

「長崎市中央部・臨海地域」都市再生委員会（第１回）主な意見

１．長崎駅周辺エリア整備計画（素案）

全体像

【意見１】

- ・盛りだくさんというか、今後の長崎の１００年の顔が決定していくことになる。
- ・段々と煮詰まってきて長崎の将来像が具現化していくのかなと感じている。
- ・新幹線を中心にまちづくりを考えないといけない。
- ・長崎市民からも商店街からもある程度理解していただけるまちづくりをしないとイケないのではないか。
- ・最後がどういう形になるのか見えない状況。早めに都市全体のイメージが市民・県民に示せるようにしなければならない。
- ・今は若者が少なくなっている現状がある。人口流出をどう止めて行くのか。まちの魅力をどのように見せて行くのが大切なのだろうと思う。
- ・新幹線の陳情に同席したが、新幹線が無かったらこの計画は成り立たないのかなと思う。新幹線が来たことによりもっと良くなったというビジョンを作っていただくのがよいのではないか。
- ・市民生活がどう変わるのか、商業の環境がどう変わっていくのか、それに備える時間をエリアの人以外にも十分に与えていただいて、長崎全体の起爆剤にできるような計画にしてほしい。

< 回答１ >

- ・各委員からご指摘があったとおり、長崎駅周辺エリア整備計画は、エリア内だけでなく長崎の将来像に大きな影響を与える計画であると考えています。計画策定にあたっては、当委員会をはじめ、市民・県民、専門家からのご意見なども幅広くいただくこととしています。また、計画策定後もホームページ上の公開だけに止まらず、説明会、イベント等での周知を図り、市民・県民の皆様にもより一層ご理解いただけるよう努力します。

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

長崎駅周辺土地区画整理事業の推進

【意見2】

- ・駅前商店街の人たちが駅の中に入るのはいかがでしょうか。整然とした店舗だけでは長崎に来た気分になれないのではないかと。長崎は全国から来ていただく必要があるというような設計になると思う。
- ・JRはかなりの犠牲を払って、長崎駅周辺にも出店してくるのではないかと。JRは将来、鉄道もだが、駅ビルにも力を入れて将来を見ているのだなと感じており、かなり大きい施設を建てるのではないかと。
- ・博多の駅ビルは、購買力が上がっている。テナントが良いのか場所が良いのか、勉強しておかないといけないのではないかと。
- ・JRの計画が表に出ていないということもあるが、商業で言うと住吉や浜の町がひっくり返るような規模の商業床が生まれるのではないかと。

<回答2>

- ・長崎駅周辺のまちづくりにあたっては、この地区が長崎の“陸の玄関口”にふさわしい新たな都市拠点となるとともに、創出される交流やにぎわいを、駅前商店街や中心商業地、水辺のゾーンなどの都市全体に波及させていくことを基本としています。このことから、市内の各拠点との連携強化を図るため、路面電車やバス等の公共交通機関を活用した交通動線の充実や、駅前商店街等への歩行者動線の充実等について検討していきたいと考えています。
- ・なお、JRの土地利用について具体的話は出てきていませんが、市内の各拠点が連携し、互いの魅力を高めることで市内全体の活性化につながるよう、他地区においても努力してまいりたいと考えています。

JR長崎本線連続立体交差事業の推進

【意見3】

- ・長崎駅だが、一体どのような形の駅なのか、世界的に言えばどの駅に似ているのか。東口駅前広場、西口駅前広場、南改札口と何処にでも出ることができる様な規模の駅なのか。2階に新幹線が来て、1階がどのようなになるのか判らない。

<回答3>

- ・長崎駅の構造については、ホームや線路の形状、階段やエスカレータの大まかな位置は決定しているが、デザインについてはまだ決定しておらず、今年度よりアーバンデザインシステムにより検討を始めるようにしています。
- ・東口駅前広場、西口駅前広場へのルートについては、2階の在来線・新幹線のホームから、階段等により1階に降りて改札口を出た後、東西を結んでいるコンコースから東口、西口へ進むように考えています。また、元船方面への南口改札については、現在JR九州と協議を進めていますが、駅前地区や周辺交通形態、行政負担なども考慮しながら検討を進めたいと考えています。
- ・1階は現在長崎駅にあるJR九州の駅業務施設（改札やみどりの窓口、鉄道管理施設、コンコース等）が入る予定になっており、その他にどのような施設が入るかは、高架下利用を含めてJR九州と協議を行っていきます。

低炭素型まちづくりの推進

【意見4】

- ・ 其中で関連する事項として16項目示されているが、すべてがここに関わるものなのか、例えば県庁舎を低炭素型のシステムで整備することなど、わざわざここに挙げるような事項なのか。大きな事項を第一に整理して、詳細については二次的な事項として整理したほうが判り易い気がする。

<回答4>

- ・ ご指摘のとおり、P29の「低炭素型まちづくりの推進」の県庁舎に係る記載については、「新県庁舎と防災緑地を活用した交流施設整備の推進」の中に記載することとしました。

浦上川の東西の連携強化

【意見5】

- ・ 旭大橋を東伸し、郵便局の横に出てくる計画があるが、このような大きな計画なのにこれだけでいいのか。例えば隣接する三角地全体を対象区域とするような設定がないと動かせないところが多く厳しい。これほど大きな事業をやるときに、小さなことにこだわる必要はないのではないか。

<回答5>

- ・ 浦上川東西の連携強化策の1つとして、旭大橋線を東伸し、市役所方面と長崎駅方面を結ぶ幹線道路に接続させる検討を進めることにしています。
- ・ 検討に際しては、線形や交差点処理、支障物件、費用対効果などをトータルに比較検討する必要があると考えていますので、その中で三角地への影響があるのか、影響がある場合はどのような対応が必要となるのかなどについて、検討を行いたいと考えています。なお、この三角地部分の民間による再開発計画が過去ありましたが、地権者等の調整がつかず実現化に至らなかったという経緯がありますので、再開発の誘導は現実的には難しいものと考えています。

【意見6】

- ・ 旭大橋が低床化すると浦上川右岸の街の作り方が大事になる。県庁舎、水辺の森公園、松が枝から水平に見ると西側の市街地をどういう風に美しくするかが関心の的になるのではないかと。都市計画的には物凄く難しい話であり、市役所の仕事分野になるかと思うが、海から見える港町の景観を勉強していただきたい。

<回答6>

- ・ 旭大橋が低床化された場合には、旭町地区の土地利用に対し大きな影響を及ぼすものと想定されます。特に、大規模遊休地である底曳会館跡地の活用は、土地利用転換の上で先導的な役割を担うものと考えられます。この中で、民間の土地利用も含め良好な環境づくり、景観づくりが必要になるものと考えていますが、景観としてどのように美しく設えていくかについては、海から見える港町の景観という視点も含め、住民の意見もお聞きしながら良く検討していきたいと思っております。

公共交通機関のシステムの充実・強化

【意見7】

- ・ 駅を中心に新しいバス、離島航路、路面電車を接続するようにしなければならない。無理をしてでもやる必要があるかなと思っている。
- ・ バスターミナルの話は中心市街地のどこにどの規模で配置すべきかを良く考える必要がある。
- ・ 新幹線の駅を如何にして地域の広域交通に繋げていくかが必要。
- ・ バスターミナルは交通会館の位置では問題。乗換え機能としては、駅の近くがよい。新幹線から降りてすぐがよいし、歩くにしても動線を真っ直ぐにしたほうがよい。
- ・ 地図上では駅前広場があって既存のホテルニュー長崎やアミュプラザがある。交通会館にあるバスの機能を近づけないとリンクしない気がする。
- ・ 国道202号についても、もう少し西側に寄せることは出来ないのかなど、大きな事項について早めに整理していく必要があると考えている。
- ・ 駅舎の位置が大きく変わると、交通会館との距離が長くなるので、このアクセスとして東口駅前広場をどうデザインして確保していくのかなど既存施設との連携がないなという気がする。

< 回答7 >

- ・ 平成23年から2ヶ年をかけ、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のレイアウト計画について策定中であり、交通事業者とのヒアリングにも着手しました。
- ・ 県と長崎市による都市再生調整会議の下部検討組織である公共交通ネットワーク整備作業部会においても検討を行いますので、意見調整がとれた段階で案をお示しすることとします。

新駅舎と離島航路を結ぶ動線整備の推進

【意見8】

- ・ 長崎港ターミナルの繋がりで効果が高いものを考えると直結することがよいのではないか。

< 回答8 >

- ・ 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。

2 . その他

計画推進にあたっての課題等

【意見 9】

- ・ 離島航路のフェリーターミナルを直結することなどが挙げられるが、これだけが優先して進んでしまうと出来たものを元に戻すわけにはいかないのでは、全体像として30年後にこういう街になるというものを先ず示す必要がある。それに向けて実現できるものもあるだろうが、中には頓挫するものもあるので、その場合に代替のものを考えていくという提示ができればいいと考えている。

< 回答 9 >

- ・ **長崎駅周辺エリア整備計画策定後も、県と長崎市による都市再生調整会議において進捗管理に努めます。社会経済情勢の変化に伴い、施策の見直しが必要となった場合は、整備計画の改訂を行います。これらについては、第5章2．推進体制及び3．整備計画の改訂に記載することとします。**

【意見 10】

- ・ 長崎は昔からそうであったように文化集客都市というか、文化交流都市として生きていくしかないのではないかと。他の都市に無い素材を持っていることも事実であり、そこを伸ばしていくことが長崎に相応しい行動ではないかと思っている。
- ・ 華やかな文化が歴史になっているが、文化は常にクリエイティブしていかなないと時代遅れになってしまうので、旭町から丸尾にかけて若者文化が生まれる素地はある。元船の日通倉庫や斜面市街地でもよいので何かしら考えないといけない。
- ・ 長崎駅周辺だけではなく、どういう都市にしていくべきなのか考えてないとバラバラなものになってしまう。
- ・ 新しくものをつくることに特化していて、既存の地区との連携をどのように考えているのかということが余り書き込まれていないことが気になる。
- ・ 周辺地区との関係で言うと新しくものをつくること同時に、今あるものを新たに意味づけるといった視点も必要という気がする。特に駅前商店街や大黒市場などと新旧入り混じったときに、新しいものが浮かび上がってくると思うが、これをどう捉えていくのかを考える必要がある気がした。

< 回答 10 >

- ・ **若者文化の創出というご意見につきましては、今後のまちづくりを考えていく上で参考にさせていただきます。**
- ・ **既存地区との連携につきましては、特に長崎駅と駅前商店街との連携が重要になって来るものと考えていますが、長崎駅の賑わいを既存周辺地区へもつなげていくことが大切ですので、そういう観点から動線や機能の住み分けなどの考え方を整理していきたいと考えています。**

【意見 11】

- ・新しいものをつくったあと、どう育てるのかという視点の記載が少ない。近年エリアマネジメントの取り組みなど、地域主体となった推進体制を構築することを記載してもらえればと思う。

< 回答 11 >

- ・長崎駅前商店街協同組合と長崎市では、平成23年3月に「長崎駅前商店街協同組合活性化計画」を策定し、連携して取り組んでいます。また、他地区においての取組についても、連携を図っていく体制づくりに努めます。これらについては、第5章2.推進体制に記載することとします。

コンベンション

【意見 12】

- ・コンベンション施設があまりにも少なく集客を取り逃がしているのので、是非早く検討していただきたい。6,000人規模くらいであれば、民間企業で受け皿になってくれるところも国内にいくつかあり、黒字を確保できるのではないかと。
- ・コンベンション施設を長崎に造りたいという想いでいる。
- ・コンベンションとなると、大量の人が来るときはバスや乗用車の利用もあるし、観光の面からもバスが必要となってくる。バスターミナルをどこに配置するかは非常に重要な課題である。それに関連してコンベンション施設も考えると良い。コンベンションは大量の駐車場とバスが必要となる。周りの交通量に影響なく出来る場所はどこが良いのか検討したほうがよい。
- ・コンベンションの話があったが、今年度具体的に検討を進めて仮に造るとしたら、このエリアが有力地の一つであることは間違いない。タイミング的には平成29年度の新幹線の開業に合わせるということが常識的な考え方で、今から詰めた議論をして今年度か来年度に具体的な像を見せて行くことになるので、どんな機能が入ってきてどう変わるのか、他の地域に対する影響がものすごく大きいので出来るだけ入れ込んでいく必要がある。
- ・特にコンベンションの話は非常に重要な話だと思うので、県と長崎市でもよく協議をしていただき、検討状況を見ながら、可能であれば次の会議が12月とのことなので、何らかの形で入れ込んでいただければいいと思う。

< 回答 12 >

- ・コンベンションについては、平成23年2月に長崎市コンベンション施設調査検討委員会から提言を受けました。今年度は、その提言を基礎としながら、建設から運営に至るまで民間活力を最大限活用することができるようなコンベンション施設のあり方を、産学官一体となって検討していきます。

その他の事項

【意見 13】

- ・県庁舎の移転を踏まえて跡地の利用計画も大きなビジョンとして捉えるべき。

< 回答 13 >

- ・県庁舎の跡地活用については今年度から本格的な調査を行う予定であり、どのような機能が求められるのかの事例調査や市民参加でのワークショップを進めていく予定です。

【意見 14】

- ・ライトアップなどの整備を進めるのであれば、夜の長崎さるくの新しいコースがあってもよいのではないか。

<回答 14>

- ・長崎さるくのコースとしては既に「長崎ライトアップめぐり」という遊さるくコースを設定しており、その中で「夜の居留地散策コース」「懐かしの和華蘭散策コース」「やすらぎの水辺散策コース」と称した3つのコース、25カ所のライトアップ施設を紹介しています。