

# 道路事業の再評価説明資料

## 〔国道４１号 大沢野富山南道路〕

平成２８年１２月

北陸地方整備局

# 目 次

1. 事業概要	
(1) 事業の目的	P 1
(2) 計画の概要	P 2
2. 現在に至る経緯	P 3
3. 事業の投資効果	
(1) 便益に係る整備効果	
①走行時間の短縮 ②交通事故件数の減少	P 4
(2) その他の効果	
①物流の信頼性の向上	P 5
②冬期交通の安定性の確保	P 6
③第三次医療施設等へのアクセス向上	P 7
4. 費用対効果	P 9
5. 対応方針（原案）	P 10
6. 費用対効果分析実施判定票	P 11

# 1. 事業概要

## (1) 事業の目的

当事業は、地域高規格道路「富山高山連絡道路（延長80km）」の一部を構成する富山県富山市<sup>にれはら</sup>榆原～富山市<sup>くりやま</sup>栗山間（延長12.0km）において、

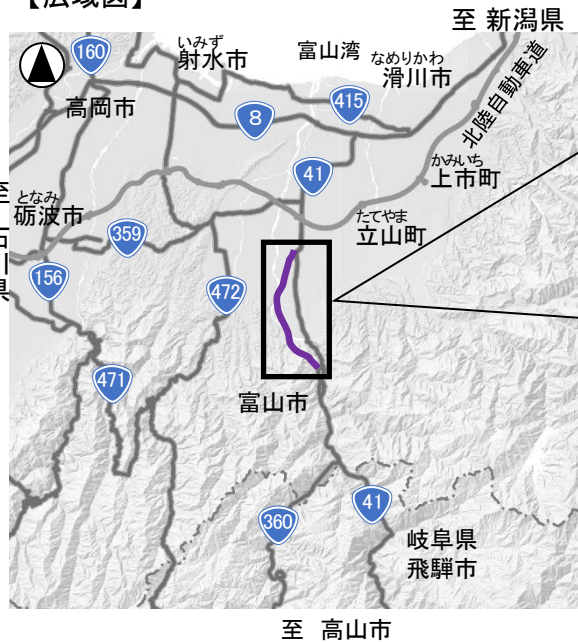
- 交通混雑の緩和や交通事故の削減
  - 物流の信頼性向上や冬期交通の安定性確保
  - 第三次医療施設等へのアクセス向上 など
- を目的とし、バイパス整備を行うものである。



至 富山市街地

写真：大沢野富山南道路  
（富山市<sup>くりやま</sup>栗山から飛騨市方面を望む）

【広域図】



【位置図】



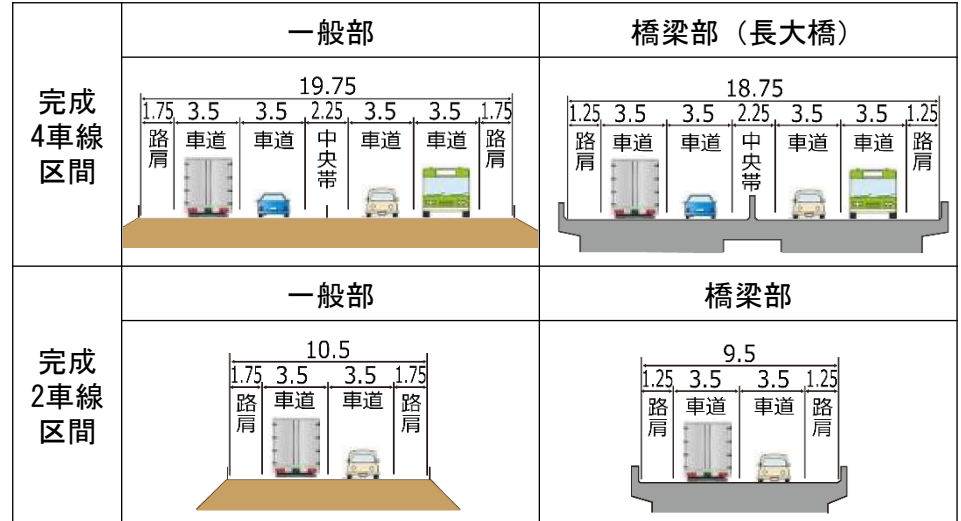
# 1. 事業概要

## (2) 計画の概要

- 事業名：国道41号 大沢野富山南道路
- 延長：12.0km
- 起終点：(起) 富山県富山市<sup>にれはら</sup>榆原  
(終) 富山県富山市<sup>くりやま</sup>栗山
- 都市計画決定：平成23年度
- 事業化：平成26年度
- 全体事業費：約380億円
- 平成28年度末までの投資額(予定)  
：約8億円(進捗率2%)

【標準横断面図】

(単位:m)





# 2. 現在に至る経緯

## 事業の経緯

年度	主な経緯
平成6年度	富山高山連絡道路(延長80km) 計画路線指定
平成8年度	富山県富山市 <sup>にれはら</sup> 榆原～富山市 <sup>くりやま</sup> 栗山 調査区 間指定
平成19年度	ルート帯の決定
平成23年度	都市計画決定
平成25年度	大沢野富山南道路(延長12.0km) 整備区 間指定
平成26年度	事業化

## 事業の進捗状況

平成28年度末(予定)、金額は税込み

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約380億円	約8億円	2%	約372億円
うち用地費・ 補償費	約56億円	約0億円	0%	約56億円

○ 新規事業化(平成26年度)以降は、測量や道路・構造物設計、地質調査を実施している。

## 今後の事業展開

○ 地元との設計協議を推進し、完了した地区より用地測量を行い、用地買収・工事に着手する予定。



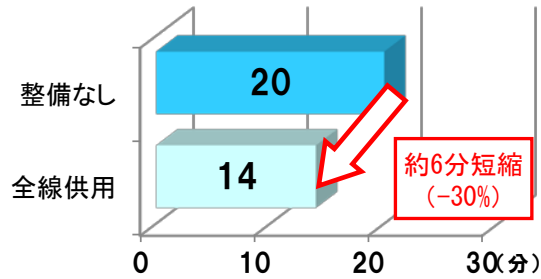
# 3. 事業の投資効果

## (1) 便益に係る整備効果 ①走行時間の短縮、②交通事故件数の減少

①大沢野富山南道路の整備により、円滑な走行環境が確保され、事業区間の走行時間は約6分の短縮が見込まれる。また、渋滞損失時間は年間約49万人・時間の削減が見込まれる。

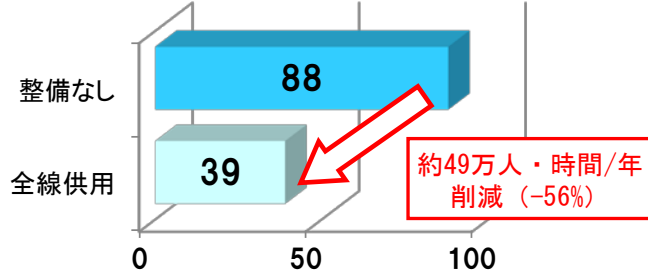
②大沢野富山南道路の整備により、安全性の高いバイパスへ交通が転換し、年間約51件の死傷事故削減が期待される。

【走行時間の短縮】



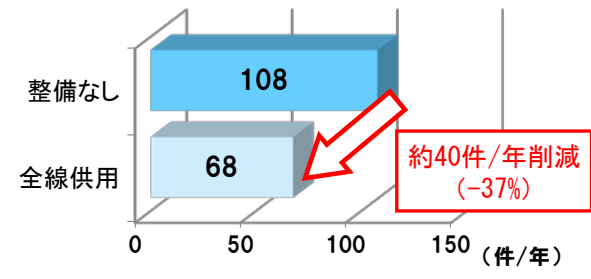
出典：整備なし (H22道路交通センサス)  
全線供用 (H42将来交通量推計値)

【渋滞損失時間の削減】



出典：整備なし (H22道路交通センサス) (万人・時間/年)  
全線供用 (H42将来交通量推計値) (現道+バイパス)

【死傷事故件数の削減】



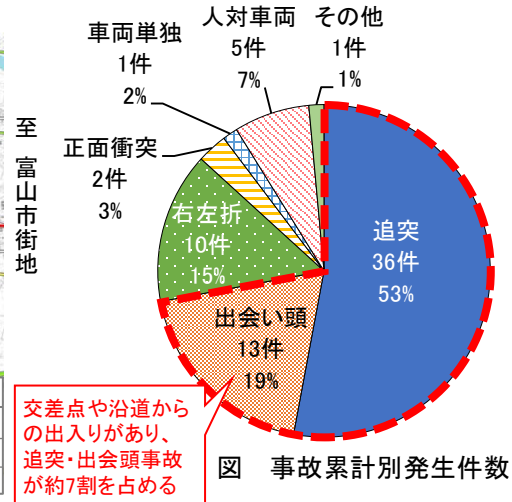
出典：整備なし (H42将来交通量推計値)  
全線供用 (H42将来交通量推計値) (旧大沢野町+旧細入村)

### ■ 大沢野富山南道路 現道区間の混雑状況



写真：大沢野地区における交通状況 (富山市上二杉から飛騨市方面を望む)

### ■ 大沢野富山南道路現道区間の死傷事故発生状況



出典：ITARDAデータ (H23～H26)



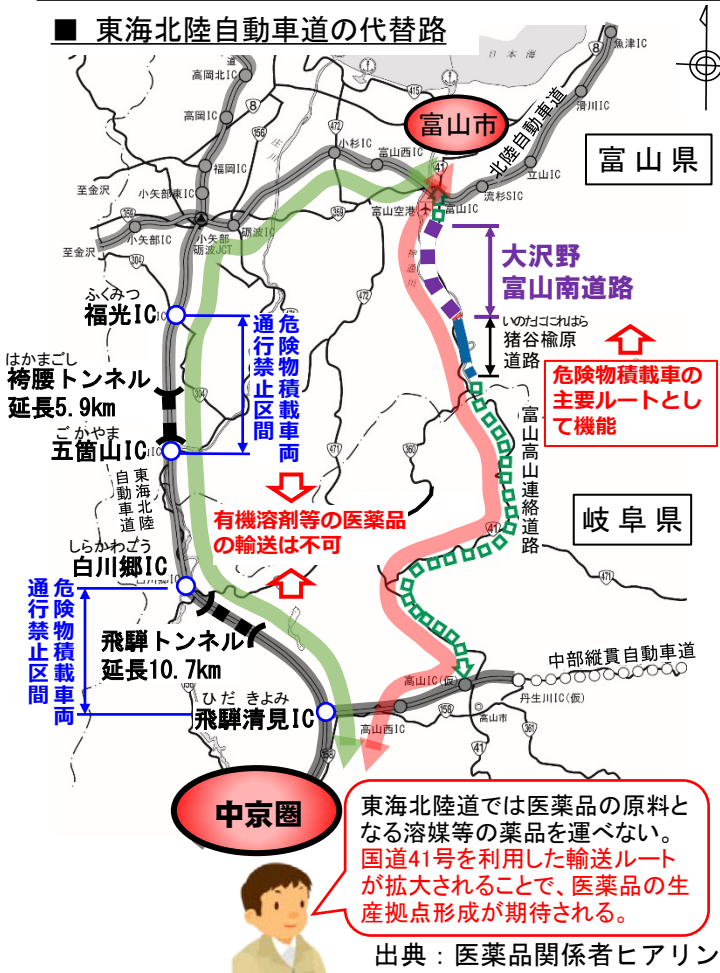
# 3. 事業の投資効果

## (2) その他の効果

### ①物流の信頼性の向上

- 中京圏からの医薬品製造で使用する有機溶剤等の輸送は、東海北陸自動車道が危険物積載車両が通行不可なため、主に国道41号を利用。ただし、国道41号岩稲～西笹津間では、斜面崩落等の災害危険箇所が存在。
- 大沢野富山南道路の整備により、国道41号の災害危険箇所を回避でき、医薬品製造業など地域産業を支える物流の信頼性が向上する。

#### ■ 東海北陸自動車道の代替路



#### ■ 医薬品医療機器等法に基づく毒物の輸送状況 (富山市長附) (写真①)

名古屋ナンバーの危険物積載車両が国道41号を利用



至 富山市街地

#### ■ 国道41号の災害危険箇所と医薬品関連企業



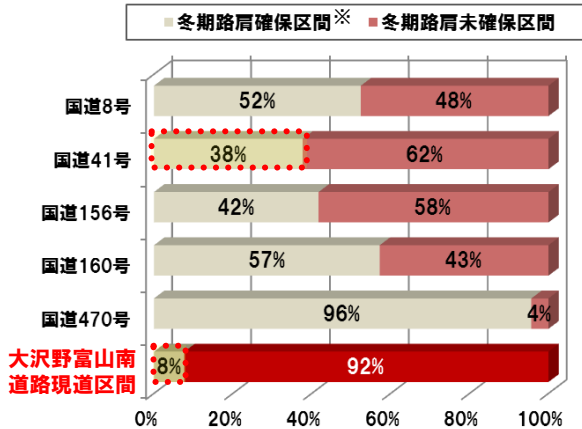
写真②：岩稲地区の国道下斜面崩落 (H22. 3. 9)

# 3. 事業の投資効果

## ②冬期交通の安定性の確保

- 国道41号は、富山河川国道事務所管内の直轄国道の中でも冬期の堆雪路肩が確保されている区間の割合が少ない。特に大沢野富山南道路の現道区間はその割合が1割以下となり、積雪時は大型車のすれ違いも困難となっている。
- 片掛除雪工区では、富山河川国道事務所管内で唯一運搬排雪作業が行われており冬期に通行規制が生じている。事業中の猪谷榆原道路とともに大沢野富山南道路を整備することにより、堆雪路肩が確保され冬期交通の安定性の確保が期待される。

### ■ 路線別の冬期路肩の確保割合



※冬期路肩確保区間：事業区間では、路肩幅員1.75m以上の区間

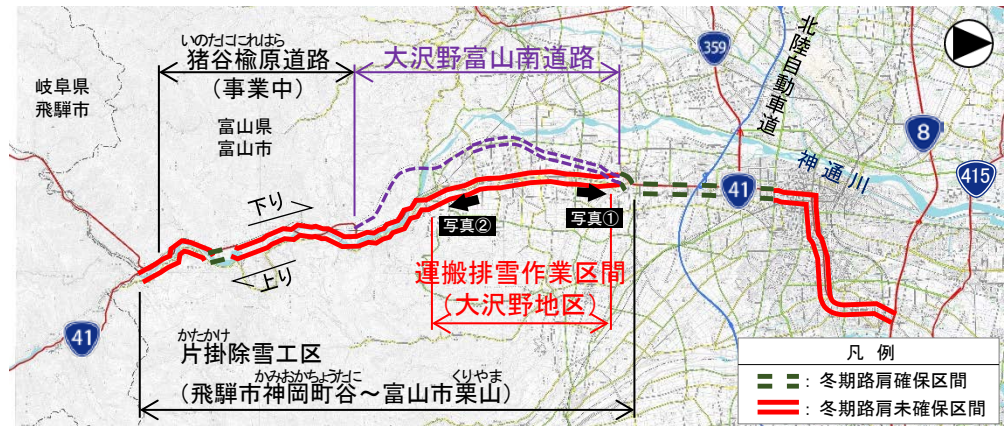
出典：道路管理データベース



路肩堆雪時には、大型車のすれ違いが困難。

写真①：積雪時の大型車相互通行状況(富山市栗山地先)

### ■ 国道41号の冬期路肩確保区間および運搬排雪作業区間



### ■ 富山河川国道事務所管内の運搬排雪作業による通行規制時間

出張所	除雪工区	通行規制時間 (単位：時間)
黒部	入善	0
	滑川	0
富山	富山	0
	片掛	50
高岡	小矢部	0
	砺波	0
	高岡	0
	氷見	0

H18～H27年度実績値(合計時間)



片掛除雪工区(大沢野地区)では、運搬排雪作業により50時間(過去10年間合計)の通行規制が発生。国道41号の円滑な走行を阻害。

写真②：運搬排雪作業による交通規制状況

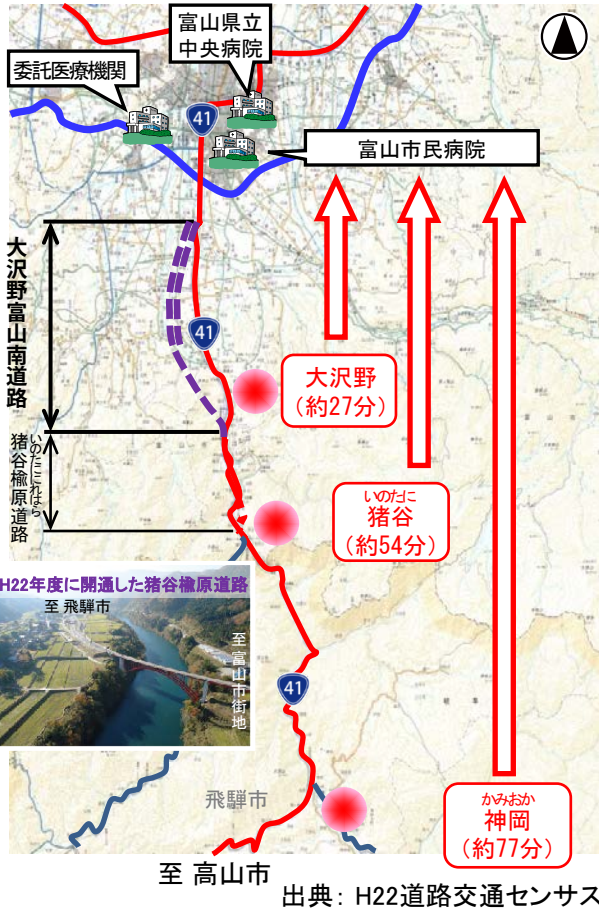


# 3. 事業の投資効果

## ③第三次医療施設等へのアクセス向上

- 第三次医療施設の富山県立中央病院は県内の医療の要であるとともに岐阜県からの搬送実績もあり、国道41号は救急搬送時の重要路線となる。
- 岐阜県飛騨市は、妊婦の一般健康診査及び産婦1ヶ月健康診査の委託医療機関に富山市の病院を指定しており、妊婦の約1割が富山市内で出産している。
- 大沢野富山南道路の整備により、地域医療施設への救急搬送支援や通院時の快適性・安全性が期待できる。

### ■ 富山市の医療施設への搬送時間



### ■ 飛騨市との協定等締結内容

#### ① 相互応援協定等

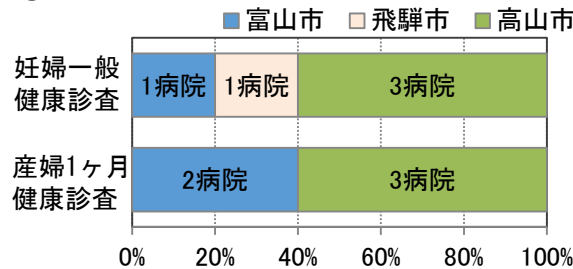
都市間	協定締結日	協定名
富山市—高山市	H7.5.10	災害時相互応援協定
富山市—飛騨市	H17.7.13	消防相互応援協定
富山市—岐阜市	H20.5.12	災害時相互応援協定

出典: 富山市地域防災計画資料編

山間部の住民にとっては、国道41号が通れなければ病院にも買い物にも行けません

出典: 富山高山連絡道路 大沢野富山南道路シンポジウム (H28.5)

#### ② 飛騨市の委託医療機関

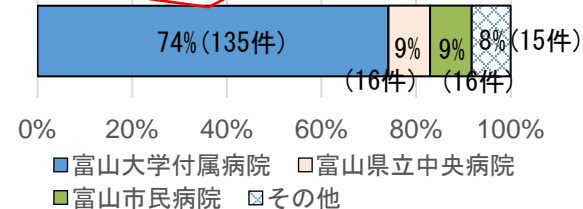


飛騨市には、委託医療機関が少なく、隣接市で受診

出典: 飛騨市役所市民福祉部HP

### 【県境を越えた搬送実績事例 (H23-27年計)】

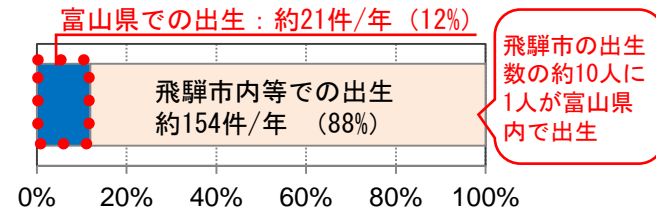
過去5年間で182回富山市に搬送 (約10日に1回の頻度)



国道41号は、道路を寸断する大事故が幾度か発生。住民生活にも支障が出るうえ、円滑な救急活動の妨げとなっています。

出典: 飛騨市消防本部ヒアリング (H28.10)

### 【飛騨市における富山県での出生数 (H24-27年度平均)】



妊婦さんは平均で12回 (月1回程度) 通院が必要であり、特に車で通院する場合、高い頻度で国道41号の利用が想定されます。

出典: 飛騨市役所市民福祉部ヒアリング (H27.8)

### 3. 事業の投資効果

#### 事業の投資効果等

##### ① 物流の信頼性の向上（P. 5参照）

- 中京圏からの有機溶剤等の輸送は、東海北陸自動車道が危険物積載車両が通行不可なため、国道41号を利用。
- ただし、国道41号では、斜面崩落等の災害危険箇所が存在。
- 大沢野富山南道路の整備により、国道41号の災害危険箇所を回避でき、医薬品製造業など地域産業を支える物流の信頼性が向上する。

##### ② 冬期交通の安定性の確保（P. 6参照）

- 国道41号の大沢野富山南道路の現道区間は、冬期の堆雪路肩が確保されている区間が少なく、積雪時は大型車のすれ違いが困難となっている。
- 大沢野富山南道路の現道区間は、富山河川国道事務所管内で唯一運搬排雪作業が行われており、冬期に通行規制が生じている。
- 事業中の猪谷<sup>いのたに</sup>榆原<sup>にれはら</sup>道路とともに大沢野富山南道路を整備することにより、堆雪路肩が確保され冬期交通の安定性の確保が期待される。

##### ③ 第三次医療施設等へのアクセス向上（P. 7参照）

- 国道41号は救急搬送時の重要路線である。また、岐阜県飛騨市は、妊婦や産婦の健康診査の委託医療機関に富山市の病院を指定しており、妊婦の約1割が富山市内で出産している。
- 大沢野富山南道路の整備により、地域医療施設への救急搬送支援や通院時の快適性・安全性が期待できる。

# 4. 費用対効果

事業名	国道41号 大沢野富山南道路						
起終点	自：富山県富山市 <sup>にたはら</sup> 楡原 至：富山県富山市 <sup>くりやま</sup> 栗山				延長	12.0km	
事業概要	国道41号大沢野富山南道路は、「交通混雑の緩和や交通事故の削減」、「物流の信頼性向上や冬期交通の安定性確保」、「第三次医療施設等へのアクセス向上」などを目的とした、延長12.0kmのバイパス整備を行うものである。						
平成23年度都市計画決定	平成26年度事業化		用地未着手		工事未着手		
全体事業費	約380億円	事業進捗率 (平成28年度末予定)	2%	供用済延長	—		
計画交通量	10,900～22,800 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	1.8	総費用	(全体事業)	総便益	(全体事業)	基準年度
	(事業全体)		312億円	552億円	平成25年度		
			事業費： 261億円 維持管理費： 51億円		走行時間短縮便益： 437億円 走行経費減少便益： 71億円 交通事故減少便益： 44億円		
感度分析の結果							
(事業全体)	交通量：	(-10%～+10%) B/C=1.5～1.9					
	事業費：	(+10%～-10%) B/C=1.6～1.9					
	事業期間：	(+20%～-20%) B/C=1.6～2.0					

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

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内容と一致しないことがある。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は平成25年度評価時点。

※費用及び便益額は、10以上：整数止め、10未満：小数1桁止め、1.0以下：小数第2位止めとする。

※便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は小数1桁止め、ただし、四捨五入で1.0となる場合は、1.0以上か以下がわかるように記載。



# 5. 対応方針（原案）

## 事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 新規採択時評価以降、周辺に大きな社会経済情勢等の変化はない。

事業の投資効果

- 本事業の整備により、「物流の信頼性の向上」、「冬期交通の安定性の確保」、「地域医療施設へのアクセス向上」などの効果が期待される。

事業の進捗状況

- 事業の進捗状況：用地進捗率0%、事業進捗率2%（平成28年度末予定）  
残事業の内容：用地取得、詳細設計、工事

## 事業の進捗の見込みの視点

- 地元との設計協議を推進し、完了した地区より用地測量を行い、用地買収・工事に着手する予定。

## コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。

## 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：富山市や富山県道路整備促進協会から本道路の整備促進についての要望を頂いている。
- 知事の意見：事業継続に同意する。今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。

## 対応方針（原案）：事業継続

- 国道41号大沢野富山南道路は、富山市と高山市を連絡し、東海北陸自動車道、北陸自動車道、中部縦貫自動車道等の高規格幹線道路を補完する地域高規格道路 富山高山連絡道路の一部を構成する重要な道路である。
- 大沢野富山南道路の整備により、交通混雑の緩和や交通事故の削減、物流の信頼性向上や冬期交通の安定性確保、第三次医療施設等へのアクセス向上など、期待される効果が大きいいため事業を継続する。

# 6. 費用対効果分析実施判定票

## 費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度：平成28年度

事業名：国道41号 大沢野富山南道路

担当課：道路計画課

担当課長名：東 佑亮

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
<b>(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合</b>		
<b>事業目的</b>		
・事業目的に変更がない	事業目的に変更が無い	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>外的要因</b>		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	地元情勢等の変化が無い	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>内的要因&lt;費用便益分析関係&gt;</b> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	費用便益分析マニュアルの変更が無い。	<input checked="" type="checkbox"/>
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%※以内]	発生集中交通量の減少がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%※以内]	事業費の増加が無い。	<input checked="" type="checkbox"/>
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%※以内]	事業期間の延長がない。	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合</b>		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時における感度分析の下位ケース値が基準値を上回っている。 平成25年度感度分析の下位値 [全体事業]・交通量(-10%) B/C=1.5 ・事業費(+10%) B/C=1.6 ・事業期間(+20%) B/C=1.6	<input checked="" type="checkbox"/>
前回評価で費用対効果分析を実施している		<input checked="" type="checkbox"/>
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		