

## 再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・技術課  
担当課長名：東川 直正

<b>事業名</b> 一般国道289号 八十里越	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 北陸地方整備局
<b>起終点</b> 自：新潟県三条市大字塩野淵 至：福島県南会津郡只見町大字叶津				<b>延長</b> 11.8km
<b>事業概要</b> 一般国道289号八十里越は、通行不能区間の解消、安全・安心な暮らしの支援などを目的とした延長11.8kmの直轄権限代行による改築事業である。				
S61年度事業化	都市計画決定なし	H2年度用地着手	H元年度工事着手	
<b>全体事業費</b>	約695億円	<b>事業進捗率</b> (平成30年3月末時点)	約84%	<b>供用済延長</b>
<b>地域の防災面の課題</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・急峻な地形を極め日本有数の豪雪地帯でもある八十里越は、現在も19.1kmが通行不能区間となっている。</li> <li>・新潟県三条市笠堀地区、及び福島県只見町入叶津地区は、当該路線が唯一の連絡道路となっており、災害による道路寸断により集落が孤立する恐れがある。</li> <li>・県立南会津病院（最寄りの第二次救急医療機関）で対応できない診療科目、救急疾患や高度医療は、救急救命センターのある会津中央病院、長岡赤十字病院、県央基幹病院（計画）への搬送が必要となるが、最短ルートは国道252号には2箇所の事前通行規制区間や、冬期通行不能区間が存在するため、搬送は天候や季節に大きく左右されてしまう。</li> <li>・冬期間は、国道252号の福島・新潟県境部が冬期通行不能となり、磐越自動車道経由の大きな迂回が生じており、三条市や只見町をはじめとする沿道市町村からも要望が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。</li> </ul>				
<b>課題を踏まえた対策・事業内容</b> ・急峻な地形を通過する、福島～新潟の県境間の現道区間は通行不能区間となっており、11.8kmの別線を整備することにより課題箇所を回避。				
<b>事業の効果等</b> ①走行時間の短縮等 663億円（残事業663億円） ②災害時における緊急輸送道路ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・八十里越の整備により、災害時における避難路が確保され、沿線集落の孤立の危険性を解消する。</li> <li>・福島、新潟両県の第2次緊急輸送道路を接続しリダンダンシーの機能の向上を図ることで、通行止めによる日常生活や産業活動の損失を減少する。</li> </ul> ③救急医療施設への「命の道」としてのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・新潟県三条市に第三次医療施設である県央基幹病院が平成35年度に開院予定となっている。</li> <li>・八十里越の整備により、高度医療機能を有する病院への所用時間が約19分短縮され、救命救急体制が向上する。</li> </ul> ④国道252号の冬期通行不能に伴う迂回の回避 <ul style="list-style-type: none"> <li>・冬期間は国道252号の福島、新潟県境部が約5ヶ月間冬期通行不能となる。</li> <li>・八十里越の整備により、冬期間における迂回が不要となり、通年において、三条市を含む新潟県央地域と福島県只見町との道路ネットワークが確保される。</li> </ul>			<b>費用</b> (残事業) / (事業全体)  123 / 951 億円  ( 事業費 : 110 / 938 億円 維持管理費 : 13 / 13 億円 )	
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域から頂いた主な意見等：                      三条市や只見町をはじめとする、国道289号沿道市町村（4市6町3村）で構成される国道289号線建設期成同盟会から整備促進要望を受けている。</li> <li>・福島県知事の意見：                      国の対応方針（原案）については、異議ありません。なお、本事業は通行不能区間を解消するとともに、災害時における緊急輸送道路ネットワークの形成や緊急医療施設へのアクセス向上などの効果もあ</li> </ul>				

り、本県にとって安全で安心な暮らしを支えるためにも、重要な事業と認識しています。本事業区間は急峻な地形であり、冬期の降雪により施工期間は限られる等、技術的に困難であることから、引き続き権限代行での事業実施により、1日も早い完成をお願いします。

・新潟県知事の意見：

県民の命と暮らしを守り、豊かな新潟県を創るため事業継続を望みます。本事業は、通行不能区間を解消するとともに、新たな安全性・信頼性の高い道路ネットワークを形成するものです。さらに、災害時における物資の輸送や福島県と連携した広域観光ルートの構築、福島県からの救急医療施設へのアクセス向上など地域連携の効果があることから、本県にとって重要な事業と認識しております。また、本事業区間は急峻な地形であり、冬期の降雪により施工期間が限られるなど、技術的に困難であることから、引き続き権限代行による事業実施により1日も早い完成をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

・審議の結果、再評価および対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当。

事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

・当該道路の沿線市町村は、少子高齢化及び過疎化が顕著であり、交流人口及び定住人口の増加を図ることが課題となっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業の進捗状況：用地進捗率77%、事業進捗率84%（平成30年3月末時点）  
 ・残事業の内容：改良工事、橋梁工事、トンネル工事

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、全線完成開通を目指し事業を推進する。  
 ・また、繁殖が確認されている猛禽類について、工事開始前に確認等を十分に行い、「八十里越道路環境検討委員会」からの指導・助言を得ながら、慎重にモニタリングや調査・工事を進める。

施設の構造や工法の変更等

・6号,7号トンネルでは、トンネル掘削を進めたところ、当初想定と異なる脆弱な地層が連続する区間や著しく軟弱化した粘土層が混在する区間があり、掘削面等の崩落の恐れがあることが判明したため、掘削時の脆弱な地層等の崩落を防ぐための補助工法による対策が必要となった。  
 ・5号橋A1橋台施工にあたり、平成29年10月に現地を調査したところ、以前にはなかった側方斜面に変状を確認され、A1橋台施工位置にも影響することが判明した。橋台施工の掘削に伴う斜面の不安定化や橋台への影響を防ぐため、アンカー、法枠等による斜面对策が必要となった。  
 ・3号トンネル新潟側坑口付近の地すべり地形が確認されていた箇所について、歪み観測を実施し変状が確認された場合、対策を検討する計画としていた。平成28年の観測において変位が確認され、追加地質調査を行ったところ地すべりは進行中であることが判明したため、地すべり対策として抑止杭による地滑りの抑止及び横ボーリングによる地下水の排除の対が必要となった。  
 ・4号トンネル計画位置において土壌調査を行った結果、有害物質である自然由来の「鉛」が環境基準値を超えて検出された。トンネル掘削で排出される対象土砂について、周辺環境へ影響を及ぼさないよう対策を実施する必要が生じた。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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。

事業概要図



※1 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。  
 ※2 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。