

## 「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25年1月21日（月）14:00～16:00
2. 場 所：県庁本館3階特別会議室
3. 出席者：都市再生委員会委員7名  
安達一藏委員、川添一巳委員、外井哲志委員、中田 洋委員、平野啓子委員、  
脇田安大委員、渡邊貴史委員  
（欠席4名：伊藤 滋委員、林 一馬委員、武藤 剛委員、山口純哉委員）  
都市再生委員会事務局  
長崎県 副知事（石塚 孝） 企画振興部長（永川重幸）  
企画振興部参事監（平松幹朗）、まちづくり推進室長（松元栄治郎）、  
まちづくり推進室（植村公彦、石田祐子、本田大二郎）  
長崎市 副市長（三藤義文） 建設局長兼政策監（池田敏明）、都市計画部長  
（藤本晃生）、まちづくり推進室長（片江伸一郎）、まちづくり推進  
室（川原直樹、里 輝紀）
4. 内 容：

（副知事）

あいさつ

- ・長崎市中央部・臨海地域については、観光立国を牽引する都市として平成20年に国から「都市・居住環境整備重点地域」の指定を受けた後、平成21年7月に本委員会を設置して、皆様方から貴重なご意見を賜りながら、長崎市と県が一体となって都市再生の取組を進めてきたところである。
- ・平成22年3月には、2つの世界遺産候補など多様な歴史・文化資源を活かし、九州新幹線西九州ルートなどの広域交通拠点の整備効果を最大限に発揮させることで、観光の再生や交流人口の拡大を図り、その効果を長崎市のみならず、県全体にも波及させるため、まちづくりの全体像と将来像を示すグランドデザインとして基本計画を策定した。
- ・この基本計画に掲げる施策の具体化に向け、平成22年度から特に重点的に整備を進める必要があるエリア毎に、整備計画の策定・検討を進めており、平成23年3月に整備計画を策定した松が枝周辺エリアに続き、今回、長崎駅周辺エリアについて、整備計画の素案をとりまとめたところである。
- ・長崎駅周辺エリアでは、昨年6月に認可を受けた九州新幹線西九州ルートの整備事業をはじめ、JR長崎本線連続立体交差事業や土地区画整理事業、新県庁舎建設など多くの大型事業が進められ、あるいは計画されており、これらの事業をうまく連携させながら、長崎の陸の玄関口にふさわしい魅力あるエリアとなるよう本年度中に整備計画を策定したいと考えている。
- ・更に、昔からの賑わいや文化の中心である、まちなかエリアなどについても、来年度には整備計画を策定する予定であり、今後、それぞれのエリアを連携させながら、まち全体の魅力の強化と賑わいの創出に繋がるよう取り組んでまいりたい。

(事務局)

- ・資料1から資料2の説明

(委員長)

- ・副知事から挨拶があったように、去年の6月、長崎新幹線の長崎までの延伸が決定したことで、我々としても非常に喜ばしく胸のつかえがとれた感じがしている。
- ・開通は10年先ではあるが、10年というのはこの種の計画にしては非常に期間的には忙しい感じではないかと思っている。
- ・特に長崎駅周辺については行政だけではなく、民間の事業者もそれによっていろんなことを決めなければならないので、まず行政の方で決められることを決めていき、それに関連して、自分たちの意思決定をしないといけない民間もかなりあるので、10年というのはある意味では非常に短く、ここ2、3年のうちにかなり重要な事を決めていかないと、将来ふらふらした計画になってしまうと思っており、ある意味危機感を持って対応しないといけない。
- ・今日は一番重要なポイントである長崎駅周辺ということなので、ぜひ皆さんの意見を反映して、よい案をつくっていきたい。協力をお願いしたい。
- ・事務局より資料3について説明をお願いします。

(事務局)

- ・資料3について説明。

(委員長)

- ・この件について質問等ないか。
- ・自治会、商店街との意見交換で、計画の中にない、あるいは、計画とは違う意見は出てきたか。

(事務局)

- ・この計画に全くないというようなものは見当たらないが、例えば、ドラゴンプロムナードが利用されていないので活用する方法はないのか、地域コミュニティの維持などソフト面の取り組みが欠落しているのではないかという意見があった。また、浦上川の右岸部等が高潮などでしばしば浸水するので、護岸のかさ上げなどの対策を検討してほしい、旭大橋の低床化に関連しては、早期に実現できないのであれば、人だけでも通れる橋を先に設置してはどうか、それから、宝町の電停のバリアフリー化も早期にやってほしいという意見があった。

(委員長)

- ・これについて質問等はあるか。

(特になし)

- ・資料5の整備計画の素案について説明をお願いします。

(事務局)

- ・資料5の説明。

(委員長)

- ・前回、出された意見の事務局の検討状況について、このような対応でいいのか。あるいは新たな課題がないか、後ほど皆さんに伺いたい。本日欠席している委員の意見を事務局が事前にヒアリングをしているので、その意見について報告をお願いします。

(事務局)

- ・資料6の説明。

(委員長)

- ・皆さんに伺う前に、この欠席委員の意見の中になんか重要な点が幾つか出ている。
- ・二十六聖人についての2つ目の意見は、我々の中に信徒がいなくてもいいので、大司教区の意見を聞いてどう判断すべきか確認したほうがいい。
- ・浦上川の東西の連携、新駅舎から元船方面への南口の設置やトランジットモールの廃止については、事務局としてはどのように判断しているのか。

(事務局)

- ・浦上川の東西連携と歩行者デッキについては、密接に関連してくる内容である。現状の旭大橋がそのままあり続けると、新しい駅舎から魚市跡地へのデッキは設置できない構造になっているので、時間はかかるが、旭大橋の低床化については目指していきたいと考えている。
- ・また歩行者デッキの整備について、長崎駅が全国でも数少ない終着駅であり、離島航路への接続という点では、やはり南口の設置はぜひ頑張って取り組んでいきたいと考えており、JRともよく相談をして、どういう負担関係になるか、これからも調整をしていきたい。
- ・トランジットモールについては、先ほど、欠席委員から出た意見への検討の中でも説明したとおり、電気軌道は「できない」ということを強く表明されているため、何か新しく提案をして、議論に参加いただくことは非常に難しいと思っているが、難しいという前提で、駅が西側に移ることを踏まえ、今の長崎駅前電停と駅を円滑に結ぶ歩行者動線の工夫というものを検討していきたい。

(委員長)

- ・了解した。皆さんから特にその3点で意見等あるか。
- ・南口問題はこれから前向きに検討していくということである。もしできない場合は、この意見にあるように、うまくその動線をつくるということである。
- ・トランジットモールは、今のところ仕方ない気もするが、かなり離れて不便になるというのは事実なので、その代替策については、今後検討するという理解でよいか。

(事務局)

- ・そのとおりである。具体的には今後の検討課題である。

(委員長)

- ・このことについて補足的に伺いたい意見等あるか。

(委員)

- ・駅舎がかなり西側に動くということは、駅舎から降りてきた方々が公共交通機関をどのように利用するか、本当に大きな問題だと思う。しかも、小さい子どもを連れてご家族や高齢の方、体がちょっと不自由な方は、できるだけ近いところに電停などがあるのが一番便利である。
- ・これから高齢の旅行客をターゲットにしなければならない時代になってくるので、是非何かつなげるものを考えてほしい。

(委員)

- ・今言われたように、このような立派な駅ができるのに、そこから降りて、また歩かないといけないという計画はないのではないか。
- ・トランジットモールが今の時点では無理であっても、将来、別の事業で可能になることもあるだろうから、今後の課題として、可能な形で残しておくことが必要ではないか。
- ・新しい新幹線駅が出来るので、他のバスセンターとの関係も含め、交通を中心に行けるように交通結節点の強化を図ったほうがいいのではないか。
- ・長崎は古いものがたくさんあるが、これを機会に古いものと調和させながら新しくしていくという考え方をしてもいいのではないか。

(委員)

- ・多少は歩くにしても、楽しみながら歩けるものもいい。東口広場がどういうイメージなのかよくわからないが、歩いていると知らないうちに電停に着いたというようなものであればいいので検討してほしい。

(事務局)

- ・指摘のあった路面電車のトランジットモールについては、昔は電車が早かったが、今は道路環境が改善されたこともあり、バスも早くなっている。南北を短い時間でつなげなければ、バスと対抗できないことや経営的なことが問題である。
- ・駅から路線バス、電車、タクシーあるいは長距離バス等々への乗り換えがあるが、利便性が特に悪いのが電車である。電車に関しては、今、委員が言われたとおり、150メートルの距離をどのように、距離感の負担がなく歩けるかについて、いろんな角度で検討していきたい。
- ・JRからバスへの乗り継ぎについては、既存のとおりルートではなく、例えば、トランジットモール付近から入っていくルート、あるいは旭大橋のほうから入ってくるルー

トなどいろいろ考えられる。

- ・現在考えている案は、電車に対して不便ではあるが、他の交通機関についてはなるべく有効に機能するようにしたい。電車に対しては、なるべく負担にならないよう歩く動線を確認していきたいと思っている。

(委員長)

- ・電気軌道の経営判断として無理ということであれば、それを前提とせざるを得ない。知恵を絞るしかない。

(事務局)

- ・将来的のためにトランジットモールを残したらどうかという意見については、電車を入れる、入れないによって、駅前広場の計画が大きく変わることもあり、早めに判断しておかなければ、区画整理もやっている状況の中では対応が難しくなるため、苦渋の決断をさせていただいた。

(委員長)

- ・遠い将来はわからないとしても、決めないことには次に進まないという意味では確かである。
- ・駅前広場の問題について、広過ぎるという意見と、その広さを有効に利用できるようにという違う観点からの意見が出ているので、皆さんの意見を伺いたい。
- ・長崎はイベントをする場所があまりないので、大きめにとるべきではないかというのと逆に広過ぎると殺風景になるという、両方もっともな意見と思うがいかがか。
- ・確かに水辺の森公園以外あまりないし、くunchi回りのときも駅前に人があふれている。しかし、毎日それをやっているわけでもないということを考えると、どう判断すべきかというのは難しいがいかがか。

(事務局)

- ・参考の情報として、指摘のあった広場、人が集まれる場所ということに関しては、魚市跡地で県庁舎建て替え計画を作っており、敷地は漁港関係施設となるが、その中に防災緑地の整備を予定している。
- ・緊急のときには、いろんな物資を運ぶところとして使うが、そうではないときには、憩いの場やイベントに活用できる形で整備していきたい。

(委員長)

- ・防災緑地は芝生のイメージか。

(事務局)

- ・緑の空間になる。

(委員長)

- ・自由に使えるのか。

(事務局)

- ・自由に使える。それから県庁舎にも県民の方が自由に来られる空間を設けていきたい。

(委員長)

- ・それは県庁舎の1階に設けるのか。

(事務局)

- ・そのとおりである。

(委員長)

- ・すると駅前に広いものをとらなくても、近くにはそれなりのものがあるということになる。屋根はあるのか。

(事務局)

- ・広場に屋根はない。

(委員)

- ・素案13ページの の下から3つ目の のところで、駅前広場に利用者の駐車場を整備するようなことの記載があるが、そこに駐車場としての面積をある程度確保しようという考え方なのか。
- ・車での乗り継ぎや、人を送迎するためのスペースが結構あるということか。そういうスペースも含め、交通広場になるのか。

(事務局)

- ・長崎駅には西側広場と東側広場ができる。西側のほうから整備が進んでいくので、あわせて東側も早く計画をつくっており、暫定で東側広場の使い方の絵を描いている。具体的には24年、25年でしっかり計画を練って、最終的に決定する予定である。
- ・一部分については、そういう駐車場の部分があるかもしれないが、交通広場だけではなく、先ほどの意見にもあったように、そこを利用する人たちが楽しく歩けるような部分も入れて整備をしようと考えている。

(委員)

- ・どういう機能をここに持たせるかを考えないと、広いか狭いかという議論はできない。だから、駐車場を東側にはつukらないということであれば、歩行者空間だけ考えればいい。
- ・あるいは、どんな駅舎をつくって、それが表からどのように見えるかという景観が重要

である。

- ・そういうことを全部考えないと、広いか狭いかという議論はできない。やはり空間の持つ意味だと思う。

(事務局)

- ・トランジットモールが廃止されたことで、街路的な使い方も出てくる。新幹線で来られたお客様をバスで運ぶなどのいろいろなアイディアを出そうかと考えている。

(委員長)

- ・ そうすると、素案 13 ページに書いてある長崎駅前広場駐車場というのは、駐車場というよりはコンコース的なイメージでいいのか。

(事務局)

- ・ そのとおりである。

(委員長)

- ・ では、そこに本格的な駐車場をつくる話ではないということになる。

(委員)

- ・ 送り迎えの乗降場のような感じか。

(委員長)

- ・ 短時間の駐車場のイメージである。

(委員)

- ・ 駅にはターミナル機能が必要であり、市内路線もそうだが、雲仙のような観光地行きの郊外路線のターミナルも必要になってくる。
- ・ 幾つかのケースを想定して絵を描いてみなければ、皆さんが納得するのはとても難しいと思う。

(委員長)

- ・ トランジットモールを諦めるという前提で、ある意味では車を中心とした、最善のものを考えるということである。

(委員)

- ・ 今からは「自然に優しい」とか、「景観が素晴らしい」というのは間違いなく必要である。
- ・ これだけの観光地なので、団体客も多い。景観も非常に必要だが、JRで来る方もいるので、やはり一定の駐車場が必要である。例えば、静岡駅では5分程度歩いた先に大きな駐車場がつくってある。これもひとつの方法であるが、観光地長崎としては、よそか

からお越しいただく方のことも考えて、他県を学ぶ必要があるのではないかと。

- ・来たお客様が駅に着いた瞬間に「ああ長崎はいいな」と思えるような目に見えるもの、尋ねたいときにきちんと尋ねられるスペース、あるいは物産コーナーなどをつくっていただきたい。
- ・県庁跡地を観光の発信地にするという意見もあるが、駅に着いてわざわざそこまで尋ねに行くものなのか。

(委員)

- ・公共交通機関との連絡について、バスに時間で負けたくないなど、電気軌道には電気軌道なりの意見があるだろうが、長崎市内全体を考えて、少しでも20mでも30mでも入ってこれないか電気軌道に協力依頼をして、交通機関との連絡をしっかりともらいたい。
- ・新幹線が入ったときに修学旅行含めて10台20台の観光バスが停まれるような、貸切バスの駐車場も必要であり、交通業者の意見を再度確認して、どうあるべきかを考えるべきではないか。

(委員長)

- ・交通をどうするかが最大のポイントであり、是非、交通事業者との調整を強くしていただきたい。1回つくってしまうと、簡単に「不便だから直そう」というわけにはいかないので、迅速にやっていただければと思う。

(委員)

- ・素案17ページの図-8によると、駅舎とJRホテルとの間は、歩行者軸の印があるが、それは通路みたいなものになるのか。

(事務局)

- ・指摘の場所は、JR九州へ換地される予定になっており、具体的なプランは示されていないが、動線を設けなければならない部分になっているので、なんらかの形で動線は確保したい。

(委員長)

- ・駅前広場の考え方について何かないか。県庁の防災緑地もあるという前提で、どう考えればいいのか。最終的にはJR九州がその用途は決めるという理解でいいのか。

(事務局)

- ・当然、調整をしながら決めていくことになるが、今の時点ではまだJR九州の具体的な案は示されていないという状況である。

(事務局)

- ・白く塗ってある場所については、JR九州へ換地する予定なので、少しオープンスペー



スをとるということはあるかもしれないが、基本的に駅前広場ではない。

- ・委員が言われるように、駅前電停から真っすぐ移動してくると、駅前広場とJRの施設の間を歩いていくことになり、例えば白地のところに駅ビルができ、その中を歩かせるのであれば、ショッピングを楽しみながら駅に行けるということも考えられる。
- ・また、駅前広場の横に多目的広場が配置されている。

(委員長)

- ・かもめ広場のイメージか。

(事務局)

- ・そのとおりである。かもめ広場のように人が滞留できる場所である。駅と国道の間にある駅前交通広場は、先ほど委員から意見があったように、路線バスや観光バスの停留所、タクシープール等々が入ってくる。従って、長期に駐車するスペースについては、ここ以外の場所で枠を求めなければいけない。短時間であれば、駅前広場での対応となる。

(委員長)

- ・人が滞留できる場所の広さは、今のかもめ広場と変わらないということか。

(事務局)

- ・少し広くはなると思われる。
- ・また、JRが独自で広場を追加することも考えられるので、それはJRとの協議になるかと思われる。

(委員)

- ・駅前広場が緑色の場所だったら、大して広くないのではないか。

(事務局)

- ・今のかもめ広場が多目的広場になって、路線バス等が入る駅前広場が大きくなる。駅前広場も緑地を設置する部分があるし、公共交通の広場としてできる部分もあるので、今の規模よりは大幅大きくなる。

(委員)

- ・観光バスが10台20台と来て、駐車するとなると、自家用車はどこにとめるのか。

(事務局)

- ・駐車の仕方として送迎用の駐車と何日か駐車するものがある。駅前広場に確保する駐車場については、送迎用である。例えばJRで来られた方を車で送迎するための短時間駐車程度になると思われる。あとはタクシープールと観光バス、路線バス用で、不足する分は周辺で対応という形になる。

(委員)

- ・右側の空地あたりがいいのではないか。

(事務局)

- ・この限られた空間ではすべてを満足するような駅前広場にはならないので、そこは取捨選択して必要な物だけ配置する。これ以外にもまだ必要なものについては足さなければならぬ。

(委員)

- ・送迎用の駐車場の規模は乗降客の数で大体の広さは決まるので、その部分以外の人が集まる広場をどうするか。

(委員長)

- ・今より少しは広くなるが、そんなに極端に広いものができるわけではないということか。

(委員)

- ・今はとにかく苦労しているから、交通機関としては余裕がある広場をつくってもらいたい。

(事務局)

- ・結構広くなると思う。今の駅前広場は、人がたまる所をJRがつくっている部分もあるが、タクシー、駐車場、路線バスで混雑しているので、その分は大分整理されると思われる。広場もJRに頼ることなく確保できているので、都心環境上は改善されるのではないか。

(委員長)

- ・そうすると、広すぎて殺風景になるほどではなさそうである。逆に現在の計画を前提に検討を進めていけば、妥当なものができると思う。

(委員)

- ・確かにこの多目的広場から、上の白地は今の話だとJRの土地とのことだが、だからといって白紙であるのは良くない。JRとの計画の協議を進めるためにも、やはりある程度青写真みたいなものをこの中で協議しておく必要があるのではないか。

(委員長)

- ・ここは商業施設にするということか。

(事務局)

- ・まだJRの意向は聞いていない。今言われたようにJRの建物、駅舎、広場、全体が一

体となって都市景観を形成するので、当然、JRの施設計画が出た段階で、デザイン等については調和のとれたものとなるよう協議していきたい。なるべく広場をプラスアルファで整備してもらいたいとは思っており、調整していきたいが、用途はまだ決まっていない。

(委員長)

・用途は、基本的にはJRが主導権を持っているのか。

(事務局)

・そのとおりである。

(委員)

・これはマスタープランである。マスタープランで色が抜けているところが多いのは、どうなのかという気がする。

(事務局)

・JRの土地も抜けているし、駅前広場の横の三角部分も保留地なので、まだ土地利用が明確ではない。三角部分とその上の西側部分もそうである。こういうところについては、具体的な土地利用計画ができてきた段階で入れ込んでいくというかたちをとらざるを得ない。

(委員長)

・了解した。

(委員)

・今、追加して言われた三角の土地などは、どこの管轄か。

(事務局)

・そこは区画整理をする上で、JR九州やJR貨物、市、その他の権利者の方がいくらか土地を出し合い、それを売ることによって、この事業が成り立つようになっており、三角の部分等を売却することによって、事業費を得ることになる。売却する方法もあるし、公共事業として使う場合もある。いろんな形で新たな所有者が決定していくことになる。

(委員)

・多目的広場と駅間の白地については、JRの案が出てくる前に長崎市・県としてはこのような用途を組み入れてほしいという要望は出来ないのか。でき上がった案が出てくるということは、それについての収支の採算等を全部検討されて、「こんなもの考えている」ということになってしまうのではないか。その前の段階で要望とか言えないのか。

(事務局)

- ・区画整理が完了した時点でJRが持っている土地なので、JRの意向に従わざるを得ない。
- ・例えば、よくあるのが商業施設・業務施設・ホテル・アミューズメント施設等ということになるが、既存の商店街との関係もあり、調整はするが、ある程度JRの意向に沿ったかたちでやっていくことにならざるを得ないと思っている。我々が、何がいいということとはなかなか言えない。

(委員)

- ・そうではなくて、例えば1階部分は少しオープンスペースとして乗降客が使えるようなものにしてほしいという要望は出来ないのか。

(事務局)

- ・ここは全体的に地区計画をかけており、地区計画によって最低限守らなければならないことは決めている。
- ・例えば、点線で書いてある所の通路(多目的広場と駅前広場の間)については5メートルセットバックする(5mは一部であり、全体的には2mのセットバック)ことになるので、少し空間的に余裕は出てくる。空間的に余裕があったほうがいいのか、いろいろ問題はあるが、地区計画上は5メートルセットバック(5mは一部であり、全体的には2mのセットバック)という形になる。

(事務局)

- ・我々も待っているわけではなく、JRに対して既にいろいろコンタクトをとって打ち合わせもしながら、意向を聞いている。ただし、JRにもスケジュールがあり、通常では実際に鉄道が整備される何年か前にならないと具体的なプランとしては煮詰まらないということである。
- ・ただし、それを見ているだけではなく、情報をもらいながら調整しており、今説明があったようにこのスペースは空間として確保したほうがいいのか、ある程度の希望も伝えながら、調整している。

(事務局)

- ・今、空白になっているJRに換地される部分については、説明があった通りであるが、この整備計画の中で直ちにJRの上物整備計画を誘導するような仕組みはなかなかつくりにくい。従って、例えば全体のいろんな機能配置を考えて、ここにこういうものを整備したいという話をするためには、何か別途の手立てを考えて、いろんなインセンティブだとか、地区計画など、そういったものをいろいろ組み合わせながら、誘導していく手立てが必要である。
- ・最初からこういう機能を持ってきてほしいとの議論をするとした場合には、今後策定するまちなかの整備計画との兼ね合いも考えながらやっていかなければ全体がうまく調和

していかない。その辺もにらみながら、うまくそこに望ましい機能を持っていけるような誘導はきちんとしなければいけないことは我々も問題意識として持っている。

(委員)

・図 - 8 の都市施設の歩行者動線位置図で、駅から多目的広場に行く動線があるが、むしろ駅からJR所有の空白部分に動線をつけて、そこをアーケード的な空間、商店街的な、名店街的なものを設けるのであれば、名店街のような閉鎖的な空間から、広がりのある多目的広場に出て行った場合に、その閉鎖的な空間と開放的な空間のコントラストが非常に明確になり、この空間に対するイメージが非常に強く印象付けられるので、JR所有の白地に動線を書いたほうがいいのではないか。

(委員長)

・5メートルのセットバックがそれに近いのではないか。

(事務局)

・委員の話のとおり、何も無い状態で歩いていきたい方もいるし、ショッピングを楽しみながら駅に向かっていきたい方もいる。いろんな楽しみ方があり、幾つかの選択肢はある。

(委員)

・要するに、多様な移動機会というものを作り出せるような整備も必要と思われる。

(事務局)

・そのとおりである。

(委員長)

・三角形の換地する予定の土地だが、具体的には、例えば駐車場のようなイメージで考えているのか。

(事務局)

・そこはまだはっきりしていない。はっきりしているのは、その土地を売ったお金で事業費を賄うということである。  
・公共的に駐車場が必要ならば、あるいはバスターミナルが必要になれば、そういう活用もあるし、いろんな活用はできると思われる。原理原則からいくと、処分する土地であるということをご理解いただきたい。

(委員長)

・松が枝で議論したときも、とにかく駐車場が足りない。観光客を迎えるにあたって、駐車場の確保がネックになるケースがあり、松が枝付近でも確かに確保できるが、そんな

に土地があるわけでもなく、そういう意味では駅に近く、駐車場としては非常にいい土地のような気もする。三角形なので、あまりほかの用途にならないのであれば、駐車場もどうかと思われる。

(委員)

・私たちに鹿児島駅の駅前広場と比べたものを提示してほしい。そうすると大体想像がつく。今、何台ぐらいバスが入るのか、図面を見ただけではわからない。同じ終着駅である鹿児島駅を見れば、大体これくらいでいいのではないかと想像がつく。

(委員長)

・鹿児島駅に対する評価はどうか。

(委員)

・今満足されていると思われるが、私自身もよく向こうで聞いてみたいと思う。県市でも、鹿児島駅で今どういう問題が起きているか、どこが問題かを調べたり、広さを比較したりすれば、大分片付くのではないか。

(委員長)

・事務局はもう既にその調査はやっているのではないか。

(事務局)

・新幹線が開通した鹿児島駅や熊本駅については、参考にするために調査を行っている。規模やスケール感が図面だけではわからないので、鹿児島駅はどうなっているか、熊本駅はどうなっているかを見比べた資料があるので、何らかのときにお出ししたい。

(委員長)

・例えば何台バスは置けるかなど、ざっとしたものでいいと思う。

(委員)

・この地域の機能をもう1回考えたときに、新幹線が来るということで広域的な観光だけではなく、都市機能というものを計画に追加できないか。いわゆる経済的なものである。例えば、研究開発型の産業、要するにあまりフロアのいらぬもので、情報産業みたいなものを三角部分の白地に誘致するとか、都心型の大学みたいなものをつくって、そこでいろんな情報発信したりというようなものはどうか。そういう都市型の開発というか、今後を見据えたものを追加してはどうか。

・小倉の市役所近くにある建物の中に商業施設があるが、それに密接して西日本工業大学ができた。そういうところに若い人たちを集め、情報産業みたいなことをやれば、ある程度若い年齢の人が来ると思われる。大学に通ったりする人たちのことも考えて、あの辺の土地利用を考えたほうがいいのではないかと感じた。

- ・長崎市が長崎県の中心として今後ここをどういう機能にしたらいいいのか、土地利用をどう考えるかということである。
- ・やはり新幹線はものすごく大きいと思う。これを機会にそういうものを誘致するなど少し検討されたらどうか。

(委員長)

- ・三角形の土地も、事務棟などにすることは別に支障があるわけではないと思われるが。

(委員)

- ・オフィス型のフロアやいろんなものが入る会議室があれば、情報産業みたいなものができるのではないかと。交通が便利であればどこでもできるので、そういうものを少し誘致する戦略をやれたら面白いのではないかと。

(委員)

- ・新幹線が1日に入ってくる本数は限られていると思うが、それを複線にする必要はない。
- ・長崎港に昔、上海航路があったころ、単線の長崎港駅があって上海までいける結節点があった。そこに長崎丸、上海丸という船が出て行くときに、大勢の見送り客が長崎まで来ていた。両方の船が1日おきに交互に出て行く風景があって、長崎港駅はものすごく情緒があった。観光的にもそれなりに役割を果たしたと思う。
- ・新幹線は1日何本入ってくるかわからないが、松が枝を3バースにする話題が出ていることから、ゲートウェイとして航路に結節して、外港と駅周辺を一体にしてしまう。
- ・新幹線であれば在来線のように頻繁に入ってくるわけでもないのだから、外港まで単線でいける。そして航路とつなぐ。海の結節点として、長崎の将来の役割を背負うようなものにつくり上げていかなければならない。
- ・新幹線だったら、特急かもめのように多く入ってこないだろうから、長崎駅から松が枝のところまでは単線で十分である。

(事務局)

- ・認可が長崎駅までしか下りていないので、これを先に延ばすとすると、大変なことになる。
- ・長崎駅から港にどうつないでいくかというのは非常に重要な問題であり、その結節の仕方は、委員が話されたようなことも含めて、いろいろ考えていかなければと思うが、新幹線を先に延ばすというのは、なかなか今の状況からすると非常に難しい。

(委員長)

- ・委員の言われた件については、ぜひ行政のほうでも検討をお願いしたい。コンベンションセンターを西口につくらないかという議論はしているが、それだけに限らずに、そういう研究開発型の企業とか、若者をうまく誘致できるとか、あるいは海外の企業を誘致するとか、いろんなパターンがありえるので、三角形だからといって、駐車場だけに使ってしまうのはもったいない。

- ・すごくいい場所なので、場合によっては、行政が取得して将来に備えるということも、1つの選択肢としては十分ありえる。多分このような土地は当分出てこない。非常に有効な土地なので、当面は駐車場に利用するとしても、将来に向かって、余裕地として持つという手はありうると思う。

(委員)

- ・浦上川に面した西口の土地はどうなるのか。

(委員長)

- ・今は、コンベンションセンターを想定しているが調整には大分かかる。

(事務局)

- ・この土地は、駅の東側の白地がJR九州であるように、西側はJR貨物に換地する土地である。

(委員)

- ・日通倉庫ではないのか。

(事務局)

- ・ここで何かしたいときには、JR貨物と相談しなければいけない。
- ・今、委員長が言われるように、長崎のまちの中では、今後求めることが難しい貴重な土地になるので、いろんな角度で検討させていただきたい。

(委員)

- ・では、そっちまで含めて、夢を持っていいのか。

(事務局)

- ・西口については、地主がいることを頭に入れておいていただきたい。

(委員)

- ・終着駅だからどうしても車両を止めるスペースがいる。通常の通過駅だったら駅裏も、駐車場にできる。しかし、ローカル線などを留め置くスペースが終着駅には絶対必要であり、そこら辺も含めてJR貨物が持っている土地は、結構ある。

(事務局)

- ・電車の留め置きについては、早岐に車両基地を移す計画になっており、電車が入ってくるのは駅舎の範囲の中だけということになり、駅の上側の白いところに何か鉄道関係のものがくるということはない。



(委員)

- ・ずいぶん広い。安心した。

(委員長)

- ・地主側の問題なので、ちょっとなんとも言いがたいというのがあるかと思う。
- ・二十六聖人の相反する意見は、事務局のほうで具体的に、大司教区あたりに聞けば、信徒のセンチメントなどはわかると思うので、ぜひよろしくお願ひしたい。
- ・皆さんの意見に対して、事務局が対応を書いているが、自分で言われた意見に対して、事務局の対応案について何か意見等ないか。

(事務局)

- ・先ほど、いただいた意見、指摘を反映させて、資料5を修正した箇所については説明し、意見をいただいたが、それら以外のところで、大事な部分がある。素案 42 ページと 43 ページをお開きいただきたい。
- ・いろいろ挙げた施策の実施スケジュールを 43 ページの表に整理している。前回、平成 23 年の 12 月に案を示したが、大きく変わっているのは、短期と中期と長期という 3 段階に整理をした点である。短期の整備期間については大体 5 年間、中期についてはさらにプラス 5 年間、長期については 20 年以内とし、矢印の表にある形で、それぞれの施策を実行していくことで考えている。

(委員長)

- ・パブリックコメントは、重要というか、この計画に決定的な問題点が出ているとか、これはなかなか悩ましい問題であるというのはいくつかあるか。

(事務局)

- ・今日が締め切りであるため、これから集約する。

(委員長)

- ・了解した。

(委員長)

- ・委員からの意見は以上であり、議事も終了したので、事務局のほうにお返ししたい。

以 上