山市上切町(L=2.1km)は平成28年度の供用(4/4)を予定しています。

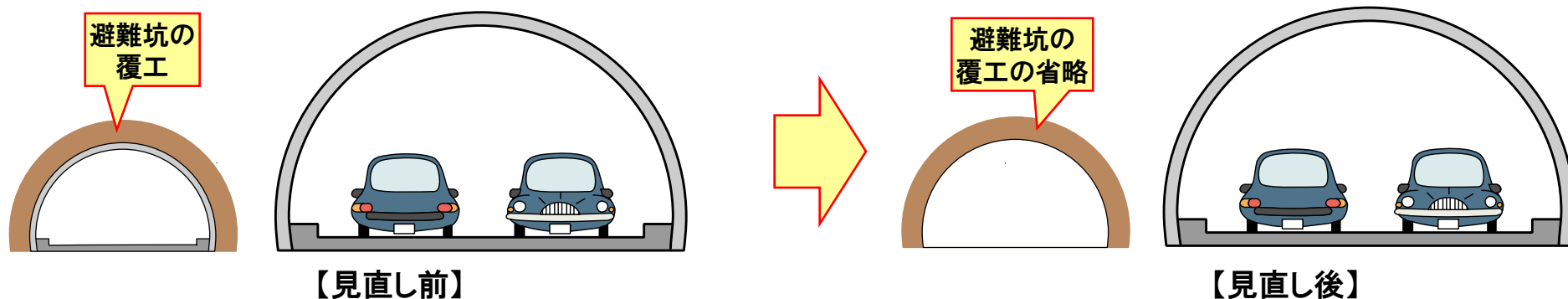


4. 評価の視点

(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

- トンネル避難坑の覆工を省略することにより、約3億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。



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、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。

6. 対応方針(原案)

平成22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

- 交通アクセスは向上しているものの、観光地が点在していることから、飛騨市の観光入込み客数は減少傾向。
- 高山市～飛騨市間は生活圏としての結びつきが強く、通勤時間帯は交通集中による渋滞が発生。
- 高齢化社会の進展に伴い、救急搬送人員が増加。

2) 事業の投資効果

- 高山ICから飛騨市方面へのアクセス性、定時性が高まり、観光周遊性が向上。
- 現道の交通量がバイパスへ転換による交通渋滞が緩和。
- 第三次救急医療施設(高山赤十字病院)への30分到達圏域が拡大。
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.5

3) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は87%(平成24年度末)
- 用地取得率は100%(平成24年度末)

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 高山市冬頭町～高山市国府町金桶(L=6.3km)は平成25年度の供用(2/4, 2/2)を予定しています。
- 高山市冬頭町～高山市上切町(L=2.1km)は平成28年度の供用(4/4)を予定しています。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 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。
- 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、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、一般国道41号高山国府バイパスの事業を継続する。