

## 再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 <small>たかやまげろ</small> 高山下呂連絡道路 一般国道41号 <small>いしうら</small> 石浦バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：岐阜県高山市久々野町久々野 至：岐阜県高山市千島町	延長	9.2km		
事業概要	高山下呂連絡道路は、岐阜県高山市から下呂市に至る延長約50kmの地域高規格道路である。そのうち一般国道41号石浦バイパス（1工区、2工区）は、高山市久々野町から千島町に位置し、宮崎区間における道路の信頼性や安全性の確保、及び高山市街流入部の渋滞緩和等を目的とした事業である。				
H12、15年度事業化	H12年都市計画決定	H16年度用地着手	H一年度工事着手		
全体事業費	約425億円	事業進捗率	9%	供用済延長	0.0km
計画交通量	20,900台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 1.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 292/331億円 (事業費：270/309億円) (維持管理費：23/23億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 495/495億円 (走行時間短縮便益：439/439億円) (走行経費減少便益：48/48億円) (交通事故減少便益：7.7/7.7億円)	基準年	平成21年
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.8 (交通量+10%) B/C=1.5 (交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.5 (事業費+10%) B/C=1.9 (事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.6 (事業期間+10%) B/C=1.8 (事業期間-10%)				
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約75万人時間/年→約20万人時間/年 約82%削減 ※宮高山バイパス断面約7万人時間/年→約2万人時間/年 約71%削減】 ・主要渋滞ポイントの渋滞解消・緩和が期待される。【主要渋滞ポイント2箇所】 ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。【高山下呂連絡道路】 ・一之宮町、久々野町から高山市中心部へのアクセス向上。 ③個性ある地域の形成 ・高山市～下呂間の連絡性が向上し、広域観光周遊ルート形成が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・宮崎の冬場の交通難所が解消することにより、大野分署から一之宮支所間の所要時間が7分短縮する。【救命率が約2倍に向上】 ・大野分署から高山赤十字病院(三次医療施設)までの冬期の救急車移動時間短縮が見込まれる。 【約28分→約18分】 ⑤安全な生活環境の確保 ・厳しい道路線形を有する峠区間を回避することができ、交通事故件数の大幅な減少が期待される。 【曲線半径100m未満の急カーブ5箇所、i=約6%の急勾配2箇所を回避】 ⑥災害への備え ・岐阜県地域防災計画（平成18年3月策定）において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する現国道41号の代替路を形成する。 ・現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。【要対策箇所1箇所、要点検箇所5箇所】 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約11.7千t/年（約2.1%）削減。【548.8千t/年→537.2千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約77.4t/年（約3.0%）削減。【2,599.4t/年→2,522.0t/年】 ・SPM排出量が約7.8t/年（約3.4%）削減。【230.0t/年→222.2t/年】				

関係する地方公共団体等の意見

- ・ 3市で構成される国道41号下呂・高山間車線強化促進期成同盟会が、飛騨地域の動脈として使命の達成とより安全で快適な道路として機能するよう当事業の促進を国に要望
- ・ 県知事の意見：
  - 対応方針（案）「事業継続」について異議なし。
  - 事業の実施にあたっては、本県と十分協議していただくとともに、一層のコスト縮減に努められたい。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 冬期は積雪・路面凍結等により走行速度が低下。移動時間増加に伴い救急医療活動の遅延が発生。
- ・ 東海北陸道、中部縦貫道の延伸などにより「飛騨高山」への観光来訪者は年々増加。また、下呂温泉の宿泊客数は横ばいであるが、北陸方面からの観光客は大幅に増加。
- ・ 交通事故が引き続き多発しており、今年度も既に6件の車両横転事故が発生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業進捗率9%、用地取得率37%(平成21年度末見込み)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

全線早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

トンネルのジェットファン規格見直しによるトンネル断面縮小、ジェットファン台数見直し、新技術・新工法の採用によりコスト縮減を図る予定。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。