

事後評価結果（平成22年度）

担 当 課：九州地方整備局 道路部 道路計画第一課
担当課長名：荒瀬 美和

事業名	一般国道34号 <small>いさはひみこうさてんかいりょう</small> 諫早日見交差点改良	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	自：長崎県諫早市小船越町 至：長崎県長崎市馬町	延長	日見バイパス 7.1km 市布交差点 0.8km 小船越交差点 0.9km		

事業概要

国道34号は、佐賀県鳥栖市を起点とし、佐賀市、武雄市、大村市、諫早市を経て、長崎市に至る延長約138kmの主要幹線道路であり、長崎県内の社会、文化活動に大きな役割を果たす主要幹線道路であるとともに、長崎市内では、生活道路として重要な役割も担っている。

諫早日見交差点改良は、長崎市街地への山海に囲まれた地形特性上、少数かつ主要な流入入経路である国道34号で渋滞が発生している長崎市田中町～馬町の「日見バイパス」と、同路線の長崎市と諫早市を結ぶ交通の要衝ながらボトルネックとなっている「市布・小船越」の両交差点改良を含む延長8.8kmの事業である。

事業の目的・必要性

国道34号諫早日見交差点改良は、国道34号の交通混雑緩和や、長崎市東西間および県内各都市との連携強化に寄与する道路である。

事業概要図



事 の 果 等	事業期間	事業化年度: S51年度	用地着手: S52年度	供用年: (当初) - / H15	変動	- 倍	
		都市計画決定: S52年度	工事着手: S62年度	(暫定/完成): (実績) H19/ -	変		
	事業費	計画時 (名目値) - / 720億円	実績 (名目値) - / 747億円 (一部暫定2車線)	計画時 (実質値) - / - 億円	実績 (実質値) - / - 億円	動	1.04倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (名目値) 日見バイパス 将来交通量 (H32) - / 24,200 ~ 45,300台/日	実績 (名目値) 日見バイパス - / 35,871 ~ 37,108台/日	市布交差点 - / 23,473台/日	小船越交差点 - / 49,685台/日	変	- %
	旅行速度向上	19.9km/h → 28.1 km/h	交通事故減少	78.7 件/億台キロ → 39.9 件/億台キロ			
		(供用前現道→当該路線) (供用直前年次) S63年度	(供用後年次) H17年度	(供用前現道→供用後現道) (供用直前年次) S60~S62年の年平均	(供用後年次) H18~H20年の年平均		
	費用対効果分析結果	B/C: 4.0	総費用: 1,068億円	総便益: 4,283億円	基準年: 平成14年		
	(前回再評価)	(参考) 日見バイパス	事業費: 1,040億円 維持管理費: 28億円	走行時間短縮便益: 3,891億円 走行経費減少便益: 324億円 交通事故減少便益: 68億円			

費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 2.2	総費用 1,423億円 (事業費: 1,374億円 維持管理費: 48億円)	総便益 3,162億円 (走行時間短縮便益: 2,907億円 走行経費減少便益: 233億円 交通事故減少便益: 22億円)	基準年 平成22年
事業遅延によるコスト増		費用増加額 - 億円	便益減少額 - 億円	
事業遅延の理由 特になし。				
客観的評価指標に対応する事後評価項目 ・円滑なモビリティの確保 (国道34号諫早日見交差点改良の損失時間の削減: 削減率5割) ・国土・地域ネットワークの構築 (日常活動圏の中心都市へのアクセス向上: 矢上町~長崎市間の所要時間の短縮 (32分→25分)) 他18項目に該当				
その他評価すべきと判断した項目 ・交通混雑の緩和 (最大渋滞長6,000mが解消) ・道路の信頼性向上 (積雪や路面凍結の影響により、長崎バイパスや九州横断自動車道長崎大分線で通行止めなどの交通規制時に、対象区間が代替路として社会経済活動のライフラインを確保)				
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 環境影響評価、対象外事業である。			
	その他評価すべきと判断した項目 ・快適な都市空間の形成 (日見バイパス区間: 電線類の地中化等による広幅員歩道の確保、歩道のインターロッキングブロック舗装化、街路樹の整備、路面電車のセンターポール化)			
事業評価監視委員会の意見 特になし。				
事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・長崎市の居住人口は、平成2年頃から1割以上の減少。 ・長崎市への通勤・通学は年々増加傾向 (H17/S50比で約2.2倍)。 ・諫早市から長崎市への通勤・通学交通手段では、自動車分担率が43.5→49.4%へ増加。 ・国道34号新大工町付近では、交通量が年々増加傾向にあり、平成17年では46,500台/日が利用。				
今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性 諫早日見交差点改良は、交通混雑の解消、災害時・緊急時における安全性、信頼性の向上、沿道環境の改善、快適な都市空間の形成など所要の効果を発現しているため、更なる事後評価の必要はない。 国道34号諫早日見交差点改良は、国道34号の交通混雑の緩和や、諫早市など周辺地区と長崎市とを連携する機能を発揮し、円滑な交通整理や長崎市中心市街地の地域振興への貢献など多くの重要な役割を果たしている。著しい交通量の増大により、交通混雑が発生していたが、この混雑も解消が図られた。このため、当事業への当面の改善は必要ないと考えられる。				
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 諫早日見交差点改良は、昭和51年度に事業化し、約7.1kmの日見バイパス区間、約0.9kmの小船越交差点改良区間及び約0.8kmの市布交差点改良区間を段階的に整備した事業であり、当初、課題が大きかった日見バイパス区間から着手したものの、予算制約の下、事業完了まで32年を要した。 そのため、予算制約下では事業の長期化は避けられないものの、同種事業においては、事業区間の中で「選択と集中」を行い、緊急性の高い区間や供用効果が早期に発現される区間を評価し、事業の重点化を図ることが必要である。				
特記事項 特になし。				

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。