

一般国道153号
伊^い駒^{こま}アルプスロード
(道路事業)

説明資料

令和4年12月13日

中部地方整備局
飯田国道事務所

目 次

1. 事業概要	
(1) 事業目的 P 1
(2) 計画概要 P 2
2. 事業の進捗及び見込みの視点 P 3
3. 費用対効果分析 P 4
4. 県・政令市への意見聴取結果 P 5
5. 対応方針(原案) P 5

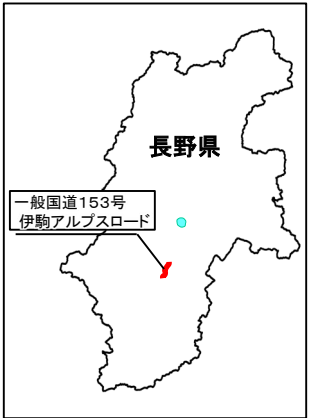
1. 事業概要

(1) 事業目的

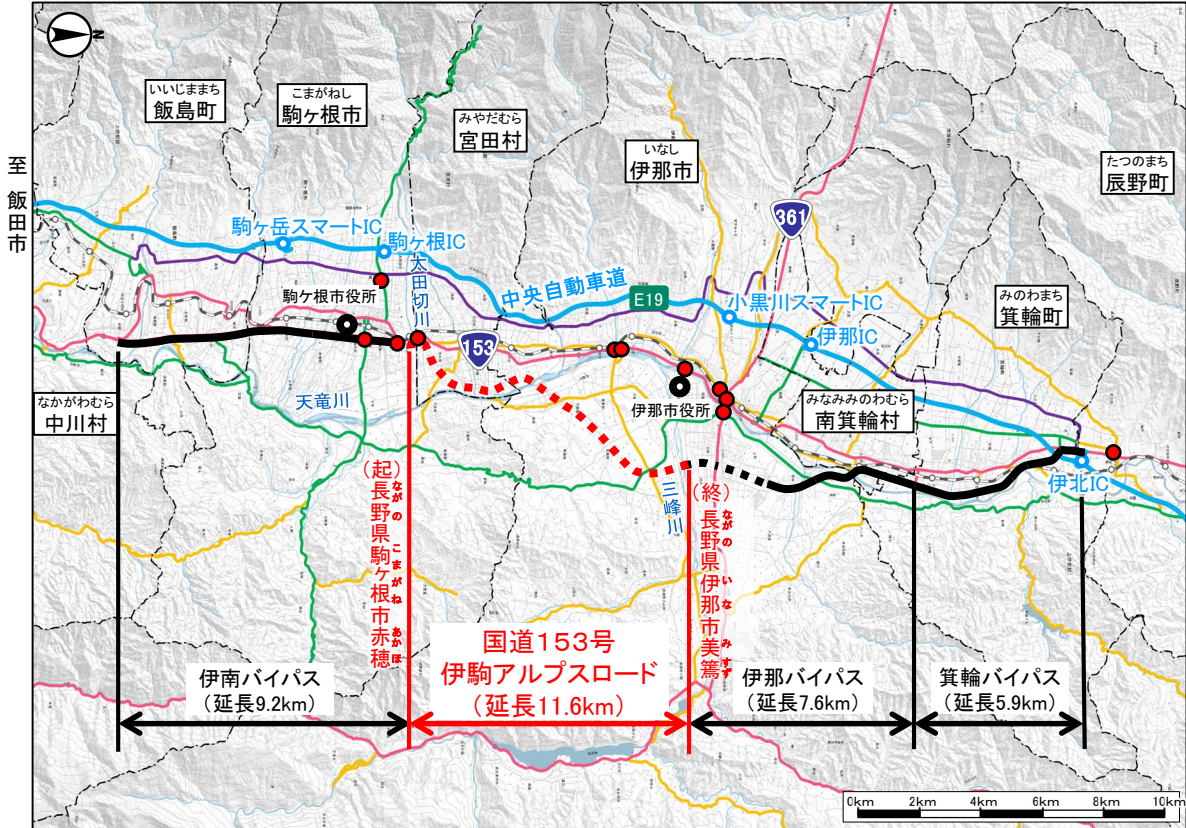
■一般国道153号伊駒アルプスロードは、長野県駒ヶ根市赤穂から長野県伊那市美篤に至る延長11.6kmの主要幹線道路であり、国道153号現道の渋滞緩和による生産性向上、中央自動車道の代替路確保及び南北軸の強化による地域観光支援を担う道路です。

伊 駒 ア ル プ ス ロ ー ド の 全 体 位 置 図

■ 広域図



■ 位置図



凡 例	
	伊駒アルプスロード
	一般国道(県事業)
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般都道府県道
	伊那広域農道
	主要渋滞箇所
	JR飯田線
	市役所

駒ヶ根市から望む伊駒アルプスロード



伊那市側から望む伊駒アルプスロード



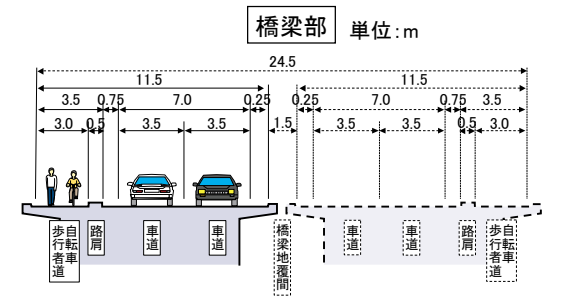
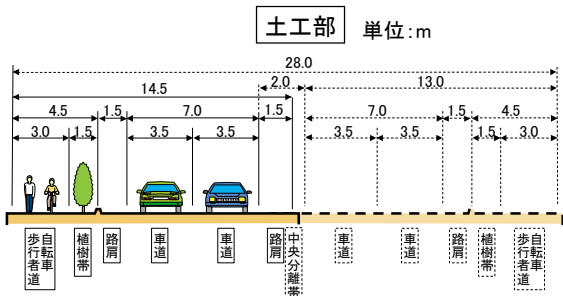
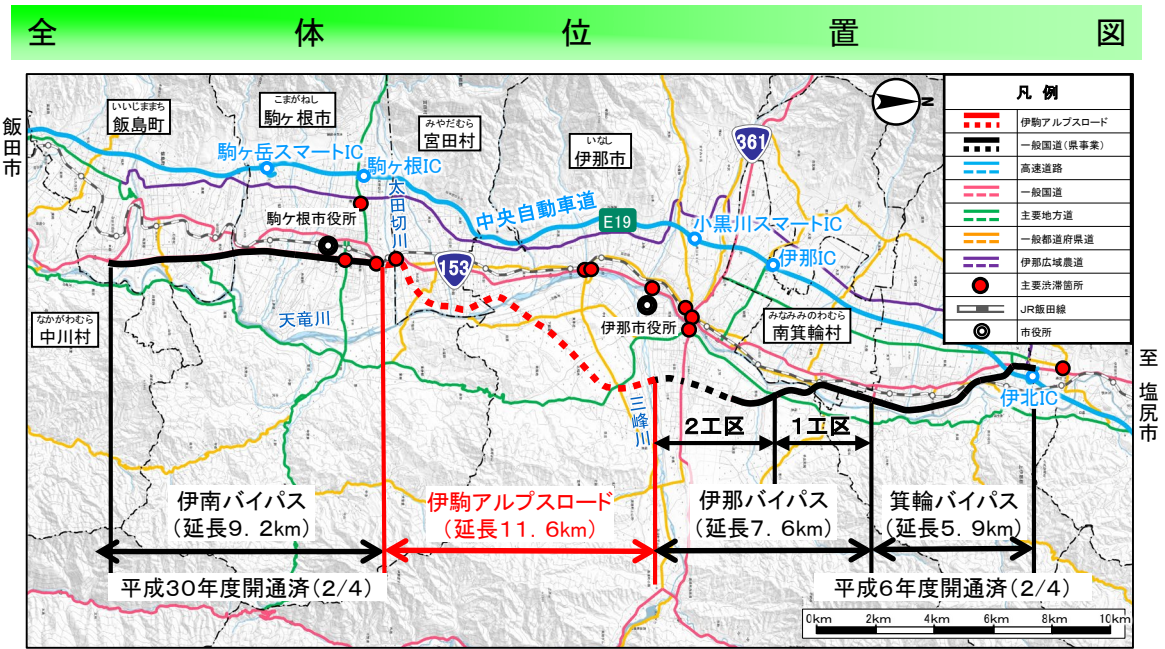
出典:国土交通省 国土地理院

1. 事業概要

(2) 計画概要

- 伊駒アルプスロードは、令和2年度に事業化した11.6kmの道路です。
- 接続する伊南バイパスは平成30年に暫定2車線で開通済みです。
- 伊那バイパスは現在2工区が事業中であり、令和4年4月に暫定2車線で一部供用開始、全線開通に向けて事業を推進しています。
- また、箕輪バイパスは平成6年に暫定2車線で開通済みです。

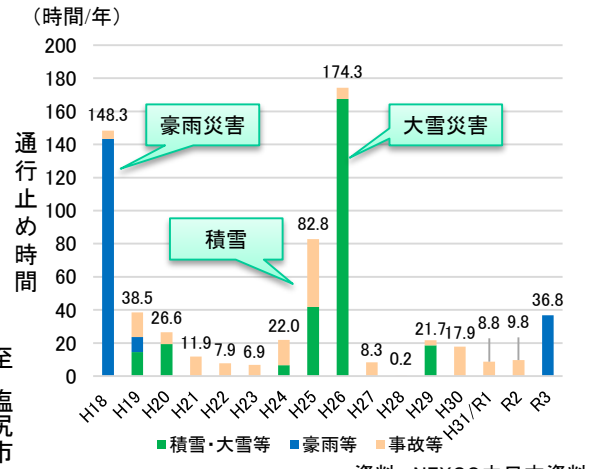
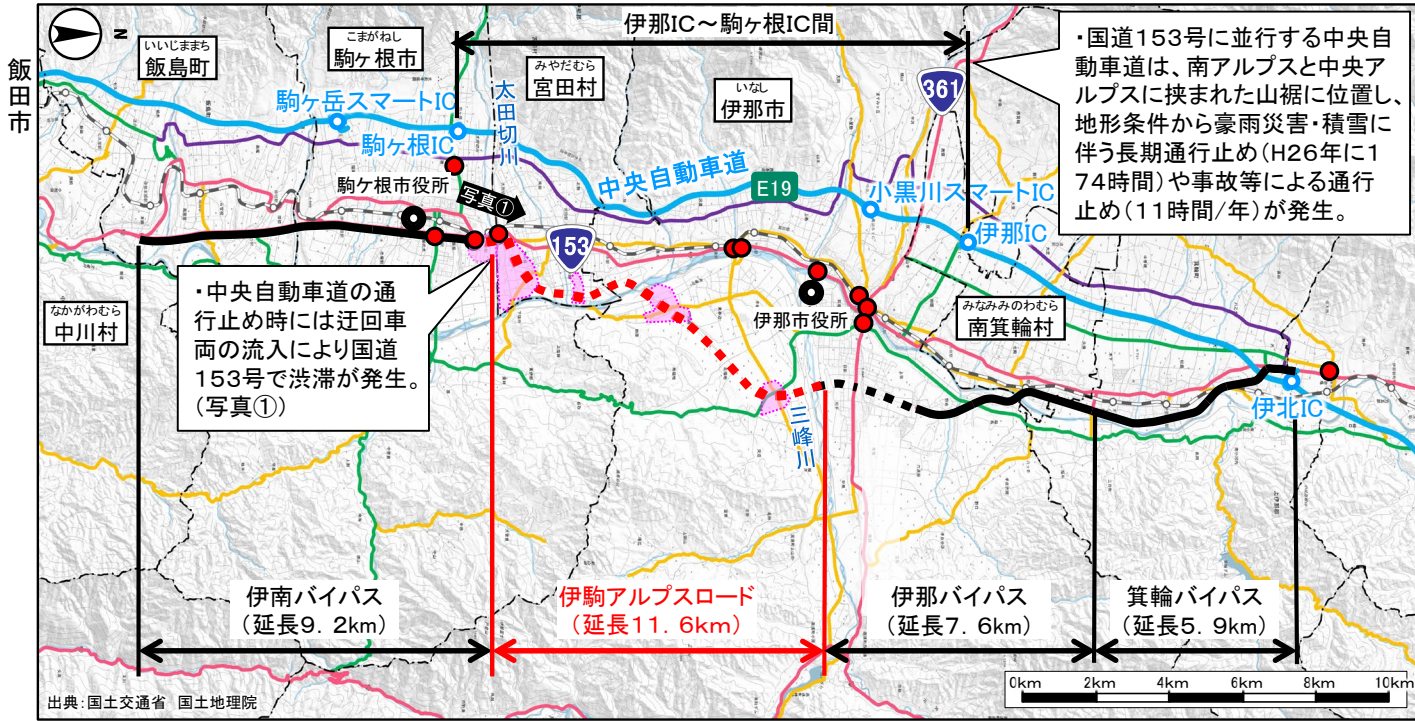
事業名	一般国道153号 伊駒アルプスロード
道路規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	2車線
都市計画決定	平成30年度
事業化	令和2年度
計画交通量	14,600台/日
用地着手年度	—
工事着手年度	—
延長 (供用済延長)	11.6km
前回の再評価	令和元年度 (新規事業採択時評価)
全体事業費	620億円



2. 事業の進捗及び見込みの視点

事業の進捗及び見込み状況

- 伊駒アルプスロードは、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する重要な路線となっており、令和4年度から都市計画事業承認に向けた準備を実施しています。
- 駒ヶ根市赤穂～伊那市美篤(延長11.6km)は、早期の工事着手に向けて、調査・設計を推進しています。



資料: NEXCO中日本資料

伊那IC～駒ヶ根IC間の通行止め履歴(H18～R3)



写真① 中央自動車道通行止め時 国道153号渋滞状況

	伊駒アルプスロード		伊那広域農道
	一般国道(県事業)		主要渋滞箇所
	高速道路		JR飯田線
	一般国道		市役所
	主要地方道		伊駒アルプスロード周辺の主な居住地
	一般都道府県道		

【用地取得率】	0% (R2年度末) ⇒ 0% (R3年度末)
【事業進捗率】	0% (R2年度末) ⇒ 約1% (R3年度末)

3. 費用対効果分析

3便益による事業の投資効果

■費用便益分析(B/C)について

$$\diamond \text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費} + \text{更新費}}$$

【事業全体】

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
新規事業採択時 (伊南BP～箕輪BP)	932	97	8.1	1,037	555	75	-	630	1.6
今回評価時 (伊南BP～箕輪BP)	4,597	255	40	4,891	1,905	364	28	2,297	2.1

【残事業】

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
新規事業採択時 (伊南BP～箕輪BP)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
今回評価時 (伊南BP～箕輪BP)	2,130	111	16	2,258	564	115	6.5	686	3.3

<感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.9～2.3
事業費	±10%	2.1～2.2
事業期間	±20%	2.1～2.2

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	3.0～3.6
事業費	±10%	3.0～3.5
事業期間	±20%	3.1～3.4

- ※1 便益算定に当たってのエリアは、「伊駒アルプスロード」周辺の主要な幹線道路(延長約1,078km)を対象として算出。
- ※2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。
- ※3 新規事業採択時評価における事業全体のB/Cの算定は、既開通区間(伊南BP、箕輪BP)の事業費および便益を対象外として算出。
- ※4 残事業のB/C算定に当たっては、未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費を対象として算出した。
- ※5 今回再評価より、構造の更新に要する費用も対象とし、更新計画やこれまでの類似工事実績等をもとに算出。
- ※6 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
- ※7 事業区間を国道153号伊駒アルプスロードとして算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】1.8 【残事業】1.8

【前回再評価時からの変更点】

1. 将来OD表の変更(平成22年度全国道路・街路交通情勢調査→平成27年度全国道路・街路交通情勢調査)により、計画交通量が約6%増加。
2. 将来道路網条件の変更(R元年度事業化済道路網→R4年度事業化済道路網)により、一般国道19号塩尻拡幅等が追加。
3. 費用便益分析マニュアルの改定(H30マニュアル→R4マニュアル)により、各便益の原単価を更新。
4. 走行台キロの年次別伸び率の更新(H22年度全国道路・街路交通情勢調査→H27年度全国道路・街路交通情勢調査)
5. 費用便益分析の基準年次を変更(R元年度→R4年度)
6. GDPデフレーターを更新(R元年度→R4年度)

4. 県・政令市への意見聴取結果

■長野県の意見

一般国道153号は、本県および国土の骨格となる重要な道路であり、「伊駒アルプスロード」の整備により、渋滞緩和による企業の生産性向上、中央自動車道の代替路の確保、リニア中央新幹線長野駅開業を見据えた南北アクセスの強化による観光振興が図られ、本県の活性化にもつながるものと期待しております。

ついては、事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請いたします。また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。

5. 対応方針(原案)

■一般国道153号伊駒アルプスロードの事業を継続する。