

平成26年度 新規事業候補箇所
新規事業採択時評価

平成26年3月4日

国土交通省 北陸地方整備局

一般国道41号 大沢野富山南道路に係る新規事業採択時評価

- ・ 物流ルートである現国道41号の渋滞緩和（沿線に集積する地域企業の活動を支援）
- ・ 生産額全国第3位の医薬品の製造で使用する有機溶剤等の輸送を支援。（並行する東海北陸自動車道の飛騨トンネルは危険物積載車両通行不可）

1. 事業概要

- ・ 起 終 点: 富山県富山市楡原～富山市栗山
- ・ 延長 等: 12.0km
 - 〔第3種第1級、4車線、設計速度 80km/h〕
 - 〔第3種第2級、2車線、設計速度 60km/h〕
- ・ 全体事業費: 約380億円
- ・ 計画交通量: 約22,800台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約16,300台/日	約2,400台/日	約4,100台/日



図1 広域図

② 医薬品の製造で使用する有機溶剤等の輸送に支障

- ・ 富山県の医薬品生産額は、全国第3位。
- ・ 東海北陸自動車道は飛騨トンネル等で危険物積載車両が通行不可であり、中京圏からの医薬品の製造で使用する有機溶剤等の輸送に、国道41号を利用。【図5】
- ・ しかし、国道41号の一部区間に斜面崩落等の脆弱な災害危険箇所等が存在。【図4、写真2】



写真2 岩福地区の国道下斜面崩落 (H22.3.9)

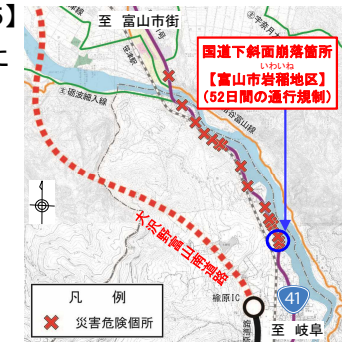


図4 国道41号の災害危険箇所
※災害危険箇所: H24防災点検の結果、対策が必要とされた箇所及び防災カテで対応する箇所



図5 危険物積載車両の物流ルート



図2 事業位置図

2. 道路交通上の課題

① 国道41号の交通渋滞・交通事故

- ・ 並行する国道41号は、北陸エリア有数の信号交差点過密区間であり、混雑度が平日1.32と高く、主要渋滞箇所が4箇所、事故危険区間が6箇所存在する等、沿線に集積する製造業等の企業の活動に支障が生じている。【写真1】
- ・ 東海北陸自動車道の通行止め時は、代替路となる国道41号の交通量が増加するため渋滞に拍車がかかる。【図3】



写真1 大沢野地区における混雑状況

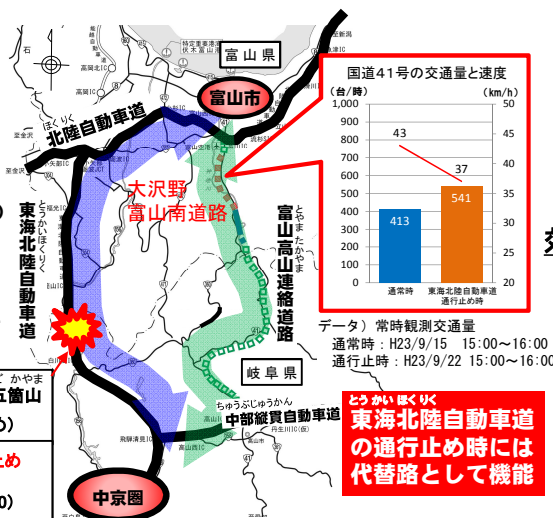


図3 東海北陸道通行規制の国道41号への影響

3. 整備効果

効果1 交通渋滞の緩和・交通事故の減少 [◎]

- ・ 通過交通がバイパスへ転換し、現国道41号の渋滞が緩和。
【国道41号の混雑度】
現況: 1.32(平日) ⇒ 整備後: 0.93(平日)
※現況: H25.10常時観測交通量、整備後: H42将来交通量推計結果
- ・ 渋滞の緩和等により、交通事故の減少が期待される。
【国道41号の事故件数】
現況: 51件/年 ⇒ 整備後: 42件/年
※現況: 現況交通量配分結果、整備後: H42将来交通量推計結果(国道41号及び当該道路)

- ・ 沿線に集積する企業の輸送が効率化され、企業団地計画の促進等、地域の更なる発展が期待される。【図6】

効果2 物流の信頼性の向上 [○]

- ・ 国道41号の災害危険箇所を回避し、医薬品製造業等の地域の産業を支える物流の信頼性が向上。

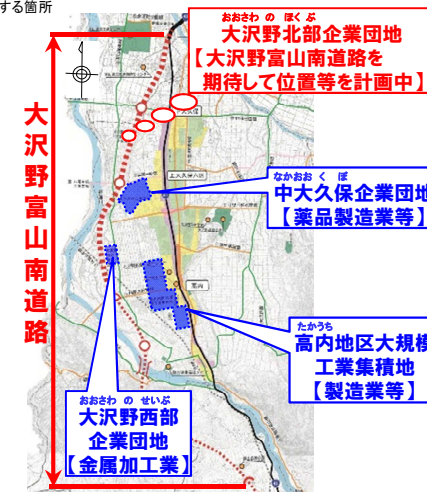


図6 企業の集積状況

■費用便益分析結果（貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの）

B/C	EIRR※1	総費用: 312億円※2	総便益: 552億円※2
1.8	7.6%	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業費: 261億円 ・ 維持管理費: 51億円 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間短縮便益: 437億円 ・ 走行経費減少便益: 71億円 ・ 交通事故減少便益: 44億円

※1: EIRR: 経済的内部収益率
※2: 基準年(H25年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

