

【公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の見解とを併記した意見対照表】

意見書の提出総数・・・0通

公聴会における公述人の公述・・・公述人5組（起業者を含む。）、公述時間・・・約3時間

番号	意見の要旨	認定庁の見解
1	中央分離帯が設置されると、右折により沿線の店舗、事業所等へ直接進入できなくなるため、すべてその先の交差点でUターンしなければならず、相当数の車両がその交差点でUターンすることになり、特に大型トラック等は左側車線にはみ出して転回することになるため、交差点での大渋滞を引き起こし、追突事故が増加する結果となる。	<p>本件事業区間には、地元との協議等を踏まえ6箇所の交差点が設けられるが、交差点には右折専用車線が設置されることから、大渋滞を引き起こしたり、追突事故が増加したりすることはないと考えられる。道路事業者が道路構造令の運用基準として使用されている「道路構造令の解説と運用」（社団法人日本道路協会）では、第3種第1級の4車線以上の道路には、トンネル区間等上下線が独立して設けられている場合を除き、必ず中央帯を設けることとされており、また、中央帯が設置されない場合は、長崎県内の直轄国道におけるデータからも死傷事故の発生率が高くなると考えられ、安全性確保のためにも中央帯を設置することが必要と認められる。</p> <p>なお、大型トラック等は左側車線にはみ出さない限りUターンできないこととなるが、Uターンのために左側車線にはみ出すことは道路交通法違反となるため、通常は大型トラック等が交差点でUターンすることは想定されない。</p>
2	中央分離帯の設置により、迂回する車両が住宅地を通過し、老人、子供等の交通事故が増加し、危険に晒されることとなる。	<p>本件事業においては、地元との協議等を踏まえ区間内に6箇所の交差点が設けられ、交差点には右折専用車線が設置されることから、普通乗用車であれば交差点でのUターンが可能であること、長野町交差点～尾崎交差点間の中間部には国道と併走する市道（側道）が整備される予定であり、4tトラック程度の車両であればこの側道を利用することにより目的地への迂回が可能となること、本件事業区間の交通量は約27,000台であるが、そのうち通過交通が7割以上であり、大型車混入率も約10%と低いこと、大型車等については国道207号、国道251号等を利用して迂回が可能であること等を考えると、生活道路に流入する車両は少ないと考えられる。</p> <p>また、仮に生活道路に大型車等が流入するようになって危険な状況になった場合には、関係行政機関により適切な対応がなされるものと考えられる。</p>
3	<p>中央分離帯が設置されると、右折により沿線の店舗等へ直接進入できなくなるため、その店舗の売り上げが減少してしまう。その結果、店舗がなくなれば地域住民、特に高齢者の生活に支障を来す。</p> <p>また、運送業を営む者にとっても、中央分離帯の設置により右折できない大型車がUターンできる側道等はなく、沿線の店舗等に進入しようとするときかなりの距離を走行しなければならなくなり、経費がかさみ、企業存続も危ぶまれる状況になる。</p>	<p>道路事業者が道路構造令の運用基準として使用されている「道路構造令の解説と運用」（社団法人日本道路協会）では、第3種第1級の4車線以上の道路には、トンネル区間等上下線が独立して設けられている場合を除き、必ず中央帯を設けることとされており、また、中央帯が設置されない場合は、長崎県内の直轄国道におけるデータからも死傷事故の発生率が高くなると考えられることから、本件道路には中央帯を設置することが必要である。一方で、本件事業においては、地元との協議等を踏まえ区間内に6箇所の交差点が設けられ、交差点には右折専用車線が設置されることから、普通乗用車であれば交差点でのUターンが可能であること、長野町交差点～尾崎交差点間の中間部には国道と併走する市道（側道）が整備される予定であり、4tトラック程度の車両であればこの側道を利用することにより目的地への迂回が可能となること、本件事業区間の交通量は約27,000台であるが、そのうち通過交通が7割以上であり、大型車混入率も約10%と低いこと、大型車等については国道207号、国道251号等を利用して迂回が可能であること等を考えると、中央帯の設置がこの地域に重大な影響を与える可能性は低いと考えられ、中央帯を設置して4車線化することにより得られる利益の方が大きいと考えられる。</p>

番号	意見の要旨	認定庁の見解
4	<p>中央分離帯の設置の効果として、対向車線への逸走防止、対向車線の誤認防止、Uターンの防止、安全な交通処理、夜間の眩光防止が説明されているが、については、実際には反対車線に飛び出しての正面衝突はなく、ほとんどが追突事故であり、については、中央分離帯の有無にかかわらず誤認はあり、についてはUターン禁止の表示だけで十分であり、については、交差点での右折車線の設置は路面の中央部をゼブラ処理することにより可能であり、については中央分離帯があると植栽等によって逆に信号が見えにくくなり交通事故の危険が増すと考えられるなど、中央分離帯設置の必要性が不明である。</p>	<p>道路事業者に道路構造令の運用基準として使用されている「道路構造令の解説と運用」（社団法人日本道路協会）では、第3種第1級の4車線以上の道路には、トンネル区間等上下線が独立して設けられている場合を除き、必ず中央帯を設けることとされていることに加え、長崎県内の直轄国道におけるデータからも、中央分離帯が設置されない場合は死傷事故の発生率が高くなると考えられ、中央帯設置の必要性は認められる。</p>
5	<p>歩道と車道の間ガードレールがなく、歩行者の飛び出し等があつて危険なのではないか。</p>	<p>本件事業における歩道計画では、歩道は縁石により車道と分離されることとなっている。また、起業者は、ガードレール等については今後の工事の中で検討することとしている。</p>
6	<p>中央分離帯の設置について地域住民の意見を聴いていないのではないか。</p>	<p>本件事業については、平成元年に都市計画決定が行われており、その手続の中で、説明会、公告縦覧等が行われている。また、起業者は、平成12年6月に設計説明会、平成16年8月に工事説明会を実施し、中央帯設置の説明も行っている。さらに、起業者は、地元との協議等を踏まえ、事業区間内に6箇所の交差点を設置することとしている。</p>
7	<p>本件事業区間に隣接する区間には中央分離帯がないが、本件事業区間だけ中央分離帯を設置してどれだけ効果があると言えるのか。また、中央帯をつけるにしても、構造物ではなく路面をゼブラ処理するだけでいいのではないか。</p>	<p>本件事業区間に隣接する区間は、昭和40年に着工されており、当時の道路構造令では、「車道の幅員が14メートル以上の道路には、円滑な交通を確保するため特に必要がある場合においては、分離帯を設けて車道を往復の方向別に分離するものとする」とされ、特に必要のある場合を除いて中央帯の設置が必要とはされていなかったことから、この区間については中央帯が設置されていない。一方、本件事業区間については、現在では、道路事業者が道路構造令の運用基準として使用されている「道路構造令の解説と運用」（社団法人日本道路協会）において、第3種第1級の4車線以上の道路には、トンネル区間等上下線が独立して設けられている場合を除き、必ず中央帯を設けることとされており、また、長崎県内の直轄国道におけるデータからも、中央帯が設置されていない場合は死傷事故の発生率が高くなると考えられることから、中央帯の設置が必要であり、道路構造令では中央帯にはさく等を設けることとされている。</p> <p>なお、起業者は、隣接する区間については、交通事故の推移を見ながら必要な安全対策を関係行政機関と検討することとしている。</p>
8	<p>中央分離帯があることにより、横断歩道まで行かずに、中央分離帯を中継して車道を横断しようとする者が多く出てきて危険ではないか。</p>	<p>中央帯があるからといって車道を横断する者が多くなることは通常想定されない。また、長崎県内の直轄国道におけるデータから中央帯が設置されていない場合は死傷事故の発生率が高いことがうかがえるが、このデータには歩行者による横断のデータも含まれており、安全性の確保のため中央帯の設置は必要であると考えられる。</p>