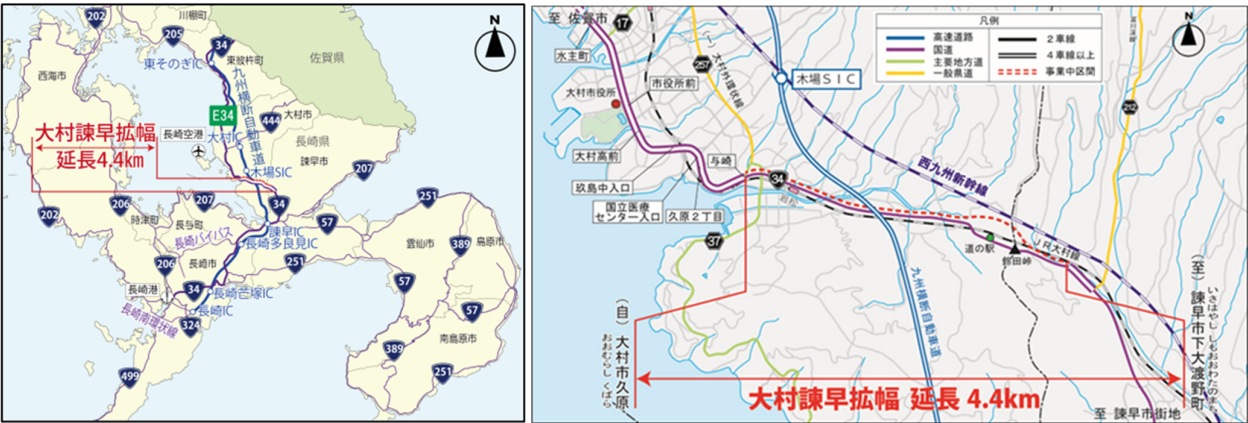


再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道34号 大村諫早拡幅 <small>おおむらいさはや くら</small>	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：長崎県大村市久原 至：長崎県諫早市下大渡野町 <small>いさはや しもおわたのまち</small>	延長	4.4km		
事業概要					
大村諫早拡幅は、国道34号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。					
H30年度事業化		H29年度都市計画決定		R3年度用地着手	
R7年度工事着手					
全体事業費	約160億円	事業進捗率	約11%	供用済延長	0.0km
(令和7年3月末時点)					
計画交通量	32,500～44,000台/日				
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用：(残事業)/(事業全体)		総便益：(残事業)/(事業全体)
	(事業全体)	(事業全体)	131/154億円		436/436億円
	2.8				
	(参考) 4.1 [2%]	12%	事業費：114/137億円		走行時間短縮便益：420/420億円
	5.0 [1%]		維持管理費：17/17億円		走行経費減少便益：8.3/8.3億円
効果分析	(残事業)	(残事業)			交通事故減少便益：8.1/8.1億円
	3.3				
	(参考) 4.6 [2%]	15%			
	5.6 [1%]				
事業の効果等					
①交通混雑の緩和					
・大村諫早拡幅の整備により、円滑な車両走行が確保されることで、混雑緩和が期待される。					
②交通安全性の向上					
・大村諫早拡幅の整備により、線形不良箇所を回避でき、交通安全性の向上が期待される。					
③救急医療活動の支援					
・大村諫早拡幅の整備により、救急車両の円滑な走行が確保され救急医療活動の支援が期待される。					
④生活環境の改善					
・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ 、NO ₂ 、SPM削減)。					
関係する地方公共団体等の意見					
大村市・諫早市の首長及び議会議長等で構成される国道34号・大村諫早間整備促進期成会(会長：大村市長)等により早期整備の要望を受けている。(令和6年11月)					
県の意見：					
一般国道34号は本県の大動脈と言える重要な路線であり、県内の産業・経済活動や県民の生活を支える基盤として重要な役割を果たしています。					
このうち、大村諫早拡幅は、大村市から諫早市間の慢性的な交通渋滞の緩和をはじめ、地域間の交流・連携の促進、交通安全性の向上に寄与する道路として大いに期待しているところです。					
さらに、両市では現在、半導体関連企業の進出が進んでおり、渋滞の緩和や物流の効率化が喫緊の課題となっていることから、早期整備を強く望んでおります。					
このような状況であることから、「対応方針(原案)」のとおり事業を継続し、早期完成に向けて取り組んでいただきますようお願いいたします。					
事業評価監視委員会の意見					
審議の結果、事業継続。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
沿線地域の人口は近年減少傾向にあるが、交通量は約2.7万台/日で推移し、自動車保有台数も長崎県や九州全体を上回るなど、自動車交通への依存は高いと考えられる。 事業化時と比較して社会的情勢の大きな変化は認められない。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
平成30年に事業化、用地進捗率約41%、事業進捗率約11%（令和7年3月末時点）	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
地元や関係機関との協力体制のもと、今後も引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。	
施設の構造や工法の変更等	
施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	
	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）