

漁港機能と親水機能を併せ持つ新たな都市環境の創造

業務名	長崎漁港県単調査委託（景観整備構想調査）（13-700）
委託者	長崎県臨海開発局
担当者	村山文人、（林浩志）

1. 調査の目的

開港以来、長崎は「港」を中心として発展してきた。その意味で、都心臨海部における「港」の開発が長崎の将来に果たす役割は重要であり、とりわけ長崎漁港長崎地区（以下、長崎地区と呼ぶ）の特徴の一つである「海」と「川」に面した水際空間の活用は、世界各地のウォーターフロント開発において明らかのように、地域の社会と経済の活性化に対して大きな効果、影響をもたらすものと期待される。

この長崎地区では、第1次（昭和26～29年度）から第4次（昭和44～47年度）の漁港整備長期計画に位置づけられて岸壁等の整備が行われてきたものの、岸壁の一部は老朽化が進んでおり、今後とも漁港機能の維持・向上を図るためには大がかりな再整備を行う必要性が高い。

また、長崎地区及び周辺では、県庁舎の建設、長崎駅周辺土地区画整理事業、JR長崎本線連続立体交差事業、九州新幹線長崎駅の整備、都市計画道路浦上川線の整備、旭町地区市街地再開発事業など様々な計画があり、県民・市民並びに観光客の利用可能性が一層高まるものと展望される。それだけに長崎地区においては、事業主体、事業スケジュールの異なる駅周辺開発等と連携、調整しながら一体的なウォーターフロント開発を図ることが必要である。

本調査は、このように長崎市街地の枢要な位置を占めることとなる長崎漁港長崎地区について、求められる諸機能が適切に配置され、駅周辺整備と一体的なウォーターフロント地区として創出すべき景観形成のあり方を検討することを主目的として実施したものである。

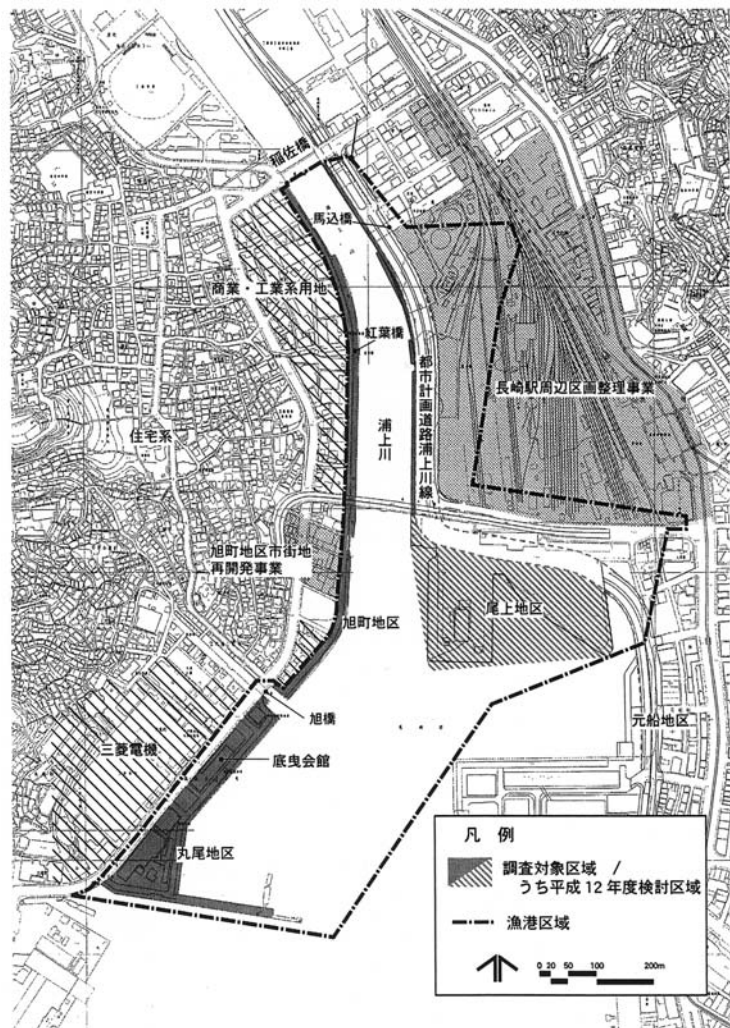


図 - 1 調査対象区域

2. 調査の体系

調査は以下に示す調査フロー（調査の体系）のように組み立てるものとし、概ねフローに従って検討を行なった。

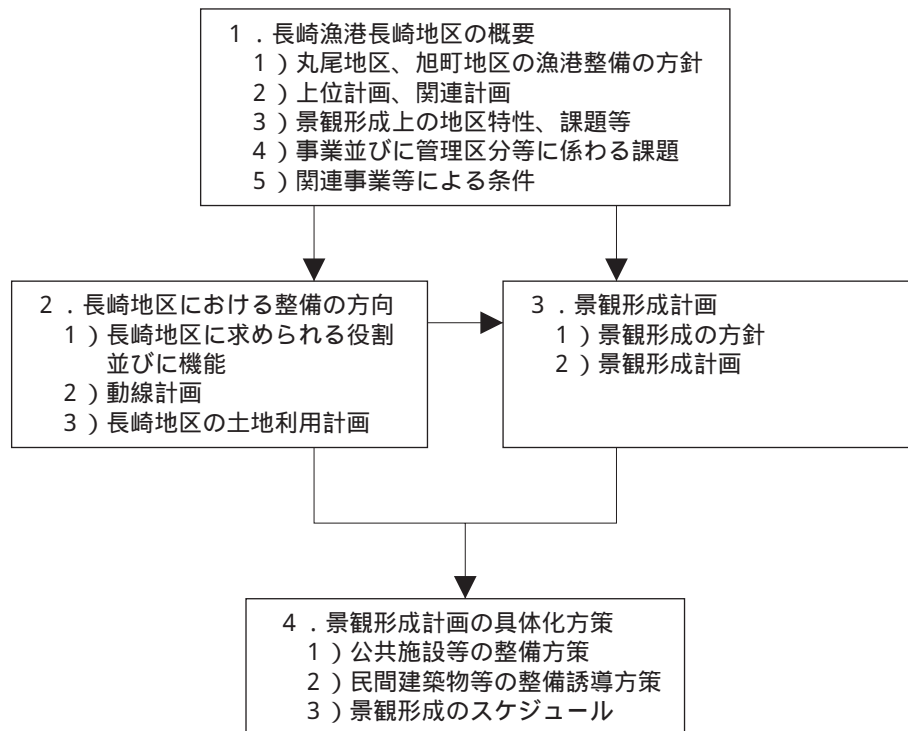


図 - 2 調査の体系（調査フロー）図

3. 景観形成計画

3-1 景観形成の方針

(1) 長崎漁港長崎地区における景観形成の目標

長崎地区の空間整備における景観形成の目標を以下に設定する。

《観光客、県民・市民が集い賑わう内港地区再生の先導拠点》

- ・長崎市は『観光の街』『坂と港の街』としてのイメージが定着しているが、観光客を対象とした調査では、来崎前・後でイメージの変化が見られる。来崎前は、「異国情緒豊かで、ロマンチックな坂と港の街」というイメージが強い。これに対し来崎後は、「坂や階段が多い独特の地形」といったように、港のイメージが消えてしまっている。
- ・これは、観光客が長崎市の顔である駅周辺に降りた時、港、海を感じられず、建築物に囲まれ、また急峻な地形により閉鎖的な印象を持ったことが1つの要因として考えられる。
- ・駅周辺地区に係わるこのような状況を解決するために、長崎地区では各種プロジェクトの実施により、海・港等の既存資源を活かす方向で魅力的な都市空間の形成を進めることが必要である。

(2) 都市空間構成・景観形成の方針

先に示した目標に向かって、海・港・河川等の環境資源を活かすべく、また地区における土地利用計画に対応して、以下の方向で都市空間を構成していく。

- 1) 海・港が体感できる大空間の確保（長崎駅～尾上地区）
 - ・長崎市中心部の空間構成・景観は、地形的要因から閉鎖的空間となっており、観光客がイメージしている「港まち」としての期待を必ずしも満足させるものとはなっていない。
 - ・観光客等が海・港を体感できる新しい時代の「長崎の大景観」を育成するためには、長崎駅周辺で親水性の高い大空間を確保し、海・港・女神大橋への眺望に配慮する必要がある。
 - ・駅周辺の平地部に港への眺望を確保できる空間を確保することにより、観光客は駅周辺で海を体感でき、県民、市民は港町長崎を代表する空間として街に誇りを持つことができる。
 - ・駅周辺部から県庁へ至る歩行者動線上に眺望広場を確保し、駅から女神大橋にいたる主要動線を歩行者が連続的に海・港・女神大橋を見渡せるように配置し、尾上地区の建築物は、駅周辺から海・港・女神大橋の眺望を阻害しないように配置することが基本となる。
- 2) 周辺市街地への眺望確保
 - ・長崎港に深く切り込まれ、中心市街地と海の接点である長崎地区は、あらゆる場所で長崎市の魅力要素である海、港、女神大橋、山、市街地等を眺望しうる景観を形成する最適の場所である。
 - ・したがって、尾上地区に建設が計画されている県庁舎、長期的に土地利用転換を図る浦上川右岸～丸尾地区一体は、オープンスペース等から周辺市街地への眺望を阻害しないよう配置する必要がある。
- 3) シンボルとなる拠点的空間の創出（県庁南側広場、旭町再開発、紅葉川周辺公園、丸尾地区）
 - ・海と陸との接点である長崎地区に観光客、市民が楽しく時間を費やす、歩いて楽しい空間を整備する。
 - ・親水空間と一体となった商業空間、広場空間を創出し、海・港・女神大橋を見ながら憩える空間、水際部での賑わい機能を中心とした県民・市民に開放された空間として整備する方向である。
- 4) 周辺市街地から水面並びに水際部への眺望確保
 - ・長崎の港町としての特質を尊重するためには、港と街の一体性を保証することが必要となり、お互いに「見える」ということが重要である。
 - ・周辺市街地から「海・港・街を同時に見る」場所としては、立山及び稲佐山が最適であり、民間建築物も含めて今後施設更新を図っていく施設並びに尾上地区に建設が計画されている県庁舎をこれらの眺望ポイントから水面を眺望する景観を阻害しないような形状、配置とする必要がある。
 - ・また、港や河川の景観は、対岸や水上から眺める水際部の景観が昼間、夜間とも美しく存在していることが重要であり、水際部の景観形成に十分に意を配ることとする。
- 5) 中心市街地の構造を明確にする景観軸の創出（駅～県庁、駅～紅葉橋周辺～丸尾）
 - <シンボル空間軸>
 - ・尾上地区には県庁舎が建設されることから、長崎県内外からの交通の発生が見込まれ、将来は相当な自動車交通の集中が予想される。
 - ・交通の発生に対応して、骨格軸を空間的にも象徴し得るシンボリックな空間として整備することが適切と考えられる。
 - <歩行者空間軸>
 - ・港を歩行者にとっての表の空間として誘導していくために、長崎駅から浦上川右岸に歩行者橋を整備する。歩行者橋は、親水的な公園と一体的に整備することにより、歩行者のための景観軸としてより明確になる。浦上川右岸のプロムナードは、植栽（街路樹）を配する緑道とすることにより、水際部の景観を整え、さらに長崎駅からの視覚誘導効果を持たせ

ることも可能と考えられる。

- ・また、長崎駅周辺地区から尾上地区において、広場を始めとする歩行者空間を整備することにより、人が歩く、あるいは溜まる空間が形成されることになる。この歩行者を中心とした空間に連続性を持たせることにより、長崎駅周辺地区から尾上地区にいたる歩行者空間において、歩行者のための空間軸を形成することも望まれる。

3-2 景観形成の基本的考え方

① 周辺からの都市骨格としての表現

無味乾燥になりがちな水辺の表情を和らげ、景観阻害要素を隠すために、対岸からの眺望に配慮した連続的な植栽（緑の帯）を基本とする。

② 歩行者の快適空間としての表現

歩行者の快適性を確保するために、水辺のプロムナードは極力広い幅員とすることを基本とする。

(1) 景観形成計画

1) プロムナード

① 張り出しデッキ、ベンチの配置

プロムナードの回遊性を高めるため、休憩のために滞留空間としての水際部の張り出しデッキ、ベンチを適切な間隔（約100m間隔）で配置する。

② プロムナードの幅員等

背後地の将来的な土地利用転換を考慮して、臨港道路には歩道を設置する。

水辺のプロムナードは、河川の計画堤防高（TP+2.5~2.7）を確保するため、現況地盤高より50~70cm程度嵩上する。

プロムナードは、現況の張出式のエプロン部分を活用して5m程度の幅員とし、浦上川右岸では稲佐橋まで延長するものとする。

③ 植栽

先に示した基本的考え方に基づいて、プロムナードと宅地側の歩道に連続的な植栽を行う。

また、歩行者へ日陰を提供することも併せて考慮して、プロムナードの臨港道路側にも連続的な植栽を行う。

④ 路面

プロムナードの舗装は、幅員を広く感じさせる工夫としてボーダーを直角方向にデザインすることを基本とする。

臨港道路の車道並びに歩道部分は、周辺景観との調和を図るために目立たない“地”となる色合いとすることが望ましい。

⑤ 照明

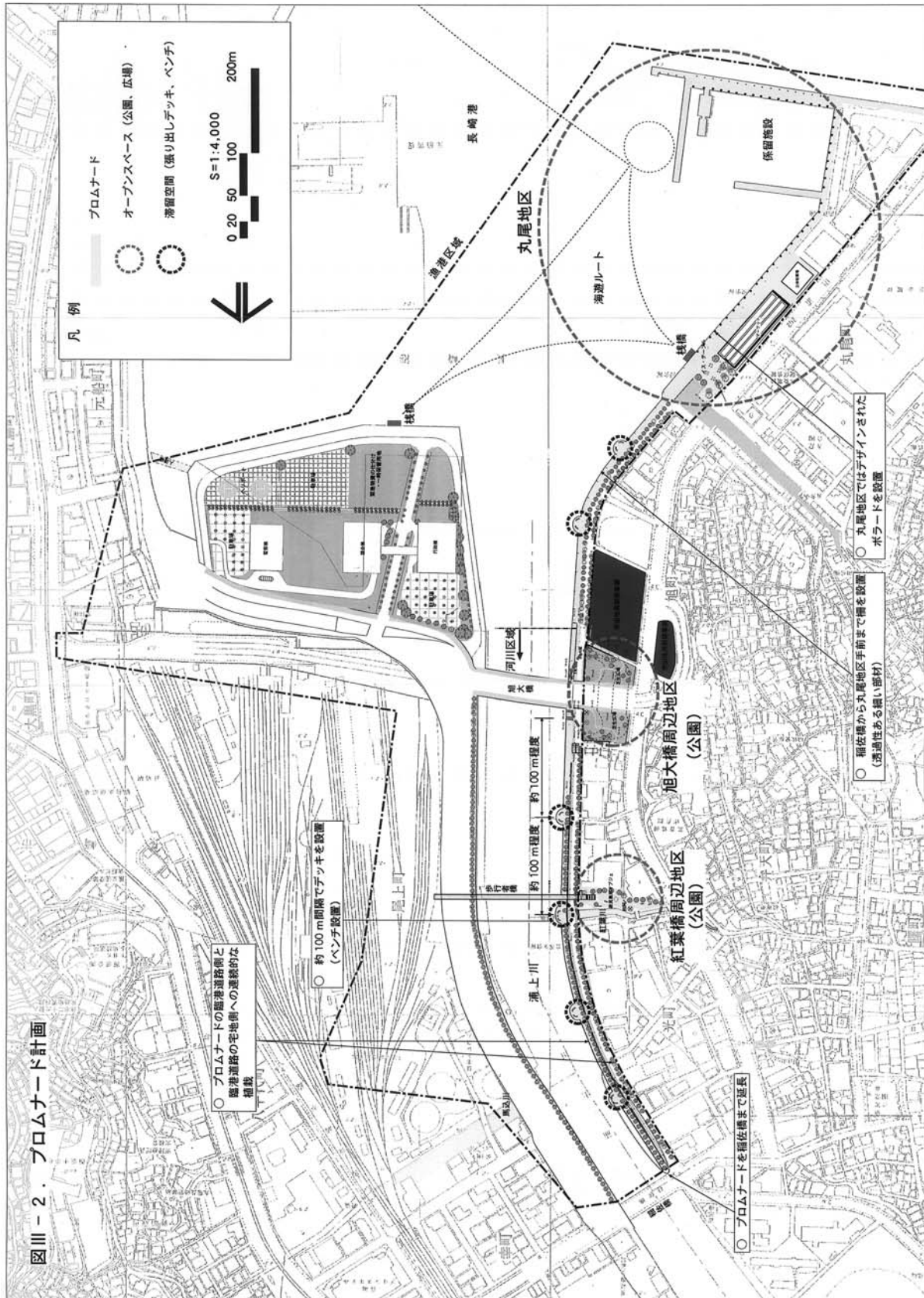
路面の照度確保並びに対岸への光を効果的に演出するため、樹木の背後（歩道と車道の境界部）に連続的に配置する。

照明は対岸からのプロムナードの連続性が視認でき、かつグレア（まぶしさ）、色温度が低い器具を選択する。

⑥ プロムナード支持柱、柵

支持柱は、耐蝕性を考慮するとともに、目立たない色とする。

柵は、安全性を考慮しつつも極力見通しのきくもの、なるべく細い部材を使う。

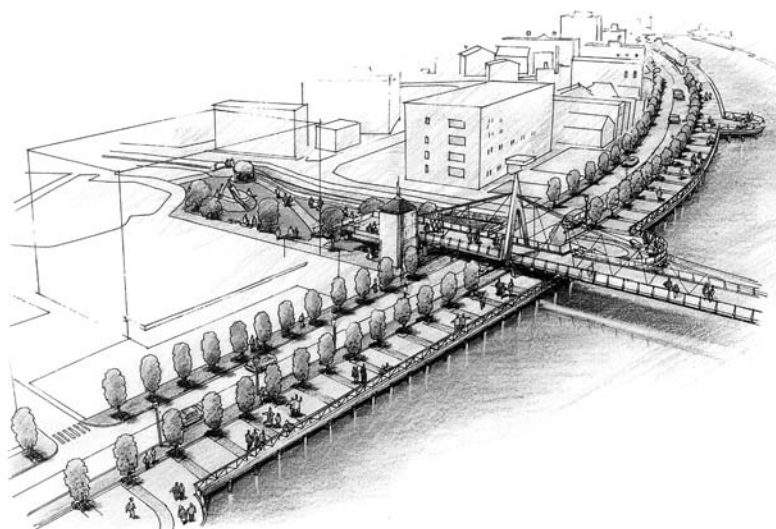


図III-2. プロムナード計画

2) 紅葉橋周辺地区

長崎駅からの人の流れをプロムナードに引き込むために、歩行者橋の橋詰に紅葉川と一体となった都市的公園を整備する。

この公園は、国道202号まで奥行きを持たせ、西側市街地との連続性も確保する。



3) 旭大橋周辺地区

旭大橋の橋詰には芝生公園を整備する。この場合、旭大橋の地盤レベルまで緩傾斜で地形を造成するものとする。

旭大橋前後区間のプロムナードは階段とし、芝生公園並びに旭町再開発事業地区の公開空地から対岸、港への眺望を確保する。バリアフリー対応の通路は芝生公園内に設けることとする。

