

第２回長崎都心地域 都市再生緊急整備地域準備協議会

日 時：令和元年 10 月 31 日

15：00～16：45

場 所：長崎県庁 1 階大会議室 A

1. 開 会

○事務局（柴原） 定刻になりましたので、ただいまより、第２回長崎都心地域 都市再生緊急整備地域準備協議会を開催いたします。

本日、司会進行を務めさせていただきます、長崎市都市計画課の柴原です。よろしくお願いいたします。

それでは、開会に当たり、長崎市まちづくり部の片江部長より、ご挨拶を申し上げます。

○市まちづくり部（片江部長） 皆さん、こんにちは。長崎市まちづくり部長の片江でございます。

本日は、ご多忙の中、ご出席いただきまして、大変ありがとうございます。

前は 8 月の会議でございましたが、その際には、この計画につきまして、区域であるとか定住、雇用、多様な面で貴重なご意見をいただき、大変ありがとうございました。

本日は、そういったご意見を踏まえまして、また新たな提案、それから、前回の資料をブラッシュアップしたものを事務局より提出させていただきますので、どうか皆様、引き続き忌憚のないご意見をいただきたいと思います。

どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（柴原）

—資料の確認—

—委員の紹介—

○菊森委員長 議事進行の前に、前回の協議会の中で、委員より資料の追加依頼がございましたので、追加資料について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局（柴原）

—追加資料について説明—

○菊森委員長 補足で、地域によってどう違うのかというのをご説明いただけませんか。

○事務局（柴原）

—追加資料について補足説明—

○菊森委員長 ありがとうございます。

この資料につきまして、ご質問はございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○菊森委員長 それでは、次第に沿って進めてまいりたいと思います。

2. 都市再生緊急整備地域の必要性

○菊森委員長 第1回の準備協議会におきまして、委員の皆様から多数の貴重なご意見をいただきました。今回、その意見を踏まえて、事務局が資料の修正を行っております。前回の事務局の説明にもございましたが、当準備協議会の目的は、都市再生緊急整備地域の指定に向けまして、長崎都心地域の指定区域の素案と地域整備方針の素案、この2つを作成することでございます。

本日の議論は、区域の範囲、あるいは整備方針の記載内容に関しまして重点的にご意見をいただきますようお願いしたいと思います。

それでは、まず初めに、「都市再生緊急整備地域の必要性」について、事務局より説明をお願いいたします。

○事務局（柴原）

—資料1について説明—

3. 長崎都心地域区域図（素案）及び地域整備方針（素案）について

○菊森委員長 ありがとうございます。

それでは、長崎都心地域の指定区域図及び長崎都心地域の地域整備方針素案の2つについて、ご説明をお願いいたします。

○事務局（柴原）

—資料2～4について説明—

○菊森委員長 ありがとうございます。

指定区域図と地域整備方針、この2つについて、事務局から説明をいただきました。

4. 意見交換

○菊森委員長 それでは、意見交換に入りたいと思いますが、本日欠席の委員には、事前に、先ほどの説明資料に対する意見をいただいておりますので、先に事務局より意見の紹介をお願いいたします。

○事務局（船越） 県の都市政策課の船越です。

欠席委員のご意見を紹介する前に、資料の訂正を1点させてください。

資料3で区域図をお示ししております。その中で、中央にあります長崎県警察跡地活用、こちらにつきまして、指定範囲を少し誤りまして記載しております。

下のほうに飛び出たような形になっているかと思うんですが、こちらについては民間の所有地ということになりまして、正しくは四角形で、飛び出たところが外れるような形になります。飛び出たところがございますが、そちらのほうが過剰に範囲として追記をいたしましたので、そちらのほうを訂正させていただきたいと思います。

それでは、本日、欠席をされている委員のご意見をご紹介したいと思います。

参考資料1でA4の資料をお配りしておりますので、そちらのほうをご覧ください。

まず、伊藤委員からご意見をいただいております。

まちづくりの方向性に関するご意見です。

全部で5つございまして、①つ目、都市としての魅力を高めるため、坂を活かしたまちづくりを進めるべき。平地から斜面へエスカレーター等戦略的に配置し、斜面中腹にこれらのエスカレーターを結ぶ道路を設置。エスカレーターの先には、子育てや観光などの拠点施設を設置してはどうか。坂を上手に活用している諸外国の都市を参考とし、世界の斜面都市と言われるようなまちを目指すべき。

②つ目です。平地部においては、小規模な身の丈再開発を進めてはどうか。地区によっては、容積率を使い切れていない場所もあるだろう。使い切れていない容積については、長崎駅前や県警跡地などに容積を移転し、象徴的な開発を進めてはどうか。国道34号沿線についても、県警跡地を使いながら玉突き再開発を進めてはどうか。小規模ではあるが、地方の都市再生のモデルケースとなるのではないか。

③つ目です。新幹線の開業を見据えながらまちづくりを進めるのは非常に大事なことであるが、同時に長距離バスの需要も高まるのではないか。バスターミナルが非常に重要となってくる。バスターミナルを核とした周辺一帯の再開発といったことも視野に入れながらまちづくりを進めるべきではないか。

④つ目です。離島航路が発着している元船地区の再開発をよく検討したほうがいい。貨物埠頭がまちなかにある必然性はなく、用途を見直したほうがいい。埠頭の外周に低層マンションを、内側に高層オフィス、商業などを設置してはどうか。長崎駅から始まり県庁舎周辺、元船地区、水辺の森公園と3地区の連携を強化し、都市としての魅力を高めることが必要ではないか。

⑤つ目です。路面電車は長崎市民の足であると同時に、観光客にとっても優しい乗り物である。全国で路面電車の注目度は高く、長崎にとっても地域の宝ではないか。各地区を直通で結ぶ路線の再編やバスターミナルとの連携など、路面電車の利便性を高める施策が必要である。

裏面のほうに入りまして、片山委員からのご意見です。

エリアと地域整備方針に対するご意見をいただいております。

①つ目です。「整備の目標」に、まちなかエリアと中央エリアの相互の連携という記述

があるが、整備方針としては具体的に書かれていないように思われる。例えばであるが、中央エリアでの都市更新を活性化することで軸を形成し回遊性を高めるなど、空間ビジョンを提示する記述があってもよいのではないか。

②つ目です。地域整備方針には、少し具体性があってもよいのではないか。

③つ目です。「都市の魅力」として、イノベーションや創造性を生む都市環境づくりといった視点があってもよいのではないか。

④つ目です。産官学金の連携といった地域プラットフォームに関する記述を加えてもよいのではないか。

ページが変わりまして、松下専門委員からのご意見です。

地域整備方針（緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に関し必要な事項）に対するご意見でございます。

①つ目です。「魅力的な企業の立地誘導を促し、地域経済の振興、新規雇用の創出を促進」といった部分については、三菱航空機エンジンの進出やIT開発拠点の進出といった、長崎では非常にいいニュースが続いており、引き続き商工関連施策や人材育成施策と一体となって整備に取り組んでほしい。

②つ目です。「路面電車など、公共交通の利便性の向上における移動の円滑化の促進」に関する部分でございます。現状では、路面電車は観光客にとって優しくはない。ぜひ再開発にあたっては、ハード・ソフトの両面からこの点の改善に取り組んでほしい。

以上でございます。

○菊森委員長 ありがとうございます。

今日、ご出席になれない先生方のご意見をご紹介いただきました。

それでは、意見交換に入りたいと思います。

先ほど来のご説明につきまして、ご意見、あるいはご質問はございませんでしょうか。どなた様からでも結構でございます。

○本田委員 何点か質問と確認をさせていただきます。

まず、資料3の区域図のところで、前回からすると、かなり周辺部がまとめられて、エリアとしては縮小しているのがわかるわけですが、確認でございますが、この青の破線から赤の今回の線になった、特にこの周辺部の除外された部分というのが、整備方針の素案、資料の2でご説明がっておりますように、事業を配置し、それから、最小限の範囲を設定し直すということで書いてありますけれども、要するに、現段階で予定されている事業がない部分というふうに、除外された部分を理解してよろしいのか。あるいは、何らかほかの要素があるのかというのをもう少し具体的にお伺いしたい。

それから、もう一点は、資料4のところですが、いろいろと修正がなされております。先ほどの資料3でエリアが縮小されているということと、この資料4の説明の中で、特に昨今、つい近年まで言われていた「コンパクトシティ」とか「コンパクト」という言葉がなくなっております。これに関しては、基本的に人口減少とか高齢化とかということを前

提に考えますと、やはり何らか意思を持って、都市のシュリンク化というようなものは、今後とも考えていくべきではないかと、私は個人的に思うんですが、その中での「コンパクトシティ」とか「コンパクト」という言葉がなくなった大きなポイントは何なのか。

それから、あわせて、そういったことを進めていくにおいて、この資料4の真ん中の公共施設その他の公益施設の整備云々というところ、○の4番目にございますように、当初「商店街」というのが「商業」ということに変えられておりますけれども、これは、今後の長崎を含めて地方都市においては、商店街とか市場とかというものに関しては、逆に、今後、資産価値を持って活性化をしていくということを考えていくべきではないかと、私は商店街の立場でも来ておりますので、そういったところにおける文言の変化、「商店街」が「商業」になった部分というのが、何か大きな意図というか目的があるのかどうか。むしろ既存商店街とかということを明確にあらわしながら、今後の施策としてやったほうがいいのではないかという気がしておりますけれども、これについて、ご説明いただけますか。

○菊森委員長 3点ございましたが、事務局のほうから、順次ご説明いただけますか。

まず、エリアが縮小されて周辺部が除外された。その意図は何だったのかという点であります。いかがでしょうか。

○事務局（向井） では、続けて、私のほうからご説明させていただきたいと思います。

まず、エリアの縮小の件に関しましては、基本的に、今回の計画については具体的な予定があるというような部分をエリアにするというのが一つ条件といいたし、要件としております。

そういった中で、当初事務方としては、今のところ具体的に表立ってはいないけれども、潜在的にはあるんじゃないかというようなところも含めて、ある意味幅広にとっておりますけれども、図でプロットしているような事業が、現在、いわゆる公にされているような事業になっており、そういった事業以外で、エリアに含める説明がなかなか難しいという部分を除外しております。ご指摘のように、今の時点で、水面下のあるなしは別といたしまして、公になって動いているものがない部分を中心に、今回削っております。

2点目ですけれども、コンパクトシティのコンパクトの考え方が薄れているんじゃないかということでございますが、この部分に関しましては、資料4の一番右側の市街地の整備の推進に関し必要な事項という欄の上から2つ目のところで、「コンパクトシティ形成を図り」というところに斜線を引いている部分かと思います。これがコンパクトシティ形成の後に、「都市機能の集約化を促進」という言葉がありまして、基本的にはこの言葉で代弁されているんじゃないかということで、ある意味重複を避けて削除しているという意図でございます。言われるように、集約してしっかりとコアを持った小さなまちにしていくという方向性は、変えているというものではございません。

あと、「商業」、「商店街」という部分でございますけれども、これは記載で言うと、ちょうど真ん中です。公共施設その他の公益施設の整備及び管理に関する基本的事項とい

うところの上から4つ目の○で、当初「商店街の活性化」という部分を「商業の活性化」というふうに置き換えております。

基本的な意図といたしましては、商店街という個別の一つのエリアということではなくて、商業全体を広く捉えてという部分で変えておりまして、我々としては、商店街の活性化イコール商業の活性化というふうな認識の中で、「商業」という言葉を使わせていただいているというものでございます。

以上でございます。

○菊森委員長 本田委員、今の説明でよろしかったでしょうか。

○本田委員 ありがとうございます。これは要望として聞いていただきたいんですが、今の商店街の表現に関しましては、特に商店街関係者がこういったものを見た場合に、やっぱり従来、今ここで論じられている都心地域というものの中でも大きな商業施設が、この20年間にいろいろできてきて、いわゆる局地的に非常に人の取り合いであるとか、売上の分散であるとかということが進んできていることは事実だと思うんですね。それを前提に考えたときに、ただ商業の活性化ということであれば、例えば商店街や市場でなくても、新たな商業施設ができて、これが活性化につながるのであれば、それでいいじゃないかというふうに、極論すればそう受け止められる可能性もあるので、このあたりの表現というのは、もう少しデリケートに表現なさったほうがいいのではないかというふうに思います。

それから、最初のエリアの縮小に関しては、これも要望として、表現の問題も含めてですが、斜面地がほぼ、この図面の青線から赤線になっている部分で除外されている分が多いと思います。ただ、従来、長崎市の場合も斜面地対策というのは、非常に重要な問題として論じられているところで、こういった斜面地がぐっと縮小していると。比較した図を皆さんがご覧になるとは思いませんが、そのあたりでの斜面地に対する対策は本当に何もないのかどうか、あるいは、表面化したものがないから削除したということで説明がつくのかどうかというのは、今後の表現としてもお考えになったほうがよろしいかなということです。

以上でございます。

○菊森委員長 ありがとうございます。この点につきまして、向井政策監のほうから何かございますか。

○事務局（向井） 今回の都市再生緊急整備地域の指定が、基本的には都心部の、特にコアの部分を活用していこうと。そのために、民間の皆さんにいろいろ活動していただけるようにエリアを設定して、支援のツールを設けてというところなので、斜面地の対策は、当然斜面地の対策として、長崎市としては打っていくんですが、今回の計画としては、当初、ちょっと広げすぎたかなと。どちらかというと、都心的な中心部の活性化というエリ

アで、なおかつ、具体的に計画が少し動き始めつつある、もしくは動く予定があるというところに、今回エリアを絞ったということで、その辺の対外的な説明とか取り組み姿勢というのは、気をつけて説明してまいりたいと思います。ありがとうございます。

○菊森委員長 ありがとうございます。

ほかにございますか。

○寺岡委員 寺岡でございます。質問は2点、お願いいたします。

資料3の都心区域の素案のところで、大幅に面積が減っているという部分で、この中で、長崎市が同じような都市計画の図で、まちなかエリアであったり、何かこういうのをつくられているかと思うんですけれども、それとリンクは…、前の青の部分だったら、かなりリンクがされておったかと思うんですけれども、今度、赤で縮小されると、そのリンクがかなり外れるかと思います。その点を踏まえて、それで長崎市と何かしら連携がうまく図れるのかどうかというのが、まず1点目です。この中で2つ質問があるので、合計3つになります。

その2点目なんですけど、同じくこの素案の中で、浜町という中心部のアーケードは、周辺は入っているんですけれども、例えば中通りががっさりと削られておる。ここら辺も、まちなかの再生にとっては非常に重要なエリアであって、買い物客であったり、生活にとってはなくてはならないエリアかと思うんですけれども、こういう部分も新しい民間であったり、行政による新規のまちづくりが何も行われなないがために除外をされているのか。こういう商業にとって非常に重要な地域は、新規のまちづくり開発がないとしてもしっかりと入れていくべきではないかと考えますけれども、いかがでしょうか。

3点目なんですけれども、資料4の素案を見させていただくと、都市開発事業を通じて増進すべき都市機能に関する事項の○の4つ目なんですけれども、若い世代をはじめとした、多様な市民、来訪者が楽しめる娯楽の提供のところなんですけれども、これが民間業者の意向にかなり左右されていくのではないかと思います。

というのも、まず、資料1の3ページの都市再生緊急整備地域の必要性で、指定を行う必要性がある中で、転出した・転入したくない原因が、楽しめる場が少ないとかというのがもちろんあります。私も若い世代と話をさせていただくと、「長崎は楽しめる場がないよね」というのが、非常によく聞きます。それを踏まえて、楽しみの場をもたらしたい効果のほうに書いてあるんですけれども、これは非常に民間任せになりがちな部分。さらにいくと、この素案の中の赤のどの部分がそれに当たるのかというのが、非常に不透明な部分があるんですけれども、その点についてどうお考えかをお聞かせください。

以上です。

○菊森委員長 よろしいですか。じゃ、お願いします。

○事務局（向井） それでは、まず1点目のまちなかエリアとのリンク、もともと当初設

定いたしましたのが、都市再生整備計画のエリアを決めておりまして、その既存のエリアと重ねたような形で、今回、若干出入りはありますけれども、それをベースとしてエリア設定をしております。

そういった第1回目にお出しした図面をもとにご議論をいただいて、具体の動きがない部分については、今回の計画には含めるべきではないんじゃないかというご意見がありました。当然のことながら、今回決めたエリアが、いつまでもこのエリアで未来永劫あるというわけではなくて、大きな開発の動き、計画が始まるとかという場合には、また皆様とご協議をしながら、順次拡大をしていくということになるかと思しますので、今の時点で何か動く要素があるところを、今回ぎゅっと絞ったということで、基本的には、2つのエリアが重ならないというのは、前回の議論を踏まえてということでございます。

同様に、中通りが入っていないという部分についても、中通りは、今、結構歩行者の方が増えていて、小さな店舗も、何か魅力的な新しい、町屋を使っていい感じのお店をつくられていて、そういった意味では活性化が進んでいて、民間の方のいろいろな動きの中で魅力的な地区になってきているというふうに認識をしております。

ただ、今回対象にしているのが、少し大規模な開発であったり、大規模な事業をターゲットにしているというところもございまして、中通りについては、今のところ、そういった高層計画等が表立って上がってきてないという部分でございしますので、今回、同様の考え方で、区域からは外してしまったという経過がございます。

あと、3つ目の娯楽の提供という部分で、民間の意向に大きく左右されるというのは、もちろんだと思います。どうしてもそこは、行政が直接手を出して、皆様に娯楽を提供するというのは不得意な分野です。そのために、今回、ある意味、まちの目指すべき姿として、こういうのが不足しているので、こういう方向にまちを進めていきたいと。それを民間の方にいろいろ活動していただく中で実現するのを、我々としては支援をするために、緊急整備地区という制度を持ち込んで、国、県、市で支援をさせていただこうということなので、民間任せであると言われれば、確かにそのとおりですが、民間の方が動きやすくするような土台、材料というのを、今回の緊急整備地域の区域指定の中で少しでもつくりたいというふうな考えのもとで計画をつくっているということでございます。

○寺岡委員 ご回答、ありがとうございました。1点目の区域が変更できるというのは、それは、例えば何年かに一回とかという見直しのもと、区域の整備がなされるということによろしいんですか。

○事務局（向井） それは、多分、必要に応じてということになるかと思えます。そういう状況が生じたら、また皆様にご相談をさせていただくことになります。

○寺岡委員 ありがとうございます。最後の楽しめる場、若い大学生とかに聞くと、本当に言われるんですね。私も家庭内で、妻が福岡から来ているので、長崎のことをいろいろと辛らつに言われるんですね。もちろん民間の方、業者に左右されるのは十二分にわかる

んですけども、やはり必要性の中で記載をしている以上は、行政としても何かしらの働きかけは必要かと思いますので、来てもらうための有利な施策等がありましたら、引き続きしっかりと施策を進めていただければと思います。

以上です。

○菊森委員長　お願いします。

○事務局（村上）　長崎県の村上でございます。先ほどのエリアどりの話なんですけど、向井政策監からもご説明がございましたけど、今回は都市再生緊急整備地域として、比較的大きな民間の開発が起こるところをカバーしているというものなんですけど、もう一つ、最初にご指摘があった、市で何か計画をつくっているのではないかと。都市居住環境整備基本計画という4つエリアがあるという計画がありまして、それについては、県と市でつくっているものなんですけど、実は来年度以降に見直しをしていこうと思っております。そちらのほうは、大きな民間事業という縛りはございませんで、もともと県・市でやっている公共の事業の計画を網羅していたものだったんですね。今後、さまざまなそうした小さな民間の動きなんかもございますので、それについては、また、この会議の続編ということで、少し違う仕組みの中でどう支援をしていくのか、あるいはどんな事業があるのかというのをきちんと計画上にプロットをしていこうということを考えております。というのが、1番と2番に関して、取りこぼしではないのかということについては、続編がございますよというのが一つ。

それと、もう一つなんですけど、楽しめる場所というのが民間任せなのかというと、そうでもないと思っております。例えば、先ほどの資料4でいきますと、右側に公共施設その他の公益的施設の整備及び管理に関する基本的事項というのがありまして、それは、先ほどご指摘があった「若い世代をはじめとした」というところの真横に、これは民間でまさにやりそうな、「魅力にあふれ、地域への愛着を創出するスポーツ施設等」というところがあります。その下に、「新たな賑わいの創出に向け、広場や質の高い文化施設等の整備」、このあたりは公共だと思うんですね。ただ、公共が、例えば民間の方が楽しむようなカフェをつくったりとか、直営でやるというのは、何となく結果が見えているなという気がするので、実際には、民間の事業者が出てきやすいような環境を公共で整備をするというような手法になると思うんですね。そうした形で公共が関与する部分というものもあると思いますので、こういったことは公共のほうでやっていこうということを考えております。

以上、補足でございます。

○寺岡委員　先ほどの最後の3つ目の「新たな賑わいの創出に向け、広場や質の高い文化施設の整備」、多分、県庁跡地のことを指しているかと思いますので、そこはしっかりと、また、このように沿った県庁跡地にしていいただければと思います。これは意見でございます。

○菊森委員長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

○森本専門委員 先ほどからエリアについてご質問、ご意見等あったので、客観的な状況だけご説明したいと思います。

都市再生緊急整備地域は、国がエリアを決めるということになっていまして、私たち内閣府が各省庁とも、今後協議をしながら決めていくということになります。

今回、203ヘクタールにしていっているんですが、前回も資料でご説明しましたが、県庁所在市は、大体数十ヘクタール、100ヘクタールないところが多いです。ここに近いところから幾つかご紹介しますと、政令指定都市を除くと、例えば高松市は51ヘクタール、岡山市は113ヘクタール、福井市が66ヘクタール、岐阜市が30ヘクタール、浜松市が40ヘクタールなどとなっております、正直、非常に広いことは間違いありません。

通常、都市再生緊急整備地域は、容積率を緩和して高い建物などをつくれるようにする制度ということもありまして、もしもう少し周辺へ広げるということであれば、飛び地にするということも考えないといけないかなというふうに思っています。

例えばここですと、長崎駅の周辺は一つ固まっております。それから、先ほどお話がありました商店街のあたり、もう少し広げるということであれば、例えば駅を一つのエリアとして、また、商店街のあたりを別のエリアとして、飛び地で指定していくというのが通常のやり方で、エリアをどんどん拡大していくということが、果たして高い建物をどんどんつくるのがいいのかという話もありますので、客観的に言いまして、これでも非常に広いというのが実感であります。

私としては、皆様方の意見を踏まえて、できるだけ地域の要望に応えていきたいと思っております。

○菊森委員長 どうもご指導、ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

○平松委員 欠席の松下委員から出ている雇用の話でして、企業誘致ですけれども、最近、新聞にも出ましたけれども、IT関係の企業誘致、県のほうで努力されて、相次いで来られています。加えて、その背景には、県立大学で、今度は情報学科の卒業生が出る、長崎大学で情報データ科学が来年4月に開講すると。国立と公立の両方で情報関係のというのは、ほかにもあまりないんじゃないかと思うんですが、そういうものがバックグラウンドにあるということで、もう企業進出を表明されたところも踏まえて、私もちょっと関係しているところがあるんですが、第2本社にしたいと、BCP対応も含めて。そのときには、情報関係のキーの部署がこっちにないと、そのBCP対応もできないという背景が具体的に出てきています。

今までの企業誘致というのは、どっちかという、言い方は悪いですが、コールセンター的な企業誘致が多かったんですが、本社機能を持つというのが来るのは、やっぱり長崎

にとっては非常に追い風の部分だろうと思っていますので、そこは大事に、この中でも、若い人の楽しみもあるんですが、まず雇用がなければ、楽しみも、楽しむこともできないわけですから、雇用の創出の部分、せっかくの追い風で、今起きてきている部分は、何とか表現しておいたほうがいいんじゃないかなと。

それと、情報系だけでなく、あと、BCP対応でいけば、昭和57年の水害の問題がありますし、それについていろんな対応を市のほうでもされています。さっき長崎市のハザードマップを見て、今の区域図と重ねて見たんですけれども、案外重なってないなという印象を受けるんですよ。

だから、ここのところの直近の水害を見ても、そのハザードマップの中にいろんな施設があったことも、一つ指摘されていますけれども、長崎の今の区域の中には、そう重なっている部分は、浦上川と中島川ということになると思うんですけれども、そんなに重なってないように市でつくられたように、今見えましたので、そういう安全・安心な、住環境もそうですけど、オフィス環境としても、そのあたりのこともうたってもいいんじゃないかということで、これは実際に進出している企業が、そのあたりを一つの長崎の利点として、実際進出していますから。それを踏まえて、改めてここでそれを取り上げておいたほうがいいんじゃないかなと、こうは思います。

以上です。

○菊森委員長 どうもありがとうございます。これについて何か、産業関係、誘致関係の方からコメントはございますか。——特にございませんか。

確かに、平松委員がおっしゃっていただいたとおり、企業誘致の質が大きく変わってきていると思います。今までは、長崎市のこの周辺ということになりますと、地震が少ないとか、非常に災害に強いということもあって、金融系のデータベースセンターであるとかということがメインだったと思うんですけれども、今後は大きく変わってくる。質の高い人材を輩出する地域として見直されるという傾向にあるような、私もそういう気がいたします。

○平松委員 一つ加えると、既にこの中で一番目玉だったのが、最初の区域図にあった、幸町の開発ですよ。あそこのオフィスが、当然計画されているし、JRの駅ビルの中もオフィスが結構あると聞いていますから、既にこの計画の中にそれが織り込まれているから、それを後押しするような、緊急整備のこの指定を受けるというのは、既存の大きい計画を後押ししようというのが一番大きい目的だろうと思うので、それもあるので、なおさらそこは強調しておいてもいいんじゃないかと思いますけれども。

○菊森委員長 よろしいでしょうか。

ほかにございますか。ご指摘があれば、お願いしたいと思います。

○森本専門委員 今の話と関連するんですが、今回、特に東日本で台風で随分と浸水した

ということがございました。例えば神奈川県武蔵小杉のマンションで浸水したというようなことがありました。都市再生緊急整備地域ではなかったんですが、都市再生緊急整備地域は、先ほどから申し上げているとおり、たくさんの人が利用する、あるいは住んでいただくことを誘導しようとするエリアですから、ぜひ一度、ハザードマップと重ね合わせていただいて、例えば浸水だとか、土砂災害等について、ぜひこの地域とハザードマップとの関係がどうなっているのかというのをもう一度よく見ていただきたい。

それから、例えば浸水、あるいは満潮のときに水が出るというようなことが予測されるようなエリアが、もし仮にあるのであれば、やはりそこは、例えば非常電源の置き場をどうするかとか、そういう細かいことは書く必要はないんですが、そういう災害に対応してどういう対策をしておくかということが、やはり必要だと思います。

皆さん、ご承知かと思いますが、新横浜でラグビーが行われたスタジアムは、まさにそういうことも想定されていてできていたので、あそこの周りは全部冠水しましたが、ラグビーの試合は無事できたということもありますので、普通のところ以上にしっかりと対策をしていく必要があると思いますので、そういうエリアがもしあるのであれば、整備に対して必要な事項のところにそういう対策の必要性を書いておく必要があるのではないかと考えています。

○菊森委員長 ご指導、ありがとうございます。

これについては、事務局のほうから何かございますか。防災関係の観点から、留意すべき地域とかが万が一ないかどうかという点では。

○事務局（向井） そこは、再度確認をした上で、次回、また資料としてハザードマップをお示しするような形で対応させていただきたいと思います。

○菊森委員長 ありがとうございます。よろしくお願いします。

ほかにいかがでしょうか。まだ多少時間がございますので、どうぞ。

私のほうから一つ、よろしいでしょうか。先ほど本田委員の質問に関して、記載内容が、「コンパクトシティ」から「都市機能の集約化」という言葉に変えますということがあったんですが、この違いというのは、なかなか一般的には理解されていないように思うんです。もう一步踏み込んで、この違いを説明していただけたら、ありがたいなと思います。

○事務局（向井） これは、違いがあったというよりも、コンパクトシティと都市機能の集約化という2つの同じような言葉が並んでいたのが、都市機能の集約化という言葉で総括をさせてしまっているということで、特に差があると、何か定義づけを分けているというわけではなくて、繰り返しになっているので、文言整理をしたということでございます。

○片江専門委員 少し補足させていただきますけれども、私、素案作成のときには、当然目を通してはいるわけですが、要は、目的と手段というふうな表現が、きちんと書き

分けたほうがいいんじゃないかと。我々の思いとしては、都市機能を集約化して、まちの中の住みやすさを向上させることで、コンパクトなまちづくりにつなげていく。要は、都市機能の集約化が手段であって、目的はコンパクトシティにあるということです。その辺は、両方ここで同じ並びで書くよりは、まず、やるべきことをきちんと書いたほうが、今回のこの地域整備方針としては適切ではないかということの中で、今回こういった言葉に変えさせていただいているという状況がございます。

○菊森委員長 ということは、最終目標は、コンパクトシティの形成ですよ。

○片江専門委員 コンパクトシティに関しては、例えば都心計画マスタープラン、それから、立地適正化計画を策定しております。その中ではっきりと長崎市のまちの方針としては、コンパクトシティをするんだということを書いておりますので、それは別にこの計画の中に言葉として具体になくても、揺らぐことは一切ありませんので、これはあくまでそこに向かってとるべき手段をきちんとこの地域整備方針の中に書かせていただいている、そうご理解いただければと思っております。

○菊森委員長 ありがとうございます。

ほかにどうでしょうか。

○森本専門委員 伊藤先生のご意見で、バスターミナルの話が出ていたと思うんですが、非常に重要な指摘だと思います。特に新幹線の駅もできますし、広域的な観光というか、そういうことも増えると思いますので、どこにバスターミナルを、どういうふうにつくるかということは、今後検討していただけたらいいと思うんですが、広域的なバスターミナルの必要性みたいな、今、路面電車は明示して書いていただいておりますが、ぜひバスターミナルの必要性、それから、今のバスターミナルはビルと一緒につくられていますよね。ですから、まちづくりの観点として、そういうことを今後やっていくということは非常に重要なと思いますので、ぜひそういう検討をしていただけたほうがいいかなと思います。

それから、前回もちょっと申し上げたんですが、近未来技術ですね。自動運転だとか、ロボットだとか、そういうことが、今すごいスピードで進んできております。それで、ほかのエリアでもいろいろと検討されていて、特に自動運転等が進んでいきますと、車を必ずしも持たなくてもいい、呼べばいいというようなことになるので、駐車場の集約化についてほかのエリアでも随分と検討されていております。

また、駐車場の台数も、自動運転とかになると、必ずしもそこに置く必要もなくなっていくわけです。あるいは、長崎駅もそうですけれども、駐車場が駅前の一等地にありますけれども、本当にそこにいつまでも駐車させておく必要があるのかとか、いずれにしても、自動運転等によって随分変わっていきます。

それから、また、歩行者優先のまちづくりというか、特に姫路なんかはそうなんですけれども、駅前を広場化して歩行者の空間にする、あるいは、場合によっては歩行者天国に

するといったような動きも出てきております。

今後ますます技術、5Gとか進展していくと、そういうこともしやすい環境になっていくのかなと思いますので、どこまで記載するかというのは、また考えていただきたいと思いますのですが、今後、10年、20年のまちづくりを考えていく観点からは、必ず技術がすごい勢いで進展をして、それに対応したまちづくりをどうするか、今の中では、ばちっとうすればいいと、まだ見えてないところが多いんですが、その観点は非常に重要だと思いますので今の案ではちょっと弱いかなという感じがしています。

○菊森委員長 ありがとうございます。他市の例も参考にしながら、どのような記述にするかというのは工夫を、事務局にもお願いしたいと思うんですが、今の段階で、何かお気づきの点はございますか。自動運転車が増えていくと、車に対する需要自体が大きく変わってくるだろうし、高齢者が自ら運転するという機会も減ってくる可能性は十分にあるし、当然、駐車場も、必要とされる広さも変わってくるでしょうしということになるのかどうかという、このまちにおいてはですね。

○岩見委員 すみません。遅れて来ました。県土木部長の岩見です。

今の件で1点だけ補足しますと、自動運転が進んでいくと駐車場が減るかという話ですけど、もう一つ要素があって、それはカーシェアが進むかどうかなんですね。要するに、自動運転で、自分が車を持たなくても、シェアをしていくと、車が全体的に社会から減っていったって、止まっている車が少なくなって、動いている車が多くなって効率化が図られるということなので。ですから、社会のその辺の動きも踏まえて、どう記述するかは非常に難しいと思いますけれども、将来に向けての議論としては、そういうのはあると思います。

○森本専門委員 私申し上げたのは、具体的には神田地域においてそういう議論が始まっていて、必ずしも近くに駐車場はなくてもいいじゃないかと、もうちょっと集約化した、ちょっと離れたところでもいいじゃないかみたいな議論が既に始まって、そういう計画がつくられ出しております。実際長崎がどうなるかというのは、皆さんで考えていただきたいと思います。ほかのところでもそういうことの議論が始まっておりますので、ぜひそういうことも念頭に入れながら、長崎のまちをどうするか、どうあるべきかということを考えていただいただいいかなと思っております。

○菊森委員長 ありがとうございます。バスターミナルの話が出ましたが、長崎駅前の再開発の中で、バスターミナルの位置というのは、ほぼもう決まっているというふうに伺っておりますけれども、そういった計画との兼ね合いで、今回の利便性の高い地域づくりという点で、何か事務局のほうから、もしコメントしていただくことがあれば、お願いしたいと思います。

○事務局（村上） 長崎県でございます。今、この会議とほぼスケジュールは並行してお

りますが、「長崎市中心部の交通結節等に関する検討会議」というのがございます。この中でも何人か、委員にお入りいただいている方々がおられますけれども、そちらのほうで、新幹線の開業、令和4年を予定しておりますけれども、それ以降どうしていくのかというところを、今、中期的な視点で検討するということをやっているところでございます。

その中で、今回のエリアにも入っておりますけれども、長崎駅周辺の整備、それから、松が枝の2バース化をにらんだ、松が枝周辺の交通結節の整備と、それから、その間、例えば長崎港ターミナルですとか、あるいは県庁舎跡地周辺についても、一定の交通結節機能が要るんじゃないかといった議論があっているところでございます。

ちょうど締め切りが同じ年度末ということでございますので、その中で議論した内容を書き込めるところについては、今回の緊急整備地域の整備方針の中にも、記述ぐらいはできるかなと思いますので、並行して進めたいと考えております。

○菊森委員長 どうもありがとうございました。

○西岡委員 西岡でございます。最近、長崎のニュースで、IT関係の企業進出の話題が非常に賑やかに論じられているので、その展開に期待しておりました。けれども、先ほど平松委員のお話の中で、県立大学の新学科の第1期卒業生が来春社会に巣立つことが、その背景の一つになっているというお話がありました。本日の資料（参考資料1）に紹介されている新聞の記事の中にも、下から3段目の左のほうに書いてありますね。そういうことがあったのかと思って、大変うれしくなりました。学内でもそのことを伝えて、本学としてさらに貢献できるように、努力していきたいと思います。

一方で、そういうIT関係に興味が非常にある、先端的な学びをしている若い学生たちの興味・関心を捉えて、この長崎を魅力的に見せる計画にするにはどうすればいいかという点も重要だと考えます。先ほどのご指摘のあったように、余暇を楽しむことができるというのは当然あると思います。福岡まで行かなくても長崎で楽しい余暇時間が過ごせるという視点での取り組みははやっていったほうがいいのですけれども、ここはまちづくりの計画を議論する場ですから、そういう若い人たちが次世代に活躍できるような舞台をあなたたちのために用意していますよという、ワクワクするような言葉が計画の中に使えないかなと思います。

10月7日に国土交通省の都市局が、省庁横断的な「スマートシティ」のサイトを開設して、全国の先進的な街づくりについて紹介しているのですけれども、残念ながら長崎市内のプロジェクトは一つも含まれてないんですよね。これだけ大きなプロジェクトがたくさんあるのにも関わらず、その網に引っかかってきてないのは少し残念だなと思います。スマートシティのベースには、世界的な動きとして、「ソサエティ5.0」という、情報化時代の次をにらんだ国家戦略もあるので、そういう言葉遣いも含めて、計画の中に織り込めないか検討すべきではないでしょうか。

また、先ほど交通の話が出ましたが、交通分野での最新用語として、「MaaS（マース）」という言葉、“Mobility as a service”の略です。車に乗って、バスに乗って・・・

じゃなくて、モビリティ（移動手段）を単にサービスとして組み合わせていくんだと。そういう言葉遣いをすることによって、若い人たちをぐんぐん引き込むことができるんじゃないかとも思います。そのように、キーワードをうまく使って、それを目立つように配置して、計画づくりをするというのも大事なのではないのでしょうか。真面目に中身を詰めると同時に、若い人たちを引きつけるような言葉遣いにも、工夫したらどうかなと思い、申し上げました。

○菊森委員長 どうもご指摘ありがとうございました。

今、長崎県の政策企画課の中でも、私は「2040 年問題研究会」の座長をさせていただいたんですけれども、それ以外にも、総合計画策定に向けて、非常に大きな、ソサエティ 5.0 とか、モビリティの変化とか、MaaS とかということを含めた、このまちをどう変えていくのかということについてのご議論が進んでいるというふうに漏れ聞いております。

したがって、そういった非常に若者にアピールするような要素を、文言も含めて、こういった計画に盛り込んでおくことは非常に大事だし、また、現実問題、企業誘致を進めていくときにも、そういう観点というのは非常に重要なと私も確かに思っています。ありがとうございました。

ほかに、これを完成させていくために、何か皆さん方から有益なご意見があれば、お願いしたいと思います。

○豊饒委員 ご指名いただきまして、ありがとうございます。

確認をさせていただきたいと思います。資料 4 でまいりますと、玄関口の観点が、定義も 1 点でされていますよね。「陸の玄関口の長崎」、「海の玄関口である松が枝周辺」、これは多分、それぞれ一つ、海の玄関口の一つであるというふうな認識を持っているのではないかなと思ったところを、改めて確認をさせていただきたいと思います。

もう一点が、私ども観光まちづくりに携わる立場においては、どちらかというと、これはハードに近いような話が多く出てきているわけなんですけれども、もう少しソフトに重点を置いた表現というのが必要ではないかというのと、もう一つ、国際的か。企業誘致の場面では、「国内外からの企業を立地促進」というコメントがあるんですが、インフォメーションのところの来訪者の部分ですね、これは「国内外」というのを足したほうがいいのかどうかというのは、改めて皆さんでご議論というか、ご認識を伺っておきたいなと思っております。

私からは、以上でございます。

○菊森委員長 今ご指摘の点は、⑱のインフォメーション機能の充実を図り、来訪者への情報発信を行う、これは内外ともというふうに考えられるかどうかということですね。

○豊饒委員 そうですね。そういった意味で捉えていただければいいのと、改めて、こういった大規模な開発をするにおいて、サイネージの部分ですね、大規模開発間において、

何か共通なものをつくるのかどうなのかというところまで踏み込むかどうか、ここら辺も改めて確認しておければなというふうに考えております。

○菊森委員長 今、この会自体は、どちらかというと、今後どのような開発をこの地域内において進めていくかという、かなり具体的な、ハードを中心とする会議でございますが、そういったソフト面もまた、重要な要素ではあると思いますが、事務局のほうから何か、もし豊饒委員のご意見に対してあれば、お願いしたいと思います。内外というのは、今、当たり前ではないのかと思うんですね。どうでしょうか。

○事務局（向井） 玄関口のくだりですね。これは、海の玄関口が松が枝限定になっているというご質問ですか。

○豊饒委員 そう読めたりしないか。ここを見た場合に、そうじゃないかなと。

○事務局（向井） 元船とかそういったところも含めて捉えるべきところを、松が枝だけが玄関口になっているというご指摘ですか。

○豊饒委員 ええ。

○事務局（向井） そこは、ちょっと表現を考えます。

松が枝周辺という中には、過去には元船も含めて議論してきているのですが、言われるように、ちょっと表現が、これだと松が枝と玄関口が1対1対応みたいな感じにとられるというのも、またそのとおりだと思いますので、表現の仕方は考えさせていただければと思います。

○菊森委員長 ほかに、いかがでございましょうか。

山口委員、ございませんか。

○山口委員 今、商工会議所のほうで、エリアというよりか、長崎駅のほうの交通結節の問題で、10月10日にJRの説明会をいただきまして、今のJRがやっていらっしゃる駐車場が700台ぐらいになるんですけども、それが1,400台になると言うんですね。そして、また、新しく商業施設のビルを建て、14～15階ぐらいのビルの中で4階ぐらいまでを商業施設にして、その上をハイグレードなホテルにしたいというふうなことで話を受けまして、出入り口が南口しかないもので、この辺の交通結節というか、渋滞緩和も含めた中で、今民間がやっている事業自体が、ものすごくスピードが早いですよね。その辺の情報も踏まえた中でここに落とし込んでいかないと、この計画と現実とのギャップが出てくる可能性が大きくなるんじゃないかなろうか。

それともう一つが、幸町工場跡地のスタジアムのプロジェクトですけども、これも、

結局、ホテルとか、賃貸とかというふうな部分も含めて計画されていましたがけれども、また、内容が変更になっているというのも現実あるわけなんですよ。

今の国道に対しての交通渋滞緩和に関しまして、どういうふうな形でやっていくのかということが、この計画図面に落としましても、落としたときには、もう民間の速度が速くなり過ぎて、結局、ここに落とせない状況にならないような形で、その辺の情報収集のほうも迅速にやっていただければ、特に中央部の交通問題に関しては、今から、長崎は道路を拡張するとか、どこかに逃がす道路をつくるかというのとは簡単な問題ではないものですから、そこを含めた中でやらないと、バスターミナルの問題もこれから出てくるとは思いますが、ハードな部分になりますけれども、そこで、今、商工会議所のほうは、どういうふうな形で持っていこうかと話をしているところでございます。

以上です。

○菊森委員長 今おっしゃっていただいたことをどのように盛り込んでいくか、これはまち全体をどうつくっていくかということと密接、不可分なので、特に交通量の問題というのは、今ご検討されているというふうに先ほどお聞きしましたので、そういった結果も踏まえて、ここの記述内容について吟味していきたいと思います。

小林委員、観光のほうでいかがでしょうか。

○小林委員 観光に関しては、結構大枠で書かれてあるので、具体的に書かれてないんですね。なかなか難しいんですが、具体的な内容でいくと、今、出島ワフにヨットハーバーがありますけれども、長崎の魅力の一つにマリンレジャーというのがすごく大きな要素であると思うんですが、これはあまりまだ、売りにになっていないのかなと。サンセットマリナに泊めている船のオーナー、関東の方とかもいらっしゃって、毎週東京から飛行機で来ているような方もいらっしゃると。それくらい安くて魅力的なんだと。例えばモナコとかは、すごいヨットが浮かんでいる風景があるように、長崎の港ももっとレジャー感を出していてもいいのかなという感じがして、そういった意味では、クルーズ船とか、外から来るというお客様の視点とかはあるんですが、長崎に来た方が長崎の海で遊ぶという意味の提案というか、まちづくりをもっとしていてもいいんじゃないのかなというふうに思いました。

あまり具体的に内容が書かれてないので、何とも言いがたいというか、先ほど自動運転の話がありましたけれども、自動運転で、かつドローンに人が乗れるようになると、かなり駐車場の概念も変わってくるし、坂のまち長崎の港の上を、自動で運転するドローンが行き来していると、非常にサイバー感があって、さらにおもしろいまちになるなと思ったんですが、交通網がどれくらい整備されるかというのが、時間が何年かかるかわからないので、もしそういうのが実用化されてくると、ドローンを止めるような場所も必要になってくるんだろうなと。そういったものは、今の時点で考えておく必要がないのかなというのもちょっと思いました。

○菊森委員長　ありがとうございます。マリンレジャーの問題というのも、これは東京、関西の比較的高所得層の方々から見たときに、ものすごく魅力的で、私の友人からもかなり要求されています。ただ、今は福田のサンセットマリーナとかあるんですけど、もっと近いところにつくれないだろうかという相談といいますか、提案は、私のところにも来ています。

そういった意味で、若者にとっても魅力的なまちづくりの一環として、こういったマリンレジャーが、そういう富裕層の方だけではなくて、地元の方も比較的安く楽しく過ごせるようなという意味においては、都市機能として、やはり重要な要素を占めるんじゃないかなと、私は、今、お話を伺っていて感じました。やっぱり商工会議所の青年部とか青年会議所が進めていっていただけるような企画があれば、なおさら、このインフラを整備する意味が出てくるのかなと思います、確かに。ありがとうございました。

時間はまだ多少ありますけれど、何かもしございましたら。

○岩見専門委員　エリアの話は、前半でご議論があったというふうにお伺いしています。ほかの地域より大分広いですねということで、いろいろ議論はあったと思うんですけども、ちょっとだけ確認といいますか、これでいいのかなと思っているのが一つあって、先ほど松が枝周辺が玄関口になるというお話もありました。それで、実を言うと、今、水辺の森公園のところが外れているというか、外したんですよ。外れた案になっているんですが、実はここに出島の岸壁というのがあって、今までは海上保安部の船が泊まっていたんですけども、ここもクルーズ船に活用しようという話があって、7万トンクラス以下しか泊められないんですけども、それを利用しようという話があります。松が枝のところは延伸して、いわゆる10万トン以上が泊められるようにしよう。ですから、出島の7万トン以下と松が枝の2バース化も含めて、要するに3隻同時にクルーズ船が泊まって、長崎の経済を潤すという形になります。

それから、先ほどレジャーとかソフトという話も出ましたが、この水辺の森公園の活用というのは、整備は終わっているのかもしれませんが、ソフト面ではいろいろ展開があり得る。ここだけ海側で抜けてしまっているのが、ちょっと気になっていまして、このままだっていいのかなというのがあるので、もう一度ここ、これでもいいのか。ほかに意見がなければあれですけども、ちょっとそこが気になっているところです。

県庁のところは、緊急用の岸壁で、何かのときに物資を運び入れる入り口なので、そこはいいと思うんですけども、通常利用として、まちづくりを考えていったときに、水辺の森公園のところが外れてしまっているのか。これ以上、なかなか面積は増やせないという議論もあるのかもしれませんが、そこだけは、1点気になったものですから。

○菊森委員長　これに関しては、国際観光船を停泊できるスペースとして、松が枝がいっぱいになってしまったときは、確かに、出島岸壁を使いましょうということは方針としても出されていますので、ここはどうでしょうか、事務局のお考えがもしあれば。

ここところは、まだもう少し時間がありますから、検討していくということは可能か

とは思いますが、いかがでしょうか。事務局、何かご意見ございますか。ここは、今、外したという状況にあるんですが。

○事務局（村上） 先ほどのやりとりの中でもあったんですが、今回、都市再生緊急整備地域ということで、民間の大規模な開発が対象ということなんですね。なので、水辺の森公園は公共での開発でありましたので、かつ、もう開発が終わっているということです。

例えば、先ほどもありましたけれども、ソフトの部分をマリンレジャーとか、書き込んだらどうかというところは、第2部がありますよと、先ほど話をさせていただいたんですが、都市居住環境整備基本計画という4つエリアを分けて、それぞれの計画を書いているものがあって、今までは県と市の計画だけだったんですが、少し民間の計画なんかも、今回、位置づけていこうというようなことを考えておりますので、そちらのほうでカバーするというようなことも考えられるかなと思います。

ですので、ここに入らなければ何もしないのかということではなしに、全体の計画のほうに入れ込んでいくということは考えられるかなというふうに思います。

○菊森委員長 ということは、水辺の森公園などは、その段階でもう一度、民間の活用があれば、そのほうで検討していくということですね。

○事務局（村上） 例えば今後、遠い将来、民間による事業が出てくるということになれば、また話は別かと思うんですが、今回、事この都市再生緊急整備地域の指定を受けるに当たって、エリアに入れ込む必要はないかなというふうに思っております。別の計画のほうで位置づけをして、その中で、例えばソフト事業の位置づけなんかをしていくということかなと思います。

○菊森委員長 ありがとうございます。

○小林委員 前回もお話したかどうか忘れてしまいましたけれども、メガヨットの浮棧橋を設置したらどうかというのを、商工会青年部として、市に対して政策提言をさせていただいたんですけれども、それは、一応、県庁の横が適当じゃないかと。

超富裕層で、どれくらい金持ちかというと、自分はそれに乗ってなくて、お抱えのキャプテンがその船でずっと世界中を旅していて、気に入った場所があると、プライベートジェットで乗ってきて、その船にやってくると。世界中を旅しているので、一回の食料品の発注とかが数百万円単位だったりとか、石油もそうですし、非常に経済効果の高い船だということでご提言をさせていただいたんですけれども、その計画も踏まえて、何か考えていただければなと思います。よろしくお願いします。

○菊森委員長 ありがとうございました。

皆さん、ご意見は一巡していただいたでしょうか。

○堂園専門委員（代理） 九州地方整備局の満崎でございます。今日は、堂園の代理ということで出席しております。

一つだけ。資料４のほう、真ん中のところでございますけれども、公共施設その他の公益施設の整備及び管理に関する基本的事項というところで、上から２つ目の○で、道路や公園等の整備ということで記載されているわけでございますけれども、先ほどハザードマップのお話もありましたとおり、「等」に含まれているということであれば結構でございますけれども、やはりＩＴ産業とか入ってくると、水に浸かると非常に弱い部分もありますので、河川の整備とかそういったところも項出しをされたらどうかなというふうな思いでありまして、意見でございます。

以上です。

○菊森委員長 ありがとうございます。これはどうですか。ＩＴ産業のみならず、特に水に弱いというのは、要素は非常に重要だと思いますので、これについてはいかがでしょうか。事務局としては、ご意見はございますか。

○事務局（向井） ありがとうございます。ハザードマップの確認をして、次回ということで、先ほどお話をさせていただきましたけれども、現に一部、やっぱり水に脆弱なエリアというのがエリア内に入っていて、例えば駅周辺の区画整理事業の中では、地下に貯留管を大規模に埋めるという計画を持って、今、順次進めていたりします。

そういった防災排水に関する取組というのが、現に公共のエリア内の取組としてございますので、そういった視点からも、少し書き加えさせていただければと思います。

○菊森委員長 ありがとうございます。

ほかの専門委員の方々から、特にございますか。

○股張専門委員 私のほうからは、前回と比べて、今回、進化したというか変わった部分のところで、新幹線、クルーズ、それから、交通機能のところで、整備がいわゆる観光につながるというところの反映がされているところは、大分推進したなという話と、あと、最終的に整備する中で、いわゆるインフォメーション機能、先ほど「国内外」というのがありましたけれども、まさにそれが普通と考えておりますので、そこの充実を図っていききたいと。

長崎駅においては、例えば駅の総合観光案内所が間近にありますけれども、そこはしっかり充実させながら、我々公共としてもやっていきたいと思っておりますし、ストレスフリーな空間であり、かつ、言語についても多言語対応していくと。民間の皆さんと連携しながら、できればワンストップでやっていくような姿勢でおるというところが、ここでは酌み取れるかなというふうに思っておりますので、今後ともこの計画に基づいてしっかり進めていきたいと考えております。

以上です。

○菊森委員長 ありがとうございます。

田中専門委員、代理の田中さん。

○田中専門委員（代理） 今日、田中部長のほうがおりで、私のほうが代理で出席をさせていただいております。

冒頭に本田委員のほうからお話があったとおり、「商業」という言葉ですね、商店街の皆さんと、今、我々是一緒になって、大型施設もありますけれども、商店街のほうにいろんなお客さんに来ていただいて活性化を図っていこうということでやっておりますので、そういった表現については、少し考える必要があるのかなと感じたところです。

以上です。

○菊森委員長 続きまして、片岡専門委員、お願いします。

○片岡専門委員 長崎市企画財政部の片岡でございます。3月まで商工部門にありましたので、若者が住むという意味で、企業誘致等をさせてもらってありました。あわせて、地元企業の採用力の向上とか、その両面でやらせていただいていたんですけども、特に、この計画が最終的に進んでいく方向というのは、一番最後を書いてありますとおり、人口流出の抑制や人口流入の促進という部分がございますので、そういった意味で、企画のほうで、今、私どもが取り組んでいるのが、「若者に選ばれるまち」というのに向けて、どういうニーズがあるんだろうとか、何が求められているのか、それに対して行政が何ができるかというのを、今、一生懸命考えておりますので、これを今年度内に、何か形が見えないかということで進めておりますので、実際にやれるところまでいかないんですが、そういったニーズ調査なんかが明らかになる分があれば、この計画の中に反映をさせていただきたいと、事務局と連携しながらですね。そういった考えを持っております。

以上でございます。

○菊森委員長 ありがとうございます。

最後になりましたけれども、片江専門委員のほうから、何かもしあれば、お願いしたいと思います。先ほど来、いろいろコメントはいただいておりますが、いかがでしょうか。

○片江専門委員 片江でございます。いろいろご意見いただきまして、ありがとうございました。

この計画、特に資料4の公共施設の整備及び管理に関する基本的事項と書いていますけれども、言葉だけ並べているつもりは、毛頭ございません。それなりに私どもは、特に短期的な整備の中で、ある程度こういったことはやれるということを踏まえた上で、この表現になります。

ただし、先ほど小林委員が言われましたように、将来どうなるかわからないけれども、確実に起こり得るであろうことをどこまで取り入れられるかは、ちょっと考えないといけないところであります。

私どもも喫緊の問題は踏まえております。その後に起こり得るであろうことも想定しながら、じゃ、今どここのところに焦点を置いてこういうまちづくりを進めていけば、今住んでいる人たち、今後生まれてくる子どもたちにとって一番いいことになるのかということを考えながらやっていかないといけないと思いますので、その辺を事務局とも協議させていただきまして、どこに焦点を当てるかということにつきましては、改めて検討させていただきまして、次回の資料の中に反映をさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○菊森委員長 ありがとうございます。今日、順番にご意見を承ってまいりましたので、ほぼ時間がまいりました。

一応これで、今日の議事としては終了させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

これから、事務局にお返ししたいと思います。

事務局、よろしくお願いいたします。

5. 閉 会

○事務局（柴原） ありがとうございます。

それでは、最後に、向井政策監より、一言ご挨拶させていただきます。

○本田委員 すみません。その前に、冒頭ございました、区域図のこの部分は修正とおっしゃった部分の確認をさせていただきたいんですけども、飛び出した部分がどうかというのを。

○事務局（村上） 既に修正をされているこちらの画面で言いますと、お手元の資料ですと、このちょっと飛び出ている、角地の部分の日本生命の本館があったところ、県が実は床をお借りしていたところなんです、この部分は、今、更地になっておりまして、ちょっと勢い余ってそこまで塗ってしまったということでございます。

日本生命とは、県庁舎跡地ないし県警本部跡地の活用について、県の考え方もよく聞きながら、日本生命としても考えますというふうにおっしゃっていただけていますので、随時やりとりをしながら県庁舎跡地整備を進めているという状況にございます。

○菊森委員長 ご理解いただけましたか。

○本田委員 ありがとうございます。

○菊森委員長 それでは、政策監、どうぞ。

○市まちづくり部（向井政策監） 今回も長時間にわたりましたが、皆さんからさまざまなご意見をいただき、ありがとうございました。

これで大分地域整備方針、エリアの姿というのも固まってきたかなと思いますので、今回は、今回の議論を踏まえて、またブラッシュアップした案をお出しさせていただいて、今のところ予定では、次回が最終回という予定になっておりますので、それまでしっかり準備をさせていただきたいと思います。

本日は、ありがとうございました。

○事務局（柴原） それでは、本日いただきました意見とあわせて、今後、パブリックコメントなど広く意見を聞く機会を設けたいと考えておりますので、それらの意見を踏まえまして修正しまして、第3回のほうで諮りたいと思います。

先ほどご説明したように、2月上旬ごろを予定しております。具体的な日程につきましては、また決まり次第、通知させていただきますので、よろしくお願いいたします。

以上をもちまして、第2回長崎都心地域 都市再生緊急整備地域準備協議会を閉会させていただきます。

ありがとうございました。

〔閉 会〕