

## 都市再生委員会（平成22年度第3回）での主な意見

## 1. 松が枝周辺エリア整備計画（案）

## 第1章 重点エリアの整備に関する方針

## 1. 「長崎市中央部・臨海地域」都市・居住環境整備基本計画の概要

## （2）整備の基本方針

整備方針 道路・公共交通・歩行者動線等のネットワーク整備を充実・強化する P 5

## 【意見1】

- ・「らんらん」に関する記事があるので削除すべき。

## &lt;回答1&gt;

- ・ご指摘のとおり削除しました。

## 第3章 重点エリアにおける都市基盤施設の整備等に関する事項

## 1. 都市の魅力の強化

「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」・「九州・山口の近代化産業遺産群」世界遺産登録推進 P 20

## 【意見2-1】

- ・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。

## 【意見2-2&lt;回答&gt;】

- ・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。
- ・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。
- ・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。

## &lt;回答2&gt;

・「本エリアは、世界遺産暫定一覧表に登録されている『長崎の教会群とキリスト教関連遺産』の構成資産候補として大浦天主堂、旧羅典神学校、旧大司教館、旧伝道師学校や、『九州・山口の近代化産業遺産群』構成資産候補として旧グラバー住宅をそれぞれ有しており、まちづくりの面から世界遺産登録に向けた取り組みを進める。」と表現を改めました。

## 2 . 回遊性の充実

### 路面電車の延伸と直行便運行の推進

P 2 2

#### 【意見 3 - 1】

- ・路面電車を L R T 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 L R T 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な。
- ・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。

#### 【意見 3 - 2】

- ・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。

#### 【意見 3 - 3】

- ・私と事務局で相談して決めたい。
- ・そういった内容(デザイン面)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。

#### < 回答 3 >

- ・L R T とは、Light Rail Transit の略で、低床式車両(L R V : Light Rail Vehicle)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのことです。(引用:国土交通省道路局HP)
- ・長崎電気軌道では、バリアフリーの観点から L R V を購入しており、平成 2 2 年度までに 4 両を保有しており、今後 1 両を購入することで当初の購入計画を達成します。
- ・その一方で、他都市で廃止となった路線より購入した中古車両が現役で走行しており、それぞれ車両毎に独特なスタイルを持ち、「動く電車博物館」としても親しまれています。
- ・また、全ての停留所でバリアフリーが導入されていないという実情もあるため、現時点では、L R T システムとしては明記しないこととしました。
- ・引き続き、長崎駅周辺エリア整備計画の中でも改善できる部分については議論していきたいと考えています。

## 2 . 長崎駅周辺エリア整備計画(素案)

### 第 1 章 重点エリアの整備に関する方針

#### 1 . 「長崎市中央部・臨海地域」都市・居住環境整備基本計画の概要

#### ( 2 ) 整備の基本方針

整備方針 道路・公共交通・歩行者動線等のネットワーク整備を充実・強化する P 5

#### 【意見 4】

- ・「らんらん」に関する記事があるので削除すべき。

#### < 回答 4 >

- ・ご指摘のとおり削除しました。

## 2. 重点エリア指定の経緯

### (3) 重点エリア及び周辺の状況

稲佐・旭町

P 1 2

#### 【意見 5】

- ・「都市計画道路浦上川線の整備を進めており、平成 22 年 1 1 月に全線供用した。」に修正すべき。

#### < 回答 5 >

- ・ご指摘のとおり修正しました。

## 第 2 章 重点エリアの土地利用に関する事項

### 1. 関連する他の計画等の状況

#### (8) 長崎市景観基本計画、景観計画、景観条例(案)

P 2 7

#### 【意見 6】

- ・「【基本方針 3】愛着のあるまちづくり逆手の魅力づくり」となっているが、「逆手の魅力づくり」を削除すべき。

#### < 回答 6 >

- ・ご指摘のとおり削除しました。

## 第 3 章 重点エリアにおける都市基盤施設の整備等に関する事項

### 1. 都市の魅力の強化

景観条例に基づく景観保全の推進、景観計画による誘導(建築物等の色彩、意匠、高さ規制等)、伝統的建造物群保存地区の保存

P 3 2

#### 【意見 7】

- ・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のではないか。

#### < 回答 7 >

- ・景観計画の規制対象とならない行為が、景観づくりに悪影響を与えることも考えられるため、地域の方々とルールづくりを行う中で対応します。

#### 【意見 8 - 1】

- ・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。
- ・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。

#### 【意見 8 - 2】

- ・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。

### 【意見 8 - 3】

- ・二十六聖人というものに対して、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。

### 【意見 8 - 4】

- ・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する。
- ・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。

### < 回答 8 >

- ・土地区画整理事業の区域内は、「長崎駅周辺地区計画」を定め、建築物の誘導を行うこととしています。また、長崎駅周辺地区の良好な景観づくりを推進するため、今後同地区を景観形成重点地区に指定する予定ですが、西坂公園は基本的に「見られる」ことを重要視しており、駅周辺地区から「見せる」工夫が大切だと考えています。なお、西坂公園は重要な場所であると考えているので、海への眺望については、駅周辺地区の土地区画整理事業や新県庁舎の建設計画においてどのような配慮が可能か、関係者や県、市で議論を進めていきます。

## 夜間景観の創造（夜間照明・水際のライトアップ）

P 3 2

### 【意見 9 - 1】

- ・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、ここが重要ではないか。
- ・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。

### 【意見 9 - 2】

- ・長崎は日本の三大夜景と言われているが、稲佐山からの夜景は暗いイメージがある。現在、稲佐山展望所やゴンドラの改修が進められているが、イルミネーションの設置など、夜景を魅せる工夫が必要である。

### 【意見 9 - 3】

- ・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。

### < 回答 9 >

- ・長崎駅周辺地区の夜景については、景観形成重点地区の指定を予定しており、この中で、稲佐山からの夜景を意識した景観づくりを景観形成方針に位置付け、誘導していく考えです。また、夜景の中で水際を明確化するには、公共事業でプロムナード整備などを行う際、連続した照明灯を設置することが効果的であると考えられることから、事業課の協力を得て夜景景観づくりを進めていきたいと考えています。

【意見 10】(再掲)

- ・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。

<回答 10 >

- ・平成23年2月に長崎市が策定した「長崎駅周辺まちづくり基本計画」に沿ったまちづくりを推進するため、土地区画整理事業区域内の建築物については、「長崎駅周辺まちづくりガイドライン」及び「長崎駅周辺地区計画」で定めたルールに従い、建て方などの誘導を行うこととしています。JR九州の仮換地先における土地利用計画については、現時点では具体的な内容が決まっていますが、今後、JR側の検討が進捗するのに合わせ、より良い計画となるよう、上記ガイドラインと地区計画に沿った誘導を行っていきます。

【意見 11 - 1】

- ・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。

【意見 11 - 2】

- ・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。

<回答 11 >

- ・平成23年度から2ヶ年をかけ、長崎駅の東口及び西口の駅前交通広場、トランジットモール、駐車場、バスターミナルなどを対象に、各施設の基本設計に向けたレイアウトなどを示す計画を策定中であり、その中で検討を行うこととしています。

【意見 12 - 1】

- ・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。

【意見 12 - 2】

- ・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。

<回答 12 >

- ・新駅舎については、新県庁舎や長崎港への円滑なアクセスを確保するため、南側にも改札口の設置と歩行者デッキの建設は必要と考えていますが、長崎駅前地区との連携強化や長崎駅前商店街の振興にも配慮しながら検討します。
- ・南側に改札口を設ける際は、改札詰め所、券売機、列車案内板などを設置する必要がありますが、これらの施設が駅から海へ向けての眺望を阻害しないよう工夫していきます。

【意見 13 - 1】

- ・土地区画整理事業の区域が広いので、人の流れを作れるような施設配置にすべきである。

【意見 13 - 2】

- ・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。

【意見 13 - 3】

- ・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と。
- ・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。

【意見 13 - 4】(再掲)

- ・二十六聖人というものに対して、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。

< 回答 13 >

- ・新しい駅舎は現在地より 150m 西側（浦上川方面）へ移ることから、長崎駅周辺地区で新たに創出される賑わいを駅前商店街（大黒町）に波及させることは、重要な課題です。「長崎駅周辺まちづくり基本計画」では、駅周辺地区と駅前商店街などの連携強化に資する歩行者動線の充実を図ることとしており、平成 22 年度に長崎市と駅前商店街の協働で策定した「長崎駅前商店街協同組合活性化計画」においても、「観光資源や地域特性を活かしたまちづくり」を目標に掲げ、回遊性の向上などを図ることとしています。これらの目標を実現するためには、多くの歴史的・文化的資産が存在する西坂公園から諏訪の森にかけて、楽しく快適にまち歩きができる環境整備が必要であり、また、駅と駅前商店街、西坂、諏訪の森の間に人の流れを生み出すことが重要です。
- ・西坂公園から諏訪の森までの歩行者動線は、すでに歴史探訪路整備事業によりルート整備がされているので、今後は駅と連携した動線機能の確保や周辺と一体となった環境整備などにより、回遊性を高めるための検討を進めます。
- ・なお、駅前商店街の活性化を図るうえでは、県交通会館の取り扱いも重要なポイントであるため、長崎駅周辺地区における新たなバスターミナルの整備計画と併せ、県と市で議論を進めます。

【意見 14 - 1】

- ・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なという感じはする。

【意見 14 - 2】

- ・新駅舎から長崎港ターミナルに至る歩行者連絡通路の検討については、海上に橋を架ける案だと新たな名所にもなりえる可能性もあり、おもしろいと思う。
- ・長崎駅からまちなか方面への導線については、元船の倉庫周辺のまちづくりが重要である。海上案と元船の倉庫前を通る 2 つのルートで整備することも検討すべきと考える。

【意見 14 - 3】

- ・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、発生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創造性がなくなるのではと思っている。

**【意見 14 - 4】**

- ・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。

**< 回答 14 >**

- ・新県庁舎敷地から離島航路ターミナルまで橋梁を架設する案、沈埋トンネルを設置する案、都市計画道路浦上川線に高架歩道を設置する案、既存の歩道を利用する案の4つについて、動く歩道も含め比較検討を進めています。
- ・その一方で、新しい駅舎と離島航路ターミナルの間は、シャトルバスの運行や港に沿って歩かせることを基本にすべきとの意見もあります。
- ・長崎港長期構想検討委員会の内港まちづくり部会での議論も踏まえた上で、都心部の貴重な市有地である日通倉庫跡地など沿線の土地利用も含めて、慎重に検討を進めます。

**その他**

**【意見 15】**

- ・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。

**< 回答 15 >**

- ・適切な対応ができるよう、情報収集に努めます。

**【意見 16】**

- ・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、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。
- ・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。

**< 回答 16 >**

- ・基本計画整備方針 において記載しているとおり、長崎駅周辺エリア内だけでなく、都市・居住環境整備重点地域内での回遊性向上も充実・強化していきます。