

# 道路事業の再評価説明資料

いのたににれはら

## 〔国道４１号 猪谷楡原道路〕 【防】

令和４年９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
(1) 事業の経緯	.....	P 3
(2) 事業の進捗状況	.....	P 3
(3) 今後の事業展開	.....	P 3
3. 事業の内容の変更		
(1) 国道41号片掛地区法面崩落について	.....	P 4
(2) 事業費の見直し	.....	P 5
(3) 見直し後の事業費	.....	P 6
4. 事業の投資効果		
(1) 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	.....	P 7
②孤立集落の解消	.....	P 8
③冬期交通障害の解消	.....	P 9
5. 費用と効果	.....	P 10
6. 事業の必要性、進捗の見込み等	.....	P 11
7. 対応方針（原案）	.....	P 12
8. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）	.....	P 13
別冊 費用対便益算出資料〔様式集〕		

# 1. 事業概要

## (1) 事業の目的

当事業は、「富山高山連絡道路（延長約80km）」の一部を構成する富山市猪谷～富山市楡原（延長7.4km）において、

- 災害に強い道路ネットワークの形成
  - 事前通行規制区間の解消
  - 急カーブ及び冬期交通障害の解消 など
- を目的とし、バイパス整備を行うものである。



写真1-1：事業中区分 (R2.10)  
(富山市小糸地先)



写真1-2：開通済区分  
(庵谷町長大橋)

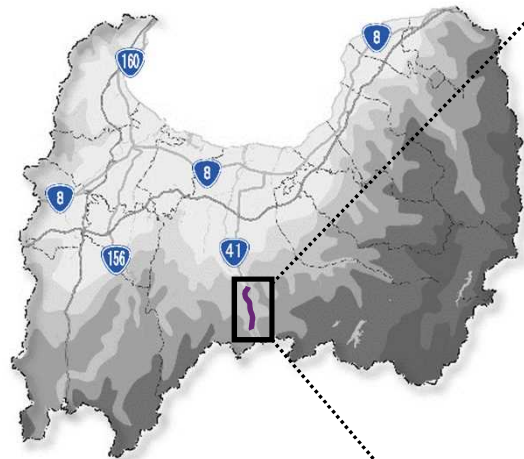


図1-1 広域図

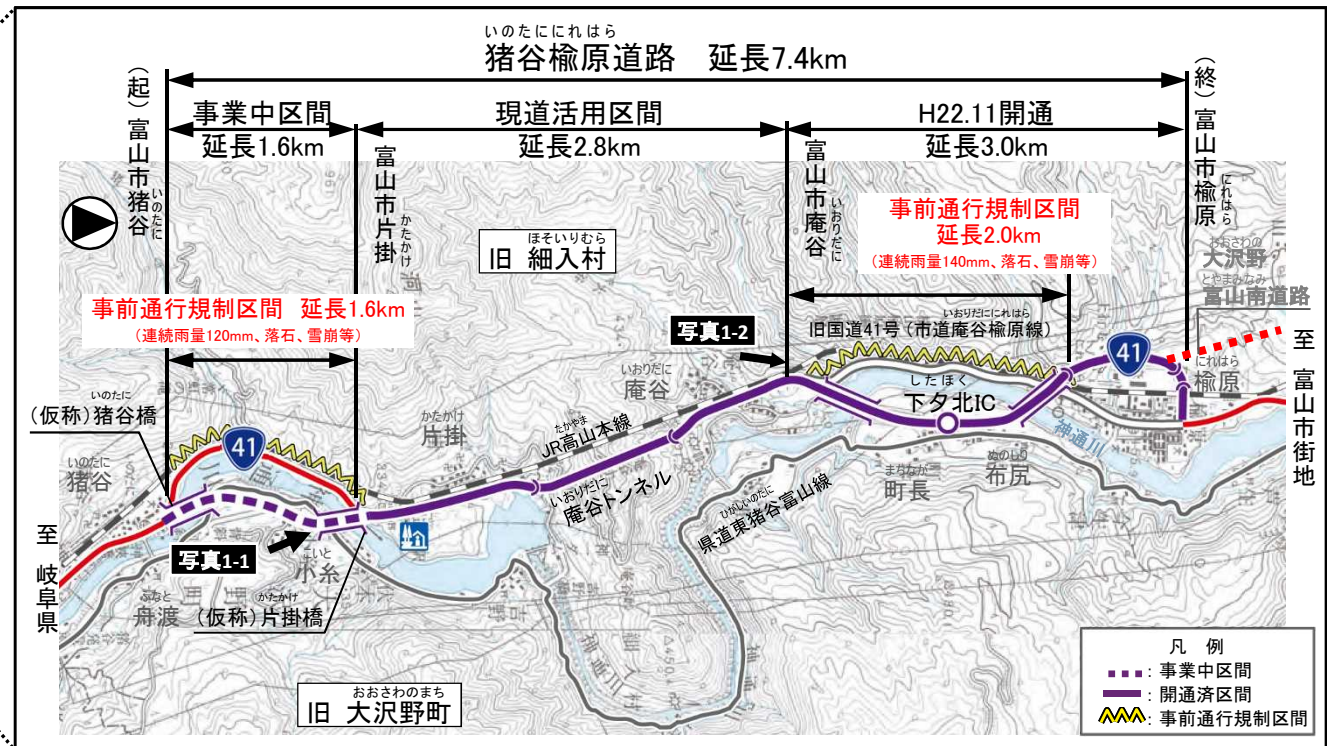
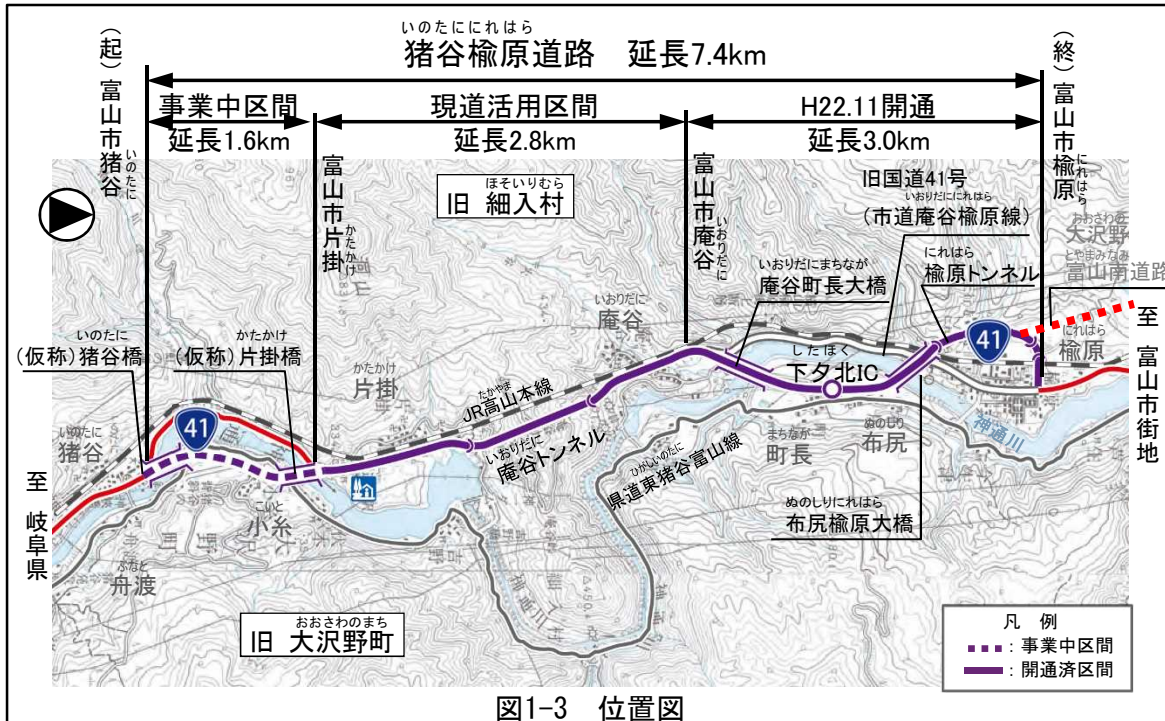


図1-2 位置図

# 1. 事業概要

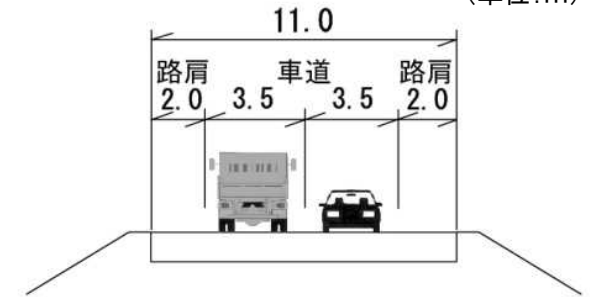
## (2) 計画の概要

- 事業名 : 国道41号 いのたににれはら 猪谷榆原道路
- 起終点 : (起) 富山県富山市猪谷 いのたに  
: (終) 富山県富山市榆原 にれはら
- 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 : 約390億円(前回評価時点)
- 令和3年度末までの投資額: 約360億円(進捗率92%)

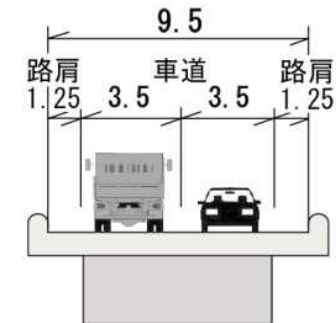


【標準横断面図】

一般部 (単位:m)



高架橋部



トンネル部

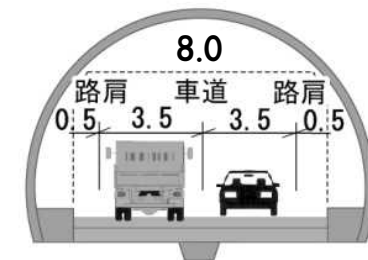


図1-4 各部における標準横断面図

## 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	富山市 <small>いおりだに</small> 庵谷～富山市 <small>にれはら</small> 榆原 (延長3.0km)完成2車線開通
平成18,22,25,27,29, 令和元年度	事業再評価(指摘事項なし、継続)

### (3) 今後の事業展開

○ 富山市いのたに猪谷から富山市かたかけ片掛間(延長1.6km)において、(仮称)猪谷橋、(仮称)片掛橋の橋梁工事及び改良工事等を推進し、早期完成2車線開通を目指して整備を進める。

### (2) 事業の進捗状況(事業費見直し前)

令和3年度末、金額は税込み

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	約390億円	約360億円	92%	約29億円
うち用地費・ 補償費	約21億円	約21億円	100%	0億円

※表示桁数の関係で一致しないことがある

○ 前回再評価(R元年度)以降、富山市いのたに猪谷～富山市かたかけ片掛間(延長1.6km)において、(仮称)猪谷橋、(仮称)片掛橋の橋梁工事及び、改良工事等を推進。

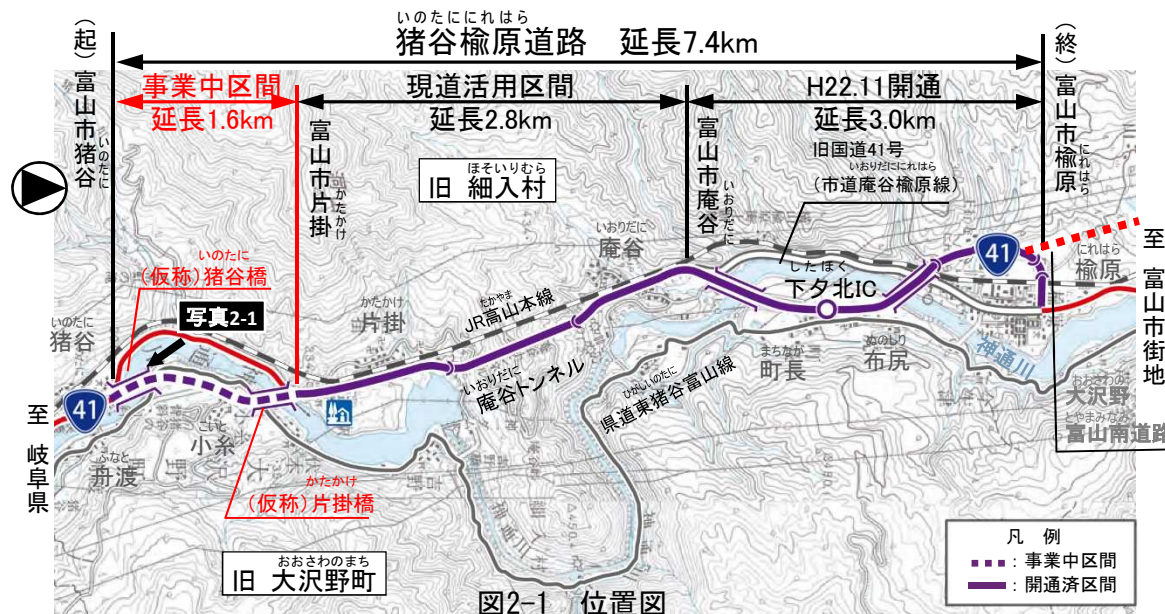


写真2-1: 富山市ふなと舟渡から岐阜県方向を望む(R3.11)

### 3. 事業内容の変更

#### (1) 国道41号片掛地区法面崩落について

- 令和2年4月10日(金)に国道41号富山市片掛地区において、道路下の法面が崩落した。
- 路肩空洞箇所が確認されたこともあり、同日14:00~5月27日(水)15:00までの47日間、2.7kmの通行止めを実施。

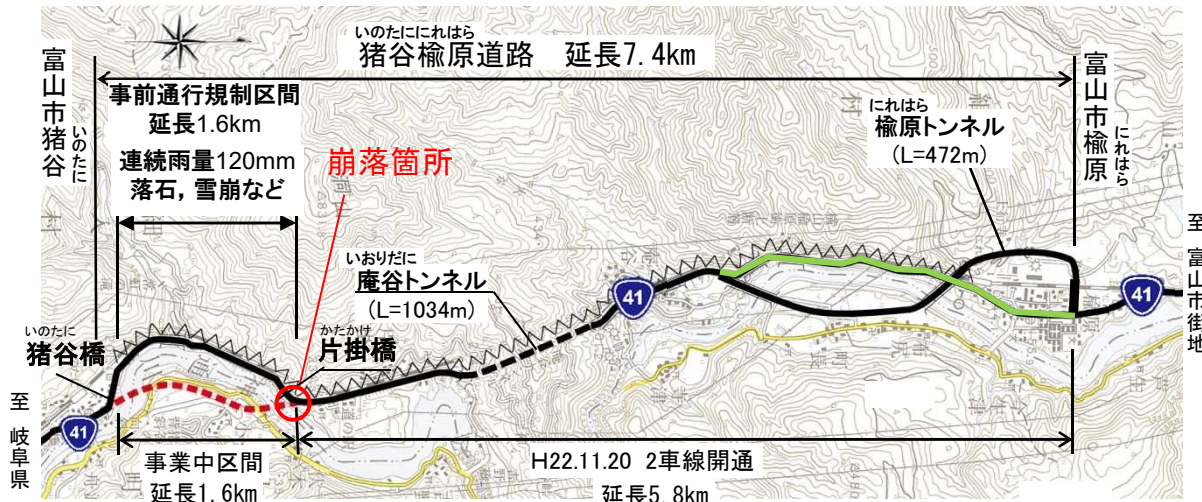


図3-1 猪谷榆原道路位置図

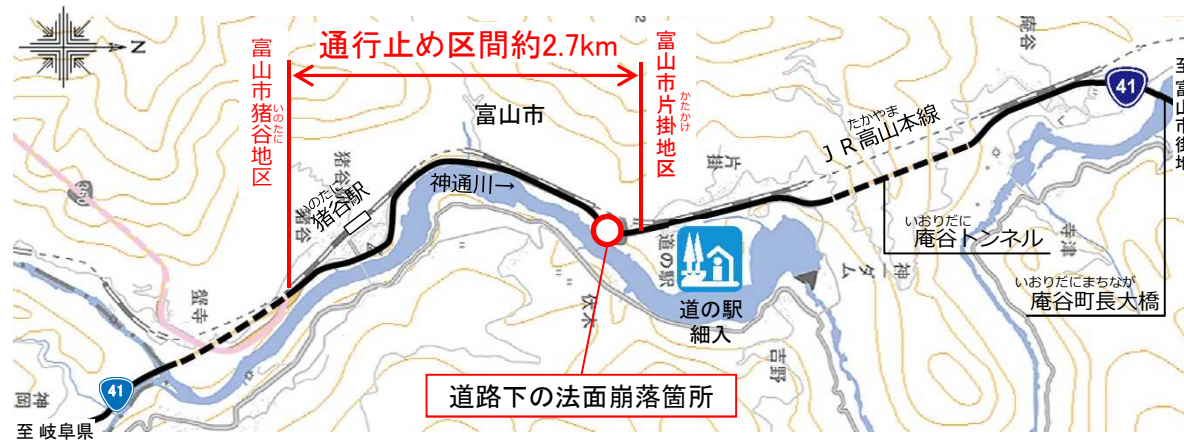


図3-2 通行止め位置図



写真3-1 崩落前の状況



写真3-2 崩落後の状況

# 3. 事業内容の変更

## (2) 事業費の見直し

### ①法面崩落対策の追加【+約22億円】

- 法面崩落に伴い、法面全体の安定性確保のために対策工が必要となった。
- 片掛地区法面崩落対策検討委員会における対策基本方針(案)を踏まえ、法面对策を実施した。

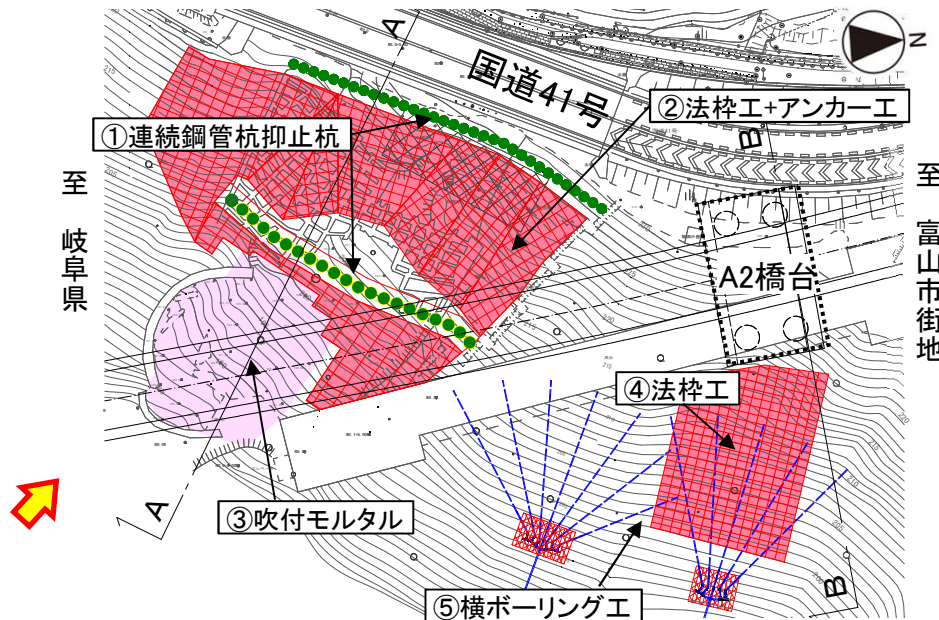


図3-3 対策工平面図

### ○崩落状況



写真3-3 崩落状況

対岸より全景写真(➡撮影方向)

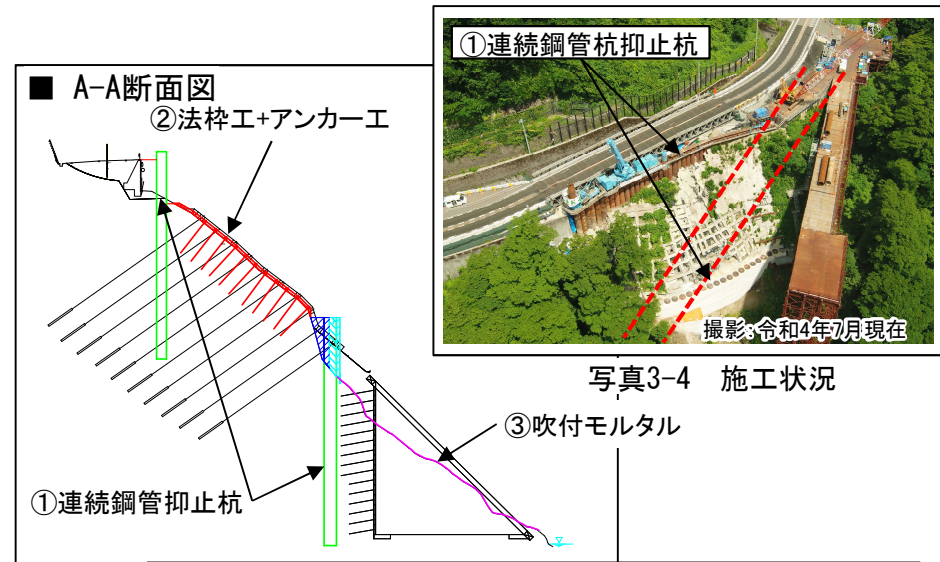


図3-4 対策工断面図

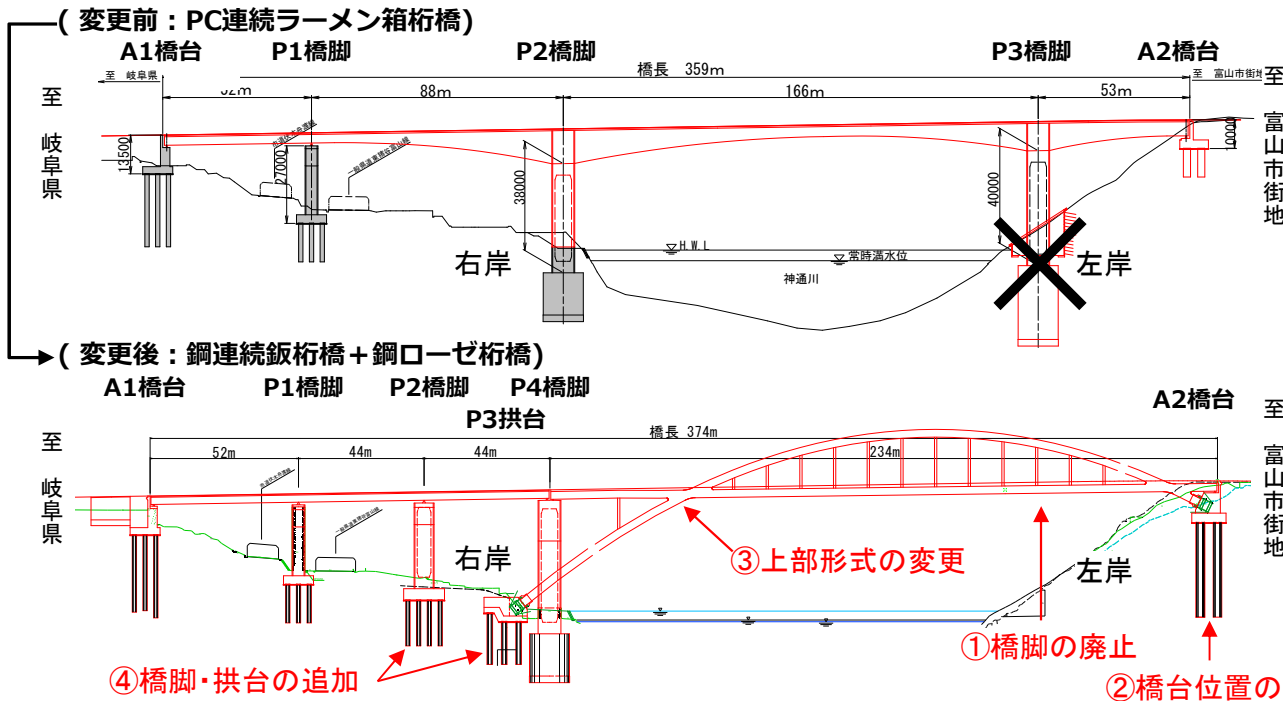
# 3. 事業内容の変更

## (2) 事業費の見直し

### ② 片掛橋（仮称）形式変更に伴う工事費の増額【+約73億円】

- 片掛地区法面崩落検討委員会における基本方針を基に、崩落した法面の橋脚を廃止し、新たな位置に橋台を構築する橋梁構造へ変更。
- 橋梁構造の変更などにより、工事費が増加した。

- ・ 片掛地区法面崩落対策検討委員会において、左岸側の崩落した法面の橋脚を廃止し、新たな位置に橋台を構築することが基本方針として示された。
- ・ 基本方針を踏まえた設計により、鋼連続鈹桁橋+鋼ローゼ桁橋を採用し、橋長が359mから374mとなった。



- 片掛橋形式変更の要点
- 左岸側の崩落した法面の影響を考慮し、下部工を変更。  
①橋脚の廃止  
②橋台位置の変更
  - 変更後の径間長に適用した構造とする。  
③上部形式の変更
  - 右岸側の一部施工済である下部工 (A1～P2) に適した構造とする。  
④橋脚・拱台の追加

図5 片掛橋（仮称）橋梁一般図

## (3) 見直し後の事業費

全体事業費： 約390億円 → 約485億円 (+約95億円、24%増)



# 4. 事業の投資効果

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

- 国道41号は、第1次緊急通行確保路線に指定されているが、事前通行規制区間があり約1件/年の通行規制が発生。並行する県道も事前通行規制が多く、規制時の集落孤立化等が懸念される。
- 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。
- 猪谷榆原道路の整備により、事前通行規制区間の回避など、災害に強い道路ネットワークが形成される。

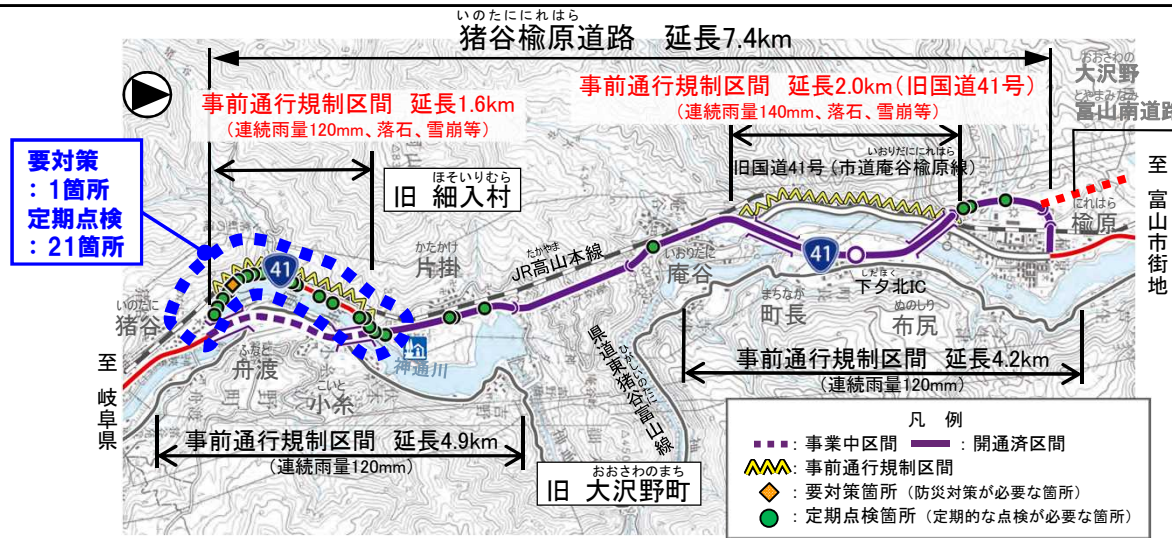


図4-1 防災点検箇所図

出典: R2年度防災点検

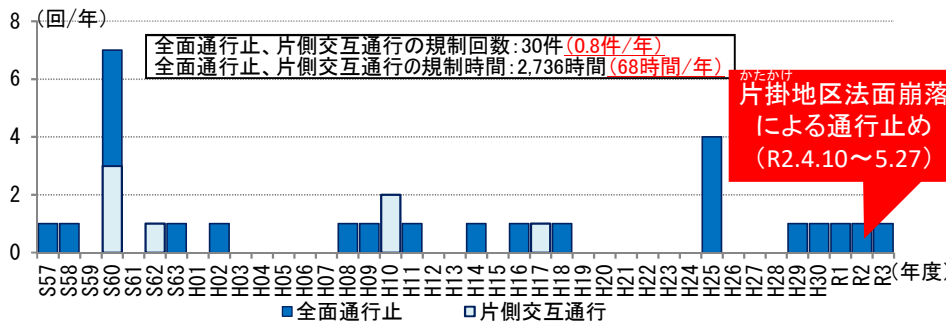
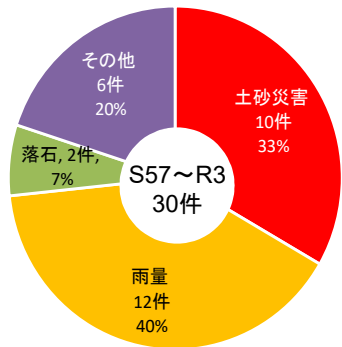


図4-3 国道41号の通行規制要因及び規制実績 (S57-R3年度)

出典: 国道41号通行規制データ



図4-2 東海北陸自動車道の代替路

# 4. 事業の投資効果

## ② 孤立集落の解消

- 国道41号や神通川対岸の県道東猪谷富山線で災害や雨量規制による全面通行止めが発生した場合、事前通行規制区間に囲まれた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が解消し、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。

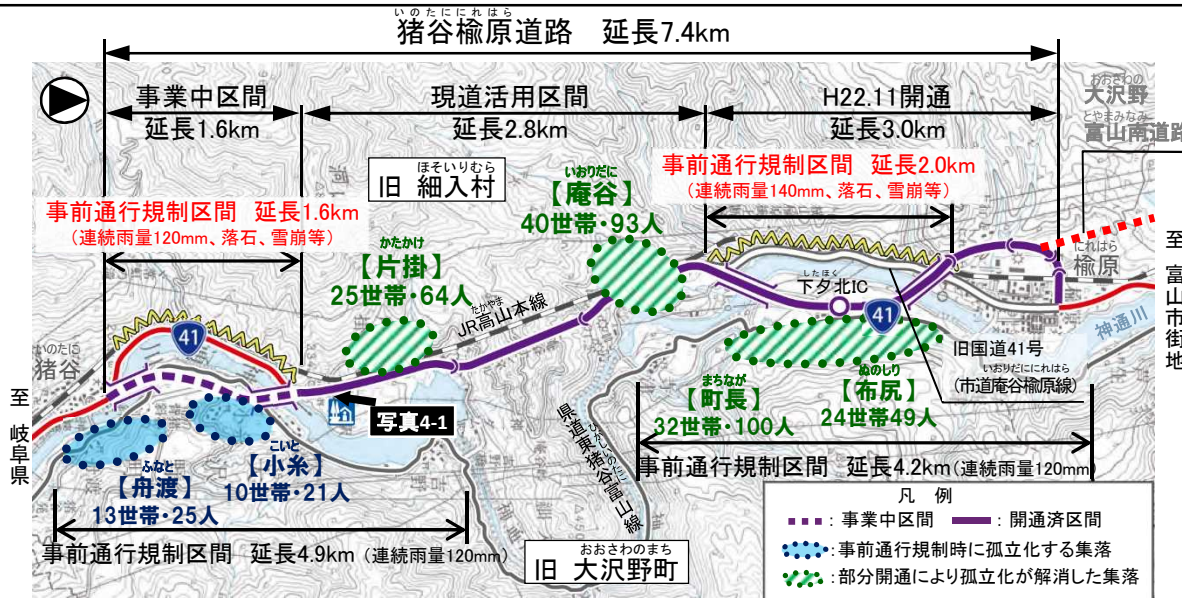


写真4-1：国道41号の通行規制状況（岐阜県方面を望む 令和3年12月8日）

出典：富山市住民基本台帳（令和4年4月末現在）

図4-4 事業区分間周辺における孤立化が懸念される集落

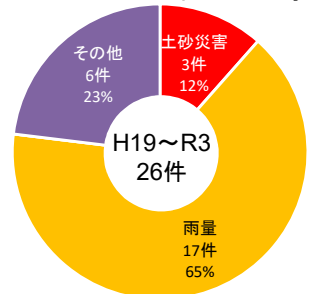
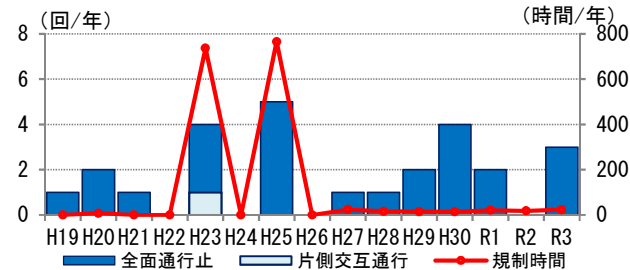


図4-5 県道東猪谷富山線の通行規制要因及び規制実績（H19-R3年度）



出典：富山県土木部データ

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)、県道東猪谷富山線(9.1km)の事前通行規制区分間全てで基準雨量を超過し、約7時間に渡って全面通行止めとなり、**事業区分間周辺の交通が寸断**  
**バイパス区分間が規制時の迂回路として機能**

# 4. 事業の投資効果

## ③ 冬期交通障害の解消

- 飛騨地域は、富山市への買い物利用が多く、都市間相互の結びつきが強い。一方、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(直近10年間で19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、登坂不能が発生しても迂回ができることや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。

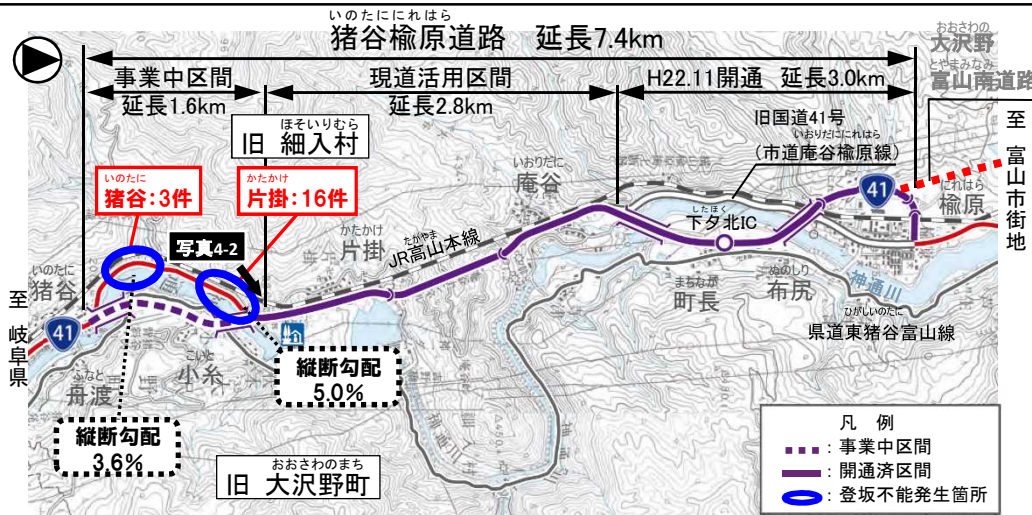


図4-6 事業区間における冬期交通障害の発生状況

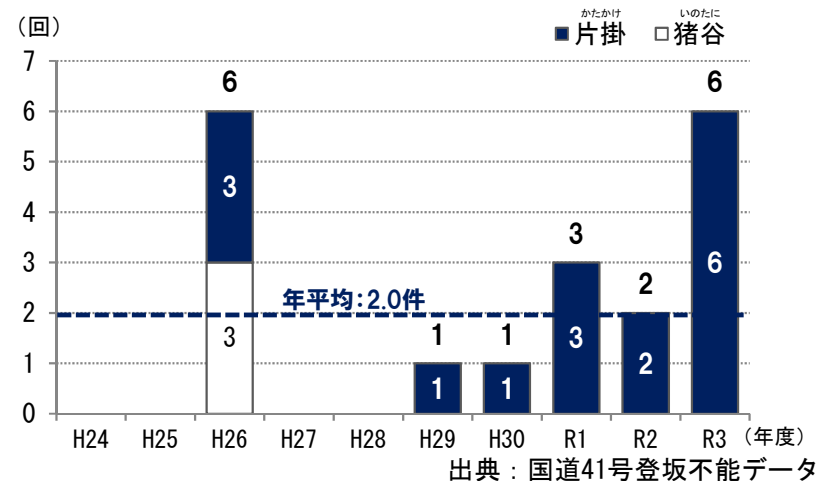
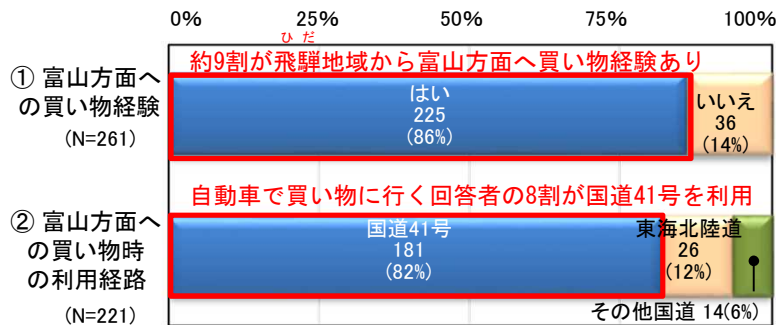


図4-7 事業区間内における登坂不能発生状況 (H16-R3年度)



出典: 飛騨地域の買い物動向アンケート調査 (H27.6実施)

図4-8 岐阜県飛騨地域の買い物動向調査集計結果

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



写真4-2: 片掛地区における登坂不能車両 (平成27年2月9日発生)

## 5. 費用と効果 <防災面の効果が特に大きい事業>

### <防災面を含む多様な効果>

いのたににれはら 猪谷榆原道路の役割	具体的内容
① 災害に強い道路ネットワークの形成	・ 事前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を形成
② 孤立集落の解消	・ 通行規制時の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を確保
③ 冬期交通障害の解消	・ 道路線形の改善や堆雪に必要な幅員が確保され、冬期間においても安全で安定した交通機能を確保

### <費用と便益>

#### 【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	674億円		
残事業	97億円	89億円	8.0億円

#### 【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	362億円			
残事業	320億円	258億円	51億円	11億円

※費用、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の。

※費用及び便益の値は、表示桁数の関係で内容と一致しないことがある。

※費用及び便益額は、10以上：整数止め、1.0より大きく10未満：小数点1桁止め、1.0以下：小数点2桁止め とする。

## 6. 事業の必要性、進捗の見込み等

### 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】

- 前回再評価以降、周辺に大きな社会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、「災害に強い道路ネットワークの形成」「孤立集落の解消」「冬期交通障害の解消」「走行時間の短縮」「交通事故の減少」などの効果が発揮される。

#### 【事業の進捗状況】

- 事業の進捗状況：用地進捗率100%、事業進捗率74%（令和3年度末）
- 残事業の内容：橋梁工事、改良工事

### 事業の進捗の見込みの視点

- ・ 富山市猪谷<sup>いのたに</sup>から富山市片掛間<sup>かたかけ</sup>において、（仮称）猪谷橋、（仮称）片掛橋の橋梁工事及び改良工事等を推進し、早期完成2車線開通を目指して整備を進める。

### コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・ 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：富山高山連絡道路整備促進期成同盟会や富山・岐阜両県等から整備促進の要望を受けている。
- ・ 知事の見解：事業継続に同意する。なお、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お願いしたい。

## 7. 対応方針（原案）

### 事業継続

（理由）

- ・当該事業は、現時点においても、その必要性、重要性は変わっておらず、事業進捗の見込みからも、引き続き事業を継続することが妥当であると考えます。

## 8. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和4年度

事業名： 国道41号 いのたににれはら 猪谷榆原道路

担当課： 道路計画課

担当課長名： 田村 秀誠

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
事業を巡る社会経済情勢等の変化		
事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない	■
前回評価からの事業費・事業期間の増加		
事業費の増加	事業費の増加は24.4%（約390億円→約485億円）	<div style="text-align: right; font-size: small;">                     増加無し    10%以内増加                 </div> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
事業期間の増加	事業期間の延長は17.9%（28年→33年）	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等		
費用便益分析マニュアルに変更がない	費用便益分析マニュアル改訂（R4.2）	<input type="checkbox"/>
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	需要量の減少がない	■
周辺ネットワークで新規事業化がない	周辺ネットワークで新規事業化がない	■
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に比して費用対効果分析に要する費用が大きい ・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	令和元年度から令和3年度までの事業費の平均は20億円であり、 事業規模に対して費用対効果分析に要する費用が小さい （3力年の平均事業費に対する平均的な分析費用の割合：0.2%）	<input type="checkbox"/>
前回評価で資料の作成を省略していない		<input type="checkbox"/>
前回評価で費用対効果分析を省略していない		■
その他の事由（重点的な評価が必要な特別な事由）	なし	—
以上より、審議区分： <b>重点</b> 資料： <b>作成</b> 費用対効果分析： <b>便益算出</b> とする。		