

「長崎市中央部・臨海地域」都市再生委員会（第3回）議事概要

1. 日 時：平成23年3月25日（金）13:30～15:30

2. 場 所：県庁本館3階特別会議室

3. 出席者：都市再生委員会委員7名

脇田安大委員長、有馬一郎委員、石元雅広委員、川添一巳委員、外井哲志委員、林一馬委員、渡邊貴史委員

（欠席4名：伊藤滋委員、塚根進委員、平野啓子委員、山口純哉委員）

都市再生委員会事務局

長崎県 副知事（藤井 健） 知事公室長（田中桂之助）

知事公室参事監（加藤 永） まちづくり推進室長（松元栄治郎）

まちづくり推進室（浦瀬俊郎、北島孝志、添川信一）

長崎市 副市長（椎木恭二） 都市計画部長（林 一彦） 都市計画部次長（池田 宏）

まちづくり推進室長（佐藤順次郎） まちづくり推進室（田畑徳明、飯田恭祥、濱崎一弘）

4. 内 容

（委員長）

・それでは、資料3から事務局の説明をお願いします。

（県事務局）

・資料3から資料6の説明

（委員長）

・委員の皆様からご意見、ご質問等はないか。

（意見、質問なし）

（県事務局）

・資料7 松が枝周辺エリア整備計画案の説明。

（委員長）

・これまでの議論してきたことが集約されていると思うが、更なる追加修正等はないか？

（委 員）

・路面電車をLRTと記載してはどうか？新幹線の駅ができるし、国際港もできる。従来の古い形のものでいいのか。観光面からもLRTと記すとインパクトが違うし、乗ってみたいという気持ちにもなるのではないか。

（委員長）

・面白いとは思いますが、金額的にどうなのか？

（委 員）

・相当な金額になる。

（県事務局）

・長崎電気軌道では、バリアフリーの観点から車両についてはLRV（Light Rail Vehicle）を購入しており、今年度で4両目になり、後1両で当初の計画を達成する。

(県事務局)

- ・延伸によりピーク時には車両不足となるため、新たに車両を購入する必要があり、その際には低床化車両を導入していくことになると思う。
- ・路面電車全体のシステムとして、全ての電停でバリアフリーが導入されているのではなく、例えば長崎駅前では、階段を通らない限りホームに行けないという実情もある。
- ・(L R T と記すためには、) システム全体としてはもう少し工夫が必要という主旨である。
- ・なお、この後に出てくる長崎駅周辺エリア整備計画の中で改善できないか議論しているところである。

(委 員)

- ・デザイン面からも、新しく出来る新幹線とふ頭を結ぶ新しい形の軸として路面電車を捉えてはどうか。

(委員長)

- ・私と事務局で相談して決めたい。
- ・そういった内容は含んでいるという意識でいた。文章でも判り易い表現に改めたい。

(委 員)

- ・ P 2 1 の都市の魅力の強化、世界遺産の関連だが、グラバー邸が近代化遺産群の候補となっているが、20年という長いスパンで見たときに、今の運営形態で続けていくことはかなり大きな問題。国際的なスタンダードでは、このままの形態で世界遺産になっていくというのは、本来ありえない。
- ・もっと市民に開放されていくべきあり、世界遺産登録をする過程の中で見直しをどこかで行う必要があるのではないか。

(副市長)

- ・今、非常に重要なお指摘を頂いたのではないかと考えている。
- ・ P 2 1 の での表現について、世界遺産登録を目指す中では今の形態でいいのかということは当然議論としてある。
- ・市の中でも公式的な形までは出来ていない段階だが、洋館を活かした東山手・南山手地区のまちづくりを考える場合には、グラバー園という閉じた状況をそのまま続けることがいいのかどうか検討する必要があるのではという議論が始まりつつある状況。
- ・現段階では公式的な動きになっていないので、3行目に「世界遺産登録に向けた取り組みを進める。」という表現があるが、その前に「まちづくりの面から」を書き加えて、洋館をもっとまちの中の資産として活かしていくという趣旨の言葉で表現できればよいのではないか。

(委 員)

- ・よろしく願います。

(委員長)

- ・これで決まりと言うわけではなく、今後、いろんな状況の変化で見直す機会もあると思うので、その時にみなさんのご意見を頂いていきたい。
- ・この件については、2箇所の修正を入れることとしたい。

(県事務局)

- ・資料8 長崎駅周辺エリア整備計画(素案)の説明。

(委員長)

- ・いよいよ心臓部に来たという感じがする。
- ・皆様のご意見を伺いたいと思う。
- ・まだリストアップしたという段階なので、これ以外で考えておいたほうがよいものはないか。

(委員)

- ・松が枝周辺エリアも同じだが、P 5 下から 2 行目、「らんらん」に関する記事があるので削除すべき。
- ・P 1 2 稲佐・旭町の 2 行目、「平成 2 2 年 1 1 月に全線供用した。」に修正すべき。
- ・P 2 5 基本方針 3 より逆手の魅力づくりを削除。
- ・P 1 9 で、長崎駅周辺まちづくり委員会から言われていることであろうが、西坂公園から大浦天主堂への眺望は現実には通っていない。
- ・大浦天主堂が西坂公園を向いているのは偶然である。天主堂建設当時、西坂が殉教地であることは特定されていなかった。天主堂の敷地が北側斜面で北しか向けないということで、たまたま西坂公園を向いている。
- ・西坂公園で大事なのは処刑した人々を港に面しているところで外国人へ見せつけることをかなり強く意識していたことであり、世界遺産関係のイタリアの方からは、とにかく長崎港が見えるように確保すべきとアドバイスを頂いた。
- ・構成資産になるかどうかは別としても、殉教地としては長崎港が見えることが大事であり、書き加えていただきたい。
- ・東北地方太平洋沖地震が発生し、(予算確保の点から) 新幹線開業が現実的には後にずれる可能性が大きい。
- ・新幹線が進まないかもしれない中でのうまい取り組み方をしっかり考える必要がある。
- ・駅舎のデザインとして、南側に改札口を設けると駅前商店街の方々からの反対が大いにありうるので、出口は東西に設けて、南側はデッキのようなもので構内から海が見晴らせるものとしてはどうか。南側に改札口を設けると、施設のつくりからして駅構内から海が望めなくなるのではないか。

(委員)

- ・二十六もの聖人を出しているところは他にない。二十六聖人と言うものに対して、観光の面からも西坂公園の趣というか、もう少し宗教関係者へ相談して整理してはどうか。また、そのことが駅前商店街へも波及できるのではないかと常々思っている。

(委員)

- ・西坂公園の扱いは難しい。眺望確保となると、NHK を移転するなど大胆な発想が必要となるし、長崎市民としてはコンベンション施設もほしい。
- ・一番扱い辛いのが土地区画整理事業地内の JR の土地である。JR がどのような計画を持ってくるか。地元、行政、長崎市民と対話を出来るだけ繰り返しながらいい建物にしてもらいたい。

(委員)

- ・稲佐山の夜景は、日本三大夜景のひとつと思われているが、実態とはかけ離れているのではないかと。函館や神戸については全国の方は夜景のイメージを持っているが、長崎については無かったという声も聞いたことがある。稲佐山の夜景を観光資源のひとつにするためには、ここが重要。
- ・稲佐山から見る夜景と立山から見る夜景を考えたときに、駅周辺の景観は重要だと思っている。
- ・前回も言ったが、新幹線も在来線も 2 階に来るのであれば、観光客用の駐車場も考慮してほしい。
- ・路面電車は長崎駅に入るような取組みをやってほしい。
- ・改札口については東西とし、大黒町の方々のところを考えてほしい。

(委員)

- ・トランジットモールは交通拠点間を結ぶと言う意味では非常に重要であり、新幹線を降りてすぐ乗れるというのは魅力的である。
- ・駅から長崎港ターミナルへの導線確保は、歩かせるのかどうかということ。歩かせるとなると直結させないといけないし、景観上の問題がある。
- ・歩いてもらうのであれば、橋を作ったほうがいいのかという感じはする。

(委員)

- ・第1点は景観計画が対象にならない開発行為、土地の改変行為にどうするのか。景観計画は開発行為が対象だが、近年人口減少等により、開発以外の改変が居住環境に大きな影響を与えている。たとえば、空き家、空地など。未利用地やコインパーキングは居住環境形成や景観形成に大きく関与する。
- ・特に駅からの夜景を見た場合に、水の浦地区は人口が約半減しており、空き家、空地が増えている。夜景景観を創造していく中でどう対応していくかが大きな問題。
- ・第2点はこの事業が周辺地域にどう波及していくか。駅前商店街の活性化とどう結び付けていくのか触れていくべき。
- ・第3点は周辺地区の景観や本来の計画主旨にはそぐわないかもしれないが、P31ページでは川を跨いだ連携を言っているが、これを契機に東西だけでなく、南北の連携も検討いただきたい。近年健康ブームや環境意識の高まりに伴って、自転車通勤やジョギング・マラソン愛好家が増えている。
- ・大学から長崎市の中心部に自転車で行く場合に、川沿いを走っても、国道沿いに戻る必要がある。
- ・その際、歩行者と競合するし、歩行者も自転車に対する意識が低く危険であり、走っていて気持ちよくない。また、段差も多い。
- ・この地域は水辺を歩ける場所が出来るので、ぜひ、周辺地域にも波及させることを念頭において考えてほしい。

(委員長)

- ・この計画の原型を10年近く前から見ていて引っかかるのは駅が浦上川沿いに寄ってしまうことによって、いろいろな難しい問題が発生すること。
- ・駅前商店街が駅前でなくなってしまうのではないかと、悩ましく思っている。市民もだが観光客が多いところなので、これだけ駅と離れると正直キツイのではないか。
- ・西坂公園を結び付けて更にもう一つの寺町通りというか、博物館や諏訪神社に抜ける道を整備しないと宙に浮いてしまう感じが否めない。
- ・元船フェリーターミナルへの導線については、空中に行くという考えもあるが、その辺りを通りながらターミナルに行くというのも一つの考え方になりうるとは思う。
- ・日通倉庫のあたりをいいと言う人と汚いと言う人と両面の評価があるが、長崎の文化の発祥地、発源地というか創造地というか、若い人が集まっているいろいろなことが出来る場所としてはどうか。
- ・マンションだけになるよりも、今の倉庫街的なものを残しながら考えていかないと歴史だけに頼るまちになってしまっていて創造性がなくなるのではと思っている。
- ・何れにしても経済的な問題もカバーしながら考えていくことが重要である。
- ・皆さんから意見を頂いたが、我々としてはこんな感想を持ったところである。

(県事務局)

- ・西坂公園からの海への視点の問題は、世界遺産での議論も含めて市と県で議論したい。
- ・県庁舎は駅の南側から海が見えるように敷地の中央を空けるので、西坂公園から海が見えるのを隠すことにはならないが、JRの敷地に建物がどう建つかで大きく変わってくるので、経済面を含めて議論できればと思っている。
- ・新幹線と元船ターミナルの結び方だが、現実的な問題、コストの問題を含めて検討するのでご議論いただけるようにしたい。
- ・長崎駅周辺エリアについてはいろいろなご意見を基に来年度も引き続き検討していくので、ご指導をお願いしたい。

(県事務局)

- ・松が枝周辺エリア整備計画案については、今日のご意見を踏まえて修正を行い、今年度内に策定する予定である。

(委員長)

- ・1年に満たなかったが精力的にご議論いただいた。
- ・この提言を今後、実現化、具現化していく作業に入るわけだが、是非長崎市だけでなく全県に関連する分野であるので県にもよろしくお願ひしたい。
- ・特に松が枝周辺エリアは世界的に長崎の窓という位置づけであり重要。今後長崎の発展を占うエリアであると思っている。
- ・上海定期航路やクルーズ船の母港化、松が枝の路面電車の延伸に関しては関係者も多く、今後苦労も多いかと思うが円滑に進められるよう努力をしていただきたい。
- ・経済界、学界とも協力しながらこのエリアがうまくいくことが10年後、20年後の長崎の経済を引っ張る可能性が大きい。
- ・コンベンション、クルーズに関して、官だけでなく民の力を最大限活用するような形で協力して進めていただけるとありがたい。
- ・引き続き長崎駅周辺エリアについてもよろしくお願ひしたい。

(副知事)

- ・松が枝周辺エリアについては微修正が残っているようだが最終案を取りまとめていただき、御礼申し上げる。
- ・委員長の話にもあったが松が枝は世界に向けた長崎の窓だけではなく、世界に向けた日本の窓となるべきところである。
- ・地震の前ではあったが、3月9日に知事、長崎市長、ハウステンボス澤田社長といっしょに上京し、官房長官、財務大臣、自民党政調会長、公明党、国交省、文科省、文化庁とお願ひをしてきた。
- ・上海航路の開設に向けた様々な取り組みを行っているが、一体的に、成功につなげていく必要があり、これは単に長崎の問題ではなく、日本が新しいアジア軸を創る問題であり、まさに一地方のプロジェクトではなく、国家的なプロジェクトとしてご協力いただきたいと要望してきた。
- ・上海定期航路は単に一地方の航路でなく、日中航路として、国家的な航路にしていただきたい。観光庁長官からはこの船を「YOKOSO! JAPAN」のラッピング船にしてはどうかと逆提案をいただいた。
- ・新しい人の流れの軸が出来るのでそのゲートウェイに相応しい今までにない多様なサービスができる都市機能を持たなくてはいけない。この実現のために総合特区法案が国会に出されているが、この中に「国際戦略総合特区」というものがあり、国家的役割を果たすべきエリアを国際戦略総合特区として選び、そこについては多様なサービスができるように法人税の特例措置や規制緩和を設けようとするものである。
- ・上海航路と新幹線とを結んで長崎市だけでなく県下全域に連動させていく必要がある。
- ・県では「新アジア軸国際戦略総合特区」として作業を進めており、事前調査にもエントリーしている。
- ・来年が日中国交正常化40周年であり、これに併せて様々なイベントをやらないといけない。
- ・上海航路は約1500人が乗れる船で約20時間の旅となるが、日中の合同の修学旅行を40周年の記念事業としてやれるのではないかと話をしたところ、官房長官や外務副大臣にも是非やりましょうと前向きなご意見をいただいた。
- ・これらを実現するためには、かつては下駄を履いて上海へと言われており、中国の方がパジャマ姿で長崎に来ていただけるような新しい関係を作る必要があるが、いちいちビザを発給してはいけない。
- ・韓国とは「愛・地球博」の期間に試験的にノービザ化を行い、その後期間延長をし、最終的に恒久化された。
- ・国交正常化40周年に関連してビザの緩和について、上海航路に相応しいことを是非やってほしいとお願ひしてきたが、マルチビザという考え方があるという意見を頂いた。
- ・これは一度ビザを発給したことがある人は3年間ノービザとできるものである。
- ・C I Qの強化についてはすぐ動いてくれた。これは与党野党問わずにやっていこうという心強い反応をいただいた。

- ・ 11日に未曾有の大震災があったが、その対応は今上海航路よりも先にやるべきことであり、長崎県として出来ることを精一杯やっている状況である。だからといって、上海航路をやめてしまうということにはならない。
- ・ H T Bの澤田社長はこういうときだからこそ、むしろ実現させなければならないという強い意志を持っておられ、何としても実現しますと知事にも私にもそう話された。
- ・ 相手のあることだから確約はないが何とか7月を目処に実現できるように県としても港湾の整備などを同時平行で進めさせていただく。
- ・ 東日本の話でなく日本の再生をどうするかという問題であり、新幹線整備がどうなるかとの意見もあったが、日本全体のグランドデザインを描きなおさないといけないような局面に来ていると思っている。
- ・ 日中国交正常化40周年なので、それに相応しい象徴となるような都市づくりを率先して取り組まないといけないと思っている。
- ・ 松が枝はまさに日本の窓となるところであり、時代の変化に応じて進化していかないといけない。
- ・ 皆様にまとめていただいた計画の実現に取り組んでまいりたい。
- ・ 来年度は長崎駅周辺エリア整備計画についても、ご指導いただけるようよろしくお願い申し上げます。

(副市長)

- ・ 昨年11月の第1回委員会より今日まで3回にわたり、貴重なご意見、ご助言をいただき御礼申し上げます。
- ・ これからの長崎市のまちづくりには、「進化」が必要である。第4次総合計画ではいくつかの重点テーマを掲げているが、本委員会で検討している都市再生の問題と深く関わってくるのは、「経済が活発に展開されているまち」、「世界の人々が訪れ、多くの人が交流するまち」である。
- ・ 今後、これら長崎市の施策構想を具体的に進める上で、委員会のご意見、ご助言をいただきたいと考えているので、よろしくお願い申し上げます。

以上