

平成23年度 都市再生委員会（第2回）の主な意見と対応

長崎駅周辺エリア整備計画（素案）について

第3章について

整理番号、施策名称

【意見1】

- ・重要度、緊急度、またはインパクトがある順に並べ変えてはどうか。
- ・「環長崎港地域アーバンデザインシステム」は、他の表現との整合させるため、「環長崎港地域アーバンデザインシステムの活用」としてはどうか。

【対応1】

- ・ご意見を踏まえ、各施策の重要度などを考慮し、記載順序を変更しました。
- ・ご意見を踏まえ、各施策名の見直しを行いました。

①JR長崎本線連続立体交差事業の推進

【意見2】

- ・機能的な駅ができるとは思いますが、長崎らしい駅を造ってほしい。

【対応2】

- ・新しい長崎駅は、みなとまち長崎にふさわしいデザインにするとともに、終着駅らしい構造・雰囲気にと考えており、実施事項として「景観や眺望に配慮した新駅舎の建設」を盛り込んでいます。今後、JR九州や鉄道・運輸機構にも協力を求めながら、アーバンデザインシステムを活用して具体的な構造・デザインを検討していきます。

②長崎駅周辺土地区画整理事業の推進

【意見3】

- ・新駅舎の近傍に駅前商店街を丸ごと移転させてはどうか。

【対応3】

- ・商店街を移転することについては、用地確保や関係者の権利調整が極めて難しく、補償費用も莫大な額となるため、実施は困難と考えており、今後、「西坂・諏訪の森方面への回遊ルートの創出」と併せて、商店街と市が協働で策定した活性化計画に基づく支援を行い、賑わいの維持・増進に繋げていきます。

③交流とにぎわいの玄関口の形成

【意見4】

- ・長崎の玄関口である長崎駅には観光情報を発信する施設を造る必要があり、平和や離島を含めた長崎らしい情報の発信ができる施設を造るような表現にしてほしい。

【対応4】

- ・新しい長崎駅の近傍には、観光客や県民・市民への情報発信機能が必要と考えていますが、地元経済界から県庁舎跡地の活用策として総合的な観光インフォメーション機能の整備が提案されているほか、新県庁舎やMICEセンター、県観光物産館などにも一定のインフォメーション機能を持たせる可能性があることから、これらとの調整を図りながら機能や規模を検討していきます。
- ・なお、第5章「計画の推進に向けて」にも、都市基盤施設の整備に向けた課題等の1つとして記載しました。

⑤低炭素型まちづくりの推進

【意見5】

- ・国の「低炭素型都市づくりガイドライン」では、交通とエネルギー分野以外だけでなく緑地についても記載があるので、整備計画にも緑地に関する記述を入れてほしい。

【対応5】

- ・長崎市が「低炭素型まちづくり基本計画」の策定に取り組んでいますが、ご指摘のように、交通対策やエネルギーの利活用に関する内容だけでなく、都市緑化の推進や空地の確保についても検討を行っていますので、表現を改めました。
- ・長崎駅周辺地区計画においても、長崎駅中央通り線より南側の区域については、敷地面積の10%以上を緑化することを規定しています。

⑧日本二十六聖人殉教地の保存と活用

【意見6】

- ・日本二十六聖人記念館が重要文化財になる可能性があり、世界遺産候補に復活することも考えられる。ユネスコの専門員に指摘されている一番大事な要素は、「海に開かれている」「海から見える」ことであり、外国との交流の中で、ある意味では見せしめ的にあの場所を選んで処刑地をしている。「その場所に立って港が見えるということは大事なこと」と指摘されており、その点をぜひ書き加えてほしい。
- ・西坂公園から大浦天主堂の眺望は見通せなくなっており、すぐにはできないとしても、建て替える時にメリットを与えて建物を低くするなど対策をしてほしい。

【対応6】

- ・日本二十六聖人殉教地は、宗教史上大変重要な場所であり、その歴史的意義を踏まえると海への眺望を確保することが望まれますが、そのためには建築制限を必要とし、既存の阻害物件も撤去しなければなりません。現時点では対応困難と考えていますが、可能な限り眺望を確保するよう関係者に配慮を求めています。
- ・阻害要因の改善については、所有者へ粘り強く協力を求めるなど、改善に向け努力してまいります。

⑩水辺のプロムナード等の整備

【意見7】

- ・旭大橋の低床化や「さるく」を活用し、浦上川の両岸にどのようにして人を回遊させ、まちなかを活性化させるかが大きな課題ではないか。
- ・駅周辺の「さるく」のメニューは南山手などに比べると非常に少ないので、新たなメニューを追加できないか。

【対応7】

- ・長崎駅周辺地区や尾上地区ならびに浦上川両岸への歩行者動線の整備、旭大橋の低床化などにより、エリア一帯を市民や観光客が快適に回遊できるような歩行者ネットワークを形成することを整備計画に盛り込んでいます。
- ・また、「さるく」コースの設定については、(社)長崎国際観光コンベンション協会が行なっています。新ルート設置もしくはコースの改定については現時点では未定ですが、コースの追加について働きかけていきたいと考えています。

⑬長崎駅から西坂・諏訪の森方面への回遊ルートの創出

【意見 8】

- ・長崎駅から西坂公園の回遊ルートを整備する施策を追加してほしい。
- ・長崎駅前商店街から西坂公園への動線を確保しなければならない。

【対応 8】

- ・長崎駅と駅前商店街との間は、国道の横断を容易にするため、電停付近でのバリアフリー化（横断歩道の設置）を実施する予定であるほか、駅舎～国道間の移動を快適にするための方策についても検討を進めています。
- ・また、駅前商店街から西坂方面、諏訪の森方面への動線は、既に歴史探訪路整備事業により整備され、誘導サインも設置していますので、観光案内所での紹介や案内板等の充実により、分かりやすく歩きやすい回遊ルートづくりを目指します。

⑭公共交通機関のシステムの充実・強化

【意見 9】

- ・トランジットモールは、現計画のように急角度で出入りする方法以外は考えられないのか。
- ・JRの高架下を利用して路面電車の引き込みを検討できないか。系統別にルートに分けて、運行の調整がうまくできないか。
- ・トランジットモールに路面電車が乗り入れるのであれば、新しい時代に合うタイプの車両を入れてほしい。LRTを導入すれば街の雰囲気が変わるし、観光面でも人目を引くのではないか。「路面電車」では従来の旧式電車を想像してしまうので、「LRT」と明記する方がよい。

【対応 9】

- ・トランジットモールへの路面電車の乗り入れについては、長崎電気軌道(株)と実施に向けた協議を行ってききましたが、駅で乗降しない通過客へのサービス低下につながるなどの理由により、昨年3月に協力できない旨の回答があり、断念するに至りました。
- ・八千代町付近からの引き込みやJR高架下の利用といった案も、同社の判断を覆す材料にはなり得ないと考えています。

【意見 10】

- ・駅を出たら商業施設があつてバスも乗り入れるとなると、このエリアが機能的になり過ぎるのではないかと不安であり、もう少しヒューマンサイズにしてほしい。

【対応 10】

- ・駅舎と国道の間には、市民や観光客が交流しイベントも開催できる空間として多目的広場を整備したり、駅前交通広場内にできる限り環境空間を確保するなど、機能だけに偏らない潤いのあるまちづくりに取り組んでいきます。

【意見 11】

- ・バスターミナル（交通会館）へのバスの出入りが非常に危険なので、どうにかならないか。
- ・バスターミナル（交通会館）が移転すると駅前商店街が孤立してしまうのではないか。

【対応 11】

- ・バスターミナルについては、老朽化、狭隘化、交通の輻輳など多くの問題があるため、現在、県交通局が、現地での建て替え、土地区画整理事業区域内への移転の両案について比較検討を行っています。
- ・仮に区画整理区域内へ移転することとなれば、その跡地には、今以上の集客・にぎわいを生む機能を導入すべく、関係者間で検討を進めていく考えです。

⑮九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の整備促進

【意見 1 2】

- ・新幹線の計画が見えてくる状況になったので、短期整備プログラムに前倒しする方がよいのではないか。
- ・新幹線は10年間で完成させなければならない。

【対応 1 2】

- ・九州新幹線西九州ルートは、昨年6月に、武雄温泉～長崎間をフル規格で整備する内容の工事実施計画が認可され、10年後を目標として事業を進めることも明らかとなりました。このため、整備プログラムにおいては、5年から10年以内の完了を目指す中期整備プログラムに位置付けました。

⑯新駅舎と離島航路を結ぶ動線の整備

【意見 1 3】

- ・元船地区には、倉庫機能と離島航路ターミナルがあるが、長期的には駅とどのように結ぶかということも含めて、記載すべきではないか。
- ・離島航路ターミナルとの動線をよく検討してほしい。
- ・日通倉庫の付近を利用し、うまく誘導できないか。あるいは小型バスなども検討してみてもどうか。
- ・駅から外に出ないで離島航路ターミナルまで行けるようにできないか。
- ・橋梁案は費用がかかりすぎるのではないか。

【対応 1 3】

- ・有識者を交えた長崎港長期構想検討委員会において、専用の橋梁やトンネルの整備、既設道路への歩行支援施設の設置、シャトルバスによる連絡などの案を比較検討しましたが、昨年3月に、現時点では手法を絞り込むことはせず、将来の人の流れの変化に応じて段階的に対応するとの結論を得ました。
- ・ただし、新駅舎開業時の第一段階では、大がかりな施設整備を必要としないシャトルバスによる連絡を想定し、関係機関との調整を進めていきます。

第4章について

項目番号の付け方などについて

【意見 1 4】

- ・施策番号を第3章と合わせたために、短期・長期のプログラムごとで見ると欠番が生じるなど分かりづらいので、番号の振り方を再検討してほしい。また、一体的に実施する施策については1つにまとめて記載してはどうか。

【対応 1 4】

- ・ご指摘に従い、各整備プログラムに位置付ける施策には、1) から順に番号を付し、第3章の施策番号を括弧書きで併記したほか、一体的に実施する施策は1項目にまとめて記載しました。

(2) 整備プログラム表

【意見 1 5】

- ・いずれかの施策の進行が遅れたり、実施できなかった場合は、他の施策にも影響するものがあると思うので、どれを先に進めていかなければならないか、遅れた場合や実施できなかった場合はどうするかということも検討し、プログラムを整理すべきである。

【対応 1 5】

- ・整備計画には、十分な実施熟度があると判断した施策だけを盛り込むこととし、各施策間の工程上の関係も確認したうえで、整備プログラム表を整理しました。

第5章について

タイトルについて

【意見16】

- ・章タイトルの「その他」は「計画の推進に向けて」、また、節タイトルの「課題等の整理」は「都市基盤施設の整備に向けた課題等の整理」など、それぞれの内容を表すようなものに変更した方がいいのではないか。

【対応16】

- ・ご指摘に従って修正しました。

2) 長崎駅周辺土地区画整理事業の推進

【意見17】

- ・具体化している土地利用計画があれば、少しでも書き加えることはできないか。

【対応17】

- ・現時点では具体的な土地利用が決定していないため、記載することは困難ですが、今後、計画が明らかになれば、整備計画の改訂により書き加えていきます。

2. 推進体制

【意見18】

- ・情報提供に関する事項を推進体制に記載しているが、課題の方に入れた方がよいのではないか。
- ・計画策定後の改訂については誰が行うのか、明記してほしい。

【対応18】

- ・情報提供については、計画策定後も県市で適時・適切に行うこととしており、課題という認識ではないため、「都市再生調整会議」をトップとする県市共同の推進体制の役割として記載しています。
- ・整備計画の改訂についても、県市が共同して進行管理を行う中で、必要に応じて実施することとなるので、「都市再生調整会議」の役割として書き加えました。

【意見19】

- ・都市再生調整会議と長崎都市経営戦略推進会議との役割分担が分かりづらい。
- ・都市再生の推進に向けて、それぞれがどのような関係にあるかをダイアグラムで示してほしい。

【対応19】

- ・長崎都市経営戦略推進会議においても都市づくりに関する企画・提言を行っていますが、都市再生に関する計画を政策として決定し、事業推進の中核となるのは県市共同の組織であり、この両者間で調整を図りながら取り組んでいきます。（資料-2参照）

【意見20】

- ・公共交通ネットワークや交通結節機能、LRTなどに関する検討会や協議会の設置が必要ではないか。

【対応20】

- ・公共交通ネットワークのあり方を検討する組織として、県市の関係職員による「整備計画検討会議」と「公共交通ネットワーク作業部会」を設けています。（資料-2参照）
- ・また、長崎駅周辺地区における交通施設の整備や市内電停のバリアフリー化といった個別課題については、長崎市が中心となって関係機関による検討組織を設置しており、その旨を追加記載しました。

その他について

中心部全体での回遊性

【意見 2 1】

- ・上海航路を利用して長崎に来た観光客をまちなかにどう回遊させるかという点で、ハード面、ソフト面を含めて対策を考えないといけない。

【対応 2 1】

- ・まちなかエリア及び中央エリアの整備計画を平成 2 5 年度に策定予定であり、その際、海の国際玄関口である松が枝周辺エリアや陸の玄関口である長崎駅周辺エリアとのネットワーク上の課題を整理し、十分な回遊性を確保するための方策を検討していきます。

コンベンション

【意見 2 2】

- ・長崎駅周辺エリア以外でも、コンベンションと関連付けて整備していくことが必要であり、コンベンションを少し強めに発信してほしい。
- ・コンベンション施設は場所を特定した中で議論しないと、話が進まないのではないか。
- ・コンベンション施設については、具体的なシミュレーションを行なって一早く具現化することにより、来県者を増やすことができる。

【対応 2 2】

- ・現在、長崎市が中心となり、新しい長崎駅の西側街区を候補地として、コンベンション施設の整備に関する実現可能性調査を実施中であり、平成 2 5 年度の早い時期に長崎市としての方針が明らかにされる予定です。

【意見 2 3】

- ・コンベンション施設は、鉄道とバスのアクセスを一体的に整備することが重要であり、交通会館の移転も併せて行うべきである。

【対応 2 3】

- ・コンベンション施設に鉄道とバス、両方のアクセスを確保することが望ましいとは思いますが、高速バスや長距離バスの発着施設である交通会館については、管理者の意向を尊重して検討を進めたいと考えています。現在、県交通局において、現地での建て替えと、土地区画整理事業区域内への移転の両案について比較検討を行っており、本年度中には一定の方向性が明らかにされる見込みです。