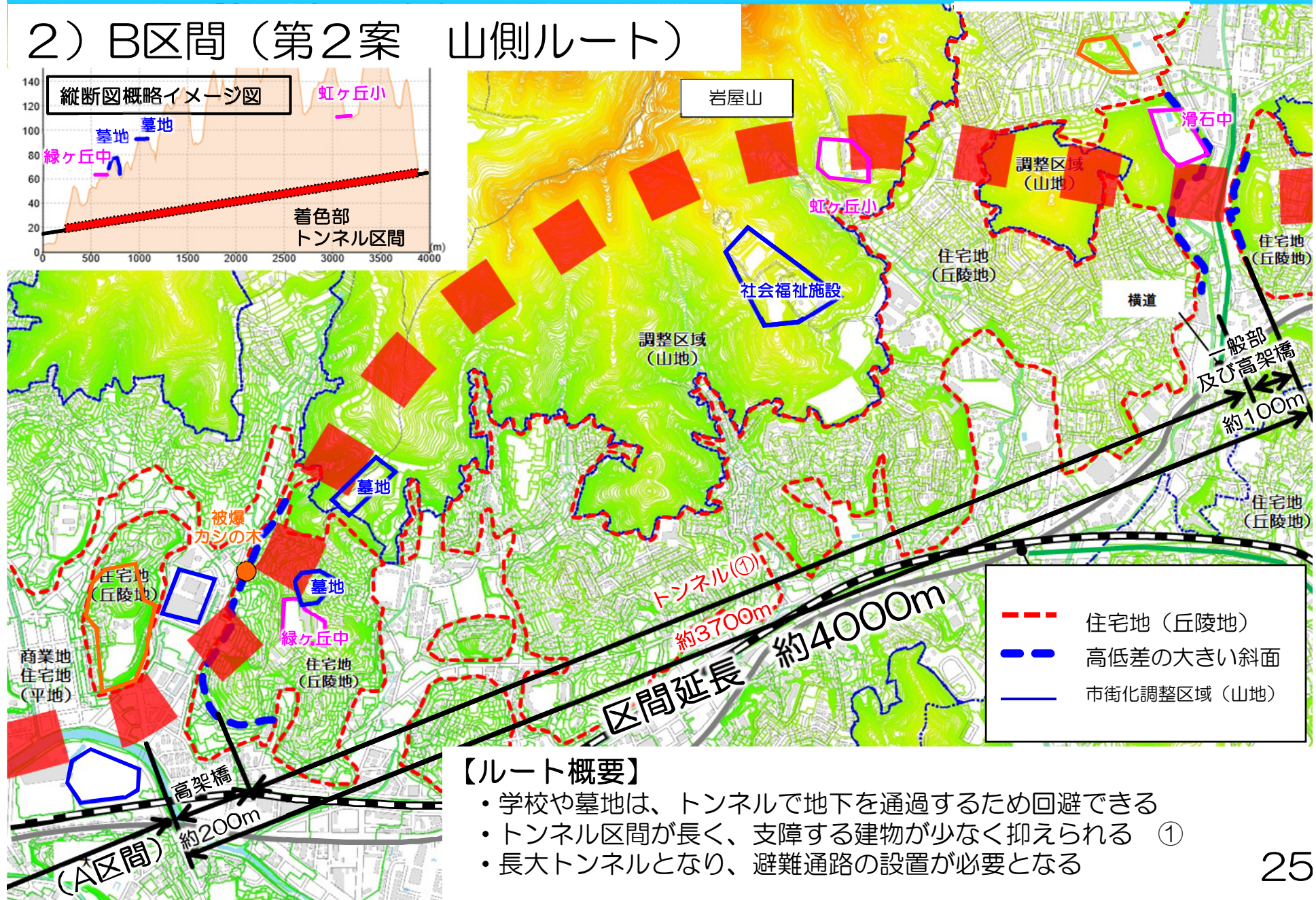
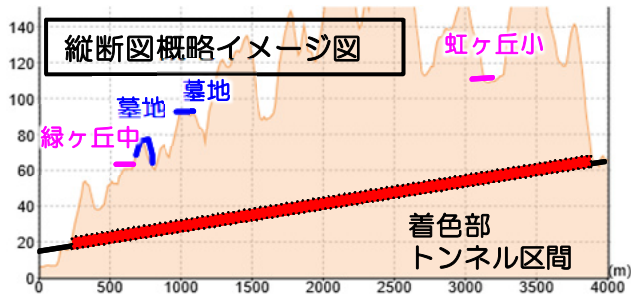


3. ルート選定（2次選定）

2) B区間（第2案 山側ルート）



	住宅地（丘陵地）
	高低差の大きい斜面
	市街化調整区域（山地）

【ルート概要】

- 学校や墓地は、トンネルで地下を通過するため回避できる
- トンネル区間が長く、支障する建物が少なく抑えられる ①
- 長大トンネルとなり、避難通路の設置が必要となる

3. ルート選定（2次選定）

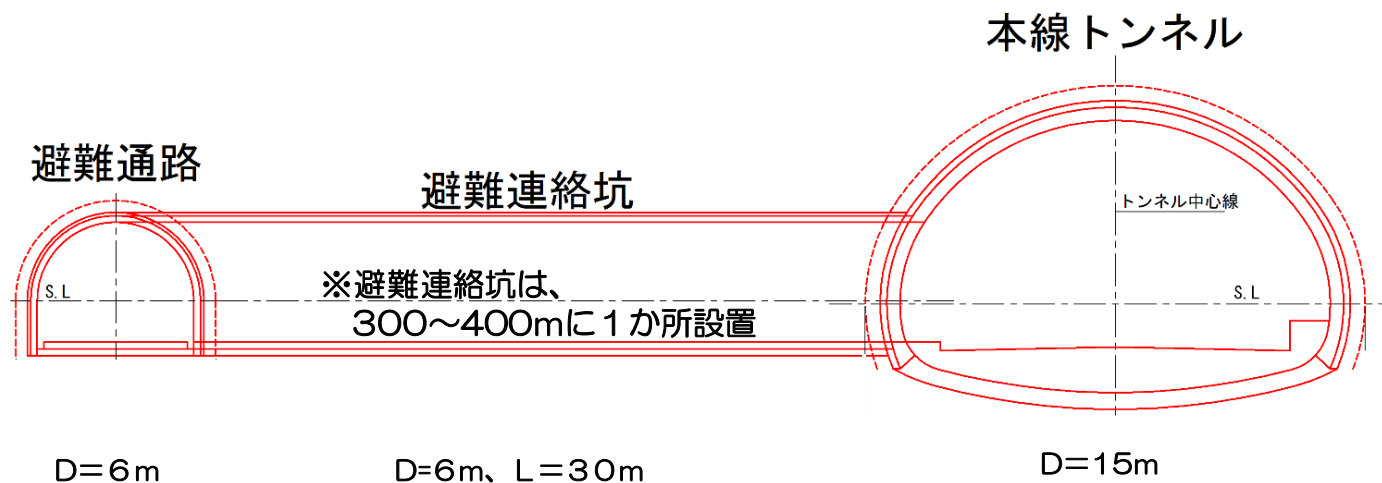
2) B区間（第2案 山側ルート）

「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

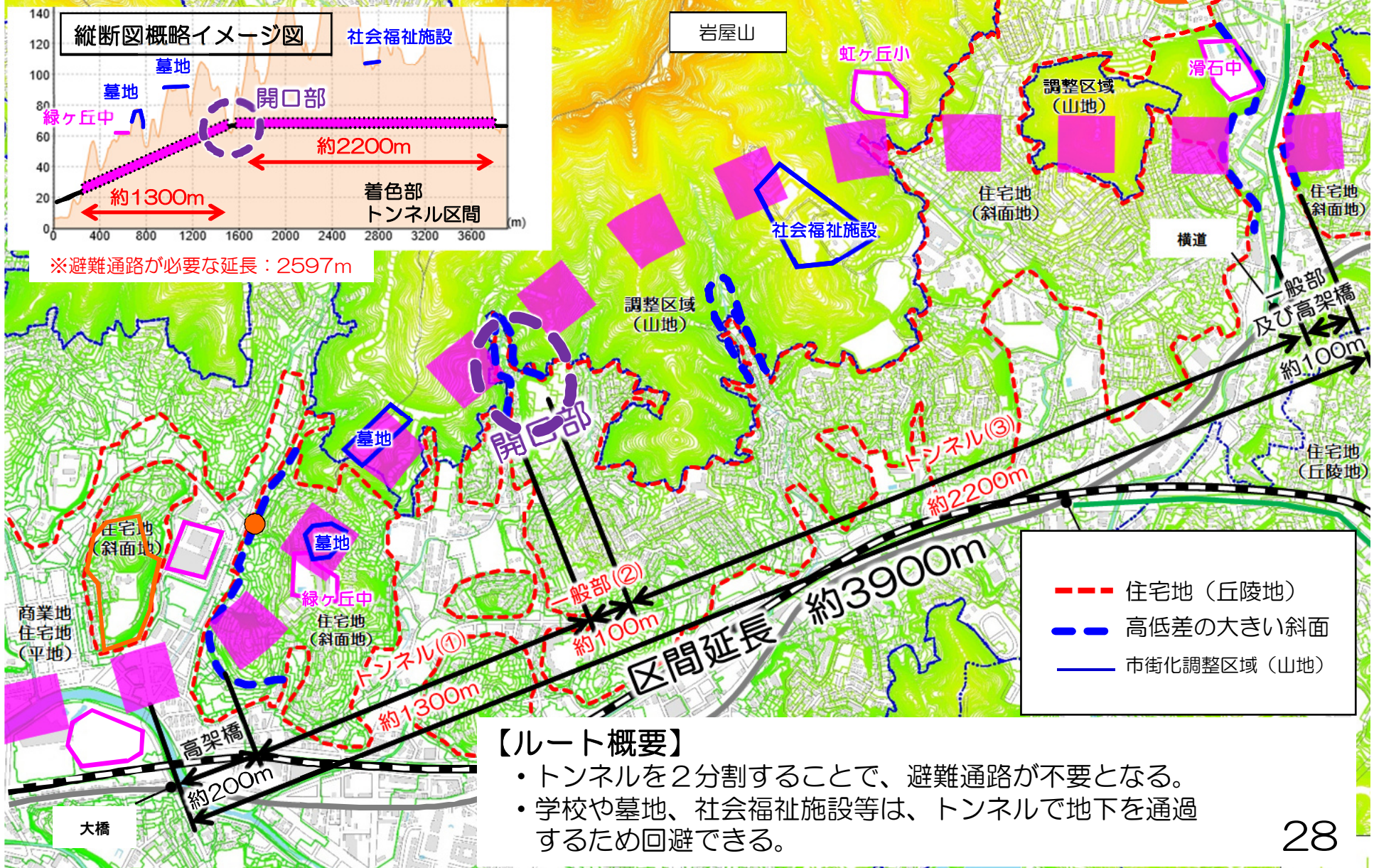
- 計画交通量から必要なトンネル延長（最小値）が算出される
→計画交通量：15,400台、トンネル延長：約3,700m
- 避難通路が必要となるトンネル延長（設置基準）
→2597m ($4 \times 10^7 \div 15400$) 以上は設置が必要
- 第2案トンネル延長：約3700m > 避難通路が必要な延長：2597m

⇒ 避難通路（3700m）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



3. ルート選定（2次選定）

2) B区間（第3案 中間ルート）



3. ルート選定（2次選定）

2) ルート選定の評価項目

1. 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

2. 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

3. 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）

3. ルート選定（2次選定）

2) B区間（ルート比較表）

		第1案	第2案	第3案	
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	市街地と山地の間隙付近を通る	
	ルートの特徴	<ul style="list-style-type: none"> 茂里町から時津町を最短で結ぶルート ルートのおよそ9割程度が住宅市街地を通過 起伏がある地形であり、複数の構造形式を採用 	<ul style="list-style-type: none"> 住宅市街地を回避し、山側に大きく迂回するルート 一部住宅市街地を通過し、可能な限り市街化調整区域を通過 高低差が大きく、トンネル構造を中心に構造形式の採用が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地と山地の間隙付近を通過するルート 住宅市街地と市街化調整区域を通過 高低差が大きく、トンネル構造を中心に構造形式の採用が可能 	
	B区間の概略延長	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	
評価項目（基本ルート）	既成市街地への影響	①想定される移転建物、その構造	<ul style="list-style-type: none"> 全線において、階数が高く、比較的大きい規模の鉄筋コンクリート造建物を含む建物が支障する。約130件。(×) 	<ul style="list-style-type: none"> 起点側および終点側において、住宅を中心に建物が支障する。約60件(○) 	<ul style="list-style-type: none"> 起点側および終点側において、住宅を中心に建物が支障する。約70件(○)
		②環境（騒音、振動、排ガス等）や景観への影響	<ul style="list-style-type: none"> 次の区間で、環境及び景観（地形改変、眺望）への影響が考えられる。(×) 一般部、高架橋部：1000m トンネル坑口：6か所 	<ul style="list-style-type: none"> 次の区間で、環境及び景観（地形改変、眺望）への影響が考えられる。(○) 一般部、高架橋部：300m トンネル坑口：2か所 	<ul style="list-style-type: none"> 次の区間で、環境及び景観（地形改変、眺望）への影響が考えられる。(○) 一般部、高架橋部：400m トンネル坑口：4か所
		③地域コミュニティへの影響	<ul style="list-style-type: none"> 次の区間で、市街地の分断が生じるなど、地域コミュニティへの影響が考えられる。(△) 一般部（土工）：500m 	<ul style="list-style-type: none"> 次の区間で、市街地の分断が生じるなど、地域コミュニティへの影響が考えられる。(△) 一般部（土工）：150m 	<ul style="list-style-type: none"> 次の区間で、市街地の分断が生じるなど、地域コミュニティへの影響が考えられる。ただし、開口部での考慮すべき地域コミュニティは見当たらない。(△) 一般部（土工）：200m
	施工性	①施工ヤードや工事用道路の確保	<ul style="list-style-type: none"> ルートの過半で市街地を通過するため、施工ヤードおよび工事用道路の確保は容易ではない。(×) 	<ul style="list-style-type: none"> ルートの大半は市街化調整区域を通過するため、施工ヤードおよび工事用道路の確保は比較的容易である。ただし、トンネル坑口部は市街地に設けるため、施工ヤードおよび工事用道路の確保が容易ではないことも考えられる。(△) 	<ul style="list-style-type: none"> ルートの半分程度は市街化調整区域を通過するため、施工ヤードおよび工事用道路の確保は比較的容易である。ただし、トンネル坑口部において開口部に施工ヤードおよび工事用道路を設けることができるため、確保は容易である。(○)
		②交通規制や道路の切り返し	<ul style="list-style-type: none"> 工事用道路は幅員が狭小な生活道路に接続するため、交通安全上、交通規制が考えられる。(×) 一般部（土工）、高架橋部、トンネル坑口部において、生活道路の切り回しが生じる。(×) 一般部、高架橋部：1000m トンネル坑口：6か所 	<ul style="list-style-type: none"> 工事用道路は整備された市道に接続し、国道や県道に至るまでの市道の一部区間では狭小な未整備区間があることから、交通安全上、一時的な交通規制が考えられる。(△) 一般部（土工）高架橋部、トンネル坑口部において、生活道路の切り回しが生じる。(○) 一般部、高架橋部：300m トンネル坑口：2か所 	<ul style="list-style-type: none"> 工事用道路は整備された市道に接続し、歩行者および自動車交通量も少ないため、交通規制の可能性は低い。(○) 一般部（土工）、高架橋部、トンネル坑口部において、生活道路の切り回しが生じる。(○) 高架橋部：300m トンネル坑口：4か所
		③工事による環境影響	<ul style="list-style-type: none"> 騒音や粉じんなどの影響は一般部（土工）において大きい。土工部：400m(×) 	<ul style="list-style-type: none"> 騒音や粉じんなどの影響は一般部（土工）において生じる。土工部：150m(○) 	<ul style="list-style-type: none"> 騒音や粉じんなどの影響は一般部（土工）において生じる。土工部：150m(○)
	経済性	【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