

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
 担当課長名：奥村 康博

事業の概要

事業名	一般国道153号 伊駒アルプスロード	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：長野県駒ヶ根市赤穂 至：長野県伊那市美篁	延長	11.6 km		
事業概要	一般国道153号伊駒アルプスロードは、長野県駒ヶ根市赤穂から長野県伊那市美篁に至る延長11.6 kmの主要幹線道路である。				
事業の目的、必要性	一般国道153号伊駒アルプスロードは、国道153号現道の渋滞緩和、中央自動車道の代替路確保及びリニア中央新幹線による観光活性化効果の広域波及に寄与するものである。				
全体事業費	約620億円	計画交通量	約13,200台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.6 (1.6)	総費用 630億円 (事業費:555億円 維持管理費:75億円)	総便益 1,037億円 (走行時間短縮便益:932億円 走行経費減少便益:97億円 交通事故減少便益:8.1億円)	基準年 令和元年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.4 (交通量 -10%)	B/C=1.9 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.5 (事業費 +10%)	B/C=1.8 (事業費 -10%)	
		事業期間変動	B/C=1.4 (事業期間 +20%)	B/C=1.9 (事業期間 -20%)	
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	○	・バイパスと現道の利用用途の明確化により、国道153号現道の混雑が緩和。 [国道153号現道の混雑度] 現況：1.59 ⇒ 整備後：1.13 (約3割減少) [国道153号現道の旅行速度] 現況：約24km/h ⇒ 整備後：約37km/h (約13km/h向上)	
		事故対策	◎	・国道153号現道の渋滞緩和により、交通事故が減少。 [国道153号現道の交通事故件数] 死傷事故件数 現況：133件/4年 → 整備後：107件/4年 (26件減少)	
	歩行空間	—	・注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	住民生活	○	・国道153号現道の天竜川を渡河する交差点に集中する渋滞を回避し、バイパス本線が渡河することで地域生活の利便性が向上。	
		地域経済	◎	・リニア中央新幹線長野県駅と周辺観光地のアクセス強化。 [リニア中央新幹線長野県駅と高遠城址公園間の所要時間] 現況：約79分 ⇒ 整備後：約66分 (約13分減少)	
		災害	◎	・事故等により毎年通行止めが発生する中央自動車道の代替路確保。 [中央道通行止め時の伊那ICと駒ヶ根IC間の所要時間] 現況：約52分 ⇒ 整備後：約42分 (約10分減少)	
		環境	—	・注目すべき影響はない。	
地域社会	—	・渋滞の改善、事故件数の低減など、交通環境の改善・輸送効率向上により地域の経済活動、安全安心な生活環境に寄与。			
事業実施環境	○	・都市計画手続き完了 (H31.2)、環境影響評価手続き完了 (H31.2) ・長野県知事、一般国道153号改良期成同盟会や伊駒アルプスロード整備促進期成同盟会により早期事業化を要望。			

採択の理由

費用便益比が1.6と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、天竜川渡河による利便性向上、中央自動車道の代替路の確保及びリニア中央新幹線長野県駅とのアクセス性向上による広域観光に寄与することから、事業の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

関係する地方公共団体等の意見
【長野県知事】
 伊駒アルプスロードの整備にあたっては、伊那谷特有の田切地形におけるハイピア橋梁の施工、地形制約による曲線橋の送り出し架設、急流河川である天竜川の渡河区間、天竜川浸水想定区域等を通る軟弱地盤の高盛土等、高度な技術力が必要とされる事業であるため、直轄による権限代行事業の実施をお願いします。
 本県としましては、引き続き、工事に必要な盛土材の手配に関する調整、関係機関協議、地元調整及び用地買収への全面的な協力を行うとともに、それらの協力を推進するための沿線市村とも連携した体制強化、伊駒アルプスロードに関連する伊那地域の道路整備を実施してまいります。

学識経験者等の第三者委員会の意見
 ・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
 ・費用対便益：便益が費用を上回っている。
 ・手続きの完了：都市計画手続き完了 (H31.2)、環境影響評価手続き完了 (H31.2)

※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
 ※B/Cの上段の値は伊那バイパス～伊駒アルプスロードを対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性		
一般国道153号伊駒アルプスロードは、国道153号現道の渋滞緩和、中央自動車道の代替路確保及びリニア中央新幹線による観光活性化効果の広域波及に寄与するものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	<ul style="list-style-type: none"> 伊那中央病院への緊急搬送には中央自動車道が利用されるが、中央自動車道では、豪雨災害・積雪に伴う通行止めが91件（H18～H30）発生し、最大71時間の全面通行止め、計約567時間の交通規制が発生。 通行止め時には、並行する幹線道路である国道153号への交通集中により、円滑な交通を阻害。 	<p>※第2次伊那市総合計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内の主要な道路は、市街地を通過する形態となっており、朝夕に慢性的な交通渋滞が見受けられ、計画的な道路整備が必要となっています。特に国道153号は中央自動車道の代替機能を有し、災害時の緊急輸送路にも指定され、伊那谷地域の生命線ですが、慢性的な渋滞のほか、中央自動車道の通行止めの際は、迂回車両による深刻な渋滞が発生しており、国道153号伊那バイパスの早期完成と、国道153号伊駒アルプスロードの早期事業化が求められています。
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> 国道153号現道は、天竜川や太田切川を渡河する限られた道路との交差点において、朝夕の通勤時間帯を中心に交通が集中し、激しい渋滞が発生。 	<p>※伊那都市計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 当地域の広域連携を支える主要な交通手段は自動車であり、既存道路の改良とともに広域的な連絡強化と都市内道路の快適性向上や災害時も主要施設間が途絶しない等、災害に強い道路ネットワークづくりが求められる。中央自動車道が当地域の広域連携軸としての役割を担っており、これを踏まえ、南北軸の基幹を成す一般国道153号及び同バイパスをはじめ、一般国道152号、主要地方道伊那箕輪線、伊那辰野停車場線及び伊那生田飯田線などの整備で南北軸の強化を、一般国道361号、伊那インター線などの整備で東西軸の強化に努める。
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域の観光客数は増加傾向であり、加えて長野県外からの観光客が約6割を占める一方、2027年に開業を予定しているリニア中央新幹線長野県駅と接続する広域交通体系が不足している。 	<p>※第2次伊那市総合計画</p> <ul style="list-style-type: none"> リニア中央新幹線長野県駅へのアクセス道路となる国道153号伊那バイパス、国道153号伊駒アルプスロードをはじめ、市内の移動性を高める国道152号、国道361号、県道伊那インター線（環状北線）、市道環状南線をはじめとする幹線道路網の整備促進を図ります。
その他		

事業の有効性									
<ul style="list-style-type: none"> 当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価が0.95→0.63に改善するとともに、災害時の不通リンクの解消により、ネットワーク全体の防災機能が強化される。 また、本事業において、南北の主要幹線道路がダブルネットワーク化され、リニア中央新幹線を見据えた広域観光支援や、中央自動車道の代替路として機能するなど、有効性の高い事業と評価する。 									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	伊那市	駒ヶ根市	10 (9)	0.95 [C] 〔1.00〕 [D]	0.63 [C] 〔0.69〕 [C]	10.69 (9.69)	0.03 (0.03)	0.45 (0.44)	◎

事業の効率性
<ul style="list-style-type: none"> 都市計画手続き完了（H31.2）、環境影響評価手続き完了（H31.2）

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は伊那バイパス～伊駒アルプスロードを対象とした場合、
下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果