

**長崎駅周辺エリアデザイン指針（案）に対する
パブリックコメント等における意見への対応（案）**

意見の提出元

区分	内 容	件数
[P]	パブリックコメント(H26.12.25～H27.1.20)で提出された意見	2
[自]	関係自治会との意見交換会(H26.12.4～H27.1.20)における意見	17
[地]	地権者との意見交換における意見(H26.12.2～H26.12.16)	3
[建]	建築士団体との意見交換会(H26.12.18)における意見	8
[経]	経済団体への意見照会(H27.1.7～H27.1.20)で提出された意見	6
合計		36

意見の反映状況

区分	内 容	件数
A	素案に修正を加えて反映したもの	0
B	既に素案に含まれているもの、素案の考えに合致し実施段階で配慮するもの	15
C	今後の検討課題とするもの	2
D	反映することが困難なもの	6
E	その他（質問等）	13
合計		36

【指針の運用・位置付け等について】

番号	意見要旨	対応	県・長崎市の考え方
1	市民や民間にばかりデザインを良くしてほしいと求めても、公共が率先してやらなければ、景観が良くなるわけがない。[自]	B	景観やまちなみデザインの向上のため、公共事業もデザイン調整の対象とし、専門家にアドバイスをいただきながらデザイン調整を行います。 (P5 上・中段)
2	デザイン指針への適合のために別の色に塗装し直す必要があるということでは困る。[地]	B	既存の建物等は、デザイン指針の策定に合わせて建物を塗装し直して頂く必要はありませんが、建替えや色彩の変更等の時期に合わせて周辺のまちなみとの調和に配慮して頂きたいと考えています。 (P5 中段)
3	市にはデザイン調整の組織として「ながさきデザイン会議」があり、デザイン調整の主体が異なることになればまちなみの連続性にも関わってくるのではないかと。また、デザイン調整のため遠方からその都度専門家を呼ぶのかという問題もある。どのような運用を考えているのか。[建]	C	デザイン調整は、デザイン指針を作成した「長崎駅周辺エリアデザイン調整会議」と長崎市内の建築物等のデザイン調整を行っている「ながさきデザイン会議」の2つの組織で行うこととしています。2つの組織が個別にデザイン調整を行っていくこととなりますが、必要に応じて連携を図りながら、共通のデザイン指針を用いて調整を行うことで、まちなみの連続性を確保することが可能と考えています。 また、原則として全ての委員によりデザイン調整を行うよう考えていますが、調整期間が短い場合には、必要に応じて、持ち回りにより意見を聴取するなど、柔軟な運用の方法を検討していきます。
4	デザイン調整は時間がかかると考えられるため、民間建築物も対象とするのであれば事業者の負担になりすぎないように運用してもらいたい。意見を聴取する内容を色だけなど、限定するような方法もあると思う。[建]	C	デザイン調整については、地権者・事業者の負担になり過ぎない運用の方法を検討していきます。 また、設計の早い段階からデザイン調整を行って頂くことで、調整期間を短くし、負担を軽減出来ると考えていますので、今後デザイン指針について広く周知を行っていきます。

番号	意見要旨	対応	県・長崎市の考え方
5	今後、指針に合ったものでないと作ってはいけない、専門家に意見を聞かなくてはならないということになると、地元の設計者にとっては非常に大きな負担になる。地元の設計施工者とも十分に議論を行ってほしい。[建]	E	デザイン指針は法的な拘束力を持っていないため、指針に合ったものでないと建築等を行ってはいけないということはありませんが、長崎駅周辺エリアのまちなみの魅力を高めるためには設計・施工者の協力が欠かせません。 より良いまちなみをつくっていくため、地元の設計者と意見交換を行いながら、指針の充実を図っていかうと考えていますのでご理解・ご協力のほどお願いします。
6	長崎駅周辺のまちづくりガイドラインとこのデザイン指針は違うものなのか。また、長崎駅周辺地区計画の範囲を広げるものなのか。[建]	E	デザイン指針は「長崎駅周辺まちづくりガイドライン」の中で、今後定めることとしていた内容の1つであり、当ガイドラインを踏まえた内容としています。策定後は、当ガイドラインに位置付ける予定ですが、長崎駅周辺地区の地区計画の範囲・内容については、変更を行いません。
7	デザイン指針の対象範囲は、国道202号で分かれているが、国道を隔てた両側でそれぞれルールが異なるため、違ったまちが出来るのではないか。[自]	E	建物の色彩等は、長崎市内全域で「長崎市景観計画」により一定のルールを設け、デザイン調整を行っています。駅周辺エリアは、現行のルールを守りながら、調和の取れたまちなみの形成を目指していくこととしていますので、国道202号を挟んだ両側で、違ったまちが出来ることはないと考えています。
8	このデザイン指針で高さの制限等をされるのか。[建]	E	建物の高さの制限については、既に「長崎駅周辺地区計画」により定められています。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を定めたものであり、高さの制限は定めていません。
9	このデザイン指針で高さの制限等をされるのか。[自]		

番号	意見要旨	対応	県・長崎市の考え方
10	高さ 20m以上の建物に対してデザイン調整を行っては、件数が多すぎるのではないか。[自]	E	現在、高さ 20mを超える建物の新築等を行う際には、景観法に基づく届出が必要であり、市内全域で年間 100 件程度の届出件数となっています。このうち、駅周辺エリアに関する件数は 10 件に満たない程度であることから、デザインの調整を行っていくことは可能と考えています。
11	エリア内の自治会員に対しては、自治会と連携して周知が図られると思うが、自治会に入っていない方等への周知はどのように考えているのか。[自]	E	今後、県・市のホームページや広報誌などで情報を公開していくとともに、必要に応じて自治会の方々や事業者等に対し説明会を実施するなど、多くの方々に周知していきます。
12	指針の内容については、地元説明会を実施する等、十分な周知を図ってほしい。[経]		
13	デザイン指針の対象範囲はかなり広い範囲になっている。今回の指針は景観条例に対して上位的なものなのか、それとも景観条例の代わりになるようなものなのか。[建]	E	デザイン指針は「長崎駅周辺まちづくりガイドライン」の中で、今後定めることとしていた内容の1つであり、長崎市景観条例による景観調整を基本に、駅周辺エリア内を調和が図られたまちに誘導していくものです。
14	デザイン調整というが、デザイン指針に法的な強制力はないのか。[自]	E	デザイン指針は、デザインの基本的な方針をまとめ、その方針の実現へ向けて専門家や行政、事業者が連携しながら調和の図られたまちをつくっていくためのもので、色彩などの基準を設けて法的な規制を行うものではありません。
15	環長崎港地域アーバンデザイン会議のように、建築の際に専門家と調整をするような手続きとなるのか。[建]	E	良いまちを創るためには、まちづくりの経験がある専門家によるアドバイスが不可欠と考えていますので、環長崎港地域アーバンデザイン会議のように専門家を交え、事業者と一体となってデザイン調整を行う予定です。

【心得・作法について】

番号	意見要旨	対応	県・長崎市の考え方
16	駅舎と国道間の距離が 200m となるため、動く歩道など移動手段を考えてもらいたい。[自]	B	新駅舎は、現在地より西側に約 150m 移動することで、新駅舎からバス停、電停までの距離が長くなるため、観光客や高齢者、通勤客などの駅利用者の負担が大きくなりますので、駅西側地区へのアクセス向上も念頭に、デザイン調整を行っていきます。 (P12 心得 、 P29 下段)
17	駅前商店街へのスムーズな動線を確保（動く歩道の整備等）して欲しい。[経]		
18	駅を初めて利用する方でも、迷い無く 2 次交通へ連結できるような、わかりやすいレイアウト・表示を配慮してほしい。[経]	B	利用者が迷いなく 2 次交通へ連結できるようにすることは、既存市街地へ駅周辺のにぎわいを波及させるためにも重要と考えていますので、乗換え利便性の高い駅前広場等や、わかりやすい案内サインとなるようデザイン調整を行っていきます。 (P12 心得 、 P25 下段、 P29 下段)
19	ぼんやりと、目標とするイメージを示すよりも何点が禁止事項を定めるような書き方のほうが良いのではないかと。例えば、マンションのベランダに干された洗濯物が見えるような設計をさせないよう徹底することや、室外機が表側に見えないような配置にするなど。[自]	B	デザイン指針は、設計者のアイデアを引き出し、より良い設計とするために推奨事例等により取りまとめています。最低限守って頂きたい建物等の色合い等については、既に市内の全域で「長崎市景観計画」によって制限しています。また、ご指摘の室外機等の設備の景観への配慮については、作法 E - 1 「建築設備・工作物のデザイン作法」に沿ったデザイン調整を行っていきます。 (P14 心得 、 心得 、 P37)
20	「心得 長崎らしい材料・技術を用いる」について、歩道の舗装にレンガや板石等を使うと、キャリーケースを使う観光客には歩きにくくなることや、子供や高齢者が躓く原因になることなどから、主要な動線となる歩道にはレンガや板石等を使用せず、フラットな舗装とすべき。[地]	B	長崎らしさを表現することと同様に、歩行者にとっての快適性（歩きやすさ）も重要と考えていますので、レンガや板石などの長崎らしい材料を取り入れながら、快適で安全に歩ける歩道となるようデザイン調整を行っていきます。 (P16 心得 、 P29 上段)
21	レンガ風の舗装等を行っているところがあるが、特に車が通る場所等では、舗装がめくれあがっていることがよくある。危険なうえ、見た目も良くないので、素材を選ぶ際は気を付けてほしい。[自]		

番号	意見要旨	対応	県・長崎市の考え方
22	雨を避けられる空間がバランスよく、且つ、歩行者動線が途切れることが無いよう、配慮してほしい。[経]	B	新長崎駅からの歩行者動線が、雨天時にも濡れずに乗換えが行えるよう配慮していきます。 (P16 心得 、 P29 下段)
23	作法集にて街路樹の選択について記載があるが、樹種によっては落葉の清掃や枝の剪定などの管理が非常に大変なものがある。樹種の選定にあたっては、見た目だけでなく管理のしやすさも考慮してもらいたい。[自][地]	B	街路樹については、場所ごとの魅力を引き立て、四季の移ろいを感じられる“樹種”の選定と配置を行うこととしていますが、ご意見のとおり、見た目だけでなく、管理のしやすさなども配慮していきます。 (P16 心得 、 P30 下段)
24			
25	長崎の様々な産業情報が発信できるようにしてほしい。[経]	B	観光客等に長崎の産業を知っていただくことも必要と考えていますので、観光情報とあわせて、産業情報を発信できるようデザイン調整を行っていきます。 (P18 心得 、 P31)
26	「港に面する頭端駅があること」が強みと書いているが、駅から海が見えるようにしたいのなら、魚市跡地に駅を持って来れば良かった。県と連携が取れていないのではないか。[自]	D	新駅舎の位置については、既存の公共交通との連結のしやすさなど、駅周辺地区のまちづくりを総合的に勘案し、県市や関係者と協議のうえ決定しています。 なお、駅から海への眺望を確保するため、魚市跡地に建設される新県庁舎と県警本部庁舎は、配置の工夫を行うなど、県市で連携しています。

【長崎らしさについて】

番号	意見要旨	対応	県・長崎市の考え方
27	観光客等が長崎らしさを感じられ、印象に残るような駅周辺としてほしい。[経]	B	道路の舗装や建物低層部などに、長崎らしい素材を取り入れることや、季節を感じさせる祭りやイベントなどの活動が出来る空間を実現することなどにより、観光客が長崎らしさを感じられ、印象に残る駅周辺になるようデザイン調整を行っていきます。 (P16 心得 、 P18 心得)

番号	意見要旨	対応	県・長崎市の考え方
28	<p>今からの時代、建築家が喜ぶだけの設計では市民自身が長く利用し、維持して行く事が出来ない。東京の大開発を見ていると、沢山の利用者と企業がいるから鉄、ガラス、石の無機質デザインが維持できる。所詮日本のはずれにある長崎がもがいてもそのスケールには追いつかない。ヒューマンスケール、肌のぬくもりを持った素材をデザインのキーポイントにしてほしい。肩がふれある通路幅、それは譲り合いを生み出す。昔からある素材は他から来た人には新鮮。諫早石の軟らかさは中国みかげ石では表せない。歩いていて疲れない。その例が県立美術館エントランス前の御影石、大人でも硬く感じます。オランダ坂は硬く感じますか？西洋のコニファー、園芸品種のレッドロビンは見えていてなごみますか。昔からある孟宗竹、そこを透過する風は夏の湿った空気を軽くして、気持ち良いでしょう。鳥も、蝶も、蚊も寄ってくる。そこが良い。錆びた鉄板も味がある。港・造船・漁船は赤さび、魚の臭い、ペンキの色。妙にマッチするのは港町だから。コストもあるので構造は鉄とコンクリートだが、人の触れる所はチーク、スギ、ヒノキ（南方材、国内材）。瓦とハルデスレンガの組み合わせも悪くない。建物自体のプランニングは自由自在に毎年成長させる。統一が無い統一。成長の歴史が見れる[P]</p>	B	<p>素材の選択については、ご意見のとおりデザインのキーポイントになると認識しており、空間デザインの心得「長崎らしい材料・技術を用いる」と記載しています。道路の舗装や、建物低層部など人に近い場所には、長崎の情緒が伝わる天然素材を積極的に取り入れることとしており、その中で、諫早石やハルデス煉瓦についても参考とすべき素材として取り上げています。</p> <p>また、樹種の選択についても重要なポイントであると認識しており、「デザインの作法集」において、歩行者が心地よく歩いたり、憩える場の魅力を引き立てる木陰や風を感じる緑の配置について記載しています。周辺環境からの連続性を考慮しながら、デザイン調整を行っていきます。</p> <p>(P16 心得、心得、P30 下段)</p>
29	<p>昔の長崎駅、三角屋根の駅こそが長崎駅のイメージであり、どこかで表現すると良い。[自]</p>	D	<p>駅舎のデザインについては、平成26年3月に、プロポーザル形式で設計業者を選定し、現在、検討を進めています。昔の長崎駅を再現することは難しいですが、現代的な機能を持たせながらも、長崎ならではの素材や技術を積極的に活用するなど、地域の方々に末永く愛されるような長崎らしい駅となるように、検討を進めていきます。</p>
30	<p>駅には現代的な機能・デザインも必要だが、東京駅のように古い駅舎の形を残すような取組みが大切である。[自]</p>		

番号	意見要旨	対応	県・長崎市の考え方
3 1	今からでも遅くない。県庁と警察の工事を止め、そこも含めて、このエリア一帯のグランドデザインを国内外に向けて募集すべきです。力ある人に応募してもらうには賞金が必要。審査員は行政関係者県内建築関係者、県外建築関係者、美術家、小説家（漫画家）、音楽家、教育家、県外の都市計画者（工業デザイナー等含む）、海外の都市計画者、魚業関係者が各5人、無作為選出一般市民50人の合計100人とすべき。 他所にないもの、古くから長崎で愛されたものが地元で愛される。ひいては交流者から愛され、リピーターとなる。[P]	D	新県庁舎と県警本部については、環長崎港地域アーバンデザイン会議において、県内外の専門家と行政関係者でデザイン調整を行い、現在、建設を進めています。 今回作成するデザイン指針についても、シンポジウムやワークショップなどを行い、県民や市民等の意見を取り入れながら、一体的なまちなみの形成を目指し、作成を進めています。 今後も、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デザイン指針を活用し、地元住民・交流者から愛されるまちになるよう努めていきます。
3 2	デザイン指針では「長崎らしさ」「歴史」などと謳っているのに、公会堂は取り壊すことを決定している。市がやることは、ちぐはぐで理解しがたい。[自]	E	公会堂は歴史的な価値を有していますが、地震に対する建物強度が不足しており、耐震補強を行っても長期の使用が難しく、経済的で無いことなどの理由から建替えを行うことが必要と判断しています。 長崎駅周辺エリアにおいても、安全性や費用面などを検討しながら、歴史や長崎らしさを尊重したデザイン調整を進めていきます。

【その他の意見について】

番号	意見要旨	対応	県・長崎市の考え方
3 3	これまで長崎でデザインの方針を定めた山手地区等には目指すべきデザインの方向性が存在していたが、今回の指針の範囲にはどういったデザインがとすべきか、という明確な方針が存在せず、また、どのようなまちとしたいか市民と議論すらされていない。そういったなか、デザイン指針を長崎以外の専門家に作らせてよいのかという懸念はある。[建]	B	デザイン指針の「空間デザインの基本方針」については、県民の皆さまから意見を頂きながら、長崎の個性や強みをデザインに生かす方向でまとめています。デザイン指針の作成にあたっては、長崎市在住の専門家や県市の職員等も検討メンバーに入っており、長崎以外の専門家においては、十分に現地調査等を行い、長崎市の歴史や景観特性を理解したうえで、デザイン指針の作成を行っています。 (P7、P9)

番号	意見要旨	対応	県・長崎市の考え方
34	デザイン指針の中に「心得」「作法」という言葉が使われているが、非常に役所的で、上から目線の言葉である。「心得」は「要点」などの言葉に変更すべきである。[自]	D	より良いまちなみを作るために、市民・事業者・行政が共有すべき方針として印象に残る表現を検討した結果、ご指摘の表現を用いています。
35	理想像ばかりが目標に書いてあるが、実際、この指針によりどのような効果が表れるのか数値で示して欲しい。[自]	D	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をまとめたものであり、今後、デザイン指針に沿ってデザインの調整を行っていくことで、駅周辺エリアにおいて一体的で調和のとれたまちなみが形成され、まち全体としての景観の向上などの効果が表れると考えていますが、景観の向上を定量的に表すことは出来ないことから、数値で示しておりません。
36	デザイン指針には駅のことばかりが書いてあり、周辺のまちにはどのような影響があるのかわかりにくい。[自]	E	周辺のまち（デザイン指針の対象範囲の緑色の部分）は、既存の市街地であることから、一定規模の建築行為等について専門家を交えたデザイン調整を行っていくこととしていますので、駅周辺エリア全体として一体的なまちなみの形成を、ゆるやかに誘導していきます。