

道路事業の事後評価説明資料

〔国道41号 南富山拡幅〕

平成26年12月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要		
(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. 当該道路の役割・効果		
(1) 役割・効果の概要	.....	P 4
(2) 役割・効果の詳細	.....	P 4
1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目		
① 交通量の変化	.....	P 5
② 旅行速度の向上	.....	P 6
③ 交通事故の低減	.....	P 7
2) その他の効果		
① 無電柱化による防災及び景観整備	.....	P 8
② 沿道まちづくりとの連携	.....	P 9
4. 対応方針（原案）		
(1) 今後の事業評価及び改善措置の必要性	.....	P 10
(2) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	.....	P 10
参考資料	.....	P 11

1. 事業の概要

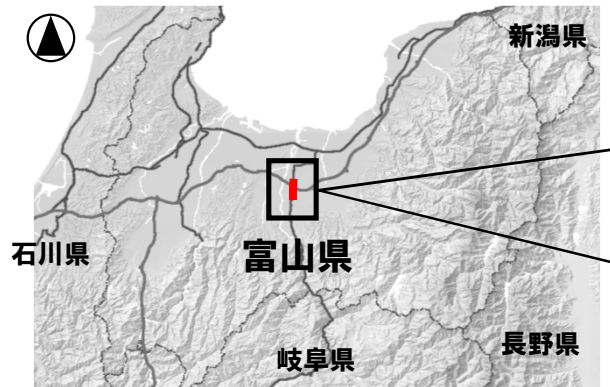
(1) 事業の目的

当事業は、

- 交通混雑の改善
- 交通安全対策
- 都市景観整備 など

を目的とし、国道41号の富山県富山市蜷川から富山市掛尾間の延長2.71kmについて拡幅整備を行ったものである。

【広域位置図】



【現況写真】

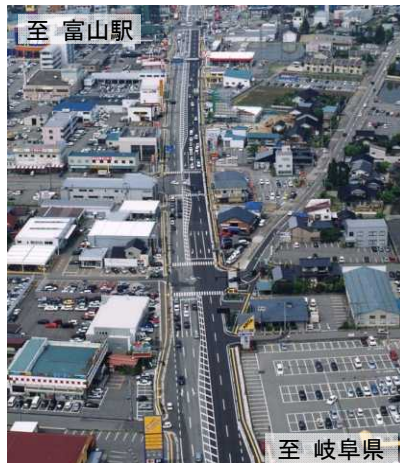


写真: 国道41号 事業区間の整備状況
(富山市上袋地区より富山駅方面を望む)



※ 交通量：平成22年度道路交通センサス

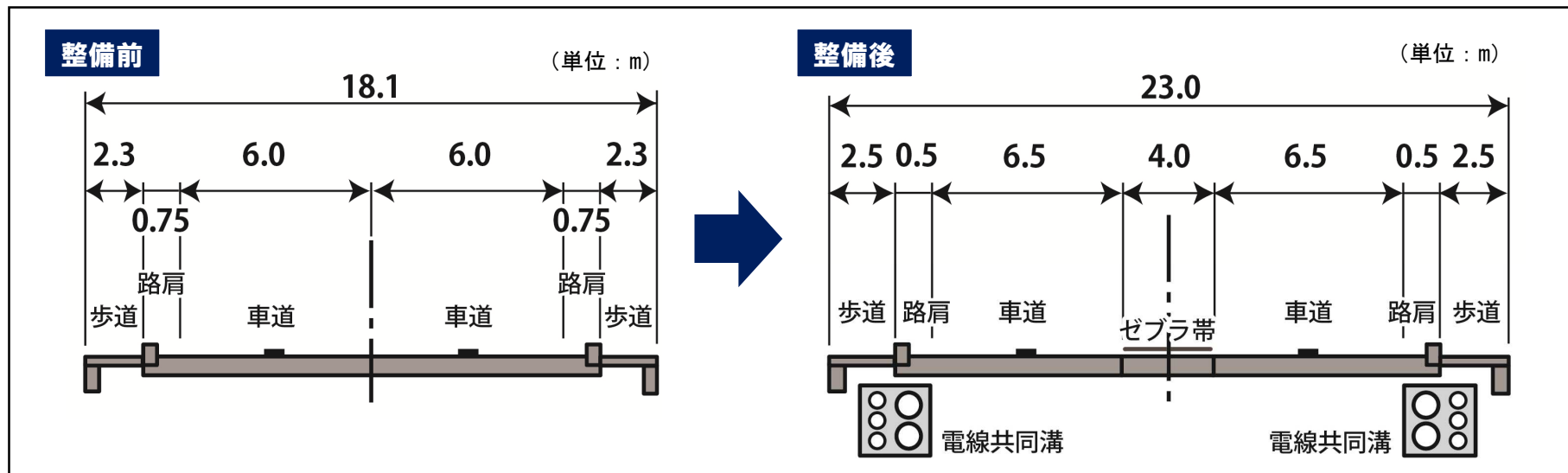
1. 事業の概要

(2) 計画の概要

- 事業名 : 一般国道41号 みなみとやま 南富山拡幅
- 起終点 : (起) 富山県 とやま 富山市 にながわ 蜷川 (終) 富山県 とやま 富山市 かけお 掛尾
- 延長 : 2.71km
- 都市計画決定 : 昭和41年度、48年度、57年度
- 事業化 : 昭和48年度
- 用地着手 : 昭和48年度
- 工事着手 : 昭和50年度
- 全体事業費 : 180億円

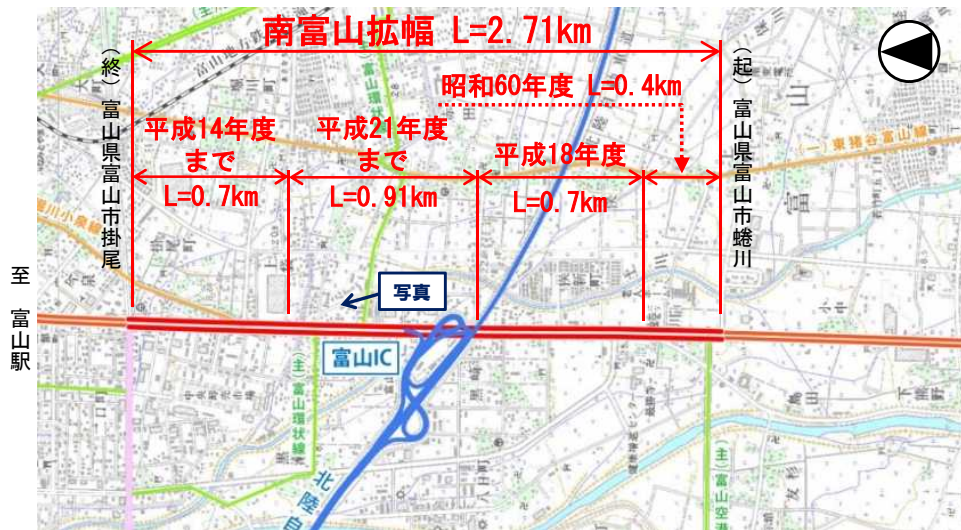


【横断図】



2. 現在に至る経緯

- 昭和48年度：事業化、用地着手
- 昭和60年度：蜷川地先開通 (L=400m)
にながわ
- 平成18年度：黒崎地先開通 (L=700m)
くろさき
- 昭和50年度：工事着手
かけお
- 平成14年度：掛尾地先開通 (L=700m)
- 平成21年度：全線開通



写真：富山市上袋地区より富山駅方面を望む
かみぶくろ

○ 当該事業における諸条件の変化

	新規採択時評価 ※	今回事後評価	備考
道路構造等	現道拡幅整備	現道拡幅整備	
総事業費	153億円	180億円	無電柱化等による増工
交通量	52,300 台/日 〈H11センサスに基づくH42推計〉	40,600台/日 〈実績(H26.9機械観測)〉	
事業期間	昭和48年度～平成16年度 〈事業期間32年間〉	昭和48年度～平成21年度 〈事業期間37年間〉	

※ 新規採択時評価を実施していないため、再評価時(H14)の値を記載

3. 当該道路の役割・効果

(1) 役割・効果の概要

1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

① 交通量の変化 (5ページ)

- 南富山拡幅事業区間は、富山駅や県庁、市役所などの市街地、富山ICや富山空港といった主要な交通結節点を結ぶ幹線道路であり、事業化当初と比較して、約2.4倍まで増加。

② 旅行速度の向上 (6ページ)

- 事業区間の混雑時平均旅行速度は、部分開通に伴って、速度が向上する傾向にあり、事業化当初から約12km/h向上した。
- 南富山拡幅の整備に併せた交差点部への右折車線の設置によって、右折交通の滞留による混雑が緩和した。
- 南富山拡幅の整備により、国道41号における円滑な走行環境が確保された。

③ 交通事故の低減 (7ページ)

- 事業区間の死傷事故件数は部分開通後に減少傾向。死傷事故率は全線開通後に44件/億台^キ。(約32%)減少。
- 事業区間は、光陽小学校の通学路に指定されている。歩道の拡幅により、通学路としての安全性が向上。
- 南富山拡幅の整備により、死傷事故が減少するなど、安全な走行環境及び安心した歩行環境が確保された。

2) その他の効果

① 無電柱化による防災及び景観整備 (8ページ)

- 南富山拡幅事業における無電柱化の整備によって、防災ネットワークとしての信頼性が向上し、併せて良好な都市景観も形成された。

② 沿道まちづくりとの連携 (9ページ)

- 市街化に伴い、事業区間沿線の人口は、事業化当初から現在まで一定して増加傾向。
- 南富山拡幅事業に伴う、国道41号の幹線道路としての機能の向上によって、沿道まちづくりの発展に寄与。

3. 当該道路の役割・効果

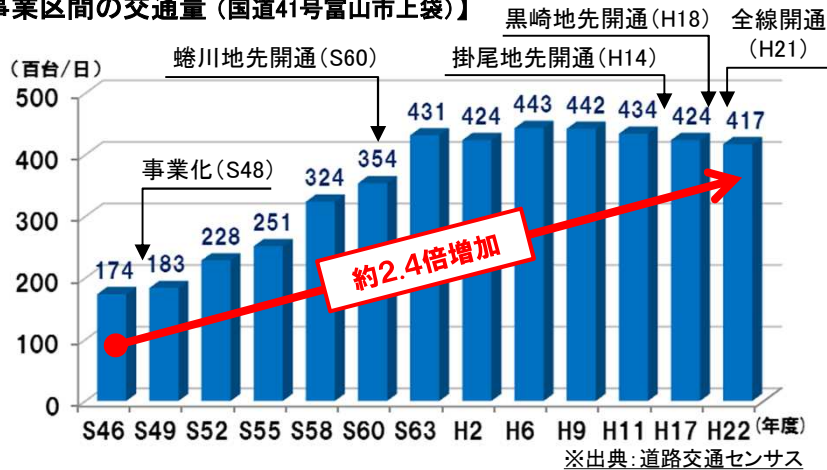
(2) 役割・効果の詳細

1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

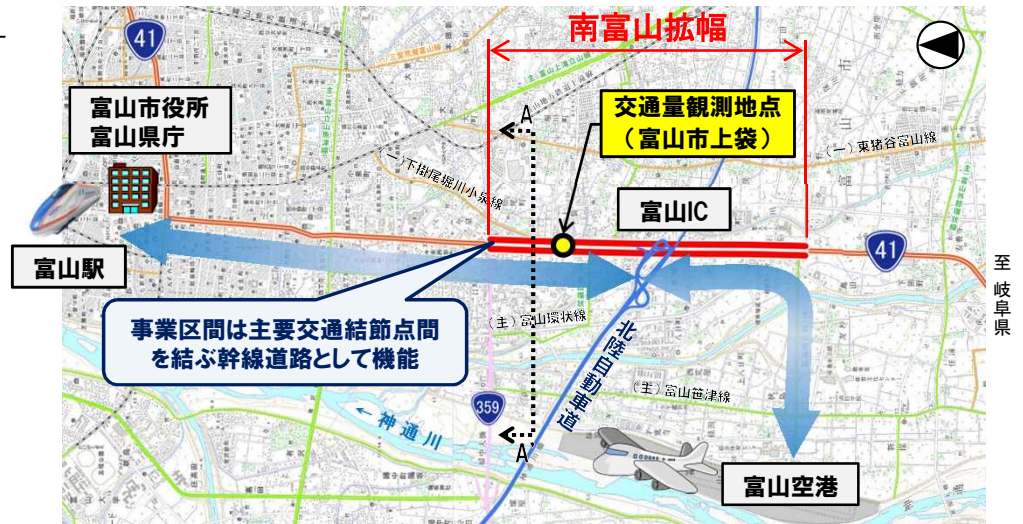
① 交通量の変化

- 南富山拡幅事業区間は、富山駅や県庁、市役所などの市街地、富山ICや富山空港といった主要な交通結節点を結ぶ幹線道路であり、事業化当初と比較して、約2.4倍まで増加している。
- 事業区間は、国道41号全体よりも交通量の伸び率が大きく、また、周辺の断面交通量の5割以上を有するなど、交通需要が高い区間となっている。

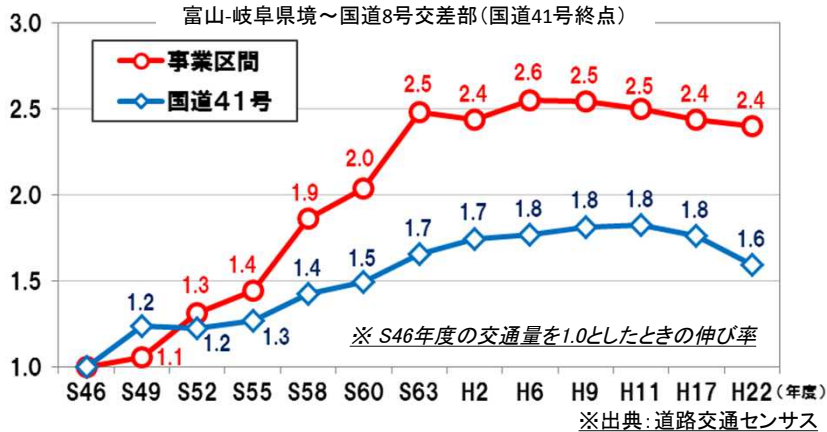
【事業区間の交通量（国道41号富山市上袋）】



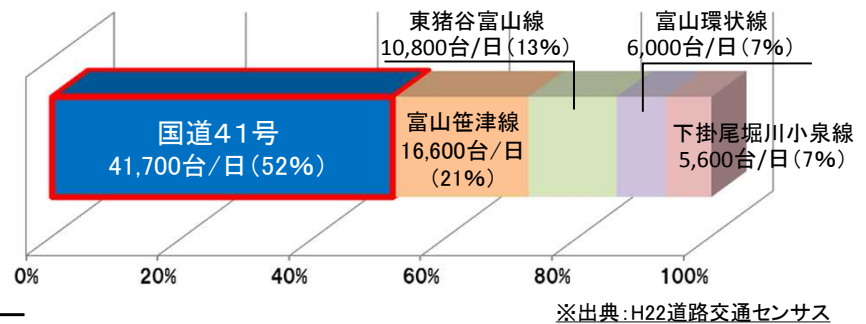
【事業区間周辺の主要な交通結節点】



【事業区間と国道41号全体の交通量の伸び率】



【事業区間周辺の断面交通量（A-A' 断面）】

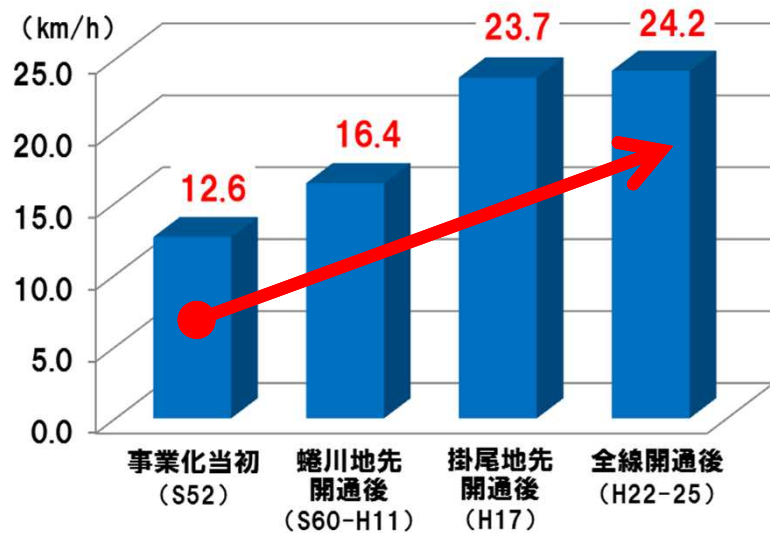


3. 当該道路の役割・効果

② 旅行速度の向上

- 事業区間の混雑時平均旅行速度は、部分開通に伴って、速度が向上する傾向にあり、事業化当初から約12km/h向上した。
- 南富山拡幅の整備に併せた交差点部への右折車線の設置によって、右折交通の滞留による混雑が緩和した。
- 南富山拡幅の整備により、国道41号における円滑な走行環境が確保された。

【事業区間の混雑時平均旅行速度】



部分開通による速度が向上する傾向にあり、事業化当初から旅行速度が約12km/h向上!!

※出典：道路交通センサス(S52-H22)・プローブデータ(H24-25)

【交差点改良による円滑な走行環境の確保】

赤田交差点や上袋交差点など、事業区間内の主要交差点への**右折専用車線の設置**によって**右折交通による後続車の速度低下が解消**され、円滑な走行環境が確保

整備前



整備後



写真：国道41号 赤田交差点付近の交通状況の変化（岐阜県方面を望む）

整備前



整備後



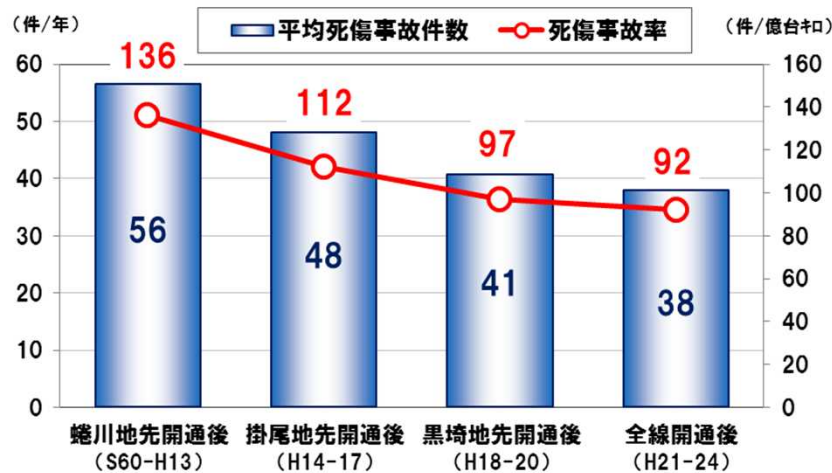
写真：国道41号 の交通状況の変化（岐阜県方面を望む）

3. 当該道路の役割・効果

③ 交通事故の低減

- 南富山拡幅事業区間の死傷事故件数は部分開通後に減少傾向にあり、死傷事故率はピーク時から44件/億台キロ(約32%)減少。
- 南富山拡幅事業区間は、光陽小学校の通学路に指定されている。歩道の拡幅により、通学路としての安全性が向上した。
- 南富山拡幅の整備により、死傷事故が減少するなど、安全な走行環境及び安心した歩行環境が確保された。

【事業区間の平均死傷事故件数と死傷事故率の変化】



平均死傷事故件数の削減：-18件（約33%減）
 死傷事故率の低減：-44件/億台キロ（約32%減）

※出典：事故原票
 交通量→道路交通センサス

【事業区間の通学路指定状況】

光陽小学校の児童40名以上が国道41号を通学路として利用する。南富山拡幅事業により、歩道が拡幅され、通学路として安全な歩行環境が確保された



整備前



整備後



写真：国道41号の歩道状況の変化

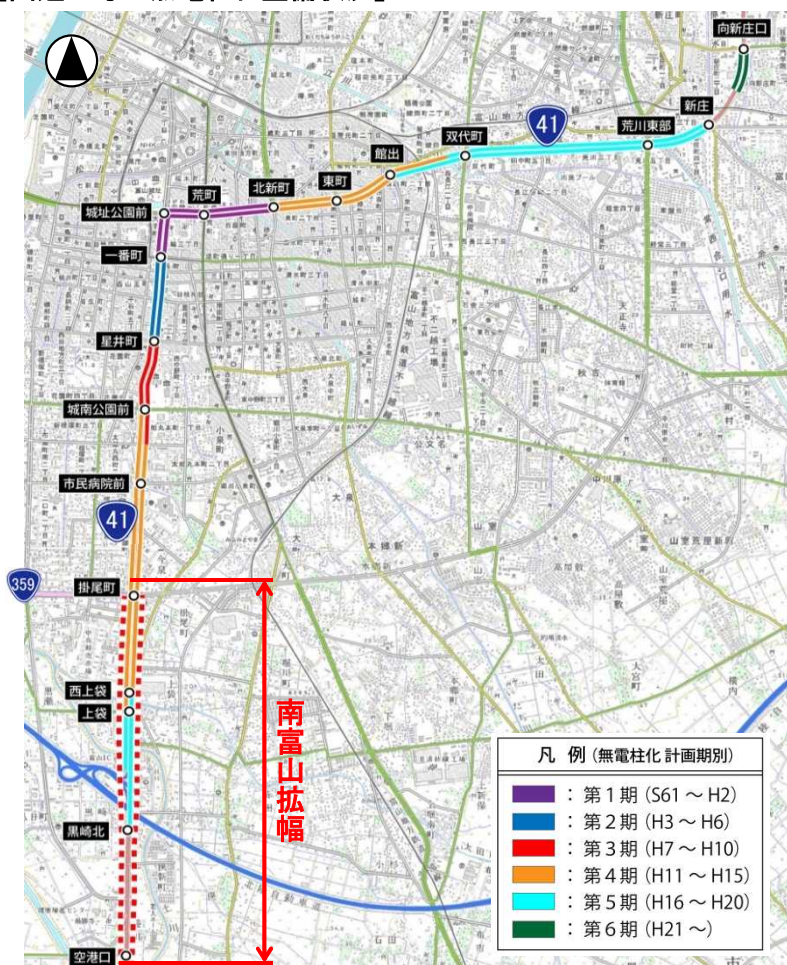
3. 当該道路の役割・効果

(2) 役割・効果の詳細

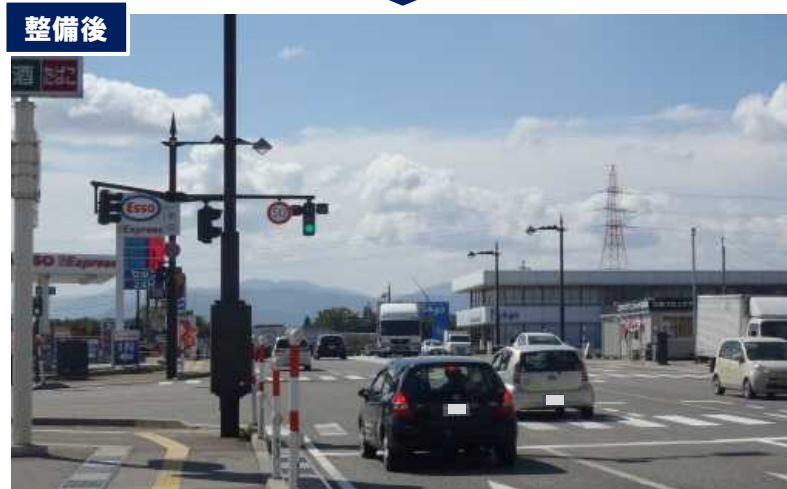
2) その他の効果【① 無電柱化による防災及び景観整備】

- 南富山拡幅の事業区間では平成11～20年度にかけて無電柱化整備が実施された。
- 国道41号は富山県の地域防災計画において第1次緊急通行確保路線に指定されており、南富山拡幅の無電柱化の整備によって防災ネットワークとしての信頼性が向上し、併せて良好な都市景観も形成された。

【国道41号の無電柱化整備状況】



※ 出典：富山県版無電柱化のあゆみ(富山河川国道事務所)

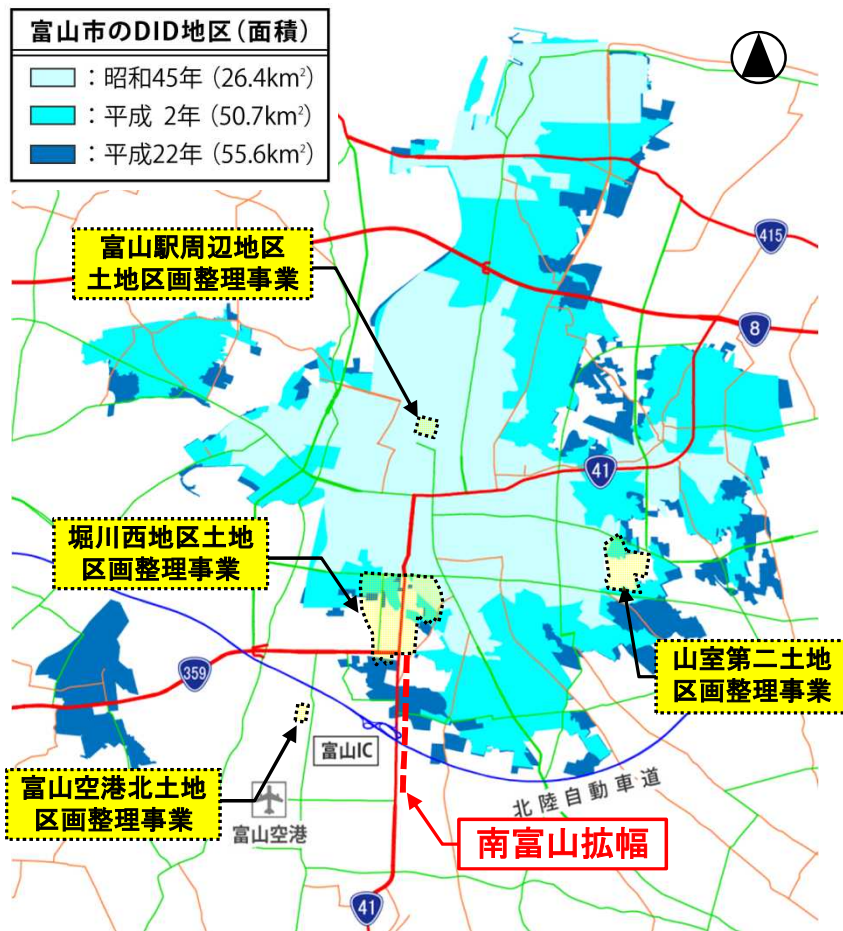


3. 当該道路の役割・効果

2) その他の効果【② 沿道まちづくりとの連携】

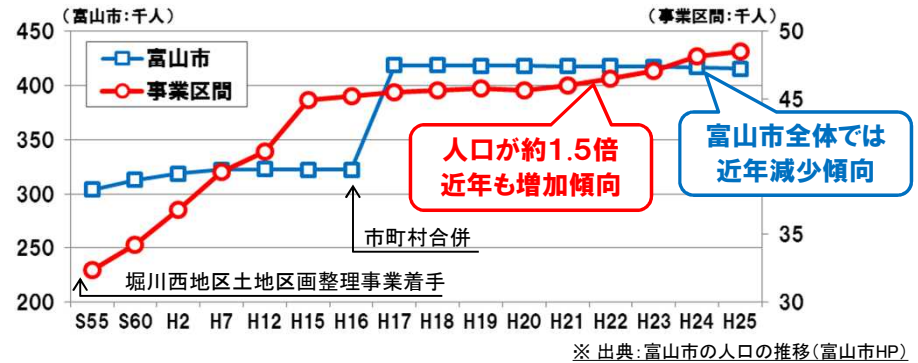
- 富山市では、南富山拡幅の整備と共に、沿線では計画的に土地区画整理事業が行われている。
- 市街化に伴い、事業区間沿線の人口は、事業化当初から現在まで一定して増加傾向にある。(富山市全体は近年減少傾向)
- 南富山拡幅事業に伴う、国道41号の幹線道路としての機能の向上によって、沿道まちづくりの発展に寄与している。

【富山市のDID地区の変遷と土地区画整理事業】



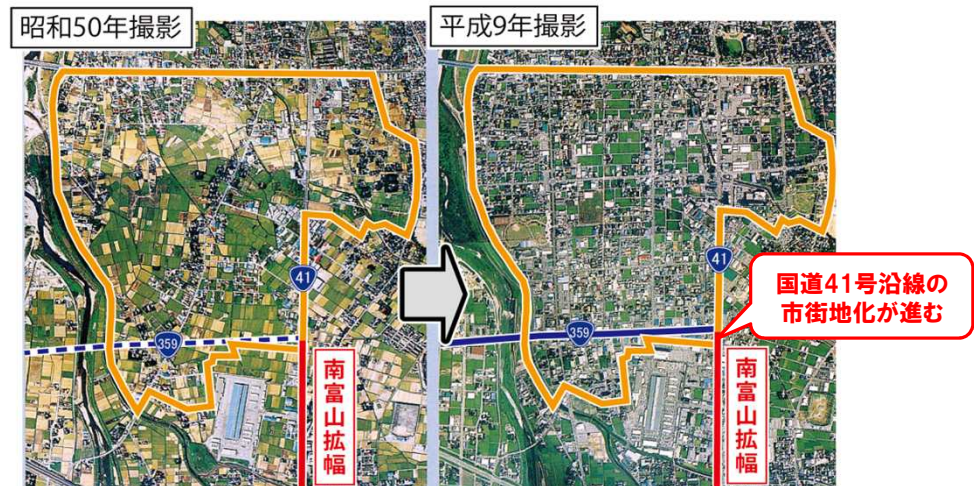
※ 出典: DID地区→国土数値情報人口集中地区データ(国土政策局国土情報課)
土地区画整理事業→富山市都市政策課HP

【富山市全体と事業区間沿線の人口(堀川・堀川南・蟻川・光陽地区)】



【堀川西地区土地区画整理事業】

昭和50年に着手し、計199haにおよぶ区画整理事業が行われ、平成9年に完成



4. 対応方針（原案）

（1）今後の事業評価及び改善措置の必要性

- ・国道41号南富山拡幅は、容量拡大による旅行速度の向上及び損失時間の削減、死傷事故の減少による安全な走行環境の確保、無電柱化による良好な景観整備、沿道まちづくりの支援など、様々な役割を果たしている。
- ・南富山拡幅により、事業の目的である「交通混雑の改善」、「交通安全対策」、「都市景観整備」等の効果は得られており、今後も事業効果の発現は継続していくものとする。
- ・但し、富山IC周辺では交通の集中により、冬期において度々混雑が発生していることから、各道路管理者・警察と連携しハード・ソフト両面で対策を講じているところ。
- ・南富山拡幅については、周辺土地区間整理事業を考慮したうえで事業を実施しており、その他、事業実施による環境の大きな変化や社会情勢の大きな変化はなく、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと考えるが、必要に応じて交通量調査等を実施し事業の効果や対策の必要性等を確認していきたい。

（2）同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・当該事業は事業途中において、地域と連携し無電柱化を実施しており、防災面・景観面の向上を図っている。
- ・都市部において沿道に多数の商業施設が存在している事業は、地元との協議に時間を要することから、同種事業の計画・調査にあたっては、あらかじめ協議期間等を考慮した事業計画とする必要がある。
- ・なお、事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータ収集結果に基づく評価に努める。

(参 考 资 料)

◆ 客観的評価指標項目

〈 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目 〉

項目	評価項目
I. 事業の効率性	◆ 交通量の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※1、乖離の要因等)
	◆ 旅行速度向上の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※1、乖離の要因等)
	◆ 交通事故の低減の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※1、乖離の要因等)
	◇ 事業期間短縮(遅延)による社会的便益(損失)(便益増減額と費用増減額を計測)
	◆ 事業費・維持管理費の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※2、乖離の要因等)
	◆ 費用対効果分析の結果(新規事業採択時(再評価時)との比較)
II. 事業実施環境	○ 新規事業採択時(再評価時)の事業実施環境からの変化の状況

※1 予測値が存在しない場合、事前の実績値との比較を可とする。

※2 コストについて、計画と実績の比較がデータの制約により困難な場合は、実績の確認を行うだけでよい。

〈 事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目 〉

政策目標		評価項目
大項目	中項目	
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未満であった区間の旅行速度の改善状況
		○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況
		● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況
		● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況
		● 拠点空港(会社管理空港、国管理空港、特定地方管理空港)、地方管理空港もしくはその他の空港・共用空港へのアクセス向上の状況
	(2) 物流効率化支援	○ 重要港湾もしくは国際拠点港湾へのアクセス向上の状況
		○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況
		□ 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が解消
	(3) 都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果
		○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果
		● 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果
		● 中心市街地内で行われたことによる効果
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 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
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった
		□ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり
		■ 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)
		□ 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
□ 現道等における交通不能区間が解消		
□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消		
● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況		

政策目標		評価項目
大項目	中項目	
I. 活力	(5) 個性ある地域の形成	○ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況
		○ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果
		● 主要な観光地へのアクセス向上による効果
		○ 新規整備の公共公益施設へと直結されたことによる効果
II. 暮らし	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	○ 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者自転車の通行の快適・安全性向上の状況 □ 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た
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成	■ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり ■ 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群保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成
	(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の状況
III. 安全	(1) 安全な生活環境の確保	○ 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況
		● 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況
	(2) 災害への備え	□ 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が解消
		■ 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5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
		□ 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
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能(A'路線として位置づけがある場合)
		■ 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
□ 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が解消		
IV. 環境	(1) 地球環境の保全	◆ 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	◆ 現道等における自動車からのNO2排出削減率
		◆ 現道等における自動車からのSPM排出削減率
		◇ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況 ○ その他、環境や景観上の効果
V. その他	(1) 他のプロジェクトとの関係	□ 関連する大規模道路事業と一体的整備の必要性または一体的整備による効果
		□ 他機関との連携プログラムに関する効果
		■ 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

※ ○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に効果の有無を確認する。
※●、◆、■は該当する指標を示す。

○ 事後評価実施時点における評価指標該当項目の内容

事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

- ・ 交通量 整備前：17,400 台/日 → 整備後：41,700 台/日（約2.4倍増）
※ 道路交通センサス(整備前:S46 整備後:H22) 【P5で詳述】
- ・ 旅行速度 整備前：12.6km/h → 整備後：24.2km/h（約12km/h向上）
※ 整備前:道路交通センサス(S52)、整備後:民間プローブデータ(H24-25) 【P6で詳述】
- ・ 交通事故【事故件数】 整備前：56 件/年 → 整備後：38 件/年（18 件/年減少）
【死傷事故率】整備前：136件/億台^キ → 整備後：92件/億台^キ（約32%減少）
※ 直轄国道管理調査成果報告書・ITARDAデータ
（整備前:S60-H13平均 整備後:H21-24平均） 【P7で詳述】
- ・ 費用対効果 B/C = 1.4
※ 3便益による費用対効果 【参考資料】

事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

I. 活 力

(1) 円滑なモビリティの確保

- ・ 事業区間の損失時間削減率 = 約82%（約15.1万人時間/年）
整備なし 約18.4万人時間/年 → 整備あり 約3.3万人時間/年
- ・ 事業区間の旅行速度(20km/h以下未満)が改善 【P6で詳述】
- ・ バス路線としての定時制が確保され、特急バスも新設
- ・ 北陸新幹線富山駅へのアクセス利便性が向上
- ・ 富山空港(地方管理空港)へのアクセス利便性が向上

(3) 都市の再生

- ・ 土地区画整理事業と連携し、沿道まちづくりを支援（堀川西地区土地区画整理事業等）
- ・ 沿道地域の人口が増加：16,100人増加（S55：32,400人 → H25：48,500人）
- ・ DID区域内の都市計画道路整備であり、事業の開通に合わせてDID地区が拡大 【P9で詳述】

(4) 国土・地域ネットワークの構築

- ・ 地域高規格道路“富山高山連絡道路”の一部区間を形成
- ・ 高山市等の岐阜県市町村との広域連携や相互連携に関するつながりが強化

(5) 個性ある地域の形成

- ・ 立山黒部アルペンルートや飛騨・高山地方へのアクセスルートとして機能
- ・ 高山市へのアクセス利便性が向上したことで北陸地方から観光客数が増加

II. 暮 ら し

(2) 無電柱化による美しい町並みの形成

- ・ 電線類地中化5ヶ年計画に位置づけられ、市街地の幹線道路において新たに無電柱化整備を実施 【P8で詳述】

(3) 安全で安心できる暮らしの確保

- ・ 歩道が拡幅され、近隣小学校の通学路としての安全性が向上
- ・ 富山市郊外から救急医療施設(富山市民病院)への搬送時間が短縮し、救命率が向上
- ・ 県外や富山市消防署管轄外から救急医療施設への救急搬送ルートとして機能

【P7で詳述】

Ⅲ. 安全

(2) 災害への備え

- ・ 富山県の地域防災計画において、第1次緊急通行確保路線としての位置づけあり
- ・ 老朽橋梁(土川橋)の架け替えにより、安全な道路ネットワークを形成

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0.2万t-CO₂/年
(整備なし 約58.7万t-CO₂/年 → 整備あり 約58.5万t-CO₂/年)

(2) 生活環境の改善・保全

- ・ 費用便益分析対象エリアのNO₂排出量の削減率＝約0.4%
(整備なし 約1124t-NO₂/年 → 整備あり 約1119t-NO₂/年)
- ・ 費用便益分析対象エリアのSPM排出量の削減量＝約0.5%
(整備なし 約55.1t-SPM/年 → 整備あり 約54.8t-SPM/年)

Ⅴ. その他

- ・ 沿道に大規模小売店舗や企業団地、公設地方卸売市場が立地し、物流の効率化を支援
- ・ 北陸自動車道富山ICへのアクセス利便性が向上

◆ 費用対効果算出資料
費用便益分析の結果

様式-2

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
国道41号	南富山拡幅	L=2.71Km	二次改築	現拡

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
30,800~44,100	4	北陸地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成26年度		
単純合計	180億円	7.5億円	187億円
基準年における 現在価値(C)	380億円	4.1億円	384億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成26年度			
供用年	平成21年度			
単年便益 (初年便益)	22億円	0.26億円	0.41億円	23億円
基準年における 現在価値(B)	518億円	5.7億円	9.5億円	533億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.4
経済的純現在価値(B-C)	149億円
経済的内部収益率(EIRR)	4.96%

注)費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

事業名: 国道41号南富山拡幅

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①道路拡幅 [国道41号南富山拡幅] : 2.7km	交通量 ^{※1}	[台/日]	15,300	38,200	
	走行時間 ^{※2}	[分]	4.9	3.5	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	13.86	24.23	
②主な周辺 道路 ^{※4}	①(-)東猪 谷富山線: 2.7km	交通量	[台/日]	11,700	8,200
		走行時間	[分]	5.5	4.7
		走行時間費用	[億円/年]	11.60	7.41
	②(主)富山 笹津線: 2.6km	交通量	[台/日]	11,000	6,900
		走行時間	[分]	6.5	5.7
		走行時間費用	[億円/年]	10.31	7.96
	③(都)牛島 蟻川線: 1.9km	交通量	[台/日]	12,000	8,400
		走行時間	[分]	4.1	3.4
		走行時間費用	[億円/年]	9.33	5.39
③その他道路合計 : 722.7km	走行時間費用	[億円/年]	1831.67	1816.10	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計: 732.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	1879.47	1861.10	18.37

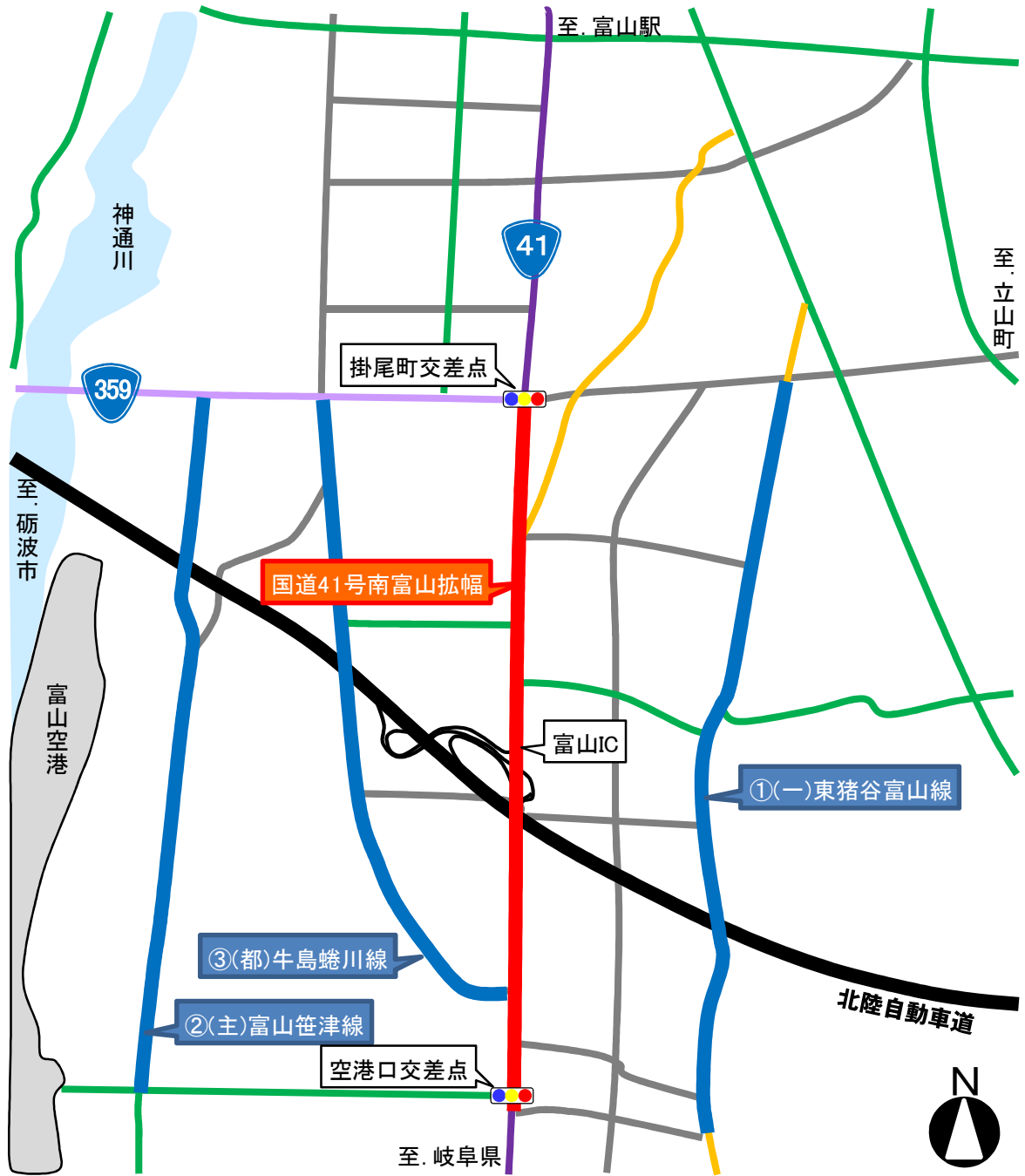
※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3: 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4: 当該事業により大きな変化が生じる道路について3~5路線程度以内で記載する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名: 国道41号 南富山拡幅

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成26年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input checked="" type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である <input type="checkbox"/> 山間部海岸部で併行道路が少ない <input type="checkbox"/> その他()
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
	その他()	<input type="checkbox"/>
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載 交通容量未滿・以上の路線が混在した配分結果となっているため、便益算出においては速度差の生ずる加重平均速度を用いた	
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
その他()	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄	
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
		対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
		採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
		とり止め交通の考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
冬期交通の影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
	考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載 降雪が最初に観測された日から最後に観測された日までの冬期日数(103日)及び降雪日数(44日)を考慮	(103) 日
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載 通常期と冬期の速度比(降雪時18%以下、降雪時以外10%以下)を考慮	
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他 ()	<input type="checkbox"/>	
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>	
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>	
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>	
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>	
その他			

事業名：南富山拡幅

(4)

		項目	チェック欄
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	■
		標準投資パターンを採用	□
		その他()	□
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 北陸地方整備局管内直轄路線の実績値から設定	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	■
	その他		
4. その他			

費用の現在価値算定表

		維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)							
				単価(億円)		延長(km)		単価(億円)	
				0.06		2.71		0.16	
年次	年度	割引率	GDP デフレ-α	事業費(億円)		維持管理費(億円)			
				単価単価	現在価値	単価単価	現在価値		
-36年目	S 48	4.9931	56.1	2.60	21.14				
-35年目	S 49	4.8010	66.9	2.80	18.36				
-34年目	S 50	4.6164	70.7	2.90	17.29				
-33年目	S 51	4.4388	76.7	3.10	16.39				
-32年目	S 52	4.2681	81.3	1.10	5.27				
-31年目	S 53	4.1039	84.7	1.60	7.08				
-30年目	S 54	3.9461	86.9	3.40	14.10				
-29年目	S 55	3.7943	92.4	4.10	15.37				
-28年目	S 56	3.6484	94.8	6.20	21.79				
-27年目	S 57	3.5081	95.8	4.40	14.71				
-26年目	S 58	3.3731	96.8	4.90	15.59				
-25年目	S 59	3.2434	98.7	3.00	9.00				
-24年目	S 60	3.1187	99.5	2.90	8.30				
-23年目	S 61	2.9987	101.2	0.00	0.00				
-22年目	S 62	2.8834	101.0	0.40	1.04				
-21年目	S 63	2.7725	101.5	0.40	1.00				
-20年目	H 1	2.6658	104.2	3.34	7.81				
-19年目	H 2	2.5633	106.5	2.14	4.71				
-18年目	H 3	2.4647	109.1	0.59	1.22				
-17年目	H 4	2.3699	110.6	5.47	10.71				
-16年目	H 5	2.2788	110.9	5.23	9.80				
-15年目	H 6	2.1911	110.8	0.68	1.23				
-14年目	H 7	2.1068	109.9	0.78	1.36				
-13年目	H 8	2.0258	109.5	5.36	9.05				
-12年目	H 9	1.9479	110.4	5.82	9.37				
-11年目	H 10	1.8730	109.9	10.91	16.97				
-10年目	H 11	1.8009	108.4	9.75	14.79				
-9年目	H 12	1.7317	107.2	4.89	7.21				
-8年目	H 13	1.6651	105.7	14.83	21.33				
-7年目	H 14	1.6010	103.8	13.80	19.43				
-6年目	H 15	1.5395	102.3	10.64	14.62				
-5年目	H 16	1.4802	101.0	13.57	18.16				
-4年目	H 17	1.4233	99.6	14.17	18.49				
-3年目	H 18	1.3686	98.7	8.06	10.20				
-2年目	H 19	1.3159	97.6	4.18	5.14				
-1年目	H 20	1.2653	96.8	1.64	1.95				
供用開始年次	H 21	1.2167	95.6			0.15	0.18		
1年目	H 22	1.1699	93.7			0.15	0.18		
2年目	H 23	1.1249	92.1			0.15	0.17		
3年目	H 24	1.0816	91.3			0.15	0.17		
4年目	H 25	1.0400	91.3			0.15	0.16		
5年目	H 26	1.0000	91.3			0.15	0.15		
6年目	H 27	0.9615	91.3			0.15	0.14		
7年目	H 28	0.9246	91.3			0.15	0.14		
8年目	H 29	0.8890	91.3			0.15	0.13		
9年目	H 30	0.8548	91.3			0.15	0.13		
10年目	H 31	0.8219	91.3			0.15	0.12		
11年目	H 32	0.7903	91.3			0.15	0.12		
12年目	H 33	0.7599	91.3			0.15	0.11		
13年目	H 34	0.7307	91.3			0.15	0.11		
14年目	H 35	0.7026	91.3			0.15	0.11		
15年目	H 36	0.6756	91.3			0.15	0.10		
16年目	H 37	0.6496	91.3			0.15	0.10		
17年目	H 38	0.6246	91.3			0.15	0.09		
18年目	H 39	0.6006	91.3			0.15	0.09		
19年目	H 40	0.5775	91.3			0.15	0.09		
20年目	H 41	0.5553	91.3			0.15	0.08		
21年目	H 42	0.5339	91.3			0.15	0.08		
22年目	H 43	0.5134	91.3			0.15	0.08		
23年目	H 44	0.4936	91.3			0.15	0.07		
24年目	H 45	0.4746	91.3			0.15	0.07		
25年目	H 46	0.4564	91.3			0.15	0.07		
26年目	H 47	0.4388	91.3			0.15	0.07		
27年目	H 48	0.4220	91.3			0.15	0.06		
28年目	H 49	0.4057	91.3			0.15	0.06		
29年目	H 50	0.3901	91.3			0.15	0.06		
30年目	H 51	0.3751	91.3			0.15	0.06		
31年目	H 52	0.3607	91.3			0.15	0.05		
32年目	H 53	0.3468	91.3			0.15	0.05		
33年目	H 54	0.3335	91.3			0.15	0.05		
34年目	H 55	0.3207	91.3			0.15	0.05		
35年目	H 56	0.3083	91.3			0.15	0.05		
36年目	H 57	0.2965	91.3			0.15	0.04		
37年目	H 58	0.2851	91.3			0.15	0.04		
38年目	H 59	0.2741	91.3			0.15	0.04		
39年目	H 60	0.2636	91.3			0.15	0.04		
40年目	H 61	0.2534	91.3			0.15	0.04		
41年目	H 62	0.2437	91.3			0.15	0.04		
42年目	H 63	0.2343	91.3			0.15	0.04		
43年目	H 64	0.2253	91.3			0.15	0.03		
44年目	H 65	0.2166	91.3			0.15	0.03		
45年目	H 66	0.2083	91.3			0.15	0.03		
46年目	H 67	0.2003	91.3			0.15	0.03		
47年目	H 68	0.1926	91.3			0.15	0.03		
48年目	H 69	0.1852	91.3			0.15	0.03		
49年目	H 70	0.1780	91.3	-54.10	-9.63	0.15	0.03		
合計				125.54	380.36	7.55	4.10		
単純事業費計				179.65		7.55			

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

路線名	箇所名	車線数	延長
南富山拡幅	富山市蜷川～掛尾	4	2.71km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				7,080	
	改良費				1,457	
		土工	m ³	38,900	101	盛土、土砂運搬工
		管渠工	m	475	71	
		函渠工	箇所	5	1,050	
		排水工	m	8,260	235	
		雑工	式			
	橋梁費				861	
		上部工	式	1	416	
		下部工	式	1	445	
	舗装費				1,231	
		車道舗装	m ²	67,140	1,007	
		歩道舗装	m ²	37,300	224	
	付帯施設費				3,531	
		道路交通管理施設	式	1	602	標識工、防護柵工、道路照明等
		電線共同溝	式	1	2,930	
②	用地及補償費				8,354	
	用地費		m ²	20,237	5,804	
		宅地	m ²	20,237	5,804	
	補償費		式	1	2,550	
③	間接経費		式	1	2,566	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
	全体事業費				18,000	

参考様式-2

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道41号	南富山拡幅	4	2.7km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持費	km	2.7	2	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	15	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			17	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。