

「長崎市中央部・臨海地域」

長崎駅周辺エリア整備計画

平成25年3月

長崎市・長崎県

目 次

第1章 重点エリアの整備に関する方針	P 1
1. 「長崎市中央部・臨海地域」都市・居住環境整備基本計画の概要	P 1
(1) 長崎が果たすべき役割	P 1
(2) 整備の基本方針	P 2
2. 重点エリア指定の経緯	P 8
(1) 重点エリア指定に至る主な経緯	P 8
(2) 重点エリアの範囲	P 8
(3) 重点エリア及び周辺の状況と課題	P 10
第2章 重点エリアの土地利用に関する事項	P 15
1. 関連する他の計画等の状況	P 15
(1) 長崎駅周辺土地区画整理事業	P 15
(2) JR長崎本線連続立体交差事業	P 18
(3) 九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)	P 19
(4) 長崎県庁舎整備基本構想	P 19
(5) まちなか再生の基本方針	P 21
(6) 長崎港港湾計画	P 21
(7) 長崎地区特定漁港漁場整備事業計画等	P 22
(8) 長崎市景観基本計画、景観計画、景観条例	P 22
2. 土地利用ゾーニング及び骨格基盤施設	P 25
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	P 27
1. 都市の魅力の強化	P 27
2. 回遊性の充実	P 29
3. 国際ゲートウェイ機能の再構築	P 31
第4章 重点エリアの整備の主体及び時期に関する事項	P 32
1. 整備プログラム作成の基本方針	P 32
2. 短期整備プログラム	P 32
3. 中期整備プログラム	P 33
4. 長期整備プログラム	P 34
5. 整備計画平面図及び整備プログラム表	P 36
第5章 計画の推進に向けて	P 38
1. 都市基盤施設の整備に向けた課題等の整理	P 38
2. 推進体制	P 38

第1章 重点エリアの整備に関する方針

1. 「長崎市中央部・臨海地域」都市・居住環境整備基本計画の概要

(1) 長崎が果たすべき役割

平和の発信地としての役割

平和学習、平和交流、講演会、イベント等により、被爆の実相を実際に見て、聞いて、学んでもらうなど、被爆地にしかできない取り組みを推進しており、国内外の幅広い年齢層の来訪者にゆっくり見てもらえる「平和の発信地」として整備を推進する。

観光の発祥地としての役割

長崎の出島や世界遺産候補等の価値や祭り・人々の生活・食等の独特な文化の魅力をはじめ、風景と自然の魅力、産業都市としての魅力、平和都市としての魅力、国際都市としての魅力などが息づいている地域の多様な資源を更に磨き上げることが必要である。

そして、これらの資源を「長崎さるく」というまち歩き・まち体験を通して長崎の魅力を体感していただくことが必要である。

これにより、長崎にしかない歴史・文化を守るとともに、さらに発展させ世界中の人々に体験・実感してもらうことが観光の発祥地としての責務である。

国際ゲートウェイとしての役割

県都としての陸のゲートウェイ（玄関口）、離島への海のゲートウェイ（玄関口）の機能としての役割や、東アジアクルーズに優位な位置にある地理的条件や歴史を活かした東アジアへの海のゲートウェイ（玄関口）の機能としても重要な役割を担っている都市であり、観光立国推進の観点から、飛行機や新幹線を通じて東アジアと国内各地を繋げ、フライ&クルーズ、レ・ル&クルーズの寄港地として国際ゲートウェイ機能を復活させることが長崎の役割である。

(2) 整備の基本方針

地域の目指すべき姿

～「平和と文化の国際交流拠点都市 長崎の再生」～

被爆地ナガサキは核兵器の非人道性を訴え、「核兵器廃絶」への願いを世界に発信し続けてきた。国際社会では、核兵器の非人道性が訴えられ、非合法化への努力を求める動きが活発化している。今後ヒロシマとも連携を図りながら、国際社会との交流をとおして被爆の実相を継承するなど「国際平和都市」として「核兵器のない世界」の実現に貢献していく。

観光の発祥の地として、「観光」の原点に立ち返り、長崎のまちや人の「光」を引き出し、磨き上げ、人々に「観」せることにより、「国際観光文化都市」としての輝きを取り戻し、観光再生により交流人口を拡大し、その経済波及効果により、長崎の活力の再生・向上を目指す。また、その効果を離島や県内各地に波及させることにより長崎県全体の活力の再生・向上を目指す。

長崎の活力の再生・向上を目指すためには、まちの魅力を磨き交流客を滞留させることが必要である。そのため、地域資源の充実と魅力向上が必要であり、二つの世界遺産候補など長崎特有の「歴史」「文化」等のこれまで活用されてきた資源をさらに磨き上げ、遺産の保全・再生や長崎にしかない魅力あるまち並みの形成を図るとともに、観光の新たな資源として産業、医療技術等もさらに磨き、新たな交流の推進を目指す。

国際観光文化都市に再生させるためには、人々が活動し、交流し、情報を発信する場とすることが必要である。そのため、MICE・集客・情報提供等の各種の都市機能の充実・強化を進め、安心・安全で快適な都市の魅力を再生・強化し交流推進と雇用確保を目指す。

まちなかでの居住を推進するため、暮らしに必要な機能の充実を図り、住む人にとっても魅力と活力のある都市を目指す。

環境に配慮した持続可能な都市づくりを推進するため、太陽光などの新エネルギーの利用促進や地域単位でのエネルギー効率を高めるための施設整備など、低炭素型の都市を目指す。

防災に配慮した都市づくりを推進するため、洪水や津波・高潮・波浪等への対策や防災関係機関相互の連携など、防災機能の充実・強化を図り、安全・安心で快適な都市を目指す。

様々な地域資源や都市機能を有機的につなぐことにより観光地としての魅力、また居住地としての魅力を向上させることが不可欠であり、そのため、まち歩きを意識した回遊機能の強化により、安全・安心に歩くことができ、平和や歴史・文化を体感できる都市を目指す。

松が枝国際観光船ふ頭整備、JR長崎本線連続立体交差事業、九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）整備等の広域交通機能の強化を大きなチャンスと捉え、その効果を最大化させることにより、東アジアからの誘客等、さらなる交流人口の拡大、経済波及効果を目指す。

国際ゲートウェイ（海外の玄関口）機能の再構築により、幅広い分野での新たな需要を創出し、これを牽引力にして新たなまちの賑わいを創出することでさらなる民間投資を誘発し、魅力と活力のあるまちづくりを目指す。

更に、ゲートウェイ（玄関口）機能の強化により、離島との利便性を強化し、交流人口の拡大による経済効果に繋げていくとともに、県全体への経済波及効果を目指す。

以上の取り組みを進めていくことにより、観光立国（ビジット・ジャパン）を牽引する都市として再生を図る。

目標年次

J R 長崎本線連続立体交差事業や長崎駅周辺土地区画整理事業等の事業期間を考慮し、概ね20年後を想定する。

整備の目標・整備方針

3つの整備目標を推進するため、以下のように8つの整備方針を位置付け、開発と保全、ハード施策とソフト施策を行政と民間が一体となって、バランスよく総合的・一体的に進める。

目標 都市の魅力の強化

整備方針 平和都市の魅力を磨き、世界に平和を発信する

整備方針 世界遺産候補など、多様な歴史・文化等の資源の魅力を磨く

整備方針 長崎の特色ある街並み景観を保全・形成する

整備方針 M I C E機能等、官民一体となった都市機能の強化と新たな需要を創出する

整備方針 環境や防災に配慮した都市・交通機能を強化する

目標 回遊性の充実

整備方針 道路・公共交通・歩行者動線等のネットワーク整備を充実・強化する

整備方針 さるくまちとしての機能を充実・強化する

目標 国際ゲートウェイ機能の再構築

整備方針 新幹線と国際・離島航路の接続等により広域交通機能の魅力を強化する

目標 都市の魅力の強化

整備方針 平和都市の魅力を磨き、世界に平和を発信する

原爆被爆者が高齢化し減少しつつあるなかで、原爆の悲惨さを伝え、平和の尊さと大切さを次世代に継承し、被爆の実相を広く後世に伝えることができるよう、若い世代も含めた人材育成を進める。

国連や日本政府、各国政府、都市、NGO等へ、平和アピールを繰り返し発信することにより、核兵器廃絶と世界恒久平和を願う被爆地の思いを届ける。

平和市長会議をはじめ、あらゆる機会を通じ、世界各国のリーダーに長崎訪問を呼び掛け、世界の多くの人々が長崎を訪れ、核兵器による被爆の実相を知っていただく取り組みを進める。

長崎を訪れる多くの人々が被爆の実相を感じられるよう、原爆資料館を中心に、被爆都市長崎を象徴する平和公園の利便性の向上や周辺に残る被爆構造物等の保存の取り組み等、関連施設の充実を図る。

整備方針 世界遺産候補など、多様な歴史・文化等の資源の魅力を磨く

国内外の観光客を誘致するため、長崎特有の歴史・文化などの様々な地域資源をさらに磨き上げ見せる。

さるくガイドの育成の継続や「長崎歴史文化観光検定」を活用した人材育成の継続を働きかける。

二つの世界遺産候補や国指定史跡「出島和蘭商館跡」などの遺産の保存・活用を図る。

旧居留地、出島、唐人屋敷跡、寺町・中通り(和・華・蘭)など、長崎にしかない魅力を高めるまちづくりを推進する。

東アジア地域を中心とした外国人観光客の誘致を積極的に進めるため、商業、産業、医療技術等の分野を活用した都市の魅力を磨き、情報を発信し、新たな交流を推進する。

既存中心商店街などにおいて、一体的マネジメントによるまちの活性化及び中国をはじめとした外国人観光客をターゲットとした取り組みの推進や、長崎の歴史や文化を生かした食の魅力発信する。

日本の近代化を推進してきた造船産業や環境・新エネルギー関連の世界トップクラスの技術力、長崎港内港地区の工場景観等の見学、観光と医療サービスをセットにしたパッケージツアーなど、新たな観光の検討を進める。

造船重機関連産業の技術力の人材育成や新産業に対応するための人材育成等の取り組みを推進する。

整備方針 長崎の特色ある街並み景観を保全・形成する

山の上からのパノラマ、海から見上げたまちと緑と空のひろがり、まちから海・山への眺望など多様な長崎の大景観を保全・育成するため、緑の保全を図るとともに、眺望の確保に努める。また、稲佐山の魅力の向上を図るため、展望台、ロープウェイを含めた交通アクセスの整備を進める。

業務、商業、日常生活の都市活動が混在し、雑然としたまちなかを、都心居住の魅力として育成する。

出島、中華街、平和公園など、情緒ある界隈を保全し、特徴ある街並み景観を積極的に育成する。

市民・県民が環境美化意識を高め、地域住民によるボランティア清掃などにより生活環境の保全を図ることで、快適な生活を実現させる。また、これにより、交流客へのおもてなしに繋げていく。特に、たばこのポイ捨てなどの防止については、市民と連携して啓発を強化する。

長崎港を取り囲むすり鉢状の地形により、多方向から観賞できる夜間景観は世界新三大夜景の一つであることから、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。

整備方針 MICE機能等、官民一体となった都市機能の強化と新たな需要を創出する

長崎駅周辺は「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」として国際交流拠点都市にふさわしい中枢拠点を形成する。

長崎の魅力を活かしたMICE誘致や機能の強化を積極的に推進する。

東アジア地域を中心とした外国人観光客や国内観光客等のニーズを踏まえながら、報奨・研修旅行などの誘致を推進する。

老朽ビルの更新、低未利用地の高度利用等により商業・業務・交流・居住機能を充実・強化し、安心・安全で快適な都市としての魅力を高める。集客・宿泊施設や情報通信関連産業等の業務機能を充実し、雇用の場の確保に努める。

市民・県民の暮らしに必要な機能の充実を図ることにより、定住人口確保と交流客へのもてなしの環境を形成する。

斜面市街地では、老朽住宅の建て替えを促進し、住環境の改善を図るとともに、ソフト政策の実施により定住可能な地域としての維持に努める。

観光客、県民・市民が訪れ、また住まうことにより、人々の交流を促進し、商業機能の再生を図る。

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空間として整備を進める。

整備方針 環境や防災に配慮した都市・交通機能を強化する

太陽光などの新エネルギーの普及や地域単位でのエネルギー効率を高めるための施設整備を推進する。

ヒートアイランド現象による温度上昇を抑えて、快適な生活環境を生み出すため、市街地内の緑化を促進する。

路面電車やバスなどの公共交通機関のシステムの拡充・強化の検討や、駐車場・駐輪対策、パーク&ライド、路面電車の利用促進、モビリティマネジメント等の取り組み、電気自動車等次世代自動車の普及を促進し、環境に配慮する。

新幹線は、地球環境負荷の少ない広域交通手段であり、誘客の利用拡大を図る。

東日本大震災や台風による浸水被害などの災害を踏まえ、洪水や津波・高潮・波浪等への対策や防災関係機関相互の連携など、防災機能の充実・強化を図る。

目標 回遊性の充実

整備方針 道路・公共交通・歩行者動線等のネットワーク整備を充実・強化する

長崎駅前や中央橋などの交通結節点と点在する生活や観光の拠点を、市民や県民、観光客が円滑に往来できるようにするため、道路・公共交通の機能を強化するとともに、ユニバーサルデザイン（歩道橋撤去、電停バリアフリー化など）にも配慮し、歩行者ネットワークの向上を図る。

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や回遊性向上を図る。

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改善などの道路整備を進める。

整備方針 さるくまちとしての機能を充実・強化する

市民ガイドによるまち歩きの仕事を活かして、まち歩きメニューの充実を図り、情報発信を行い都市の魅力として定着を図る。平成 25 年度からは「長崎さるく」について、満足度の高い、日本一の「まち歩き・まち体験」観光を目指すため、ガイドシステム改革、コース改革などに積極的に取り組み、「長崎さるく」のさらなる進化を図る。

観光客、県民・市民が安全・快適に歩行できるよう、さるくまちの機能を充実する。あわせて、さるく観光の推進に向け、外国人観光客に対応したコース設定やニーズに応じ外国語に対応できるさるくガイドを育成する。

旧居留地、出島、唐人屋敷跡、寺町・中通り(和・華・蘭)など、長崎にしかない魅力を高めるまちづくりを推進する。【再掲】

平和公園の利便性の向上や周辺に残る被爆構造物等の保存等、関連施設の充実【再掲】とまち歩きを推進する。

目標 国際ゲートウェイ機能の再構築

整備方針 新幹線と国際・離島航路の接続等により広域交通機能の魅力を強化する

長崎の陸のゲートウェイ（玄関口）となる長崎駅周辺や海のゲートウェイ（玄関口）となる松が枝国際観光船ふ頭においては、周辺地域のまちづくりとの連携を強化し、国際都市にふさわしい拠点を形成し、拡大する交流人口をまちなかへ誘導する。また、空のゲートウェイ（玄関口）である長崎空港との連絡も強化する。

東アジア地域を中心とする外国人観光客や国内観光客の誘致を促進するため、東アジア地域や国内との広域交通機能（新幹線、航路、空路）の強化、長崎駅と離島航路を直結する新たな機能の導入など利便性の向上を図る。これにより、県内の観光地へ観光客を誘導し、交流人口の拡大を図り、地域活力の再生に繋げていく。

長崎が華やいでいた大正から昭和初期の長崎上海航路時代の国際ゲートウェイ機能を復活させるため、長崎の地理的・歴史的優位性を活かし、フライ&クルーズやレール&クルーズの拠点港（起点港）として、観光客の誘致を促進する。

「長崎市中央部・臨海地域」整備基本計画イメージ図

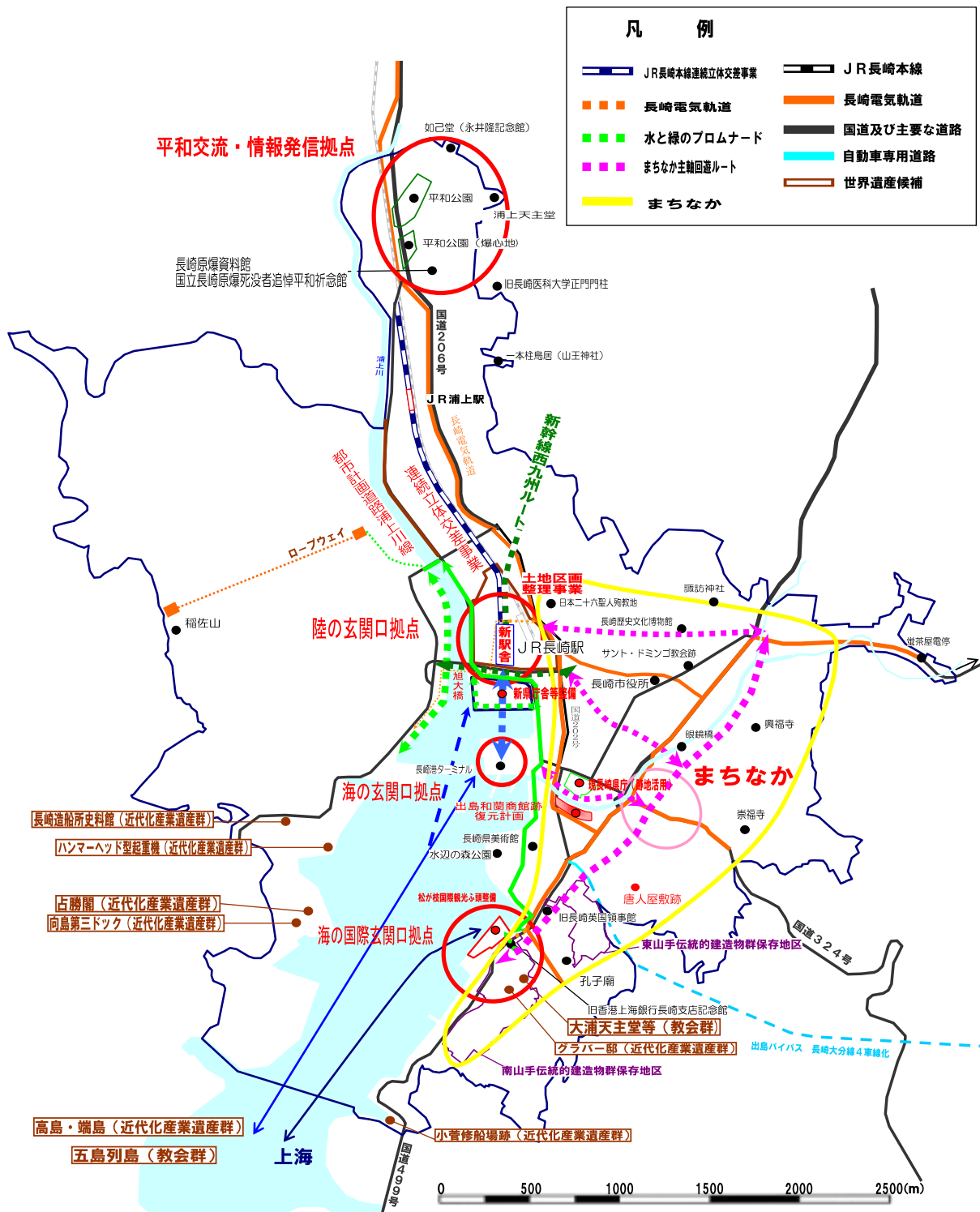


図 - 1 「長崎市中央部・臨海地域」都市・居住環境整備基本計画イメージ図

2. 重点エリア指定の経緯

(1) 重点エリア指定に至る主な経緯

長崎市は、昭和 24 年の長崎国際文化都市建設法制定、昭和 52 年の国際観光文化都市への指定など、世界平和を基調として、わが国における文化及び国際親善の中核都市としての役割を担ってきたことや、長い交流の歴史の中で築かれてきた「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」や、わが国の近代工業化の原動力となった「九州・山口の近代化産業遺産群」といった世界遺産候補、世界恒久平和を願う被爆地長崎市のシンボルゾーンである平和公園、鎖国時代にわが国で唯一西洋との窓口であった史跡「出島」など、世界的にも価値の高い文化・観光資源が数多く存在し、これらを活用した観光立国（ビジット・ジャパン）を牽引する都市としての役割も期待されていることから、観光立国を牽引する都市である「国際観光文化都市・長崎」の再生という観点から、平成 20 年 12 月 26 日に国土交通大臣により都市再生総合整備事業の実施区域（都市・居住環境整備重点地域）として指定された。

重点地域の名称：長崎市中心部・臨海地域

指定の区域：世界遺産候補、出島、平和公園などを含む 1,360ha（うち海域 200ha）

これを受け、長崎市と長崎県は共同して、平成 22 年 3 月 31 日に同重点地域の基本的な方針等を定めた「長崎市中心部・臨海地域」都市・居住環境整備基本計画を策定し、公表した。

さらに、特に重点的に整備を進める地区について、具体的な整備計画を策定するものである。

具体的には、社会資本整備総合交付金（都市再生総合整備事業）等で個別の公共事業等の実施を想定している長崎駅周辺の整備方針、土地利用、整備内容、整備主体・時期、推進体制等を取りまとめるものである。

長崎の都市再生を促進する上で波及効果の大きいエリアとして、「長崎駅周辺エリア」を指定する。

長崎駅周辺エリア：約 118 ha（うち海域約 31 ha を含む）

(2) 重点エリアの範囲

重点エリアの範囲は、以下の諸事項を考慮して指定する。

九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）整備等の広域交通機能の強化を契機として、さらなる交流人口の拡大や経済波及効果を目指し、その効果を離島や県内各地に波及させることにより長崎県全体の活力の再生向上を図り、併せて「交流のまち長崎の玄関口」にふさわしいまちづくりを促進するため、陸のゲートウェイ（玄関口）となる長崎駅周辺エリアとして、まちなかの賑わいの拠点である浜町地区や海の国際玄関口である松が枝周辺エリアと連携を図りつつ、一体的・総合的に整備する必要がある区域を「重点的に整備を実施すべき範囲」として指定する。

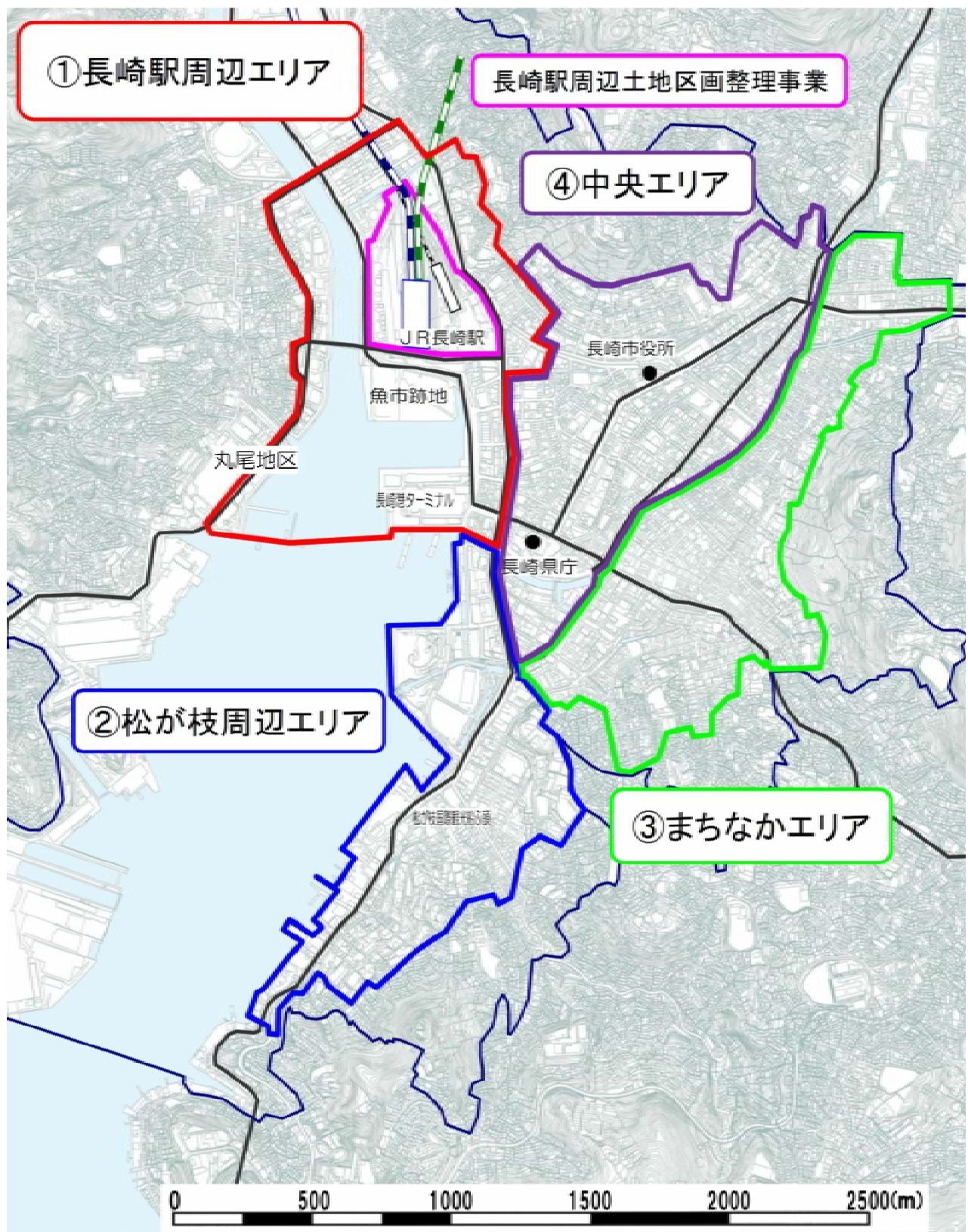


図 - 2 「長崎市中央部・臨海地域」と「重点エリア」 位置図

(3) 重点エリア及び周辺の状況と課題

長崎駅周辺土地区画整理事業区域内

本区域は、ＪＲ長崎本線の終着駅である長崎駅を有する。

現在、九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の武雄温泉～諫早間が建設中であり、諫早～長崎間については、平成24年6月に着工認可を受けたところである。

ＪＲ長崎本線は長崎市街地を東西に分断する形で南北を縦貫しており、踏切等による交通渋滞を招いている。そこで、長崎市内の都市交通の円滑化や東西市街地の一体的・均衡ある発展を目指し、ＪＲ長崎本線連続立体交差事業に着手しており、長崎駅の駅舎も含めた鉄道高架化を進めている。



図 - 3 <九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)>

図 - 4 <ＪＲ長崎本線連続立体交差事業>

長崎駅西側には広大な鉄道用地をはじめ低利用地が存在し、有効活用が図られていない状況にある。また、駅前広場では交通の輻輳が生じており、交通ターミナルとしての機能も十分ではない。こうした都市基盤の整備や土地利用の転換、低利用地の有効利用を図り、「交流のまち長崎の玄関口」にふさわしい都市拠点を形成するため、長崎駅周辺土地区画整理事業を実施しており、連続立体交差事業をはじめ、隣接地区との連携も図りながら、交流や回遊機能などを備えた潤いのある都市空間を確保していく必要がある。



写真 - 1 <長崎駅周辺の現状>



写真 - 2 <長崎駅前広場の状況>

長崎駅周辺（西坂公園周辺、大黒町（駅前商店街））

本区域は、世界遺産暫定一覧表に記載されている「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」と関連する重要な資産である、日本二十六聖人殉教地を有しているが、現在、駅舎及びその周辺から眺望できない状況にあり、また、駅周辺から港や海を眺めることもできない。

国内外の多くの観光客を誘致するためには、こうした長崎特有の歴史・文化、景観などの地域資源を磨き上げていく必要がある。



写真 - 3 <二十六聖人>



写真 - 4 <駅周辺から西坂公園への眺望>

駅前商店街は、長崎の玄関口に賑わいを与える地域として発展してきたが、長崎駅は、JR長崎本線連続立体交差事業により、現在の位置から西の方角、浦上川方面へ約150メートル移動することになるため、駅と商店街を繋ぐ歩行者動線など、今後の連携強化を検討する必要がある。

都市計画道路旭大橋線と接続する道路（市道大黒町筑後町1号線）は、旭大橋方面と国道34号（市役所方面）とを連絡する機能の一端を担っているが、幹線道路としての機能を有していないため、交通混雑が発生している。今後は、混雑解消の方策について検討する必要がある。

長崎魚市跡地

長崎漁港は昭和26年に特定第3種漁港の指定を受け、平成14年には、防災拠点及び台風時の避難港としての整備のため、特定漁港漁場整備事業計画を策定し整備を進めている。

耐震岸壁背後には緑地広場を兼ねた防災緑地を整備する予定であり、広く県民、市民に開かれた親水空間が確保されることとなっている。

平成元年に長崎魚市場が市場機能を三重地区の新長崎漁港に移転して以来、臨時駐車場等として暫定利用されてきた。

県議会からの意見書等を踏まえ、平成23年2月に県は、この場所で新たな県庁舎及び警察本部庁舎の建設に着手することを決定し、同年12月に、行政・議会棟などの設計候補者の選定に着手した。翌年3月に設計者を決定し、設計作業を行っている。県警本部庁舎については平成24年7月から設計候補者の選定に着手した。11月に設計者を決定し、設計作業を行っている。

元 船

長崎港元船地区の長崎港ターミナルは、長崎市の伊王島・高島や五島列島への離島航路の発着点となっている。また、世界遺産暫定一覧表に記載された「九州・山口の近代化産業遺産群」の構成資産候補でもある端島(軍艦島)や長崎港内を巡るクルーズの発着点でもある。



写真 - 5 <端島(軍艦島)>



写真 - 6 <長崎港ターミナル>

長崎港は昭和26年に重要港湾の指定を受けており、元船地区北側を内貿貨物を取り扱う物流関連ゾーン、元船地区南側を交流拠点ゾーンと位置づけ、物流関連ゾーンに貨物バース等を整備している。

長崎駅から元船方面への移動は、海沿いの徒歩による移動のほか、国道202号に沿ったバス路線又は路面電車の利用が可能となっており、一定の利便性は確保されているが、離島地区等への観光客等の誘致を促進するため、さらなる利便性の向上が望まれる状況にある。

稲佐・旭町

長崎市中心部の南北方面の交通を適切に分散化するため、都市計画道路浦上川線の整備を進め、平成22年11月に全線供用した。

長崎駅周辺で浦上川を横断する橋梁は、稲佐橋、旭大橋の2橋であるが、旭大橋は桁下高が高いため、浦上川を渡る歩行者動線等が分断されており、浦上川をはさんで長崎駅に近接している立地特性が活かされていないことから、浦上川を渡る動線の強化が課題となっている。

浦上川右岸には、魚市場移転後も船の整備工場が残っており、土地利用の転換が進んでいない。長崎駅に近接した場所性を活かした土地利用の転換が望まれる。

旭大橋を低床化する場合、臨港道路が分断されるとともに、旭大橋より上流域の漁港機能が失われることになる。

旭町地区において、市街地再開発事業が実施されたが、多くが低利用地となっている。なお、用途地域は、大部分が工業地域である。



写真 - 7 <旭大橋>



写真 - 8 <浦上川線と左岸プロムナード>

夜間景観については、長崎港夜間景観検討委員会報告書(平成18年3月策定)において、「浦上川右岸は歩行者プロムナードにおける街路灯の整備により、水辺に沿った連続的な明かりを演出する」という方針になっており、また、浦上川河口地区では、街路灯の整備により水際線の演出を図ること、旭町・丸尾町地区においても極力、水際線への街路灯整備に努めるものとされている。平成24年10月には「夜景サミット2012」で世界新三大夜景の一つに選ばれた。



写真 - 9 <稲佐山からの夜景>

交 通

当エリアにおける幹線道路は、国道202号が縦貫しており、更に西へ伸びている。平日12時間交通量は、平成22年11月の都市計画道路浦上川線の供用開始により減少したものの、長崎駅前で約4万4千台、八千代町で約4万1千台と著しく多い。

長崎駅前の長崎県営バスターミナルは高速バス、空港バス、郊外バス等の拠点となっている。

当エリア内には、長崎駅前広場駐車場、長崎駅前高架下駐車場などの長崎駅周辺駐車場や大型商業施設の駐車場、その他民営駐車場が整備されている。

駐車場の整備にあたっては、立地する建築物の用途、規模に応じて適切な規模の駐車場を確保することが望まれるが、まちの賑わいや雰囲気をこわさないよう、駐車場の配置や出入口の位置などを適正に誘導していく必要がある。なお、駅利用者のための駐車場については、駅前広場で確保することが考えられるが、国道202号の交通渋滞や事故等を誘引しないよう、規模や配置等に十分な配慮・工夫が望まれる。

長崎駅周辺を運行する路面電車は、1番系統が赤迫～正覚寺、3番系統が赤迫～蛸茶屋の2路線となっているが、グラバー園等の観光施設をかかえる石橋までの系統については、築町での乗換え対応となっており、長崎駅からの直通運転はない。また、長崎駅前の電停のバリアフリー化が図られていない。

JR長崎本線連続立体交差事業等により、長崎駅は現在の位置から西の方角、浦上川方面へ約150メートル移動することになるが、観光客、県民・市民が、公共交通や徒歩などにより、長崎駅等の主要な交通拠点から観光拠点を円滑に巡れる交通機能の強化が必要となる。



写真 - 10 <国道202号(長崎駅前電停)の現状>



写真 - 11 <路面電車>

長崎港ターミナルの利用者は年間164万人（平成20年）で、その内、離島航路利用者は132万人となっている。また、長崎港と長崎駅間の往来者は年間約65万人と推定される。

フェリ - (福江・奈良尾)	21万人
ジェットfoil(福江・奈良尾)	36万人
高速船(鯛ノ浦)	9万人
高速船(伊王島・高島)	66万人
その他、港内遊覧船等	32万人
計	164万人

【参考】

長崎港と長崎駅間の往来者状況を把握するため、長崎港ターミナルビルを利用する方に対してアンケート調査を実施した。約4割の利用者が長崎駅間往来者である。

<調査場所>長崎港、伊王島港、高島港、福江港、相の浦港、奈良尾漁港、鯛ノ浦漁港
各港ターミナルビルにて

<調査時期>平成22年2月の平日、休日、および繁忙期（平成22年正月前後）
いずれも実施期間は1日

図 - 5 <アンケート調査実施箇所図>

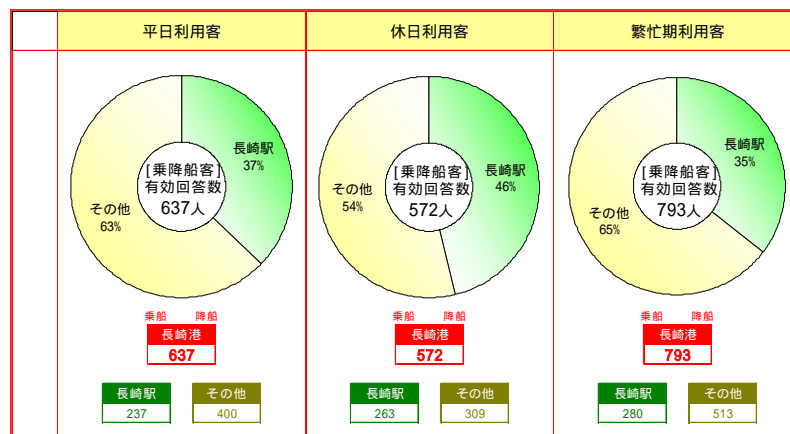


図 - 5 <長崎港ターミナル利用者と長崎駅利用者>

第2章 重点エリアの土地利用に関する事項

1. 関連する他の計画等の状況

(1) 長崎駅周辺土地区画整理事業

長崎駅周辺まちづくり基本計画

長崎の陸の玄関口にふさわしい都市拠点の形成を図るため、長崎駅周辺土地区画整理事業（約19.2ha）の施行区域内における今後のまちづくりの考え方について、学識経験者や関係団体、地区内地権者、地域住民の代表等から構成する「長崎駅周辺まちづくり委員会」からの報告（平成22年9月）を基本に、地区内地権者等との意見交換の内容や市の上位計画・関連計画等を踏まえ、平成23年2月に市が定めたものである。

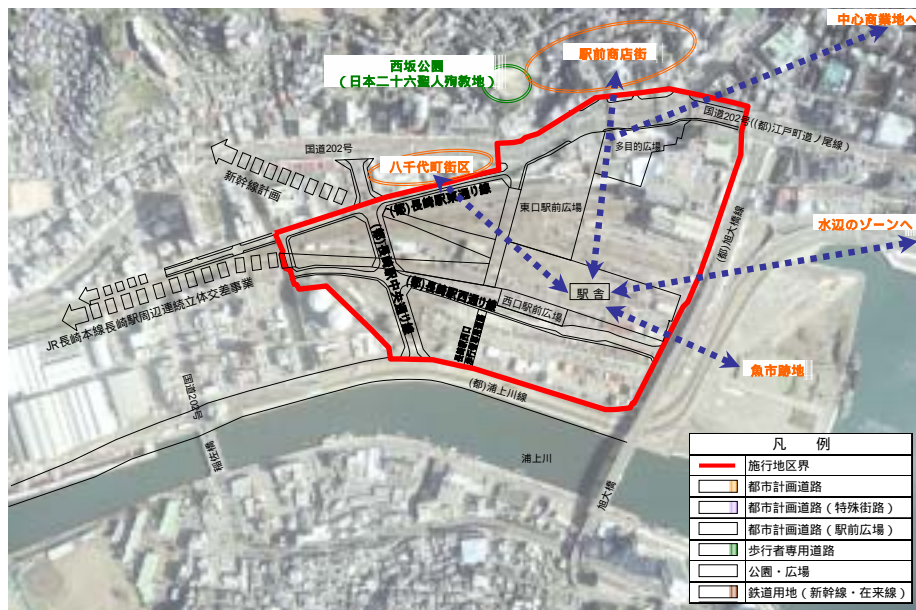


図 - 6 長崎駅周辺まちづくり基本計画の計画範囲

【参考 長崎駅周辺まちづくり基本計画から抜粋】

【長崎駅周辺地区の将来像】

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」の歴史を未来へひきつぐ、にぎわいのあるまちづくり～

方針2：広域交通及び市内交通の結節点を形成する。

～円滑な移動を支え、回遊性をもたらすまちづくり～

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～

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～

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。

～水と緑に囲まれた、低炭素型で持続可能なまちづくり～

【具体的な取り組み】

地区別の土地利用や機能配置について

- ・ 駅舎や鉄道高架、駅前広場、道路などの都市施設の配置や、街区の規模等から、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。

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（AゾーンとCゾーンの間隔的な位置づけ）

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

- ・ 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。

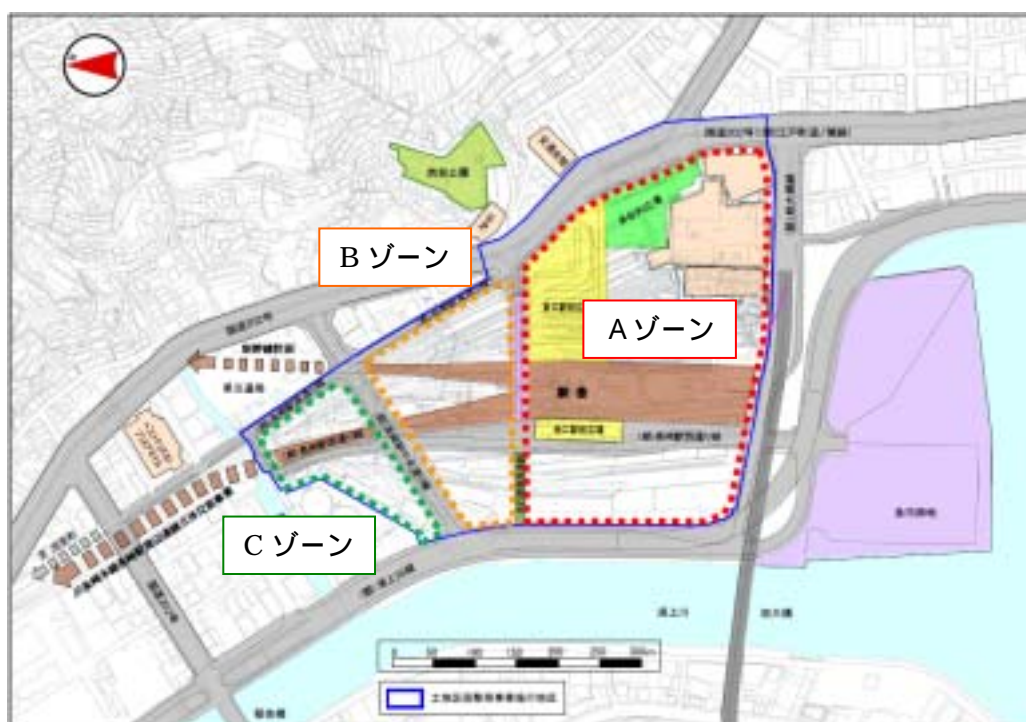


図 - 7 ゾーニング図

交通結節機能の強化や回遊性の向上について

- ・ 市民や来街者にとって分かりやすく、使いやすい駅前空間とするため、駅舎や駅前広場等を中心とした交通結節機能の強化を図る。
- ・ 駐車場等については、地区内で創出されるにぎわいを分断させないように、適正な誘導を図るとともに、来街者の回遊性を高め、地区内外へのにぎわいを波及させるような歩行者動線を整備する。

（整備する都市施設）

- 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）
- 歩行者専用道路（幅員約 12m）
- 都市計画道路（長崎駅中央通り線（幅員約 26m）長崎駅西通り線（幅員約 21m）長崎駅東通り線（幅員約 14m））

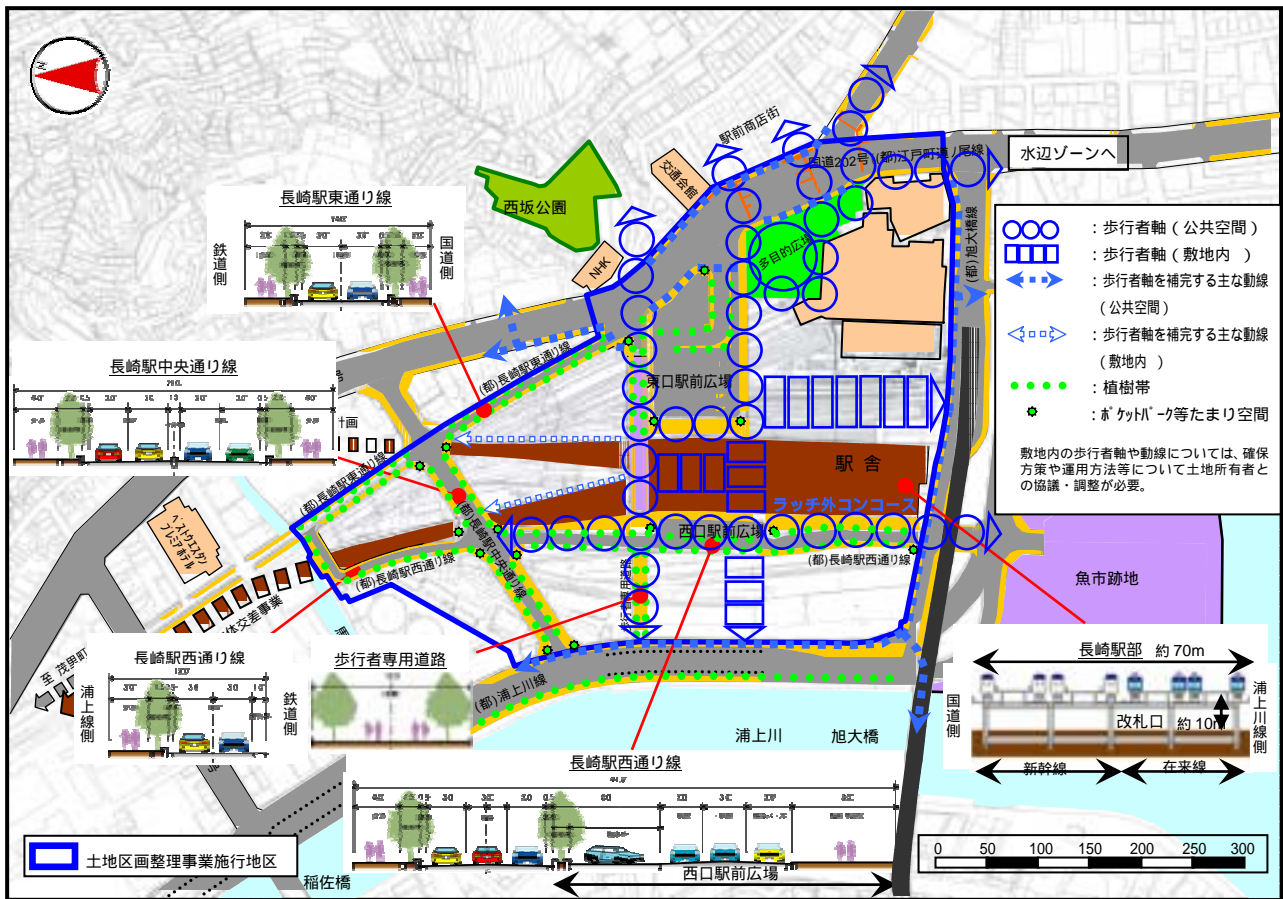


図 - 8 都市施設、歩行者動線位置図

市内の各拠点や隣接地域との連携について

- ・新たに創出されるにぎわいを隣接する駅前商店街や八千代町街区、中心市街地や水辺のゾーンをはじめとした都市全体に波及させるため、交通動線や歩行者動線の充実を図る。
- ・長崎駅周辺地区と中心商業地、水辺のゾーンの3つの拠点が個々に魅力を高めるとともに各拠点の強みや期待される役割等を踏まえた、有機的な連携を図る。

景観形成について

- ・長崎の陸の玄関口として、また、長崎港内港地区の松ヶ枝・常盤地区から連続した地区として、地区の内外からの特徴的な眺望を確保するとともに、各事業者と地権者等の連携のもと、個々の施設や建築物がそれぞれデザイン性に優れ、それらが全体として調和し、一体感のある美しい街並みの形成を図る。

(特徴的な眺望について)

- 駅舎ホーム（南端部）から長崎港方面への眺望
- 駅舎東側と日本二十六聖人殉教地（西坂公園）相互間の眺望
- 駅舎西側から稲佐山山頂付近への眺望
- 日本二十六聖人殉教地（西坂公園）と大浦天主堂相互間の眺望
- 日本二十六聖人殉教地（西坂公園）と稲佐山山頂付近相互間の眺望

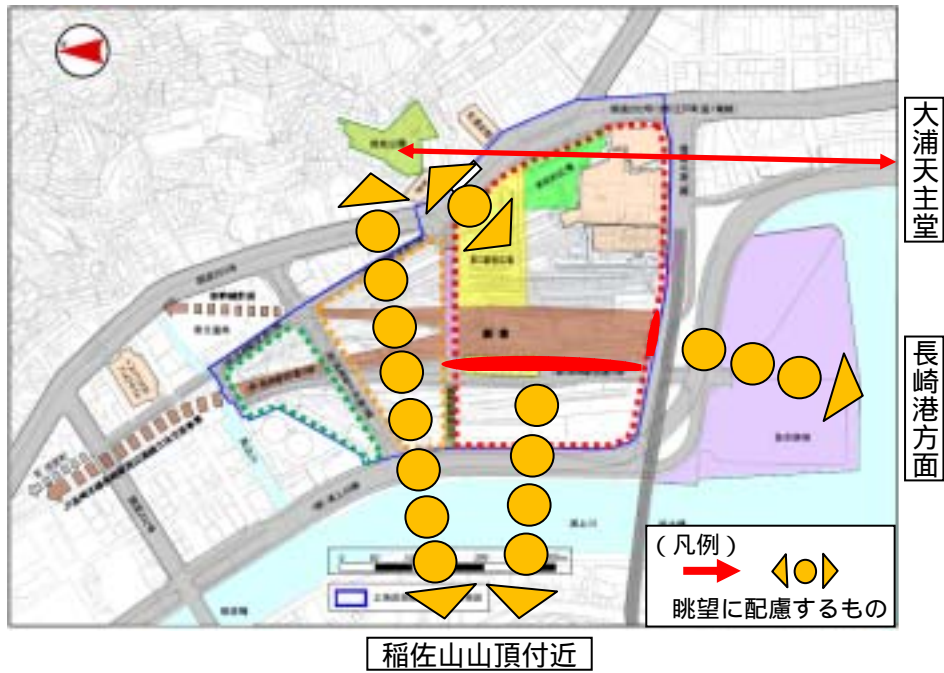


図 - 9 特徴的な眺望について

環境への配慮について

- ・環境に配慮したまちづくりを進めるため、建築物や敷地の緑化を推進するとともに、未利用・再生可能エネルギーの利活用を促進し、環境負荷の少ない低炭素型のまちづくりの先導的な役割を担う。

建築物等の誘導について

- ・交流やにぎわいの創出に資する都市機能の誘導や、土地区画整理事業によって創出される大規模敷地の有効活用、公共空間（歩道等）と民間空間が連携したにぎわい空間の創出などを促すことにより、長崎の陸の玄関口にふさわしい新たな都市拠点の形成を図る。

(2) JR長崎本線連続立体交差事業

松山町から尾上町まで約2,490mの鉄道を高架化することにより、竹岩橋、梁川橋、宝町、幸町の4箇所の踏切を除却し、長崎市内の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ことを目的として、平成22年2月に国の事業認可を受けている。長崎駅新駅舎については、遅くとも新幹線の開業までに供用できるよう整備の推進を図り、鉄道高架化については、新駅舎供用から2,3年後の完成を目指している。長崎駅舎は、JR長崎本線連続立体交差事業で2つのホームに線路4本を整備し、別途新幹線事業で2つのホームに線路4本が整備され、あわせて4つのホームに線路8本となる計画である。



図 - 10 JR長崎本線連続立体交差事業位置図

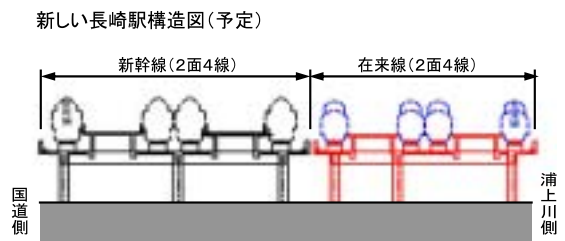


図 - 11 長崎駅の構造

(3) 九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)

九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)は、本県の産業振興と交流人口拡大に不可欠な高速交通機関であり、平成24年6月に武雄温泉～長崎間のフル規格整備による建設工事着工の認可を受け、平成34年度の開業に向けて工事が進められている。

また、西九州ルートは新鳥栖～武雄温泉間をレール幅が違う在来線を活用するため、フリーゲージトレインの実用化に向けた開発も平行して進められており、その促進について国やJR九州に要望している。



図 - 12 九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)の概要図

(4) 長崎県庁舎整備基本構想

現在の県庁舎と県警本部庁舎は、老朽化、分散化、狭隘化等の課題に加え、災害発生時には防災拠点施設としての役割を果たす必要があることから、その耐震性の確保と適切な機能整備が重要な課題となっており、これらの諸課題を解決するため、これまで長年にわたり県議会等において様々な議論が行われてきた。これまでの経過や県議会における意見書の趣旨を踏まえ、長崎魚市跡地において新たな県庁舎(行政棟・議会棟・警察棟)を建設するために平成23年2月に策定した。

【参考 長崎県庁舎整備基本構想及び長崎県庁舎基本設計から抜粋】

敷地と庁舎の規模

敷地面積 約30,000㎡(長崎魚市跡地の総面積約58,000㎡の一部)

建築物の規模

行政棟 46,140㎡

議会棟 6,480㎡

警察棟 22,000㎡

計 74,620㎡

土地利用の基本的な考え方

敷地内の土地利用については、敷地の周辺において、まちづくりのための様々な事業が展開されることから、長崎駅の新駅舎から女神大橋方向への眺望の確保を重視するとともに、新駅舎とまちなかをつなぐ歩行者動線を確保するなど、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。

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、憩い、集える公園的な空間とする。

庁舎等の配置

行政棟・議会棟に隣接してまとまった空地を設け、エントランスホールや隣接する防災緑地と連携して、イベント等に活用できるようにする。

敷地や隣接する防災緑地と一体となった公園的な空間や会議室等の利用者に配慮して、閉庁日にも駐車場を利用できるようにする。

敷地への出入口は、来庁者のアクセスに考慮し、長崎駅側(敷地中央部)と五島町側、浦上川側の3箇所に設ける。

車の動線は敷地の外周に配置し、敷地内の歩行者動線と可能な限り分離する。

庁舎の概要

庁舎の高さについては、周辺からの景観や眺望に配慮して計画する。

庁舎は周辺との調和を図り、長崎のまちにふさわしいデザインとするとともに、本県の特産品を用いることなどにより、末永く県民に親しまれる庁舎とする。

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社会の実現を目指すための最先端の取り組みを行う。



写真 - 12 県庁舎建設予定地(長崎魚市)



図 - 13 土地利用・配置計画



図 - 14 動線計画

(5) まちなか再生の基本方針

【参考 まちなか再生の基本方針から抜粋】

中島川や大浦川の両岸に広がり、歴史的な文化や伝統を色濃く残し、商業・業務・サービスなどの都市機能が集積している古くからの市街地を長崎市の「まちなか」の区域と定め、「まちなか再生の基本方針」を平成20年12月に策定した。

「まちなか」の賑わいの拠点である「中心商業地」、海の玄関口の「水辺のゾーン」、陸の玄関口である「長崎駅周辺」を含めた3つの拠点の連携強化を図ることにより、都心部の求心力を高めて、「まちなか」の活性化を実現していく。

長崎ならではの歴史や文化など、地域の特性に応じてまちなかを8つのエリアに区分し、地域特性を活かしたまちづくりを推進する。また、エリアごとにまちづくりのコンセプトや方針を次のとおり定める。



図 - 15 エリアのコンセプトとまちづくりの方針

(6) 長崎港港湾計画

平成11年11月に改訂した長崎港港湾計画の目標年次は平成20年代前半とされている。途中、平成12年から平成20年までに数度の変更を行っており、平成24年度に現計画を改訂する予定である。

港湾計画の方針（平成11年11月改訂時の関連項目抜粋）

長崎県南部の流通拠点として物流需要の増大やコンテナ化等の輸送革新に対応するため、点在する物流施設を再編・集約し、外内貿物流機能の拡充強化を図る。また、併せて港湾内および港湾背後地域への円滑な物流を確保するため、臨港交通体系の充実を図る。

港湾における快適な環境の創造を図るため、地域住民等の交流と住環境に配慮した空間の創出を図る。

多様な機能が調和し連携する質の高い空間を整備するため、陸域590ha、海域2,900haからなる港湾空間を以下のように設定する。元船地区北側は内貿貨物を中心に取り扱う物流関連ゾーンとする。元船地区南側から松が枝地区にかけての地区は交流拠点ゾーンとする。

(7) 長崎地区特定漁港漁場整備事業計画等

水産物流通拠点として安全・安心な水産物の流通機能の強化と、災害発生時における水産物や物資輸送機能を確保するため、長崎漁港において平成23年6月、「長崎地区特定漁港漁場整備事業計画」が国により改訂された。

また、長崎地区においては、貴重な海辺空間を憩いの場として市民に提供するとともに、災害発生時には耐震岸壁等の周辺設備と一体となって防災機能を発揮できる緑地広場を確保するため、防災緑地の整備計画を平成24年6月に策定した。

現況、課題及び整備方針（関連項目抜粋）

- ・長崎漁港長崎地区は、市街地中心部の貴重な海辺空間としての役割が期待されていると共に、同地区は、長崎県地域防災計画に位置づけられており、災害発生時の防災機能を確保する必要がある。このため、緑地広場の確保等を考慮しつつ、台風時の避難漁船のための係留施設の整備と合わせ、係留施設の耐震化を施す。

(8) 長崎市景観基本計画、景観計画、景観条例

長崎市のまちづくり（本市が目指す将来の都市像「個性輝く世界都市、希望あふれる人間都市」）を景観形成の観点から実現するため、景観づくりを総合的かつ計画的に進めるための理念や方針を示すマスタープランである「長崎市景観基本計画」を、平成23年4月から施行している。また、景観法に基づき地区ごとに建物等のルールを定める「長崎市景観計画」や届出等の手続きを定める「長崎市景観条例」を合わせて施行している。

【参考 長崎市景観基本計画から抜粋】

【基本理念】

多彩な物語を育む長崎の景観づくり ～みんなで語りつく海・まち・里・山の風景～

【基本方針】

- 方針1) 魅せる大景観づくり ～海・まち・里・山の豊かな表情を活かす景観～
- 方針2) 個性を磨く景観づくり ～地域の特徴を活かす長崎らしさ溢れる景観～
- 方針3) 愛着のあるまちづくり ～身近なところからおもてなしの心でつくる豊かな生活景観～
- 方針4) 逆手の魅力づくり ～斜面、雑然、西端といった制約条件を逆転の発想でつくる景観～

【特徴を活かした景観づくり】

長崎市全域を景観計画区域の対象としているが、長崎市の景観の魅力をさらに高めるために、特徴が表れている地区は「大景観保全地区」に指定し、みどりや水辺、都市のシルエットなどの大景観の保全や市内全域を分かりやすく周遊できるルートの景観づくりを進めるとともに、特に景観形成が求められる地区を「景観形成重点地区」に指定して、それぞれの地域の特徴を活かした景観づくりを推進している。

【景観形成重点地区】

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。

事 例

長崎駅周辺地区（鉄道の終着駅）

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間の眺望景観を確保する。



写真 - 13 長崎駅前

長崎港内港地区（海の玄関口）

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。

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。



写真 - 14 長崎港内港地区全景

眺望景観を保全する

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。

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。

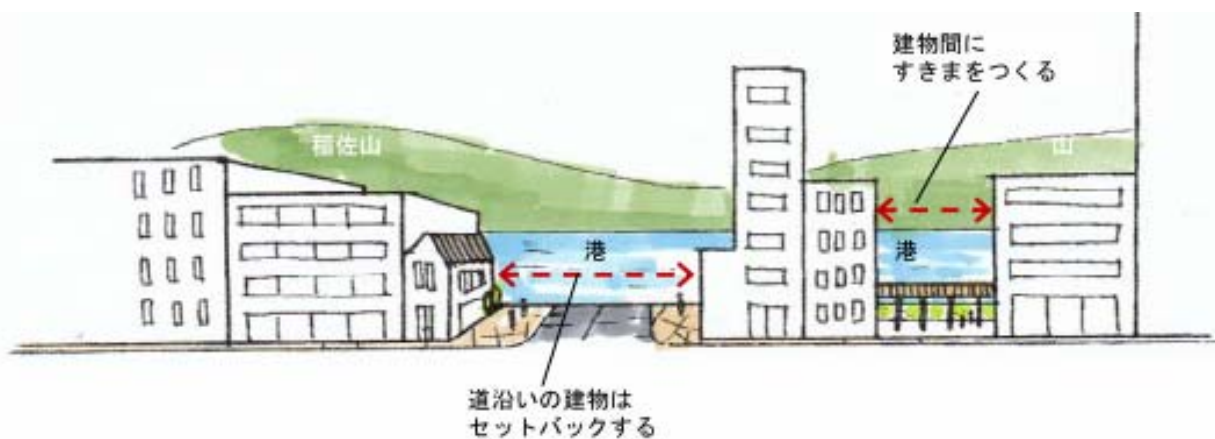


図 - 16 元船地区～稲佐山への眺望イメージ

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を以下の図に示す。

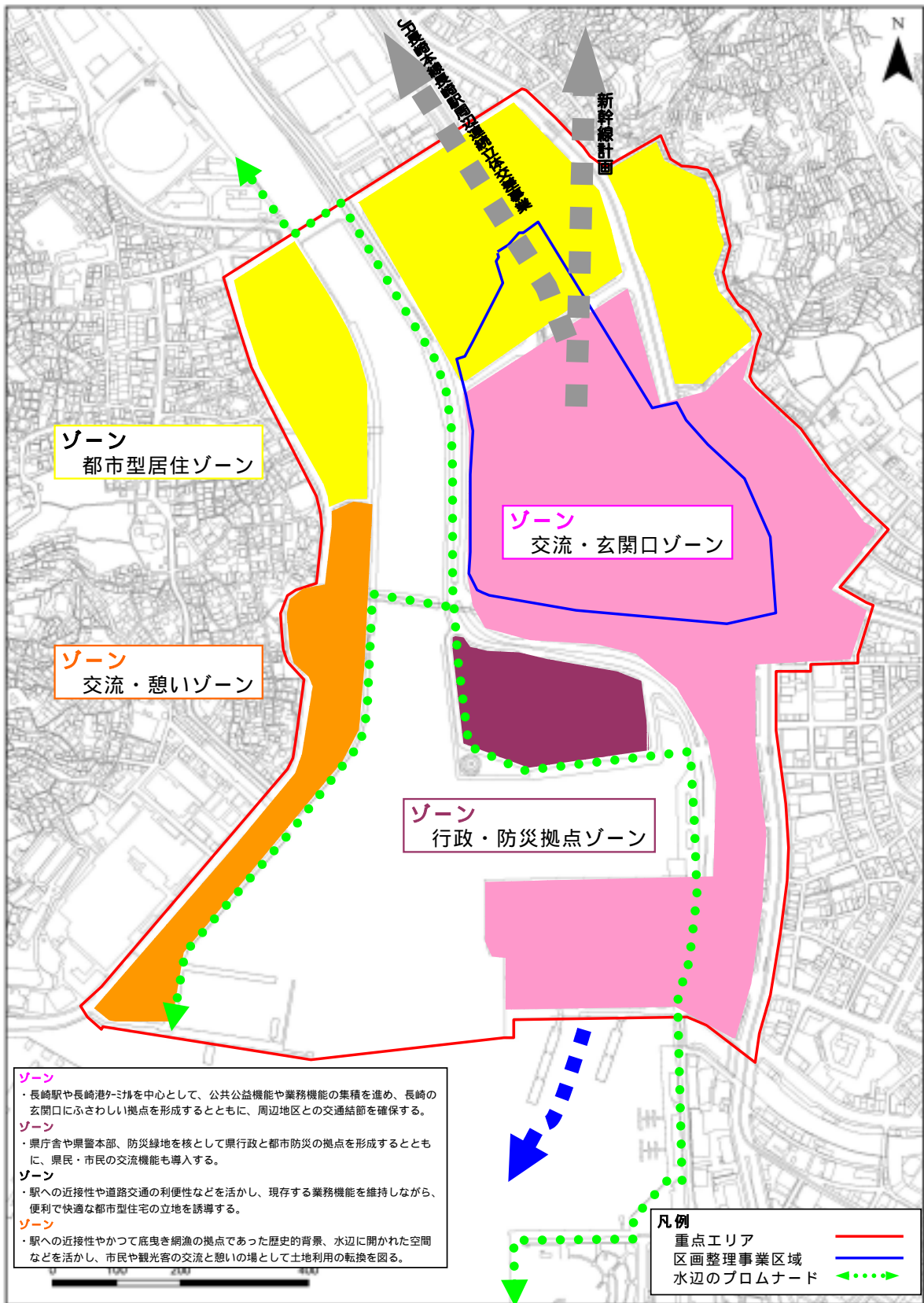


図 - 17 土地利用ゾーニング図

骨格基盤施設の配置構想を以下の図に示す。

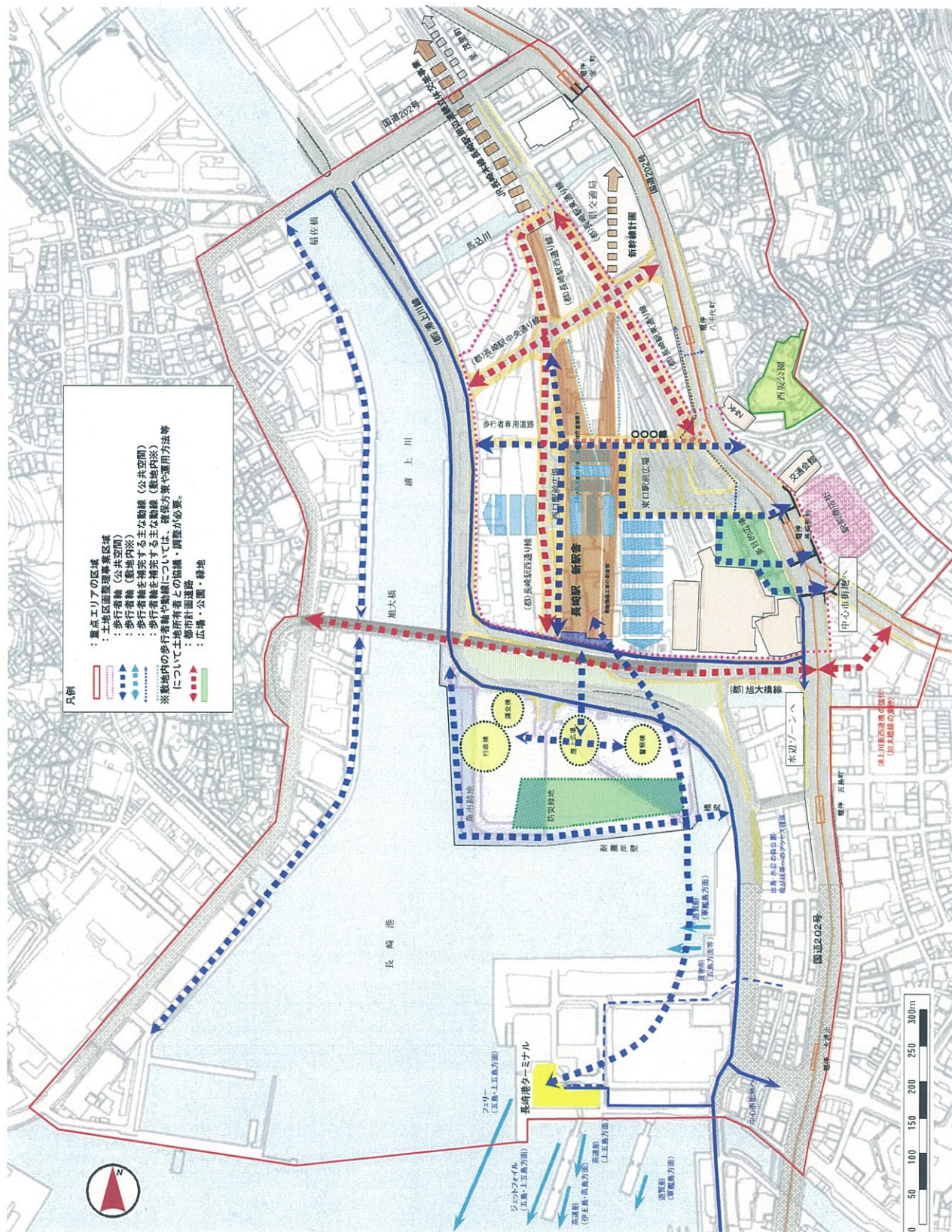


図-18 骨格基盤施設の配置構想図

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

J R長崎本線連続立体交差事業の推進

当エリアから北部方面へ縦貫する国道202号、206号とJ R長崎本線が並走しているが、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、J R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促進を図る。

J R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の建設

長崎駅周辺土地区画整理事業の推進

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、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、J R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㎡、西口：約3,000㎡）
- ・多目的広場（約6,900㎡）
- ・歩行者専用道路
- ・幹線道路

交流とにぎわいの玄関口の形成

市内の各施設との機能分担を考慮しつつ、観光客のサービス向上のため、インフォメーションセンターの整備を推進する。また、鉄道利用者や観光客等の利便性を確保するため、先行事例も参考にしながら、自家用車や貸切バスの駐車場の整備促進を図る。

—インフォメーションセンターの整備

駐車場の整備促進

新県庁舎と防災緑地を活用した交流施設の整備

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、離島を含めた県内各地域の観光・物産・行政等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保するなど、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。

新県庁舎の整備

防災緑地の整備

低炭素型まちづくりの推進

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、公共交通機関の利便性の向上、都市緑化や潤いのある都市空間の確保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の整備促進

新時代環境共生型新県庁舎の整備

景観計画に基づく良好な景観形成の推進

眺望景観は当地域の重要な地域資源であることから、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、西坂公園と稲佐山及び大浦天主堂相互間の眺望景観確保の工夫により、特徴ある景観づくりを進める。

景観計画に基づく良好な景観形成の推進

魅力ある夜間景観の創造

長崎港を取り囲むすり鉢状の地形により、多方向から観賞できる夜間景観は世界新三大夜景の一つであることから、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。特に稲佐山からの夜景を意識し、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。

水際の灯りの整備（魚市跡地）

水際の灯りの整備（浦上川右岸部）

市街地の灯りの整備誘導

日本二十六聖人殉教地の保存と活用

長崎駅前の西坂の丘は、世界遺産暫定一覧表に記載されている「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」と関連する重要な資産である日本二十六聖人殉教地を有しており、長崎の教会群との一体的な保存と活用に向けた取り組みを進める。

日本二十六聖人殉教地の保存と活用

アーバンデザインシステムによる公共施設等のデザイン調整

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、環長崎港地域アーバンデザインシステムを構築した。本エリア内では、県施設である都市計画道路浦上川線や元船ふ頭のほか、民間施設である旭町地区市街地再開発事業についても、同システムを活用し整備を進めてきた。

今後も同システムを活用し、国、長崎県、長崎市が整備する公共施設や景観に多大な影響を及ぼす大規模な建築物等を対象として積極的にデザイン調整を行い、関係機関と連携を図りながら、統一感のある都市デザインの実現に取り組む。

アーバンデザインシステムによる公共施設等のデザイン調整

2. 回遊性の充実

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、長崎駅周辺地区と浦上川右岸地区との連携を強化するため、旭大橋の低床化に向けて取り組むとともに旭大橋線の東伸（市道大黒町筑後町1号線の拡幅）を推進する。

旭大橋の低床化

旭大橋線の東伸（市道大黒町筑後町1号線の拡幅）

水辺のプロムナード等の整備

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等を行う。

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と浦上川右岸下流部の水辺のプロムナードを促進するとともに、浦上川右岸上流部の旭大橋と稲佐橋間については、周辺地域の開発動向などを考慮しながら、歩行者動線を整備し回遊性の向上を図る。

水辺のプロムナードの整備（魚市跡地）

水辺のプロムナードの整備（浦上川右岸下流部）

旭大橋と稲佐橋間の歩行者動線の整備（浦上川右岸上流部）

新駅舎から元船方面への歩行者デッキの整備

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の設置や、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。

新駅舎への南口改札の設置

新駅舎から元船方面への歩行者デッキの整備

長崎駅から西坂・諏訪の森方面への回遊ルートの創出

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。

長崎駅から西坂・諏訪の森方面への歩行者動線の整備

駅前商店街の活性化

公共交通機関のシステム充実・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。特に、鉄道と市内公共交通機関との結節性を確保するため、駅前交通広場の整備に取り組む。

既存バスターミナルの老朽化、狭隘化、交通の輻輳の改善を図るため、バス事業者と調整を図りながら、施設の更新と機能強化の検討を進める。

路面電車の電停（長崎駅前・宝町）のバリアフリー化について、国道202号の交通量の推移等を踏まえ、具体的な方法を検討する。

公共交通機関を利用する市民や観光客等の移動の負担を軽減することや、乗り換えの利便性の向上を図るため、長崎駅前電停と長崎駅との結節性の確保に向けた取り組みを進める。

駅前交通広場の整備
バスターミナルの更新と機能強化
電停のバリアフリー化
長崎駅前電停と長崎駅との結節性の確保

3. 国際ゲートウェイ機能の再構築

九州新幹線西九州ルート¹の整備促進

広域的な交通基盤の充実により、交流人口の拡大を図るため、平成24年6月に工事実施計画の認可を受けた九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）について、平成34年度の開業に向け整備を促進する。

九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）の整備促進

新駅舎と離島航路を結ぶ動線の整備

陸のゲートウェイ（玄関口）である長崎駅と海のゲートウェイ（玄関口）である長崎港ターミナルを結びつけることにより、離島への利便性を高め、観光客の誘導により離島の活性化と産業振興に繋げていくため、新駅舎から長崎港ターミナルに至る動線の検討を進める。

新駅舎と離島航路を結ぶシャトルバスの運行
新駅舎と離島航路を結ぶ歩行者通路等の整備

第4章 重点エリアの整備の主体及び時期に関する事項

1. 整備プログラム作成の基本方針

都市基盤施設等の整備プログラムは、整備の節目として以下の段階を想定する。

短期整備プログラム（H25～H29）

中期整備プログラム（H25～H34）

長期整備プログラム（H25～H44）

また、整備プログラムに先立ち、継続的に行っていくソフト施策について以下のとおりとする。

1) 景観計画に基づく良好な景観形成の推進（第3章施策）

- ・平成23年4月施行の長崎市景観計画に基づき、長崎市が主体となり景観形成を推進し、長崎市景観基本計画の基本理念である「多彩な物語を育む長崎の景観づくり」に取り組む。

2) 日本二十六聖人殉教地の保存と活用（第3章施策）

- ・長崎市をはじめとする関係各市町と長崎県、熊本県とが一体となって、平成27年度中の世界遺産登録を推進し、併せて、「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」と関連する重要な資産である日本二十六聖人殉教地の保存と活用に向けて推進していく。

3) アーバンデザインシステムによる公共施設等のデザイン調整（第3章施策）

- ・国、長崎県、長崎市が整備する公共施設や景観に多大な影響を及ぼす大規模な建築物等の新たな整備、改修等が生じた場合には、長崎県が主体となり、長崎市と一体となって、環長崎港地域アーバンデザインシステムを活用し、統一感のある都市デザインの実現に努める。

2. 短期整備プログラム

短期整備プログラムにおける各プロジェクトの整備主体及び整備時期は以下のとおりとし、都市基盤施設等の検討及び整備の推進を目指す。

1) 新県庁舎と防災緑地を活用した交流施設の整備（第3章施策）

関連事項 低炭素型まちづくりの推進（新県庁舎）（第3章施策）

- ・新県庁舎と防災緑地については、長崎県が主体となり、周辺のまちづくりとの連携や「港」の風景との調和を図り、省資源、省エネルギーなど環境に配慮しつつ、平成28年度の完成を目指し、整備を推進する。

2) 魅力ある夜間景観の創造（水際の灯りの整備（魚市跡地））（第3章施策）

関連事項 水辺のプロムナードの整備（魚市跡地）（第3章施策）

- ・魚市跡地における水辺のプロムナードについては、長崎県が主体となり、魅力ある夜間景観の創造にも配慮しながら、平成28年度の新県庁舎の完成までに供用できるよう整備を推進する。

3) 公共交通機関のシステム充実・強化(第3章施策)

- ・長崎駅前電停のバリアフリー化については、長崎市が主体となり、バス事業者をはじめとする各交通事業者、交通管理者、施設管理者と調整を図りながら、早急に供用できるよう検討を進める。

3. 中期整備プログラム

中期整備プログラムにおける各プロジェクトの整備主体及び整備時期は以下のとおりとし、都市基盤施設等の検討及び整備の推進を目指す。

1) JR長崎本線連続立体交差事業の推進(第3章施策)

- ・長崎駅新駅舎については、長崎県が主体となり、長崎市と一体となって、国、JR九州と調整を図りながら検討を進めるとともに、遅くとも新幹線の開業までに供用できるよう整備の推進を図る。
- ・鉄道高架化については、長崎県が主体となり、整備を進め、新駅舎の供用から2、3年後の完成を目指す。

2) 長崎駅周辺土地地区画整理事業の推進(新駅舎西側地区)(第3章施策)

関連事項 低炭素型まちづくりの推進(新駅舎西側地区)(第3章施策)

- ・長崎駅新駅舎の西側地区については、長崎市が主体となり、新駅舎の供用と歩調を合わせて整備の推進を図る。
- ・(仮称)低炭素型まちづくり基本計画を策定し、新駅舎の西側地区については、長崎市が主体となり、計画内容に沿った土地利用や施設整備の誘導を図る。

3) 交流とにぎわいの玄関口の形成(第3章施策)

- ・駐車場の整備については、長崎市が長崎県と協力して、需要に応じた適切な駐車場確保に向けて検討を進める。
- ・インフォメーションセンターについては、長崎市と長崎県とが一体となって、新駅舎と同時に供用できるよう検討を進める。

4) 浦上川の東西の連携強化(旭大橋線の東伸)(第3章施策)

- ・旭大橋線の東伸については、長崎市が長崎県と協力して、課題解決に向けて検討を進める。

5) 新駅舎から元船方面への歩行者デッキの整備(南口改札の設置)(第3章施策)

- ・新駅舎への南口改札の設置については、長崎県が主体となり、JR九州や長崎市と調整を図りながら、新駅舎と同時に供用できるよう検討を進める。

6) 長崎駅から西坂・諏訪の森方面への回遊ルートの創出(第3章施策)

- ・長崎駅から西坂、諏訪の森方面への歩行者動線の整備と駅前商店街の活性化については、長崎市が主体となり、商店街等の地元団体と協力しながら検討を進める。

7) 公共交通機関のシステム充実・強化(第3章施策)

- ・駅前交通広場の整備については、長崎市が主体となり、バス事業者をはじめとする各交通事業者、施設管理者、長崎県と調整を図りながら、検討を進め、公共交通のサービス向上を図る。
- ・宝町電停のバリアフリー化については、長崎市が主体となり、バス事業者をはじめとする各交通事業者、交通管理者、施設管理者と調整を図りながら、検討を進める。

8) 九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)の整備促進(第3章施策)

- ・九州新幹線西九州ルートについては、長崎県と長崎市とが一体となって、武雄温泉～長崎間のフル規格での整備と平成34年度の開業に向けて取り組む。

9) 新駅舎と離島航路を結ぶ動線の整備(第3章施策)

- ・新駅舎と長崎港ターミナルとを結ぶシャトルバスについては、港湾管理者、バス事業者、長崎市、長崎県とが一体となって、新駅舎の供用時期に合わせて運行を開始できるよう検討を進める。

4. 長期整備プログラム

長期整備プログラムに着手を予定する事業の整備主体及び整備時期は、各プロジェクトの個別の事業計画及び事業進捗にあわせて適宜明らかにしていく。

1) 長崎駅周辺土地地区画整理事業の推進(新駅舎東側地区)(第3章施策)

関連事項 低炭素型まちづくりの推進(新駅舎東側地区)(第3章施策)

- ・長崎駅新駅舎の東側地区については、長崎市が主体となり、整備を進め、平成35年度の完了を目指す。
- ・西側地区と同様、長崎市が主体となり、低炭素型のまちづくりに先導的に取り組むための計画内容に沿った土地利用や施設整備の誘導を図る。

2) 魅力ある夜間景観の創造(水際の灯りの整備(浦上川右岸部))(市街地の灯りの整備誘導)(第3章施策)

関連事項 水辺のプロムナードの整備(浦上川右岸下流部)(第3章施策)

旭大橋と稲佐橋間の歩行者動線の整備(浦上川右岸上流部)(第3章施策)

- ・浦上川右岸下流部における水辺のプロムナードについては、長崎県が主体となり、魅力ある夜間景観の創造にも配慮しながら検討を進める。
- ・長崎駅周辺においては、長崎市が主体となり、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。
- ・また、重点エリア内で今後新たに整備する公共施設についても、各施設管理者が主体となり、魅力ある夜間景観の創造に寄与するよう配慮する。
- ・旭大橋と稲佐橋間の歩行者動線の整備については、長崎県が長崎市と協力して、周辺地域の開発動向などを考慮しながら検討を進める。

3) 浦上川の東西の連携強化(旭大橋の低床化)(第3章施策)

- ・旭大橋の低床化については、長崎県が主体となり、現橋の耐用年数や周辺地域の開発動向などを考慮しながら検討を進める。

4) 新駅舎から元船方面への歩行者デッキの整備(第3章施策)

- ・歩行者デッキについては、旭大橋の形態に大きく左右されるため、旭大橋の低床化完了後に速やかに設置できるよう、長崎県が主体となり、整備の検討を進める。

5) 公共交通機関のシステム充実・強化(第3章施策)

- ・バスターミナルの更新と機能強化については、バス事業者、施設管理者、長崎市、長崎県とが一体となって検討を進め、公共交通のサービス向上を図る。

6) 新駅舎と離島航路を結ぶ動線の整備(第3章施策)

- ・新駅舎から長崎港ターミナルに至る歩行者通路等の整備については、人の流れの変化や費用対効果などの諸条件を考慮しながら港湾管理者、施設管理者、長崎市、長崎県とが一体となって、検討を進める。

5. 整備計画平面図及び整備プログラム表

都市基盤施設等の短期・中期・長期整備計画を平面図に示す。

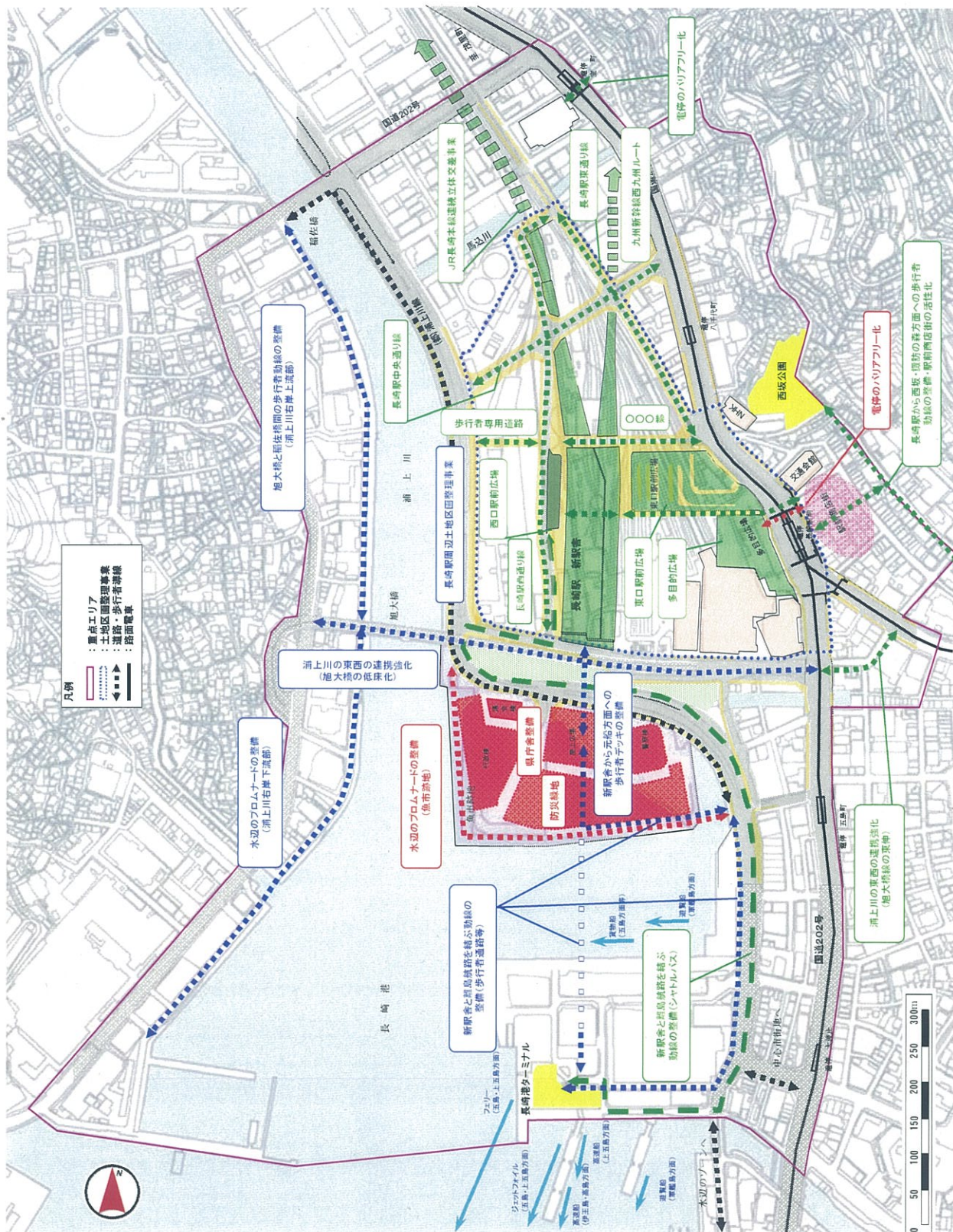


図-19 長崎駅周辺エリア整備計画平面図

- 凡例
- 赤色：短期整備プログラムの実施事業（H25～H29の完成を想定）
 - 緑色：中期整備プログラムの実施事業（H30～H34の完成を想定）
 - 青色：長期整備プログラムの実施事業（H35～H44の完成を想定）

また、整備時期は整備プログラム表に示すとおりとする。

目標	施策名	短期整備期間 (平成25年度～平成29年度)	中期整備期間 (平成30年度～平成34年度)	長期整備期間 (平成35年度～平成44年度)
1 都市の魅力の強化	J R 長崎本線連続立体交差事業の推進	連続立体交差事業の推進 景観や眺望に配慮した新駅舎の建設	→	→
	長崎駅周辺土地区画整理事業の推進	土地区画整理事業の推進(新駅西側地区)	→	→
	交流とにぎわいの玄関口の形成	インフォメーションセンターの整備 駐車場の整備促進	→	→
	新県庁舎と防災緑地を活用した交流施設の整備	新県庁舎の整備、防災緑地の整備	→	→
	低炭素型まちづくりの推進	新時代環境共生型新県庁舎の整備	→	→
	景観計画に基づく良好な景観形成の推進	景観計画に基づく良好な景観形成の推進	→	→
	魅力ある夜間景観の創造	水際の灯りの整備(魚市跡地) 水際の灯りの整備(浦上川右岸部) 市街地の灯りの整備誘導	→	→
	日本二十六聖人殉教地の保存と活用	日本二十六聖人殉教地の保存と活用	→	→
	アーバンデザインシステムによる公共施設等のデザイン調整	アーバンデザインシステムによる公共施設等のデザイン調整	→	→
	浦上川の東西の連携強化	旭大橋の低床化 旭大橋線の東伸(市道大黒町築後町1号線の拡幅)	→	→
2 回遊性の充実	水辺のプロムナード等の整備	水辺のプロムナードの整備(魚市跡地) 水辺のプロムナードの整備(浦上川右岸下流部) 水辺のプロムナードの整備(浦上川右岸上流部)	→	→
	新駅舎から元船方面への歩行者デッキの整備	新駅舎への南口改札の設置	→	→
	長崎駅から西坂・諏訪の森方面への回遊ルート の創出	長崎駅から西坂・諏訪の森方面への歩行者動線の整備・駅前商店街の活性化	→	→
	公共交通機関のシステム充実・強化	駅前交通広場の整備(西口) バスターミナルの更新と機能強化 電停のバリアフリー化(長崎駅前) 電停のバリアフリー化(宝町)	→	→
	九州新幹線西九州ルートの整備促進	新幹線の整備促進	→	→
	新駅舎と離島航路を結ぶ動線の整備	シャトルバスの運行	→	→
	駅前交通広場の整備(東口)	駅前交通広場の整備(東口)	→	→
	歩行者デッキの整備	歩行者デッキの整備	→	→
	長崎駅前電停と長崎駅との結節性の確保	長崎駅前電停と長崎駅との結節性の確保	→	→
	歩行者通路等の整備	歩行者通路等の整備	→	→
3 観光振興の推進	観光振興の推進	→	→	→
	観光振興の推進	→	→	→
	観光振興の推進	→	→	→

表 - 1 整備プログラム表

凡例

→ : 継続的に実施するソフト施策
→ : 既に予算化されている施策
⋯→ : 今後予算化していく施策

第5章 計画の推進に向けて

1. 都市基盤施設の整備に向けた課題等の整理

継続的に行っていくソフト施策や整備プログラムに位置付けている都市基盤施設の整備については、以下に示す課題について解決を図る。

1) JR長崎本線連続立体交差事業の推進(新駅舎)(第3章施策)

- ・新駅舎から新県庁舎や長崎港、元船方面への円滑なアクセスを確保するため、南側にも改札口の設置をする際には、長崎駅前地区との連携強化や長崎駅前商店街の振興、周辺の交通形態、行政負担などを考慮しながら検討する必要がある。
- ・新駅舎は、周辺の景観に大きなインパクトを与える高架駅であることや、長崎の陸の玄関口であることを踏まえ、景観やまちづくりの観点からのデザイン検討が必要である。

2) 長崎駅周辺土地地区画整理事業の推進(第3章施策)

- ・具体的な土地利用について、都市全体としてのニーズや土地所有者の意向などの把握に努め、具体化していく必要がある。

3) 交流とにぎわいの玄関口の形成(第3章施策)

- ・インフォメーションセンター整備では、陸の玄関口にふさわしい機能を具備し、世界平和、歴史・文化など長崎特有の地域資源の情報を発信していく必要がある。また、長崎市内、県内の他地域だけでなく、広域観光としての近隣県についての情報発信も検討する必要がある。
- ・情報発信の手法については、ICTなど技術革新を見通しながら検討を進める必要がある。

4) 浦上川の東西の連携強化(旭大橋の低床化)(第3章施策)

- ・旭町地区の土地利用に対し大きな影響を及ぼすものと想定されるため、民間の土地利用も含め良好な環境づくり、景観づくりを検討する必要がある。
- ・旭大橋上流側にある漁港施設について、利用者及び管理者との調整が必要である。

2. 推進体制

長崎駅周辺エリア整備計画に掲げている事業を推進するため、「長崎市中央部・臨海地域」都市・居住環境整備基本計画に掲げる各プロジェクトの事業化に向けた検討を進めるため設置した「都市再生調整会議(長崎県と長崎市の合同会議)」において、各事業の調整を図り、社会経済情勢の変化に伴い、必要な場合には本計画の改訂を行うこととする。

また、ホームページ上の公開だけに止まらず、説明会、イベント等での周知を図り、市民・県民の一層の理解が得られるよう努める。

長崎駅周辺エリアの景観形成にあたっては、行政と地権者との協働で定めた「長崎駅周辺まちづくりガイドライン」を各関係者が遵守するとともに、公共空間と民有空間が一体となって良好なまちなみを創出できるよう、長崎市が主体的に調整を行う。

長崎駅新駅舎を含む駅周辺の施設のデザイン検討にあたっては、ＪＲ、鉄道・運輸機構、行政を含めた検討組織を構築し、調整に取り組む。

駅前交通広場や幹線道路の整備・運用、電停のバリアフリー化の検討にあたっては、バスをはじめとする各交通事業者、交通管理者、行政等の関係者で構成する検討組織を設置し、事業調整に努める。

産・学・官の連携による長崎地域の経済活性化を目的として、コンベンションやクルーズ対策の強化などの検討を進めている「長崎都市経営戦略推進会議」との整合を図る。

長崎駅前商店街組合と長崎市が策定した「長崎駅前商店街組合活性化計画」との連携を図る。また、他地区での取組についても、連携を図っていく体制づくりに努める。

民間を中心とする施設整備や建築物整備を支援するために、税制優遇や金融支援が受けられる都市再生緊急整備地域の指定に向けて、県と長崎市が一体となって取り組む。

観光客が利用する施設の整備にあたっては、県、市、交通事業者が連携して、観光客のニーズの把握に努める。

(お問合せ先)

長崎市都市計画部まちづくり推進室

〒850-8685 長崎市桜町 2-22 Tel : 095-829-1271 (直通)

Fax : 095-829-1175

E-mail : machidukuri@city.nagasaki.lg.jp

長崎県企画振興部まちづくり推進室

〒850-8570 長崎市江戸町 2-13 Tel : 095-894-3181 (直通)

Fax : 095-894-3487

E-mail : s36060@pref.nagasaki.lg.jp

都市再生ホームページ:<http://www.pref.nagasaki.jp/toshisaisei/index.html>

