

長崎駅周辺エリア デザイン指針（案たたき台）

目次構成

章	項 目	頁
1.	長崎駅周辺エリア デザイン指針(案)検討の考え方	1
1.	「長崎駅周辺まちづくり基本計画」における基本方針	2
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	2
3.	長崎駅周辺エリアにおけるデザイン指針(案)の基本的な考え方	3
4.	長崎駅周辺エリア デザイン指針（案）のアプローチ	4
	アプローチ-1・エリア全体としての建築物や歩行空間デザイン等に関する一体性の確保	5
1.	エリア内における建築物等のデザインの一体性の確保	5
2.	“眺望場所”からの景観コントロール	8
3.	“見える場所（区画整理区域周辺）”の眺望景観コントロール	11
	アプローチ-2・駅舎及び歩行空間デザインに関する一体性の確保	13
1.	歩行空間の性格づけ(通りの「格」の設定)	13
2.	セミパブリックスペース（敷地空間の魅力づけ)	14
3.	“見せたい場所”への眺望コントロール	15
	長崎らしさの表現	18
1.	土地の記憶	18
2.	光(“夜景”と“陽射し”)	19
3.	“水”と“緑”ネットワークづくりの推進	21
4.	“風”の通り抜けに配慮した空間形成	22
5.	“色彩”のコントロール	23
	“素材”の活用	24
	デザイン検討のアプローチとデザイン要素による基本的な方向性(案)	25
	デザイン指針（案）イメージ	26
1.	“主軸”となる空間デザイン・長崎駅東口駅前広場～多目的広場	26
2.	“水辺へ向かう軸”となる空間デザイン・トランジットモール線沿道	27
3.	主要な眺望場所からの景観・夜景づくりへの貢献	28
	長崎駅周辺エリア デザイン指針(案)の運用	

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＞

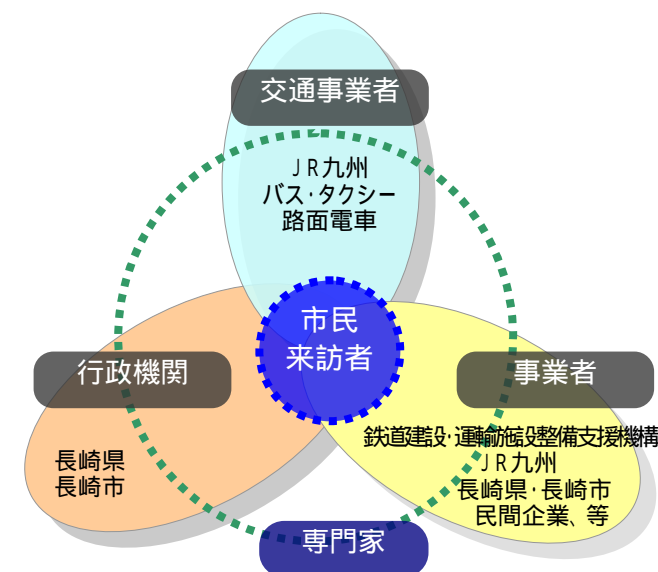
- 13 長崎警察署 ＜長崎県警察＞
- 14 駅前バスターミナル ＜未定＞
- 15 長崎MICEセンター＜未定＞
- 16 長崎駅ビル ＜JR九州＞
- 17 大黒町恵美須町線 ＜長崎市＞
- 18 旭大橋（低床化） ＜長崎県＞
- 19 尾上地区歩行者デッキ＜長崎県＞
- 20 元船地区歩行者動線 ＜長崎県＞
- 21 稲佐地区歩行者動線 ＜未定＞
- 22 水辺のプロムナード ＜長崎県＞

- 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))
- 環長崎港地域アーバンデザイン会議における空間デザインに関する意見、等への配慮

- 駅周辺エリア デザイン指針(案)の役割と位置づけ

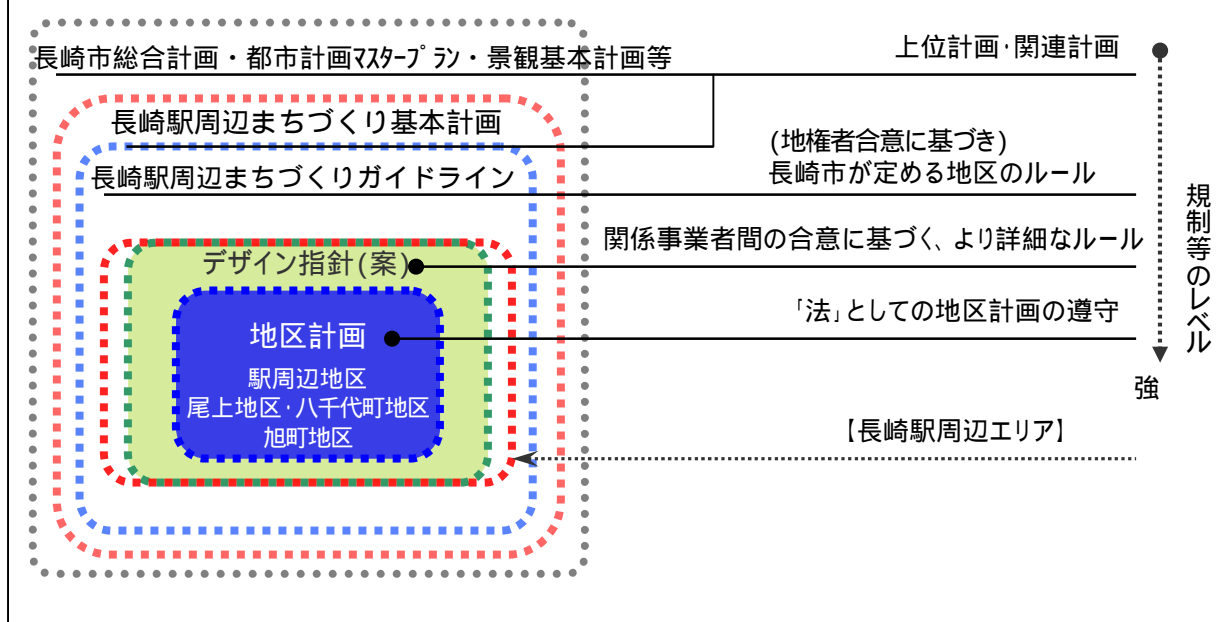
- 駅周辺エリア デザイン指針(案)のめざすもの

- ・ 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。



- 駅周辺エリア デザイン指針(案)の位置づけ

- ・ 長崎駅周辺エリア デザイン指針(案)は、「長崎駅周辺まちづくり基本計画」に定められたまちづくりの基本方針に基づいて、地権者の合意形成が図られた地区のルール(「まちづくりガイドライン」)と地区計画として定められた「法」の間において、関係事業者間によって合意形成が図られた具体的な駅周辺空間の創り方についてのルールである。



-まちづくり「長崎駅周辺まちづくり基本計画」における基本方針

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。

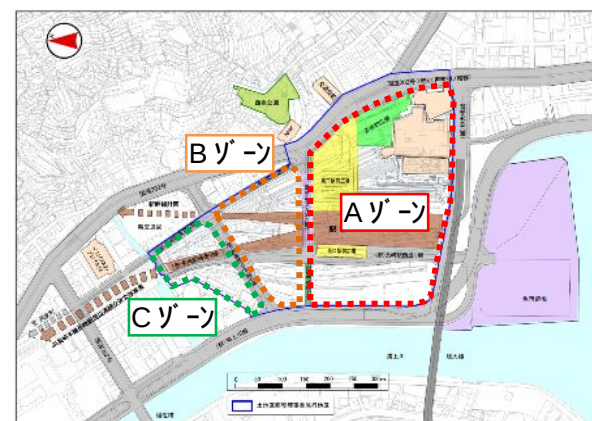
～水と緑につつまれた、低炭素で持続可能なまちづくり～

- ・ 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

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



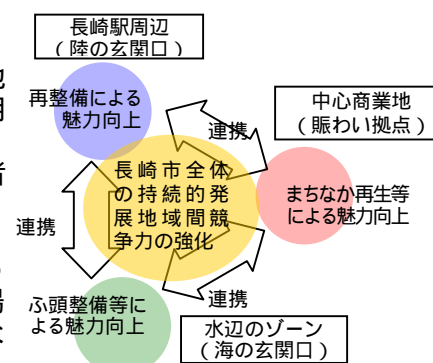
2)建築物等の整備の考え方

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 . 長崎駅周辺エリアにおけるデザイン指針(案)の基本的な考え方

長崎駅周辺エリアにおけるデザイン指針（案）の作成にあたり、既往計画である「長崎駅周辺まちづくり基本計画」「長崎駅周辺まちづくりガイドライン」「エリア内の地区計画」を踏まえた上で、長崎駅周辺におけるデザイン指針(案)の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)】に基づくデザインコントロール

<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。

【長崎駅周辺エリア】全体としてのデザインコントロール

- ・ 地区計画で定められた地区以外のエリア内における建築物等の良好なデザインを誘導する。

建築物等の
用途制限

建築物の
敷地面積の
最低限度

建築物の
壁面位置
の制限

壁面後退区
域における
工作物設置
の制限

建築物等の高
さの最高限度
(H 31m)
(眺望確保)

建築物等の
形態又は
意匠の制限

建築物の
緑化率の
最低限度

【長崎駅周辺エリア・地区計画による建築物等「単体」に対する法的コントロール事項】

+

【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づくり**

(全国の新幹線駅で在来線、駅前広場および周辺街区の建築物等が一体的に計画・デザインされる駅は、長崎駅以外には無いことから、「デザイン指針(案)」は公民が協力・連携して、新たに“駅周辺エリア”を創り出していく上での基本的なデザインの方向性をとりまとめたものとなる。)

● 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”

- ・ 駅周辺エリアのデザインにおいて、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。

■ “頭端駅”としての長崎駅の“シンボリック空間”づくり

- ・ 「長崎駅」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。頭端駅として特長的で、かつ長崎の街の新たなシンボル空間として、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及び既存計画、「デザイン指針(案)」の基本的な考え方等を踏まえた上で、本デザイン指針の構成を下記に示す「デザイン検討のアプローチ」と「長崎らしさを形づくるデザイン要素」の組み合わせで整理する。
- ・ 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 . エリア全体としての建築物や歩行空間デザイン等に関する一体性の確保

- ・ 在来線駅舎、新幹線駅舎、MICEセンター(予定)、JR駅ビル(予定)、長崎警察署等のエリア内の主要な建築物(Aゾーン)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、歩行空間デザイン等を含み、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。
- ・ 長崎駅周辺地区(B.Cゾーン)や国道202号沿道、浦上川右岸地区等における建築物のデザインは、駅周辺エリア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ことを検討する。
- ・ なお、一体性は必ずしも統一していることを意味するものではなく、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。
- ・ 長崎駅周辺エリアにおいては、稲佐山や立山、二十六聖人殉教地、港の航路や駅前商店街、浦上川右岸側等のエリア外の重要な視点場からの「視軸(見られ方)」を意識し、長崎全体の(遠景の)景観づくり、夜景づくりの向上に貢献するよう検討する。

2 . 駅舎及び歩行空間デザインに関する一体性の確保

- ・ 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、「主軸」「副軸」の役割に応じた空間デザインを、在来線及び新幹線の駅舎と一体的に検討する。
- ・ “ 滞留空間 ” “ 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。
- ・ 上記の点に配慮した上で、長崎駅周辺エリア全体の歩行動線を検討する。
- ・ 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「視軸(見え方)」を意識するとともに、長崎の玄関口にふさわしい(近景の)景観、夜間景観の向上に貢献するよう検討する。

上記アプローチのうち、1 . については、「デザイン調整会議」でのデザイン指針議論、2 . に関しては、「デザイン検討会議」での設計デザイン議論の主テーマとする。

(長崎らしさを形づくるデザイン要素)

- ・ 長崎駅周辺エリアにおける既往計画においては、「長崎らしさ」の表現等については具体的な数値等で表しにくいことから、具体的記述はない。しかし、空間デザインを検討する上では、情感に関わる重要事項であることから、 ~ に掲げる要素を空間デザインの中に取り込み、表現していくことへの配慮を求めていくものとする。

土地の記憶

- ・ 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、デザイン検討の取り組み事例等をバックグラウンドとして理解し、その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。
- ・ 長崎駅周辺エリアの歴史や履歴を掘り起こし、空間デザインへの活用等を検討する。

光

- ・ 昼間の自然光の採り入れ方や夜間の歩行の安全性の確保に配慮したデザインを検討する。
- ・ 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。

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。
- ・ 港や浦上川の水辺を感じられる駅前空間づくりや長崎の植生に配慮したデザインを検討する。

風

- ・ 長崎のすり鉢状の地形や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。

素材・色・意匠

- ・ 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。
- ・ 長崎の街になじんだ素材の活用(技術開発等も含む)を適用場所に応じて検討する。

上図の「赤線」「青線」のうち、「実線」は、具体的な表現対象が明確になっている事項の繋がりを示している。「点線」については、現段階では、表現対象が明確となっていない事項の繋がりを示している。