

# 目次

1. 前回のまとめと意見への対応 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

## 2. ルート選定の前提条件

### ◎ ICの設置について

#### ○交通の特性

- ・ 短距離移動：都市内で、沿道利用等を目的とした短距離移動の交通
- ・ 長距離移動：県の主要地域間を結ぶ、移動距離が比較的長い交通

#### ○長崎市から時津町の南北方向の交通状況（国道206号の現状）

- ・ 主要な幹線道路が国道206号しかないため、短距離移動と長距離移動の交通が混在している。⇒混雑の要因

短距離移動→主に沿道利用が目的であり

国道206号を通行する必要がある

長距離移動→都市間移動が目的であり

必ずしも国道206号を通行する必要はない（主な通過交通）

#### ○長崎南北幹線道路と国道206号の役割分担

- ・ 主な通過交通を長崎南北幹線道路へ転換し、適正な役割分担により国道206号の混雑緩和が図られる。

⇒長崎南北幹線道路に通過交通を転換する、効果的な位置にIC設置を検討する必要がある。

## 2. ルート選定の前提条件

### ◎ I Cの位置選定の考え方

#### ○選定条件や要素

- 利用する交通量の見込み

- I C周辺の地域人口が多い、主要幹線道路からのアクセスが良い、  
港湾や空港からのアクセスがある など

- 接続する道路の交通容量

- I Cを利用する交通量进行处理できる道路か（新設道路は含まない）

- 設置間隔

- 最小間隔は1.5～4.0km程度

- 経済性

- 見込まれる利用交通量（概略推定）に対して経済的に適当か

- 沿道地域の環境条件、地形的な条件

- 出入路に交通が集中（交通渋滞）しないか、集中しても周辺の交差点に  
まで影響が及ばないか、地形的に設置する用地が確保できるか など

## 2. ルート選定の前提条件

### ◎ I Cの配置について

#### ○長崎南北幹線道路と接続の可能性がある幹線道路

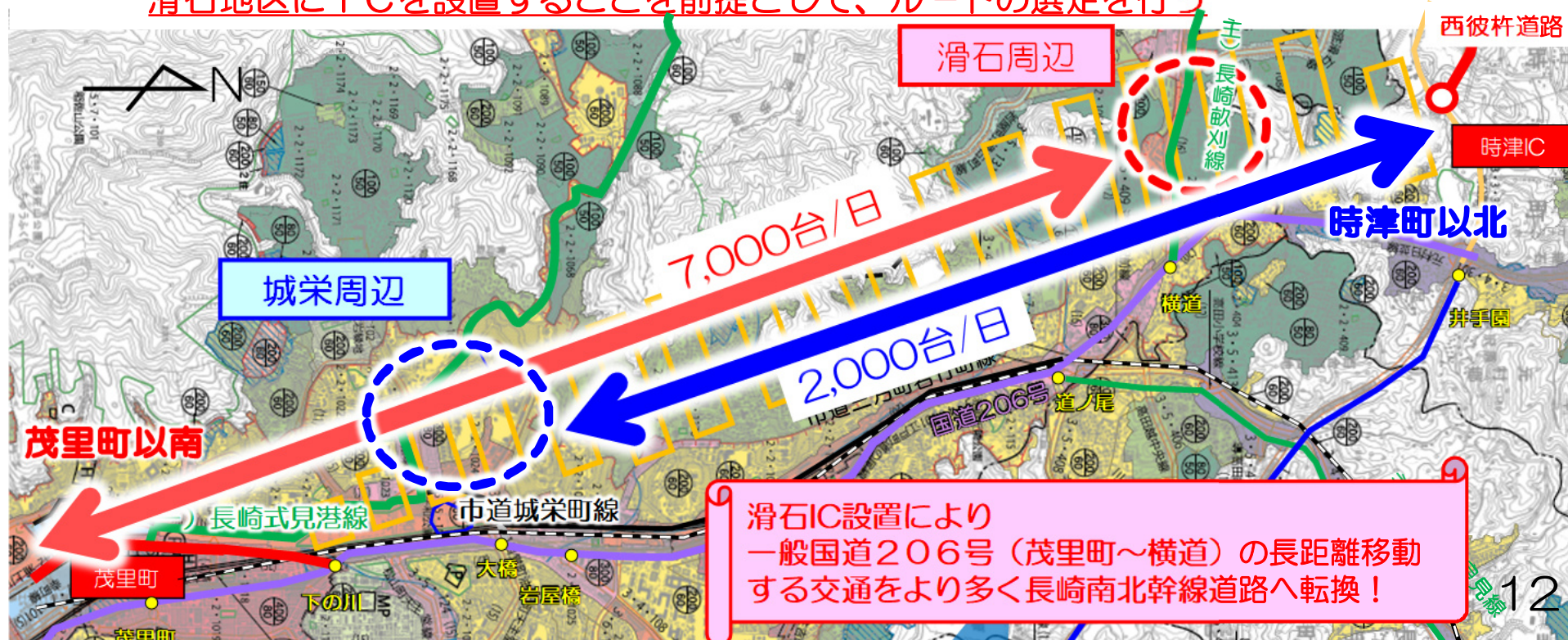
- ①一般県道 長崎式見港線（2車線）や市道 城栄町線（2車線）
- ②主要地方道 長崎畝刈線（4車線）

#### ○ICを利用する移動交通量（H42推計）

※対象区間（長崎市茂里町～時津町）での長距離移動

- ①城栄周辺から時津町以北 約2,000台/日
- ②滑石周辺から茂里町以南 約7,000台/日

→ 主要幹線道路（国道206号）との接続性が良く、長距離移動の交通が多く見込まれる  
滑石地区にI Cを設置することを前提として、ルートを選定を行う



## 2. ルート選定の前提条件

### ◎長崎南北幹線道路の車線数

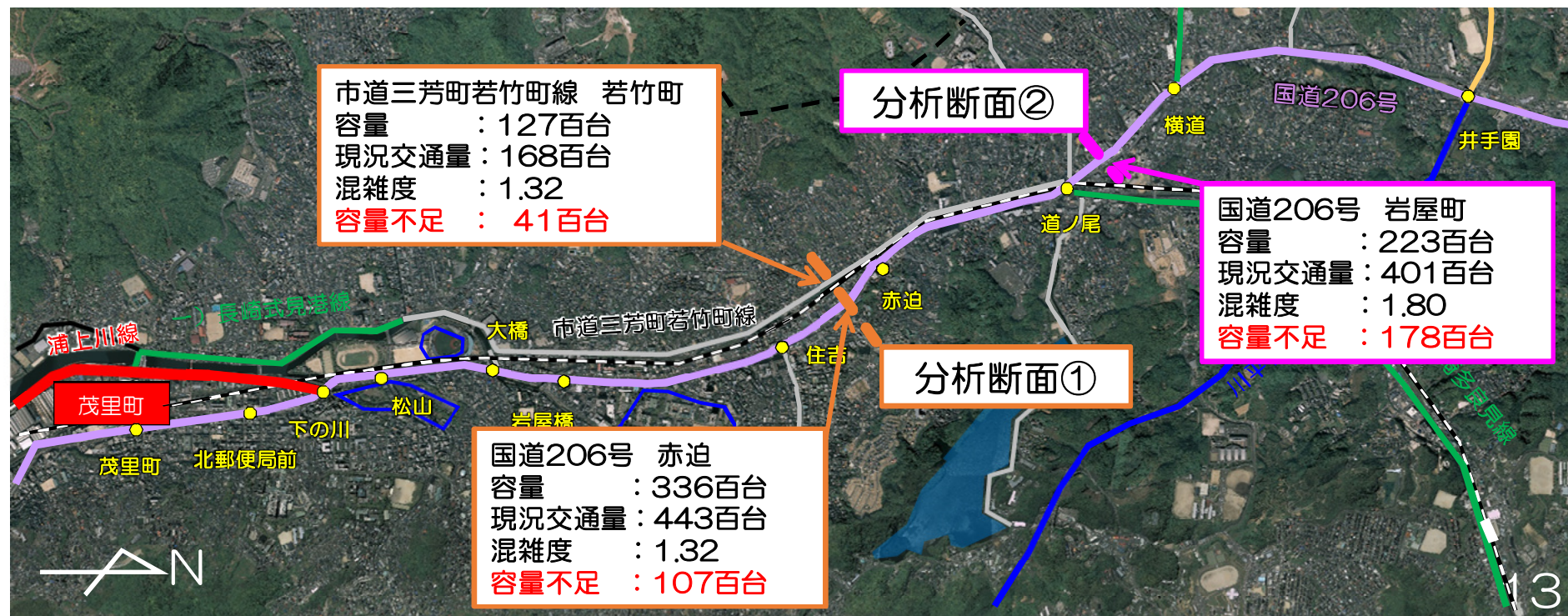
- 南北方向の断面交通量の容量不足分について対応が必要
- 現況の交通量の容量不足は、14,800~17,800台/日
- 長崎南北幹線道路の将来推計交通量（H42）は15,000~16,000台/日

車線数の定める設計基準交通量

	設計基準交通量 (単位:台)	
	2車線	4車線
基本値	10000	32000
緩和値(許容値)	約19000	
川平有料道路(H27実績) (混雑度は0.79)	約17500	

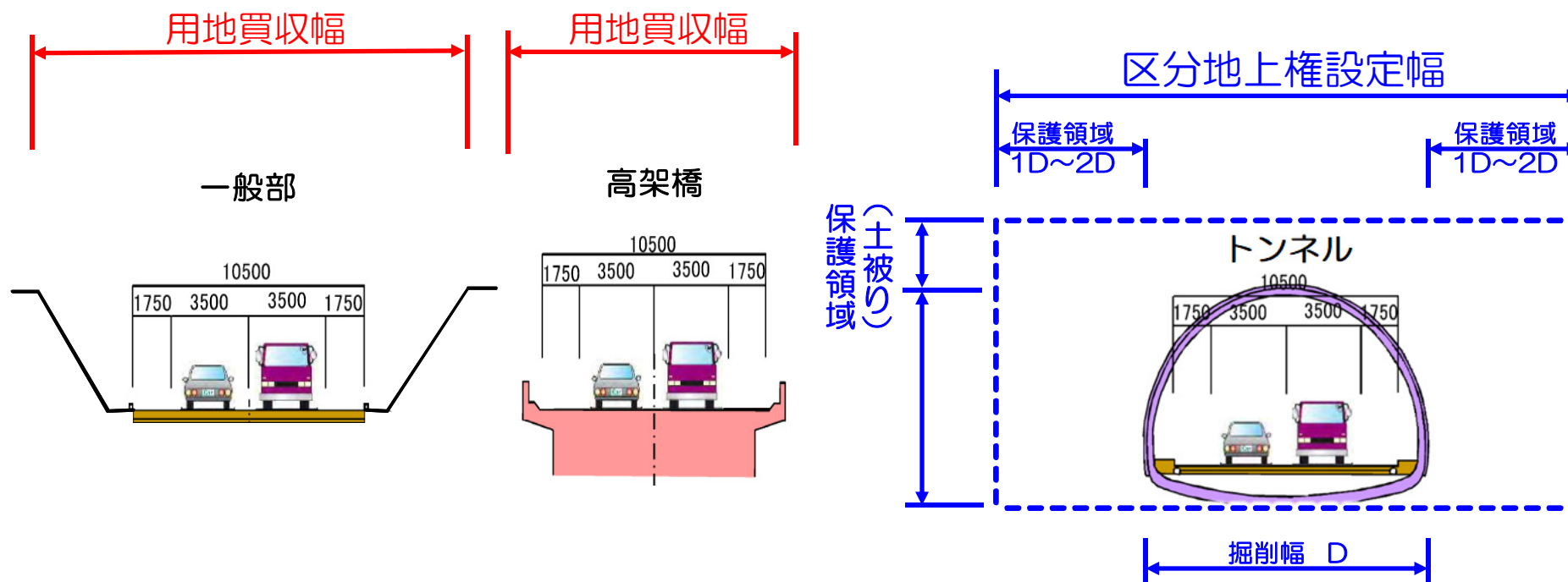
- 設計基準交通量からは、**2車線**の基本値は超えるものの緩和値（許容値）以下である。
- 類似する川平有料道路（2車線・自動車専用道路）の現況の交通量から2車線で処理できると判断できる。
- 4車線とした場合は、南北方向の交通容量に対し必要量以上（過大）となることや、起点側（茂里町）の浦上川線（4車線）に4車線で接続させることは物理的に難しい。

### 長崎南北幹線道路の車線数：2車線



## 2. ルート選定の前提条件

### ◎道路構造形式



#### 【説明】

- 一般部 用地買収が必要な幅 (構造物の幅+切土・盛土の斜面の幅)
- 高架橋 用地買収が必要な幅 (構造物の幅+余裕幅)
- トンネル 用地買収は不要  
(ただし、坑口付近など土被りがない区間は用地買収又は区分地上権を設定)

## 2. ルート選定の前提条件

### ◎コントロールポイントの考え方

#### ○市街地への影響をできる限り低減 第1回委員会の「ルートの基本方針2」

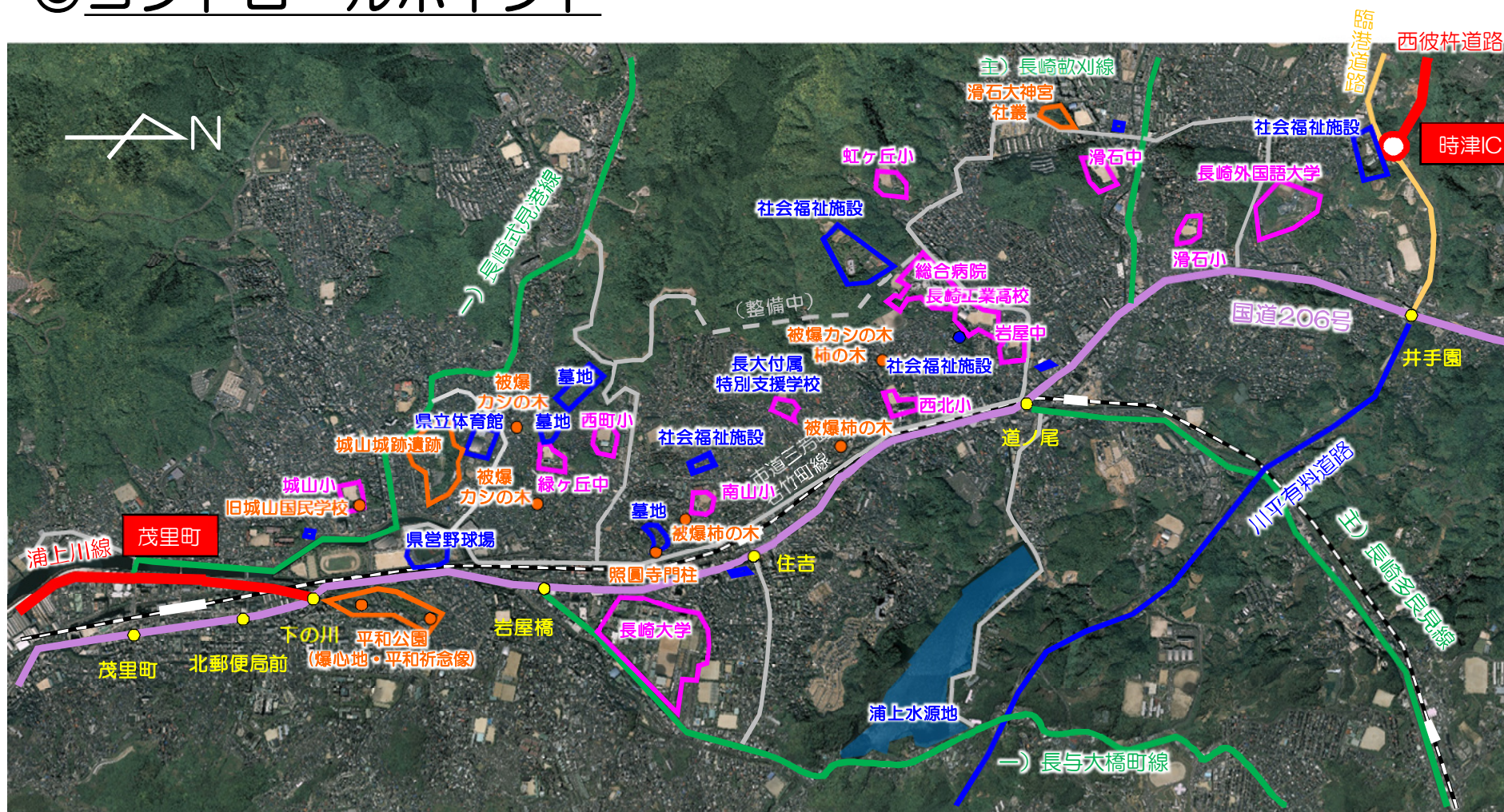
- 支障となる家屋の数をできる限り少なくする
- 大規模な施設が支障とならないよう極力回避する
  - ※ただし、特に影響が大きい不特定多数が利用する施設（学校や総合病院など）は回避する（トンネル構造で地下を通過し影響しない場合を除く）
- 地域コミュニティの維持に配慮する
  - ⇒市街地が分断されることを極力回避する
- 工事施工による影響をできる限り低減する
  - ⇒施工中の交通規制、道路切回し、環境影響に配慮する

#### ○歴史的・文化的な価値があるもの

- 史跡、文化財、被ばく遺構などは回避する

## 2. ルート選定の前提条件

### ◎コントロールポイント



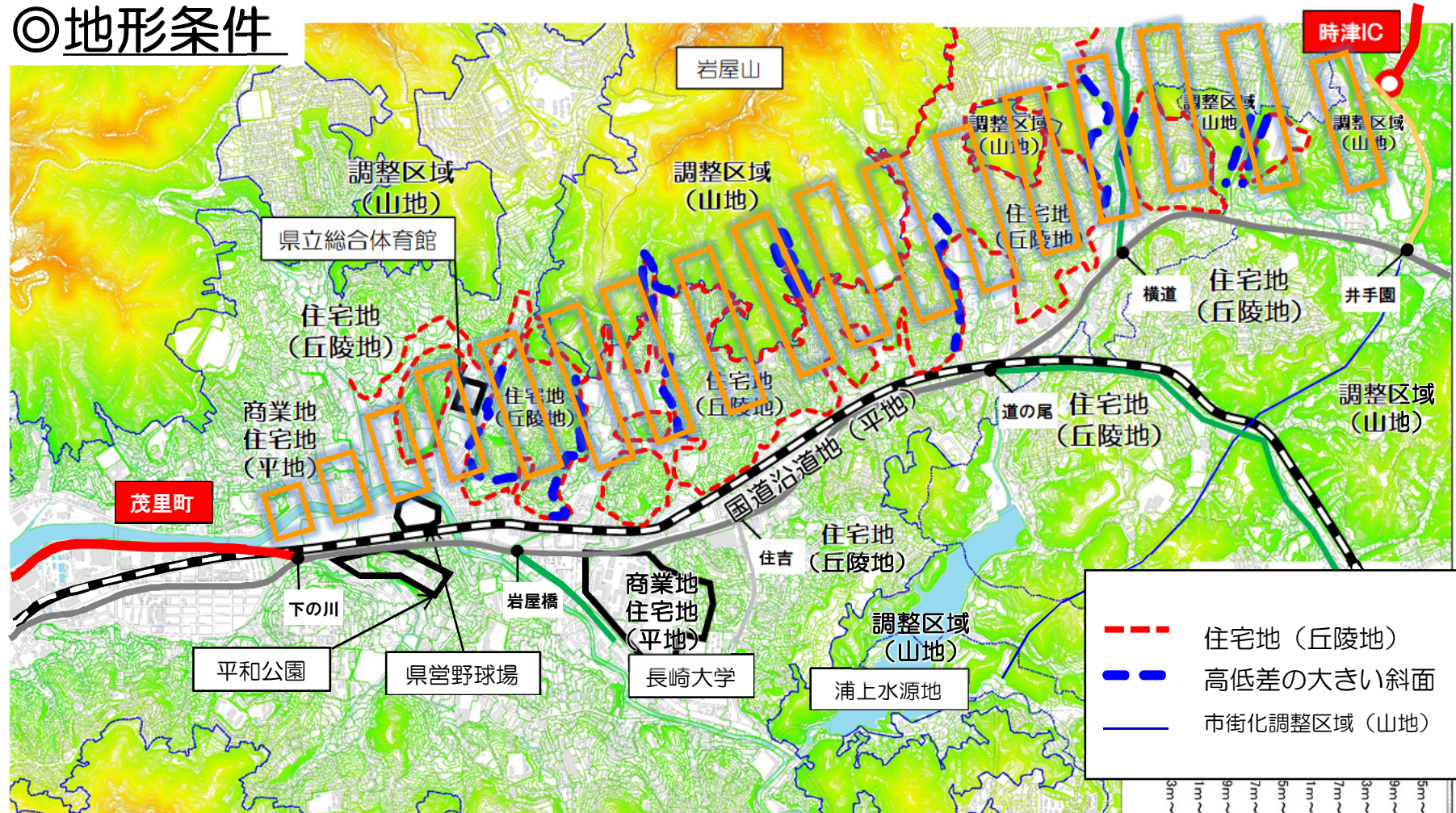
#### 【説明】

- 回避 学校教育施設、総合病院、文化財、史跡、被ばく遺構、
- 極力回避 社会福祉施設、県営野球場、県立体育館、大規模な商業・業務・住居ビル、墓地等



## 2. ルート選定の前提条件

### ◎地形条件



#### 【説明】

- ・ 岩屋山に向かって標高が高くなる地形であるが、裾野部は起伏がある。