

新規事業採択時評価結果（平成28年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業の概要

事業名	一般国道34号 新日見トンネル	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：長崎県長崎市芒塚町 至：長崎県長崎市本河内	延長	1.6 km		
事業概要 一般国道34号は長崎市と諫早市、大村市などの周辺都市を連絡する幹線道路である。このうち、新日見トンネルは、長崎市中心部と東長崎地区を結ぶ区間に位置し、前後区間を4車線整備済区間で挟まれた唯一の2車線区間（延長約1.6km）の4車線化事業である。					
事業の目的、必要性 当該事業の整備により、交通渋滞が解消され、信頼性の高い広域観光周遊ルート確保により地域観光の発展を支援するとともに、トンネル対面通行区間の解消による交通事故の減少により、道路利用者の安全・安心を確保。					
全体事業費	約44億円	計画交通量	約35,900台/日		
事業概要図 					

関係する地方公共団体等の意見
 【長崎県知事】
 当該区間は、東長崎地区と長崎市中心部とを結び、利用者の移動、物流両面での需要が高い一般国道34号のうち唯一2車線で残された区間であり、渋滞が頻繁に発生し、それに起因する事故も多発しています。また、長崎駅周辺では、長崎新幹線の整備や県庁等の移転に伴う市街地の再開発を予定しています。これらの動きに合わせ、一般国道34号を軸に長崎駅周辺エリアへのアクセス性を強化するとともに、県、市も連携して、公共交通の利便性を高めるための交通結節点機能の強化が大変重要であると認識しています。本県としましても、こうした対策の一環として新日見トンネルの1日も早い事業化を強く望んでいるところであり、事業化のあかつきには円滑に事業促進が図られるよう最大限努力してまいりますので、平成28年度の新規事業として予算化していただきますようお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
 ・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
 ・費用対便益：便益が費用を上回っている
 ・手続きの完了：都市計画決定手続き完了（S55.3.31）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.3	総費用 41億円 （事業費：36億円 維持管理費：4.6億円）	総便益 53億円 （走行時間短縮便益：41億円 走行経費減少便益：7.3億円 交通事故減少便益：4.2億円）	基準年 平成27年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.2（交通量 -10%）	B/C=1.4（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=1.2（事業費変動 +10%）	B/C=1.4（事業費変動 -10%）	
	事業期間変	B/C=1.3（事業期間変動 +20%）	B/C=1.3（事業期間変動 -20%）		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	・渋滞解消により所要時間が短縮 [混雑度] 現況 2.51 → 整備後 0.73（約7割減少） [切通交差点から日見バイパス西口交差点間の所要時間] 現況 12.8分 → 整備後 7.3分（約6分短縮）	
		事故対策	◎	・トンネル内対面通行の回避による、交通事故の減少 [死傷事故率] 現況 152件/億台キロ → 整備後 36件/億台キロ（約76%減少）	
	社会全体への影響	歩行空間	-	・注目すべき影響はない。	
		住民生活	-	・注目すべき影響はない。	
		地域経済	◎	・渋滞解消により、広域観光周遊ルートの信頼性が向上	
		災害	-	・注目すべき影響はない。	
		環境	-	・注目すべき影響はない。	
地域社会	-	・注目すべき影響はない。			
事業実施環境	○	・都市計画決定手続き完了（S55.3.31） ・長崎県知事、長崎市長より「一般国道34号（日見バイパス）4車線化の早期着手」について要望			

採択の理由

費用便益比が1.3と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。また、4車線化により、交通渋滞の解消による広域観光周遊ルートの信頼性向上、さらに交通事故が減少により安全性が向上するなど、事業の必要性・効果は高いと判断できる。以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。