

長崎駅周辺エリアデザイン調整会議(第 4 回) 議事 記録	
日時・平成26年11月19日(水)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	1)開会 2)議事 会議の公開について (資料1) デザイン指針(素案)について (資料2) 第2回長崎駅周辺まちづくりシンポジウムの報告について(資料3) 今後の進め方について (資料4) 3)閉会
1) 開 会	
事務局: 県・前川室長	定刻になりましたので、ただいまより、「長崎駅周辺エリアデザイン調整会議(第4回)」を開催いたします。 長崎県まちづくり推進室長の前川と申します。 どうぞよろしくお願いいたします。 それでは、開会にあたりまして、長崎市建設局都市計画部・吉田理事よりご挨拶を申し上げます。
長崎市・ 吉田理事 挨拶	長崎市建設局都市計画部会長の吉田でございます。本日、委員の皆様におかれましては、ご多忙の中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。 「長崎駅周辺エリアデザイン調整会議(第4回)」の開催にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。 この会議は、今回で4回目の開催となります。これまでも委員の皆様には、駅周辺エリアのデザイン指針について、様々な角度からご議論をいただいております。この場をお借りしまして厚く御礼を申し上げます。 また先日、11月16日の日曜日でございますけれども、第2回まちづくりシンポジウムとワークショップを開催いたしましたところ、多くの市民の皆様のご参加をいただきまして、大変有意義な議論が行われました。今後このような市民の皆様からいただいたご意見を踏まえながら、さらに検討を進めて参りたいと思います。 本日の議事の詳細につきましては、この後、事務局よりご説明させていただきますが、どうぞ忌憚の無いご意見をいただければと思います。 本日は、どうぞ宜しくお願いいたします。
事務局: 県・前川室長	(資料の確認) ここで配布しております資料の確認をさせていただきます。 資料一式をお手元に配布させていただいております。ご確認をお願いいたします。 【配布資料】 ・会議次第

	・出席者名簿及び配席図 A4 版両面 ・(資料1)会議の公開について A4 版 ・(資料2 - 1)指摘事項とデザイン指針(案)への反映について A4 版横 ・(資料2 - 2)長崎市街地および土地利用の変遷について A3 版 ・(資料2 - 3)デザイン指針(素案) A4 版 ・(資料3)第2回長崎駅周辺のまちづくりシンポジウムの報告について A4 版 ・(資料4)今後の進め方について A3 版 資料の不足がございましたら、事務局にお知らせください。 本日の委員会は16:00までの2時間となっておりますので、よろしくお願いいたします。 では、議事に移らせていただきます。 林座長、よろしくお願いいたします。
2) 議 事	
会議の公開	
林 座長	それでは、次第に従いまして、会議を進めさせていただきます。 まず、議事 会議の公開についてお諮りいたします。 事務局より説明をお願いします。
林 座長	(県事務局 石田係長 説明) では、本日の会議の公開・非公開についてお諮りいたします。 本日の会議は、事務局案にあるとおり議事 から までを公開とし、議事 は非公開としてよろしいか。また、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でしょうか。
全委員 林 座長	(異議なし) では、事務局原案のとおり、議事 から までを公開とし、議事 は非公開とします。また、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いたします。
デザイン指針(素案)について	
林 座長	次に、議事 デザイン指針(素案)について、事務局より説明をお願いします。
事務局: アトリエ T-Plus 辻	・(資料2 - 1)指摘事項とデザイン指針(案)への反映について ・(資料2 - 2)長崎市街地および土地利用の変遷について ・(資料2 - 3)デザイン指針(素案) 説明
市・浜崎係長 林 座長	・長崎駅周辺地区整備スケジュール(ppt)説明 本日の議論となるデザイン指針(素案たたき台)について説明がありましたが、まず、「はじめに」と「第1章」について、ご質問やご意見はいかがでしょうか。

林 座長	それではまず私の方から確認します。先日のシンポジウム・ワークショップの中でも「長崎らしさ」「長崎らしい」ということがかなり議論になっておりました。その時に、例えば資料2-3の16ページのところには、「心得 長崎らしい材料・技術を用いる」と書かれていますが、実は長崎の特徴、長崎らしさというのは、歴史の継承というところは当然ですけれども、一方で、長崎というのは常に新しいものにチャレンジしてきた、またはどこよりも一番早く取り入れてきて現在があると思います。そういう意味では、せっかく新しい施設を造っていく時ですから、何か次の時代の新材料や新技術を取り入れて、それを加えて平成の長崎を創っていく、といったことがどこかに書かれていると良いと思います。 他に何かございますか。
尾崎委員	全体的に非常に充実してきていると思います。事務局の皆さんお疲れ様でした。質問ですが、資料2-3の5ページ、「○特に重要な区域では、より慎重なデザイン調整を行います」の4段落目に、屋外広告物について、橙色の範囲の中では調整を行うということが書いてあるように思えるのですが、その周りの緑色の範囲ではどのような調整が図られるのか、教えていただければと思います。
事務局 市・片江次長	緑色の範囲を含めて長崎市全域で屋外広告物条例を設けております。その内容は基本的には総量規制ということで、出して良い所、悪い所を定め、各々の範囲における出して良い看板の総面積を規制しています。その上で文字の大きさや、色彩を規制するという県内でもかなり厳しい条例を既に定めております。 また、長崎市は屋外広告物の審議会を設けており、指針がまとまれば、その方向でコントロールできる体制が整っておりますので、指針が策定された際には、屋外広告物事業者の方にも周知した上で、緑色の範囲内においては、特に留意して、私どもの方で調整を図りたいと思っております。
池田(敏)委員	今の話の関連ですが、5ページの「○特に重要な区域では、より慎重なデザイン調整を行います」について、内容はこれでよいかと思いますが、具体的にどういうものを対象に、どういう会議で調整を行うか、ということを取りまとめて、先生方にお示ししておいた方がよいかなという気がいたします。 もう一点、29ページの「交通の乗換えの利便性を高める」の文中に「雨天などでも濡れずにスムーズに」というフレーズが入っているのですが、これをやると少し重くなるのではないかなと思います。先生方のご意見もあろうかと思いますが、絶えず屋根があるという状況もどうかと思いますし、例えばJRさんの駅ビルを使うなどして、屋根の設置は必要最小限にした方がよいのかなとも思いますので、表現の修正をお願いできないかと思います。
平松委員	おそらく今、池田局長がおっしゃったイメージが重たくなるというのは、この下の写真がベタッと屋根を造っている写真のため、これを造るという風にとられると、大げさな設備になってしまうということかと思います。 私も同感ですが、雨天でも濡れずにスムーズに移動できるというのは重要なポイントなので、建物の中を使うなど、動線の工夫はいろいろあると思いますが、言葉としては残しておいて、どういう整備を目指すかという事例をもう少し工夫する方向で調整をした方がよいのかなと思いました。
林 座長	池田委員はよろしいですか。

池田委員	程度の問題だと思います。
林 座長	ビルの1階部分がアーケード状になっていたりすることもありますからね。 最初の、使い方についての池田委員のご指摘については、この調整会議の専門家とながさきデザイン会議がどのように連携するのかということや、緑色の部分についてすべて連携して調整を行うのか等、すぐに対応できるほど検討が煮詰まっていないと思いますので、こういったデザイン調整の仕組みを作っていきますという表現で留めておくべきかと思います。あまり書き込み過ぎて、もうその方法しか出来ないということになると困るので。 他に何か。
高尾部会長	作業部会の部会長をしている高尾です。今の指針の使い方の話ともう一点、13ページに載っています「歩くことが楽しくなるまちにしよう」という目標に向かって、今回行われるこの区画整理事業のエリアの中の街路について、作業部会でヒエラルキーを定めて、考え方を整理していますので、この点についてご確認・ご議論いただきたいと思います。特に、各々の街路がどういうデザインイメージになるのかということについては、別途行われているデザイン基本計画の方の議論の中で、さらに詰めていきたいという風に考えていますが、基本的な位置づけについては、このデザイン指針に書いていこうということで整理していますので、宜しく願います。
林 座長	今、作業部会の方から、「歩くことが楽しくなるまちにしよう」の全体としての位置づけについて提案がありましたがいかがでしょうか。
尾崎委員	今までと比べてだいぶ位置づけの仕方が変わったかなという印象がありました。今までは、道の性格というか、デザインの方向性を描いた整理になっていたと思いますが、今回は今おっしゃられたようにヒエラルキーという、どこに賑わいを集中させるかとか、どこを重点的に考えるか、というその順序を整理したような格好になっているのかなという印象がまずありまして、それはその方向で間違い無いのですが、今おっしゃったように、具体的なデザインについては、検討部会の方で検討するのでしょうか。
高尾部会長	駅舎と駅前広場の方でやっているデザイン基本計画で、各々の街路の性格やデザインのイメージは整理していこうかと考えています。まだ検討は続いていきますので、そちらで整理できるだろうということです。
尾崎委員	それは、例えばオレンジ色とか緑色の街路については、当然駅の周りですので、検討範囲に入ってくると思いますが、それ以外の道路についても検討されるという意味なのでしょうか。つまり、駅から結構離れたところにも道路がいくつか出来ますけれど、この辺りを全く手放しでいいのかどうかというのが少し気になるところです。
事務局 市・浜崎係長	今回、デザイン基本計画の業務の中で、区画整理区域内の街路のイメージを作るということになっていきますので、デザイン基本計画の中で整理をしていきたいという風に考えております。
尾崎委員	そうすると、この場ではヒエラルキーぐらいを決めておく方が良い、というこ

	とですかね。何と云うか、お互いの役割分担の仕方だと思うのですけれども、そういう理解でよろしいですか。
高尾部会長	そのように考えています。特に街路については、これは篠原副座長がご専門ですけれども、全部が表、全部が同じ性格とか、位置づけの街路ではなくて、やはり表があったり裏があったり、少し格に差があって、少し奥行き感のあるようなまちの街路を造れる方が、歩いていて楽しいまちができるだろうということで、まずはその街路のヒエラルキーをきちんと固めておくことが大事ではないかということで、このように表記しました。
尾崎委員	それは幅員とかは関係無いですよ。その沿道とセットで賑わいを創り出すかどうかというところで分けてらっしゃるのですか。例えば、トランジットモール線の駅よりも浦上川側は、歩行者専用道路になっていたり、道路の構造自体も結構差があるかなという気がするのですが、その辺りも加味した上で、格付けを考えた方が良いのかなという気がしました。
高尾部会長	ありがとうございます。デザイン基本計画の方の議論でも、この西口駅前広場から浦上川に延びている歩行者専用道路の部分については、まちの広場、驛の広場と同等とまでは言いませんが、繋がった形で歩行空間として捉えて、議論しなければいけないのではないかという話もあったので、トランジットモール線がそのまま延びている事については、おっしゃるように少し議論の余地がありますので、検討したいと思います。
尾崎委員	ありがとうございます。それから、あと幾つか、この図で気になっているところがあるのですが、一つは、駅から県庁・県警本部の辺り、防災緑地に向かう矢印が、かなり東側にずれた格好になっていますが、この位置で繋ぐと、駅から延びているのと比べて、効果が薄いというか、この頭端駅の特徴を生かした矢印だったと思いますが、その意味が少し変わってきているなあという印象がありまして、少しこうなった経緯というか、考え方がもしわかれば教えていただきたいのですけれども。
事務局 市・片江次長	今ご指摘いただいた点につきましては、長崎駅周辺のエリアと旭大橋を挟んだ元船のエリア同士を結ぶ動線を、今の横断歩道以外にも造らないとエリア相互の通行が上手くいかないだろうという意味合いで、表記しています。ただ旭大橋線の取扱い、まだ少し時期的にも不明瞭な中で、きちんとここに何を造るかは決められない中で、このような表現にしているということでご理解をいただきたいと思います。
池田委員	具体的な場所じゃなくて、地区と地区を結んでいる矢印ということだろう。
事務局 市・片江次長	エリアとエリアを結ぶ動線が必要だということでこのような表現にさせて貰っているということです。
尾崎委員	分かりました。そうすると、他の矢印とはちょっと意味合いが違うということですね。済みません、長くなって申し訳ないですけれども、もう一点だけ、広場・溜まり空間が、今回、メインとサブという風に設定されていて、これはすごく分

	かりやすいなと思うのですが、前回までにあった広場・溜まり空間で削られているものが結構あるな、と思っています。例えば、水辺の浦上川沿いに来て、県庁と防災緑地をぐるりと廻って陸地側へ90度曲がった辺りにも広場空間が前は描かれていたり、あと先程の歩行者専用道路や、川の広場から浦上川側へ向かうところの辺りなどが今回削られている経緯というか、考え方を教えていただければと思います
事務局 市・浜崎係長	まず一点目の、左側の元船の溜まり空間の件ですが、今回は、少し狭めの範囲で、駅の区画整理区域内を中心に描いており、その関係で図が切れるところがあって、落としているという状況です。なので、意図があって落としているということではなくて、メインのところを見せるために、今回は端の切れる所は落としています。 それと、歩行者専用道路と川の広場と描いてあるところの交差するところの溜まり空間の話かと思いますが、これは、溜まり空間としてはあるのですが、川の広場の大きな括りの中の一部として含まれるという意味合いで、今回は消しているということでございます。
尾崎委員	分かりました。先日のシンポジウムでも、まちと駅を繋げるということが大事な考え方だとして説明して、その繋がる仕掛けとして広場は大事な意味を持ちますよ、という話で、市民の方々からも非常に良い反応が得られたなと思っていたところだったので、少し気になってご質問させていただきました。了解しました。
池田委員	関連ですが、今の話はものすごく大事だと思います。要は、駅の交流をまちなかに繋げるというのが、大事な一つの価値があるので、この絵をもう少し大きくしないといけないのかなと思いました。通りの性格の図面をもう少し周辺まで描いて、周辺との関連をもう少し明確にしておくというご指摘だろうと思っています。もう少し絵を大きくするというか、横にしても良いでしょうし、もっと分かりやすくしておく必要があるのではないかなと思いました。
藤本委員	今、ホテルニュー長崎の歩道のところのサブの広場ですが、ここは私のイメージでは信号待ちの時に人が溜まる場所です。サブの広場として何か別の使い方があって入れたのでしょうか。
事務局: 市・浜崎係長	今のサブの溜まり空間のお話ですが、おっしゃる通り信号待ちの状況があり、旭大橋先線の拡幅が予定されており、その一部に広い空間が生まれるところがございます。そういった中で、現状のこの溜まり空間については、信号待ちではありながらもかなりの人が溜まっているため、非常にポテンシャルの高いところである、と私たちは考えております。そういったことから、ここも十分に賑わいの可能性を秘めておりますので、工夫をして溜まり空間として活用してはどうか、というところで位置づけをしております。
藤本委員	長崎はどちらかというと歩道が狭いですから、拡幅しても、他所の都市に行けば、普通の街路の歩道という感じにしかならないですからね。何か良いアイデアがあれば書き入れて、そのような空間にして貰えればと思います。
林 座長	今の点、地図の範囲が少し狭く、当初言っていた溜まり空間としての性格となる場所が、これではたった一つしかない。しかも現状を見て分かるように、ホテ

	ルニュー長崎の前は溜まり空間にはなっていない。この前に出していただいたように、もうちょっと他の広場と被っても良いから、溜まり空間を表記する。それからもうちょっと大きめの地図の方が良いかと思います。 他に何か。
平松委員	先程の他のところへ繋げていくということに関連して、元船周辺とこのエリアを繋ぐ、地区を繋ぐというイメージでこの矢印をというご説明がありましたけれども、それを描くのであれば、例えば、駅前商店街の方に、この区画整理エリアと今あるまちとを繋ぐという表現もしておいた方が良いのかなというのが一つです。 それから、この中にはいろいろ描いてありますが、このエリアの周り、区画整理エリアの周りには、おそらく歩道が配置されて、そこは歩行者空間としては、やはり重要な意味を持つてくると思いますが、その辺について何か、どういう位置づけにしていくかということを表現できないかなと思います。 それから、これは JR さんがどういう駅ビルを造られるかにも関わってくるとは思いますけれど、まちの広場・驛の広場の間の空間が大きいので、例えば、ここにもう一つ緑色の矢印を左側に向けて入れても良いかなという風に思いました。
事務局: 市・片江次長	まず一点目のご提案の件ですけれども、この資料2-3の4ページの図に緑色で範囲を示しておりますが、これは都市再生総合整備事業という県と市で調整を図っている、今後、面的整備をしていく重点エリアのひとつと合致しているわけですが、実はこれとは別に他にも、まちなか、中央、それから松が枝エリアの4つのエリアを重点エリアとして、歩行者と公共交通を合わせて相互の連絡を図っていくということで、計画を進めています。長崎駅周辺エリアと他のエリアとの歩行者動線に関しては、例えば西坂方面に関しては、歩行者動線を整備していくという計画立てをしておりますので、そちらとの整合を図りながら、駅周辺エリアから周辺への動線に関しては、表記を追加していきたいと考えています。
林 座長	そうしたら今の点は、作業部会でどのような表現がふさわしいかを調整していただきたいと思います。 それ以外に何かありますか。
篠原副座長	2章の3「空間デザインのイメージ」で、スケッチが出てきたのは良いと思います。それで、(1)全体イメージ、(2)長崎駅東口のイメージ、(3)新幹線ホームからのイメージ、(4)長崎駅西通り線のイメージが出てきていますが、おそらく駅舎のデザインがまだ確定していないから、出ていないのだと思いますが、新幹線ホームから海側の眺めとか、逆に県庁側から新幹線の駅を南側から見たイメージとか、駅と駅周辺の空間として重要な項目は、方向としては挙げておいて、駅舎のデザインが固まってきたら、スケッチが出せる、という風にしておいた方が良いのではないかなと思います。少し大事なところが抜けている。 それから、3章の作法集は、これをどんどん追加していった民間の事業者その他と協議しながらデザインしていくということになると思いますが、こういうのだけは止めてくれないか、というのも参考で挙げておいた方が良いのではないかと思います。これは良い事例だけ挙げているけれども、往々にして酷いものも出てくるので、どういう風に示すかは問題ですけれども、こういうのは駄目ですよというものを少し、特に広告看板とか、垂れ幕とか、旗竿とか、あるいは、ここ

	では大丈夫かも知れないけれども、大音響のスピーカーとか、問題になりそうなものは、少しでも良いから挙げておいて貰った方が良いのではないかと思います。以上です。
林 座長	今の第一点目は、確におっしゃる通りのことで、駅そのものが決まっていないう状況ですけども、方向としては、新幹線のホームから海がどう見えるか、そして新しく出来る県庁舎方面から駅の南側をどう見せるかは、付けてください。 その後の作法集に悪い事例をというのは可能ですか。作業部会の作業が少し大変かなという気がしますけれども。
事務局 市・片江次長	どこのどれというのが、はっきり分かるものはなかなか難しいという点もあります。その点、ご指摘の点は確かにその通りだと思いますので、こういった載せ方をするかは工夫させていただきまして、メッセージがきちんと伝わるように表現させていただきたいと思います。
篠原副座長	最近出たアレックスカーの本は、皮肉混じりに日本の酷い景観をいっぱい写真で出している。それも参考にしながら、あまり角が立たないようにしてください。
林 座長	今回のデザイン指針そのものに載せるか、あるいは別に参考資料にするか、あるいは今後、先程話しがあった具体的なデザイン調整の中で示すとか、あるいは既にあるながさきデザイン会議の中でまとめるとか、で出来ればと思います。 それから少し老婆心では無いですけども、先程から“歩いて楽しいまち”ということをして言うことは簡単ですし、私自身も何らかの貢献したいなと思います。ただ、一般市民の方が本当にそう思っているかということに対して、相当覚悟して説明を強くしていかないと、ただ単に駅が遠くなっただけじゃないか、それを繕うために、楽しいまちづくりとか、快適な、と言っているだけだという風に取られがちです。それに対してどう説明していくか、実際に市民の方が150mも暑い中や雨の中を歩かされるという事態に対して、やはり何らかの説明が必要だと思います。 それからもう一つ気になっているのは、最後にご説明いただいたスケジュールのところ、在来線が出来て、新幹線が出来ていない状態の時に、3年ないし4年間、在来線そのものは西側へ移って、周りがまだほとんど整備していない状態で新幹線工事の下をくぐって行く状態が続いていきますよね。その部分が、先程の“歩いて楽しい”というところと、かなり逆方向になりますよね。その辺も何かもう少し上手いやり方がないものかと思います。他人様の土地を勝手に言うのもあれですけども、例えば、暫くの間、JRの空き地をお借りするなどして、広場として活用したり、アプローチの土地を確保していくなどしないと、かなり厳しいなと思います。
事務局 市・谷口室長	資料-4のスケジュール表の中で、平成30年度末に在来線が開業して、平成34年6月頃に新幹線が完成をするまでの期間の西口と国道側との連携について、具体的にはまだお示し出来る状態ではございませんが、暫定的な広場の確保、歩行者をいかに安全に誘導していくのか、という視点は非常に大事なことでありまして、この期間の暫定的な考え方というのは、整理して行かなければならないことだと考えております。
今村委員	2点あるのですが、1点目はですね、“歩くことが楽しいまちにしよう”という

	ことで、基本的にパブリックスペースを考えるというのは、当然なのですが、歩くとなると、楽しいというのは沿道の土地利用との関係に依るのかなと思います。いろいろやり方はあるんでしょうけれども、この会議の場でなくても良いので、どこかでちゃんと考えておかないと、せっかくきれいな歩道は出来たけれども、周りの建物が、歩行者がぶらぶら歩きやアプローチしたりしないような場所が続くと、結局人は行かない訳ですから、セットで考えておく必要があるかなということがあります。 もう一つは、隣の電停の八千代町から長崎駅へアプローチすることも考えた方が良いのかなと、あるいは長崎駅前の電停の事をメインでやるべきだから、あえて八千代町の方は考えないというような作戦もあるのかなとも思いますけれども、その辺をどうするか決めて、第二の、と言ったらおかしいかもしれませんが、路面電車からのアプローチの空間というのがあっても良いのかなという気が少ししましたので、その辺りはどのようにお考えでしょうか。
事務局 市・浜崎係長	まず一点目ですけれども、沿道の土地利用とセットで考えた方が良いとおっしゃられたことと、賑わいを出さないような用途が心配だというご指摘でございましたけれども、今、地区計画の中で、この地区は、A地区・B地区・C地区に大きく分けています。A地区というのは、アミュプラザを中心とした広い街区ですが、ここでは大規模な土地利用を推奨するために、2,000㎡以上の土地利用を行ってもらおうという土地の面積の制約をして、賑わいを醸し出す土地利用にする場所にしています。そして、B地区は、トランジットモール線から中央通り線を挟む区域を設定しています。C地区については周辺に住宅系が多いところで、生活に関連する施設をおいていこうという地区で、B地区については、A地区とC地区との間を繋ぐような機能を配置していこうと、位置づけています。 そういった中で、先生がご指摘のように、A地区については、歩いて楽しい空間、賑わいを醸し出すところですので、地区計画の中で、倉庫業を営む倉庫や、1階を住宅系にすること等に対して規制をかけているというような状況でございます。やはり我々も検討していく中で、土地利用を考えたいうで、通りの性格等を検討していくということが重要であると考えていますが、地権者がいらっしゃる中で、難しいところもあり、地区計画の中で最低限、賑わいを阻害するようなものは極力抑え、土地利用の方向性も示した上で、そういった目指す方向に少しでも誘導していくという風な状況でございますので、その点ご理解をいただきたいと考えております。
事務局 市・谷口室長	八千代町の電停でございますが、位置的には、駅前電停から北の方に向かいまして、国道と都市計画道路浦上川線を結ぶ長崎駅中央通り線の少し南側にございます。その電停と駅との繋がりですけれども、既存の国道をそのまま南下して、東口駅前広場や駅舎へ向かう動線が一番近い動線になるのかな、ということもありますし、先程説明した中央通り線を通して、南の方に下り、西通り線を通して駅の方へ行く、といった動線が考えられますが、いずれにしても八千代町電停には、横断歩道が設置されておりますので、平面で移動できるような動線は考えられるのかなと思っております。以上です。
池田委員	今の今村先生のご意見は、非常に興味深かったことで、駅前電停からと八千代町電停からの駅に対する距離では、行き方によっては八千代町電停の方が近い可能性もあるなと思います。 逆に八千代町電停を動かすという話はないのかという気がしないでもない。と

	というのが、トランジットモール線への右折レーンを造らないので、少し電停が動くこともあるのかなとは思っていますが、ちょっと発想を変えれば、いろいろアレンジができるなと思うので、今言われたことを参考に少し検討してみたらどうかと思います。
今村委員	何もしなくても、八千代町電停からのアプローチが便利だと気づいた人はそっちを使うと思いますが、変なところを歩かれると、獣道的な使われ方をするかもしれないので、それならば思い切って八千代町電停から駅へ向かうための歩行者専用道路を造ってあげても良いのかなと思いました。 最初の点に関しては、大雑把なことは地区計画で方針を決めている訳ですけども、細かな点でどこを歩行者に歩いてもらうか、ということで、駅舎と駅ビルの間もそうですけれども、あとは細かな設定ですよね。例えば1階部分に商業機能を入れましょうといって駅ビルに入れたとしても、駅ビルと駅舎の間を壁にすることだって可能な訳です。地区計画で書いてあってもそれは成功しない。ルートさえちゃんと決められれば、かなり細かいことをある程度ルー的なものにして、ディベロッパーや開発者、施主の方へお願いができるかなと思ひまして。そこまでしないと、ここで目指している歩くことが楽しいまちには近づけないのかな、と思ったものですから、できるだけそういうことまでやれたら良いなというのが私の考えです。
事務局 市・浜崎係長	今の歩行者動線の計画ですけれども、元々、駅周辺のまちづくり基本計画の中で、先生がおっしゃられる通り、駅舎とJR九州との間等を位置づけているわけですが、駅のデザインの基本計画の中で、歩行者動線を含めて、今検討をしている状況です。今ご指摘の点は、非常に重要だと私も思っておりますので、ご指摘を踏まえながら、JR九州さんもこの会議にご出席していらっしゃると思いますので、上手く連携しながら、今後どういう風にして良いまちを造っていくか、調整を図っていきたいと考えています。
高尾部会長	先程、林座長からも長崎らしさのお話がありましたけれども、この指針の中でいうと、18ページに「活動で長崎らしさを演出しよう」ということが書いてあって、右側のページの心得の参考事例として、柳川市のおもてなし大作戦というものが載せてあります。これは季節ごとに、白秋祭とか、川下りとか、さげもん祭りとかの色を決めて、まち全体で協力し合っていこうということがプログラム化されているような取り組みなのですが、長崎の駅周辺に限らず、市街地全体でもこういうことが、今は自然に行われていますけれども、それをある程度プログラム化して出来ないかなというようなことを少し考えています。 そういう意味でいうとこの指針の使い方が書いてある5ページに、実際にモノをつくる時の調整の話だけが書いてありますが、市民レベルで、若しくは民間事業者も含めて、この駅周辺のいくつか出来る広場、公共空間のソフトの使い方についても、ある種のプログラムとか、みんなで具体的に使っていける仕組み、使いやすいような仕組みを作っていって、まだ少し先の話ですけれども、できあがった後にみんなで一体的に長崎らしいイベントを作っていけるような体制づくりを検討していく、ということを使い方のところに項目として加えてはどうかと読みながら感じました。
林 座長	大変ありがたい提案をいただきました。ただ、間に合うかなという感じもしますので、もう少し都市再生あたりで考えても良いかなと思います。

高尾部会長	具体的な中身については、まだまだ時間があるので、今後の議論としていければ良いと思うのですが、この指針の使い方としてそういうものを追々やっていきましょうというようなことが使い方のところに一言書いてあればと思います。
林 座長	それでは、今の点は作業部会で書き加えてほしいと思います。 時間も押しておりまして、これだけをやっているわけにもいきませんので、議題のデザイン指針については、全体としておおよそこんな感じにするとして、ご指摘いただいた点を加えていただければと思います。 それでは、議題へ移ります。この前の日曜日に開催されたまちづくりシンポジウムについて事務局の方から報告してもらいます。
事務局 市・浜崎係長 林 座長	資料-3「第2回長崎駅周辺地区まちづくりシンポジウムの報告について」説明 ありがとうございました。まだ全部が決まっていないため、市民からも質問しにくい状況だったと思いますが、今ご報告いただいた点、もし付け加えたい点がありましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。 特にございませんか。これは今回でおしまいではなくて、これからも続いていくもので、改善点も含めて指摘されている。もう少したくさんの方が集まれるようになると良いかなと思います。
篠原副座長	内容に関することではないのでいいかなと思いましたが、何もでないようだったので。資料-3の1ページ目に円グラフで大変良かった、良かったというのが描かれていますけれども、大変良かったと良かったは近いのでブルーと橙色というのはおかしいのではないかと思います。さっきの資料2-3の問題になった13ページの図についても色のセンスが悪い。デザインのことを議論しているのだから、もう少し色使いに注意してほしいですね。そうじゃないと指導する時にこれを見せてもこの色の方が汚いのではと言われたらまずいので、ちょっと注意してください。内容じゃないですけど、少し今言っておいた方が良くかなと思って。
林 座長	追々気をつけていきましょうね。それでは3点目につきましては、以上といたします。 続いて4点目「今後の進め方について」をお願いいたします。
事務局 県・其田補佐 林 座長	資料-4「今後の進め方についてについて」説明 ありがとうございました。何かありますでしょうか。
藤本委員	調整会議はこれで良いですけれども、スケジュールの下の部分で、新幹線の駅が平成34年の途中で出来るようになっていますが、恐らく試験もされるので、実際の駅舎というのは、1年前にはもう出来ていると思いますので、在来線も含めて、皆さん楽しみにして、市民の方も思っているのも、これくらいには出来るという部分を入れて貰えればなあと思います。それとついからですから、先程のタイムスケジュールがありましたが、もう駅舎がある日突然、ポッと出来る訳ではないので、平成34年となっている手前くらい、2年くらい前には、工事で着工に恐らくなれると思いますので、高架の分も含めて着色ができればと思います。
林 座長	まだ認可を受けていないから表現出来ないということですかね。

事務局 県・其田補佐	はい、そうです。新幹線の方は、駅舎の認可はまだだと聞いておりますので、認可後にいつのタイミングで表示できるかということは、関係課と調整したいと思います。
鈴木委員	今ご指摘がございましたように、平成34年度にいきなり着手されることになっていますが、実際には平成33年度の後半の方は、列車が入ってきて、試験運転、いわゆる監査とか、乗務員の訓練とかがあります。ですから、実際には駅舎が形となって現れるのは、もう平成32年度、このくらいにはもう大体、形になっています。平成33年度については、いろいろな諸試験と監査を繰り返しながら、いろいろな不都合があったら手直しが入ってくる、といった感じになると思います。
林 座長	今のご説明でよろしいでしょうか。今日は委員だけなので表に出ることは無いと思いますが、最終的に公表していく時には、事業認可がいつになるか少し不明確ですが、例えば、平成32年度には駅舎部分も同じ色になっているということなので、その辺は工夫してほしいと思います。確かにおっしゃる通り、突然出来るわけではないので。それ以外にも先程の委員会としての日程等に関して、何かご質問等はありませんでしょうか。 よろしゅうございますか。 それでは、3月末の策定に向けて作業を進めていただければと思います。宜しくお願いします。 議題 ～ については以上といたしますので、一旦、事務局へお返しいたします。
事務局 県・前川室長	林座長、ありがとうございました。 これから議事 の報告に入るわけでございますけれども、先程ご説明いたしました通り、議事 につきましては、非公開で行われる検討会議の状況報告となりますので、議事 で決定させていただきました通り、公開の会議はここまででということにさせていただきたいと思います。 傍聴されている皆様、それから報道機関の皆様、長時間ご同席、取材をいただきまして、誠にありがとうございます。ご退席いただくまでの間、4分程、休憩ということにさせていただいて、15:50に再開をさせていただきたいと思います。休憩時間が短くて申し訳ございません。 以上