

第3章 デザインの作法集

1. 作法集の見方

この作法集は、「第2章 私たちの目指す空間デザインとは」に示されたデザインを具体化する際に有効な取組みをとりまとめたものです。

長崎駅周辺エリアにおける建築行為等のデザインは、本デザイン指針に基づいて、デザイン調整会議を主とする各種会議で具体的に協議・調整を行いながら実現していきます。そのため、デザイン調整会議等で「具体的な作法として重要である」と認められたものは、本デザイン指針に追加掲載し、充実させていきます。

2. 鉄道関連施設のデザイン作法

（作法A-1）駅舎のデザイン

○シンボル性の高い駅舎空間を実現する【心得②・⑩】

長崎の新たな陸の玄関口として、また印象深い頭端駅として来訪者を迎え入れ、地域の方々には末永く愛されるようなシンボリックな駅舎空間を実現していきます。

○駅舎の内外をつなげて一体的な空間にする【心得②】

新しい長崎駅のメインコンコースは、東西の駅前広場をつなぐ要となることから、駅構内と駅前広場を一体的な空間とし、整備していきます。

また、通常は別の空間と扱われる在来線と新幹線の改札内外のコンコースも一体的な空間とし、駅の内から外までのつながりや人の流れを大切に空間を整備していきます。



▲シンボリックな駅舎の例（門司港駅）

北部九州の頭端駅である門司港駅は、市民や来訪者に愛され続けているシンボリックな駅です。



▲一体的なコンコースの例（熊本駅）

九州新幹線熊本駅では、改札内外のコンコースを一体的な空間としてつなげています。

第3章 デザインの作法集

○ホーム上からの眺望に配慮する【心得⑧】

新しい長崎駅のホームは、従来の位置から、場所も高さも変わります。これまでとは違った風景が周囲に展開しますので、駅舎デザインにあたっては、新たな風景が望めるよう配慮します。



▲眺望ポイントの確保の例(姫路駅)

姫路駅では、駅前の大手前通りからシンボルである姫路城を眺望できる視点場を設置しています。



▲ホーム上からの眺望確保の例(日向市駅)

日向市駅では、ホームからシンボルである富高古墳を臨めます。

○駅からまちまで統一感のある案内サインをつくる【心得⑤】

通常、案内サインは、駅構内は鉄道事業者、駅の外は行政がそれぞれ担当します。

長崎駅周辺エリアでは、鉄道事業者と行政が調整を図り、駅舎(ホーム)内からまちなかまで統一感のある案内サインとし、デザイン性に優れた空間をつくるとともに、歩行者に分かりやすい案内サインをつくります。



▲案内サインの例(日向市駅)

日向市駅では、JR九州と日向市が連携し、駅ホーム～まちなかまでの案内サインやカラーが統一されているなど、駅に降り立った来訪者に分かりやすいまちづくりが進められています。



▲案内サインの例(品川駅)

品川駅の自由通路内の案内サインは、カラーが統一されており、来訪者はスムーズに目的の方面に導かれます。

(作法A-2) 高架のデザイン

○高架構造物のデザインは、歩行者等に圧迫感を与えないようにする【心得⑨】

鉄道高架事業に伴い現れる高架橋は、これまでの長崎のまちなかの風景には無かった巨大な構造物となります。市民の皆さんが毎日目にすることになるこれらの構造物は、経済性のみならず、歩行者に対して、極力、圧迫感の無いデザインとするための工夫を施していくものとします。



▲高架橋デザインの例(高知市)

高架橋デザインは、従来型の矩形の柱や梁を採用せず、丸柱2本脚による圧迫感の低減や桁部の面取りにより近視点でも優しさが感じられる構造デザインとし、周辺の風景になじむようにしています。



▲メインコンコースの空間確保の例(日向市駅)

日向市駅のメインコンコース設計にあたっては、20m スパンを無柱化することにより圧迫感を低減するとともに、東西の駅前空間を一体的につなぎ、雨天時にもイベント開催などができる空間が確保されています。

○車窓からの眺めにも配慮する【心得⑧・⑨】

新幹線による長崎駅へのアプローチは、トンネルを抜けて、長崎のすりばち状の景色に接するところから始まります。このような特徴的な車窓の風景は、来訪者にとって印象的なものとなるため、そのような車窓からの風景に配慮した建物等の建て方とします。



▲車窓からの眺望へ配慮したイメージ

旅行者は、長いトンネルを抜けると“円形劇場”と賞された長崎独特のすりばち状の斜面地に家々が連なる風景が現れ、頭端駅長崎に着いたことを実感します。その第一印象を損なわないように高架構造物の高欄パネルなどのデザインにも配慮します。

○高架下の利活用を工夫する【心得⑦・⑨】

鉄道の高架下空間は、スペースの広さや比較的安価な賃料、場所の利便性など利用上のメリットが多いため、人々が集まれる多様な利活用方法が期待されます。



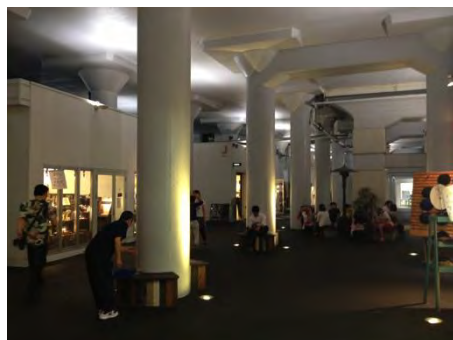
▲高架下利用の例（大分駅（JR九州大分支社））

大分駅の高架下にはJR九州大分支社が入居しています。そのデザインは、駅周辺のワーキングスペースのモデル的な存在となっています。



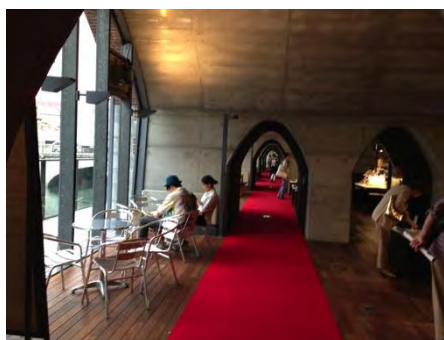
▲高架下利用の例（日向市駅（ぷらっと駅市））

日向市駅の高架下では、観光物産センターや公衆トイレが設置されています。また、月1回商工会議所による「ぷらっと駅市」が開催され、駅利用者以外の集客を高めています。



▲高架下利用の例（東京・台東区）

秋葉原駅と御徒町駅間の高架下を職人（クラフト、ものづくり）のまちとして利用し、小さな店舗が連なっています。



▲高架下利用の例（東京・千代田区）

かつての万世橋駅高架橋下をカフェや雑貨店が並ぶ商業施設として再開発しています。

3. 駅前交通広場等のデザイン作法

(作法B-1) 駅前交通広場と多目的広場のデザイン

○シンボル性の高い駅前空間を実現する【心得①・②・③・④・⑤・⑥・⑦・⑩・⑪】

長崎駅の東西に生まれる駅前広場や多目的広場は、駅周辺エリアを利用する人々の移動空間としてだけではなく、市民や来訪者の方々が、集う、憩うなど多様な利活用ができる空間としていきます。そのためには、駅改札から駅前広場までの一体的なデザインや沿道街区との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実現していくことが重要となります。



▲軸線が強調された舗装の例(日向市駅)

日向市駅の東西駅前広場は中央コンコースを貫く形で煉瓦敷舗装が施されています。このことによって、都市の軸線が強調された空間デザインとなっています。



▲シンボル性の高い駅前空間の例(旭川駅)

旭川駅では、市街地の軸である駅北の買物公園(幅員 20m)を延長した歩行者空間が駅前広場～駅コンコースを貫き、駅南の忠別川の河川空間に繋がっています。

○ストリートファニチャーは場所に合ったデザインとする【心得⑨・⑩】

街路灯、ベンチ、バスシェルター、ボラード[‡]などのストリートファニチャーは、統一されたコンセプトの下に、駅舎や駅前広場等の公共空間のみならず、長崎のまちの雰囲気にも調和した施設として一体的にデザインします。



▲一体的にデザインされたストリートファニチャーの例(東京駅行幸通り)

東京駅周辺整備の一環として、旧駅舎の復元と調和するように行幸通りが再整備されました。整備にあたっては、シンボリックな街路灯やベンチなどが一体的に整備されています。



▲一体的にデザインされたストリートファニチャーの例(日向市駅周辺)

日向市駅では、地場産杉材による街路灯やベンチ、ボラードなどが一体的にデザインされており、駅前商業街区では道路と店舗空間に同一デザインのストリートファニチャーが設置されています。

[‡] 「ボラード」・・・(英語:bollard)は、自動車の進入を阻止するために道路や広場などに設置される杭。

○誰もが使いやすいユニバーサルデザインをこころがける【心得⑤】

駅は多様な人々が利用する空間です。駅前広場は、高齢者、子供や障がい者の皆さんなど、誰もが快適に使いやすい空間にします。



▲車イス走行実験の例(西鉄柳川駅)

西鉄柳川駅前広場の整備にあたっては、煉瓦敷舗装とするために、試験舗装を行い、車イスを使った走行実験により、歩きやすさや走行性を確認し、様々な立場の人々が使いやすい広場空間づくりを進めています。



▲誰もが楽しめる駅前空間の例(日向市駅)

日向市駅前の交流広場の整備にあたっては、車イス利用者も広場でイベントなどを楽しめるように園路をデザインしています。

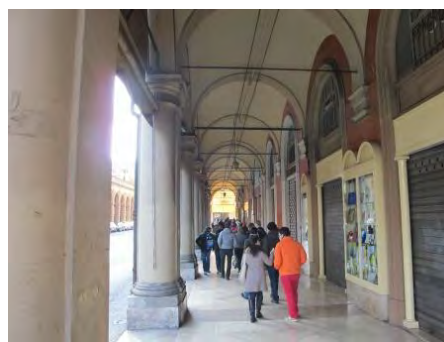
○交通の乗換えや歩行の利便性を高める【心得⑤・⑪】

駅前広場においては、歩行の快適性や回遊性の向上のみならず、駅とバスや路面電車への乗換えが、雨天などでも濡れずにスムーズに出来るような動線の確保を図っていきます。シェルター等の適切な配置や建物外部に庇等の張り出しを誘導することによって、雨天時の乗換えや歩行の利便性を高めていきます。



▲シェルターの例(日向市駅)

駅舎から駅前広場に張り出したシェルターは、雨の日もスムーズにバスやタクシーに乗り換えられるように配置されています。



▲建物外側に通路を設けた例(ボローニャ)

建物低層部にヒューマンスケールの回廊を配置し連続させることで、雨の日でも快適にまちなかを歩けるように工夫されています。

○バスなどの待合風景に長崎情緒を感じさせる【心得⑦・⑪】

駅前広場の整備にあたっては、歩行の快適性や回遊しやすさばかりでなく、待合のスペースにも十分配慮し、長崎ならではの光景を感じられる居心地の良い待合スペースづくりを図っていきます。



▲電停のシェルターの例（ライブツィヒ）

広めの電停待合スペースでは、利用者がベンチで休んだり、ゆっくりと路面電車を待つことができ、また大きなシェルターは、風雨もしのげるように配慮されています。

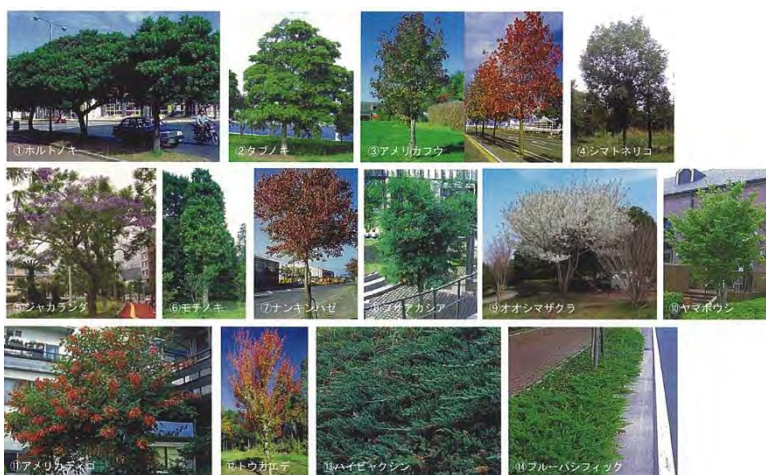


▲バスシェルターの例（秋田駅）

秋田駅西口のバスターミナルは、地場産木材で造られており、利用者にとって待合という機能面ばかりでなく、心地良い空間を提供しています。

○季節の変化や時間の移ろいを感じられる“緑”の選定と配置【心得⑦・⑪】

駅前広場や多目的広場およびエリア内の街路においては、心地良く歩けたり、憩える場の魅力を引き立てる木陰や風が感じられるように“緑”を配置していきます。



	用 途	樹 種
中高木	緑の骨格を形成する海辺に強い常緑樹・落葉樹	タブノキ
	稲佐山軸を強調する海辺に強い常緑樹の並木	ホルトノキ・ジャカランダ・モチノキ
	エントランスを演出する緑陰となる常緑樹	シマトネリコ・ナンキンハゼ(市木)
	四季を演出する樹木	フサアカシア(冬)・オオシマザクラ(春、秋)・ヤマボウシ(春、秋)・アメリカディゴ(夏)・トウカエデ(秋)
	国道を演出する落葉樹の並木	アメリカフウ
低木		ハイビヤクシン・ブルーパシフィック・サツキツツジなど

▲環長崎港地域の水際線における樹種選定の例

環長崎港地域アーバンデザイン会議では、場所と用途に応じて適切な樹種が選定されています。

○祭りや日常的なイベントに備える(心得⑨・⑫)

駅前広場をイベントなどで使いやすい広場とするとともに、デザイン性に優れた空間とするために、イベント用のバナー取付アームや給排水、電源装置などは、普段は目立たないようにしつつ、イベント時には適切な場所にあり、機能するようにあらかじめ配置しておきます。これらの装置は、設計段階から利用者ニーズを十分に把握し、対応していくことが大切です。



▲イベント告知バナーの例(東京・表参道)
イベントなどを周知するバナーなどのデザインを通り全体で統一することで、周知効果を高めています。



▲イベント告知バナーの例(姫路駅前)
駅前空間を使ってイベント告知をするためのバナーを効果的に配置しています。



▲イベント用排水設備の例(宮崎・日向市)
イベントに使いやすいように給排水設備を広場や街路内に設置しています。



▲イベント用電源設備の例(宮崎・日向市)
イベント開催に必要な電源設備を街路灯安定器内にあらかじめ設置しています。

4. 建物のボリュームと構成のデザイン作法

（作法C-1）建物のボリューム感を低減する工夫をする

- ・ボリューム感が大きくなる建物は、セットバックすることで道路空間の圧迫感を低減させることが可能です。また、にぎわいや交流のための空間の創出をねらって、高層部（例えば3階以上）をさらにセットバックし、1階をにぎわいのための商業利用、2階をオープンスペースとするなどの構成も有効です。【心得④・⑥・⑦・⑧】
- ・駅舎の象徴性を引き立たせるために、また、駅舎内に自然光を取り入れられるように、周辺の建物はその外観などに配慮することが有効です。【心得②】
- ・柱や窓などの要素を整理して外壁を分節し、のっぺりとした長大な壁面が出ないようにすることで、建物のボリューム感・圧迫感を低減させ、ヒューマンスケールな空間に近づける事ができます。【心得④・⑨】
- ・中高層部の外壁の色彩を高明度低彩度のものにする事で、周囲の風景となじみやすくなります。【心得⑨】



▲建物のボリューム感低減の例
（アムステルダム・集合住宅）

どの建物も長大な壁面をつくらず、ベランダや窓をつかって壁面を水平方向に分節しています。さらにベランダ内の仕切りや窓枠によって、垂直方向にもう一段階細かく分節しています。これにより、大きな壁面が段階的にヒューマンスケールに近づくように分節され、建物のボリューム感・圧迫感が低減されています。

なお、中央の白い建物は広場側に突き出た形になっていますが、前面のボリュームを抑えることで圧迫感が低減されています。



▲建物のボリューム感低減の例
（長崎市新地町）

道路に面して横長の大きな壁面を持つ建物です。横長の印象をやわらげるためには、縦方向を強調することが有効です。この建物では、小刻みに並んだルーバー*がその効果を発揮しています。さらに、上層と下層でルーバーの位置をずらして水平方向にも分節し、ボリュームと圧迫感を低減させています。

「ルーバー」・・・(英語・Louver) 壁や天井の開口部に、羽板(はいた)を縦または横に平行に組んで取り付けしたもの。羽板の向きを変えて風・雨・光・視界などを加減する。建築物などに用いられる。

5. 歩行空間と建物低層部のデザイン作法

（作法D-1）敷地境界付近のつくり方

- ・公有地に接する空間については、歩行者動線に面する部分とそうでない部分との役割を適切に整理し、デザインを明確に違えることが、歩行者の回遊を引き出すことにつながります。【心得④】
- ・歩行者動線に面する部分は、公有地と連担して道路空間を構成する大切な場所であるため、次項の「セミパブリックスペースのつくり方」を参考に、魅力的な外部空間のつくり方を工夫します。裏側は、目立たない**設え**や色彩を採用します。【心得④・⑥・⑦】
- ・隣接する建物等との敷地境界付近は、隣同士尊重し合って軒の高さや色彩などが互いに逸脱しないように配慮し、一体的なまちなみの形成を心がけます。【心得④・⑨】



▲ オープンな設えの例（ロンドン・コヴェントガーデン）

市場跡地の再開発によって生まれた広場内のカフェテラスは、多くの人々が思い思いの時間を過ごす、にぎわいの空間になっています。



▲ オープンな設えの例（バルセロナ・ランブラス通り）

約 1.2 kmの並木道には、建物際に花屋やカフェテラス、レストラン、キオスクやベンチなどが並び、歩くことが楽しくなる通りとなっています。

(作法D-2) セミパブリックスペースのつくり方

- ・ セミパブリックスペースは、公有地と連担して一体的な空間をつくることが肝要です。舗装材や植栽、ストリートファニチャー[§]の工夫により、視覚的に空間の一体感が向上します。【心得⑥】
- ・ 整備にあたっては、にぎわいを積極的に創出する場所、交通をすみやかに処理する場所、水辺を感じてくつろげる場所などの特徴に応じたつくりを考えます。なお、軸線の端点に位置するセミパブリックスペースは大変重要です。象徴的な場所として、魅力を高める工夫を凝らすことが大切です。【心得④・⑤・⑥・⑦】
- ・ セミパブリックスペースの活用策としては、例えば、歩行者が滞留できるオープンカフェや休憩のための空間をつくることや、ショーウィンドウや窓によって建物内部の活動を外へ向けてディスプレイすることが回遊性の向上に有効です。【心得④・⑥・⑦】



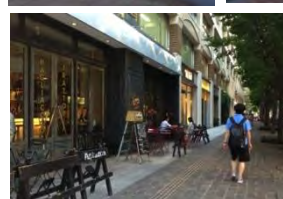
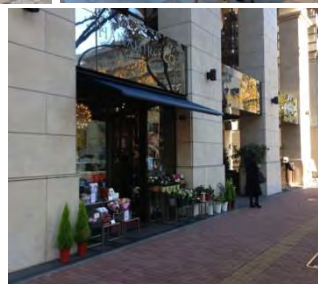
▲ セミパブリックスペースをオープンカフェとした例（東京都）

建物の足下の空間をオープンカフェとした事例です。植栽によって歩道とカフェ空間を緩やかに区切っています。



▲ 建物内部にあるセミパブリックスペースをオープンカフェとした例（東京都）

建物の内部に、あたかも外部であるかのような、公的に利用しやすい空間を設けた事例です。自然光が豊かに入るカフェがつくられています。



▲ 店構えなどが良い店舗例（全国各地）

長崎市内には、小ぶりでもセンスの良い洒落た店舗が数多くあります。まちなみの雰囲気づくりのために、店構えやディスプレイへの配慮も大切です。

[§] 「ストリートファニチャー」・・・(英語・street furniture) 街路や広場などに置かれる、街路灯・ベンチ・案内板・水飲み場などの屋外装置物の総称。

（作法D-3）溜まり空間のつくり方

- ・歩いたり休んだり思い思いに時間を過ごせるような小さな「居場所」をつくることで、歩行者の回遊を引き出しやすくなります。例えば、数本のまとまった高木がつくる木陰とベンチをセットで配置するなど、ひとつの場所としての快適性や魅力を持たせることを重視します。【心得④・⑦】
- ・また、溜まり空間などの魅力ある場所を連鎖させることで、少し歩くとその先を楽しめるものが見えてくる、そこまで歩くと、さらに先に魅力的なものが見えてくる、という期待感の連鎖をつくるのが、回遊を引き出すことにつながります。【心得④・⑦】



▲ 溜まり空間の例（東京都）

広幅員の歩道にベンチを配置し、植栽で車両や歩行者と緩やかに区切る事で、思い思いの時間を過ごせる溜まり空間を創出しています。



▲ 溜まり空間の例（姫路駅前）

姫路駅に隣接する交流広場では、外周部の歩行帯と芝生広場の間にベンチなどを配置し、利用者が憩えたり語り合えたりするスペースを点在させています。



▲ 溜まり空間の例（姫路駅前）

駅前広場と JR ビルの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、人々が心地良く時間を過ごすことができるようになっています。

** 「サンクンガーデン」・・・(英語・Sunken Garden) 一般の道路や地盤より低い位置につくられた半地下の広場や庭園のこと。都市開発用語。

（作法D-4）建物内通路のつくり方

- ・屋外空間のセミパブリックスペースや溜まり空間に対して、沿道の特に大きな建物開発においては、市民や来訪者の方々が自由に出入りできる建物内通路をつくることで、歩行者の回遊性が大きく向上します。夏の強い陽射しや雨風をしのぐために建物内をショートカットできる便利さだけでなく、建物内部のディスプレイデザインや溜まり空間に配慮することで、より魅力的な建物内空間とすることができます。【心得④・⑦】



▲ 建物内通路の例（東京・丸の内）

大きな街区の再開発ビル内には、営業時間内だけ自由に通行できる建物内通路が設置されています。



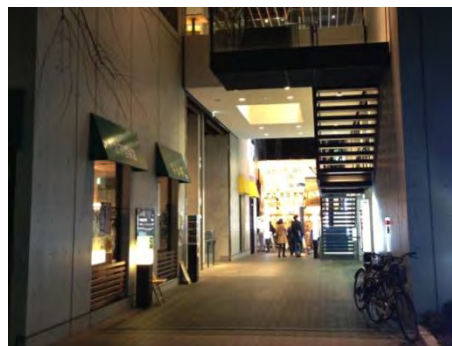
▲ 建物内通路の例（東京・丸の内）

自由に通行できる建物内通路の中には、溜まり空間が確保され、打合せや休憩スペースとして活用されており、通路と一体的な舗装がされています。



▲ 建物内通路の例（横浜・MM21）

自由に通行できる建物内通路の中は、ショールームが併設されており、歩行者の利便性を確保するとともに企業イメージを向上させています。



▲ 建物内通路の例（東京・神楽坂）

比較的小さな再開発ビル内にも通りと通りをつないで自由に通行できる建物内通路が確保されることで歩行者の回遊性が向上しています。

6. 建築設備・工作物のデザイン作法

（作法E-1）建築設備や工作物のデザイン

- ・エアコンの室外機等の建築設備は、できるかぎり目立たない場所に設置します。地上の歩行者から見えにくだけでなく、周囲からの眺めに配慮し、必要に応じて目隠しを施すなどの措置をとります。【心得⑧・⑨】
- ・自動販売機等の工作物は、主な歩行者動線沿いや建物玄関など、空間の顔となる場所に設置することは避け、また本体の色彩を低彩度のものにするなど工夫をします。建物1階に引き込むかたちで自動販売機のコーナーを設けることも有効です。【心得⑨】



▲ 建築設備を目立たなくした集合住宅の例（東京都）

建築設備（エアコンの室外機等）の色彩をベランダ部の外壁色彩と同じものにしており、建築設備が目立たなくなっているように工夫されています。



▲ 立体駐車場を目立たなくした例（大分駅）

立体駐車場の低層部に地場産杉材をルーバー状に取り付けることで、外から設備や車両などが目立たなくなるように工夫しています。



▲ 低彩度の自動販売機の例（福岡・天神）

前面道路から引き込んだ位置に、壁面と同系・低彩度色の自動販売機を設置することで、建物に溶け込み目立たなくなっています。

7. 屋外広告物等のデザイン作法

（作法F-1）屋外広告物等のデザインやマナー

- ・ 屋外広告物が乱立することによって相対的に個々の宣伝効果が低下し、なおかつ景観が煩雑なものになってしまう状況が、もっとも避けるべき状況です。屋外広告物もエリア全体のデザインの統一感や、空間の高質感を演出する重要な要素であることをまず認識することが大切です。そして、施設供用後もエリア全体の空間の質を維持していきましょう。【心得⑨】
- ・ また、看板や広告物のみならず、テナントとして入居する店舗の営業活動についても、過度な宣伝やビラ配り、呼び込みや音の氾濫は、長崎の玄関口としての魅力を損ねるおそれがあります。オーナーのみならずテナント入居者にも当エリアの質的向上に対して理解と協力を呼び掛けていくことが求められます。【心得⑨・⑪】



▲ 集約による屋内広告物の例(東京・品川駅)
自由通路内の左右にデジタルサイネージによる広告ボードを連ねて効果的にPRしています。



▲ 周囲に配慮したコンビニエンスストアの例(神奈川・川崎駅前)

川崎駅前では、都市景観の質の向上をめざして、屋外広告物についても企業のロゴやシンボルカラーに対するコントロールを行っています。長崎駅周辺においても屋外広告物条例に基づく景観誘導や企業の地域貢献などを求めています。

8. 仮設建築物・工事仮囲い等のデザイン作法

（作法G-1）仮設建築物や仮囲い等にも配慮し、期待を高める工夫をする

- ・ 長崎駅周辺エリアにおける駅舎・駅前広場、道路や建築物の建設工事には、長い時間を要します。工事中の現場事務所や仮囲い等は、無機質で長大な壁面をつくり出しやすく、毎日駅を利用する人々や初めて長崎を訪れた人々のまちなみに対する印象を損ねてしまうことが懸念されます。そこで、現場事務所や仮囲い等は、その素材や色彩、分節などに配慮し、マイナスの印象を持たれないように努めるとともに、傍を通る歩行者が工事現場の様子を覗ける小窓を設けたり、市民や来訪者の期待感を高めるような情報発信をするなど、プラスの印象を持ってもらえる工夫が期待されます。【心得⑨】



▲ 工事仮囲いの工夫例(姫路駅)

工事仮囲いの壁面は、通行する人々に対する巨大なメッセージボードにもなり得ます。工事進捗状況だけでなく、事業者の考えなどを情報発信していくこともできます。



▲ 工事仮囲いの工夫例(東京都)

閉鎖的かつ無表情な工事仮囲いの一部を緑化したり、素材に木材を活用することによって、道行く人々に対して、豊かに表情を提供しています。



▲ 仮設建築物の例(陸前高田市・りくカフェ)

たとえ仮設建築物であっても、一定期間設置されることから、周辺景観との調和に配慮し、きちんとデザインすることで、まちの活気づくりに貢献できます。

長崎駅周辺エリアデザイン調整会議専門家名簿（敬称略）

座 長

林 一馬（長崎総合科学大学名誉教授）

副 座 長

篠原 修（東京大学名誉教授）

委 員（※５０音順）

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）

監 修 尾崎 信（東京大学大学院社会基盤学専攻助教）

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）

発 行 長崎市・長崎県

発 行 日 平成 27 年 3 月

お問合せ ○長崎市建設局都市計画部まちづくり推進室

TEL : 095-829-1271 FAX:095-829-1175

Email : machidukuri@city.nagasaki.lg.jp

○長崎県企画振興部まちづくり推進室

TEL : 095-894-3181 FAX : 095-894-3487

Email : s36060@pref.nagasaki.lg.jp

HP:「長崎駅周辺エリアデザイン」で検索

長崎駅周辺エリア デザイン指針
にぎわいと長崎らしい風景のあるまちへ

平成 27 年 3 月
長崎市・長崎県