長崎駅周辺エリアデザイン調整会議(第1回) 議事 記録	
日時・平成26年2月20日(木)14:00～16:00 於 ・ホテルセントヒル長崎 紫陽花の間	
出席者	別紙出席者名簿の通り
議 事	「資料1・調整会議の設置主旨について」 「資料2・調整会議の公開について」 「資料3・長崎駅周辺エリアの現況および対象施設について」 「資料4・調整会議の進め方とスケジュールについて」 「資料5・デザイン指針の検討方針について」
議事	
事務局: 市・谷口室長	<p>定刻となりましたので、只今より「長崎駅周辺エリアデザイン調整会議(第1回)」を開会いたします。私は、議長選出まで司会進行を務めさせていただきます。長崎市都市計画部長崎駅周辺整備室長の谷口と申します。どうぞ宜しくお願いいたします。</p> <p>それでは開催にあたり、長崎県の平松参事監よりご挨拶を申し上げます。</p>
県・ 平松参事監	<p>只今ご紹介いただきました長崎県参事監の平松でございます。宜しくお願い申し上げます。本日は、大変お忙しい中、「長崎駅周辺エリアデザイン調整会議(第1回)」へのご参加をいただきまして、誠にありがとうございます。皆様、既にご存知のことではございますけれど、長崎駅の周辺エリアにおきましては、今後、JR の在来線の高架事業や新幹線の建設、また周辺の多くの建築物や基盤施設の整備が予定されているところでございます。これらの建築物や構造物の全体的な整備計画を検討し、デザインの調整を図ることにより、このエリアの中にも、それから外からこのエリアを見ても、また昼間や夜など、いろいろなシチュエーションが考えられますが、そのそれぞれで長崎の陸の玄関口にふさわしい一体的で魅力ある街並み景観と、機能的な都市空間を創出したいと考え、この調整会議を設置したところでございます。是非、いろいろな角度からご意見を賜れば幸いです。</p> <p>昨年の8月に、準備会を開催させていただきました。その後、専門家の方々や関係機関の皆様には調整の進め方、スケジュールについてご相談いたしました。また、「デザイン指針」を策定するということが、この調整会議の大きな目標でございますけれども、その検討方針等について、協議を進めて参りました。本日は、「デザイン指針」の策定へ向けまして、検討の前提条件や視点となる事項を整理させていただいた検討方針をお示ししたいと考えております。これについて様々な角度から出来るだけ多くのご意見をいただいた上で、今後の「デザイン指針」の策定へ向けて検討を進めて参りたいと考えておりますので、どうぞ忌憚の無いご意見を宜しくお願いしたいと思います。</p> <p>簡単ではございますが、冒頭のご挨拶に代えさせていただきます。どうぞ宜しくお願い申し上げます。</p>

事務局: 市・谷口室長	<p>ありがとうございました。それでは、座って進めさせていただきます。 まず、お配りしています資料の確認をさせていただきます。</p> <p>(資料の確認)</p> <p>では、会議次第に従いまして、議事に移らせていただきます。 まず一番目、「会議の設置主旨」につきまして、事務局よりご説明をいたします。</p>
事務局: 県・植村補佐	<p>(資料1「会議の設置主旨」・説明)</p>
事務局: 市・谷口室長	<p>只今、事務局より「資料1」の説明がございましたが、この件につきまして、ご質問等はありませんでしょうか。</p> <p>ご意見が無いようなので、この件につきましては、確認済ということでご了解していただきたいと思います。</p> <p>続きまして、次第の二番目、「委員委嘱等」ということで、当会議の委員にご就任をいただきました方々をご紹介します。</p>
	<p>(委員の紹介)</p> <p>続きまして、座長及び副座長の選任を行います。 まず、座長につきまして、お伺いをいたします。 設置要綱第4条第2項に、「座長は、委員の互選により決定する。」となっておりますが、自薦他薦はございませんでしょうか。</p> <p>特に無ければ事務局案としまして、県内の景観、まちづくり関係の施策に造詣が深く、環長崎港地域アーバンデザイン専門家会議の委員として多くのデザインの実績をお持ちの林一馬委員にお願いしたいと考えておりますが、皆様いかがでしょうか。</p>
全委員	<p>異議なし。</p>
事務局: 市・谷口室長	<p>それでは、座長を林委員にお願いするということで決定いたしました。 次に、副座長についてお伺いをいたします。設置要綱第4条第4項に、「副座長は、座長が指名し、決定する。」となっておりますので、林座長に指名していただきたいと思います。林座長、お願いいたします。</p>
林 座長	<p>日本の土木の中におきまして第一人者でありますし、さらには各地の駅、駅前やまちづくりに関わっておられ、実績をお持ちの篠原先生にお願いしたいと思います。篠原先生、指名させていただいても宜しいでしょうか。</p>
篠原委員	<p>了解しました。宜しくお願いたします。</p>
事務局: 市・谷口室長	<p>お聞きのように、林座長からのご指名により、副座長を篠原委員に決定いたしました。それでは、林座長、篠原副座長より一言ずつご挨拶をお願いいたします。</p>

林 座長	林でございます。これは、大変大きな問題でございますし、しかも約 10 年間という長いスパンでの話にもなるかと思えます。それまで、私自身が関われるかどうかは怪しいですけれども、少なくともその先鞭をつけて上手い具合に出発ができればと考えておりますので、皆様ご協力の程、宜しく願い申し上げます。
篠原副座長	11 年位になると思えますが、環長崎港地域アーバンデザイン専門家会議のメンバーになれと言われて通い始めました。こんなに長くなるとは思っておりませんでした。今、林先生が言われたように、今まで長崎の港の周りを随分いろいろとやってまいりまして、こんな例は、たぶん日本にはないし、世界的に見ても珍しいのではないかと思います。今日の話のように、また新しい駅、駅前広場、それに加えて周りの公共施設、民間も入ると思えますが、それをまたコントロールして、トータルな街をつくっていくという試みなので、一般の方はどう思われるか分かりませんが、都市計画、アーバンデザイン、まちづくりの分野では、これからの成果次第ですが、画期的な事業が展開されていくと思えます。私は、他所者でございますけれども、先程言いましたように、11 年以上つき合っています、これも「縁」です。もう少しお手伝いしようと思っておりますので、宜しくお願いします。
事務局: 市・谷口室長	<p>ありがとうございました。お二人には、これから平成 26 年度末までの間、会議の進行や意見のとりまとめ等をお願いしたいと思います。</p> <p>それでは、以降の議事につきましては、林座長をお願いしたいと思います。どうぞ宜しくお願いします。</p>
林 座長	<p>それでは早速ではございますが、議事次第に従いまして会議を進めてまいります。</p> <p>まずは、議事の 3「会議の公開について」ご説明を宜しくお願いします。</p>
事務局: 県・石田係長	<p>(「資料 2・調整会議の公開について」説明)</p> <p>これに基づきまして確認事項として、「会議の公開・非公開」さらに「会議を公開するとした場合の公開方法」「議事録の公表をするとした場合の氏名の公表・非公表」について決定をお願いしたいと思います。なお、ご参考までに事務局案としまして、「会議は原則公開する」「会議を公開する場合は、傍聴及び議事録も公表とし、氏名も公表する。」というようにしております。宜しくお願いいたします。</p>
林 座長	今、ご説明がありましたけれども、何かご意見があればどうぞ。
兵藤委員	質問ですが、調整会議の下にぶら下がっています検討会議や個別デザインの検討についても同じような方法を取られることになるのでしょうか。
事務局: 県・植村補佐	検討会議につきましては、また改めて協議させていただきたいと思っております。
林 座長	<p>他にいかがでしょうか? 兵藤委員の他にご質問等はありませんか。</p> <p>それでは事務局の方から案を出していただきましたが、この会議は、「原則、公開する」「公開方法は、傍聴及び議事録の公表」「議事録の氏名は公表する」と</p>

	<p>いうことで了解してもよろしいでしょうか。</p>
全委員	<p>了解します。</p>
林 座長	<p>では、そのようにさせていただきます。 次に、議事 4「エリアの概要及び対象施設について」、事務局の方からご説明をお願いします。</p>
事務局: 県・植村補佐	<p>(「資料 3・エリアの概要及び対象施設について」説明)</p>
林 座長	<p>今、ご説明いただいた資料について、何かご質問等はございますか。</p>
篠原副座長	<p>ページ数で言うと 2 ページ目になると思いますけど、質問は 2 つですが、全体のスケジュールを見ると、在来線の高架橋と長崎駅舎が今の予定では平成 32 年度に一応完成するようになっており、新幹線はまだ未定と思いますが、平成 34 年度に完成となっています。これからが質問ですが、物事にはファーストインプレッションというのが重要で、先程そこまでは言いませんでしたけど、この長崎駅は東端駅で珍しい。列車が着いてそのまま街の方へ行ける。あるいは街が見える。さらに今度は高架になり、見晴らしが良くなるので、恐らく新幹線なり在来線で着くとホームの上から、港、湾が見えて、その奥に橋が見えるようになると思います。その時のファーストインプレッションが重要です。開業して一年位で訪れた人は、その印象が非常に強く、あそこは素晴らしいと思うのですが、今のスケジュールだと残念ながら旭大橋と歩行者デッキが、その時点ではどうも完成出来そうに無い。駅を開業した時に、何かまだ工事が残っていて印象が随分落ちるのではないかと思います。それで質問ですが、旭大橋はいつ出来て、いつまでは改築できないのでしょうか。</p> <p>公共施設だから 50 年位という話だと思いますが、そういう杓子定規なやり方をやっていたのでは、国際観光拠点都市のイメージとは少し違うのではないかと思いますので、その辺をもっと柔軟に考えられないかということが非常に大きな論点になると思っています。それに付随して、ここに記載してある都市再生総合整備事業とは、どういう事業ですか。この 2 点が質問です。</p>
林 座長	<p>いかがですか。</p>
村井委員	<p>旭大橋がいつ供用したのかということですが、耐用年数はまだまだあるのは間違いない。</p>
篠原副座長	<p>竣工はいつですか。</p>
事務局 県・植村補佐	<p>昭和 57 年です。</p>
篠原副座長	<p>57 年は、西暦でいうと 82 年ですか。</p>
事務局 県・植村補佐	<p>1982 年です。</p>

村井委員	<p>言いにくいのですが、街路事業では出来ないだろうから、都市再生事業であれば、耐用年数の到来前でも出来るかもしれないので、それを活用できないかということです。元々、旭大橋を低床化し、浦上川右岸側に路面電車を入れる話がありましたので、右岸側の状況を見て、いつ行かうか検討しているところですが、まだ耐用年数があるので、5年、10年では難しいのではないかと考えているところです。</p>
林 座長	<p>現時点では難しいということですが、ここでの議論の進み方によっては、都市再生総合整備事業をうまく取り入れて、若干でも前倒しするというのを念頭において議論が進められればと思います。</p> <p>他に何か無いでしょうか。</p> <p>無ければ、大枠については、ご説明いただいたようなエリア、そして対象事業をここでの議論の対象にしていくことにしたいと思います。</p> <p>それでは、次の議事の5番目、「会議の進め方とスケジュールについて」事務局の方からご説明願います。</p>
事務局 県・本田主任	<p>(「資料4・会議の進め方とスケジュールについて」説明)</p>
林 座長	<p>ありがとうございました。会議の進め方、スケジュールについてご説明がりましたが、何かご質問はありますでしょうか。</p>
村井委員	<p>この後の話を聞くと分かるのかもしれませんが、デザイン指針(案)の検討、指針の決定と流れていくのですが、「デザイン指針」のイメージが分からないので、どのようなものを想定しているのですか。</p>
事務局 県・植村補佐	<p>このエリアの中で、建築物や土木施設を設置、整備する場合に最低これだけは守っていきましょうという共通のルールを定めようとしておりまして、それを「デザイン指針」と呼んでおります。運用の仕方としては、後から説明の上、ご協議いただくこととなりますが、法的な拘束力を持たせたものではなく、あくまでも関係者間で任意に守っていくというレベルのものを予定しており、内容については、かなり細かいところまで踏み込んだ内容のものに出来ないかなと思っています。</p>
村井委員	<p>考え方というレベルではないということですね。</p>
事務局 県・植村補佐	<p>はい。具体的なデザインのルールということです。それを12月までにこの会議の中で決定していきたいと思っております。今回は、そのデザイン指針の検討方針についてご提案をさせていただきますが、具体的なタタキ台なり素案なりをお示しできるのは、今のところ、第2回の会議になろうかと思っております。第3回の会議で決定ということですので、実質的には1回しか議論する機会が無いということになりまして、それではなかなか良いもの出来ない可能性があるのかなと懸念しており、場合によっては会議の開催回数を増やしたり、あるいは個別に協議をさせていただきながら、検討を進めていきたいと思っております。</p>

<p>林 座長</p> <p>事務局: アリエ T-Plus 社</p>	<p>次の議題で、この中身をご議論いただくことになっております。今お答えいただいたような形で、どこまでこの会議で詰めたものになるのか、あるいは、そもそも指針というものが、どういう形になると有効なものになっていくかという議論をするためには、先程おっしゃったように1回の検討では若干少ないという気がします。それは中身次第でございまして、後程、議論したいと思います。他に何かありますでしょうか。</p> <p>特に無ければ、大枠については、今ご説明いただいたような形で進めさせていただきたいということを確認した上で、今後の状況に応じて、随時検討を進めていきたいと思います。</p> <p>それでは今日のメインの議題となりますが、6番目の「デザイン指針の検討方針」ということで、まだ指針そのものではなく検討方針というものを事務局の方から説明してもらいたいと思います。</p> <p>(「資料5・デザイン指針の検討方針」説明)</p>
<p>林 座長</p> <p>事務局: 県・本田主任</p>	<p>ありがとうございました。議論に入る前に今日欠席されている委員の意見を事前に聞いておられるということですので、その紹介をお願いします。</p> <p>今村委員からご意見をいただいております。</p> <p>5ページをご覧ください。スクリーンにも映し出しておりますが、歩行者動線で新駅舎の南口から歩行者デッキを渡って、浦上川線を通り、元船方面に向かう歩行者動線が重要な主軸となるのではないかというご意見をいただいております。</p> <p>7ページ目の視軸をご覧ください。長崎らしさの一つは、斜面市街地であり、その斜面市街地の眺望を確保することが重要ではないかというご意見をいただいております。</p> <p>13ページをご覧ください。駅前の街並み景観を誘導する事はなかなか難しいと思うが、屋外広告物などの規制の強化も考えていかなければならないのではないかというご意見をいただいております。</p> <p>15ページ「歴史とのリンク」をご覧ください。多目的広場等に長崎の歴史が理解できるような空間を確保してはどうかというご意見をいただいております。</p> <p>18ページ「水と緑のネットワークづくりの推進」をご覧ください。所々に緑を置くのではなく、水際に重きをおいて緑を整備した方が、今まで「水辺の森公園」等、長崎が行ってきた整備方針を引き継ぐことができるのではないかというご意見をいただいております。</p> <p>以上でございます。</p>
<p>林 座長</p> <p>藤本委員</p>	<p>ありがとうございました。ご意見、質問等をお願いします。</p> <p>1ページ下段に「駅周辺エリアデザイン指針(案)の位置づけ」が記載してありますが、上位計画として、総合計画や都市計画マスタープラン等があるのは良いのですが、駅周辺のまちづくりの基本計画やガイドラインについては、区画整理をする19.2haが対象であり、これを見ますと地区計画は、尾上地区、八千代町地区、旭町地区まで入っているような格好になりますので、表示の仕方を研究した方が良いと思います。</p>

<p>事務局: 県・植村補佐</p>	<p>確かにご指摘の通り、1ページの右下の図を見ますと、対象とするエリアまで示している感じになっておりますが、ここに書いております意味は、あくまでも規制のレベルを示すものということで、こういう表し方をしております。当然、長崎駅周辺エリアは、駅周辺まちづくり基本計画やガイドラインの適用区域よりも広がっておりますので、そのところはきちんと考えていかなければいけませんし、場合によっては区画整理区域内とそれ以外のエリアに分けて指針をまとめていくというような事も検討すべきではと考えております。今後、委員の皆様いろいろなご意見をいただきながら、それをベースにして素案を作っていきたいと思っております。</p>
<p>林 座長</p>	<p>それ以外にありませんか。</p>
<p>篠原副座長</p>	<p>質問が一つと提案が一つあります。資料の6ページに「地区計画に定められた整備事項」と記載があり、「建築物の壁面の位置の制限」で、壁面後退5.0m、2.0m、1.0mまでの規制が記載されていますが、私は不勉強なので、どの場所の壁面後退が、5.0m、2.0m、1.0mなのかが分かりませんが、その根拠は何でしょうか。なぜかと言うと、大体、地区計画や建築協定には壁面後退してほしいと記載されているが、長らく宮崎県の日向で仕事をやっておりまして、こういうふうに地区計画を決めたいと言ったら、地元の建築士は、「それは分かるけど、何で後退しなくてはいけないのか」「まず目的が書いてない、目的が書いてなくて数値だけ示されても一生懸命やろうという気になれない」と言われた。そこで日向市では、建築士の連中が作法書を作って、「緑を増やしたい」、「水を演出したい」、あるいは「人が溜まれるようにしたい」という目的が書かれています。だから今回も地区計画は決まっている事なので、それはそれで良いと思いますが、今後検討する指針では、皆がやる気になる様に「何のために」ということをきちんと議論して、「協力してくれ」ではなく、「そのためにやるのだから一緒にやりましょう」という方向にしていく、そういう事が必要ではないかと思えます。</p> <p>それから資料3の1ページの図を見ると、黄色い所が区画整理の範囲になっていて、ピンクのところは建物予定地ですね。先日、時間があつたので東口の駅前交通広場、多目的広場、西口のMICEセンター、交通広場の辺りを歩いてみました。相当規模が大きいです。例えば、東口でいうと、国道からの距離が今の駅までの倍以上になるので、JRや他の土地を持っている人と協力していかないといけないと思えます。大抵の駅前広場の歩行者動線の計画は、駅前広場の縁に沿って取ってあるのですが、今日の資料では、セミパブリックスペースの誘導箇所といわれている場所を歩いてもらうようになると思えます。風の話も丁度出ましたけど、東口の駅前は北北東の風が冬はちょうど吹く所ですし、また長崎は結構、雨が降ったりするので、このパブリックスペースが重要だと思います。こういう大規模な土地区画整理や開発事業を行う時に、もっとヒューマンスケールで人が通れるビルの間、駅ビルの中にある通路を確保しないと非常に評判が悪くなります。ですから、例えば、駅ビルを描いてありますけど、この駅ビルの所が通れなくて、北側のオレンジ色の所だけを通ってもらうのではなく、旭大橋の方から歩いてきた人は、西口から入っても良いし、東口から入っても良いし、駅ビルの中を通れる空間があったり、それからT字路の交差点から歩いていくのではなく、それから、自分でもしつこいと思えますけど、9ページ目を見てもらうと、「長崎駅南面(予定地)から鍋冠山、女神大橋、長崎港方面への眺望」って書いてありますが、実際には、この前に旭大橋の高架橋が見えるはずで、このようにきれいに</p>

	<p>は見えない。そのデータもきちんと出していただきたい。高架の高さは大体分かっているの、似たような場所があるはずだから、そこから撮ると真正面に高架があり、左奥には、ドラゴンプロムナードがあり、その二つの要素で港がきれいに見えない。わざわざ県庁と警察本部の建物は、港が見えるように空間を開けている。そこまで県庁と警察本部は配慮してやっているの、出来ることなら阻害要因をどうやって取っていくのが重要です。ルールはルールですけど、現場にあわせてルールを変更しても、皆が喜ぶようなまちづくりをするのが、我々の努力のし甲斐があるところだと思います。私もですが、事業者の方もそうだと思います。</p>
林 座長	<p>今の点は、今後に向けたご意見として伺いましたという事で、今後配慮させていただきます。他に何かご意見ございますか。</p>
尾崎委員	<p>今、篠原先生から「何のためにこのようなコントロールするのかというのが大事」というお話がありましたが、実は、この資料を作るときにも私も作業段階から議論に参加させていただきましたので、その観点から少し補足をさせていただければと思います。資料でいうと4ページ目になります。左側と右側に囲いがあり×(かける)で繋がれている項目がございます。右側の囲い1番から7番が資料の例示の内容となりますが、大事なのは左側でございます。そもそも、このデザイン指針で何をやるのかということを確認しますと、まず、「誰のためにやるのか」というと、やはり駅周辺に来る方々、駅周辺で時間を過ごす方々のために行うことだと思います。ですので、その方々が駅周辺で滞留する場所であるとか、歩く場所であるとか、そういう場所を豊かに創ってあげる事がまず大事であり、基本的な事だと思います。それを達成するための考え方として大事な事が2点程あると思っています。1点目は、5ページ目の内容になりますが、動線であれば、その歩行動線がどのような性格の動線なのか、商業的な賑わいを出したい場所なのか、それとも水辺の伸びやかな空間で考え事をしながら散歩できるような場所にしたいのかで、行わないといけないことが大分違ってくると思いますので、きちんと性格を整理するということです。それを踏まえた上で、次の6ページ目になりますが、このセミパブリックスペースというのは、壁面後退のようなルールというより、むしろ行政側と民間側が協力して、空間をつくるというイメージで捉えていただき、行政側が管理する歩道とそこに繋がる形で民間側の敷地をトータルでデザインする事です。例えば、全く同じ舗装材を使って、一体的な空間に見えるようにする方法や、あるいは、先程、篠原先生がおっしゃられていたように、建物の中を公共的に通行できるようにし、始発から終電までの時間帯は誰でも通行できるようにするなど、いろいろなやり方があると思いますが、行政側と民間側が協力し、ここで時間を過ごす人々にとって良い場所をつくるために、それに相応しい道の性格を整理することが大事だと思います。</p> <p>また、4ページに戻ると他に大事な事が、さらに2つ位あると思います。仮に動線となる歩行空間である1階レベルがきれいに整備されたとしても、ふと顔を上げると能面の様な建物が建っているのでは、長崎の顔として相応しくないとしますので、建築物のデザインについても一体的に考えていくことが大事だと思います。これが3点目になります。</p> <p>更に、夜景で知られる長崎ですので、有名な眺望地点として「稲佐山」など先程紹介された様な地点が沢山あります。この場所は、長崎の中でも「見られる場所」となりますので、「見られる場所」として相応しいエリアを創ることが大</p>

	<p>事だと思えます。これが4点目になります。</p> <p>大きくは、この4つの観点から指針を作っていくということだと考えています。基本的に「何のために」という点である「この場所で時間を過ごす人々のため、もしくは周辺の山からこのエリアを望む人々のため」というところから発想すれば良いのではないかと思いながら議論させていただいております。</p> <p>以上、補足でした。</p>
林 座長	<p>ありがとうございました。今のお話で大分、中身が理解できたかと思いますが、他に何かご意見ございますか。</p>
兵藤委員	<p>先程、篠原先生からも歩行者動線のお話がございましたが、前にまちづくり委員会の中でも、こういった歩行者動線が非常に大事だと言う話が出てきておりまして、先程言われていた駅舎を出て、駅ビルを通して、例えば、旧魚市場の方に行く動線について、当時から喧々諤々いろいろな話があり、最終的には、この駅ビルの中に動線を設けようということで、図中にもかなり太い矢印を入れた絵が残っているのではないかと思います。その時に話があったのは地区計画や整備計画等で、例えば地区施設という位置づけになるとかなり制約を受けた通路となり、なかなか歩いて面白い通路が出来ないので、最終的には、駅ビルの中で少し賑わいを持ったような通路が出来れば良いのではないかとということで、我々もここを建築していくにあたって、十分に反映させてやっていきたいと思っています。</p> <p>また、駅から縦に伸びている赤い軸は先程も言われたように、確かに駅の改札口から電停までは今の3～4倍の200～300m位になるので、ここをどう上手く主軸として捉えて、どう設えていくのかは大きなポイントだと思います。もう1点は、何と言ってもセミパブリックなスペースと共に、多目的広場をどのように使っていくのかについても大きな課題だと思いますので、この調整会議の中でどのように使っていくのか、設えていくのかという検討も大事なポイントだと思います。また、電停とともに更に大黒町商店街の方にもっと動線を伸ばす事が文章中に書いてありますので、最終的には図中の矢印が電停を渡って国道の反対側まで伸びていくイメージになるのかなと思います。</p>
林 座長	<p>ありがとうございました。他に何かご意見ございますか。</p>
篠原副座長	<p>長崎市の景観計画や条例では色彩のコントロールをやっていると思いますが、今回の指針には色彩の事は余り書いていない。当然議論すべきことではないかと思えます。</p> <p>それから、もう一つは建築の材料についても何か規定がないでしょうか。つまり、その時代での流行もあると思いますが、最近では、どちらかと言うと超高層に影響されているのではと思います。鉄骨でガラス張りが非常に多くて、今一つ温かみに欠けると感じており、全面的には難しいと思いますが、長崎は地元の石を使って歩いていても温かい。東京などでよく使っている御影石などは頑丈で少し冷たい感じがしますが、長崎の石は少し割れやすいですが何か雰囲気が良い。指針では歩道だけでなく、建築の壁面もそうですが、材料についても「これにちなさい」というのは難しいと思いますが、「こういうのが望ましい」というのがないと良いと思います。</p>

林 座長	<p>今の点は、一つは景観条例だけでなくデータとして都市計画法上、例えば、用途地域や建ぺい率がいくらかというデータは、きちんと出しておいていただいた方が分かり易いと思います。当然、計画的に建築していくのか、しないのかという議論になります。</p> <p>もう一つは、「長崎らしさの表現」のところに、今、篠原先生からご指摘いただいたような点、「素材」の事項が入ってくるかと思っています。それが実際何であるかは別としまして、検討する余地はあると思っています。その点を宜しく願います。</p> <p>それから余計な事かもしれませんが、このような公開の場です時に「視軸」はまだ良いですけど、「視せたい、視せる」の言葉を視覚の「視」の字で表現する事は、一般の方に分かり難いのではないかと思います。普通の「見せたい、見せる」という表現にした方が良くと思います。とりあえず、無理せず直していただきたいと思います。</p> <p>もう一つ、気になっているのは全体を何かイメージでき、共有できるものを上手く創り上げていく事ができればと思っています。その点、先程15ページに出ていました「吉田初三郎・景勝の長崎」のように、長崎駅周辺あるいは長崎駅そのものが埋め立てられた土地ですが、今日の資料にはほとんど無いのですが、この周辺を歩きますと、その時代に作られた水路等の遺構が、結構、鉄道のレールの下に眠っています。そういうものをひとつデータとして踏まえていただきたい。</p> <p>水辺の通りのような運河のようなものが、駅前広場と駅の間とかに上手く繋がっていきと変わったイメージの駅、ちょうどアムステルダムの中駅では駅から降りた瞬間に、目の前に鉄道と並行した運河があって、それほど広い空間にはならないのですが、それは非常に良い感じであり、駅を降りた人が街全体を把握でき、みんなで共有できるイメージになっています。稲佐山や立山でも、目の前にかつての歴史を引き継いだようなものが上手く混合できると良いと思っています。そういう共通のイメージを皆さんと共有しながら議論する進め方を検討していただければ非常にありがたいと思います。</p> <p>何か他にご意見はございますか。</p>
藤本委員	<p>18 ページに「水と緑のネットワーク」の事例として長崎が出ており、まさにこれは良い事だと思っていますけど、情報として「長崎港松が枝国際観光船埠頭」「長崎水辺の森公園」の両方とも、長崎市の都市景観賞を 2011 年と 2013 年に受賞しています。こちらの情報も記載していただければと思います。</p>
林 座長	<p>同じ様な事を申しますと、長崎市で進められている岩原川の河口部整備もエリア内ですので、随時追加していただければと思います。</p> <p>他にご意見がなければ、頂いた意見を反映してデザイン指針の具体的な案をこれから検討していただく事になります。</p> <p>議事の方はこれで終わりますが、その他、この会議全体やスケジュール等についてご意見がございましたらお願いします。</p>
篠原副座長	<p>資料 3 で、施設の建物名称が記載されていますが、今日の段階ではこれで良いと思いますが、例えば今後、民間の方がここに建てたいとか、あるいは放送局など準公共的な機関が建物等を建てたいといった場合、この会議に出てもらえるのでしょうか。今日は、我々みたいな学識者と県と市と警察の方と鉄道関係の方が出席していますが、例えば、路面電車について議論する事になれば、我々だけで勝手に決めるのはまずいと思います。公益事業の方も民間の方も会議に入って</p>

	<p>もらうことは難しいと思いますが、どのように考えていますか。</p>
<p>事務局: 県・植村補佐</p>	<p>この会議の性格として、専門家の方々のお力添えを頂きながら事業者間でデザイン調整をしていくというのが趣旨ですので、将来的にエリア内で比較的規模の大きな民間事業や公共施設もそうですけれど、今想定していない新たな施設整備事業の計画が出てきた場合は、できる限りこの会議の中に新たなメンバーとして入っていただいて調整を図りたいと思っております。現時点で我々が把握している施設が資料3の図面でありますので、一通り網羅していると思っております。そのそれぞれの設置者の方々にこの会議に参加していただいております。</p>
<p>林 座長</p>	<p>他に何かありますでしょうか。 先程の会議設置の趣旨で、この会議の前に、個別施設のデザイン検討を行う機能があります。そこでの調整を経て、この会議に代表者が出てくるという事によるのでしょうか。</p>
<p>事務局: 県・植村補佐</p>	<p>そのとおりです。</p>
<p>林 座長</p>	<p>特にございませんでしたら、以上をもちまして本日の議事は終了したいと思いますので、事務局の方にお返ししたいと思います。</p>
<p>事務局 : 市・谷口室長</p>	<p>本日は長時間に亘りご議論いただきましてありがとうございました。本日いただきました数々のご意見をもとに、デザイン指針の素案作成に取り組んで参りたいと思います。次回は時間が空いてしまいますが、事務局から説明がありましたように、8月頃の開催を予定しています。近づきましたら事務局から再度、ご連絡致しますので、大変ご多忙のところ申し訳ありませんが、ご出席を賜りますよう、お願い申し上げます。 それでは、以上を持ちまして「長崎駅周辺エリアデザイン調整会議(第1回)」を終了させていただきます。どうもお疲れ様でした。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>