

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

令和2年7月27日

中部地方整備局
高山国道事務所

目 次

1. 事業概要

- (1) 事業目的 P 1
- (2) 計画概要 P 2

2. 評価の視点

(1) 事業効果の発現状況

- ①高速アクセス性の向上（観光の周遊性向上） . . . P 3
- ②交通渋滞の緩和 P 4
- ③救急医療活動の支援 P 5
- ④災害時に強い道路機能の確保 P 6

3. 社会経済情勢の変化

- ①幹線ネットワークの拡充 P 7

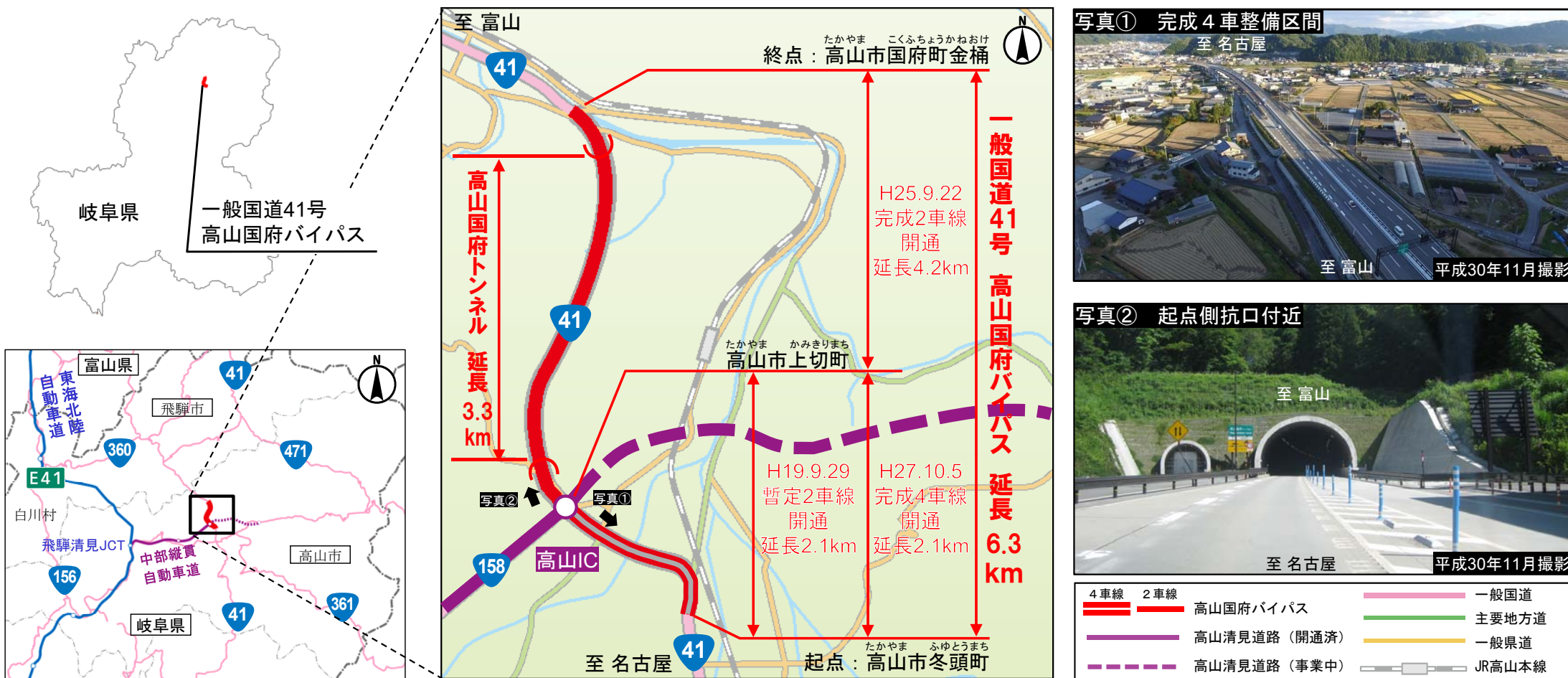
4. 対応方針（案） P 8

1. 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、富山県富山市に至る延長約250kmの主要幹線道路です。
- 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、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を目的に、平成27年10月に全線開通しました。

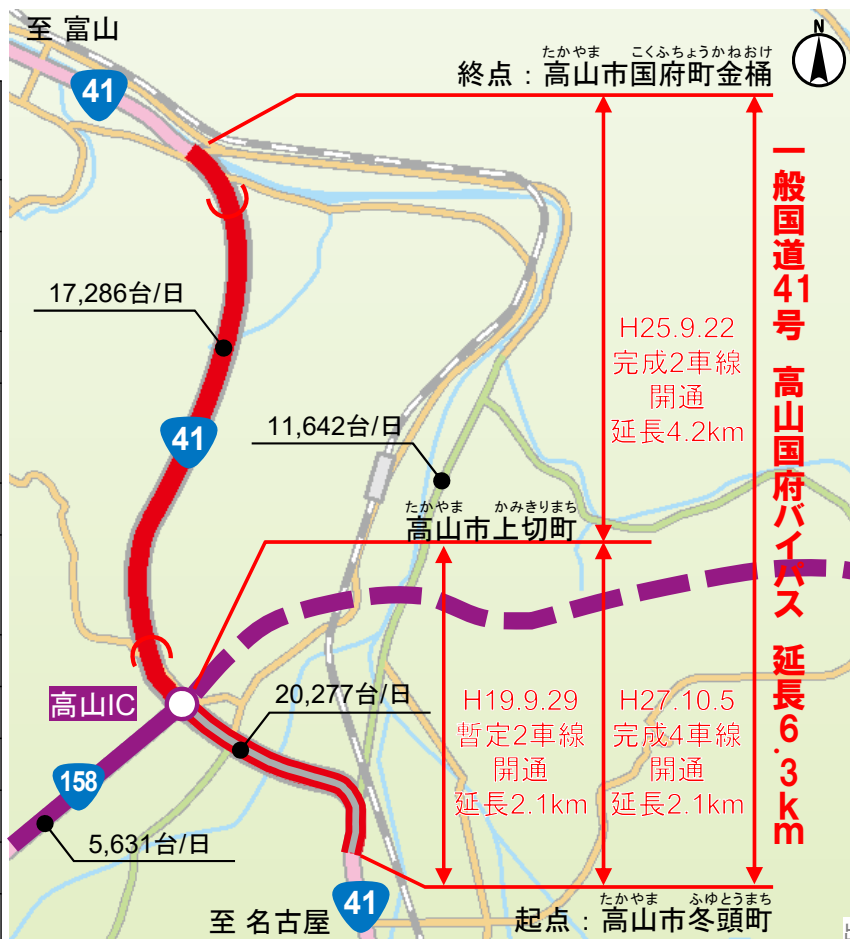
国道41号高山国府バイパスの全体位置図



1. 事業概要

(2) 計画概要

事業名	一般国道41号 高山国府バイパス
延長	6.3km
道路規格	第3種第1級(起点 高山市冬頭町~高山IC) 第1種第3級(高山IC~終点 高山市国府町金桶)
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 高山市冬頭町~高山IC) 平成8年度(高山IC~終点 高山市国府町金桶)
用地着手年度	平成9年度
工事着手年度	平成11年度
工事完成年度	平成27年度
全体事業費	453億円
計画交通量	18,700台/日
B/C	2.2

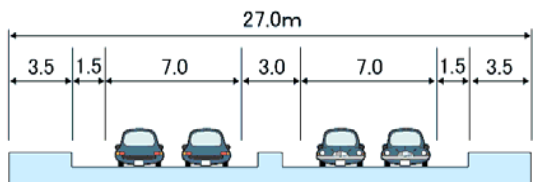


出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

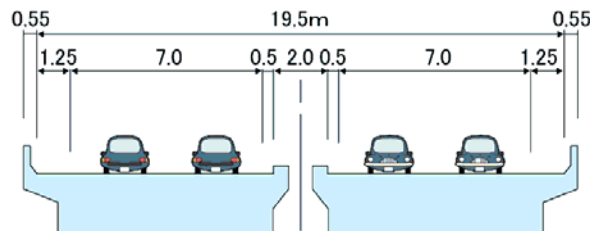
標準断面

起点 高山市冬頭町~高山IC

【土工部(4車線)】

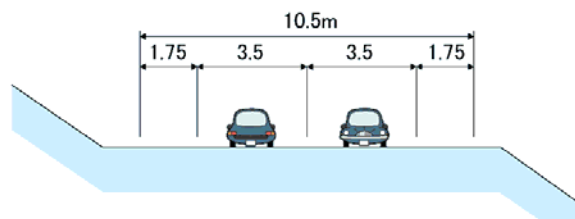


【橋梁部】

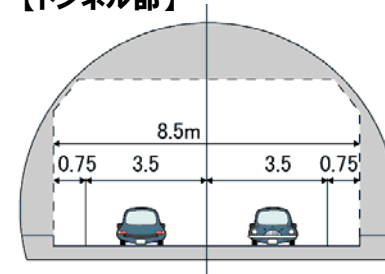


高山IC~終点 高山市国府町金桶

【土工部(2車線)】



【トンネル部】



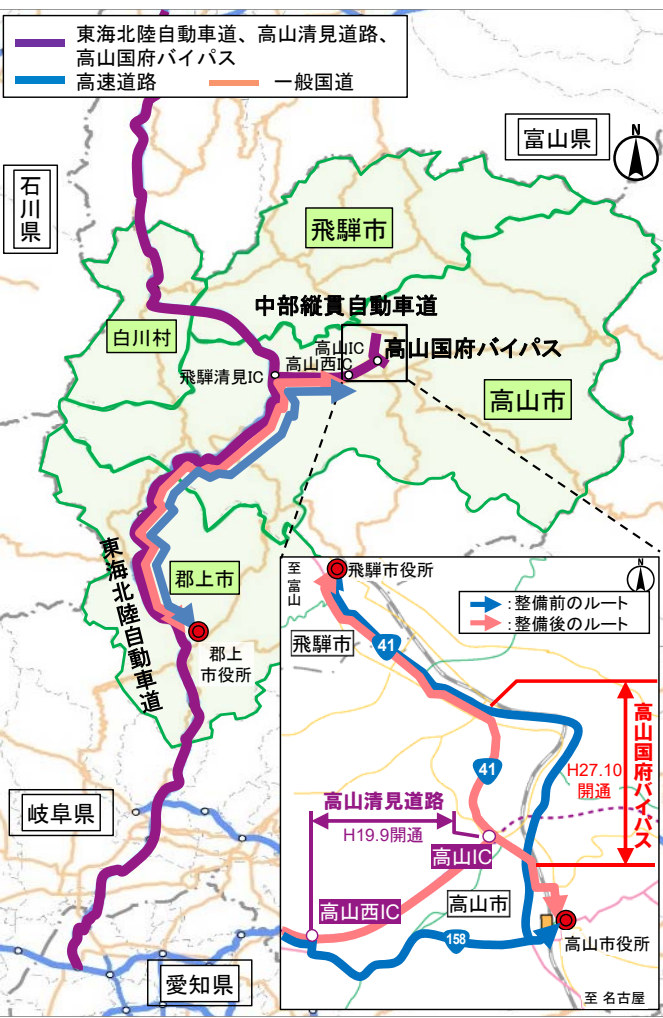
単位:m

2. 評価の視点

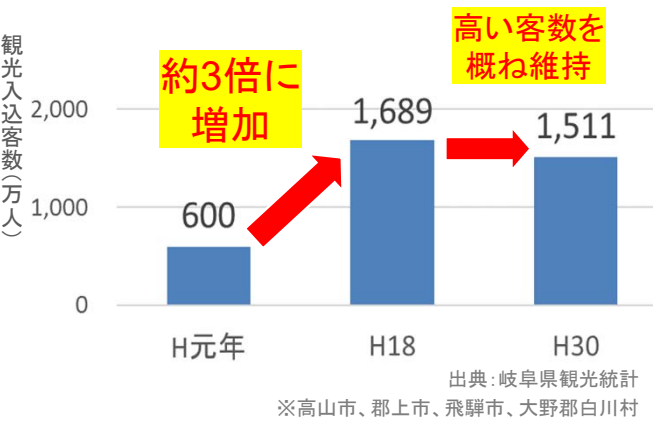
(1) 事業効果の発現状況

① 高速アクセス性の向上(観光の周遊性向上)

- 東海北陸自動車道の整備進捗にあわせ、沿線4市村の観光入込客数が約3倍に伸びました。さらに、中部縦貫自動車道、高山国府バイパスの開通により、高速アクセス性、周遊性が高まり、高い観光入込客数を維持しています。
- 高山国府バイパス及び高山清見道路の一部区間(高山西IC～高山IC)開通により、高山市方面や飛騨市方面は高速アクセス性が向上し、観光入込客数や外国人宿泊者数の増加に寄与しています。



○沿線4市村※の観光入込客数

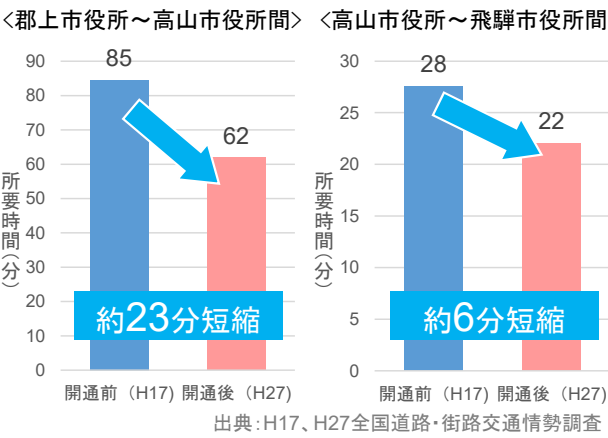


＜周辺路線の開通状況＞

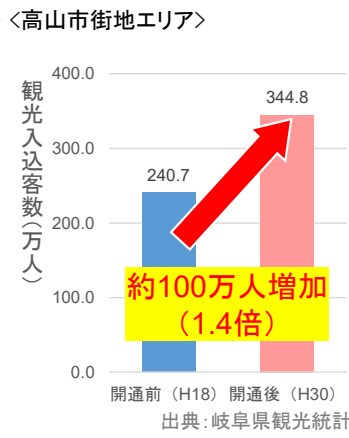
年次	経緯
H6.3	東海北陸道(美濃IC～美並IC)開通
H12.10	東海北陸道(荘川IC～飛騨清見IC)開通
H16.11	高山清見道路(飛騨清見IC～高山西IC)開通
H19.9	高山清見道路(高山西IC～高山IC)開通 高山国府バイパス1工区: 暫定2車線開通
H20.7	東海北陸自動車道全線開通
H27.10	高山国府バイパス1工区: 完成4車線開通



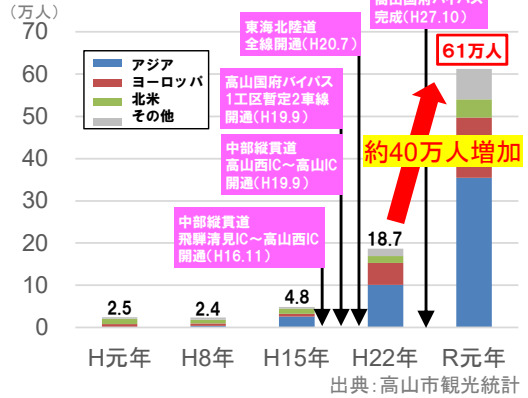
○所要時間の変化



○高山市の観光入込客数の変化



＜外国人宿泊客数の推移＞



2. 評価の視点

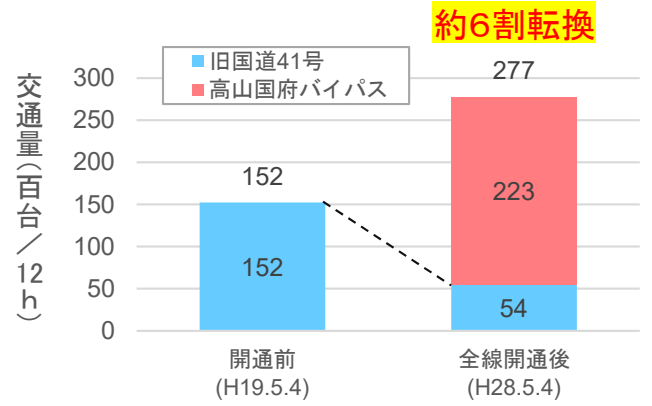
(1) 事業効果の発現状況

② 交通渋滞の緩和

■ 国道41号は、高山市～飛騨市を結ぶ唯一の国道であったため交通が集中しており、主要渋滞箇所が2箇所存在していました。
 ■ 高山清見道路・高山国府バイパスの開通により、国道158号の交通が分散し、主要渋滞箇所である上岡本町南交差点の渋滞長が約3.4km緩和しました。また、高山国府バイパスの全線開通により、旧国道41号の交通が転換し、1箇所の主要渋滞箇所の指定が平成27年度に解除されました。

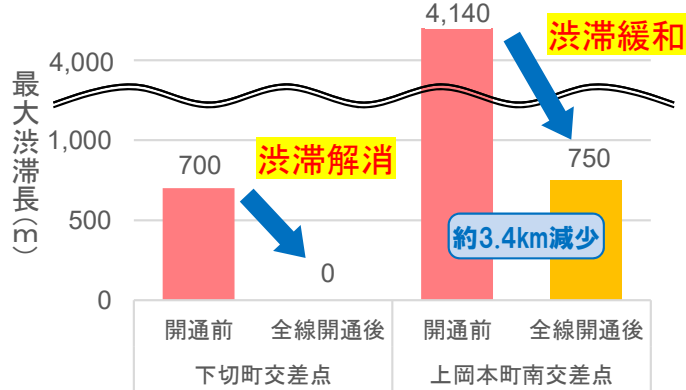


○旧国道41号の交通量の変化(A断面)



出典: 12時間交通量調査結果(開通前: H19.5、開通後: H28.5)

○主要渋滞箇所の最大渋滞長の変化



出典: 12時間渋滞長調査結果(開通前: H19.5、開通後: H28.5)



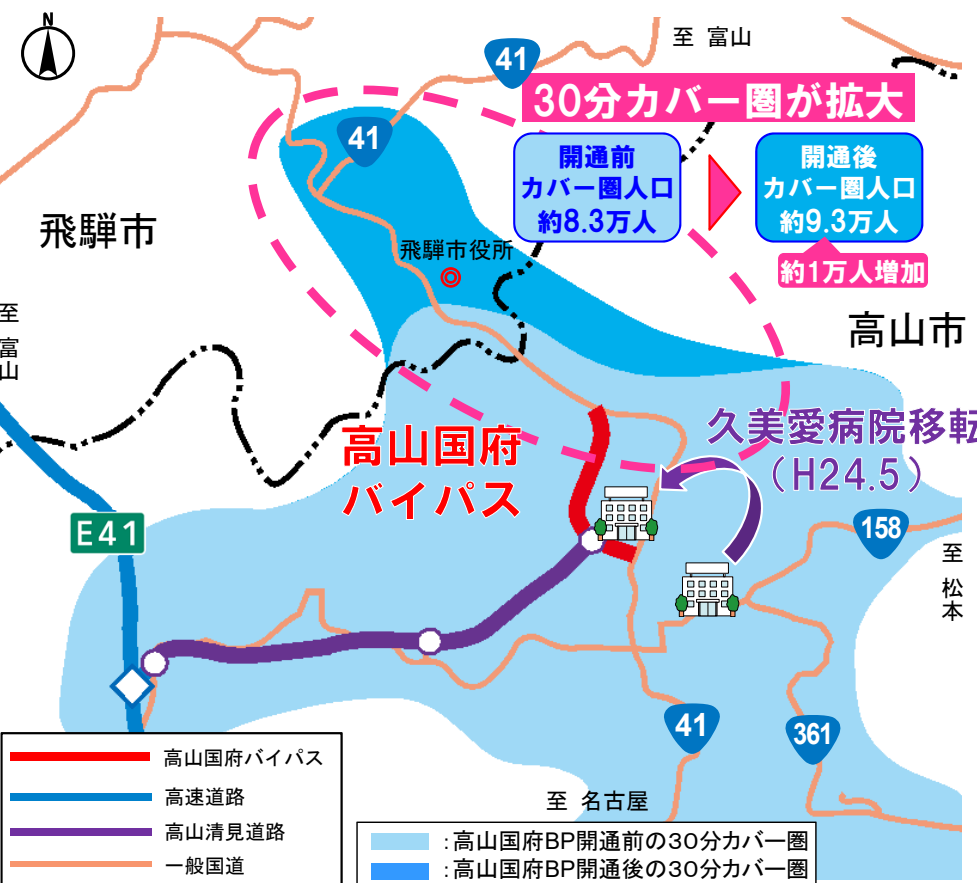
2. 評価の視点

(1) 事業効果の発現状況

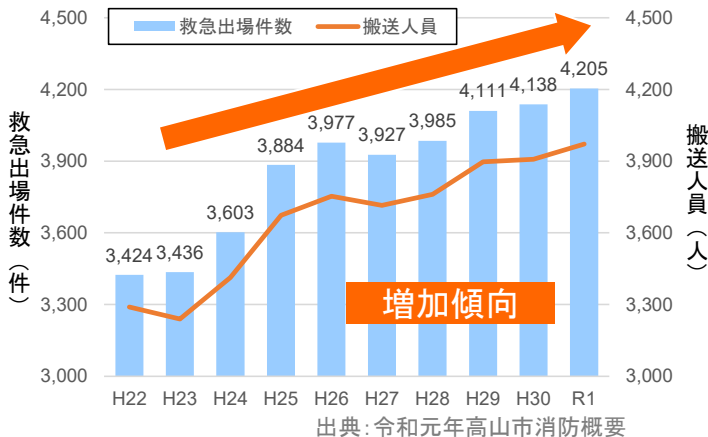
③ 救急医療活動の支援

- 飛騨地域は、救急出場件数、搬送人員ともに経年的に増加傾向であり、救急活動に対する必要性が高まっています。
- 平成24年5月、第二次救急医療施設(久美愛^{くみあい}厚生病院)が高山国府バイパスIC直近に移転し、救急医療活動が向上しました。
- 高山国府バイパスの開通と病院の移転により、搬送時間が約5分短縮し、安全・確実な搬送が可能になりました。

○高山国府バイパスの整備と久美愛病院の移転による30分カバー圏の拡大



○高山消防管内の救急出場件数と搬送人員

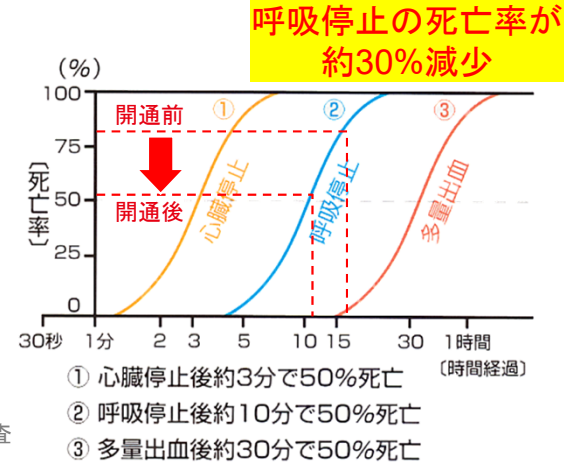
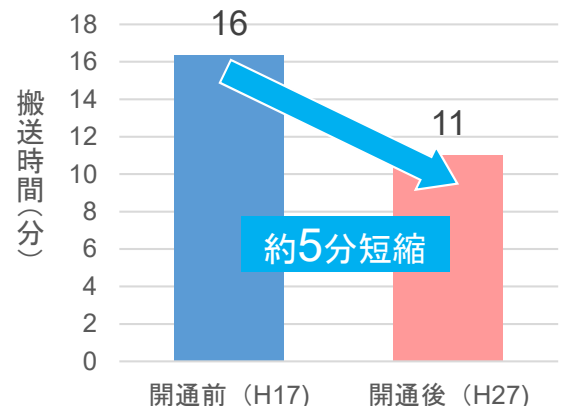


高山国府バイパスの利用により、信号もなく安定した走行が可能になり、患者さんの負担が大きく減少したと思います。

4車線化により、通行止めの危険性が減ったと思います。

出典: 高山市消防本部国府分署へのヒアリング (R1.10)

○搬送時間と死亡率の変化(飛騨市役所～久美愛病院への搬送)



出典: H17, H27 全国道路・街路交通情勢調査

2. 評価の視点

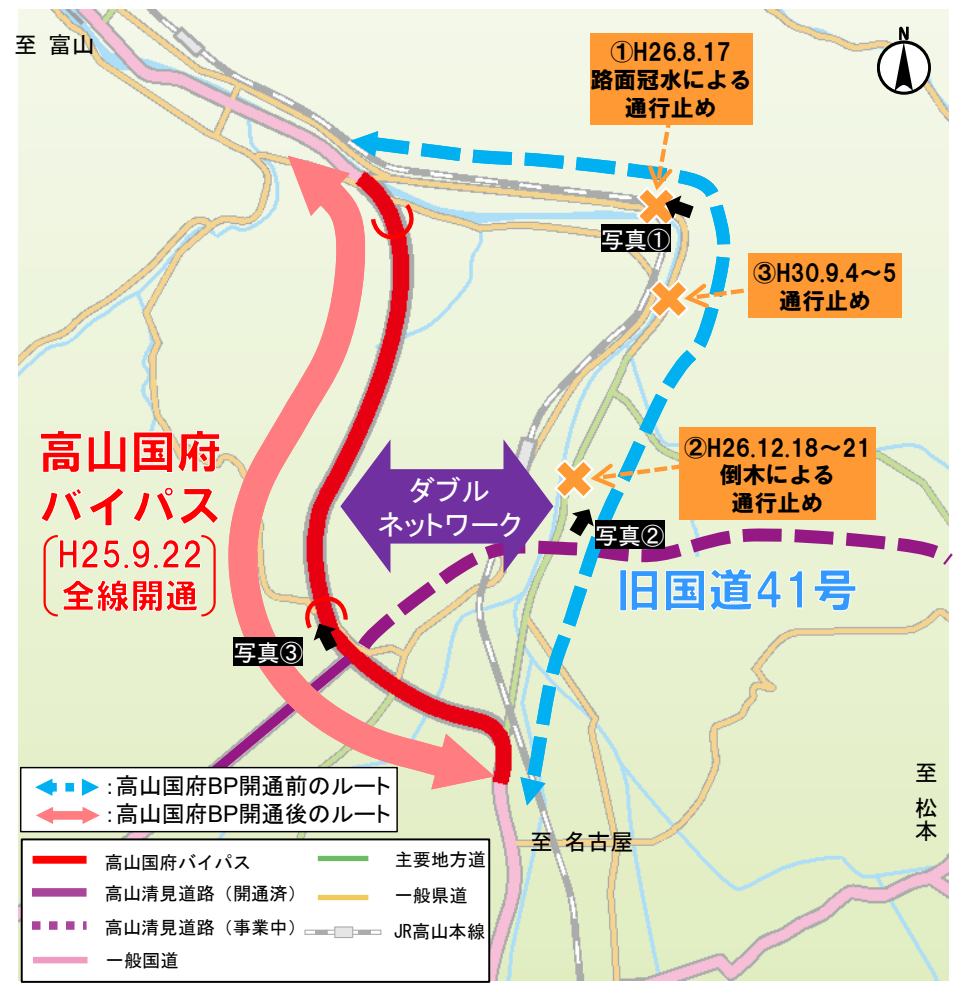
(1) 事業効果の発現状況

④ 災害時に強い道路機能の確保

■ 高山国府バイパスの開通により、旧国道41号とダブルネットワークが形成されました。

■ 高山国府バイパス開通後、旧国道41号では大雨や大雪の影響により5年間で延べ100時間を超える通行止めが発生しましたが、高山国府バイパスの開通により、高山市～飛騨市間の交通に影響はありませんでした。

○ダブルネットワークの形成



○全線開通後以降の旧国道41号での通行規制実績

規制期間	規制種別	規制時間
①H26.8.17	全面通行止	5時間10分
②H26.12.18～21		83時間00分
③H30.9.4～5		13時間45分
合計		101時間55分

出典: H25～H30通行止め実績 (高山国道事務所、高山土木事務所)

写真③ 高山国府トンネル



旧国道41号被災時でも、バイパス側はトンネル部が主であり、雨や雪による災害リスクが少ない (現状被災事例なし)

写真① 旧国道41号: ①路面冠水の発生



延べ約5時間の通行止めが発生

撮影日: 平成26年8月17日

写真② 旧国道41号: ③同一箇所でも8回倒木の発生



延べ約83時間の通行止めが発生

撮影日: 平成26年12月19日

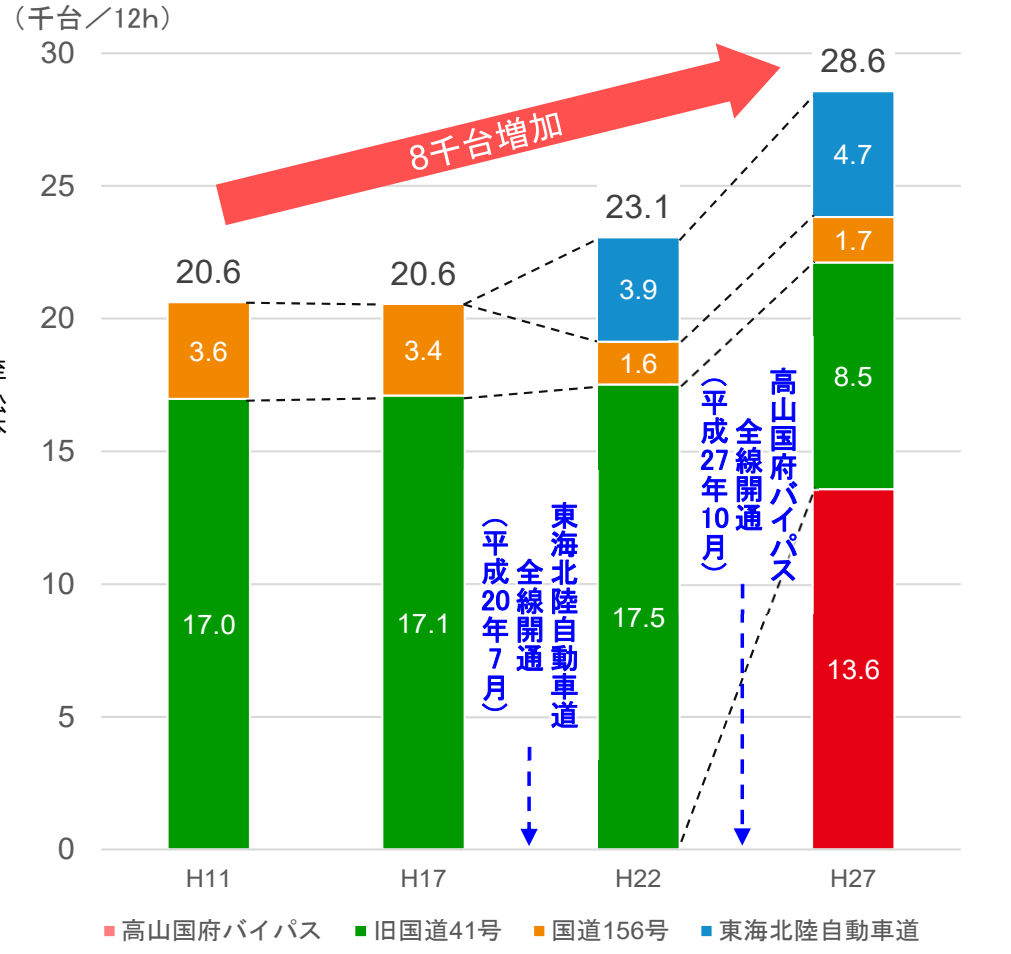
3. 社会経済情勢の変化

① 幹線ネットワークの拡充

- 東海北陸自動車道は、平成20年7月に全線開通し、平成31年3月には白鳥IC～飛騨清見IC間が4車線化されました。
- また、平成19年9月に高山清見道路(飛騨清見IC～高山IC)、平成27年10月に高山国府バイパスが開通しました。
- 高山国府バイパスや東海北陸自動車道、高山清見道路の開通以降と整備前を比較して、断面交通量は約8千台／12h増加しました。



○社会経済情勢の変化【断面①】



出典: H11、H17、H22、H27全国道路・街路交通情勢調査

4. 対応方針(案)

(1) 今後の事業評価の必要性

- 一般国道41号高山国府バイパスは事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考えます。

(2) 改善措置の必要性

- 一般国道41号高山国府バイパスは、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考えます。

(3) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- 現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考えます。