

## ◎目次

- (1) ルート選定の進め方 . . . P 2
- (2) 長崎南北幹線道路のルート選定について
  - 1. 長崎南北幹線道路の概要 . . . P 6
  - 2. 国道206号の現状 . . . P 9
  - 3. 長崎南北幹線道路の必要性と整備効果 . . . P 13
  - 4. ルート選定（1次選定） . . . P 20
  - 5. ルート選定（2次選定） . . . P 30



## (2) 4. ルート選定 (1次選定)

### ◎ルートの基本方針2

#### ○市街地への影響をできる限り低減

- 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
- 地域コミュニティの維持に配慮する
- 工事施工による影響をできる限り低減する



長崎市茂里町付近の状況

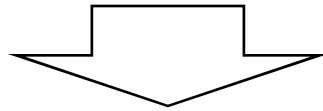


## (2) 4. ルート選定 (1次選定)

### ○ルート選定の前提条件 (その1)

起点側 (茂里町) からの接続

平和公園 (爆心地や平和祈念像) を回避



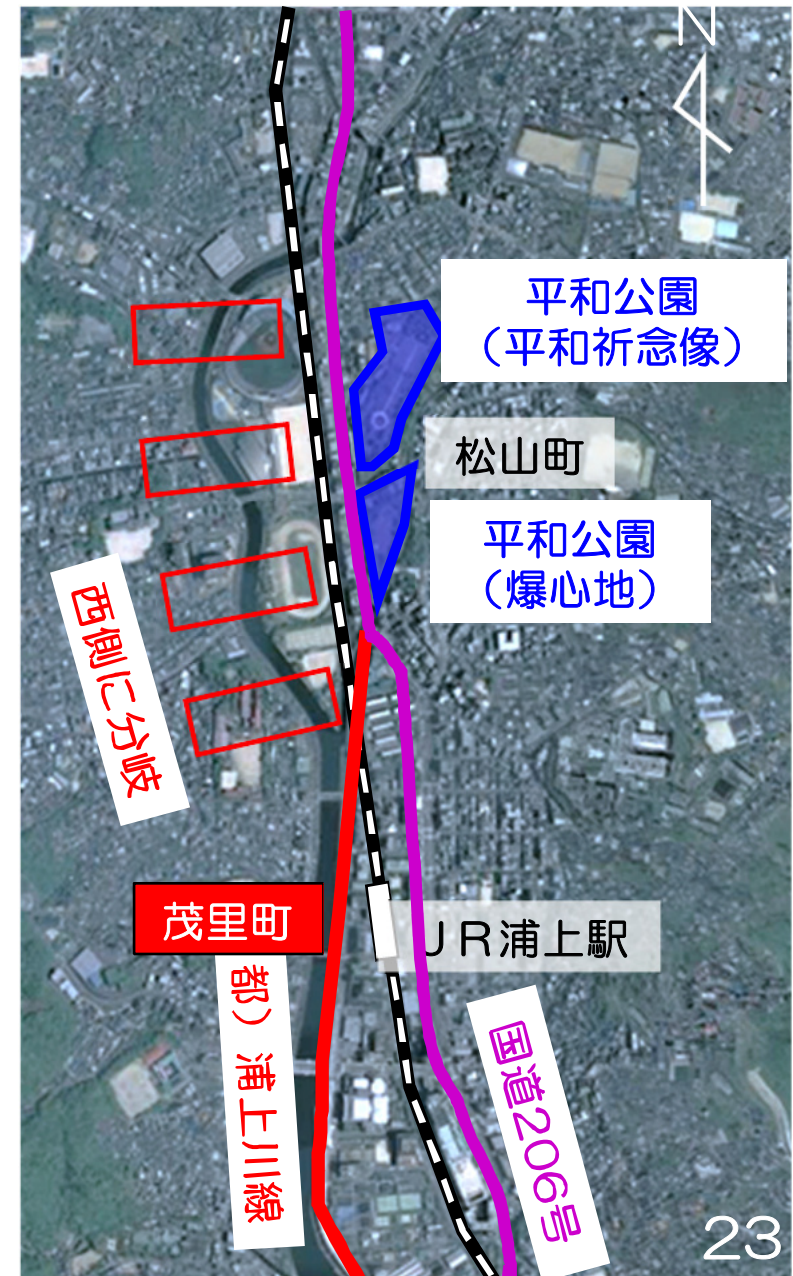
茂里町から北方面へは西側に分岐



平和公園 (爆心地)



平和公園 (平和祈念像)

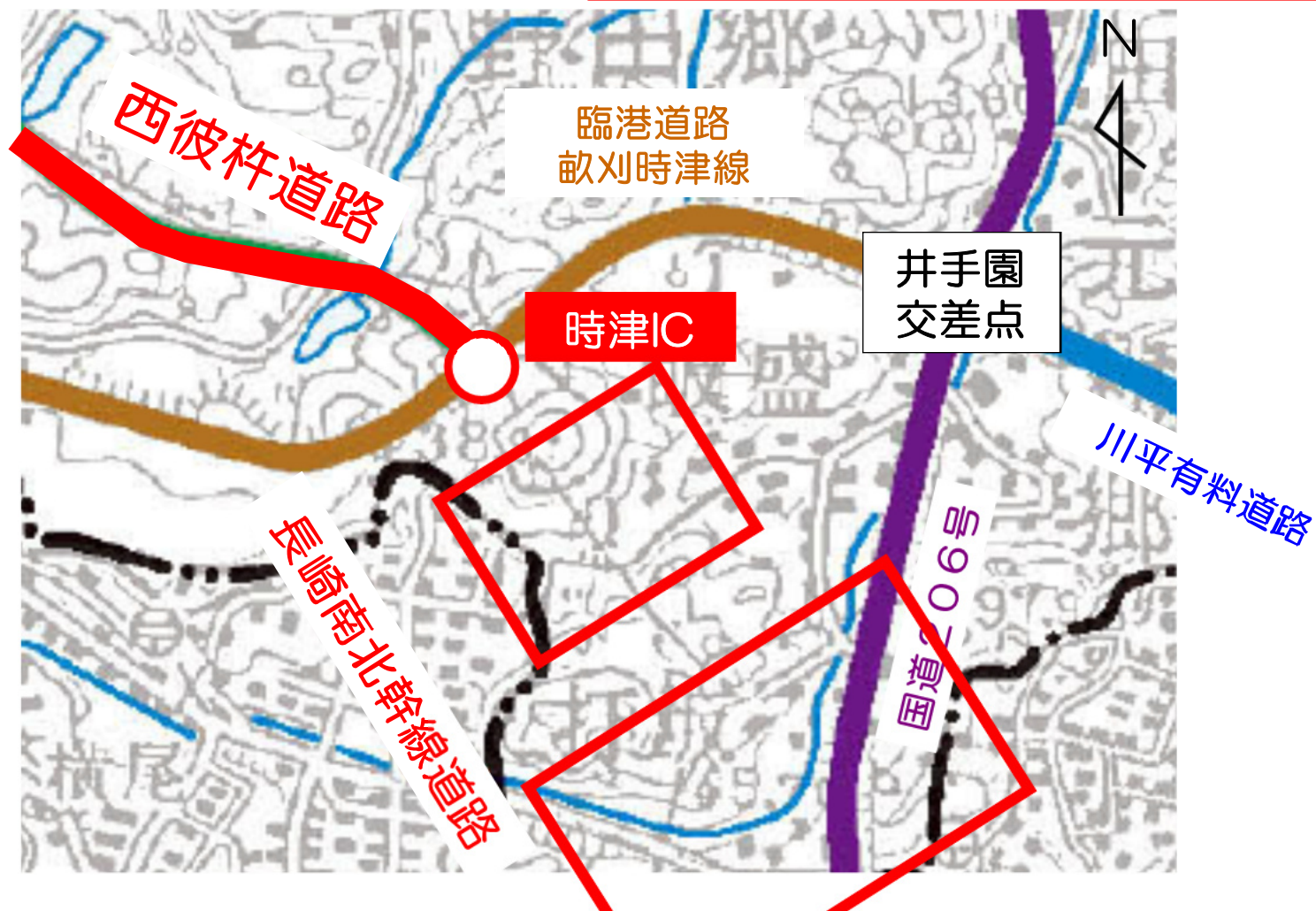


## (2) 4. ルート選定 (1次選定)

### ○ルート選定的前提条件 (その2)

終点側 (時津) との接続

時津ICで西彼杵道路とスムーズに  
接続できる道路線形



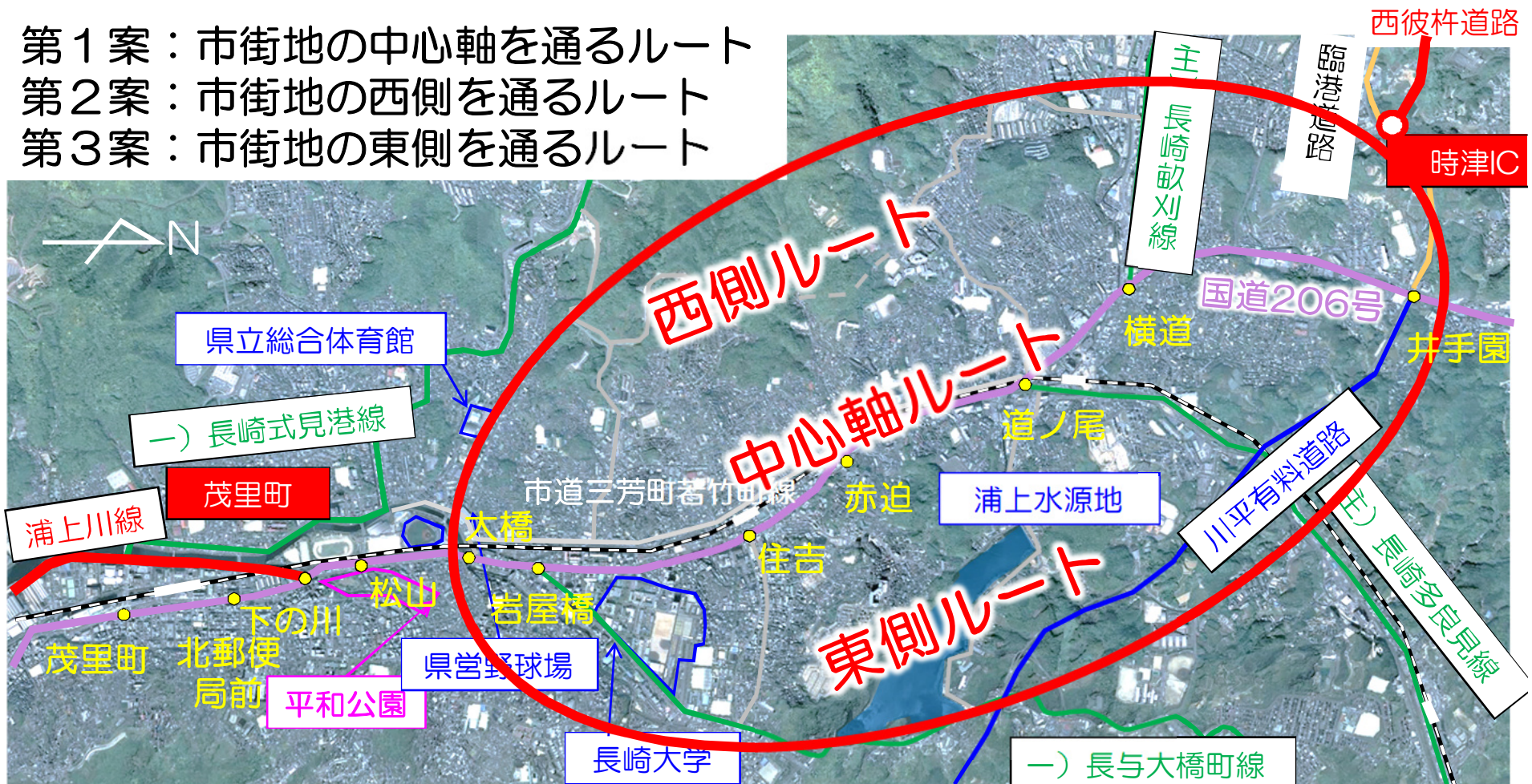


## (2) 4. ルート選定 (1次選定)

### ○ルートの1次選定 (基本となるルートの選定)

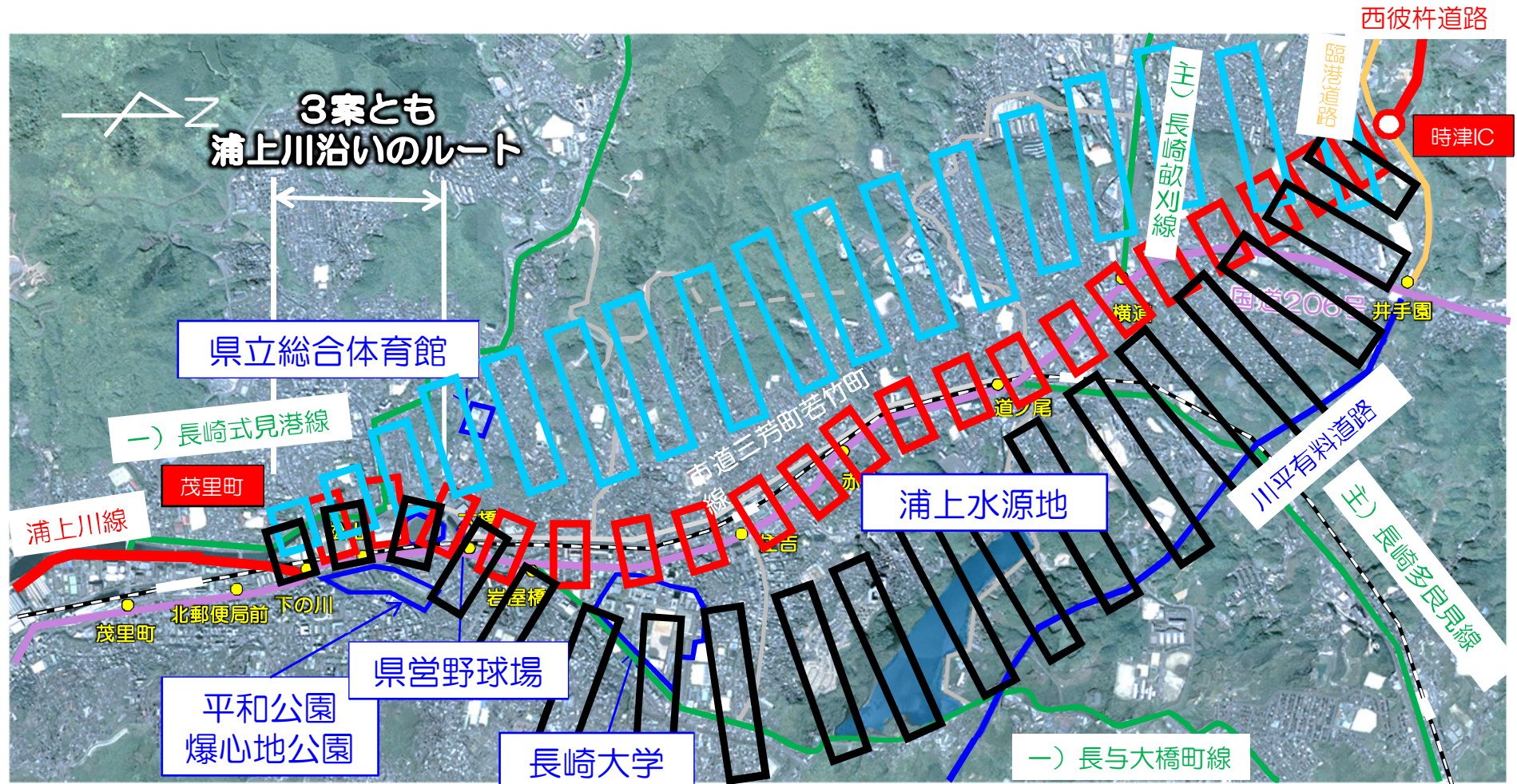
- ・茂里町から時津ICを結ぶ3つの概略ルートを比較し、基本となるルートを選定する。

- 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





## (2) 4. ルート選定 (1次選定)



- 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

## 5. ルート選定（1次選定）

### ◎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）



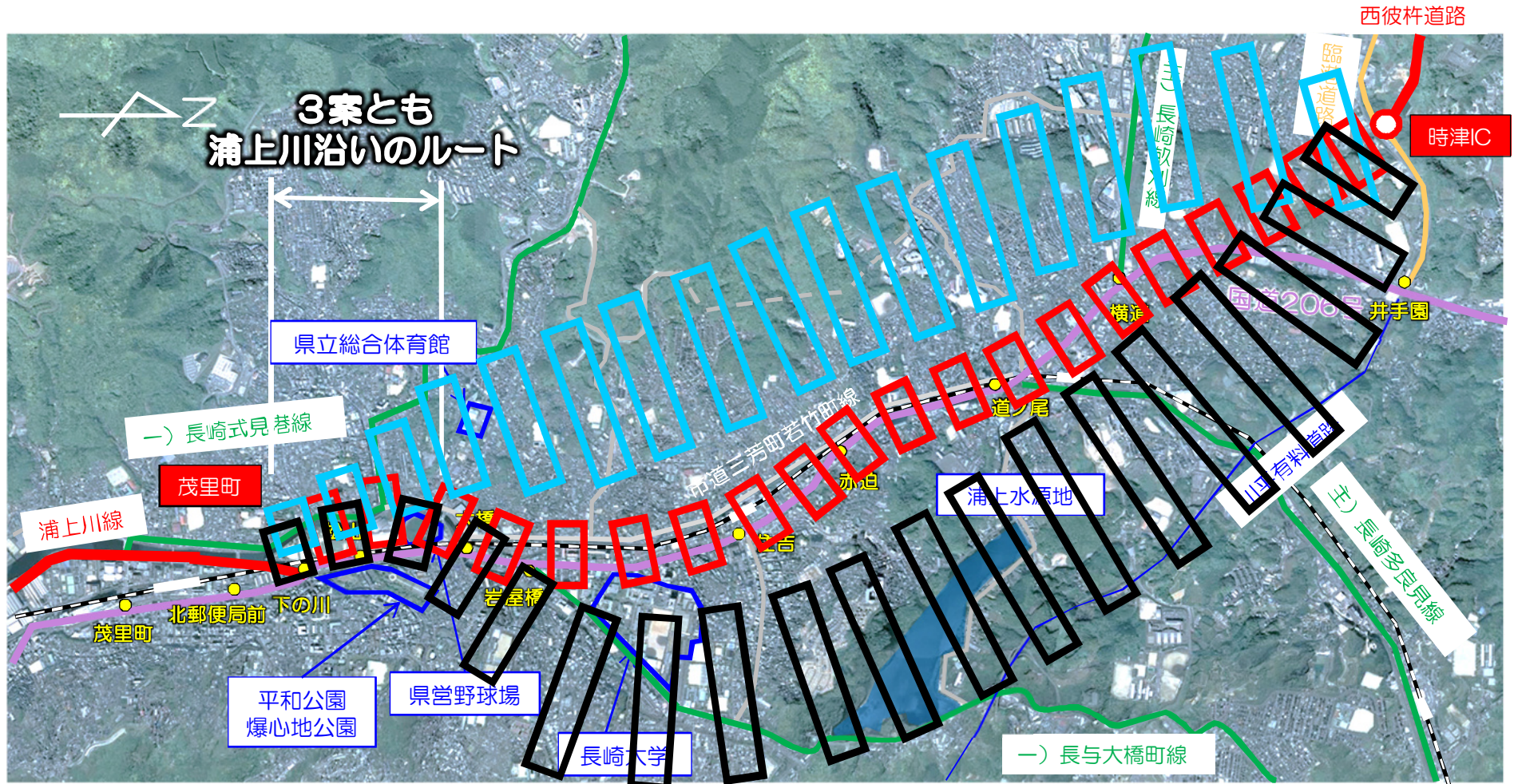
## (2) 4. ルート選定 (1次選定)

### ◎ルート比較表 (1次選定)

		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	
	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 (1次選定)	時間短縮効果	現国道	約23.2分	現国道	約23.2分	現国道	約23.2分
		整備路線	約7分 ○	整備路線	約6.5~7分 ○	整備路線	約8.0~8.5分 △
		短縮時間	約16.2分	短縮時間	約16.7~16.2分	短縮時間	約15.2~14.7分
	既成市街地への影響	×		○		△	
	施工性	×		○		△	
	経済性	【概算事業費】 約600億円~約1000億円		【概算事業費】 約400億円~約500億円		【概算事業費】 約500億円~約600億円	
	総合評価	×		○		△	

(評価) ○: 優れる、△: やや劣る、×: 劣る

## (2) 4. ルート選定 (1次選定)



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