

【別冊】

「長崎まちづくりのグランドデザイン2050」資料・データ集（原案）

-Index-

Chapter 1 長崎まちづくりのグランドデザイン2050について（補足）

Chapter 2 現状整理

Chapter 3 長崎市のまちの可能性とまちづくりの考え方

Chapter 4 取組みの方向性、参考事例集

Chapter 5 用語集

Chapter 1 長崎まちづくりのグランドデザイン2050について（補足）

この章では、グランドデザインと他の計画との関係性や検討プロセスなど、グランドデザインの概要（本編補足）を記載しています。

1-1：グランドデザインと他の計画との関係性

総合計画や都市計画マスターplanとの違い

長崎市第五次総合計画

（計画期間：2022年度～2030年度）

- 市政全般を網羅した市政運営上の最上位計画です。
- 「めざす都市像」や「めざす2030年の姿」を掲げるとともに、2030年の姿に向けた方針を示すとともに、各施策の具体的な事業計画も示しています。

長崎市都市計画マスターplan

（計画期間：2016年度～2035年度）

- 都市計画法第18条の2の規定に基づき策定する、本市の都市計画に関する基本的な方針です。
- 人口減少下においても持続可能な将来都市構造「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」を示しています。
- 都市計画マスターplanは、都市計画を決定・変更する際の根拠になるとともに、個々の都市計画の相互関係を調整し、総合的・一体的な都市づくりの方針となるものです。

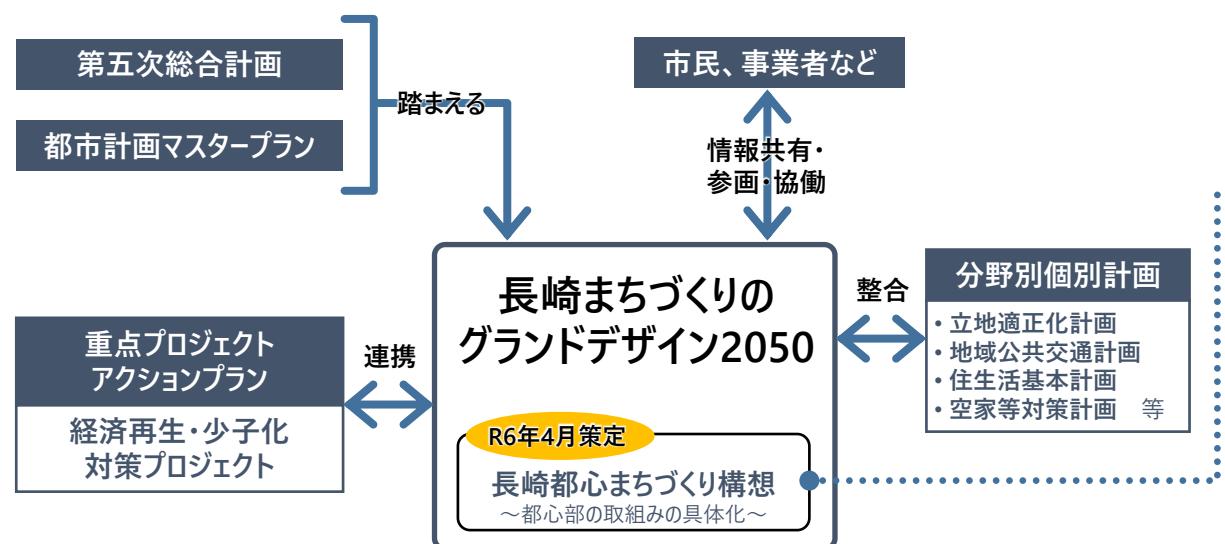


長崎まちづくりのグランドデザイン2050

（計画期間：2025年度（予定）～2050年度）

市政運営上の最上位計画である総合計画や都市計画に基づく都市計画マスターplanなどを踏まえ、「オール長崎」でまちづくりの分野からも人口減少対策に向けた取組みを進めるため、経済再生・定住促進につながる長期的なまちづくりの方向性を共有するとともに、まちづくりの取組みをイメージしやすくまとめたものです。

グランドデザインの位置付け



【グランドデザインと都心まちづくり構想の関係性】

- 都心まちづくり構想は、長崎駅再整備や長崎スマートシティなど、新たな集客拠点から生まれる効果を都心部全体に波及するため、先行して都心部の新しいまちづくりの指針として策定しました。
- 都心まちづくり構想は、グランドデザインにおける都心部の取組みを詳細に示すものであり、グランドデザインの内容などを勘案しながら、必要に応じて内容を再整理します。

1-2：「基盤づくり」と「仕組みづくり」から取組みを展開

経済再生・定住促進をまちづくり分野から後押しするため、道路・公共交通・土地利用といった「基盤づくり」と、まちの質を高めるための「仕組みづくり」を柱とし長期的なまちづくりの方向性を示しています。



1-3：グランドデザイン策定背景

都市を取り巻く潮流

戦後から高度経済成長期

2000年代以降

2020年代以降

人口拡大期

- 都市部への急激な人口流入
- 車社会化



- ✓ 拡大する都市へ対応するためのインフラ整備
- ✓ 開発コントロールによる都市の無秩序な拡大抑制

量的拡大に対応

人口減少・少子高齢化による縮退期

- 生活サービス維持が困難な地域の発生
- 地球温暖化の進行
- 災害の頻発化・激甚化



- ✓ 安心・快適な暮らしの確保と財政・経済面で持続可能な都市構造の実現
- ✓ 環境負荷の低減
- ✓ 災害に強いまちづくり

ポスト・コロナ、デジタル技術進展

- 暮らし方・働き方に対する意識、価値観の変化・多様化



- ✓ 多様な価値観や社会の変化に対応するまちづくり

人口減少などへの対応

1-3：グランドデザイン策定背景

長崎市が目指す将来都市構造

集約連携型の都市構造

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

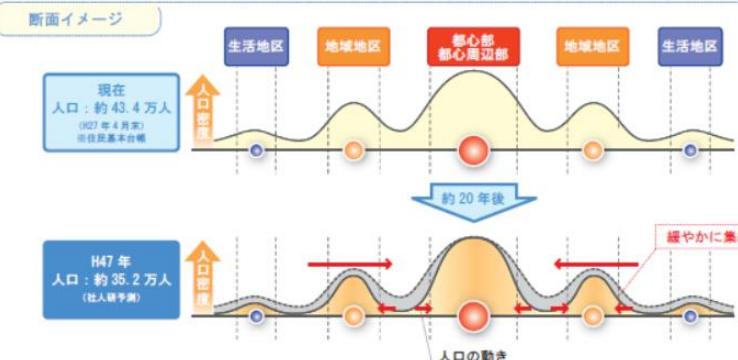
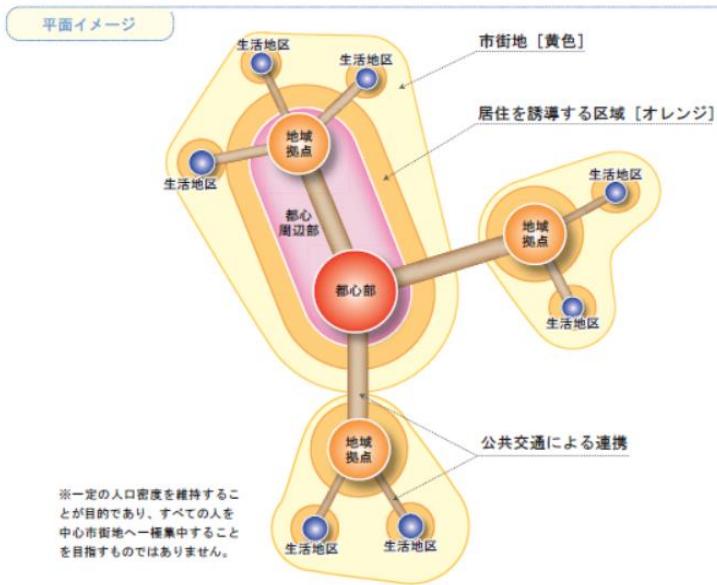
長崎市が目指す「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」は、都市機能の集約（コンパクト）を図るとともに、各拠点や生活地区が公共交通などにより相互に連携（ネットワーク）した都市構造とすることで、人口減少・高齢化に対応した、市民にとって快適で充実した暮らしを続けられるまちを目指します。

集約連携型の都市構造



「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」のイメージ

- 今後の人口減少・超高齢社会の進展に備えて、主要な地域に人口規模に応じた医療・福祉・商業・業務等の都市機能を計画的に配置・誘導し、居住を緩やかに集約します。
 - 市民がライフスタイルにあわせた住まい方を選択できるよう、都市機能が集まった拠点と周辺の生活地区の間で公共交通等による連携を図ります。

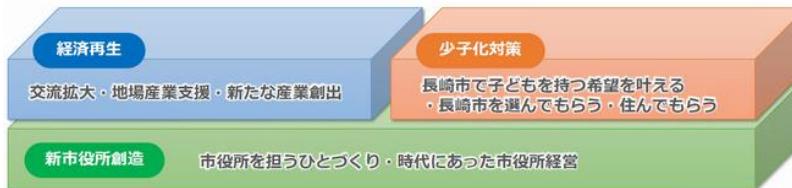


1-3：グランドデザイン策定背景

重点プロジェクト（令和5年度～令和8年度）

● 重点プロジェクトの設定

- 本市は、人口40万人を下回るなど非常に厳しい人口動態です。人口減少によって、地域経済の縮小や各種産業の担い手不足、地域コミュニティの希薄化、地方行財政運営への悪影響などさまざまな社会的・経済的な問題が深刻化するため、この対応は喫緊の課題です。
- 限られた財源・人的資源の中で成果に結びつけるためには、「新たなまちの基盤」をしっかりと活用するとともに、これまで以上に施策の重点化を図る必要があることから、人口減少対策の中でも特に「経済再生」と「少子化対策」の分野に注力するとともに、これらの基盤づくりとして「新市役所創造」を推進することを、重点プロジェクトとして設定しました。



● 3つのプロジェクトの関係性

- 3つのプロジェクトを推進するにあたっては、「経済再生」と「少子化対策」の分野を車の両輪とし、これらを強力に推進するための基盤として「新市役所創造」の取組みがあります。
- 図の中心「経済再生と少子化対策の好循環」とおり、「経済再生」と「少子化対策」の2つのプロジェクト間で相互に連携し、有機的に取り組みを進めていくことで、好循環が生まれ、そこに「新市役所創造」が2つのプロジェクトの基盤として下支えすることで、この好循環を強力に推進していきます。



● 重点プロジェクトアクションプラン

- 「長崎市第五次総合計画」や「まち・ひと・しごと創生総合戦略」、その他各種の計画に位置付けられている施策の中から、3つの重点プロジェクトに関連する特に短期的に着手すべき重点的な取組みについて抽出し、それらの実行計画として定めるアクションプランを令和6年2月に策定しました。

経済再生プロジェクト



少子化対策プロジェクト

ミッション：長崎市の子どもの数を増やす



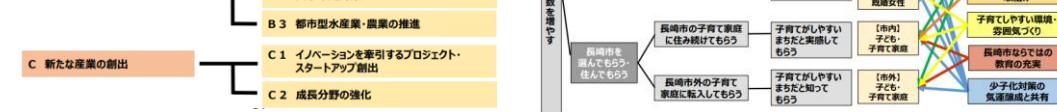
重点テーマA

長崎市で子どもを持つ希望を叶える



重点テーマB

(子育て家庭に)長崎市を選んでもらう、住んでもらう



まちづくり分野からも人口減少対策に
向けた取組みが必要

グランドデザインの位置付け

様々な方々の強みや主体性を發揮し、一体となりながら、まちづくりを進めることが不可欠



- 人口の減少に伴う消費・経済規模の縮小や高齢化の進行により、これまでのやり方だけでは地域課題の解決が難しくなっている
- 暮らし方・働き方に対する意識や価値観が変化・多様化している
- 税収が減る一方で、高齢化により社会保障費の増大が予測されるため、行政と地域が一体となってまちづくりを進める必要がある

長崎まちづくりのグランドデザイン2050

まちづくりの分野からも経済再生・定住促進につながる取組みを進めるため、

まちづくりの方向性を示し、様々な関係者が一体となって「オール長崎」でまちづくりを進めていくことを目指すため策定

【Chapter 2】

STEP
1

現状整理

- エリアの視点……… A 都心部 B 地域拠点・生活地区 C 斜面市街地
- ネットワークの視点……… D 都心部と周辺部のつながり E 広域連携

【Chapter 3】

STEP
2長崎市全体を俯瞰し、**長崎市のまちの可能性**を把握

【Chapter 3】

STEP
3長崎市全体の**まちづくりの理念**を設定

【Chapter 3】

STEP
4A～Eの視点ごとに**まちづくりの理念**を設定

【Chapter 4】

STEP
5現状・問題点のギャップから**まちづくりの方針**を設定

Chapter 2 現状整理

この章では、テーマごとの現状や本市のまちづくりに関連する主な取組みなどを記載しています。

共通……………P10

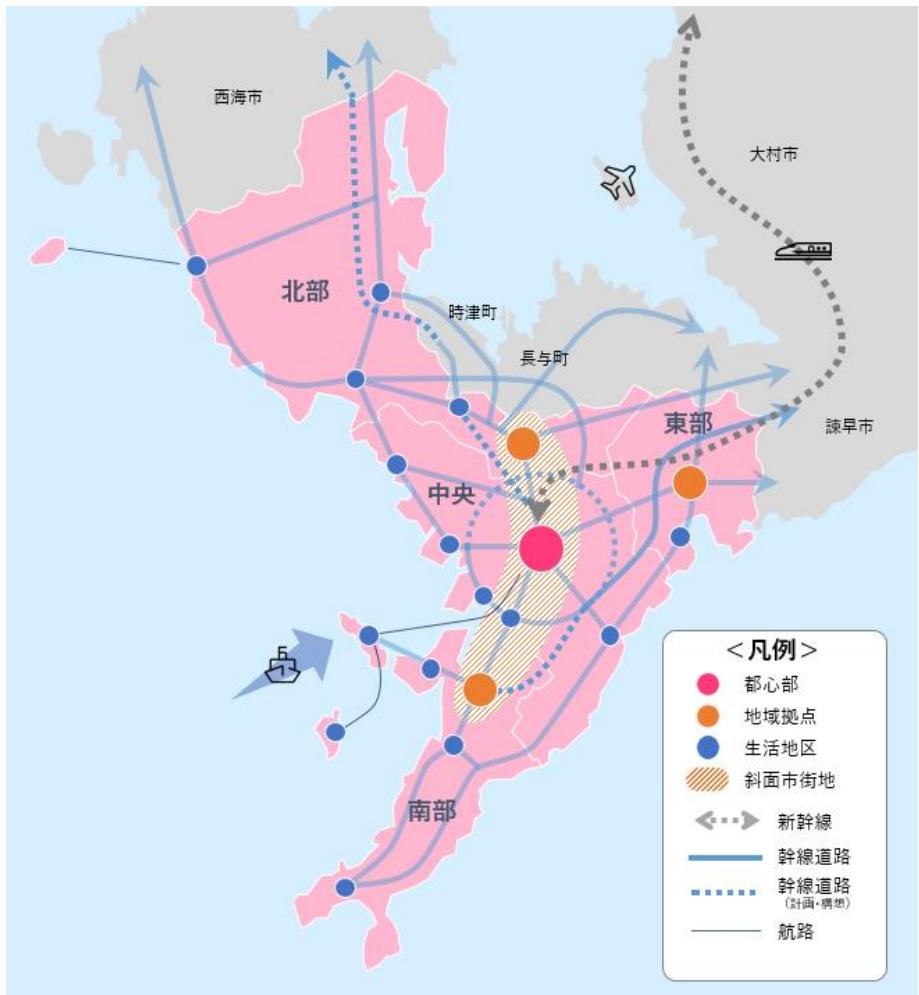
A 都心部……………P18

B 地域拠点・生活地区……………P25

C 斜面市街地……………P33

D 都心部と周辺部のつながり……………P37

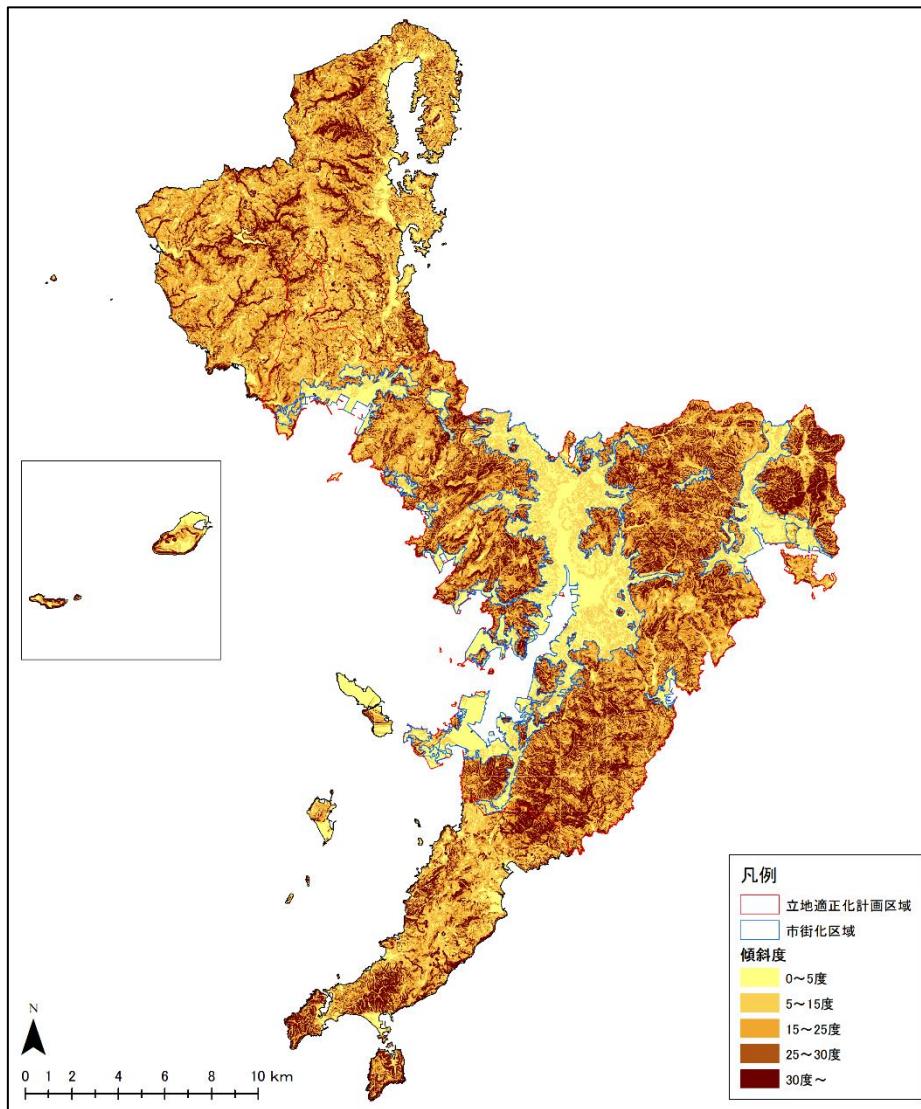
E 広域連携……………P45



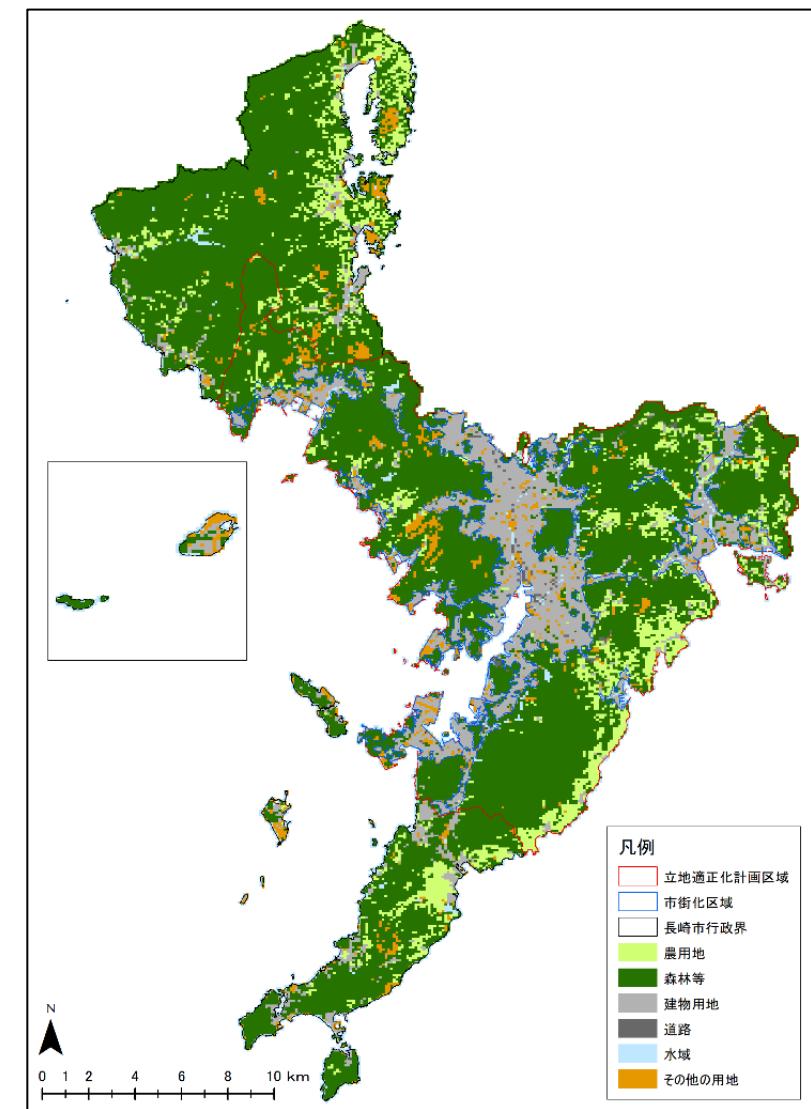
【地形・土地利用】

- 幹線道路や都市機能が限られた平坦地に集積

地形（傾斜度）



土地利用（令和3年）

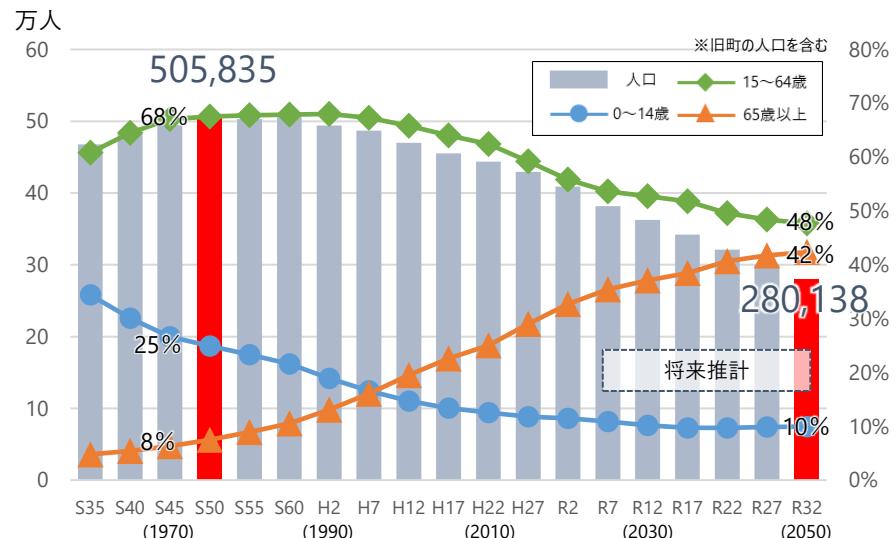


出典：国土地理院データを基に作成

出典：国土交通省「国土数値情報」を加工

【人口・年齢3区分別構成比の推移】

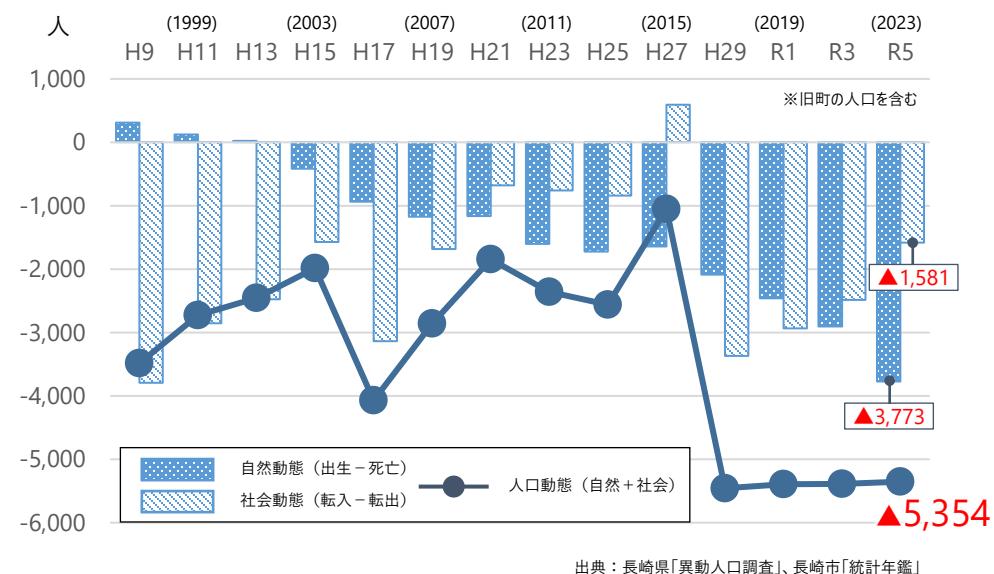
- 令和32（2050）年には、30万人を下回る予測



出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所

【自然・社会動態の推移】

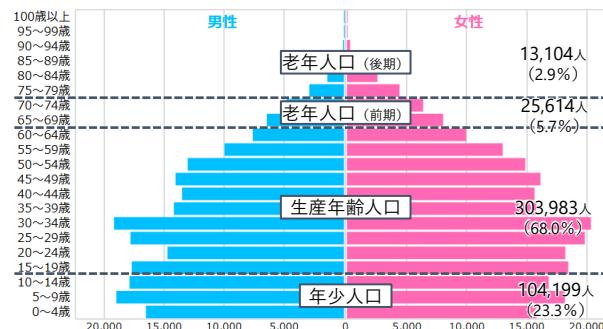
- 自然減・社会減ともに進行し、近年は毎年5千人超の減少



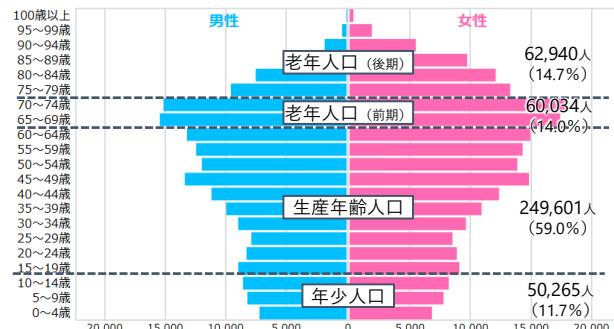
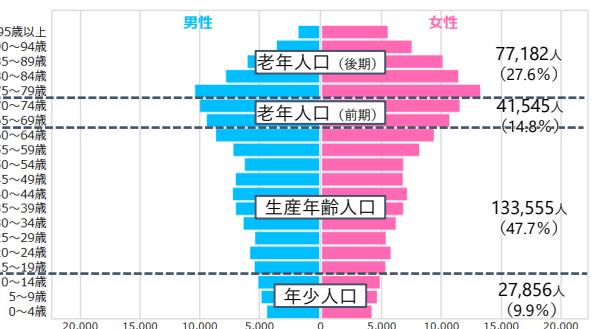
出典：長崎県「異動人口調査」、長崎市「統計年鑑」

【人口ピラミッド】

- 令和32（2050）年、生産年齢人口が占める割合は約48%で、老人人口が占める割合は約42%と同規模に近づく

昭和55（1980）年
※旧町の人口除く

平成27（2015）年

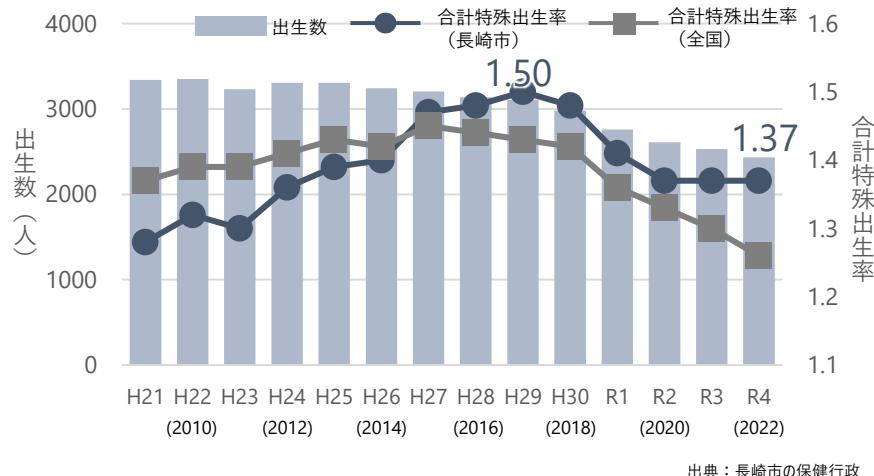
令和32（2050）年
※将来推計

出典：総務省「統計グッシュボード」

共通 現状

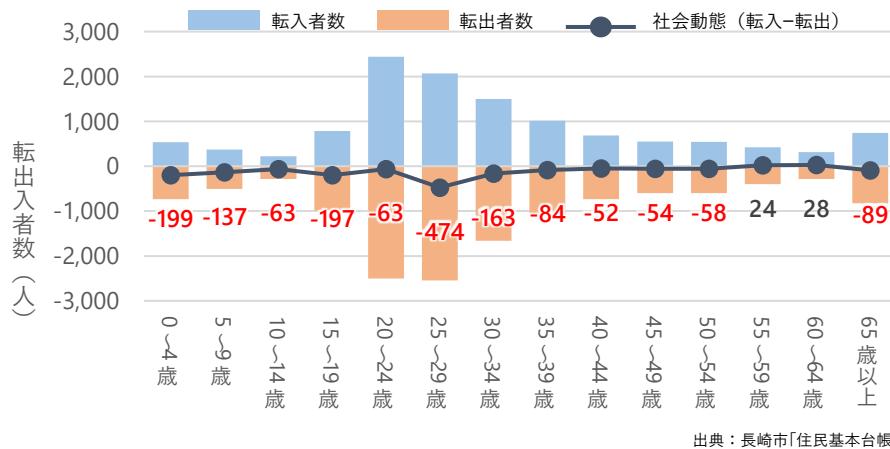
【出生数及び合計特殊出生率の推移】

- 合計特殊出生率は、平成29年をピークに減少に転じる



【令和5年の転入・転出人口（年齢別）】

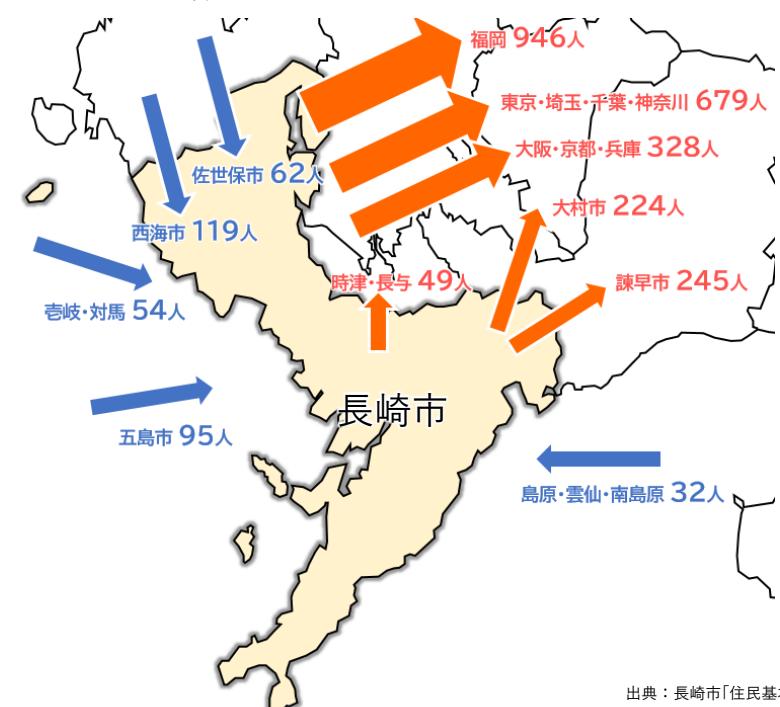
- 特に「25～29歳」の転出超過が多い



【令和5年の人口流動（ブロック別）】

- 県外の流出先は福岡や首都圏近郊、県内の流出先は諫早や大村

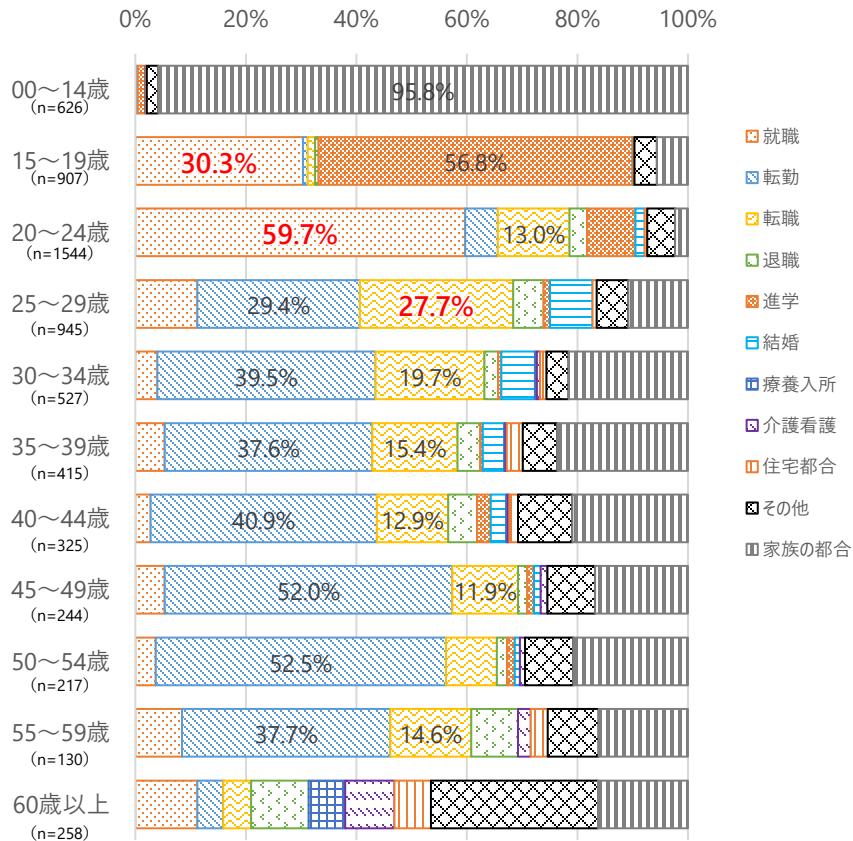
<ブロック別転出入者数の差分>



【県内から県外への転出理由（令和4年）】

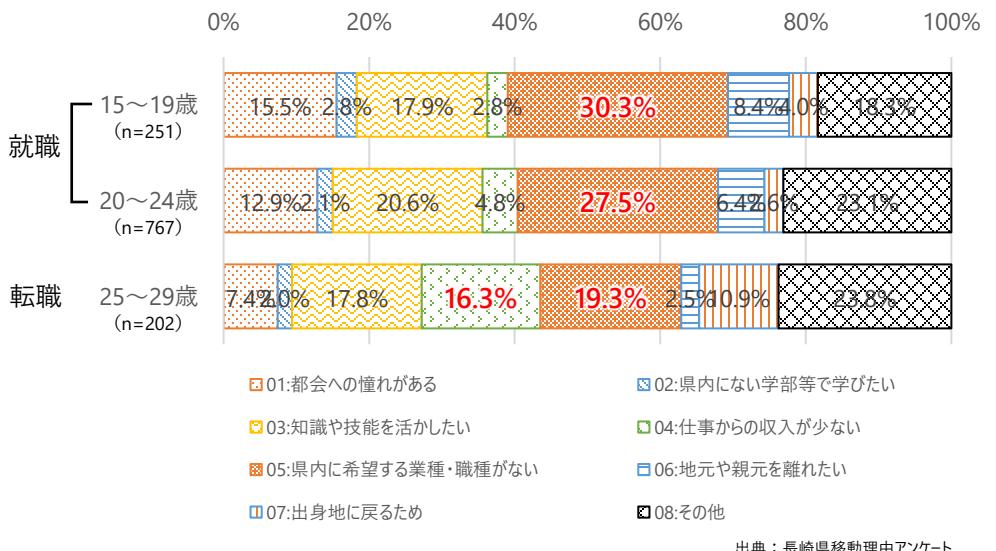
- 20代前半の主な転出理由は「就職」で、20代後半になると「転職」の割合が増加
- 県外就職の主な理由は「県内に希望する仕事がない」で、転職になると「収入の少なさ」を理由とする割合が増加

県外転出者数の割合（転出理由別）



出典：長崎県移動理由アンケート

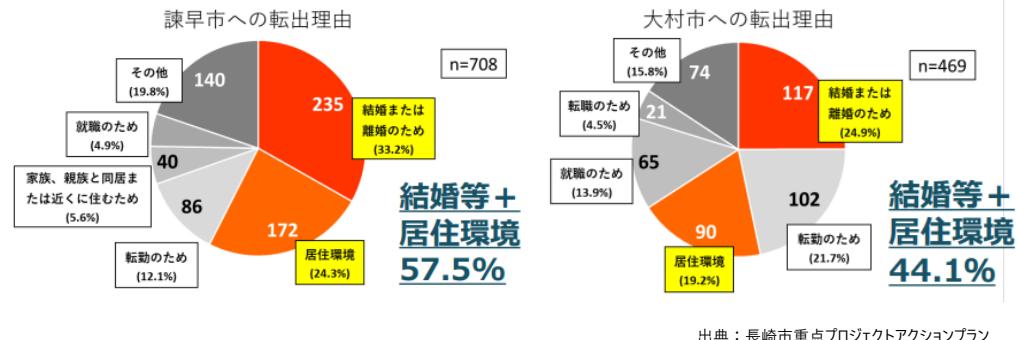
転出者の背景別割合



出典：長崎県移動理由アンケート

【市内から県内への転出理由】

- 諫早・大村への主な移動理由は「結婚等 + 居住環境」



出典：長崎市重点プロジェクトアクションプラン

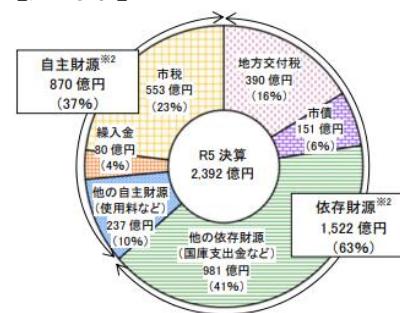
共通 現状

【財政】

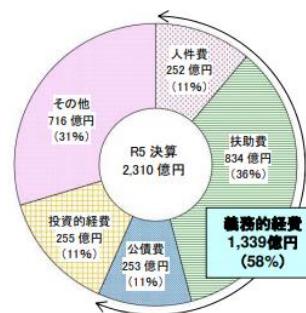
歳入：市税収入などの市が独自に確保できる自主財源が少なく、国から交付される地方交付税などに頼っている

歳出：すぐに縮減することが難しい経費である扶助費、公債費の割合が高い

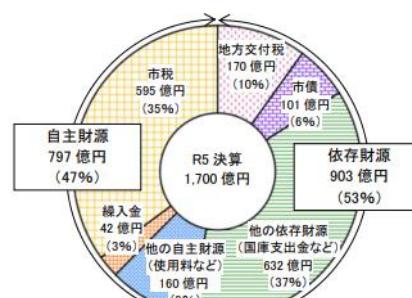
【長崎市】歳入



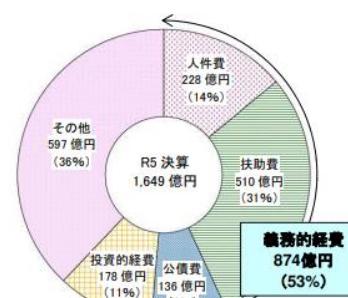
歳出



【中核市平均】歳入



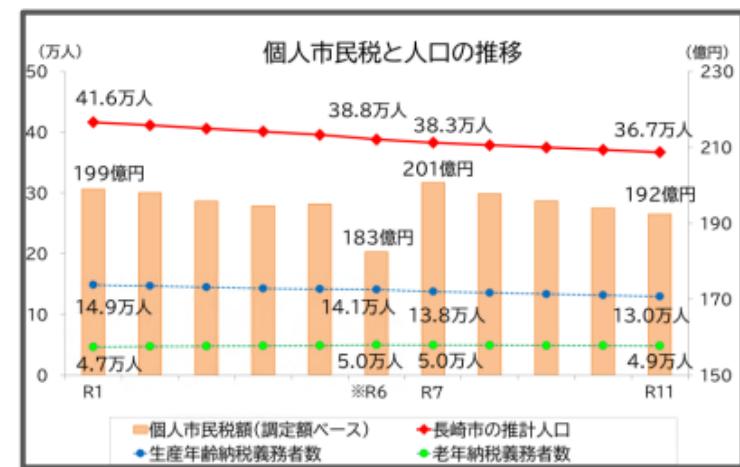
歳出



出典：長崎市「What's ZAISEI」

【市税収入】

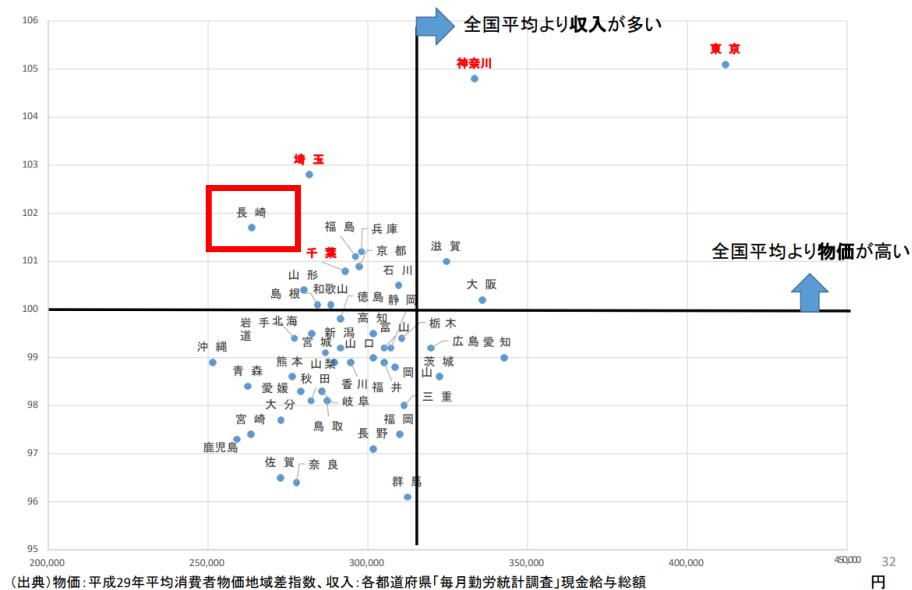
- 個人市民税は人口推移による影響を受けやすく、今後減少していく見込み。一方、高齢化に伴い社会保障費が増加するなど、これまで以上に厳しい財政運営が想定される。



出典：長崎市「第2期長崎市行財政経営プラン」

【都道府県別物価・収入】

- 長崎県は、全国平均より収入が低く、物価が高い。

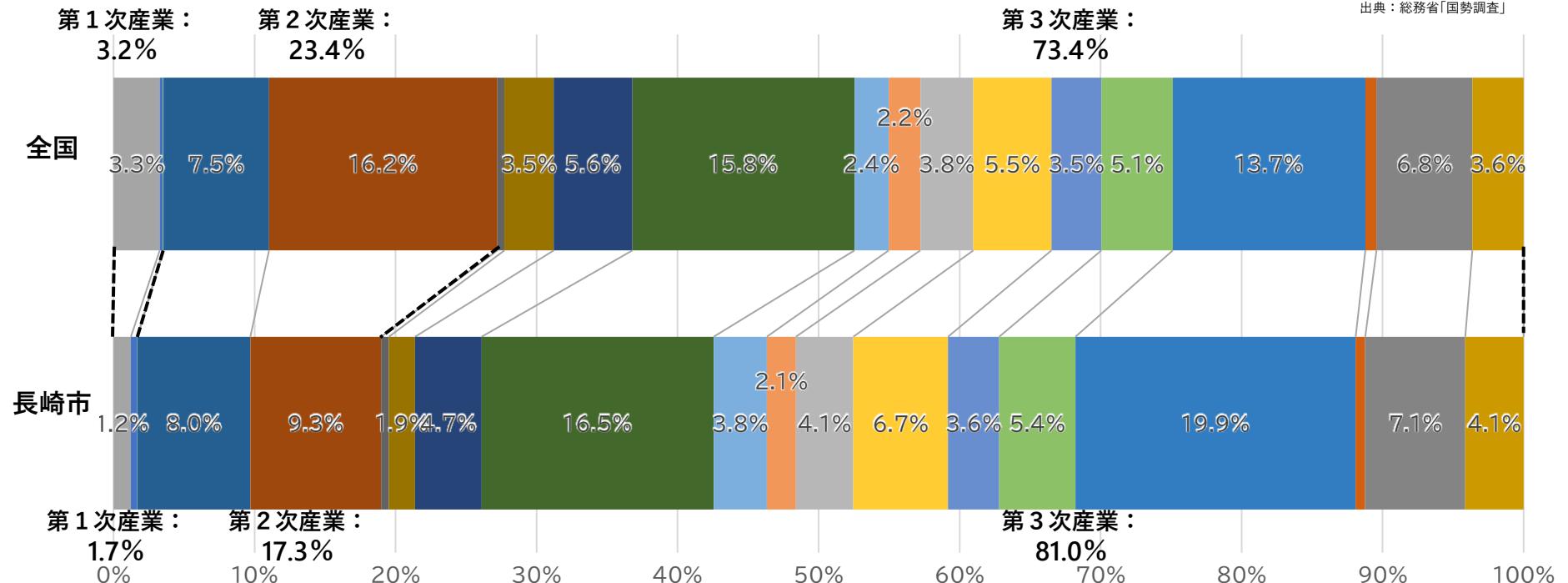


出典：内閣府「東京一極集中の動向と要因について」

【産業大分類別就業者数の割合（令和2年）】

- 全国平均と比べ、第2次産業（製造業）の割合が低い

出典：総務省「国勢調査」



第1次産業

■ 農業、林業

■ 漁業

■ 鉱業、採石業、砂利採取業

第2次産業

■ 建設業

■ 製造業

■ 電気・ガス・熱供給・水道業

■ 情報通信業

■ 運輸業、郵便業

■ 卸売業、小売業

■ 金融業、保険業

■ 不動産業、物品貯蔵業

■ 学術研究、専門・技術サービス業

第3次産業

■ 宿泊業、飲食サービス業

■ 生活関連サービス業、娯楽業

■ 教育、学習支援業

■ 医療、福祉

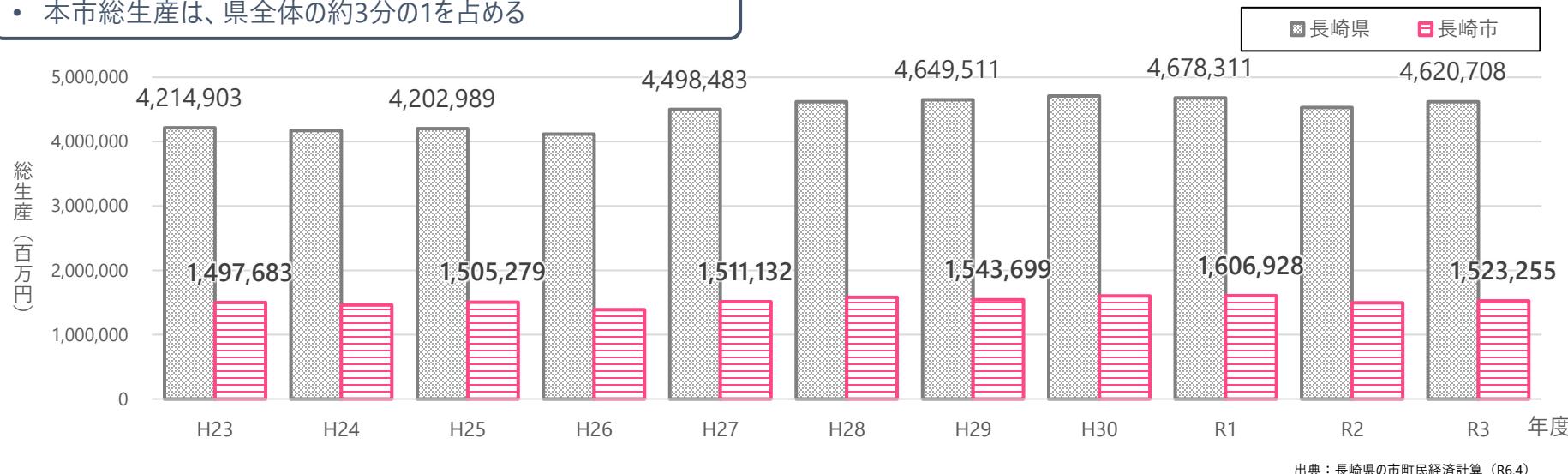
■ 複合サービス事業

■ サービス業（他に分類されないもの）

■ 公務（他に分類されるものを除く）

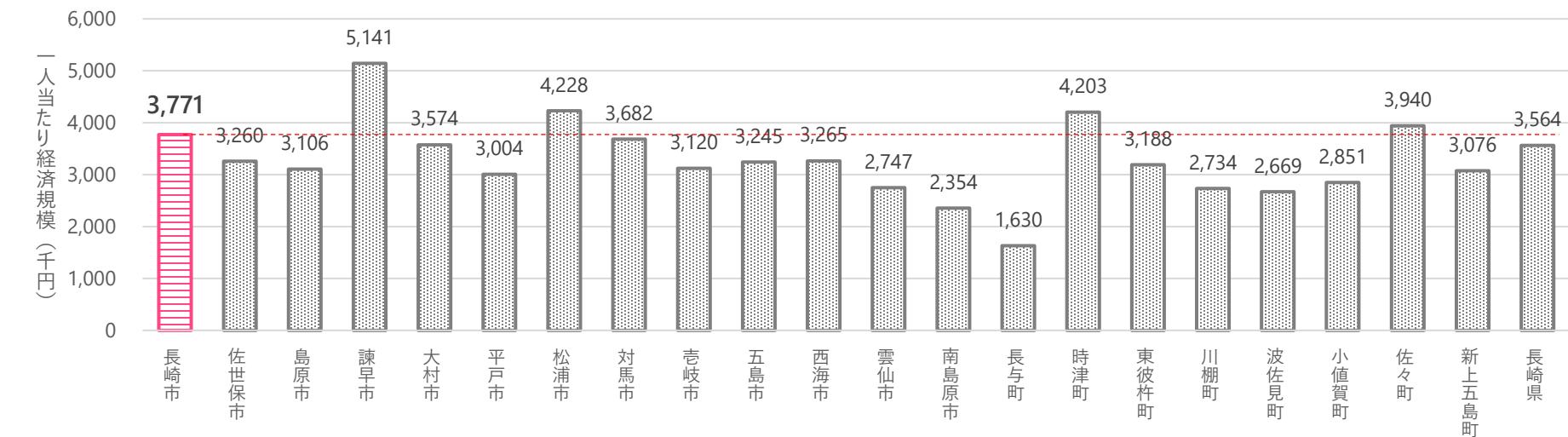
【総生産の推移】

- 本市総生産は、県全体の約3分の1を占める



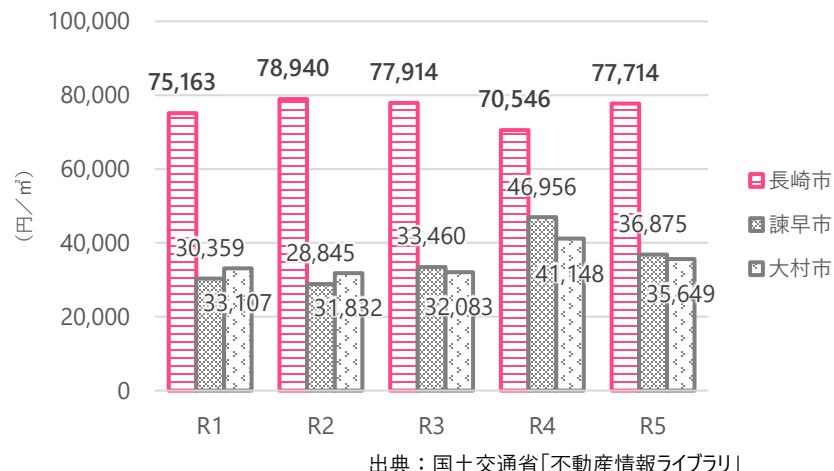
【1人当たり経済規模*（令和3年度）】

※市（町）内総生産を市（町）民数で除して算出



【宅地（土地）平均取引価格】

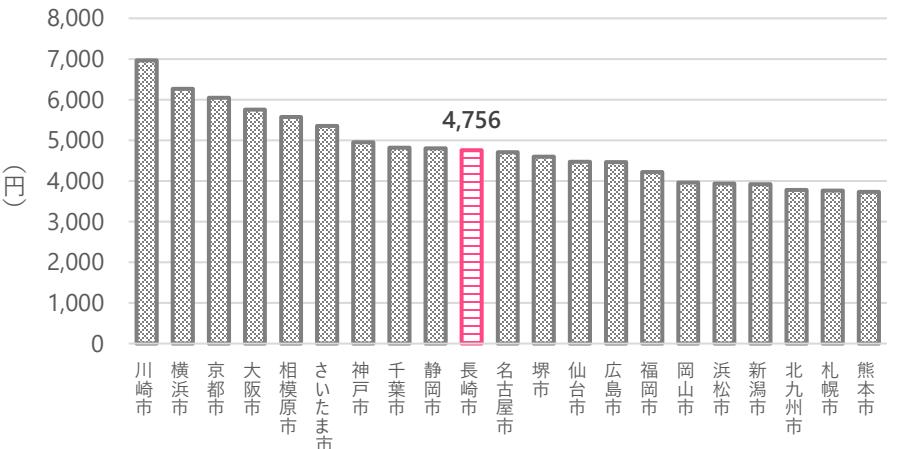
- ・ 宅地（土地）平均取引価格は、近隣都市と比べ高い



出典：国土交通省「不動産情報ライブラリ」

【民営家賃（令和5年）】

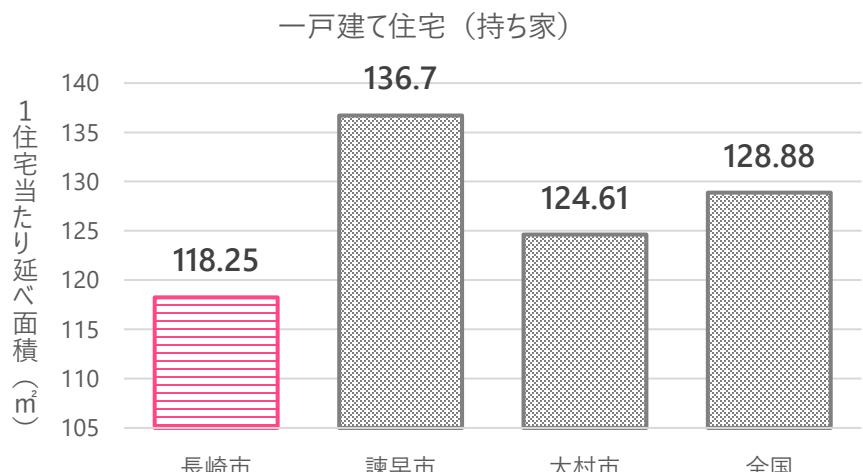
- ・ 民営家賃は名古屋市よりも高い



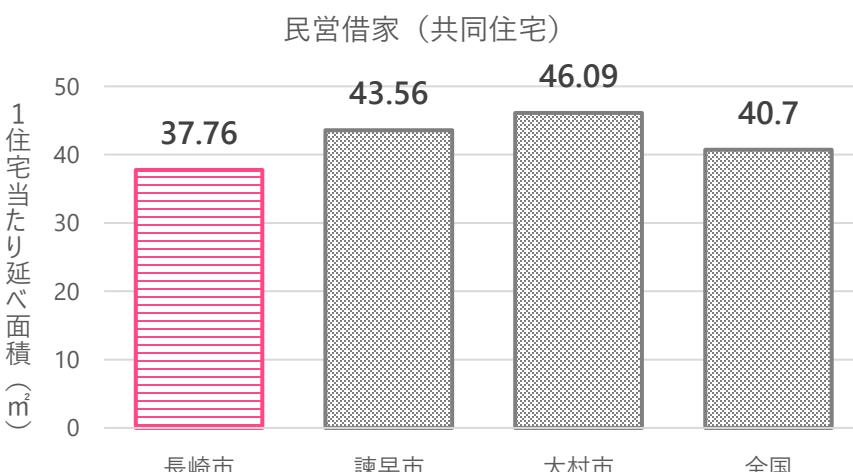
出典：総務省「小売物価統計調査」

【1住宅当たり延べ面積（令和5年）】

- ・ 一戸建て住宅（持ち家）や民営借家（共同住宅）の延べ面積は、全国平均や近隣都市と比べ小さい



出典：総務省「住宅・土地統計調査」



出典：総務省「住宅・土地統計調査」

高次の都市機能が集積

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

陸・海の玄関口

陸の玄関口である長崎駅、海の玄関口である松が枝国際観光船埠頭や長崎港ターミナルを有す一大集客拠点

長崎市の沿革・歴史を代表し、国際色豊かな

多くの歴史・文化遺産が点在する国際色豊かなまちなみで、多くの外国人観光客が訪れる

100年に一度のまちづくり

出島メッセ長崎、九州新幹線西九州ルート、長崎スタジアムシティの開業や長崎駅周辺再整備、松が枝国際観光船埠頭2バース化など、100年に一度と称されるまちづくりが進行

【市民意見】

商業・賑わい

- 駅前で賑わいが生まれている●商業施設など楽しめる場所が増えた●雰囲気が良いお店が多い●歩いて楽しく、徒歩で日常生活は事足りる

國際性、交流

- 国際交流拠点になり得る●海外との接点が今も多い●色々な人に出会える
 - スポーツの力で県外からたくさんの人々が訪れている

自然・景観

- 海・山が近く、景色がいい●立体的なまちなみが面白い●路地が魅力的

觀光、歷史・文化

- 観光資源が多い●観光に適したまち
 - 歴史的建造物が多く残っている●歴史文化がつまつた場所●文化が多様●祭りの準備がすごい●日常的に歴史・文化を感じる

公共交通

- バスの本数が多く、路面電車での移動も便利

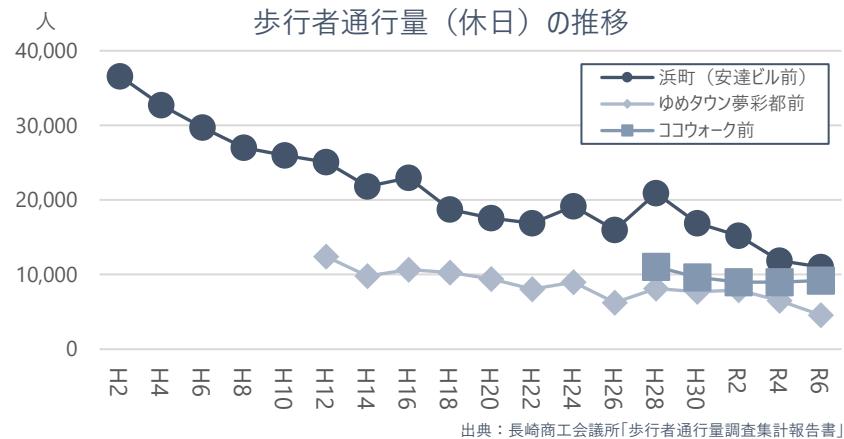


A 都心部

現状

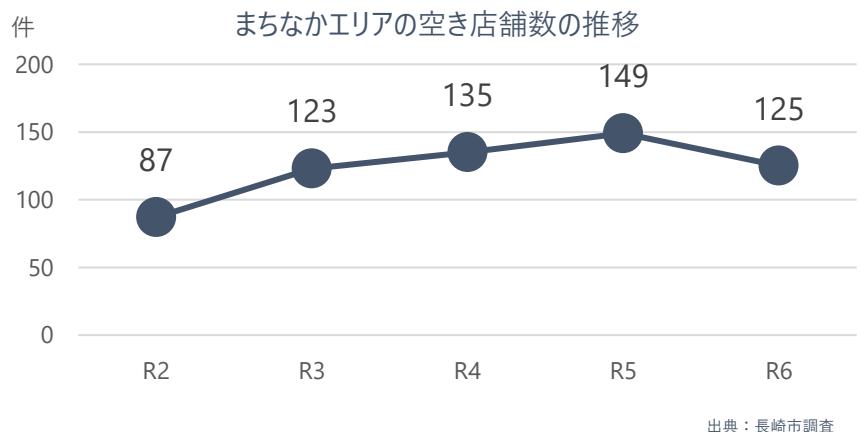
【歩行者通行量】

- 歩行者通行量は減少傾向



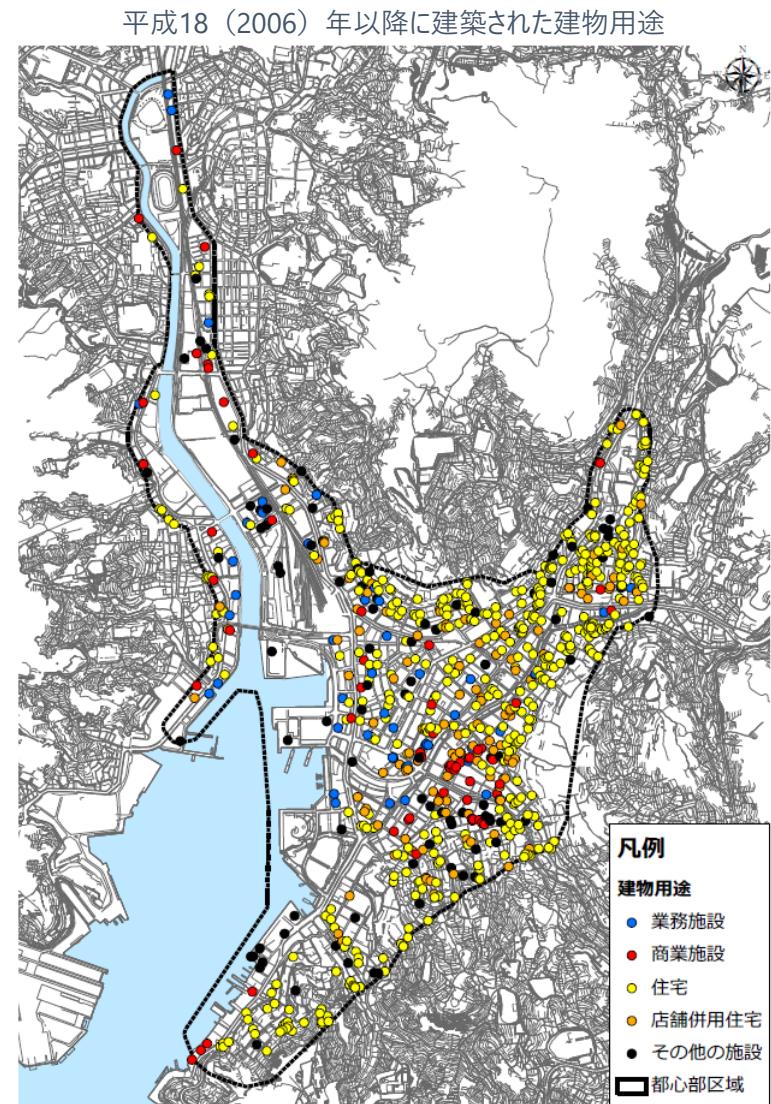
【空き店舗】

- まちなかでは空き店舗が増加傾向



【建物用途】

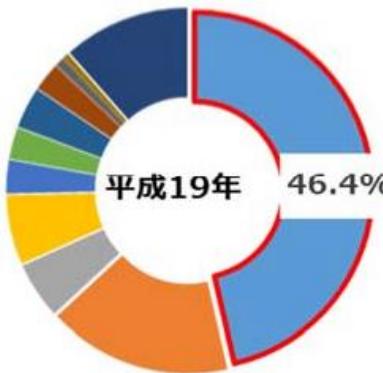
- 建物用途は、商業業務系から「住居系」に転換



【駐車場の規模と配置】

- 小規模駐車場の増加と駐車場の散在が進む

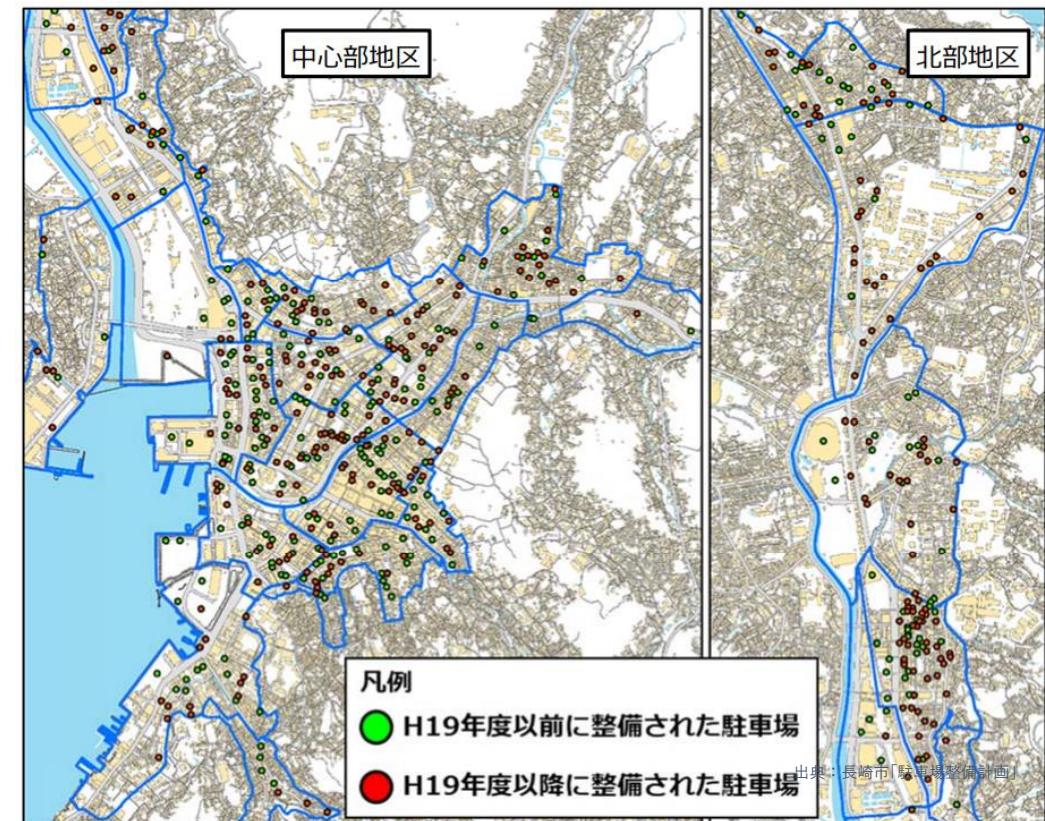
駐車可能台数別の駐車場数の割合



- 平成19年
- | 駐車可能台数 | 割合 |
|------------|-------|
| 10台未満 | 46.4% |
| 10台～20台未満 | 15.0% |
| 20台～30台未満 | 10.0% |
| 30台～40台未満 | 8.0% |
| 40台～50台未満 | 7.0% |
| 50台～60台未満 | 4.0% |
| 60台～70台未満 | 2.0% |
| 70台～80台未満 | 1.0% |
| 80台～90台未満 | 1.0% |
| 90台～100台未満 | 1.0% |
| 100台以上 | 1.0% |



駐車場の配置状況



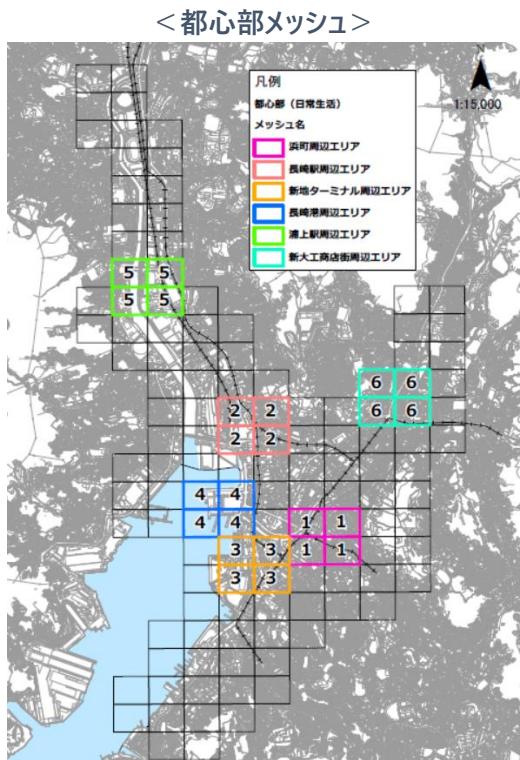
【人流データ分析：長崎市民の都心部内的主要滞在エリア（2024年5月休日）】

<分析内容>

2024年5月の休日データを基に、長崎市民で、都心部内に買い物や通院等の目的で滞在した者を対象に、主要な滞在エリアを抽出

No	主な滞在エリア	滞在割合*
1	浜町周辺	19.2%
2	長崎駅周辺	12.0%
3	新地ターミナル周辺	7.6%
4	長崎港周辺	6.3%
5	浦上駅周辺	4.8%
6	新大工商店街周辺	4.3%

*各メッシュ内で15分以上滞在した回数 ÷ 都心部全体メッシュで15分以上滞在した回数



<データの概要>

- 携帯電話会社（KDDI）のGPSデータを基にした人流データ「GEOTRA Activity Date」を使用。

項目	内容
データ範囲	長崎県
データ時期	二月分（令和元（2019）年5月、令和6（2024）年5月） ※平日・休日（GW除く）別に平均化した1日の移動データ
データ内容	年齢、性別、推定居住地・勤務地、OD（移動の起終点）、移動目的、移動手段、移動経路、滞在時間など

<データの特性>

- 位置情報利活用について、許諾が得られたユーザーの位置情報を基に作成
- 公的統計情報に基づく、人口と同等に拡大推計
- 年齢属性は、20代、30代、40代、50代、60代以上の5区分
- 訪日外国人の位置情報は含まない
- 125mメッシュ内に、15分以上留まっている場合、「滞在」と判定
- 居住地ではない場所で、平日8時～20時の間に合計6時間以上いる場所を勤務地に設定
- 滞在先の位置情報、同位置にある施設情報、滞在時間情報より移動目的を推定
- 移動手段の区分は、「鉄道、車、徒歩、自転車・その他」

※当該人流データは、KDDI利用者を対象とし、使用許諾を得た利用者の位置情報を基としたデータです。

A 都心部

現状

【人流データ分析：主要滞在エリア別、滞在割合の変化（2019年5月、2024年5月）】

<分析内容>

2019年5月と2024年5月の平休日データを基に、長崎市民で、都心部内に買い物や通院等の目的で滞在した者を対象に、主要滞在エリア別に滞在割合※1の変化を算出

年代別－滞在割合（2019年と2024年の差分）

単位：%

主な滞在エリア	平日						休日					
	全年代	20代	30代	40代	50代	60代以上	全年代	20代	30代	40代	50代	60代以上
浜町周辺	▲4.0	▲10.8	▲8.3	▲1.1	▲3.7	▲1.0	▲3.9	▲11.1	▲11.6	▲3.5	▲7.9	▲0.7
長崎駅周辺	3.9	12.5	6.1	0.8	2.7	1.6	1.3	7.0	4.3	▲0.7	0.7	▲2.0
新地ターミナル周辺	0.7	2.7	▲1.4	▲1.2	▲0.1	1.5	1.9	2.3	0.7	1.9	3.0	1.3
長崎港周辺	0.0	▲0.7	▲1.4	▲1.5	0.5	0.9	▲2.9	▲5.0	▲5.8	▲4.8	▲2.1	▲1.5
浦上駅周辺	0.1	▲2.3	▲0.7	1.8	0.5	0.6	▲1.8	▲3.9	▲3.8	▲0.9	▲0.8	▲0.3
新大工商店街周辺	▲0.1	▲1.8	0.9	0.3	▲1.0	0.8	0.7	▲1.0	0.7	0.9	0.2	2.4

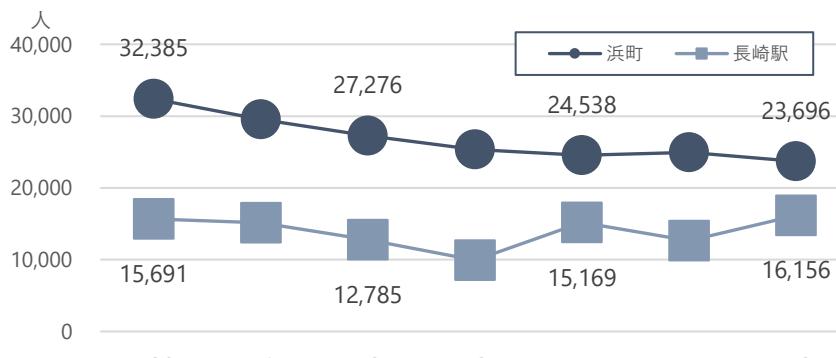
※1 各メッシュ内で15分以上滞在した回数÷都心部全体メッシュで15分以上滞在した回数

【人流データ分析：60分以上滞在人口（浜町、長崎駅）】

<分析内容>

KDDI Location Analyzerを使用し、浜町、長崎駅の60分以上滞在人口推移を算出

60分以上滞在人口（休日 1日当たり平均）の推移



出典：KDDI Location Analyzer

【人流データ分析：都心部の滞在回数（2019年5月、2024年5月）】

<分析内容>

2019年5月と2024年5月の平休日データを基に、長崎市民で、都心部内に買い物や通院等の目的で滞在した者を対象に、滞在回数ごとの割合を算出

都心部内における滞在回数の割合※2推移

滞在回数	平日			休日		
	2019年	2024年	差	2019年	2024年	差
1回	100.0%	100.0%	－	100.0%	100.0%	－
2回	32.6%	30.2%	▲2.4%	36.0%	31.0%	▲5.0%
3回	12.5%	11.1%	▲1.4%	14.6%	11.6%	▲3.0%
4回	4.5%	4.0%	▲0.5%	5.5%	4.1%	▲1.4%
5回	1.5%	1.4%	▲0.1%	1.8%	1.3%	▲0.5%

※2 都心部滞在回数÷都心部訪問人数

【人流データ分析：県外居住者の都心部内的主要滞在エリア（2024年5月休日）】

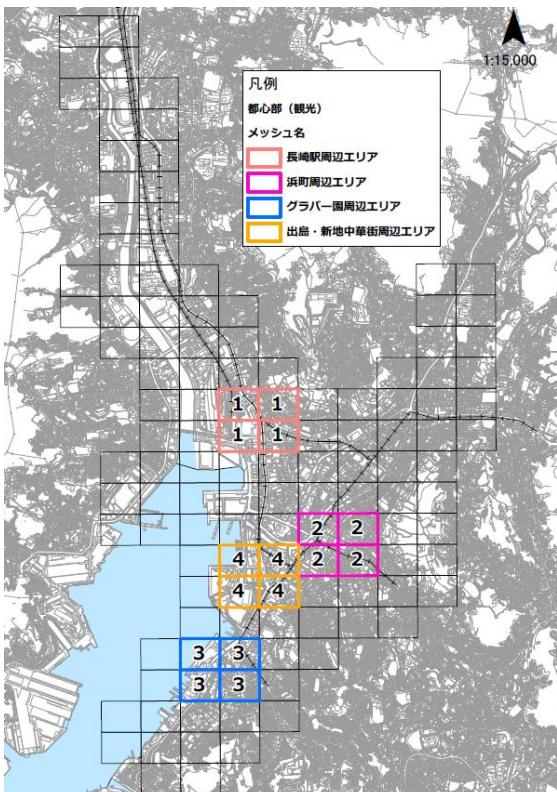
<分析内容>

2024年5月の休日データを基に、県外居住者で、都心部内に滞在した者（通勤等で滞在した者を除く）を対象に、主要な滞在エリアを抽出

No	主な滞在エリア	滞在割合 ^{※1}
1	長崎駅周辺	21.4%
2	浜町周辺	17.4%
3	グラバー園周辺	6.9%
4	出島・新地中華街周辺	5.1%

※1 各メッシュ内で15分以上滞在した回数÷都心部全体メッシュで15分以上滞在した回数

<都心部メッシュ>



【人流データ分析：主要滞在エリア別、滞在割合の変化（2019年5月、2024年5月）】

<分析内容>

2019年5月と2024年5月の平休日データを基に、県外居住者で、都心部内に滞在した者（通勤等で滞在した者を除く）を対象に、主要滞在エリア別に滞在割合^{※1}の変化を算出

主な滞在エリア	平日			休日		
	2019年	2024年	差	2019年	2024年	差
長崎駅周辺	13.9%	22.3%	8.4%	12.7%	21.4%	8.7%
浜町周辺	17.9%	16.9%	▲1.0%	18.2%	17.4%	▲0.8%
グラバー園周辺	8.7%	5.4%	▲3.3%	10.3%	6.9%	▲3.4%
出島・新地中華街周辺	7.5%	5.3%	▲2.2%	6.0%	5.1%	▲0.9%

【人流データ分析：都心部の滞在回数（2019年5月、2024年5月）】

<分析内容>

2019年5月と2024年5月の平休日データを基に、県外居住者で、都心部内に滞在した者（通勤等で滞在した者を除く）を対象に、滞在回数ごとの割合を算出

都心部内における滞在回数の割合^{※2}推移

滞在回数	平日			休日		
	2019年	2024年	差	2019年	2024年	差
1回	100.0%	100.0%	—	100.0%	100.0%	—
2回	44.8%	44.0%	▲0.8%	51.1%	47.5%	▲4.0%
3回	18.7%	17.1%	▲1.6%	24.6%	20.7%	▲3.9%
4回	6.8%	6.2%	▲0.6%	11.2%	8.4%	▲2.8%
5回	2.2%	1.9%	▲0.3%	4.7%	3.1%	▲1.6%

※2 都心部滞在回数÷都心部訪問人数

【市民意見】

文化・交流活動の場

- 人が自然と集う場所が少ない
- 文化・芸術を共有・披露する場が少ない
- 音楽、アート、創作活動などを気軽に表現できる場が少ない
- 若者が遊ぶ場所が少ない

商業活性化、賑わい

- 浜町のお店が大型商業施設に移転
- シャッターを閉めているお店が増加
- 路面店が減少
- 浜町に行かなくなつた
- 長崎駅周辺は賑わっているが、その他の地域は賑わいが少ない
- フリースペースがない

交通・アクセス

- 駐車場が少なく、浜町に買い物行くのには不便
- 長崎駅から2次交通の案内が非常に分かりづらい
- 駅周辺からまちなかへの回遊性に課題がある

住環境、景観

- 家賃が高く、都心に住める場所が少ない
- 平地にマンションが建ちすぎて、味気ない風景になっている
- 街並みが壊れ統一感がない
- 古い建物、歴史的価値が高い建物を残す取組みが不十分

公園・憩いの空間

- 屋根がある公園がない
- 公園に桜が少ない
- 浜町に憩いの広場がない

歩行環境、バリアフリー

- 歩道が狭く、路面が凸凹で歩きづらい
- ベビーカーや車いす利用者に優しくない
- 歩行者が休憩できる場所が少ない
- 街路樹などの自然が少ない
- 駅周辺からまちなかへの回遊性に課題

旧町村の役場などを中心に都市機能が集積

長崎市は、周辺町との合併を繰り返して現在のまちが成り立っており、旧町の役場などを中心に商業、医療などの都市機能が集積している

豊かな自然環境

海・山・川など豊かな自然環境に恵まれた地区が多い

世界遺産構成資産が点在

明治日本の産業革命遺産、長崎と天草地方の潜伏キリストン関連遺産を構成する資産が点在

【市民意見】

生活利便性・都市機能

- 地域拠点はお店や病院、学校があって便利
- 地域拠点は施設がなんでも揃っていて便利

観光・地域資源

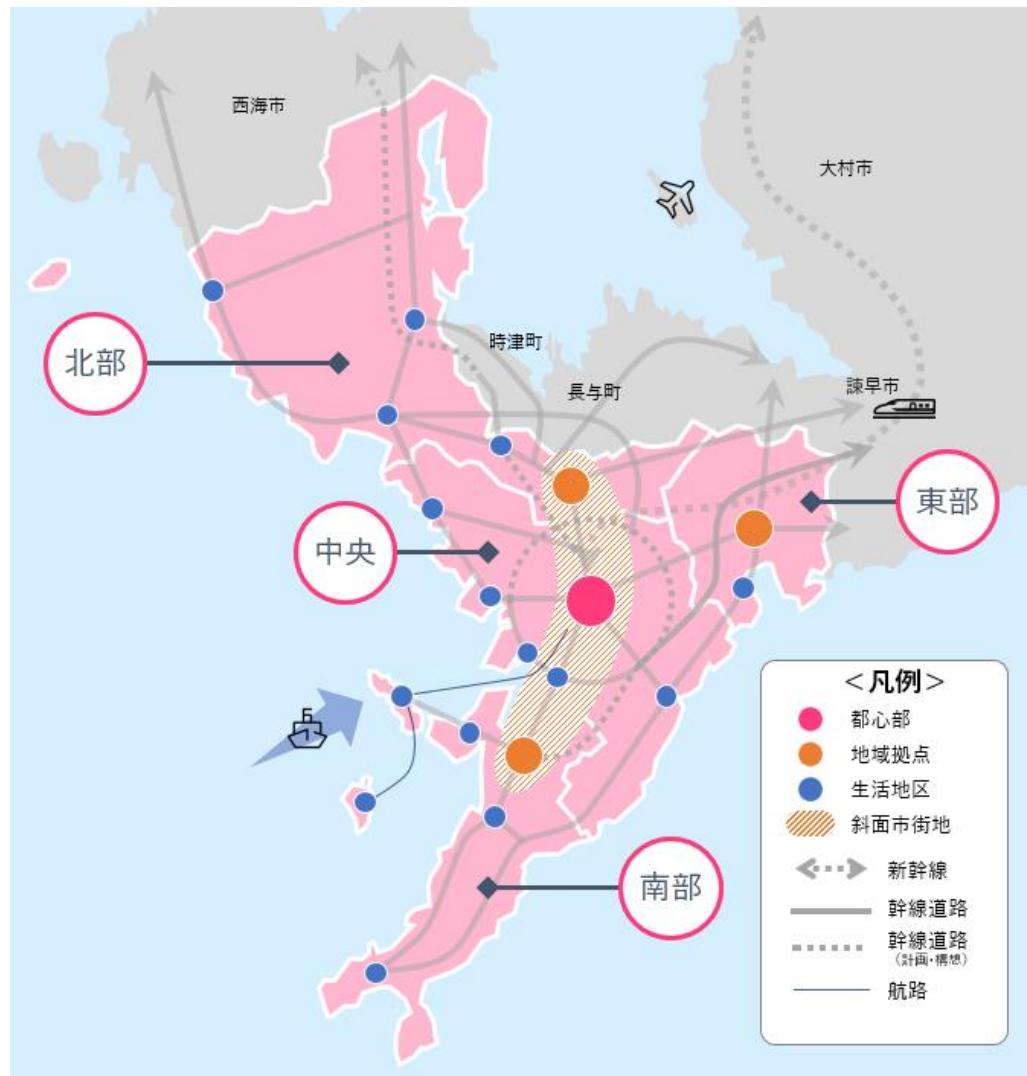
- 恐竜博物館やリゾート施設などの観光地もある
- 都心部にはない魅力がある
- 野母崎や茂木地区など、同じ長崎市とは思えないほど異なった魅力がある

自然・環境資源

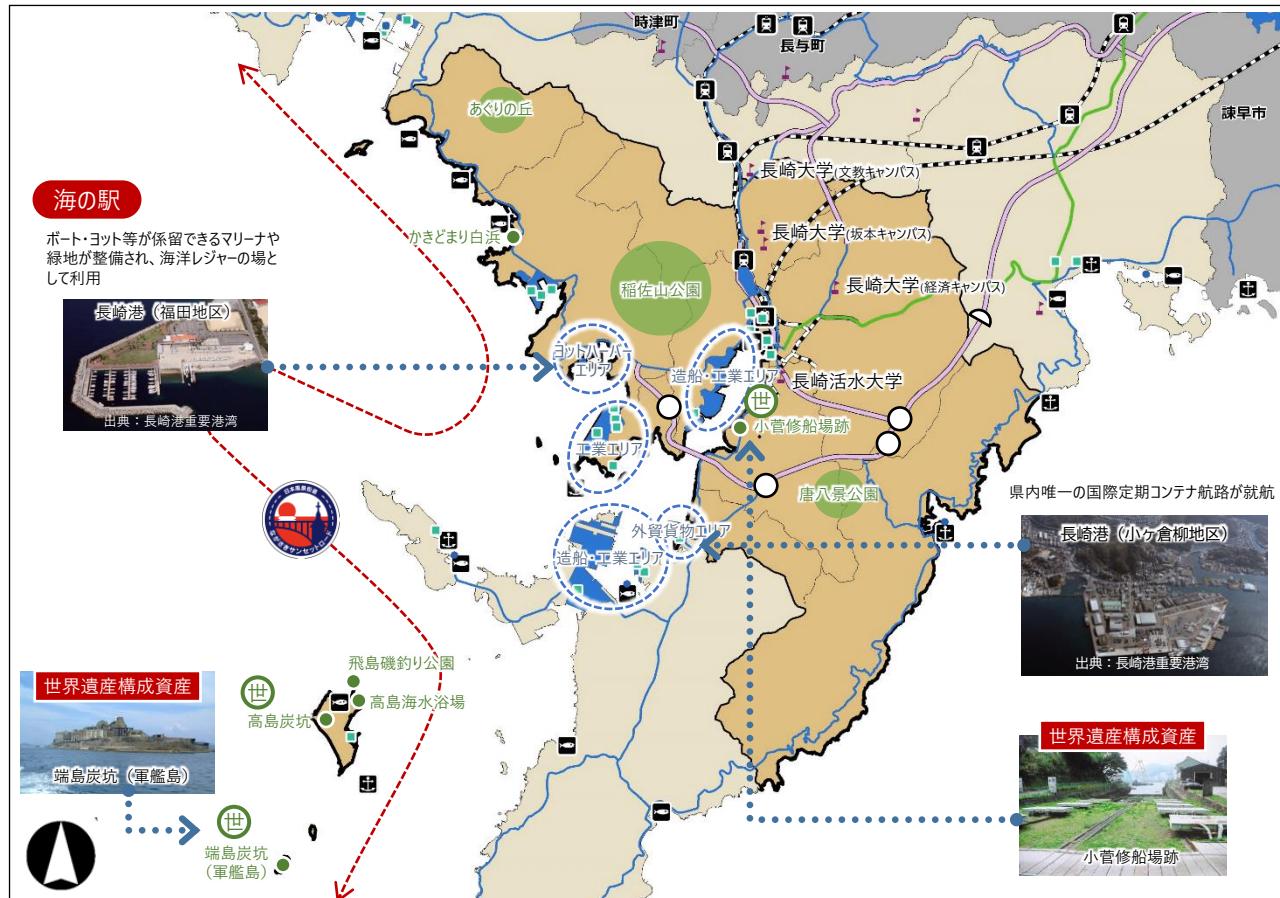
- 自然豊かで海がきれい
- 自然を体験ができるアクティビティがある
- 静かで住むには良い環境

食

- 周辺部にも、様々な魅力的な食(魚・農産物)がある



【中央地域】



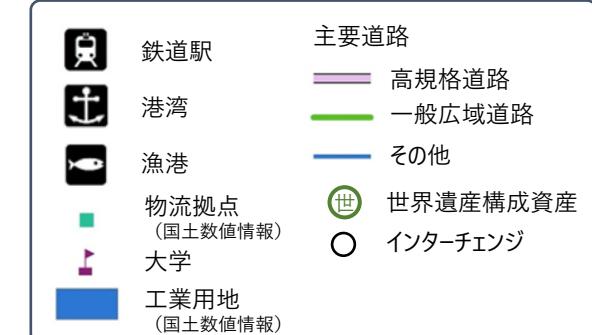
産業大分類別事業所数の特化係数（都心部除く）



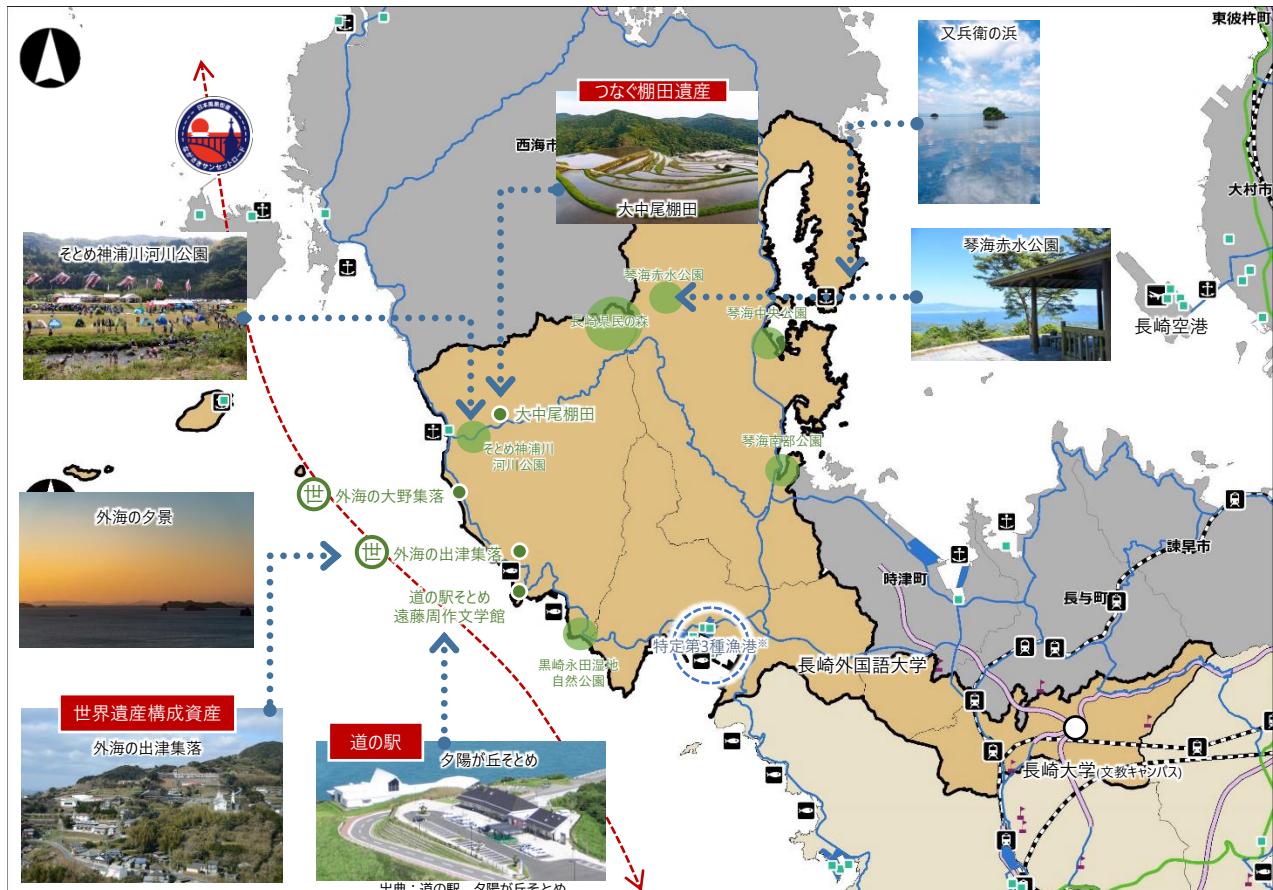
※対象地域における特定の産業の相対的な集積度を求める指標。対象地域における産業の構成比を長崎市全体の構成比で除して算出。長崎市全体と対象地域の構成比が同じであれば、特化係数は1となる。

出典：令和3年経済センサス

凡例



【北部地域】



※：第3種漁港（利用範囲が全国的なもの）のうち水産業の振興上特に重要な漁港で政令で定めるもの。全国で13の漁港が指定。（R5.4現在）

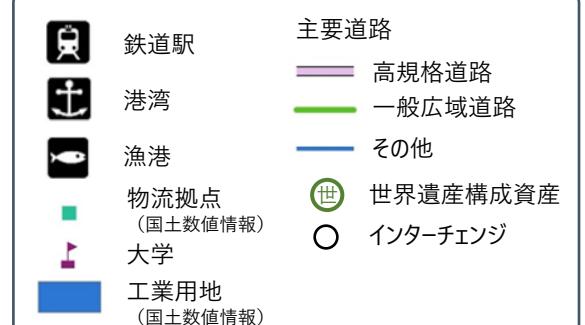
産業大分類別事業所数の特化係数



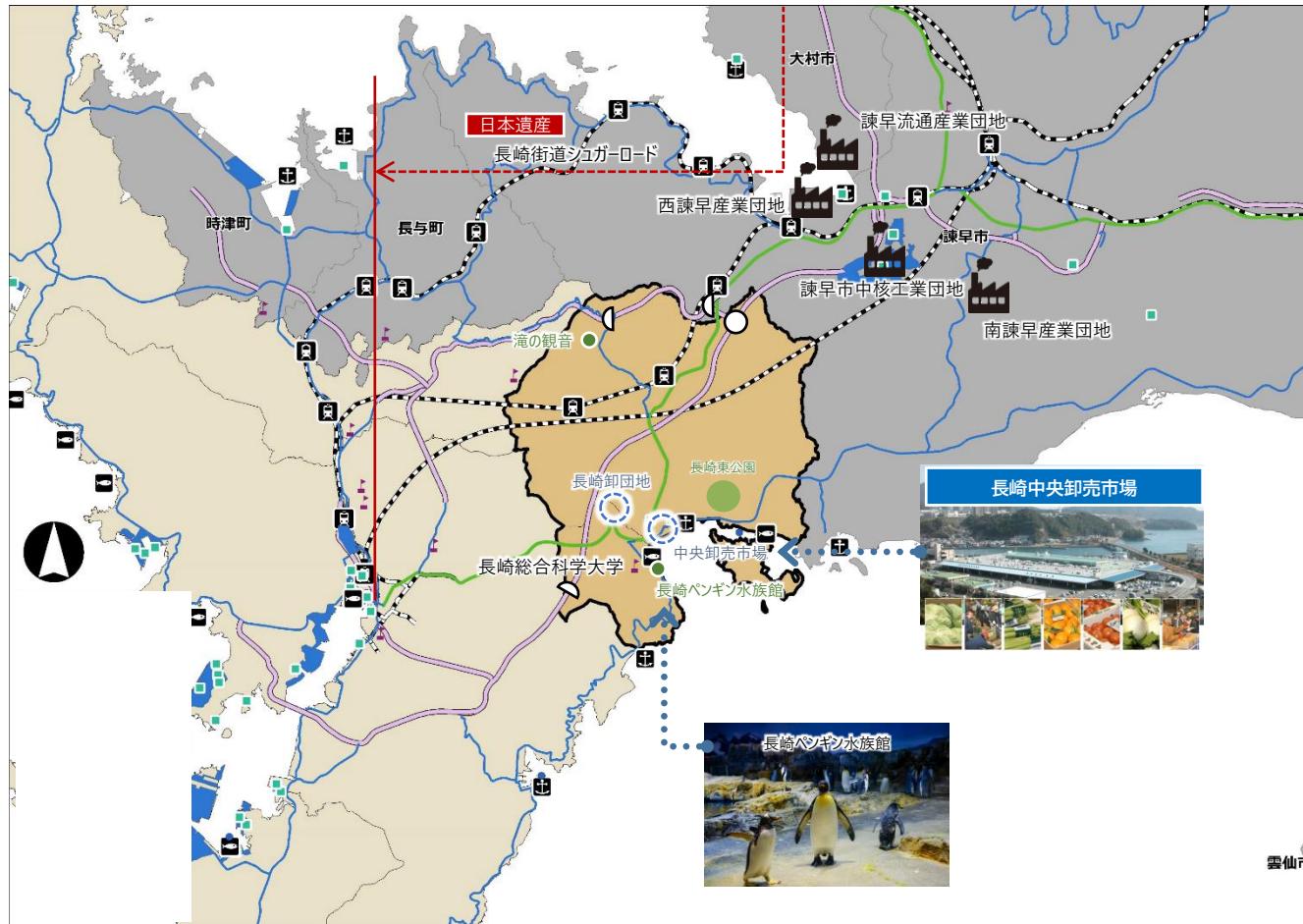
※対象地域における特定の産業の相対的な集積度を求める指標。対象地域における産業の構成比を長崎市全体の構成比で除して算出。長崎市全体と対象地域の構成比が同じであれば、特化係数は1となる。

出典：令和3年経済センサス

凡例



【東部地域】



産業大分類別事業所数の特化係数



※対象地域における特定の産業の相対的な集積度を求める指標。対象地域における産業の構成比を長崎市全体の構成比で除して算出。長崎市全体と対象地域の構成比が同じであれば、特化係数は1となる。

出典：令和3年経済センサス

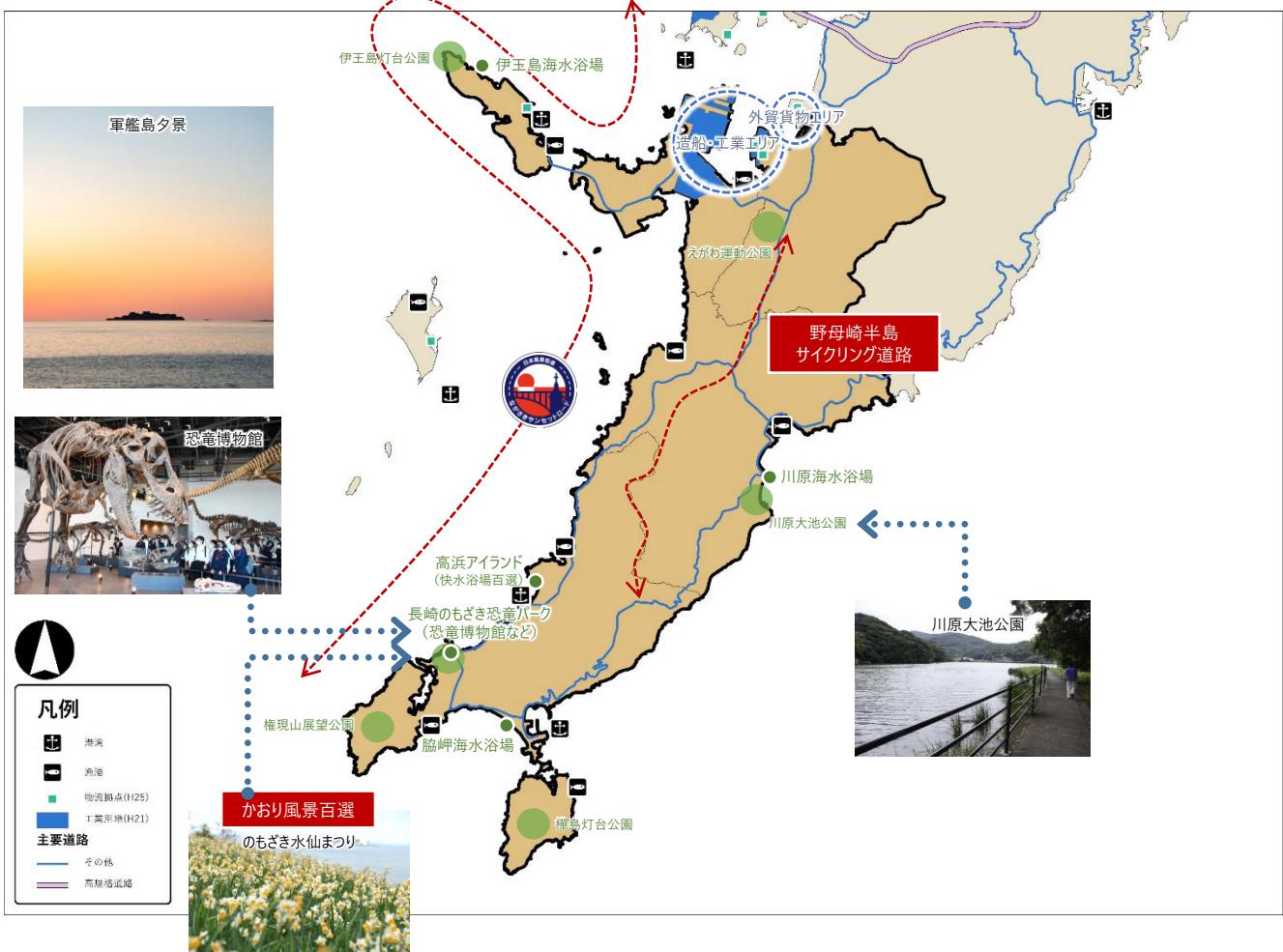
凡例

	主要道路
	高規格道路
	一般広域道路
	その他
	世界遺産構成資産
	大学
	工業用地 (国土数値情報)
	インターチェンジ

B 地域拠点・生活地区

概況

【南部地域】



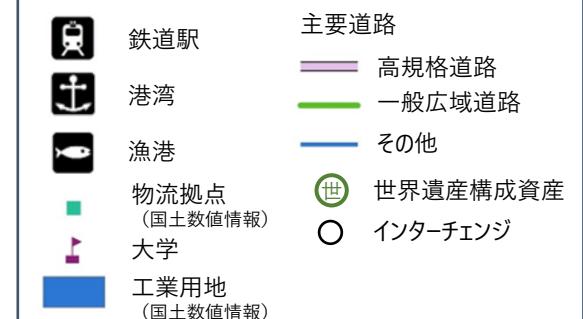
産業大分類別事業所数の特化係数



※対象地域における特定の産業の相対的な集積度を求める指標。対象地域における産業の構成比を長崎市全体の構成比で除して算出。長崎市全体と対象地域の構成比が同じであれば、特化係数は1となる。

出典：令和3年経済センサス

凡例



B 地域拠点・生活地区

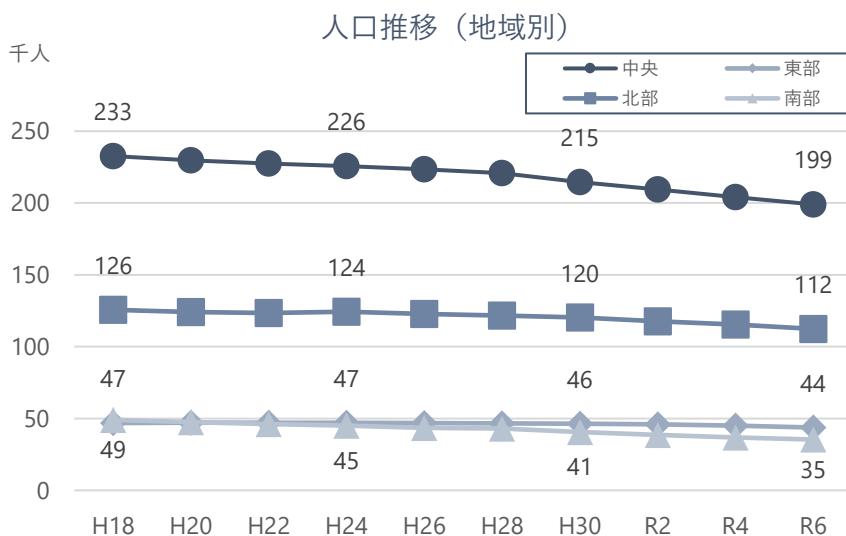
現状

【人口推移】

- 各地域の人口はいずれも減少傾向で、特に南部地域の減少率が大きい

地域	H18 (2006)		H24 (2012)		H30 (2018)		R6 (2024)	
	人口 (万人)	人口(万人)	人口(万人)	人口(万人)	人口(万人)	人口(万人)	人口(万人)	人口(万人)
増減率 ※(%)	増減率 ※(%)	増減率 ※(%)	増減率 ※(%)	増減率 ※(%)	増減率 ※(%)	増減率 ※(%)	増減率 ※(%)	増減率 ※(%)
中央	約23.3	約22.6	▲3.0	約21.5	▲7.7	約19.9	▲14.6	
北部	約12.6	約12.4	▲1.6	約12.0	▲4.8	約11.2	▲11.1	
東部	約4.7	約4.7	0.0	約4.6	▲2.1	約4.4	▲6.4	
南部	約4.9	約4.5	▲8.2	約4.1	▲16.3	約3.5	▲28.6	

※平成18年に対する増減率



【生活サービス関連事業所数の推移】

- 各地域拠点内の生活サービスに関する事業所数は減少傾向

地域	調査年	事業所数 (事業所)				合計
		卸売業、 小売業	宿泊業、 飲食サービス業	生活関連サー ビス業、娯楽業	医療、福祉	
北部	H28 (2016)	378	194	141	164	877
	R3 (2021)	302	162	138	155	757
	増減数	▲76	▲32	▲3	▲9	▲120
東部	H28 (2016)	108	48	41	47	244
	R3 (2021)	97	36	39	40	212
	増減数	▲11	▲12	▲2	▲7	▲32
南部	H28 (2016)	74	24	25	27	150
	R3 (2021)	64	20	19	28	131
	増減数	▲10	▲4	▲6	1	▲19

出典：経済産業省「経済センサス」

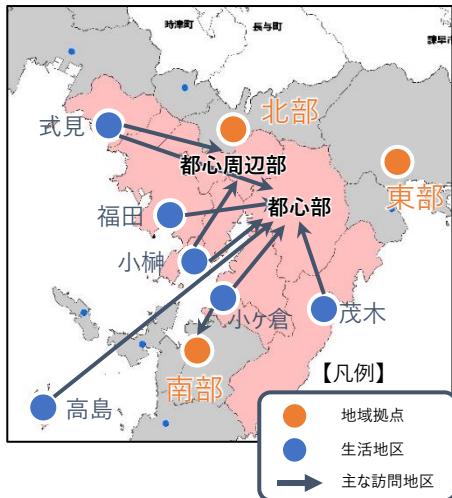
B 地域拠点・生活地区

現状

【人流データ分析：生活地区居住者が買い物・通院等のために訪問する主な地区（2024年5月休日）】

【中央地域】

- 主に、「都心部」で生活サービスを享受



生活地区	主な訪問地区	
	到着割合*	
式見	中央東部	13.6%
	中央北部	12.6%
福田	中央東部	17.4%
	中央東部	18.5%
小棚	中央東部	11.6%
	中央東部	22.6%
小ヶ倉	土井首+深堀	16.4%
	中央東部	27.0%
茂木	中央東部	12.1%
高島	中央東部	

【北部地域】

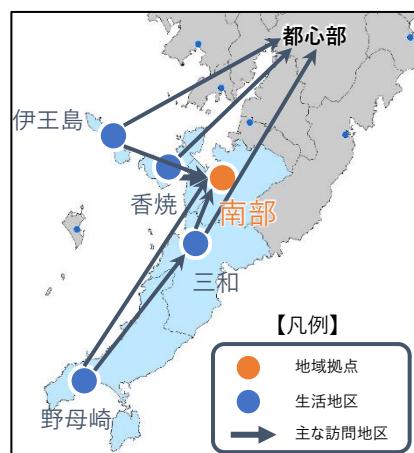
- 主に、「三重地区」と「北部地域拠点」で生活サービスを享受



生活地区	主な訪問地区	
	到着割合*	
滑石	西浦上	11.6%
	中央東部	10.4%
琴海	三重	14.3%
	三重	29.2%

【南部地域】

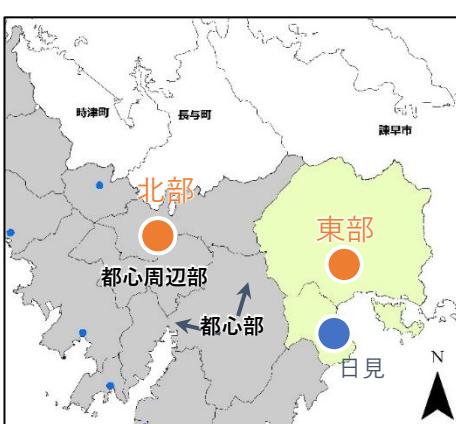
- 主に、「南部地域拠点」と「都心部」で生活サービスを享受



生活地区	主な訪問地区	
	到着割合*	
香焼	土井首+深堀	30.7%
	中央東部	12.6%
伊王島	中央東部	17.5%
	土井首+深堀	12.1%
三和	土井首+深堀	22.6%
	中央東部	11.7%
野母崎	土井首+深堀	15.4%
	三和	14.8%

【東部地域】

- 主に、「東部地域拠点」と「都心部」で生活サービスを享受



生活地区	主な訪問地区	
	到着割合*	
日見	東長崎	30.7%
	中央東部	12.6%

出典：GEOTRA Activity Date

※買い物・通院等目的で訪問地区に滞在した回数÷買い物・通院等目的で市内に滞在した総回数。
到着割合が10%を超える地区を記載。

B 地域拠点・生活地区

現状

【市民意見】

商業・買い物環境

- 買い物が不便
- 個人経営の馴染みのお店が少なくなっている
- 自宅近くのお店がなくなり不便に
- 買い物難民問題が深刻

医療・福祉サービス

- 地域の救急医療の維持が懸念される
- 近くに病院がない

公園・レクリエーション施設

- 公園が小さい
- 遊具が少ない
- 日影がなく、夏は暑くて遊べない
- ボール遊びやスケートボードなどができる場所がほしい
- ニーズを反映できていない公園が多い
- 室内で遊べる場所がほしい
- 自然体験できる場がない

コミュニティ・交流拠点

- 住民が集まる場所がない
- 人とつながれる場所が少ない
- 保護者同士の交流の場がない
- 世代を超えて交流する場や機会がない

住環境・定住促進

- 若者が住みたいと思う住宅・土地が少ない
- 若い夫婦が住める環境が必要
- 移住者を受け入れるための住宅が不足している

防災・安全対策

- 避難所がない地区がある
- 避難所が遠い
- 土砂災害が多く、避難所への移動が心配

土地・施設の有効活用

- 遊休地が増えている
- 空き家が増えている
- 空き家の問い合わせはあるが、貸せる空き家がない
- 廃校舎や公有地を活用できていない
- 地域の特産品を販売できる場がない
- 漁港の良いところを活かしていない
- 耕作放棄地が増えた

交通・移動手段

- 坂道や階段が多く、移動が大変
- 免許返納後の移動が心配
- 車がないと生活できない
- 一人で外出できない高齢者が多い
- ＪＲ駅までの移動手段がない

観光・地域資源活用

- 周辺部を観光したときに、目的地以外の観光・体験といった情報が得にくい
- 自然を生かしたレジャー施設がない
- 美しい自然や景観などが活用されていない
- 遊びに来ても日帰りになる

C 斜面市街地

概況

坂のまち長崎を象徴する場所

既成市街地の約7割を占める、坂のまち長崎を象徴する場所で、多くの市民が居住

眺望、静かな環境、日当たりの良さ

眺望や静かな環境、日当たりの良さなど、斜面市街地ならではの魅力がある

【市民意見】

自然環境、景観

- 見晴らしが良く、静かな環境
- 海・山が近く、自然を身近に感じられる
- 景色が良いから住んでみたい
- 斜面地からの景色は観光資源として活用できる
- 斜面地からの景色を眺められる素敵なお店がある

地域特性

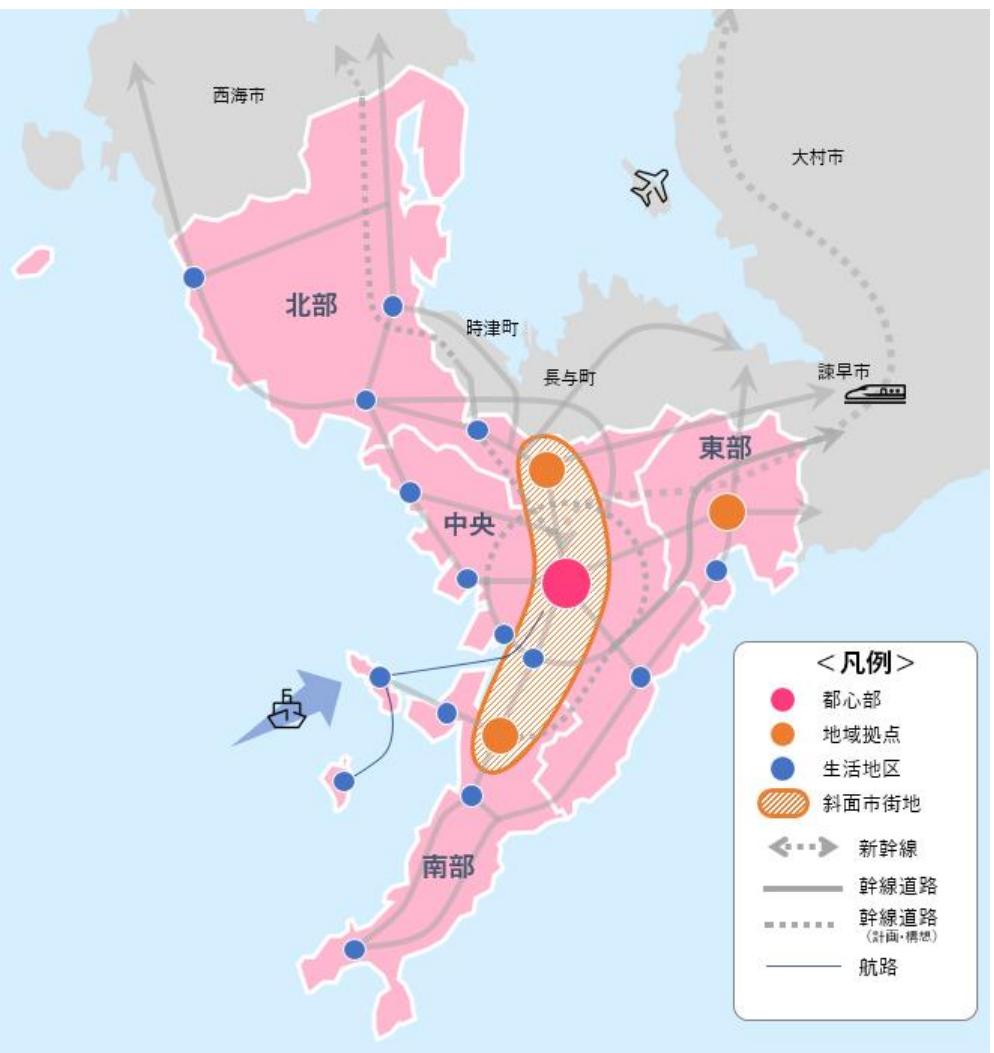
- 坂は多いが健康維持につながる

交通・アクセス

- 階段で移動する必要があるが、まちに近くで便利
- 路面電車の停留所に近く、少し歩けば色々なところへ行ける

コミュニティ

- 住民同士の距離感が近い

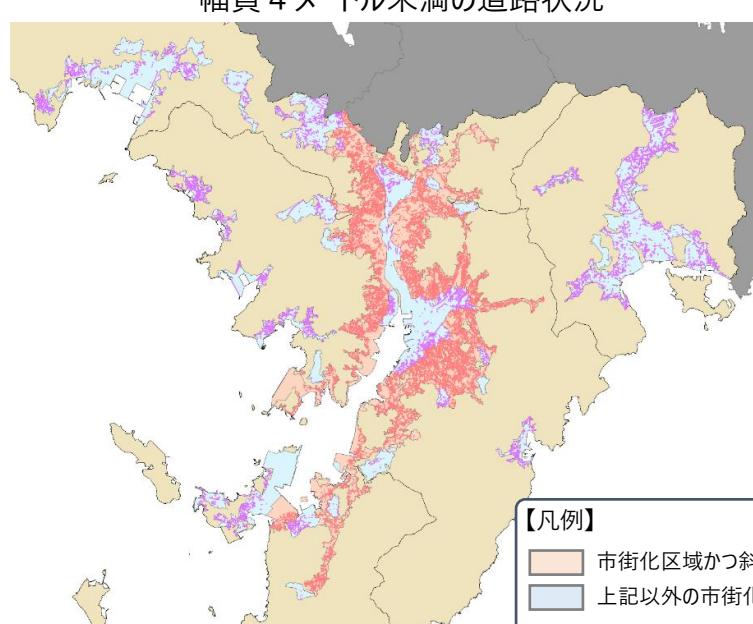
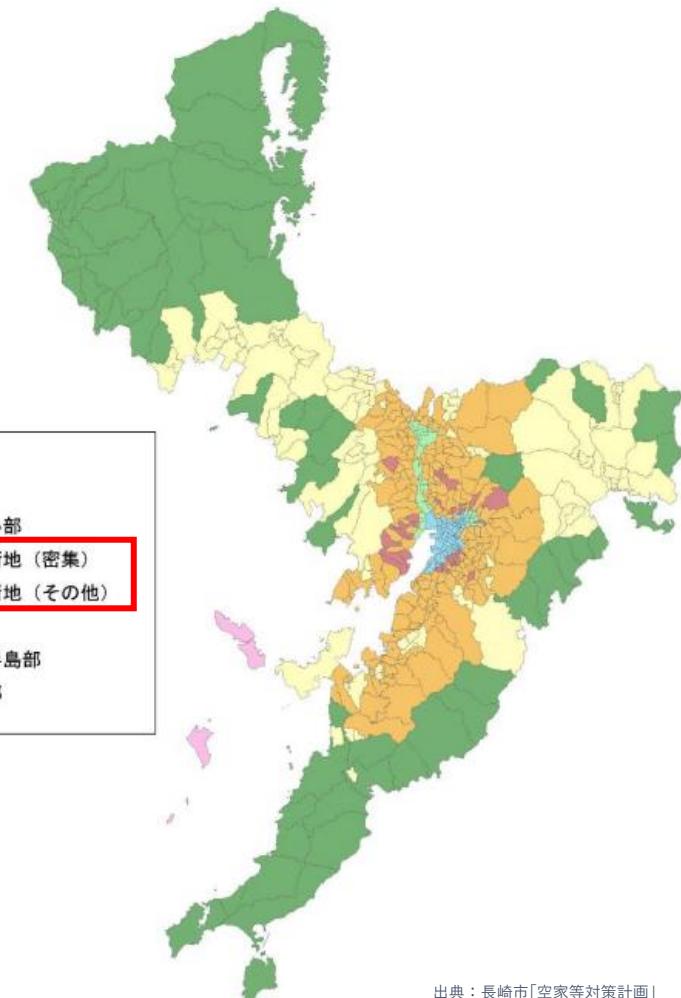


【幅員 4 m未満の道路延長】

- 市街化区域かつ斜面市街地内の道路は、幅員 4 m未満の道路延長が占める割合が高い

道路幅員	市街化区域かつ斜面市街地		左記以外の市街化区域	
	道路延長 (km)	割合	道路延長 (km)	割合
15m以上	約26	3.1%	約41	4.5%
6m以上～15m未満	約167	20.2%	約392	43.4%
4m以上6m未満	約161	19.4%	約195	21.6%
4m未満	約474	57.2%	約275	30.5%
合計	約828	100.0%	約903	100.0%

市街地類型別



C 斜面市街地

現状

【空き家】

- 多くの空き家が斜面市街地に存在

空き家の状況（市街地類型別）

市街地類型	総住宅数 (戸)	空き家		空き家 発生率 (%)
		件数 (戸)	空き家総数に占める割合 (%)	
都心部	9,854	256	3.7	2.5
市街中心部	6,713	140	2.0	2.0
斜面 市街地	密集	8,936	760	11.0
	その他	61,801	3,367	48.6
郊外地	46,883	1,046	15.1	2.2
集落・半島部	18,393	1,160	16.7	6.3
島しょ部	786	200	2.9	25.4
総 数	153,366	6,929	100	4.5

出典：長崎市

【空き地】

- 建物数は減少しており、空き地が増加していることが想定される

建物数の推移

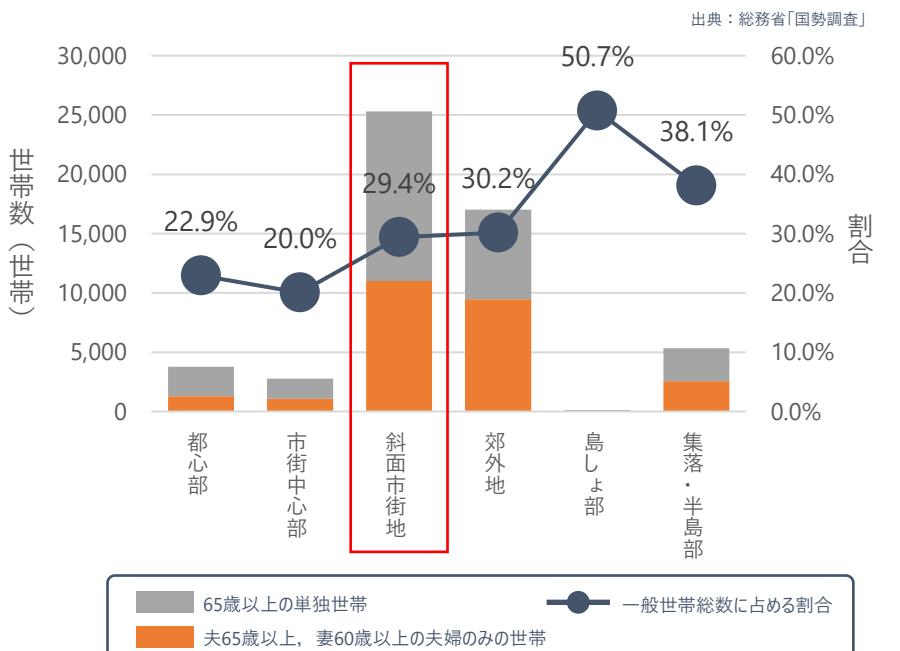
	平成26（2014）年	令和3（2021）年
	建物数	約6.9万件

出典：長崎市「都市計画基礎調査」

【高齢者世帯】

- 多くの高齢者世帯が居住

高齢者世帯数の状況（令和2（2020）年）



【市民意見】

商業・生活利便性

- 自宅近くで生活用品が手に入らない
- まちに降りないと買い物ができない
- 移動販売車のルートに偏りがある

住環境、景観

- 空き地・空き家が増加し、景観や治安が悪化している
- 空き家はあるが住む家がない

移動・交通アクセス

- 坂や階段が多く、休憩場所も少ない
- 道が狭く、車が通れない
- とにかく移動が大変
- 外出を億劫に感じている人がいる
- 外出手段の確保が必要
- 駐車場がない

防災・安全対策

- 避難が難しい高齢者の支援が課題

集約連携型の都市構造を支える道路ネットワークの形成

長崎市の幹線道路は、平坦地に路線が集中する一極集中型の道路網で、集約連携型の都市構造を支える道路ネットワークの形成を目指している。

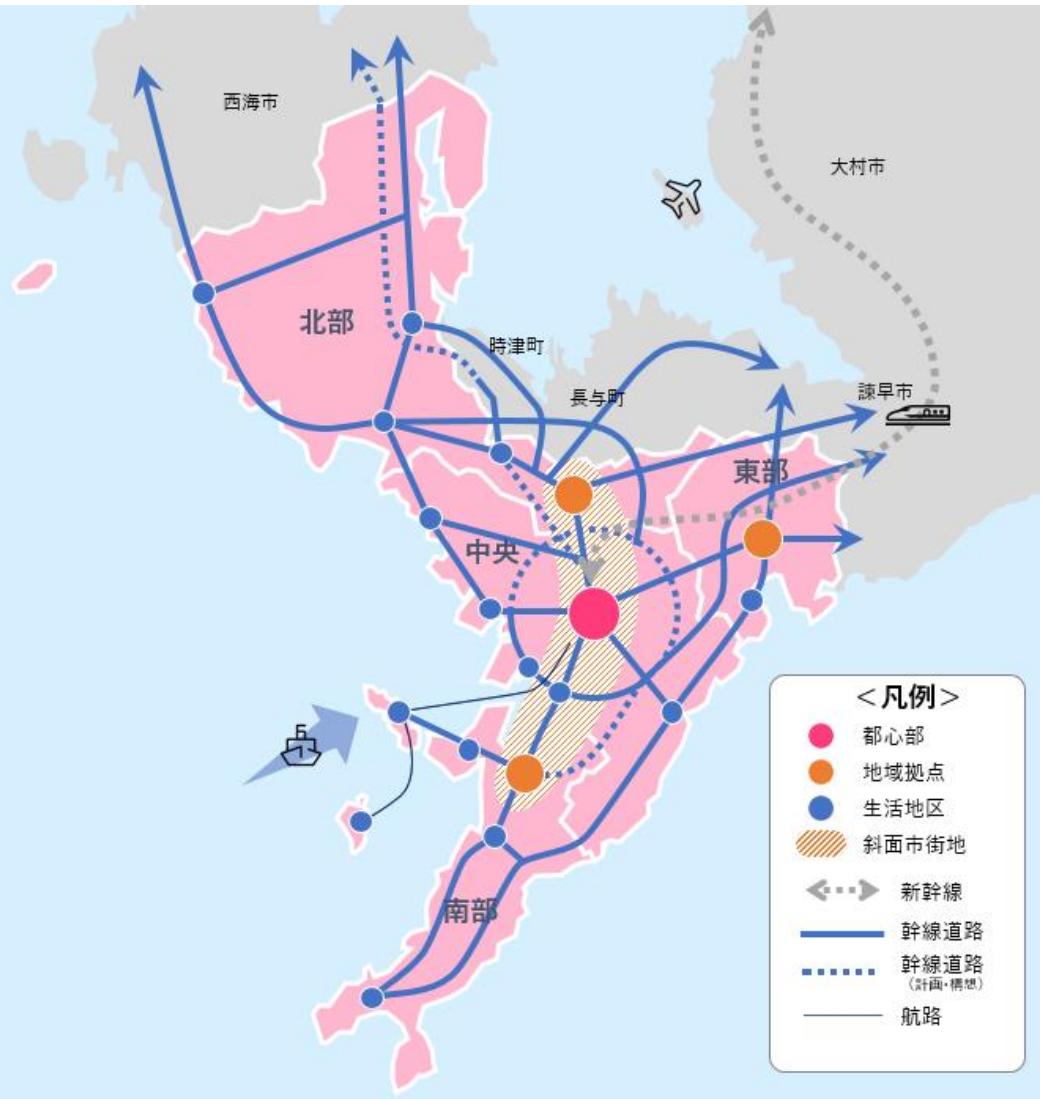
公共交通路線の充実

長崎市全域の公共交通路線の徒歩圏人口カバー率※は80%で、全国平均を大きく上回る

※徒歩圏人口カバー率 鉄道駅またはバス停からの徒歩圏に居住する人口を都市の総人口で除して算出。徒歩圏は、鉄道駅から半径800m以内、バス停から半径300m以内。

光回線の充実

令和4年4月から、市内全域で大容量高速のデータ通信が利用可能



D 都心部と周辺部のつながり

現状

【公共交通徒歩圏人口カバー率】

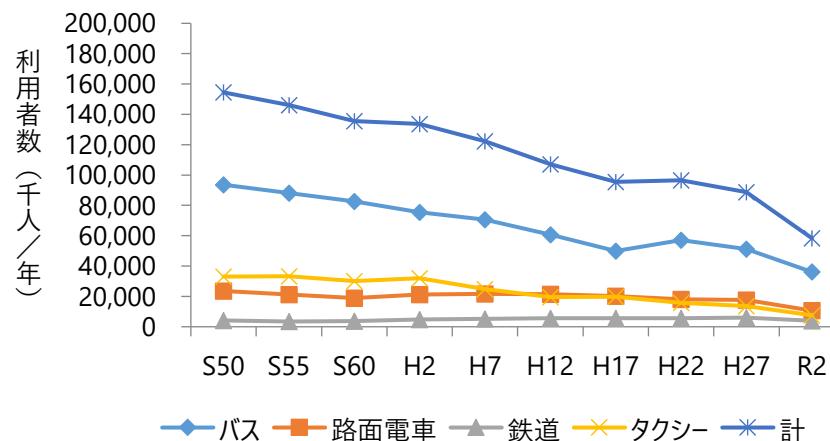
- 公共交通の徒歩圏人口カバー率は80%で、全国平均を大きく上回る

区分	カバー率(%)
全国平均	41
地方都市圏	政令市 74
	概ね50万人 62
	概ね30万人 48
長崎市	80

出典：長崎市「立地適正化計画」

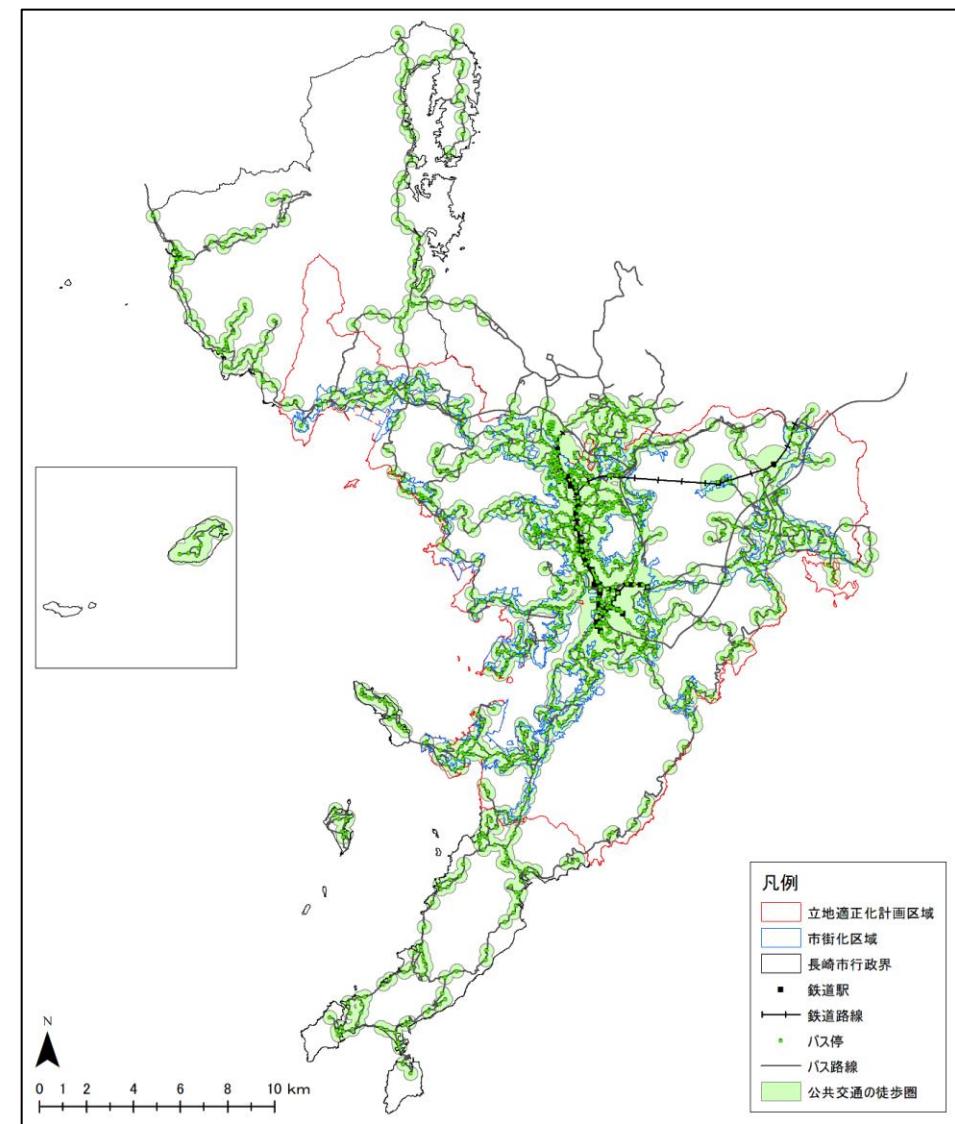
【公共交通利用者数の推移】

- 公共交通利用者数は減少傾向



出典：長崎市「統計年鑑」

公共交通の徒歩圏の状況

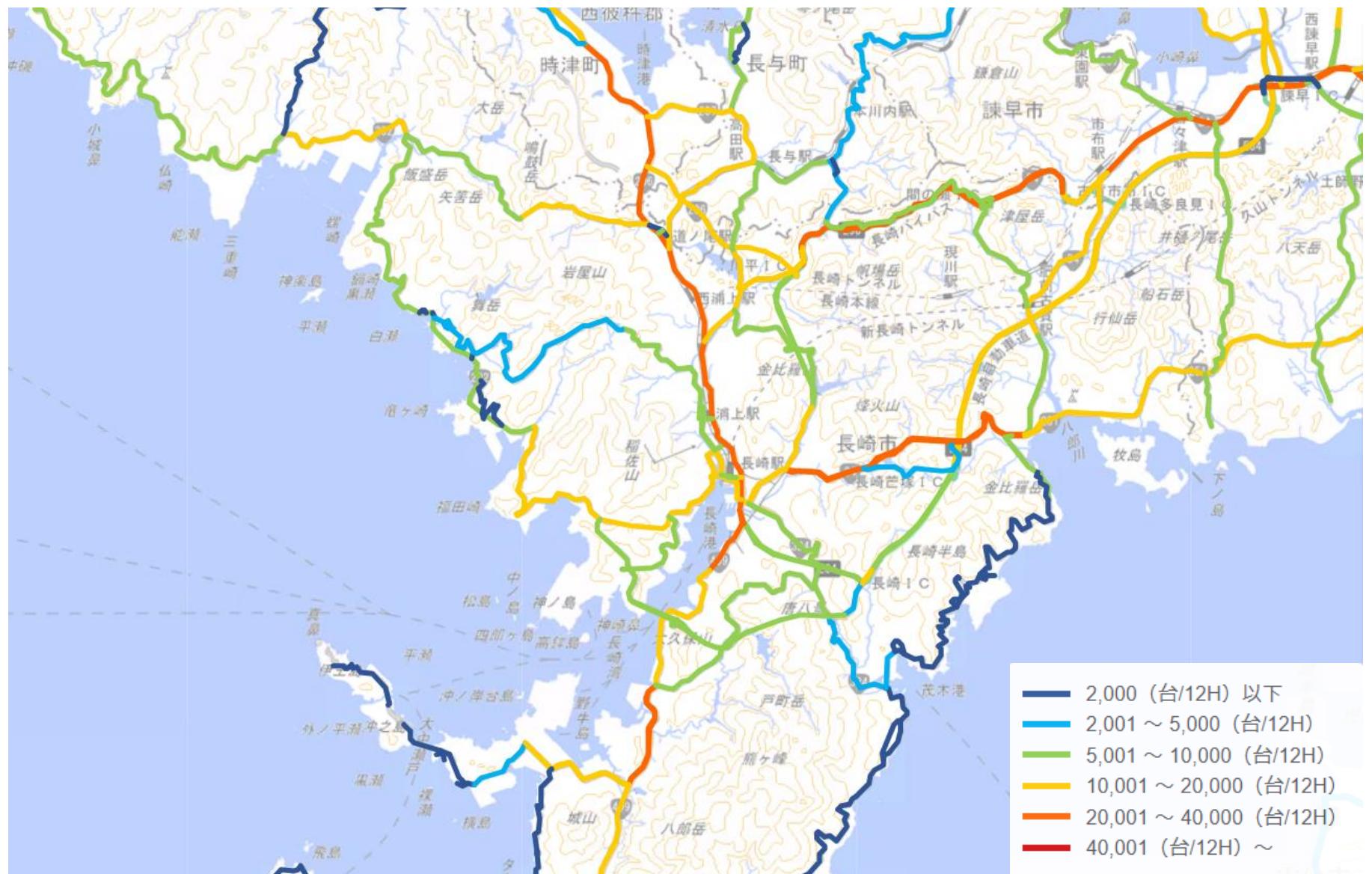


出典：長崎市「立地適正化計画」

D 都心部と周辺部のつながり

現状

【令和3年度：昼間12時間交通量（全車・上下計）】



出典：国土交通省「令和3年度 一般交通量調査結果WEBマップ（可視化ツール）」

D 都心部と周辺部のつながり 現状

【令和3年度：朝夕旅行速度（上り・下りのうち遅い方向）】朝夕旅行速度（混雑時旅行速度）は、午前7時台～午前8時台、午後5時台～午後6時台の旅行速度



出典：国土交通省「令和3年度 一般交通量調査結果WEBマップ（可視化ツール）」

【令和3年度：混雑度】

混雑度は、交通容量に対する交通量の比

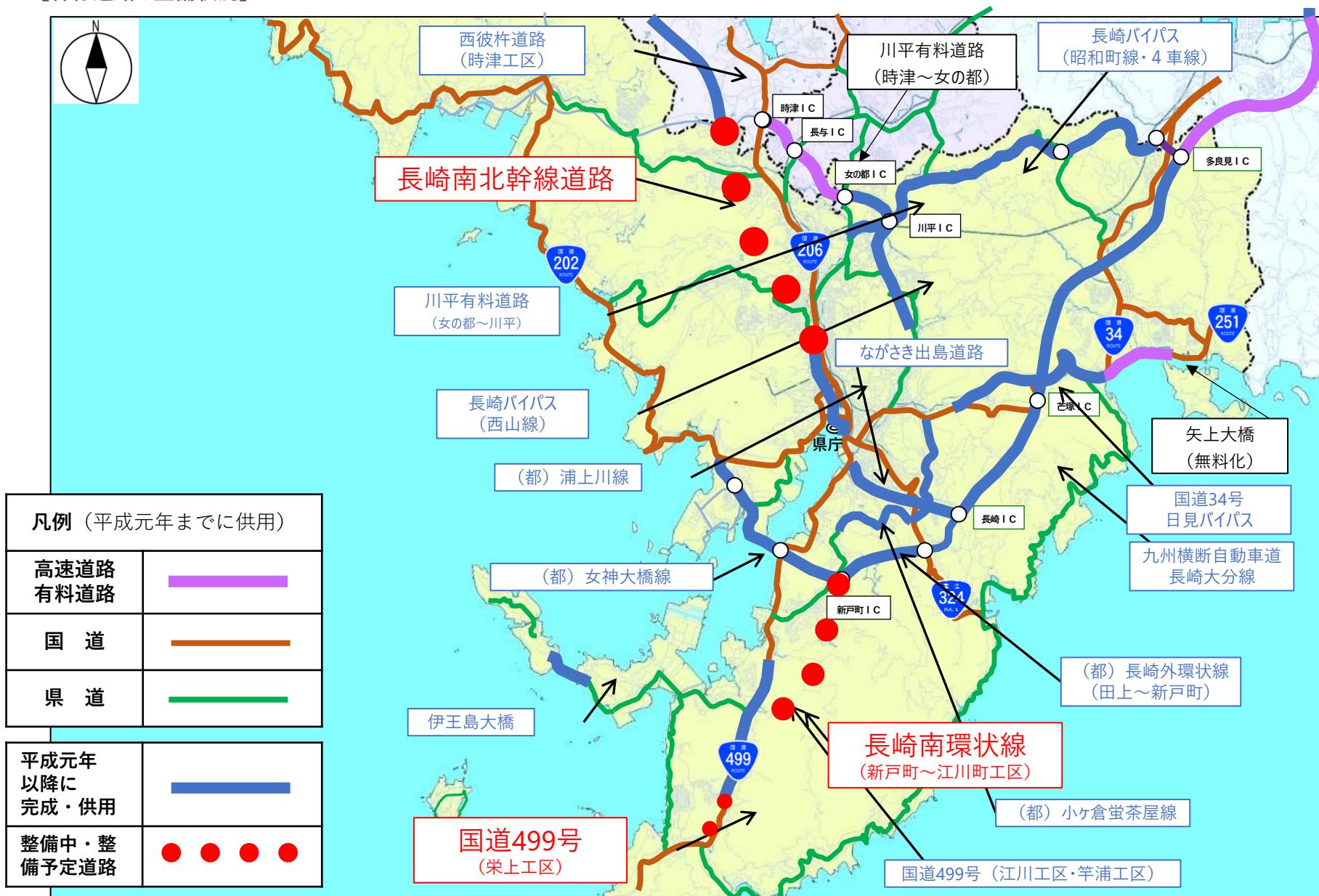


出典：建設白書（建設省、平成元年）

資料：建設白書（建設省、平成元年）

出典：国土交通省「令和3年度 一般交通量調査結果WEBマップ（可視化ツール）」

【幹線道路の整備状況】



D 都心部と周辺部のつながり

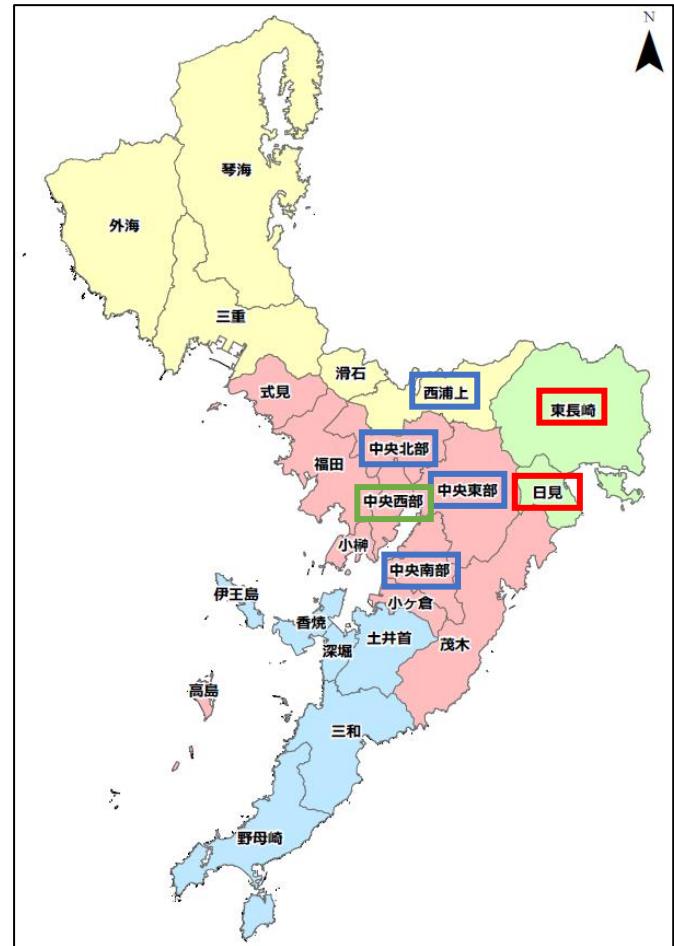
現状

【人流データ分析：長崎市民で都心部に通勤する者の居住地（2019年5月、2024年5月平日）】

- 都心部通勤者は、主に「中央東部・南部・北部」「西浦上地区」に居住
 - 中央西部地区は、都心部に近いものの、通勤者数の割合は高くない
 - 東部地域の都心部通勤者の減少傾向が強い

都心部通勤者の居住地

地域	地区	2019年（平日）		2024年（平日）		差 (2024年-2019年)	
		通勤者数(人)		通勤者数(人)			
		割合	割合	割合	割合		
中央	中央東部	8,116	31.0%	7,776	31.2%	0.2%	
	中央西部	1,209	4.6%	1,699	6.8%	2.2%	
	中央南部	3,931	15.0%	3,536	14.2%	▲0.8%	
	中央北部	3,641	13.9%	3,556	14.3%	0.4%	
	その他	1,502	5.7%	1,560	6.3%	0.6%	
	小計	18,399	70.3%	18,127	72.8%	2.5%	
	東長崎地区	1,726	6.6%	1,093	4.4%	▲2.2%	
東部	日見地区	497	1.9%	231	0.9%	▲1.0%	
	小計	2,223	8.5%	1,324	5.3%	▲3.2%	
	土井首地区	578	2.2%	778	3.1%	0.9%	
南部	三和地区	325	1.2%	426	1.7%	0.5%	
	その他	252	1.0%	417	1.7%	0.7%	
	小計	1,155	4.4%	1,621	6.5%	2.1%	
	西浦上	2,916	11.1%	2,273	9.1%	▲2.0%	
北部	滑石	993	3.8%	969	3.9%	0.1%	
	その他	501	1.9%	597	2.4%	0.5%	
	小計	4,410	16.8%	3,839	15.4%	▲1.4%	
	合計	26,187	100%	24,911	100%	-	



【市民意見】

道路交通

- 交通渋滞がひどい
- 道路整備が進まない
- 交通渋滞で外出を控えてしまう
- 地域の活性化につながる道路網がない

路線バスの利便性

- バスの便数が少なすぎる
- バスの便数が減り、買い物や通院、通学が不便に
- 最終便が早い
- バスの遅延時間や待ち時間が分かりづらい
- 行き先が分かりづらい

鉄道の活用

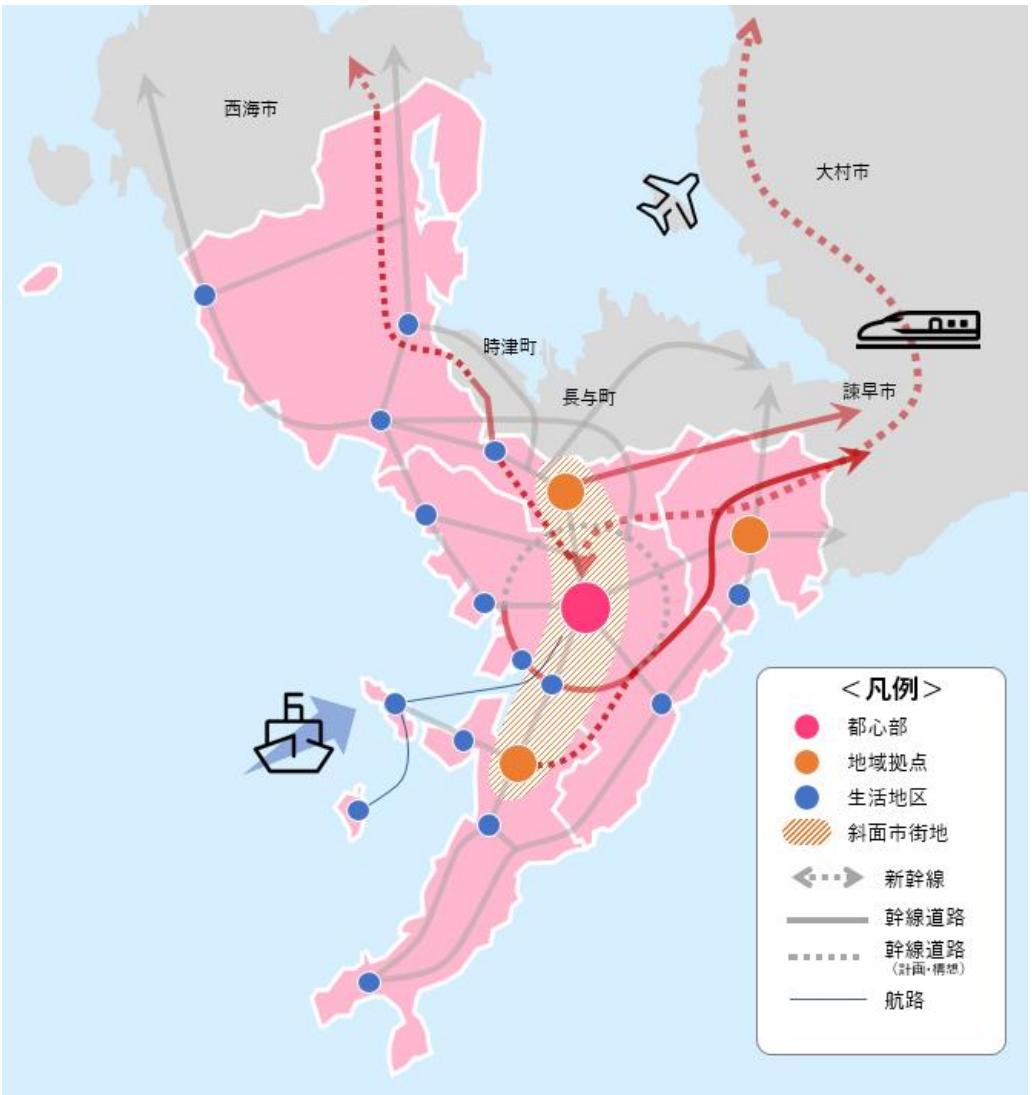
- ＪＲ駅までのアクセスが悪い
- ＪＲ駅はあるが便数が少ない
- ＪＲ駅が活用されていない

広域ネットワークの形成が進む

令和4年9月西九州新幹線（武雄温泉～長崎）が開業。現在は、新幹線のフル規格化に向けた動きや、松が枝国際観光船埠頭2バース化、西彼杵道路・長崎南北幹線道路の整備が進むなど、広域ネットワークの形成が進んでいる。

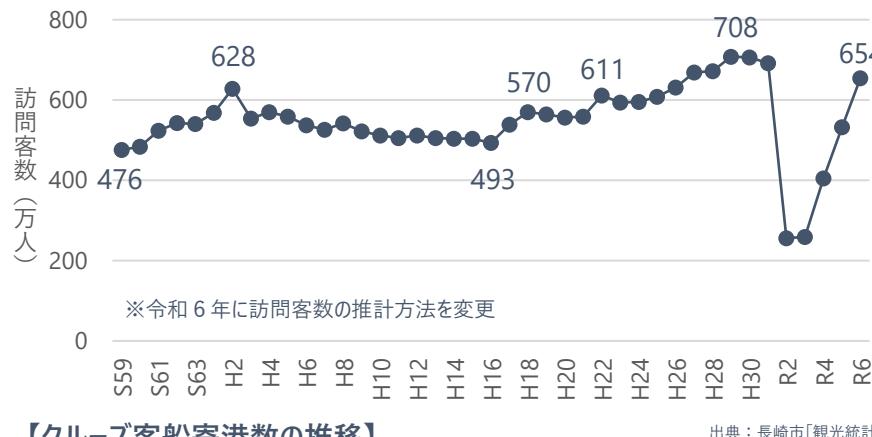
近隣都市への半導体関連企業の集積

近隣都市では、半導体関連企業の集積や洋上風力発電事業が進められている。



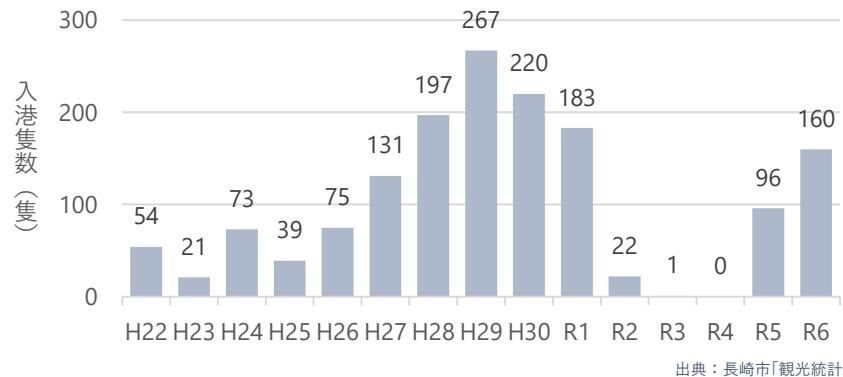
【訪問客数の推移】

- 平成29年に過去最高となる708万人に達する
 - 新型コロナウイルス感染症の影響により急激に落ち込んだが、現在は回復傾向にある



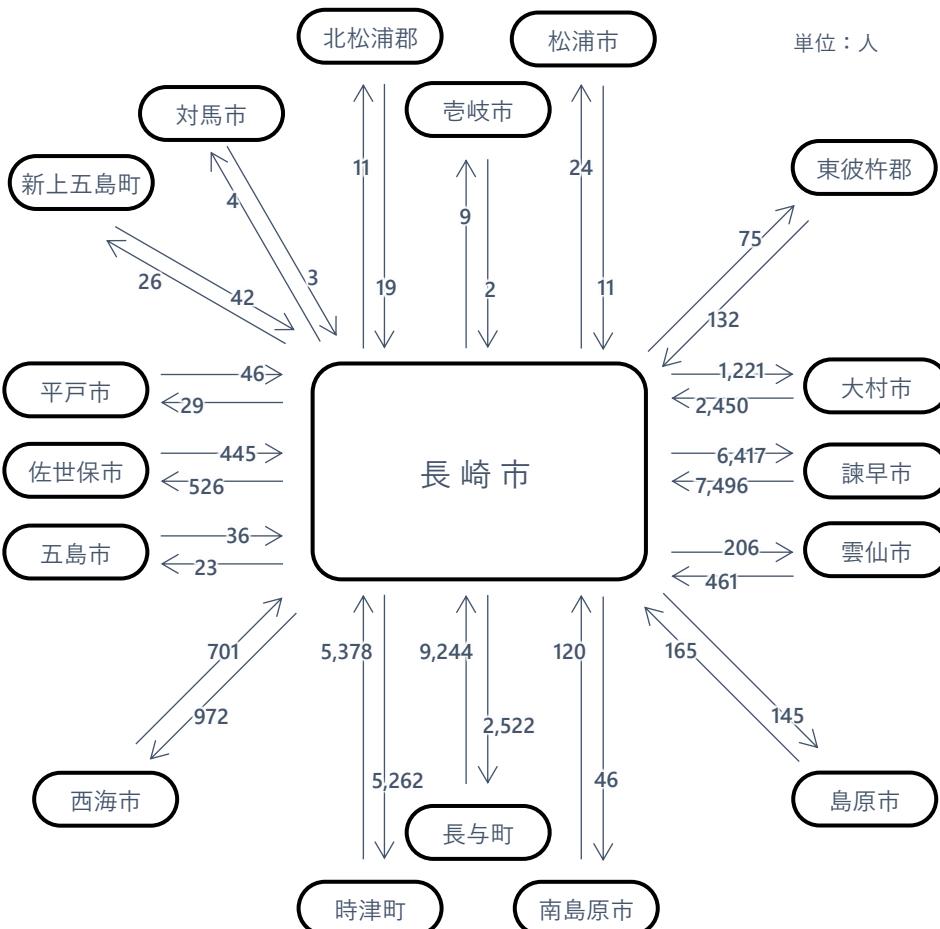
【クルーズ客船寄港数の推移】

- 平成29年に過去最高となる267隻に達する
 - 新型コロナウイルス感染症の影響により急激に落ち込んだが、現在は回復傾向にある



【15歳以上通勤者の流動状況（令和2年）】

- ・諫早市、長与町、時津町と人口流動のつながりが強い



出典：総務省「国勢調査」

【15歳以上通勤者数の推移】

- ・長崎市から諫早市への通勤者は増加傾向
- ・長崎市から時津町、長与町への通勤者は横ばい

居住地	勤務地	平成22（2010）年		平成27（2015）年		令和2（2020）年	
				増減率(対H22)		増減率(対H22)	
長崎市	諫早市	5,608	5,661	0.95%	6,417	14.4%	
	時津町	5,284	5,331	0.89%	5,262	0.42%	
	長与町	2,527	2,427	▲3.96%	2,522	▲0.20%	

出典：総務省「国勢調査」

【人流データ分析：長崎市民で、諫早市、時津町、長与町に通勤する者の主な通勤エリア】

- ・長崎市から諫早市に通勤する者の主な通勤エリアのうち、最も勤務者数の割合が高いエリアは「諫早インターチェンジ南側工業団地」
- ・長崎市から時津町に通勤する者の主な通勤エリアのうち、最も勤務者数の割合が高いエリアは「三菱電機、七工区工業団地」
- ・長崎市から長与町に通勤する者の主な通勤エリアのうち、最も勤務者数の割合が高いエリアは「イオンタウン長与、高田駅周辺」

<諫早市>			<時津町>			<長与町>		
No	主な通勤エリア	勤務者数割合※	No	主な通勤エリア	勤務者数割合※	No	主な通勤エリア	勤務者数割合※
1	諫早IC南側工業団地	27.5%	1	三菱電機、七工区工業団地	17.3%	1	イオンタウン長与、高田駅周辺	16.2%
2	アクロスプラザ周辺	8.3%	2	10工区商業施設集積地	15.0%	2	長崎商業、長崎高等技術専門校周辺	10.0%
3	西諫早産業団地	2.7%	3	イオン時津店周辺	12.0%	3	天満宮バス停周辺	5.5%

※各勤務エリア内の勤務者数÷長崎市からの勤務者の総数

出典：GEOTRA Activity Data

E 広域連携

現状

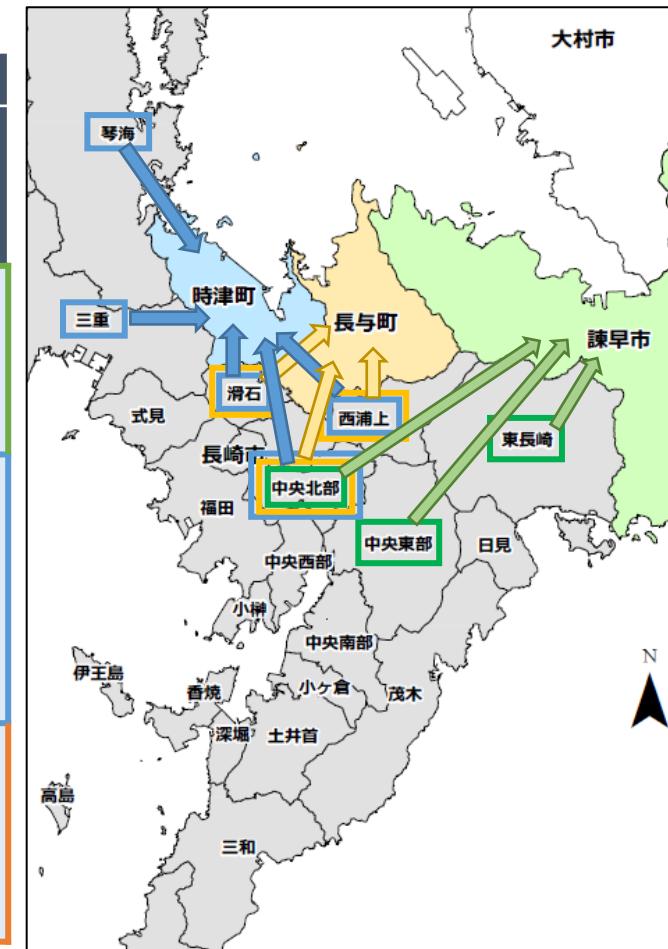
【人流データ分析：長崎市民で、諫早市、時津町、長与町の主要勤務エリアに通勤する者の居住地（2024年5月平日）】

- 諫早市勤務者は、主に「東長崎、中央北部、中央東部」に居住
- 時津町勤務者は、主に「中央北部、西浦上、滑石、三重、琴海」に居住
- 長与町勤務者は、主に「中央北部、西浦上、滑石」に居住

近隣都市の主要勤務エリアに勤務する者の主な居住エリア

主な勤務エリア	居住者数の割合※							
	中央地域		北部地域			東部地域		その他
	中央東部地区	中央北部地区	西浦上地区	滑石地区	三重地区	琴海地区	東長崎地区	
諫早市	諫早IC南側工業団地	12.8 %	13.1 %	5.2 %	5.5 %	4.3 %	0.6 %	36.6 %
	アクロスプラザ周辺							21.9%
	西諫早産業団地							
時津町	三菱電機、七工区工業団地	3.0 %	15.2 %	23.0 %	10.1 %	11.0 %	15.1 %	2.7 %
	10工区商業施設集積地							19.9%
	イオン時津店周辺							
長与町	協和電機工業周辺							
	イオンタウン長与、高田駅周辺	3.1 %	20.6 %	36.5 %	26.2 %	3.0 %	5.9 %	1.7 %
	長崎商業、長崎高等技術専門校周辺							3.0 %
	天満宮バス停周辺							

※地区別居住者数÷長崎市から各近隣都市に通勤する者の総数



【人流データ分析：長崎市民で、諫早市、時津町、長与町の主要勤務エリアに通勤する者の通勤手段・通勤時間（2024年5月平日）】

- 主な通勤手段は「車・バス」で、通勤時間は「20分以内」が多い

通勤手段（主な居住エリア⇒主な勤務エリア）

主な居住エリア		通勤手段の割合※1											
		<諫早市>				<時津町>				<長与町>			
		車・バス	鉄道	徒歩	自転車等	車・バス	鉄道	徒歩	自転車等	車・バス	鉄道	徒歩	自転車等
中央地域	中央東部	95.4%	4.6%	0.0%	0.0%	略				略			
	中央北部	100%	0.0%	0.0%	0.0%	66.0%	28.2%	5.5%	0.3%	72.6%	27.4%	0.0%	0.0%
北部地域	西浦上					92.7%	5.2%	2.0%	0.0%	71.4%	5.8%	22.8%	0.0%
	滑石	略				93.3%	0.0%	6.7%	0.0%	86.6%	3.8%	9.1%	0.5%
	三重					100.0%	0.0%	0.0%	0.0%				
	琴海					97.9%	0.0%	0.0%	2.1%				
東部地域	東長崎	99.7%	0.0%	0.0%	0.3%	略				略			

※1 通勤手段別勤務者数÷長崎市から各近隣都市に通勤する者の総数

通勤時間（主な居住エリア⇒主な勤務エリア）※通勤手段：車・バスの場合

主な居住エリア		通勤時間の割合※2											
		0-10分	11-20分	21-30分	31分以上	0-10分	11-20分	21-30分	31分以上	0-10分	11-20分	21-30分	31分以上
中央地域	中央東部	0.0%	90.3%	9.7%	0.0%	略				略			
	中央北部	1%	50.4%	48.9%	0.0%	0.0%	85.9%	14.1%	0.0%	51.9%	48.1%	0.0%	0.0%
北部地域	西浦上	略				25.2%	72.3%	2.5%	0.0%	90.3%	9.7%	0.0%	0.0%
	滑石					30.0%	70.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	三重					0.0%	78.1%	21.9%	0.0%				
	琴海					28.6%	58.3%	13.1%	0.0%				
東部地域	東長崎	31.8%	67.9%	0.3%	0.0%	略				略			

※2 通勤時間別勤務者数÷長崎市から各近隣都市に通勤する者の総数

【人流データ分析：県外居住者の県内観光地の訪問状況（2019年5月、2024年5月休日）】

長崎県内の主要観光地別訪問人数・訪問割合（長崎市除く）

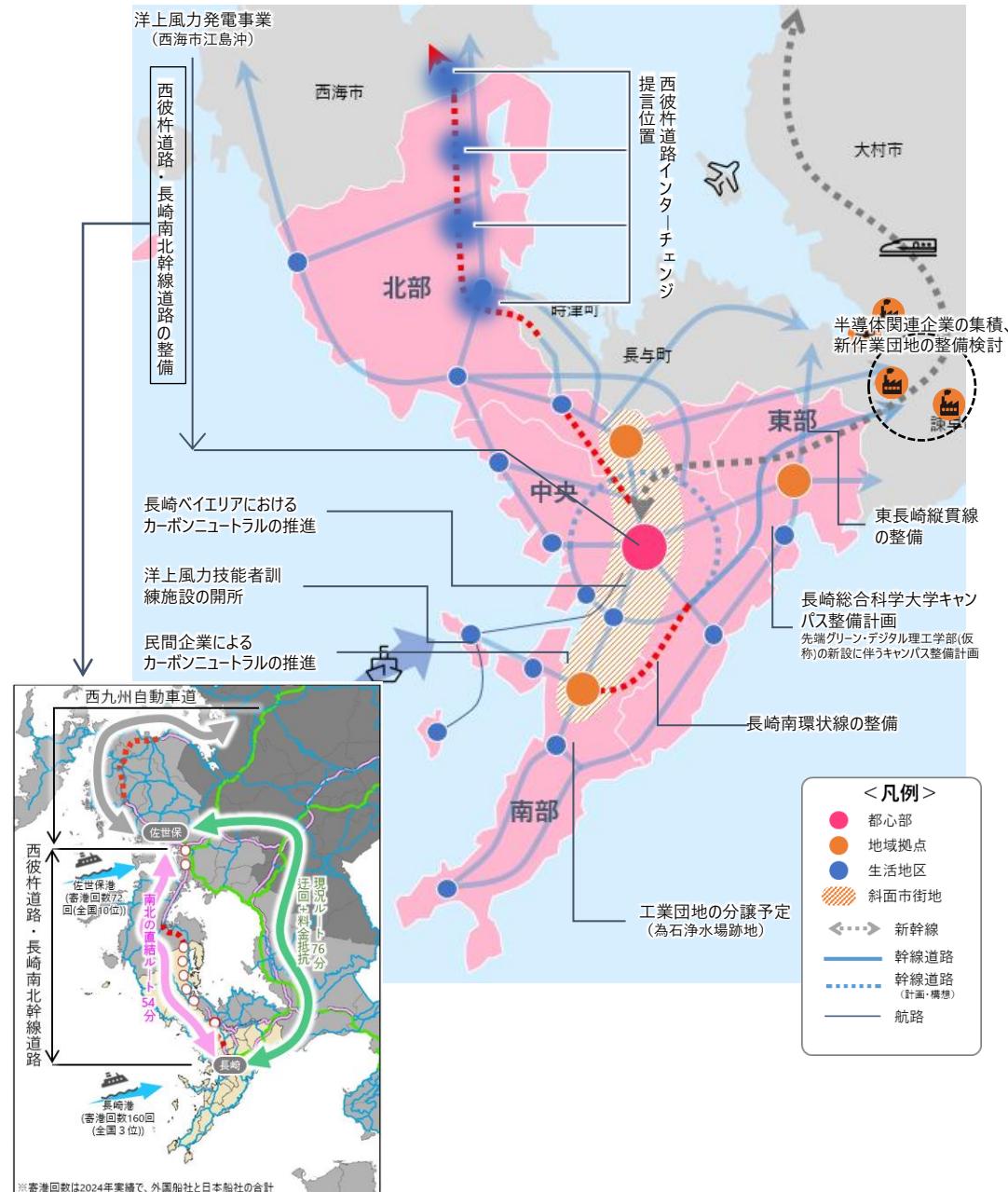
市町名	観光地名	2019年（休日）		2024年（休日）	
		訪問割合※1	左記観光地訪問者 の長崎市訪問率※2	訪問割合※1	左記観光地訪問者 の長崎市訪問率※2
佐世保市	ハウステンボス	61.3%	7.3%	57.5%	10.5%
雲仙市	雲仙温泉	11.2%	15.1%	11.6%	20.0%
	小浜温泉	4.1%	13.2%	5.6%	17.5%
その他県内主要観光地		23.3%	—	25.3%	—
総数		100%	—	100%	—

※1 各観光地訪問人数÷県内各観光地訪問人数の合計

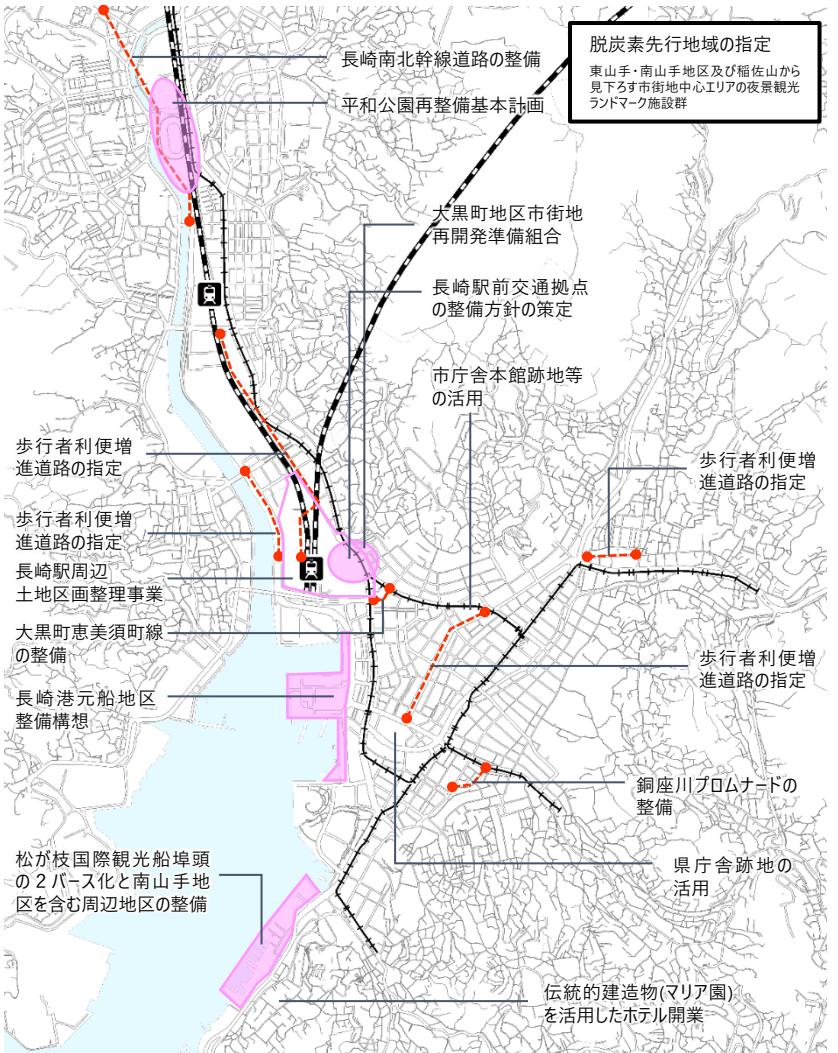
※2 各観光地訪問人数のうち長崎市内に訪問した人数÷各観光地訪問人数

本市のまちづくりに関する最近の主な動き

全域



都心部



まとめ

現状整理や本市のまちづくりに関連する主な取組みを踏まえ、エリア・ネットワークのポテンシャルを整理します。

A 都心部

- 高次な都市機能や多様な魅力がコンパクトに集積した集客拠点
- 100年に一度と称されるまちづくりにより、さらなる交流拡大が期待

B 地域拠点・生活地区

中央

- 都心周辺に位置し、自然に恵まれ、世界遺産構成資産等を有す
- 海洋関連産業を活かした新分野の取組みも見込まれる

北部

- 海・山・川といった自然に恵まれ、世界遺産構成資産などを有す
- 道路整備によるアクセス向上で、居住地の魅力や交流拡大が期待
- 重要な漁港や農林業事業所が集積し、広域道路を活用した企業誘致も期待

C 斜面市街地

- 地形的制約から暮らしやすさに課題があるが、特徴的な眺望や静謐な環境、通風・採光といった斜面地ならではの魅力がある

D 都心部と周辺部のつながり

- 長崎市内の各エリアは公共交通でつながるとともに、都心部から車で1時間圏内にある
- 道路整備により、各エリア間のつながりの強化が期待

E 広域連携

- 新幹線や松ヶ枝国際観光船埠頭2バース化、広域幹線道路網の活用により、さらなる交流人口の増加や近隣都市の産業との連携強化が期待。



Chapter 3 長崎市のまちの可能性とまちづくりの考え方

この章では、第2章で把握した現状を基に、以下の2点について整理します。

- ・ 長崎市のまちの可能性
- ・ テーマごとのまちづくりの考え方

A 都心部

高次な都市機能が集積する集客拠点

歴史・文化、スポーツ、国際色
豊かなまちなみなど多様な魅力

B 地域拠点・生活地区

一定の都市機能が各地域の拠点に集積

中央	都心周辺に位置し、自然環境に恵まれる
北部	海・山・川といった自然環境に恵まれ、道路整備で居住地の魅力向上も期待
東部	長崎と諫早中心部の中間に位置し、大学や近隣都市と連携したまちづくりに期待
南部	マリンアクティビティ等を体験できる自然環境に恵まれ、道路整備で居住地の魅力向上も期待

中央	世界遺産構成資産、海の駅など
北部	世界遺産構成資産、道の駅夕陽ヶ丘など
東部	ペンギン水族館、長崎街道（シーガーロード）など
南部	リゾート施設、恐竜博物館など

C 斜面市街地

居住誘導区域※	地形的制約が小さく、居住を誘導する安全で暮らしやすいエリア
自然共生区域※	空地を活用し、眺望・通風・採光といった斜面地の魅力を活かしたゆとりある居住を許容するエリア

斜面市街地ならではの特徴的な眺望

多様な暮らし・過ごし方

豊富な観光資源

各拠点につながりがある

広域交通網の充実

E 広域連携

- 西九州新幹線（武雄温泉～長崎）の開業
- 松が枝国際観光船埠頭2バース化
- 広域道路の整備（西彼杵道路・長崎南北幹線道路、長崎南北環状線）

D 都心部と周辺部のつながり

- 公共交通網の発達（公共交通徒歩圏人口カバー率8割）
- 広域道路の整備（西彼杵道路・長崎南北幹線道路、長崎南北環状線）
- 光回線の整備



3-1：長崎市のまちの可能性

多様な暮らし・過ごし方



豊富な観光資源



広域交通網 の充実



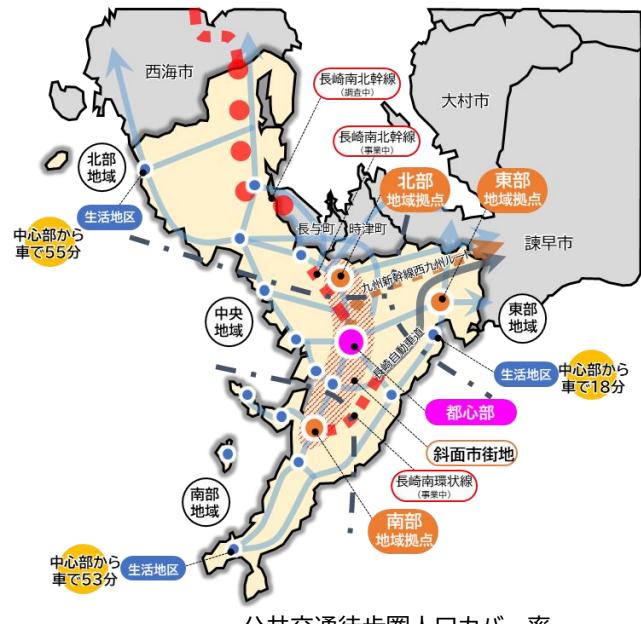
長崎市のまちの可能性

国外含め多様な人々と
交流・活動できる！

多様な暮らし・過ごし方を
選択できる！

様々な場所で生活サービスを
享受しやすい！

各拠点につながりがある



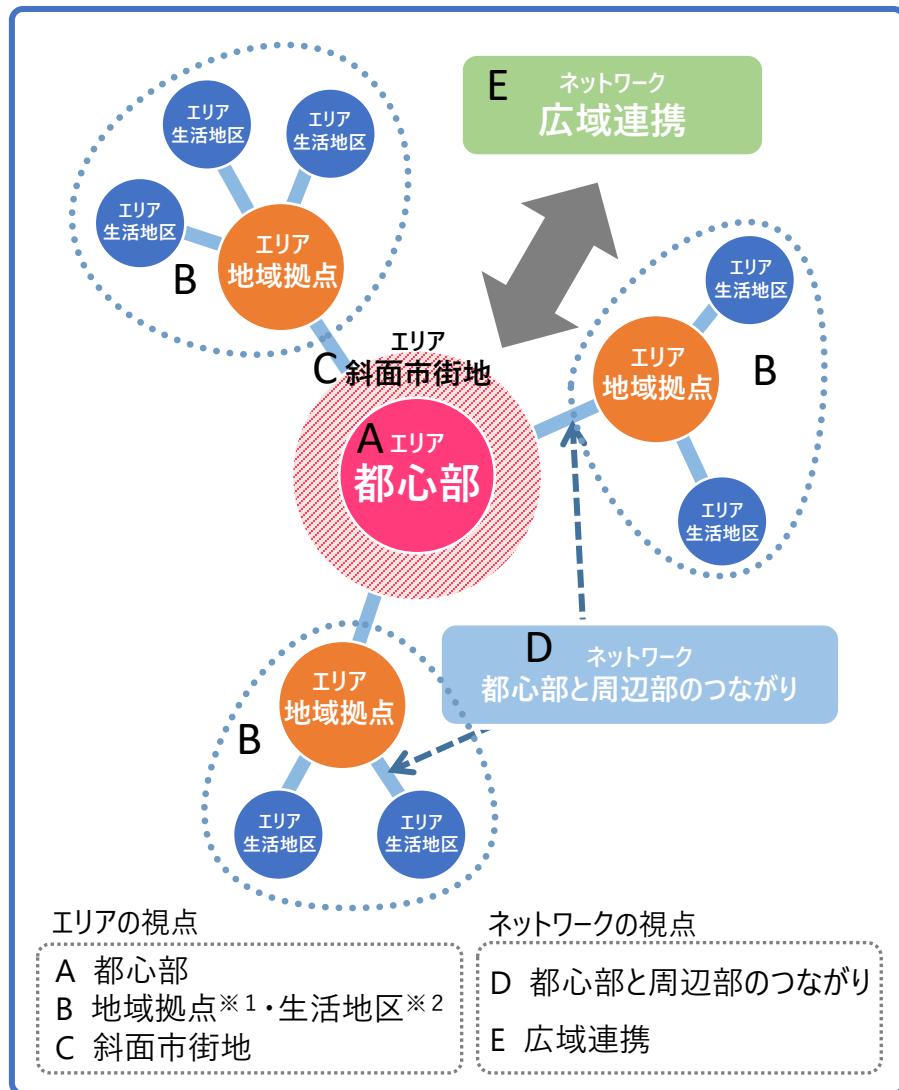
市内全域で大容量高速の
データ通信が利用可能

区分	カバー率(%)
全国平均	41
地方都市圏	74
概ね50万人	62
概ね30万人	48
長崎市	80

長崎市がもつ強みや可能性を最大限活かした取組みをしていく！

みらいの長崎に向けた、エリアとネットワークの視点ごとのまちづくりの考え方

将来都市構造を踏まえ、5つのテーマ（エリア・ネットワークの視点）を設定



多様な魅力が多くの人・企業をひきつけ、長崎独自の暮らし・過ごし方を選択できる、だれもが安全・安心に暮らせる長崎づくり

エリアの視点

A

都心部

人、企業、投資を呼び込む
求心力の核となるエリアづくり

B

地域拠点・
生活地区

豊かな自然などの魅力を感じ、
地域ならではの暮らし方や過ごし方が
できるエリアづくり

C

斜面市街地

眺望の良さや静かな環境などの魅力を
感じ、斜面地ならではの暮らし方や過ご
し方ができるエリアづくり

D

都心部と周辺
部のつながり

だれもが円滑に移動でき、
どこに住んでも十分な生活サービスを
受けられるネットワークづくり

E

広域連携

広域で連携しながら、観光客や働く人、
住む人を呼び込むネットワークづくり

※1 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

※2 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

Chapter 4 取組みの方向性、参考事例集

この章では、第3章で整理したエリア・ネットワークごとのまちづくりの考え方と、現状分析や市民意見などを踏まえ、
テーマごとに「まちづくりの方針」と「取組みの方向性」を記載しています。また、関連する他都市の参考事例を掲載しています。

A 都心部

人、企業、投資を呼び込む求心力の核となるエリアづくり

主な状況や問題点

方針

【現状】

場所によっては、交流や多様な活動を生み出す空間が不足

魅力的な回遊動線や交通結節機能が不足

歴史文化等の多様な資源がコンパクトに集積

特にまちなか（浜町）の歩行者通行量が減少

商業業務系建物の減少

長崎駅周辺は60分以上滞在人口が増加傾向で、浜町周辺は減少傾向

【市民意見など】

- 人が自然に集う場所がない。
- 芸術などを共有・披露する場や若者が遊ぶ場所が少ない。

- 歩道が歩きにくい、休憩場所や街路樹が少ない。

- 浜町に行かなくなった。
- 臨海部で買い物が完結する。

- 「交流」という言葉に留まらず、出会いを意図的に創出することが重要。
- 若者やチャレンジする人材を集め、地元企業や人材との交流を仕掛け、まちを魅力的に変えていくことが必要。

- お店を楽しみながら歩ける環境があると良い。

- 観光と暮らしの間には文化やクリエイティブな要素が融合しやすく、これをテーマにしたまちづくりやビジネスの発展が期待される。

方針Ⅰ

交流や多様な活動を生み出そう

方針Ⅱ

人を中心の楽しい都市空間を創出しよう

方針Ⅲ

エリアの価値創造に取り組もう

A 都心部

人、企業、投資を呼び込む求心力の核となるエリアづくり

方針 I 交流や多様な活動を生み出そう

取組み方向性

① 居場所づくりや交流が生まれる空間の創出

市民や来訪者が心地よく過ごせる場所や交流が生まれる空間の創出。

取組みイメージ

取組みのポイント

試行を重ねながら使われる空間づくり

民間等 | 社会実験等の取組みに連携・協力
民有地での居場所づくりや交流空間づくりの実装を検討など



行政 | 社会実験等を通じ、空間に求められるニーズの把握
居場所づくりや交流空間づくりの実装推進など

※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。

関連する市民意見

●世代を超えてつながりがあるまちになってほしい●来訪者から刺激をもらえるまちになってほしい●海外との交流が活発なまちになってほしい●若者の第3の居場所をつくってほしい●気軽にイベントを開ける交流スペースがほしい●官民連携し、民間企業の施設などにおいても若者のたまり場をつくる●浜町に気軽に立ち寄れるまちなか広場があると良い●みち遊びができる仕組みをつくれると良い

兵庫県神戸市

東遊園地の再整備 ~賑わいのある人が主役の公園へ~

▶ 東遊園地の概要

- 神戸市中心部に位置する約2.7ヘクタールの都市公園。市民の憩いの場やイベント会場（神戸ルミナリエ、阪神淡路大震災1.17のつどい等）としても利用されている。
- 神戸市では、「都心・三宮再整備」の取組みの中で、回遊性向上の拠点としてさらなる日常的なにぎわいや利活用の創出を図るため、東遊園地の再整備を行いました。

<東遊園地の位置>



参考事例

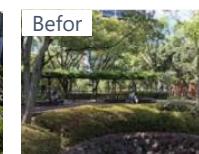
▶ 社会実験を重ね、再整備プランを検討

- 再整備の検討にあたり、民間と連携しながら、芝生化実証実験やにぎわい創出事業（名称：アーバンピクニック）といった社会実験を実施。
- 社会実験の結果を、東遊園地再整備検討委員会にフィードバックし、再整備のプラン検討を行う。

▶ Park-PFIの活用と公園全体のリニューアル

- 2019年には施設設置と20年間の運営を基本とした公募設置管理制度（Park-PFI）※の事業者を公募。
- 2021年10月から東遊園地の再整備に着手し、北側エリアとにぎわい拠点施設（URBAN PICNIC）の整備が完了し、2023年4月にリニューアルオープン。2025年4月には「みちひろば」の水景施設の一部をオープンし、多くの市民の憩いの場として利用されている。

Park-PFIで民間事業者が設置したにぎわい拠点施設
「URBAN PICNIC」



※公募設置管理制度：都市公園でカフェやレストランなどを設置して運営する代わりに、その周辺の広場や園路などを一緒に整備してもらう制度。

出典：神戸市「東遊園地の再整備」を基に長崎市作成

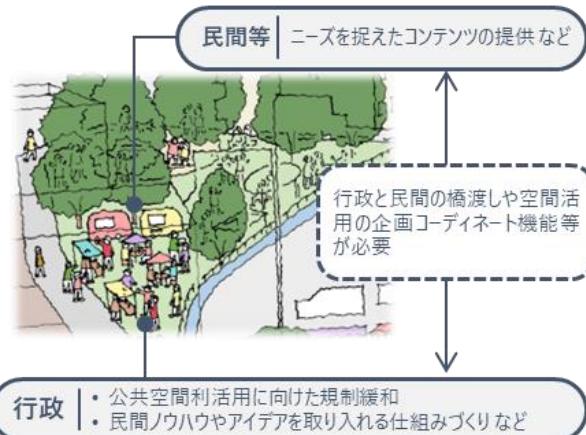
方針 I 交流や多様な活動を生み出そう

② 公共空間や低未利用地などの柔軟な活用

公共空間やオープンスペース、低未利用地などを多様化するニーズなどを踏まえて柔軟に活用。

取組みのポイント

民間等が力を発揮しやすい仕組みづくり



※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。

●民間の空き地などを、世代間のつながりが生まれるフリースペースや、観光客が休憩できる空間として活用する取組みが必要
●公園や道路をたまり場として活用

富山県富山市 民間活力を取り入れた公園の管理 ~富山城址公園~

富山城が象徴的な市を代表する公園だが...

利用者が低迷し、維持管理費に対するパフォーマンスの低さが課題

城址公園は市中心部に位置し、広大な面積を有する総合公園。富山城が象徴的な市を代表する公園だが、公園利用者が長く低迷し、維持管理費に対するパフォーマンスの低さが課題であった。



民間活力を取り入れコストパフォーマンスと賑わい創出を

富山城址公園パークマネジメントの導入

民間のアイデアや活力を導入し、公園全体を総合的かつ戦略的に一括管理するパークマネジメントを導入。維持管理費縮減や来園者数増加、中心市街地の賑わい創出を目指す。

公園のビジョンやコンセプトを提案！ / 維持管理費の縮減 / 来園者数の増加

中心市街地の賑わい創出

官民連携の可能性を調査するトライアル・サウンディングの実施

トライアル・サウンディングとは？

民間事業者に公共施設を暫定的に使用してもらい、実際の集客性や採算性を確認していただく取組み。

事業者のメリット

- 官民連携事業に参加する判断材料が得られる
- 施設利用者のニーズを確認できるなど
- 事業者が参加しやすい公募条件の検討が可能になる
- 官民連携事業を盛り上げる気運を醸成できるなど

自治体のメリット

トライアル・サウンディング実施状況



トライアル・サウンディングのその後

指定管理者として、トライアル・サウンディングに参加した2グループが共同で参画し、様々な取組みを推進している。



出典：富山市「官民対話のススメ～新しい官民連携のカタチ～」を基に長崎市作成

Check ~参考事例における連携・協働の工夫~

✓官民対話を通じた環境づくり

トライアル・サウンディングを通じて官民連携の機運を高め、民間事業者が参画しやすい環境を構築しています。

✓対等なパートナーシップの実践

行政は民間の意見を聞くだけではなく、実現可能な提案は確實に反映し、対等なパートナーとして協働しています。

✓能動的な提案と機会創出

民間事業者には、行政の動きを待たず、柔軟な発想で積極的に提案し、新たな機会を創出する姿勢が求められます。

※実施主体へのヒアリング等により長崎市作成

A 都心部

人、企業、投資を呼び込む求心力の核となるエリアづくり

方針 I 交流や多様な活動を生み出そう

取組み方向性

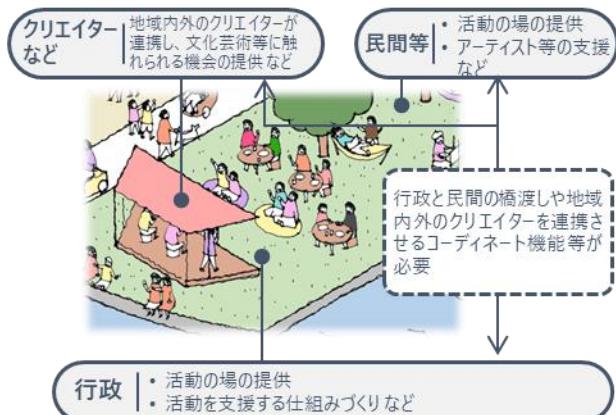
③ スポーツや文化芸術などを活用した賑わいの創出

スポーツ、音楽、アートなど、まちづくりと親和性の高いコンテンツを活用した賑わいを日常的に創出する取組みの推進。

取組みイメージ

取組みのポイント

地域内外のクリエイターなどの活動の場の確保と連携の仕組み



※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。

関連する市民意見

- 創作活動が溢れるまちになってほしい
- 創造的な活動ができるまちになってほしい
- 文化の香りあふれる長崎になってほしい
- エンターテインメントを享受できるフリースペースをつくる
- 学生が集まりやすい新大工商店街に文化・芸術を発信できる場をつくる
- アートに触れられる機会の創出
- 芸術や音楽のイベントを増やす
- 多様な文化に触れられる空間をつくる
- 行政お墨付きのアーティスト登録制度
- プロスポーツチームがあることは大きな魅力

兵庫県神戸市

K O B E まちなかパフォーマンス

アーティストの活動機会の創出やまちの魅力向上

➤ K O B E まちなかパフォーマンスとは

- 審査に合格したアーティスト（登録アーティスト）が、まちなかの神戸市公認の場所で、音楽演奏やダンス、大芸道などのパフォーマンスを披露できる制度です。
- アーティストの活動機会の創出や市民が文化芸術やエンターテインメントに気軽に触れられる機会の創出、まちの魅力向上を目指しています。



KOBE
まちなか
パフォーマンス
KOBE MACHINAKA PERFORMANCE

参考事例

➤ 公認会場の募集

- 公共空間だけではなく、広く音楽演奏やパフォーマンスを行う場を随時募集している。

<会場の条件>

- 神戸市内の屋外空間（公開空地、商店街など）のほか、屋内でもイベントスペースなど日常的に市民が自由に入り出しができる開かれた空間であること。
- ミュージシャン等の登録アーティストが屋外ライブ等のパフォーマンスができること。
- 原則、登録アーティストが投げ銭やCD等の物販ができること。
- 無償で会場使用できること。
- パフォーマンス時に、現場管理や警備誘導などの人員配置が不要なこと。等

出典：神戸市「K O B E まちなかパフォーマンス」を基に長崎市作成

Check ~参考事例における連携・協働の工夫~

✓ 各主体が得意分野で力を発揮する役割分担

行政

- アーティストの審査・登録
- 公認会場の認定と公共施設の提供
- 活動時のアーティスト負担の軽減(警察協議などの各種手続きを一括実施)

※実施主体へのヒアリング等により作成

民間

- 民間施設の会場提供
- 各種イベント等への登録
- アーティストの出演依頼などによる支援

アーティスト

- 文化芸術・エンターテインメントに触れる機会の創出
- 市民への文化的な価値の提供

方針Ⅱ 人中心の楽しい都市空間を創出しよう

取組みの方向性	① 人に優しく緑を感じる空間の創出 道路空間再編や歩きやすい歩道整備など、人中心の安全・安心・快適な道路空間の創出。	② 沿道の魅力向上 建物の1階をまちに開かれた空間とするなど、沿道の魅力の向上。	③ 空間の柔軟な活用 多様な用途や使い方に対応できる道路空間とし、地域の賑わいを創出。	④ 移動の支援 まちの賑わいを感じながら移動できる手段の導入。
取組みイメージ	<p>整備前</p> <p>整備後</p> <p>背景画像出典: 松山市「みんなで歩いて暮らせるまちづくり(街路整備)」</p> <p>行政 • 道路空間の再構築 • 公共空間を活用できるルールの見直しなど</p> <p>民間 緑の維持 (アダプトプログラム※)など ※アダプトプログラム: 市民と行政が協働で進める「まち美化プログラム」</p> <p>民間・行政 持続可能なモビリティ運行など</p> <p>沿道事業者 • 沿道空間の魅力向上 • 歩行空間の活用など</p> <p>行政と民間の橋渡しや空間活用の企画コーディネート機能等が必要</p>			
関連する市民意見	<ul style="list-style-type: none"> 人が歩きやすいまちになってほしい 子連れのお母さん、障害者、高齢者の方々など、だれもが歩きやすいまちになってほしい 歩きやすい過ごしやすい道路空間に再編する 中島川に桜並木を整備 美しい緑が多いまちになってほしい 主要観光地や駅周辺、ランドマーク周辺の歩道に木陰がほしい コンパクトな市街地を活かした歩きたくなるまちづくりをしてほしい 子どもが散歩できるような日影があると良い 回遊しやすい、回遊が生まれる通りがあると良い まちなかまで人の流れを生み出すようとおりをつくる <ul style="list-style-type: none"> まちの一等地や商業地に建つマンションの1階部分は、販売サービス業を誘導 			
<p>※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。</p>				

A 都心部

人、企業、投資を呼び込む求心力の核となるエリアづくり

方針 II 人を中心の楽しい都市空間を創出しよう

愛媛県松山市 賑わいと交流を育む広場を備えた道路へ再整備 花園町通り

松山市が目指すまちづくり ~「歩いて暮らせるまち松山」~

松山市では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成に取組んでいます。

その実現に向け、中心市街地では、安全に歩いて、健康で、生き生きと暮らせる、そして賑わいを生み出す空間の創出を目的に、都市機能を高める拠点とネットワークの整備を進めています。



「花園町通り」を“賑わいと交流を育む広場を備えた道路”へリニューアル

花園町通りは、「歩いて暮らせるまち松山」のシンボルロードです。かつての賑わいを失いつつあった花園町通りを舞台に、人を中心の空間を目指し、公民学が一緒に模索し「広場を備えた道路」に整備。

● 整備前の状況

通行量の減少や空き店舗の増加に加え、放置自転車やアーケードの老朽化などが発生。



● リニューアルまでの過程 ~公民学の連携~

有識者・交通事業者・行政等の懇談会や、住民・学生等によるワークショップを開催するなど、様々な関係者が参画し、公民学の連携でリニューアルに取組む。

● 整備後の効果

歩行者通行量は約2倍 マルシェイベントなどで賑わう



賑わいと交流の場づくり



出典：松山市「花園町通りリニューアルパンフレット、みんなで歩いて暮らせるまちづくり（街路整備）」を基に長崎市作成

埼玉県さいたま市 公民連携プラットフォーム
アーバンデザインセンター大宮（UDCO）

アーバンデザインセンター大宮（UDCO）とは

- 大宮駅周辺のこれまでのまちづくりや国土づくりの方向性を踏まえ、市民、行政、企業、教育・研究機関など、様々な主体が連携してまちづくりを推進する基盤として、2017年3月に設置。
- 大宮駅周辺地区戦略ビジョンの計画区域（大宮駅周辺の約190ha）を対象に活動を展開。



UDCOのプロジェクトの一例

おおみやストリートテラス

パブリックスペースで大宮らしい新たな過ごし方を創出することを目的とした取組み



年1、2回開催。マーケットを中心に、ミュージック、トークイベント、遊び場、休憩スペースなどのパブリックスペースを用意。

ストリートプランツ

植木生産者とまちの緑化を繋ぐことを目指した公民連携の取組み。市場に流通する前の植木を、まちにストックできる仕組みで運営。



グリーンインフラの社会実装を推進するため、地元金融機関等の民間企業や都市整備公社、公園緑地協会、市と公民連携プラットフォームを設立。みどりとともにある大宮の豊かなライフスタイルの実現を目指している。



ストリートワードローブ（古着のマーケット）の様子

UDCOの基本理念と役割

基本理念 「産+官+学+民」の連携

【産】

民間企業による独自性と専門性 自治体やNPOなど地域社会に 大学や研究機関などの知識や技術 市民やまちづくり団体など地域の活性化をかかげた役割を担う

【官】

自治体やNPOなど地域社会に 大学や研究機関などの知識や技術 市民やまちづくり団体など地域の活性化をかかげた役割を担う

【学】

大学や研究機関などの知識や技術 市民やまちづくり団体など地域の活性化をかかげた役割を担う

【民】

市民やまちづくり団体など地域の活性化をかかげた役割を担う

3つの役割

まちの姿を創造する

大宮に係わるすべての人が共有できるまちの将来像を創造します

まちの魅力を育てる

東日本を超えて全国から注目される大宮を目指すまちの魅力や価値、ブランド力の向上を図ります

まちの変化を伝える

まちのプロモーターとしてこれから更に魅力的に変化していく大宮の姿を世界中に発信します

出典：「UDCO -さいたま市」、「UDC initiative」、国土交通省「官民連携まちづくりポータルサイト」を基に長崎市作成

A 都心部

人、企業、投資を呼び込む求心力の核となるエリアづくり

方針Ⅱ 人中心の楽しい都市空間を創出しよう

宮崎県宮崎市

乗って楽しい、見て楽しい、そして便利
まちなか回遊モビリティ

➤ グリーンスローモビリティ「ぐるっぴー」

- 宮崎市では、郊外の大型商業施設進出により、市街地の求心力が低下。
- そこで、宮崎駅西口再開発にあわせ、駅からまちなかへの賑わい波及を目的に、グリーンスローモビリティを導入。まちのシンボルとして人気を集めています。



<グリーンスローモビリティの特徴>



<運賃・運行コース>

- 1乗車100円（小学生以下は無料）
- まちなかを平日15分間隔（一部時間帯を除く）、休日12分間隔で運行しており、毎月4千人以上の方が乗車。



<運営体制・仕組み>

- 宮崎市まちなかグリスロ運行協議会（関係する8団体で構成）が実施主体となり、宮崎交通株式会社へ運行を委託。
- 宮崎市が運行経費を補助（4／5上限 ※予算の範囲内）。

出典：宮崎市「グリーンスローモビリティ「ぐるっぴー」について」、環境省「全国のグリスロ導入事業事例集」を基に長崎市作成

Check ~参考事例における連携・協働の工夫~

✓ スモールスタートで関係者を段階的に巻き込む

社会実験などの小規模な取組みから始め、徐々に企業などを巻き込み、協賛パートナーを獲得するなど、継続的な運行を推進。また、子どもをターゲットとした取組み（小学生以下無料、グッズ販売等のイベント）で、親子連れを中心にリピーターを獲得している。

※実施主体へのヒアリング等により作成

✓ 協賛企業との対話の場

協賛企業と行政による意見交換・交流の場を設定し、連携を強めている。

A 都心部

人、企業、投資を呼び込む求心力の核となるエリアづくり

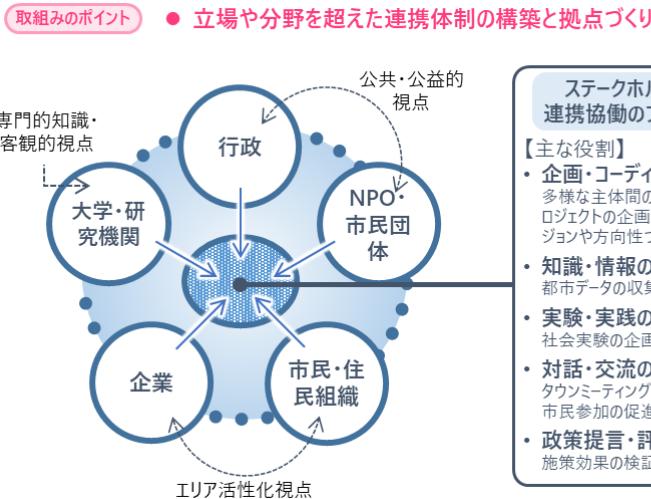
方針Ⅲ エリアの価値創造に取り組もう

取組みの方向性

① エリアの価値を維持・向上させる体制の構築

様々な主体が連携し、良好な環境の保全とエリア価値の維持・向上を目指す体制の構築。

取組みイメージ



※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。

市民意見・まちづくりの動き

●まちのコーディネートスペースやコーディネーターがいる場所を確保●まちづくりを普段から話す場所があるまちになってほしい●まちの担い手を育成するシステムが必要●新しい取組みを行うにしてもプレイヤーがいないため、プレイヤーを増やす仕組みが必要●図書館や大学、文化施設などをより市民に開かれた創造の場にする

愛媛県松山市 公民連携プラットフォーム
松山アーバンデザインセンター（UDCM）

▶ 松山アーバンデザインセンター（UDCM）とは

組織概要

UDCMは、「公・民・学」が連携するまちづくり組織です。アーバンデザインセンター（UDC）の理念に基づき、松山市中心市街地に拠点を構えています。



▶ UDCMのプロジェクトの一例

空間デザインマネジメント

アーバンデザイン・スマートシティスクール松山

地域資源を生かし、新たな公共空間の構想と計画を実践する参加型学習プログラム。受講生は、対象とする敷地の歴史的成り立ちなどを踏まえた実践的なまちづくり活動を学ぶ。

専門的な知見に基づき、都市空間の将来像の検討や都市整備及び民間開発事業に対するアドバイスを行なっています。



プログラムデザイン

都市空間の利活用や市民活動に関わるまちづくりプログラムを企画・実施しています。

松山市中心市街地賑わい再生社会実験 ~「みんなのひろば」と「もぶるテラス」の管理・運営と効果検証~

- 松山市のまちなかでは空洞化に伴い、人々が回遊しなくなり、賑わいがなくなってしまうことが懸念されている。
- そのため、中心市街地の賑わいを再生する手法を検証するため、まちなかの青空駐車場や空き店舗を、期間限定で「みんなのひろば」と「もぶるテラス（フリースペース）」を設置する社会実験を実施。
- UDCMでは、松山市からの委託を受け、施設の管理・運営と効果検証を行っている。

整備前の様子



みんなのひろば（音楽イベントの様子）もぶるテラス



効果検証

- 周辺道路の人通りは、ひろば・テラス設置前後で、最大3.5倍に増加。
- アンケート回答者のうち、約5割の方が「ひろば・テラスができて非常に良かった」と回答。

出典：「松山アーバンデザインセンター」を基に長崎市作成

A 都心部

人、企業、投資を呼び込む求心力の核となるエリアづくり

方針Ⅲ エリアの価値創造に取り組もう

神奈川県横浜市

創造性をまちづくりに生かす創造都市施策

都市の新しい価値や魅力を生み出す「創造都市施策」の誕生

みなとみらい21地区

開港以来横浜の中心であった関内地区など

特色ある商業施設などの整備によって賑わいが創出

西洋建築や近代建築などが少しづつ姿を消し、横浜らしい風景が薄れ、オフィスビルの空室率も増えるなど、経済・文化の両面で活力が失われつつあった

クリエイティビティ（創造都市）という考え方方に着目

芸術や文化のまちづくりを生かすことで、都市の新しい価値や魅力を生み出す「創造都市施策」が生まれる

創造性を中核に据えた様々な事業を展開

創造界隈拠点

創造的な活動を行う民間事業者と共同して、歴史的建造物や倉庫、公共空間等を「創造界隈拠点」として活用。



助成・支援

アーツコミッション・ヨコハマ (ACY)



芸術不動産

関内・関外地区の空き物件を、スタジオやアトリエ、ギャラリーなどの民設民営型のアーティスト・クリエーター活動拠点として活用することで、アーティスト・クリエーターの集積やまちの活性化を図る「芸術不動産事業」を進めています。



出典：横浜市「文化芸術創造都市・横浜」を基に長崎市作成

Check ~参考事例における連携・協働の工夫~

※実施主体へのヒアリング等により長崎市作成

✓ 多様な主体をつなぐ中間支援機能とネットワーク形成

文化芸術と社会を横断的につなぎ、文化芸術活動を通じた地域資源の再発見や地域課題の解決を図る。

中間支援機能の充実

市民・民間企業・NPO・アーティスト・クリエーターを支援する体制を強化している。

人材ネットワーク形成の推進

創造的活動を行う人材同士をつなぐネットワークづくりを推進している。

参考事例

B 地域拠点・生活地区

豊かな自然などの魅力を感じ、地域ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

現 状 ・ 問 題 点

【現状】

生活サービス関連事業所の減少

生活地区居住者は、地域拠点で一定の生活サービスを享受

都市計画区域内の1人当たり都市公園面積は基準以上

公共施設の再編が進められている

路線バスの減便・路線廃止

県内への主な転出理由は「居住環境」

空き家が多い

市内全域で光回線が利用可能

豊かな自然や世界遺産構成資産が存在

【市民意見】

- 自宅近くのお店が無くなり不便。
- 遊び場が少ない、ニーズを反映できていない公園が多い。
- 廃校舎等の既存ストック活用が課題
- 免許返納した後の移動手段が少ない。
- 交流できる場がない。
- 中心地から離れた地域の生活の質が低下している。

- 若者が住みたいと思う住宅が少ない。
- 子育てしやすい環境になってほしい。
- テレワークなど多様な働き方ができる環境整備を求める意見が多い。

- 自然や観光資源を活かしきれていない。
- 周辺部にも多くの魅力がある。
- 都心部にはない魅力がある。
- 交流人口を波及させるように考えてほしい。

方 針

方針 I

暮らしやすさを確保しよう

方針 II

魅力ある暮らし方・過ごし方を提供しよう

方針 III

豊かな自然など地域の魅力を活用しよう

B 地域拠点・生活地区

豊かな自然などの魅力を感じ、地域ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

方針Ⅰ 暮らしやすさを確保しよう

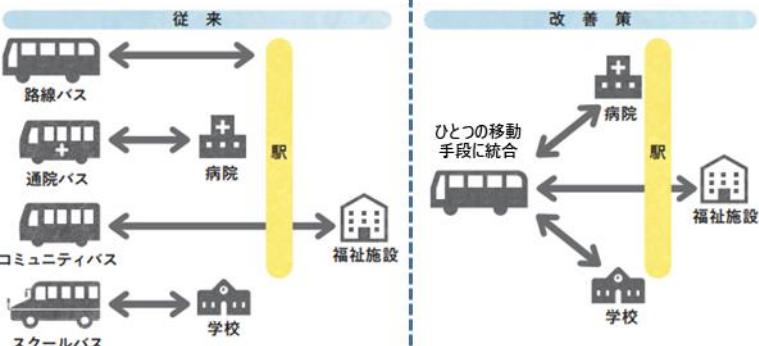
方向性	地域拠点関連	地域拠点関連
	① 都市機能の維持・向上	② 交通の要衝としての整備
	地域の生活を支える拠点として、商業や医療などの都市機能の維持・向上。	生活地区と都心部・近隣都市をつなげる交通の要衝として整備。
取組みのポイント		
<p>● 都市機能確保と乗継の利便性向上を一体的に推進</p> <p>都市機能と公共交通機能の一体化のイメージ</p>  <p>行政</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域生活を支える生活サービス施設の誘導 ・公的機能の立地・誘導など <p>民間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活サービス施設の立地・維持など <p>行政×交通事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の乗継拠点整備 ・路線再編など 		
※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。		
関連する市民意見		
<p>● 買い物が便利なまちになってほしい ● 様々な施設にアクセスできる生活しやすいまちになってほしい ● 地域医療に力を入れる ● 医療機能の充実を図る ● 都心部と生活地区をつなぐ交通整備の取組みが必要</p>		

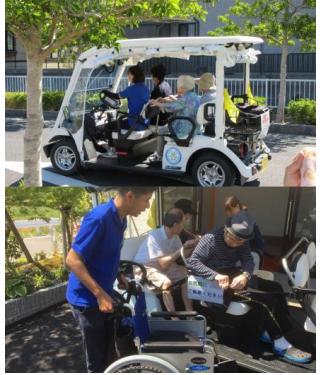
参考事例	埼玉県東秩父村 生活・交通・観光機能の一体化「和紙の里」ハブバスターミナル
和紙の里ハブ化構想 (H24～H25)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 東秩父村は、路線バスが地域の主要な移動手段で、村営バスと民間バスが運行していた。 ・ しかし、運転手不足や利用者の減少、運行経費の増大などが課題となっていたことから、村の中心に位置する体験型観光施設「和紙の里」のハブ（交通拠点）化構想が策定。 	
東秩父村地域公共交通再編実施計画 (H28)	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「和紙の里」ハブ化構想後、財政状況を考慮しながらも、住民や観光客の交通手段を確保することが必要と考え、公共交通再編と交通拠点施設の整備を計画した「東秩父村地域公共交通再編実施計画」を策定。 	
<p>① 村営バスと民間バスの統合</p> <p>② 「和紙の里」をハブとしたバス路線の再編</p> <p>③ 「和紙の里」の施設整備</p>	
<p>▶ 村営バスを廃止し、民間バスへ統合することで、運行経費の削減と運転手不足を解消。</p> <p>▶ 和紙の里をハブ（交通拠点）とし、4路線から3路線に再編することで、運行の最適化と乗り換えの利便性を図る。</p> <p>▶ 「和紙の里」にバスターミナルを設置とともに、直売所や宿泊施設などを併設し、日常生活や観光のための機能を集約した複合的な拠点に整備</p>	
	
出典：東秩父村「東秩父村における公共交通再編」を基に長崎市作成	

B 地域拠点・生活地区

豊かな自然などの魅力を感じ、地域ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

方針 I 暮らしやすさを確保しよう

方向性	地域拠点関連 生活地区関連
取組み内容	<p>③ 地区内の移動支援</p> <p>車がなくても移動できる手段の確保や体制の構築。</p> <p>取組みのポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 業種業態を超えた協力体制 ● デジタル技術の活用 <p>- 業種業態を超えた協力による地域内交通サービスの維持</p>  <p>出典：国土交通省「地域公共交通のリ・デザイン」を基に長崎市作成</p> <p>※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。</p>
関連する市民意見	<p>● 交通が不便な場所をつくりない ● 乗合タクシーの乗降場を増やす ● ライドシェアの推進 ● 高齢者の乗降を手助けする交通サービス ● コミュニティバスを増やす ● 便利で安く移動できる仕組みづくり ● ライドシェアの取組み ● だれもが気軽に外出できる仕組みをつくってほしい</p>

島根県松江市	社会福祉法人による移動手段の確保																
	社会福祉法人が高齢者の多い高台住宅団地でグリーンスローモビリティを運行																
	時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスであり、その車両も含めた総称です。																
参考事例	<table border="1"> <thead> <tr> <th>車両愛称</th><th>Re×hope</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>導入車両</td><td>カート型タイプ（4人乗り）×2台 カート型タイプ（7人乗り）×1台</td></tr> <tr> <td>運行地域</td><td>郊外住宅団地</td></tr> <tr> <td>運行目的</td><td>生活交通</td></tr> <tr> <td>運行形態</td><td>デマンド型 区域運行</td></tr> <tr> <td>運行日時</td><td>平日のみ 9:30～14:00</td></tr> <tr> <td>運賃</td><td>無償運行（12:30～14:00は運賃100円）</td></tr> <tr> <td>運行主体</td><td>社会福祉法人みづうみ エコ×ユーバーサルな松江のまちづくりを考える会</td></tr> </tbody> </table>  <p>経済的効果</p> <p>スーパーや診療所など 地域内での消費活動の増加 (地域拠点の維持)</p> <p>移動支援による 高齢者の外出機会の増加 (健康維持・介護予防)</p> <p>団地内を走る 車両の減少 (生活環境の改善)</p> <p>社会的効果</p> <p>環境的効果</p>	車両愛称	Re×hope	導入車両	カート型タイプ（4人乗り）×2台 カート型タイプ（7人乗り）×1台	運行地域	郊外住宅団地	運行目的	生活交通	運行形態	デマンド型 区域運行	運行日時	平日のみ 9:30～14:00	運賃	無償運行（12:30～14:00は運賃100円）	運行主体	社会福祉法人みづうみ エコ×ユーバーサルな松江のまちづくりを考える会
車両愛称	Re×hope																
導入車両	カート型タイプ（4人乗り）×2台 カート型タイプ（7人乗り）×1台																
運行地域	郊外住宅団地																
運行目的	生活交通																
運行形態	デマンド型 区域運行																
運行日時	平日のみ 9:30～14:00																
運賃	無償運行（12:30～14:00は運賃100円）																
運行主体	社会福祉法人みづうみ エコ×ユーバーサルな松江のまちづくりを考える会																
	<p><事業実施の特徴></p> <p>長期安定的な運営の工夫</p> <p>直接的な利用料金ではなく、広告収入や協賛、寄付という形で収入を得て、長期安定的な運営ができるように工夫</p> <p>高齢者や障害者の雇用の場を創造</p> <p>有償運行の運転者は社会福祉法人職員が担い、無償運行時は高齢ボランティアや障害者就労訓練対象者も採用し雇用の場を創造</p> <p>デジタル技術の活用</p> <p>車両にIoT機器を搭載し、ドライバーとオペレーターが通話できるほか、車両位置や車内外の様子をオペレーターが把握でき、管理や相乗り利用を容易に</p>																

出典：国土交通省「グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き」、環境省「グリーンスローモビリティ」を基に長崎市作成

方針Ⅰ 暮らしやすさを確保しよう

取組みの方向性	生活地区関連	
	④ 住民が集まりやすい場所の多機能な活用	生活地区の公共交通の乗継拠点など、住民が集まりやすい場所を多機能に活用。
取組みイメージ	<p>取組みのポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 段階的な拠点機能の充実と体制構築 <p>出典：内閣府「住み慣れた地域で暮らし続けるために」を参考に長崎市作成</p> <p>地域 持続的な地域運営組織づくり 行政 拠点機能の充実に向けた検討・実践など</p> <p>行政 組織運営や拠点形成の支援など</p> <p>※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。</p>	
関連する市民意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 買い物が便利なまちになってほしい ● 地域交流の場を増やす取組みが必要 ● 移動販売業への支援 ● 人々が気軽に悩みなどを話し合う場の確保が必要 ● 自宅近くでちょっとした買い物ができると助かる ● 生活サービスを改善してほしい 	

参考事例	宮崎県西米良村	拠点となる施設とバスを多機能に活用 ~ホイホイ便~
	事業実施の背景	西米良村内の小川地区は...
	<ul style="list-style-type: none"> ● 村中心部から車で約30分と、買い物できる場所が遠く、高齢化率も高い。 ● 村営バスの利用者数低迷、宅配事業者の集配効率低下などの問題も抱え、生活サービス維持のための仕組みづくりが課題に。 <p>買い物場所が遠い 高齢化率が高い</p> <p>バスの利用者数低迷 宅配事業者の集配効率低下</p> <p>→ 生活サービス維持のための仕組みづくりが課題</p>	<p>■ 村中心部（村所）と小川地区の位置関係</p> <p>● 中心拠点と「集落拠点」、そして拠点を結ぶバスに機能を集約</p> <p>● 中心拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・集落拠点（小川地区）とつながる人流・物流の拠点 <p>● 村営バス（交通事業者）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの空きスペースに宅配荷物を積み込み、人とモノを乗せた「貨客混載」運行 <p>● 集落拠点（委託配達員）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委託配達員が荷物を引き取り各戸へ配達 ・配達員は郵便物や住民から荷物を回収し、バスに積み込み <p>小川地区</p> <p>出典：西米良村「中山間地域における貨客混載「ホイホイ便」の取り組み」を基に長崎市作成</p>

B 地域拠点・生活地区

豊かな自然などの魅力を感じ、地域ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

方針 I 暮らしやすさを確保しよう

取組み性の方向性	地域拠点関連 生活地区関連
	⑤ ニーズを反映した憩い・遊び場の確保
	<p>小規模公園等を、住民ニーズを踏まえ再編・改善するなど、満足度が高い憩いや遊び場の確保。</p> <p>取組みのポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> 行政・民間の両者がWin-Winの関係を築き、民間活力を活用した公園の質の向上 住民ニーズを反映した公園ストックの再編と改善 <p>＜公募設置管理制度（Park-PFI）のイメージ＞</p> <p>出典：国土交通省「Park-PFI等の活用」を参考に長崎市作成</p> <p>※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。</p>
関連する市民意見	<ul style="list-style-type: none"> 子どもが遊べる場所の整備 子育て世帯向けの公園整備 公園・広場の全体的な見直し 公園を充実させる 子どもを安心して遊ばせることができる公園の確保 子どもも大人も一緒に楽しめる公園や施設を増やす取組みが必要 利用されていない公園が多いためテーマ別で公園の役割を設定する 日影がなく、遊具も暑くて遊べないため、ちょっとした日影があると良い 自然に触れあいながら遊ぶ施設が不足している 子どもが遊べる場所（全天候型など）があると良い

参考事例	大分県別府市 春木川公園整備運営事業
	<p>整備前の様子</p> <p>大分県別府市 春木川公園整備運営事業</p> <p>● 長期未着手となっていた公園用地を、公募設置管理制度(Park-PFI)を活用し、公園全体を整備・管理運営している。西側エリアは、立体都市公園制度を活用することで、公園機能とともに、商業機能も確保している。</p> <p>整備後の様子</p> <p>西側エリア</p> <p>施設：スーパー、サッカーコート、クラブハウス、駐車場</p> <p>東側エリア</p> <p>施設：飲食・売店、駐車場、広場、トイレ、管理事務所</p>
	<p>公募設置管理制度(Park-PFI)とは</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市公園において飲食店、売店等の公園施設（公募対象公園施設）の設置又は管理を行う民間事業者を、公募により選定する手続き 事業者が設置する施設から得られる収益を公園整備に還元することを条件に、事業者は都市公園法の特例措置がインセンティブとして適用される <p>条件：園路・広場等の公園施設（特定公園施設）の整備を一体的に行うこと</p> <p>出典：国土交通省「公募設置管理制度（Park-PFI）について」</p> <p>立体都市公園制度とは</p> <ul style="list-style-type: none"> 適正かつ合理的な土地利用の促進を図る上で必要がある場合には、都市公園の区域を立体的に定めることで、都市公園の下部空間に都市公園法の制限が及ばないことを可能とした制度。（都市公園法第20条） <p>A. 地下利用型 立体的区域 B. 屋上型 立体的区域 C. 人工地盤型 立体的区域</p> <p>A 地下利用型：公園の下に駐車場等を設けることが可能 B 屋上型：商業施設等の施設の屋上に公園を設けることが可能 C 人工地盤型：人工地盤の上に都市公園を設置することが可能</p> <p>民間活力により、市負担なしで新たな価値を創造</p> <p>● Park-PFIと立体都市公園制度を活用することで、市は建設事業費を支出せずに、公園整備や商業施設の誘致を実現した。市には、商業施設の土地使用料も入り、公園の維持管理費も削減している。</p> <p>出典：別府市「春木川公園整備運営事業」を基に長崎市作成</p>

B 地域拠点・生活地区

豊かな自然などの魅力を感じ、地域ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

方針 I 暮らしやすさを確保しよう

長崎市

横尾地区公園リニューアル

> 地区内の公園リニューアルに向けたワークショップ

- 長崎市の横尾地区の公園においては、施設の老朽化や少子高齢化により、住民の方々のニーズと施設の機能が適していない状況が見られていた。
- そこで、同地区の9つの公園の機能や設備のリニューアルを図るため、地域住民とのワークショップを開催。
- 今後の横尾地区の将来像や公園の使い方を住民の方々と一緒に考え、公園のリニューアルを進めている。

<中学生とのワークショップの様子>



<全体マップ>

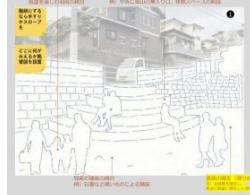
ワークショップに基づき公園の役割や設備・機能を整理



<パースや模型をもとに議論>

パースや模型を用いて、整備内容の議論や空間整備方針を検討

滑石3丁目下の



模型は、長崎大学工学部の学生らが作製

> リニューアルした公園



<山の木公園>



<横尾元村公園>

B 地域拠点・生活地区

豊かな自然などの魅力を感じ、地域ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

方針 II 魅力ある暮らし方・過ごし方を提供しよう

取組みの方向性

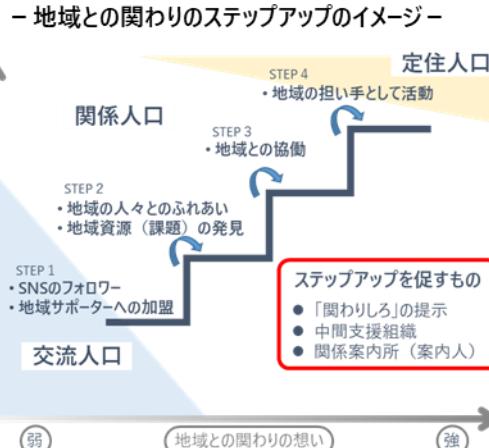
地域拠点関連 生活地区関連

① 地域再生の担い手の確保

住民に近い立場から地域再生に取組む担い手の確保。

取組みのポイント

- まちづくりへの関わり方のステップアップ



出典：総務省「関係人口の創出・拡大に向けた取組について」を参考に長崎市作成

※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。

- まちの担い手を育成するシステムが必要
- 人材育成や人材を発掘する仕組みが必要
- 地域を元気にする魅力的・特徴的な人材を活かす

埼玉県草加市

仕事につながる・母親とつながる・地域につながる
民間主体の「シェアアトリエつなぐば」

「シェアアトリエつなぐば」のコンセプト

仕事につながる

様々なクリエイターの集まる場
多くの刺激に囲まれ、良いものが生まれる環境

母親とつながる

働きながら母親同士のコミュニティが生まれる場
みんなで子供を見守りながら、女性が生き生きと働ける環境

地域につながる

地域のにぎわいが集まる場
世代、性別と分け隔てない多世代の人の交流が生まれる環境

▶ 母親が子連れで自由に働けるシェアアトリエ

- 住宅街の中の、公園に面した場所にある「シェアアトリエつなぐば」は、つなぐば家守舎株式会社が設置・運営されています。
- “欲しい暮らしは私たちでつくる”という想いのもと、2階建てアパートをリノベーションした「シェアアトリエつなぐば」には、個室、テーブル、カフェスペース、キッチン、屋外スペースなどからなるシェアアトリエがあり、子連れでも気兼ねなく利用できる場所を目指しています。

古い2階建てアパートをリノベーションした
「シェアアトリエつなぐば」

参考事例



畠の小上がりでは、子供たちが絵本を読んだり、遊んだり自由に過ごしている

▶ 利用者同士が子供を見守りながら仕事ができる
新しい日常をつくる

- 店内中央には、子供が自由に過ごせる小上がりの畠スペースがあり、店内のどこからでも子供を見守れます。
- そこにはたくさんの子供たちがいて、ここにいるすべての人が家族のように一緒に子育て、暮らし、仕事をしていく。そのような想いでつなぐばを運営されています。

公共空間とシェアアトリエつなぐばが一体となり
交流やにぎわいを生み出している

「シェアアトリエつなぐば」のきっかけ

- つなぐば家守舎株式会社の代表取締役小嶋氏が、草加市が主催したリノベーションスクールで、建築に関する講師を頼まれたことがきっかけ。そこで、当時、草加市の女性創業スタートアップ事業「わたしたちの月 3 万円ビジネス」に参加していた松村氏と出会い、女性が子連れで働ける場所をつくりたいという話を聞き、「シェアアトリエつなぐば」つくることにした。

出典：つなぐば家守舎「シェアアトリエつなぐば」を基に長崎市作成

関連する市民意見

B 地域拠点・生活地区

豊かな自然などの魅力を感じ、地域ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

方針 II 魅力ある暮らし方・過ごし方を提供しよう

取組み方向性

地域拠点関連 生活地区関連

③ 地域ならではのライフスタイルを実現できる環境づくり

都市と地方を行き来する二地域居住の実現など、地域の特性を活かしたライフスタイルを実現できる環境づくり。

取組みの
ポイント

● 住まい、なりわい（仕事）、コミュニティの課題解決

二地域居住のイメージ



市民

- 二地域居住への理解
- 二地域居住者の生活支援 など

民間等

- 行政と連携し、住まい、なりわい、コミュニティに関するハーダルの解決 など

行政

- 空き家等の流通促進や生活環境の整備、民間等と連携した二地域居住の負担軽減
- お試し居住支援 など

※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。

取組みイメージ

関連する市民意見

●自然を活かしたまちになってほしい ●緑あふれるまちになってほしい ●若者向けの低廉な価格の住宅を確保してほしい ●ワークライフバランスを実現できる取組みが必要

栃木県栃木市

空き家バンクや移住体験施設などを活用した二地域居住の推進

➤ 二地域居住の背景と必要性

二地域居住とは

主な生活拠点とは別の特定の地域に生活拠点をもうける暮らし方です。テレワークなどの多様な働き方の普及により、地方の活性化や都市部の過密緩和が期待されます。



出典：国土交通省「二地域居住推進の取組事例集」

移住と異なり、仕事や子どもの学校を変えずに地方暮らしを体験しやすいため、ハーダルが低いのが特徴です。栃木市では、移住の第一歩として二地域居住を推進しています。

➤ 栃木市の強みを活かした二地域居住のアプローチ

豊かな自然と新鮮な農産物



空き家バンクの活用

栃木市の空き家バンクは登録物件数が多く、低価格帯の物件も多数登録しており、購入価格を抑えた物件探しに最適。

約1時間で都心に行ける交通網



栃木市空き家バンクの実績

年度	登録物件数	利用登録者数 (市民／市外)	成約件数
H25	3	1 (0 / 1)	0
H26	14	17 (13 / 4)	9 (7 / 2)
H27	25	110 (43 / 67)	14 (7 / 7)
H28	86	221 (88 / 133)	45 (25 / 20)
H29	100	224 (119 / 105)	67 (36 / 31)
H30	114	332 (170 / 162)	80 (47 / 33)
R1	100	354 (167 / 187)	95 (48 / 47)
R2	104	331 (146 / 195)	90 (58 / 32)
合計	546	1,590 (746 / 844)	400 (228 / 172)

成約件数
日本一!成約件数
日本一!

移住体験施設で移住・二地域居住体験

移住体験施設を利用して栃木市での生活を体験できる。

- 1泊2,000円、最長1ヶ月30,000円の利用料
- 栃木市での生活を体験しながら物件を探すこともできる
- 利用時に通勤も可能、Wi-Fi完備でテレワークも可能



出典：栃木市「二地域居住へのアプローチ」を基に長崎市作成

方針Ⅲ 豊かな自然など地域の魅力を活用しよう

方向性 取組みの性	取組みイメージ	関連する市民意見
① 地域資源を活用した取組みの推進 公共施設などの余剰空間を活用したチャレンジショップなど、地域資源を活用した取組みの支援。	<p>取組みのポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ● チャレンジしやすい環境と支援する仕組み <p>公共空間等をチャレンジの場として活用するイメージ</p>  <p>民間等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・チャレンジの場の提供 ・行政と連携したチャレンジのサポート など <p>行政</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共空間をチャレンジの場として活用できるルールの見直し ・チャレンジの機会を創出し、サポートする仕組みづくり など <p>※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●スマールビジネスを始めやすいまちになってほしい ●使われていない公共施設を利活用出来る取組みを行ってほしい ●周辺部にお金を落としてもらえるような仕組みを考えてほしい ●一次産業の生産者のつながりをつくり、新たな魅力を創出する

参考事例
愛知県みよし市 公共・民間施設を使用したマルシェ ぶらり・みよし軽トラ☆マルシェ
<p>➤ ぶらり・みよし軽トラ☆マルシェとは</p> <ul style="list-style-type: none"> ●みよし市では、公共施設や民間施設を利用し、年間7回（5月から12月の間）軽トラックの荷台などを店舗に見立てた朝市を開催しています。 ●市内で作られた野菜や果物、加工品や雑貨など手作り品を販売できる場所を手軽に提供することで、地産地消の促進や地場産業の発展を目指しています。 ●多くの出店者（民間事業者）に参加いただけるよう、出店料を無料としています。 <p>〈軽トラマルシェの様子〉</p>     
出典：みよし市「ぶらり・みよし軽トラ☆マルシェ」を基に長崎市作成

B 地域拠点・生活地区

豊かな自然などの魅力を感じ、地域ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

方針Ⅲ 豊かな自然など地域の魅力を活用しよう

方向性 取組みの 方向性	地域拠点関連 ②地域の魅力に触れられる場の確保	既存建物や空き地等を活用した観光客を呼び込む滞在体験施設など、地域の魅力に触れられる場の確保。	
		取組みイメージ	関連する市民意見
	<p>利活用可能な空き家を活用するイメージ</p>  <p>出典：尾道市「空家等活用促進モデル事業」</p> <p>市民等 • 魅力的なコンテンツ提供や地域活力を引き出す取組み など</p> <p>民間 • 魅力的なコンテンツ提供や地域活力を引き出す取組み • 空き家や空き地等の持ち主と使いたい人をつなぐ取組み など</p> <p>行政 • 土地利用ルールの柔軟な見直し • 空き家や空き地等の流通促進 • 取組事例の発信・共有 など</p> <p>※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。</p> <p>● 地域資源を活かしたまちづくりを進めてほしい ● 一次産業に力を入れてほしい (ブランド化など) ● 一次産業の生産者のつながりをつくり、新たな魅力を創出する ● 周辺部にも交流人口を波及するよう考えてほしい ● 周辺部に交流人口を波及させるためには、小さなながらも様々な魅力をつなげ発信していく取組みが必要 ● 長崎の食や自然をもっとアピールすべき ● 空きスペースや公共施設を活用し、交流創出や多様な活動の実現を図ってほしい ● メインとした目的地以外にも追加の観光体験を提案できるといい ● 若者が自然に触れ合える新しい遊び場がほしい</p>		

参考事例	広島県尾道市 尾道市空家等活用促進モデル事業	利活用可能な空き家を地域活性化の核として活用		
		尾道市空家等活用促進モデル事業とは	※現在、モデル事業の募集は行っていません	
<p>✓ 利活用可能な空き家を地域資源として捉え、地域活性化の核として活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 実態調査で、半数を超える空家が利活用可能と判定。 ● 利活用可能な空き家等を地域資源として捉え、滞在体験施設、交流施設、体験学習施設、創作活動施設、文化施設などとして新たに活用する空き家等を地域活性化の核となる新しい拠点として広く発信し、交流人口の増加を図る目的で事業を進めるものです。 ● 地域活性化につながる空き家等の新しい活用方法を募集し、優れた提案に対して、改修等に必要な費用の一部を助成。 				
<p>モデル事業の事例</p> <p>■ 柿渋工房へ改修【柿尾道柿園】</p> <p>特産の柿をテーマにしたワークショップやカフェなどで、年間を通じて観光客等を呼び込む柿渋工房として改修</p>  <p>■ 地域・観光交流拠点へ改修【松翠園】</p> <p>元旅館の大広間を貸しスペースに改修し、地域行事やイベント、各種教室などに活用。幅広い年齢層が尾道の歴史文化を感じられる、地域・観光交流拠点として整備されている。</p>  <p>■ 簡易宿泊施設や地域情報発信拠点等へ改修【NPO法人アートベース百島】</p> <p>支所を改修し、1階は観光客や大学の研究室が滞在研修を実施するための簡易宿泊所として、2階部分はNPO法人の事務所で、地域情報発信施設として活用。</p> 				
<p>出典：尾道市「尾道市空家等活用促進モデル事業補助金」を基に長崎市作成</p>				

C 斜面市街地

眺望の良さや静かな環境などの魅力を感じ、斜面地ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

現状・問題点

方針

【現状】

多くの空き家が存在

平坦地と比べ地価が安い

車道幅員4メートル未満の道路が多い

多くの高齢者世帯が居住

眺望の良さなどを活かした民間事業者の取組みがある

【市民意見など】

- 買い物弱者対策や災害時の対応が課題
- 行政による住まいの誘導が必要
- 空き家はあるが住む場所がない
- 斜面地を区画整理し、若い人が適切な価格で住むまちになってほしい

- とにかく昇り降りが大変
- 車が入れない場所が多い
- まちに降りないと買い物ができない
- 斜面地から都心部に行きやすい移動手段を確立

- 斜面地からの眺望は観光資源として活用できる
- 斜面地からの景色を眺められる素敵なお店もある

方針Ⅰ

安全で暮らしやすい場所での暮らしを推進しよう

方針Ⅱ

斜面地に合った暮らしやすさを確保しよう

方針Ⅲ

斜面地ならではの魅力を活用しよう

C 斜面市街地

眺望の良さや静かな環境などの魅力を感じ、斜面地ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

方針Ⅰ 安全で暮らしやすい場所での暮らしを推進しよう

方針Ⅱ 斜面地に合った暮らしやすさを確保しよう

方向性 取組みの 性	方針Ⅰ 関連	方針Ⅱ 関連
	未利用ストックなどを活用した環境づくり	①既存ストックを活かした交通環境の改善
	空き地・空き家等を区画再編するなどし、市場価値のある住宅ストックなどを確保。	既存の道路インフラを活用し、車が通る道路を整備するなど、交通環境の改善。
取組みイメージ	<p>●安全・安心が確保された場所での空き地・空き家等を活用</p> <p>居住誘導のイメージ</p> <p>小規模な区画再編のイメージ</p>	<p>●専門家との連携体制</p>
関連する市民意見	<p>●若者・学生が住むまちになってほしい ●体力がある人や若者が、低廉な価格で斜面地に安く便利に住むまちになってほしい ●安全に暮らせる斜面地になってほしい ●斜面地を区画整理し、若い人が適切な価格で定住するまちになってほしい</p>	

※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。

奈良県生駒市	専門家が集まって空き家の流通促進 空き家流通促進プラットホーム
	空き家を売りたい！貸したい！でも、買い手が見つからない...
	空き家等実態調査を実施したところ...
空き家	売りたい・貸したいと考えている人が多い一方、「買い手が見つからない」「事業者の情報が欲しい」という声がある！
専門家	専門家が集まって空き家の流通を促進する 「いこま空き家流通促進プラットホーム」を構築！ /
参考事例	<p>いこま空き家流通促進プラットホーム</p> <p>プラットホームの構成</p> <p>3つの合わせ技が全国初！ /</p> <ol style="list-style-type: none"> 市が保有する空き家情報をプラットホームに提供 一つ一つの物件についてカルテを作成し、オーダーメイドで対応方針を提案 ③ プラットホームを中心に専門家が協力し、流通促進に向けた具体的な支援をワンストップで実施 <p>プラットホームによる流通支援の大きな流れ</p> <p>STEP① 空き家所有者（申込者） 空き家情報の提供</p> <p>STEP② 自治体 プラットホームの申込窓口で、空き家所有者の意向を聞き取り、プラットホームに情報提供</p> <p>STEP③ プラットホーム 案件に応じて適切な専門家が担当につき、売却・賃貸を支援</p> <p>申込者 空き家所有者</p> <p>自治体</p> <p>STEP①</p> <p>STEP②</p> <p>STEP③</p> <p>プラットホーム</p>

出典：生駒市「いこま空き家流通促進プラットホーム」を基に長崎市作成

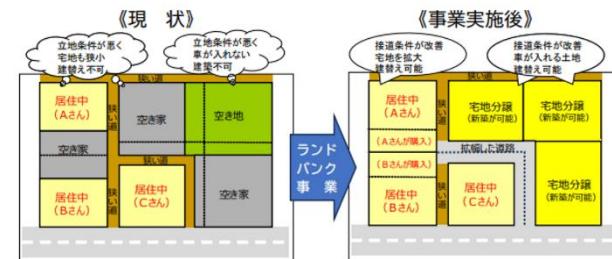
方針 I 安全で暮らしやすい場所での暮らしを推進しよう

広島県

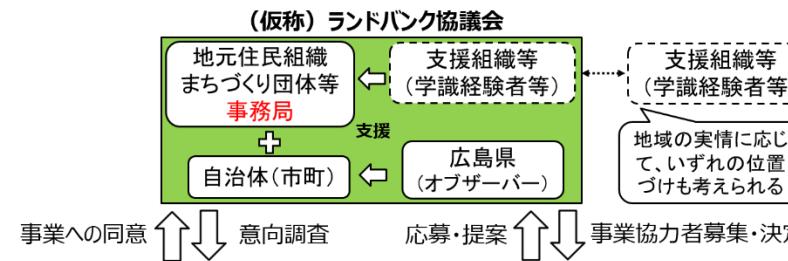
ランドバンク事業～空き地・空き家をコーディネート～

▶ ランドバンク事業とは

空き家・空き地などの未利用ストックを隣接地や前面道路と一緒に捉え、小規模での区画再編を連鎖させて、接道状況や土地形状の改善を図り、良好な居住環境整備につなげる事業



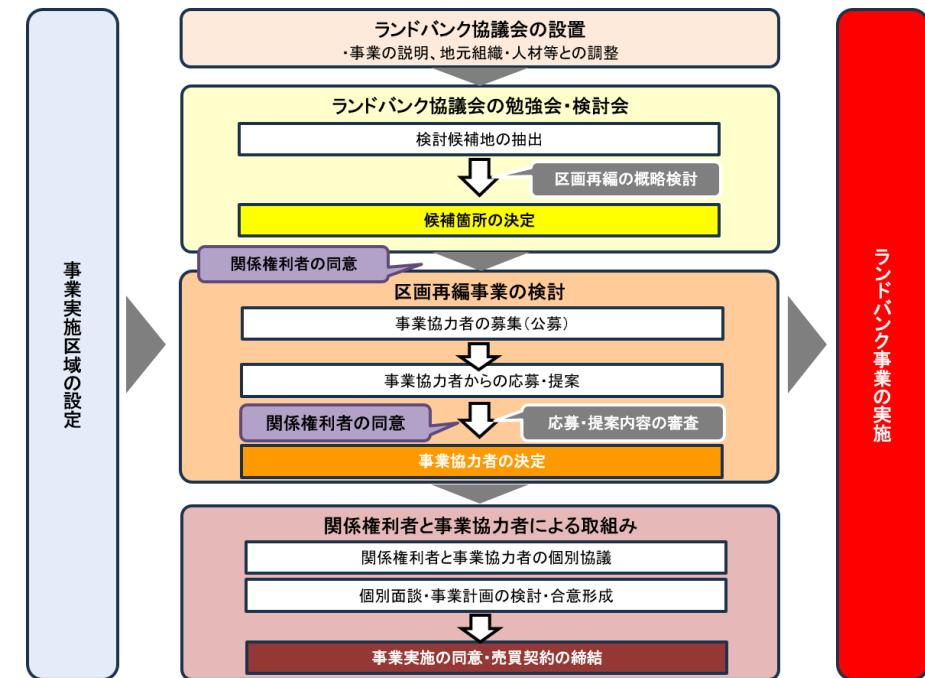
▶ ランドバンク事業のスキーム



ランドバンク事業の実施

- * 区画再編、道路等の整備
- * 宅地の取得、販売

▶ 大まかな事業の流れ



出典：広島県「行政・住民協働型のまちづくり（広島型ランドバンク事業）」を基に長崎市作成

Check ~参考事例における連携・協働の工夫~

✓ 地域の力を活用した情報収集

事業候補地の選定では、自治体データだけでは不十分であることから、地元住民組織に協議会に参画いただき、地域の実情に精通した情報を提供いただく仕組みを構築している。

※実施主体へのヒアリング等により長崎市作成

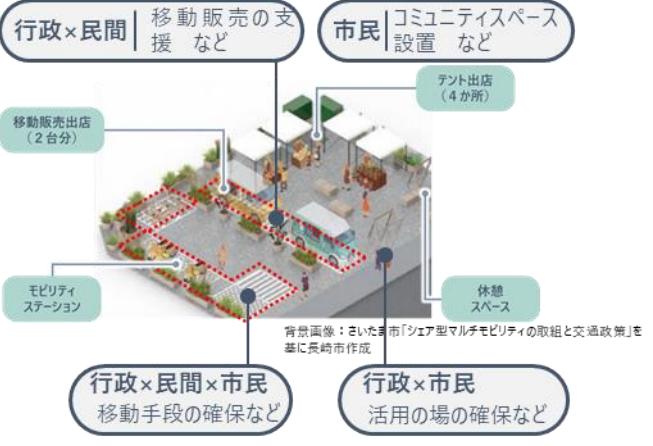
✓ 買い手ニーズの可視化による不安解消

民間事業者の「区画再編後に買い手がつかない」という懸念に対し、ワークショップで買い手ニーズの見える化を行っている。

C 斜面市街地

眺望の良さや静かな環境などの魅力を感じ、斜面地ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

方針Ⅱ 斜面地に合った暮らしやすさを確保しよう

取組みの方向性	②未利用ストックの多機能な活用	③移動の支援
	空き地などの未利用ストックの多機能な活用。	狭い道でも走行できるモビリティ等を活用した移動支援の導入促進。
取組みイメージ	<p>取組みのポイント ● 生活サービスを維持するための仕組み</p>  <p>※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。</p>	
関連する市民意見	<ul style="list-style-type: none"> ●斜面地の空き地活用 ●斜面地から都心部に行きやすい移動手段を確立 ●ドローン配送や移動販売車による取組み ●移動販売業の支援 ●車が入らない場所を次世代モビリティで移動 ●移動しやすいモビリティの導入 ●空き地を周辺住民の共有地として活用・管理 	

参考事例	埼玉県さいたま市 交通と生活サービスのプラットフォーム「大宮ぶらっと」
	<p>➢ モビリティのシェアリングステーションと商業施設を含む交流拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「大宮ぶらっと」とは、電動アシスト自転車やスクーター、小型電気自動車といったモビリティのシェアリングステーションと、移動販売出店スペースやテント出店といった商業機能が併設した、交通と生活サービスのプラットフォームです。 ●周辺エリアの回遊性向上や地域住民の交流促進などに寄与しています。  <p>出典:さいたま市「まちづくりにおける駐車場政策あり方検討委員会施設デザインWG シェア型マルチモビリティの取組と交通政策」を基に長崎市作成</p>
	

C 斜面市街地

眺望の良さや静かな環境などの魅力を感じ、斜面地ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

方針Ⅲ 斜面地ならではの魅力を活用しよう

取組みの方向性	斜面地の魅力を活用した取組みの支援
	<p>建物用途規制の緩和などにより、斜面地の魅力を活用する取組みの支援。</p> <p>取組みのポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ●市民や民間等の積極的取組の展開 ●まちづくりへの関わり方のステップアップ <p>眺望の良さなど斜面市街地の魅力を活かした取組みイメージ</p>  <p>市民等 魅力的なコンテンツ提供や地域活力を引き出す取組みなど</p> <p>民間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・魅力的なコンテンツ提供や地域活力を引き出す取組み ・空き家や空き地等の持ち主と使いたい人をつなぐ取組みなど <p>行政</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地利用ルールの柔軟な見直し ・空き家や空き地等の流通促進 ・取組事例の発信・共有など <p>※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。</p>
取組みイメージ	参考事例
●旧魚の町団地のようにチャレンジする人が集まるような場所になってほしい 良い景色を眺められる公園やお店、展望スペースがある場所になってほしい 若者向けのコワーキングスペースがあると良い●坂の上の歴史を大事にし、歴史的な建物を活用するまちになってほしい●空き家の活用の支援●斜面地の空き地の活用（コミュニティガーデン）●空き家・空き地を活用したい	<p>長崎市 さかのうえん（坂+農園）</p> <p>➤ さかのうえんとは</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「さかのうえん」とは、斜面市街地の空き地を地域資源と捉え、昔のように人の手が入った畑に戻しながら、そこに現代のニーズを織り込んでいく取組み。 ●まちづくり活動団体「長崎都市・景観研究所／null（以下、null）」を中心に、地元自治会や近隣の高校生など、様々な方々の協力を得ながら取組みを開発。 ●現在、長崎市の中新町をフィールドに地域コミュニティと連携し、5つのさかのうえんを運営している。  <p>➤ 事業の仕組み</p> <p>●地域の方から空き地の管理を受託し、市民農園として整備。貸し出し用区画を設け、市民に月500円で貸出を行っている。</p>  <p>➤ 多様な方々との交流の場に</p> <ul style="list-style-type: none"> ●借りている人同士で農作業後に収穫後の野菜をその場で調理し、交流を深めたり、また、収穫体験、植え付け体験などの学びの場としての提供や交流バーベキューなどのイベントなども不定期で開催している。 ●そのほか、長崎由来の野菜を栽培するなどして、伝統野菜の情報発信なども行っている。 

出典：長崎都市・景観研究所／null「さかのうえん」を基に長崎市作成

方針 III 斜面地ならではの魅力を活用しよう

岐阜県各務原市

地域の魅力を生かしたまちづくりを計画から実践まで体験するプログラム
まちづくり担い手育成支援事業

次世代のまちづくりの担い手が求められる

高齢化が進み、

次世代の担い手が求められている

若者が担い手として

一步を踏み出すきっかけが必要

まちづくり担い手育成支援事業

市に関わりを持つ若い世代が、実際に地域課題に取り組む人々のまちづくり活動に参加し、地域の巻き込み方や巻き込まれ方、課題の捉え方や活動の始め方などを体験するプログラム。

【これまでのプログラム】

＼若い世代が実際にまちづくり活動に参加する！／

年度	テーマ	講師
2017	KAKAMIGAHARA いっぽカフェ ～あの人のいっぽ～	(特非) せき・まちづくりNPOぶうめらん
2018	SELF BRANDING × KAKAMIGAHARA いっぽカフェ2018	同上
2019	ほかる、の？ ～規格外野菜を使ったカフェメニュー作りを体験～	(株)フォレストファーム
2021	「わたしの楽しい！」実現プロジェクト	長月
2022	自分でつくる、住んで楽しいまち	(株)ミユキデザイン
2023	那加商店街のまち歩きMAPをつくろう	(株)リトルクリエイティブセンター
2024	空き家を活かし、エリアを沸かす	つばさ商店
2025	DISCOVER KAKAMIGAHARA ～いつものまちに新しい発見を～	PEP UP CIRCLE

これまでに、延べ106人の参加者が、実際にまちに対して自身にできることを考えて取り組まれている。令和7年度は、令和6年度事業から内容を拡充し、計画から実践までを一貫して行う。

- 写真：空き家を生かし、エリアを沸かす（2024年度）

出典：各務原市「まちづくり担い手育成支援事業」を基に長崎市作成

1 長崎まちづくりのグランドデザイン
2050について（補足）

2 現状整理

3 長崎市のまちの可能性と
まちづくりの考え方

4 取組みの方向性、
参考事例集

5 用語集

83

D 都心部と周辺部のつながり

だれもが円滑に移動でき、どこに住んでも十分な生活サービスを受けられるネットワークづくり

現状・問題点

方針

【現状】

【市民意見】

広域道路の整備

(西彼杵道路・長崎南北幹線道路、長崎南環状線)

幹線道路に主要渋滞箇所が集中

公共交通機関の利用者数の減少

運転免許返納数の増加

路線バスの減便・路線廃止

- 交通渋滞で外出を控えてしまう。
- 都心部と生活地区のアクセスが悪い。
- 交通網の整備や渋滞対策を行ってほしい。

- 路線バスの減便が進み、生活が大変。
- 車がないと生活ができない。
- 免許返納したいができない。
- コミュニティバスがほしい。
- 便利で安く移動できる仕組みが必要。

方針Ⅰ

円滑な移動を支える道路・交通ネットワークを形成しよう

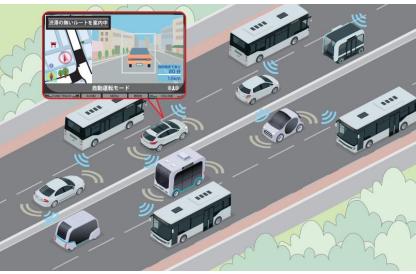
方針Ⅱ

だれもが快適に移動できる手段を確保しよう

D 都心部と周辺部のつながり

だれもが円滑に移動でき、どこに住んでも十分な生活サービスを受けられるネットワークづくり

方針 I 円滑な移動を支える道路・交通ネットワークを形成しよう

方向性	① 円滑な道路交通の確保 幹線道路網の充実や交通需要マネジメントなどにより、円滑な道路交通の確保。	② 公共交通のスムーズな移動を支える環境づくり バス専用レーンの拡充などにより、公共交通のスムーズな移動の支援。
取組みイメージ	<p>取組みのポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 交通量など状況変化への機敏な対応 ● 公共交通を支える道路運用 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>自動車専用道路の整備等により円滑な道路交通が確保されたイメージ</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>車線運用等により公共交通の速達性・定時性を向上しているイメージ</p>  </div> </div> <p>※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。</p>	
関連する市民意見	<p>●渋滞なく都心部へ移動しやすいまちになってほしい●交通網が充実したまちになってほしい●交通渋滞が解消されたまちになってほしい●様々な施設にアクセスできる生活しやすいまちになってほしい●公共交通を充実させ、様々な場所にアクセスしやすくなると、長崎の強み（歴史文化、自然、食等）が主張できる●長崎には色々な魅力があるので、そこまでのアクセスが悪い●長崎市全体の公共交通によるアクセス性向上が大事</p>	

岐阜県岐阜市

幹線バス路線の強化

➤ BRTとは利便性・快適性を高めた次世代バスシステム

- ・BRTとは、「Bus Rapid Transit」の略
- ・バス優先レーンの導入など走行環境の改善によりバスの定時性や速達性を確保し、連節バスなど車両の高度化とあわせ、利便性・快適性を高めたバスシステム



岐阜市型BRTの導入方針

バス路線の再編

幹線バス路線のBRT化により、バス路線の再編を推進。

柔軟なルート選定

BRT導入にあたっては、公共交通の需要や道路整備の状況にあわせて柔軟にルートを選定。

BRTの特徴を最大限に活かす

バス優先レーンの導入やバス停留所、乗継ぎ拠点の整備、連節バスの導入などを段階的に進める。

快適性・利便性を高める

- ・コミュニティバス等との乗継ぎ
- ・待合施設の整備 等



- ・バス停上屋の整備
- ・バスロケ表示機の設置
- ・ベンチの設置 等



定時性・速達性を確保する

- ・バス優先レーンの導入
- ・カラー舗装化の推進
- ・PTPSの導入 等



バス車両を高度化する

- ・連節バス車両
- ・ノンステップ車両
- ・全国交通系ICカード
- ・デジタルサイネージ（電子看板） 等



出典：岐阜市

D 都心部と周辺部のつながり

だれもが円滑に移動でき、どこに住んでも十分な生活サービスを受けられるネットワークづくり

方針Ⅱ だれもが快適に移動できる手段を確保しよう

方向性	取組みの方向性	取組みの実績	関連する市民意見													
① 公共交通の持続可能性の向上	<p>既存路線の効率化や見直し等を進め、将来にわたって持続可能な公共交通の実現。</p> <p>取組みのポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 持続可能な地域交通の実現 <p>公共交通の規模感に応じた主体の区分</p> <p>出典：国土交通省「地域のくらしを創るサステナブルな交通の実現に向けて」</p> <p>※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。</p>	<p>福島県 会津若松市 「みなどバス」</p> <p>地域住民が主体となった新しい移動手段の構築</p> <p>▶ 市と住民主体のNPOが連携し、地域内交通を構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 会津若松市の湊地区では、人口減少等の地域課題に対応するため、平成27年に地域運営組織を設立。 令和元年からバス路線再編に伴い、地域主体の「みなどバス」の運行開始し、令和2年にNPO法人化、令和3年から自家用車有償旅客運送として運行。 市は、組織立てから地域ビジョン策定や運行経費支援など、継続的な支援を行っている。 <p>運転は地域住民（NPO会員） 10名程度で分担</p> <p>「みなどバス」風力発電事業者からPHEV車両の寄贈や急速充電施設の無料設置開放などの支援も受けている</p> <p>▶ 活発で継続的な議論を可能とする組織・仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> NPOは地域住民70名程度で構成され、毎月各種会議を開催。 NPO内には青年部会も設置され、若い世代の意見を反映させながら運転手確保など長期的な運行体制を構築している。 <p>▶ 着実に利用者数を伸ばす</p> <ul style="list-style-type: none"> 毎年度、事業計画に基づき事業を実施し、定期的に取組みを評価。着実に利用者数を伸ばしている。 路線バスとの接続性の向上など、随時サービスの改善を図っている。 <p>運行1日当たり利用者数の推移</p> <table border="1"> <caption>運行1日当たり利用者数の推移</caption> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>R2.4-R2.9</td><td>6.3人</td></tr> <tr><td>R2.10-R3.3</td><td>6.2人</td></tr> <tr><td>R3.4-R3.9</td><td>6.7人</td></tr> <tr><td>R3.10-R4.3</td><td>7.6人</td></tr> <tr><td>R4.4-R4.9</td><td>7.6人</td></tr> <tr><td>R4.10-R5.3</td><td>10.1人</td></tr> </tbody> </table> <p>出典：会津若松市「湊地区地域内交通「みなどバス」をご利用ください」、国土交通省「地域公共交通のリ・デザイン優良事例一覧」を基に長崎市作成</p> <p>Check ~参考事例における連携・協働の工夫~</p> <p>✓ 地域の自主性を尊重しつつ、幅広い行政サポートを実施</p> <p>市は地域運営組織の設立・運営を支援とともに、以下のような幅広く継続的な支援を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域ビジョン策定のファシリテート ・法定協議会の運営 ・運行経費の支援 ・運行に当たっての各種助言や地域間調整など <p>※実施主体へのヒアリング等により長崎市作成</p>	期間	利用者数	R2.4-R2.9	6.3人	R2.10-R3.3	6.2人	R3.4-R3.9	6.7人	R3.10-R4.3	7.6人	R4.4-R4.9	7.6人	R4.10-R5.3	10.1人
期間	利用者数															
R2.4-R2.9	6.3人															
R2.10-R3.3	6.2人															
R3.4-R3.9	6.7人															
R3.10-R4.3	7.6人															
R4.4-R4.9	7.6人															
R4.10-R5.3	10.1人															

D 都心部と周辺部のつながり

だれもが円滑に移動でき、どこに住んでも十分な生活サービスを受けられるネットワークづくり

方針Ⅱ だれもが快適に移動できる手段を確保しよう

取組み方向性	③ 様々な移動手段の円滑な接続
取組み方向性	<p>様々な移動手段の乗継環境を向上し、スムーズな乗り換えの実現。</p> <p>取組みのポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域の交通モードに対応したハブの確保 <p>地域の交通結節点のイメージ</p>  <p>※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。</p>
関連する市民意見	<p>● 様々な施設にアクセスできる生活しやすいまちになってほしい ● だれもが気軽に外出できる仕組みをつくるべし ● 交通が不便な場所をつくらない ● 便利で安く移動できる仕組みづくりが必要</p>

参考事例	官民連携による交通結節点の整備・充実 金沢版モビリティハブ																					
	<p>➤ 「金沢版モビリティハブ」の位置付け</p> <ul style="list-style-type: none"> 第3次金沢交通戦略で、交通結節点の整備・充実の取組みとして、地域に応じて多様な交通モードを円滑に接続・乗継ぎする拠点である「金沢版モビリティハブ」の整備が位置づけられている。 <p>▼交通結節点とモビリティハブの定義</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>交通モード</th> <th>交通結節点</th> <th>本市の状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道</td> <td>駅(JR・IR)</td> <td>多様な交通モードが接続・乗継するため、これまで積極的に整備</td> </tr> <tr> <td>バス、地域運送交通</td> <td>駅(北陸鉄道)</td> <td>それまでの整備を行ってきたが、連携強化が必要</td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td>バス停留所</td> <td></td> </tr> <tr> <td>自転車</td> <td>タクシーベイ等</td> <td></td> </tr> <tr> <td>自動車</td> <td>駐輪場・ポート</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>バケ・アンド・ラード</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※モビリティハブ：鉄道・バス・タクシー・地域運送交通・シェアサイクル・自動車などの多様な交通モードとの接続・乗継ぎ点</p> <p>モビリティハブのイメージ</p>  <p>出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」</p> <p>➤ 第3次金沢交通戦略（令和5年3月策定）</p> <ul style="list-style-type: none"> 第3次金沢交通戦略が目指す姿では、3つのエリア（まちなか、居住誘導区域、郊外）が位置づけられ、各エリアの考え方を踏まえながら、官民連携してモビリティハブの整備を推進している。 <p>第3次金沢交通戦略が目指す姿</p> <p>【基本的な考え方】 ● 行き来する人材力 ○ 行き来する人材力 ○ 交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり</p> <p>郊外 地域の実情に合わせた柔軟な移動手段の確保</p>  <p>出典：金沢市「第3次金沢交通戦略」を基に長崎市作成</p>	交通モード	交通結節点	本市の状況	鉄道	駅(JR・IR)	多様な交通モードが接続・乗継するため、これまで積極的に整備	バス、地域運送交通	駅(北陸鉄道)	それまでの整備を行ってきたが、連携強化が必要	タクシー	バス停留所		自転車	タクシーベイ等		自動車	駐輪場・ポート			バケ・アンド・ラード	
交通モード	交通結節点	本市の状況																				
鉄道	駅(JR・IR)	多様な交通モードが接続・乗継するため、これまで積極的に整備																				
バス、地域運送交通	駅(北陸鉄道)	それまでの整備を行ってきたが、連携強化が必要																				
タクシー	バス停留所																					
自転車	タクシーベイ等																					
自動車	駐輪場・ポート																					
	バケ・アンド・ラード																					

E 広域連携

広域で連携しながら、観光客や働く人、住む人を呼び込むネットワークづくり

現状・問題点

方針

【現状】

西九州新幹線（武雄温泉～長崎）の開業

広域道路の整備
(西彼杵道路・長崎南北幹線道路、長崎南環状線)

松が枝国際観光船埠頭2バース化

九州MaaSの運用開始

近隣都市への半導体関連企業集積

長崎市から諫早市への通勤者が増加

【市民意見】

- 新幹線のフル規格化を実現してほしい。
- 広域道路の整備が目に見えて進んでいない。早く進めて欲しい。
- 松が枝国際観光船埠頭の2バース化を急ぐべきだと思う。

- 近隣都市への半導体関連企業進出は、東長崎地区にとって大きいことであり、近隣都市の動向を踏まえた、土地利用や都市基盤整備が必要である。
- 東長崎はベッドタウンとして利用できる地域である。
- 製造業の誘致に取組んでほしい。

方針Ⅰ

広域ネットワークを形成し、活用しよう

方針Ⅱ

産業機能を増進しよう

方針Ⅲ

居住機能を増進しよう

E 広域連携

広域で連携しながら、観光客や働く人、住む人を呼び込むネットワークづくり

方針 I 広域ネットワークを形成し、活用しよう

取組みの方向性	① 広域ネットワークの形成	② 県内外との連携強化		
	● 広域ネットワークの早期実現と圏域拡大による効果の最大化			
<p>① 広域ネットワークの形成</p> <p>九州新幹線西九州ルートの全線フル規格や高規格道路の整備といった広域ネットワークの形成の推進。</p>				
<p>取組みのポイント</p> <p>● 実現させよう！関西直通運行！</p> <p>大幅な時間短縮効果！</p> <p>○長崎～博多間の所要時間(最速)</p> <p>全線フル規格 現行</p> <p>約29分 約51分</p> <p>1時間20分</p> <p>長崎 → 新大阪 約3時間15分</p> <p>長崎 → 広島 約1時間54分</p> <p>出典：長崎県</p> <p>九州新幹線西九州ルート概要図</p> <p>福岡都市圏(人口250万人)のみならず、中国圏(人口747万人)や関西圏(人口3,200万人)との交流拡大</p> <p>長崎駅周辺再整備</p> <p>松が枝国際観光船埠頭2バース化</p> <p>九州新幹線 西九州ルート</p> <p>※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。</p>				
<p>●新幹線のフル規格化をすすめてほしい ●広域道路の整備が進んでおらず、早く進めてほしい ●松が枝国際船観光船埠頭の2バース化を急ぐべき ●空港からのアクセスを改善すべき ●東長崎地区にはJRがあるが、JR駅までのアクセスが悪く、本数も少ない。</p>				

取組みイメージ
<p>●新幹線のフル規格化をすすめてほしい ●広域道路の整備が進んでおらず、早く進めてほしい ●松が枝国際船観光船埠頭の2バース化を急ぐべき ●空港からのアクセスを改善すべき ●東長崎地区にはJRがあるが、JR駅までのアクセスが悪く、本数も少ない。</p>

関連する市民意見

参考事例	<p>群馬県</p> <p>広域幹線道路を活かしたまちづくり 渡良瀬幹線道路を活かしたまちづくりの取組方針の策定</p> <p>▶ 3市を通過する「渡良瀬幹線道路」の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 渡良瀬幹線道路は、群馬県内の太田市、桐生市、みどり市を結び栃木県日光市に至る、約14kmの広域的な交通を担う幹線道路。 渡良瀬地域の産業、経済の発展を担うとともに、主要観光地間の周遊性の向上により、交流人口拡大や観光振興が期待。 <p>▶ 渡良瀬幹線道路を活かしたまちづくりの取組</p> <ul style="list-style-type: none"> このまま何も対策しないまま開通した場合、「土地利用上の課題」や「景観の悪化」、「走行快適性と安全性の低下」が発生する恐れがあるため、道路の開通を見据え、群馬県と沿線3市で、渡良瀬幹線道路を活かしたまちづくりの取組方針を策定。 <p>渡良瀬幹線道路の交通利便性を活かした計画的で周辺環境と調和したまちづくり</p> <p>取組1 沿道の計画的な土地利用</p> <p>主な取組</p> <p>まちのまどり</p> <p>まちのまどりは、市街地や既存の住宅地、集落等やそれらに隣接する地域で、計画的な開発を促します。</p> <p>まどまどりの開発を促進することで、商業地として活用が期待できる地域を読み出しうる、産業振興を図ります。</p> <p>まちにぎわい</p> <p>自然豊かな沿道開発を抑制しつつ、まちのまどりに居住性を保つ取組や、空き家を利用活用するための取組を推進します。</p> <p>計画的な土地活用が進むことで</p> <p>まちのまどりが維持され、人口減少が進行する局面において、地域の活力が維持できます。</p> <p>住宅や場所などの混在によるラブリルを防ぎ、暮らしやすい地域づくりにつながります。</p> <p>無秩序な沿道開発などに伴う新たなインフラ整備の費用を抑え、効率的なまちづくりが推進されます。</p> <p>計画的な産業振興が進みます。</p> <p>取組による効果</p> <p>良い景観を形成されることで</p> <p>西毛広域幹線道路の沿線地帯の造成地(安中市)については、本橋から鹿野町までの100mまたは300mの区間において、沿線の景観を保護する取組を実施し、県外広域的に一定の影響基準を設けて、良好な景観形成を図っています。(今松3街区に安中工区、令和5年1月に安中市内の安中工区、高島安中工区を景観導地帯として指定)</p> <p>走行快適性と安全性が確保されることで</p> <p>交通事故、渋滞が減少します。</p> <p>県内外へのアクセス性の向上により、企業の進出意欲が高まります。</p> <p>渋滞を避けて、抜け道利用として周辺の生活道路や通学路へ流入する交通量が減り、安全が確保されます。</p> <p>出典：群馬県「渡良瀬幹線道路を活かしたまちづくりの取組方針を策定しました」を基に長崎市作成</p>
参考事例	<p>群馬県</p> <p>広域幹線道路を活かしたまちづくり 渡良瀬幹線道路を活かしたまちづくりの取組方針の策定</p> <p>▶ 3市を通過する「渡良瀬幹線道路」の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 渡良瀬幹線道路は、群馬県内の太田市、桐生市、みどり市を結び栃木県日光市に至る、約14kmの広域的な交通を担う幹線道路。 渡良瀬地域の産業、経済の発展を担うとともに、主要観光地間の周遊性の向上により、交流人口拡大や観光振興が期待。 <p>▶ 渡良瀬幹線道路を活かしたまちづくりの取組</p> <ul style="list-style-type: none"> このまま何も対策しないまま開通した場合、「土地利用上の課題」や「景観の悪化」、「走行快適性と安全性の低下」が発生する恐れがあるため、道路の開通を見据え、群馬県と沿線3市で、渡良瀬幹線道路を活かしたまちづくりの取組方針を策定。 <p>渡良瀬幹線道路の交通利便性を活かした計画的で周辺環境と調和したまちづくり</p> <p>取組1 沿道の計画的な土地利用</p> <p>主な取組</p> <p>まちのまどり</p> <p>まちのまどりは、市街地や既存の住宅地、集落等やそれらに隣接する地域で、計画的な開発を促します。</p> <p>まどまどりの開発を促進することで、商業地として活用が期待できる地域を読み出しうる、産業振興を図ります。</p> <p>まちにぎわい</p> <p>自然豊かな沿道開発を抑制しつつ、まちのまどりに居住性を保つ取組や、空き家を利用活用するための取組を推進します。</p> <p>計画的な土地活用が進むことで</p> <p>まちのまどりが維持され、人口減少が進行する局面において、地域の活力が維持できます。</p> <p>住宅や場所などの混在によるラブリルを防ぎ、暮らしやすい地域づくりにつながります。</p> <p>無秩序な沿道開発などに伴う新たなインフラ整備の費用を抑え、効率的なまちづくりが推進されます。</p> <p>計画的な産業振興が進みます。</p> <p>取組による効果</p> <p>良い景観を形成されることで</p> <p>西毛広域幹線道路の沿線地帯の造成地(安中市)については、本橋から鹿野町までの100mまたは300mの区間において、沿線の景観を保護する取組を実施し、県外広域的に一定の影響基準を設けて、良好な景観形成を図っています。(今松3街区に安中工区、令和5年1月に安中市内の安中工区、高島安中工区を景観導地帯として指定)</p> <p>走行快適性と安全性が確保されることで</p> <p>交通事故、渋滞が減少します。</p> <p>県内外へのアクセス性の向上により、企業の進出意欲が高まります。</p> <p>渋滞を避けて、抜け道利用として周辺の生活道路や通学路へ流入する交通量が減り、安全が確保されます。</p> <p>出典：群馬県「渡良瀬幹線道路を活かしたまちづくりの取組方針を策定しました」を基に長崎市作成</p>

方針Ⅱ 居住機能を増進しよう

方針Ⅲ 産業機能を増進しよう

取組みの方向性

方針Ⅱ 関連

住宅立地用地の確保

広域ネットワークの形成との連携や近隣都市の産業動向などを踏まえながら、土地利用の規制を緩和するなど、住宅立地用地の受け皿の確保。

方針Ⅲ 関連

企業立地用地の確保

広域幹線道路網の整備との連携や近隣都市の産業動向などを踏まえながら、土地利用の規制を緩和するなど、企業立地用地の受け皿の確保。

取組みのポイント

- 道路整備など周辺状況の変化に応じた規制緩和
- 既存建物などのストックの有効活用

広域道路整備と連携し沿道の土地利用を行いうまく

行政 | 道路整備を契機とした土地利用施策など

既存建物を活用するイメージ

民間 | 行政策と連携し、まちの魅力や活力を引き出す取組みの検討・実施など

行政 |

- 既存ストックと活用したい人・企業をつなぐ仕組みづくり
- 既存ストックの活用を検討する人・企業の課題解決に向けた伴走支援など

※取組みの一例であり、参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。

取組みイメージ

関連する市民意見

- 企業や住宅が集積するまちになってほしい
- 土地利用の規制緩和
- 廃校舎の活用
- 製造業の誘致
- 企業誘致にしっかりと取組んでほしい
- 東長崎はベッドタウンとして利用できる地域である。

京都府福知山市

廃校Re活用プロジェクト

短期間で16校が廃校に

- 福知山市では、児童数の減少に伴う学校の再編により、平成24年度に27校あった小学校が約半分の14校となり、短期間で16校が廃校に。

<廃校分布図>



バスツアーの様子。1日で複数の施設を見いただき、参加者は計160人を超えた。



<廃校Re活用プロジェクトの始動>

金融機関と「公民連携促進に関する連携協定」締結
廃校などの大規模遊休資産等の利活用促進に向けて、地元金融機関と公民連携促進に関する連携協定を締結。

廃校と民間事業者をつなぐ「廃校マッチングバスツアー」

協定に基づく取組みの一環として開催。実際に企業が活用している廃校や、受け入れ可能な廃校を巡り、進出を検討する企業と市とのマッチングを図る。

<16校のうち10校が活用 <活用事例（一例）>



<廃校活用にあたり様々な課題に対応>

- 廃校活用にあたっては、市街化調整区域内にある廃校の活用や学校敷地内の用地整理、建築基準・消防（防火対策）、行政と民間のスピード感の違いなど、様々な課題に対応。
- 行政と民間のスピード感の違いに対応するため、活用実現までの事務を短縮する工夫として、民間提案制度（サウンディングと事業者選定を一体化した制度）を導入。また、副市長をトップに部長級で構成する「福知山市公共施設マネジメント推進本部会議」により府内連携を取っている。

出典：福知山市「廃校Re活用プロジェクト」を基に長崎市作成

Check ~参考事例における連携・協働の工夫~

- ✓ 廃校（ストック）と企業ニーズをつなぐ

遊休資産と企業ニーズを効果的につなぐため、視察と進出検討企業との橋渡しを実施。

※実施主体へのヒアリング等により長崎市作成

- ✓ スピードーな活用実現を推進

「民間提案制度」を導入し、活用実現までの事務手続きを短縮。

- ✓ 庁内連携体制の強化

公共施設マネジメント推進本部を設置し、部局を超えた連携体制を構築。

Chapter 5 用語集

本編及び参考資料中で使用している専門用語等を説明する用語集を掲載予定です。