

道路事業の再評価説明資料

〔一般国道４１号 おおさわの とやまみなみ 大沢野富山南道路〕

令和８年１０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		
(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
(4) 前回事業評価からの変更点	P	3
3. 事業内容の変更		
(1) 事業費の見直し		
① 労務費・資機材費の高騰	P	4
② トンネル避難通路の構造の見直し	P	5
③ 橋梁形式から函渠構造への見直し	P	6
(2) 見直し後の事業費	P	7
4. 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	P	8
② 交通事故件数の減少	P	8
(2) その他の効果		
① 物流の信頼性の向上	P	9
② 冬期交通の安定性の確保	P	10
③ 第三次医療施設等へのアクセス向上	P	11
④ CO2排出量減少による環境負荷の低減	P	12
⑤ 時間信頼性の向上	P	13
5. 費用対効果	P	14
6. 事業の必要性、進捗の見込み等	P	15
7. 対応方針（原案）	P	16
8. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）	P	17

1. 事業概要

(1) 事業の目的

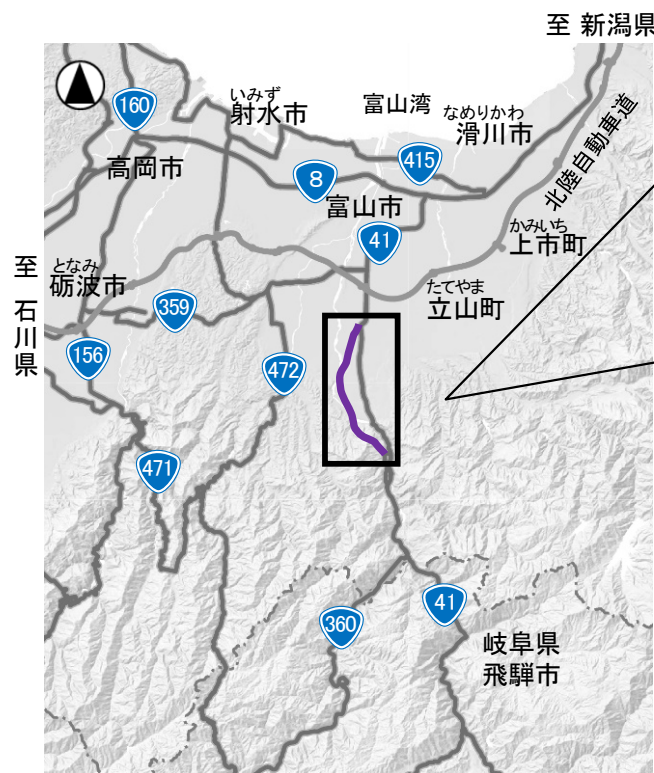
当事業は、高規格道路「富山高山連絡道路（延長80km）」の一部を構成する富山県富山市^{にれはら}榆原～富山市^{くりやま}栗山間（延長12.0km）において、

- 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 飛騨市
写真1-1 大沢野富山南道路(R7.10)
(富山市栗山から飛騨市方面を望む)



至 高山市
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：一般国道41号 大沢野富山南道路
- 延長：12.0km
- 起終点：(起)富山県富山市^{にれはら}楡原
(終)富山県富山市^{くりやま}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
- 令和7年度末までの投資額
：約142億円（進捗率約37%）

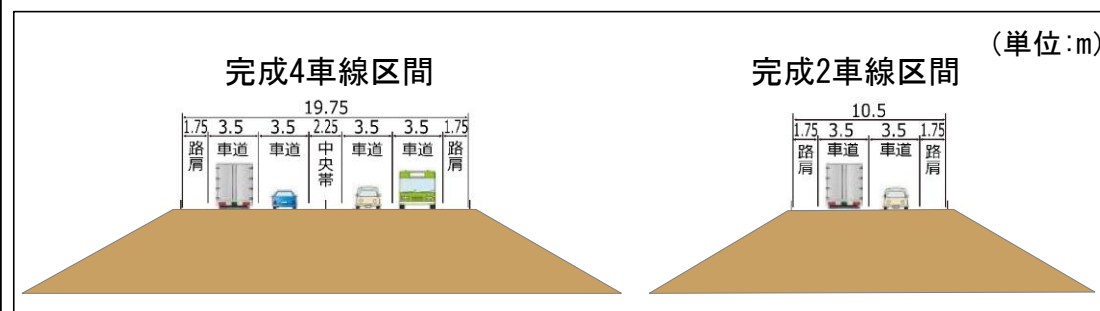


図1-3 標準横断面図



図1-4 位置図

2. 現在に至る経緯

(1) 事業の経緯

年 度	主な経緯
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26年度	事業化
平成28年度	事業再評価
平成29年度	用地着手
令和元年度	工事着手
令和3年度	事業再評価

(2) 事業の進捗状況（事業費見直し前） 令和7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380億円	約142億円	約37%	約238億円
うち用地費・補償費	約56億円	約50億円	約89%	約6億円

(3) 今後の事業展開

○用地取得、改良工事、橋梁工事及びトンネル工事を推進し、早期開通を目指して整備を進める。

(4) 前回事業評価からの変更点

○労務費・資機材費の高騰に伴う事業費の見直し
 ○トンネル避難通路の構造の見直しに伴う事業費の見直し
 ○用地交渉を行う中で、代替地確保等に時間を要したこと
 から、事業評価期間の見直し

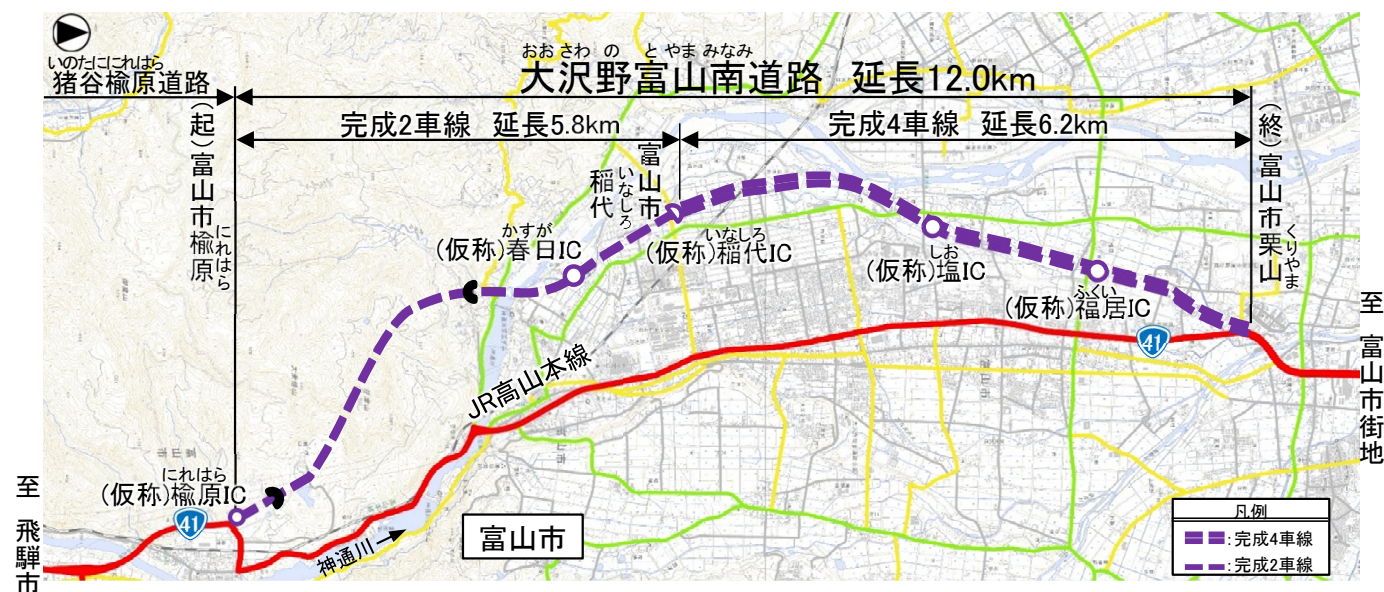


図2-1 位置図

3. 事業内容の変更

(1) 事業費の見直し

① 労務費・資機材費の高騰による増額【+約73億円】

○ 前回再評価時（令和3年度）後の労務費・資機材単価の上昇によって、増額の必要が生じた。

▼ 労務単価の伸率

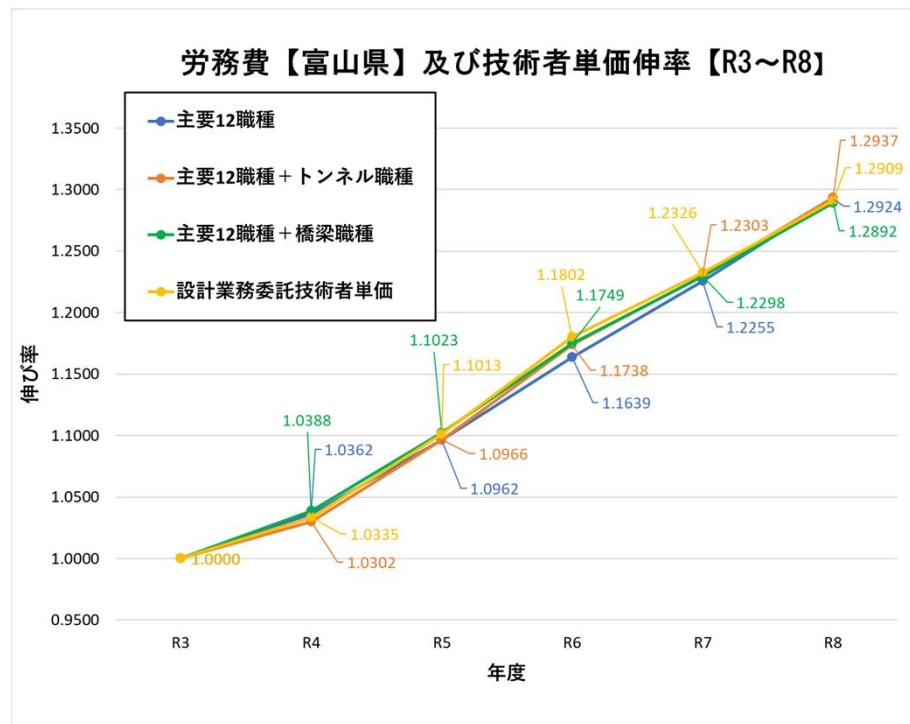


図3-1 富山県の労務単価の伸び率

■ 計算方法

- 工種毎に、工事実績から労務費・資機材の割合を算出。
- 各年度の事業費及び令和8年度以降の事業費に工種毎の上昇率を乗じ、物価上昇に事業費増分を算出。

▼ 建設資材単価の伸率

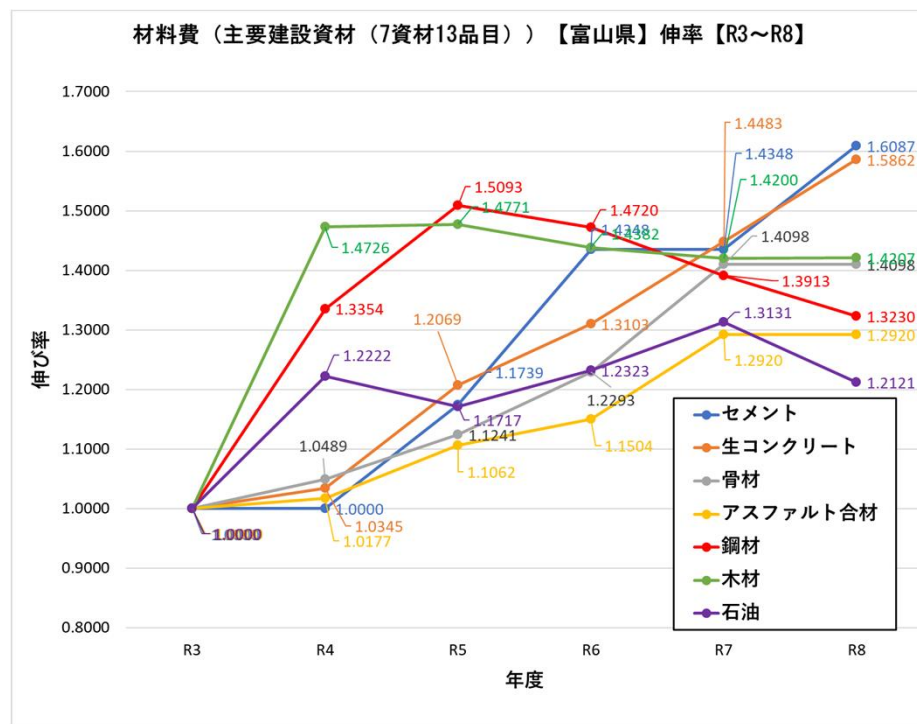


図3-2 富山県の材料費(主要建設資材:7資材13品目)の伸び率

■ 増額の内訳

表2 労務費及び資機材の増額推移

	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度 (概事業費を含む)	合計(百万円)	合計(億円)
労務費	11	37	64	108	1,910	2,130	約2.2億円
材料費	45	99	156	216	4,610	5,126	約5.1億円
合計	56	136	220	324	6,520	7,256	約7.3億円

3. 事業内容の変更

(1) 事業費の見直し

②トンネル避難通路の構造の見直しによる増額【+約36億円】

- トンネル非常用施設設置基準（以下、設置基準）の改定（令和元年9月）に準拠した詳細設計を令和4年度に実施。
- 設置基準の改定において、新たに避難通路の形態が明文化されたことから本線一体型避難通路から本線分離型避難坑に構造見直しを行った。

【本線一体型避難通路】

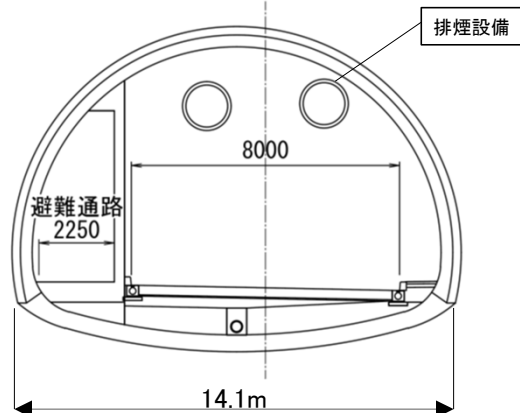


図3-3 平成26年事業化時の計画断面



【本線分離型避難坑】

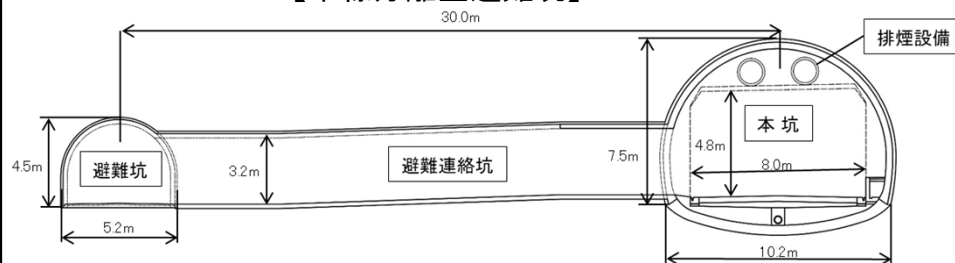


図3-4 令和4年詳細設計断面

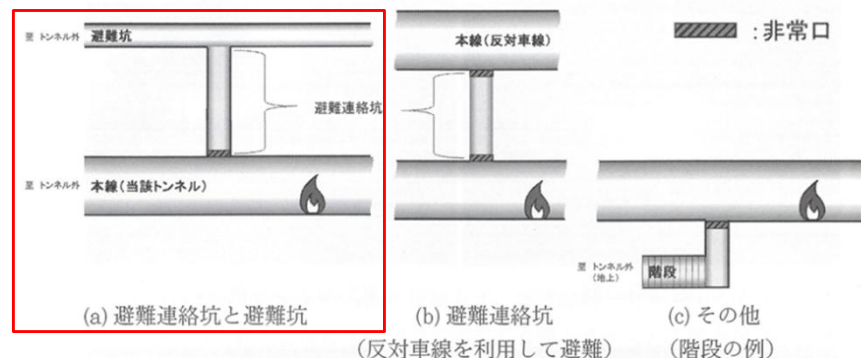
「道路トンネル非常用施設設置基準・同解説」 令和元年9月の改定内容

(3) 避難通路

避難通路は、道路トンネルに非常口を介して接続され、火災その他の事故が発生したトンネル（当該トンネル）とは別の空間に避難させる通路の総称である。避難の確実性の観点から、最終的にはトンネルの外側の空間（地上）に避難できるよう避難経路を定めて通路を設置する必要がある。

① 避難通路の形態

避難通路の設置にあたっては、隣接する本線トンネルがない場合には、解説図－4.17の(a)に示すように当該トンネル近傍に並行して避難坑を設置して、当該トンネルと避難坑を連絡する避難連絡坑で接続する形態を基本とする。



解説図－4.17 避難経路に応じた避難通路の形態（平面イメージ）

3. 事業内容の変更

(1) 事業費の見直し

③橋梁形式から函渠構造への見直しによる減額【-約1億円】

- 当初計画では、本線と合口用水^{ごうぐち}の交差部は、用水路の維持管理面に考慮して橋梁構造として計画していた。
- 用水管理者との協議・調整を重ねたところ、函渠構造での設計について合意が得られたことから約1億円のコスト縮減となった。

【見直し前】橋梁構造

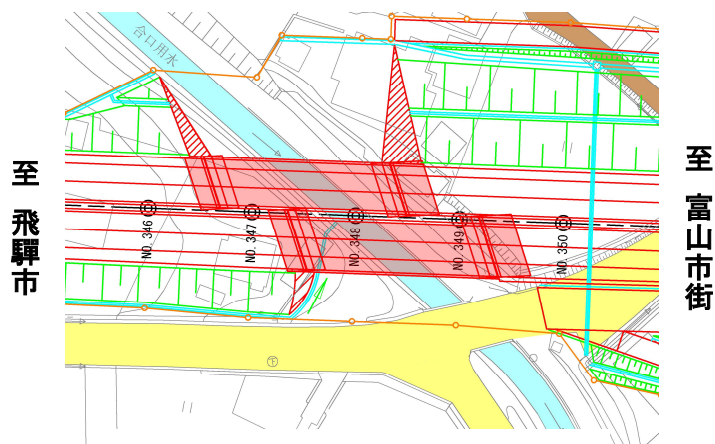


図3-4 計画平面図(見直し前)

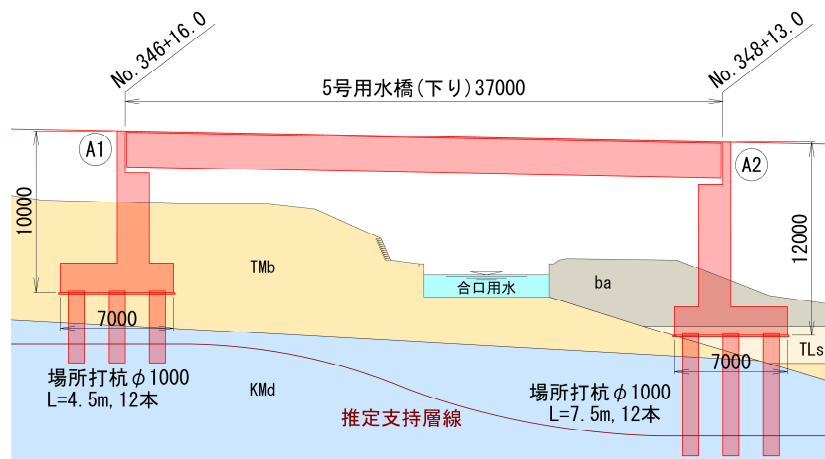


図3-5 計画側面図(見直し前)



コスト縮減のため見直し

【見直し後】函渠構造

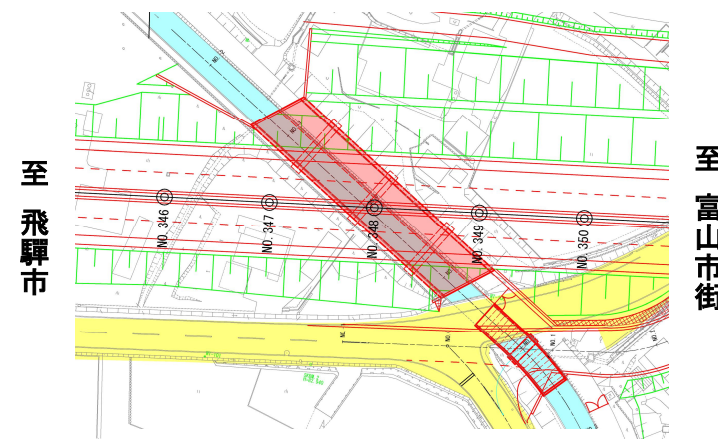


図3-6 計画平面図(見直し後)

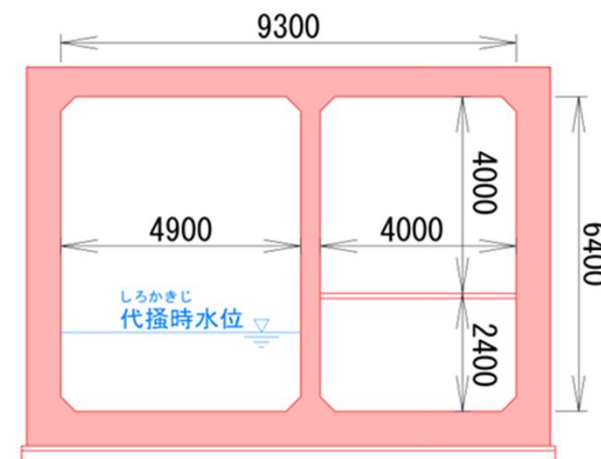


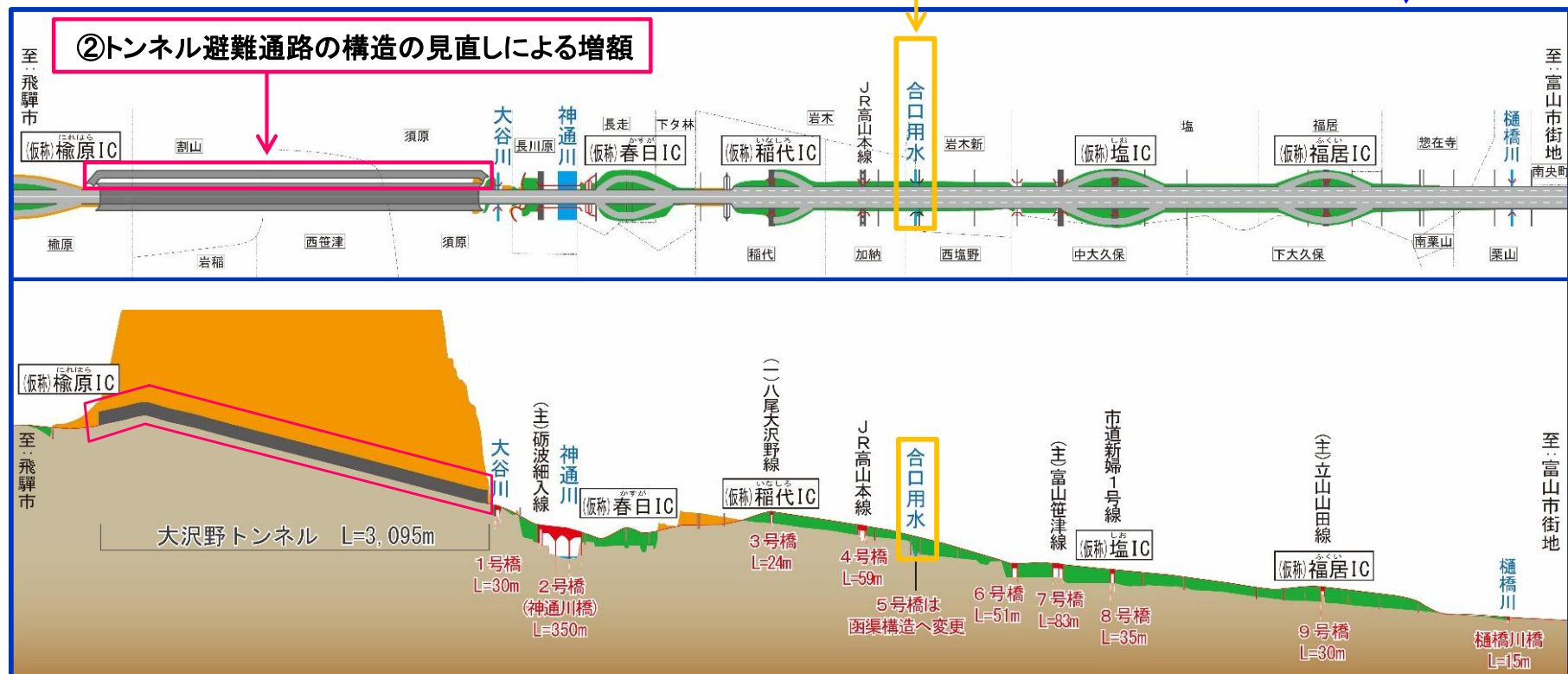
図3-7 計画断面図(見直し後)

3. 事業内容の変更

(2) 見直し後の事業費

③橋梁形式から函渠構造への見直しによる減額

①労務費・資機材費の高騰による増額



■全体事業費の増額の内訳

- ① 労務費及び資機材費の高騰による増額 : +約73億円
- ② トンネル避難通路の構造の見直しによる増額 : +約36億円
- ③ 橋梁形式から函渠構造への変更による減額 : -約 1億円

合計 : +約108億円

	全体事業費	見直し事業費	増減
大沢野富山南道路	約380億円	約488億円	約108億円 (約28%増)

4. 事業の投資効果

(1) 便益に係る整備効果

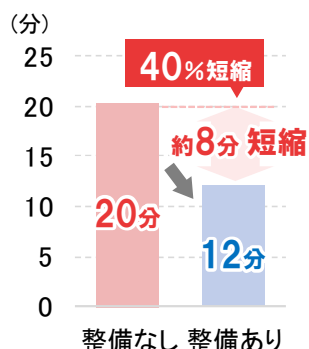
① 走行時間の短縮

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8分の短縮が見込まれる。

② 交通事故件数の減少

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39件の死傷事故削減が期待される。

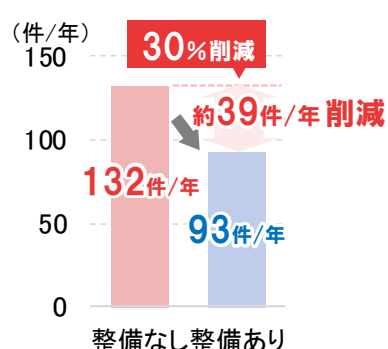
【走行時間】



出典：整備なし(R22将来交通量推計値)
整備あり(R22将来交通量推計値)

図4-1 事業区間の走行時間

【交通事故件数】



出典：整備なし(R22将来交通量推計値(旧大沢野町+旧細入村))
整備あり(R22将来交通量推計値(旧大沢野町+旧細入村))

図4-2 事業区間周辺の死傷事故件数



写真4-1 大沢野地区における交通状況

しもおおくほ
(富山市下大久保から富山市街地方面を望む)

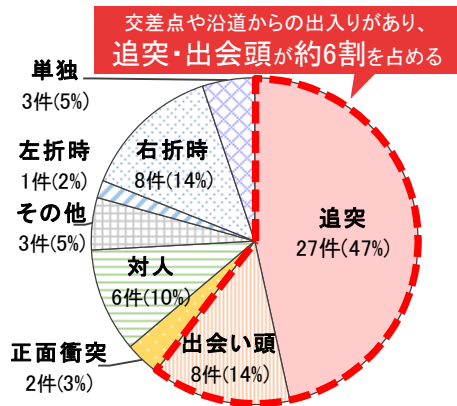


図4-3 事業区間の事故類型別発生件数

—8—

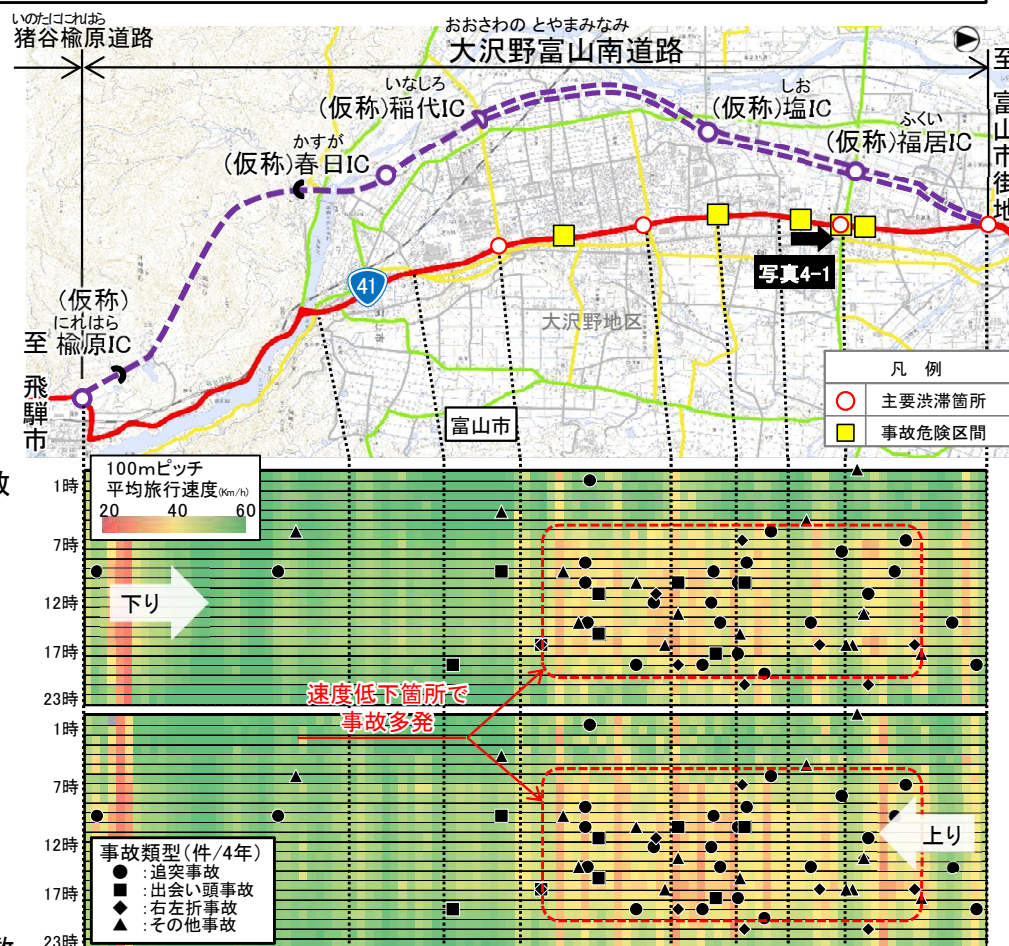


図4-4 事業区間の死傷事故発生状況

出典：ITARDAデータ(R3年～R6年)、ETCプローブデータ 様式1-2(R7.10)

4. 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原材料の輸送は、東海北陸自動車道に危険物積載車両通行禁止区間があるため主に国道41号を利用するが、国道41号岩稲^{いわいね}～西笹津^{にしさづ}間では斜面崩落等の災害危険箇所が存在する。
- 大沢野^{おおさわの}富山南道路^{とやまみなみ}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。

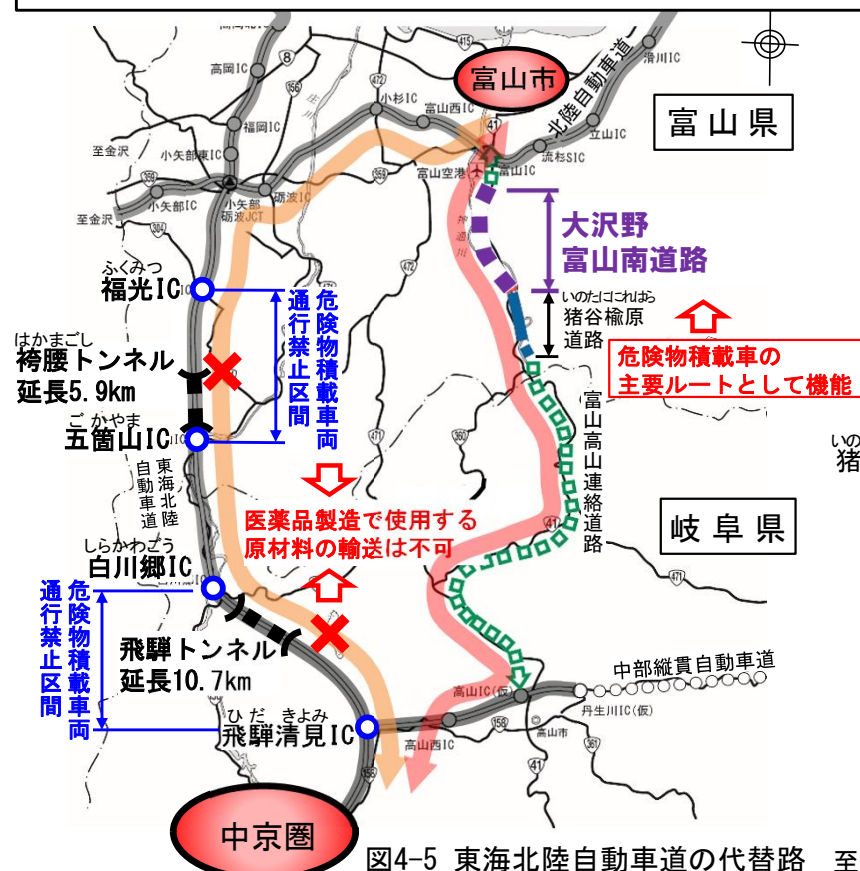


図4-5 東海北陸自動車道の代替路

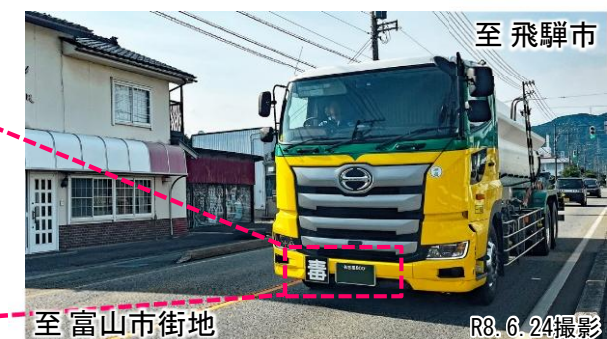


写真4-2 医薬品医療機器等法に基づく原材料の輸送状況(富山市長附)



写真4-3 岩稲地区の国道下斜面崩落 (H22.3.9)

図4-6 国道41号の災害危険箇所と医薬品関連企業



東海北陸道では医薬品の原材料を運べない。
国道41号を利用した輸送ルートが拡大される
ことで、医薬品の生産拠点形成が期待される。

4. 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9割が確保されておらず、積雪時は大型車のすれ違いも困難となり、路肩確保のための運搬排雪作業も実施されている。
- 事業中の猪谷楡原道路と大沢野富山南道路により円滑な走行環境が整備され、冬期交通の安定性確保や冬期の安全な道路交通の確保が期待される。

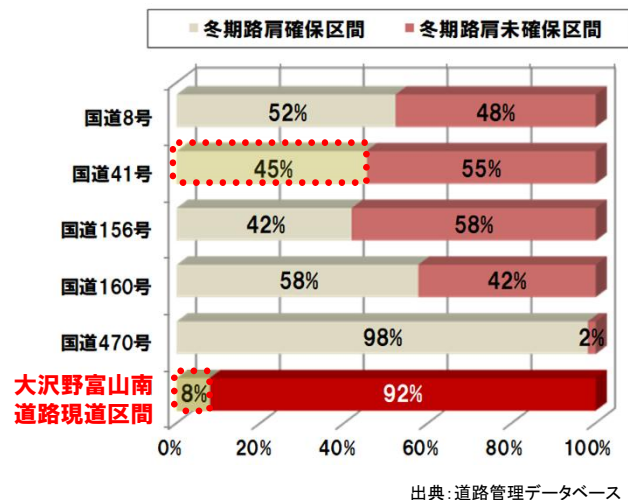


図4-12 路線別の冬期路肩の確保割合

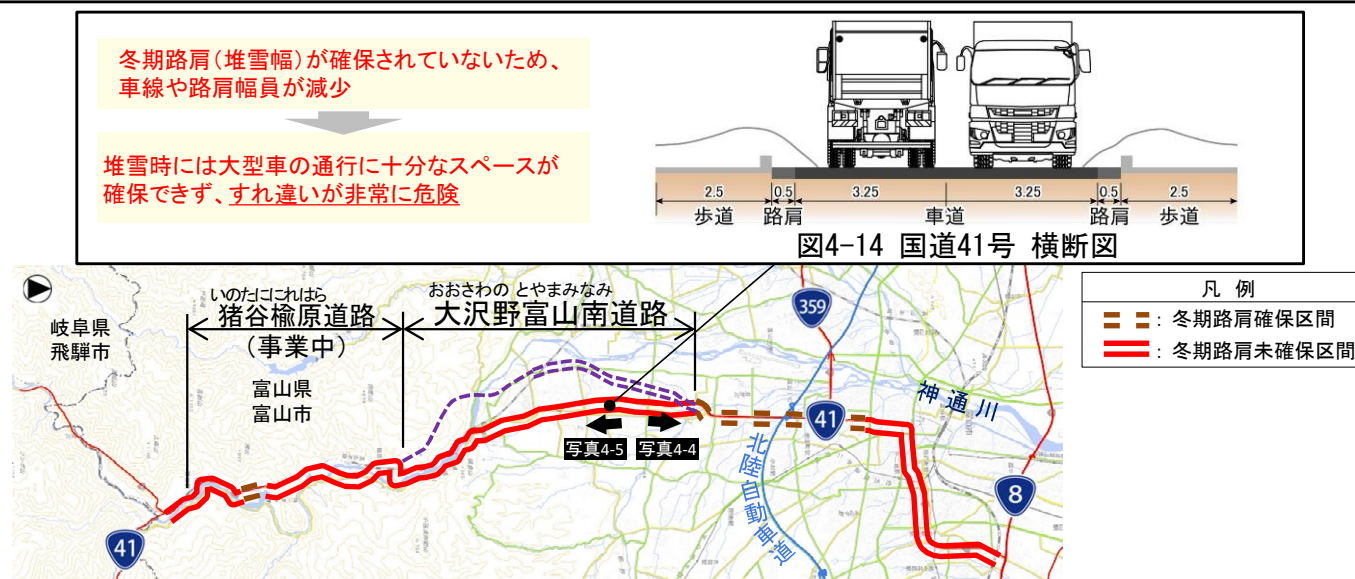


図4-13 国道41号の冬期路肩確保区間



写真4-4 積雪時の大型車相互通行状況
 （富山市栗山地先）



写真4-5 路肩確保のための運搬排雪作業

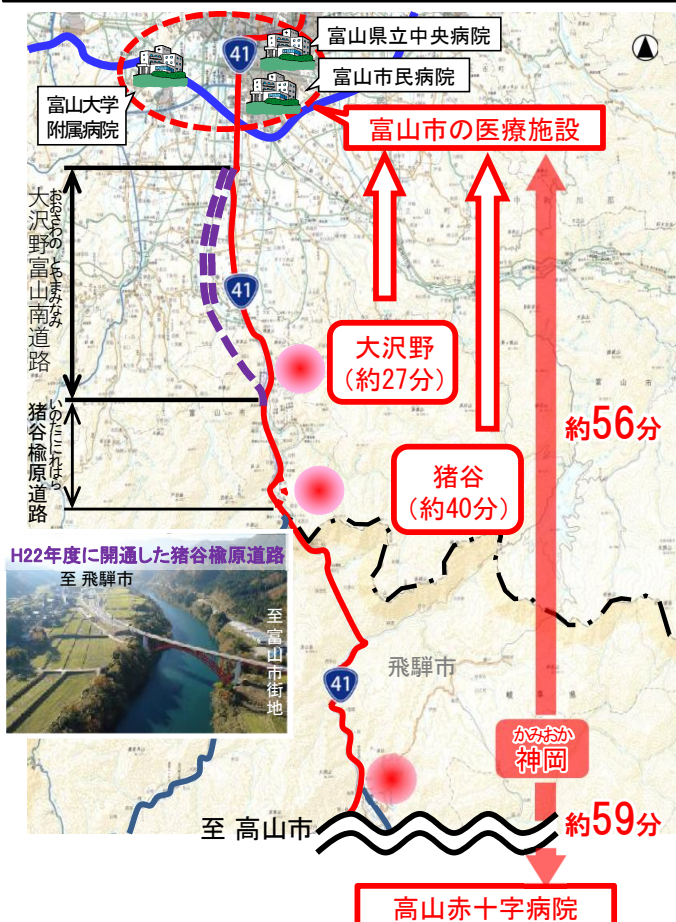
4. 事業の投資効果

③第三次医療施設等へのアクセス向上

○第三次医療施設である富山県立中央病院をはじめ、富山市内の医療施設は岐阜県飛騨市からの搬送実績がある。

また、岐阜県飛騨市は、妊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おり、国道41号は救急搬送や周産期医療へのアクセスを支える重要な路線となっている。

○大沢野富山南道路の整備により、富山市内の医療施設へのアクセス性が向上し、県境を越えた救急搬送の速達性・定時性の向上や、安全で円滑な通院が期待できる。



出典：現況所要時間（令和3年度全国道路・街路交通情勢調査）
富山方面の整備後所要時間（R22将来交通量推計値）

図4-15 医療施設までの所要時間

【飛騨市との協定締結内容・飛騨市からの救急搬送件数】

表4-1 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

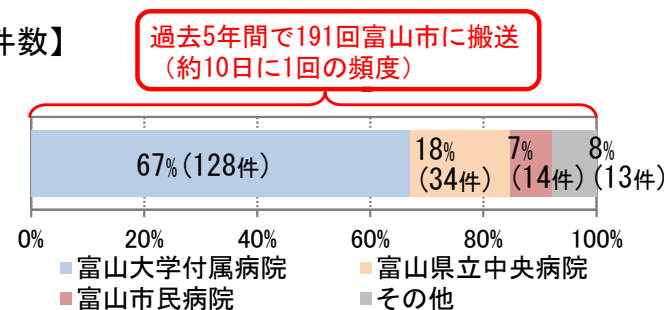


図4-16 県境を越えた搬送実績事例（R3-R7年計）

冬期の大雪時には渋滞が発生し、搬送時間の遅延や帰署の長時間化により、他事案への対応に影響が生じています。

出典：飛騨市消防本部ヒアリング（R8.6）

【飛騨市の出産に関わる委託医療機関・富山県での出生数】

表4-2 飛騨市の妊婦一般健康診査委託医療機関

委託医療機関	所在地
富山市民病院	富山市
飛騨市民病院	飛騨市
アルプスベルクリニック	高山市
高山赤十字病院	高山市
久美愛厚生病院	高山市

出典：飛騨市役所市民福祉部HP

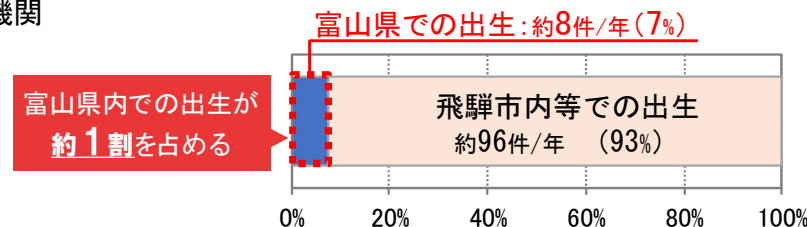


図4-17 飛騨市における富山県での出生数（H28-R7年度平均）

妊婦さんは平均で12～14回の通院が多く、実際にR7年の出生のうち神岡から国道41号を利用して富山へ通っていた妊婦さんもいます。

出典：飛騨市役所市民福祉部ヒアリング（R8.6）

4. 事業の投資効果

④CO₂排出量減少による環境負荷の低減

○大沢野富山南道路整備による時間効率化を通して、便益エリア全体においてCO₂排出量を年間約0.5万トン削減することが期待され、「客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法（案）」により便益換算を行うと、約2.2億円相当の効果が期待できる。



図4-18 位置図

表4-3 温室効果ガス低減便益試算結果

	CO ₂ 排出量 (万t-CO ₂ /年)		③ 削減量 (万t-CO ₂ /年) ①—②	④ 貨幣換算 (億円/年)	⑤ 現在価値 換算 (億円/50年)
	① 整備前	② 整備後			
大沢野富山南道路	113.7	113.2	0.5	0.16	2.2

出典：R22交通量推計に基づき算出

CO₂の削減による環境への効果を「客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法（案）」に基づき便益換算した結果、**約2.2億円の効果**が見込まれる。

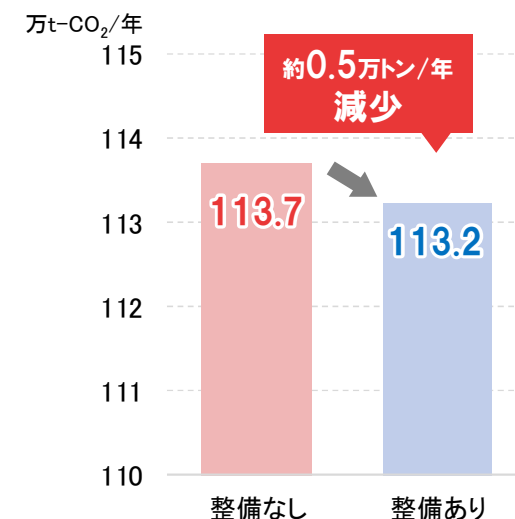


図4-19 便益算定エリアにおけるCO₂排出量の変化

出典：R22交通量推計に基づき算出

CO₂の1t当たりの削減価値は
2,890円※なので、
約1,644万円/年
の効果が年間見込まれる。

※「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）R7.9」の炭素換算トンあたりCO₂の貨幣評価原単位10,600円/t-Cより算定
(10,600円/t-C × 0.273(換算係数)=2,890円/t-CO₂)

4. 事業の投資効果

⑤時間信頼性の向上

○大沢野富山南道路整備により、所要時間のばらつきが小さくなり時間信頼性が向上することで、50年間現在価値換算すると約73億円の効果が期待される。



図4-20 位置図

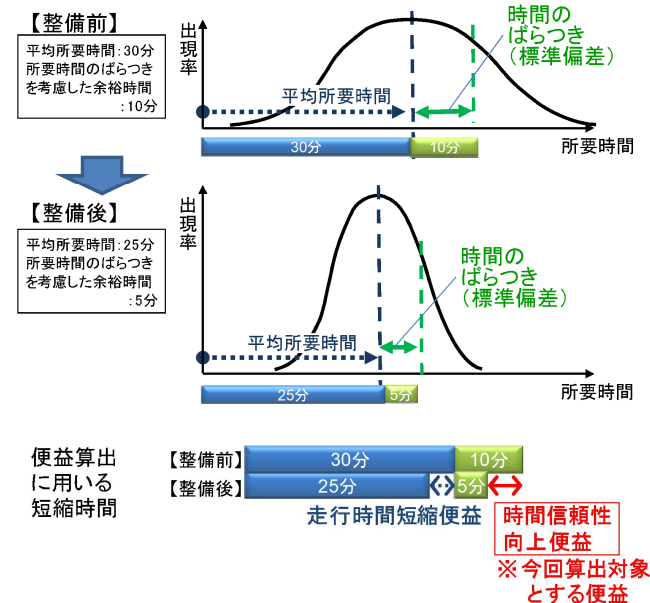


図4-21 時間信頼性向上便益の概念図

表4-4 時間信頼性向上便益試算結果

	総余裕時間費用 (億円/年)		③ 時間信頼性 向上効果 (億円/年) ①—②	④ 時間信頼性 向上効果 (億円/50年)
	① 整備前	② 整備後		
大沢野富山南道路	264.2	258.9	5.3	72.8

出典: R22交通量推計に基づき算出

「時間信頼性向上便益算定
マニュアル(案)」に基づき、
50年間現在価値換算した結果、
約73億円の効果が見込まれる。

※「整備前」と「整備後」での50年間現在価値換算削減額

5. 費用対効果

事業名	一般国道41号 おおさわの とやまみなみ 大沢野富山南道路						
起終点	起点：富山県富山市 にれはら 楡原 終点：富山県富山市 くりやま 栗山					延長	12.0km
事業概要	一般国道41号 おおさわの とやまみなみ 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のバイパス事業である。						
平成23年度都市計画決定		平成26年度事業化		平成29年度用地着手		令和元年度工事着手	
全体事業費	約488億円	事業進捗率 (令和7年度末、 事業費見直し前)	約37%	供用済延長	—		
計画交通量	9,900～24,800 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C		総費用	(残事業) / (全体事業)	総便益	(残事業) / (全体事業)	基準年度
	(事業全体) 1.5 参考〔2%〕2.3〔1%〕2.9 (残事業) 2.4 参考〔2%〕3.3〔1%〕3.8		324 / 510億円 事業費：245 / 431億円 維持管理費：79 / 79億円		790/ 790億円 走行時間短縮便益：647/ 647億円 走行経費減少便益：111/ 111億円 交通事故減少便益：32/ 32億円		令和8年度
感度分析の結果							
(事業全体)		交通量：(−10%～+10%) B/C=1.4～1.9 事業費：(+10%～−10%) B/C=1.5～1.6 事業期間：(+20%～−20%) B/C=1.5～1.6		(残事業)		交通量：(−10%～+10%) B/C=2.2～2.9 事業費：(+10%～−10%) B/C=2.3～2.6 事業期間：(+20%～−20%) B/C=2.3～2.6	

※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。

※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令和8年度評価時点。

※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。

※費用対効果分析結果及び感度分析の結果は原則小数点1桁止め。ただし、四捨五入で1.0となる場合は、小数点2桁止め。

※費用対効果分析結果の〔 〕内は社会的割引率

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】

- ・ 事業の必要性に影響を及ぼす需要の見込みや地元情勢など社会情勢に大きな変化は無い。

【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：用地進捗率約89%、事業進捗率約37%（令和7年度末）
- ・ 残事業の内容：用地取得、改良工事、橋梁工事、トンネル工事

事業の進捗の見込みの視点

- ・ 用地取得、改良工事、橋梁工事及びトンネル工事を推進し、早期開通を目指して整備を進める。

主たる施設の構造等に関する事業手法や事業計画、コスト縮減、代替案立案等の改善の視点

- ・ トンネル避難通路の構造について、トンネル非常用施設設置基準の改定に伴う事業計画の改善を実施する。これにより、トンネル内において火災その他の事故が発生した際の利用者等の安全性が向上する。
- ・ トンネル掘削残土の再利用により、コスト縮減に努める。

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等から整備促進の要望を受けている。
- ・ 知 事 の 意 見：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）

対応方針（原案）：改善継続

（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、事業進捗の見込みなどからも、引き続き事業を継続することが妥当であるとする。さらに、主たる施設の構造等に関する事業計画等の改善を実施することで事業の効率化等が図られることから、改善継続が妥当であるとする。

8. 再評価の重点化・効率化判定票（道路・街路事業）

年度： 令和8年度 事業名： 一般国道41号 おおさわの とやまみなみ 大沢野富山南道路

担当課： 道路計画課 担当課長名： 吉澤 覚

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			
		増加無し	10%以内増加
事業費の増加	前回評価時（令和3年度）からの事業費の増加は28.4%（約380億円→約488億円）	☐	☐
事業期間の増加	事業期間の延長は 29.4%（17年間→22年間）	☐	☐
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（R7.8）	☐	
需要量の変化（需要量等の減少が10%以内）	需要量の減少が無い（前回評価：256万TE/日→今回評価270万TE/日）	■	
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はない	■	
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	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。 令和3年度評価時の感度分析の下位値 〔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=1.5	■	
前回評価で資料の作成を省略していない		■	
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： 重点 資料： 作成 費用対効果分析： 実施 とする。			