

都市再生委員会（第2回）の結果報告

1. 開催日時、場所、出席者

①日 時：平成21年8月24日（月）9：30～12：00

②場 所：長崎県庁5-A会議室

③出席者：都市再生委員会委員11名中8名出席

脇田委員長、有馬委員、川添委員、林委員、平野委員、梁瀬委員、米倉委員、
渡邊委員（欠席3名：伊藤滋委員、外井哲志委員、山口純哉委員）

事務局：藤井副知事、椎木副市長他

2. 次 第

①現状、特性と課題

②都市再生に向けたアイデア募集（中間報告）ワークショップ成果の報告

③都市再生に向けた基本方針（案）と想定される主なプロジェクト

④区域別整備方針（案）

3. 主な意見

1) 現状について

- ・国際観光客の動向調査分析が必要である

→ 資料6

2) 地域の目指すべき姿について

- ・目指すべき姿の「キャッチフレーズ」として、国際ゲートウェイ機能は分かりづらい
例えば、～都市力の再生・強化による国際「観光」文化都市～

3) 整備目標と整備方針（案）について

- ・回遊性の向上は観光の視点だけでなく、住民の視点も考えるべきである
「コンパクトシティとしての機能向上と各拠点地域を円滑に結ぶための回遊性の向上」
- ・居住者の視点が欠けており、定住人口の維持策についても検討すべきである

4) 想定されるプロジェクトアイデアについての意見

【整備方針①】新幹線と国際・離島航路の接続等による広域交通機能の魅力向上

- ・広域交通機能間の接続強化として動く歩道の検討
- ・徒歩による移動として魚市場跡から岸壁を結ぶ橋
- ・新幹線駅から県庁、大波止、松が枝まで延びる電車

【整備方針②】官民一体となった都市機能の強化と新たな需要の創出等

- ・新たな観光としてコンベンションの分野の明確化
- ・長崎港に「海の都」長崎を思わせるような新たなシンボル

【整備方針③】世界遺産候補など多様な歴史・文化資源等の保全・再生

- ・景観・建物の高さの規制を考えるべき、ベルリンは非常にメリハリのある良い街
→ 資料7
- ・出島復元が進んでいない、グラバー園はあまりにも立派な観光地として作りすぎ
- ・軍艦島の港整備（地域外）
- ・若い芸術家がいてワクワクするような新鮮感あふれる芸術文化の創造

【整備方針④】新たな視点での観光創造

- ・三菱の産業形態を見せる観光や上海航路時代の長崎と造船技術を見せる博物館

【整備方針⑤】道路・公共交通・歩行者動線などのネットワーク整備

と回遊コースの充実・開発

- ・電鉄の協力による路面電車の稲佐方面への延伸や路線変更

5) ゾーニングについての意見

→ 資料5

- ・稲佐周辺ゾーンと松が枝・大波止ゾーンを統合して環長崎港ゾーン
- ・稲佐周辺ゾーンは平和ゾーンに編入
- ・平和学習ゾーンの中に立山防空壕を追加
- ・ホテル日昇館を視点場に追加

都市再生委員会（第2回）での主な意見

1. 現状について

①国際観光客の動向調査分析が必要である

- ・ まず、何を求めているのかを把握することから始めないと、そこがこの計画では弱いのでは。
- ・ 国際観光客の長崎に対する魅力の分析があまりない状態で作られているところに多少の不安を感じる。
- ・ 長崎市観光戦略では、外国人が長崎に何を求めているのかあまり調査されていないため、観光戦略の中で国際観光についてはペンディングにした。
- ・ 唐人屋敷跡に中国人でも昔の雰囲気を楽しめる場所を作ろうという議論をしたが、本当に今の中国人のニーズに合うのか。

2. 地域の目指すべき姿について

②目指すべき姿の「キャッチフレーズ」として、国際ゲートウェイ機能は分かりづらい

- ・ 国際観光にかなり力を入れるのかなと思っているが、クルーズのみに傾斜している気がする。
- ・ 「国際ゲートウェイ機能」という言葉が熟しているか、住民にとって分かりやすいのか疑問である。
- ・ ゲートウェイ機能を謳っている都市には、ハブ空港とか、蓄積や知名度等がないときつい。
- ・ 「国際観光文化都市」とあるが、大分古い概念であり、またかという気がする。
例えば、～都市力の再生・強化による国際「観光」文化都市～

③交流人口を拡大による経済効果により、長崎を再生すべきである

- ・ 観光を基本方針の大きな目玉としてあげているのはよく理解でき大きなポイント。
- ・ 長崎は観光をイメージしないとやっていけない。
- ・ 一番の問題は、経済を取り戻すこと。観光に力を入れることが一番手っ取り早いし確実である。
- ・ 観光客を呼び込んでそこに産業を作ることは、人口減少策に対するひとつの回答である。
- ・ 「住んでよし・訪れてよし・泊まってよし」のように経済波及効果につながるメッセージを盛り込む。

3. 整備目標と整備方針(案)について

④回遊性の向上は観光の視点だけでなく、住民の視点も考えるべきである

- ・ 目標の順番は「観光資源と各拠点的地域を円滑に結ぶための「回遊性の向上」が一番。
- ・ コンパクトシティをもっと前面に出す。例えば「コンパクトシティとしての機能向上と各拠点地域を円滑に結ぶための回遊性の向上」にして、その中で、観光だけではなく、仮に県庁舎移転を前提としたときに中心商店街とどう結んでいくのか、あるいは新駅とグラバー邸や南山手・東山手、新地、唐人屋敷、寺町などどのように結んでいくかを考えるべき。
- ・ 観光資源のことだけではなく、定住者、市民にとっての回遊性をどう向上させていくのか、2～3km四方内での回遊性をどう確保していくのかなど考えるべき。
- ・ 回遊性の向上は観光者にとってもいいが、住んでいる人にとっても魅力的である。
- ・ 回遊性の向上とあるが、ただ繋ぐだけで回遊できるというわけではない。良い都市の条件として分かりやすさを挙げているが、サイン計画も関係してくる。
- ・ 歩けばたいした距離ではないが、多種多様になっていく高齢化社会に向かつての新しい交通システムとか、回遊性が必要である。
- ・ ハード的な施策が主で、ソフト施策、特に人材の育成もしくは観光地域に住んでいる方に対するメニューが含まれていない気がした。市民に対する意識の向上をしないと、ハードを整備しても上手くいかない。
- ・ 都市は拡大型から縮小型へ求められており、都市中心をどう位置づけるかと言う視点がほしい。

⑤居住者の視点が欠けており、定住人口の維持策についても検討すべきである

- ・ 今住んでいる方、これから住まれる方の視点がやや欠けている。
- ・ 交流人口の拡大による経済効果とあるが、定住人口も含められればという気がした。
- ・ 観光客の視点多いので、居住者、どうしたら住みやすい地域になるのかという視点も入れる。
- ・ 若者の減少を少しでも食い止めるような方策をひとつでも盛り込んだ基本方針にする。
- ・ 地方の都市として県庁所在地として、世代バランスの取れた人口構成になるような街になって欲しい。
- ・ 「住んでよし・訪れてよし・泊まってよし」のように経済波及効果につながるメッセージを盛り込む。【再掲】

4. 想定されるプロジェクトアイデアについての意見

【整備方針①】新幹線と国際・離島航路の接続等による広域交通機能の魅力向上

⑥広域交通機能間の接続強化イメージ

⑥-1 新長崎駅

- ・ 新長崎駅の南側に開くということが大前提である。
- ・ 新幹線の新駅は海が見えるところまで伸ばすべき。

⑥－2 動く歩道による接続（新幹線と離島航路の接続）

- ・ 新幹線駅からそのまま二階の橋を渡って県庁に行き、そのままフェリーターミナルまで海の上を歩いていく歩道のようなものがあれば良い。
- ・ 高齢化社会を考え、長崎駅にきた人が動く歩道等を上手く使えと、市民、観光客にも使える。多くの人に使えるものと考えれば、単位あたりのコストも下がる。
- ・ お金があれば動く歩道もいいが、動いていない動く歩道はチョット寂しい気がする。
- ・ 動く歩道設置の工事費は国の補助で負担は少ないが、その後の維持費はかなりかかる。
- ・ ジェットfoil、フェリーの乗船客の合計が動く歩道を設置する需要には厳しい。
- ・ 長崎駅に下りる人数のうち大波止方面に向かう人数は少ない。
- ・ 歩く、バスで移動するという多様な機会を生み出すためにも、ここに動く歩道を設置するのはあまり望ましくない。
- ・ 可能性は分からないが、動く歩道も一度検討いただければと思う。

⑥－3 シャトルバスによる接続（新幹線と国際・離島航路の接続）

- ・ 船客を前提に考えればシャトルバスが手っ取り早い。
- ・ 長崎駅に新幹線が着く度にバス2台くらいを待機させ無料で大波止まで運行させる。
- ・ 新駅から魚市場跡まで延びた電車を降りると、そこから大波止、松が枝、水辺の森公園までシャトルバスを運行する。
- ・ ここの交通量を考えて、なかなか動く歩道を設置するにはコストに見合わない。この中で選択すればシャトルバスを使う。
- ・ 大波止に新長崎駅を持ってきたらどうか。それは無理な話だったら駅から直接大波止や松が枝を直接結ぶバスや路線が現実的である。
- ・ シャトルバスについては、せっかくやるのならバイオ燃料や電気自動車などを取り入れれば、観光都市として効果がある。
- ・ シャトルバスなどはいいと思うが、普通の人にとって大した距離ではない。

⑥－4 徒歩による移動（新幹線と離島航路の接続）

- ・ 動く歩道に関して費用対効果の面からどうかと思う。単に歩いたらつまらないので、歩いていて楽しい仕掛けを作っていただければと思う。
- ・ 魚市場跡を歩いているときに東南方向の岸壁を結ぶ橋みたいなものがあつたらいい。県庁が移った場合、大波止と魚市場跡を太鼓橋のような綺麗な歩道が空中を渡っていると、新駅から歩いていくのでは。
- ・ 長崎駅から大波止ターミナル間は400mから500mであり、東京の地下鉄の乗換えの距離である。快適であれば、多分歩く。ただ荷物を持った人が多いので、そういう場合にはどうするか。
- ・ もちろん歩くという手段もユニバーサルデザイン的には必要である。

⑥－5 電車の延伸（新幹線と国際・離島航路の接続）

- ・ 新駅から乗り換えて魚市場跡地まで何か違う面白い電車に乗る。その電車を大波止、松が枝まで伸ばせばすばらしい。
- ・ 新幹線駅まで路面電車が入り、さらに県庁、大波止、松が枝まで延びる路線。

⑦レール&クルーズ・国際クルーズ・定期航路

- ・ レール&クルーズといったことを考えれば観光客に対し時間的に大きなメリットがあり、国際クルーズにも繋がるし、定期航路の価値が高まる。

【整備方針②】官民一体となった都市機能の強化と新たな需要の創出等

⑧コンベンション・宿泊

- ・ 長崎に足りないものはコンベンションの充実。新たな観光としてその分野をもう少し明確にする。
- ・ 旅行業界、交流人口文化産業にとっては、最終的には泊まってナンボという事情。

⑨新たなシンボル

- ・ 長崎は平和祈念像が出てくるが、もうひとつの長崎港に「海の都」長崎を思わせるようなシンボルが欲しい。
- ・ シンボルが欲しい。シンガポールはマーライオン、オーストラリアはオペラハウスがシンボリックに出てくる。

【整備方針③】世界遺産候補など多様な歴史・文化資源等の保全・再生

⑩景観・建物の高さの規制を考えるべきである

- ・ まちづくりに関しては、色々な話が出てきており、高さ規制を早くすべきである。以前、市が高さ規制の話をまとめようとしたが、地元建設業界がかなり反対して、建てる場所を考えるから良いではないかとの議論でまとまらなかった。しかし、県外業者は場所を考えずに高層マンションを建てている。
- ・ まちづくりを最初から意識すれば、まだまだ歴史の街、観光の街として非常にいい街になっていたのでは。
- ・ 東山手、南山手の各家庭で花を植えるなどしてほしい。
- ・ せっかく作った遊歩道がうまく機能していなかったり、あるいは街の裏側になっている部分が汚らしかったり、従来の道路側に面した景観に比べると、ふと見える後ろ側の景観があまりにもお粗末であり、これはとても見せられる状況ではないと感じる。
- ・ ベルリンという街が非常にメリハリのある良い街である。

⑪出島・グラバー園

- ・ 出島復元についてもまだ橋は架からないし、もう少し元気の出ることを考えなければいけない。
- ・ 出島にしてもグラバー園にしても、やはり市民が身近に感じられない。あまりにも立派な観光地として作りすぎている。

⑫軍艦島（区域外）

- ・ 軍艦島に行きたいという意見が多い。悪天候で上陸できない場合もあるので、港を整備することで新しい観光として活かせる。

⑬芸術文化

- ・ 長崎は歴史・文化のイメージが強いが、歴史は一回見ると変化がないため、あまり次に繋がらない。やはり芸術文化、クリエイティブな文化が常に創造してないと、「来るたびに長崎の魅力が変わってる」「長崎には若い芸術家がいてワクワクする」というような新鮮感というのが長崎には必要である。芸術文化をもう少しクリエイティブにやるべきである。

【整備方針④】新たな視点での観光創造

⑭三菱・博物館

- ・ 新たな観光資源としての産業、三菱重工は長崎にとっても大きい。
- ・ 三菱重工には長崎市民が入れない。産業形態を見せるのもひとつの新しい観光である。
- ・ 長崎は「海の都」みたいなどころであるが、長崎に来ると海に関する博物館とか楽しめる場所がない。海に浮かんだ船の博物館みたいなのが要るのではないか。上海航路時代の長崎と三菱の造船技術の二つの観点から博物館があってもよい。

⑮医療・健康

- ・ ヘルスツーリズムなど、健康施設に人を呼び込むことは色々な波及効果を生む。

【整備方針⑤】道路・公共交通・歩行者動線などのネットワーク整備

と回遊コースの充実・開発

⑯電車の延伸・トランジットモール

- ・ 路面電車が長崎駅構内に入ってくるのであれば、例えば出島方面に向かう1番の路線が、現在の魚市場跡の横をかすめて、稲佐山あたりまで行って戻ってくるとか、路線の変更など一緒に考え、現実的に見ればどうか。
- ・ 電鉄の協力があれば非常に楽しい回遊性が生まれる。

5. ゾーニングについての意見

- ・ ゾーニングについて、④の稲佐周辺ゾーンとあるが小菅の方まで入れるのは無理がある。例えば、橙色のゾーンと松が枝・大波止ゾーンを一緒にして環長崎港ゾーンとし、港を中心に考えれば。稲佐はむしろ平和ゾーンのほうに入れたほうが分かりやすい。
- ・ ゾーン別のイメージの中で気になる点があった。平和学習ゾーンの中には北部の地域しか入っていないが、立山防空壕を入れるべき。
- ・ 視点場の中にホテル日昇館からの景観が非常にいいので、視点場として整理すべき。

「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 21 年 8 月 24 日（月）9：30～12：00

2. 場 所：長崎県庁 5-A 会議室

3. 出席者：都市再生委員会委員 8 名（脇田安大委員長、有馬一郎委員、川添一巳委員、林一馬委員、平野啓子委員、梁瀬正輝委員、米倉邦彦委員、渡邊貴史委員）
（欠席 3 名：伊藤滋委員、外井哲志委員、山口純哉委員）

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、本多信也）他

長崎市 副市長（椎木恭二）、都市計画部長（馬場敏明）、都市計画部次長（池田 宏）、まちづくり推進室長（佐藤順次郎）、まちづくり推進室（田畑徳明、飯田恭祥、濱崎一弘）他

4. 内 容：

（委員長）

・今日の最終的な狙いは資料 4 の 1) 地域の目指すべき姿にある整理項目である。

（県事務局）

・資料 1 と資料 2 について前回委員会での意見を踏まえ報告。

（県事務局）

・資料 3 について説明。

（県事務局）

・資料 4,5 について説明、資料 6 は省略。→説明内容は省略

（委員長）

・資料 4 の 1p、理念になるところだが、ここの構成について皆様にご意見伺いたい。

（委 員）

・観光が前面に出てる感じだが、観光だけで行くのがいいのかどうか。

・事務局のほうでは観光に重点を置いている背景は何かあるのか。

（県事務局）

・昨年 12 月、国土交通大臣から地域の指定を受けた時の発想が、国際観光文化都市、長崎の再生が主体。

・背景には国全体でビジットジャパンなど、観光立国を目指そうという中で、指定されている。

・純粋な観光だけで長崎経済が飛躍的に伸びるわけではない。いかにして波及させるか盛り込んでいくべき。

（県事務局）

・資料 4 の 3p の棒グラフは、九州県庁所在地の 2030 年の人口の予測である。

・長崎市は九州各県で人口減少が突出して高く、都市の規模や経済を維持できない。

・これに対するひとつのソリューションが交流人口である。

・長崎市は、日本では西の端であるが、アジア全体の地図の中では、アジアの中心地。

・隣には急成長している中国、東アジア圏があり、交流人口を上手く活用すれば都市の力を維持できる。

・観光だけではなく、文化、コンベンション、出張・ビジネス等、いろいろなものが交流人口になる。

・長崎は観光の発祥の地。易経の中で、「国の光を観る」ということが観光の意味であり、もっと広い意味を有している。

・長崎の観光を再編するという中に人口 30%減ということを突破できる鍵がある。

・歴史、文化、景観、商業、平和の他にあるかもしれない。

・平和では、長崎市がオバマ大統領の演説を受けて世界都市首脳会議の開催など主体的な役割を新たに見出せないか。情報発信機能をもっと広い意味での観光として、都市を再生していけばどうか。

（委 員）

・観光を基本方針の大きな目玉としてあげているのはよく理解でき、大きなポイント。

・地方の都市として県庁所在地として、世代バランスの取れた人口構成になるような街になって欲しい。

- ・若者の減少を少しでも食い止めるような方策をひとつでも盛り込んだ基本方針になればいいと思う。
- ・若者が出ていく理由は、進学先、就職先がないこと。これらに対してアイデアがないものか。

(委員)

- ・観光客を呼び込んでそこに産業を作ることは、人口減少策に対するひとつの回答である。
- ・ヘルスツーリズムなど、健康施設に人を呼び込むことは色々な波及効果を生むのでは。

(委員)

- ・一番の問題は、経済を取り戻すこと。観光に力を入れることが一番手っ取り早いし、確実である。
- ・水辺の森公園を緑地にしたことは観光地長崎にとって非常にありがたい。
- ・東山手、南山手の各家庭で花を植えるなどしてほしい。
- ・まちづくりを最初から意識すれば、まだまだ歴史の街、観光の街として非常にいい街になったのでは。
- ・新幹線が来る、新県庁ができる今こそ、長崎を歴史が残る魅力ある街にできるのかの分かれ目。

(委員)

- ・「国際ゲートウェイ機能」という言葉が熟しているか、住民にとって分かりやすいのか、疑問である。
- ・ゲートウェイ機能を謳っている都市には、ハブ空港とか蓄積や知名度等がないときついのでは。
- ・「国際観光文化都市」とあるが、大分古い概念であり、またかという気がする。例えば、～都市力の再生・強化による国際「観光」文化都市～

(委員)

- ・今住んでいる方、これから住まれる方の視点がやや欠けているのでは。
- ・回遊性の向上は観光者にとってもいいが、住んでいる人にとっても魅力的。
- ・都市は拡大型から縮小型へ求められており、都市中心をどう位置づけるかと言う視点がほしい。
- ・2pで交流人口の拡大による経済効果とあるが、定住人口も含められればという気がした。

(委員)

- ・住んでよし・訪れてよし・泊まってよし、のように経済波及効果につながるメッセージを盛り込んで。
- ・旅行業界、交流人口文化産業にとっては、最終的には泊まってナンボという事情。

(委員)

- ・長崎は観光をイメージしないとやっていけないだろう。
- ・交流人口が減少しているということは長崎に飽きがあるのでは。
- ・軍艦島に行きたいという意見が多い。上陸できない場合もあるので、港を整備することで新しい観光として活かせるのでは。
- ・三菱重工だが、ここも長崎市民が入れない。産業形態を見せるのもひとつの新しい観光ではないか。
- ・見慣れない光景を新しい切り口でやっていけば、また長崎に行ってみようというような人もいるのでは。

(委員)

- ・国際観光にかなり力を入れるのかなと思っているが、クルーズのみに傾斜している気がする。
- ・国際観光客の長崎に対する魅力の分析があまりない状態で作られているところに多少の不安を感じる。
- ・長崎市観光戦略では、外国人が長崎に何を求めているのかあまり調査されていないため、観光戦略の中で国際観光についてはペンディングにした。
- ・唐人屋敷跡に中国人でも昔の雰囲気を楽しめる場所を作ろうという議論をしたが、本当に今の中国人のニーズに合うのだろうか。
- ・まず、何を求めているのかを把握することから始めないと、そこがこの計画では弱いのでは。

(委員長)

- ・具体的な整備目標と方針(案)について議論していただきたい。例えば、7p～8pの「国際ゲートウェイ機能を支える都市機能の充実等」の中で、新幹線長崎駅と航路の接続強化のイメージなども示されている。

(委員)

- ・その件に限定されると困るが、「国際ゲートウェイ機能を支える都市機能の充実等」という点で、先ほどの提案のどの形が一番良いのか、やってみないと分からないものでもある。二番目に新しい観光資源の保全・再生・創造とあり、三番目にまた観光とくる。この三番目の項目が一番目だと思う。

- ・今回やろうとしているのは、三番目で言うのならば、今の街がどういう街であるべきか、大きく言うとコンパクトシティをもっと前面に出し、例えば「コンパクトシティとしての機能向上と各拠点地域を円滑に結ぶための回遊性の向上」とかにして、その中で、観光だけではなく、仮に県庁舎移転を前提としたときに中心商店街とどう結んでいくのか、あるいは新駅とグラバー邸や南山手・東山手、新地、唐人屋敷、寺町などとどう結んでいくか、と考えるべき。
- ・歩けばたいした距離ではないが、多種多様になっていく高齢化社会に向かっての新しい交通システムとか、回遊性が必要では。
- ・せっかく作った遊歩道がうまく機能していなかったり、あるいは街の裏側になっている部分が汚らしかったり、従来の道路側に面した景観に比べると、ふと見える後ろ側の景観があまりにもお粗末であり、これはとても見せられる状況ではないと感じる。
- ・世界陸上の女子マラソンを見ていると、ベルリンという街が非常にメリハリのある良い街だと思った。
- ・三番目は観光資源のことだけではなく、定住者、市民にとっての回遊性をどう向上させていくのか、言わば2~3km四方内での回遊性をどう確保していくのかなど、考えて頂ければと思う。

(委員)

- ・長崎駅と大波止あるいは松が枝、さらには商店街を結ぶところがどうあるべきか。
- ・船のお客さんを前提に考えればシャトルバスが手取り早い。
- ・高齢化社会を考え、長崎駅にきた人が動く歩道等を上手く使えと、市民、観光客にも使えるので、多くの人に使えるものを考えれば、単位あたりのコストも下がるのでは。
- ・設置のときは国の補助で負担は少ないが、そのあとの維持費がかなりかかる。

(委員)

- ・今の大波止ターミナル機能はほとんどがジェットfoilのお客のためであり、非常に矛盾している。

(県事務局)

- ・全体で132万人のうちジェットfoilは36万人である。
- ・いろんなやり方があるが、是非色々な意見をいただければ。

(委員)

- ・長崎駅に下りる人数のうち大波止方面に向かう人数は一体どれくらいかといえば、もっと少ない。
- ・ジェットfoil、フェリーの乗船客の合計が動く歩道を設置する需要になるかといったら厳しい。
- ・路面電車が長崎駅構内に入ってくるのであれば、例えば出島方面に向かう1番の路線が、現在の魚市場跡の横をかすめて、稲佐山あたりまで行って戻ってくるとか、路線の変更など一緒に考え、現実的に見ればどうか。
- ・シャトルバスなどはいいと思うが、普通の人にとって大した距離ではない。
- ・駅~大波止ターミナルは400~500mであり、東京の地下鉄の乗換えの距離。快適であれば、多分歩く。
- ・ただ荷物を持った人が多いので、そういう場合にはどうするか。

(委員)

- ・前は動く歩道を作ろうという話がどっかから一度出ていたが、結局どうなったか。

(県事務局)

- ・新幹線というものをどういう風にして、まちづくりしていくのかを考えなければならないので県と市が一緒に考えている。
- ・離島をどうするかは長崎県民全体にとって大きな問題であるから、新幹線とどうつなげていくか。
- ・外国航路も長崎県民全体にとっても大きな問題であり、どうつなげるかを考えていかなければならない。
- ・8pにある問題は、長崎県全体の発展の上でここをどう接続していくかは非常に重要な問題である。
- ・新幹線を降りてすぐジェットfoilに乗れるということは、ある意味で新大阪発五島行きという新幹線ができるというイメージになる。ここの接続のところは長崎県全体の発展をしていく新幹線のまちづくりの上で非常に大きな論点であるので、どう考えるのかをご議論いただきたい。

(委員)

- ・ここの交通量を考えると、なかなか動く歩道を設置するにはコストに見合わないのでは。この中で言えばシャトルバスを使うのがいいのかなど。

- ・歩く、バスで移動するという多様な機会を生み出すためにも、ここに動く歩道を設置するのはあまり望ましくない気がする。

(委員)

- ・レール&クルーズといったことを考えれば観光客に対し時間的に大きなメリットがあり、国際線クルーズにも繋がるし、定期航路の価値も高まるのでは。
- ・シャトルについては、せっかくやるのならバイオ燃料や電気自動車などを取り入れれば、観光都市として効果があるのでは。

(委員)

- ・乱暴な意見として大波止に新駅を持ってきたらどうか。それは無理な話だったら駅から直接大波止や松が枝を直接結ぶバスや路線が現実的なのかな。
- ・動く歩道に関して費用対効果の面からどうかと思う。単に歩いたらつまらないので、歩いていて楽しい仕掛けを作っていたらと思う。

(委員)

- ・新長崎駅の南側に開くということが大前提である。
- ・バス2台くらいが待機していて新幹線が来るたびに大波止行きの方はこれに乗ってください、タダで運行しますという風にすれば。
- ・お金があれば動く歩道もいいが、動いていない動く歩道はチョットさびしいなという気がする。
- ・魚市場跡を歩いているときに東南方向の岸壁とを結ぶ橋みたいなものがあつたらいい。
- ・県庁が移った場合、大波止と魚市場跡を太鼓橋のような綺麗な歩道が空中を渡っていると、新駅から歩いていくのでは。

(委員)

- ・新駅は今の駅舎から150m後ろに下がる。全路線の利用時間が150m移動ただけで非常に延びる、簡単なようで簡単でない問題を含んでいる。全部の電車を市民が利用されて、そこにわずか何分かではあるが乗客にすれば、150m入って150m戻ることになる。

(委員)

- ・新しい新幹線の駅まで電車が入って、さらに県庁、理想を言えば大波止まで、しいて言えば松が枝まで延びる路線があつてもいいのでは。
- ・電鉄の協力があれば非常に楽しい回遊性が生まれるのでは。
- ・もちろん歩くという手段もユニバーサルデザイン的には必要かも。

(委員)

- ・新幹線の新駅は海が見えるところまで伸ばして欲しいというのが昔からの希望である。
- ・それが叶わないのであれば、新駅から乗り換えて魚市場跡地まで何か違う面白い電車に乗る。その電車を大波止、松が枝まで伸ばせばすばらしいと思う。
- ・新駅から魚市場跡まで延びた電車で降りると、そこから大波止、松が枝、水辺の森公園までシャトル運行している、そういう構想もいいのでは。

(県事務局)

- ・構造上どうしても旭大橋のギリギリのところまでホームをくっつけないと線形の構造上、新幹線駅ができない。そうすると海の直前のところまでホームが行くということが先ずある。連続立体交差事業の影響でホームが二階に行くが、ホームから海が目の前にあるという構造になっている。
- ・先ほど委員から長崎駅南口を作れるかとあつたが、海につながるようなホームができる可能性がある。
- ・海に突き出している新幹線のホームは世界を見ても先ずない。長崎の大きな魅力になってくる。
- ・そこを前提とした大波止、ジェットフォイルとの接岸性をどういう風に考えるのか。そういう前提で駅、南口をどう作るのかを考えなければいけない。
- ・路面電車の話がいろいろ出ているが、路面電車の構造は、駅から松が枝まで行くことを考えた時、新地のバスターミナルのところで右に曲がれないようになっている。だから、路面電車の構造を変えなければいけない。また、南北の線を充実させようとする石橋で単線になっているのでダイヤを増やせない。
- ・そういった路面電車の小さなボトルネックが解決されていない問題があり、あわせて考えていかないと単純にはつなげないという問題もあるのでご議論いただきたい。

(委員長)

- ・新幹線駅からそのまま二階の橋を渡って県庁に行き、そのままフェリーターミナルまで海の上を歩いていく歩道のようなものがあれば良いという声も聞いた。可能性は分からないが、動く歩道も一度検討いただければと思う。

- ・その他の整備目標について意見を伺いたい。

(委員)

- ・ハード的な施策が主で、ソフト施策、特に人材の育成もしくは観光地域に住んでいる方に対するメニューが含まれていない気がした。市民に対する意識の向上をしないと、ハードを整備しても上手くいかない。
- ・回遊性の向上とあるが、ただ繋ぐだけで回遊できるというわけではない。良い都市の条件として分かりやすさを挙げているが、サイン計画も関係してくる。

(委員)

- ・長崎に足りないものはコンベンションの充実。新たな観光としてその分野をもう少し明確に。

(委員)

- ・観光客の視点多いので、居住者、どうしたら住みやすい地域になるのかという視点も入れて欲しい。
- ・新たな観光資源としての産業、ワークショップにもあったが三菱重工は長崎にとっても大きい。

(委員)

- ・ゾーニングの問題で、資料の5の2pに6つのゾーンがある。④の稲佐周辺ゾーンとあるが小菅の方まで入れるのは無理があるのでは。どう変更すれば分からないが。例えば、橙色のゾーンと松ヶ枝・大波止ゾーンを一緒にして核長崎ゾーンとし、港を中心に考えれば。稲佐はむしろ平和ゾーンのほうに入れたほうが分かりやすい気がする。

(委員)

- ・前市長が市長になった時に、観光として何を一番最初に手を付けるべきかという話をいただいた。私は出島復元と話した。橋もまだ架からないし。もう少し元気の出ることを考えなければいけないのでは。

(市事務局)

- ・市民が今、一番出島に求めていることは、表門橋を架ける、出島が出島であった頃に、どのように出島に入っていったか。表門橋を架けることに市民の関心が集まっている。私共としても実現したい。
- ・それとあわせて出島の中をもっと楽しんでもらえるような仕掛けが不足しているので、全体としての復元計画を進めている。
- ・表門橋は今後進んでいく方向性が見えてきたところである。

(委員)

- ・出島にしてもグラバー園にしても、やはり市民が身近に感じられない。あまりにも立派な観光地として作りすぎているのでは。
- ・明治時代、長崎は東南アジアやヨーロッパから遊びに来ていた。雲仙が避暑地で海水浴場が外国人であふれていた、という歴史があった。もう一度歴史に学んで、長崎の動機付けを私たちが作っていかなければ。

(委員)

- ・ゾーン別のイメージの中で気になる点があった。4pの平和学習ゾーンの中には北部の地域しか入っていないが、立山防空壕を入れていいのではないか。
- ・10pの視点場の中にホテル日昇館からの景観が非常にいいので、視点場として整理できないか。

(委員)

- ・長崎は海の都みたいなのがあるが、長崎に来ると海に関する博物館とか楽しめる場所がない。
- ・水族館は他にあるので、海に浮かんだ船の博物館みたいなのが要るのではないか。上海航路時代の長崎と三菱の造船技術の二つの観点から博物館があってもいいのでは。
- ・シンボルマークが欲しい。シンガポールはマーライオン、オーストラリアはオペラハウスがシンボリックに出てくる。
- ・長崎は平和祈念像が出てくるが、もうひとつの長崎港に海の都長崎を思わせるようなシンボルが欲しい。

(委員)

- ・まちづくりに関しては、高さ規制を早くしないと、また色々な話が出てきている。二年前に市の高さ規制の話をもとめようとしたが、建設業者がかなり反対して、建てる場所を考えるから良いではないか、との議論でまとまらなかった。
- ・長崎は歴史・文化のイメージが強いが、歴史は一回見ると変化がない、あまり次につながらない。やはり芸術文化、クリエイティブな文化が常に創造してないと、来るたびに長崎の魅力が変わってる、長崎には若い芸術家がいてワクワクする、というような新鮮感というのが長崎には必要である。芸術文化をもう少しクリエイティブにやる。