

## 「長崎市中央部・臨海地域」都市再生委員会（第1回）議事概要

1. 日 時：平成21年7月30日（木）13:00~15:30
2. 場 所：出島交流会館2階大講義室
3. 出席者：都市再生委員会委員11名（別途、委員名簿参照）

都市再生委員会事務局

長崎県 副知事（藤井 健）、知事公室長（田中桂之助）、知事公室参事監（加藤 永）、  
まちづくり推進室長（山口洋三）まちづくり推進室（浦瀬俊郎、添川信一）他  
長崎市 副市長（椎木恭二）、都市計画部理事（片山 巧）、企画財政部企画理事（林 一彦）、  
まちづくり推進室（田畑徳明、飯田恭祥、濱崎一弘）他

### 4. 内 容

○長崎県藤井副知事より委任状を交付。

○藤井副知事・椎木副市長挨拶。

（副知事）

資料に都市人口のランキングを配布したが、1920年の第1回国勢調査では長崎市は第7位であった。広島、仙台、札幌、福岡を三大都市圏以外の政令市を押さえて、三大都市圏の次に長崎市がきており、全国を代表する中枢都市であった。1920年という1923年から上海航路が長崎から定期航路として開設しており、長崎は大陸からのゲートウェイであった。国勢調査の基礎を作った方は杉亨二という統計学者であり、長崎出身で諏訪神社に銅像が建っている。杉亨二自身は第1回公表の3年前に亡くなっているため結果を見ていない。ただ、江戸時代は近代の西洋と日本を結びつけるゲートウェイ、明治時代になっても大陸を結びつけるゲートウェイとして機能していた、と実感していたと思う。しかもデータで証明できたということで、結果を見ることができれば、更に喜んでいただと思う。それから90年経ち、右表にあるようにランキングから大きく後退しており、日本を代表する中枢都市には残念ながらなっていない。

しかし、長崎は日本の中で特別な役割を担う都市になる可能性が出てきているのではないかと。（実質GDP成長率の資料）世界的な経済不況の中、各国落ち込んでいるが、中国はそれでも7.5%の成長率である。景気が回復すれば、さらに中国は延びてくる。中国を中心とした東アジアの経済圏は大きくなる。長崎は日本では西の外れ、東京から遠いことがハンディキャップだと言われてきたが、むしろ東京以上の成長分野がすぐ隣に来ている。経済が豊かになれば、あらゆる活動が活発化してくる。その活動の表れの一つがクルーズだと思っている。後ほど詳しく説明するが、近年、急速に外国のクルーズが拡大している。そして、横浜、神戸を抜いてダントツの日本一という状況である。こういう意味で長崎は新たなゲートウェイとなりうる可能性が出てきている。

それからソフト面のゲートウェイとしても可能性が出てきている。長崎は二つの世界遺産候補を抱えている。これだけの世界遺産候補を抱えている都市は日本でも珍しく、まさに文化の面がある。それから、オバマ大統領がプラハで核兵器の廃絶を訴えたが、平和が世界の大きな流れになっている。来月も過去最大規模の世界平和市長会議が開かれる。今までは経済一辺倒だったが、これからは経済+文化、環境、平和のような組み合わせたものに、世界の価値観が大きく変わっていく。長崎がこういう潮流のなかで、ゲートウェイとして果たせる部分が大きくなってきている。

その流れの中で、長崎都市構造の中のネットワークに2つの大きな変化が起きている。ひとつは新幹線、もう一つは国際クルーズの拡大。特に新幹線だが、昨年3月に着工し、おおよそ10年以内には完成する。その間に、街の魅力を高めて国際都市として再生させる千載一遇のチャンスを最大限活かしていくことが必要である。そのときに長崎駅は新幹線の終着駅であるが、単なる終着駅ではなく、例えば国際航路、離島と結びつくゲートウェイにできるかが非常に重要な課題である。特に離島の玄関口であり、離島は宝物であるが、同時に困難も抱えている。離島の問題を解決することは、長崎県政、県民全体にとって大きな課題である。そういうことを実現できるようなまちづくりを担っていくのか、大きな岐路に立っている。新幹線が完成する10年という期間は人間にとって長いように感じるが、まちづくりにとっては一瞬である。その中でいろんな課題を解決し、あるべき理想を作っていくかが、大きな分かれ道である。

そのためには、県だけではできない。また、市だけでもできない。もっと言えば、行政だけではできない。県民市民は勿論のこと、県内外のいろんな英知を集めないと実現することができないことである。

このため、行政だけではなく、各界の意見を集約していくような仕組みを今回考え、全体的なビジョンを有識者の方々に見ていただく場が必要だということで、今回の委員会を作らせていただいた。委員会の中で、共通のビジョンと戦略を揉んでいき、県民市民一緒になって共有できるようにしていきたい。そのためには大きな理想が必要であり、その理想の実現に向けて皆様方の力をお借りしたい。

(副市長)

長崎市 440 年の歴史と伝統、人柄・人間性など、多くのポテンシャルを持っていると自負している。ただ、そのポテンシャルを活かしきれていない。私たちの力不足もあるが、海外からの観光客が日本に来たらぜひ長崎に寄りたいたいと思っていただける、尊敬され、品格の高い都市にしていきたい。そういう意味では、今回のエリアはそのポテンシャルをたくさん抱えた地域になっているので、皆様方のさまざまな方面からのご意見、ご示唆をいただきながら、県・市協力しながらいい計画を策定したい。

○都市再生委員会設置要領の説明

- ・ **資料 1** を使用し事務局から説明

○【議題 1】都市再生委員会の公開について

- ・ **資料 2** を使用し事務局から説明
- ・ 委員会は公開する
- ・ 公開方法は傍聴及び議事録の公表とする
- ・ 議事録の公表は要約とし氏名は非公表とする

○【議題 2】委員長の選任について

- ・ 委員長は脇田安大氏に決定
- ・ 委員長挨拶

(委員長)

1999 年 3 月に長崎に来てから 10 年目という節目である。「長崎さるく」の基本計画を作ったことから長崎市との付き合いが始まり、最近では、まちなか再生について検討させていただいた。

長崎は大正以降ずっと暗い話が続いている。長崎だけの話ではなく、経済が東京集中する過程の中で、地方都市の人口が増える中で集中してしまう、という矛盾が生じている。今後、日本全体が活性化するには地域が頑張らねばならない。6 年くらい前に出した「2050 年の長崎」という論文で、一つの大きな柱として国際観光が中心になっていくことを書いた。長崎がその中心になると思う。是非、都市中心部をどういう風にしていくか、皆様方の活発なご議論をお願いする。

○【議題 3】検討の進め方について

- ・ **資料 3** を使用し事務局から説明事務局説明
- ・ 質疑

(委員)

- ・ 今回、国交省の指定を受けて県と市が都市再生を進めるとのことだが、国交省の枠外でも必要に応じて県や市が独自に事業を行うということは検討されてないのか。

(事務局)

- ・ 国交省から指定を受けて調査費の補助金をいただき検討を進めている。その対象物が国交省所管の事業か否かは関係なく、街のために必要なものであれば、この中で検討する。

○【議題 4】都市再生に向けた基本方針の考え方について

- ・ **資料 4** を使用し事務局から説明

- 【議題5】重点地域の現状、特性と課題について
  - ・ 資料5-1~4内容をスクリーンを使用し事務局から説明

(途中10分間休憩)

- 【議題4】重点地区の現状、特性と課題及び【議題5】都市再生に向けたアイデアについて、各委員から意見をいただく

(委員A)

- ・ SWOT分析の資料を眺めると、観光が中心になると思うが、今まで集客に注力しすぎて集金が弱かった。都市をつくるにはその中で経済活動が生まれ、売り上げが上がるからこそ、活力や雇用が生まれる。そういう形でまちは成長していくのではないか。強み弱みのところに何となく「食」が挙がっているが、弱みとして十分に金を落とさせる仕組みになっていない。ここにしかない、沢山ある、というのは必ずしも売れるということではない。だから素材は沢山あるが、観光都市として売り上げを上げるための経営資源になるような素材の見極めが必要である。
- ・ 中国人も一昔前みたいに日本の物が何でも珍しいわけではなく、中国でも何でも買えるようになってきているので、長崎らしく興味をそそるものがあつたらいい、というような話しであった。だから都市再生の中で、どこで何を買わせるか、商品開発も併せてしっかりやる、というようなことが必要である。
- ・ 強みに「景観」とあるが、必ずしもいいとは思わない。マンションはドンドン建っており、今度も大きなマンション(タワー式)が建つ予定である。そういう意味で早く景観を何とかしなければならぬ。また、人口が減少する中で、これだけ平地部に分譲マンションが供給されれば、斜面部はどうなるのか。
- ・ 平地部の住宅供給量のコントロールが課題である。

(委員B)

- ・ 観光の担い手の育成が大事である。物だけではなく、物と人が醸し出す、そこにしかない風情、趣というもの上手く絡み合って観光客は満足するし、リピートしてもらえる。また、長崎の良さは、長崎人の暮らしの中に根付いた文化・伝統というものを売りにする部分もあるので、長崎人の暮らしがどのようになっているのかと密接につながっている気がする。暮らしを見せるということができる暮らしにしなければならないと考える。
- ・ 長崎を観光するポイントが近年大きく変化している。昔は100円ショップに喜んで行っていたが、今はブランドショップを紹介してくれなど、明らかに生活スタイルが変わった。そういう人たちに対し長崎のもてなしをどうするか、売れるものをどう用意するかが非常に大事である。
- ・ 斜面は長崎の大きな売りだと考える。決して弱みではなく、強みである。

(委員C)

- ・ 斜面というものをもっと前面に出す必要があると思う。斜面地での生活や文化等を研究する拠点があってもいいのではないかと思う。それが観光化出来れば良いが、出来なくても研究する拠点として何か出来ないかとの感想を持った。
- ・ 産業都市としての魅力としては、過去の歴史等の魅力だけではなく、現在の魅力、学術的な、例えばノーベル賞を取られた方が長崎生まれであったとか、何か繋がりを出せないかと思う。
- ・ 地形が大きな要因だと思うが、長崎の路面電車は非常に貴重な財産であり、もっと上手く使えば良い。長崎は本来、車を都心部に入れない方が良い都市構造であり、外からの客に対してはパーク&ライドで、路面電車または自転車に乗り換えてもらった方が良いと考える。例えば、船と路面電車を直接つなぐとか、普通あまり有り得ないパターンもあって良いと考える。

(委員D)

- ・ 長崎は観光が大事だと思う。もっと腰をすえて外国人を呼び込む戦略をこの機会に努力をすれば良いのではないかと。クルーズの話があって魅力があるということだが、宿泊は船の中なのか。長崎の宿泊施設には泊まらないのか。
- ・ いろんな可能性を考えると、松が枝に大きなクルーズが入って、そこで何人かが降りて、京都まで行って、また横浜から乗るとか、そういう拠点みたいなものができる可能性があれば面白いと思う。
- ・ 資料5にある函館のチャーター便が増えているとあるが、何でこんなに増えているのか。客を呼ぶにはクルーズもあるし、飛行機もあるし、色々あるだろう。京都に溜まっている外国人を最後に長崎に連れてくる方法は色々あるだろう。そうすると大村（長崎空港）のチャーター便がこれだけ増えれば、長崎は変わるだろう。クルーズとチャーター便の両方は、外国人を呼ぶ手段として大事である。上海の西橋空港と長崎空港を繋げば近いし、長崎空港から長崎へは 35 分で着く。そういうことも一方で考えてみたらどうか。
- ・ 食べ物が美味いか不味いかで、物凄くその地域のイメージが変わる。長崎の中国人に対する食の戦略が大事だと思う。日本人の舌は世界で一番優れている。長崎の食べ物を食べさせるだけでも、中国人に対しては魅力あるのではと考える。上海で中華を食べるより、日本の方がはるかに美味しい。日本人は外国人向けにも日本人向けにも調理を合わせられる。これを、先ほどのチャーター便と掛け合わせながら、何かやるとか。
- ・ 中国人を呼ぶときにオランダをもっと売りにできないか。日本だけだと刺激が弱い。中国と日本の寺を比較すると、中国のほうが刺激的である。出島もあることだし、オランダをもっと強烈に使うよう再検討して欲しい。狙いは中国富裕層の奥様が、長崎で食事をして、ブランド物を購入し、オランダの話をして、上海で少し良い格好をする。こういうことを 10 年間くらいやってみてはどうかと思う。

(委員E)

- ・ キリスト教遺産群の二十六聖人については、殉教の数的にも例がなく、アジアの拠点になるのではないかと。
- ・ 過去にグラバー邸から稲佐山までのロープウェイのアイデアがあったが、三菱造船の上空を通過することが支障となり取りやめられた。
- ・ もてなしの心を教育するには時間もお金が掛かる。

(委員F)

- ・ 平成 18 年に商工会議所が県に 5000 人規模のコンベンション施設を要望した。スポーツ大会、コンサート、駐車場施設を備えた 5000 人規模のコンベンションが何としても必要である。
- ・ 長崎の斜面は魅力的だが、将来的にどうするのかは非常に難しい問題である。市が十善寺地区で、ミニ再開発みたいな形で少しずつ斜面地の整備を行っており、取り組み方は面白いが、一旦山に返すというやり方もあるのではないかと。斜面を捨てるのではなくて、新たに斜面を考え直すという手法もあって良いと思う。

(委員G)

- ・ 本委員会での検討は、この長崎の街にとって最後のチャンスであるとの気すらしている。とは言っても焦る必要はなく、本当の意味での都市をつくっていくことに対して、真剣に考えねばならないと思う。
- ・ その都市のオリジナリティーなり、都市らしさが知れ渡っていくことが大切である。かつて長崎は異国情緒とかが知れ渡っていたが、このことは捨てる必要はなく、長崎という街が外国人等に対して何を訴えていけるのか考えなければならない。
- ・ 南山手・東山手が伝統的建造物群保存地区であるという認識がこんなにもないという街があつていいのかもしれない。長崎では伝統的建造物というものを活かしてきれていない。グラバー園しか見ていない。グラバー園のやり方は過去の遊園地スタイルであり、そのことをまた出島でもやっている。今、風情と

かを見に来ている観光客はあんなものを見に来ているわけじゃない、という事に気づかねばならない。何でチョンマゲを被った人が出島入口に立っているのか。よっぽど古い観光地である。そのことに市が規制をかけるなりしないといけない。一時期、収入は減るかもしれないが、本物の街にはならないのではないかと考える。

- ・ 現代的な文化の享受が提供されているのか。コンサートを例にとるが、長崎県の音楽好きであれば佐世保、福岡に行く。県庁所在地でありながら、長崎市は残念ながら良い催しが少ない。一例ではあるが、他にも通じる。長崎市は現代的な何か弱い。
- ・ 周辺部と中心部の役割分担をどうしていくか、真剣に考えなければならない。特に長崎という街は平地が少なく、斜面地が大半を占めている。あるいは、都心の真ん中に水面がある。このことは自然条件として良いことだが、実際、住宅地のかなりの部分が周辺部にあり、このことを交通計画などで検討することが必要である。例えば、路面電車の延伸を真剣に考えてみるなど。また、都心部に何であんなにバスが集まってくるのか、本当に必要なのか、歩いて楽しい街づくりを目指すなど考えねばならない。

#### (委員H)

- ・ 長崎の魅力は「食」であり、魚が有名である。しかし、観光客に魚がおいしいところはどこか、と聞かれても答えに詰まる。新鮮な魚を出すおいしい店が少ない気がする。例えば東京の築地には、すぐ新鮮な魚を食べられるところがある。長崎には食を活かせる施設が少ない感じがする。
- ・ 高速道路で交通の便が良くなり、また、新幹線でも繋がると、福岡との距離がますます近くなる。そうすると、長崎での観光が終わると、他の地域に行き宿泊する可能性が高くなる。長崎の宿泊客が減少しているデータもあり、いかに観光客を宿泊させ、長崎に金を落とさせるかが課題になってくると思う。
- ・ 長崎新駅のイメージパース等では、駅から港（海）が見えるようになっているが、県庁が魚市場に移転したら、新駅から港が見えなくなるのではと思う。それぞれの開発計画がリンクしているのか疑問である。駅周辺開発と県庁舎移転をリンクさせ、例えば、駅ビルの上に県庁舎をつくるアイデアがあっても良いのではないか。

#### (委員I)

- ・ 観光のキーワードには5つある。自然、温泉、施設の良さ、それに盛んに言われているのが、食と歴史。食と歴史が今後の観光に期待できる要素である。
- ・ 全国的に有名なふぐやマグロの水揚げ高は大きくても、長崎市内に出回ってなく、長崎の特産品として認知されていない。食というのは観光の大きなファクターだが、長崎の人はなぜマグロを消費しないのか、なぜ出回らないのか。また、マグロの解体ショーは評判がいいが、長崎では一度も見ることがない。さらに観光客はマグロが好きであるのに、食べられる場所がない。
- ・ 食の観点から言えば宝の持ち腐れ、誇れる県産品を地元で食べられる施設をつくり、それを情報発信して、旅行会社に売っていただくということが、長崎の食に関する課題ではないかと思う。
- ・ 長崎人のホスピタリティは非常に熱いと思う。しかし、観光客へのアンケートにおいては、おもてなしの部分は弱いという結果になっている。長崎は観光客に優しいということをPRしながら、観光振興、そして都市再生につなげていければ良いと考える。

#### (委員J)

- ・ 観光という観点からすると、景観というのは非常に重要な資源である。観られるものとして、斜面の市街地は重要であり、豊かな緑地を感じさせ、夜間の景観を作っており、重要な役割を果たしている。近年は斜面の空家化が進んでいる。こういう低未利用地を緑地、夜景の観点から、どういうふうを活用していくかが課題である。
- ・ 沿岸部の土地利用を調べると、半数以上が工場である。三菱の造船所や中小の造船場である。特に三菱の造船所は世界でも有数の工場施設であり、貴重な船舶が停泊することもある。東京湾では京浜臨海工業地域の景観を活かしたクルージングが行われており、長崎でも工場・工業景観を活かし

た取り組みを行えば良いのではないか。

- ・ 視点場（景観を見る場所）の整備も同時に考えねばならない。強みに稲佐山が挙げられているが、眺望点は他にも沢山ある。風頭公園からの方が三菱の造船所はよく見える。いろんな眺望点を検討する必要があるのではないか。また、眺望点から見せる工夫も必要と考える。
- ・ 回遊ルートの整備である。稲佐山へのアクセスはタクシーかロープウェイしかない。函館は路面電車で歴史的な市街地を通り抜け、非常にアクセスが良いと感じる。稲佐山においては、アクセスルートの整備が必要だと思う。
- ・ 図面に示されているのは幹線道路と路面電車の線だけであり、歩行者の視点から立った整備も合わせてご検討願いたい。

#### (委員K)

- ・ エコシティ長崎をもっと打ち出したほうが良いと思う。パーク&ライドや路面電車がある。路面電車は旭大橋の方まで延伸するなど色々考えられる。なるべく車を置いて路面電車に乗るなど、ヒューマンサイズの長崎として面白いのではと思う。
- ・ 国際的な観光ということについては、コンベンション施設が足りない。長崎大学でも収容しきれない。AIGの横とか、新駅の周辺につくるべきと思う。
- ・ 国際的なホテルがない。国際的なホテルは、自分のネットワークで国際観光客を連れてくるので、既存のホテルと競争しないと思う。これは行政の仕事ではない気もするが、民間を誘導する環境を整えてあげれば良いと考える。
- ・ ヘルスツーリズムが最近盛んになっている。長崎大学医学部があるし、今後患者が減っていくことも考えると、東南アジア、中国あたりの富裕層を誘致することは現実論ではないかと思う。
- ・ 国際観光の中で長崎がどう生き残るかがテーマである。

#### (副知事)

- ・ 二点思ったことがある。一点は長崎が今後埋没しないでやっていけるか、危機的状況にあることを我々はきちんと認識しなければならない。2050年の長崎市の人口は30%減、九州の県庁所在地の中で30%も減るのは長崎市だけである。しかも若者（20歳以下）の人口は50%も減る。こんなに減るのは、長崎市以外にはない。中心市街地の方々が県庁移転に反対と言っておられる。人口が3割減るといことは、今のまま何もしなかったら、中心市街地のお店も3割減るとい話である。そのときに長崎市をサステイナブルに支えるためには、交流人口の拡大しかない。そのときに、それに見合うだけの長崎の戦略とか魅力をどう作るかの素地ができていくのか。委員が伝統的建造物群保存地区の話をした。グラバー邸はかつて250万人来ていたが、今は80万人を切っている。小樽運河はかつて100万人くらいだったが、今は700万人になっている。街として歩けるようにしているからであり、遊園地型の観光ではなく、街としての魅力を高めることをやっている。回遊性を高める議論を踏まえうえで、外国人にどうお金を落として頂くか、本当に真剣にやっていかないと先はないのではないかと思う。その中で、コンベンション型の施設をどうやって作っていくのか、どう集金するのかを考えねばならない。
- ・ もう一点は、今、長崎市の議論をしているが、県としては離島とのゲートウェイ、離島との関係を考えねばならない。新幹線が開通すると、その先には離島がある。長崎市においても端島等があり、離島の魅力の増進につながる計画というものを入れていかなければならない。こういう議論に是非お知恵をいただきたい。

#### (事務局)

- ・ 以上を持って終了させていただく。

以上