

長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画

平成 28 年 3 月

長崎県・長崎市

目次

1. はじめに	1
2. 長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画の構成	5
3. デザイン基本計画	7
(1) 駅舎のデザイン基本計画	7
1) 来訪者を迎える大きなホーム空間の創出	7
2) 「海への方向性」を感じさせる空間の実現	11
3) 港に面した頭端駅の特徴を活かした空間の創出	13
4) 港・街・山に向かい合う「顔」の創出	15
5) 長崎らしい素材・技術の活用	20
(2) 駅前広場等のデザイン基本計画	25
1) 駅周辺の大骨格となる象徴的な東西軸の創出	25
2) 市街地や水辺への回遊を引き出す重層的な歩行者動線の創出	28
3) 駅前を市民の憩いと活動の舞台とする広場群の創出	30
4) 駅からの明快な乗り継ぎを可能とする交通広場の配置	34
5) 駅周辺エリアの快適な移動をもたらす街路空間と滞留空間のしつらえ	38
6) 長崎の風景に調和した素材活用とストリートファニチャー等の設置	43
(3) 全体に係るデザイン基本計画	46
1) 駅周辺としてまとまりを感じることでできる風景の創出	46
2) 世界新三大夜景の焦点でありつつ周囲と馴染む光の演出	47
4. 今後の課題	49

1. はじめに

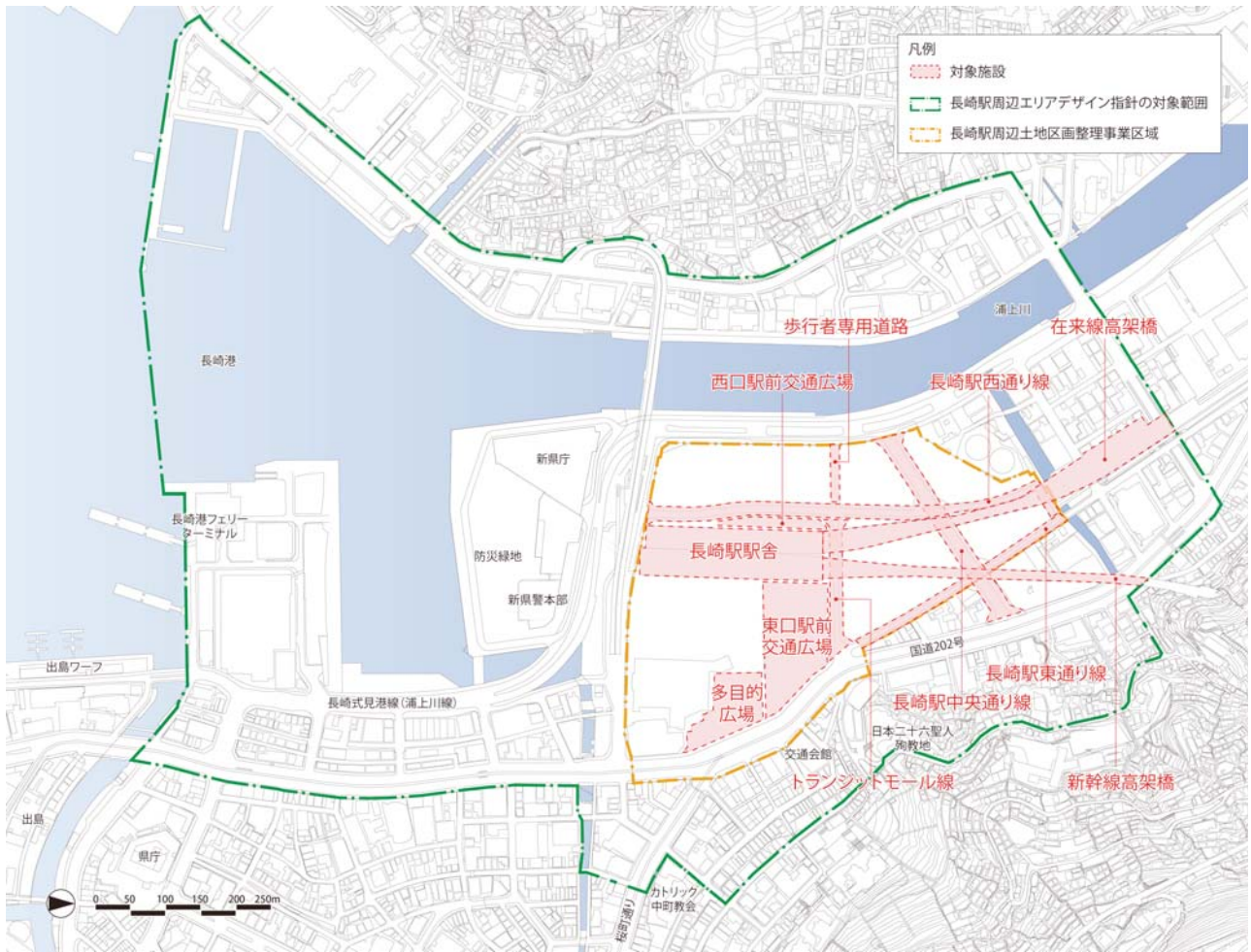
長崎駅周辺では、九州新幹線西九州ルート建設及び在来線の高架化などの鉄道事業や、駅前交通広場、多目的広場、街路等の整備、県庁舎や県警察本部庁舎の建設も進められるなど、重要な都市基盤施設整備が相次いで実施され、近い将来、まちなみが大きく変わろうとしています。

このような状況下、良質で、調和の取れた空間づくりを推進するため、デザインの検討や調整を行う場として、長崎県と長崎市は、共同で「長崎駅周辺エリアデザイン調整会議」（以下、「調整会議」）及び、「長崎駅舎・駅前広場等デザイン検討会議」（以下、「検討会議」）を設置しました。調整会議では、「長崎駅周辺エリアデザイン指針」（以下、「デザイン指針」）を検討し、平成27年3月に策定しました。一方、検討会議とその下部組織である作業部会では、上記指針の内容を踏まえつつ、駅舎、駅前交通広場、多目的広場、街路といった、いわば都市の顔と呼べる都市基盤施設に着目し、そのデザインの検討を行ってきました。

空間整備のコンセプトとして、「〇〇らしい駅」等といった表現をしばしば目にします。この一見漠然とした地域の人々の肌と記憶、感覚に染み込む地域の「らしさ」を的確に捉え、それを「かたち」に落とし込み、研ぎ澄ますことこそが、公共に求められるデザインであると考えています。長崎駅にとっての「らしさ」とは何でしょうか？

長崎駅は新幹線・在来線双方が乗り入れる日本唯一の頭端駅であり、海に開かれた駅としては、世界にも類を見ない特長を有しています。また、新たな駅舎及び駅前交通広場、多目的広場が位置する場所は、東に立山、西に稲佐山、南に長崎港を抱える長崎の大景観における円形劇場の焦点に位置しています。検討会議において、対象とする駅舎や駅前交通広場等の施設デザインを考えるに当たっては、この立地特性や取り巻く環境を最大限活かし、国際観光文化都市長崎の玄関口を、都市イメージの核として再度つくり出すことが、まさに「長崎らしさ」を体現することに他ならないと捉えました。

この「長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画」は、上記の考えに基づく検討会議での議論を踏まえ、県市の共通認識として、駅舎、駅前交通広場、多目的広場、街路等に関するデザインの基本的な考え方を取りまとめたものとなっています。本計画に示された事業は、今後長期間にわたって、県、市、鉄道事業者、交通事業者、市民等多くの関係者が携わりながら、計画、設計、施工といった異なるステージを乗り越えていくこととなります。本計画に示された内容は、いずれの段階においても、立ち戻るべきデザイン上の大原則を示しています。この大原則を常に参照しながら、関係者が一丸となって未来に誇れる新しい長崎駅をともに創り出していくことを期待します。



デザイン基本計画対象施設図

□デザイン基本計画の策定体制

検討会議及びその下部組織である作業部会において、議論を積み重ね、県市の共通理解としてのデザインの基本的考え方を取りまとめました。

環長崎港地域アーバンデザインシステム

主に長崎港周辺で実施される県主体の事業等を行うに当たって、専門家からの専門性や広い見識を活かしたアドバイス等を基に質の高いデザインの創出を目指す仕組み

長崎駅周辺エリアデザイン調整会議

エリア全体のデザイン指針づくりや施設相互間のデザイン調整を所管

■開催履歴

平成 26 年	2 月 20 日	第 1 回
	5 月 15 日	第 2 回
	8 月 28 日	第 3 回
	11 月 19 日	第 4 回
平成 27 年	2 月 17 日	第 5 回
	3 月 19 日	第 6 回
	10 月 7 日	第 7 回
平成 28 年	2 月 12 日	第 8 回

- ※1：前任者 兵藤 公顕（第6回まで）
 ※2：前任者 鈴木 恒男（第6回まで）
 ※3：前任者 村井 禎美（第1回まで）
 ※4：前任者 平松 幹朗（第6回まで）
 ※5：前任者 杉 俊弘（第3回まで）
 ※6：前任者 原 芳弘（第1回まで）
 ※7：前任者 前田 玄治（第5回まで）
 ※8：前任者 浦瀬 徹（第1回まで）
 ※9：前任者 池田 尚己（第6回まで）
 ※10：前任者 藤本 晃生（第6回まで）

■委員

- 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）
 篠原 修（東京大学名誉教授、(特非)GSデザイン会議代表）
 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）
 林 一馬（長崎総合科学大学名誉教授）
 吉野 敏成（九州旅客鉄道(株)経営企画部担当部長）※1
 佐々木 圭三（(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道建設本部九州新幹線建設局次長）※2
 浅野 和広（長崎県土木部長）※3
 牧野 充浩（長崎県企画振興部次長）
 高宮 茂隆（長崎県総務部・企画振興部・土木部参事監）※4
 山口 雄二（長崎県交通局長）
 関 勇一（長崎県警察本部警務部長）※5
 池田 良文（長崎県長崎警察署長）※6
 中川 正仁（長崎市経済局長）※7
 池田 敏明（長崎市建設局長）
 外園 秀光（長崎市経済局文化観光部長）※8
 吉田 安秀（長崎市建設局都市計画部長）※9

報告 ↓ デザイン指針の内容等反映

調整 ↓

調整 ↓

長崎駅舎・駅前広場等デザイン検討会議

駅舎や駅前交通広場、多目的広場、街路等に関する具体的なデザイン及び「デザイン基本計画」の検討等を所管

■開催履歴

平成 26 年	4 月 14 日	第 1 回	平成 27 年	2 月 17 日	第 5 回
	7 月 17 日	第 2 回		8 月 5 日	第 6 回
	8 月 4 日	第 3 回		10 月 27 日	第 7 回
	11 月 6 日	第 4 回	平成 28 年	2 月 3 日	第 8 回

■委員

- 今村 洋一（長崎大学大学院工学研究科准教授）
 岸井 隆幸（日本大学理工学部教授）
 篠原 修（東京大学名誉教授、(特非)GSデザイン会議代表）
 林 一馬（長崎総合科学大学名誉教授）
 小阪 洋之（長崎県企画振興部新幹線・総合交通対策課長）※10
 前川 謙介（長崎県企画振興部まちづくり推進室長）
 有吉 正敏（長崎県土木部新幹線事業対策室長）
 藤田 雅雄（長崎県土木部都市計画課長）
 股張 一男（長崎市経済局文化観光部次長兼観光政策課長）
 向井 逸平（長崎市建設局都市計画部次長兼まちづくり推進室長）※11
 谷口 伸二（長崎市建設局都市計画部長崎駅周辺整備室長）

■オブザーバー

- 林 賢一（九州旅客鉄道(株)経営企画部副課長）※12
 海老原 毅（九州旅客鉄道(株)施設部工事課長）
 藤本 孝晴（(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構九州新幹線建設局工事第四課長）

■部会長

- 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）

- ※10：前任者 牧野 充浩（第5回まで）
 ※11：前任者 片江 伸一郎（第5回まで）
 ※12：前任者 兵藤 公顕（第5回まで）

個別デザイン
検討体制

個別デザイン
検討体制

作業部会

デザイン検討会議を補佐し、より詳細な検討等を所管

■開催履歴

平成 26 年	4 月 14 日	第 1 回
	5 月 7 日	第 2 回
	5 月 15 日	第 3 回
	6 月 20 日	第 4 回
	7 月 3 日	第 5 回
	8 月 27-28 日	第 6 回
	9 月 29 日	第 7 回
	10 月 10 日	第 8 回
	12 月 25 日	第 9 回
平成 27 年	1 月 21 日	第 10 回
	6 月 15 日	第 11 回
	7 月 14 日	第 12 回
	9 月 28 日	第 13 回

■会議メンバー

部会長、県市担当部署、設計チーム

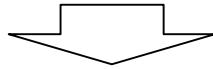
■オブザーバー

九州旅客鉄道(株)

□デザイン基本計画の策定までの流れ

デザイン指針の内容を受けつつ、検討会議及び作業部会の意見及び平成 26 年度全 2 回開催された「長崎駅周辺のまちづくりシンポジウム」で出された市民から意見を踏まえ、デザイン基本計画を策定しました。

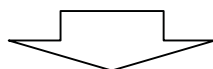
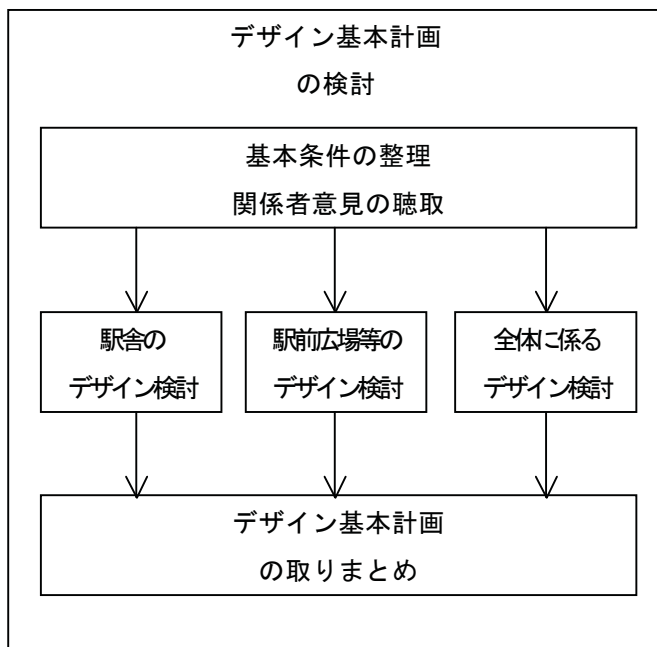
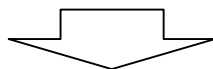
長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画作成業務
プロポーザル



デザイン検討チームの選定

応募代表者
担当技術者

新堀 大祐 ((株) 設計領域代表取締役)
吉谷 崇 ((株) 設計領域代表取締役)
佐多 祐一 ((株) 設計領域)
下田 明広 ((株) 設計領域)
川村 宣元 (川村宣元建築設計事務所代表)
土橋 悟 ((株) 都市環境研究所主任研究員)
竹隈 史明 (復建調査設計 (株) 九州支社
総合計画課係長)
藤原 朗 (日本交通技術(株)取締役)
岡村 仁 ((株) KAP 代表取締役)
稲葉 裕 ((株) フォーライツ代表取締役)
羽藤 英二 (東京大学大学院教授)

「長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画」
の策定

長崎駅周辺エリアデザイン指針の内容

・目標、基本方針、心得、作法集

検討会議 (計 8 回)、作業部会 (計 13 回) での主な議論

【全般】

- ・長崎「らしさ」の捉え方
- ・地域にふさわしい材料

【駅舎】

- ・海・街・山に向かい合った駅舎としての顔のつくり方
- ・予算を踏まえた駅舎の屋根範囲等
- ・新幹線と在来線の一体感を創出するための方策
- ・海の眺望を活かした駅舎とするための工夫

【駅前広場等】

- ・各広場、街路の性格付け
- ・東西軸の確保のあり方
- ・交通事業者の意向を踏まえた駅前交通広場への交通施設レイアウト
- ・公共交通への乗り換え利便性向上策
- ・国道の平面横断等、駅とまちを近づける方策

長崎駅周辺の

まちづくりシンポジウム

【第 1 回 (平成 26 年 4 月 13 日)】

- ・基調講演及びパネルディスカッションを実施 (参加者総勢 300 名)。
- ・アンケートでは、設計チームから提案されたデザイン案については、「大変良かった」が 29%、「良かった」が 45%と高い評価を得た。
- ・バリアフリー化、交通問題 (自動車、バス、路面電車)、周辺施設へのアクセス性向上、駅舎施設 (構造、高架下利用)、景観阻害施設、参加機会等に関する意見をいただいた。



【第 2 回 (平成 26 年 11 月 16 日)】

- ・取組報告、ディスカッション、ワークショップを実施 (シンポジウム参加者 121 名、ワークショップ参加者 37 名)。
- ・ワークショップでは、「新しい駅前広場の使い方」をテーマに、提案、発表。
- ・アンケートでは、東西軸の強化や周囲の風景のデザインへの活かし方等に関する意見をいただいた。



【第 3 回 (平成 27 年 11 月 8 日)】

- ・基調講演、事例紹介 (姫路市、日向市、柳川市)、事業進捗報告を実施 (参加者総勢 125 名)。
- ・全体ワークショップでは、長崎駅周辺整備に関するニーズや今後の県民市民の関わり方等について、アンケートを行いつつ意見をいただいた。



- ・長崎駅のホームから見えた方が良い風景として「長崎港」と回答した方は参加者の 62%、駅前広場をイベントで活用するべきと回答した方は 47%であった。
- ・整備に対して市民の意見やアイデアを取り入れる取り組みを強化してほしいとの意見が多数寄せられた。

2. 長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画の構成

デザイン指針に基づき、駅舎、駅前交通広場、多目的広場、街路等に関するデザインの基本的考え方を以下の3つのパートに分け、整理しています。

- (1) 駅舎のデザイン基本計画：駅舎のデザインの基本的考え方
- (2) 駅前広場等のデザイン基本計画：駅前交通広場、多目的広場、街路等のデザインの基本的考え方
- (3) 全体に係るデザイン基本計画：駅舎、駅前広場等に跨る周辺も含めたデザインの基本的考え方

長崎駅周辺エリア デザイン指針

【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

【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】

- (1) 港・山・川のある風景とまちの歴史を尊重しよう
 - 心得① 水辺とまちを結びつける軸を通す
 - 心得② 長崎の新たな焦点をつくる
 - 心得③ 長崎の歴史とのつながりをつくる
- (2) 歩くことが楽しくなるまちにしよう
 - 心得④ 歩行者の回遊を引き出す
 - 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
 - 心得⑥ セミパブリックスペースを生かす
 - 心得⑦ 溜まり空間を連鎖させる
- (3) 眺めを楽しめるまちでしよう
 - 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
 - 心得⑨ 風景との調和に配慮する
- (4) 長崎情緒が感じられるまちをつくろう
 - 心得⑩ 長崎らしい材料・技術を用いる
 - 心得⑪ 駅を取り巻く周辺環境に呼応した形を考える
- (5) 活動で長崎らしさを演出しよう
 - 心得⑫ 長崎の四季を彩る祭りなどを演出する
 - 心得⑬ 世界新三大夜景にふさわしい光を演出する

【デザインの作法集】

鉄道関連施設、駅前交通広場等、建物のボリュームと構成、歩行空間と建物低層部、建築設備・工作物、屋外広告物、仮設建築物、工事仮囲い等

長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画

(1) 駅舎のデザイン基本計画

デザイン指針における
関連項目

- 1) 来訪者を迎える大きなホーム空間の創出
→基本方針 $\boxed{1}$ ・ $\boxed{2}$ ・ $\boxed{4}$ 、心得 $\textcircled{2}$
- 2) 「海への方向性」を感じさせる空間の実現
→基本方針 $\boxed{1}$ ・ $\boxed{3}$ ・ $\boxed{4}$ 、心得 $\textcircled{1}$ ・ $\textcircled{2}$ ・ $\textcircled{3}$ ・ $\textcircled{11}$
- 3) 港に面した頭端駅*の特徴を活かした空間の創出
→基本方針 $\boxed{1}$ ・ $\boxed{3}$ ・ $\boxed{4}$ 、心得 $\textcircled{1}$ ・ $\textcircled{3}$ ・ $\textcircled{8}$ ・ $\textcircled{11}$
- 4) 港・街・山に向かい合う「顔」の創出
→基本方針 $\boxed{1}$ ・ $\boxed{3}$ ・ $\boxed{4}$ 、心得 $\textcircled{1}$ ・ $\textcircled{2}$ ・ $\textcircled{8}$ ・ $\textcircled{9}$ ・ $\textcircled{11}$
- 5) 長崎らしい素材・技術の活用
→基本方針 $\boxed{2}$ ・ $\boxed{4}$ 、心得 $\textcircled{2}$ ・ $\textcircled{3}$ ・ $\textcircled{10}$

(2) 駅前広場等のデザイン基本計画

- 1) 駅周辺の大骨格となる象徴的な東西軸の創出
→基本方針 $\boxed{2}$ ・ $\boxed{3}$ ・ $\boxed{4}$ 、心得 $\textcircled{1}$ ・ $\textcircled{2}$ ・ $\textcircled{3}$ ・ $\textcircled{4}$ ・ $\textcircled{5}$ ・ $\textcircled{6}$ ・ $\textcircled{9}$ ・ $\textcircled{11}$
- 2) 市街地や水辺への回遊を引き出す重層的な歩行者動線の創出
→基本方針 $\boxed{2}$ ・ $\boxed{3}$ 、心得 $\textcircled{3}$ ・ $\textcircled{4}$ ・ $\textcircled{5}$ ・ $\textcircled{6}$
- 3) 駅前を市民の憩いと活動の舞台とする広場群の創出
→基本方針 $\boxed{1}$ ・ $\boxed{2}$ ・ $\boxed{3}$ ・ $\boxed{4}$ 、心得 $\textcircled{3}$ ・ $\textcircled{4}$ ・ $\textcircled{6}$ ・ $\textcircled{7}$ ・ $\textcircled{8}$ ・ $\textcircled{9}$ ・ $\textcircled{11}$ ・ $\textcircled{12}$
- 4) 駅からの明快な乗り継ぎを可能とする交通広場の配置
→基本方針 $\boxed{2}$ 、心得 $\textcircled{5}$ ・ $\textcircled{11}$
- 5) 駅周辺エリアの快適な移動をもたらす街路空間と滞留空間のしつらえ
→基本方針 $\boxed{2}$ 、心得 $\textcircled{4}$ ・ $\textcircled{5}$ ・ $\textcircled{6}$ ・ $\textcircled{7}$ ・ $\textcircled{9}$
- 6) 長崎の風景に調和した素材活用とストリートファニチャー等の設置
→基本方針 $\boxed{2}$ ・ $\boxed{4}$ 、心得 $\textcircled{3}$ ・ $\textcircled{5}$ ・ $\textcircled{9}$ ・ $\textcircled{10}$ ・ $\textcircled{12}$

(3) 全体に係るデザイン基本計画

- 1) 駅周辺としてまとまりを感じることでできる風景の創出
→基本方針 $\boxed{1}$ ・ $\boxed{2}$ ・ $\boxed{3}$ 、心得 $\textcircled{2}$ ・ $\textcircled{6}$ ・ $\textcircled{7}$ ・ $\textcircled{9}$
- 2) 世界新三大夜景の焦点でありつつ周囲と馴染む光の演出
→基本方針 $\boxed{1}$ ・ $\boxed{3}$ 、心得 $\textcircled{2}$ ・ $\textcircled{8}$ ・ $\textcircled{9}$ ・ $\textcircled{11}$ ・ $\textcircled{13}$

※頭端駅：現在の長崎駅のように、2つ以上の平行するホームの端部が1つにつながっているホーム（頭端式ホーム）を持つ列車の起終点となる駅

3. デザイン基本計画

(1) 駅舎のデザイン基本計画

1) 来訪者を迎える大きなホーム空間の創出

【デザイン指針の関連項目】基本方針①・②・④、心得②

列車を降りて最初に目にする長崎の風景、それが駅のホーム空間です。安全で快適であることはもちろんのこと、国際観光都市にふさわしい「まちの第一印象」を形成するために、来訪者を歓迎し、まちへの期待感を高め、人々を分かりやすく導く大きなホーム空間が望まれます。

具体的なデザイン方策

□大きく印象的なホーム空間を創出します。

- ・出来る限り屋根を高くすることで、広がりのある空間を創出します。
- ・ホームごとに切れ目のない全覆いの屋根範囲を大きくします。
- ・構造体が美しく見えるような接合部・納まりとします。

□来訪者にとって分かりやすいホーム空間とします。

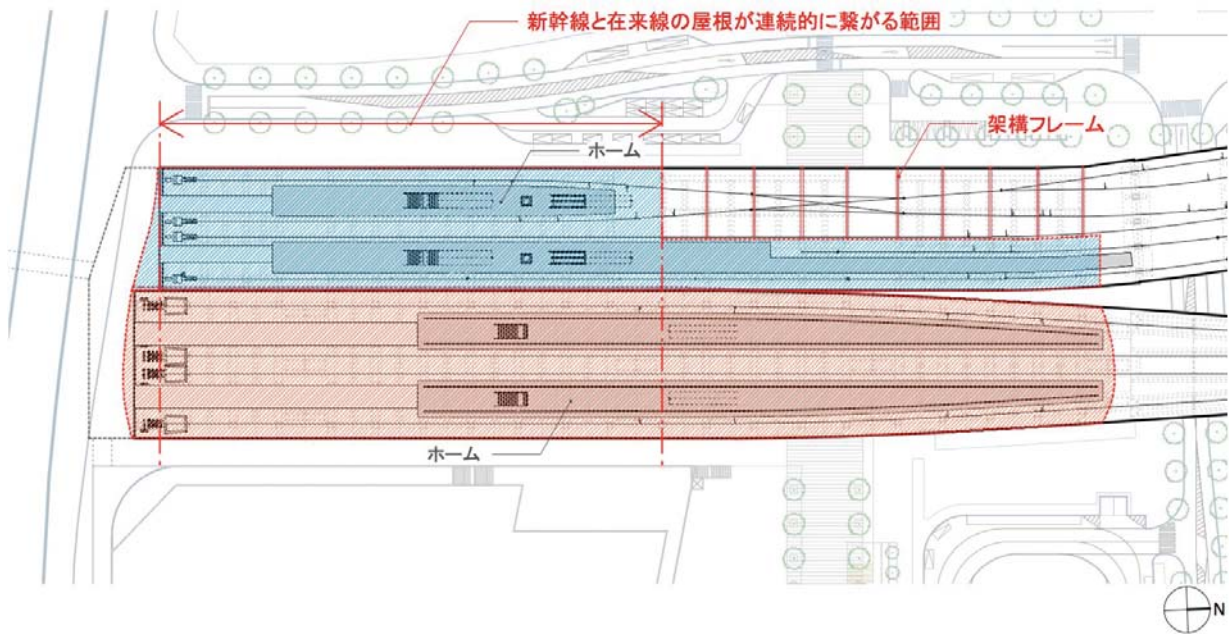
- ・高い屋根でホームを覆うことで見通しの良い空間とします。
- ・出来る限り照明、サイン等はまとめて設置し、配線等が目立たないようにするなど、必要な情報が適切に得られるようすっきりとした設備配置とします。

□新幹線・在来線が一体に感じられる構成とします。

- ・新幹線と在来線の境界部に仕切り壁等の遮る物のない構成とします。
- ・新幹線と在来線の屋根が連続的に繋がるような印象を与えるデザインとします。

□安全で快適なホーム空間を創出します。

- ・南北の季節風に対し、乗降客の安全性や快適性に配慮した構造とします。
- ・自然光の活用を考慮した明るいホーム空間とします。
- ・適切な通風によって、ホーム空間の快適な温熱環境を保ち、ディーゼルの煙を効果的に排出します。
- ・夜間のホーム照明は、屋根面を照らす間接照明とホーム面を照らす機能照明を適切に配置し、器具自体はなるべく目立たないようにしながら必要な明るさを確保します。



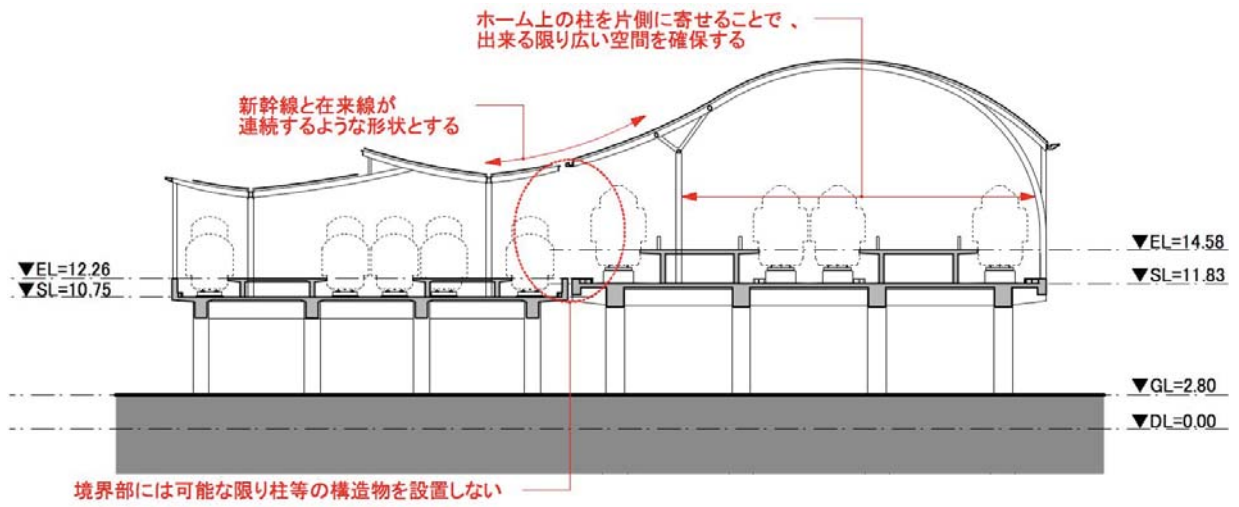
【屋根範囲イメージ図】

屋根を高架端部まで設置する。

※屋根面には必要に応じて開口を設ける。



【南東側から駅舎を俯瞰する】



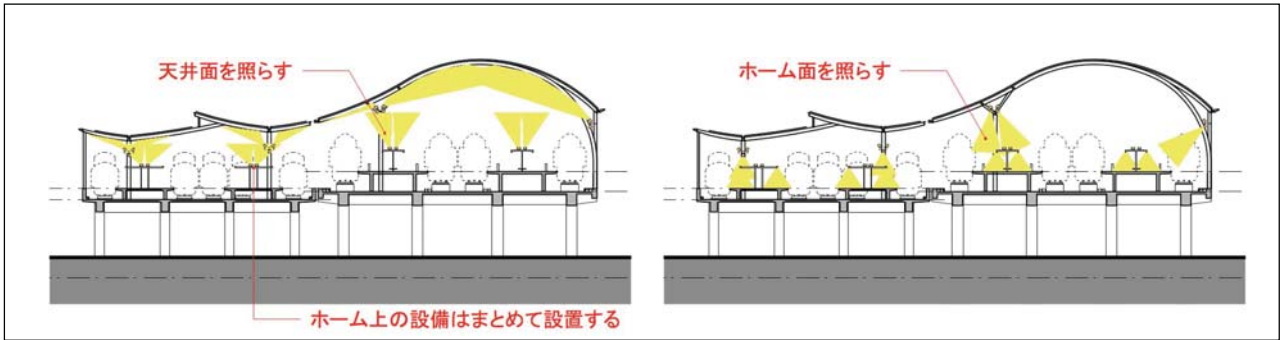
【駅舎上家断面イメージ図】

新幹線側：高架端部と片側ホームに柱を設置する2柱式の形状とする。
 在来線側：新幹線の形状と連続し、ディーゼル車排気、雨の降込みを考慮した形状とする。



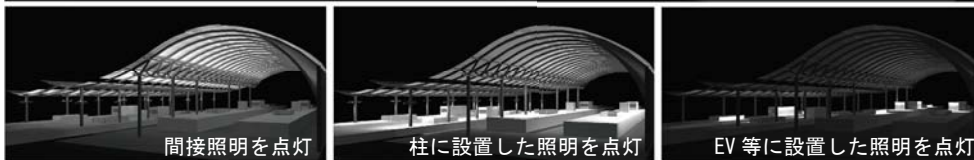
【南側歩行者通路から北側を見通す】

新幹線と在来線の屋根が一体的に繋がりに、大きな空間を形成する。



【照明設置イメージ図（左：間接照明、右：機能照明）】

屋根の構造体を美しく見せるために、梁に照明器具を設置することは出来る限り避ける。
照明、サイン、鉄道標識等のホーム上の設備は、まとめて設置する。



【照明イメージ】
全ての照明を点灯した場合と、間接照明、機能照明をそれぞれ点灯した場合を示す。



【駅舎の夜景イメージ】
屋根の構造体や停車する新幹線が駅前交通広場から見えることで魅力的な夜景となる。

2) 「海への方向性」を感じさせる空間の実現

【デザイン指針の関連項目】基本方針1・3・4、心得①・②・③・⑪

駅舎はそれ自体が駅周辺エリアを形づくる骨格になります。長崎駅の大きな特徴である海へと抜ける立地を最大限活かし、ホーム上から海の有在や雰囲気を感じさせるようにすることや「海への方向性」を感じさせる屋根のデザイン等によって「南北の軸」を形成し、駅前広場の東西軸と一体となったシンボル性を演出します。

具体的なデザイン方策

□ホーム上の構造物に配慮し、南北方向の「抜け」を創出します。

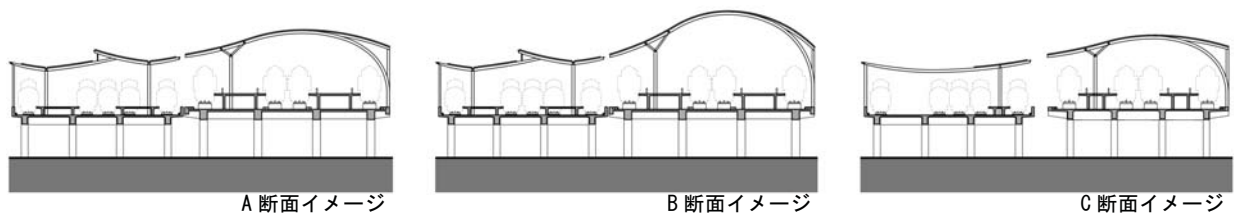
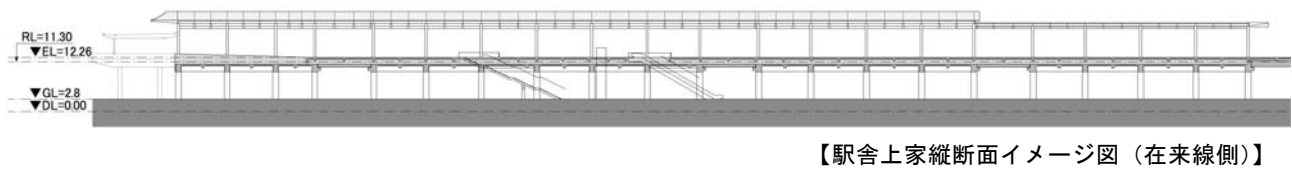
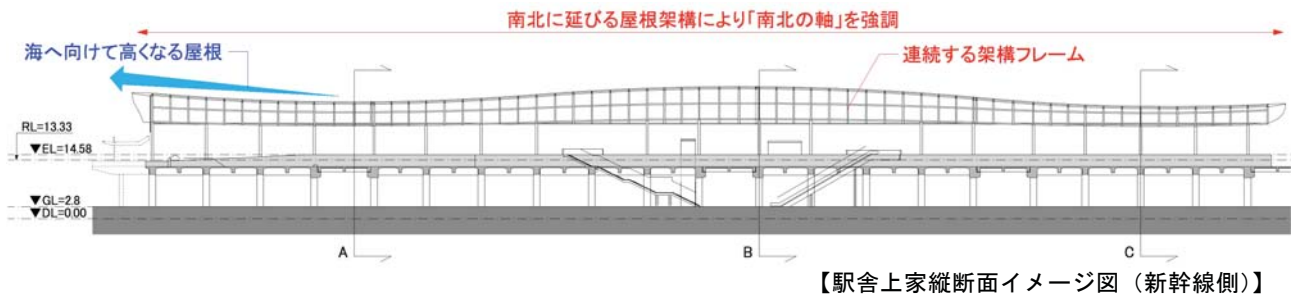
- ・ホーム上の柱、架線・付属物等の配置や形状に配慮し、南北方向の「抜け」を創出することで、ホーム上から海の有在や雰囲気を感じることができるようになります。

□駅舎上屋南端部に眺望が確保できる開口を設けます。

- ・駅舎上屋南端部の開口は大きく広がる海や空への眺望が確保できる素材・設えとします。

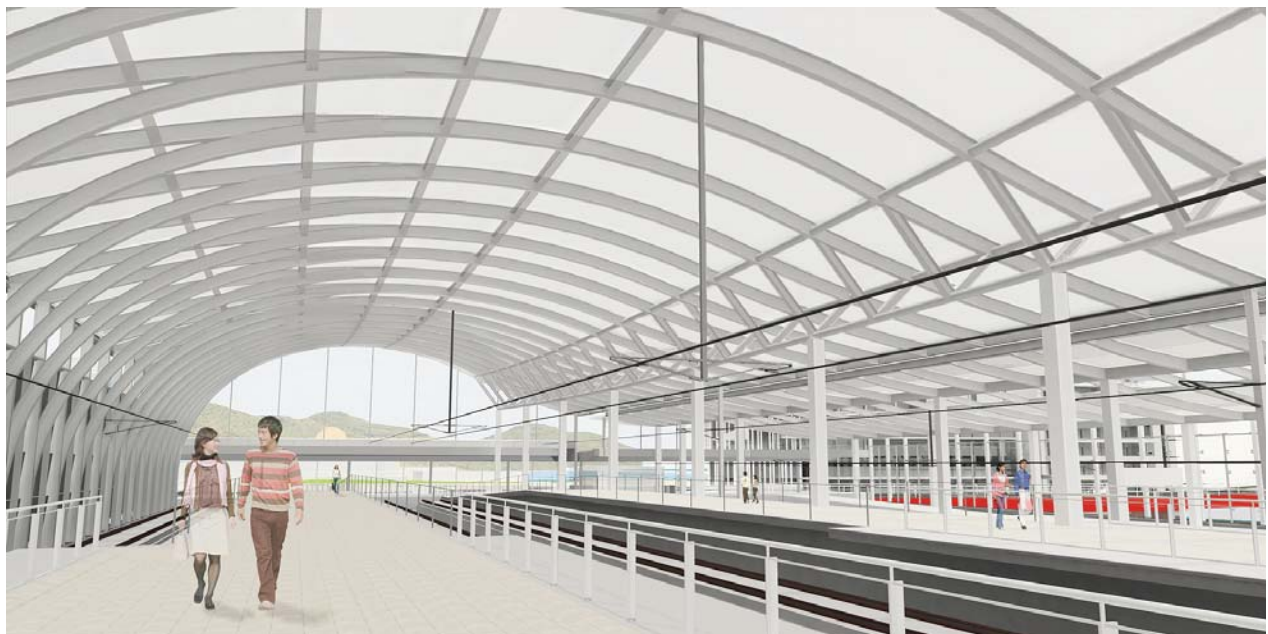
□「海への方向性」を感じさせる屋根架構のデザインとします。

- ・屋根架構を南北方向に延長し、「南北の軸」を強調します。
- ・屋根架構は同じ構造システムを連続させて構成します。



【各断面イメージ図】

同じ構造システムが連続し、屋根高さが変化する形状とする。



【新幹線ホーム上から南側を望む】

南北方向の「抜け」を確保することで、ホーム上から海の雰囲気を感じることができる。
高さを変えながら連続する屋根架構は海への方向性を演出し、「南北の軸」を強調する。

3) 港に面した頭端駅の特徴を活かした空間の創出

【デザイン指針の関連項目】基本方針①・③・④、心得①・③・⑧・⑪

長崎駅は、港に近い立地という希有な特徴を持っていると共に、新幹線・在来線双方が乗り入れる日本で唯一の頭端駅となります。また、新県庁予定地においては、県庁舎及び県警察本部庁舎が、駅から女神大橋方向への眺望を確保することができる配置形態で計画されています。これらの立地特性や都市デザインの考え方を踏まえ、港が眺められる視点場や発着する列車を正面から眺められる視点場を創出することにより、長崎でしかできない駅空間の実現を目指します。

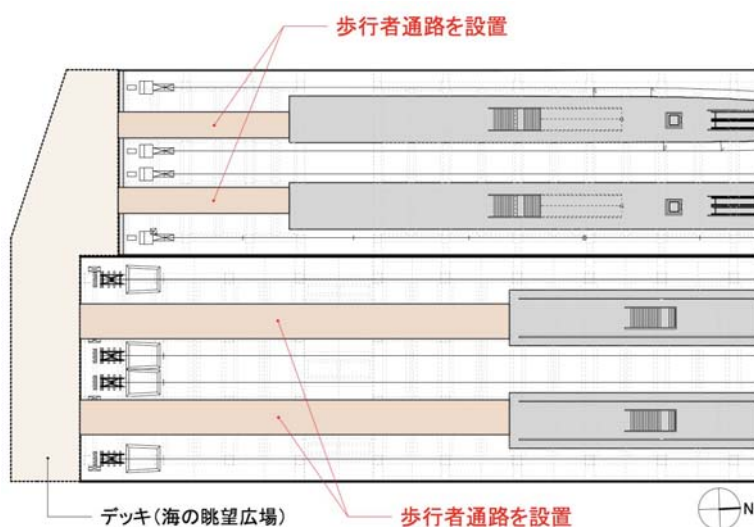
具体的なデザイン方策

□高架南端部から港が眺められる空間を創出します。

- ・ホーム端部から高架南端部へ向かう歩行者通路を設置し、港を眺められる視点場を創出します。

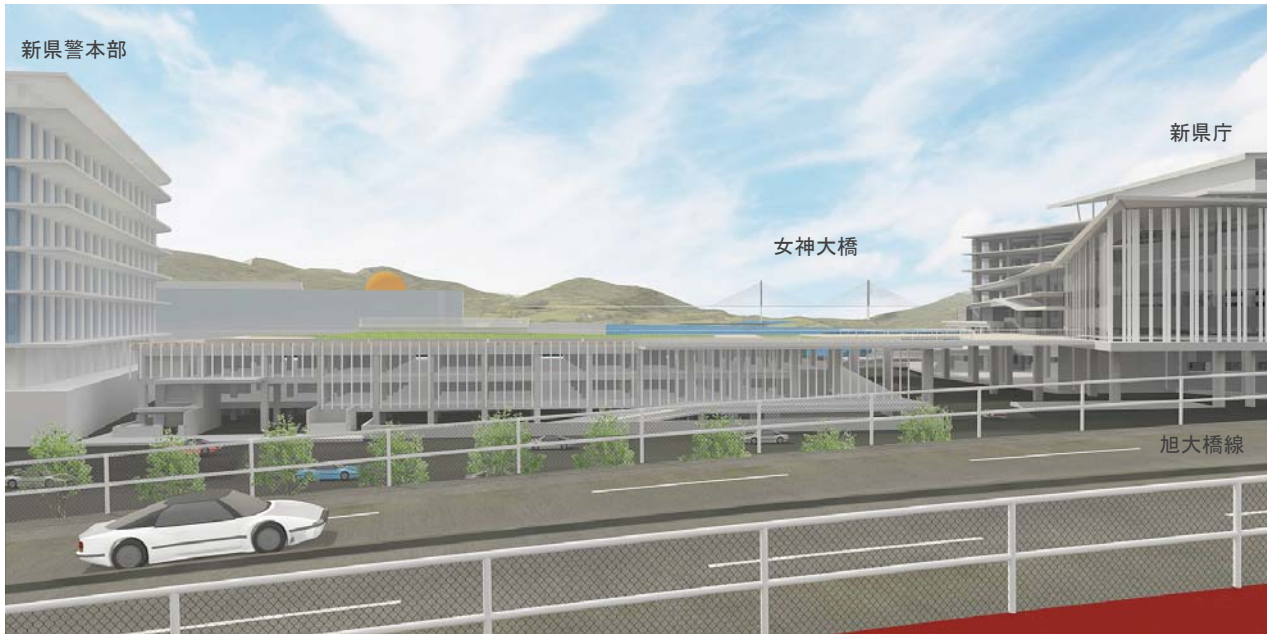
□発着する列車を正面から眺められる空間を創出します。

- ・発着する列車を正面から眺めることができる視点場を創出し、頭端駅ならではの空間体験を提供します。



【歩行者通路の設置イメージ】

ホーム端部から高架南端部まで延びる歩行者通路は、発着する列車を正面から眺められる視点場になると同時に、南端部からは港を眺める視点場にもなる。
※鉄道の旅客通路と同等の機能を有し、利用者の安全に配慮した構造とする。



【高架南側のデッキ（海の眺望広場）から南側を望む】
 長崎港の水面と女神大橋、港を囲む産業エリアを見渡すことができる。



【新幹線ホーム南側歩行者通路から北側を見通す】
 ホーム南側歩行者通路から新幹線及び在来線が発着する様子を正面から眺めることができる。

4) 港・街・山に向かい合う「顔」の創出

【デザイン指針の関連項目】基本方針①・③・④、心得①・②・⑧・⑨・⑪

長崎駅はすり鉢地形の焦点に位置しており、様々な方面との関係を考慮する必要があります。港や空への眺望、山からみた存在感、街に対する構えなどから導き出されたかたちによって、駅は長崎固有の風景を体感できる場所になると共に、向かい合う周辺環境に呼応した顔を持つランドマークになります。

具体的なデザイン方策

□長崎港・駅前広場・稲佐山など、周辺環境との関係に配慮した「顔」を創出します。

<南側>

- ・港や県庁方面から見た際に駅の存在を印象づけるファサードとします。
- ・ホームから港や空への眺望に配慮した素材・設えとします。

<東側>

- ・ホームから駅前広場や日本二十六聖人殉教地等への眺望に配慮したファサードとします。
- ・高架下については、高架の柱型を出すことでリズム感や陰影を創出すると共に、高架側面に庇を設置し、高架沿いに歩行空間を創出します。
- ・キャノピーによって東西軸を強調し、長崎の陸の玄関口となる「顔」を創出します。

<西側>

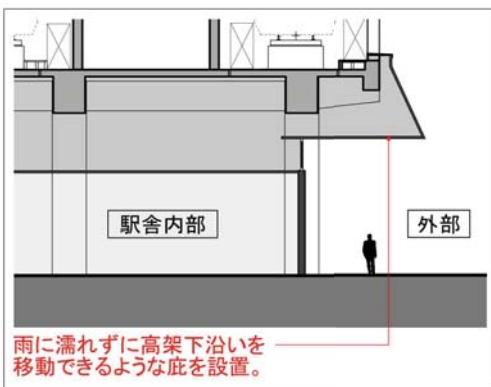
- ・ホームから駅前広場や稲佐山等への眺望に配慮したファサードとします。
- ・高架下については、高架の柱型を出すことでリズム感や陰影を創出すると共に、高架側面に庇を設置し、高架沿いに歩行空間を創出します。
- ・キャノピーによって東西軸を強調し、川との繋がりを演出します。

□東西軸を強調する空間構成とします。

- ・東西のキャノピーとラチ外コンコースが連続した空間を形成し、駅前広場へと延びる東西軸が印象的に感じられる設えとします。

□山から見た際の存在感に配慮した美しい屋根をつくります。

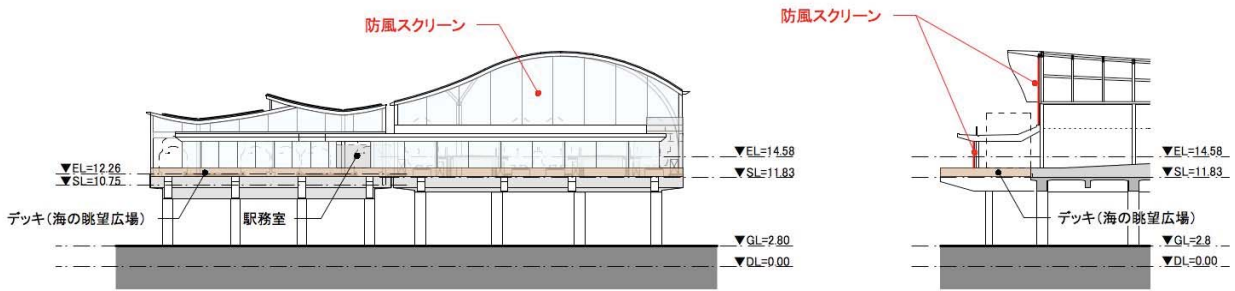
- ・ホーム屋根は過度に分節せず、適度なボリューム感をもったものとします。



木橋の構造体を雨から防ぐと共に、意匠にもなっている。
[渡月橋の桁隠し/京都]

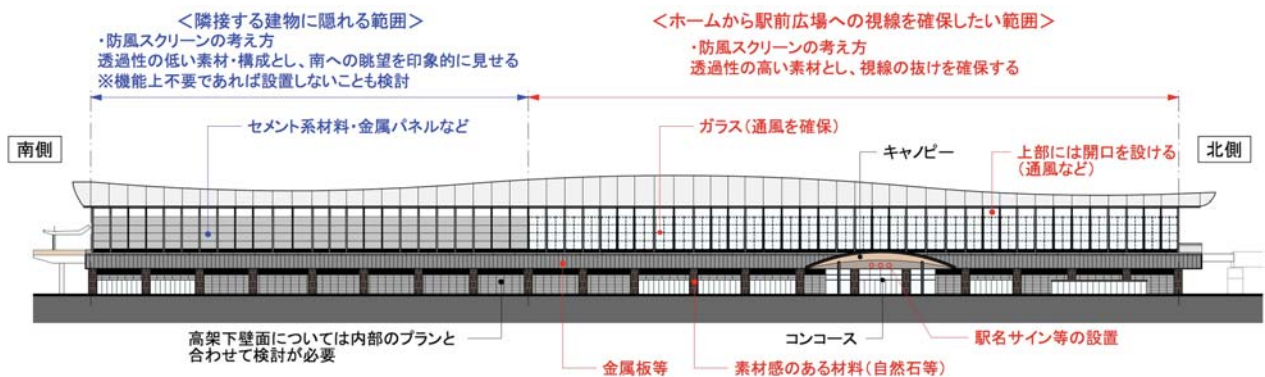
【高架側面庇】

高架側面に庇を設置することで、雨に濡れずに高架沿いを移動できる空間を創出する。



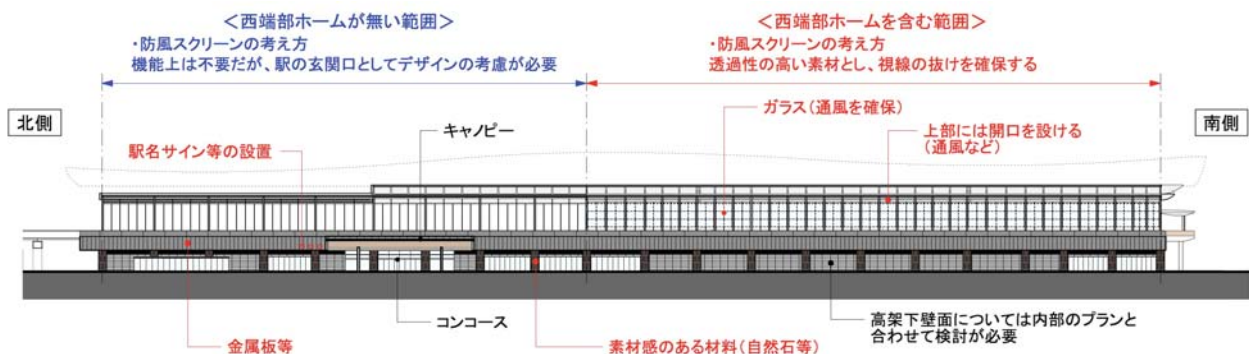
【南側ファサードイメージ図】

風の吹き込み抑制と通風のことを考慮し、防風スクリーンの設置範囲を決定する。
高架南側のデッキ整備とあわせて検討が必要。



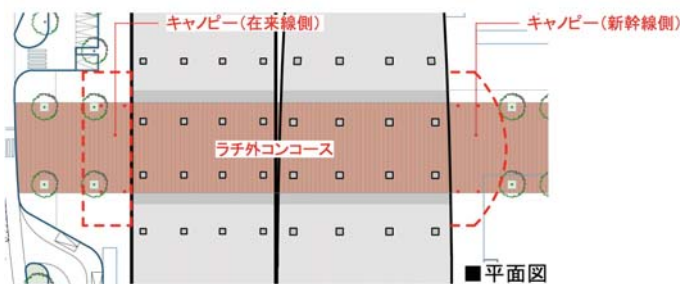
【東側ファサードイメージ図(新幹線側)】

防風スクリーンは平滑になりすぎず、通気用の段差を設けるなど変化を付けたものとする。
高架下は柱型を出すことによって、リズム感や陰影を創出し、圧迫感を軽減させる。
利用者動線に面する箇所は出来る限り賑わい施設となるように調整する。

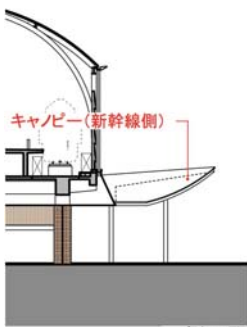


【西側ファサードイメージ図(在来線側)】

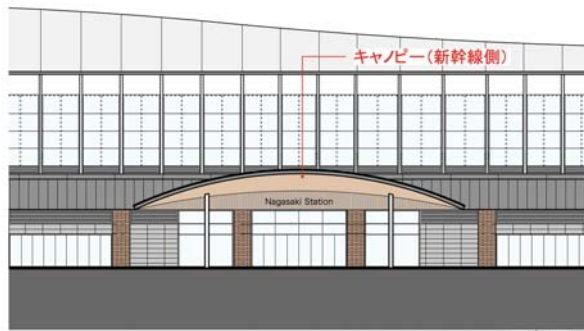
防風スクリーンは平滑になりすぎず、通気用の段差を設けるなど変化を付けたものとする。
高架下は柱型を出すことによって、リズム感や陰影を創出し、圧迫感を軽減させる。
利用者動線に面する箇所は出来る限り賑わい施設となるように調整する。



■平面図



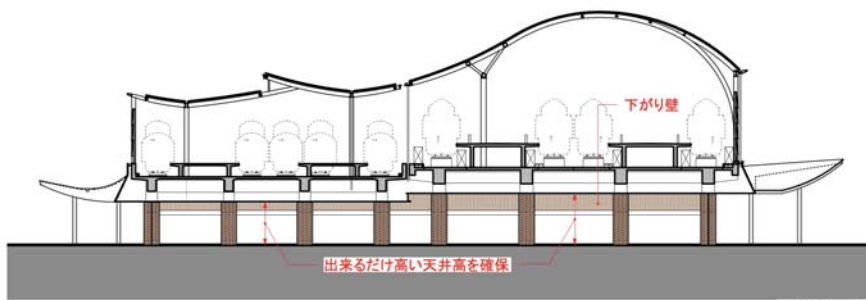
■側面図



■立面図

【キャンピーイメージ図】

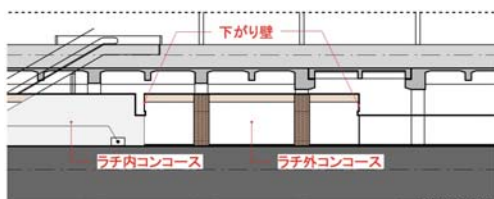
東西軸の軸線を強調し、駅舎の玄関口として相応しい形状とする。ラチ外コンコースと連続した一体的な空間を創出する。



■横断面図

【ラチ外コンコースイメージ図】

広がりのある空間となるように、天井を出来る限り高くする。また、天井と一体となった下がり壁を設置し、東西軸を強調したデザインとすることが望まれる。



■縦断面図



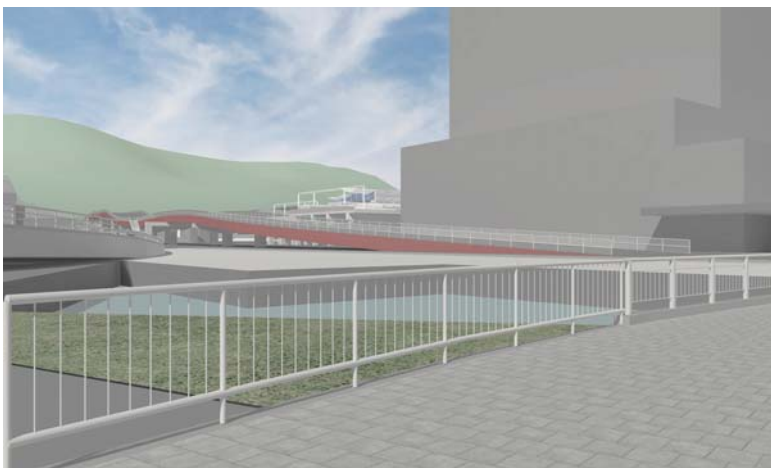
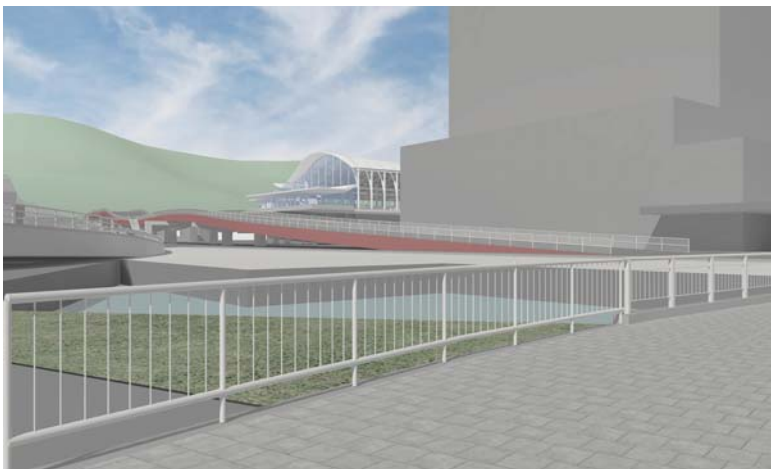
【ラチ外コンコースイメージパース】

天井と下がり壁の素材を揃えることで、軸性を感じさせる。



【県庁駐車場棟屋上から駅舎を望む】

県庁舎側から見た際に印象的なファサードとする。



【南東側（アミュプラザ向かい）から
駅舎を望む】

上図：屋根を高架端部まで設置する場合
 下図：屋根をホーム端部まで設置する場合
 左図のように高架南端部まで屋根がある場合は、南側から駅舎を見た際に駅としての「顔」が感じられる。



【東西軸（東側）から駅舎を望む】

列車の発着やホーム上の人々の動きが見える透明感のあるファサードによって、駅とまちの劇場的関係をつくり出す。



【長崎駅西通り線から駅舎を望む】



【稲佐山から駅方面を望む】

稲佐山等の眺望点から眺めた際にも、適度なボリュームによって、都市の玄関口としての駅の存在感を感じる。

5) 長崎らしい素材・技術の活用

【デザイン指針の関連項目】基本方針②・④、心得②・③・⑩

長崎の玄関口にふさわしい空間形成を目指し、コストや維持管理性を勘案しつつ、地域特性を踏まえた素材や技術を活用します。地域の人々の感性や風土に慣れ親しんだ素材や技術は、地域の誇りを生み、訪れる人々に長崎のまちを感じる手がかりを与えます。

具体的なデザイン方策

□「長崎らしさ」を感じさせる素材・技術を用います。

- ・地域の産業、歴史、地理的文脈を適切に読み込み、重要な部位においては長崎ならではの素材や技術を積極的に活用するものとします。
- ・直接的な形態によって安易に地域性を表現することは避け、素材感や風景によって長崎らしさを感じさせることを目指します。

□時間の経過に耐える素材とします。

- ・鉄道施設に相応しい十分な強度、耐久性を持った材料選定を行います。
- ・維持管理性に配慮した材料選定を行います。

□周辺との調和が図れる素材とします。

- ・色彩や形態など素材そのものが過度に主張するものは避け、周辺と調和し、人々の活動を引き立てるものとします。

□人々が過ごしやすい環境を創り出す素材とします。

- ・屋根材を膜にすることで明るいホーム空間とします。
- ・防風スクリーンは、採光や通風、視線の抜けに配慮した素材の選定、設置方法とします。
- ・特に夏の暑さと卓越風などの風への対応に留意します。

□場所毎に適切な素材を選定します。

- ・新幹線と在来線で仕上げをできる限り統一することで、一体感のある空間を創出します。
- ・ホームの屋根は構造体が美しく見える仕上げ、色彩とします。その他床材等については、ホーム空間の明るさ、付属物の視認性等に配慮した仕上げ、色彩とします。
- ・高架下は人の目に近く触れやすい場所であるため、自然石やレンガ等、質感があり、時間の経過と共に風合いを増すことで価値を高めていく素材とします。
- ・ラチ外コンコースの床材は、駅前交通広場の東西軸と連続性を損ねない材料とします。また、天井や下がり壁に木材を使う等、東西軸の軸性を強調する素材の使い方とします。

【素材のイメージ】



【煉瓦】

日本で初めて建築用煉瓦として製造されたハルデスレンガを初めとして、長崎では教会や歴史的建造物などに古くから使われている。



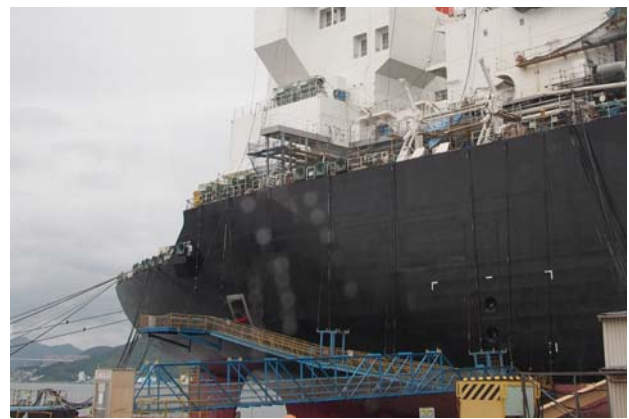
【自然石】

地場産である諫早石は建造物の壁面や舗装仕上げに使われており、長崎では馴染みの深い素材である。



【ガラス】

教会をイメージする要素の一つであるステンドグラスは、長崎のイメージにも繋がる。また、ガラス細工による工芸品なども多く見られる。



【鉄】

長崎には多くの造船所が存在し、鉄を曲げる精緻な加工技術は造船によって培われた特徴的な技術である。

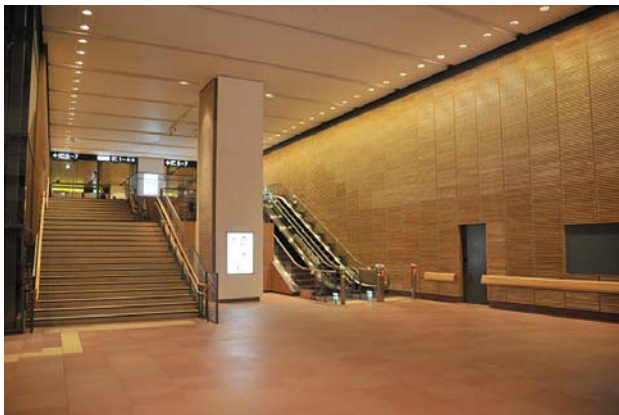


【木架構と煉瓦】

対馬などの離島には檜や杉など多くの森林資源が豊富に存在しており、県産材の活用が考えられる。また、「木と煉瓦」という素材構成は歴史的建造物には多く見られる構成であり、長崎にも存在している。



【木材を活用した駅舎事例】



【旭川駅コンコース壁面（タモ材）】



【日向駅自由通路天井（杉材）】

【屋根材（テフロン膜等）】



【ドレスデン中央駅（ドイツ / ザクセン州）】

「Foster+Partners」HP (<http://www.fosterandpartners.com>)より転載



【ザルツブルク中央駅（オーストリア / ザルツブルク州）】

「Tensinet」HP (<http://www.tensinet.com>)より転載

- ・日射反射率が高いため、内部空間が暑くなりにくい。
昼間は内部が明るくなるため、照明のランニングコストの低減が見込める。
- ・素材の経年劣化が少なく、汚れが付着しにくいいため、維持管理が簡素化できる。
- ・船の帆のイメージなど、海との関連性が強い。

※膜を設置する際の留意点



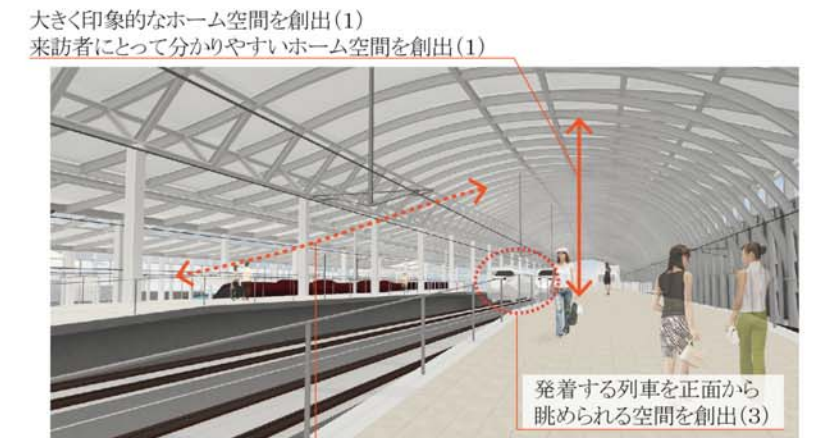
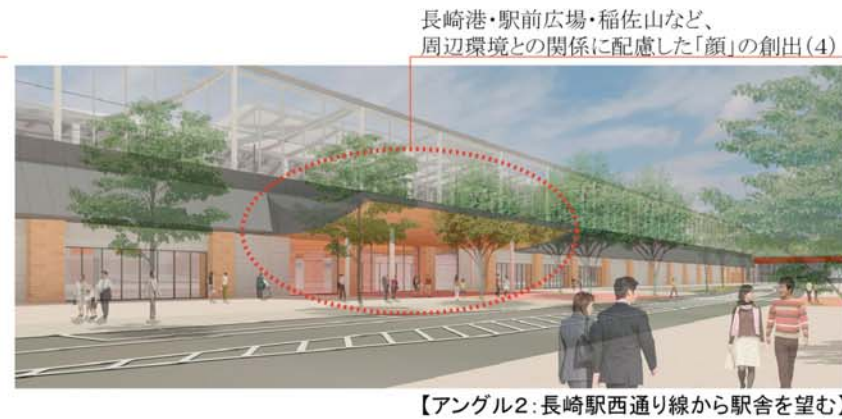
- ・写真左のように膜と梁の離隔が大きい場合、下地が目立ち煩雑な印象を受けるため、出来る限り膜と梁の離隔を小さくすることで、すっきりとした見た目にする。(写真右参照)

□長崎駅舎が目指すもの

以上に示したように、長崎駅舎はホーム空間のつくり方や、港や空への眺望、山からみた存在感、街に対する構えなどから導き出される条件によって、かたちづくりられます。個別に示したデザインの考え方について、以下に整理します。

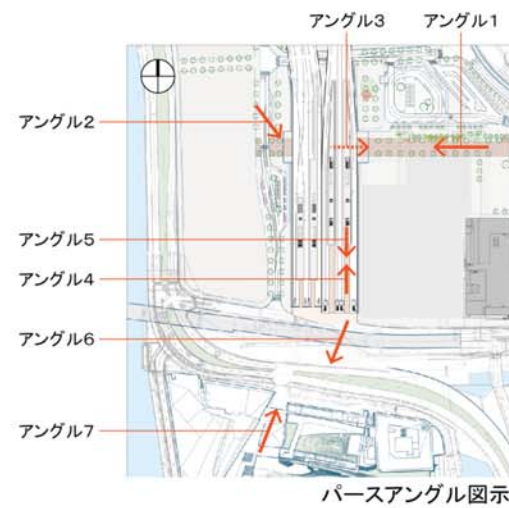
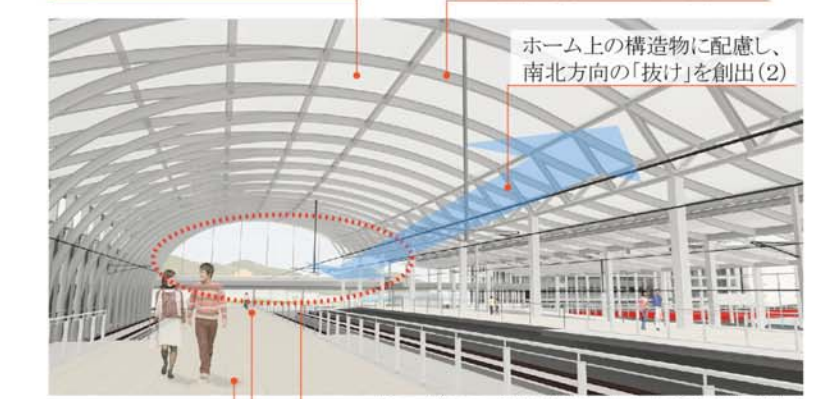
駅舎のデザイン基本計画

- (1) 来訪者を迎える大きなホーム空間の創出
- (2) 「海への方向性」を感じさせる空間の実現
- (3) 港に面した頭端駅の特徴を活かした空間の創出
- (4) 港・街・山に向かい合う「顔」の創出
- (5) 長崎らしい素材・技術の活用



新幹線・在来線が一体に感じられる構成(1)

「海への方向性」を感じさせる屋根架構のデザイン(2)



安全で快適なホーム空間を創出(1)

駅舎上屋南端部に眺望が確保できる開口を設置(2)

高架南端部から港が眺められる空間を創出(3)



※ () 内の番号は対応する基本計画を示す。

今後の課題

長崎駅舎は、国際観光文化都市・長崎の玄関口として、駅を利用する様々な人々の気持ちをわくわくさせ、旅情を引き立て、これから巡る長崎のまちと歴史、自然等への期待感を高める空間となることが望まれます。

これを実現するためにも、基本設計、実施設計、現場監理の各段階において、デザイン基本計画におけるイメージを十分に踏まえつつ、随時鉄道事業者等とのコスト面、管理面を含めた調整を行っていくことが必要となります。また、駅舎と広場との連携、キャノピーとの取合い等、異なる事業主体が密に連携を取り、一体的なデザインの実現を目指すことが求められます。

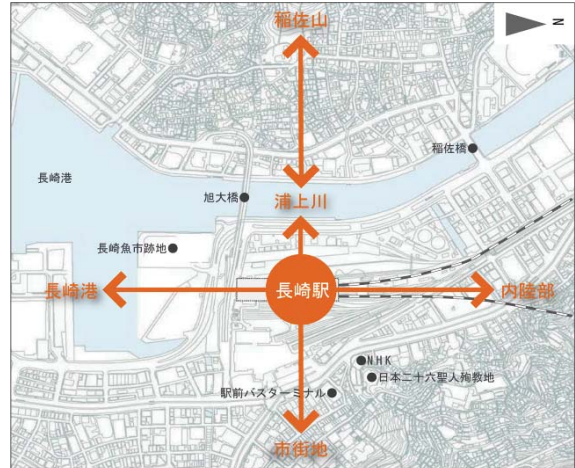
(2) 駅前広場等のデザイン基本計画

1) 駅周辺の大骨格となる象徴的な東西軸の創出

【デザイン指針の関連項目】基本方針②・③・④、心得①・②・③・④・⑤・⑥・⑨・⑪

デザインの狙い

- ・ 駅とまち、駅と水辺をつなぐ明快な軸線により、長崎駅周辺地区の中心となる象徴的な空間を創り出します。
- ・ 街側から駅舎ファサードを印象的に見せ、新しい長崎駅の象徴性を演出します。
- ・ 駅を降りた来訪者が初めて長崎に出会う場所として、稲佐山や斜面住宅地、日本二十六聖人殉教地等、駅を囲む特徴的な風景への視点場となり、来訪者へ長崎らしさを感じさせます。
- ・ 駅から周辺市街地や水辺への移動を分かりやすく、快適なものとしします。現在よりも西側に移動する駅舎と周辺市街地をつなぎあわせる場所としします。



【長崎中心部の地形と長崎駅周辺エリアとの関係】

出典：「長崎駅周辺エリアデザイン指針」（平成27年3月）

具体的なデザイン方策

□市街地から浦上川まで、歩行者動線を東西にスムーズにつなぎます。

- ・ 駅舎のラチ外コンコースを貫き、稲佐山や浦上川など駅周辺の景観とまちの活動を駅前につなぐ象徴的な空間としします。

□広い歩行幅員と植栽、舗装等により象徴的な軸性を演出します。

- ・ 煉瓦や石など、長崎を感じさせる材料や高木の列植等により、空間の軸性を演出します。
- ・ 駅舎コンコースから空間的に連続した、十分な幅員の歩行空間を確保します。

□周辺施設と一体的に利用される滞留空間を設けます。

- ・ 周辺の施設や広場と連続した滞留空間を設け、それらをつなぐことによって、単調ではなく歩いて楽しい歩行空間としします。

□空間の軸性を顕在化させる照明計画としします。

- ・ 歩行者目線だけでなく、ホーム空間などからも、象徴的な軸性を感じさせる照明としします。



【東西軸のイメージ（東西軸からまちを望む：昼景）】
煉瓦等の舗装材料や適切な植栽計画により象徴的な空間とする



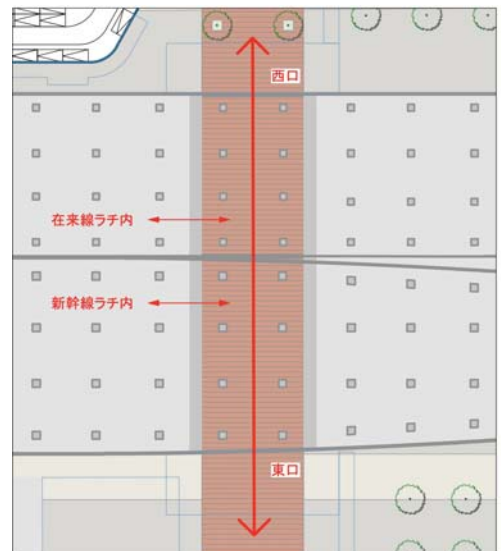
【東西軸のイメージ（東西軸から駅舎を望む：昼景）】



【東西軸のイメージ（東西軸からまちを望む：夜景）】

【ラチ外コンコースと東西軸の連続性】

ラチ外コンコースは、中央を柱で分断しないような配慮を行い、駅前広場から連続する東西軸を中心とした左右に広がりのある空間とします。床材についても、東西軸の連続性を損ねない材料とします。



今後の検討課題

- ・ 交流拠点施設用地との調整による駅西側東西軸のあり方の検討
- ・ 開発予定地との調整による東西軸の幅員や設えの具現化
- ・ 設置費用や維持管理を踏まえた歩行者支援システムの導入についての検討

2) 市街地や水辺への回遊を引き出す重層的な歩行者動線の創出

【デザイン指針の関連項目】基本方針②・③、心得③・④・⑤・⑥

デザインの狙い

- ・市街地や臨海部、周辺の史跡等へ、円滑で分かりやすいアクセスを可能とします。
- ・地上レベルの移動を基本としながら、デッキ動線との組み合わせにより歩行者の移動選択性を向上させ、駅周辺の回遊を活性化させます。
- ・災害発生時における安全で迅速な移動を可能とします。

具体的なデザイン方策

□歩行者動線を大切にした広場レイアウトとします。

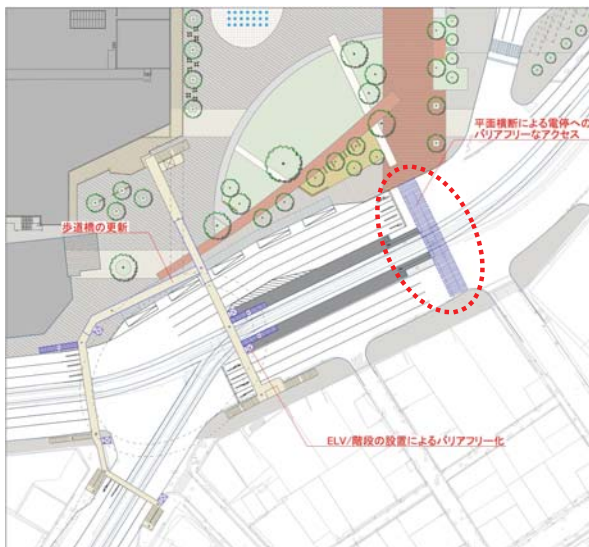
- ・東西方向だけでなく、南北方向へも歩行者動線を確保した駅前交通広場レイアウトとします。
- ・東西軸から連続した、国道 202 号の平面横断の実現を目指します。

□駅や周辺施設から市街地や港へとダイレクトにつながる動線を創出します。

- ・長崎駅前交差点においては、既存歩道橋の更新の必要性を見据え、駅前と宝町、大波止、桜町各方面を結ぶ国道 202 号横断デッキの更新・バリアフリー化を検討します。
- ・旭大橋の低床化の動向や、開発予定地との調整を踏まえ、駅周辺から臨海地区への歩行者動線となる旭大橋・浦上川線横断ブリッジの設置を検討します。
- ・駅周辺の既存/新設施設からのデッキ動線をつなぎ、連続的な歩行者回遊動線を創出します。
- ・これら周辺と接続するデッキやブリッジについては、駅舎や駅前広場との整合性に配慮した質の高いデザインを検討します。

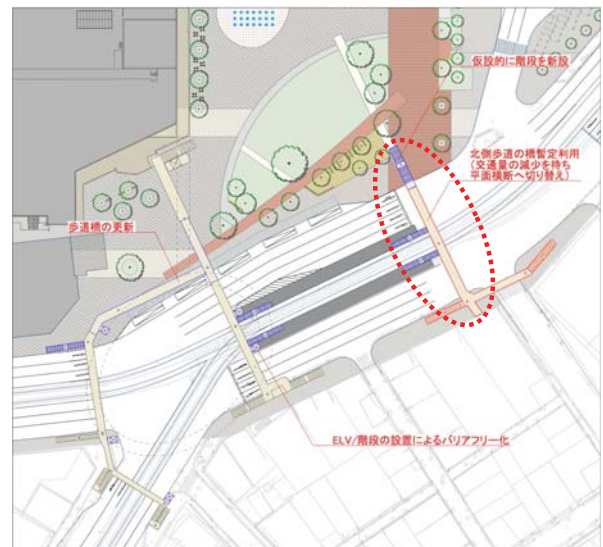
□地上動線とデッキ動線をつなぐ上下動線を効果的に設置します。

- ・駅周辺施設や周辺市街地との関係に留意し、駅から市街地や臨海部、周辺の史跡等へバリアフリーでの移動が可能となるよう、適切な位置に昇降施設を設置します。



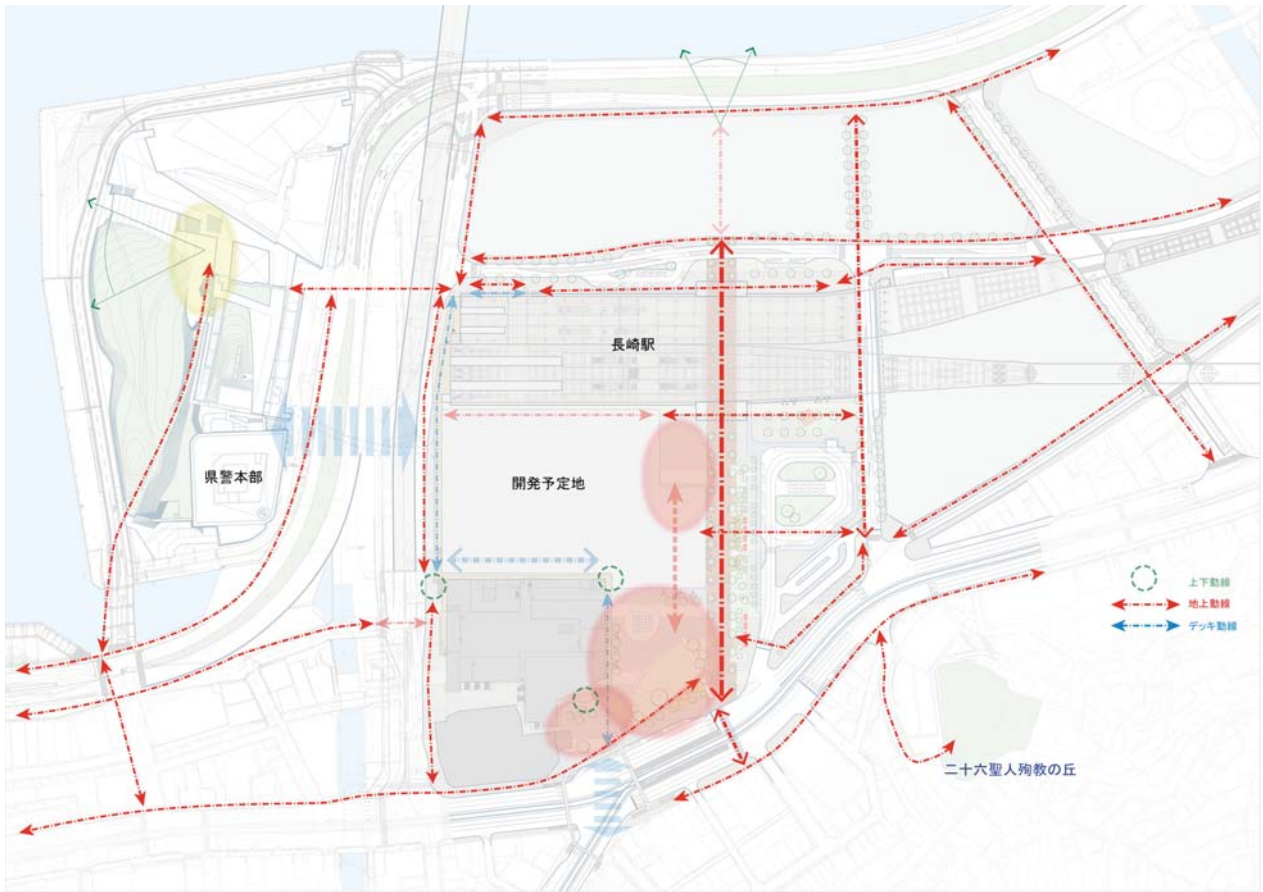
【国道 202 号の横断イメージ (平面横断)】

- ・北側歩道橋及び高架広場は撤去し、東西軸から連続した平面横断による移動を基本とする。また、南側歩道橋は新設を含めた更新およびバリアフリー化を検討する。



【国道 202 号の横断イメージ (※段階整備)】

- ・国道の交通量の推移を鑑み、新幹線開業時 (平成 34 年) に平面横断が困難な場合は、北側歩道橋を暫定利用しながら、電停へは南側歩道橋からエレベーターによるバリアフリーアクセスを図る。



【駅周辺動線イメージ図】

※ 周辺事業の動向にあわせて、計画を具現化していきます。



駅と周辺施設をつなぐデッキ施設（姫路市）



質の高い歩行者デッキのデザイン（川崎市）

今後の検討課題

- ・ 周辺施設事業者との調整による歩行者動線（地上動線／デッキ動線）の連続性の担保
- ・ 旭大橋の低床化の動向を見据えた、駅周辺と臨海地区をつなぐブリッジの架橋位置と実現方策の検討
- ・ 国道 202 号の平面横断に伴う交通処理の検証と協議
- ・ 長崎駅前交差点等のデッキ更新に向けた道路管理者等との調整

3) 駅前を市民の憩いと活動の舞台とする広場群の創出

【デザイン指針の関連項目】基本方針①・②・③・④、心得③・④・⑥・⑦・⑧・⑨・⑪・⑫

デザインの狙い

- ・駅前交通広場を交通処理のためだけの広場とするのではなく、人々の集まる交流拠点とし、日常的な憩いや活動の可能な場所とします。
- ・長崎への来訪者をもてなし、人々の活動によって、長崎らしさを感じさせる駅前とします。
- ・駅舎の南面、東面、西面が海、街、川・山に面した長崎駅の立地特性を十分に活かし、それぞれの特徴が感じられる空間とすると共に、お互いの賑わいを連携させます。

具体的なデザイン方策

□互いに連携し、賑わいを生む「街の広場」、「驛の広場（※）」をつくります。

- ・市街地に面した多目的広場は、駅利用者だけでなく市民にとっての憩いと活動の場所となる「街の広場」として、豊かな緑陰や芝生広場、イベント利用が可能なフラットなオープンスペースなどを備えた賑わいの広場空間となるよう検討します。なお、現在の高架広場は撤去します。
- ・コンコース東口に面した開発予定地内において、駅利用者や来訪者を迎える賑わいと交流を生み出す「驛の広場」を創出します。
(※)「驛の広場」は民間事業者との調整により、民間事業での整備を検討します。
- ・開発予定地や東西軸を介して、街の広場と驛の広場を空間的に連続させ、賑わいの連携を創り出します。

□高架下空間と一体的に活用される「東西高架前広場」をつくります。

- ・東西の高架下に面した場所には、まとまったオープンスペースを設け、高架下施設との一体利用が可能な高架前広場としてしつらえます。
- ・駅周辺や交通等に関するインフォメーション機能、公共交通の乗り継ぎ、待合い機能を持たせます。

□浦上川へつながる「川へのプロムナード」をつくります。

- ・交流拠点施設用地との調整や歩行者専用道路との連携により、東西軸から浦上川まで抜ける連続した歩行者の回遊空間・滞留空間を駅西側に創出し、浦上川に面した開放感と稲佐山への眺望を西口駅前交通広場にもたらしめます。

□長崎港を望む「海の眺望広場」をつくります。

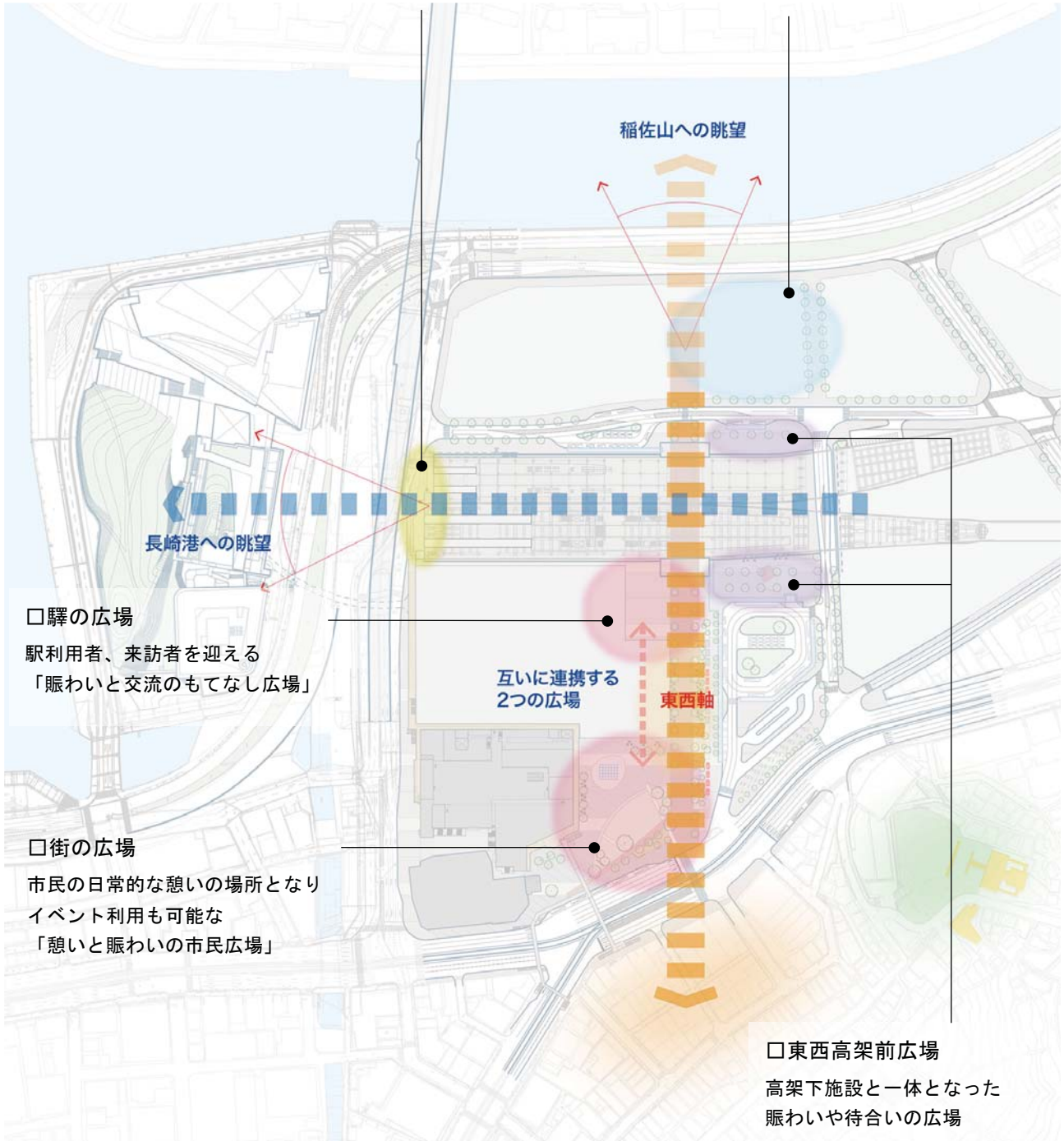
- ・ホーム高さに合わせ、駅南側に長崎港を望むデッキ状の歩行者空間の設置を検討します。
- ・旭大橋低床化の動向を見据えた駅舎南側デッキの設置や開発予定地における開発計画との調整を行い、長崎駅周辺地区から臨海部へつながる歩行者回遊動線の一部となります。

□海の眺望広場

臨海部につながる回遊動線の一部となる、長崎港を望む眺望広場

□川へのプロムナード

稲佐山への眺望と浦上川への動線を駅前に取り込む歩行者回遊空間



□驛の広場

駅利用者、来訪者を迎える「賑わいと交流のもてなし広場」

□街の広場

市民の日常的な憩いの場所となりイベント利用も可能な「憩いと賑わいの市民広場」

□東西高架前広場

高架下施設と一体となった賑わいや待合いの広場

【広場等ゾーニング図】



【街の広場のイメージ】



【街の広場イメージ写真】

まちなかに緑陰を与え、駅利用者や買い物客、地域住民等が自由に憩うことの出来る芝生広場のイメージ
[日向駅]

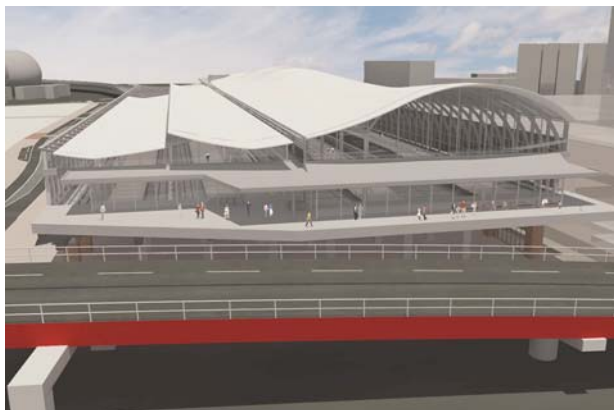


【街の広場イメージ写真】

駅ビルに面した部分は賑わいのスペースとしてイベント時の利用も可能なしつらえ
[東京ソラマチ]



【驛の広場のイメージ】



【海の眺望広場のイメージ】



【東口高架前広場のイメージ】

今後の検討課題

- ・ 開発予定地事業者との調整による驛の広場と街の広場（多目的広場）の空間的な連続性の確保
- ・ 市民意見や維持管理等をふまえた街の広場（多目的広場）のレイアウトの具現化
- ・ 交流拠点施設や歩行者専用道路との調整による浦上川への動線の確保
- ・ 旭大橋の低床化の動向や周辺施設との調整による駅舎南側ブリッジの架橋位置や歩道上デッキの設置についての検討
- ・ 各広場等における具体的な利活用イメージの検討
- ・ 広場等の活用を具体的にマネジメントする主体の育成
- ・ 交番、トイレの適切な配置（高架下 or 広場群）の検討

4) 駅からの明快な乗り継ぎを可能とする交通広場の配置

【デザイン指針の関連項目】基本方針②、心得⑤・⑩

デザインの狙い

- ・ 駅から他の公共交通手段への乗り継ぎ利便性を向上させ、初めての来訪者や海外からの来訪者にとっても分かりやすく、市内各地への移動がしやすい広場レイアウトとします。
- ・ 公共交通への安全なアクセス、乗降が可能な施設とします。
- ・ 新幹線の開通等に伴う観光需要の増加等に対応した交通施設規模とします。

具体的なデザイン方策

□ 駅発着のバスやタクシーは駅の近くに集約配置します。

- ・ 現在分散しているバス停は出来る限り駅周辺に集約し、特に駅を起終点とするバスやタクシーは駅付近に配置することにより、コンパクトで分かりやすい交通レイアウトとします。
- ・ 西口、東口それぞれの利用ニーズに応じた施設規模を確保します。

□ 高速バスターミナル機能を駅近くに配置します。

- ・ 高速バスターミナルを現在の国道沿いから駅近くに移設することにより、鉄道と空港、周辺エリアとの接続性を高めます。

□ 路面電車電停へのバリアフリーなアクセスを可能とします。

- ・ 国道 202 号の平面横断や横断デッキ更新の検討、駅前交通広場と電停との接続性の向上などにより、電停へのバリアフリーなアクセスを可能とします。

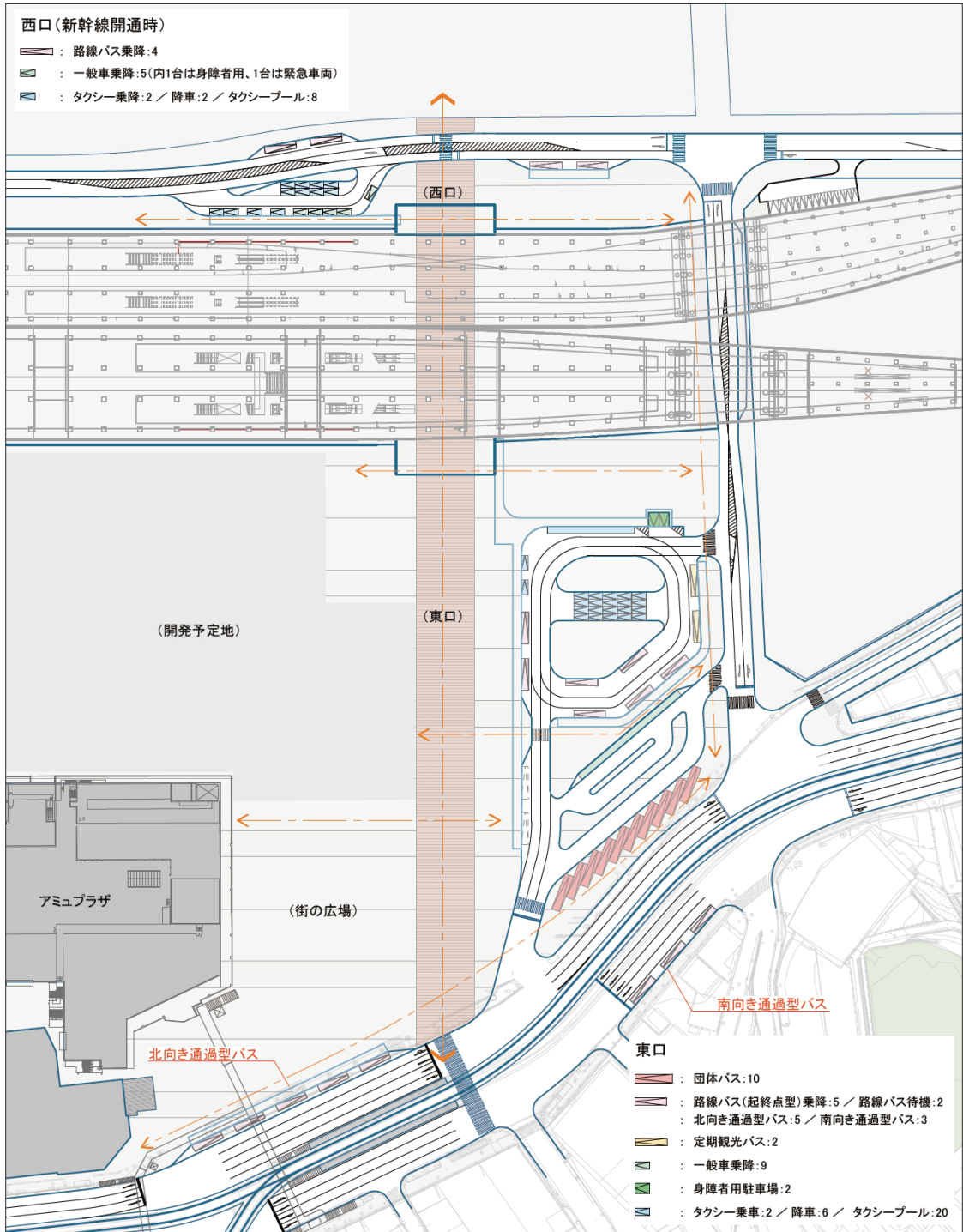
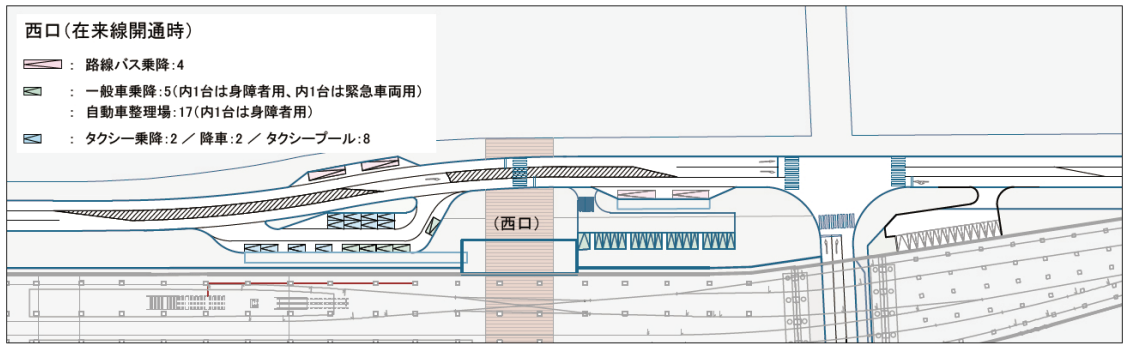
□ 雨天時にも移動しやすい乗り継ぎ動線をつくります。

- ・ キャンピやシェルターの設置や周辺施設との連携により、雨天時においてもバス停や電停等に移動しやすい動線を創出します。

導入交通施設	路面電車	バス					タクシー		一般車		二輪車等駐車場	緊急車両
		路線バス(通過型)	路線バス(起終点型)	高速バス	定期観光バス	団体貸切バス	乗降場	プール	乗降場	自動車整理場		
配置場所												
国道 202 号沿道	○	○										
東口駅前交通広場			○		○	○	○	○	○			○
西口駅前交通広場							○	○	○	○		○
長崎駅西通り線		○	○									
トランジットモール線				○								
高架下											○	

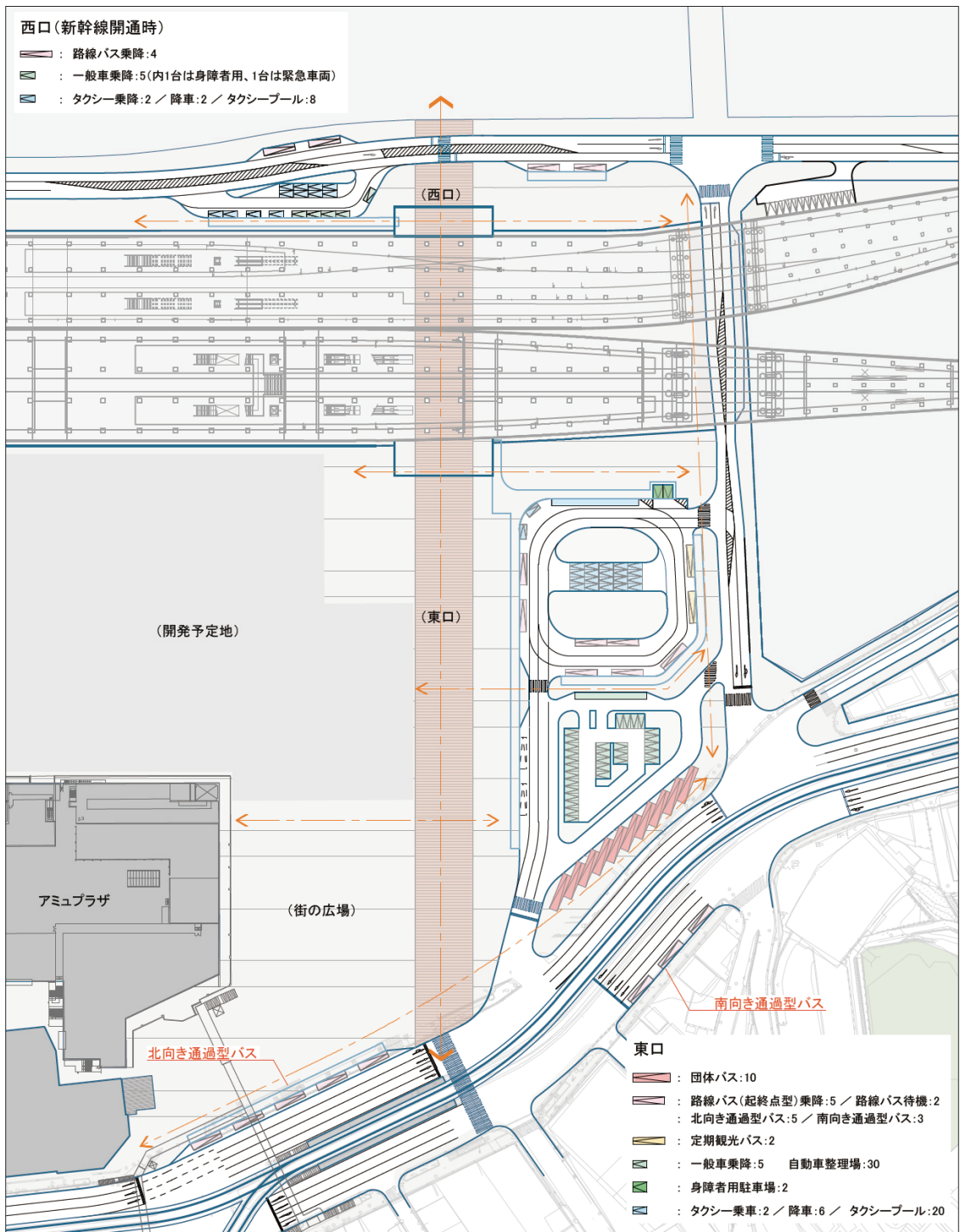
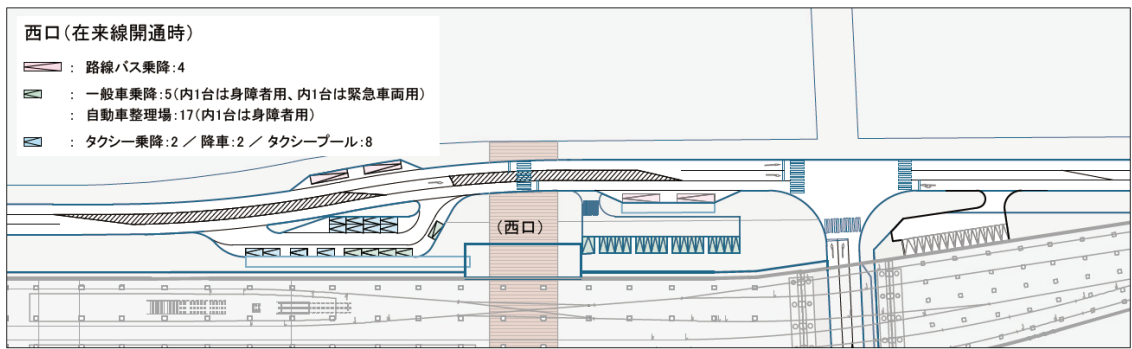
【導入交通施設と配置場所】

各方面からの利用ニーズが高いため、駅東西双方にバス、タクシー、一般車の乗降場等を導入し、利用者の利便性を高める。交通施設数は、将来駅乗降客数に基づく算定や交通事業者との協議等を踏まえ、適切な規模とする。

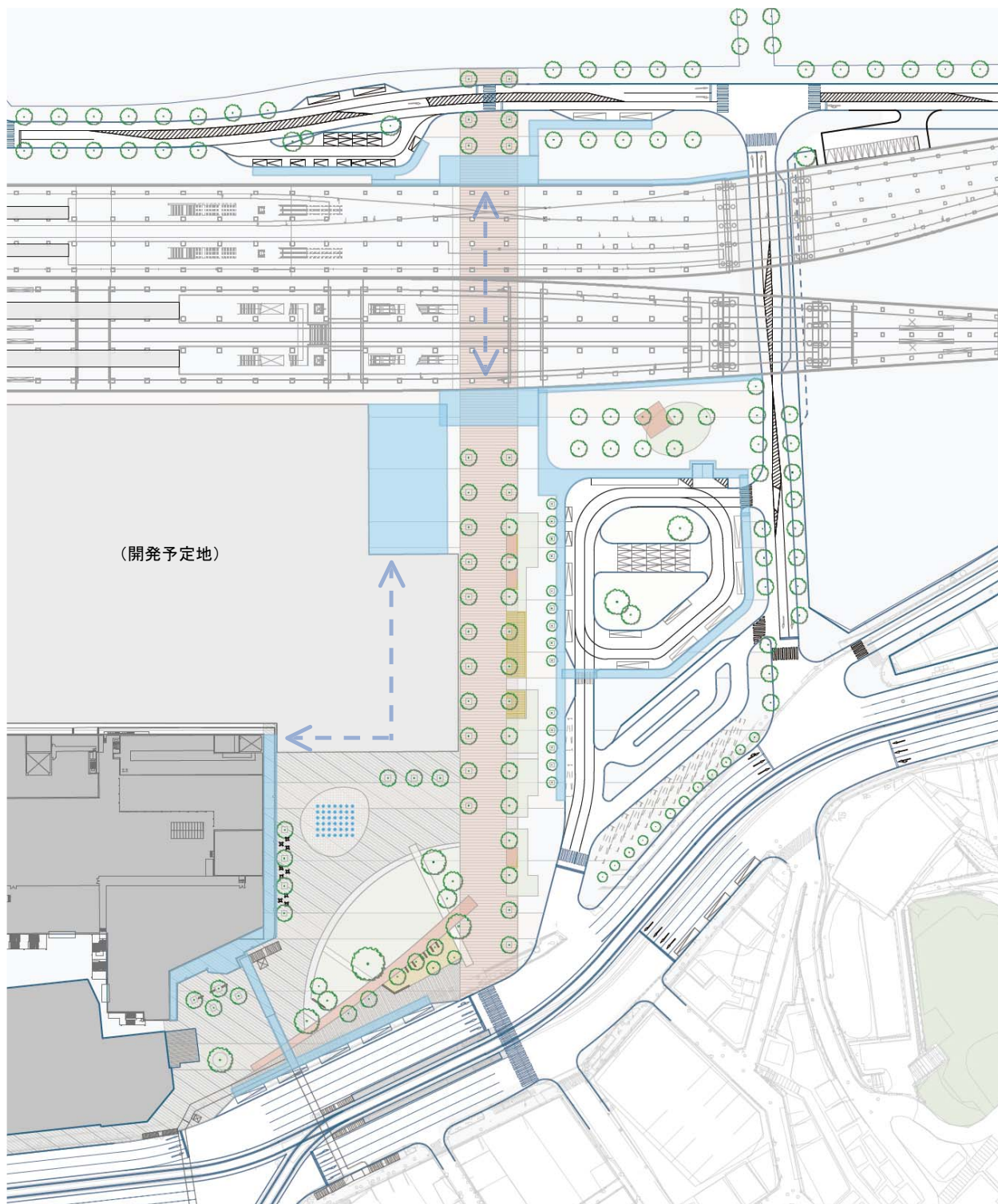


【交通施設レイアウト平面図(案1)】

東口に自動車整理場を設置せず、キスアンドライドの機能性を高めた案



【交通施設レイアウト平面図(案2)】
東口に自動車整理場を設置した案



【キャノピー／シェルターの接続イメージ】

キャノピーやシェルター、開発予定地内の動線（※）によってラチ外コンコースからバス停や電停への屋根動線をつなぐ（※開発予定地の動向にあわせて、計画を具現化していきます）

今後の検討課題

- ・ 交通事業者等との調整による交通レイアウトの具体化
- ・ 東口駅前交通広場の整備を見据えた西口駅前交通広場の段階的整備計画の検討

5) 駅周辺エリアの快適な移動をもたらす街路空間と滞留空間のしつらえ

【デザイン指針の関連項目】基本方針²、心得④・⑤・⑥・⑦・⑨

デザインの狙い

- ・周辺市街地における街路は移動としての機能だけでなく、市街地の貴重なオープンスペースとして、沿道施設と一体となった滞留や賑わいをつくりだす場所とします。
- ・東西軸を中心に統一されたデザインを目指しつつ、立地や沿道の用途等によりそれぞれ異なる通りの性格によって、メリハリをつけ、画一的になりすぎない駅周辺の回遊路を生み出します。

具体的なデザイン方策

□緑陰や溜まり空間等により、歩行者にとって快適な街路空間を創出します。

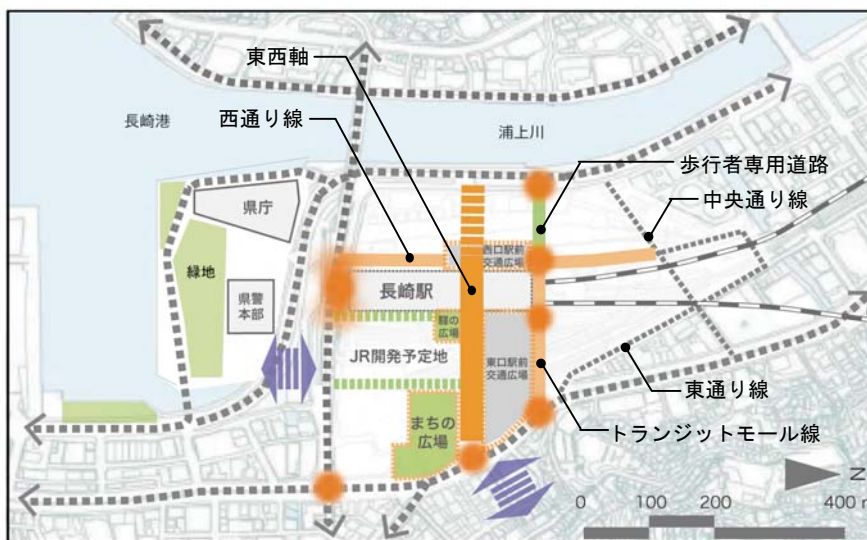
- ・歩きやすい舗装材料や、緑陰を作り出す植栽配置などにより、気持ちよく歩くことの出来る街路空間とします。
- ・交差点部や建物の際にはベンチや植栽を配置し、一休み出来るような溜まり空間をしつらえます。

□通りから見た際の圧迫感が少なくデザインに配慮した鉄道高架橋とします。

- ・中央通り線を跨ぐ橋梁の形式や梁と柱の接合部分のデザインを工夫すると共に、地覆と高欄を分節し、メリハリのついた細部の納まりとすること等によって、圧迫感を軽減するなど、デザインに配慮します。

□通りの個性や賑わいを演出できるしかけをつくります。

- ・照明柱に垂れ幕などを設置することにより、通りの個性や賑わいの演出を促します。
- ・照明、車止めや信号、案内標識などの要素は、トータルに検討された色彩、デザインとします。
- ・道路占用許可の特例制度等を活用し、街路空間の積極的な利活用を促進します。



【通りの性格】

- : 駅を中心に水辺とまちを結びつける交流の主軸
- : 交流の主軸を補い沿道土地利用とセットでにぎわいを創り出す通り
- : 駅と水辺を結びつける憩いの通り
- : 駅周辺の路地的通り

【広場・溜まり空間】

- : メインの広場・溜まり空間 (人々が集う広場)
- : ゆとりと一体感のある空間を創り出すまちかど・交差点
- : 駅と周辺エリアとの連携

【通りの性格と広場・溜まり空間の配置イメージ】

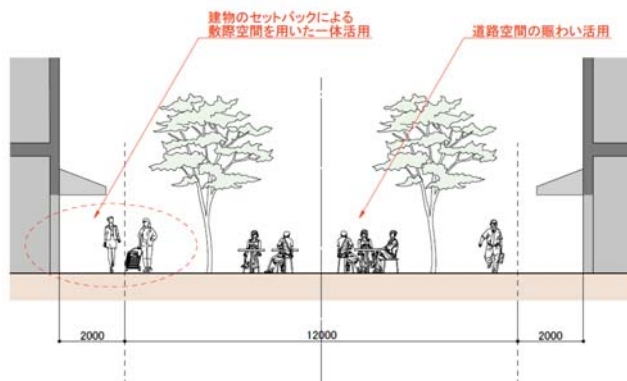
「ゆとりと一体感のある空間を創り出すまちかど・交差点」等において、多様な人の「居場所」となる溜まり空間を創出し、それらを細かくつなげていく。

出典：「長崎駅周辺エリアデザイン指針」

(平成 27 年 3 月)

【歩行者専用道路】 駅と水辺を結びつける憩いの通り

トランジットモール線から連続し、浦上川に抜ける広場のような街路空間。浦上川への方向性を意識しつつ、道路占有許可の特例等を積極的に活用し、沿道施設と一体となった賑わいを誘導します。



【歩行者専用道路断面図】



【歩行者専用道路のイメージ】

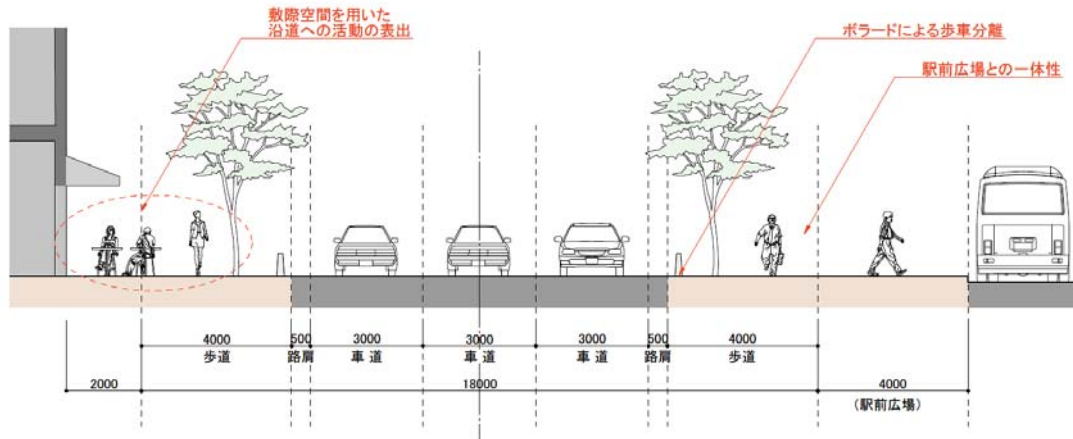


【オープンカフェのイメージ】

池袋グリーン大通り（写真左）や新宿三丁目モア4番街（写真右）等では、社会実験や道路占有許可の特例制度の活用によって、道路上に民間のオープンカフェを設置し、通りに賑わいを創出している。

【トランジットモール線】 交流の主軸を補い沿道土地利用とセットで賑わいを創り出す通り

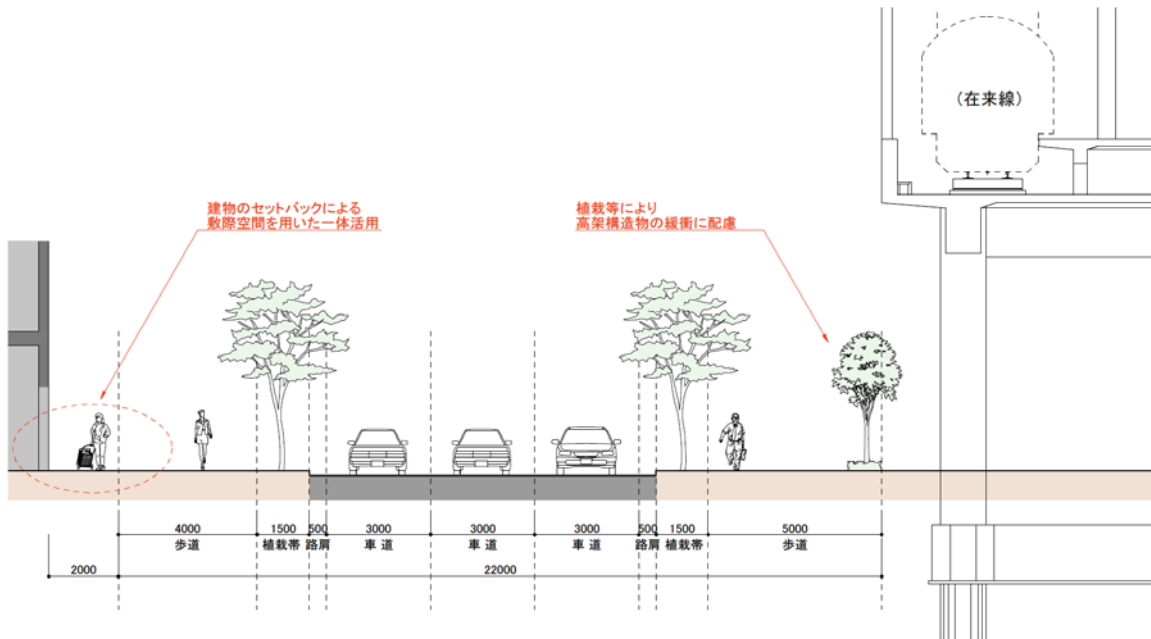
東西駅前広場をつなぐ動線として東西軸を補い、歩行者を中心とした街路。沿道施設の敷き際空間と一体となった賑わいの創出を促します。



【トランジットモール線断面図】

【西通り線】 交流の主軸を補い沿道土地利用とセットで賑わいを創り出す通り

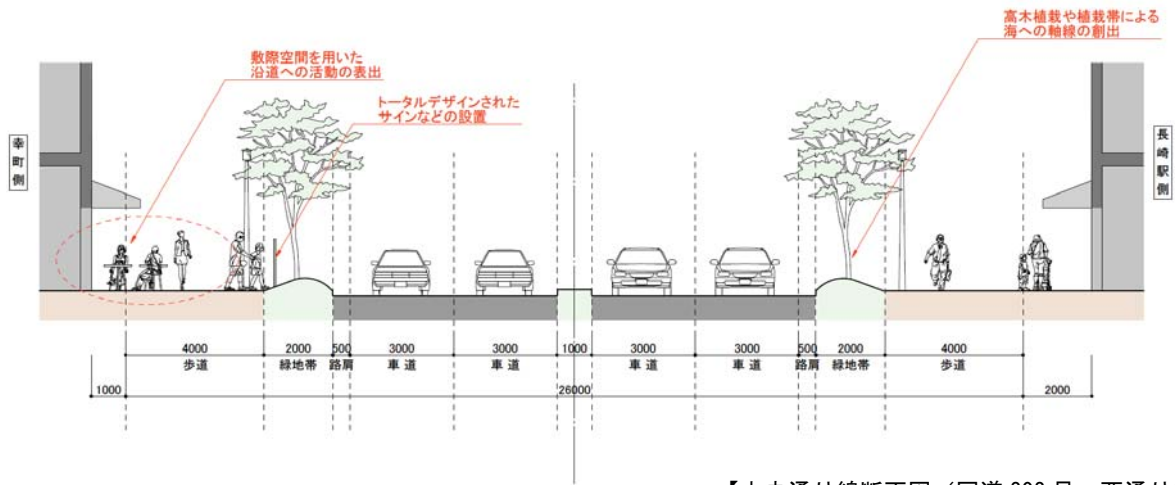
西口駅前広場を介して駅と交流拠点施設をつなぐ通り。高架沿いは暗い場所とならないよう、特に緑化等に配慮します。



【西通り線断面図】

【中央通り線】 駅周辺の東西方向の回遊性を補完する通り

国道 202 号と浦上川線をつなぐ広幅員街路。高木や植栽帯により川への軸性を創出するとともに、広い歩道幅員を活かして施設の敷き際空間と一体となった賑わいの創出を促します。



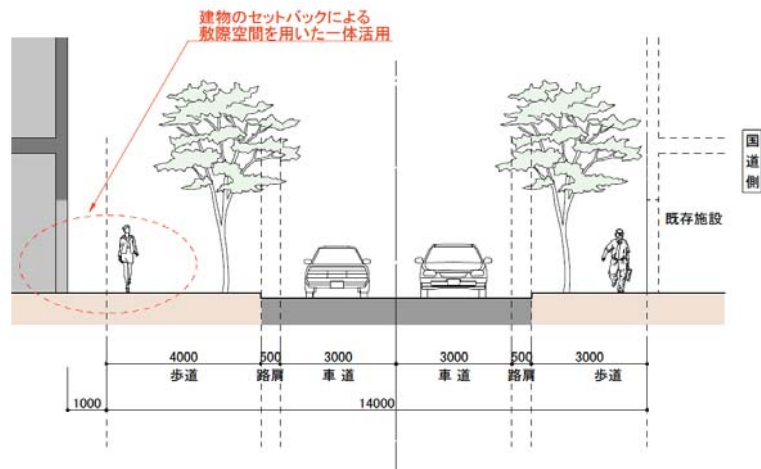
【中央通り線断面図（国道 202 号～西通り線）】



【中央通り線のイメージ】

【東通り線】 駅周辺の南北方向の回遊性を補完する通り

駅周辺を回遊する通りとして、トランジットモール線から中央通り線をつなぐ通り。舗装、植栽などにより、裏通りとならないように配慮します。



【東通り線断面図】

今後の検討課題

- ・沿道土地利用に応じた街路デザインの深度化
- ・沿道土地利用者との調整による敷際空間の活用方策の検討

6) 長崎の風景に調和した素材活用とストリートファニチャー等の設置

【デザイン指針の関連項目】基本方針②・④、心得③・⑤・⑨・⑩・⑫

デザインの狙い

- ・長崎の風景との調和を図り、利用者にとって居心地のよい環境をつくります。
- ・地球環境を保全しつつ持続可能で、時間とともに成熟するような街の素地をつくります。

具体的なデザイン方策

□長崎の歴史風土に根ざし、時間の経過とともに魅力を増すような素材を用います。

- ・煉瓦や諫早石など、長崎の歴史や風土に根ざした天然素材を積極的に用います。
- ・時間の経過に耐え、時間と共に風合いを増すような素材を用いることを基本とします。
- ・人々の活動を引き立て、人々が過ごしやすい環境を創り出すような素材を用います。

□場所ごとに適切な素材を選定します。

- ・必要とされる性能や維持管理を考慮し、耐久性が高く、長持ちする素材づかいとします。
- ・ラチ外コンコースや民間敷地の壁面後退空間等については、隣接する駅前広場や道路等との舗装材の連続性に配慮します。

□風景を阻害せず、シンプルで味わいのあるファニチャーデザインとします。

- ・照明や車止め、シェルター、ベンチ、案内サインなどは、周辺の風景を阻害せず人々の活動を引き立てるような、シンプルかつ味わいのあるものとしてトータルにデザインします。

□臨海部の地域特性や長崎の気候にふさわしい植栽計画とします。

- ・臨海部の地域特性や長崎の気候を踏まえ、耐潮性や耐暑性に優れた草木を選定し、人々に効果的に潤いと緑陰を提供する植栽計画とします。

【広場の素材イメージ】



自然石（諫早石）

- ・諫早産の砂岩。石畳として長崎市内に多く使われている。
- ・ベージュ、グレー系の混在。施工時は明るい色であるが、経年変化によりくすんだ色合となる。



煉瓦（ハルデス煉瓦）

- ・日本で初めての建築用煉瓦として作られた。約40mmの厚さが特徴。
- ・グラバー園内部、小菅修船場などに見られるほか、出島バイパス下には復元煉瓦が用いられている



イペ材（ボードウォーク）

平板、その他

- ・メリハリをつけるため、比較的重要度の低い場所については一般的な材料を用いる。
- ・諫早産骨材を用いた平板や諫早砂利を用いたコンクリート舗装など、素材選定を行う。

【素材イメージ写真】

【ファニチャーのイメージ】



車止めや照明柱の統一的なデザイン [松山市]



地場の木材を天井に用いた待合いシェルター [修善寺駅]



トータルにデザインされた案内サイン [日向市駅]



質感高くデザインされた電停シェルター [富山駅]

今後の検討課題

- ・ 現地での見直しなどによる素材の吟味
- ・ 地域性を活かしたファニチャーデザインの検討

(3) 全体に係るデザイン基本計画

1) 駅周辺としてまとまりを感じることでできる風景の創出

【デザイン指針の関連項目】基本方針①・②・③、心得②・⑥・⑦・⑨

デザインの狙い

- ・本デザイン基本計画で対象とする施設単体のデザインの質を高めることのみならず、それらと向き合う周辺施設と一体感のある風景を創出し、都市の顔として、その魅力を高めます。

具体的なデザイン方策

□駅舎や駅前広場等のデザインに当たっては、周辺施設計画との連携を図ります。

- ・駅舎や駅前広場等のデザインは、想定される周辺施設計画との関係性に十分に留意することとし、そのデザインの考え方を明確に示すことで、周辺の施設計画に対し、配慮を促します。
- ・駅前交通広場や街路の沿道においては、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目指します。

□協議・調整を通じて、調和の取れたまちなみを誘導します。

- ・デザイン指針に基づき、デザイン調整会議等を通じて、協議・調整を図ることで、駅舎や駅前広場を中心に、デザインに一体感のある調和の取れたまちなみを誘導します。



駅前広場と駅ビル間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、駅ビルと一体感のあるオープンスペースが生まれている。

[姫路駅/サンクンガーデン]



計画段階から、まち全体にわたって都市デザイン調整を行うことで、異なる事業者及び設計者が携わった街区であっても相互のデザインの調和が取れた空間を創出している。

[幕張ベイタウン]

2) 世界新三大夜景の焦点でありつつ周囲と馴染む光の演出

【デザイン指針の関連項目】基本方針①・③、心得②・⑧・⑨・⑪・⑬

デザインの狙い

- ・世界新三大夜景の焦点にふさわしい印象的な光を演出すると同時に、すり鉢状の地形における自然発生的な明かりの集合体としての長崎の夜景の特徴を踏まえ、街の明かり、道の明かりと調和した夜景景観を創出します。
- ・親しみと暖かみと安心感を与える夜の街並みを演出します。

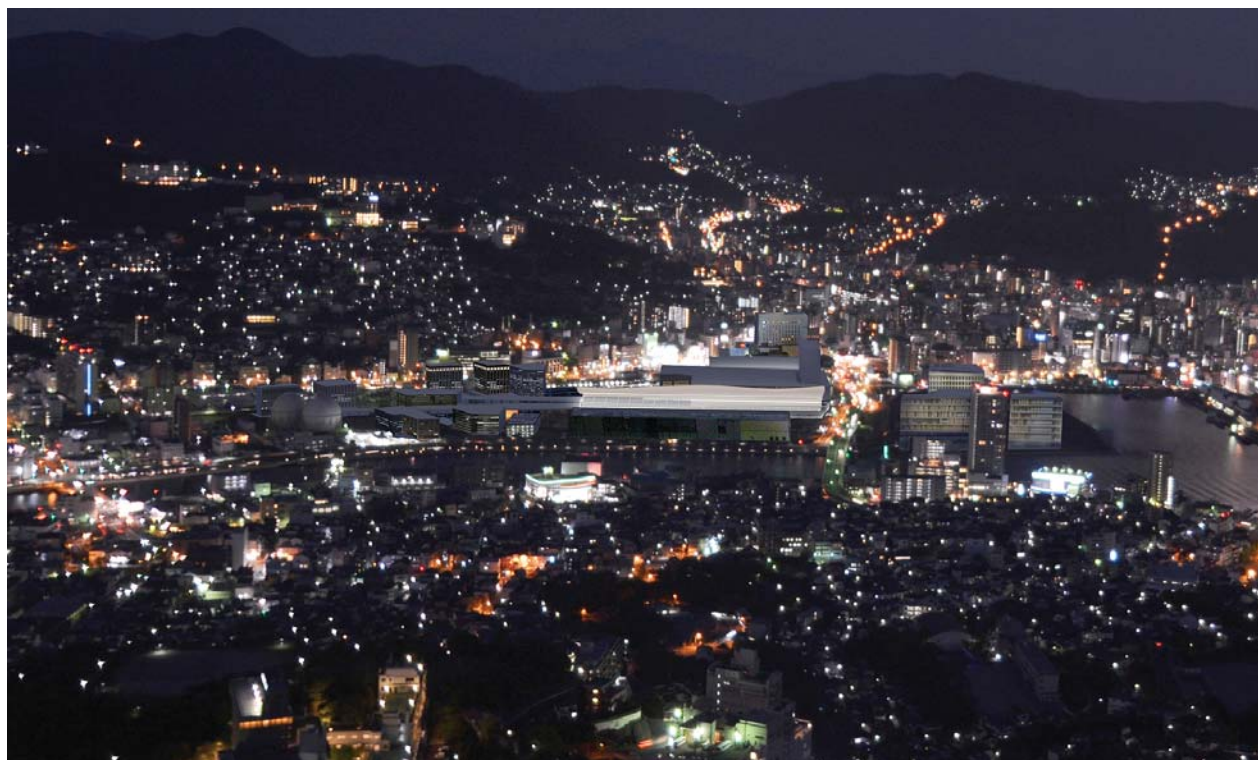
具体的なデザイン方策

□ 駅舎・駅前広場等の造形と一体となった照明計画とします。

- ・ホーム屋根の適度なボリューム感を持った光と屋根やファサードからの漏れ光を効果的に融合させ、駅舎の造形と一体となった印象的でありつつも自然な照明計画とします。
- ・駅の新たな骨格軸としての東西軸を顕在化させるような照明計画とします。

□ 人や緑を美しく見せ、安らぎを演出する環境にやさしい光を用います。

- ・まぶしさが少なく、暖かい色味で演色性が高い灯具を用います。
- ・適切な間隔で照明を配置し、機能に応じた適切な照度を確保します。
- ・維持管理性に配慮した省エネルギーの光源を使用します。



【鳥瞰パース（夜景加工）】



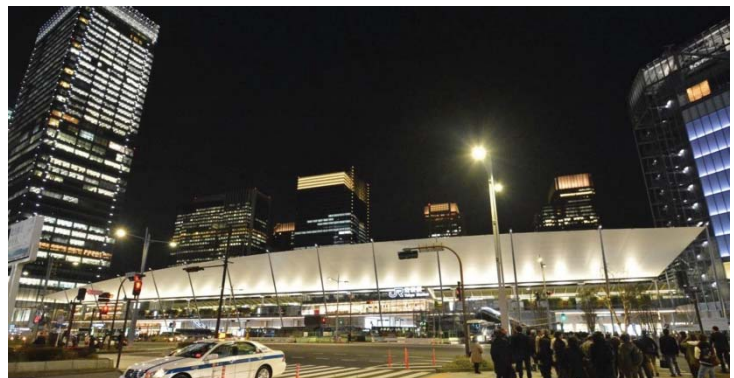
ガラスホールの構造体を約 600 灯の照明で照らし上げ、建築の特徴を表現している。
[東京都/東京国際フォーラム]



外部から光を当てず、室内からの漏れ光を整え建築を演出している。
[ニューヨーク市/ IAC ビル]



ガラスで覆われた大空間の奥の壁を照らすことで大空間が浮かび上がり、建築を光の箱として表現している。
[北上市文化交流センターさくらホール]



屋根に光を与え、光の帆をイメージし、駅の存在をダイナミックに印象づけている。
[東京駅/グランルーフ]



ランドスケープデザインに合わせた光のデザインで、人が集い、楽しく歩ける光環境を創出している。
[大阪市/セントプレイスシティ]

【照明計画イメージ写真】

今後の検討課題

- ・ 駅舎や駅前広場等のデザイン検討の深度化に伴う照明計画の具体化
- ・ 周辺施設の照明計画との調整
- ・ 照明実証実験による特に遠景からの見え方の検証

4. 今後の課題

□関係者との継続的な協議・調整

本デザイン計画を具体的な空間に落とし込み、実際に多くの人に愛され、利用される場を創出するためには、鉄道事業者、交通事業者、交通管理者、道路管理者等との継続的な協議・調整を行い、デザイン面のみならず、維持管理や整備後の運用のあり方まで含めた合意形成を図ることが求められます。

□デザインマネジメントの着実な運用

本デザイン基本計画の対象施設である駅舎、東西駅前交通広場、多目的広場、街路、鉄道高架橋については、定期的に検討会議を開催することにより、設計、施工段階までデザインの一貫性を持たせながら事業を推進することが求められます。

また、それらの施設に関連する建築物等についても、デザイン調整会議等を通じて、調和の取れたデザインへ調整を図ることで、国際観光都市・長崎の玄関口にふさわしい一体的で魅力あるまちなみ景観を誘導することが望まれます。

□行政組織間／庁内部署間の連携

本デザイン基本計画の対象事業を推進するためには、県市が協働すると共に、関係部署の連携が必要となります。各関係者が継続的に目標意識と課題認識を共有するため、組織横断的な密接なコミュニケーションが望まれます。

□適切な設計者の選定

最終的に出来上がる施設や空間を質の高いデザインとするためには、上記のような連携・調整のための体制づくりを行うこととあわせて、技術と地域理解を兼ね備え、市民や関係者等の意見をまとめ上げていく柔軟性を持ち合わせた適切な設計者を選定することが重要です。

□計画段階からの市民の関わりの創出

空間整備完了後にその場所がいきいきした場所であり続けるかどうかは、市民の皆さんに愛着を持ってもらい、利用してもらえるかどうかにかかっています。計画段階から、ワークショップでの意見交換やイベントの開催等を通じて、市民と一緒に空間をつくり上げることで、利用者ニーズを反映した「つかわれる」空間を実現すると共に、できあがった空間への愛着を醸成することが望まれます。