

長崎駅周辺エリアデザイン調整会議(第2回) 議事 記録	
日時・平成26年5月15日(木)14:00～16:00 於 ・ホテルセントヒル長崎 紫陽花の間	
出席者	別紙出席者名簿の通り
議 事	議事 ・委員の改選について(資料1) 議事 ・調整会議の公開について(資料2) 議事 ・デザイン指針(案)について(資料3) 議事 ・今後の会議の進め方とスケジュールについて(資料4) 議事 ・その他(長崎駅周辺のまちづくりシンポジウムのアンケート結果)(資料5)
事務局: 県・前川室長	定刻になったので、ただいまより、「長崎駅周辺エリアデザイン調整会議(第2回)」を開催する。 それでは、開催にあたり、長崎市の都市計画部吉田理事が挨拶する。
長崎市・ 吉田理事 挨拶	本日は、お忙しい中、ご出席いただき誠にありがとうございます。 皆さま承知の通り、長崎駅周辺エリアにおいて、現在、新幹線、連続立体交差事業、土地区画整理事業の3事業が連携して進められている。進捗状況は、平成25年度末の事業費ベースで、各々新幹線が17%、連続立体交差事業が27%、土地区画整理事業が11%となっている。 このような中、本年3月に長崎駅駅舎・駅前広場のデザインを検討する代表者・株式会社 設計領域を中心としたチームが公開プロポーザルにより決定した。 本日は、前回会議を踏まえ、エリア全体のデザイン指針の構成や建築物の色彩の方向性などデザイン検討の骨格となる事項についてご議論をお願いしたい。詳細については、後ほど事務局より説明するが、忌憚のないご意見をいただきたい。 本日は、宜しく願います。
事務局: 県・前川室長	ここで資料の確認を行う。 会議に先立って、委員の皆様には事前に資料を配布していたが、その後、修正等があったので、再度、資料一式をお手元に配布しているので、確認をお願いする。 (資料の確認) 資料の不足があれば、事務局にお知らせください。 本日は、当会議の委員である長崎大学大学院工学研究科准教授 今村洋一様は、大学用務のため欠席である。 本日の委員会は16:00までの2時間となっているので、よろしく願います。 では、議事に移るので、林座長、よろしく願います。
林 座長	それでは、次第に従って、会議を進める。 まず、議事 委員の改選について事務局より説明をお願いする。
事務局: 県・其田補佐	4月の人事異動により、資料1の通り、3名の方が改選になっている。 なお、個別のご紹介は省略するのでご了承ください。

	(資料 1「委員の改選」・説明) 委嘱状は、お手元に配布しており、これをもって交付としたい。
林 座長	続いて、議事 会議の公開について、事務局より説明をお願いする。
事務局: 県・石田係長	では、本日の会議の公開・非公開について諮りたい。 本日の会議は、前回同様公開とし、公開の方法は、会議の傍聴と氏名を含めた議事録の公表をもって行うこととしてよろしいか。
全委員	異議なし。
事務局: 県・石田係長	では、傍聴及び氏名を含む議事録の公表により、本日の会議を公開することとする。
林 座長	次に、議事 デザイン指針(たたき台)について、事務局より説明をお願いする。
事務局 県・本田主任	(「資料 3-1・アーバンデザインシステム実績」説明)
事務局: アリエ T-Plus 辻 林 座長	(「資料 3-2・デザイン指針(たたき台)」説明) アーバンデザインシステムのこれまでの実績についてと本日のメインの議論となるデザイン指針(たたき台)について説明があった。 まず、環長崎港地域アーバンデザインシステムについて、先ほど説明があったものはこれまでの取り組みの一部であったが、これに関して、何か質問等ないか。 篠原先生、感想などないか。
篠原副座長	指名されたので、余り言わないでおこうと思ったが、資料3-1について、今日の紹介は、林先生も私も長く付き合ってきたのでよく分かるが、どういう考えでデザインを進めていったかということが記載されてなく、案が大体決まってから会議で出た意見を紹介しているだけで、なぜこのようなデザインになったかということが記載されていないので、非常に聞いていて不満だった。 つまり今日も同じだが、何でこういうデザインにしないといけないのかということを議論しないといけないのに、この資料には、そういうことが記載されていなく、会議で出た少しの意見しか紹介されていない。例えば一番分かりやすいのは、実際に出来上がっている長崎港松が枝国際観光船埠頭(P7)はターミナル屋上の緑地はバリアフリーに配慮し云々と記載されているが、これは丘みたいなものを造って、観光船のターミナル埠頭にしようということが、まずあって、バリアフリーはそれらが決まった後の話である。長崎市の高さ制限に対応しないといけなかったこともあったが、なぜ、あのような丘みたいなものにしたのか記載されていない。確か最初に上山良子先生が他の国際船ターミナルに無いものを造ろうと、言い出して、丘みtaiにして上にも登れるようにしようといったことが非常に重要な意見で、それからこういうデザインになった。そういうことがこれには全然記載されていないので、何であのようにしたのかを整理しないと意味が分からない。他もそうだが、本当は後で担当の方に「これはまずいよ」と密かに言おうと思ったが、指名されたので言わせていただいた。今日の後半のデザイン指針も同じで、何でこのようにしないといけないのかを議論しなくてはならない

ので、今日の説明でも具体的なデザインはまだが、どうして一体的なデザインにしなければならないのかを議論すべきである。それと眺望のことも色々記載しており、確かに長崎は、高い所からも眺められるが、低いところから見上げられたり、海越しの眺めなど、非常に色々な眺めの多様性があり、面白さが沢山あるが、それはデザイン指針には「そういう眺めの多様性を存分に活かして」なんては書いてない。その辺が本当に議論しなくてはいけないところだと思う。あるいは、歌ではないが、長崎は雨が多いので、前に調査したことがあって東京で1mm以上雨が降った日は1年の1/3位ある。東京は多分平均的だと思うが、ヨーロッパのまちと比べて日本のまちが圧倒的に雨が多く、雨のことを考えないといけな。これは長崎だけではないかもしれないが、なぜこういうデザインにしたのかということ整理しないといけな。

林 座長

今の意見は重要な点であり、アーバンデザインシステムの実績ということで、項目的にはこういうことだが、それ以前にこのアーバンデザインシステムをつくりあげてきた経緯については、県・市も既に存知していると思うが、折角、この長崎のまちを景観的にも優れたものとして造り上げていくには、県と市が同じ方向を向いて、しかも長崎の特性をどのようにしたら次の時代へ新しいものとして繋げていけるかということを考えてきた。その中で全てが対象物になったわけではないが、新規に造られるものについては、今、篠原先生が述べられたようにイメージからそもそも発している。どんなものを造るべきか、何に注意すべきか、から来たわけで、旭町のようなある程度ボリュームなどが決まっているものについては、デザインの指導みたいな形でしたこともあるが、ここに上がっていない中島川の眼鏡橋のバイパスなどどのようなものにすべきか、ということから始まっている。また松が枝国際観光船埠頭については、水辺の森公園という実績が既にある、長崎港には緑の土手のようなものを造ろうということから始まったわけで、グラバー邸からの高さ制限もあったが、それにふさわしい建物を考えた結果、デザイン側が応えてくれてあのような形になった。ここに記載されている内容は、その時々案に対して専門家が注文をつけた内容である。多分、新県庁舎、新県警本部についても同じことであり、そもそもこれをどのような形でプロポーザルにしていっていいのかという辺りから始まっている。

そういうことなので、次回に何かあれば、その辺りのアーバンデザインシステムそのものの興りから、そこにいく前のことについて、LIXIL(旧INAX)が作成したパンフレットがあった。それはよくまとめているので、参考にされるとよいと思う。

先ほど篠原先生からデザイン指針のたたき台の大きな考え方について、意見があったが、別にそれだけに拘らないで、簡単な質問でも構わないので意見をいただきたい。今言っておかないと全体の方向が決まってからでは、なかなか変えられなくなるので、お願いしたい。

それでは、先ほどの篠原先生の意見と似たような部分もあるが、既に分析されたものに対する応答としてのまとめとしては、こんなものかなと思うが、その頭に何か長崎らしさといった時に、長崎は一体どんな都市なのかということについて、もっと大きなまとめがあっても良いと思う。土地全体から見ても港湾が真ん中にある都市なので、これは他には無いと思う。横浜にしても神戸にしても、港湾というのは、どちらかというと陸の先にある。長崎は港湾を囲う形で陸がある。かつてヨーロッパから来た人が円形劇場だと言ったのは、そういう意味である。もう一つは、やはり歴史的に見た時に、日本の中では少なくとも400年以上に及んで国際的な交流を行ってきた、その面影が市内の随所に残っていて、その雰

	困気がそのまま引き継ぐということではなくて、次の２１世紀にどんな形であるべきかについても、指針が手助けになれば大変良いし、その辺りの議論が最初にあって然るべきと思う。
平松委員	篠原先生が最初に述べられたように大きな捉え方は十分に練る必要があると思うが、さらにそれをどうブレイクダウンし、最終的に良いデザインに繋げていくか、まだこの指針なるものがどういった形でまとまっていったら良いのかが分からないというのが、正直なところである。Ｐ６～７辺りに大分駅や横浜は良い例として記載していると思うが、要は、どういう課題に対して、どういうデザインコンセプトが与えられて、工夫されて、こういう良いものが出来るという繋がりが見えないので、結果こうなりましたというだけでは、これを目指すと言われても何をやれば良いのかが分からない。どういうテーマが与えられた結果、こういう良いデザインが出来たという関係性をもう少し調べて整理してもらえるとありがたい。 それによって、指針の案として、今イメージで示されているところにもっと具体的にこういう観点で考えたら良いと書けるのではないかと思う。具体的にどう書いたら良いかはよく分からないが、資料集めについても整理する上でも、そういう事をすれば良いと思う。
林 座長	他にないか。
篠原副座長	平松委員から話があったので、私から少し補足すると、昭和６２年からだったと思うが、横浜のみなとみらい２１地区では、公共施設のデザイン調整会議というものが行われており、市の都市部門や港湾部門、住宅公団などが入って、それぞれ造るもので事業主体が違うので、調整する場を設けるということで、ずっと私も参加している。はまみらいウォークや日産本社ビルの中を通る通路が造られているが、横浜のみなとみらい２１は、１００ｍ程度あるスーパーストリックなので、それを割りとは規格の高い街路が囲んでいるので、非常にビルとしては間口が広く、裏へ行こうとすると、ぐるりと回らなければならない。ということで、元々そのスーパーストリックの真ん中位は、通路で通すように民間のビルを指導しようということが決まっていて、そういう実績があって、今度、日産ビルなどもその延長線で出来ている。だから俄かにビルの中に通したのではなくて、ぐるりと回らせることは可哀想というのと、スーパーストリックで歩いていても変化が無いので、色々な種類の道を造ろうということがあり、こういう方針になっている。 それからもう一つ言うと、今から言うことは余り有効ではないと思うが、みなとみらい２１では、陸側になるべく高い建物を建てて、海側に向かって高さを下げるということを行っている。つまり海に近い方に高い建物を建てられると、後ろのビルから海が見えなくなるので、なるべく海に近いところは下げることを行っているが、そんなに効果は無いと思っているが、そういうことも行っている。それは海への眺望をすごく意識しているわけであり、長崎は横浜みたいに平らではないので、丘とか山とかたくさんあるので、必要無いといえれば必要無いのかも知れないが、本当は、外から来た人間が見ると、山の中腹のある程度の上にはビルは建てなければ良かったのではないかと思う。稲佐山はある程度良いが、立山は山が見えない。 そういうこともあり３～４年前、京都が景観条例強化して、建物高さをものすごく低く抑えた。将来、裁判になっても構わないという気持ちで既存不適格をたくさん作った。それはようやく日本の都市が、特に京都の場合は、後ろの東山と

	一緒に見えてこそ京都だということを明快に意識したのだと思う。つまり古い建物が見えるのが京都ではなく、後ろに東山があって、それと一緒にまちなみが見えるのが京都だと自覚したので、あそこまで強く出たと思うが、そういう考え方からいくと長崎はどうか。
林 座長	今の話は県庁舎を考える中でもあった話で、臨海地域のあり方、一種の播鉢地形なので真ん中にマンション群がドンドン立ち上がると困る。今回は心配ないようだが、全体をどう創っていくかという時の大きな方針として、見られるものが、どの場所からもきれいに見えることは重要である。 それから細かいところで恐縮だが、地図の方角は揃えた方が良い。浦上川を上にして統一させた方が良い。 他にないか。
高尾部会長	駅舎・駅前広場の検討会議の下にある作業部会の部会長を担当している高尾です。少し各論に入った意見になるが、アプローチの2で上げられている駅舎および歩行空間の一体性の確保で、街路の格付けとセミパブリックスペースについて記載されている。今の長崎駅の計画でいくと、国道から駅までに結構長い距離があり、駅へのアプローチについて、単に歩いていくのではなくて、いくつか距離の間隔を置いて溜まりの空間をスポット的に入れるということが戦略的にあった方が良いと思う。また、街路の格付けとセミパブリックスペースということがあるが、どこに歩行空間のスポット的な拠点があるかを重ねていった方が良いかなということを感じた。また同じことが、西口の方でも言えると思っており、M I C E（予定）で四角く描かれているところの北側に歩行者専用道路があって、東側に西口駅前広場があって、トランジットモール線があり、この辺りは一体的な歩行空間になってくると思う。そこに東西の視軸が通っており、その辺の創り方が結構大事なポイントになる。そういう大事な所を歩行空間のスポットとして落としていく作業ができると良いと思う。
林 座長	他にないか。
池田敏委員	この前に会議の中で、長崎らしさで五感に響くという話があった。例えば、目は景観なので良いですが、匂いとか風とか肌に感じるという中で重要なこととして、「光」の話があると思う。夜景については、後で付け加えられていくと思うが、昼間の光の捉え方について細かく記載されていない。駅舎のホームの光の捉え方は、駅舎の中で考えられると思うが、実は良いか悪いかは別にして、東口駅前広場の中には光は要らないと思う。例えば緑地にどのような光を入れるのか、具体的な光の入れ方についても配慮が必要である。それは建物内での光の入れ方や建物外での光の入れ方があるが、ここでは建物外の光の入れ方と建物内での考え方についてまとめてもらいたい。 それと「風」は、南からの風について、私の記憶では大村湾から長崎港に向かって山間の筋のように流れていて、どのくらいの風が吹いているかは分からないが、そよ風を感じるような建物のボリュームについても整理してほしい。 それからボリューム感は余り出さないという表現があったが、JRの敷地や保留地など大分違いがあるので、ボリューム感を出さないということについては賛成であるが、長崎市には貴重な土地になるので、ある程度のボリュームは要と思う。そのボリューム感を出さないという表現ではどういう建て方が良いのか、それぞれ建てる時に協議が必要となるが、その指針となるボリューム感を出さな

	い工夫などもう少し具体的に記述してほしい。
林 座長	今の意見は、P 20～21の建物のボリューム感の問題はなかなか難しい。口では、ボリューム感を出さないようにという表現は出来るが、具体的にどうしたら良いか、なかなか難しい。どういう形にするかは今後の課題にするとして、そういう観点で、他にもあればお願いしたい。
尾崎委員	私はP 26以降の話で、まだまだこれはたたきのたたきだと述べられたが、最終的な出来上がりのイメージが長崎らしいなど、こういう空間は良いというところが共有できないことには、なかなか論理的に詰めていっても説得力が無く、事業者の方々も具体的にどうしたら良いかイメージが持ちづらいと思う。このスケッチはきれいに描かれていると思うが、まだまだ長崎らしいとは言えないと思うし、実際にここに使う舗装材を、例えば、諫早石をどのように使うか、樹木はどういったものが植わるか、そういったところの具体的なイメージを持ちながら絵を出して、それを皆さんで確認していくことが、そろそろ必要な段階に入ってきたと思っているので、次回の議論の時には、この辺りのイメージを持てるくらいまで少し案を詰めていただけると良いと思う。
林 座長	作業部会で、今述べられたようなイメージがうまく出せるか。
事務局: 市・谷口室長	組織上、先程話があった駅舎・駅前広場検討会議の下部組織として作業部会があり、こちらの調整会議の作業部会については、県・市の事務局で行っている状態なので、駅舎・駅前広場検討会議の作業部会では、あくまで駅舎とその周辺の駅前広場に特化したエリアのことになるので、その辺の組織のあり方については検討させていただければと思う。
林 座長	あんまり難しく考える必要も無いかなと思うが、誰もが共有できるようなものを示し、こう行っていく。例えば、市が行ってきたもので言えば、舗装や街路樹はこういうのが良い、あるいは、県が行ってきた水辺の森公園のあり方とか、そういうものをベースにしながら、ここは駅なので当然違うものになるが、何か共有ベースがまず見つかるかと思う。 他にないか。
藤本委員	P 11の見える場所(周辺の景観コントロール)の浦上川右岸側にプロムナードが出来るということだが、ここの建物の建て方については、旭町再開発もあり、先程篠原先生が述べられたように稲佐山の上の方が見えれば良いのか、もう低く抑えてしまうのか、その辺りの考え方を確認したい。 都市再生総合整備計画では旭大橋の将来的な低床化を計画している。実施されれば、この右岸側は駅周辺との一体的な使い方が考えられるので、その辺の考え方について整理した方が良いと思う。
林 座長	今の点はかなり具体的な意見だが、例えば旭町の再開発ビルを最後とするのか、それとも、右岸側はこの形でいって稲佐山が駅からは一切見えないのをよしとするか、それともそうではなく、こんな高いビルはもう建てず、むしろ稲佐山は風致地区で建物無しで緑が見えるから良いとし、見え方を守っていく形にしていくのか。これは早い段階で方向を決めておかないと、当然、右岸側は利用価値

	がどんどん出てくるので、この場所にマンションを建てればいくらでも売れるという状態になってしまっはとんでもない。 ご指摘の点について、事務局で検討していただき、早めに議論できるようにしたいと思う。 その他、何かないか。 議論を続ける前に今日欠席されている委員から事前に意見をいただいているので、事務局より報告をお願いする。
事務局: 県・本田主任	今村委員から意見は、 1) P25のデザイン検討のアプローチとデザイン要素による基本的な方向性の中で、運用面になるかもしれないが、長崎らしさは必要だが例えば、すべてをレンガにするのではなく、バランスを考えて使用することが大切である。 2) 光について、夜景は駅舎を目立たせるのか、それとも周りの夜景に馴染ませるのかどちらが良いかわからないが、これを決めないと駅前広場や他の建築物の夜景の考え方が変わってくると思う。 3) 風について、建物の建て方を工夫するなどして、風を通すべきであるが、都会のビル風みたいにならないよう配慮しなければならない。 4) 色について、白色系で良いと思う。ただし、アクセント色は必要である。また、P23 のみなとみらいの事例のように色の制限があったとしても、それを守ることは最低条件であり、隣接する地区との色使いを考慮しながら、最良の色を決めていくべきである。 5) 建物の高さについて、駅舎が各視点場から見えるように高さを制限するなど検討すべきである。 6) 運用になるかもしれないが、屋外広告物の在り方についても検討すべきというご意見をいただいている。
林 座長	前半の部分は、これから検討していくことになるが、屋外広告物に関しては、こういった形で扱っていくことになるのか。
事務局: 市・濱崎係長	屋外広告物については、現在、市で屋外広告物条例を運用している状況である。なおかつ駅前広場については、広告物を禁止するという区域になっているので、今後、屋外広告物というのは、駅で賑わいを醸し出したりするなど、重要な要素になってくるという考えもあるので、どのような屋外広告物が考えられ、どのように誘導していくのかということを整理した中で、今のルールの中で出来るのか、出来ないのか、吟味した上で、今後の方向性を検討していきたい。
高尾部会長	先程、各委員から長崎らしさという意見があったので考えてみたが、素材としての長崎らしさ、形態としての長崎らしさというとなかなか難しいと思っており、長崎の歴史を考えれば、林座長が述べられたようにこの400年間の交流の中で成立していたまちで、その交流があってこそその長崎である。特に最近の長崎のまちを見ても、今日も長崎駅に着いたら蛇踊りをバンバンやっている。それからくんちやランタンフェスティバル、さるくもそうだと思うが、ある種の市民運動や市民による活動によって長崎のまちらしさが醸し出されている。市民の活動があるということが長崎らしいというか、そういった交流的な市民の活動が、この駅周辺の空間の中で行われていたり、若しくは、この駅周辺整備のプロジェクトそのものが、そういう交流を満たしていくような仕掛けをプログラムとして考えていくことが重要と思う。

	それからもう一つ、長崎のまちの中でもいろいろなまちがあって、それぞれの個性、性格があり、それらが重層的に重なっている。それらが重層的に重なっている色んなまちの中から新しく創られる駅周辺をどういうまちにしていくのが非常に難しいが、安易な意見かもしれないが、そういうまちの中に色んな個性があるものを、例えば季節ごとに吸収できるようなキャンパスみたいな駅周辺整備をして、ランタンフェスティバルの時は赤色に染まったり、カラーコーディネートではないが、もっと駅が選択肢を持っておく必要がある。その中で、今、話があった屋外広告物の設置の仕方も季節の色に合わせて行っていくということが出来るとおもしろいと思う。ハードの整備として長崎らしさを一つのイメージとして固めて整備することは何となく難しそうだが、市民活動など何か変化していくものとして駅の中にそういう要素を入れ込んでいくことは出来るのかもしれないと思った。
林 座長	先程の話では現行の規定の中でということだったが、ある一定エリアの中で破ってしまうことも、もし皆さんの協力がいただけるのであれば、仮設的なものであれば良いけれど、恒常的な広告物が今のような状況のままでは寂しい。そういう意味では、恒常的な広告物については、出来れば屋内に留まるような形が良いと思うが、それらのことについても皆さんに早い段階で知っておいてもらうようにした方が良い。 他に何か。
篠原副座長	一言二言だけ付け加えると、長崎にはもう大分来てるが、稲佐山がああそうかと思って印象的に見えたということは余り無い。上からは見るが、今度、東口から西口に抜けて川まで行けるようになるので稲佐山の印象がもっと強く出せるのではないかと思う。 それで今の東口に行ってもよく分からないところがあって、今度、プラットホームに上がると、NHKの場所の問題があるが、今までほとんど見えなかった二十六聖人の場所や立山が見えるが、あんまりきれいという印象が無い。 それは駅周辺の一例ではあるが、もう少し市内全体で、資源が顕在化できるような、きちんとした見る場所を創ったり、少し資源を阻害している要素をチェックするなど、何かそういうことを行くと、もっと長崎の印象が強くなると思う。なにせここは見所が一つではないので、そういうチェックを一回やった方が良いという気がする。 それから二つ目は、この会場でもそうだが、住んでいる人の半分は女性であり、特に長崎は人気があるので女性が多い。だけど、この会議では女性の意見がほとんど反映されないの、少なくとも市の職員や県庁の職員などから女性の意見を意識的に聞く場所を作って、反映させないとまずいと思う。やっぱり考えていることが違う訳で、あるいは楽しみ方も違う。だから、女性の意見は重要な点だと思っている。
林 座長	今、指摘いただいた。1点目の稲佐山については、住んでいる人は結構意識する。例えば県庁坂は、真正面に稲佐山が見えていた。あるいは路面電車に乗っても稲佐山が見えるところと見えないところがあったりする。2点目の女性の意見、これはとても重要である。後で紹介いただく前回のシンポジウムのアンケート意見もそうだが、どこかの段階で、特に女性の方々だけ集めて指針を批判してもらうことは是非必要だろうと思う。

池田敏委員	先程の意見と少し被るが、この駅前広場と駅舎とその周辺の建物に長崎らしさを必要以上に求めると、少し厳しいのかなというところもあり、先生が述べられたように、駅前広場に立った時に、パノラマ的に見える必要は無いと思うが、稲佐山が見えたり、海が少し見えたり、建物の間から見えたりするなど、そういう捉え方をして駅の中には見え隠れする長崎らしさくらいの感覚で良いのかどうかも含めて、もう少し議論を詰めていく必要があると思う。それが良いかどうかは分からないが、やはり長崎らしさとは、チャンポンのぐちゃぐちゃな感じだと思う。それを少し和らげて、その地区から出た時にそういうイメージが出てくるということもあると思うので、そこら辺の方向性を決めた方が良いと思う。
林 座長	今の段階で余り決めずに議論する課題としておきたいと思う。駅舎とかそれぞれのデザインの議論の中でも出てくるものだと思うので、今後の課題とする。それから既存のものをどう見せるかということを先程、篠原先生も述べられた資源を発見する、あるいは阻害要因をもう一度洗い直す作業を行ってみることも大事である。 時間も迫ってきたので、デザイン指針に関しては、このくらいに留めて、今後さらに作業を詰めていくということにしたい。 それでは、議事４・今後の進め方について説明をお願いします。
事務局: 県・本田主任	(資料4-1・今後の会議の進め方とスケジュールについて説明) ・調整会議を全３回から全４回に変更。１２月を目標にデザイン指針の策定予定。
事務局: 県・日迫補佐	(資料4-2・デザイン検討会議の検討体制と検討範囲、工程等について説明) ・第２回会議を７月、第３回会議を８月に予定。
篠原副座長	プロポーザルで設計者が決まって、いろいろ議論している訳だが、一番、前提となる新幹線と在来線の高架の構造とデザインについて、これを確定しないと先に進まないの、私の方から無理を申し上げて、鉄道運輸機構とＪＲ九州に協力してもらっている。高架橋のデザインは半分作業も進んでいるが、重要な部分である。一番重要な部分は、駅舎と高架橋の高さである。これが新幹線と在来線とでは、いろんな事情で変わらざるを得ない。 それともう一つは、新幹線と在来線が併設されている駅では、新幹線と在来線の高架橋を一体化した例は今までに無い。それが一つの重要な点である。もう一つは、国道や中央通り、将来かなりの人が使う主要な所に架かる橋(架道橋)のデザインを少し考えないと、毎日々々、嫌な所をくぐらないといけなくなる。私は、日向や旭川、高知もだが随分検討してきて、きれいに出来上がってしまえばいいが、そうでないと毎日非常に嫌な気分になる。それが二番目の点であり、それについては少し鉄道運輸機構とＪＲ九州の方に協力してもらって今詰めている最中である。
林 座長	それ以外にスケジュール等も含めてないか。
鈴木委員	今、篠原先生から駅舎の構造やデザインについてお話があったが、先週の作業部会で駅舎の構造について、篠原先生が述べられた在来線、新幹線を一体的構造にしたいとの提案をいただいた。確かにこういった駅は無い訳で、我々の部内でも構造的なものはもちろんのこと、ＪＲにも関係してくる将来的な保守、駅舎の

	使いやすさ、建設費、そういったことを検討している最中である。こういったことの検討結果を待って、今後、提案していく予定であり、プロポーザルで決まった案を基本に検討することではなく、それも参考にしつつ、検討を進めさせていきたいと思っているのでどうぞ宜しくお願いする。
林 座長	それ以外の点で何かあるか。
池田敏委員	当デザイン調整会議が1回回数を増やして8月にということだが、実は今、話があった検討会議の進捗と合わせなくてはいけないと思うので、8月かどうかにについては、もう少しキャッチボールが必要なので、もう少し調整した方が良いと思っている。 できれば、デザイン検討会議で、どの程度まで仕上がるかの見極めが大切だと思うので、宜しくお願いする。
林 座長	それ以外の点で何かあればお願いしたい。 スケジュールについては随時、調整しながら進めてほしいと思う。 今後、本会でデザイン指針については詰めさせていただきたいと思う。 次に、資料 - 5 について事務局より説明をお願いする。
事務局 : 県・其田補佐 林 座長	(資料 5 : シンポジウム・アンケート調査の報告) 委員で、今の段階で何か気づいた点等があれば出してほしい。大詰めになってからでは二進も三進も行かなくなる場合がある。 全くの個人的な意見になるが、吉田初三郎の絵を見ている限り、何か水が体感できるような魅力的な場所をより増やしていくことができないかと思う。そのためにはそれなりの覚悟も必要になってくると思うので、早めに検討してほしい。 特になければ、以上をもちまして本日の議事は終了したいと思うので、事務局にお帰しする。
事務局 : 県・前川室長	本日は長時間に亘りご議論いただき、ありがとうございました。本日いただきました数々の意見をもとに、デザイン指針たたき台から素案へ向けての作業に取り組んでいきたい。次回については先ほど意見があったように日程調整をして、事務局から再度、連絡する。 それでは、以上を持って「長崎駅周辺エリア調整会議(第2回)」を終了する。 以上