

平成 27 年 2 月 2 日

リニア関連道路整備「国道 153 号 飯田北改良」  
第 2 回説明会 次第

1 開会

2 あいさつ

3 説明事項

4 質疑

5 閉会

「国道153号 飯田北改良」に対する主なご意見

ルート帯		主なご意見の要旨	ご意見への対応
I案 現道拡幅案	肯定的なご意見 61人 否定的なご意見 1人	リニア駅へのアクセス性がよい。(接続道路が不要)	ルート帯の評価へ反映します。
		道路新設による新たな維持管理の増加が少ない。	
		現道周辺の環境整備が期待できる。	
		都市計画決定や過去の経過から現道拡幅とすべき。	
		バイパス案は新たな商業圏域ができて現道沿いが衰退する。(現道沿い店舗のバイパスへの自費移転は負担が大きい)	
		バイパスによる新たな地域分断がない。	
		商業施設の移転等に費用がかさみ、困難と思われる。 商用代替地の確保や営業損失の影響が大きい。	
		他案よりも事業期間を要する。 商業地利用と通過交通の分離ができない。	
II案 バイパス 中間ルート案	肯定的なご意見 37人 否定的なご意見 7人	現道拡幅案は理想的だが、沿線店舗の移転が困難と思われる。	ルート帯の評価へ反映します。
		補償物件が少なく、現道拡幅案に比べ早期完成が期待できる。	
		バイパスは通過交通を分離できるので渋滞がより緩和される。	
		沿道の新たな開発が期待できる。	
		リニア駅へのアクセス性が低い。(接続道路が必要となる)	
		歴史的建造物(本棟造等)に影響がある。	
		新たな道路で集落や優良農地が分断される。	
		田園風景が壊され、宅地化が進んでしまう。 生活環境・自然環境への影響が一番大きい。	
III案 バイパス 農道活用品案	肯定的なご意見 31人 否定的なご意見 3人	補償物件が少なく、現道拡幅案に比べ早期完成が期待できる。	ルート帯の評価へ反映します。
		農道を活用することで買収面積が少なくできる。	
		バイパスは通過交通を分離できるので渋滞がより緩和される。	
		恒川遺跡を避けた先線計画を考えると一番よいルートである。	
		他の幹線道(竜東地域、松尾地区等)との接続性がよい。	
		沿道の新たな開発が期待できる。	
		リニア駅からのアクセス性が悪い。(長い接続道路が必要)	
		新たな道路で集落や優良農地が分断される。 田園風景が壊され、宅地化が進んでしまう。	
その他	計画全般	早期に整備にとりかかってもらいたい。( 20 )	リニア開業までの期限のある事業であり、早期整備着手を目指します。
		もっと時間をかけて計画してもらいたい。( 2 )	地域の皆様とはしっかりと協議しながら計画を検討します。
		将来を見据えた先線計画を考えてもらいたい。(恒川遺跡等を考慮)( 17 )	計画交通量では上飯田線までの接続で効果が発現できると考えています。
		周辺の県道(市場桜町線)や市道もあわせて改良してもらいたい。( 7 )	周辺への交通の影響を踏まえた上で検討します。
	整備方法	現道拡幅案の場合は、片側を拡幅して費用を抑えるべきだ。( 4 )	ルート案作成段階で検討します。
		現道拡幅案の場合は、公平性から両側を拡幅すべきだ。( 1 )	
		高架橋整備による立体交差化で信号をなくすべき。( 4 )	経済性及び沿道との出入りを考慮し、現在は平面交差点で検討しています。
		右折レーンの設置など交差点付近の整備だけで十分。( 2 )	計画交通量に対して2車線では交通容量が不足しているので、右折レーン設置だけでなく車線数を増やす方向で検討したいと考えています。
	道路の横断	中央分離帯が出来ると往來がしにくい。( 2 )	ルート案作成段階で検討します。
		通学路等で歩行者の道路横断を確保してもらいたい。( 4 )	
	工事関連	道路工事中の安全確保や渋滞対策をしてもらいたい。( 14 )	工事中の安全対策や渋滞対策については、十分に配慮したいと考えています。
		リニア工事残土運搬に利用できるように道路整備をするべきだ。( 7 )	事業の規模等からリニア本線工事前の供用は困難と考えます。

(注)括弧内は類似の課題についてご記入いただいた数です。

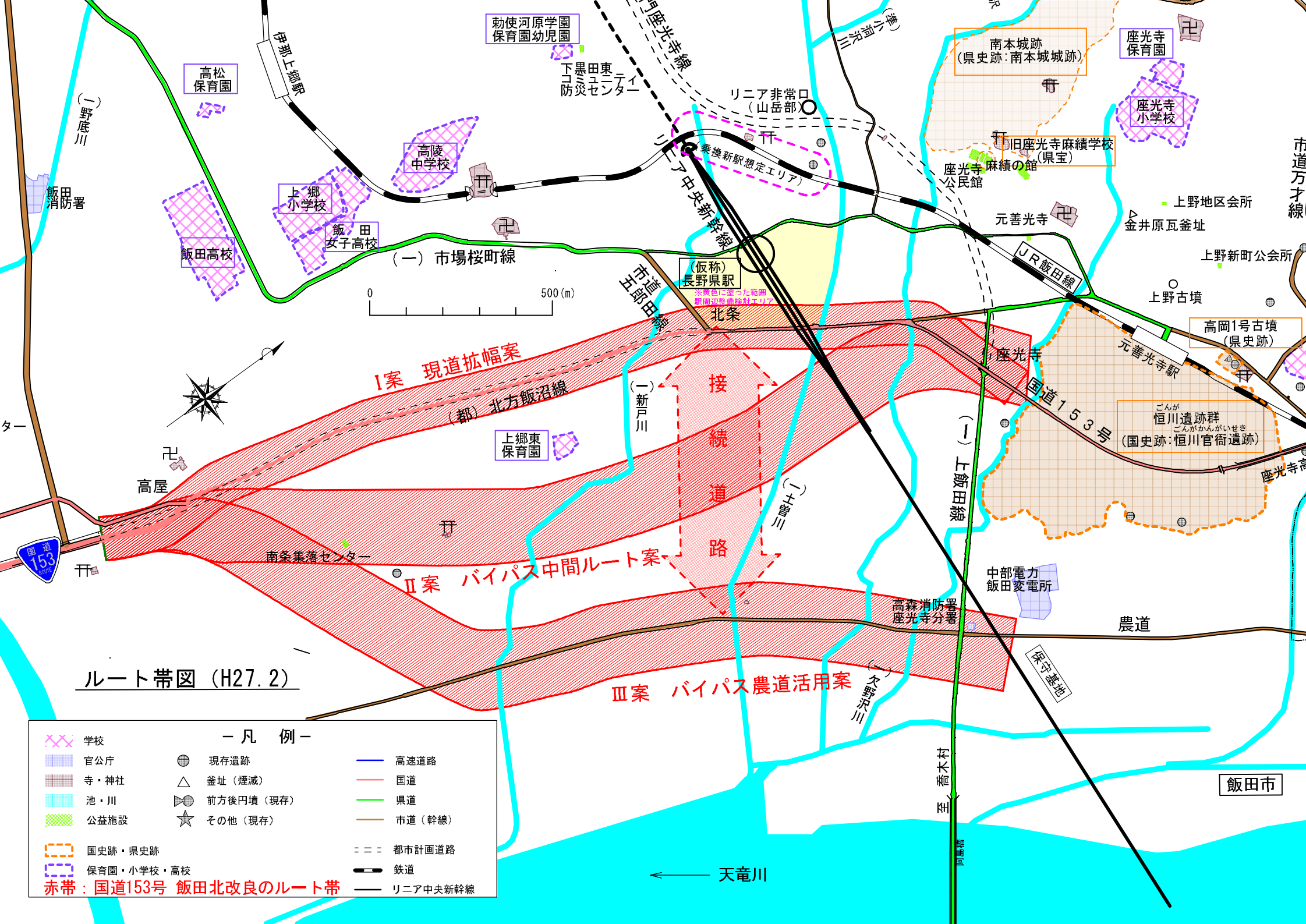
## ○「国道153号 飯田北改良」ルート帯の評価項目

事業特性	目的達成度 (効果)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア駅へのアクセス</li> <li>・交通渋滞の緩和</li> <li>・走行性・安全性</li> </ul>
	費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>
交通機能	道路の役割 (ネットワーク)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市環状道路の機能</li> <li>・国道153号の機能 (先線、他の道路との関係)</li> </ul>
沿道環境	環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活環境への影響</li> <li>・自然環境への影響</li> </ul>
	工事中の影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞等への影響</li> </ul>
まちづくり		<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地利用への影響</li> <li>・住宅、商工業、農業への影響</li> <li>・地域分断への影響</li> </ul>

## ○有力案について

リニア駅の位置が現道付近に示されたことから、駅近くに幹線道路を整備する「I案:現道拡幅案」が現時点では有力と考えています。

いただいたご意見を踏まえた今回の評価項目により、今後、3つのルート帯案を評価し、その結果について次回お示ししたいと考えています。



ルート帯図 (H27.2)

**赤帯：国道153号 飯田北改良のルート帯**

凡例			
	学校		高速道路
	官公庁		国道
	寺・神社		県道
	池・川		市道（幹線）
	公益施設		都市計画道路
	国史跡・県史跡		鉄道
	保育園・小学校・高校		リニア中央新幹線
	現存遺跡		
	釜址（煙滅）		
	前方後円墳（現存）		
	その他（現存）		

飯田市

天竜川