

委員（本日欠席）からの意見

伊藤委員

まちづくりの方向性に関する意見

都市としての魅力を高めるため、坂を活かしたまちづくりを進めるべき。

平地部から斜面地へエスカレーター等を戦略的に配置し、斜面中腹にこれらのエスカレーターを結ぶ道路を設置。エスカレーターの先には、子育てや観光などの拠点施設を設置してはどうか。

坂を上手に活用しているジェノバ、ベルゲン、リスボン等の諸外国の都市も参考とし、世界の斜面都市と言われるようなまちを目指すべき。

斜面地の魅力を高めるのと同時に、平地部においては、小規模な身の丈再開発を進めてはどうか。地区によっては、所定の容積率を使い切らず、持て余しているところもあるだろう。使い切れていない容積率を長崎駅前や県警跡地などに容積移転し、象徴的な開発を進めてはどうか。

国道34号沿線内でも、県警跡地を使いながら玉突き再開発を進めてはどうか。小規模であるが、地方の都市再生のモデルケースとなるのではないか。

新幹線の開業を見据えながらまちづくりを進めるは非常に大事なことであるが、同時に長距離バスの需要も高まるのでないか。その際、バスターミナルが非常に重要となってくる。

利便性の高いバスターミナルを設置すれば周辺ではホテルやマンション開発も進む。バスターミナルを核とした周辺一帯の再開発といったことも視野に入れながらまちづくりをすすめるべきでないか。

離島航路が発着している元船地区の再開発をよく検討したほうがいい。貨物埠頭がまちなかにある必然性はなく、用途を見直した方がいい。埠頭の外周に低層マンションを、埠頭内側に高層オフィス、商業などを設置してはどうか。

長崎駅から始まり県庁舎周辺、元船地区、水辺の森公園と3地区の連携を強化し、都市としての魅力を高めることが必要でないか。

路面電車は長崎市民の足であると同時に、観光客にとっても優しい乗り物である。全国で路面電車の注目は高く、長崎にとっても地域の宝でないか。

各地区を直通で結ぶ路線再編やバスターミナルとの連携など、路面電車の利便性を高める施策が必要である。

片山委員

エリアと地域整備方針に対する意見

「整備の目標」に、まちなかエリアと中央エリアの相互の連携という記述があるが、整備方針としては具体的に書かれていないように思われる。

長崎都心地域の区域をみると、中央エリアは長崎駅周辺エリアとまちなかエリアを繋ぐ位置にある。

「長崎市中央部・臨海地域 都市・居住環境整備基本計画」では、駅周辺エリアとまちなかエリアを結ぶ東西の軸が示されているが、例えば中央エリアでの都市更新を活性化することで軸を形成し回遊性を高めるなど、空間ビジョンを提示する記述があってもよいのではないか。

地域整備方針（素案）（特に「緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に関し必要な事項」）には、もう少し具体性があってもよいのではないか。

例えば、第1回資料の広島市の例では、各項目に「…など」といった形で例示されている。「スタジアム等を活かし」のように、想定される整備手法があれば、例示してもよいのではないか。

第1回資料の転出者アンケートの結果をみると、能力を生かせる仕事できなかった、起業したいができなかった、といった回答も少なからず見られる。「都市の魅力」として、イノベーションや創造性を生む都市環境づくり、といった視点があってもよいのではないか。

目標実現に向けた手段という位置づけであれば、産官学金の連携といった地域プラットフォームに係る記述を加えてもよいのではないか。

松下専門委員

地域整備方針（緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に関し必要な事項）に対する意見

「魅力的な企業の立地誘導を促し、地域経済の振興、新規雇用の創出を促進」の部分

昨今長崎はよいニュースが続いており（三菱航空機エンジン進出、IT 開発拠点進出（日経 10/18））、引き続き商工関連施策や人材育成施策と一体となって整備に取り組んで欲しい。

「路面電車など、公共交通の利便性の向上における移動の円滑化を促進」の部分

現状は観光客に優しくない（路面電車に乗り換えるのに、エレベーターもなく乗り降りも面倒、全国的な交通系カードも路面電車に使えない。）という声を多くの知人からよく聞くし、私自身もそう感じるところ。是非再開発にあたっては、ハード・ソフトの両面からこの点の改善に取り組んで欲しい。