

第2号議案

社会資本整備総合交付金事業(道路改築)
国道120号 椎坂峠^{しいさか}バイパス^{ぬまた} 沼田市

着工年度

平成9年度

評価理由

再評価後5年経過

1. 事業の目的

国道120号は、沼田市街地と栃木県日光市を結び、沿線地域の生活、産業及び経済を支える重要な路線であるが、沼田市内の椎坂峠は屈曲部や急勾配が連続する交通の難所となっており、特に冬期間において事故が多発している。また、異常気象時(連続雨量120mm以上)通行規制区間に指定されており、土砂災害や連続降雨に伴う通行規制が発生しているため、バイパス整備による通行の安全確保と地域間交流の活性化が強く望まれている。



2. 事業概要と進捗状況

事業概要

| 事業場所 | 沼田市利根町 ^{ぬまたしとねまち} ～沼田市白沢町 ^{ぬまたししらさわまち} | |
|------------|--|------------------------------|
| 区分 | 今回 | 前回再評価時 |
| 全体事業費 | 9,600百万円 | 9,600百万円 |
| 全体事業費増減の理由 | | |
| 事業期間 | H9～H26 | H9～H26 |
| 事業内容 | 道路延長 4.3km 幅員 9.25～10.25m | 道路延長 4.3km 幅員 9.25～10.25m |

事業経緯

進捗状況

| 年度 | 主な経緯 | 全体計画 | 現在の進捗状況 (進捗率) | 前回評価時の 進捗状況 (進捗率) |
|-------------|-------------------|--------------|--|-------------------------|
| H9 | 新規事業化 | | | |
| H10 ～H14 | 路線測量、予備設計 環境調査 | 事業費 9,600百万円 | 5,307百万円 (55.3%) | 427百万円 (4.4%) |
| H15 ～H19 | ルート検討 地元説明会 | 用地買収 31,369㎡ | 26,126㎡ (83.3%) | 0㎡ (0.0%) |
| H20 | 用地買収着手 | 計画延長 4,280m | 0m (0.0%) | 0m (0.0%) |
| H21 | トンネル工事着手 | | 椎坂利根トンネル(1号) H23.3.10発注 椎坂白沢トンネル(2号) H23.3.23貫通 | |

2. 事業概要と進捗状況(図面・写真等)

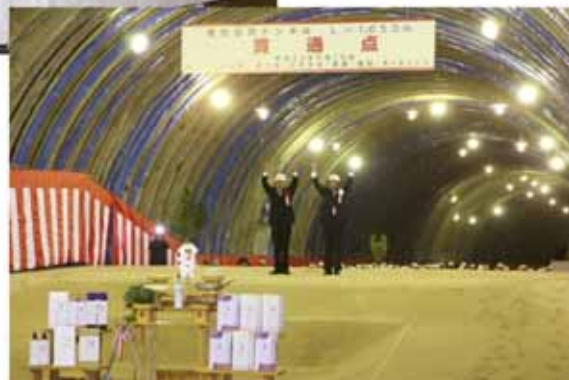
平面図



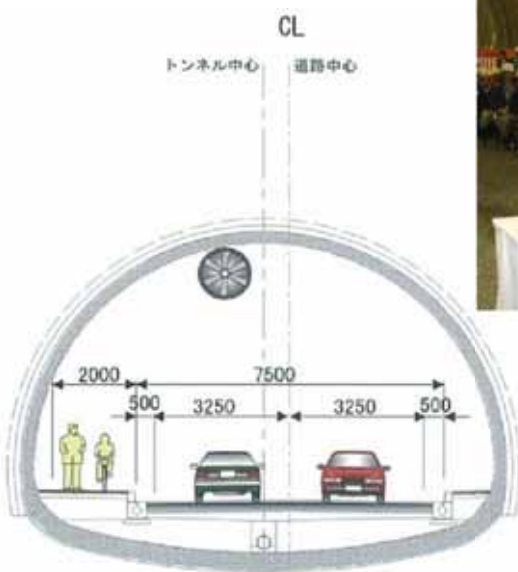
椎坂白沢トンネル貫通式
(H23. 5. 16)



貫通発破



貫通点通り初め



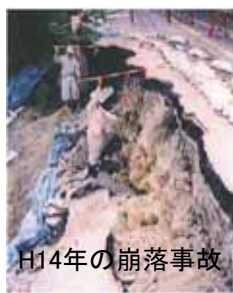
標準横断面図

3. 事業の目的・必要性に変化はあるのか？

- ・交通の難所となっている椎坂峠は、特に冬期間の事故が多発しており、現在も安全な通行の確保と時間短縮による地域活性化が強く望まれている。
- ・異常気象時(連続雨量120mm以上)の通行規制が解消し、救急搬送ルートや緊急輸送道路の安全かつ円滑な交通の確保が期待される。
- ・「群馬がはばたくための7つの交通軸構想」における尾瀬軸の主軸として早期整備を図ることで、利根沼田地域のみならず、群馬県全体への波及効果が期待される。



冬期積雪時の状況



H14年の崩落事故

■椎坂バイパスの開通により、冬期積雪時の通過時間が**18分短縮**となる

バイパス起点(沼田市利根町)

所要時間25分→7分

バイパス終点(沼田市白沢町)

4. 目的を達成するための事業(手段)は適切か？

- ・H15年度に事業の効率性を高めるためトンネル延長を短縮し、全体事業費を116億円から96億円と20億円の大幅なコスト削減を図った。
- ・H19年度に地域住民等との合意形成を得るためにルート見直しを行った結果、現在ルートによる合意を得て事業の進展を図った。
- ・H21年度に大幅な事業進捗を図るため、沼田土木事務所に椎坂バイパス専任の係を新設し組織体制を強化した。
- ・H26年度の事業完了に向けて事業費の集中投資を実施している。

費用便益分析

単位:千円

| | | 前回再評価時 | | 今回再評価時 | | 備考 | 便益説明 |
|--------------|----------|---|-------|--|-------|----------------------------|------|
| 算出根拠マニュアル | | 費用便益分析マニュアル 国土交通省 道路局、都市・地域整備局 平成15年8月 | | 費用便益分析マニュアル 国土交通省 道路局、都市・地域整備局 平成20年11月 | | | |
| 基準年 | | 平成18年 | | 平成23年 | | | |
| 区分 | 項目 | 現在価値 | 構成比 | 現在価値 | 構成比 | | |
| 費用 (千円) | 工事費 | 8,151,000 | 94.9% | 9,826,000 | 94.0% | | |
| | 維持管理費 | 434,000 | 5.1% | 631,000 | 6.0% | | |
| 費用合計(C) | | 8,585,000 | | 10,457,000 | | 5年経過したことにより、過去の投資額の現在価値が上昇 | |
| 便益 (千円) | 走行時間短縮便益 | 16,703,000 | 87.9% | 8,332,000 | 68.7% | | |
| | 交通事故減少便益 | 429,000 | 2.3% | 726,000 | 6.0% | | |
| | 走行経費減少便益 | 1,868,000 | 9.8% | 3,071,000 | 25.3% | | |
| 便益合計(B) | | 19,000,000 | | 12,129,000 | | マニュアル改訂に伴う原単位の変更により減額 | |
| 費用対効果分析(B/C) | | 2.21 | | 1.16 | | | |

5. 事業が長期間要している理由は？

【元々が長期計画】

不測の事態により長期化】

- ・事業延長L=4.3km、全体事業費9,600百万円と事業規模が大きく、地域に与える影響も大きいため、沼田市役所や地域住民との合意形成に十分な時間をかけた上で計画を具体化する必要があった。
- ・環境影響調査や保護対策についても、学識者の意見を取り入れた十分な検討の必要があった。

■公共工事における希少野生動植物保護対策回答書(抜粋) 自然環境課
(猛禽類)

計画ルート周辺でクマタカ(県評価:絶滅危惧 類)やオオタカ(県評価:準絶滅危惧)の生息が確認されている。これまでの調査結果を踏まえ、有識者の意見を伺った上で、今後の対応を検討していただきたい。

■椎坂バイパス猛禽類保護対策検討会

- ・有識者を中心として組織し、平成22年12月までに8回の検討会を開催。
- ・調査・検討の結果、クマタカ、オオタカについて、**工事による影響は小さい**と判断。

H21年度
2号トンネル
工事着手
H22年度
1号トンネル
契約締結
H23年度
1号トンネル
工事着手

6. 事業の対応方針は？

事業継続

事業中止

変更なし ・ 事業計画の変更 ・ スケジュールの変更

国道120号は、沿線地域の生活、産業及び経済を支える重要な路線であるが、椎坂峠は屈曲部や急勾配が連続する交通の難所となっており、バイパス整備による通行の安全確保と地域間交流の活性化が強く望まれている。

事業規模が大きく、地域に与える影響が大きいことから、市役所や地域住民との合意形成に長期間(10年間)を要していたが、H19年度に現在ルートにより地元合意を得てルートが確定した。

H21年度には大幅な事業進捗を図るため組織体制を強化しており、同年度にトンネル工事に着手し、事業完了に向けた集中投資を実施しているところである。

平成26年度の全線供用に向けて、1日も早い効果発現のためバイパス整備を強力に推進したい。