

## 4. 長崎南北幹線道路のルート選定

### ◎ルート選定の評価項目（1次選定）

#### 1. 時間短縮効果

- ・既設道路（国道）の所要時間からの時間短縮効果

#### 2. 既成市街地への影響

- ・想定される移転建物の数とその構造
- ・環境や景観への影響
- ・地域コミュニティへの影響
- ・その他（路面電車やJRへの影響など）

#### 3. 施工性

- ・施工ヤードや工事用道路の確保
- ・交通規制や道路の切回し
- ・工事による環境影響

#### 4. 経済性（概算額）

- ・工事費（構造形式と延長による比較）
- ・用地補償費（支障建物の数と構造）

※茂里町から大橋町付近までの区間は、**いずれも浦上川沿いのルート**であり、大きな差が生じないと考えられ、1次選定における評価対象としない。

# 4. 長崎南北幹線道路のルート選定

		第1案	第2案	第3案	
概要	ルートコンセプト	市街地の中心軸を通る	市街地の西側を通る	市街地の東側を通る	
	ルートの特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道206号や市道三芳町若竹町線の上空に高架道路（自動車専用道路）を建設するルート案</li> <li>用途地域は、主に商業・業務系</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地の西側を通過するルート案</li> <li>用途地域は、主に住居系</li> <li>岩屋山麓は、市街化調整区域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地の東側を通過するルート案</li> <li>用途地域は、一部に商業・業務系、それ以外は住居系</li> <li>浦上水源地付近は市街化調整区域</li> </ul>	
	路線延長（概数）	約7.0km	約6.5~7.0km	約8.0~8.5km	
	主な構造形式（想定）	高架橋	高架橋、トンネル、一般部（切土・盛土）	高架橋、トンネル、一般部（切土・盛土）	
評価項目（基本ルートA）	時間短縮効果	現国道	約23.2分	約23.2分	
		整備路線	約7分	約6.5~7分	
	①想定される移転建物、その構造	短縮時間	約16.2分	約16.7~16.2分	約15.2~14.7分
		<ul style="list-style-type: none"> <li>建物の密集度が高い国道等の沿道であり、高架橋橋脚の設置や、工事に伴う道路切回しやヤード確保のため、移転建物の数が多く、規模の大きなRC建物も支障する。（×）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建物の密集度が比較的低い住宅市街地であるが、移転建物の数は比較的多く、主に戸建住宅が支障する。（△）</li> <li>西側の山地部は標高差が大きく、山側に迂回トンネルを採用すれば、支障建物は大幅に減る。（○）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部区間は、建物の密集度が高い市街地であり、高架橋橋脚の設置や、工事に伴う道路切回しやヤード確保のため、移転建物数が多く、比較的大きなRC建物も支障する。（×）</li> <li>それ以外でも、移転建物数は比較的多い。（△）</li> <li>浦上水源地付近でトンネルが採用できれば、支障建物を減らすことができる。（○）</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>国道等の沿道利用がある市街地であり、環境影響は大きい。（×）</li> <li>高架橋が連続するため、景観への影響が大きい。（×）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般部の場合、環境への影響は生じる。（△）</li> <li>山側に迂回トンネルを採用すれば、影響は小さい。（○）</li> <li>連続した高架橋や、一般部での地形変化で景観への影響が懸念される。（△）</li> <li>山側に迂回トンネルを採用すれば影響は小さい。（○）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部区間は、市街地部の高架橋であり環境影響は大きい。（×）</li> <li>それ以外の区間は、一般部の場合、環境への影響は生じる。（△）</li> <li>トンネルが採用できれば、影響は小さい。（○）</li> <li>一部区間は、高架橋が連続するため、景観への影響が大きい。（×）</li> <li>それ以外の区間は、一般部の場合、地形変化の景観影響が懸念される。（△）</li> <li>トンネルが採用できれば、影響は小さい。（○）</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>高架橋で市街地は分断されないため、影響は小さい。（○）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般部で道路との高低差が大きい場合は、市街地が分断され影響は大きい。（△）</li> <li>山側に迂回トンネルを採用すれば影響は小さい。（○）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部区間は、高架橋で市街地は分断されないため、影響は小さい。（○）</li> <li>一般部で道路との高低差が大きい場合は、市街地が分断され影響は大きい。（△）</li> <li>トンネルが採用できれば、影響は小さい。（○）</li> </ul>	
	②環境（騒音、振動、排ガス等）や景観への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>路面電車の軌道移設や運行調整が必要となる。（×）</li> <li>国道上空の場合、JRとの立体交差が2回必要となる。（×）</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>JRや国道（路面電車あり）との立体交差が2回必要となる。（△）</li> </ul>	
	③地域コミュニティへの影響				
	④その他				
	施工性	①施工ヤードや工事用道路の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道等の現道上での施工となるため、工事ヤードの確保は制約が大きい。（×）</li> <li>工事用道路は、交通量が多い現道利用なので制約が多い。（×）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>山地部に近接した施工であり、工事ヤードの確保の制約は小さい。（○）</li> <li>工事用道路の確保は、比較的交通量が少なく、制約は小さい。（○）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部の高架区間は、第1案と同様、工事ヤードの確保は制約が大きい。（×）</li> <li>それ以外の区間は、住宅地周辺であり、ヤードや工事用道路は一定の制約が生じる。（△）</li> </ul>
②交通規制や道路の切回し		<ul style="list-style-type: none"> <li>工事期間中は、継続的な交通規制や道路切り回しが、全区間にわたり必要となる。（×）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>山地部に近接した工事であり、比較的交通量が少なく、大規模な交通規制や道路切回しは生じにくい。（○）</li> <li>山側に迂回トンネルを採用すれば、坑口部のみ道路切り回しが生じる。（○）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部の高架区間は、第1案と同様、交通規制や道路切り回しが必要となる。（×）</li> <li>それ以外の区間は、第2案と同様で、大規模な交通規制や道路切り回しは生じにくい。（○）</li> </ul>	
③工事による環境影響		<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地部での施工であり、影響は大きい。特に、継続的な夜間工事なども必要となり、影響が大きい。（×）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>比較的低密度の低い市街地であり、一般部の場合、土工事等により周辺への環境影響が生じる。（△）</li> <li>山側に迂回トンネルを採用すれば、環境影響は比較的小さい。（○）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部の高架区間は、市街地部での施工あり、影響が大きい。（×）</li> <li>それ以外の区間は、一般部の場合、土工事等により影響が生じる。（△）</li> <li>トンネルが採用できれば、影響は比較的小さい。（○）</li> </ul>	
経済性	<ul style="list-style-type: none"> <li>支障建物の数が多く、かつ規模の大きなRC建物も支障するため、補償費が非常に高い。（×）</li> <li>高架橋の区間が長く、かつ施工制約も多いため、工事費は非常に高い。（△）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>支障建物の数が多く、主に戸建住宅が支障となるため、補償費は比較的高い。（△）</li> <li>山側に迂回トンネルを採用すれば、支障建物が減る。（○）</li> <li>住宅地（丘陵地）を通過する場合、高架橋の区間割合が大きくなり、工事費は比較的高い。（○）</li> <li>山側に迂回トンネルを採用すれば、トンネル区間が長くなり、工事費は非常に高い。（△）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地部では支障建物が多く、かつ比較的大きなRC建物も支障となるため、補償費は高い。（×）</li> <li>それ以外でも支障建物は多く、補償費は比較的高い。（△）</li> <li>市街地部は高架橋で施工制約も多いため、工事費は非常に高い。（×）</li> <li>それ以外、高架橋の区間割合が大きく、工事費は比較的高い。（○）</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>最も高価：約600億円～約1000億円（実績の平均単価を用いた概算額。IC設置費用は含まない。）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最も安価：約400億円～約500億円（実績の平均単価を用いた概算額。IC設置費用は含まない。）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※1案・2案に比べ延長が長いため、その分補償費や工事費が割高になる。</li> <li>中間：約500億円～約600億円（実績の平均単価を用いた概算額。IC設置費用は含まない。）</li> </ul>		
総合評価					

（評価）◎：非常に優れる、○：優れる、△：やや劣る、×：非常に劣る