

事後評価結果(令和7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：矢野 慎一

事業名	一般国道34号 <small>しんひみ</small> 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	1.6km				
事業概要	<p>一般国道34号は、佐賀県鳥栖市から長崎県長崎市に至る延長約152kmの主要な幹線道路である。</p> <p>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車線化事業であり、平成28年度に事業化し、令和2年度に全線開通している。</p>								
事業の目的・必要性	<p>新日見トンネルは、国道34号のボトルネック渋滞解消による定時性の向上や、交通事故の減少による安全・安心の確保を目的とした事業である。</p>								
事業概要図									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H28年度	用地着手	— 年度	供用年	(当初) —/—	変動	—
		都市計画決定	S54年度	工事着手	H29年度	(暫定/完成)	(実績) —/R2		
	事業費	計画時	(名目値) —/44億円	実績	(名目値) —/47億円			変動	1.1倍
		(暫定/完成)	(実質値) —/47億円	(暫定/完成)	(実質値) —/50億円				
交通量 (当該路線)	計画時			実績				変動	109%
	(暫定/完成)		—/35,900 台/日	(暫定/完成)		—/39,100 台/日			
旅行速度向上	32.0	→	55.0 km/h	交通事故減少	31.2	→	7.0 件/億台キロ		
(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) H31年度		(供用後年次) R6年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用直前年次) H30.1~R3.3.19		(供用後年次) R3.3.20~R5.12		
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	EIRR	総費用	41億円	総便益	53億円	基準年		
	1.3	5.9%	事業費:36億円 維持管理費:4.6億円		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		平成27年		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用	66億円	総便益	79億円	基準年		
	1.2	5.2%	事業費:58億円 維持管理費:7.9億円		走行時間短縮便益:70億円 走行経費減少便益:6.5億円 交通事故減少便益:2.1億円		令和7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		

	<p>事業遅延の理由</p> <p>特になし</p>
	<p>交通量変動の理由</p> <p>将来交通需要予測ベースが、前回再評価時はH22ベース、今回はH27ベースへ変更され、対象となる長崎市の発生集中量が12%減少しており、その影響が交通量に変動が生じたものと考えられる。</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保(国道34号(当該区間)の損失時間の削減:削減率約6割) ・都市の再生(広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成されたことによる効果:広域道路(地域形成型)) ・安全で安心できるくらしの確保(三次医療施設へのアクセス向上:長崎市消防局中央消防署矢上出張所⇒長崎大学病院約2分短縮) <p style="text-align: right;">他6項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価の対象外事業である。 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>長崎市の人口は減少傾向にあり、一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体及び長崎県平均より低くなっている。</p> <p>交通量は、平成22年の高速道路無料化社会実験の影響により一時減少したものの、平成27年は増加している。</p> <p>長崎市の産業別就業人口の割合は、第三次産業が微増傾向、第二次産業が微減傾向である。</p> <p>製造品出荷額は、増減はあるものの近年は横ばい傾向である。</p> <p>事業所数は、減少傾向である。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>国道34号新日見トンネルの整備により、「交通混雑の緩和」、「交通安全性の向上」について、一定の効果が得られていることから当面の改善措置や、更なる事後評価の必要性はないと考えている。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>国道34号日見バイパスは、昭和51年度の事業化から約29年の歳月を要したが、新日見トンネルは平成28年度の事業化から令和2年度に供用と短期間で供用となった。これは長崎市中心部と東長崎地区を結ぶ国道34号のうち、唯一の2車線区間で交通混雑や事故発生など、多くの課題への対応が急務であったため、事業の重点化を図り、早期の事業効果発現に繋げた結果である。</p> <p>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重要である。</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。