

資料 1

# 第2回 長崎南北幹線道路ルート選定委員会

## 説明資料

令和元年11月18日

長 崎 県

# 本日議論をいただきたい内容

## 目次

### 1. 前回のまとめと意見への対応

【前回の意見への対応を確認していただきます】

### 2. ルート検討の前提条件

【ルートを設定するために、あらかじめ必要な前提条件であるICの位置などの議論をいただきます】

### 3. ルート選定（2次選定）

【A、B、C区間に分けてルートを比較検討し、最適ルートを選定していただきます。】

（ただし、A区間のルート案については、ご意見をいただきます）

# 目次

<u>1. 前回のまとめと意見への対応</u>	P 4
2. ルート検討の前提条件	P 1 0
3. ルート選定（2次選定）	P 1 9
B区間	P 2 1
A区間	P 3 2
C区間	P 3 7

# 1. 前回のまとめと意見への対応

## ○ルートの1次選定（基本となるルートの選定）

- ・茂里町から時津ICを結ぶ3つの概略ルートを比較し、基本となるルートを選定する。

第1案：市街地の中心軸を通るルート

第2案：市街地の西側を通るルート

第3案：市街地の東側を通るルート



# 1. 前回のまとめと意見への対応

## ◎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。



# 1. 前回のまとめと意見への対応

		第1案	第2案	第3案																		
<b>概要</b>	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>浦上水源地位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）																		
<b>評価項目（基本ルート）</b>	<b>時間短縮効果</b>	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>現国道</td> <td>約23.2分</td> </tr> <tr> <td>○ 整備路線</td> <td>約7分</td> </tr> <tr> <td>短縮時間</td> <td>約16.2分</td> </tr> </table>	現国道	約23.2分	○ 整備路線	約7分	短縮時間	約16.2分	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>現国道</td> <td>約23.2分</td> </tr> <tr> <td>○ 整備路線</td> <td>約6.5～7分</td> </tr> <tr> <td>短縮時間</td> <td>約16.7～16.2分</td> </tr> </table>	現国道	約23.2分	○ 整備路線	約6.5～7分	短縮時間	約16.7～16.2分	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>現国道</td> <td>約23.2分</td> </tr> <tr> <td>△ 整備路線</td> <td>約8.0～8.5分</td> </tr> <tr> <td>短縮時間</td> <td>約15.2～14.7分</td> </tr> </table>	現国道	約23.2分	△ 整備路線	約8.0～8.5分	短縮時間	約15.2～14.7分
		現国道	約23.2分																			
	○ 整備路線	約7分																				
	短縮時間	約16.2分																				
	現国道	約23.2分																				
	○ 整備路線	約6.5～7分																				
	短縮時間	約16.7～16.2分																				
	現国道	約23.2分																				
	△ 整備路線	約8.0～8.5分																				
	短縮時間	約15.2～14.7分																				
①想定される移転建物、その構造	<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、移転建物数も多く、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>浦上水源地位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>																			
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>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>																			
③地域コミュニティへの影響	<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>																			
④その他	<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>																			
<b>施工性</b>	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り回しは生じにくい。(○)</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>																		
<b>経済性</b>	<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> <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>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> <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>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>それ以外も、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>※1案・2案に比べ延長が長いので、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>																			
<b>総合評価</b>	×	○	△																			

（評価）○：優れる、△：やや劣る、×：劣る

# 1. 前回のまとめと意見への対応

## ○第1回委員会のまとめ

- ・基本方針、前提条件、評価項目については、特に意見なく了承を得た。
- ・1次選定においては、基本の3ルートのうち、各評価を総合的に検討した結果、**西側ルートが最良と選定**した。

## ○主な意見と対応方針

Q1：長距離移動をメインにするのか、住民の利便性を考慮して地元の活性化を目的にするのか、この道路の役割を明確にすることが必要。

A1：当該道路は広域ネットワークを形成する道路。 **※次頁にてご説明します。**

Q2：インターチェンジはどこに何か所程度できるのか。

A2：今回はルート選定のみで検討対象としていない。

**※「2. ルート選定の前提条件」においてご説明します。**

Q3：ルートの延長よりも早く長崎佐世保間を1時間でつなぐことが重要。どれくらいの期間で完成するか。どのルート案が一番早く完成するか。

A3：一般的には予算面では事業費が安価な方や工事施工面では規模（延長）が小さい方が事業期間は短くなる。（前回説明済）

Q4：有料道路で整備する方が事業には有利ではないか。

A4：有料にすると国道からの転換する交通量が減り、渋滞緩和効果が小さい。（前回説明済）

# 1. 前回のまとめと意見への対応

## ◎ルートの基本方針1

### ○地域高規格道路としての機能の確保

- 西彼杵道路と一体となって長崎市から佐世保市間を1時間以内で結ぶ
- 検討区間は自動車専用道路として整備
- 設計速度が60km/h以上となる道路

地域高規格道路は、高規格幹線道路と一体となって都市構造の強化や地域間交流の促進、空港・港湾等の広域交流拠点との連結に資する広域的なネットワークを形成する道路である。

主要都市を結ぶなど長距離移動を主体とする道路

