

1. 大村市～諫早市間の課題

① 著しい速度低下による交通混雑

- 当該区間は工業団地から長崎空港への運搬ルートを担うとともに、通勤・通学路として利用されている状況(図1)。
- 特に、朝夕ピーク時に速度低下が顕著であり、交通混雑の発生により、物流や通勤通学など地域活動に支障(図2・写真1)。



写真1 交通混雑状況

写真2 救急搬送状況



図1 事業位置図

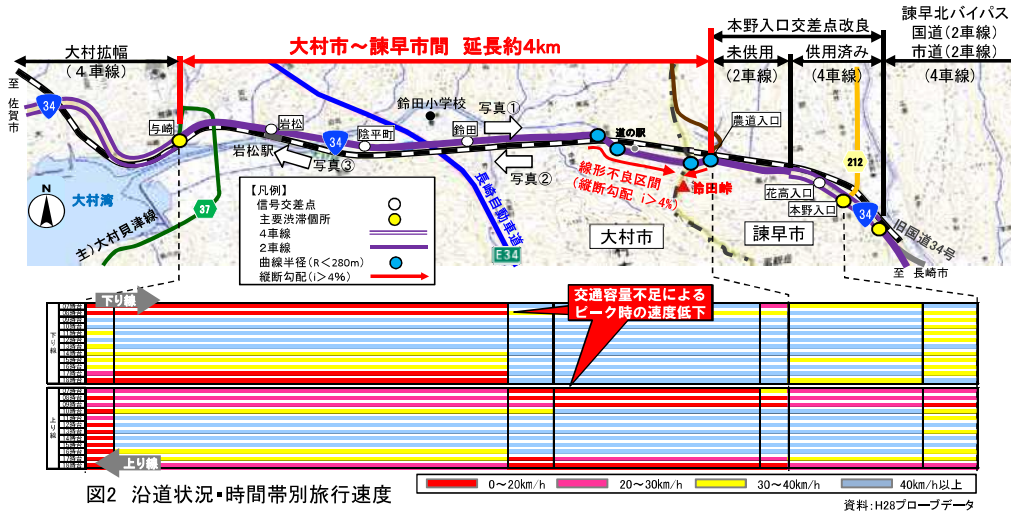


図2 沿道状況・時間帯別旅行速度

資料: H28プローブデータ

② 救急医療施設への搬送が遅延

- 当該区間は路肩が狭く対向車の交通も多いことから追い越しが出来ず、搬送に遅延が生じるなど医療活動に支障(写真2)。

③ 歩道未設置区間等が存在

- 当該区間周辺には、小学校や駅など地域の主要施設が集積しているが、歩道未設置区間等が存在するなど、安全安心な歩行空間が確保されていない状況(写真3)。

④ 線形不良等による事故多発

- 急カーブや急勾配箇所が多数ある鈴田峠付近では、死傷事故率は県内平均の約2.2倍であり、安全な走行に支障。



写真3 対象区間の歩行空間の状況

2. 原因分析

① ボトルネックでの交通量増加による交通混雑の発生

- 当該区間は4車線区間に挟まれた2車線区間であり、交通容量不足により、混雑が発生(図5)。
- 当該区間の交通量は3.3万台/日で九州管内における2車線区間の上位(2位)であり、大村市と諫早市を結ぶ幹線道路となっていることから、物流や通勤・通学の交通集中により速度低下が発生。
- 大村市の人口は年々増加し、交通量も増加傾向であり混雑度は1.91と高い(図6,7)。

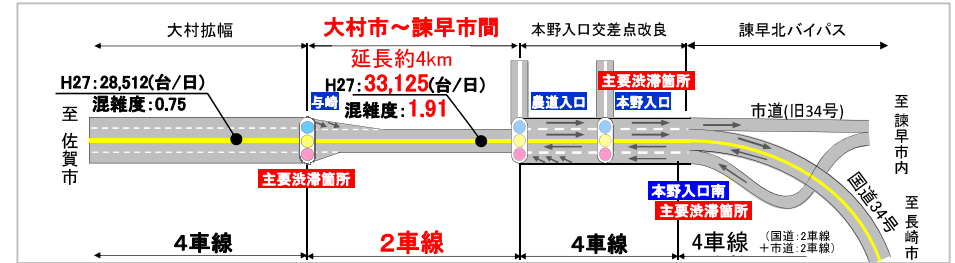


図5 ボトルネック模式図

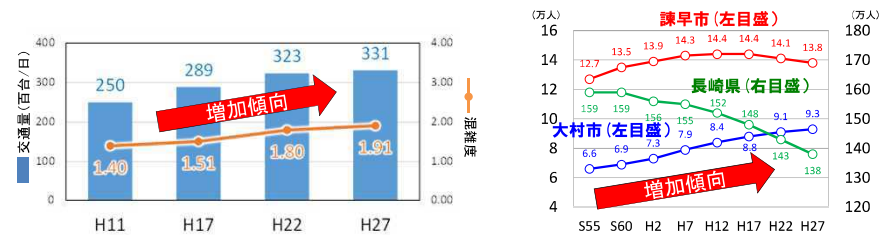


図6 対象区間の交通量・混雑度の推移 資料: 道路交通センサス

図7 人口の推移 資料: 国勢調査

② 線形に起因する事故が多発

- 鈴田峠付近では急勾配(4%超)区間が約1km連続し、また、線形不良箇所が複数存在するため、事故が多く発生(図7・写真4)。

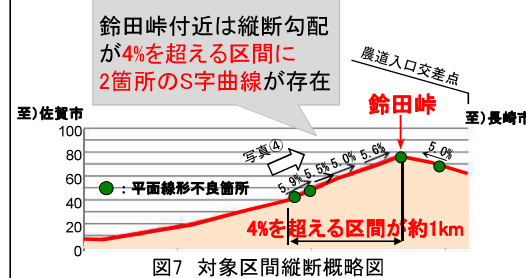


図7 対象区間縦断概略図



写真4 積雪時の鈴田峠付近の状況 (交通事故の要因となるスタック車両が発生)

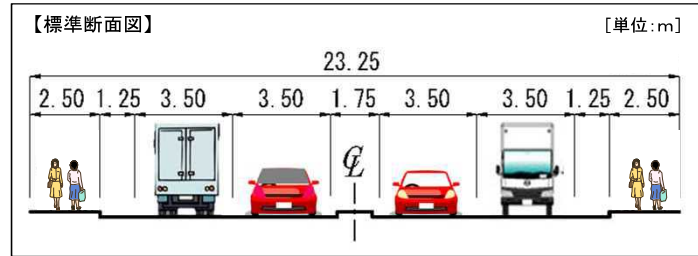
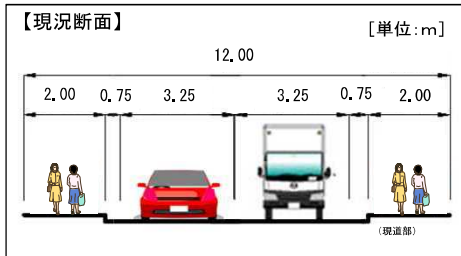
3. 政策目標

- ① 円滑な移動の確保
- ② 医療施設への速達性向上
- ③ 安全安心な歩行空間の確保
- ④ 安全性・走行性の向上

一般国道34号 大村市～諫早市間における計画段階評価

4. 対策案の検討

| 評価項目 | 【案①】現道拡幅案 | 【案②】現道拡幅+一部バイパス案 | 【案③】全線バイパス案 |
|-----------|--|---|--|
| ルートの趣旨 | 全区間において現国道34号を拡幅する案 延長 約4km | 急勾配の鈴田峠付近をバイパス整備し、残りの区間は現国道34号を拡幅する案 ※一部バイパス区間に並行する現国道34号は現状のまま 延長 約4km | 全区間をバイパス整備する案 ※バイパスに並行する現国道34号は現状のまま 延長 約4km |
| 政策目標 | <p>円滑な移動の確保 △ 交通量に応じた車線数が確保され、現国道34号の混雑が緩和される 鈴田峠付近の急勾配は残るため、速度低下の要因が残る</p> <p>第三次医療施設(長崎医療センター)への速達性向上 △ 車線数の増加により、救急車両の走行スペースが確保でき、追い越しが容易となるため、速達性が向上 急勾配が残る鈴田峠付近の速達性は案②③に劣る</p> <p>安全安心な歩行空間の確保 ○ 全線にわたり歩道が整備され、安全安心な歩行空間を確保できる</p> <p>安全性・走行性の向上 × 鈴田峠付近の急勾配は解消されないため、走行性や凍結時の安全性は現状から大きな向上は見込めない</p> | <p>円滑な移動の確保 ○ 交通量に応じた車線数が確保され、現国道34号の混雑が緩和される</p> <p>第三次医療施設(長崎医療センター)への速達性向上 ○ 車線数の増加により、救急車両の走行スペースが確保でき、追い越しが容易となるため、速達性が向上</p> <p>安全安心な歩行空間の確保 ○ 全線にわたり歩道が整備され、安全安心な歩行空間を確保できる 鈴田峠付近の現国道34号の歩行空間は現状のままとなるが、通過交通がバイパスに転換するため、危険性は低下する</p> <p>安全性・走行性の向上 ○ 鈴田峠付近をバイパス整備とする事で、走行性や凍結時の安全性が向上</p> | <p>円滑な移動の確保 ○ 通過交通のバイパスへの転換が図られるため、現国道34号の混雑も緩和される</p> <p>第三次医療施設(長崎医療センター)への速達性向上 ○ 車線数の増加により、救急車両の走行スペースが確保でき、追い越しが容易となるため、速達性が向上 通過交通のバイパスへの転換が図られるため、現国道34号での速達性向上も見込まれる</p> <p>安全安心な歩行空間の確保 ○ 全線にわたり歩道が整備され、安全安心な歩行空間を確保できる 現国道34号の歩行空間は現状のままとなるが、通過交通がバイパスに転換するため、危険性は低下する</p> <p>安全性・走行性の向上 ○ 全線をバイパス整備とする事で、走行性や凍結時の安全性が向上</p> |
| 道路整備による影響 | <p>生活環境 × 全線にわたり現国道34号を拡幅するため、沿道の家屋移転などの影響が大きい 沿道家屋への騒音などの影響は現状とあまり変わらない</p> <p>自然環境 ○ 全線にわたり現国道34号を拡幅するため、自然・田畑の改変は最も小さい</p> <p>沿道利用 ○ 沿道の店舗・病院やJR岩松駅などに直接アクセスできる</p> <p>効果があらわれる時期 ○ 段階的な開通が可能のため、効果が早くあられる</p> <p>事業費 ○ 約140～150億円</p> | <p>生活環境 △ 現国道34号の拡幅区間は沿道の家屋移転などの影響が大きい、バイパス区間の影響は小さい 現国道34号の拡幅区間の沿道家屋への騒音などの影響は現状とあまり変わらないが、鈴田峠付近は軽減される</p> <p>自然環境 △ 一部バイパスを新たに整備するが、大半は現国道34号を拡幅するため、自然・田畑の改変は案①に次いで小さい</p> <p>沿道利用 ○ 鈴田峠付近を除く沿道の店舗・病院やJR岩松駅などに直接アクセスできる 通過交通のバイパスへの転換が図られるため、道の駅に立ち寄りやすくなる</p> <p>効果があらわれる時期 ○ バイパス区間は段階的な開通ができないもの、現国道34号の拡幅区間は段階的な開通が可能のため、効果が早くあられる</p> <p>事業費 ○ 約140～150億円</p> | <p>生活環境 ○ バイパスにより集落を回避するため、沿道の家屋移転などの影響は最も小さい 現国道34号の沿道家屋では騒音などの影響は軽減されるが、バイパス沿道で新たに騒音などの影響が生じる</p> <p>自然環境 × バイパスを新たに整備するため、自然・田畑の改変が最も大きい</p> <p>沿道利用 △ 全線バイパスのため、沿道の店舗・病院やJR岩松駅などに直接アクセスできない 通過交通のバイパスへの転換が図られるため、道の駅に立ち寄りやすくなる</p> <p>効果があらわれる時期 × 段階的な開通は困難なため、効果は全線開通後にあられる</p> <p>事業費 × 約180～190億円</p> |



- 凡例
- 一般国道(直轄国道)
 - 主要地方道
 - 一般県道
 - 4車線以上
 - 2車線
 - 主要渋滞箇所
 - 集落
 - ほ場整備地区
 - 公共施設
 - 神社・仏閣
 - 案①現道拡幅
 - 案②現道拡幅+一部バイパス
 - 案③全線バイパス

対応方針(案) 案②による対策が妥当

【計画概要】

- 路線名: 一般国道34号
- 区間: 大村市久原2丁目～諫早市下大渡野町
- 概略延長: 約4km
- 車線数: 4車線
- 種級区分: 第3種第1級
- 設計速度: 80km/h

- (参考) 当事業の経緯等
- 【計画概要】
- H26.7 計画段階評価着手(第1回九州地方小委員会)
 - H26.10～11 第1回意見聴取
 - H27.9 第2回九州地方小委員会
 - H28.11～H29.1 第2回意見聴取
 - H29.6 対応方針(案)について妥当と判断(第3回九州地方小委員会)
- 【計画段階評価後の状況】
- H29.8 都市計画手続き着手
 - H29.12 都市計画審議会(長崎市・諫早市・大村市)
 - H30.1 都市計画決定
- 【地域の要望等】
- H29.4 大村市長、諫早市長が国土交通大臣政務官、財務省に早期事業化要望
 - H29.6 国道34号等大村市内幹線道路整備促進期成会が国土交通副大臣に早期事業化要望
 - H29.6 長崎県知事が国土交通大臣、財務省に早期事業化要望
 - H29.11 国道34号等大村市内幹線道路整備促進期成会が国土交通省、財務省に早期事業化要望
 - H29.12 長崎県知事、大村市長、諫早市長が国土交通省、財務省に事業化要望
 - H30.1 大村市長、諫早市長が国土交通大臣政務官、財務省に事業化要望
 - H30.2 長崎県知事、大村市長、諫早市長が国土交通大臣に事業化要望

