

令和 2 年 6 月市議会建設水道委員会資料

所管事項調査に関する資料

目 次	ページ
1 長崎市公共交通総合計画について……………	1～ 5
2 用途地域、防火地域及び準防火地域の指定（変更）基準の 改訂について……………	6～10
3 市街化調整区域における工業系企業立地用地の開発を目的 とした地区計画制度の運用について……………	11～14

※長崎市公共交通総合計画については別冊あり



1 長崎市公共交通総合計画について

(1) 令和2年2月議会後の経過

令和2年2月議会	所管事項調査（基本的な方針）
令和2年3月6日	素案策定
令和2年3月	都市交通審議会個別説明（素案の意見聴取）
令和2年3月26日	パブリックコメント
～4月24日	
令和2年5月13日	素案および都市交通審議会・パブリックコメントで聴取した
～5月21日	意見対応一覧表に基づき、建設水道委員会委員より意見聴取

(2) 素案に対する主な意見

ア 取り組みの方向性に関する意見

- 競合路線における事業者間の調整は現実的には可能なのか。

⇒事業者それぞれの収支改善につながる施策などを行政が示し、主導してことで、調整は可能であると考えている。

- 住民に共助・自助によって移動手段を確保することの重要性を地域に訴え、地域と行政が協力して取り組みを進めていかなければならない。

⇒まずは地域に自助、共助による仕組みについて情報提供し、理解してもらいながら取り組み意識の高い地域から行政が必要な支援を行いたいと考えている。

イ 検討施策例に関する意見

- MaaS やスマートバス停、ロケーションシステムなどの導入により公共交通機関の使いやすさを向上させる必要がある。

⇒利用しやすい公共交通サービスの充実を図り、利用者の減少を抑制するため、MaaS の導入やバスロケーションシステムの導入などを行政が積極的に促しているよう、計画に記載している。

- 毎年各施策の進捗度と効果などをアンケートなどで評価し、PDCA サイクルに乗せて費用対効果の中間評価などをつけるべき。

⇒本計画は、行政と事業者や関係者が目指すべき方向性を示すための計画であり、網形成計画などで具体的な施策を実施する段階でPDCA サイクルなどによって進行管理する予定である。

- 長崎駅前に計画されているバスタ長崎の施設計画についても本計画に明記すべきであると思う。

⇒駅前などの交通ターミナル機能は、現在専門家会議などで議論中であるため明記はできないが、施策例として「主要な交通結節点の整備」と示しており、主要な交通結節点の整備を進めることで利便性向上を図っていく必要があると考えている。

(3) 長崎市公共交通総合計画（概要）

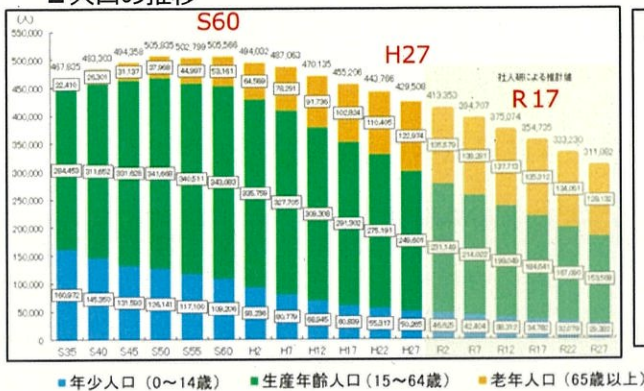
I 長崎市公共交通総合計画の目的

長崎市では、路線バス、路面電車、鉄道などの公共交通機関が日常の市民の移動を支えています。一方、その利用者数は減少しており、持続可能な公共交通機関へと転換していく必要があります。

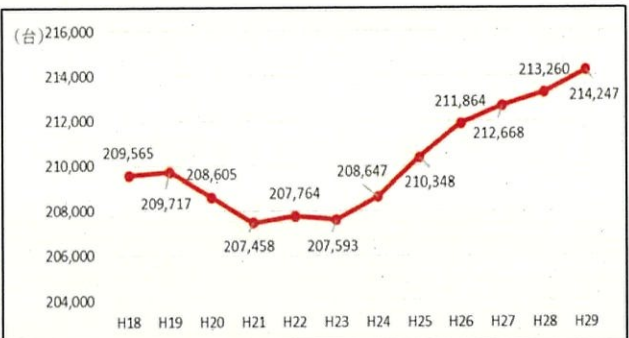
そこで、公共交通ネットワークのあるべき姿を明らかにするとともに、行政と事業者や関係者が連携・協力し、取り組むべき方向性を示すものとして「長崎市公共交通総合計画」を策定します。

II 公共交通を取り巻く状況

■人口の推移

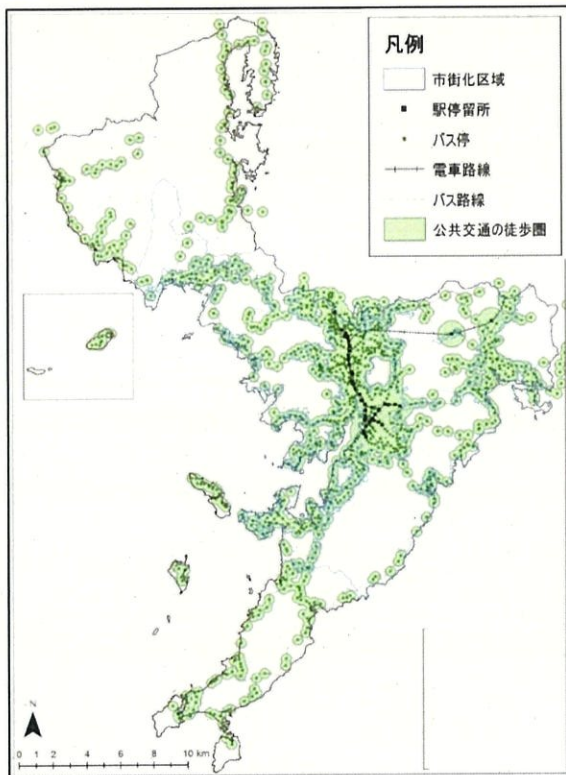


■自動車保有台数推移（長崎市）

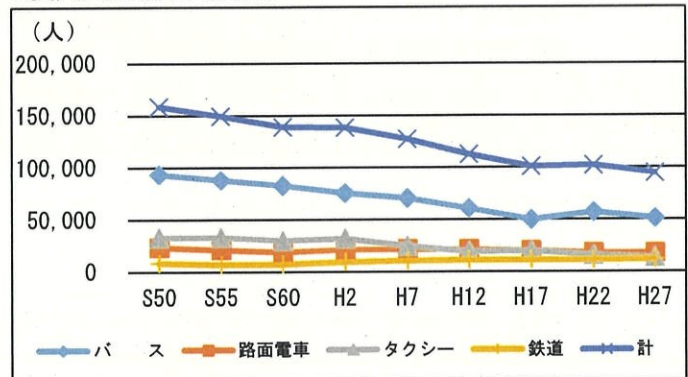


- ・長崎市の総人口は昭和60年をピークに年々減少し今後もその傾向が続くと予想されます。
- ・人口が減少するなかで、自動車保有台数は近年増加傾向にあり、市民の交通手段も自家用車利用の割合が徐々に高くなっています。

III 公共交通の現状



■公共交通利用者数推移



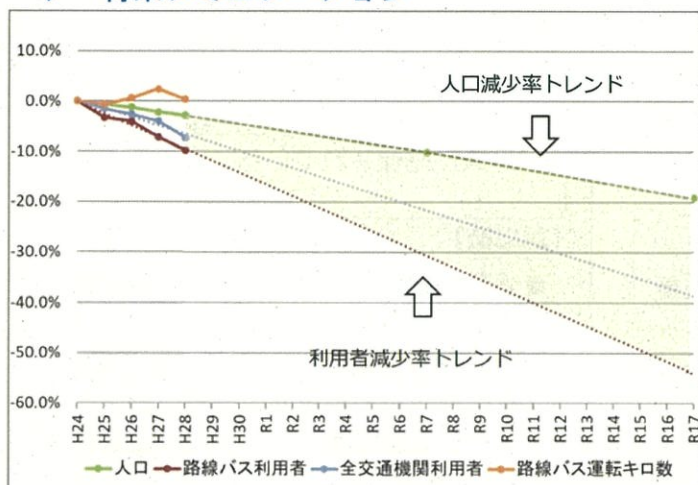
・路線バスは市内全域で、路面電車、鉄道及び航路は市内特定エリアで運行（運航）され、公共交通機関の徒歩圏人口カバー率は約80%です。

・公共交通機関の利用者数は年々減少し、各交通事業者は、赤字路線を黒字路線の収益で補い運行していますが、現在は、運輸部門の赤字をそれ以外の収益で補いながら路線の維持を図っているという状況が続いています。

■公共交通機関のカバー状況

IV 公共交通に関する調査・分析

ア 将来シミュレーション



・公共交通利用者の減少率は、人口の減少率よりも高い割合で推移していくことが見込まれます。

・令和17年の運賃収入は、現在と比較して人口減少率ベースでは年間9億円、利用者減少率ベースでは年間33億円程度の減収が見込まれます。

■長崎市の人口と公共交通利用者の減少率の推移 (H24=0.0%)

V これからの公共交通に向けて

ア 目指す姿

目指す姿① 各種の公共交通が持続可能な運行形態となっている

・市民生活や都市活動を支える重要な移動手段であることから、持続可能なものでなければなりません。

目指す姿② 拠点間の移動を支えるサービスレベルが保たれている

・長崎市が目指す、コンパクト&ネットワークの都市構造は、都心部と地域拠点、生活地区が連携しながら一体的に機能する必要がある、公共交通はその移動を支えなければなりません。

目指す姿③ 地域内の移動手段が確保されている

・地域での暮らしを支え、都心部や地域拠点のサービスを受けるためには、必要な移動手段が確保されなければなりません。

目指す姿④ 都市の活性化に貢献する運行形態となっている

・生活を支えること以外にも、観光、産業、都市の発展に必要な様々な移動に対応できる公共交通でなければなりません。

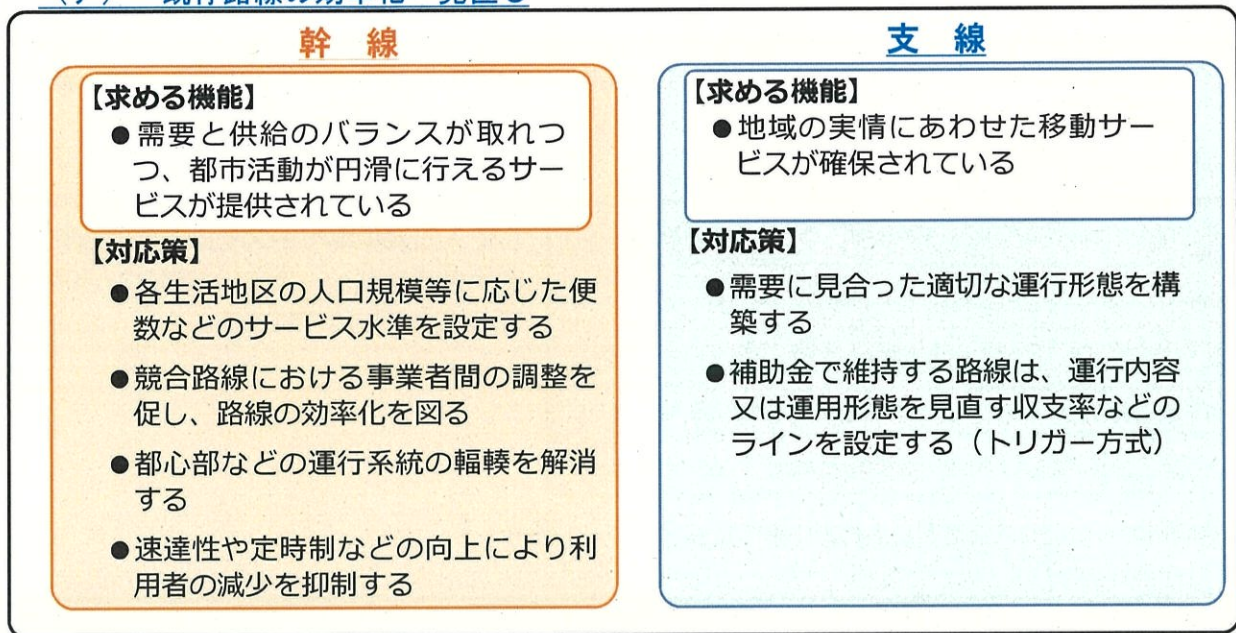
イ 目標

- 立地適正化計画の居住誘導区域内で、公共交通徒歩圏人口カバー率90%※を維持する
- 周辺区域では、地域の実情にあった移動サービスを確保する

※公共交通のサービス水準の目安である公共交通利便区域（長崎市の定義：①鉄道駅及び路面電車電停から半径500m圏内又は②1日30本（平日）以上運行されているバス路線の沿線300m（平均勾配10度以上は150m）圏内の区域）の人口カバー率は居住誘導区域内で現況92%であり、公共交通のサービス水準を将来も維持する考えから、カバー率90%を目標としている

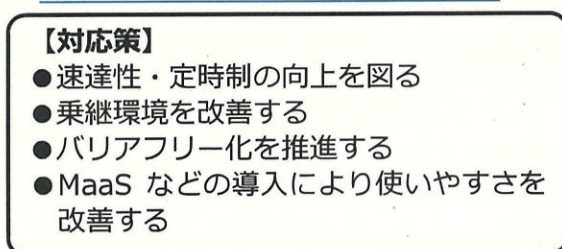
ウ 取り組みの方向性

(ア) 既存路線の効率化・見直し

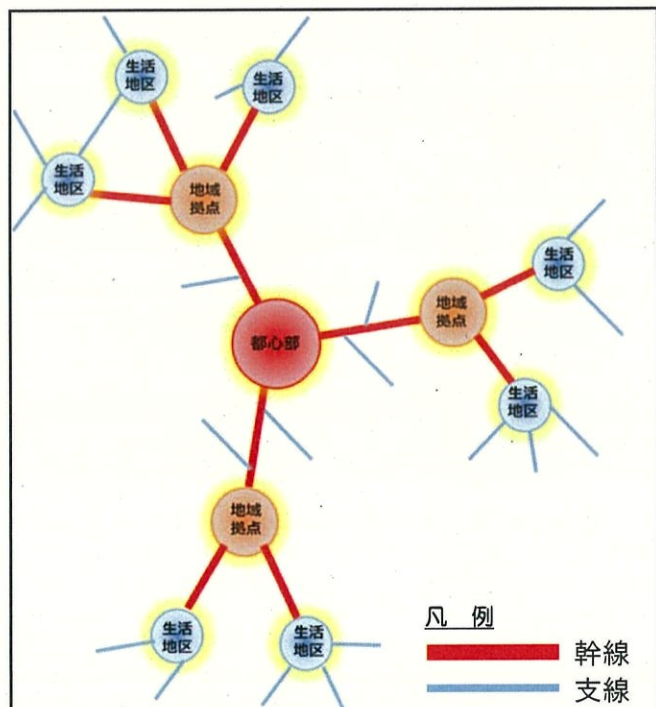
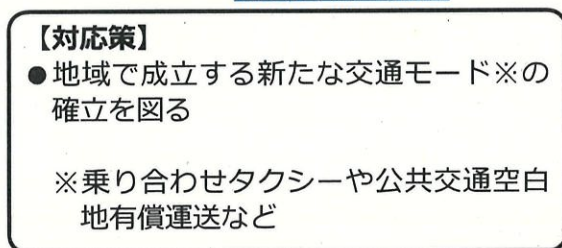


■ 幹線・支線（イメージ）

(イ) 公共交通サービスの向上



(ウ) 公共交通空白地域の拡大抑制・解消



VI 計画の推進

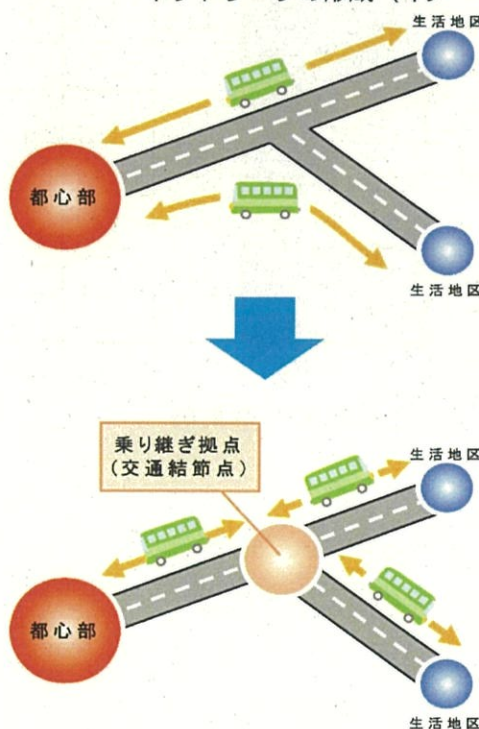
ア 計画推進に向けて

- ・ 市民、交通事業者及び行政が一体となって検討・協議を行います。
- ・ 既存の路線網や運行形態を見直しは、市民の利便性低下や事業者間の利害関係が一致しないことが想定されるため、行政が主体的かつ積極的に関与していく必要があります。
- ・ 公共交通が利用できない地域の移手段の確保は、行政が主導してその対策を実現に導いていく必要があります。

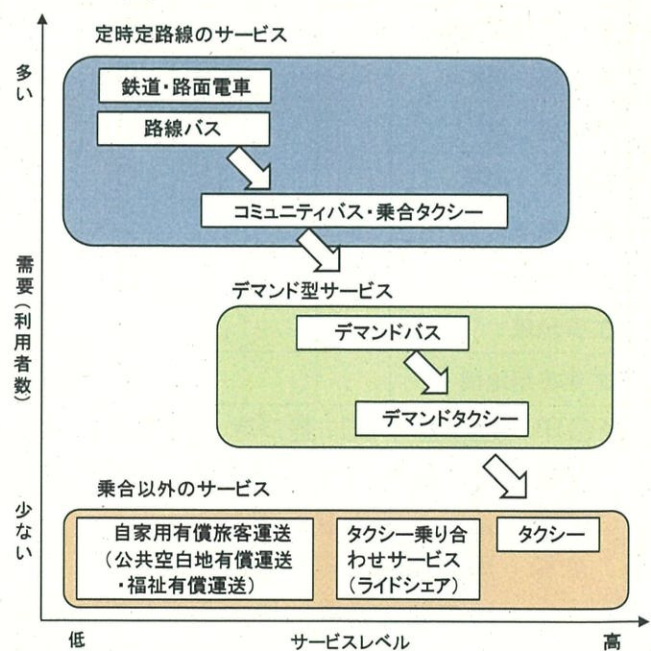
VII 検討施策例

取り組みの方向性	検討施策例
1. 既存路線の効率化・見直し	(1) 人口規模等に応じた便数、ダイヤの設定
	(2) 競合路線（路線バス）における便数調整
	(3) 「ハブ&スポーク型」ネットワークの形成
	(4) 需要に応じた輸送手段の選択
	(5) 都市施設等の整備と連携したバス路線の見直し
	(6) 貨客混載輸送の検討
	(7) 路線沿線環境の変化と連動したバス路線の見直し
	(8) 市補助路線でのトリガー方式の採用
	(9) 小・中学校統廃合と連携したバス路線等の見直し
	(10) 道路整備に合わせたバス路線等の延長
2. 公共交通サービスの向上	(1) 通勤シャトルバスの拡充・快速バスの導入
	(2) バス専用レーンの拡充
	(3) 主要な交通結節点の整備
	(4) パークアンドライド駐車場の整備
	(5) 車両等のバリアフリー化
	(6) MaaS の導入
	(7) 観光需要に応じたバス路線等の開設・延長
	(8) バス停の新設・移設・フリー乗降区間の拡充
	(9) 公共交通案内情報の充実（多言語化含む）
	(10) ロケーションシステムの導入
3. 公共交通空白地域の 拡大抑制・解消	(1) 地域で成立する交通モードの確立・支援

■ 1-(3) ハブ&スポーク型
ネットワークの形成（イメージ）



■ 1-(4) 需要に応じた輸送手段の選択



2 用途地域、防火地域及び準防火地域の指定（変更）基準の改訂について

(1) 基準改訂の目的

- ・都市計画マスタープランに示す将来都市構造の実現
- ・資産活用をしやすい環境をつくり、老朽化した建物の建替え促進、住宅供給戸数の増加等につなげる

(2) 基準改訂の方針

- ・都市計画マスタープラン、立地適正化計画における「都市計画に関する基本的な方針」と基準との整合を図る
- ・都市機能・居住機能の誘導に向けて、容積率の選択肢を増やす
- ・路線的に容積率を定める場合の路線に事業中の路線を含める
- ・容積率の見直しにあわせて、防火地域、準防火地域への指定を行う
- ・田園住居地域を追加する（H30.4 都市計画法改正により創設）

(3) 容積率の選択肢の追加

用途地域	容積率（％）										
	50	60	80	100	150	200	300	400	500	600	700 ～1300
第一種低層住専	○	○	○	○	○	○					
第二種低層住専	○	○	○	○	○	○					
田園住居地域	○	○	○	○	○	○					
第一種中高層住専				○	○	○	○	○	○		
第二種中高層住専				○	○	○	○	○	○		
第一種住居地域				○	○	○	○	○	○		
第二種住居地域				○	○	○	○	○	○		
準住居地域				○	○	○	○	○	○		
近隣商業地域				○	○	○	○	○	○		
商業地域						○	○	○	○	○	○
準工業地域				○	○	○	○	○	○		
工業地域				○	○	○	○	○			
工業専用地域				○	○	○	○	○			

※○印：建築基準法に基づき、各用途地域に定められる容積率の選択肢

黄色：現行基準（H17年1月）の選択肢

水色：追加予定の選択肢

赤枠：居住誘導に資する部分は300%（200%×1.5倍）、
都市機能誘導に資する部分は400%（200%×2倍）まで許容

(4) 前面道路幅員と容積率指定基準との関係

ア 居住誘導区域

- ・ 現行基準の上限 200%⇒300% (1.5倍)
- ・ 容積率を指定するエリアが接する前面道路幅員を勘案して容積率を設定
- ・ 路線式で指定する場合 前面道路幅員が12m以上なら300%指定

	用途地域の系	住居系※1	工業系※2	商業系※2
容積率				
	300%	8m以上	6m以上	6m以上

※1 住居系：300%/100÷前面道路係数0.4=7.5≒8m

※2 工業系、商業系：300%/100÷前面道路係数0.6=5≒6m

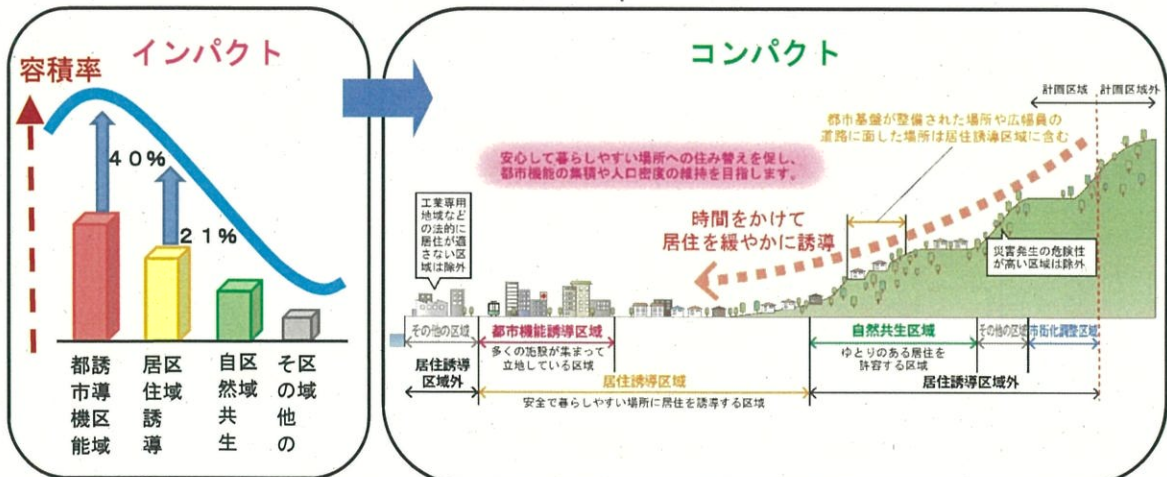
イ 都市機能誘導区域

- ・ 商業地域であれば、前面道路幅員22m以上(4車線以上)の場合600%指定
- ・ 商業地域以外：現行基準の上限200~300%⇒土地利用の状況、地域の実情等を踏まえ400%(1.3~2倍)
- ・ 路線式で指定する場合 前面道路幅員が12m以上なら400%、500%指定

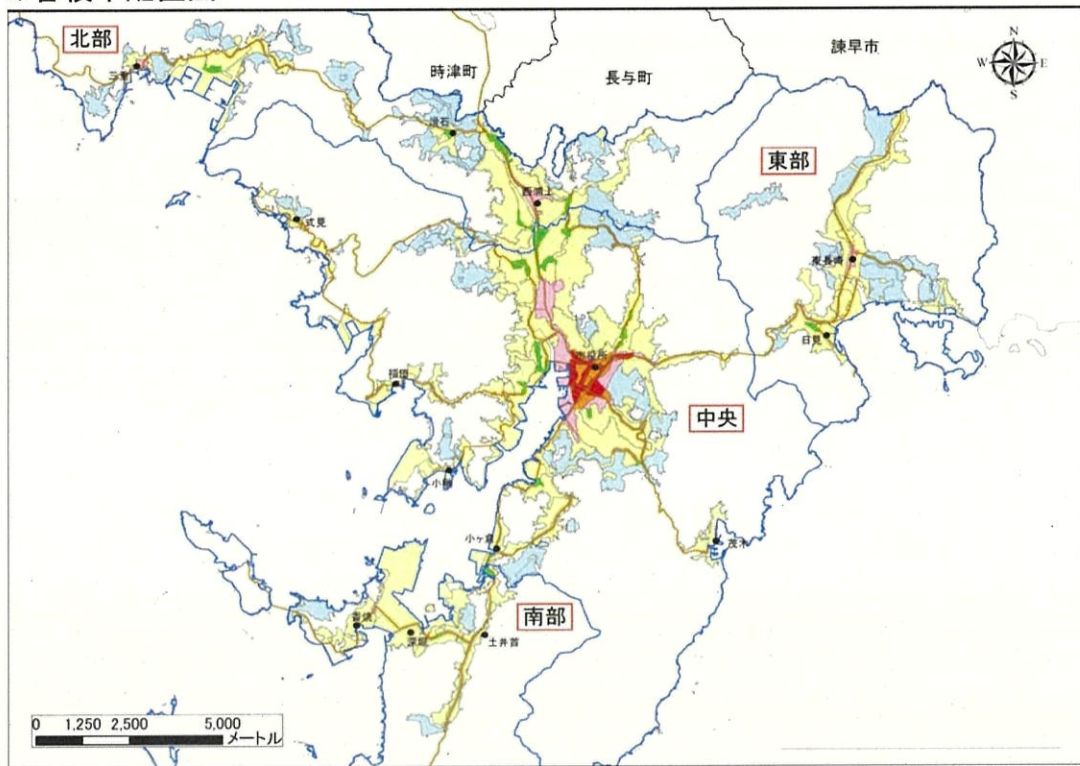
(5) 基準の改訂により想定される効果等

- ・ 居住誘導区域、都市機能誘導区域内に934haの新たな床を生み出すことが可能
- ・ 建替え促進、住宅供給増加による家賃低減、業務用床単価低減による企業誘致促進
- ・ 容積率が固定資産税に与える影響は、固定資産税が路線価を大きな算定根拠とし、容積率は他の複数の補正項目の一つであることから影響は軽微と考えられる

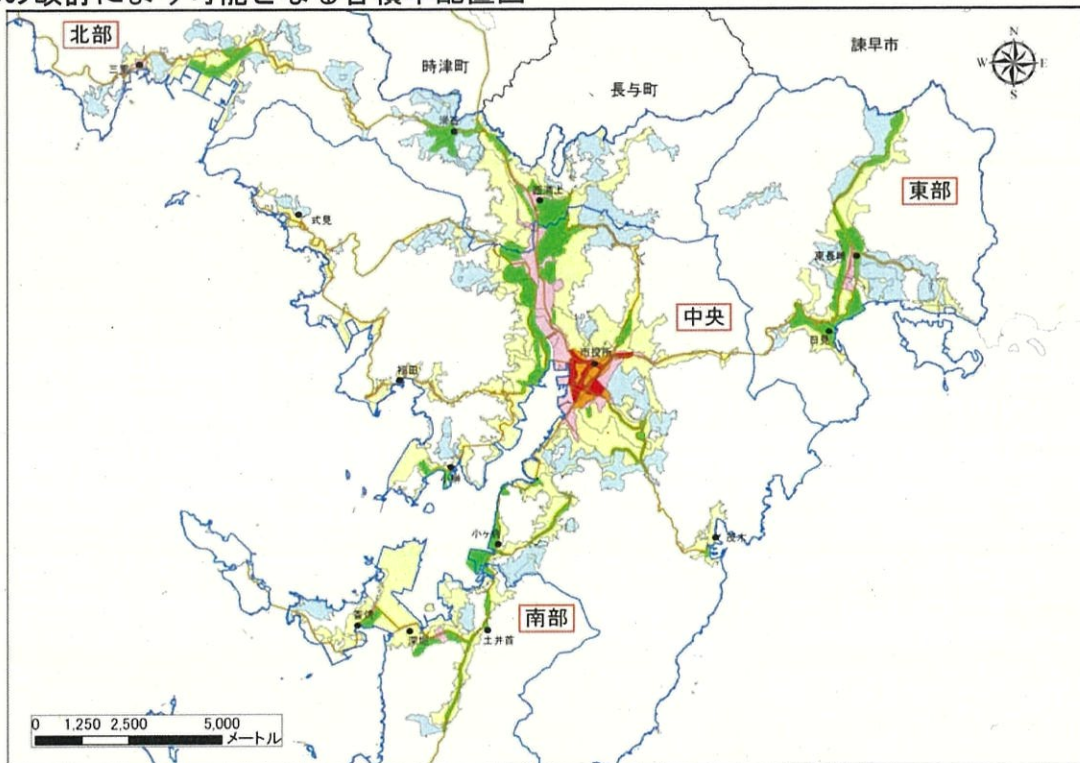
	A面積 (ha)		B平均増加容積率 (%/ha)		A × B = C総増加容積 (ha)		
	都市機能	居住	都市機能	居住	都市機能	居住	計
中央地域	394	1534	28%	23%	109	349	458
東部地域	24	649	108%	27%	26	176	202
南部地域	26	332	131%	15%	34	50	84
北部地域	52	987	52%	17%	27	163	190
合計	496	3502	40%	21%	196	738	934














● 現況の容積率配置図



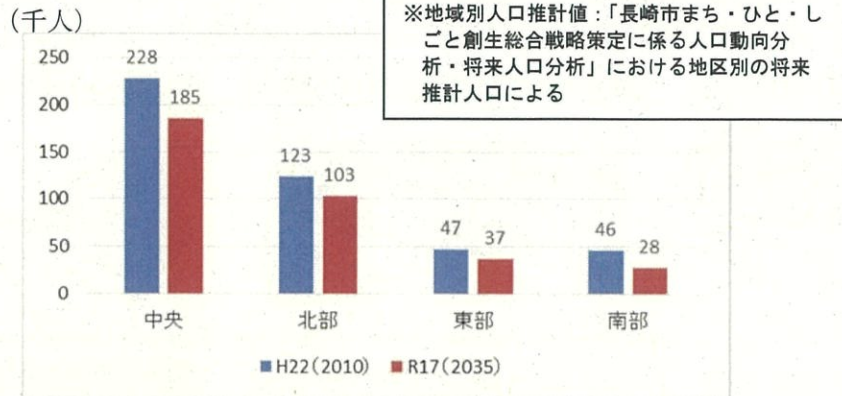
● 基準の改訂により可能となる容積率配置図



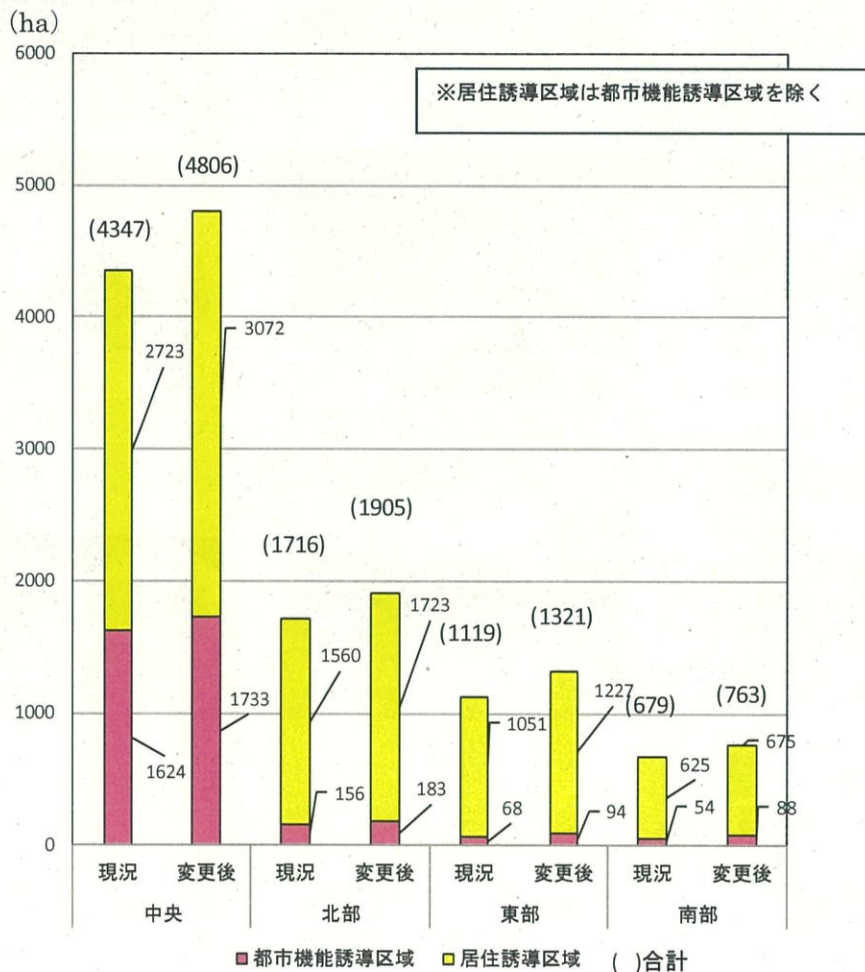
凡例		容積率					
	地域区分		50		150		400
	公共交通連携軸		80		200		500
	+主要幹線バス便数100本以上		100		300		600

基準の改訂が地域別人口及び容積配分バランスに与える影響予測

●地域別人口



●地域別配分容積



(1) 地域別人口

- ・平成 22 年、令和 17 年（都市マス目標年次）ともに中央＞北部＞東部＞南部

(2) 基準改訂前後の想定配分容積

- ・基準改訂後も中央＞北部＞東部＞南部であり地域別人口とバランスがとれている

用途地域

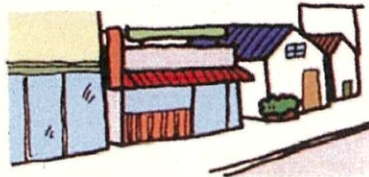
用途地域は、住居、商業、工業など市街地の大枠としての土地利用を定めるもので、13種類あります。用途地域が指定されると、それぞれの目的に応じて、建てられる建物の種類が決まります。表紙の都市計画図のように、地域の目指すべき土地利用の方向を考えて、いわば色塗りが行われるわけです。

第一種低層住居専用地域



低層住宅のための地域です。小規模なお店や事務所をかかえた住宅や、小中学校などが建てられます。

第二種低層住居専用地域



主に低層住宅のための地域です。小中学校などのほか、150㎡までの一定のお店などが建てられます。

第一種中高層住居専用地域



中高層住宅のための地域です。病院、大学、500㎡までの一定のお店などが建てられます。

第二種中高層住居専用地域



主に中高層住宅のための地域です。病院、大学などのほか、1,500㎡までの一定のお店や事務所など必要な便利施設が建てられます。

第一種住居地域



住居の環境を守るための地域です。3,000㎡までの店舗、事務所、ホテルなどは建てられます。

第二種住居地域



主に住居の環境を守るための地域です。店舗、事務所、ホテル、カラオケボックスなどは建てられます。

準住居地域



道路の沿道において、自動車関連施設などの立地と、これと調和した住居の環境を保護するための地域です。

田園住居地域



農業と調和した低層住宅の環境を守るための地域です。住宅に加え、農産物の直売所などが建てられます。

近隣商業地域



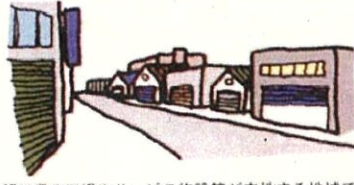
まわりの住民が日用品の買物などをするための地域です。住宅や店舗のほか小規模の工場も建てられます。

商業地域



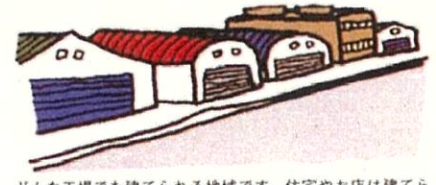
銀行、映画館、飲食店、百貨店などが集まる地域です。住宅や小規模の工場も建てられます。

準工業地域



主に軽工業の工場やサービス施設等が立地する地域です。危険性、環境悪化が大きい工場のほかは、ほとんど建てられます。

工業地域



どんな工場でも建てられる地域です。住宅やお店は建てられませんが、学校、病院、ホテルなどは建てられません。

工業専用地域



工場のための地域です。どんな工場でも建てられますが、住宅、お店、学校、病院、ホテルなどは建てられません。

●特別用途地区

特別用途地区は、用途地域を補完する地域地区で、地区の特性にふさわしい土地利用の増進、環境の保護など、特別の目的の実現を図るために指定します。特別用途地区内では、条例を定めることで、用途地域による全国一律的な用途の制限を修正するものです。

市町村が、地域の特性に応じて、用途地域による用途制限の強化または緩和を定めることができます。

3 市街化調整区域における工業系企業立地用地の開発を目的とした 地区計画制度の運用について

(1) 目的

- ・市街化区域内には工業系の企業等が立地できる用地が不足しており、このことが老朽化等に伴う工場建替えの際の企業の市外転出とこれに伴う人口の減少、及び、市外からの企業立地の妨げにつながっていると考えられる。
- ・そこで、市街化調整区域のうち「広域交通基盤の近傍にある」、あるいは、「環境悪化の恐れがない」等の一定の条件を満足する土地について、工業系の土地利用を許容し、移転跡地等に居住と都市機能を誘導し、「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の実現につなげていく。

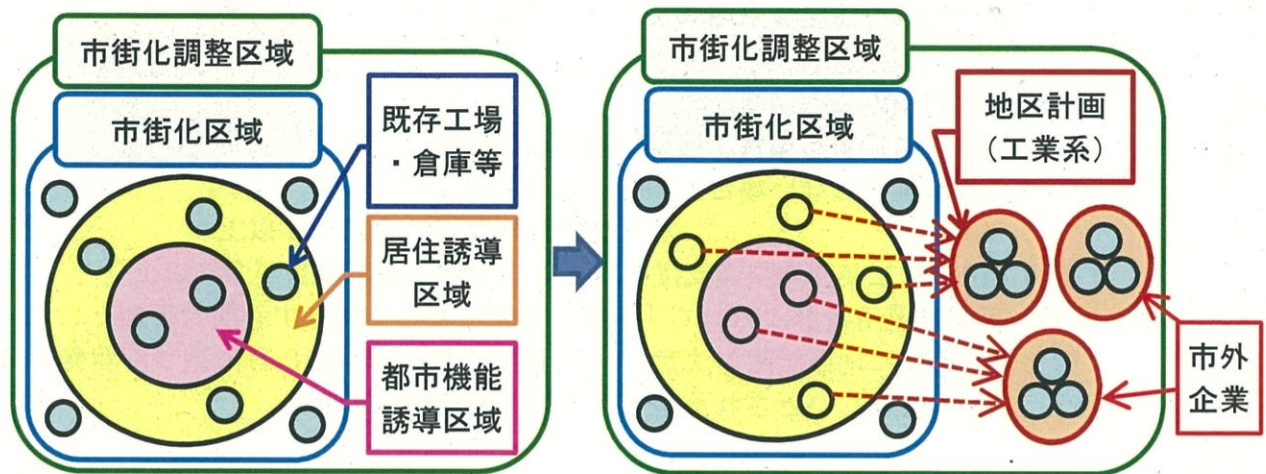


表 1. 誘導区域^{※1}外、工業系用途地域内の空き地【H26 都市計画基礎調査】(単位: ha)

位置 \ 規模	5ha 以上	2ha 以上	2ha 未満	計
臨海部	13	4	11	28
臨海部以外 ^{※2}	0	0	1	1
計	13	4	12	29

※1: 誘導区域とは、都市機能誘導区域および居住誘導区域

※2: 臨海部以外に 2ha 以上の空き地がない

表 2. 誘導区域外の未利用地 (工業系用途地域別)【H26 都市計画基礎調査】(単位: ha)

	誘導区域内	誘導区域外	小計
準工業地域	20	7	27
工業地域	14	3	17
工業専用地域	0	19	19
合計	34	29 ^{※3}	63

※3: 移転先候補地となる誘導区域外かつ工業系用途地域内の未利用地 29ha

(2) 基本的な方針

- ・市街化調整区域が市街化を抑制すべき区域であるという本来の性格を踏まえ
 - ① 周辺の自然環境や農林漁業との健全な調和を図ること
 - ② 幹線道路等の良好な既存ストックを活用すること
- 以上を前提に基準を策定

(3) 考え方

ア. 立地要件等

- ・原則的に、高速道路、自動車専用道路、又は主要幹線道路のいずれかに連続し、開発許可基準に適合する開発区域外の公道に接続すること
- ・原則的に、農林、文化財保護等のため法律で保全すべきとされた区域、土砂災害防止法で特別警戒区域に指定された区域を含まないこと
- ・原則的に、第一種低層住居専用地域又は第二種低層住居専用地域に隣接しないこと

イ. 地区計画区域の規模

- ・工業系用途地域に隣接する場合：建築敷地面積の合計 2ha 以上^{※1}
- ・工業系用途地域に隣接しない場合：開発区域 5ha 以上^{※2}

かつ建築敷地面積の合計 2ha 以上

※1：「長崎県市町営工業団地整備支援補助となる分譲面積規模」が 2ha 以上

※2：開発許可制度運用指針において「産業の振興に著しく寄与する開発行為として、市街化調整区域に地区計画を決定し、都市計画法第 34 条 10 号に基づく開発許可を行うことが望ましいとされる開発行為の規模」が 5ha 以上

ウ. 土地利用の考え方

- ・準工業地域の用途を基本とし、工場、倉庫及び、これに附属する研究施設、事務所、自動車車庫及び危険物を貯蔵、処理する建築物等から選定

(4) 期待される効果

ア. 市内企業の市外転出抑制及び市外企業誘致に向けた立地用地の確保

- ・誘導区域内の既存の工場、倉庫の総建築面積は約 45ha であり、これらが老朽化あるいは拡張等で移転を要する場合の市外転出を抑制する受け皿となる
- ・企業進出の目的は、近年、災害時における企業活動の継続性を目的としたものが多かったが、今後は、これに加え、新型コロナウイルス終息後のサプライチェーンの国内回帰の受け皿が求められることが考えられ、このことにも対応可能

イ. 居住及び都市機能誘導のための床面積の創出

- ・誘導区域内の既存の工場、倉庫の総建築面積約 45ha は、建蔽率を 60%と想定すれば、約 75ha 分の敷地面積に相当
- ・仮にすべてが調整区域に移転した場合、容積率 200%と想定すれば 150ha 分の都市機能誘導及び居住のための床面積が新たに発生

表 3. 誘導区域内の既存工場・倉庫【H26 都市計画基礎調査】

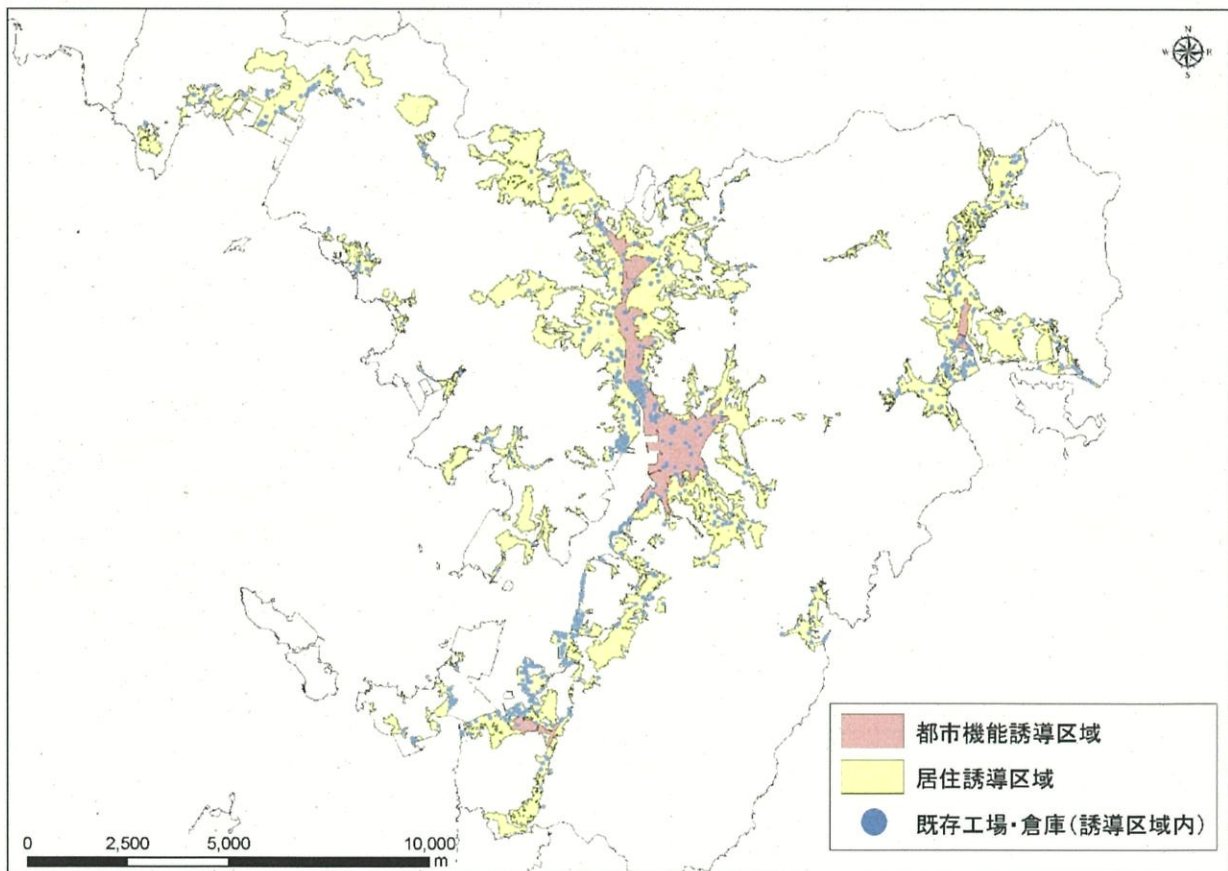
	都市機能誘導区域内	居住誘導区域内	合計
件数	152	767	919
建築面積 (ha)	7	38	45

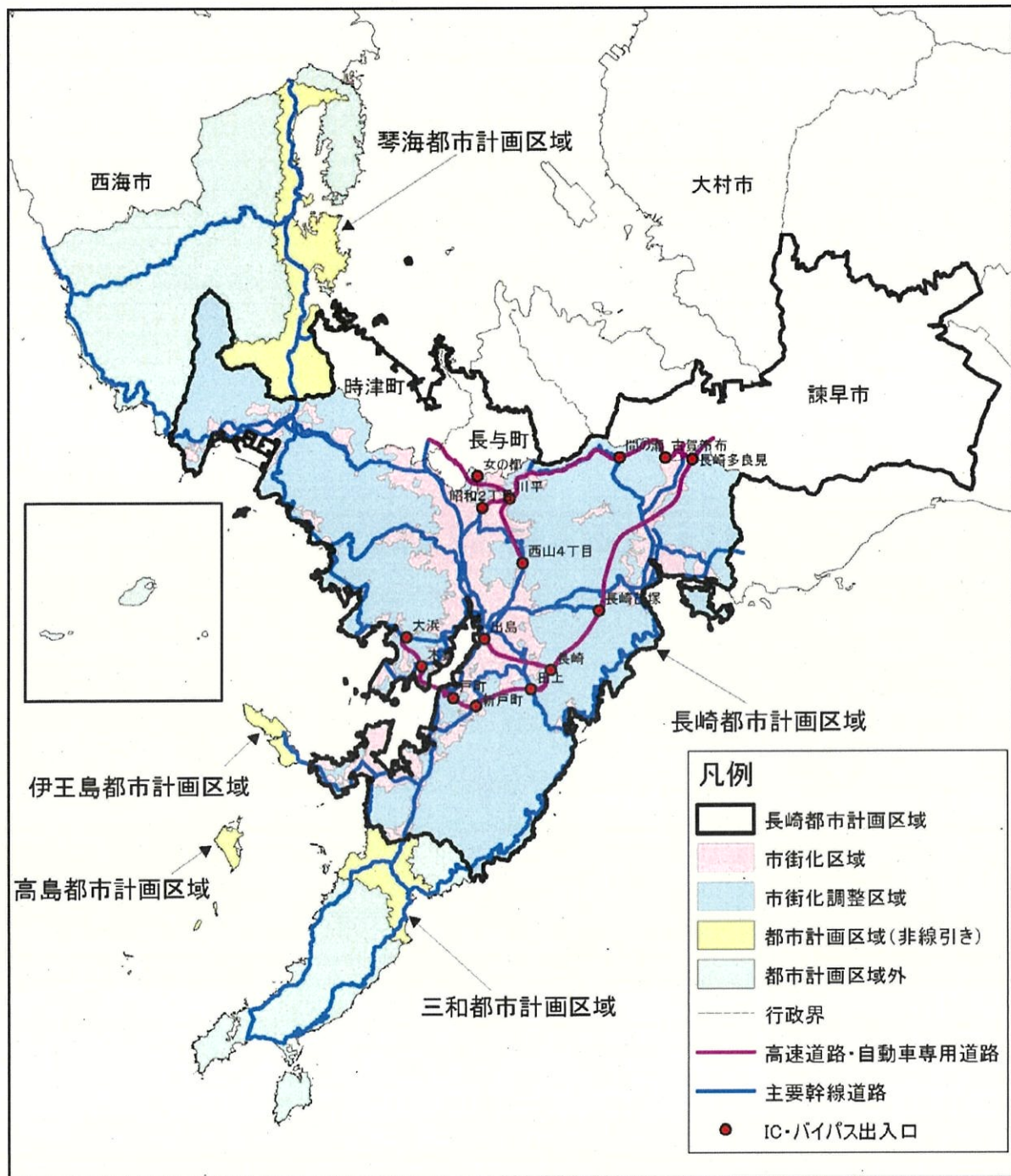
(5) スケジュール

時期	内容
R2. 6 月	議会事前説明 (所管事項調査)
R2. 7 月以降 (予定)	市都市計画審議会 (諮問) ⇒ 基準制定 ⇒ 運用開始

【参考資料 1】

誘導区域内の既存工場・倉庫【H26 都市計画基礎調査】





	工業系土地利用の制限
市街化区域	都市計画法第8条(用途地域)の規定により、主に工業系用途地域で土地利用可能
市街化調整区域	都市計画法第34条に規定により、原則開発不可であり土地利用が制限されている
都市計画区域(非線引き)	土地利用制限なし
都市計画区域外	土地利用制限なし