

# にぎわいと 長崎らしい 風景のある まちへ

長崎駅周辺エリア デザイン指針



平成 27 年 3 月  
長崎市・長崎県



## はじめに

長崎は、近世より世界に開かれた港湾都市であり、多様な人・文化の交流を育む母胎としてその姿が形作られてきました。交流なくして長崎はありません。現在も市街地のいたるところに、そして生活文化に、刻み込まれた交流の歴史を見ることができます。もちろん、現代では全国各地で交流施策がとられ、それ自体は珍しいものではなくなってきました。しかし、長崎ほど交流の歴史が積層するまちもありません。長崎にとって外部との交流を保つことは、長崎らしさを持続するための方策としても、現代の長崎が抱える人口減少・少子高齢化といった課題への対応策としても、欠くことのできない重要な都市戦略であると言えます。

長崎が交流都市であり続けるためには、何が必要でしょうか。それは「ここにしかない価値」です。情報通信技術とその基盤が発達した現在、その重要性はさらに増しています。この場所に立ち、五感で長崎を感じることを通してのみ獲得できる価値をいかにつくるか。そのために必要な戦略が、都市空間のデザインです。長崎では、2000年より「環長崎港地域アーバンデザイン会議」を継続的に開催し、水辺の森公園や常盤・出島地区橋梁群、長崎県美術館、出島ハーバーなど臨海部で重要な施設・公共空間のデザイン調整に精力的に取り組み、成果を収めてきています。

これら一連の試みの延長線上に、長崎駅周辺エリアが位置づけられます。長崎駅周辺エリアは、新しく建設される新幹線や在来線の高架化などを通じて、大きく姿を変えようとしています。これは長崎の歴史においても大きな節目となる時期と言えます。このときに、長崎の玄関口である長崎駅周辺エリアをどこにでもあるようなまちにするわけにはいきません。長崎だからこそ体験できる空間を追求し、実現し、次の世代につなげることが、現代の長崎に生きるわたしたちの使命であると考えます。

そのためには、新しく建設される駅舎をはじめとする多くの建築物と駅前広場や街路などの基盤施設の計画・設計を十分に吟味・調整し、長崎の文化・風土に根ざした空間をつくること、また果たすべき現代的な機能を確保し、目指すべき景観と調和させることを実現することが必要です。

この「長崎駅周辺エリア デザイン指針」は、そのために長崎駅周辺エリアの関係者である行政・事業者・市民で共有するデザインのガイドラインとして、景観づくりに関する専門家と主要な事業者をメンバーとする会議「長崎駅周辺エリア デザイン調整会議」において検討されたものです。このデザイン指針に描かれた目指すべき空間像と、そのためのデザインの心得・作法に基づき、関係者が一体となって未来に誇れる新しい長崎の玄関口をともに創り出していくことを期待します。

# もくじ

## 第1章 長崎駅周辺エリア デザイン指針とは

1. 位置づけと目的	4
2. 対象範囲	4
3. 使い方	5
4. 行政・事業者・市民それぞれの役割	6

## 第2章 私たちの目指す空間デザインとは

1. 空間デザインの目標と基本方針	7
2. 空間デザインの心得	10
(1) 港・山・川のある風景とまちの歴史を尊重しよう	10
(2) 歩くことが楽しくなるまちにしよう	12
(3) 眺めを楽しめるまちでいよう	14
(4) 長崎情緒が感じられるまちをつくろう	16
(5) 活動で長崎らしさを演出しよう	18
3. 空間デザインのイメージ	20
(1) 立山周辺からの長崎駅周辺エリアのイメージ	20
(2) 駅前商店街周辺からの駅東側のイメージ	21
(3) 新幹線ホームから駅東側のイメージ	22
(4) 西口駅前広場からの 長崎駅西通り線北側のイメージ	23

(5) 港側からの駅南側のイメージ	24
(6) 新幹線ホームからの長崎港を見たイメージ	25

### 第3章 デザインの作法集

1. 作法集の見方	26
2. 鉄道関連施設のデザイン作法	26
3. 駅前交通広場等のデザイン作法	30
4. 建物のボリュームと構成のデザイン作法	34
5. 歩行空間と建物低層部のデザイン作法	35
6. 建築設備・工作物のデザイン作法	39
7. 屋外広告物等のデザイン作法	40
8. 仮設建築物・工事仮囲い等のデザイン作法	41

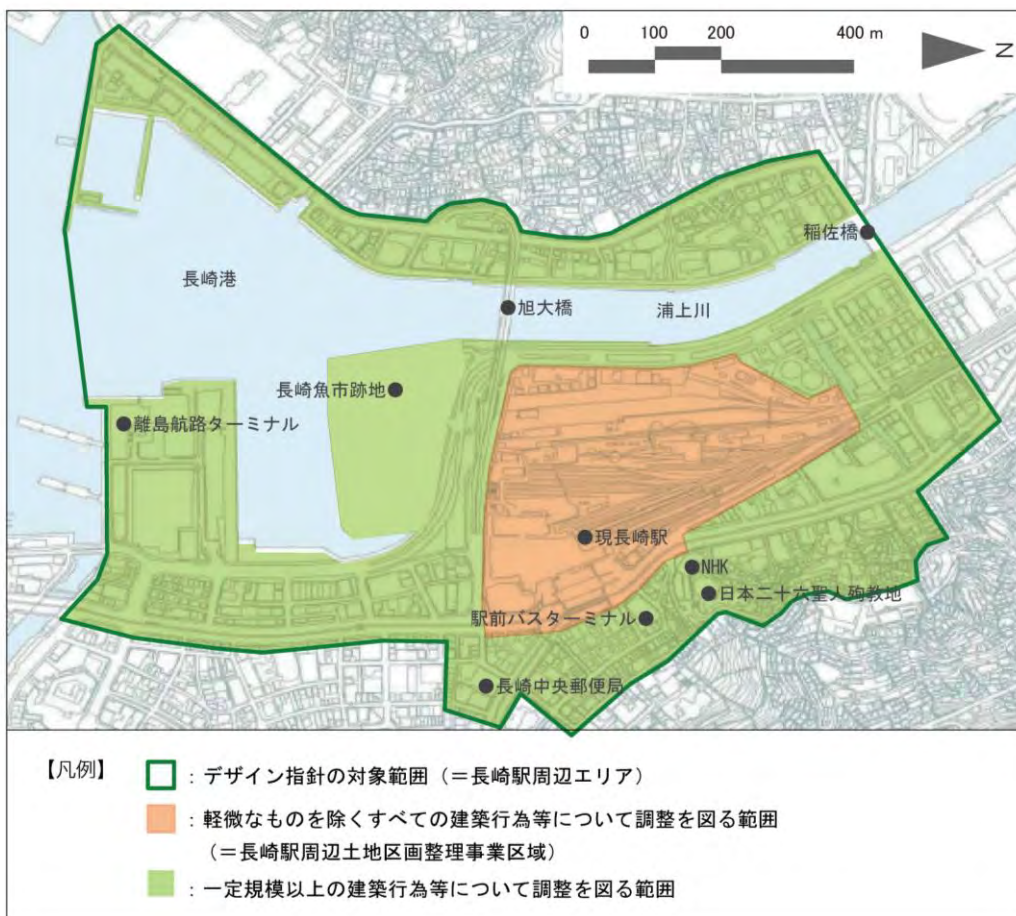
# 第1章 長崎駅周辺エリア デザイン指針とは

## 1. 位置づけと目的

この「長崎駅周辺エリア デザイン指針（以下、「デザイン指針）」は、このエリアで整備される駅や駅前広場、建築物、道路、その他の公共施設や工作物など、空間を構成するさまざまなもののデザインについて、市民・事業者・行政の三者が一体となって長崎駅周辺の魅力を大きく高めるために共有すべき方針、心得と作法を定めるものです。市の上位計画や関連計画との整合を図りつつ、鉄道事業者をはじめとした関係事業者と行政で組織される「長崎駅周辺エリア デザイン調整会議（以下、「デザイン調整会議）」において検討し、このたびとりまとめました。

## 2. 対象範囲

このデザイン指針が対象とする範囲は、下図のとおりです。



※県庁、県警本部、防災緑地については、アーバンデザイン会議でデザイン調整が図られており、その考え方を本デザイン指針に反映させています。

### 3. 使い方

#### ○ デザイン調整と協議の規範とします

デザイン指針は、“より良いまち”を創っていくための「基本的な考え方」と「まちの将来イメージ」を中心にとりまとめています。

長崎駅周辺エリアの空間整備のうち重要な案件については、関係者間でそのデザインを話し合いながら調整していきます。その際の“目指すデザインの方向性”を示すものとして、このデザイン指針を用います。

また、当エリア内の民間開発においても、未来に誇れる新しい長崎の玄関口をともに創り出していくために協議・調整の参考にしていただきます。

そのため、市民・事業者のみなさんには、本デザイン指針について理解を深めていただき、長崎駅周辺エリアの魅力を高めるためにご協力をお願いします。

#### ○ 特に重要な区域では、より慎重なデザイン調整を行います

対象範囲のデザイン調整は、主に専門家を交えて行います。

「公共施設」「事業主体間の調整が必要な施設」「景観に対する影響が大きな施設」については、デザイン調整会議が、デザイン調整を行います。その他のデザイン調整が必要な施設等については、主にながさきデザイン会議が、関連計画と整合を図りながら、デザイン調整を行います。

デザイン調整は、施設等の新築、新設のみならず、増改築や意匠の変更等を行う場合についても、必要に応じて、行うものとします。

対象範囲のうち、長崎駅周辺エリアの顔となる「長崎駅周辺土地区画整理事業区域（左図橙色の範囲）」は、特に重要な区域ですので、屋外広告物等についても、新設や付替え、意匠の変更等を行う際に、必要に応じて、専門家を交えてデザイン調整を行います。

#### ○ 作法集を充実させます

長崎駅周辺エリアにおける空間デザインは、本デザイン指針に基づいて、デザイン調整会議を主とする各種会議で具体的に調整を行いつつ実現していきます。そのため、デザイン調整会議等で「具体的な作法として重要である」と認められたものは、本デザイン指針に追加掲載し、事業者の方などに知っていただくことが必要です。

また、このような考え方から、本デザイン指針の「第3章 デザインの作法集」は、デザイン調整会議等における議論を踏まえて、充実させます。その際、広場や公共空間の具体的な使い方について、ワークショップなどで市民の意見を取り入れながら検討を行い、その議論を踏まえた上で、内容を充実させていくものとします。

## 4. 行政・事業者・市民それぞれの役割

### ○ 行政の役割

- ・公共事業を通じて、長崎駅周辺エリアの空間デザインに主体的に関与するためデザイン指針に則って質の高い空間の創出に力を尽くします。  
また、特に行政が整備主体となる駅前広場や多目的広場などのデザイン調整については、積極的に市民参画を得ながら進めます。
- ・民間の建築行為等について、デザイン指針に則って指導および助言をします。
- ・デザイン指針の目指す都市像が、広く市民・事業者理解・共有されるように積極的に周知を図っていきます。
- ・当エリアにおいて祭などのまちづくり活動に市民が参画できる機会を増やし、それらの活動を支援します。

### ○ 事業者の役割

- ・当エリアで建築行為等を行う事業者は、本デザイン指針の主旨を十分理解し、その内容に沿った空間デザインの実現に積極的に協力します。
- ・また、テナント入居者などに対しても、本デザイン指針に沿った協力を要請します。
- ・地権者・事業者が替わる時は、本デザイン指針の内容や、それまで行われてきた議論の経緯を新たな地権者・事業者へ継承します。
- ・当エリアでのまちづくり活動に市民が参画できる機会を増やし、それらの活動を支援します。

### ○ 市民の役割

- ・本デザイン指針の策定や、充実に向けて、市民ならではの気づきや知恵を行政・事業者へ提供します。
- ・当エリアの魅力を高めるために、日常的な利用やイベントなどでの来訪者との交流、長崎ならではの祭や市、イベントなどの活動に積極的に参加します。



## 第2章 私たちの目指す空間デザインとは

### 1. 空間デザインの目標と基本方針

#### ○ 空間デザインの目標

長崎市では、長崎駅周辺エリアにおいて、交流とにぎわいを基軸とした新しい長崎の玄関口を形成することを目的に、平成 22 年度に「長崎駅周辺まちづくり基本計画（以下、「基本計画」）」を策定しました。

本デザイン指針は、この基本計画の方向性を踏襲し、次のように目標を設定します。

#### 【空間デザインの目標】

市民・来訪者の交流・にぎわい空間となる  
長崎の新たな陸の玄関口の形成

#### ○ 大切にしたい「長崎の個性や強み」

長崎駅を含む長崎内港地区周辺は、かつて海でしたが、明治以降の産業発展に伴い、埋立てが進められ、海岸線には水産、物流などの産業が建ち並んでいきました。

その後、昭和 61 年にまとめられた“ナガサキ・アーバン・ルネッサンス 2001 構想”により、長崎にしかない水辺を「個性」として大事にした都心・臨海地帯の都市改造が行われ、水辺が市民に開かれていきました。現在では、水辺の森公園などが、生活・交流の空間として機能するようになっています。

新しくつくられる長崎駅周辺においても、これまで行ってきた“ナガサキ・アーバン・ルネッサンス 2001 構想”の取組みを継承し、「個性」や「強み」を大切にしたい整備に取り組んでいきます。

長崎駅周辺エリアにとって特に大切にすべき「個性」や「強み」を次ページに整理しました。これらの「個性」や「強み」を十分に生かしながら、ここにしかない空間を形成していくことが、空間デザインの目標を実現するためには重要です。

【長崎駅周辺エリアで大切にしたい「長崎の個性や強み」】

### ○ 港に面する頭端駅があること

世界的にも類を見ない「港に面する頭端駅\*」というシンボリックな駅があること

### ○ 多くの人を訪れる長崎の玄関口であること

多様な交通手段の結節点であり、また鉄道・海路の起終点でもあるこのエリアは、市民・来訪者ともに多く訪れる長崎の玄関口であり、長崎の顔となる場所であること

### ○ 山に抱かれていること

稲佐山や金比羅山などの山に抱かれるように囲まれ、劇場空間のようなドラマティックな地形を有しているまちであること

### ○ 水辺とつながっていること

長崎の原点とも言える港や浦上川・中島川などの河川といった豊かな水辺とのつながりの中で生きてきたまちであること

### ○ 歩いて楽しめること

魅力的な場所を歩いて回遊できるまちであること

### ○ 夜景が美しいこと

山と海に囲まれた地形の中に人々の営みが浮き上がる美しい夜景が、世界的に価値を認められているまちであること

### ○ 伝統的な文化や市民活動が豊富なまちであること

くunchi、長崎さるくなど、国際交流の歴史の中で生まれ、また新たに芽吹いた文化や市民活動が豊富にあるまちであること

### ○ ものづくりが得意なまちであること

古くからある坂や橋に見られる自然石の設え\*\*から現代の造船技術まで、その時代ごとの美しく先進的なものづくりの作法が見られるまちであること

### ○ 歴史あるまちであること

近世以来、国際都市として多様な交流の舞台となり、重層的な文化を育んできたまちであること

長崎駅周辺エリアの  
特長として  
生かしたいもの

長崎の魅力のうち、  
長崎駅周辺エリアに  
とりこみたいもの

\* 「頭端駅」・・・行き止まりで、そこから先はない駅のこと。終端駅。

\*\* 「設え（しつらえ）」・・・場所やものの考え方。演出法。

## 第2章 私たちの目指す空間デザインとは

### ○ 空間デザインの基本方針

これらの「長崎の個性や強み」を際立たせ、長崎駅周辺エリアに「ここにしかない価値」を創出させるための基本方針を次のように設定します。

#### 【空間デザインの基本方針】

- 1 世界でも類を見ない港に面した頭端駅の特徴を生かした  
長崎駅周辺のシンボリックな顔づくり
- 2 「乗換えの利便性」と「空間の快適性」を重視した新たな陸の玄関口づくり
- 3 長崎を代表する港・山・川などと調和した一体的な空間づくり
- 4 歴史文化・風土に出逢う、市民および来訪者の交流空間づくり

### ○ 空間デザインの心得

これらの基本方針に沿って長崎駅周辺エリアの空間デザインを進めていく際に配慮すべき最も基本的な事項を、「空間デザインの心得」として設定します。この内容および考え方については、次ページから詳しく解説します。

#### 【空間デザインの心得】

- (1) 港・山・川のある風景とまちの歴史を尊重しよう
- (2) 歩くことが楽しくなるまちにしよう
- (3) 眺めを楽しめるまちでいよう
- (4) 長崎情緒が感じられるまちをつくろう
- (5) 活動で長崎らしさを演出しよう

### 2. 空間デザインの心得

#### (1) 港・山・川のある風景とまちの歴史を尊重しよう

長崎の土地には港町の記憶が積層しています。港町であることは、長崎らしさの根源であるとも言えます。そのため、まちが水辺とつながりを持っていることが重要です。また、その港町は山に三方を抱かれ、「円形劇場」と言うべきドラマティックな風景の中心にあります。長崎が長崎らしくあることの基本は、土地の記憶をきちんと継承し、個性的で豊かな周辺環境を尊重した「まちの骨格」をつくることにあります。

#### 心得① 水辺とまちを結びつける軸を通す

---

- ・人の流れが集中する東西方向に、長崎駅のラッチ<sup>†</sup>外コンコースを貫き、水辺と市街地を結びつける「東西の主軸」をつくる
- ・駅舎によって、港へつながる「南北の軸」を形成する

#### 心得② 長崎の新たな焦点をつくる

---

- ・「円形劇場」のような長崎の特徴的な地形の焦点にふさわしい象徴的な駅をつくる
- ・駅舎、駅前広場、周辺施設について、機能的・景観的に関係性を持たせた空間をつくる

#### 心得③ 長崎の歴史とのつながりをつくる

---

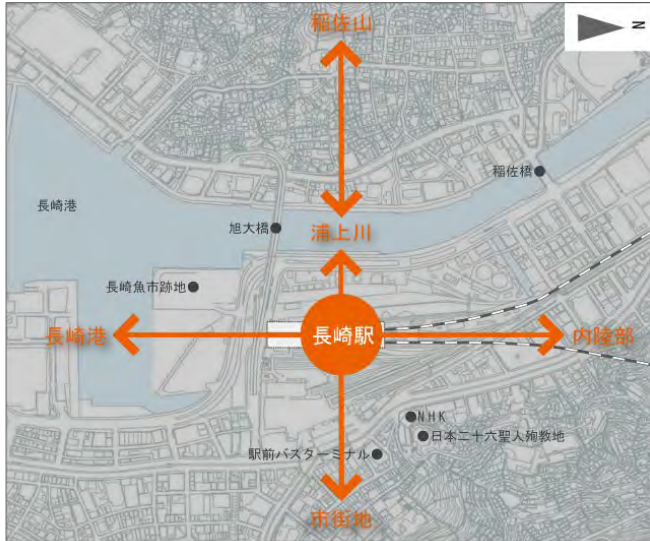
- ・長崎の有する歴史を踏まえた空間整備を行う
- ・港町らしい水辺との関係性を重視した空間デザインや演出を行う
- ・これまで取り組んできた景観行政を理解し積極的に継承する
- ・ウォーターフロント整備との一貫性、連続性を持たせた空間をつくる

---

<sup>†</sup> 「ラッチ」・・・(英語:latch)ラチ。改札口のこと。鉄道用語。

## 第2章 私たちの目指す空間デザインとは

### 【心得① | 参考図】長崎中心部の地形と長崎駅周辺エリアとの関係



- ◀ 長崎駅周辺エリアは、長崎中心部の地形的な特徴が交差する場所です。南北方向には長崎港と内陸部を結びつける軸があり、東西方向には稲佐山・浦上川・市街地を結びつける軸があります。このような「水辺とまちを結ぶ軸」の交点に長崎駅は立地しており、この象徴的な立地を、空間デザインの骨格に据えます。

### 【心得② | 参考図】「円形劇場」のような長崎の特徴的な地形とまち・港の関係



円形劇場のような長崎の特徴的な地形

- ◀ 長崎中心部は、周囲を山に囲まれたすりばち状の地形の底にあたる部分に港と市街地を有しており、長崎駅周辺エリアは、この特徴的な地形の中心部に位置しています。このような立地特性を最大限に生かす象徴的な空間をつくります。

### 【心得③ | 参考事例】水辺との関係性を重視した空間デザイン（出島ワーフ）



- ◀ 港町である長崎にとって、水辺との関係性は、空間デザイン上、とても重要な観点です。かつて倉庫群により市民生活から遠のいていたエリアに出島ワーフなどを整備することで、水辺のにぎわいが創出されています。



### (2) 歩くことが楽しくなるまちにしよう

長崎駅周辺エリアの主役は歩行者です。鉄道・路面電車・バスなどさまざまな交通手段を結びつける交通結節点であるということは、乗り換える利用者または駅に到着した利用者すべてが歩行者としてこのエリアを体験するということです。そのため、歩いている人が快適に、便利に、安全にこのエリアを楽しめる工夫が重要です。また、回遊する歩行者が増えれば、それによってこのエリアの活力と魅力が一層高まります。より多くの人がこのエリアに集まり、回遊を楽しめる空間づくりを目指します。

#### 心得④ 歩行者の回遊を引き出す

- ・ 場所ごとの魅力にあふれ、親しみやすいヒューマンスケール\*な設えのある、歩いて楽しい歩行空間をつくる
- ・ 重層的で広がりのある歩行空間とそのネットワークをつくる

#### 心得⑤ 歩行者にとっての分かりやすさ・利便性・安全性を重視する

- ・ 公共交通機関相互の結節性を強化する
- ・ 初めてまちを訪れる人にも分かる交通施設の配置とする
- ・ 車との交差の少ない公共交通へのアクセスを実現する

#### 心得⑥ セミパブリックスペース\*\*を生かす

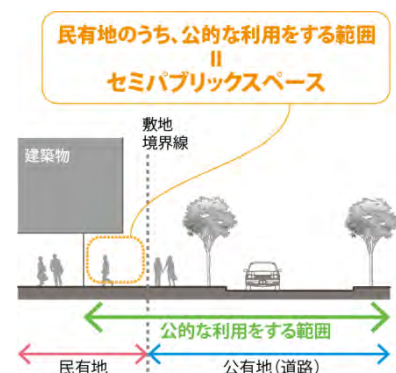
- ・ 公共空間と私有空間の連携・協力によって、ゆとりがあり、親しみやすいヒューマンスケール\*な設えのある一体的な歩行空間をつくる

#### 心得⑦ 溜まり空間を連鎖させる

- ・ 人々の“居場所”となる空間をつくる
- ・ 多様な交流やにぎわいが生まれる空間をつくる

\* 「ヒューマンスケール」・・・人間の身体の高さや感覚に合った適切な規模・大きさ。例えば、無表情な平たい壁面が連続しているとヒューマンスケールとは言えないが、窓を設けたり飾り柱や軒を加えたりすることで壁面が分節され、ヒューマンスケールに近づく。大きな構造物や空間を構成する要素に、人間の身体寸法に近い設えを施すことが有効。

\*\* 「セミパブリックスペース」・・・公有地（道路や広場など）と接する私有地で、公有地と一体となって公的な利用がなされるスペース。セットバック空間など。（右図参照）



## 第2章 私たちの目指す空間デザインとは

【心得④・⑥・⑦ | 参考図】 通りの性格を踏まえて、場所ごとの魅力を創出する  
 多様な人の“居場所”となる溜まり空間を細かく連鎖させる



【心得⑥ | 参考事例】 セミパブリックスペース



▲ オープンカフェの事例（横浜市）  
 歩道上への出店（道路占用許可済）と歩行空間とが一体となって、にぎわいや親しみやすい雰囲気を提供しています



▲ ゆとりある歩道空間創出の事例（東京都）  
 民有地の提供によって広幅員の歩行空間が実現し、通行機能と溜まり空間が両立しています

### (3) 眺めを楽しめるまちでいよう

多様な眺めは長崎の大きな魅力のひとつです。まちなかから見上げる山や斜面住宅地の眺め、山から見下ろすまちと港の眺めなど、長崎ほど魅力的な眺めが多くあるまちもありません。また、「眺められること」とはすなわち、長崎の資源を顕在化させることに他なりません。長崎駅周辺エリアは、周辺の山並みや港、歴史的資源を眺める「視点場」でもあり、周辺から眺められる「視対象」でもあります。そのため、多様な眺めを積極的に提供するとともに、周辺の風景との調和に配慮することが大切です。

#### 心得⑧ 長崎港、稲佐山、浦上川等に対する建物等の建て方に配慮する

- ・ 建物等の建て方は、特に長崎港、稲佐山、浦上川などの周辺環境や日本二十六聖人殉教地などの歴史的資源への眺望に配慮する
- ・ 駅前広場から長崎らしさのひとつでもある斜面住宅地への眺望に配慮する
- ・ 稲佐山や立山などの視点場からの見え方に配慮する
- ・ 建築設備などの工作物も、周辺の視点場からの見え方に配慮する

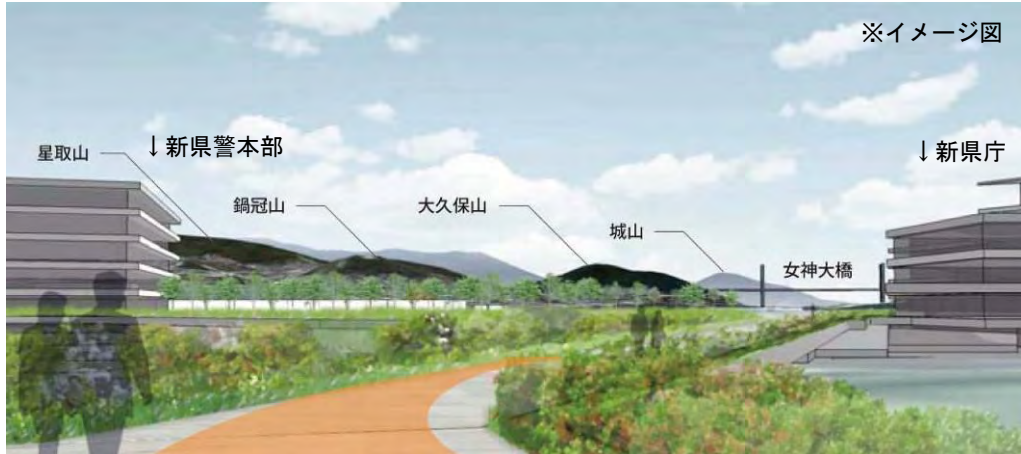
#### 心得⑨ 風景との調和に配慮する

- ・ 建物の外観や工作物、屋外広告物等は、長崎駅周辺エリアにふさわしい質の高いデザインを目指す
- ・ 建物の中高層部の色彩については、周囲の風景と調和するように明度が高く、彩度を抑えた色使いとする（低層部は、心得④～⑦に従い、場所ごとの魅力にふさわしい色使いにする）
- ・ 建築設備や屋外広告物などの工作物については、周辺の視点場からの見え方や風景との調和に配慮した配置・形状や色使いとする



## 第2章 私たちの目指す空間デザインとは

【心得⑧ | 参考事例】 港・山並みなどへの眺望を確保するため、建物の建て方に配慮



▲ 新県庁と新県警本部は、駅周辺から女神大橋・城山・長崎港等を眺めることができるように、視界を遮らないような建物配置になっています。

(図出典：長崎県総務部県庁舎建設課「長崎県庁舎 基本設計概要」2013)



▲ 長崎港松が枝国際ターミナルは、後背地から海への眺めを遮らないように、建物のボリュームを抑え、屋上部分は緑地になっている世界的にも例のないターミナルです。

【心得⑨ | 参考事例】 風景と調和した色使い



▲ AIGビル（現メットライフ長崎ビル）（左）および長崎県美術館（右）は、環長崎港地域アーバンデザイン会議において、色使いなど、風景と調和させるためのアイデアが出され、現在のデザインとなっています。

### (4) 長崎情緒が感じられるまちをつくろう

詩歌にも登場することが多い長崎のまちには、独特の情緒があります。長崎の風土に根ざした情緒です。海のおいのするそよ風、異国文化との交流を思わせる建物、しっとりと雨に濡れた石舗装の道、夏の日射しと木陰の涼やかな空気、にぎやかな喧噪に包まれながら感じる夕暮れから夜への時間のうつろいなど、五感に響くすばらしい財産がいたるところにあります。新しくつくられる長崎駅周辺エリアにも、長崎情緒を少しでもとりいれられるよう積極的に工夫をしていきます。

#### 心得⑩ 長崎らしい材料・技術を用いる

---

- ・道路の舗装、建物の低層部などの人に近い場所には、長崎情緒をよく伝える天然素材を積極的にとりいれる
- ・駅舎をはじめとするシンボリックな施設等には、常に新しいことにチャレンジしてきた長崎の歴史を継承し、新素材や新技術を積極的に活用する

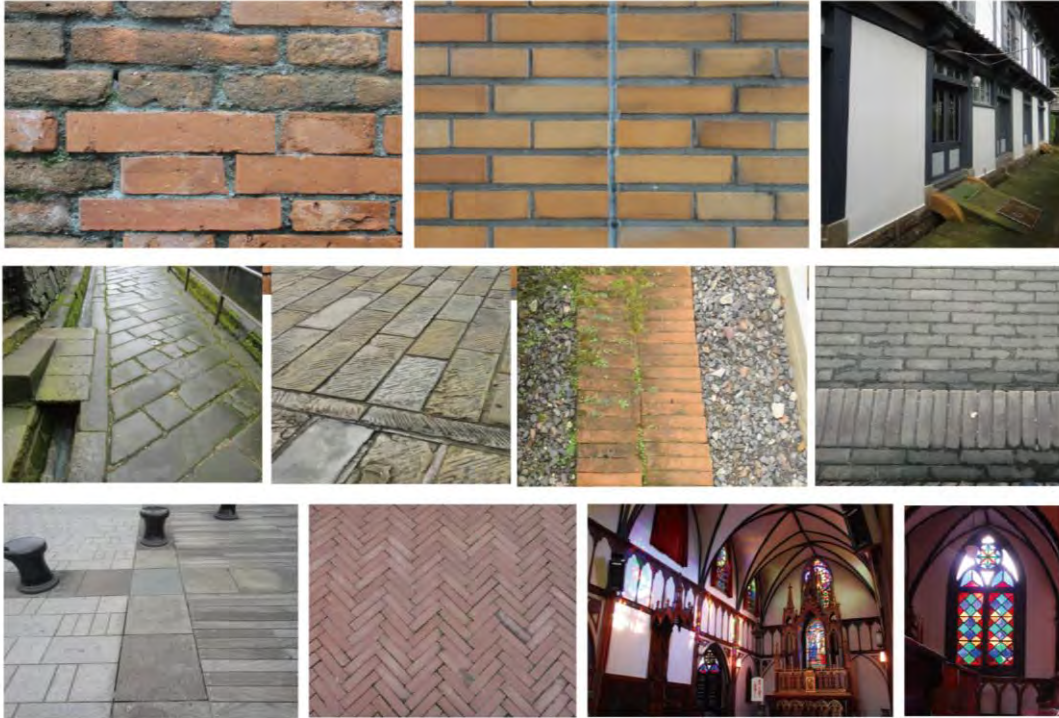
#### 心得⑪ 駅を取り巻く周辺環境に呼応した形を考える

---

- ・歩行者が快適に歩いたり休んだりできるように、木陰や風の通り道をつくる
- ・風の流れが目に見える工夫をする（樹木・水面など）
- ・場所ごとの魅力を引き立てる樹種を選定する
- ・駅前広場や多目的広場は、晴天時には陽光と日陰が、雨天時には雨の風景と雨をよけられる空間がバランスよく確保されるようにつくる

## 第2章 私たちの目指す空間デザインとは

### 【心得⑩ | 参考事例】 長崎の材料・技術



①	②	③
④	⑤	⑥
⑦	⑧	⑨
⑩	⑪	

- ①ハルデス煉瓦（小菅修船場）②ハルデス煉瓦（出島バイパス下高架橋壁面）③漆喰（大浦天主堂）  
 ④諫早石（ドンドン坂）⑤諫早石（オランダ坂）⑥煉瓦敷（大浦天主堂）⑦いぶし煉瓦（出島ワーフ）  
 ⑧御影石+砂岩+木材（出島ワーフ）⑨煉瓦（出島ワーフ）⑩ ⑪色ガラス（大浦天主堂）

### 【心得⑪ | 参考事例】 木陰や、風の流れが目に見える水盤



▲ 木陰のある道の事例（ロンドン）  
 豊かな緑陰を創りながらも、足元はすっきりとした樹木により、快適な歩行空間が生まれています。



▲ 建物の前面に水盤を配した事例（京都市）  
 建物の前面に水盤を配し、風が吹くと体感温度が下がるだけでなく、目にも涼やかな印象を与える工夫がなされています。



### (5) 活動で長崎らしさを演出しよう

長崎情緒をとり入れるもうひとつの大切な方法があります。市民の活動です。生き生きと活動できる空間こそ、交流の歴史とともにある長崎にとって本質的に必要なものです。また、生き生きとした活動こそ、長崎の魅力と活力を大きく盛り立てます。「夜景」も市民と事業者の活動が目に見える形で表れたもののひとつと言えるでしょう。長崎らしい空間をかたちづくるとともに、長崎ならではの市民活動の情報発信拠点として、また、祭りやイベントなどの表現の場として、存分に使いこなしていけるようにしましょう。

#### 心得⑫ 長崎の四季を彩る祭りなどを演出する

---

- ・ 季節を感じさせる祭りなどの活動で、年間を通して駅周辺を長崎らしく彩る
- ・ 祭りや日常的なイベントなどの活動ができる空間を実現する
- ・ 市内で催される様々な市民活動の情報発信ができるようにする

#### 心得⑬ 世界新三大夜景にふさわしい光を演出する

---

- ・ 光の演出で、長崎の夜景をさらに魅力的にする
- ・ 稲佐山などの視点場や山腹からの夜景の見え方に配慮する

## 第2章 私たちの目指す空間デザインとは

### 【心得⑫ | 参考事例】 長崎のさまざまな活動



- |   |   |   |   |               |          |                    |
|---|---|---|---|---------------|----------|--------------------|
| ① | ② | ③ | ④ | ①②ランタンフェスティバル | ③ 蛇踊り    | ④ おくんち             |
| ⑤ | ⑥ | ⑦ | — | ⑤ 紫陽花まつり      | ⑥ ハタ揚げ大会 | ⑦ 精霊流し             |
| ⑧ | ⑨ | ⑩ | ⑪ | ⑧ 帆船まつりライトアップ | ⑨ 長崎夜市   | ⑩ ながさきクリスマス(大浦天主堂) |
|   |   |   |   | ⑪ 平和の灯        |          |                    |

### 【心得⑬ | 参考事例】 福岡県柳川市「おもてなしの心大作戦」



▲ 水郷・柳川市では、駅を中心に「おもてなしの心大作戦」と銘打って、季節ごとのイベントカラー(春・赤/夏・青/秋・白)を定め、駅周辺を演出しています。

### 【心得⑭ | 参考事例】 稲佐山から見た長崎の夜景



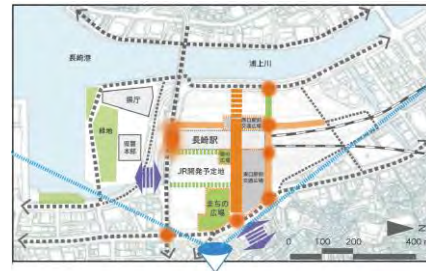
▲ 稲佐山から長崎駅方面の夜景 (現在の長崎駅周辺は暗がりになっています)

### 3. 空間デザインのイメージ

#### (1) 立山周辺からの長崎駅周辺エリアのイメージ

視点場：立山周辺

視対象：長崎駅周辺エリア



新しい長崎駅周辺エリアを立山周辺から望むと、多目的広場や東口駅前交通広場と周辺施設、新駅舎が一体となって人々でにぎわう様子が見られ、遠方には稲佐山の緑が広がっています。

新駅舎と東西駅前交通広場を中心に、デザインに一体感のある、調和のとれたまちなみが広がります。

#### 【主な心得】

- 新駅舎と東口駅前交通広場、周辺施設が、機能的・景観的に関係を持った一体的な空間を創ります【心得②】
- 長崎港、稲佐山、浦上川等の風景と調和する建物等の建て方に配慮します【心得⑧】
- 駅前商店街、新県庁舎等との関係を大切にしながら新たなまちを創っていきます【心得①・③・④・⑨】



このイラストはあくまでもイメージです。



## 第2章 私たちの目指す空間デザインとは

### (2) 駅前商店街周辺からの駅東側のイメージ

視点場：駅前商店街周辺

視対象：稲佐山、新駅舎、東口駅前交通広場  
など



駅前商店街周辺から駅東側を望むと、電停から新駅舎へと伸びる広幅員の歩道の両側に、人々でにぎわう多目的広場や、バス・タクシーに乗り換える東口駅前交通広場の空間などが望めます。また、新駅舎の背後には、稲佐山を望むことができます。

多目的広場では、市民による様々なイベントなどが開催され、市民や来訪者へにぎわいや憩いの場を提供しています。

#### 【主な心得】

- 広幅員の歩道は、新駅舎と駅前商店街などだけでなく、他の公共交通への結節性を高めることにより、新駅舎と中心市街地も結びつけます【心得①・心得⑤】
- 水辺とまちを結びつける軸（広幅員の歩道）を通すとともに、溜まり空間やセミパブリックスペースなどを連鎖させ、歩行者の回遊性を高めていきます【心得①・④・⑥・⑦】
- 長崎にふさわしい素材や樹種を用いた空間とします【心得⑩・⑪】



## 第2章 私たちの目指す空間デザインとは

### (3) 新幹線ホームからの駅東側のイメージ

視点場：新幹線ホーム上

視対象：斜面住宅地、日本二十六聖人殉教地など



新幹線のホームから駅東側を望むと、新駅舎から駅前商店街へと広幅員の歩道があり、その先には、長崎特有の斜面住宅地や歴史的資産である日本二十六聖人殉教地などが望めます。

広幅員の歩道や東口駅前交通広場が、電車やバスへのスムーズな乗り換えを誘導するなど、来訪者をまちなかへと誘います。

#### 【主な心得】

○広幅員の歩道と東口駅前交通広場の空間が、斜面住宅地など長崎らしい眺望を確保します【心得①・③・

⑪】

○駅から既成市街地へ向けて、快適に楽しく歩ける動線を確保します【心得④・⑤・⑪】

○バス停などの交通施設をわかりやすく配置し、既成市街地との回遊性を高めます【心得⑤】





### (4) 西口駅前交通広場からの長崎駅西通り線北側のイメージ

視点場：西口駅前交通広場

視対象：長崎駅西通り線北側など



西口駅前交通広場から長崎駅西通り線北側を望むと、在来線の鉄道高架と沿道のまちなみを一体的に魅せる緑豊かな長崎駅西通り線が望めます。

新駅舎の西側には、人々が溜まり憩える空間が配置されています。

#### 【主な心得】

- 駅西側にも歩いて楽しい歩行空間を創ります【心得④・⑤・⑥・⑦】
- 長崎港、稲佐山、浦上川等の風景と調和する建物等の建て方に配慮します【心得②・⑧】
- 新駅舎東西の溜まり空間を連鎖させていきます【心得④・⑥・⑦】



このイラストはあくまでもイメージです。

### (5) 港側からの駅南側のイメージ

視点場：新県庁舎

視対象：新駅舎など



港側から長崎駅周辺を眺めると、頭端駅としての特長的な新駅舎南側が望めるようになります。

シンボリックな新駅舎と調和するように、周辺建物などは建て方や色彩などに配慮します。

#### 【主な心得】

- 新駅舎を含む周辺建物の南面のデザインは、港側からの見え方に十分配慮します。【心得②・⑧・⑨】
- 元船エリアと駅周辺との結びつきを高める歩行動線を確保します。【心得①・④】
- 長崎にふさわしい素材を用いたり、周辺環境に配慮した空間とします。【心得⑩・⑪】

### (6) 新幹線ホームからの長崎港を見たイメージ

視点場：新幹線ホーム

視対象：長崎港、鍋冠山など



新幹線ホームから長崎港を望むと、海や山などの特長的な風景を眺めることができるようにします。新県庁舎等は、新幹線ホームからの眺望を確保するように配置されています。

#### 【主な心得】

- 長崎駅は、特長的な長崎の地形の焦点にふさわしい、シンボリックな内部空間を持つ駅舎デザインとします。【心得②】
- 新幹線ホームから長崎港、鍋冠山等への良好な眺望が確保されるように建物の建て方に配慮します。【心得⑧・⑨】
- 新幹線ホームは、強い陽射しを避けて、海からの風を感じられるように配慮した空間とします【心得⑩・⑪】

## 第3章 デザインの作法集

### 1. 作法集の見方

この作法集は、「第2章 私たちの目指す空間デザインとは」に示されたデザインを具体化する際に有効な取組みをとりまとめたものです。

長崎駅周辺エリアにおける建築行為等のデザインは、本デザイン指針に基づいて、デザイン調整会議を主とする各種会議で具体的に協議・調整を行いながら実現していきます。そのため、デザイン調整会議等で「具体的な作法として重要である」と認められたものは、本デザイン指針に追加掲載し、充実させていきます。

### 2. 鉄道関連施設のデザイン作法

#### (作法A-1) 駅舎のデザイン

##### ○シンボル性の高い駅舎空間を実現する【心得②・⑩】

長崎の新たな陸の玄関口として、また印象深い頭端駅として来訪者を迎え入れ、地域の方々には末永く愛されるようなシンボリックな駅舎空間を実現していきます。

##### ○駅舎の内外をつなげて一体的な空間にする【心得②】

新しい長崎駅のメインコンコースは、東西の駅前広場をつなぐ要となることから、駅構内と駅前広場を一体的な空間とし、整備していきます。

また、通常は別の空間と扱われる在来線と新幹線の改札内外のコンコースも一体的な空間とし、駅の内から外までのつながりや人の流れを大切に空間を整備していきます。



##### ▲シンボリックな駅舎の例(門司港駅)

北部九州の頭端駅である門司港駅は、市民や来訪者に愛され続けているシンボリックな駅です。



##### ▲一体的なコンコースの例(熊本駅)

九州新幹線熊本駅では、改札内外のコンコースを一体的な空間としてつなげています。



### ○ホーム上からの眺望に配慮する【心得⑧】

新しい長崎駅のホームは、従来の位置から、場所も高さも変わります。これまでとは違った風景が周囲に展開しますので、駅舎デザインにあたっては、新たな風景が望めるよう配慮します。



#### ▲眺望ポイントの確保の例(姫路駅)

姫路駅では、駅前の大手前通りからシンボルである姫路城を眺望できる視点場を設置しています。



#### ▲ホーム上からの眺望確保の例(日向市駅)

日向市駅では、ホームからシンボルである富高古墳を臨めます。

### ○駅からまちまで統一感のある案内サインをつくる【心得⑤】

通常、案内サインは、駅構内は鉄道事業者、駅の外は行政がそれぞれ担当します。

長崎駅周辺エリアでは、鉄道事業者と行政が調整を図り、駅舎(ホーム)内からまちなかまで統一感のある案内サインとし、デザイン性に優れた空間をつくとともに、歩行者に分かりやすい案内サインをつくります。



#### ▲案内サインの例(日向市駅)

日向市駅では、JR九州と日向市が連携し、駅ホーム～まちなかまでの案内サインやカラーが統一されているなど、駅に降り立った来訪者に分かりやすいまちづくりが進められています。



#### ▲案内サインの例(品川駅)

品川駅の自由通路内の案内サインは、カラーが統一されており、来訪者はスムーズに目的の方面に導かれます。

### (作法A-2) 高架のデザイン

#### ○高架構造物のデザインは、歩行者等に圧迫感を与えないようにする【心得⑨】

鉄道高架事業に伴い現れる高架橋は、これまでの長崎のまちなかの風景には無かった巨大な構造物となります。市民の皆さんが毎日目にすることになるこれらの構造物は、経済性のみならず、歩行者に対して、極力、圧迫感の無いデザインとするための工夫を施していくものとします。



▲高架橋デザインの例(高知市)

高架橋デザインは、従来型の矩形の柱や梁を採用せず、丸柱2本脚による圧迫感の低減や桁部の面取りにより近視点でも優しさが感じられる構造デザインとし、周辺の風景になじむようにしています。



▲メインコンコースの空間確保の例(日向市駅)

日向市駅のメインコンコース設計にあたっては、20m スパンを無柱化することにより圧迫感を低減するとともに、東西の駅前空間を一体的につなぎ、雨天時にもイベント開催などができる空間が確保されています。

#### ○車窓からの眺めにも配慮する【心得⑧・⑨】

新幹線による長崎駅へのアプローチは、トンネルを抜けて、長崎のすりばち状の景色に接するところから始まります。このような特徴的な車窓の風景は、来訪者にとって印象的なものとなるため、そのような車窓からの風景に配慮した建物等の建て方とします。



▲車窓からの眺望へ配慮したイメージ

旅行者は、長いトンネルを抜けると“円形劇場”と賞された長崎独特のすりばち状の斜面地に家々が連なる風景が現れ、頭端駅長崎に着いたことを実感します。その第一印象を損なわないように高架構造物の高欄パネルなどのデザインにも配慮します。

### ○高架下の利活用を工夫する【心得⑦・⑨】

鉄道の高架下空間は、スペースの広さや比較的安価な賃料、場所の利便性など利用上のメリットが多いため、人々が集まれる多様な利活用方法が期待されます。



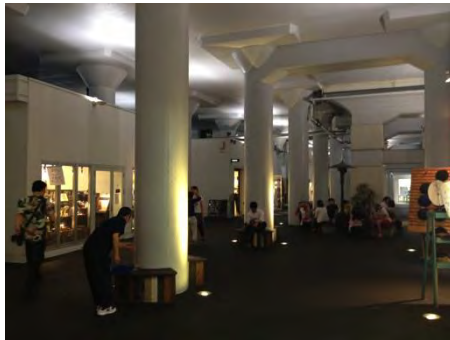
▲高架下利用の例（大分駅（JR九州大分支社））

大分駅の高架下にはJR九州大分支社が入居しています。そのデザインは、駅周辺のワーキングスペースのモデル的な存在となっています。



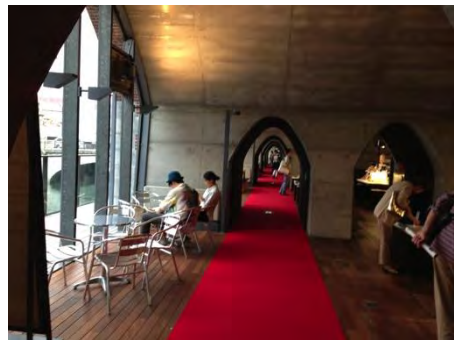
▲高架下利用の例（日向市駅（ぶらっと駅市））

日向市駅の高架下では、観光物産センターや公衆トイレが設置されています。また、月1回商工会議所による「ぶらっと駅市」が開催され、駅利用者以外の集客を高めています。



▲高架下利用の例（東京・台東区）

秋葉原駅と御徒町駅間の高架下を職人（クラフト、ものづくり）のまちとして利用し、小さな店舗が連なっています。



▲高架下利用の例（東京・千代田区）

かつての万世橋駅高架橋下をカフェや雑貨店が並ぶ商業施設として再開発しています。



### 3. 駅前交通広場等のデザイン作法

#### (作法B-1) 駅前交通広場と多目的広場のデザイン

##### ○シンボル性の高い駅前空間を実現する【心得①・②・③・④・⑤・⑥・⑦・⑩・⑪】

長崎駅の東西に生まれる駅前広場や多目的広場は、駅周辺エリアを利用する人々の移動空間としてだけでなく、市民や来訪者の方々が、集う、憩うなど多様な利活用ができる空間としていきます。そのためには、駅改札から駅前広場までの一体的なデザインや沿道街区とのセミパブリックスペースの活用を事業者相互の協力によって実現していくことが重要となります。



▲軸線が強調された舗装の例(日向市駅)

日向市駅の東西駅前広場は中央コンコースを貫く形で煉瓦敷舗装が施されています。このことによって、都市の軸線が強調された空間デザインとなっています。



▲シンボル性の高い駅前空間の例(旭川駅)

旭川駅では、市街地の軸である駅北の買物公園(幅員 20m)を延長した歩行者空間が駅前広場～駅コンコースを貫き、駅南の忠別川の河川空間に繋がっています。

##### ○ストリートファニチャーは場所に合ったデザインとする【心得⑨・⑩】

街路灯、ベンチ、バスシェルター、ボラード<sup>‡</sup>などのストリートファニチャーは、統一されたコンセプトの下に、駅舎や駅前広場等の公共空間のみならず、長崎のまちの雰囲気にも調和した施設として一体的にデザインします。



▲一体的にデザインされたストリートファニチャーの例(東京駅行幸通り)

東京駅周辺整備の一環として、旧駅舎の復元と調和するように行幸通りが再整備されました。整備にあたっては、シンボリックな街路灯やベンチなどが一体的に整備されています。



▲一体的にデザインされたストリートファニチャーの例(日向市駅周辺)

日向市駅では、地場産杉材による街路灯やベンチ、ボラードなどが一体的にデザインされており、駅前商業街区では道路と店舗空間に同一デザインのストリートファニチャーが設置されています。

<sup>‡</sup> 「ボラード」・・・(英語:bollard)は、自動車の進入を阻止するために道路や広場などに設置される杭。



#### ○誰もが使いやすいユニバーサルデザインをこころがける【心得⑤】

駅は多様な人々が利用する空間です。駅前広場は、高齢者、子供や障がい者の皆さんなど、誰もが快適に使いやすい空間にします。



##### ▲車イス走行実験の例(西鉄柳川駅)

西鉄柳川駅前広場の整備にあたっては、煉瓦敷舗装とするために、試験舗装を行い、車イスを使った走行実験により、歩きやすさや走行性を確認し、様々な立場の人々が使いやすい広場空間づくりを進めています。



##### ▲誰もが楽しめる駅前空間の例(日向市駅)

日向市駅前の交流広場の整備にあたっては、車イス利用者も広場でイベントなどを楽しめるように園路をデザインしています。

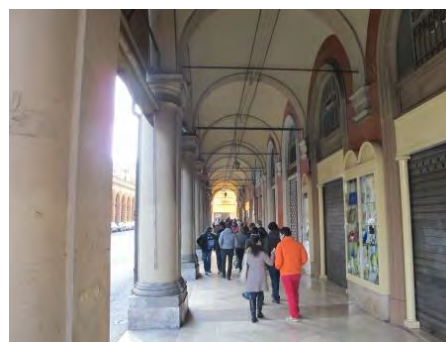
#### ○交通の乗換えや歩行の利便性を高める【心得⑤・⑪】

駅前広場においては、歩行の快適性や回遊性の向上のみならず、駅とバスや路面電車への乗換えが、雨天などでも濡れずにスムーズに出来るような動線の確保を図っていきます。シェルター等の適切な配置や建物外部に庇等の張り出しを誘導することによって、雨天時の乗換えや歩行の利便性を高めていきます。



##### ▲シェルターの例(日向市駅)

駅舎から駅前広場に張り出したシェルターは、雨の日もスムーズにバスやタクシーに乗り換えられるように配置されています。



##### ▲建物外側に通路を設けた例(ポローニヤ)

建物低層部にヒューマンスケールの回廊を配置し連続させることで、雨の日でも快適にまちなかを歩けるように工夫されています。

○バスなどの待合風景に長崎情緒を感じさせる【心得⑦・⑪】

駅前広場の整備にあたっては、歩行の快適性や回遊しやすさばかりでなく、待合のスペースにも十分配慮し、長崎ならではの光景を感じられる居心地の良い待合スペースづくりを図っていきます。



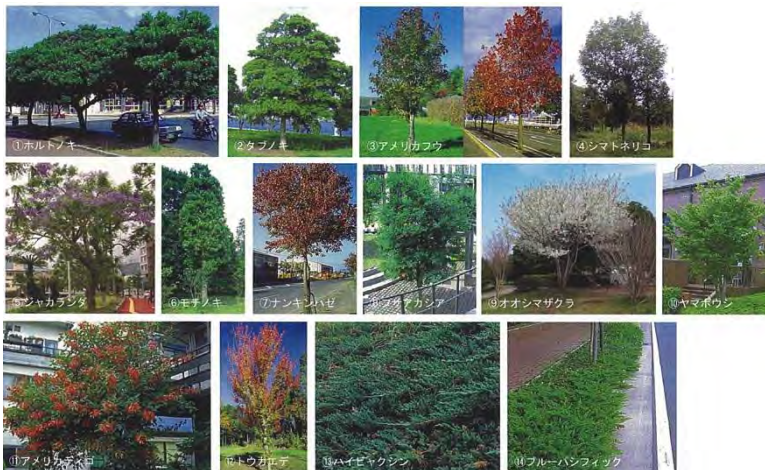
▲電停のシェルターの例（ライブツィヒ）  
 広めの電停待合スペースでは、利用者がベンチで休んだり、ゆっくりと路面電車を待つことができ、また大きなシェルターは、風雨もしのげるように配慮されています。



▲バスシェルターの例（秋田駅）  
 秋田駅西口のバスターミナルは、地場産木材で造られており、利用者にとって待合という機能面ばかりでなく、心地良い空間を提供しています。

○季節の変化や時間の移ろいを感じられる“緑”の選定と配置【心得⑦・⑪】

駅前広場や多目的広場およびエリア内の街路においては、心地良く歩けたり、憩える場の魅力を引き立てる木陰や風が感じられるように“緑”を配置していきます。



	用途	樹種
中高木	緑の骨格を形成する海辺に強い常緑樹・落葉樹	タブノキ
	稲佐山軸を強調する海辺に強い常緑樹の並木	ホルトノキ・ジャカランダ・モチノキ
	エントランスを演出する緑陰となる常緑樹	シマトネリコ・ナンキンハゼ(市木)
	四季を演出する樹木	フサアカシア(冬)・オオシマザクラ(春、秋)・ヤマボウシ(春、秋)・アメリカデゴ(夏)・トウカエデ(秋)
	国道を演出する落葉樹の並木	アメリカフウ
低木		ハイビヤクシン・ブルーパシフィック・サツキツツジなど

▲環長崎港地域の水際線における樹種選定の例

環長崎港地域アーバンデザイン会議では、場所と用途に応じて適切な樹種が選定されています。

### ○祭りや日常的なイベントに備える(心得⑨・⑫)

駅前広場をイベントなどで使いやすい広場とするとともに、デザイン性に優れた空間とするために、イベント用のバナー取付アームや給排水、電源装置などは、普段は目立たないようにしつつ、イベント時には適切な場所にあり、機能するようにあらかじめ配置しておきます。これらの装置は、設計段階から利用者ニーズを十分に把握し、対応していくことが大切です。



▲イベント告知バナーの例(東京・表参道)  
イベントなどを周知するバナーなどのデザインを通り全体で統一することで、周知効果を高めています。



▲イベント告知バナーの例(姫路駅前)  
駅前空間を使ってイベント告知をするためのバナーを効果的に配置しています。



▲イベント用排水設備の例(宮崎・日向市)  
イベントに使いやすいように給排水設備を広場や街路内に設置しています。



▲イベント用電源設備の例(宮崎・日向市)  
イベント開催に必要な電源設備を街路灯安定器内にあらかじめ設置しています。



## 4. 建物のボリュームと構成のデザイン作法

### （作法C-1）建物のボリューム感を低減する工夫をする

- ・ボリューム感が大きくなる建物は、セットバックすることで道路空間の圧迫感を低減させることが可能です。また、にぎわいや交流のための空間の創出をねらって、高層部（例えば3階以上）をさらにセットバックし、1階をにぎわいのための商業利用、2階をオープンスペースとするなどの構成も有効です。【心得④・⑥・⑦・⑧】
- ・駅舎の象徴性を引き立たせるために、また、駅舎内に自然光を取り入れられるように、周辺の建物はその外観などに配慮することが有効です。【心得②】
- ・柱や窓などの要素を整理して外壁を分節し、のっぺりとした長大な壁面が出ないようにすることで、建物のボリューム感・圧迫感を低減させ、ヒューマンスケールな空間に近づける事ができます。【心得④・⑨】
- ・中高層部の外壁の色彩を高明度低彩度のものにする事で、周囲の風景となじみやすくなります。【心得⑨】



▲建物のボリューム感低減の例  
（アムステルダム・集合住宅）

どの建物も長大な壁面をつくらず、バルコニーや窓をつかって壁面を水平方向に分節しています。さらにバルコニー内の仕切りや窓枠によって、垂直方向にもう一段階細かく分節しています。これにより、大きな壁面が段階的にヒューマンスケールに近づくように分節され、建物のボリューム感・圧迫感が低減されています。

なお、中央の白い建物は広場側に突き出た形になっていますが、前面のボリュームを抑えることで圧迫感が低減されています。



▲建物のボリューム感低減の例  
（長崎市新地町）

道路に面して横長の大きな壁面を持つ建物です。横長の印象をやわらげるためには、縦方向を強調することが有効です。この建物では、小刻みに並んだルーバー\*がその効果を発揮しています。さらに、上層と下層でルーバーの位置をずらして水平方向にも分節し、ボリュームと圧迫感を低減させています。

「ルーバー」・・・(英語・Louver) 壁や天井の開口部に、羽板(はいた)を縦または横に平行に組んで取り付けしたもの。羽板の向きを変えて風・雨・光・視界などを加減する。建築物などに用いられる。

## 5. 歩行空間と建物低層部のデザイン作法

### (作法D-1) 敷地境界付近のつくり方

- ・公有地に接する空間については、歩行者動線に面する部分とそうでない部分との役割を適切に整理し、デザインを明確に違えることが、歩行者の回遊を引き出すことにつながります。【心得④】
- ・歩行者動線に面する部分は、公有地と連担して道路空間を構成する大切な場所であるため、次項の「セミパブリックスペースのつくり方」を参考に、魅力的な外部空間のつくり方を工夫します。裏側は、目立たない設えや色彩を採用します。【心得④・⑥・⑦】
- ・隣接する建物等との敷地境界付近は、隣同士尊重し合って軒の高さや色彩などが互いに逸脱しないように配慮し、一体的なまちなみの形成を心がけます。【心得④・⑨】



▲ オープンな設えの例（ロンドン・コヴェントガーデン）

市場跡地の再開発によって生まれた広場内のカフェテラスは、多くの人々が思い思いの時間を過ごす、にぎわいの空間になっています。



▲ オープンな設えの例（バルセロナ・ランブランス通り）

約 1.2 kmの並木道には、建物際に花屋やカフェテラス、レストラン、キオスクやベンチなどが並び、歩くことが楽しくなる通りとなっています。

(作法D-2) セミパブリックスペースのつくり方

- ・ セミパブリックスペースは、公有地と連担して一体的な空間をつくるのが肝要です。舗装材や植栽、ストリートファニチャー<sup>§</sup>の工夫により、視覚的に空間の一体感が向上します。【心得⑥】
- ・ 整備にあたっては、にぎわいを積極的に創出する場所、交通をすみやかに処理する場所、水辺を感じてくつろげる場所などの特徴に応じたつくりを考えます。なお、軸線の端点に位置するセミパブリックスペースは大変重要です。象徴的な場所として、魅力を高める工夫を凝らすことが大切です。【心得④・⑤・⑥・⑦】
- ・ セミパブリックスペースの活用策としては、例えば、歩行者が滞留できるオープンカフェや休憩のための空間をつくることや、ショーウィンドウや窓によって建物内部の活動を外へ向けてディスプレイすることが回遊性の向上に有効です。【心得④・⑥・⑦】



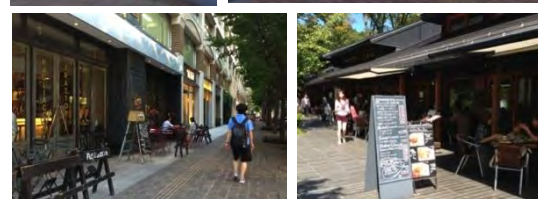
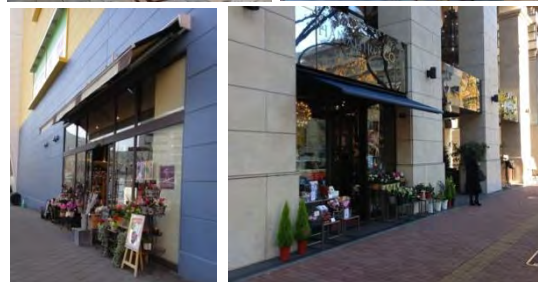
▲ セミパブリックスペースをオープンカフェとした例（東京都）

建物の足下の空間をオープンカフェとした事例です。植栽によって歩道とカフェ空間を緩やかに区切っています。



▲ 建物内部にあるセミパブリックスペースをオープンカフェとした例（東京都）

建物の内部に、あたかも外部であるかのような、公的に利用しやすい空間を設けた事例です。自然光が豊かに入るカフェがつくられています。



▲ 店構えなどが良い店舗例（全国各地）

長崎市には、小ぶりでもセンスの良い洒落た店舗が数多くあります。まちなみの雰囲気づくりのために、店構えやディスプレイへの配慮も大切です。

<sup>§</sup> 「ストリートファニチャー」・・・(英語・street furniture) 街路や広場などに置かれる、街路灯・ベンチ・案内板・水飲み場などの屋外装置物の総称。



### (作法D-3) 溜まり空間のつくり方

- ・歩いたり休んだり思い思いに時間を過ごせるような小さな「居場所」をつくることで、歩行者の回遊を引き出しやすくなります。例えば、数本のまとまった高木がつくる木陰とベンチをセットで配置するなど、ひとつの場所としての快適性や魅力を持たせることを重視します。【心得④・⑦】
- ・また、溜まり空間などの魅力ある場所を連鎖させることで、少し歩くとその先を楽しそうなものが見えてくる、そこまで歩くと、さらに先に魅力的なものが見えてくる、という期待感の連鎖をつくるのが、回遊を引き出すことにつながります。【心得④・⑦】



#### ▲ 溜まり空間の例（東京都）

広幅員の歩道にベンチを配置し、植栽で車両や歩行者と緩やかに区切る事で、思い思いの時間を過ごせる溜まり空間を創出しています。



#### ▲ 溜まり空間の例（姫路駅前）

姫路駅に隣接する交流広場では、外周部の歩行帯と芝生広場の間にベンチなどを配置し、利用者が憩えたり語り合えたりするスペースを点在させています。



#### ▲ 溜まり空間の例（姫路駅前）

駅前広場とJRビルの上にサンクンガーデン\*を配置し、階段状の広場空間とすることで、人々が心地良く時間を過ごすことができるようになっています。

\*\* 「サンクンガーデン」・・・(英語・Sunken Garden) 一般の道路や地盤より低い位置につくられた半地下の広場や庭園のこと。都市開発用語。

(作法D-4) 建物内通路のつくり方

・屋外空間のセミパブリックスペースや溜まり空間に対して、沿道の特に大きな建物開発においては、市民や来訪者の方々が自由に出入りできる建物内通路をつくることで、歩行者の回遊性が大きく向上します。夏の強い陽射しや雨風をしのぐために建物内をショートカットできる便利さだけでなく、建物内部のディスプレイデザインや溜まり空間に配慮することで、より魅力的な建物内空間とすることができます。【心得④・⑦】



▲ 建物内通路の例（東京・丸の内）

大きな街区の再開発ビル内には、営業時間内だけ自由に通行できる建物内通路が設置されています。



▲ 建物内通路の例（東京・丸の内）

自由に通行できる建物内通路の中には、溜まり空間が確保され、打合せや休憩スペースとして活用されており、通路と一体的な舗装がされています。



▲ 建物内通路の例（横浜・MM21）

自由に通行できる建物内通路の中は、ショールームが併設されており、歩行者の利便性を確保するとともに企業イメージを向上させています。



▲ 建物内通路の例（東京・神楽坂）

比較的小さな再開発ビル内にも通りと通りをつないで自由に通行できる建物内通路が確保されることで歩行者の回遊性が向上しています。



## 6. 建築設備・工作物のデザイン作法

### (作法E-1) 建築設備や工作物のデザイン

- ・エアコンの室外機等の建築設備は、できるかぎり目立たない場所に設置します。地上の歩行者から見えにくいだけでなく、周囲からの眺めに配慮し、必要に応じて目隠しを施すなどの措置をとります。【心得⑧・⑨】
- ・自動販売機等の工作物は、主な歩行者動線沿いや建物玄関など、空間の顔となる場所に設置することは避け、また本体の色彩を低彩度のものにするなど工夫をします。建物1階に引き込むかたちで自動販売機のコーナーを設けることも有効です。【心得⑨】



▲ 建築設備を目立たなくした集合住宅の例（東京都）

建築設備（エアコンの室外機等）の色彩をベランダ部の外壁色彩と同じものにしており、建築設備が目立たなくなっているように工夫されています。



▲ 立体駐車場を目立たなくした例（大分駅）  
立体駐車場の低層部に地場産杉材をルーバー状に取り付けることで、外から設備や車両などが目立たなくなるように工夫しています。



▲ 低彩度の自動販売機の例（福岡・天神）

前面道路から引き込んだ位置に、壁面と同系・低彩度色の自動販売機を設置することで、建物に溶け込み目立たなくなっています。

## 7. 屋外広告物等のデザイン作法

### (作法F-1) 屋外広告物等のデザインやマナー

- ・ 屋外広告物が乱立することによって相対的に個々の宣伝効果が低下し、なおかつ景観が煩雑なものになってしまう状況が、もっとも避けるべき状況です。屋外広告物もエリア全体のデザインの統一感や、空間の高質感を演出する重要な要素であることをまず認識することが大切です。そして、施設供用後もエリア全体の空間の質を維持していきましょう。【心得⑨】
- ・ また、看板や広告物のみならず、テナントとして入居する店舗の営業活動についても、過度な宣伝やビラ配り、呼び込みや音の氾濫は、長崎の玄関口としての魅力を損ねるおそれがあります。オーナーのみならずテナント入居者にも当エリアの質的向上に対して理解と協力を呼び掛けていくことが求められます。【心得⑨・⑩】



▲ 集約による屋内広告物の例(東京・品川駅)  
自由通路内の左右にデジタルサイネージによる広告ボードを連ねて効果的にPRしています。



▲ 周囲に配慮したコンビニエンスストアの例(神奈川・川崎駅前)  
川崎駅前では、都市景観の質の向上をめざして、屋外広告物についても企業のロゴやシンボルカラーに対するコントロールを行っています。長崎駅周辺においても屋外広告物条例に基づく景観誘導や企業の地域貢献などを求めています。

## 8. 仮設建築物・工事仮囲い等のデザイン作法

### (作法G-1) 仮設建築物や仮囲い等にも配慮し、期待を高める工夫をする

- 長崎駅周辺エリアにおける駅舎・駅前広場、道路や建築物の建設工事には、長い時間を要します。工事中の現場事務所や仮囲い等は、無機質で長大な壁面をつくり出しやすく、毎日駅を利用する人々や初めて長崎を訪れた人々のまちなみに対する印象を損ねてしまうことが懸念されます。そこで、現場事務所や仮囲い等は、その素材や色彩、分節などに配慮し、マイナスの印象を持たれないように努めるとともに、傍を通る歩行者が工事現場の様子を覗ける小窓を設けたり、市民や来訪者の期待感を高めるような情報発信をするなど、プラスの印象を持ってもらえる工夫が期待されます。【心得⑨】



▲ 工事仮囲いの工夫例(姫路駅)

工事仮囲いの壁面は、通行する人々に対する巨大なメッセージボードにもなり得ます。工事進捗状況だけでなく、事業者の考えなどを情報発信していくこともできます。



▲ 工事仮囲いの工夫例(東京都)

閉鎖的かつ無表情な工事仮囲いの一部を緑化したり、素材に木材を活用することによって、道行く人々に対して、豊かに表情を提供しています。



▲ 仮設建築物の例(陸前高田市・りくカフェ)

たとえ仮設建築物であっても、一定期間設置されることから、周辺景観との調和に配慮し、きちんとデザインすることで、まちの活気づくりに貢献できます。

長崎駅周辺エリアデザイン調整会議専門家名簿（敬称略）

座 長

林 一馬（長崎総合科学大学名誉教授）

副 座 長

篠原 修（東京大学名誉教授）

委 員（※50音順）

今村 洋一（長崎大学大学院工学研究科准教授）

尾崎 信（東京大学大学院社会基盤学専攻助教）

監 修 尾崎 信（東京大学大学院社会基盤学専攻助教）

高尾 忠志（九州大学持続可能な社会のための決断科学センター准教授）

発 行 長崎市・長崎県

発 行 日 平成 27 年 3 月

お問合せ ○長崎市建設局都市計画部まちづくり推進室

TEL : 095-829-1271 FAX:095-829-1175

Email : machidukuri@city.nagasaki.lg.jp

○長崎県企画振興部まちづくり推進室

TEL : 095-894-3181 FAX : 095-894-3487

Email : s36060@pref.nagasaki.lg.jp

HP:「長崎駅周辺エリアデザイン」で検索





**長崎駅周辺エリア デザイン指針**  
にぎわいと長崎らしい風景のあるまちへ

**平成 27 年 3 月**  
**長崎市・長崎県**