

事後評価結果（令和5年度）

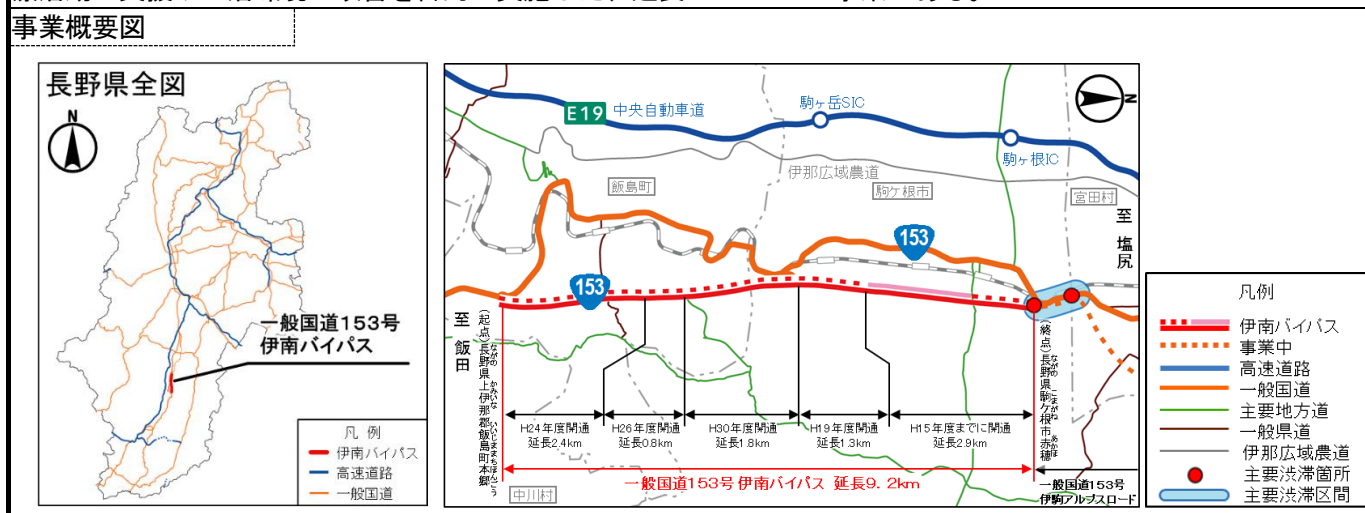
担当課：中部地方整備局 道路部 道路計画課

担当課長名：柴田 康晴

事業名	一般国道153号 伊南バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：長野県上伊那郡飯島町本郷 至：長野県駒ヶ根市赤穂			延長	9.2 km

事業概要
一般国道153号伊南バイパスは、長野県上伊那郡飯島町本郷から長野県駒ヶ根市赤穂に至る延長9.2 kmのバイパスである。

事業の目的・必要性
一般国道153号伊南バイパスは、長野県からの権限代行を受け、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、救急医療活動の支援や生活環境の改善を目的に実施した、延長9.2 kmの事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H9年度	用地着手	H10年度	供用年	当初	H29年度/—	変動	1.05倍	
		都市計画決定	H9年度	工事着手	H13年度	(暫定/完成)	(実績)	H30年度/—	変動		
	事業費	計画時	(名目値) 410億円 / —	実績	(名目値) 400億円 / —				変動		—
		(暫定/完成)	(実質値) 411億円 / —	(暫定/完成)	(実質値) 403億円 / —						
	交通量	計画時	24,800台/日 / —		実績	14,100台/日 / —			変動	—	
		(暫定/完成)			(暫定/完成)						
	旅行速度向上	28.1 km/h → 32.5 km/h (供用前年度→当該路線) (供用直前年度) H11年度 (供用後年度) R3年度			交通事故減少	71.9件/億台扣 → 17.0件/億台扣 (供用前年度→供用後年度) (供用直前年度) H9~H11年 (供用後年度) R1~R3年					
	費用対効果	B/C	総費用	339億円	総便益	1,018億円			基準年		
	分析結果	3.0	事業費：307億円 維持管理費：32億円 更新費：—億円		走行時間短縮便益：940億円 走行経費減少便益：68億円 交通事故減少便益：10億円				平成18年		
	費用対効果	B/C	総費用	2,347億円	総便益	5,678億円			基準年		
	分析結果	2.4 (2.7)	事業費：1,962億円 維持管理費：356億円 更新費：29億円		走行時間短縮便益：5,268億円 走行経費減少便益：385億円 交通事故減少便益：25億円				令和5年		
	事業遅延によるコスト増		費用増加額	—億円	便益減少額	—億円					
	事業遅延の理由	特になし									
	交通量変動の理由	計画時では、将来交通需要予測において、事業中路線も含めて予測をしているが、事後評価時は伊駒アルプスロードなど事業中路線があることから、交通量に変動が生じたものと考えられる。									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減（約9割削減）。 ② 物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消。 ③ 都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりと連携あり。 ④ 国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上。 中川村役場→駒ヶ根市役所（25分⇒20分） 飯島町役場→駒ヶ根市役所（15分⇒14分） ⑤ 個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（駒ヶ根高原等）へのアクセス向上が期待される。 ⑥ 安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・中川村役場→伊那中央病院（三次医療施設）へのアクセス向上（49分⇒44分）。 ⑦ 災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑧ 地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・対象路線の整備により、自動車からのCO2排出量が削減（約30.5千t-CO2/年削減）。 ⑨ 生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減（約8割削減）。 ・現道等における自動車からのSPM排出削減（約8割削減）。 ・夜間騒音値が低減。 一般国道153号現道（駒ヶ根市内）：68 d B⇒58 d B 一般国道153号現道（飯島町内）：68 d B⇒62 d B ⑩ 他のプロジェクトとの関係 <ul style="list-style-type: none"> ・他機関との連携プログラムに位置づけられている。 <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目 特になし</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては、今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道153号伊南バイパスが開通し、幹線ネットワークの強化が図られている。 ・一般国道153号伊南バイパスが開通したことで、一般国道153号現道を経由していた交通量は一般国道153号伊南バイパスへと転換している。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道153号伊南バイパスは、暫定2車線整備で一定の開通効果が発現しており、今後は長野県が必要に応じて、更なる効果の発現に向けて4車線化事業等の検討を講じていくことから、今後、事後評価の必要性はないと考える。 ・なお、一般国道153号箕輪バイパス～伊南バイパスは複数の区間を一体とした評価を実施しており、引き続き伊南バイパスを含めた事業評価を実施する予定である。 ・一般国道153号伊南バイパスは、暫定2車線整備で一定の効果が発現しており、今後は長野県が必要に応じて、4車線化事業等の検討を講じていくため、改善措置の必要性はないと考える。
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考える。 ・一般国道153号伊南バイパスでは、交通転換により現道で新たなイベントが開催されるなど、地域の活性化につながる効果も確認できたことから、こうした効果も評価されることが望ましいと考える。
	<p>特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。