

新規事業採択時評価結果（平成30年度新規事業化箇所）

事業の概要

事業評価結果

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

事業名	一般国道34号 大村諫早拡幅	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：長崎県大村市久原 至：長崎県諫早市下大渡野町	延長	4.4km		
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、大村諫早拡幅は、前後4車線区間に挟まれた2車線区間（延長4.4km）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、交通ボトルネックが解消し交通混雑の緩和や旅行速度の向上によって県内主要産業の円滑な物流が確保するとともに、救急医療施設への速達性向上による医療活動の支援など安全・安心な生活環境の確保を図る。				
全体事業費	約160億円	計画交通量	約43,500台/日		
事業概要図					

費用 便益 分析	B/C	2.5	総費用：113億円 （事業費：104億円 維持管理費：9.2億円）	総便益：288億円 （走行時間短縮便益：278億円 走行経費減少便益：8.3億円 交通事故減少便益：1.6億円）	基準年：平成29年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.3（交通量 -10%）	B/C=2.8（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=2.3（事業費変動 +10%）	B/C=2.8（事業費変動 -10%）		
		事業期間変動	B/C=2.3（事業期間変動 +20%）	B/C=2.8（事業期間変動 -20%）		
事業の 影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	・交通混雑の緩和により旅行速度が向上 [旅行速度] 現況 約27km/h → 整備後 約46km/h（約7割向上）		
		事故対策	◎	・線形不良区間の解消により死傷事故が減少 [死傷事故率] 現況 81.8件/億台キロ → 整備後 約53.3件/億台キロ（約3割減少）		
		歩行空間	○	・歩道未設置区間や幅員狭小箇所の解消による歩行者等の安全性向上		
	社会全体への影響	住民生活	◎	・第三次救急医療施設への所要時間が短縮 [消防本部（諫早市）～長崎医療センターの所要時間] 現況 約31分 → 整備後 約24分（約7分短縮）		
		地域経済	-	・注目すべき影響はない		
		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（H30.1） ・長崎県知事、大村市長、諫早市長より、「国道34号大村諫早拡幅の平成30年度事業化」について要望			

関係する地方公共団体等の意見

【長崎県知事】
大村諫早拡幅は、交通の要衝となっている大村市と諫早市とを結び、県内の経済・文化活動および市民生活を支える上で重要な道路となっておりますが、2車線区間であることから、一日3万台にもおよぶ交通に対応できず、通勤時間帯を中心に混雑が恒常化するなど、社会・経済活動の支障となっております。このような中、両市においては、九州新幹線長崎ルートとの整備とあわせて駅周辺の整備が進められるとともに、企業立地を進めるなどの取り組みも進められており、今後ますます大村諫早拡幅の果たす役割が重要となってまいります。このため、当面はソフト対策による渋滞緩和に向けて、国、県、市で連携した取り組みを行ってまいりたいと考えておりますが、課題解決のためには抜本的な対策が不可欠であることから、本県としましても、大村諫早拡幅の1日も早い四車線化を強く望んでいるところであり、平成30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（H30.1）

採択の理由

費用便益比が2.5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、大村諫早拡幅の整備により、交通混雑の緩和による円滑な物流の確保、地域医療サービスの向上、さらに死傷事故の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の。