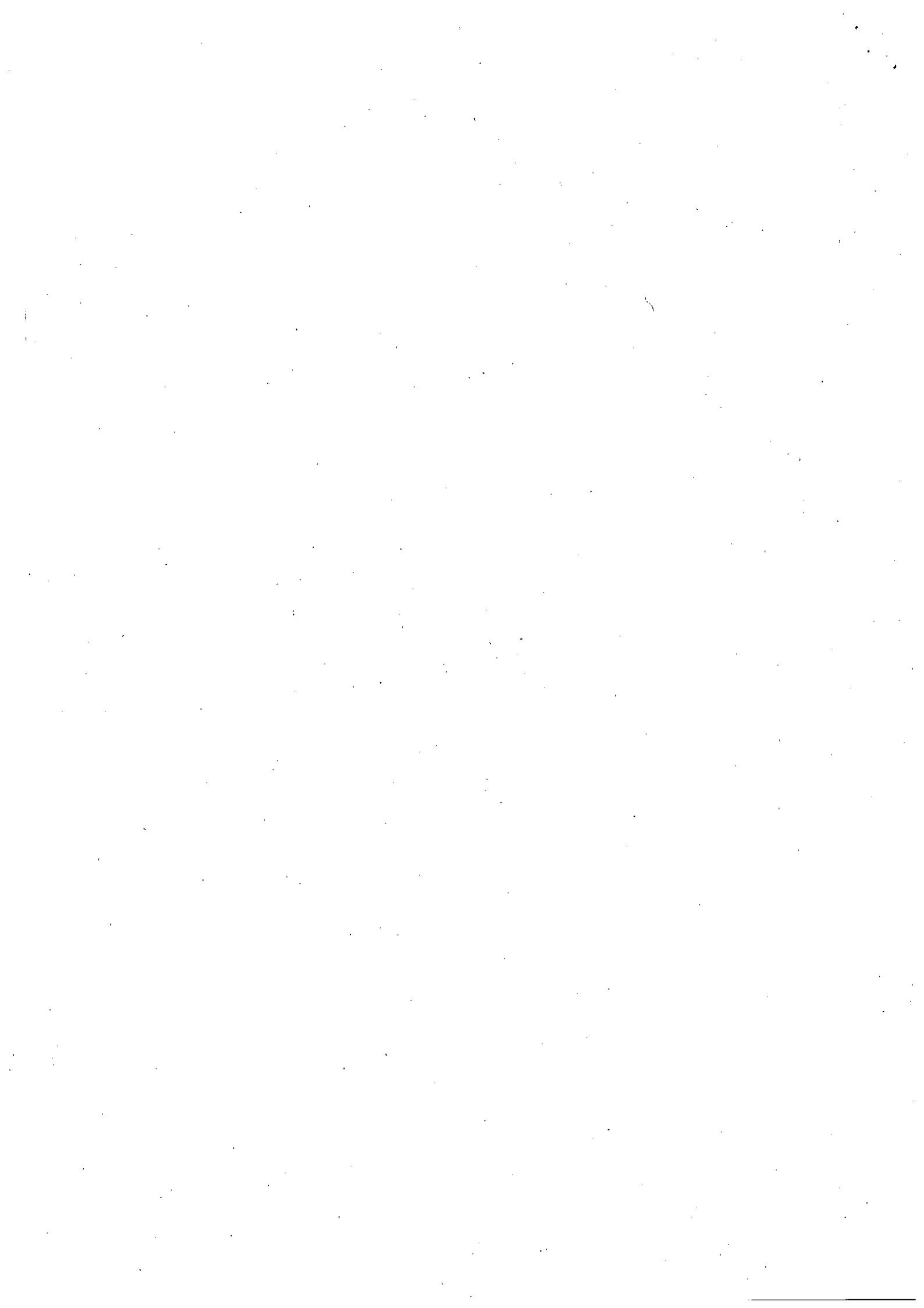


## 所管事項調査

目次	ページ
1 令和4年度主要事業の執行予定について	1~15
2 「長崎市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例 (附置義務条例)」の改正(素案)について	16~23
3 平和公園再整備基本計画の検討状況について	24~38



# 1 令和4年度主要事業の執行予定について(土木部)

■以下の表は現時点における主要事業の執行予定です。今後の執行予定額については、追加の補助に伴い変更となることもあります。

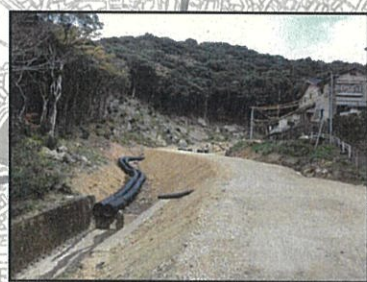
令和4年8月時点(単位:千円)

区分	番号	事業実施箇所	予算額 (A)	執行 予定額 (B)	差引額 (B)-(A)	予算の内容 → 執行予定内容 ※は補足説明	全体計画及び進捗率				
							事業期間 (認可期間)	事業計画	総事業費	進捗率	
										R3 (R4.3月末)	R4見込み (R5.3月末)
道路	1	江平浜平線	100,000	100,000	0	工事 L=200m → 変更なし	H9年度~R11年度 (H9年度~R8年度)	延長 L=2,260m 幅員 W=9.75m	4,600,000	78%	81%
	2	中川鳴滝3号線	74,000	74,000	0	工事 L=38m → 変更なし 用地取得 A=500㎡ → 変更なし 建物補償 2棟 → 変更なし 委託 建物調査等 → 変更なし	H12年度~R12年度 (H12年度~R7年度)	延長 L=1,200m 幅員 W=10~12m	4,100,000	43%	46%
	3	川上町出雲線	90,000	76,500	▲13,500	工事 L=46m → 工事 L=51m ※内示減による工事内容の見直し 用地取得 A=160㎡ → 変更なし 建物補償 1棟 → 変更なし	H3年度~R6年度 (H3年度~R5年度)	延長 L=576m 幅員 W=10.5m	1,800,000	85%	90%
	4	清水町白鳥町1号線	47,000	44,880	▲2,120	建物補償 2棟 → 変更なし 委託 建物調査 4棟 → 変更なし	H23年度~R9年度 (H23年度~R7年度)	延長 L=430m 幅員 W=12m	1,800,000	62%	68%
	5	籠町稲田町1号線 (電線類地中化)	60,000	33,000	▲27,000	工事 L=200m → 特殊部マンホール5基 ※内示減による工事内容の見直し	H29年度~R6年度 (H29年度~R6年度)	延長 L=250m	310,000	63%	76%
	6	虹が丘町西町1号線	37,000	37,000	0	工事 橋梁下部工 1基 → 変更なし 用地取得 A=360㎡ → 変更なし 委託 法面工詳細設計 → 変更なし	H9年度~R11年度 (H9年度~R7年度)	延長 L=1,950m 幅員 W=10m	6,500,000	43%	44%
	7	新市庁舎周辺道路	道路	317,000	317,000	0	工事 L=440m → 変更なし 用地取得 A=84㎡ → 変更なし 建物等補償 2棟 → 変更なし 支障物件移設補償 一式 → 変更なし	H28年度~R8年度 (H28年度~R4年度)	延長 L=560m 幅員 W=9m~37.6m	1,080,000	33%
電線類 地中化			129,650	129,650	0	工事 L=140m → 変更なし 支障物件移設補償 一式 → 変更なし	R2年度~R7年度 (R2年度~R4年度)	延長 L=290m	362,000	3%	67%
街路	8	銅座町松が枝町線(銅座工区)	113,500	113,500	0	工事 L=20m → 変更なし 用地取得 A=41㎡ → 変更なし 委託 建物調査等 → 変更なし	H27年度~R11年度 (H27年度~R6年度)	延長 L=420m 幅員 W=15m	4,621,000	43%	46%
河川 海岸	9	江川川	36,000	36,000	0	工事 L=30m → 変更なし 用地取得 A=182㎡ → 変更なし 委託 建物事前調査 → 変更なし	S56年度~R7年度 (S56年度~R7年度)	延長 L=2,530m	3,162,000	92%	93%
	10	大井手川	120,000	120,000	0	工事 L=80m → 変更なし 用地取得 A=80㎡ → 変更なし 委託 測量設計等 → 変更なし 埋設管移設補償 一式 → 変更なし	H13年度~R12年度 (H13年度~R5年度)	延長 L=2,150m	2,500,000	71%	81%
	11	東望地区	38,000	38,000	0	工事 L=20m → 変更なし	H25年度~R25年度 (H25年度~R12年度)	延長 L=630m	1,525,000	31%	33%
公園	12	金比羅公園	40,000	40,000	0	工事 L=40m → 変更なし	H22年度~R8年度 (H22年度~R8年度)	面積 A=21ha	612,000	33%	61%
	13	【補助】公園等施設整備事業費 公園施設長寿命化	88,500	80,500	▲8,000	遊戯施設更新 → 変更なし プール塩素滅菌機器等更新	※土木部所管である長崎東公園 の遊戯施設等更新	-	-	-	-

# 江平浜平線



山里中学校



(当初) (執行予定)  
工事 L=200m → 変更なし

長崎大学医学部

江平  
2丁目

江平中学校

金比羅山

坂本小学校

長崎大学病院

L=2,260 m W=9.75 m



新幹線(新長崎トンネル)本坑



銭座小学校

浜平  
2丁目

長崎東高校

凡 例	
	令和3年度までに施行
	令和4年度に施行予定
	令和5年度以降に施行予定

# 中川鳴滝 3 号線



	(当初)	(執行予定)
工事	L=38m	→ 変更なし
用地取得	A=500 m <sup>2</sup>	→ 変更なし
建物補償	2 棟	→ 変更なし
委託	建物調査等	→ 変更なし

用地取得 A=500 m<sup>2</sup>  
建物補償 2 棟

委託 一式  
(建物調査・用地測量等)

改良工事 L=38m  
埋設管補償 N= 3 件  
(水道・下水道・ガス)

3 工区  
L=480m

L=1, 200m  
W=10~12m

2 工区  
L=380m

1 工区  
L=340m



凡 例	
	令和3年度までに施行
	令和4年度に施行予定
	令和5年度以降に施行予定

# 川上町出雲線



国道 499 号

グラバー園

大浦小学校

	(当初)	(執行予定)
工事	L= 46m	→ L= 51m
用地取得	A= 160 m <sup>2</sup>	→ 変更なし
建物補償	1 棟	→ 変更なし

鍋冠山公園

出雲近隣公園

L=576m  
W=10.5m



二本松団地

県道小ヶ倉田上線



凡 例	
	令和3年度までに施行
	令和4年度に施行予定
	令和5年度以降に施行予定

# 清水町白鳥町1号線



(当初) (執行予定)  
 建物補償 2棟 → 変更なし  
 委託 建物調査 4棟 → 変更なし



建物調査 4棟

建物補償 2棟

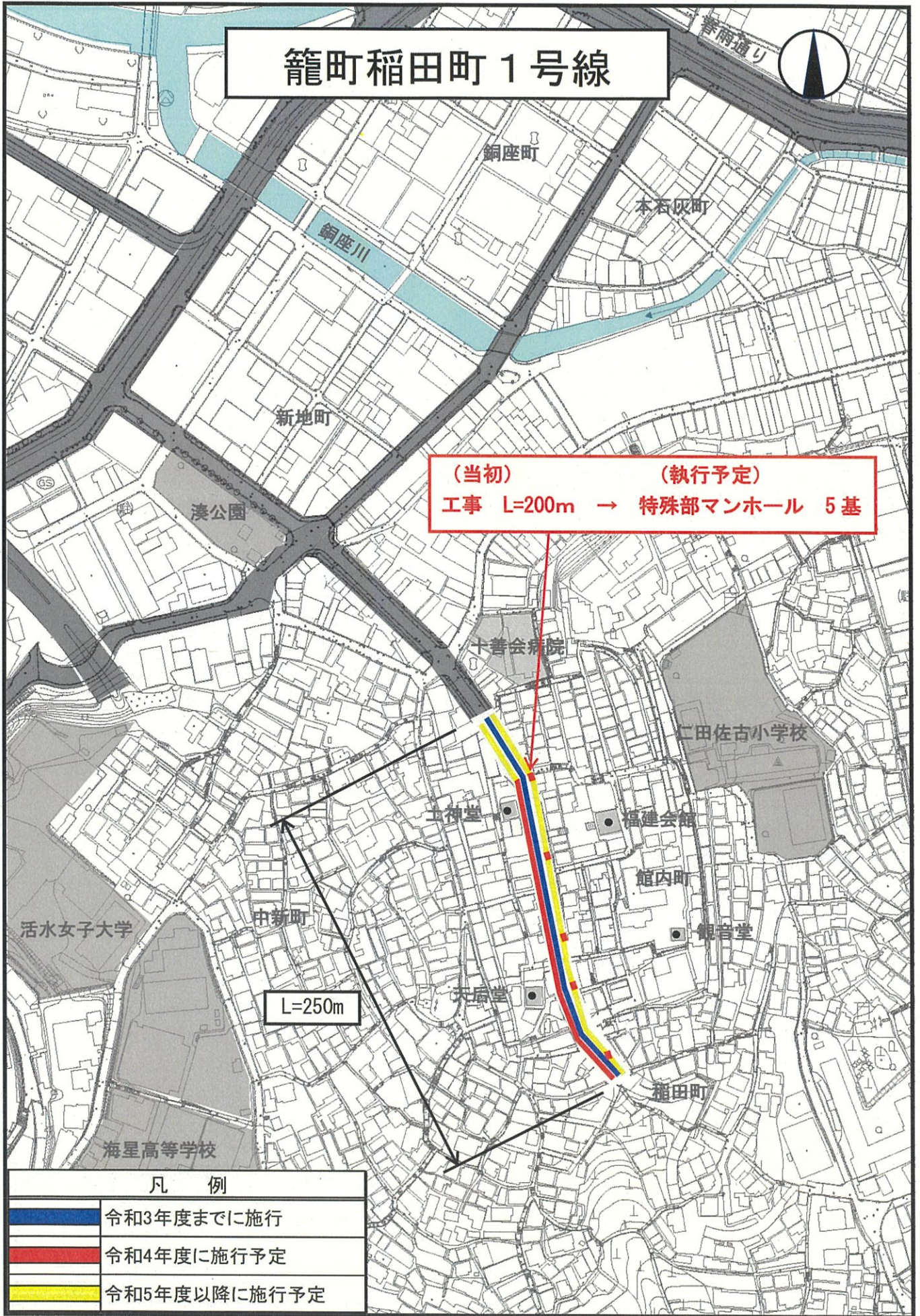


L=430m・W=12m

## 凡 例

	令和3年度までに施行
	令和4年度に施行予定
	令和5年度以降に施行予定

# 籠町稲田町 1 号線



(当初) (執行予定)  
 工事 L=200m → 特殊部マンホール 5基

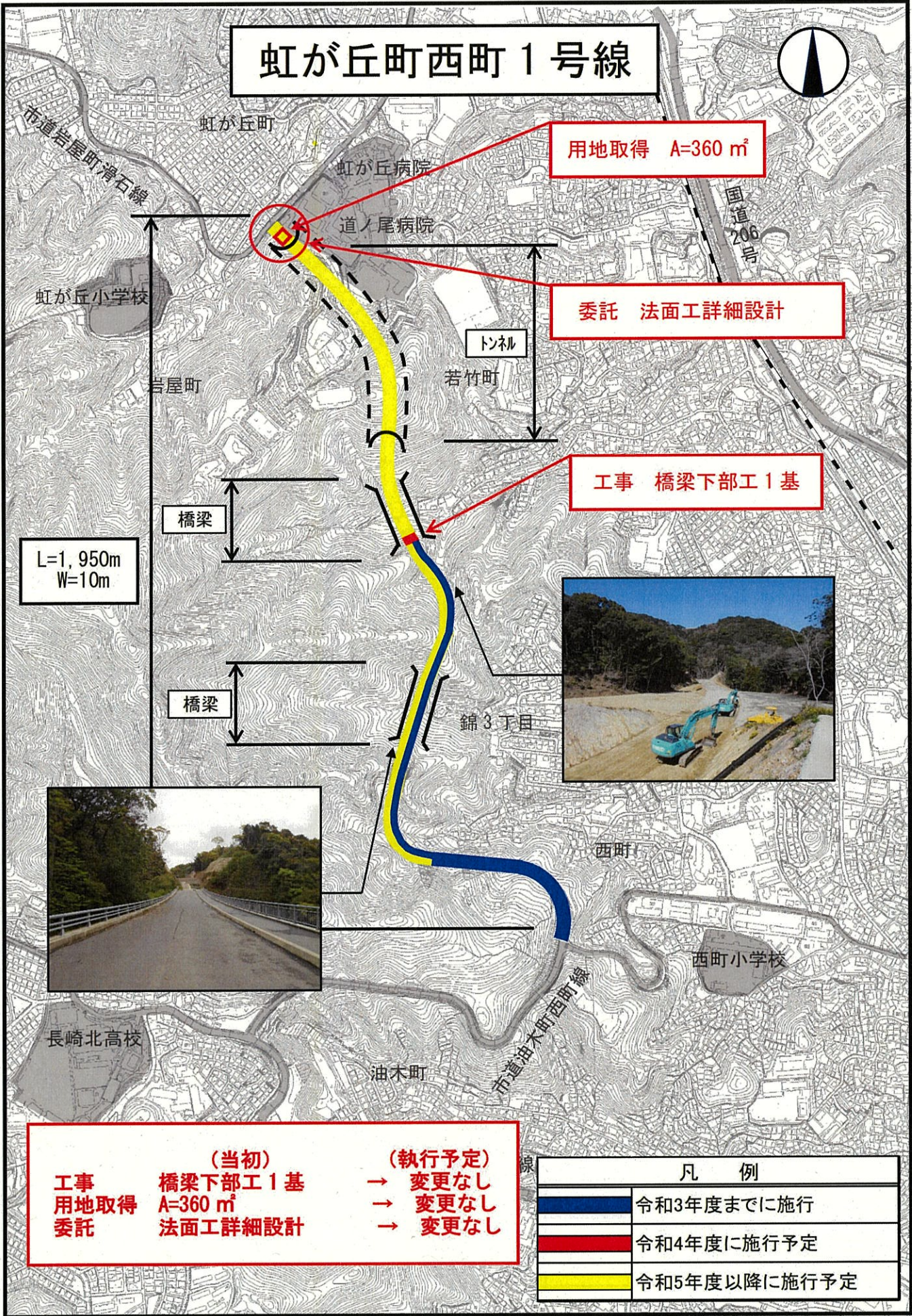
L=250m

## 凡 例

	令和3年度までに施行
	令和4年度に施行予定
	令和5年度以降に施行予定



# 虹が丘町西町1号線



用地取得 A=360 m<sup>2</sup>

委託 法面工詳細設計

工事 橋梁下部工1基

L=1,950m  
W=10m

橋梁

橋梁

トンネル

若竹町

錦3丁目

西町

西町小学校

長崎北高校

油木町

市道油木町西町線

**工事** (当初) 橋梁下部工1基 (執行予定) → 変更なし  
**用地取得** A=360 m<sup>2</sup> → 変更なし  
**委託** 法面工詳細設計 → 変更なし

凡 例	
	令和3年度までに施行
	令和4年度に施行予定
	令和5年度以降に施行予定

# 新市庁舎周辺道路



L=80m  
W=9.0(7.0)m

	(当初)	(執行予定)
工事	L=440m	→ 変更なし
用地取得	A= 84 m <sup>2</sup>	→ 変更なし
建物等補償	2 棟	→ 変更なし
支障物件移設補償	一式	→ 変更なし

改良工事 L=80m

改良工事 L=140m  
電柱補償 3基

長崎市役所

長崎市役所  
別館

新市庁舎建設地

魚の町公園

L=90m  
W=37.6(34.6)m

市民会館

用地測量 N= 1筆  
用地取得 A=47 m<sup>2</sup>  
建物補償 N= 1棟

用地取得 A=37 m<sup>2</sup>  
工作物補償 N= 1件

改良工事 L=90m  
電停補償 2基  
電柱補償 3基  
埋設管補償 2件

改良工事 L=130m

L=250m  
W=12.5(9.0)m

凡 例	
	令和3年度までに施行
	令和4年度に施行予定
	令和5年度以降に施行予定

# 新市庁舎周辺道路（電線類地中化）



諏訪町桜町1号線・興善町桜町1号線  
L=290m（整備延長L=580m）

桜町小学校

国道34号

勝山町

長崎市役所

長崎市役所  
別館

興善町桜町1号線  
(西側)

新市庁舎建設地

諏訪町桜町1号線  
(新設区間)

興善町桜町1号線  
(南側)

諏訪町桜町1号線

桶屋町

魚の町公園

市民会館



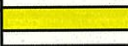
魚の町

長崎女子商業高

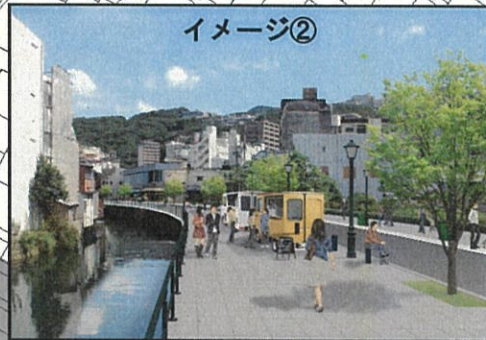
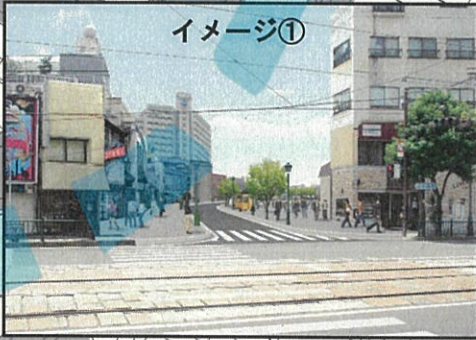
工事  
支障物件移設補償

(当初) L=140m 一式  
(執行予定) 変更なし 変更なし

## 凡 例

	令和3年度までに施行
	令和4年度に施行予定
	令和5年度以降に施行予定

# 銅座町松が枝町線（銅座工区）



L=420m  
W=15m

工事 L=20m

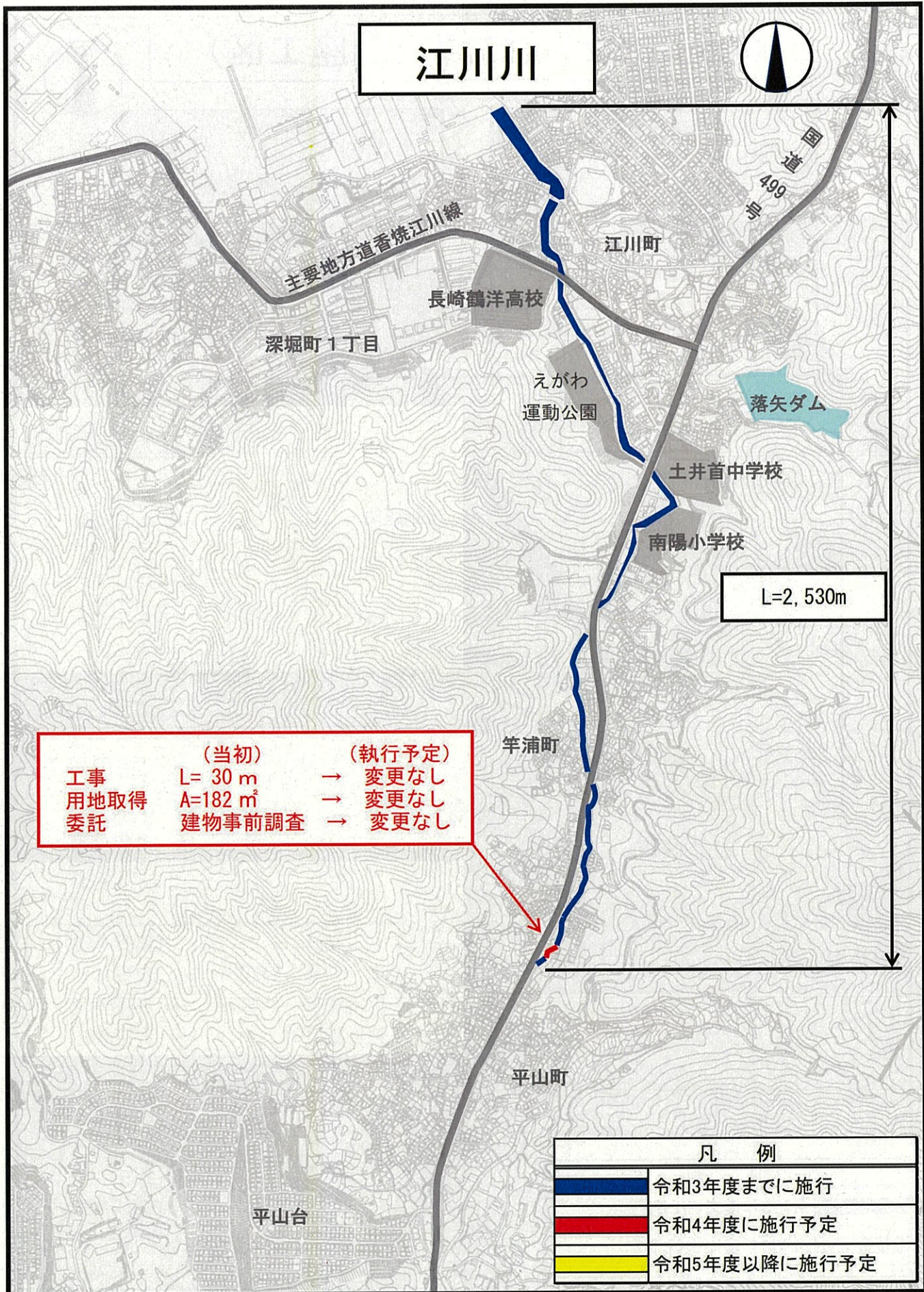
建物調査等 一式

用地取得 A=41 m<sup>2</sup>

(当初)	(執行予定)
工事 L=20m	→ 変更なし
用地取得 A=41 m <sup>2</sup>	→ 変更なし
建物調査等	→ 変更なし

## 凡 例

	令和3年度までに施行
	令和4年度に施行予定
	令和5年度以降に施行予定



# 江川川



主要地方道香焼江川線  
 深堀町1丁目  
 長崎鶴洋高校

江川町

国道  
499号

えがわ  
運動公園

落矢ダム

土井首中学校

南陽小学校

L=2,530m

	(当初)	(執行予定)
工事	L=30m	→ 変更なし
用地取得	A=182㎡	→ 変更なし
委託	建物事前調査	→ 変更なし

羊浦町

平山町

平山台

凡 例	
	令和3年度までに施行
	令和4年度に施行予定
	令和5年度以降に施行予定

# 大井手川



L=2,150m

市・県合併施工区間 L=360m

大神宮交差点

滑石3丁目

都市計画道路滑石町線

北陽小学校

滑石中学校

葉山1丁目

大園小学校

大園町

虹が丘町

国道  
206  
号

	(当初)	(執行予定)
工事	L=80 m	→ 変更なし
用地取得	A=80 m <sup>2</sup>	→ 変更なし
委託	測量設計等	→ 変更なし
埋設管移設補償一式		→ 変更なし

凡 例	
	令和3年度までに施行
	令和4年度に施行予定
	令和5年度以降に施行予定



東望地区



A

工事 L=20m



田中町

国道 251 号

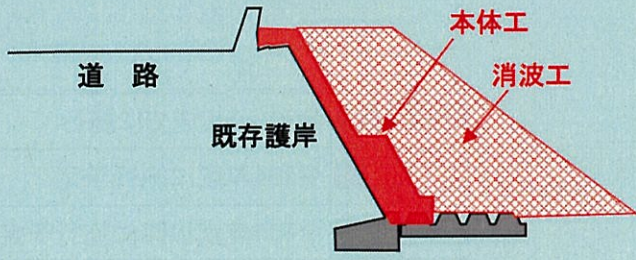
東部下水処理場

A

工事 (当初) (執行予定)  
L= 20 m → 変更なし

標準断面図

全体計画 (護岸工) L=630m



凡 例	
	令和3年度までに施行
	令和4年度に施行予定
	令和5年度以降に施行予定

# 金比羅公園



都市計画決定区域

事業認可区域

七夕揚げ広場

多目的広場

立山5丁目

(当初) (執行予定)  
工事 L=40m → 変更なし

西山1丁目

金刀比羅神社

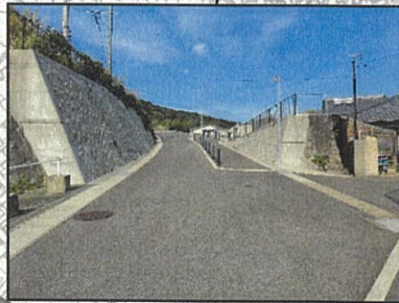
長崎東高校

立山公園



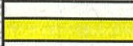
長崎中学校

国道  
206号

長崎駅



## 凡 例

	令和3年度までに施行
	令和4年度に施行予定
	令和5年度以降に施行予定



# 【補助】公園等施設整備事業 公園施設長寿命化



長崎東公園

(当初)	(執行予定)
遊戯施設更新 一式	→ 変更なし
プール塩素滅菌機器等更新 一式	→ 変更なし

かき道3丁目

東工場

コミュニティ  
体育館

かき道4丁目

コミュニティ  
プール

多目的広場

屋内遊び場整備予定箇所  
(東総合事務所)

戸石町



遊戯施設イメージ



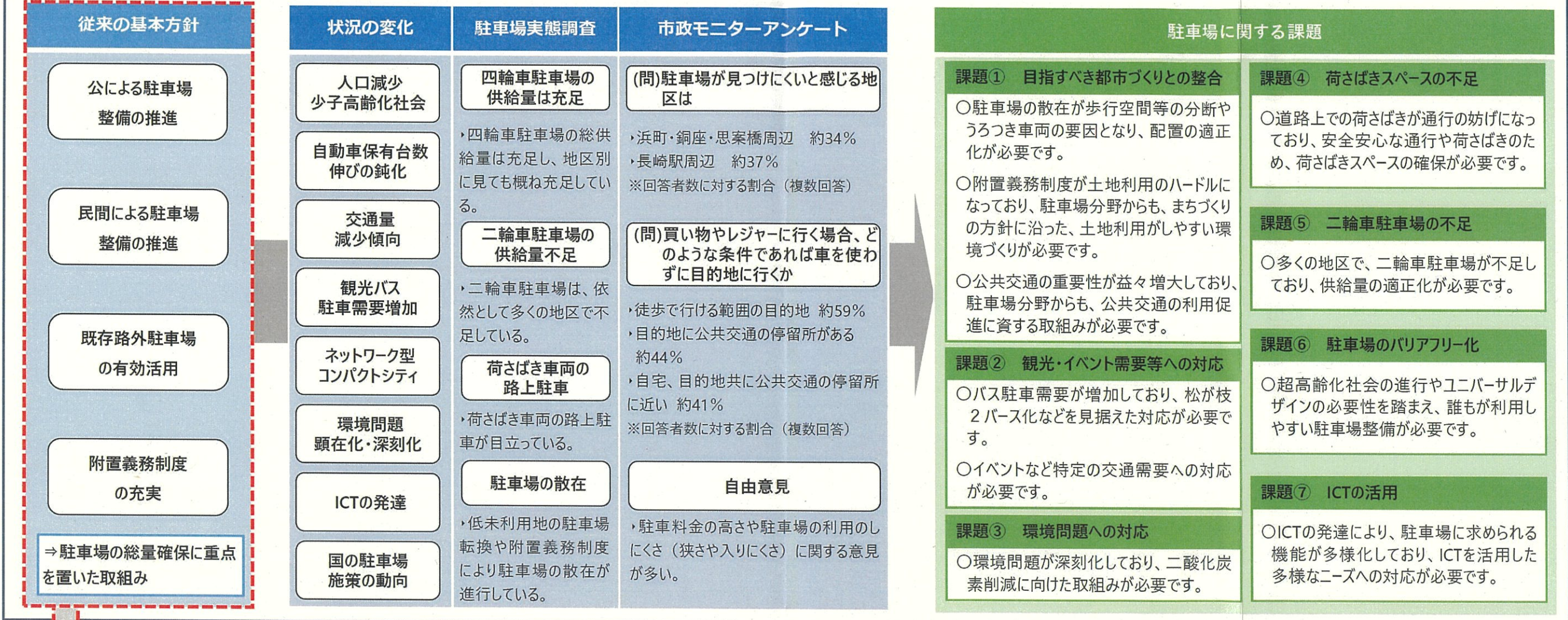
塩素滅菌機器

## 2 「長崎市建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例(附置義務条例)」の改正(素案)について

### 1 長崎市駐車場整備計画(令和3年11月改訂)【抜粋】

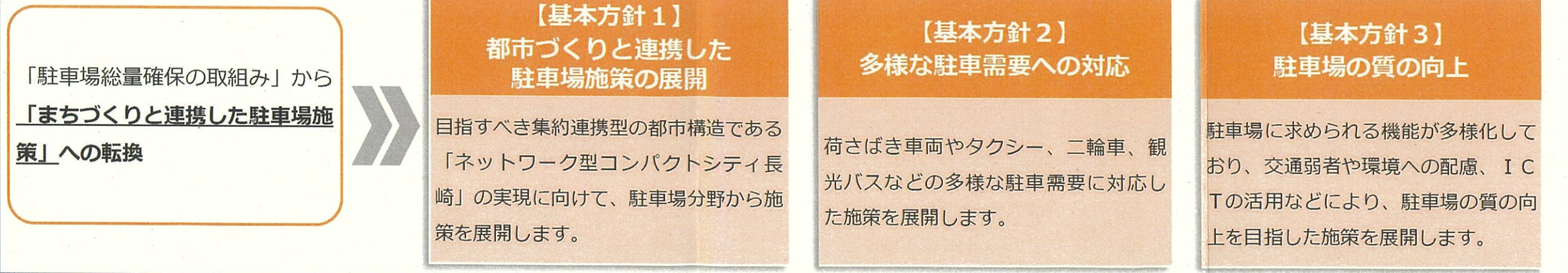
#### 駐車場に関する課題

駐車場を取り巻く状況の変化や駐車場実態調査、市政モニターアンケートの結果を踏まえ、本市の駐車場に関する課題を次のとおり整理しました。



#### 駐車場整備等に関する基本方針

駐車場を取り巻く状況の変化や駐車場に関する課題などを踏まえつつ、「駐車場総量確保の取組み」から「まちづくりと連携した駐車場施策」への転換をめざし、次の3つを計画の基本方針とします。



基本方針の実現に向けた施策の展開

基本方針の実現に向け、基本方針ごとに基本施策を設定し、基本施策を受けた具体的な取組みとして、以下に示す個別施策の検討を行います。

方向性：「駐車場総量確保の取組み」から「まちづくりと連携した駐車場施策」への転換

基本方針1 都市づくりと連携した駐車場施策の展開

基本施策	個別施策
① 駐車場の需給バランスの適正化	(1)四輪車駐車場の附置義務台数算定基準の原単位の見直し
② 駐車場の配置の適正化	(1)附置義務駐車施設の隔地設置の弾力的な運用 (2)駐車場配置適正化区域の活用 (3)路外駐車場配置等基準の活用
③ 公共交通との連携	(1)商業施設駐車場等を活用した郊外型パークアンドライド等の展開 (2)公共交通の利用促進に資する附置義務台数緩和制度の創設

基本方針2 多様な駐車需要への対応

基本施策	個別施策
① 荷さばきスペース等の確保	(1)道路空間等を活用した荷さばきスペース・タクシーベイの整備
② 二輪車駐車場の確保	(1)道路空間等を活用した二輪車駐車場の整備 (2)二輪車駐車場の附置義務制度の創設 (3)四輪車駐車場の附置義務台数緩和と連携した受入環境の整備
③ 観光・イベント需要等への対応	(1)バス駐車場等の総量確保 (2)バスの駐車場利用時間の平準化 (3)イベント時等におけるパークアンドライド等の利用促進

基本方針3 駐車場の質の向上

基本施策	個別施策
① だれもが利用しやすい駐車場の普及	(1)車いす利用者用駐車施設やダブルスペースの確保 (2)車いす利用者用駐車施設等の適正利用に向けた啓発運動の実施
② ICTの活用等による駐車場の利便性向上	(1)駐車場案内システム等の活用 (2)キャッシュレス決済への対応
③ 機能付加等による駐車場の有効活用	(1)充電施設等の設置促進 (2)駐車場へのカーシェアやシェアサイクル等の設置 (3)災害時における駐車場の活用

2 「附置義務条例」とは

「附置義務条例」とは、駐車場整備地区等の一定の地区内において、一定規模以上の建築物を新築等する場合に、その建築物の延床面積に応じて、その建築物又は敷地内に駐車施設を設けることを義務付ける条例のこと（駐車場法第20条第1項に基づくもの）。

3 これまでの経緯

モータリゼーションの進展を背景に路上駐車や交通渋滞等が顕在化する中、目的地が明確な駐車需要に対応するため、昭和45年に附置義務条例を制定し、以後、駐車需要を取り巻く状況の変化等に対応しながら当該条例の改正を行い、駐車施設の設置を推進してきた。

■ 条例改正の経緯

年	内容
昭和45年	附置義務条例を制定
平成5年	附置義務条例の全部改正 ・ 附置義務基準の強化、適用範囲の拡大
平成13年	附置義務条例の一部改正 ・ 荷捌き駐車施設の附置を義務化

4 これまでの成果

- これまでの実績として、大部分の施設において、**建築主の判断により附置義務駐車台数以上の駐車施設が設置されており、路上駐車防止や道路交通の円滑化などに一定貢献してきた。**
- なお、店舗系以外の特定用途（事務所等）においては、**附置義務駐車台数と同程度の台数を確保している施設も一定存在している。**

■ 附置義務駐車台数と設置台数の実績（昭和49年度～令和3年度）

地区	用途・用途の種別	施設数	附置義務台数		比率 B/A
			A	B	
駐車場整備地区、商業・近隣商業地域	特定用途	百貨店その他の店舗	1,569台	5,236台	3.3
		事務所	1,568台	3,150台	2.0
		その他の特定用途	2,411台	4,703台	2.0
	計	144施設	5,548台	13,089台	2.4
	非特定用途	93施設	707台	3,533台	5.0
周辺地区	特定用途	百貨店その他の店舗	338台	2,530台	7.5
		事務所	1,209台	1,980台	2.9
		その他の特定用途	2,822台	4,086台	1.4
	計	62施設	4,369台	8,596台	2.0

※用途の種別が分類可能な施設で、建物内又は敷地内に駐車施設を確保している施設のみを計上

## 5 現状・課題

### (1) 現行条例

- 最終改正以降 20 年が経過する中、国の標準条例が改正されるなど**駐車場を取り巻く状況の変化等に十分に対応できていない**とは言い難い。
- 附置義務駐車施設は、原則、建築物やその敷地内に設置することになるため、駐車施設の設置に伴う**建設コストの増加が土地利用の制約**にもなりかねず、また、駐車施設の出入口が沿道の多くに設けられることにより、特に、都心部では**交通阻害や歩行空間・まちなみの分断の要因**ともなっている。

### (2) 駐車場の整備状況

- 令和 2 年に駐車場整備地区を中心に実施した駐車場実態調査（主に時間貸し駐車場を対象）では、四輪車の駐車場供給量が駐車需要を上回っており、今後もその傾向が予想される中、**既存駐車場の効率的な活用**が求められている。
- 一方で、**二輪車等駐車場は、依然として不足している状況**が見受けられる。

### (3) まちづくりとの連携

- 長崎市都市計画マスタープランに掲げる将来のまちの姿「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の実現に向け、各分野で様々な取組みが進められている中、駐車場の分野からも**民間事業者が土地利用の転換を図りやすい環境づくりや公共交通機関の利用促進に資する取組み**が求められている。

### (4) 長崎市駐車場整備計画の改訂（令和 3 年 11 月）

- 令和 3 年 11 月に「長崎市駐車場整備計画」を改訂し、今後の駐車場施策の方向性として『**駐車場総量確保の取組み**』から『**まちづくりと連携した駐車場施策**』への転換が示された。



前回見直しから 20 年が経過していることに加え、「長崎市駐車場整備計画」の改訂を契機に、**同計画に掲げる施策を遅滞なく推進**していくため、駐車施設の実態等を踏まえつつ、**まちづくりとの連携を意識した駐車場の附置義務条例の見直し（緩和）**を行う。

#### ① まちづくりの方向性と連携した駐車場施策の展開

- 「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の実現に向けた**都心部の土地利用の促進と公共交通の利用促進**

- ⇒ 四輪車駐車場の附置義務台数算定基準の原単位の見直し
- ⇒ 公共交通の利用促進に資する附置義務台数緩和制度の創設
- ⇒ 四輪車駐車場の附置義務台数緩和区域の設定
- ⇒ 四輪車駐車場の附置義務駐車施設の隔地設置の弾力的な運用

#### ② 二輪車等駐車場の確保

- 依然として不足している**二輪車等駐車場の民間連携による確保**
- ⇒ 四輪車駐車場の附置義務台数緩和と連携した受入れ環境の整備

#### ③ だれもが利用しやすい駐車場の普及

- 駐車場のバリアフリー化の促進**
- ⇒ 車いす利用者用駐車施設の設置の完全義務化

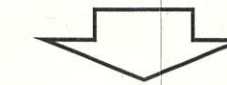
## 6 見直し内容（案）

### (1) 特定用途<sup>※1</sup>の細分化

- ※1：自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途（百貨店その他の店舗、事務所、ホテル、旅館、病院、劇場、公会堂、展示場、結婚式場、斎場、遊技場、体育館、卸売市場、倉庫、工場など）
- 現行条例では、「特定用途」は全て同一の駐車需要が生じるとみなされているが、商業施設と事務所やホテル、病院などでは、駐車需要が大きく異なっている。
- そのため、**駐車需要を適切に反映**するため、特定用途を細分化する。
- 細分化に当たっては、用途の集客性の度合いやこれまで届出の実態等を踏まえ、「特定用途」を「**百貨店その他の店舗**」と「**その他の特定用途**」に区分する。

【現行条例】

駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域		周辺地区
特定用途に供する部分	非特定用途に供する部分	特定用途に供する部分



【見直し（案）】

駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域		周辺地区
特定用途に供する部分		非特定用途に供する部分
百貨店その他の店舗の用途に供する部分	その他の特定用途に供する部分	
		特定用途に供する部分

### ■国の標準条例（平成 26 年 8 月改正）

駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域			周辺地区
特定用途			非特定用途に供する部分
百貨店その他の店舗の用途に供する部分	事務所の用途に供する部分	その他の特定用途に供する部分	
			特定用途に供する部分

### (2) 四輪車駐車場の附置義務台数算定基準の原単位<sup>※2</sup>の見直し

※2：附置義務駐車施設 1 台当たりの建築物の床面積のこと

- 現行条例の原単位は、平成 5 年に設定して以降見直しされていない。
- 駐車需要の実態等を踏まえつつ、**駐車場の需給バランスの適正化や民間事業者が土地利用の転換を図りやすい環境づくり**などを図るため、原単位の見直しを行う。

#### ア 駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域

（ア）百貨店その他の店舗の用途に供する部分（現行条例：150 m<sup>2</sup>毎に 1 台）

- 非常に集客性の高い用途であり、周辺の道路環境に与える影響も大きい。
- また、大型店舗では週末を中心に満車の状況も見受けられる。
- ⇒引き続き、駐車需要に応じた台数確保を担保するうえで**現行の原単位を維持**する。

(イ) その他の特定用途に供する部分 (現行条例 : 150 m<sup>2</sup>毎に 1 台)

●百貨店等に比べると集客性は高くないことから、対象施設の実態等を踏まえ、原単位を緩和する。

【対象施設の実態等】

- 対象施設(事務所やホテル、病院、遊戯場など)の平均稼働率<sup>※3</sup> : **66%**
- 対象施設のうち附置義務台数と同程度の駐車台数を設置している施設の平均稼働率<sup>※3</sup> : **60%**
- 駐車場整備地区を中心に実施した駐車場実態調査(主に時間貸し駐車場を対象)における稼働率<sup>※4</sup> : **平日 65%・休日 59%**

※3 : R4 実態調査より ※4 : R2 実態調査より

⇒対象施設の稼働率(概ね 60%)より現行原単位を割り戻して算定  
見直し後の原単位 : 150 m<sup>2</sup> ÷ 60% = 250 m<sup>2</sup> ⇒ **250 m<sup>2</sup>**

(ウ) 非特定用途に供する部分 (現行条例 : 400 m<sup>2</sup>毎に 1 台)

●集客性はほとんどなく、主たる設置目的は、入居者のための駐車施設である中、建築主の判断により附置義務台数をはるかに超える駐車施設が設置されている。

●周辺地区の非特定用途については、条例の対象となっていないが、また、そのことにより路上駐車など特段問題となるような事態も発生していない。

⇒附置義務を課さなくとも、建築主の判断で建築物の形態に応じた駐車施設が設置されるものと考えられるため、**附置義務の対象外**とする。

イ 周辺地区 (特定用途に供する部分) (現行条例 : 150 m<sup>2</sup>毎に 1 台)

●上記「(イ)」と同様

⇒見直し後の原単位 : **250 m<sup>2</sup>**

四輪車駐車場の附置義務台数算定基準の原単位の見直し

【現行条例】

駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域		周辺地区
特定用途に供する部分	非特定用途に供する部分	特定用途に供する部分
150 m <sup>2</sup> 毎に 1 台	400 m <sup>2</sup> 毎に 1 台	150 m <sup>2</sup> 毎に 1 台



【見直し(案)】

駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域		周辺地区
特定用途に供する部分		非特定用途に供する部分
百貨店その他の店舗の用途に供する部分	その他の特定用途に供する部分	
150 m <sup>2</sup> 毎に 1 台	250 m <sup>2</sup> 毎に 1 台	対象外
		特定用途に供する部分
		250 m <sup>2</sup> 毎に 1 台

■国の標準条例(平成 26 年 8 月改正)

駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域			周辺地区
百貨店その他の店舗の用途に供する部分	事務所の用途に供する部分	その他の特定用途に供する部分	非特定用途に供する部分
150 m <sup>2</sup>	200 m <sup>2</sup>	200 m <sup>2</sup>	450 m <sup>2</sup>
			特定用途に供する部分
			200 m <sup>2</sup>

※人口がおおむね 50 万人未満の都市

(3) 四輪車駐車場の附置義務駐車施設の低減措置(百貨店その他の店舗の用途は除く)

ア 公共交通の利用促進に寄与する取組みによる低減

●公共交通機関の維持・確保を図るため、従業員の自家用車通勤の抑制策の取組みを実施する場合は、附置義務駐車施設の台数を低減する。

【低減措置(低減台数)】

- 従業員の自家用車等での通勤割合 20%以下<sup>※5</sup> : 附置義務台数×20%<sup>※6</sup>
- 従業員の自家用車等での通勤割合 30%以下 : 附置義務台数×10%

※5 : 長崎市内への通勤・通学者のうち、自家用車を利用している人の割合 44% (R2 国勢調査より)を踏まえ設定

※6 : その他の特定用途における社員用駐車施設の割合 (R4 実態調査より)

※当該緩和を受けるためには、届出時に確約書等の提出を求める。また、毎年、取組みを継続していることの報告を求める。

イ 附置義務台数緩和区域の設定による低減

●まちづくり施策と連携し、民間事業者が土地利用の転換を図りやすい環境づくりなどを図るため、都市再生緊急整備地域<sup>※7</sup>(令和 2 年 9 月指定)において、建築物を新築等する場合には、附置義務駐車施設の台数を低減する。

※7 : 都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として政令で指定する地域のこと

【低減措置(低減台数)】

- 低減台数 = 附置義務台数×10%

ウ 二輪車等駐車施設の確保による低減

●不足する二輪車等駐車場の確保を図るため、建築主の過度な負担とならないよう、四輪車駐車場の附置義務台数緩和の取組みと連携し、二輪車等駐車施設(自転車含む)を建物内又は敷地内に設置する場合は、附置義務駐車施設の台数を低減する。

【低減措置(低減台数)】

- 二輪車等駐車場(自転車含む) 5 台設置につき、附置義務台数を 1 台低減

(4) 車いす利用者用駐車施設の設置の完全義務化

- 現行条例では車いす利用者用駐車施設は、特定の建築物に対してのみ設置が義務づけられているが、**だれもが利用しやすい駐車施設を確保**するため、全ての建築物に対して設置を義務づける。

【現行条例】

設置対象施設	市長が車いす利用者の駐車施設が特に必要と認める建築物※ <sup>8</sup> ※8：地方公共団体の庁舎、学校、病院、図書館、老人福祉施設など
設置台数	附置すべき駐車施設のうち、車いす利用者用駐車施設 1 台以上



【見直し（案）】

設置対象施設	<b>全ての建築物</b>
設置台数	変更なし

(5) 附置義務駐車施設の隔地設置の弾力的な運用

- 附置義務駐車施設は、原則、建築物やその敷地内に設置することになるため、その結果、駐車場出入口が沿道の多くに設けられることによる交通阻害や歩行空間・まちなみの分断、さらには、附置義務駐車施設設置に伴う建設コストの増加による土地利用の制約も懸念される。
- 隔地での附置義務駐車施設の確保により、**既存駐車場の効率的な活用**が図れるとともに、**交通の円滑化や安全・安心な歩行空間・まちなみの連続性の確保、民間事業者による土地利用の転換**を図りやすい環境を創出するため、国の標準条例を踏まえ、附置義務駐車施設の隔地設置の弾力的な運用を図る。

【現行条例】

承認条件	建築物の構造又は敷地の状態その他特別の理由により、当該建築物又は当該建築物の敷地内に駐車施設を設置することが困難であると認められる場合
隔地距離	当該建築物の敷地からおおむね 300m 以内の場所



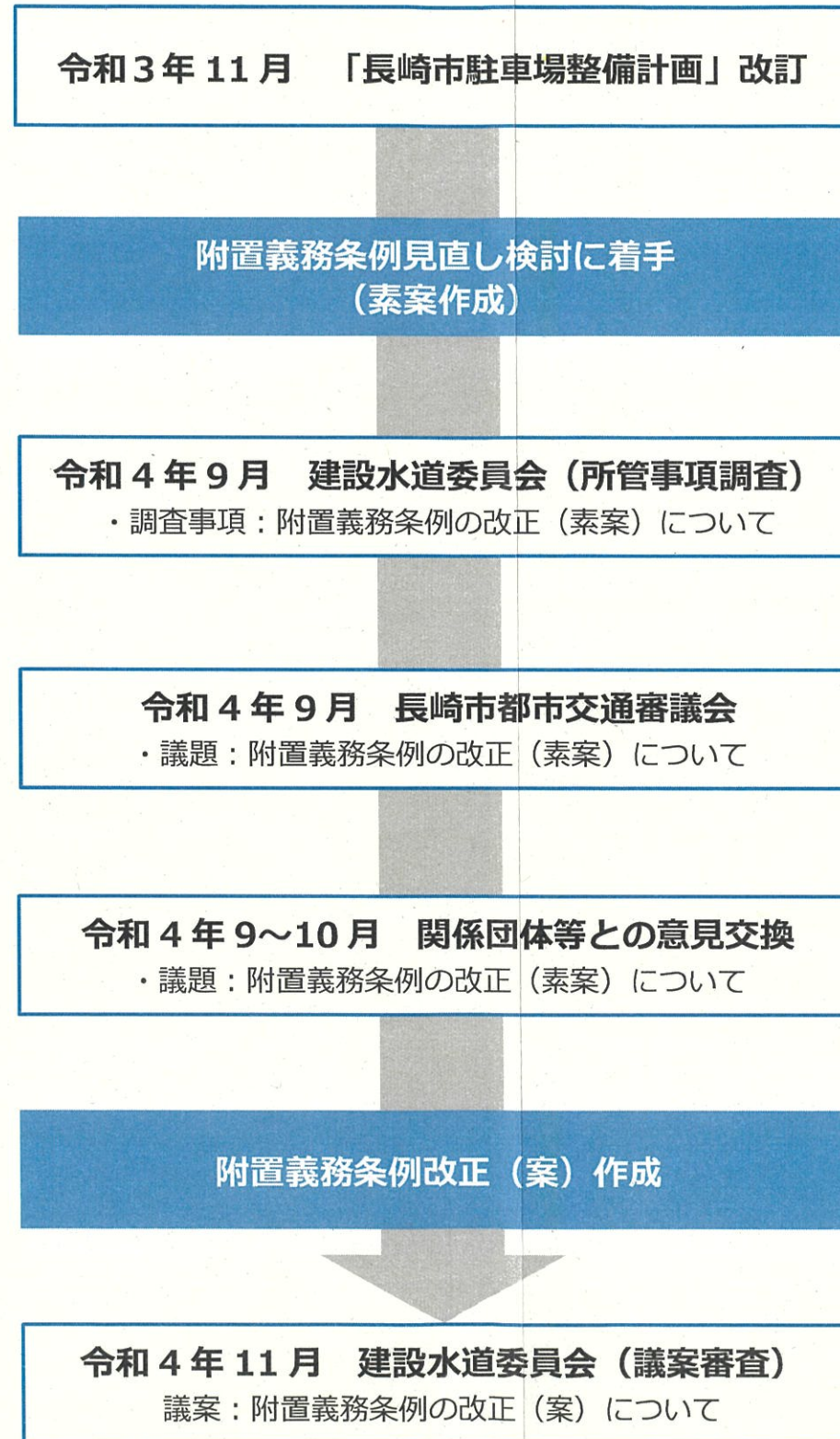
【見直し（案）】

承認条件	<b>交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するものと認められる場合</b>
隔地距離	変更なし

【具体的な承認条件】

- 都市再生緊急整備地域（令和 2 年 9 月指定）で建築物を新築等する場合
- 国県道の幹線道路や主要な市道など歩行者や自動車の交通量が多く、交通安全上駐車施設の出入口を設けることが適当でないと認められる場合
- 敷地面積や間口が狭小等により駐車施設を設けることで有効な土地利用に支障をきたすことが認められる場合  
など

7 今後のスケジュール（予定）



附置義務条例の見直し内容（案）

項目	現行条例	見直し（案）																														
1 対象地域	<p>駐車場整備地区<sup>※1</sup>、商業・近隣商業地域、周辺地区<sup>※2</sup></p> <p>※1：商業・近隣商業地域などにおいて、自動車交通が著しく輻輳する地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる地区で、都市計画で定める地区</p> <p>※2：駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域、第一種低層住宅専用地域、第二種低層住宅専用地域以外の市街化区域</p>	変更なし																														
2-1 附置義務基準 （普通車駐車施設）	<table border="1"> <thead> <tr> <th>地区</th> <th colspan="2">駐車場整備地区、商業・近隣商業地域</th> <th>周辺地区</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>対象となる建築物の規模</td> <td colspan="2">特定用途延べ面積 + 非特定用途×0.5 &gt; 1,000m<sup>2</sup></td> <td>特定用途延べ面積 &gt; 2,000m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">原単位</td> <td>特定用途<sup>※3</sup></td> <td>非特定用途<sup>※4</sup></td> <td>特定用途</td> </tr> <tr> <td>150m<sup>2</sup> 毎に 1 台</td> <td>400m<sup>2</sup> 毎に 1 台</td> <td>150m<sup>2</sup> 毎に 1 台</td> </tr> </tbody> </table> <p>※3：自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途（百貨店その他の店舗、事務所、ホテル、旅館、病院、劇場、公会堂、展示場、結婚式場、斎場、遊技場、体育館、卸売市場、倉庫、工場など）</p> <p>※4：自動車の駐車需要を生じさせる程度の小さい用途（特定用途以外の住宅、学校、神社など）</p>	地区	駐車場整備地区、商業・近隣商業地域		周辺地区	対象となる建築物の規模	特定用途延べ面積 + 非特定用途×0.5 > 1,000m <sup>2</sup>		特定用途延べ面積 > 2,000m <sup>2</sup>	原単位	特定用途 <sup>※3</sup>	非特定用途 <sup>※4</sup>	特定用途	150m <sup>2</sup> 毎に 1 台	400m <sup>2</sup> 毎に 1 台	150m <sup>2</sup> 毎に 1 台	<table border="1"> <thead> <tr> <th>地区</th> <th colspan="2">駐車場整備地区、商業・近隣商業地域</th> <th>周辺地区</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>対象となる建築物の規模</td> <td colspan="2">特定用途延べ面積 &gt; 1,000m<sup>2</sup></td> <td>特定用途延べ面積 &gt; 2,000m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">原単位</td> <td colspan="2">特定用途</td> <td>非特定用途</td> </tr> <tr> <td>百貨店その他の店舗 150m<sup>2</sup> 毎に 1 台</td> <td>その他の特定用途 250m<sup>2</sup> 毎に 1 台</td> <td>対象外 250m<sup>2</sup> 毎に 1 台</td> </tr> </tbody> </table> <p>●附置義務駐車施設の低減措置（百貨店その他の店舗の用途は除く）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・低減措置1：公共交通機関の利用促進に繋がる取組みを実施する場合 ・低減台数：附置義務駐車台数×10～20%</li> <li>・低減措置2：都市再生緊急整備地域において、建築物を新築等する場合 ・低減台数：附置義務駐車台数×10%</li> <li>・低減措置3：二輪車等駐車施設を建物内又は敷地内に設置する場合 ・低減台数：二輪車等駐車施設 5 台設置につき 1 台</li> </ul>	地区	駐車場整備地区、商業・近隣商業地域		周辺地区	対象となる建築物の規模	特定用途延べ面積 > 1,000m <sup>2</sup>		特定用途延べ面積 > 2,000m <sup>2</sup>	原単位	特定用途		非特定用途	百貨店その他の店舗 150m <sup>2</sup> 毎に 1 台	その他の特定用途 250m <sup>2</sup> 毎に 1 台	対象外 250m <sup>2</sup> 毎に 1 台
地区	駐車場整備地区、商業・近隣商業地域		周辺地区																													
対象となる建築物の規模	特定用途延べ面積 + 非特定用途×0.5 > 1,000m <sup>2</sup>		特定用途延べ面積 > 2,000m <sup>2</sup>																													
原単位	特定用途 <sup>※3</sup>	非特定用途 <sup>※4</sup>	特定用途																													
	150m <sup>2</sup> 毎に 1 台	400m <sup>2</sup> 毎に 1 台	150m <sup>2</sup> 毎に 1 台																													
地区	駐車場整備地区、商業・近隣商業地域		周辺地区																													
対象となる建築物の規模	特定用途延べ面積 > 1,000m <sup>2</sup>		特定用途延べ面積 > 2,000m <sup>2</sup>																													
原単位	特定用途		非特定用途																													
	百貨店その他の店舗 150m <sup>2</sup> 毎に 1 台	その他の特定用途 250m <sup>2</sup> 毎に 1 台	対象外 250m <sup>2</sup> 毎に 1 台																													
2-2 附置義務基準 （荷捌き駐車施設）	<table border="1"> <thead> <tr> <th>地区</th> <th colspan="4">駐車場整備地区、商業・近隣商業地域</th> <th>周辺地区</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>対象となる建築物の規模</td> <td colspan="4">特定用途延べ面積 &gt; 2,000m<sup>2</sup></td> <td>特定用途延べ面積 &gt; 3,000m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">原単位</td> <td>百貨店その他の店舗</td> <td>事務所</td> <td>倉庫</td> <td>左記以外の特定用途</td> <td>特定用途</td> </tr> <tr> <td>3,000m<sup>2</sup> 毎に 1 台</td> <td>5,000m<sup>2</sup> 毎に 1 台</td> <td>1,500m<sup>2</sup> 毎に 1 台</td> <td>4,000m<sup>2</sup> 毎に 1 台</td> <td>5,000m<sup>2</sup> 毎に 1 台</td> </tr> </tbody> </table>	地区	駐車場整備地区、商業・近隣商業地域				周辺地区	対象となる建築物の規模	特定用途延べ面積 > 2,000m <sup>2</sup>				特定用途延べ面積 > 3,000m <sup>2</sup>	原単位	百貨店その他の店舗	事務所	倉庫	左記以外の特定用途	特定用途	3,000m <sup>2</sup> 毎に 1 台	5,000m <sup>2</sup> 毎に 1 台	1,500m <sup>2</sup> 毎に 1 台	4,000m <sup>2</sup> 毎に 1 台	5,000m <sup>2</sup> 毎に 1 台	変更なし							
地区	駐車場整備地区、商業・近隣商業地域				周辺地区																											
対象となる建築物の規模	特定用途延べ面積 > 2,000m <sup>2</sup>				特定用途延べ面積 > 3,000m <sup>2</sup>																											
原単位	百貨店その他の店舗	事務所	倉庫	左記以外の特定用途	特定用途																											
	3,000m <sup>2</sup> 毎に 1 台	5,000m <sup>2</sup> 毎に 1 台	1,500m <sup>2</sup> 毎に 1 台	4,000m <sup>2</sup> 毎に 1 台	5,000m <sup>2</sup> 毎に 1 台																											
2-3 附置義務駐車施設 （車いす使用者駐車施設）	●市長が車いす利用者の駐車施設が特に必要と認める建築物については、附置すべき駐車施設のうち、車いす使用者用駐車施設 1 台以上を設置すること	●附置すべき駐車施設のうち、車いす使用者用駐車施設 1 台以上を設置すること																														
3 駐車施設の規模	<ul style="list-style-type: none"> <li>●普通車駐車施設：幅 2.3m以上×奥行 5 m以上</li> <li>●荷捌き駐車施設：幅 3.0m以上×奥行 7.7m以上×はり下の高さ 3.0m以上</li> <li>●車いす使用者用駐車施設：幅 3.5m以上×奥行 5.0m以上</li> </ul>	変更なし																														
4 駐車施設の附置の特例 （隔地駐車施設）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●承認条件：建築物の構造又は敷地の状態その他特別の理由により、当該建築物又は当該建築物の敷地内に駐車施設を設置することが困難であると認められる場合</li> <li>●隔地距離：当該建築物の敷地からおおむね 300m以内の場所</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●承認条件：交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するものと認められる場合</li> <li>●隔地距離：変更なし</li> </ul>																														

—参考資料—

1 見直し後の附置義務駐車台数の試算

■ 駐車場整備地区、商業・近隣商業地域（事務所）〔低減措置1〕

延床面積	現行条例		見直し（案）				緩和率 B/A
	原単位	附置台数 A	原単位	附置台数	低減措置1 (20%で試算)	低減後台数 B	
2,000㎡	150㎡	8台	250㎡	5台	▲1台	4台	▲50%
4,000㎡	150㎡	24台	250㎡	15台	▲3台	12台	▲50%
6,000㎡	150㎡	40台	250㎡	24台	▲4台	20台	▲50%
8,000㎡	150㎡	54台	250㎡	32台	▲6台	26台	▲52%
10,000㎡	150㎡	67台	250㎡	40台	▲8台	32台	▲52%
12,000㎡	150㎡	76台	250㎡	46台	▲9台	37台	▲51%
14,000㎡	150㎡	86台	250㎡	52台	▲11台	41台	▲52%
16,000㎡	150㎡	95台	250㎡	57台	▲11台	46台	▲52%

■ 駐車場整備地区、商業・近隣商業地域（事務所）〔低減措置1+2〕

延床面積	現行条例		見直し（案）				緩和率 B/A
	原単位	附置台数 A	原単位	附置台数	低減措置1+2 (30%で試算)	低減後台数 B	
2,000㎡	150㎡	8台	250㎡	5台	▲1台	4台	▲50%
4,000㎡	150㎡	24台	250㎡	15台	▲4台	11台	▲54%
6,000㎡	150㎡	40台	250㎡	24台	▲7台	17台	▲58%
8,000㎡	150㎡	54台	250㎡	32台	▲9台	23台	▲57%
10,000㎡	150㎡	67台	250㎡	40台	▲12台	28台	▲58%
12,000㎡	150㎡	76台	250㎡	46台	▲13台	32台	▲58%
14,000㎡	150㎡	86台	250㎡	52台	▲15台	36台	▲58%
16,000㎡	150㎡	95台	250㎡	57台	▲17台	40台	▲58%

2 他都市の事例（中核市62都市を調査）

(1) 条例制定の有無

区 分		都市数（割合）
附置義務条例制定の有無	制定あり	44都市（71%）
	制定なし	18都市（29%）

(2) 特定用途の区分

区 分		都市数（割合）
特定用途の細分化	1つ（細分化なし）	35都市（80%）
	2つ	7都市（16%）
	3つ	2都市（4%）

(3) 周辺地区の設定

区 分		都市数（割合）
周辺地区の設定	設定あり	22都市（50%）
	設定なし	22都市（50%）

(4) 原単位

百貨店その他の店舗			その他の特定用地（事務所）			その他の特定用途（事務所以外）		
原単位	都市数	割合	原単位	都市数	割合	原単位	都市数	割合
150㎡	26都市	59%	150㎡	23都市	52%	150㎡	20都市	45%
200㎡	5都市	11%	200㎡	6都市	14%	200㎡	9都市	20%
250㎡	1都市	2%	250㎡	2都市	5%	250㎡	1都市	2%
300㎡	9都市	20%	300㎡	9都市	20%	300㎡	10都市	23%
350㎡	0都市	0%	350㎡	1都市	2%	350㎡	0都市	0%
400㎡	2都市	5%	400㎡	2都市	5%	400㎡	3都市	7%
600㎡	1都市	2%	600㎡	1都市	2%	600㎡	1都市	2%

(5) 車いす使用者駐車施設の義務化

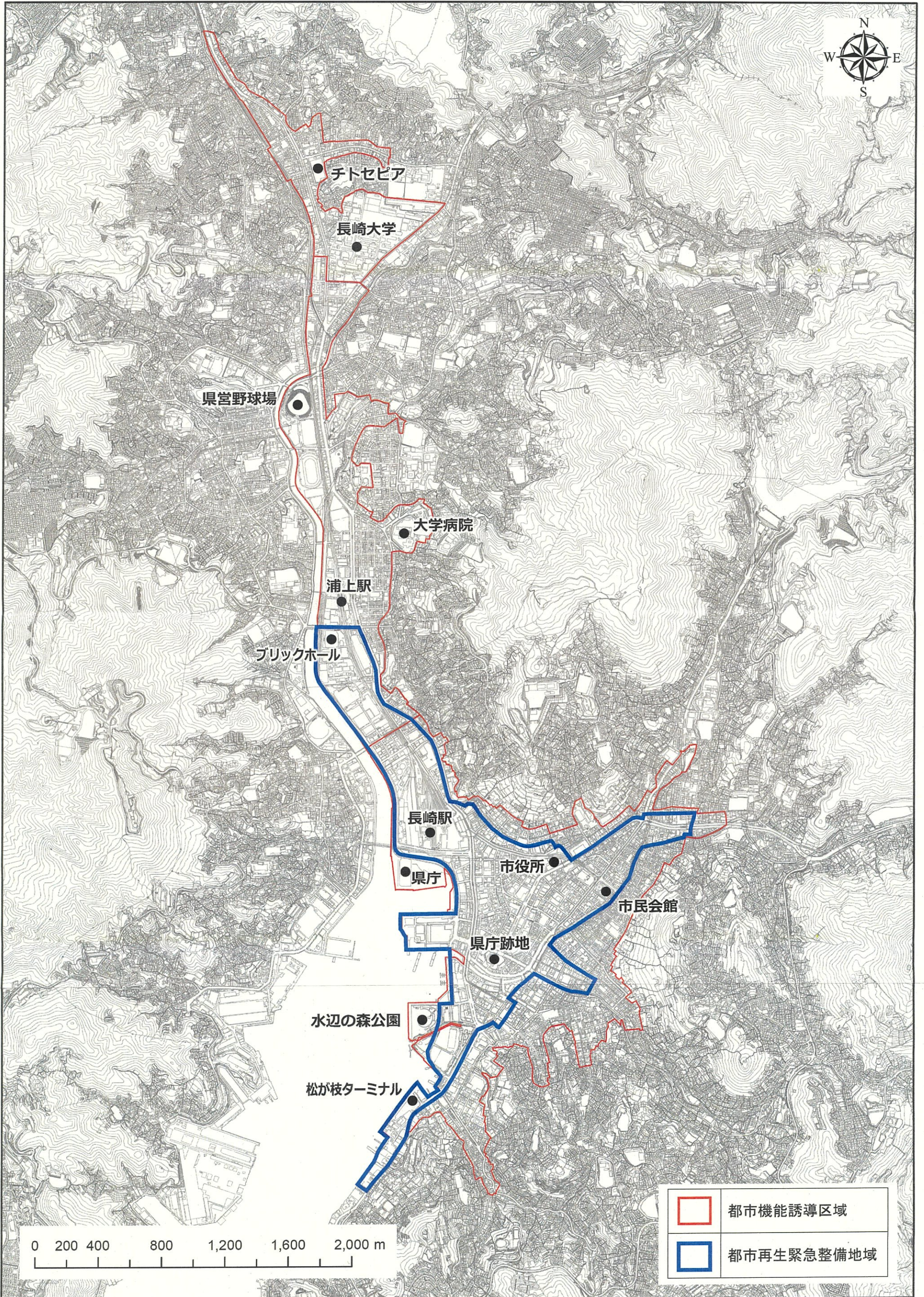
義務化	都市数（割合）	内 訳	
あり	31都市（70%）	附置義務台数のうち1台以上確保	28都市
		計算式により算出した台数を確保	2都市
		特に必要な建築物の場合に1台以上確保	1都市
なし	13都市（30%）	-	-

(6) 駐車施設の附置の特例（隔地の条件）

隔地の条件	都市数（割合）
当該建築物の構造又は敷地の状態によりやむを得ないと認められる場合	40都市（91%）
交通の安全及び円滑化又は土地の有効な利用に資するものとして認められる場合	4都市（9%）



都市再生緊急整備地域（令和2年9月指定）



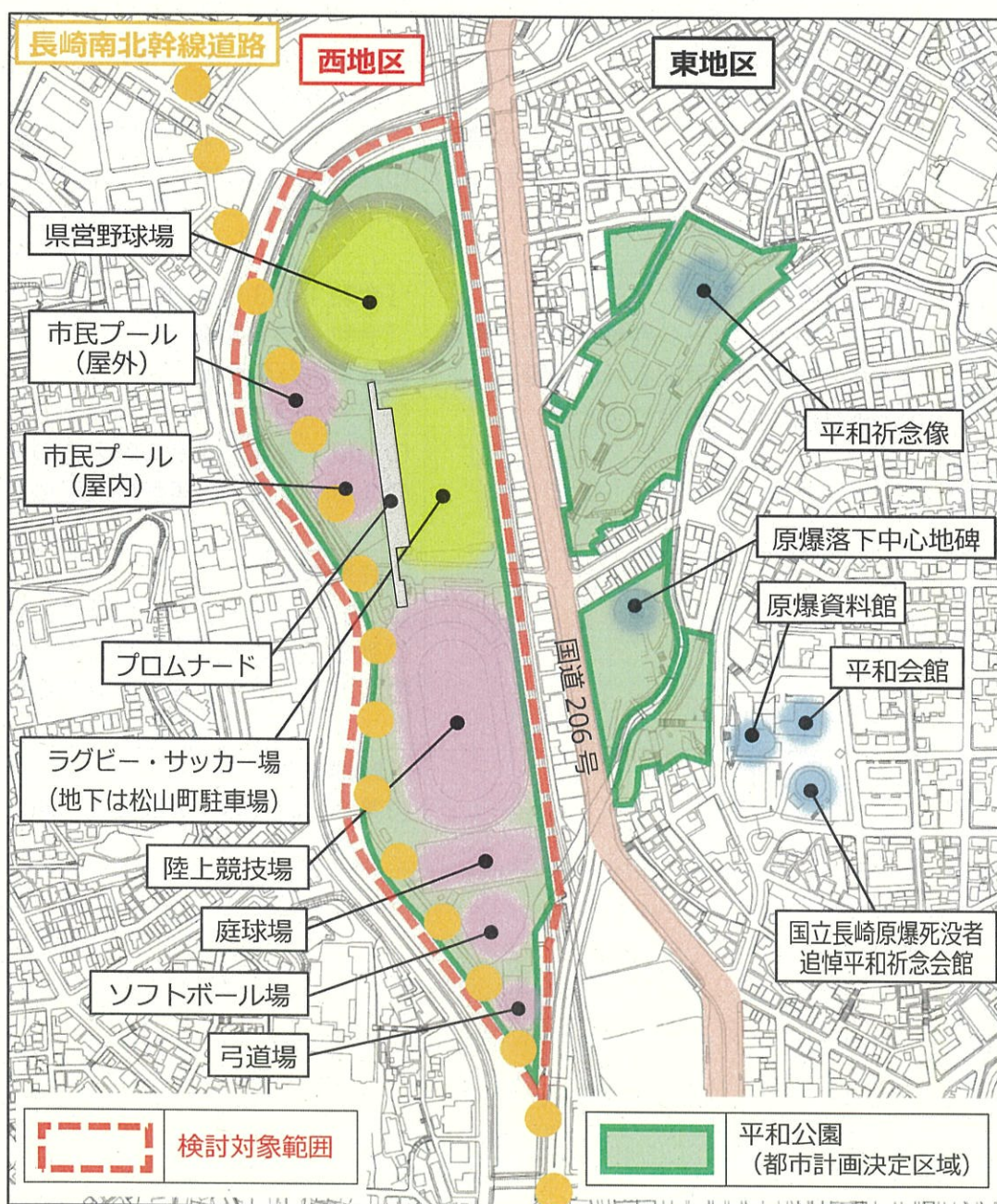
### 3 平和公園再整備基本計画の検討状況について

県事業の長崎南北幹線道路計画を契機として、平和公園（西地区）のあり方や道路計画に支障をきたすスポーツ施設の再配置などについて検討し、平和公園（西地区）の再整備に係る基本計画を策定するものである。

基本計画の策定に当たっては、令和3年6月に学識経験者や関係団体、地元自治会などから「長崎市平和公園再整備基本計画検討委員会」を設置し、同委員会に諮りながら検討を進めているところである（令和4年度策定予定）。

#### 【検討対象範囲】

平和公園の西地区とし、東地区は従前の計画を踏襲する。



【検討委員会スケジュール（予定）】

委員会	審議内容（当初計画）	審議内容（実績・変更）
第1回 【済】	【令和3年7月】 ○委員会の設置、正副委員長の選出 ○審議内容、スケジュール等の確認 ○平和公園の概要、沿革、現状等の整理	【令和3年7月27日】 同左
第2回 【済】	【令和3年9月】 ○上位計画・関連計画等の整理 ○平和公園（西地区）を取り巻く状況、特性、課題等の整理 ○基本方針の検討	【令和3年9月28日】 同左
第3回 【済】	【令和3年11月】 ○基本方針の整理 ○ゾーニング・ゾーン別整備方針の検討 ○スポーツ施設の再配置計画の検討	【令和3年12月14日】 ○基本方針の検討 ○ゾーニング・ゾーン別整備方針の検討 ○動線・景観形成等の考え方の検討 ○市政モニターアンケート結果の報告
第4回 【済】	【令和4年2月】 ○ゾーニング・ゾーン別整備方針の整理 ○スポーツ施設の再配置計画の整理 ○基本計画（案）の取りまとめ	【令和4年3月24日】（延期） 【令和4年8月25日】 ○基本方針の整理 ○ゾーニング・ゾーン別整備方針の検討 ○動線・景観形成等の考え方の検討 ○スポーツ施設の再配置計画の検討
第5回	—	【時期未定】 ○ゾーニング・ゾーン別整備方針の整理 ○動線・景観形成等の考え方の整理 ○スポーツ施設の再配置計画の整理
第6回	—	【時期未定】 ○基本計画（案）の取りまとめ

## 長崎市平和公園再整備基本計画検討委員会委員名簿

令和4年7月1日時点

所 属	職 名	氏 名
長崎県立大学地域創造学部公共政策学科	教授	西岡 誠治 ◎
長崎大学水産・環境科学総合研究科	教授	渡辺 貴史 ○
九州大学芸術工学部環境設計学科	准教授	高取 千佳
長崎県土木部	参事監	坂田 昌平
(公財)長崎市スポーツ協会	理事長	渡辺 雄児
(公財)長崎平和推進協会	事務局長	中川 正仁
長崎商工会議所 都市整備委員会	委員長	鈴木 茂之
(一社)長崎国際観光コンベンション協会	専務理事	浦瀬 徹
特定非営利活動法人環境カウンセリング協会長崎	会員	佐藤 恵
長崎市PTA連合会	副会長	松本 光生
(一社)長崎市心身障害者団体連合会	理事	富永 真理子
平和公園地域まちづくり協議会	会長	深堀 義昭
山里地区連合自治会	会長	久米 直
城山校区連合自治会	会長	古賀 信恕
斜面地・空き家活用団体つくる	代表	岩本 論
市民(公募委員)		島内 昌司

◎委員長、○副委員長

## 平和公園(西地区)の基本方針(案)

### 平和公園の概要

- 長崎国際文化都市建設計画(昭和24年施行)に基づき、被爆の実相を訴えるとともに、世界平和と文化交流のための記念施設として昭和26年に整備に着手(昭和30年開設)
- 以後、施設の拡充、更新等を行い、長崎市民のみならず、国内外の多くの人々に親しまれてきたシンボリックな総合公園

### 長崎南北幹線道路の事業化(検討の前提条件)

- 長崎南北幹線道路((都)長崎時津縦貫線)が高架橋で平和公園西地区の上空を通過  
・再配置の検討対象施設:市民総合プール(屋内・屋外)、陸上競技場、庭球場、ソフトボール場、弓道場

### 平和公園(西地区)を取り巻く状況

#### ①人口減少・少子高齢化の進行

- 人口減少・少子高齢化が進行する中、限られた財源内で、高齢者の健康増進や子どもの遊び場の充実など、定住促進に寄与する公園整備が求められている。

#### ②「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の都市づくり

- 「公園」の分野からも、都市づくりの方針に沿った取組みが求められている。
- 民間による「長崎スタジアムシティプロジェクト」が進行している。

#### ③スポーツニーズの多様化

- ライフスタイルの多様化などを背景に、競技スポーツや、市民スポーツ(レクリエーション)など、多様なニーズに対応した環境の整備が求められている。

#### ④高規格道路の整備

- 長崎市と佐世保市を約1時間で結ぶ「西彼杵道路」と「長崎南北幹線道路」の未整備区間の事業化に向けた検討が進められており、両路線の整備後は、県北と県南に点在する観光資源の連携による観光振興に大きく貢献することが期待されている。

#### ⑤自然災害の頻発化・激甚化

- 自然災害が頻発化・激甚化する中、公園には防災拠点や避難場所としての役割が求められている。

#### ⑥環境問題の顕在化・深刻化

- 環境問題が顕在化・深刻化する中、二酸化炭素削減に向け、公園分野においても積極的な取組みが求められている。

#### ⑦ICT(高度通信技術)の発達

- パークマネジメント(計画、整備、管理、運営等)への展開など、公園分野においてもICTの活用が求められている。

#### ⑧公園施策の動向

- 民間活力による新たな都市公園の整備手法(Park-PFI)が創設され、全国的に官民連携手法による公園整備が進んでいる。
- 新型コロナ危機を契機に、グリーンインフラとしての緑や、オープンスペースの重要性が再認識されている。

#### ⑨SDGs(持続的な開発目標)への対応

- 誰もが容易に、緑地や公共スペースへアクセスできることが求められている。

### 平和公園(西地区)の特性

#### ①立地特性

- 南北の都市軸上に位置し、市街地中心部に立地する唯一の総合公園であり、貴重なオープンスペースである。
- 周辺では住居系や商業系の土地利用がなされ、学校も多く立地している。
- 路線バスや路面電車が高頻度で運行しており公共交通の利便性が高い。

#### ②敷地特性

- 東側は路面電車やJR、西側は二級河川浦上川に面する細長い敷地形状である。
- 中央付近に市道松山町線が位置し、西地区を南北に分断している。
- 国道202号からが主な歩行者動線となるが、その他にも出入口が点在している。

#### ③利用特性・施設特性

- 競技場としては、庭球場、市民総合プール、県営野球場の利用者が多く、ソフトボール場の利用者が最も少ない。
- 各施設で、県・市レベルの大会やイベントが開催されている。
- ソフトボール場以外の施設は、各世代に万遍なく利用されている。
- 陸上競技場は多目的に利用されている(中学・高校生等の陸上競技の練習を含む)
- 市民総合プール(屋外)は6月~9月の利用に限定されている。
- 令和2年度末現在、ソフトボール場(照明設備等)は35年、市民プールは25年、庭球場(屋根)は9年、弓道場は増築から6年経過している。
- 松山町駐車場は、スポーツ施設で大会等が開催される場合は、ほぼ満車状態である。

#### ④景観特性

- 景観形成重点地区に指定されており、高さ基準が設けられている。
- 平和公園から稲佐山に向けて「平和交流軸」が形成されている。
- 西地区を東西方向に走る市道は、緑あふれる歩行空間を形成している。
- 東側のエントランス部は建築物やJR高架施設により閉塞感が感じられる。
- 西側は浦上川に面し開かれた空間を形成している。
- 市道より北側は、大規模施設が密集し、圧迫感のある空間となっている。
- 市道より南側の陸上競技場とその周辺は、緑が感じられ、憩える空間となっている。
- 陸上競技場東側のJR高架下空間が有効活用されていない。

### 市民ニーズ

#### ○市政モニターアンケート調査(回答数163人)

- 西地区の利用目的は、多い順に「散歩」「憩い・休息」「松山町駐車場」。
- 西地区の問題点・課題は、多い順に「休憩できる場所が少ない」「遊べる場所が少ない」「飲食場所が少ない」「飲食・物販店がない」「駐車場の台数が少ない」、その他、「子どもの遊び」に関する意見も散見。
- 西地区に必要な機能・充実した方が良い機能として、多い順に「憩いの場」「遊び等の空間」「飲食の場」「駐車場」。
- 平和公園(東地区と西地区)の一体性や連続性について、「東地区と西地区の個別の利用を尊重する」という回答が約54%、「東地区と西地区の一体的な利用を推進」が約35%、「その他」が約22%。
- 「その他」の意見として、「平和公園(西地区)も平和公園の一部であることを知らなかった」という意見が多数あり。

## 平和公園（西地区）の再整備に当たっての課題

### 課題① 平和の継承・発信

- これまで培ってきた平和公園の趣旨を尊重しつつ、東地区との適切な機能分担のもと、未来に向け平和の尊さが感じられる**長崎市のシンボルとなる公園**であり続ける必要がある。

### 課題② スポーツ施設の再配置と多様なニーズへの対応

- 限られた敷地の中に従前と同じ施設を配置できないため、利用実態や代替地確保の可能性などを踏まえ、**スポーツ施設を再配置**する必要がある。
- 多様化するスポーツニーズに対応**するための環境を整える必要がある。

### 課題③ オープンスペースの維持・確保

- 市街地に位置する利便性が高い貴重な土地であるため、市民に身近で**日常的な憩いの空間**や**災害時等の防災拠点**として、さらには、グリーンインフラの視点からも**オープンスペースや緑を維持・確保**する必要がある。

### 課題④ 新たな玄関口としての機能強化

- （仮称）松山ICの設置により、県北からの来訪者を迎え入れるための、**新たな玄関口としての機能を強化**する必要がある。

### 課題⑤ 周辺施設等との連携や調和した景観の形成

- 公園内はもとより、周辺に位置する**施設等との連携により相乗効果を生み出す空間**とする必要がある。
- 平和公園から稲佐山への軸線や東西地区を結ぶ歩行者動線を尊重しつつ、周辺市街地等と調和した**都市景観を形成**する必要がある。
- 南北幹線道路は、公園に溶け込み違和感を感じられないような設えにすることを求めていく必要がある。

### 課題⑥ 持続可能な施設運営

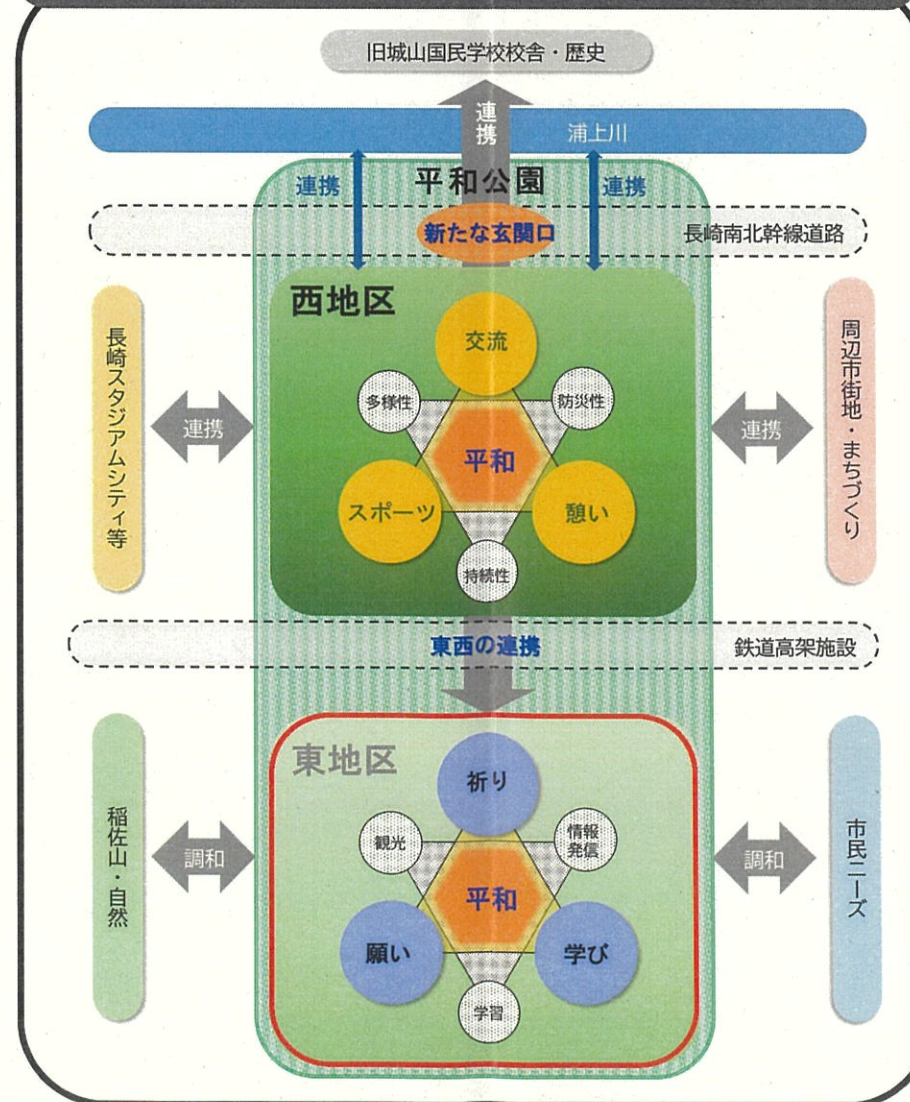
- 将来にわたり持続的に維持していくため、**官民連携手法の導入、ICTの活用**などにより、効率的で効果的な施設整備と、持続可能な管理運営を行っていく必要がある。

## 上位計画・関連計画

- |                |                |
|----------------|----------------|
| ●第五次総合計画       | ●都市計画マスタープラン   |
| ●緑の基本計画        | ●立地適正化計画       |
| ●景観計画          | ●歴史的風致維持向上計画   |
| ●バリアフリーマスタープラン | ●公共施設適正配置基準(案) |
| ●スポーツ推進計画      | ●駐車場整備計画       |

- 都市公園としての機能向上（多様化するニーズへの対応、景観性の向上、ユニバーサルデザイン化など）
- より魅力的な空間の創出（緑化の推進、交流機会を創出するためのスポーツの場、広場空間の確保、浦上川との連携など）

## 空間形成の考え方



## 平和公園（西地区）の基本方針（案）

### 平和公園再整備基本計画（平成6年3月）

#### 全体：『平和の森』—平和を願い、実践していく交流公園—

- ①公園全体は、広々とした空間そして豊かな緑陰と、集客力のある施設を備えた、長崎市及び中央地区のシンボリックな公園とする。
- ②東地区は、平和を祈念する公園として、その機能を強化するとともに風致に配慮した『街の緑』となる公園とする。
- ③西地区は、スポーツ活動のみではなく、多様なレクリエーション活動や、水辺の利用に対応できる市民の「いこいの場」となる公園とする。
- ④平和公園を中心に、周辺の公園、レクリエーション施設、そして原爆のメモリアル施設とのネットワークを図る。

#### 西地区：『市民交流、自然交流のゾーン』

- 平和を希求する公園の未来性を利用形態を通して表現する。
- 「平和交流」を「レクリエーション」と「自然」によって展開する。

#### 東地区：『平和を祈り、願うゾーン』

- 平和公園としてのメモリアル性をより象徴的な空間として表現する。
- 東地区内の各ゾーンの象徴機能の明確化と一体的な地区としての再編、強化を図る。

## 西地区の基本方針（案）

### 『平和を感じ、交流するゾーン』

- ①**多様なニーズに応じた、平和を発信するスポーツ環境の創出**
  - 長崎南北幹線道路の整備を契機として、スポーツ施設の再配置を図るとともに、多様なニーズに応じたスポーツやイベント等を通じ、平和を発信する空間を形成します。
- ②**市民に身近で、平和の尊さを感じられる憩いの空間の形成**
  - 市民が日常的に集い・安らげる居心地の良い空間、水や緑とふれあえる空間、安全・安心を支える防災力を備えた空間など、日々の生活の中で平和の尊さを感じられる空間を形成します。
- ③**長崎の新たな玄関口としての機能強化**
  - 長崎南北幹線道路の整備により設置される（仮称）松山ICからの来訪者を迎え入れる機能を強化するとともに、東地区と旧城山国民学校校舎とを結び象徴的な空間を形成し、円滑な移動を確保します。
- ④**連携と調和による機能的、魅力的な空間の形成**
  - 周辺施設等との機能面や空間面などでの連携による公園としての機能向上や、景観的な調和により魅力的な空間を形成します。
- ⑤**効率的で効果的な施設整備と管理運営**
  - 官民連携手法やICTの活用などにより、効率的で効果的な施設整備と、市民参加を促しながら、将来にわたり持続可能な管理運営を行います。

# 平和公園(西地区)のゾーニング(案)とゾーン別整備方針(案)

**全体コンセプト** : 平和の森-平和を願い、実践していく交流公園-  
**西地区の基本方針** : 『平和を感じ、交流するゾーン』

S=1:2,500 (A3)

## ●Eゾーン

水辺と道路高架下を活用した多目的な空間

- ・水辺と連携した憩い空間の形成 (Bゾーンとも連携)
- ・新たなスポーツ空間の創出
- ・南端部における眺望点や親水空間の形成
- ・高架道路沿いの連続した緑化

## ●Dゾーン

新たな交流・賑わいを創出する空間

- ・緑陰にあふれ、市民が身近に休息や散策などを楽しめ、災害時の避難場所ともなり得る空間の形成
- ・道路計画に支障をきたすスポーツ施設の代替地
- ・官民連携による賑わいを創出する来園者への便利施設 (飲食・情報発信機能等) の導入検討
- ・増加が見込まれる自動車交通に対応した交通処理機能 (地下駐車場) の導入検討

## ●Cゾーン

新たなつながりを象徴するエントランス空間

- ・ゆとりある歩行空間と緑化 (並木・花壇等) による象徴的な通りの形成
- ・周辺ゾーンへのシームレスな空間の形成
- ・官民連携による賑わいを創出する来園者への便利施設 (飲食・情報発信機能等) の導入検討
- ・増加が見込まれる自動車交通に対応した交通処理機能の確保検討

## ●Bゾーン

道路高架下を活用した多目的な空間

- ・時代のニーズに対応する多目的な空間として活用 (スポーツ、小広場、遊戯広場、駐車場、駐輪場など)
- ・浦上川沿いの親水護岸を活かし、水辺と連携した憩い空間の形成 (Eゾーンとも連携)
- ・高架道路を取り囲むような緑量ある緑地帯の形成

## ●Fゾーン

緑に囲まれたスポーツ環境を創出する空間

- ・道路計画に支障をきたすスポーツ施設の代替地
- ・下の川沿いの連続した緑化

## ●Gゾーン

既存のスポーツ施設を活用する空間

- ・道路計画に支障をきたさない施設は存置活用
- ・周辺ゾーンとの連携・調和

## ●Hゾーン

鉄道高架下を活用した多機能な空間

- ・公園機能のバックヤード (管理用駐車場や倉庫など) や災害時の備蓄倉庫など、多機能な空間として活用
- ・鉄道高架施設沿いの連続した緑化

## ●Iゾーン

東地区と西地区とをつなぐゲート空間

- ・東西地区をつなぐ安全・快適な歩行者動線や交差点隅切り部におけるたまり空間の確保検討
- ・増加が見込まれる自動車交通に対応した交通処理機能の確保検討

## ●Aゾーン

既存の大規模スポーツ施設等を活用する空間

- ・既存の大規模スポーツ施設、ペDESTリアンデッキ、地下駐車場は存置活用
- ・周辺ゾーンとの連携・調和

●各ゾーンにおける基本方針(案)の対応表

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
① 多様なニーズに応じた、平和を発信するスポーツ環境の創出	◎	○	-	◎	○	◎	◎	-	-
② 市民に身近で、平和の尊さを感じられる憩いの空間の形成	-	◎	○	◎	◎	○	-	-	-
③ 長崎の新たな玄関口としての機能強化	-	-	◎	◎	-	-	-	-	◎
④ 連携と調和による機能的、魅力的な空間の形成	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑤ 効率的で効果的な施設整備と管理運営	○	○	○	○	○	○	○	○	○

# 既存スポーツ施設再配置計画の基本的な考え方(案)

## 1 これまでの経過

### (1) 平和公園再整備基本計画 (H6.03) の概要とその後の整備状況 (西地区)



### (2) 平和公園陸上競技場の再整備計画についての報告書 (H10.09 平和公園陸上競技場利用懇話会)

#### 【再整備計画】

- スタンド全部の撤去を行い、将来はトラック及びフィールド部分も含めて芝生の多目的広場として整備を行う。

#### 【短期的整備】

- スタンド部 : 撤去後、芝生の多目的広場として整備し、外側に高木を植樹 (緑陰を設ける)
- フィールド部 : 平成 15 年のインターハイまで現状維持、終了後は芝生の多目的広場として整備
- トラック部 : 当分の間は現状のまま維持、再整備の着手時期等については、今後の施設の利用状況等の推移を見ながら検討

#### 【懇話会のまとめ(抜粋)】

- 将来的なトラックの取扱いについては、今後の陸上競技場地区全体の再整備を行っていくなかで検討すべきものであるとし、将来の判断に委ねる



## 陸上競技場の使われ方



① イベント



② 憩い



③ 憩い



④ 憩い



⑤ 散歩



⑧ 競技練習



⑥ 休息



⑨ 競技練習



⑦ 休息



⑩ 競技練習



⑪ ジョギング・散歩



⑫ 競技練習



⑬ ジョギング・散歩

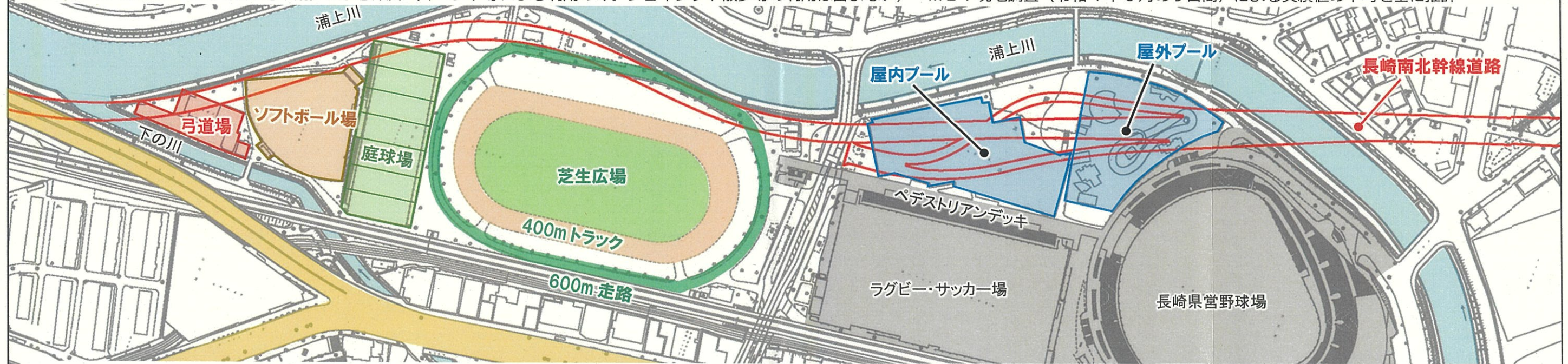


⑭ ラジオ体操

## 2 長崎南北幹線道路に支障をきたす既存スポーツ施設の概要

スポーツ施設	施設概要	R1 利用者数	利用者層	特記事項
市民総合プール (屋内)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●50m 公認プール (8 レーン)</li> <li>●25m 公認プール (7 レーン)</li> <li>●幼児・児童プール</li> <li>●観客席 (50m プール : 1,380 席・25m プール : 300 席)</li> </ul>	113 千人/年	各世代万遍なく利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>○屋内に 50m プールを有する県内唯一の施設</li> <li>○数百人規模の大規模大会が定期的に開催</li> </ul>
市民総合プール (屋外)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●スライダー (H=15m、L=12m)</li> <li>●流水プール (L=約 160m)</li> <li>●幼児・児童プール</li> </ul>	32 千人/年	主に学生やファミリー層が利用	○夏季 (6 月中旬～9 月中旬の約 3 ヶ月) のみ稼働
陸上競技場	<ul style="list-style-type: none"> <li>●400m トラック</li> <li>●600m 走路</li> <li>●フィールド (芝生広場)</li> </ul>	公共予約システム 36 千人/年 <sup>※1</sup>  R4 現地調査推計 328 千人/年 <sup>※2</sup> [うち 400m トラック] 41 千人/年 <sup>※2</sup>	各世代万遍なく利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>○一部の小学・中学・高校生等を中心とした陸上の練習や市民の散歩、ジョギング、多様なレクリエーション活動 (ゲートボール大会、レクリエーション大会、運動会など) など、各世代から多目的に利用</li> <li>○「競技練習等利用施設」として利用されており、陸上競技の大会は開催されていない</li> </ul>

※1 : 公共予約システム (占有許可申請) による集計 (イベント等による利用のみ。ジョギングや散歩等の利用は含まない) ※2 : 現地調査 (令和 4 年 6 月の 9 日間) による実績値の平均を基に推計



スポーツ施設	施設概要	R1 利用者数	利用者層	特記事項
庭球場	<ul style="list-style-type: none"> <li>●コート 7 面 (砂入り人工芝) 【屋根付き】</li> <li>●管理棟 (審判席、事務室など) 1 棟</li> </ul>	159 千人/年	各世代が万遍なく利用	○数百人規模の大会が定期的に開催
ソフトボール場	<ul style="list-style-type: none"> <li>●グラウンド 1 面 (両翼 65m)</li> <li>●照明設備 6 基、スコアボード 1 基</li> <li>●管理棟 (審判席、事務室など) 1 棟</li> </ul>	5 千人/年	主に社会人が利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>○早朝やナイターにも利用されており、定期的に大会も開催</li> <li>○ソフトボールの利用がない時には他の用途 (ゲートボールなど) にも利用</li> </ul>
弓道場	<ul style="list-style-type: none"> <li>●近的 10 人立 (L=28m)、遠的 4 人立 (L=60m)</li> <li>●管理棟 (審判席、事務室など) 1 棟</li> </ul>	19 千人/年	主に中高生の部活動や社会人が利用	○市内大会が開催できる唯一の施設

■各競技団体等からの要望

年月	要望団体	要望内容
令和4年1月	長崎市ソフトボール協会	●移転場所、施設（機能面）について
令和4年1月	長崎市水泳連盟	●移転場所、施設（機能面）、附属設備について
令和4年1月	長崎市テニス協会、長崎市ソフトテニス連盟	●移転場所、施設（機能面）について（口頭要望）
令和4年1月	長崎市弓道連盟	●移転場所、施設（機能面）について（口頭要望）
令和4年2月	長崎市陸上競技協会	●400mトラックの存続について
令和4年3月	陸上競技団体 （陸上愛好会、中学・高等学校陸上部、クラブチーム、実業団など26団体）	●陸上競技場の現地存続について
令和4年5月	松山運動公園を守る会	●陸上競技場の現地存続について（署名4,720筆提出）
令和4年5月	高等学校陸上部（1校）	●陸上競技場の現地存続について

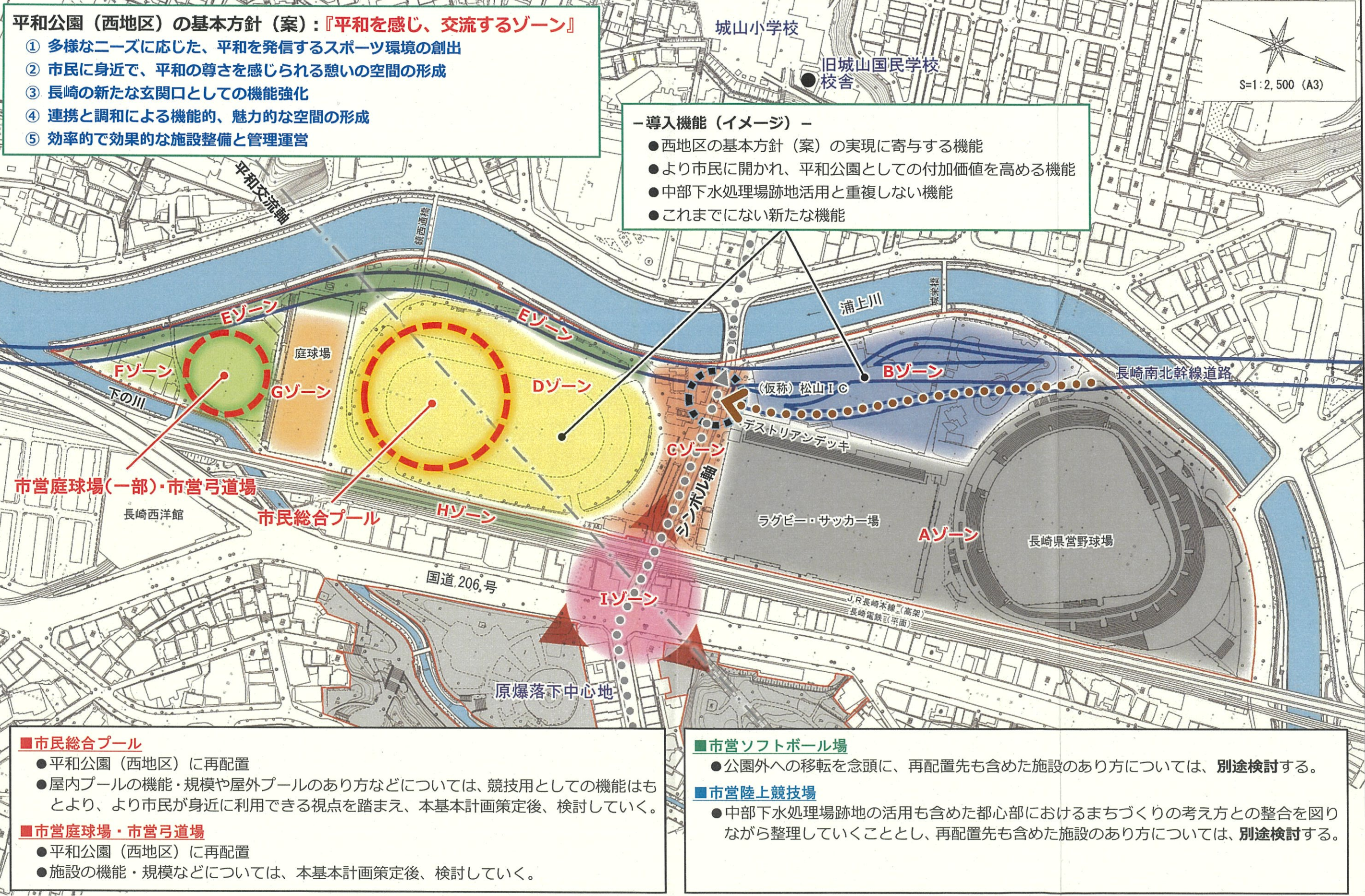
### 3 長崎南北幹線道路に支障をきたす既存スポーツ施設の再配置の考え方(案)

#### (1) 長崎市公共施設の適正配置基準(案)による分類

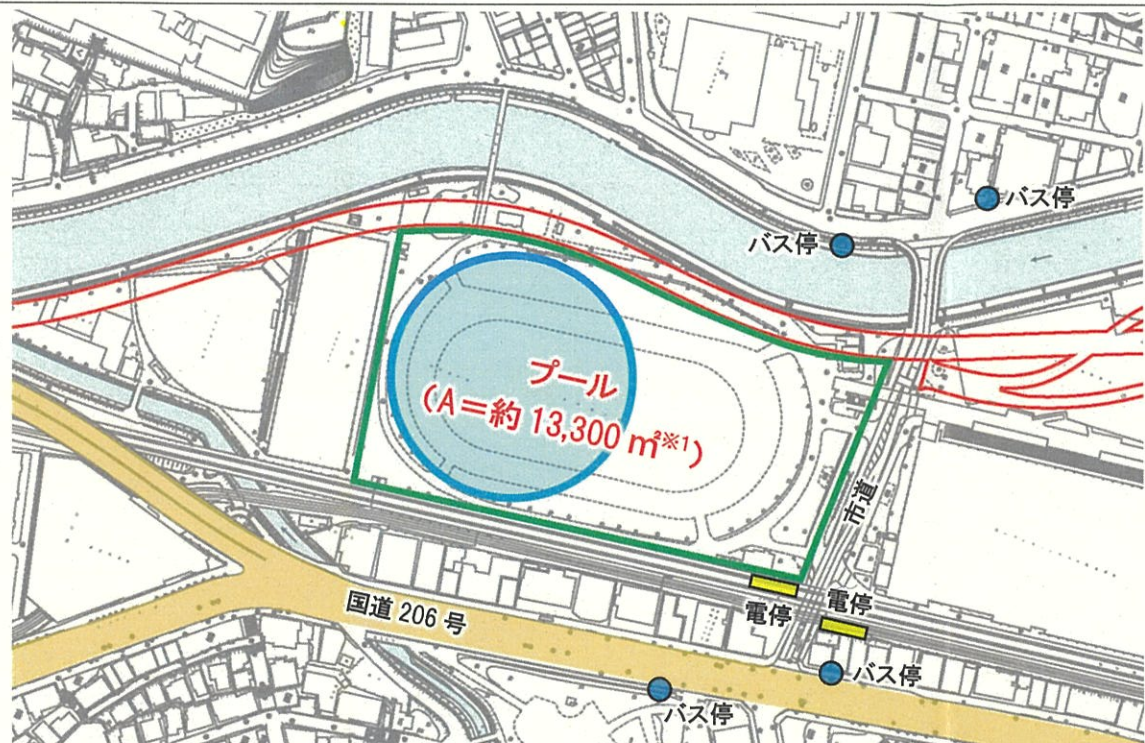

		競技大会の開催レベル(県内外との交流人口の創出度)			
		高 ←			
		利用形態			
		大規模大会利用施設	市内大会等利用施設	競技練習等利用施設	レクリエーション等利用施設
高 ↑ 幅広い多くの市民が利用可能(市民へのサービス度) サービスを提供する範囲(サービス圏域)	<b>全市施設</b> ・市域全体の市民を対象 ・都心部及び都心周辺部に配置する ・困難な場合は、機能確保を優先し、施設までの移動の利便性を考慮した場所に配置する	<ul style="list-style-type: none"> <li>○かきどまり陸上競技場</li> <li>○かきどまり庭球場</li> <li>○市民体育館</li> <li>●市民総合プール</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市営庭球場</li> <li>○かきどまり野球場</li> <li>○市営ラグビー・サッカー場</li> <li>○かきどまり運動広場</li> <li>●市営ソフトボール場</li> <li>●市営弓道場</li> <li>○市民アーチェリー場</li> <li>○諏訪体育館</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市営陸上競技場</li> </ul>	
	<b>複数地区施設</b> ・公共交通を利用してアクセス可能な複数地区の市民を対象 ・各地区からの交通の便が良い場所に配置する				<ul style="list-style-type: none"> <li>●市営庭球場ほか(10施設)</li> <li>○市民体育館ほか(7施設)</li> <li>●市民総合プールほか(3施設)</li> </ul> <p>※市営庭球場と市民総合プールは全市施設と重複</p>
	<b>地区施設</b> ・身近な場所で地区の市民を対象 ・普段の生活に必要なサービスを提供することができる場所に配置する				<ul style="list-style-type: none"> <li>○グラウンド(26施設)</li> <li>○高島ふれあい多目的運動公園運動場・庭球場</li> <li>○小ヶ倉プール、網場プール</li> </ul>

※赤文字の施設：長崎南北幹線道路に支障をきたす既存スポーツ施設

(2) 既存スポーツ施設の再配置 (案) 【イメージ図】



市民総合プールの再配置先の検討

項目	A案	B案
移転先	<p>平和公園（陸上競技場跡地）A=約 3.2ha</p>  <p>※1: 現施設の敷地面積(屋内:約 6,800+屋外:約 6,500 m²)</p>	<p>中部下水処理場跡地 A=約 2.8ha ※中部下水処理場は令和5年度末機能停止予定</p>  <p>※1: 現施設の敷地面積(屋内:約 6,800+屋外:約 6,500 m²)</p>
建築制限（法令等）	<p>△ 都市公園条例による建蔽率の制限あり、景観形成重点地区による高さ制限（約 20m以下）あり ※なお、現在の建築面積（6,800 m²）に、建蔽率の余裕範囲（約 5,000 m²）を加えた約 12,000 m²までは一定増築可能</p>	<p>○ 指定建蔽率（80%）の中で建設可能、高さ制限なし</p>
アクセス性（公共交通）	<p>○ 現在地とほぼ変わらない</p>	<p>△ バス停・電停からやや遠くなり、A案に比べアクセス性はやや劣る</p>
アクセス性（自動車）	<p>○ 現在地とほぼ変わらない</p>	<p>△ 国道 206 号から入り込んだ場所に位置し、大型バスのアクセス性が悪いなど、A案に比べ道路環境はやや劣る</p>
駐車場の確保	<p>○ 既存の市営駐車場（松山町・平和公園）の活用が可能（一般車・貸切バス）</p>	<p>× 別途、駐車場を整備する必要あり（一般車・貸切バス） ※公認プール施設要領：周辺駐車場を含め 200 台以上を確保することが望ましい</p>
周辺交通への影響	<p>△ 松山 I C の設置により市道の交通混雑が懸念</p>	<p>△ スタジアムシティと近接するため、イベント等が重なった場合、交通混雑が懸念</p>
敷地特性	<p>○ 特になし</p>	<p>× 地下構造物と多数の杭（約 5,000 本）が存在し、建築計画に大きな制約が生じる</p>
経済性	<p>○ 建設費の増加要因はほぼ無い</p>	<p>× A案に比べ地下構造物や杭の処理、駐車場新設に要する工事費の増</p>
その他	<p>・ 現施設同様に地下水が利用できれば、水道代が節約できる。</p>	<p>※地下水の利用には別途調査が必要</p>
評価	<p>● 建築制限の面で劣るものの、建蔽率の余裕範囲（約 5,000 m²）内であれば、屋内プールの増築や屋外プールの屋内化にも一定対応が可能である。 ● 敷地特性をはじめ、利用者の利便性や施工性、経済性などの面で優れる</p> <p style="text-align: center;">○</p>	<p>● 建築制限の面では優位であるものの、それ以外の面では劣る（特に、敷地特性）</p> <p style="text-align: center;">×</p>

—参考—

■他都市事例

(1) サッカースタジアム等整備事業 (広島市)



(2) としまみどりの防災公園 (イケ・サンパーク) (東京都豊島区)



(3) 佐世保中央公園 (佐世保市)



