

## (都)宝町立神町線及び(都)長崎駅東通り線の都市計画変更に関する説明会

令和4年7月5日

### 〈開会〉

#### 【進行 長崎市土木企画課 大古係長】

土木企画課の大古と申します。どうぞよろしくお願いたします。

まず初めに、新型コロナウイルス感染拡大防止に関しまして、こちらからお願いがございます。説明会の間は常にマスクの着用をお願いいたします。

また、ご発言の際もマスク着用のうえ、その場にてご発言をお願いいたします。

最後に、入口にてお配りしました受付表は、感染者が発生した場合等に、保健所等への作業協力や参加者の皆様へのご連絡に使用させていただきます。まだお出しになっていない方がいらっしゃれば、氏名など必要事項をご記入いただき、お帰りの際に必ずご提出いただきますようお願いいたします。

感染予防に努めながら、説明会を進めてまいりますので、皆様のご協力のほど、よろしくお願いたします。

それでは、説明会の開会にあたり、長崎県長崎振興局都市計画課課長の山口より一言ご挨拶を申し上げます。

#### 【挨拶 長崎振興局都市計画課 山口課長】

長崎振興局都市計画課の山口と申します。よろしくお願いたします。

本日はお忙しい中、また足元が悪い中、都市計画道路宝町立神町線及び都市計画道路長崎駅東通り線の都市計画の変更に関する説明会にご参加いただきまして、誠にありがとうございます。

今回ご説明する内容は、いわゆる国道202号の稲佐立体交差部分の計画変更に関するものですが、こちらは平成20年にJR線路の高架化により、幸町から竹岩橋までの四つの踏切を除却するJR長崎本線連続立体交差事業の都市計画決定に伴い計画したものです。

このJR長崎本線連続立体交差事業におきましては、令和2年3月にJR線路を高架化し、新しく長崎駅と浦上駅が開業しております。

さらに、長崎駅周辺では、9月の西九州新幹線開業に向けて、駅前広場等の工事が着々と進んでおり、日々まちの様子が変化しております。

これから担当より変更の詳細な内容をご説明させていただきますが、今後、都市計画の手続きに進むにあたり、皆様からのご意見等をお受けしたいと考えております。

本日は限られた時間ではありますが、どうぞよろしくお願いたします。

#### 【進行 長崎市土木企画課 大古係長】

説明に入る前にお配りいたしております資料の確認をお願いいたします。

資料はA4サイズで、ホッチキス留めしてある資料が2組となります。よろしいでしょうか？

資料がない方いらっしゃれば、あの挙手いただければ、お知らせいただければと思います。

よろしいでしょうか？ありがとうございます。

それでは、本日の説明会の進め方についてご説明いたします。

まずこちらから都市計画の内容についてご説明をさせていただきます。

その後、皆様からのご意見やご質問をお受けし、ご回答をさせていただきます。

会議時間は1時間30分程度を予定しております。

時間も限られていますので、本日の説明会に出席している長崎県・長崎市の職員につきましては、私の方から簡単に紹介させていただきます。

長崎県土木部都市政策課より、松武・北野です。

長崎県長崎振興局都市計画課より、山口・東・神崎です。

次に長崎市からは、まちづくり部長崎駅周辺整備室より、松尾・角・川内です。

まちづくり部都市計画課より、篠原・池田です。

最後に、土木部土木企画課より、谷口・大久保・玉村、そして私大古です。

それでは、都市計画決定の変更について、担当の方よりご説明に入らせていただきます。

#### 《変更内容についての説明》

##### 【説明 長崎振興局都市計画課 神崎係長】

私 JR 長崎本線連続立体交差事業を担当しております県長崎振興局都市計画課の神崎と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

私の方からは、今回の変更にかかる概要と、都市計画道路、宝町立神町線の変更内容について説明させていただきます。

都市計画道路長崎駅東通り線の変更内容については、私の説明の後に、長崎市の担当の方からご説明いただくこととしています。

私の方から説明する内容は、画面にあります 1.都市計画道路宝町立神町線及び都市計画道路長崎駅東通り線の概要、2.計画変更の概要、3.宝町立神町線に関する都市計画の素案、4.都市計画変更の流れについてです。

説明の途中、ページ番号を申し上げることがありますが、各画面のこちら右下の方にページ番号を振っておりますので、こちらでご確認ください。それでは説明に入らせていただきます。ここからは、座ってご説明させていただきます。

それでは、一つ目の都市計画道路宝町立神町線及び都市計画道路長崎駅東通り線の概要について説明いたします。3 ページをご覧ください。

画面は今回変更する 2 路線の位置を示した図面となります。こちらが長崎駅、浦上駅がこちらになります。白と黒で示している線が高架化された JR 長崎本線です。点滅しておりますこちらが、都市計画道路宝町立神町線です。国道 202 号の宝町交差点を起点に、長崎市西立神町に至る延長約 3,990m の幹線街路になります。

次に、点滅していますこちらが都市計画道路長崎駅東通り線です。長崎市八千代町を起点に、ブリックホールのある長崎市茂里町までの延長約 1,240m の幹線街路になります。

4 ページをご覧ください。こちらの画面は、宝町立神町線の現在の都市計画の概要になります。

宝町立神町線は先ほど位置図でも説明しましたが、延長約 3,990m。車線の本数は 4 車線で、代表的な幅員が 22m の都市計画道路で、平成 20 年 12 月に都市計画決定しております。

5 ページをご覧ください。続いて画面は長崎駅東通り線の現在の都市計画の概要になります。

長崎駅東通り線は、延長約 1,240m、車線の本数は 2 車線で、代表的な幅員が 14m の都市計画道路で、宝町立神町線と同じく、平成 20 年 12 月に都市計画決定しております。

それでは次に、計画変更の概要についてご説明いたします。6 ページをご覧ください。

画面は長崎駅から茂里町付近の道路計画を表示した図面になります。

図面右側が北の方角で、こちらが浦上川で、こちらの道路が路面電車が通っている国道 202 号、206 号、こちらが長崎駅となります。

宝町立神町線のうち、今回都市計画を変更しようと考えているのは、国道 202 号の稲佐立体交差の区間となり、こちらの赤枠で囲った箇所になります。これからご説明する計画変更の概要ではわかりやすく、稲佐立体交差という名称でご説明します。

また、併せて変更する長崎駅東通り線が、こちらの赤枠で囲った箇所です。

宝町立神町線の稲佐立体交差部は、JR 長崎本線連続立体交差事業および長崎駅周辺土地区画整理事業で整備を行う道路の一つとして埋め上げて平面化する計画で平成 20 年に都市計画決定を行ってまいりました。

また、長崎駅東通り線についても同様に、2 車線相互通行の道路計画で、平成 20 年に都市計画決定を行ってまいりました。

そのような中、令和 3 年 3 月に近接するこちらの三菱重工長崎造船所幸町工場跡地において、長崎スタジアムシティ地区計画が定められ、また周辺エリアの用途地域が工業地域から商業地域に変更となるなど、土地利用の転換が図られていることから、今回の変更計画は、これらの社会情勢の変化を踏まえ、道路計画の見直しの検討を行った結果によるものになります。

それでは見直し検討の結果について説明いたします。7 ページをご覧ください。

画面は稲佐立体交差付近を拡大した図面になります。先ほどの図面と同じく、画面右側が北の方角で、こちらが稲佐立体交差になります。こちらが電車通りとの交差点である宝町交差点、こちらが浦上川沿いの県道との交差点である幸町交差点です。

今回整備を行う車道部分を黄色、歩道部分をピンクで着色しております。

これまで平面化を予定していた稲佐立体交差部について、立体構造を保持し、国道の車両交通と東通り線の歩行者および車両交通を分離します。

また、国道の車道については立体構造を残すものとしますが、宝町交差点方面への車線を 1 車線追加することとし、歩道については今回平面化し、東通り線の歩道と自由な往来ができるようにします。

長崎駅東通り線においては、幅員構成を見直し、十分な歩行者空間の確保を図るとともに、北向き一方通行の道路として、車線数を 1 車線に変更することとします。

これらの整備により、国道 202 号の車両交通としては車線が追加されることで、交通の流れを円滑にすることができ、歩行者交通としても利便性の向上、またバリアフリーの確保を図ることができます。

なお、長崎駅東通り線の車道は全区間基本的には一車線一方通行としますが、こちらの区間については 2 車線の一方通行とし、1 車線は現状と同じように国道 206 号へ出ることができるようになります。

次に、変更計画における宝町立神町線の整備内容について説明いたします。画面右上にある横断図をご覧ください。現在、立体交差の下を通っている歩道を、両側とも一部取り壊して、国道 202 号の車道車線を 1 車線追加することとします。

歩道については、既存歩道の残りの部分を埋め上げて、上の側道を広げ、側道の両側に歩道を平面で通すようにしたいと考えております。

長崎駅東通り線の詳しい整備内容については、後ほど長崎市の方から説明させていただきます。

続きまして、宝町立神町線の、都市計画の素案について説明します。8 ページをご覧ください。

画面は、今回変更しようとする、稲佐立体交差付近の計画図になります。画面の右側が北の方角で、画面中央にオレンジ色で着色されているのが、高架化された JR 長崎本線になります。都市計画に定める区域を赤色の線で示しています。今回変更する区域は、こちらの点滅している区域になります。

赤色で着色している範囲が今回追加する区域、黄色で着色している範囲が今回廃止する区域となります。

長崎駅東通り線との交差箇所を追加と廃止が生じているのは、今回、長崎駅東通り線の幅員が変更となることで、交差点の隅切り部分の形状が変化したことに伴うものです。

また、道路の両側にうっすらと細長く追加の区域が生じていますが、この区間の道路の計画上の幅員が若干広がることに伴うもので、現状の道路幅が広がるものではありません。

このことについて断面図で説明します。

9 ページをご覧ください。画面は変更箇所の標準断面図になります。

起点の宝町交差点側から終点側の稲佐橋方面を見たもので、左側が長崎駅、右側が浦上駅側になります。

上の断面図が現在の都市計画における断面図で、下が今回変更する計画の断面図になります。

これまでの平面化の計画においては、全幅 26m の道路計画でしたが、今回立体構造残す場合、側道などを含めて、全幅 27m の計画に変更しようとするものです。

それに伴い、これまでの計画から 1m 幅員が広がるため、片側 50 センチずつの区域の追加を行うものになります。

10 ページをご覧ください。続いて、画面は今回変更しようとする稲佐立体交差区間の現況の写真です。左側の写真は起点の宝町交差点の方から稲佐橋方面を写したものです。

こちらの赤で着色しているのが長崎駅東通り線の既存の橋梁ですが、その下を国道 202 号が立体交差しております。長崎駅東通り線の、上にあるのが高架化された JR 長崎本線です。

右の写真は、反対に終点側の稲佐橋方面から写したものです。

側道の端から端までの国道の土地は現状でも 27m ありますので、今回の変更で、都市計画上の道路区域は広がりますが、追加で用地を取得する予定はありません。

次に計画書の変更内容について説明します。11 ページをご覧ください。

上が現在の計画書、下が今回変更における計画書の案になります。今回変更となる箇所を赤い文字で記載しております。

今回、稲佐立体交差部を平面化する計画から立体構造を保持する計画に変更したことで、地表式の区間における鉄道等との交差化構造の欄に幹線街路長崎東通り線と立体交差の表記を追記しています。また、幹線街路との平面交差の箇所数を「6」から「5」に変更しています。

この他、終点の位置について今回、字界の確認を行った結果、西立神町から東立神町に地名の表記を変更しています。

続きまして、都市計画変更に係る手続きの流れについて説明いたします。12ページをご覧ください。

今回の説明会を踏まえ、案を作成し、都市計画案の縦覧を2週間行います。その後、市への意見聴取を行い、学識経験者などで構成される長崎県都市計画審議会で審議されます。

審議会です承されましたら、都市計画の変更告示という流れになります。

最後に、案の縦覧について説明します。13ページをご覧ください。

都市計画の案の縦覧については、令和4年8月中旬ごろから2週間で予定しています。

縦覧場所と時間は、土日祝日を除き、県庁都市政策課と長崎振興局都市計画課においては、午前9時から午後5時45分まで、長崎市役所都市計画課と土木企画課においては、午前8時45分から午後5時30分までとなっています。

縦覧については、県のホームページや長崎市の広報誌で改めてご案内いたします。

なお、今回の都市計画の案について、縦覧期間中に意見書を提出することができます。

以上で、宝町立神町線に関する説明を終わります。続きまして長崎市の担当にかわりまして、長崎駅東通り線について説明いただきます。

#### 【説明 長崎市土木企画課 大久保技師】

長崎市土木企画課の大久保と申します。どうぞよろしく申し上げます。私の方も座ってご説明をさせていただきます。

それでは私の方から、長崎駅東通り線に関する変更内容について、ご説明させていただきます。

なお、説明にあたりましては、先ほどの県の説明と重複する部分は極力割愛して説明させていただきますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

また、正面の画面が見にくい場合は、同じものをお配りしておりますので、大変申し訳ございませんが、その際は、お手元の資料をご覧ください。

今回ご説明する内容としましては、先ほどの県の説明と同じ流れで説明させていただきます。

まず、長崎駅東通り線の概要についてご説明いたします。3ページをご覧ください。

画面は位置図でございます。

赤色の実線で示しておりますが、NHK前の国道202号との交差部を起点とし、ブリックホール前の市道との交差部を終点とする南北方面に走る国道202号・206号に並行して位置しております。

4ページをご覧ください。

長崎駅東通り線の概要となりますが、平成20年12月に都市計画決定しており、都市計画の内容につきましては、先ほど長崎県より説明がありましたので、私の方からの説明は割愛させていただきます。

5ページをご覧ください。現況写真です。

上段左側の写真は、起点側の国道202号より北側の終点側を撮影した写真となります。

下段の写真は中間点の稲佐立体交差部付近の写真で、左側がJR高架橋となります。

上段右側の写真は、終点部より南側の起点側を撮影した写真で、右側がJR高架橋となります。

次に、二つ目の都市計画の素案としまして、今回都市計画を変更しようとする内容についてご説明いたします。6 ページをご覧ください。計画書になります。上段が変更前、下段が変更後となります。

今回変更をしようとしている内容を赤文字で表示しています。具体的な内容につきましては、次のスライドで説明させていただきます。

今回、都市計画の変更内容としましては、3 点ございます。まず 1 点目が車線の数の変更、2 点目が区域の変更、そして 3 点目が地表式の区間における鉄道等との交差の構造の変更です。

それでは具体的な変更内容につきまして、次のスライドでご説明いたします。

変更内容の 1 点目、車線の数についてご説明いたします。8 ページをご覧ください。

先ほど県が説明した図面と同じものとなりますが、左側が長崎駅方面、右側が茂里町方面で稲佐立体交差周辺の平面図になります。

この長崎駅東通り線は、都市計画決定時は 2 車線の相互通行とする計画であったため、円滑な交通処理を確保する上で、宝町公園の南側で国道 206 号と分離する計画としておりました。

しかしながら、改めて道路のあり方について検証する中で、国道への出口が廃止されることにより、これまで当該路線を利用されていた方の利便性が低下することになるため、従前の道路機能を確保することとし、これまで通り国道への出口を存続させ、あわせて円滑な交通を確保するため、従来通りの一方通行に変更しようと考えております。

なお、その一方通行の範囲としましては、今回、稲佐立体交差が平面交差から立体交差を保持する計画へ変更されようとする中、少なくとも図面左の幸町踏切跡から、図面右の宝町踏切跡の区間に及ぶこととなりますが、長崎駅東通り線全線で見した場合、起点側の NHK 前交差点から一部区間が一方通行で、その後、相互通行と一方通行区間が混在する形態となり、道路利用者へ混乱を与えるとともに、誤進入など交通安全上の危険性が増加することが懸念されるため、全区間北向きの一方通行に変更し、併せて車線数は計画交通量に対応できる 1 車線に変更したいと考えております。

一方、都市計画決定以降の変化としまして、先ほど県からも説明がありましたが、長崎駅東通り線の隣接地で長崎スタジアムシティの建設が進められております。このことにより、長崎駅と浦上駅との間に多くの歩行者の往来が予想され、安全で円滑な歩行者空間の確保が求められています。

10 ページをご覧ください。画面は、左側の長崎駅周辺から右側の茂里町付近の道路計画を示した図面で、赤色の実線で囲んだ区域が長崎駅東通り線となります。

黄色で着色した区域が長崎スタジアムシティの建設地で、図面に表示していますように、歩行者の出入口として南側に 2 箇所、北側に 1 箇所の計 3 箇所計画されています。

まず、長崎駅から出入口 1 に至る歩行者動線としましては、浦上川線の歩道を活用したルートになるものと想定されますが、長崎駅から出入口②に至る歩行者動線、また、浦上駅から出入口③に至る歩行者動線としましては、この長崎駅東通り線の歩道空間を活用したいと考えております。

この長崎駅東通り線を北向きの一車線の一方通行とすることで、限られた道路空間を有効に活用し、十分な歩行空間の確保が可能となると考えております。

次に変更内容の二つ目、区域の変更につきましてご説明いたします。11 ページをご覧ください。画面は長崎駅東通り線の計画図になります。

図面左側が長崎駅方面、右側が浦上駅方面で、赤色の実線で囲んだ部分が都市計画の区域となりますが、先ほど説明しましたように、長崎駅東通り線が全線北向きの1車線の一方通行へ変更しようとする事、さらには、長崎駅と浦上駅との間に多くの歩行者の往来が予想され、安全で円滑な歩行空間を確保するため、必要な区域を変更しようとするものでございます。

その変更箇所につきましては、図面では見えづらいですが、当該路線中央部の稲佐立体交差部より、起点側に廃止区域が、また終点側に追加区域がございます。詳細につきましては、次のスライドでご説明いたします。

資料では12ページになります。画面は先程の図面を拡大したのですが、先程お見せしました図面と方向が逆になっており、図面右側が長崎駅方面、図面左側が浦上駅方面となります。

赤枠で囲んだ範囲が都市計画の区域で、今回の追加しようとする区域を赤色で、廃止しようとする区域を黄色で着色しております。

それでは、図面に記載の5箇所の断面における幅員構成につきまして順を追ってご説明いたします。

13ページをご覧ください。まず、A-A断面ですが、起点部となるNHK前の国道202号との交差部から、同様の断面構成で計画しており、当該路線の標準幅員となっております。

14ページになります。画面はA-A断面の幅員構成で、上段が変更前、下段が変更後となり、断面図右側が国道側、左側がJR高架橋側になります。

全体幅員14mは変わりませんので、区域の追加廃止はありませんが、今回2車線の相互通行から北向きの1車線の一方通行に変更しようとする事により、変更後の車道については、円滑な交通処理を行うため、万が一大型車が故障等により路側に停車した場合でも、後続車はその横を通過できるよう、停車帯2.5mを確保し、6mの車道幅員とする計画としています。

なお、当初歩道上に計画していた植栽帯については、帯状で設置するのではなく、点的に樹木を設置することとし、その他地上機器や照明、標識などといった路上施設を歩道上に確保した上で、JR高架橋側には5mの歩道を、国道側には3mの歩道を設置する計画としています。

15ページをご覧ください。次にB-B断面ですが、稲佐立体交差部の南側の廃止区域における断面となります。

16ページになります。画面はB-B断面の幅員構成で、同じく上段が変更前、下段が変更後となります。

変更前は、稲佐立体交差部を平面交差とする計画でしたので、付加車線も含め、全体幅員が17mとなっていました。変更後は車道部歩道部ともに、先ほどのA-A断面と同じ幅員構成とし、全体幅員を14mとする計画ですので、全体幅員が減少する分廃止区域が生じることになります。

17ページをご覧ください。次にC-C断面ですが、稲佐立体交差部の北側の追加区域における断面となります。

18ページになります。画面はC-C断面の幅員構成で、同じく上段が変更前、下段が変更後となります。

変更前は稲佐立体交差部を平面交差とする計画でしたので、付加車線も含め13mの全体幅員で、JR高架橋側に歩道を設けない計画としておりましたが、変更後は先ほどのA-A断面、B-B断面と同じ幅員構成とするものの、国道206号と接続するための付加車線を1車線追加するとともに、JR高架橋側にも、起点側から連続する歩道幅員5mを確保することとし、全体幅員としては17mとなり、全体幅員が増加する分、

追加区域が生じることになっております。

19 ページをご覧ください。

次に、D-D 断面ですが、宝町公園付近の追加区域における断面となります。

20 ページになります。画面は D-D 断面の幅員構成で、同じく上段が変更前、下段が変更後になります。

変更前は 2 車線の相互通行で、JR 高架橋側には歩道を設けない計画としていましたが、変更後の車道部分は先ほどの A-A 断面、B-B 断面と同じ幅員構成とする計画で、また JR 高架橋側の歩道については、スタジアム南側の出入口を通過した区間であり、歩行者の通行も一定少なくなることが想定されるため、2.5m の歩道幅員を確保することで、全体幅員が 11m となり、全体幅員が増加する分、追加区域が生じることとなります。

21 ページをご覧ください。最後に E-E 断面になりますが、宝町踏切跡から茂里町までの、ココウォーク裏に面した箇所の断面になります。

22 ページになります。画面は E-E 断面の幅員構成で、同じく上段が変更前、下段が変更後となります。

変更前では、2 車線の相互通行で、JR 高架橋側に歩道を設けない計画としていましたが、変更後は全体幅員 11m に変わりはありませんので、区域の追加・廃止はありませんが、変更後の車道部分については、これまで説明してきた幅員構成と同じ 6m とし、また変更前と同じく JR 高架橋側に歩道は設けませんが、国道側については、浦上駅からスタジアムシティへ至る多くの歩行者の往来が予想されることから、5m の歩行者空間を確保する計画としております。

23 ページをご覧ください。次に変更内容の 3 点目、幹線街路との交差の数についてご説明いたします。

図面は当初計画における長崎駅東通り線と交差する幹線道路の箇所を表示していますが、青色の丸で示している 5 ヶ所で幹線街路と平面交差する計画となっております。

24 ページをご覧ください。図面は、変更後の長崎駅東通り線と交差する幹線街路の箇所を表示していますが、変更内容としましては、まず、ピンク色の宝町立神町線との交差が平面交差から立体交差に変更になること。また、これにより平面交差が 1 箇所減するものの、その右隣の④において、宝町公園の南側で、国道 206 号と平面交差することで、1 箇所増し、結果として平面交差が 5 箇所となります。

25 ページをご覧ください。次に、都市計画変更の手続きの流れについてご説明いたします。

先ほどの県の説明とほぼ同じ流れとなりますが、大きな違いとしましては、長崎駅東通り線は、市決定となりますので、長崎市都市計画審議会で審議されることとなり、長崎県都市計画審議会へ付議する必要はありません。

最後に、26 ページをご覧ください。都市計画案の縦覧と意見書の提出についてご説明いたします。

縦覧については、県決定の宝町立神町線と同じ時期に 2 週間の縦覧を予定しており、意見書を提出することができます。

なお、市決定の東通り線の都市計画案の縦覧場所については、県と異なり、市の都市計画課と土木企画課のみとなります。

縦覧については、先ほどの県の説明にありました通り、ホームページや市の広報紙でご案内させていただく予定です。

以上で長崎駅東通り線の説明を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。



《質疑応答》

【進行 長崎市土木企画課 大古係長】

それでは、これから質疑に入りたいと思いますが、冒頭にもお願いしておりましたが、ご発言はマスク着用のままその場にてお願いいたします。

ご質問やご意見がある方はその場で挙手していただき、係りの者がマイクをお持ちしますので、よろしければお名前を述べてからご発言の方をお願いいたします。

それでは今回の都市計画の変更について、何かご質問やご意見がある方は挙手をお願いいたします。

【参加者A】

長崎市の資料の8ページのピンクで歩道が示されているのですが、「従前の道路機能の確保」という赤く囲まれているところ、車が出ていくことによって1箇所歩道が遮断されてるんですがそこは今まで通り渡ることはできるのでしょうか？

【回答 長崎市土木企画課 谷口課長】

ご質問ありがとうございます。

8ページの資料でいいますと、赤い実線で囲んだところですね、こちらの方は従前通り国道と交差させるといことで、こちらの方も当然歩行者の方も従前通り渡れるようにしたいと考えています。

【参加者A】

横断歩道が付くと？

【回答 長崎市土木企画課 谷口課長】

そのように考えております。以上です。

【参加者A】

それと、もう一ついいでしょうか？長崎市の資料の24ページの、③ってところの交差点が今存在しないと思うんですけど、これは一体どこを指されているのかが理解できません。

【回答 長崎市土木企画課 谷口課長】

はい、ありがとうございます。

都市計画道路との交差の数ということで、こちらがNHK前の交差点となり、こちらが長崎駅周辺の土地区画整理で、今工事中でございますけれども、長崎駅中央通り線という、都市計画道路との交差点、もう一つの③といいますのが、長崎駅西通り線ということで、このJR長崎本線の、いわゆる浦上川側の方にですね、今、西口の駅前広場の前に開通しておりますが、それがJRの線路に沿って延びまして、この馬込川のところで、JRの高架下をくぐって、この東通り線と交差するという道路が今後、できる予定でございます。

今は当然ございませんけれども、今後、建設していくということになりますので、今現在その交差箇所はございませんけれども、あくまでも都市計画道路との交差ということで、カウントしてるということでございます。以上です。

**【参加者 B】**

長崎市の資料の 18 ページの C-C 断面のところで、浦上駅の方にまっすぐ抜ける車線と、国道に出られる車線 2 車線あると思うんですが、以前ちょっとこの車線間に植栽帯なり何かポールなりが立つような絵をどこかで拝見したような記憶があるんですが、この間っていうのは何か塞がれるといいますか分断されるようなものが今後配置される可能性があるのかというのを一つお聞きしたいなと思っております。

**【回答 長崎振興局都市計画課 神崎係長】**

ご質問ありがとうございます。今のご質問の内容としては、この車線と車線の間に（県資料 7 ページ）という意味でよかったですか。

こちらにはですね、特段そういった分断するようなものは、設ける予定はございません。

**【参加者 B】**

ありがとうございます。もう一点ありまして、長崎スタジアムシティの歩行者の入り口を、長崎市の資料の 10 ページのところで、出入口②③というふうにあります、そこに繋がるように歩道を 5m 確保して、出入口②のところですね入るようになってるかと思うんですけど、一方でそこから高架の下をぐるっと一周回ると、車道の絵が 8 ページに、あるかと思うんですけども、ここは歩行者ではなく車がスタジアムシティに何か接続するような計画があるために、この一周ぐるっと回ってるようなものがあるのでしょうか？

**【回答 長崎市土木企画課 谷口課長】**

ありがとうございます。まずですね、資料の 8 ページの図面でいいますと、表示はしていませんが、この付近にですね、歩行者の出入口が設けられます。ここと、「宝町踏切跡」と書いてありますが、この付近ですね。

それと図面の上の方切れておりますが、この付近にということで 3 ヶ所歩行者の出入口が設けられるとなっております。図面の方は切れておりますが、東通り線の JR の高架橋側の、この図面でいいますと、ピンクが歩道・黄色が車道を表示しておりますけども、こういった JR 高架橋側の歩道を通りまして、こちらの方からこの JR 高架橋の下を通過して、この出入口の方に入っていくというのが 1 ヶ所でございます。

もう一つの黄色の部分は車道ということになりますので、こちらの方が、この宝町立神町線と東通り線を繋ぐ形で、幸町線という都市計画道路でございまして、車の流れとしましては先ほど申しましたように北向きの一方通行にするということで、こちらの方を通過して、こちらの方から JR の高架橋の下を通過して、幸町線に入り、ちょうどこの「幸町」の「幸」の字が書いてあるところがですね、この車の動線の入り口になりますので、車としてはこのような流れで敷地内の方に入っていくという計画でございます。

一方の出口の方でございますけれども、出口の方に関しましては、別途開発者の方がこの幸町線の入り口のお隣の高架下の空間を活用して、こちらの方から出て茂里町の方に進んでいくということでございます。以上でございます。

**【参加者 B】**

ありがとうございます。今お示しいただいた歩行者の②というところは、車では接続できないということでしょうか。

幸町線がぐるっと回るところ、はい。

**【回答 長崎市土木企画課 谷口課長】**

こちらの方のピンクが歩道を表しておりますので、この高架下の区間は、半分が歩行空間、半分が車道空間といった形で整備をしますので、このピンクを通してそのまま車と交差することなくこの出入口の方に入っていただけるということでございます。

一方、こちらの方は場合によっては誤進入をされる車両もあろうかと思っておりますので、入った車がきちんと出ていけるように、この車道の方も高架下の方に1本通しているといったところでございます。以上です。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

すみません、先ほどですね、説明の中でこちら（県資料7ページ）ですね、この部分、分離するような施設ということの説明だったんですけど、ここですね、こちらに行く車と国道に出る車が分岐するところですので、分岐をわかりやすくするために、オレンジのラバーポールとかですね、警察と協議して、こういうところに設置する可能性はありますが、あくまでここを分離するものではなくて、こちらとこちらに分岐を円滑にするようなことで設ける場合があるかもしれませんが、そこはまた今後運用の中で決めたいと思っております。

**【参加者 C】**

説明ありがとうございます。説明のうちの半分以上はなかなか理解できなかったんですけども、もう一度稲佐立体交差につきまして、平面の場合どういう不具合があって、立体交差にしたらこういう利点があるというようなことをもうちょっと詳しく説明していただけないでしょうか？よろしいですか。お願いします。

**【回答 長崎振興局都市計画課 神崎係長】**

ご質問ありがとうございます。今回変更にあたって、立体の場合のメリットと、平面化の場合のデメリットについてのご質問になろうかと思っております。

元々平面化で計画をしておったところでございますが、私達の計画の中で平面化自体が、必ずしも悪いものかどうかは考えてはいたんですけども、今回スタジアムの開発が計画されたことに伴いまして、やはりかなり多数の歩行者がこちらへ来られるだろうと考えております。当然、長崎駅方面だけではなく、浦上駅方面の方も、となるんですけども、特にこの長崎駅方面の歩行者を円滑にそして安全に、通行していただく構造というのを考えた際に、ここが平面交差の場合は、どうしてもこちらを横断歩道で渡っていただく必要が出てきます。

もしくは歩道を立体構造にして、地下もしくは陸橋で通っていただくといったことが考えられるんですけども、やはりバリアフリーの面でも、不便なところもあるというところであったり、スムーズな歩行者の通行を確保するというのを考えたときに、立体構造にして、こちらの国道202号の車両の交通と、歩行者をきちっと分離して円滑に通っていただくことが望ましいのではないかとというのが一番の大きな理由になってくるかと思っております。以上です。

**【参加者 C】**

じゃあ、真つすぐ歩行者は渡れるということなんですね。

**【回答 長崎振興局都市計画課 神崎係長】**

既存の橋梁が三つございまして、この橋梁が立体構造になってるところなんですけれども、この現在の市道橋では足りない歩道の部分をですね、今回変更において、この既存の JR 橋の一部を活用して歩行者が通行できるようにしたいと思っており、ここが自由に通れるように整備したいと考えております。

**【参加者 C】**

稲佐立体交差は大雨が降ったら浸かるというイメージがあるんです。それは解消されるのでしょうか？

**【回答 長崎振興局都市計画課 神崎係長】**

これまで冠水して通行止めになることが数年に一度ぐらいあつてる状況なんですけれども、それが平面化の場合は確かに解消できるというところが利点としてございました。

冠水の課題については今回立体を残すことで、残ってしまいますが、我々もこの立体構造を残すに当たり、冠水についても、可能な限り改善できるよう、今回の整備とあわせて、改善対策についても検討したいと考えております。以上です。

**【参加者 C】**

ありがとうございます。よろしく願いいたします。

**【参加者 D】**

説明ありがとうございました。この計画を立てられて都市計画審議会とかかれて、また変更の決定がされた後の 2024 年がスタジアムの完成予定になってると思うんですが、それに向けて、これを踏まえて計画変更が順調にいった場合に、工事の着工とか、実際どの辺ぐらいまで 2024 年までに進められるものがあるとか、今わかっている範囲の中で教えていただければと思うんですが、よろしく願いいたします。

**【回答 長崎振興局都市計画課 神崎係長】**

ご質問ありがとうございます。まず連続立体交差事業で整備する部分について、ご説明させていただきたいと思います。

連続立体交差事業で整備するこの東通り線につきましては、こちらの馬込川がありましてそのお隣にある元々の幸町踏切があったところの交差点ですね、こちらから北側の部分を、連続立体交差事業で整備することとしております。

今回、先ほどご説明させていただいたように計画の変更があり、都市計画事業で施行するに当たって、まず、都市計画の変更、その後都市計画事業としての国の認可をいただいてから、今回の変更する内容について着手していくということで、その辺の手続きに、概ね今年度いっぱいかかる予定でございます。

ですので、来年度、令和 5 年の 4 月ぐらいからですね、本格的に今回ご説明しました変更内容の工事に入っていきたいと思っております。

ただ、それまでの間にも、これまでの認可の内容で、やれる工事もあるかと思っておりますので、一部取りかかるところは、着手していきたいと考えています。

整備の目標なんですけれども、先ほどお話ししました通りスタジアムシティの開業が令和 6 年の 9 月に予定されているといったところですが、我々の連続立体交差事業の事業期間は、現在、令和 5 年度末、令和 6 年の 3 月までの期間としておりまして、基本的にはその中で完了させたいと考えております。

ただ、これから今回の変更に係る詳細の設計をやっていこうと思っておりますので、その設計の結果、仮に期間がもう少しかかることがわかったとしても、可能な限りスタジアムの開業に、影響を与えないと  
いいですか、円滑に、開業できるようなところまでの整備はやっていきたいと考えて、これから具体的な  
整備を検討していく予定としています。

**【回答 長崎市長崎駅周辺整備室 松尾室長】**

今ご質問いただいた東通り線の補足説明をさせていただきます。

今県からご説明あったとおり、極力、都市計画の手続きが進めば、工事着手可能な箇所から工事に着手  
したいと考えています。長崎市が担当するところで、こちらがちょっと場所的に言うと、こちらが県営バ  
スの車庫が一部新しくできたところで、こちらが馬込川ということで、こちらがマンションがあるところ  
ですけど、こちらに寿橋という橋がございます。

こちらガスタンクが見えてるそういう位置関係になります。東側から西側を撮った写真になるんですけ  
ど、寿橋というのがございまして、こちらは昭和 26 年に架けられた橋でございます。現在、幅員が 7.5m  
程度で、今道路計画が 14m で計画しており、老朽化及び幅員が不足しますので架け替えを予定しています。

架け替えの設計を今年度実施しており、車を通しながら橋の架け替えをする必要があるということで、  
今のところ数年工事にかかるのかなと考えております。

こちらが平面図で示した馬込川がございまして、こちらが東通り線になります。それとこちらは JR 高  
架橋という位置関係になります。ピンク色で着色したところが橋の架け替えが必要になるということで、  
私達としては以前、通行止めとしなければ工事できないことをご説明差し上げたところですけど、できれ  
ば車を迂回させた形で工事を施工したいと考えております。

施工方法も含めて今年度検討しているところでございます。車を迂回させて、人も迂回していただい  
たうえで、工事を施工したいと考えておりますが、どうしても川のところの工事になりますので、例えば、  
雨の多い夏の時期でどうしても工事が施行できなかつたりとか、そういうのも今から検討していく必要が  
ございまして、それを考えると、どうしても数年工事がかかることで、来年度から 3 年ぐらい工期がかか  
るんじゃないかなという考えでおります。

こちらにつきましても極力工期が短くなるように、できれば現場作業だけではなく、別の場所で製作し  
たものを置くような形で、大きな工期短縮が図れないかなということ、今から検討していくんですけど、  
なるべく地元の方にご迷惑をおかけしないような形で工事をさせていただくことで考えており、どうし  
ても工事に数年かかるというのを今のところ検討しているところでございます。以上でございます。

**【参加者 E】**

いろいろ言いたいこといっぱいあるけど、まず寿橋が出たからこれから聞くよ。

あなた方、一回説明して通行止め以外ありえないとか言って、その説明後も何もないじゃない。どうな  
ってんのよ。それでその道幅よ。

あなた方、駅から 2 車線の車道で来るように計画してるんやったらそれはいかんよ。

これ全体の計画についてもいろいろあるけど、まず寿橋についてはもうちょっと詳細な説明をする必要  
が・・・後でいい。

全体で言うとあなた方はこの計画を、安全で円滑な歩行者空間の確保というふうにならうたってるよね。それはいいよ。これは、幸町の願いでもある。

でも幸町が出したお願いは元の2車線を維持することだったと思うよ。

アンダーパスを残すことと、元々の2車線の一方通行残すということにしてるんだけど、これで見ると何か知らんけど、駅から入ったところで、停車帯っていうの作って。まず、停車帯っていうの道路交通法上はどういう扱いになるんですか。これ意味があるんですか。2車線にしたらいいんじゃないですか。何の意味があるのこんなもん。安全を確保するんですよあなた方。

だから、交差点の位置を出してるけどさ、ここが例えばその寿橋のところの交差点で、駅の方から2車線で車がガンガン入ってくるようなところ、ここ危ないよ。2番も然り。

新しい交差点だからね。今までなかったんだから。車が故障したとき停車帯に、2車線の道路でも一緒じゃないのよ。なぜ停車帯にして車線を一つにするのよ。合理的な説明がないよ。

それで安全性を確保するんであれば、五つの交差点について安全確保対策を全部述べなさい。交通量の推測もいるよ。歩行者の推定、歩行者数もいるよ。それは当然スタジアムを使うときと使わないと違うよ。これ生活道路なんだからね、寿橋は、1回説明で、そこで芝さんだったかな。今違うみたいだけさ。

説明会して、2年間通行止めこれしか方法はありませんという。ふざけた説明してたんだよ。今度はない。その時言ったら仮設道路作るわけ。

私どもは、材料屋だから仮設道路を作らなくてもいい工法のご紹介差し上げましたよ。

でもあの時ね、その責任者、今1人担当が居るかな、おるな。それから説明全くしないのはおかしいやろ、住民軽視や大体住民の生活道路やで。

何考えてんだよ。これで説明してさ、寿橋をそのままするするってやろうとしてたらそれは大間違いだよ。長崎市だよこれ。道路も、なんで2車線にしないのよ。なぜ停車帯にするのよ。どういう違いがあるんだよ。自治会の要望は2車線を復活だよ、元々2車線だったから。合理的な説明ができるのかよ。

歩行者の安全をどう確保するんだよ。もうちょっと説明が必要だよ。このまま決めるなんてとんでもないありえない。

#### 【回答 長崎市土木企画課 谷口課長】

ありがとうございます。まず長崎駅東通り線を今回、2車線の相互通行から1車線の一方通行に変更すると、どうしても国道に接続させる関係で約100mぐらいは付加車線ということで、2車線の区間が生じますけども、原則1車線の一方通行ということで計画しております。

その理由としましては、あくまでも計画交通量に対応できる車線数ということで、道路構造令等に基づきまして1車線としたところでございます。

ただ1車線とした場合に、先ほども出ましたように例えば事故車があるとか、緊急時に停車しなければならぬとか、そういったときに後続の車が円滑に通り返すことができないこともありますので、そういった場合に備えて、停車帯ということで今回2.5m確保しようということ考えているところです。

この2.5mにつきましても、こちらの東通り線が県営バスのバスであったりとかあるいは大型のバスも通る可能性もありますので、そういった大型車の停車を考慮して停車帯の方は2.5mにしたいと考えているところでございます。以上でございます。

**【参加者 E】**

自治会の要望は、2車線の一通の復活だよ、元々そうなんだよ、なぜ一車線にするか合理的な説明ができていない。しかもそこ停車帯にしたら観光バスとかバンバン停めるよ。何考えてんだ。故障車なんて関係ないよ、それ。数年に一度あるかもしれないよ。要望をなぜ聞かないのって。元々2車線の一通なんだよ。ことさら一通にする必要ねえじゃんよ。幅があるんだからさ。何の説明にもなってないじゃんよ。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

ありがとうございます。前回ですね、前回といいますか意見交換会を5月にさせていただきまして、その折に2車線への要望を自治会の方からも承っております、その時も2車線というところのご意見をいただいたんですけども、こちらは、交互通行の断面ですが、矢印をちょっと逆に向けていただいて、考えていただければと思うんですけども、2車線の場合、こちら車が止まりまして、ここに横断歩道があった場合に、そこに車が止まった場合に、人が通ってくるとこちらからも車の陰になって。

**【参加者 E】**

横断歩道がどこにできるか説明してからその説明しなさい。どこに横断歩道ができるんですか。それを説明しなさいよ。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

今、考えられてますが、先ほどご説明したこの国道の部分ですね。それから、詳細にまだ今協議をしてるんですけども、実際に今渡っている幸町踏切のホテルの裏ですね。あそこ今、横断歩道がありますので、そちらについては必ず設置していただくように警察とも協議をしております。

それから、こちらの立体交差になる部分、当然今までこちら下を歩道が通ってますので、それが平面化されるときに、こちらが横断できないというのはあり得ませんので、こちらについても横断歩道を設置していただくように、今協議をしております。

**【参加者 E】**

図は24ページを出した方がいいと思うよ。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

今あるホテルの裏ですかね、そちらの横断歩道については、当然復旧するように話をしていますので、この部分が2車線で1車線、例えばこちらスタジアムシティがありますし、ここ商業地域に変わります。そうすると、こちらにはやはり集客能力がある施設が来ますので、そういう場合にこちらから進入してきた車、こちらに入るためにできるだけこの管理者、施設の事業者、それから警察、我々県市で、できるだけこちらに来る車っていうのを減らさなければならぬと思ってるんですけど、そうした場合でも、やはり車で来る方がいらっしやと思います。そうした場合に、ここが渋滞しますとこちらからすいすい抜けてくる車、こちら今でもここから入りまして、この国道がこういうふうに信号があつたりとか、こういうふうに迂回してますので、ここからまっすぐ入った車がこれを抜けていこうという車がありますので、ここ渋滞しています。

それから、このすいすい走れるということで、それを走ってきた場合に、ここから横断する人が車の陰に隠れて見えない場合に、交通事故が発生してしまうと、そういうところを防ぐために、できるだけ車道を狭くするというのを、前回ちょっとご説明をさせていただきました。

ただ、当然、渋滞してるところを抜けていくというのは、2車線と先ほどの停車帯と一緒にじゃないかということになるかもしれませんが、できる限り横断歩道を短くすることで、そういうところが防げないかなというところを我々も考えてまして、2車線よりもいわゆる1.5車線ではないんですけども、停車帯をうまく活用して、渋滞で地元の方々が困らないようにそこを抜けていけるような、それもできるだけスピードが上げられないような工夫とかっていうところもしながら、今おっしゃられたように、当然この生活道路、歩行者が自由に行き来できるように、この道路そういうふうに使われるべきだというふうに思っていますので、いろいろその辺りを工夫しながら、我々この道路を設計していこうというふうに思っていますので、ぜひご理解いただければなというふうに思っております。

**【参加者 E】**

どこが渋滞してるって言うてるの。渋滞するからとか言ったよね。どこの渋滞のことを言うてる。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

このスタジアムシティに入る車を想定しています。

**【参加者 E】**

スタジアムシティの駐車場は逆側よ。わかってる？

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

スタジアムシティにはこちら側とこちら側から入れる計画です。

**【参加者 E】**

車は入る場所は別やけどさ、駐車場は一番中央下水処理場側寄りにしかできんとよ。だから何の渋滞のこと？現在その道は渋滞してないんだよ、何考えてんの。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

いや、ここに入ろうとする車が渋滞するのではないかということは今、予測して。

**【参加者 E】**

そんな推定をしてるわけ。

要望をまず聞いてよ。元々2車線の一通だから、元に戻すように要望しているわけですよ。幅はあるわけですよ。逆に停車帯みたいな訳のわからんもん作るから、逆に危ないんじゃない。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

その停車帯をですね、うまく利用して、そこを避けていくようなことを考えています。

**【参加者 E】**

停車帯をどういうふうにご利用するか教えてくれん。ちょっとイメージがわからないけど。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

停車帯に車が停まっている場合でも、横をすり抜けられる。

**【参加者 E】**

いや、それ車線と一緒にじゃない。そこに観光バスとか、団体バスとかをいっぱい止めようと思ってるわけ。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

いや、我々は止めようとは思っておりません。



**【参加者 E】**

そしたら停車帯じゃなくて車線にした方がいいじゃない。車線に停めたらいかん基本的に車は。安全面を考えるのであれば、ガードパイプなり、今何もないけど、そういうものを作ったらいいんじゃないすか。横断歩道とか信号とか、そういうもので安全を確保すべきでしょう。

車が故障して止まってたらってどこの道路だって一緒じゃない。国道だろうが市道だろうが 4m 道路だろうが故障して車停まったら危ないよね、当然じゃない。そのために 2.5m の停車帯を作るっていう意味が全くわからん。

そしてここは交通量削減するために 1 車線しますってそれはあんまりやろ、元々 2 車線あったのにさ、そんな馬鹿な考えがあるかよ。元々スタジアムでもっと車集まってくるという想定なのに車線少なくするってありえんやろう、阿呆じゃない。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

車線削減してるんですけど、できれば車を削減したいとは思ってます。

**【参加者 E】**

こんなんでも削減できるわけないだろ。2 車線にして車バンバン通した方がマシに決まってんじゃない。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

そうすると安全に横断ができないのかなと思っています。

**【参加者 E】**

安全な横断は別の方法を考えれるけど、それは 24 ページの交差点、ここの安全をどう確保するかをまずはっきり示しなさいよ、こんなの概略図じゃなくて、ここに関してはこうしますと、2 番の交差点は大きいよ。3 番も今、市の計画だって、車が 2 車線できて場所を通行させようとしてるやろ。そこを考えないと。

そうしないとあなた方が計画変更するなんだ、安全で円滑な歩行者の空間の確保できないですよ。何考えてんだよ。

**【回答 長崎市長崎駅周辺整備室 松尾室長】**

長崎市の方から説明させていただきます。今お話しされた交差点が中央通り線と東通り線との交差点になります。

ここにつきましては、基本的に一方通行の車線と、こちらは 1 車線入る分出る部分ということで、一方通行の 1 車線と 2 車線が、2 方向が交差する形になりますけど、こちらについては警察と協議を行っていただきます。おそらく東通り線が優先道路になって、中央通り線側に停止線を引くような形で、安全を確保したいということで考えています。

それで先ほどご説明差し上げた寿橋のところにつきましては、西通り線と東通り線に繋がります。西通り線につきましては相互通行となります。東通り線は一方通行ですので、基本的に北側方向にしか出れない形になるんですけど、東通り線が優先になって、西通り線が非優先になりますので、安全が確保されることで考えております。

こちらの稲佐立体交差の箇所は安全が確保されるということで考えております。東通り線と国道 206 号との交差部につきましても、先ほど申し上げたみたいに、国道 206 号に出る分については、横断歩道の整備で安全が確保できるという形で考えています。

ココウォークの裏側のところについては、市道茂里町3号線とのT字路になりまして、市道茂里町3号線が優先になりますので、東通り線に一時停止が確保されて安全が確保されることは考えているところでございます。

それと先ほどからご質問が出る停車帯については、道路構造令の方に停車帯の規定がございます。

商業業務地においては、車が停車して用事を済ませるとか、それで例えば長崎中央郵便局のところの電車通りのところにも停車帯がございますし、新大工町付近の国道についても停車帯が設置されています。

停車帯の設置については、いろいろなご意見もございますが、道路構造令には停車帯の設置について明記されております。

そのようなことから、東通り線につきましても道路構造令に基づいた幅員構成を考えています。

**【参加者 E】**

あのね、作るなら浦上川線に作れよ停車帯。なんでこの生活道路の元々2車線の道路を潰して停車帯にするのよ。何で幸町が犠牲にならないかんの。そんなふざけた説明通るかよ。

車が一番多いのは今、浦上川線だろう。そっち側に停車帯作れ。中央分離帯を潰せばできるやろもん。もう、ふざけるなよ。

**【回答 長崎市長崎駅周辺整備室 松尾室長】**

私達は、元々地元の皆様から稲佐立体の保持と一方通行2車線の要望について、承知しております。

検討する中で、先ほどの歩行者の安全性であったり、今申し上げた停車帯の需要的なもの、車が故障時に停車しても後続車が通り抜けできるように実質2車線的な使い方も、場合によってはできるということをお私達としては選択させていただいて今ご説明差し上げているところです。

決して地元をないがしろにしているということではございません。

**【参加者 E】**

要望を聞かないってことはないがしろにしてるってことですよ、既に。

そもそも幅がなくて出来ないって言うんやったらわかる。元々2車線だったのを復活しなくて1車線に制限するというのは、地元の意見を全く無視してるやん。

停車帯が安全だと言うが安全じゃないじゃん、逆に危ないよ、そんなところ車停められたら。どうしても作るんであれば、浦上川線の広いとこに作ってください。そっちがとぐる巻くのですよ、土日。ここはまだ何も無いんだよ。

車が停まったら歩行者が危ないとか、その歩行者の横断は交差点しかできないように横断防護柵をつけて確保してください安全を。そうすれば今は何も無いからどこでも渡れるよね。わかる？今何も無いでしょ。そこには。だから安全対策は別でやるべきだ停車帯じゃなくて。2車線と停車帯とある場合で安全性にどのくらい差があるかデータを示せ。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

すみません、データはございません。

ただ、浦上川線のこちらに停車帯を設けるっていうことは、こちらに停車をさせて、先ほど説明ありました、荷物を出し入れするような、そういう施設がないので、こちらに停車帯を設けるということは合理的ではないのかなと。

ただその浦上川線については、今、2車線以上ありますので、そこに停まったとしても横をすり抜けられる。

ただしこちらの場合については、車線2車線ですね、あと停車帯と1車線分、そちらがないとすり抜けができませんので、こちらに停車帯を設けさせていただきたいなというふうに思います。

**【参加者 E】**

2車線あればすり抜けられるよね。だからその差はないでしょって言うわけよ。

市の方も2車線的な使い方とか曖昧なこと言うけど、それやったら最初から2車線にしとけばいいじゃないって。

浦上川線の方には車停める必要性が合理性がないと、こっちだってないじゃん合理性は。こっちで作る合理性をちゃんと述べよ。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

いや、こちらの車が渋滞した場合にそこをすり抜けられるのかなっていうふうに思ってます。

ただこちらについては先ほど説明しましたように、2車線以上ありますので、1車線に車が止まったとしても、その横をすり抜けられる。

こちらはですね、できるだけこの車道の幅を狭くしたいというふうに思って6mを考えています。

**【参加者 E】**

なんで地元の要望は2車線の復活なのにも関わらず、できるだけ車幅を狭めたいみたいなことをなんで言うわけ。おかしいだろそれ。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

前回、地元の方対象に説明をさせていただきました。その際に何度もご説明させていただいたんですけど、その際には、我々としては地元のご理解を得たのかなっていうふうには思ってるんですけども、やはりまだ無理なんでしょうか。

**【参加者 E】**

無理ですよ、本当なぜ2車線取れる幅があるのに、その中途半端な停車帯を作って2車線に戻さないのか全く理解できない。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

先ほどあったように、車が増えてどこでも渡れると危ないということで、防護柵を設けるということで先ほど路上施設帯というところを設けております。そういうふうなのができるようにですね。

ただ、横断歩道のところでも、できる限り歩行者が車道を渡る幅が狭い方が、歩行者からすると安全ではないかなというふうには考えます。

**【参加者 E】**

だから横断歩道はそんな概略じゃなくて詳細にこうなりますというものを示さないよ。北方向と西方向と両方あるわけですよ、横断歩道つつても。意味わかるよね。

寿橋のところに2車線入る道路を作ったらそこは横断歩道がいるでしょ。そういう絵を出してないじゃない。

それでもって安全で円滑な歩行者空間を確保なんて言うなよ。てんでデタラメじゃんか。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

こちらの南北方向の横断歩道。今、当然ここは長崎駅と浦上駅からの歩行者が多くなるということでここは当然横断歩道をつけて渡れるようにしないとイケないということで、先ほど長崎市さんの方から説明があったように、ここが東通り線が優先道路になって一旦停止になりますから、その間に歩行者が渡れるのかなというふうに思ってます。

**【参加者 E】**

あのね、一旦停止で安全性が確保できるんやったら信号なんかいらんよ、わかってるの。それは危ないってことだよ。一旦停止で交通事故が防げるんやったら、全部一旦停止でいいじゃんか。そうじゃないから信号がいるわけやろ。

2番と3番は信号があるぜ。こんなでかい道と接続するんやったら、安全性はもうちょっと確保して示せよ。

**【回答 長崎市長崎駅周辺整備室 松尾室長】**

先ほどおっしゃったみたいに、道路が交差するところには必ず歩行者のことを考えれば、横断歩道が全ての場所にあれば、例えば十字路の交差点であれば横断歩道4箇所あれば、歩行者にとって非常に便利になります。

ただ一方で車を円滑に流すというのも必要になりまして、例えば中央橋のところは元々歩道橋があったところ歩道橋がなくなって、横断歩道を設置してあるんですけど、1箇所は設置されておられません。

それはどうしても信号の捌きで車を流すときにどうしても横断歩道を引けなかったというところがございます。

ですので、今回の場所についても、横断歩道を設置する方向で、警察と協議をさせていただいています。ですので、全て横断歩道を設置するかはわからないということがございます。

**【参加者 E】**

中央橋の例なんか参考に出されても何もこの場所と違うわけだから参考にならないし、安全性安全性というなら、もうちょっとその寿橋の詳細であるとか、安全性をこういうふうに確保しますという、東西南北の横断歩道はこうですよと、そういうものもちょっと地元で説明しなきゃいかんし、あくまでもその2車線を停車線作ったからって安全になるっていうことも全くわからないし、2車線にしたらいいじゃないの。なんで停車帯にしてさ。さっき言ったここで物を出し入れする合理性が浦上川線にないって言うたけど、東通り線はもつとないよ。何もないやん。何言ってんのよ。

浦上川線なら土日はアミュプラザとか出島メッセに行く車でとぐる巻んだよ。1車線つぶれるんだよ完全に。わかってる。東通り線はまだそういう兆候はないし、駐車場の入口は違うんだよ。メインの駐車場の入口は。関係者の入口はできるかもしれないよそこら辺に。メインの駐車場は逆側よ、わかってる。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

こちらにですね、ジャパネットさんが入口を作るということは我々聞いているんですけど。

**【参加者 E】**

であれば、なおさら2車線にしとった方がいいじゃない。なぜ1車線に絞るわけよ。渋滞を煽るやん逆に。2車線の方が、スムーズに流れるでしょ。違いますか。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

車がスムーズに流れるところと、歩行者の安全性、歩行者ができるだけ車道を横断する幅を短くしたいというところの兼ね合いを考えて今 6m っていうところを考えてるんですけども。

**【参加者 E】**

だからそれに合理的に説明できるデータなり、根拠があれば教えてください。ないでしょって。

そもそもどういうふうにするか決めてねーじゃんあんたがた。説明もできんやろ、詳細図も出さない。違うんか。

**【回答 長崎市長崎駅周辺整備室 松尾室長】**

こちらの計画の幅員構成は今ご説明差し上げたみたいに、停車帯を 2.5m、車道 3m で右路肩 0.5m で 6m の幅員構成となります。

今おっしゃってる 2 車線にすれば、3m の車道が二つで、路肩が 0.5m で 7m になります。

6m と 7m の違いを言った場合に、歩行者の健常の方が 1m 進むのに 1 秒かかると言われてまして、お年寄りをもっとかかります。ですので、秒数でいうと最低でも 1 秒差ができてまして、お年寄りだともっと差が出ると思います。

それをどう考えるかということなんです、私達はそれが安全に寄与するというで考えておりまして、今どちらかという車社会から歩行者社会に戻そう、なるべく歩行者のことをずっと考えていきたいと思いますという世間の流れもございますので、私達はそれにのっとった流れで考え方を示しているつもりでございます。以上でございます。

**【参加者 E】**

今の説明で地元の要望を無視して 1 車線にする合理的な説明になってないよ、全くなってるよ。だから、そもそも歩行者優先社会になる保証なんてどこにもない。

**【回答 長崎市長崎駅周辺整備室 松尾室長】**

すみません、そこについてはつまり私達は歩行者優先の流れになってきてるってことで考えてございますので、そこはちょっと見解の相違ということで私は思っております。

**【参加者 E】**

なぜ、1 車線にせないかんのかっていうのをね、地元の自治会から要望出てるのに理解を得られないということについて、どう考えてるかを県から述べなさい。

**【回答 長崎市長崎駅周辺整備室 松尾室長】**

そこについては、交通量が将来交通量を考えた中で、1 車線で車がさばけるということで、2 車線必要ないということで、そうであれば歩行者のことを考えて、1 車線にしてはどうかということで、、、

**【参加者 E】**

さばけるかどうか推定があるわけやな。その推定データを出してください。

あんた方の工事のために 2 車線をずっと一車線にしてるんだよ。元々の 2 車線は何年前ね。そっから何年も経ってるんだからね。そこは違うよ。わかっている。

元々 2 車線の一通だったの。あなた方が高架の工事のために 1 車線にずっとしてるだけよ、10 年ぐらい。そんなもって、現状調査して、これで 1 車線でさばけるなんてそんなでたらめじゃいかんよ。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

今回、都市計画の変更して先ほど説明があったように、できる限り早く、あそこの道路を整備したいというふうに考えております。大変ご迷惑をおかけしていますので。

**【参加者 E】**

できるだけ早くやりたいからデータもなしに自分らの推測でさばけるでしょうみたいなことでやってしまいますということ、さばけなかったらどうする、責任取れるのか。

長崎市は寿橋の説明会をいつするのか早く発表せよ。いつまでほったらかしや。

**【回答 長崎市長崎駅周辺整備室 松尾室長】**

寿橋の件については、通行止めじゃないと工事できないことをご説明差し上げて、ご提案もいただいて、その後状況の報告ができていないことについては、本当にお詫びを申し上げます。

今、幅員構成が決まったもので、現在寿橋架け替えの再検討をやっておりまして、私達としては重要な生活道路でもありますので、車を通しながら工事をしたいと思っております。

ただ、それがちょっとまだ 100%確約はちょっと持ててない状況ですので、検討が進み次第ご説明したいと考えております。

**【参加者 E】**

いや言ってる意味わかるよ。なしのつぶてすぎるやろ。俺に直接連絡なくていいんだよ、自治会ぐらいには連絡してくださいよ。今こういう状況ですって。説明会を開いて開きっぱなしで、何にもわかりません状況にすんなよ。怠慢や単なる。

**【回答 長崎市長崎駅周辺整備室 松尾室長】**

それについてはもうおっしゃられる通りでお叱り受けることだと思います。お詫び申し上げます。

**【参加者 E】**

行政がそんなお詫びばかりやってたらいけないんだよ。迷惑を被るのは結局、生活者であり住民なんだよ。お詫び申し上げて済むなら何でもいい。

だからこども 1 車線でさばけるでしょうみたいなことで、実際は捌けませんでしたってなったときはどうするのよ。2 車線に戻すのね。どうするの。

元々要望は 2 車線に戻してくださいって要望してるんだからさ、まずそれに向き合いなさいよ。

**【回答 長崎振興局都市計画課 東専門幹】**

交通量について、現況と将来交通量をご説明させていただきます。まず駅の方から入った幸町踏切跡付近ですね。その部分につきましては、現況で 1 日あたり 3,530 台走っております。それが将来は 2,600～5,000 台ということで考えております。

幸町踏切から 206 号宝町公園のところ出口付近ですね、そちらにつきましては現況が 1 日あたり 1,550 台で、将来的には 4,400～5,300 台を考えております。

先ほど 1 車線あたりの計画の交通量というのが 1 車線でもまかなえるという話を市役所さんのほうからしておりますが、1 車線あたりの交通量は 1 万台を通せるということになっておりますので、今申し上げた将来の計画、5,000 台ですとか 5300 台ということであれば、1 車線でまかなえるというふうなことになっており、今回、1 車線で計画をしているということでございます。

**【参加者 E】**

それでは、元々2車線であった理由は何でしょうかね。

道路って昔からあるから、この交通量を考えて作ってるわけじゃないよね。全ての道路。新しい道路は別として。あなた方計算間違いをよくするんだよ。将来の数字は、あなた方はどこかの推測を出してるだけだよ、あくまで。現在の通行量は調べてるかもしれんよ、カウントして。推測を外れる可能性だってすごくあるんだよ。

特にスタジアムできるんだから。そのとき2車線で通した方がいいでしょうということを言ってるだけで、歩行者が1秒余計にかかります。そのためにこの道路は渋滞します。それじゃ話にならないんですよ、生活道路なんだから。

歩行者の安全性は別途の方法で考えてください。それは必要です。ものすごく必要です。バリアフリーもいるでしょう。不要な段差も取らないといけない。

だからといって、元々2車線の道路を1車線にして、幅がないから、3mで勘弁してくれとか4mで勘弁して1車線にしてくれればいいけど、幅はあるのに停車帯みたいな中途半端なものを作って、無理矢理1車線にする意味が何かということさ。何もいやろって、元々2車線なんですよって。

もう10年近くなるから覚えてる人いないかもしれないけど、元々の道路を復旧するのが当然でしょう。違いますか。

しかも、交通量はスタジアムできてそこに入り口ができたなら絶対増える。そしたら増やしておくべきだろう。増やすというか元に戻すべきだろう。その何か停車帯はその何か故障車が停まったら2車線あればそれをクリアできてるじゃんかよ。違うかな。屁理屈ばかり言ってるよ。

元々2車線のところを復旧してくださいという地元の要求を聞いてください。その上で安全性をどう確保するかというのが行政の腕の見せ所じゃないですか。計画のしどころじゃないですか。

今の時代人口が10万人になるっていう長崎市が推定してるんやったら、交通量が3分の1・4分の1になる推定で道路を計画しますよというのはわかるけどさ。そっちの推定はそうじゃないやろ。

少なくともこのスタジアムでゲームがあるときは、わんさか来るよ。車も人も。もうあえて車線、狭めるっていう理由がさ、地元民無視だよ。

もちろん使うのスタジアムに行く人だけじゃなくて、メインはここに住む人の道やろ。そこんところ全く無視してるのが容認できないんだよ。

安全性を無視していいとは言っていないよ。確保してください。ただ、安全性を確保するんやったら、各交差点の詳細な図面、こういうふうに安全性を確保しますっていうのを出しなさいよ。概略図だけやない。できるかできないかもわかりません。警察と協議中。だったら警察を呼んできてよ。何度も言ってるよ。警察を呼んできてくださいって。警察の直接の意見聞きたいから警察を呼んでくれと。

何度も言ってもやってこないねあなたがた。よっぽどまずいんだろね警察がきたら。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

警察が来たらまずいということはありません。当然警察と協議をしておりますので。

**【参加者 E】**

呼んできてください。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

声はかけております。ただ、都市計画の説明会というのは行政がやることになっておりますので、我々が説明をしております。

**【参加者 E】**

長崎だけしか知らんかもしれんけど、福岡市は警察も来ますよ。道路の説明であれば。もちろん福岡の場合は政令指定都市だから中核市と違うというのはあるけどね。

来るところは来るんだよ。長崎県と長崎市が呼びきらんだけよ。他の地域でくるとこもあるんですよ。

警察に声かけてるけど来ませんでしたって何度も聞くけどさ。あんた方の言い訳ですよ、他の地域で来るんだから。

とにかく、一緒くたに計画変更を認めさせてっていうのは容認できない。まず寿橋とかの詳細の説明会をしなさい。じゃないと全体の変更は認められない。幅員の削減に関しても。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

ご意見は承りました。

ただ、今ご説明させていただいた中で、都市計画の説明会ということで、我々の意見を説明させていただきました。今後、全体的なものを縦覧させていただいて、その中で正式なご意見ということで、ご意見を賜りたいというふうに思っております。

また、長崎市の都市計画審議会、それから県の都市計画審議会、外部の有識者を交えてますので、その中で議論をしていただきたいというふうに思っております。

**【参加者 E】**

言ってることはわかったけど、この説明会、今日明日の説明会をもってあなた方の現状の計画でゴリ押ししますという説明、そういう考え方でいいですか。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

ゴリ押しということではなくて、一旦我々の説明をさせていただきますと、今後その都市計画の案については縦覧をさせていただきます。先ほどあった 8 月にですね。その際に正式な意見書ということを賜りたいというふうに思っております。その中でまたそのご意見については、ご回答をきちんと審議会の中でさせていただきます。

**【参加者 E】**

ここまで来たらなかなか変わらんよ。だからあらゆる手段を使って俺らも抵抗するよ。縦覧で変わるわけないだろ、わかってるやろ。だから説明会っていうかずっとしてきたんだろうけどさ。

ここに来てゴリ押しはひどいし、市はもっとひどいほったらかし。謝って済む問題じゃないよ寿橋は。何考えてるんだよ。それに対するちゃんとした説明しろよ。おるやろお前、前おったやつ。なんでほったらかすんだよ。

**【進行 長崎市土木企画課 大古係長】**

他の方もご意見ちょっと今挙げられてますので。



**【参加者 F】**

すみません口挟むようなあれかもしれないんですが、私は幸町ではなくて八千代町の方に住んでる者なのですが、今も八千代町の入り口の。今図が出てるところの一番左端はもう工事が始まっている状況ですよ。1車線しかもう入れないだけの幅しかない状況で出来つつあるんですよ。もう新しいビルも建ってきてますし。そこが1車線しか入ってくれないときに、その先を2車線にもし増やすとしたら、私どもが住んでるマンションの横から抜けて入ってこられて、2車線になって入ってこられたらそっちの方が私達はものすごく危険なので、最初は1車線だけど途中から2車線に。それを2車線で抜けるようにするために抜け道みたいに、使われるともものすごく大変な事故が逆に起こるような気がして、2車線にしていたら、くんだったら、幸町さんの方の途中からそのさっきおっしゃってた寿橋とかその辺から増やしていくとか、何かせかく今工事で不要な車が、住んでみて今年半経ちましたけど、本当に工事最初は2車線が入ってた時はもうバンバン車が入ってきてたんですけど、今の1車線しか入れなくなったら、本当に不要な車が入ってこなくなって、振動とか騒音とかそういうのもすごく助かってるんですね、私的には。なので、私としては1車線のままの方がありがたいと思っております。

すみません、幸町さんとは意見が私は八千代町のある1人の者としての意見としては、そういうことがございます。

**【回答 長崎市長崎駅周辺整備室 松尾室長】**

ご意見ありがとうございます。今おっしゃったのは、東通り線沿いにタクシーのガソリンスタンドみたいなところがあるんですけど、そこについては歩道の工事を一部させていただいております。

東通り線の国道側については、ガソリンスタンドがあつたりとかマンションが建つたりとかして、基本こちら側の線はもう固定をしまして、道路を広げるには、今私どもが区画整理しているまだ今更地になってますけど、そちらに道路が広がるような形になりますので、先ほどとちょっと違うご意見をお伺いしたんですけど、そちらについては今から決めていって工事をしていきたいと思っております。ご意見どうもありがとうございます。

**【参加者 E】**

1車線でよければ寿橋を拡幅する必要ないじゃん。違う？あなた方、言っていることが辻褄があわんよ。で、ゴリ押しするのはさ、説明会する前にあなた方、市は工事しよるやろう。

ゴリ押しもいいとこやない、それは。住民の1車線がいいと言う人もいればそうじゃない人もいるよ。あなた方意見を聞く前にもう工事しよるやん。それが一番ゴリ押しだよ。

**【回答 長崎市長崎駅周辺整備室 松尾室長】**

すみません、今こちらが今の変更前の図になりましてこちらは変更後になります。総幅員は14mということで変わってございませんで、元々は2車線ということでこういう形で計画をしております、今こちらの国道側の工事をさせていただいております、一部タクシーのガソリンスタンドみたいなところの歩道工事を施工しております、国道側の歩道幅員については3mで変わらないということで、一部工事を施工してるようなところがございます。

ですので、今回の変更を無視しているというわけじゃなくて、施工可能な箇所から施工しています。

**【参加者 E】**

でも橋梁の上に停車帯いらんよな。一車線でやれば。

**【回答 長崎市長崎駅周辺整備室 松尾室長】**

こちらが先ほどからお叱りをいただいている寿橋になります。

こちらが現況の幅員が 7.5m ぐらいしかございませんで、歩道がこの欄干の外にあるような形になり、私達としては幅員構成を 14m にして、国道側が歩道 3m で高架側に 5m の歩道幅員となります。現状、幅員が不足してますし、橋梁の架設経過年数も 71 年経過してございますので、架け替えさせていただきたいということで考えてございます。それについてこちらが説明を差し上げて、その後状況の報告ができていないことについて、申し訳なく思っておりますのでそちらは申し訳ございません。

**【参加者 E】**

橋を架け替えるなどは言ってないんだよ。でも、1 車線で行くんやったら同じ幅でくる必要まったくないじゃん。一車線でいいんなら、、、14m いらないでしょ。そこでちょっと絞られてもいいんだよ。一車線であれば、そこに停車帯はいらんから。わかる意味？

幅が違ふと橋梁の費用も違ふんだよ。あくまであんた方が一車線なら一車線なりの車幅で架け替えればいいだけのことやん。ことさら高いやつ架ける必要ねーじゃん。

**【回答 長崎市長崎駅周辺整備室 松尾室長】**

ご意見としては承りますので。

**【参加者 E】**

税金の無駄遣いやで。

**【参加者 G】**

長崎スタジアムシティの駐車場の件でちょっとお聞きしたいんですけども。中部下水処理場の辺りが駐車場になるのかなってちょっと思って話を聞いていました。

この長崎駅東通り線を使って駐車場に入るようになるのか、それともまた駐車場に入るには違うところを使って入ることになるのかによって、交通量が多くなるのかなと思っておりました。

**【回答 長崎市土木企画課 谷口課長】**

ありがとうございます。こちらの黄色がスタジアムシティの建設地になりまして、車両の出入口についてまずご説明したいと思います。主に北部方面から来る車は、こちらの浦上川線ですね、こちらの方を通過して、ちょうどこの付近に車両の出入口が設けられる計画です。

こちらの方で左折イン、左折アウトということで 1ヶ所、車両の出入口が計画されております。

それともう一つが、こちらが東通り線、こちらが宝町立神町線、幸町線でございますが、主に南部方面から来る車両は、こちらの東通り線を通りまして、一旦 JR の高架橋の下を通過して、この幸町線を通して、ちょうどこの「幸」という字付近に車両の出入口が設けられますので、こちらの方から入ると。

駐車場棟が、先ほどおっしゃった通り、中部下水処理場側の方に設けられますので、こちらの方には、こちらの浦上川線から入る出入口とこちらの方から入る。当然敷地内の車路を通過して、こちらの方の駐車場の方に行くということで、計画がされているところでございます。以上です。

#### 【参加者 H】

ちょっと勉強不足で、今までの経緯とかを勉強不足で申し訳ないんですけど、素朴な疑問として、県さんの立体交差のところは、26m を 27m にするんだけど、既存の幅が 27m あるんで、新たな用地取得はないっていう話だったんですが、市さんがされるこの東通り線っていうんですかね、こちらの方は一部幅員が広がってるところとかあるんですけど、こういう用地取得とかでまた無駄なお金が発生したりとかするのかもしれないというのが 1 点と、私も素朴にですね、停車帯とかこの路上施設っていうのは、必要あるのかなと思うんですけど、停車帯っていうのは、たまに一部だけ拡張されて、また元の幅に戻って、所々あたりするっていうのはなんとなく機能すると思うんですけど、ずっと帯状に取られる必要性ってそこまであるのかなというのは私も疑問で思います。

特に、ここの道路だけじゃなく、長崎市内全域なんですけど、車がそんなにスムーズに流れてるかって言ったらそういうわけではないですし、先ほど 2 車線だったところは車がバンバン入ってたのが、今 1 車線にして車の交通量が減ってるっていうお話があって、当然それを望まれる方もおられると思うんですけど、ここの交通量が減るっていうことは、車そのものの数は減らないと思うんで、当然どこかの道路は混むということになると思うんで、先ほどからご説明でやっぱり歩行者の安全をというお話をずっとされて、私もその安全は確保するべきだと思うんですけど、先ほどからの説明を聞いていると、わざとこの東通り線の機能を使いづらくして、交通量を減らすことによって、あの歩行者の安全を確保するようにしたいのかなというようなふうな説明で私は聞いてたんです。

何度も言うように、ここのところは交通量が減れば当然歩行者の安全を確保できると思うんですけど、そうすることによって、当然他の道路が渋滞するっていうことになろうかと思えますんで、こんな停車帯とか路上施設とかをずらっと延長約 1.2 キロっていう話だったんですけど、それだけ全部取られるのではなくて、いろんな皆様の要望はあると思うんですが、ここの区間だけではなく、長崎市全域でスムーズに車が流れるおよび安全を確保する計画をとっていただきたいと思うのが一点と、あと最後に縦覧の期間が 2 週間というお話なんですけど、これ短すぎませんかと思うんですけど、普通こういうもんなんでしょうか、その 3 点ちょっとご質問させていただきたくて。

#### 【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】

どうもありがとうございます。まず、長崎市内の道路ネットワークということで、市内全体として混んでるということの対策ということなんですけど、我々別の担当なんですけど、今、国道 206 号は非常に渋滞してるものですから、昨年度、長崎南北幹線道路ということで、茂里町の原爆病院のところで自動車専用道路が途切れてるんですけど、そこから北部に向かって、滑石方面時津方面に向かって、自動車専用道路を繋ぐ計画です。

ということでそちらから乗った車が、こちらの浦上川線の方に更に乗ってくるということで、こちら側にできるだけ車を通したいというふうに思ってます。

この国道および東通り線については、やはり歩行者、あとこちらの沿道施設の方々が利用しやすいような道路にしたいということで、できる限りこちらの浦上川線の方に北部から車を乗せて運びたいということで、昨年度、南北幹線道路という自動車専用道路の都市計画決定をしました。

今年事業化されましたので、今、設計を進めながら、早く供用できるように頑張っているところです。  
それから、都市計画の縦覧の件なんですけど、都市計画法で決まっております、2週間ということになっております。縦覧場所については、4ヶ所設けておりますので、お好きなところで見ていただければというふうに思っております。

**【回答 長崎振興局都市計画課 神崎係長】**

最初にご質問のありました東通り線の用地の件について、ご説明させていただきます。

東通り線につきましては、今回変更して区域が変わる区間というのは、先ほどご説明しました連続立体交差事業で整備する区間です。

この連続立体交差事業というのは茶色で塗ってあります鉄道の高架工事がまずございまして、これについては令和2年の3月に高架化は終わって、それとセットでこういった側道だったり、交差する道路だったりを整備する事業となっております。

現在この交差道路、側道の整備を進めている中で、今回のお話があるんですけども、今回この東通り線の連続立体交差事業で整備する区間で、鉄道と隣接している区間については、連立事業を進めるにあたり、最終的に道路で必要な土地、鉄道で必要な土地を、あらかじめ全体的に取得した中で、道路に必要な用地について、鉄道の用地と交換し、生み出すといった、そういった仕組みとなっております。

ですので、今回この区域を追加することになるんですけども、この土地っていうのは JR さんの土地のやりとりの中で見出せる土地ということで、改めて皆さんから用地買収とかそういったことは予定されてないというふうになっております。

**【参加者 H】**

費用は発生しないということなんですかね？交換なので。JRさんにお金を払うという形になる？

**【参加者 E】**

だから高架のときに買っているんですよ。それをJRと今度交換する形なんですよ。

**【参加者 H】**

新たなお金は発生しないと？

**【回答 長崎振興局都市計画課 神崎係長】**

そうですね、用地買収として新たに発生することは、特にありません。

**【参加者 H】**

わかりました。ありがとうございます。

**【参加者 I】**

先ほどから【参加者 E】さんがおっしゃっていたように、基本に戻ってもらいたいと思います。

入口からずっと2車線で行って、前回の意見交換会の時もお話をしたんですけど、もし本当に交通量が減って、必要なかったらその時点で車線を減らすなり考えてもいいんじゃないかという話をしたと思うんですけど、今回変わってるかなあと思ったら変わってなかった、ということですね。

当初の計画、相互交通で2車線を作ってたんで、それで人の安全性を確保できるような計画をしてたんじゃないのかなと思うんです。2車線で十分可能だと思います。

それと 24 ページの交差点の①②③④⑤と、幸町踏切線のところですけど、ここは前回も言ったけど、横断歩道とか信号はどうなってますかって言ったけど、その時はまだわかりませんって言われて、今回どうなったのかなあとと思ったら今回も全く変わってなかったんで、その辺をしっかりと決めないうちに縦覧に持っていくってのはどうなのかなと思いますね。

今まで出た意見を反映した上で、縦覧にそのまま持っていけるものなのか、変更しながら。そういうところはどうかかなと思います。

やはり基本に立ち戻ってもらいたいなと。これはもうずっと最初から言ってたことですけどね。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

変わってないということだったんですけど、前回意見交換会させていただいたときに、最初 5m の道路を、幅を広くして 6 m にして、今回説明会に臨んでおります。

**【参加者 I】**

停車帯ではなくて、2 車線ということで話をしたと思いますよね。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

はい。前は、先ほどの安全性を考えて、できるだけ幅員を狭くしながらも通り抜けといえますか、利便性との兼ね合いを見ながら 6m というところを我々は一番いいのかなということで設定したところです。

**【参加者 I】**

わかるけど、当初の変更前の相互交通の 3m3m の 2 車線のとき、停車帯とかないじゃないですか。

今回は 1 車線しか取ってないのに停車帯を作るっていうのはおかしいから、2 車線のままして、前回お話ししたけど、本当に交通量が減って必要でなかったら、車線を減らすようなことを考えた方がいいんじゃないですかって話をしたと思いますけどね。そこを変更もなく全く同じじゃないけど、植栽帯を減らしてされてるけど、ほとんど変わってないような状態なんでね。ちょっとがっかりしました。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

できるだけこの東通り線というところが、国道 206 号と浦上川線が二つ大きな道路に挟まれた中で、幸町とか八千代町、そういう町がありまして、そこの中に入っていき車だとか、その中で利用される車、あと利用する歩行者の方々、その方たちにどう安全に利用していただくかっていうところを考えたときに、できるだけ大きい道路に車は流れてほしいというところで、東通り線がスイスイ流れるようであれば、やっぱりこっちを通った方が早く行けるんですね。出口の信号で停まるんですけども、ここですっとならば、スイスイいけるような道路をここに作ってしまうと、こちら側に全部車が流れて、というも懸念しております。

ただ、完全に 1 車線に絞ってしまうと、車が停まった場合に、ここから全然入れなくなる、地元の方たちが利用できなくなるということで、どうすべきかと考えたときに、停車帯をとって車が停まった場合にもその横をすり抜けられる。

それも車線を別にしてスイスイすり抜けられるのではなくて、スピード落としながらすり抜けられるんじゃないかということで、我々としては 6m っていうところを選択したということなんですけども、あとその横断歩道については、先ほど説明させていただいたように、警察とも協議をして、今あるところについては、復旧するということ、約束していただいているというところはあります。

**【参加者 E】**

警察？新しい交差点がいっぱい出来るんだよ。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

その新しい交差点については、今から出来る新しい交差点です。

**【参加者 E】**

長崎市は全部一時停止で抜けようとしよるやろう。そんな危ないことあり得ん。

**【参加者 I】**

だったらね、そういうふうな交差点も踏まえて、ここで提案、提示できてないことをそのまま住人に、縦覧に回していいものなのかと、さっき言ったと思う。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

交差点の形状もあるんですけど、横断歩道をどうするのかっていうのは、まずここを立体交差にするとか、一方通行にするとか、そういうところの理解を得た上で、交差点の形状は今から警察と協議するというようにしております。

**【参加者 I】**

地域の人たち、地域というか、この説明会で提示できてないものをそのまま縦覧に回していいものなのかということ言ってるんです。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

横断歩道を決めて縦覧をするというのではなくて、今はこの一方通行と立体交差にすることの、計画を変更するところを縦覧にかけます。

横断歩道の設置については、今からまた決めていくということになりますので、勝手に横断歩道をどこにするということはしません。それもまた説明をさせていただきますから。

**【参加者 I】**

ちょっと戻るけど、やはり 2 車線で計画を出してもらって、その後の状況を踏まえてよく考えてどうするかという考えでもらった方がいいと思いますけどね。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

ご意見承りました。ありがとうございます。

**【参加者 E】**

地元の意見を聞いてくださいよ。生活道路なんだから。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

ご意見承りました。ありがとうございます。

《閉会》

**【進行 長崎市土木企画課 大古係長】**

まだまだご意見等もあろうかと思いますが、当初の終了予定の時刻からだいぶ時間を過ぎておりますので、本日の説明会はこちらで終了させていただきたいと思っております。

最後に長崎市土木部の土木企画課長谷口の方から一言ご挨拶を申し上げます。

**【挨拶 長崎市土木企画課 谷口課長】**

本日は都市計画道路宝町立神町線並びに長崎駅東通り線の都市計画の変更に関する説明会を開催しましたところ、平日の遅い時間帯の貴重な時間にご参加いただきありがとうございました。

本日はこの二つの都市計画道路の素案ということで、県・市の考え方をご説明させていただきまして、様々なご意見をいただいたところでございます。

そういったご意見を踏まえまして、次のステップとして都市計画の案の作成という段階に進んでまいりたいと思っておりますので、引き続き皆様方のご理解ご協力の程よろしくお願ひいたしたいと思ひます。

本日はありがとうございました。