

# 一般国道153号

いなん  
伊南バイパス

(道路事業)

## 説明資料

令和5年12月22日

中部地方整備局  
飯田国道事務所

# 目 次

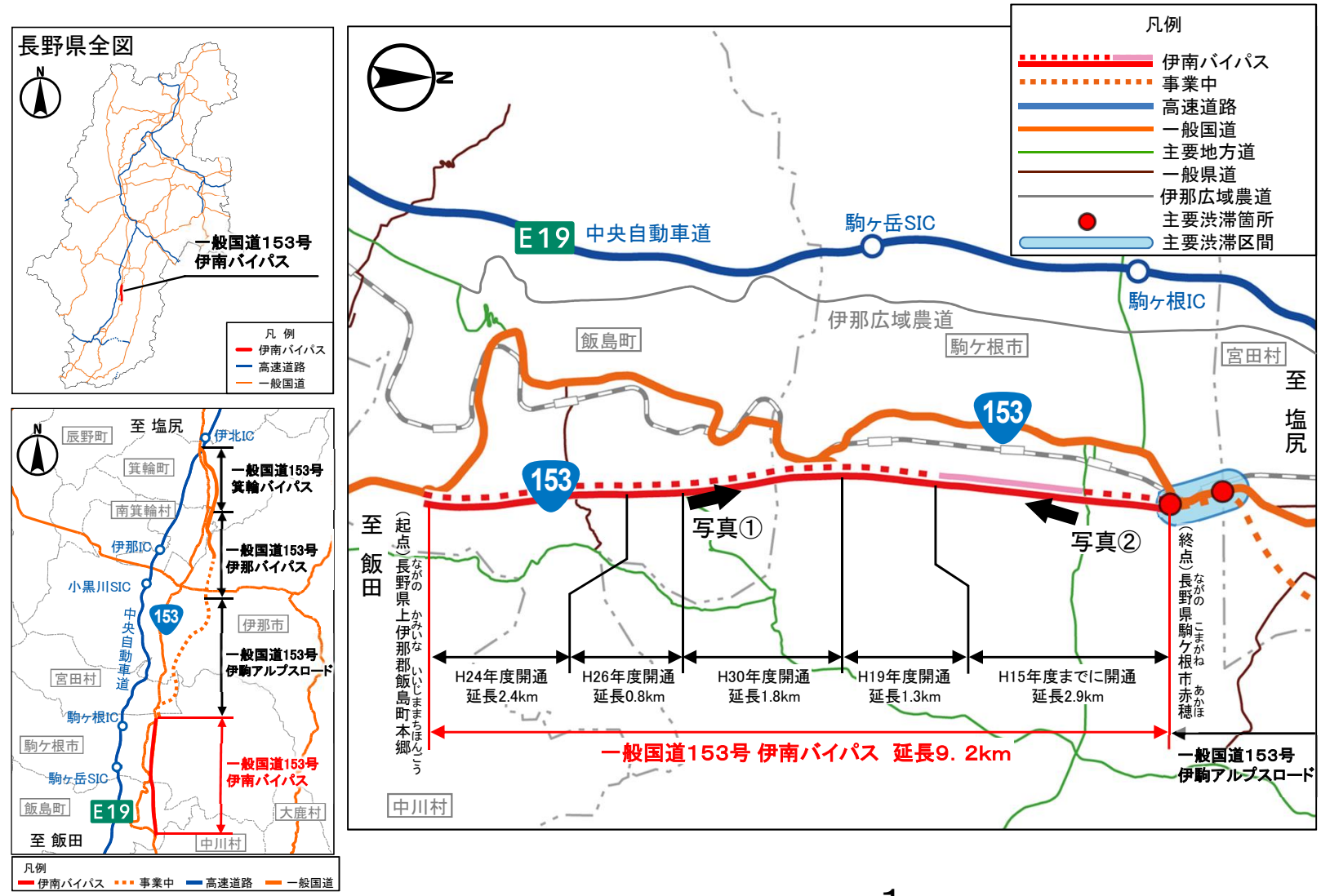
<b>1. 事業概要</b>	
(1)事業目的 .....	P 1
(2)計画概要 .....	P 2
<b>2. 評価の視点</b>	
(1)事業効果の発現状況	
①交通渋滞の緩和 .....	P 3
②交通安全の確保 .....	P 4
③救急医療活動の支援 .....	P 5
④地域活性化の支援 .....	P 6
<b>3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化</b>	
(1)当初計画および供用の状態 .....	P 7
(2)現道の状況 .....	P 7
<b>4. 社会情勢の変化</b>	
①幹線ネットワークの強化 .....	P 8
<b>5. 対応方針(案)</b> .....	P 9

# 1. 事業概要

## (1) 事業目的

■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ケ根市赤穂に至る延長9.2kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、救急医療活動の支援を目的に計画された道路です。

### 国道153号伊南バイパスの全体位置図

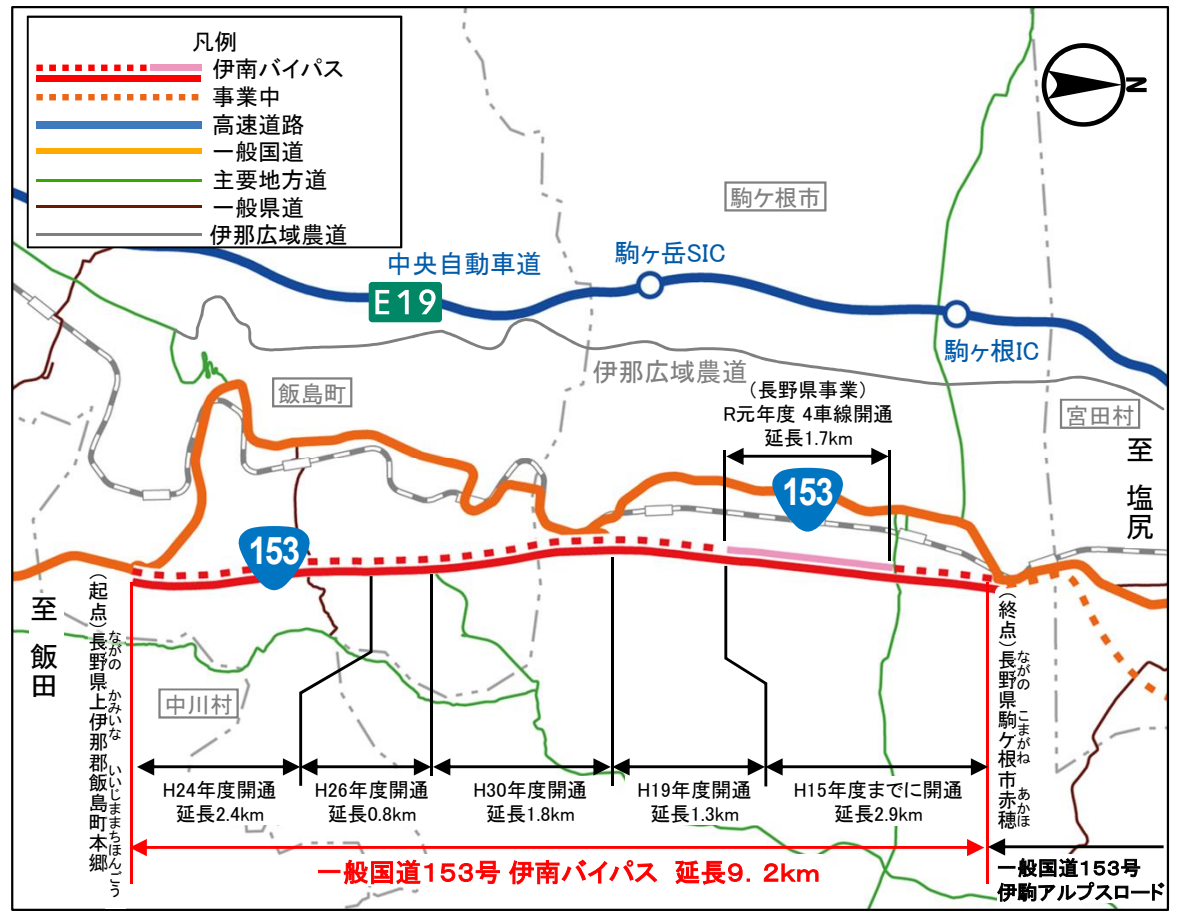


# 1. 事業概要

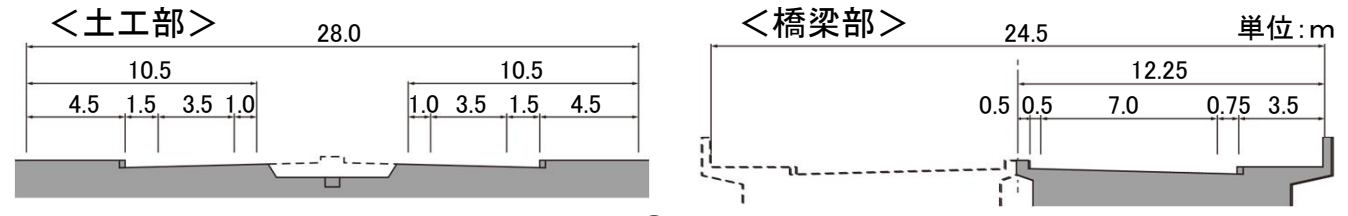
## (2) 計画概要

■一般国道153号伊南バイパスは、平成9年度に事業化しており、平成30年度に暫定2車線で全線開通しました。  
 ■全線開通後、長野県が一部4車線化を実施し、令和元年度に開通しています。

事業名	一般国道153号 伊南バイパス
延長	9.2km
道路規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	暫定2車線(完成4車線)
都市計画決定	平成9年度
事業化	平成9年度
用地着手年度	平成10年度
工事着手年度	平成13年度
工事完成年度	平成30年度
全体事業費	400億円
計画交通量	14,100台/日
B/C(個別)	2.7
B/C(一体)	2.4



### 標準断面



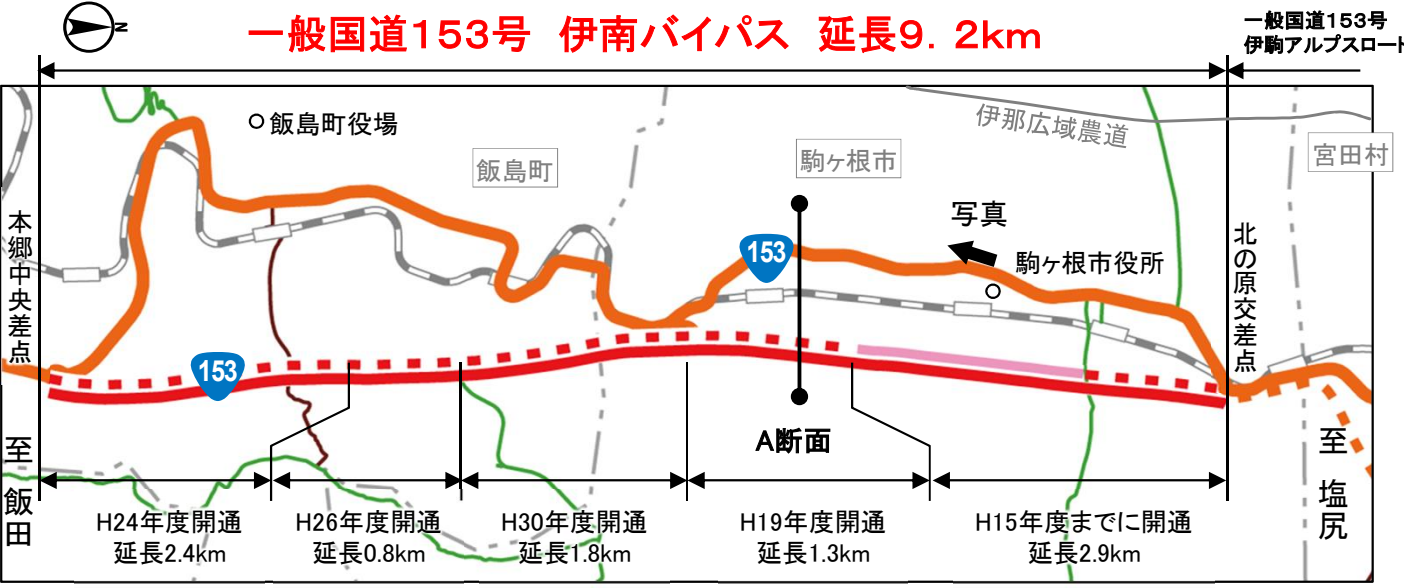


# 2. 評価の視点

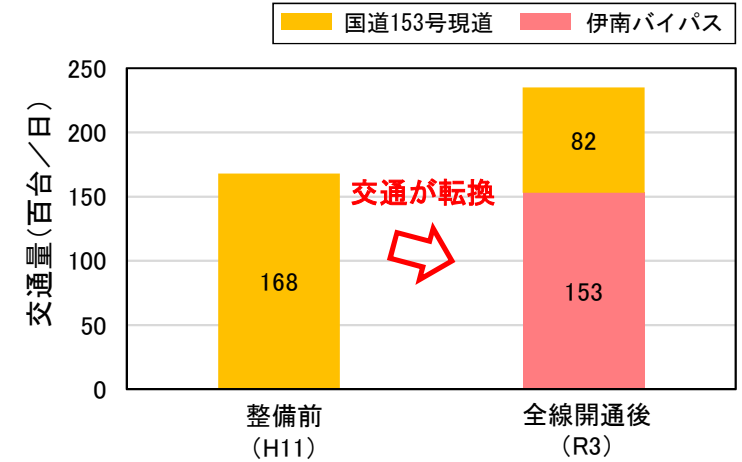
## (1) 事業効果の発現状況

### ① 交通渋滞の緩和

■ 国道153号現道では、交通集中による渋滞が発生し、日常生活に影響を及ぼしていました。  
 ■ 伊南バイパスの全線開通により、現道の交通がバイパスに転換するとともに、所要時間が短縮されました。



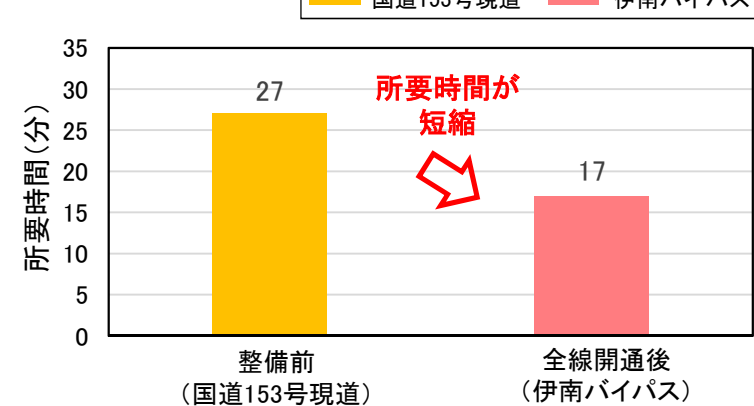
■ 伊南バイパス開通による交通量の変化(A断面)



出典： 整備前 H11全国道路・街路交通情勢調査  
 全線開通後 R3全国道路・街路交通情勢調査



■ 所要時間の変化



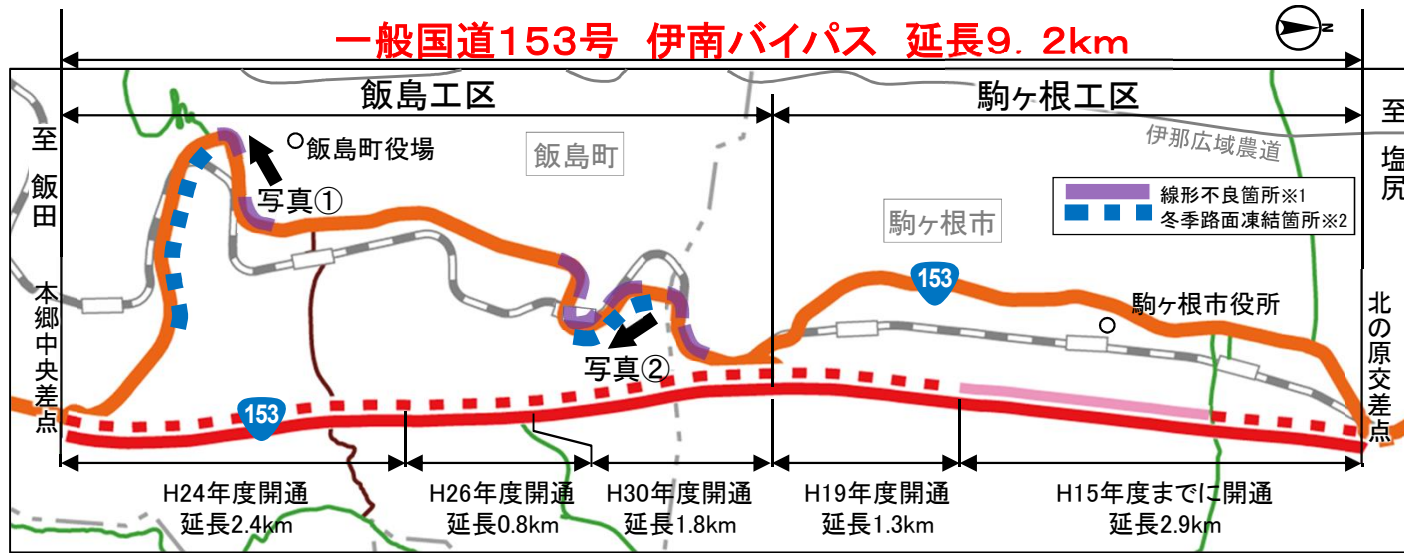
出典： 整備前 H11全国道路・街路交通情勢調査  
 全線開通後 R3全国道路・街路交通情勢調査  
 算出区間：国道153号現道(本郷中央～北の原)  
 伊南バイパス(本郷中央～北の原)

# 2. 評価の視点

## (1) 事業効果の発現状況

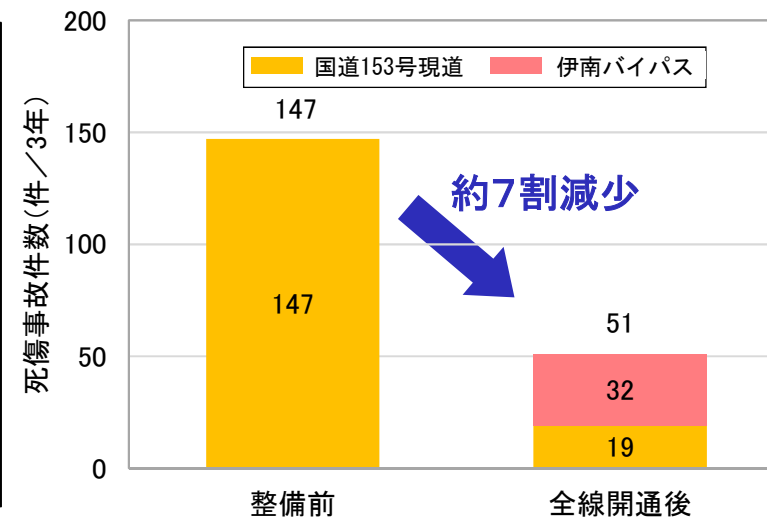
### ② 交通安全の確保

- 国道153号現道の飯島町内は、伊那谷特有の河岸段丘により、急激な起伏や線形不良箇所が多く存在するとともに、現道は日陰となることから冬季路面凍結箇所が存在するなどの課題がありました。
- 伊南バイパスの開通により、現道からバイパスに交通が転換することで、線形不良箇所や冬季路面凍結箇所などが回避可能となり、死傷事故件数が約7割減少され、安全・安心の交通が確保されました。



※1 曲線半径R=150m以下(設計速度60km/hの基準値以下)の箇所 ※2 冬季または降雪時に、路面凍結が確認できた箇所

■ 伊南バイパス開通による死傷事故件数の変化



出典: ITARDA交通事故統合DB  
整備前 H9~H11、全線開通後 R1~R3  
算出区間 国道153号現道(本郷中央~北の原)、  
伊南バイパス(本郷中央~北の原)

#### <線形不良箇所>



#### <冬季路面凍結箇所>



#### 【飯島町職員の声】

・現道は日陰となるため、雪が溶けずに危険な区間があったが、伊南バイパスが整備され回避できるようになった。



出典: ヒアリング結果 (R5.6)



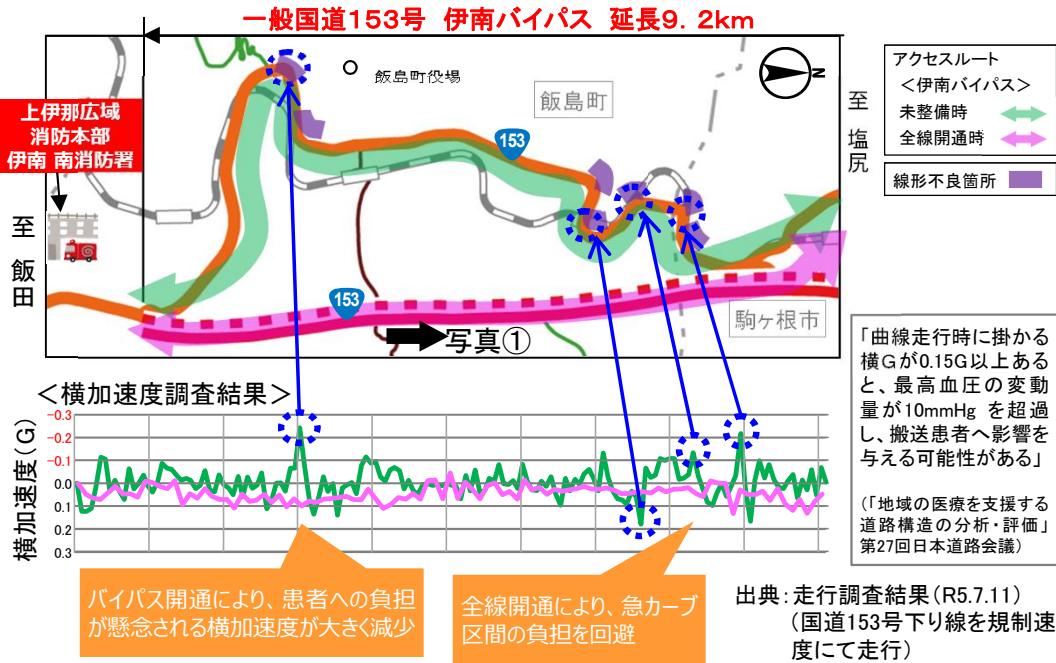
# 2. 評価の視点

## (1) 事業効果の発現状況

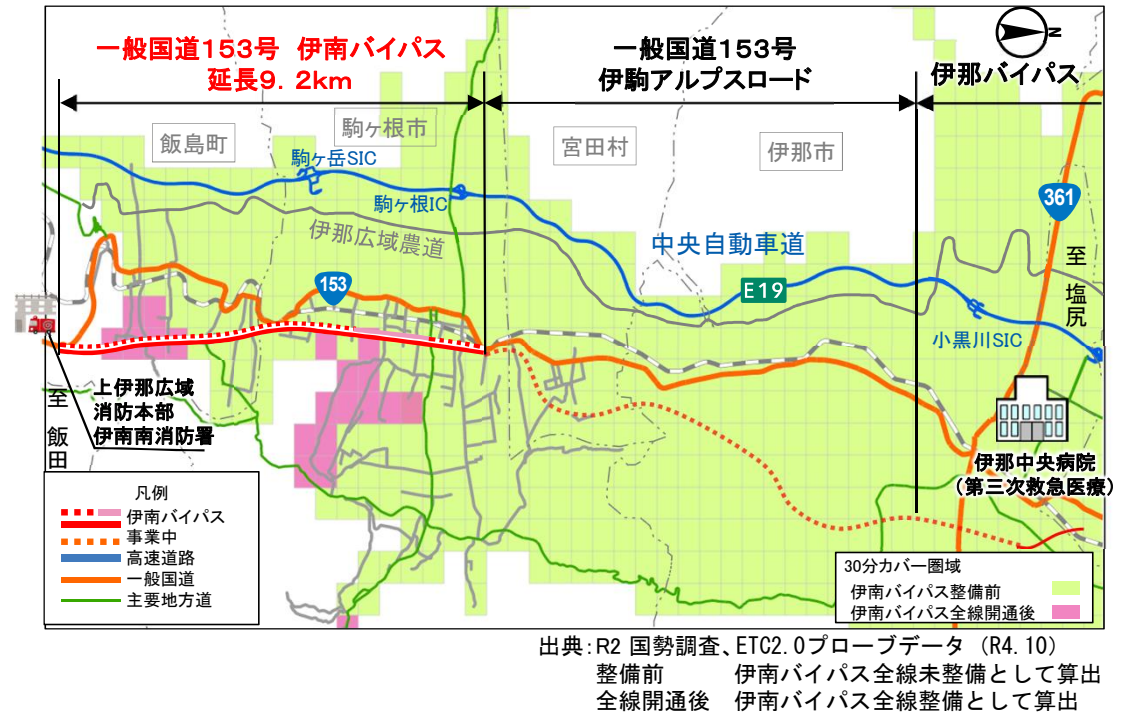
### ③ 救急医療活動の支援

- 駒ケ根市、飯島町から伊那市等の病院への救急搬送ルートは、国道153号が利用されていましたが、国道153号現道は線形不良箇所が多く、搬送中の初期治療が困難であるとともに、搬送患者への負担が大きくなるなど救急搬送に支障が生じていました。
- 伊南バイパスの全線開通により、線形不良箇所を回避することができ、患者への負担が軽減し、救急医療活動の支援につながっています。
- また、第三次救急医療施設(伊那中央病院)までの30分カバー圏域が拡大し、救急医療活動を支援します。

#### ■ 救急搬送時の患者への負担軽減



#### ■ 第三次救急医療施設(伊那中央病院)の30分カバー圏域の変化



#### 写真①【飯島町飯島付近】

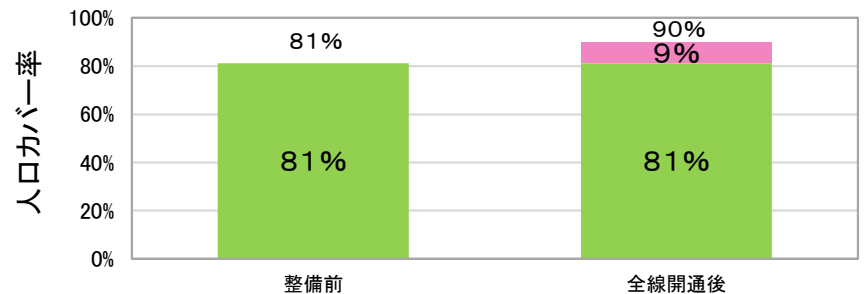


- 【上伊那広域消防本部伊南南消防署の声】
- ・ 救急搬送先は、駒ケ根市内の病院が多いが、ほぼ毎回伊南バイパスを利用している。
  - ・ 現道区間は、カーブが多く、患者への初期治療が困難だった。バイパス開通により、車両の揺れが減り、患者への負担が軽減されている。
  - ・ 見通しが良くなり、現場から病院への到着時間を予測しやすくなった。



出典: ヒアリング結果(R5.10)

#### ■ 駒ケ根市、飯島町の30分カバー圏域の人口カバー率



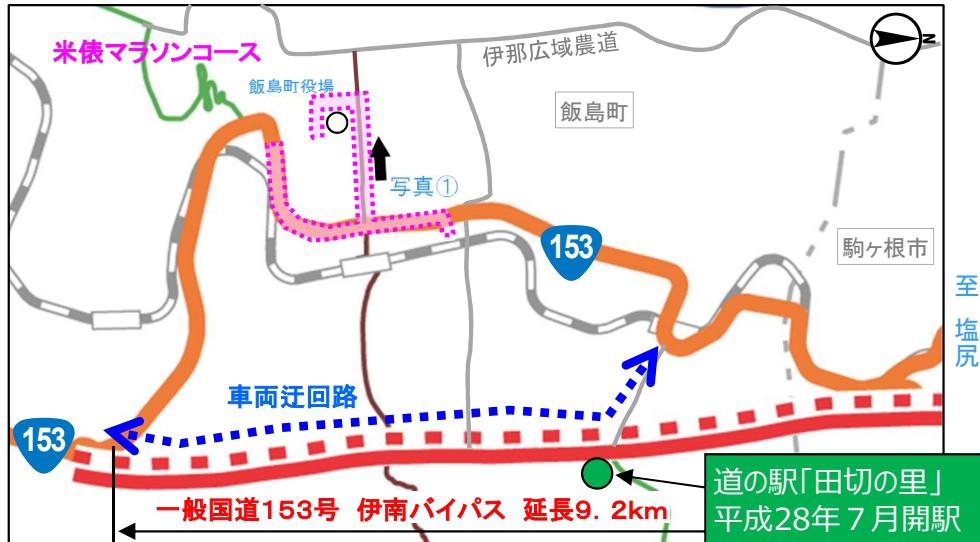
# 2. 評価の視点

## (1) 事業効果の発現状況

### ④ 地域活性化の支援

- 伊南バイパスの開通により、現道から交通が転換した事で、国道153号現道を利用した「世界でここだけ！！魅力いっぱい米俵マソン！！」が開催され、特産物のPRに貢献しています。
- また、伊南バイパス沿線では、平成28年7月16日に道の駅「田切の里」が開駅し、累計で約80万人の方が利用されています。

#### ■国道153号現道を活用した米俵マソン大会の開催と道の駅「田切の里」



#### <道の駅「田切の里」が平成28年7月16日に開駅>



#### <主な施設>

- 高齢者、一人暮らし者支援事業、
- ・買い物、宅配サービス、安否確認サービス
- 産業振興ステーション
- ・農産物等販売所、農民レストラン
- ・手打ちそばの店
- 総合情報ステーション
- ・総合案内、観光案内 など

#### 【飯島町職員の声】

道の駅には、生産者直売所があります。道の駅と伊南バイパスができることにより、駒ヶ根、南信地域、名古屋方面からの来訪者が増加し、交流が活性化しています。



出典：ヒアリング結果(R5.10)

#### <世界でここだけ！！魅力いっぱい米俵マソン！！>

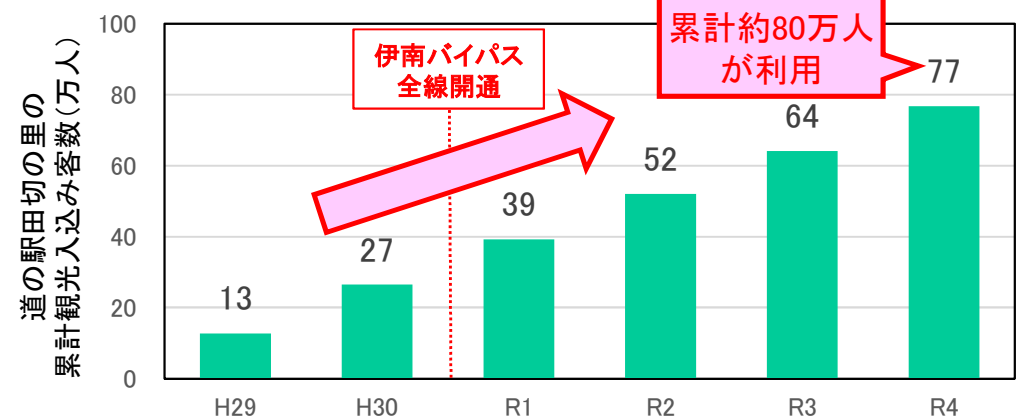


#### 【飯島町職員の声】

伊南バイパスの開通により、参加者数が増加しています。また、現道の迂回路が確保されたため、国道153号現道を利用したマソンコースを選定できるようになりました。



出典：ヒアリング結果(R5.10)



出典：長野県 令和4年度観光地利用者統計調査結果

# 3.費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

## (1)当初計画および供用の状態

事項	当初計画 (H18再評価時)	前回評価 (H28再評価時)	事後評価	
			計画交通量	実績交通量
道路構造等	暫定2車線 (完成4車線)	暫定2車線 (完成4車線)	暫定2車線 (完成4車線)	
全体事業費	412億円	412億円	400億円	
交通量	24,800台/日 <sup>※1</sup>	14,000台/日 <sup>※2</sup>	14,100台/日 <sup>※3</sup>	12,100台/日 <sup>※4</sup>
事業期間	平成9年～平成33年 (25年)	平成9年～平成35年 (27年)	平成9年～平成30年 (22年)	
費用対効果(B/C)	3.0	2.1	2.7 (2.4) <sup>※5</sup>	

※1 H42(R12)将来OD(H11全国道路・街路交通情勢調査ベース)でフルネットワークで算出した計画交通量(完成4車)

※2 H42(R12)将来OD(H17全国道路・街路交通情勢調査ベース)で事業化ネットワークで算出した計画交通量(暫定2車)

※3 R22将来OD(H27全国道路・街路交通情勢調査ベース)で事業化ネットワークで算出した計画交通量(暫定2車)

※4 R3全国道路・街路交通情勢調査による実績交通量

※5 箕輪BP～伊南BPを一体評価として算出した場合の費用対効果分析結果

## (2)現道の状況

事項	整備前	整備後	整備による変化	変化の内容または理由
交通量 <sup>※1</sup> (国道153号)	13,000台/日	3,600台/日	9,400台/日減少	交通量転換
旅行速度 <sup>※2</sup> (国道153号)	28.2km/h	33.0km/h	4.8km/h向上	交通混雑の緩和による速度向上
死傷事故率 <sup>※3</sup> (国道153号)	72件/億台キロ	17件/億台キロ	55件/億台キロ減少	交通混雑の緩和による死傷事故率の減少

※1 整備前:H11全国道路・街路交通情勢調査、整備後:R3全国道路・街路交通情勢調査 整備前・整備後とも本郷中央交差点～北の原交差点間の加重平均にて算出

※2 整備前:H11全国道路・街路交通情勢調査(混雑時旅行速度上下平均)、整備後:R3全国道路・街路交通情勢調査(混雑時旅行速度上下平均)

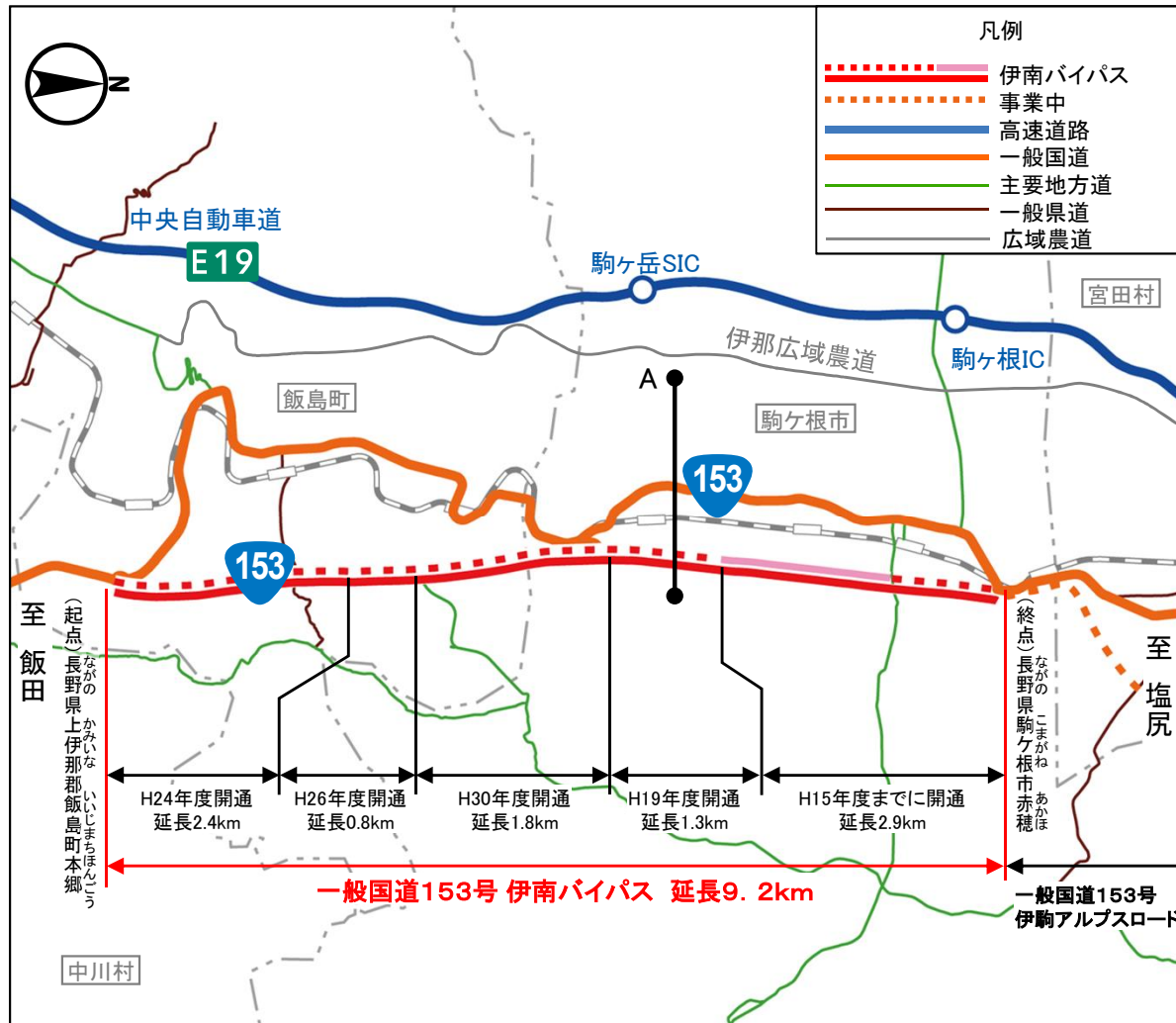
※3 整備前:ITARDAデータ(本郷中央交差点～北の原交差点 H12～H14)、整備後:ITARDAデータ(本郷中央交差点～北の原交差点 R1～R3)



# 4. 社会情勢の変化

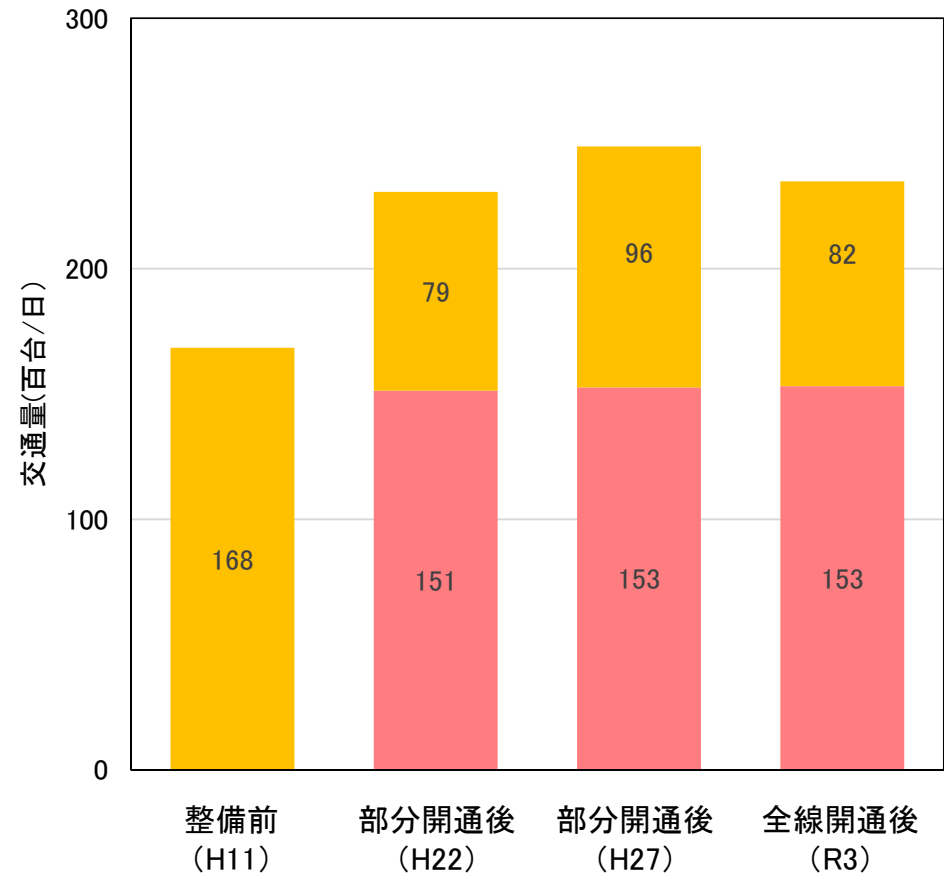
## 幹線ネットワークの強化

- 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ます。
- 一般国道153号伊南バイパスが開通したことで、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ます。



## 交通量転換

### 【A断面】



出典：H11・H22・H27・R3 全国道路・街路交通情勢調査



## 5. 対応方針(案)

### (1) 今後の事業評価の必要性

- 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ます。
- 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ますので、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す。

### (2) 改善措置の必要性

- 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、4車線化事業等の検討を講じていきますので、改善措置の必要性はないと考えます。

### (3) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- 現時点では、同種事業の計画・調査のあり方については、見直し等の必要性はないと考えます。
- 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ます。