

第3章

地域別構想

-
- ① 地域別構想の役割 P102
 - ② 地域別構想策定の視点 P102
 - 【中央地域】 P104
 - 【東部地域】 P106
 - 【南部地域】 P108
 - 【北部地域】 P110



第3章 地域別構想

1 地域別構想の役割

この章では、『ネットワーク型コンパクトシティ長崎』（集約連携型の都市構造）の実現を目指すにあたり、いくつかの地区をまとめた地域を設定し、生活圏を考慮した各地区の連携についての方針を示します。

市域を大きく4つの地域に分け、地域毎に商業や行政、医療、福祉等の市民サービス機能が充実した「地域拠点」と商業等の身近な生活サービス機能を有する「生活地区」を位置付け、できる限り自家用車を利用しなくても日常生活が営めるような地域づくりを進めます。

また、地域特性に十分配慮しながら、歴史、文化等、地域の個性を活かした地域づくりを進めます。

2 地域別構想策定の視点

各地域は、以下の視点を基に地区の日常生活における結びつきや基幹的な公共交通による結びつきを踏まえて設定します。

●人口規模の視点

生活サービス施設（スーパー、ドラッグストア、特別養護老人ホーム、総合病院など）が集客数、利用人数等によって、施設の運営が成り立つ圏域人口は、3万人程度といわれています。（平成26年度 国土交通白書）

都市計画マスタープランの目標年である平成47年には、長崎市の人口が約35万人と、現在の約8割の人口となることが予測されています。地域毎の将来人口として、中央地域は約18万人、北部地域は約10万人、東部地域は約4万人、南部地域は約3万人を見込んでおり、将来的に一定の生活サービス施設の存続を図ることができる地域設定を行います。

●交通の視点

長崎市は、地形的に都心部から東部、南部、北部に都市が広がっており、国道34号（東部）、国道499号（南部）、国道206号・202号等（北部）を基軸にして都市的土地利用が展開しています。

具体的には、この3方向で、現在生活サービス施設や人口の集積があり、周辺の各地区との公共交通の利便性がある場所、分岐点となる場所として、東部は東長崎地区（矢上周辺）、南部は土井首・深堀地区（江川周辺）、北部は西浦上地区（住吉周辺）を地域拠点として生活圏域が形成されています。

また、公共交通については、都心部からそれぞれの地域拠点まで、バスで約30分で到達し、それぞれの地域の圏域内においても、地域拠点から生活地区の中心まで約30分、長くても1時間程度で結ばれており、生活サービス施設の利用などに負担は少ない状況となっています。

以上の人口規模、交通の視点から、長崎市を中央地域、東部地域、南部地域、北部地域の4地域に区分することとします。

◎人口推計・交通の状況図



地域別人口推計値：
「長崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略策定に係る人口動向分析・将来人口分析」における地区別の将来推計人口による

(1) 中央地域

1) 地域の特徴

- ①中央地域は、中央東部地区、中央西部地区、中央南部地区、中央北部地区、式見地区、福田地区、小柵地区、小ヶ倉地区、茂木地区、高島地区で構成します。既成市街地における人口の流出や出生より死亡が多い自然減により、人口減少が続いています。平成22年の地域内人口は約22万8千人ですが、平成47年には、約18万5千人に減少する見込みです。
- ②本地域は、長崎開港以来、長崎の商業・業務の中心地として発展を続け、政治・経済の中核機能や商業業務機能が集積する都心部を形成しています。長崎市の沿革・歴史を代表する地域であり、多くの文化遺産が存在し、長崎市観光の拠点となっています。また、世界遺産登録された端島（軍艦島）など貴重な観光資源を有しています。
- ③稲佐山山頂から長崎港に至る斜面地と臨海部では、造船業を中心とした工業が発展し漁業基地としても、長崎市の基幹産業を支えてきた地域です。
- ④原子爆弾投下により壊滅的被害を受けましたが、戦災復興計画による新しい市街地整備が行われ、丘陵地には計画的に住宅団地が整備されています。
- ⑤角力灘に面して、沿岸の漁港を中心に市街地が形成され、山間部には小規模な集落が点在しています。工業団地も立地し、マリナーなどのスポーツ・レクリエーションの拠点となっています。橘湾に面した海岸の入り江に集落が形成され、ビワ・みかんなどの農業が営まれています。

2) 連携の方針

- ①長崎市の玄関口である長崎港・JR長崎駅周辺、行政と業務機能が集積する国道34号沿線（江戸町～馬町）、新大工から浜町を経て大浦に至るまちなか軸を中心とした様々な都市機能が集積した地区を都心部として、長崎市のみならず長崎県の商業・業務・行政・福祉等の高次の中核機能の集積を図ります。
- ②路面電車の沿線周辺は、都心周辺部として都心部の賑わいと活力を支える地域であり、計画的に土地利用の転換、高度化を図るとともに、商業・業務地として位置付け、都市機能の集積を図ります。
- ③中央南部地区の東山手・南山手の観光地周辺は、都心部と連担した商業・業務の集積を図り、観光埠頭は機能を強化するとともに、中央西部地区の造船所を中心とした工業地の環境整備など、長崎港を囲んで都市機能の集積や複合利用を誘導することにより、個性ある景観を有した土地利用を展開します。
- ④放射型の道路ネットワークの整備により、都心部と福田、小柵、小ヶ倉、茂木との連携を図るとともに、環状型の道路ネットワークの整備により、地区間の連携を図り、各地区で不足する都市機能について、都心部・都心周辺部と連携することにより補完を図ります。
- ⑤高島地区との海上交通を円滑に結び、世界遺産の構成資産である高島炭坑（北溪井坑跡）や端島炭坑（軍艦島）を活用した観光・交流ネットワークを構築します。

(2) 東部地域

1) 地域の特徴

- ①東部地域は、東長崎地区と日見地区で構成します。区画整理事業等が進んでいることから、近年人口が増加しており、平成 22 年の地域内人口は約 4 万 6 千人ですが、平成 47 年には、約 3 万 7 千人に減少する見込みです。
- ②東長崎支所のある矢上周辺（国道 34 号、東長崎縦貫線沿い）に、大規模な商業施設や病院、郵便局、金融機関などが、数多くまとまって立地しており、路線バスの分岐点ともなっていることから、東部地域の拠点を形成しています。
- ③日見支所周辺に、買い物施設や長崎ペンギン水族館、長崎総合科学大学などがまとまって立地しており、地区内の主要な施設の集積地となっています。

2) 連携の方針

- ①矢上周辺を東部地域拠点と位置付け、地域住民が利用する都市機能の集積を図り、隣接する諫早市の住民の利用も考慮して利便性の高い市街地を形成します。
- ②日見支所周辺では、身近な買い物施設などが集積していますが、大型商業などの不足する都市機能については、東部地域拠点と連携することで補完を図ります。
- ③地域拠点に不足する百貨店などの大規模な商業施設や文化ホールといった高いレベルの都市機能については、都心部で受けられるよう、公共交通等による連携を図ります。
- ④東部地域は、高速道路や鉄道など、広域的な道路・交通ネットワークが充実しており、立地条件を活かした新たな企業の誘致などにより、地域活力の創出を図ります。

3) 東部地域連携図



(3) 南部地域

1) 地域の特徴

- ①南部地域は、角力灘・天草灘に面する優れた自然環境を有する半島部で、土井首地区、深堀地区、香焼地区、伊王島地区、三和地区、野母崎地区によって構成されます。近年人口が減少し、平成 22 年の地域内人口は約 5 万人となっており、平成 47 年には、約 2 万 8 千人に減少する見込みです。
- ②角力灘沿岸部では、水産業関連と造船業などの工業の土地利用が行われ、臨海工業地域を形成しています。国道や県道の交差する土井首や深堀地区周辺に商業・業務、医療施設などが立地しています。
- ③伊王島では伊王島港を中心に行政施設や滞在型リゾート施設である「やすらぎ伊王島」が立地し、教会や灯台などの歴史性と相まった滞在型リゾート地となっています。
- ④半島南部では、既存集落に加え新たな団地の開発などにより、住環境に優れた住宅地が形成されています。野母崎地区では良好な漁港、海水浴場があり、近年は温泉を活用した保養・宿泊施設が配置され、長崎半島の観光地としての重要な役割を担っています。

2) 連携の方針

- ①道路・交通ネットワークが結節し、商業や医療等の都市機能が集積する土井首・深堀地区を地域拠点として位置付け、地域住民が利用する都市機能の集積を図ります。
- ②地域拠点と国道 499 号で結ばれる三和・野母崎地区、県道で結ばれる香焼・伊王島地区との道路・交通ネットワークにより、各地区で不足する都市機能について、地域拠点と連携することにより補完を図ります。
- ③地域拠点で不足する、百貨店などの大規模な商業施設や文化ホール、総合病院といった高いレベルの都市機能については、都心部で受けられるよう、公共交通による連携を図ります。
- ④野母崎地区や伊王島地区においては、観光・レクリエーション施設が充実しており、施設を活用した、観光・交流ネットワークの形成を図ります。

3) 南部地域連携図



(4) 北部地域

1) 地域の特徴

- ①北部地域は、西浦上地区、滑石地区、三重地区、琴海地区、外海地区で構成します。既成市街地における人口の流出や出生より死亡が多い自然減により、人口減少が続いています。平成22年の地域内人口は約12万4千人ですが、平成47年には、約10万3千人に減少する見込みです。
- ②地域南部は、市の中心部へ繋がる交通の便が良いため住宅市街地が発達し、JR西浦上駅周辺には長崎大学があるなど文教地区を形成しています。また、国道34号長崎バイパス、国道206号などの主要な幹線道路が通っており、北部地域の拠点を形成しています。
- ③西浦上支所・滑石支所・三重支所等の周辺は、面的に整備された住宅地を中心に市街地が形成され、地区外からの若い世代の移住もみられます。交通結節点の幹線道路沿道においては、大規模複合店舗も立地しています。
- ④地域北部は、豊かな自然環境に恵まれたスポーツ・レクリエーション拠点となっています。また、世界遺産候補の教会群等により交流人口の増大が見込まれます。

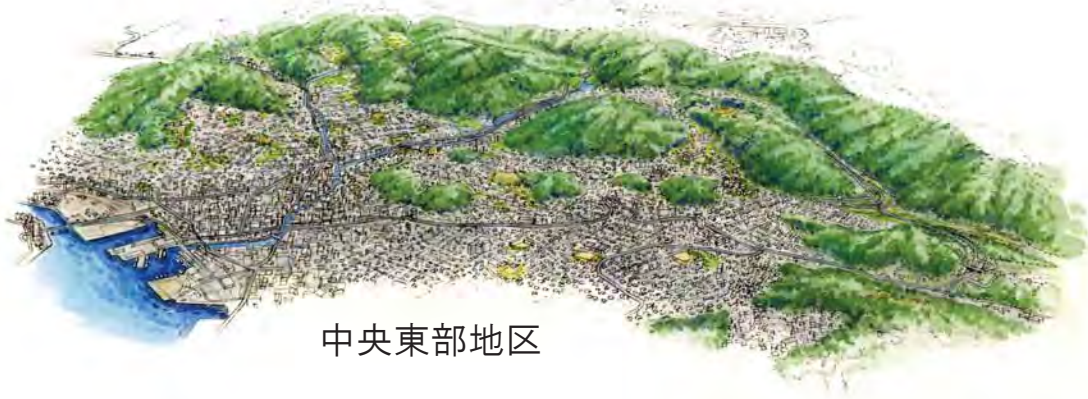
2) 連携の方針

- ①西浦上支所周辺を地域拠点と位置付け、地域の商業・業務機能、福祉、学術・研究機能等の集積を図ります。
- ②地域拠点と滑石地区及び三重地区、琴海地区、外海地区との放射状の連携を図るとともに、生活地区間のアクセス道路の充実等により、各地区で不足する都市機能について、地域拠点と連携することにより補完を図ります。
- ③地域高規格道路である長崎南北幹線道路や西彼杵道路の整備により、都心部と北部地域の連携を高めるとともに、西海市・佐世保市方面との広域的な道路・交通ネットワークを構築します。また長崎バイパスにより、東部地域との地域間連携や、諫早市・福岡方面との広域的な道路ネットワークが構築されており、この活用を図ります。

3) 北部地域連携図



各地区鳥瞰図



中央東部地区



中央西部地区



中央南部地区



中央北部地区