

# はじまりの駅・はじまりの広場



## ■新しい駅文化を育む「はじまりの広場」

・長崎は、良港に恵まれた豊かな自然環境に外部からの文化を取り込むことで、異文化が織り重なる多彩な都市文化を生み出してきました。その多様性は、多くの歴史的建造物や変化に富んだ風景だけでなく、くんに代表される催事やまちなかに点在する数多くの市場まで、市民の生活文化として定着し、息づいています。

・新幹線の開通により、長崎には国内外からの新たな文化がもたらされます。駅に訪れた人が長崎港や西坂の丘などの風景・歴史に出会い、広場で展開される長崎市民の活動にじかに触れ、そこからさらに奥深い長崎へと導かれる場所とすること、そしてそれを長崎市民の力で実現すること。新しい長崎駅前広場は、そうした長崎市民と来訪者が混ざり合うことで生まれる、長崎にしかできない「新たな駅文化」のはじまりの広場を目指します。



## ■空間デザイン × プロセスデザインによってコンセプトを実現する

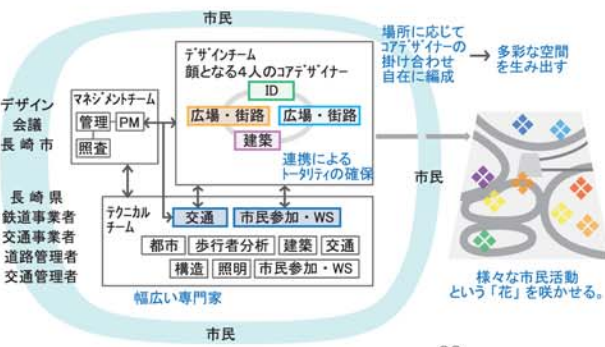


緑と舗装を基調とした一体的な広場空間に、場所性を読み解いた東西軸/祈りの軸/記憶の軸の3本の軸を重ねて骨格を与え、屋根やデッキを重ねることで、誰にとっても明快な動線と市民活動の場をつくります。

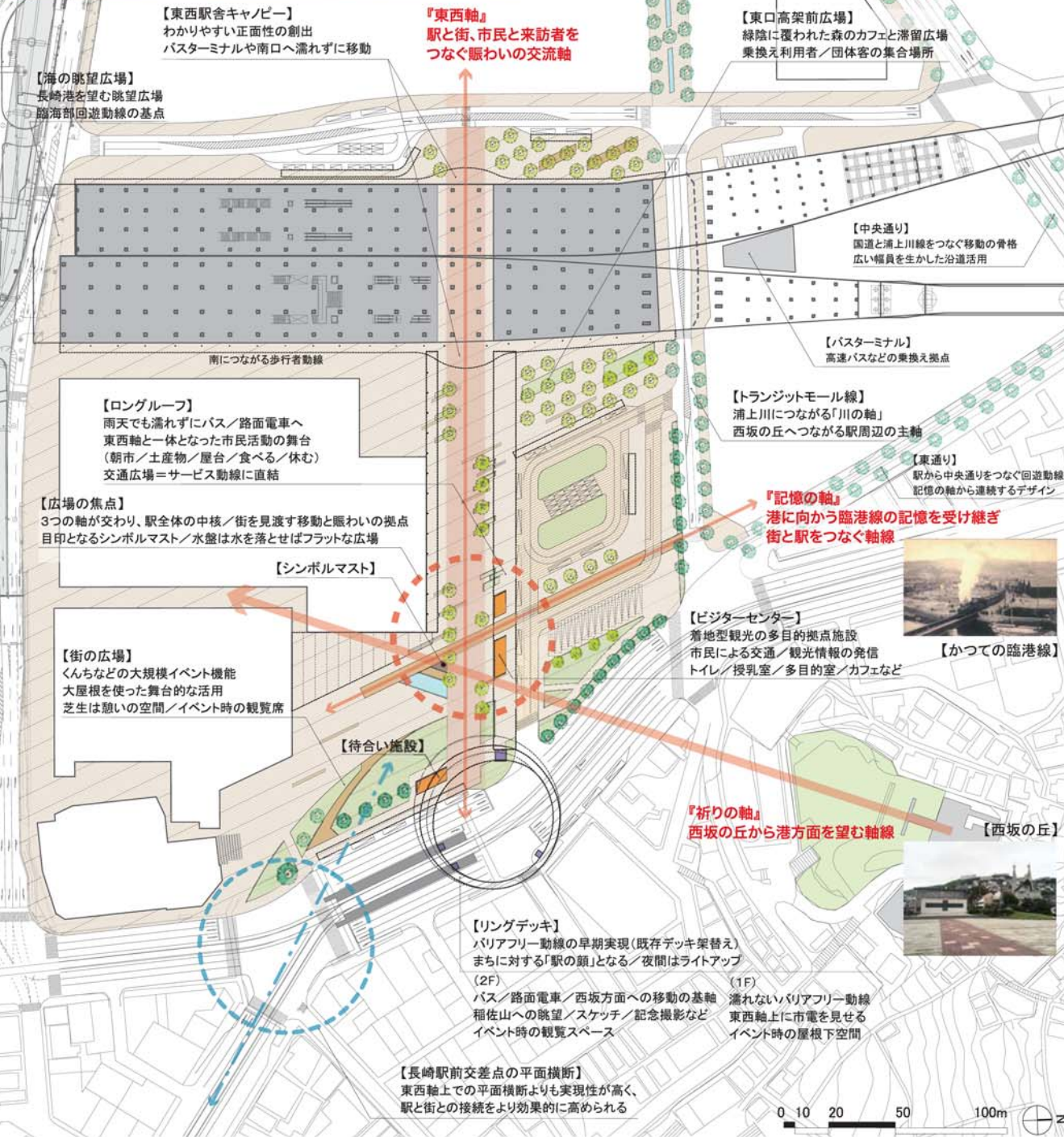
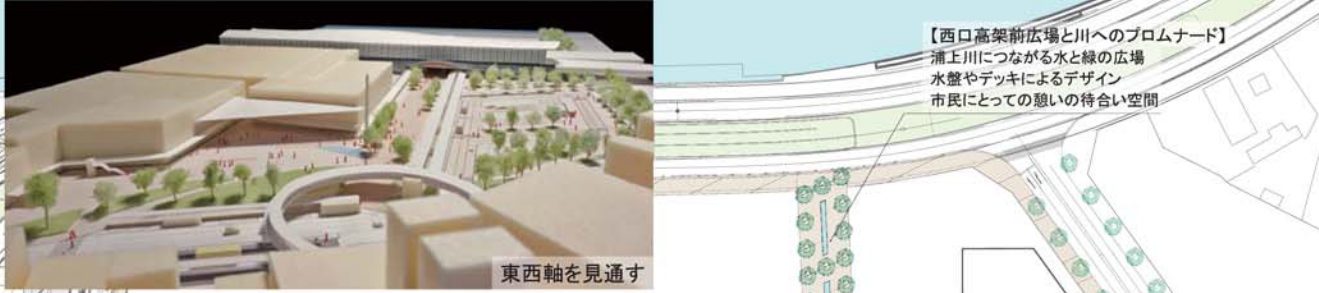
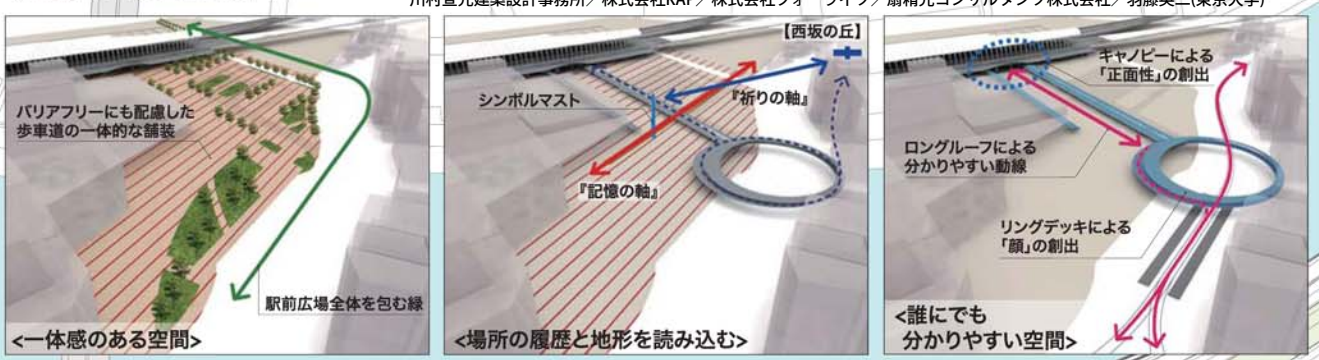
長い整備期間を逆にとり、整備後の運営まで踏み込んだプロセスを市民との協働によって整備中から仕掛けていくことで、長きにわたって来訪者や市民のよりどころとなる新しい長崎駅を実現します。

## ■実現にむけた検討体制

長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画チームと、出島表門橋/公園設計チーム。長崎に精通した複数のデザイナーがチームを組み、長崎らしい個性と多様性を持った空間を提案します。交通、建築、照明計画、市民参加などの専門家による技術サポートチーム、経験豊かなプロセスマネジメントチーム、地元コンサルタントによるきめ細かなサポート体制が、計画を着実に推進・実現します。



## 【空間デザインコンセプト】



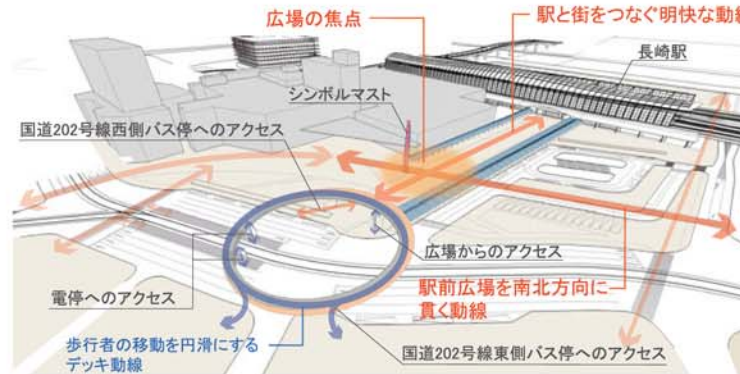


「市」による東西軸のにぎわい：駅から国道側を見る

【広場全体の空間構成：分かりやすく移動しやすい歩行者動線】

新しい駅舎は街から約 200m 奥まった位置となるため、市街地から歩行者が視認しづらく移動方向が分かりにくくなります。本提案は以下の3点によってこれを解決します。

- ①東西軸/折りの軸/記憶の軸が交わる交点に、西坂の丘に向けたシンボルマストと水盤広場を設置し、駅前広場と街への広がりを見渡せる「広場の焦点」とします。長い距離を緩和する街への移動の拠点とするとともに、ビジターセンターを近接させることで来訪者の観光拠点や市民の待合せの場所とします。
- ②東西軸沿いに駅と電停をつなぐ「ロングーフ」をかけ、明快な動線を創出します。雨天時の屋根動線にもなるとともに、市場などの市民活動の場とします。
- ③「記憶の軸」に沿った斜めの舗装パターンによって交通広場を含む広場全体を構成します。街/広場/駅/川へ、自然に歩行者を誘導します。



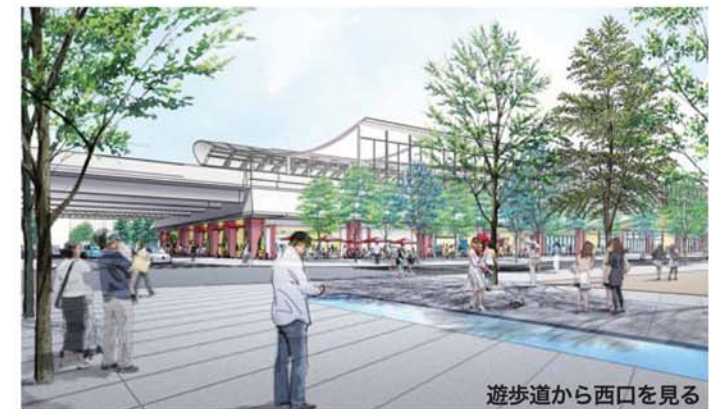
【東口高架前広場：森の待合い広場】

鉄道、路線バス、高速バスをつなぐ乗換結節広場として、案内サインとともに高架下施設と一体となった木陰のカフェやベンチを設置。団体客の集合場所としても機能します。



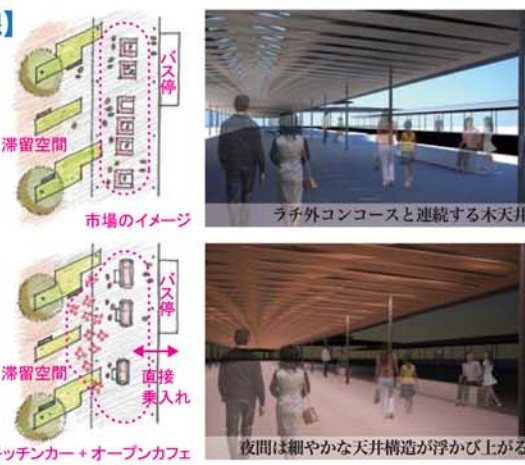
【西口高架前広場～遊歩道：水と緑のプロムナード】

駅から浦上川へつながる、水と緑を基調とした空間。在来線に面した市民の玄関口かつ交流拠点施設の前庭として機能する落ち着いた滞留広場。浦上川に向けた活動の拠点。



【ロングーフ：多機能な屋根動線】

- 雨天時も含めた分かりやすい移動動線になると同時に、市場などの長崎らしい市民活動の舞台となり、東西軸に賑わいや交流を生み出します。
- 交通広場と接しておりキッチンカーや搬入車などが直接乗り入れることが可能。徹底して使いやすい市民活動の場とします。
- 海側の防災緑地と連携し、災害時等の物資搬入や一時避難場所としても屋根が機能します。



【リングデッキ：駅と街をつなぐ】

- 既存歩道橋の架替えに伴うリングデッキの設置を提案します。電停への早期バリアフリーを実現するとともに、周辺街区や西坂方面へのアクセス性を格段に高めます。
- デッキ上は街の広場の眺望場所となり、デッキ下には待合い施設を設置。「街の駅」として、駅の存在を街に示す目印にもなります。
- シンプルで合理的な構造により、高いデザイン性とコストコントロールを両立させます。



【素材：長崎らしさとコストの両立】

- サステナブルで時間とともに味わいを増すような本物の素材を用いることを原則とします。
- 東西軸など重要な部分には、長崎の近代化を象徴する煉瓦や石材の利用を検討。ベースとなる舗装はコンクリート等による材料開発を行い、広い面積のスケールメリットを生かしたランニングコスト、イニシャルコストの低減を図ります。



【照明計画：長崎らしい夜景に呼応】

- シンボルマストが広場の焦点を照らし、ロングーフ、リングデッキのあかりとともに夜も明快で安全な移動動線を演出します。
- 基本路面照度は確保しながら低い明かりを中心とした照明計画とすることにより、小さな生活の灯りが美しい長崎の夜景情緒に呼応しつつ、駅舎から漏れる柔らかな明かりを引き立てる照明計画とします。

【街の広場：市民の憩いとイベントの空間】

- 道路側を包む緑陰は、国道の喧噪から広場を分かちとともに、市民にとっての憩いの芝生広場となります。
- 緑地と駅ビルに囲まれたエリアはくち敷敷も入るフラットな広場とし、大型イベントが実施可能。駅ビルデッキやリングデッキが観客席となり、まちなかにはない立体的な市民広場を実現します。

【シンボルマストと水盤広場：広場の焦点】

- シンボルマストはどこからも視認しやすい広場の焦点となり、照明機能や音響機能を備えた待ち合わせの目印となるとともにイベント時の中心的な場所となります。
- 象徴的な水盤広場は、水を落とせばフラットな広場として一体的に利用可能とします。



【ストリートファニチャー】

- ベンチや車止め、案内サインに至るストリートファニチャーについても、広場全体の風景を阻害しない適切なデザインを適切なコストで実現するとともに、ものづくりWSなどにおいて市民参加による愛着の醸成を十分に図っていきます。

【植栽：広場を包み人々の居場所を作る】

- 国道からトランジットモール線、浦上川につながる緑陰の流れを作り出し、広場全体を緑で包みます。西口や東口の高架前広場は落葉樹を中心に、長崎の暑い夏には木陰の下の人だまりをつくり、冬には陽だまりが落ちる気持ちの良い広場とします。



これは、設計者を選定するための技術提案書であり、本提案を市の設計案として決定するものではありません。

株式会社オリエンタルコンサルタンツ/株式会社設計領域/株式会社イー・ユー・ユー/NEY & PARTNERS JAPAN/  
 復建調査設計株式会社/株式会社都市環境研究所/有限会社ハードビートプラン/スペースシンタックス・ジャパン株式会社/  
 川村宣元建築設計事務所/株式会社KAP/株式会社フォーライツ/扇光コンサルタンツ株式会社/羽藤英二(東京大学)

## 交通計画作成の手法

### ■使いやすく分かりやすい交通施設の機能配置

- 交通事業者等とのこれまでの協議を踏まえつつ、需要に基づいた適切な規模の交通施設を配置します。
- 日常的に駅を利用する人の使いやすさに配慮した機能配置とします。(雨に濡れない各交通施設へのアクセス、駅に近い一般車乗降場配置、東西軸に沿った路線バス配置、時間調整に利用可能な待合所の設置等。)
- 広場の焦点周辺にはビジターセンターを配置し、観光客も必要な情報が的確に得られ、目的地までの最適な交通手段等を得られるような工夫を行います。
- 一般車の滞留可能長を長く確保し、かつ公共交通動線と分離することによって、広場内の交通の輻輳の回避を図ります。

### ■市民の移動ニーズに沿った国道横断の円滑化と電停のバリアフリー化

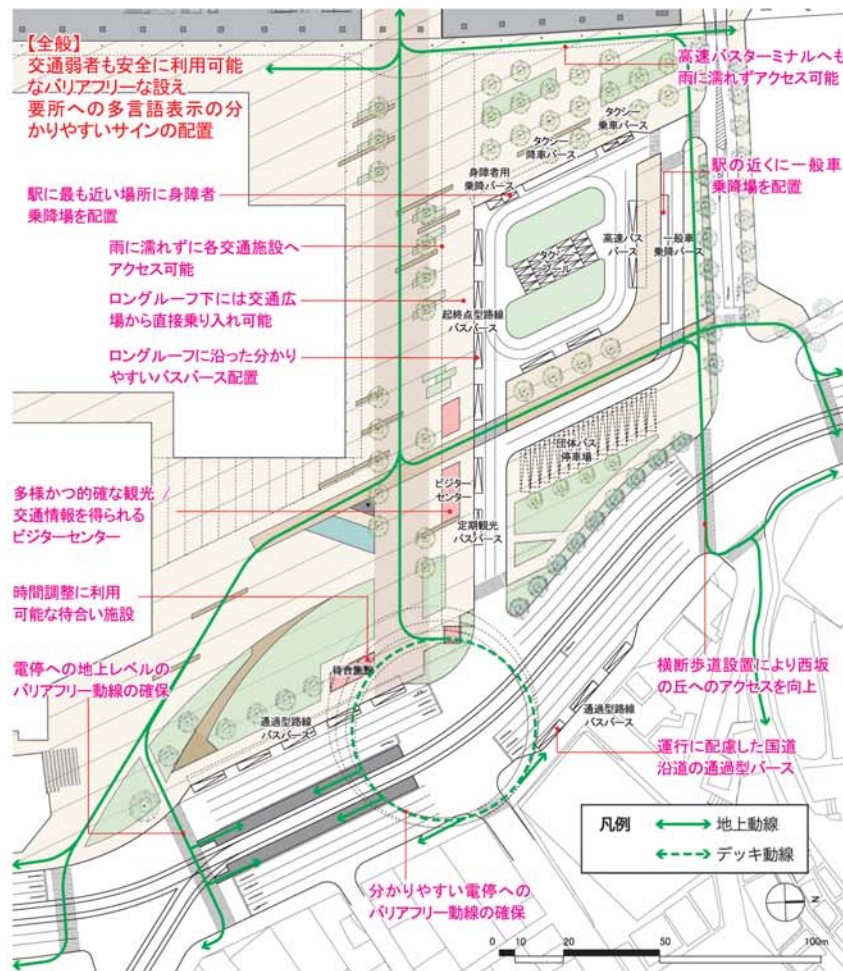
- 歩行者交通が集中する重要な分岐点である長崎駅前交差点において、国道202号の平面横断化を行い、市民利用者の移動ニーズにあわせた円滑な歩行者動線を確保します。これにより、西坂の丘や大黒町のみならず、まちなかへの移動効率性が大きく向上します。

※交通シミュレーション等の検討により、長崎駅前交差点における平面横断は、東西軸上での平面横断よりも国道の交通に与える影響が少ないことがわかります(下図)。

- 長崎駅前交差点の横断歩道から路面電車電停に直接アクセスできるようにすることで、地上レベルのバリアフリーを実現します。また、東西軸の延長線上に位置するリングデッキからエレベーターでの電停アクセスも確保し、初めて長崎を訪れた人にも分かりやすい動線を早期実現します。

上記の実現にあたっては、以下の点に留意しながら、交通管理者協議の素材となる適切な交通量推計、交通シミュレーション等の技術的な検討を十分に実施します。

- 交通量推計：今後の道路整備計画等を踏まえたエリア設定 / 最新の道路交通センサデータ等の使用 / 駅関連の開発交通量の加味 等
- 交通シミュレーション：公共交通や歩行者等の影響を表現できる「VISSIM」の活用 / データのみによる再現性検証でなく、交通現象の表現による再現性確保 / 連続交差点の信号処理の評価等



## 市民参加の手法

### ■広場完成後の運営を見据えた H30 年度社会実験、関係者の目標共有

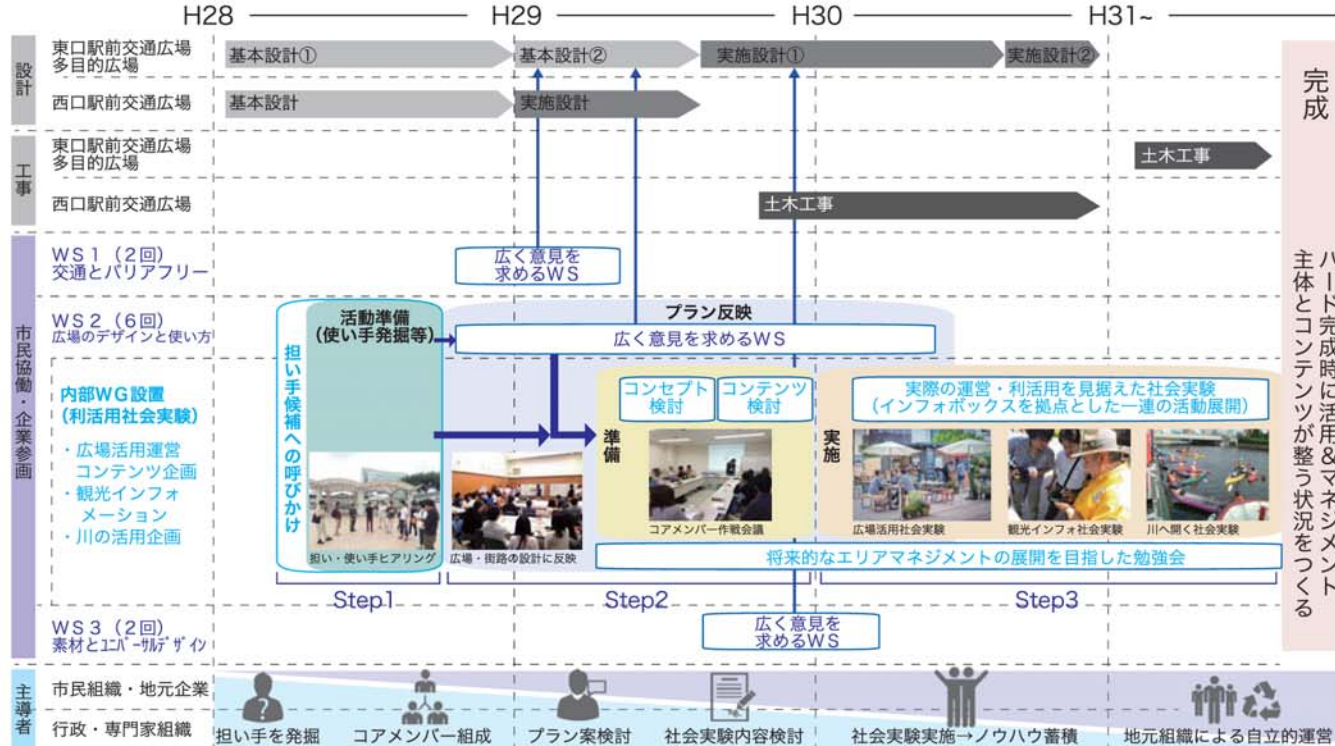
- 広場の役割分担と駅前広場の位置づけ  
かもめ広場や浜町アーケード等、すでに活用されている既存の広場との役割分担を考慮しつつ、駅前広場では、駅という人の流れの拠点でありながら、活動展開のフレキシビリティも兼ね備えた大きくフラットな広場空間を実現します。

### ○使われる広場を実現するための3つのステップ

- Step1. 広場完成後の活用主体をあらかじめ想定(市民、企業、商業事業者、観光案内団体等)
- Step2. それら主体のニーズをプランに反映(プラン検討のWSと利活用社会実験WGを併走)
- Step3. 設計・工事中の情報公開・コミュニケーション、利活用拠点の創出(計画と現場を見られるインフォボックスの設置) 段階的な広場利活用と担い手育成(高架広場、かもめ広場、工事施工区域)



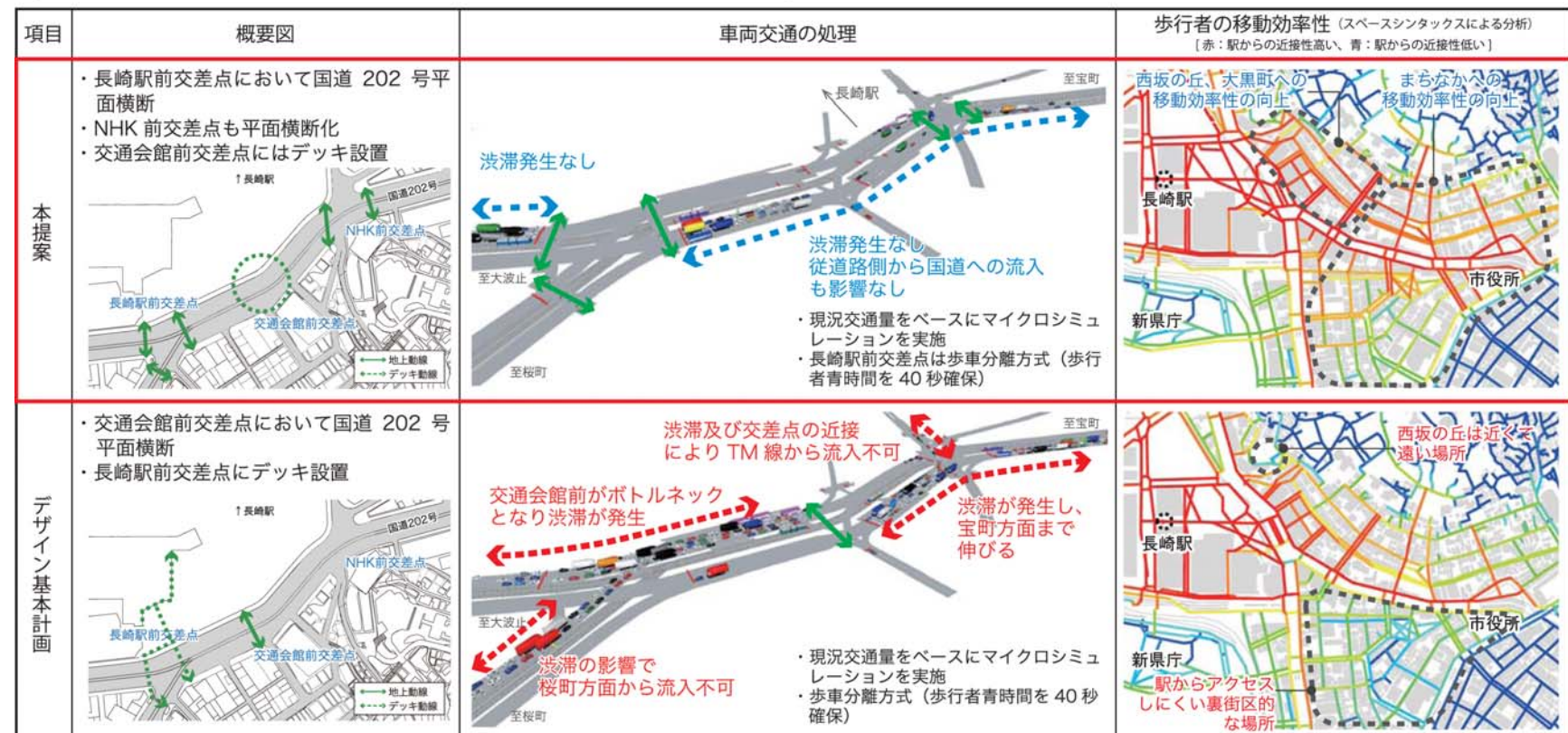
### ○ワークショップ、ワーキングの運営フロー



### ○継続的な広場づくりを実現するための手法

- 利活用社会実験WGの設置
  - ・プランへ反映するためのWS企画に加え、検討段階から将来の運営担い手・使い手を集めたWGを設置します。
  - ・複数年に渡る設計・工事期間を活かして利活用の社会実験を実施し、完成後の広場の本格運営に向けたノウハウを蓄積していきます。
- 工事期間中、高架広場にインフォボックスを設置
  - ・インフォボックスの運営を最初の大きな目標に据え、WGの開催を支援します。
  - ・工事期間中、インフォボックスは駅前の変化を体感できるライブ型情報公開スポットとなり、周辺ではWGのアイデアを試行します。

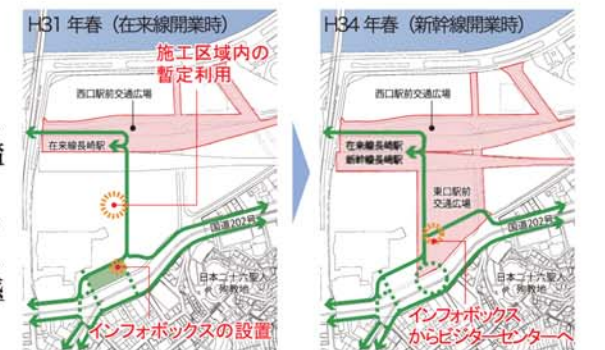
- 駅前広場からまちなかへの展開
  - ・ロングルーフ下を小規模ビジネスのインキュベーション機能としても活用し、最終的にはまちなかの空き店舗等へ入居、営業する経営者を育成します。
  - ・次世代型観光インフォメーション機能(ビジターセンター)の導入により、より多様かつ確かな情報が入手でき、市内の観光スポットへの訪問増加を目指します。
- 広場の自立的運営
  - ・WS、WG、エリマネ勉強会等の開催を通じて、民間主体がマネジメントを行う体制の構築を目指します。
  - ・広場利用料、広告、ネーミングライツ等の収入源を確保し、自立的・継続的な運営を目指します。



## 付加提案

### ■段階整備を踏まえたデザイン・利活用

- ・在来線開業から新幹線供用まで約3年が空く等、駅前広場等の整備に当たっては、段階的な整備を踏まえた利活用とデザインを検討します。
- ・利用者の適切な動線をその都度設定するのみならず、インフォボックスの設置や施工区域の暫定利用、仮囲いのデザイン等を通じて、駅舎開業への期待感を高め、工事期間中の楽しさを演出します。



### ■スペースシンタックス手法による

### 歩行者空間の評価分析と設計への反映

- ・国内では姫路駅等でも実績のあるスペースシンタックス手法を用いて、広場のデザイン案について空間特性の評価を行います。その評価を設計へとフィードバックすることで、歩行者にとって使いやすく、滞留行動を誘発するような魅力ある広場を創出します。