

【景観形成重点地区】

① 歴史・文化・賑わいを際立たせる

長崎市の景観の魅力をさらに高めるために、本市の景観的な特性が備わった区域（拠点など）は、景観計画における重点地区や景観重要公共施設に位置づけ、より積極的な景観まちづくりに取り組んでいる。

景観形成重点地区

① 歴史・文化地区

長崎市では、特色ある歴史的資源が積み重なることにより、自然や歴史、文化とあいまって、その時代時代の雰囲気や今日に伝え、地域の顔となっているような場所があります。このような特徴ある地区では、個別の景観資源だけでなく、それらが合わさって醸し出される場所の雰囲気が大切であり、面的な広がりをもつ地区としてまとまりが感じられる景観の形成が必要とされます。

また、長崎を訪れる人の第一印象となる場所（長崎の玄関口、交差点）の公共施設や建築物のデザインコンセプトの共有化や屋外広告物の整序を図ることが大切です。長崎市の景観の魅力をさらに高めるために、本市の景観的な特性が備わった区域（拠点など）は、景観計画における重点地区や景観重要公共施設に位置付け、より積極的な景観まちづくりに取り組んでいきます。

歴史・文化地区として例示されている17地区の内、長崎駅周辺エリアに以下の2地区が関連する。

事 例

■ 長崎駅周辺地区（鉄道の終着駅）

長崎駅は、明治以降の市の中心となる玄関口で周辺にはオフィスビルや商業施設が集積し、日々多くの観光客や市民が行き交う賑わいのある市街地を形成しています。駅の北東側に位置する西坂公園は、キリシタン弾圧により殉教した26聖人の殉教地であり、等身大のブロンズ像の日本二十六聖人殉教記念碑があります。

駅周辺では、新幹線、在来線といった鉄道施設の受け皿としての駅舎の整備とともに、国際観光都市長崎の玄関口にふさわしい都市拠点を形成するため、土地地区画整理事業を進めています。



写真-13 〈長崎駅前〉

○景観形成の方向（案）

- ★長崎市の玄関口となるシンボリックな都市拠点地区として、オープンスペースを確保した豊かなゆとりある市街地景観を形成する。
- ★来訪者に長崎市を強くイメージづける長崎港や稲佐山、近接する立山の斜面市街地を感じられる眺望景観を保全する。
- ★西坂公園と稲佐山及び大浦天主堂相互合間の眺望景観を確保する。

■ 長崎港内港地区（海の玄関口）

~~長崎港は、国際観光船などの多くの船舶が往来する長崎市の海の玄関口であり、港を取り巻く地区（長崎港内港地区）は都市活動の中核となっています。港から周囲の山を望む景観は、すり鉢の地形が展開するまちの様子など、中心市街地の全体像が最もわかりやすく把握できます。また、外国船の入港時には、市の第一印象となる場所でもあります。~~

○景観形成の方向（案）

- ★湾内や対岸などからの見え方への配慮や親水性のあるデザインの誘導など、海を意識した景観づくりを進める**ます**。
- ★港の周辺でまちづくりを行う際には、港や稲佐山、風頭山への眺望を確保するよう十分に配慮**するし**ます。



写真-14 〈長崎港内港地区全景〉

② 眺望景観保全地区

地域のシンボルとなるような景観上の特徴を有する景観資源（山、教会、神社、寺院など）への眺望景観を保全する景観づくりを進める**ます**。

事 例

■長崎駅舎周辺から長崎港、稲佐山、西坂公園

○景観形成の方向（案）

- ★長崎駅舎周辺から長崎港、稲佐山、西坂公園への眺望を確保するために、建物高さや建物の建て方を工夫する。

■大浦天主堂から西坂公園

○景観形成の方向（案）

- ★西坂公園への眺望を確保する建物高さや配置を工夫する。



写真-15 〈大浦天主堂から西坂公園への眺望〉

■元船地区（国道 202）から稲佐山

○景観形成の方向（案）

- ★稲佐山への眺望を確保するために、建物高さや配置を工夫する。

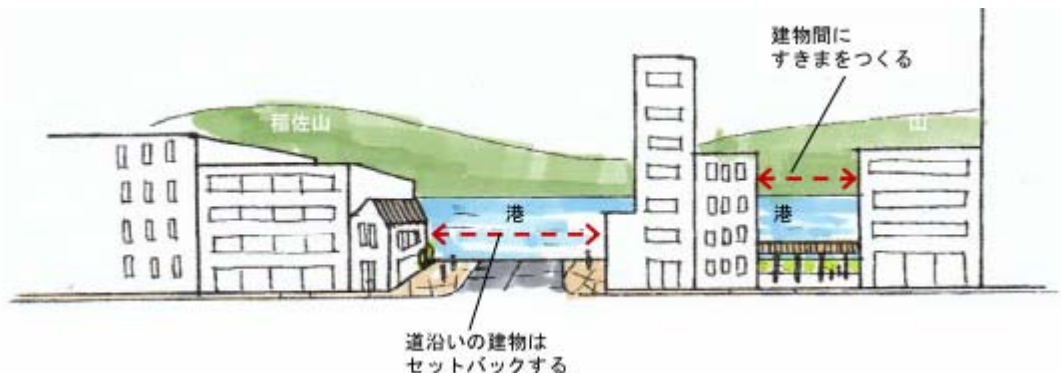
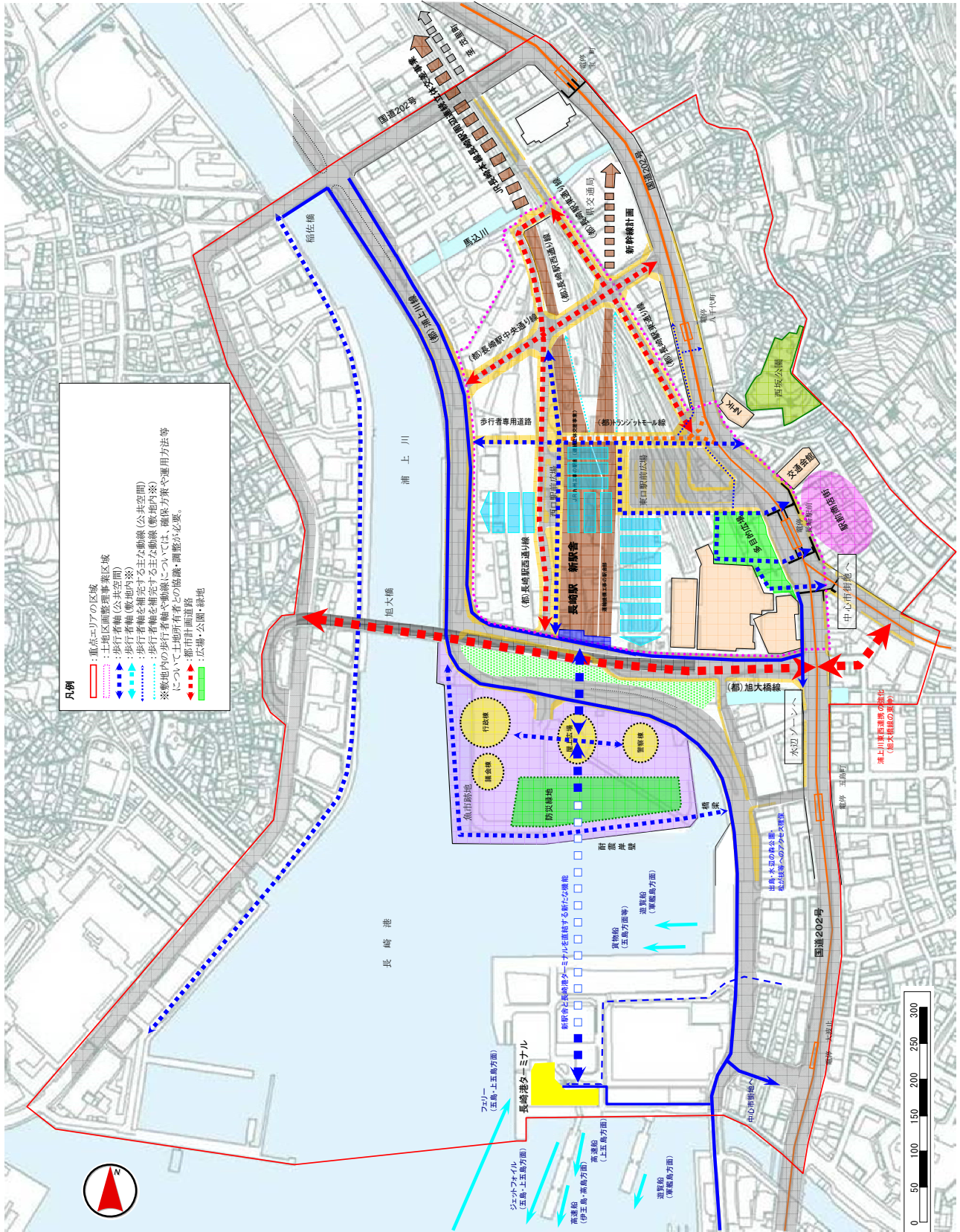


図-16 〈元船地区～稲佐山への眺望イメージ〉

2. 土地利用ゾーニング及び骨格基盤施設

土地利用ゾーニング及び骨格基盤施設の配置構想を以下の図に示す。



第3章 重点エリアにおける都市基盤施設の整備等に関する事項

1. 都市の魅力の強化

① 「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の世界遺産登録の推進

長崎駅前西坂の丘には、世界遺産暫定一覧表に登録されている「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の構成資産候補として日本二十六聖人殉教地を有しており、世界遺産登録に向けた取り組みを進める。

- 「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の世界遺産登録推進

② 景観条例に基づく景観保全の推進、景観計画による誘導（建築物等の色彩、意匠、高さ規制等）、~~伝統的建造物群保存地区の保存~~

眺望景観は当地域の重要な地域資源であり、特に優れた景観を眺める場所を対象に一定の眺望範囲を保全する制度の創設を検討し、海面（海）や山などの主要な眺望対象に対する視線を遮らないよう、周辺の建築物や工作物の位置、高さなどを配慮し、眺望景観を大事にした景観づくりを進める。

具体的には、大波止や旭町ふ頭を眺望場所とする見晴らし景観や、西坂公園と稲佐山及び大浦天主堂相互間の眺望景観を確保するために、建物高さや建物の建て方を工夫するなど、特徴ある眺望景観を大事にした景観づくりを進める。

- 景観計画による誘導（建築物等の色彩、意匠、高さ規制等）
- 景観条例に基づく景観保全の推進

③ 夜間景観の創造（夜間照明・水際のライトアップ）

まちのシンボルとなる道路や観光上重要な道路、歴史的な建物や地域のランドマークとなる施設などについては、照明による夜ならではの賑わいを演出するとともに、展望場所の整備などを行うことにより、港と都市の夜景が楽しめる景観づくりを進めることとしており、特に水際のライトアップの向上に努めるなど、今後、新たに整備される施設についても、夜景が楽しめる整備に努める。

また、長崎駅周辺については、景観形成重点地区の指定を予定しており、稲佐山からの夜景を意識した景観づくりを誘導していく。

- 水際のプロムナード整備の推進（魚市跡地）
- 水際のプロムナード整備の推進（浦上川右岸部）
- 稲佐山から見た夜間景観の形成

④ 環長崎港地域アーバンデザインシステム

環長崎港地域において、県が主体的に関与する公共事業等について、都市景観形成等の観点から専門家の助言を受けながら調整し、調和の取れた計画・デザインのもと魅力的な都市づくりを進めていくため、県施設である都市計画道路浦上川線や、~~元船ふ頭のほか、~~他民間施設で

ある旭町地区市街地再開発事業・丸尾地区再開発建築物についても、環長崎港地域アーバンデザインシステムを活用し整備を進めてきた。

今後も環長崎港地域アーバンデザインシステムを活用し、地域に調和した都市デザインの実現に取り組む。

●環長崎港地域アーバンデザインシステム運営

⑤ 長崎駅周辺土地区画整理事業・JR長崎本線連続立体交差事業の推進

都心部の求心力を高めて、まちなかの活性化を進めていくためには、まちなかの賑わいの拠点である中心商業地区、海の国際玄関口である松が枝周辺エリア地区、陸の玄関口である長崎駅周辺エリアを含めた3つの拠点の連携を図ることが重要であり、陸の玄関口となる長崎駅周辺エリアは、既存商店街と連携しつつ、商業・業務・公共公益・交流・居住機能等を充実・強化し、「交流のまち長崎の玄関口」として、まちなかは「多様な都市機能が集積した賑わいと歴史・文化の中心」として国際都市にふさわしい中枢拠点を形成する。

具体的には、JR長崎本線連続立体交差事業に伴い高架化され、約150m西側に移動する新駅舎と駅前商店街やまちなかとの連携強化を図り、交流人口の拡大効果をまちの賑わいにつなげていくとともに、土地区画整理事業区域内には中枢拠点にふさわしい機能の導入を進める。

●長崎駅周辺土地区画整理事業の推進

施行地区面積 A=約 19.2ha

- ・駅前広場（東口：約 15,000 m²、西口：約 3,000 m²）
- ・多目的広場（約 6,900 m²）
- ・トランジットモール線
- ・歩行者専用道路
- ・都市計画道路（長崎駅中央通り線、長崎駅西通り線、長崎駅東通り線）

⑥ JR長崎本線連続立体交差事業の推進

当エリア内を縦貫する幹線道路である国道206号、202号とJR長崎本線が併走しており、国道交差点付近に鉄道との平面交差が存在し、踏切遮断時間も長いことから、著しい交通渋滞を引き起こしているため、鉄道の連続立体化により4箇所の踏切を除去し、道路交通の円滑化を図る。

また、新駅舎については、駅前広場や周辺施設と調和し、景観や眺望に配慮した海につながる終着駅がイメージされるデザインについて、国、JR九州と調整を図りながら検討を進めるとともに、新幹線開業に向けた整備の促進を図る。

●JR長崎本線連続立体交差事業の推進

- ・事業延長 L=約 2.5km
- ・高架、新駅舎

●景観や眺望に配慮した新駅舎建設

⑦ 「交流」と「にぎわい」の玄関口の形成

観光客のサービス向上のため、総合インフォメーションセンターの整備を促進する。また、新幹線利用者向けの駐車場の整備を推進し、アクセスの向上を図る。

- 総合インフォメーションセンターの整備促進
- 駐車場の整備の推進

⑧⑥ 新県庁舎と防災緑地を活用した交流施設整備の推進

防災拠点施設としての機能確保等のため、長崎魚市跡地において県庁舎及び警察本部庁舎の整備を進めるとともに、敷地に隣接して耐震岸壁に面した防災緑地を災害時の物資輸送の拠点等として整備を推進する。

一方、新県庁舎の敷地は、隣接する防災緑地と一体となって、常に県民が自由に利用できる公園的な空間として整備を進める。また、行政棟のエントランスホールや展望施設についても、閉庁日も含めて県民が利用できるようにし、観光・物産情報や県・市町の情報発信等を行う「県民情報センター（仮称）」を設置するなど、憩いや交流の場となるよう整備を推進する。

また、長崎駅の新駅舎とまちなかをつなぐ動線を確認するなど、周辺での各事業と連携して新たな魅力ある都市空間の創出を目指す。

- 県庁舎整備の推進
- 防災緑地整備の推進

⑨⑦ 低炭素型のまちづくりの促進

長崎駅周辺土地区画整理事業の施行区域においては、未利用・再生可能エネルギーの利活用や、公共交通機関の利便性の向上など低炭素型のまちづくりに先導的に取り組むための計画を策定し、それらの施設整備を促進する。

長崎魚市跡地での新県庁舎の整備においても、省資源・省エネルギーなど環境に配慮し、他県に先駆けて低炭素化社会の実現を目指すための最先端の取り組みを行う。

- 地域単位でのエネルギー効率を高めるための施設整備の促進
- 長崎駅周辺土地区画整理事業の推進

2. 回遊性の充実

⑩⑧ 浦上川の東西の連携強化

道路機能では、長崎駅前の交通渋滞緩和や浦上川で分断されている東西市街地のネットワークの改善などを図るため、市街地内幹線道路の整備を進める。

具体的には、長崎駅周辺と浦上川の右岸地区との東西連携のため、旭大橋の低床化と旭大橋線の東伸について課題解決に向けて検討を進める。

- 旭大橋の低床化
- 旭大橋線の東伸（市道大黒町筑後町1号線）

⑪⑨ 水辺のプロムナード整備の推進

主要な歩行者動線を明確にするなど、わかりやすい歩行空間のネットワークを形成することとし、新たに長崎駅周辺と浦上川右岸とを連絡する歩行者動線等の強化により回遊性向上を図るため、水辺のプロムナードの整備を行う。

整備にあたっては、長崎魚市跡地の整備を先行し松が枝から稲佐橋間の水辺のプロムナードを促進するとともに、浦上川右岸における水辺のプロムナード整備については、旭大橋の低床化後の整備を目指し検討を進める。

- 水辺のプロムナード整備の推進（~~旧~~魚市跡地）
- 水辺のプロムナード整備の推進（浦上川右岸部）

⑫ 歩行者デッキ整備の推進

新駅舎から元船方面への歩行者の利便を高めるための南口改札を設置、さらには歩行者デッキの整備に向けて、国、JR九州と調整を図りながら検討を進める。

- 歩行者デッキ整備の推進

⑬⑩ 長崎駅から西坂方面への歩行者導線整備の推進

長崎駅を中心とした人の流れを豊かな緑と歴史を体感できる西坂～諏訪の~~ノ~~森地区やその先の長崎歴史の道などへ導くため、既存の歴史探訪路などを活用した回遊ルートを創出し、長崎全体に交流人口を波及させるとともに、駅前商店街等の賑わいに繋げる。

~~こうした歩行者回遊ルート創出のため、長崎駅前歩道橋から繋がる路面電車の電停のバリアフリー化を進めるとともに、既存エレベーターを活用する観点からも歩道橋の南側にエレベーターを設置することや、国道202号の交通量の推移や平面横断に対する市民のニーズ等を踏まえ検討する。~~

- 西坂～諏訪の森地区の回遊ルートの創出
- 電停のバリアフリー化の推進

⑭⑪ 公共交通機関のシステムの充実・強化

路面電車やバスなどの公共交通機関のシステムの充実・強化の検討などを進め、公共交通のサービス向上を図る。

また、路面電車の電停のバリアフリー化を進めるとともに、既存エレベーターを活用する観点からも歩道橋の南側にエレベーターを設置することや、国道202号の交通量の推移や平面横断に対する市民のニーズ等を踏まえ検討する。

- 長崎駅部への路面電車のトランジットモール導入
- バスターミナルの機能強化・充実の検討
- 電停のバリアフリー化の推進
- 総合インフォメーションセンターの整備促進