

**国道153号 飯田南道路
(飯田市山本地区・伊賀良地区)
第3回 計画段階評価**

国土交通省 中部地方整備局

令和元年10月23日

目 次

- 1. 計画段階評価の流れ**
- 2. 第2回意見聴取の結果**
- 3. 対応方針(原案)の検討**
- 4. 自治体への意見照会結果**
- 5. 対応方針(案)のまとめ**

1. 計画段階評価の流れ

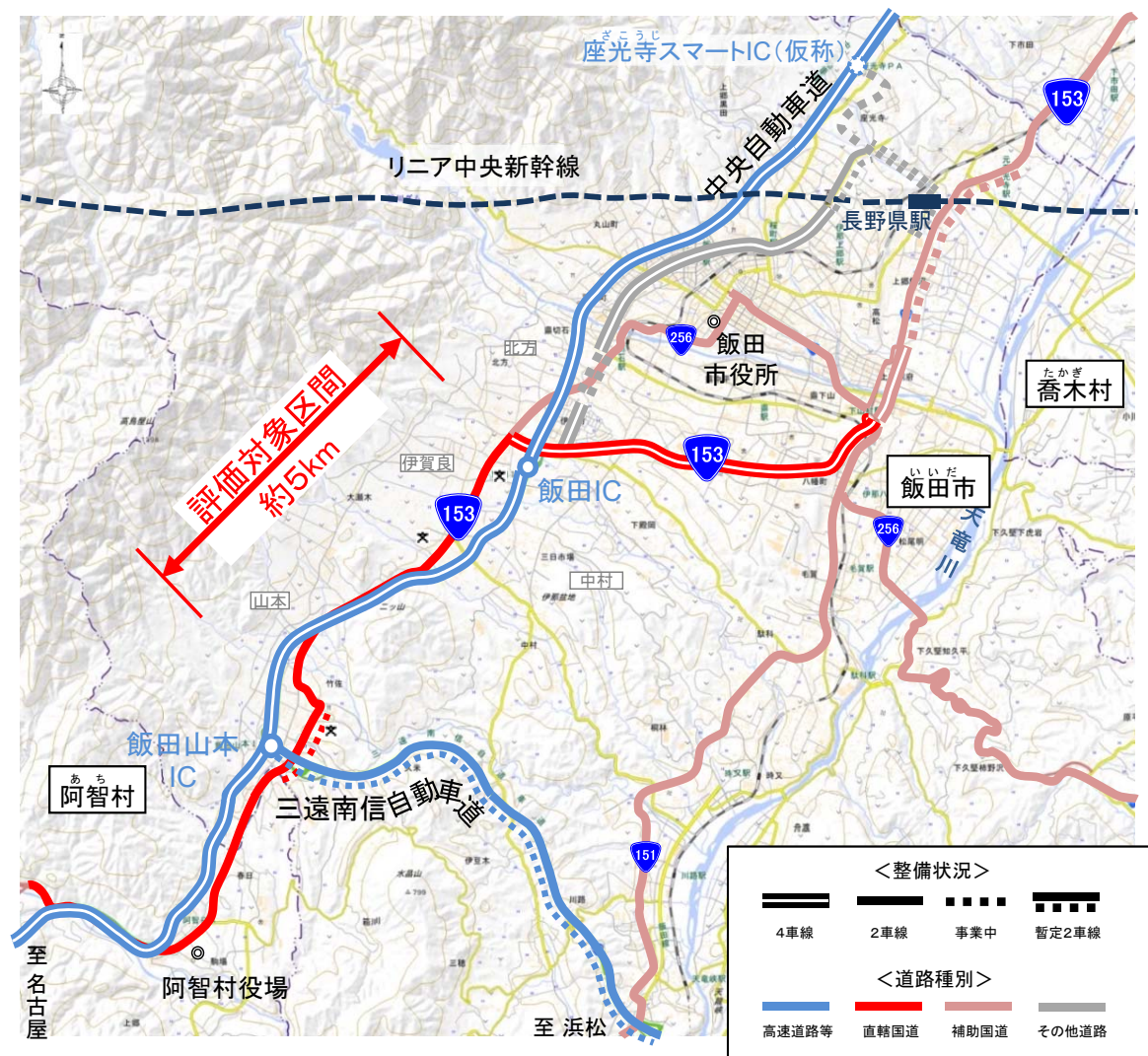
1. 計画段階評価の流れ 1) 評価対象区間

■ 評価対象区間は、飯田市の西部に位置し、飯田市山本と飯田市伊賀良を結ぶ延長約5 kmの区間。

■ 広域図



■ 路線位置図



1. 計画段階評価の流れ

2) 前回審議内容

■平成30年度 第2回社会資本整備審議会 道路分科会 中部地方小委員会の概要

実施日	平成30年12月18日(火)
議事内容	①計画段階評価手続きの進め方 ②第1回意見聴取の結果 ③対応方針の検討 ④第2回意見聴取の方法

■前回審議での主なご意見と対応状況

主なご意見	対応状況
・比較表における各案の効果の程度をもう少し具体的に表現すべき。	・比較表の表現を修正。 (詳細はP5に記載)

1. 計画段階評価の流れ

2) 前回審議内容【比較表の表現修正】

アンケートおよび比較表へのご意見の詳細	対応状況
<ul style="list-style-type: none">・アンケート結果について男女比が気になる。生活道路でもあるので昼間のうちはパートに行く母親が多く利用していると思う。・もう少しそういった人の意見がアンケートに反映されればいいと思う。	<ul style="list-style-type: none">・全戸配布の返却用アンケート票を2枚ずつ配布。
<ul style="list-style-type: none">・現道改良案だけが現在ボトルネックとなっている飯田インター西交差点を通ることとなっている。・常識的に考えたとき、案1、案2、案3でいずれも同じ渋滞が少なくなるという表現でいいのかという点が気になった。	<ul style="list-style-type: none">・比較表の文言について、案3現道改良案の「渋滞は少なくなるが、混雑している飯田IC西交差点を回避できない」と表記。 (詳細は次ページ「箇所①」参照)
<p>比較表の文言について</p> <ul style="list-style-type: none">・「③歩道の幅が広がる」について、案1バイパス案では、「<u>歩道の幅は変わらない</u>がバイパスに交通が移ることで、歩行者の安全性が向上」とある。・上記下線の表現は現道をいじらないことを前提とした話のため、仮にバイパスができて通過交通が転換すると現道の方の利用が変わるのではないか。	<ul style="list-style-type: none">・案1バイパス案の表現を「バイパスに交通が移ることで、歩行者の安全性が向上なお、現道については歩道の幅を広くすることも可能となる」に修正。 (詳細は次ページ「箇所②」参照)

1. 計画段階評価の流れ

2) 前回審議内容【比較表の表現修正】

【修正前】

評価項目		番号	評価ポイント	案1: バイパス案	案2: 現道改良+バイパス案	案3: 現道改良案	
				全線でバイパスを整備し、通過交通を分離することで、渋滞や事故が懸念される箇所の課題解消を図る案	南側で現道拡幅、北側でバイパスを整備し、沿道利用を一定程度配慮しつつ市街地部の通過交通分離を図る案	全線で現道を拡幅し、沿道利用に配慮しながら、渋滞や事故が懸念される箇所の課題解消を図る案	
				約 4 km	約 6 km	約 5 km	
政策目標に対する	交通の円滑化	①	渋滞が少なくなる こと	バイパスに交通が移ることで交通量が減少し、 渋滞が少なくなる	バイパス区間に交通が移ることで交通量が減少し、 渋滞が少なくなる	車線数が増えることで、渋滞が少なくなる	
	交通安全の確保	事故	②	道路線形が良くなる こと	線形の良いバイパスができることで、安全性が向上	坂道は残るが、急カーブがなくなり、安全性が向上	坂道は残るが、急カーブがなくなり、安全性が向上
		歩行者の安全	③	歩道の幅が広がる こと	歩道の幅は変わらないが、バイパスに交通が移ることで、 歩行者の安全性が向上	現道を改良する区間で歩道の幅が広くなり、安全性が向上	歩道の幅が広くなり、安全性が向上

箇所①

【修正後】

箇所②

評価項目		番号	評価ポイント	案1: バイパス案	案2: 現道改良+バイパス案	案3: 現道改良案	
				全線でバイパスを整備し、通過交通を分離することで、渋滞や事故が懸念される箇所の課題解消を図る案	南側で現道拡幅、北側でバイパスを整備し、沿道利用を一定程度配慮しつつ市街地部の通過交通分離を図る案	全線で現道を拡幅し、沿道利用に配慮しながら、渋滞や事故が懸念される箇所の課題解消を図る案	
				約 4 km	約 6 km	約 5 km	
政策目標に対する	交通の円滑化	①	渋滞が少なくなる こと	バイパスに交通が移ることで交通量が減少し、 渋滞が少なくなる	バイパス区間に交通が移ることで交通量が減少し、 渋滞が少なくなる	渋滞は少なくなるが、混雑している飯田IC西交差点を回避できない	
	交通安全の確保	事故	②	道路線形が良くなる こと	線形の良いバイパスができることで、安全性が向上	坂道は残るが、急カーブがなくなり、安全性が向上	坂道は残るが、急カーブがなくなり、安全性が向上
		歩行者の安全	③	歩道の幅が広がる こと	バイパスに交通が移ることで、歩行者の安全性が向上 なお、現道については歩道の幅を広げることも可能となる	現道を改良する区間で歩道の幅が広くなり、安全性が向上	歩道の幅が広くなり、安全性が向上

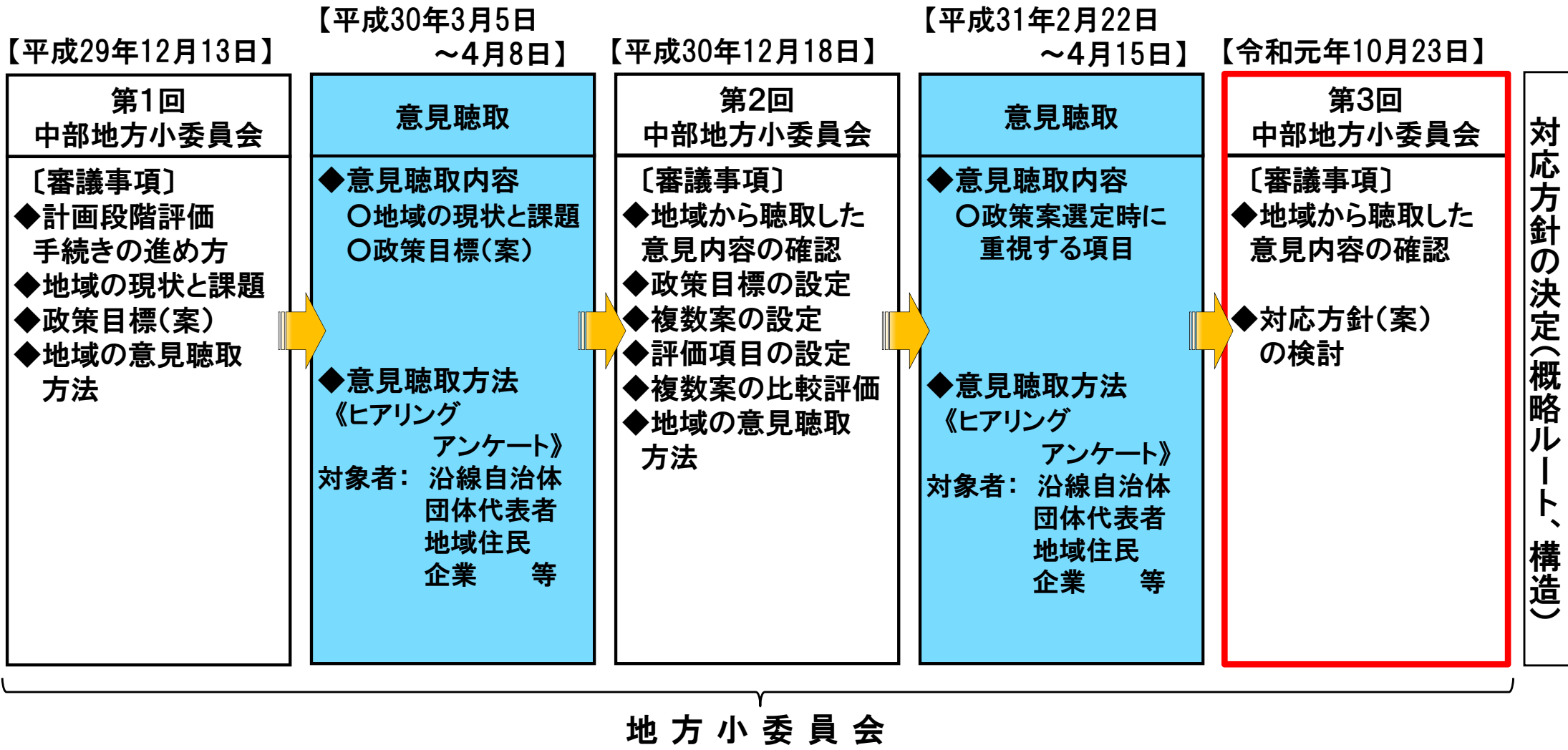
箇所①

箇所②

1. 計画段階評価の流れ

3) 計画段階評価手続きの進め方

■ 地域住民や道路利用者の意見を聴きながら、道路計画〔概略の計画案（複数案）〕について検討を行う。



2. 第2回意見聴取の結果

2. 第2回意見聴取の結果 1) 意見聴取の概要①

■意見聴取期間は、平成31年2月22日～平成31年4月15日。

■下伊那地域の住民、地方公共団体、各種団体、道路利用者を対象にアンケート・ヒアリングを実施。

●意見聴取(2回目)の概要

	調査内容	対象	調査票形式	配布数	回収数(回収率)
アンケート	住民アンケート	・下伊那地域内などの市町村在住の方	郵送	65,344	16,512 (25%)
			留置き	—	402
			HP	—	36
	小計			65,344	16,950
	沿線地域事業者アンケート	・商工会、観光協会、県トラック協会、県バス協会、県タクシー協会の会員企業	郵送	375	190(51%)
道路利用者アンケート	・下伊那地域内の「道の駅」利用者 ・観光地利用者 ・高速PA利用者	留置き	—	47	
合計(アンケート)				65,719	17,187
ヒアリング	各種団体聞き取り調査	・警察、消防、学校、商工会、観光協会、温泉旅館組合、旅行業協会、農業協同組合、道の駅関係者 ・下伊那地域内の市町村 ・愛知県、長野県	ヒアリング	—	65

周知方法：記者発表、ポスター掲示、国HPへのバナー貼り付け、市広報誌

配布方法：①住民アンケートは、全戸配布

②道路利用者アンケートは、観光地や「道の駅」、高速PAへアンケート用紙設置

回収方法：①郵便ポスト

②市町村役場や「道の駅」に投函ボックスを設置

期間：約2ヶ月(平成31年2月22日～4月15日)

●アンケート項目

2. 国道153号(飯田市山本～飯田市伊賀良)に関する現在の交通課題について

問2-1:この地域(飯田市山本～飯田市伊賀良)にとって、望ましいルート帯案を考える際に重要だと思うことは何ですか？

以下の①～⑩について、4段階評価してください。

その他ご意見があれば⑪にご記入ください。

<4段階評価>

該当する数字を○で囲んで下さい。



交通課題	あなたの評価の程度			
	1	2	3	4
①渋滞が少なくなることが重要	1	2	3	4
②交通事故の危険性が減少することが重要	1	2	3	4
③歩行者が安全に通行できることが重要	1	2	3	4
④リニア新幹線を利用した観光客が観光地へ行きやすいことが重要	1	2	3	4
⑤自然環境の変化が少ないことが重要	1	2	3	4
⑥工事中の周辺住民への影響が小さいことが重要	1	2	3	4
⑦転居が必要な家・店舗など、現道の沿道利用環境の変化が少ないことが重要	1	2	3	4
⑧国道153号(バイパス及び現道)の沿道利用が見込まれることが重要	1	2	3	4
⑨災害時に道路を通れることが重要	1	2	3	4
⑩道路をつくる費用が安いことが重要	1	2	3	4
⑪その他(自由回答)				

問2-2:この地域(飯田市山本～飯田市伊賀良)の現在の道路の状況や、今後の道路整備等について、ご意見がありましたら、ご自由にお書きください。【自由回答】

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

2. 第2回意見聴取の結果 1) 意見聴取の概要②

- 市役所、町村役場や道の駅、高速道路PA、商業施設への道路利用者アンケートの設置、商業施設でのインタビュー調査を実施。
- HPやポスター、自治体広報誌にて周知を行い回収率向上を狙う。
- 飯田国道事務所HPにアンケートバナーを掲載し、インターネットによるWEBアンケートを実施。
- 商工会等へアンケート内容を説明、周知して回収率向上を図る。

●市役所、町役場や道の駅、高速道路PA、商業施設における道路利用者アンケートの設置



飯田市役所



座光寺PA

●商業施設でのインタビュー調査



アピタ飯田店



イオン飯田 アップルロード店

●ホームページでのアンケートバナーの掲載



2. 第2回意見聴取の結果 1) 意見聴取の概要③

自治体広報誌への掲載、道路利用者アンケート調査票常設箇所等へのポスターの掲示を実施。

●自治体広報誌



市役所のでんわ番番号は 0265-22-4511

農園名	地区	空き区画数
市民農園 松尾片羽	松尾代田	3区画
原田農園	白山通り	1区画
市民農園 康中平	康中平	5区画
菅沼農園	宮の上	3区画
飯田ふれあい農園「桐林農園」	桐林	10区画

市民農園利用者募集
市内に開設されている市民農園では、農園利用者を募集しています。ご自分で育てた野菜を食卓に並べてみませんか。

▼対象農園など
左表のとおり
※1区画の面積は、30㎡、100㎡程度となりますが、農園ごとに異なりますので、詳細はお問い合わせください。
※市ウェブサイトにも情報

▼申し込み・問い合わせ
農業課 0265(2)1327

▼回答方法
同封のはがきに回答を記入の上、お近くのポストへ投函してください。

▼申込方法
農業課までお電話ください。ご希望の農園の開墾者の連絡先をご案内します。

▼申し込み・問い合わせ
農業課 0265(2)1327

▼回答期限
4月15日(月)

▼問い合わせ
国土交通省 中部地方整備局 飯田国道事務所 計画課 0265(2)1327

食ごよみ実践講座
飯田下伊那地域に受け継がれてきた行事食や伝統食を、後世に伝えることのできる方を育成する目的で開催します。

期日	内容
5月22日(水)	山菜おこわ、うどのごま和え、鶏団子のすまし汁、もち草のおやき、竜鉄小梅漬
6月20日(木)	巻ずし、きゅうりと塩いかの粕もみ、レタスのスープ、ささげのごま和え、ささげ豆入りおやき
7月18日(木)	貝だんそうめん、旬の夏野菜天ぷら、天ぷらまんじゅう、油(鉄火)みそ、しまつりの粕漬
9月19日(木)	さば寿司、大根と貝ひもの詰め煮、茶碗蒸し、あん入りやきもち
10月10日(木)	栗おこわ、お煮合い、きのこ汁、アップルパイ
11月14日(木)	五平餅、凍み豆腐の節とじ、しめじの佃煮、飯田のおでん
12月12日(木)	塩けの二飯、しぐれ煮、おなます、たつくり、お年取りのおかず、源助かぶ菜漬
2月13日(木)	赤飯、鯉のうま煮、ねぎとイカのぬた、粕汁、干し餅のヨーグルト和え
3月12日(木)	ぼた餅、季節の天ぷら、凍み大根の煮物、すいとん

HP 検索は、飯田市ウェブサイト、HP 検索は、検索エンジンから検索してください。 [広報いいだ]2019.4.1

●ポスター(道路利用者アンケート調査票常設箇所等に掲示)

道路計画に関するご意見をお聞かせください

国道153号の計画に関する第2回アンケート

飯田市山本～飯田市伊賀良

国道153号(飯田市山本～伊賀良)の計画については、概略ルート・構造の検討(計画段階評価)を進めているところです。その検討にあたり、地域の皆さまや道路をご利用される方等のご意見をお聞きたく、ご協力をお願いいたします。

実施期間 平成31年2月22日(金)～4月15日(月)

質問内容 対策案(ルート帯案)を検討する際に、重要だと思ふ事項

回答方法 本調査は、飯田市、阿智村、泰阜村、下條村、平谷村、根羽村、阿南町、売木村、天龍村、喬木村、松川町、豊丘村、大鹿村、高森町の全世帯を対象にアンケート用紙を送付し、ご回答をお願いしております。

調査方法 本調査は、下伊那地域の各戸に送付するアンケート調査、市役所・町村役場・道の駅・高速PA・観光施設に設置するアンケート調査、飯田国道事務所のHPで回答するアンケート調査にてご回答いただけます。

締め切り 平成31年4月15日(月) までにご回答をお願いします。

このアンケートの対象は、国道153号(飯田市山本～飯田市伊賀良)の区間です。

拡大図

広域図

アンケートはこちらのQRコードからも回答できます。

お問い合わせ先 国土交通省 中部地方整備局 飯田国道事務所 計画課 平395-0024 長野県飯田市東栄町 3350 電話：TEL(0265)53-7204(直通) ホームページ：http://www.cbr.mlit.go.jp/iikoku/

2. 第2回意見聴取の結果 1) 意見聴取の概要④

■アンケート調査項目を踏まえた意見聴取の内容

●質問事項



- 対策案(ルート帯案)について
- その他自由意見

対策案(ルート帯案)を検討する際に、政策目標・配慮するポイントで、重要だと思う事項

質問1:この地域(飯田市山本～飯田市伊賀良)にとって、望ましいルート帯案を考える際に重要だと思うことは何ですか。

以下の①～⑩の項目について、**4段階評価してください。**
その他ご意見があれば⑪にご記入ください。

< 4段階評価 >

4. そう思う 3. ややそう思う 2. あまりそう思わない 1. そう思わない。

- ①渋滞が少なくなることが重要
- ②交通事故の危険性が減少することが重要
- ③歩行者が安全に通行できることが重要
- ④リニア新幹線を利用した観光客が観光地へ行きやすいことが重要
- ⑤自然環境の変化が少ないことが重要
- ⑥工事中の周辺住民への影響が小さいことが重要
- ⑦転居が必要な家・店舗など、現道の沿道利用環境の変化が少ないことが重要
- ⑧国道153号(バイパス及び現道)の沿道利用が見込まれることが重要
- ⑨災害時に道路を通れることが重要
- ⑩道路をつくる費用が安いことが重要
- ⑪その他(自由回答)

質問2:この地域(飯田市山本～飯田市伊賀良)の現在の道路の状況や、今後の道路整備等について、ご意見がありましたら、ご自由にお書きください。

2. 第2回意見聴取の結果 2)回答者属性

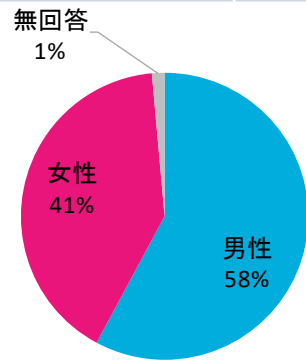
- 住民16,950人、沿線地域事業者190団体、道路利用者47人から意見聴取を実施。
- 男性が約6割と若干高い傾向。年齢は60歳以上が約6割を占める。
- アンケート全体で沿線の飯田市からの回答が約7割を占める。
- 道路利用者アンケートは、長野県内の利用者が約5割、愛知・静岡からの利用者が約1割を占める。

回答者属性

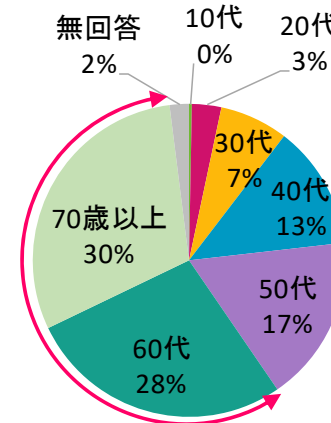
アンケート回収状況

住民	沿線地域事業者	道路利用者
16,950人	190団体	47人

性別



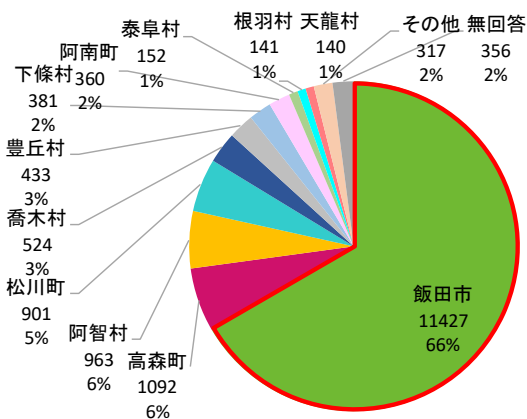
年齢



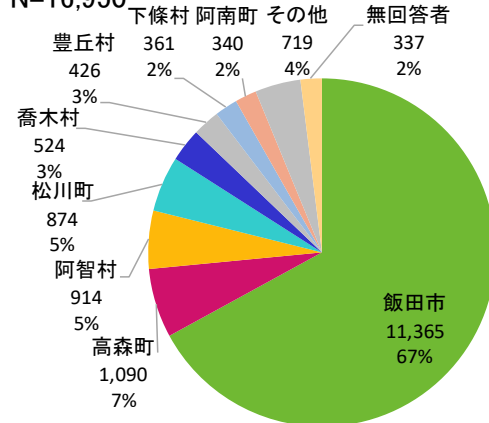
総回答数16,997人
(住民、道路利用者)

アンケート回収状況

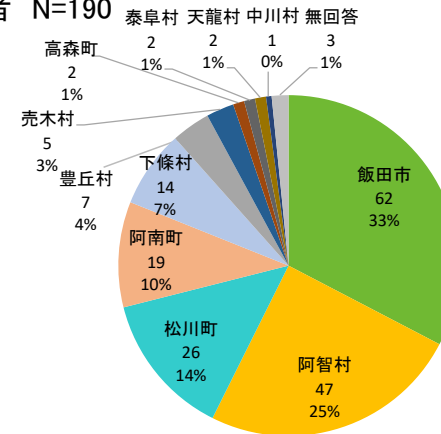
全体 N=17,187



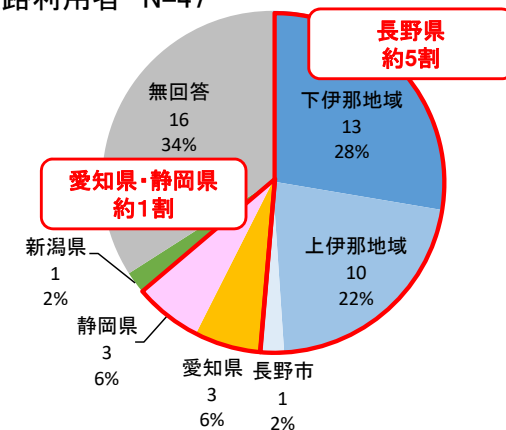
住民 N=16,950



事業者 N=190



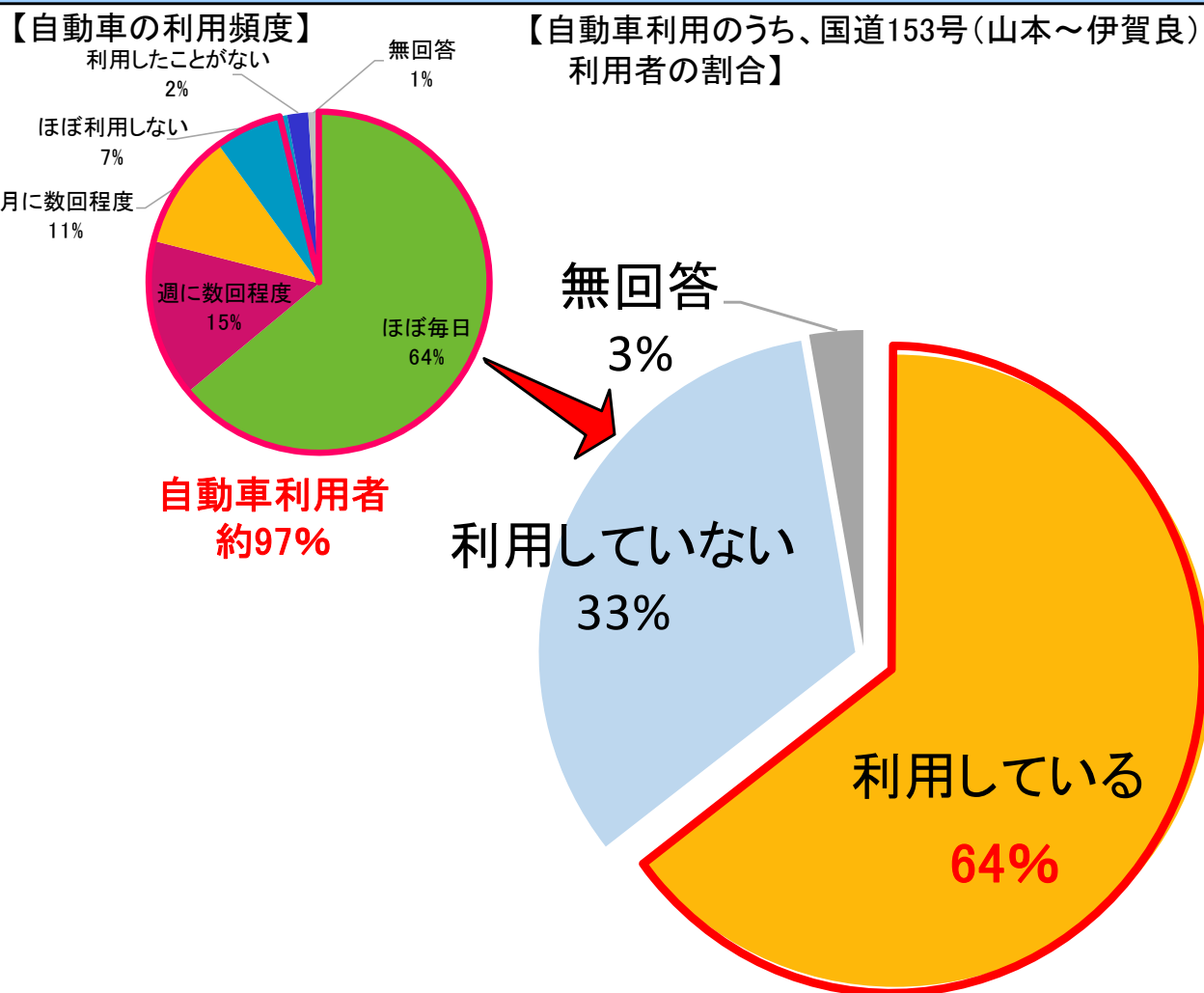
道路利用者 N=47



2. 第2回意見聴取の結果 3)回答者の国道153号利用形態

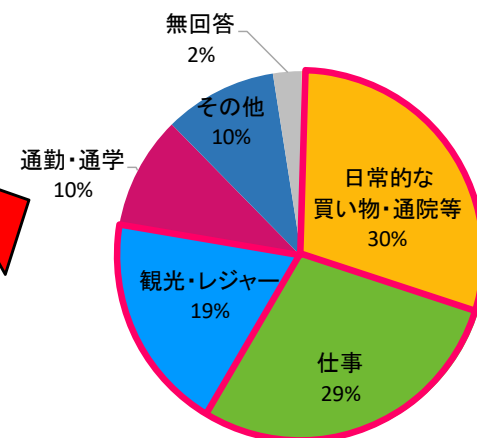
- 回答者のうち自動車を利用している人が97%。そのうち、国道153号を利用している人が64%。
- その利用目的は、「仕事」、「日常的な買い物・通院等」の項目が3割程度と多く。次いで「観光・レジャー」が2割程度。
- また、国道153号の利用時間帯は、「9～12時」の割合が約3割と多く、次いで「15～18時」が2割程度、「12～15時」、「6～9時」が2割弱と朝～夕方までの利用が多い傾向。

自動車の利用頻度と国道153号利用者の割合

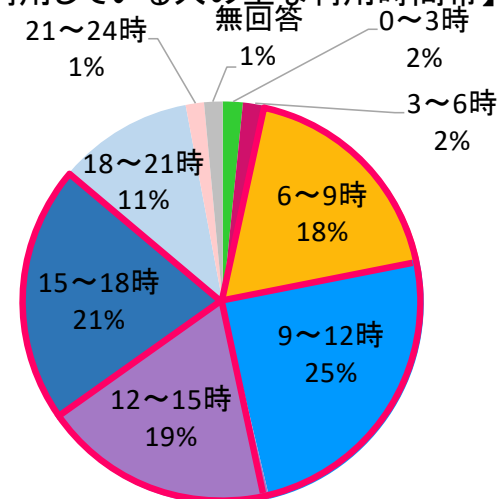


国道153号(山本～伊賀良)の利用目的と利用時間帯

【国道153号を利用している人の主な利用目的】



【国道153号を利用している人の主な利用時間帯】



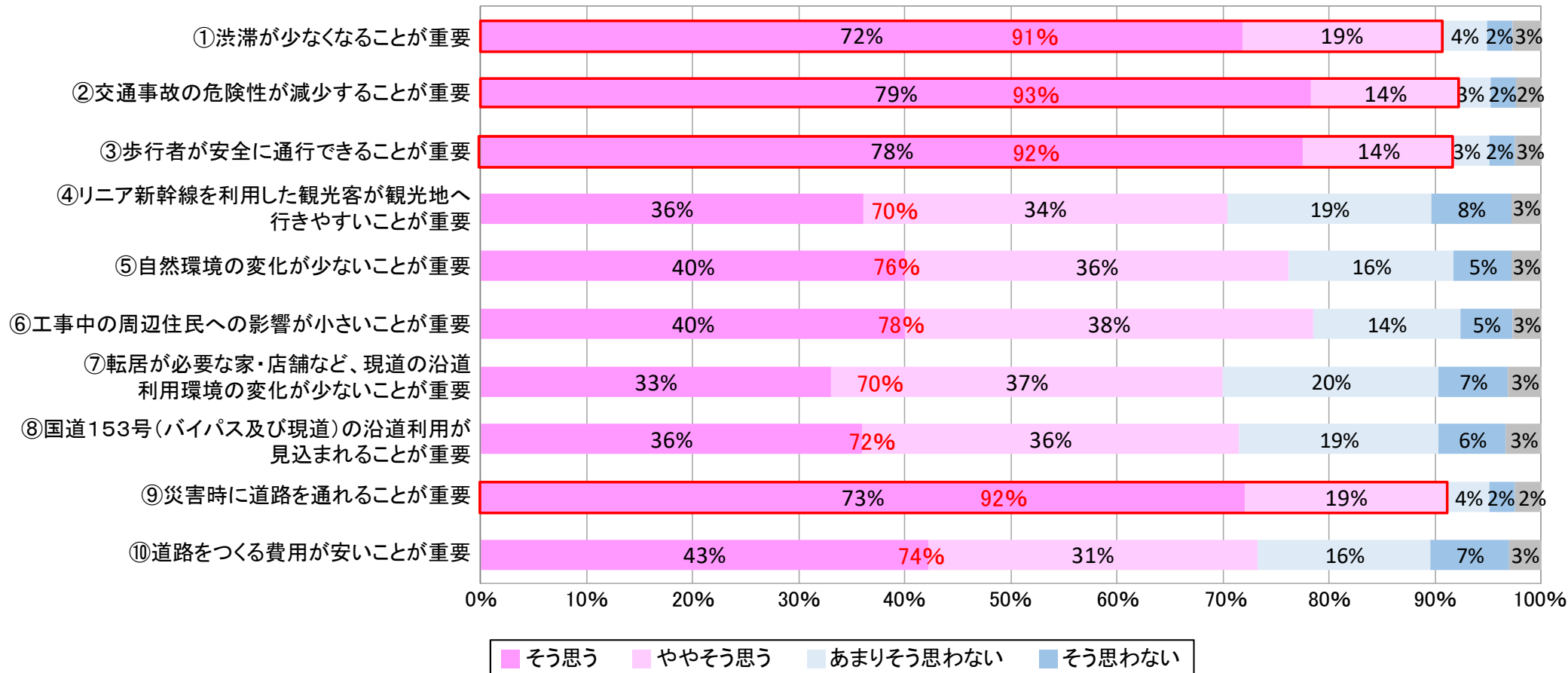
2. 第2回意見聴取の結果 3)ルート帯案重要事項①

■対策案（ルート帯案）を検討する際に、政策目標・配慮するポイントで、重要だと思う事項について、「渋滞が少なくなること」、「交通事故の危険が減少すること」、「歩行者が安全に通行できること」、「災害時に道路を通れること」が重要と回答した割合が9割以上と高い。

全体

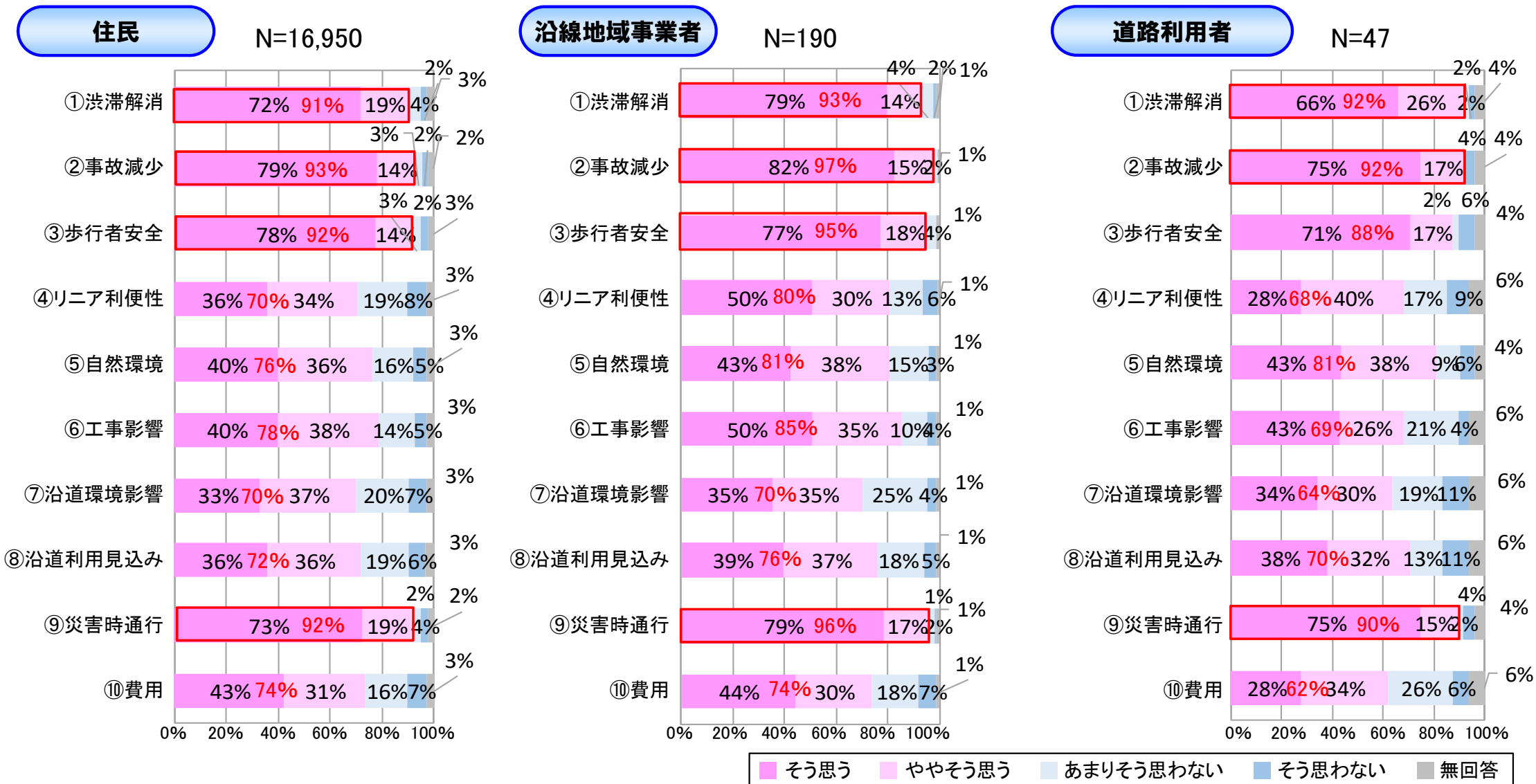
N=17,187

Q:この地域(飯田市山本～飯田市伊賀良)にとって、望ましいルート帯案を考える際に重要だと思うことは何ですか。以下の①～⑩の項目について、4段階評価してください。



2. 第2回意見聴取の結果 3)ルート帯案重要事項②

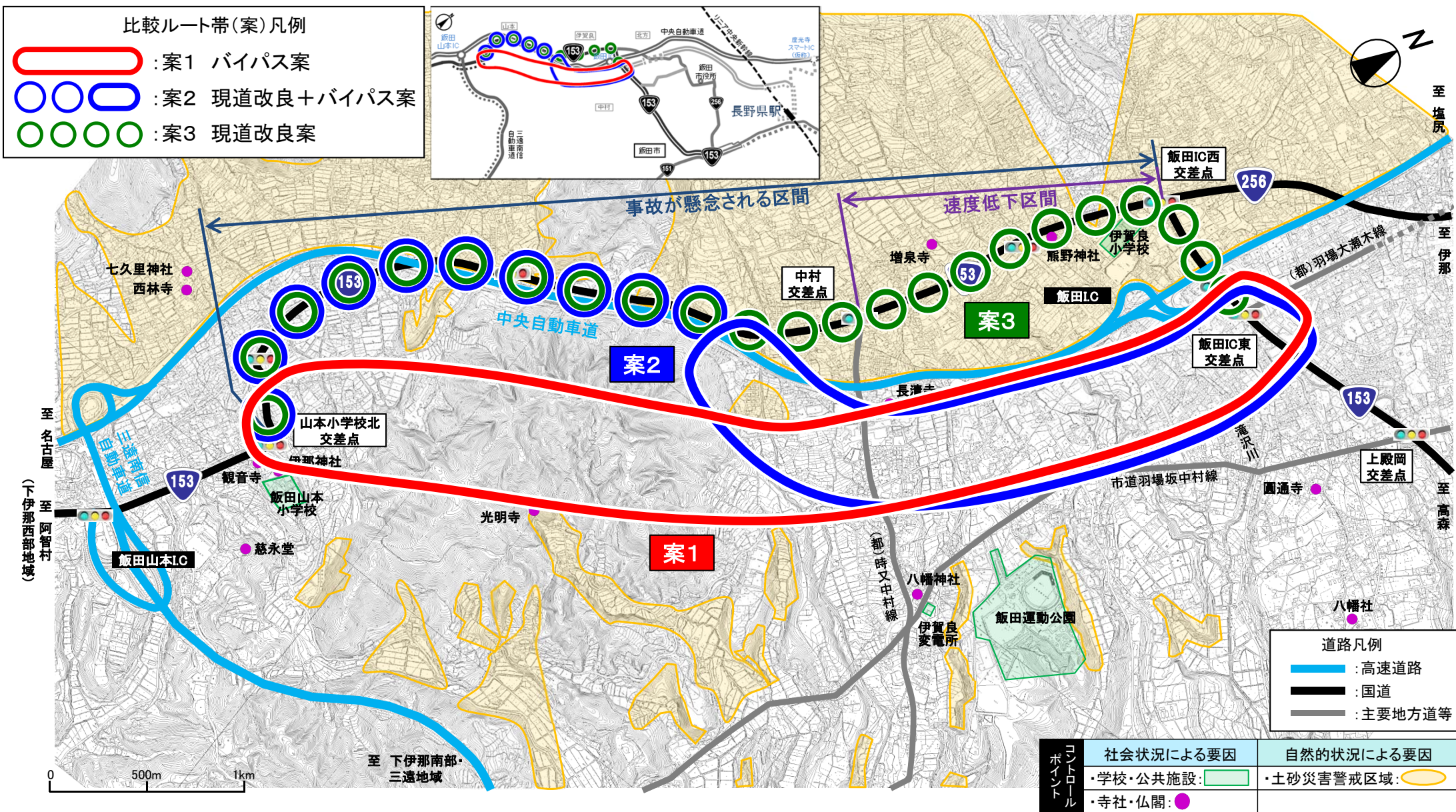
- 住民は、「①渋滞解消」、「②事故減少」、「③歩行者安全」、「⑨災害時通行」が重要という意見が多い。
- 沿線地域事業者は、「①渋滞解消」、「②事故減少」、「③歩行者安全」、「⑨災害時通行」が重要という意見が多い。
- 道路利用者は、「①渋滞解消」、「②事故減少」、「⑨災害時通行」が重要という意見が多い。



3. 対応方針(原案)の検討

3. 対応方針(原案)の検討 1)ルート帯案の検討①

- 案1：全線でバイパスを整備し、通過交通を分離することで、課題解消を図る案。
- 案2：南側で現道拡幅、北側でバイパスを整備し、沿道利用を一定程度配慮しつつ市街地部の通過交通分離を図る案。
- 案3：全線で現道を拡幅し、沿道利用に配慮しながら、課題解消を図る案。



3. 対応方針(原案)の検討 1)ルート帯案の検討②

■意見聴取にてルート帯案を考える際に重要とされた事項に基づき比較すると、案①バイパス案が最も優位である。

評価項目			案1: バイパス案	案2: 現道改良+バイパス案	案3: 現道改良案	
ルート帯概要			全線でバイパスを整備し、通過交通を分離することで、渋滞や事故が懸念される箇所の課題解消を図る案 約 4 km	南側で現道拡幅、北側でバイパスを整備し、沿道利用を一定程度配慮しつつ市街地部の通過交通分離を図る案 約 6 km	全線で現道を拡幅し、沿道利用に配慮しながら、渋滞や事故が懸念される箇所の課題解消を図る案 約 5 km	
政策目標に対する評価	交通の円滑化	渋滞が少なくなる こと	バイパスに交通が移ることで交通量が減少し、 渋滞が少なくなる	バイパス区間に交通が移ることで交通量が減少し、 渋滞が少なくなる	渋滞は少なくなるが、混雑している飯田IC西交差点を 回避できない	
	交通安全の確保	事故	道路線形が良くなる こと	線形の良いバイパスができることで、安全性が向上	坂道は残るが、急カーブがなくなり、安全性が向上	坂道は残るが、急カーブがなくなり、安全性が向上
		歩行者の安全	歩道の幅が広くなる こと	バイパスに交通が移ることで、歩行者の安全性が向上 なお、現道については歩道の幅を広くすることも可能となる	現道を改良する区間で歩道の幅が広くなり、安全性が向上	歩道の幅が広くなり、安全性が向上
	地域振興	移動のしやすさ	リニア長野県駅から観光地へ早く到着できること	リニア長野県駅から観光地(屋神温泉)まで 現状:26分 →将来:21分	リニア長野県駅から観光地(屋神温泉)まで 現状:26分 →将来:23分	リニア長野県駅から観光地(屋神温泉)まで 現状:26分 →将来:24分
配慮すべきポイントに対する評価	自然環境の保全	自然環境への影響が少ないこと	全線で道路を新しく整備するため自然環境の変化が大きい	バイパス区間において道路を新しく整備するため、自然環境の変化が大きい	全線、現道を改良するため、自然環境の変化が小さい	
	生活環境への配慮	集落の近くで工事をしないこと	集落を回避するため工事中における生活環境への影響は小さい	現道を改良する区間において集落の近くで工事をするため、案1より工事中における生活環境への影響が大きい	集落の近くで工事をするため、工事中における生活環境への影響が大きい	
		転居が必要な家・店舗の数が少ないこと	集落を回避するため、転居が必要な家・店舗の数が少なく、現道の沿道改変がない	現道を改良する区間で集落を通過するため、転居が必要な家・店舗の数が多く、現道の沿道改変がある	集落を通過するため、転居が必要な家・店舗の数が多く、現道の沿道改変がある	
		沿道利用が見込まれること	バイパスの沿道利用が見込まれるが、一方で通過交通がバイパスに転換することにより現道の沿道利用は減少する	バイパス区間ではバイパスの沿道利用が見込まれるが、一方で通過交通がバイパスに転換することにより現道の沿道利用は減少する また、現道を改良する区間では現道の沿道利用は変化しない	現道の沿道利用は変化しない	
その他	災害における影響	土石流等の危険性がある地域を回避すること	土石流等の危険性がある地域を回避するため、他案に比べて災害時にも道路を通れる可能性が高い	現道活用区間の一部において、土石流等の危険性がある地域を回避できないため、案1と比べて、災害時に道路を通れるか懸案が残る	概ね全線において、土石流等の危険性がある地域を回避できないため、案1と比べて、災害時に道路を通れるか懸案が残る	
	経済性	道路をつくる費用が安いこと	約 230~250億円	約 190~210億円	約 220~240億円	

着色部は、意見聴取で重視、または配慮すべきとされている上位の項目

※現道:現在の国道153号

3. 対応方針(原案)の検討

2)ルート帯案と対応方針(原案)

■道路整備の必要性

政策目標を達成できる道路の必要性を確認

【政策目標】

- 交通の円滑化
- 交通安全の確保
- 地域振興

地域の意見聴取の結果

【ルート検討における重要事項】

- 渋滞が少なくなること
- 道路線形が良くなること
- 歩道の幅が広くなること
- リニア長野県駅から観光地へ早く到着できること
- 土石流等の危険性がある地域を回避すること

■対応方針(原案)

1. ルート案については、

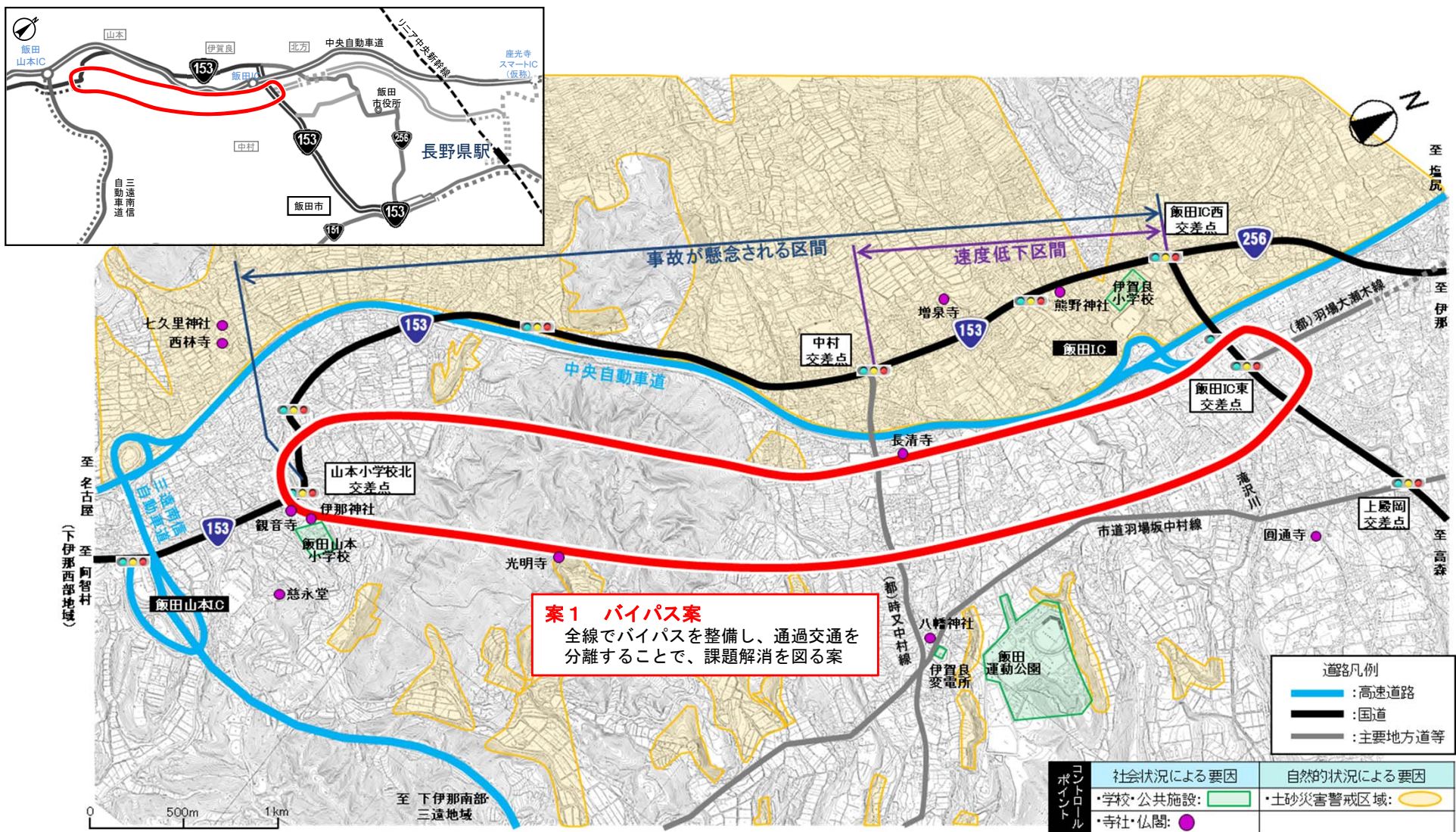
「全線でバイパスを整備し、通過交通を分離することで、課題解消を図る【案①:バイパス案】とする。

【理由】

- バイパスに交通が移ることで交通量が減少し、他の案に比べて渋滞が少なくなる。
- 道路線形が他の案に比べて優れているため、安全性が向上する。
- バイパスに交通が移ることで歩行者の安全性が向上する。なお、現道については歩道の幅を広くすることも可能である。
- バイパスを利用することで、リニア長野県駅から観光地までのアクセス性が向上する。
- 土石流等の危険性がある地域を回避できるため、他の案に比べて災害時にも道路を通れる可能性が高い。

3. 対応方針(原案)の検討 2)ルート帯案と対応方針(原案)

■「全線でバイパスを整備し、通過交通を分離することで、課題解消を図る【案1：バイパス案】とする。



案1 バイパス案
 全線でバイパスを整備し、通過交通を分離することで、課題解消を図る案

【計画・ルートの考え方】

- ・渋滞を無くし、交通の円滑化を図る計画。
- ・歩行者の安全性を確保する計画。
- ・災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成する計画。
- ・道路線形を良くし、自動車の安全性を向上させる計画。
- ・リニア長野県から観光地までのアクセス性を向上する計画。

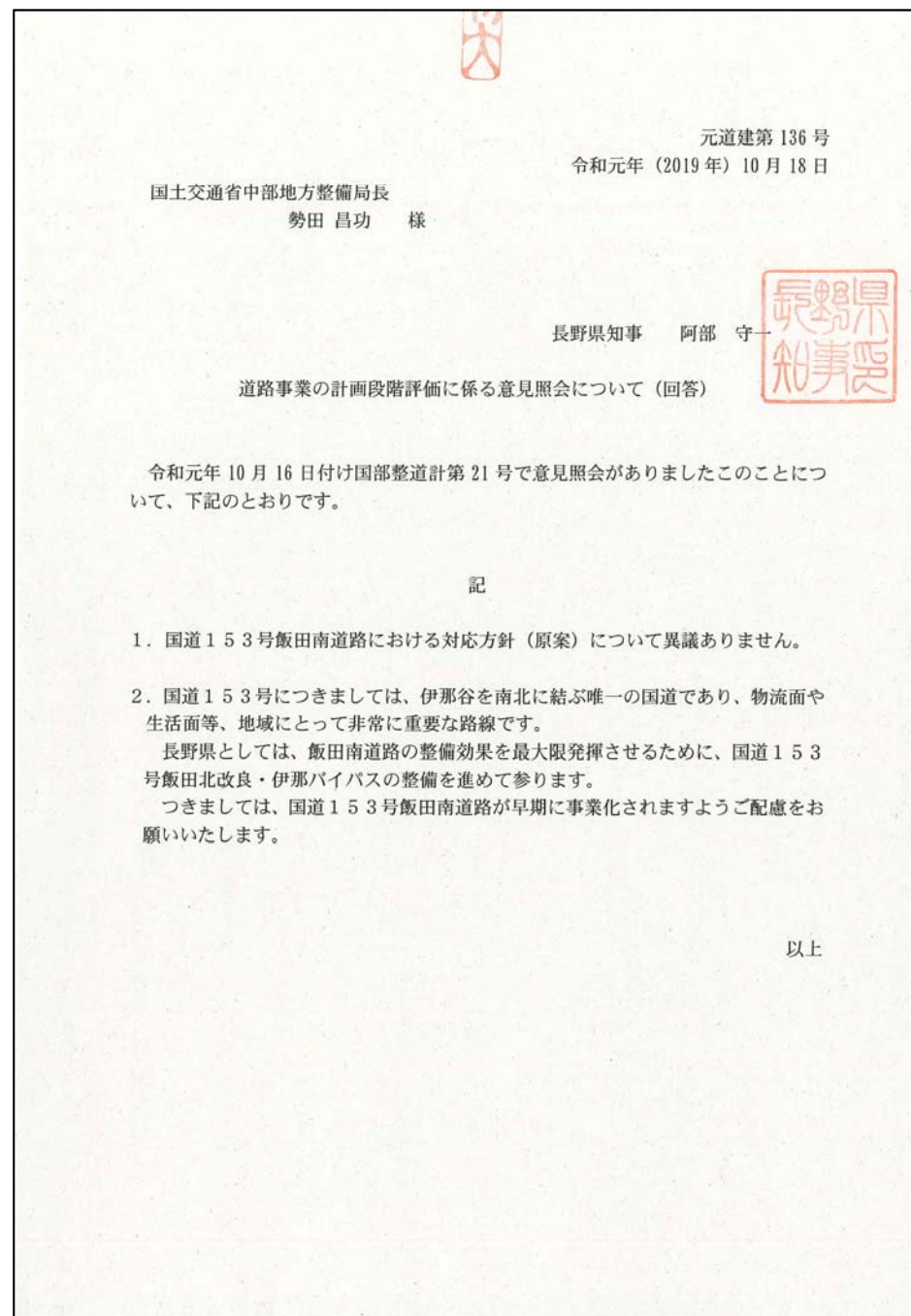
4. 自治体への意見照会結果

4. 自治体への意見照会結果

1)自治体への意見照会〔対応方針(原案)に対する意見〕

意見照会の回答

自治体名	意見
長野県	<p>1. 国道153号飯田南道路における対応方針(原案)について異議ありません。</p> <p>2. 国道153号につきましては、伊那谷を南北に結ぶ唯一の国道であり、物流面や生活面等、地域にとって非常に重要な路線です。 長野県としては、飯田南道路の整備効果を最大限発揮させるために、国道153号飯田北改良・伊那バイパスの整備を進めて参ります。 つきましては、国道153号飯田南道路が早期に事業化されますようご配慮をお願いいたします。</p>

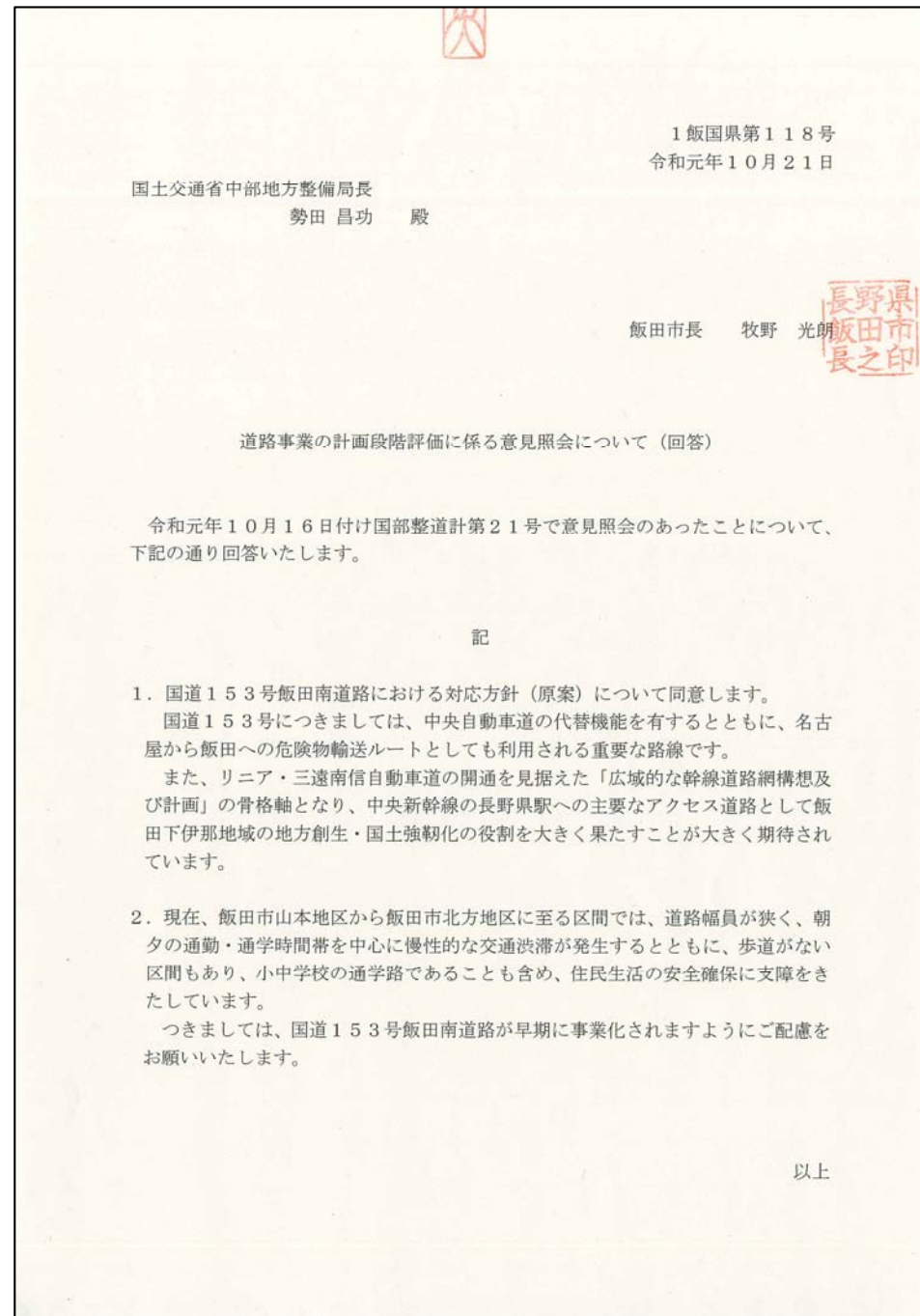


4. 自治体への意見照会結果

1)自治体への意見照会〔対応方針(原案)に対する意見〕

意見照会の回答

自治体名	意見
飯田市	<p>1. 国道153号飯田南道路における対応方針(原案)について同意します。 国道153号につきましては、中央自動車道の代替機能を有するとともに、名古屋から飯田への危険物輸送ルートとしても利用される重要な路線です。また、リニア・三遠南信自動車道の開通を見据えた「広域的な幹線道路網構想及び計画」の骨格軸となり、中央新幹線の長野県駅への主要なアクセス道路として飯田下伊那地域の地方創生・国土強靱化の役割を大きく果たすことが大きく期待されています。</p> <p>2. 現在、飯田市山本地区から飯田市北方地区に至る区間では、道路幅員が狭く、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に慢性的な交通渋滞が発生するとともに、歩道がない区間もあり、小中学校の通学路であることも含め、住民生活の安全確保に支障をきたしています。 つきましては、国道153号飯田南道路が早期に事業化されますようにご配慮をお願いいたします。</p>



5. 対応方針(案)のまとめ

5. 対応方針(案)のまとめ 1)対応方針(案)

■ 全線でバイパスを整備し、通過交通を分離することで、課題解消を図る【案1：バイパス案】とする。

