

「長崎市中央部・臨海地域」都市再生委員会（第2回）議事概要

1．日 時：平成23年12月26日（月）13:30～15:10

2．場 所：県庁第1別館5階第3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、外井哲志委員、中田 洋委員、林一馬委員、
平野啓子委員、渡邊貴史委員

（欠席4名：伊藤 滋委員、川添一巳委員、原口 誠委員、山口純哉委員）

都市再生委員会事務局

長崎県 副知事（石塚 孝）、企画振興部長（永川重幸）

企画振興部参事監（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（植村公彦、石田祐子、添川信一）

長崎市 副市長（三藤義文）、建設局長（池田敏明）、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（森尾宣紀、

森川哲次、川原直樹）

4．内 容

（委員長）

・事務局より資料の説明をお願いします。

（事務局）

・資料1～6についての説明。

（委員長）

・ただ今の説明に対し、質問等はないか。

・都市再生緊急整備地域の話が出ていますが、この制度を使いたいという意図なのか。また、地域指定の可能性はどの様なものか。

（事務局）

・この都市再生の整備計画等で決めた部分の県、市が事業主体となるものは、この方針に従って進め易いが、民間の建物整備、施設整備については、こういう風になってほしいという思いが公共側にあっても、その誘導手法が難しい。

・都市再生緊急整備地域を指定するにあたっては、その地域の土地利用の方針のようなものを定めることになるが、それに適合するものについては税制優遇等が受けられるので、それぞれの地域にぜひ立地してほしいような機能、用途、そういったものを誘導できる手法として活用したい。

・指定の可能性であるが、この前提になっている都市・居住環境整備重点地域は、かなり広いエリアであるため、そのうちの少なくとも長崎駅周辺から今の中心商店街までのエリアを中心に、なるべく広い範囲で民間誘導のための手法として指定したいと思っているが、国の担当部局からは、具体的に動くプロジェクトを示してほしいと言われており、「将来的に出てきます。」という可能性だけでは指定が難しく、そこが問題である。

・「この様な制度もあります。」ということを民間の方にもお知らせして、具体のプロジェクトが幾つか国へ示せるようになれば指定ができるのではないかと思う。

(委員長)

- ・「民間の開発事業」というのは、具体的にはどういうものが対象となるのか。

(事務局)

- ・一つは、長崎駅周辺地区の区画整理後に、今後、民間を中心にして施設整備がなされてくると思うので、制度を活用できないかと考えている。
- ・また、商店街だけではなく、例えば、老朽化しているオフィスビルの建て替え、あるいは再開発なども対象になるかと思う。
- ・ただし、税制優遇等を受けるには幾つか複雑な要件があり、少なくとも区域面積が5,000㎡以上必要となっている。この要件の引き下げができないかというお願いもしているところであるが、戸建て住宅ではなく、ビルの建て替えや再開発的な、何軒かで共同建て替えをするという様なイメージのものにターゲットが絞られるかと思う。

(委員長)

- ・皆さんの方から他に何かご質問、ご意見はないか。

(委員)

- ・26 ページに都市の魅力の強化 「環長崎港地域アーバンデザインシステム」とあるが、他の表現と整合性をとるために、「環長崎アーバンデザインシステムの活用」としてはどうか。
- ・28 ページの「低炭素型のまちづくりの促進」では、現段階では、低炭素型まちづくりの促進に関する題目として、未利用再生可能エネルギーの利活用と公共交通機関の利便性の向上を挙げてあるが、国土交通省の「低炭素都市づくりガイドライン」では、こういった交通とエネルギー分野以外に緑地の分野も挙げられている。本計画書に、そういった緑地分野に係る記述がないのはいかなものか。
- ・都市気候の緩和という観点から見ても非常に緑地というのは大きな役割を果たす。特に、長崎において夏季の気温を計ると、最も気温が高いのは2点、中央橋周辺と長崎駅周辺である。やはり交通機関が集中する関係でどうしても熱量が多く出るので、緑化にかかる記述も入れていただきたい。
- ・緑化というのは、単に緑地を増やすだけではなくて空地进行を意図的に増やすというのも非常に重要である。特に、水際に意図的に空地を設けると、そこから海風とか川風が入ってきて、市街地内部に対しても緑風が入るので、建物を建てる場合と併せ、どこに空地をつくり出すのかについても、より詳細なスケールの設計になった場合には、ご検討いただけたらと思う。
- ・37 ページの第5章のタイトルだが、「その他」との表現は章の内容を表しておらず、やや不適切ではと思った。例えば、「計画の推進に向けて」とか、そういった各節の内容を表すようなタイトルに変更した方がいいのではないか。
- ・続いて、1節の「課題等の整理」についてだが、この内容をより明確に表すとしたら、「都市基盤施設の整備に向けた課題等、一体どういった課題に対する整理を行っているのか。」ということを示した方が望ましいのではないか。
- ・前回、他の委員から指摘されていた、市民や商業関係者に対する的確かつ迅速な情報提供について、推進体制には書いてあるが、どちらかというと推進体制というよりは、この課題の中に入れていただいた方がいいのではないか。

- ・第2節の「推進体制」については、都市再生調整会議や長崎都市経営戦略推進会議などの各組織がどういった関係にあるのか、文章だけでは判りづらい。各主体がこういった都市再生整備に向けてどういった関係にあるのかということが示されるダイアグラムをぜひここに入れていただきたい。事業主体間の関係を表す図を入れていただけたらと思う。
- ・第3節の「整備計画の改訂等」だが、誰が、何年ごとにどのような手続のもとに改訂を行っていくのか、もう少し具体的に書いていただけたらと思う。少なくとも、誰がこの計画の改訂を行うのかということの主体は、はっきりしていただきたい。

(委員)

- ・「コンベンションの施設が非常に少ない」とか、いろいろ書かれているが、観光の面では、コンベンションの施設があるかないかによって、福岡に勝つか負けるかという世界でもある。この地区以外であっても、この構想、この計画にリンクさせて、場所がどこであろうが、関連づけて整備していくことが必要であり、コンベンションを少し強めに発信していただきたい。
- ・長崎は観光発祥の地ということで、その役割ということを書いているはあるが、実際、この駅周辺において何の観光を発信するのか。駅周辺の「さるく」のメニューは南山手などに比べると非常に少ない。
- ・長崎駅は長崎の玄関口になるのだから、長崎市ならば市の観光を発信する環境を作る必要がある。
- ・駅の商業施設が新たにできると思うが、その中で県外からの観光のお客様に対する施設なり、広場なり、長崎らしいものが必要ではないか。
- ・長崎駅は終着駅ではあるが、これが本当の終着駅かと思うところがある。新しい駅、新しい建物だけではなくて、平和や離島を含めた長崎らしい何かを発信ができる施設を造るという風な表現をしていただければ、業界としてもいろいろなことが出来るのではないかと思う。
- ・観光や県外から来る方に対する発信というのが、計画の中では少ないのかなと思った。

(委員)

- ・5ページの「目標」に書いてある中に、できたら「交通の結節機能の強化」と書いていただきたい。「○」の一番上に「交通結節点」という言葉や2行目に「道路・公共交通の機能を強化する」と書いてあるが、「ネットワークを作っていく」こと、「新幹線駅ができてその周辺でいろんな乗り継ぎができるようになり、移動が楽になる」ということ、そういうふうな機能を強化するという意味で「交通結節機能を高める」という言葉を入れていただきたいという感じがする。ネットワーク機能と結節ということを分けて書いていただいた方がより明確になるのではないか。新幹線駅周辺の乗り継ぎの利便性を高めるとか、それ以外のいろんなことを強化するという意味で、そういう表現にしたい。
- ・トランジットモールで路面電車を駅に入れるのであれば、LRT、LRVのような新しい車両を入れていただきたい。せっかく新幹線駅ができ、顔ができるわけだから、古いタイプのものが悪いというわけではないが、やはり新しい時代に合うタイプのものを入れていただきたい。

- ・「路面電車」という言葉では、LRTとまではいなくても、どういうスタンスで臨まれているのかというのがよくわからない。LRTのようなものを導入すれば、街の中の雰囲気自体が変わるし、観光的な面でも人目を引くし、良いのではないか。「路面電車」と書かれると、どうしても今の路面電車を想像してしまうのではっきり書いた方がいいのかなと思う。
- ・路面電車について協議をされるということだったが、今後の推進体制のところではそれがちょっと読みとれない。駅舎のデザインについては書いてあるが、ネットワークとか結節機能とか、そういう交通の新しい駅ができた後の交通の利便性を高めるとか、先ほどのLRTとか、そういったことに関する検討会なり協議会というのがやはり必要ではないのか。
- ・先ほど、ダイヤグラムの話があったが、テーマ別にどういう協議会をするのかとか、残されたテーマが何で、それごとにどういう協議会をつくっていくのか、一定検討を続けていくのかというようなことを整理すると判りやすいのではないか。

(事務局)

- ・トランジットモールの計画は、国道を真っ直ぐ走っている路面電車を新しい駅舎の下まで平面で乗り入れて、それからまた出ていくということを想定して、土地区画整理事業等の計画を定めている。
- ・新駅舎から地上に降りて、遮られることなく路面電車に乗れるということは、まさに交通結節点としてバリアフリー化も含めて、より密接して乗り換えができないかという発想でこういう計画を作っているが、幾つかの課題がある。
- ・一つ目は、国道から乗り入れてまた出ていくため、信号処理等が必要になることである。信号処理等に対応できるという整理になってはいるが、現況では、長崎駅前で乗り降りする方は、3割いるかどうかぐらいではなかったかと思う。半分以上の方は、駅前では乗り降りせずにそのまま通過していくということなので、すべての車両を駅に1回入れて、また出ていくという運行をすると、大半の真っ直ぐ通過するつもりで乗っている方々にとっては明らかに時間ロスが出てくる。そういう意味で、すべての車両を乗り入れるのは運行上難しいのではないかという議論がある。新幹線がどの頻度で入ってくるかというのはあるが、そういったものと合わせた形で、何便かに1本入るといったようなことも含めて運行も検討する必要があると思う。
- ・二つ目は、車両についてだが、現在はLRVと呼ばれている低床型の新型車両が4編成ほど走っているが、かなりの初期投資を伴うため、現在、市からの補助金等も新型車両の導入に当たって実施をいただいているところである。LRVの占める割合は、全体の中のごく一部ということであり、どんな車両を駅に乗り入れさせるかというのは、いろんな検討が必要ではないかと思う。以前にも話があったが、車両自体がバリアフリー化されても、現在の駅前の電停、それからほかに何箇所かは、歩道橋から階段をおりないとホームに行けないという電停が幾つかあるため、そちらのバリアフリー化も併せて検討していく必要があるかと思っている。これについては、このエリアに限らず、電気軌道と協議する場というのを設けており、その中で協議をしていきたいと思っている。
- ・先ほど最後のページでご指摘があったが、今後の検討の進め方の体制の中で、路面電車をどうしていくかという協議の場というのはあるので、それはきちんと位置づけに追加をさせていただければと思っている。

(委員)

・新型車両を来る時に見てきたが、デザインを工夫していくなどはあまり考えられていない。考えられていることは、今導入されている新しいタイプのものを順次増やしていくということなのか。

(事務局)

・路面電車は、長崎電気軌道が株式会社として独立採算でやっている。一定の設備投資等に対して、いろいろな観点から一部の補助を行ってはいるが、基本は長崎電気軌道でご検討していただいているという状況である。

(委員長)

・個人的には、古い電車もいいなという感じを持っている。

(委員)

・最近のはやりを導入するのがいいのかどうかという議論もあるが、長崎の市民の方がお決めになるか、あるいはどちらが長崎の市街地に似つかわしいのかという問題であると思う。

・新幹線駅ができて、そこにトランジットモールで入ってくる車両はどのようなタイプがいいのかなということであり、新しいタイプの方がいいのかなという感覚で申し上げた。それでも長崎は今ままで良いということであれば、話は別である。

(委員長)

・観光客がどう思うかというのも、非常に大きいと思う。

(委員)

・富山市のように、新しい車両が走ると市街地の活性化とか景観など都市の雰囲気がかかりと変わってしまう感じがあるが、起爆剤的な新幹線とLRTとを結びつけると、都市の活性化というか、まちづくりに大きく影響するのではないかなと感じたので、申し上げた。

(委員長)

・その点は理解できる。

・協議に関しては、そういう組織があるということであれば、ここに書いておいてもらいたい。

(委員)

・書いていただいた方がいいと思う。

(委員)

・資料5の6ページにあるように、毎回、コンベンションの話は出ているが、そろそろ具体的なシミュレーションというか、場所、エリアを特定した中で議論を進めていかないと、いつまでたっても必要だ、必要だということで話が進まないのかなと思う。

・とりあえず、できるか、できないかは別として、具体的なものでシミュレーションをやってもらいたい。聞くところによると、九州各県でもコンベンションを課題としている。そうであれば、いち早く長崎で具現化することによって来県者を増やすという意味では大きなポイントになるのではないかなと思う。まず第一歩を踏み出していただきたい。

・もう一つが、まちなかの活性化の件である。上海航路もようやくスタートするみたいであり、上海からのお客さんをハウステンボスまでそのまま連れていってしまうというよ

うなお話も一部では聞いている。それが本当なのかどうなの判らないが、そうすると、せっかく上海航路を利用して長崎に来たお客さんが長崎を回ることなく出て行ってしまふ。まちなかをどう回遊させるかという点でいくと、ハード面、ソフト面を含めて、何らかの対策を考えないといけない。

- ・個人的には余り評価してなかったのですが、反省点でもあるが、「さるく」という事業が、県外の人に非常に受けがよくて、そこまで「さるく」は楽しかったのかなというところで目からウロコが落ちたという感じである。そういう意味では、旭大橋の低床化で浦上川の兩岸を「さるく」を活用して、いかに人を回していくかを検討してはどうか。いかに回して、まちなかを活性化させるかということが非常に課題なのではないか。その活性化させる起爆剤として、今回の新駅舎であるとか、県庁舎であるとか、そういった新たに手をつけようというところの整備計画、そこを絡めて考えていけないのかなと思っている。

(委員)

- ・改めて26ページ以下の3つの目標を並べていった時に、もう一度これを重要度というか、緊急度というか、あるいはインパクトがある順番に並べ変えた方がなんとなく座りがいいかなと思う。
- ・例えば、「都市の魅力の強化」のとして挙げている、二十六聖人殉教地はトーンダウンした形になったので、これをトップに上げたままというのは、都市再生からすると、ちょっと弱いと思う。やはり、一番大きな問題は、駅、新幹線、そして再開発だと思う。それを前面に出していいのではないか。
- ・環長崎港地域アーバンデザインシステムが、なぜこの中間にこういうふうに入っているのか、ちょっと判りにくいなという気がした。
- ・西坂公園に関しては、前の方に回遊性のところで、駅から西坂公園のルートを整備するということがあるのに、ここにはもうそれが消えてしまっているのはちょっと寂しいので、ぜひお願いしたい。
- ・世界遺産絡みで申し上げると、構成資産から外した形になってはいるが、いずれ将来、西坂公園・殉教地ということではなく、二十六聖人の記念館そのものが重要文化財になる可能性があって、そうするとまた復活していくことも考えられると思う。その時に既にユネスコの専門員の方にご指摘されているのは、西坂公園が持っている一番大事な要素は、海に開かれている、海から見えるということである。
- ・彼らが一番思っているのは、元々外国との交流の中で、ある意味では見せしめ的にあの場所を選んで処刑地にしている。その場所に立って海というか、港が見えるということは大事なことだというご示唆をいただいております、その点をぜひ書き加えていただければと思う。
- ・また、長崎港長期構想で議論させていただいている部分からいくと、このエリアの中でもう一つ大事なのは、元船地区の再整備ある。今、倉庫機能が中心、あるいは離島フェリーのターミナルがあるが、長期的には駅とどう結ぶかということも含めて、どこかで触れておく必要があるのではないかなという気がする。
- ・もう1点は、のトランジットモールが例えば35ページの図のように、こういう形で入ってくるということがもう決められているのかもしれないが、前から思っているのは、J

Rの立体化とうまくかみ合わせていただけないのかなということである。

- ・今の電車は、国道の真ん中を走っているが、国道から駅に入るこの入り方はやはり難しい。JRを立体化した1階部分をうまく使って延伸していくということが不可能かどうかである。ベストウェスタンプレミアホテル辺りのどこかで入って、駅から出てくるといことにすれば、路線を選ぶ時も、タイムロスはどう防ぐかという時にも、何番系統はこういうルートだとか、その様な調整がうまくできないものか。これは検討課題として指摘しておきたい。
- ・新幹線がそろそろ形が見えてくる状況に入ってきたので、これは長期計画よりは前へ押し込んだ方が、何となくこの感じはいいかなと思う。10年ぐらいだから、ちょうど中間だが、「やるぞ」という感じを出していただくとありがたいなという気がした。

(委員長)

- ・このトランジットモールは、どう考えても不自然な格好だと思う。どういう経緯でこうなったのか。

(事務局)

- ・このトランジットモールについては、10年来、このような形に入っているが、10年ぐらい前には公共交通機関の利用の高まりが非常にあった。例えば、特に路面電車については、ヨーロッパを中心に存続の動きがあり、日本全体で路面電車が廃止されていく中で、路面電車をなるべく残したいという表れの一環として駅の中に入ったかどうかという案が出てきて、それが今の形となっている。
- ・今、事業者と話をしているところであるが、最近、浦上川線の開通などもあり道路環境がよくなっている。電車よりもバスの方が早く到達するというので、路面電車の利用客が少なくなっている状況があるので、新たにトランジットモールという形で路面電車を入れることについては、事業者と十分詰めさせていただきたいと思っているところであるが、ほかの事業に影響があると困るところもあるので、慎重に対応したいと思っている。

(委員長)

- ・トランジットモールは、今の計画のように急に曲がるような入り方以外は、考えられないということなのか。

(事務局)

- ・トランジットモールをこの位置に計画したのは、一つは、駅利用者への対応がある。また、将来的には対岸(旭町)への方面に延伸できないかという考えもある。
- ・将来的に旭大橋方面へ延伸することを考えると、右左折が連続するということになり、非常に道路交通との問題が出てくるので、別のルートがとれないかも含めながら事業者とは協議したいと思う。駅での乗降客を乗せながら、対岸の方も乗せられないかという方策を事業者が運営上やれるということであれば、そういう方策も見つけていきたいと思っている。
- ・ルートについては変わる可能性もあるが、このルートも比較検討しながらやっていきたいと思っている。

(委員)

- ・資料1の36ページにプログラム表がある。オレンジ色がソフトの施策ということだが、ソフトはすべてもう予算化されているものだけで、今後、予算化されていくものがないというふうな記入の仕方になっている。37ページからの第5章の中にも、ソフトにかかわるものが幾つも出てきていると思うが、36ページのオレンジの線の中にすべてが網羅されているとは思えない部分もある。
- ・これは、この施策名に関するプログラムであるが、もう一つのプログラムの作り方としては、この計画に沿って課題とか、これからの推進体制を含めた項目のプログラム、そういう書き方も必要じゃないかなと思った。
- ・36ページの整備プログラム表は、目標として、1の「都市の魅力の強化」、2の「回遊性の充実」、3の「国際ゲートウェイ機能の再構築」についての施策のプログラムであるが、このプログラムを進めるに当たって、第5章には「課題がこういうものがあります。それを推進するためにはこんなものがが必要です。」という表記があるが、こういうものについてのプログラムは考える必要はないのか。

(委員長)

- ・その時に考えるということではどうなのか。この中に書く必要があるのかどうか。

(委員)

- ・もう一つ別に、全体の計画を進めていく中で考えないといけないプログラムというのがあるのではないかと。5カ年で計画するものと、それから、もっと長期でやるものがあるが、例えばそのどこかで進行が遅れると、ほかのところにも影響してくるものが、この計画の中には多々あると思う。推進していく中で、どんな順番で、まずどれを先に決めないと進んでいけないというようなことも含めて、このプログラムを進めるためのプログラムというのが必要じゃないかという気がする。

(委員長)

- ・一つの表にするのか、どういう方式にするかは考えることにして、確かに、メインになるというか、これがこけると、みんなこけるといようなものもあるので、その辺りに配慮すべきかもしれない。

(委員)

- ・もう一つ、これは質問だが、2ページの「(2) 整備の基本方針 地域の目指すべき姿」の枠の中に「 」と「○」の2種類がある。これは2番目の「 」の中に下の「○」のこういうことを目指すということになるのか。

(委員長)

- ・事務局の意図として分けたのは「 」が基本的な命題であって、それを実現するための「○」と、こういうようなイメージがあるのか。あるいは単にみんな「○」だったのを間違えたのか。

(事務局)

- ・二つ目の「 」の中に下の「○」全部の要素があるという整理で今の基本方針で書いてある。

(委員)

- ・上の「 」というものに対しては、全く「○」がないのか。

(事務局)

・この基本方針の部分は、昨年定めた基本方針をそのままコピーしており、ご指摘のとおり、1つ目の「 」に対応する「○」というのは書いてない形で、その時点で一たん整理をしている。その部分をもう少ししっかり強化していくという議論は確かにあるのかなとは思う。

(委員)

・2ページ(2)からは、この地域、この重点エリアに関しての整備基本方針と考えればいいのか。

(事務局)

・これは都市・居住環境整備重点地域全体、平和公園から小菅までを含めたところの基本方針をそのまま書いている。

(委員長)

・平和については、どちらかという、心としては全市域なんだけど、物としてはどうしても浦上の方ということであり、精神論的な意味では書いてあるけど、中心市街地の方のエリアとして出すべきものは今のところないと、こういう理解でいいのではないか。

(委員)

・そうすると、前の「(1)長崎が果たすべき役割」とか、その辺もちょっと表現を変えた方がいいのかもしれない。

(委員長)

・主として、長崎市中央部・臨海地域という限定をしてしまうと、確かに平和の方がなかなか前面に出にくい、私の理解としては、市全体としては、それは非常に重要な話なので、一応、精神として出てくるということでも、良いのかなという感じがあった。そのあたりはご意見ありますか。落とした方がいいということなのか、もっと書くべきだということなのか。

(委員)

・バランス上、1つか2つぐらいでも「○」が上の「 」にあった方がいいのではないか。

(委員)

・長崎市中央部・臨海地域という大きな枠の中で、今回は駅周辺エリア整備計画をつくっている。その大きな意味の長崎市中央部・臨海地域の中では浦上から松が枝の南までが含まれている。第1章で言っているのは、都市・居住環境整備基本計画として挙げたことを、もう一度繰り返しているだけの話だと思う。

(事務局)

・今の整備計画素案としては、1ページから7ページまでは平成22年3月に定めた都市・居住環境整備重点地域全体の基本計画を抜粋している。
・2ページのところは、平成22年3月に決めた方針自体が大きく2つの柱がありますということで、この のところには大きく2つのものがありますということで「 」2つを掲げている。特に、2つ目の「 」に対しては、この都市再生というテーマからもう少し具体的にこういうことを目指しますという注意書きを書いてあるという形であり、1つ目の「 」の国際平和都市関係については、このレベルでは具体的に掲げていなかったという状況である。
・確かに「 」と「○」は、このままだと関係が判らないので、工夫をしたい。

(委員)

- ・ちょっと気になったが、決まっているのであれば仕方がない。

(委員長)

- ・大体議論が尽くされてすっきりしてきたなという印象はするが、その上で全然違った見方をするとどうなるのかなということをこの間から考えている。
- ・一つは、確かに機能的な駅ができるのだろうなとは思いますが、これが長崎らしいものになるのかなという不安がある。私が10年ちょっと前に来た時には三角屋根が辛うじて残っている時代で「長崎に来たな。」という、歌にも出てくるようなものがあってすごくいいという印象があった。ただ、今の「かもめ広場」になって、これはどこにでもある駅だなという印象がある観光地でなければ地元の人を使いやすければいいだろうが、長崎はやはり特別の存在なので、「ああ長崎に来たな。」という、ワクワクするようなものが欲しいという感じがする。
- ・きれいになり過ぎると、路地裏がなくなると住みにくくなるのと同じようになる。「さるく」というのは路地裏を行きましょうというのが狙いだと僕らは考えたが、そういう意味からすると、今、駅前の商店街というのはごちゃごちゃして、あまりきれいではないけれども、何となく人間が住んでいる匂いがするみたいなものがあって、これがきれいになってしまうとどうなのかなというような印象があるということで、そういうものを残すとか、駅の中に、なんか人間くさい場所が、例えば、あの商店街がそのまま移っていくとか、なんかドロツとした感じのものがあつた方が親しみやすいのかというような印象を受けている。駅前商店街をどうするかということが、確かに、これでいくとなく駅が浦上川沿いに行ってしまうので、今の駅前商店街はなかなか厳しくなる可能性があつて、あのイメージを、羽田空港でもターミナルの中に商店街みたいなものがあるように、そういうような工夫ができないだろうかというような印象を持っている。
- ・西坂からの展望は、残念ながら大浦天主堂が見えなくなってしまったということもあつて、非常に手を打つのが遅かったなという後悔がある。直ぐにはできないにしても、何とかこのエリアを、例えば建て替える時にメリットを与えて低くするとか、そういうことをぜひやってほしいと思っている。
- ・もう一つ最後に、大波止の離島航路ターミナルとの結び方をよく考えて欲しい。病院に行くために離島から来た高齢者が雨の日など大変そうである。
- ・駅との距離が中途半端な距離である。これが松が枝あたりまで離れるとどうしてもやらないといけないという感じになるが、この中途半端な距離ではなかなか手がかからないというのがある。そこを何とかしてほしいなと考えている。
- ・空中を橋で結ぶだけが手法ではないと思うが、日通倉庫のあたりをうまく誘導できるようなものを考えられれば、あるいは小さなバスみたいなものとか、何か考えないといけないなという感じがする。
- ・上空に橋を架けると景観上の問題とか、あるいは防災の時に船の邪魔になるとかいろいろあるのかもしれないが、少し考えてほしいなという印象を持っている。

(委員)

- ・駅から離島に、あるいは違う交通機関にという時に、長崎駅の南にある旭大橋線を跨いで向こう側(元船方面)までずっと行けるような、ここに「屋上広場」と書いてあるが、

私は、駅を突端まで出してほしいと昔から主張しているが、もう無理みたいなので、とにかく屋根がついたものの中を、駅を降りても外に出ないで道路を跨げるようなものを通して屋上広場まで行ける。そこから何か、それこそ海中道路でもいいからターミナルの方まで行けるようなものがあればいいかなと思った。

(委員長)

・交通会館は、どうするのか。県営バスとか長崎バスの発着場というのは、どこに入るとか、もう決まっているのか。

(事務局)

・まだ決まっていない。今の県営バスのターミナル自体、かなり老朽化しており、あの場所で将来とも機能を確保するのであれば何らかの対策が必要になるし、駅が 150 メートル西へ移動するというのであれば、そちらの方に機能を移転したらどうかという選択肢もあるかと思っている。

・駅前広場がかなり広くなり、そこに乗り入れる路線バスとの関係も含めて、今年度からバス関係も含めて乗り換えやターミナル機能をどこにするかという議論を始めているが、まだ方向が見えていない状況である。

(委員長)

・新幹線がくるから浦上川の方に駅舎が移動しないといけないという、前提があるが、そんなに新幹線がすごいスピードで駅に入ってくるわけではないだろうという感じも個人的にはしている。今の計画位置から動かせないのであれば、その分、「便利にして。」という希望がある。

・駅を出たら商店街があって、そこにはバスも乗り入れているというような、ものすごくこのエリアが機能的になり過ぎてしまって、名古屋の 100 メートル道路みたいな感じになるのではないかという不安がある。もう少しヒューマンサイズの感じにしてもらえればうれしいなという感じがする。

(委員)

・交通会館の話だが、あそこからのバスの出入りは非常に大変である。一般通行する人にとっても命にかかわる問題である。

(委員長)

・あそこにバス発着所があるため、後ろからの車がつかえてしまって普通の車も動きにくいということがあるので、そのあたりを一気に解決してもらえればありがたいなという感じがする。多分、その辺りはこれから話が進んでいくのだろうと思う。

(委員)

・バスを利用したが、場所が判らない。何故ここで急に曲がっているのかというのが判らない。

(委員)

・駅前商店街というのは本当に孤立してしまいそうな感じがする。

(委員長)

・場末感はなかなかよいものがある。

(委員)

・新幹線の位置はほとんど出口の問題で決まっているのではないか。西坂公園やその周辺

には、出口が確保できないため、今の位置で路線が決まっている。新幹線の曲線半径は大きく、ずっと向こうからトンネルの位置を決めているから、これはある意味やむを得ない。

(委員長)

・ベストウェスタンプレミアホテルの横から出てくるので、確かにそうである。長崎に来たなというようなほっとする気持ちができるような駅をぜひ造ってもらえるとありがたいなと思う。

(委員)

・先ほど申し上げた番号順をちょっと工夫していただくということに関連するが、ご説明いただいた番号順が第4章以下では、番号を大事にするために1、2、4とか、読んでいておかしい。番号がなくて、突然飛んだりしている。新しく番号を打って、括弧してとか、何かに関連して説明した方がいいと思う。もう少しきれいにわかりやすくお願いしたい。

以上