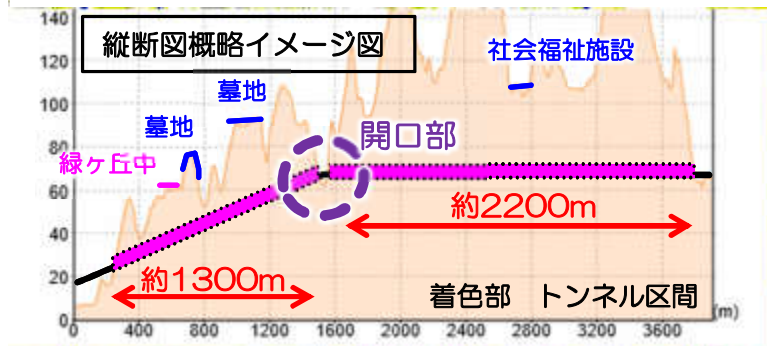


1. 前回のまとめ、委員からの意見への対応

●B区間（道路トンネル非常用施設設置基準の改訂）

B区間（第3案 中間ルート）



1. 前回のまとめ、委員からの意見への対応

●B区間（道路トンネル非常用施設設置基準の改定）

■前回の説明

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

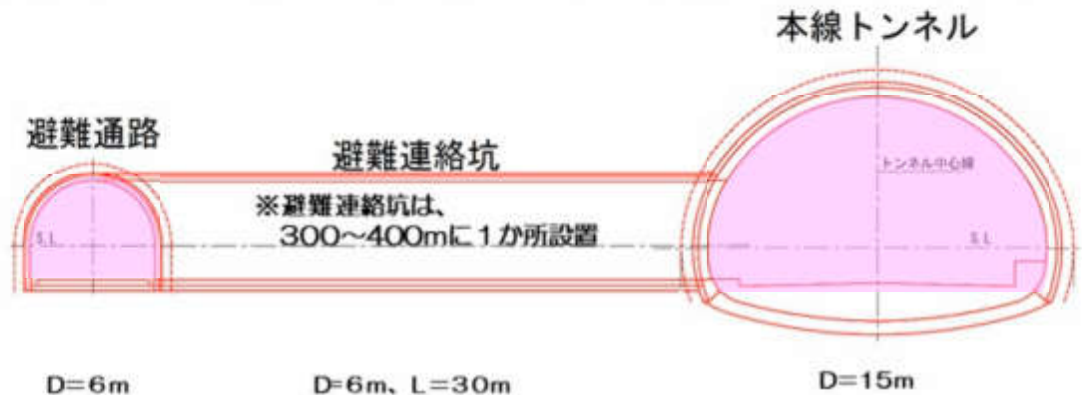
- 計画交通量から必要なトンネル延長（最小値）が算出される
→計画交通量：15,400台、トンネル延長：約3,700m

- 避難通路が必要となるトンネル延長（設置基準）

→ **2597m以上** ($4 \times 10^7 \div 15400$) 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



1. 前回のまとめ、委員からの意見への対応

●B区間（道路トンネル非常用施設設置基準の改定）

■これまでの基準

「道路トンネル非常用施設設置基準」 S 5 6

■平成31年3月末、基準が改定される。

令和元年11月以降に『改定内容』の具体的運用が明らかになる。

- **原則的な考え方に変更なし。**
- (旧) 「**必要に応じて設置**」 → (新) 「**具体的な条件が明示**」された。

新旧設置基準 (該当部分のみ)

【A等級のトンネル】	避難通路を設置する判断		
	旧基準 (必要に応じて)	新基準 (条件の明示)	
道路種別	指定なし	高速自動車国道 自動車専用道路	
設置が必要な トンネル延長	$=4 \times 10^7 / N$ =2597m 以上	750m以上	3,000m以上
計画交通量 (トンネル1本あたり)	N (15,400台)	10,000台/本・日	4,000台/本・日

1. 前回のまとめ、委員からの意見への対応

●B区間（道路トンネル非常用施設設置基準の改定）

■今回の改定が最良案（第3案）におよぼす影響

明示されている条件

1. 道路種別

→自動車専用道路として計画（該当）

2. 計画交通量（10,000台/本・日以上）

→計画交通量は15,400台/本・日（該当）

3. トンネル延長（750m以上）

茂里町側から【B区間】	約1,300m	不要→要
	約2,200m	不要→要
【参考・C区間】	約 600m	不要→不要
	約 300m	不要→不要
	約 200m	不要→不要

合計 約35億円
(避難通路、連絡坑含む)

1. 前回のまとめ、委員からの意見への対応

●B区間の修正評価まとめ（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	茂里町から時津町を最短で結ぶ	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 ルートのおよそ半分の区間（○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。 合計：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。 本線部：約60件（本線のみ） 避難坑：約10件（油木側、滑石側） 合計：約70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。 本線部：約70件（本線のみ） 避難坑：10件（油木側、滑石側） 合計：約80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"> ルートの過半数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"> ルートのおよそ半分の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。（△） ※ 施工ヤードが一定（約2000～3000m）必要で、これを市街地に設置することを想定すると、広範囲に支障となる建物が生じる。 第3案と比較すると、支障建物数は第2案が多いと考えられる。 	<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。（○） ※ 施工ヤードは本線トンネル工事と合わせて設けるため、施工ヤードを確保するための支障建物は生じない。
		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】	（変更前）C：約240億円～約260億円（×） （変更後） < 同 上 > （△）	【概算事業費】 （変更前）C：約240億円～約265億円（×） （変更後）C：約245億円～約275億円（×）	【概算事業費】 （変更前）C：約200億円～約220億円（○） （変更後）C：約240億円～約265億円（△）	
	内訳 工事費（変更なし）約145～160億円 用地補償費（変更なし）約95～100億円	内訳 工事費（変更なし）約200～210億円 用地補償費（変更前）約40～55億円 （変更後）約45～65億円 （避難通路 +約5～10億円）	内訳 工事費（変更前）約150～165億円 （変更後）約185～200億円 （避難通路 +約35億円） 用地補償費（変更前）約50～55億円 （変更後）約55～65億円 （避難通路 +約5～10億円）		
総合評価					

（評価）○：優れる、△：やや劣る、×：劣る

1. 前回のまとめ、委員からの意見への対応

●2次選定の振り返り・・・B区間（委員の意見と県の考え）

【意見】

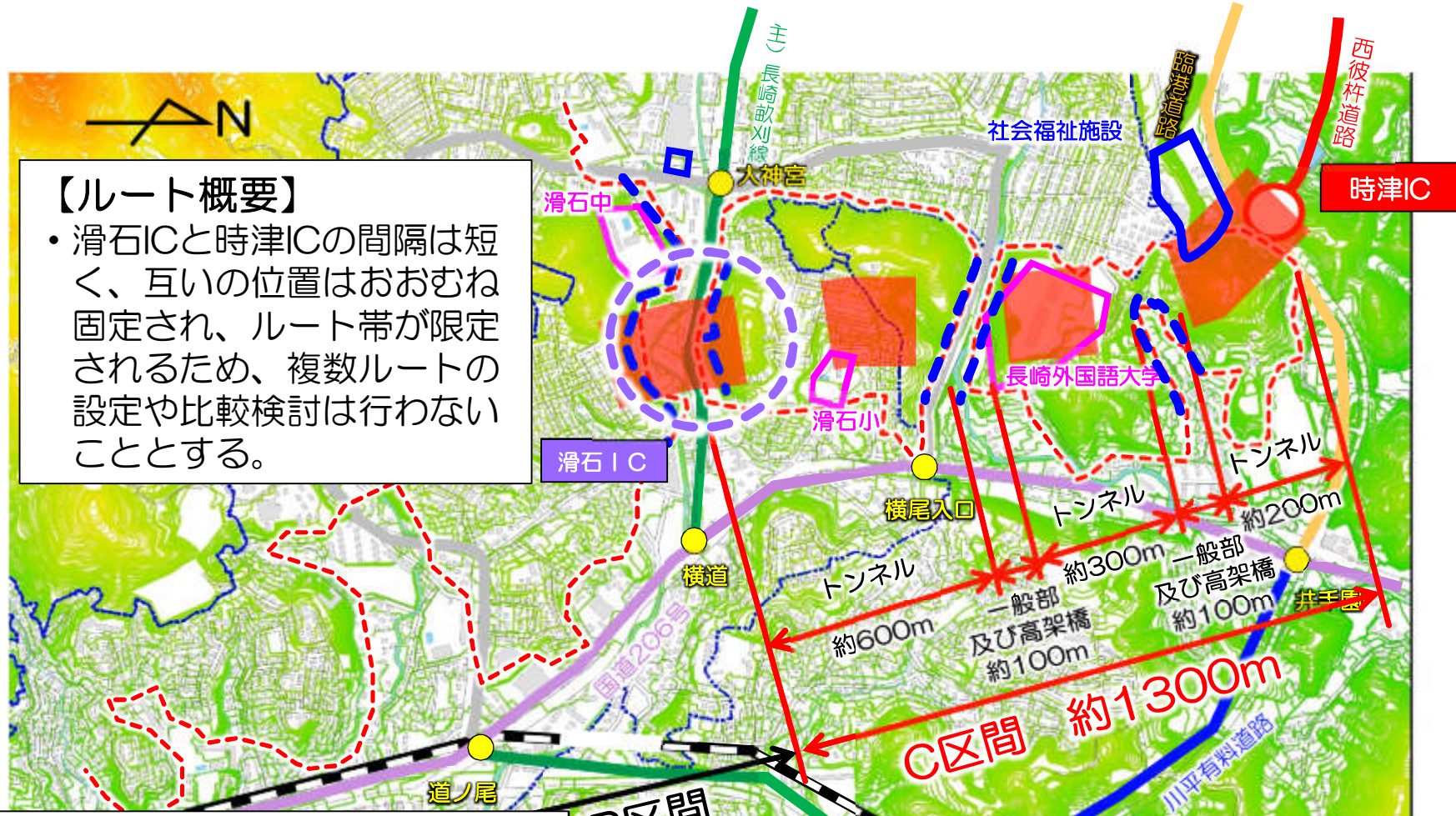
- ・B区間第3案（最良案）でトンネルの分割を検討する場合、避難通路の設置基準への適合や工事費の問題だけでなく、安全性の確保という点でも問題ないという整理が重要。

【県の考え】

- ・今回の避難通路の設置基準の改定により、第2案、第3案とも避難通路が設置されるので差は生じないが、トンネルの外へ避難する距離は第3案（開口部を設ける中間ルート）が短く、安全性はより高い。

1. 前回のまとめ、委員からの意見への対応

● 2次選定の振り返り・・・C区間（ルート帯の選定）



【結果】 事務局提案ルートを了承する
滑石と時津を概ね最短でつなぐルート
(L=約1300m)

1. 前回のまとめ、委員からの意見への対応

●C区間（委員の意見と県の考え）

【意見】

- ・C区間はルートが限られているが、「区間延長が短い」だけでなく、他のルートと同様に、そのルートを設定した考えを整理する必要がある。

【県の考え】

- I) 起点側は「横道」と「大神宮」の二つの交差点の中ほどが望ましいという位置的制約があり、終点側は既にIC（時津）の整備が進められている。
- II) この前提でルート帯を検討すると、区間延長が短いことなどから、計画可能なルート帯はおのずと限定される。

このことから、C区間のルート帯は提案ルートに限定される。