

議第2号

伊那都市計画道路の変更について

平成31年(2019年)1月15日提出  
長野県都市計画審議会長

---

30都第297号  
平成30年(2018年)12月20日

長野県都市計画審議会長 様

長 野 県 知 事

伊那都市計画道路の変更について

このことについて、都市計画法第21条第2項の規定において準用する同法第18条第1項の規定により、次のように審議会に付議します。

伊那都市計画道路の変更（長野県決定）

都市計画道路に3・3・34号伊駒アルブスロード線を次のように追加する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考	
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線の数	幅員		地表式の区間における鉄道等との交差の構造
幹線街路	3・3・34	伊駒アルブスロード線	伊那市西春近	伊那市美篤	東春近	約 7,170m		4車線	28m			
	構造形式の内訳		伊那市西春近	伊那市東春近			約 1,780m	嵩上式	4車線	28m		
			伊那市東春近	伊那市東春近			約 430m	嵩上式	4車線	28m		
			伊那市東春近	伊那市東春近			約 530m	嵩上式	4車線	28m		
			伊那市東春近	伊那市東春近			約 820m	嵩上式	4車線	28m		
			伊那市東春近	伊那市東春近			約 350m	嵩上式	4車線	28m		
			伊那市東春近	伊那市美篤			約 450m	嵩上式	4車線	28m		
					約 2,810m	地表式	4車線	28m	幹線街路と平面交差1箇所			

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理由

本路線は、本都市計画区域の活性化及び広域交通網の整備に大きく資するものであることから、本案のとおり追加するものである。また、本都市計画による3・3・34号伊駒アルブスロード線が周辺環境に与える影響については伊駒アルブスロード環境影響評価書に示す通り、都市計画を定める上で支障がないと判断する。

伊那都市計画道路の新旧対照表

(旧)

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線の数	幅員	
幹線街路	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(新)

種別	名称		位置			区域	構造				備考	
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線の数	幅員		地表式の区間における鉄道等との交差の構造
幹線街路	3・3・34	伊駒アルブスロード線	伊那市西春近	伊那市美篤	東春近	約 7,170m		4車線	28m			
	構造形式の内訳		伊那市西春近	伊那市東春近			約 1,780m	嵩上式	4車線	28m		
			伊那市東春近	伊那市東春近			約 430m	嵩上式	4車線	28m		
			伊那市東春近	伊那市東春近			約 530m	嵩上式	4車線	28m		
			伊那市東春近	伊那市東春近			約 820m	嵩上式	4車線	28m		
			伊那市東春近	伊那市東春近			約 350m	嵩上式	4車線	28m		
			伊那市東春近	伊那市美篤			約 450m	嵩上式	4車線	28m		
							約 2,810m	地表式	4車線	28m	幹線街路と平面交差1箇所	

## 変更理由書

伊那都市計画道路3・3・34号伊駒アルプスロード線は、伊那谷を縦貫する広域幹線街路として、中央自動車道西宮線や一般国道153号などを補完・代替える道路としての役割を担うものです。

伊那市街地は、天竜川右岸を中心とした都市構造となっており、他都市と接続する主要な交通軸として名古屋・東京の二大都市を連絡する中央自動車道と並行して一般国道153号及び広域農道がありますが、このうち一般国道153号は慢性的に混雑しており、自然災害や事故等による障害発生時には緊急輸送機能が確保されていない状況にあります。

さらに、平成39年のリニア中央新幹線の開業にあわせて、リニアの整備効果を広く県内に波及させるため、当該区間の道路整備が求められています。

このため、本路線は混雑の解消、円滑で安全な交通の確保、災害に強い上伊那地域の広域幹線街路として、機能的な都市活動及び土地の有効利用等を勘案したなかで、起点を伊那市西春近（宮田村境）、終点を伊那市美篤（伊那バイパス起点）とする延長約7,170m、路線全体の有効幅員は28mで都市計画決定し、本都市計画区域の産業経済等の交流促進と機能的な都市活動の確保を図るものです。

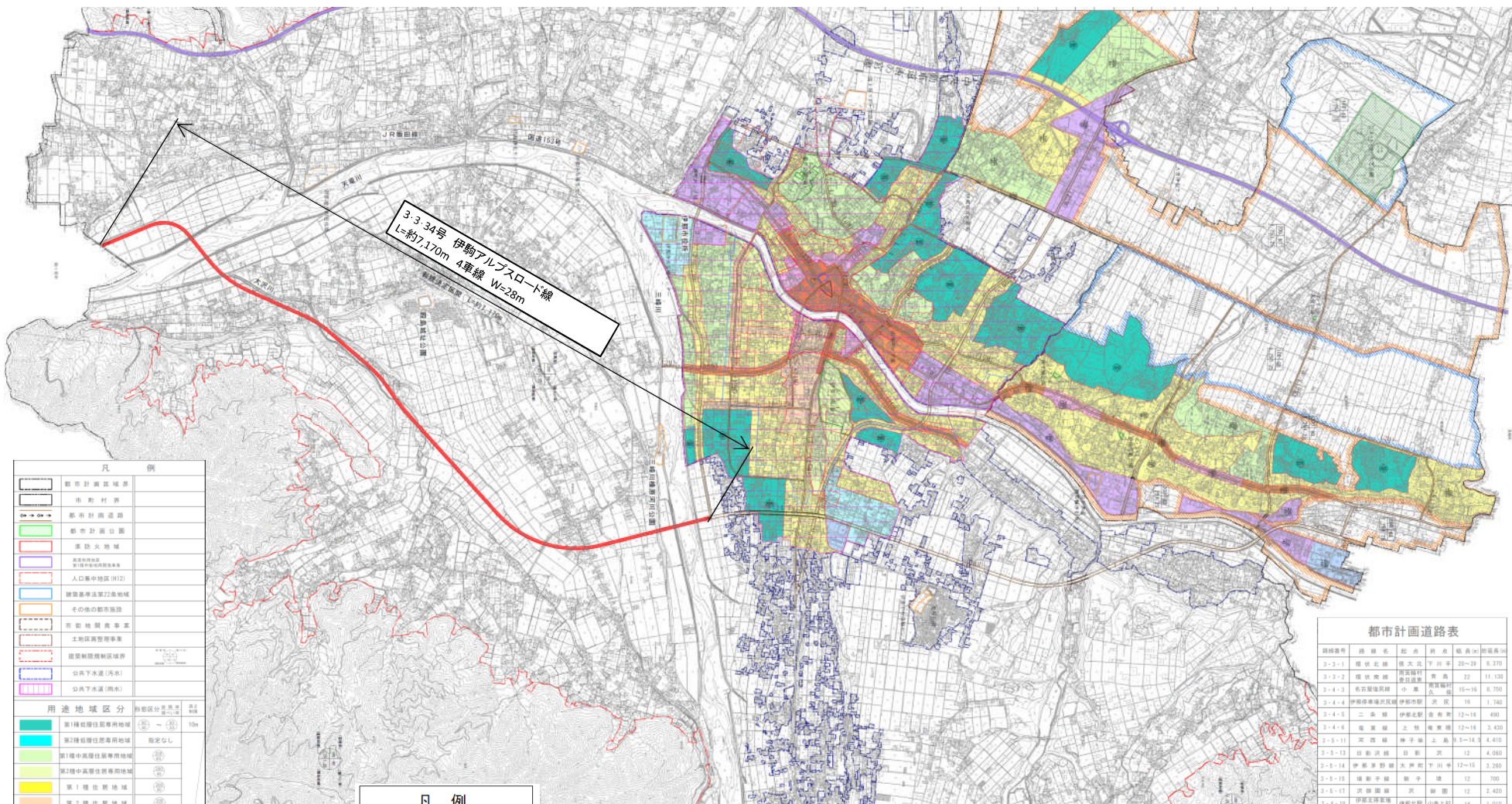
なお、本都市計画による3・3・34号伊駒アルプスロード線が周辺環境に与える影響については、伊駒アルプスロード環境影響評価書に示す通り、必要な環境保全措置を実施することにより実行可能な範囲内で環境影響を回避又は低減が図られるものと評価していることから、都市計画を定める上で支障がないと判断する。

## 都市計画の策定の経緯の概要

伊那都市計画道路の変更 3・3・34号伊駒アルプスロード線

事 項	時 期	備 考
説明会（ルート原案）	平成29年7月20日（木） 平成29年7月24日（月） 平成29年7月25日（火） 平成29年8月2日（水）	伊那市役所 伊那市春近地区 伊那市富県地区 伊那市東春近地区
公聴会開催の公告 公聴会の公述人申込書締切 公聴会の開催 （都市計画法第16条第1項）	平成29年11月24日（金） 平成29年12月8日（金） 平成29年12月17日（日）	公述申出6名
関東地方整備局長事前協議	平成30年1月23日（火）	
関東地方整備局事前協議回答	平成30年2月15日（木）	
計画案の縦覧公告 計画案の縦覧 （都市計画法第17条第1項）	平成30年3月12日（月） 平成30年3月12日（月）～ 平成30年4月12日（木）	
説明会（計画案及び準備書）	平成30年3月19日（月）	伊那市役所
市町村意見聴取 （都市計画法第18条第1項）	平成30年6月4日（月）	
市町村意見聴取回答 （都市計画法第18条第1項）	平成30年6月22日（金）	伊那市
長野県都市計画審議会 （都市計画法第18条第1項）	平成31年1月15日（火）	
国土交通大臣本協議 （都市計画法第18条第3項）	平成31年1月下旬（予定）	
国土交通大臣本協議回答 （都市計画法第18条第3項）	平成31年2月中旬（予定）	
変更告示 （都市計画法第20条第1項）	平成31年2月下旬（予定）	

伊那都市計画道路の変更 総括図  
 (長野県決定)  
 3・3・34号 伊駒アルプスロード線の決定



凡例

	都市計画区域境界	
	市町村界	
	都市計画道路	
	都市計画公園	
	消防地域	
	高度利用地区 新築中等住居専用地域	
	人口集中地区(旧2)	
	建築基準法第22条地域	
	その他の都市施設	
	市道地籍調査事業	
	土地調査管理事業	
	建築制限区域境界	
	公共下水道(汚水)	
	公共下水道(雨水)	

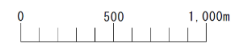
用途地域区分		制限区分	高さ
	第1種低層住居専用地域	指定なし	10m
	第2種低層住居専用地域	指定なし	
	第1種中高層住居専用地域		
	第2種中高層住居専用地域		
	第1種住居地域		
	第2種住居地域		
	準住居地域		
	近隣商業地域		
	商業地域		
	準工業地域		
	工業地域		
	工業専用地域		

凡例

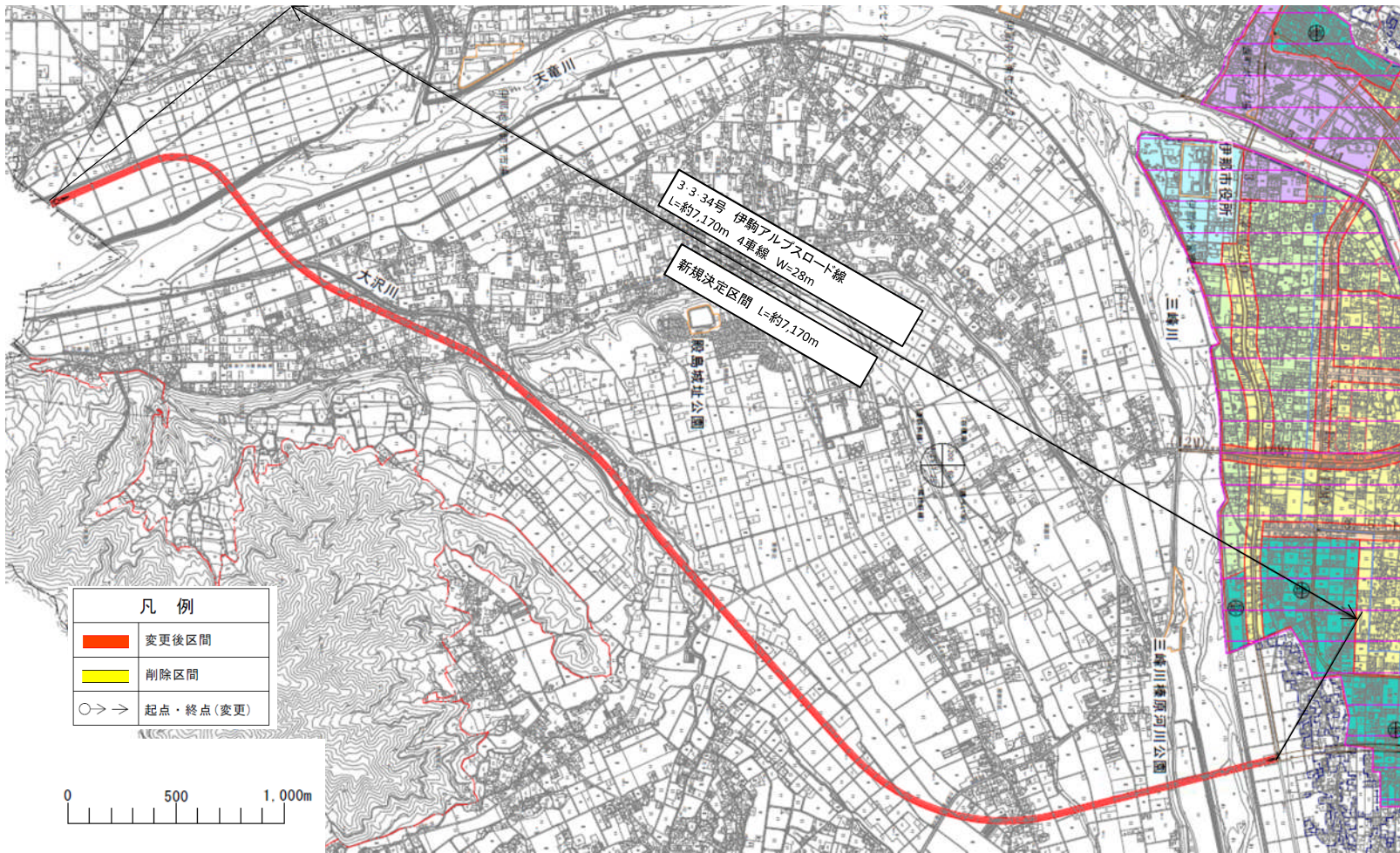
	変更後区間
	削除区間
	起点・終点(変更)

都市計画道路表

路線番号	路線名	起点	終点	延長(m)	道路幅員(m)
3・3・1	横伏北線	横伏北	下沼平	20~28	8,370
3・3・2	横伏南線	横伏南	青島	22	11,130
3・4・3	若古原南線	小瀬	久保	15~16	6,750
3・4・4	伊駒停車場西線	伊駒駅前	沢尻	16	1,140
3・4・5	二条線	伊駒駅前	金巻	12~14	600
3・4・6	東宮線	上野	東宮	12~14	2,430
3・5・11	河内線	神子	上島	9~14.5	4,410
3・5・13	日影北線	日影	沢	12	4,980
3・5・14	伊駒東野線	大瀬	下川	12~15	3,280
3・5・15	横瀬子線	横瀬子	堀	12	700
3・5・17	沢田線	沢田	堀	12	2,430
3・4・10	伊駒北野線	伊駒駅前	山手	18	5,010
3・6・26	中央線	通り	日影	11	1,640
3・6・28	志野上線	志野上	中央	11	320
3・3・32	伊駒バイパス線	青島	中央	24.5~29	6,430
3・4・33	宮野原線	宮野原	山手	16	5,010
3・5・29	伊駒東線			12	800
3・5・30	高尾長線			12	90
3・5・31	高尾河内線			12	800
計	19路線				



伊那都市計画道路の変更計画図(長野県決定) 3・3・34号 伊駒アルプスロード線



都市計画道路表

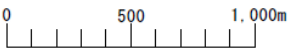
路線番号	路線名	起点	終点	延長(m)	幅員(m)
3-3-1	穂積北線	穂積北	下川平	20-24	8,370
3-3-2	穂積南線	穂積南	青島	22	11,130
3-4-3	名取南線	名取南	名取北	15-18	8,750
3-4-4	伊駒南線	伊駒南	伊駒北	18	1,740
3-4-5	二条線	伊駒北側	伊駒南側	12-18	400
3-4-6	電波線	上野	電波	12-18	3,450
3-5-11	天宮線	神子橋	上野	9-11	4,410
3-5-12	日野沢線	日野	沢	12	4,980
3-5-14	伊駒南線	大野	下川平	12-15	3,280
3-5-15	穂積南線	穂積南	穂積北	12	700
3-5-17	沢田線	沢田	穂積南	12	2,410
3-4-18	伊駒北線	伊駒北	山手	16	1,010
3-6-26	中央線	高野	日野	11	1,540
3-6-28	志野上線	志野上	志野下	11	350
3-3-32	伊駒バイパス線	伊駒南	伊駒北	24.5-26	6,410
3-4-33	伊駒南線	伊駒南	伊駒北	16	1,010
3-5-29	伊駒南線	伊駒南	伊駒北	12	850
3-5-30	高野南線	高野南	高野北	12	95
3-5-31	高野南線	高野南	高野北	12	900
計	19	路線		12	900

凡例

[線]	都市計画区域境界	[線]	市町村境界
[線]	都市計画道路	[線]	都市計画公園
[線]	消防火地域	[線]	高野地区
[線]	高野地区	[線]	人口集中地区(市)
[線]	人口集中地区(市)	[線]	建設基本法第22条地域
[線]	建設基本法第22条地域	[線]	その他の都市施設
[線]	市街地開発事業	[線]	公共下水道(汚水)
[線]	土地区画整理事業	[線]	公共下水道(雨水)
[線]	建築制限区域境界	[線]	用途地域区分
[線]	公共下水道(汚水)	[線]	第一種低層住居専用地域
[線]	公共下水道(雨水)	[線]	第二種低層住居専用地域
[線]	用途地域区分	[線]	第一種中高層住居専用地域
[線]	第一種低層住居専用地域	[線]	第二種中高層住居専用地域
[線]	第二種低層住居専用地域	[線]	第一種住居地域
[線]	第一種中高層住居専用地域	[線]	第二種住居地域
[線]	第二種中高層住居専用地域	[線]	準住居地域
[線]	第一種住居地域	[線]	近隣商業地域
[線]	第二種住居地域	[線]	商業地域
[線]	準住居地域	[線]	準工業地域
[線]	近隣商業地域	[線]	工業地域
[線]	商業地域	[線]	工業専用地域
[線]	準工業地域	[線]	
[線]	工業地域	[線]	
[線]	工業専用地域	[線]	

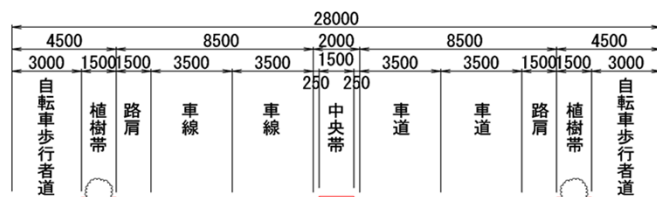
凡例

[線]	変更後区間
[線]	削除区間
[○] → [○]	起点・終点(変更)

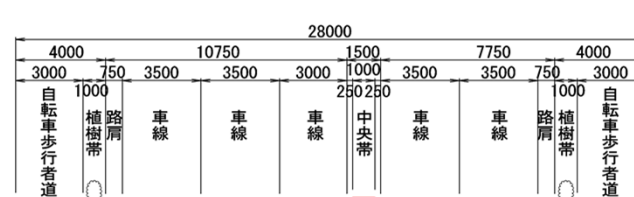


道路幅員構成

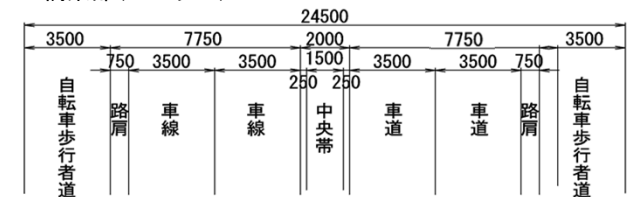
一般部



交差点部



橋梁部(50m以上)



都市計画道路 伊駒アルプスロード線 環境影響評価書の概要 平成31年1月

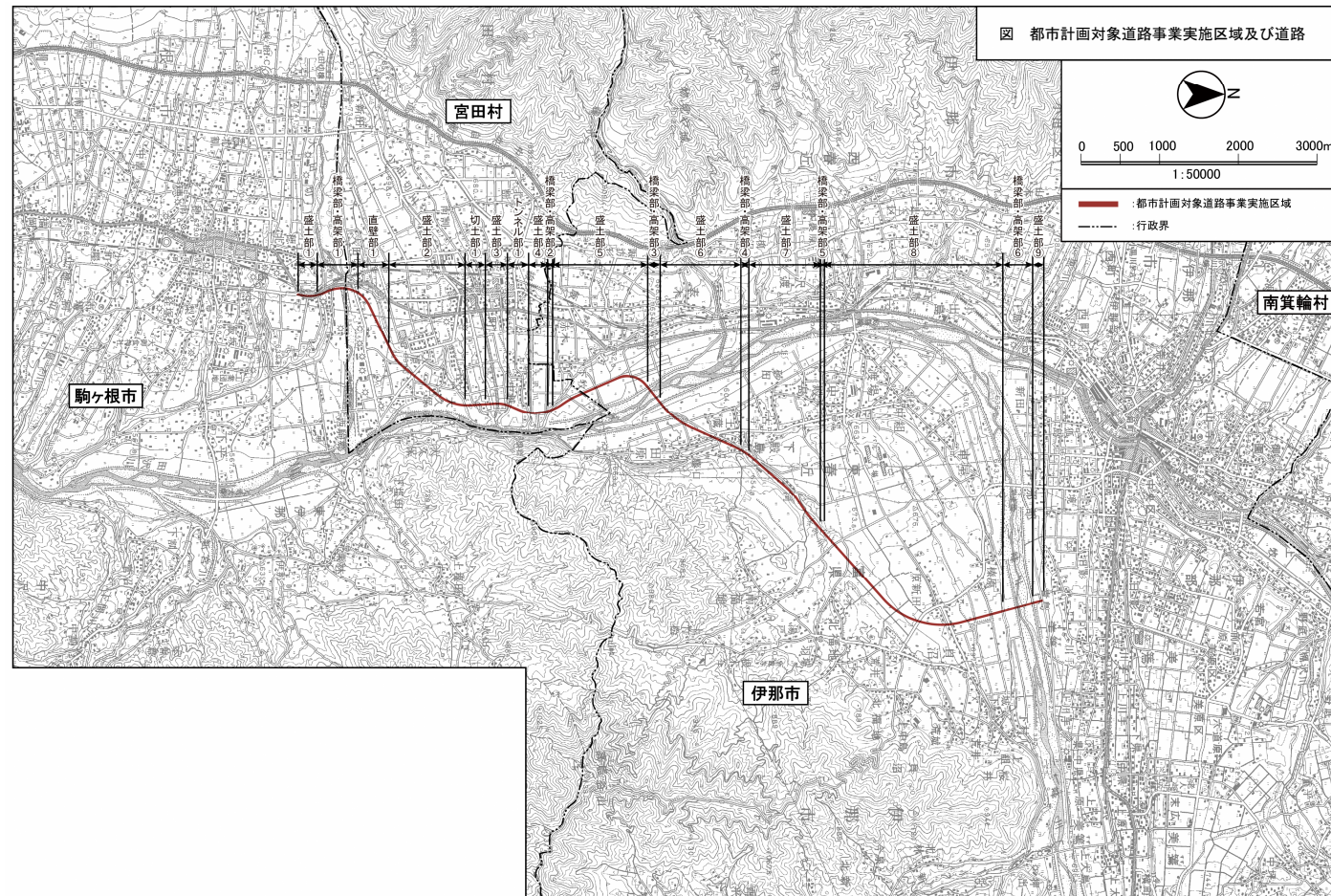
●事業の名称、都市計画決定権者及び事業者の名称（第1章、第2章）

項目	内容
事業の名称	都市計画道路 伊駒アルプスロード線
都市計画決定権者及び事業者の名称	長野県（代表者の氏名：長野県知事 阿部 守一）

●事業目的及び内容（第3章）

項目	主な内容				
事業の目的	当該事業は、①混雑の解消、②円滑で安全な交通の確保、③災害に強い道路網の構築を目的として実施するものである。				
事業の規模	通過自治体 長野県（駒ヶ根市、宮田村、伊那市）	道路延長 約 11.6km	道路区分 第3種第2級	道路構造 平面、盛土、切土、直壁、トンネル及び橋梁・高架	
設計速度	4車線 60 km/h				
計画交通量	20,000台/日～23,600台/日（平成42年）				
構造の種類	盛土部	切土部	直壁部	トンネル部	橋梁部・高架部
延長	約 9.4 km	約 0.2 km	約 0.4 km	約 0.2 km	約 1.4 km
工事区分	土工	土工	土工	土工	橋梁・高架

（都市計画対象道路事業実施区域及び道路構造）



●事業実施区域及びその周囲の概況（第4章）

自然的状況で把握した項目	社会的状況で把握した項目
大気環境	人口及び産業
水環境	土地利用
土壌及び地盤	河川、湖沼及び海域の利用並びに地下水の利用
地形及び地質	交通
動植物の生息又は生育、植生及び生態系	学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設の配置の状況及び住宅の配置
景観及び人と自然との触れ合いの活動	下水道の整備
-	法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他
-	その他の事項

●計画段階環境配慮書の結果（第5章）

計画段階環境配慮書の結果の概要
生活環境（大気質、騒音及び超低周波音、振動）については、天竜川沿いルートの方が現道活用ルートよりも影響を与える可能性が少ないと評価した。
動物及び植物については天竜川沿いルートのルート帯に多く含まれ、重要な史跡については現道活用ルートと天竜川沿いルートのルート帯の両方に含まれ、環境に影響を与える可能性があるとして評価した。
道路の概略的な位置を決定する段階では、できる限り重要な動物種の生息地等や重要な植物の生育地等、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、重要な史跡を避けて計画する。

●計画段階環境配慮書に対する国土交通大臣意見及び都市計画決定権者の見解の概要（第6章）

国土交通大臣意見の概要	都市計画決定権者の見解の概要
今後の詳細なルート及び構造の検討を踏まえた対象事業実施区域の設定に当たっては、環境の保全上重要と考えられる対象及び区域について、事業の影響を回避又は極力低減すること。	詳細なルート及び構造の検討を踏まえ、事業実施区域の設定にあたって、環境の保全上重要と考えられる対象に配慮する。
重要な保全対象が存在する場合には、環境影響評価の項目の選定に当たって考慮し、本事業に伴い影響を受けるおそれのある項目を適切に選定すること。	環境影響評価の項目は、事業特性及び重要な保全対象を含む地域特性を踏まえ、適切に選定した。
詳細なルート及び構造の検討に当たっては、下記（i）及び（ii）に特に留意するとともに、保全対象の立地状況等を踏まえ、特に影響を受けるおそれのある保全対象への影響を適切に把握するために必要な調査を実施した上で、予測及び評価を行い、適切な環境保全措置を検討すること。 （i）天竜川右岸部について 現道活用ルートの採用可否の判断に当たっては、保全対象への影響を回避又は極力低減できるか慎重に検討すること。また、天竜川沿いルートを採用する場合においても、保全対象への影響を回避又は極力低減するよう検討すること。 （ii）天竜川左岸部について 集落等住居系の利用地域が存在しており、道路設置に伴う自動車騒音及び排気ガスの影響が生じるおそれがあることから、保全対象への影響を回避又は極力低減するよう検討すること。	詳細なルート及び構造の検討にあたっては、保全対象に対する自動車騒音及び排気ガスの影響に配慮する。また、必要に応じて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、保全対象への影響に配慮する。なお、都市計画対象道路事業実施区域は、交通・環境・地域への影響・事業性の観点から総合的に判断し、天竜川沿いルート（ルート帯B）に決定した。
希少種や野生生物等重要な動物への影響を回避又は低減するため、詳細なルート及び構造の検討に当たっては、生息地の改変及び水の濁りの抑制に配慮するとともに、専門家等からの助言を踏まえて調査、予測及び評価を行い、適切な環境保全措置を検討すること。	詳細なルート及び構造の検討にあたっては、重要な動物の生息地や移動経路に対する影響に配慮する。また、必要に応じて専門家等からの助言を踏まえて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、動物への影響に配慮する。
詳細なルート及び構造の検討に当たっては、本地域の景観との調和を図り、人触れの機能を低下させないよう配慮するとともに、眺望点及び活動の場並びにそれらの利用状況を適切に把握するために必要な調査を実施した上で、予測及び評価を行い、適切な環境保全措置を検討すること。	詳細なルート及び構造の検討にあたっては、伊那谷特有の眺望景観や人触れに対する影響及び景観計画区域に配慮する。また、必要に応じて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、伊那谷特有の眺望景観や人触れへの影響に配慮する。

## ●計画段階環境配慮書に対する住民等の意見及び都市計画決定権者の見解の概要（第7章）

一般の環境の保全の見地からの意見の概要	都市計画決定権者の見解の概要
事業目的について、当該地域の実情を踏まえたものではないと考える。	事業目的及び複数案の選定経緯については、配慮書に記載している。
事業計画の経緯についてのきちんとした説明や情報公開を行って欲しい。	事業計画の策定にあたっては、より分かり易い図書の作成に努める。
実態にあった適切な規模の道路構造に縮小するように求める。	基本となる道路幅員は28m、車線数については、交通量推計より4車線としている。
今後の環境影響評価の中での調査、予測、評価は問題の先送りである。	環境影響評価の各段階において適切な手続きを行うよう努める。
「大気質、騒音、振動及び超低周波音」の評価が適切ではないので、現道活用ルートの方が優位と考える。	交通・環境・地域への影響・事業性の観点から総合的に判断し、天竜川沿いルートに決定した。
宮田村天竜川沿いルート周辺の住居等の保全対象に配慮して欲しい。	必要に応じて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、保全対象への影響に配慮する。
中越区の段丘上に大きな切土が出現したり、大久保区及び大田切区に大きな盛土が出現したりするなど、地形を大きく変容させかねない。	詳細なルート及び構造の検討にあたっては、中越区の段丘や大久保地区及び大田切地区の改変に配慮する。
「土砂災害警戒区域」や「土砂災害特別警戒区域」と接する区間が最短となるルートを選択すべき。	詳細なルート及び構造の検討にあたっては、「土砂災害警戒区域」や「土砂災害特別警戒区域」に配慮する。
宮田村大久保地区では、長野県が希少種の指定を行った「ハイケボタル」や「トノサマガエル」の確認例があるので、これら希少種に配慮して欲しい。	現地調査の中で確認し、必要に応じて予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、希少種への影響に配慮する。
「生態系」の評価が適切ではないので、現道活用ルートの方が優位と考える。	交通・環境・地域への影響・事業性の観点から総合的に判断し、天竜川沿いルートに決定した。必要に応じて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、生息・生育地への影響に配慮する。
景観及び人触れへの影響より、現道活用ルートのほうが優位と評価する。	交通・環境・地域への影響・事業性の観点から総合的に判断し、天竜川沿いルートに決定した。
景観、人触れを計画段階で取り上げて欲しい。	必要に応じて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、景観及び人触れへの影響に配慮する。
伊那谷における田切地形に高架の架かっている貴重な景観がある。	必要に応じて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、高架の架かっている田切地形への影響に配慮する。
宮田村で策定中の景観計画を入れて欲しい。	宮田村の景観計画が策定された段階で検討する。
貴重な文化財である宮田村大久保地区の熊野神社に配慮した検討を行って欲しい。	必要に応じて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、熊野神社への影響に配慮する。
宮田村のまちづくりに協力して欲しい。	今後の宮田村のまちづくりについては、県としても協力する。
宮田村が取り組んできたまちづくりの考え方、守ってきた自然環境より、現道活用ルートのほうが優位と評価する。	交通・環境・地域への影響・事業性の観点から総合的に判断し、天竜川沿いルートに決定した。
事業目的の「災害に強い道路網の構築」より、現道活用ルートのほうが優位と評価する。	
事業費、維持管理費より、現道活用ルートのほうが優位と評価する。	
農地への影響より、現道活用ルートのほうが優位と評価する。	

## ●計画段階環境配慮書に係る行政機関の意見及び都市計画決定権者の見解の概要（第8章）

長野県知事意見の概要	都市計画決定権者の見解の概要
方法書以降の図書の作成においては、事業に係る目的や複数案の絞込みの経過等について丁寧に記載し、より分かりやすい図書となるよう努めること。	事業目的及び複数案の選定経緯については、配慮書に記載している。事業計画の策定にあたっては、より分かり易い図書の作成に努める。
重要な地形・地質「天竜川右岸の河岸段丘及び新期断層」について、詳細なルート及び構造の検討に当たっては十分に配慮すること。また、段丘崖や新期断層等の地形・地質について、専門家等からの助言を踏まえて調査、予測及び評価を行い、適切な環境保全措置を検討すること。	詳細なルート及び構造の検討にあたっては、天竜川右岸の河岸段丘及び新期断層に配慮する。また、必要に応じて専門家等からの助言を踏まえて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、地形・地質、景観への影響に配慮する。
重要な動植物の生息地・生育地となっている可能性が高いため、詳細なルート及び構造の検討に当たっては十分に配慮すること。また、専門家等からの助言を踏まえて調査、予測及び評価を行い、適切な環境保全措置を検討すること。	詳細なルート及び構造の検討にあたっては、重要な動植物の生息・生育地や移動経路に対する影響に配慮する。また、必要に応じて専門家等からの助言を踏まえて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、重要な動植物の生息地・生育地や移動経路への影響に配慮する。
河岸段丘林について、詳細なルート及び構造の検討に当たっては十分に配慮し、専門家等からの助言を踏まえて利用状況の調査、予測及び評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討すること。	

駒ヶ根市長意見の概要	都市計画決定権者の見解の概要
大気質、騒音、超低周波音及び振動について、本項目に係る調査、予測及び評価を行い、環境保全上配慮すべき施設、集落等に配慮いただきたい。	必要に応じて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、施設、集落等への影響に配慮する。
動物及び植物について、本項目に係る調査、予測及び評価を行い、これらの生息・生育地に十分配慮いただきたい。	必要に応じて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、生息・生育地への影響に配慮する。
生態系について、本項目に係る調査、予測及び評価を行い、生態系の保全上重要な自然環境に十分配慮いただきたい。	必要に応じて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、生態系の保全上重要な自然環境への影響に配慮する。
景観について、駒ヶ根市景観計画の区域に含まれていることから、本項目に係る調査、予測及び評価を行い、景観に配慮いただきたい。	必要に応じて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、景観への影響に配慮する。
宮田村長意見の概要	都市計画決定権者の見解の概要
新たな道路づくりは、宮田村の将来のむらづくりと密接な関係があると同時に、その影響は計り知れないことなどから、今後の事業推進に併せて宮田村のむらづくりに対する検討組織の立ち上げにあたっては長野県の積極的な協力と支援をお願いしたい。	今後の宮田村のむらづくりについては、県としても協力する。
詳細ルート・構造、アクセス道路の整備、工事における生活環境の変化等、地域住民の意見や要望を反映した工事計画としていただきたい。	詳細なルート及び構造の検討にあたっては、地域の意見に配慮する。
詳細なルート・構造の検討にあたっては、大気環境（大気質・騒音・低周波・振動）について十分配慮いただきたい。	必要に応じて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、市街地、集落等への影響に配慮する。
現道活用ルート、天竜川沿いルートともに河川、水路の流域をできる限り変更しないよう配慮いただきたい。	必要に応じて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、水質、水象への影響に配慮する。
宮田村を東西に分断する道路構造になるおそれがあることから、詳細ルート・構造の検討にあたっては、地域コミュニティを阻害しないよう十分配慮いただきたい。	詳細なルート及び構造の検討にあたっては、地域コミュニティに配慮する。
中央アルプス、南アルプスを眺望する宮田村の素晴らしい景観が保たれるよう、道路構造等の検討にあたっては十分に配慮いただきたい。	必要に応じて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、景観への影響に配慮する。
天竜川沿いルートには、北の城跡が存在し、桜の影響に配慮する。景勝地ともなっているため、道路構造等の検討にあたっては十分配慮いただきたい。	
現道活用ルート周辺は、人口密集地を形成しており、商業活動の拠点となっていること等から、詳細ルート・アクセス道路検討にあたっては宮田村中心部への人の流れに十分配慮いただきたい。	詳細なルート及び構造の検討にあたっては、宮田村中心部への交通に配慮する。
天竜川沿いルートについても、詳細ルート・アクセス道路の検討にあたっては宮田村中心部への流入交通が減少しないよう配慮いただきたい。	
現道活用ルート、天竜川沿いルートにおいては、詳細ルート・構造の検討にあたっては、出来る限り優良農地を減少させないよう十分配慮いただきたい。	詳細なルート及び構造の検討にあたっては、農地に配慮する。
国道153号及び県道宮田沢渡線については、詳細ルート・構造の検討にあたっては、起終点方面からの宮田村への流入を阻害することのないよう十分配慮いただきたい。	詳細なルート及び構造の検討にあたっては、宮田村中心部への交通に配慮する。
現道活用ルート、天竜川沿いルート双方とも、村道等に埋設されている上水道の配水管及び下水道の排水管に配慮いただきたい。	詳細なルート及び構造の検討にあたっては、埋設されている上水道の配水管及び下水道の排水管に配慮する。
宮田村における現在の優良な生活環境等を考慮し、周辺の環境保全について、配慮いただきたい。	環境影響評価の手続きにおいて、必要に応じて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、環境に影響を及ぼすおそれのある項目について配慮する。
伊那市長意見の概要	都市計画決定権者の見解の概要
重要な動植物への影響について配慮していただきたい。	必要に応じて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、重要な動植物への影響に配慮する。
環境面において、影響を与える可能性があると評価された項目については、十分な配慮をしていただきたい。	環境影響評価の項目は、事業特性及び重要な保全対象を含む地域特性を踏まえ、適切に選定した。
集落内の通過地域では、大気質、騒音、振動、低周波等について今後、配慮していただきたい。	必要に応じて調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、保全対象への影響に配慮する。
ルートの検討にあたっては、水道水源等に設計段階から配慮していただきたい。	詳細なルート及び構造の検討にあたっては、水道水源等への影響に配慮する。
ルートの検討にあたっては、周辺小中学校の児童生徒に対する安全に配慮していただきたい。	詳細なルート及び構造の検討にあたっては、学校の児童生徒に対する安全に配慮する。

## ●方法書に対する住民等の意見と都市計画決定権者の見解の概要（第9章）

一般の環境の保全の見地からの意見の概要	都市計画決定権者の見解の概要
沿道事業所への被害が予想される場合は、関係部門との密なる情報交換や対策をお願いしたい。また、風評被害について、広報宣伝、学校教育、観光事業による対策・支援についてもお願いしたい。	沿道事業所への影響については、事業着手後に被害が予想される場合、情報の開示や各種対策の実施を検討する。また、風評被害のおそれが生じた際は、対策・支援を検討する。
粉塵等の実態調査について、関係部門との密なる情報交換や対策をお願いしたい。	粉じん等の影響については、調査、予測及び評価を実施した。事業の実施にあたっては、作業方法への配慮、散水、工事用車両の洗車及び工事の分散の実施により沿道環境への配慮を行う。
地域の専門家や愛好家からの聞き取り等の情報収集を希望する。	動物、植物、生態系の調査、予測及び評価にあたっては、当該地域に精通した有識者等への聞き取りを実施し、調査、予測及び評価の手法等について助言を受けた。
「天竜川上流の主要な」シリーズ及び「東春近清水川生き物調査」による、さらなる地域における現状調査記録の有効活用を希望する。	動植物の現地調査は、「平成17～24年度の河川水辺の国勢調査の調査結果」及び「東春近清水川生き物調査」等の既往資料による調査結果を参考にした。
動物種の調査期間として、特に早春から盛夏に至る期間は毎月の調査実施を希望する。貴重な水系や河岸段丘林を対象にするなどポイントを絞った計画立案を願う。	調査時期は、春・夏・秋・冬の4季を基本として設定した上で、確認適期を逃さないよう配慮した。また、貴重な生息域と考えられる水系や河岸段丘林においても無人撮影調査による、ポイントを絞った調査を実施した。
昆虫類トンボ種に関して、流水系（川）の調査に合わせて止水系環境の調査実施と記録を希望する。調査の結果、重要な動物種に関しては計画路線による影響・予測評価を行い、影響を最小限に抑えられる工法・工程を選択するよう希望する。	トンボ種については、流水系及び止水系について、昆虫類調査及び底生動物調査において確認・記録した。現地調査の結果、トンボ類の貴重種が確認され、このうち、予測地域内で確認された種について、事業実施による影響について予測、評価及び環境保全措置を行う。
ナゴヤダルマガエルおよびトノサマガエルとの交雑種について十分な調査と、調査結果次第では交雑回避の対策を立案する必要がある。	トノサマガエルは現地調査で確認されたものの、ナゴヤダルマガエルは現地調査で確認されなかったことから、調査地域において交雑の可能性は極めて低いものと考えられるため、回避対策の立案は行っていない。

## ●方法書に対する長野県知事の意見と都市計画決定権者の見解の概要（第9章）

長野県知事意見の概要	都市計画決定権者の見解の概要
斜面林が発達した段丘崖を十分に認識の上、適切に調査、予測及び評価を実施するとともに、段丘崖への影響を極力回避低減するよう努めること。	段丘崖への影響については、地形・地質、動物、植物、生態系及び景観において、調査、予測及び評価を行った。事業の実施にあたっては、地形改変の最小化、施工時の計画路線区域内利用、移動経路の確保並びに法面等の緑化の配慮を行う。
準備書においては、具体的なルートや道路構造を踏まえ、適切に調査、予測及び評価を実施すること。また、詳細な平面縦横断線形が明らかになった時点で技術委員会に報告し、調査地点や調査方法について助言を受けるよう努めること。	具体的なルートや切土や高架等の道路構造について、技術委員会に報告し、委員会において得られた助言を踏まえ、適切に調査、予測及び評価を実施した。
準備書においては、予測条件や予測式とその出典など予測評価の根拠を明確に示すとともに、新たな科学的な知見の収集を行い、より精度の高い図書となるよう努めること。	予測条件や予測式などの予測評価の根拠について、準備書に示した。予測及び評価は、最新の科学的知見を踏まえて実施した。
準備書においては、専門用語に係る注釈や定義の明確化、コンターを用いた表現の活用等により、住民に対してより分かりやすい図書となるよう努めること。	専門用語に係る注釈や定義の明確化、コンターを用いた表現の活用により、住民に対してより分かりやすい図書となるよう努めた。
準備書においては、事業の目的について、地域の幹線道路の状況や救急車両の交通網の変化をより丁寧に記載するとともに、道路の整備効果を分かりやすく説明すること。	地域の幹線道路の状況、救急車両の交通網の変化及び道路の整備効果について準備書に示した。
ルート帯内において住居等がまとまって存在する地域について、具体的なルートや道路構造を勘案の上、大気質、騒音、振動の調査、予測及び評価の対象とすることを検討すること。	大気質、騒音、振動については、住居等の位置を考慮した上で調査・予測地域を選定し、調査、予測及び評価を実施した。
工事による通行規制に伴う迂回車両により周辺環境に影響を与えるおそれのある路線については、大気質、騒音、振動について、調査、予測及び評価の対象とすることを検討すること。	工事の実施にあたっては、既存道路の通行の確保や代替路の確保に努めるものとし、迂回車両による新たな環境影響が生じないように配慮する。
水象（地下水）の調査については、段丘を通過し、切土が生ずる可能性が高い区間を予測・評価対象とし、切土施工箇所から500m範囲を地下水への影響が及び可能性がある範囲として設定すること。また、既存井戸の利用状況を確認するとともに、地下水の流向を把握するのに十分な数の観測井を設けること。	水象（地下水）の予測・評価は、段丘を通過して切土が生じる区間とした。水位等の調査は、観測井戸を設置し、地下水分布及び地下水の流向等が十分把握できるよう実施した。調査地点は、計画路線の西側は切土から概ね500mまでの範囲、東側は天竜川までの範囲に設定した。

農業用水路について、主要な水路の状況を把握するとともに、工事の実施により農業用水への影響が懸念される場合は、流量変化等による利水への影響について予測及び評価を行うこと。	農業用水路については、取水口の状況と主要な水路の状況について把握し、河川の流量への影響について予測及び評価を実施した。農業用水路の機能の確保に努める計画としていることから、流量への影響はないものと評価した。流量変化等による利水への影響はないと考えられる。
当該地域を流れる河川では、希少な動植物が多く確認されており、特に希少なトンボ類が生息する可能性がある点にも留意して調査地点を設定し、生息が確認された場合には十分配慮すること。	トンボ類は、幼虫の確認及び羽化時期に十分留意して調査を実施し、3種の重要な種を確認し、その3種について予測評価を行った。
動物及び植物の調査時期について、昆虫の発生時期や植物の同定可能な時期等に係る専門家等の意見を踏まえた上で、対象種に合わせた適切な時期に調査を実施すること。	動植物の調査に先立ち、調査の手法について専門家の意見を伺った。また、調査時期は、春・夏・秋・冬の4季を基本として設定した上で、既往資料による確認種を参考とし、適切な時期に調査を実施した。
オオムラサキの食草であるエノキ等の群落地について、準備書において重要な生息地として位置付けることを検討すること。	ケヤキ二次林といったエノキ等を構成種とする群落の分布を調査し、樹林地として生息基盤の縮小・消失、質的变化の程度について予測を実施した。
植物種や植生の調査について、段丘崖の斜面林のほか、丸石河原の河川敷など希少種が多く生育する場所や希少なチョウ類の食草の生育場所を重点的に調査すること。	植物の現地調査では、段丘崖の斜面林のほか、丸石河原の河川敷等、希少種が多く生育する場所や希少なチョウ類の食草の生育場所を重点的に調査した。
ナゴヤダルマガエルやトノサマガエルなどの両生類は、河川よりも小規模な用水路に生息していることが多い点にも留意して調査地点を設定すること。	両生類の調査は、大河川とあわせて小河川、水田及びその周囲に用水路についても実施した。
トンボ類については、種ごとに生息環境が異なるため、それぞれの環境ごとに上位性・典型性・特殊性の観点から具体的な種を選定し、調査、予測及び評価を行うこと。また、特殊性の観点からは、チョウ類のミヤマシジミやクロツバメシジミの選定についても検討すること。	生態系におけるトンボ類の分類は、生態系区分ごとにそれぞれの生態系を指標する種を選定した。また、ミヤマシジミについては、河川に係る注目種・群集として選定した。一方、クロツバメシジミについては、予測及び評価の対象種に選定しなかった。
生態系の調査の手法について、事後調査において多様性指数及び類似度指数を用いた解析が可能となるよう、場所を決めた定量的調査手法の実施を検討すること。	生態系での調査・予測及び評価は、確立された手法として、「道路環境影響評価の技術手法」に基づいて定行的に行った。
三峰川サイクリングロード等について、工事中における交通制限などにより影響が考えられるため、調査、予測及び評価を行うこと。	三峰川サイクリングロードは、工事中において交通制限などの影響を受けるおそれがあるものとし、工事施工ヤードの設置に影響要因に追加し、調査、予測及び評価を実施した。
三峰川榛原公園及び河原町せせらぎ公園について、人触れとしての利用状況を確認し、調査、予測及び評価の対象に加えることを検討すること。	人触れについては、計画路線から500mまでの範囲に影響範囲とし、調査、予測及び評価を実施した。三峰川榛原公園は対象としたが、河原町せせらぎ公園は計画路線から500m以遠に位置するため、対象としていない。
伊那市内の古墳群について、分布の状況を把握すること。また、土木工事等により遺構等に影響を及ぼす可能性がある場所については、市村の文化財保護部局と協議の上、必要に応じて試掘調査等を行うこと。	伊那市内の古墳群の分布状況について調査、予測及び評価を実施した。試掘・確認調査及び発掘調査は、事業実施段階で関係機関と協議の上、文化財保護法に基づき実施するものとしている他、必要に応じて試掘調査を行う。



## ●準備書に対する住民等の意見と都市計画決定権者の見解の概要（第10章）

一般の環境の保全の見地からの意見の概要	都市計画決定権者の見解の概要
住宅密集地に信号が設置されれば、多くの車両が常時停止・発進し、発信車両がエンジンを吹かすため、騒音問題、排気ガスによる被害が甚大である。地域住民への影響を最小に抑えられる方策として、接続道路の交差位置の変更を求める。	騒音、大気質について、方法書に基づいてそれぞれ予測評価を行い、当該箇所が基準又は目標を下回ることを確認している。また、現案の道路の位置が最適と考えている。
交通により騒音や公害の発生が懸念される。	大気質、振動は全線で環境基準又は参考値を下回っており、騒音については、環境基準を超過している伊那市原新田区においては低減措置を図り、環境基準以下になると予測した。また、事業による環境影響の状況を把握する調査を行い、必要に応じて保全措置を検討する。
伊那市原新田の(一)沢渡高遠線交差点付近では、調査において一部に騒音の環境基準を超えるところがあることから、特に配慮してほしい。	道路構造形式は、経済比較から直壁構造、盛土構造を選定している。日照阻害、騒音及び大気質については基準又は目標値以下となることを確認しており、景観については環境保全措置を講じることで環境への影響を低減する。なお、構造物設計に当たっては、圧迫感、不快感、分断感も含め、地元の皆様や関係機関と協議を行い進める。
直壁嵩上式や盛土嵩上式は、圧迫感、通風性の無さからくる不快感、眺望の阻害、分断感が生じる。特に道路北側に居住する住民等にとっては、日照阻害、通風性、騒音や排気が籠るなどの重大な影響が考えられる。このため、高架橋式とすべきである。	道路構造形式は、経済比較から直壁構造、盛土構造を選定している。日照阻害、騒音及び大気質については基準又は目標値以下となることを確認しており、景観については環境保全措置を講じることで環境への影響を低減する。なお、構造物設計に当たっては、圧迫感、不快感、分断感も含め、地元の皆様や関係機関と協議を行い進める。
農地分断後の円滑な維持管理を考慮し、側道両脇に農業、用水路、排水路を取付けてほしい。農業用水路を確保してほしい。	農業用水路及び排水路は、付け替えにより機能回復を図る。
宮田村大田切における2階の日影時間が指標以内とされているが、近隣で1階に居住している者や田畑を耕作している者もいる。	日照阻害の予測評価手法は、参考となる指標が2階での日影時間であることから、2階を予測評価の対象としている。
伊那市原新田の(一)沢渡高遠線交差点の周辺には民家が多く点在するため、日照阻害がないよう、配慮してほしい。	計画道路高が高い橋梁・高架部における日照阻害の予測が指標以内であると予測していることから、計画道路高がより低い当該交差点周辺は、日照阻害の影響は生じない。
自然環境のみならず、動物の生態にも影響があると思うため、現状に近い高さの道路としてほしい。	現地調査により確認した種は、環境保全措置の実施により、生息・生育基盤及び種の生息・生育が保全されると考える。事業の実施に当たっては、改変区域を極力少なくする他、移動経路の機能を確保して、生息等への影響を低減する。
宮田村大田切区内を高架で通過すれば近隣住民にとっては景観が大きく改変されてしまい、影響は大きい。このため、平面交差道路を強く要望する。	渡河部前後の計画は、道路構造令で定められた縦断勾配を基本に、冬期の凍結によるスリップ防止、現道の通行の確保も考慮しながら、宮田村区間の高さを極力抑える計画としている。景観について、デザイン・色彩の検討により影響を低減することとしている。なお、橋梁設計に当たっては、地元の皆様や関係機関と協議を行い進める。
伊那市富県における景観保護のため、道路高を現状に近い高さ又は既存道路と高低差がない平面交差にしてほしい。	計画道路高は、計画区間全体の走行性及び安全性、可能な限り緩やかな縦断勾配、既存道路を函渠等で交差等に配慮して決めている。主要な眺望点からの景観資源の眺望は阻害しないと予測評価しているが、新設する道路を可能な限り周辺景観に調和させることで、影響を低減することとしている。なお、道路設計に当たっては、地元の皆様や関係機関と協議を行い進める。

## ●準備書に対する長野県知事の意見と都市計画決定権者の見解の概要（第10章）

長野県知事意見の概要	都市計画決定権者の見解の概要
事業による大気質、騒音、振動、水象、日照阻害、動植物及び景観への環境影響について、最大限回避・低減するとともに、環境保全措置等に関して住民に丁寧に説明すること。	事業による大気質、騒音、振動、水象、日照阻害、動植物及び景観への影響について、事業実施段階において最大限回避・低減を図るとともに、環境保全措置等に関して住民への丁寧な説明に努める。
事業による環境影響を把握するために、大気質等について事後の調査を実施することとし、その方法、内容等を明らかにすること。また、調査結果を県に報告するとともに、環境影響が認められた場合等においては、追加の環境保全措置等を講じること。	事業実施段階で示す事後調査計画において、事後の調査の方法、内容等を明記する。また、調査の結果を県に報告するとともに、環境影響が認められた場合は、必要な環境保全措置を講じる。
評価書において、事業による環境影響が分かるよう、定量的な予測結果の記載に当たっては、現況値や奇与率などを併記すること。	大気質、騒音及び振動の予測結果において、事業による影響が分かるよう評価書に記載した。
ハザードマップや揺れやすさマップ等の災害に関する情報を収集し、事業に係る災害対策及び防災効果について評価書への記載を検討すること。	土砂災害警戒区域等の災害に関する情報を収集した。事業に係る災害対策及び防災効果について、評価書に記載した。
搬入する土砂について、汚染防止の考え方を評価書に記載すること。	搬入する土砂について汚染防止の考え方を評価書に記載した。
事業の実施に当たっては、環境保全の見地からの住民及び関係市村の意見等に十分配慮すること。	事業実施に当たっては、住民及び関係市村と協議を行い進める。
遮音壁の設置による騒音の低減効果等について、具体的な計算結果を評価書に記載すること。	遮音壁の設置による騒音の低減効果等について、具体的な計算結果を評価書に記載した。

事業実施区域の周辺における地下水流向等について精度を高めて把握すること。 また、地下水への影響について、最大限回避・低減がなされる工法を検討し、工事を行うこと。また、事後の調査において、地下水に影響が認められた場合等は、必要な環境保全措置等を講じること。	事業実施段階において地下水利用状況の調査を適切に行い、地下水への環境影響を最大限回避、低減する工法を検討するとともに、事業実施段階で影響の有無の確認を行い、影響が認められる場合は、必要な対策を講じる。
通水工法について、先行事例等を用いて概要を示し、地下水への影響を最大限回避・低減する工法を検討すること。また、住民に対して丁寧な説明を行うとともに、事後の調査を実施し、必要な環境保全措置等を講じること。	通水工法の概要及び工法検討について評価書に記載した。また、工法が決まった段階で、住民への丁寧な説明に努めるとともに、必要に応じて事後調査を実施し、環境保全措置を講じる。
地下水の流向の調査結果について、その根拠を正確にわかりやすく評価書に記載すること。	地下水の流向は、複数の調査地点の調査結果より地下水位の等高線を作成しその等高線より推定した。推定結果を評価書に記載した。
オオムラサキ、ミヤマシジミ等について、個体及びその食草に係る改変量又は改変率を整理し予測評価すること。また、生息環境が事業によって消失する場合、食草、周辺に生息する幼虫及び卵を他の生息場所に移す等の環境保全措置を講じること。	オオムラサキ及びミヤマシジミについて、個体及びその食草の改変量及び改変率を整理し予測評価した。オオムラサキの幼虫の主な食草は、事業によって一部が消失すると考えられるため、専門家の意見を聞き、環境保全措置を講じる。
ミヤマシジミについては、地元の団体が独自の調査を行っていることから、データの提供を受けて事業による影響を確認し、状況に応じて追加の環境保全措置の検討を行うこと。	事業実施段階において、地元の団体からミヤマシジミに関するデータ提供を受けて事業による影響を確認する。また、必要な場合は追加の環境保全措置を講じる。
現地調査で確認されているヒゲナガカワトビケラの幼虫は、地域の文化として食用に供されていることから、生息環境への影響を最大限回避・低減すること。	事業実施段階において、生息地や漁獲区域を確認し、生息環境への影響を最大限回避・低減するよう努める。なお、事業実施に当たっては、生息環境の保全に努める。
ゲンジボタル及びヒイケボタルについて、道路照明の漏れ出しによる影響を定量的に把握し、必要な環境保全措置を講じること。また、水路の付替え工事等によってこれらの種の生息環境が悪化しないよう十分配慮すること。	事業実施段階において、道路照明の設置位置や種類などを検討し、定量的な把握を行い、必要な環境保全措置を講じる。また、水路の付替えに当たっては、生息環境に配慮して工事を行う。
ナゴヤダルマガエル及びクロツバメシジミについて、調査地域内における確認情報があることから、情報収集し、予測評価すること。また、ツチガエル及びトノサマガエルを含め、必要な環境保全措置を講じること。	ナゴヤダルマガエル及びクロツバメシジミについて、生態系における予測評価を行った。また、ツチガエル及びトノサマガエルは、環境保全措置を講じることにより生息環境が保全されると予測評価しているが、必要に応じて専門家の意見を聞くこととする。
猛禽類への影響について、高利用域と事業実施区域との具体的な距離等を評価書に記載し、評価の上、必要な環境保全措置を講じること。	猛禽類について、高利用域と計画路線との関係性を評価書に記載した。環境保全措置を講じることにより生息環境が保全されると予測評価した。
事業実施区域において生育数の少ないイヌハギ、ミクリ属の一種について、生育環境、近接する湿生環境の保全に配慮した環境保全措置を検討するとともに、事後の調査対象に含めるよう検討すること。	事業実施に当たって、イヌハギ及びミクリ属の生育環境への影響を低減する。また、生育地にも十分注意するよう努める。事業実施段階で専門家の意見を聞き、必要な場合は工事中等のモニタリング調査の対象とする。
生態系の予測評価においては、環境単位の改変量を整理し、影響を評価すること。また、バイナリーデータによる類似度係数等を用いた定量的評価を事後の調査として実施することを検討すること。	動物の主な生息基盤の変化の程度について、樹林地等の生態系区分毎の面積及び改変率等を予測した。また、生態系への影響の把握に当たって、バイナリーデータによる類似度係数等を使った評価手法の適用について検討する。
法面等の緑化に在来種を用いる等の外来種対策を講じるとともに、その旨を評価書に記載すること。	法面等の緑化における外来種対策について、評価書に記載した。
天竜川周辺など高い盛土を行う箇所について、予測評価地点として選定しなかった理由を、評価書において記載すること。また、大久保地区の予測評価地点について、当該地点を選定した理由を明記すること。	高い盛土である天竜川周辺を調査対象から除外した理由を評価書に記載した。身近な眺望点として、水田・集落への影響を評価できる大久保地区を選定していることを評価書に記載した。
大久保発電所からの眺望は、宮田村を象徴する田園風景の眺望であることから、主要な眺望点として選定し、予測評価を行うこと。	宮田村を象徴する田園風景の主要な眺望点として、大久保発電所からの眺望景観の予測評価を行った。
フォトモニターージュについて、事業が景観に与える影響を適切に把握できる地点から作成するとともに、実際の視認景観に近い画角で撮影したものも示すこと。	実際の視認景観に近い画角として計画路線付近を拡大したフォトモニターージュを評価書に記載した。
景観資源である河岸段丘について、段丘崖の直接改変が景観に与える影響の予測結果を、イメージ図等を用いて丁寧に示すこと。	段丘崖の直接改変が資源の価値を大きく損なうものではないとする予測結果を補正するためのイメージ図を評価書に記載した。
伊那市、駒ヶ根市及び宮田村において策定されている景観計画に基づき、地域特性を踏まえた道路構造や色彩等となるよう、各市村と十分協議し景観保全を図ること。	景観の保全に当たって、各市村で策定している景観計画に沿って色彩等の検討を行うこととしている。各市村と十分協議し、地域特性を踏まえた道路構造や色彩とする。
三峰川サイクリング・ジョギングロードと計画路線との交差点について、ボックスカルバートとした場合の景観資源への影響をフォトモニターージュを用いて予測評価し、快適性への影響を最大限回避・低減すること。	三峰川サイクリング・ジョギングロードと計画路線との交差点について、評価書に記載したフォトモニターージュを用いて人触れの快適性の影響を予測評価した。また、影響を最大限回避・低減するため、環境保全措置を講じる。

●項目（手法）の選定、調査予測評価結果（第11章、第12章、第13章）

要素	項目(手法)選定		影響要因の区分	調査結果	予測手法	予測結果	保全措置	評価結果		調査手法の設定根拠	
	工事の実施	存在・供用						基準等整合	回避低減		
大気環境	大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	○	自動車の走行	<ul style="list-style-type: none"> <li>気象の状況（風向・風速の年間データ）は、文献：年間最多風向 S、平均風速 2.5m/s</li> <li>現地：年間最多風向 S,SSW,N、平均風速 2.3m/s</li> <li>二酸化窒素（NO2）及び浮遊粒子状物質（SPM）の濃度の状況（年平均値） NO2：0.002～0.008 ppm SPM：0.004～0.019 mg/m3</li> </ul>	定量	□影響なし 全ての予測地点で環境基準値を下回る。	□環境基準値を下回ったため、保全措置はなし。	○	○	国交省令及び技術手法を参考に選定
			●	建設機械の稼働		定量	■影響あり 駒ヶ根市赤穂（大田切）、宮田村大田切、宮田村中越において二酸化窒素の建設機械寄与濃度の参考値を超過。	■大気質の環境負荷を低減するために環境保全措置を実施。 ・排出ガス対策型建設機械の採用 ・作業方法への配慮	○	○	技術手法を参考に選定
				資材及び機械の運搬に用いる車両の運行		定量	□影響なし 環境基準値及び環境参考値を下回る。	■大気質の環境負荷を低減するために環境保全措置を実施。 ・工事用車両の分散	○	○	技術手法を参考に選定
		粉じん等	○	建設機械の稼働	(調査無し)	定量	□影響なし 降下ばいじんの参考値を下回る。	■大気質の環境負荷を低減するために環境保全措置を実施。 ・作業方法への配慮 ・散水	○	○	国交省令及び技術手法を参考に選定
		資材及び機械の運搬に用いる車両の運行		定量	□影響なし 降下ばいじんの参考値を下回る。	■大気質の環境負荷を低減するために環境保全措置を実施。 ・工事用車両の洗車 ・工事の分散	○	○	国交省令及び技術手法を参考に選定		
		騒音	○	自動車の走行	自動車の走行、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に関する調査 ・一般環境騒音（等価騒音レベル）は、昼間 44～52、夜間 35～46dB ・道路交通騒音（等価騒音レベル）は、昼間 54～70、夜間 46～65dB ・現況の自動車交通量は、1,198～15,223 台/日	定量	■影響あり 伊那市原新田において環境基準値を超過。	■騒音の環境負荷を低減するために環境保全措置を実施。 ・遮音壁の設置	○	○	国交省令及び技術手法を参考に選定
		建設機械の稼働		定量	□影響なし 規制基準を下回る。	■騒音の環境負荷を低減するために環境保全措置を実施。 ・作業方法の改善 ・低騒音型建設機械の採用 ・遮音壁などの遮音対策	○	○	国交省令及び技術手法を参考に選定		
		資材及び機械の運搬に用いる車両の運行		定量	□影響なし 環境基準値及び要請限度を下回る。	■騒音の環境負荷を低減するために環境保全措置を実施。 ・工事の分散	○	○	国交省令及び技術手法を参考に選定		
		振動	○	自動車の走行	振動レベルの80%レンジの上端値（L10） ・一般環境振動は、昼間 16～29、夜間 12～21dB ・道路交通振動は、昼間 20～47、夜間 15～43dB	定量	□影響なし 全ての予測地点で規制基準を下回る。	□環境基準値を下回ったため、保全措置はなし。	○	○	国交省令及び技術手法を参考に選定
		建設機械の稼働		定量	□影響なし 規制基準を下回る。	■振動の環境負荷を低減するために環境保全措置を実施。 ・作業方法の改善 ・低振動型建設機械の採用	○	○	国交省令及び技術手法を参考に選定		
	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	定量		□影響なし 規制基準を下回る。	■振動の環境負荷を低減するために環境保全措置を実施。 ・工事用車両の分散	○	○	国交省令及び技術手法を参考に選定			
	低周波音	●	自動車の走行	・住居等は概ね調査範囲全体に立地している。 ・1階建てと2階建てが占めているが、一部3階建てが存在する。 ・高架構造物からの距離は、最も近い住宅で10m以内に位置している。	定量	□影響なし 予測地点で参考となる指標を下回る。	□環境基準値を下回ったため、保全措置はなし。	○	○	技術手法を参考に選定	
水環境	水質	水の濁り 水の汚れ	●	切土工等又は既存の工作物の除去、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、水底の掘削	定性	■影響あり 降雨時における切土工等や橋脚等の設置による河川内工事により、濁水及びアルカリ排水による水の汚れが発生すると予測される。	■水の濁り及び水の汚れの影響を低減するために環境保全措置を実施。 ・仮締切工の実施 ・水路等の切り回しの実施 ・速やかな転圧及び法面整形 ・シートによる被覆等の実施	—	○	技術手法、長野県環境影響評価技術指針及び県マニュアルを参考に選定	

凡例：表中の○印は国交省令における参考項目。●印は参考項目以外の項目。空欄は非選定の項目。

予測結果欄の「■影響あり」は環境影響が生じると予測したもの、「□影響なし」は環境影響が小さい、生じないと予測したものを表す。

保全措置欄の「■」は環境保全措置を検討したもの、「□」は環境保全措置の検討は行わないとしたものを表す。

要素	項目(手法)選定		影響要因の区分	調査結果	予測手法	予測結果	保全措置	評価結果		調査手法の設定根拠
	工事の実施	存在・供用						基準等整合	回避低減	
水環境	水象	河川	●	道路(地表式又は掘割式)の存在	定性	□影響なし 河川の流量への影響はないと予測される。	□影響はないため、保全措置はなし。	—	○	長野県環境影響評価技術指針及び県マニュアルを参考に選定
			●	切土工等又は既存の工作物の除去						
	地下水	●	道路(地表式又は掘割式)の存在	定性	■影響あり 宮田村中越で、地下水位への影響があると予測される。	■地下水位の影響を低減するために環境保全措置を実施。 ・通水工法の採用 ・工事に伴う変更区域をできる限り小さくする	—	○	長野県環境影響評価技術指針及び県マニュアルを参考に選定	
		●	切土工等又は既存の工作物の除去							
土壌に係る環境その他の環境	地形及び地質	○	○	道路(地表式又は掘割式、嵩上式)の存在、工事施工ヤードの設置及び工用道路等の設置	定性	■影響あり ・改変に伴う消失または縮小 「天竜川右岸の河岸段丘と新期断層」は、消失又は縮小が発生すると予測される。 ・周辺環境条件の変化に伴う影響 「天竜川右岸の河岸段丘と新期断層」は、周辺環境の変化による風化や劣化の促進等の影響があると予測される。	■地形及び地質の影響を低減するために環境保全措置を実施。 ・改変区域をできる限り小さくしたルート及び道路構造の選定 ・工事に伴う変更区域をできる限り小さくする	—	○	国交省令及び技術手法を参考に選定
	日照障害	○	○	道路(嵩上式)の存在	定量	□影響なし 全ての地点において参考となる指標を下回った。	□参考となる指標を下回ったため、保全措置はなし。	○	○	国交省令及び技術手法を参考に選定
動物	重要な種及び注目すべき生息地	●	○	道路(地表式又は掘割式、嵩上式)の存在、建設機械の稼働、工事施工ヤードの設置、工用道路等の設置	定性	□影響なし 予測対象とした種のうち、82種で生息環境の一部が消失・縮小、分断されるが、周辺に同質の生息環境が広く又は一定規模分布するなどにより、種及びその主な生息環境が保全されると予測される。	■動物への影響を低減するために環境保全措置を実施。 ・移動経路の確保 ・照明の漏れ出しの抑制 ・低騒音型・低振動型機械の使用 等	—	○	国交省令、技術手法、長野県環境影響評価技術指針及び県マニュアルを参考に選定
植物	重要な種及び群落	○	○	道路(地表式又は掘割式、嵩上式)の存在、工事施工ヤードの設置、工用道路等の設置	定性	■影響あり 予測対象とした種のうち、10種では生育環境の一部が消失・縮小するが、周辺に同質の生育環境が連続して広く又は一定規模分布するなどにより、種及びその主な生育環境が保全されると予測される。その他、4種で生息地が計画路線内若しくはその近傍に位置することなどにより、種及びその主な生育環境が保全されないおそれがあると予測される。	■植物への影響を低減するために環境保全措置を実施。 ・照明の漏れ出しの抑制 ・移植(代替措置) 等	—	○	国交省令、技術手法、長野県環境影響評価技術指針及び県マニュアルを参考に選定
生態系	地域を特徴づける生態系	○	○	道路(地表式又は掘割式、嵩上式)の存在、工事施工ヤードの設置、工用道路等の設置	定性	□影響なし 地域を特徴づける生態系の注目種・群集は、その生息・生育基盤及び種の生息・生育は保全されると考えられる。	■生態系への影響を低減するために環境保全措置を実施。 ・移動経路の確保 ・照明の漏れ出しの抑制 ・低騒音型・低振動型機械の使用 等	—	○	国交省令、技術手法、長野県環境影響評価技術指針及び県マニュアルを参考に選定

凡例：表中の○印は国交省令における参考項目。●印は参考項目以外の項目。空欄は非選定の項目。

予測結果欄の「■影響あり」は環境影響が生じると予測したもの、「□影響なし」は環境影響が小さい、生じないと予測したものを表す。

保全措置欄の「■」は環境保全措置を検討したもの、「□」は環境保全措置の検討は行わないとしたものを表す。

要素	項目(手法)選定		影響要因の区分	調査結果	予測手法	予測結果	保全措置	評価結果		調査手法の設定根拠
	工事の実施	存在・供用						基準等整合	回避低減	
景観	主要な眺望点及び景観資源		○	道路(地表式又は掘割式、嵩上式)の存在		<p>■影響あり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主要な眺望点及び景観資源の改変</li> <li>主要な眺望点の改変については、都市計画対象道路事業の実施による改変はないと予測される。</li> <li>主要な眺望景観の変化</li> </ul> <p>2地点(大久保ダム、伊那市下殿島地区)において景観の構造に変化が生じると予測される。</p>	<p>■景観の影響を低減するために環境保全措置を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>法面等の緑化</li> <li>道路付属物(照明ポール、立入防止柵等)の形状、デザイン、色彩の検討(近景域における影響の場合)</li> </ul>	—	○	国交省令及び技術手法を参考に選定
人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場		○	道路(地表式又は掘割式、嵩上式)の存在	定性	<p>■影響あり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主要な人と自然との触れ合いの活動の場及び自然資源の改変</li> <li>三峰川サイクリング・ジョギングロードにおいて、三峰川サイクリング・ジョギングロードに橋台が設置されるため、付替えが必要となると予測される。</li> <li>利用性の変化</li> <li>利用性の変化が生じるおそれは低いと予測される。</li> <li>快適性の変化</li> <li>三峰川榎原河川公園及び三峰川サイクリング・ジョギングロードにおいて、快適性の変化が生じると予測される。</li> </ul>	<p>■人と自然との触れ合いの活動の場の影響を低減するために環境保全措置を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>法面等の緑化による調和</li> <li>道路付属物(照明ポール、立入防止柵等)の形状、デザイン、色彩の検討(近景域における影響の場合)</li> <li>工事施工ヤードの設置位置の検討による地形改変の最小化</li> <li>う回路の設置</li> </ul>	—	○	国交省令及び技術手法を参考に選定
		●	工事施工ヤードの設置	国交省令及び技術手法を参考に選定						★方法書の意見で追加
文化財	文化財		●	道路(地表式又は掘割式、嵩上式)の存在	定性	<p>■影響あり</p> <p>史跡名勝天然記念物について10箇所全てにおいて影響はないと予測される。埋蔵文化財については16箇所のうち6箇所において影響があると予測される。</p>	<p>■文化財の影響を低減するために環境保全措置を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>試掘・確認調査及び発掘調査の実施</li> <li>未周知の埋蔵文化財に関する届出及び関係機関との協議、対処</li> </ul>	—	○	長野県環境影響評価技術指針及び県マニュアルを参考に選定
廃棄物等	建設工事に伴う副産物		○	切土工等又は既存の工作物の除去	定量	<p>■影響あり</p> <p>事業の実施により建設発生土、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊が発生すると予測される。</p>	<p>■廃棄物等の影響を低減するために環境保全措置を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事間流用の促進</li> <li>再資源化施設への搬入等による他事業等での利用</li> </ul>	—	○	国交省令及び技術手法を参考に選定

凡例：表中の○印は国交省令における参考項目。●印は参考項目以外の項目。空欄は非選定の項目。  
 予測結果欄の「■影響あり」は環境影響が生じると予測したもの、「□影響なし」は環境影響が小さい、生じないと予測したものを表す。  
 保全措置欄の「■」は環境保全措置を検討したもの、「□」は環境保全措置の検討は行わないとしたものを表す。

●事後調査（第14章）

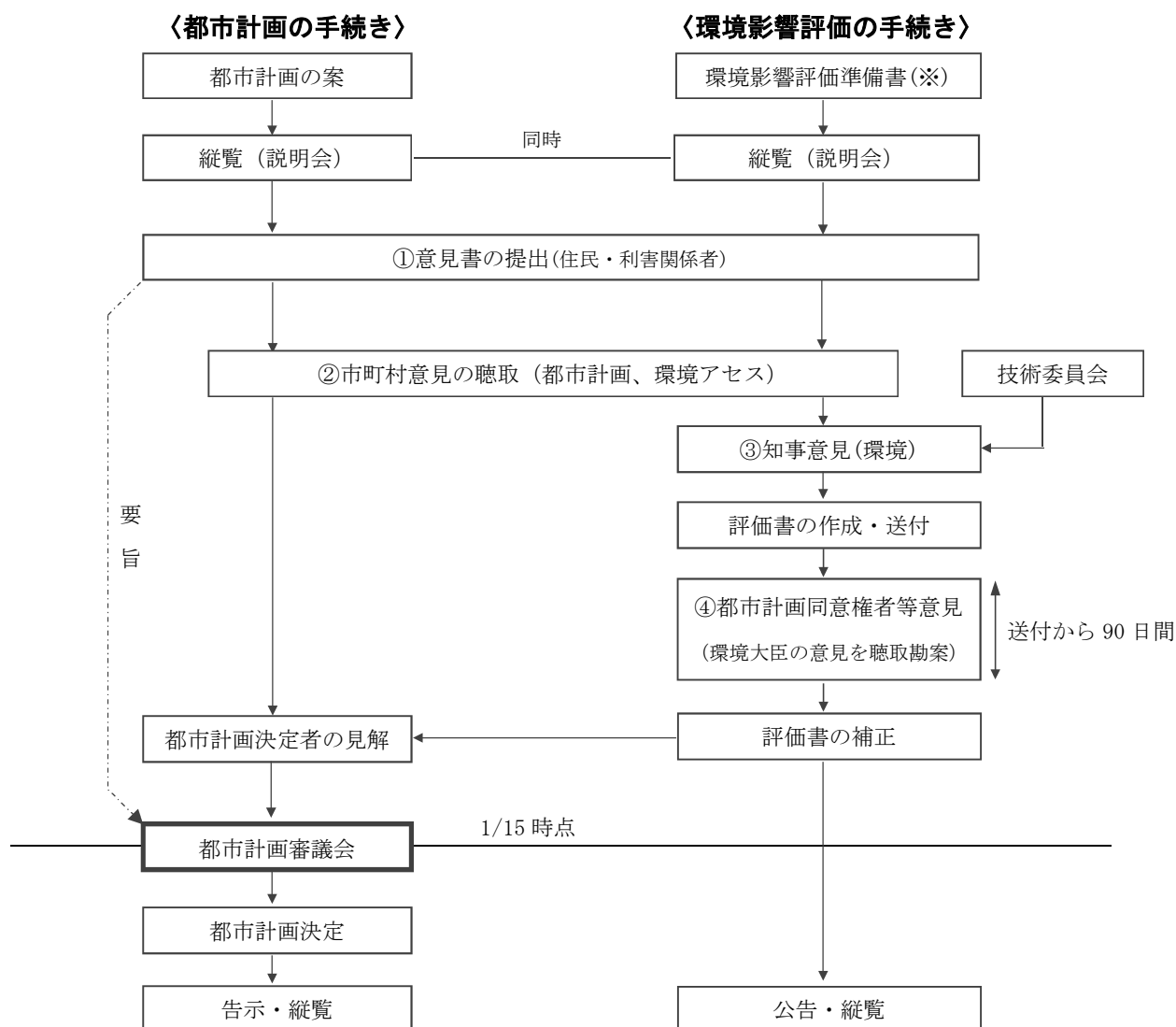
要素		影響要因の区分	実施理由	調査項目	調査内容	実施主体
水環境	水質 水の濁り 水の汚れ	切土工等又は既存の工作物の除去、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、水底の掘削	環境保全措置は、効果に係る知見が十分に把握されていると判断できるが、「仮締切工の実施」については、環境保全措置の効果の内容をより詳細にするため、環境影響が著しいものとなるおそれがあるときは実施	水の濁り及び水の汚れ	○調査時期 供用後及び工事中を基本とすることを考えているが、状況に応じて別途検討する。 ○調査地域 都市計画対象道路事業実施区域が渡河する河川の上流部及び下流部 ○調査方法 浮遊物質量（SS）及び水素イオン濃度（pH）の測定	長野県
	水象 河川	道路（地表式又は掘削式）の存在及び切土工等又は既存の工作物の除去	採用した予測手法は事業計画及び調査結果に基づいて予測しており、予測の不確実性は小さいと考えられるが、予測結果を検証するため、環境影響が著しいものとなるおそれがあるときは実施	河川の流量	○調査時期 供用後及び工事中を基本とすることを考えているが、状況に応じて別途検討する。 ○調査地域 都市計画対象道路事業実施区域が渡河する河川の上流部及び下流部 ○調査方法 河川の流量の測定	長野県
	地下水			地下水水位及び地下水質	○調査時期 供用後及び工事中を基本とすることを考えているが、状況に応じて別途検討する。 ○調査地域 地下水への影響があると予測される地域 ○調査方法 地下水水位及び地下水質の観測	長野県
動物	重要な種及び注目すべき生息地	道路（地表式又は掘削式、嵩上式）の存在、建設機械の稼働、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置	繁殖時の営巣中心や行動圏を変える特性があるため、今後、繁殖時の営巣中心等を事業の実施（工事施工）の影響が及び範囲に変え、当該種・個体の繁殖に支障が生じるおそれがあるため実施	営巣中心の移動により繁殖に影響が生じるおそれのある重要な猛禽類（ハチクマ、オオタカ、ハヤブサ）の生息状況の確認調査	○調査時期 工事中（着工前を含む）の調査対象の繁殖期間を基本とする。 ○調査地域 調査対象の猛禽類への繁殖への影響が及びと予測される地域 ○調査方法 直接確認による生息状況の確認	長野県
植物	重要な種及び群落	道路（地表式又は掘削式、嵩上式）の存在、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置	環境保全措置は、既存の知見及び事例、専門家等の意見を参考に実施するが、「移植」については、環境保全措置の効果の内容をより詳細なものにするため実施	移植した植物の生育状況調査	○調査時期 供用後及び工事中を基本とし、各種の生活史及び生育特性等に応じて設定する。 ○調査地域 移植を講じた植物の移植先生育地 ○調査方法 移植個体の生育状況（株数、形状・植物高、開花・結実状況等）、並びに生育環境の状況の確認	長野県
生態系	地域を特徴づける生態系	道路（地表式又は掘削式、嵩上式）の存在、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置	繁殖時の営巣中心や行動圏を変える特性があるため、今後、繁殖時の営巣中心等を事業の実施（工事施工）の影響が及び範囲に変え、当該種・個体の繁殖に支障が生じるおそれがあるため実施	営巣中心の移動により繁殖に影響が生じるおそれのある注目種・群集の上位性の種で重要な猛禽類（オオタカ、ハヤブサ）の生息状況の確認調査	○調査時期 工事中（着工前を含む）の調査対象の繁殖期間を基本とする。 ○調査地域 調査対象の猛禽類への繁殖への影響が及びと予測される地域 ○調査方法 直接確認による生息状況の確認	長野県

●国土交通省関東地方整備局長意見と都市計画決定権者の対応の概要（第15章）

関東地方整備局長意見の概要	都市計画決定権者の対応の概要	関東地方整備局長意見の概要	都市計画決定権者の対応の概要
今後、環境保全措置の具体化に当たり、十分検討するとともに、検討にあたっての主要な論点等を公表するなど、透明性・客観性を確保すること。	内容を詳細なものにする必要がある環境保全措置については、専門家等の意見を踏まえて十分に検討する。検討にあたっての主要な論点等は、適切に公表し、透明性及び客観性の確保に努める。	法面等の緑化は在来種を活用し、生態系への影響を極力低減するとともに、周辺住民との意見交換等を行い、農地や周辺環境への影響を極力低減すること。	法面等の緑化に当たって、在来種の使用を検討する。また、周辺住民との意見交換等を行い、農地や周辺環境への影響を極力低減する。
工事説明会等の場を活用し、本事業による環境影響及び環境保全措置の内容を地域住民等への丁寧な説明を行うこと。	環境影響及び環境保全措置の内容について、工事説明会等の場を活用して、地域住民等に対し丁寧な説明に努める。	廃棄物の再生利用を推進するとともに、工事着手までに、できる限り廃棄物の処理方法・処分先を決定し、適正に処理すること。	廃棄物等については、設定した目標値を上回るように再生利用に努める。また、廃棄物の種類や発生量に応じた処理方法及び処分先を工事着手までに決定するよう努める。
工事着手前に地下水調査等により現状を把握の上、環境保全措置の実施を求めると同時に、事後調査等により地下水の状況把握に努め、その情報を公開するなど、透明性・客観性を確保すること。	工事着手前に現状を把握の上、専門家等の意見を踏まえて環境保全措置を実施する。井戸等は工事中及び工事終了段階で影響の有無を確認する。また、事後調査等の地下水の状況把握は透明性及び客観性を確保するため、適宜、その内容を公開する。	建設発生土の現場内利用を推進するとともに、建設発生土の仮置場を設置する場合、周辺環境への影響を回避した設置場所の選定、適切な運搬・管理を図り、周辺環境への影響を回避又は極力低減すること。	建設発生土については、発生量全てを再利用する計画としている。また、土砂の仮置場を設置する場合は、周辺環境の影響が懸念される区域を回避するとともに、仮置場までの適切な運搬及び仮置場における適正な管理を図る。
重要な地形の改変を行うことから、専門家等に意見を聴取し、地形への影響を極力低減すること。	地形改変量をできる限り小さくする環境保全措置の実施に当たって、専門家等の意見を聴取する。	工事中の温室効果ガスを排出低減するとともに、都市計画決定権者である長野県においては、当該都市計画の目的の達成との調和を図りつつ、温室効果ガスの排出の抑制等が行われるよう配慮すること。	効率的な施工計画の策定に努めるとともに、法律に基づく特定調達品目等の使用に努める。また、省エネ設備の導入等により、供用後における温室効果ガス排出量の低減に努める。
設置する遮音壁は、住居等保全対象の立地状況を踏まえ、当該路線の環境基準の達成に必要な区間・設計とすること。	遮音壁は、環境基準の達成に必要な区間としている。また、事業実施段階で事業による環境影響を把握するための調査を行い、当該路線の環境基準の達成に必要な区間及び設計とする。	土砂の確保・運搬は、近隣の建設発生土等の最大限活用するとともに、盛土工事の平準化や輸送の効率化等を検討できるよう、具体的な計画を策定して進めること。	土砂の確保及び運搬においては、近隣の公共工事における残土等を可能な限り活用するとともに、本事業の盛土工事の平準化や輸送の効率化等を検討するための盛土材の調達・運搬時の配慮事項を記載した。

## 駒ヶ根都市計画道路の変更及び伊那都市計画道路の変更に係る手続きについて

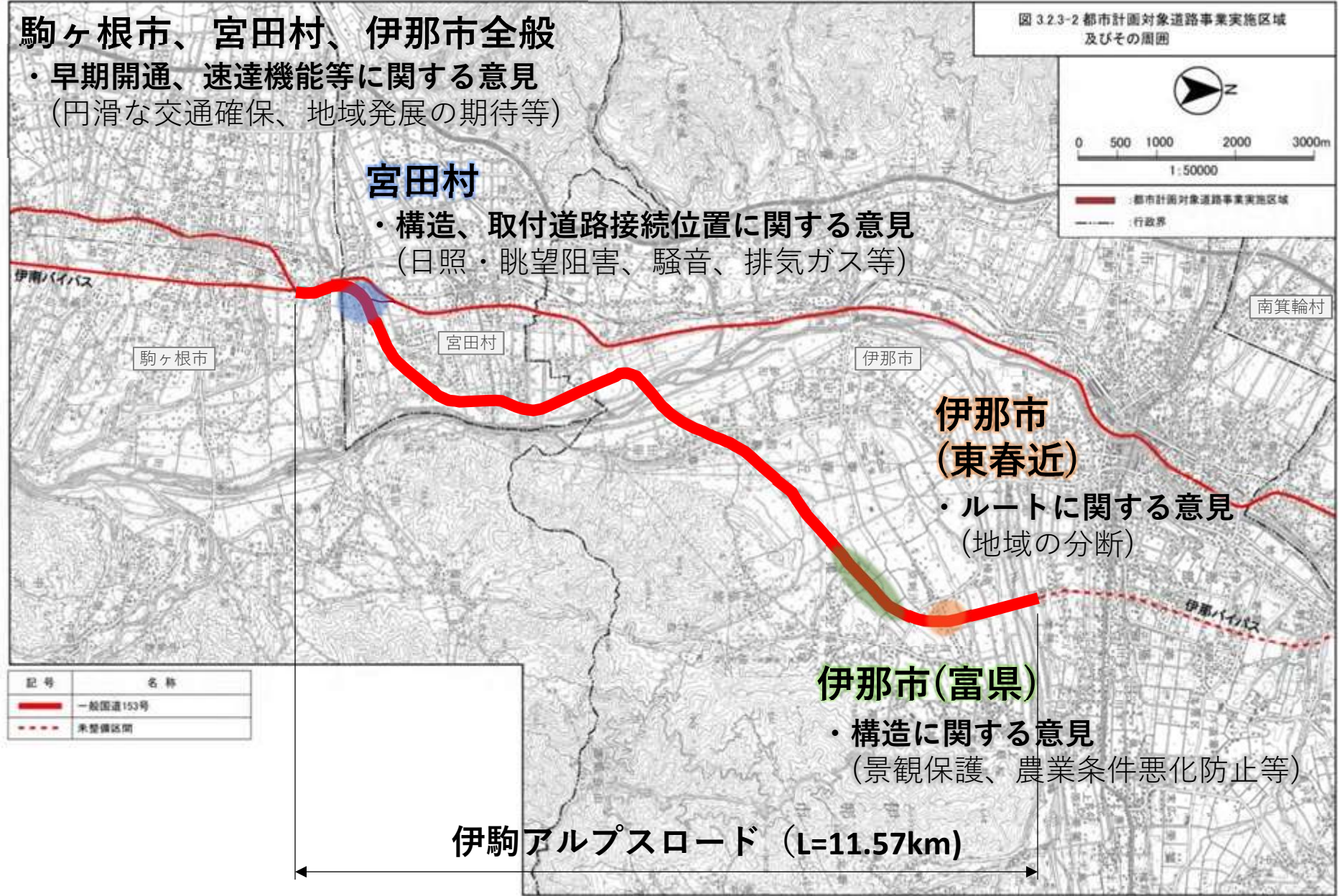
### 1. 手続きの流れ



### 2. 意見書 全 155 名

- (1) 駒ヶ根市：1 名
  - ・早期開通に関する意見
- (2) 宮田村：44 名
  - ・早期開通に関する意見
  - ・構造、取付道路接続位置に関する意見
- (3) 伊那市：110 名
  - ・早期開通、速達機能等に関する意見
  - ・ルートに関する意見
  - ・構造に関する意見

# 駒ヶ根都市計画道路の変更及び伊那都市計画道路の変更に係る意見について



## 都市計画決定に係る意見書の要旨

※意見者数は延べ人数としている。

名 称				縦覧期間	広報の手段	利害関係内訳	
						関係市村住民	利害関係人
駒ヶ根都市計画道路の変更 伊那都市計画道路の変更				平成30年3月12日(月)から 平成30年4月12日(木)まで	県報公告 市村広報誌への掲載	その地域内に実質的な生活活動の本拠を持つ者 または法人	区域内の土地について、所有権、借地権を持って いる者等の法律上の利害関係を有する者のほ か、その土地の周辺の住民、決定される施設を利用 しようとする者
意見書提出者				意 見 書 の 要 旨		意 見 に 対 す る 見 解	
番号	住 所	利害関係	要旨区分				
1	駒ヶ根市 宮田村 伊那市	関係市村住民 8名	賛成	<p>(早期開通を求める意見)</p> <p>(1) 現国道153号は通勤時間帯、降雪時等に渋滞するが、伊駒アルプスロードの整備は、渋滞解消につながる。</p> <p>(2) 広域交通の時間短縮が図られる。また、リニア長野県駅へのアクセス道路としても、国道153号は重要な役割を果たす。</p> <p>(3) 災害時の緊急道路としての役割が期待できる。</p> <p>(4) 利便性の向上や地域の発展が期待できる。</p> <p>・以上より、伊駒アルプスロードの早期着手・早期開通を要望する。</p>		<p>(1) 国道153号現道における渋滞の緩和は、本事業で見込む効果の一つです。</p> <p>(2) 道路ネットワークの構築による広域交通の時間短縮は、本事業で見込む効果の一つです。また、リニア中央新幹線の整備効果を広く県内に波及させる役割を担う道路です。</p> <p>(3) 災害に強い道路網の構築は、本事業で見込む効果の一つです。</p> <p>(4) 利便性の向上や地域の発展への寄与は、本事業で見込む効果の一つです。</p> <p>・以上の効果発現に向けて伊駒アルプスロードの早期着手・早期開通に努めてまいります。</p>	
2	伊那市	関係市村住民 4名	賛成	<p>(歩行者・自転車の安全性)</p> <p>・国道153号の慢性的な渋滞により周辺道路に交通が流入すること、県道の橋梁の老朽化により通学の安全が確保されていないため、伊駒アルプスロードの早期着手、早期開通を要望する。</p>		<p>・国道153号現道における渋滞の緩和、歩行者・自転車の安全性向上は、本事業で見込む効果であり、効果発現に向けて伊駒アルプスロードの早期着手・早期開通に努めてまいります。</p>	
3	伊那市	関係市村住民 2名	賛成	<p>(自動車事故の抑制)</p> <p>・現国道153号の坂道で見通しが悪いカーブの交差点において、事故が多く発生し、住民は大変危険を感じていることから、伊駒アルプスロードの早期着手、早期開通を要望する。</p>		<p>・安全性の向上(交通事故の減少)は、本事業で見込む効果の一つであり、効果発現に向けて伊駒アルプスロードの早期着手・早期開通に努めてまいります。</p>	
4	宮田村	関係市村住民 1名	賛成	<p>(既存市街地へのアクセス)</p> <p>・宮田市街地の衰退につながらないように、市街地へのスムーズな進入道路の整備もあわせて要望する。</p>		<p>・接続道路は、地形変更の影響を考慮しつつ、既存市街地へ円滑にアクセスできるよう計画しています。</p>	
5	伊那市	関係市村住民 4名	その他	<p>(円滑で安全な交通の確保)</p> <p>・車両の円滑な通行、企業進出のための時間短縮などを考慮した道路計画としてほしい。</p> <p>・バイパスとはより早く移動するための道なので、平面交差では信号機などの設置が必要となり目的を達成できないため、速達性、直進性を考えた、道路の計画を要望する。</p>		<p>・交差する市村道、農道等はできる限り集約し、主要な交差点を整備することで、安全で円滑な交通を確保する計画としています。</p>	



意見書提出者				意見書の要旨	意見に対する見解
番号	住所	利害関係	要旨区分		
6	宮田村 (大田切区)	利害関係人  1名	反対	<p>(宮田村大田切区への平面進入、環境への影響)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2階での日影時間が指標以内とされているが、近隣で1階に居住している者や、田畑を耕作している者にとっては容認できない。</li> <li>・高架構造とされ、平面交差道路にできない理由にコンセンサスが得られていない。駒ヶ根市北の原交差点を起点として、道路勾配を付けてくれば、宮田村大田切区への平面での進入も可能である。</li> <li>・選定された主要な眺望点では、改変はないと予測されているが、高架構造は近隣住民にとっては景観が大きく改変され、環境への影響は大きい。</li> <li>・以上より、平面交差道路を要望する。</li> </ul> <p>(高架構造への変更、環境への影響)</p> <p>前項の平面交差が叶わない場合</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路構造が直壁嵩上式や盛土嵩上式では、近隣住民に与える圧迫感、通風性の無さからくる不快感、現在ある眺望の障害、地域の分断感が生じてしまい絶対に容認できない。</li> <li>・特に道路北側に居住する住民や道路北側で田畑を耕作する者にとっては、日照障害、通風性、騒音や排気が籠るなどの重大な影響が考えられる。</li> <li>・以上より、道路構造は直壁嵩上式や盛土嵩上式ではなく、高架橋式とすべきである。</li> </ul> <p>(接続道路位置の変更、環境への影響)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現国道とバイパスとの接続道路の接続位置である宮田村大田切地区の住宅密集地に信号が設置されれば、多くの車両が常時停止・発進し、伊駒アルプスロード本線及び接続道路の勾配により、騒音問題、排気ガスによる被害が甚大となる。</li> <li>・解消する方策として、村道12号線（松の原工業団地の北側）とバイパスをつなぐもう一つの接続道路との交差部へ、位置の変更を求める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日照障害の予測評価手法は、技術手法※に則っており、予測対象地域の土地状況を考慮の上、住居における2階を予測評価の対象とし、指標以下となることを確認しています。</li> <li>・太田切川の渡河部前後の計画は、道路構造令で定められた縦断勾配を基本に、冬期の凍結によるスリップ防止、国道153号現道の通行を確保できる高さも考慮しながら、宮田村区間の高さを極力抑えた計画としています。</li> <li>・景観について、主要な眺望点からの眺望景観の変化の予測評価を行い、デザイン・色彩の検討により影響を低減することとしています。</li> <li>・橋梁の設計に当たっては、地元の皆様や関係機関と協議を行い進めてまいります。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路構造形式は、経済比較から直壁構造、盛土構造を選定しています。景観、日照障害、大気質、騒音について、環境影響評価方法書に基づいてそれぞれ予測評価を行っています。日照障害、騒音及び大気質については環境基準又は目標値以下となることを確認しており、景観については環境保全措置を講じることで環境への影響を低減します。なお、大気質、騒音については事業による環境影響の状況を把握する調査を行い、著しい環境への影響が生じた場合は、適切な保全措置を講じます。</li> <li>・構造物の設計に当たっては、地元の皆様や関係機関と協議を行い進めてまいります。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・接続道路は、周辺環境への影響、住宅への影響、宮田市街地への接続性を考慮して位置を選定しています。騒音、大気質について、環境影響評価方法書に基づいてそれぞれ予測評価を行い、当該箇所が環境基準又は目標値以下になることを確認しています。</li> </ul> <p>ご提案いただきました位置への変更は、伊那谷特有の田切地形である「段丘」を含む地形改変の影響が大きく、宮田市街地への接続距離も長くなるため、現案の道路の位置が最適と考えています。</p> <p>※：道路環境影響評価の技術手法（国土技術政策総合研究所資料第714号）</p>

意見書提出者				意見書の要旨	意見に対する見解
番号	住所	利害関係	要旨区分		
7	宮田村 (大田切区)	利害関係人 41名	反対	<p>(高架構造への変更、環境への影響)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路構造が直壁嵩上式や盛土嵩上式では、近隣住民に与える圧迫感、通風性の無さからくる不快感、現在ある眺望の阻害、地域の分断が生じてしまい絶対に容認できない。</li> <li>特に道路北側に居住する住民や道路北側で田畑を耕作する者にとっては、日照阻害、通風性、騒音や排気が籠るなどの重大な影響が考えられる。</li> <li>以上より、道路構造は直壁嵩上式や盛土嵩上式ではなく、高架橋式とすべきである。また、高架や盛土はできるだけ低くしてほしい。</li> </ul> <p>(接続道路位置の変更、環境への影響)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路変更案の取付道路 大田切町一区線（新設）は大田切二班の住宅密集地において本線と接続する計画であり、当地点に信号ができれば23,000台/日の車両が常時停止、発進する。この地点は本線及び大田切町一区線に勾配があるため、発進する車両はエンジンを更に吹かし、騒音と排気の被害は甚大となる。</li> <li>本来この道路は不要だが、新設するのであれば、地域住民への影響を最小に抑えられる方策として、松の原工業団地からの接続道路との交差部へ、位置の変更を求める。</li> </ul>	<p>(6番と同様な意見要旨と捉え意見要旨番号6と同じ回答になります。)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路構造形式は、経済比較から直壁構造、盛土構造を選定しています。景観、日照阻害、大気質、騒音について、環境影響評価方法書に基づいてそれぞれ予測評価を行っています。日照阻害、騒音及び大気質については環境基準又は目標値以下となることを確認しており、景観については環境保全措置を講じることで環境への影響を低減します。なお、大気質、騒音については事業による環境影響の状況を把握する調査を行い、影響が著しいものとなるおそれがある場合は、適切な保全措置を検討します。</li> <li>構造物の設計に当たっては、地元の皆様や関係機関と協議を行い進めてまいります。</li> </ul> <p>(6番と同様な意見要旨と捉え意見要旨番号6と同じ回答になります。)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>接続道路は、周辺環境への影響、住宅への影響、宮田市街地への接続性を考慮して位置を選定しています。騒音、大気質について、環境影響評価方法書に基づいてそれぞれ予測評価を行い、当該箇所が環境基準又は目標値以下になることを確認しています。ご提案いただきました位置への変更は、伊那谷特有の田切地形である「段丘」を含む地形改変の影響が大きく、宮田市街地への接続距離も長くなるため、現案の道路の位置が最適と考えています。</li> </ul>
8	伊那市 (東春近原新田)	利害関係人 35名	反対	<p>(ルート位置の変更)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>組が大きな道路で分断されコミュニティが壊されることが懸念される。</li> <li>幅が広い道路により文書の配布や連絡等が不便になる。高齢化が進んでいるので道路の横断に危険が伴う。</li> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>以上より、ルートを東春近と富県境へ移すことを要望する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本路線は、伊那バイパス計画との整合及び広域的な交通を受け持つ道路の性格上、道路の走行性、安全性、周辺環境への影響、施工性等を考慮して道路の位置を選定しています。ご提案いただきました位置への変更は、曲線の連続により走行性と安全性に劣るため、移転家屋が最小であり、圃場整備された農地への影響が少なくなる現案の道路の位置が最適と考えています。</li> <li>地域分断の影響を緩和する具体的な方策については、地元の皆様や関係機関と協議を行い進めてまいります。</li> </ul>
9	伊那市 (東春近原新田)	利害関係人 6名	反対	<p>(農作業への影響)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人や農耕車両が幅のある道路を横断すると危険が伴う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差する市村道、農道等はできる限り集約し、主要な交差点や立体横断箇所を整備することで、安全な通行を確保する計画としています。</li> </ul>

意見書提出者				意見書の要旨	意見に対する見解
番号	住所	利害関係	要旨区分		
10	伊那市 (東春近 原新田)	利害関係人 1名	反対	(車線数・歩道) ・地元住民が日頃使用する道路のルートであり通行車両のみとなるため2車線でよい。集落を結んでおらず近辺に住宅が無いので両側歩道は必要なく片側だけでよい。	・車線数については、将来交通量予測の結果から、4車線道路が必要なものと判断しております。両側歩道については、交差道路を介した歩行者導線の確保や周辺から発生する歩行者の安全確保の観点から必要なものと考えています。
11	伊那市 (東春近 原新田)	利害関係人 4名	反対	(交通事故) ・交通量の増加により交通事故の増加が懸念される。	・計画路線の道路構造において、線形、縦断勾配、歩道の設置、周辺道路の交差箇所の集約など、安全性の確保に配慮しています。交通量の増加に伴う交通安全対策については、必要に応じて関係機関との協議を行い、安心・安全な道路となるよう進めてまいります。
12	伊那市 (東春近 原新田)	利害関係人 3名	反対	(環境への影響) ・交通量の増加により騒音や公害の発生が懸念される。 ・一部で騒音が環境基準を超えるため配慮してほしい。	・環境影響評価において、大気質、振動は全線で環境基準を下回っており、騒音が環境基準を超過する伊那市原新田区においては低減措置を図ることにより、環境基準以下になると予測しています。また、事業による環境影響の状況を把握する調査を行い、著しい環境への影響が生じた場合は、適切な保全措置を講じます。
13	伊那市 (東春近 原新田)	利害関係人 1名	その他	(環境への影響) ・県道沢渡高遠線交差点周辺は、民家が多く点在するため日照障害に配慮してほしい。	・環境影響評価において、計画道路高が高い橋梁・高架部における日照障害の予測が指標以内であると予測しております。このため県道沢渡高遠線交差点周辺には、日照障害は生じないものと考えております。
14	伊那市 (東春近 原新田)	利害関係人 2名	反対	(盗難) ・交通量の増加により盗難発生が懸念される。	・防犯対策については、地域・行政・警察等の関係機関が協力して活動されているところです。引き続き活動されるものと認識しています。

意見書提出者				意見書の要旨	意見に対する見解
番号	住所	利害関係	要旨区分		
15	伊那市 (富県)	利害関係人 61名	その他	(道路高の抑制、環境への影響) ・富県地区内を通る道路構造は「嵩上式」とのことであり、道路に隣接する土地利用も限られ、農地の活用や農業経営上も影響が出ると危惧している。景観上も好ましくないため、出来るだけ現状高に近くして用地幅を抑えた構造の道路を希望する。 ・景観保護、農業条件の悪化防止、生活スタイルの変化抑制のため道路高を現状に近い高さとするよう要望する。	・伊那市富県地区の計画道路高は、計画区間全体の走行性及び安全性に配慮し、可能な限り緩やかな縦断勾配としながら、地域の既存道路を函渠等で交差させることに配慮して決めています。 ・当該道路南東の主要な眺望点からの景観資源の眺望は阻害しないと予測評価しておりますが、計画路線全体において、法面等の緑化や道路付属物の形状、デザイン、色彩の検討により、新設する道路を可能な限り周辺景観に調和させることで、影響を低減することとしています。 ・道路設計に当たっては、地元の皆様や関係機関と協議を行い進めてまいります。
16	伊那市 (富県)	利害関係人 1名	その他	(道路高の抑制、環境への影響) ・自然環境のみならず、動物の生態にも影響があると思うため、現状に近い高さでの道路にしてほしい。	・環境影響評価において、動物についても、影響を予測しており、環境保全措置の実施により、生息・生育基盤及び種の生息・生育が保全されると考えています。 事業の実施にあたっては、改変区域を極力少なくし、生息・生育保全環境への影響を低減する他、移動経路の機能を確保することで、移動能力の大きい動物に対しての生息への影響を低減します。
17	伊那市 (富県)	利害関係人 2名	その他	(ルート位置の変更) ・設計ルートによる土手下地区の分断を避けるため、できる限り唐沢川寄りにし、残る農地が東側にまとまるよう要望する。	・本道路は、広域的な交通を受け持つ道路の性格上、道路の走行性、安全性、周辺環境への影響、施工性等を考慮して道路の位置を決定しています。大沢川の線形考慮、移転家屋の最小化などを考慮し、現案の道路位置が最適と考えています。
18	伊那市 (富県)	利害関係人 30名	その他	(地域の発展、沿道利用) ・地元区民の将来にかかわる道路建設であり、富県、北福地区が発展できる道となるよう要望する。 ・住宅団地、道の駅など、上下水道設置が可能な場所では、市と協力し、富県が少しでも賑やかになるような計画を要望する。	・伊駒アルプスロードの建設が地域の発展につながるよう伊那市など関係機関に伝えます。
19	伊那市 (富県)	利害関係人 1名	その他	(地域の発展、沿道利用) ・道の駅の建設を要望する。	・ご意見については、事業者や伊那市に伝えます。
20	伊那市 (富県)	利害関係人 1名	その他	(地域の発展、沿道利用) ・道の駅は必要ない。	・ご意見については、事業者や伊那市に伝えます。

意見書提出者				意見書の要旨	意見に対する見解
番号	住所	利害関係	要旨区分		
21	伊那市 (富県)	利害関係人 43名	その他	(信号機付き交差点) ・この道路を通学路として利用したり横断したりする学生や通勤者、 農耕車等のため、信号機付き平面交差点の設置を要望する。	・安心・安全な道路となるため、交差点設計については、地元の皆 様や関係機関と協議を行い、進めるよう事業者へ伝えます。
22	伊那市 (富県) (東春近 原新田)	利害関係人 6名	その他	(地域の安全) ・住民利用者の安全を第一に考慮するよう要望する。  ・原新田に、県道209号(一般県道沢渡高遠線)と伊那街道富県線(主 要地方道伊那生田飯田線)を平面交差するための二つの交差点が建設 される。民家への車の飛び込みや、対人歩行に対する安全対策を要望 する。	(21番と同様な意見要旨と捉え意見要旨番号21と同じ回答になりま す。) ・安心・安全な道路となるため、交差点設計については、地元の皆 様や関係機関と協議を行い、進めるよう事業者へ伝えます。
23	伊那市 (東春近 原新田)	利害関係人 1名	その他	(夜間照明等の設置) ・交差点予定地において、周辺道路と明暗の差が著しくなるため、夜 間照明等の設置に配慮してほしい。	・ご意見については事業者や市村に伝えます。
24	伊那市 (富県)	利害関係人 2名	その他	(側道の設置) ・国道脇に側道を設け、現在と同様の利便、通学の安全安心を確保し てほしい。	・現在の機能確保や通学の安全確保については、地元の皆様や関係 機関と協議するよう事業者へ伝えます。
25	伊那市 (富県)	利害関係人 3名	その他	(道路排水の処理) ・国道専用の雨水排水路を設置し、農地農業用水に影響を与えないよ う要望する。	・路面排水を適切に処理できるよう、道路側溝の整備、流末処理に ついて関係機関との調整をするよう事業者へ伝えます。

意見書提出者				意見書の要旨	意見に対する見解
番号	住所	利害関係	要旨区分		
26	伊那市 (富県)	利害関係人 2名	その他	(農業用水路等の確保、環境への影響) ・農地分断後の円滑な維持管理を考慮し、側道両脇に農業、用水路、排水路を取付けてほしい。農業用水路を確保してほしい。	・事業の実施により支障となる農業用水路及び排水路は、付け替えにより機能回復が図られると考えております。
27	伊那市 (富県)	利害関係人 3名	その他	(地域との協議) ・地元対策委員会、地域代表者等と十分協議を行い合意をもって事業を行うことを要望する。	・事業の実施については、地元の皆様や地元市村と十分協議して進めるよう事業者へ伝えます。
28	伊那市 (富県)	利害関係人 1名	その他	(河川改修) ・過去に洪水が発生した大沢川は、洪水対策の未整備の箇所がある。ルート案は大沢川に沿ったルートとなっており、伊駒アルプスロードの整備に合わせ、大沢川の河川改修も進むのではないかと期待をしている。	・河川改修は河川管理者として緊急性、必要性を勘案し、優先度をつけて整備しているところです。
29	伊那市 (東春近 原新田) (富県)	利害関係人 2名	その他	(用地補償) ・伊駒アルプスロードが、わが田畑、屋敷、家屋を貫くとの計画を初めて耳にした時の驚きは到底口に表すことができない。平成26年に息子夫婦が耐震性を考慮し、バリアフリーの家を新築した。建築にあたっては、業者からもなんの心配もないといわれ、県の建築申請も問題なく認可されました。壊される家のためにこの先何年もローンを払っていかなくてはならない虚しさを理解してもらいたい。  ・道路の変更に伴う入口の確保、全面積の買い取りを要望する。また、買い取り価格は、過去に自費で要した水田修理費を含む金額を要望する。	・用地買収、物件補償については、用地補償基準に基づき適切な対応をするよう事業者へ伝えます。
縦覧者		17名		縦覧の概要	期 間：平成30年3月12日(月) ～ 4月12日(木) 場 所：都市・まちづくり課、環境政策課、伊那建設事務所、 駒ヶ根市役所、伊那市役所、宮田村役場 縦覧者：17名 意見書提出者：155名

# 都市計画道路伊駒アルプスロード線の概要

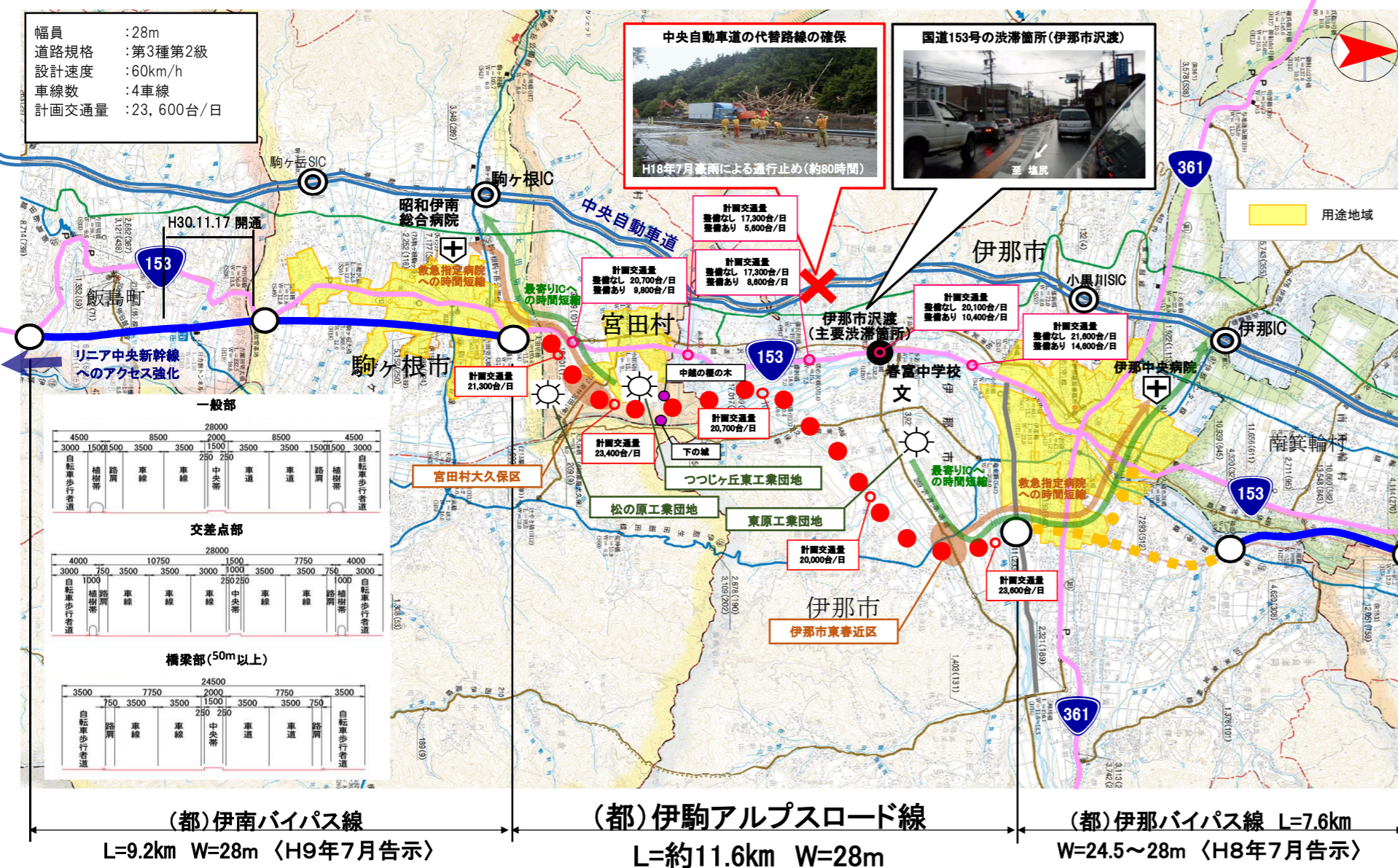
# 共通参考資料-1

## 都市計画道路の概要

道路名	都市計画道路 伊駒アルプスロード線	都市計画決定権者	長野県	事業予定者	長野県	起終点	自：長野県駒ヶ根市赤穂 至：長野県伊那市美嵩	延長	約11.6km
<b>道路概要</b> (都)伊駒アルプスロード線は、上伊那地域の主要都市駒ヶ根市と伊那市間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約11.6km、4車線の主要幹線街路である。上伊那地域を縦貫する道路として、中央自動車西宮線及び一般国道153号があり、このうち一般国道153号では、渋滞等の交通課題があり、地域経済活動に支障をきたしている。このため現在、(都)伊南バイパス線や(都)伊那バイパス線の整備を進めており、これに接続する中抜け区間を(都)伊駒アルプスロード線として都市計画に位置付け、整備することで道路ネットワーク全体の交通機能が向上する。また、伊那谷には、平成39年開業予定のリニア中央新幹線の長野県駅が設置される。駅に直結する一般国道153号は重要な路線であり、リニア整備効果を広く波及させるため、今回都市計画決定するものである。									

## 上位計画、関連計画との関係

駒ヶ根都市計画区域 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(H24.3)	南北軸を形成する一般国道153号及び同バイパスの機能強化に努める。
伊那都市計画区域 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(H24.3)	南北軸の基幹を成す一般国道153号及び同バイパスの整備で南北軸の強化に努める。
長野県新総合交通ビジョン(H25.3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>県土の骨格を支える国道153号等の主要な国道の整備を促進する。</li> <li>上伊那地域においては、県内リニア駅とのアクセスに一般道を利用する場合も多いと見込まれることから、国道153号など地域の道路ネットワークの整備に取り組む。</li> </ul>
駒ヶ根市第4次総合計画(H26.4)	国道153号伊駒アルプスロードの早期事業化を目指す。
宮田村第5次総合計画(H23.4)	上伊那地域主要幹線である国道153号線バイパス伊那市から駒ヶ根市までの間のルートの検討を行うとともに、建設促進を県及び国に働きかけます。
第1次伊那市総合計画 後期基本計画(H26.3)	リニア中央新幹線長野県駅へのアクセス道路となる伊駒アルプスロード等の広域幹線道路を整備することにより、地域間交流を促進し、商工業・観光の振興を図るとともに、救急医療体制の充実に努めます。



## 都市計画道路の必要性

評価項目	評価	根拠
交通面の効果	渋滞対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>■主要渋滞ポイントの解消</li> <li>主要渋滞箇所を含む当該区間の現道における渋滞の減少が見込まれる。</li> <li>【移動時間】(国)153号(現道)駒ヶ根市北の原⇄伊那市役所 約3分短縮</li> <li>【混雑度】(国)153号(現道)の主要渋滞箇所 伊那市沢渡 現況1.2→整備後0.6 (約1万台/日減少)</li> </ul>
	事故対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>■安全性の向上(事故の減少)</li> <li>(国)153号(現道)に比べ道路線形が良く、中央分離帯の設置により沿道出入りが制限されるため、交通事故の減少が見込まれる。</li> <li>交通分散により当該区間の現道における交通事故の減少が見込まれる。</li> <li>【死傷事故率】国道153号(現道) 約34件/億台キロ(現況)</li> </ul>
	歩行空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>■歩行者・自転車の安全性向上</li> <li>(国)153号(現道)は歩道未整備もしくは歩道幅員が狭い状況であるが、(都)伊駒アルプスロード線には自転車歩行者道が整備される。</li> <li>伊那市立春富中学校の自転車通学の生徒が多いため、自転車歩行者道の利用が見込まれる。(近隣国道H27自転車交通量:116台/12h)</li> </ul>
社会経済への影響	道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>■リニアの整備効果の波及、工業団地へのアクセス向上</li> <li>リニア中央新幹線の長野県駅へのアクセス強化による交流人口増大が見込まれる。</li> <li>工業団地等へのアクセス時間短縮・利便性の向上により地域企業活動を支援する。</li> <li>【交流人口のカバー率】</li> <li>リニア開業：伊那谷の人口約60%が東京90分圏域</li> <li>リニア開業+関連道路整備：伊那谷の人口約85%が東京90分圏域</li> <li>【工業団地までの移動時間】</li> <li>宮田村 松の原工業団地⇄駒ヶ根IC 約1分短縮</li> <li>宮田村 つつじが丘東工業団地⇄駒ヶ根IC 約2分短縮</li> <li>伊那市 東原工業団地⇄伊那IC 約4分短縮</li> </ul>
	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>■主要な観光地へのアクセス向上</li> <li>渋滞減少やアクセス向上により、観光拠点の周遊ルートとして観光振興への寄与が見込まれる。</li> <li>【年間観光地利用者】</li> <li>伊那エリア：高遠城址公園 約32万人、南アルプス・道の駅 約22万人</li> <li>駒ヶ根・宮田エリア：駒ヶ根高原・光前寺 約103万人、中央アルプス駒ヶ岳 約23万人</li> </ul>
市民の暮らしに与える影響	災害	<ul style="list-style-type: none"> <li>■災害に強い道路網の構築(代替路の確保)</li> <li>代替性幹線道路数が2本となり、緊急輸送機能の代替性は確保される。</li> <li>中央自動車道の通行止め時において、周辺道路の混雑の解消が見込まれる。(H18災害における中央自動車道の通行止め時間=80時間)</li> <li>また、中央自動車道の通行止め時において、昭和伊南総合病院から伊那中央病院(災害拠点病院)への緊急搬送がスムーズとなる。</li> <li>【混雑度】(国)153号(現道)(中央自動車道の通行止め時) 伊那市沢渡 現況1.8→整備後0.9 (約8千台/日減少)</li> </ul>
	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>■高次医療施設・商業地域へのアクセス向上</li> <li>沿道住宅地から災害拠点病院の伊那中央病院、三次医療施設の昭和伊南総合病院へのアクセスが向上する。</li> <li>日常生活圏中心都市へのアクセスが向上する。</li> <li>【移動時間】宮田村大久保区⇄昭和伊南総合病院 約2分短縮</li> <li>伊那市東春近⇄伊那中央病院 約4分短縮</li> </ul>

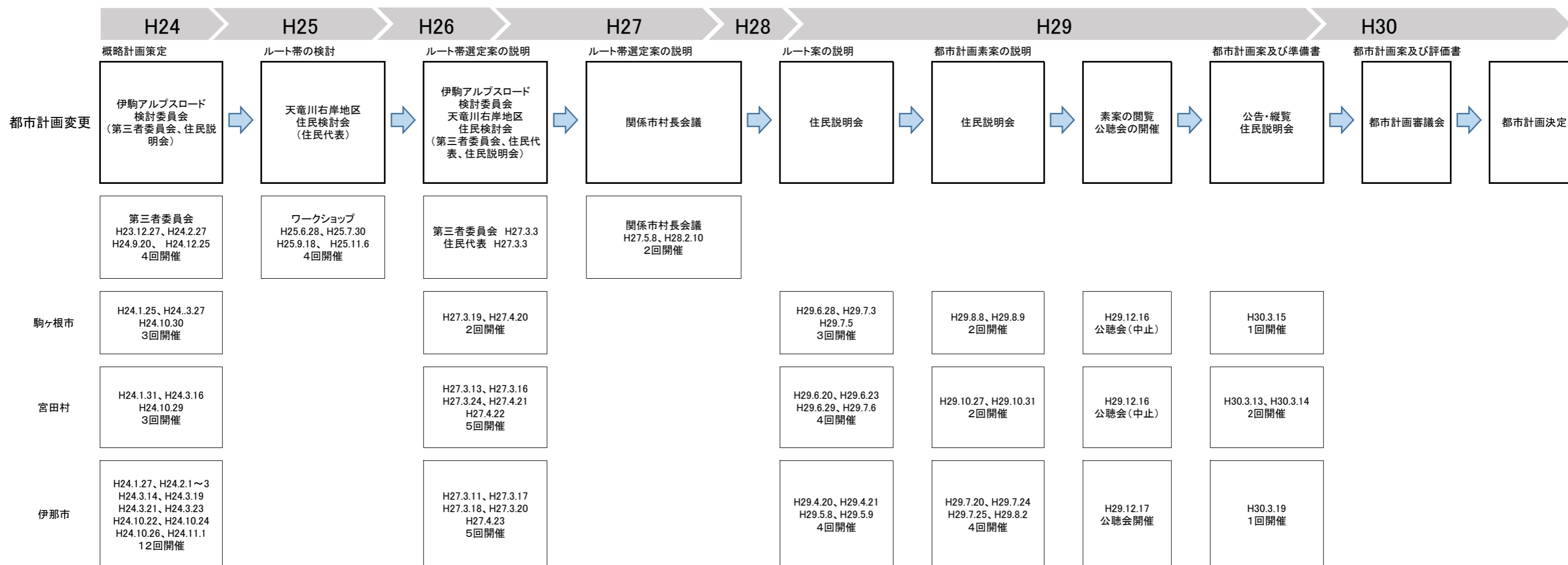
## 道路の位置の妥当性

評価項目	評価	根拠
土地利用	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>■道路の位置、既存施設への配慮</li> <li>主要幹線街路のため、高い走行機能と交通処理機能を確保できるよう、用途地域外に配置、起終点は整備中の都市計画道路へ接続している。</li> <li>事業所及び公共施設を極力避け、住宅及び農地への影響を極力少なくする位置としている。</li> <li>盛土主体の構造とし側道を設けるなど農業上の土地利用に配慮している。</li> </ul>
環境(自然・歴史)・景観	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自然的・歴史的な環境等及び景観の保全</li> <li>河岸段丘への影響を極力少なくし、急流の大河川を安全に渡河できる位置としている。</li> <li>重要な史跡である下の城、天然記念物である中越の榎の木を避ける位置としており、通過する区間内にある埋蔵文化財については、文化財保護法に基づき適切に保全措置を行うこととしている。</li> <li>景観資源の変更はない位置となっている。影響がある主要な眺望景観については、道路路面の緑化や道路付属物の検討等の保全措置を行うこととしている。</li> </ul>

## 道路の規模の妥当性

評価項目	評価	根拠
道路の規模の決定根拠	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>■交通量による車線数、既存バイパスとの連続性</li> <li>計画交通量23,600台/日を基に、道路構造令から種別区分を定め車線数、幅員を決定している。接続する(都)伊那バイパス線、伊南バイパス線と同一幅員である。</li> <li>【車線数】計画交通量(台/日)÷1車線あたりの設計基準交通量(台/日) =23,600÷9,000=2.62&gt;2車線→必要車線数4車線</li> </ul>
整備実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>■沿線市村の連携による整備促進</li> <li>伊駒アルプスロード整備促進期成同盟会より、積極的な要望活動が行われており、地元への期待は大きい。</li> </ul>

(事業の影響の評価基準)  
 注目すべき影響がある場合は、各評価項目の現状と事業実施による影響度を踏まえ、事業実施者が○(改善)、△(変化なし)、×(悪化)を判断する(なお、大幅な改善が見られる場合は◎とする また、×(悪化)に対し、十分な対策により悪化が大きく軽減される場合は○とする)



手続きの流れ(H29.10月～)

年度	平成29年度			平成30年度				平成31年度以降	
	10月～12月		1月～3月	4月～6月		7月～9月	10月～12月		
都市計画決	都市計画案住民説明会	県都市計画審議会(調査審議) 素案の縦覧 公聴会	関東地整事前協議 県都市計画審議会(調査審議)	関東地整事前協議回答 都市計画案の縦覧	意見書の提出 市町村意見聴取 県都市計画審議会	市町村意見聴取回答 県都市計画審議会	県都市計画審議会	県都市計画審議会 国交大臣本協議 国交大臣本協議回答 都市計画決定	事業着手
環境影響評価	準備書の作成		準備書の縦覧	技術委員会審議 県環境影響評価		知事意見	評価書の作成	評価書の手続き 公告・縦覧 評価書の	