

視 察 報 告 書

報告者氏名 海老原 功一

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

（1）「新幹線開通後の都市整備について」【長崎県長崎市】
～市勢概要～

人口389,895人

面積405.69km²

議員定数40名

都市の形態は商工業都市（造船・機械工業、水産業、観光）

～事業概要～

長崎市においては、新幹線開通後の都市整備として各事業を以下の通りに整理しており、これら3つの事業が相互に関連しながら、長崎の陸の玄関口としての再整備を進めている。

1 長崎駅周辺土地区画整理事業（事業主体：長崎市）

施行面積：約19.1ha

事業費：約173億円

（国費57億円、市費47億円、保留地処分金69億円）

事業期間：平成21年度～令和10年度

進捗率：83%（令和5年度末）

本事業は、主に宅地、街路、広場等といった面的整備を主として行っており、新幹線や在来線といった鉄道施設の受け皿を整備するとともに、道路や駅前広場等の基盤整備と土地利用の転換・有効利用を図り、長崎の玄関口にふさわしい都市拠点を形成しようとするものである。

長崎駅周辺の整備状況として、長崎駅西口周辺の整備はほとんど完了しており、現在は主として東口側の多目的広場を中心に整備を進めている。

2 JR長崎本線連続立体交差事業（事業主体：長崎県）

事業費：約529億円

事業区間：松山町～長崎駅（約2.5km）

事業期間：平成21年度～令和5年度

進捗率：95%

本事業は、主に鉄道（在来線）の高架化を行っており、鉄道の高架化に伴い、幸町踏切、宝町踏切、梁川橋踏切、竹岩橋踏切といった4つの踏切が除却されることで、市内における都市交通の円滑化や東西市街地の一体的・均衡ある発展に寄与するものである。

3 九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎）（事業主体：国）

事業費：約6,197億円

区間：武雄温泉～長崎間（約66km）

駅的位置：武雄温泉駅、嬉野温泉駅、新大村駅、諫早駅、長崎駅

事業期間：認可（平成24年度～令和7年度末）

（開業は令和4年9月23日）

本事業は、新幹線の整備により、長崎県全体としての交流人口の拡大による活性化及び主要都市との時間・距離の短縮を図るものである。

～所感～

長崎駅周辺再整備にあたり、事業主体が国・県・市とそれぞれ異なるところ、各事業主体間における緻密な連携によって、用地

取得が難航した部分はあっても、概ね順調な事業の経過がなされていると感じた。特に、まちづくりの気運醸成として行った各種イベント、工事説明会、現場見学会については、県と市の連携により、地権者だけでなく、市民・県民の方々へ事業に対する理解や協力を得ることに寄与したものと推察できる。

また、市民等が行政へ参画するという観点では、まちづくりシンポジウムにおいて頂いた意見を「長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画」に反映したことや、ワークショップにおいて駅前広場の活用方法等を市民と行政が一体となって考えたこと、事業者にも協力を頂きながら行った工事説明会や現場説明会を実施したことを鑑みると、事業の進捗状況に合わせて、行政だけでなく、市民や事業者とも出来る限りの合意形成を図りながら事業を進めていると考える。

なお、長崎駅周辺再整備事業が全て完了していないものの、当該事業の効果の一つとして、長崎駅周辺部における宅地価格が上昇しており、この宅地価格の上昇は、当該事業が完了していくにつれて、更なる宅地価格の上昇が見込まれることから、長崎市がより活性化していく気運の一つの現れであると推察する。

質疑において、行政と事業者が長崎駅周辺再整備事業を進めるにあたり、事業者の参画の度合いを深めるために各当事者間における妥協点の模索に注力したことは、本市の施策を進めるにあたり、大変に参考となるものであった。

(2) 「諫早駅 (iisa (イーサ)) 東地区再開発について」

【長崎県諫早市】

～市勢概要～

人口 133,670 人

面積 341.79 km²

議員定数 26 人

長崎県のほぼ中央に位置し、東は有明海、西は大村湾、南は橘湾という特性の異なる3つの海に面し、多良山系の山々や県内唯一の一級河川である本明川といった豊かで多様な自然環境に恵まれており、また、4本の国道、高速自動車道、JR、島原鉄道が通

っており、長崎市、島原半島、大村東彼、佐賀鹿島方面を結ぶ交通の要衝となっている。

また、平成17年3月1日には、諫早市、多良見町、森山町、飯盛町、高来町、小長井町が合併して新しい「諫早市」が誕生し、「ひとが輝く創造都市」を目指してまちづくりを進めている。

～事業概要～

鉄道やこれに繋がる二次交通の結節地である諫早駅周辺地区は、都市機能が集積する中心拠点として位置付けられ、県央地域における賑わいや暮らしの中心地としての役割を果たしてきた。そこで、諫早市では、「ひと」と「まち」を結ぶ県央の交流拠点を目指し、九州新幹線西九州ルートの開業に合わせた交通結節機能の強化と、交流空間を備えた都市機能や商業・業務機能の集積、さらには、まちなか居住の促進を図るため、市街地再開発事業を核としたまちづくりに取り組むこととした。

従前からの課題として、諫早駅東口には交通広場がなく、朝夕の交通混雑が挙げられ、駅から離れたバスターミナルの乗り継ぎには支障をきたしていた。また、駅の東西で市街地が分断され、駅周辺の商業・業務機能も停滞した状態が続いていた。

この状況を踏まえ、新幹線事業に伴う諫早駅の橋上化に合わせた自由通路と一体となる施設建築物とすることにより、駅の利便性と回遊性を高め、建物前面の交通広場については、バス・タクシーと一般送迎が競合しないよう区分することとした。施設建築物は、商業・業務機能を集約したⅠ棟と駐車場を有する共同住宅のⅡ棟で敷地を区分し、2敷地2棟の構成とした。

～所感～

諫早駅東地区再開発に関する事業について、まちづくりの観点と経済的な観点という異なった観点からそれぞれ御説明を頂いたことで、より多角的な観点から当該事業の概要を捉えることが出来たと感じた。

まちづくりの観点からは、九州新幹線西九州ルートの実施認可を契機として、諫早駅の周辺を整備する前から駅周辺におい

て生じていた様々な課題等を整理し、対応していった具体的な対応策を学ぶことが出来た。中でも、Ⅱ棟については、特定建築者制度を導入して整備を行ったことにより、市が事業資金の調達を行うのではなく、事業者が事業資金の調達を行うことからコスト削減を図れるうえ、民間事業者のノウハウの活用により建物整備の円滑化、迅速化が期待できる等、多くのメリットが見込める手法を用いたことは、本市においても参考となるものがあると考えられる。

経済的な観点からは、前日に伺った長崎市の政策と通じるものがあるが、新幹線開通に伴い、交流人口の増加や賑わいの創出を目的として行っている各種イベントや施策による効果が明確に表れていたと感じた。質疑の中で、賑わいや観光客の増加、社会減の改善や移住者の増加、土地価格の上昇といったプラスの効果があることを踏まえた今後の課題について、当局は新幹線開業効果をより波及させるために、駅周辺のアクセス性の向上や回遊性の改善を進める必要があるものと認識していた。態様は異なるものの、駅周辺のアクセス性の向上や回遊性の改善といった課題は、本市が抱える課題の一つとして共通するものがあると考えられる。

この2日間で九州新幹線西九州ルートの開業に合わせた再開発事業を行っている2つの自治体を視察したところであるが、各自治体を取り巻く環境や課題が共通している部分とそうでない部分があった。ただ、そのような中で本市における課題や今後の施策を行うにあたって参考となるものもあったと感じた。

視 察 報 告 書

報告者氏名 岡 明彦

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

(1) 西九州新幹線の開通後の長崎駅周辺のまちづくりについて、長崎市役所に伺い、長崎市まちづくり部長崎駅周辺整備室のお二人の方から詳細な資料を通して御説明をして頂きました。

令和4年9月23日に西九州新幹線開業から2年が経過、現在は西側の整備がほぼ完了しており、東口駅前広場・多目的広場の一部を整備中（令和8年度完成予定）との事。長崎駅周辺土地区画整理事業が平成21年事業計画決定されてからおよそ17年が経過しており、事業期間として令和10年度までになります。令和5年度末で進捗率は83パーセント。出島メッセ長崎やホテルの開業並びに長崎駅の高架下商業施設の開業に伴い、駅周辺が発展すると経済効果も飛躍的に上昇傾向となったと説明頂きました。御説明頂いた後の質問事項として、長崎駅周辺再整備事業の経過と事業費について等何点かの質問がありましたが、特に中心市街地活性化に

向けた取り組みとして長崎駅周辺で生まれる賑わいを周辺に波及させること、具体的には長崎駅周辺に来られた方を囲い込むのではなく、周辺に送り出すことが重要であると考え、そのための施策を行われているとありました。そして、回遊性および2次交通利便性向上のための取組として①国道部のバリアフリー化②市・バス事業者による観光ルートバスやまちなか周遊バスについても実施がされていました。また、長崎スタジアムシティーのグランドオープンを直近に控えている中でもありましたので、注目度のあふれる長崎市でありました。更に、およそ400年続いているお祭りであり伝統ある年中行事「長崎くんち」の開催時期と重なったことあり、街中においては市民の皆さまの活気あふれる時期の視察期間となりました。伝統ある街並みや佇まいと近代的な駅前周辺の開発でどのようなまちの発展がなされていくのかに今後も注視をしていきたいと思えます。

- (2) こちらも西九州新幹線の開通に伴い、諫早駅周辺のまちづくりや再開発について、都市再生課並びに商業課の方々から詳細な資料を通して御説明をして頂きました。iisa(イーサ)の愛称は、諫早の「イサ」、良いを意味する「イイ」、許容を意味する「イイサ」の言葉を合わせ、多くの人をやさしく包むイメージで、覚えやすく親しみやすいものになると名付けられています。市民に愛される建物となるよう、ふれ合えば「イーサ」(交流広場)、楽しめば「イーサ」(店舗等)、待てば「イーサ」(バス待合等)の思いが込められているそうです。そして、再開発に至る経緯については平成20年3月の九州新幹線西九州ルート工事実施認可を契機に諫早駅周辺整備に係る基本構想の策定に着手され、その後、平成23年度にかけて検討委員会を立ち上げ、パブリックコメントを実施され、整備基本計画を策定されています。そして平成25年9月には市街地再開発事業を核とした整備計画を公表し、平成26年8月に都市計画決定を行い、平成27年4月から事業に着手されていますが、第二種による再開発事業を前提とされたかおよそ4年で事業を開始され

ており比較的スムーズに進捗がなされたものと感じました。中心市街地活性化としての効果は新幹線駅の周辺で民間事業者による住宅供給が進んでおり、建設投資等に伴う経済効果やまちなか居住の増加が見込まれています。今後は更なる駅の利用促進や交流人口の拡大に期待をされていますが、一方で、郊外店舗の進出拡大が駅周辺の商業機能の衰退に大きな影響を与えていると捉え、その回復が今後の課題になっています。また、新幹線開業効果を波及させるため、今後は駅周辺の更なるアクセス性の向上や回遊性の改善が必要になってくることを課題として捉えていました。

纏めますが、今回の視察については、新幹線の新ルート開通によるまちづくり並びに周辺の再開発を先進事例としてお聞かせいただきましたが、今後この活性化事業等については本市においても大いに参考にさせて頂き、市政にどのように活かせていけるのかを注視して参りたいと思います。

視 察 報 告 書

報告者氏名 川本 大岳

- 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
 - (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

長崎駅周辺再整備事業は、市・県・国が以下のように相互に関連しながら長崎の陸の玄関口としての再整備を進めている、とのことである。

1. 長崎駅周辺土地区画整理事業
事業主体：長崎市 約173億円
2. JR長崎本線連続立体交差事業
事業主体：長崎県 約529億円
3. 九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎）
事業主体：国 約6,197億円

そもそも西九州新幹線は、昭和48年11月に福岡市を起点として、佐賀市を經由し、長崎市を終点とする整備計画が決定

されていた。その後約35年の時間を経て、平成20年12月に都市計画決定に至る。この時間のことを考えるだけでも長崎市民にとっては待ちわびた新幹線の開業だったことをうかがい知ることが出来る。フリーゲージトレイン（軌道可変電車方式）の整備が決定したものの断念することとなり、佐賀市や佐世保市を経由しないというルートの変更など、紆余曲折があったことも開業に時間がかかった要因だとのことであった。

現在の長崎市の人口は約39万人で減少傾向にあるとのこと。九州新幹線西九州ルートが全線フル規格で運行された場合は、長崎～博多間が約51分（約59分短縮）となるだけでなく、長崎～新大阪が約3時間15分で直行運行となる。こうした説明を聞くだけでも、その効果や影響は計り知れず、駅周辺整備の重要性が容易に理解出来た。

そして駅周辺整備のまちづくりの特徴として「デザイン調整」がある。平成26年2月から「長崎駅周辺エリアデザイン調整会議」が立ち上げられ、駅舎・駅前広場・街路などは専門家や行政で組織する会議体でデザイン調整を行い、整備が行われているとのことである。長崎駅舎のデザインは、夜景への貢献や駅前広場から新幹線が見える仕掛け、海側への眺望を意識した仕掛けなどが施されている。また、コンコースでは長崎をイメージできる県産材が用いられて広く開放的になっているほか、旧駅舎のホームやレール・長崎港駅へ伸びていたレール位置を再現するなど、記憶や記録へのこだわりも感じられた。

まちづくりシンポジウムで、市民からいただいた意見やアイデアを「長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画」に反映すると共に、高架工事や駅舎の現場見学会を実施し市民の気運醸成を図った。そして市民への周知として、市広報誌や市ホームページにYouTube動画の掲載などを実施した。

長崎市が事業主体である「長崎駅周辺土地区画整理事業」の事業期間は平成21年度から令和10年度までであり、進捗率は令和5年度末の事業費ベースで83%とのことである。事業

完了までの残り約４年半の期間と、九州新幹線西九州ルート
の全線フル規格で運行など、まだまだ整備が続くこととなるが、
国・県やＪＲとの連携だけでなく、市民や地元企業とも一体と
なってまちづくりを進めていることが実感出来た。

約２年前の令和４年９月２３日に西九州新幹線が開業したが、
本年９月２１日には開業日に合わせて「１日限定乗り放題イベ
ント」が実施された。赤いＴシャツが切符代わりとなるという
このイベントでは、赤いＴシャツ姿の多くの方々が長崎駅前を
賑わせたとのことである。

（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

西九州新幹線の長崎駅の隣に位置する諫早駅は、島原半島の
玄関口に当たる。西九州新幹線の５駅の中で、乗降客数は長崎
駅に次いで第２位（在来線を含む）である。だが諫早と聞いて、
すぐにこれといった名産が思い浮かばないことや駅前再開発に
よって駅前に出来たマンションが人口増に貢献している点など、
流山との共通点を感じながら視察を行った。

視察当日、諫早駅へは西九州新幹線を利用。出発駅の長崎駅
では、前日の視察内容を確認するために駅前を時間の許す限り
歩いて回ったがさすが県庁所在地といった印象の壮大な再開発
を感じる事が出来た。一方で諫早駅に降り立った時の印象は、
私の地元である南流山駅の将来像を感じるものがあった。それ
ほど大きな駅に感じなかったが、まだ新しいiisa（イーサ）は
ゆったりとしたスペースが感じられた。駅前ロータリーは公共
交通と一般車両がそれぞれ異なるスペースを利用できる設えで、
車を乗り降りする場所には駅ビルの屋根がせり出していて乗り
降りの際に雨に濡れない工夫がなされていた。視察行程の都合
で駅周辺をゆっくり見て回る時間が取れなかったことは残念で
あったが、それでも羨ましく感じる空間が駅前にはあった。

このように視察前に現場をまず見た上で事業の説明を伺ったわけであるが、多くの部分で南流山駅前の課題解決につながる説明を多く聞くことが出来た。

- ・朝夕の自家用車による送迎待ちが駅前道路の交通混雑を引き起こしていたが、東口・西口それぞれに一般送迎車の待機スペースを確保したことで交通環境が大幅に改善したこと。
- ・駅利用者のイベント参加や憩いの場として活用しやすい環境が整ったことで賑わいと交流が促されていること。
- ・このように賑わいと多様な交流をもたらすよう、駅と一体をなす再開発ビル iisa（イーサ）の中心に「交流広場」が配置されたこと。

西九州新幹線開業という歴史的にも大きな機会が、第二種による再開発事業を可能とさせた背景があることは、申すまでもないことであるが、つくばエクスプレス開業から20年が経過しようとしている本市でも参考にすべき政策がちりばめられているような駅前再開発事業であると感じた。

視 察 報 告 書

報告者氏名 笠原久恵

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

長崎市、新幹線開通後の都市整備については、九州新幹線西九州ルート of 整備計画が昭和48年11月から約50年、6,197億円かけて令和4年9月に開業となりました。それに伴い平成9年に駅周辺の区画整理の基本構想が策定され、長崎駅周辺土地区画整理事業は、施行者は、長崎市、事業費約173億円、施行面積約19.1ha 事業期間が平成21年から令和10年、進捗率令和5年末現在で83% となっております。

そのほか、長崎県がJR長崎本線連続立体交差事業を事業費529億円で行い、国、県、市が一体となってこの事業を進めました。

長崎市のこの事業を進める上で市民などへの周知や意見聴取をHPや広報、ワークショップやシンポジウム、現場見学会など行い、そして新聞、テレビで好意的に取り上げていただいたことも地権者などとの円滑な事業推進を図ることができたと説明がありました。

長崎駅東口の「かもめ口」と命名したかもめ広場が本市の流山

おおたかの森駅南口の森の広場に似ていて、これからの活用がさらに楽しみで注目したいと思いました。ウォークブルな道としてまちぶらプロジェクトも行っており、本町流山の取り組みにも参考にできればと感じました。人の流れやバリアフリーにも努められ、残りの事業進捗も見届けたいと思いました。

諫早市の諫早駅（iisa（イーサ））東地区再開発については、新幹線の開業の結果、在来線と新幹線を横並びにすることによる乗り換えの不便さとタクシーと歩行者の危険箇所の解消、ロータリーを一般車両とタクシーとを分けて朝の送迎車渋滞を解消。離れていたバスターミナルを駅直結にし、さらに乗客の乗り降りに寄り添い商業の土地にもバス乗り場を作り、ひさしを伸ばして雨天に配慮をしています。そして、通勤通学の駅利用者の駐輪場は、混雑に配慮をし、駅から離れた場所に配置をし、駐在員はおかず、無料で利用可能となっています。商工に関しては、沿線での令和5年度の延べ宿泊客数は、長崎市、佐世保市について3位。コロナ禍前の状況に回復した今は、ビジネス利用も多いため観光客の落ち込みも長崎市、佐世保市ほどではないとのこと。様々、利用者に寄り添った配慮を考え地区開発をしているととても勉強となりました。南流山駅周辺の再開発も利用者を考えて行えたらと思います。

視 察 報 告 書

報告者氏名 中村 彰男

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

（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

長崎市において実施されている長崎駅周辺再整備事業は、主に長崎駅周辺土地区画整理事業（市主体で事業費が約173億円）とJR長崎本線連続立体交差事業（県主体で事業費が約529億円）、九州新幹線西九州ルート（国主体で事業費が約6,197億円）の主体が異なる3つの事業が相互に関連しながら、長崎の陸の玄関口としての再整備を進めている。

当該3つの事業が関連していることを踏まえて、まちづくりにおけるデザイン調整に重点を置いて事業を進めていることが特筆すべき点であると感じた。長崎駅周辺再整備事業は、環長崎港地域アーバンデザイン専門家会議、長崎駅周辺エリアデザイン調整会議、長崎駅舎・駅前広場等デザイン検討会議、長崎駅舎・駅前広場等デザイン検討会議作業部会と

いうように、様々な合議体を形成しているうえ、各会議のメンバーに自治体職員や有識者だけでなく、鉄道事業者が入っていたことや、デザイン調整会議は民間施設も対象範囲内であったことから、行政と民間で連携して事業を進めていることがわかる。長崎駅舎のデザインを見ると、膜屋根による照明の透過やガラススクリーン、広大に設計したホーム、海側への眺望を意識したホーム内にある見学用通路、旧駅舎レールやホーム、長崎港駅へ伸びていたレールの再現等といった部分は、デザイン調整の過程において議論を重ねた結果として反映されたものと推察した。また、コンコースのデザインについては、通常よりも広く開放的な設計としたうえ、県産材を用いたことやワークショップで製作されたガラスユニットを用いたことを見るに、様々な方が携わったものと感じた。

長崎市へ伺った際と帰る際に、長崎駅を散策する機会があったため、上記のような様々なデザインを実際に拝見することが出来た。当局より説明を受ける前と後では、当該デザインの見え方や感じ方が異なったものの、様々な見え方を経験出来たことは、貴重な経験であった。また、長崎くんちが開催されていることもあったからか、観光客と思われる方も大勢いらっしやったものの、中にはワークショップで製作されたガラスユニットを見ながら駅構内を歩いている親子が散見された。

未だ一部の事業が完了していないものの、デザイン調整を基礎とした事業の整備効果として、既に交流人口の拡大や周辺における公共事業・民間開発の促進、地価上昇等といった効果が表れており、新幹線の全線フル規格整備がされれば、更なる整備効果が期待できる。

(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

諫早市は、長崎県のほぼ中央に位置しており、海や山等といった多様な自然環境に恵まれていることに加え、4本の国

道と高速、J R、島原鉄道といった交通の要衝にもなっている。

諫早駅東地区再開発について、諫早市役所へ伺う際にイーサの周辺を実際に見て回ったところ、コンコースや交流広場等のスペースが広いものであり、イーサの設計主旨にもある人・まち・交通を「つなぐ」ための空間として開放的なものとなっていると感じることが出来た。また、駅前の交通広場については、バス・タクシー用の広場と一般送迎用の広場で分けることで、駅前の交通状況がスムーズなものとなっていた。そのため、再整備前には課題となっていた、交通環境の混雑が解消されたものと認識でき、事業の効果を実感できた。

諫早駅・九州新幹線西九州ルート開業の効果として、工業団地や産業団地における工場拡張や大型商業施設の出店が見込まれており、定住人口の増加や雇用創出等が期待される。

私見であるが、諫早市における当該事業による効果は、本市のつくばエクスプレス開業による効果と通ずるものがあると感じる。本市においては、開業してから相当の年数が経過しており、諫早市ほどの整備を行うものではないとも考えられるが、交通環境の改善や賑わいの増加等といった観点からは、本市の課題解決に向けて、とても参考になるものと感じた。

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ボール)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、様々な協議を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。