

事後評価結果（令和2年度）

担当課：中部地方整備局 道路部 道路計画課
 担当課長名：大西 宵平

事業名	一般国道41号 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：岐阜県高山市冬頭町 至：岐阜県高山市国府町金桶	延長	6.3 km		

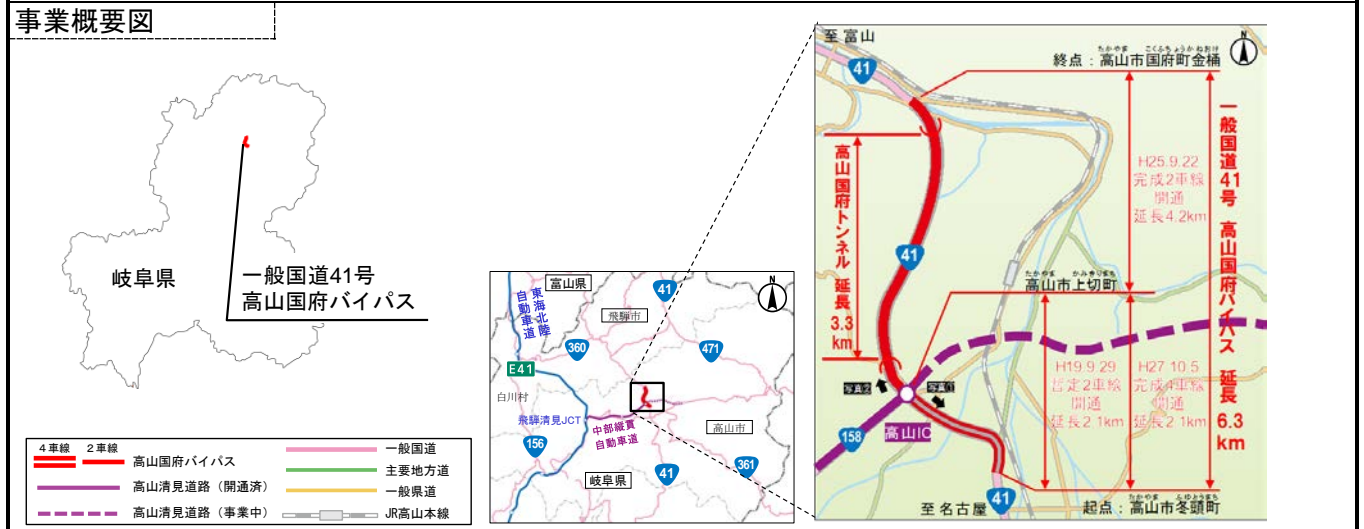
事業概要

一般国道41号は、愛知県名古屋市を起点とし、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。

このうち、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のバイパスである。

事業の目的・必要性

本事業の一般国道41号高山国府バイパスは、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等を目的に計画された事業である。



事業の 効果 等	事業期間	事業化年度	H5年度	用地着手	H9年度	供用年	(当初) -/H25年度	変動	1.08倍
	事業費	計画時	(名目値) - / 380億円	工事着手	実績	(名目値) - / 453億円	(実績) -/H27年度	変動	1.20倍
	交通量	計画時	(R12)		実績	(H27)		変動	79%
	旅行速度向上	38.3km/h → 55.4km/h			交通事故減少	26.00件/年 → 0.67件/年			
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	3.7	総費用	369億円	総便益	1,352億円	基準年	平成19年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	2.2	総費用	769億円	総便益	1,688億円	基準年	令和2年	
事業遅延によるコスト増	費用増加額	-		億円	便益減少額	-		億円	
事業遅延の理由	特になし。								

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率（約8割削減） ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上（濃飛バス古川・神岡線） ・高山駅へのアクセス性向上（飛騨市役所～高山駅：29分→25分） ・富山空港（第三種空港）へのアクセス性向上（高山市～富山空港：113分→104分） <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伏木富山港（国際拠点港湾）へのアクセス性向上（高山市～伏木富山港：145分→138分） <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（飛騨市～高山市：27分→24分） <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（高山市古い町並み（345万人/年）、飛騨市古い町並み（29万人/年））へのアクセス向上による効果 ・新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果（久美愛病院） <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高山赤十字病院（三次医療施設）へのアクセス性向上（飛騨市～高山赤十字病院：30分→29分） <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路に位置付け ・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 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量（1.9千t-CO2/年） <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率（約7割削減） ・現道等における自動車からのSPM排出削減率（約7割削減） <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果（中部縦貫自動車道高山清見道路）
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
事業	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
業	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
変	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
化	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。
事業	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては、今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。
事業	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・また、平成19年9月に高山清見道路（高山IC～飛騨清見道路）、平成27年10月に高山国府バイパスが開通。 ・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。
今後の	<p>事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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る。 ・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る。
計画・	<p>調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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る。
特記	<p>事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。

※ 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。