

国道17号

綾戸バイパス

(再 評 価)

平成18年9月11日

国土交通省
関東地方整備局

目 次

1. 事業の目的	.....	1
2. 計画の概要	.....	2
3. 事業の経緯	.....	3
4. 事業の必要性と整備効果	.....	4
(1) 現道部の災害への対応	.....	4
(2) 現道部の事故状況	.....	6
(3) バイパス整備による安全性の向上	.....	7
(4) 関越自動車道の通行止め状況	.....	8
(5) 関越自動車道と国道 17 号の通行止めによる影響	.....	9
(6) CO ₂ 、NO _x 、SPM の年間排出量の削減	.....	8
5. 費用対効果	.....	9
6. 今後の対応方針（原案）	.....	10

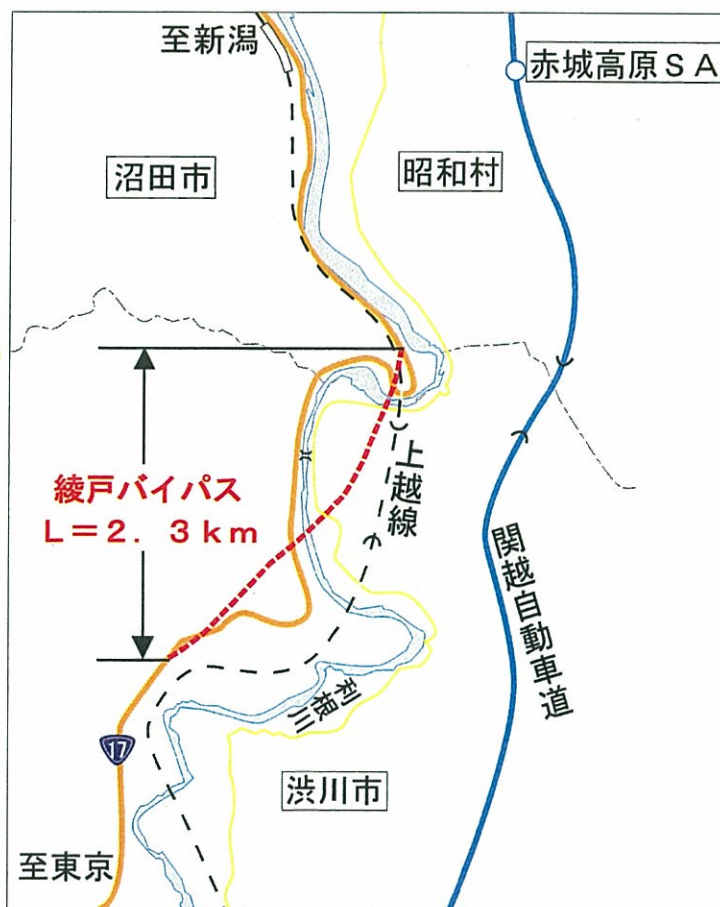
1. 事業の目的

- ・ 災害などに強い道路整備
- ・ 落石等災害の解消や交通規制時の代替道路としての機能

一般国道17号は、東京都中央区日本橋を起点として、浦和、大宮、高崎、前橋等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長369.6kmの本州を横断する主要幹線道路です。

綾戸バイパスは、群馬県あやど渋川市上白井からしぶかわしかみしろい沼田市岩本町に至る2.3kmの4車線バイパス整備事業です。現道綾戸地区の利根川に沿った急峻な地形による落石等災害の解消や線形改良・視距を確保し、交通安全性の向上を図るとともに、鯉沢バイパスや沼田バイパスと一体となって国道17号の交通機能を連続的に強化することにより、周辺地域の活性化に大きく寄与し、また、関越自動車道での濃霧発生等による交通規制時の代替路線として機能します。

・ 位置図



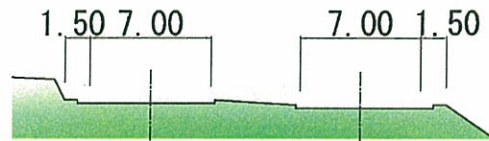
2. 計 画 の 概 要

綾戸バイパスは、一般国道17号の渋川市上白井から沼田市岩本町までの4車線のバイパス道路として計画された事業です。

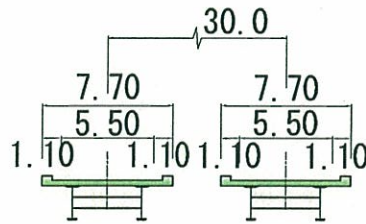
この整備によって、利根川に沿った急峻な地形による落石等災害の解消や線形改良・視距を確保し、交通安全性の向上を図るとともに、綾戸地区や渋川・沼田地域の交通の円滑化の向上等を図るものです。

- ・ 起 終 点 自) ぐんまけんしぶかわしかみしろい 群馬県渋川市上白井
 至) ぐんまけんぬまたしいわもとまち 群馬県沼田市岩本町
- ・ 計画延長 L = 2.3 km
- ・ 構造規格 3種2級
- ・ 設計速度 60 km/h
- ・ 車線数 4車線
- ・ 全体事業費 約164億円
- (事業化区間)
- ・ 標準断面図

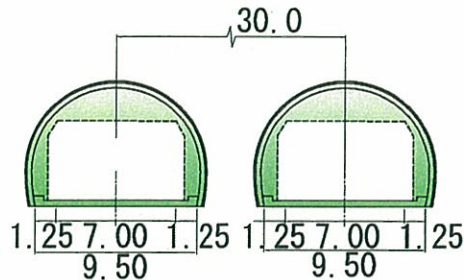
【一般】



【橋梁部】



【トンネル】



3. 事業の経緯

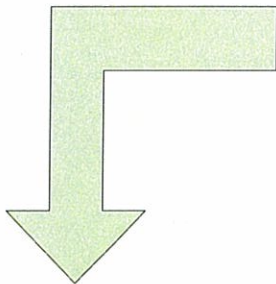
・事業の経緯

平成 4 年度	事業着手 現地立ち入りのための地元説明会(8～9月)
平成 6 年度	子持村および沼田市区間の測量・地質調査完了
平成 7 年2月	赤城村棚下地区で再説明会開催
平成 8 年度	北海道豊浜トンネルの事故を受け、現道部の防災対策に着手
平成14 年度	防災対策が概成
平成15 年度	赤城村棚下地区で再々説明会開催。棚下地区にある県道をバイパスに接続する方向で検討を行うことで了解を得て、測量、地質調査、設計に着手。
平成16 年度	環境調査
平成17 年度	環境調査、橋梁・トンネル予備設計
平成18 年度	橋梁・トンネル詳細設計着手

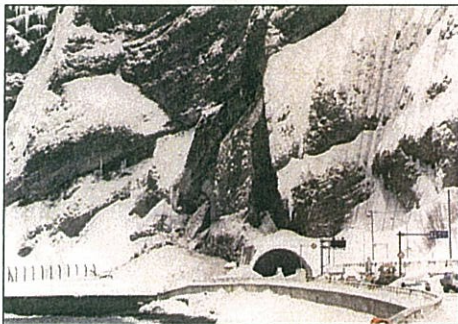
4. 事業の必要性と整備効果

(1) 現道部の災害への対応

綾戸地区では、平成8年以前は落石・岩石崩落などの事故が多発しており、甚大な被害も発生しています。平成8年2月に起きた北海道豊浜トンネル崩落事故を受け、現道の防災対策に着手。平成8年3月より道路防災総点検（道路管理者・専門家による目視・踏査）などを実施し、その結果、対策が必要な箇所が24箇所挙げられました。



平成8年2月に発生した
北海道豊浜トンネル崩落事故
(写真出典：建設グラフHP)



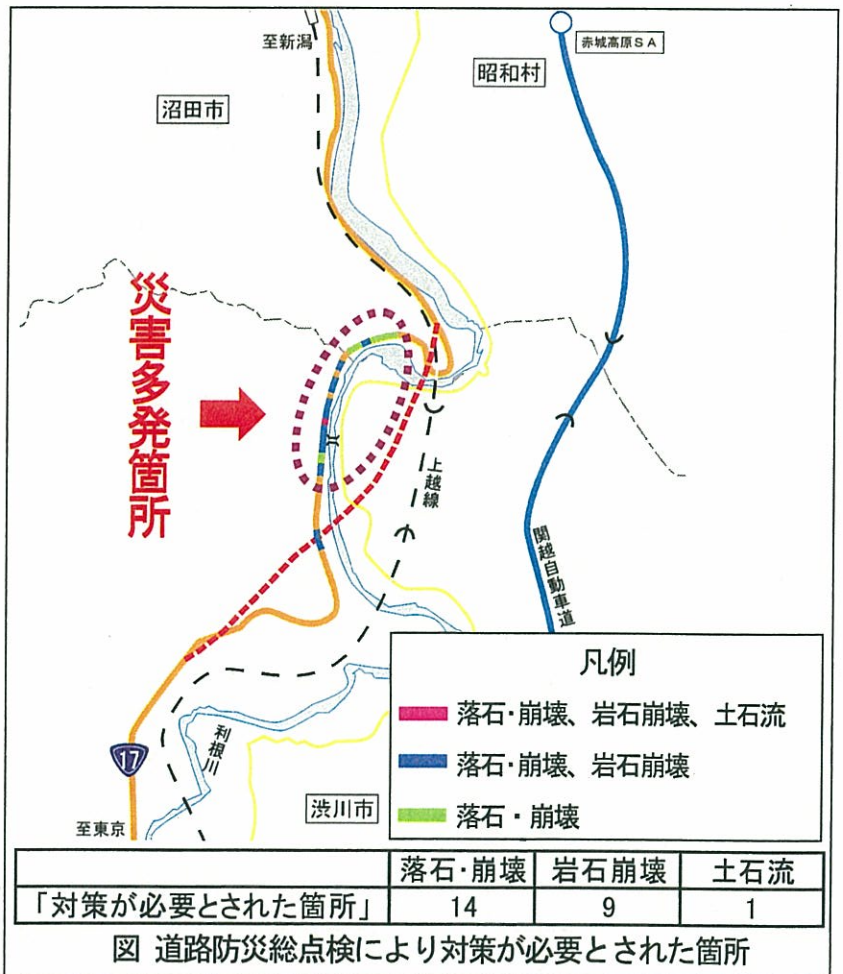
平成8年3月より
道路防災総点検などを実施



子持村に豪雨
40年ぶりの土砂降り
道路農作物の被害深刻

雷雨で大量の土砂が流出し不通となった国道17号
＝10日午前6時45分、北群馬郡子持村で

集中豪雨により国道17号に土砂が流出し、
交通が寸断（昭和62年9月11日 朝日新聞）



道路防災総点検により対策が必要とされた箇所に対して、ロックシェッド、防護ネット、ロックボルトなどの対策を実施しました。

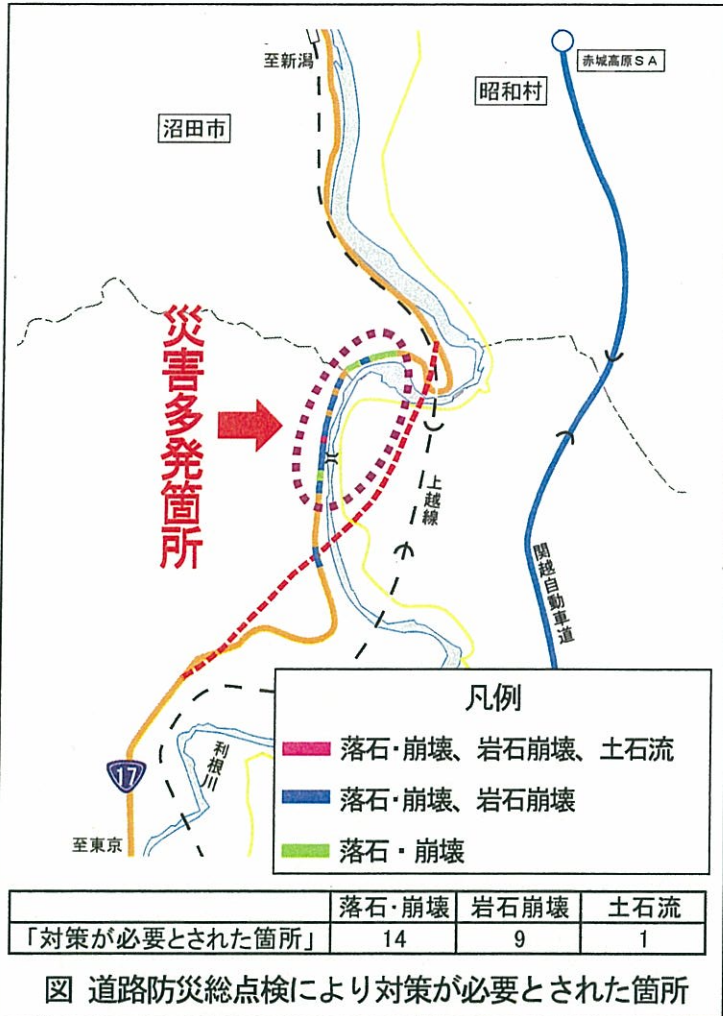
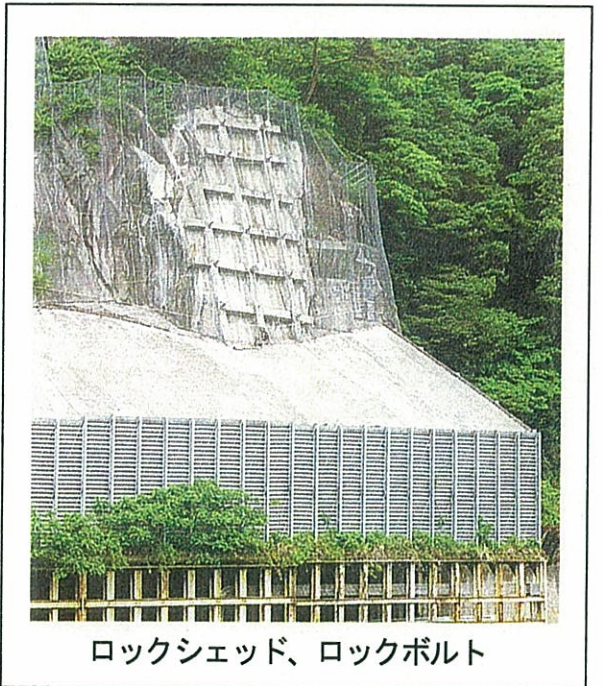
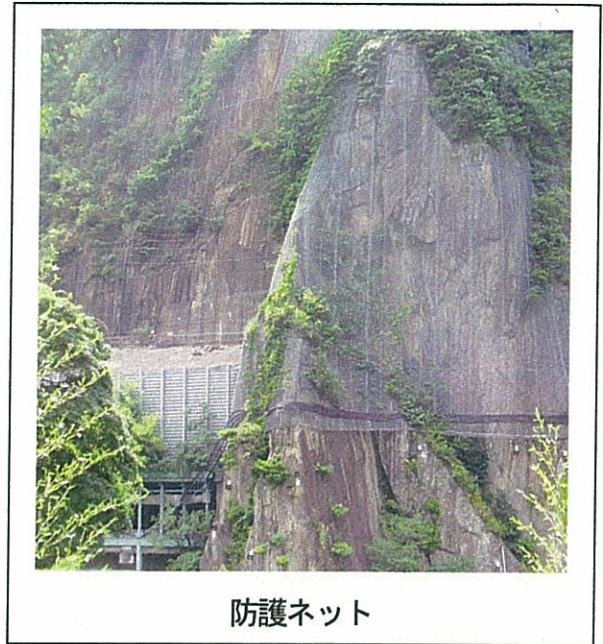


図 道路防災総点検により対策が必要とされた箇所



(2) 現道部の事故状況

現道は、線形が悪いにもかかわらず、交通量 20,279 台/日と多いため、交通事故発生率が高い。過去には、綾戸トンネル内で 41 人が死傷するという大事故（昭和 62 年）も起きています。

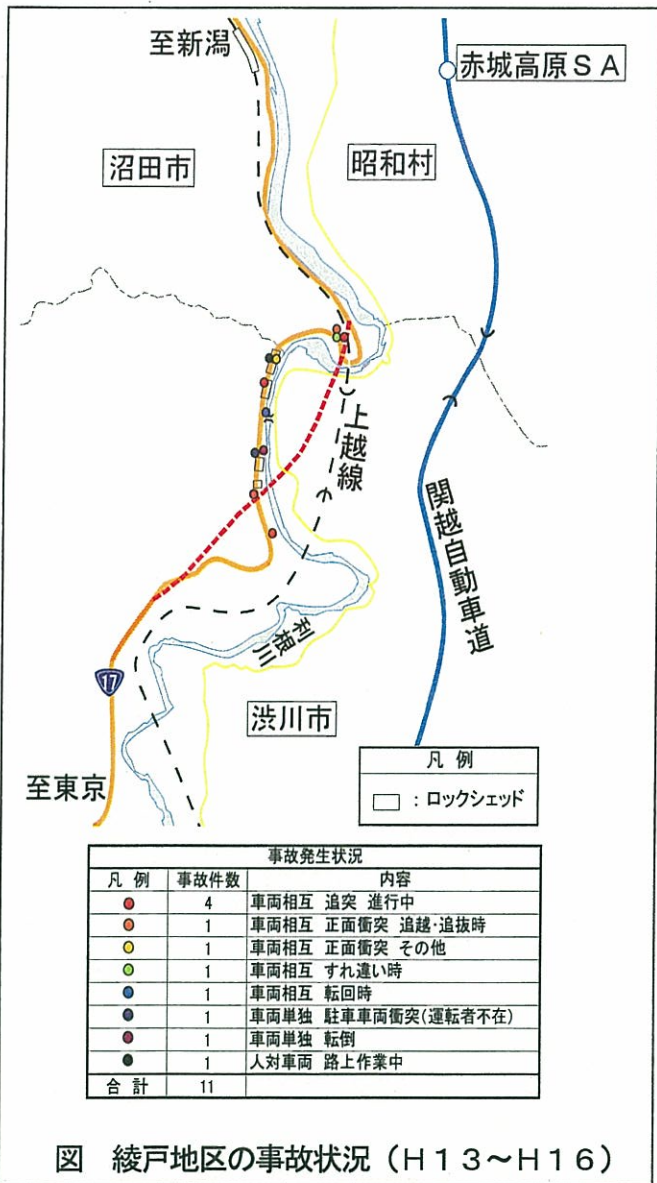
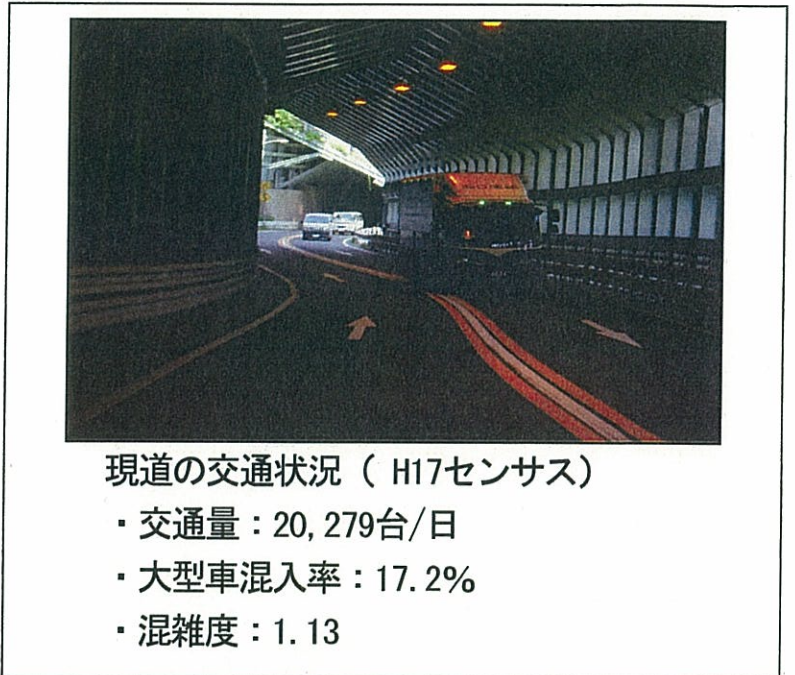


図 綾戸地区の事故状況 (H13~H16)



安全運動むなし 連続バス事故

魔のトンネルに怒り

子持村の「川」に落ちていたら
41人死傷

昭和62年5月13日に
綾戸トンネル内で起きた衝突事故
(昭和62年5月14日読売新聞)

S字カーブ、事故多発

トンネル内の事故見取り図

読売新聞の記事本文（縦書き）

(3) バイパス整備による安全性の向上

バイパスの整備により線形不良や視距不足が解消されると、事故率が現況に比べて約14%削減され、綾戸地区における交通安全性の向上が期待されます。

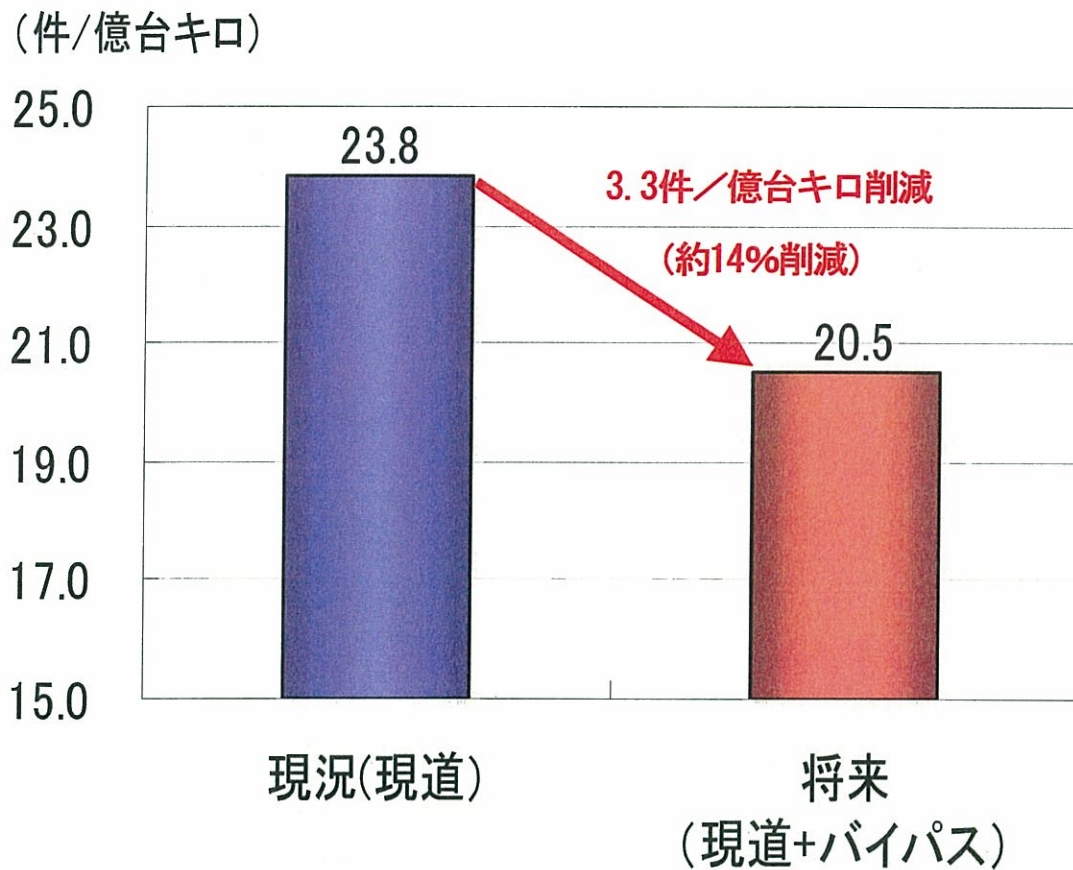
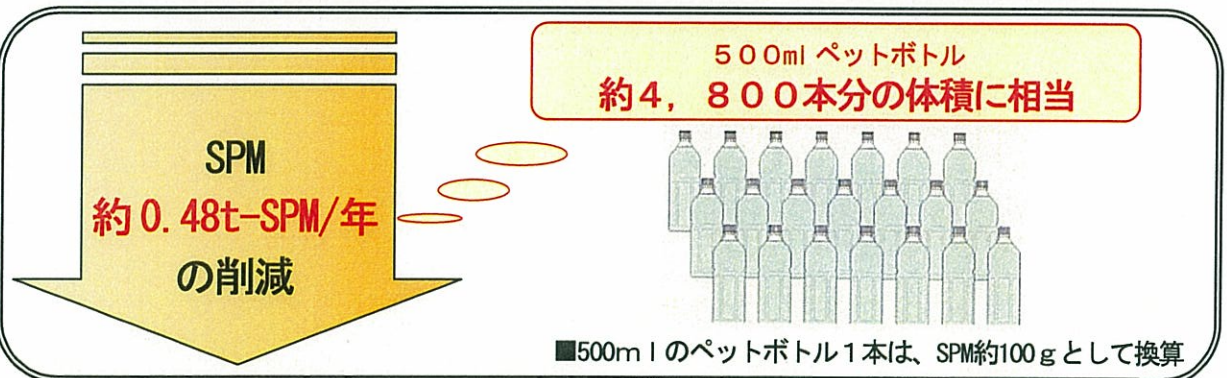
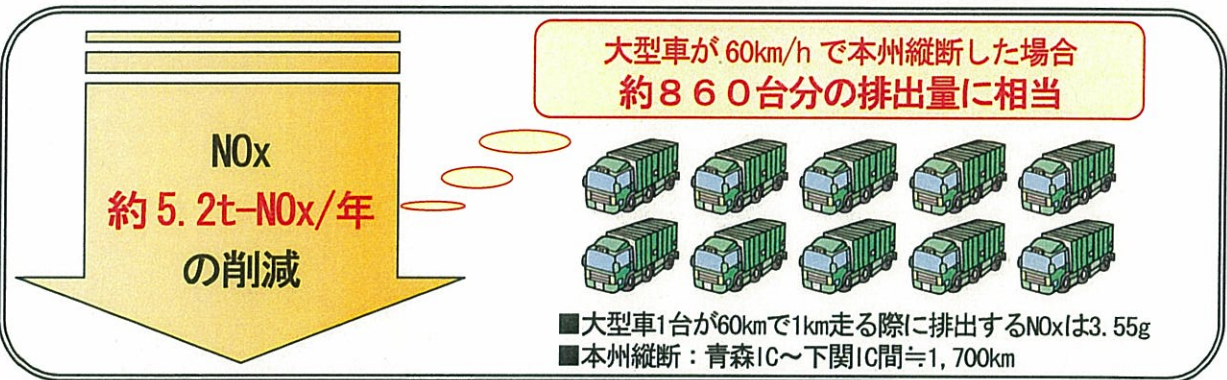
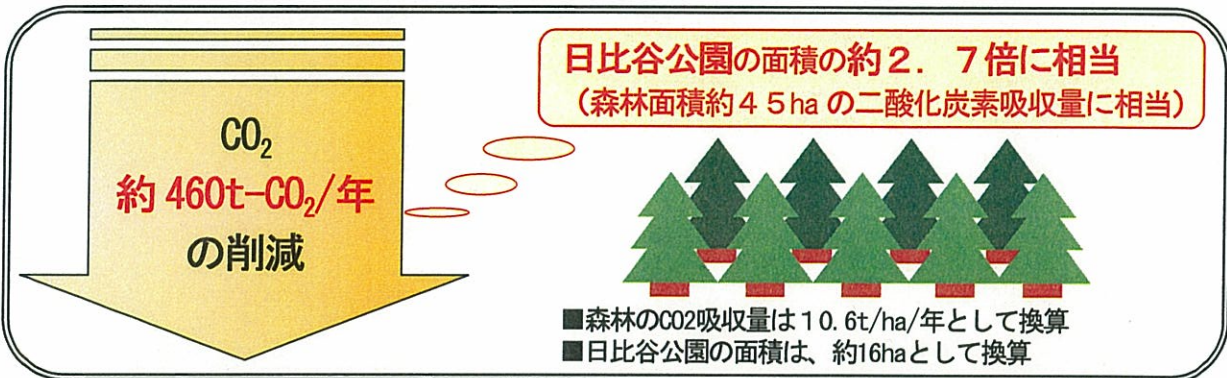


図 綾戸バイパス区間における事故率減少効果

(4) CO₂、NO_x、SPM の年間排出量の削減

綾戸バイパスの整備により、CO₂の年間排出量が約460t-CO₂削減され、森林吸収面積で日比谷公園の約2.7倍に相当します。NO_xの年間排出量は約5.2t-NO_x削減され、大型車が本州縦断した場合の約860台分の排出量に相当します。SPMの年間排出量は約0.48t-SPM削減され、ペットボトル約4,800本分に相当します。



5. 費用対効果

路線名	国道17号
事業名	綾戸バイパス
延長	2.3 km

□ 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
基準年における 現在価値 (B)	186 億円	11 億円	3 億円	200 億円

□ 費用

	改築費	維持管理費	合計
基準年における 現在価値 (C)	120 億円	8 億円	128 億円

□ 算定結果

B/C	200 億円 (総便益) / 128 億円 (総費用)	1.6
-----	-----------------------------	-----

- 注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。
 2. 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。

6. 今後の対応方針（原案）

（1）事業の必要性に関する視点

恒久的な防災対策としてバイパス整備は必要である。

バイパスの整備により、防災対策効果のほか、交通事故減少効果等の効果が期待できます。

（2）事業進捗の見込みによる視点

平成4年度に事業化し、地元説明及び測量・地質調査まで実施しました。

北海道豊浜トンネルの事故の関係で、防災点検及び防災対策委員会の設置等、防災対策を緊急的に実施。平成14年度に緊急の防災対策事業が概成し、バイパス事業に着手しています。

平成15年度に地元説明会にて了解を得られ、順次、測量・地質及び環境調査・設計を実施しています。

（3）対応方針

当事業は継続が妥当と考えます。今後は、測量・地質及び環境調査・設計に続き、順次バイパス事業に着手し、計画的に事業を推進していきます。