

長崎の中心市街地 活性化主要プロジェクト

長崎経済同友会

長崎都心活性化委員会

監 修 十八銀行 地域開発室
技術協力 (株)テクニカル・データ

長崎の中心市街地活性化 主要プロジェクト

(はじめに)

長崎経済同友会では、長崎都心活性化委員会において、都心活性化について検討を進めてきました。その成果を、「長崎中心市街地の活性化に関する提言」として 1999 年 3 月に取りまとめ、さらに現在進行中のプロジェクトを調査し、今般この資料を作成しました。長崎市を中心とする道路・鉄道等の交通インフラ、公園・住宅等の都市開発などの主要プロジェクトの概要と進捗状況を網羅し、参考に江戸時代から現在に至る長崎港の変遷を付しています。

資料作成に当っては、長崎県、長崎市、長崎商工会議所、日本道路公団、JR 九州などにデータ提供、取材協力を頂きました。また、データの監修は(株)十八銀行地域開発室、CD-ROM 作成は(株)テクニカル・データの多大な協力を得ており、関係者に深く謝意を表すものであります。

住みよい長崎を目指して議論を深めるため、この資料を活用していただければ幸いです。

2000 年 8 月

長崎経済同友会
代表幹事 松藤 悟司

目 次

- 1 . 主要プロジェクト一覧
- 2 . 主要プロジェクトの進捗状況表
- 3 . 個別プロジェクトの概要
 - (1) 全体像
 - (2) 九州横断自動車道
 - (3) 国道 324 号出島バイパス
 - (4) 国道 34 号日見バイパス
 - (5) 長崎南環状線（女神大橋線）
 - (6) 都市計画道路浦上川線
 - (7) 九州新幹線長崎ルート
 - (8) 長崎駅周辺整備
 - (9) 旭町再開発
 - (10) 新大工町再開発
 - (11) ガサ・アバン・ルネッサンス 2001 構想
 - (12) 出島復元整備事業
 - (13) 長崎港海岸線の変遷
- 4 . 「長崎中心市街地の活性化に関する提言」
- 5 . 長崎経済同友会・都心活性化委員会メンバー

長崎の中心市街地 活性化主要プロジェクト一覧

(1) 交通インフラ

平成 12年 8月

| 名 称 | 事 業 体 | 期 間 | 概 要 | 進 捗 状 況 |
|-------------------|-----------------|--------------------|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 九州横断自動車道 | 道路公団 | H5～H15 | 長崎市早坂～中里町 11.3km 4車線(当面2車線) | 11年度末進捗率 21% 用地買収は 93% 完了 |
| 国道 324号 出島バイパス | 長崎県 | H3～H15 | 早坂～新地町 3.5km 早坂～転石 1.4km | 11年度末進捗率 47% (H7 地域高規格道路の整備区間に指定) |
| 国道 34号 日見バイパス | 建設省 | S52～H13 | 長崎市田中町～馬町 7.1km | 11年度末で 6.3km 開通 13年度に残り 0.8km が供用開始予定 |
| 長崎南環状線 (女神大橋線) | 長崎県 運輸省 | H5～H17 | 大浜町～新戸町 5km (内斜張橋 1.29km) | 17年度に大浜～新戸町間が開通予定 (H10 地域高規格道路の整備区間に指定) |
| 長崎外環状線 | 長崎県 | | 時津町～長崎市柳田 21.5km | 未整備区間 13.7km (内未着工区間は 12.3km) |
| 都市計画道路 浦上川線 | 長崎県 | H2～未定 | 元船町～時津町 全長 10.5km | 南々伸区間 (元船～尾上 0.8km) 18年度 開通目標 南伸区間 (尾上～茂里町 1.6km) 14年度 開通目標 完了区間 (茂里町～松山 0.9km) 北伸区間 (松山～滑石 5.4km) 期 間 未 定 北々伸区間 (滑石～時津 1.8km) 期 間 未 定 |
| 都市計画道路 小ヶ倉蛸茶屋線 | 県 施工 市 施工 | S45～H17 S63～H17 | 小ヶ倉 2 丁目～田上 6.5km 田上～矢の平 1 丁目 | 小ヶ倉 2 丁目～八景町 開通済 八景町～田上 約 1km は 17 年度目標 矢の平 1～3 丁目は開通済 残り区間 2.2km は 17 年度開通目標 |
| 九州新幹線 長崎ルート | 鉄建公団 | 未 定 | 長崎～博多を 80 分で直結 (40 分短縮) 長崎～武雄は新線建設 | H 10/10、武雄温泉・新大村間の 環境影響評価 |
| 鉄道連続 立体交差事業 | 長崎県 長崎市 他 | 未 定 | 川口町～尾上町の JR 長崎 本線の連続立体交差化 全長 2.4km | 11 年度末現在 調査事業の進捗 51% 関係機関との調整を図り、 早期着工を目指す |

(2) 都市開発

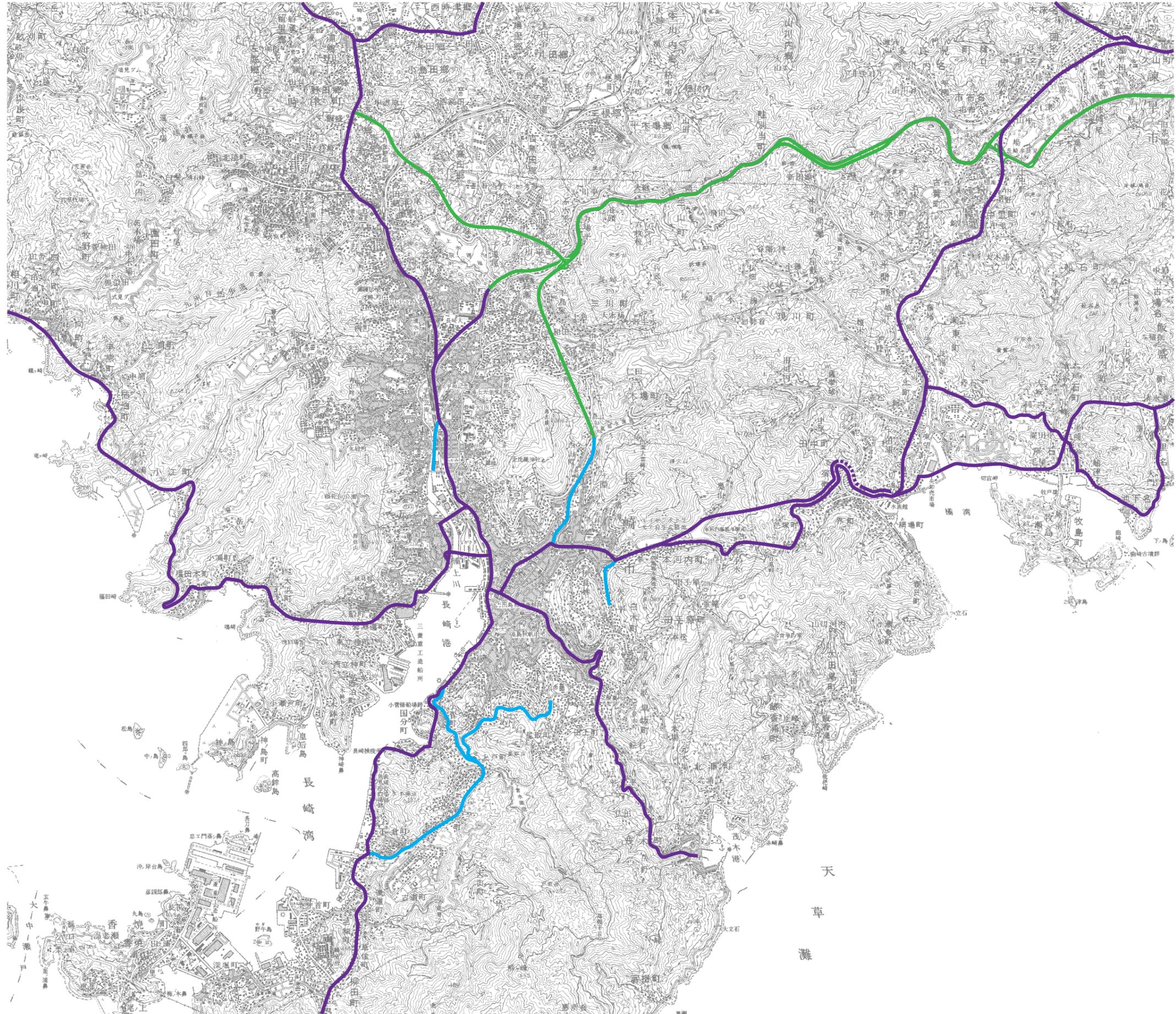
| 名 称 | 事業体 | 期 間 | 概 要 | 進 捗 状 況 | |
|---------------------------------|-------------|--------------|--------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|
| JR長崎駅 再 開 発 | JR九州 | H12 | 商業施設を含む駅ビルの 再整備 | H12/9、アミュプラザ開業予定 | |
| JR長崎駅周辺 地区再整備 | 市・県 JR等 | H10～ 終期末定 | 長崎駅と周辺の再整備 | H11/3、市がグランドデザインを 取り纏め | |
| 旭 町 再 開 発 | 民 間 | H11～H15 | 商業施設・住宅190など 全体41,000㎡ | H12/2 特定業務代行方式による 事業化確定 | |
| 新大工町 再 開 発 | 民 間 | H11～H12 | 商業施設・住宅48戸など 全体2,600㎡ | H12/12 完成予定 | |
| ナガサキ・アーバン ・ルネッサンス 2001 構想 | 運輸省 県・市等 | S63～ 終期末定 | 松山運動公園～松ヶ枝埠頭 を再開発し、都市機能・環境 を改善 | | |
| | 元船地区 | 〃 | 〃 | 旅客ターミナル・ドラゴンプロム ナード・複合商業施設等 | ほぼ終了 |
| | 常盤・出島 地区 | 〃 | 〃 | 水辺のプロムナード・出島ワーフ 国際観光船岸壁等 | 埋立は H13 年度、水辺のプロムナード等は H15 年度完成予定 |
| | 尾上地区 | 〃 | 〃 | 県庁移転・ 総合文化センター等 | 未着手 |
| 複合交通 ターミナル | 未 定 | 未 定 | 高速・観光バスターミナル や貨物集配施設等の整備 | 現在、計画の概要・スケジュールを 検討中 | |
| 長崎県庁舎 移 転 | 長崎県 | H19以降 の着工 | 県庁舎を長崎魚市跡地へ 移転 | 詳細は未定 | |
| 新地・館内の 町づくり計画 | 長崎市 民 間 | H7～ 終期末定 | 歴史資料館・唐寺などの 整備 | 十善会地区・斜面宅地の整備等に着手 (H7～19年度) | |
| 長崎国際 マリン都市構想 | 長崎県 | H6～H13 | 漁港整備・国際マリン 都市の整備 | 新漁港 水産試験場完成 海洋資源教育センター工事中 | |

(3) 文化・観光等

| 名 称 | 事業体 | 期 間 | 概 要 | 進 捗 状 況 |
|---------------------|-------------|--------------|-----------------------------------------|---------------------------------------|
| 出島復元整備事業 (中短期計画) | 長崎市 | H8～H22 | 出島和蘭商館跡の復元 (H22までに26棟、 最終的には全49棟) | 日蘭交流400年を期に5棟復元 |
| いこいの里 | 長崎市 | H10～ 終期末定 | ゴルフ場・あぐりの丘を 主とした市民公園 | あぐりの丘は完成、 ゴルフ場は未定 |
| 諏訪の森 再 整 備 | 長崎県 | 未 定 | 歴史・文化・学術ゾーン として再整備 | 県政策創造会議が長崎奉行所の復元を 中心に提言 |
| 小江地区 LNG 基地 | 民 間 西部ガス | H12～ 終期末定 | 長崎市・時津・長与町〈約12万戸〉 の液化天然ガスへの転換 | H12年度より用地買収に入り、 基礎工事は12/10～15/3を予定 |

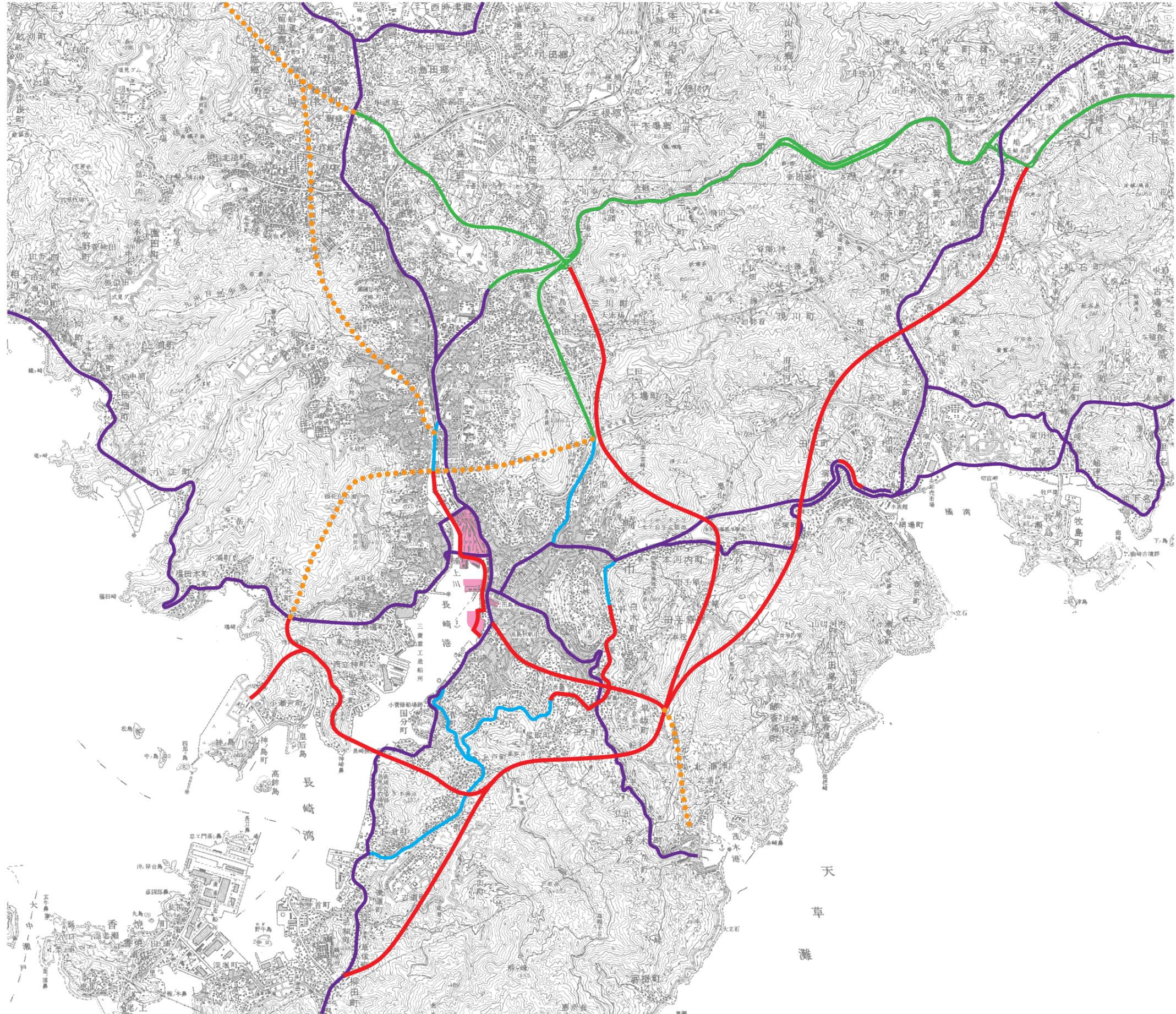
長崎の中心市街地 活性化主要プロジェクト

- 現況道路網
- 将来構想図
- 平成 17 年度まで
(構 想 図)
- 平成 17 年度以降
(構 想 図)
- 計 画
(交通インフラ)
- 計 画
(都市開発)



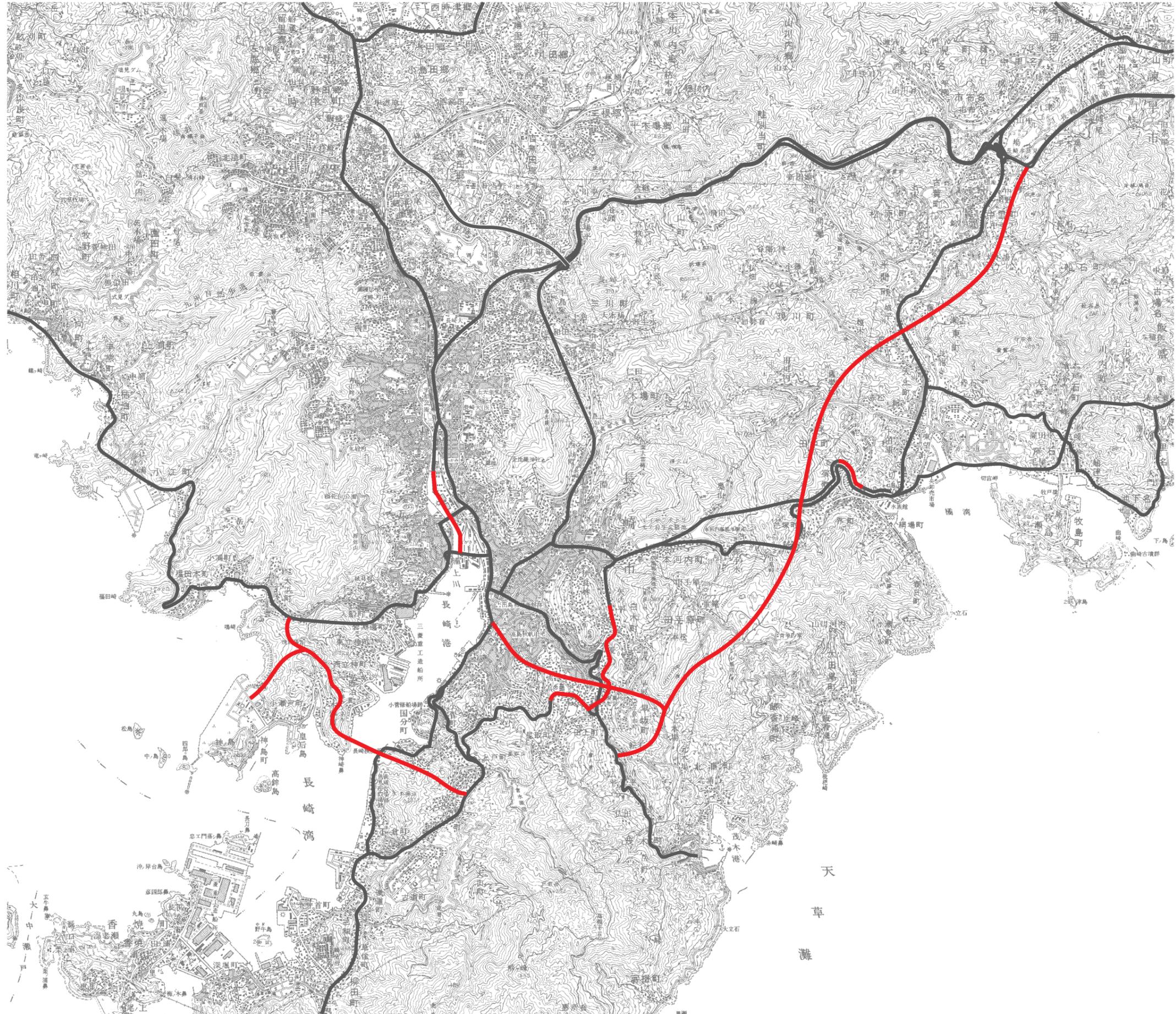
長崎の中心市街地 活性化主要プロジェクト

- 現況道路網
- 将来構想図
- 平成 17 年度まで
(構 想 図)
- 平成 17 年度以降
(構 想 図)
- 計 画
(交通インフラ)
- 計 画
(都市開発)



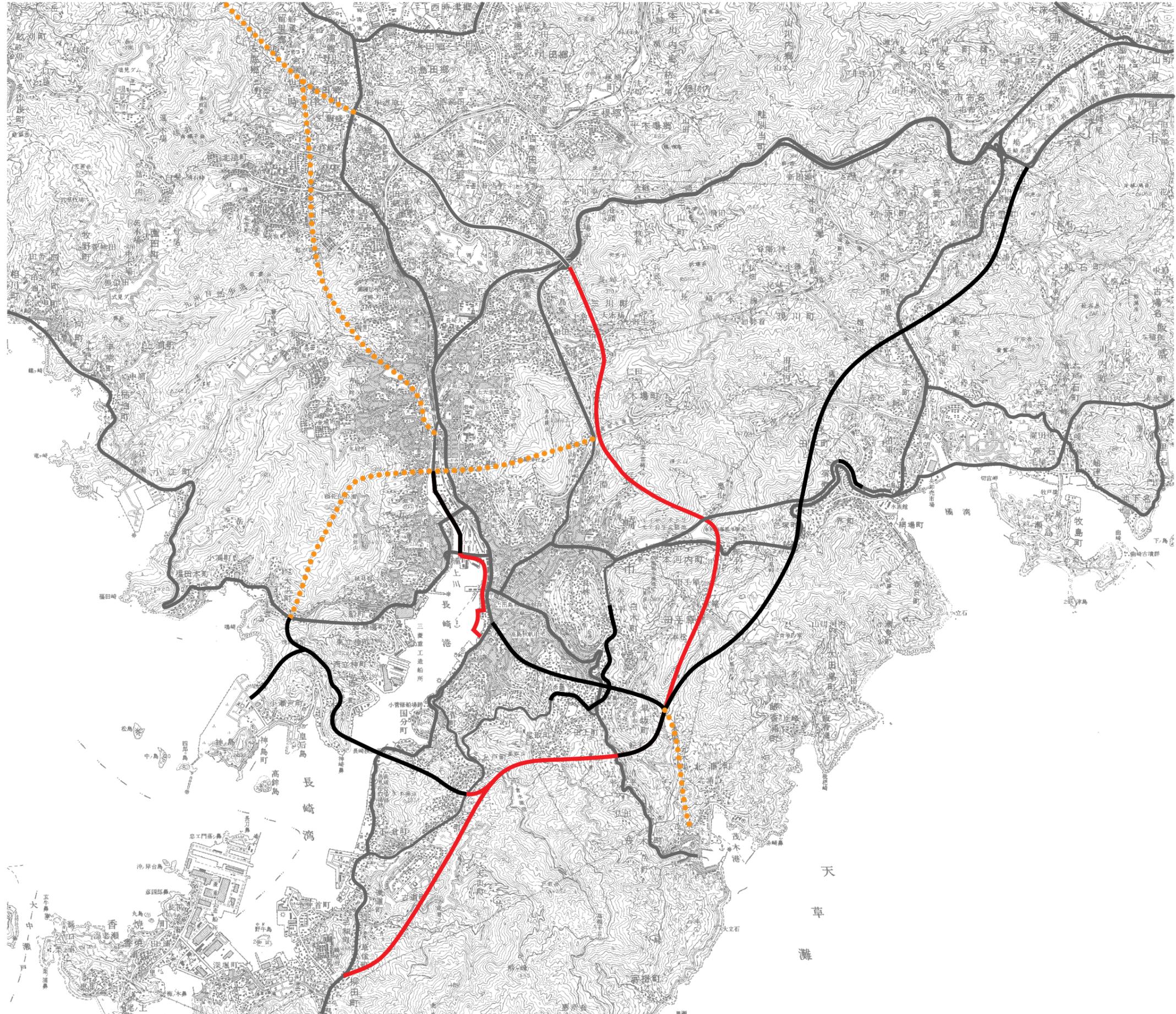
長崎の中心市街地 活性化主要プロジェクト

- 現況道路網
- 将来構想図
- 平成 17 年度まで
(構 想 図)
- 平成 17 年度以降
(構 想 図)
- 計 画
(交通インフラ)
- 計 画
(都市開発)



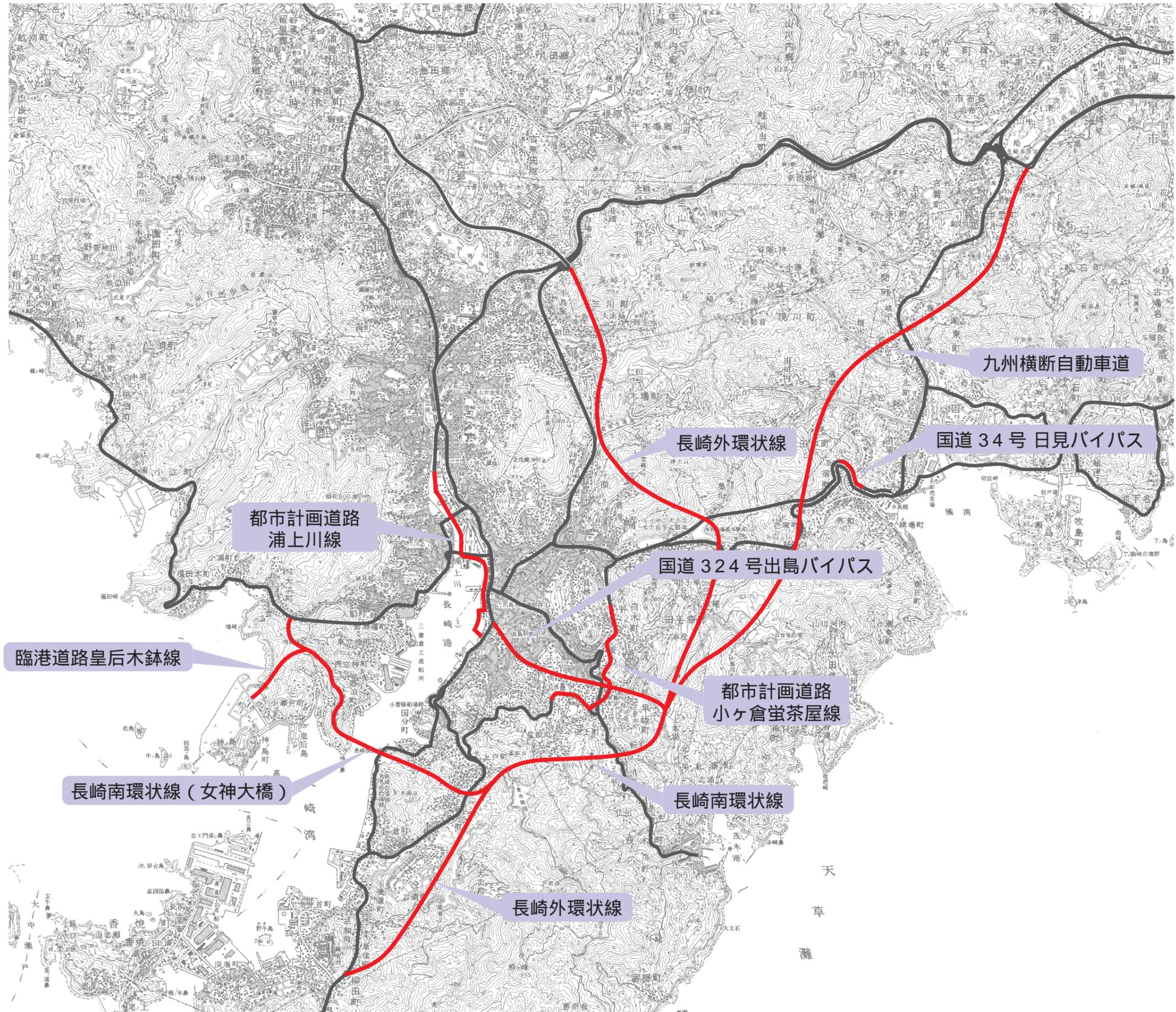
長崎の中心市街地 活性化主要プロジェクト

- 現況道路網
- 将来構想図
- 平成 17 年度まで
(構 想 図)
- 平成 17 年度以降
(構 想 図)
- 計 画
(交通インフラ)
- 計 画
(都市開発)



長崎の中心市街地 活性化主要プロジェクト

- 現況道路網
- 将来構想図
- 平成 17 年度まで
(構 想 図)
- 平成 17 年度以降
(構 想 図)
- 計 画
(交通インフラ)
- 計 画
(都市開発)

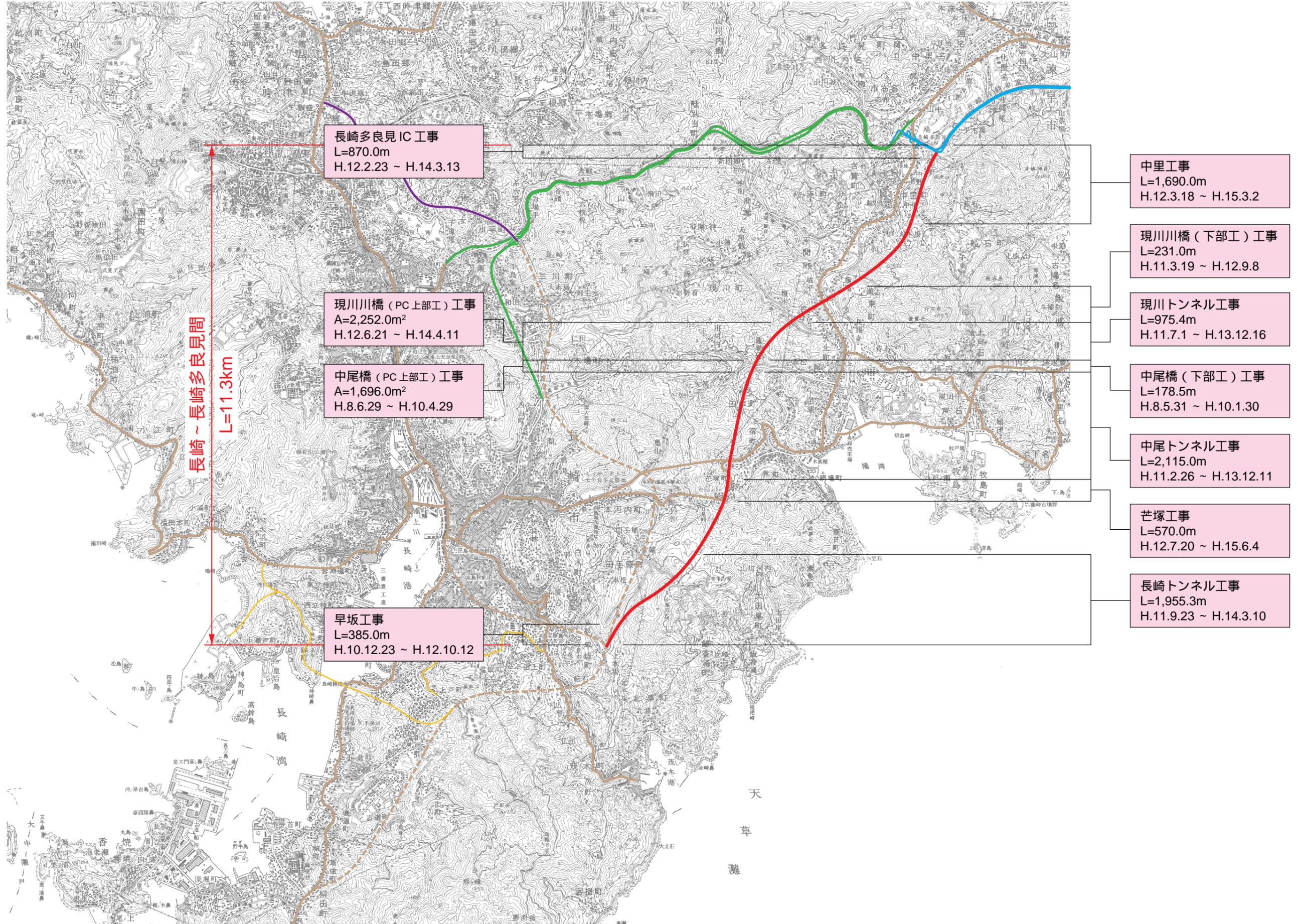


長崎の中心市街地 活性化主要プロジェクト

- 現況道路網
- 将来構想図
- 平成 17 年度まで
(構 想 図)
- 平成 17 年度以降
(構 想 図)
- 計 画
(交通インフラ)
- 計 画
(都市開発)



九州横断自動車道



長崎多良見IC 現況



長崎多良見IC 計画



早坂地区 工事現況図



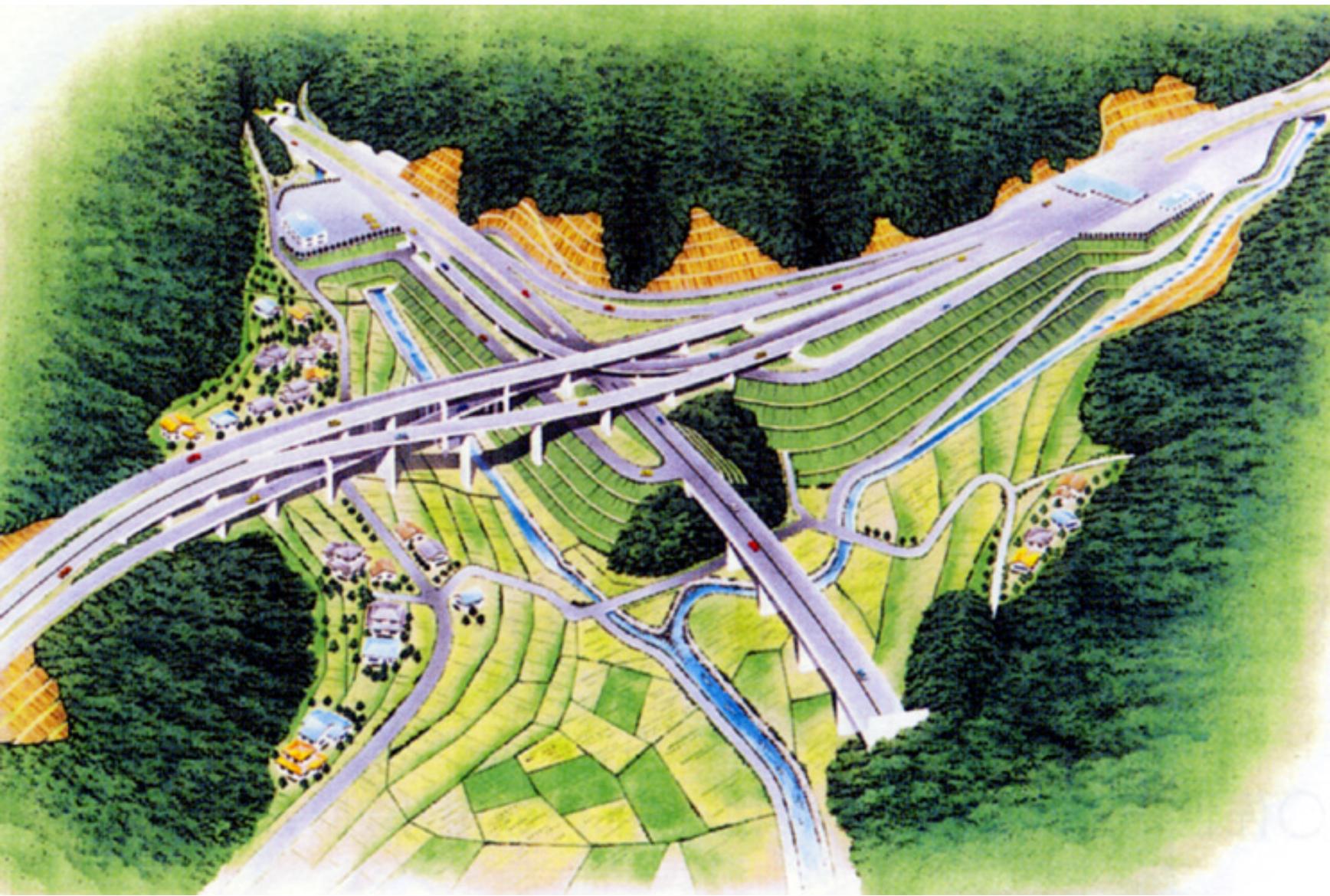
オランダ坂TN

出島BP

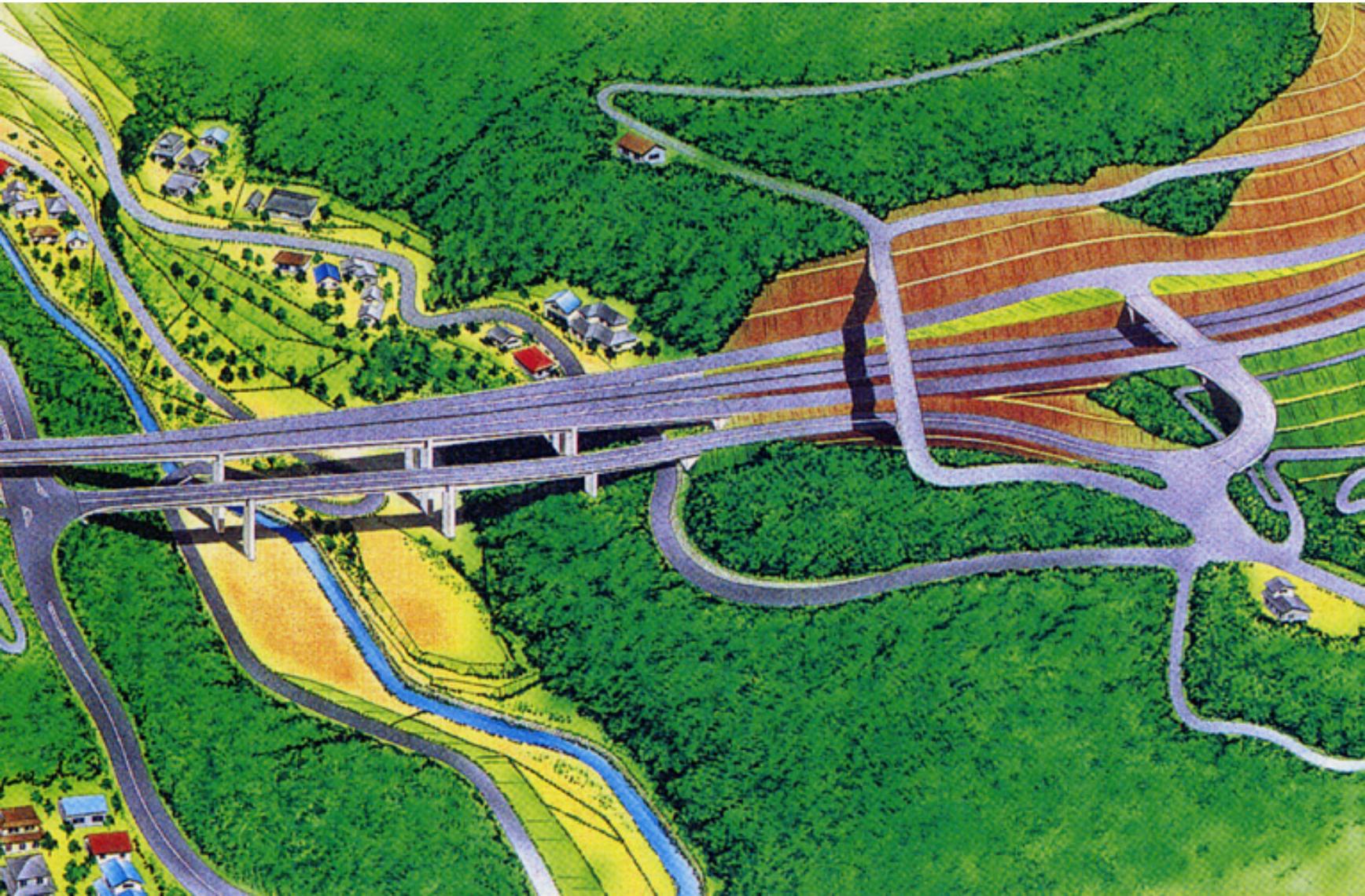
長崎IC

長崎TN

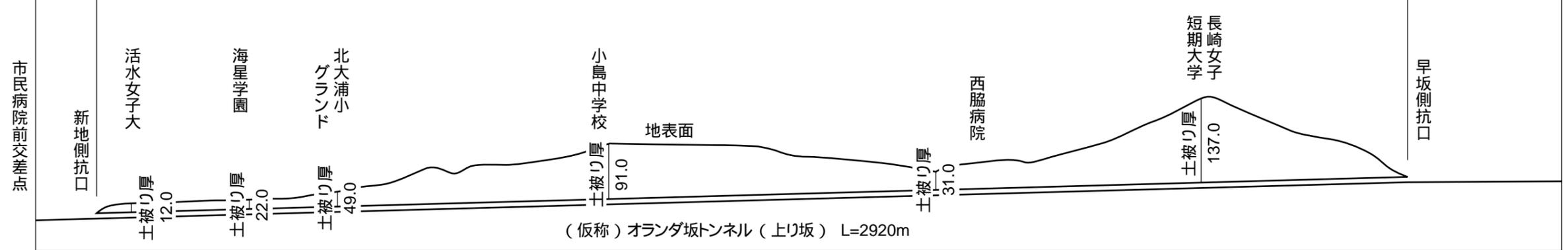
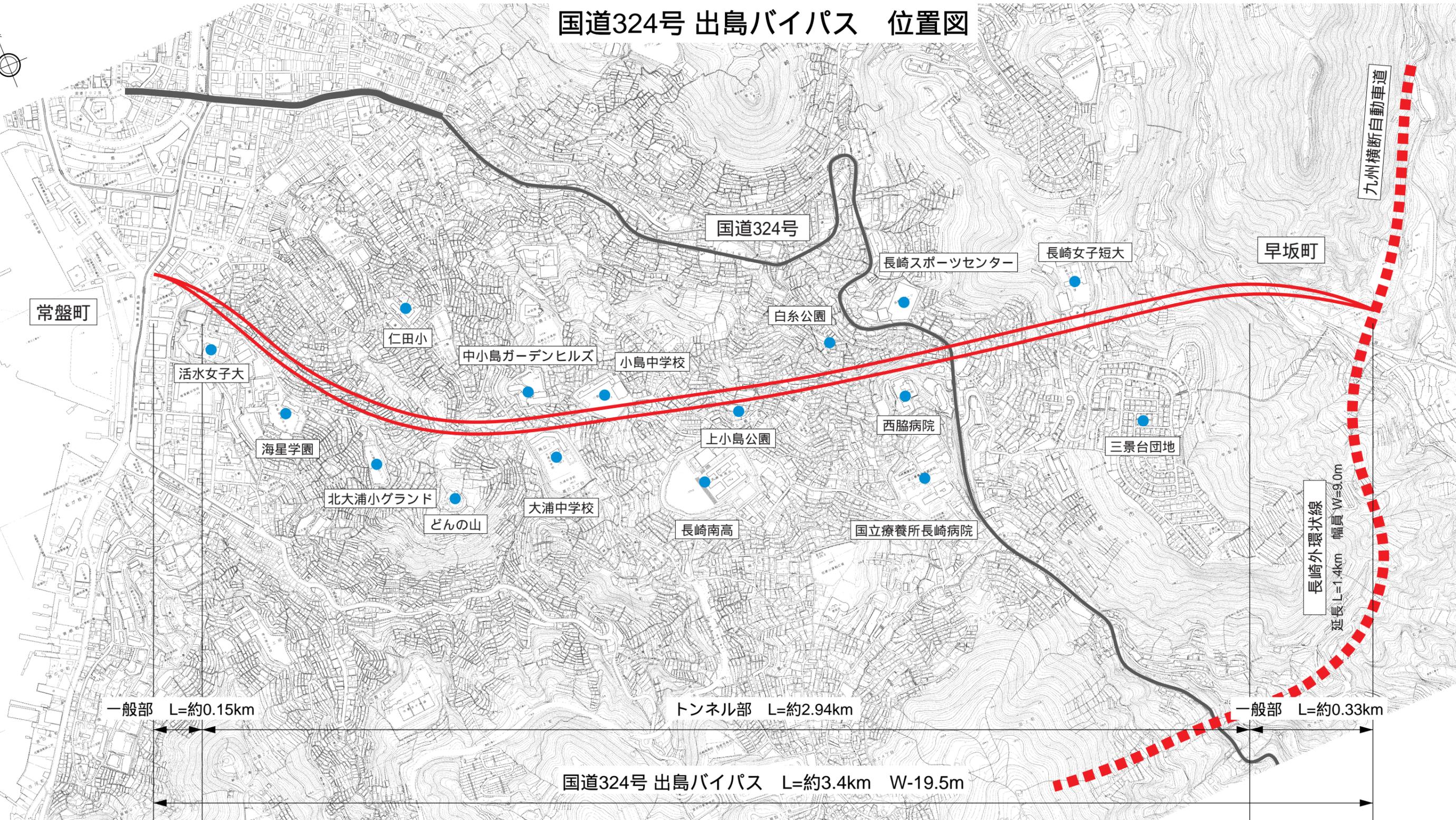
早坂町 完成予想図



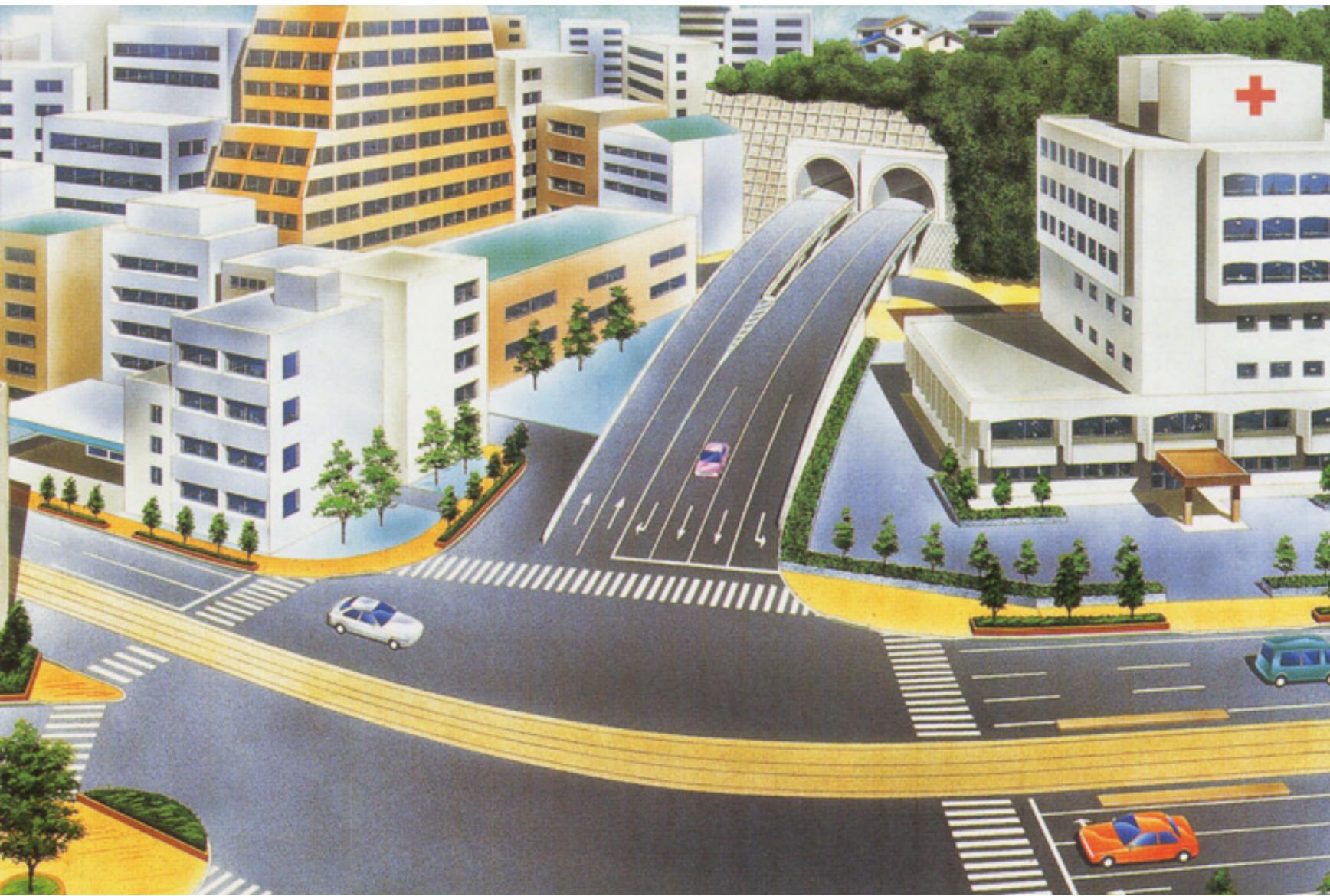
転石周辺 完成予想図



国道324号 出島バイパス 位置図



市民病院前 完成予想図



国道34号 日見バイパス





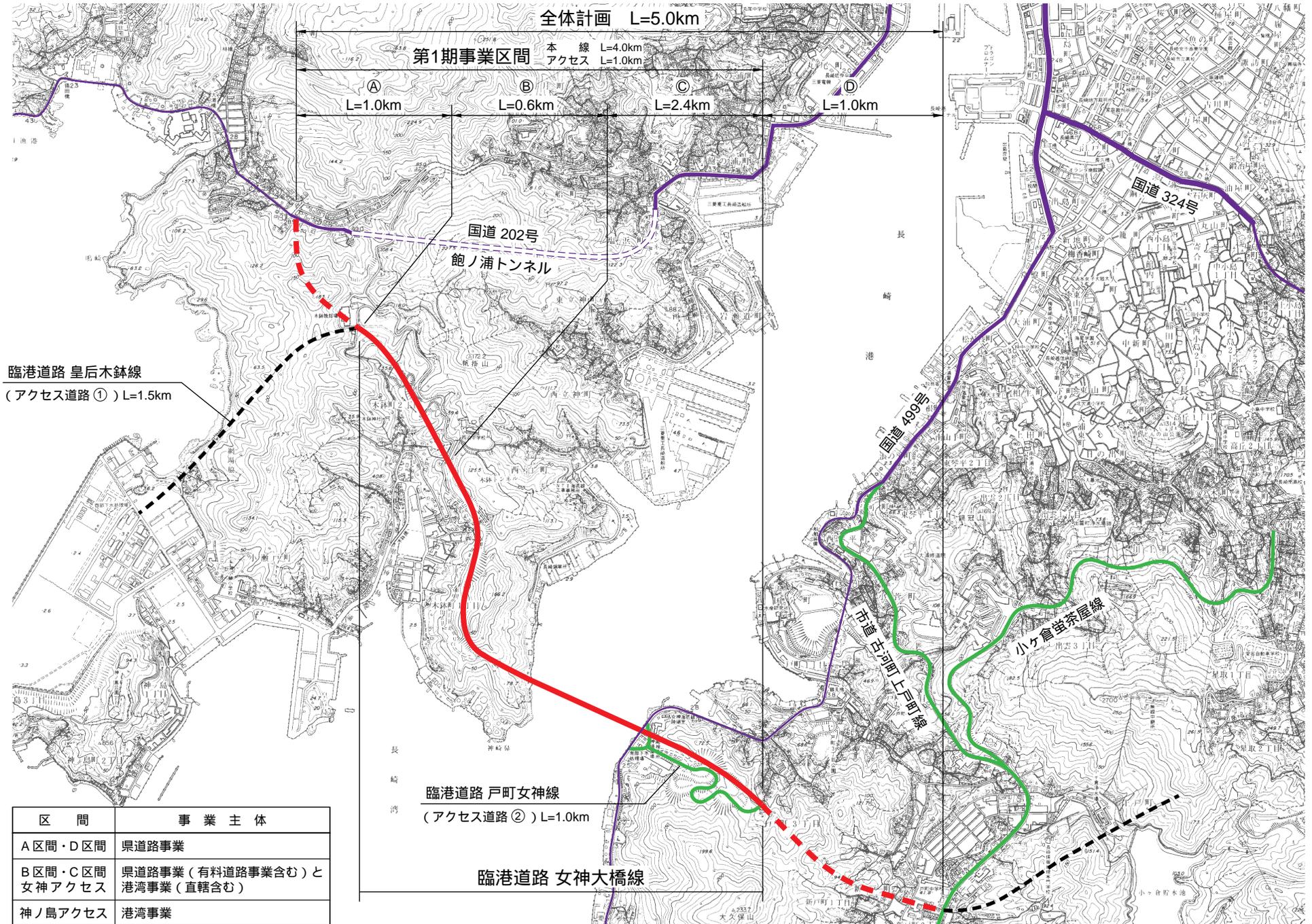
女神大橋・出島バイパス計画路線図



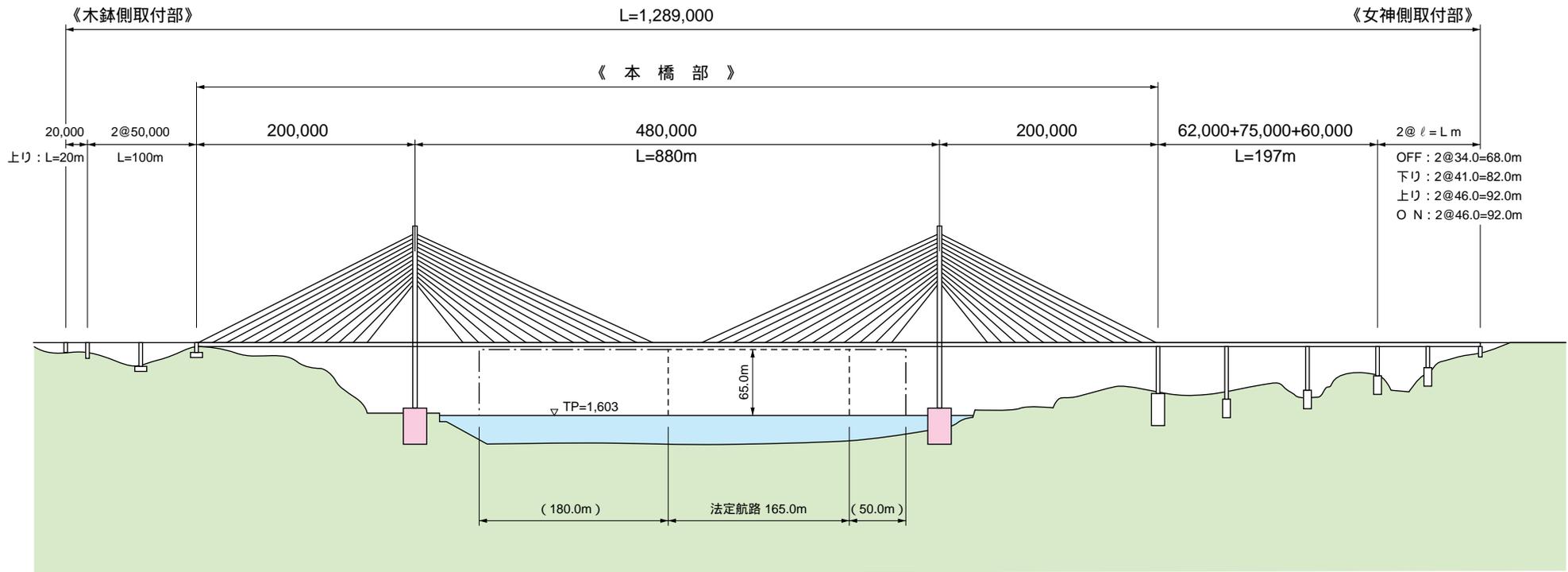
平成 12 年 3 月 作成

計画機関 長崎県女神大橋建設事務所
長崎県出島バイパス建設事務所
作業機関 九州航空株式会社

女神大橋線 位置図

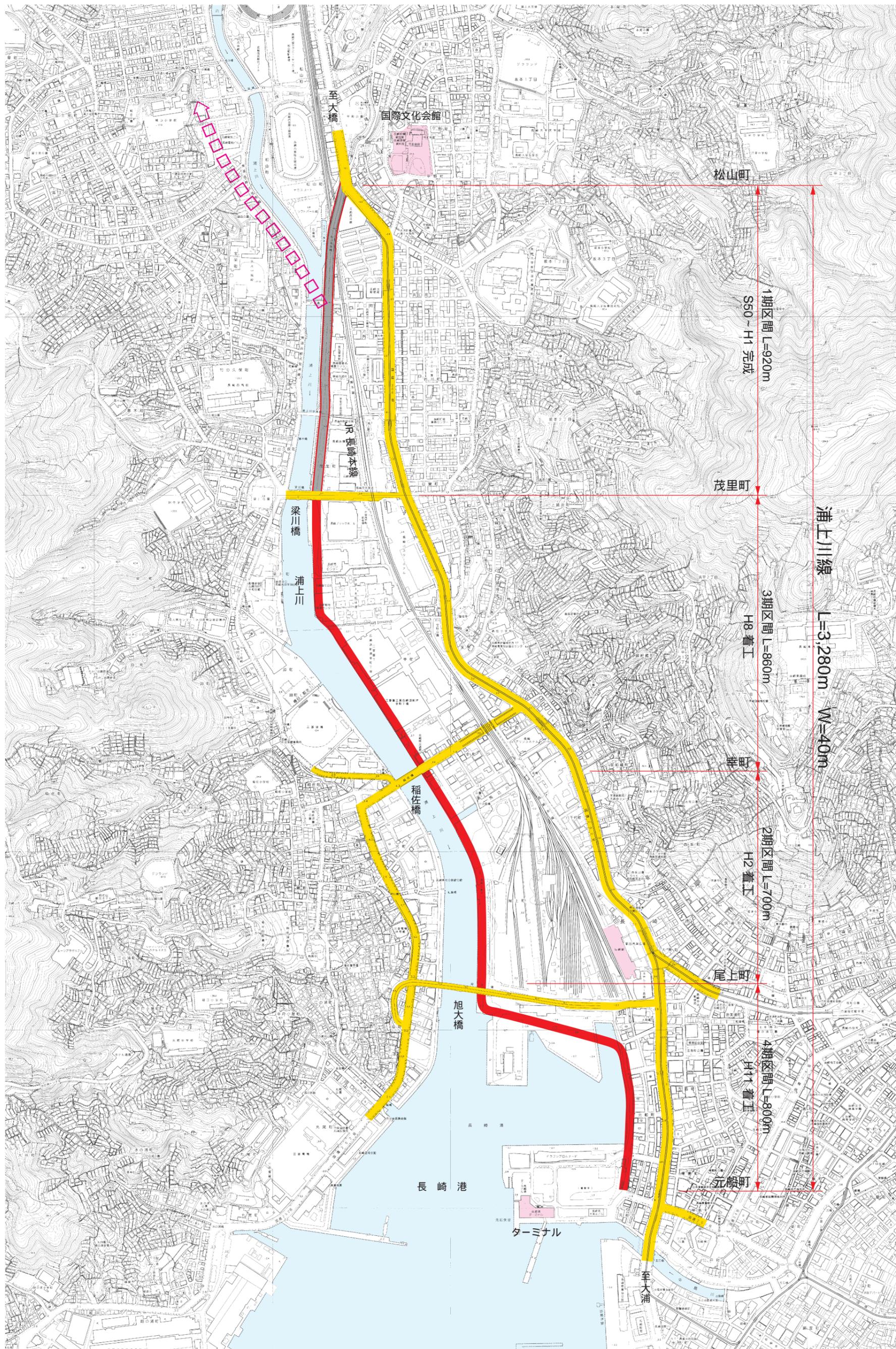


橋梁計画図



女神大橋 完成予想図





至大橋

国際文化会館

松山町

1期区間 L=920m
S50-H1 完成

茂里町

浦上川線 L=3,280m W=40m

3期区間 L=860m
H8 着工

稲佐橋

2期区間 L=700m
H2 着工

尾上町

4期区間 L=800m
H4 着工

尾上町

梁川橋

浦上川

稲佐橋

旭大橋

長崎港

ターミナル

至大浦

茂里町 完成部分写真



稲佐橋付近 完成予想図



九州新幹線長崎ルート概要図

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------|
|  | 新幹線鉄道規格新線（武雄温泉～長崎間） | 約 66km |
|  | 在来線区間（博多～武雄温泉間） | 約 82km |
| | 計（博多～長崎間） | 約 148km |

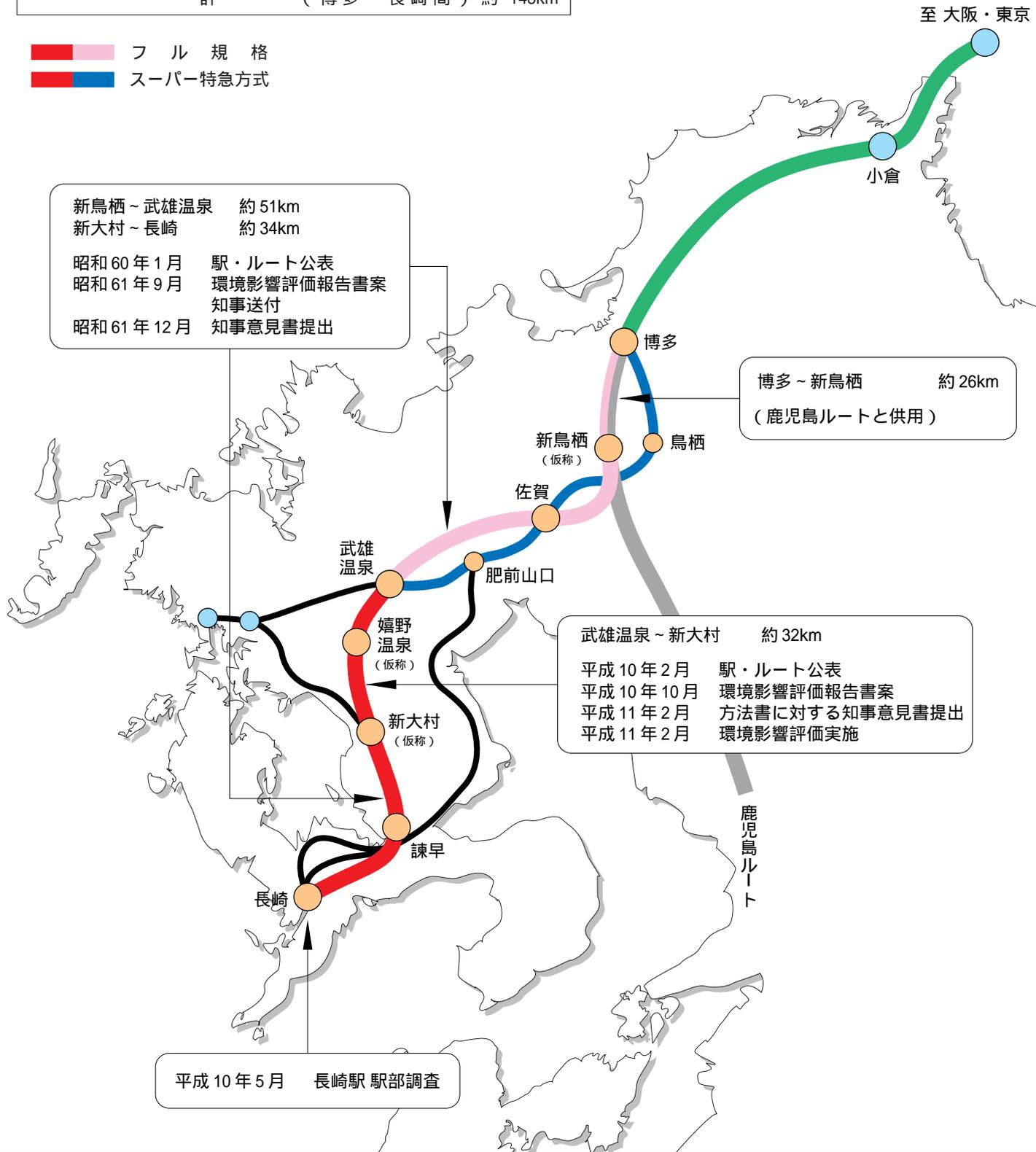
-  フル規格
-  スーパー特急方式

新鳥栖～武雄温泉 約 51km
 新大村～長崎 約 34km
 昭和 60 年 1 月 駅・ルート公表
 昭和 61 年 9 月 環境影響評価報告書案
 知事送付
 昭和 61 年 12 月 知事意見書提出

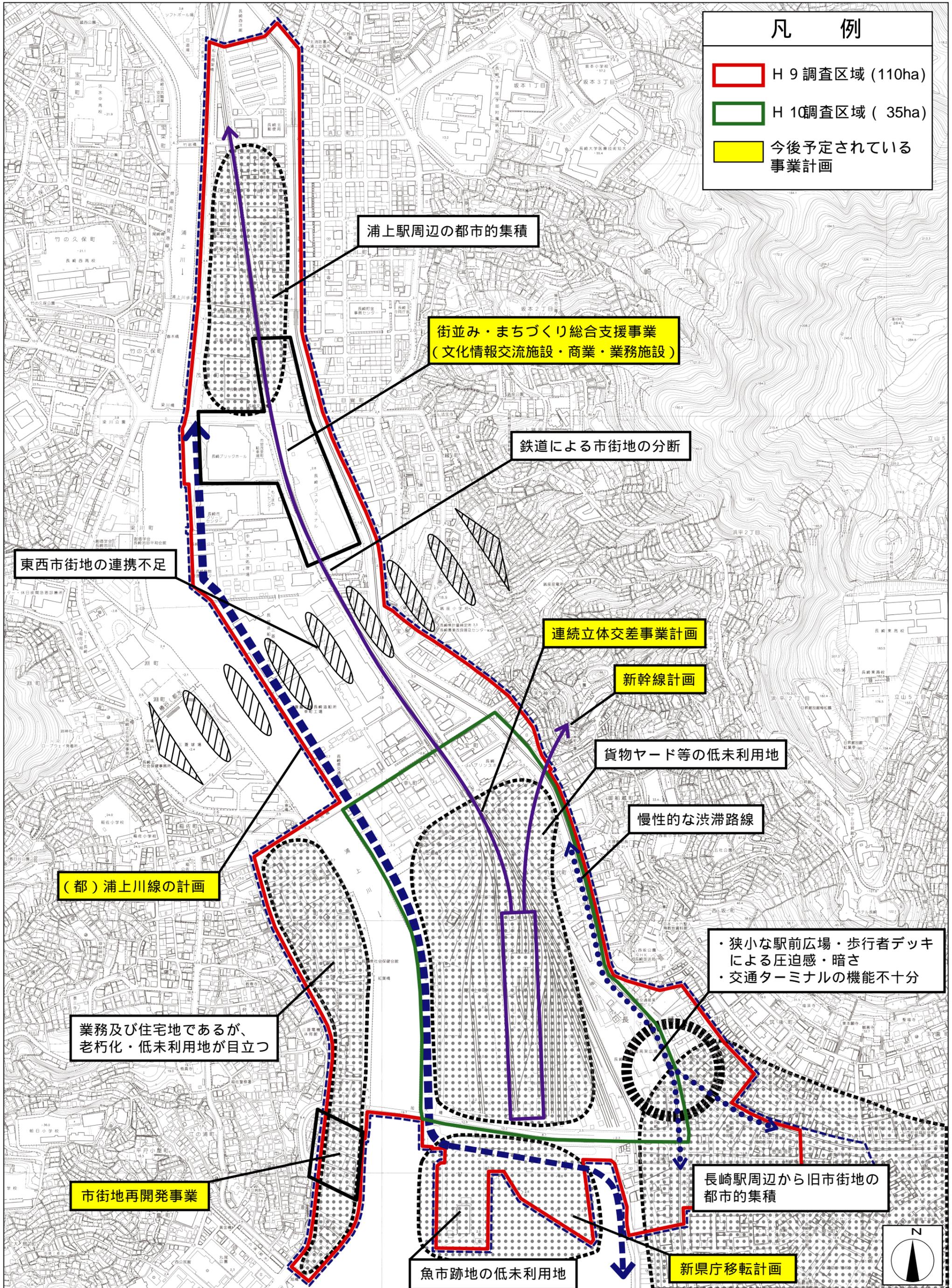
博多～新鳥栖 約 26km
 （鹿児島ルートと供用）

武雄温泉～新大村 約 32km
 平成 10 年 2 月 駅・ルート公表
 平成 10 年 10 月 環境影響評価報告書案
 平成 11 年 2 月 方法書に対する知事意見書提出
 平成 11 年 2 月 環境影響評価実施

平成 10 年 5 月 長崎駅 駅部調査



調査区域及び関連計画図



| 凡 例 | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| | H 9 調査区域 (110ha) |
| | H 10 調査区域 (35ha) |
| | 今後予定されている 事業計画 |

浦上駅周辺の都市的集積

街並み・まちづくり総合支援事業
(文化情報交流施設・商業・業務施設)

鉄道による市街地の分断

東西市街地の連携不足

連続立体交差事業計画

新幹線計画

貨物ヤード等の低未利用地

慢性的な渋滞路線

(都) 浦上川線の計画

・狭小な駅前広場・歩行者デッキ
による圧迫感・暗さ
・交通ターミナルの機能不十分

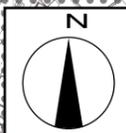
業務及び住宅地であるが、
老朽化・低未利用地が目立つ

市街地再開発事業

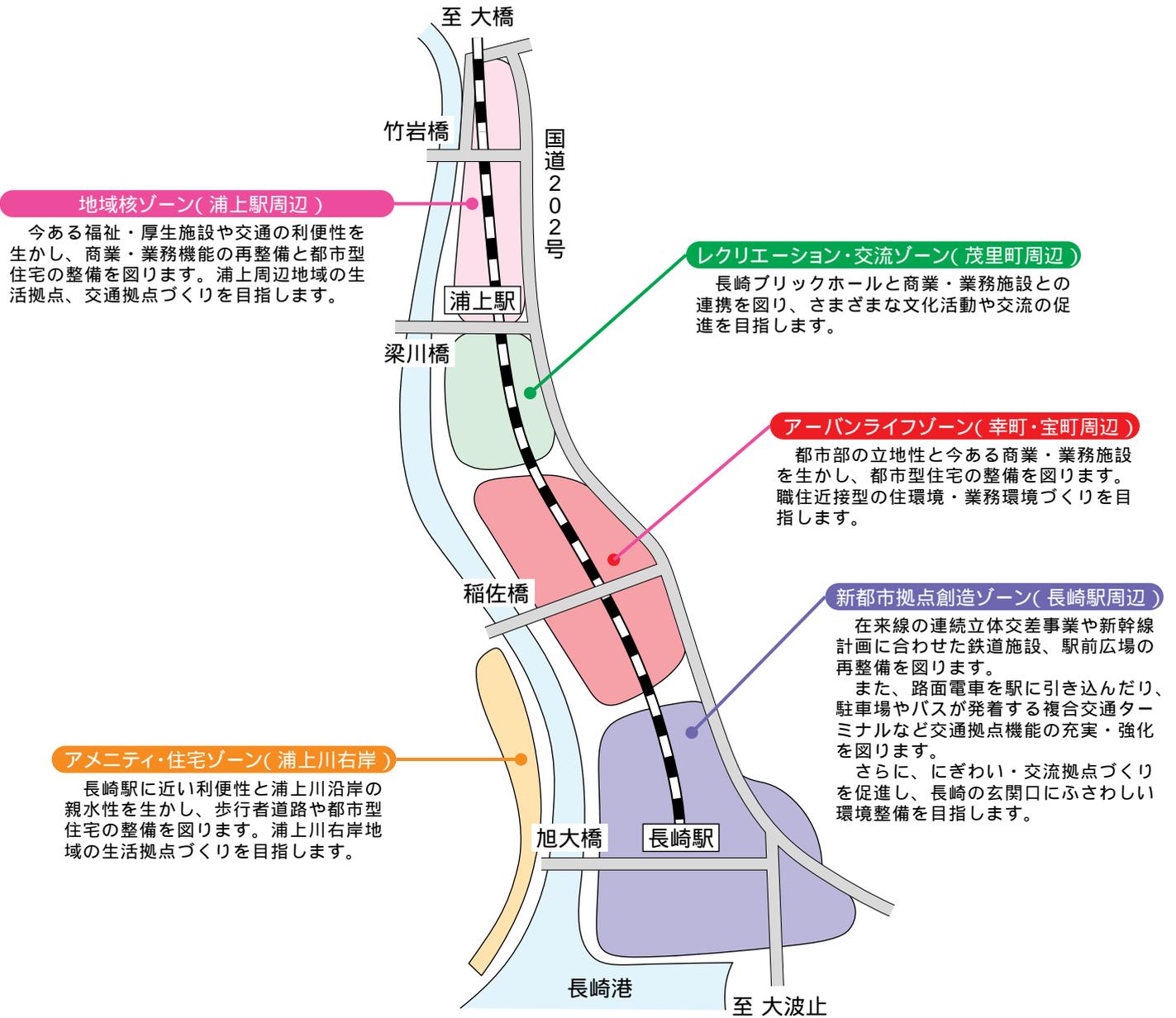
長崎駅周辺から旧市街地の
都市的集積

魚市跡地の低未利用地

新県庁移転計画

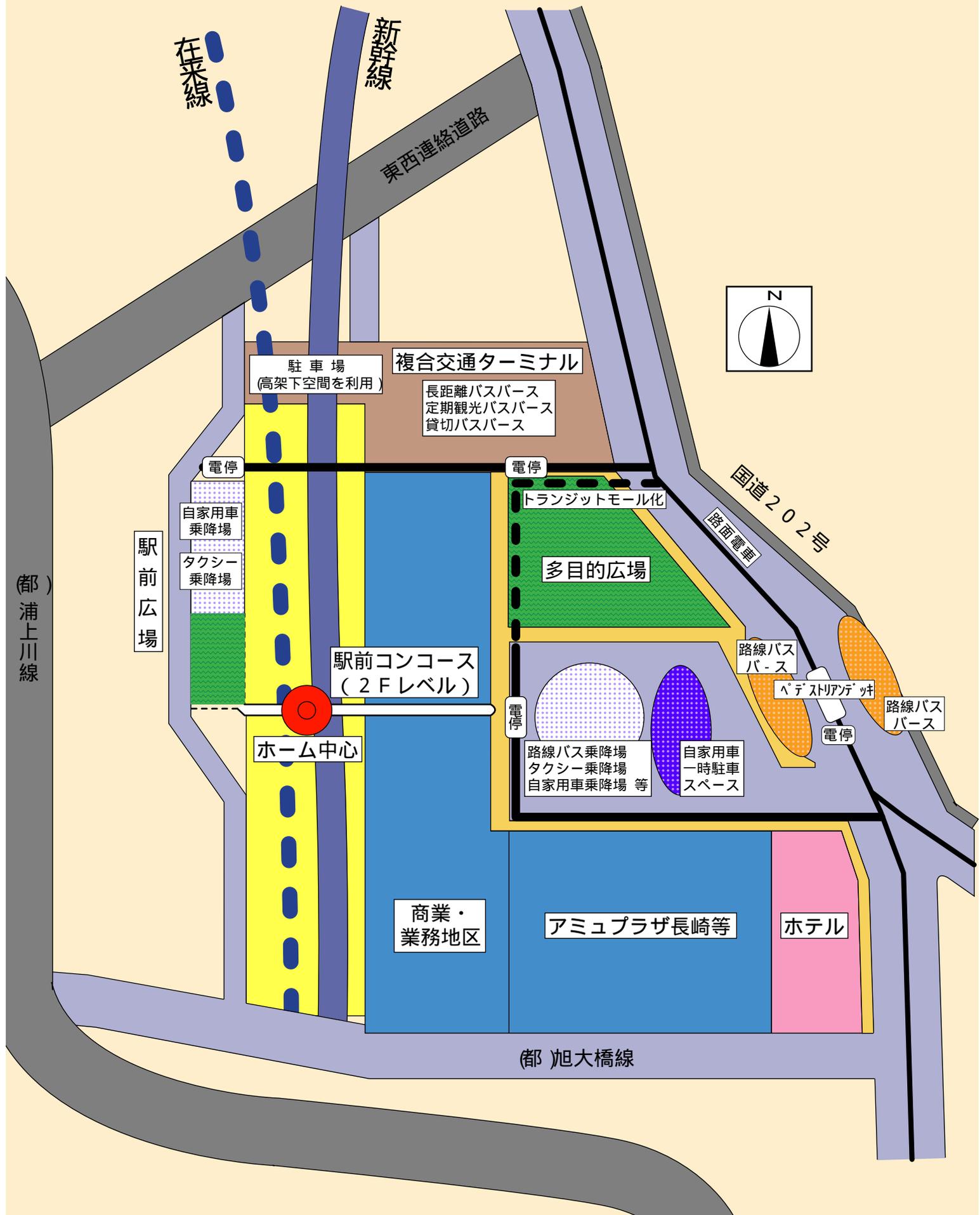


基本構想図

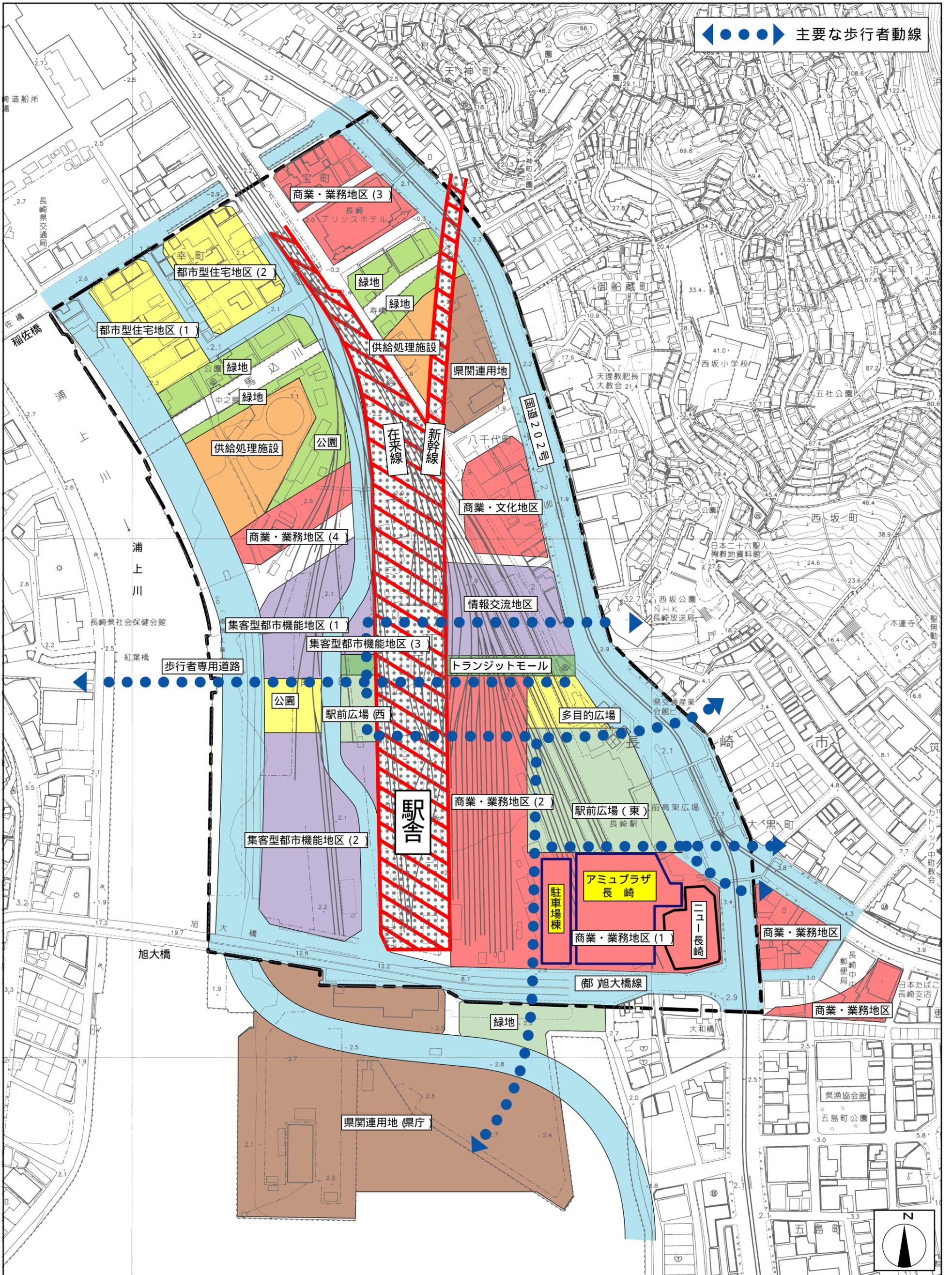


長崎駅周辺地区の5つのゾーン

長崎駅部全体構想イメージ図



長崎駅周辺地区土地利用計画図



鉄道連続立体交差事業

長崎市内を南北に走るJR長崎本線は、線路が地表面を走行していることから市街地が分断され、東西間の交通が妨げられ、沿線地域のみならず都市圏全体の発展に大きな影響を及ぼしています。

このような状況を解決するため、道路と鉄道とを連続立体交差化させることで円滑な道路交通の確保と、東西市街地の一体化・均衡ある発展を図ろうとするものです。

平成4年・5年に実施されました事業可能性調査では、長崎駅から西浦上駅間、延長約4.5kmの区間について立体化案（高架化案、地下化案、半地下案）の検討が行われ、その結果、浦上駅（松山跨線橋下）から長崎駅間の高架化案（延長約2.4km）が効果の大きい立体化案となっています。

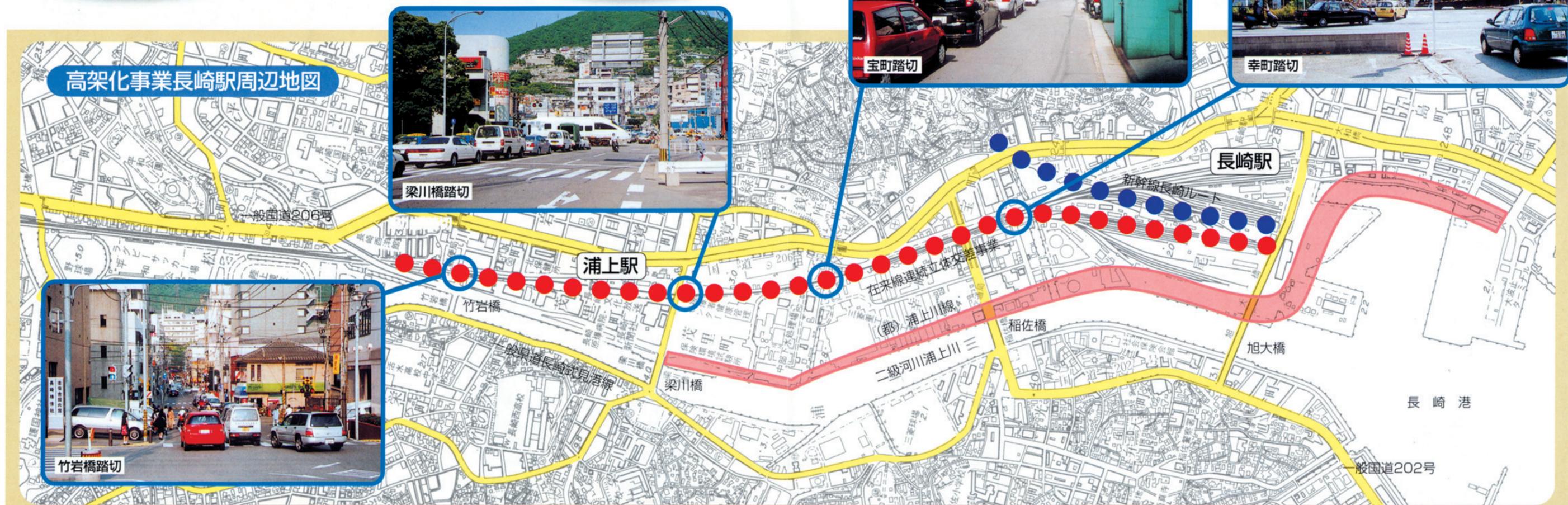
高架化事業による効果

- ◎踏切がなくなるため、交通渋滞や踏切事故が解消され、安全で住み良いまちが形成されます。
- ◎鉄道により分断されていた東西市街地の一体化を図ることができます。
- ◎新たに生まれる高架下空間を有効利用（店舗、駐車場・駐輪場、公共施設など）ができます。
- ◎側道整備や土地区画整理事業などを同時に行うことで、一体的なまちづくりが可能になります。
- ◎駅施設が改良され、利便性の向上と乗客サービスの向上につながります。

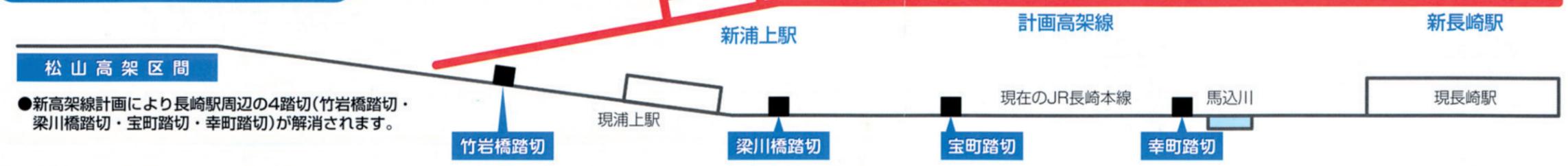
交通の円滑化

事業による効果

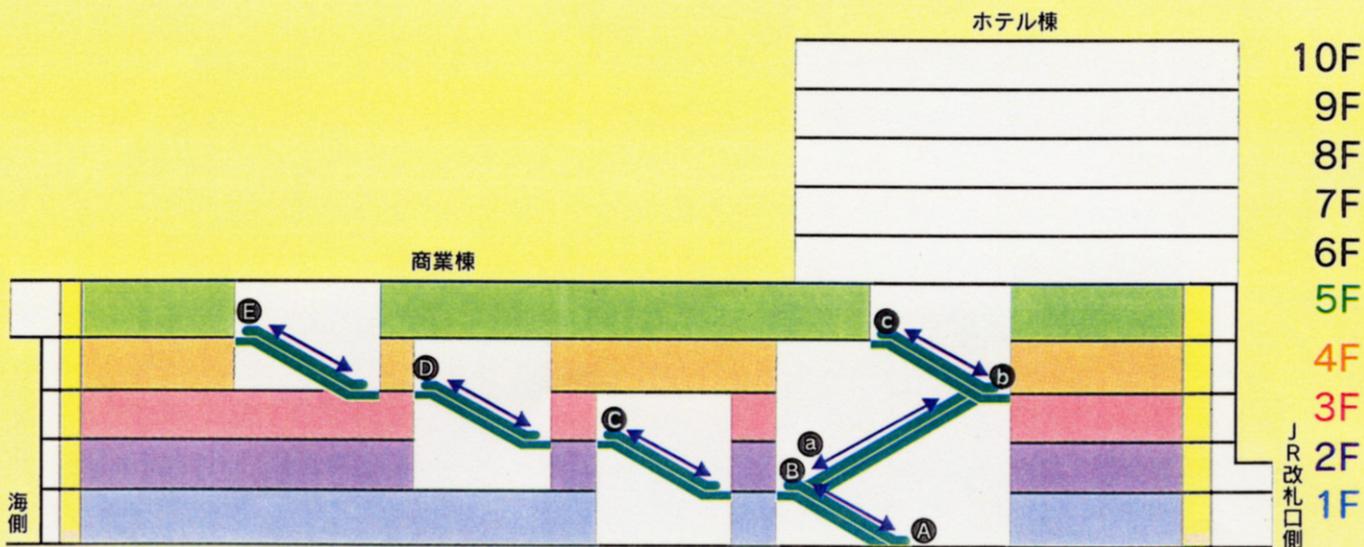
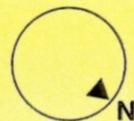
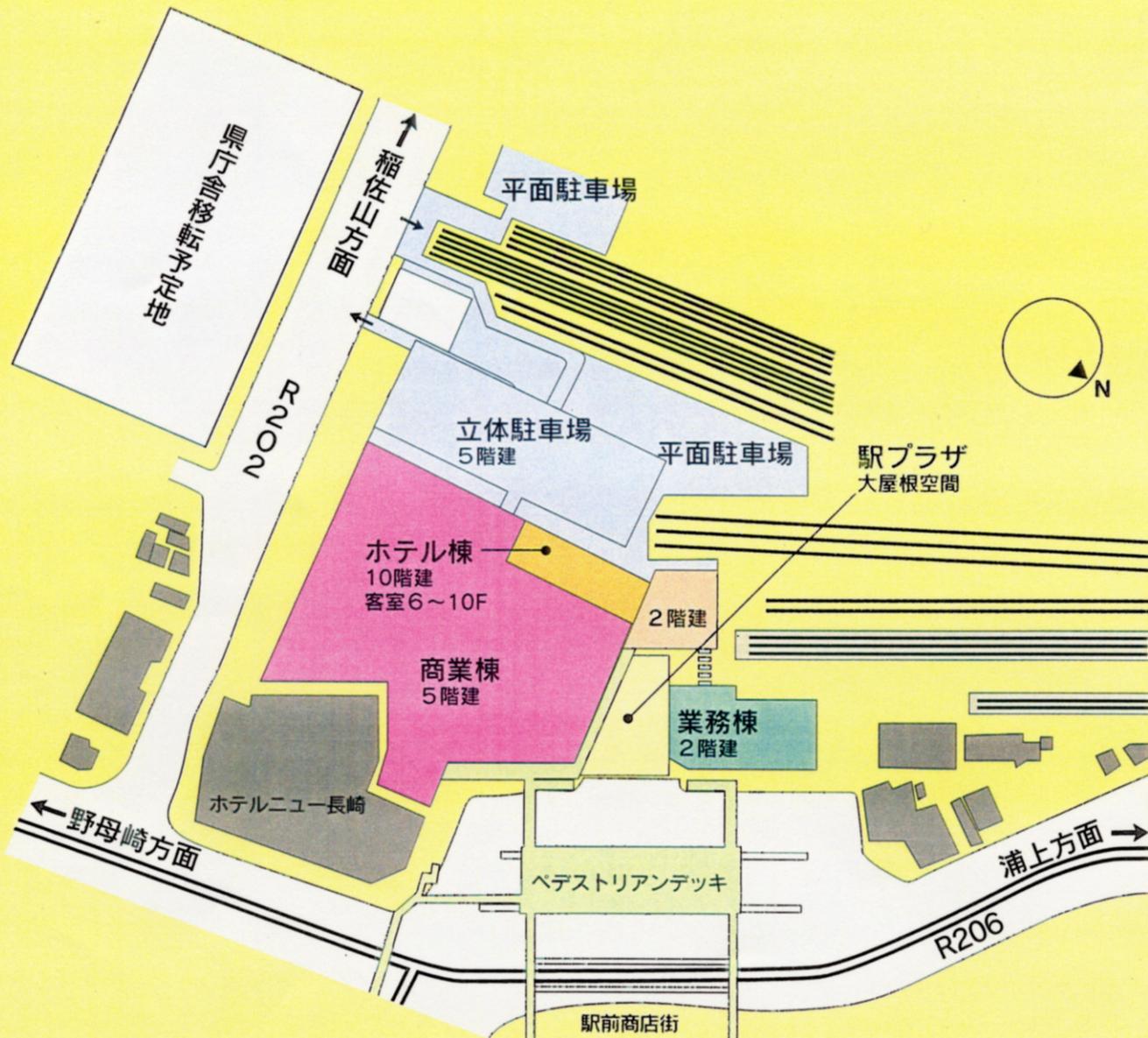
東西市街地の一体化



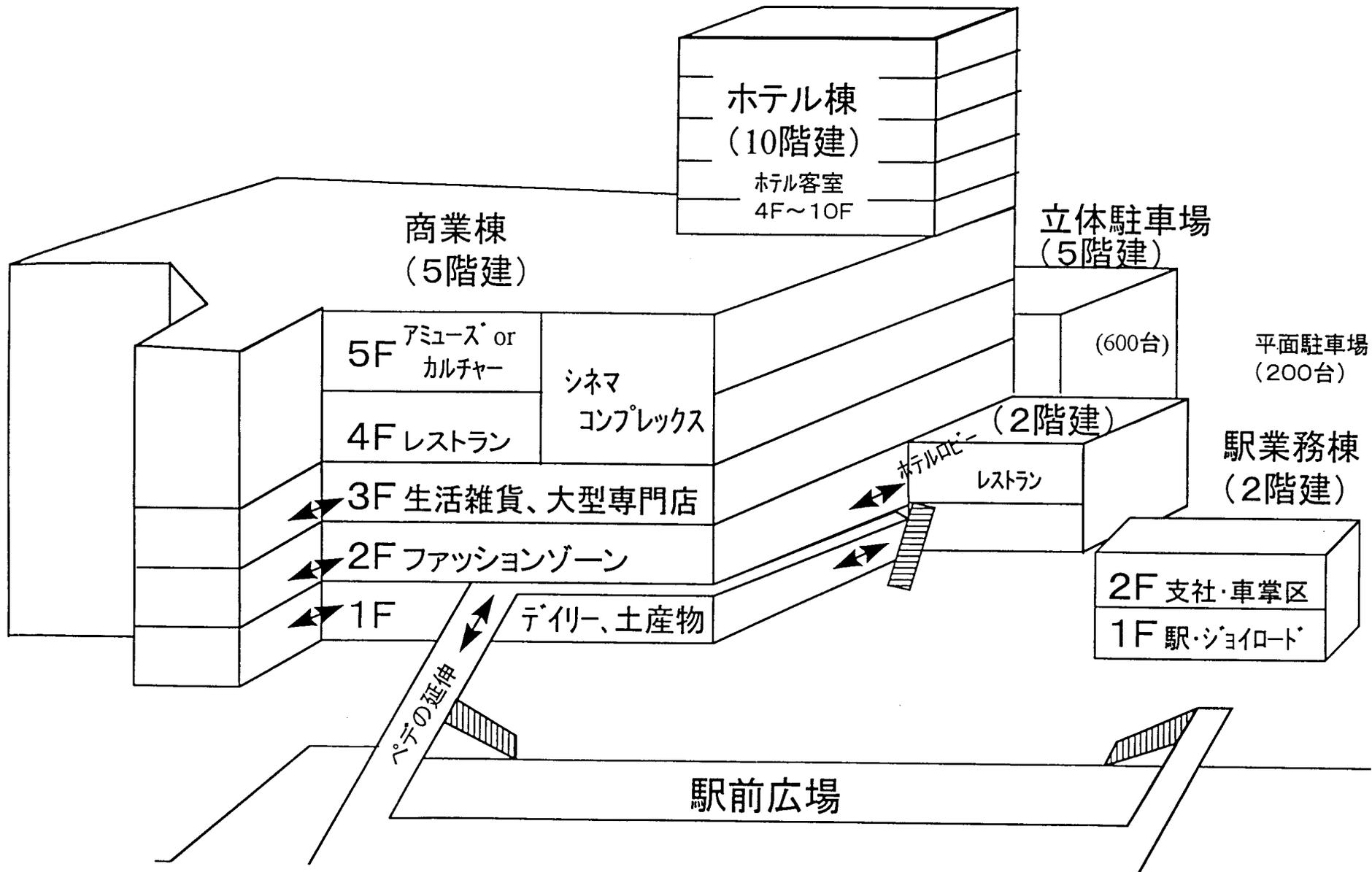
JR長崎本線縦断図（概念図）



平面図・立面図



施設設計画図



旭町再開発 計画図

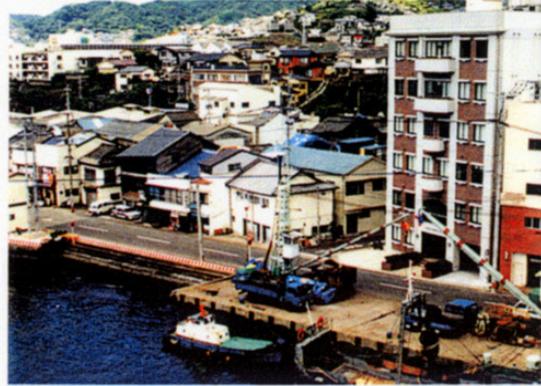
[A街区]

施設計画概要

敷地面積 5,900 m²
 建築面積 3,500 m²
 延べ床面積 36,300 m²
 (容積率算入対象 25,900 m²)
 建ぺい率 60 %
 容積率 440 %

計画用途

| 用途 | 階 | 延面積 | 適用 |
|-----|-------|-----------------------|--------------|
| 店舗 | 1階 | 2,000 m ² | 128戸 367台 |
| 業務 | 2～3階 | 2,900 m ² | |
| ホテル | 1～9階 | 4,000 m ² | |
| 住宅 | 4～27階 | 15,100 m ² | |
| 駐車場 | 1～9階 | 9,700 m ² | |
| その他 | 共用部分 | 2,600 m ² | |
| 合計 | | 36,300 m ² | |



▲ 海から見た計画地区 (A街区)



▲ 国道202号から見た計画地区 (左がA街区、右がB街区)

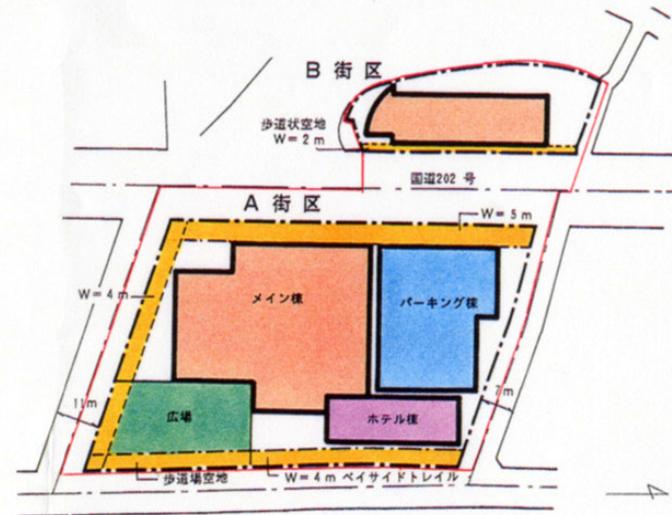
[B街区]

施設計画概要

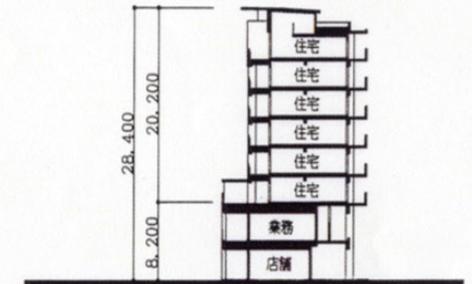
敷地面積 1,300 m²
 建築面積 800 m²
 延べ床面積 4,300 m²
 (容積率算入対象 3,200 m²)
 建ぺい率 60 %
 容積率 260 %

計画用途

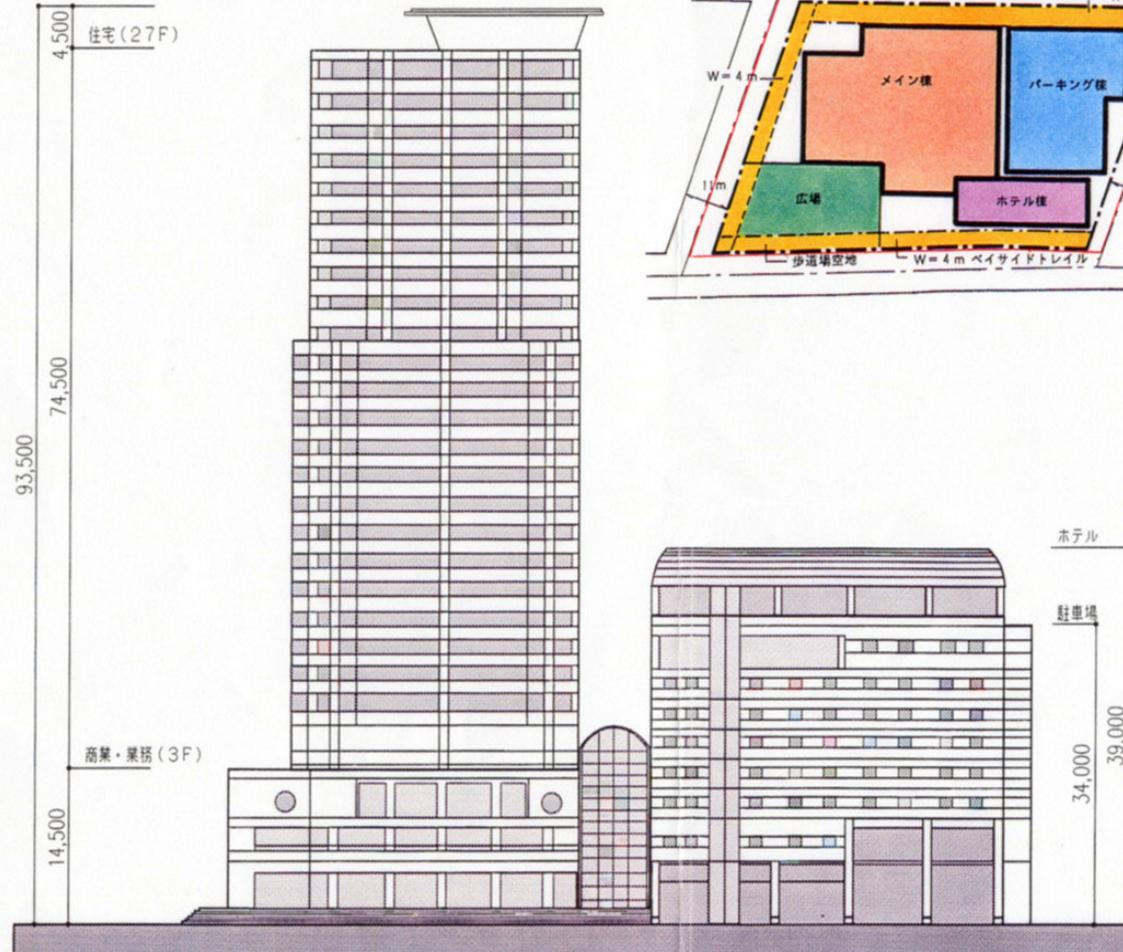
| 用途 | 階 | 延面積 | 適用 |
|-----|------|----------------------|------------|
| 店舗 | 1階 | 300 m ² | 30戸 30台 |
| 業務 | 2階 | 450 m ² | |
| 住宅 | 3～9階 | 2,600 m ² | |
| 駐車場 | 1～2階 | 700 m ² | |
| その他 | 共用部分 | 250 m ² | |
| 合計 | | 4,300 m ² | |



▲ 配置図



▲ A街区 イメージパース



▲ B街区 イメージパース

旭町の再開発はA街区、B街区の 2街区で同時に進められます。

A街区の NAGASAKI BAY-SIDE TOWER は湾奥にランドマークとして際立つ建物の、海側の広場や建物内のテラスから港の風景を眺めながらショッピングや飲食などが楽しめます。建物の低層階には生鮮食品や日用品、銀行、クリニックなど地域の生活拠点として必要な施設が入居する予定です。また上層階にはマンションを設け地域に人を呼び戻します。

海際には、港を行き交う船を眺めながら散歩できる遊歩道(歩道状空地)を整備します。



国道を挟んだ旭大橋側の

B街区には、地元の店舗や飲食等を中心とする商業が低層階に入り、その上の階には住宅が入る複合機能の建物を計画します。

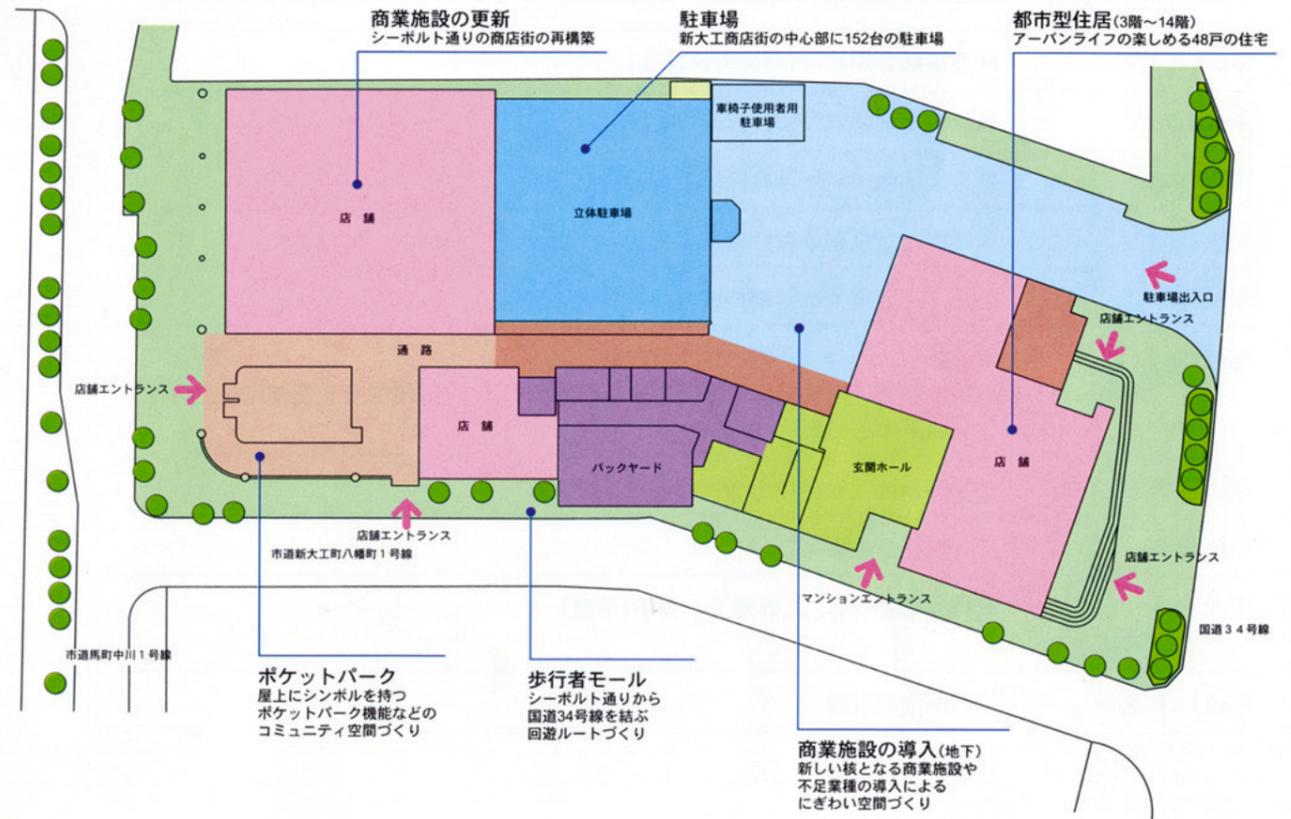
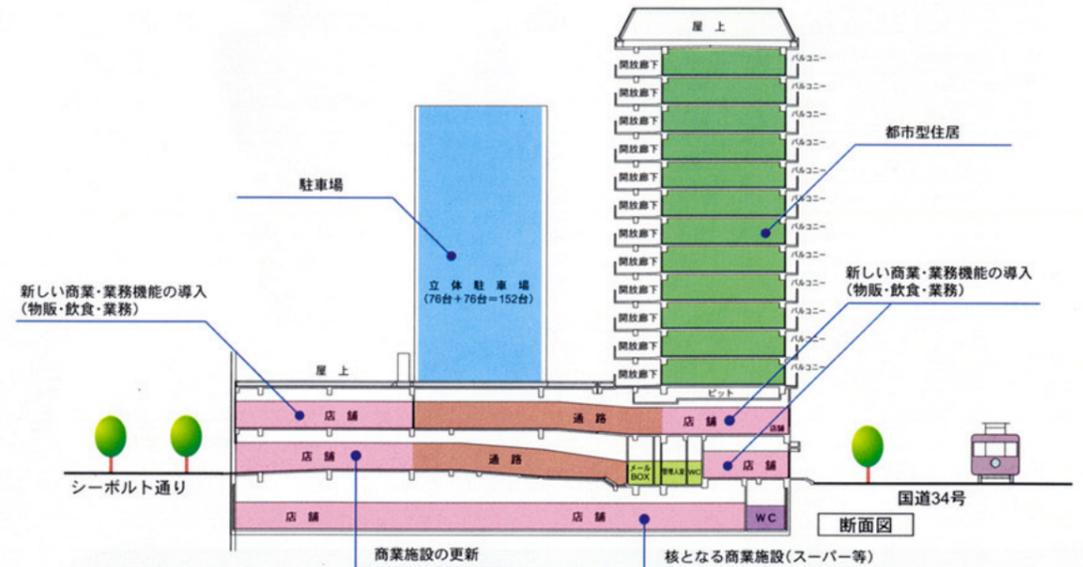
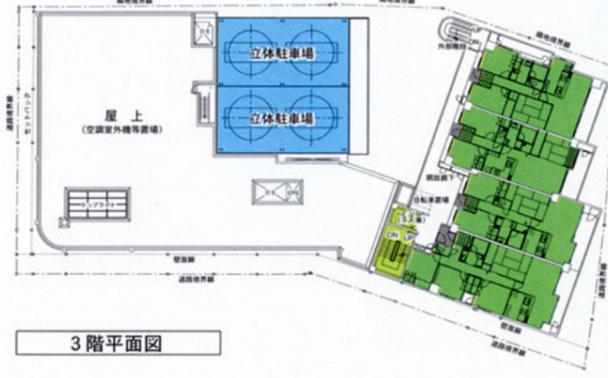
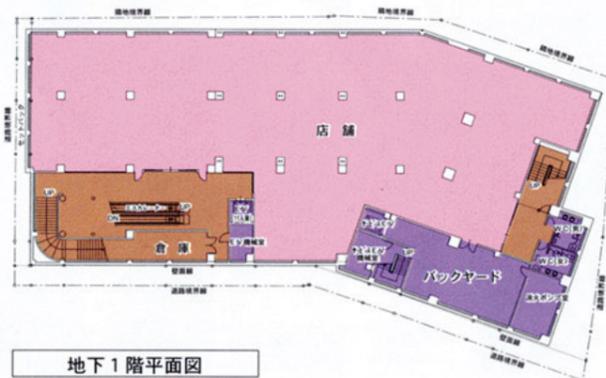
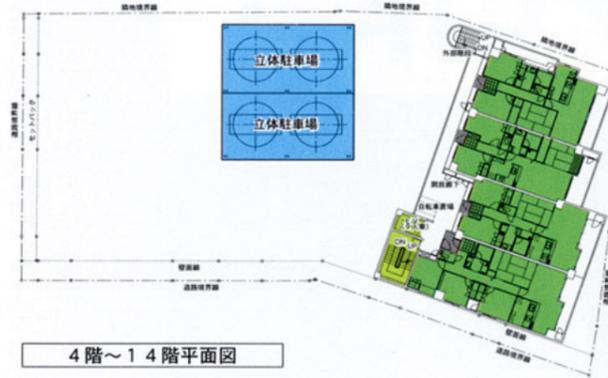
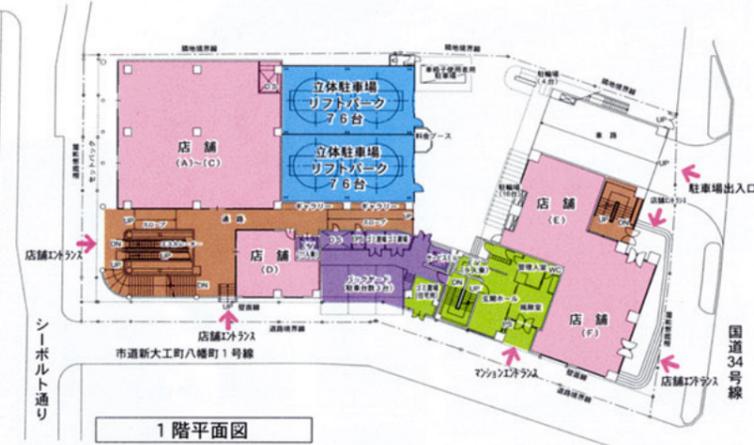
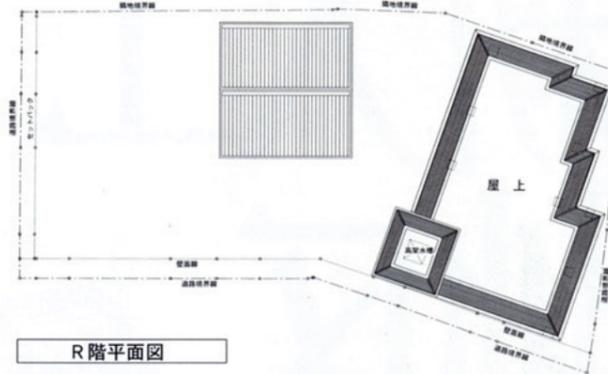
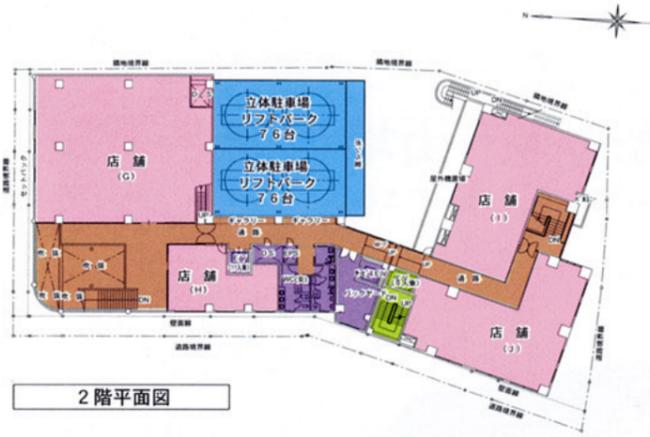
[ウォーターフロントのイメージ]



[港の眺めを楽しむテラス]



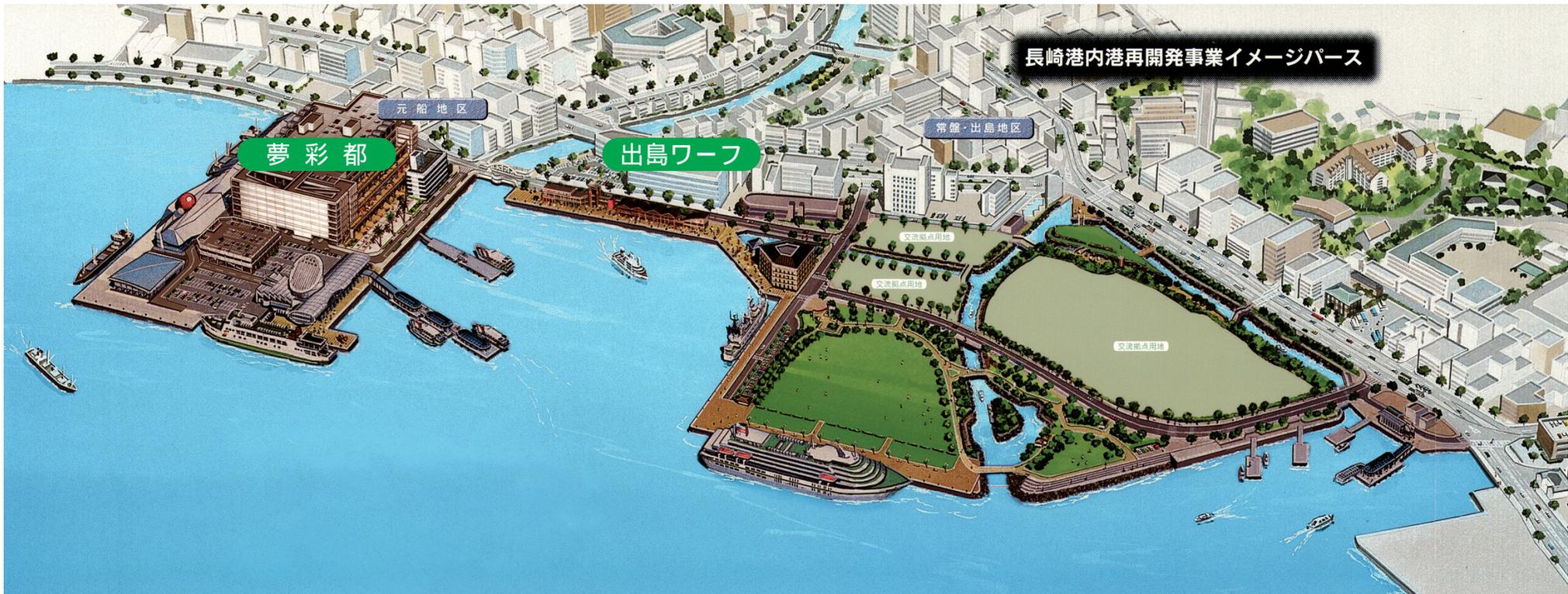
新大工町再開発 計画図



新大工町再開発 完成予想図



長崎港内港再開発事業イメージパース



夢彩都

出島ワーフ

元船地区

常盤・出島地区

交通拠点用地

交通拠点用地

交通拠点用地

ナガサキ・アーバン・ルネッサンス 2001 構想 全体図



長崎港 航空写真 - 1



長崎港 航空写真-2



長崎港 航空写真 - 3





元船地区





常盤・出島地区 平面



水辺のプロムナード（国道側イメージ）



水辺のプロムナード（海側イメージ）



施工中 写真 - a



施工中 写真 - b



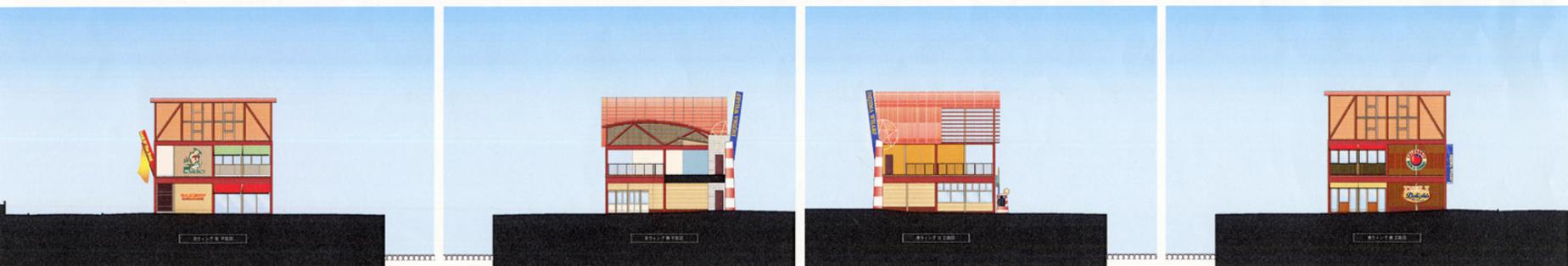
現況写真



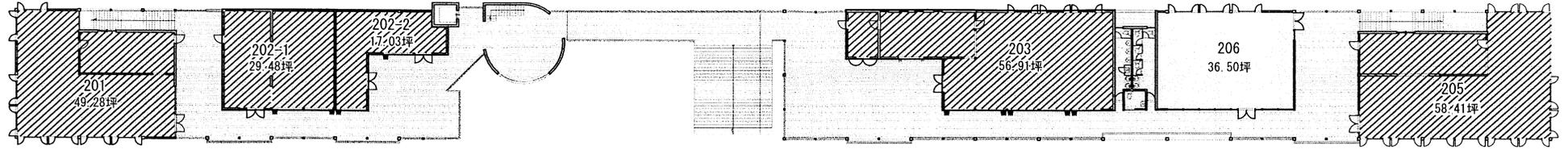


長崎出島ワーフ 立面図

NAGASAKI DEJIMA WHARF



長崎出島ワーフ 平面図

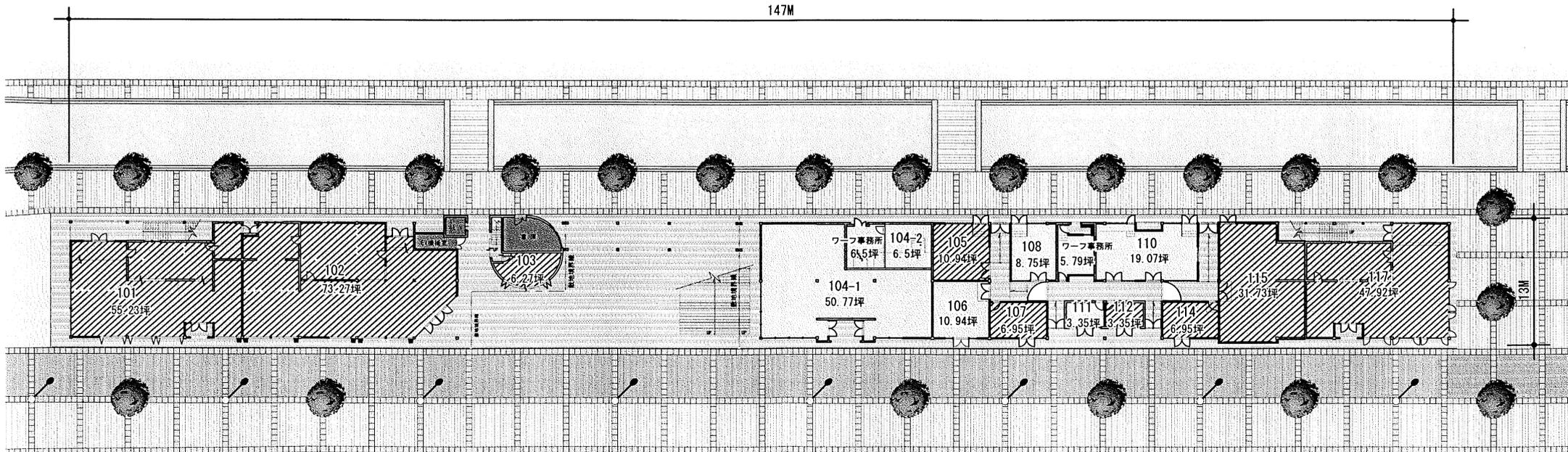


北ウイング 2F 平面図

中央広場 2F 平面図

南ウイング 2F 平面図

2 F



北ウイング 1F 平面図

中央広場 1F 平面図

南ウイング 1F 平面図

1 F

長崎港

<凡例>

物販店舗

飲食店舗



出島ワーフ 開発前-1



出島ワーフ 開発後-1



出島ワーフ 開発前-2



出島ワーフ 開発後-2



出島ワーフ 開発後-3



出島ワーフ 開発後-4



出島ワーフ 開発後-5

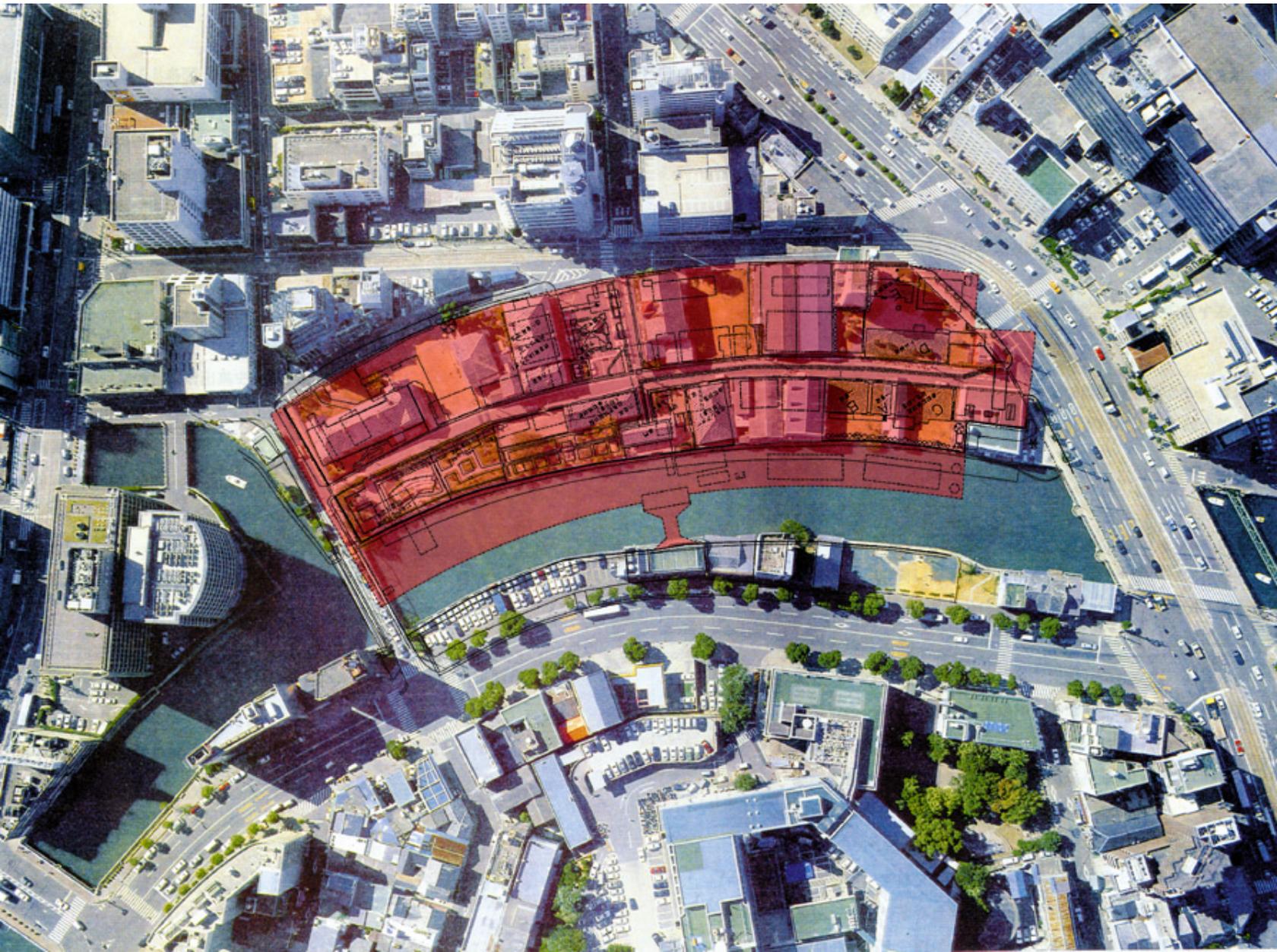


出島ワーフ 開発後-6





出島位置图（航空写真）



短中期計画 完成予想図



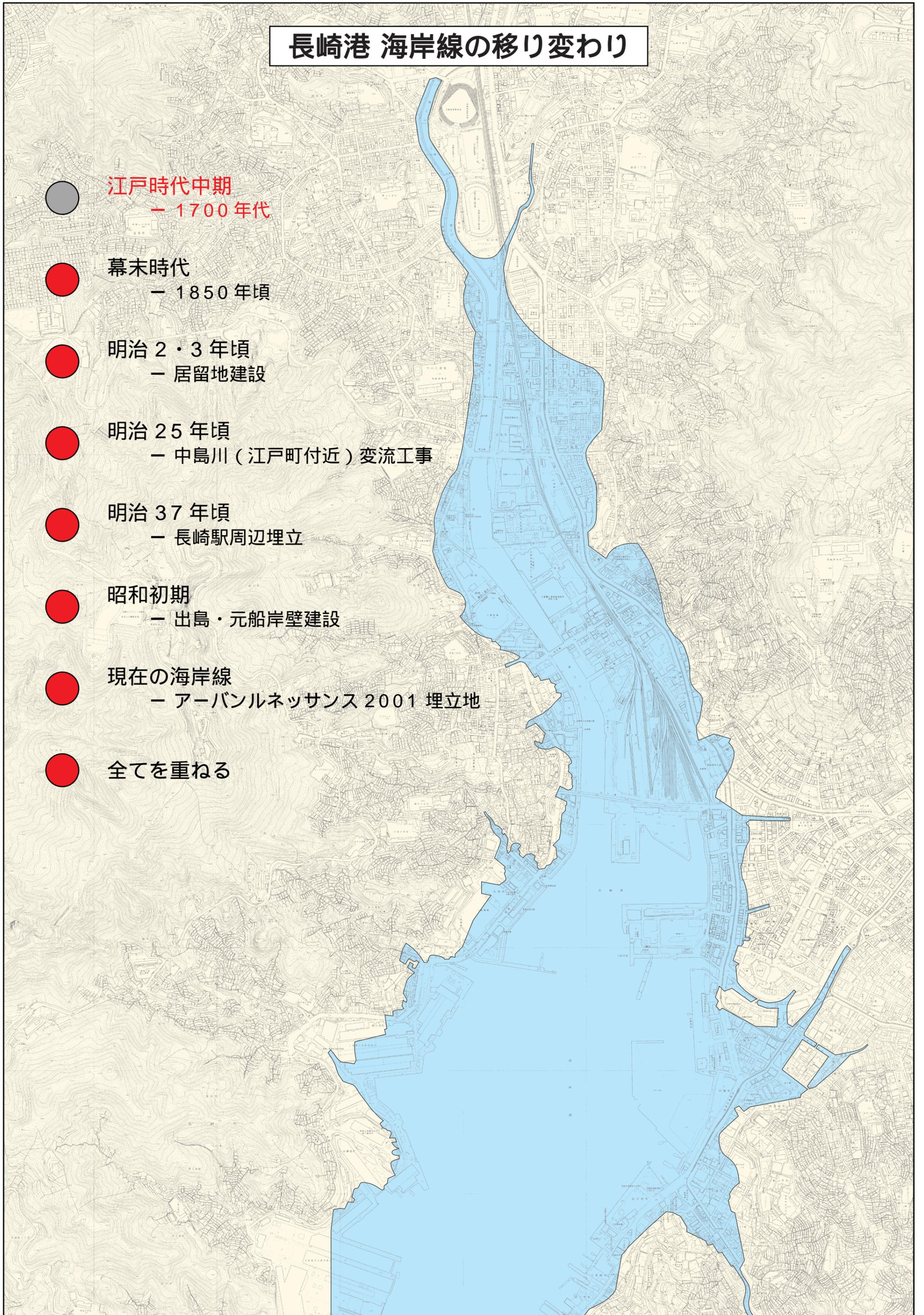
長崎港 海岸線の移り変わり

現在と江戸時代との比較



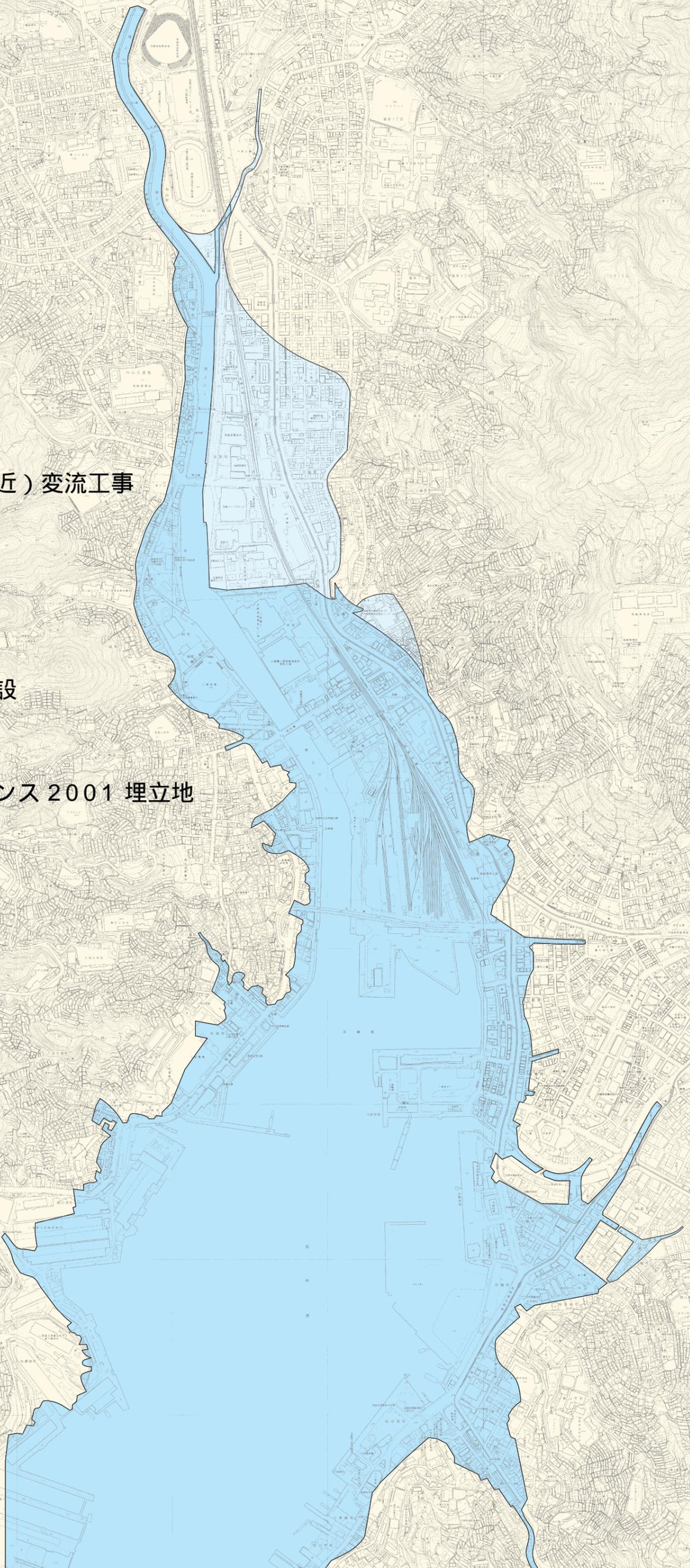
長崎港 海岸線の移り変わり

- 江戸時代中期
ー 1700年代
- 幕末時代
ー 1850年頃
- 明治2・3年頃
ー 居留地建設
- 明治25年頃
ー 中島川(江戸町付近)変流工事
- 明治37年頃
ー 長崎駅周辺埋立
- 昭和初期
ー 出島・元船岸壁建設
- 現在の海岸線
ー アーバンルネッサンス2001埋立地
- 全てを重ねる



長崎港 海岸線の移り変わり

- 江戸時代中期
— 1700年代
- 幕末時代
— 1850年頃
- 明治2・3年頃
— 居留地建設
- 明治25年頃
— 中島川（江戸町付近）変流工事
- 明治37年頃
— 長崎駅周辺埋立
- 昭和初期
— 出島・元船岸壁建設
- 現在の海岸線
— アーバンルネッサンス2001埋立地
- 全てを重ねる



長崎港 海岸線の移り変わり

- 江戸時代中期
ー 1700年代
- 幕末時代
ー 1850年頃
- 明治2・3年頃
ー 居留地建設
- 明治25年頃
ー 中島川(江戸町付近)変流工事
- 明治37年頃
ー 長崎駅周辺埋立
- 昭和初期
ー 出島・元船岸壁建設
- 現在の海岸線
ー アーバンルネッサンス2001埋立地
- 全てを重ねる



長崎港 海岸線の移り変わり

- 江戸時代中期
ー 1700年代
- 幕末時代
ー 1850年頃
- 明治2・3年頃
ー 居留地建設
- 明治25年頃
ー 中島川(江戸町付近)変流工事
- 明治37年頃
ー 長崎駅周辺埋立
- 昭和初期
ー 出島・元船岸壁建設
- 現在の海岸線
ー アーバンルネッサンス2001埋立地
- 全てを重ねる



長崎港 海岸線の移り変わり

- 江戸時代中期
ー 1700年代
- 幕末時代
ー 1850年頃
- 明治2・3年頃
ー 居留地建設
- 明治25年頃
ー 中島川(江戸町付近)変流工事
- 明治37年頃
ー 長崎駅周辺埋立
- 昭和初期
ー 出島・元船岸壁建設
- 現在の海岸線
ー アーバンルネッサンス2001埋立地
- 全てを重ねる



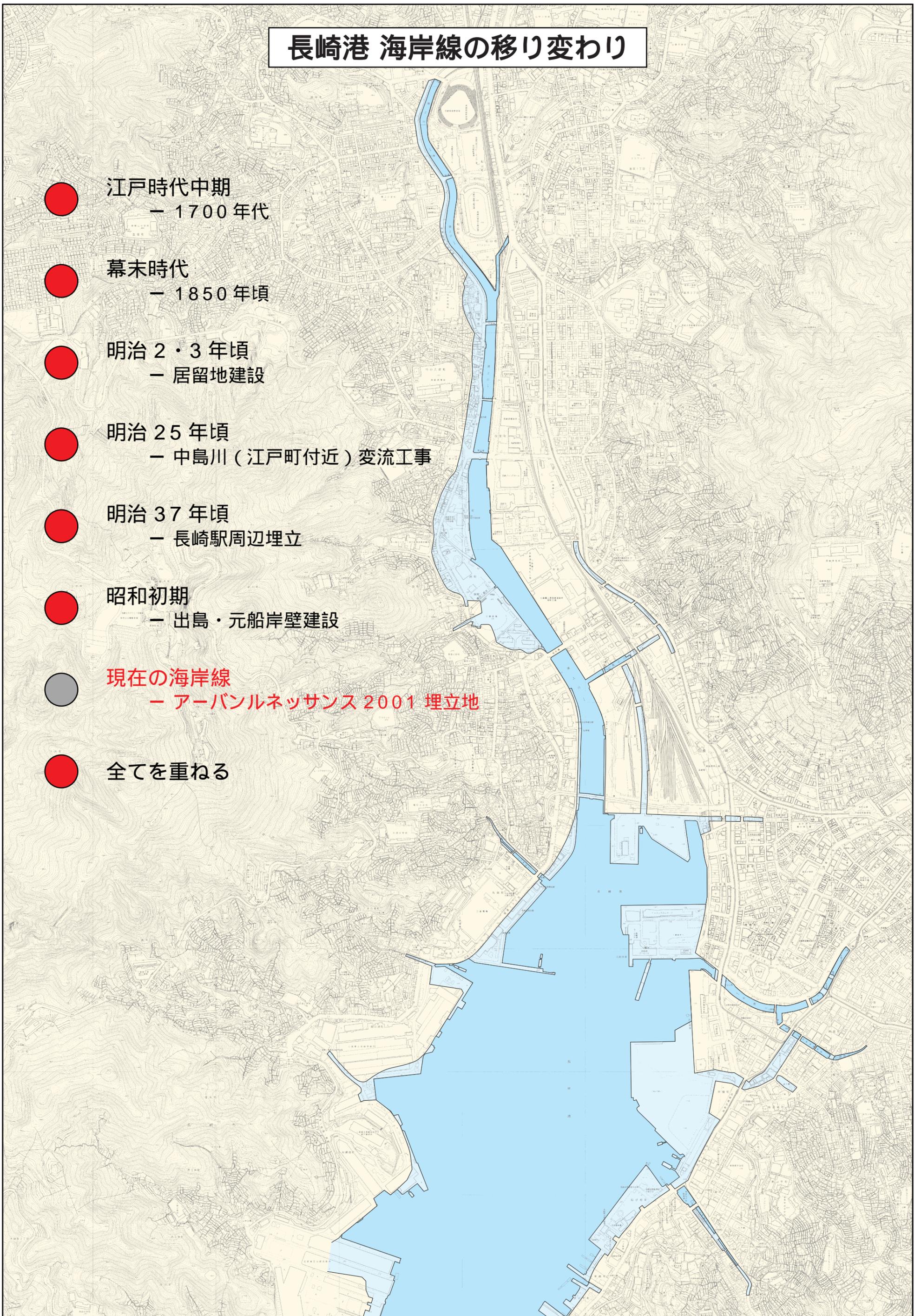
長崎港 海岸線の移り変わり

- 江戸時代中期
— 1700年代
- 幕末時代
— 1850年頃
- 明治2・3年頃
— 居留地建設
- 明治25年頃
— 中島川（江戸町付近）変流工事
- 明治37年頃
— 長崎駅周辺埋立
- 昭和初期
— 出島・元船岸壁建設
- 現在の海岸線
— アーバンルネッサンス2001埋立地
- 全てを重ねる



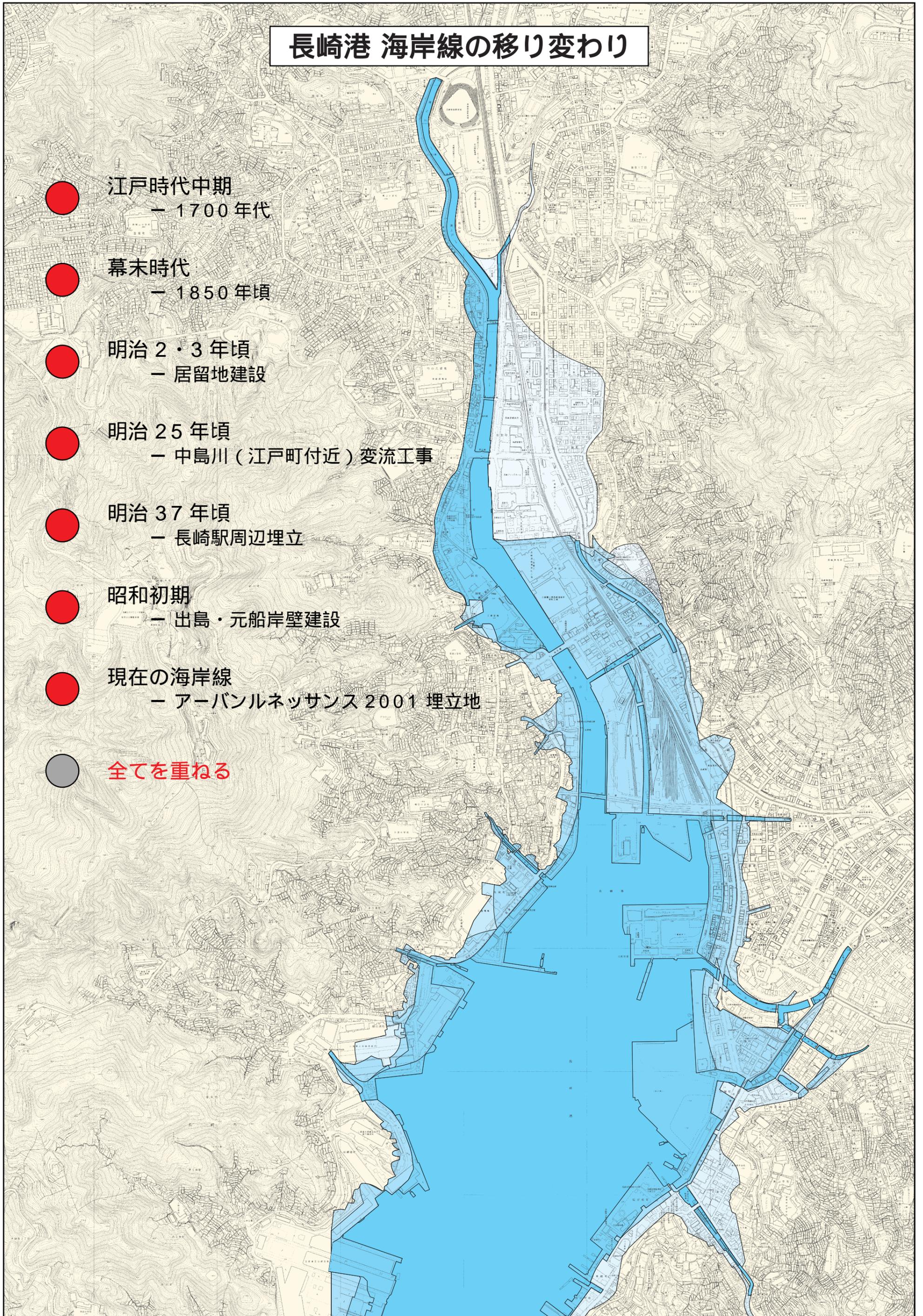
長崎港 海岸線の移り変わり

- 江戸時代中期
ー 1700年代
- 幕末時代
ー 1850年頃
- 明治2・3年頃
ー 居留地建設
- 明治25年頃
ー 中島川(江戸町付近)変流工事
- 明治37年頃
ー 長崎駅周辺埋立
- 昭和初期
ー 出島・元船岸壁建設
- 現在の海岸線
ー アーバンルネッサンス2001埋立地
- 全てを重ねる



長崎港 海岸線の移り変わり

- 江戸時代中期
ー 1700年代
- 幕末時代
ー 1850年頃
- 明治2・3年頃
ー 居留地建設
- 明治25年頃
ー 中島川(江戸町付近)変流工事
- 明治37年頃
ー 長崎駅周辺埋立
- 昭和初期
ー 出島・元船岸壁建設
- 現在の海岸線
ー アーバンルネッサンス2001埋立地
- 全てを重ねる



長崎中心市街地の活性化に関する提言

平成 11 年 3 月 19 日

長崎経済同友会都心活性化委員会

1．長崎中心市街地の現状

長崎市は、歴史、文化的遺産に恵まれ、また平和都市としての側面を持っており、内外の知名度が群を抜く観光・文化都市である。また、県都、商都でもあり、地方にあって長く賑わいを維持してきた希有の街である。

しかしながら、近年の状況をみると、福岡への産業基盤、商業集積のシフトに加えて、人口も県外・市外への流出が続いている。また、観光客の市内への入込みも減少するなど、長崎は都市としての活動レベルが全体的、趨勢的に低下してきている。

こうした問題は特に中心市街地において深刻であり、抜本的な再活性化を図るべき時が来ている。

もとより、長崎の街のあり方としては、福岡に対抗してミニ東京型の都市造りを目指すことは、適当でもないし、現実的でもない。長崎としては、「長崎らしさ」を維持、強化しつつ、都市としての一般的に必要な機能を確保していくという考え方で臨むべきである。しかしながら、そうした現実的な観点に立っても、現在の長崎、特に中心市街地は、活性化に向けて相当の努力を傾けていくべき状況にあるのではないかと考えられる。

(注)中心市街地の範囲をどう考えるかは、議論のあるところであるが、ここでは都市の活性化というテーマに即し、旧77ヶ町だけでなくその外延である山手、新地、平和町等の地区も含めた範囲で捉えることとする。

この間、長崎中心市街地においては、アーバンルネッサンス2001計画を始めとして、日蘭交流400周年にあたる西暦2000年を一つの節目として各種の再開発プロジェクトが進行中であり、中心市街地の再活性化にとって絶好のチャンスとなっている。しかしながら、そうした再開発プロジェクトも、経済環境の悪化や、「街造り」のあり方に関する市民の間での意見の不一致、利害の衝突などから、全体として実現が後ずれしている。

以上のような問題について、既に官民において各所で議論が行われているが、問題解決の方向性について今なお明確なコンセンサスが得られていないのが現状である。これは、「街造り」に関して、行政サイドの県と長崎市の連携が不十分であるほか、民間サイドにおいても市民の意向を集約する努力が不足しているからと考えられる。

本ペーパーは、そうした現状を踏まえ、長崎中心市街地の活性化について前進を図るための提言として取りまとめたものである。

2. 「街造り」推進体制構築の必要性

冒頭に述べたような現状認識に立つと、中心市街地の活性化について官民が協力して企画・立案・推進していくための体制を早期に構築することが、まずもって重要なステップと考えられる。

具体的には、県・市等の行政サイドのスタッフ、各ゾーン（後述）のコーディネーター、都市工学・郷土史に関する有識者などをメンバーとする合同協議の場（以下、「街造り協議会」）を常設し、そこで「街造り」に関する理念や具体的な進め方について、総合的、継続的、一元的に意見調整を行うことが有効である。

その際行政サイドでは、中心市街地の基本的担当部署である長崎市に、「街造りのトータルプラン」を企画・立案・調整するための横断的な役割を担う部署を新設し、当該部署が「街造り協議会」の事務局機能も担うことが考えられる。また民間サイドでも、「街造り協議会」の受け皿的機能を果たすものとして、各ゾーンのコーディネーターが参集し、かつ適宜専門家の参加も求めて、民間サイドとしての議論を深める場（常設の委員会）を創設していくことを検討すべきである。

もちろん行政の対応については、予算措置等で議会の承認等が必要になるが、縦割り行政の弊害を防止し、県・市・民間が協力して街造りを進めていくためには、関係者が組織の垣根を越えた横断的な場で議論を深めておくことがどうしても必要である。また、その方が、県と市の審議会などの議論の場の重複回避とともに、最終的に効率的な予算執行を図っていくうえでも有益と考えられる。

また、後述するように、国や地方自治体の財政面の制約の強まりを勘案すると、民間の資金や経営ノウハウの活用（PFIの導入）が不可欠と考えられるところであり、その進め方、対象事業の選定についても、県と市が連携しつつ、「街造り協議会」の中で基本的コンセンサスを得て行くことが適当であろう。

3. 中心市街地の問題点と解決の方向

近年における中心市街地の活動レベル低下の基本的背景は、都市機能の低下と街の魅力の喪失にあると考えられる。具体的には、次の諸点を指摘することができる。

個性ある景観的魅力の低下

長崎にとって最大の財産とも言うべき、重要な歴史的遺産、風致が再開発の過程で埋没している。特に、歴史的町並みが崩壊の危機に直面している。

また、一般的な都市景観の面からも、統一感を欠いた建物群、町並みにそぐわない中心部での青空駐車場の存在、水辺エリア（海・川沿い）の親水性の喪失などから、長崎市街のもつ本来の美しい景観が、活かされなくなっている。JR 駅頭(さらには空港も)のほか、バスや路面電車の停留所等の景観も、このところ改善努力が払われているが、観光都市としては、なお美観に乏しくアピールを欠いている。

さらには、中心市街地の象徴となる印象的なランドマークがないため、都市景観上のアクセントも欠いている。

こうした観点を踏まえ、景観的魅力の維持・強化の方策を推進していく必要がある。

交通インフラの整備の遅れ

公共交通体系の効率性・利便性の低下、空港・客船ターミナル・JR・バスターミナル間の連絡の悪さ、駐車場の不足などから、各ポイント間のアクセスが不効率である。また、中心市街地における朝夕、休日の渋滞解消も大きな課題である。

こうした点を考慮に入れ、駐車場問題も含めて、総合的な交通インフラの整備を図る必要がある。

ファシリティの不足

親水エリア、公園などの憩いの空間、各種の「祭り」のためのパフォーマンス会場が不足している。このため、システムティックに長崎らしさを演出しにくくなっている。また、ブリックホールなど多目的ホールは充実が図られてきているが、大きなメッセやイベントを開催するためには、なおキャパシティー、ファシリティが不足している。

特に、長崎はキリシタン文化、鎖国文化を始めとして、歴史的文化遺産が豊富であるにもかかわらず、これを総合的に学ぶための情報インフラ（総合的に歴史、民俗資料を展示する施設等）が不足している。このため、観光客や研究者にとって長崎の歴史、文化を効率的に学ぶことが困難である。

さらに、市民にとっての情報基地になるような図書館施設も、蔵書量や新媒体（CD、インターネットによる情報提供等）の活用の面で他の地方都市に比べ見劣りしている。

これらの点を踏まえ、観光、「長崎学」振興のほか、市民のアメニティー向上等に繋がるファシリティの充実が必要である。

4．街造りのための具体的な提案

以上のような課題を全体的に解決していくためには、次のような対応を図る必要がある。

- (1) 中心市街地の中でポイントとなるエリア(地区、通り、川)を特定し、各々について明確なゾーニングの下で、その特色を生かすような再整備計画を策定・推進すること。

もともと長崎の中心市街地は、自然発生的な都市の形成というよりも、政策的に整備されてきた経緯があるため、極めて明確なゾーニングが本来存在してきた。阿蘭陀人のための街、華僑のための街、西洋人のための居留地、宗教政策のために計画的に配された寺の街、そしてそれらを支える町人の街などが、それぞれの目的を持って創られてきたのである。また、それら異種の文化が通りひとつを隔てて、渾然と共存していることが「長崎らしさ」、「異国情緒」として人々に認識されていたと言える。しかしながら、そうした長崎らしい町並みが、整合性の十分採れていない開発によって、喪失されてきている。

そこで、この長崎らしい町並みを蘇らせるための都市計画、都市景観上の制度を各ゾーンごとに制定し、現在も残存している象徴的な建築物や施設などを保存、活用するシステムを創るとともに、長い目で見てそうした建築物等にマッチする街造りに取り組んで行くことが非常に重要である。例えば、建築物の色彩、石材の使用、高さ等について、エリアごとに規制ないし懲罰措置を設けていくことも、景観条例の制定を含めて検討すべきである(現状は色彩について、市の「お勧め色リスト」はあるが、単に情報提供にとどまっており、実効が挙がっていない)。

もちろん、そうした歴史的な町並みだけではなく、新しく形成されてきたゾーンについても、それぞれの位置付けを改めて明確にしながら、それにふさわしい街造りを展開していくことが必要である。

そうした観点に立つと、例えば各ゾーンごとに長崎市が地域住民(ないしは、当該地域が選任した外部の街造りの専門家)の中からコーディネーターを選任、委嘱し、そのコーディネーターを中心に歴史的経緯等も踏まえたグランドデザインを作成し、明確なテーマを持った都市景観を形成していくことが考えられる。その際、現在の建築基準法、都市計画法の上位に位置する、ないしより大きな指針となる街づくりのルールを策定することも必要となろう。同時に、その地域の投資意欲や土地所有者の権利を削ぐことのないよう、例えば空中権売買等まで視野に入れた規制緩和策の検討も必要となろう。

こうした考え方に基づき、具体的なゾーニングを例示すれば次の通りである。

風致エリア(江戸町・出島、新地・館内、山手、寺町、中島川、諏訪の森、平和公園、築町<メルカ築町周辺>等)

それぞれの歴史的な経緯、それにマッチする景観を重視した街造りを展開することとし、長崎らしい街造りの中心に位置付ける。既に、出島復元、中島川周辺の整備、新地地区の中華街としての充実などが進展しているが、さらに具体的に各エリアの特色を活かした街造りの推進が必要である。諏訪の森や平和公園エリアについても、土地利用について必要な規制もかけながら、一帯の雰囲気や景観を維持、向上させていくことが適当である。また、新地エリアに隣接する銅座川は、駐車場に転用され景観を著しく損ねており、町並みの魅力を大きく低下させていると考えられるため、景観回復の観点から、別途専用ビルを建設して駐車場問題に対応することが適当である（他地域も含め、「地下駐車場」も、コスト面、技術面がクリアされれば、有力案になり得る）。また、唐人屋敷周辺は、歴史的な町並みが既にかなり失われているが、早期に保存・再整備プランを策定すべきである。メルカ築町周辺も、独特のカーブした通りの魅力を活かしながら、「食（グルメ）空間」としての充実を図ることで、観光客の集客力の強化とともに「メルカ築町」自体の利用度向上も図るべきであろう。

中心商業地（浜町周辺）

近辺における駐車場の整備を前提としながら、原則として商業車以外の乗り入れを禁止し、「歩いて楽しいショッピング空間」としての魅力向上を基本に、さらに整備を図っていくことが適当と考えられる。既に、中心市街地活性化に係る法律に基づいた活性化に向けての努力が行われているが、それを加速していく必要がある。その中で、専門店街としての魅力を高めていく努力も重要と考えられる。

ターミナルエリア（ＪＲ長崎駅周辺）

長崎中心市街地の交通ターミナル体系は、効率性を欠いている。本来、ＪＲ長崎駅、大波止旅客船ターミナル、県営バスターミナル、長崎バスターミナル、路面電車のハブ的な機能を果たすターミナル（現状存在しない）は、一箇所に集中していることが望ましい。そうした観点から、将来的にはＪＲ長崎駅と大波止の間の地帯に、総合的なバス、路面電車ターミナルを形成していきたいところである。

スポーツ・福祉エリア（大橋～幸町の浦上川周辺）

既に、このエリアでは運動施設、病院、福祉施設、セレモニーホールなど、統一感ある施設の集積が行われてきているが、さらにそうし

た位置付けを明確にしていくことが望まれる。その際、老朽化の目立つ市民病院については、この地域に移転することも一案である。

ビジネスオフィス・エリア(市役所通り)

このエリアでは、思い切った容積率の緩和による高層化の推進、駐車場スペース(ビル)の確保を図ることによって、オフィスエリアとしての利便性をさらに高めていくことが適当である。

常盤地区

アーバンルネッサンスによる埋立地については、基本的に以上のようなゾーニングでカバーされない機能を補完するものとして、位置付け活用して行くことが適当である。例えば、大波止ターミナル、出島ワープに近いこと、対岸には三菱重工長崎造船所が位置していること、などを踏まえ、臨海性に重点を置くこととし、「海」、「港」、「船」をテーマとした海洋海事博物館などの建設及び歴史的船舶の設置・運行などが考えられる。あるいは、都心最後の広大な平坦地であることを踏まえ、通常時は広場としておき、必要時に祭りのパフォーマンス開催会場やメッセ用地として使用することなどが考えられる。また、町造りの過程で一時的に必要となる代替地として当面活用して行くことも考えられる。いずれにせよ、常盤地区については、中心市街地全体の街作りの一環として利用方法を検討すべきであり、この地区のみの議論として結論を急ぐべきではないと考えられる。

- (2) 地区、通りを繋ぐ動線を検討の上、道路、公共交通網、駐車場計画を策定すること。

交通インフラの整備は、本来街造りのトータルプランの一環として行われるべきであるが、行政サイドにおける担当部署の縦割りの予算配分などから、独立的に行われてきたきらいがあり、街造りとの積極的な整合性の確保が図られているとは言いがたい面がある。また、交通インフラの中での予算配分も道路整備にやや比重がかかり過ぎる傾向もある。今後は、街造りのトータルプランはもとより、環境問題、資源問題も視野にいれた総合交通体系を検討、整備していくことが重要である。

特に長崎の場合、その地形や街の成り立ちからして、中心市街地については、自動車交通に過度に依存することは回避しなければならない。特に、上述の風致エリアの無理な道路の拡幅は、美しい町並みの喪失を通じて、却って観光客の減少を招く結果となる可能性がある。また、計画道路の指定が多数に上り、かつそれら道路の完成までの期間が長期化

したことが、街路の景観を十年単位で害したり、民間の投資意欲を削いだりする結果にもなっている。

こうした観点を踏まえ、中心市街地の交通インフラの整備については、具体的な論点として次の点が重要と考えられる。

交通インフラと街造りの整合性を高めること。

まず道路網ありきではなく、交通インフラは各エリアを結ぶ動線として明確に位置付けていくことが必要である。この点を担保するため、ターミナル機能の強化を含め、「街造り協議会」で交通インフラの問題も併せ検討することも考えられる。特にアーバン計画の実現に併せて、近隣エリアの交通網の効率的かつタイムリーな整備が重要である。

長崎らしい公共交通網の整備を図ること。

既存の路面電車、バス、タクシーに加えて、新たにLRT(ライトレールトランジット；高速、大量輸送が可能で、郊外線も視野に入れた都市型軌道)、水上交通(港内・湾内や一部の河川を結ぶ都市間交通)のほか、ムービングウォーク(ターミナル間の移動等に用いる「動く歩道」)なども含め、公共投資配分の全体的なあり方を見直す中で、必要に応じて公的資金を積極投入することによって、公共交通の利便性向上を検討すべきである。これにより、中心市街地の交通渋滞問題の大幅な軽減につなげていくことが必要である。特に、路面電車については、長崎の地勢にマッチした交通手段であり、現在でも優れた経済性、機能性を有しているが、今後公的支援の拡充も視野に入れながら一層の充実・活用が強く望まれる。具体的には、次のような対応の検討を提言したい。

- ・ ループ路線の採用により各系統の路線の単純化を図り、利便性を向上させること。特に築町での乗換えを回避するほか、JR長崎駅から石橋方面への直結運行を実現すること。
- ・ JR長崎駅から、松ヶ枝に至る海岸線については、今後アーバン計画の進展により利用客の大幅な増加が見込まれることから、現在のJR長崎駅 五島町 大波止 出島の路線と平行した新路線を検討すること(なお、JR長崎駅から大波止までの間についてはムービングウォークの利用や憩いの雰囲気のある歩道の整備も一案)。
- ・ 郊外新線の建設や低床型車両の導入による、高速化と大量輸送の実現を目指すこと。

道路整備に要する期間の短縮を図ること。

道路整備も引続き重要な課題である。その際、望まれるのは、これまでのように計画から完成まで何十年もかけるのではなく、計画が策

定された時点で、短期集中的に工事を行い、その間の地域の景観、利便性の低下を回避することである。そのためには、公共予算の執行については、多くのプロジェクトを漸進的に進めるのではなく、一つのプロジェクトを完成させてから次のプロジェクトに移るといった対応が必要である。この点は、郊外の高規格道路等ならともかく、中心市街地の道路整備については決定的に重要である。

景観の維持向上に繋がる駐車場の整備を図ること。
中心市街地の駐車場中には、アドホックな設置によって街の景観を害しているものも散見される。他方、駐車場は全体として不足しており、このことが交通渋滞を含めアクセスの利便性を損ない、中心市街地空洞化の一因ともなっている。ただ、広大な駐車場の確保は現実的ではなく、エリアごとの駐車場ビルの計画的整備と、観光客も視野に入れたシャトルバス等による駐車場からの動線確保（パーク・アンド・ライド）の活用等により、現実的な解決を図るべきであろう。

(3) 祭りやコンベンションのファシリティの整備

長崎にとって、フェスティバル・祭りやコンベンションは重要な観光需要である。従って、その誘致体制の強化のほか、祭りについてはそれ自体の魅力の増大を図ることが当然必要である。また、その際、フェスティバル会場など、受け皿機能の充実を併せ図るべきであろう。そうした受け皿機能の充実は、長崎市民のアメニティー増大にもプラスになる。具体的には、次の点について提言したい。

イベントやフェスティバルの充実については、単発でも相応の効果はあるが、定期的、反復的に開催される方が、リピーターの増加などの効果大きい。加えて、「長崎ならでは」のものであれば、さらに効果は大きい。ランタンフェスティバルの成功は、そうした面によるところが大きいと考えられる。その意味では、蝶々夫人に因んだ声楽コンクールないしオペラを毎年開催するとか、中国、オランダ関係、ないしは船・海洋に因んだメッセを開催することも考えられる。いずれにせよ、そうした相応の規模のフェスティバルが年間を通して開催されるようになれば、イベント会場、パフォーマンスホール等のファシリティを無駄なく活用できよう。逆に、そうした通年の利用が見込まれないと、ファシリティを整備しても、採算が取れないこととなる。

長崎くんち等の「祭り」については、観光振興の観点から、可能な限り「より多くの県外客に見せる」工夫が必要である。例えば、長崎

くんちについては、現在の3日間の日程に加えて、前後の週末に「長崎くんちの夕べ」のようなパフォーマンスを追加開催するといったことを検討する必要がある。逆に、そうした対応によって収入(予算)確保を図らないと、資金面の制約から将来的には規模の縮小を余儀なくされるおそれもある。

、 の対応を講じた上で、長崎くんちの出し物やランタンフェスティバルの皇帝パレード等については、雨天でも屋内で多くの見物が着席して見られるよう、機能的なファシリティを整備する必要がある。特に、ランタンフェスティバルについては、新地の湊公園だけでは、近年の観客増から受入れ体制が限界に来ており、湊公園を補完する会場も必要と思われる。この間、「観光蛇踊り」については、ハイシーズンの週末等においては当該ファシリティで常時パフォーマンスが見られるようにしてはどうか、と考えられる。そうしたパフォーマンスを歓迎イベントとして活用し、経済効果の大きい大型旅客船の誘致を図ることも考えられる。

長崎の歴史、文化を概観できるファシリティも必要と考えられる。長崎には、日本人の多くが関心を抱く、歴史・文化(出島、キリシタン、近世、原爆等のほか、チャンポン、卓袱といった食文化、さらには凧揚げなどの風物詩)の宝庫である。しかしながら、それらを統一的に、一箇所で概観できるファシリティがないのが現状である。このため、長崎を訪れた人達にとって、長崎をトータルに理解できないまま滞在するといった可能性がある。長崎の魅力を多くの人に知ってもらい、少しでも長く滞在してもらうためには、そうしたファシリティがどうしても必要と考えられる。特に、鎖国時代のオランダや中国との交流の歴史に関しては、長崎でしか実感をもって学ぶことのできないものであるにもかかわらず、そのためのファシリティがないのは極めて残念である。

なお、そうした情報面の重要性という意味では、観光案内も充実させる必要がある。例えば、市内の名所、旧跡(日本最初の...といった跡地も含め)を一覧的に示し、そこへのアクセスを案内するといった情報提供も重要であるが、そうした総合的な案内板も(稲佐山頂上を除けば)今のところ存在しない。

5 . P F I の活用

(1) P F I 活用の必要性

中心市街地を巡る個々の問題点、解決に向けての提案は以上であるが、

実際にこうした活性化策を推進して行くことは容易でない。また、期間の長期化も懸念される。特に、昨今の国、県、市町村の財政悪化の状況を踏まえると、従来のように「官に依存した街造り」はもはや大きくは望めない。また、街造りは市民主導が本来の姿であり、市民がより深く参画した形を追求すべきである。こうした点を踏まえると、最近注目を集めているPFI(private finance initiative)方式の導入が不可欠である。PFIの基本的なメリットは、財政制約が緩和されるため事業を早期に推進できること、民間のノウハウを活用できるため効率的な運営が図られることの2点である。そうしたメリットは街造りにおいて、非常に大きな利点になると思われる。

(2) PFIの実際の手順

PFIには種々のパターンがあるが、要は、何らかのキャッシュフロー収入を前提とする、官と民との共同による公共的インフラの整備(建物の建築プラスその後の運営)であり、以下のようなプロセスを基本型としている(長崎の場合、実際の作業は、「街造り協議会」で行うことが考えられる)。

公共性があり、かつ建設、その後の運営に当たって民間の資金、ノウハウを活用することになじむものを対象事業として選択する。

当該事業の総コスト(建設コスト、運営費用)を算出し、そのうち官の負担(当初建築費に掛かるコスト負担、土地の無料使用、低利融資・出資等の支援措置、レントや運営費の一部対価の支払い)を事業ごとに予め特定する。追加負担は行わないのが大原則(この点が、いわゆる第3セクター方式との最大の違い)。

当該事業の主たる事業者を入札方式により決定する。

事業主体は、事業ごとに設立する株式会社とし、出資は極力幅広く募る(市民の参画を求める)。なお、最近の金融規制の緩和により可能となった、資産(土地、建物、ないしそこから得られるキャッシュフロー)担保証券の発行による資金調達も積極的に活用すべきである。

(3) 中心市街地におけるPFIを活用した提案

中心市街地活性化のためPFIを活用していくフィージビリティ、必要性は極めて大きいと考えられる。例えば、アーバン計画の推進、各種のファシリティの充実、公共的交通網の整備など、ほぼ全ての街造りプロジェクトに対して、何らかの形でPFIは適用可能と考えられる。そうした展望の下に、PFI活用の第1ステップとして県庁舎の建築と跡地利用を検討してはどうか。

新庁舎は長崎魚市跡地に建設する。新庁舎には、県庁オフィスのほ

か、県議会施設に加え、可能な限り幅広く公共サービス事務所を集約する。また、バスなどの交通ターミナルや展望台も収容する。さらに、観光客も視野に入れた駐車場をビル内に確保する。この場合かなりの高層建築となることから、斬新なデザインにより長崎のランドマークとして新庁舎を位置付ける。

県庁舎跡地については、長崎の歴史、文化(食、祭り等)を一覧し得る施設(長崎総合歴史民俗資料館<仮称>)を建築し、長崎来訪者のガイドランス的な機能を持たせる。建築物の設計に当たっては、同所がかつて長崎奉行所所在地であったことに鑑み、長崎奉行所のイメージを、可能な限り織り込んでいくことが適当である。

新庁舎、長崎総合歴史民俗資料館の建設、運営主体として、株式会社を設立する。資本金については、現在県が新庁舎建設のために積み立てている基金のほか、県民からの出資、不動産の有価証券化手法を用いて資金調達を行う。

当該会社は、入居者から賃料を徴収することで、経常費用を賄うほか、減価償却も行う。この間、県も賃料として一定の使用料を当該会社に支払う(他方で、県は出資者として配当を受け取る)。

このプロジェクトについては、基本的に県の単独事業であり、法律面からの制約は無く、十分な実現可能性がある。また、いずれにせよPFIはこれからの社会資本整備において重要な位置を占めると考えられるが、わが国においてなお事例が少なくノウハウの蓄積が必要である。こうした観点から、パイロット・プロジェクトを推進していくことが有効と考えられるが、県庁舎の新築、長崎総合歴史民俗資料館の設置は、公共性、必要性、採算性の面で最適なプロジェクトと考えられる。

6. その他の課題、留意点

長崎都心活性化に向けての基本的課題は、以上のとおりであるが、このほかにも課題、留意点が少なくない。中でも重要なものは次のとおりである。

(1) 周辺町村との連携を深める必要があること。

長崎中心市街地の活性化に当たっては、長崎市内の他地区はもとより、近隣町村との連携が必要である。例えば、伊王島、高島、時津、長与等については、交通網の整備、観光施策の推進等について、一体となって進めていく必要がある。

(2) 市民への情報開示をより早く、より詳細に行っていく必要があること。

よりよい街造りを進めていくためには一部の私権を制限する必要が生じる場合がある。そうした面からも、市民の理解、協力を十分得ていく観点から、都市・道路計画、イベント計画等について一層前向きな情報開示が望まれる。この間、アーバン計画については、P F Iの活用も展望し、造成コスト、倉庫撤去・移転費用、金利コストなどを総合的に開示し、このプロジェクトに関する市民の理解を深めるとともに、事業への積極的な参画を促すことが適当であろう。

(3) 歴史的建築物の弾力的な活用を図ること。

歴史的な建築物を維持することや、歴史的な建築物を復元する努力は重要である。それらは、貴重な観光資源ともなろう。しかしながら、保存・復元を過度に重視し、その内部の活用を余りに規制すると、経済効果としても、また観光客の求めるアメニティー確保の面からも、さらには長崎市民の憩いの場確保という面からも適当ではない。この観点から、歴史的建築物のイベントの会場としての利用、ケータリングの容認などを積極的に進めていくべきではないかと考えられる。特に、出島復元に当たっては、建築物をレストラン等として開放し、その収益金を維持費に充当していくといった発想が必要と考えられる。また、歴史的船舶についても、同様に積極的な活用が必要と考えられる。

以 上

平成 12年度 長崎都心活性化委員会 (50音順 敬称略)

| | 氏 名 | | 電 話 |
|-------|--------|------------------|----------------|
| 委員 長 | 脇田 安大 | 日本銀行 長崎支店長 | 820-6111 |
| 副委員 長 | 安達 一藏 | 安達 (株) 社長 | 822-0161 |
| " | 平松 喜一郎 | 三菱商事 (株) 長崎支店長 | 829-2190 |
| 幹 事 | 植松 俊徳 | (株) 十八銀行 専務取締役 | 824-1818 |
| " | 小川 幸雄 | 大石建設 (株) 社長 | 822-5719 |
| " | 鉄川 進 | (株) 鉄川工務店 社長 | 844-0171 |
| " | 波多野 徹 | 波多野税理士事務所 所長 | 824-5511 |
| " | 渡辺 泰輔 | 長崎総合鑑定 (株) 社長 | 827-3708 |
| 委 員 | 安達 一郎 | 安達 (株) 取締役 | 822-0162 |
| " | 池田 賢一 | (株) 池田設計 社長 | 844-0022 |
| " | 池田 宗次 | 西部ガス (株) 常務取締役 | 826-9101 |
| " | 井寄 春生 | イサハヤ電子 (株) 社長 | (0957) 26-3592 |
| " | 石中 富雄 | 九州電力 (株) 長崎支店長 | 864-1810 |
| " | 浦田 忠秋 | (株) 九電工 長崎支店長 | 840-0800 |
| " | 鍵山 俊宏 | カギヤマ建設 (株) 社長 | 862-2610 |
| " | 古賀 政利 | 日本商事 (株) 社長 | 846-3088 |
| " | 笹本 強志 | (株) ささや 社長 | 844-6161 |
| " | 島崎 春彦 | 長崎文化放送 (株) 社長 | 843-7001 |
| " | 平方 博憲 | ヒラカタ興産 (株) 社長 | 848-7271 |
| " | 平島 司 | (株) 熊谷組 長崎営業所長 | 820-4575 |
| " | 本田 時夫 | (株) 梅月堂 代表取締役 | 827-6767 |
| " | 本田 文昭 | (株) 本田商会 社長 | 861-9555 |
| " | 前田 芳宏 | 誠和工業 (株) 社長 | 834-0303 |
| " | 古賀 武 | 西九州開発振興 (協) 理事 | 827-5231 |
| " | 吉田 茂視 | (株) メモリード 社長 | 857-1777 |
| " | 吉原 殖男 | (株) 三建設計総合事務所 社長 | 826-3181 |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |