

新しい時代の長崎市の活性化に関する提言

2004年5月

長崎経済同友会

はじめに

近年、長崎市に限らず、多くの地方都市の市街地は、少子高齢化が進み、経済活動が大都市に集中する傾向が強まっているため、多かれ少なかれ活力の低下に直面しております。

長崎市でも、かなり以前からこの問題についての研究・問題提起が行われ、行政もこれに応える努力を重ねてきています。これらの提言は、これまでも優れたものがいくつも存在しますし、既に、県・市当局において斬新な視点からの施策展開も討議されております。

しかし、大事なことは、世の中の変化が早くかつ大きなものになり、地域同士の観光客や居住者の増加を目指す競争は激しくなるなかで、これまでと同じようなペース、同じ程度の熱意で取り組むだけでは、手後れになったり後塵を拝してしまう可能性が強まってきているということです。

幸い当地には、貴重な観光資源に加えて、既に過去いろいろ学習した蓄積としての知識が豊富にあります。今、我々に求められるのは、「知識」よりも、それを実践していくための「知恵」と「実行力」だと思います。

長崎経済同友会では都心活性化委員会を組織して1年間討議を重ね「新しい時代の長崎の活性化に関する提言」をとりまとめました。この提言では、敢えて具体策を「体系的・網羅的に」列挙せず、長崎経済同友会が経済・社会生活双方の観点から、「このあたりから取り組んでみようじゃないか」と考えた論点を中心に取り上げております。

これらの提言・施策が実行に移され実現した暁には、市民も来訪者も新しい長崎の誕生を実感できるでしょう。この提言が、施策立案にかかわる関係各位のご参考になれば大変幸甚であり、長崎経済同友会としても、今後とも民間活力の一端を担う立場から努力していきたいと思っております。

2004年5月

長崎経済同友会

代表幹事 松 藤 悟 司

代表幹事 藤 原 和 人

都心活性化委員長 松 田 邦 夫

新しい時代の長崎市の活性化に関する提言

1. 市街地活性化の行動指針	1
2. 活性化に向けての具体的提案	
(1) 景観の向上	2
① ビル屋上・路面電車軌道の緑化推進	2
② 電柱・電線類地中化の推進	2
③ 看板・広告の統一	3
④ 街並みの保存	4
⑤ 街を花で埋め尽くす運動	4
⑥ 催事や照明効果（ライトアップ・イルミネーション）の活用	5
⑦ 銅座川等の駐車場撤去	6
(2) 街の発展に有効な交通システムの検討	6
① 新幹線と鉄道連続立体交差事業の推進	7
② 公共交通の一段の整備	7
③ 自動車通勤自粛の推進	8
④ 歩行者空間の質の向上	8
⑤ パークアンドライドの導入と環状道路の整備、市内交通規制	8
⑥ 未施工都市計画道路について	9
⑦ 水上交通の活用	9
(3) 観光と環境	9
① 観光資源のさらなる価値向上	9
② 産業施設・産業遺産の観光への活用	10
③ ソフト面の充実	10
④ 市民や観光客が楽しく歩ける街づくり	11
⑤ 新しい時代の長崎の活性化	12
3. 提言実行に向けての推進体制	13

はじめに

- ・世の中の変化が早くかつ大きくなるなかで、これまでと同じようなペース、熱意で取り組むだけでは、後塵を拝する可能性が強まっている。
- ・今、求められているのは、「知識」よりも実践していくための「知恵」と「実行力」である。
- ・この提言は経済・社会生活双方の観点から「このあたりから取り組んでみようじゃないか」と考えた論点を中心とする。

1. 市街地活性化の行動指針

- ①今は「議論」から「行動」の時。
- ②実現に向けた指導力、市民の積極的参画・立案・実施機能の充実が必要。目に見える成果に繋がるまでフォローしていこう。
- ③「小さな実践・変化の積み重ね」を目指し、「変わる(変わる)長崎」を実感しよう。
- ④「聖域を作らず、価値観を思い切って変えてみる」ことからスタートしよう。
- ⑤アイデアを活かすため、県・市がより密接に連携するよう働きかけよう。
- ⑥観光・清掃ボランティアを育成し、人的資源を有効に活用しよう。
- ⑦文化・歴史に対する市民・行政・経済界の理解を深めよう。
- ⑧注目するアイデアは「試行実験」を試みよう。

2. 活性化に向けての具体的提案

(1) 景観の向上

<p>① ビル屋上・路面電車軌道の緑化推進</p> <p>a.ビル屋上の緑化推進</p> <p>b.路面電車軌道の緑化推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路面電車軌道敷に芝を張り、ヒートアイランド化の抑制や軌道車輪の金属音低減、景観の向上を図る。 	<p>② 電柱・電線類地中化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎市内の地中化率は9.3%。現在、出島地区整備に合わせて地中化工事中。 ・今後は、景観を配慮した低コストな地中化を推進。 	<p>③ 看板・広告の統一</p> <p>a.デザインの統一</p> <ul style="list-style-type: none"> ・案内標識等のデザインを統一。市の条例による色彩・文字サイズ制限の段階的な適用範囲拡大。 <p>b.わかり易い観光都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内各所に観光案内情報端末設置。 	<p>④ 街並みの保存</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎らしい景観を蘇らせるため、都市景観条例による事前協議を、より拘束力の強いものにする。 ・地域住民が一体となった保全活動の展開。
<p>⑤ 街を花で埋め尽くす運動</p> <p>a.観光スポットの周辺を花で埋め尽くす</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民と行政が協力して、花を植える。 <p>b.庭先やベランダに花を飾る</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内・地区ごとに花の種類を決めて庭先やベランダに飾る市民運動。 	<p>⑥ 催事や照明効果の活用</p> <p>a.催事</p> <ul style="list-style-type: none"> ・グラバー園の夜間コンサートや水辺の森公園での野外コンサート。長崎帆船まつり開催時のヨットレースなど、観光資源の新しい活用を進める。 <p>b.照明効果等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・女神大橋のライトアップやイベント等に合わせたライトアップやイルミネーション。 ・観光スポットに屋外冷暖房施設を設置し、高齢者や子ども連れに配慮。 	<p>⑦ 銅座川等の駐車場撤去</p> <ul style="list-style-type: none"> ・銅座川の駐車場撤去。 ・他地域での効率的な駐車場の配置を検討。 	

(2) 街の発展に有効な交通システムの検討

<p>① 新幹線、鉄道連続立体交差事業推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎新幹線を推進する。 ・鉄道立体交差事業計画と、駅付近の再開発の整合性を図りながら進める。 	<p>② 公共交通の一段の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路面電車軌道延伸、低床大型車両導入。 ・公共交通間の乗り換えステーション設置、停留所の快適化。 ・コミュニティバスや乗合タクシーへの補助等。 	<p>③ 自動車通勤自粛の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関の利用や時差出勤の奨励などを、官公庁や企業に働きかける。 	<p>④ 歩行者空間の質の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車空間を多少犠牲にしても、歩行者空間を快適化。 ・トランジットモール(注)の導入等。
<p>⑤ パークアンドライド導入、環状道路の整備、市内交通規制</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の流通施設の駐車場や公共用地等を利用し、パークアンドライドの導入。 ・街に直接利用のない自動車交通のための環状道路の整備。 ・将来は、一方通行化、右折規制、総量規制等を検討。 	<p>⑥ 未施工都市計画道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路のうち、一定期間以上未施工のものについては、指定取り消しを含めた思い切った対応策も検討。 	<p>⑦ 水上交通の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旭町、元船町等いくつかの地点を結ぶシャトルボートの就航。 	<p>(注)トランジットモール：中心街の通りを歩行者専用の空間とし、公共交通機関だけが通行できるようにした街路</p>

(3) 観光と環境

<p>① 観光資源のさらなる価値向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・出島の完全復元事業への住民の理解促進。 	<p>② 産業施設・産業遺産の観光活用</p> <p>a.軍艦島・三菱重工業(株)長崎造船所資料館等の観光資源化</p> <p>b.観光客や市民が楽しめる市場(いちば)の整備</p>	<p>③ ソフト面の充実</p> <p>a.観光施設の休館日・開館時間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・休日となる月曜日は開館。 ・ビジネス客等の為、開館時間延長。 <p>b.夜の街のキャッチセールス規制、撲滅</p>	<p>④ 市民や観光客が楽しく歩ける街</p> <p>a.元船遊歩道と出島・常磐地区等の歩行者導線形成</p> <p>b.観光案内版等の充実</p>	<p>⑤ 新しい時代の長崎の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・家族・夫婦・友達など少人数旅行への対応。 ・住民一人一人の郷土愛。
---	---	---	--	---

3. 提言実行に向けての推進体制

<p>① まちづくり企画調整局(仮称)の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・街づくりに関連する縦割り部局を横に連帯し、総合調整。戦略的にプロデュース。 ・街づくりのコンサルタント(専門家)を首長のブレーンとし、権限を付与。 	<p>② まちづくり委員会(仮称)の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり企画調整局(仮称)の諮問機関として、種々の提案に対し大所高所から意見を述べ、優先順位を決定する。 ・メンバーは交通、観光、福祉、環境、情報等大学や民間の専門家で構成。
--	---

1. 市街地活性化の行動指針

- (1) 長崎市においては、人口・産業構造、価値観などの変化と将来の姿を見据えた市街地活性化が急務です。今は「議論」から「行動」の時です。それも「待ったなし」の。
- (2) 実現に向けた指導力、市民の積極参画、企画・立案・実施機能の充実が特に求められています。提案しっぱなし、提言を受け取りっぱなしというのは、当地の貴重な知的資源の無駄遣いも甚だしいところです。折角の知識の蓄積を是非目の見える成果に繋がるまでフォローしていきましょう。市民が中心となって。
- (3) 「グランド・デザイン作り」と並行して「小さな実践・変化の積み重ね」を目指しましょう。そして、「変わる（変わる）長崎」を実感しようではありませんか。
- (4) タブー、既得権益に対する行き過ぎた気配りはもうやめましょう。「聖域を作らず、価値観を思い切って変えてみる」ことからスタートしてみましょう。具体的には、次のとおりです。
 - ① 街作りの主役に関し、「集団・会社中心主義」から訣別し、「ひと中心」の街づくりに転換しましょう。
 - ② 開発にあたっては、これまでの「郊外拡張路線」から、「市街地重視」、「市街地回帰」、「コンパクトな街づくり」に転換しましょう。
 - ③ 「車中心」から「車抑制」、「歩行者中心」に転換しましょう。これは、市民にも来訪者にも「優しい街」との印象を強めるはずです。
 - ④ 都市計画を「書面主義」、「行政による計画先行主義」から、「計画をビジュアルに分かりやすく表示して市民に前広に開示し、市民を巻き込んでいく」やり方に転換しましょう。
- (5) 折角の行政のアイデアを結集し、調整の無駄を省くため、街づくりにあたり県と市の連携がさらに緊密になるように働きかけましょう。
- (6) 観光・清掃ボランティアを育成し、眠っている当地の人的資源を都心活性化に有効に活用しましょう。
- (7) 文化・歴史に対する市民（住民）行政・経済界の理解を深めましょう。これにより経済界と市民との一体感が強まることが期待されます。
- (8) 注目されるアイデアではあっても、成功するかどうか、市民が支持するかどうか必ずしも自信が持てないプロジェクトについては、ためらうことなく「試行実験」をしてみるべきです。他の都市でも成功事例は多く見られます。仮に試行の結果取り止めた場合でも、手続の透明性と住民の納得性は高まるでしょう。

2. 活性化に向けての具体的提案

(1) 景観の向上

① ビル屋上・路面電車軌道の緑化推進

- 都市の緑地が不足していることにより、ヒートアイランド現象や空気清浄・騒音軽減機能の低下、人々の潤いの場の減少といった現象が生じています。この心理的影響などが、全国的に問題となっています。

この問題を解消するためには公園の増設などが必要ですが、都心で用地を買収するには多大な費用が必要となります。また、ビルに囲まれた地域に小さな公園を作っても日当たりが悪いものとなってしまう、あまり緑化の効果は望めません。

(具体的提案)

a. ビル屋上の緑化推進

- ビルの屋上に土を入れて植物を栽培することにより、新たに敷地を確保することなく日当たりが良く、しかも風通しのよい緑地が確保できます。

また、外壁を蔦で覆ったり、バルコニーに花壇を設けたりすることで、外部から鑑賞できる緑を生み出し、市民や観光客の目を楽しませることもできます。

ビル屋上の緑化（シュミレーション）



b. 路面電車軌道の緑化推進

- 路面電車の軌道敷に芝を張ることにより、ヒートアイランド化の抑制や軌道車輪の金属音低減、景観の向上を図れます。現在、高知市の土佐電鉄で、国土交通省と高知県による共同実験（平成14年10月～17年6月）が行なわれています。
- 夏場の軌道敷の温度は車道舗装面（48℃）より13℃低いという実験結果が得られており、また、市民アンケートで空気浄化や癒しをもたらす等との理由から約9割が賛成していますので、長崎市でも導入を検討することを提案します。

高知電鉄での軌道緑化



② 電柱・電線類地中化の推進

- 欧米の都市の街並みが日本の都市に比べて美しいとされる要因として、立ち並ぶ電柱と横切る電線がないことが挙げられます。ロンドンやパリの市街地は歴史が古く、中世から完成された街並みが形成されるなど、道路及び周辺環境が整備され、現在100%の電柱地中化を達成しています。
- 歴史や文化の違いもあり、日本の市街地における幹線道路の電柱地中化率は、全国市街地平均で7.1%、長崎市内では9.3%（九州の市街地10.5%）です。近年は都市景観の観点に加え、歩行空間のバリアフリー、都市の防災対策等からも地中化の要請が強くなっています。

(具体的提案)

- ・ 現在、長崎市の市街地では、出島地区の整備に合わせた周辺地域の地中化計画が進められていますが、今後も需要の密度や社会的要請などに応じて優先順位を付けて、地中化を進めていくことが必要です。
- ・ ただし、設備の全面地中化はコストが嵩むため、今後は、街路灯など架空設備を一部残して有効活用するなど、景観を配慮した低コストの地中化を推進していくことが必要です。

地中化前
(八千代町～長崎駅方面)



地中化後



③ 看板・広告の統一

- ・ 長崎市内に到着した観光客は、通常自動車や電車で観光地を回ることになりますので、案内標識の役割は重要です。しかし、観光スポットへの案内標識、通りや駐車場の表示の形式がそれぞれ違って、初めて訪れる人にとっても分かりにくくなっています。また、駅前や商店街、観光スポット周辺の様々な看板や広告の存在によって、歴史的な景観が損なわれています。



(具体的提案)

a. デザインの統一

- ・ 観光地への行き先案内標識や商店の看板のデザインを統一すれば、見やすさと景観も向上します。色は、県のシンボルカラー「青」を基調にし、形やデザイン、サイズもなるべく統一することが望ましいと考えます。

現在、市の条例で看板の色彩・文字サイズ等が制限されていますが、既存のものに適用されないため、効果は挙がっていません。今後は、既存のものにも段階的に適用していくといった対策が必要です。

b. わかり易い観光都市づくり

- ・ 長崎市内の観光施設は、日本・中国・西洋およびその要素が混ざり合ったものが各所に点在していることから、施設概要やアクセス方法などが即座に分かれれば観光客の利便性が高まります。

そこで、市内各所に「観光案内情報提供端末」を設置し、施設の映像・特徴・アクセス方法などの情報を提供することで、初めて訪れた人にもわかり易い観光都市を目指すことが重要です。また、それらの情報に携帯電話等からもアクセス出来るようにするなど、ITの積極的な活用が必要です。

④ 街並みの保存

- ・ 長崎市街地は政策的に都市が整備されてきた経緯があり、もともと旧居留地、出島、中華街、唐人町、寺町など明確なゾーニングが存在していました。しかし、近年のこうした整合性に十分配慮しない開発により、長崎らしい街並みの一体感が失われつつあります。

(具体的提案)

- ・ 長崎らしい景観を蘇らせるため、現在の都市景観条例における新築・改修時の建物のデザインや色彩についての事前協議を、より拘束力の強いものにすることや、地域住民が一体となった保全活動など、早急な対策が必要です。

(事例)

長野県小布施町

- ・ 名産の栗の木株を使った舗装道や、歴史的街並みにマッチした菓子屋、銀行など、官民一体となって町づくりを進めています。



大分県中津市

- ・ 城下町中津の風情を観光客に味わってもらうため、武家屋敷跡にあるコンクリート塀を土塀風に復元しています。

⑤ 街を花で埋め尽くす運動

- ・ 欧州の街では、公園や駅などの公共施設だけでなく、庭先やベランダにもいろいろな花が飾られ、街を美しく彩っています。長崎市でも、グラバー園をはじめとする観光スポットや駅前、電停等に花が植えられていますが、まだまだ街の至る所で花が見られるほどではありません。

(具体的提案)

a. 観光スポットの周辺を花で埋め尽くす

- ・ 「浦上川桜回廊」(平成16年2月完成済)のように、市民と県・市が協力して観光スポットの周辺に花を植え育てていくことで、訪れる観光客だけでなく、市民の目も楽しませることが出来ます。

b. 庭先やベランダに花を飾る

- 市の花である紫陽花など町内・地区ごとに花の種類を決めて庭先に植えたり、ベランダに飾ることにより、四季折々の「街の花」を楽しむ市民運動を広めることを提案します。行政が奨励したり、転入者などに種や鉢植えを配布することも考えられます。

⑥ 催事や照明効果（ライトアップ・イルミネーション）の活用

a. 催事

- イベントや祭りは長崎の重要な観光資源であり、定期的、反復的に開催されるものはリピーターを増加させたりするうえで、より効果的です。近年、「ランタンフェスティバル」の催し物の広範囲化や「長崎くんちの夕べ」の開催など、観光客を増加させるための策が実施されていますが、今後も新しい試みを続けていくことが重要です。

b. 照明効果等

- 眼鏡橋や周辺の石橋、グラバー園等の観光スポットは、ライトアップされ、夜間も観光客や市民の目を楽しませています。今後、女神大橋の完成や新美術館開館等に合わせて、ライトアップやイルミネーションのポイントを増やしていくことが必要です。さらに、イベント開催時には会場にイルミネーションを設置することで、多くの観光客にも「美しい長崎」をアピールできます。
- 市内には、グラバー園、稲佐山、平和公園等屋外を周遊する観光スポットが点在していますが、高齢者や子供連れにとって暑さ・寒さの厳しい季節に長時間屋外にいることは体力的に負担が大きいものです。そのため四季を通して、快適な観光を楽しむための環境づくり（工夫）が必要です。

（具体的提案）

a. 催事

- グラバー園での夜間コンサートや水辺の森公園での野外コンサート、長崎帆船まつり開催時期のヨットレースなど、観光資源の新しい活用を進める必要があります。



b. 照明効果等

- 女神大橋が開通（平成18年春予定）すれば、ライトアップにより、長崎の新しい観光シンボルとして存在感をアピールすることになるでしょう。また、横浜ベイブリッジのように時間によって光色を変化させることや、「ランタンフェスティバル」や「長崎くんち」などイベント等に合わせたイルミネーションを行なうなど、何度も見に行きたくなる仕掛けが必要です。女神大橋のそばに展望公園を作り、長崎市内を望む新たな夜景スポット・憩いの場とすることを提案します。

- ・ 屋外を周遊する観光スポットに屋外冷暖房設備（夏季：屋外冷風機、冬季：屋外ヒーター）の設置を推進することで、高齢者や子ども連れにとっても、四季を通して快適な観光を楽しめる環境づくりを図ることが必要です。また、市内の公衆便所の美化徹底やウォッシュレットの設置などで観光客に気持ちよく利用してもらい、快適な観光を楽しんでもらいたいと思います。

（事例）

・ 横浜ベイブリッジのライトアップ



・ 船のライトアップ（横浜）



⑦ 銅座川等の駐車場撤去

- ・ 新地に隣接する銅座川は、駐車場に転用されているため、これによる交通渋滞が歩行者の障害となっているばかりでなく、著しく景観を損ねています。また、他地域の観光スポットでも数台規模の小規模駐車場が点在しており、景観を損ねています。

（具体的提案）

- ・ 新地・出島地区を対象とした公共駐車場を建設し、銅座川の駐車場は撤去することを提案します。公共駐車場の設置が難しければ、民間の駐車場を活用することによっても対応できるのではないのでしょうか。他の地域でも、既存の駐車場を含めて、効率的な配置を検討する必要があります。

（２）街の発展に有効な交通システムの検討

- ・ 街にとって交通システムとは、人でいえば循環器官のようなものです。必要な場所になかったり流れが悪かったりすると、その付近の組織は壊死します。逆に大きくなり過ぎると、“心臓”に負担がかかってしまいます。
- ・ 過去、道路や鉄道・軌道あるいは港湾の整備や公共交通網の形成などが、それぞれ単独予算の下に整備されているため連携が悪く、結果として人が住みやすい街づくりにふさわしくない“血管”となってしまっている例もあります。
- ・ 欧州の先進的な街では、交通対策全体を一つの予算として確保し、歩行者対策や公共交通整備、あるいは街に車を入れないための環状道路設置など、思い切った集中投資を行っています。
- ・ 優れた民間企業の評価と同じように、今後は街の設備投資に関して“選択と集中”を積極的にできる都市が優れた街である、との評価を受ける時代が来るでしょう。

- 今後の街の大きな方向性として、「郊外拡張路線」から、「市街地重視」、「市街地回帰」、「コンパクトな街作り」に転換することを提言します。そして「車中心」から「車抑制」、「歩行者中心」に転換することを提言します。
- 20世紀後半における自動車交通を前提とした街への設備投資によって、多くの都市の中心部が空洞化し、街の個性が失われるとともに、大気汚染も招きました。「環境の世紀」と呼ばれる今世紀は、その大きな方向転換を求められています。
- こうした中、長崎市では、街の独特の地形に配慮した行政や事業者の努力により、きめ細やかで廉価な公共交通ネットワークを整備し続けることができ、他都市に比べて高い公共交通利用率を維持しています。さらに近年、行政主導によるコミュニティバスや乗り合いタクシーの運行、新しい斜面交通システムの導入などが積極的に行われ、その利便性向上への試みも続けられています。
- こうしたことは、私達の街が全国に誇るべきことではありますが、そのような努力にもかかわらず、公共交通の利用率は低下傾向にあります。
- 言うまでもなく、市街地回帰、コンパクトな街づくりのために最も有効なツールは、公共交通利用者と歩行者が最も快適になるような交通システムの整備です。このことは同時に、環境の浄化や街の個性・文化の維持に大きな影響をもたらします。今後は、交通システム投資を重点的に行うべきだと考えます。

(具体的提案)

① 新幹線と鉄道連続立体交差事業の推進

- 都市間輸送の手段として、鉄道は世界的に見直されつつあります。JR長崎本線は昭和初めからのルートを未だに使用している区間が多く、高規格化は絶対に必要であり、その手段としての長崎新幹線は推進しなくてはなりません。
- また、在来線の連続立体交差事業の計画がありますが、駅付近の再開発構想との整合性を図りながら検討していく必要があると考えられます。

② 公共交通の一段の整備

- 長崎の公共交通事業者は、これまで極めて積極的な投資を行い、有効な交通網を維持していますが、今後一層の利便性向上を図るためには、道路財源等を活用した公的設備投資が必要です。具体的には、路面電車の軌道延伸、低床大型車両の導入、公共交通間の乗り換えステーションの設置、停留所の快適化などがあげられます。

乗り換えステーション(広島市)



- ・ コミュニティバスや乗り合いタクシーは、利便性の向上には有効ですが、収益性がきびしいため、事業そのものへの補助によるネットワーク拡大が必要です。また、信号優先システムやリバーシブルレーン（注1）の採用によるバス優先レーンの拡大、テラス型バス停（注2）の設置など、交通ソフト面でのバックアップも重要です。

（注1）リバーシブルレーン：朝夕で上り下りの交通量が逆転するような通勤道路で、ある車線の進行方向を変えるもの。

（注2）テラス型バス停：バス停付近のマイカーの路上駐車などでバスの円滑な運行や停車が妨げられることを防ぐため、バス停を車道に張り出して整備したもの。

③ 自動車通勤自粛の推進

- ・ 前項の施策により公共交通網の快適化は実現できますが、私達市民各々がもっと公共交通機関を利用するような意識改革が重要です。特に、通勤等には必ず公共交通機関を利用することや、時差出勤を奨励するなど、官公庁や企業、市民に働きかけていくことが必要です。同時に、運行時間帯の延長など、使いやすい公共交通システム作りにも取り組むべきです。

④ 歩行者空間の質の向上

- ・ 歩いて楽しい歩行者道路を作ること、市民のためだけでなく、観光客の誘致にも有効です。これまで自動車空間を拡大するために縮小を余儀なくされ続けた歩行者空間ですが、今後は車線を多少犠牲にしても快適化する必要があります。

トランジットモール(仏:ストラスブール)



- ・ トランジットモール（注3）の導入も効果的です。車優先の象徴ともいえるべき歩道橋は、これまでにかなりの数が撤去されました。残りの処理を早期に検討するとともに、ペDESTリアンデッキ（注4）として活用できるものは、バリアフリー化のうえ活用していくことも考えられます。

（注3）トランジットモール：中心街の通りを一般の車両通行を抑制した歩行者専用の空間とし、バス、路面電車等、公共交通機関だけが通行できるようにした街路のこと。

（注4）ペDESTリアンデッキ：歩行者のための高架構造物で、歩行者と自動車との動線分離を図ることにより、歩行者の安全と自動車の効率化を図るもの。

⑤ パークアンドライドの導入と環状道路の整備、市内交通規制

- ・ 街の中に自動車が入らないようにするための施策も検討しなくてはなりません。まず、街のまわりにパークアンドライド用駐車場を整備することによって、自動車

の流入量を制限できます。そのためには、必ずしも新しく駐車場を作る必要はなく、既存の流通施設や卸売施設の駐車場、あるいは埠頭の公共用地等を利用することによって、ソフト面のみでの展開が可能です。ただし、この場合、公共交通とのリンクが極めて重要です。

- ・ 街に直接用のない自動車が通過するための環状道路の整備も考えるべきです。このような施策を講じた上で、市内への自動車交通の流入を低減する手段として、一方通行化、右折規制、さらには総量規制等の手段を検討していく必要があります。

⑥ 未施工都市計画道路について

- ・ 車の少ない、人に優しい街づくりを目指すという前提であれば、都市計画道路のうちで一定期間以上未施工のものについては、指定取り消しも含めた思い切った対応策をとることも検討すべきと思われます。

⑦ 水上交通の活用

- ・ 港は長崎の街のアイデンティティーであり、港内や浦上川を船が行き交うことは、港町の景色の魅力高めるうえで重要です。その港を活用するためには、水上交通の充実を考えなくてはなりません。旭町、元船町等いくつかの地点を結ぶシャトルボートの就航を提案します。

水上バス(大阪市)



(3) 観光と環境

- ・ 観光と環境の問題は別々のものとも言えますが、美しく清潔で住民にとって住みやすい街は、同時に、県外あるいは海外から来訪する観光客にも気持ちよく滞在してもらえる街であると思います。
- ・ 特に長崎のように、街の至るところに歴史的遺産や観光スポットが数多くあり、街を散策しながらそれらを楽しむことができる街は、その環境を美しく清潔なものにすることによって、一層価値を高めることができると考えます。
- ・ 環境といっても、ただ街のつくりが綺麗だとか景観が美しいといったハード面だけでなく、ソフト面でも素晴らしい環境を作り出していくことが、住民にとっても観光客にとっても、優しく暖かみのある街づくりに繋がります。

① 観光資源のさらなる価値向上

- ・ 長崎には既に多くの観光資源が存在し観光という面では非常に恵まれた立場にあ

りますが、それに甘んじることなく、さらに継続的な活動によって、それらの価値を高めてゆく努力が必要です。

- ・ そういった活動の大変良い例として「出島の完全復元事業」が展開されていますが、これらが実現した場合は極めて大きな経済的効果がもたらされる筈です。その為にも市民がこういった活動・事業への理解を深めることが必要です。

② 産業施設・産業遺産の観光への活用

- ・ 長崎は明治以降、日本の工業近代化の先頭に立ってきた歴史があります。そして今なお、当地の造船業は世界的にも大変重要な地位にあります。経済発展に大きく寄与してきた産業施設・産業遺産は、観光資源として十分に活用できるものです。

(具体的提案)

a. 軍艦島・三菱重工業（株）長崎造船所資料館等の観光資源化

- ・ 軍艦島(端島)の世界遺産への登録は既に大きな活動となっていますが、三菱重工業（株）長崎造船所の資料館・工場施設も、観光資源として活用できる余地は十分にあると考えます。勿論これらの活用は、民間会社の協力のもとに成り立つものですので、運用に当っては役割等を明確にしたルール作りが必要ですし、場合によっては然るべき経済的支援も必要です。

b. 観光客や市民が楽しめる市場（いちば）の整備

- ・ もうひとつ長崎の大きな産業である漁業と農業については、これだけ海産物・農産物の豊かな街でありながら、観光客が押し寄せて行くような市場がありません。北海道では、札幌も函館も観光バスが列を連ねて市場へ向かいます。その土地ならではの生鮮食料品を買うことは、観光客にとって大きな楽しみのひとつですが、長崎にはそれを十分に実現してくれる場所がないのは、不可解であると同時に残念です。そうした“食文化”を前面に出した工夫が必要です。

③ ソフト面の充実

- ・ 長崎を訪れた人々を温かくもてなすという意味から、比較的容易に見直して実行に移せることとして、次のようなことが挙げられます。

(具体的提案)

a. 観光施設の休館日・開館時間の見直し

- ・ 観光施設や市立博物館など公共施設の中には、月曜日が休館日となっているとこ

ろがいくつかありますが、月曜日が振替休日に当たる場合も暦どおりに休館しています。月曜日が振替休日ということは、遠来の観光客にとっては土曜日も含めて3連休であることが多く、月曜日でも市内観光したいと思うのが一般的です。そんな時訪れた施設が休館だったのでがっかりしたとの指摘も、実際に観光客から聞かれています。

- ・ 観光客だけでなくビジネス客や仕事帰りの市民も、夕方からこれらの施設を利用できるよう、休館日の見直しとともに、開館時間の延長を働きかけることも必要と考えます。

b. キャッチセールスの排除

- ・ 健全な観光都市と言う観点からは、夜の街のキャッチセールスは、徹底的に規制して撲滅すべきではないでしょうか。この問題は10人の市民に聞けば、10人とも賛成されるはずで、条例を強化するなどの施策により、恐れず粘り強く対応すれば、きっと実現できるはずで、

④ 市民や観光客が楽しく歩ける街づくり

- ・ 長崎の市街地には歴史的遺産や観光スポットが数多くあり、街自体もそう大きくないので、大体が徒歩で回れます。これらの特徴を最大限に生かし「歩いて楽しい街・長崎」を実現することは、そんなに難しいことではありません。それは、同時に街中の車の数を減少させるという効果も十分に期待でき、市民生活にとっても観光にとっても大変有益なことです。
- ・ そのためには、ハード面においては、はっきりとした歩行者導線を作り上げる必要があります。その導線は、親水護岸・無舗装や石畳を活用して景観的にも美しく、かつバリアフリーで、適度に清潔な休息スポットのある、人に優しいものでなければなりません。

(具体的提案)

a. 元船遊歩道と出島・常盤地区等の歩行者導線形成

- ・ 幸い長崎には美しい海岸線がすぐ近くにあり、駅付近から元船の倉庫群、出島・常盤地区にかけての導線は、一体感を持たせ、倉庫群の裏通りも含めて歴史的佇まいを復活させてレトロ風に統一したり、ウォーキングデッキなども設置すれば、もっと活用することができるでしょう。唐人屋敷地区の路地も、工夫次第で観光資源として十分に活用できると考えます。

- ・ 観光客のためには、海岸線や市街地の観光スポットを結ぶモデルルートをつくって、大々的にこれをPRすることが必要です。既に市などが行っているものもありますが、もっと本格的かつ徹底的にやらなければ効果は薄いと考えます。

b. 観光案内板等の充実

- ・ 歩行者導線を作って、そこに人（特に観光客）を呼び込むためには、案内標識やパンフレットの充実（外観と内容）も不可欠です。前述（3頁）のように、道路の案内標識は統一する一方で、各地区での案内板は、寺町には寺町風の、山手地区には山手地区風の、中華街には中華街風のデザインにすればもっと楽しいのではないのでしょうか。
- ・ 案内板は、もっと絵を活用しながら、歴史的背景や場所のいわれにも触れるなどの工夫があれば、観光客の知的好奇心をくすぐり、歩くスピードも変わってくると考えます。例えば、くんちの踊り町を、全てこの方式で紹介してみてもどうでしょうか。こうしたことが、観光客を温かくもてなす街づくり、観光客と市民とのふれあいを生み出す街づくりの基本になると思います。一つひとつの観光スポットでの滞在時間が長くなれば、日帰りが一泊へ、一泊が二泊へと繋がっていくはずで

⑤ 新しい時代の長崎の活性化

- ・ 周知のとおり、長崎の住民の数は漸減傾向にあり高齢化も進んでいます。日本人の観光スタイルも大きく変わりました。大型バスで移動する団体旅行から、家族・夫婦・親友同士などの少人数旅行が主流になってきています。
- ・ であるならば、当然、観光を柱にする街の作り方も変わらなければなりませんし（ハード面）、観光客のもてなし方も変わらなければなりません（ソフト面）。思い切って街を住みやすくつくり変えたり、県外からの観光客を暖かく迎えてもてなすことの基盤は、住民一人一人の郷土愛ではないでしょうか。街づくりに対する理解と協力、観光ボランティアなどへの参画（その為には街の歴史を学ぶことも必要でしょう）といったことも、郷土愛なくしては考えられません。
- ・ 幸い長崎には、非常に郷土愛の強い方が数多くおられます。長崎を大きく変えるためには、もう、議論している時代ではありません。是非を論ずることに時間を費やすよりも、できることから実行に移さなければならない時代になりました。やってみて駄目なら元にもどす、そういった勇気が必要です。それが結果として、「新しい時代の長崎の活性化」につながるものと確信します。

3. 提言実行に向けての推進体制

- ・ 街づくりは長期にわたる作業なので、腰を落ち着けてじっくり取り組むことのできる街づくりの専門家の存在が必要です。現在の行政の職員は異動が頻繁で、こうした人材が育ちにくい仕組みになっています。
- ・ 行政組織面でも、街づくりに関連する部局（福祉部、環境部、商工部、観光部、道路公園部、都市計画部、まちづくり部、建築住宅部等）は、中央官庁の縦割り行政を反映して、計画や事業に関し全体的な統一性がみられないのが現状です。

（具体的提案）

① まちづくり企画調整局（仮称）の設置

- ・ 街づくりに関連する縦割り部局を横に連帯し、総合調整をするとともに、各部局の縦割りメニューを横に組み合わせた新しい施策を考え、街づくりを戦略的にプロデュースする「まちづくり企画調整部局（仮称）」を行政の中に新設することを提案します。
- ・ その際、「まちづくり企画調整部局」のトップに民間の街づくりコンサルタント（専門家）をスカウトし、首長のブレーンとして位置付けるとともに、その街づくりに関する最大の権限を付与すべきです。
- ・ さらに、その事務方として、街づくりに関連する各部局から企画力、調整力に優れた30～40代の技術職・事務職をスカウトして配置することも必要です。

② まちづくり委員会（仮称）の設置

- ・ これに加えて、「まちづくり企画調整部局」の諮問機関として、民間や行政の種々の提案に対し、全体的、総合的に大所高所から意見を述べ優先順位を決定する「まちづくり委員会（仮称）」を新設することを提案します。そのメンバーは、交通、観光、商業、福祉、環境、文化、情報等、大学や民間の専門家7人程度で構成し、ともすれば当局の意向を追認する傾向を持ちがちであった既存の委員会とは、一線を画さなければなりません。
- ・ 地方分権の流れの中では、市民の色々な生の声を基に、「自分たちのまちは自分たちでつくる」という市民参加型の新しい街づくりのやり方が、これから主流となるべきです。今後、そのための「組織」と「企画力」が問われることとなります。「まちづくり企画調整部局」と「まちづくり委員会」はその布石となるでしょう。

<平成15年度 長崎都心活性化委員会>

	氏名	法人名	役職
委員長	扇 道 徳	扇 精 光 (株)	代 表 取 締 役
前委員長	松 田 邦 夫	日 本 銀 行 長 崎 支 店	前支店長(H16年3月異動)
コメンター	石 中 富 雄	九 州 電 力 (株) 長 崎 支 店	執 行 役 員 ・ 支 店 長
"	宇 佐 美 淳	商 工 組 合 中 央 金 庫 長 崎 支 店	支 店 長
"	小 川 幸 雄	大 石 建 設 (株)	取 締 役 会 長
"	後 藤 信 三	三 菱 商 事 (株) 長 崎 支 店	支 店 長
"	鉄 川 進	(株) 鉄 川 工 務 店	代 表 取 締 役
"	寺 澤 律 子	(株) 西 海 建 設	代 表 取 締 役
"	中 牟 田 真 一	(株) 浜 屋 百 貨 店	代 表 取 締 役 社 長
"	渡 辺 泰 輔	長 崎 総 合 鑑 定 (株)	代 表 取 締 役
	安 達 一 藏	安 達 (株)	代 表 取 締 役 社 長
	安 達 一 郎	安 達 (株)	取 締 役
	姉 川 洋 太	岩 永 工 業 (株)	常 務 取 締 役
	井 寄 春 生	イ サ ハ ヤ 電 子 (株)	代 表 取 締 役 会 長 兼 社 長
	石 丸 利 行	(株) イ シ マ ル	代 表 取 締 役 社 長
	上 田 恵 三	長 崎 自 動 車 (株)	代 表 取 締 役 社 長
	川 添 一 巳	ラ ッ キ ー 自 動 車 (株)	代 表 取 締 役 社 長
	小 森 建 治	鹿 島 建 設 (株) 長 崎 営 業 所	所 長
	酒 井 日 出 男	西 九 州 開 発 振 興 協 同 組 合	代 表 理 事
	上 滝 満	(株) 上 滝	代 表 取 締 役 社 長
	東 條 鉄 郎	(株) 九 電 工 長 崎 支 店	理 事 支 店 長
	原 口 憲 二	ホ テ ル ニ ュ ー 長 崎	専 務 取 締 役
	平 方 博 憲	ヒ ラ カ タ 興 産 (株)	代 表 取 締 役
	藤 田 光 博	(株) 山 口 銀 行 長 崎 支 店	支 店 長
	本 田 時 夫	(株) 梅 月 堂	代 表 取 締 役
	増 崎 博 之	(株) 長 崎 土 建 工 業 所	代 表 取 締 役 社 長
	宮 崎 應 男	長 崎 商 工 会 議 所	専 務 理 事
	武 藤 嘉 光	ム ト ウ 電 材 (株)	代 表 取 締 役 社 長
	安 井 浩 一	西 部 ガ ス (株) 長 崎 支 社	常 務 取 締 役 長 崎 支 社 長
	山 下 洋 一 郎	(株) み ろ く 屋	代 表 取 締 役 社 長
	山 口 文 弘	(株) 福 岡 銀 行 長 崎 支 店	支 店 長
	山 本 誠	大 和 ハ ウ ス 工 業 (株) 長 崎 支 店	支 店 長
	横 田 貞 三	(株) 十 八 銀 行	常 勤 監 査 役
	吉 田 茂 視	(株) メ モ リ ー ド	代 表 取 締 役
	吉 原 殖 男	(株) 三 建 設 計 綜 合 事 務 所	取 締 役 会 長