

再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名： 西川 昌宏

事業名	一般国道 153 号 飯田南バイパス				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：長野県飯田市竹佐 至：長野県飯田市北方						延長	4.5km	
事業概要									
一般国道153号飯田南バイパスは、長野県飯田市竹佐から長野県飯田市北方に至る延長4.5kmの主要幹線道路である。 本事業は、一般国道153号現道の交通渋滞の緩和、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ある。									
R5年度事業化			R4年度都市計画決定		用地取得未着手		工事未着手		
全体事業費		約404億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約1%		供用済延長 0km	
計画交通量		26,500台／日							
費用対効果分析	B/C (事業全体)		EIRR (事業全体)		総費用 (残事業)/(事業全体) 291/293億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 441/441億円		基準年
	1.5		6.4%		事業費：261/263億円 維持管理費：30/30億円 更新費：0/0億円		走行時間短縮便益：394/394億円 走行経費減少便益：38/38億円 交通事故減少便益：9.4/9.4億円		令和7年
	2.2 [2%]								
	2.7 [1%]								
	(残事業)		(残事業)		(事業全体)		(残事業)		
	1.5		6.5%		交通量		B/C=1.4～1.7(±10%)		交通量
2.2 [2%]		事業費			B/C=1.4～1.5(±10%)		事業費	B/C=1.4～1.5(±10%)	
2.8 [1%]		事業期間			B/C=1.3～1.7(±20%)		事業期間	B/C=1.3～1.7(±20%)	
事業の効果等									
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・特急停車駅(JR飯田駅)へのアクセス向上が見込まれる。 ・新幹線駅(リニア長野県(仮称)駅)へのアクセス向上が見込まれる。 ②個性ある地域の形成 ・アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区の支援をする。 ・主要な観光地(昼神温泉)へのアクセス向上が見込まれる。 ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(飯田市立病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ④災害への備え ・並行する中央自動車道の代替路線として機能する。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。									
関係する地方公共団体等の意見									
【長野県知事】 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。 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します。									

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・一般国道153号現道の速度低下が発生している。特に主要渋滞箇所指定されている飯田IC西交差点付近の速度低下が顕著に発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約1%、用地取得率は0%。(令和7年3月末)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・令和5年度より事業着手しており、早期の工事着手に向けて調査・設計を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

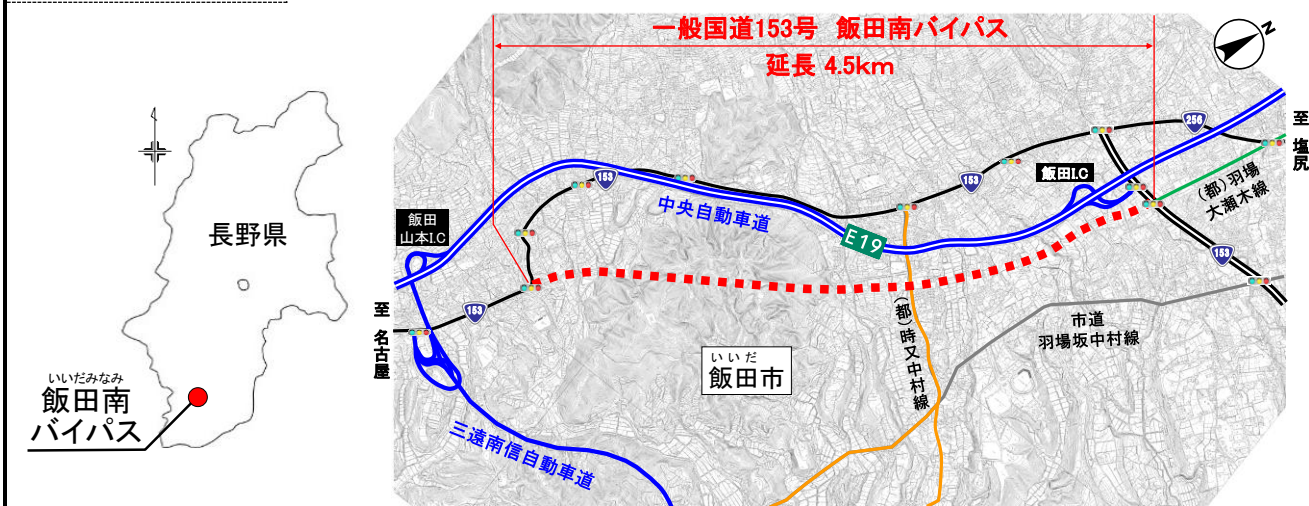
・UAVレーザー測量を用いて、3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで事業効率化・高度化を図る。
・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

対応方針

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)