

長崎駅周辺エリア デザイン指針の検討方針について

長崎駅周辺エリアデザイン指針(案) 検討の考え方

■「環長崎港地域アーバンデザイン会議」
環長崎港地域を対象としたデザイン検討

■「長崎駅周辺まちづくり基本計画」
-まちづくりの将来像-
長崎の港をのぞむ『駅のまち』
~ゆとりとやすらぎのなか、「交流」と「にぎわい」を
基軸とした新しい長崎の玄関口の形成~

〈まちづくりの基本方針〉

1. 交流と賑わいの都市拠点の形成
2. 広域交通および市内交通の結節点の形成
3. 既存市街地との連携を図るまちの形成
4. 長崎の個性と調和する美しい都市景観の形成
5. ゆとりとやすらぎのある安全・安心なまちの形成

〈具体的な取り組み〉

- 1) 地区別の土地利用や機能配置
- 2) 交通結節機能の強化や回遊性の向上
- 3) 市内の各拠点や隣接地域との連携
- 4) 景観形成
- 5) 環境への配慮
- 6) 建築物等の誘導

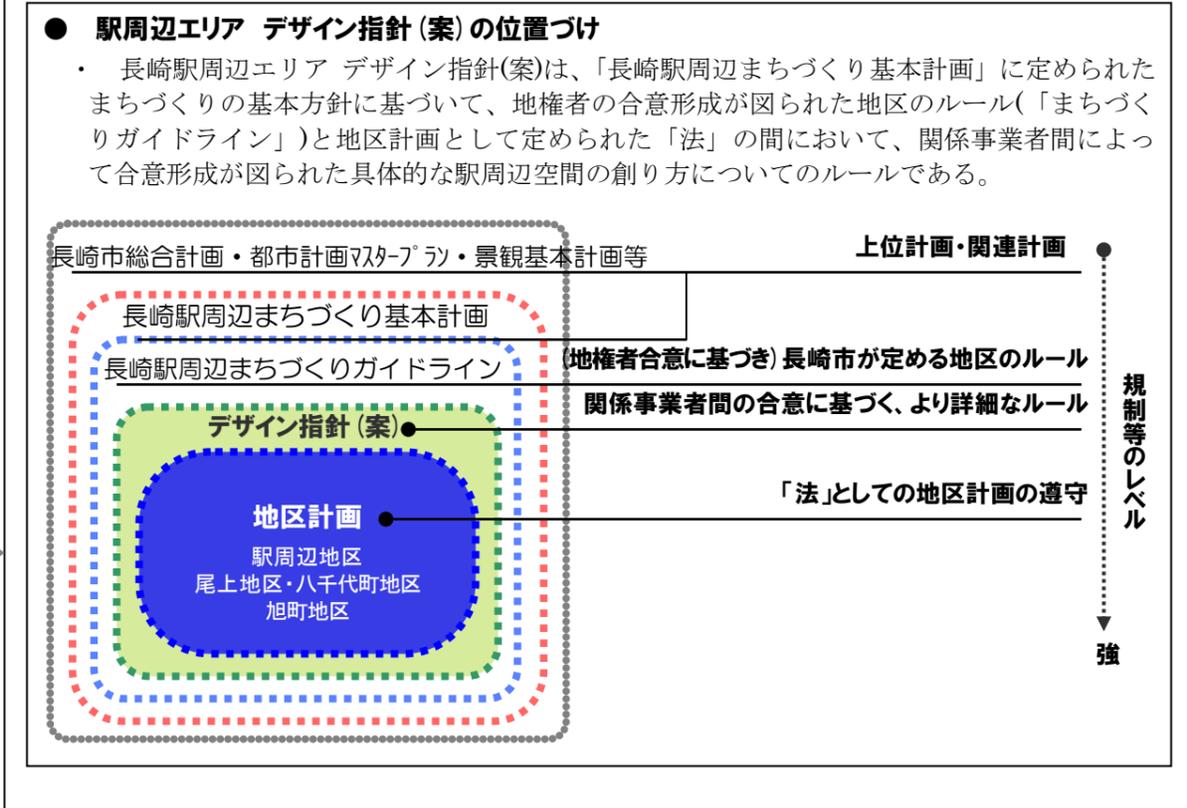
- 駅周辺エリア デザイン指針(案)の検討対象事業
- 【検討会議における詳細協議の対象施設】
- 1 長崎駅舎(在来線) <JR九州、長崎県>
 - 2 在来線高架橋 <JR九州、長崎県>
 - 3 長崎駅舎(新幹線) <鉄道・運輸機構>
 - 4 新幹線高架橋 <鉄道・運輸機構>
 - 5 東口駅前交通広場 <長崎市>
 - 6 西口駅前交通広場 <長崎市>
 - 7 多目的広場 <長崎市>
 - 8 長崎駅西通り線 <長崎市>
 - 9 長崎駅中央通り線 <長崎市>
 - 10 長崎駅東通り線 <長崎市>
 - 11 トランジットモール線 <長崎市>
 - 12 歩行者専用道路 <長崎市>
- 13 長崎警察署 <長崎県警察>
 - 14 駅前バスターミナル <未定>
 - 15 長崎MICEセンター<未定>
 - 16 長崎駅ビル <JR九州>
 - 17 大黒町恵美須町線 <長崎市>
 - 18 旭大橋(低床化) <長崎県>
 - 19 尾上地区歩行者デッキ<長崎県>
 - 20 元船地区歩行者動線 <長崎県>
 - 21 稲佐地区歩行者動線 <未定>
 - 22 水辺のプロムナード②<長崎県>

- 上位計画・関連計画等への配慮
- ・長崎市第四次総合計画、長崎市都市計画マスタープラン、
 - ・長崎市交通バリアフリー基本構想、長崎市緑の基本計画、長崎市景観基本計画、
 - 「長崎市中央部・臨海地域」都市・居住環境整備基本計画、長崎駅周辺エリア整備計画、等
- まちづくりや景観形成に関する既定計画等への配慮
- 1) 長崎駅周辺まちづくり基本計画(平成23年2月)
 - 2) 長崎駅周辺まちづくりガイドライン(平成23年2月)
 - 3) 長崎駅周辺地区計画(平成23年7月)
- (尾上町地区計画(平成25年4月)・八千代町地区計画(平成13年3月)・旭町地区再開発地区計画(平成12年9月))

■ 駅周辺エリア デザイン指針(案)の役割と位置づけ

● 駅周辺エリア デザイン指針(案)のめざすもの

・ 長崎駅周辺エリア デザイン指針(案)は、上位計画・関連計画等に描かれた長崎駅周辺の将来イメージを関係事業者と行政および専門家の相互調整・協力等によって具現化するものであるとともに、その結果として創出される新駅周辺空間は、エンドユーザーである「市民・来訪者」にとって心地良く、多様な交流を育み、かつ長崎の玄関口としての印象を高めていくためのルールとなることをめざしている。



1. 「長崎駅周辺まちづくり基本計画」における基本方針について

-まちづくりの将来像-

長崎の港をのぞむ『駅のまち』

～ゆとりとやすらぎのなか、「交流」と「にぎわい」を基軸とした新しい長崎の玄関口の形成～

-まちづくりの基本方針-

方針1：交流とにぎわいの都市拠点を形成する。

～「交流」の歴史を未来にひきつぐ、にぎわいのあるまちづくり～

- 長崎駅周辺地区においては、交通結節点としての特性や、大規模敷地の創出が可能となる地域特性を活かし、「陸の玄関口」となる新しい都市拠点として、ひと・もの・情報の交流を促進し、にぎわいを創出するまちづくりを目指す。
- 駅に近接した優れた交通利便性を背景として、付加価値の高い集合住宅機能（職住近接型住宅など）の導入を促進し、質の高い暮らしの空間を創出することで、交流やにぎわい空間の創出と併せ、人口減少や超高齢化社会に対応した集約型都市構造の形成に資するまちづくりを目指す。

方針2：広域交通及び市内交通の結節核を形成する。

～円滑な移動を支え、回遊性をもたらすまちづくり～

- 長崎駅周辺地区は、JR 長崎本線や路面電車、バス、タクシーなど多様な公共交通機関が集中するほか、東側の国道202号は九州有数の交通量がある幹線道路であり、多様な交通が行き交う拠点となっている。
- 今後、新幹線という新しい交流の基盤を手に入れることにより、より多くの来街者（観光客、ビジネス客等）が見込まれることから、鉄道駅と他の交通機関相互の円滑な乗り継ぎを確保する必要がある。
- このことから、陸の玄関口として、来街者のみならず全ての人々を円滑に受け入れ、市内の各観光地、まちなかや水辺のゾーンなど市内の各拠点との回遊性確保、さらには、離島を含む県内各地域との連携を図るなど、広域的な交通結節点及び市内交通の結節点としてのまちづくりを目指す。

方針3：既存市街地との連携を図るまちを形成する。

～都心地域の拠点間が連携し、都市全体の持続的発展を図るまちづくり～

- 長崎駅周辺地区において新たに創出される交流やにぎわいを、中心商業地や水辺のゾーンをはじめとした都市全体に波及させていく。
- そのため、まちなかの賑わい拠点である「中心商業地」や、海の玄関口である「水辺のゾーン」とともに、個々に魅力を高め、連携し、求心力を強化していくことにより、長崎市全体の持続的発展、地域間競争力の強化となるまちづくりを目指す。

方針4：長崎の個性と調和する美しい都市景観を形成する。

～長崎の大景観に溶け込み、周辺の歴史資産と調和が図られたまちづくり～

- 長崎駅周辺地区は、海、まち、山といった長崎の大景観の地理的な中心に位置するとともに、日本二十六聖人殉教地（西坂公園）といった歴史資産に近接している。
- さらに、長崎に降り立った人が長崎のイメージを最初に形づくる場であるとともに、市内の各所から見下ろされる場でもある。
- このことから、長崎駅周辺地区に新しく形成されるまちなみが長崎の大景観に溶け込み、周辺の歴史資産と調和するまちづくりを目指す。

方針5：ゆとりとやすらぎのある安全・安心なまちを形成する。

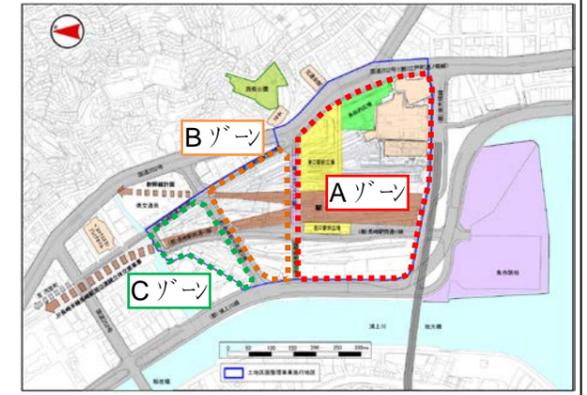
～水と緑につつまれた、低炭素で持続可能なまちづくり～

- 長崎駅周辺地区では、全ての人にとって、利用しやすく、わかりやすいまちとするため、ユニバーサルデザインの徹底を図るとともに、地区内にオープンスペースを確保し、人にやさしい、ゆとりとやすらぎのあるまちづくりを目指す。
- 長崎港へ開け浦上川に面した特性を活かした、水と緑のネットワークの形成や緑化の推進、未利用・再生可能エネルギーの利活用など、潤いのある持続可能な低炭素型のまちづくりを目指す。

2. 「長崎駅周辺まちづくりガイドライン」におけるまちづくりの考え方について

1) 地区別土地利用や機能配置について

- 長崎駅周辺地区においては、都市施設の配置や、街区規模等から、地区をA～Cの3つのゾーンに分け、それぞれのゾーンの特性に応じた土地利用や機能配置とする。
 - なお、土地利用や機能配置にあたっては、隣接する駅前商店街や八千代町街区、さらには、市内の各拠点等へのにぎわいの波及にも配慮する。
- 《Aゾーン》長崎の玄関口として、交流・にぎわい空間を基軸とした都市拠点を形成する地区
- 《Bゾーン》交流・にぎわい空間の連続性を確保しつつ、地域の生活を支える多様な土地利用を図る地区
- 《Cゾーン》地域の生活を支える多様な土地利用を図る地区

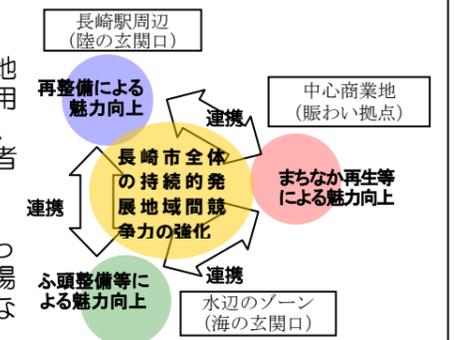


2) 建築物等の整備の考え方

- 建築物逃避の用途について
 - 長崎の玄関口にふさわしい交流とにぎわいの都市拠点の形成に資する建築物等の用途とする。
- 敷地の使い方について
 - 街区特性や土地利用方針に則した敷地規模とし、都市拠点としての街並みや、ゆとりとやすらぎが感じられる街並みの形成を図る。
 - 街区の特性に応じ、建築物の壁面の位置を誘導し、公共空間と民間空間が連携した土地利用を図り、公共空間（歩道等）と一体となったにぎわい空間や良好な歩行者空間を確保するとともに、ゆとりとやすらぎが感じられる空間を創出する。
 - 垣や柵などの設置についても、設置範囲や構造、色彩等について配慮し、公共空間と民間空間との一体的な利用を図る。
- 建築物等のデザインについて
 - 個々の建築物等をにぎわいの創出や景観に配慮したデザイン、周辺環境と調和した落ち着いた色調とし、それらが全体として調和する街並みの形成を図る。
 - 建築物等については、圧迫感を軽減し、ゆとりとやすらぎが感じられる空間を創出する。
- 建築物等の高さについて
 - 建築物等の高さ誘導により、地区の内外からの特徴的な眺望確保を図る等、新たな都市拠点に相応しい景観形成を進める。
- 屋外広告物等について
 - 屋外広告物等は、周辺環境や建築物との調和に配慮した質の高いデザイン及び色彩となるようにし、統一感のある美しい街並みの形成を図る。
- 緑化の推進について
 - 街区の特性に応じ、敷地内での中高木の植栽や、建築物等の屋上及び壁面等の緑化を積極的に推進し、ゆとりとやすらぎが感じられる空間を創出する。
- 未利用・再生可能エネルギー等の利活用について
 - 建築物等を建てる際には、地域熱供給や太陽光発電など未利用・再生可能エネルギーの導入、雨水貯留浸透施設などの水循環システムの導入などを積極的に推進し、持続可能な低炭素型のまちづくりを進める。

3) 市内の核拠点や周辺地区との連携の考え方

- 賑わいの拠点である中心商業地を始めとした市内の各拠点や周辺地区との連携強化を図るため、路面電車やバス等の公共交通機関を活用した交通動線を確保するとともに、近接する駅前商店街や魚市跡地、西坂公園（日本二十六聖人殉教地）等との連携の強化に資する歩行者動線を確保する。
- 都心部の各拠点間が連携し、長崎市全体の持続的な発展を図っていくため、今後、地区内において大型商業施設等を計画する場合は、市内の各拠点との連携にも配慮しながら、消費者の多様なニーズを捉えた魅力的な施設や内容・規模とする。（略）



3. 長崎駅周辺地区におけるデザイン指針(案)の基本的な考え方

長崎駅周辺地区整備における計画と条件となる「基本計画」「ガイドライン」「地区計画」の再整理を踏まえた上で、長崎駅周辺における空間デザイン指針(案)の在るべき方向性を以下のように設定する。

【長崎駅周辺地区計画(概要)】 (約 16.9ha)

〈地区計画の目標〉

- 当地区は、「長崎市都市計画マスタープラン」で新都市拠点創造ゾーンとして位置づけられ、長崎との「水辺の都市軸」を形成する重要な地区である。そこで、まちづくりの方針である「長崎駅周辺まちづくり基本計画」を踏まえ、長崎の玄関口にふさわしい交流とにぎわいの都市拠点の形成を図るとともに、古くからの市街地(まちなか)との連携強化により、長崎市中心部の活性化を図る。
- また、長崎の大景観に調和した、魅力ある都市景観の創出や未利用・再生可能エネルギーの利活用など低炭素型まちづくりを推進する。

〈土地利用の方針〉

- 当地区は、長崎駅周辺土地区画整理事業及びJR長崎本線連続立体交差事業の実施に伴い、長崎の玄関口にふさわしい都市拠点を形成するために、A～Cの3地区に区分し、適切な土地利用を誘導する。

〈地区施設の整備方針〉

- 土地区画整理事業による都市計画道路及び交通広場の整備と併せて、交流とにぎわいの創出及び歩行者動線の確保を図るため、多目的広場や歩行者専用道路を整備する。

〈建築物等の整備方針〉

- 長崎の玄関口にふさわしい都市拠点を形成するため、建築物等の用途、壁面の位置の制限及び敷地面積の最低限度、壁面後退区域における工作物の設置の制限を定める。
- また、長崎の大景観に調和し、魅力ある都市景観を形成するため、建築物等の高さの最高限度及び意匠又は形態の制限を定める。

〈緑化に関する方針〉

- 誰もが安らぎ、憩える都市空間の創出を図るため、敷地内の空地はまとまりあるものとし、積極的に緑化の推進を図るため、建築物の緑化率の最低限度を定める。



【駅周辺エリア デザイン指針(案)】

- 関連事業や施設等、駅周辺空間を一体的かつ総合的にデザインコントロールするためのルール

● **空間整備コンセプト**

“市民・来訪者の交流・にぎわい空間となる長崎の新たな玄関口の形成”

駅周辺空間デザインにおいて、基本計画や地区計画を補完する基本的な配慮点を以下に整理する。

■ **“終着駅”としての長崎駅の“シンボリック空間”づくり**

- 「駅」は、単なる交通結節点ではなく、市民にとっての生活拠点、故郷の心象風景であり、来訪者にとっては、“長崎”に出逢う場でもある。長崎の街の新たなシンボリック空間として、誇りと愛着を醸成するような駅周辺空間を整備することが求められている。
- そのために、“明確な空間構造(つながり方)”や“空間の性格づけに応じた「しつらえ方」”が多様な利用者にも伝わりやすい空間づくり、景観づくりをめざしていくものとする。

■ **“通過点”から“交通結節機能・多目的利活用機能”を重視した“新たな玄関口”づくり**

- 駅周辺整備にあたっては、現況の抱える朝夕渋滞等や市民と来訪者の動線錯綜による危険性を解消し、駅前広場の交通処理をできるだけコンパクト化し、交通結節機能を強化するとともに、これまでのような“単なる通過点”ではなく、来訪者にとっては、市内各ゾーンや離島観光等の“ハブ拠点”として様々なサービス機能や利活用が可能な機能等を組み込んだ“新たな玄関口”を公共空間と民有空間との連携・協力によって創り出していくものとする。

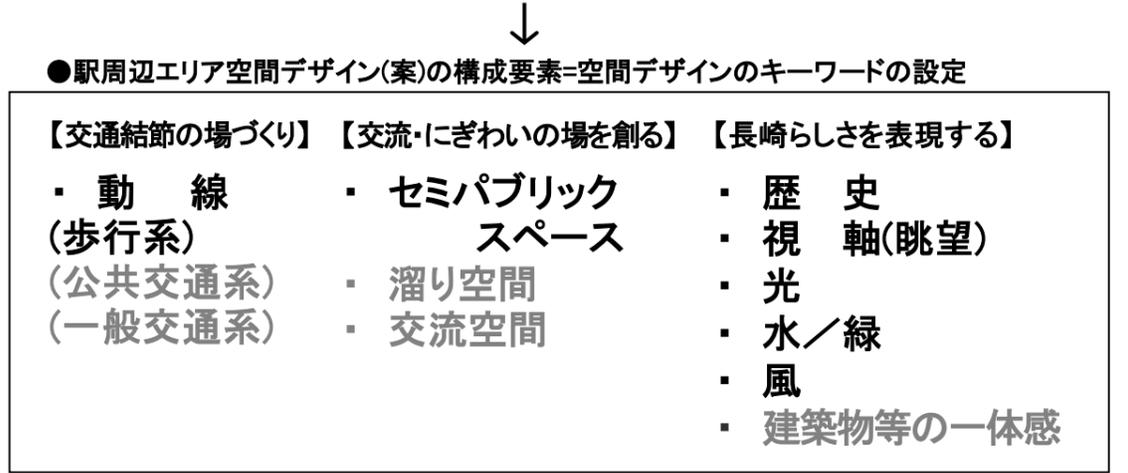
■ **“海”と“山”に囲まれた長崎の歴史文化・風土に出逢う、市民と来訪者との“交流空間”づくり**

- “海(水)”と“山(緑)”に囲まれた長崎駅周辺空間整備においては、来訪者へ“長崎の文化的生活の豊かさ”を強く印象づけ、かつ心地良く感じられるような質の高い“歩行空間”を提供していくとともに、現在、年間を通じて多様なイベント等が開催されている“かもめ広場”の役割、機能等を継続、発展させ、長崎ならではの「祭」「市」や「イベント」を通じて、来訪者のみならず多様な市民も積極的に参画できる“交流空間”づくりをめざしていくものとする。

■ **“駅前空間”と“既存市街地”の連携による“生活拠点”づくり**

- さらに、“交流空間”となる駅前空間から既存商店街や市街地へと滲み出す歩行動線の強化を図り、長崎駅を拠点とした市街地活性化や“まちぶらプロジェクト”等との取組みと連動することによって、駅前空間に、地域住民が集い、買物や会話を楽しむことができるような生活拠点を形成していくものとする。
- そのためには、ハード面の空間整備、主要施設整備と併せて、市民が日常的に駅周辺に立ち寄りたくなる“仕組み”づくりや周辺の既存市街地との連携等によって新たな価値を付加させていくソフト面の整備に並行して取り組んでいくものとする。

以上を基本的な方向性として、新たな長崎駅周辺地区の一体的な空間デザイン整備を推進していくものとし、そのための空間構成要素をキーワードとして以下のように設定する。



4. 長崎駅周辺エリア デザイン指針（案）のアプローチ

- ・ 長崎駅周辺エリアに係る上位計画・既存計画の再整理と「デザイン指針(案)」の基本方針等を踏まえた上で、本デザイン指針の実現に向けた「デザイン検討のアプローチ」と「長崎らしさを形づくるテーマ」および「空間機能(交通動線、利活用方法等)」について、下記のように整理した。
- ・ なお、本デザイン指針(案)は、下記のアプローチと検討テーマに基づいて、「個別の事業毎のデザイン検討の結果」と「関連事業相互の協議・調整の結果」とを常にフィードバックしながら、常に更新し、関係事業者等の合意形成を図っていくものとする。

《デザイン検討のアプローチ》

1. エリア全体で歩行空間におけるデザインの一体性を確保する。

- ・ 長崎駅周辺エリアにおける街路や駅前広場、多目的広場等の歩行空間の【格】(位置づけ)を整理し、それぞれの役割を担うように空間デザインを検討する。
- ・ “溜まり空間”“交流空間”“セミパブリックスペース”を戦略的に配置し、市民や来訪者が、エリア全体を楽しく歩けるような空間づくりを検討する。
- ・ さらに、駅周辺エリア整備によって、駅前商店街等へ人の流れが生まれるような周辺地区との“繋がり方”についても検討する。

2. エリア全体で建築物等のデザインにおける一体性を確保する。

- ・ 在来線駅舎、新幹線駅舎、MICE センター、JR 駅ビル、長崎警察署等のエリア内の建築物のデザインは、先行してデザインが検討されている県庁や警察本部等とともにエリア全体としてのデザインの一体性を確保するよう検討をおこなう。
- ・ なお、一体性は必ずしも統一していることを意味するのではなく、全体としてひとつのまとまった空間や景観をかたちづくっていくように、相互の関係に配慮し、調整・協議をおこなっていくことを意味する。

3. 主要な眺望点からの見え方を意識し、長崎全体の景観、夜景に貢献する。

- ・ 長崎駅へアプローチする車窓からの眺めやエリア内の主要な視点場(駅ホームやコンコース、駅前広場等)からエリア周辺部の重要な場所(稲佐山や二十六聖人殉教地、長崎港等)への「見え方」を意識し、長崎の玄関口にふさわしい景観、夜景の向上に貢献するよう検討する。
- ・ 長崎駅周辺エリアにおいて、稲佐山や二十六聖人殉教地、港への航路等のエリア外の重要な眺望点からの「視られ方」を意識し、長崎全体の景観、夜景の向上に貢献するよう検討する。

《長崎らしさを形づくるテーマ》

① 歴史、経緯

- ・ 長崎のまちや駅周辺地区の歴史、近年の長崎におけるまちづくりの経緯、デザイン検討の取組み事例等をバックグラウンドとして理解し、そうした歴史や経緯の流れにふさわしい未来に向けたデザインを検討する。

② 視軸(眺望)

- ・ 長崎の地形条件やまちの成立過程において形成された主要な視軸(眺望)を尊重し、エリア全体の空間デザインを検討する。

③ 光

- ・ 世界新三大夜景を活かしたまちづくり、低炭素型まちづくりへの貢献を意識して、エリア全体の空間デザイン、照明デザインを検討する。

④ 水と緑

- ・ 長崎港のウォーターフロントを中心に整備が進められてきた水と緑のネットワーク整備への貢献を意識して、エリアの共有空間のデザインを検討する。

⑤ 風

- ・ 長崎の地形、卓越風を考慮した空間形成を検討することにより、長崎のまち全体の環境向上へ貢献する。

⑥ 素材・色

- ・ 空間デザインの一体性や長崎らしさの実現に向けて、素材や色についてエリア全体における統一した取組みを検討する。

⑦ 市民活動・交流

- ・ 年間を通じた「かもめ広場」における多様な市民活動を継承し、支える空間デザインを意識して、ユーザーからの使いやすさや市民と来訪者の交流を促進するようなソフト面での取組みと連動させていくことを検討する。



A.“交通結節の拠点”として、分かりやすく円滑な交通動線(公共空間のハード整備)

- ・ 歩行動線 (魅力あふれる歩行者空間づくり)
- ・ 公共交通動線 (分かりやすく使いやすい公共交通結節の場づくり)
- ・ 一般交通動線 (円滑でコンパクトな生活交通結節の場づくり)

B.“交流とにぎわいの場”とするための仕組みづくり(公共空間のソフト整備)

- ・ セミパブリックスペース (敷設空間の演出)
- ・ 溜り空間 (利用者が憩える“溜り”空間づくり)
- ・ 交流空間 (市民と来訪者の“交流空間”づくり)

《強化・充実させていく空間機能の方向性》

【交通結節の場づくり】

■ 歩行動線（魅力あふれる歩行空間づくり）

《「歩行動線（魅力あふれる歩行空間づくり）」として配慮すべき事項》

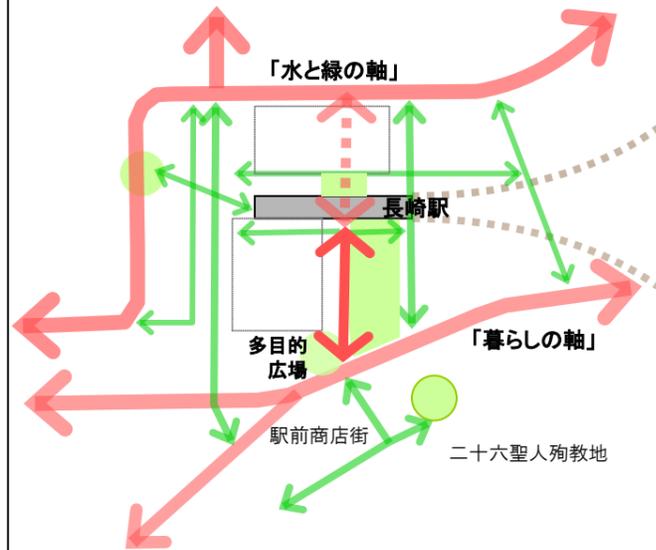
- “水辺”と“まち”を繋ぐ「主軸」
 - ・ 長崎駅中央改札・ラッチ外コンコースを中心として、東口駅前広場～多目的広場～大黒町商店街へ続く動線の確保と魅力的な歩行空間の創出。
 - ・ 長崎駅西口駅前広場から MICE センター敷地内を通り、浦上川筋へと繋がる動線の確保と稲佐山への眺望を取り込んだ歩行空間の創出。
- 主軸をめぐる回遊性の高い「副軸」
 - ・ 港への眺望景観に配慮しつつ、長崎駅南側から、「憩いの広場」「県庁」から「離島ターミナル」へと至る歩行動線を確保する。
 - ・ トランジットモール線及び駅西側の歩行者専用道路による東西動線の整備。
- 民有空間内に確保を誘導すべき動線
 - ・ JR 九州敷地内に長崎駅駅舎から多目的広場へと誘う建物内歩行動線の確保を誘導する。

《「地区計画」に定められた整備事項》

地区計画においては、「土地区画整理事業による都市計画道路及び交通広場の整備と併せて、交流とにぎわいの創出及び歩行者動線の確保を図るため、多目的広場や歩行者専用道路を整備する。」ことが地区施設の整備方針として定められているが、交流とにぎわいの創出のための歩行者動線の方向性までは、特に明記されていない。

《基本的な考え方》

“駅”から“水辺”と“まち”を繋ぐ『主軸』を通す
「主軸」の周囲「副軸」で回遊する



↔ 水辺とまちを繋ぐ「主軸」

↔ 主軸をめぐる「副軸」

■ セミパブリックスペース (敷際空間の演出)

《「地区計画」に定められた整備事項》

地区計画においては、「建築物の壁面の位置の制限」として、

【壁面後退:5.0m】

- 地区整備建築図に図示している敷地境界から、建築物の外壁又はこれに代わる柱の面(ペDESTリアンデッキに係るものを除く。)までの距離は建築物の1階は5m以上とし、2階以上は2mとする。

【壁面後退:2.0m】

- 地区整備建築図に図示している敷地境界から、建築物の外壁又はこれに代わる柱の面(ペDESTリアンデッキに係るものを除く。)までの距離は2m以上とする。

【壁面後退:1.0m】

- 地区整備建築図に図示している敷地境界から、建築物の外壁又はこれに代わる柱の面までの距離は1m以上とする。
ただし、公益上必要な建築物及び鉄道の線路敷地内に建築するものについては適用しない。

また、「壁面後退区域における工作物の設置の制限」においては、「広告物を設置してはならない(自己用及び公益上必要なものを除く。)
A地区:垣又はさくを設置してはなせない。ただし、鉄道の線路敷地内に設置するもの又は安全上、防犯上若しくは管理上やむを得ず設置するものについてはこの限りでない」

と定められている。

《「セミパブリックスペース」として配慮すべき事項》

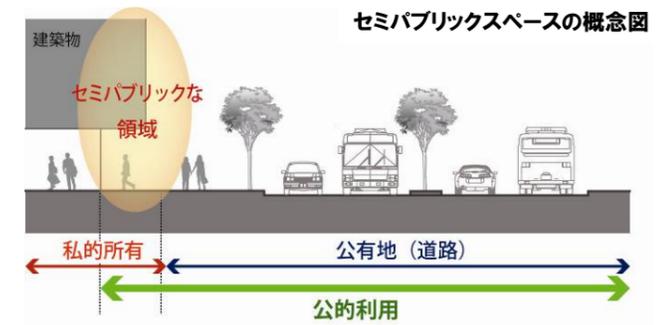
- 地区計画に定められた「壁面後退の位置」に加えて、長崎駅周辺地区における交流とにぎわい創出のためのセミパブリックスペースの利活用等について、以下のように設定する。

1. 長崎駅～JR 駅ビル及びMICE センターを繋ぐ「主軸」の敷際空間
2. 東口駅前広場及び多目的広場に面するJR 駅ビルの「主軸」の敷際空間
3. トランジットモール線に面する南北敷地との敷際空間

上記区域においては、壁面後退の誘導だけに留まらず、来訪者・市民と地域との交流やにぎわいを創出するために、歩道部舗装の官民一体化、植栽の一体的な配置等や「主軸」沿道におけるウィンドウディスプレイ、カフェテリア(商業系施設)等の誘導によって、人々が楽しく歩ける魅力的な“仕掛け”等を施していくものとする。

● “セミパブリックスペース(敷際空間)”について

- セミパブリックスペースとは、公共空間(道路・広場)とその沿道の私有空間の間の「半公共空間」のことであり、壁面後退等によって確保された空間をにぎわい・交流のための領域として活用・演出することをめざすものである(「敷際空間」とも呼ばれる)。
- セットバックは誘導しても歩道空間の延長に使われる事例が多いが、本地区では、歩行の快適性を高める、より魅力的な空間として積極的に利活用していくことが期待される。



セミパブリックスペース誘導箇所

【長崎らしさの表現】

■ 視軸(視せたい場所と見える場所)の眺望景観コントロール・1)



《「地区計画」に定められた整備事項》

- ・長崎駅周辺地区における「眺望」に関する事項は以下のとおり。
 - 1. 西坂公園内の二十六聖人記念碑中央部から日本二十六聖殉教者天主堂(大浦天主堂)正面入口の中央部への眺望
 - 2. 歩行者専用道路の東側入口中央部から稲佐山山頂への眺望
- を阻害しない建築物等の高さの最高限度が定められている

また、建築物等の形態又は意匠の制限に関して、

- 3. A 地区において、都市計画道路浦上川線に面する敷地にある高さが31mを超える建築物については、都市計画道路長崎駅西通り線から1箇所以上稲佐山山頂への眺望を確保できるよう、建築物等の配置や透過性を確保するなど工夫した形態及び意匠とする。

ことが定められている。

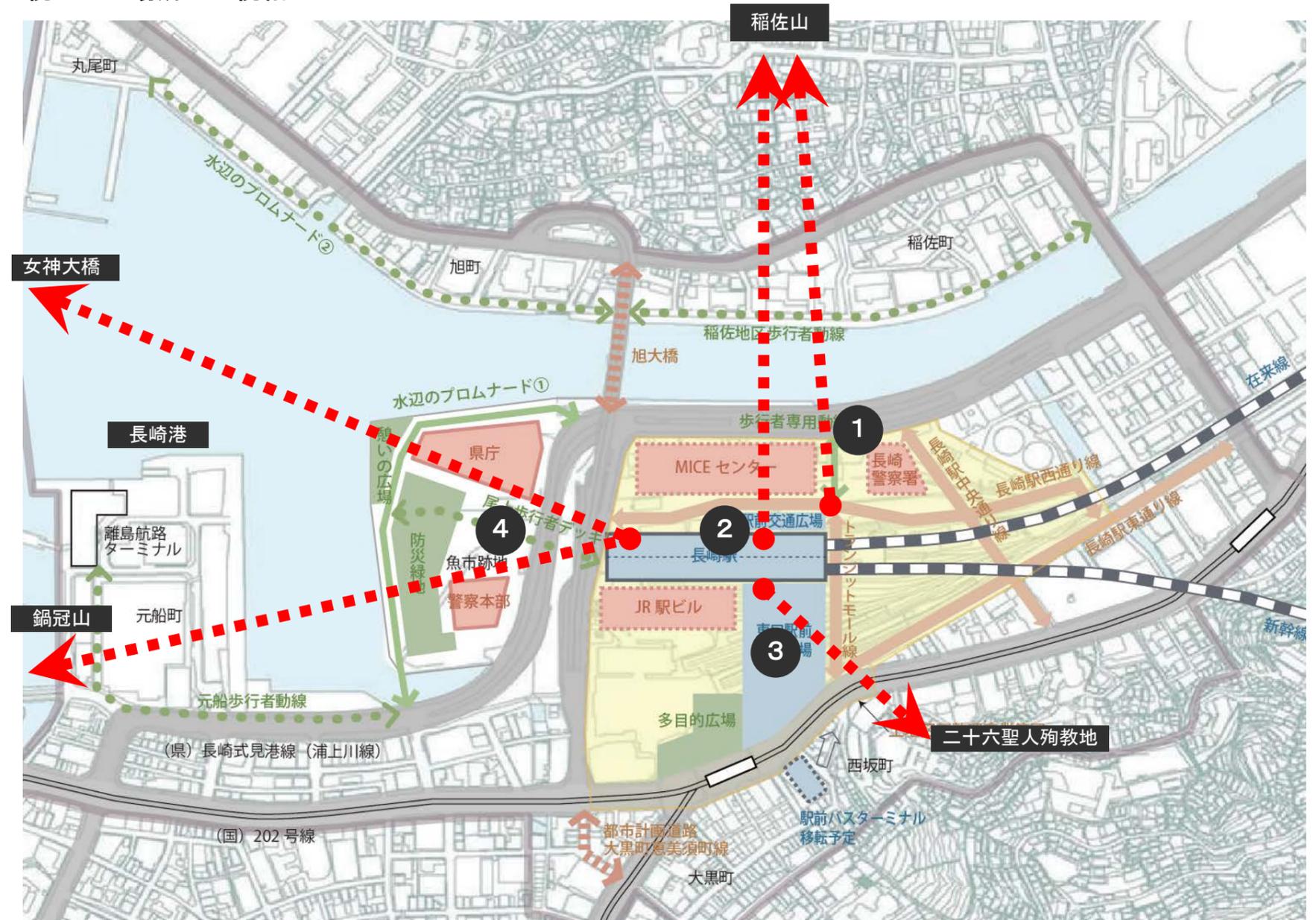
《「視軸(視せたい場所)」のために配慮すべき事項》

- ・地区計画に定められた「眺望(1.2)」に加えて、長崎駅周辺地区から、特に重要な「視せたい」場所への「視軸」を以下のように設定する。
- ・地区内の主要施設は、この「視軸(視せ方)」に十分意識して基本的に配置を誘導していくものとする。

1. 歩行者専用道路の東側入口中央部から「稲佐山山頂」への視軸
2. 長崎駅舎から「稲佐山山頂」への視軸
3. 長崎駅コンコース・多目的広場・トランジットモール線から「二十六聖人殉教地」への視軸
4. 長崎駅南面から「鍋冠山」「女神大橋」「長崎港」への視軸

長崎駅は、市民にとっての生活拠点・故郷の心象風景であり、来訪者にとっては“長崎”に出逢う場でもある。長崎の街の新たなシンボル空間を創り出す上で、この土地固有の特長を活かした空間づくりを行っていくことが求められる。その一つのテーマが「視軸(眺望)」であり、「海」と「山」に囲まれたロケーションに対して、「視せたい場所」への眺望確保と周辺の展望ポイントからの「視られ方」、さらに駅周辺から「見える場所」への配慮等を行っていくものとする。

視せたい場所への視軸



■ 「視軸」 ((視せたい場所)の眺望景観コントロール・①)



1 ▲歩行者専用道路(予定地)から稲佐山への眺望



2 ▲新駅舎(予定地)から稲佐山への眺望



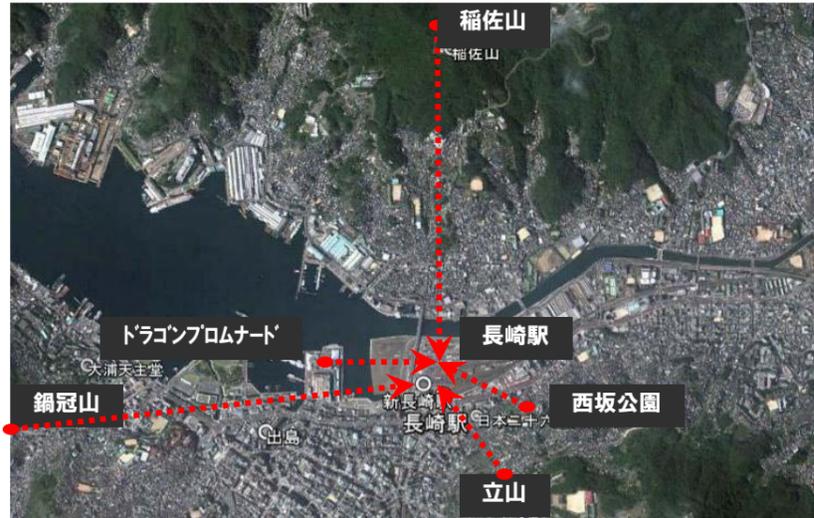
3 ▲東口駅前広場(予定地)から二十六聖人殉教地への眺望

■ 「視軸」 ((視せたい場所)の眺望景観コントロール・②)



4 ▲長崎駅南面(予定地)から鍋冠山、女神大橋、長崎港方面への眺望

■ 視軸 ((視せたい場所と見える場所) の眺望景観コントロール・2)

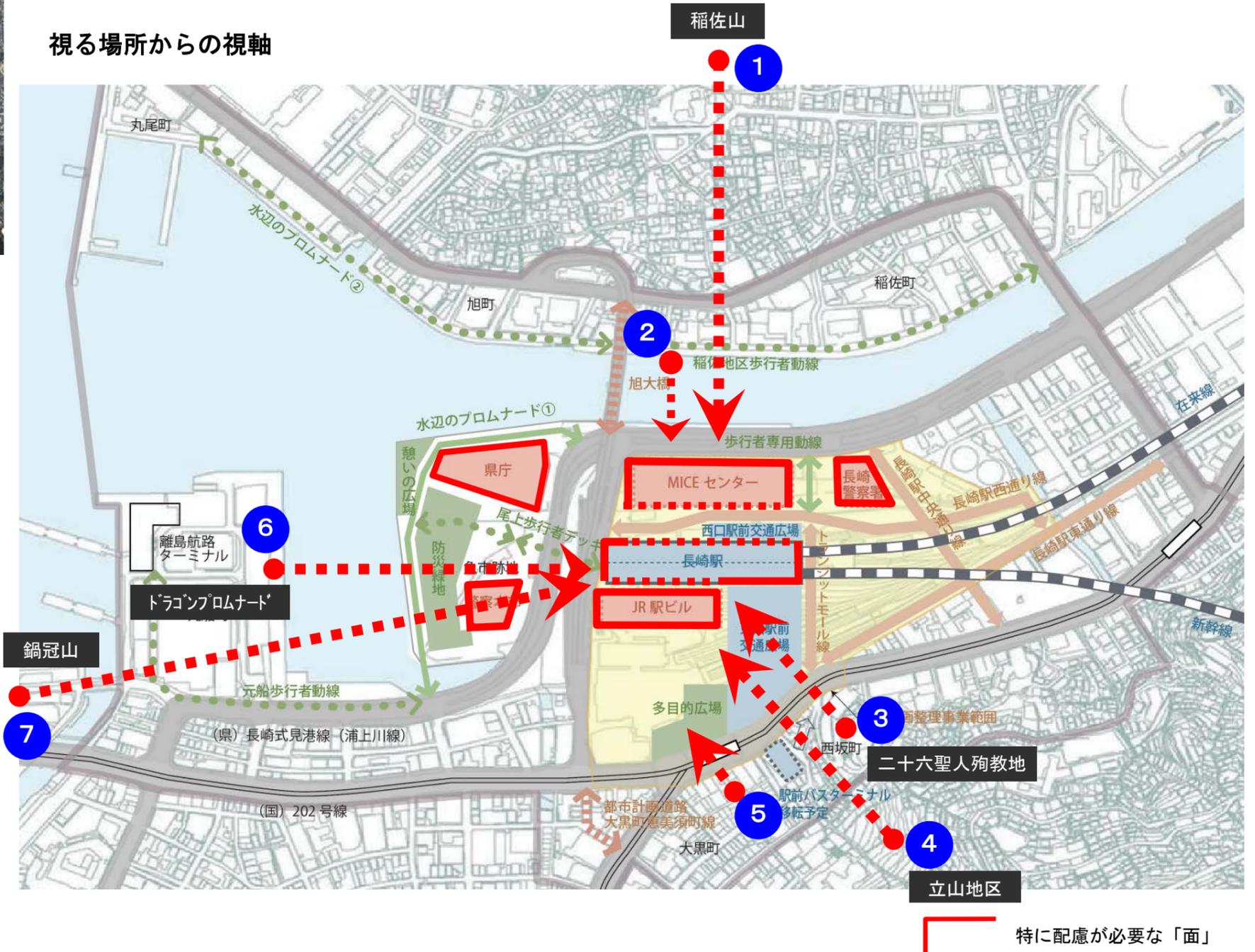


《「見る場所からの視軸」のために配慮すべき事項》

- ・地区計画に定められた「眺望(1.2)」に加えて、特に重要な「見る場所」から長崎駅周辺地区の“視られる”場所への「視軸」を以下のように設定する。
- ・地区内の主要施設は、この「視軸(視られ方)」を意識して基本的に配置するとともに、この視軸を阻害している沿道建築物等は、建替え時の景観誘導を積極的に行っていくものとする。
- ・また、「視軸(視られ方)」を意識すべき地区内の主要施設は、「夜景」演出についても十分に配慮していくものとする。

1. “稲佐山山頂” から
2. “浦上川右岸側” から
3. “二十六聖人殉教地” から
4. “立山地区” から
5. “駅前商店街” から
6. “ドラゴンpromenade” から
7. “鍋冠山” から

見る場所からの視軸



■ 「視軸」 ((視られる場所) への眺望景観コントロール・①)



1 ▲稲佐山から駅周辺への眺望



2 ▲浦上川右岸側から駅周辺への眺望



3 ▲二十六聖人殉教地から駅周辺への眺望

■ 「視軸」 ((視られる場所) への眺望景観コントロール・②)



4 ▲立山地区から駅周辺への眺望



5 ▲駅前商店街から駅周辺への眺望



6 ▲ドラゴンpromナードから駅周辺への眺望



7 ▲鍋冠山から駅周辺への眺望(望遠)

【長崎らしさの表現】

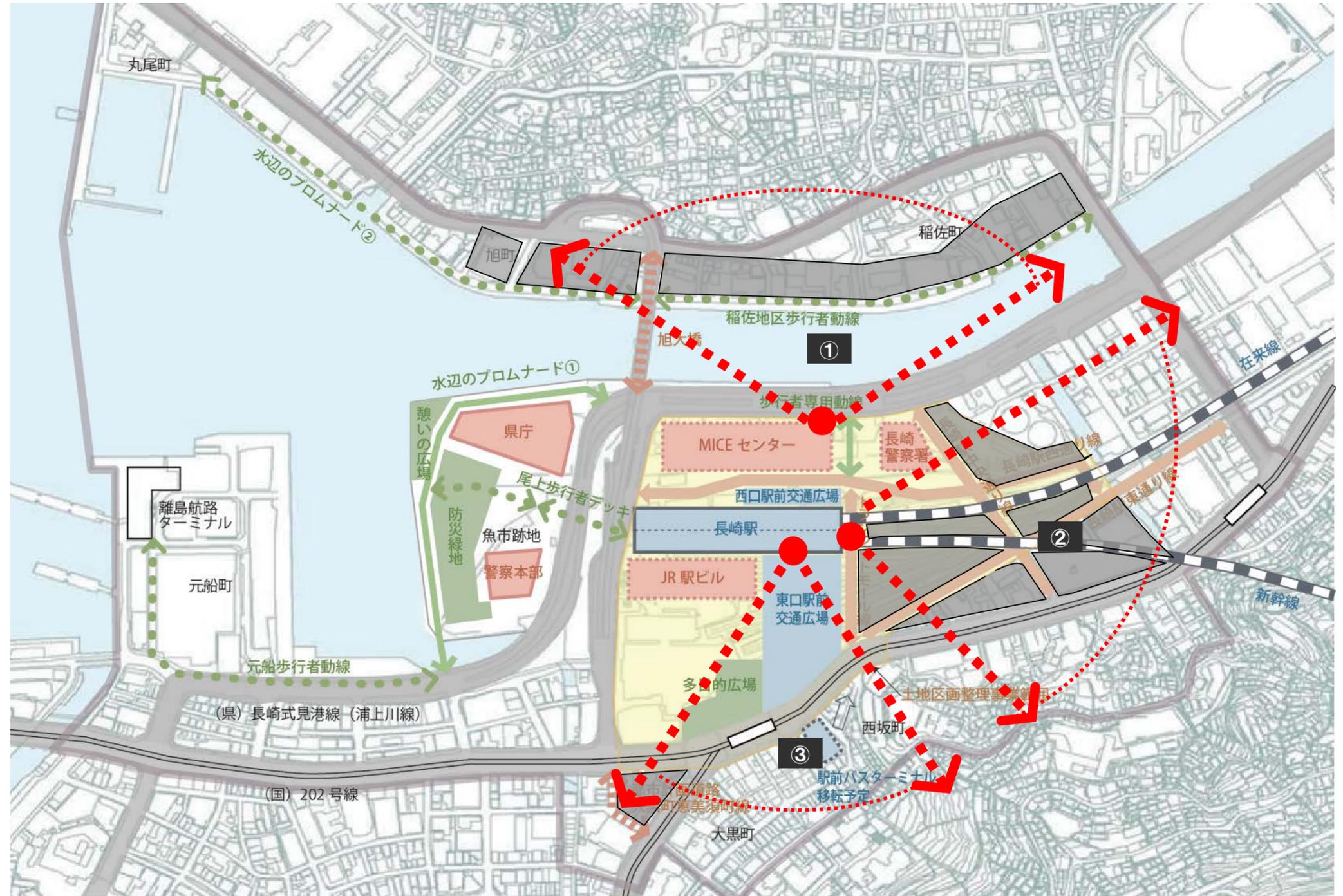
■ 「視軸・(エッジ/周辺景観)」 (見える場所)の眺望景観コントロール

《「地区計画」に定められた整備事項》

地区計画としては、特に定められていない。
景観計画における建築物等の高さの最高限度(H≦31m)に基づいて景観コントロールが図られている。

《「視軸(エッジ)」として配慮すべき事項》

- ・ 駅周辺エリアのエッジ(周辺)部においては、
 - ① 河畔景観の魅力を高めていくために景観コントロールを図っていくべきゾーン
(浦上川右岸側ゾーン等においては、マンション開発等による景観の不統一や眺望阻害に対して、特に配慮していく必要がある)
 - ② 駅周辺ゾーンとして奇異な景観を表出させないように景観コントロールを図っていくべきゾーン
(鉄道高架周辺の民有地における景観の不統一や眺望阻害に対して、特に配慮していく必要がある)
 - ③ 多目的広場と一体となって魅力的なまちなか景観の形成を誘導すべきゾーン
(駅前空間と大黒町等の既存市街地とが空間の連続性を保ち、歩行動線を誘導できるように、魅力的な街並み景観の創出に対して、特に配慮していく必要がある)
- ・ 駅周辺エリアの主要事業と土地区画整理事業との進捗具合(タイムラグ)に注意し、計画段階からの適正な景観コントロールに配慮していく必要がある。



■ 「視軸・(エッジ/周辺景観)」 (見える場所)の眺望景観コントロール



① 浦上川右岸側の景観



② 新駅舎から地区北側の景観



③ 駅前商店街の街並み景観

【長崎らしさの表現】

■ 歴史 とのリンク

《長崎駅周辺に関する年表》

明治 30 年	九州鉄道が現在の長崎市内で最初の路線を開業した時に「長崎駅」として開設されたのは隣の現浦上駅であった JR 長崎駅裏の長崎車両センター（車両基地）は、浦上駅裏に「九州鉄道長崎汽船支部」として発足。1935 年に「長崎機関区」と改称され現在地に移転した。
明治 38 年	路線が市中心部側へ延伸される。 現長崎駅が開業、それまでの長崎駅は浦上駅となる。
大正 4 年	長崎電気軌道の開業に伴い、長崎駅前停留場が開設。
大正 15 年	2 代目「長崎駅」完成。
昭和 20 年 8 月	戦災（原爆） 市中心部から北部約 670ha にわたり大惨禍にみまわれる。駅舎も消失した。
昭和 21 年	戦災復興土地区画整理事業 実施。 昭和 49 年度に事業完了。
昭和 24 年	第 3 代目「長崎駅」完成。 長崎～長崎港駅間の運行路があった。
昭和 24 年 8 月	長崎国際法文化都市建設法の適用。 原爆落下中心地及びその付近一帯を平和公園として整備。
昭和 26 年	長崎国際文化都市建設計画の決定。
昭和 44 年	昭和 41 年県下で初めての横断歩道橋が駅前にて、この都市には全国でも珍しい駅前高架広場が完成。
昭和 62 年	長崎～長崎港駅間。 国鉄分割民営化実施とともに正式に廃止。
平成 10 年	第 4 代目「長崎駅」完成。 老朽化のため新駅舎を建築。
平成 12 年	「かもめ広場」完成。 駅隣のアミュプラザ長崎建設に伴い改装され、3 代目の駅舎にあった三角屋根に代わりドーム状の屋根が設置されたかもめ広場が完成

※ 安全な鉄道輸送を支えてきた JR 長崎駅西側の長崎車両センター（車両基地）は、平成 26 年 3 月予定の JR 早岐駅へ移設に伴い、117 年の歴史に幕を下ろす。



初代
(明治～大正時代の
長崎駅前)

長崎に初めて鉄道が敷かれた時の長崎駅は今の浦上駅の所にあった。当時、現在の長崎駅の場所はまだ海であった。



2 代目
(大正時代の長崎駅
駅舎)

ドイツ風建築の木造駅舎



2 代目
(大正～昭和初期の
長崎駅 駅舎構内)

昭和初期から末期まで、長崎駅から南に約 1.1km に上海航路連絡のための長崎港駅が存在した（長崎～長崎港駅間は長崎本線であるが通称を臨港線と呼んでいた）



3 代目
(長崎駅
昭和 24 年完成)

スタンドグラスを備えた緑色の三角屋根の駅舎



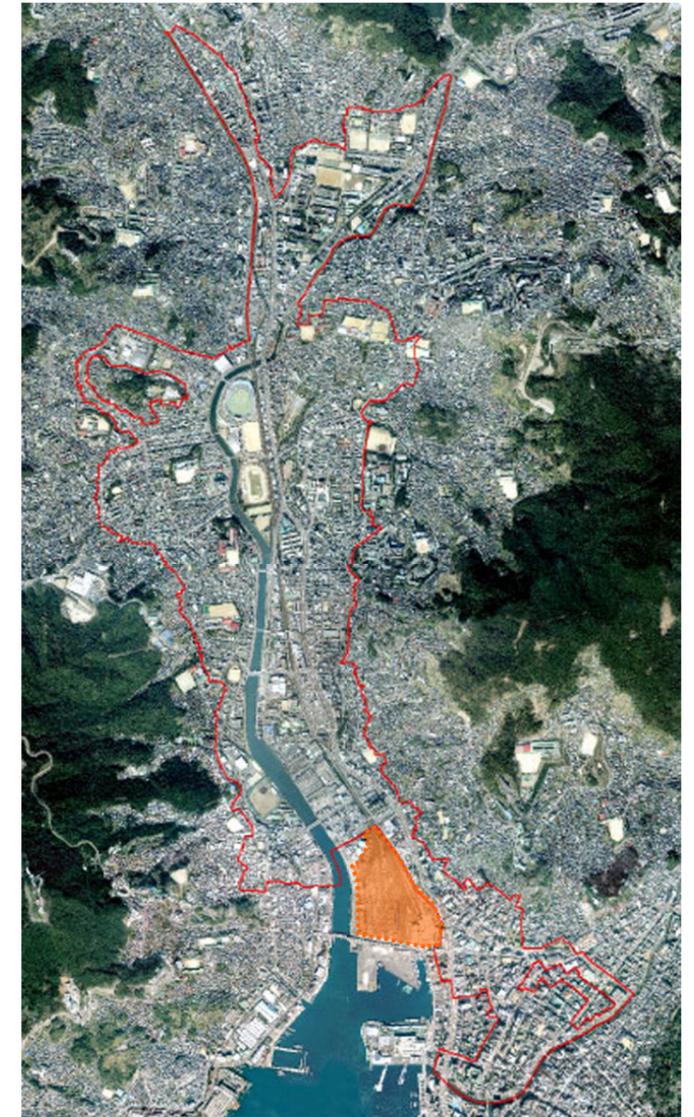
4 代目
(長崎駅前
かもめ広場)

駅と一体化したショッピング・アミューズメント施設「アミュプラザ長崎」が誕生。
列車の利用客以外の人々も利用するエンターテインメント空間として新たなスタートをきった。



「景勝の長崎」

吉田初三郎 画 鳥瞰図サイズ：770×177mm
発行：長崎市観光協会 昭和 9 年・表面カラー刷／裏面 1 色刷・印刷折本
戦前、被爆前の長崎市街の様子を詳細に描く。同年 3 月から開催された「長崎国際観光博覧会」に合わせて製作された。



「戦災復興区域」※赤枠

貨物ヤードを含む長崎駅を除いた市街地エリアが復興区域として指定され、戦後の復興が進められた。現在の長崎の夜景の美しさは、戦後復興の証でもあるといえよう。

【長崎らしさの表現】

■ 光（“夜景”と“陽射し”）

《「光」についての基本的な考え方》

- ・長崎駅周辺地区における「光」に関する事項は以下のとおり。
- 1. 世界新三大夜景としての“夜景眺望”と“ヒューマンスケールの灯り”についての配慮
- 2. 日常の自然光の取り込み方、再生エネルギーとしての活用方法への配慮

《アーバンデザインの観点から「光」への配慮》

- ・創造性：長崎に新しい光の名所の創造
- ・景観性：長崎港全体の夜間景観の充実
- ・未来性：新しい光技術や自然エネルギーなどの活用
- ・公共性：公共のものとして堅固で維持管理に配慮

《「光」に対して配慮すべき事項》

- ・ 地区計画においては、「光」に関する事項は特に定められていないが、「夜景」演出等については、長崎市の観光施策の柱の一つにもなっていることから地区内の主要施設整備においては、地区で一体となった「夜景」の演出方法を十分に意識していく必要がある。
- ・ 駅周辺地区の立地条件に配慮し、施設相互で連携を図り、季節や時間ごとの「自然光」の取り入れ方や低炭素型まちづくりの取組みとして、太陽光発電等の導入等について検討していくものとする。

● “夜景”づくりへの配慮

《代表的な夜景スポット》

- ・ 稲佐山からの夜景
- ・ 鍋冠山公園からの夜景
- ・ 立山地区からの夜景、等

《配慮事項》

- ・ 夜景スポットからの眺めを意識した駅周辺地区全体としてのライトアップの検討
- ・ 観光シーズン等における主要施設のライトアップへの協力（夜景に「闇」をつくらないようにする、等）
- ・ ヒューマンスケールにおける「街路灯」「フットライト」等による駅前広場・多目的広場等の夜景の演出



● 稲佐山からの夜景



● 鍋冠山公園からの夜景



● 立山地区からの夜景

● 低炭素型まちづくりの推進

《駅周辺整備における位置づけ》

- ・ 長崎駅周辺地区は、「長崎駅周辺まちづくり基本計画」において、長崎湾へ開け浦上川に面した特性を活かした、水と緑のネットワークの形成や緑化の推進、未利用再生可能エネルギーの利活用など、潤いのある持続可能な低炭素まちづくりを目指すこととしている。また、「長崎駅周辺まちづくりガイドライン」の中では、「環境への配慮」としてルールを定め、良好な環境形成を誘導する仕組みとしている。

このようなことから、駅周辺地区まちづくりにあたっては、長崎特有の地形や日照、風といった自然特性や、利用率の高い公共交通などの社会特性、さらには、近接する海や、整備が進められている緑のネットワーク等の環境特性を活かし、ゆとりとやすらぎのある低炭素型の都市空間を形成する。

- ・ 長崎市を全天日射量の平均値は、他の地域と比較して高い水準であり、太陽光発電に有利な地域であるといえる。(下図参照)

《基本的な方向性》

- ・ 公共・民間空間における太陽光発電などの未利用・再生可能エネルギーの導入を積極的に検討する
〈行政〉

- ・ 長崎駅周辺（駅舎及びその周辺）のデザインに配慮しながら、公共用歩廊やバス・タクシーシェルター上屋などを活用し、太陽光発電などの施設の設置を検討する。

〈事業者〉

- ・ 長崎駅周辺（駅舎及びその周辺）のデザインに配慮しながら、建築物上屋などを活用し、太陽光発電などの施設の設置を検討する。

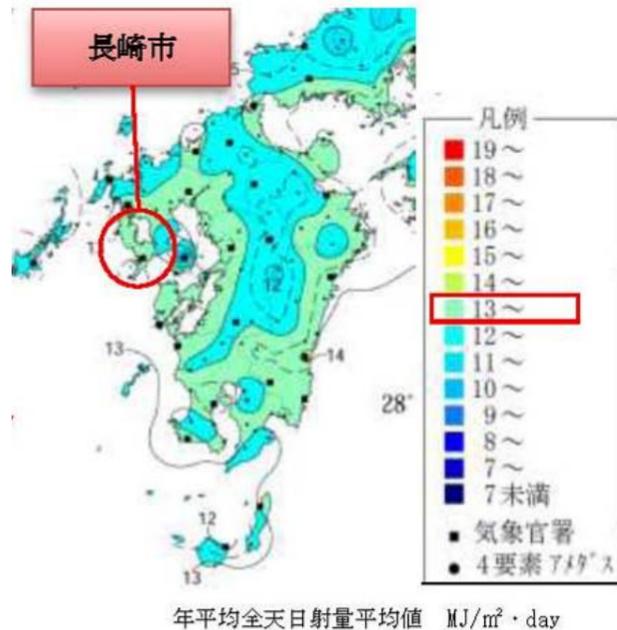


図- 長崎市の全天日射量平均値分布図

出典：NEDO（独）新エネルギー・産業技術総合開発機構
日射量データベース全国日射量マップ 1981～2009

● 日常の“陽射し”への配慮

- ・ 長崎駅の立地条件(ロケーション等)から、季節の変化や時間の変化に応じた自然光の取り入れ方等について、各事業施設相互の配慮と協調等が求められる。

《配慮事項》

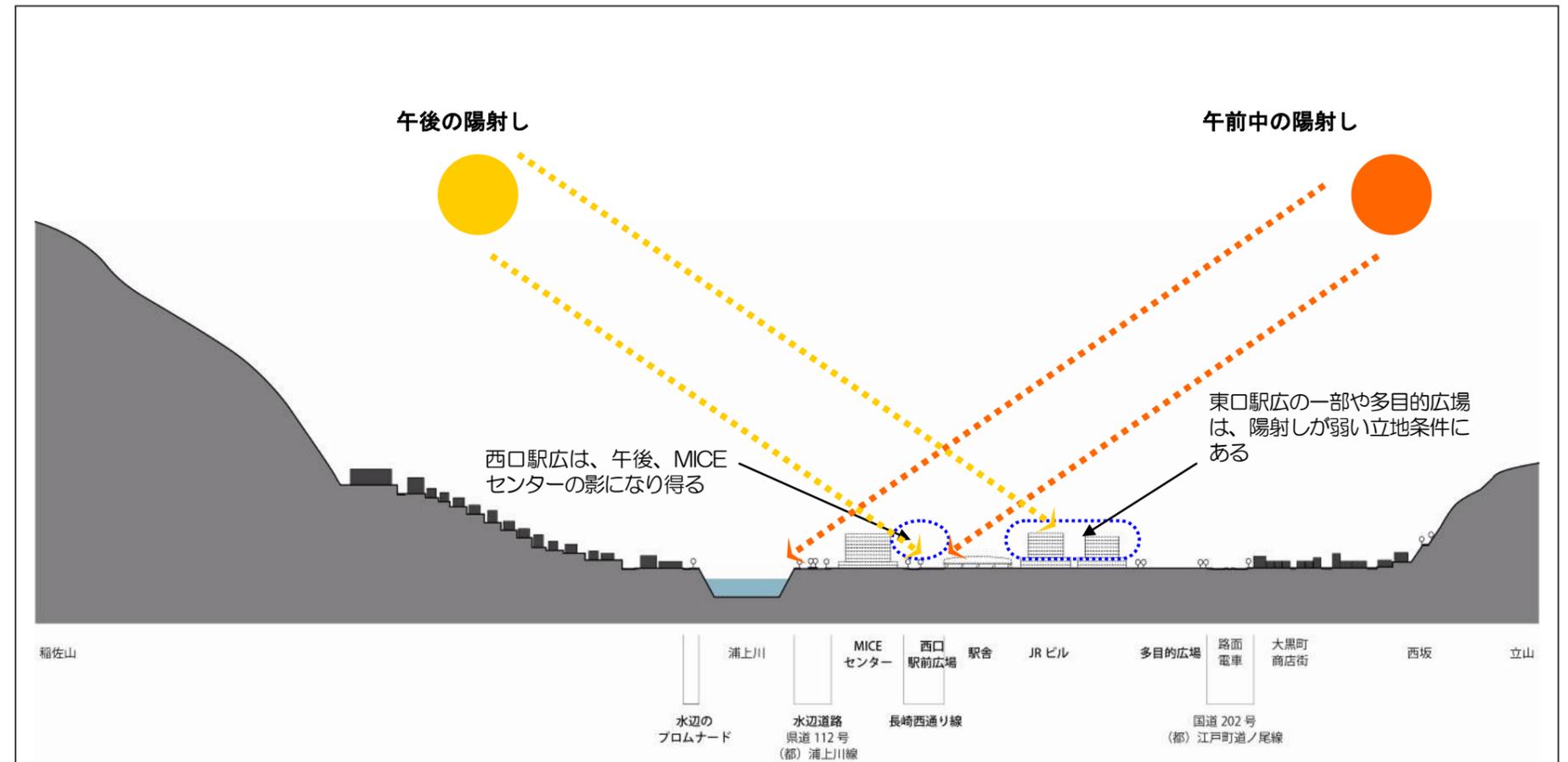
〈午前中〉

- ・ 駅西側：西口駅前広場や長崎駅西通り線等には、午前中の陽射しが入りにくいため、新駅舎及びMICEセンター等の建物配置や外壁等に配慮し、少しでも明るい空間とする。

〈午後〉

- ・ 駅東側：東口駅前広場や多目的広場では、午後になると新駅舎及びJRビル等によって日陰となりやすい。建物配置への配慮や民有地内でのオープンスペース等の確保等によって、日中でも明るい陽射しを受けられる空間となるように各施設相互が協調する。

- ・ 駅舎、駅前広場、街路等の公共空間設計と併せ、周辺施設設計の段階から、季節に応じた自然の太陽光の動きや後述の風の流れ等の天候条件についても一体的なシミュレーション等を行い、歩行者(利用者)へ快適な環境を提供できるように配慮、検討を行っていく必要がある。



● 地区への陽射しに対する配慮

【長崎らしさの表現】

■ “水” と “緑” ネットワークづくりの推進

● “水” と “緑” のネットワークづくりと低炭素型まちづくり

《基本的な方向性》

①公共・民間空間や建築物などへの緑化の推進

低炭素型まちづくり推進の観点から長崎駅周辺地区においては、公共・民間空間では、“水と緑のネットワーク”の形成を図り、建築物などの屋上や壁面、又は敷地において、緑化を行うことにより、外気温の上昇の緩和に配慮することが求められる。

＜行政＞

- ・ 公共空間での中高木の植栽による緑陰の形成。
- ・ 都市基盤施設設計時に、中高木植栽による緑陰形成や風通しを確保する。
- ・ 東西駅前交通広場や多目的広場において、クールスポットを確保する。

＜行政および事業者＞

- ・ 長崎駅周辺地区計画に基づき、緑化率を確保する。
- ・ 宅地内沿道の外壁後退部分などに、積極的に中高木による緑化を推進する。

《新しい「緑のネットワーク」整備》

- ・ 長崎の市街地は、平地にある中心市街地を斜面地住宅が取り囲むすり鉢上の地形となっており、長崎駅周辺エリアは、その中心に位置する。
- ・ 既成市街地内には、まとまった規模の緑地は少ないが、「環長崎港地域アーバンデザイン会議」を通じて、ウォーターフロント沿いに新しい緑のネットワークが創り出されている。

— 新しい「緑のネットワーク」の整備事例 —

■ 長崎港松が枝国際観光船埠頭

- 2011年度グッドデザイン賞
建築・環境デザイン部門【優秀賞】受賞
- 土木学会デザイン賞2013
【優秀賞】受賞



— 新しい「緑のネットワーク」の整備事例 —

■ 長崎水辺の森公園

- 2004年度グッドデザイン賞
建築・環境デザイン部門【金賞】受賞
- 土木学会デザイン賞2006
【優秀賞】受賞

○【「土地の記憶」を継承する大地の舞台】をデザインコンセプトとして、水路によって縁取られた3つのエリアを、それぞれの特性を活かしたランドスケープとなるようデザイン。

○3つのエリアを繋ぐ橋梁が公園内にくつも架かり、個性的な景観を有する公園。

【長崎水辺の森公園 全体風景】



【水の庭園 水の劇場】



○出島バイパス(オランダ坂トンネル)からの湧水を噴水やせせらぎとして利用。

○噴水の水は石組みのカスケードとなって流れ、強い陽差しの中で、訪れた人々に「涼」を提供。

【大地の広場 月の舞台】



○メインゲートから女神大橋軸に沿って階段を昇ると港の風景が一望。

○8本のブロンズの柱が場のシンボル性を表現。

【水辺のプロムナード 記憶の回廊】



○水路に平行に延び、花と緑が溢れる散策空間として、訪れた人々に憩いと安らぎを提供。

【水辺のプロムナード 森の劇場】



○花の小島と向かい合った芝生の野外劇場。

○傾斜のついた芝は子どもたちの格好の遊び場。

【長崎らしさの表現】

■ “風” の通り抜けに配慮した空間形成

● 低炭素型まちづくりの方向性

- 長崎駅周辺地区においては、街路樹や宅地内緑地を誘導することによって、長崎港からの連続した水と緑のネットワークを形成し、卓越風が市街地を吹き抜けるヒートアイランド緩和に配慮したまちづくりを進めることとする。

《基本的な方向性》

風の通り抜けに配慮した空間の形成

長崎港からの風の道を確保することにより、熱の滞留を防ぎ、外気温の上昇を緩和させる。

〈行政および事業者〉

取り組み内容

- 長崎湾(南西方向)からの風の通り抜けを阻害しない建物形状や配置の工夫
- 公共空間と連続した宅地内空地の確保

実現化の方法

- 一定規模以上の大規模建築物は、景観配慮と合わせて、長崎港からの風の道を確保する。
- 長崎駅周辺地区計画に定められる壁面後退に基づき、宅地内空地を確保する。

● 湾口から吹く夏の卓越風

長崎市中心部は、長崎湾(南西方向)から、夏の卓越風が吹き、地形に沿った風の流が認められる。ただし、年平均風速は2.3m/sで、風力発電の事業化に必要な年平均風速5~6m/s(参考『風力発電導入ガイドブック2008』(発行：NEDO)を下回っていることから、風力発電には適した環境とは言い難い。

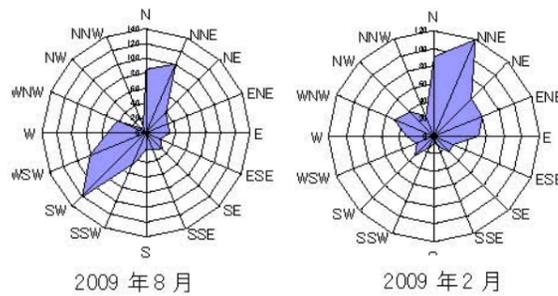


図- 長崎の風配図(夏・冬)

出典：長崎海洋気象台データ

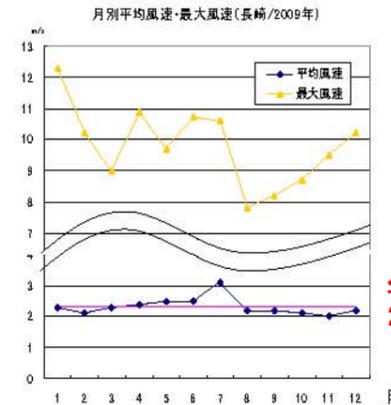


図- 長崎市の風速

出典：気象庁 HP 2009 年データ

年平均風速
2.3m/s

