

道路事業の再評価説明資料

〔国道41号 猪谷榆原道路〕

平成27年 9月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要	
(1) 事業目的	P 1
(2) 計画概要	P 2
2. 現在に至る経緯	P 3
3. 事業費の見直し	P 4
4. 当該道路の役割・効果	P 5
(1) 3 便益に係る整備効果	P 7
① 走行時間の短縮	P 7
② 交通事故件数の減少	P 8
(2) 防災面を含む多様な効果	P 9
① 災害に強い道路ネットワークの形成	P 9
② 冬期交通障害の解消	P 10
③ 孤立集落の解消	P 11
④ 広域ネットワークとしての機能向上	P 12
5. 費用と効果	P 13
6. 対応方針（原案）	P 14
参考資料	P 15

1. 事業概要

(1) 事業目的

当事業は、

- 災害に強い幹線道路ネットワークの形成
- 事前通行規制区間の回避
- 急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害の回避 など

を目的とし、国道41号の富山県富山市猪谷～同市楡原
(延長L=7.4km)についてバイパス整備を行うものである。



写真①：猪谷楡原道路開通区間
(庵谷町長大橋)

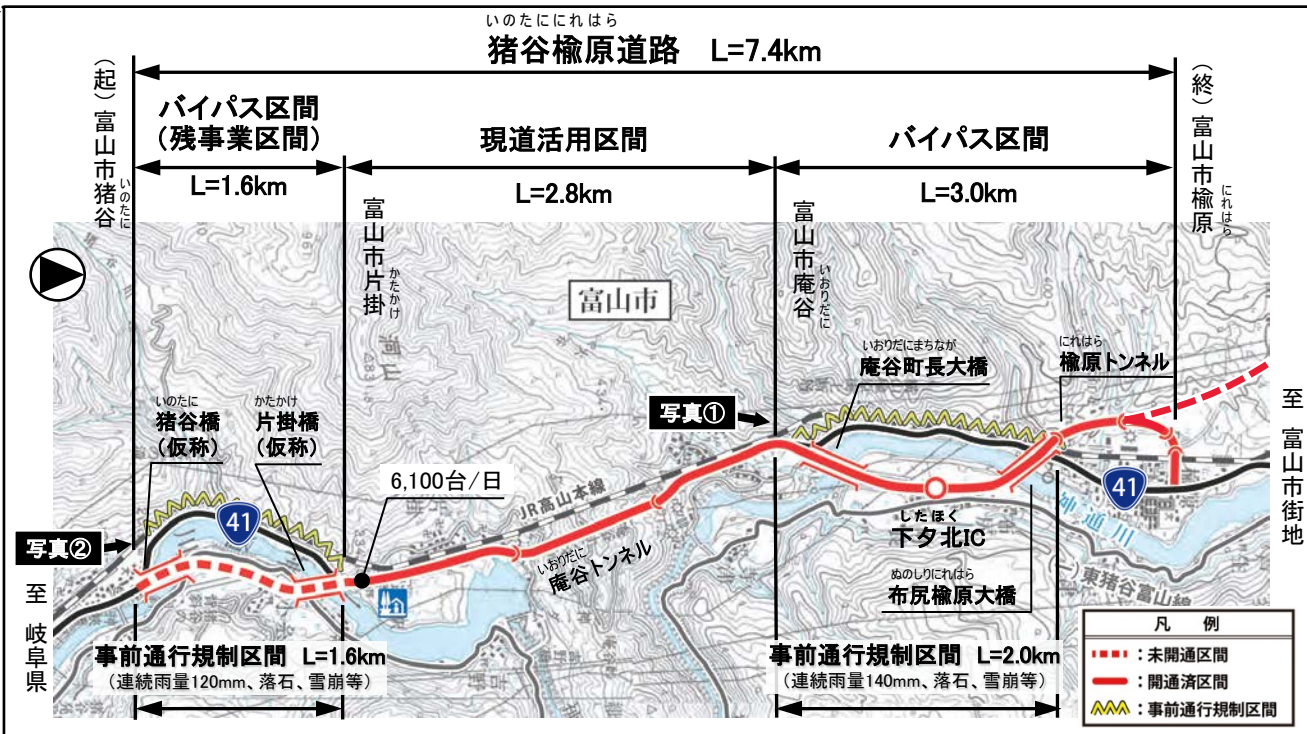


写真②：大雨による事前通行規制
(富山市猪谷地先)

【広域図】



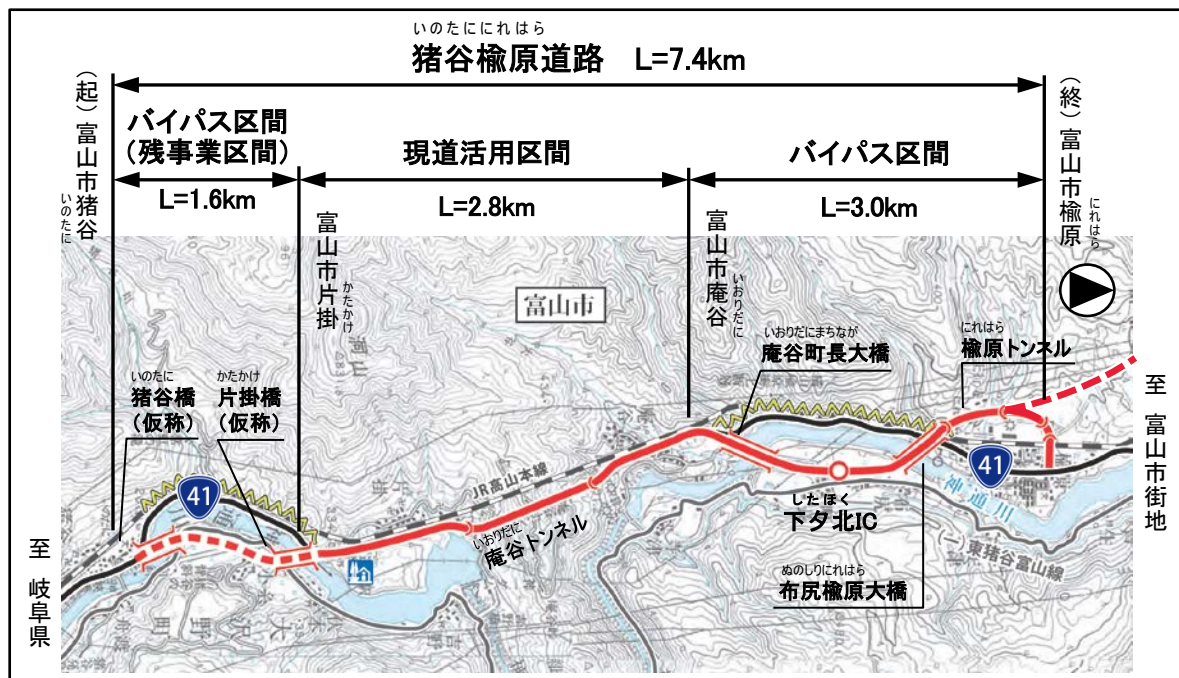
【位置図】



1. 事業概要

(2) 計画概要

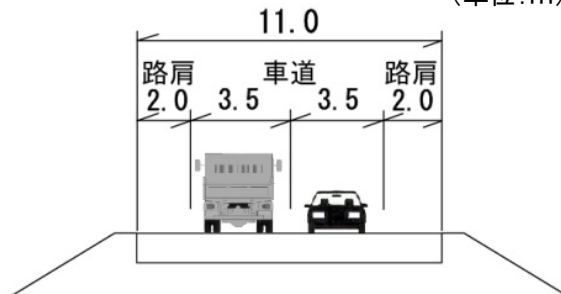
- 事業名 : 国道41号 いのたに にれはら 猪谷楡原道路
- 起終点 : (起) 富山県 とやまし 富山市 いのたに 猪谷
: (終) 富山県 とやまし 富山市 にれはら 楡原
- 延長 : 7.4km
- 事業化 : 平成9年度
- 用地着手 : 平成13年度 ● 工事着手 : 平成14年度
- 全体事業費 : 300億円
- 平成27年度末までの投資額(予定): 218億円(進捗率73%)



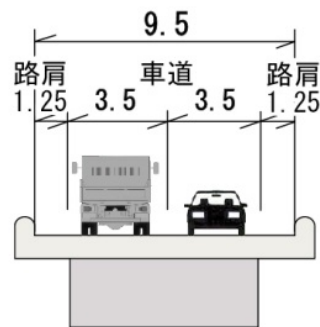
【標準横断面図】

盛土部

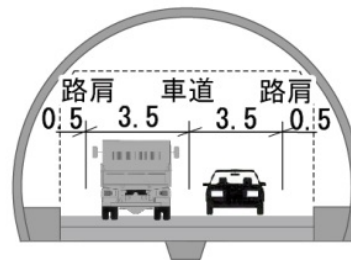
(単位:m)



高架橋部



トンネル部



2. 現在に至る経緯

(1) 事業の経緯

年 度	主な経緯
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
平成22年度	とやまし いのたに にれはら 富山市庵谷～楡原 (L=3.0km) 完成2車線開通
平成18,22,25年度	事業再評価(指摘事項なし、継続)

(2) 事業の進捗状況 (事業費見直し前)

平成27年度末(予定)

	全体	執行済額	残事業費
事業費	300億円	218億円	82億円
うち用地費・ 補償費	21億円	21億円	0億円

※ 金額は税込み

(3) 今後の事業展開

- 残事業区間である富山市猪谷から片掛間(L=1.6km)について、早期の完成2車線開通を目指して、猪谷橋(仮称)の整備や猪谷地区改良工事(工事用道路)等を推進する。

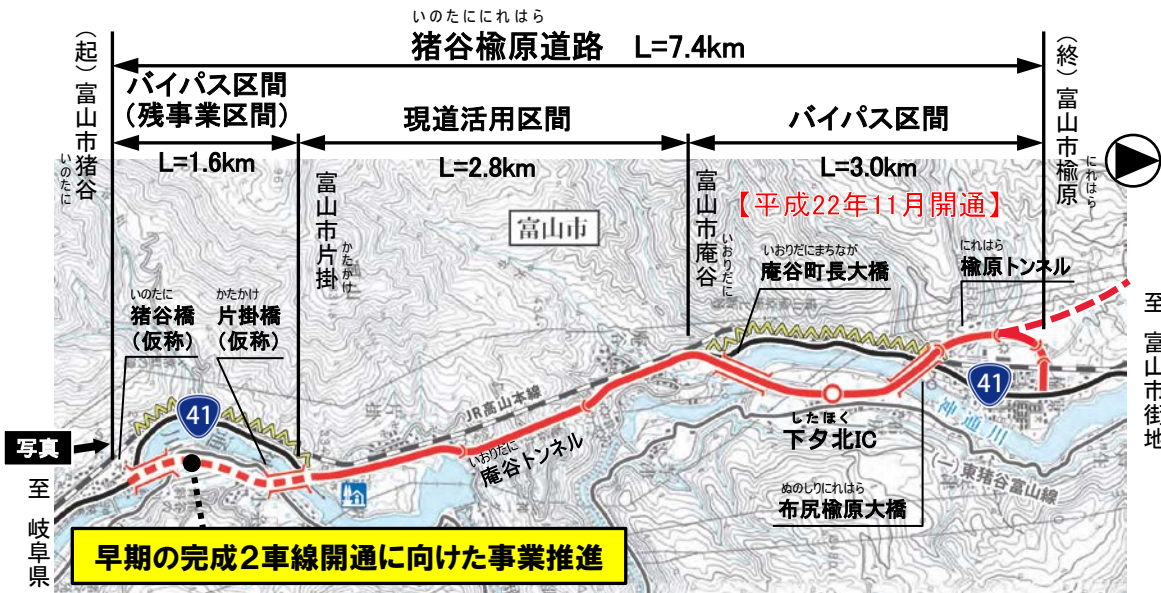


写真: 富山市猪谷から残事業区間を望む

3. 事業費の見直し

(1) 事業内容の変更

① 猪谷橋における地質条件の変更に伴う基礎形状の増大 【+6億円】

- ・ 用地取得完了後(H25年度)に追加ボーリング調査を実施した結果、中間層に緩い砂層を確認し、杭前面の基礎地盤抵抗が当初よりも弱いことが判明した。
 - ・ また、下部工予定位置の支持層の深度が当初よりも深いことが判明した。
- 【対策】 基礎長を長くし、支持層の根入れを確保する。
- ・ A1橋台及びP1橋脚ともに基礎形状が増大したため、事業費が増加した。

② 片掛橋における地質条件の変更に伴う基礎形状の増大 【+15億円】

- ・ ①と同じく、追加ボーリング調査により、風化による亀裂の多い層が広範囲に渡っていること、地下水の流動や被圧が確認されたため、湧水の影響を考慮した基礎の設計が必要となった。
- 【対策】 当初の大口径深礎から、湧水に対して適用性の高く、経済性に優れる「ニューマチックケーソン基礎」を採用した。
- ・ P2、P3橋脚の基礎形式が変更されたことで、事業費が増加した。

③ 新技術の積極的な活用によるコスト縮減 【▲1億円】

- ・ 地山成分が細砂～中砂で礫・玉石が混じる箇所における切土斜面においては、雨水侵食による表層剥離や落石が懸念されるため、当初より吹付法砕工による対策を予定していた。
- ・ 今回新技術を活用して、従来の工法より部材厚が薄く、型枠不要(吹付)な「簡易吹付砕工」を実施することによりコストの縮減が図れることから活用を図る。

(2) 見直し後の事業費 【コスト増額: +20億円】

平成27年度末(予定)

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	320億円	218億円	68%	102億円
うち用地費・補償費	21億円	21億円	100%	0億円

4. 当該道路の役割・効果

〈3 便益に係る整備効果〉

① 走行時間の短縮 (P7)

- 猪谷楡原道路の整備により、円滑な走行環境が確保され、事業区間(富山市猪谷～楡原)の走行時間が約6分(35%)短縮する。
- 猪谷楡原道路の整備により、事業区間周辺の損失時間が年間34万人時間削減される。
- 猪谷楡原道路の整備により、走行時間短縮による年間11億円の便益が発生する。
- 開通後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると259億円と算出される。

【走行時間短縮便益】

$$\begin{aligned} &= \text{整備前総走行時間費用} - \text{整備後総走行時間費用} \\ &= 11 \text{ (億円/年)} \times \text{※ 便益算定上の開通年次 (H35年度) の便益} \\ &\quad \text{総走行時間費用} = \sum \sum [\text{路線別車種別交通量 (台/日)} \times \text{路線別走行時間 (分)} \\ &\quad \quad \times \text{車種別時間価値原単位 (円/台・分)}] \times 365 \text{ (日/年)} \end{aligned}$$

割引率
等を考慮

259億円
(残事業では
110億円)

② 交通事故の減少 (P8)

- 猪谷楡原道路の整備により、安全な走行環境が確保され、現道区間では年間7件の交通事故の減少が期待される。
- 猪谷楡原道路の整備による事故件数の減少により、年間0.5億円の便益が発生する。
- 開通後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると13億円と算出される。

【交通事故減少便益】

$$\begin{aligned} &= \text{整備前の交通事故による社会的損失} - \text{整備後の交通事故による社会的損失} \\ &= 0.5 \text{ (億円/年)} \times \text{※ 便益算定上の開通年次 (H35年度) の便益} \\ &\quad \text{交通事故による社会的損失} = \sum \sum [\text{路線別平均事故件数 (件/年)} \times \text{人身事故1件当たり損失額 (円/件)}] \end{aligned}$$

割引率
等を考慮

13億円
(残事業では
5億円)

③ 走行経費の減少

- 猪谷楡原道路の整備により、走行経費減少による年間0.7億円の便益が発生する。
- 開通後50年間の総便益は、割引率4%などを考慮すると14億円と算出される。

【走行経費減少便益】

$$\begin{aligned} &= \text{整備前総走行経費} - \text{整備後総走行経費} \\ &= 0.7 \text{ (億円/年)} \times \text{※ 便益算定上の開通年次 (H35年度) の便益} \\ &\quad \text{総走行経費} = \sum \sum [\text{路線別車種別交通量 (台/日)} \times \text{路線別延長 (km)} \\ &\quad \quad \times \text{車種別走行経費原単位 (円/台・km)}] \times 365 \text{ (日/年)} \end{aligned}$$

割引率
等を考慮

14億円
(残事業では
13億円)

4. 当該道路の役割・効果

〈防災面を含む多様な効果〉

① 災害に強い道路ネットワークの形成（P9）

- 猪谷楡原道路の事業区間は、富山県の第一次緊急通行確保路線に指定されているものの、事前通行規制区間(L=3.6km)を抱え、年平均0.9回(48時間)の通行規制が発生しているほか、防災点検箇所も多く点在する。
- また、災害時や危険物積載車両の迂回路など、並行する東海北陸自動車道の代替路として機能している。
- 猪谷楡原道路の整備により、事前通行規制区間を回避するなど、災害に強い道路ネットワークが形成される。

② 冬期交通障害の解消（P10）

- 猪谷楡原道路の事業区間は、特別豪雪地帯に指定され、冬期の降雪・積雪により、登坂不能(過去11年間で22件:年平均2.1件)や大型車のスリップ事故による車線閉塞などの冬期交通障害が発生している。
- 猪谷楡原道路の整備により、現道の急勾配区間を回避し、堆雪幅に必要な幅員も確保されることで、冬期間においても安全で安定した交通機能が確保され、冬期交通障害の解消が期待される。

③ 孤立集落の解消（P11）

- 国道41号や神通川対岸の(一)東猪谷富山線(災害や雨量規制により全面通行止めが発生)で災害や通行規制が発生した場合規制区間に囲まれ、富山市内でも高齢化が進んでいる沿線集落の孤立化が懸念される。
- 猪谷楡原道路の整備によって、通行規制時の迂回路が形成されることで、周辺に点在する集落における孤立化の懸念が解消し、安全・安心な暮らしが確保される。

④ 広域ネットワークとしての機能向上（P12）

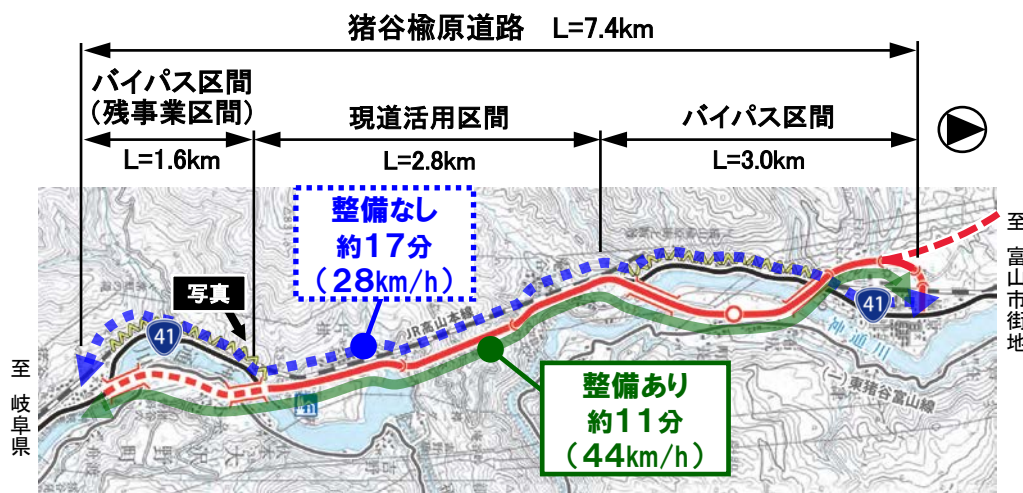
- 猪谷楡原道路は、富山市と岐阜県飛騨地域を結ぶ“地域高規格道路富山高山連絡道路”の一部区間を形成する。
- 富山市と飛騨地域は、買い物利用が多いこと、富山空港利用者と外国人観光客が共に増加するなど、都市間相互の結びつきが強い。一方、生活・観光道路として機能する国道41号に対して、道路利用者は様々な不安を抱えている。
- 猪谷楡原道路の整備により、飛騨地域とのアクセスが便利になるなど、広域ネットワークとしての機能が向上する。

4. 当該道路の役割・効果

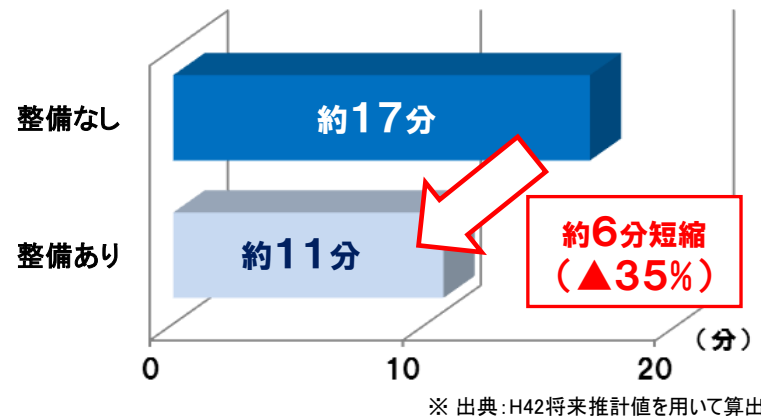
(1) 3 便益に係る整備効果

① 走行時間の短縮

- 猪谷楡原道路の事業区間は、急カーブ区間や急勾配区間が多く点在しており、旅行速度が低下するなど、円滑な走行を阻害している。
- 猪谷楡原道路の整備により、円滑な走行環境が確保されることで、走行時間が約6分短縮するとともに、国道41号現道及び猪谷楡原道路における年間の損失時間約34万人時間の削減も見込まれる。



【走行時間の短縮 (事業区間: 富山市猪谷～楡原)】



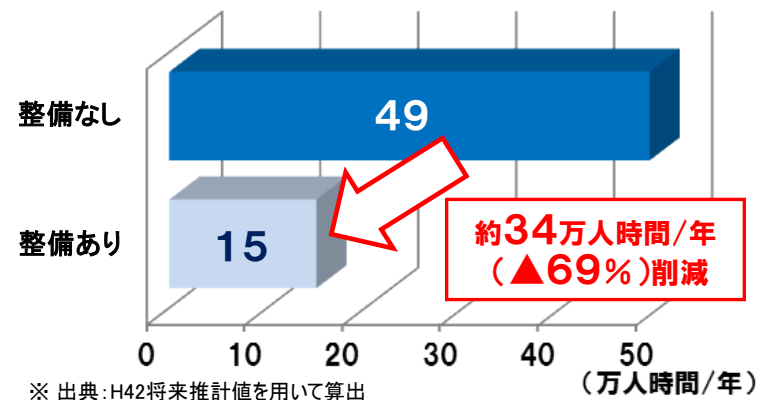
【国道41号現道の線形不良区間 (富山市猪谷地先: 223.2kp)】



- 急カーブ区間が **全体の約7割**
(R200未満: 快適性が十分に確保されない)
- 急勾配区間が **全体の約2割**
(i=4%以上: 大型車の冬期登坂不能が増加)

※ 出典: 道路構造令の解説と運用 (P317・P407)

【損失時間の削減 (国道41号現道+猪谷楡原道路)】

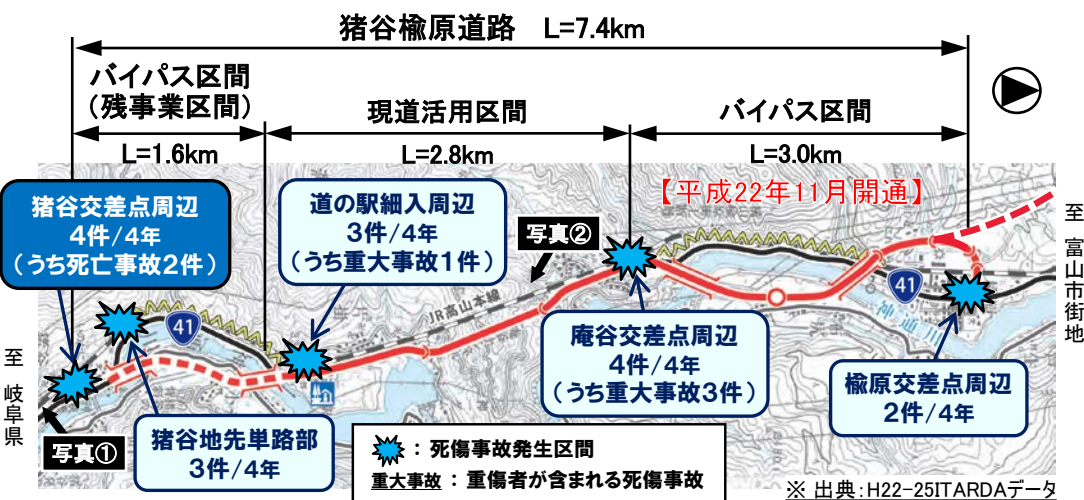


4. 当該道路の役割・効果

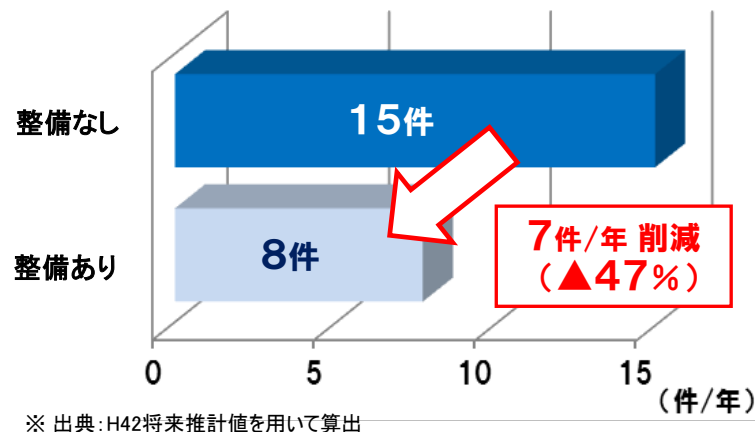
② 交通事故件数の減少

- 猪谷楡原道路の事業区間は、死傷事故が多発している区間が点在し、特に残事業区間周辺では死亡事故も発生している。また、代替路が無い場合、事故発生時には交通障害が発生し、円滑な走行を阻害している。
- 猪谷楡原道路の整備により、安全な走行環境が確保されることで、年間7件(▲47%)の死傷事故の減少が見込まれる。なお、平成22年11月に開通したバイパス区間の現道では、死傷事故減少効果が発現している。

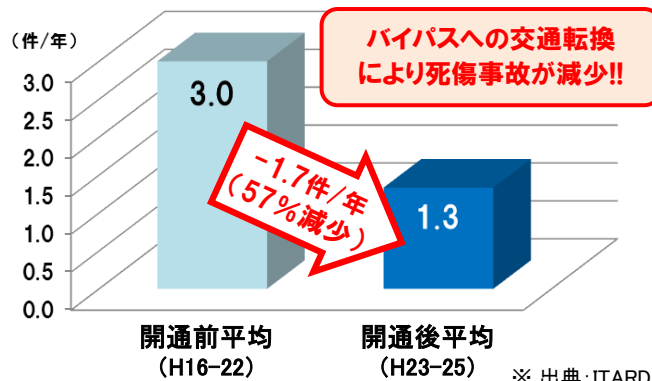
【事業区間における死傷事故発生状況】



【死傷事故件数の減少(国道41号現道+猪谷楡原道路)】



【バイパス区間現道における死傷事故減少効果】



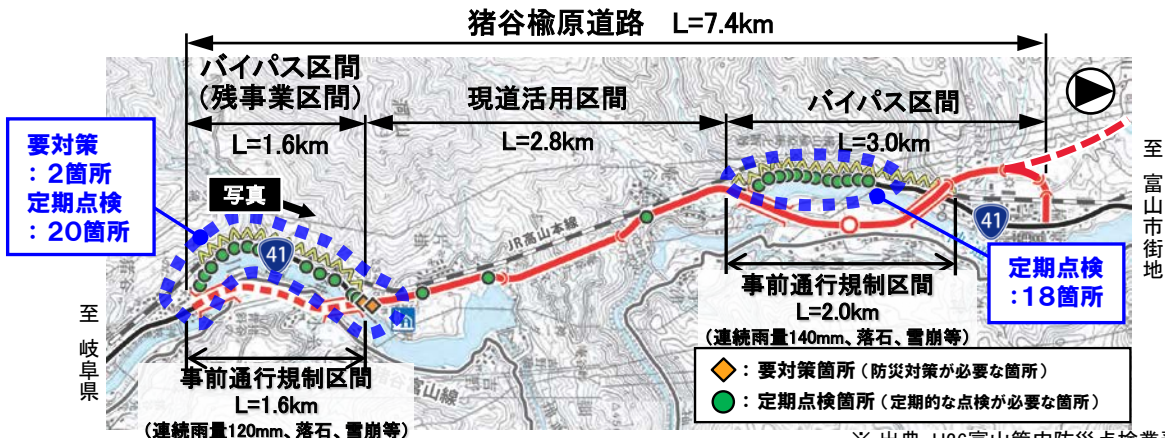
4. 当該道路の役割・効果

(2) 防災面を含む多様な効果

① 災害に強い道路ネットワークの形成

- 猪谷楡原道路の事業区間は、富山県の第一次緊急通行確保路線に指定されているものの、事前通行規制区間(L=3.6km)を抱え、年平均0.9回(48時間)の通行規制が発生しているほか、防災点検箇所も多く点在する。
- また、災害時や危険物積載車両の迂回路など、並行する東海北陸自動車道の代替路として機能している。
- 猪谷楡原道路の整備により、事前通行規制区間を回避するなど、災害に強い道路ネットワークが形成される。

【事業区間における通行規制区間と防災点検箇所】



※ 出典: H26富山管内防災点検業務

【国道41号の通行規制実績(事前規制+災害)】

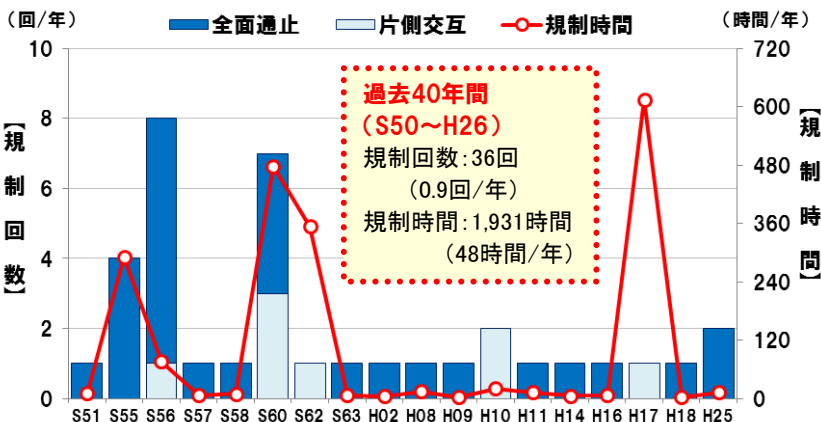


写真: 土砂災害による通行規制
(富山市片掛: 平成18年1月15日発生)

【東海北陸自動車道の代替路として機能】

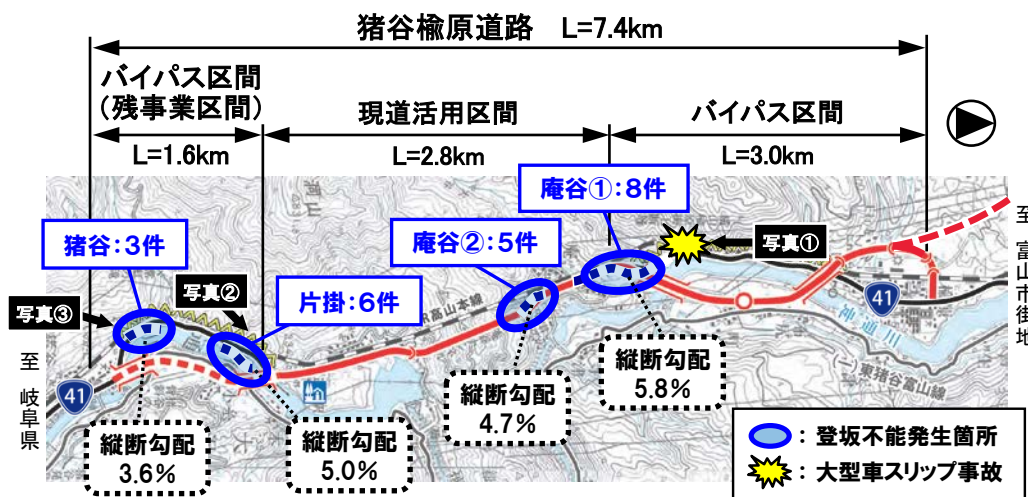


4. 当該道路の役割・効果

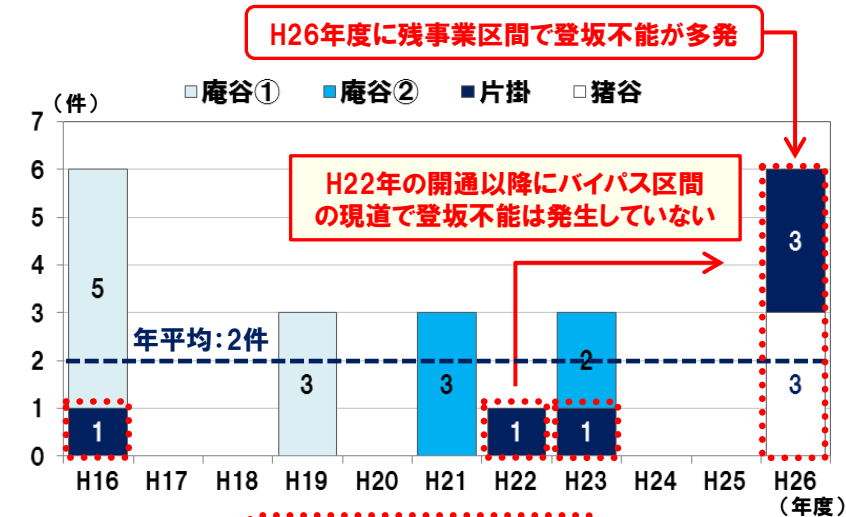
② 冬期交通障害の解消

- 猪谷楡原道路の事業区間は、特別豪雪地帯に指定され、冬期の降雪・積雪により、登坂不能(過去11年間で22件:年平均2件)や大型車のスリップ事故による車線閉塞などの冬期交通障害が発生している。
- 猪谷楡原道路の整備により、現道の急勾配区間を回避し、堆雪幅に必要な幅員も確保されることで、冬期間においても安全で安定した交通機能が確保され、冬期交通障害の解消が期待される。

【事業区間における冬期交通障害の発生状況】



【事業区間(工区別)における登坂不能発生状況】



写真①: 大型車スリップ事故により車線が閉塞(富山市片掛地区:平成19年3月発生)



写真②: 片掛地区における登坂不能の発生(平成23年1月16日発生)



写真③: 片掛地区における登坂不能の発生(平成27年2月10日発生)

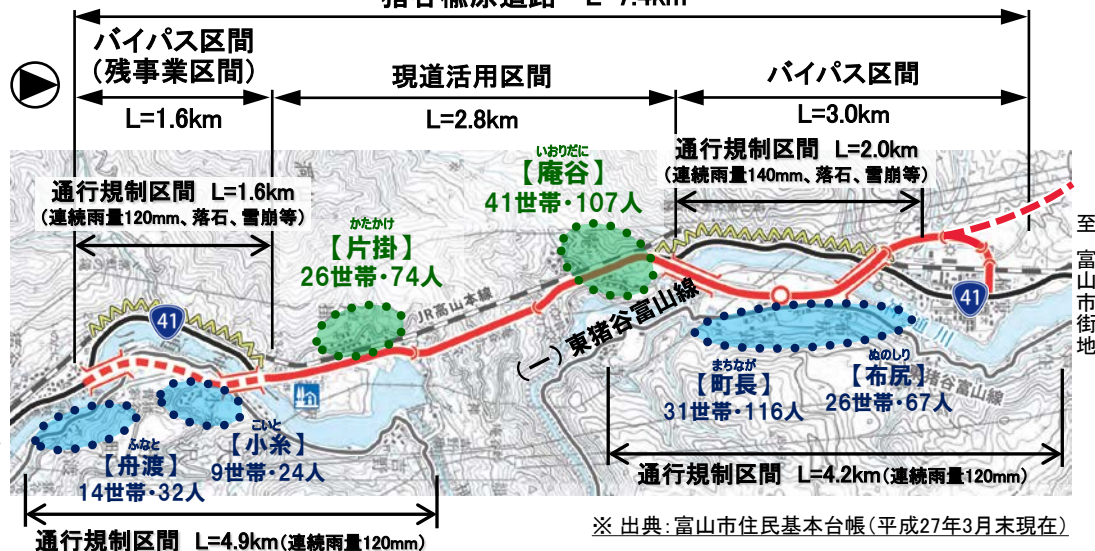
4. 当該道路の役割・効果

③ 孤立集落の解消

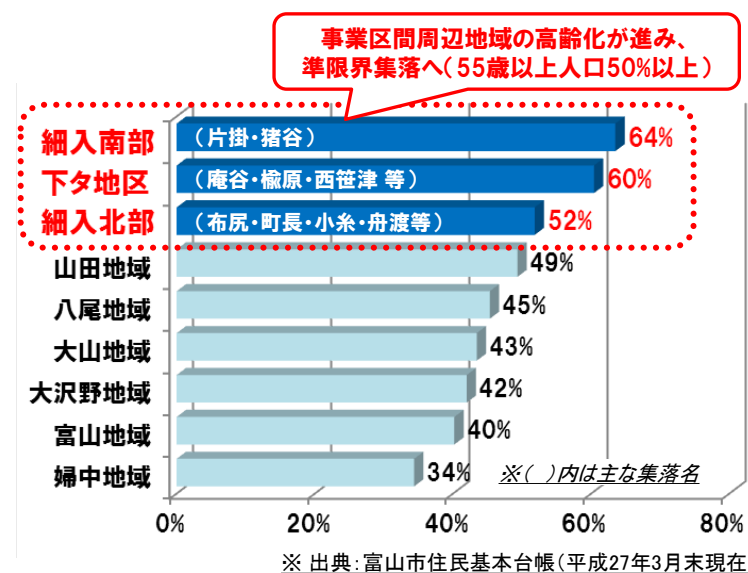
- 国道41号や神通川対岸の(一)東猪谷富山線(災害や雨量規制による全面通行止めが発生)で災害や通行規制が発生した場合、規制区間に囲まれ、富山市内でも高齢化が進んでいる沿線集落の孤立化が懸念される。
- 猪谷楡原道路の整備によって、通行規制時の迂回路が形成されることで、周辺に点在する集落における孤立化の懸念が解消し、安全・安心な暮らしが確保される。

【事業区間周辺における孤立化が懸念される集落】

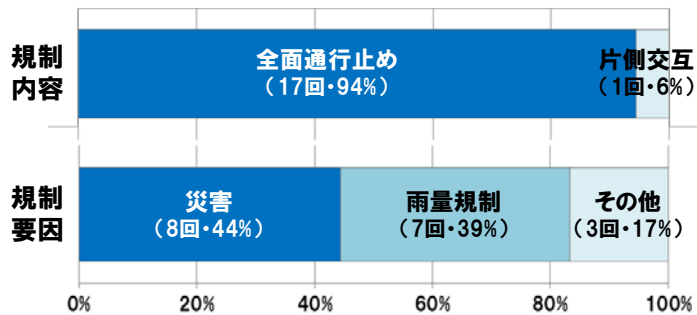
猪谷楡原道路 L=7.4km



【富山市の地域別高齢者人口割合(55才以上)】



【(一)東猪谷富山線の通行規制実績(H19-26)】



【猪谷楡原道路が迂回路として機能した事例】

平成25年10月の台風26号による豪雨の影響で国道41号の猪谷～楡原間(3.6km)、(一)東猪谷富山線の通行規制区間(9.1km)の全てで基準雨量を超過し、約7時間に渡って通行止めとなり、事業区間周辺の交通が寸断

バイパス区間が規制時の迂回路として機能

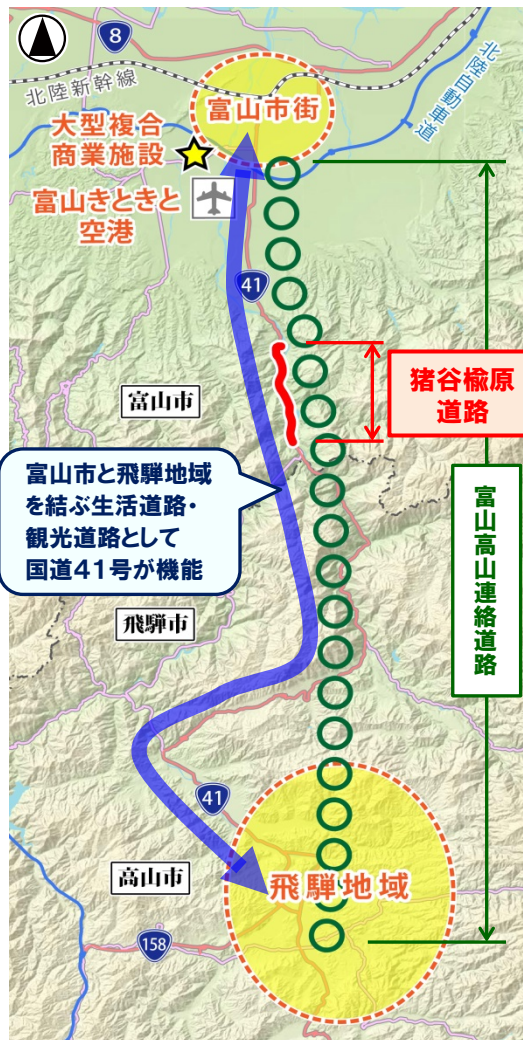


写真: 国道41号の通行規制状況(富山市街地方面を望む)

4. 当該道路の役割・効果

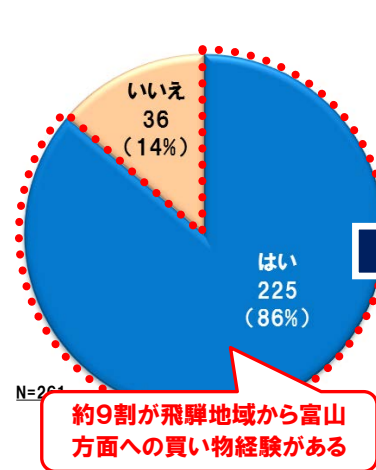
④ 広域ネットワークとしての機能向上

- 猪谷楡原道路は、富山市と岐阜県飛騨地域を結ぶ“地域高規格道路富山高山連絡道路”の一部区間を形成する。
- 富山市と飛騨地域は、買い物利用が多いこと、富山空港利用者と外国人観光客が共に増加するなど、都市間相互の結びつきが強い。一方、生活・観光道路として機能する国道41号に対して、道路利用者は様々な不安を抱えている。
- 猪谷楡原道路の整備により、飛騨地域とのアクセスが便利になるなど、広域ネットワークとしての機能が向上する。

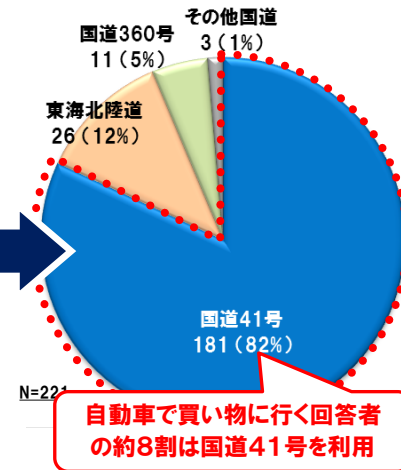


【岐阜県飛騨地域の買い物動向調査】

① 富山方面への買い物経験



② 富山方面への買い物時の利用経路



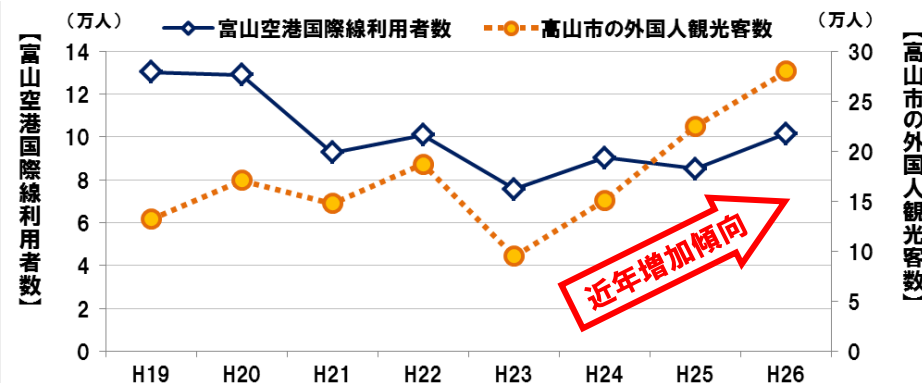
③ 道路利用者の国道41号への不安

富山からの帰り道、大型車の事故で通行止めとなり、迂回で時間がかかり大変でした。迂回路がないのでリスクがあります。

冬期は雪が降るとスリップや轍が怖く、事故も多いので、富山方面へ出かけるのを控えています。

※ 飛騨地域の買い物動向アンケート調査 (H27.6実施)

【富山空港国際線利用者数と高山市の外国人観光客】



- 近年の富山空港国際線利用者の増加(便数も増加)に合わせて、高山市の外国人観光客数が大幅に増加(H23年比約3倍)
- 国道41号が富山空港～高山市間のアクセスルートとして機能

※ 出典: 富山県知事政策局総合交通政策室
高山市の観光統計

5. 費用と効果

- ・ 事業費：320億円
- ・ 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27年度
検討年数：50年
- ・ 将来道路網：現在の一般県道以上の道路網を基本に、平成27年4月時点で事業化済みの計画路線を対象にした道路網である。

<費用>

基準年における 現在価値		事業費	維持管理費
事業全体	377億円	350億円	27億円
残事業	88億円	81億円	7億円

<3 便益>

基準年における 現在価値		走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益
事業全体	286億円	259億円	14億円	13億円
残事業	128億円	110億円	13億円	5億円

- 注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。
- 注2) 費用及び便益額は整数止めとする。
- 注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
- 注4) 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。

<防災面を含む多様な効果>

猪谷楡原道路の役割	具体的内容
① 災害に強い道路ネットワークの形成	◆ 通行規制区間の代替路が形成されるなど、災害に強い道路ネットワークが形成
② 冬期交通障害の解消	◆ 現道の急勾配区間を回避することで、冬期間においても安全で安定した交通機能が確保
③ 孤立集落の解消	◆ 迂回路が形成されることで孤立化が懸念される沿線集落の安全で安心な暮らしが確保
④ 広域ネットワークとしての機能向上	◆ 結びつきの強い飛驒地域とのアクセスが便利になり、広域ネットワークとしての機能が向上

6. 対応方針（原案）

① 事業の必要性に関する視点

- 事業区間は、通行規制区間を抱え、災害等による通行規制が発生している。また、急カーブ・急勾配区間が点在し、特に冬期間において、登坂不能などによる交通障害が発生し、円滑で安全な交通を阻害していることから、災害に強く信頼性の高い幹線道路ネットワークを形成する必要がある。
- 上記以外にも、孤立集落の解消、広域ネットワークとしての機能向上など、整備効果は多岐にわたっている。

② 事業進捗の見込みの視点

- 現在、残事業区間である富山市猪谷～片掛間(L=1.6km)について、早期の完成2車線開通を目指し、道路改良工事を進めており、周辺自治体からは整備促進の要望が出されている。
- また、猪谷榆原道路は、地元・関係機関との協議・了解により、既に用地取得が完了しており、事業の実施にあたり、大きな支障はない。

③ コスト縮減からの視点

- 国道41号猪谷榆原道路は、構造・規格や施設規模を必要最低限で計画し、最適なルートとなっている。
- 残事業区間の施工では、本線の縦断線形の見直しによる盛土量の低減等によるコスト縮減を考慮している。

④ 対応方針（原案）

対応方針（原案） 事業継続

（理由）

- 猪谷榆原道路は、富山市猪谷～富山市榆原までの延長7.4kmを結ぶ道路であり、地域高規格道路富山高山連絡道路の一部を構成し、富山県と中部地方の主要都市を結ぶ重要な役割を担っている。
- 猪谷榆原道路の整備により、円滑で安全な走行環境の確保、災害に強く信頼性の高い幹線道路ネットワークの形成、事前通行規制区間の回避、急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害の解消など、多様な効果が見込まれるため、事業を継続する。

(参 考 资 料)

費用便益分析の結果

※便益は、災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮 等

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道41号	猪谷榆原道路	L=7.4Km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
8,800～9,400	2	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27年度		
単純合計	302億円	57億円	358億円
うち残事業分	94億円	21億円	116億円
基準年における 現在価値(C)	350億円	27億円	377億円
うち残事業分	81億円	7億円	88億円

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27年度			
供 用 年	平成23年度、平成35年度			
単年便益 (初年便益)	6.3億円	0.12億円	0.38億円	6.8億円
基準年における 現在価値(B)	259億円	14億円	13億円	286億円
うち残事業分	110億円	13億円	4.7億円	128億円

交通状況の変化

事業名：一般国道41号 猪谷榆原道路(事業全体)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)		整備あり(B)	
①新設・改築道路 [猪谷榆原道路] ：7.4km	交通量※1	[台/日]		8,900		
		走行時間※2	[分]	11.0		
		走行時間費用※3	[億円/年]	20.68		
②主な周辺道路※4	A[国道41号] ：4.9km	交通量	[台/日]	9,500	800	
		走行時間	[分]	17.0	7.8	
		走行時間費用	[億円/年]	34.02	1.32	
③その他道路合計： 2,075.4km		走行時間費用	[億円/年]	6.77	5.70	

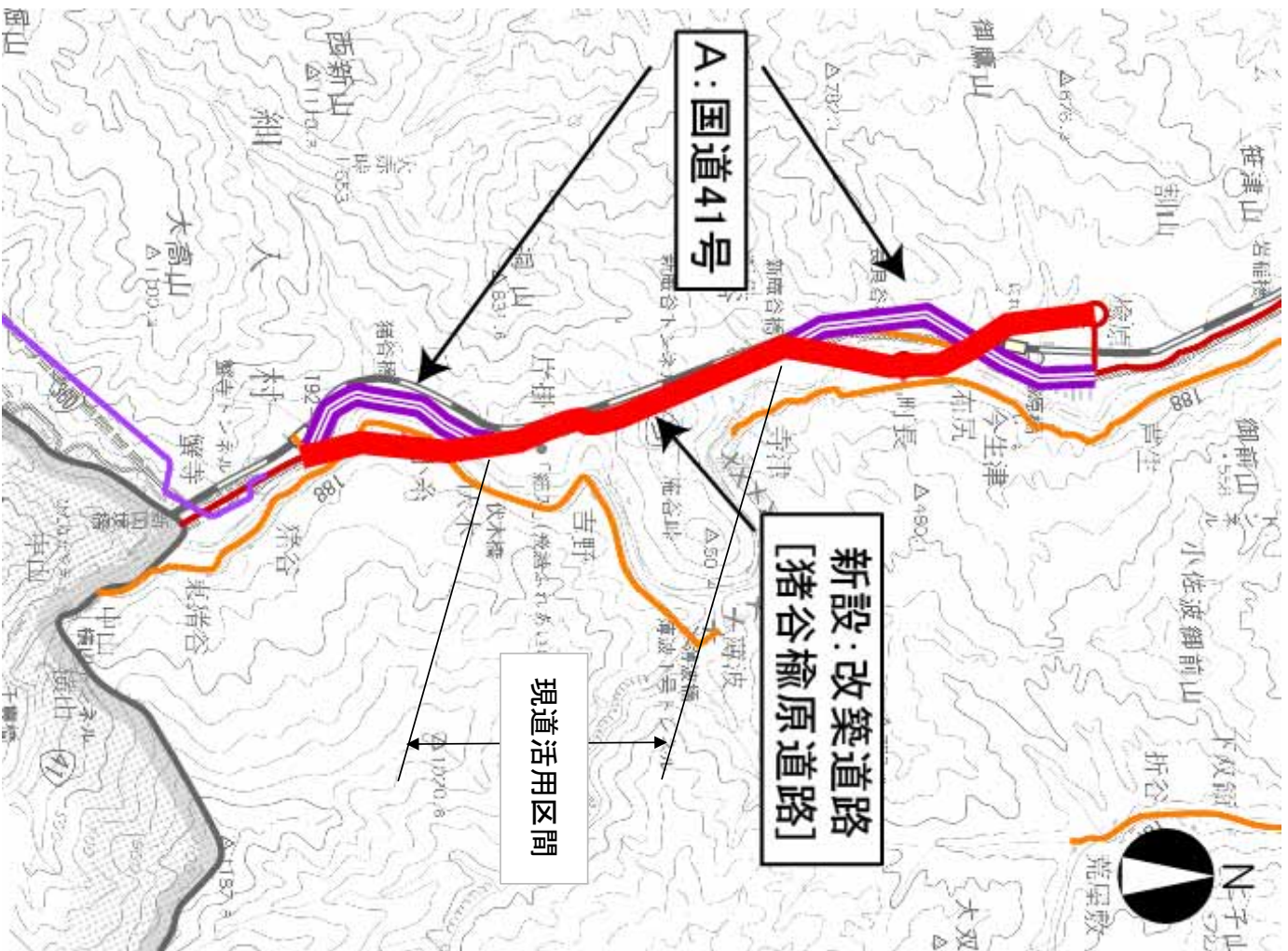
注1：A[国道41号]の”整備無し”には、現道活用区間を含む。

注2：その他道路は通行止めによる迂回により生じる費用を計上。

		整備なし(A)	整備あり(B)	削減量 (A－B)
合計：2,087.7km	走行時間短縮便益	[億円/年]	40.79	27.70
				13.09

- ※1： 推計した所用時間と基準速度で走行した場合の所用時間との差。
- ※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。

事業名：一般国道41号 猪谷榆原道路(事業全体)



交通状況の変化
事業名：一般国道41号 猪谷榆原道路(残事業)

(推計時点 H42年)

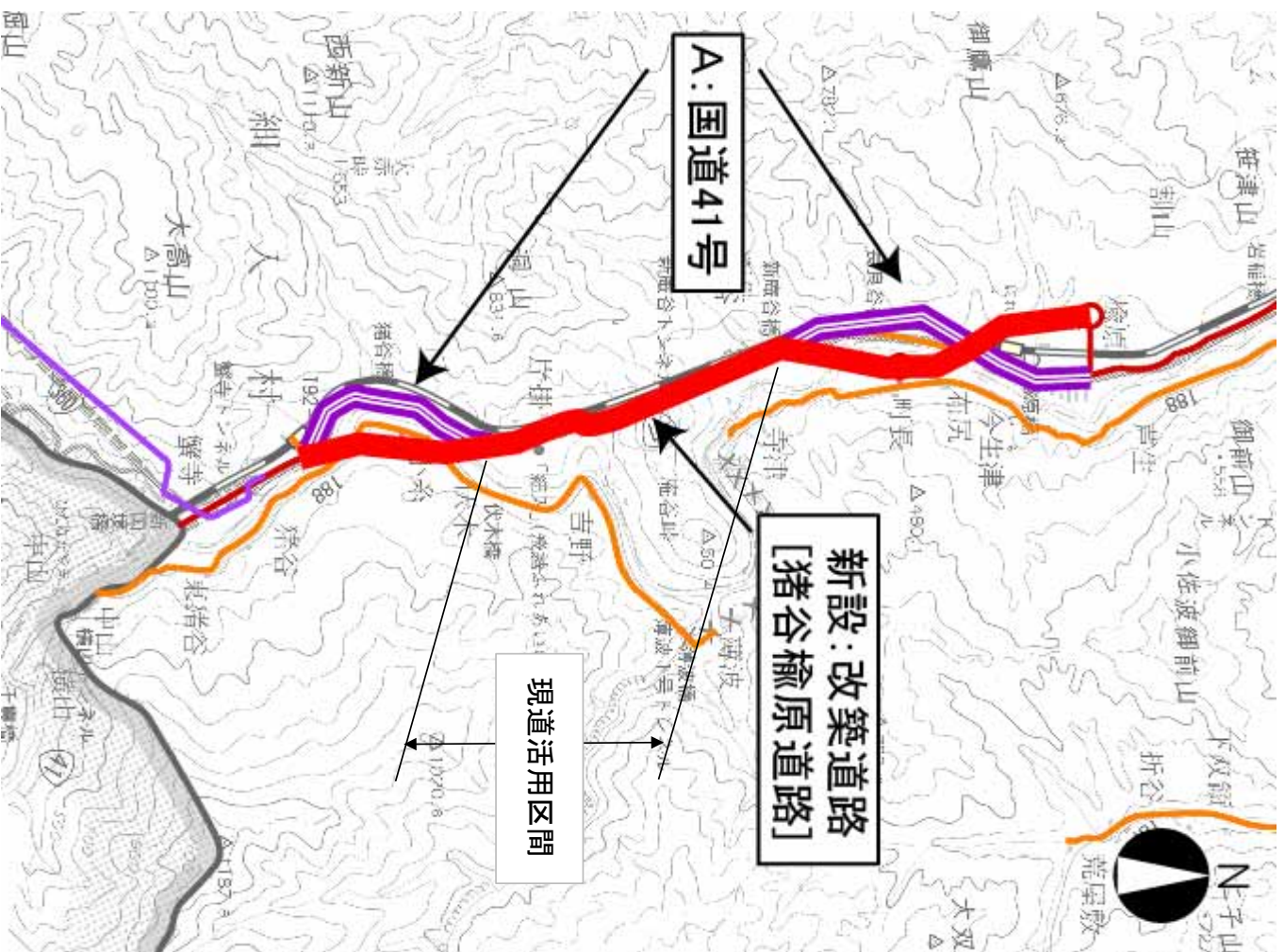
		整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路 [猪谷榆原道路] ：7.4km	交通量※1	[台/日] 8,700	8,900
	走行時間※2	[分] 9.4	11.0
	走行時間費用※3	[億円/年] 17.33	20.68
	②主な周辺道路※4		
	A[国道41号] ：4.9km	交通量 [台/日] 4,400	800
		走行時間 [分] 9.4	7.8
		走行時間費用 [億円/年] 10.41	1.32
③その他道路合計： 2,075.4km		走行時間費用 [億円/年] 6.78	5.70

注1：その他道路は通行止めによる迂回により生じる費用を計上。

		整備なし(A)	整備あり(B)	削減量 (A－B)
合計：2,087.7km	走行時間短縮便益 [億円/年]	34.52	27.70	6.82

- ※1：推計した所用時間と基準速度で走行した場合の所用時間との差。
- ※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。

事業名:一般国道41号 猪谷榆原道路(残事業)



新設：改築道路
[猪谷榆原道路]

現道活用区間

算出の条件

事業名：一般国道41号 猪谷楡原道路
(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		
	社会的割引率	4%		
	基準年次	H27年		
	1時点のみ推計	<input type="checkbox"/>		
	複数時点での推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H17 H42)		
交通流の推計時点	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input type="checkbox"/>		
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無		
	いずれかのための推計の場合	いづれかのための推計とした理由を記載 周辺ネットワークに並行道路が少ないため		
推計の状況	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年センサス)	
推計に用いたOD表	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 type="checkbox"/>	
	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) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日	
開発交通量の考慮	有の場合のみ	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(リンクバリエーション関数を用いた配分)	<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)		
		配分交通量の推計手法	その他()	<input type="checkbox"/>
			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 type="checkbox"/>
			採用理由を記載	
最終配分の速度	<input type="checkbox"/>			
採用理由を記載				
速度設定の考え方				
	その他(最終配分でQoを超える場合、実速度と照合し設定。)	<input checked="" type="checkbox"/>		

項目			チェック欄
休日交通の影響	考慮しない		<input type="checkbox"/>
	考慮する		<input checked="" type="checkbox"/>
	面的に考慮		<input checked="" type="checkbox"/>
	対象路線のみ考慮		<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数		(109.1)%
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 休日係数1.1を超える月が年間で9ヶ月ある。現道における平成26年度常観交通量データにより平日休日比を集計。			
災害等による通行止めの影響	考慮しない		<input type="checkbox"/>
	考慮する		<input checked="" type="checkbox"/>
	採用した通行止め日数		全止11h 片交28日
	採用した通行止め日数の考え方を記載		
	過去30年間の実績を考慮		
	考慮する	とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>
	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		
	過去の実績値がないため		
	考慮しない		<input type="checkbox"/>
	考慮する		<input checked="" type="checkbox"/>
冬期交通の影響	採用した冬期日数		(103)日
	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日数を考慮		
	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日数を考慮		
	冬期の走行速度と交通容量の関係		
交通流推計の時点以外の便益の算定	その他		<input type="checkbox"/>
	費用便益分析で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		<input type="checkbox"/>
	算出根拠を添付すること		
	費用便益分析でマニュアルの値を使用		
車種別走行経費原単位	費用便益分析で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		<input type="checkbox"/>
	算出根拠を添付すること		
	費用便益分析でマニュアルの値を使用		
	独自に設定した値を使用		<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"/>
	考慮しない		<input checked="" type="checkbox"/>
	考慮する		<input type="checkbox"/>
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)		
その他			

便益の算定

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道41号 猪谷榆原道路（事業全体）

										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）	単価単価（億円）
										0.18	7.4	1.33
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費（億円） 単価単価	現在価値	維持管理費（億円） 単価単価	現在価値					
-14年目	H 9	2.0258	110.4	5.24	8.76							
-13年目	H 10	1.9479	109.9	0.95	1.53							
-12年目	H 11	1.8730	108.4	0.95	1.50							
-11年目	H 12	1.8009	107.2	0.95	1.45							
-10年目	H 13	1.7317	105.7	5.86	8.75							
-9年目	H 14	1.6651	103.8	12.43	18.16							
-8年目	H 15	1.6010	102.3	4.52	6.44							
-7年目	H 16	1.5395	101.0	20.84	28.94							
-6年目	H 17	1.4802	99.6	27.94	37.83							
-5年目	H 18	1.4233	98.7	37.08	48.71							
-4年目	H 19	1.3686	97.6	26.68	34.08							
-3年目	H 20	1.3159	96.8	22.63	28.03							
-2年目	H 21	1.2653	95.6	15.15	18.27							
-1年目	H 22	1.2167	93.7	9.43	11.15							
供用開始年次	H 23	1.1699	92.1	2.13	2.46	0.81	0.93					
1年目	H 24	1.1249	91.3	3.27	3.67	0.81	0.90					
2年目	H 25	1.0816	91.1	1.91	2.07	0.81	0.87					
3年目	H 26	1.0400	91.1	0.93	0.97	0.81	0.84					
4年目	H 27	1.0000	91.1	8.70	8.70	0.81	0.81					
5年目	H 28	0.9615	91.1	9.26	8.90	0.81	0.77					
6年目	H 29	0.9246	91.1	13.89	12.84	0.81	0.74					
7年目	H 30	0.8890	91.1	16.67	14.82	0.81	0.72					
8年目	H 31	0.8548	91.1	16.67	14.25	0.81	0.69					
9年目	H 32	0.8219	91.1	15.74	12.94	0.81	0.66					
10年目	H 33	0.7903	91.1	13.89	10.98	0.81	0.64					
11年目	H 34	0.7599	91.1	8.00	6.08	0.81	0.61					
12年目	H 35	0.7307	91.1			1.23	0.90					
13年目	H 36	0.7026	91.1			1.23	0.87					
14年目	H 37	0.6756	91.1			1.23	0.83					
15年目	H 38	0.6496	91.1			1.23	0.80					
16年目	H 39	0.6246	91.1			1.23	0.77					
17年目	H 40	0.6006	91.1			1.23	0.74					
18年目	H 41	0.5775	91.1			1.23	0.71					
19年目	H 42	0.5553	91.1			1.23	0.68					
20年目	H 43	0.5339	91.1			1.23	0.66					
21年目	H 44	0.5134	91.1			1.23	0.63					
22年目	H 45	0.4936	91.1			1.23	0.61					
23年目	H 46	0.4746	91.1			1.23	0.59					
24年目	H 47	0.4564	91.1			1.23	0.56					
25年目	H 48	0.4388	91.1			1.23	0.54					
26年目	H 49	0.4220	91.1			1.23	0.52					
27年目	H 50	0.4057	91.1			1.23	0.50					
28年目	H 51	0.3901	91.1			1.23	0.48					
29年目	H 52	0.3751	91.1			1.23	0.46					
30年目	H 53	0.3607	91.1			1.23	0.44					
31年目	H 54	0.3468	91.1			1.23	0.43					
32年目	H 55	0.3335	91.1			1.23	0.41					
33年目	H 56	0.3207	91.1			1.23	0.40					
34年目	H 57	0.3083	91.1			1.23	0.38					
35年目	H 58	0.2965	91.1			1.23	0.37					
36年目	H 59	0.2851	91.1			1.23	0.35					
37年目	H 60	0.2741	91.1			1.23	0.34					
38年目	H 61	0.2636	91.1			1.23	0.33					
39年目	H 62	0.2534	91.1			1.23	0.31					
40年目	H 63	0.2437	91.1			1.23	0.30					
41年目	H 64	0.2343	91.1			1.23	0.29					
42年目	H 65	0.2253	91.1			1.23	0.28					
43年目	H 66	0.2166	91.1			1.23	0.27					
44年目	H 67	0.2083	91.1			1.23	0.26					
45年目	H 68	0.2003	91.1			1.23	0.25					
46年目	H 69	0.1926	91.1			1.23	0.24					
47年目	H 70	0.1852	91.1			1.23	0.23					
48年目	H 71	0.1780	91.1			1.23	0.22					
49年目	H 72	0.1712	91.1	-14.92	-2.55	1.23	0.21					
合 計				286.79	349.73		56.53					
単純事業費計				301.71			56.53					

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。

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道41号 猪谷橋原道路(残事業)

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/延km)			
0.29		1.6	0.46			
年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円) 単純価値	現在価値	維持管理費(億円) 単純価値 現在価値
-10年目	H 25	1.0816	91.1			
-9年目	H 26	1.0400	91.1			
-8年目	H 27	1.0000	91.1			
-7年目	H 28	0.9615	91.1	9.26	8.90	
-6年目	H 29	0.9246	91.1	13.89	12.84	
-5年目	H 30	0.8890	91.1	16.67	14.82	
-4年目	H 31	0.8548	91.1	16.67	14.25	
-3年目	H 32	0.8219	91.1	15.74	12.94	
-2年目	H 33	0.7903	91.1	13.89	10.98	
-1年目	H 34	0.7599	91.1	8.00	6.08	
供用開始年次				H 35	0.7307	91.1
1年目	H 36	0.7026	91.1			0.43 0.31
2年目	H 37	0.6756	91.1			0.43 0.30
3年目	H 38	0.6496	91.1			0.43 0.29
4年目	H 39	0.6246	91.1			0.43 0.28
5年目	H 40	0.6006	91.1			0.43 0.27
6年目	H 41	0.5775	91.1			0.43 0.26
7年目	H 42	0.5553	91.1			0.43 0.25
8年目	H 43	0.5339	91.1			0.43 0.24
9年目	H 44	0.5134	91.1			0.43 0.23
10年目	H 45	0.4936	91.1			0.43 0.22
11年目	H 46	0.4746	91.1			0.43 0.21
12年目	H 47	0.4564	91.1			0.43 0.20
13年目	H 48	0.4388	91.1			0.43 0.19
14年目	H 49	0.4220	91.1			0.43 0.18
15年目	H 50	0.4057	91.1			0.43 0.17
16年目	H 51	0.3901	91.1			0.43 0.17
17年目	H 52	0.3751	91.1			0.43 0.16
18年目	H 53	0.3607	91.1			0.43 0.15
19年目	H 54	0.3468	91.1			0.43 0.15
20年目	H 55	0.3335	91.1			0.43 0.14
21年目	H 56	0.3207	91.1			0.43 0.14
22年目	H 57	0.3083	91.1			0.43 0.13
23年目	H 58	0.2965	91.1			0.43 0.13
24年目	H 59	0.2851	91.1			0.43 0.12
25年目	H 60	0.2741	91.1			0.43 0.12
26年目	H 61	0.2636	91.1			0.43 0.11
27年目	H 62	0.2534	91.1			0.43 0.11
28年目	H 63	0.2437	91.1			0.43 0.10
29年目	H 64	0.2343	91.1			0.43 0.10
30年目	H 65	0.2253	91.1			0.43 0.10
31年目	H 66	0.2166	91.1			0.43 0.09
32年目	H 67	0.2083	91.1			0.43 0.09
33年目	H 68	0.2003	91.1			0.43 0.09
34年目	H 69	0.1926	91.1			0.43 0.08
35年目	H 70	0.1852	91.1			0.43 0.08
36年目	H 71	0.1780	91.1			0.43 0.08
37年目	H 72	0.1712	91.1			0.43 0.07
38年目	H 73	0.1646	91.1			0.43 0.07
39年目	H 74	0.1583	91.1			0.43 0.07
40年目	H 75	0.1522	91.1			0.43 0.07
41年目	H 76	0.1463	91.1			0.43 0.06
42年目	H 77	0.1407	91.1			0.43 0.06
43年目	H 78	0.1353	91.1			0.43 0.06
44年目	H 79	0.1301	91.1			0.43 0.06
45年目	H 80	0.1251	91.1			0.43 0.05
46年目	H 81	0.1203	91.1			0.43 0.05
47年目	H 82	0.1157	91.1			0.43 0.05
48年目	H 83	0.1112	91.1			0.43 0.05
49年目	H 84	0.1069	91.1	0.00	0.00	0.43 0.05
合 計				94.12	80.81	21.48 7.01
単純事業費計				94.12		21.48

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。

便益の現在価値算定表

箇所名：一般国道41号 猪谷楡原道路(事業全体)

年次	年度 (基準年) H 27	総走行台キロの年次別伸び率 (北陸プロダ)				割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合 計 (億円)	
		乗用車	小型貨物	普通貨物	全 車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 (1)×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (A)×(2)	③	現在価値 (3)×(A)	便益合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 23					1.1699	92.1000	3.23	0.75	2.32	6.29	7.36	0.01	0.00	0.11	0.12	0.15	0.38	0.44	6.79	7.95
1年目	H 24	0.99469	0.98273	0.97572	0.99051	1.1249	91.3000	3.21	0.73	2.26	6.20	7.04	0.01	0.00	0.11	0.12	0.14	0.37	0.43	6.70	7.60
2年目	H 25	0.99466	0.98243	0.97511	0.99042	1.0816	91.1000	3.19	0.72	2.20	6.12	6.69	0.01	0.00	0.11	0.12	0.13	0.37	0.41	6.61	7.22
3年目	H 26	0.99463	0.98212	0.97448	0.99033	1.0400	91.1000	3.18	0.71	2.15	6.03	6.34	0.01	0.00	0.11	0.12	0.12	0.37	0.39	6.51	6.85
4年目	H 27	0.99460	0.98179	0.97381	0.99023	1.0000	91.1000	3.16	0.69	2.09	5.94	6.01	0.01	0.00	0.10	0.11	0.11	0.36	0.37	6.42	6.49
5年目	H 28	0.99457	0.98145	0.97310	0.99014	0.9615	91.1000	3.14	0.68	2.03	5.86	5.69	0.01	0.00	0.10	0.11	0.11	0.36	0.35	6.33	6.15
6年目	H 29	0.99454	0.98110	0.97236	0.99004	0.9246	91.1000	3.12	0.67	1.98	5.77	5.39	0.01	0.00	0.10	0.11	0.10	0.36	0.33	6.24	5.83
7年目	H 30	0.99451	0.98074	0.97157	0.98994	0.8890	91.1000	3.11	0.66	1.92	5.68	5.11	0.01	0.00	0.10	0.11	0.09	0.35	0.32	6.14	5.52
8年目	H 31	0.99448	0.98036	0.97074	0.98984	0.8548	91.1000	3.09	0.64	1.87	5.60	4.84	0.01	0.00	0.09	0.10	0.09	0.35	0.30	6.05	5.23
9年目	H 32	0.99445	0.97997	0.96986	0.98973	0.8219	91.1000	3.07	0.63	1.81	5.51	4.58	0.01	0.00	0.09	0.10	0.08	0.35	0.29	5.96	4.95
10年目	H 33	0.99588	0.98583	0.98106	0.99285	0.7903	91.1000	3.06	0.62	1.77	5.46	4.36	0.01	0.00	0.09	0.10	0.08	0.34	0.27	5.90	4.71
11年目	H 34	0.99586	0.98563	0.98070	0.99280	0.7599	91.1000	3.05	0.61	1.74	5.40	4.15	0.01	0.00	0.09	0.10	0.07	0.34	0.26	5.84	4.48
12年目	H 35	0.99585	0.98542	0.98032	0.99275	0.7307	91.1000	6.50	1.14	6.70	14.34	10.59	0.34	0.04	0.57	0.96	0.71	0.66	0.49	15.96	11.79
13年目	H 36	0.99583	0.98520	0.97992	0.99270	0.7026	91.1000	6.48	1.12	6.56	14.16	10.06	0.34	0.04	0.56	0.94	0.67	0.66	0.47	15.77	11.20
14年目	H 37	0.99581	0.98498	0.97951	0.99264	0.6756	91.1000	6.45	1.11	6.43	13.98	9.55	0.34	0.04	0.55	0.93	0.63	0.65	0.45	15.57	10.63
15年目	H 38	0.99579	0.98475	0.97908	0.99259	0.6496	91.1000	6.42	1.09	6.29	13.81	9.07	0.34	0.04	0.54	0.92	0.60	0.65	0.43	15.37	10.09
16年目	H 39	0.99578	0.98452	0.97864	0.99253	0.6246	91.1000	6.40	1.07	6.16	13.63	8.60	0.34	0.04	0.53	0.90	0.57	0.65	0.41	15.18	9.58
17年目	H 40	0.99576	0.98427	0.97817	0.99248	0.6006	91.1000	6.37	1.05	6.03	13.45	8.17	0.34	0.04	0.52	0.89	0.54	0.64	0.39	14.98	9.09
18年目	H 41	0.99574	0.98402	0.97768	0.99242	0.5775	91.1000	6.34	1.04	5.89	13.27	7.75	0.34	0.04	0.50	0.88	0.51	0.64	0.37	14.78	8.63
19年目	H 42	0.99572	0.98376	0.97717	0.99236	0.5553	91.1000	6.31	1.02	5.76	13.09	7.35	0.33	0.04	0.49	0.86	0.48	0.63	0.35	14.58	8.19
20年目	H 43	0.99077	0.99335	1.00200	0.99205	0.5339	91.1000	6.26	1.01	5.77	13.04	7.04	0.33	0.03	0.49	0.86	0.46	0.63	0.34	14.52	7.84
21年目	H 44	0.99069	0.99330	1.00200	0.99199	0.5134	91.1000	6.20	1.01	5.78	12.98	6.74	0.33	0.03	0.49	0.86	0.45	0.62	0.32	14.46	7.51
22年目	H 45	0.99060	0.99326	1.00200	0.99193	0.4936	91.1000	6.14	1.00	5.79	12.93	6.45	0.33	0.03	0.50	0.86	0.43	0.62	0.31	14.40	7.19
23年目	H 46	0.99051	0.99321	1.00199	0.99186	0.4746	91.1000	6.08	0.99	5.80	12.88	6.18	0.32	0.03	0.50	0.85	0.41	0.61	0.29	14.34	6.88
24年目	H 47	0.99042	0.99316	1.00199	0.99179	0.4564	91.1000	6.02	0.99	5.81	12.82	5.92	0.32	0.03	0.50	0.85	0.39	0.61	0.28	14.28	6.59
25年目	H 48	0.99033	0.99312	1.00198	0.99173	0.4388	91.1000	5.96	0.98	5.83	12.77	5.67	0.32	0.03	0.50	0.85	0.38	0.60	0.27	14.22	6.31
26年目	H 49	0.99023	0.99307	1.00198	0.99166	0.4220	91.1000	5.91	0.97	5.84	12.72	5.42	0.31	0.03	0.50	0.85	0.36	0.60	0.25	14.16	6.04
27年目	H 50	0.99014	0.99302	1.00198	0.99159	0.4057	91.1000	5.85	0.97	5.85	12.66	5.19	0.31	0.03	0.50	0.84	0.35	0.59	0.24	14.10	5.78
28年目	H 51	0.99004	0.99297	1.00197	0.99152	0.3901	91.1000	5.79	0.96	5.86	12.61	4.97	0.31	0.03	0.50	0.84	0.33	0.59	0.23	14.04	5.54
29年目	H 52	0.98994	0.99292	1.00197	0.99144	0.3751	91.1000	5.73	0.95	5.87	12.56	4.76	0.30	0.03	0.50	0.84	0.32	0.58	0.22	13.98	5.30
30年目	H 53	0.98984	0.99287	1.00196	0.99137	0.3607	91.1000	5.67	0.95	5.88	12.50	4.56	0.30	0.03	0.50	0.84	0.31	0.58	0.21	13.92	5.07
31年目	H 54	0.98973	0.99282	1.00196	0.99129	0.3468	91.1000	5.62	0.94	5.89	12.45	4.37	0.30	0.03	0.50	0.83	0.29	0.57	0.20	13.85	4.86
32年目	H 55	0.98963	0.99277	1.00196	0.99122	0.3335	91.1000	5.56	0.93	5.91	12.40	4.18	0.29	0.03	0.51	0.83	0.28	0.57	0.19	13.79	4.65
33年目	H 56	0.98952	0.99272	1.00195	0.99114	0.3207	91.1000	5.50	0.93	5.92	12.34	4.00	0.29	0.03	0.51	0.83	0.27	0.56	0.18	13.73	4.45
34年目	H 57	0.98941	0.99266	1.00195	0.99106	0.3083	91.1000	5.44	0.92	5.93	12.29	3.83	0.29	0.03	0.51	0.83	0.26	0.56	0.17	13.67	4.26
35年目	H 58	0.98929	0.99261	1.00194	0.99098	0.2965	91.1000	5.38	0.91	5.94	12.24	3.67	0.29	0.03	0.51	0.82	0.25	0.55	0.17	13.61	4.08
36年目	H 59	0.98918	0.99255	1.00194	0.99090	0.2851	91.1000	5.32	0.91	5.95	12.18	3.51	0.28	0.03	0.51	0.82	0.24	0.55	0.16	13.55	3.90
37年目	H 60	0.98906	0.99250	1.00194	0.99081	0.2741	91.1000	5.27	0.90	5.96	12.13	3.36	0.28	0.03	0.51	0.82	0.23	0.54	0.15	13.49	3.74
38年目	H 61	0.98894	0.99244	1.00193	0.99073	0.2636	91.1000	5.21	0.89	5.98	12.07	3.22	0.28	0.03	0.51	0.82	0.22	0.54	0.14	13.43	3.58
39年目	H 62	0.98881	0.99238	1.00193	0.99064	0.2534	91.1000	5.15	0.89	5.99	12.02	3.08	0.27	0.03	0.51	0.82	0.21	0.53	0.14	13.37	3.42
40年目	H 63	0.98870	0.99233	1.00193	0.99056	0.2437	91.1000	5.09	0.88	6.00	11.97	2.95	0.27	0.03	0.51	0.81	0.20	0.53	0.13	13.31	3.28
41年目	H 64	0.98858	0.99227	1.00192	0.99048	0.2343	91.1000	5.03	0.87	6.01	11.91	2.82	0.27	0.03	0.51	0.81	0.19	0.52	0.12	13.25	3.14
42年目	H 65	0.98847	0.99222	1.00192	0.99040	0.2253	91.1000	4.98	0.86	6.02	11.86	2.70	0.26	0.03	0.52	0.81	0.18	0.52	0.12	13.19	3.00
43年目	H 66	0.98835	0.99216	1.00192	0.99032	0.2166	91.1000	4.92	0.86	6.03	11.81	2.59	0.26	0.03	0.52	0.81	0.18	0.51	0.11	13.12	2.87
44年目	H 67	0.98824	0.99211	1.00191	0.99023	0.2083	91.1000	4.86	0.85	6.04	11.76	2.48	0.26	0.03	0.52	0.80	0.17	0.51	0.11	13.06	2.75
45年目	H 68	0.98812	0.99205	1.00191	0.99015	0.2003	91.1000	4.80	0.84	6.06	11.70	2.37	0.25	0.03	0.52	0.80	0.16	0.50	0.10	13.00	2.63
46年目	H 69	0.98801	0.99200	1.00191	0.99007	0.1926	91.1000	4.74	0.84	6.07	11.65	2.27	0.25	0.03	0.52	0.80	0.16	0.50	0.10	12.94	2.52
47年目	H 70	0.98789	0.99194	1.00190	0.98999	0.1852	91.1000	4.69	0.83	6.08	11.60	2.17	0.25	0.03	0.52	0.80	0.15	0.49	0.09	12.88	2.41
48年目	H 71	0.98778	0.99189	1.00190	0.98991	0.1780	91.1000	4.63	0.82	6.09	11.54	2.08	0.25	0.03	0.52	0.79	0.14	0.49	0.09	12.82	2.31
49年目	H 72	0.98767	0.99184	1.00190	0.98983	0.1712	91.1000	4.57	0.82	6.10	11.49	1.99	0.24	0.03	0.52	0.79	0.14	0.48	0.08	12.77	2.21
合 計								251.25	44.22	252.00	547.48	259.22	11.46	1.22	20.69	33.37	14.08	26.08	13.02	606.93	286.32

路線名	箇所名	車線数	延長
猪谷榆原道路	富山市猪谷～榆原	2	7.4

■事業費内訳【全体】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費	改良費				25,209	
					3,731	
		土工	m ³	555,990	1,854	切土(184,527m ³)、盛土(371,463m ³)
		法面工	m ²	58,666	414	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	457	補強土壁、重力式擁壁、ブロック積擁壁等
		函渠工	式	1	406	道路、水路等
		排水工	式	1	601	
		中央分離帯工	m			
		橋梁費			17,195	
		100m以上	m	1,327	17,040	4橋
		100m未満	m	46	155	3橋
		トンネル費			2,500	
		NATM	m	409	1,915	1本
		開削	m	94	585	1本(モジュラーチ)
		舗装費			762	
		車道舗装	m ²	56,054	701	
		歩道舗装	m ²	3,390	11	
		側道舗装	m ²	14,090	49	
		付帯施設費			1,020	
		交通管理施設工	式	1	1,020	標識工、防護柵工、道路照明等
②用地及補償費	用地費				2,123	
			m ²	216,430	1,492	
		宅地	m ²	11,800	354	
		田畑	m ²	127,630	907	
		山林・原野	m ²	77,000	231	
③間接経費	補償費		式	1	631	
			式	1	4,669	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					32,000	

路線名	箇所名		車線数	延長
猪谷楡原道路	富山市猪谷～楡原		2	7.4

■事業費内訳【残事業】

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費						
					8,712	
改良費					770	
土工				m3	202,594	218切土(120,800m3)、盛土(81,700m3)
法面工				m ²	9,748	246切土法面、盛土法面
擁壁工				式	1	151補強土壁、ブロック積擁壁等
函渠工				式	1	15道路、水路等
排水工				式	1	140
中央分離帯工				m		
橋梁費					7,480	
100m以上				m	275	7,4802橋
100m未満				m		
トンネル費						
NATM				m		
開削（モビュラチ）				m		
舗装費						
車道舗装				m ²	17,600	164
歩道舗装				m ²	643	1582
側道舗装				m ²	594	3
付帯施設費					299	
交通管理施設工				式	1	299標識工、防護柵工、道路照明等
②用地及補償費						
用地費				m ²		5
宅地				m ²		
田畑				m ²		
山林・原野				m ²		
補償費				式	1	5
③間接経費						
				式	1	1,447地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					10,164	

【事業全体】

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道41号	猪谷榆原道路	2	7.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	7.4	1,350	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	5,300	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			6,650	

【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。

【残事業】

路線名	箇所名	車線数	延長
一般国道41号	猪谷榆原道路	2	1.6km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円)	備考
維持費	km	1.6	500	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	1,850	路面補修、構造物の点検・補修等
その他	式			
維持管理費合計			2,350	

【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。