

第 3 章

都市づくりの基本的な方針

- | | | |
|---|------------------|-------|
| ① | 立地適正化計画が目指す将来都市像 | P 6 5 |
| ② | 各区域の方向性 | P 6 7 |
| ③ | 公共交通連携軸の設定 | P 6 9 |

1 立地適正化計画が目指す将来都市像

(1) 都市づくりの目標

長崎市は、長崎港を囲む、「海～まち～山」からなるすり鉢状の地形により、平地が少ない特有の地形を有しており、12回の合併を重ねながら拡大してきました。人口の増加とともに、市街地が長崎港周辺の平坦地から斜面地に沿って広がり、世界有数の景観を織りなすコンパクトな都市が形作られてきました。また、歴史に培われた特色ある文化を有しており、東山手や南山手に残る伝統的建造物群は今もなお、外国人居留地のまちなみを残しており、世代を超えて歴史ある空間を引き継いでいます。そのため、これまで培われてきた都市の成り立ちや歴史性を踏まえ、これからは「長崎らしい都市づくり」を進めていくことが重要です。

本計画は、長崎市都市計画マスタープランが掲げる将来都市構造を踏まえ、それを実現するための目指すべき都市づくりの目標を以下のように定めます。

【将来都市構造（長崎市都市計画マスタープラン）】

集約連携型都市構造

ネットワーク型コンパクトシティ長崎

長崎らしい「集約（コンパクト）と連携（ネットワーク）」の都市づくり

【基本方針（長崎市立地適正化計画）】

長崎らしい「集約（コンパクト）と連携（ネットワーク）」の都市実現のため、市民にとって安全・安心で快適な暮らしが続けられる都市づくり

【都市づくりの目標（長崎市立地適正化計画）】

- 目標1 市民が安全・安心にずっと住み続けられる都市づくり
- 目標2 快適で暮らしやすい居住地を形成する都市づくり

目標1 市民が安全・安心にずっと住み続けられる都市づくり

本計画では、長崎市特有の斜面市街地の地形的特性から、20年後（令和17年度）の市街地のあり方を見据え、災害発生危険性が低く、安全に安心して住み続けられる市街地の創出を進めます。

目標2 快適で暮らしやすい居住地を形成する都市づくり

本計画では、道路や公園等の都市基盤が整って安全安心な生活ができ、さらに、生活に必要な商業・医療・福祉等のサービスが徒歩や公共交通機関等によって容易に利用できる、快適で暮らしやすい市街地の創出を進めます。また、併せて、歴史的価値のあるまちなみは、世代を超えて歴史ある空間を引き継いでいきます。

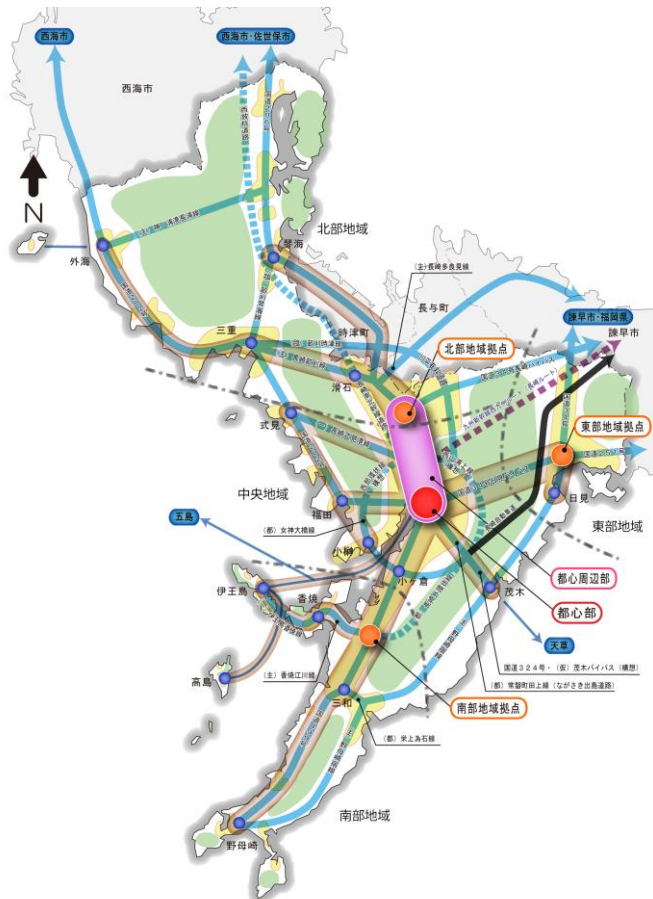
(2) 立地適正化計画に定める区域

立地適正化計画では、以下の定義に基づき「都市機能誘導区域」「居住誘導区域」の2つの誘導区域を定めます。また、長崎市の現在の都市構造や地形特性等を踏まえ、居住誘導区域外に独自の区域として「自然共生区域」を定めます。

■立地適正化計画で定める区域

| 区域名 | 定義 | 区域のおよその位置 |
|----------|--|---|
| 都市機能誘導区域 | 「都市全体における各種サービス（医療・福祉・商業等）の効率的な提供拠点」として、高次のサービスを提供する都市機能が立地、集積する区域 | ・ 都心部 ・ 都心周辺部 ・ 地域拠点 |
| 居住誘導区域 | 人口減少下において、生活サービスやコミュニティが持続的に確保できるように、居住を誘導する安全で暮らしやすい区域 | ・ 都心部 ・ 都心周辺部 ・ 地域拠点 ・ 生活地区 ※上記地域の周辺を含む |
| 居住誘導区域外 | 自然共生区域 | 人口減少下において生じる空地を活用し、「防災性の向上」及び「自然との共生」を図りながら、眺望・通風・採光が良い斜面地の魅力を活かしたゆとりある居住を許容する区域 勾配が15度を超える傾斜地が過半を占める区域 ただし、災害の恐れがある区域及び都市基盤が整備された区域を除く |
| | その他の区域 | 災害の恐れがある区域及び法令・条例により住宅の建築が制限されている区域 土砂災害特別警戒区域や工業専用地域等 |
| | 市街化調整区域 | 市街化を抑制すべき区域 |

【将来都市構造図（長崎市都市計画マスタープラン）】再掲



| 区分 | 位置付け |
|-------|--|
| 都心部 | 高いレベルの商業・業務・行政・福祉などの都市機能が集積し、市全体をけん引する役割を担う地域 |
| 都心周辺部 | 商業・業務・行政・福祉などの都市機能が集積し、都心部と利便性の高い公共交通で結ばれ、都心部の賑わいと活力を支える地域 |
| 地域拠点 | 将来的にも都心部・都心周辺部を補完する商業・業務・行政・福祉などのサービスを担うべき地域 |
| 生活地区 | 地域コミュニティの中心であり、将来的にも公共交通により都心部・都心周辺部・地域拠点との連携を図る地区 |



2 各区域の方向性

(1) 各区域の目指す方向性

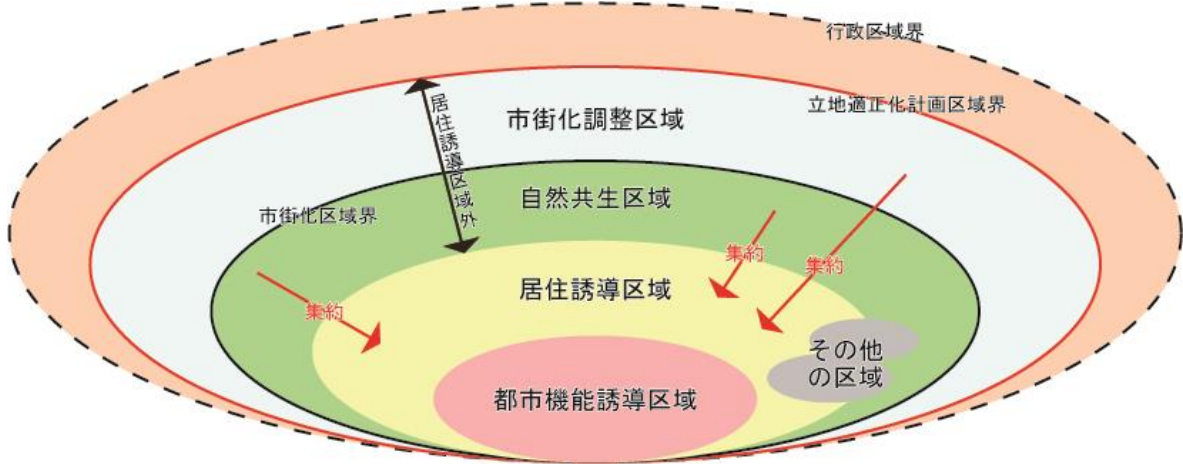
各区域の目指すべき方向性を以下に示します。

| 区域名 | 各区域の目指すイメージ | |
|----------|--|--|
| 都市機能誘導区域 | <p>【このままでは・・・】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地の活力が低下し、魅力が低くなることで、生活圏域を超えて多くの市民が利用する商業や医療等の高次なサービスが受けづらくなり、不便なまちになる <p style="text-align: center;">▼</p> <p>【目指すべき方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 商業や医療等の都市機能のうち、特に高次なサービスを受けることができる 駅やバス停といった公共交通の結節点に近く、公共交通を利用しやすく、他所へ容易に移動できる 高層のマンションなどの土地利用の効率化・集積が図られており、徒歩圏で多種のサービスを受けることができる | <p>このまま 活力が低下し、不便なまちに</p> <p>こうしたい 活力が維持され、便利なまちに</p> |
| 居住誘導区域 | <p>【このままでは・・・】</p> <ul style="list-style-type: none"> 空き家や空き地の発生により、治安や景観の悪化など、住みにくく、魅力的なまちなみなくなる 住民が少なくなると、現在受けているサービスも撤退するなど、利便性が低くなる <p style="text-align: center;">▼</p> <p>【目指すべき方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 商業・医療・福祉等の基本的なサービスが、公共交通ネットワーク等を活用しながら、比較的容易に受けることができる 公共交通ネットワーク等を利用して、都市機能誘導区域内にある、生活圏域を超えて多くの市民が利用する商業や医療等の高次なサービスを容易に受けることができる 徒歩移動が容易であると同時に、土砂災害等の発生リスクも低い 高齢者等の外出機会の創出による健康寿命の延伸が期待でき、医療や介護のサービスが受けやすい環境づくりとして地域包括ケアにつながる | <p>このまま 空き家・空き地が増加し、居住環境が悪化</p> <p>こうしたい 人口密度が維持され、住みやすい環境</p> |
| 自然共生区域 | <p>【このままでは・・・】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路などの都市基盤が整備されていない斜面地では、火災や救急時の対応が遅れ、土砂災害などの発生リスクが高くなる <p style="text-align: center;">▼</p> <p>【目指すべき方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 2つの誘導区域と比較し、建物の敷地が広くとれることや自然との距離が近いこと、斜面地という地形特性から眺望が良いなど、他の区域と比較して、よりゆとりのある暮らしができる 空き地で隣接地との空間を確保することで土砂災害の回避や、老朽危険空き家の除却により住環境が改善される | <p>このまま 火災・土砂災害の発生</p> <p>こうしたい ゆとりある居住・防災性向上</p> |

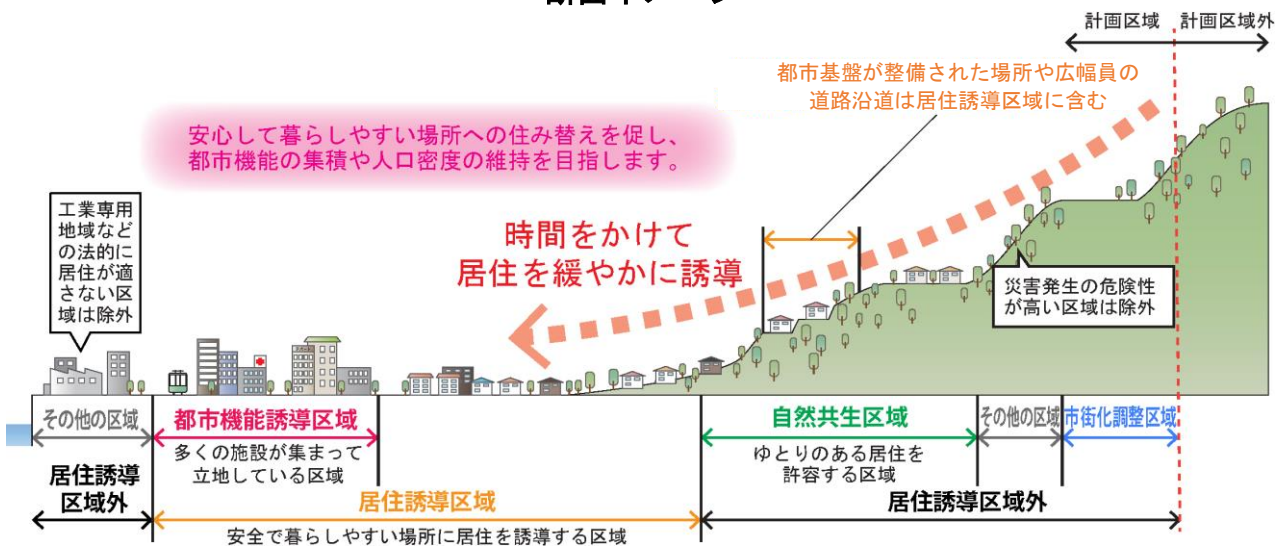
(2) 配置のイメージ

高次な都市機能が集積している場所を「都市機能誘導区域」として設定し、その周辺の平地を基本とする地形的な制約が少ない区域を「居住誘導区域」に設定します。居住誘導区域外の区域のうち、災害発生の危険性が高い場所や工業専用地域などの法的に住宅の建築が制限されている区域を「その他の区域」、それ以外の場所を「自然共生区域」に設定します。

配置イメージ



断面イメージ



3 公共交通連携軸の設定

長崎市の公共交通路線は、他都市と比べ充実しており、この状況を最適化することが重要となります。また、長崎市都市計画マスタープランでは、都心部・都心周辺部・地域拠点と生活地区の連携強化を図るため、公共交通連携軸が設定されています。

本計画においても、長崎市都市計画マスタープランで示す公共交通連携軸の考え方に基づき、長崎らしい「集約（コンパクト）と連携（ネットワーク）」の都市構造の実現を目指します。

図 公共交通連携軸

