

# 説 明 資 料

- 1 国道153号 伊駒アルプスロード 検討の経緯
- 2 計画段階の環境調査について
- 3 国道153号 伊駒アルプスロード ルート帯の選定案

平成27年 3月  
長野県伊那建設事務所

# 1 国道153号 伊駒アルプスロード 道路整備計画検討の経緯

## 1-1 検討の経緯

### 1 企画段階

- H20.12.18~H21.12.15 伊那市幹線道路網整備計画検討委員会（委員会2回、幹事会4回）
- H21.2.9 伊那・駒ヶ根間道路網懇談会設立（現在は伊駒アルプスロード懇談会）
- H21.8.20~H22.11.10 宮田村幹線道路網整備構想検討委員会（委員会7回）
- H23.9 委員会と2市1村の状況を踏まえ、概略ルート検討に着手
- H23.11.17 当該区間を公募により【伊駒アルプスロード】と命名

### 2 国道153号 伊駒アルプスロード検討委員会

- H23.12.27 第1回 委員会 ・住民参画の進め方・現状の把握・道路整備の目的・道路整備の必要性・道路整備基本方針
- H24.2.27 第2回 委員会 ・ルート帯の選定・評価方法の設定
- H24.9.20 第3回 委員会 ・各ルート帯の比較評価
- H24.12.25 第4回 委員会 ・ルート帯の選定

第1回 住民説明会 H24.1~2  
 第2回 住民説明会 H24.3  
 第3回 住民説明会 H24.10~11  
 （住民アンケート3回実施）

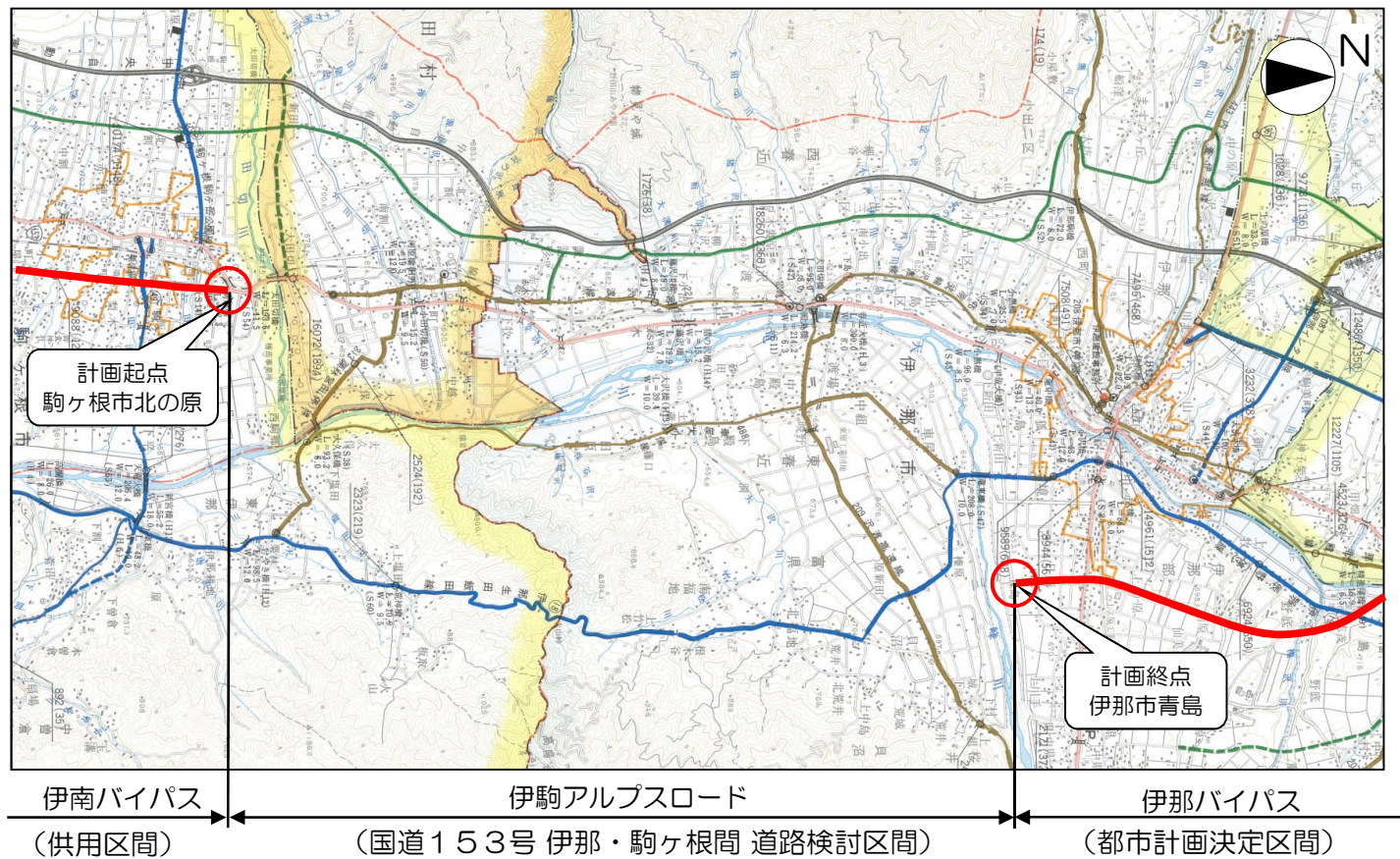
H25.2.27 国道153号伊駒アルプスロード（天竜川右岸地区）道路住民懇談会 ； 宮田村民会館

### 3 国道153号 伊駒アルプスロード天竜川右岸地区 住民検討会

- H25.6.28 第1回 検討会 ・検討会の進め方・道路整備目標の確認・現状把握(現地踏査)・コントロールポイントの確認
- H25.7.30 第2回 検討会 ・ルート帯A、Bでの線形検討・ルート案の図化
- H25.9.18 第3回 検討会 ・ルート案の検討図提示・各ルート案のメリット、デメリット確認・各グループのルート案選定
- H25.11.6 第4回 検討会 ・各ルート案の評価・ルート帯A、Bそれぞれの提案ルートの選定

### 4 計画段階 環境調査

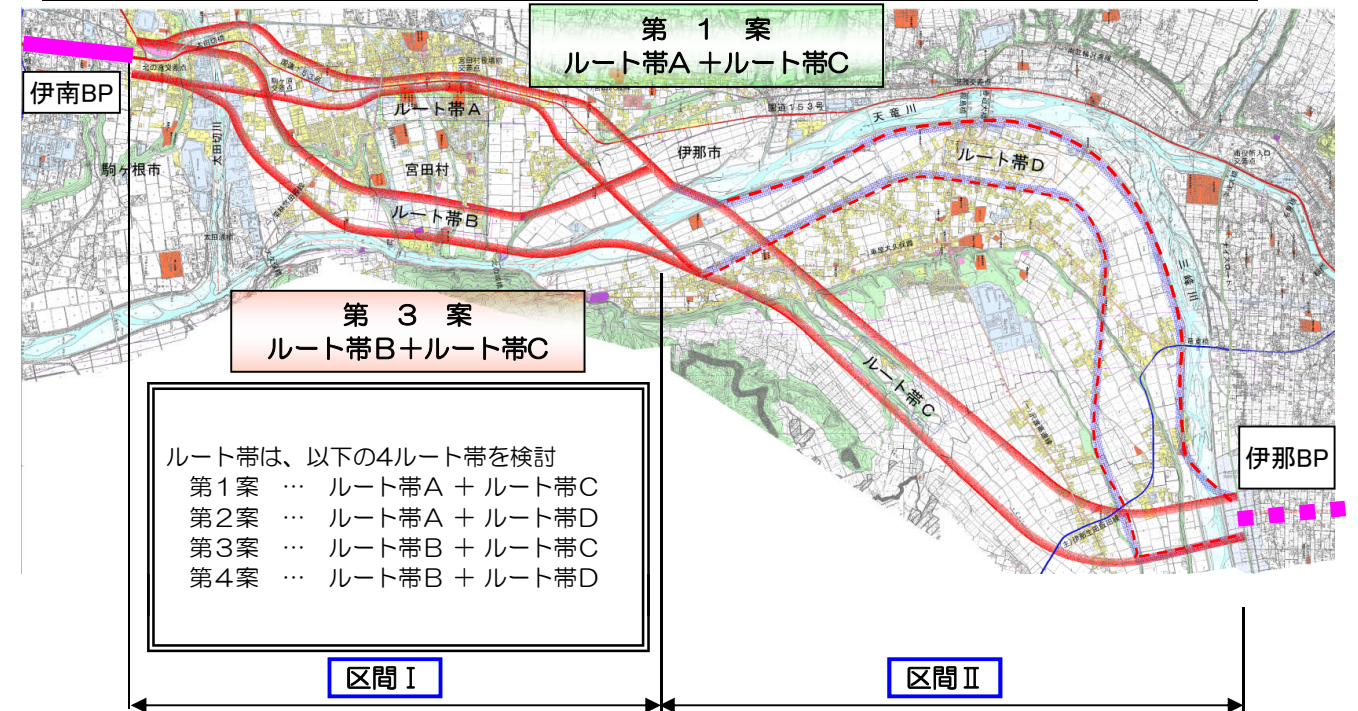
H26.4 ~ H27.2 ・社会的状況、自然的状況について、計画段階での環境に関する調査を実施



## 1-2 国道153号 伊駒アルプスロード検討委員会 検討結果

### ルート帯の選定

国道153号伊駒アルプスロード（駒ヶ根市北の原～伊那市青島）のルート帯について、「伊駒アルプスロード検討委員会」から助言をいただき、住民参加のもと4つの整備ルート帯を選定し評価・検討を行いました。  
 ルート帯は、道路整備目標（混雑の解消、円滑で安全な交通の確保、災害に強い道路網の構築）を踏まえ、交通、環境、地域への整備効果・影響、事業性の4つの視点や住民説明会・住民アンケート結果をもとに、第1案及び第3案のルート帯を選定しました。

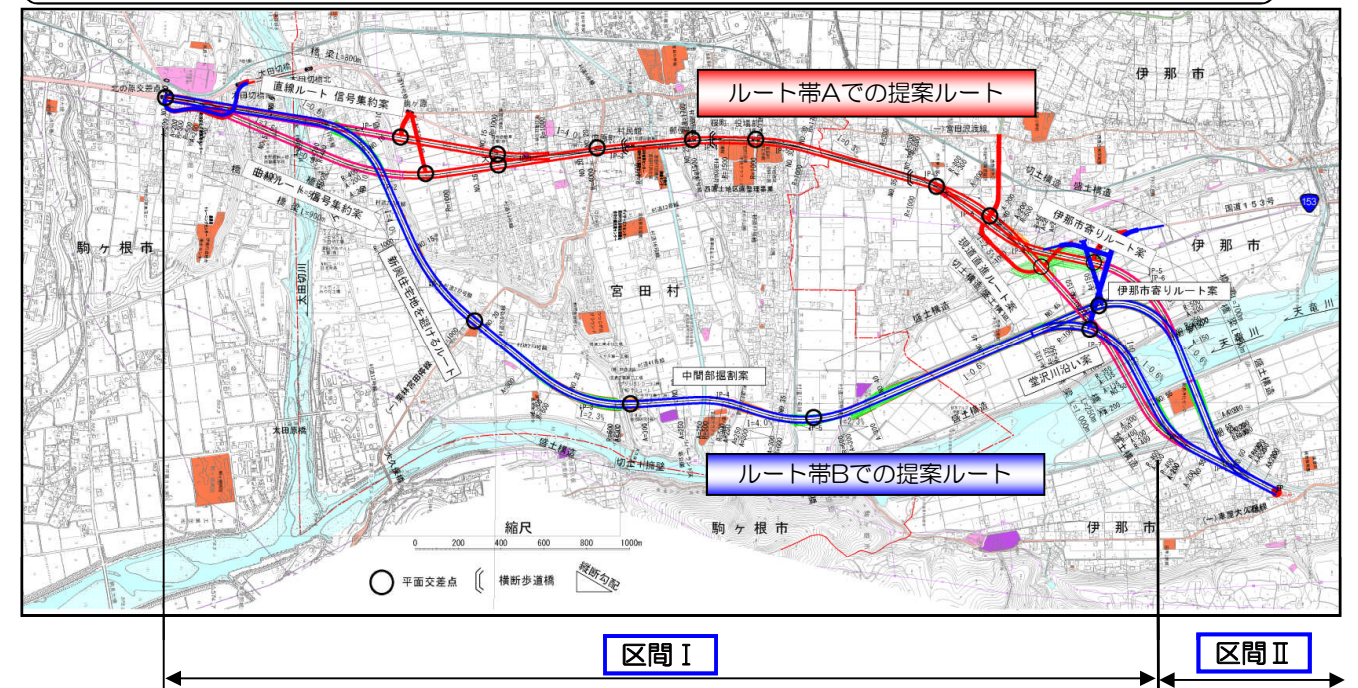


ルート帯は、以下の4ルート帯を検討  
 第1案 … ルート帯A + ルート帯C  
 第2案 … ルート帯A + ルート帯D  
 第3案 … ルート帯B + ルート帯C  
 第4案 … ルート帯B + ルート帯D

## 1-3 国道153号 伊駒アルプスロード天竜川右岸地区 住民検討会 検討結果

### ルート帯Aの最適ルート案及びルート帯Bの最適ルート案の選定

国道153号伊駒アルプスロードのうち、区間Ⅰ（天竜川右岸地区；駒ヶ根市、宮田村、伊那市西春近）について、住民代表30名により道路検討（ワークショップ）を行い、住民の視点からルート帯A、Bそれぞれにルートの提案をいただきました。



## 2 計画段階の環境調査について

国道153号 伊駒アルプスロードのルート帯周辺の自然的状況、社会的状況について、文献等から把握し、①大気質、②騒音、超低周波音及び振動、③動物、④植物、⑤生態系、⑥重要な史跡について、調査・予測・評価をとりまとめました。

### 2-1 環境に配慮すべき事項の選定

#### 環境に配慮すべき事項の選定

環境に配慮すべき事項は、文献や住民アンケートで得られた情報も参考に、環境に影響を及ぼすおそれのある事項を選定しました。

アンケートでは、道路整備の際に配慮してほしい環境項目のうち、特に「生活環境の改善効果、影響配慮」、「自然環境への影響配慮」の項目の割合が高くなっています。

また、具体的には振動、超低周波音及び重要な史跡等への配慮を望む意見がありました。

第3回住民アンケート結果  
(H24.10~11実施)

評価項目	意見数	割合
生活環境の改善効果、影響配慮	1,645	56%
自然環境への影響配慮	807	28%
農地への影響配慮	351	12%
低炭素都市づくりへの効果	116	4%
合計	2,919	100%

設問1.  
【環境】の項目の中で、どの項目が最も重要と考えますか？

#### ◇ 環境に配慮すべき事項の選定

配慮事項	影響要因	施設等の存在及び供用		選定理由
		道路の存在	自動車の走行	
環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	大気質	-	○	自動車の走行に伴って発生する排ガスが、市街地・集落（DID 地区、住居商業系用途地域）の環境に影響を及ぼすおそれがあるため選定。
	騒音、超低周波音及び振動	-	○	自動車の走行に伴って発生する騒音、超低周波音及び振動が、市街地・集落（DID 地区、住居商業系用途地域）の環境に影響を及ぼすおそれがあるため選定。
生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	動物	○	-	道路の存在に伴い、重要な動物の生息地等の環境に影響を及ぼすおそれがあるため選定。
	植物	○	-	道路の存在に伴い、重要な種・群落の生育地等の環境に影響を及ぼすおそれがあるため選定。
	生態系	○	-	道路の存在に伴い、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境へ影響を及ぼすおそれがあるため選定。

(参考) 関連する調査項目

その他	重要な史跡	○	-	道路の存在に伴い、重要な史跡へ影響を及ぼすおそれがあるため選定。
-----	-------	---	---	----------------------------------

### 2-2 調査・予測・評価の手法

#### 調査・予測・評価の手法

- ・調査 既存資料に基づき、計画段階における環境配慮が必要な検討対象（大気質や騒音、超低周波音及び振動では市街地・集落など、動物では、重要な種の生息地など）の位置・分布を把握する方法とします。
- ・予測 環境の状況の変化を把握する手法とします。
- ・評価 環境影響の程度を整理、比較する方法とします。

#### ◇ 調査・予測・評価の手法

評価項目	検討対象	調査手法	予測手法	評価手法
大気質	市街地・集落	既存資料	DID 地区及び住居・商業系用途地域とルート帯案の位置関係を把握	回避又は通過、分散の状況を整理・比較
騒音、超低周波音及び振動				
動物	重要な種の生息地等	既存資料	重要な種の生息地等とルート帯案の位置関係を把握	区域に含まれるか否かの状況を整理・比較
植物	重要な種・群落の生育地等	既存資料	重要な種・群落の生育地等とルート帯案の位置関係を把握	区域に含まれるか否かの状況を整理・比較
生態系	生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境	既存資料	都市緑地及び自然公園とルート帯案の位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較

(参考) 関連する調査項目

重要な史跡	重要な史跡等	既存資料	重要な文化財等とルート帯案の位置関係を把握	区域に含まれるか否かの状況を整理・比較
-------	--------	------	-----------------------	---------------------

2-3 環境調査の結果

環境調査の結果

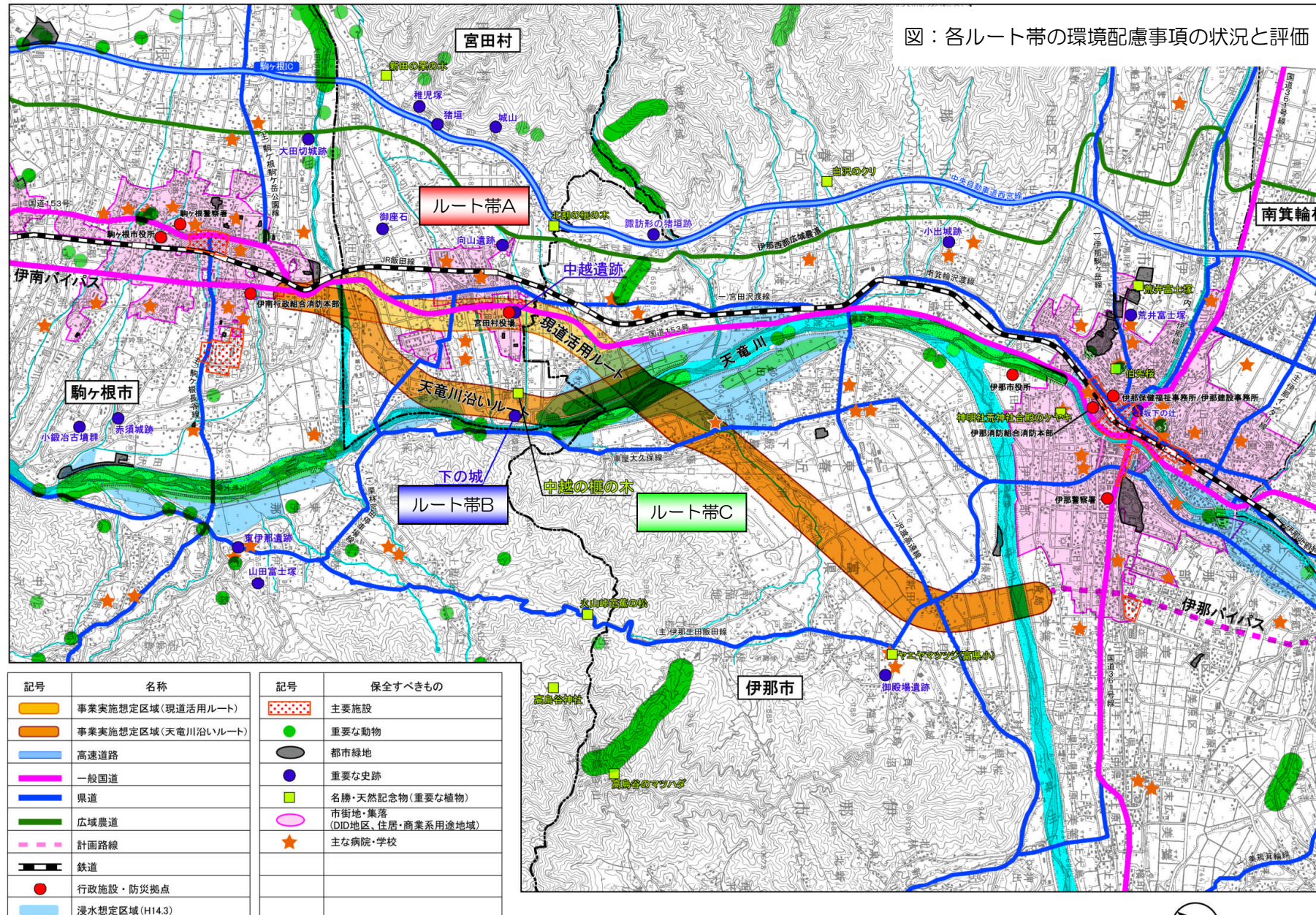
調査については、既存資料に基づき位置・分布を把握し、下図に調査結果としてとりまとめました。

予測及び評価の結果については下表のとおり、とりまとめました。

その結果、

- ・大気質、騒音、振動及び超低周波音については、ルート帯B+ルート帯Cの方が影響が小さいと評価しました。
- ・動物、植物については、ルート帯A+ルート帯Cの方が影響が小さいと評価しました。
- ・生態系及び史跡については、同程度の影響であると評価しました。

◇ ルート帯案ごとに選定された環境要素の影響の程度

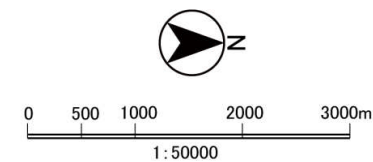


行政施設・防災拠点：市役所、警察署、消防署、県合同庁舎  
 主要施設：工業専用地域、商業地域  
 市街地・集落：第1種低層住居専用地域  
 第2種低層住居専用地域  
 第1種中高層住居専用地域  
 第2種中高層住居専用地域  
 第1種住居地域  
 第2種住居地域  
 準住居地域  
 近隣商業地域、商業地域  
 DID地区

評価項目	ルート帯A+ルート帯C	ルート帯B+ルート帯C
大気質	予測：市街地・集落(DID地区、住居・商業系用途地域)を通過する。 評価：市街地・集落の大気質に影響を与える可能性がある。	予測：市街地・集落(DID地区、住居・商業系用途地域)を通過する。 評価：市街地・集落の大気質に影響を与える可能性はあるが左案よりも小さい。
騒音、超低周波音及び振動	予測：市街地・集落(DID地区、住居・商業系用途地域)を通過する。 評価：騒音、超低周波音及び振動により市街地・集落へ影響を与える可能性がある。	予測：市街地・集落(DID地区、住居・商業系用途地域)を通過する。 評価：騒音、超低周波音及び振動により市街地・集落へ影響を与える可能性はあるが左案よりも小さい。
動物	予測：重要な動物の生息地のうち、天竜川及びその周辺を通過する。 評価：動物に影響を与える可能性はあるが、右案よりも小さい。	予測：重要な種の生息地のうち、天竜川及びその周辺を通過する。 評価：動物に影響を与える可能性がある。
植物	予測：天然記念物を概ね回避する。 評価：植物に影響を与える可能性はあるが、右案よりも小さい。	予測：天然記念物のうち中越の榎の木付近を通過する。 評価：植物に影響を与える可能性がある。
生態系	予測：都市公園及び自然公園を概ね回避する。 評価：生態系に影響を与える可能性は、小さい。	予測：都市公園及び自然公園を概ね回避する。 評価：生態系に影響を与える可能性は、小さい。

(参考) 関連する調査項目

重要な史跡	予測：重要な史跡等のうち、中越遺跡付近を通過する。 評価：重要な史跡に影響を与える可能性がある。	予測：重要な史跡等のうち、下の城付近を通過する。 評価：重要な史跡に影響を与える可能性がある。
-------	---	--



3 国道153号 伊駒アルプスロード ルート帯の選定案

3-1 ルート帯(案)の比較評価表

路線案		ルート帯A(現道活用案) + ルート帯C	ルート帯B(天竜川沿い案) + ルート帯C	
評価項目	全体延長	L=11.0km (A5.8km+C5.2km)	L=11.5km (B6.3km+C5.2km)	
路線概要図				
交通(安全)	国道153号 現道の渋滞解消	<ul style="list-style-type: none"> <li>宮田村役場前 混雑度 1.1 → 0.9 に改善する。(4車線化による容量増加)</li> <li>伊那市沢渡 混雑度 1.2 → 0.6 に改善する。(10,200台/日 減少)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>宮田村役場前 混雑度 1.1 → 0.5 に改善する。(バイパス設置による交通分散)</li> <li>伊那市沢渡 混雑度 1.2 → 0.6 に改善する。(10,500台/日 減少)</li> </ul>	
	交通ネットワーク (防災)の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道拡幅のため、自然災害や事故等による障害発生時に、交通ネットワーク機能や緊急輸送機能の<b>確保ができない可能性がある。</b></li> <li>中央道通行止め時の<b>混雑は解消できない。</b> 中央道通行止め時(混雑度):宮田村 1.4→1.0、沢渡周辺 1.8→1.1</li> <li>国道153号通行止め時の周辺道路の<b>混雑が改善する。</b> 国道153号(宮田村:4車化) 0.8→0.9、広域農道 1.4→0.3、宮田沢渡線 1.0→0.7</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線道路数が2本となり、自然災害や事故等による障害発生時に、交通ネットワーク機能や緊急輸送機能の<b>代替性は確保できる。</b></li> <li>中央道通行止め時の<b>混雑が解消できる。</b> 中央道通行止め時(混雑度):宮田村 1.4→0.8、沢渡周辺 1.8→0.9</li> <li>国道153号通行止め時の周辺道路の<b>混雑が改善する。</b> 国道153号(宮田村:現道) 0.8→0.7、広域農道 1.4→0.3、宮田沢渡線 1.0→0.7</li> </ul>	
	道路の安全性確保 (事故減少)	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路構造令を満足している。(最小曲線半径R=400 縦断勾配4%区間L=0.7km)</li> <li>現道活用案は、信号交差点の設置数が右案に<b>比べ多い。</b></li> <li>沿道地域からの出入りがある区間は、<b>L=3.0km</b>と右案より<b>長い。</b>(現道沿い区間)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路構造令を満足している。(最小曲線半径R=350 縦断勾配4%区間L=1.2km)</li> <li>天竜川沿い案は、信号交差点の設置数が左案に<b>比べ少ない。</b></li> <li>沿道地域からの出入りがある区間は、<b>L=1.3km</b>と左案より<b>短い。</b></li> </ul>	
環境	自然・生活 環境への影響	大気質	市街地・集落の大気質に <b>影響を与える可能性がある。</b>	市街地・集落の大気質に <b>影響を与える可能性はあるが、左案に比べ小さい。</b>
		騒音、超低周波音 及び振動	騒音、超低周波音及び振動により、市街地・集落へ <b>影響を与える可能性がある。</b>	騒音、超低周波音及び振動により、市街地・集落へ <b>影響を与える可能性はあるが、左案に比べ小さい。</b>
		動物	天竜川及びその周辺を通過するため、動物に <b>影響を与える可能性があるが、右案に比べ小さい。</b>	天竜川及びその周辺を通過するため、動物に <b>影響を与える可能性がある。</b>
		植物	天然記念物を概ね回避する。植物に <b>影響を与える可能性があるが、右案に比べ小さい。</b>	天然記念物のうち中越の榎の木付近を通過する。植物に <b>影響を与える可能性がある。</b>
		生態系	都市公園及び自然公園を <b>概ね回避する。</b> 生態系に影響を与える <b>可能性は小さい。</b>	都市公園及び自然公園を <b>概ね回避する。</b> 生態系に影響を与える <b>可能性は小さい。</b>
(土地利用)への影響	まちづくりへの影響	重要な史跡	中越遺跡付近を通過するものと予測されるため、重要な史跡に <b>影響を与える可能性がある。</b>	下の城址付近を通過するものと予測されるため、重要な史跡に <b>影響を与える可能性がある。</b>
		農地への影響	農地の <b>通過延長が右案より短い。</b> 農地(農業振興地域)の通過延長 L=7.7km (右岸地区:宮田・0.9km、伊那・1.3km 左岸地区:伊那・5.5km)	農地の <b>通過延長が左案より長い。</b> 農地(農業振興地域)の通過延長 L=9.3km (右岸地区:宮田・2.6km、伊那・1.2km 左岸地区:伊那・5.5km)
		コミュニティへの影響	大田切区、町三区、赤木区を新たに <b>通過し</b> 、現道拡幅(4車線化)及び信号集約により、沿道地域の <b>行き来がしづらくなる。</b>	大田切区、大久保区、中越区を新たに <b>通過し</b> 、道路の新設により、沿道地域の <b>行き来がしづらくなる。</b>
		施工時の影響	現道沿い区間の交通に <b>影響がある。</b>	交通への <b>影響は少ない。</b>
		住宅地	町一区、町二区の第1種住居地域を通過し、町一区、町二区、中越区及び大原区の第1種低層住居専用地域付近を通過するため、良好な住環境へ <b>影響を与える可能性がある。</b>	大原区の第1種低層住居専用地域の段下を通過するため、良好な住環境へ <b>影響を与える可能性は左案に比べ小さい。</b>
事業費	事業期間	工業	現道沿い工場(10軒)からの <b>アクセス性が向上する。</b>	松の原工業団地(13軒)、つつじが丘工業団地(12軒)からの <b>アクセス性が向上する。</b>
		商業	現道を利用するため、商業施設との <b>位置関係は変わらない。</b> 現道拡幅による移転等のため、沿道店舗へ <b>影響を与える可能性がある。</b>	新たな道路沿いに、 <b>商業施設が立地する</b> 可能性がある。 新たな幹線道路が現道と離れるため、既存店舗へ <b>影響を与える可能性がある。</b>
		道路網	現道を利用するため、 <b>現状の道路網を基本としたまちづくりとなる。</b>	新たな道路網を整備することにより、 <b>広がりを持たせたまちづくりが可能となる。</b>
事業費	建設費用 <b>350~390億円</b>	建設費用 <b>300~340億円</b>		
事業期間	事業期間は、右案に <b>比べ長い。</b>	事業期間は、左案に <b>比べ短い。</b>		
総合評価		○		

## ルート帯の選定案

(評価項目)

- 交通（安全） 現道の渋滞解消、交通ネットワークの形成、道路の安全性確保の全ての面で「ルート帯B+C」が優れる。
- 環境 大気質、騒音などの生活環境への影響は「ルート帯B+C」、動物、植物への影響は「ルート帯A+C」が、それぞれ優れるが、全体として同程度と評価する。
- 地域への影響 農地への影響は「ルート帯A+C」、施工時への影響等は「ルート帯B+C」がそれぞれ優れるが、全体として同程度と評価する。
- 事業性（費用） 事業費、整備期間ともに「ルート帯B+C」が優れる。

上記の観点から総合的に判断し、「**ルート帯B + C**」を選定案としました。

