

# 視 察 報 告 書

報告者氏名 おだぎり たかし

## 1 委員会名

つくばエクスプレス沿線整備と新川耕地・周辺特別委員会

## 2 期 日

令和6年10月8日（火）～10月9日（水）1泊2日

## 3 視察地及び調査事項

(1) 長崎県長崎市（1日目）

新幹線開通後の都市整備について

(2) 長崎県諫早市（2日目）

諫早駅（iisa（イーサ））東地区再開発について

## 4 所感等

### ■長崎県長崎市

土地柄的制約から、平地の活用策については、十分な将来性を見通した計画が求められる中で、新幹線開通及び駅舎改修と、駅前及び周辺の一体的利用の方法が大変難しかったと思われる。また、時間的制約がある中で、県・市・鉄道事業者の思惑が交錯しがちになる点多々あったと思われるが、それぞれが大いに役割を發揮されたものと思われる。

特に「街の顔」となる駅前広場整備については、新幹線開通時、完成できず批判もあったと思われるが、行政が急ぎ過ぎなかったことが、最大の利点となり、将来的に有意義な結果を招くことを心から祈るばかりである。

新幹線乗り入れも含め、『長崎駅周辺まちづくり【再整備事業】』という大枠でくくれば、総事業費は700億円余（うち国費320億円余）に及ぶ大規模開発といえる。これらに対する地元負担以外に、県事業に対する地元負担、JR駅舎改修費（本市同様「請

願駅舎」との位置付け)があり、現時点の長崎市にとって身の丈にあったものかどうかの判断は難しいが、高齢化のさらなる進展による徹底したバリアフリー化、観光業の誘発、周辺開発(不動産価格の向上)の起爆剤につなげる必要性がより高まっている。

これらの取り組みを将来的に長く持続的に享受できるかどうかという点に今後注目したい。また、今事業とスポーツ(サッカーやバスケット)との連携、周辺商工観光業界との連携、周辺道路網と上下水道への影響は、今後本市でも経年的に注目しても参考になると思われる。

とりわけ、一度訪れた方が、スポーツを通じ、街(インフラ、観光資源、食文化、人とのコミュニケーション等)にふれることで、「また来たい」「今度は家族・友人と来たい」と思える長崎市の工夫や配慮は、観光資源の大小、スポーツ会場の有無の違いはあれ、本市でも大いに参考にできると思われる。

その他、本市では「おおたかばかり」との市民の批判に対する市長の議会答弁が繰り返されていることを踏まえれば、長崎市のような「まちぶら(街をぶらぶらする)プロジェクト」は、冊子1つで市民に市政の取り組みを周知し、複数年計画で、理解を求める(深める)とりくみの一助として便利な方法だと思われる。

残念な点としては、長崎スタジアムシティとの連携、特に交通対策や上下水道等インフラ整備、試合があるときの一時的渋滞・混雑との連携について、委員会として現場を見聞きし、様々な教具する時間が確保できなかった。

## ■長崎県諫早市

本市では、駅及び駅前・周辺まちづくりとして、江戸川台駅東口と南流山駅周辺、初石駅舎・駅西口整備が計画として持ち上がり、一部着手されている。3事業とも、市有地面積の大小や有無に大きな違いがあり、同じ手法を利用すること、将来都市像の描き方(目標)も大きく異なることから、諫早市の取り組みは本市内3駅・3地域に対し、様々な活かせる視点、参考になる点が得られた。

とくに駅舎出入口からバス停までの屋根設置、駅舎内の交流(フ

リー) スペースの確保、立体都市計画によるバス停と交通広場の立体的利用、民間ホテルへの売却収入による財政負担の軽減、駅西側・東側の連携がある。

一方、駅ビル及び交通広場で124億円に加え、請願駅舎方式による諫早駅自由通路30億円弱程度は、決して安い買い物ではないと思われる。また長崎市での観光集客がさらに強まれば、諫早駅は通過駅、もしくは諫早市内はストロー現象的に市内の消費が長崎市等へ奪われる可能性が高くなっていると考える。今後、駅前ビルと市内の商工業及び観光資源と一体的・有機的連携による集客の取り組みに期待したい。

残念な点としては、市役所内での座学が中心となったため、駅ビルと周辺まちづくりとの関係、駅舎西口・東口との連携、駅ビルへの集客と諫早市内の各経済活動との連携をじっくり見聞きすることができなかった。