

事後評価結果（平成23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：廣瀬 健二郎

事業名 一般国道34号 <small>うれしのかくふく</small> 嬉野拡幅	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：佐賀県嬉野市嬉野町大字下 宿甲 至：佐賀県嬉野市嬉野町大字下 宿乙		延長 0.6km

事業概要

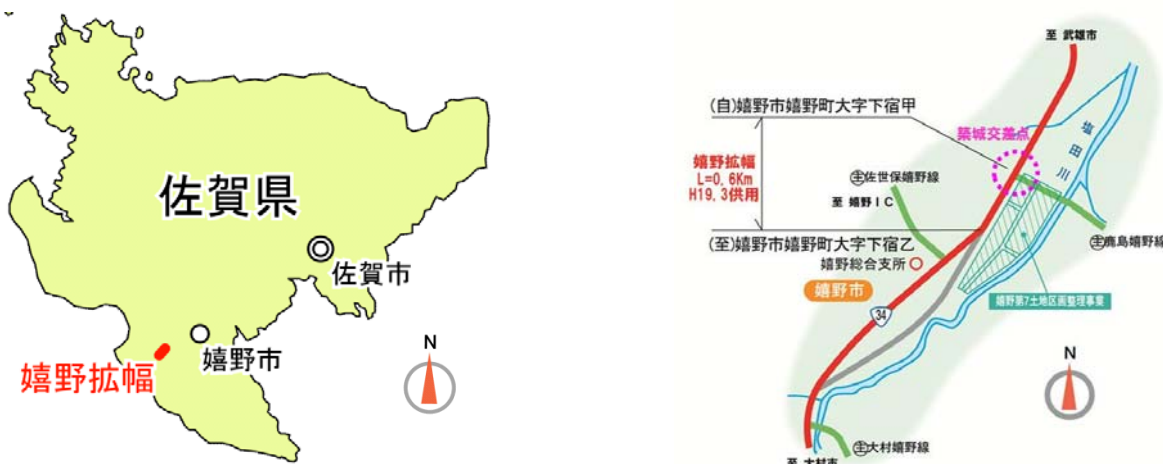
国道34号は、佐賀県鳥栖市を起点とし、佐賀市、武雄市、大村市、諫早市を経て、長崎市に至る延長149.6kmの主要幹線道路である。佐賀県内では6市5町（沿線人口 532,983人、対県シェア63%に相当）を通過し、県内主要都市相互を連絡する等、佐賀県内の社会、経済、文化活動に大きな役割を果たす路線である。

国道34号嬉野拡幅は、嬉野市嬉野町大字下宿甲から嬉野市嬉野町大字下宿乙に至る延長0.6kmの現道拡幅事業である。

事業の目的・必要性

国道34号嬉野拡幅は、国道34号嬉野地区の交通混雑の緩和や交通安全の確保、沿道環境の改善等に寄与する道路である。

事業概要図



事業の効果等	事業期間	事業化年度：H12年度	用地着手：H13年度	供用年：(当初) — / —	変動
		都市計画決定：—	工事着手：H18年度	(暫定/完成) (実績) — / H18	— 倍
	事業費	計画時 (名目値)：— / — 億円	実績 (名目値)：— / 11 億円		変動
		(暫定/完成) (実績値)：— / — 億円	(暫定/完成) (実績値)：— / 11 億円		— 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)：将来交通量	実績 (暫定/完成)：— / — 台/日	— / 13,870 台/日	変動
					— %
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	13.0km/h	→ 26.3km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	— 件/億台キロ → — 件/億台キロ
		(供用直前年次)H18年度	(供用後年次)H19年度	(供用前年次)	(供用後年次)
	費用対効果分析結果 (前回再評価)	B/C：—	総費用：— 億円 事業費：— 億円 維持管理費：— 億円	総便益：— 億円 走行時間短縮便益：— 億円 走行経費減少便益：— 億円 交通事故減少便益：— 億円	基準年：— — 年
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C：1.3	総費用：15 億円 事業費：13 億円 維持管理費：2.2 億円	総便益：21 億円 走行時間短縮便益：19 億円 走行経費減少便益：1.3 億円 交通事故減少便益：0.29 億円	基準年：— 平成23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。				

	<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号嬉野拡幅の損失時間の削減：削減率約7割）。 ・安全な生活環境の確保（歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上：歩道を設置したことで、歩行者の安全性が確保され、地域住民から「とても歩きやすくなった」との声が寄せられている）。 <p style="text-align: right;">他6項目に該当</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和（築上交差点での最大渋滞長60mが解消）。 ・「嬉野拡幅の整備」および「嬉野地区の土地区画整理事業」の一体整備による良好な道路景観の形成がなされ、完成供用（H18）以降の観光客増加に寄与している。
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価、対象外事業である。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>国道34号の騒音値が低減し、環境基準値を下回る（夜間：66dB→61dB）。</p>
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>特になし。</p>	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・嬉野市の人口は、年々減少傾向（H22/H2比で0.89倍）。 ・嬉野市の高齢化率は28.0%（H22）であり、佐賀県平均（24.5%）を上回っている。 ・嬉野市の世帯当たりの自動車保有台数は、増加傾向（H2：0.8台/世帯、H21：1.7台/世帯）。 	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・嬉野拡幅の整備により、交差点での渋滞解消、事業区間の旅行速度が約2倍（13.0km/h → 29.5km/h）に向上など、十分な効果が発現しているため、更なる事後評価の必要はないものと考えられる。 ・嬉野拡幅は、国道34号嬉野地区の交通渋滞混雑の緩和や交通安全の確保、沿道環境の改善等を目的とした事業である。 ・本事業の整備により、「交通混雑の緩和」や「交通安全の確保」等について所要の効果が得られており、今後の改善措置の必要はないものと考えられる。 	
<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> <ul style="list-style-type: none"> ・嬉野拡幅については、区画整理事業と一体的に事業を進めたため、事業化から7年で整備を完了することができた。 ・今後も事業期間の長期化を避けるために、計画段階から沿線住民との合意形成を図り、周辺環境に配慮しながら円滑な事業展開を行うことが必要である。 ・予算制約という状況下では、事業の長期化は避けられないものの、事業区間の中でも「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。 	
<p>特記事項</p> <p>特になし。</p>	

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