

## 再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道41号 <small>たかやまこくふ</small> 高山国府バイパス	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： <small>ぎふ たかやま ふゆとうまち</small> 岐阜県高山市冬頭町 至： <small>ぎふ たかやま こくふちようかねおけ</small> 岐阜県高山市国府町金桶	延長	6.3 km		
事業概要					
<p>一般国道41号は、愛知県名古屋を起点とし、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。</p> <p>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、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計画された道路です。</p>					
H5年度事業化（起点～高山IC） H8年度事業化（高山IC～終点）		H3年度都市計画決定 （H1年度変更）		H9年度用地着手 H11年度工事着手	
全体事業費		465億円		事業進捗率	
				87%	
計画交通量		22,100台/日		供用済延長	
				1.3 km	
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.5  (残事業) 6.3	総費用 (残事業)/ (事業全体) 32/567億円 〔事業費：23/534億円〕 〔維持管理費：10/33億円〕	総便益 (残事業)/ (事業全体) 203/856億円 〔走行時間短縮便益：186/692億円〕 〔走行経費減少便益：13/134億円〕 〔交通事故減少便益：4.2/30億円〕	基準年 平成25年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】 交通量：B/C=1.4~1.6(交通量 ±10%) 【残事業】 交通量：B/C=5.6~7.0(交通量 ±10%)          事業費：B/C=1.4~1.7(事業費 ±10%) 事業費：B/C=5.9~6.8(事業費 ±10%)          事業期間：B/C=1.3~1.7(事業期間±20%) 事業期間：B/C=6.1~6.6(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（濃飛バス）が存在する。</li> <li>・特急停車駅（高山駅）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・第三種空港（富山空港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際拠点港湾（伏木富山港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地（高山市古い町並み等）へのアクセス向上が期待される。</li> <li>・新規整備の公共公益施設（久美愛厚生病院）へ直結する道路である。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次医療施設（高山赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>					

- ・SPM排出量の削減が見込まれる。
- ・現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される。

⑨他のプロジェクトとの関係

- ・関連する大規模道路事業（高山清見道路）と一体的に整備する必要がある。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

飛騨市長連合より、早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

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。

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

- ・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より、救急搬送人員が増加。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は87%、用地進捗率は100%。
- ・1工区（冬頭交差点～上切交差点間）（L=1.0km）は、平成16年度に暫定開通（2/4）。
- ・1工区（上切交差点～高山IC間）（L=0.3km）は、平成19年度に暫定開通（2/4）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・高山市冬頭町～高山市国府町金桶（L=6.3km）は平成25年9月22日開通済（2/4、2/2）。
- ・高山市冬頭町～高山市上切町（L=2.1km）は平成28年度の開通（4/4）を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・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る。
- ・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務めながら事業を推進する。

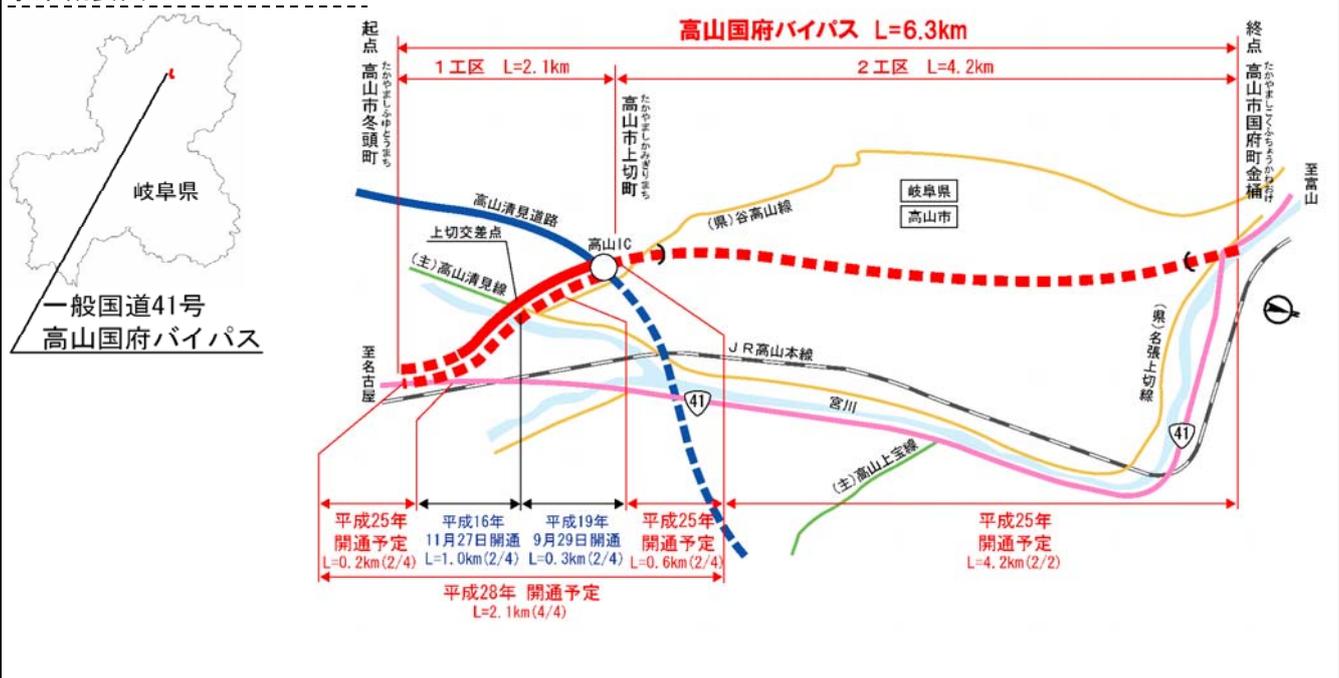
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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

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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。