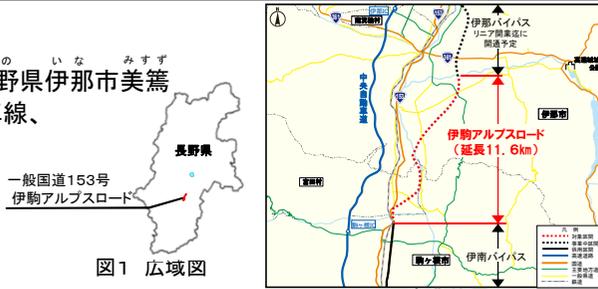


一般国道153号 伊駒アルプスロードに係る新規事業採択時評価

- 生活交通と通過交通が混在する国道153号の交通をバイパスに分離し、渋滞緩和により沿線企業の生産性を向上
- 災害で長期通行規制が発生する中央自動車道の課題箇所と並行し、信頼性の高い道路ネットワークを形成
- リニア中央新幹線の開業を見据え、南北方向の交通アクセスを強化することで、リニア効果を広域に波及し地域観光を支援

1. 事業概要

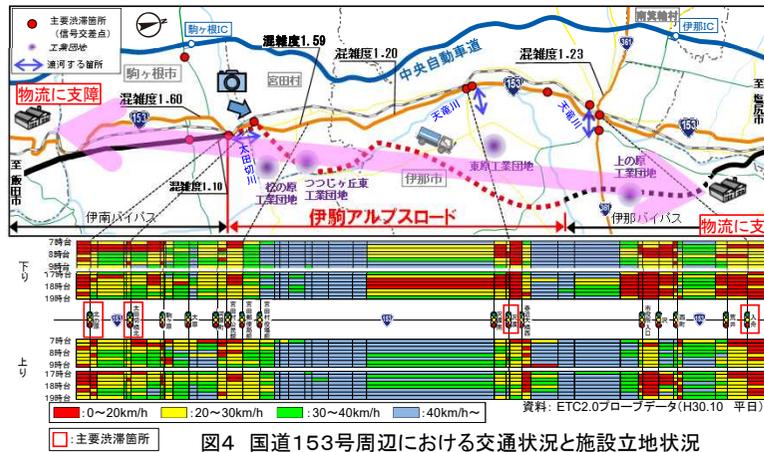
- 起終点：長野県駒ヶ根市赤穂～長野県伊那市美蓓
- 延長等：11.6km(第3種第2級、2車線、設計速度60km/h)
- 全体事業費：約620億円
- 計画交通量：約14,800台/日



2. 課題

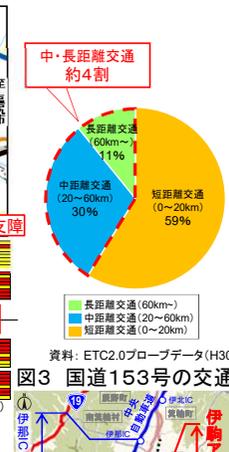
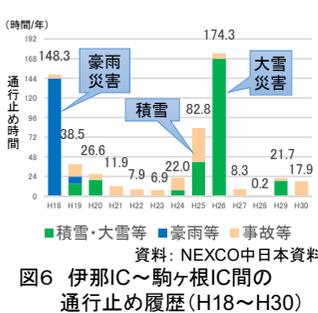
①交通集中により円滑な物流に支障

- 国道153号の交通は、約4割が中・長距離交通(通過交通)であり、短距離交通(生活交通)との混在により交通容量を超過している。(図3)
- 国道153号は、河川渡河部等の交通の要衝となっている交差点において、朝夕の通勤時間帯を中心として交通が集中しており、主要渋滞箇所指定され、駒ヶ根市と伊那市間の円滑な物流に支障。(図4)



②中央自動車道の代替ネットワークの確保

- 国道153号に並行する中央自動車道は、南アルプスと中央アルプスに挟まれた山裾に位置し、地形条件から豪雨災害・積雪に伴う長期通行止め(H26年に174時間)や事故等による通行止め(11時間/年)が発生。(図5、図6)
- 中央自動車道の通行止め時には迂回車両の流入により国道153号で渋滞が発生。(図7)



③リニア中央新幹線による観光活性化効果の波及

- 上伊那地域には、人気の観光施設が立地しており、観光客数が増加傾向。(図8)
- 県外観光客の割合は、上伊那地域約4割に対し、伊駒アルプスロード沿線地域は約6割となっている。(図9)
- リニア長野県駅の開業(2027年予定)に伴い、更なる観光客増加が期待され、リニア効果を広域に波及するため南北方向の交通アクセス強化が課題。(図10)



3. 整備効果

効果1 渋滞緩和による企業の生産性向上【◎】

- 現道153号の生活交通と通過交通を分離すると共に、バイパスにより天竜川を渡河することで、現道153号の渋滞緩和及び沿線企業の生産性向上を図る

効果2 中央自動車道の代替路の確保【◎】

- 中央自動車道の災害・事故等に伴う通行止めに対し、並行する国道153号を強化し、信頼性の高い道路ネットワークを形成

効果3 南北軸の強化による観光支援【◎】

- リニア中央新幹線長野県駅の開業を見据え、南北アクセスを強化することで、地域観光を支援

国道153号の混雑度

現況1.59 → 整備後1.13
 資料：[現況]平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査 [整備後]交通量推計値より算出
旅行速度の向上(沢渡交差点(下り))
 現況約24km/h → 整備後約37km/h
 資料：[現況]ETC2.0プローブデータ(H30.10 平日) [整備後]交通量推計値より算出

中央自動車道通行止め時の

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分短縮)
 資料：[現況]ETC2.0プローブデータ(上り)(H27.7.17.7時台 中央道 駒ヶ根IC～伊那IC上り通行止め) [整備後]上記のうち、伊駒アルプスロードを設計速度60km/hで計算

長野県駅から高遠城址公園までの所要時間

現況約79分 → 整備後66分(約13分短縮)
 資料：[現況]ETC2.0プローブデータ(H31.4.R1.5 大型連休時) [整備後]上記のうち、伊駒アルプスロードを設計速度60km/hで計算

費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

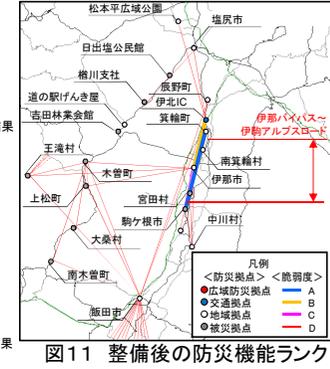
B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.6 (1.6)	6.3% (6.6%)	630億円※2 (473億円※2)	1,037億円※2 (742億円※2)

注)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とした場合の費用便益分析結果
 ※1: EIRR: 経済的内部収益率
 ※2: 基準年(令和元年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率:4%)

道路ネットワークの防災機能評価結果

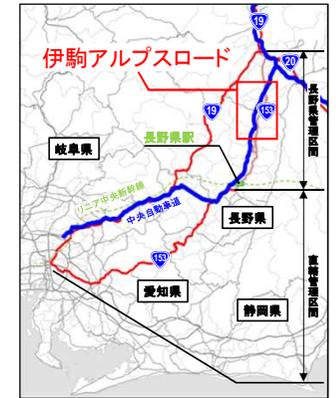
改善ペア数	脆弱度		累積脆弱度の 変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
10 (9)	0.95 [C] (1.00 [D])	0.63 [C] (0.69 [C])	▲10.69 (▲9.69)	0.03 (0.03)	0.45 (0.44)	◎

注)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とした場合の防災機能評価結果
 ※被災する地点の最寄インターチェンジを地点として設定し評価



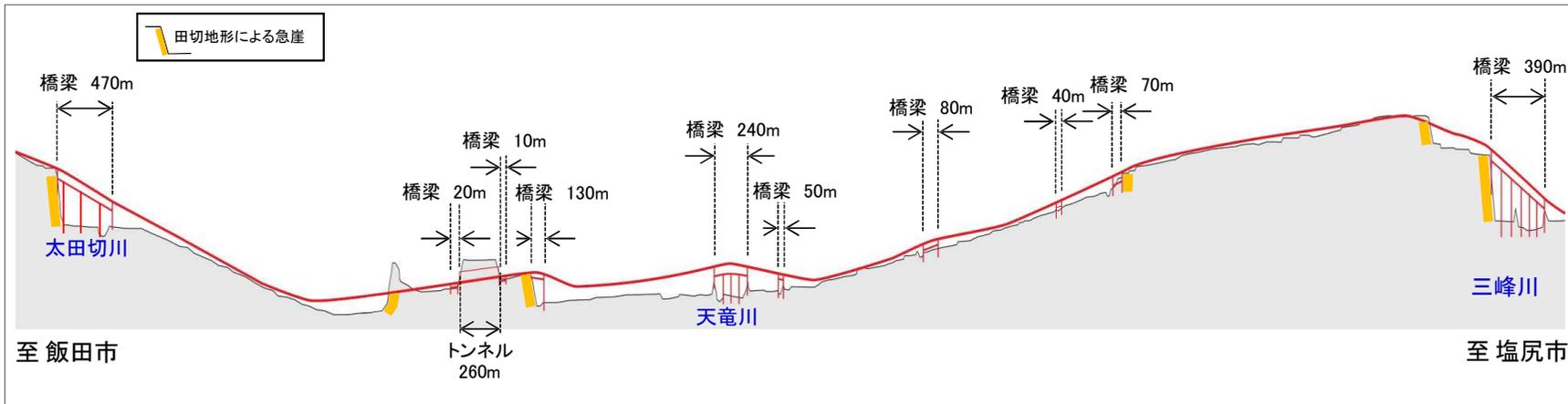
一般国道153号 伊駒アルプスロードに係る新規事業採択時評価

【広域図】



凡例	
--- (Red dashed)	対象区間
--- (Blue dashed)	高速道路
--- (Black dashed)	一般国道
--- (Green dashed)	主要地方道
--- (Yellow dashed)	一般都道府県道
● (Red circle)	主要渋滞箇所
○ (Black circle with dot)	交通量台/日 (H27全国道路・街路交通情勢調査)
— (Grey line)	JR飯田線
◎ (Black circle with dot)	市役所
≡ (Black line)	橋梁
≡ (Black line with dots)	トンネル

【縦断図】



【横断図】

