

国道34号 おおむら 大村市～いさはや 諫早市

第1回 説明資料

平成26年7月30日

国土交通省 九州地方整備局

## 目 次

1. 評価対象区間	・ ・ ・	1
2. 計画段階評価手続きの進め方(案)	・ ・ ・	2
3. 地域の現状と課題	・ ・ ・	3
4. 政策目標の設定	・ ・ ・	13
5. 意見聴取方法について	・ ・ ・	15



# 1. 計画段階評価区間

# 1. 評価対象区間

- 大村市と諫早市は、長崎県の中央に位置し、空港及び高速道路・国道などの多くの路線が交差する県内の交通の要衝である。
- 評価対象区間は、大村市と諫早市を結ぶ幹線道路である国道34号の一部区間であり、前後を4車線区間に挟まれた2車線区間である。

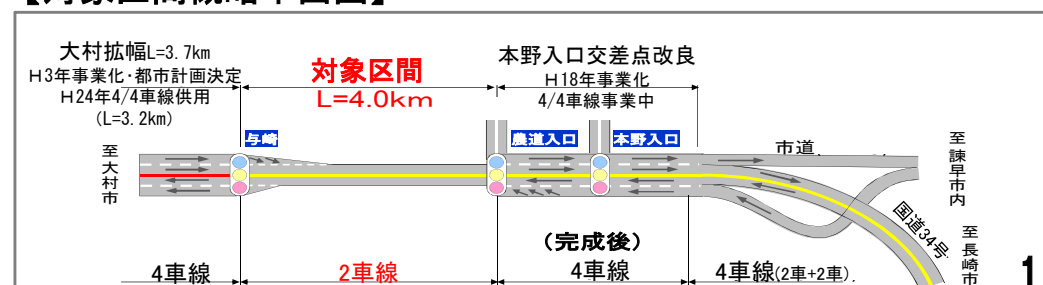
【広域図】



【路線位置図】



【対象区間概略平面図】

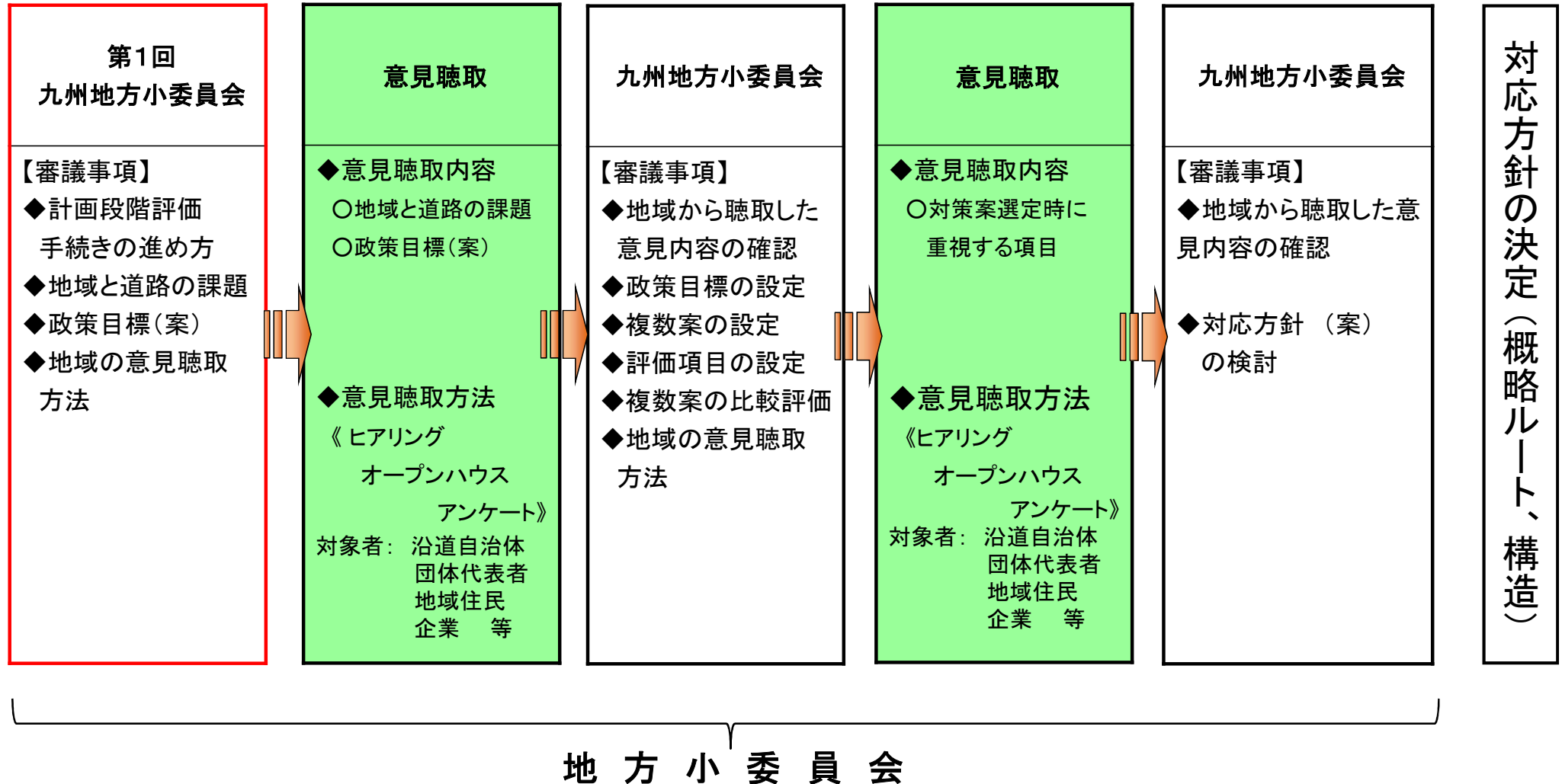




## 2. 計画段階評価手続きの進め方（案）

## 2. 計画段階評価手続きの進め方(案)

【平成26年7月30日】



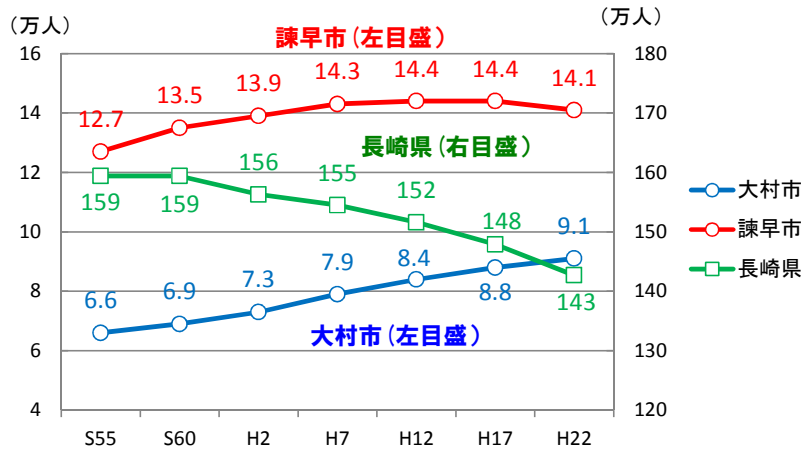


## **3. 地域の現状と課題**

# 3. 地域の現状と課題<暮らし>

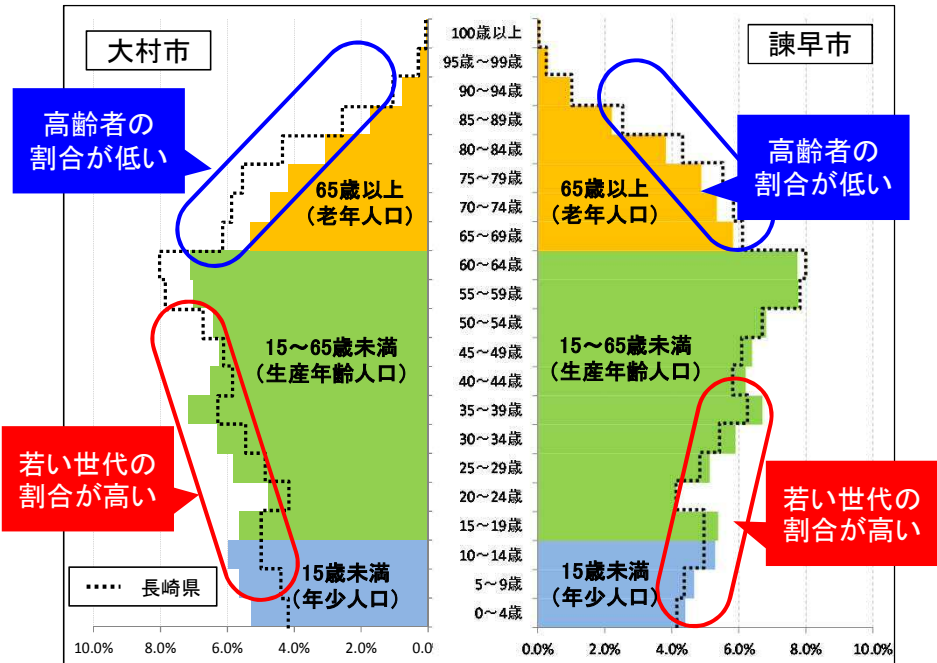
○長崎県の各市町の人口が減少するなか、諫早市は横ばい、大村市は増加傾向にあり、特に若い世代の割合が高い。

【人口推移】



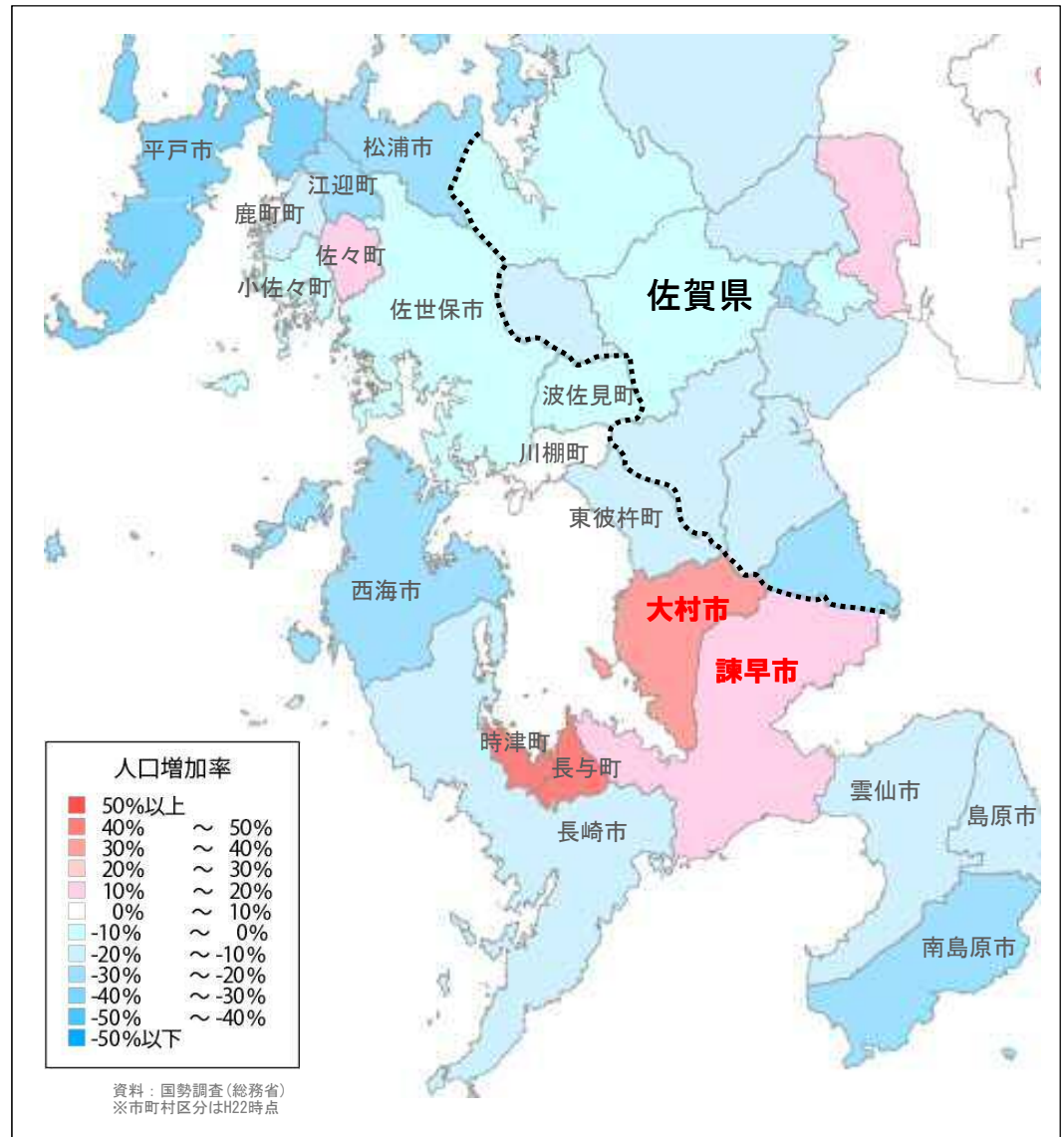
資料：国勢調査

【年齢階層別人口の割合】



資料：H22年国勢調査

【人口増減率の状況(S55年→H22年)】



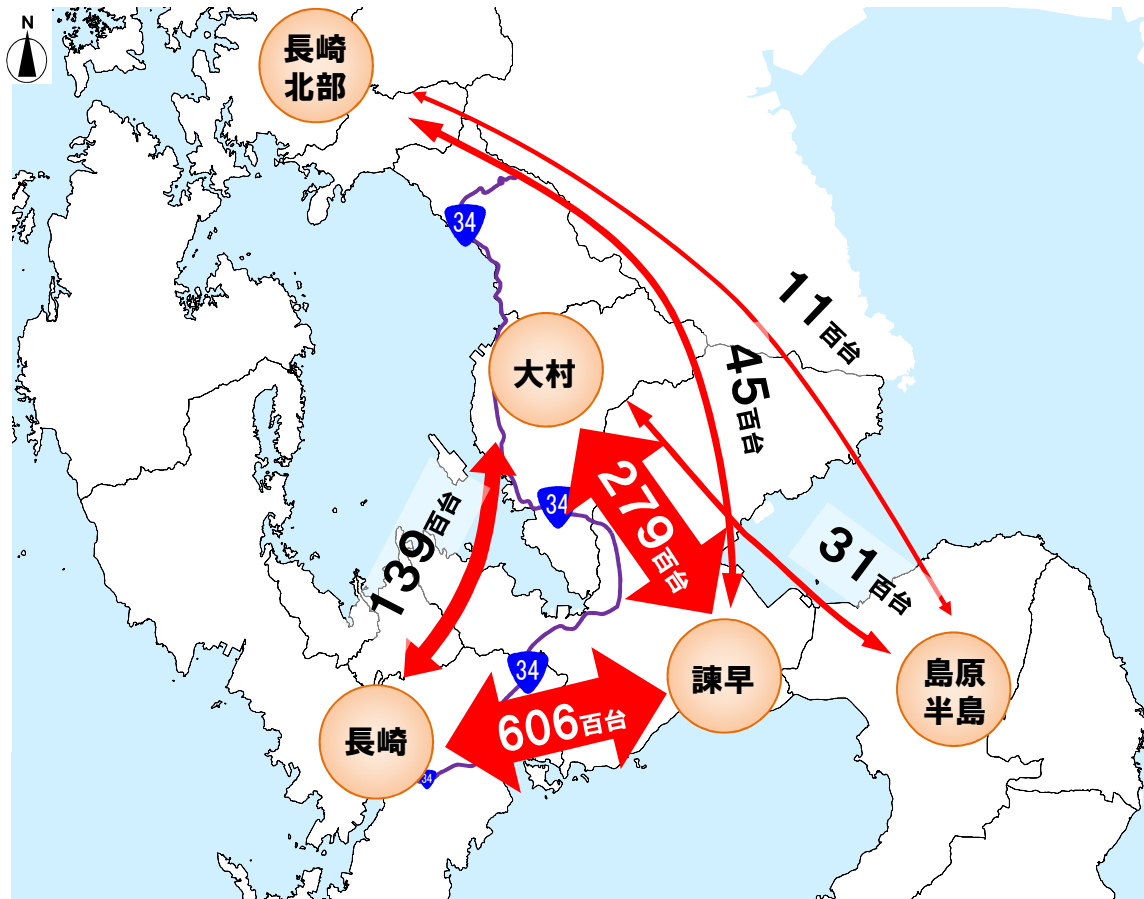
資料：国勢調査(総務省)  
※市町村区分はH22時点



### 3. 地域の現状と課題<暮らし>

○大村市と諫早市は日常的な結びつきが強く、両市の通勤・通学流動は約4割を占めるなど、1つの生活圏を形成している。

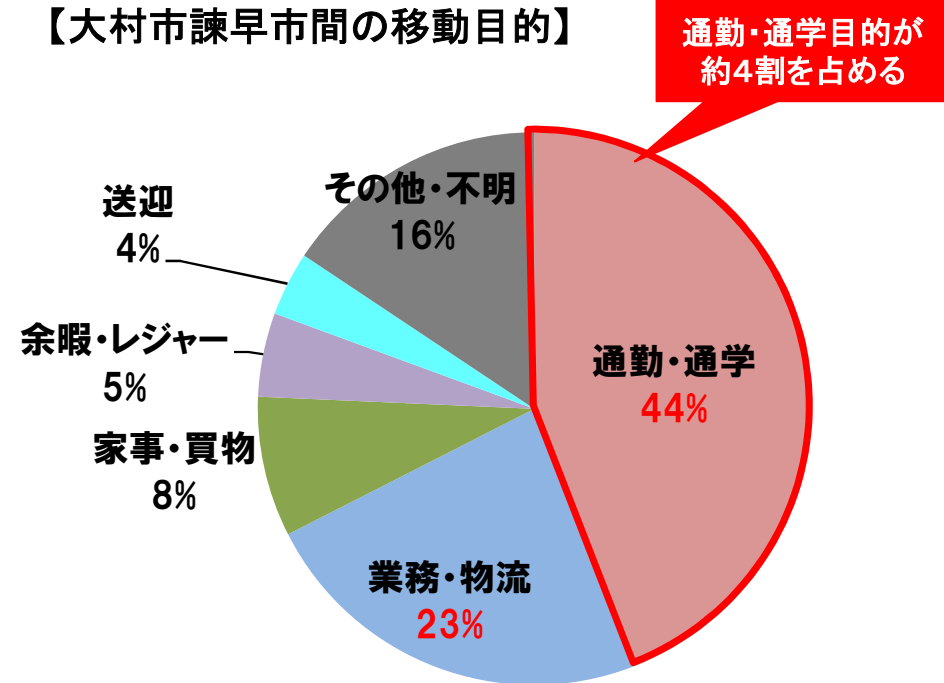
【地域間の自動車交通流動量】



▲ H22道路交通センサス

単位: 百台/日

【大村市諫早市間の移動目的】



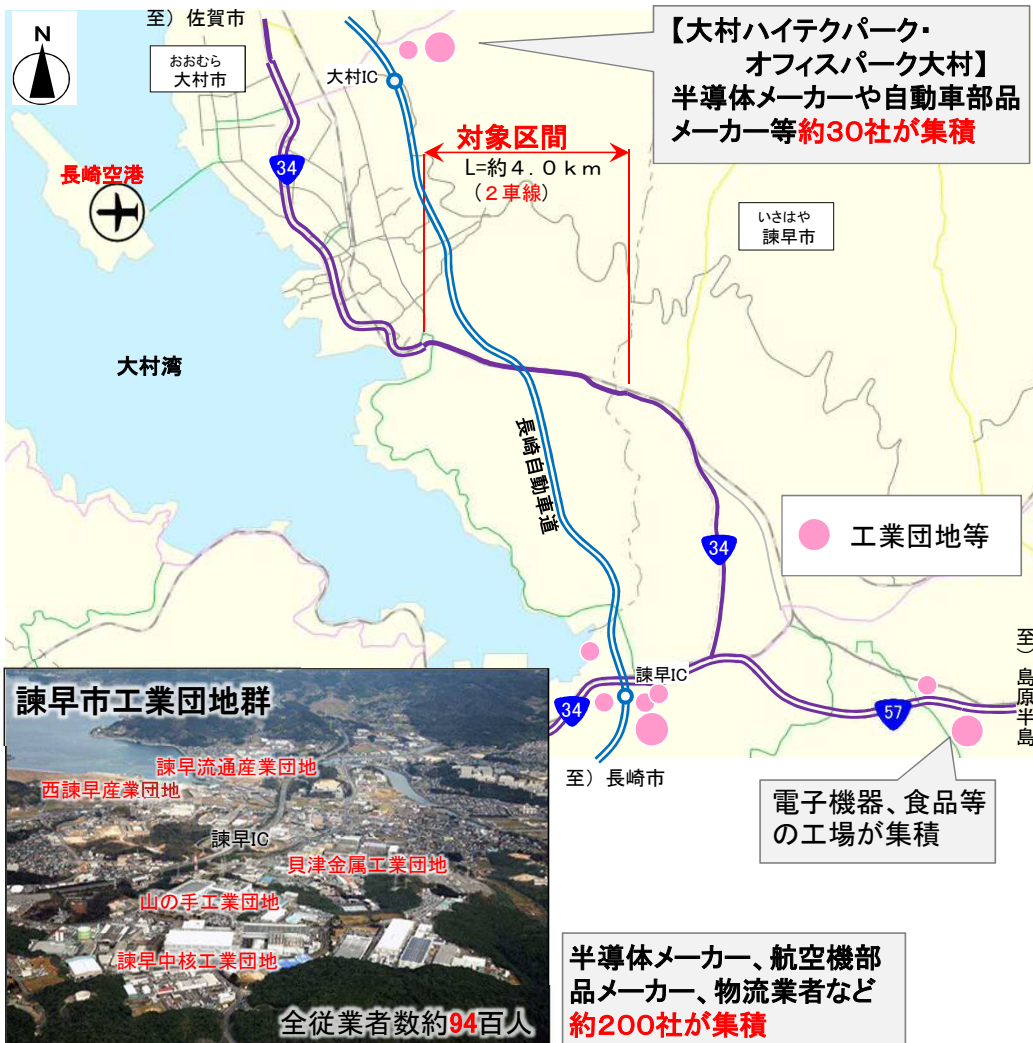
通勤・通学目的が約4割を占める

▲大村市諫早市間の移動目的 (H22道路交通センサス)

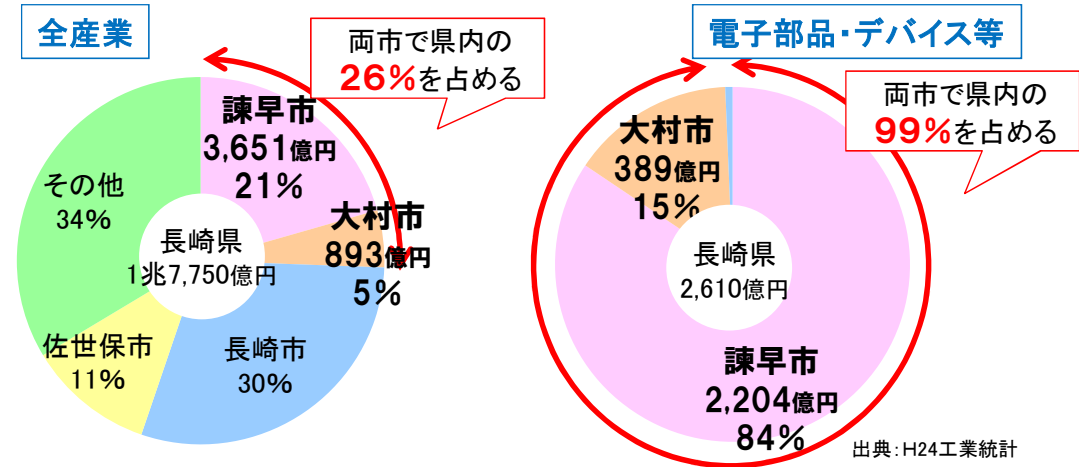
# 3. 地域の現状と課題 <産 業>

- 諫早中核工業団地、大村ハイテクパーク等が立地する諫早市、大村市の製造品出荷額は、県全体の26%を占めており、増加率は県内でも顕著である。
- なかでも、電子部品・デバイスは県内の99%を占めており、諫早市に至っては出荷額が全国第4位を誇るなど、全国有数の生産拠点である。

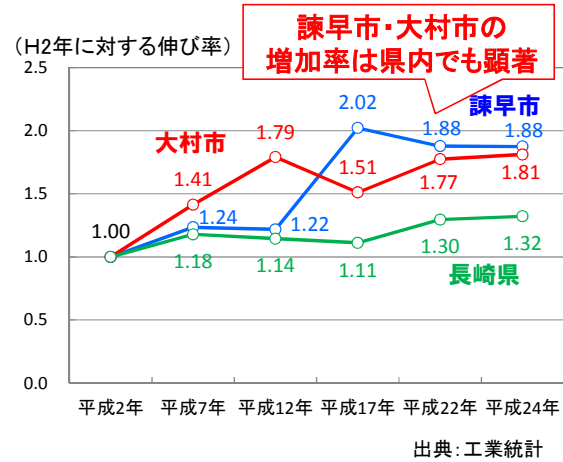
【大村市・諫早市の工業団地群】



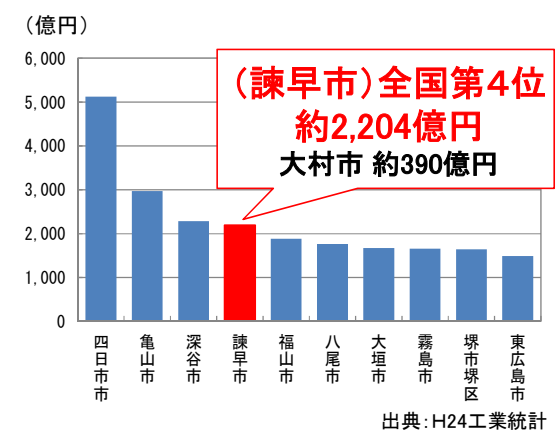
【製造品出荷額の市町村別割合】



【製造品出荷額の推移】



【電子部品等の出荷額全国ランキング】



# 3. 地域の現状と課題<観光>

- 日本初の国立公園である島原半島には、日本に6つしかない世界ジオパークや世界登録遺産への推薦が決定した原城跡など、ポテンシャルの高い観光地が点在している。
- 大村市・諫早市・雲仙市は、各市の枠を超えて「県央地域広域市町村圏組合」を設立し、広域的な観光振興等の活動を促進している。

## 【島原半島の周遊観光スポット】

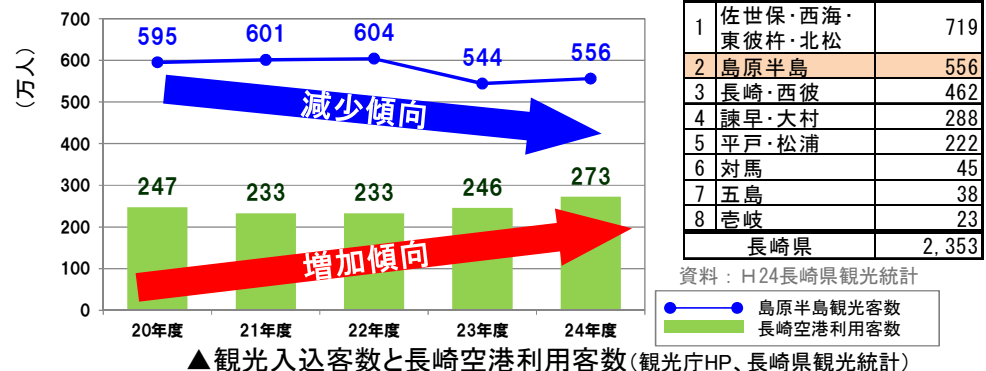
**島原半島世界ジオパーク**  
日本に6つしかない世界ジオパーク

**日本一長い足湯 (延長105m)**

**島原城(島原市)**  
**道の駅みずなし本陣ふかえ(南島原市)**  
**雲仙温泉(雲仙市)**  
**いるかウォッチング(南島原市)**  
**雲仙温泉(雲仙市)**  
**小浜温泉足湯(雲仙市)**  
**日野江城跡(南島原市)**  
**原城跡(南島原市)**

「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」として世界文化遺産登録への推薦が決定(H26.7.10)

## ■長崎空港の利用客数が増加する一方で、▼県内の地区別観光客数 島原半島の観光客数は減少傾向。



## ■広域的な観光振興活動などを連携し実施

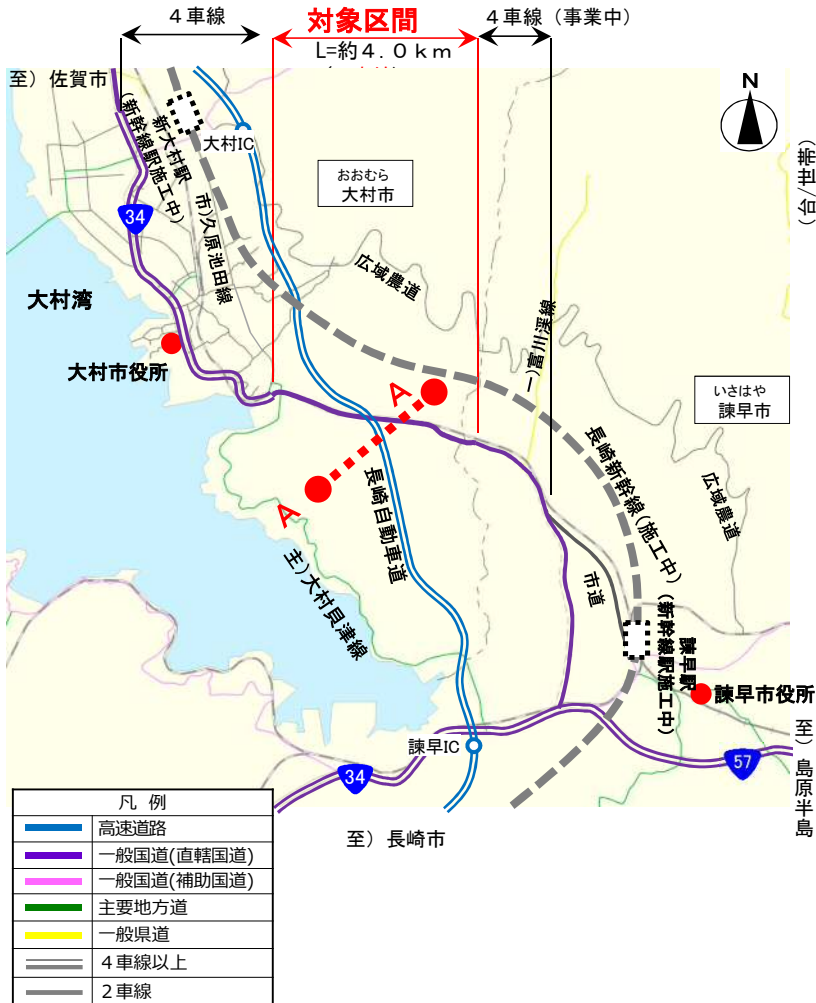
**県央地域広域市町村圏組合(大村市・諫早市・雲仙市)**  
⇒大村市・諫早市・雲仙市では、各市の枠を超え広域的な共同事務を行うために「県央地域広域市町村圏組合」を設立。  
⇒**広域的な観光振興活動などを連携して実施**

資料：県央地域広域市町村圏組合

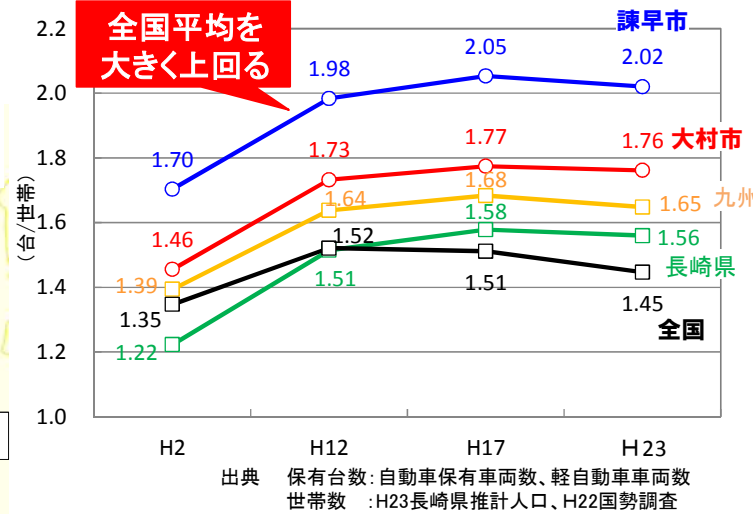
# 3. 地域の現状と課題 <交通の状況>

- 大村市・諫早市は、自動車への依存が非常に高く、世帯あたりの自動車保有台数、自動車の分担率も全国平均を大きく上回っている。
- 特に、国道34号の交通量は長崎自動車道と比べても大きく増加しており、当該地域の2車線が大きなボトルネック箇所になっている(長崎県内の2車線区間では最大の交通量)。

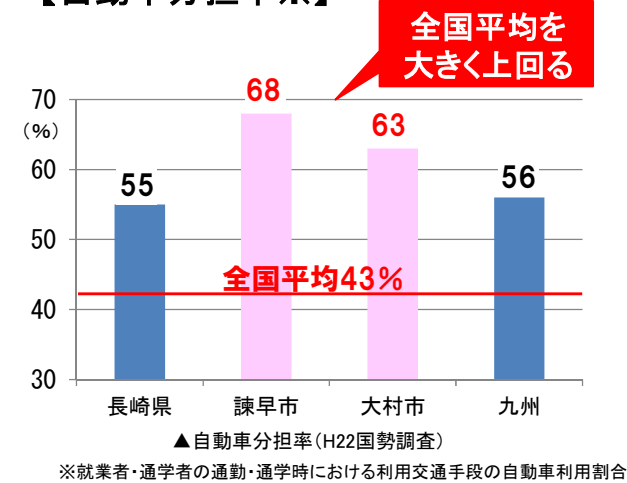
【位置図】



【世帯あたり自動車保有台数の推移】

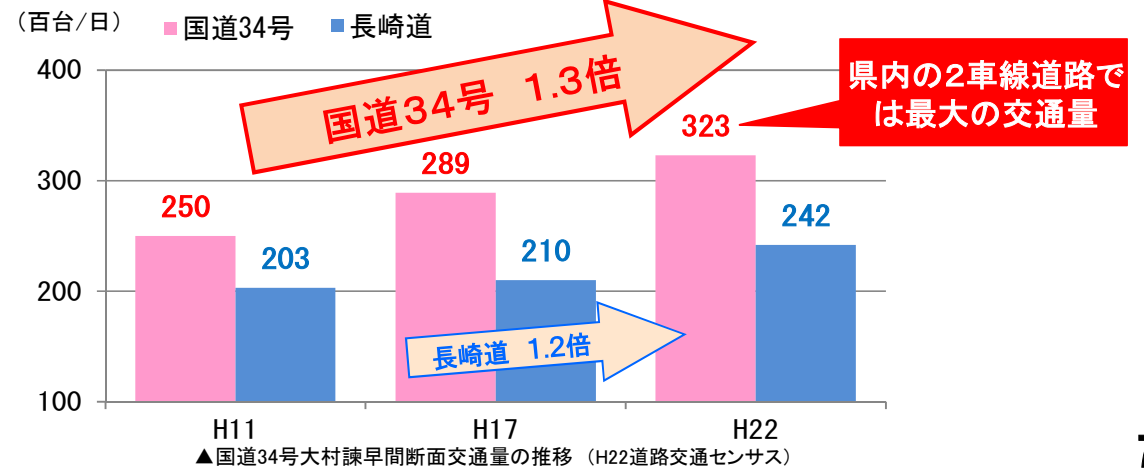


【自動車分担率※】



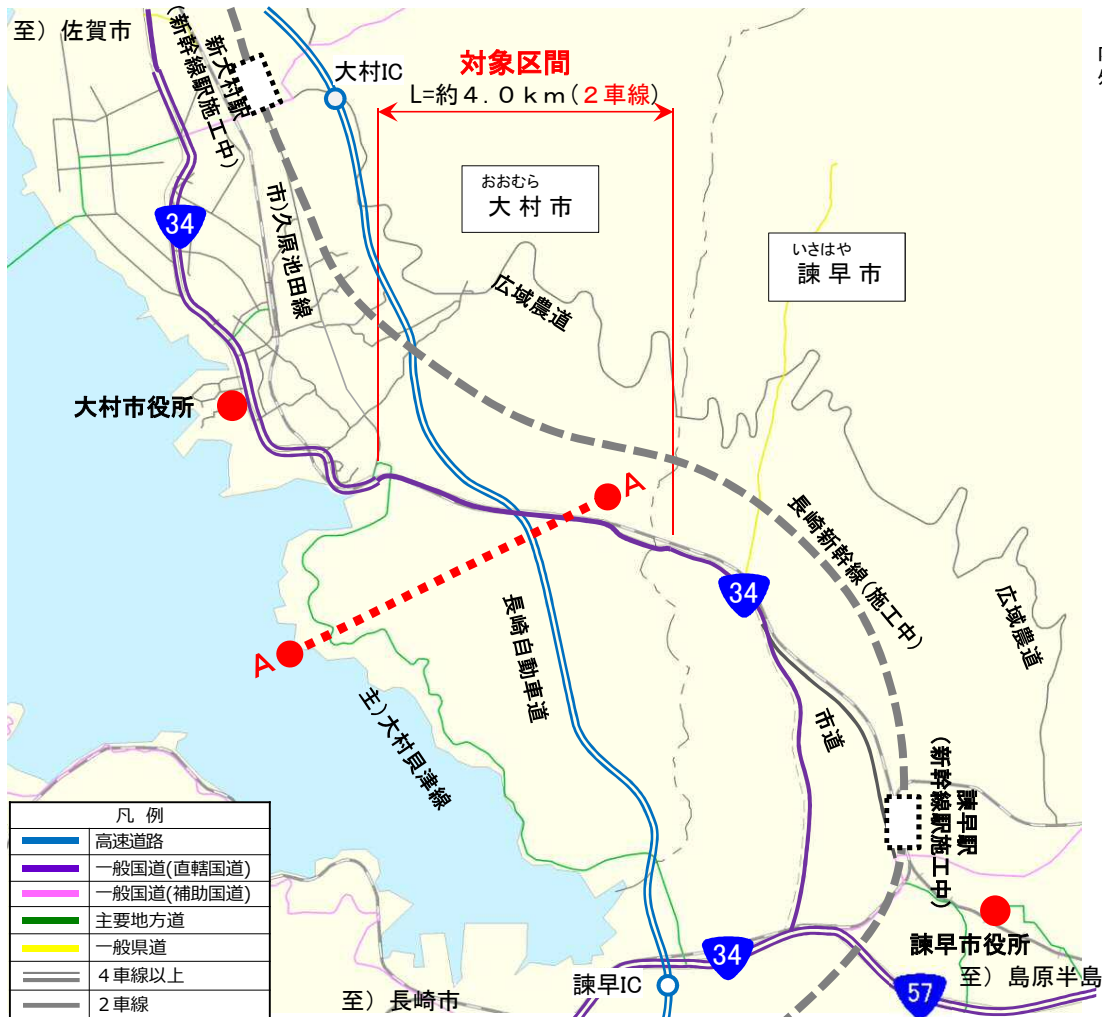
【A-A断面交通量】

対象区間の交通量は、1.3倍と大きく増加。



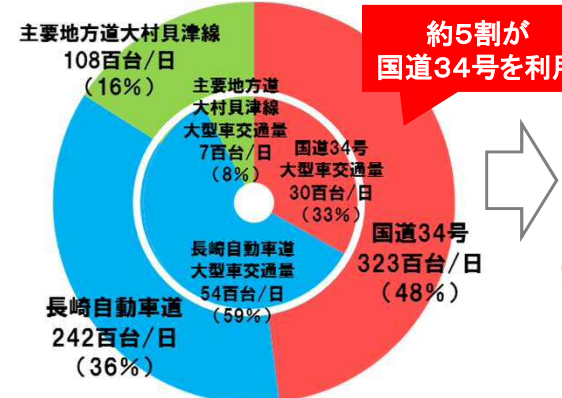
# 3. 地域の現状と課題 <交通特性>

- 当該地域は、長崎自動車道および国道34号、主要地方道大村貝津線を有する地域であり、断面交通の約5割が国道34号を利用している。
- 利用交通の特徴として、国道34号は大村市～諫早市間を中心とした短トリップ交通が大半を占め、長崎自動車道は県外交通など長トリップが大半を占めている。
- 大型車の約6割は長崎自動車道を利用しており、国道34号は生活道路として使われている。



【A-A断面交通量の内訳】

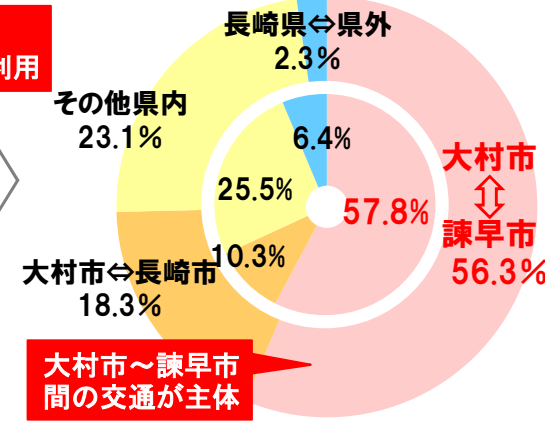
内円: A-A断面大型車交通量内訳(92百台/日の内訳)  
外円: A-A断面全車交通量内訳(673百台/日の内訳)



※H22道路交通センサス(大村貝津線はH24観測値)

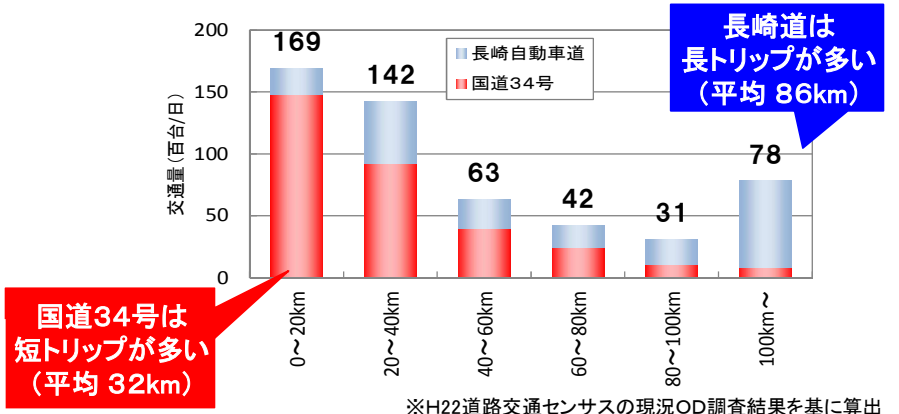
【国道34号利用交通の発着地】

内円: 大型車交通量内訳(約30百台/日の内訳)  
外円: 全車交通量内訳(323百台/日の内訳)



※H22道路交通センサスの 現況OD調査結果を基に算出

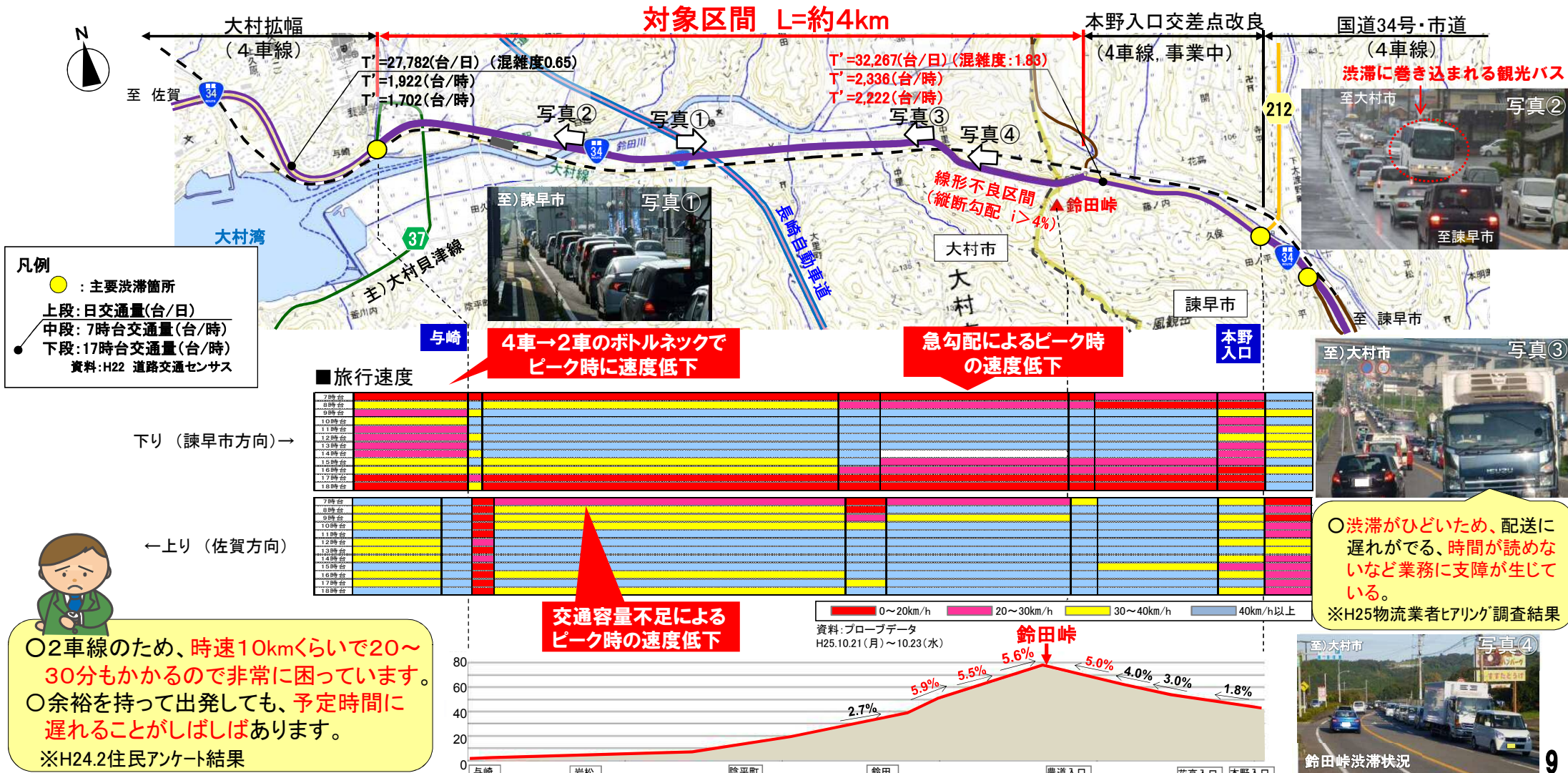
【国道34号と長崎自動車道のトリップ長分布】



# 3. 地域の現状と課題（渋滞）

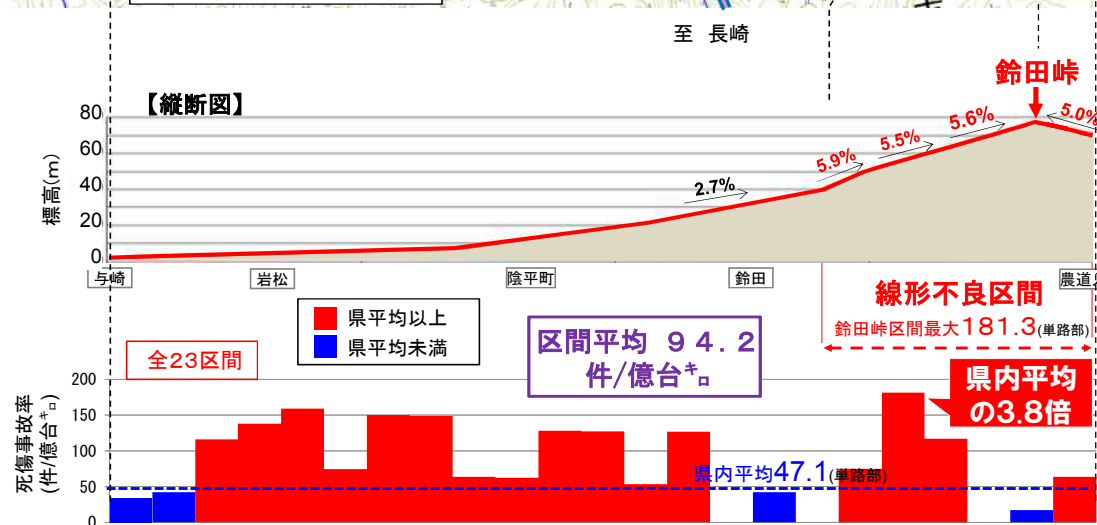
- 交通量3.2万台/日と長崎県内の2車線区間では最も多く、特にピーク時において著しい渋滞が発生。
- 縦断勾配4%超の道路構造上課題のある鈴田峠付近では、20km/hを下回っている状況。
- 通勤・通学等の日常生活において低い速達性・定時性が課題となっている。

すずたとうげ



# 3. 地域の現状と課題（事故）

- 対象区間の平均死傷事故率94.2件/億台<sup>キ</sup>は長崎県平均47.1件/億台<sup>キ</sup>の約2倍と高く、特に、線形不良区間である鈴田峠付近では県内平均の約3.8倍の事故件数となっている。
- 片側1車線であり、対象区間内からの迂回もできないため、事故が起きると激しい渋滞が発生し、大きな影響を及ぼしているなど、安全性や走行性に課題がある。



○片側1車線の上、抜け道がないため、事故があった時は渋滞がひどく、仕事に遅れてしまい困ってます。

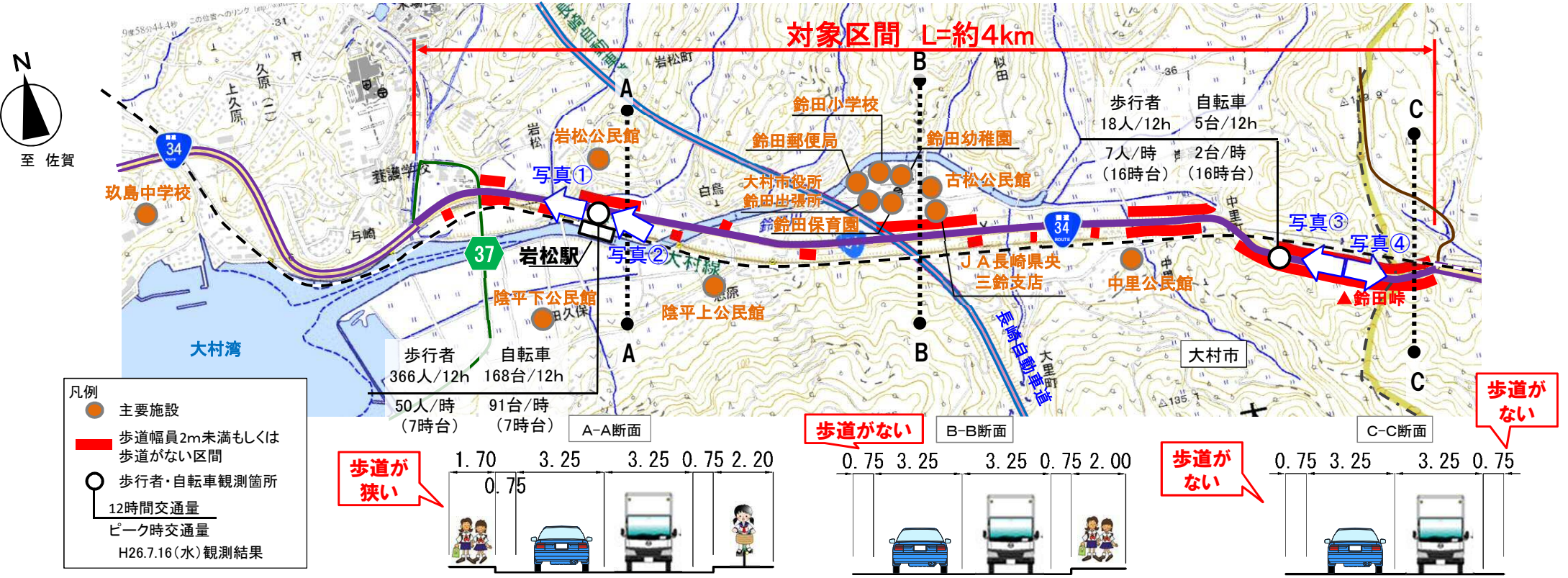
※H24.2住民アンケート結果



▲死傷事故率（与崎～農道入口）  
資料：H20～H23イタルデータ(N=167)

# 3. 地域の現状と課題（歩行空間）

○対象区間周辺には、小中学校や駅など地域の主要施設が集積し、通勤通学時には児童・生徒など多くの歩行者・自転車が通行しているが、歩道未設置区間や歩道幅員狭小区間（2m未満）が存在しており、地域にとって安全安心な歩行空間が確保されていない状況。



▲写真①岩松駅付近



▲写真②岩松駅付近



▲写真③鈴田峠付近歩道未設置区間



▲写真④鈴田峠付近歩道未設置区間

○歩道がなく、路肩も非常に狭いため、歩行者や生徒の自転車通学が大変危険である。

※H26.6警察ヒアリング結果



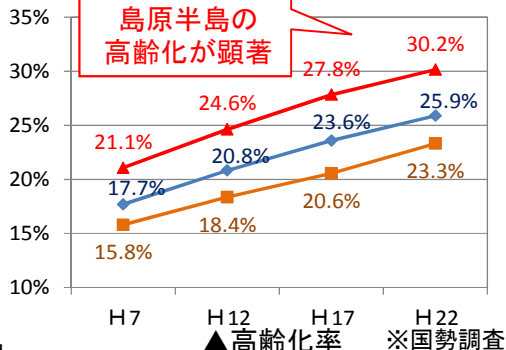
# 3. 地域の現状と課題（医療）

- 大村市には、諫早市や島原半島の重篤患者を受け持つ第3次救急医療施設が立地。
- 救急搬送件数の増加が著しく、高齢化率も高いため、今後の搬送件数増加が想定される。
- 諫早市からの救急搬送の78%が対象区間を利用しているが、路肩が狭く追い越しができないため、渋滞時は遅れが生じるなど、1分を争う救急救命活動に支障が生じている。

【長崎医療センターの管轄】



【諫早市・島原半島から長崎医療センターへの救急搬送の状況】



▲諫早消防・島原消防管轄から長崎医療センターへの救急搬送件数  
※H26.6 県央地域消防本部諫早消防署、島原地域消防本部へのヒアリング結果

【搬送経路】



国道34号の対象区間では路肩が狭く追い越しもできない。渋滞時には約10分程度の遅れが発生し、救急救命活動に大きな支障があります。

諫早消防署ヒアリング結果





## 4. 政策目標の設定

# 4. 政策目標の設定（地域の現状・課題と道路による要因）

## 地域の現状と課題

### ① 渋滞

- 大村市と諫早市の結びつきは非常に強く、通勤・通学、業務など日常的な交流が多い。
- 著しい渋滞により、日常的な移動に支障をきたしている。

### ② 事故

- 鈴田峠付近での事故発生件数が多く、県内平均の約3.8倍の死傷事故率となっている。
- 片側1車線であり、対象区間内からの迂回もできないため、事故が発生すると激しい渋滞が発生している。

### ③ 歩行空間

- 対象区間周辺には、小中学校や駅など地域の主要施設が集積し、通勤通学時には児童・生徒など多くの歩行者・自転車が行き来しているが、歩道未設置区間や歩道幅員狭小区間が存在しており、地域にとって安全安心な歩行空間が確保されていない。

### ④ 医療

- 沿線には、諫早市や島原半島の重篤患者を受け持つ第3次救急医療施設が立地。
- 諫早市からの救急搬送の78%が大村諫早間を利用し、救急搬送件数は増加傾向にあるが、渋滞により救急救命活動に支障をきたしている。

## 道路による要因

- 2車線の交通容量を上回る交通が集中し、渋滞が発生。

- 線形不良区間が存在、事故時は対象区間内からの迂回ができないなど、安全性・走行性に課題がある。

- 歩道未設置区間や歩道幅員狭小区間が存在し、歩行者の通行安全性に課題がある。

- 現道は、路肩が狭く追い越しもできないため、救急搬送時間に遅れが生じている。

## 政策目標

- ① 渋滞緩和による円滑な移動の確保

- ② 安全性・走行性の向上による交通事故の減少

- ③ 歩道幅員の確保による安全安心な生活空間の構築

- ④ 医療施設への速達性向上による緊急医療体制の構築

くらし

医療

## 4. 政策目標の設定（地域の将来像との整合性）

項目	地域の将来像・取組み
<p>① 渋滞 ② 事故 ③ 歩行空間</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>○交通渋滞を解消・緩和し、便利で快適な暮らしを支える &lt;長崎県の道づくり基本方針&gt;</li><li>○地域の幹線道路である国県道の整備を進め、日常生活の利便性・快適性を向上 &lt;長崎県総合計画&gt;</li><li>○交通事故のない安全で住みよい社会の実現をめざす &lt;長崎県総合計画&gt;</li><li>○交通渋滞を緩和するため道路の新設や拡幅を行うとともに、交通事故の多発している道路や交差点の改良など交通環境整備を促進 &lt;大村市総合計画&gt;</li><li>○交通安全意識の徹底や道路交通安全施設の整備など、交通安全対策を推進 &lt;諫早市総合計画&gt;</li><li>○歩道や交通安全施設の整備促進など「歩行者に優しい道づくり」 &lt;諫早市総合計画&gt;</li><li>○円滑で効率的な都市交通のネットワークを構築し、都市の競争力を高める &lt;長崎県の道づくり基本方針&gt;</li></ul>
<p>④ 医療</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>○初期救急から3次救急までの総合的な救急医療体制を構築するとともに、消防機関との連携により救急搬送体制の充実に努める &lt;長崎県総合計画&gt;</li><li>○高次救急医療施設への搬送時間を短縮し、安全・安心な暮らしを支える &lt;長崎県の道づくり基本方針&gt;</li></ul>



## 5. 意見聴取方法について

# 5. 意見聴取方法について

## 1. 意見聴取の基本方針

地域の課題・政策目標(案)に対する意見を伺う。

## 2. 意見聴取の対象

- ※1 ヒアリングは、地域の代表者および企業等へ対面方式での意見聴取。
- ※2 オープンハウスは、各自治体市役所等での説明。対面式での自由意見の聴取。  
オープンハウスの周知は市報などで広報。
- ※3 アンケートは、地域住民から対象者を無作為に抽出し、アンケート用紙を郵送し意見聴取。(1世帯あたり、アンケート回答用返信ハガキを4枚同封予定)

## 3. 意見聴取の設問

■地域の課題、道路・交通の課題について

■意見聴取範囲



対象者		
ヒアリング ※1	【沿道自治体および団体代表者】長崎県・大村市・諫早市・島原半島の団体などへの意見聴取	
	沿道自治体:長崎県、大村市、諫早市	3名
	各団体等:トラック協会、バス協会、タクシー協会、商工会議所、消防署、警察、観光協会、農協、学校、PTAなど	15団体
	【企業等】長崎県・大村市・諫早市の関係企業への意見聴取	
	各企業:製造業、運輸・郵便業、卸売・小売業、宿泊・飲食サービス業、医療・福祉	主要50社
オープンハウス (ヒアリング) ※2	【地域住民】沿線の大村市、諫早市の市役所等にオープンハウスを設置	
	大村市:大村市役所等、諫早市:諫早市役所等	2箇所
アンケート ※3	【地域住民】沿線の大村市、諫早市の地域住民から対象者を無作為に抽出し、アンケート用紙を郵送し意見聴取	
	大村市 (73,000人)	約4,000部(抽出)
	諫早市 (113,000人)	約4,000部(抽出)

# 5. 意見聴取方法について

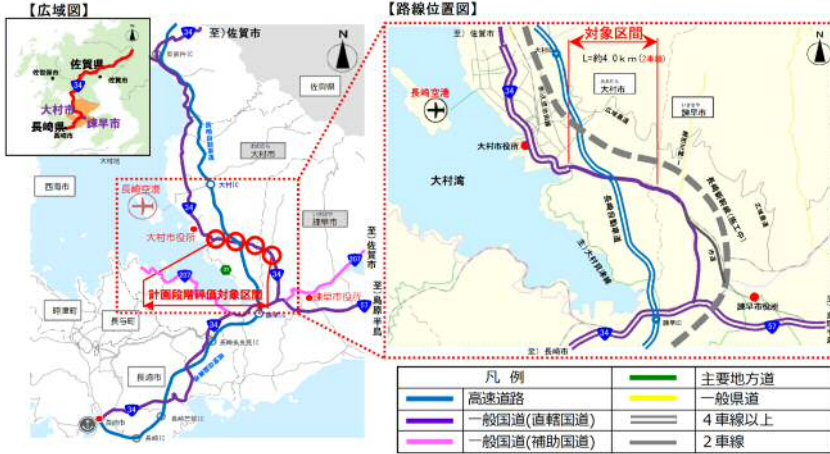
## ◆アンケート調査の調査概要説明資料(案)のイメージ

調査の主旨、調査対象箇所、地域や道路の課題等について説明

### 大村市～諫早市間における一般国道34号の道路計画に関する 第1回意見聴取

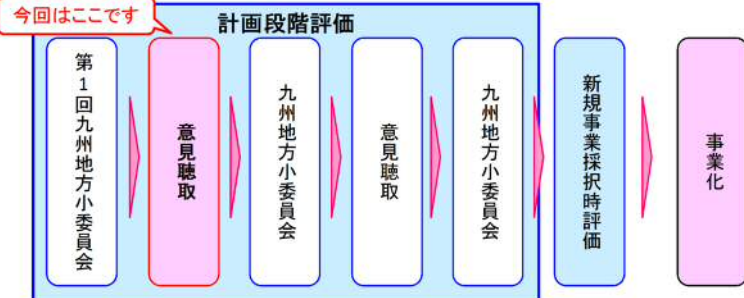
国道34号は、佐賀県鳥栖市を起点とし、長崎県長崎市に至る延長約137kmの国道です。  
本調査は、大村市～諫早市間の道路整備の計画検討にあたり、皆様のご意見をお聞きするために意見聴取を行うものです。  
意見聴取は2回行い、第1回意見聴取(今回)では、地域の皆様が日頃感じている道路交通や地域の課題等についてご意見をお聞きし、ご協力をお願いします。

※本調査で頂いた皆様からのご意見は、計画段階評価において地域からの意見として「社会資本整備審議会 道路分科会 九州地方小委員会」に報告いたします。



#### ※計画段階評価とは

計画段階評価とは、公共事業の実施過程の透明性を一層向上させる観点から、地域の皆様の声をお聞かせ頂きながら、計画段階において事業評価を行う新しい取り組みです。



※九州地方小委員会の資料等は、国土交通省九州地方整備局のホームページでご覧いただけます。

国土交通省 九州地方整備局 長崎河川国道事務所  
問い合わせ先 調査第二課 TEL:095-839-9861(直通)

### 大村市～諫早市間における一般国道34号の課題を以下のように考えました

#### 地域・道路の状況と課題

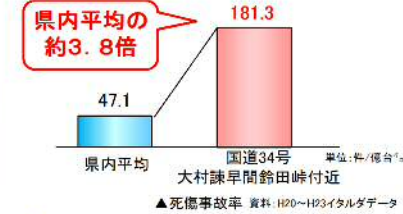
#### 1 2車線区間で慢性的な混雑が発生

- ◆4車線から2車線に減少する区間であるため、朝タビーク時に慢性的な混雑が発生しています。
- ◆特に縦断勾配が急な鈴田峠付近では、走行性が悪く20km/hを下回っています。



#### 2 片側1車線であり迂回もできないため、事故が起きると激しい渋滞が発生

- ◆急な勾配やカーブ区間のある鈴田峠付近では、県内平均の約3.8倍の事故件数となっています。
- ◆対象区間は事故が多く、片側1車線であり迂回もできないため、事故が起きると激しい渋滞が発生するなど、安全性や走行性に課題があります。



#### 3 危険な歩行空間

- ◆周辺には、小中学校や駅などの施設が集積しており、多くの学生などが通行していますが、歩道未設置区間や狭小幅員区間が存在しており、地域にとっては危険な状況です。



#### 4 医療施設への速達性が劣る

- ◆大村市には、諫早市や島原半島の重篤患者を受け持つ第3次救急医療施設が立地しています。
- ◆諫早市からの救急搬送の78%が対象区間を利用していますが、路肩が狭く追い越しができないため、渋滞時は遅れが生じるなど、1分を争う救急救命活動に支障が生じています。



# 5. 意見聴取方法について

## ◆アンケート調査(案)のイメージ

### 意見聴取にお答えください (回答は返信はがきに記入してください)

下記を参考に、同封のはがきへ必要事項を記入し、郵便ポストに投函をお願いいたします。

- ・ **単一回答**の設問は、あてはまる番号を**1つだけ**○で開んでください。
- ・ **自由回答**の設問は、具体的な内容を回答してください。
- ・ **5段階評価**の設問は、各課題の該当する箇所に**1つだけ**○をつけてください。

#### 問1 国道34号の利用頻度について

普段、大村市～諫早市間の国道34号をどの程度利用していますか？(単一回答)

1	ほぼ毎日(週4～7回)
2	週に数回程度(週2～3回)
3	月に数回程度(週1回未満)
4	ほとんど利用しない
5	利用したことがない

#### 問2 国道34号の移動手段について

大村市～諫早市間の国道34号を通行する際の、主な移動手段は何ですか？(単一回答)

1	自動車
2	公共交通(バス、タクシー)
3	バイク
4	自転車
5	徒歩

#### 問3 国道34号の利用目的について

大村市～諫早市間の国道34号を通行する際の、主な目的は何ですか？(単一回答)

1	通勤・通学
2	仕事(営業・商談・運送など)
3	私用(買物・食事・通院など)
4	その他 [具体的な内容を記入してください]

#### 問4-1 大村市～諫早市間の課題について

以下に示す4つの課題について、5段階(そう思う・ややそう思う・あまりそう思う・そう思わない・わからない)で評価してください。(5段階評価)

【1～4の課題それぞれ該当する箇所に1つだけ○をつけてください】

番号	課題	そう思う	やや そう思う	あまりそう 思わない	そう 思わない	わからない
(記入例)			○			
1	交通が集中することによる渋滞					
2	交通事故が多い					
3	歩道がない(狭い)ため、歩行者等が危険					
4	緊急医療施設への到達性に劣る					

#### 問4-2 大村市～諫早市間の課題について(理由)

「問4-1」にお答え頂いた回答について、そう思われた理由を教えてください。(自由回答)

番号	理由
1	
2	
3	
4	

#### 問4-3 大村市～諫早市間の課題について(その他課題)

「問4-1」に示した課題以外で、あなたが問題だと思う事があれば具体的にお書きください。(自由回答)

#### 問5 その他について

その他ご意見がありましたらお聞かせください。(自由回答)

大村市～諫早市間の現状について、地域にお住いの皆様のご意見を広く伺うことを目的としています。そのため、このはがきに記入されたことは、この目的以外には使用いたしません。

**回答いただいた個人に関する情報は、本人の同意なく第三者に開示・提供することはありません。**  
(法令により開示を求められた場合を除きます。)

ご協力ありがとうございました。



# 5. 意見聴取方法について

## ◆アンケート調査(案)のイメージ

(表 面)


郵便はがき

8 5 1 0 1 2 1

長崎局 承 認

長崎県長崎市宿町316-1  
国道34号 大村市～諫早市間  
計画段階評価 事務局 行

差出有効期限  
平成26年〇月  
〇日まで  
(切手不要)



下記にチェックおよびご記入をお願いいたします。

問1 ふだん、大村市～諫早市間の国道34号をどの程度利用していますか？ (単一回答)	
1. ほぼ毎日	2. 週に数回程度
3. 月に数回程度	4. ほとんど利用しない
5. 利用したことがない	
問2 大村市～諫早市間の国道34号を通行する際に、主な移動手段は何ですか？ (単一回答)	
1. 自動車	2. 公共交通
3. バイク	4. 自転車
5. 徒歩	
問3 大村市～諫早市間の国道34号を通行する際に、最も多い目的は何ですか？ (単一回答)	
1. 通勤・通学	2. 仕事
3. 私用	4. その他

※個人情報同意なく第三者に開示・提供することはありません。  
(法令により開示を求められた場合を除きます。)

(裏 面)

問4-1 以下に示す4つの課題について、5段階(そう思う・ややそう思う・あまりそう  
思わない・そう思わない・わからない)で評価してください。  
(5段階評価)【1～4の課題それぞれ該当する箇所に1つだけ ○ をつけてください】

番号	課題	そう思う	やや そう思う	あまりそう 思わない	そう 思わない	わからない
1	交通が集中することによる混雑					
2	交通事故が多い					
3	歩道がない(狭い)ため、歩行者等が危険					
4	救急医療施設への速達性に劣る					

問4-2 「問4-1」にお答え頂いた回答について、そう思われた理由を教えてください。(自由回答)

番号	理由
1	
2	
3	
4	

問4-3 「問4-1」に示した課題以外で、あなたが、問題だと思う事があれば具体的に  
お書きください。(自由回答)

問5 その他ご意見がありましたらお聞かせください。(自由回答)

◆あなたご自身の事について【記入または該当する番号と箇所に○をつけてください】

住所 〒	—	長崎県	市	町	
性別	①男性 ②女性	年齢	①20代 ②30代 ③40代 ④50代 ⑤60代 ⑥70代以上		