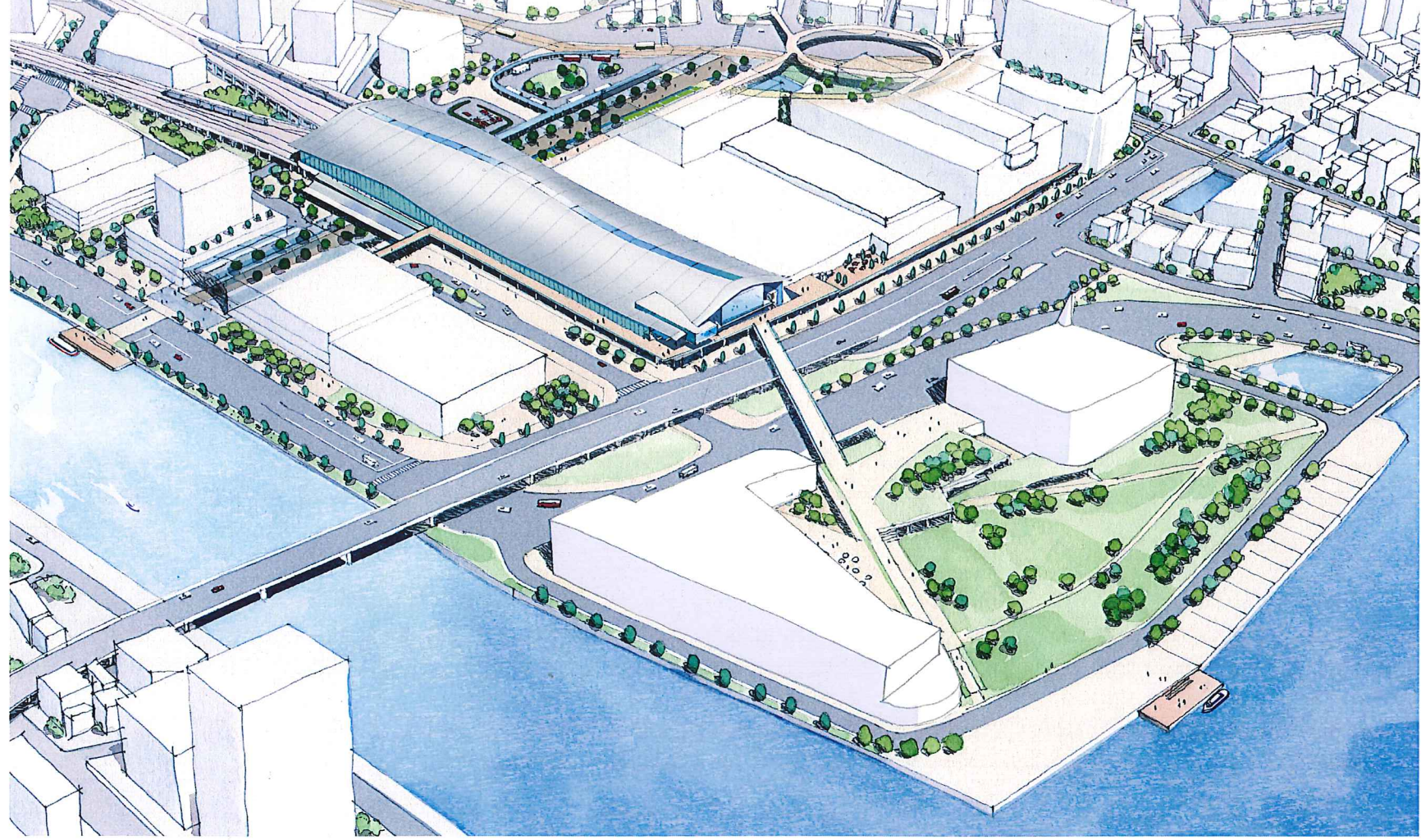


転載、複製、配布禁止

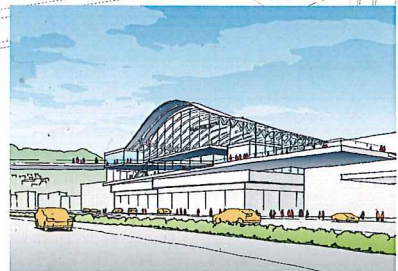
本提案デザイン案が、今後作成される長崎駅舎・駅前広場等のデザインとなるものではありません。

# 海と街を包む駅

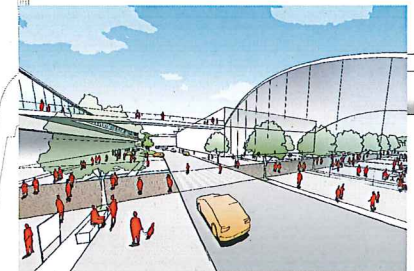


## 広場デザインイメージ

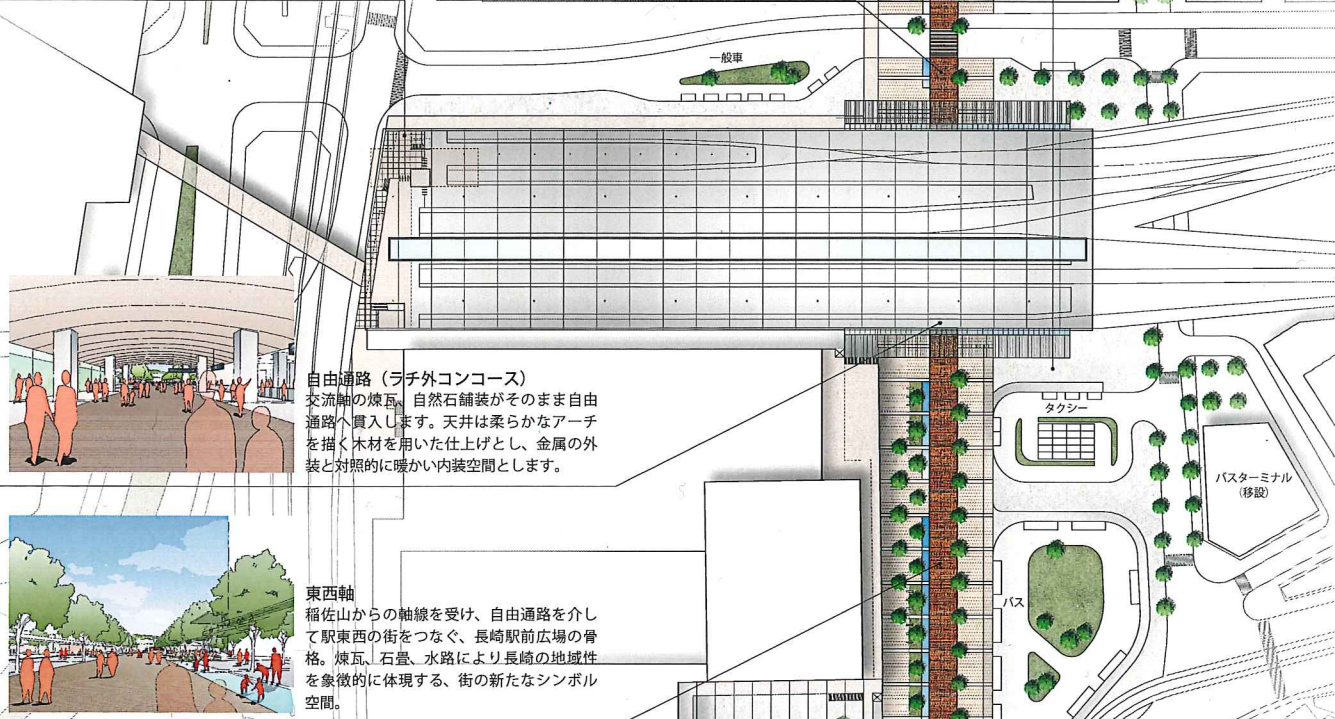
**海の広場 (南口デッキ)**  
来訪者と市民が自由に使える、ラチ外の眺望デッキ広場。MICE センター、アミュプラザへ導線を接続し将来的な旭大橋の低床化の後は具庁、防災広場までつながる、臨海地区へのゲートウェイ。



**川の広場 (西口駅前～MICE)**  
市民のための交通広場を持ち、稲佐山への眺望と浦上川に開かれ憩いの市民広場。長崎駅と離島/国際フェリーターミナルを結び、浦上川沿いに平和公園まで繋ぐ新しい水上交通 (提案) への結節点。



**驛の広場 (東口駅前)**  
駅から市内の拠点へつながる分りやすい交通の結節点。バス/タクシー乗場の付近に長距離バスターミナル機能を移設し、近郊・広域の交通結節機能を集約することを検討します。

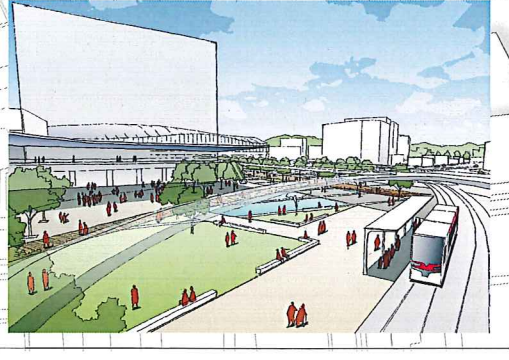


**自由通路 (ラチ外コンコース)**  
交流軸の煉瓦、自然石舗装がそのまま自由通路へ貫入します。天井は柔らかなアーチを描く木材を用いた仕上げとし、金属の外装と対照的に暖かい内装空間とします。

**東西軸**  
稲佐山からの軸線を受け、自由通路を介して駅東西の街をつなぐ、長崎駅前広場の骨格。煉瓦、石畳、水路により長崎の地域性を象徴的に体現する、街の新たなシンボル空間。

### 街の広場 (多目的広場)

駅から周辺市街地へ賑わいをつなぐ市民活動の拠点広場。海であつた土地の記憶を想起させる水盤と緑地のしつらえ。多彩な市民活動を可能とする沿道建物と一体の大屋根空間。



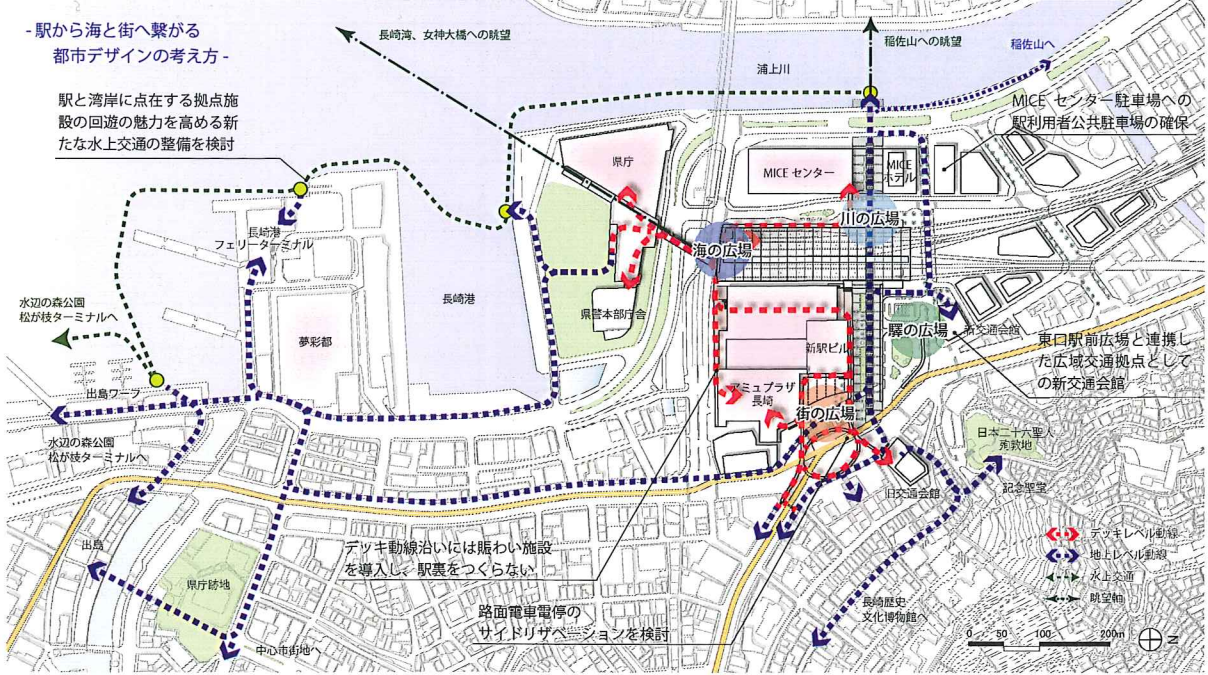
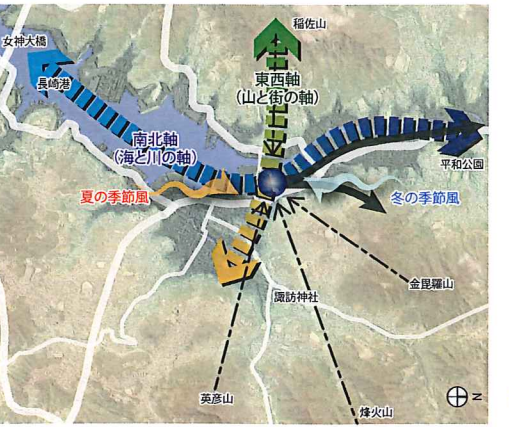
**広場をつくる素材**  
大浦天主堂の再建時に信徒が自ら運び積んだ素材、煉瓦。長崎製鉄所の建設のため、日本初の建築用煉瓦が海軍伝習所で作られるなど、煉瓦は長崎の「信仰」と「近代化」の歴史を象徴する材料の一つです。十分な強度を持つ煉瓦、長崎の都市景観を特徴づける石畳、海を感じさせる水景施設が東西軸をつくり、長崎の歴史風土を未来にひきつぐ場所としての広場空間を作ります。

## 提案にあたっての着眼点

- 長崎の大景観における「円形劇場の焦点」とする  
長崎駅は、浦上川から長崎湾へ向かう「海と川の軸」と、稲佐山から街へ向かう「山と街の軸」の交点であり、すり鉢地形の焦点にあります。多方面からの見えや夜景を重視するとともに、夏期は南からの季節風を引き込み、冬期は北からの風を防ぐことで、地形と風土を読み込んだサステナブルな駅施設とします。
- 国際都市長崎の玄関口として陸路と海路を繋ぐ始点とする  
陸路の「終端駅」から、海にむかう「始まりの駅」へ。来訪者の期待を高めるドラマチックな空間体験を創出し、国際都市長崎としてのメッセージを発信する場所とします。
- 周辺地区をむすぶ賑わいと憩いの核とする  
周辺地区を含めた都市デザインによって駅周辺の回遊性を高め、街中に賑わいを連鎖させるとともに、市民にとって日々の安らぎ、潤いをあたえるアメニティ豊かな拠点とします。
- 駅利用者にとって分りやすい交通結節点とする  
世界遺産候補である「教会群とキリスト教関連施設」や「近代化遺産遺産群」へアクセスや、市内施設への広域移動の結節点として、分りやすく使いやすい交通結節点を創り出します。

## デザイン検討の方針

- 国際都市長崎の精神性を駅舎と広場で体現する  
近世以来、国際都市であり続けた長崎という都市の文化的多面性や、変化に富んだ湾や離島を始めとした地形的多様性、悲しい過去も含めた歴史的な重層性は、多様な人々や異文化を受け入れる「おらかさ」と造船技術を始めた「先進性」として、長崎の気風に結実しています。長崎駅舎および駅前広場はこれらを体現する場所として、海と街、人々をやさしく包むおらかな場所として、先進的な技術でつくることを目指します。
- 街をつなぎ、海への玄関口を創り出す「4つの広場」  
駅前市街地に面した多目的広場、長崎湾を望む新駅舎南口ホーム、浦上川に開かれた西口駅前、集約された交通広場に面した東口駅前を、各々明快なコンセプトを持った4つの広場空間として位置づけ、長崎駅と周辺地域をつなぐ顔とします。  
多目的広場 : 街の賑わいをつなぐ「街の広場」  
駅舎南口ホーム : 海への玄関口となる「海の広場」  
西口駅前広場 : 市民に潤いを与える「川の広場」  
東口駅前広場 : 交通結節の核となる「驛の広場」
- 長崎の地形が導く2つの軸が新駅舎を中心に広場をつなぐ  
異なる性格をもつ4つの広場を、新駅舎を中心に、「海と川の軸」「山と街の軸」が繋がります。2つの軸は明快な都市構造と駅周辺の一体感をもたらす、国際都市の顔、広域交通の拠点、地域の回遊拠点、潤いと安らぎといった複合的な機能を備えた場所として、未来に向けて長崎を支える駅を創り出します。



## 街/海へ歩きたくなる動線計画

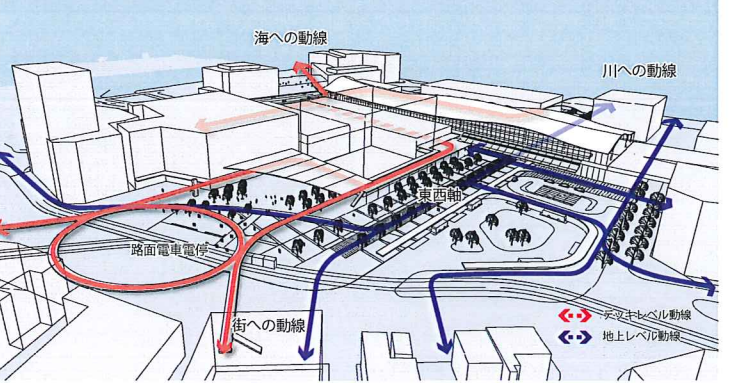
地上/デッキレベルの重層的な動線を創出。駅から周辺市街地や西坂の丘などの歴史遺産、MICE センターや新日駅ビル等へ人々を導き、回遊を高める拠点となります。

## 分りやすい交通配画計画

バス/タクシー/一般車はそれぞれ独立した交通広場として交通の輻輳を軽減し、分りやすい機能配置とします。また路面電車軌道を駅前区間において広場側に寄せ (サイドラッピング化)、自由通路から視認可能な乗換動線を創出することで利便性、安全性を格段に向上させます。

## 安全・安心な駅

「あびぎ」による異常潮位や豪雨による内水被害など、想定外の災害に備え、強靭な駅舎構造、駅と街をつなぐデッキ動線、十分にとられた広場空間等、非常時においても安心な駅として計画します。







### 駅舎のデザインイメージ

#### ■ターミナル駅の特徴を活かした印象的なホーム空間

新幹線と在来線を一つの大きな屋根で覆うダイナミックなホーム空間を創出します。高さを変えながら連続する特徴的なアーチ型の大屋根は、訪れる人々に長崎の先進性を印象付け、感動や期待感を演出します。また、南口に眺望デッキ（海の広場）を設けることで、世界的にも稀な「海に繋がるターミナル駅」の特性を最大限に活かします。

#### ■長崎の風景に呼応するかたち

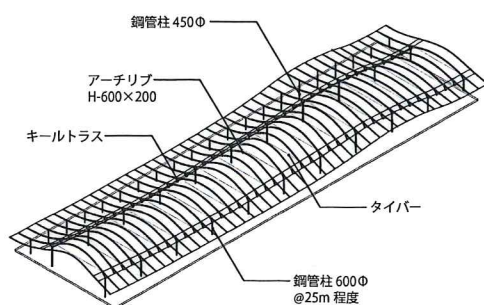
海や空への眺望、山から見たボリューム感、街に対する構えなどから導き出されたかたちによって、駅は長崎固有の風景を体感できる場所になると共に、向かい合う周辺環境に応じた顔をもつランドマークになります。

#### ■永く市民生活を支える「強い駅」

市民に長く愛され、災害時にも安心な施設とするには、時の経過に耐えうる高い性能が求められます。鉄道施設に相応しい十分な構造性能と耐久性の高い材料選定、日照や季節風を活用したパッシブな環境計画などによって、堅牢でサステナブルな駅舎を目指します。

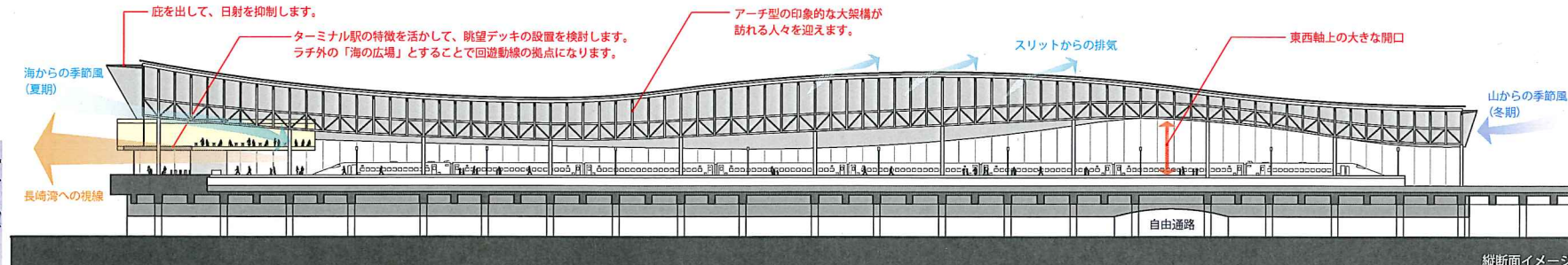
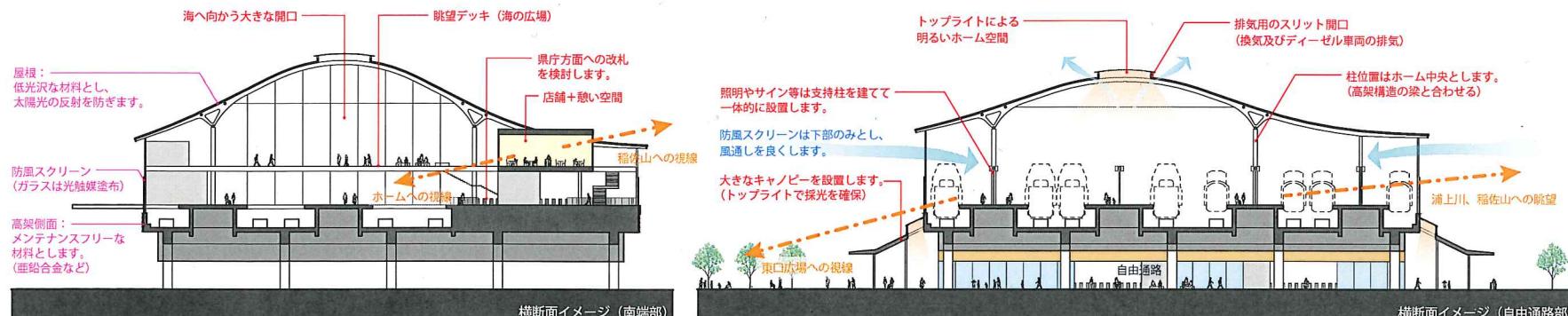
#### ■地域の産業特性を踏まえた材料・技術の活用

長崎の玄関口に相応しい空間形成と造船をはじめとする地場産業の発展を目指して、地域の材料や技術を積極的に活用します。

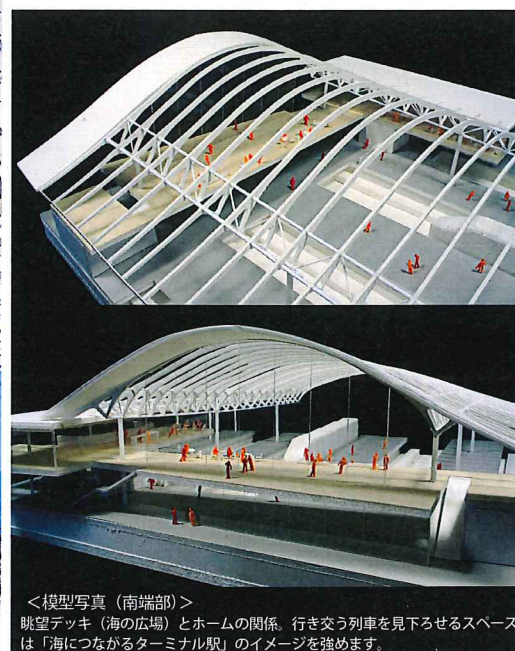


#### <構造システム案>

新幹線ホーム中央に高架構造に合わせて25m程度で柱を配置する。キールトラスにより柱列を結び、滑らかな曲線によるアーチリブを直交方向に掛け渡す。二次元フレームの繰り返しで合理的な架構と空間の変化を生み出す。パーツの汎用化や造船所からのユニット輸送などについても検討する。



ホーム空間内観イメージ



<模型写真(南端部)>  
眺望デッキ(海の広場)とホームの関係、行き交う列車を見下ろせるスペースは「海につながるターミナル駅」のイメージを強めます。

### 照明計画

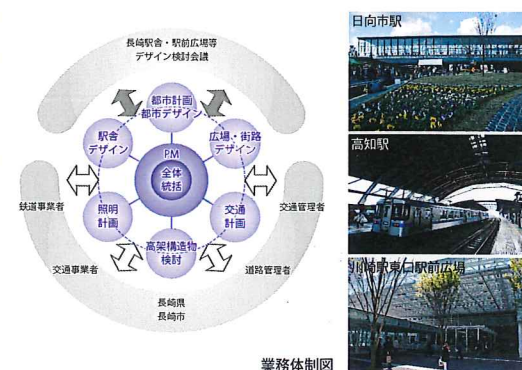
- ・新幹線の出発/到着に連動し、トップライトに設置された照明の光のボリュームを変化させ、稲佐山等の眺望点から印象的な「光のグランド・マーク」を創出します。
- ・駅舎内部は、構造体や天井面を暖かく照らした間接光をベースとすると共に、ホームには照明柱を設置し、ヒューマンスケールな明かりの演出を行います。
- ・駅前広場等は、暖かみのある光源を用いて、東西軸上の並木や水盤を照らし、駅を貫く軸を強調します。
- ・灯具にはLEDを用いて、省エネ性にも配慮します。



稲佐山方面からの夜景

### 業務実施体制

- ・駅舎デザイン、広場・街路デザイン、都市計画・都市デザイン、交通計画、高架設計、照明計画等の各分野において景観やデザインに対する高い意識を有し、十分な経験を持つ専門家からなるデザインチームを結成します。
- ・多くの関係者との調整が必要な大規模かつ複雑な事業であることから、業務全体を統括する責任者とは別にプロジェクトマネージャーを配置し、都市のトータルデザインの視点をもって、業務全体をマネジメントします。



業務体制図