

# 道路事業の再評価説明資料

〔一般国道４１号猪谷榆原道路〕

平成１８年１０月

北陸地方整備局

## 目 次

1. 事業の概要	1
1) 事業の目的	1
2) 事業の概要	2
3) 事業の経緯	3
2. 事業の必要性・効果	4
1) 事業を巡る社会情勢等の変化	4
a) 客観的評価指標	4
2) 事業の投資効果	21
3) 事業の進捗状況	24
3. 事業の進捗の見込み	24
4. コスト縮減や代替案等の可能性	26
5. その他地方公共団体等の意見	26
6. 対応方針（原案）	27

# 1. 事業の概要

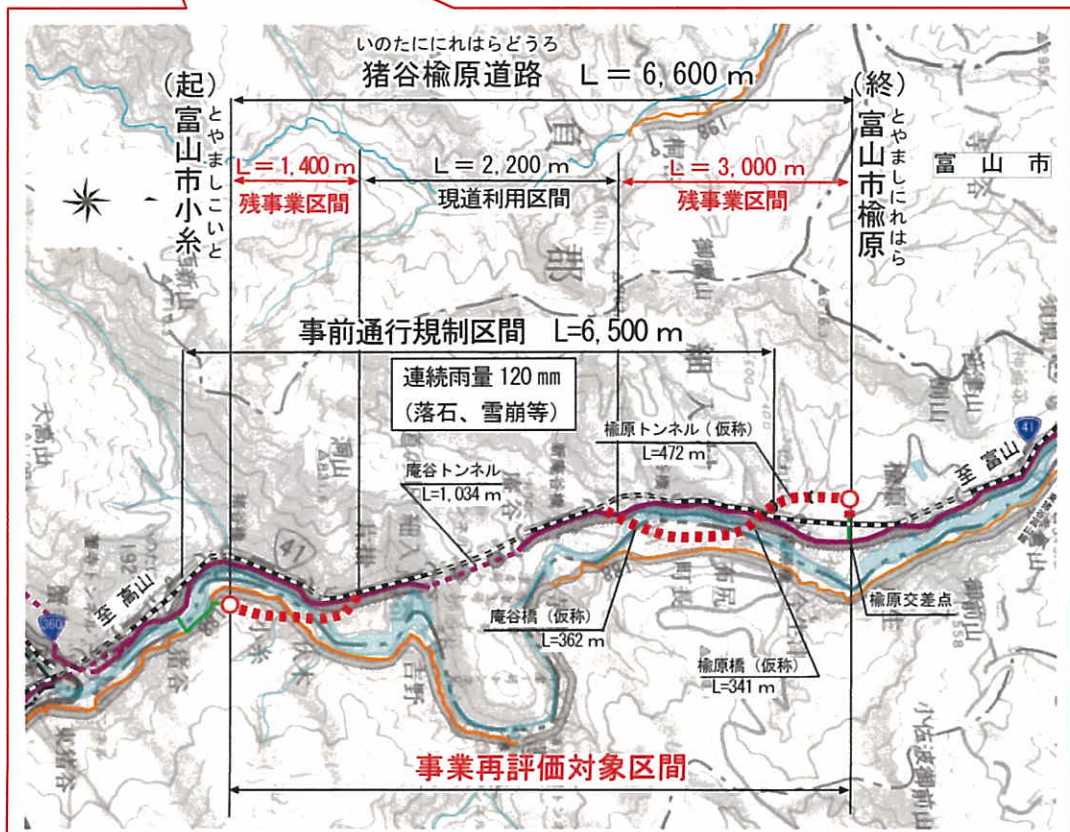
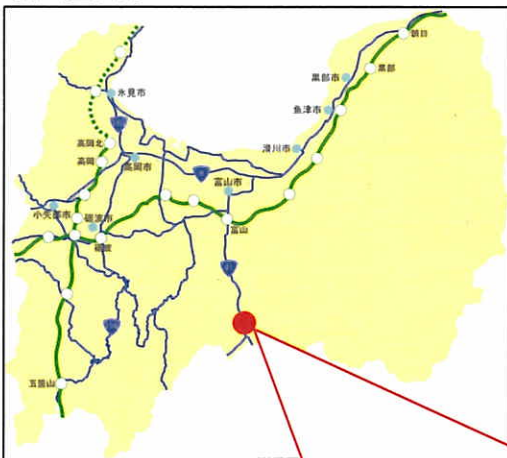
## 1) 事業の目的

当該事業は、

- 事前通行規制区間（連続雨量120mm）の解消
- 急カーブ・急勾配区間の解消、冬期交通障害の解消
- 災害に強い幹線道路ネットワークの形成 など

を目的として、国道41号のとやま富山市小糸からこいと同市にれはら榎原間について道路整備を行うものである。現在、早期部分供用に向けて事業を実施中である。

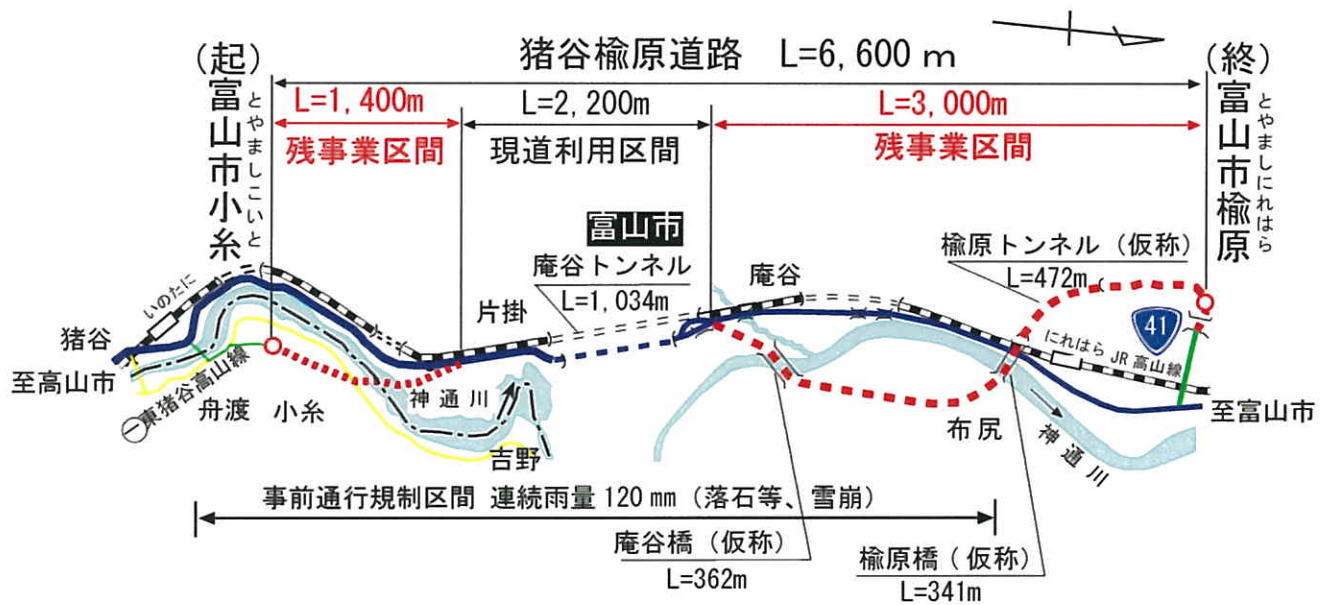
### 【位置図】



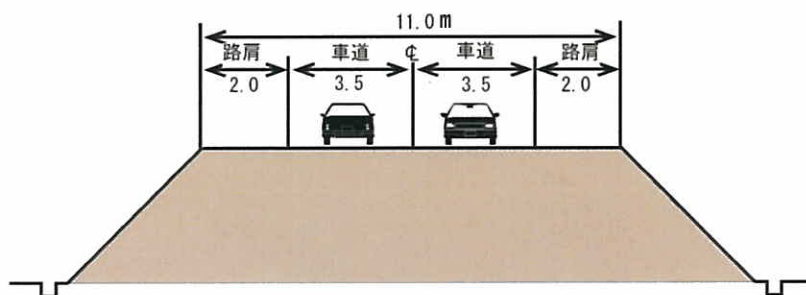
## 2) 事業の概要

●事業名	いのたににれはらどうろ 猪谷楡原道路	●延長	: 6.6km
●起終点	(起) 富山県富山市小糸 (終) 富山県富山市楡原	●ルート承認	: 平成10年度
●事業化	: 平成9年度	●全体事業費	: 約260億円
●用地着手	: 平成13年度		
●工事着手	: 平成14年度		

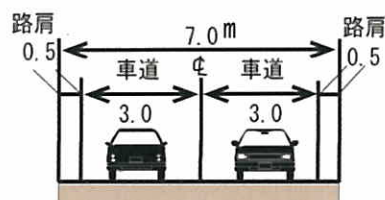
### 【路線図】



### 【計画横断面図】

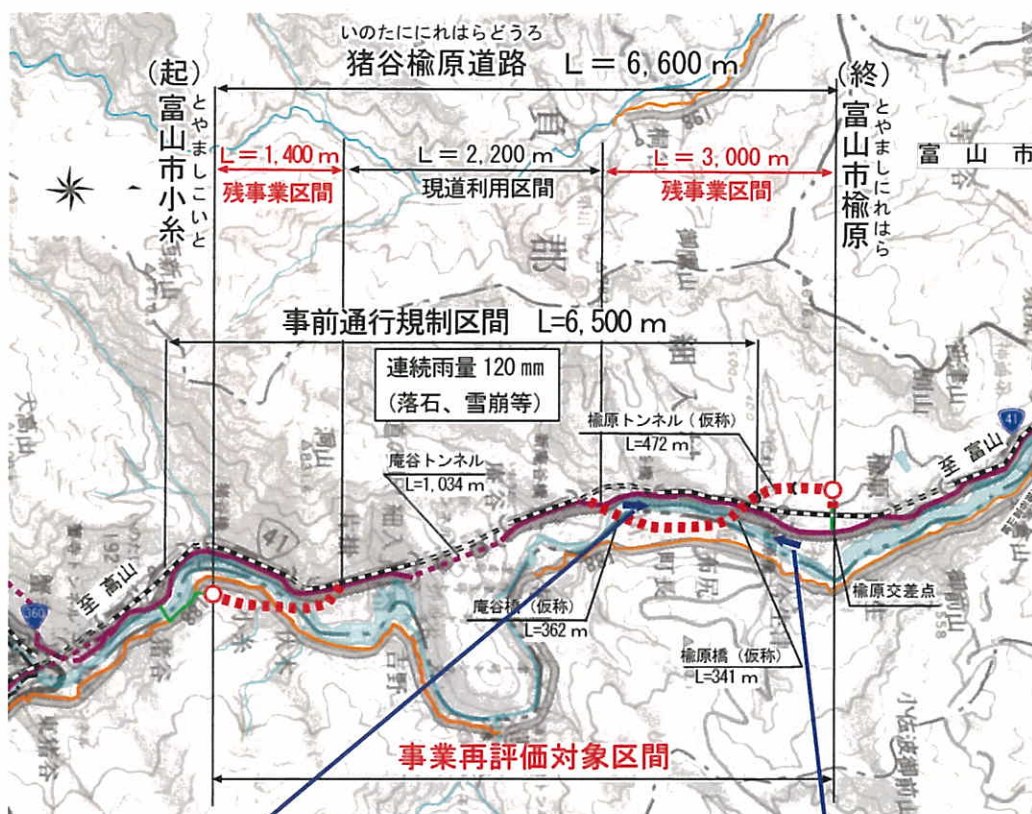


### 【現況断面図】



### 3) 事業の経緯

平成3年度 調査開始  
 平成8年度 地域高規格道路整備区間指定  
 平成9年度 事業化  
 平成13年度 用地着手  
 平成14年度 工事着手



現道の状況：登坂不能車両による渋滞  
 (富山方面を望む)



現道の状況：雨量規制実施 (H18. 7. 19)  
 (高山市方面を望む)

## 2. 事業の必要性・効果

### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

#### a) 客観的評価指標

#### 【一般国道（二次改築）】

#### ●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	(1) 事業の効率性	● 便益が費用を上回っていること
	(2) 事業実施環境 (新規事業採択時)	■ ルート確定済 ■ 円滑な事業執行の環境が整っている。
	(3) 事業実施環境 (新規着工準備採択時)	□ 都市計画手続等、環境影響評価の手続き等の着手に必要な調査が完了している。

#### ●事業の効果や必要性を評価するための指標

I. 活力	(1) 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断率が10,000台時/日以上踏切道の除去もしくは交通改善が期待される。
		■ 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が存在する。
		■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。
	(2) 物流効率化の支援	■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる。
		■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。
		□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上する。
	(3) 都市の再生	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。
		□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である。
		□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。
		□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。
		□ 中心市街地内で行う事業である。
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である。
		□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。
(4) 国土・地域ネットワークの構築	□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300戸以上または16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となる。	
	□ 高速自動車国道と並列する自専道（A'路線）としての位置づけ有り。	
	■ 地域高規格道路の位置づけあり。	
	□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合に限る）	
	□ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。	
(5) 個性ある地域の形成	□ 現道等における交通不能区間を解消する。	
	□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。	
	■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。	
	□ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する。	
	□ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。	
	■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される。	
	□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。	

II. 暮らし	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。 <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される。
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り。 <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する。
	(3) 安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。
III. 安全	(1) 安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存ずる場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭少な区間に歩道が設置される。
	(2) 災害への備え	<input checked="" type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。 <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり。 <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止め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。 <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 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。 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。
IV. 環境	(1) 地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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
	(2) 生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道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区間がある。 <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される。
V. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり。 <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている。
	その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる。

※○印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

□印の指標については定性的又は定量的な記述により効果の有無を確認する。

※●、■は該当する指標を示す。

○再評価実施時点における評価指標該当項目

前提条件

(1) 事業の効率性

B/C=1.5 (事業全体の費用対効果)

B/C=2.7 (残事業の費用対効果)

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

・費用便益分析対象エリアの年間渋滞損失時間=約47万人・時間/年削減  
(整備なし 約1,270万人・時間/年→整備あり 約1,223万人・時間/年)

・費用便益分析対象エリアの年間渋滞損失額=約17億円/年削減  
(整備なし 約434億円/年→整備あり 約417億円/年)

・バス路線(現道)の利便性向上が見込まれる。  
(整備なし 約16分 → 整備あり 約11分 約5分短縮)

・富山駅へのアクセス向上が見込まれる。  
(整備なし 約42分 → 整備あり 約35分 約7分短縮)

・富山空港へのアクセス向上が見込まれる。  
(整備なし 約35分 → 整備あり 約28分 約7分短縮)

(2) 物流効率化の支援

・特定重要港湾(伏木富山港)へのアクセス向上が見込まれる。  
(整備なし 約56分 → 整備あり 約49分 約7分短縮)

(4) 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。

・中心都市へのアクセス向上が見込まれる。  
(整備なし 約42分 → 整備あり 約35分 約7分短縮)

(5) 個性ある地域の形成

・主要な観光地(高山市(高山祭)~立山黒部アルペンルート)へのアクセス向上が見込まれる。(約7分短縮)

II. 暮らし

(3) 安全で安心できるくらしの確保

・三次医療施設へのアクセスの向上が見込まれる。  
(整備なし 約44分 → 整備あり 約37分 約7分短縮)

III. 安全

(2) 災害への備え

・災害による道路寸断で孤立化する集落を解消する。

・富山県第1次緊急通行確保路線として位置づけあり。

・現道の事前通行規制区間の解消

IV. 環境

(1) 地球環境の保全

・費用便益分析対象エリアのCO2排出量の削減量=約7,000t-CO2/年  
(整備なし 約937,000t-CO2/年→整備あり 約930,000t-CO2/年)

(2) 生活環境の改善・保全

・現道のNO2排出削減率=約69% (整備なし 約86t-NOX/年→整備あり 約27t-NOX/年)

・現道のSPM排出削減率=約75% (整備なし 約8t-SPM/年→整備あり 約2t-SPM/年)



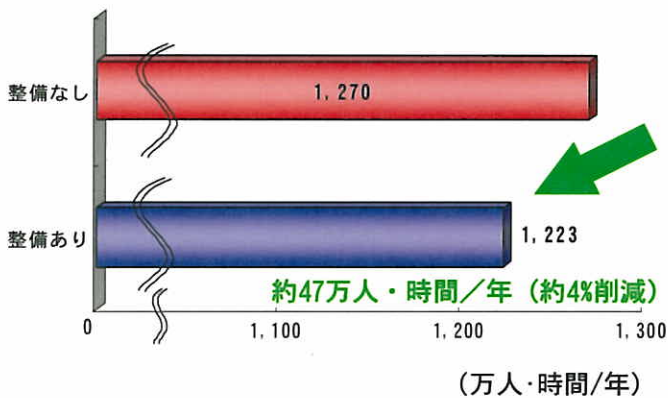
# 1. 活力

## (1) 円滑なモビリティの確保

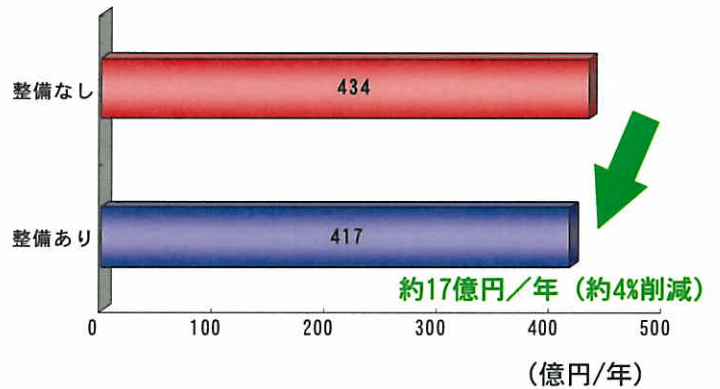
### ●年間渋滞損失時間及び損失額

費用便益分析対象エリアの渋滞損失時間は約1,270万人・時間/年である。  
 当該事業により、約47万人・時間/年削減される。(約17億円/年削減)

[費用便益分析対象エリアにおける  
渋滞損失時間]



[費用便益分析対象エリアにおける  
渋滞損失額]



【費用便益分析対象エリア図】



現道の交通状況 (高山市方面を望む)

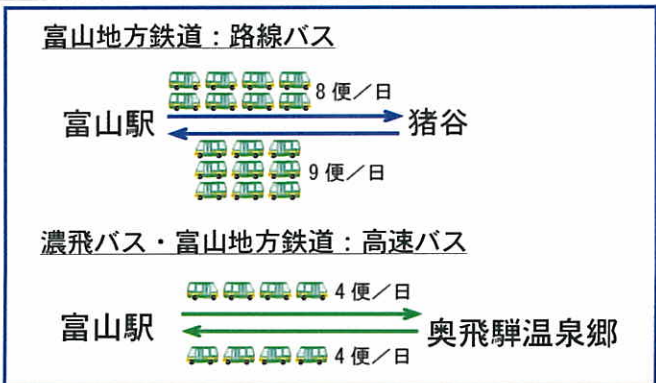
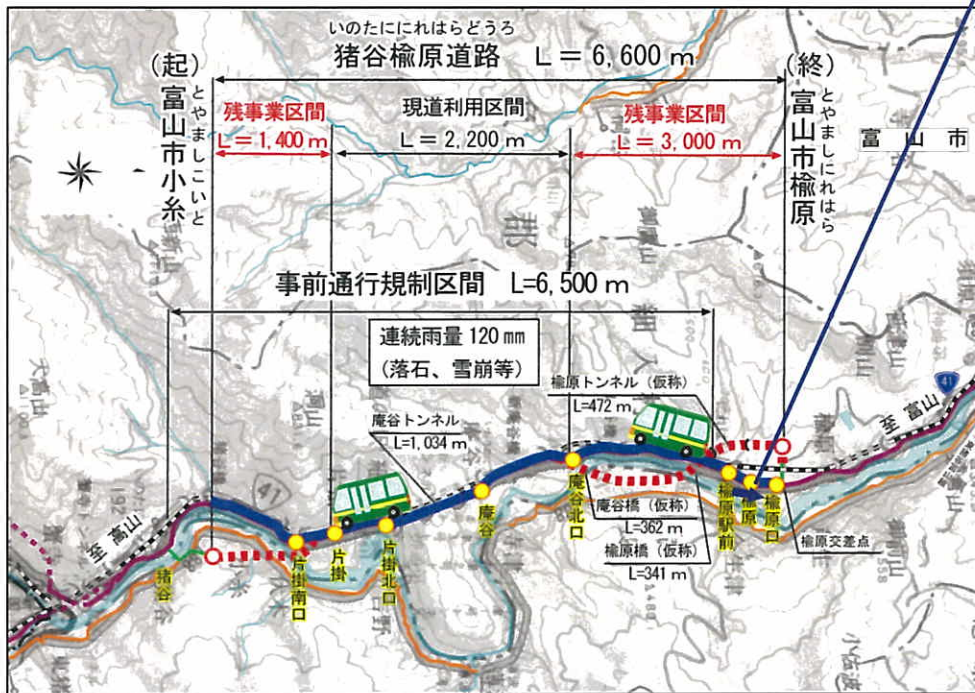
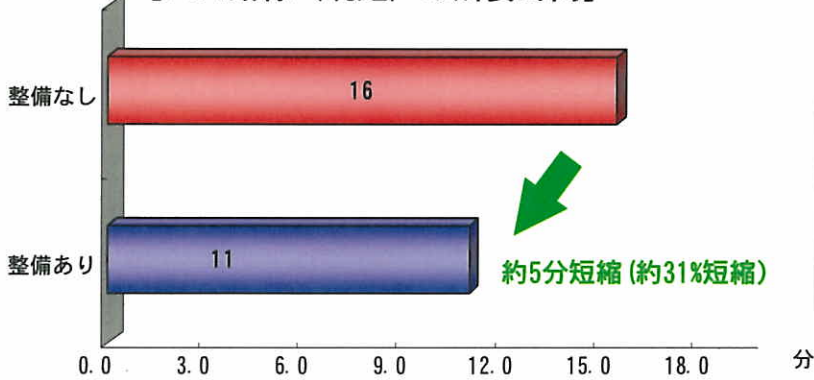
## ●バス路線（現道）の利便性の向上

当該事業により、現道の走行性が向上し、バス路線（往復25便／日）の利便性が向上（約5分短縮）する。

※ピーク時には約17分短縮

当該事業により事前通行規制時の迂回路が確保され、バス路線の信頼性が向上する。

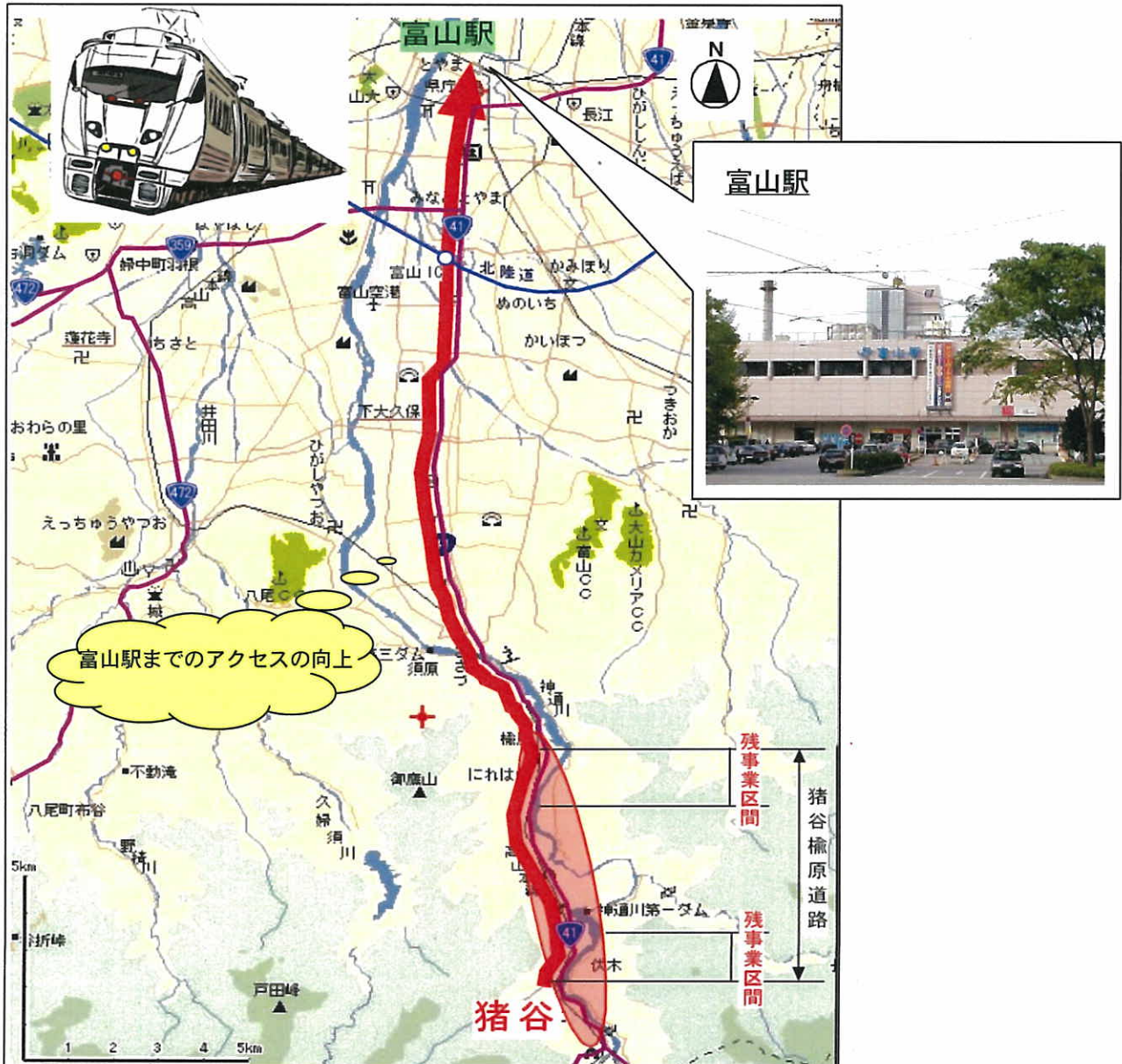
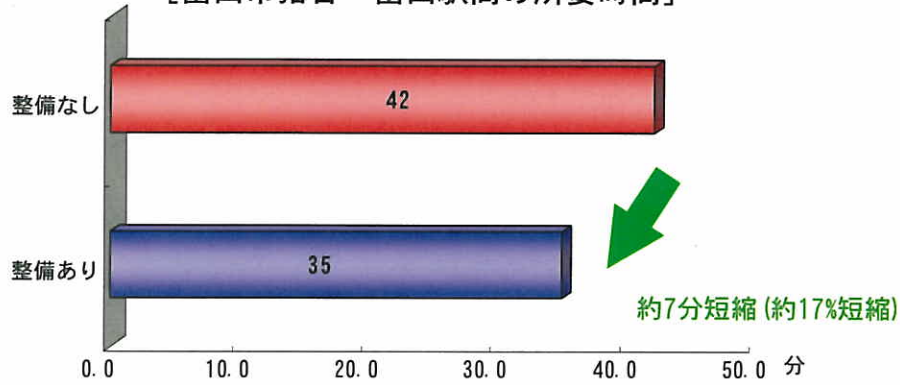
[バス路線（現道）の所要時間]



## ●富山駅へのアクセス向上

とやま いのたに  
 当該事業により、富山市猪谷～富山駅間のアクセスが向上（約7分短縮）する。  
 ※ピーク時には約18分短縮

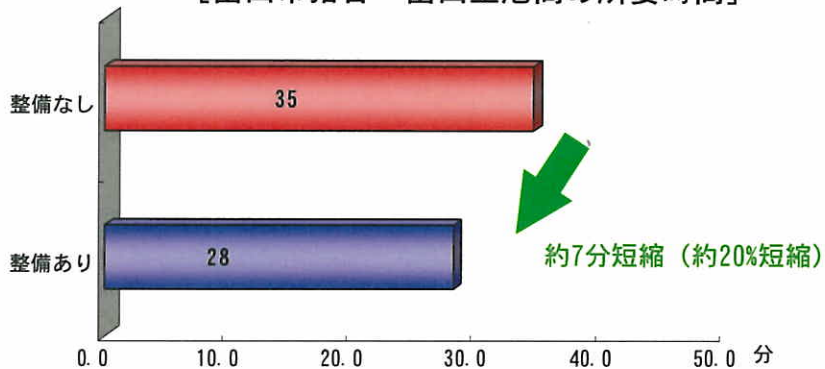
[富山市猪谷～富山駅間の所要時間]



## ●富山空港へのアクセス向上

とやま いのたに  
 当該事業により、富山市猪谷～富山空港間のアクセスが向上（約7分短縮）する。  
 ※ピーク時には約18分短縮

[富山市猪谷～富山空港間の所要時間]



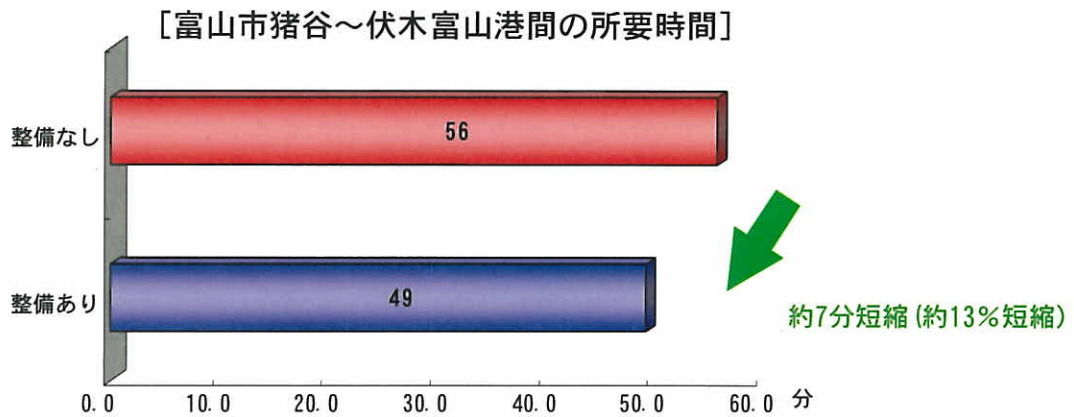
## (2) 物流効率化の支援

### ●特定重要港湾へのアクセス向上

環日本海交流の拠点である特定重要港湾伏木富山港は、コンテナ貨物量が著しく増加しており、スムーズな物流が求められてる。また、内陸部の長野県、岐阜県及び名古屋を中心とした中部大都市圏なども控えており、物流、交流拠点などとして重要な役割を担っている。

当該事業により、伏木富山港へのアクセスが向上（約7分短縮）する。

※ピーク時には約18分短縮



### 伏木富山港



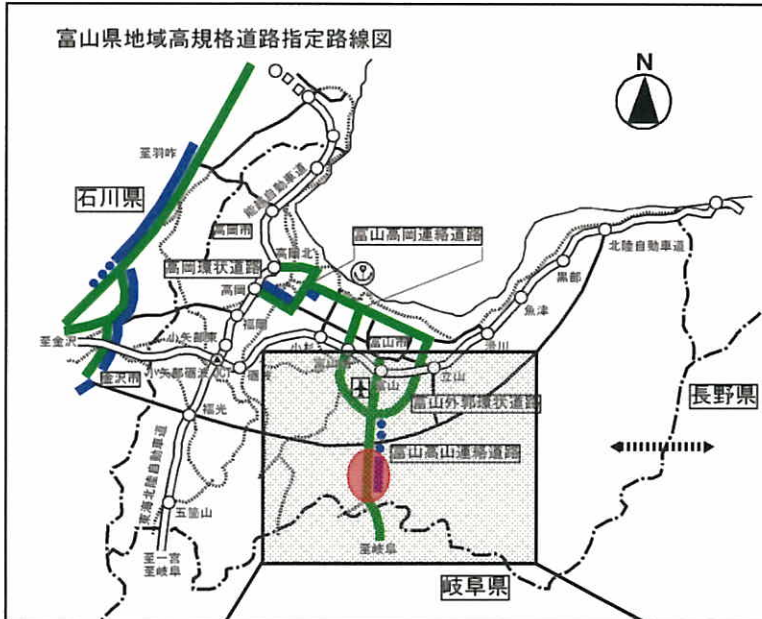
伏木富山港は日本海沿岸のほぼ中央に位置し、伏木地区の伏木港、富山地区の富山港、そして新湊地区の富山新港の3港から形成され、富山県の政治、経済、文化の中核要地に近接する港湾である。環日本海では中国、韓国、ロシアの中間的な位置にあり、国内では背後地に東京、大阪、名古屋の3大都市圏を持つ扇の要として富山県を中心に北陸地方の物流拠点として極めて重要な役割を果たしており、今後益々対岸諸国等との貿易拠点として港勢を高めている。



#### (4) 国土・地域ネットワークの構築

##### ●地域高規格道路

当該路線は、信頼性の高い道路網を形成する重要な路線として、地域高規格道路に指定されている「富山高山連絡道路」の一部である。  
 当該道路を整備することにより、広域幹線ネットワークの更なる強化、信頼性の向上が期待出来る。



凡		例
高規格幹線道路	——	供用及び整備計画区域 (事業中箇所を含む)
	○○○○○	基本計画及び 予定路線区間
広域道路	——	本線のトラフィック増強確保のため、 整備の促進として特に構造上の強化を 図らうとする区間
	.....	沿道からのアクセス性に配慮した道路 (本図では主要な道路のみ表示)
検討区間		路線構造について今後検討する区間

凡		例
地域高規格道路	候補路線	●●●●●●●●
	計画路線	—————
	調査区間	●●●●●●●●
	整備区間	—————



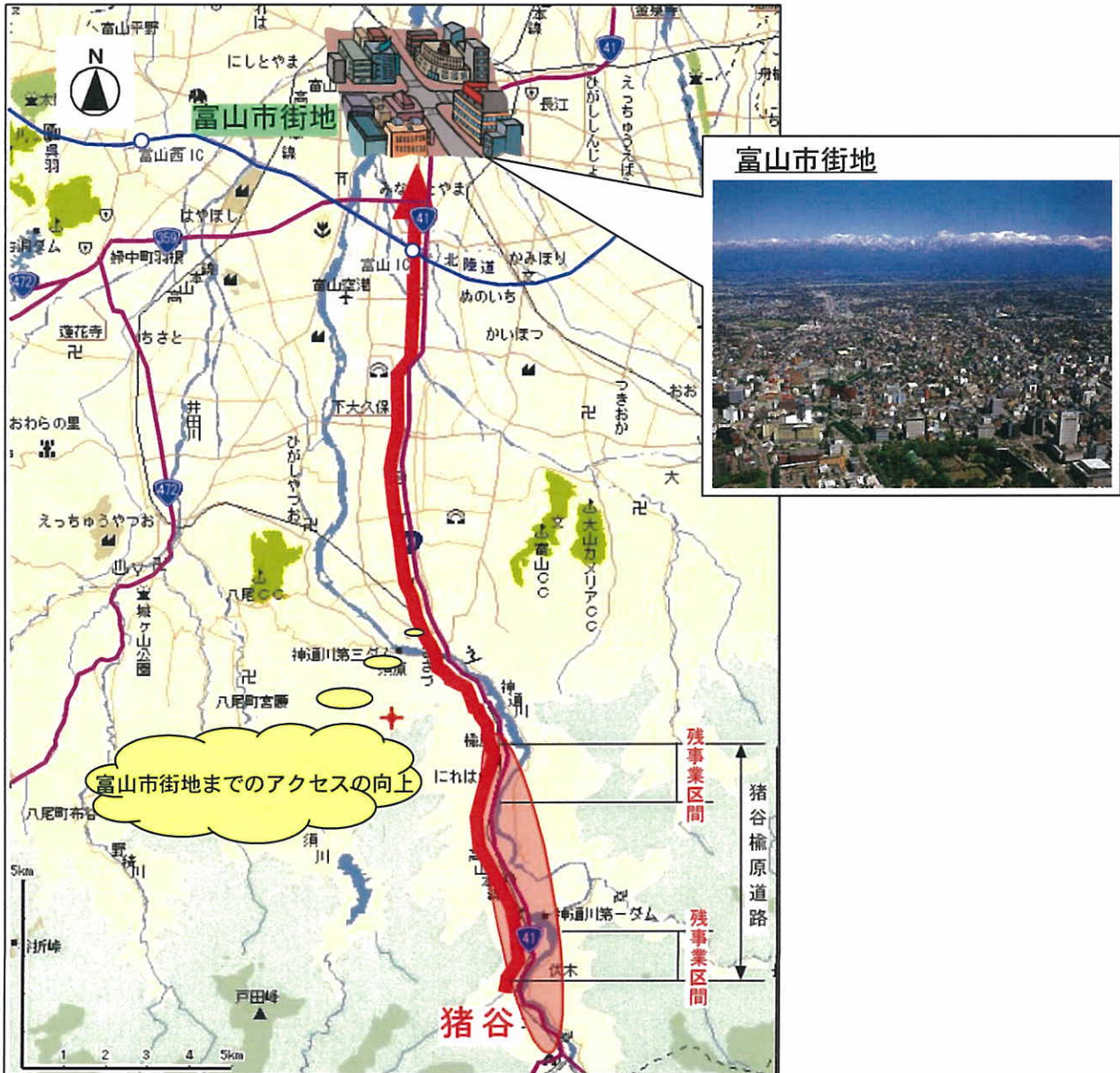
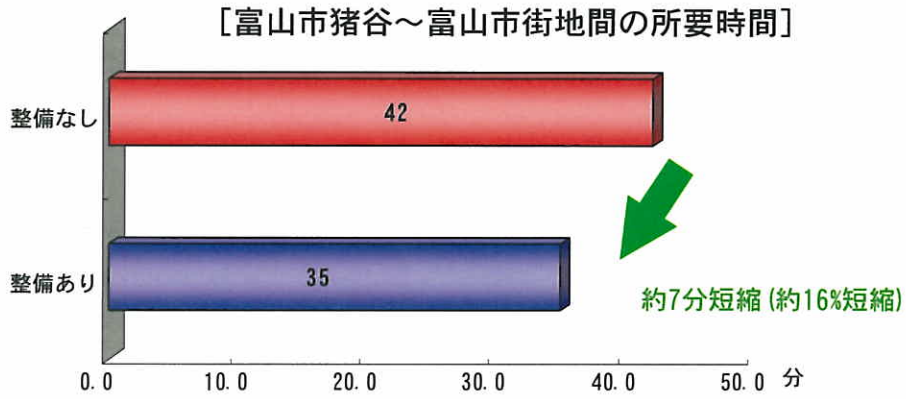
地域高規格道路：  
 高規格幹線道路網と一体となって、  
 規格の高い幹線道路ネットワークを  
 形成する道路であり、自動車専用道  
 もしくはこれと同等の高い規格を  
 持ち、概ね60km/h以上の走行サービ  
 スを提供する道路である。

富山高山連絡道路

起点	終点	候補路線指定年月日	計画路線指定年月日	概略延長
高山市	富山市	平成6年12月16日	平成6年12月16日	80km

● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上

とやま いのたに  
 当該事業により、富山市猪谷～富山市街地間のアクセスが向上（約7分短縮）する。  
 ※ピーク時には約18分短縮



## (5) 個性ある地域の形成

### ●主要な観光地へのアクセスの向上

当該事業により、岐阜県高山市から立山黒部アルペンルートなど飛越地域の主要な観光地間のアクセスが向上（約7分短縮）する。  
東海北陸自動車道などの高規格幹線道路と連携した新たな広域観光ルートの開発など当該地域の観光産業の発展が期待される。



### 高山市(高山祭)



入込客数：約28万人（H16年度）

### ■国道41号を中心とした広域観光の交通ネットワーク



ノーベル街道：日本のノーベル賞受賞者12名のうち4人が、国道41号の富山から高山の沿線にゆかりがあることから、この区間をノーベル街道と呼び全国にPRしている。

- ・田中耕一氏（高山市出身）
- ・小柴昌俊氏（飛騨市（旧神岡町）でニュートリノの観測に成功）
- ・白川英樹氏（高山市で小学3年～高校3年まで過ごした）
- ・利根川進氏（高山市（旧大沢野町）で小学1年～中学1年まで過ごした）



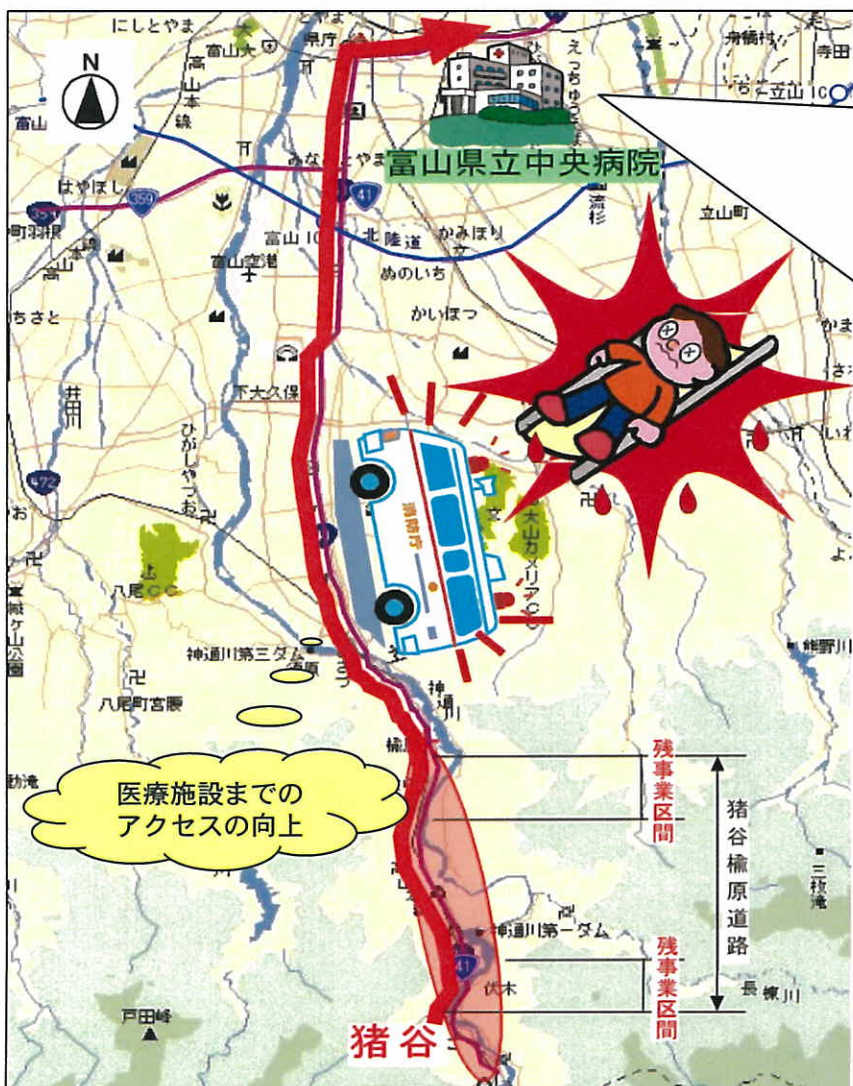
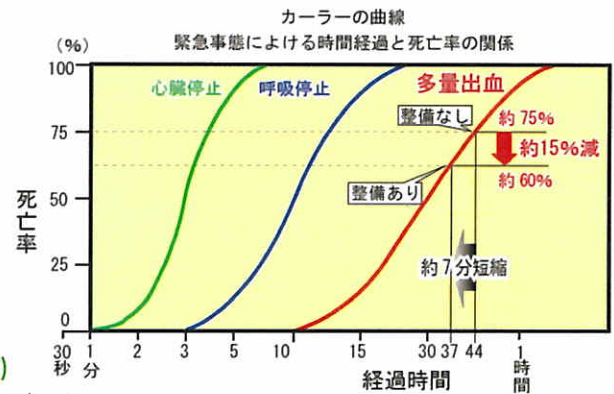
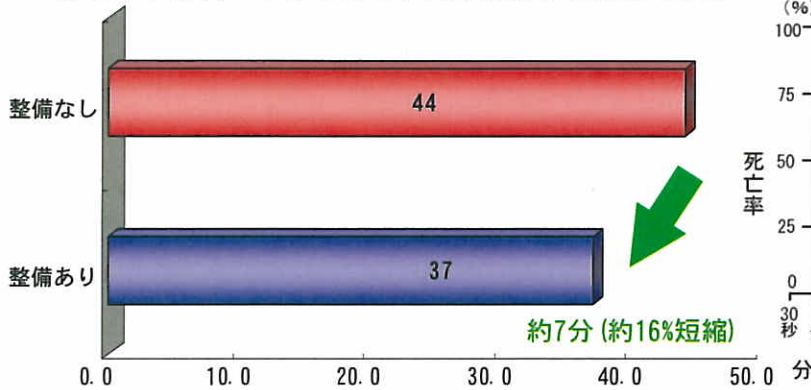
## II. 暮らし

### (3) 安全で安心できる暮らしの確保

#### ●三次医療施設へのアクセス向上

当該事業により、第三次医療施設の富山県立中央病院へのアクセスが向上（約7分短縮）することにより、多量出血時の死亡率が約15%低下する。  
※ピーク時には約18分短縮

〔富山市猪谷～富山県立中央病院間の所要時間〕



富山県立中央病院



富山県立中央病院は、富山県内に2つしかない第三次医療施設の1つである。  
診療科：内科、外科、脳神経外科、呼吸器外科 など19科  
病床数：810床  
患者数：入院269,808人、外来424,725人 (H17年データ)



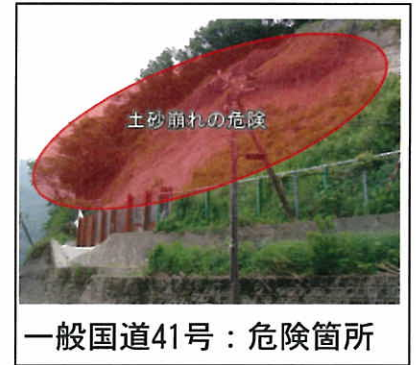
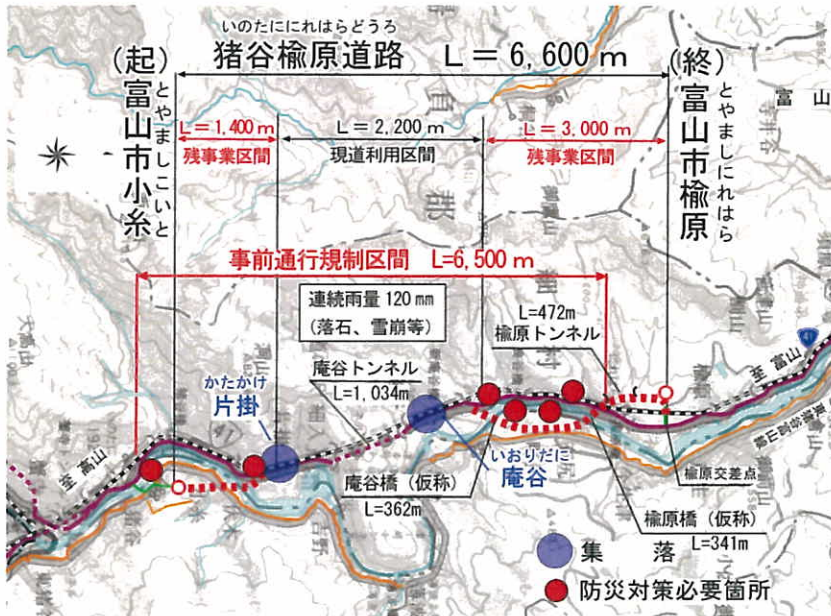
### Ⅲ. 安全

#### (2) 災害への備え

##### ● 孤立集落の解消

当該事業により、事前通行規制等による<sup>かた かけ</sup>片掛、<sup>いおりだに</sup>庵谷集落の孤立化を解消する。

#### 【整備前】



一般国道41号：危険箇所

#### 【孤立化する集落】

集落名	世帯数	人口
庵谷	45	135
片掛	29	84
合計	74	219

平成18年8月末現在

#### 【事前通行規制状況】

回数	14回
延べ時間	約105時間(約4日)

S49年度～H17年度

#### 【災害による全面通行止状況】

回数	12回
延べ時間	約552時間(約23日)

S49年度～H17年度

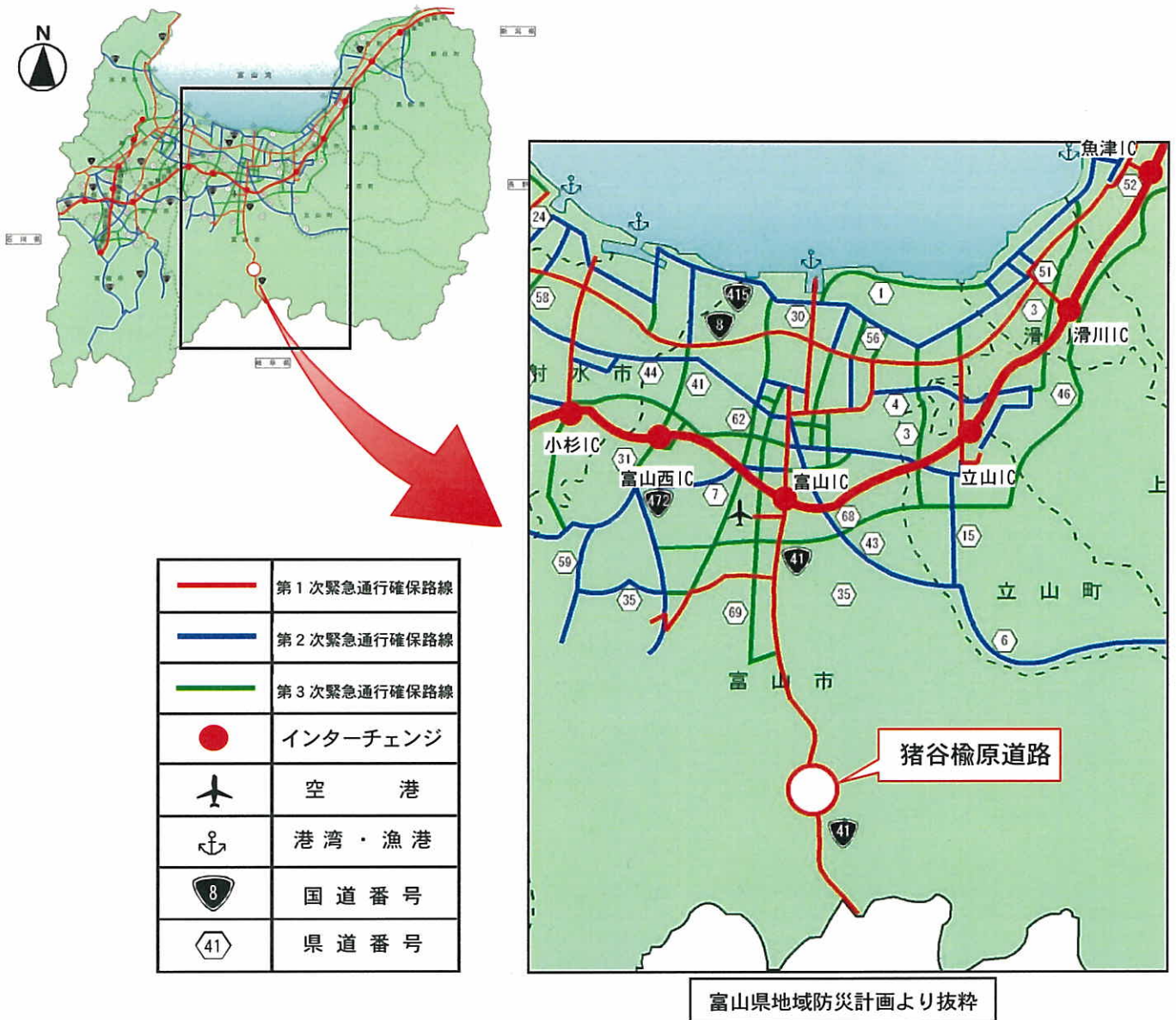
#### 【整備後】



孤立集落を解消

## ●緊急輸送道路の位置づけ

一般国道41号は「富山県地域防災計画」により第1次緊急通行確保路線として位置づけられており、当該事業により災害時における緊急通行確保路線ネットワークとしての更なる強化、信頼性の向上が期待出来る。



第1次緊急通行確保路線：広域的な輸送に必要な主要幹線道路と輸送拠点とを接続する幹線道路  
 第2次緊急通行確保路線：第1次路線とネットワークを形成し、市町村対策本部、警察署、消防署等の市町村の防災活動拠点となる施設を相互に接続する幹線道路  
 第3次緊急通行確保路線：上記路線を相互に補完する幹線道路

## ●現道の事前通行規制区間の解消

一般国道41号の猪谷～楡原間は、連続雨量120mmとなると通行止めとなる事前通行規制区間となっており、生活や経済産業活動に支障が生じている。  
 当該事業により、事前通行規制区間を解消し、災害に強く信頼性の高い地域間ネットワークの形成を図る。

### 【整備前】



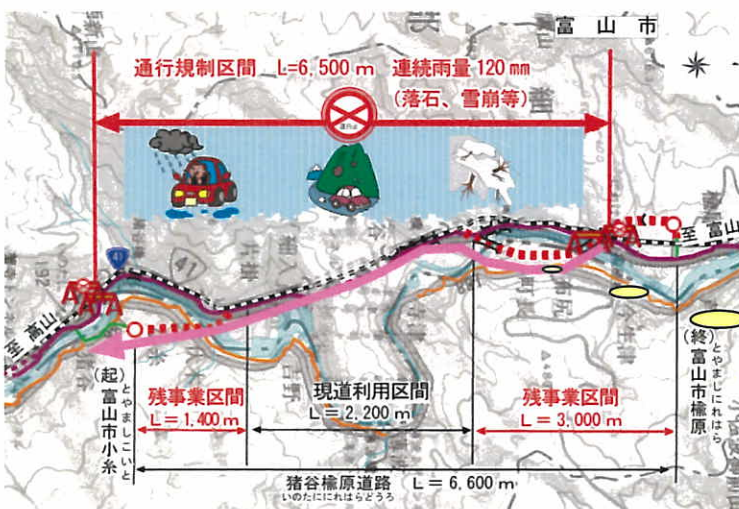
### 【事前通行規制状況】

回数	14回
延べ時間	約105時間(約4日)

S49年度～H17年度



### 【整備後】



事前通行規制区間の解消

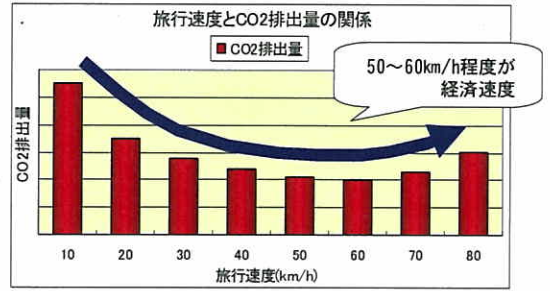
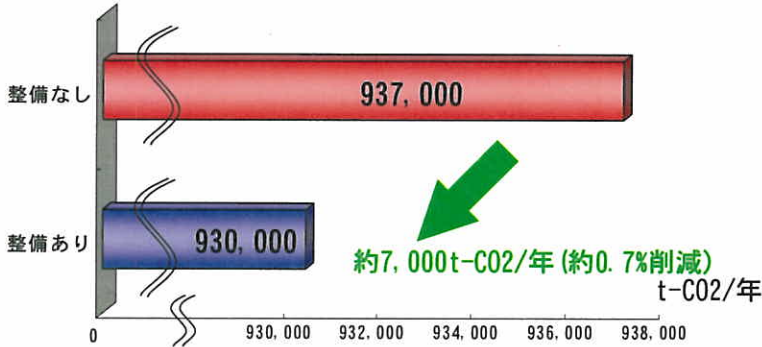
# IV. 環境

## (1) 地球環境の保全

### ●自動車からのCO2排出量の削減

当該事業により、約7,000t-CO2/年のCO2排出量が削減される。  
 この削減量は、アルペンスタジアムの敷地面積約68個分の森林が1年間に吸収するCO2に相当する。

[費用便益分析対象エリアにおけるCO2年間排出量]

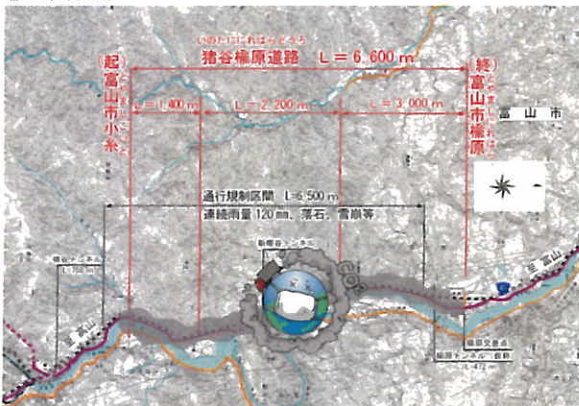


アルペンスタジアムの敷地面積9.7ha  
 森林のCO2吸収量10.6t-CO2/ha  
 アルペンスタジアム1個当たりのCO2吸収量  
 $9.7 \times 10.6 = 102.8 \text{ t-CO2}$   
 $7,000 \div 102.8 = 68$   
**アルペンスタジアム68個相当**

【費用便益分析対象エリア図】



【整備前】



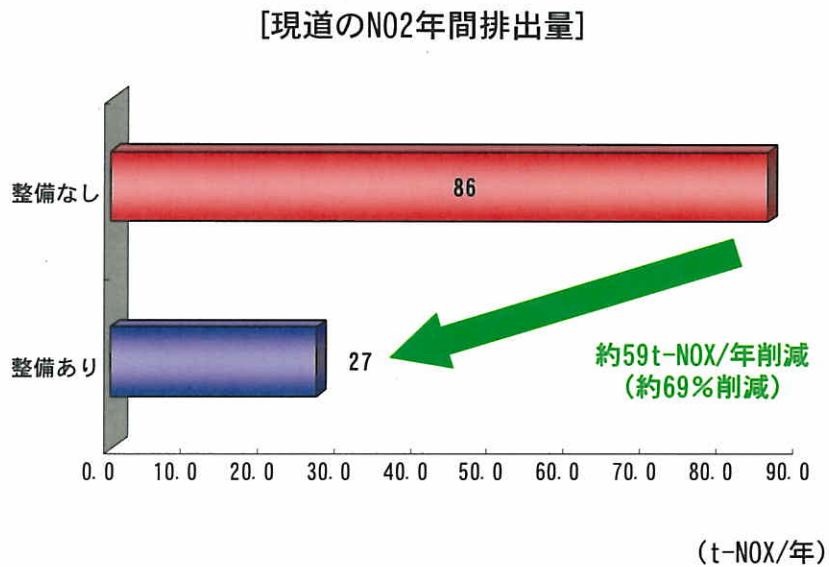
【整備後】



## (2) 生活環境の改善・保全

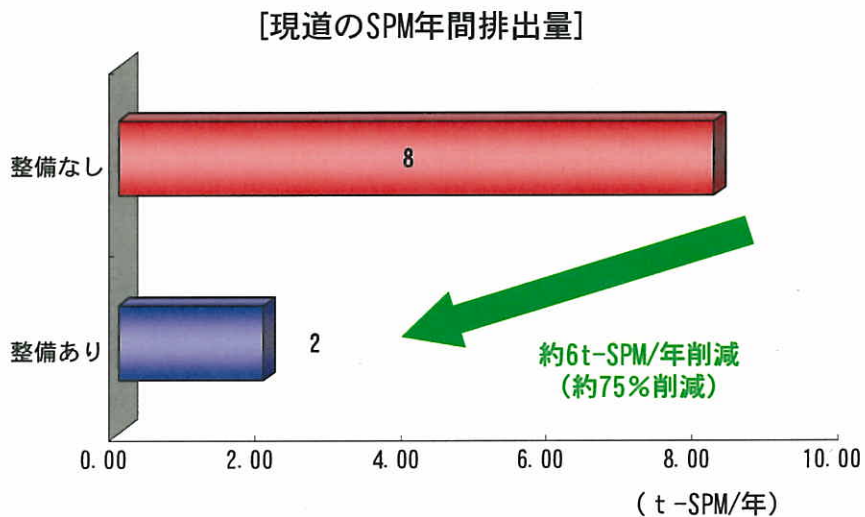
### ●自動車からのNO<sub>2</sub>排出量の削減

当該事業により、現道のNO<sub>2</sub>排出量が約69%削減する。



### ●自動車からのSPM排出量の削減

当該事業により、現道のSPM排出量が約75%削減する。



## 2) 事業の投資効果

### ○便益算定根拠

#### <走行時間短縮便益>

- いのだに にははら
- ・猪谷榆原道路により1日約92万台の車に効果が発現し、年間約21.3億円の便益が発生。
  - ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約339億円と算出。

#### 【走行時間短縮便益】

= 整備前総走行時間費用 - 整備後総走行時間費用  
= 2,127,000,000 (円/年)

総走行時間費用 =  $\sum \sum$  [路線別車種別交通量 (台/日) × 路線別走行時間 (分) × 車種別時間価値原単位 (円/台・分)] × 365日 (日/年)

割引率等を考慮

約339億円

(円/台・分)

車種	時間価値原単位
乗用車	62.86
バス	519.74
乗用車類	72.45
小型貨物車	56.81
普通貨物車	87.44

#### <走行経費減少便益>

- いのだに にははら
- ・猪谷榆原道路により1日約92万台の車に効果が発現し、年間約4.3億円の便益が発生。
  - ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約68億円と算出。

#### 【走行経費減少便益】

= 整備前総走行経費 - 整備後総走行経費  
= 432,000,000 (円/年)

総走行経費 =  $\sum \sum$  [路線別車種別交通量 (台/日) × 路線別延長 (km) × 車種別走行経費原単位 (円/台・km)] × 365日 (日/年)

割引率等を考慮

約68億円

走行経費原単位: 一般道(市街地) (円/台・km)

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	30.50	94.49	31.85	39.73	77.31
10	21.75	78.77	22.94	35.77	61.19
15	18.74	73.07	19.88	34.27	54.82
20	17.19	69.94	18.30	33.41	51.01
25	16.23	67.88	17.32	32.82	48.31
30	15.58	66.41	16.65	32.38	46.26
35	15.11	65.31	16.16	32.05	44.63
40	15.04	65.03	16.09	31.93	44.09
45	15.03	64.89	16.07	31.86	43.74
50	15.07	64.89	16.12	31.84	43.59
55	15.16	65.03	16.21	31.86	43.65
60	15.31	65.31	16.36	31.92	43.94

## <交通事故減少便益>

- ・ いのたに にははら 猪谷榆原道路により平均事故件数が年間約13件減少し、年間約9千万円の便益が発生。
- ・ これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約15億円と算出。

### 【交通事故減少便益】

= 整備前の交通事故による社会的損失 - 整備後の事故による社会的損失  
 = 90, 000, 000 (円/年)

$$\text{交通事故による社会的損失} = \sum \sum [\text{路線別平均事故件数 (件/年)} \times \text{人身事故 1 件当たり損失額 (円/件)}]$$

  
**割引率等を考慮**  
  
**約15億円**

人身事故1件当たり損失額 (千円)

道路・沿道区分			人身事故1件当たり損失額	
			単路	交差点
一般道路	DID	2車線	5,779	5,778
		4車線以上	5,714	
	その他市街地部	2車線	6,486	6,188
		4車線以上	6,160	
	非市街地部	2車線	7,546	6,572
		4車線以上	6,381	
高速道路			7,588	-



## ○費用便益

- ・ 基準年における費用及び便益の現在価値

現在価値算出のための割引率：4%

基準年次：平成18年度

検討年数：40年

<便 益>	基準年における現在価値			
	基準年における 現在価値	走行時間 短縮便益	走行費用 減少便益	交通事故 減少便益
	421億円 (421億円)	339億円 (339億円)	68億円 (68億円)	15億円 (15億円)

<費 用>	基準年における現在価値		
	基準年における 現在価値	事業費	維持管理費
	284億円 (155億円)	252億円 (123億円)	32億円 (32億円)

### <費用便益効果分析結果>

費用便益比 (CBR)
B/C=1.5 (2.7)

- 注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。
2. 費用及び便益額の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
3. ( ) : 残事業に対する費用便益

### 3) 事業の進捗状況

#### ○進捗状況

##### 執行済み額

事業費 : 83億円 (進捗率 32%)  
 うち用地費 : 17億円 (進捗率 67%) ※平成17年度末時点

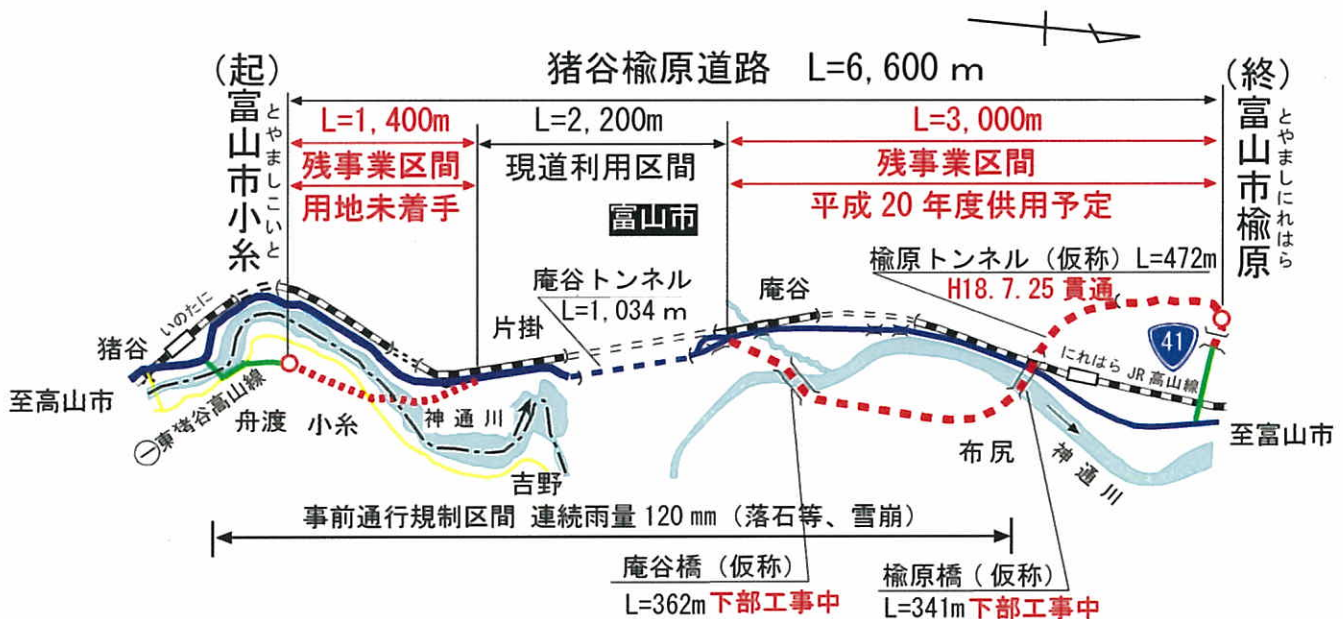
#### ○残事業の内容

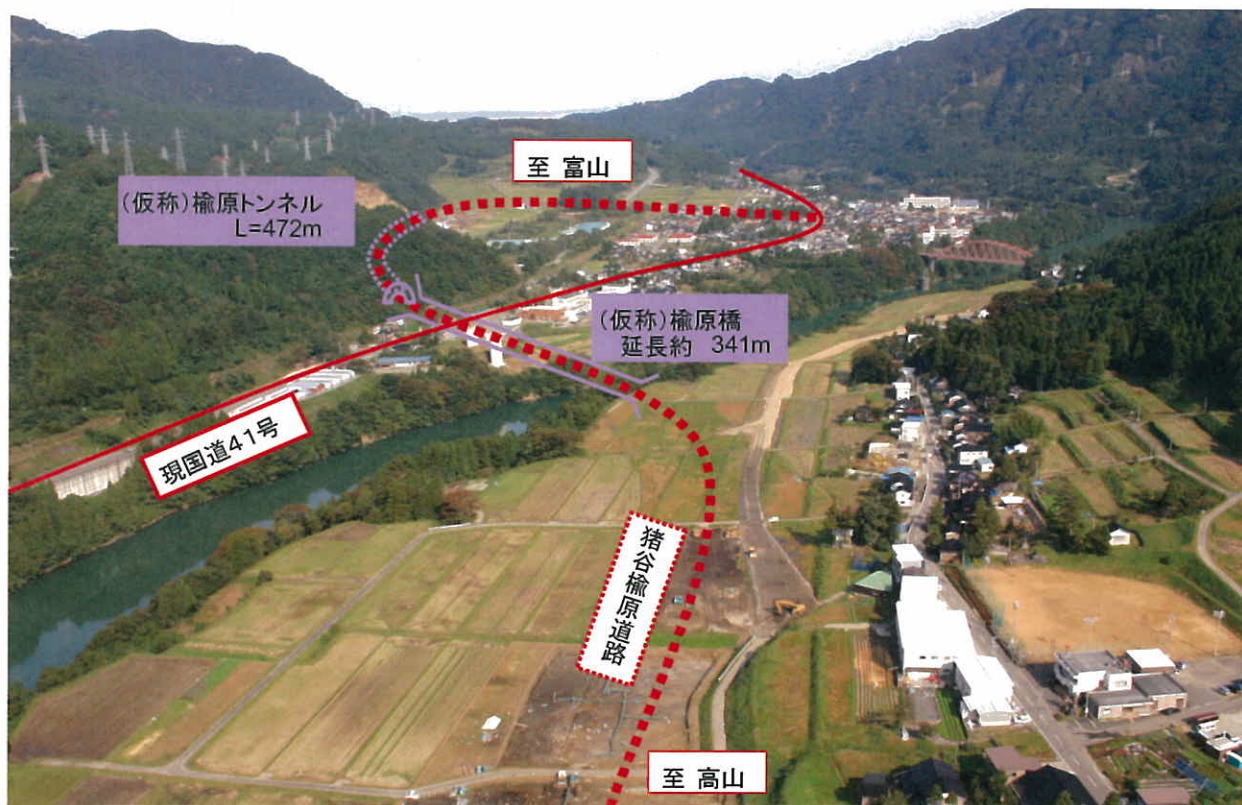
- ・小糸～片掛間 (L=1,400m) の用地買収及び工事
- ・庵谷～楡原間 (L=3,000m) の工事

### 3. 事業の進捗の見込み

#### ○今後の事業の見通し等

- ・庵谷～楡原 (L=3,000m) 間については、既に用地買収は完了しており、平成20年度の供用に向け、橋梁等の工事を推進する。
- ・小糸～片掛 (L=1,400m) 間については、平成19年度より地元協議及び用地買収に着手する。





## 4. コスト縮減や代替案の可能性

- いのたに にははら
- ・猪谷楡原道路は、地形、土地利用状況などに配慮した路線計画となっており、広域幹線ネットワークの充実強化、事前通行規制区間の解消など期待される効果は大きい。また、事業は地元・関係機関との協議・了解により既に事業費ベースで67%の用地買収が完了しているとともに、構造・規格や施設規模等は必要最低限で計画している。
  - ・施工にあたっては、プレキャスト製品の積極的な活用及び大型化（長尺化）、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮している。

## 5. その他

### 1) 地方公共団体等の意見

- ・ H5～『地域高規格道路富山高山連絡道路（国道41号）の整備促進を要望』  
富山高山連絡道路（国道41号）整備促進期成同盟会  
（富山市、滑川市、立山町、上市町、舟橋村、高山市、飛騨市）  
中部縦貫・北陸関東広域道路建設促進同盟会  
（富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、沿線市長村長）

## 6. 対応方針（原案）

### ①事業の必要性等に関する視点

- ・国道41号は名古屋市と富山市を結ぶ主要な本州横断道路であり、富山県内では沿線の集落と富山市中心部を結ぶ生活道路として重要な路線である。
- ・また、国道41号は富山県の第1次緊急通行確保路線として位置づけられているが、事前通行規制区間、急カーブや急勾配が存在し、代替機能を有する路線が大幅な迂回を必要とする東海北陸自動車道以外ない状況であり、緊急通行確保路線としての信頼性を向上させる必要がある。
- ・猪谷楡原道路は、地域高規格道路である富山高山連絡道路の一部を形成し、富山地域と飛騨高山地域の交流を支える幹線道路として重要な役割を果たすことが期待できる。

### ②事業の進捗の見込みの視点

- ・庵谷～楡原間（L=3,000m）間の用地買収は既に完了し、平成14年度より工事着手をしており、平成20年度の供用を目指している。
- ・小糸～片掛間（L=1,400m）間は、平成19年度より地元協議及び用地買収に着手する。

### ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・猪谷楡原道路は、地形、土地利用状況などに配慮した路線計画となっており、広域幹線道路ネットワークの充実強化、事前通行規制区間の解消など期待される効果は大きい。また、事業は地元・関係機関との協議・了解により既に事業費ベースで67%の用地買収が完了しているとともに、構造・規格や施設規模等は必要最低限で計画している。
- ・施工にあたっては、プレキャスト製品の積極的な活用及び大型化（長尺化）、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮している。

### ○対応方針（原案）

#### 対応方針（原案）

#### 事業継続

##### （理由）

- ・猪谷楡原道路は、事前通行規制区間を解消し、信頼度の高い幹線道路ネットワークを形成するとともに、飛騨高山地域との交流促進など期待される効果は大きい。
- ・また、残事業に対する費用便益比は2.7（全体事業=1.5）となり、投資効率性は十分確保されている。
- ・現在、庵谷から楡原間（L=3,000m）については、平成20年度の供用を目指し、神通川渡河部の橋梁工事などを推進しており、事業効果を発現するためには事業継続が妥当である。