

所 管 事 項 調 査 に 関 する 資 料

西彼杵道路・長崎南北幹線道路の現状について

長崎南北幹線道路 地域住民との意見交換会 スライド資料

土木部  
令和元年11月



# 長崎南北幹線道路

## 地域住民との意見交換会

長崎県

◎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



# (1) ルート選定の進め方



## ○地域高規格道路

### 西彼杵道路

- ・ 計画延長 約50km
- ・ 時津工区 (時津IC~日並IC)  
 延長約3.4km 工事中

### 長崎南北幹線道路

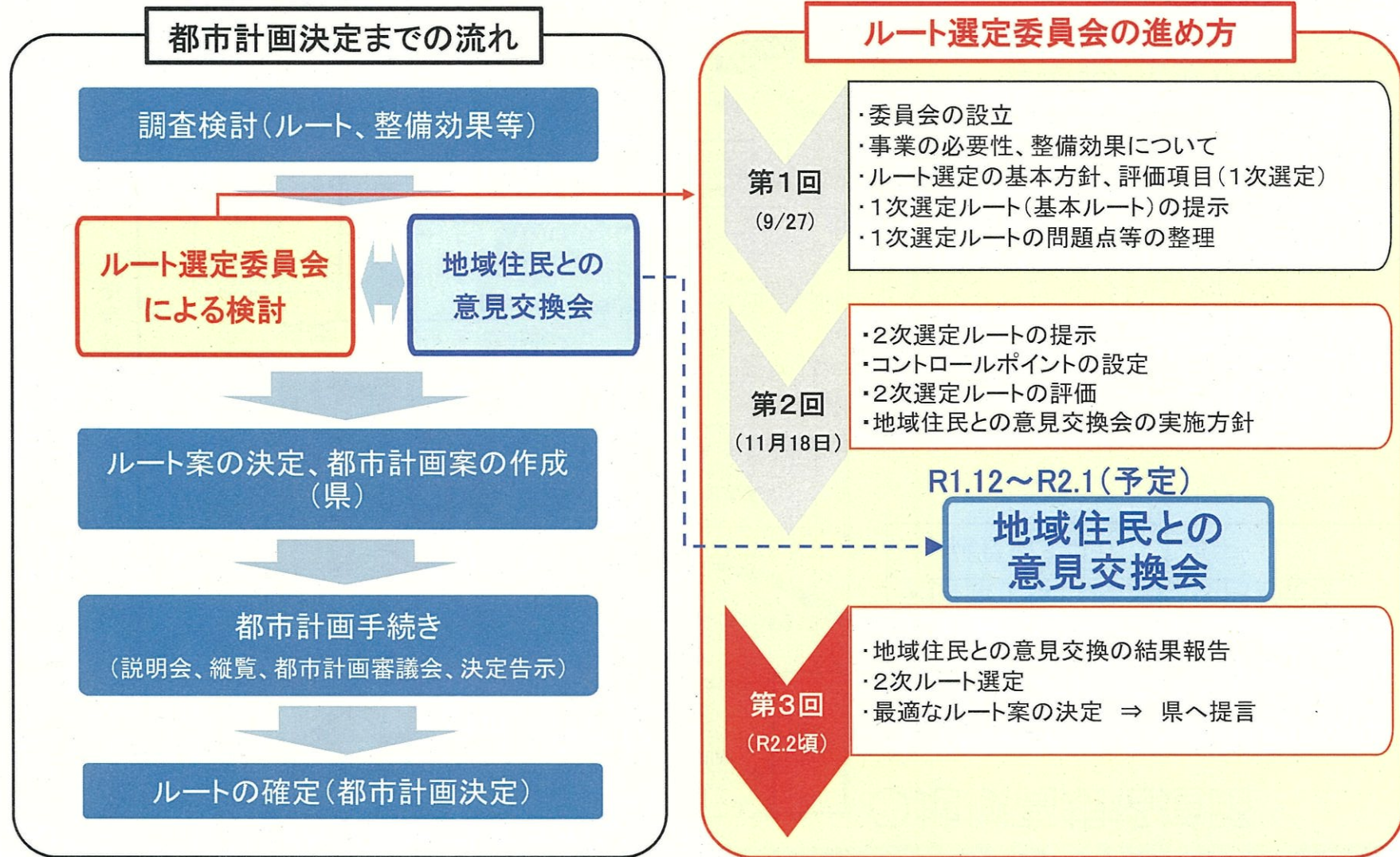
- ・ 計画延長 約16km
- ・ ルート検討区間 (茂里町~時津町)  
 延長約7km

### 【整備済み区間】

- ・ ながさき出島道路  
 延長約5km H16.3完成
- ・ 都市計画道路 浦上川線  
 (元船町~茂里町)  
 延長約3km H22.11完成



# (1) ルート選定の進め方





## (1) ルート選定の進め方

### ◎目的

- あらかじめ、計画の概要をお知らせします。
- 地域住民や道路利用者の皆さまから、幅広くご意見をいただきます。

### ◎説明内容

- 長崎南北幹線道路ルート選定委員会と同じ内容をご説明します。

#### 【12月開催】

##### <長崎市>

- |                 |                      |
|-----------------|----------------------|
| 12月5日(木) 19:00~ | 長崎市民会館アマランス<br>(魚の町) |
| 6日(金) 19:00~    | 県総合福祉センター(茂里町)       |
| 8日(日) 13:30~    | 県庁(尾上町)              |
| 17日(火) 19:00~   | 長崎市北公民館(千歳町)         |

##### <時津町>

- |                  |       |
|------------------|-------|
| 12月13日(金) 19:00~ | 時津町役場 |
| 14日(土) 13:30~    | 〃     |

#### 【令和2年1月開催予定】(調整中)

- ルート選定の対象区間(長崎市茂里町から時津町まで)において開催

◎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) 1. 長崎南北幹線道路の概要

○高規格幹線道路（高速道路）

県内では、九州横断自動車道、西九州自動車道

○地域高規格道路

高規格幹線道路と一体となって自動車高速交通網を形成する自動車専用道路など

**長崎南北幹線道路、西彼杵道路など6路線**



○長崎南北幹線道路と西彼杵道路

・長崎市⇄佐世保市1時間圏の実現



## (2) 1. 長崎南北幹線道路の概要



### 西彼杵道路

- 計画延長 約50km
- 時津工区 (時津IC~日並IC)  
延長約3.4km 工事中

### 長崎南北幹線道路

- 計画延長 約16km
- ルート検討区間 (茂里町~時津町)  
延長約7km
- 【整備済み区間】
- ながさき出島道路  
延長約5km H16.3完成
- 都市計画道路 浦上川線  
(元船町~茂里町)  
延長約3km H22.11完成



◎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
<u>2. 国道206号の現状</u>	<u>・・・ P 9</u>
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 28



## (2) 2. 国道206号の現状

- 国道206号は、朝夕の通勤時間帯は大変混雑。交通量は4万~5万台/日



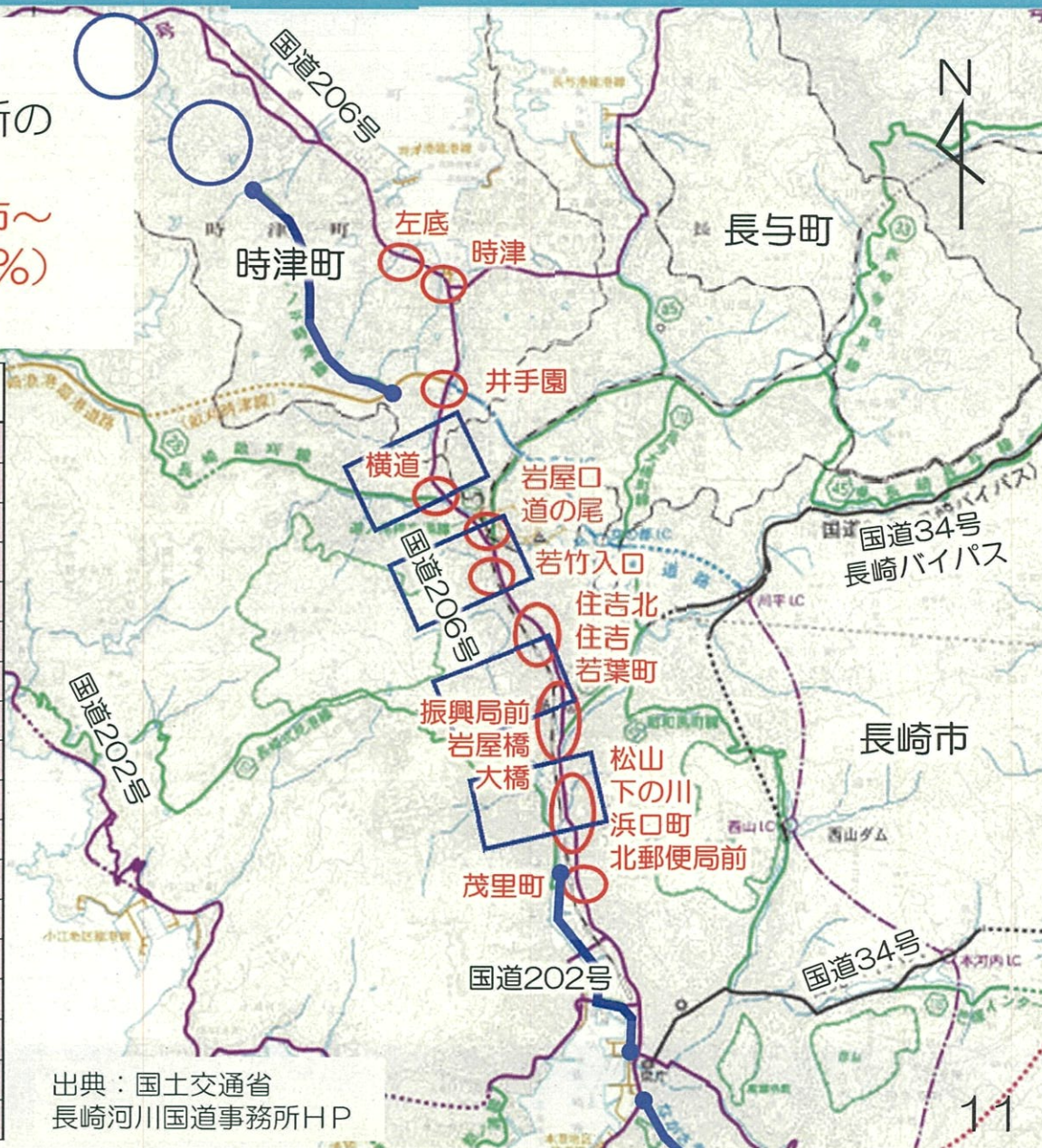


## (2) 2. 国道206号の現状

### ○主要渋滞箇所

- ・県内における主要渋滞箇所の134箇所のうち、  
一般国道206号（長崎市～時津町）に18箇所（13%）がある。

	路線名	渋滞交差点名
1	国道206号	左底交差点
2	国道206号	時津交差点
3	国道206号	井手園交差点
4	国道206号	横道交差点
5	国道206号	道の尾交差点
6	国道206号	岩屋口交差点
7	国道206号	若竹入口交差点
8	国道206号	住吉北交差点
9	国道206号	住吉交差点
10	国道206号	若葉町交番前
11	国道206号	長崎振興局前交差点
12	国道206号	岩屋橋交差点
13	国道206号	大橋交差点
14	国道206号	松山町交差点
15	国道206号	下の川橋交差点
16	国道206号	浜口町交差点
17	国道206号	北郵便局前交差点
18	国道206号	茂里町交差点



出典：国土交通省  
長崎河川国道事務所HP



## (2) 2. 国道206号の現状

- ・ 県内の交通事故多発交差点ワースト20のうち、**国道206号**  
**(長崎市内)**が**7箇所**を占めている。

平成26年～平成30年(5年間)の交通事故多発箇所

路線名	交差点名	市・町名	発生件数
国道202号	長崎駅南口交差点	長崎市大黒町	30
国道 34号	貝津交差点	諫早市貝津町	30
国道499号	江川町交差点	長崎市江川町	29
国道206号	茂里町バス停先交差点	長崎市茂里町	28
国道499号	常盤町交差点	長崎市常磐町	28
国道202号	大波止交差点	長崎市元船町	27
国道206号	北郵便局前交差点	長崎市川口町	26
国道 34号	小船越トンネル交差点	諫早市小船越町	26
国道206号	銭座町電停先交差点	長崎市目覚町	25
国道206号	岩屋口交差点	長崎市岩屋町	25
国道 34号	馬町交差点	長崎市馬町	24
国道 35号	戸尾交差点	佐世保市戸尾町	24
国道206号	打坂交差点	長崎市滑石2丁目	23
国道 35号	大和交差点	佐世保市大和町	22
国道206号	松山交差点	長崎市松山町	20
国道499号	小ヶ倉交差点	長崎市小ヶ倉町2丁目	20
国道 34号	桜馬場交差点	大村市桜馬場2丁目	19
国道 34号	大曲交差点	長崎市宿町	19
国道 34号	与崎交差点	大村市久原2丁目	19
国道206号	茂里町交差点	長崎市茂里町	19

◎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) 3. 長崎南北幹線道路の必要性と整備効果

○長崎都市圏と佐世保都市圏など  
**広域的な高速ネットワークの形成**  
 が必要。

○国道206号の交通**渋滞緩和**の**抜本的な対策**が必要。

○その他の必要性

- 交流人口の拡大による地域の活性化
- 世界遺産等の観光資源への交通アクセスや周遊性の向上等による観光振興
- 企業連携での生産性向上等による産業振興
- 災害に強い規格の高い道路による緊急輸送体制の強化や、災害・事故時における複数経路の確保
- 並行する道路の混雑緩和





## (2) 3. 長崎南北幹線道路の必要性と整備効果

### ◎長崎南北幹線道路の整備効果

整備効果	具体的な内容
高速移動の確保	所要時間の短縮
救急搬送体制の向上	所要時間の短縮
災害・事故時の代替道路の確保	複数経路（ダブルネットワーク）の確保 ※災害時の緊急輸送道路等

### ◎その他の道路（国道206号など）への整備効果

整備効果	具体的な内容
交通渋滞の緩和	旅行速度の改善
公共交通の利便性向上	旅行速度の改善、路線バスの定時性向上
救急搬送体制の向上	所要時間の短縮
沿道環境の改善	渋滞緩和による排出ガス低減など



## (2) 3. 長崎南北幹線道路の必要性と整備効果

### ◎高速移動の確保

- 旅行速度が60km/h以上を満足する道路の整備により、**所要時間が、現在の道路を利用するよりも短縮する。**

長崎・佐世保間の所要時間が  
**1時間以内に**

長崎市⇔佐世保市  
1時間圏内の実現

長崎市⇔佐世保市の所要時間

	西彼杵半島経由	西九州道経由
H23末	93分	76分
現在	89分	76分
完成時	<b>54分</b>	76分

長崎南北幹線道路、西彼杵道路の整備により達成





## (2) 3. 長崎南北幹線道路の必要性と整備効果

### ◎救急搬送体制の向上

- ・長崎南北幹線道路の利用により、二次・三次救急医療施設への救急搬送の**所要時間が短縮**
- ・アクセス性の向上で、医療施設間の連携が強化され、緊急医療体制の充実による安全で安心な生活の確保



交通渋滞の中、車両の間を縫って救急搬送している救急車両





## (2) 3. 長崎南北幹線道路の必要性と整備効果

### ◎災害や事故時の代替道路の確保

- ・長崎都市圏の主要な交通軸である一般国道206号が事故や災害で寸断された場合に備え、**複数経路（ダブルネットワーク）を確保**

交通寸断に備え、複数の経路を確保



大雨による被災状況



水道管破損事故復旧状況

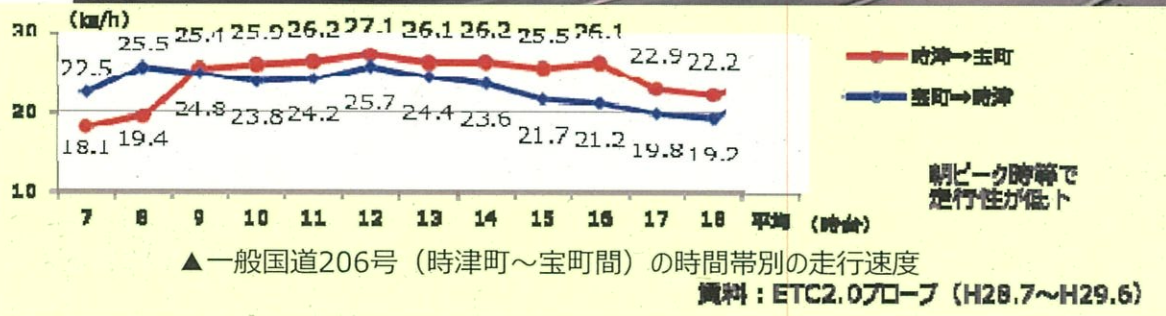


## (2) 3. 長崎南北幹線道路の必要性と整備効果

### ○交通渋滞の緩和

- ・国道の朝夕ピーク時の旅行速度の改善により通勤・通学時間が短縮

通勤・通学時間の短縮  
路線バスの定時性確保



- ・国道206号には交通が集中し、朝夕に交通渋滞が発生
- ・時間帯別の旅行速度は、18.1～27.1km (平均で23.6km)

### ○公共交通の利便性向上

- ・路線バスの定時性を確保し、公共交通の利用を促進
- ・長崎南北幹線道路へのバスの乗り入れなど、新規路線運行の可能性



- ・日常的に路線バスの運行の遅れが発生

◎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和整備効果 . . . 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

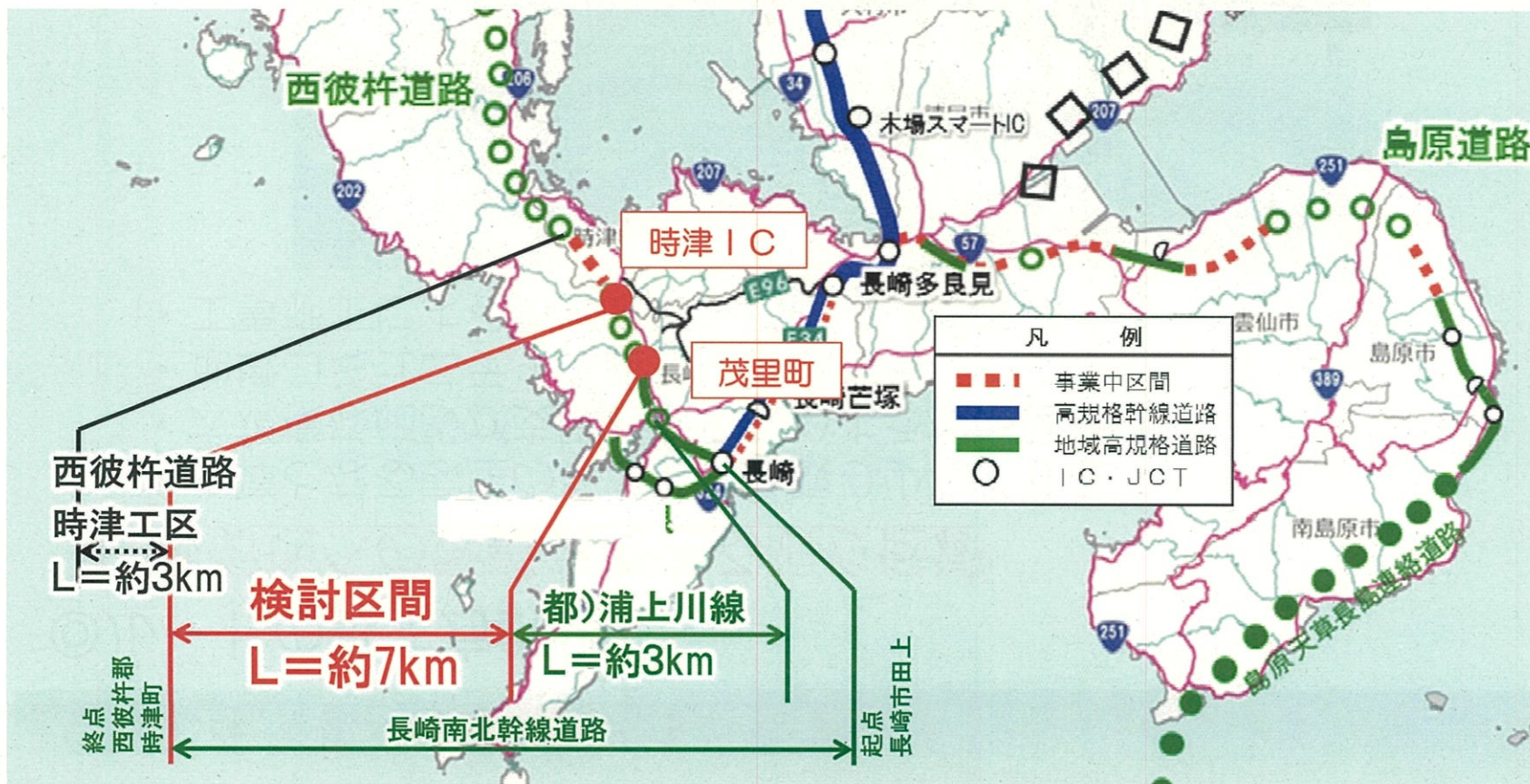


## (2) 4. ルート選定 (1次選定)

### ◎ルートの基本方針1

#### ○地域高規格道路としての機能の確保

- 西彼杵道路と一体となって長崎市から佐世保市間を1時間以内で結ぶ
- 検討区間は自動車専用道路として整備
- 設計速度が60km/h以上となる道路





## (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

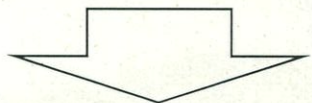


## (2) 4. ルート選定 (1次選定)

### ○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



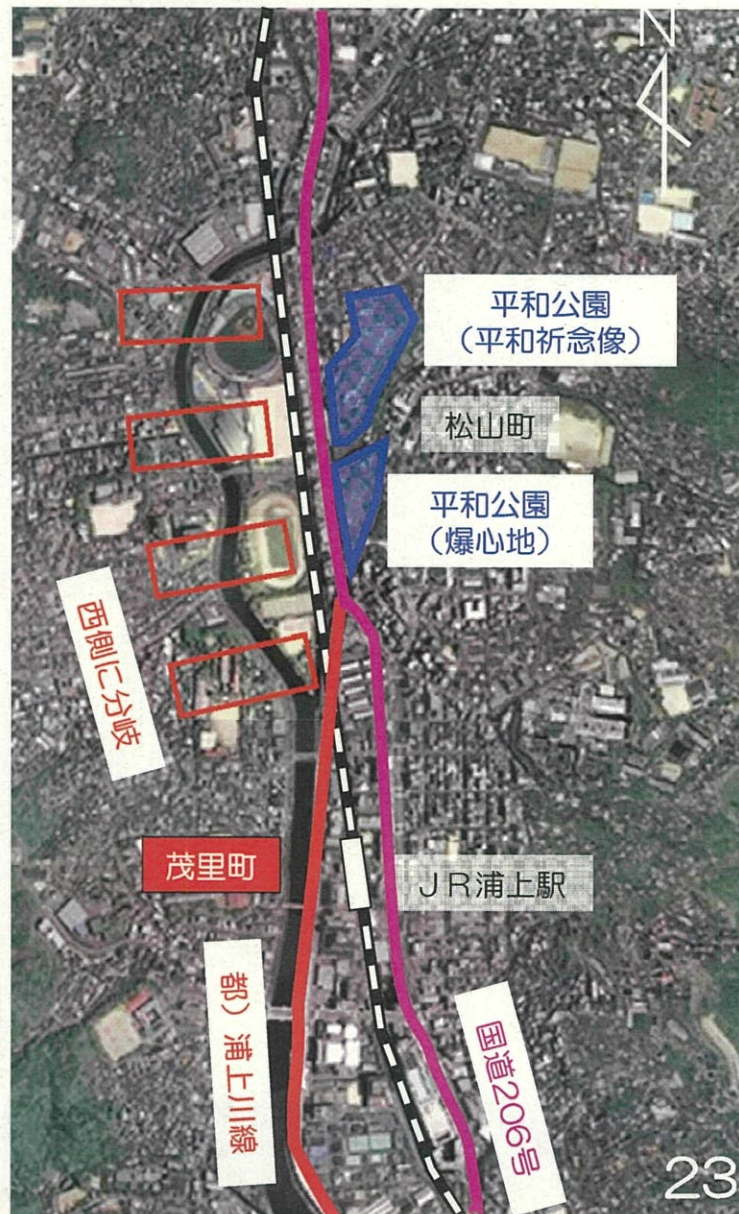
茂里町から北方面へは西側に分岐



平和公園 (爆心地)



平和公園 (平和祈念像)



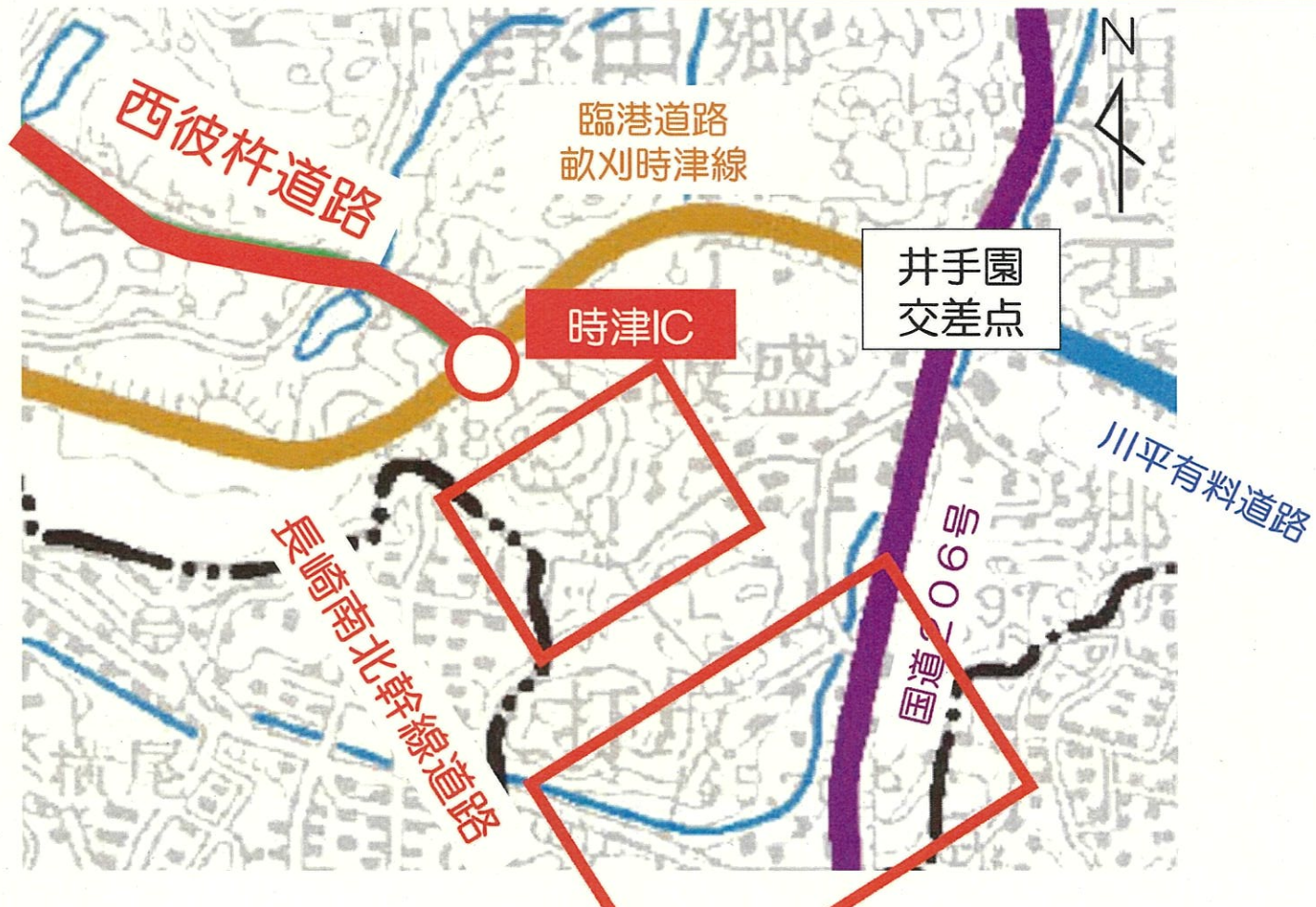


## (2) 4. ルート選定 (1次選定)

### ○ルート選定の前提条件 (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つの概略ルートと比較し、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









## 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







◎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)

### ◎ IC (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
  - IC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
  - IC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

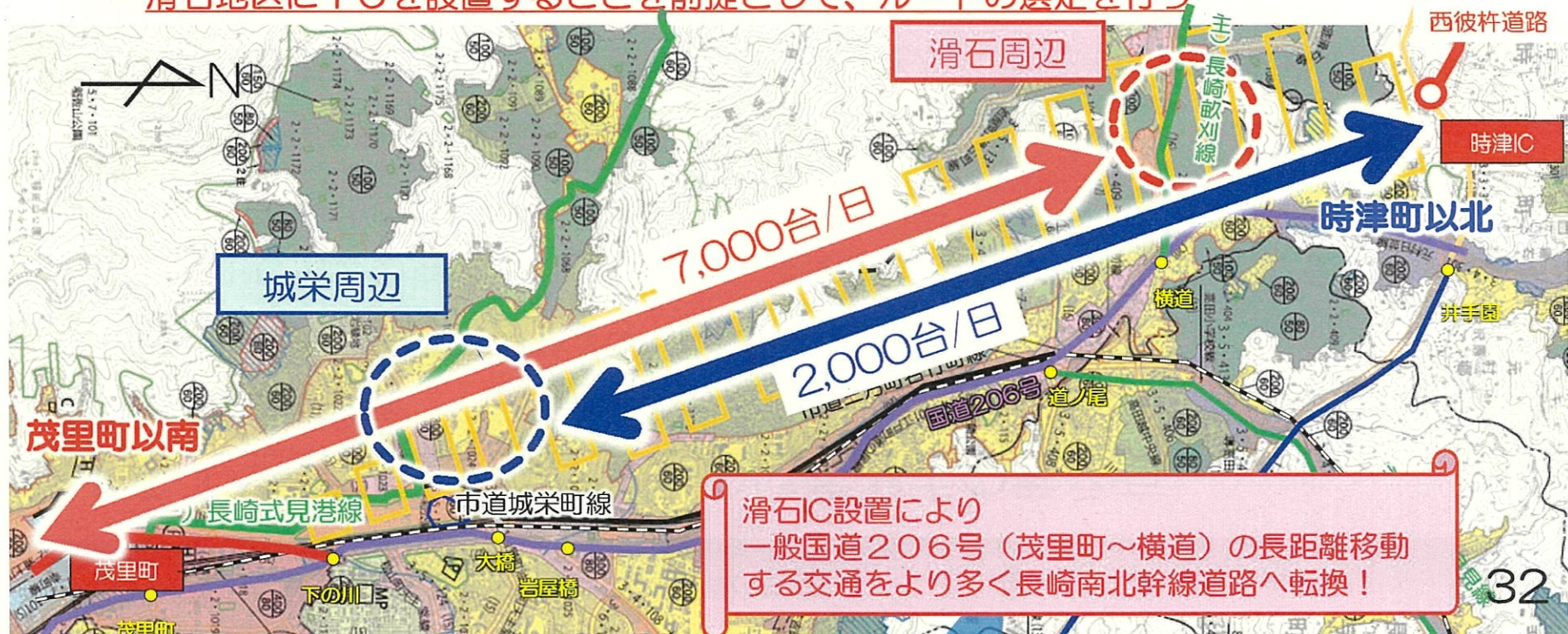
○長崎南北幹線道路と接続の可能性がある幹線道路

- 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、ルートの選定を行う





## (2) 5. ルート選定 (2次選定)

### ◎長崎南北幹線道路の車線数

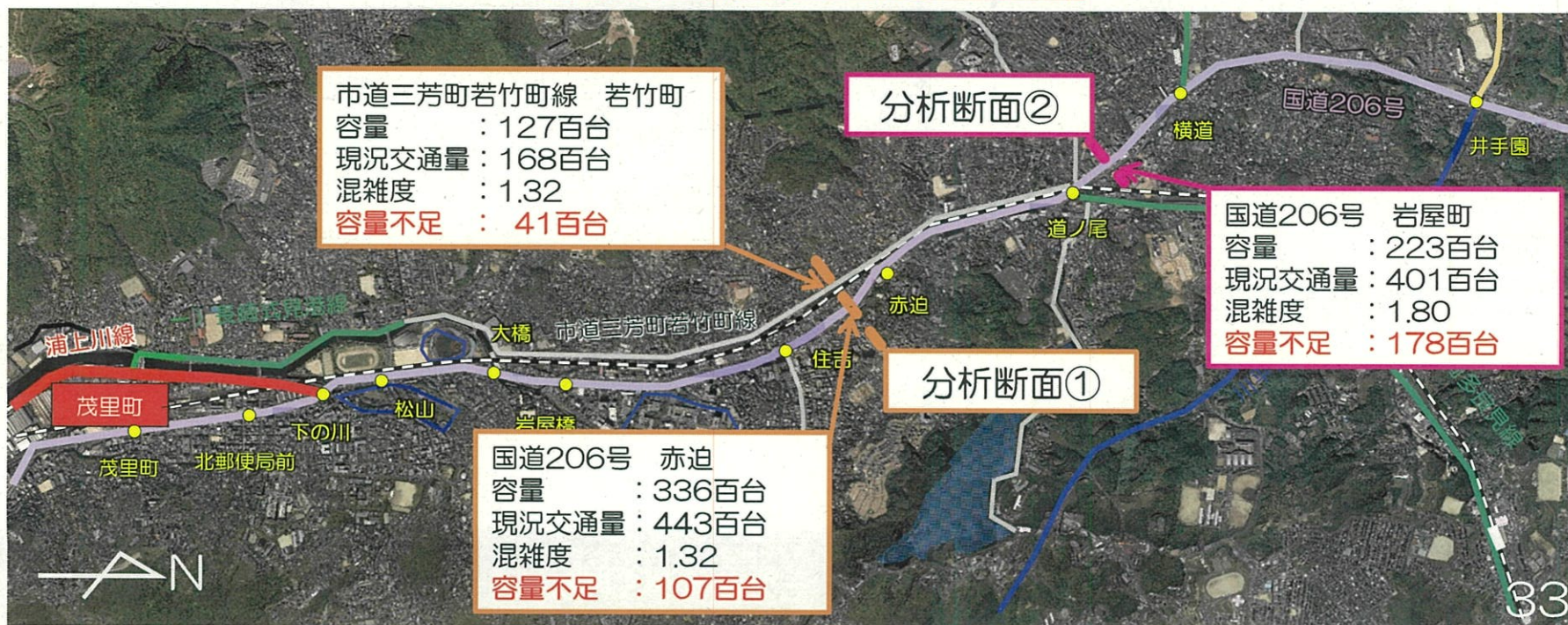
- 南北方向の断面交通量の容量不足分について対応が必要
- 現況の交通量の容量不足は、14,800~17,800台/日
- 長崎南北幹線道路の将来推計交通量 (H42) は15,000~16,000台/日

- 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。

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	

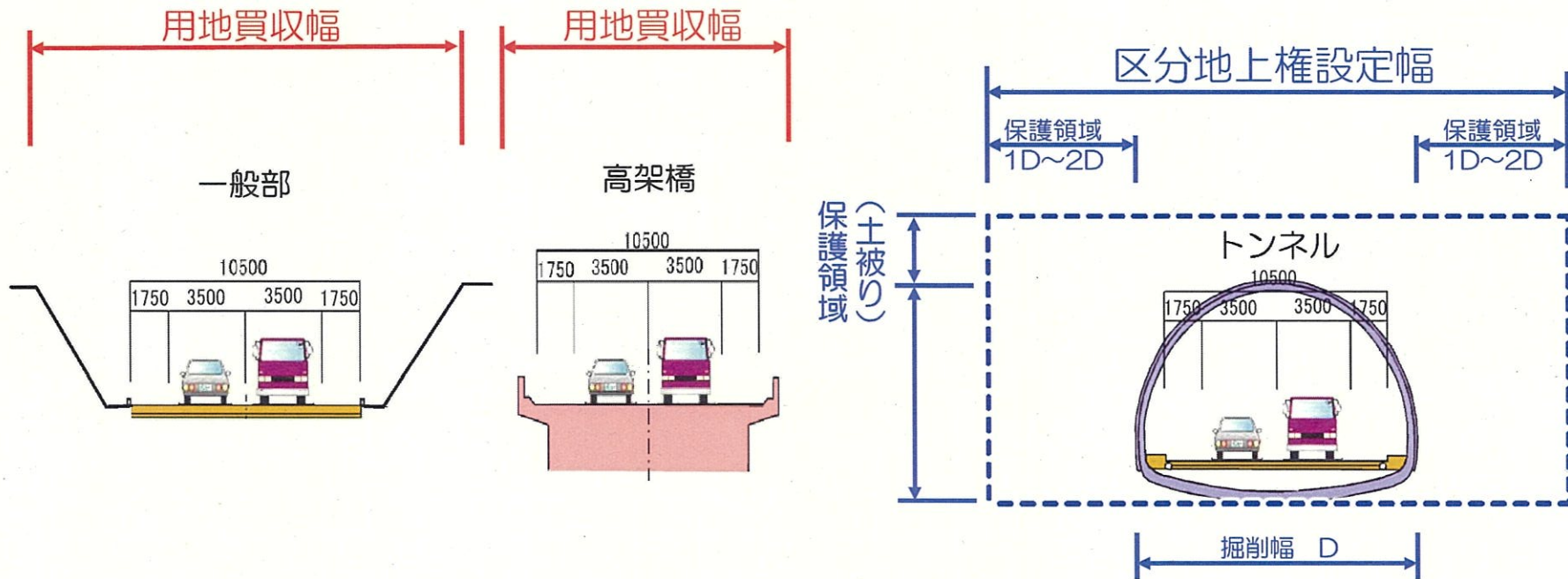
### 長崎南北幹線道路の車線数：2車線





## (2) 5. ルート選定 (2次選定)

### ◎道路構造形式



#### 【説明】

- 一般部
- 高架橋
- トンネル

用地買収が必要な幅 (構造物の幅+切土・盛土の斜面の幅)

用地買収が必要な幅 (構造物の幅+余裕幅)

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

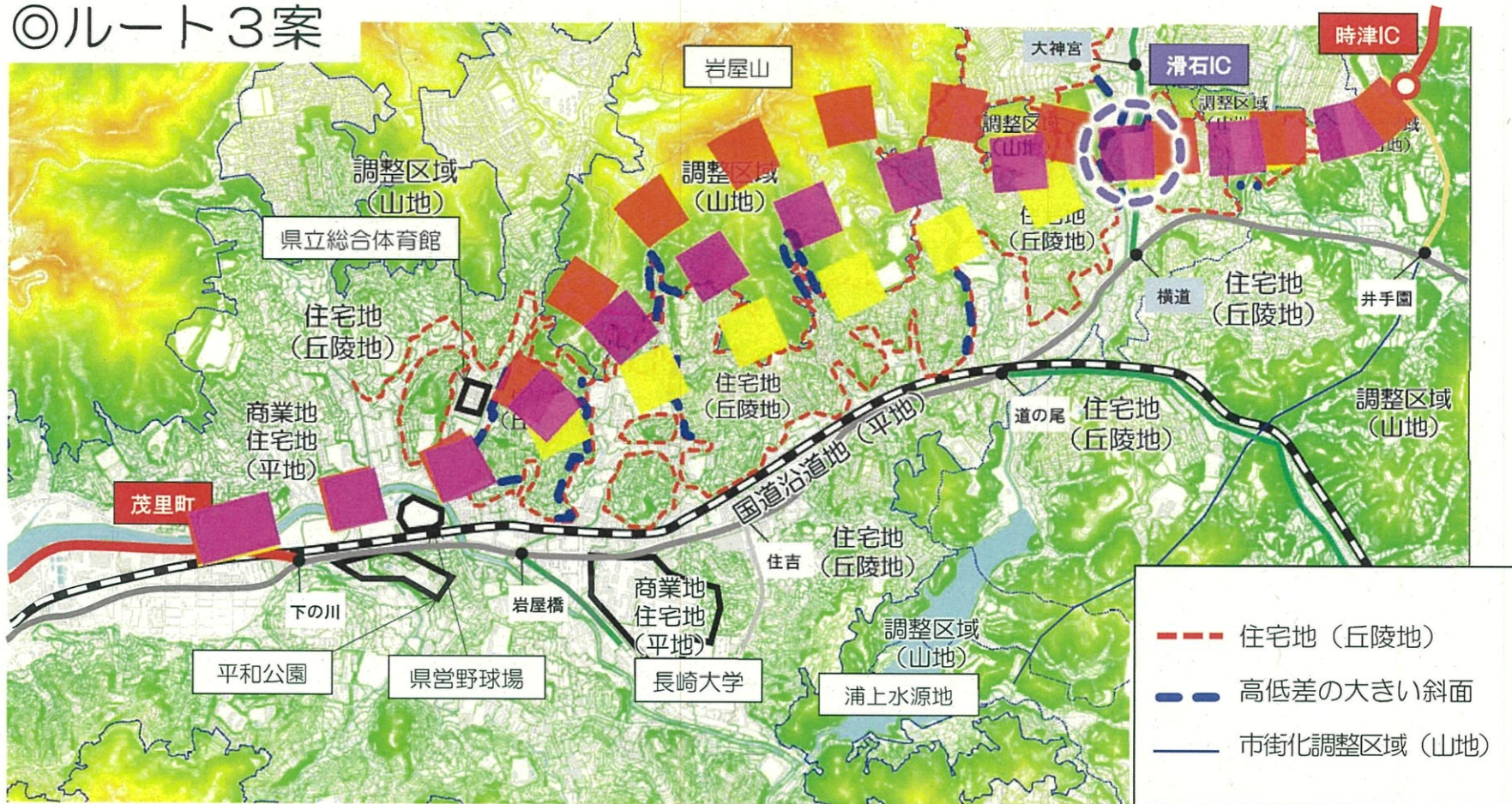






## (2) 5. ルート選定 (2次選定)

### ◎ルート3案



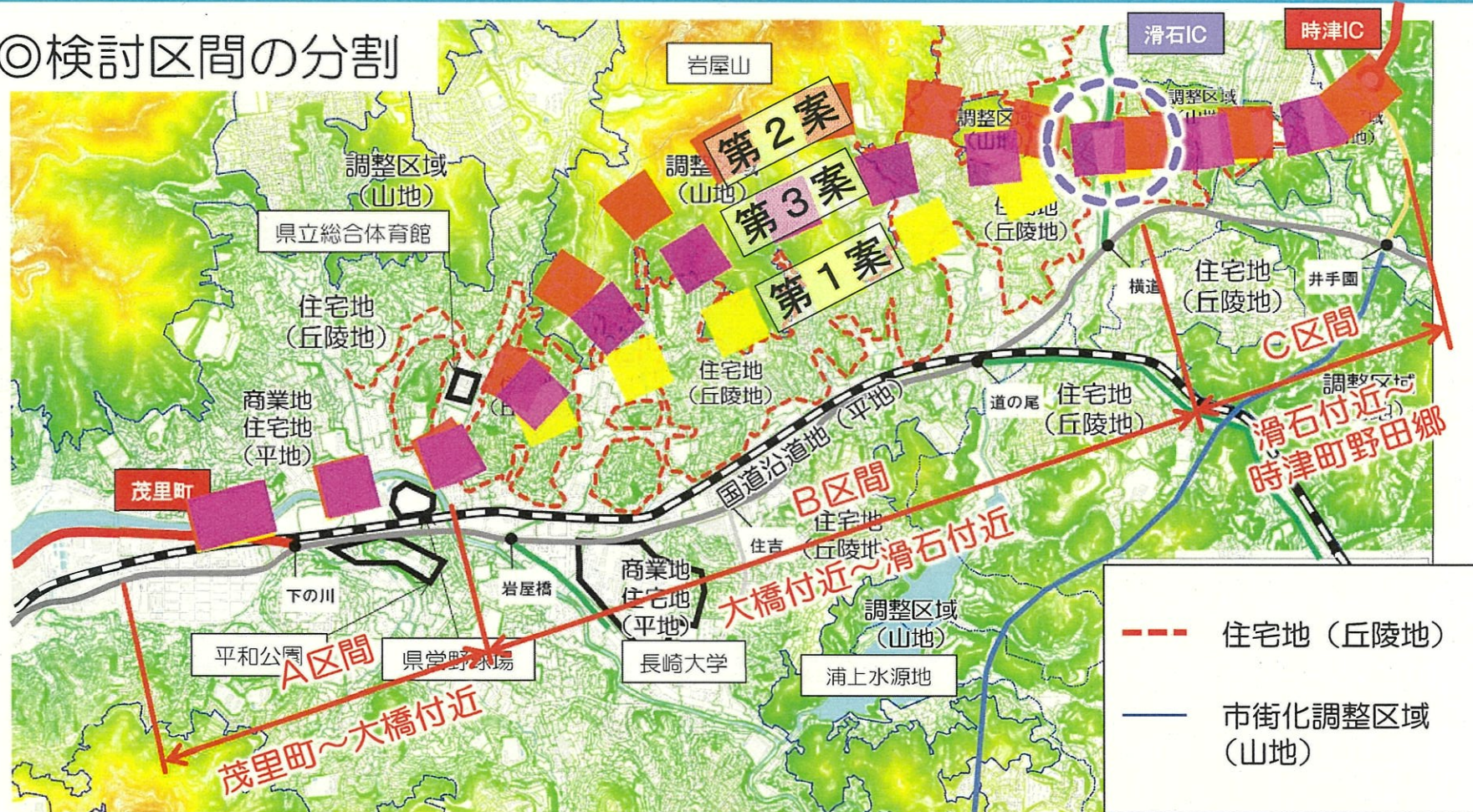
### 【ルート案】

- ■ ■ 第1案 市街地側ルート : 茂里町から時津町を最短で結ぶルート
- ■ ■ 第2案 山側ルート : 市街地を大きく回避し山側を通るルート
- ■ ■ 第3案 中間ルート : 第1案と第2案の中間のルート



## (2) 5. ルート選定 (2次選定)

### ◎検討区間の分割



### 【説明】

- 地形条件違いから、3つの区間に分割

A区間 (茂里町～大橋付近)

B区間 (大橋付近～滑石付近)

C区間 (滑石付近～時津町野田郷)

平地の区間

丘陵地や山地があり、地形の起伏がある区間

丘陵地や山地の区間







## (2) 5. ルート選定 (2次選定)

### ① A区間 (ルート比較表)

		第1案	第2案
概要	ルートコンセプト	規模の大きな公園施設 (プール) を回避する	既成市街地を極力回避する
	A区間の概略延長	約1.3km	約1.3km
	主な構造形式 (想定)	高架橋	高架橋
	既成市街地への影響 <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定建物移転数と構造</li> <li>・環境や景観への配慮</li> <li>・地域コミュニティへの影響</li> </ul>	×	△
	施工性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・施工ヤードや工事用道路の確保</li> <li>・交通規制や道路の切り回し</li> <li>・工事による環境影響</li> </ul>	×	○
	経済性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事費 (構造形式と延長)</li> <li>・用地補償費 (支障建物の数と構造)</li> </ul>	【概算事業費】 約155億円～約175億円 ○	【概算事業費】 約205億円～約225億円 (プール補償費 約75億円含む) ×
総合評価			

(評価) ○ : 優れる、△ : やや劣る、× : 劣る













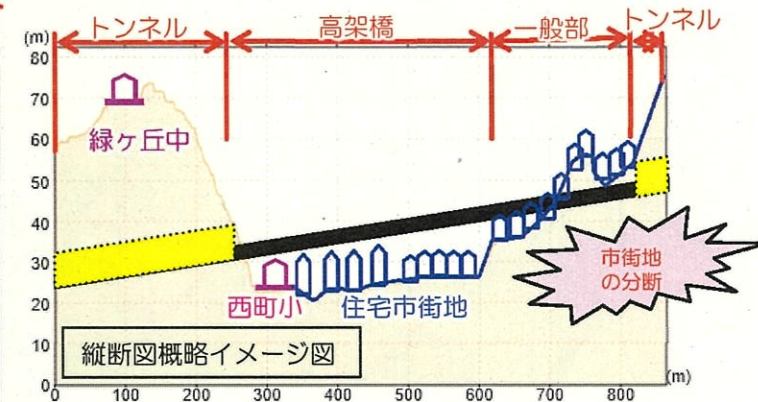


## (2) 5. ルート選定 (2次選定)

### ② B区間 (第1案 市街地側ルート)



②航空写真



②縦断イメージ図

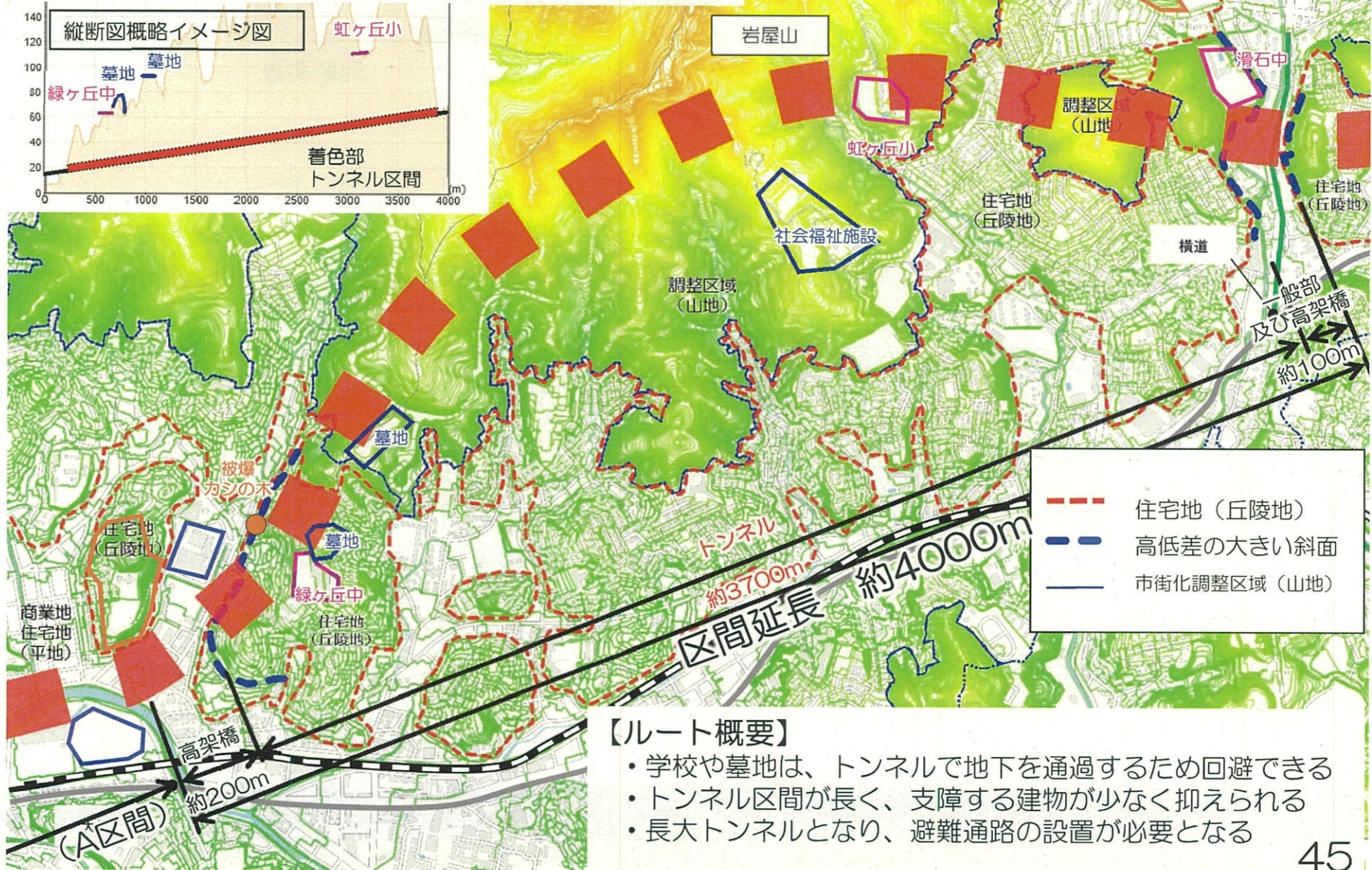
#### 【課題】

- 一般部 (切土) では、市街地の分断が想定され、地域コミュニティへの影響が生じる
- 工事用道路に接続する道路は狭小な生活道路であり、施工性が劣る
- 多くの建物が支障し、用地補償費が多額となる



## (2) 5. ルート選定 (2次選定)

### ② B区間 (第2案 山側ルート)





## (2) 5. ルート選定 (2次選定)

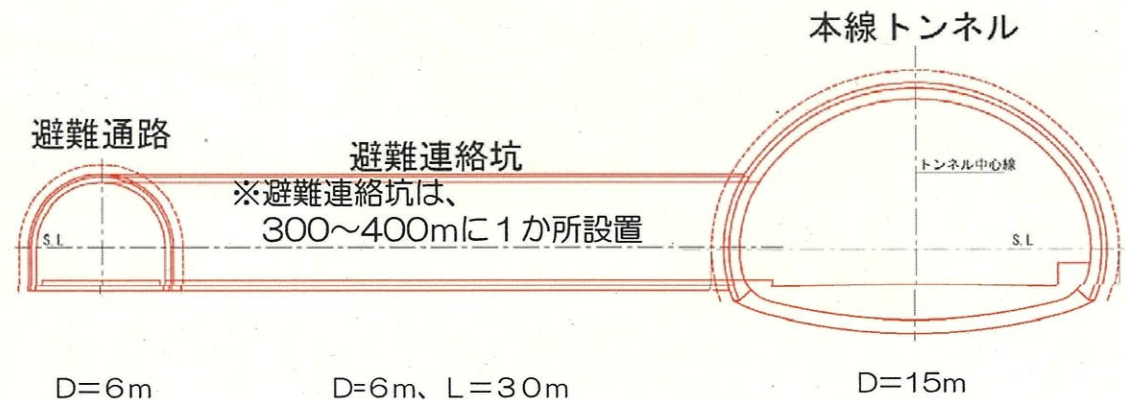
### ② B区間 (第2案 山側ルート)

「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

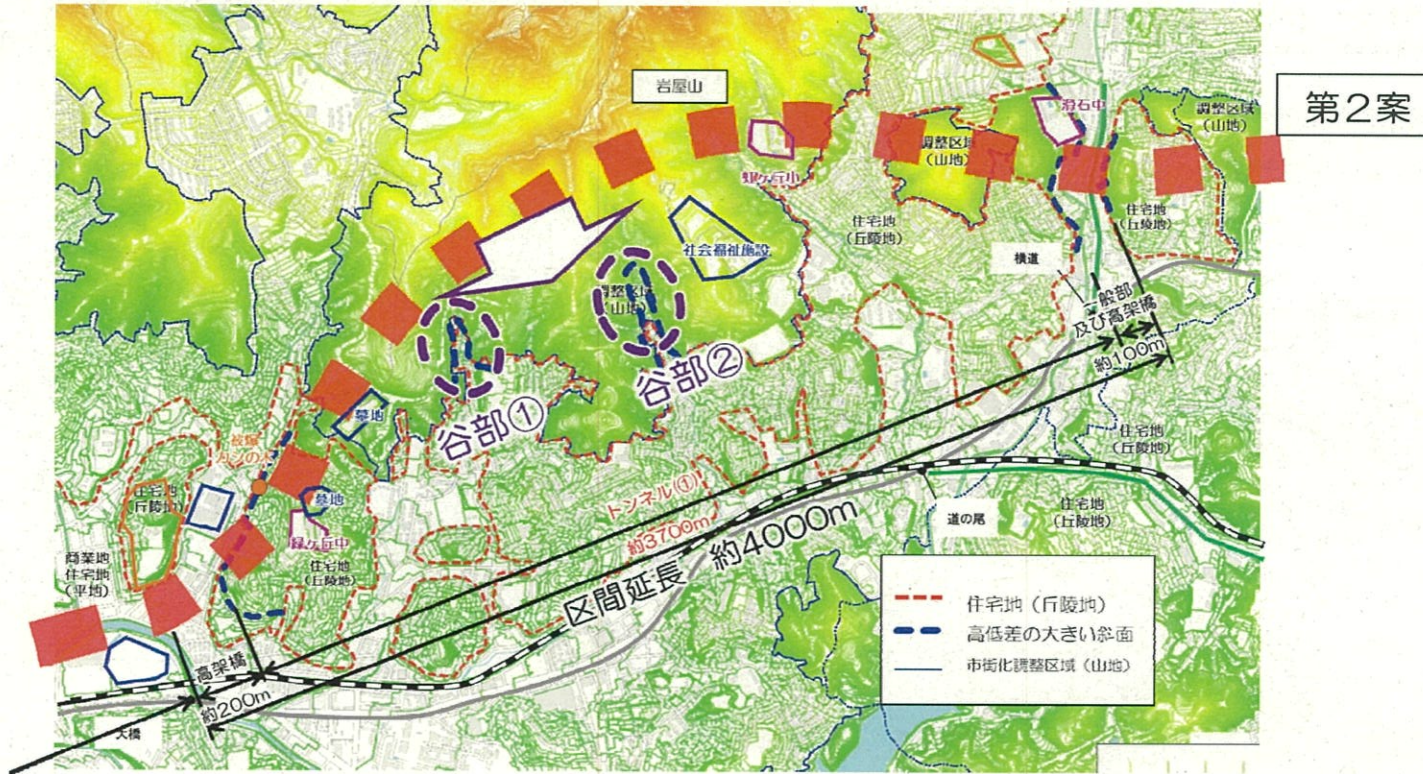
⇒ 避難通路 (3700m) と避難連絡坑が約10箇所が必要で、その分の工事費が増加





## (2) 5. ルート選定 (2次選定)

### ② B区間 (第3案 中間ルート)



○第2案のトンネル延長を分割する(延長を短くする)検討

避難通路の設置により工事費が増大することから、中間に一般部(明かり部)を設けることを検討する。

市街地にあまり影響を及ぼさず、開口部を設けることができる谷部は2か所あるが、谷部②は砂防指定地(砂防ダムより上流側)で、トンネル坑口の位置としては適さない。

⇒ 谷部①に開口部を設け、トンネルを2分割する ⇒ 第3案へ







## (2) 5. ルート選定 (2次選定)

### ② B区間 (ルート比較表)

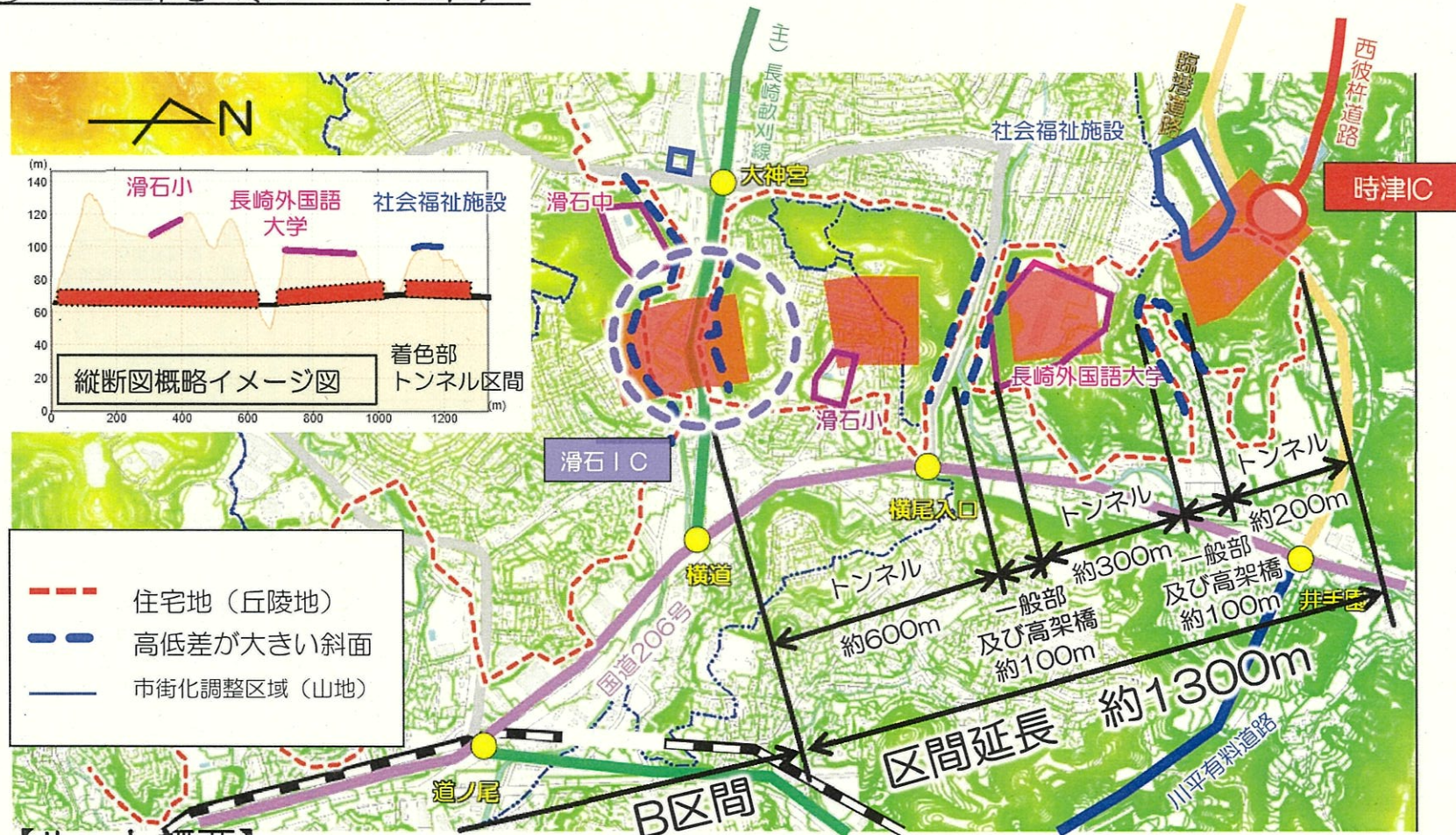
		第1案 市街地側ルート	第2案 山側ルート	第3案 中間ルート
概要	ルートコンセプト	茂里町から時津ICを最短で結ぶ	市街地を回避し山側を通る	市街地と山地の中間付近を通る
	路線延長 (概数)	約3.6km	約4.0km	約3.9km
	主な構造形式 (想定)	トンネル、高架橋、一般部	トンネル、高架橋	トンネル、高架橋、一般部
	既成市街地への影響 ・想定建物移転数と構造 ・環境や景観への配慮 ・地域コミュニティへの影響	×	○	○
	施工性 ・施工ヤードや工事用道路の確保 ・交通規制や道路の切り回し ・工事による環境影響	×	△	○
	経済性 ・工事費 (構造形式と延長) ・用地補償費 (支障建物の数と構造)	【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



## (2) 5. ルート選定 (2次選定)

### ③ C区間 (ルート案)



#### 【ルート概要】

- 滑石ICと時津ICの間隔は短く、互いの位置はおおむね固定されており、ルート帯が限定されるため、複数ルートの設定や比較検討は行わない
- 滑石小、長崎外国語大学は地下部を通過することで、回避できる