

所管事項調査に関する資料

目 次	ページ
1 長崎市緊急輸送道路の指定について	2 ～ 4
2 長崎駅周辺の交通結節機能強化について	5 ～ 9
3 長崎スタジアムシティ開業後における交通状況について	10 ～13
4 平和公園スポーツ施設の再配置について	14 ～16

土木部
令和6年11月

1 長崎市緊急輸送道路の指定について

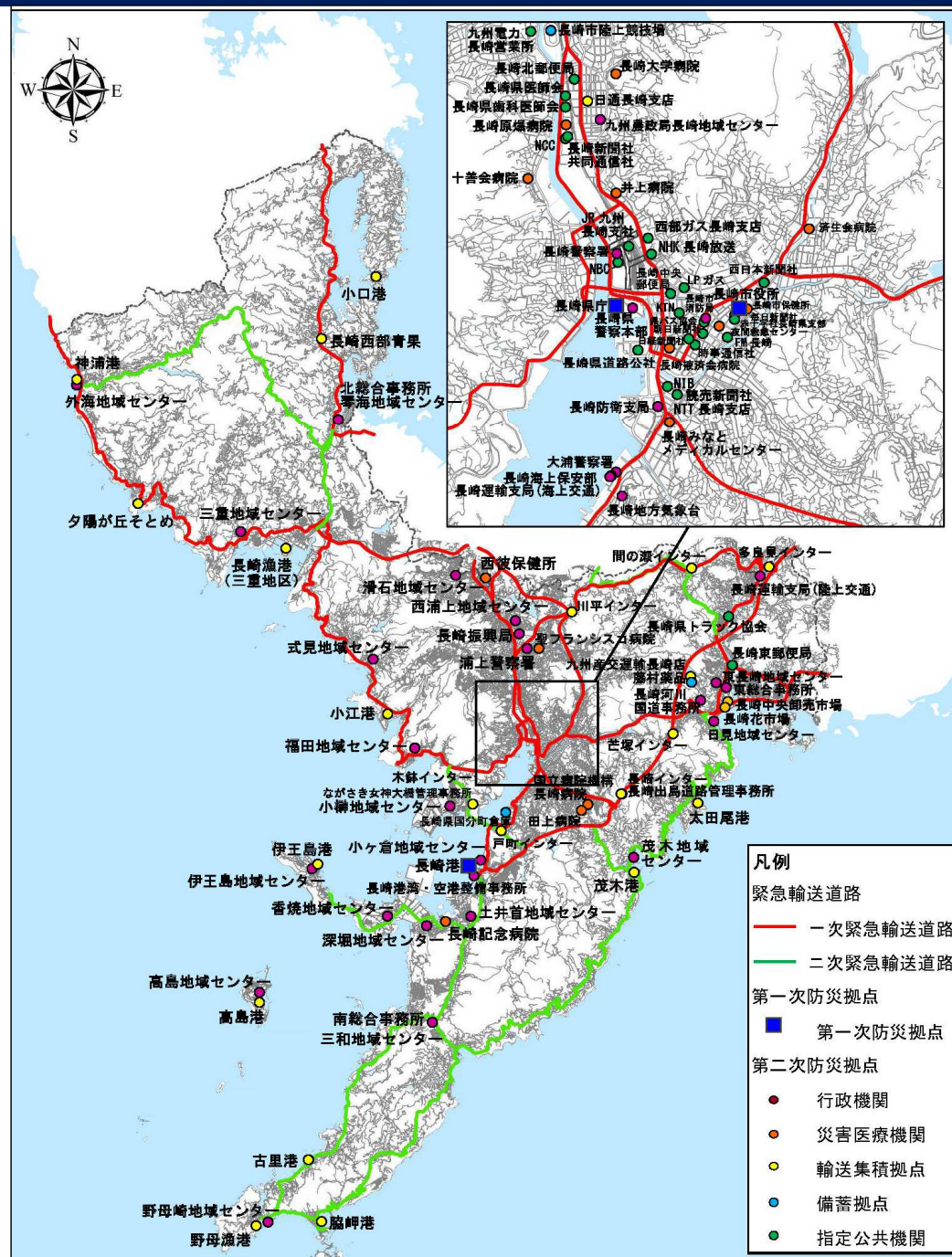
(1) 緊急輸送道路の概要・経緯

ア 緊急輸送道路の概要・経緯

- 災害時における物資供給等の応急活動のため、緊急車両の通行を確保すべき道路。
- 高速自動車道、一般国道などの幹線道路で、県知事が指定する防災拠点（行政機関、災害医療拠点、指定公共機関、物資集積拠点、輸送施設等）とを相互に連絡する道路。
- 緊急輸送道路については、国県市等で組織する協議会において、長崎県緊急輸送道路ネットワーク計画を策定し、路線を指定している。
- 緊急輸送道路は、長崎県地域防災計画において、緊急輸送等を円滑に行い、被災地を支援するための重要な役割を担う路線として位置付けられている。

イ 長崎市内における緊急輸送道路

長崎市域 一次緊急輸送道路		長崎市域 二次緊急輸送道路	
道路種別	道路名称	道路種別	道路名称
高速自動車道	九州横断自動車道長崎大分線	一般国道	324号、499号
一般国道	34号、202号、206号	主要地方道	香焼江川線
一般国道	251号、324号、499号	主要地方道	野母崎宿線
主要地方道	東長崎長与線	主要地方道	東長崎長与線
主要地方道	長崎南環状線	主要地方道	長崎南環状線
一般県道	長崎式見港線	主要地方道	神ノ浦港長浦線
一般県道	長与大橋町線	一般県道	長崎漁港村松線
一般県道	昭和馬町線	一般県道	奥ノ平時津線
一般県道	小ヶ倉田上線	一般県道	深堀三和線
その他道路	臨港道路	一般県道	伊王島香焼線
市道	川口町茂里町2号線	その他道路	臨港道路



長崎県緊急輸送道路ネットワーク図（長崎市域）

1 長崎市緊急輸送道路の指定について

(2) 長崎市緊急輸送道路の指定の考え方と指定路線

ア 長崎市緊急輸送道路の指定の考え方

長崎市地域防災計画において、「防災拠点と県の緊急輸送道路を繋ぐ道路を市の指定する緊急輸送道路として検討するとともに、早期の指定に努める。」こととしており、市庁舎の移転などの市内における開発状況を踏まえて、**防災拠点と県の緊急輸送道路を繋ぐ防災性が高い市道と、これらの市道に接続している防災性が高い市道**について、**市独自の「長崎市緊急輸送道路」**として指定し、長崎市地域防災計画に位置付けを行う。

- 防災性が高い市道（防災機能を有しており、早期効果の発現が可能）

以下のa～cの要件を全て満たす路線

- a 道路幅員(建物倒壊時などでも自動車通行が阻害されない幅員)
標準幅員12m以上※の路線
- b 無電柱化(倒壊した電柱・電線による道路閉塞等の恐れが少ない)
無電柱化完了又は事業中の路線
- c 地震に備えた道路構造(橋梁などの耐震性能の確保)
橋梁部を含む場合、耐震化済みの路線

※ 幅員12m以上の道路においては、災害時の自動車の通行が不能となることがほとんどみられない幅員
「出典：阪神・淡路大震災における道路閉塞状況に関する研究（1996. 土木計画学研究委員会阪神・淡路大震災調査研究論文集）」

イ 今回指定路線

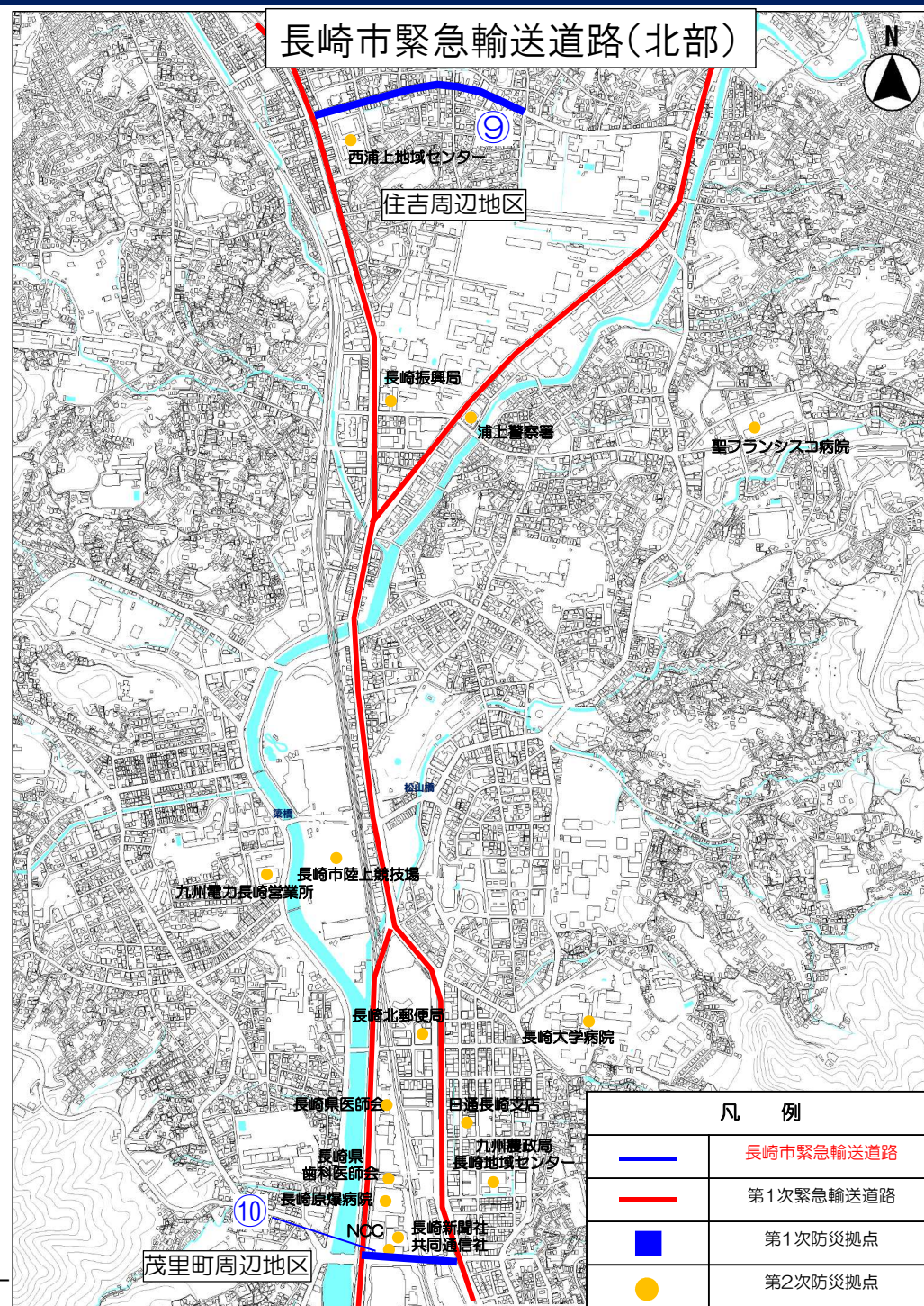
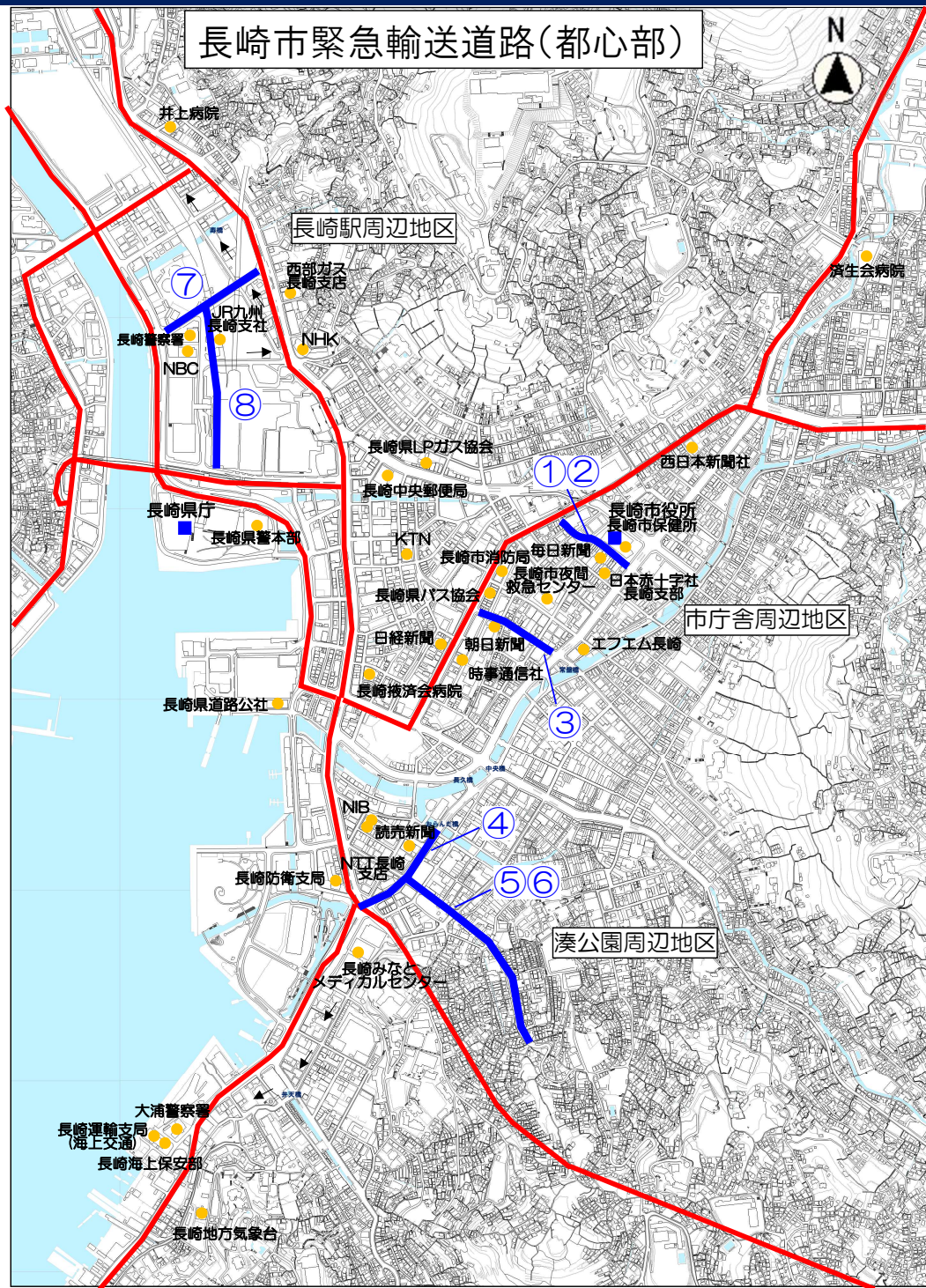
対象路線		延長(m)
市庁舎周辺	①桜町3号線	L=約60m
	②諏訪町桜町1号線	L=約160m
	③栄町恵美須町1号線	L=約220m
湊公園周辺	④銅座町新地町1号線	L=約200m
	⑤出島町新地町1号線	L=約160m
	⑥籠町稲田町1号線	L=約400m
長崎駅周辺	⑦八千代町尾上町1号線	L=約300m
	⑧尾上町八千代町1号線	L=約380m
住吉周辺	⑨住吉町文教町線	L=約570m
茂里町周辺	⑩茂里町3号線	L=約220m
計10路線		L=約2,670m

ウ スケジュール

- 1) 長崎市地域防災計画の改定作業 令和6年11月～令和7年2月
- 2) 長崎市防災会議（長崎市地域防災計画の改定） 令和7年3月

1 長崎市緊急輸送道路の指定について

(3) 長崎市緊急輸送道路の指定位置図



2 長崎駅周辺の交通結節機能強化について

(1) 長崎駅前交通拠点整備事業計画検討会の状況

長崎駅前交通拠点整備事業計画検討会

長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画（令和2年7月策定）を踏まえ、長崎駅前の交通拠点の機能強化に関する整備方針及び事業計画のとりまとめに向けて検討を行い、計画の具体化を図ることを目的とし、令和6年7月17日（第1回検討会）に設置。

検討会の状況

【第1回検討会】 令和6年7月17日

＜内容＞

- ・現状と課題
- ・交通結節機能強化の方向性
- ・整備方針（案）

【第2回検討会】 令和6年11月13日

＜内容＞

- ・交通結節機能強化の方向性
- ・整備方針（案）決定の審議

国・県・市で整備方針を策定・公表（予定）

検討会の体制

※国・県・市が事務局

	所 属	氏 名	備 考
有識者	東京大学大学院工学系研究科（工学部） 教授	羽藤 英二	
	長崎県立大学地域創造学部公共政策学科 教授	西岡 誠治	
交通事業者	九州旅客鉄道株式会社 経営企画部 担当部長	神崎 諭	
	長崎県交通局 乗合事業部長	柿原 幸記	
	長崎自動車株式会社 自動車部長	吉村 武匡	
	長崎電気軌道株式会社 経営企画室長	向 賢治	
	長崎市タクシー協会 専務理事	野口 博文	
行政機関	国土交通省 九州地方整備局 建政部 都市調整官	三宅 伸宏	
	国土交通省 九州地方整備局 道路部 道路調査官	新保 二郎	
	国土交通省 九州地方整備局 長崎河川国道事務所長	大場 慎治	
	長崎県 土木部長	中尾 吉宏	座長
	長崎県 土木部 参事監	椎名 大介	
	長崎県警察本部 交通部長	田川 佳幸	
	長崎市 土木部長	川原 直樹	
	長崎市 まちづくり部長	赤倉 史明	

2 長崎駅周辺の交通結節機能強化について

(2) 検討会における整備方針(案)の検討(第2回検討会)

ア 基本コンセプト、基本方針

- 長崎駅周辺の課題、目指す姿、関連計画を踏まえて**基本コンセプト**を策定
- 令和2年度に策定した交通結節機能強化の基本方針に、「**国道202号の走行性改善**」「**防災機能の向上**」を追加

長崎駅周辺の課題

長崎駅とバスターミナル、電停、バス停が離れている

国道の道路幅員が広く、まちと駅側が離れている

移動経路のバリアフリー化が不十分

国道202号の走行性低下

来訪者等が避難する受け入れ先の強化

【長崎都市計画区域マスタープラン】

- モーダルコネクト(多様な交通モード間の接続)の強化
- JR長崎駅周辺は、交流とにぎわいの拠点として位置づけ
- 新幹線、在来線、路面電車及びバスなどの交通結節機能の強化や充実

【長崎市都市計画マスタープラン】

- 陸の玄関口としての広域アクセスの充実と、安全で安心な道路・交通ネットワークの確保

地区の整備方針

- 市民や県民、観光客が円滑に往来できるよう、**道路・公共交通の機能を強化、歩行者ネットワークの向上**を図る
- 路面電車やバスなどの**公共交通機関のシステム充実・強化**の検討などを進め、**公共交通の利便性向上**を図る

基本コンセプト

交流のまち長崎の陸の玄関口
『「交流」と「にぎわい」を生み出す新たな交通結節機能を形成』

交通結節機能強化の基本方針

大黒町側に中長距離用のバスターミナルを整備し、前面の国道上に**路線バスの停留所を集約**

駅側とバスターミナルをデッキで結び、駅とまちを連携させて、**回遊性を強化**

デッキとバス停・電停をエスカレーターやエレベーターで繋ぎ、**歩行者の移動を支援**

バス停車空間を確保し、国道202号の**走行性を改善**

災害時に来訪者を受け入れる**安全な空間の確保**

令和2年度策定

令和6年度追加

2 長崎駅周辺の交通結節機能強化について

(2) 検討会における整備方針(案)の検討(第2回検討会)

イ 整備方針(案)

➤ 長崎駅周辺の交通結節機能強化の基本方針を基に、具体的な交通拠点計画の整備イメージを示す整備方針(案)を検討

交通結節機能強化の基本方針

【令和2年度策定】

大黒町側に中長距離用のバスターミナルを整備し、前面の国道上に路線バスの停留所を集約

駅側とバスターミナルをデッキで結び、駅とまちを連携させて、回遊性を強化

デッキとバス停・電停をエスカレーターやエレベーターで繋ぎ、歩行者の移動を支援

【令和6年度追加】

バス停車空間を確保し、国道202号の走行性を改善

災害時に来訪者を受け入れる安全な空間の確保

検討の方向性

① 長崎駅周辺のモーダルコネクト機能の強化

- ・中長距離交通と、バス、路面電車、タクシー等の多様な交通モード間の結節機能強化を検討する
- ・長崎駅や中長距離用バスターミナルと2次交通とのアクセス強化を検討する
- ・観光客等にも分かり易い乗り継ぎ、バス停の集約を検討する
- ・乗り継ぎ利用者が快適に待つことができる待合空間を検討する
- ・将来的な新モビリティ導入、MaaSやICT技術を活用した公共交通の利便性促進への対応を検討する

② 長崎駅周辺の交通円滑化

- ・バス停の集約により長崎駅前の国道等の交通円滑化を検討する

③ 長崎駅周辺の回遊性の強化

- ・長崎を訪れる方々の回遊を促す拠点となる空間を検討する
- ・駅周辺や周辺観光施設等の回遊性強化を目指し、「まち」と「駅側」を連携する歩行空間を検討する
- ・天候に左右されないなど、誰もが移動しやすく、移動負担の少ない歩行空間を検討する

④ 防災機能の強化

- ・災害等により公共交通に支障が発生した場合の一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間を検討する
- ・災害時の情報収集・発信等の機能を備える拠点を検討する

⑤ 官民連携による計画の具体化

- ・民間事業者等の知見を広く取り入れながら、官民連携による効率的・効果的な施設運営を検討する

2 長崎駅周辺の交通結節機能強化について

(3) 長崎駅前交通拠点の整備方針(案) (第2回検討会)

ポテンシャル

- 豊富な観光資源(2つの世界遺産)
- 長崎駅周辺の開発
 - ・JR長崎駅ビル(商業施設)、出島メッセ長崎(交流拠点施設)
 - ・長崎スタジアムシティ(サッカースタジアム、アリーナ、商業施設)
- 公共交通の要衝
 - ・西九州新幹線開業、電停・路線バス停・中長距離バスターミナルの集積

課題

- 長崎駅とバスターミナル、電停、バス停が離れている
- 国道の道路幅員が広く、「まち」と「駅側」が離れている
- 移動経路のバリアフリー化が不十分
- 国道202号の走行性低下
- 来訪者等が避難する受け入れ先の強化

交流のまち長崎の陸の玄関口

『「交流」と「にぎわい」を生み出す新たな交通結節機能を形成』

①長崎駅周辺のモータルコネクト機能の強化

- ・中長距離交通と、バス、路面電車、タクシー等の多様な交通モード間の結節機能を強化
- ・長崎駅や中長距離用バスターミナルと2次交通とのアクセス強化
- ・観光客等にも分かり易い乗り継ぎ、バス停の集約
- ・乗り継ぎ利用者が快適に待つことができる待合空間
- ・将来的な新モビリティ導入、MaaSやICT技術を活用した公共交通の利便性促進への対応

②長崎駅周辺の交通円滑化

- ・バス停の集約により長崎駅前の国道等の交通円滑化

③長崎駅周辺の回遊性の強化

- ・長崎を訪れる方々の回遊を促す拠点を形成
- ・駅周辺や周辺観光施設等の回遊性強化を目指し、「まち」と「駅側」を連携する歩行空間
- ・天候に左右されないなど、誰もが移動しやすく、移動負担の少ない歩行空間

④防災機能の強化

- ・災害等により公共交通に支障が発生した場合の一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間
- ・災害時の情報収集・発信等の機能を備える拠点

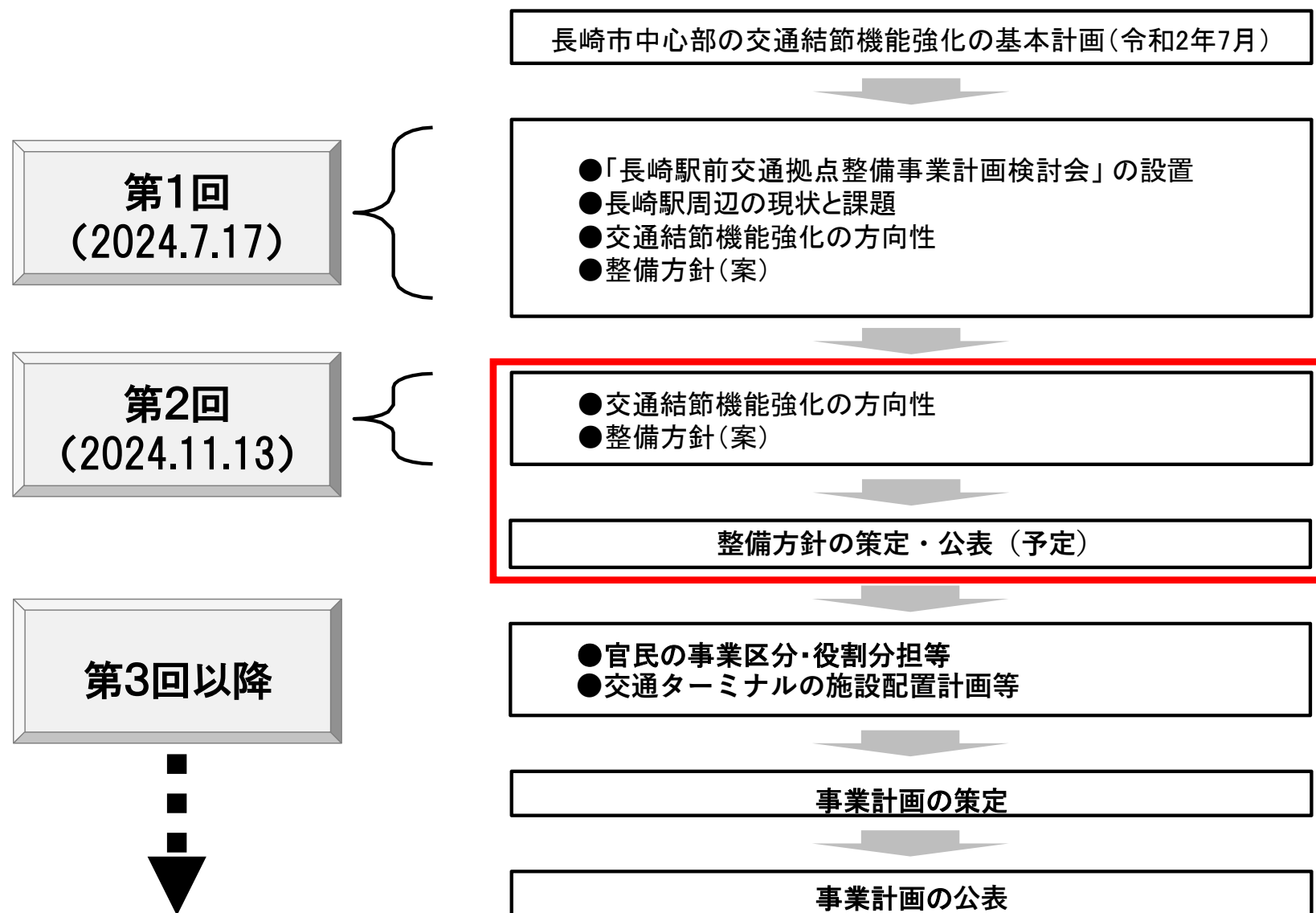
⑤官民連携による計画の具体化

- ・民間事業者等の知見を広く取り入れながら、官民連携による効率的・効果的な施設運営



2 長崎駅周辺の交通結節機能強化について

(4) 今後の進め方



3 長崎スタジアムシティ開業後における交通状況について

(1) 長崎スタジアムシティ周辺における交通処理対策

ア. 交通処理対策事項

項目	実施者	事業者	市・県	交通管理者（県警）	交通事業者
1. 公共交通機関の利用促進		- 公共交通の利用の呼びかけ - ホームページ - アプリ - 交通事業者と連携した企画乗車券の実施	- 公共交通の利用の呼びかけ - 広報ながさき（9・10月号 (1)） - 週刊あじさい（9/14～9/29） - 長崎市政だより（9/13～9/30） - 市トクながさき（9/27） - SNS（10/5、10/11、10/13、10/26） - ホームページ - 長崎新聞県広告欄 - 横断幕の設置 (2)	幹線道路上の交通情報板によるマイカー自粛の周知啓発（県内41箇所） (3)	- 折り返し運行が可能となる渡り線の設置 (4) - JR、バス、路面電車において臨時便の運行 - 停留所と停留所前歩道での適切な誘導員の配置 (5) - 事業者と連携した企画乗車券の実施
2. 敷地内駐車場へのスムーズな入出庫処理		- 左折導入路整備（約30m） (6) - 敷地内滞留長（約100m）確保 (7) - チケットレスゲートの設置 (8) - ゲートから立体駐車場までの車路（約200m）確保 (9)			
3. 施設混雑状況の可視化		- アプリで敷地内駐車場の満空および事前予約制の周知 - アプリで西側の定点カメラによるライブ配信（浦上川線）	駐車場マップへの道路交通情報のリンク掲載		
4. 施設周辺や敷地内駐車場での適切な誘導		曜日やイベントに応じて適切な誘導員の配置	- 試合・イベント時における市の交通実態調査 - 交通量調査（10/6） - 人員配置（10/6、10/13、10/14、10/27）	- 大規模イベント時における施設周辺での警備・誘導 - 大規模イベント時における車両規制（10/6、10/13） (10)	停留所と停留所前歩道での適切な誘導員の配置
5. パークアンドライドの促進		- 市内提携駐車場の確保 - 松山市営駐車場（50台） - 桜町市営駐車場（50台） - みなとメディカルセンター（100台）	- ながさきマップ（駐車場）の掲載情報の充実 - スタジアムシティアプリとの連携	幹線道路上の交通情報板によるマイカー自粛の周知啓発（県内41箇所） (3)	
		- 市外隔地駐車場の確保 - 喜々津駅周辺（100台） - 諫早駅周辺（200台） - 長与駅周辺（70台） - 新大村駅周辺（100台） - 早岐駅周辺（86台） - 大規模イベント時は敷地内駐車場を完全予約制、台数制限			
6. 広域誘導案内		- 横断歩道橋に広域誘導の横断幕を設置 (11) - 市HPとの連携	- 広報ながさき（9・10月号）、市トクながさき（9/27）、HPで周知啓発 - スタジアムシティアプリとの連携		

3 長崎スタジアムシティ開業後における交通状況について

(2) サッカー試合時におけるスタジアムシティ周辺の状況【R06.10.06（日）】

- ア. 試合時間等
- 10:00 スタジアムシティオープン（フードコートなど）
 - 11:00 スタジアム入場開始
 - 14:00 試合開始
 - 16:00 試合終了
 - 17:30 概ね退場完了
- イ. 対戦相手 大分トリニータ
- ウ. 来場者数 19,011人
- エ. 歩行者状況
- 【試合前】
- ・10:00から14:00まで分散して入場していたため混雑無し
- 【試合後】
- ・退場は、アウェイサポーターが16:00～16:30、ホームサポーターが16:30～17:00が多い状況
 - ・スタジアムシティノース電停で乗車する人が多かったが、軌道事業者の誘導員により整理されており、混雑等は生じなかった
 - ・スタジアムシティサウス電停では横断歩道橋階段部まで滞留が発生したが、待機列は通路までは至らなかった
 - ・バス停については特に混雑無し
 - ・その他交差点や歩道部についても特に混雑無し（誘導員による誘導）
- オ. 車両交通状況
- ・試合前試合後ともに特に混雑無し
 - ・敷地内駐車場の利用台数は310台

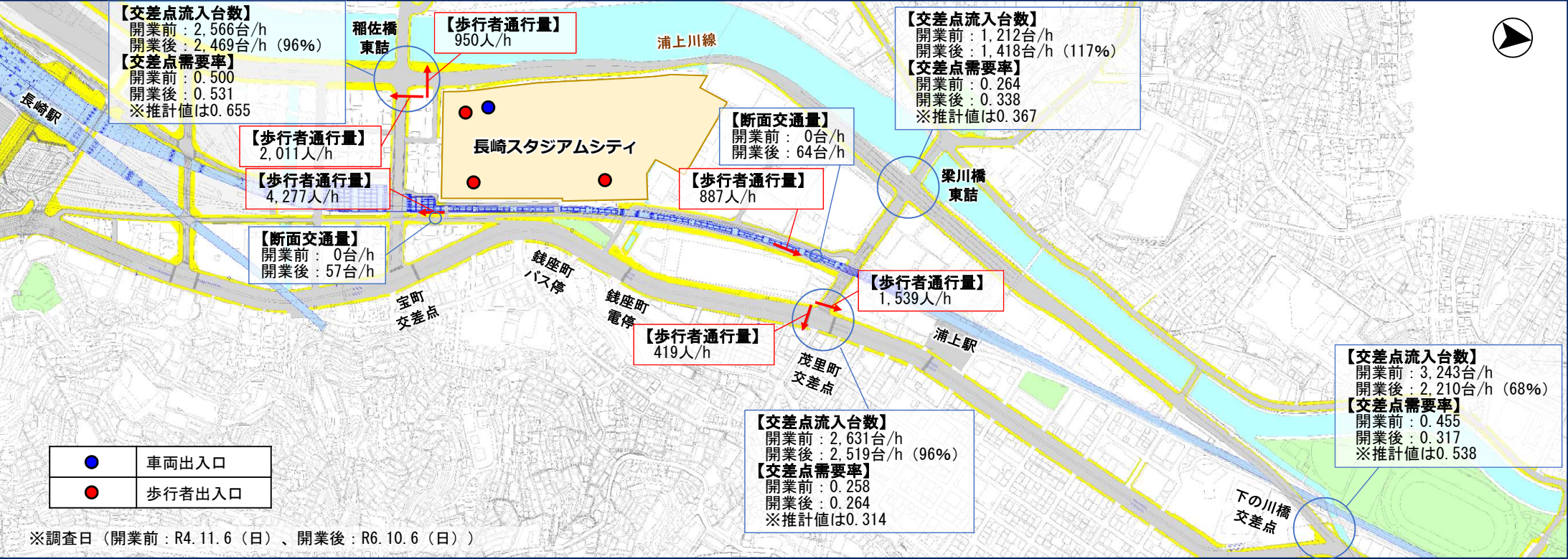
●	車両出入口
●	歩行者出入口



3 長崎スタジアムシティ開業後における交通状況について

(3) 交通量調査結果及び来場者特性【R06.10.06（日）】

ア. 車両交通量及び歩行者通行量（ピーク時16：00～17：00）



イ. 居住地割合

居住地	割合
長崎県外	約 7%
長崎市内	約 47%
諫早市	約 17%
大村市	約 8%
佐世保市	約 5%
長与町	約 6%
時津町	約 3%
上記以外	約 7%

※チケット購入者へのアンケート調査結果から算出（アンケートはR6.10.27に実施）

ウ. 来場者の交通手段及び各公共交通と駐車場の利用状況

①交通分担率

交通機関	分担率
J R線	約 27%
路線バス	約 18%
路面電車	約 15%
自動車	約 21%
送迎	約 3%
徒歩	約 13%
その他	約 3%

※チケット購入者へのアンケート調査結果から算出（アンケートはR6.10.27に実施）

②各公共交通の乗降客数の増減率（開業前の平常日との比較）

	路面電車		県営バス		長崎バス	
	スタジアムシティ サウス	スタジアムシティ ノース	宝町	銭座町	宝町	銭座町
増減率	約3.3倍	約6.1倍	約1.6倍	約14.6倍	約1.3倍	約10.2倍

※路面電車は令和6年9月1日（日）と、県営バス・長崎バスは令和6年6月の日曜日の平均乗降客数との比較

③駐車場利用状況

敷地内 駐車場	市内提携駐車場			市外隔地駐車場				
	市営松山 駐車場	市営桜町 駐車場	みなと メディアセンター	JR諫早駅 周辺	JR喜々津 駅周辺	JR長与駅 周辺	JR新大村 駅周辺	JR早岐駅 周辺
600台	50台	50台	100台	200台	100台	70台	100台	86台
310台	34台	29台	63台	168台	25台	42台	21台	10台

4 平和公園スポーツ施設の再配置について

(1) 概要

県事業の長崎南北幹線道路計画を契機として、平和公園(西地区)のあり方や道路計画に支障をきたすスポーツ施設の再配置などについて検討し、平和公園(西地区)の再整備に係る基本計画を策定するものである。

基本計画の策定に当たっては、令和3年6月に「長崎市平和公園再整備基本計画検討委員会」を設置し、同委員会に諮りながら検討を進めている。また、令和4年11月市議会で長崎市平和公園スポーツ施設の再配置に関し慎重丁寧な調査検討を求める請願がなされるなど、幅広い視点から調査検討を行うことが求められていることから検討委員会内に「平和公園スポーツ施設の再配置に関する再検討部会」を新たに設置し、スポーツ施設の再配置に特化した検討を行ってきた。

(2) 長崎市平和公園再整備基本計画検討委員会 中間報告書(提出日:令和6年6月7日)

【要旨】

- ・これまでの再検討部会及び合同会議の内容をまとめており、パターン1及びパターン4に意見が絞られたものの、パターン4を支持し肯定する意見が多くあったとの内容。
- ・「これまでの検討経過や委員の意見を踏まえ、都心部の未来の動向を見据えながら、より多くの市民に支持され、長崎市民にとって有益となるよう、スポーツ施設の再配置について判断いただきたい。」との意見。

パターン1 【プール】 中部下水処理場の跡地へ移転 【陸上競技】 現地存続	イメージ図	●軟弱地盤対策及び地下構造物の撤去費用等の整備費が高い ●集客施設の集積による交通混雑の可能性が高まる
パターン4 【プール】 陸上競技場の場所へ移転 【陸上競技】 中部下水処理場の跡地へ移転し、 陸上練習場として400mトラックを再配置	イメージ図	●陸上専用ではなく、多目的に利用できる広場空間にする必要がある ●誰もが安全に利用できるようにするためにルール作りなどの検討が必要である

(3) 長崎市営松山陸上競技場の現地存続に関する要望及び陳情

ア 長崎市平和公園松山陸上競技場の現地存続要望(令和6年7月)

ア)要望人 長崎市営松山平和公園運動公園を守る会、長崎原爆被災者協議会、長崎県被爆者手帳の会、長崎県平和運動センター被爆者連絡協議会、長崎原爆遺族会

イ 長崎市平和公園松山陸上競技場の現地存続陳情(令和6年9月議会)

ア)陳情人 長崎市平和公園問題市民連絡会

イ)意 見 様々な検討をして中部下水処理場跡地をどのように生かしていくのか方針を決めてほしい。移転補償費も含めた全体事業費の中で、移転先の比較検討を行ってほしい。
市民への理解を求める努力を行い対応してほしい。との意見要望が出された。

(4) 市長と関係団体との面談(長崎市の考え方を説明)

令和6年11月15日(金) 一般財団法人長崎原爆被災者協議会、長崎原爆遺族会、長崎県被爆者手帳友の会、長崎県平和運動センター、被爆者連絡協議会

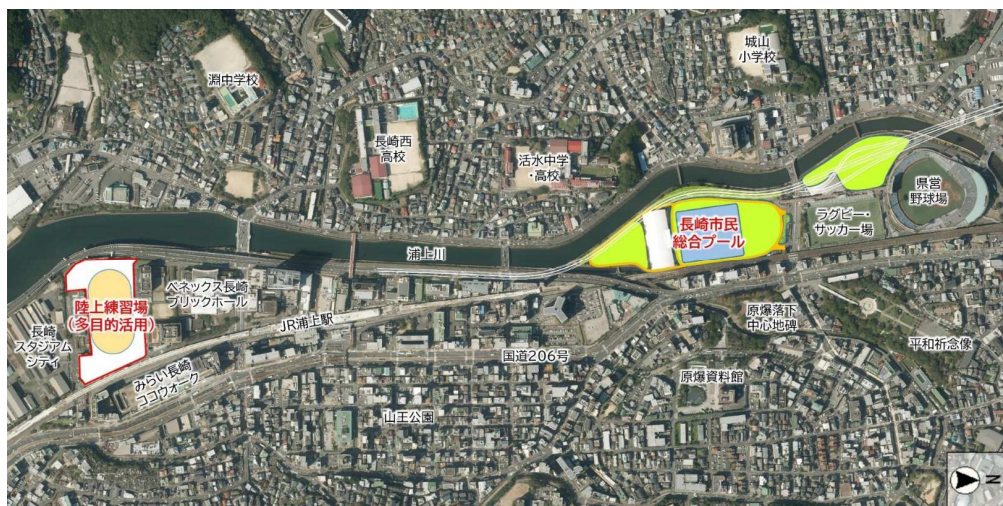
令和6年11月18日(月) 長崎市営松山平和運動公園を守る会(長崎市平和公園問題市民連絡会)

(5) 長崎市民総合プールと陸上競技場の再配置先

プールを陸上競技場に移転し、陸上練習場(400mトラック)は中部下水処理場跡地に再配置する案が適当

【理由】

- ・再検討部会及び検討委員会において、パターン4を支持肯定する意見が多く、陸上・水泳関係団体からも受け入れられている案であること。
- ・パターン4の方が、パターン1に比べ経済性に優れていること。なお、パターン1と4では、基礎整備に20億円以上の差が見込まれること。
- ・中部下水処理場跡地については、長崎都心まちづくり構想で「多目的な使い方ができる空間整備」とする方針が示されており、広場として活用できるパターン4の方がプールとして活用するパターン1に比べ、より方針に沿った整備が可能であること。
- ・公共交通アクセス性において、中部下水処理場跡地に陸上練習場の機能を確保した場合でも、中高生を主体とする現在の陸上競技場の利用者にとって、これまでと同様にアクセスが可能であること。



現在の陸上競技場にある外周園路及び広場(一部)機能は、引き続き存置。



(6) 平和公園スポーツ施設 再配置検討の経済比較(トータルコスト)

市の負担額について、パターン1とパターン4におけるコスト差を全体事業費の中で比較するために作成したものである。

項 目		プール移転先	中部下水処理場跡	陸上競技場	備 考
支出	①新プール上屋整備費		約100億円	約100億円	他都市事例より仮定 佐賀県(約115億円)宮崎県(約102億円)
	②新プール基礎整備費		約25億円	約2億円	再整備検討委員会提示資料
	③その他の整備費		約2億円 (駐車場)	約2.2億円 (陸上練習用トラック)	再整備検討委員会提示資料
	④中部処理場跡所管替 (土地取得費)		約30億円	約30億円	近隣公示地価等から全体価格を試算し、地下構造物撤去費等を控除して算定 敷地面積:約27,000㎡
	小 計		約157億円	約134.2億円	
収入	⑤現在のプールに対する 移転補償費		約51億円	約51億円	新築時(1996年)からの経過年数(2024年で28年)に応じた再築補償率を乗じて算定 ※移転先に関係なく補償額は同額
	⑥新プール(上屋+基礎) に対する補助金		約2億円 (文科省補助想定) ※現在のプール建築面積は約7,000㎡。敷地面積約27,000㎡から、建蔽率は約26%程度が想定される。	約51億円 (国交省補助想定)	国の補助制度活用を想定 国交省制度は、条件として建設敷地は「公園区域内」 ⇒中部下水処理場にプールを建設する場合、都市公園法で規定する建蔽率上限(12%)を満足せず、活用不可
	⑦土地取得(④)に対する 補償費等		約15億円	約25億円	公共施設移転の場合の補償・補助制度活用を想定 (公共補償、国交省補助制度)
	小 計		約68億円	約127億円	
合計(支出－収入)			約89億円	約7.2億円	⇒コスト差は、最大で80億円 と想定

※令和6年11月時点、各設定金額は現時点での想定であり、確定したものではない。

※補償費や補助金は、今後県や国との協議が必要。また、補助金の内示減などは考慮していない。