

## (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6日

### 〈開会〉

#### 【進行 長崎市土木企画課 大古係長】

本日の司会をさせていただきます。長崎市土木部土木企画課の大古と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

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ない方がいらっしゃれば、氏名など必要事項ご記入いただき、お帰りの際に必ずご提出の程お願いいたします。

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

それでは開会にあたり、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】

皆様こんにちは。長崎振興局都市計画課で課長をしております山口と申します。よろしくお願いいたします。

本日はお忙しい中、都市計画道路宝町立神町線およ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ありがとうございます。昨日も同じ説明会をさせていただきまして、県庁の方で約30名の方にご参加をいただきました。

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、この部分は平成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。

これから担当の方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ございますが、どうぞよろしくお願いいたします。

#### 【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。資料がない方がいらっしゃれば挙手をいただければと思いますが、大丈夫でしょうか？

では次に、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変更の内容についてご説明いたします。

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。

お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ご紹介いたします。

長崎県土木部都市政策課より、松武・北野・折田です。

長崎県長崎振興局都市計画課より、山口・東・神崎です。

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、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させていただきます。

#### **【進行 長崎振興局都市計画課 東専門幹】**

すみません説明に入る前に一点訂正がございます。先ほど司会の方から受付表を最後にお出しくださいとお願いをしたんですけど、受付表につきまして皆さん入場の時に書いていただいたものに変えていきたいなと思っておりますので、その提出はないということでご理解いただければと思います。

司会の方と連絡調整不足で申し訳ございませんでした。

#### **《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】**

それでは改めまして、私 JR 長崎本線連続立体交差事業の担当をしております長崎振興局都市計画課の神崎と申します。どうぞよろしく申し上げます。

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きましては、私の説明の後に、長崎市の担当の方から説明いただくこととしております。

私の方から説明させていただく内容は、こちら画面の方にあります 1.都市計画道路宝町立神町線及び長崎駅東通り線の概要について、2.計画変更の概要について、3.都市計画道路宝町立神町線に関する都市計画の素案について、4.都市計画変更の流れについての4点になります。

説明の途中、ページ番号を申し上げることがありますが、画面右下にありますページ番号ですね、こちらの方にページ番号を振っておりますので、こちらをご確認いただければと思っております。

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および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 3990m の幹線街路になります。

次に、こちら点滅している道路が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 1240m 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 3990m、車線の数 は 4 車線で代表的な幅員が 22m の都市計画道路です。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 1240m、車線の数 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。

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

画面は長崎駅から茂里町付近の道路計画を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、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、道路計画の見直し検討を行った結果によるものになります。

7 ページをご覧ください。それでは見直し検討の結果についてご説明いたします。

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 車線に追加することとし、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1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車線は現状と同様に国道206号へ出ることができるようにします。

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。

それでは8ページをご覧ください。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。

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点で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いたします。

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、左側が長崎駅側、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、今回立体構造を残す場合、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。

これに伴い、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、今回変更しようとする稲佐立体交差点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。

11ページをご覧ください。次に計画書の変更内容について説明します。

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の構造の欄に幹線街路長崎駅東通り線と立体交差の表記を追加しています。

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。

12 ページをご覧ください。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。

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。

13 ページをご覧ください。最後に、案の縦覧について説明いたします。

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週間で予定しております。

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対して、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方から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。どうぞよろしくお願いたします。すみません私の方も座ってご説明させていただきたいと思っております。

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たいと思っておりますので、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、大変申し訳ありませんが、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きまし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、先ほど長崎県の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分の写真で、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。

今回変更しようとしている内容を赤字で表示しています。

具体的な変更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、都市計画決定時には 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、これまで当該道路を利用し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処理を確保するため、従前通り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区間におよぶこととなりますが、長崎駅東通り線全線で見た場合、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へ変更し、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います。

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 箇所が計画されています。

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1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になるものと考えております。

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、当該道路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。

12ページをご覧ください。画面は先ほどの図面を拡大したのですが、先ほどお見せしました図面と方向が逆となっており、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、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おります。

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、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、付加車線を含め全体幅員が17mとなっておりましたが、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となります。

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になります。

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、下段が変更後となります。

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予想されるため、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になります。

21 ページをご覧ください。最後に E-E 断面ですが、宝町踏切跡から茂里町までのココウォークの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に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街路の箇所を表示していますが、青色の丸で示している 5 箇所が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、市決定の長崎駅東通り線の都市計画案の縦覧については、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誌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。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、挙手していただければ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いただき、ご発言をお願いいたします。

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】

いくつかちょっと質問あるんですけど、よろしいでしょうか？

まず、2年ぐらい前、幸町の自治会から立体部分を残してほしいということをお願いしてたんですけども、その方向に検討していただいたということは評価したいと思います。ありがとうございます。

説明を受けた中でいくつかお話を聞きたいですけども、まず、長崎駅の東通りの方から入って、元々はたしか相互通行って言われてたと思うんですけども、一方通行で話は進んでいるかと思うんですけども、元々相互通行だったら2車線使えるところをわざわざ1車線にして、しかも何て言うんですかね。停車帯を設けてるっていうのは、どうしてそういうふうになるのかなど。2車線作った方が車の通行もスムーズにいくんじゃないかなと思うんですけども。なぜそこをわざわざ1車線にしてまた2車線に広げるというふうな、考えになるのかなっていうのをちょっと教えていただきたいなと思います。

##### 【回答 長崎市土木企画課 谷口課長】

ありがとうございます。説明しましたとおり、東通り線につきましては、平成20年に都市計画を決定した際には、立体交差を平面化し東通り線を相互通行にするという計画で都市計画決定をしておりました。

その後十数年経ちまして、改めて道路の形態等を検討する中で、説明にもありましたように、やはり従前の機能といいますか、宝町公園の南の方で国道と接続させた方がいいだろうという判断のもと、宝町公園のところで国道に接続するとなりますと、相互通行のままではやはり交通処理が複雑になりまして、一方通行にせざるを得なくなったところもございます。

そういった全線の中で、一方通行・相互通行が混在するとやはり利用者に混乱を与えますし、また誤進入といったことも懸念されますので、北向きの一方通行に変更しようと考えております。

そういう中で車線数をどうしようかということでございますけれども、道路を新しくつくるか、あるいは改良していくとか、そういった場合には車線数の考え方としては、当然その道路が受け持つ交通量といいますか、計画交通量を円滑に処理できる車線数にしなければいけないというふうなことでありますので、そういった中で計画交通量等を踏まえた中で、1車線で交通量に対応できるという判断のもとに1車線にしたところでございます。

ただ、1車線にした場合、沿道の方の交通サービスといたしますか、例えば荷捌きであったりとか、あるいは万が一事故が起きたときの停車であったりとか、そういった停車需要というのは一定ありますので、そういった中で何かあったときに後続車が詰まることなく、その横を通り抜けできるようにということで停車帯を設けたところでございます。

その停車帯につきましても、東通り線といたしますのが、駅のところに県営バスの車庫もございまして、大型バスの通行も想定されますので、そういった大型バスの停車を想定して停車帯の幅員を2.5mとし、車線を3mで右側の方に路肩50センチ、車道として6mというところで計画をさせていただきといたところでございます。以上です。

**【参加者A】**

確かに事故とかあるかと思うんですけども、でも2車線あった方が車はスムーズに流れると思うんですよ。事故ってそんなにしょっちゅうあるとは思えないし、県営バスもそんなにあそこに停めるということとはあまりないと思うんです。

実際私あの辺り通りますけど、県営バス停まっているの見たことないんです。きちんと中に入っておられるので、それだったらやっぱり2車線一方通行の方を設けられた方がいいんじゃないかなと思うんですけども、車の流れからみてもですね。2車線とれるところをわざわざ1車線にする必要ないと思うんですけど、そのところはちょっとやはりもう一度検討していただくというわけにいかないですかね。

**【回答 長崎市土木企画課 谷口課長】**

ありがとうございます。回答の繰り返しになるかもしれませんが、従前2車線あったということは私もわかっておりますし、ただ先ほど言ったように、道路を新しく作ったりとか改良していく場合には、それなりの考え方というか根拠を持って作っていかねばならないと思っております。

そういった中で、やはり今の将来交通量を見る中で、1車線で今回、十分対応できるという考え方のもとで1車線にさせていただいたところでございます。

そういった中で、停車の需要もありますので、停車帯を確保し、車道として6mで今回計画をさせていただいたということで、ただいまのご意見は当然そういったご意見があったということは、受けとめさせていただきたいと思っております。

**【参加者A】**

まだちょっと他にあるんですけども、最初従来の説明では県営バスのところから相互通行になってるときには駅の方に向かっていくように相互通行になっていたかと思うんですよ。一応ですね。

県営バスのところから駅の方に向かって相互通行になっていたかと思うんです。それはもう完全になくなったんですかね。県営バスが駅の方に向かっていくというのは無くて、完全に一通と考えてよろしいでしょうか？

**【回答 長崎市土木企画課 谷口課長】**

県営バスがこちらの方にあるんですけども、今のご質問というのは県営バス前の道路から長崎駅中央通り線の交差点までの区間を言われているのでしょうか。

**【参加者A】**

そうです。相互通行は多分こっちの駅の方に抜けるようになっていたかと思うんですけど。

**【回答 長崎市土木企画課 谷口課長】**

平成 20 年度の都市計画決定のときは、車線の運用というのは都市計画の決定事項ではございませんけれども、幅員であったり車線数が都市計画の決定事項なので、そのときの考え方としましては、NHK の前の交差点からこちらの長崎駅中央通り線までは一方通行として、ここから先は相互通行にしようという考え方が平成 20 年の都市計画決定時の考え方です。

そういった中で先ほどの繰り返しになりますが、従前通り宝町公園の南側で国道に出すということの中で、この部分を相互通行に変更しようとした場合、一方通行・相互通行という形態になりますので、それはあまりよろしくないだろうという考えのもとで、今の考え方としましては NHK 前の交差点から終点まで一方通行に変更をしたいと考えております。以上です。

**【参加者 B】**

東通り線出口のココウォーク裏の歩道のところ、ここは土日とか試合でスタジアムが使われるとき、現状でも渋滞がすごくしてるんですけど、信号とかどうつけられるか予定とかはどうなってるのかなと思ってお伺いしたいんですけど。

**【回答 長崎振興局都市計画課 神崎係長】**

こちらの交差点、先ほどからご説明させていただいてますように、ここは一方通行で出だけの形になっています。その際にこちらの交差点については、この大きい茂里町の国道の交差点、こちらとの距離が非常に短くて、ここに信号をつけますと、ここで混雑が生じてしまうということで、信号を設置せずに左折で出ていただくような交差点になる計画としています。

**【参加者 B】**

歩行者の信号もなしってことで大丈夫ですか。渡られる方は。ハートセンターさんとかがあるので、車椅子の方とか足が不自由な方とかが多く歩行をされてるんですけど、その場合の歩行者用の信号とかも考えられてないということでしょうか。

**【回答 長崎振興局都市計画課 神崎係長】**

そうですね、同じ理由にはなってしまうんですけども、ここにまた新たに信号がついてしまうとなかなか交通がさばけないというところで、この道路の横断に関しては、現在この国道の横断歩道は非常に歩行者さんも多い状況かと思いますが、こちらを横断していただく他、ちょっと図面が切れてて申し訳ないんですけど、こちらのブリックホールの目の前のところの横断歩道、今ハートセンターさんの方に行く方とかも、こちらを使われたりしているかと思うんですけど、こちらの横断歩道とで対応していければと考えています。

**【参加者 B】**

多分、ココウォーク裏の方に歩道を設けられるっていうふうには先ほど伺ったんですけど、浦上駅から降りてこられる方を想定しての歩道だと思うんですけど、今諫早駅の方を言わせていただくんですけど、諫早駅の方は、スタジアムまでの道を歩く方用に示すルートみたいなものを作られてるんですけど、長崎駅の方からは示されるかもしれないんですけど、浦上駅からも同じようにルートを指定っていう形でブロックで示したりされる予定とかはどうなのかなと思うんですけど。

**【回答 長崎市土木企画課 谷口課長】**

諫早の場合はV・ファーレンロードとかそういう言い方をされていると思います。

先ほど図面の方でお示しましたように、今開発者の方から聞いておりますのが、歩行者の出入り口が大体この3箇所になるだろうというふうに聞いております。

そういった中で説明しましたように、この出入り口①のところはやはり駅から出て浦上川線を通っていくようなルート。出口②③の方は極力東通り線を通っていくというふうな中で、開発事業者さんとか県さん市の方で協議をしております、まだ決まってはおりませんが、先ほど出ましたように、のぼり旗だったりフラッグであったりとか、あるいは路面に何か表示していくとかですね、そういった対応といえますか、誰がするのか役割分担を含めましてそういった協議の方はさせていただいておりますが、具体的にはどういったことをしようかとかそういった決定にまで至っておりませんが、そういった何らかの設えといえますか対応ができないかということで協議をさせていただいているところでございます。以上です。

**【参加者 C】**

私こういった都市計画の説明会に出席させていただけるのは初めてなんです。質問が的外れかと思えますけどご存知だったら教えていただければと思ひまして挙手をさせていただきました。

今回サッカースタジアム。あちらの車の収容台数はどれぐらい想定してお考えなんですか。スタジアムの近くに駐車場を相当とってあると思うんです。どれぐらいの車両台数を確保してあるのかと。

そのあたりがポイントなのかなと思ったりもするんです。こういった都市計画の変更とか何とかそういったことが影響していないのかなと思って、何千台ぐらいみてるのかどうか。そのあたりいかがでございますか。

**【回答 長崎市土木企画課 谷口課長】**

ありがとうございます。

こちら黄色で着色をしておりますのが、スタジアムシティ建設予定地としていところで、敷地内に平面の駐車場は若干あるんですけども、基本的にはこちらの方、中部下水処理場側の方に立体駐車場を建設する予定でございます、立体駐車場と平面の駐車場を合わせまして約1,200台ぐらい敷地内に確保すると聞いております。

すみません、先ほどの出入口といえますのは、歩行者の出入り口を示しておりますけれども、車両の出入口につきましては、一つが主に北部方面から来る車両が浦上川線を通りまして、この部分から進入するのが一つあります。

もう一つが、主に南部方面から来る車が東通り線を通りまして、宝町公園の手前にもう一つ幸町線という都市計画道路があるんですけども、こちらの方を通してちょうど幸町の「幸」の字があるところから入っていくという二つのルートで車両の動線の方の計画をしております。

これでよろしかったでしょうか？

**【参加者 C】**

出るときもその逆ということですね。

**【回答 長崎市土木企画課 谷口課長】**

はい。入る時にはこっちから入りまして、出るときにはこちらの方から、いわゆる左折 OUT ですね、こちらの方から JR の高架橋下を通りまして、この東通り線から左折で出ていくというのが 1 箇所、もう 1 箇所が先ほど言ったように、こちらの方から入ってきましてこちらの方から左折で出ていくという 2 箇所の車両の出入り口を計画しております。

**【参加者 C】**

相当の渋滞が見込まれますね。どうでしょう。

**【回答 長崎市土木企画課 谷口課長】**

そうですね、こちらの開発の中身がスタジアムとかアリーナ、ホテル、商業施設、オフィス、そういった、いわゆる開発をされる場合には、交通計画といいますか、発生交通量の算定をしてそれによって周辺の交差点が大丈夫かどうかといった解析といいますか、検討する事になりますので、そちらの方を今開発者のジャパネットさんと、県、市でさせていただいていると。

協議自体は令和元年ぐらいいからずっとさせていただいているんですけども、中身が概ね固まってきておりますので、そういった内容に基づいて、交通計画の方を再度修正等しながら協議をさせていただいているといった状況でございます。以上です。

**【参加者 A】**

度々すみません。

先ほどいただいた資料の中で、長崎市の方から出されている長崎駅東通り線の変更の資料の 24 ページなんですけども、青丸されてます平面交差、二番目とか長崎警察署が今ありますよね、あそこから多分高架の下をくぐってから左に曲がるのかっていうふうなところを描かれているかと思うんですけども、やっぱりここ交通量は増えると思うんですよ、ここ。はっきり言って。私もあの辺りに住んでいて見てるんですけど、結構今、川沿いの方から来たら、駅の西口の方に右折して曲がっているのが多いんですけども、あそこ直線してくるというのは、開通したら間違いなく増えてくると思うんですよね。

だとしたら、最初の話に戻って申し訳ないんですけど、やっぱり車線を 1 車線じゃなくて 2 車線にして、車の往来に十分対応できるような幅を持って臨んでいただきたいなど。

ないところをわざわざ作ってくれじゃなくて、あるところを停車帯ということで使うのではなくて、やっぱり車線としてその先にはまだ 2 車線あるわけですから、広げる必要もないもんですから、そこはちょっともう一度考えていただきたい。

多分警察署の方からきて、高架が出来てから一旦停止みたいな感じになってから一通の方に合流してくるのかなっていう風に勝手に思ってるんですけども、そしたら一旦停止して停車帯のところからまたちょっと出て一通の車と合流するというよりも、手前のところで一旦停止にして、停車帯をなくして 2 車線走ってるところにそのまま合流できるようにする方が、むしろ流れとしてはスムーズになるんじゃないかなと思いますんで検討していただきたいなど。

多分その次の、前の旧幸町踏切のところも同じく車の量が今から増えてくると思いますので、それに即したような形で 2 車線に道幅を広げていただきたいなどというふうに思います。

**【回答 長崎市長崎駅周辺整備室 松尾室長】**

ご質問どうもありがとうございます。昨日も同様なご質問をいただきました。

まず5月頃意見交換させていただいたんですけど、そのときに私達県市で今ご説明させていただいているんですけど、歩行者の方は東通り線を横断するときに、2車線で横断歩道を渡ってもらうのに比べて、1車線の方が、車が車の陰から出てこない形にできるもので、歩行者の安全性から1車線でいいというのは、先ほどの説明にはなかったんですけど、説明させていただいたところでございまして、一定ご理解いただけたのかなと思っているところでございます。

2車線で車が走るとなると、どうしても車の陰が必ずできてしまうというところがありまして、こういうときに歩行者が事故に遭う恐れもあるということで、一車線にさせていただいて陰ができないような状態ができないかということでご説明させていただいているところでございます。

それとスタジアムが完成し、まちづくりが進んでいけば、歩行者も増えるということで、歩行者が快適に歩ける空間を作るべきではないかと思ってるところもございまして、必ずやっぱり車と歩行者どちらを優先するのかとか考えが出てくる問題ではあるんですけど、私達としては、1車線でも交通容量的に足りるということもございまして、歩行者の安全であったり歩行者が快適に歩いていただくところも含めて1車線にさせていただければと思います。

ただ、どうしても車が故障等により停車した際に、後続車が横をすり抜けるような幅員は確保したいということで説明させていただいたところでございますので、ご意見としては賜りますけど、今のところは1車線というのは私達の考えでございまして。以上でございまして。

**【参加者 C】**

今回の説明会の内容とはずれると思うんです。変な質問をいたします。よろしゅうございますか。

県営バスターミナル、あれの移転はもうどうなってるんですか。行政の方は。

そういったピント外れな質問いたしますけど、県営バスターミナルの建て替え、もしくは移転について。

**【回答 長崎県土木部都市政策課 松武課長補佐】**

はい、ご質問ありがとうございます。県の都市政策課になります。

今おっしゃっているのは、駅前の県営バスターミナルのお話かと思えます。

今の県営バスターミナルについては、かなり老朽化が進んでいる状況になっておりますが、今、県としましては、県と市でいろいろと話してる中で、現地での建て替えっていうことを今考えております。

その中で、今地元の方たちも含めて、大黒町の方々と一緒にどのような形で事業を進めていくのか、そのあたりのところを含めて、今皆さんと知恵を絞って作っていく、そのように考えているところになります。以上です。

**【参加者 A】**

最後にもうひとついいですか。

最初に言いましたけど、元々この計画ができたときにはあそこの立体交差のところもアンダーパスも含めて、そして歩行者もそれから渡れるように審議をするというようなことで、最初は幸町の住民も賛成を

していたんですけど、その後何か急にその話が頓挫して北と南の住民が分断されるような話とかがいきなり出てきたりしたもんですから、そういったところからやっぱり市とか県に対して疑心暗鬼ですかね、そういうのがやっぱりあって、ずっときてたと思うんですよね。

その中でアンダーパスと現状のものは残してくれるというのは評価できるんですけども、ただやっぱり例えば約束を違えたみたいなのがあたりしたもんですから、もう少し地元の住民の方たちときちんとした打ち合わせとかこの説明とか十分尽くした上で話を前に進めていただかないと、私達としてはなかなかこの話に乗るということはできないかと思しますので、時間はありますので、もう少し地元の方たちの話とかも聞いて、話を進めていただきたいなと思います。どうぞよろしくをお願いします。

**【回答 長崎振興局都市計画課 山口課長】**

はいご意見いただきありがとうございます。

先ほど平面計画で進んだときの令和 2 年に最初ご説明をさせていただいたんですけども、確かにいきなり平面交差のところを、元々こちらを平面にしまして、車も歩行者もこういうふうに渡れるとしてたのを、令和 2 年にこちらを優先させるために、こちらを左折イン左折アウト、ここから通れないというところで説明をさせていただきまして、地元の皆様にお話をしないままその計画を提示させていただきました。

それを踏まえまして、その後、令和 4 年度までに幸町の皆様に説明会、意見交換会をさせていただきました。新聞報道等でもありましたので皆さんご存知かと思いますが、それを踏まえまして、今回立体交差、こちらのスタジアムシティ、ここができて車が抜けられないとかですね、あと駅から歩行者がたくさん渡るのに信号で歩行者が待ってそれを大量の観客が渡る場合に、ここで信号待ちして横断歩道を渡る。そういうふうなことよりも、むしろ国道を通る車については下を通って、もう既に立体交差してますので、車もこちら抜けていただいて、歩行者が南北方向に安全に渡っていただく。

さらにこちらについても渡れるように、歩行者については今暗い高架下を通ってるんですけども、歩行者については地上を通っていただくということで見直しをさせていただきます。

地元の方については、2 年間これまで意見交換会をさせていただきました、前回、今年の 5 月にも都市計画のこの手続きに入る前に、もう一度こちらの立体交差を残します。こちら北側に向けて 1 車線で一方通行にしますというところをご説明をさせていただきました、その際には、先ほどあった 2 車線ですと、この横断がなかなかしにくいというところで、できればこの東通り線については、歩行者をできるだけ安全に横断また縦断することを我々としてはやりたいと思っております、歩行空間はできるだけ大きく、それからこちら車線については、横断する歩行者ができるだけ横断幅が短くなるように、また先ほどから説明してますように、1 車線ですと車が停まった場合に、全部詰まってしまう。こちら沿道の方々は、その詰まった渋滞にはまってしまつてなかなか自宅にたどり着けない、そういうところを避けなければならないということで、停車帯を設けて、何かのときにはすり抜けていけるというところを説明させていただきました。これまで 2 年かけて皆様と意見交換会をさせていただいた結果ということで、こちら整理をさせていただきました。

前回 5 月には、幸町の自治会の役員さんをはじめご参加をいただいて、我々の計画について一応納得といたしますか、していただいた中で、都市計画の変更に進ませていただきますということは、前回の説明会、意見交換会の中で私お話をさせていただいたところなので、いろんなご意見があるかと思いますが、

我々の意見をこうやって都市計画の説明会ということで、法的な流れに沿ってやらせていただきたいなと思っております。

ですから、今後ご意見がございます場合には、先ほどからご説明いたしました通り、令和4年8月に予定しております都市計画案の縦覧の際に、正式にお名前が必要なんですけども、ご記名いただいた意見書については、第三者委員会の様々な有識者の方々にご参加いただいているこの都市計画審議会というところで、県の案が良いのかその意見書に対しての意見を反映した方がいいのかというところを第三者の方々にご判断いただくという都市計画の流れになっておりますので、ご理解いただければなと思っています。

当然様々なご意見がありますので、それはもうこの中で審議をしていただくというところに持っていくというふうに思っておりますので、どうかよろしく願いいたします。以上でございます。

**【進行 長崎市土木企画課 大古係長】**

よろしいでしょうか？他にご質問、ご意見等ありませんか。ご意見も出尽くしたようですので、以上をもちまして質疑を終了させていただきます。

最後に、長崎市土木部土木企画課課長の谷口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】**

皆さんこんばんは。本日の都市計画道路宝町立神町線およ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を開催しましたところ、平日の遅い時間帯にご参加をいただきまして誠にありがとうございます。

また、この都市計画の素案に対しまして様々なご意見ご質問いただきまして、本当にありがとうございます。いただいたご意見につきましては、それを真摯に私たちも受け止めまして、それをもとに今後都市計画の案を作りまして、先ほど山口課長が申しましたように、縦覧といった手続きに進んでいきたいと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

本日は本当にありがとうございました。