

# 長崎駅周辺まちづくり基本計画

---



平成 23 年 2 月

長 崎 市

# 目 次

## 1 長崎駅周辺まちづくり基本計画について

- (1) 基本計画の目的と位置づけ . . . . . P1
- (2) 計画範囲 . . . . . P2

## 2 地区の位置づけや特性・個性、現状と課題

- (1) 地区の位置づけ . . . . . P3
- (2) 地区の特性・個性 . . . . . P3
- (3) 地区の現状と課題 . . . . . P4

## 3 地区の将来像とまちづくりの基本方針

- (1) まちづくりの基本的な考え方 . . . . . P5
- (2) 長崎駅周辺地区の将来像 . . . . . P6
- (3) まちづくりの基本方針 . . . . . P6

## 4 具体的な取り組みについて

- (1) 地区別の土地利用や機能配置について . . . . . P10
- (2) 交通結節機能の強化や回遊性の向上について . . . . . P13
- (3) 市内の各拠点や隣接地域との連携について . . . . . P17
- (4) 景観形成について . . . . . P17
- (5) 環境への配慮について . . . . . P19
- (6) 建築物等の誘導について . . . . . P19

## 5 計画の実現に向けて . . . . . P21

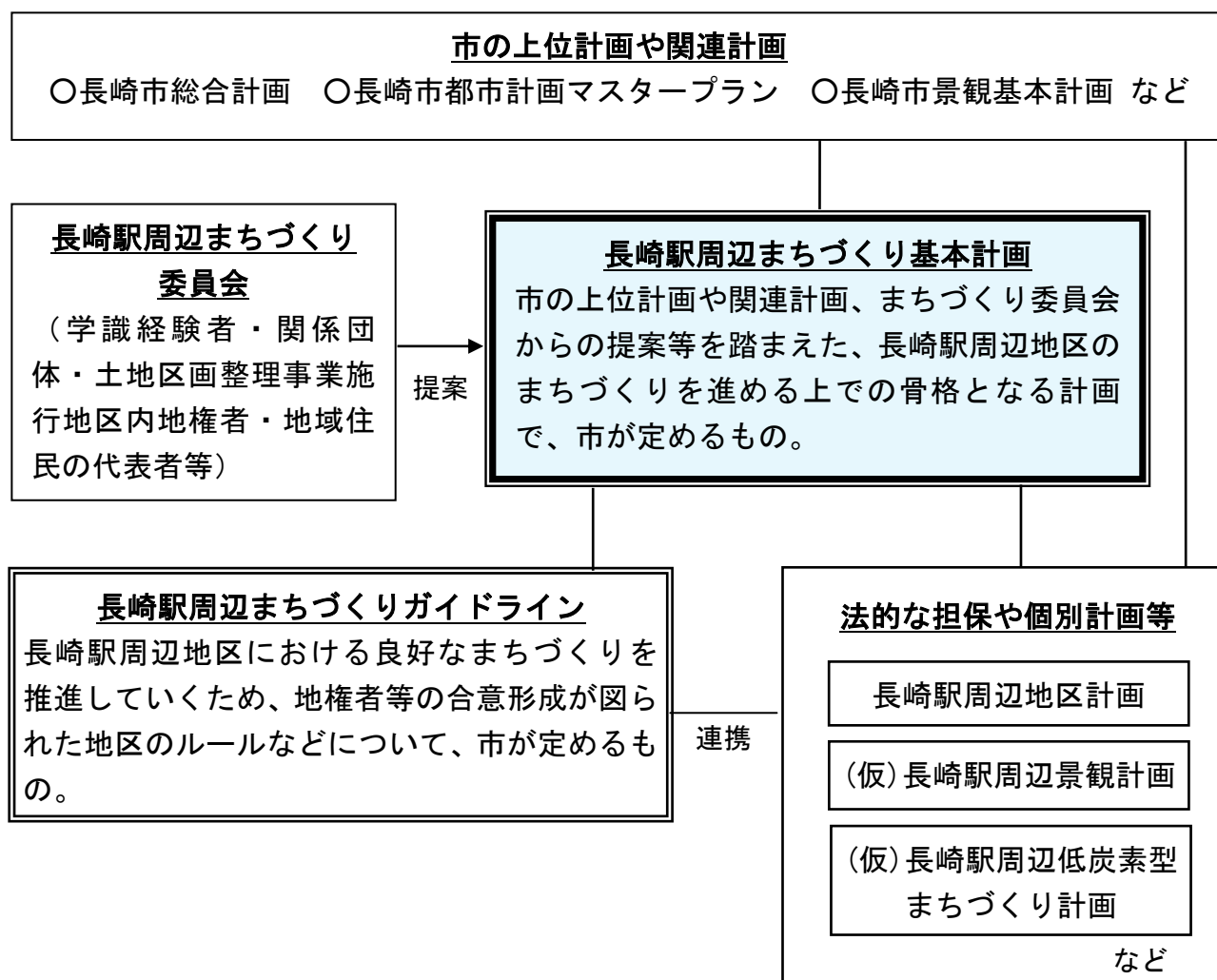
# 1 長崎駅周辺まちづくり基本計画について

## (1)基本計画の目的と位置づけ

長崎駅周辺地区においては、長崎駅周辺再整備事業として、国の事業である九州新幹線西九州ルート建設計画、長崎県の事業である JR 長崎本線連続立体交差事業、長崎市の事業である長崎駅周辺土地区画整理事業を相互に関連しながら進めている。

本基本計画は、市の上位計画・関連計画や、長崎駅周辺まちづくり委員会からの提案等を踏まえ、長崎の新しい玄関口にふさわしい都市拠点の形成を図ることを目的に、長崎駅周辺土地区画整理事業の施行区域内における今後のまちづくりの骨格について市が定めるものであり、地区の個別計画や具体的なルールづくりの基本となるものである。

なお、長崎駅周辺再整備事業の完了には、一定の期間を要することから、今後の社会経済情勢等の変化が生じた場合は、必要に応じて検証し、見直しを行うことにより、事業の円滑な推進を図るものとする。



長崎駅周辺まちづくり基本計画の位置づけ



長崎駅周辺再整備事業位置図

## (2) 計画範囲

基本計画における計画範囲は、長崎駅周辺土地区画整理事業の施行地区（約 19.2ha）を基本とするが、隣接する駅前商店街や八千代町街区、魚市跡地などを含めた歩行者動線のあり方やまちづくりの誘導などについても考え方を整理する。



長崎駅周辺まちづくり基本計画の計画範囲



## 2 地区の位置づけや特性・個性、現状と課題

### (1)地区の位置づけ ～求められる役割や機能～

#### 上位計画・関連計画から

##### 上位計画

- ・長崎市第四次総合計画
- ・長崎市都市計画マスタープラン

##### 関連計画

- ・長崎市中心市街地活性化基本計画
- ・まちなか再生の行動に関する基本方針
- ・長崎市景観基本計画
- ・長崎港内港地区都市景観誘導基準
- ・長崎市交通バリアフリー基本構想
- ・長崎市緑の基本計画
- ・長崎市環境基本計画
- ・長崎市地球温暖化対策実行計画
- ・長崎市住生活基本計画
- ・「長崎市中心部・臨海地域」都市・居住環境整備基本計画 など

- 長崎の玄関口にふさわしい都市拠点となること
- 既存の拠点との連携を図ること
- ゆとりある市街地景観を形成すること
- 交通機関相互の連結性を向上させること
- 緑化による魅力あるエントランス空間を創出すること
- 低炭素型で持続可能なまちとなること
- 多様な人が暮らしやすいまちとなること

#### 広域的な視点から

- 県都を代表する顔となること
- 西九州地域を輝かせる吸引力となること
- 陸のルート（全国）と海のルート（離島や東アジア等）の結節点（ゲートウェイ）となること

### (2)地区の特性・個性 ～強みとして活かすべきこと～

#### 🌐長崎の大景観の中心

- ・海、まち、山といった長崎の大景観の地理的な中心に位置する。

#### 🌐もてなしと交流の玄関口

- ・日本の西端に位置し、終着駅かつ始発駅として観光客をもてなす玄関口であり、人、物、情報が行き交う交流の拠点である。



稲佐山山頂からの眺望

### ●歴史遺産との連携

- ・世界遺産の構成資産候補の一つである「日本二十六聖人殉教地（西坂公園）」に近接しているほか、教会や寺、神社がならぶ西坂・諏訪の森方面や、路面電車等により平和公園方面へ至る動線の起点である。

### ●うるおい・やすらぎの空間

- ・長崎港へ開け浦上川に面しており、海、川といった水辺の空間を有している。

### ●多様な交通が行き交う拠点

- ・鉄道、路面電車、バス、タクシーなど多様な公共交通機関の結節点であると同時に、九州有数の交通量を有する国道 202 号に面した交通の拠点である。



日本二十六聖人殉教地（西坂公園）

## (3)地区の現状と課題 ～解決すべきこと～

### ✚土地の有効活用

- ・長崎駅西側に広大な鉄道、貨物用地が広がり有効活用されていない。

### ✚交通の輻輳解消

- ・現在の駅前交通広場は狭隘で、様々な交通の輻輳が生じている。

### ✚乗り継ぎ利便性の向上

- ・県営バスターミナルが鉄道駅から離れ、また、国道上や駅前広場内にバス停が分散しており、利用者にとってわかりづらい。

### ✚バリアフリー化

- ・長崎駅前電停への動線がバリアフリー化されていない。

### ✚情報発信機能の充実

- ・観光客等に対する様々な情報を総合的に発信する機能が不十分である。

### ✚周辺道路の整備

- ・(都)旭大橋線に接続する中央郵便局横の市道で交通混雑が発生している。

### ✚既存商店街や歴史資産との連携

- ・新しい駅舎は現在の位置から西側へ移動するため、駅と商店街を繋ぐ歩行者動線の整備が必要である。
- ・国道沿いの建築物等により、世界遺産の構成資産候補の一つである「日本二十六聖人殉教地（西坂公園）」への眺望が遮断されている。



長崎駅前交通広場の現状

### 3 地区の将来像とまちづくりの基本方針

上位計画・関連計画における地区の位置付けや、現状と課題、特性・個性等を踏まえ、今後のまちづくりを進める上での基本的な考え方や、地区の将来像及びまちづくりの基本方針を整理する。

#### (1)まちづくりの基本的な考え方

##### ア 地区のまちづくりについて

- 人口減少、少子高齢化が進み、都市間の競争が激しさを増すと予測される中、長崎が、地方の一都市として埋没することなく、これからも持続可能な都市として光り輝き続けるためには、長崎の個性・強みを際立たせたまちづくりを進めることが重要である。
- 長崎駅周辺地区は、長崎の陸の玄関口として、広域交通・市内交通の結節点としてはもちろん、これまで長崎の魅力を育んできた「交流」の歴史を未来に向け継承する地区として、ひと・もの・情報などの様々な交流があり、人々が集い、憩い、学び、にぎわい、暮らす、新たな都市拠点として整備する。
- そのまちづくりにあたっては、海、まち、山といった長崎の大景観の中心に位置するといった地形的な特性や、日本の西端であるという地理的特性、さらには歴史的背景などを踏まえ、長崎の個性と調和する魅力ある都市景観や、ゆとりとやすらぎが感じられる質の高い都市空間を形成する。

##### イ 都心地域の拠点間の連携について

- 市では、都市づくりの重点地区として「賑わいの歴史・文化地区」と「水辺の都市軸」を設定し、「長崎駅周辺の再整備」と「古くからの市街地である、まちなかの再生」を市街地再生の両輪として整備を進めている。
- 特に、都心地域においては、新たにまちづくりが進められる「長崎駅周辺地区」と、賑わいの拠点である「中心市街地」、そして「水辺のゾーン」の3つの拠点が、個々に魅力を高め、連携し、求心力を強化することが、都市全体の持続的発展、さらには地域間競争力を高めるうえで大変重要である。





- そのためにも、それぞれの拠点を持つ「強み」を最大限に活かし、「まちの器と中身」を充実させていくとともに、より有機的な連携を図るうえで、歩行者動線の整備と公共交通機関の強化等を図っていくことが不可欠である。

## (2)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～

## (3)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～

- 長崎駅周辺地区においては、交通結節点としての特性や、大規模敷地の創出が可能となる地域特性を活かし、“陸の玄関口”となる新しい都市拠点として、ひと・もの・情報の交流を促進し、にぎわいを創出するまちづくりを目指す。

- 駅に近接した優れた交通利便性を背景として、付加価値の高い集合住宅機能（職住近接型住宅など）の導入を促進し、質の高い暮らしの空間を創出することで、交流やにぎわい空間の創出と併せ、人口減少や超高齢化社会に対応した集約型都市構造の形成に資するまちづくりを目指す。



かもめ広場でのイベント風景

### 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～

- 長崎駅周辺地区は、JR 長崎本線や路面電車、バス、タクシーなど多様な公共交通機関が集中するほか、東側の国道 202 号は九州有数の交通量がある幹線道路であり、多様な交通が行き交う拠点となっている。

- 今後、新幹線という新しい交流の基盤を手に入れることにより、より多くの来街者（観光客、ビジネス客等）が見込まれることから、鉄道駅と他の交通機関相互の円滑な乗り継ぎを確保す



国道 202 号（長崎駅前電停）の現状



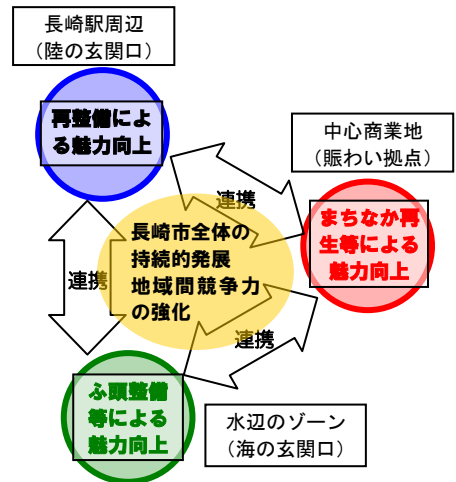
る必要がある。

- このことから、陸の玄関口として、来街者のみならず全ての人々を円滑に受け入れ、市内の各観光地、まちなかや水辺のゾーンなど市内の各拠点との回遊性確保、さらには、離島を含む県内各地域との連携を図るなど、広域的な交通結節点及び市内交通の結節点としてのまちづくりを目指す。

### 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～

- 長崎駅周辺地区において新たに創出される交流やにぎわいを、中心商業地や水辺のゾーンをはじめとした都市全体に波及させていく。
- そのため、まちなかの賑わい拠点である「中心商業地」や、海の玄関口である「水辺のゾーン」とともに、個々に魅力を高め、連携し、求心力を強化していくことにより、長崎市全体の持続的発展、地域間競争力の強化となるまちづくりを目指す。



都心地域における各拠点の連携イメージ

### 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～

- 長崎駅周辺地区は、海、まち、山といった長崎の大景観の地理的な中心に位置するとともに、日本二十六聖人殉教地（西坂公園）といった歴史資産に近接している。
- さらに、長崎に降り立った人が長崎のイメージを最初に形づくる場であるとともに、市内の各所から見下ろされる場でもある。
- このことから、長崎駅周辺地区に新しく形成されるまちなみが長崎の大景観に溶け込み、周辺の歴史資産と調和するまちづくりを目指す。



鍋冠山からの眺望

---

## 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～

---

- 長崎駅周辺地区では、全ての人にとって、利用しやすく、わかりやすいまちとするため、ユニバーサルデザインの徹底を図るとともに、地区内にオープンスペースを確保し、人にやさしい、ゆとりとやすらぎのあるまちづくりを目指す。
- 長崎港へ開け浦上川に面した特性を活かした、水と緑のネットワークの形成や緑化の推進、未利用・再生可能エネルギーの利活用など、潤いのある持続可能な低炭素型のまちづくりを目指す。



長崎市立図書館の緑化

## 4 具体的な取り組みについて

まちづくりの将来像や基本方針に基づき、地区のゾーニングや交通結節機能のあり方、景観形成や建築物整備のあり方など、まちづくりを具体的に誘導していくための考え方を以下の項目により整理する。

### <まちづくりの将来像>

## 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。
- 方針2：広域交通及び市内交通の結節点を形成する。
- 方針3：既存市街地との連携を図るまちを形成する。
- 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。
- 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。

### <具体的な取り組み>

#### (1)地区別の土地利用や機能配置について

地区のゾーニングや各ゾーンの土地利用、機能配置について

#### (2)交通結節機能の強化や回遊性の向上について

交通結節機能の強化や駐車場・駐輪場の適正誘導、歩行者動線の整備について

#### (3)市内の各拠点や隣接地域との連携について

中心商業地や水辺のゾーンなどの各拠点、隣接地域との連携について

#### (4)景観形成について

特徴的な眺望の確保や周囲の市街地との調和について

#### (5)環境への配慮について

緑化の推進や低炭素型まちづくりの推進について

#### (6)建築物等の誘導について

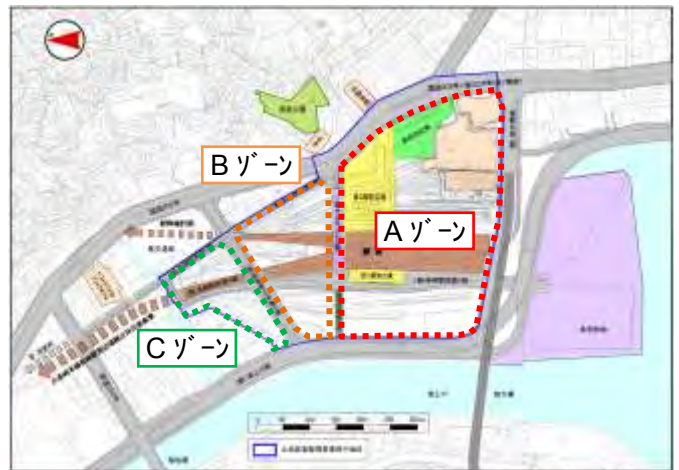
建築物等の用途や建て方、敷地の使い方、屋外広告物について



## (1) 地区別の土地利用や機能配置について

長崎駅周辺地区においては、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。

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。



**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を形成する地区

### 【ゾーンの特性】

- 駅舎や駅前広場などの都市施設と一体的な空間が形成され、交通の利便性も高く、また、2haを超える大規模な街区が形成される。
- 長崎港や浦上川の水辺に面し、歴史資産である日本二十六聖人殉教地（西坂公園）にも近接する。

### 【土地利用の考え方】

- 新しい駅舎を中心に、駅前広場や多目的広場、ゾーン内の街区等が一体となって、交流とにぎわい空間を基軸とした都市拠点の形成に資する土地利用を図る。
- 駅に降り立った人が最初に目にする場所であることから、日本二十六聖人殉教地（西坂公園）や長崎港などを意識した特徴的な眺望の確保など、景観面に配慮した土地利用を図る。
- 創出される大規模敷地を活用した、ゆとりある土地利用を図る。
- 駅東西の人の流れを活発にするとともに、来街者の回遊や隣接地域へ円滑に移動できるような快適な歩行空間を形成する。

### 【機能配置の考え方】

- 長崎の新しい顔となるゾーンとして、情報発信や交流を支援する機能、にぎわいを創出する商業・業務機能、公共空間としての広場機能の誘導を図る。
- 交通機関相互を円滑に連携するとともに、歩行者の回遊性もたやすため、鉄道駅を中心とした交通結節機能の強化を図る。
- 地区内で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等へ波及させるような機能配置を図る。

**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ゾーンの中間的な位置づけ）

【ゾーンの特性】

- 駅舎や駅前広場に近接しており、Aゾーンと同様に交通利便性が高いが、鉄道高架施設により不整形な街区を有する。
- 浦上川の水辺に面し、歴史資産である日本二十六聖人殉教地（西坂公園）にも近接する。

【土地利用の考え方】

- 駅に近接する特性を活かし、Aゾーンで創出する交流・にぎわい空間の連続性を確保するような土地利用を図りつつ、地域の生活を支える多様な土地利用を図る。
- 日本二十六聖人殉教地（西坂公園）や浦上川などを意識した特徴的な眺望の確保など、景観面に配慮した土地利用を図る。
- ゾーンの東側は、新幹線や在来線の高架と接することから、各街区と高架下空間の一体的な利用を図る。

【機能配置の考え方】

- Aゾーンとの連続性・一体性を踏まえ、交流機能、商業・業務機能、交通結節機能、さらには、市民サービスの向上に資する公共公益的な施設の誘導を図る。
- 比較的小規模な宅地においては、質の高い都市型の居住空間や、居住者の日常生活を支援するサービス機能、事務所系を中心とした業務機能など、地域の生活を支える多様な機能を誘導する。
- 地区内で創出されるにぎわいを、隣接する八千代町街区や駅前商店街等へ波及させるような機能配置を図る。

**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

【ゾーンの特性】

- (都)長崎駅中央通り線でBゾーンと区分され、駅舎や駅前広場などの都市施設と離れており、また、街区規模や宅地の規模が、他のゾーンと比較して小さい。

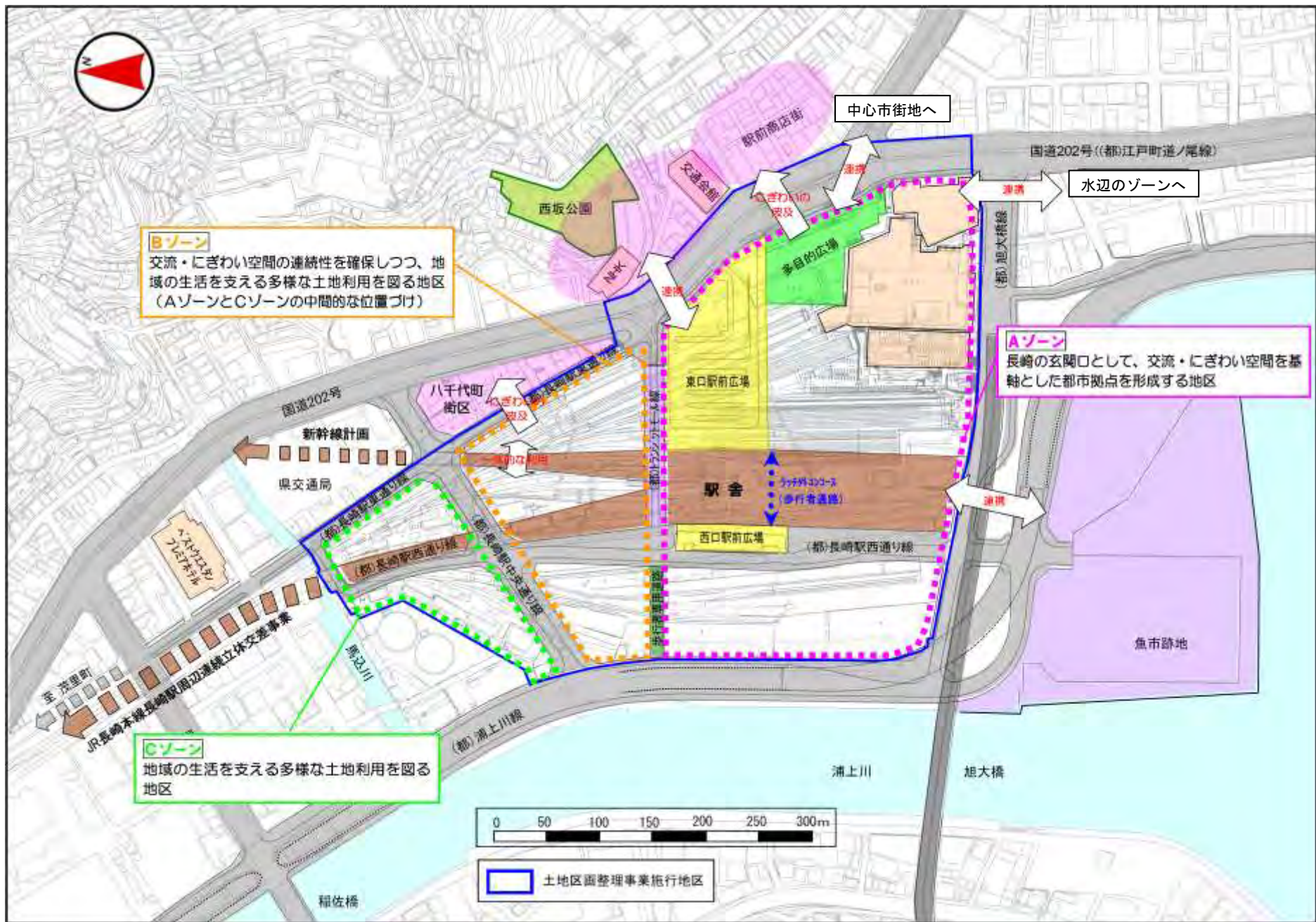
【土地利用の考え方】

- ゾーン内および周辺の既存の土地利用との調和を図るため、地域の生活を支える多様な土地利用を図る。

【機能配置の考え方】

- 質の高い都市型の居住空間や、居住者の日常生活を支援するサービス機能、事務所系を中心とした業務機能など、地域の生活を支える多様な機能を誘導する。





地区のゾーニングと土地利用の考え方



## (2)交通結節機能の強化や回遊性の向上について

長崎駅周辺地区においては、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。

また、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、適正な誘導を図るとともに、来街者の回遊性を高め、地区内外へにぎわいを波及させるような歩行者動線を整備する。

### ア 交通結節機能の強化

- 駅前広場や多目的広場、(都)トランジットモール線など、駅舎に隣接する主要な施設は、これらを一体的な空間として捉え、鉄道と路面電車、バス等の結節機能を高めることで、市民や来街者等にとって利用しやすい空間の形成を図る。
- 地区内の道路や広場等については、自動車や歩行者を円滑に処理するための空間としての整備はもちろんのこと、交流やにぎわいの創出に資する空間として整備する。
- その整備にあたっては、緑化や親水空間の積極的な推進、デザイン性の高いモニュメントやストリートファニチャーなど、まちを演出する施設を適切に配置することにより、魅力ある都市空間の形成を図る。

#### 【都市施設等の整備の考え方】

- 駅前広場（東口：約 15,000 m<sup>2</sup>、西口：約 3,000 m<sup>2</sup>）
  - －駅舎にアクセスする交通を円滑に処理するための空間や、「まちの顔」を形成する空間として整備する。
- トランジットモール線（幅員約 18m）
  - －路面電車を駅舎付近へ引き込むことにより、鉄道やバス、タクシー等との連携を図るための空間として整備する。
- 多目的広場（約 6,900 m<sup>2</sup>）
  - －交流とにぎわい、ゆとりとやすらぎを創出する広場空間として整備する。
- 歩行者専用道路（幅員約 12m）
  - －東西間の歩行者動線として、人々の交流（回遊）を促す空間として整備する。
- 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））
  - －自動車や歩行者の交通を円滑に処理し、まちの個性を演出する空間として整備する。



長崎駅周辺の整備イメージ

## イ 駐車場・駐輪場の適正な誘導

- 駐車場の整備にあたっては、立地する建築物等の用途、規模に応じて適切な規模の駐車場を確保することを基本とするが、その整備にあたっては、歩行者の回遊性やまちのにぎわい、雰囲気をつ断しないよう、駐車場の配置や出入口の位置などを適正に誘導する。
- なお、駅利用者のための駐車場については、駅前広場内で一定規模確保するが、国道 202 号の交通渋滞や事故等の悪化を誘引しないよう、規模や配置等に十分に配慮する。
- 駐輪場の整備にあたっては、立地する建築物等の用途、規模に応じて適切な規模の駐輪場を確保するとともに、鉄道高架下空間やそこに隣接する公共空間など、駅直近の利便性の高い場所への配置など、よりきめ細やかな対応を図る。

## ウ 歩行者動線の整備

- 駅周辺地区におけるにぎわいを駅前商店街や魚市跡地等の周辺地区に波及させるため、歩行者空間ネットワークを整備する。
- 地区全体の歩行者空間ネットワークは 1 階レベルを主動線とし、国道横断部においても、バリアフリーの観点から平面横断を目指す。なお、駅東側地区においては、一部区間に 2 階レベルのデッキが整備されており、また、その延長上の国道横断部においても、エレベーター付のデッキが確保されていることから、2 階レベルでの歩行者動線も併せて確保していく。
- また、その整備にあたっては、安全・安心で全ての人にやさしい快適な歩行者空間の形成を図るとともに、自転車空間ネットワークの形成を目指していく。

【確保を図る歩行者軸】

(東西間の歩行者軸)

- 東口駅前広場を中心とした東西方向の軸

駅前商店街・中心市街地・水辺のゾーン ~ 多目的広場 ~ 東口駅前広場 ~  
ラッチ外コンコース（歩行者通路） ~ (都)浦上川線

- (都)トランジットモール線を中心とした東西方向の軸

西坂公園 ~ (都)トランジットモール線 ~ 歩行者専用道路 ~ (都)浦上川線

(南北間の歩行者軸)

- 西口駅前広場を中心とした南北方向の軸

(都)長崎駅中央通り線 ~ 西口駅前広場 ~ 魚市跡地

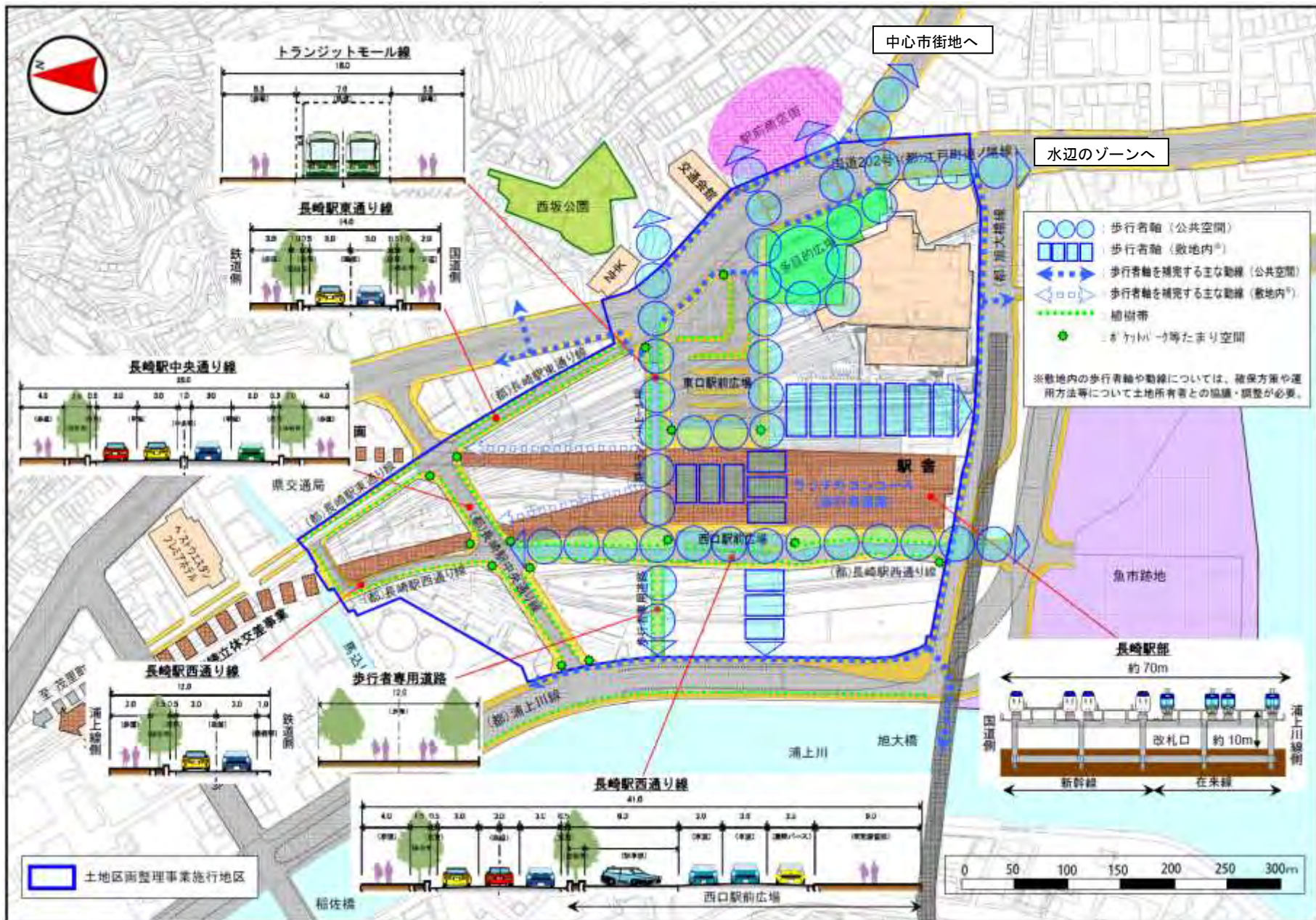
- 東口駅前広場と長崎港方面を結ぶ南北方向の軸

東口駅前広場 ~ (都)浦上川線

- 駅舎内における南北方向の軸

ラッチ外コンコース（歩行者通路） ~ (都)トランジットモール線





都市施設、歩行者動線位置図

### (3)市内の各拠点や隣接地域との連携について

長崎駅周辺地区において新たに創出される交流やにぎわいを、隣接する駅前商店街や八千代町街区、さらには、中心商業地や水辺のゾーンをはじめとした都市全体に波及させていくため、交通動線や歩行者動線の充実を図る。

また、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。

#### ア 交通動線・歩行者動線の充実

- にぎわいの拠点である中心商業地をはじめとした、市内の各拠点との連携強化を図るため、路面電車やバス等の公共交通機関を活用した交通動線の充実を図る。
- また、近接する駅前商店街や八千代町街区、魚市跡地、日本二十六聖人殉教地（西坂公園）等との連携に資する歩行者動線の充実を図る。

#### イ 市内の各拠点との連携

- 都心地域のまちづくりにあたっては、長崎駅周辺地区、中心商業地、水辺のゾーンの3つの拠点が持つ強みを活かし、個々に魅力を高めるとともに、各拠点の機能を互いに補完しあうことが求められている。
- したがって、長崎駅周辺地区における交流・にぎわい機能の創出にあたっては、他の2つの拠点と相互に連携し、互いに発展していくため、それぞれの地区の強みや期待される役割等を踏まえた、有機的な連携を図っていくこととする。
- このようなことから、今後、地区内において事業者等が開発等を進めていく上では、他の拠点との連携にも配慮しながら、消費者の多様なニーズを捉えた魅力的な施設内容や規模とするとともに、周辺環境や交通への影響に配慮するため、関係団体や関係機関等との協議に努めていくことにより、都市全体の持続的発展を目指していくものとする。

#### ウ 隣接地域との連携

- 駅前商店街や西坂公園、八千代町街区、魚市跡地などとの連携を図り、地区で創出されるにぎわいを波及させるようなまちづくりを図る。

### (4)景観形成について

長崎駅周辺地区は、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。

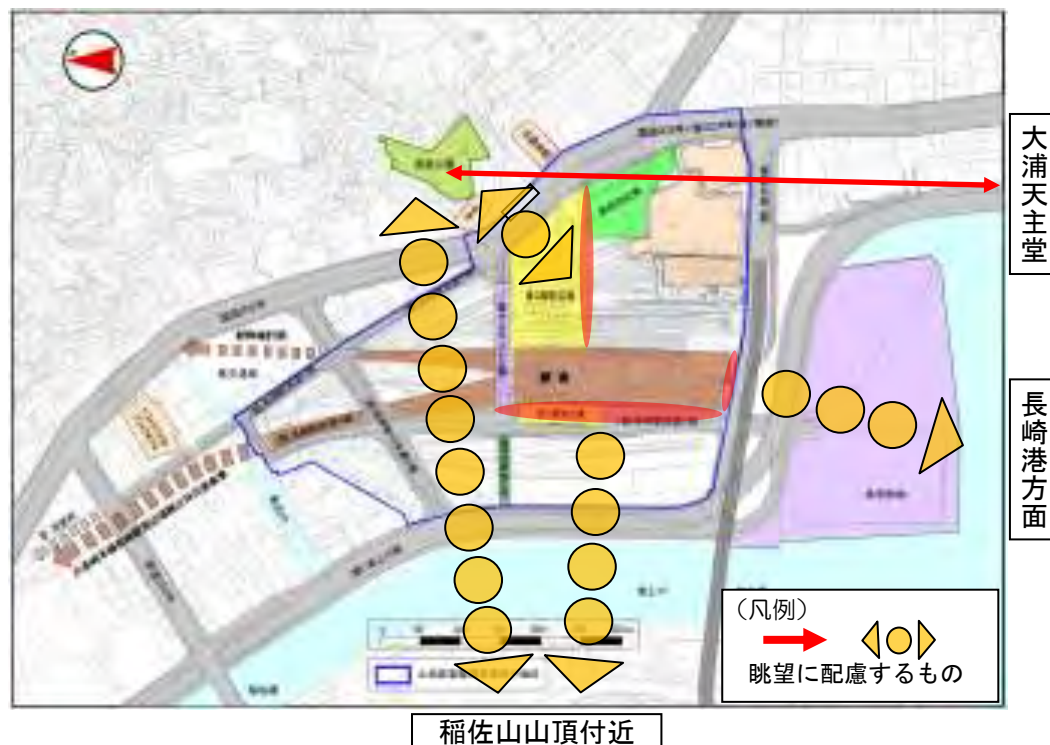


## ア 特徴的な眺望の確保

- 長崎駅周辺地区は、長崎に降り立った人が長崎のイメージを最初に形づくる場であるとともに、長崎の大景観の中心に位置し、周囲の山々から見下ろされる位置にあることから、長崎のまちを印象付ける特徴的な眺望や、周囲の市街地からの眺望に配慮していくこととする。
- このことから、長崎のまちの特徴である海（長崎港）や山（稲佐山）や、市の重要な歴史資産である日本二十六聖人殉教地（西坂公園）への眺望として、以下に示す特徴的な眺望を確保するため、地区内外の施設管理者や土地、建築物等の所有者等と協議・調整を図りながら、施設や建築物の高さや配置、デザイン、形態等を誘導していく。
- なお、長崎駅周辺地区は、かつては海であったことから、このことがイメージできるように、駅前広場や多目的広場等のデザインについて工夫をする。

### 【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



特徴的な眺望の確保について

## イ 周囲の市街地との調和

- 東口駅前広場や多目的広場、(都)トランジットモール線に面する範囲は、長崎の陸の玄関口の「顔」となるため、周囲の市街地からの視線を意識した空間とする。
- また、長崎港や浦上川といった水辺に面する部分は、既存の建築物等や新しい駅舎を含め、複数の建築物等が連続することが想定されるため、これらの建築物等の一体感の形成に配慮する。

## (5)環境への配慮について

長崎駅周辺地区においては、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こととする。

### ア 緑化の推進

- ゆとりとやすらぎが感じられる空間を創出するため、各ゾーンの特性に応じて、敷地内や建築物等の屋上、壁面等の緑化を積極的に推進していく。
- 歩道等においては、歩行者の流れにも配慮しつつ、街路樹には可能な限り中高木を配置し、壁面後退範囲などの民間空間においても同様の取り組みを促すことで、緑の回廊や緑陰空間の創出を図る。

### イ 低炭素型まちづくりの推進

- 持続可能な低炭素型のまちづくりを進めるため、建築物等を建設する際には、地域熱供給事業や太陽光発電など未利用・再生可能エネルギーの導入や、中水利用などの水循環システムの導入などを積極的に推進する。

## (6)建築物等の誘導について

長崎駅周辺地区においては、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相応しい新たな都市拠点の形成を図る。

### ア 建築物等の用途について

- 長崎駅周辺地区においては、インフォメーションセンターやコンベンション施設などの交流機能、にぎわいの創出に資する商業機能、次世代の産業の立地に資する業務機能、観光客・ビジネス客等に対応した宿泊施設、質の高い居住環境を創出する



居住機能など、交流とにぎわいの都市拠点の形成に資する建築物等を誘導する。

## イ 建築物等の建て方について

- 地区内の建築物等は、高さ制限を活用し、創出される広い敷地を活用した建て方の工夫等を行うことで、特徴的な眺望の確保と土地の有効活用との調和を図る。
- 建築物の壁面の位置の誘導を図ることで、公共空間（歩道等）と民間空間が連携又は融合したにぎわい空間や、ゆとりとやすらぎが感じられる空間の創出を図る。
- また、建築物等は、まちなみを特色付ける重要な景観要素であることから、デザインや色彩等は、景観形成に配慮する。
- 長崎駅周辺地区は、周囲の高台から見下ろされる位置にあることから、屋上の設備類は周囲から見えないよう配慮する。

## ウ 敷地の使い方について

- 建築物の敷地は、適正な規模に誘導し、都市拠点としてのまちなみや、ゆとりとやすらぎが感じられるまちなみの形成を図る。
- 建築物の敷地境界付近における連続する垣や柵などについては、設置範囲や構造、色彩等について誘導し、公共空間と民間空間を一体的に利用する。

## エ 屋外広告物等について

- 屋外広告物等は、設置場所や形態、デザインなどについて、適正に誘導し、特徴的な眺望の確保や周辺環境との調和を図る。

## 5 計画の実現に向けて

---

- ✦長崎駅周辺地区は、長崎の陸の玄関口として、公共空間と民間空間が一体となったまちづくりが必要である。このことから、民間空間を含めた地区のまちづくりについては、地区内の地権者の合意形成のもと、「長崎駅周辺まちづくりガイドライン」として、具体的な仕組みやルール等を策定するとともに、行政側は、関係法令に基づく法的な担保や個別計画を策定し、これらのまちづくりを推進する。
- ✦公共空間については、本基本計画に基づいた交通結節機能やその機能を向上させる駅前広場等の都市施設について、行政と交通事業者、交通管理者等の関係者で、具体的な検討を行い、整備を進める。
- ✦長崎駅周辺地区が、交流とにぎわいの拠点として、市民や来街者に親しまれるまちとなり、また、将来にわたって魅力あるまちであり続けるため、地権者等が主体となった「まちづくり団体」等の設立を検討し、市民や来街者、地権者、行政などによる“協働のまちづくり”に向けた体制の構築を目指す。