

長崎都心まちづくり構想（素案）へのパブリック・コメントの募集結果及び回答

No.	意見の内容	長崎市の考え方
1	<p>長崎港ターミナルから長崎駅までを空港などになるオートウォークで繋ぐ事を提案致します。</p> <p>屋根付きにして雨が入らないようにする事で利便性が生まれ、壁には処にモニターを設置しCMを流し収益化する、処にスペースを作り海側を眺められるようにする事で解放を出す。また途中で降りられるように県庁付近やその他もうひと箇所出入口を作ると良いと思います。</p>	<p>長崎駅と長崎港ターミナル間の移動につきましては、現在は、長崎駅と長崎港ターミナルを直接つなぐ観光ルートバスなどの公共交通機関の利用が可能となっておりますが、本構想においても、海辺のエリアの整備方針に位置付けている「長崎駅周辺と元船地区の新たな動線確保」や、「長崎駅周辺⇄県庁舎周辺⇄元船地区の一体的な賑わい創出」などの取組みを推進することで、回遊性の向上を図ることとしております。</p> <p>頂いたご提案につきましては、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
2	<p>淵神社によく犬の散歩に長崎フリークのためか行きます。ロープウェイ入口を良く尋ねられます。神社と思われるのも仕方ありません。観光客さんは稲佐橋を歩き来られる方の多いこと。</p> <p>こういうストレスを無くす為にもロープウェイの駅を「スタジアムシティ」へ移設しロープウェイの延伸は急務だと思います。</p>	<p>長崎スタジアムシティへのロープウェイの延伸については、様々な課題の解決に向け、官民連携して取り組む方針としておりますので、今後、その状況を見ながら、整備方針への位置づけを検討していきます。</p>
3	<p>山手地区にあるロシア連邦僚友のバラック跡や周辺に全盛期に長崎を越冬地としていたロシア軍との歴史を伝える資料館やウクライナ情勢の収束後の日露関係の改善に繋がる文化交流施設を計画していただきたいです。</p> <p>長崎が日本の外れにあるのではなく、アジアの中心地であり日本の玄関と再び躍り出ることを期待しています。</p>	<p>諸外国との交流やその歴史文化も生かしたまちづくりを推進することは重要であると考えております。</p> <p>本構想においても、山手地区における長崎居留地歴まちグランドデザインに基づくまちづくりを整備方針として位置付けているところです。</p> <p>旧ロシア領事館跡地については、複雑な土地問題など、様々な課題がございますので、その活用を整備方針として位置付けるのは困難ですが、頂いたご意見については、今後の施策検討に向けて参考とさせていただきます。</p>

<p>4</p>	<p>宝町のバス停で、観光客にロープウェイ乗り場への行き方をよく尋ねられる。確かに分かりにくいし不便だと思う。今年スタジアムシティが開業し、そこにロープウェイが延伸されればアクセスの問題は付加価値を伴って解決すると思っていたが、難しいとのこと、ガッカリだった。そこで、次の二つを提案したい。</p> <p>①渡し舟の導入</p> <p>昔、旭町から対岸の大波止に小判型の船が就航していた。それを復活させ、長崎港全体に周遊させてはどうかと思う。</p> <ul style="list-style-type: none">・スタジアムシティ・桜回廊・竹岩橋(or 松山)・長崎港ターミナル・水辺の森公園・ピースミュージアム・福田サンセットマリーナ <p>これにより、港町長崎の魅力もアピールでき、多様な活動、つながりも生み出せるし、回遊動線の不備も克服できるのではないか。</p> <p>長崎は、何といっても穏やかな港湾により発展した町だ。海からの眺めを味わわないのはもったいない。</p> <p>②川辺のエリア 桜回廊の整備</p> <p>現在旭大橋の西詰、橋の真下の岸壁に「横山櫻」の石碑がある。残念ながら石碑裏の銘板が外され、全く由縁が不明なのだが、ネット検索すると、明治44年長崎市の初代市長 横山寅一郎氏による稲佐沿岸改良工事による桜並木の整備を記念したものらしい。</p> <p>現在地は、当時埋立前で水上であったはずで、さらに西側から移設されていると思われるが、現在は遡上した稲佐橋から梁川橋の間に桜回廊が整備されて長閑な遊歩道になっている。</p> <p>この際、この石碑をそこに移設し、長崎の歴史を物語る記念碑にするとともに、さらに桜の植樹を充実してはどうだろうか。</p> <p>併せて三菱体育館と野球場との間の川を暗渠化して、ロープウェイ乗り場への通路にするれば、さらにアクセスが良くなると思う。</p>	<p>ご提案の水上交通につきましては、都市の魅力向上に必要な要素であると考えておりますが、相当の需要が必要であるため、慎重な取組みが必要と考えています。ただ、水辺という地域資源の活用は、本構想においても、重要な視点であると考えておりますので、「長崎特有の魅力の目的化」などによって取り組むこととしております。</p> <p>また、ご提案の浦上川右岸における桜回廊整備につきましては、回遊性の向上に寄与し、今後の浦上川右岸地区の土地利用転換を図るうえで重要な視点であると考えておりますので、「浦上川右岸の土地利用転換」の取組み概要に、地域の魅力を活かした環境整備の視点も追記いたします。</p> <p>頂いたご提案につきましては、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
----------	--	--

5	<p>まちづくりの施策で背骨となっている「浦上川」「中島川」という2つの川を船で通れるようにして、海の町・川の町・水産の町としての魅力を演出・創出して欲しい。</p>	<p>また、水辺の活用は、本構想においても、水辺という地域資源を活用したまちづくりは、まちの魅力を高めていくために重要な視点であると考えており、「長崎特有の魅力の目的地化」などによって取り組むこととしております。</p> <p>頂いたご提案につきましては、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
6	<p>浦上川右岸の川沿いの道路は、道幅の割に通退勤時間の交通量が多いうえに、歩道が非常に狭くガードレールも無いため、ドライバーの立場としても歩行者の立場としても非常に気を使います。</p> <p>スタジアムシティやマンションも建ち、更に歩行者が増える事が想定されますので、安全対策が急務かと思われれます。</p>	<p>今後、スタジアムシティの完成に伴い、交通量が今以上に増えることが予想されますので、渋滞対策や、歩行者が安全に歩きやすいまちづくりは重要であると考えております。</p> <p>本構想においても、「問題解決へ向けての方策」において、「魅力的で安全安心なまち」を位置付けておりますが、整備方針の「浦上川右岸の土地利用転換」において、安全安心な環境整備の視点を追記いたします。</p> <p>頂いたご提案につきましては、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
7	<p>川辺のエリア、旭町辺りについて。旭町に新しく開発されたマンションを購入した者です。長崎市の今後と立地を理由に購入に至りました。</p> <p>こちらのマンション前の道路と岸壁の整備を希望します。</p> <p>①住民が増えることにより、現在は線引きの歩道しかないため子供が危険。ベビーカーも危険だと感じます。</p> <p>また、お昼休みの時間帯は三菱重工の人達が稲佐橋までランニングしていますのでこちらも危険です。</p> <p>②スタジアムシティがオープンし観戦に三菱重工・電機の人が退社後に徒歩で向かうとなると、海側の道の距離が短いので歩く人が増えるだろうと予測できます。</p> <p>整備されていると出張者との同行（接待含め）もしやすい。</p> <p>③景観として、対岸の駅前と比べて昭和のまますぎる。</p> <p>外資ホテルが2つもあるので岸壁を歩道に整備し、旭町側までランニング等が出来る街並みにし、外国人観光客にも楽しんでもらう。</p>	<p>浦上川右岸地区は、長崎駅との近接性からも、より高度な土地利用による活性化を図ることが可能な区域と考えており、本構想においては、浦上川右岸と左岸の人の流れの活発化と、浦上川右岸地区の土地利用のポテンシャルを活かした土地利用転換によって、当該地の活性化を図りたいと考えております。</p> <p>そのため、本構想の整備方針におきましても、新たに提案する事業として、「(12) 長崎駅周辺⇄浦上川右岸の新たな動線確保」、「(16) 浦上川右岸の土地利用転換（土地の高度利用を促す用途地域の変更等）」を、また、長期的な取り組みとなるものの、構想・計画がある事業として「(19) 旭大橋の低床化」を位置付けているところであり、併せて、ご提案にございますように、安全安心な公共空間の整備等についても今後検討を進めていきたいと考えております。</p> <p>頂いたご提案につきましては、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>

<p>8</p>	<p>旭町に33年住んでいます。 東京から移住しましたが浦上川の左岸と右岸の橋があまりにも少なすぎると移住した時から思っていました。 旭大橋は海面からの高さもあり雨風の時は腰から下がびしょ濡れになり歩けたものではありません。 近年駅周辺の開発と今年のスタジアムシティの開業で車の混雑も計り知れないものになるとおもわれます。駅前の混雑を逃がすためにも数本の橋を架けて頂きたい。 又、駅から数百メートルの距離なのに駐車場が確保出来ないためか廃屋や空き地が沢山あります。賑わいを作る為にも対策が必要だと感じています。</p>	<p>本市としましても、浦上川右岸と左岸の間の歩行者動線を強化することは、長崎周辺の賑わいを浦上川右岸地区まで波及させ、当地区の土地利用を増進させることにつながる重要な要素であると考えております。 そのため、本構想の整備方針におきましても、新たに提案する事業として、「(12) 長崎駅周辺⇄浦上川右岸の新たな動線確保」、「(16) 浦上川右岸の土地利用転換（土地の高度利用を促す用途地域の変更等）」を、また、長期的な取り組みとなるものの、構想・計画がある事業として「(19) 旭大橋の低床化」を位置付けているところです。 ご提案につきましては、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
<p>9</p>	<p>今年中に長崎スタジアムシティも完成します。 観光客の方も新幹線ばかりではなく車での来崎も多いはずですが。 現在でも夕方の渋滞は凄いです。 稲佐橋付近から県庁付近に車道の橋を造ってほしいです。</p>	<p>ご指摘のとおり、今後、大型集客施設が整備された場合、交通量の増加が予想されますが、それに起因する渋滞対策につきましては、事業者と関係者間で協議調整がなされているところです。 また、朝夕、幹線道路を中心に、その周辺道路も含めた渋滞対策の重要性について認識しております。 交通渋滞対策につきましては、長崎県渋滞対策協議会等において、主要渋滞箇所を中心に議論を行っております。 本構想についても、交通の円滑化等による都心部の回遊性向上について、その議論や社会情勢の変化等を踏まえながら、必要に応じ今後の取組みを検討していきます。 ご提案につきましては、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>

10	<p>1) 長崎県庁と朝日町のはね橋式の道路、歩道橋の建設 浦上川河川に河川専門家を入れて、河川活用交通で交通渋滞緩和と新交通オープンを</p> <p>2) 又、出島、大波止、県庁、稲佐橋、長崎ピースタウン他の浦上クルーズ船平底川舟の運行 民間企業を募集しては。 ジャパネット殿とも船着場、会場ダイレクトイン橋梁などはいかがでしょうか。</p>	<p>本市としましても、浦上川右岸と左岸の間の歩行者動線を強化することは、長崎周辺の賑わいを浦上川右岸地区まで波及させ、当地区の土地利用を増進させることにつながる重要な要素であると考えております。</p> <p>そのため、本構想の整備方針におきましても、新たに提案する事業として、「(12) 長崎駅周辺⇄浦上川右岸の新たな動線確保」、「(16) 浦上川右岸の土地利用転換（土地の高度利用を促す用途地域の変更等）」を、また、長期的な取り組みとなるものの、構想・計画がある事業として「(19) 旭大橋の低床化」を位置付けているところです。</p> <p>(2) また、ご提案の水上交通につきましては、都市の魅力向上に必要な要素であると考えておりますが、相当の需要が必要であるため、慎重な取り組みが必要と考えています。</p> <p>頂いたご意見につきましては、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
11	<p>旧 NBC 跡地再開発地と旧市役所跡地再開発地の間にペDESTリアンデッキを設け往来をやりやすくして欲しい。</p>	<p>本構想においても、長崎駅周辺とまちなか間の回遊性低下の要因の一つは、国道34号周辺の丘陵地地形にあると考えており、NBC 跡地周辺と市庁舎跡地間の移動しやすい仕組みづくりは重要であると認識しております。</p> <p>そのため、本構想の整備方針に、「(33) 歩行者支援施設（エスカレーター）整備」や「(31) 桜町駐車場解体に伴う空間整備」などを提案しております。</p> <p>頂いたご提案につきましては、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>

12	<p>[要望] メルカつきまちと旧県庁通り間に、バリアフリーの道路を作ってほしい。</p> <p>現状、浜町アーケード方面から興善町の旧県庁通りに徒歩で行くには、最短でもメルカつきまち内エレベーターで3Fに上がり、下り外階段と上り坂を通る必要がある。</p> <p>年配者にとっては疲労・転倒の危険等を伴うため、メルカ上層階・旧県庁通り間の平坦な道路の整備が対策として有効と考える。</p> <p>[理由] 浜町アーケードを中心とするまちなかエリアは、近年マンション建設が進み居住人口が増えている。</p> <p>一方、岬のエリアは既往の市立図書館に加え、旧市役所跡地に新文化施設が新築される公算が高まっており、市の文化拠点としての役割が見込まれる。</p> <p>この高低差のある2つのエリアを、老若男女問わず行き来しやすくさせる事により生じる3つのメリットを挙げる。</p> <p>①市民生活の文化的向上に資する事が期待できる</p> <p>②市立図書館・新文化施設・メルカつきまち等の利用者増に寄与</p> <p>③本件は莫大な予算を必要としない点でも費用便益比は高いと思われる以上</p>	<p>本構想においても、長崎駅周辺とまちなか間の回遊性低下の要因の一つは、国道34号周辺の丘陵地地形にあると考えております。</p> <p>頂いたご要望は、回遊性向上のほか、既存施設の有効活用等にも寄与するものと考えられますので、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
----	--	---

13	<p>第4章(35)市庁舎跡地活用(集客機能等の配置)について</p> <p>市役所跡地の活用については、過去1年にわたり様々な再検討がなされましたが、2月15日(木)に開催された第4回文化振興審議会において、新たな文化施設の建設候補地として、「施設側の視点、まちづくりの視点の双方から、「市庁舎跡地」が最適と判断される」と導かれています。</p> <p>また、2月27日(火)の市議会では、市長が「市役所跡地は、文化施設としての機能に限定することなく、それ以外の機能をも付加した形での利用も視野に入れる」と発言されました。</p> <p>審議会及び市長の議会発言をふまえ、長崎市として、「市役所跡地は新たな文化施設の建設地である」と決定されているならば、まずはその旨を、例えば「新たな文化施設を核とした集客機能のある施設が必要」等と本構想に記載したうえで、構想の具体化へと議論を進めることが合理的であると考えます。</p> <p>元来、この新たな文化施設検討の背景には、2015年に閉館した長崎市公会堂の廃止及び老朽化した長崎市民会館文化ホールのホール機能廃止見込みに伴う、長崎市内における文化施設機能の補完的位置づけがありました。</p> <p>ご存じの通り、文化芸術基本法の第2条(基本理念)には、「文化芸術に関する施策の推進に当たっては、文化芸術を創造し、享受することが人々の生まれながらの権利であることに鑑み、国民がその年齢、障害の有無、経済的な状況又は居住する地域にかかわらず等しく、文化芸術を鑑賞し、これに参加し、又はこれを創造することができるような環境の整備が図られなければならない。」とあります。</p> <p>すなわち、市庁舎跡地に建設される新たな文化施設については、本構想において、恒常的な集客機能や回遊性にスポットを当てた拠点施設としてのみならず、長崎市内で老朽化及び廃止により不足した文化施設を、市民の文化的権利を保障するため再整備することで、改めてあらゆる市民が「文化芸術を創造し、享受する」ことが可能となる、という文脈をふまえ、明記される必要があると考えます。</p>	<p>素案公表時には、新たな文化施設の建設地が決まっていなかったため、「市庁舎跡地活用(集客機能の配置)」としておりましたが、ご意見のとおり、建設地が市庁舎跡地に決まりましたので、「市庁舎跡地整備(文化施設及びそれ以外の機能をも付加した形での利用の検討)」という文言に修正します。</p> <p>(令和6年4月16日文言修正)</p>
----	---	---

14	<p>第4章(35) 2024年2月27日の市議会で市長が、新たな文化施設について市庁舎跡地に建設すると表明をされたので、(35)については、[集客機能等の配置]だけの表記でなく、新たな文化施設についての表記も必要と考えます。</p>	<p>素案公表時には、新たな文化施設の建設地が決まっていなかったため、「市庁舎跡地活用(集客機能の配置)」としておりましたが、ご意見のとおり、建設地が市庁舎跡地に決まりましたので、「市庁舎跡地整備(文化施設及びそれ以外の機能をも付加した形での利用の検討)」という文言に修正します。</p> <p>(令和6年4月16日文言修正)</p>
15	<p>2月27日の市外会一般質問で鈴木市長さんが付加価値を持たせる形で新文化施設は市庁舎跡地に建設するとおっしゃったので、長崎都心まちづくり構想においても以下のとおり一部修正をしていただきたいと思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第4章 P.50、P.57の「(35)市庁舎跡地活用(集客機能等の配置)」を「(35)市庁舎跡地活用(新文化施設を核とした集客機能等の配置)」に変更。P.73においても(35)を前記のとおり変更のうえ、県庁舎跡地活用と同様に「本構想で提案する取り組み」から「すでに構想・計画がある事業」に移動。 ・第2章 P14の図に「市庁舎跡地活用(新文化施設を核とした集客機能の配置)」をすでに構想・計画がある事業として記載。 	<p>素案公表時には、具体的な市庁舎跡地の活用方針が決まっていなかったため、「市庁舎跡地活用(集客機能の配置)」としておりましたが、更なる賑わい創出や賑わいの誘導を図るまちづくりを進める上で極めて重要な場所にあるため、文化施設以外の機能を付与した形での利用も視野に入れ、「市庁舎跡地整備(文化施設及びそれ以外の機能をも付加した形での利用の検討)」という文言に修正し、すでに構想・計画がある事業として記載します。</p> <p>(令和6年4月16日文言修正)</p>
16	<p>長崎都心まちづくり構想では市外からのたくさんのお客様に楽しんでいただくためのまちづくりと市民の日常のスポーツ活動や文化活動を盛んにすることで仲間とともに住み続けたいと思えるまちづくりを目指していると思います。そのため一市民としての思いを少し書き加えていただけないでしょうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・表紙 将来の生活イメージ <p>「仕事帰りに友人や先輩と合唱の練習をしたあと浜の町や長崎駅周辺の飲食店で打ち上げするのが習慣です。高齢の先輩もエスカレーターやエレベーターで坂を気にせず練習場から仲間と食事に行けるようになったと喜んでいます。」(岬のエリア)を加筆。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第3章 P17「都心部での将来の暮らし方や過ごし方のイメージ」のマル3「スポーツや文化芸術の新たな拠点の誕生により、これまでにない仕事や娯楽が生まれている」を「スポーツや文化芸術の新たな拠点の誕生により、日々のスポー 	<p>文化活動が、都心部内の生活の質を向上させていくという視点は重要であると考えられますので、頂いたご意見を踏まえ、文化活動の様子を「将来の生活イメージ」に追記いたします。</p> <p>岬のエリアにおける、文化芸術の拠点整備によって、仕事や娯楽の創出のみならず、生活を豊かにするものと考えておりますので、文言を一部追記いたします。</p>

	<p>ツや文化活動が充実するとともにこれまでにない仕事や娯楽が生まれている」と加筆。</p> <p>・追記</p> <p>第1章のP.5</p> <p>出島ワーフが文化・交流施設になっていますが商業施設ではないでしょうか。</p> <p>NBC 施設が文化・交流施設になっていますが違うのではないのでしょうか。</p>	<p>ご指摘の通りですので、修正いたします。</p>
17	<p>【概要版】長崎都心まちづくり構想（素案）4ページ目【都心部での将来の暮らし方や過ごし方のイメージ】の3行目「スポーツや文化芸術の新たな拠点の誕生により、これまでにない仕事や娯楽が生まれている」について（※文化芸術に関する部分のみ）</p> <p>近年の研究では、乳幼児期からの音楽体験が言語習得や発話スキルの向上を促すことが明らかにされ、音を聴き分け、拍子を取り、楽器に触れ、声を出すといった行動は、心身の発達に良質な刺激を与えることが分かっており、子どもたちの創造性を育み、発想力や思考力を高めながら、情緒豊かな成長を促す存在であるといわれます。</p> <p>こうした事実に基づくと、文化芸術は「娯楽」の語義にとどまらない役割を有するといえます。</p> <p>また、一般的に、文化政策の目的は、娯楽や直接的な雇用の創出ではなく、人々の心豊かな生活や活力ある社会の創出を目指していると考えられるため、上記の表現は誤解を招くと思われま。す。（個人的には、文化芸術の新たな拠点の誕生により、市内の子どもたちが安全安心な環境で、経済的な負担感少なく、日常的に文化芸術に触れ、体験し、情緒を育み、憧れをもって成長できる環境を整備する「子育て支援」を強調していただいた方が、本文において根拠が明確でない「仕事や娯楽が生まれている」というイメージよりも、子育て世帯等に住みよいまちづくりに取り組まれている印象を受けます。）</p>	<p>【都心部での将来の暮らし方や過ごし方のイメージ】の「スポーツや文化芸術の新たな拠点の誕生により、これまでにない仕事や娯楽が生まれている」については、報告書第3章「1 目指す将来像」においても記載をしております。</p> <p>ご指摘のとおり、仕事や娯楽の創出のみならず、生活を豊かにするものと考えられますので、文言を一部追記したいと考えております。</p>

<p>18</p>	<p>現在、桜町近辺で仕事をしています。この付近は現在、市役所が移転して以後歩いている人が少なくなったのではないかと感じています。</p> <p>長崎駅が新しくなり、長崎駅から、中島川の方面への通りがもう少し歩いて楽しくなるといいなと思っています。</p> <p>ニュースなどでも情報がでておりますが、市役所跡地に新文化施設ができることになれば、新しい長崎の賑わいのスポットになるのでは？と楽しみにしています。</p> <p>市役所跡地にホールが建設されれば、演奏会后、音楽の余韻を楽しみながら、中島川方面へ行き、食事をすることも、長崎駅まで歩いて行けるので移動も便利になります。</p> <p>一緒に、若い人が、サークル活動などできるような設備を併設することで、イベントがない時でも人が集まり、賑わいが生まれるのではないのでしょうか。</p> <p>子どもたちが、合唱の練習をしたり、若い人がバンドの練習をしたり、親子で、音楽鑑賞をしたり、色々な世代の人が集まり、文化的に豊かな時間を過ごせる場所になることを願っています。</p>	<p>ご意見のとおり、新たな文化施設の整備によって、都心部で過ごす時間の質が高まること、また、目的施設として多くの人を訪れ、その後の経済活動を促すことにつながり、賑わいを創出するなど、様々な効果が期待されると考えております。また、市庁舎跡地整備につきましては、文化機能のみならず、その他の機能も含めた整備についても検討していきたいと考えております。</p> <p>頂いたご提案は、関係部署に共有するとともに、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
<p>19</p>	<p>人口減少傾向が明確な中、新しい文化施設をまちづくりの観点上重要な市役所跡地に作ることに疑問を持っている。</p> <p>文化施設を巡り一番の問題になっているのは練習スペースの不足である。</p> <p>ミス施設は現在100%稼働していないし屋上には「活用していきたい」と市が表明していたスペースが広がっている。</p> <p>動線的にも非常に便利な場所にあるミスに、追加でそれを満たす機能をつける方法を検討して欲しい。</p> <p>駅直結の文化施設は魅力であり、文化都市ながさきの玄関口にもマッチする。</p>	<p>市庁舎跡地は、長崎駅周辺は、長崎駅周辺からまちなかエリアへの回遊動線の間接点というまちなかへの回遊性向上のために非常に重要な場所にあることから、そこには、人を引きつけ新たな賑わいを生み出す集客拠点が必要という観点から市庁舎跡地活用として文化施設等による集客機能確保を位置付けているところです。</p> <p>なお、頂いたご意見にございますように、既存ストックを有効に活用するという観点は重要であると考えており、回遊目的の創造として既存ストックを有効に活用するという視点を記載しているところです。</p> <p>頂いたご提案につきましては、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>

20

長崎市は国内外から多くの観光客が集まる場所であり、これは長崎の大きな強みであると思います。そこで、他の地域にでもあるような普通の規模ではない大規模な観光案内施設を設けると面白そうだと考えます。

この先スタジアムシティが開業し、他県からのサポーター、ブースターも長崎に訪れると考えられます。そこで、長崎のメインゲートと言える長崎駅からスタジアムシティに繋がる敷地に設けることで、駅が単なる公共交通の乗り換え地点になるだけではなく、駅周辺の回遊性も向上すると思います。

観光案内施設は、単純に多言語に対応した観光案内所のみならず、例えばツアーバスの発着拠点や公共交通の1日乗車券の発売所、手荷物預かり所、地元民が選ぶオススメ飲食店のポップアップ店舗など、観光客がその場所を拠点に長崎の街を楽しめるような場所だと良いと思います。

貴重な収入源であるとも言える外国人に寄り添う施設は、より多くの観光客を呼び込むチャンスだと思います。観光客だけではなく地元の人も使いやすい場所にする必要もあると思います。

また、必要な観光資源である稲佐山からの景観も意識したまちづくりがされるといいなと考えました。駅周辺から美しい長崎の港への眺望も確保できると、なお良いと思います。姫路駅周辺整備の事例のように、景観を意識したまちづくりは、まちの回遊性向上にとっても有効だと思いました。

最後に、駅北にあるガスタンクが、川辺の眺望を阻害しているように思います。難しいかもしれませんが、川辺のエリアとして再開発を進める上で移転するなどの対策が必要だと考えました。学生の甘い知識ではありますが、以上が私の考えです。拙い文章で申し訳ありません。

長崎市は、国内外から多くの方々が訪れる場所であり、観光案内機能を含め、誰でも回遊しやすくなるような仕組みづくりは重要であると考えており、本構想においても、「問題解決へ向けての方策」や「整備方針」に、回遊性を向上させる取り組み等を位置付けているところです。

ご提案の長崎駅周辺における観光案内機能の強化につきましては、すでに駅構内に相当規模の施設を整備しており、ご指摘のような機能の付加も含めて有効活用を考えていきます。

また、ガスタンクは地域のエネルギー供給を担う重要なインフラですので、移転はできないとのことですが、特徴的な景観を有する地域や、多くの方々が訪れる地域における景観の質の向上は重要であると考えておりますので、今後も、長崎ならではの景観づくりに取り組んでまいります。

頂いたご提案につきましては、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。

<p>21</p>	<p>首題案件についての要望事項、注意点などコメント申し上げます。</p> <p>1. 都市部の区分には、車線の区分スムーズ化が重要、記載すべき。</p> <p>特に旧長崎岬を横切るトンネル道路（①大波止～旧県庁、キリスト岬教会下トンネル、②長崎駅～長崎市役所下トンネル、③浦上地区～諏訪、立山、西山横断地下トンネルなど）の建設が必要である。</p> <p>2. 更に、市で計画されている大型ライド and パーク駐車場の整備は土地のない長崎特有のため、タワーパーク式や、地下室および、山上の東西環状線の側丘に広いモータープールと商圏モールを民間活用で建設し、そこから、空き地活用の広い道路を斜面道路として整備し、その間は市外からのお客様をバスでピストン輸送する案検討ください。</p> <p>例 戸町 P、小ヶ倉 P、神の島 P 他、天井のモータープールやモール街を整備しては？</p> <p>以上、長崎県の袋小路の構造のままでは、交通渋滞は解消しない。</p> <p>LINK した環状線構造とし、域外への人間、車の排除を簡素化するため、鈴木市長も考えておられる、トンネル活用構造の活用広げるべき、なぜなら、今後、34 号線、206 号線沿いはいいが、摺鉢状内側はいいが、その外の道路沿いの市街地の対応には、トンネルが不可欠であるから。</p> <p>宜しく申し上げます。</p>	<p>1 ご提案のトンネル道路につきましては、主としてコストの問題により現時点では実現性は低いと考えます。</p> <p>2 また、パークアンドライド駐車場は、中心部の渋滞緩和策の一つではありますが、本構想は、都心部の人の回遊性向上を主な目的としておりますので、参考意見として関係部署に共有させていただきます。</p>
<p>22</p>	<p>・県庁舎跡地と市役所跡地のエリアデザイン</p> <p>長崎市は、新たな文化施設の建設地を市役所跡地とし、建設や施設運営費などで民間資本を活用する手法（PFI など）の導入を検討する方針を示されている。</p> <p>県庁舎跡地については、県庁舎跡地整備基本構想において、広場機能、情報発信機能、交流支援機能の 3 つの機能が位置付けられている。</p> <p>県庁舎跡地と市役所跡地のエリアデザインをつくり、すみわけすることで、エリアとしての魅力を向上させることができるのではないかと思います。</p> <p>また、市役所跡地のみ民間資本を活用する手法（PFI など）を用いるのではなく、県庁舎跡地も含めて活用し、一括で管理運営することで連携しやすくなり、相乗効果が期待できると考えられる。</p>	<p>岬のエリアにおけるまちづくりについて、両敷地の土地利用は重要であり、その敷地をつなぐ国道 3 4 号を含め、一体的なまちづくりの必要性について認識しているところです。</p> <p>本構想においても、市庁舎跡地、県庁舎跡地ともに、その跡地利用を位置付けているところであり、その間をつなぐ国道 3 4 号の魅力向上に向けた施策についても取り組んでいくこととしております。</p> <p>頂いたご意見については、関係部署へ共有するとともに、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>

23	<p>長崎市は長崎駅前地区と繁華街である浜の町地区が旧県庁跡地から新大工町方面に至る丘陵地で遮断されており、まちづくりのうえでその間の動線確保が最も重要な課題となってきました。</p> <p>こんにち駅前地区の大規模開発によって、繁華街であった浜の町地区の衰退が一層懸念されています。</p> <p>そこで、長崎駅周辺とまち中の動線を確保し、市中心部全体の活性化を図る方法として以下提案します。</p> <p>①旧県庁跡地から新大工町へ至る国道の地下に大規模な駐車場を整備する。</p> <p>桜町の立体交差下を出入り口とし、旧県警下と旧グランドホテル下付近、金屋町の KTN ビルと栄町の中央公園側にそれぞれ歩行者用出入口を設け、併せて駐車場内に歩行者用通路を設ける。これにより市民は浜の町地区、元船町地区、駅前地区を容易に歩いて回遊できるようになる。</p> <p>大きな駐車場を市中心部に設けることで、おくんちをはじめ大規模イベント時の交通混雑にも対応でき、かねてから指摘されてきた駐車場不足は解消できる。</p> <p>長崎市は、何かといえば「公共交通機関を利用してください」と言い続けてきたが、子ども連れや大きな荷物を抱える場合、また雨天時などはマイカーを使いたいのが市民の心境です。そのため市中心部への大規模駐車場の整備は求められており、この方法で解消できると思われる。</p> <p>②①と併せ、桜町立体交差下と新大工町交差点側に出入り口を設け、その間に隧道を整備する。これにより新大工方面から長崎駅間の交通がスムーズになり混雑を解消できる。</p> <p>途中に炉粕町側と今博多町側に歩行者用出入口と通路を設け、両側の回流を高める。</p> <p>③できれば金屋町の KTN ビル付近から栄町の中央公園付近の間に隧道を設けることはできないか。</p> <p>駅前と浜町間の動線としては最も効果を期待できると思われる。</p>	<p>本構想においても、長崎駅周辺とまちなか間の回遊性低下の要因の一つは、国道34号周辺の丘陵地の地形にあると考えております。</p> <p>そのため、本構想の整備方針においては、「(33) 歩行者支援施設（エスカレーター）整備」や「(31) 桜町駐車場解体に伴う空間整備」などを提案しております。</p> <p>ご提案の大規模駐車場及び隧道につきましては、コスト面の課題が非常に大きく、そのまま整備方針として位置付けることはできませんが、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
----	--	--

<p>24</p>	<p>①川辺のエリアは既に出来上がっているの、その他のエリアへの提言をしたい。</p> <p>まずこのエリアでの構想の目的を想定したい。</p> <p>(1) としては都心に居住する人向けの構想。『世界を回ってきて、ここ長崎に住むことに決めた』と考えた人達のための居住空間の提供が求められる。</p> <p>具体的には図書館、美術館、海辺の公園、高度な医療施設は既にある。</p> <p>更に公会堂、軽い運動施設、食文化と和華蘭な街を体感できるもの。</p> <p>特に岬のエリアは居住と観光・文化の共存するエリアになる。</p> <p>長崎県庁舎跡地の提案としては</p> <p>①東京、豊洲市場の「先客万来」のような施設も考えられるが残念ながら施行者がいない。</p> <p>②長崎大学経済学部のキャンパス、大学全学部卒業生のための学生会館（瓊林会館を移築）、岬の教会・長崎奉行所の一部再現が良いのでは？キャンパスは大正期の県庁舎のようなレトロな建物が回りの雰囲気にあう。隣の古い県警跡の建物にはご朱印船貿易博物館。県警跡地にキャンパス及び集会所、ホール、駐車場など。出島も含めて観光ゾーンと開かれたキャンパスと若者の姿に岬のエリア全体がインテリっぽい居住空間になる。</p> <p>(2) まちなかのエリアを考える。まちなかには歴史文化と商業、観光、居住の融合を図る。南の大浦天主堂（居留地・明治時代）から山裾の寺町通りを巡り 26 聖人（江戸時代以前）までに囲まれた地域の意味を確認する。（キリシタン取り締まりのためにお寺で囲ったこと。5 人組制度で全ての住民を寺の檀家にしたこと。）この地域のなかのアッチコッチにミニ博物館、ミニシアター、ミニオフィス配置する。統合した銀行の余った支店や役所の空間を活用する。中くらいサイズで丸山に丸山ミュージアムをつくり丸山遊郭の文化、再現、展示をする。館内地区に唐館ミュージアムをつくり唐人屋敷の再現、月琴の演奏などする。その他に鼈甲細工館、銀細工の館、黄檗の館（隠元、木庵、即非の書、漢画の展示）、唐絵目利きの館（四家系統の絵及び来船清人の絵）、長崎螺鈿博物館（ヨーロツ</p>	<p>(1) 岬のエリアにつきましては、ご意見のとおり、業務のほか、居住、観光、文化の機能が共存するエリアであり、県庁舎跡地活用につきましては、当該エリアの魅力向上の大きな要素となるものと考えております。ご提案されたご意見につきましては、関係部署に共有するとともに、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p> <p>(2) まちなかのエリアにつきましては、本構想における喫緊の課題であるまちなかへの回遊を促すための目的を創出する必要があり、本構想においても、「回遊目的の創出」に取り組んでいくこととしております。</p> <p>ご提案頂いたご意見につきましては、まちなかへ回遊を促すための目的に寄与するものと考えますので、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
-----------	---	--

	<p>パに輸出したキリスト教関連家具など)、長崎ビードロ館、大正ロマン館(大正の南蛮趣味の再現)、ポルトガル館(カステラ、金平糖、てんぷら)版画館(川上澄夫、田川憲)。また、長崎で最も重要なのは町中で発掘した遺物の展示場所がないことである。長崎でしかない大量の希少遺物の展示がないまま倉庫に眠っている。まさに宝庫を倉庫にしまっている。長崎市役所跡地には公会堂併設で「おくんち資料館」一年中龍踊がみれる。また、長崎の墓も観光の対象になる。中国の影響が強い独特の長崎墓を紹介することで「墓じまい」を防ぐ。寺町墓地の有名人墓巡りの散歩コースもあっていい。</p> <p>このようにまちなかエリアにミニ博物館をつくり展示することで観光散策もできるし、都心居住者の楽しみを増えるのではないのでしょうか?このエリアに観光客が散策することでビジネスチャンスも生まれますし、このようなまちなかからDXを活用したビジネスが生まれることも期待したい。食住接近がこの地区の特長である。まずは今あるものの有効活用が急がれる。</p>	
25	<p>現在長崎市に訪れたさいにガッカリすると思われるので、町並み景観を長崎らしいように制限をかけてはいかがかと。</p> <p>現在一部区域を補助制度を設ける等の対策を行っているとありますが、観光客が来るエリアから建築情報の制限を設ける等行って長期に渡る観光客誘致につなげてはいかがかと提案いたします。</p>	<p>長崎特有の魅力を顕在化する街並みの創出は重要と考えており、これまでも、景観法に基づく景観形成重点地区の指定により、特に景観の保全に重要と考えられた地区においては、建築形態に規制をかけてまいりました。</p> <p>ただし、まちは市民が暮らし、経済活動を行う場所であること第一義ですので、このことと、自然、歴史、文化を身近に感じられる日常空間を共存させることを目的に、メリハリのある規制を行ってまいります。</p> <p>頂いたご提案につきましては、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>

26	<p>生活環境について。</p> <p>生活（子育て）のしやすさ、精神的安定。職場周辺は変わっても、山あり、川あり、海ありの住居周辺、歴史的建造物があるエリアの環境は変わらない。</p> <p>そういう「変える整備」と「変えない整備」、特に自然、景観を残す整備を求めます。</p> <p>歴史と文化の街長崎に、観光客はどこも同じような街並みをではなく、非日常を期待します。住んでいる私たちが街がコンクリートだらけになることをとても寂しく思います。</p> <p>川辺のエリア、まちなかエリアは、自然、歴史を残して、もともとあった自然で人々が憩える、文化に触れることができる整備をお願いしたい。</p> <p>中島川同様川べりを散歩道にする。浦上川にも少ないながら野鳥も生息しており、整備次第では増加の可能性もあると思います。</p> <p>途中では幼児でも好きに駆け回れる松山の広場があり、そこはまた学生、社会人が多数利用し、駅伝など長崎の陸上スポーツのレベルアップに貢献していると思われます。</p> <p>親も子もリフレッシュでき、ペアで歩いたり、腰かけて話したり、京都の鴨川、兵庫の夙川のような憩えるエリアに、まちなかエリアは、古いものを残して歴史と文化を感じられるエリアに。</p> <p>どこにでもある街並みではなく、歴史と文化の長崎を、長崎に来た！長崎にいる！という「らしさ」をそのまま残しつつ、変えない整備で市民生活のクオリティアップを図り、住みたくなる街、長崎で暮らしませんか？という誇れる街になってほしいと考えます。</p>	<p>各エリアに存在する長崎特有の魅力を磨き上げ、活用していくことは、そこにしかない価値を生み出していくものであり、重要であると考えております。</p> <p>そのため、本構想においても、まちなかのエリアについて、整備の方向性の一つに「自然、歴史、文化を身近に感じられる日常空間の整備」をあげており、今ある自然、歴史、文化を活かしたまちづくりを行っていきたいと考えております。</p> <p>ご提案につきましては、関係部署に共有し、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
----	---	--

27	<p>公共看板にふりがなを振ってほしいと思います。</p> <p>知的障害者や未就学児童等には、読めない漢字が多くあります。</p> <p>実体験として障害児童が迷子になった際、持っていたスマートフォンで連絡はついたのでありますが、バス停の文字が読めずに現在地を知らせることができず、探し出すのに大変苦労しました。</p> <p>数年前からこのことを訴えかけて、長崎バス・県営バス共にバス停にふりがな表示を実施してくださいました。</p> <p>昨今ではスマートフォンを持っている子どもも多く、音声入力などを使って検索したりと工夫をしていますが、読めないとこの機能も使えません。</p> <p>公共の建物には外国語併記の看板を多く見ますが、ふりがなはありません。</p> <p>漢字が読めない市民もいることや、その人たちへの利便性も忘れないで頂きたいと思います。</p> <p>知的障害に対するバリアフリーだと思います。</p>	<p>ご指摘のとおり、すべての人にわかりやすい案内・情報発信は、今後のまちづくりにとって重要であると認識しており、本構想でも、「問題解決へ向けての方策」において、誰にでもわかりやすい案内サインなどの情報発信機能を向上させていくことを位置付けているところですが、いただいたご意見を参考にバリアフリーの視点が明確となるよう、表現内容を修正いたします。</p> <p>また、ご意見については、関係部署に共有し、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
28	<p>・徒歩導線への考察</p> <p>人を徒歩で回遊させるためには、歩いているその視線の先に興味を惹く何かを見せる必要があるのではないかと。その何かを連続させることで自然と人は回遊すると考えられる。</p> <p>では、視覚的に興味を惹かせるものとは何か。それはコントラストではないかと考える。コンクリートだけ、道路だけといった一辺倒では興味は惹かれない。コンクリートと緑、現代のものと歴史があるものといったコントラストがあることで興味を惹かせることができると考えている。</p>	<p>本構想においては、回遊を促すための動線の明確化を図ることとしておりますので、頂いた意見につきましては、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
29	<p>県庁跡地に新幹線と在来線を延伸して駅を設けて、出島・中華街・浜町等を圧倒的に活性化させましょう</p>	<p>本構想においても、出島を含む岬のエリアや、中華街・浜町を含むまちなかのエリアは、長崎特有の歴史文化が色濃く残る地域であり、当該エリアの活性化は、本市の発展に向けて、重要な課題であると考えておりますが、頂いたご提案は既に示されている県庁舎跡地整備基本構想に含まれていないことから整備方針への位置づけは困難です。</p>

30	<p><川辺エリアの支援について></p> <ul style="list-style-type: none">・公共空間の多様化、地域のポテンシャルを活かすという仕組みの具体策を述べます。・スタジアムシティをはさむ、銭座、稲佐、坂本（浜口）地区には商店街があり、動線にもなり得ることから、地域の商店街再活性化を目指した取り組みを本構想の中で取り上げてはどうかということです。・具体的には、ほこ道の申請を行い、休憩を兼ねた空間づくりを行います。・ハードの整備や申請を市で主導する傍ら、観戦者へのおもてなしにかかる補助金や、当該商店街への新規参入者や商品開発に対する補助金を支援します。・また、地域の交通に関して平地はバスや路面電車などがありますが、斜面地（観光で稲佐山に行く場合も含む）へのアクセスは、減便などにより、以前よりも不便になってきています。そのため、観光客、地元の両者の足となりうる最先端のモビリティをスタジアムシティ～周辺斜面地まで活用することで、周遊が増えたり、斜面地の暮らしを守ることにつながりますし、最先端事例として話題性も生まれることと思います。・これらを行うことにより、観光や観戦で川辺エリアを訪れた人々がスムーズに移動でき、その移動時間も長崎で過ごした思い出となり、商店街に立ち寄ることで地元ならではのおもてなしを受けることができます。また人々はそのおもてなしに対してお金をかけたいと思うのではないのでしょうか。・そして、同時にこの地域を支えている地域のかたにも恩恵があるまちづくりであってほしいと思います。現時点でも騒音や人ごみなどの問題を乗り越える必要がある地域でもあり、その協議に時間を費やしてきています。当該地域では斜面地を中心に若者が減少したり、世代交流が図られていない部分もあるため、それらの問題を、このまちづくり構想の強みを活かして解決していくことこそ、本構想の真髄とも言えると考えます。	<p>長崎スタジアムシティや再整備された長崎駅周辺など、新たなまちの基盤から生まれる効果を都心部だけではなく、周辺の斜面地も含めて考えていくことは、今後のまちづくりにとって重要な課題であると考えております。</p> <p>本構想では、都心部内の賑わいと活力の持続・発展を中心にまちづくりの方針をお示ししておりますが、令和6年度からは、新たなまちの基盤から生まれる効果を、周辺の斜面地も含めた市全体へ波及させるため、「長崎まちづくりのランドデザイン」の策定に取り組んでまいります。</p> <p>頂いたご提案については、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
----	--	---

31	<p>長崎市民の絆を強くする何かをしたらいいと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎検定をやさしくし、わかりやすくして、多くの人が合格できるようになる。 ・センスのいいTシャツ（限定もの）を作成する。 ・独身もあそべる行事、施設を作る。 ・子供も大切だが お年寄の人たちも敬い大切に 	<p>地域におけるあらゆる主体のつながりを深め、各々が強みを活かして協働しながら、様々な課題に対応できる仕組みづくりは重要であると考えております。</p> <p>次年度以降検討を行うランドデザインにおいては、市民との対話を重ねながら、市全体のまちづくりの方針づくりに取り組んでまいりたいと考えております。</p> <p>頂いたご意見は今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
32	<p>新しい視点による長崎市平和公園の整備方向について — 世界平和探求キャンパス in 長崎への進化 —</p> <p>1. 長崎市平和公園の現状と主な問題点・課題等</p> <p>(1) 位置付け・規模等</p> <p>・長崎市平和公園（以下、平和公園と略記）は、長崎市松山町を中心とする約18.5haの総合公園で、昭和26年の開設以降様々な施設等の設備を進め、現在では、多くの市民や観光客に利用されている長崎市を代表する重要な公園となっている。</p> <p>・平和公園は、国道206号を挟んだ以下の「東地区」と「西地区」で構成。</p> <p>「東地区」— 原爆落下中心地碑、平和記念像さらに周辺の原爆資料館、平和会館、国立長崎原爆死没者追悼平和祈念館などの主に原爆投下に関する地区</p> <p>「西地区」— 陸上競技場、市民プール（屋内・屋外）、サッカー場、県営野球場、テニスコート、ソフトボール場、弓道場などの主に市民のスポーツや憩いの場となっている地区</p> <p>・この地区は（平和記念像周辺の高台を除いて）、昭和57年の長崎大水害時には浸水範囲（1m以上3m未満）を経験している。</p> <p>(2) 現在の主な問題点・課題等</p> <p>・長崎県が、平和公園西地区の複数の施設の上空を通過する事業として、高規格道路「長崎南北幹線道路」を計画・事業化し、長崎市は、これを受けて特に移転が必要な市民プールの整備方向について「長崎市平和公園再整備基本計画検討委員会」（以下、検討委員会と略記）を令和3年6月に設置し、約3年を経過した令和6年2月も多くの課題等があり、検討中のままである。</p>	<p>平和公園については、恒久平和を願う場所として、本市の中で最重要拠点であり、全世界に訴えかける場所となるべきであると考えております。</p> <p>本構想においても、当該地が平和を願う重要な場所であり、平成6年に策定した平和公園再整備基本計画における、市民交流、自然公園のゾーンであることに基づき、スポーツレクリエーションなどの充実により、娯楽と余暇を楽しめる環境整備や、集客拠点からの交流の創出、波及等を図っていくこととしております。</p>

・第4回（H4.8/25）で、古賀委員（地元の城山校区連合自治会長）が、今でも渋滞している市道松山線に松山IC設置した時の交通対策と長崎大水害を踏まえての洪水対策の2点を質問されたが、その後数回の検討委員会が開かれているが、いまだに回答が示されていない。

・その後設置された検討委員会内の第2回の再検討部会（R5.11/2）では、長崎県が、「長崎南北幹線道路」について説明したが、「ルート選定の経緯と（整備）効果」についてだけであり、交通対策の説明はされていない。

2 今後の整備の新しい視点

（1）イベント等の開催について

・現在の平和公園には、陸上競技場、ラグビー・サッカー場、県営野球場、テニスコート、ソフトボール場などの屋外施設が、いろんな形態で数多くあるが、イベント等にはほとんど利用されていない。例えば、長崎や全国的にもよく知られている「さだまささんのジャンボコンサート」は、以前には平和公園の陸上競技場で盛大に行われていたと聞いているが、周辺住民等からの騒音（？）等苦情等で開催されなくなり、その後はやや遠い稲佐山の屋外ステージで実施されているとのこと。陸上競技場の周辺には、交通の便や環境が良いのでマンション等が建てられて、イベントに反対する住民の気持ちも理解できるが、「平和を求める運動等」には、いろんな行動や形態があるので、騒音の苦情に対しては、毎年の開催ではなく「2、3年ごとに開催するなどの方法」も考えて良いのではないかと考える。

・平和公園は、平和を求める多様な行動・活動の場であり、音楽等のイベントもその一つととらえて、住民等の理解を深めながら、平和公園には多くの屋外施設があるので、適した内容・規模等を考慮してイベントを開催し、継続していくことも必要と考える。

（2）浦上川沿いの雰囲気・空間について

・原爆が投下時には、浦上川沿いでは多くの死傷者が水を求めて苦しんだ場所であり、慰霊地ともいえる。現在は、陸上競技場周辺にはクスノキ群があり、やや静かな雰囲気も合わせもっている。この場所は、長崎大水害時には一面浸水し（1

m～3m)、その後、災害復旧工事として護岸工事が行われている。災害復旧工事は必要であるが、「慰霊地」の一つであることをどの程度顧慮されたかには十分な検討がされたかについてはやや疑問がある。それだけに現在のクスノキ群の雰囲気は尊重されるべきと考える。

・長崎県が計画している「南北幹線道路」では、原爆公園の西側・浦上川沿いを高架の2車線道路(W=12.0m)を計画しており、その柱脚部の基礎は少なくとも幅、深さともに15m程度掘削されると思われる。その場合、約50年をかけて創出した前述した静かな雰囲気のあるクスノキ群は、伐採されなくなると危惧される。この地区は、慰霊地とも言える重要な場所であり、南北幹線道路の路線としては再考が必要と考える。

(3) 現在の「原爆についての学び」について

・現在、多くの日本人(特に修学旅行生が多い)、外国人が、原爆資料館や平和記念像などを訪れて「原爆について学んで」いるが、内容は、「知識としての学びや観光」で「平和」について主体的・具体的な「学習」の面が少ないように思われる。

・今後は、原爆資料館や平和記念像だけでなく、前述したイベントや「慰霊地」の雰囲気をもつ浦上川沿いの松林群さらに周辺の浦上天主堂、永井隆如己堂などを対象とした「平和についての学習さらに研究」への取り組みが求められている。

3 今後の整備方向について

(1) 新しい視点による長崎市平和公園のコンセプトと主な機能

1) 長崎市平和公園の新しいコンセプト

・原爆投下からすでに約70年を経過し、上記のような「復興」から「創造」の時期に来ており、新しい「創造のコンセプト」が必要な時期に来ていると言える。その視点のキーワードは、次の4点と考える。

- ①非核化は、長崎市の願いだけでなく「世界(WORLD)の願い」である。
- ②「平和(PEACE)」は、特に長崎が永久的に今後も探究すべき課題である。
- ③平和は、飾っておくべきものでなく、長崎市民、日本国民、さらには世界人

類の「行動指針」で、それは「探求し (EXPLORE)、発信する」もの。

④長崎の平和公園は、単なる総合公園ではなく、③の平和を「探求する」場であり、大学施設群のような「キャンパス (COMPAS)」とも言える。

・すなわち、新しい視点による長崎市平和公園のコンセプトは (原爆資料館等周辺施設を含む) 次の通りである (略称、「 W. P. E. C in長崎 」)

< 世界平和探求キャンパス in 長崎 >

2) 「世界平和探求キャンパス」の主な機能等

・長崎市民、日本国民、世界の人々が、このキャンパスで行動する主な機能等は、次の4つである。

- ① 原爆爆心地、原爆記念像などで行われる「祈り (prayer)」
- ② 上記の「祈り」をそれぞれの国の人が交流、文化、スポーツとして表現する「エキサイティング (ekisaiting)」
- ③ 上記の①、②の機能を継続的に行うために必要な「安らぎ (peace)」
- ④ 上記の①～③を長崎のキャンパスで「学習・研究する (study)」

4 今後の整備方向の提案

(1) 世界平和探求キャンパスの運営組織について

①現在の平和公園の運営形態

現在の平和公園は主に以下の運営形態であり、細かく分散して平和公園として運営の理念、方針、運営等に統一したメッセージが伝わりにくい。「平和」そのものが、抽象的で幅広い対象、概念の面があるので、対応する組織等は理解しやすく、わかりやすいことが必要である。

- ・原爆被爆対策本部・平和推進課
原爆全般、原爆資料館、平和会館
- ・土木部、土木企画課・土木建設課
公園・緑地 (総合公園・平和公園を含む) の新設、建設、改修等の調査・設計・施工

②長崎市関連の独立法人等による運営の提案

類似した組織・団体の運営形態としては、教育・研究組織である大学が参考になる。すなわち、大学は、次の2つで運営している。

- ・組織・施設の管理・運営 — 理事会
- ・教育・研究の実際の運営 — 教授会（研究員会）

長崎市が目指す「世界平和探求キャンパス」の主な機能は、以下の2つであり、大学の教授会に当たるのが「研究員会」で主な活動場所は次の通り。

- ・主に東地区 — 祈り、学習・研究
- ・主に西地区 — イベント・スポーツ・安らぎ
- ・両地区に共通 — 広報

（2）西地区の整備方向と計画されている高規格幹線道路について

①西地区の整備方向

西地区は、陸上競技場、市民プール、（屋内・屋外）、ラグビー・サッカー場、当野球場、テニスコート、ソフトボール場、弓道場などの主に市民のスポーツや憩いの場となっている地区である。また、前述のように浦上川沿いは良好な景観の松林群で原爆投下の「慰霊地」でもあり、「安らぎ」の空間でもある。これらの特性を生かして、施設に応じた規模のイベント地として整備していく。

②高規格幹線道路計画への対応

西地区の浦上川沿いに計画されている高規格幹線道路については、すでに「都市計画決定」されているが、上記のように、この地区は、イベント、スポーツ、慰霊地を背景とした「安らぎ」の空間としての整備が期待されているので、道路計画の再考を求めたい。

また、道路計画では、I Cの設置が計画されているが、取付道路・市道松山線の両側の松山交差点と築橋交差点間は約200mしかなく、この間に路面電車が通り、築橋もあるので、現在でも交通渋滞が激しい道路であり、I C設置場所としても不適と考える。

（3）長期的な整備構想について—世界平和探求キャンパスの理想形

①路面電車（原爆資料館下～岩屋橋）の国道 206 号への移転を跡地利用

路面電車は、上記の一部を除いて国道 206 号の中央部を走って、道路と電車が一体となったわかりやすい交通空間を形成している。しかし、原爆資料館下と岩屋橋の地区は、国道 206 号と路面電車が交差し踏切を生じている。

この交差点は、路面電車、国道 206 号の車の走行にも障害となっており、松山駅では、電車路線と国道 206 号の松山交差点間が約 20mしかなく、松山線の交通渋滞の大きな要因となっている。

路面電車の原爆資料館下～岩屋橋間の路線を国道 206 号へ移転できれば、路面電車と国道 206 号の交差点を解消し、スムーズな走行が可能になる。また、この間の現在の電車線路は、平和公園の東地区と西地区の間に位置し、特に西地区のすぐ横を通っているため、電車線路が国道 206 号に移転できれば、その跡地をモール等として活用し、西地区に大きな連絡動線を形成できる。

②長期構想を実現する事業手法・税金対策

以上の路面電車の国道 206 号への移転には、道路沿いの建物の移転と公有化が必要である。世界平和探求キャンパスの実現には、自由な発想と実現方策が必要であり、平和公園の実情が示しているように現在の都市計画公園ではいろいろな制約があるが、建物移転等への補償等からみると、都市計画事業による補償が適している面がある。例えば、長崎の出島地区の復元事業は、初期には時間がかかったが、都市計画事業を適用することにより（周辺まで範囲を拡大したかについては不明？）税金の控除が大きくなり（普通は 3,000 万円までが 5,000 万円に拡大）復元事業が進展した面がある。

したがって、新しいコンセプト等による整備や長期的な整備構想を実現するためには、適した整備手法の十分な検討が必要である。

33	<p>各所の努力で生まれた経済効果を公の手と資金でまちなかまで波及させる必要はない。</p> <p>浦上川周辺の賑わいは長崎バスのココウォーク、ジャパネットのスタジアムシティ、JR九州のアミュプラザなど、企業の堅実な経営努力によって支えられている。</p> <p>それに対し、まちなかエリアに含まれる新大工・浜の町商店街の衰退はオーナーによる高い家賃、駐車場やキャッシュレス決済の未整備、集客力のあるチェーン店の誘致不足など各商店街の経営の怠慢であることは否定出来ない。</p> <p>万が一この計画を実行してしまうと堅実な経営努力によって得られた賑わいと利益を他所に横流しすることに他ならない。</p> <p>時代に合った正しい努力をしたものが努力しただけ報われる長崎にしないと、長崎で働こう、ビジネスをしようとする人は長崎から出て行くであろう。</p>	<p>本構想では、新たに生まれる賑わいを、まちなかを含む都心部全体へ波及させ、その経済効果を最大化させ、都心部の活性化につなげていくことを大きな目的としています。</p> <p>それは、既存の商業者を守るということではなく、長崎を象徴する魅力的な文化や歴史が詰まったエリアであり、「くんち」をはじめとする長崎の歴史、文化、長崎でしか感じるできない価値を守るということです。</p> <p>新たな集客拠点だけでなく、まちなかを含む都心部全体の活性化は、長崎特有の価値を守ることにつながり、結果、選ばれる都市として多くの人が集まり、その方々がさらに都心部で経済活動を行うという経済の好循環を生み出していくために必要であると考えております。</p>
----	--	---

まちづくりにおいて、今後必要になって来るのは「文化」だと考えます。経済一辺倒の地方創生では、もはや限界ではないでしょうか。よく「仕事がないから若者が出ていく」という言葉を聞きます。しかし、実際にはそうではなく、地元がつまらないから、なんとなく華やかで楽しそうに見える都市部に行きたい、といった漠然とした憧れが、大学進学以降の人口流出を産んでいるように感じます。地方が「面白い」と感じれば、そこに残りたいと思ひ、そういう人がたくさんいれば、当然そこに必要な仕事が産まれるものではないでしょうか。そして、そこで重要なのは、「持って来た」文化や娯楽ではありません。地元で創造される、新しい文化なのです。持ち込まれた文化や娯楽は、結局はその拠点が都市部であり、都市部の方がそういった娯楽に触れる機会が多いです。娯楽も必要ですが、真に必要なのは、その場所でまさに生み出される「文化」ではないでしょうか。長崎は歴史的にも非常に面白い街です。掘り起こせば、さまざまな歴史と人物が溢れています。そこに再度光を当て、新しく文化を創造していく。そういった、「長崎面白いじゃん」「長崎でも面白いことできそうだ」という思いが、人を定着させ、または呼び込み、「まち」を形づくっていくものと思います。その点で、その拠点となる施設や組織に対する期待は非常に大きいものです。具体的には、市庁舎跡地に計画されている文化ホール及びその周辺施設です。ここが、決して借り物ではない、長崎から創出される新しい「文化」の基盤になるものと考えます。経済ではない、文化からのひとづくり、まちづくり。そういったことが、この豊かな文化的土壌を持った長崎の今後で行えると、きっと「長崎面白いじゃん」となるものと思います。

ご意見にございますように、長崎にしかない価値をもってまちづくりを行っていくことは重要であると考えており、「文化」もその一つになりうるものと考えております。

新たな文化施設の整備によって、都心部で過ごす時間の質が高まること、また、目的施設として多くの人を訪れ、その後の経済活動を促すことにつながり、賑わいを創出するなど、様々な効果が期待されると考えております。

頂いたご意見につきましては、関係部署へ共有するとともに、今後の施策検討に向けた参考とさせていただきます。

35	<p>片淵キャンパスの半分がまちなかのエリアに含まれていることについて</p> <p>p. 16 図 2-4 について、長崎大学経済学部片淵キャンパスがまちなかのエリアとして半分だけ色が塗られており、エリアの範囲としては少し違和感を覚えます。</p> <p>p. 60 のエリアの位置付け、「長崎特有の魅力や新たな集客コンテンツによる賑わいの再生」とあるように、その半分のエリアでは、片淵キャンパス移転を前提とした商業施設の建設を進めるなどの事業計画を市が把握した上で色を塗った等、理由は分かりませんが、市としてはどうお考えでしょうか。</p>	<p>長崎大学経済学部片淵キャンパスを対象区域としている理由でございますが、長崎大学による片淵キャンパス移転検討の公表を受けたことに伴い、仮に大学が移転した場合、その敷地規模から土地利用の内容によっては、都心部に影響を与える可能性が高いものと考えております。</p> <p>そのため、移転後の土地利用の内容が明らかになった際には、本構想においても、まちなか軸との連携など、整備方針の検討を行う必要が出てくることから、長崎大学経済学部片淵キャンパスを対象区域に含めております。</p>
36	<p>なぜ長崎大学経済学部のキャンパスが町中のエリアとして緑色に塗られているのか。</p> <p>街中のエリアの整備の方向性として、新たな集客コンテンツの創造、賑わい再生に向けた土地利用の転換、自然、歴史、文化を身近に感じられる日常空間の整備、まちなか軸のさらなる回遊性向上と海辺のエリア、岬のエリアとの連携強化とある。</p> <p>長崎市は特に、この経済学部の整備としてどれを考えているのか。</p> <p>これまで街中のエリアではなかったはずなのに、なぜ教育機関の経済学部を含んでいるのか。</p> <p>どのように整備しようと考えて、この経済学部をまちなかエリアとして緑色に塗ったのか教えてほしい。</p>	<p>長崎大学経済学部片淵キャンパスを対象区域としている理由でございますが、長崎大学による片淵キャンパス移転検討の公表を受けたことに伴い、仮に大学が移転した場合、その敷地規模から土地利用の内容によっては、都心部に影響を与える可能性が高いものと考えております。</p> <p>そのため、移転後の土地利用の内容が明らかになった際には、本構想においても、まちなか軸との連携など、整備方針の検討を行う必要が出てくることから、長崎大学経済学部片淵キャンパスを対象区域に含めております。</p>
37	<p>「賑わい」、「活力」など、言葉の定義について</p> <p>p. 17 都心部の将来像に示されている、「賑わい」や「活力」の定義は何でしょうか。まち全体の商業が盛んであることなのか、市民の文化や芸術的な活動が盛んであることなのか、あるいは単にまちなかに人が沢山いることを指すのか、長崎市が何をもって「賑わい」、「活力」と言葉を使っているのか全く想像できません。また、構想全体を通して、言葉の定義が曖昧なところが多々あるように感じます。</p>	<p>都心部の賑わいと活力については、平日・休日問わず、様々な人が、多様な目的で過ごし、人が行きかう様子を「賑わい」、そして、住む、学ぶ、遊ぶ、観光など、都心部における多様な活動によって、産業・経済を活性化させることができるまちの力を「活力」と表現しております。</p> <p>ご意見のとおり、「賑わい」「活力」の内容がわかるように修正します。</p>

38	<p>「移動支援モビリティ」について</p> <p>p.32 オ 先進的なまちづくり施策の意欲的な展開の、移動支援モビリティ等の持続可能な運用について、「移動支援」とは何を目的に、また誰を対象にしているのでしょうか。「移動支援」といつていることから、単独では外出困難な人を対象にしているのでしょうか。このページに記載されている内容からは、単にモビリティを追加して、後から使用目的などを検討するのでは、と感じました。</p>	<p>移動支援モビリティについては、都心部内の回遊性を向上させるために導入を検討するものであり、公共交通と徒歩の間を埋める交通モードや、交通弱者の移動を支援するものなど、様々な対象、目的が考えられます。</p> <p>本構想では、回遊性向上に寄与する移動支援モビリティが導入・運用できるよう、ハード・ソフト両面から柔軟に検討していくことを位置付けているものとなり、具体の検討策につきましては、対象者、移動目的、経路等を見定めたくうえで、検討を進めてまいります。</p>
39	<p>p.70 移動支援やモビリティなどは誰に対してのものなのか、なぜ導入すべきなのかがこの構想の説明では見えないし分からない。</p> <p>ペルソナを決めてそこは明記するべきだと考えるが、長崎市としては、キックボードなどを誰に使ってほしいと考えているのか教えてほしい。</p> <p>回遊性の向上のための最新技術の活用とあるが、既存の路面電車やバスはどうしていくのか？そちらとの競争や共生はどう考えているのかも教えてほしい。</p>	<p>移動支援モビリティについては、都心部内の回遊性を向上させるために導入を検討するものであり、公共交通と徒歩の間を埋める交通モードや、交通弱者の移動を支援するものなど、様々な対象、目的が考えられます。</p> <p>本構想では、回遊性向上に寄与する移動支援モビリティが導入・運用できるよう、ハード・ソフト両面から柔軟に検討していくことを位置付けているものとなり、具体の検討策につきましては、対象者、移動目的、経路等を見定めたくうえで、検討を進めてまいります。</p> <p>また、既存の路面電車や路線バス等は、今後も維持すべき交通手段です。新たな移動支援モビリティは市民等の移動の選択肢を増やすこと、公共交通が運行していない区間における移動手段の補完となり既存公共交通の利便性向上にもつながることが期待されますので、両者の共生は可能と考えております。</p>
40	<p>「新たな集客拠点で生まれる賑わい」について</p> <p>当構想では、「新たな集客拠点で生まれる賑わい」を強調されていますが、浜町商店街をはじめ、長崎の商業を支える既存の集客拠点についての記載が全くなされていません。</p> <p>市としては、商店街をはじめとした既存の集客拠点をどう捉え、今後の将来像がどうであるか、教えて頂きたいです。また、「新たな集客拠点」と、既存の集客拠点との共存を考えられているのでしょうか。</p>	<p>本構想は、都心部の回遊性向上により、都心部全体の賑わい・活力の持続・発展を目的としたものであり、特に、スタジアムシティなどの新たな集客拠点で新たな賑わいや活力が生まれることを、本市のまちづくりにとって非常に大きなチャンスと捉え、それを特に既存の集客拠点となる「まちなか」に波及させ、共存させるためのまちづくりの方針を定めるものです。</p> <p>浜町をはじめとするまちなかのエリア・岬のエリアにおける集客拠点におきましても、それぞれの魅力を活かし、目的施設となるための仕組みづくりが重要であると考えております。</p>

<p>41</p>	<p>構想全体での市の主張について</p> <p>当構想全体において、市民が何を誇りに生活していくのか、このまちに愛着を持ちどんなシビックプライドを持ってほしいのか等、市民に対してまちをつくるうえでの明確な主張がないように感じました。</p> <p>また、全体的に、単に個々の事業計画をまとめ上げたように感じ、歴史や文化をはじめとした「長崎でしか得られない価値」を市民や来訪者に対していかに伝えて、継承していくかといった創意工夫が全く伝わりませんでした。それは、都心部全体での取り組みを記した p. 67-73 にかけて、まちの歴史や文化のことについての取り組みが全く記載されていないことから明らかです。</p> <p>そのまちのアイデンティティはそのまち固有の文化と歴史によってつくり、それを醸成していく責任は市民にあり、それをなぜ市が強調しないのか、教えていただきたいです。</p>	<p>諸外国との貿易などにより培われてきた、様々な歴史・文化は、長崎市にしかない特有の魅力です。この魅力を大事にして、守っていく気持ちが市民にあることは、「くんち」や「ランタンフェスティバル」を見ても明らかです。長崎市はそうした市民の意欲を汲み上げ、さらに磨き上げるために、まちぶらプロジェクトをはじめ市民と協働できる仕組みづくりに取り組んできました。</p> <p>本構想では、こうした市民等の活動を更に活発にさせていくために、プレイヤーが生まれ活動しやすい仕組みづくりなどに取り組んでいくことも、「問題解決へ向けての方策」に位置付けています。</p>
<p>42</p>	<p>固定資産税の納税者としてコメントします。</p> <p>わかりやすく、まとまっていました。</p> <p>長崎は、魅力あるまちと、外にでればでるほど思います。ただ、長崎の人が感じるまた紹介したい魅力と、長崎の外の人が感じる魅力は、必ずしも同じではありません。残念な思いをしています。</p> <p>そこを認識していれば、もっと「交流人口」が増えるように思います。長崎市民の目線だけではキビシイ印象があります。</p> <p>交流人口の該当者がどのような人達（特徴、エリアなど）なのかな？とそこがわからなかったです。イメージしている人達からの意見も聞けるとよいのではないのでしょうか。期待しています。</p>	<p>本構想は、都心部で時間を過ごす方すべてを対象とするものとなっておりますが、ご意見にございますように、長崎を外から見るとのご意見は重要であると考えております。交流人口にも多様な目的で来訪される方々がいらっしゃいますので、具体的な施策検討の際には、ターゲットに合わせて広くご意見を頂きながら、また、各エリアに関係する方々と対話を行いながら、施策の検討を進めてまいります。</p> <p>貴重なご意見を頂きまして、ありがとうございました。</p>
<p>43</p>	<p>このまちは何を誇りにしていきたいのかわからない。市民に対して、どんなシビックプライドを持つことを期待するのかが見えなかった。</p> <p>新しい施設ができて、「都会っぽいよね！」を打ち出したいとしか思えない。</p> <p>長崎しか持たない個性的な文化や歴史というものはどんなふうを守ったり継承したりしていくつもりなのかが、このまちづくり構想では記載がない。そこが気になった。</p>	<p>行政は、市民がシビックプライドを持つにふさわしいまちづくりをすることがその役割だと思えます。長崎市には、ポルトガル船入港以降、岬のエリアをまちだての発祥として、様々な歴史・文化を紡いできた都市であり、それは、長崎市にしかない特有の魅力です。この価値を守り、さらに磨き上げるために、本構想では、「まちなか」をはじめとする都心部全体の賑わいと活力を持続発展させていくことを大きな取組方針としています。</p>

44	<p>このまちづくり構想の全体的に、LGBTQ や障がいを持つ方への配慮が全く見受けられなかった。</p> <p>例えば、どんなまちよりも彼らが家を借りやすいとか暮らしやすいという条例などを整備するとか、そんな建物を作るとかは全くない。</p> <p>概要版の最終ページに 30 年後の市民の声があったが、そこには「多様な人々」はいなかった。</p> <p>今回の構想にない視点というものはどこで補うつもりなのだろうか、と感じた。</p>	<p>本市では、これまでバリアフリーマスタープラン、バリアフリー基本構想のほか、長崎市人権教育・啓発に関する基本計画等に基づき、誰もが過ごしやすいまちづくりに取り組んでおります。</p> <p>本構想においても、特定の方々を対象とするものではなく、都心部で過ごすすべての方々を対象としていることから、具体的な施策検討にあたりましては、バリアフリー基本構想等と連携しながら、検討を行ってまいります。</p> <p>また、ご指摘のとおり、包摂的なまちづくりを示す表現が不足していたことから、ご意見を踏まえ「将来の生活イメージ」を修正いたします。</p>
45	<p>持続可能なまちをつくるなら、経済、そのまちの文化や歴史、多様な人々への配慮、防災・減災の対策、環境への配慮の策が必要不可欠のはずなのに、その具体的策が少ない。</p> <p>特に防災・減災の具体策については、p29 と p40、p67 のみでの取り扱いに見受けられた。</p> <p>長崎市では今もなお、斜面地や救急車利用が入りにくいような道の近くに住んでいる方が多くいる。</p> <p>そんな方にも配慮のある防災や減災の仕組みを作るべきだ。</p>	<p>本構想は、新たに生まれる賑わいを、まちなかを含む都心部全体へ波及させ、都心部の賑わいと活力の持続発展につなげるための今後 30 年を見据えたまちづくりの方針となっております。</p> <p>頂いたご意見は、今後のまちづくり全般において必要な要素であると考えておりますので、具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p> <p>また、斜面地における防災・減災対策等につきましては、引き続き、地域防災計画や国土強靱化計画の取組みを推進するとともに、車みち整備事業等の住環境改善に取り組んでまいります。</p>
46	<p>p.69 都心部全体での取り組みにおける都市活動を担うプレイヤーの育成に関して、ここでのプレイヤーという言葉は、こういった意図で用いられたのでしょうか。「活動を担うプレイヤーの発掘や応援」も大事だとは思いますが、まずはパブリック・コメント等で長崎市の今後のために意見を述べる市民の方々に対して、真摯に対応するのがよろしいのではないのでしょうか。もちろん普段から丁寧な対応を心がけていらっしゃると思いますが、今回も可能な限りの対応をしていただければありがたいと思います。</p> <p>年度末ということもあり、お忙しいとは思いますが、ご対応いただければ幸いです。よろしくお願いいたします。</p>	<p>ここでのプレイヤーという言葉は、「賑わいと活力を生み出す活動を担う人」を指しており、今後、まちづくりを行う上では、行政だけではなく、民間企業や大学、そして実際に現地で活動する方々（プレイヤー）が緊密に連携していく必要があると考えております。</p> <p>また、構想策定後においても、市民の皆様と対話しながら、構想の実現に向けて取り組んでまいります。</p>

47	<p>少し細かいですが、p. 54 市庁舎跡地活用（集客機能等の配置）に関して、同じページの中に「市庁舎跡地」と「市役所跡地」の両方の言葉が出てきています。この2つを使い分けているのには、何か特別な理由があたりなのでしょう。一応意味合いとして微妙に違いはありますが、そうでなくとも全体的に言葉の使い方や定義等少し気になる箇所がありました。私も日本語が得意というわけではないですし、かなり細かい話になるので聞くかどうか迷いましたが、せつかなのでおきかせ願えればと思います。</p>	<p>市庁舎跡地が正しい表記となるため、修正いたします。ご指摘ありがとうございます。ありがとうございました。</p>
48	<p>「長崎都心まちづくり構想」の策定、ありがとうございます。一通り見て感じたことをまとめましたので、ご確認いただければ幸いです。</p> <p>p. 16 各エリアの特性におけるまちなかのエリアに関して、長崎大学片淵キャンパスがまちなかエリアとして緑色に塗られていますが（こちらもしあいますが）、p. 59 まちなかのエリアの整備方針では、真ん中あたりまでしか塗られておりません。</p> <p>これは、まちなかのエリアとして含まれるのか含まれないのかどちらなのでしょう（そもそもエリアの位置づけとして含まれるのも少し疑問に感じます）。しっかり考えていらっしゃると思いますが、理由も含めてお答えいただくと幸いです。</p>	<p>まちなかエリアの範囲につきましては、長崎大学キャンパス周辺までを含めております。ページによって異なっておりますのはこちらの不備によるものですので修正いたします。ご指摘ありがとうございます。</p> <p>なお、長崎大学経済学部片淵キャンパスを対象区域としている理由でございますが、長崎大学による片淵キャンパス移転検討の公表を受けたことに伴い、仮に大学が移転した場合、その敷地規模から土地利用の内容によっては、都心部に影響を与える可能性が高いものと考えております。</p> <p>そのため、移転後の土地利用の内容が明らかになった際には、本構想においても、まちなか軸との連携など、整備方針の検討を行う必要が出てくることから、長崎大学経済学部片淵キャンパスを対象区域に含めております。</p>

49	<p>土日に限り数千個の「空飛ぶランタン」打ち上げ。そしてランタン期間最終日曜日。長崎港に「ドローン」パフォーマンスはどうか。</p>	<p>本構想は、新たに生まれる賑わいを都心部全体に波及させることを観点におき、回遊が生まれるような整備方針を主に定めております。</p> <p>賑わいの創出に向け、ランタンや港といった長崎特有の資源を生かしたソフト施策の取組みは重要であると考えます。</p> <p>頂いたご提案については、関係部署に共有させていただくとともに、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
50	<p>働く世代、子育て世代が使いやすいもの、子育て支援特化したものを街中に取り入れることは必須と考えます。長崎の土地柄的なもので街中に出るのに一苦労。これでは若い世代は出ていくとの県外からの声もありました。そもそも坂が多い道が狭いので子育てに不向きな土地柄だと考えます。子育て世代＝働く世代兼納税者ということを念頭に置きまちづくりを構成すべきと考えます。</p> <p>観光を売りにすることは外貨獲得を目指すとのことですが、観光業はサービス業であり、土日祝日のない職業です。給与も低い傾向にありますので若い世代は嫌厭するのではと思います。</p> <p>保育園や学童保育の土日祝日営業はもちろんのこと、その職業の賃金を上げる必要もあるかと思えます。</p> <p>お年寄り向け、外国人向けのマンション乱立させているように見受けますが、この先10年、20年後廃墟にはなりませんか？</p> <p>現在市では動物愛護や結婚相談等に力を入れているようですが、人より大切なものでしょうか？そうなる原因を絶たなければ市民の数も減っていく一方かと思えますがいかがでしょうか。</p> <p>少ないのは大型の駐車スペース、大手の工場系正社員雇用。安定した収入です。</p> <p>うまく若い方向けの県営、市営住宅を準備された方が今後のためにはならないでしょうか。</p> <p>ぜひご一考下さい。</p>	<p>本構想は、新たに生まれる賑わいを都心部全体に波及させるという観点から、主に、各エリアの位置づけや整備方針等を位置付けるとともに、各エリア間の回遊性を向上させる取組み等について整備方針として位置付けるものとなります。</p> <p>ご指摘の子育て環境の充実や、雇用・賃金等に対する課題でございますが、本市では、重点プロジェクト、アクションプランで少子化対策、経済再生を重要な柱として掲げており、ご指摘の内容に関しては、各担当部局において、重点的に取り組んでいくこととしております。</p> <p>今後も、引き続き子育て環境のほか、住宅政策、駐車場政策等に取り組んでまいりたいと考えております。</p> <p>頂いたご意見につきましては、関係部署に共有させていただきます。</p>

<p>51</p>	<p>長崎への願い</p> <p>生まれてから、途中関西勤務15年を経て長崎在住。中から外から長崎を見てきた私の願いを述べさせていただきます。</p> <p>これからの「まちづくり」は、まず住んでいる人が、長崎でよかった、子供たちを「安心して生んで育てて、その子供達が暮らしていける」と思える街、ではないでしょうか。</p> <p>観光客は一過性、その人が落とす金より、住む人の満足感を求め、それが「住みたい町イメージ」につながり、観光でも「修学旅行で一回来た」が多い現実を、大人になってまた来て、住んでみたいと思ってもらえる街になれば、結果税収で還元される。そのためにはまずは、増えないまでも減らない街にする。</p> <p>そのためには生活収支の問題は避けられません。最賃が低くて給料も低い上に家賃が高い状況の改善なくして、人口流出は止まらない。良い人材が県外に出て行ってしまい、地元の活性化ができない。</p> <p>給料が上がるのが一番ですが、種々の事情があるとしても、家賃については、条件は付けても何かしらの補助はできないものではないでしょうか。</p> <p>人がいなくて税収なしと、補助して人を増やして税収を得る。収支は同じでも街の活気と購買力は上がる。</p>	<p>本構想は、新たに生まれる賑わいを都心部全体に波及させることを観点におき、回遊が生まれるような整備方針を主に定めております。</p> <p>ご指摘の1点目、定住人口を確保するための住環境に対する支援につきまして、本市では、重点プロジェクト、アクションプランで少子化対策、経済再生を重要な柱として掲げており、その中で、各担当部局において重点的に取り組んでいくこととしております。</p> <p>本構想においては、都心部の回遊性向上などによって、これらの取組みの基盤となる都心部の賑わいと活力維持に取り組んでまいりたいと考えております。</p> <p>ご提案につきましては、関係部署に共有し、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
-----------	--	--

<p>52</p>	<p>南北道路についての一つの提案 現在計画されている計画についての疑問</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 国道 206 号線と平行に走る道路は、支線に降りる時 各交叉点、市道と競合し今以上の渋滞を起さないのか。 2. 現在、長崎市民にとって、最も大切なことは、「平和」そのシンボルである平和ゾーンの中に位置する「松山平和運動公園」の存続である。車社会から脱皮しようとしているこの時期、利便さだけを求めて、大切なものを、見落としてはいないか。我々は、南北道路計画を知ってのこの一年、ただ、ただ松山運動公園の存続だけを訴えてきた。 <p>しかし、市や県の反応は、いろんな問題点は、専門家を交えて十分検討してきたとの返答ばかり、はたして専門家たちが、我々市民の「こころ」「気持」押し計ることができない、最も大事なものをどれだけ取り上げたのか、長崎の歴史、文化、伝統をどれだけ考慮したのか、全く理解に苦しむ。現状市内の車の流れを見れば、まさしく各交叉点、渋滞だらけである。我々は、道路に反対することは、極力控えていたが、市民の思い、願いが、この時点においても届いていないようで、せめてもの提案として、南北道路のコース変更を提案したい。</p> <p>それは、滑石インターから小江～福田～女神大橋への変更である。むろん、一度は検討されたこととは思いますが、再度の審議をお願いしたい。そのための検討委員会をと思います。</p> <p>代案の利点としては</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 滑石インターから、野母半島に向う車、三菱関係の車、市の中央部に向かう車の競合を緩和できる。 2. 現在要望が出ている福田バイパスの要望に答えることができる。 3. 女神大橋の 100 円運行情を廃止すれば、女神大橋の利用率も高まる。(女神大橋は生活道路として評価すべし) <p>以上である。</p>	<p>本構想は、都心部の回遊性向上等のために、今後、どのような方向性でまちづくりを進めていくかを示す構想であることから、個別事業の計画見直し等に係るご意見につきましては、関係部署に提供させていただきます。</p>
-----------	---	--

53	<p>他の計画等との関係について</p> <p>(1) p.6にて、総合計画より長い計画期間が設定されていますが、たとえば、現在の総合計画に規定されている人間都市や世界都市といったような市の理念は、長崎都心まちづくり構想（以下、都心まちづくり構想）の計画期間に沿う形で別途設定するのでしょうか？都心まちづくり構想や令和6年度に策定を進められる長崎まちづくりのランドデザインは市の理念ではなく、それを実現するための手段の1つにみえますが、いかがでしょうか？</p>	<p>ご意見のとおり、本構想並びに令和6年度から策定を進める長崎まちづくりのランドデザインは、総合計画や都市計画マスタープランの考え方を踏まえ、それを実現するための計画と位置付けています。</p> <p>なお、本構想は、今後の社会情勢の変更等に応じて、適宜見直しを行っていくこととしております。</p>
54	<p>他の計画等との関係について</p> <p>(2) 令和6年2月14日（月曜日）に開催された市長の定例記者会見によると、都心まちづくり構想は「経済再生」と「定住人口増加」を目指す長崎まちづくりのランドデザインの一翼を担うとされていますが、本構想に地域経済の視点を考慮しなかった理由はなにでしょうか？</p>	<p>本構想では、新たに生まれる賑わいを、まちなかを含む都心部全体へ波及させ、その経済効果を最大化し、都心部の活性化を図ることを大きな目的としており、本構想に掲げる事業の実現が地域経済の活性化につながるものと考えております。</p>
55	<p>他の計画等との関係について</p> <p>(3) (全体) 長崎まちづくりのランドデザイン、(部分) 都心まちづくり構想、(個別) 施設整備計画という区分があるとするなら、中間に位置する都心まちづくり構想から策定をはじめた理由は何でしょうか？全体像から個別に落とし込む、個別から積み上げて全体像をつくるではない理由は何でしょうか？その結果、新たな文化施設、陸上競技場や市民プールの新設や移転を前提としないまま計画が策定され、後から市の独断で追加するという茶番となる可能性はありませんでしょうか？都心まちづくり構想はペンディングとして、各種施設の新設や移転の方向性も踏まえ、次年度のランドデザインづくりの中で取り扱うことが望ましいと考えます。</p>	<p>本構想は、長崎の歴史と文化を担うまちなかの衰退が著しく、その活性化が喫緊の課題であることと、その課題解決に交流人口の拡大という点で貢献が期待できる長崎駅周辺の再整備や長崎スタジアムシティなどが完成を間近としていることから、まず、本構想の策定を手掛けたものです。</p> <p>まちづくりのランドデザインは、本構想の実現により生まれる都心部の活力を市全体に波及させることにより、経済再生と定住人口の維持を図るものであり、策定の順序に矛盾はないと考えています。</p> <p>なお、ご指摘の新たな文化施設や平和公園スポーツ施設の再配置につきましては、検討中であることから具体的な計画は記載できていませんが、その必要性については本構想にも明確に位置付けています。</p>
56	<p>課題の設定について</p> <p>(1) p.19の課題として提示された3点は、いずれも問題であり、課題ではありません。問題と課題を明確に使い分けないと、構想の筋が通りませんので、言葉は一般的な定義の下で使うようにすべきだと思います。</p>	<p>ご指摘のとおり、現在記載しております課題を問題点に修正し、そのほか関連する箇所も併せて修正いたします。</p>

57	<p>課題の設定について</p> <p>(2) p. 19、たとえば「そこに行こうという人の動機を呼び起こす仕組みや空間が不足している地域がある」や「地域のポテンシャルに合っていない土地利用規制によって、土地の有効活用がなされていない地域がある」などの課題（問題という言葉にすべき）の根拠は何でしょうか？定量的でも定性的でもかまいません。どのような状況をもって問題を提起しているのでしょうか？3項目とも根拠を提示すべきであると考えます。</p>	<p>都心部全体の現況分析及び各エリアの現況分析並びに関連する計画等を踏まえ、課題（問題に修正予定）を設定しております。</p> <p>出島メッセの開業、新幹線の開業により、長崎駅周辺に新たな人の流れが生み出されているものの、まちなかにおいてはその効果が見えず、歩行者通行量が減少し、空き店舗が増加していることなどから、仕組みや空間が不足しているものと考えております。</p> <p>また、土地の有効活用につきましては、長崎駅に近接する浦上川右岸地区などでは、低未利用地が散見されることから、その土地利用やアクセス性に問題があるものと考えております。</p> <p>ご指摘のとおり、説明が不足している部分もございますので、表現について一部修正いたします。</p>
58	<p>課題の設定について</p> <p>(3) p. 19 に提示された課題（問題という言葉にすべき）については、すでに対策が講じられたものもあると思います。たとえば、容積率の緩和等がありますが、それらの成果はいかがだったのでしょうか？都心まちづくり構想全体にいえることですが、従前の施策を評価すること無しに、同じ問題を提起し、別の方法をもって解決を図ろうとする姿勢は施政者の姿勢として問題があると考えます。</p>	<p>容積率の緩和等といった規制緩和の効果は、土地利用の更新、つまり、既存建築物等の解体、撤去に伴い発現するものであり、一定の時間を要します。</p> <p>都心部の活性化は緊急の課題であり、一つ一つの施策の効果発現を待つことなく、実施可能な施策は同時並行に行う必要があると考えています。</p>
59	<p>課題の設定について</p> <p>(4) p. 19 の現況にあげられた「朝夕において主要幹線道路の渋滞が発生し、大規模商業施設の開発によって祝休日の渋滞が懸念される」について、駅やスタジアムの開発にあたって適切な交通施策を講じてこなかった長崎市の責任によるものであって、その反省無しに対症療法的な施策を講じるべきではないと考えます。</p>	<p>長崎駅周辺再整備や長崎スタジアムシティの整備におきましては、事業者、道路管理者、交通管理者を含め、必要な交通対策について議論を重ね、その対策を行ってきたところです。</p> <p>今後も公共交通機関の利便性向上等による自家用車の利用転換など、関係機関と具体的な施策の検討を行ってまいります。</p>

60	<p>片淵キャンパス（長崎大学経済学部）の位置づけについて</p> <p>p.16 の地図において、片淵キャンパスにまちなかを意味する緑色の色をつけた理由は何でしょうか？本構想を検討した審議会の資料を拝見すると、第3回までは色が塗られておらず、第4回から色が塗られるようになりました。この理由を説明してください。</p> <p>ご承知の通り、片淵キャンパスの売却、開発については、民間事業者による開発構想も公開されていますが、大学としての組織的な決定の無い非公式な話です。長崎大学内のガバナンスがまったく効いていないことが最大の問題ですが、もし、大学と調整した結果であるなら、そのような大学の行動に市が巻き込まれる必要はないと考えています。なぜ色を塗り始めたのか説明してください。</p>	<p>長崎大学経済学部片淵キャンパスを対象区域としている理由でございますが、長崎大学による片淵キャンパス移転検討の公表を受けたことに伴い、仮に大学が移転した場合、その敷地規模から土地利用の内容によっては、都心部に影響を与える可能性が高いものと考えております。</p> <p>そのため、移転後の土地利用の内容が明らかになった際には、本構想においても、まちなか軸との連携など、整備方針の検討を行う必要が出てくることから、長崎大学経済学部片淵キャンパスを対象区域に含めております。</p>
61	<p>既存の施策の評価について</p> <p>立地適正化計画、住居費の低減を狙った容積率の緩和等、都心まちづくりに関わる既存の施策の成果はいかがでしょうか？従来に講じた施策の評価という視点が都心まちづくり構想にはありません。既存の施策を評価し、その結果をもって新たな方向性や手段を選定してはいかがでしょうか？</p>	<p>都心部の活性化は緊急の課題であり、一つ一つの施策の効果発現を待つことなく、実施可能な施策は同時並行に行う必要があると考えています。</p> <p>なお、施策の効果検証は重要ですので、本構想でもPDCAサイクルを用いて評価を行うこととしています。</p>
62	<p><第1章> (1)ネットワーク型コンパクトシティという器を考えるにあたっては、そこに生きる人のことを考えていただきたい。</p> <p>具体的には「長崎市民は何を誇りに、どのような毎日を過ごすのか」という生活モデルの設定が必要。これは年齢、職業などの属性によっていくつかのパターンを示す。</p> <p>（概要版の最終ページに記載があるが、作られた感があり、リアルさに欠ける。）</p> <p>これは市民に対してサンプリング調査を行うことで次を想定しておく。</p> <p>「何を誇りに」→長崎市民独特のもの。シビックプライド 「生活パターン」→家族と衣食住に関わること</p>	<p>本構想では、「多様な「活動」「つながり」「魅力」が豊かな時間をもたらす“賑わいと活力に溢れた都心”～ネットワーク型コンパクトシティを支える長崎のエンジン～」を将来像として掲げ、様々な交通手段による移動や、暮らし方や働き方の多様化による自分らしい生活スタイルの選択が可能となることによる将来の生活イメージをお示したと考えております。</p> <p>しかしながら、ご指摘のとおり、市民の方々との対話は、今後も重要であると考えておりますので、引き続き、市民の方々のご意見を伺いながら、具体的な施策の検討並びに本構想の見直し等について取り組んでまいります。</p>

63	<p>第2章 都心部の現状 P14 図2-3 岬のエリアで実施・計画されている事業 「新たな文化施設」を記載するべき。 市民生活、文化振興、回遊、そして岬のエリアの特性において大きな影響を与える施設であり、これを無視することは出来ない。 （「新たな文化施設」の場所の決定が、本構想素案を作成する時期とタイミングが合わなかったのは理解できるが、大きな影響を与える本施設を無視できない。）</p>	<p>素案公表時においては、新たな文化施設の建設地が決まっていなかったため、「市庁舎跡地活用（集客機能の配置）」としておりましたが、ご意見のとおり、建設地が市庁舎跡地に決まりましたので、「市庁舎跡地整備（文化施設及びそれ以外の機能をも付加した形での利用の検討）」という文言に修正します。 (令和6年4月16日文言修正)</p>
64	<p>第2章 都心部の現状 P15 (4)まちなかのエリア 「まちなか」における衰退の予兆は、これまで市政が、JR等の企業による事業について市全体を俯瞰し、経済や環境など多様な視点から評価・考慮して調整することを行わなかったからではないか。 今後の整備方針の検討は、その点の反省に立っていただきたい。</p>	<p>長崎駅周辺再整備や長崎スタジアムシティは、JRの車両基地や工場跡地といった大規模な遊休地が長期にわたり存在することは、市にとって大きなマイナスになると考えられたことから、民間の活力を導入して、新たな賑わいを生み出す拠点として整備を図っているもので、市の将来にとって必要なものと考えています。 長崎市では都心部が持っている歴史や魅力を伝え、磨くことについて、これまでもまちぶらプロジェクト等によって継続的に取り組んでおり、今後は、本構想を軸に、その整備効果をまちなかを含む都心部全体に波及させていきます。</p>
65	<p>第2章 都心部の現状 P16 特性 川については、「川辺のエリア」と「まちなかのエリア」との両方に登場するが、これらの個性を明確に示すことが大事である。 「まちなかのエリア」の川（中島川）は、長崎の歴史を形成してきた川である。 この点をふまえた表現が必要。</p>	<p>「まちなかのエリア」につきましては、長崎独自の歴史や文化が生まれ、そして支えてきたエリアであり、長崎を体現する重要なエリアであると認識しております。 ご指摘のとおり、中島川につきましても、その歴史を形成してきた川であることから、今後、当該エリアの具体的な施策検討をする際には、参考にさせていただきます。</p>

<p>66</p>	<p>第3章 目指す将来像 P17 目指す将来像 都心部の将来像 「歴史を語り継ぐ」を追加</p> <p>将来像を実現した都心部の姿 「働きやすさと暮らしやすさが両立した質の高いコンパクトシティ」とあるが、具体的にはどのようなことかももう少し、わかりやすい説明をお願いします。</p> <p>都心部での将来の暮らし方や過ごし方のイメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・消費に重点が置かれているが、これではまちの魅力を消費するのみであり、長崎の都心部が持っている歴史や魅力を伝え、磨くことも必要。 ・消費自体は大事であるが、その為には、それだけの経済的余裕が必要であり、本構想には経済の視点が不可欠。(本素案にはその視点が欠けている) 	<p>都心部の将来像につきましては、長崎にしかない価値を感じてもらうため、その歴史や文化など、長崎特有の「魅力」を大事にしていくという観点で位置付けていることから、頂いたご意見の趣旨は含まれていると考えております。</p> <p>具体的には「都心部での将来の暮らし方や過ごし方のイメージ」に記載しております。</p> <p>なお、「コンパクトシティが形成されている」という表現では、市全域の姿を示していることになるため、都心部の姿にふさわしい表現として「コンパクトシティの中核になっている」に修正します。</p> <p>長崎の都心部が持っている歴史や魅力を伝え、磨くことにつきましては、これまでもまちぶらプロジェクト等によって継続的に取り組んでおり、今後も非常に重要な要素であると捉え、本構想においても、「問題解決へ向けての方策」において、「回遊目的の創造」を掲げており、引き続き取り組んでいくこととしております。</p> <p>また、本構想では、新たに生まれる賑わいを、まちなかを含む都心部全体へ波及させ、その経済効果を最大化し、都心部の活性化を図ることを大きな目的としており、本構想に掲げる事業の実現が地域経済の活性化につながるものと考えております。</p>
<p>67</p>	<p>第3章 目指す将来像 P19 「課題」と書かれているが、これらは「問題点」である。これらの問題点を更に分析することで、課題を明らかにすることになる。</p>	<p>ご指摘のとおり、現在記載しております課題を問題点に修正し、そのほか関連する箇所も併せて修正いたします。</p>

68	<p>第3章 目指す将来像 P22 「回遊性の向上」</p> <p>「歩行者動線の整備・明確化」については、都心部への車両の乗り入れを制限することを検討する。</p> <p>日々の生活においても公共交通機関の利用を重点にした生活スタイルをめざす。</p> <p>これによって渋滞や駐車場という味気ないスペースを減らすことが出来る。</p> <p>現在、毎月、バス・電車無料の日が行われているが、この実績をもとに公共交通機関のあり方、具体的な路線などを検討していただきたい。</p> <p>乗り換え負担を低減する交通結節点機能の強化は、このような検討から出てくると考える。</p>	<p>回遊性向上にあたり、公共交通機関等の利用促進は重要な要素であると考えており、本構想につきましても、公共交通等による回遊性の向上を位置付けているところです。</p> <p>頂いたご提案につきましては、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
69	<p>第3章 目指す将来像 P30 「エ 都市基盤を活用する体制づくり」</p> <p>「プレイヤー」という言葉が登場しているが、この役割が「まちの魅力や資産を消費する」だけではいけない。「まちの魅力や資産、歴史が培ってきたものを更に磨くという役割を持たせるべき。</p> <p>「プレイヤー」にその役割が無理であるなら、「まちの守り人、あるいはまちの磨き人」という役割を持った人を育成し、彼らが活動できる仕組みを構築していただきたい。</p>	<p>長崎の都心部が持っている歴史や魅力を伝え、磨くことにつきましては、これまでもまちぶらプロジェクト等によって継続的に取り組んでおり、今後も非常に重要な要素であると考えておりますので、本構想においても、「問題解決へ向けの方策」において、「回遊目的の創造」を掲げており、引き続き取り組んでいくこととしております。</p> <p>ご指摘のとおり、これらの魅力や資産、歴史等を守り、磨き、また、活用していくプレイヤーの育成は重要であるため、本構想においても、その仕組みづくりに取り組むこととしております。</p>
70	<p>第3章 目指す将来像 P31 「産学官の緊密な連携」</p> <p>市内の大学に史学、文学部の創設をめざす。</p> <p>歴史的魅力のある長崎をさらに磨く為には、これらの研究を行う学部は必須である。</p>	<p>本構想は、都心部の回遊性向上等のために、今後、どのような方向性でまちづくりを進めていくかを示す構想であることから、学部創設のご意見につきましては、関係部署に提供させていただきます。</p>

	<p>長崎に大学は多いが史学や文学部がないのは、市としての発展にもマイナスである。</p> <p>これは長期的課題として取り組んでいただきたい。</p>	
71	<p>第3章 目指す将来像 P35 (3)岬のエリア 位置づけ</p> <p>「エリア間の人の流れを生み出すポンプ」という表現があり、岬のエリアの位置づけが「ポンプ」とあるが、これは具体的にどのような意味なのか。ポンプの意味が回遊性向上というものであれば、これは、すべてのエリア間で必要なこと。あえて、ここで述べる必要はない。</p> <p>整備の方向性 長崎発祥の地であるので、方向性として「歴史を伝える、語り継ぐ」を追加</p>	<p>新たな集客拠点で生まれる賑わいを「まちなか」に含む都心部全体に波及させるためには、各エリアの中心に位置する岬のエリアが、尾根形状という地形的制約がある状況においても、人を呼び込み、人を送り出すポンプとしての重要な役割を担っていく必要があると考えております。</p> <p>ご意見のとおり、説明が不足している部分もございますので、表現について一部修正いたします。</p> <p>また、エリアの位置づけに、長崎発祥の歴史を感じさせるエリアと位置付けており、その位置づけを踏まえたうえで整備の方向性を実現していくこととなるため、「歴史を伝える、語り継ぐ」というご指摘につきましては、その趣旨を踏まえているものと考えます。</p>
72	<p>第4章 整備方針 P49 岬のエリアの整備方針 エリアの課題等（図）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「国道34号の尾根が長崎駅→まちなかの回遊動線の妨げ」については、これが問題点であるかのような認識ではなく、これは長崎市の発祥を表現する特長的地形あることから、この尾根を、それを形成する石垣も含めて活用すべき。 ・市庁舎跡地については「本館及び議会棟跡地は新たな文化施設、別館跡地は公園としてのそれぞれの活用」として記載。 	<p>長崎駅とまちなか間の回遊性の向上につきまして、当該エリアの地形的特性は、心理的、肉体的な負担となっているものと考えております。しかしながら、ご指摘のとおり、尾根の形状が長崎発祥を体現できる箇所であると考えておりますので、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>エリアの課題を端的に表現し、今後、文化施設以外の機能も含めた整備を検討していくこととしております。</p> <p>ご意見にある新たな文化施設につきましては、素案公表時においては、建設地</p>

	<p>・次の4項目は図内に課題として記載されているが、問題点である。 長崎駅からまちなかへの回遊動線が明確ではない 行政施設の移転等により国道34号線の人通りが少なくなっている。 業務系施設が減少し、昼間人口が減少してきている。 元船地区⇔まちなかの回遊動線が明確ではない。</p>	<p>が決まっていなかったため、「市庁舎跡地活用（集客機能の配置）」としておりましたが、建設地が市庁舎跡地に決まりましたので、「市庁舎跡地整備（文化施設及びそれ以外の機能をも付加した形での利用の検討）」という文言に修正します。 （令和6年4月16日文言修正）</p> <p>現状、問題点、課題を記載しておりますが、ご意見のとおり主に問題点となっていることから、課題等から問題点等に修正します。</p>
73	<p>第4章 整備方針 P50 (2)整備方針 エリアの整備の方向性として次を追加 長崎発祥の地であるので、方向性として「歴史を伝える、語り継ぐ」 川辺のエリア、海辺のエリア、まちなかエリアとの連携だけではなく、「岬のエリア」独自の魅力顕在化が必要。 具体的には、長崎街道、長崎大学経済学部、諏訪の森からの延長で考えると「歴史と文化の軸」というテーマが浮かび上がる。 長崎駅周辺と岬のエリアとは「長崎駅～西坂～福濟寺～聖福寺～歴博・郷土資料館～長崎公園」により連携強化。</p> <p>川辺のエリア、海辺のエリア、まちなかのエリアとの連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海辺のエリアと岬のエリアとは「元船～江戸町（江戸町を岬のエリアの先端として）により連携強化。 ・更に「江戸町～出島～銅座」によりまちなかのエリアとの連携が実現できる。 	<p>岬のエリアは長崎発祥の歴史を感じさせるエリアと位置付けており、その位置づけを踏まえたうえで整備を行ってまいりますので、「歴史を伝える、語り継ぐ」というご意見の趣旨は踏まえているものと考えます。</p> <p>岬のエリアにおける魅力の顕在化は重要であると考えており、特に国道34号を中心に、その歴史・文化を踏まえたまちづくりを行っていく必要があると考えております。また、他のエリアとの連携強化につきましても、その歴史・文化を活かした取組みは重要であると考えておりますので、頂いたご意見につきましては、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>

74	<p>第4章 整備方針</p> <p>P53 歩行者支援施設（エスカレーター）整備</p> <p>桜町バス停や電停からの歩行者は、市庁舎跡地に建てられる新たな文化施設内部を通ることで岬のエリアへとアプローチできる。それを更に容易にするために文化施設内にエスカレーターを設置すれば良い。</p> <p>新たな文化施設内に通路をつくることで、この施設が市民に親しめる存在となる。これは文化活動や文化行政にもプラスの影響を与える。</p> <p>エスカレーターの設置の場合は、岬のエリアの形状や石垣を損なわないようにすべき。</p>	<p>本構想におけるエスカレーター等の歩行者支援施設の整備を検討する際の参考とさせていただきます。</p>
75	<p>全体にわたる意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎市において守るべき大事な「もの」や「こと」をあげておく。（長崎市を他都市から差別化する個性や資産） ・長崎市の個性や資産を守り磨く人材の育成。（プレイヤーだけではだめ） ・地域コミュニティ（自治会、コミュニティ連絡協議会、子ども会、学童組織など）の役割を記載すべき。本素案には、その点が抜けている。 ・都心部における移動を「歩く」と「公共交通機関」に限定 ・「にぎわい」という言葉の具体化 ・観光客への過剰な期待をすてる。 ・公共空間活用は、イベントより「日常使い」へ重点を置く。 ・「公園利用」の制限緩和（都市公園としての制約からの緩和） ・長崎市における勤労者の賃金予測（経済の視点による検討が必要） ・マンションは、明らかに過剰と思われるが、これをどのように考えるか？ ・斜面地や山手から平地への移住を時間をかけて行うなら、具体的な市民との協議や長期計画を述べるべき。ここは具体的な計画を示し、市民的議論を起こす必要がある。 	<p>本構想は、新たに生まれる賑わいを都心部全体に波及させることを観点におき、回遊が生まれるような整備方針を主に定めております。</p> <p>ご指摘のとおり、長崎特有の魅力を活かし、また、守り磨いていくことや、公共空間の活用等は重要な要素であると考えておりますので、その仕組みづくりも踏まえて取り組んでまいります。</p> <p>また、地域コミュニティの視点、経済の視点、住宅の視点などは、今後のまちづくり全般において必要な要素であると考えておりますので、具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p> <p>なお、「賑わい」という言葉につきましては、平日・休日問わず、様々な人が、多様な目的で過ごし、人が行きかう様子という意味で表現しておりますので、内容がわかるように修正します。</p>

本素案の取り扱い

・本素案には「新たな文化施設」についての記述がない。この施設の建設場所については、市民ワークショップと文化振興協議会行政において結論が出た後に更に一年間を使って結論を出したほどに重要な施設であり、この施設活用を踏まえた整備計画を織り込むべき。

それがないのは構想素案としては不備。

このままでは、新たな文化施設を踏まえた検討は、いつどのように行うのか、またそこに市民の意見を反映させる機会はあるのか？

・今回の素案は、JRによる長崎駅周辺整備などのジャパネットグループによる長崎スタジアムシティなどの事業の影響が中心となっており、これらの外部からの影響に対して長崎市としてどのように対応するかの姿勢が見えない。

・斜面地から平地への移住については、市民に対して考えさせる課題を出す必要がある。このような行政としての姿勢をもっと明確に出していただきたい。

上記3点により、本素案については一旦取り下げて改めて提出していただきたい。

素案公表時においては、具体的な市庁舎跡地の活用方策が決まっていなかったため、「市庁舎跡地活用（集客機能の配置）」としておりましたが、更なる賑わい創出や賑わいの誘導を図るまちづくりを進める上で極めて重要な場所にあるため、文化施設以外の機能を付与した形での利用も視野に入れ、「市庁舎跡地整備（文化施設及びそれ以外の機能をも付加した形での利用の検討）」という文言に修正し、すでに構想・計画がある事業として記載します。

（令和6年4月16日文言修正）

本構想は、長崎駅周辺整備や長崎スタジアムシティなどで新たに生まれる賑わいを都心部全体に波及させることを観点におき、回遊が生まれるような整備方針を主に定めております。

周辺の斜面地も含めて考えていくことは、今後のまちづくりにとって重要な課題であると考えております。

本構想では、都心部内の賑わいと活力の持続・発展を中心にまちづくりの方針をお示ししておりますが、令和6年度からは、新たなまちの基盤から生まれる効果を、周辺の斜面地も含めた市全体へ波及させるため、「長崎まちづくりのランドデザイン」の策定に取り組んでまいります。

頂いたご提案については、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。

77	<p>(意見)</p> <p>P25～P27 の回遊目的の創造や公開空地等の活用を進めることは、まちづくりにおいて行政が担うべき大切な役割だと思います。</p> <p>長崎市は住宅地が郊外に立地していることから、中高生が友人と談話して休憩したり、宿題をしたり、自分らしく過ごせるサードプレイスを工夫して増やすことをぜひ計画に加えていただきたいと思います。</p>	<p>公共空間等の活用によって、自分らしく過ごせる居場所を作ること、回遊目的となる場所の創造につながるものであり、都心部の回遊性向上はもとより、日々の都心部での生活を豊かにする重要な要素であると考えております。</p> <p>本構想におきましても、既存施設等の活用による滞留しやすい空間の確保や、多様で柔軟な活用ができる土地利用の促進などに取り組んでまいりたいと考えております。</p> <p>頂いたご提案につきましては、今後、具体的な施策を検討する際に参考にさせていただきます。</p>
78	<p>(意見)</p> <p>交通事故防止のため、せめて大きな交差点だけでも、歩車分離を進めていただきたいです。諏訪神社前、宝町、旭大橋西（稲佐）側は、歩行者は命懸けで横断しなければならない、たいへん危険な交差点です。せめてこの 3 か所だけでも速やかに歩車分離方式に改めていただくようお願いいたします。</p>	<p>歩行者が安全に歩きやすいまちづくりは重要であると考えており、本構想においても、「問題解決へ向けての方策」において、「魅力的で安全安心なまち」を位置付けており、今後、具体的な施策の検討を行っていくこととしております。</p> <p>頂いたご意見につきましては、関係部署に共有し、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
79	<p>(意見)</p> <p>「川辺のエリア」として、光町周辺を開発されるのは、良いことだと思いますが、現在でも、路肩をはみ出る歩行者、ランナー、バイク、自転車が多く、タワーシティ長崎前には業務スーパー利用者が両車線で車を路駐しており、たいへん危険な状況となっています。バイサイドマラソンでは、国道ではなく、川沿いがコースとなっていることから、稲佐橋から旭町棧橋までの川沿いの道の路肩を、三菱重工・電気等通勤の方等が、朝夕ジョギングされています。健康づくりの意味でも、とても良いことだと思いますが、交通事故が発生しないよう、歩道の設置や、歩道設置までは岸壁でジョギング可能とする等、対策を行うことが必要だと思います。</p>	<p>歩行者が安全に歩きやすいまちづくりは重要であると考えており、本構想においても、「問題解決へ向けての方策」において、「魅力的で安全安心なまち」を位置付けておりますが、整備方針の「浦上川右岸の土地利用転換」において、安全安心な環境整備の視点を追記いたします。</p> <p>頂いたご提案につきましては、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>

80	<p>(意見)</p> <p>高齢化社会においては、65歳か70歳になったら免許返納することが可能なように、長崎市内の路面電車・長崎バス・県営バスを維持していただきたいです。運行状況が分かるサービスを支援する等、便数が減っても利便性をできるだけ維持できるような工夫が必要だと思います。なお、P18、P32のセグウェイ等は、海外では既に危険性が高いと反対する動きがあり、安易に導入すべきではないと思います。まずは車椅子やベビーカーで安全に歩けるまちづくりが先行して取り組むべき課題ではないでしょうか。</p>	<p>本市におきましては、「長崎市地域公共交通計画」を策定し、①既存路線の効率化・見直し②公共交通サービスの向上といった2つの方針のもとに、将来の市民の足となる公共交通を守っていくこととしており、本構想でも、都心部内を公共交通等を使って回遊しやすくなるよう、公共交通機関の利便性向上を図っていくこととしております。</p> <p>ご指摘のとおり、歩行者が安全に歩きやすいまちづくりは重要であると考えており、本構想においても、「魅力的で安全安心なまち」を位置付けるとともに、移動支援モビリティ等につきましても、既に導入されている事例などを踏まえながら、安全安心に回遊できるまちづくりに取り組んでまいります。</p> <p>頂いたご提案につきましては、今後の施策検討に向けて参考にさせていただきます。</p>
----	---	--