

一般国道41号

いしうら

石浦バイパス

(道路事業)

説明資料

令和7年8月5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

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	P 3
②交通渋滞の緩和	P 4
③交通安全の確保	P 5
④救急医療活動の支援	P 6

3. 事業の進捗及び見込みの視点	P 7
------------------------	-----

4. 事業費の見直しについて	P 8
----------------------	-----

5. 費用対効果分析	P10
------------------	-----

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P11
------------------------------	-----

7. 県・政令市への意見聴取結果	P12
------------------------	-----

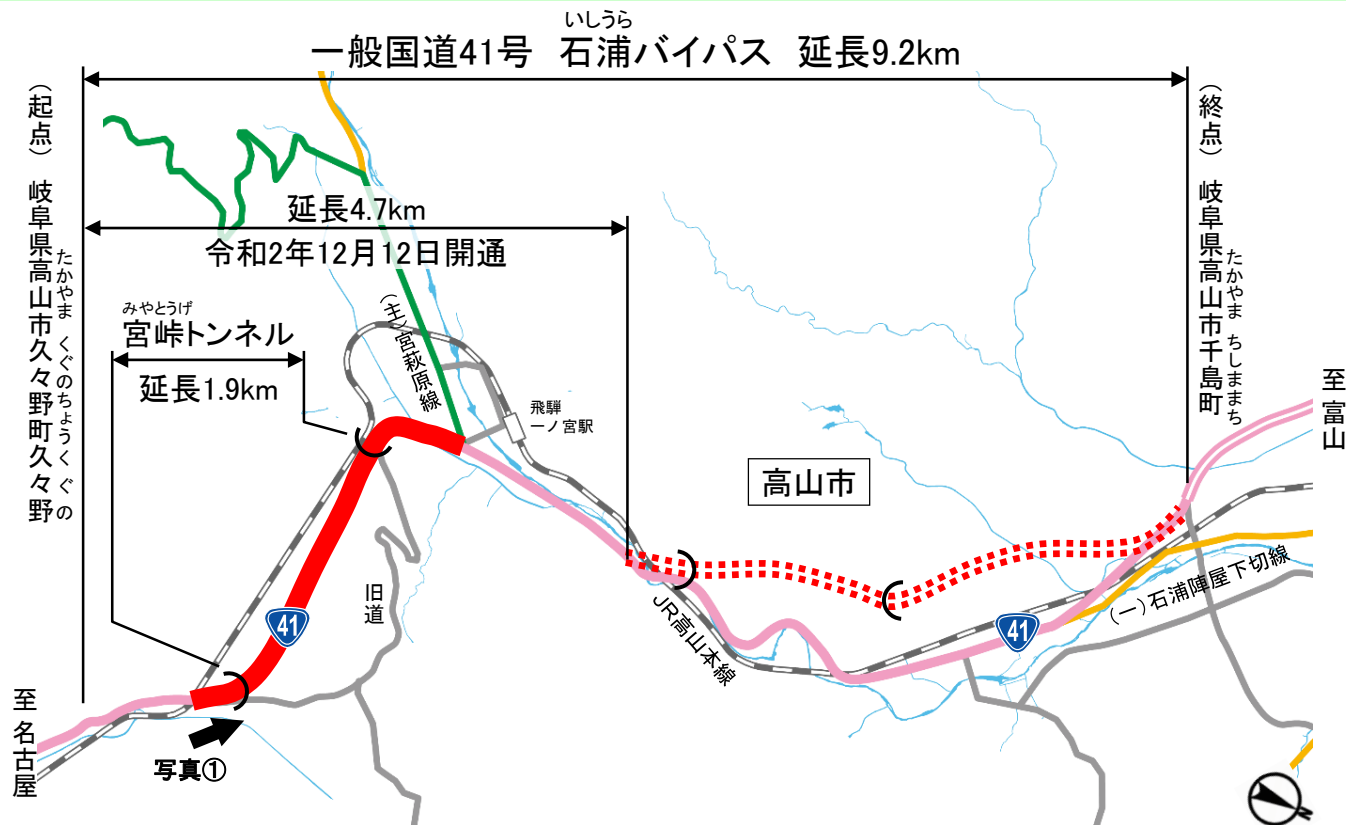
8. 対応方針(原案)	P12
-------------------	-----

1. 事業概要

(1) 事業目的

- 一般国道41号石浦バイパスは、岐阜県高山市久々野町久々野から同市千島町に至る延長9.2kmの道路です。
- 石浦バイパスは、高規格道路高山下呂連絡道路の一部を構成し、急カーブや急勾配区間を回避することによる冬期交通の安全性・信頼性の向上、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、救急医療活動の支援を主な目的としたバイパス事業です。

石 浦 バ イ パ ス の 全 体 位 置 図



- 石浦バイパス(4車線)
- 石浦バイパス(2車線)[開通済み区間]
- 一般国道(4車線)
- 一般国道(2車線)
- 一般県道
- 主要地方道
- 市道
- 河川
- JR高山本線

2. 評価の視点

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工区は、急カーブ箇所や急勾配区間が存在し道路線形が厳しいことから、積雪時には大型車等のスタックや通行止めが発生していました。

■1工区の整備により、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した。

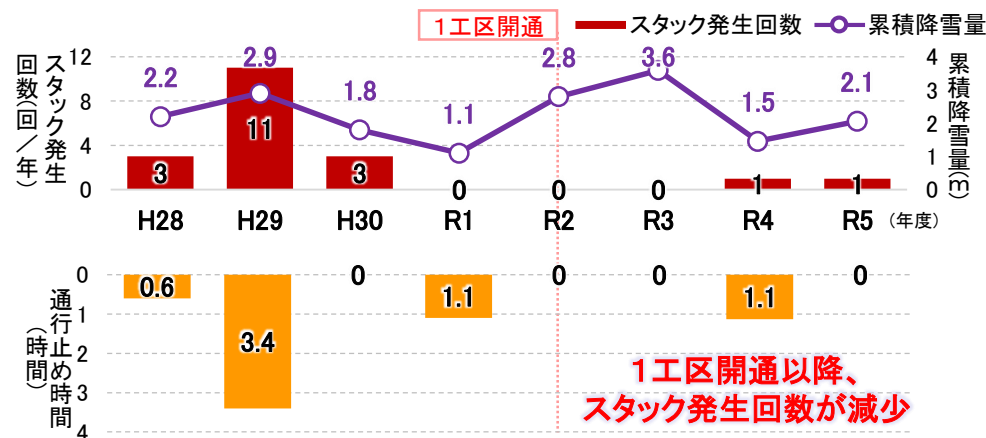
1) 現状の課題

■急カーブ箇所



2) 整備効果

■急勾配区間のスタック、通行止め発生状況



※累積降雪量:各年度の12～3月の累積降雪量(出典:気象庁過去データ・岐阜県高山市)
通行止め時間:各年度の12～3月の全車線、片側車線の通行止め時間の合計
(スタック車両を含む事故による通行止め時間)(出典:高山国道事務所資料)

物流業者コメント (R3年度)

〇トンネル開通以前、大雪の日、宮峠の走行にリスクがありました。トンネルの開通により宮峠区間を安全に通行することができました。

[通行止め時間]

・国道41号[宮峠] :H26.12.17 23:10～H26.12.18 3:15[4時間]

(平成26年12月18日撮影)

2. 評価の視点

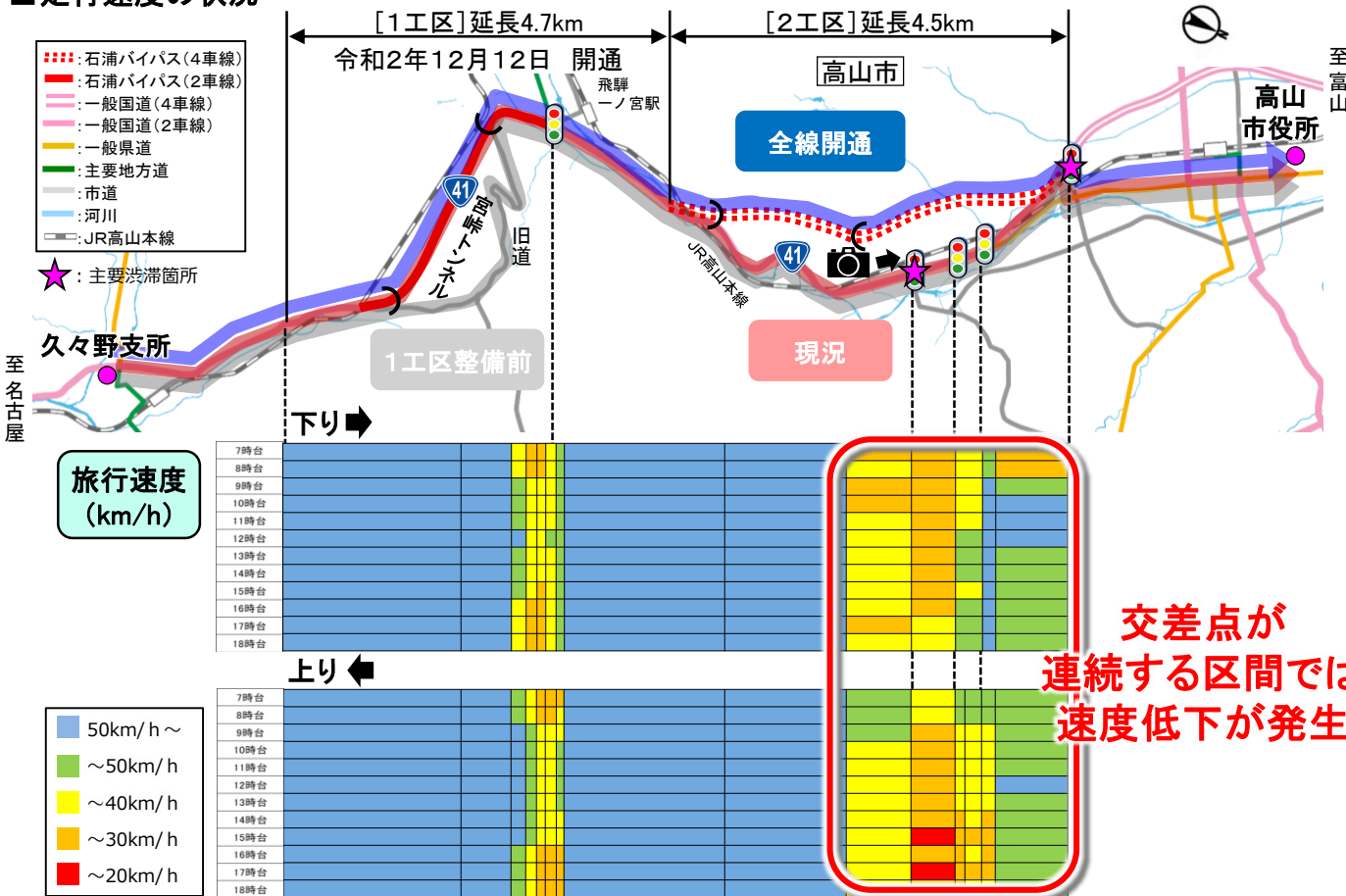
事業の必要性等に関する視点

②交通渋滞の緩和

- 2工区では、信号交差点が連続している区間で速度低下により、朝夕を中心に渋滞が発生しています。
- 2工区の整備により、国道41号現道の交通が分散することで、交通渋滞の緩和が期待されます。

1)現状の課題

■走行速度の状況



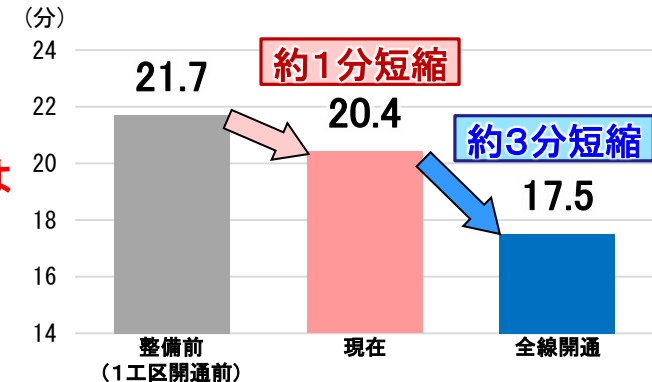
出典: ETC2.0プローブデータ(R6.10・平日)

■交通渋滞の様子



2)整備により期待される効果

■所要時間の変化(久々野支所～高山市役所)



※整備前: 国道41号におけるETC2.0プローブデータ(R1.9月~11月) 昼間12時間平均旅行速度
1工区開通後: 国道41号におけるETC2.0プローブデータ(R6.9月~11月) 昼間12時間平均旅行速度
全線開通: 国道41号におけるETC2.0プローブデータ(R6.9月~11月) 昼間12時間平均旅行速度
但し、バイパス区間は、設計速度から80km/hで算出

2. 評価の視点

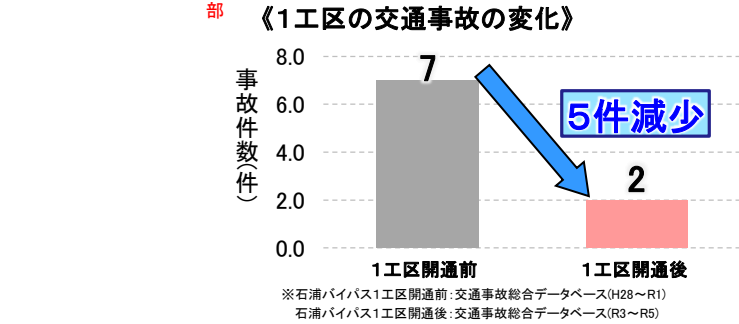
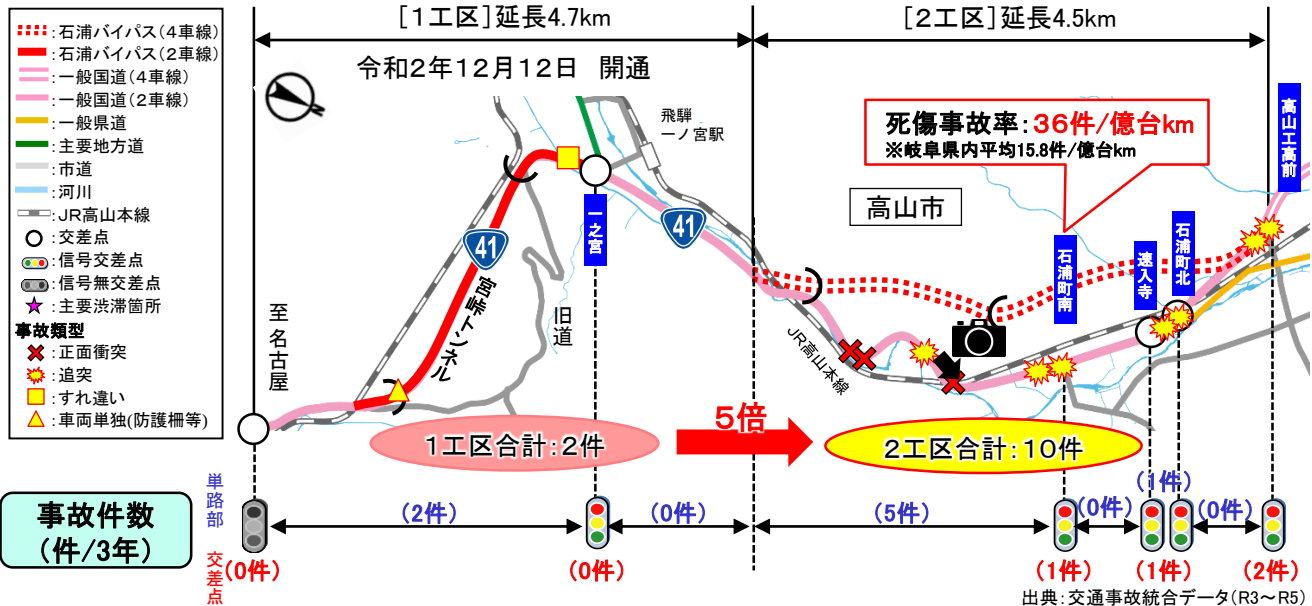
事業の必要性等に関する視点

③交通安全の確保

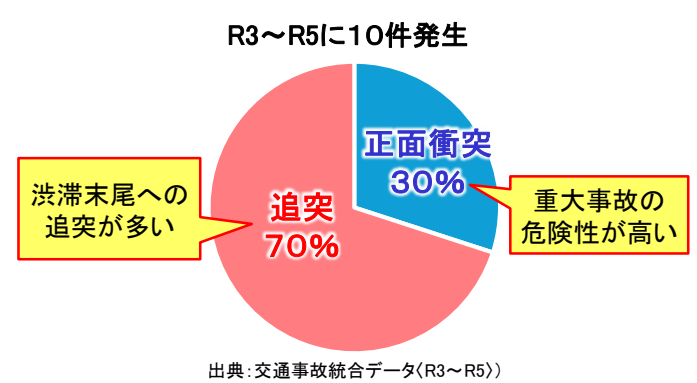
- 2工区では、死傷事故率が岐阜県内平均の約2倍の地点が存在しており、事故類型では追突事故の割合が70%を占めています。
- 2工区の整備により、国道41号現道の交通が分散することで、交通安全の確保が期待されます。

1)現状の課題

■交通事故発生状況

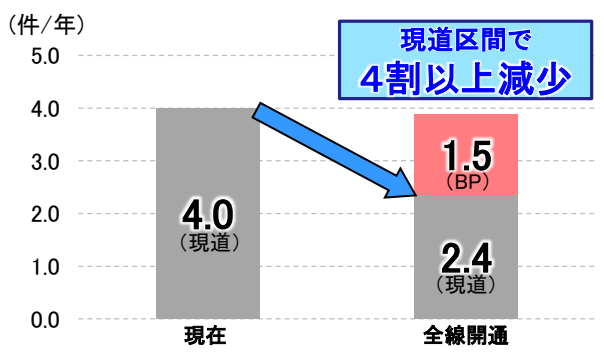


■2工区並行区間の事故類型



2)整備により期待される効果

■交通事故の削減



※1工区開通後: 交通事故総合データベース(R3~R5)
全線開通: 交通量推計(整備ありなし)における事故件数の変化率を求め、現況値に乘じることで算出

2. 評価の視点

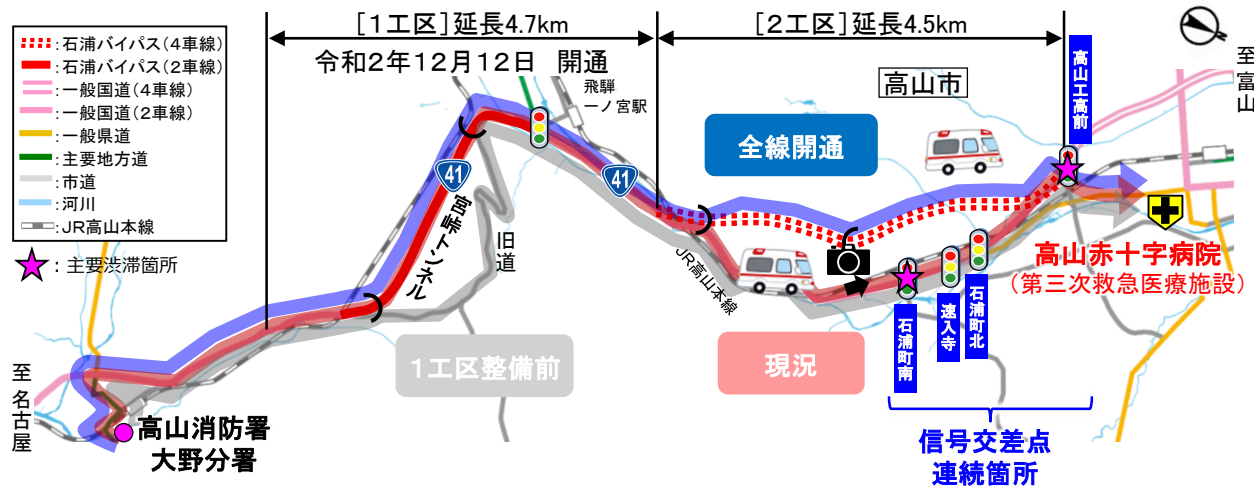
事業の必要性等に関する視点

④救急医療活動の支援

- 高山消防署大野分署から高山赤十字病院(第三次救急医療施設)への救急搬送に利用する国道41号は、信号交差点が連続する箇所が存在することで、交通渋滞が発生しており、片側1車線のため救急搬送時の追い越しが困難となっています。
- 2工区の整備により、交通が分散することで、所要時間が短縮し救急医療活動のサービス向上が期待されます。

1) 現状の課題

■救急搬送ルート(大野分署～高山赤十字病院)



■国道41号の車線状況



高山消防署 大野分署コメント (R6年度)

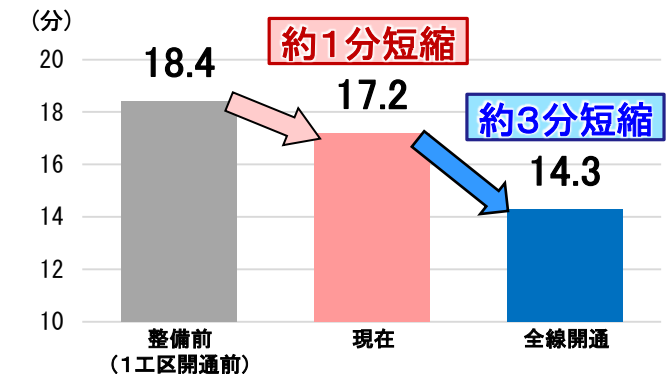
国道41号現道は1車線のため、通勤時間帯にて渋滞が多く発生し、通行に時間を要しています。



2) 整備により期待される効果

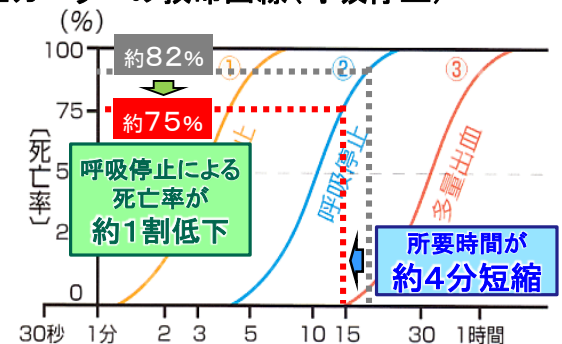
■所要時間の短縮

《高山消防署大野分署→高山赤十字病院の所要時間》



※整備前: 国道41号におけるETC2.0プローブデータ(R1.9月～11月) 昼間12時間平均旅行速度
1工区開通後: 国道41号におけるETC2.0プローブデータ(R6.9月～11月) 昼間12時間平均旅行速度
全線開通: 国道41号におけるETC2.0プローブデータ(R6.9月～11月) 昼間12時間平均旅行速度
但し、バイパス区間は、設計速度から80km/hで算出

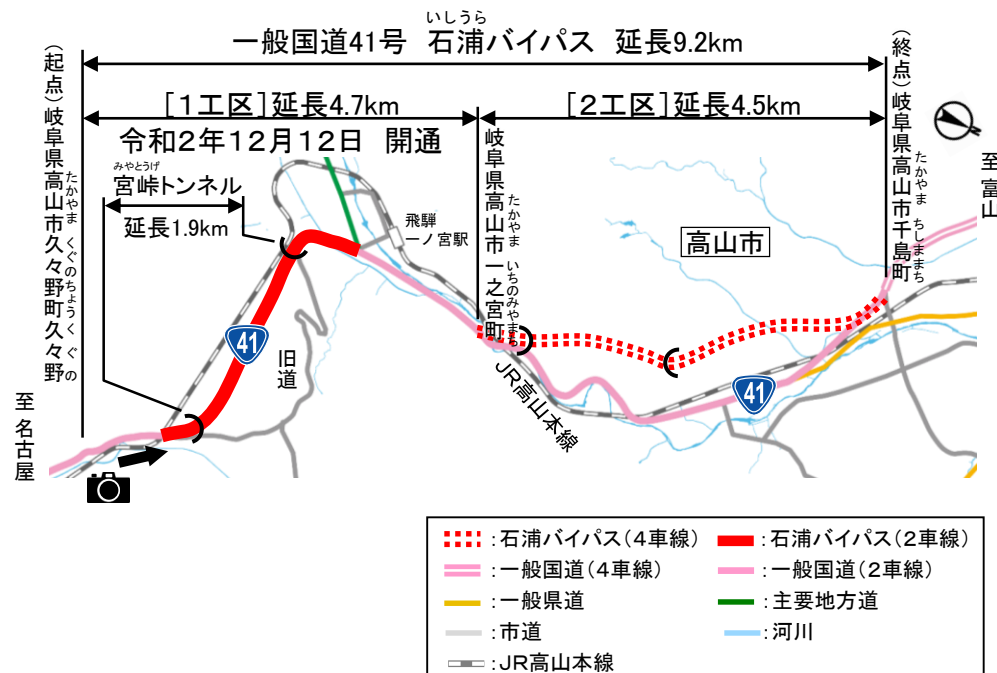
■カーラーの救命曲線(呼吸停止)



3. 事業の進捗及び見込みの視点

事業の進捗の見込みの視点

- 高山市久々野町久々野～同市一之宮町間(延長4.7km)は、令和2年12月に開通済み。
- 高山市一之宮町～同市千島町間(延長4.5km)は、早期工事着手に向け、調査設計、用地買収を推進していきます。



石浦バイパスの事業進捗状況

【用地取得率】

約64% ⇒ 約72%(令和元年度末⇒令和6年度末)

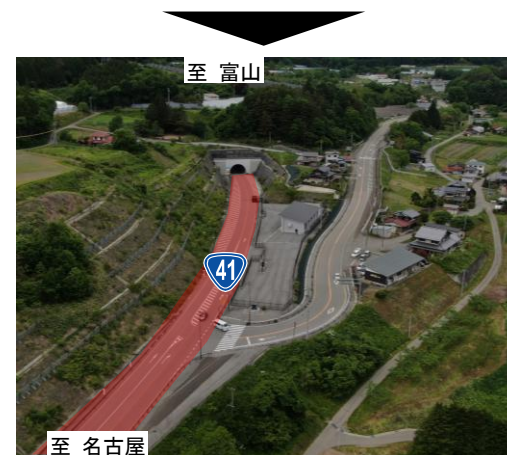
【事業進捗率】

約42% ⇒ 約49%(令和元年度末⇒令和6年度末)

写真: 宮峠トンネル(久々野町側)の状況



(令和2年6月3日撮影)



(令和7年5月30日撮影)

4. 事業費の見直しについて

■ 事業費増加の要因

①物価上昇による資機材及び労務単価の増加・・・・・・・・・・合計65億円増額

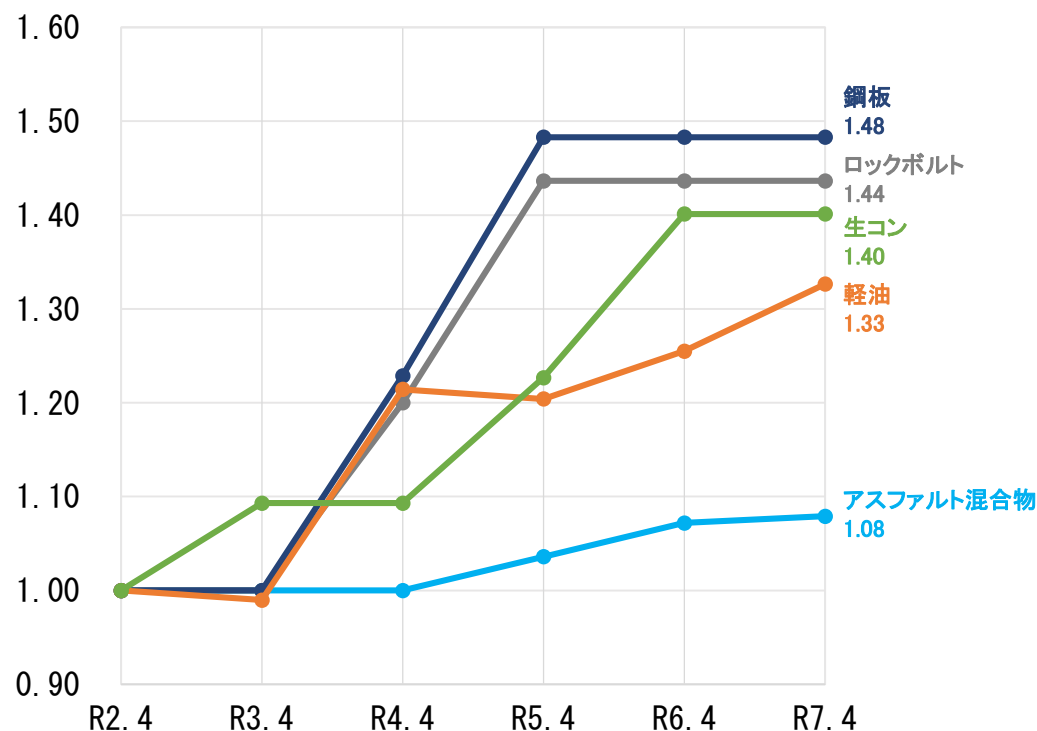
事業費増額の要因	増額
① 物価上昇による資機材及び労務単価の増加 ■ 建設資機材の上昇によるトンネル、橋梁等の工事費の増加	65億円

4. 事業費の見直しについて

①: 物価上昇による資機材及び労務単価の増加（＋65億円）

- 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰、またコロナ禍からの世界経済の回復に伴う需要拡大によって、前回再評価時（令和2年度）に比べて、建設資材や労務費の単価が上昇しています。
- 建設資材価格の伸び率では、R2.4を基準とした場合、生コン、鋼板等の価格が約1.4倍～1.5倍となっています。
- 労務単価についても、鉄筋工、トンネル作業員等で1.2～1.3倍と前回評価から増加しています。
- 主に建設資材価格の上昇の影響を受け、橋梁・トンネル等の工事費の増加が必要となりました。

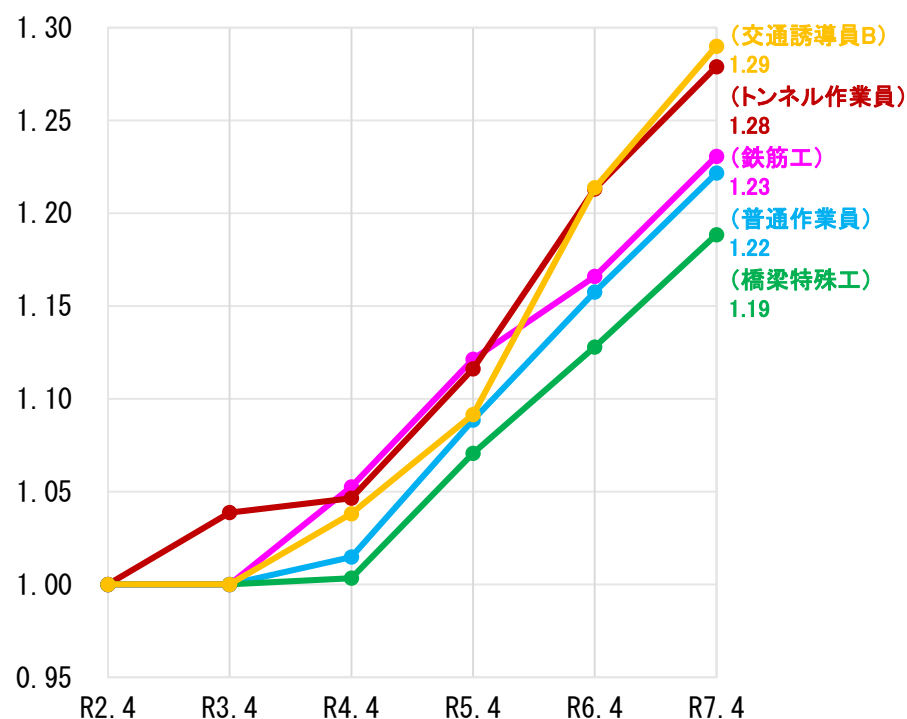
■ 建設資材単価の伸び率(R2.4を基準に算出)



● アスファルト混合物 密粒度アスコン(20) [高山]
 ● ロックボルト トンネル用 [全国]
 ● 鋼板 [全国]
 ● 軽油 [岐阜]
 ● 生コン 24-8-25BB [高山]

[] : 単価適用都市

■ 労務単価の伸び率(R2.4を基準に算出) (岐阜県)



● 普通作業員
 ● トンネル作業員
 ● 交通誘導員B
 ● 鉄筋工
 ● 橋梁特殊工

5. 費用対効果分析

3便益による事業の投資効果

■費用便益分析(B/C)について

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

【事業全体】

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時 (R2再評価時)	547	39	5.2	591	402	62	—	464	1.3
今回評価時	583	46	6.7	636	503	60	—	563	1.1
[参考]社会的割引率2%	831	65	9.6	906	504	87	—	591	1.5
[参考]社会的割引率1%	1,018	80	11.9	1,109	500	108	—	609	1.8

【残事業】

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時 (R2再評価時)	547	39	5.2	591	182	62	—	245	2.4
今回評価時	324	24	4.1	352	205	36	—	242	1.5
[参考]社会的割引率2%	524	39	6.6	570	227	61	—	288	2.0
[参考]社会的割引率1%	688	52	8.7	748	237	81	—	319	2.3

<感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.02~1.2
事業費	±10%	1.1~1.2
事業期間	±20%	1.1~1.2

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.3~1.6
事業費	±10%	1.3~1.6
事業期間	±20%	1.3~1.5

- ※ 1 便益算定に当たってのエリアは、「一般国道41号石浦バイパス」周辺の主要な幹線道路(延長約1,000km)を対象として算出。
- ※ 2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。
- ※ 3 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【前回再評価時からの変更点】

1. 将来OD表の変更(平成22年度全国道路・街路交通情勢調査→平成27年度全国道路・街路交通情勢調査)により、計画交通量が約13%減少。
2. 将来道路網条件の変更(R2年度事業化済道路網→R7年度事業化済道路網)により、一般国道158号中部縦貫自動車道 高山東道路(平湯~久手)等が追加。
3. 費用便益分析マニュアルの改訂(H30マニュアル→R7マニュアル)により、各便益の原単位の更新、社会的割引率1%・2%のケースについて試算。
4. 総走行台キロの年次別伸び率の更新(H22年度全国道路・街路交通情勢調査→H27年度全国道路・街路交通情勢調査)
5. 費用便益分析の基準年次の更新(R2年度→R7年度)
6. 費用便益比算定上の供用年の見直し
7. GDPデフレーター更新(R2年度→R7年度)
8. 国道41号石浦バイパスの事業費増(+65億円)

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

■ コスト縮減

- 1工区の盛土施工にあたっては、ICT土工に取り組み、起工測量や出来形管理に係る作業時間を短縮するなど、作業の効率化を図りました。
- 今後も技術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。

■ 従来工法

起工測量



設計図に合わせた
現場測量及び丁張り設置

現場密度試験



締固め後に現場密度を
直接測定

■ ICT土工

法面整形



法面整形(車載モニター)

3次元設計データにより、ICT
建設機械を自動制御。丁張り
作業を省略

転圧管理



転圧管理(車載モニター)

建設機械の位置情報を活用
し、締固め回数を管理すると
ともに、現場密度試験を省略

■ 代替案立案等の可能性の視点

- 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」「交通渋滞の緩和」「交通安全の確保」や「救急医療活動の支援」の期待される効果が大きく、地域の課題に大きな変化が無いことから、現計画が最も最適であると考えます。

7. 県・政令市への意見聴取結果

■岐阜県の意見

- ・ 一般国道41号石浦バイパスは、飛騨地域の連携強化、活性化に寄与する重要な道路と認識していることから、引き続き着実な事業の推進をお願いします。
- ・ 事業費の増額は、建設資材価格や人件費の高騰といった社会的要因の変化によるものが大きく止むを得ないが、最新技術の活用などによる徹底したコスト縮減をお願いします。
- ・ また、計画的な予算の執行にご配慮いただきたい。

8. 対応方針(原案)

- 一般国道41号石浦バイパスの事業を継続する。