

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：川崎 茂信

事業名	一般国道17号 <small>あやど</small> 綾戸バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>ぐんまけんしづかわしかみしろい</small> 群馬県渋川市上白井 至： <small>ぐんまけんぬまたしいわもとまち</small> 群馬県沼田市岩本町	延長	2.3km		
事業概要 一般国道17号は、東京都中央区から新潟県新潟市に至る延長約390kmの主要幹線道路であるとともに、通過市町村における日常生活や経済活動を支える重要な路線である。綾戸バイパスは、落石等の災害による被害の回避、線形不良箇所による交通事故の解消、関越自動車道通行止め時の代替路確保等を目的とした延長2.3kmのバイパス事業である。					
H4年度事業化	H-年度都市計画決定 (H-年度変更)	H22年度用地着手	H-年度工事着手		
全体事業費	約157億円	事業進捗率	11%	供用済延長	0km
地域の防災面の課題 ・国道17号綾戸地区付近では急峻な地形かつ脆弱な地質により、過去61回の落石災害等が発生。 ・昭和62年9月、大雨による法面崩壊で約13時間全面通行止め。 ・国道17号に並行する県道下久屋渋川線は、大型車通行禁止、高さ制限等の通行規制箇所が存在。また、異常気象時における事前通行規制区間が2箇所存在し、実際に落石等の災害が発生するなど、代替路としての機能を満足していない。 ・平成8～14年度に現道17号の緊急防災対策事業を実施。（要防災対策箇所28箇所） ・緊急防災対策後も災害が発生し、本線の通行への影響はなかったが、依然、道路区域外からの法面崩壊や落石が続いており、抜本的な対策が必要。 ・落石を予見するのは難しい。緊急防災対策を実施したとはいえ、一定の危険性存在。非常に頻度が低いとしても想定を超える災害が発生する可能性がある。現道での防災対策には限界がある。単に通行止めの時に迂回できるということではなく、人命に係わることであるので、安全性の確保として根本的な対策が必要。 （高崎河川国道事務所道路防災対策等検討委員会(H25.10)）					
課題を踏まえた対策・事業内容 ・現道17号において、安全を確保する抜本的な防災対策を実施する場合、現況の2車線を前提としても概算約220億円が必要。4車線を確保する場合には、より大規模に山を切ることとなり、更なる事業費が必要となる。また、線形不良区間の解消、施工中の安全確保等の課題が残る。 ・抜本的な対策としてはバイパス整備が妥当であり、現地状況に適したトンネル構造と橋梁構造とした。 ・現道17号における防災対策には限界があり、抜本的対策としてのバイパス計画は妥当。また、落石等の災害危険箇所を避けたルートで計画され、構造も含め技術的に妥当。防災上から、早期完成が必要。 （高崎河川国道事務所道路防災対策等検討委員会(H25.10)）					
事業の効果等 ①線形不良箇所の回避、急勾配区間の回避 線形不良箇所、急勾配区間が解消され、安全性、円滑性が確保される。 ②通行止め時の代替路 関越自動車道は、霧や雪等により通行止めとなることがあり、隣接する県道は狭隘な道路であるため、これらの道路の代替路となる。			費用 (残事業)/(事業全体) 101/118 億円 〔 事業費： 94/111 億円 維持管理費： 6.5/6.5 億円 〕		
関係する地方公共団体等の意見 ・群馬県知事の意見： 綾戸地区の国道17号現道は、急峻な地形を通過しており、落石・法面崩壊の危険性や線形不良等による交通安全上の問題がある。これらを回避し、関越自動車道等の代替路としての安全性の向上のためにも本事業は必要であり、事業を継続されたい。					
事業評価監視委員会の意見 事業継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 平成8年度～平成14年度に現道17号の防災対策を実施。 市町村合併により、子持村から渋川市となる。					
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成22年度に用地買収に着手し、用地進捗率38%となっている。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き用地の取得を推進し、早期に工事着手する。					
施設の構造や工法の変更等					
対応方針			事業継続		
対応方針決定の理由 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。					
事業概要図					

