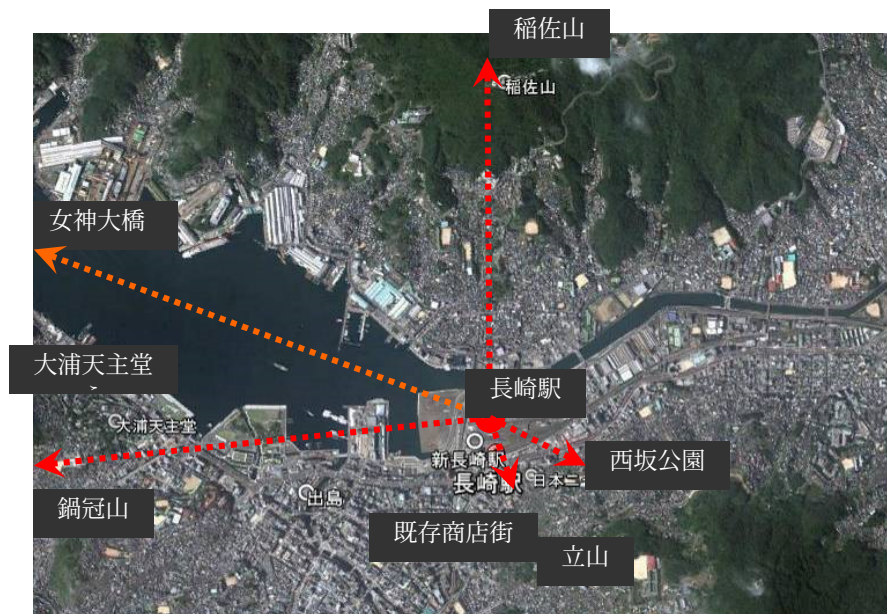


Ⅲ-3) “見せたい場所”への眺望景観コントロール



《「地区計画」に定められた整備事項》

- ・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。

《「見せたい場所」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“見せたい”場所への「眺望」を以下のように設定する。
- ・地区内の主要施設は、この「見せ方」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。

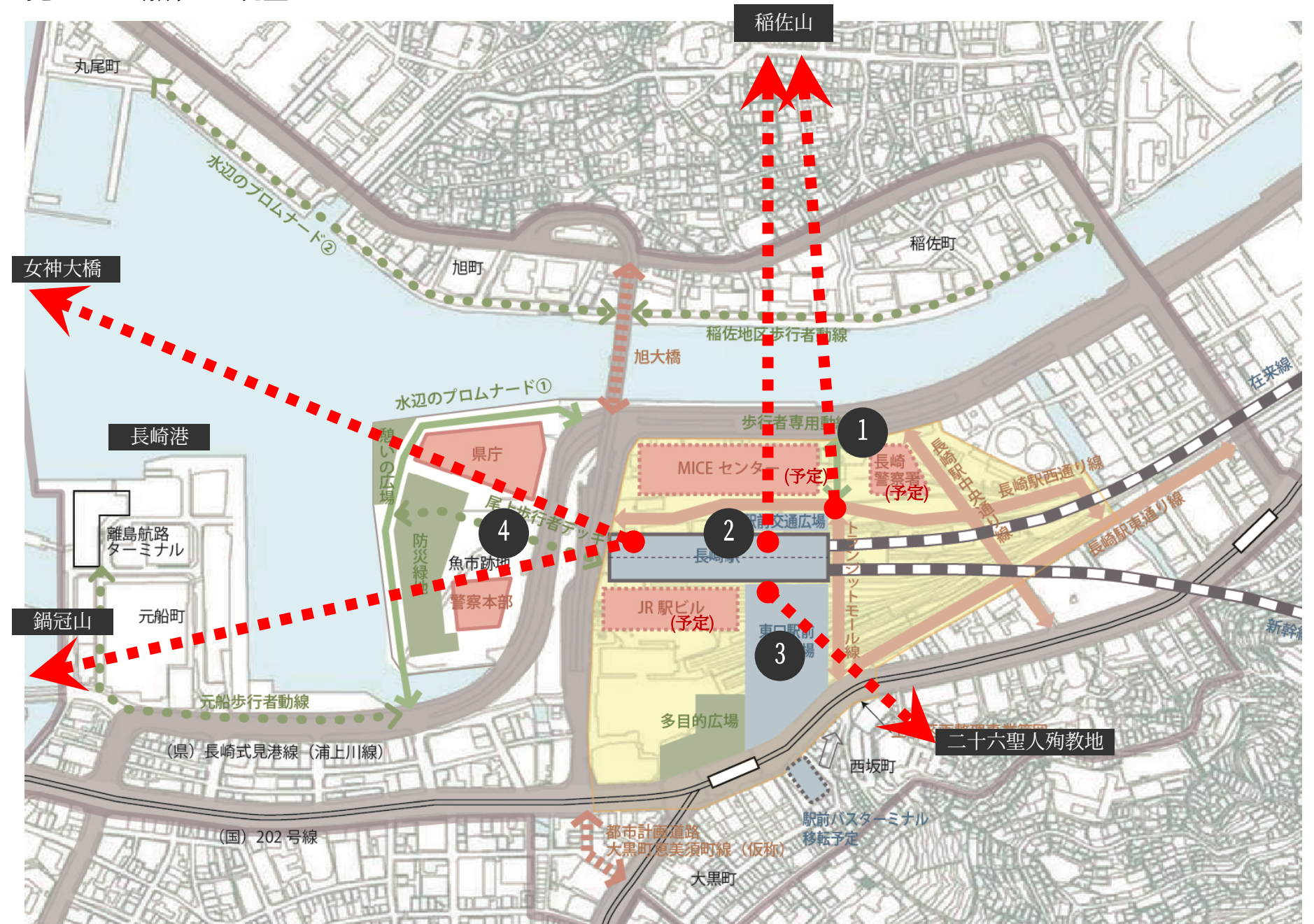
1. 歩行者専用道路の東側入口中央部から“稲佐山山頂”への眺望
2. 長崎駅舎から“稲佐山山頂”への眺望
3. 長崎駅コンコース・多目的広場・トランジットモール線から
“二十六聖人殉教地”への眺望
4. 長崎駅南面から“鍋冠山”“女神大橋”“長崎港”への眺望

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「眺望」であり、「海」と「山」に囲まれたロケーションに対して、「見せたい場所」への眺望確保と周辺の展望ポイントからの「見られ方」、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。

見せたい場所への眺望



■ “見せたい場所” へ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

■ “見せたい場所” への眺望景観コントロール②



4

▲長崎駅南面(予定地)から旭大橋越しに見る鍋冠山、女神大橋、長崎港方面への眺望

IV. 長崎らしさの表現

IV-1. 土地の記憶

長崎駅周辺エリアの歴史や履歴を掘り起こし、活かすことで、未来へ向けた長崎駅にふさわしい空間デザインを実現していくことが望まれる。

《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でき、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

※旧水路遺構等のデータは確認中



出典:Wikipedia「長崎駅」



出典:Wikipedia「長崎駅」



出典:Wikipedia「長崎駅」



初代
(大正 4 年・長崎駅前
停留所開設)

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 15 年・長崎駅
駅舎完成)

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
(昭和 24 年・
長崎駅完成)

ステンドグラスを備えた緑色の三角屋根の駅舎

4 代目
(平成10年・長崎駅
完成、平成12年・かも
め広場完成)

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。

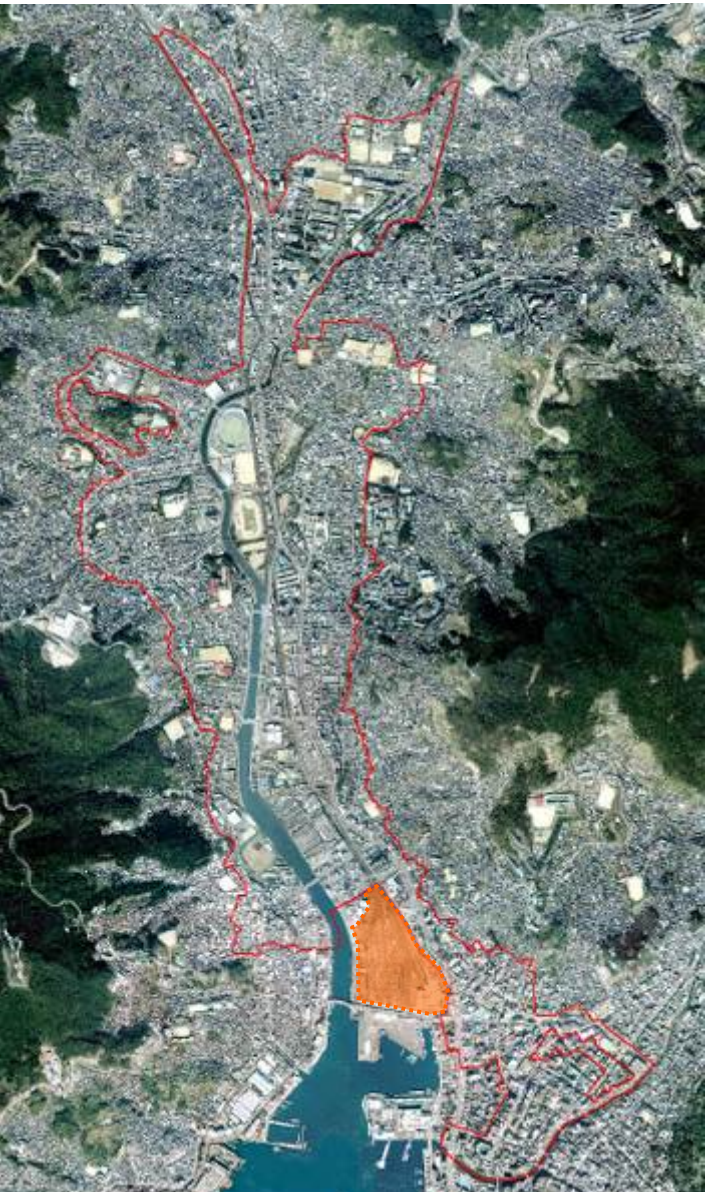


「景勝の長崎(部分)」(出典:長崎大学名誉教授 岡林 隆俊 先生 所蔵)

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。

IV-2.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“日常空間の灯り”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

《代表的な夜景の眺望場所》

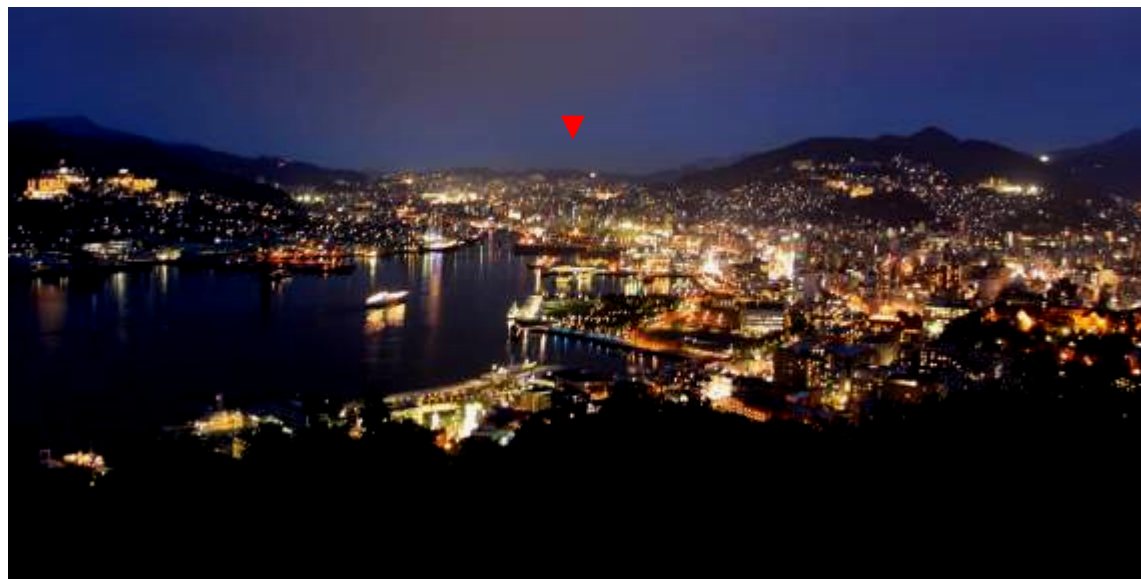
- ・稲佐山からの夜景
- ・鍋冠山公園からの夜景
- ・立山地区からの夜景、等

《配慮事項》

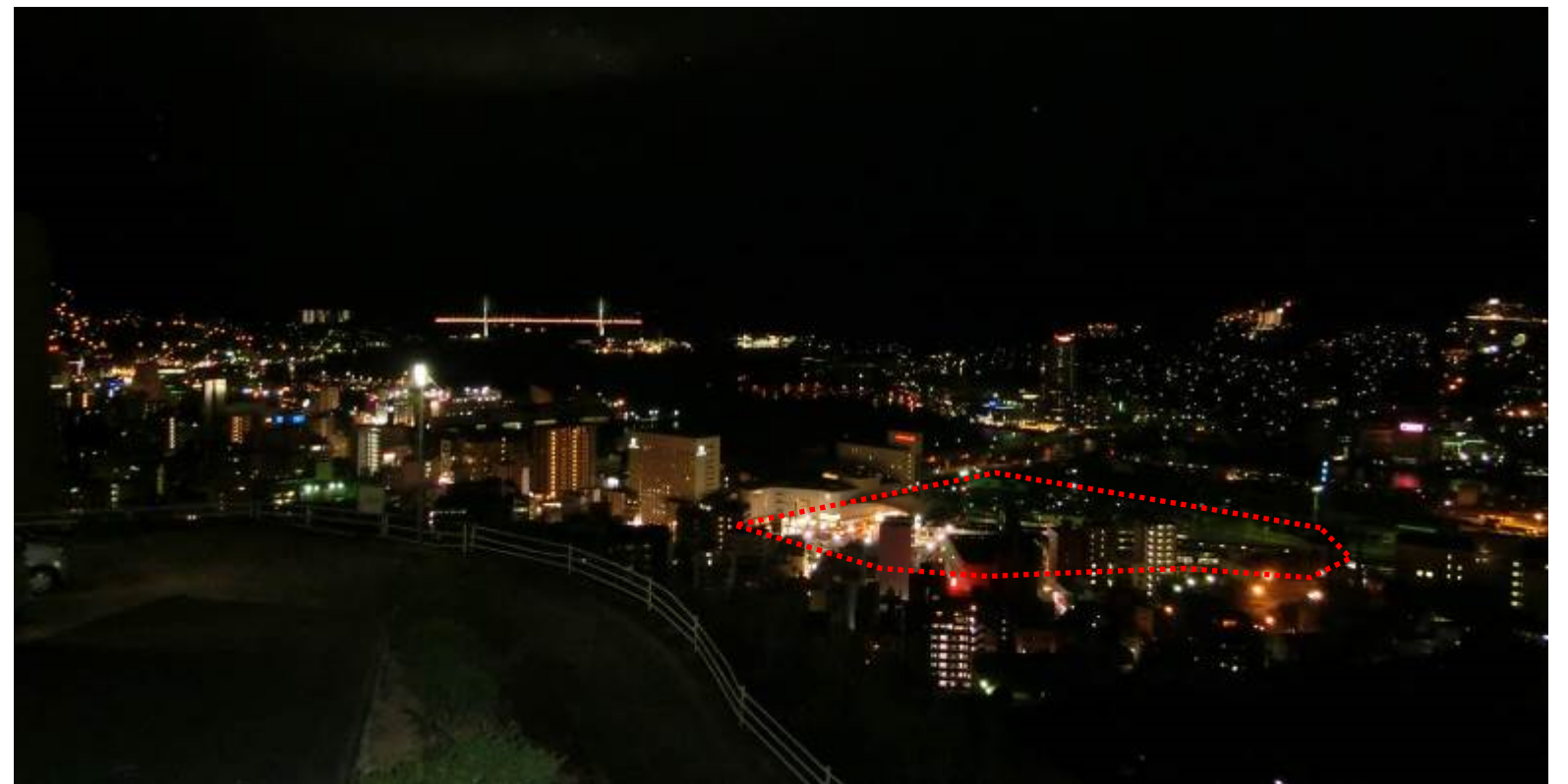
- ・夜景の眺望場所からの眺めを意識した駅周辺地区全体としての光の演出の検討
- ・観光シーズン等における主要施設のライトアップなどへの協力
(夜景に「闇」をつくらないようにする、等)
- ・ヒューマンスケールにおける「街路灯」「フットライト」等による駅前広場・多目的広場等の夜景の演出



● 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