

国道34号 おおむらし 大村市～いさはやし 諫早市

第3回 説明資料

平成29年 6月 7日

国土交通省 九州地方整備局

本日、ご審議頂く内容

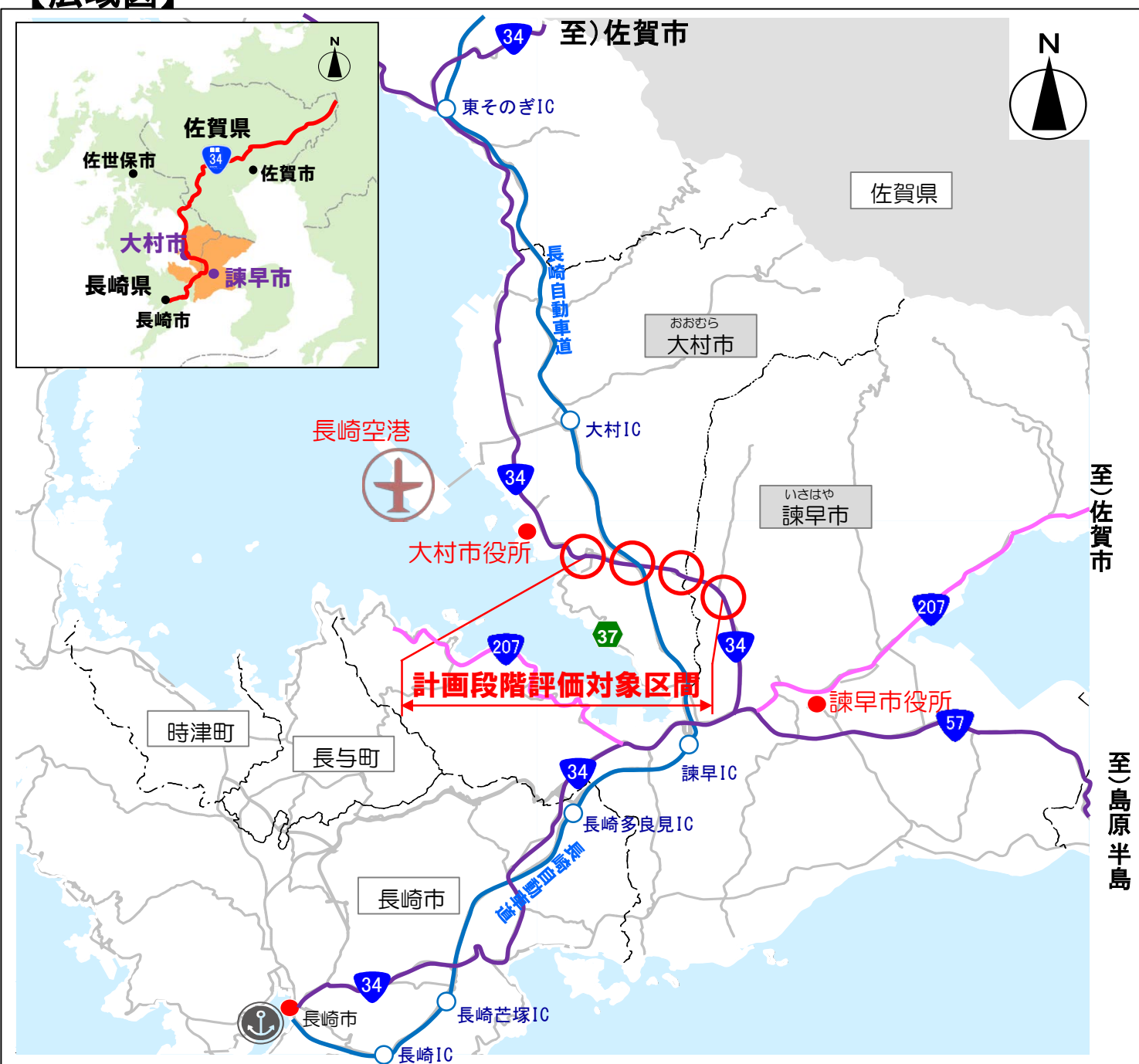
1. 前回までの審議内容	・ ・ ・	1
2. 第2回意見聴取の概要	・ ・ ・	6
3. 第2回意見聴取の結果	・ ・ ・	12
4. 対応方針(案)の検討	・ ・ ・	19
5. 自治体への意見照会	・ ・ ・	22
6. 対応方針(案)まとめ	・ ・ ・	24

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り、地域の生活の基盤となる工業団地や救急医療施設が立地。
- 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。

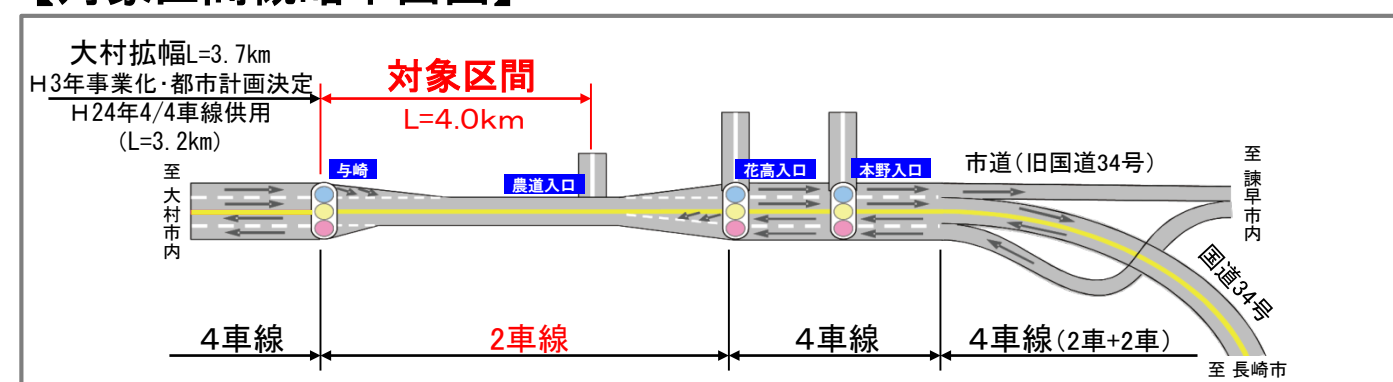
【広域図】



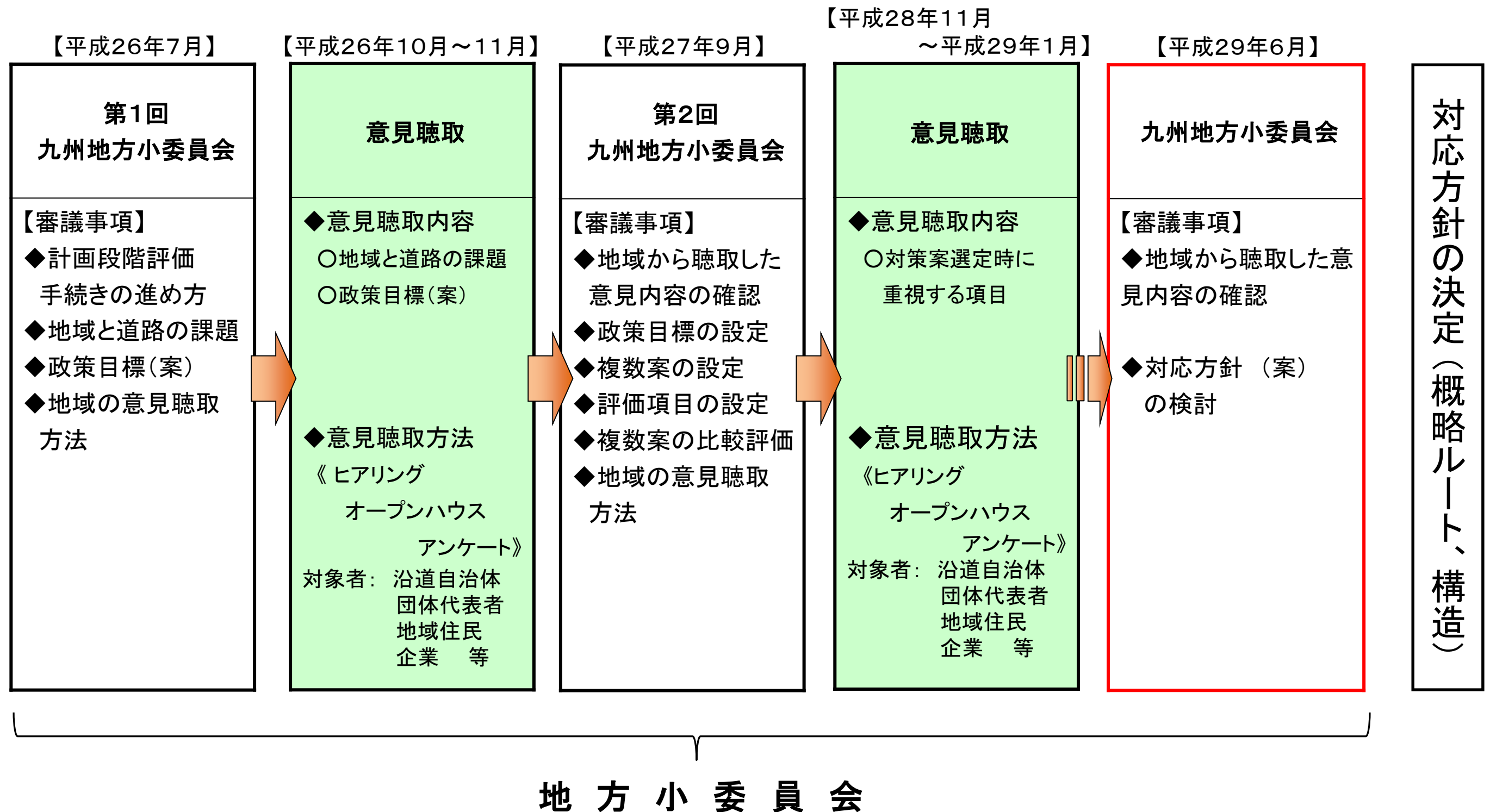
【路線位置図】



【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(2回目)＞

九州地方小委員会(2回目)の概要

■実施日

平成27年 9月15日

■主な議題

- ①地域から聴取した意見内容の確認
- ②政策目標の設定
- ③複数案の設定
- ④評価項目の設定
- ⑤複数案の比較評価
- ⑥地域の意見聴取方法について

九州地方小委員会(2回目)での主な指摘事項と対応方針

指摘事項	対応方針
・意見聴取においては、車利用者だけでなく学生や高齢者等の歩道利用者についても意見を抽出できるよう工夫すること。	・歩道利用者のヒアリングを現地で実施した。 ・住民アンケート調査について、18歳未満も調査対象に調査を実施した。
・意見聴取においては、想定する各案のイメージ（バイパス整備後の現道の状況等）についてもわかりやすく説明すること。	・評価表において、各案がイメージしやすい表現に修正した。
・意見聴取においては、専門用語を避け、一般にわかりやすい表現とすること。	・専門用語を避け、一般的に分かりやすい表現とした。
・意見聴取結果については、地域ごとの分析も実施したほうがよい。	・沿線地域に特化した分析を実施した。
・今後の小委員会において、自治体の総合計画や検討区間で実施されている地域活動の状況等についても説明すること。	・第3回資料に、自治体の総合計画等を追加した。

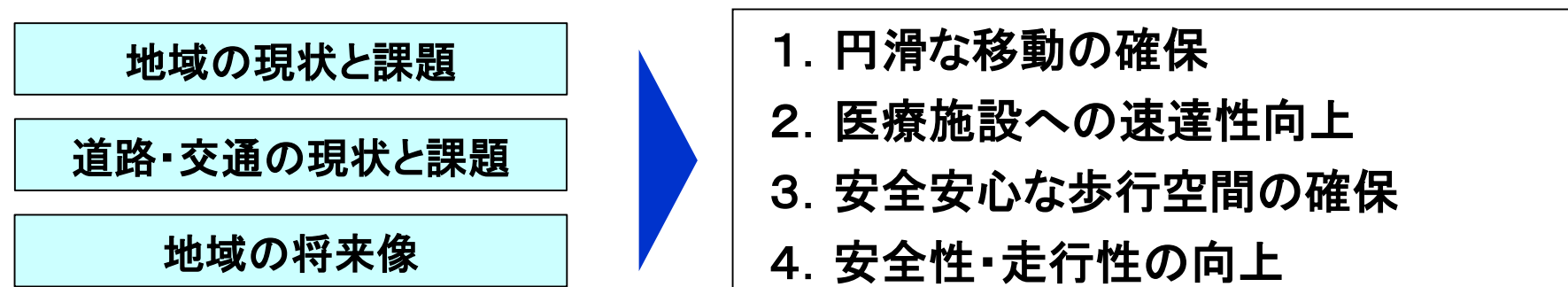
1-4. 地域の将来像、地域の活動状況との整合性

政策目標	地域の将来像・取組み
①円滑な移動の確保	<p>○都市部の交通渋滞を解消・緩和し、交通の円滑化を図る<長崎県の道づくり基本方針></p> <p>○交通の利便性と安全性を確保するため、国道34号の整備促進、幹線道路や生活道路の整備を計画的に進める <大村市総合計画></p>
②医療施設への速達性向上	<p>○第三次救急医療施設への所要時間の短縮 <長崎県の道づくり基本方針></p> <p>○国立病院機構長崎医療センターやその他の医療機関と消防署との連携を一層強化し、緊急時にも迅速に対応できる救急救命・救助体制の充実に努める。<大村市総合計画></p>
③安全安心な歩行空間の確保	<p>○歩道整備や防護柵設置などのハード対策を推進<長崎県の道づくり基本方針></p> <p>○交通安全施設等の整備を進め、交通事故の防止や歩行者の安全確保などを図る。<大村市総合計画></p> <p>○全ての人に優しい歩道の整備を進め、安全安心で暮らしやすい地域づくりを推進。<諫早市総合計画></p>
④安全性・走行性の向上	<p>○交通事故のない安全・安心なまちづくりの推進 <長崎県総合計画></p> <p>○安全・安心な暮らしを支える道づくり <長崎県の道づくり基本方針></p>

1-5. 政策目標

■政策目標の設定

■地域の課題や将来像等を踏まえ、4つの政策目標を設定し、これら目標を達成するための対策案を検討。



■対策案の検討

【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

※1時間あたりに通ることができる自動車の台数

【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(迅速な移動)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】

歩道が整備されていない区間や利用者の多い岩松駅前等で歩道の幅が狭い区間を解消することで、安全安心な生活空間を構築

【安全性・走行性の向上】

鈴田峠の急な勾配やカーブ区間の解消及び積雪・凍結時の安全性・走行性の向上を支援

基本コンセプト: 交通容量の確保と急な勾配やカーブ区間の解消・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

2. 第2回意見聴取の概要

2. 第2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29年1月5日(木)	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28年12月6日(火) ～平成29年1月11日(水)	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	21団体より
企業	ヒアリング	平成28年12月6日(火) ～平成29年1月11日(水)	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	43社より
地域住民	オープンハウス	平成28年12月 1日(木) ～12月 4日(日)	・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: 1,004人 うち沿線住民 54票※
	アンケート	平成28年11月25日(金) ～12月16日(金)	・アンケート(大村市、諫早市) 2地区×4,000世帯に無作為抽出(8,000世帯) ・アンケート(鈴田小学校) 生徒の保護者等(138世帯)にアンケートを配布 ・歩道利用者アンケート 岩松駅・鈴田交差点・道の駅付近の3箇所	アンケート回答数 4,923票 うち沿線住民 438票※ (うち鈴田小学校保護者等 92票) うち歩道利用者 89票

※沿線住民：対象区間が通過する岩松町・小川内町・平町・陰平町・大里町・中里町・久原・下大渡野町の住民および鈴田小学校保護者等を地域住民の中から抽出集計

【設問事項】

○国道34号(大村市～諫早市間)の「対策案(ルート帯案)を検討する際に重視すべき事項」に対する意見を伺う

2. 第2回意見聴取の概要 ～ヒアリング～

■ ヒアリング実施状況



【平成29年1月5日 長崎県】



【平成28年12月6日 長崎管材(株)】



【平成28年12月9日 長崎県トラック協会 大村支部】



【平成28年12月21日 ソニーセミコンダクタ(株)】
長崎テクノロジーセンター

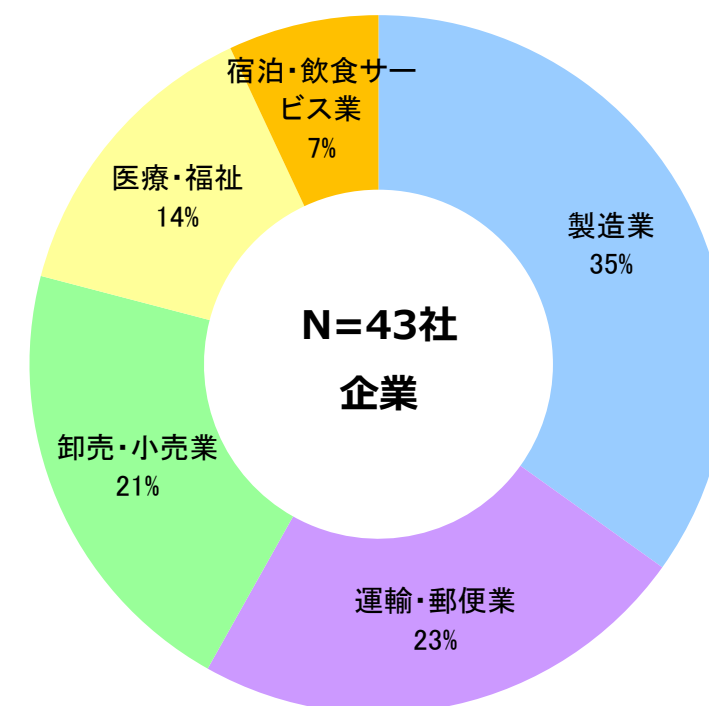
■ 対 象

自治体 : (1県2市)

団 体 : (21団体)

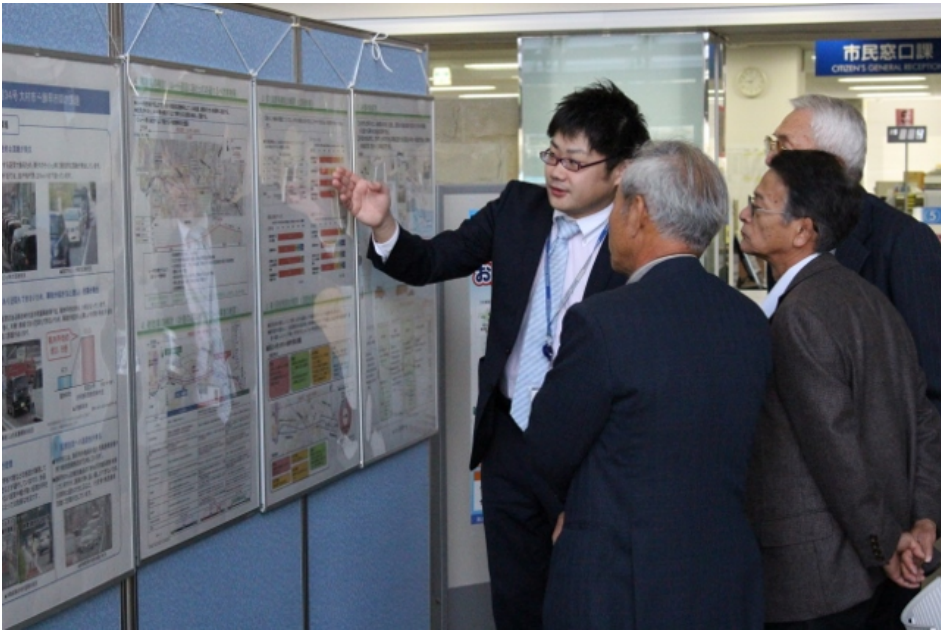
企 業 : (43社)

■ ヒアリング実施企業の内訳



2. 第2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28年12月1日 諫早市役所 】



【 平成28年12月2日 大村市役所 】



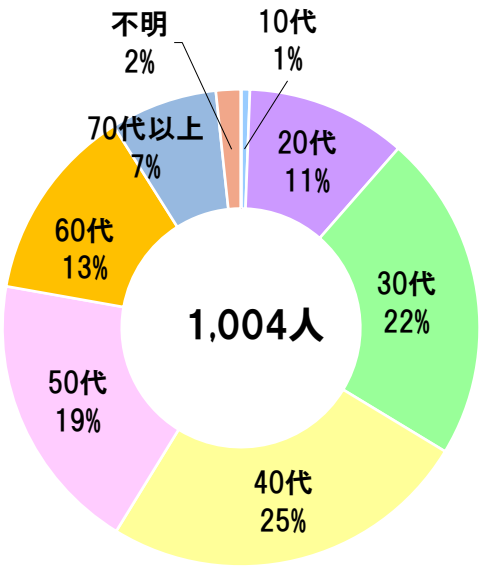
【 平成28年12月3日 諫早図書館 】



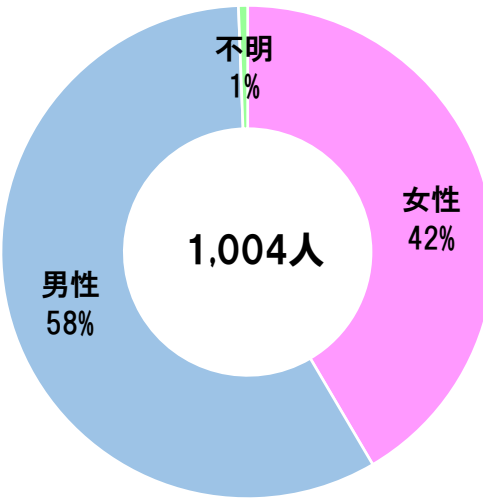
【 平成28年12月4日 イオン大村 】

■ オープンハウスの意見聴取の内訳

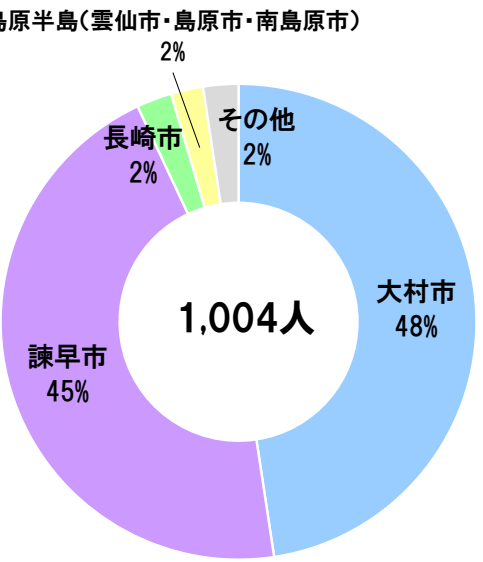
【 年 代 】



【 性 別 】



【 居住地 】



対 象 : 地域住民
会 場 : 大村市2箇所、諫早市2箇所
意見聴取数: 1,004人

2. 第2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

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(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5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]

問4 国道34号の歩道の利用について

大村市～諫早市間の国道34号の歩道を通行したことがありますか？（**単一回答**）

1	通行したことがある(週1回以上)
2	数回程度、通行したことがある(週1回未満)
3	通行したことはない

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			
職業	会社員・自営業・学生・アルバイト・主婦・その他()			

問5 対策案(ルート帯案)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5-1】
対策案(ルート帯案)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 渋滞が少なく、スムーズに移動できること	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 段階的に開通することで効果が早くあらわれること	1	2	3	4	5
9 事業費が安いこと	1	2	3	4	5

【問5-2】
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)

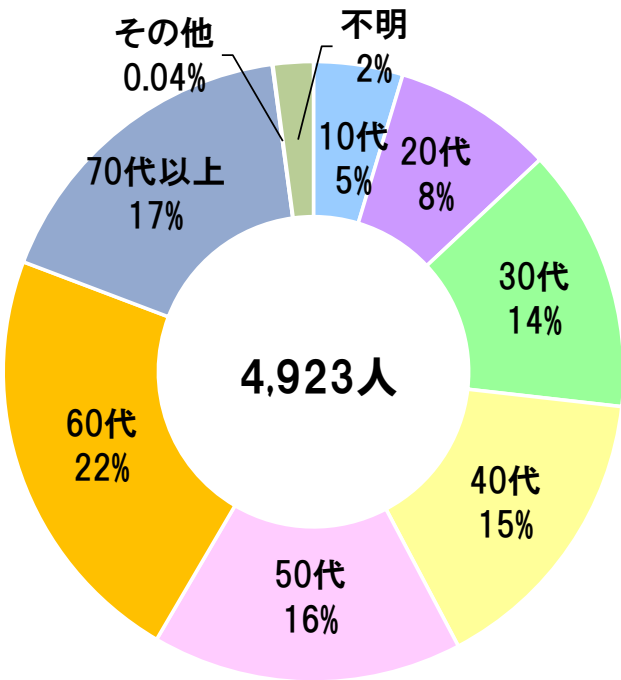
大村市～諫早市間の対策案(ルート帯案)の検討にあたり、地域にお住いの皆様のご意見を広く伺うことを目的としています。
そのため、このはがきに記入されたことは、この目的以外には使用いたしません。

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。)

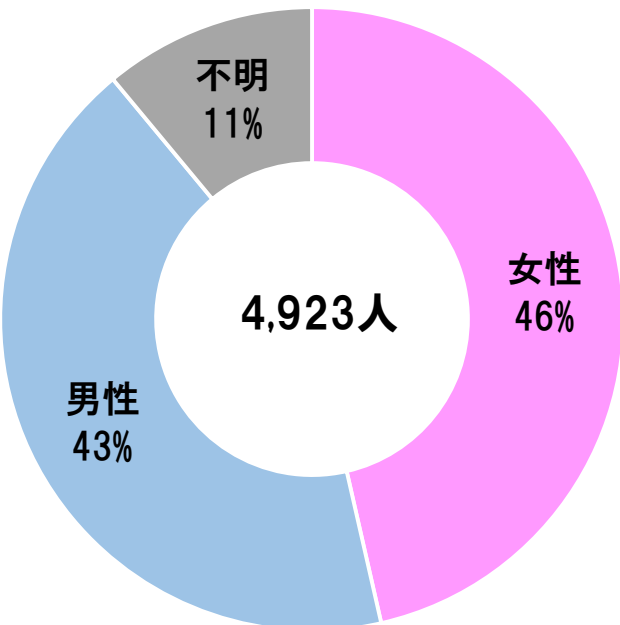
ご協力ありがとうございました。

■ 住民アンケート回答者の内訳

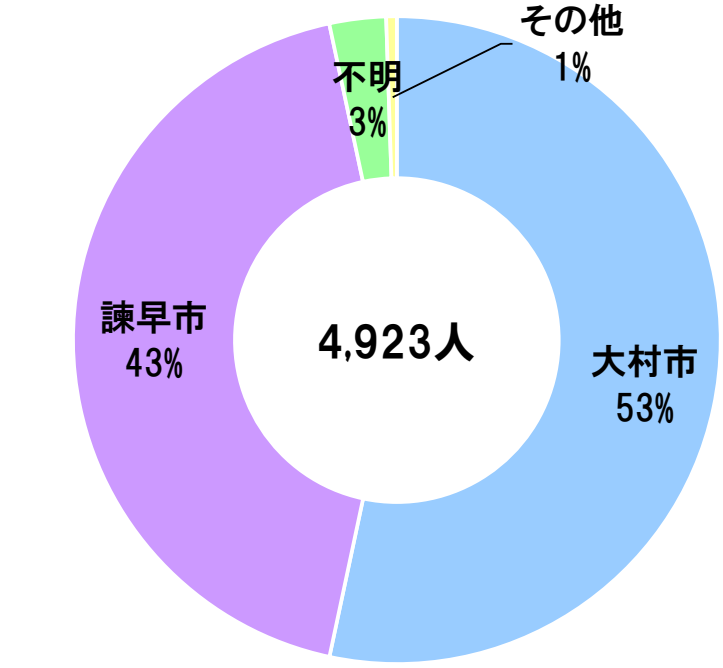
【年代】



【性別】



【居住地】



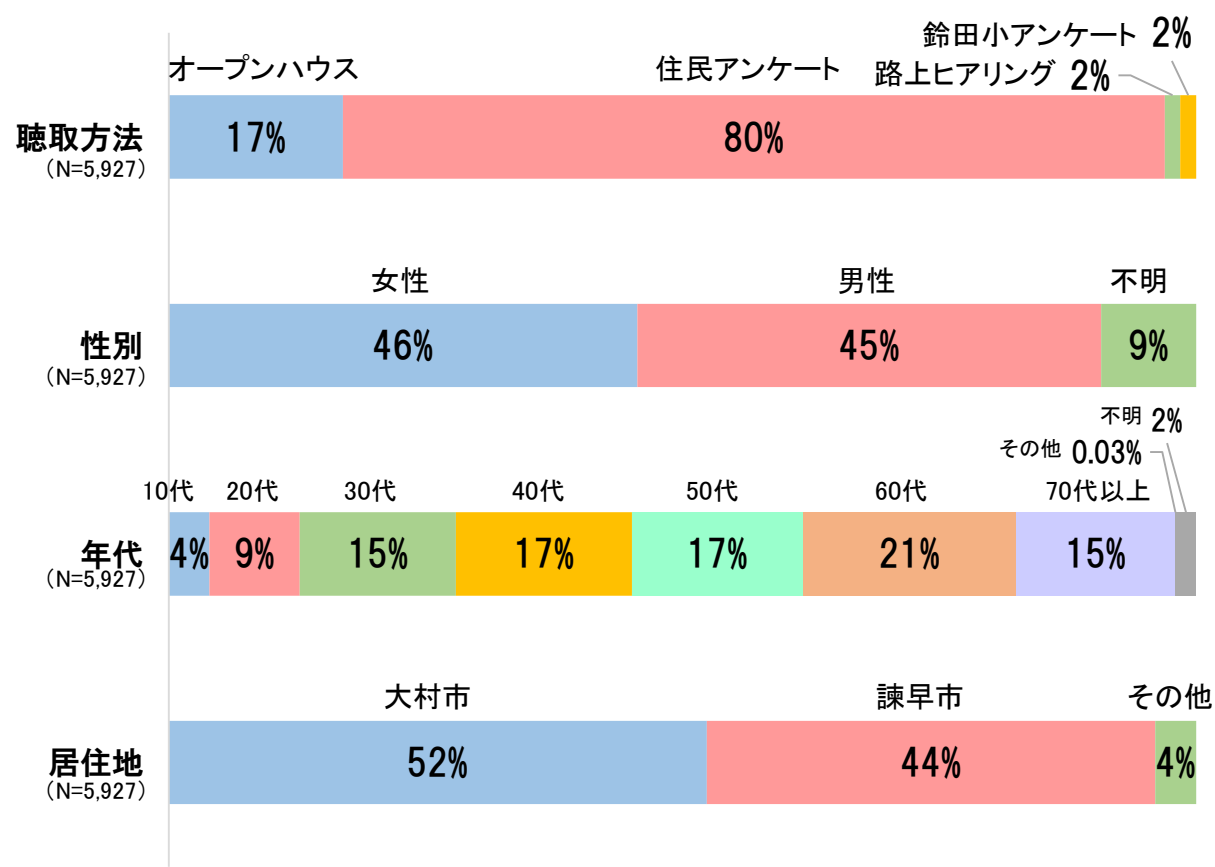
対 象 ： 地域住民
配 布 ： 住民アンケート
 鈴田小学校アンケート
 歩道利用者アンケート
意見聴取数：4,923票

2地区×4,000世帯に配布(回答数4,742票)
生徒の保護者等138世帯に配布(回答数92票)
対象区間歩道利用者591人に配布(回答数89票)

2. 第2回意見聴取の概要 ～オープンハウス・住民アンケート～

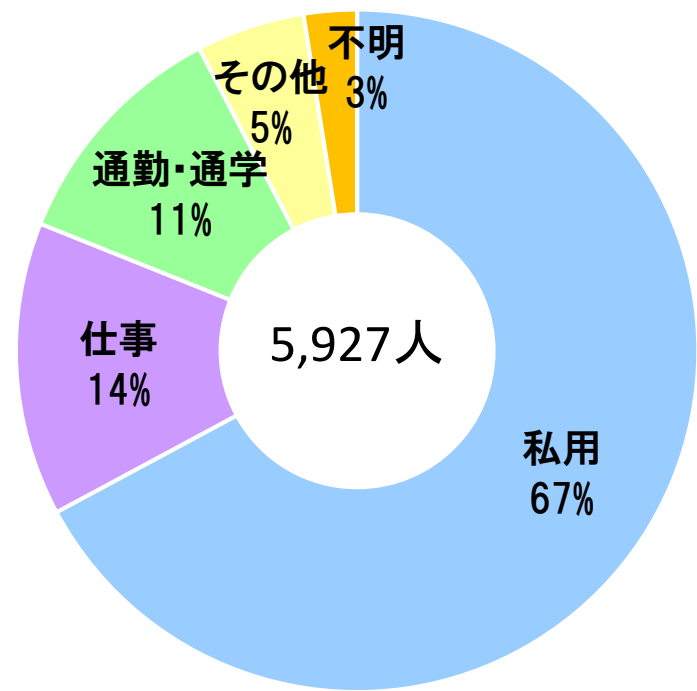
【 属 性 】

「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



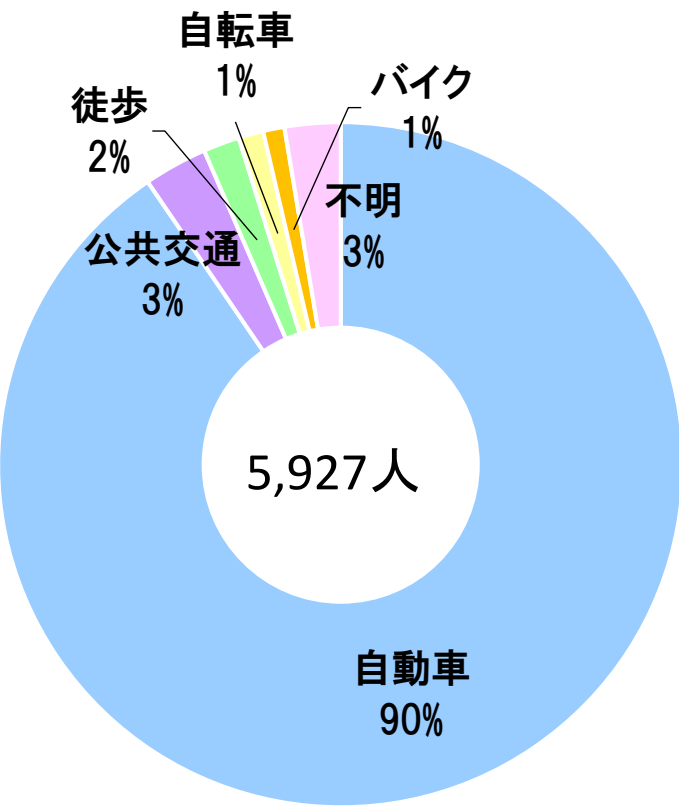
【 利用目的 】

約7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



2. 第2回意見聴取の概要 ～広報～

■ 広報活動として、記者発表2回、長崎県及び大村市、諫早市HPや長崎河川国道事務所Facebookへの掲載、県庁や市役所、各会場でポスターの掲示やチラシの配布を実施した。

【記者発表】

平成28年11月21日(月)
平成28年11月29日(火)

【長崎河川国道事務所Facebook】

【長崎県・大村市・諫早市HP】



【新聞掲載】

平成28年11月29日(火)
長崎新聞 朝刊

【広報用ポスター】



【道の駅長崎街道鈴田峠(ポスター)】

◆国道34号道路計画に関する
オープンハウス 12月1日
午前9時～午後4時、諫早市
東小路町の諫早市役所▽3日
午前10時～午後4時、同町の
市立諫早図書館▽2日午前9
時～午後4時、大村市玖島1
丁目の大村市役所▽4日午前
10時～午後4時、大村市幸町
のイオン大村店。国道34号与
崎交差点(大村市)―農道入
口交差点(諫早市)間の4車
線化に対する地域住民の意見
を聞く。パネル展示もある。
国土交通省長崎河川国道事務
所(095・839・9211)

3. 第2回意見聴取の結果

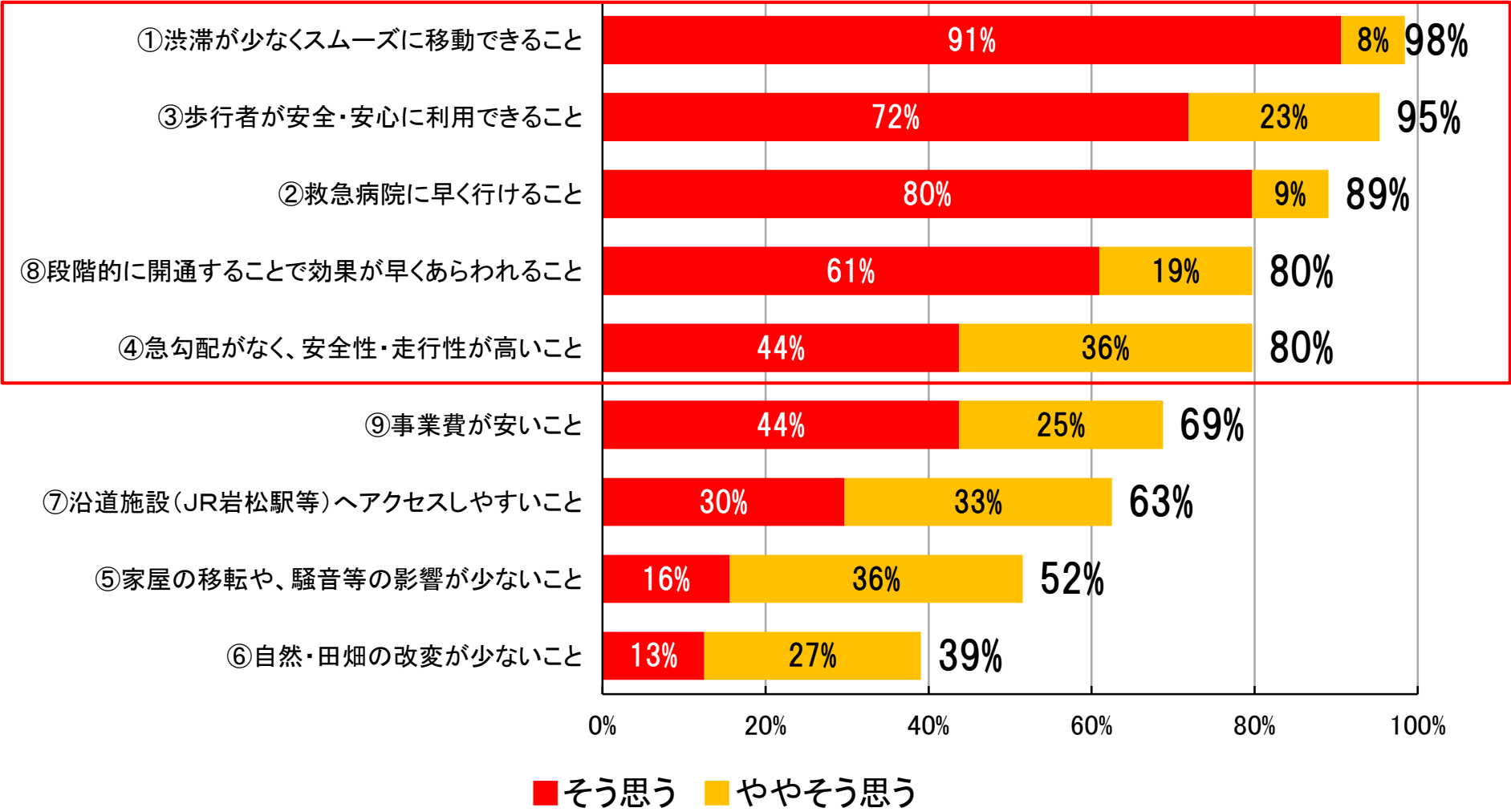
3. 第2回意見聴取の結果 <ルート帯案に関すること>

■団体・企業（ヒアリング）

■「①渋滞が少なくスムーズに移動できること」「③歩行者が安全・安心に利用できること」「②救急病院に早く行けること」「⑧段階的に開通することで効果が早くあらわれること」「④急勾配がなく、安全性・走行性が高いこと」について8割以上が重視している。

質問：対策案（ルート帯案）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。

【団体・企業（ヒアリング）64団体・企業】

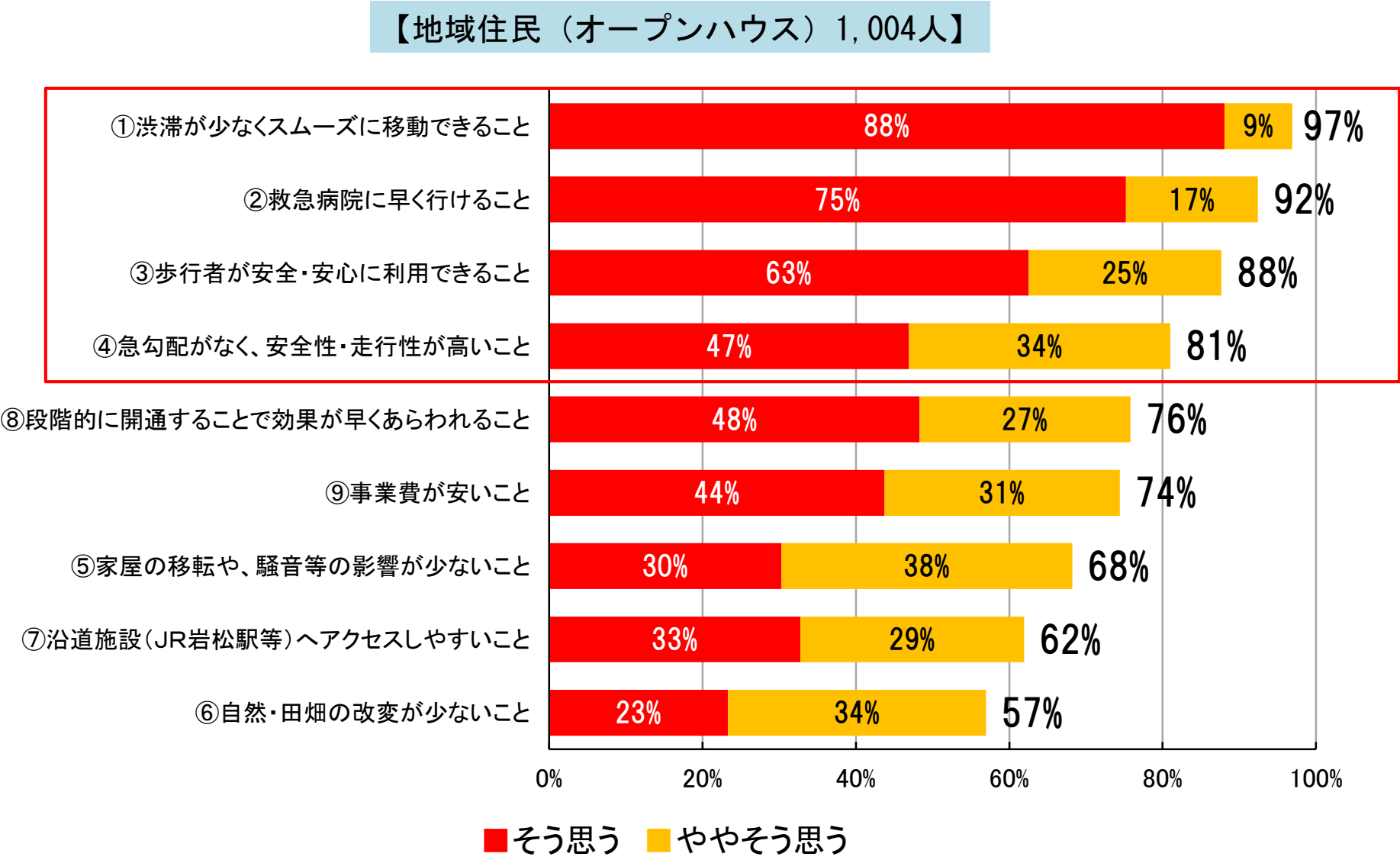


3. 第2回意見聴取の結果 <ルート帯案に関すること>

■地域住民(オープンハウス)

■「①渋滞が少なくスムーズに移動できること」「②救急病院に早く行けること」「③歩行者が安全・安心に利用できること」「④急勾配がなく、安全性・走行性が高いこと」について8割以上が重視している。

質問: 対策案(ルート帯案)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。

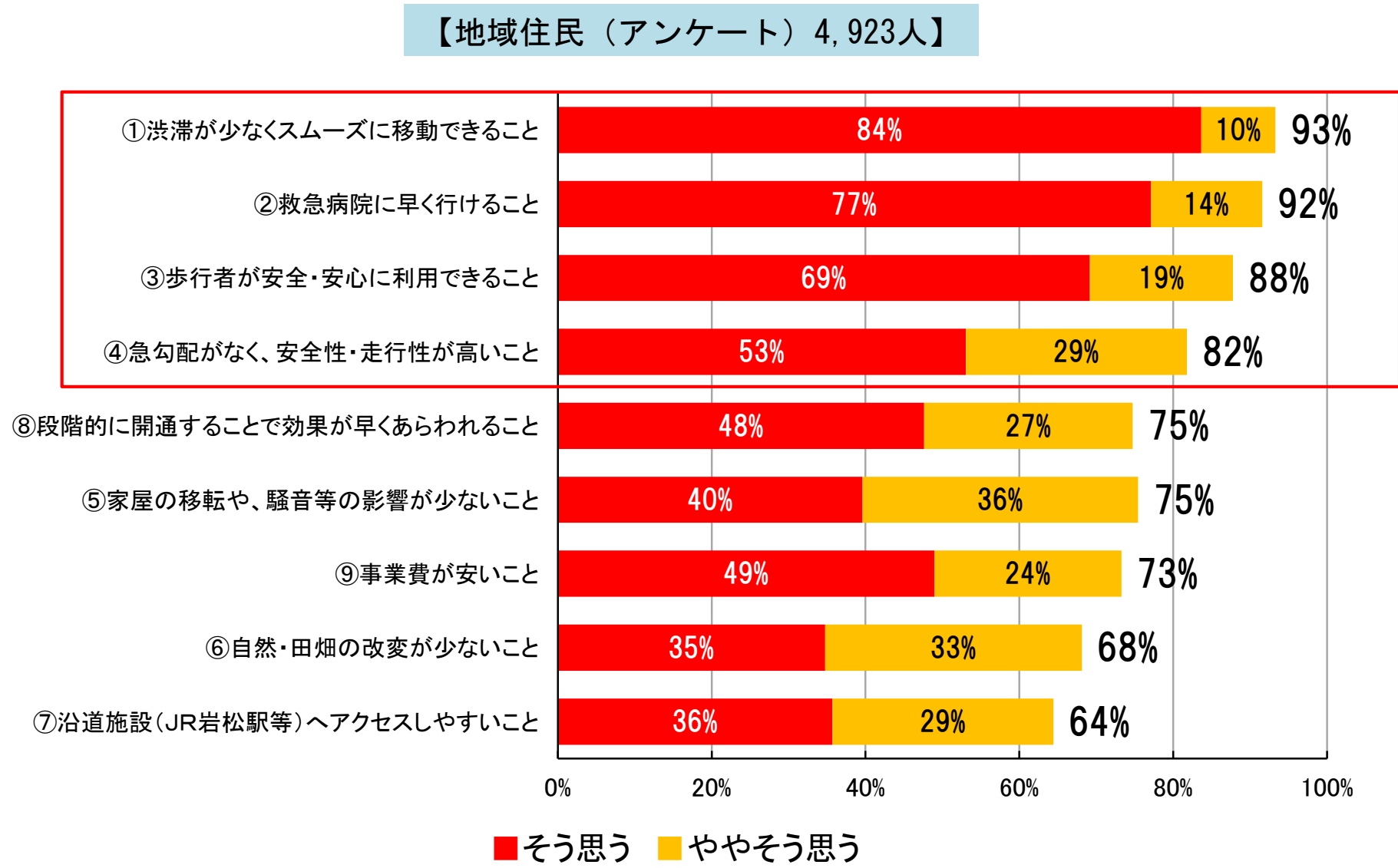


3. 第2回意見聴取の結果 <ルート帯案に関すること>

■地域住民(アンケート)

■オープンハウスと同様に、「①渋滞が少なくスムーズに移動できること」「②救急病院に早く行けること」「③歩行者が安全・安心に利用できること」「④急勾配がなく、安全性・走行性が高いこと」について8割以上が重視している。

質問: 対策案(ルート帯案)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。

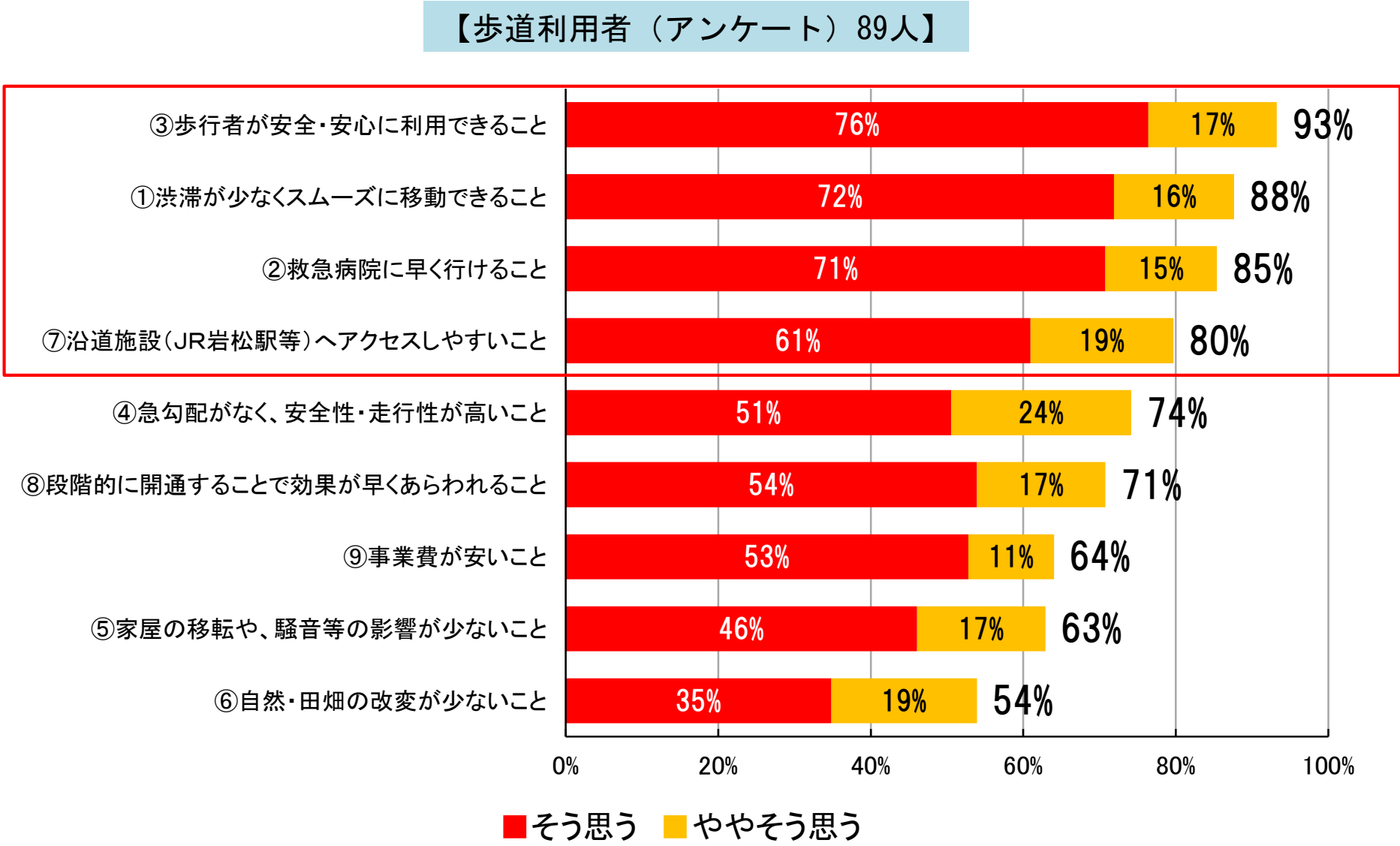


3. 第2回意見聴取の結果 <ルート帯案に関すること>

■歩道利用者(アンケート)

■歩道利用者は、「③歩行者が安全・安心に利用できること」「①渋滞が少なくスムーズに移動できること」「②救急病院に早く行けること」「⑦沿道施設(JR岩松駅等)へアクセスしやすいこと」について8割以上が重視している。

質問: 対策案(ルート帯案)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。

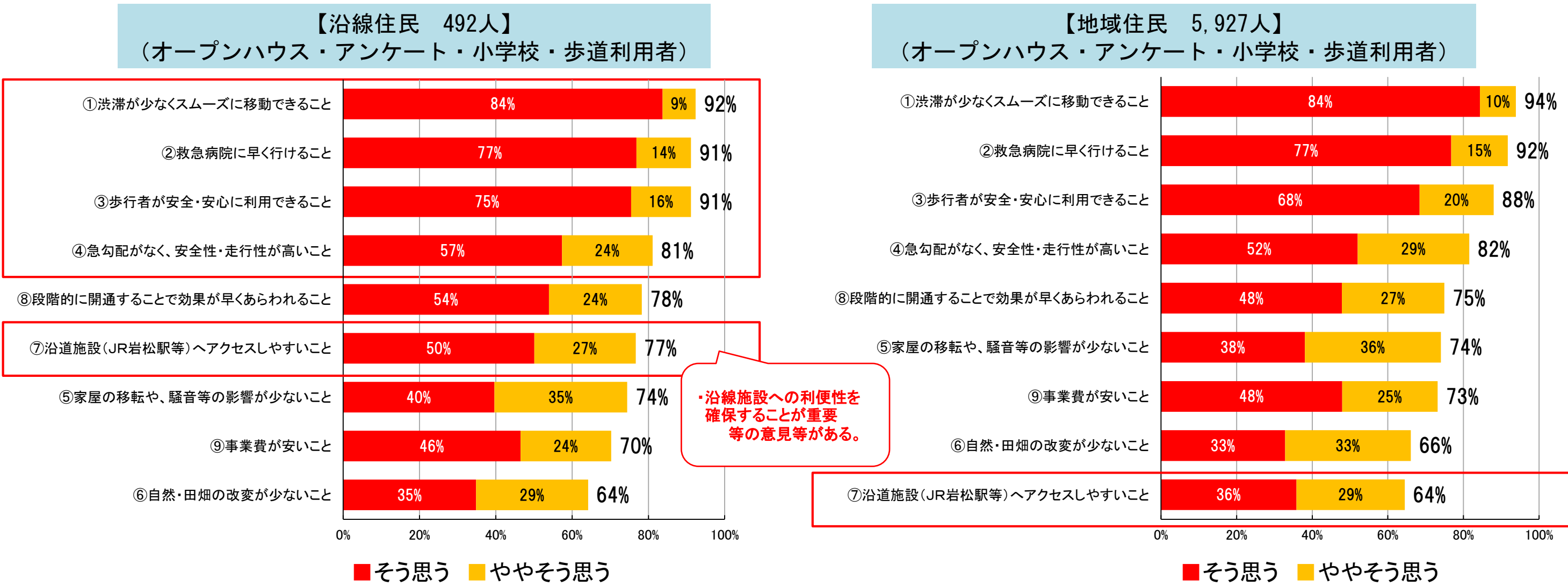


3. 第2回意見聴取の結果 <ルート帯案に関すること>

■沿線住民(オープンハウス・アンケート・小学校・歩道利用者)

- 地域住民と同様に、「①渋滞が少なくスムーズに移動できること」「②救急病院に早く行けること」「③歩行者が安全・安心に利用できること」「④急勾配がなく、安全性・走行性が高いこと」について8割以上が重視している。
- 地域住民より、「⑦沿道施設(JR岩松駅)へアクセスしやすいこと」を重視している(約13%高い)。

質問: 対策案(ルート帯案)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。



沿線住民：対象区間が通過する岩松町・小川内町・平町・陰平町・大里町・中里町・久原・下大渡野町の住民および
鈴田小学校保護者等を地域住民の中から抽出集計

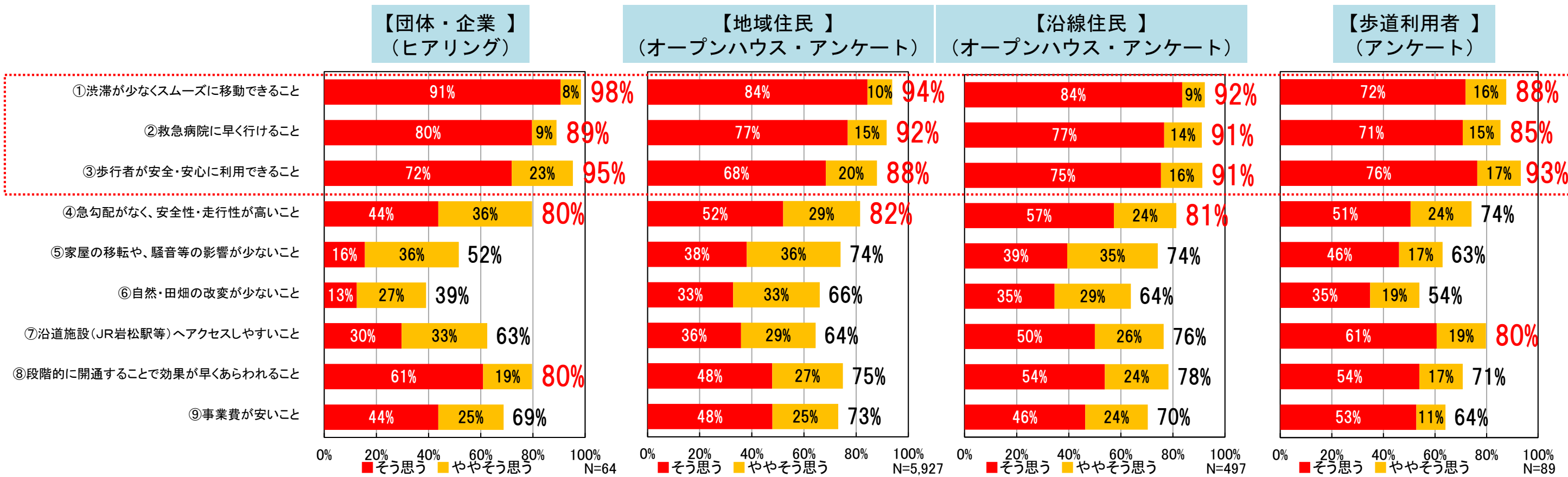
3. 第2回意見聴取の結果 <ルート帯案に関すること>

■自治体(ヒアリング)

■自治体からは、「渋滞解消」「医療施設への速達性」「歩行者の安全性」や「峠区間の安全性・走行性」に加え「沿道利用」や「事業効果の早期発現」について重視する意見が寄せられた。

自治体	主な意見(重視すべき事項)
長崎県	<ul style="list-style-type: none">・ 現在、朝夕のピーク時に著しい渋滞が発生しており、渋滞解消が喫緊の課題となっている・ また、大村市には第3次救急医療施設である(独)長崎医療センターが立地しているため、搬送時間の短縮が必要である・ 急勾配の箇所では、積雪時などのスリップ事故が多く、速度低下も発生していることから、安全性・走行性の向上が必要である・ 早期に整備効果が発現でき、急勾配箇所の対応ができる案②(現道拡幅＋一部バイパス案)による整備手法が望ましい
大村市	<ul style="list-style-type: none">・ 1分1秒を争う重篤患者の搬送が要求される道路であるため、救急病院に早く行けることは必要である・ 歩道の整備により、JR岩松駅周辺をはじめとした歩行者の安全性が大きく改善されると考える・ 積雪時(凍結時)や災害時において、安全な交通確保が必要である・ 「第②案(現道拡幅＋一部バイパス案)」が妥当であると考えます。沿道にはすでに商業施設が立地しているため、当該区間を現道拡幅することで、沿道利用が更に促進されると考える・ 加えて、一部バイパスの整備により、峠区間の急勾配や急カーブを回避でき、安全性や走行性が向上するほか、災害発生時における輸送路として、高い防災機能を発揮できると考える・ 道の駅については、バイパスの整備においても、駅の賑わいを確保できるよう、関係団体や地元住民と協力し、活性化に向けた施策を講じる
諫早市	<ul style="list-style-type: none">・ 主要渋滞箇所である本野入口交差点の諫早市から大村市方向への渋滞解消に繋がる・ 特に、諫早市側の農道入口交差点付近は、信号処理がなされておらず、交通渋滞と相まって、非常に危険な状態が続いているため、農道入口交差点付近の安全対策と交通混雑の解消に重点をおいていただきたい・ 第3次救急医療施設へのアクセス道路であり、市民の命を守るために速達性向上は重要事項である・ 鈴田峠の急勾配が渋滞の原因の一つであり、また悪天候でも安全に走行できるようにすべきである・ 農道入口交差点の混雑解消を根本的に解決し、かつ事業効果ができるだけ早期に発現できる案が望ましい

3. 第2回意見聴取の結果 <まとめ>



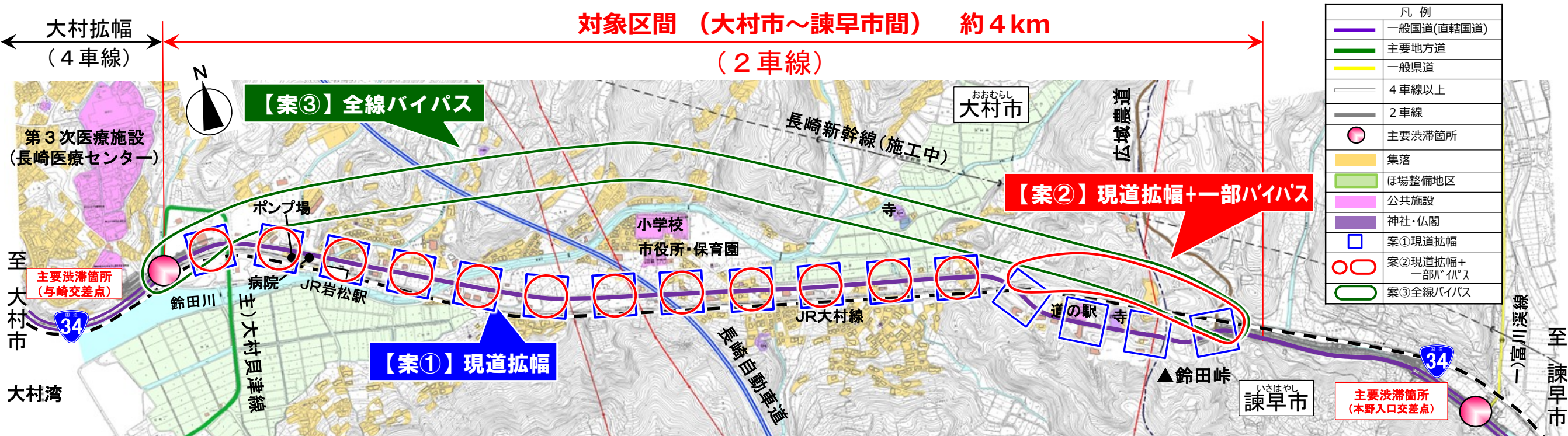
【自治体の主な意見（ヒアリング）】

渋滞解消に関する意見	・現在、朝夕のピーク時に著しい渋滞が発生しており、渋滞解消が喫緊の課題【長崎県】
医療施設への速達性に関する意見	・1分1秒を争う重篤患者の搬送が要求される道路であるため、救急病院に早く行けることは必要【大村市】
歩行者の安全性に関する意見	・歩道の整備により、JR岩松駅周辺をはじめとした歩行者の安全性が大きく改善される【大村市】
峠区間の安全性・走行性に関する意見	・鈴田峠の急勾配が渋滞の原因の一つであり、また悪天候でも安全に走行できるようにすべきである【諫早市】
沿道利用に関する意見	・沿道にはすでに商業施設が立地しているため、当該区間を現道拡幅することで、沿道利用が更に促進されると考える【大村市】
事業効果の早期発現に関する意見	・早期に整備効果が発現できるような整備手法が望ましい【長崎県】 ・事業効果はできるだけ早期に発現すべき 【諫早市】

- 団体、企業、地域住民等に対する各意見聴取において、「①渋滞が少なくスムーズに移動できること」が最も重要視されており、つづいて、「②救急病院に早く行けること」、「③歩行者が安全安心に利用できること」の項目についても重要視する声が多かった。
- その他では、「④急勾配がなく、安全性・走行性が高いこと」、「⑦沿道施設(JR岩松駅等)へアクセスしやすいこと」、「⑧段階的に開通することで効果が早くあらわれること」の項目についても重視する声が多かった。
- 自治体からは、「渋滞解消」「医療施設への速達性」「歩行者の安全性」や「峠区間の安全性・走行性」に加え「沿道利用」や「事業効果の早期発現」について重視する意見が寄せられた。

4. 対応方針（案）の検討

4-1. 対応方針(案)の検討 <複数案の比較>



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
ルートの趣旨		全区間において現国道34号を拡幅する案 延長 約4km	急勾配の鈴田峠付近をバイパス整備し、残りの区間は現国道34号を拡幅する案 ※一部バイパス区間に並行する現国道34号は現状のまま 延長 約4km	全区間をバイパス整備する案 ※バイパスに並行する現国道34号は現状のまま 延長 約4km
政策目標	円滑な移動の確保	△ 交通量に応じた車線数が確保され、現国道34号の混雑が緩和される 鈴田峠付近の急勾配は残るため、速度低下の要因が残る	○ 交通量に応じた車線数が確保され、現国道34号の混雑が緩和される	○ 通過交通のバイパスへの転換が図られるため、現国道34号の混雑も緩和される
	第三次医療施設(長崎医療センター)への速達性向上	△ 車線数の増加により、救急車両の走行スペースが確保でき、追い越しが容易となるため、速達性が向上 急勾配が残る鈴田峠付近の速達性は案②③に劣る	○ 車線数の増加により、救急車両の走行スペースが確保でき、追い越しが容易となるため、速達性が向上	○ 車線数の増加により、救急車両の走行スペースが確保でき、追い越しが容易となるため、速達性が向上 通過交通のバイパスへの転換が図られるため、現国道34号での速達性向上も見込まれる
	安全安心な歩行空間の確保	○ 全線にわたり歩道が整備され、安全安心な歩行空間を確保できる	○ 全線にわたり歩道が整備され、安全安心な歩行空間を確保できる 鈴田峠付近の現国道34号の歩行空間は現状のままとなるが、通過交通がバイパスに転換するため、危険性は低下する	○ 全線にわたり歩道が整備され、安全安心な歩行空間を確保できる 現国道34号の歩行空間は現状のままとなるが、通過交通がバイパスに転換するため、危険性は低下する
	安全性・走行性の向上	× 鈴田峠付近の急勾配は解消されないため、走行性や凍結時の安全性は現状から大きな向上は見込めない	○ 鈴田峠付近をバイパス整備とする事で、走行性や凍結時の安全性が向上	○ 全線をバイパス整備とする事で、走行性や凍結時の安全性が向上
道路整備による影響	生活環境	× 全線にわたり現国道34号を拡幅するため、沿道の家屋移転などの影響が最も大きい 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	△ 現国道34号の拡幅区間は沿道の家屋移転などの影響が大きい、バイパス区間の影響は小さい 現国道34号の拡幅区間の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が、鈴田峠付近は軽減される	○ バイパスにより集落を回避するため、沿道の家屋移転などの影響は最も小さい 現国道34号の沿道家屋では騒音などの影響は軽減されるが、バイパス沿道で新たに騒音などの影響が生じる
	自然環境	○ 全線にわたり現国道34号を拡幅するため、自然・田畑の改変は最も小さい	△ 一部バイパスを新たに整備するが、大半は現国道34号を拡幅するため、自然・田畑の改変は案①に次いで小さい	× バイパスを新たに整備するため、自然・田畑の改変が最も大きい
	沿道利用	○ 沿道の店舗・病院やJR岩松駅などに直接アクセスできる	○ 鈴田峠付近を除く沿道の店舗・病院やJR岩松駅などに直接アクセスできる 通過交通のバイパスへの転換が図られるため、道の駅に立ち寄りやすくなる	△ 全線バイパスのため、沿道の店舗・病院やJR岩松駅などに直接アクセスできない 通過交通のバイパスへの転換が図られるため、道の駅に立ち寄りやすくなる
	効果があらわれる時期	○ 段階的な開通が可能のため、効果が最も早くあらわれる	○ バイパス区間は段階的な開通ができないものの、現国道34号の拡幅区間は段階的な開通が可能のため、効果が早くあらわれる	× 段階的な開通が困難なため、効果は全線開通後にあらわれる
	事業費	○ 約140～150億円	○ 約140～150億円	× 約180～190億円
整備イメージ				

4-2. 対応方針(案)の検討

■ 対応方針(案)

○意見聴取の結果(ルート帯案に関すること)のまとめ

- 団体、企業、地域住民に対する各意見聴取において、「①渋滞が少なくスムーズに移動できること」が最も重要視されており、つづいて、「②救急病院に早く行けること」、「③歩行者が安全安心に利用できること」の項目についても重要視する声が多かった。
- その他では、「④急勾配がなく、安全性・走行性が高いこと」、「⑦沿道施設(JR岩松駅等)へアクセスしやすいこと」、「⑧段階的に開通することで効果が早くあらわれること」の項目についても重視する声が多かった。

○意見聴取で重視されている項目での複数案の比較評価

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
ルートの趣旨		全区間において現国道34号を拡幅する案 延長 約4km	急勾配の鈴田峠付近をバイパス整備し、残りの区間は現国道34号を拡幅する案 ※一部バイパス区間に並行する現国道34号は現状のまま 延長 約4km	全区間をバイパス整備する案 ※バイパスに並行する現国道34号は現状のまま 延長 約4km
政策目標	円滑な移動の確保	△ 交通量に応じた車線数が確保され、現国道34号の混雑が緩和される 鈴田峠付近の急勾配は残るため、速度低下の要因が残る	○ 交通量に応じた車線数が確保され、現国道34号の混雑が緩和される	○ 通過交通のバイパスへの転換が図られるため、現国道34号の混雑も緩和される
	第三次医療施設(長崎医療センター)への速達性向上	△ 車線数の増加により、救急車両の走行スペースが確保でき、追い越しが容易となるため、速達性が向上 急勾配が残る鈴田峠付近の速達性は案②③に劣る	○ 車線数の増加により、救急車両の走行スペースが確保でき、追い越しが容易となるため、速達性が向上	○ 車線数の増加により、救急車両の走行スペースが確保でき、追い越しが容易となるため、速達性が向上 通過交通のバイパスへの転換が図られるため、現国道34号での速達性向上も見込まれる
	安全安心な歩行空間の確保	○ 全線にわたり歩道が整備され、安全安心な歩行空間を確保できる	○ 全線にわたり歩道が整備され、安全安心な歩行空間を確保できる 鈴田峠付近の現国道34号の歩行空間は現状のままとなるが、通過交通がバイパスに転換するため、危険性は低下する	○ 全線にわたり歩道が整備され、安全安心な歩行空間を確保できる 現国道34号の歩行空間は現状のままとなるが、通過交通がバイパスに転換するため、危険性は低下する
	安全性・走行性の向上	× 鈴田峠付近の急勾配は解消されないため、走行性や凍結時の安全性は現状から大きな向上は見込めない	○ 鈴田峠付近をバイパス整備とする事で、走行性や凍結時の安全性が向上	○ 全線をバイパス整備とする事で、走行性や凍結時の安全性が向上
道路整備による影響	沿道利用	○ 沿道の店舗・病院やJR岩松駅などに直接アクセスできる	○ 鈴田峠付近を除く沿道の店舗・病院やJR岩松駅などに直接アクセスできる 通過交通のバイパスへの転換が図られるため、道の駅に立ち寄りやすくなる	△ 全線バイパスのため、沿道の店舗・病院やJR岩松駅などに直接アクセスできない 通過交通のバイパスへの転換が図られるため、道の駅に立ち寄りやすくなる
	効果があらわれる時期	○ 段階的な開通が可能のため、効果が最も早くあらわれる	○ バイパス区間は段階的な開通ができないものの、現国道34号の拡幅区間は段階的な開通が可能のため、効果が早くあらわれる	× 段階的な開通が困難なため、効果は全線開通後にあらわれる
	事業費	○ 約140～150億円	○ 約140～150億円	× 約180～190億円

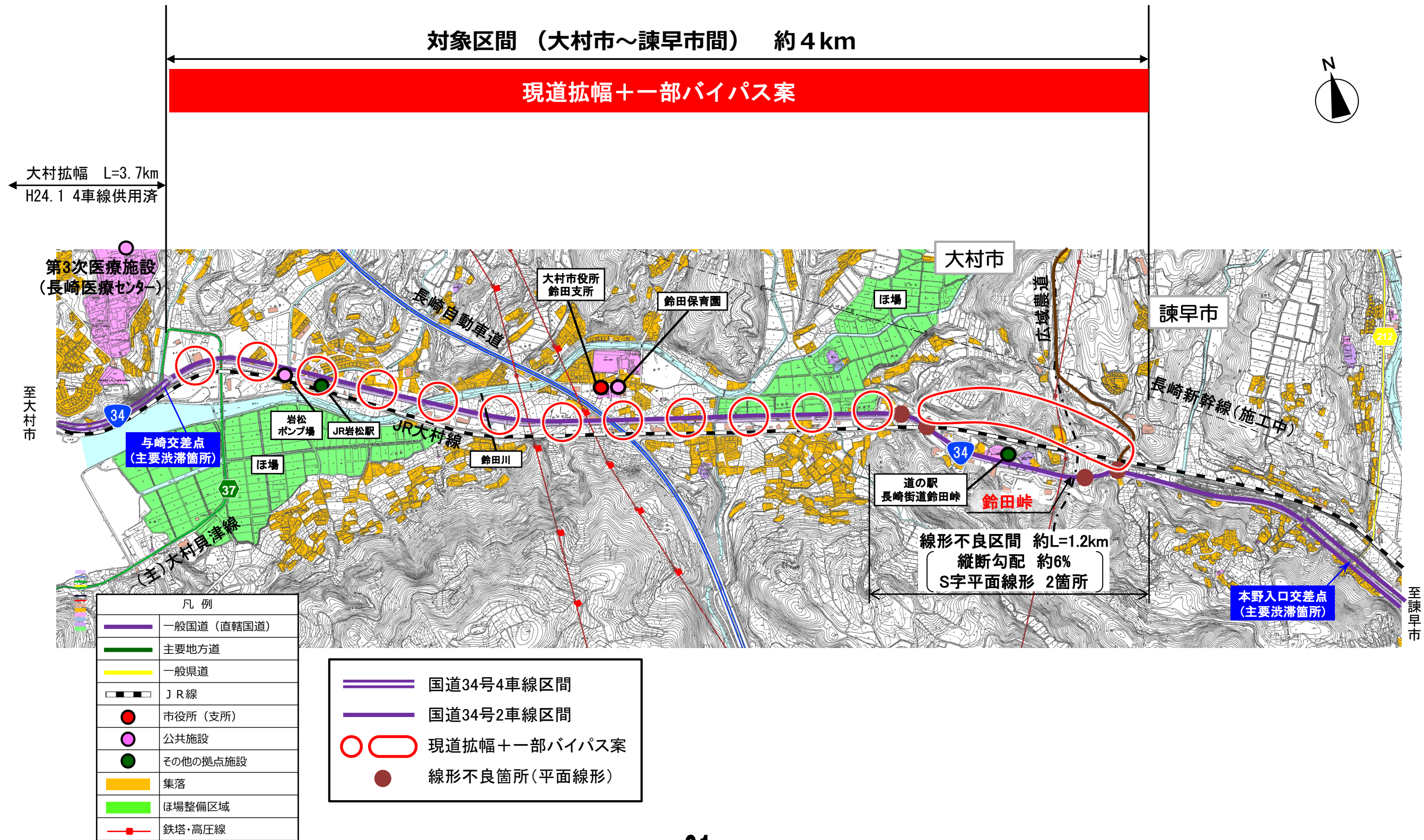
比較表の内容は、現時点で想定される概ねのルートの評価を一般的な目安として記載している。
(○:改善・満足する △:一部改善・満足する ×:他案に比べ劣る)

比較評価の結果、全ての政策目標の達成が見込め沿道利用や効果の早期発現が期待できるなど、総合的に優れていることから、ルート帯(案)については

【案②】 現道拡幅＋一部バイパス案を対応方針(案)とする。

4-3. 対応方針(案)の検討 <ルート帯(案)>

【ルートの考え方】
交通容量の確保と線形不良箇所の解消・歩行空間の確保を図り、主要幹線道路及び安全・安心な生活道路としての機能を確保



5. 自治体への意見照会


5. 自治体への意見照会 <対応方針(案)に対する自治体意見>

■意見照会の回答(要旨)

自治体名	意 見
長崎県	<ul style="list-style-type: none">・ 一般国道34号（大村～諫早）における九州地方整備局としての対応方針（素案）に同意します。・ 本県としましても、平成34年度に九州新幹線西九州ルート開業を控える中、長崎の空の玄関口である長崎空港と県南地域のアクセス道路である一般国道34号（大村～諫早）の一日も早い整備を強く望んでおり、地域の交流促進や活性化が期待されるところであります。・ 今後、事業化に向け関係市とともに最大限努力してまいりますので、早期の新規事業化実現について特段のご配慮をお願いします。・ また、事業実施においては、コスト縮減にも努めていただきますよう併せてお願いいたします。


5. 自治体への意見照会 <対応方針(案)に対する自治体意見>

■意見照会の回答(長崎県知事)



29道建 第34号
平成29年 6月 2日

国土交通省九州地方整備局長
小平田 浩司 様

長崎県知事 中村 法道 

道路事業の計画段階評価に係る意見照会について(回答)

平成29年6月1日付け国九整道一計第6号で意見照会のありましたこのことについて、下記のとおり回答いたします。

記

一般国道34号(大村～諫早)における九州地方整備局としての対応方針(素案)に同意します。

本県としましては、平成34年度に九州新幹線西九州ルート開業を控える中、長崎の空の玄関口である長崎空港と県南地域のアクセス道路である一般国道34号(大村～諫早)の一日も早い整備を強く望んでおり、地域の交流促進や活性化が期待されるところであります。

今後、事業化に向け関係市とともに最大限努力してまいりますので、早期の新規事業化実現について特段のご配慮をお願いします。

また、事業実施においては、コスト縮減にも努めていただきますよう併せてお願いいたします。

6. 対応方針（案）まとめ

6. 対応方針(案)まとめ

1. 道路整備の必要性

【理由】

政策目標を実現できる道路整備を検討

【政策目標】

- ◇渋滞緩和による円滑な移動の確保
- ◇医療施設への速達性向上による緊急医療体制の支援
- ◇歩道幅員の確保による安全安心な生活空間の構築
- ◇安全性・走行性の向上による交通事故の減少



- 評価対象区間周辺には、地域の生活の基盤となる工業団地や救急医療施設が立地しているが、評価対象区間の渋滞や急勾配による事故の発生等により、移動における速達性、安全性の向上が課題となっている。
- 団体・企業ヒアリングやオープンハウス及び住民アンケート等において、渋滞がなくスムーズに移動でき、救急医療施設への速達性や歩行者、自動車利用者の安全性を確保できる道路が早期に必要という意見が多く、このような政策目標を早期に実現できる道路が望まれている。

2. 対応方針(案)

『案②』を対応方針(案)とする。

【理由】

- 団体、企業、地域住民に対する各意見聴取において、「①渋滞が少なくスムーズに移動できること」が最も重要視されており、つづいて、「②救急病院に早く行けること」、「③歩行者が安全安心に利用できること」の項目についても重要視する声が多かった。
- その他では、「④急勾配がなく、安全性・走行性が高いこと」、「⑦沿道施設(JR岩松駅等)へアクセスしやすいこと」、「⑧段階的に開通することで効果が早くあらわれること」の項目についても重視する声が多かった。
- 自治体からは、「渋滞解消」「医療施設への速達性」「歩行者の安全性」や「峠区間の安全性・走行性」に加え「沿道利用」や「事業効果の早期発現」について重視する意見が寄せられた。
- 比較評価の結果、全ての政策目標の達成が見込め沿道利用や効果の早期発現が期待できるなど、総合的に優れている。

3. その他

- ・具体の道路構造等の検討に際しては、家屋や環境・景観への影響を出来る限り少なくし、コスト縮減等に配慮する。

6. 対応方針(案)まとめ

4. ルート帯

