

◎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) 5. ルート選定（2次選定）

◎ I C（インターチェンジ）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) 5. ルート選定 (2次選定)

◎ IC (インターチェンジ) の配置について

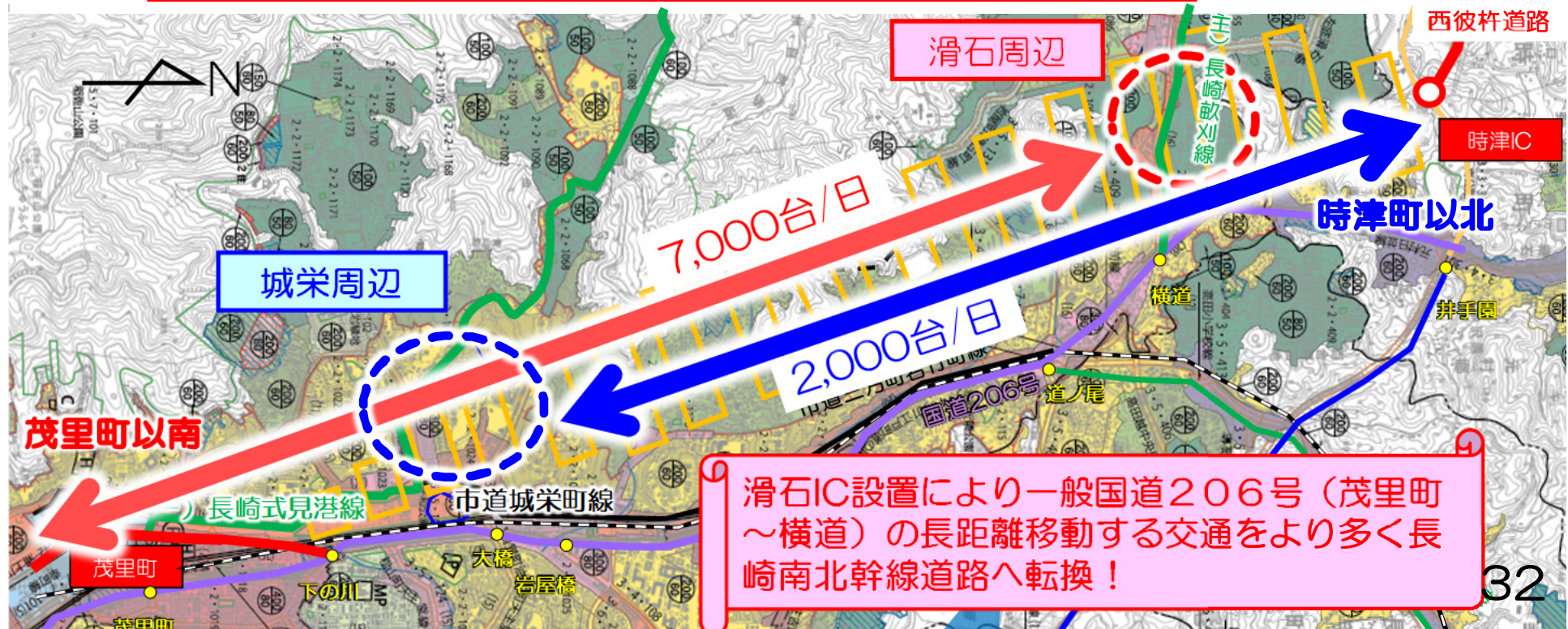
○長崎南北幹線道路と接続の可能性がある幹線道路

- 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ICを設置することを前提として、ルートを選定を行う



(2) 5. ルート選定 (2次選定)

◎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

→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。

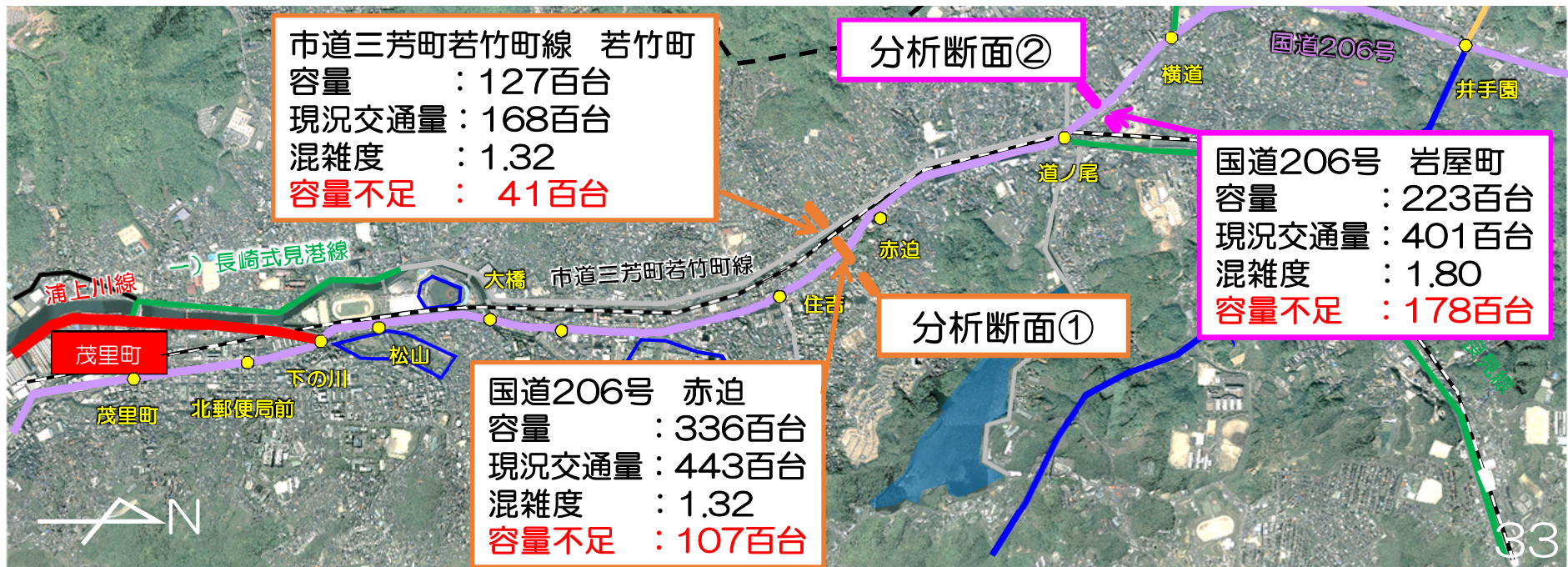
→類似する川平有料道路 (2車線・自動車専用道路) の現況の交通量から2車線で処理できると判断できる。

→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

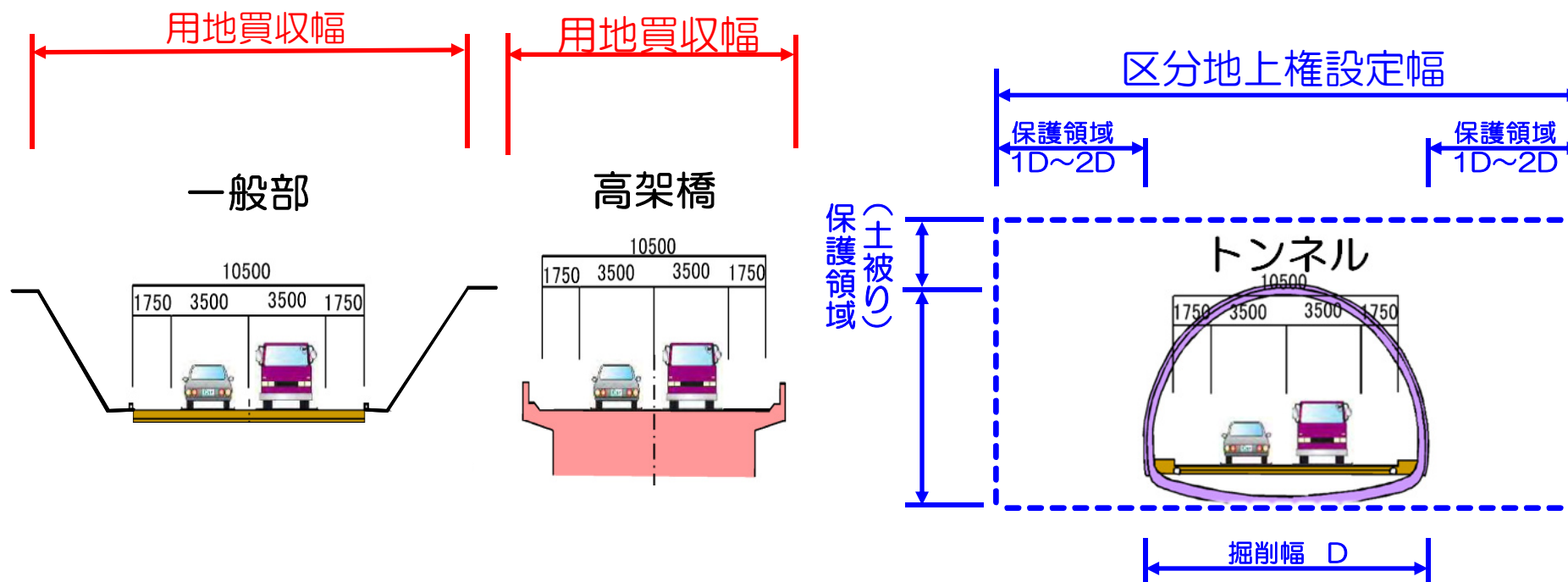
車線数の定める設計基準交通量 (単位：台)

	設計基準交通量	
	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	



(2) 5. ルート選定 (2次選定)

◎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小さい区間は用地買収
又は区分地上権を設定)

(2) 5. ルート選定 (2次選定)

◎大規模な施設や史跡等への影響回避

○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」

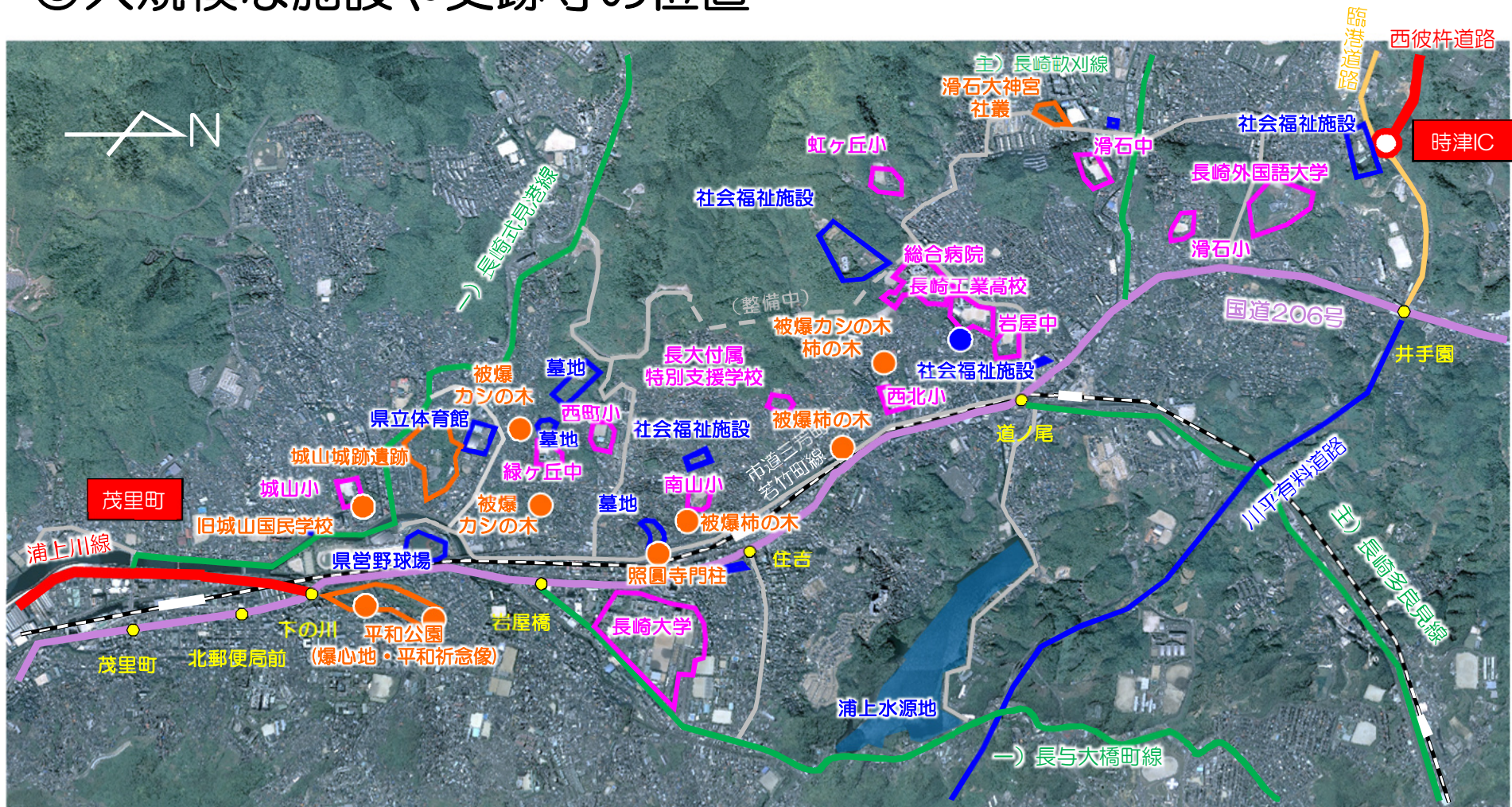
- 支障となる家屋の数をできる限り少なくする
- 大規模な施設が支障とならないよう極力回避する
※ただし、特に影響が大きい不特定多数が利用する施設（学校や総合病院など）は回避する（トンネル構造で地下を通過し影響しない場合を除く）
- 地域コミュニティの維持に配慮する
⇒市街地が分断されることを極力回避する
- 工事施工による影響をできる限り低減する
⇒施工中の交通規制、道路切回し、環境影響に配慮する

○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) 5. ルート選定 (2次選定)

◎大規模な施設や史跡等の位置



【説明】

- ・回避 学校教育施設、総合病院、史跡、文化財、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