

## (2) 5. ルート選定 (2次選定)

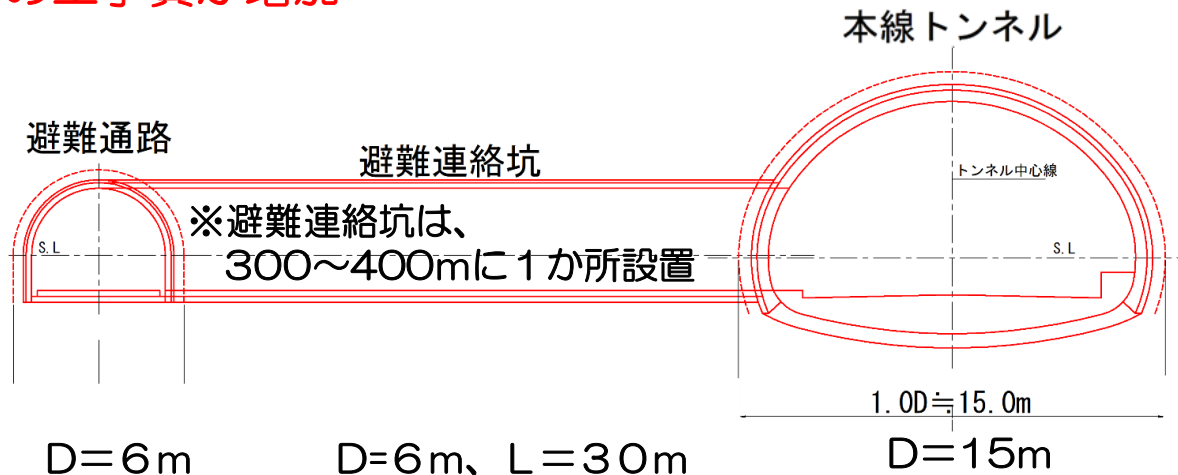
### ② B区間 (第2案 山側ルート)

「避難通路」とは、本線トンネルに平行して設置される通路で、火災等の緊急時にトンネル内の利用者をトンネル外へ避難させるための設備である

#### ○避難通路の設置が必要となる条件

- 計画交通量から必要なトンネル延長 (最小値) が算出される  
→ 計画交通量：15,400台、トンネル延長：約3,700m
- 避難通路が必要となるトンネル延長 (設置基準)  
→ 2597m ( $4 \times 10^7 \div 15400$ ) 以上は設置が必要
- 第2案トンネル延長：約3,700m > 避難通路が必要な延長：2,597m

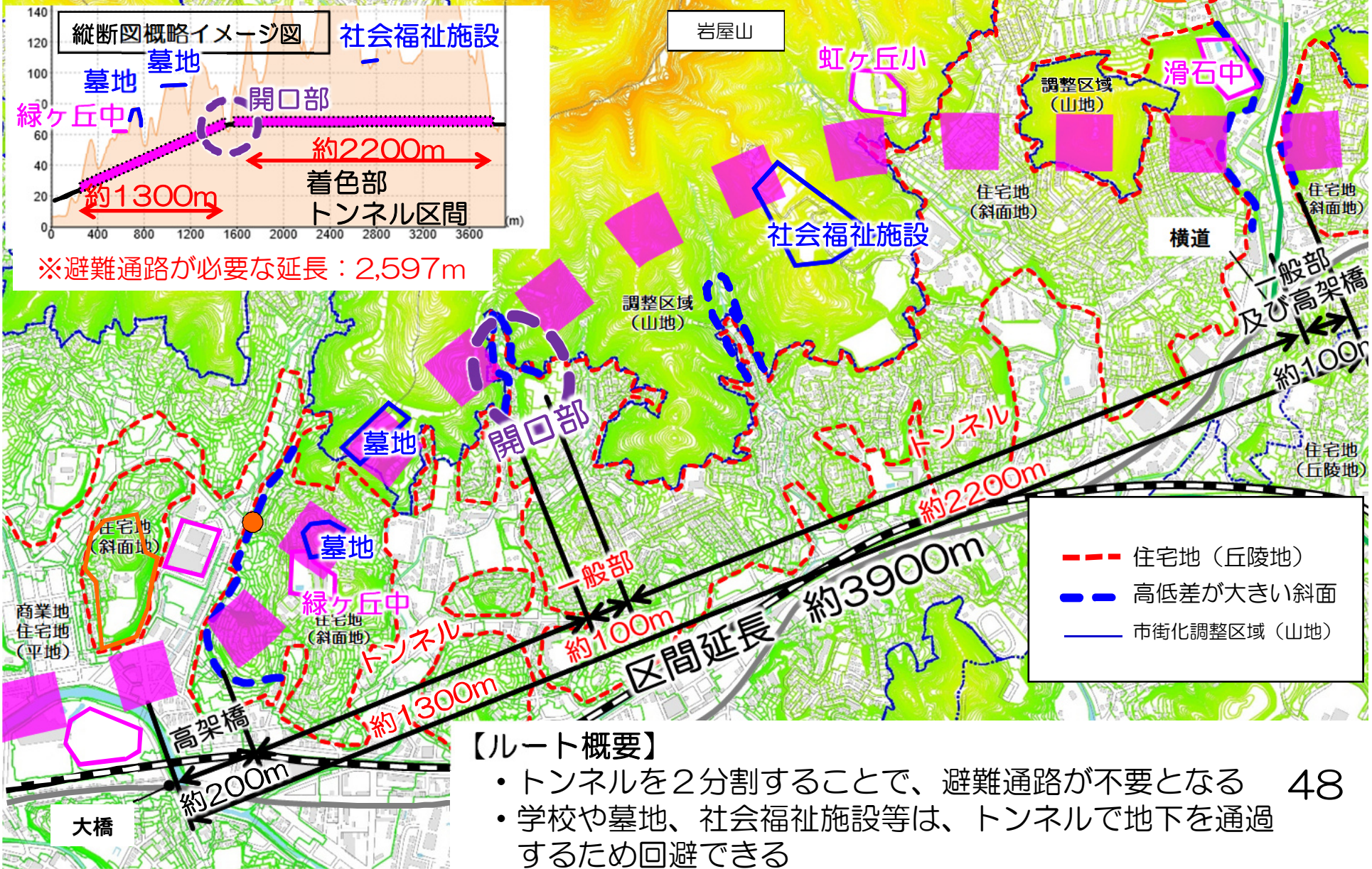
⇒ 避難通路 (3,700m) と避難連絡坑が約10箇所が必要で、その分の工事費が増加





## (2) 5. ルート選定 (2次選定)

### ② B区間 (第3案 中間ルート)



## (2) 5. ルート選定 (2次選定)

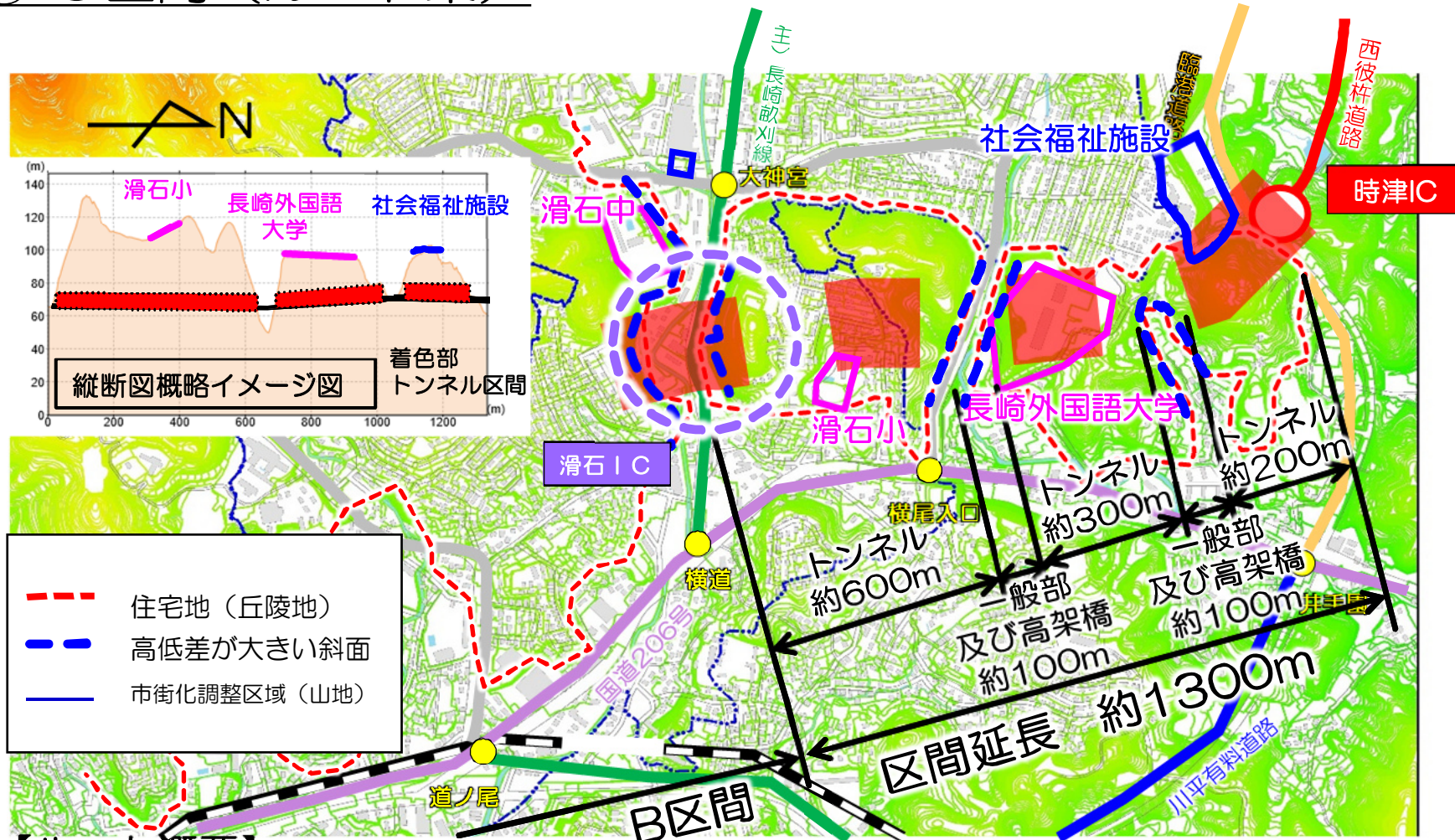
### ② B区間 (ルート比較表)

		第1案 市街地側ルート	第2案 山側ルート	第3案 中間ルート
概要	ルートコンセプト	茂里町から時津ICを最短で結ぶ	市街地を回避し山側を通る	市街地と山地の中間付近を通る
	路線延長 (概数)	約3.6km	約4.0km	約3.9km
	主な構造形式 (想定)	トンネル、高架橋、一般部	トンネル、高架橋	トンネル、高架橋、一般部
	既成市街地への影響 ・建物移転数と構造 ・環境や景観への配慮 ・地域コミュニティへの影響	×	○	○
	施工性 ・施工ヤード、工事用道路 ・交通規制と切回し ・環境への影響	×	△	○
	経済性 ・工事費 ・用地補償費	【概算事業費】 約240億円～約260億円 ×	【概算事業費】 約240億円～約265億円 ×	【概算事業費】 約200億円～約220億円 ○
	総合評価	×	△	○

(評価) ○: 優れる、△: やや劣る、×: 劣る

## (2) 5. ルート選定 (2次選定)

### ③ C区間 (ルート案)

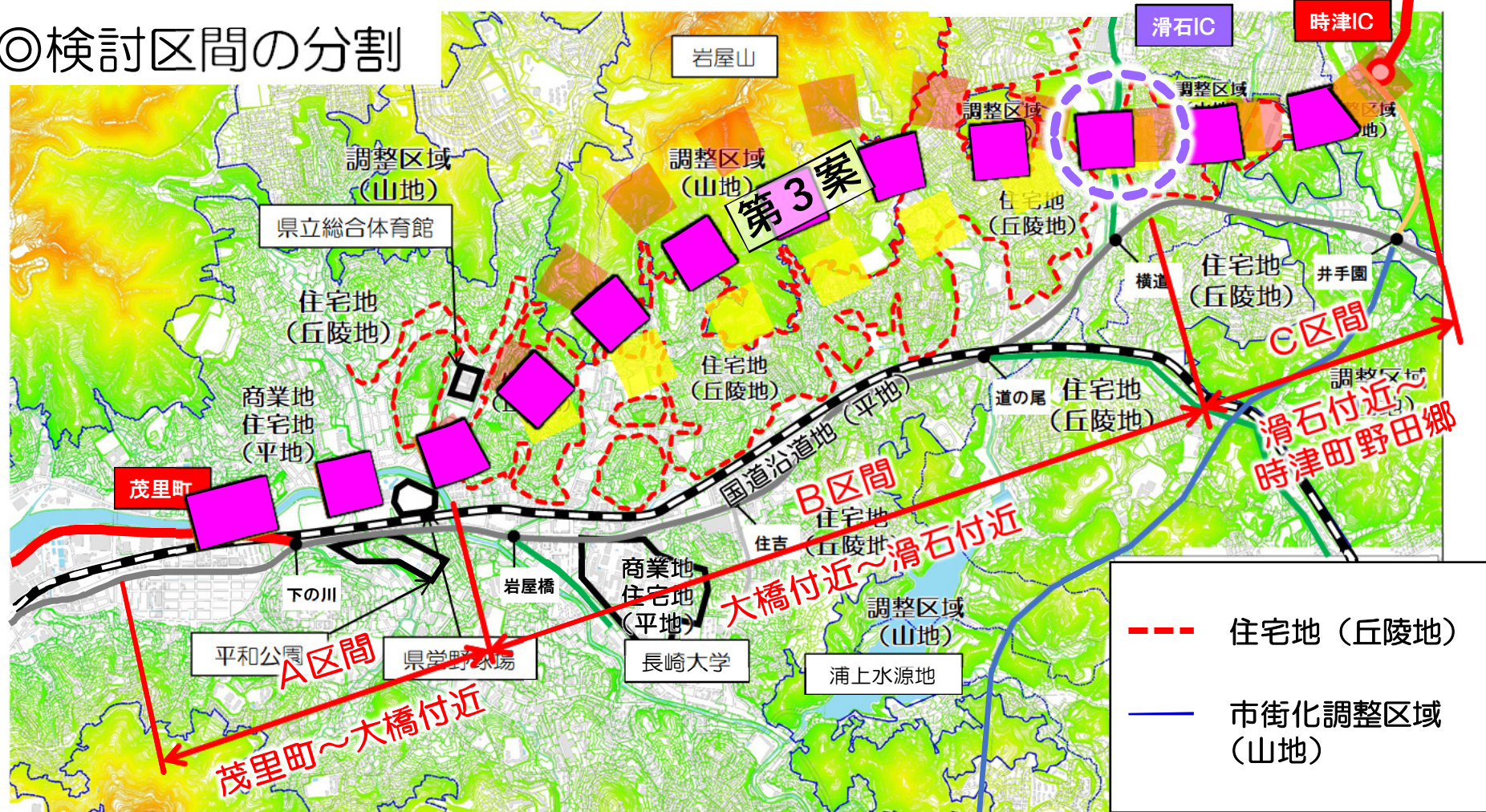


#### 【ルート概要】

- 滑石ICと時津ICの間隔は短く、互いの位置はおおむね固定されており、ルート帯が限定されるため、複数ルートの設定や比較検討は行わない
- 滑石小、長崎外国語大学は地下部を通過することで、回避できる

## (2) 5. ルート選定 (2次選定)

### ◎検討区間の分割



### 【説明】

- 地形条件違いから、3つの区間に分割

A区間 (茂里町 ~ 大橋付近)

平地の区間

B区間 (大橋付近 ~ 滑石付近)

丘陵地や山地があり、地形の起伏がある区間

C区間 (滑石付近 ~ 時津町野田郷)

丘陵地や山地の区間