

いしうら みやとうげ
国道41号石浦バイパス（宮峠トンネル）の整備効果
～冬期の安全性の向上～

PRポイント

いしうら みやとうげ
石浦バイパス（宮峠トンネル）が、令和2年12月12日（土）に開通し、12月～3月の積雪時期を越え、冬期の安全性が向上しました。

■旧国道41号交通量の約9割がバイパス側に転換

■3年ぶりの2mを超える積雪量の中、スタック車両^{ゼロ}、交通事故^{ゼロ}

1. 開通区間の概要

- ・開通区間：国道41号石浦バイパス（宮峠トンネル）

たかやま くくのちょうくくの たかやま いちのみやまち
高山市久々野町久々野～高山市一之宮町

延長4.7km（2車線）

（うち、宮峠トンネル区間延長3.6km、現道活用区間延長1.1km）

2. 添付資料 別紙1：区間概要と開通後の交通量

別紙2：スタック車両の発生状況

別紙3：冬期の安全性向上

3. 配布先 高山記者クラブ

4. 問合せ先 国土交通省 中部地方整備局 高山国道事務所

副所長 加藤 正臣（かとう まさおみ）

計画課長 小林 知成（こばやし ともなり）

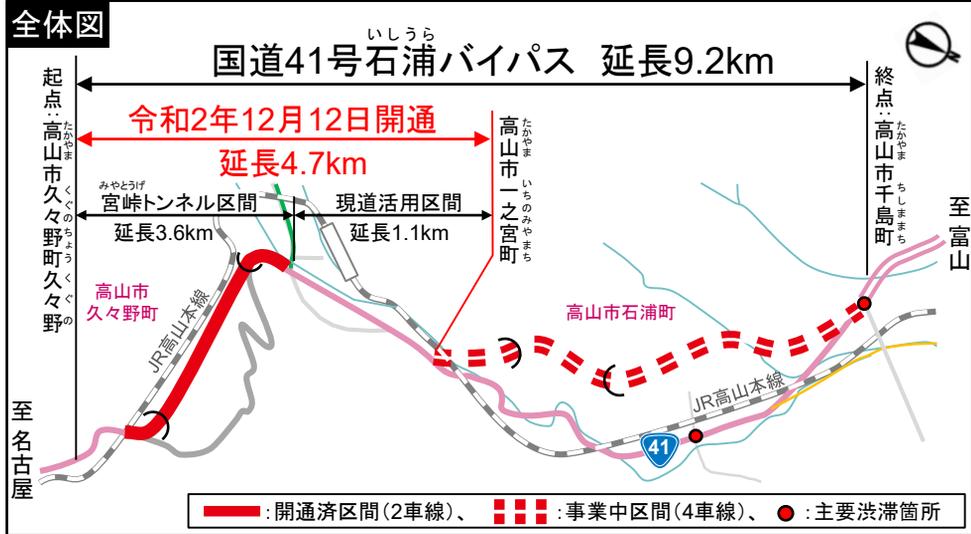
TEL：0577-36-3811（代表）

FAX：0577-36-3801

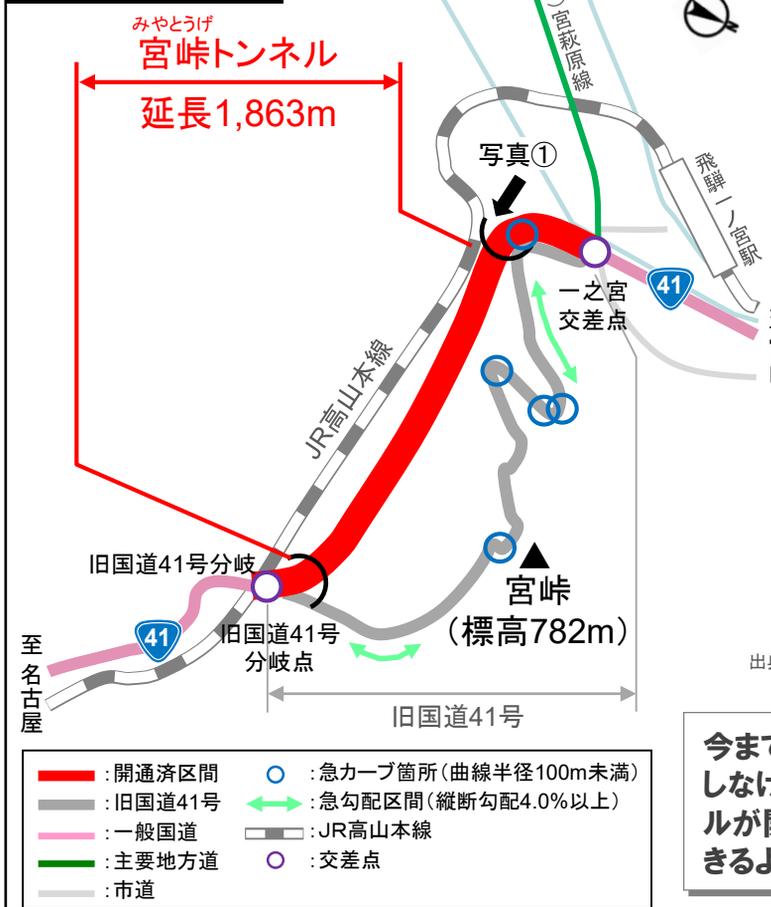
国道41号石浦バイパス(宮峠トンネル)

区間概要と開通後の交通量

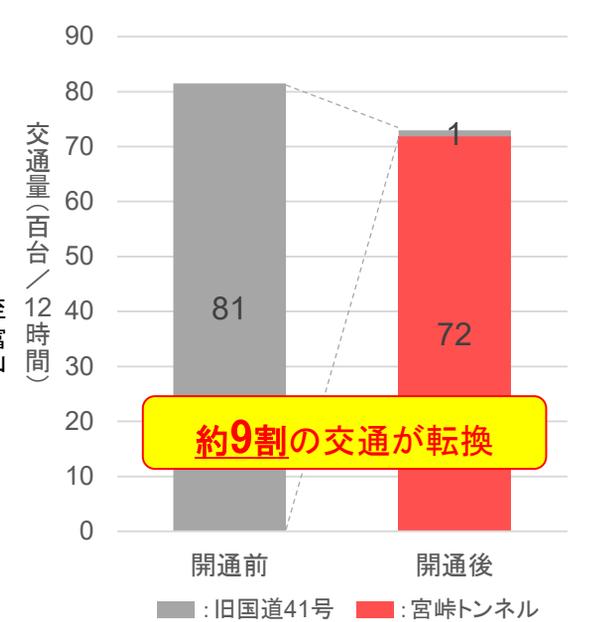
- 国道41号石浦バイパスは、高規格道路「高山下呂連絡道路」の一部を構成し、交通安全の確保、救急医療活動の支援、地域生活の支援等を主な目的とした国道41号のバイパス道路です。
- 令和2年12月12日、宮峠トンネル区間(延長3.6km)と現道活用区間(延長1.1km)を合わせた延長4.7km区間が開通し、旧国道41号交通量の約9割が、バイパス側(宮峠トンネル側)に転換しました。



宮峠トンネル拡大図



● 開通前後の交通量



出典: 交通量調査結果(開通前: 令和2年11月17日、開通後: 令和2年12月22日)

今まで冬期は、神経を使った運転をしなければなりませんでした。が、トンネルが開通したおかげで快適に通勤できるようになりました。



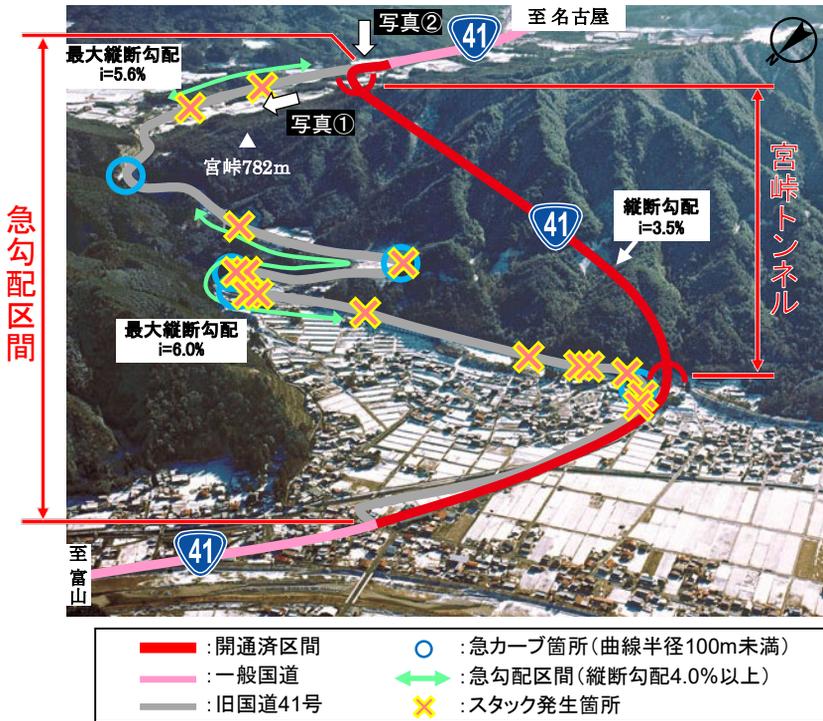
国道41号石浦バイパス(宮峠トンネル)

スタック車両の発生状況

■石浦バイパス(宮峠トンネル)に並行する旧国道41号では、急勾配区間があったため、冬期においてスタックする車両が発生していました。

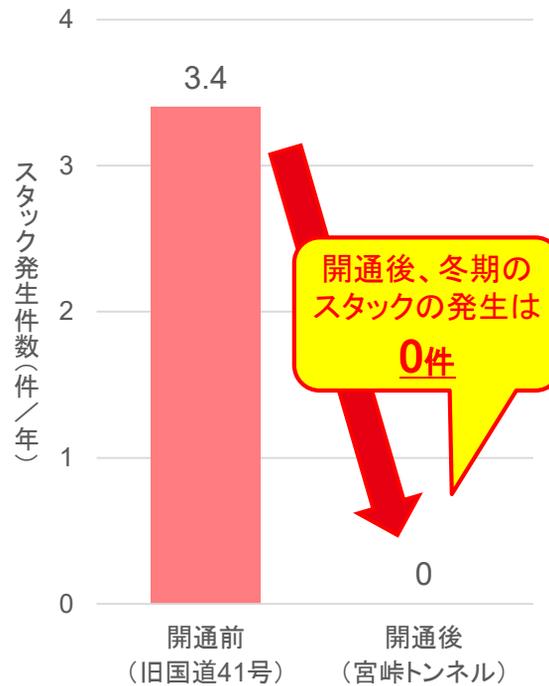
■石浦バイパス(宮峠トンネル)の開通により、冬期(12月~3月)では、スタック車両は発生しませんでした。

〈冬期の交通状況〉



出典: 高山国道事務所資料(H27~R1)

●スタック発生状況



出典: 高山国道事務所資料(開通前:H27~R1、開通後:R2.12~R3.3)

●開通前後冬期の交通状況

写真①: 旧国道41号
【大型車によるスタック発生状況】



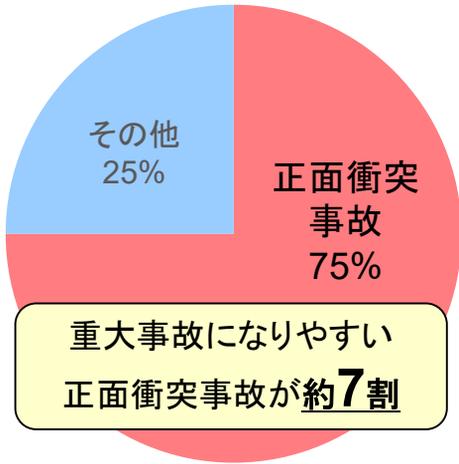
写真②: 宮峠トンネル(久々野町側)
【急勾配・急カーブのないトンネル構造】



冬期の安全性向上

- 旧国道41号で発生していた事故のうち、約4割が冬期(12月～3月)に発生し、重大事故になりやすい正面衝突事故が多発していました。
- 宮峠トンネル開通後の冬期(12月～3月)では、3年ぶりの2mを超える降雪量であったが、事故は発生しておらず、冬期の安全性が向上しました。

●開通前(旧国道41号)の冬期の事故類型



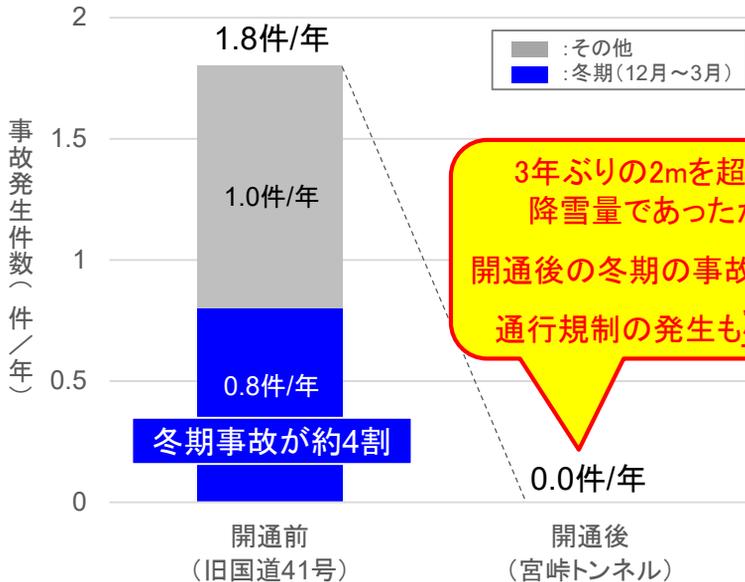
出典:ITARDAデータ(H22～R1) N=8

写真:旧国道41号で発生したスリップ事故



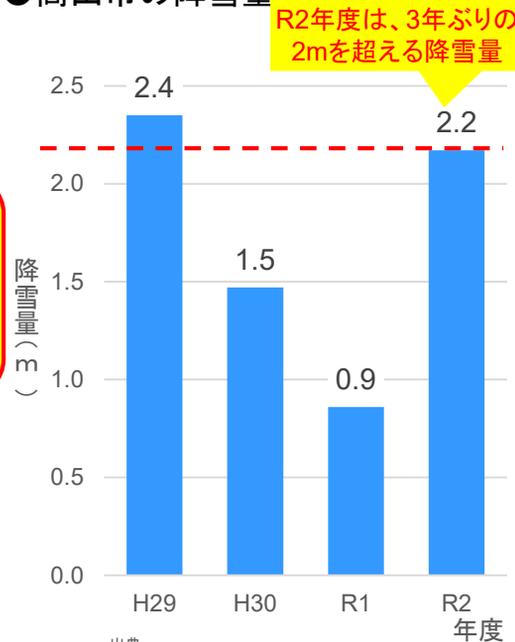
令和元年度では事故による通行規制が延べ**10時間**発生

●事故発生状況



出典: 事故データ:開通前)ITARDAデータ(H22～R1)、開通後)ヒアリング調査結果(R2.12～R3.3)
通行規制時間:高山国道事務所資料 開通後)R2.12～R3.3

●高山市の降雪量



出典:降雪量:気象庁高山観測所

旧国道41号宮峠区間の大きく右にカーブする箇所ですりっぴしたことがあり、以来冬の季節は憂うつでしたが、トンネルのおかげで安心して通勤できます。



40代女性(市役所職員)