

国道34号 おおむらし 大村市～いさはやし 諫早市

第2回 説明資料

平成27年 9月15日

国土交通省 九州地方整備局

本日、ご審議頂く内容

- | | | |
|-----------------|-------|----|
| 1. 前回までの審議内容 | ・ ・ ・ | 1 |
| 2. 第1回意見聴取の概要 | ・ ・ ・ | 5 |
| 3. 第1回意見聴取の結果 | ・ ・ ・ | 10 |
| 4. 複数案の検討 | ・ ・ ・ | 19 |
| 5. 第2回意見聴取方法(案) | ・ ・ ・ | 23 |



1. 前回までの審議内容

1-1. 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。

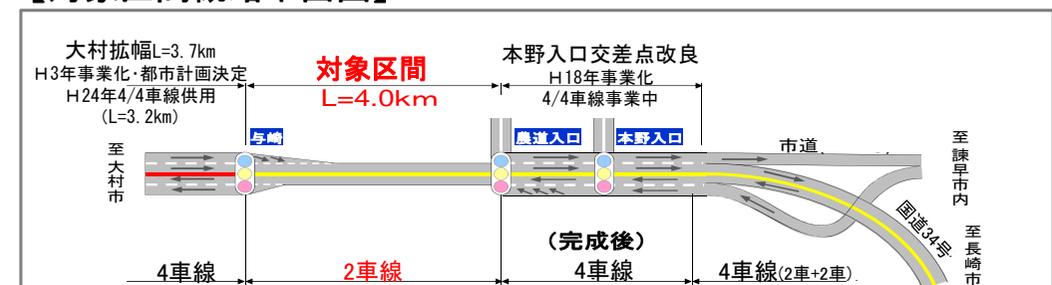
【広域図】



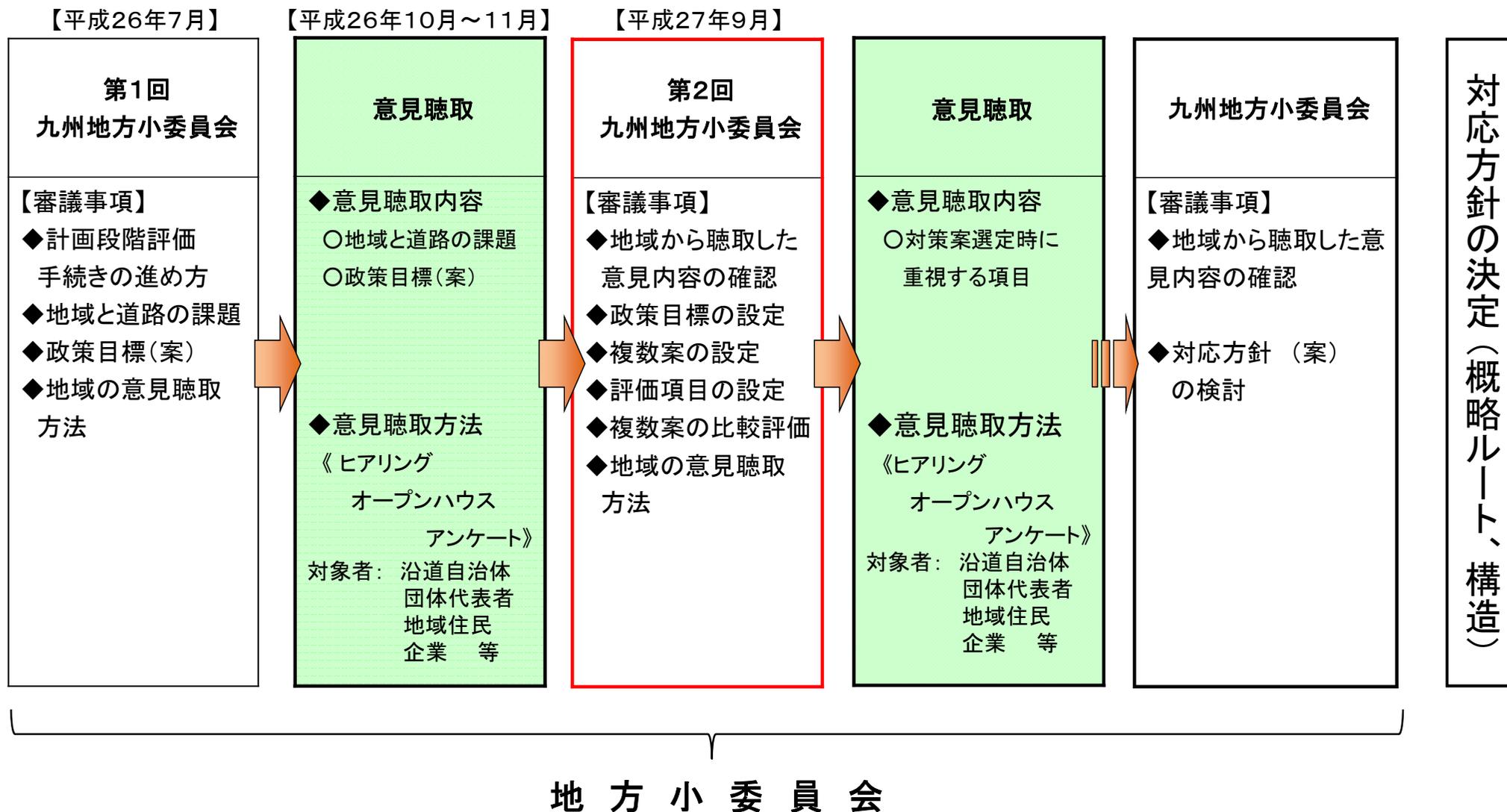
【路線位置図】



【対象区間概略平面図】



1-2. 計画段階評価手続きの進め方(案)



1-3. 前回審議内容＜九州地方小委員会(1回目)＞

九州地方小委員会(1回目)の概要

■実施日

平成26年 7月30日

■主な議題

①地域の現状と課題

②政策目標の設定

③意見聴取方法について

九州地方小委員会(1回目)での主な指摘事項と対応方針

指摘事項	対応方針
<p>・次回第2回目の小委員会に向けて、審議事項である政策目標の設定や複数案の設定等に必要な情報を今後実施する意見聴取で収集すること。 なお、アンケートには専門用語を避け、一般に分かりやすい表現とすること。</p>	<p>・政策目標の設定や複数案の設定等に必要な情報を、沿線自治体、団体・企業(物流業者等)、地域住民(無作為抽出及び沿線住民)から収集した。 ・アンケートには専門用語を避け、一般に分かりやすい表現とした。</p>

1-3. 前回審議内容＜九州地方小委員会(1回目)＞

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、通勤通学時には学生など多くの歩行者・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



2. 第1回意見聴取の概要

2. 第1回意見聴取の概要 ～概要～

■意見聴取は、自治体・企業・団体ヒアリング、オープンハウス及び地域住民アンケートなど、以下の内容を実施した。

対象	意見聴取方法	実施期間	対象の詳細	回収状況
自治体	ヒアリング	平成26年11月 4日(火) ～11月11日(火)	長崎県、大村市、諫早市 1県2自治体	3自治体より
団体	ヒアリング	平成26年10月22日(水) ～11月 7日(金)	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	17団体より
企業	ヒアリング	平成26年10月22日(水) ～11月 7日(金)	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	49社より
地域住民	オープンハウス	平成26年10月25日(土) ～10月28日(火)	・オープンハウス 4会場(大村市2、諫早市2)	オープンハウス 意見聴取数:703人
	アンケート	平成26年10月22日(水) ～11月14日(金)	・アンケート(大村市、諫早市) 2自治体×4,000世帯に無作為抽出 (8,000世帯) ・アンケート(鈴田小学校) 生徒(173名)の保護者にアンケートを配布	アンケート回答数 3,322票 (うち鈴田小学校保護者 87票)

■設問事項

○国道34号(大村市～諫早市間)の課題に対する意見を伺う

■記者発表・チラシなどによる広報

○記者発表

平成26年10月16日(木)
平成26年10月24日(金)

○広報用チラシ・ポスター

・県庁、市役所、各会場に
掲示・配布

※平成26年10月24日新聞掲載あり

◆広報用ちらし



2. 第1回意見聴取の概要 ~ヒアリング~

■ ヒアリング実施状況



【平成26年10月31日 諫早警察署】



【平成26年10月31日 社団法人 長崎県バス協会】



【平成26年10月23日 社団法人 島原半島観光連盟】



【平成26年11月6日 エレナ久原店】

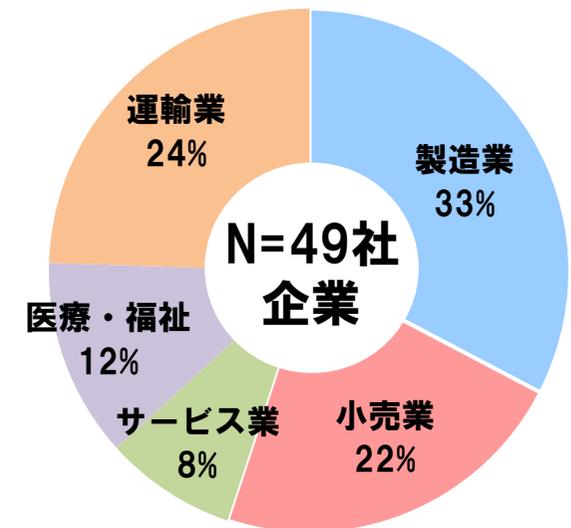
■ 対 象

自治体 : (1県2市)

団 体 : (17団体)

企 業 : (49社)

■ ヒアリング実施企業の内訳



2. 第1回意見聴取の概要 ~オープンハウス~

■ オープンハウス実施状況



【平成26年10月26日 コレモおおむら】



【平成26年10月25日 諫早図書館】



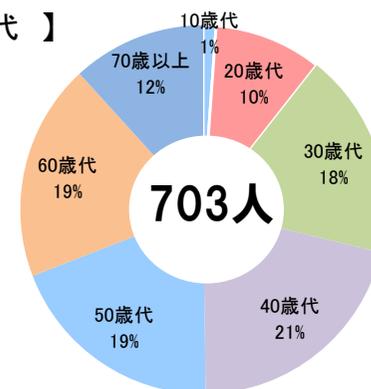
【平成26年10月28日 大村市役所】



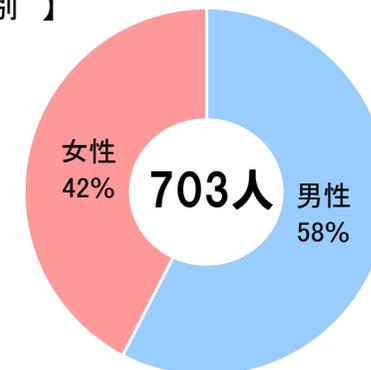
【平成26年10月27日 諫早市役所】

■ オープンハウスの意見聴取の内訳

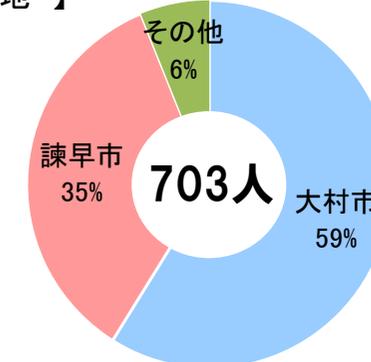
【年代】



【性別】



【居住地】



対象：地域住民
会場：大村市2、諫早市2
意見聴取数：703人

2. 第1回意見聴取の概要 ~住民アンケート~

■ アンケート実施内容

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**○で囲んでください。
- ・ **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号を通行する際の目的として、最も多い目的は何ですか？（**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 国道34号(大村市～諫早市間)の課題について

国道34号(大村市～諫早市間)について、4つの課題を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
(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	救急医療施設への到達性に劣る					

問4-2 国道34号(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 国道34号(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)

あなたご自身の事について教えてください

住所	〒	長崎県	市	町
性別	年齢			

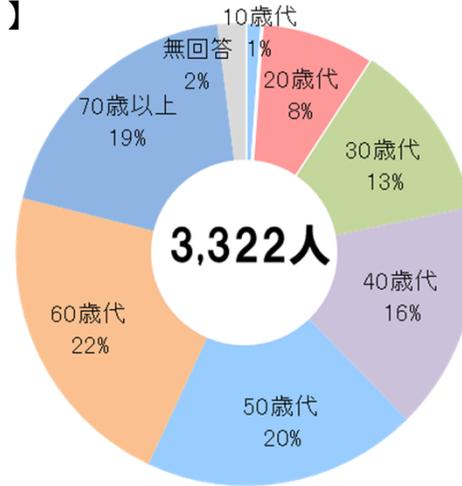
大村市～諫早市間の現状について、地域にお住いの皆様のご意見を広く伺うことを目的としています。そのため、このはがきに記入されたことは、この目的以外には使用いたしません。

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。)

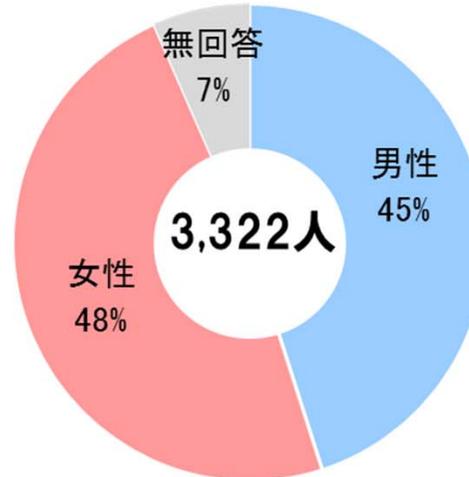
ご協力ありがとうございました。

■ 住民アンケート回答者の内訳

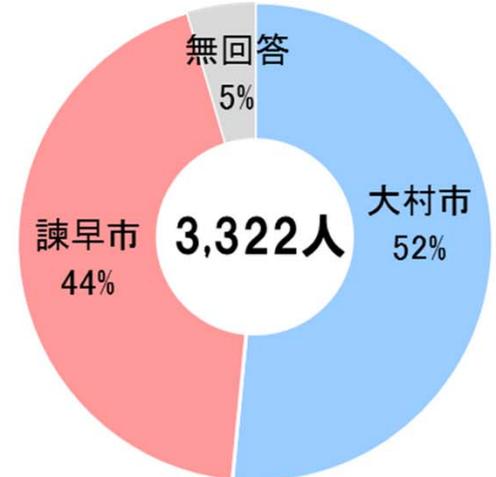
【年代】



【性別】



【居住地】

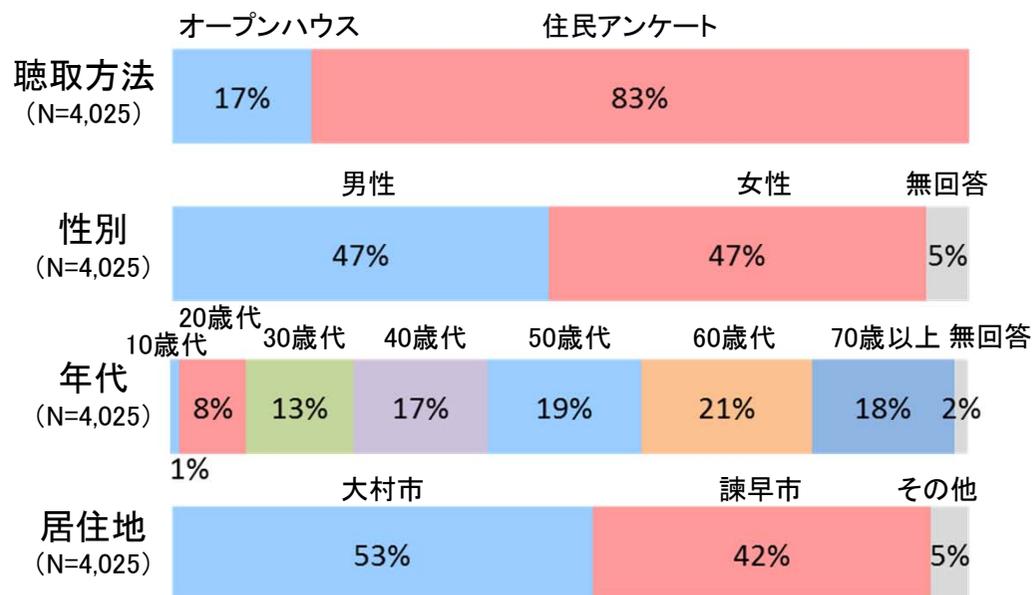


対象：地域住民
配布：2自治体×4,000世帯に無作為抽出
鈴田小学校に173票配布
意見聴取数：3,322票

2. 第1回意見聴取の概要 ~オープンハウス・住民アンケート~

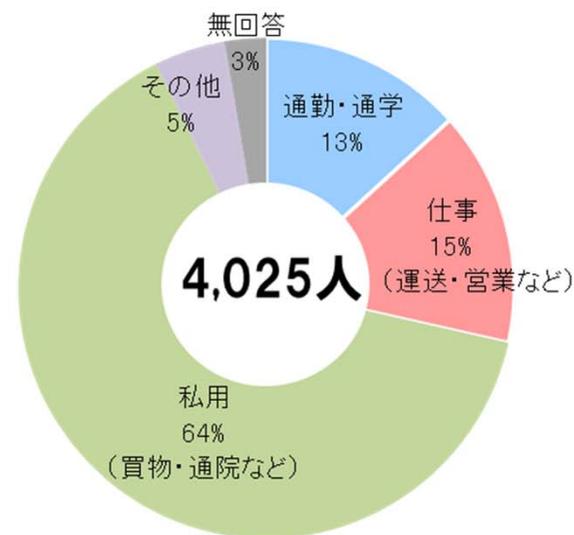
【 属性 】

「性別」、「年代」、「居住地」とも概ね均等であり、幅広い層から意見を聴取



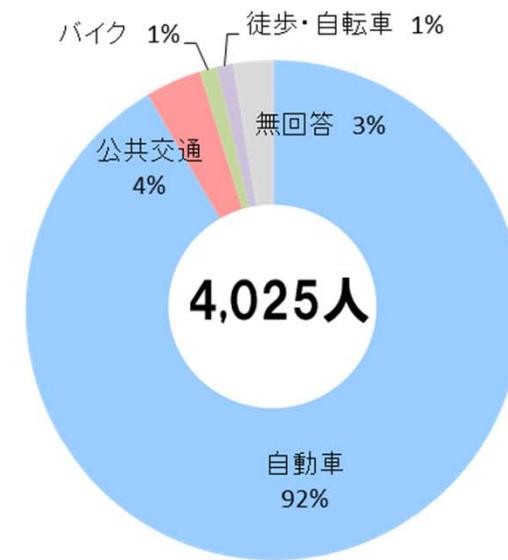
【 利用目的 】

約6割が「私用(買物・通院など)」と回答



【 移動手段 】

9割以上が「自動車で移動」と回答





3. 第1回意見聴取の結果

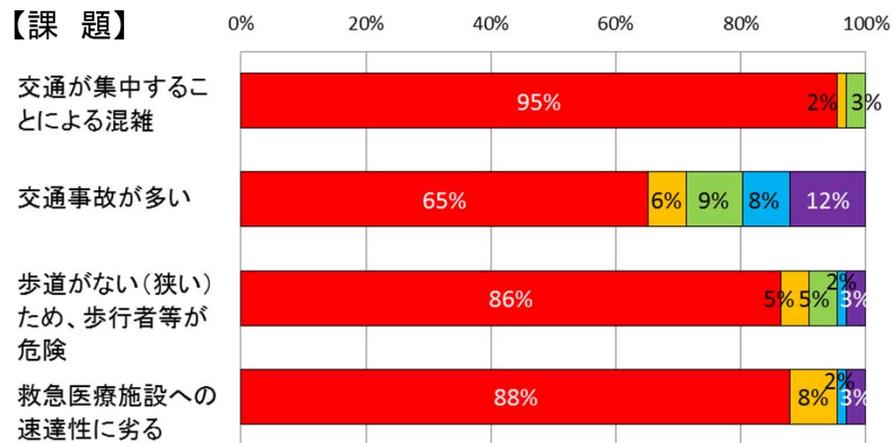
3. 第1回意見聴取の結果 <地域の現状と課題>

■地域の現状と課題について、意見を伺った

■提示した地域の課題については、いずれの項目も『そう思う』、『ややそう思う』という回答が半数～9割を占めた。

【団体、企業ヒアリング】

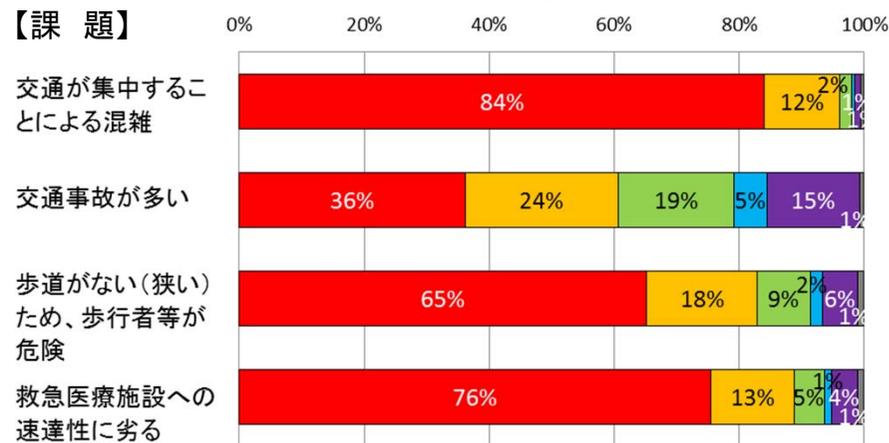
■ そう思う ■ ややそう思う ■ あまりそう思わない ■ そう思わない ■ わからない ■ 無回答



N=66

【オープンハウス】

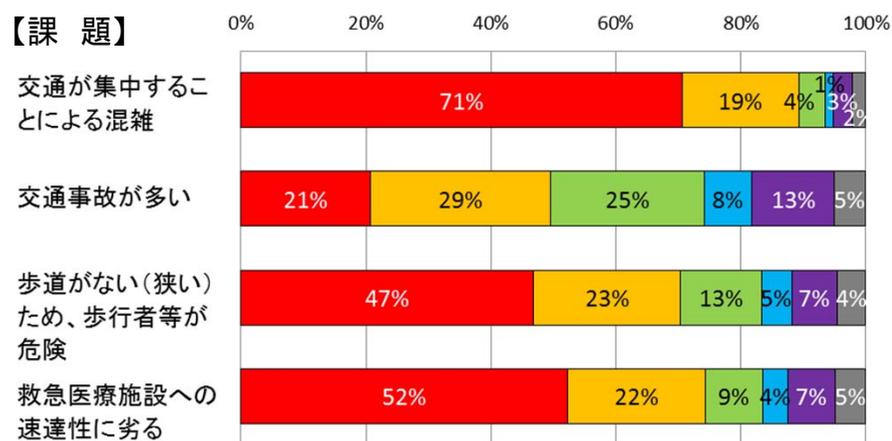
■ そう思う ■ ややそう思う ■ あまりそう思わない ■ そう思わない ■ わからない ■ 無回答



N=703

【住民アンケート】

■ 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 ■ 無回答

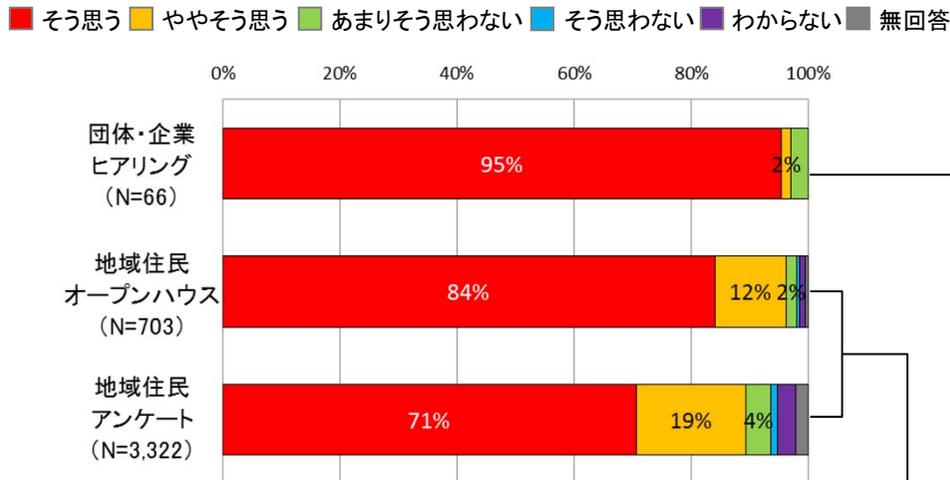


N=3,322

3. 第1回意見聴取の結果 <地域の現状と課題: 渋滞>

■ 属性別に見た回答の傾向 (課題『交通が集中することによる混雑』)

- いずれの意見聴取方法においても、提示した課題に対して『そう思う』という回答が多かった。
- 自由意見においては朝夕の慢性的な渋滞に対し、日常生活や仕事に対し支障をきたしているとの回答が多かった。原因として鈴田峠の急勾配を指摘する意見が複数見られた。
- 自治体意見においては、交通渋滞がまちづくり推進の支障となっているという意見があった。



- 運送時間が遅れると、次の日のラインが止まってしまう可能性があるため、非常に困っている。(大村市)
- 朝の混雑している時間帯に大村に品物を届ける必要がある場合には、時間帯を繰り上げて対応している。(諫早市)
- 大村と諫早をつなぐ交通の要衝であり、夕方渋滞には企業として困っている。(大村市)
- 出張等で長崎空港を利用する際に、渋滞にはまって乗り遅れそうでも不安である。(諫早市)
- 鈴田峠の勾配がきついため、気づかぬうちに速度低下することも渋滞の要因の一つであると思う。(大村市)

【自治体意見】

- 対象区間は2車線であることから1日3万台超に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し、速達性および定時性の確保に大きな課題を有している。(長崎県)
- 対象区間が2車線区間であることから、通勤通学時間帯を中心に混雑が恒常化するなど、社会・経済に支障。(大村市)
- 対象区間の慢性的な交通渋滞など、道路事業が抱える諸課題がまちづくりを押し進める上での支障となっている。(諫早市)

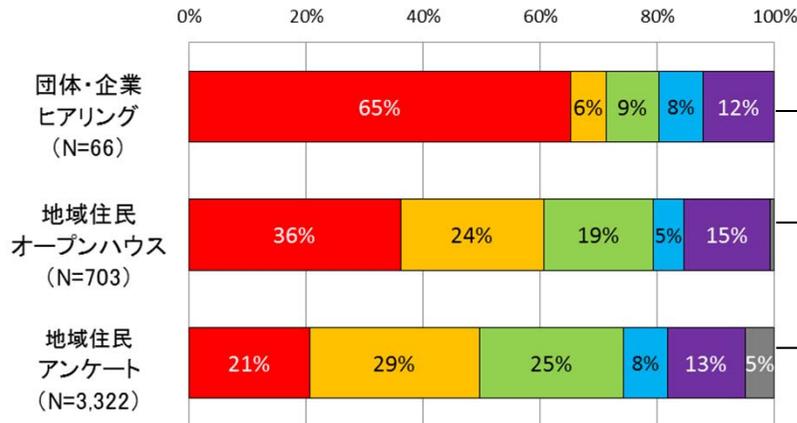
- 渋滞により、通勤が10~20分程度遅れることもある。(大村市)
- 長崎空港に行く際、渋滞に遭遇し飛行機に乗り遅れたことがある。それ以来、渋滞を懸念し早く出発している。(諫早市)
- 大村市のタクシードライバーだが、空港から諫早までに博多行き特急かもめに間に合わなかったことが何度もある。(大村市)
- 朝夕の通勤時間帯は、まったく時間が読めない。遠回りにはなるが、大村貝津線へ迂回している。(諫早市)
- 国道の渋滞によりスクールゾーンの裏道をスピードを出して通るために、子供たちが危険。(大村市)
- 鈴田峠の勾配がきついで、渋滞するのでは。(雲仙市)
- 夕方や通勤ラッシュ時に混雑することが多い。(諫早市)
- 混雑しているとは思わない。(諫早市)

3. 第1回意見聴取の結果 <地域の現状と課題: 事故>

■ 属性別に見た回答の傾向 (課 題 『 交通事故が多い 』)

- いずれの意見聴取方法においても、提示した課題に対して『そう思う』、『ややそう思う』という回答が多かった。『そう思わない』『わからない』の意見では交通事故を見たことがないからという意見が多かった。
- 自由意見においては、事故が原因の渋滞について意見が多く、特に鈴田峠での事故が多く、急カーブや急勾配、積雪や凍結について意見が見られた。
- 自治体意見においては、鈴田峠のカーブを要因とした事故が多いことや、事故発生時の激しい渋滞を指摘する意見があった。

■ 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 ■ 無回答



- 事故が多く、事故渋滞がひどい上、迂回する道路がない。(大村市)
- 事故が起きると現場へ急行しなければならないが、迂回路がないため支障をきたしている。また、事故処理においてレッカー車の到着も遅れるため、交通規制の解除に時間を要してしまう。(大村市)
- 事故は多いと思う。特に鈴田峠付近では急な下り勾配であるため、広域農道からの急な右左折車にはヒヤリとする時がある。(大村市)
- 鈴田峠は急な坂に加え、カーブも急なため凍結時は危険である。(諫早市)
- 交通事故を見たことがない。(諫早市)

- なかなか進まないと思ったら、事故の場合が頻繁にある。(諫早市)
- 渋滞による追突事故が多く、事故が起こると大渋滞となる。(諫早市)
- 交通事故による渋滞がしばしばある。(大村市)
- 鈴田峠の急な下り坂やカーブの区間で事故がある。(大村市)
- 鈴田峠はカーブが多いうえ、坂道でスピードが出るため、危険を感じる。(大村市)
- 鈴田峠は積雪時、凍結のためスリップ事故が頻繁にある。(諫早市)
- 鈴田峠付近の事故がよくあり、事故処理の際に渋滞する。(大村市)
- 見たことがないため、あまりそう思わない。(諫早市)
- 大きな事故がある事は知ってるが頻繁にとは思わない。(諫早市)
- 事故に遭遇したことがない。(大村市)

【自治体意見】

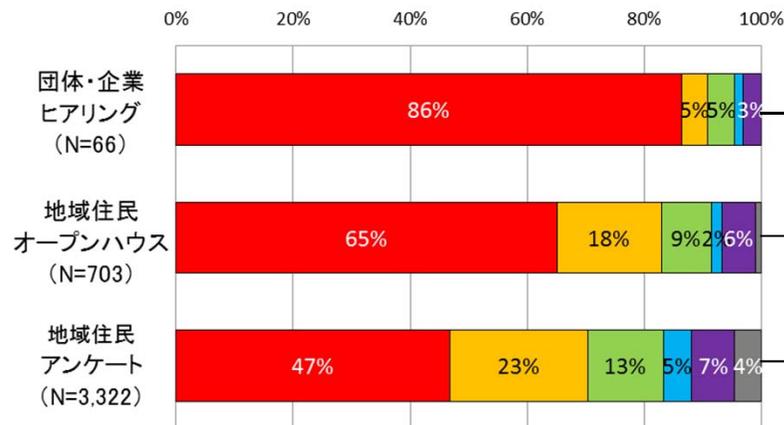
- 当区間は、路肩幅員が狭いことや線形不良区間が存在することなどから、死傷事故率が高い状況であり、安全性の向上が課題であると感じている。(長崎県)
- 渋滞時や鈴田峠付近のカーブなどの要因で事故も多く、片側1車線であるため、事故の度に激しい渋滞が発生する。(大村市)

3. 第1回意見聴取の結果 <地域の現状と課題:歩行空間>

■属性別に見た回答の傾向 (課題『歩道がない(狭い)ため、歩行者等が危険』)

- いずれの意見聴取方法においても、提示した課題に対して『そう思う』、『ややそう思う』という回答が多かった。
- 自由意見においては、車道利用者・歩道利用者共に危険を感じている意見が多く、特に岩松駅や鈴田峠での意見が多数見られた。一方で鈴田峠付近では歩行者がいないという意見も複数見られた。
- 自治体意見においては、小学校・駅などが集積しており、歩行者等の安全・安心な生活空間の確保が必要との意見があった。

■ 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 ■ 無回答



- 歩行者や自転車に対して危険と思う。自動車の交通量が多いため、歩道整備が必要と思う。(諫早市)
- 歩行者・自転車が歩道幅員の狭小区間および歩道のない区間を通行していると、運転している側も大変恐怖を感じる。(諫早市)
- 岩松駅付近の歩行者交通量は多く、危険だと思う。(大村市)
- 小学生や中学生が3~4人並んで、車道にはみだして歩いているのを見かける。先日も岩松駅付近で小学生の事故が起きたばかりである。十分な歩道幅員の確保を強く望みます。(大村市)

【自治体意見】

- 大村市と諫早市は通勤・通学流動が多く、日常的な結びつきが強い地域で、歩行者の安全性など、当該路線が有する交通環境の改善が望まれている。(長崎県)
- 小学校、駅などが集積しており、当該区間の整備により安全・安心な生活空間が確保される。(大村市)

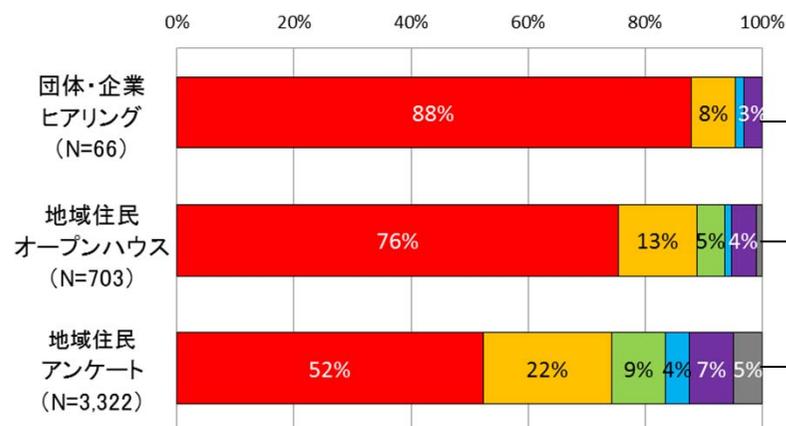
- 歩道が狭いところで、小学生がトラックと接触した。(大村市)
- 子供と散歩をするときにヒヤリとする。(諫早市)
- 国立病院までシニヤカーで行きたいが歩道がない。(諫早市)
- 鈴田小学校も近いし、子供にとって危険である。(大村市)
- 岩松駅もあり、その利用者が危険。(大村市)
- 岩松駅付近の歩道が狭く危ないと感じる。(大村市)
- 鈴田峠にはほとんど歩行者がいない。(大村市)
- 鈴田峠は歩行者をあまり見かけない。(大村市)

3. 第1回意見聴取の結果 <地域の現状と課題: 医療>

■ 属性別に見た回答の傾向 (課題『救急医療施設への速達性に劣る』)

- いずれの意見聴取方法においても、提示した課題に対して『そう思う』、『ややそう思う』という回答が多かった。
- 自由意見においては、渋滞や幅員狭小の影響により、救急搬送に支障をきたしている意見が多かった。
- 自治体意見においては、対象区間の交通混雑が救急医療活動に支障をきたしているとの意見があった。

■ 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 ■ 無回答



- 国道34号大村市諫早市間は、片側1車線であり路肩が狭く大型車が多いため、救急搬送の際には一般車の追い越しが難しい。(諫早市)
- 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る。(諫早市)
- 救急車が通過するのを何度か見た。幅員が狭く、一般車が避けてもなかなか進めない状況であった。(諫早市)
- ドクターヘリは、夕方以降は飛ばないことを知り、救急車(陸路)による救急搬送の確保が必要と非常に感じる。(大村市)
- 島原地域等は病院を増やす必要があると思うが、人材やお金が不足しているため現実的ではないため、道路整備からの救急医療の支援も必要と感じる。(島原市)

【自治体意見】

- 救急活動に支障をきたしている状況であり、救急医療活動の支援が課題。(長崎県)
- 片側1車線であるため、事故の度に激しい渋滞が発生し、救急搬送にも支障を来している。(大村市)
- 対象区間は、諫早市と第三次救急医療施設を結ぶ道路であり、同区間の交通混雑が1分1秒を争う救急活動に支障をきたしている状況である。(諫早市)

- 家族が救急車で国立病院に運ばれた際、国道34号大村市諫早市間の渋滞でなかなか前に進めなかった。あと数分遅かったら命が危なかったと医師から言われた。市民が安心できる道路整備を望みます。(諫早市)
- 渋滞時に事故を起こした際に渋滞の為、救急車がこなかったため命の危険を感じた。(大村市)
- 国立病院に車で病人を連れて行ったが、混雑して困った。(諫早市)
- 島原と諫早からの救急搬送が多く、搬送に時間がかかっている。(大村市)
- 以前、救急車で運ばれた時、意外と早く病院に着いた。(諫早市)

3. 第1回意見聴取の結果 その他の意見(意見数1, 186件)

【道路整備・早期整備】

- 対象区間は、大村市から諫早市間の連携を強化する中心軸であるとともに、県南部地域から長崎空港や第三次医療施設へのアクセス道路としての機能を有するなど、様々な機能を有しており、本県において非常に重要な区間であるため、早期整備を望んでいる。(長崎県)
- 国道34号の現段階の整備では不十分である。今後は、新幹線の開通等によりさらに交通量が増加すると思われるため、当該区間の整備は必要と思う。(諫早市)
- 諫早市周辺の国道で、昭和40～50年代と全く変わっていないのは諫早市～大村市間のみである。長崎県の南北を結ぶ主要国道なので、早期に整備する必要がある。(諫早市)
- 先日、本野入口交差点が広くなり、多少ではあるが流れがスムーズになった。しかし、根本的な解決には至っていない。鈴田峠から与崎交差点までの全線4車線化を早期に実施すべきである。(諫早市)
- 郊外都市の移動手段は、公共交通機関ではなく自家用車が主体である。その点からも国道34号のインフラ整備は必要であると考えられる。(諫早市)
- この区間は住民にとって重要な生活道路なので4車線化をお願いしたい。(大村市)

■自治体意見 ■団体・企業ヒアリング □オープンハウス・住民アンケート

3. 第1回意見聴取の結果 その他の意見(意見数1, 186件)

【ルート・道路構造】

- 沿道には店舗が多く並んでいるので、新たにバイパスを整備すると沿道店舗の方は非常に困るのではないか。(大村市)
- 鈴田峠の縦断勾配と急カーブの解消を望みます。(諫早市)
- 鈴田峠付近の勾配が急であるため、下り坂でスピードが出過ぎるので危険を感じる。勾配を緩くして欲しい。(大村市)
- 鈴田峠は、降雪時に登坂不能による渋滞が発生するので、トンネルを設置するなどの対策が必要である。(大村市)

【生活環境・自然環境】

- 緑や水等の景観に配慮した美しい道路としてほしい(大村市)
- 植樹帯をもっと整備するべき。(大村市)
- 4車線で自宅の前まで道が来るとうるさくて生活できるのでしょうか？(大村市)

【事業費】

- 本当に必要なものであれば仕方がないが、税金の無駄使いとにならないようにして欲しい。(大村市)
- 多くの人が困っており、こういった必要な事業に税金を使ってほしい。(大村市)

3. 第1回意見聴取の結果 その他の意見(意見数1, 186件)

【地域活性化】

- 対象区間の整備により、移動時間の短縮や定時制の確保が図れ、安全・安心な暮らしが確保され、大村市、諫早市を中心とした県央地区の更なる発展につながるものと期待しています。(長崎県)
- 国道34号と島原道路の整備が一体となって進めば、長崎空港から島原に来る観光客が増え、地域が活性化すると思います。(島原市)
- 渋滞解消による観光活性化が期待される。(長崎市)
- 国道34号は長崎県の大動脈であるので、移動時間の短縮は定住化の重要なポイントになると思う。(諫早市)
- 長崎空港へアクセスする幹線道路であり、突発事象発生時は遅延が発生するなど、観光客にも印象が悪い。観光立県に悪影響を及ぼしている。(諫早市)
- 大村市内は道路が整備されており、その周辺に商業施設等が立地してきた。道路整備により人が集まり街に活気がでると思う。(諫早市)

【その他】

- 災害時の道路としても重要である。(諫早市)
- 諫早市は、学校などの施設が多いのでJRのみでは不便である。4車線化によるバス路線の活性化を望む。(大村市)
- 鈴田峠は、上り坂がきついため、凍結時には通行できない場合がある。冬の凍結時に車のチェーンを付ける場所があれば良いと思う。(諫早市)
- 道路に要する所要時間を電光掲示板で表示してはどうか。(大村市)

■自治体意見 ■団体・企業ヒアリング □オープンハウス・住民アンケート

3. 第1回意見聴取の結果 まとめ

- 区間全体の意見としては、渋滞による生活道路としての機能低下についての意見が多く見られた。
- 個別箇所の意見として、岩松駅周辺の歩道の狭さ、鈴田峠の急カーブや急勾配による走行性や速度低下、積雪や凍結によるスリップ事故、歩行者がほとんどいない等の意見が見られた。

■ 国道34号大村市～諫早市間の課題

〔対象区間全体〕

【渋滞】

- ・渋滞により、通勤が10～20分程度遅れることもある
- ・朝夕の通勤時間帯は、まったく時間が読めない

【事故】

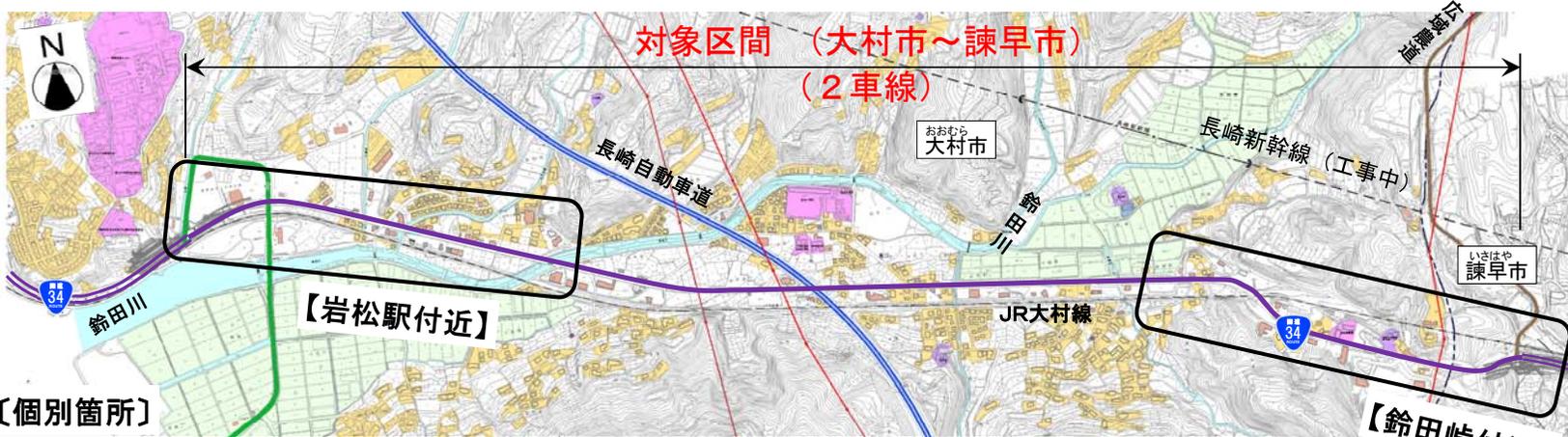
- ・事故が多く、事故渋滞がひどい上、周囲に迂回する道路がない
- ・大きな事故がある事は知っているが頻繁には思わない

【歩行空間】

- ・歩道が狭いところで、小学生がトラックと接触した
- ・歩行者・自転車が歩道幅員の狭小区間および歩道のない区間を通行していると、運転している側も大変恐怖を感じる

【医療】

- ・幅員が狭く、一般車が避けてもなかなか進めない状況を見た
- ・事故を起こした際、渋滞により救急車がこなかったため命の危険を感じた



〔個別箇所〕

【渋滞】

- ・鈴田峠の勾配がきついので、渋滞するのでは

【歩行空間】

- ・岩松駅付近の歩道は狭い

【歩行空間】

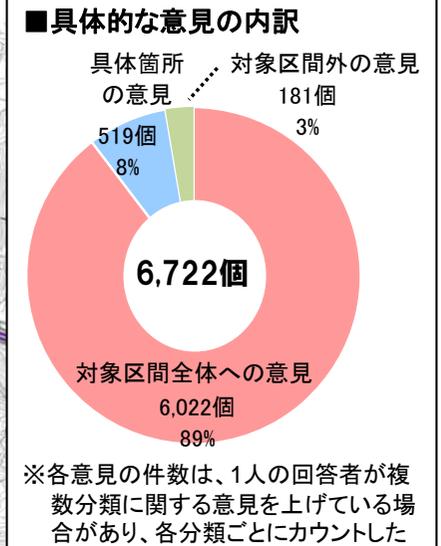
- ・鈴田峠に歩道がない

【歩行空間】

- ・鈴田峠には歩行者がほとんどいない

【事故】

- ・鈴田峠は急な坂に加え、カーブも急なため危険である
- ・鈴田峠は積雪時、凍結のためスリップ事故が頻繁にある





4. 複数案の検討

4. 複数案の検討 <政策目標の設定>

■意見聴取結果による政策目標の検証

■地域の意見聴取結果をもとに、設定した政策目標の妥当性を検証。

【政策目標】渋滞緩和による円滑な移動の確保

(課題:交通が集中することによる混雑)について約9割が『そう思う』『ややそう思う』と回答

【政策目標】医療施設への速達性向上による緊急医療体制の構築

(課題:救急医療施設への速達性に劣る)について約8割が『そう思う』『ややそう思う』と回答

【政策目標】歩道幅員の確保による安全安心な生活空間の構築

(課題:歩道がない(狭い)ため、歩行者等が危険)について約7割が『そう思う』『ややそう思う』と回答

【政策目標】安全性・走行性の向上による交通事故の減少

(課題:交通事故が多い)について約5割が『そう思う』『ややそう思う』と回答

その他自由意見において、鈴田峠の急カーブや急勾配の走行性や、積雪・凍結時の安全性などを課題とする意見が多数寄せられた。

※上記意見を踏まえ、政策目標を「安全性・走行性の向上」に修正する。

■ 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 ■ 無回答



N=4,091

■政策目標の設定

■意見聴取で確認された課題や地域の将来像を踏まえ、4つの政策目標を設定。

地域の現状と課題

道路・交通の現状と課題

地域の将来像

1. 円滑な移動の確保
2. 医療施設への速達性向上
3. 安全安心な歩行空間の確保
4. 安全性・走行性の向上

4. 複数案の検討 〈対策案の検討〉

■ 対策案の検討

■ 4つの政策目標を達成するための対策案を検討。

【円滑な移動の確保】

交通容量の確保・急勾配の回避により、交通渋滞を緩和し、円滑な移動を確保

【医療施設への速達性向上】

諫早市や島原地区から第3次救急医療施設への速達性の向上により、緊急医療体制を支援

【安全安心な歩行空間の確保】

利用者の多い岩松駅周辺等の歩道幅員狭小区間・未設置区間の解消により、安全・安心な生活空間を構築

【安全性・走行性の向上】

鈴田峠の線形不良箇所(急勾配・急カーブ等)の解消及び積雪・凍結時の安全性・走行性の向上を支援



基本コンセプト: 交通容量の確保と線形不良箇所の解消・歩道幅員の確保を図り、広域的なネットワークを支える主要幹線道路及び安全・安心な日常生活を支える道路としての機能向上を目指す

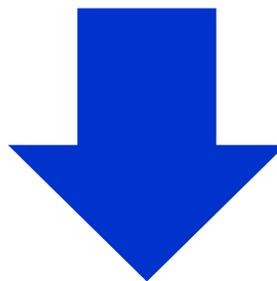
○ 対策案を検討する上でのその他の配慮事項

【生活環境・自然環境の保全と調和】

【沿道施設へのアクセス】

【効果の早期発現】

【経済性への配慮】

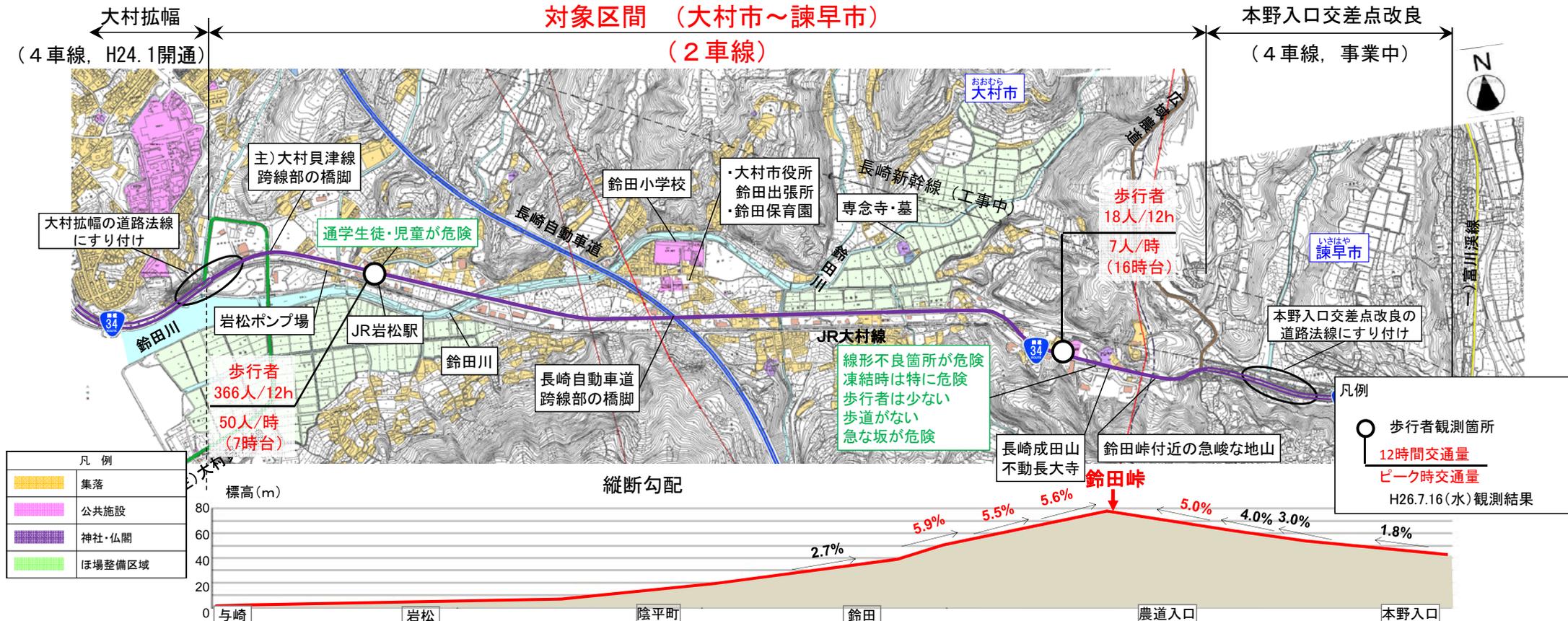


既存の道路ストック活用や別線整備等の対策案を検討

4. 複数案の検討 <ルート選定にあたってのコントロールポイント>

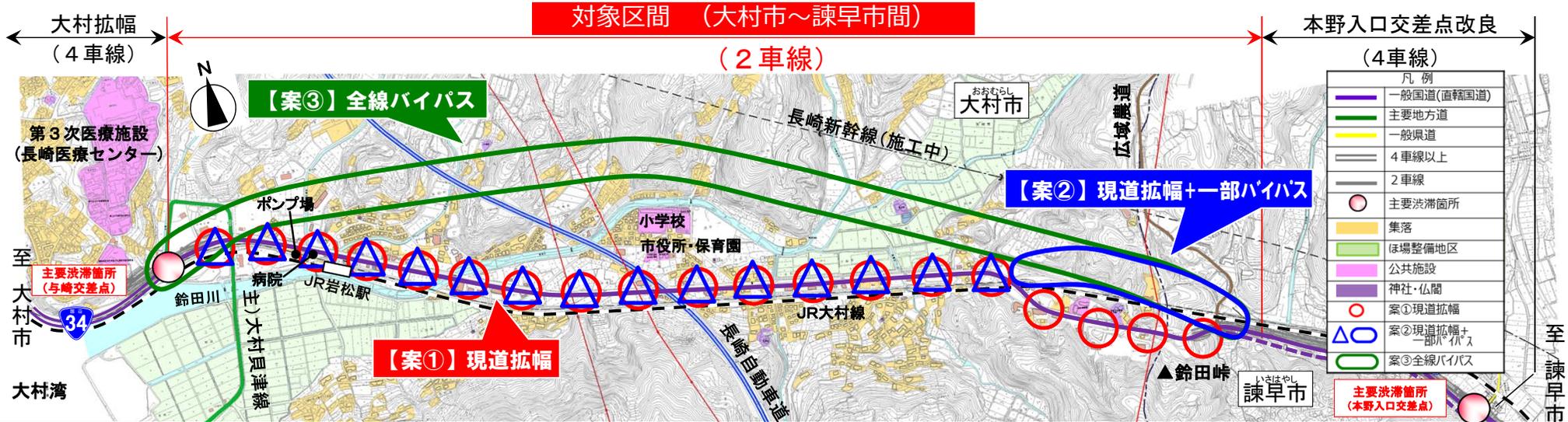
- ◆ルート帯を検討する上で重要なコントロールポイントとして、公共施設、規模が大きい集落等に配慮する。
- ◆意見の中から、ルート帯を検討する上で参考となる意見を抽出し、配慮する。

◇コントロールポイントの位置図



コントロールポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・長崎新幹線(工事中)、JR大村線 ・主)大村貝津線跨線部の橋脚、長崎自動車道跨線部の橋脚 ・公共施設(岩松ポンプ場、JR岩松駅、鈴田小学校、大村市役所鈴田出張所、鈴田保育園) ・規模が大きい集落 ・地形条件(鈴田川、JR大村線、鈴田峠付近の急峻な地山) ・神社仏閣・墓(専念寺、長崎成田山不動長大寺) ・ほ場整備区域
意見聴取結果を踏まえた配慮すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ・JR岩松駅付近:通学生徒、児童が危険 ・鈴田峠付近 :線形不良箇所が危険、凍結時は特に危険、歩行者は少ない、歩道がない、急な坂が危険

4. 複数案の検討 <計画の基本的方針(ルート帯案の概要)>



評価項目	【案①】現道拡幅案	【案②】現道拡幅＋一部バイパス案	【案③】全線バイパス案	
項目	全線に歩道幅員を確保し、歩行者の安全・安心な歩道利用に配慮する案 延長 約4km	利用者の利用形態にあわせて、車道・歩道それぞれの課題に対応し、歩行者・車道利用者の双方に配慮する案 延長 約4km	安全性・走行性に課題のある鈴田峠及び歩行者の多い沿線を回避し、車道利用者の走行性に配慮する案 延長 約4km	
政策目標	円滑な移動の確保	4車線化により十分な交通容量が確保されるが、峠区間の急勾配が現状のままとなるため案②③より劣る	4車線化＋一部バイパス整備により十分な交通容量が確保され、峠区間の急勾配も回避する	全線バイパス整備により十分な交通容量が確保され、峠区間の急勾配も回避する
	医療施設への速達性向上	4車線化により、救急搬送時に一般車の追い越しが容易となり、長崎医療センターへの搬送時間の短縮、定時性向上が見込まれる	4車線化＋一部バイパス整備により、救急搬送時に一般車の追い越しが容易となり、長崎医療センターへの搬送時間の短縮、定時性向上が見込まれる	全線バイパス整備により、救急搬送時に一般車の追い越しが容易となり、長崎医療センターへの搬送時間の短縮、定時性向上が見込まれる
	安全安心な歩行空間の確保	歩行者交通量が多い岩松駅付近において、歩道が整備され、安全安心な歩行空間を確保できる	歩行者交通量が多い岩松駅付近において、歩道が整備され、安全安心な歩行空間を確保できるが、バイパスに並行する現道の歩道未設置区間は現状のまま残る	バイパス部には歩道が設置されるが、並行する現道(一定の交通量が残ることが想定される)の歩道未設置区間、幅員狭小区間は現状のまま残る
	安全性・走行性の向上	現道拡幅のため急勾配が回避されず、凍結時の安全性も解消されないため、安全性・走行性の向上は案②③より小さい	バイパス整備により峠区間の急勾配を回避するため、安全性・走行性の向上が見込まれ、凍結時においても勾配や構造の対応により安全性の向上が見込まれる	全線バイパス整備により峠区間の急勾配を回避するため、凍結時も含め、安全性・走行性の向上が見込まれ、凍結時においても勾配や構造の対応により安全性の向上が見込まれる
道路整備による影響	生活環境	・現道を拡幅するため、沿道家屋への影響が大きい ・現道拡幅のため、沿道家屋への騒音などの影響は、現状とあまり変わらない	・現道を拡幅するが、一部バイパスで集落を回避するため、案①よりも沿道家屋への影響は小さい ・現道拡幅＋一部バイパスのため、沿道家屋への騒音などの影響は現状とあまり変わらない	・集落等を回避するため、案①②よりも沿道家屋への影響は小さい ・現国道34号沿道への騒音などの影響は改善されるが、新たなバイパス沿道への騒音などの影響が発生する
	自然環境	現道拡幅のため、自然・田畑の改変が少ない	現道拡幅＋一部バイパスのため、自然・田畑の改変が案③よりも少ない	北側へ新たな道路を整備するため、自然・田畑の改変が多い
	沿道利用	JR岩松駅や沿道の店舗・病院などに直接アクセスできる	JR岩松駅や沿道の店舗・病院などに直接アクセスできるが、バイパス部の沿道店舗などに直接アクセスできない	全線バイパスのため、JR岩松駅や沿道の店舗・病院などに直接アクセスできない
	効果の早期発現性	段階的な開通が可能ため、効果が早期に発現する	段階的な開通が可能ため、効果が早期に発現する	段階的な開通が困難なため、効果は早期に発現しない
	事業費	約140～150億円	約140～150億円	約180～190億円
整備イメージ				



5. 第2回意見聴取方法（案）

5. 第2回意見聴取方法(案)

1. 意見聴取の基本方針

- ・対策案の検討にあたり、重視すべき事項について意見を聴取する。

■意見聴取範囲



対象者		
ヒアリング ※1	【沿線自治体および団体】長崎県・大村市・諫早市・島原半島の団体などへの意見聴取	
	沿線自治体:長崎県、大村市、諫早市	3自治体
	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	17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 ※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	4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(無作為抽出)
	諫早市 (113,000人)	約4,000部(無作為抽出)
	【地域住民】沿線の鈴田小学校保護者にアンケート用紙を配布し意見聴取	
	鈴田小学校保護者(173人)	173部(全員)

※1 沿線自治体および団体・企業等へ対面方式での意見聴取。
 ※2 各自治体市役所等での説明。アンケート票による意見聴取。
 周知は、ポスターなどで広報。
 ※3 地域住民にアンケート票を配布し意見聴取。

5. 第2回意見聴取方法(案)

2. 住民アンケート(案)

① 調査概要

■ 調査の主旨について説明。

大村市～諫早市間における国道34号の道路計画に関する 第2回意見聴取にご協力をお願いいたします

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ものです。
意見聴取は全部で2回行い、第1回意見聴取(平成26年10月～11月実施済)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ました。
今回(2回目)は、国道34号大村市～諫早市間の対策案の検討にあたり、重視すべき事項についてご意見をお聞きたく、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ご意見として「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。

■ 意見聴取対象者

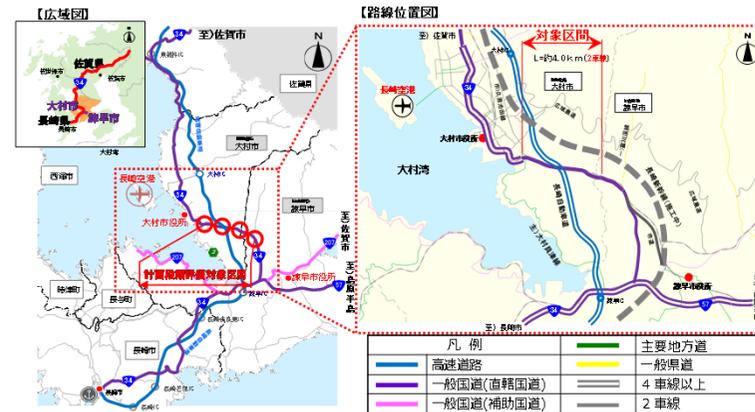
- (封筒の宛名は無作為抽出により抽出された個人宛となっております。)
- 本意見聴取は、配布させて頂いた世帯のご家族の方を対象と考えております。お手数とは思いますが、意見聴取回答へのご協力をお願いいたします。
 - 幅広い年齢層の方からのご意見をお伺いしたい為、ご家族皆様へのご協力をお願いしたく、「意見聴取回答用 返信はがき」を4枚同封させていただきます。
(対象は18歳以上としております。ご家族構成にあわせて必要枚数をご利用下さい。)
 - なお、ご協力頂けるにも関わらず、意見聴取回答用返信はがきが不足している場合は、お手数ですが、下記の意見聴取問い合わせ先までご連絡下さいようお願いいたします。

■ 回答の提出方法及び締切

- 同封しています「意見聴取回答用 返信はがき」に記入し、郵便ポストに切手を貼らず、平成27年 月 日()までに投函してください。

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)

国道34号対象区間位置図



※計画段階評価とは

計画段階評価とは、地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数案の比較・評価を行うとともに、事業の必要性及び事業内容の妥当性を検証するものです。



※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)

5. 第2回意見聴取方法(案)

2. 住民アンケート(案)

②政策目標及び対策案検討にあたり重視すべき事項

■意見聴取結果をふまえた政策目標および対策案を検討するうえでの配慮事項をふまえ、対策案を検討するうえでの重視すべき事項を設定

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。



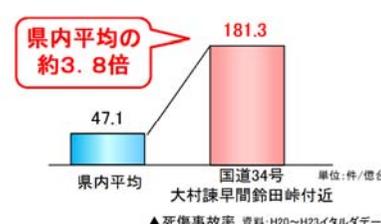
▲朝ピーク時の混雑状況

2 片側1車線であり迂回もできないため、事故が起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。



▲事故による交通規制の状況



▲死傷事故率 資料:H20~H23イタルデータ

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。



▲対象区間の歩行空間の状況

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。



▲対象区間の救急車通行状況

○意見聴取結果をふまえ地域の課題を解決するための目標を設定

目標1 円滑な移動の確保

- ◆交通容量の確保により、交通渋滞を緩和し、円滑な移動を確保



▲朝ピーク時の混雑状況

目標2 医療施設への速達性向上

- ◆諫早市や島原地区から第3次救急医療施設への速達性向上により、緊急医療体制を支援



▲対象区間の救急車通行状況

目標3 安全・安心な歩行空間の確保

- ◆歩道未設置区間や利用者の多い岩松駅前等の歩道幅員狭小区間の解消により、安全安心な生活空間を構築



▲対象区間の歩行空間の状況

目標4 安全性・走行性の向上

- ◆鈴田峠の線形不良箇所の解消及び積雪・凍結時の安全性・走行性の向上を支援



▲鈴田峠の線形不良箇所の状況

基本コンセプト: 交通容量の確保と線形不良箇所の解消・歩道幅員の確保を図り、主要幹線道路及び安全・安心な生活道路としての機能向上を目指す

○対策案を検討する上でのその他の配慮事項

- 生活環境・自然環境の保全と調和
- 沿道施設へのアクセス
- 効果の早期発現
- 経済性への配慮

対策案の方針: 既存の道路ストック活用や別線整備等の対策案を検討

- 対策案を検討する上での重視すべき事項
- 渋滞が少ないこと
 - 家屋の移転や、騒音等の影響が少ないこと
 - 救急病院に早く行けること
 - 自然・田畑の改変が少ないこと
 - 歩行者が安全・安心に利用できること
 - 沿道施設(JR岩松駅等)へアクセスしやすいこと
 - 急勾配がなく、安全性・走行性が高いこと
 - 効果が早く発現すること
 - 事業費が安いこと

5. 第2回意見聴取方法(案)

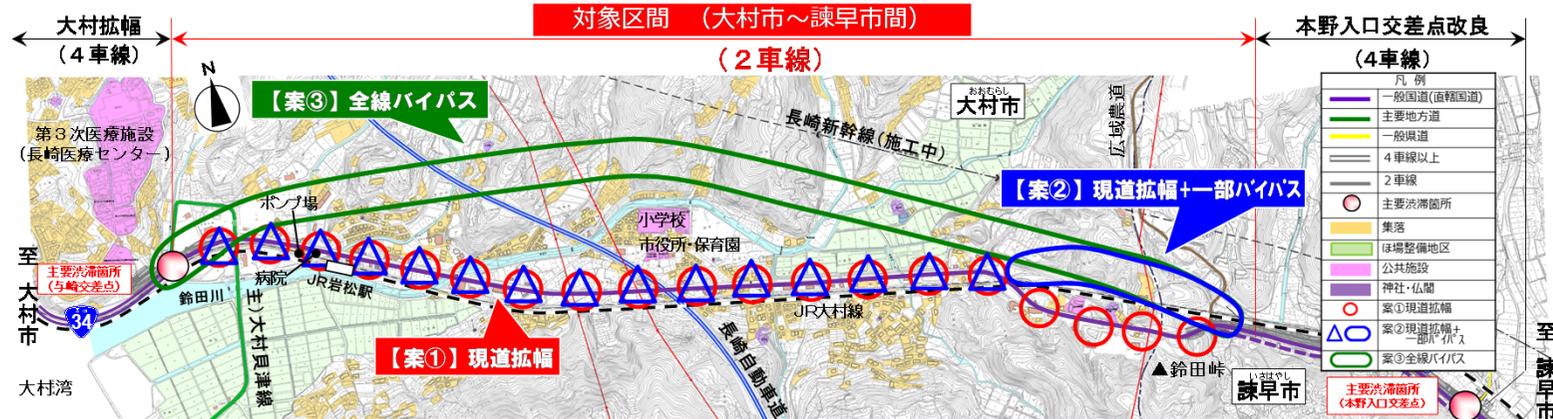
2. 住民アンケート(案)

③ 対策案

■ 各対策案の概要と各評価項目における整備効果を図と比較表を用いて説明。

対策案の比較表

地域の課題を解決するために、以下のような対策案(3つの比較案)を検討しています。



評価項目	【案①】 現道拡幅案	【案②】 現道拡幅+一部バイパス案	【案③】 全線バイパス案
項目	全線に歩道幅員を確保し、歩行者の安全・安心な歩道利用に配慮する案 延長 約4km	利用者の利用形態にあわせて、車道・歩道それぞれの課題に対応し、歩行者・車道利用者の双方に配慮する案 延長 約4km	安全性・走行性に課題のある鈴田峠及び歩行者の多い沿線を回避し、車道利用者の走行性に配慮する案 延長 約4km
円滑な移動の確保	4車線化により十分な交通容量が確保されるが、峠区間の急勾配が現状のままであるため案③より劣る	4車線化+一部バイパス整備により十分な交通容量が確保され、峠区間の急勾配も回避する	全線バイパス整備により十分な交通容量が確保され、峠区間の急勾配も回避する
医療施設への速達性向上	4車線化により、救急搬送時に一般車の追い越しが容易となり、長崎医療センターへの搬送時間の短縮、定時性向上が見込まれる	4車線化+一部バイパス整備により、救急搬送時に一般車の追い越しが容易となり、長崎医療センターへの搬送時間の短縮、定時性向上が見込まれる	全線バイパス整備により、救急搬送時に一般車の追い越しが容易となり、長崎医療センターへの搬送時間の短縮、定時性向上が見込まれる
安全安心な歩行空間の確保	歩行者交通量が多い岩松駅付近において、歩道が整備され、安全安心な歩行空間を確保できる	歩行者交通量が多い岩松駅付近において、歩道が整備され、安全安心な歩行空間を確保できるが、バイパスに並行する現道の歩道未設置区間は現状のまま残る	バイパス部には歩道が設置されるが、並行する現道(一定の交通量が残ることが想定される)の歩道未設置区間、幅員狭小区間は現状のまま残る
安全性・走行性の向上	現道拡幅のため急勾配が回避されず、凍結時の安全性も解消されないため、安全性・走行性の向上は案③より小さい	バイパス整備により峠区間の急勾配を回避するため、安全性・走行性の向上が見込まれ、凍結時においても雪かきや構造の対応により安全性の向上が見込まれる	全線バイパス整備により峠区間の急勾配を回避するため、凍結時も含め、安全性・走行性の向上が見込まれ、凍結時においても雪かきや構造の対応により安全性の向上が見込まれる
生活環境	・現道を拡幅するため、沿道家屋への影響が大きい ・現道拡幅のため、沿道家屋への騒音などの影響は、現状とあまり変わらない	・現道を拡幅するが、一部バイパスで集落を回避するため、案①よりも沿道家屋への影響は小さい ・現道拡幅+一部バイパスのため、沿道家屋への騒音などの影響は現状とあまり変わらない	・集落等を回避するため、案①よりも沿道家屋への影響は小さい ・現国道4号沿道への騒音などの影響は改善されるが、新たなバイパス沿道への騒音などの影響が発生する
自然環境	現道拡幅のため、自然・田畑の改変が少い	現道拡幅+一部バイパスのため、自然・田畑の改変が案③よりも少い	北側に新たな道路を整備するため、自然・田畑の改変が多い
沿道利用	JR岩松駅や沿道の店舗・病院などに直接アクセスできる	JR岩松駅や沿道の店舗・病院などに直接アクセスできるが、バイパス部の沿道店舗などに直接アクセスできない	全線バイパスのため、JR岩松駅や沿道の店舗・病院などに直接アクセスできない
効果の早期発現性	段階的な開通が可能のため、効果が早期に発現する	段階的な開通が可能のため、効果が早期に発現する	段階的な開通が困難なため、効果は早期に発現しない
事業費	約140~150億円	約140~150億円	約180~190億円
整備イメージ			

5. 第2回意見聴取方法(案)

2. 住民アンケート(案)

④アンケート調査票

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**○で囲んでください。
- ・ **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4へ

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号を通行する際の目的として、最も多い目的は何ですか？(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]

あなたご自身の事について教えてください

住所 干	長崎県	市	町
性別	年齢		

問4 対策案を検討する際に、重視すべき事項

(前頁に示した「対策案の比較表」を参考にお答えください。)

【問4-1】

対策案を検討する際に、下記の重視すべき事項について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)(1～9の事項それぞれ該当する箇所に1つだけ○をつけてください)

重視すべき事項	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	渋滞が少ないこと	1	2	3	4	5
2	救急病院に早く行けること	1	2	3	4	5
3	歩行者が安全・安心に利用できること	1	2	3	4	5
4	急勾配がなく、安全性・走行性が高いこと	1	2	3	4	5
5	家屋の移転や、騒音等の影響が少ないこと	1	2	3	4	5
6	自然・田畑の改変が少ないこと	1	2	3	4	5
7	沿道施設(JR岩松駅等)へアクセスしやすいこと	1	2	3	4	5
8	効果が早く発現すること	1	2	3	4	5
9	事業費が安いこと	1	2	3	4	5

【問4-2】

あなたが、上記事項を重視すべきと思う理由や、上記以外で重視すべきと思うことがあれば、ご自由にお書きください。(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。)

5. 第2回意見聴取方法(案)

2. 住民アンケート(案)

⑤第1回意見聴取結果

■第1回意見聴取結果の概要を紹介。

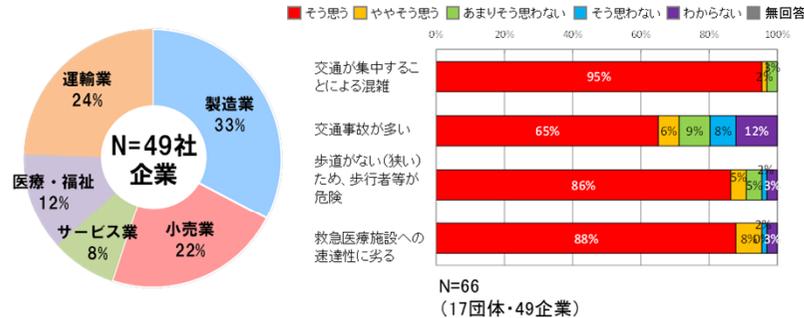
【参考】第1回意見聴取の結果

第1回意見聴取では、国道34号を利用されている団体・企業の方から66票、地域の住民の方や国道34号大村市～諫早市間を利用されている方などから4,025票の回答を頂きました。
ご協力ありがとうございました。意見聴取結果(概要)を以下のとおりお知らせいたします。

団体・企業ヒアリング、住民アンケートともに、半数～9割の方が「交通渋滞」、「交通事故」、「歩行者等の危険性」、「救急医療施設への速達性」を課題と感じています。

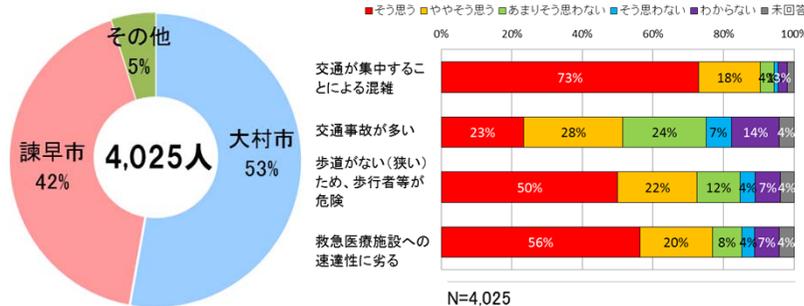
団体・企業ヒアリング

■ヒアリング実施企業の内訳 ■ 国道34号大村市～諫早市間の課題について



住民アンケート

■回答者の内訳 ■ 国道34号大村市～諫早市間の課題について



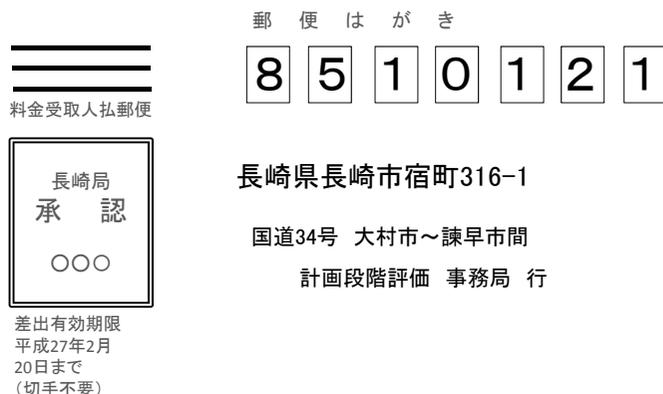
5. 第2回意見聴取方法(案)

2. 住民アンケート(案)

⑥返信用はがき

■「回答者の属性」「対策案」について確認。

(表 面)



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 大村市～諫早市間の国道34号を通行する際の目的として、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

※個人情報を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 対策案を検討する際に、重視すべき事項
対策案を検討する際に、下記の重視すべき事項について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) (1～9の事項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	重視すべき事項	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	渋滞が少ないこと	1	2	3	4	5
2	救急病院に早く行けること	1	2	3	4	5
3	歩行者が安全・安心に利用できること	1	2	3	4	5
4	急勾配がなく、安全性・走行性が高いこと	1	2	3	4	5
5	家屋の移転や、騒音等の影響が少ないこと	1	2	3	4	5
6	自然・田畑の改変が少ないこと	1	2	3	4	5
7	沿道施設(JR岩松駅等)へアクセスしやすいこと	1	2	3	4	5
8	効果が早く発現すること	1	2	3	4	5
9	事業費が安いこと	1	2	3	4	5

問4-2 あなたが、上記事項を重視すべきと思う理由や、上記以外で重視すべきと思うことがあれば、ご自由にお書きください。(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 〒 ー 長崎県 市 町

性別 ①男性 ②女性 年齢 ①10代 ②20代 ③30代 ④40代
⑤50代 ⑥60代 ⑦70代以上