

一般国道153号

い い だ みなみ

飯田南バイパス

(道路事業)

説明資料

令和7年8月5日

中部地方整備局
飯田国道事務所

目 次

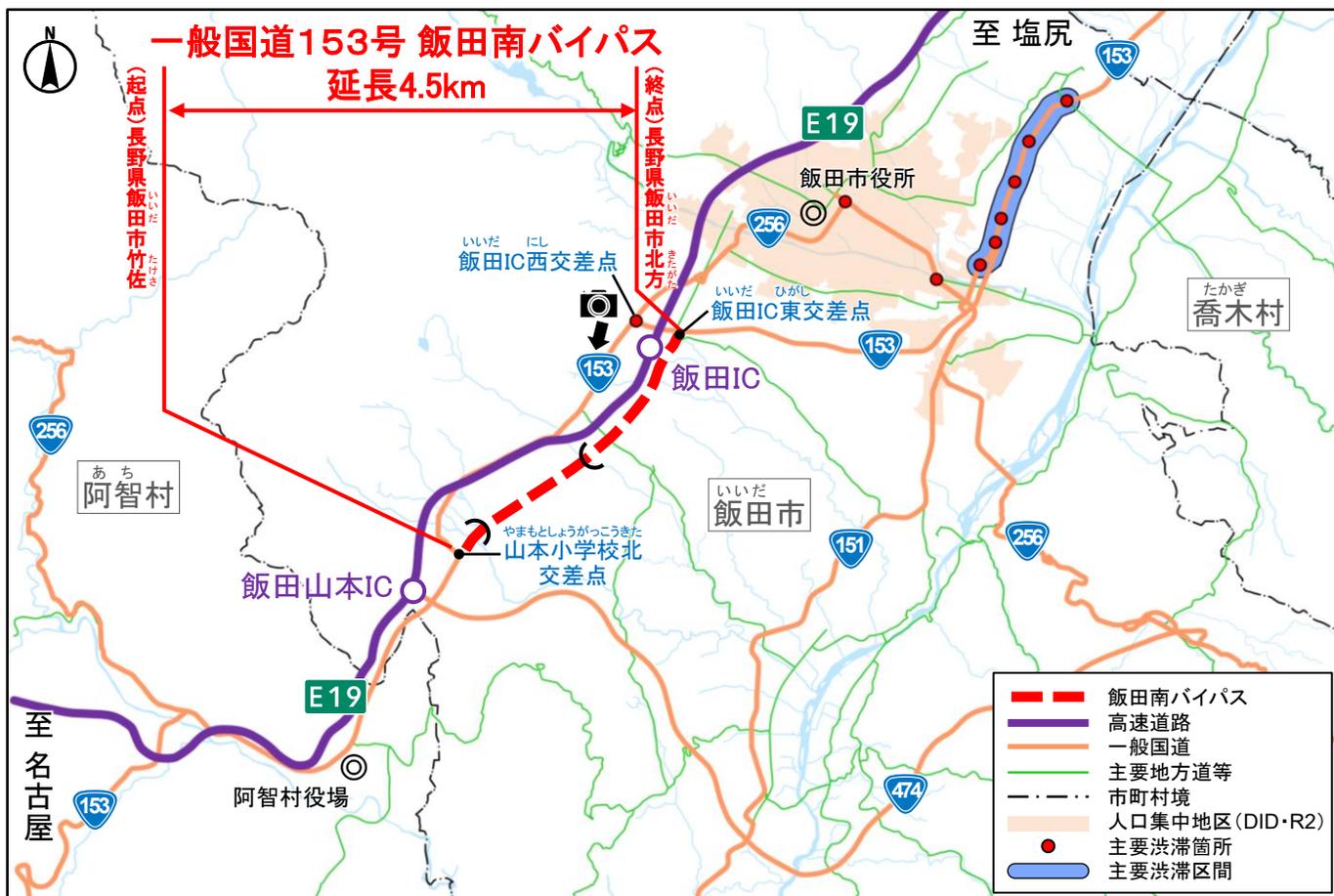
1. 事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 2
2. 評価の視点	
事業の必要性等に関する視点	
①交通渋滞の緩和	P 3
②交通安全の確保	P 4
③観光振興の支援	P 5
3. 事業の進捗及び見込みの視点	P 6
4. 事業費の見直しについて	P 7
5. 費用対効果分析	P 9
6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P 10
7. 県・政令市への意見聴取結果	P 11
8. 対応方針(原案)	P 11

1. 事業概要

(1) 事業目的

- 一般国道153号飯田南バイパスは、長野県飯田市竹佐を起点とし、飯田市北方に至る延長約4.5kmの主要幹線道路です。
- 本事業は、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援等を目的に計画された事業です。

一般国道153号飯田南バイパスの全体位置図



1. 事業概要

(2) 計画概要

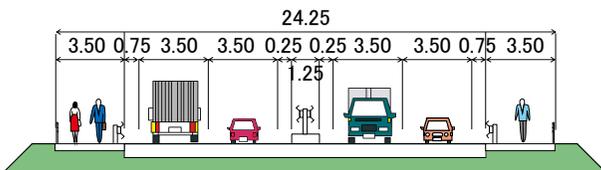
■ 一般国道153号飯田南バイパスは、令和5年度に事業化しています。

事業名	一般国道153号 飯田南バイパス
道路規格	第3種第2級
設計速度	60km/h
車線数	4車線
都市計画決定	令和4年度
事業化	令和5年度
計画交通量	26,500台/日
用地着手年度	未着手
工事着手年度	未着手
延長	4.5km
前回の再評価	令和4年度 (新規事業採択時評価)
全体事業費	404億円 (54億円増)

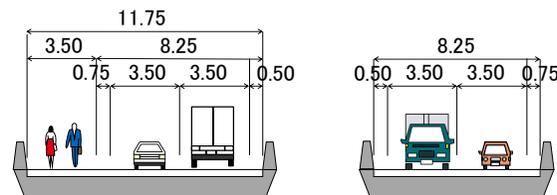


標準断面図

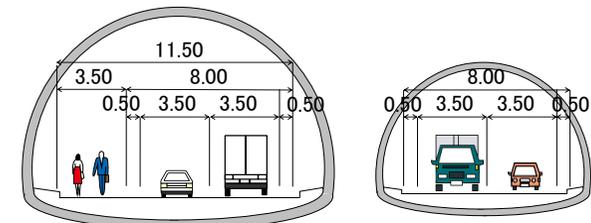
【土工部】



【橋梁部】



【トンネル部】



単位：m

2. 評価の視点

事業の必要性等に関する視点

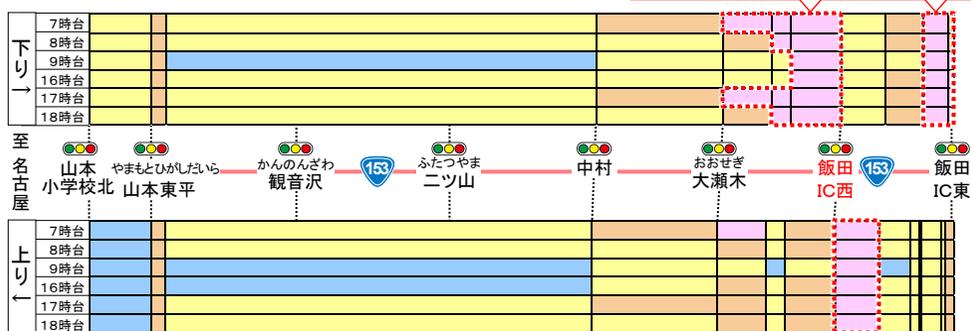
① 交通渋滞の緩和

- 国道153号現道は、朝夕ピーク時に慢性的な渋滞が発生しており、特に主要渋滞箇所指定されている飯田IC西交差点周辺では速度低下が発生しています。
- 飯田南バイパスの整備により、国道153号現道の交通が分散することで、走行速度が向上し、渋滞の解消・緩和が期待されます。

■ 国道153号の現道状況



■ 国道153号(現道)の旅行速度



朝夕ピーク時に慢性的な渋滞が発生

朝夕ピーク時に慢性的な渋滞が発生

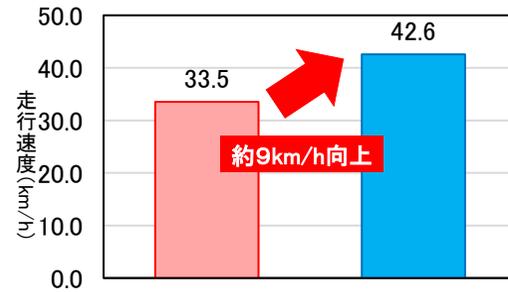
【出典】ETC2.0プローブデータ 2024.10(平日) ●●●:信号交差点 赤字:主要渋滞箇所

■ 国道153号現道における交通渋滞状況



■ 走行速度の変化

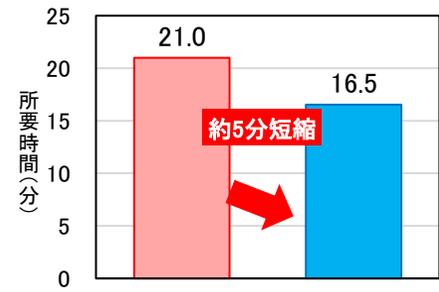
(阿智村役場～飯田市役所)



【出典】現況:ETC2.0プローブデータ 2024.10(平日 昼間12時間平均)
整備後:飯田南バイパスを設計速度(60km/h)で計算
その他の区間はETC2.0プローブデータ 2024.10(平日)

■ 所要時間の変化

(阿智村役場～飯田市役所)



【出典】現況:ETC2.0プローブデータ 2024.10(平日 昼間12時間平均)
整備後:飯田南バイパスを設計速度(60km/h)で計算
その他の区間はETC2.0プローブデータ 2024.10(平日)

2. 評価の視点

事業の必要性等に関する視点

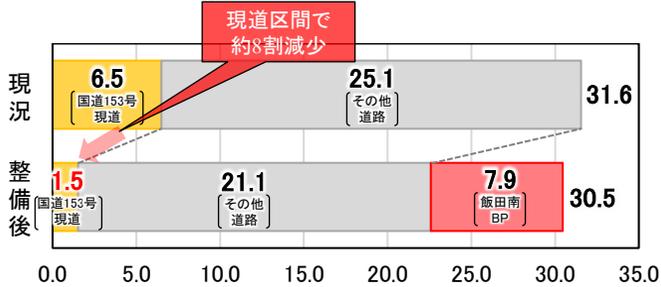
② 交通安全の確保

- 一般国道153号現道の死傷事故件数は6.5件／年発生しており、事故分類では走行速度低下が原因と考えられる追突事故の割合が62%を占めています。
- 一般国道153号現道は通学路指定区間が多いにもかかわらず、歩道幅員が2m未満の区間の割合が高く、通学児童に危険が伴います。
- 飯田南バイパス整備により、国道153号現道からの交通量の転換が図られることで、死傷事故の減少が期待され、通学路をはじめとする生活道路の安全・安心の確保に寄与します。

■ 飯田南バイパス周辺の通学路

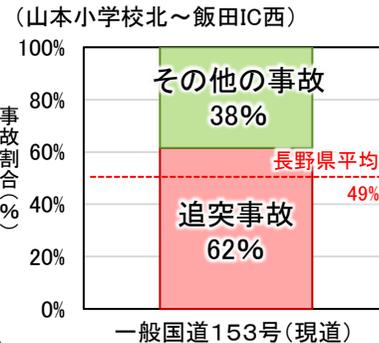


■ 死傷事故件数の変化



【出典】現況：交通事故統計データベース（R2～R5）
 整備後：現道・平行区間 交通量推計結果より、整備前後の交通量の変動率を現況に乘じて算出。
 BP区間 交通量推計結果より人身事故算定式に基づき算出。
 BP区間の交通量のうち、国道153号（現道）からの転換の割合をBP区間の交通事故件数に乘じて算出

■ 国道153号現道の事故分類



【出典】交通事故統計データベース（R2～R5）

■ 国道153号（現道）の通学状況



■ 地元の声

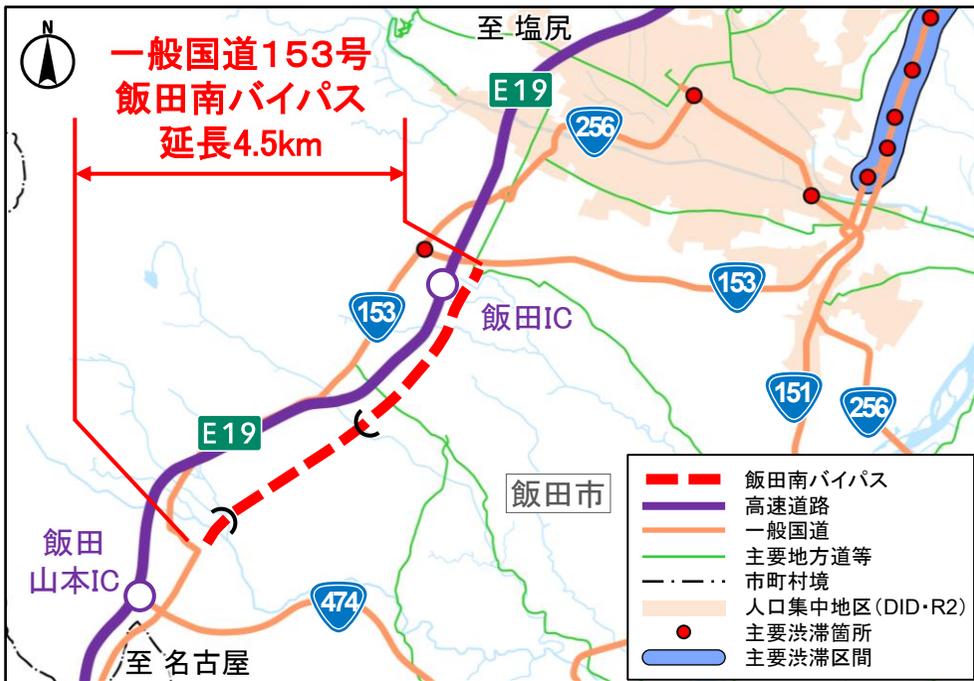
現道区間は歩道が狭い区間があり、児童のすれ違いの際には、体の一部が車道にはみ出すため、極めて危険だと感じます。飯田南バイパスの整備により、現道区間の交通量が分散することで、安全性が向上することを期待しています。

【出典】学校関係者ヒアリング結果より（R7.6）

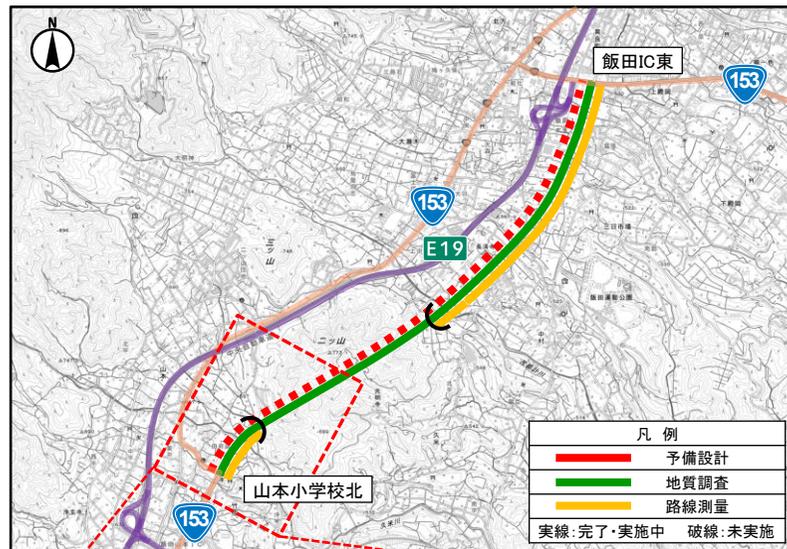
3. 事業の進捗及び見込みの視点

事業の進捗の見込み状況

- 一般国道153号飯田南バイパスは、令和5年度より事業に着手し、路線測量、地質調査を実施しています。
- 引き続き、早期の工事着手に向けて、調査・設計を推進しています。



■ 調査設計の進捗状況



■ フォトモンタージュ



一般国道153号 飯田南バイパスの事業進捗状況

【用地取得率】

0% ⇒ 0%
(令和5年度新規) (令和6年度末)

【事業進捗率】

0% ⇒ 1%
(令和5年度新規) (令和6年度末)

4. 事業費の見直しについて

■ 事業費増加の要因

①物価上昇による資機材及び労務単価の増加 合計54億円増

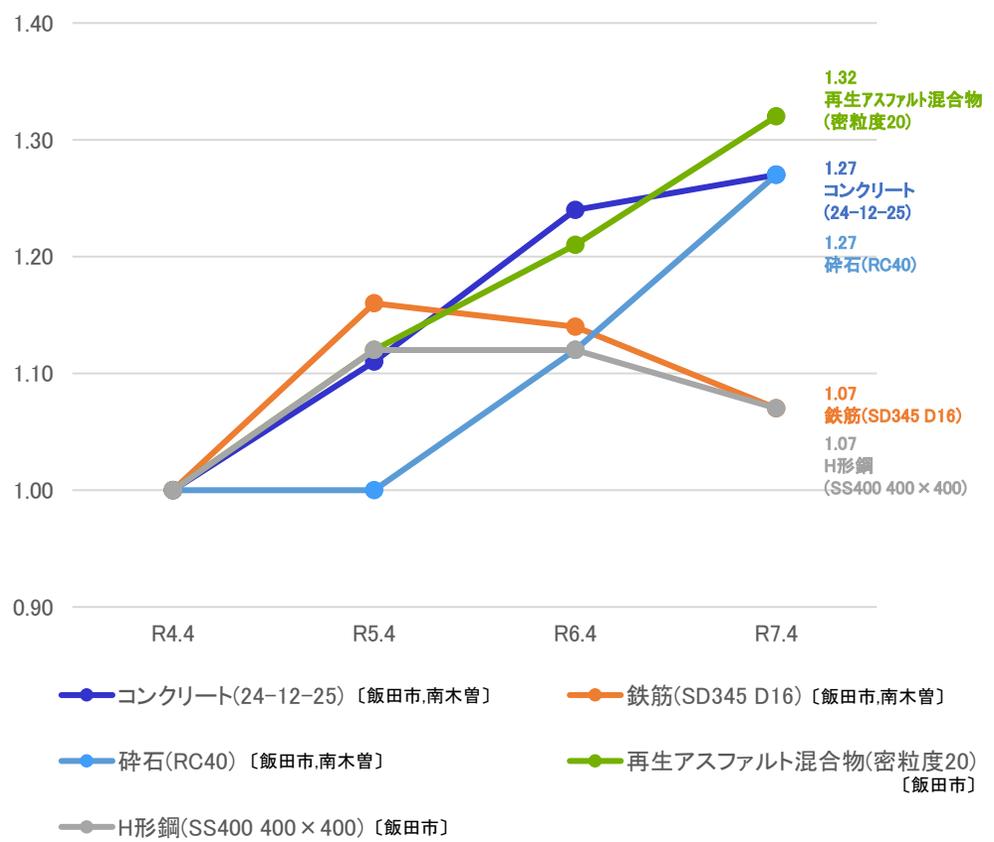
事業費増額の要因	増額
①物価上昇による資機材及び労務単価の増加 ■建設資機材価格の上昇によるトンネル、橋梁等の工事費の増加	54億円

4. 事業費の見直しについて

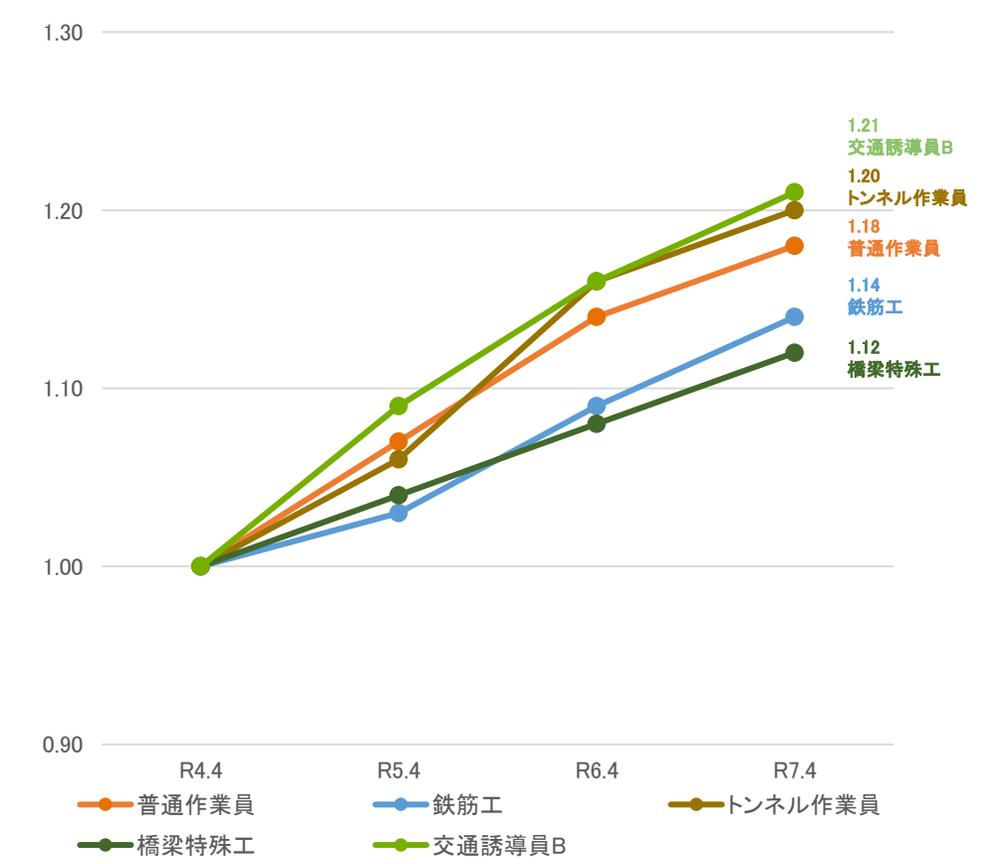
①物価上昇による資機材及び労務単価の増加(+54億円)

- 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰、またコロナ禍からの世界経済の回復に伴う需要拡大によって、前回再評価時(令和4年度)に比べて、建設資材や労務費の単価が上昇しています。
- 建設資材価格の伸び率では、R4.4を基準とした場合、コンクリート、鉄筋等の鋼材の価格が約1.07~1.32倍となっています。
- 労務単価についても、前回評価時から約1.12~1.21倍と増加しています。
- 主に建設資材価格の上昇の影響を受け、トンネル、橋梁等の工事費の増加が必要となりました。

■ 建設資材単価の伸び率(R4.4を基準に算出)



■ 労務単価の伸び率(R4.4を基準に算出)



[]: 単価適用都市

5. 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】一般国道153号飯田南バイパス

	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	
前回評価時 (新規事業化時)	317	25	6.0	348	224	30	—	254	1.4
今回評価時	394	38	9.4	441	263	30	—	293	1.5
社会的割引率2%	709	68	17	794	303	55	—	358	2.2
社会的割引率1%	982	94	23	1,100	324	78	—	402	2.7

【残事業】一般国道153号飯田南バイパス

	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	
前回評価時 (新規事業化時)	317	25	6.0	348	224	30	—	254	1.4
今回評価時	394	38	9.4	441	261	30	—	291	1.5
社会的割引率2%	709	68	17	794	301	55	—	356	2.2
社会的割引率1%	982	94	23	1,100	322	78	—	400	2.8

<感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.4~1.7
事業費	±10%	1.4~1.5
事業期間	±20%	1.3~1.7

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.4~1.7
事業費	±10%	1.4~1.5
事業期間	±20%	1.3~1.7

※1 便益算定に当たってのエリアは、「一般国道153号飯田南バイパス」周辺の主要な幹線道路(延長約345.5km)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 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。

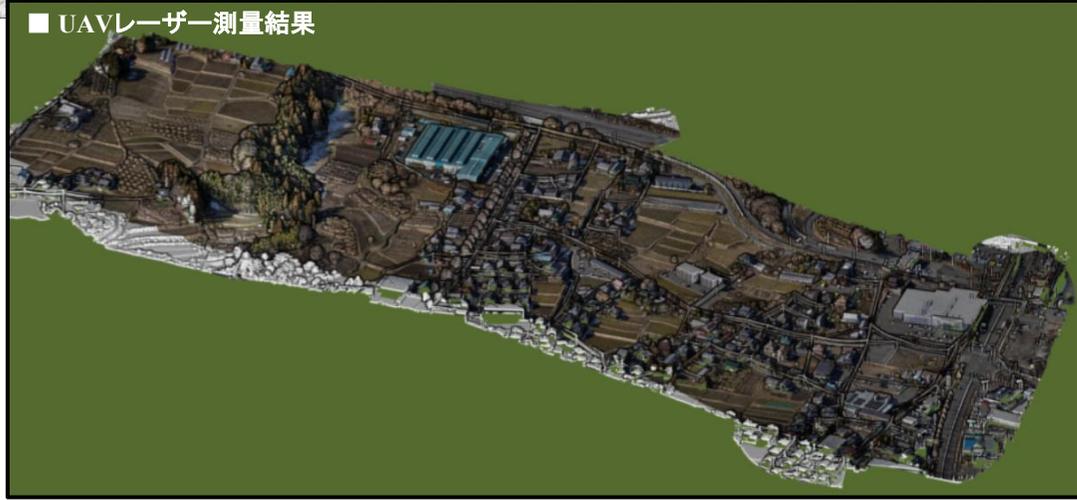
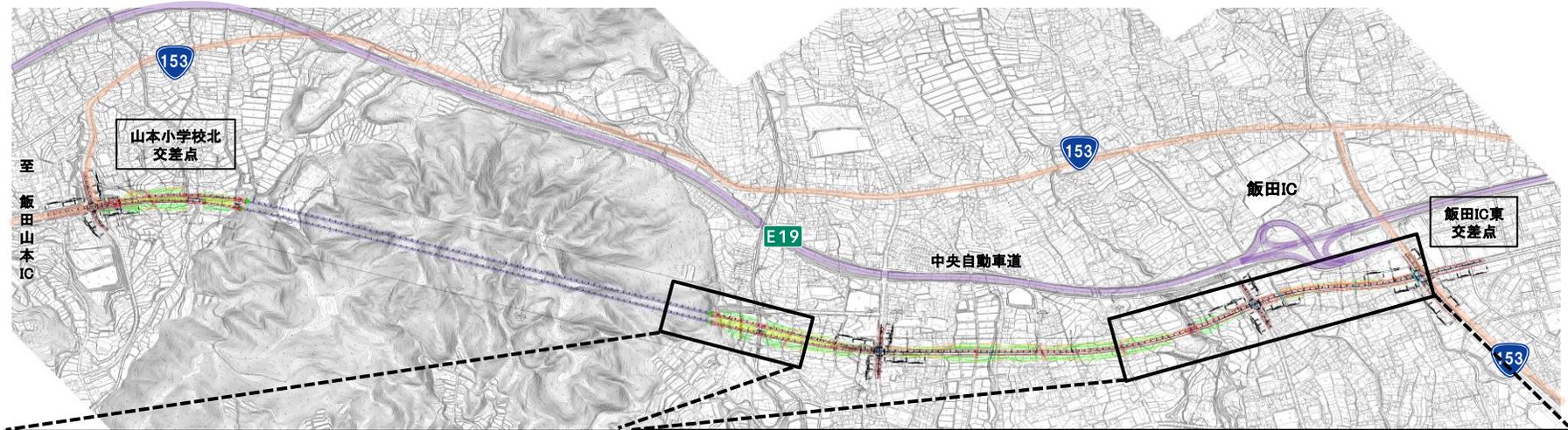
【前回評価からの変更点】

1. 将来道路網条件(R4年度事業化済道路網→R7年度事業化済道路網)により、一般国道20号諏訪バイパス等が追加。
2. 費用便益分析の基準年次を変更(R4年度→R7年度)
3. 費用便益分析マニュアルの改定(R4マニュアル→R7マニュアル)により、各便益の原単価を更新、社会的割引率1%・2%のケースについて試算。
4. 費用便益分析のGDPデフレーターを更新(R4年度→R7年度)
5. 一般国道153号飯田南バイパスの事業費増(54億円)
6. 費用便益分析(B/C)等による評価を実施しない電線共同溝事業(無電柱化推進のために改築事業と併せて施工されるもの)の工事費(12億円)については、費用便益分析の費用に含めない。

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

■ コスト縮減

- UAVレーザー測量を用いて、3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで事業効率化・高度化を図っていきます。
- 今後も技術進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していきます。



■ 代替案の可能性の視点

- 一般国道153号飯田南バイパスは、一般国道153号現道の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、リニア中央新幹線による観光活性化効果の広域普及を目的に計画された事業で、期待される効果が大きく、地域の課題に大きな変化は無いことから、現計画が最も適切であると考えます。

7. 県・政令市への意見聴取結果

■長野県の意見

飯田南バイパスは地域における交通の安全・円滑化、リニア駅から観光地へのアクセス性向上、観光の活性化に必要不可欠な事業です。については、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望します。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。

8. 対応方針(原案)

■一般国道153号 飯田南バイパスの事業を継続する。