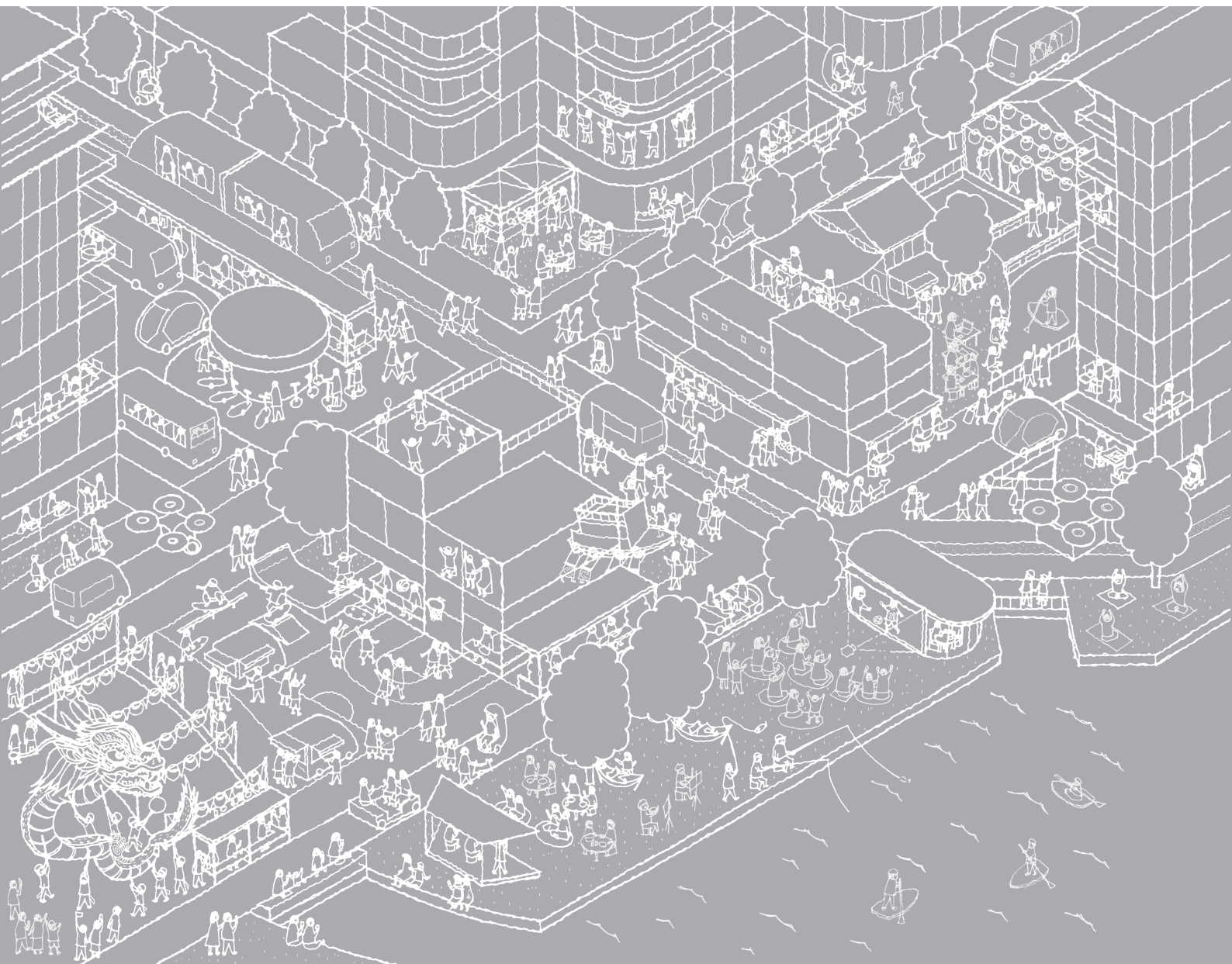


巻末資料

1 現況分析データ ————— 87

2 関連計画 ————— 114

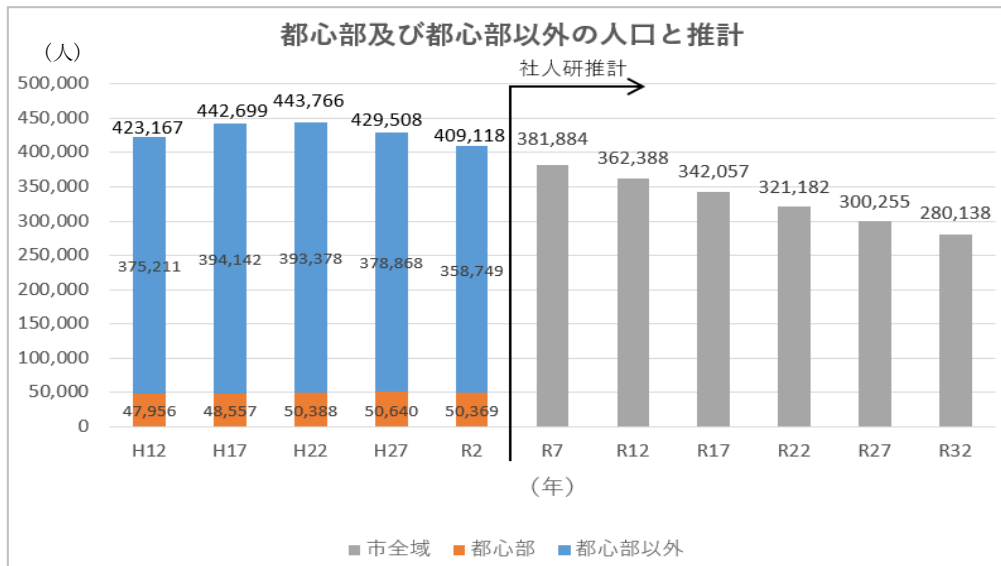


(1) 人口動態

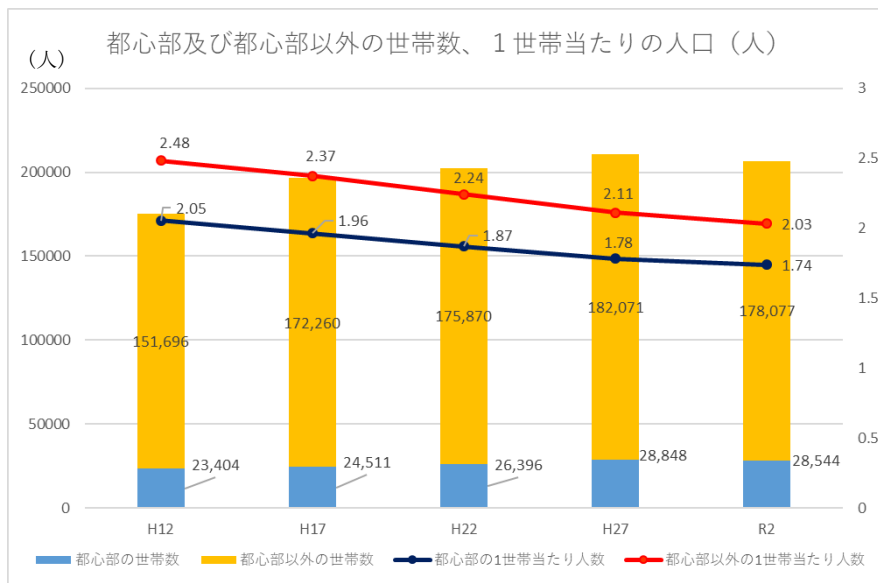
ア 人口と世帯数

長崎市の人口は、このままのトレンドで進めば令和32年に30万人を下回ります（巻-1）。都心部の人口は、平成27年まで増加傾向にありましたが、今は減少傾向にあり、特にまちなか、川辺のエリアにおいて減少しています（巻-3）。

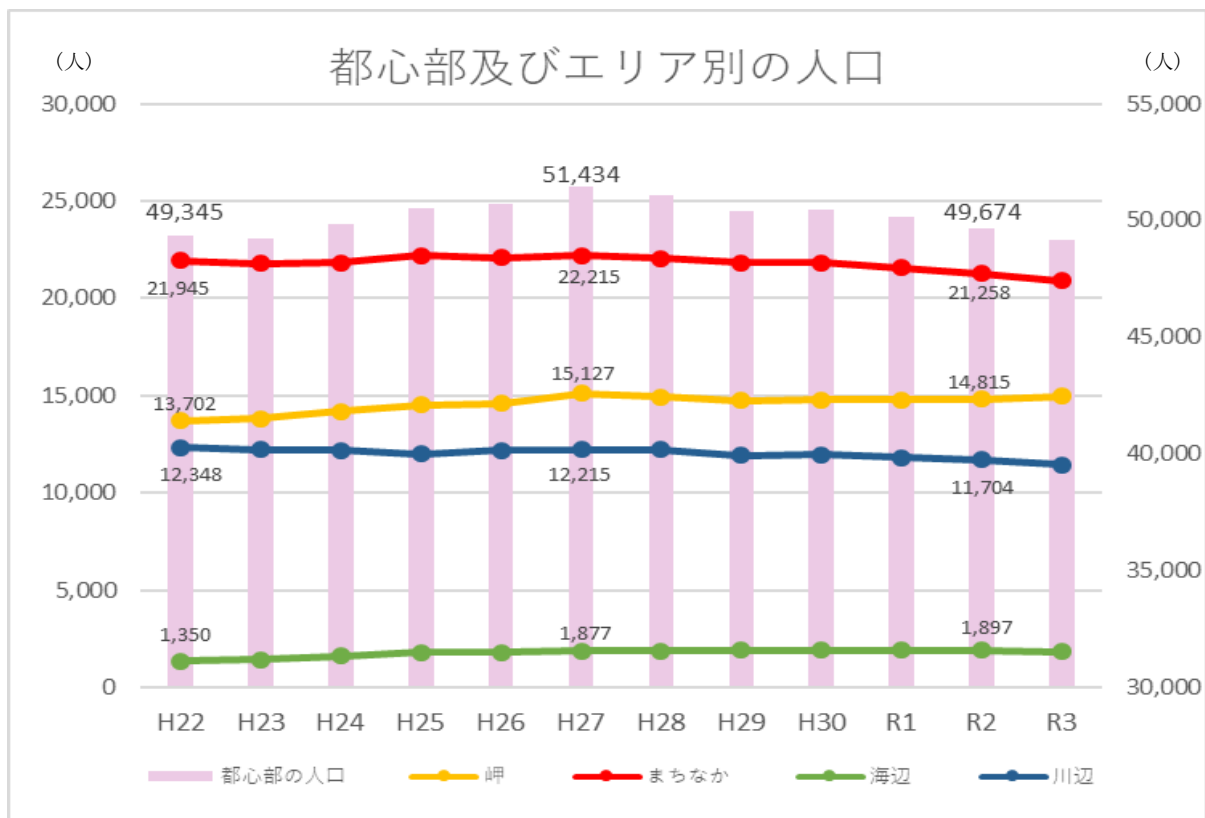
世帯数に着目すると、長崎市全体及び都心部の世帯数は、H27以降、ほぼ横ばい傾向であります。1世帯あたりの人員が減少していることから、世帯構成の変化がうかがえます。特に都心部については、都心部以外と比較して世帯当たりの人口数が低いことから、単身世帯や二人世帯が多いことが考えられます（巻-2）。



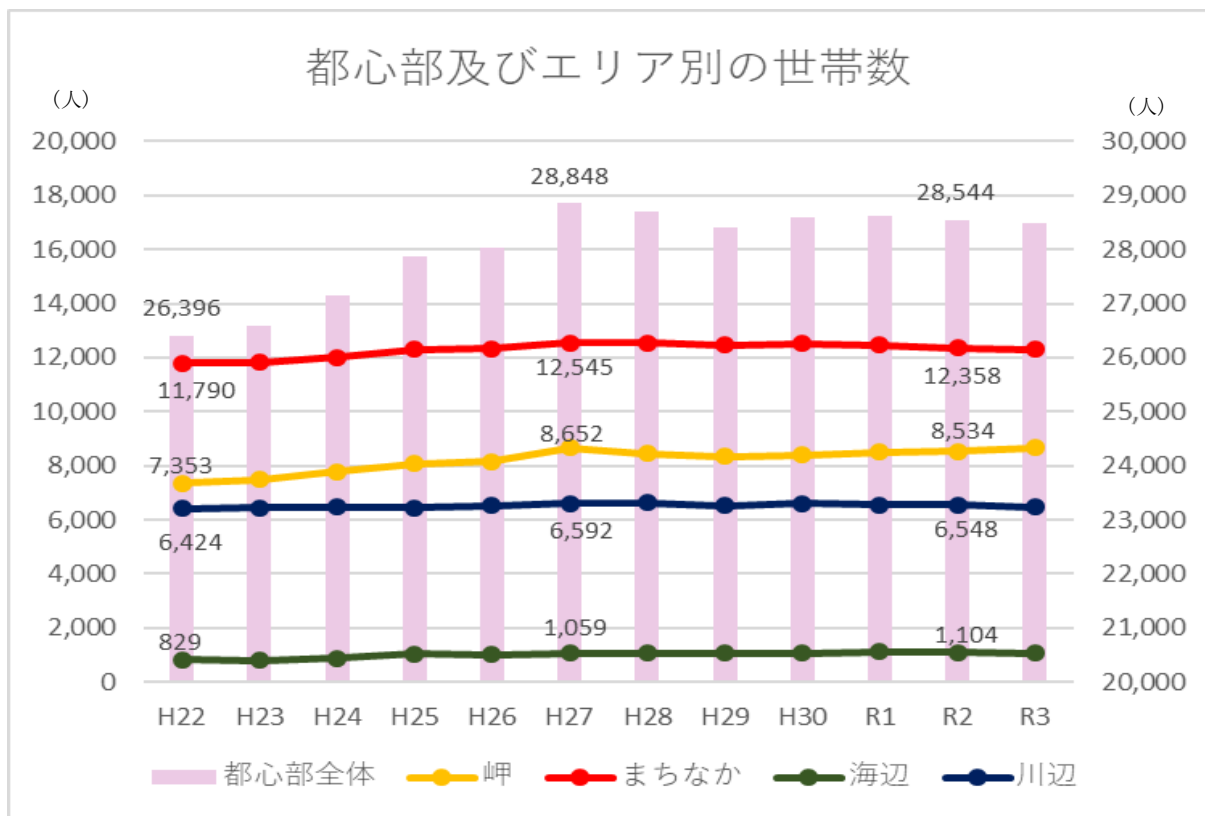
巻 - 1 都心部及び都心部以外の人口推計（住民基本台帳ほか）



巻 - 2 都心部及び都心部以外の世帯数（住民基本台帳ほか）



巻 - 3 都心部及びエリア別の人口 (住民基本台帳ほか)

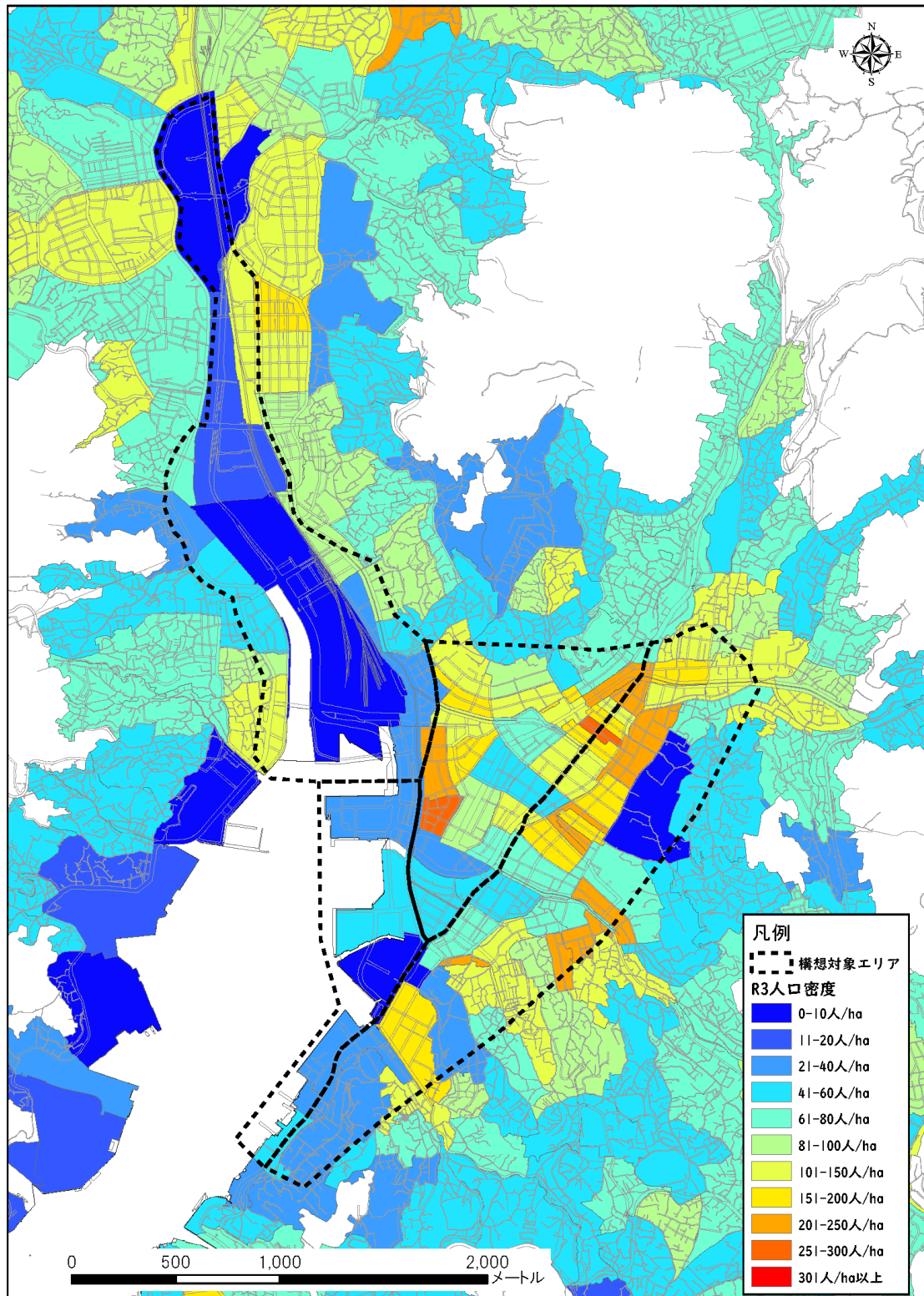


巻 - 4 都心部及びエリア別の世帯数 (住民基本台帳ほか)

イ 人口密度

まちなか、岬のエリアにおいては、人口密度が高く、川辺、海辺については、人口密度は低くなっています（巻-5）。

都心縁辺部は比較的高い人口密度となっています。特に北部方面は人口密度が高くなっています。

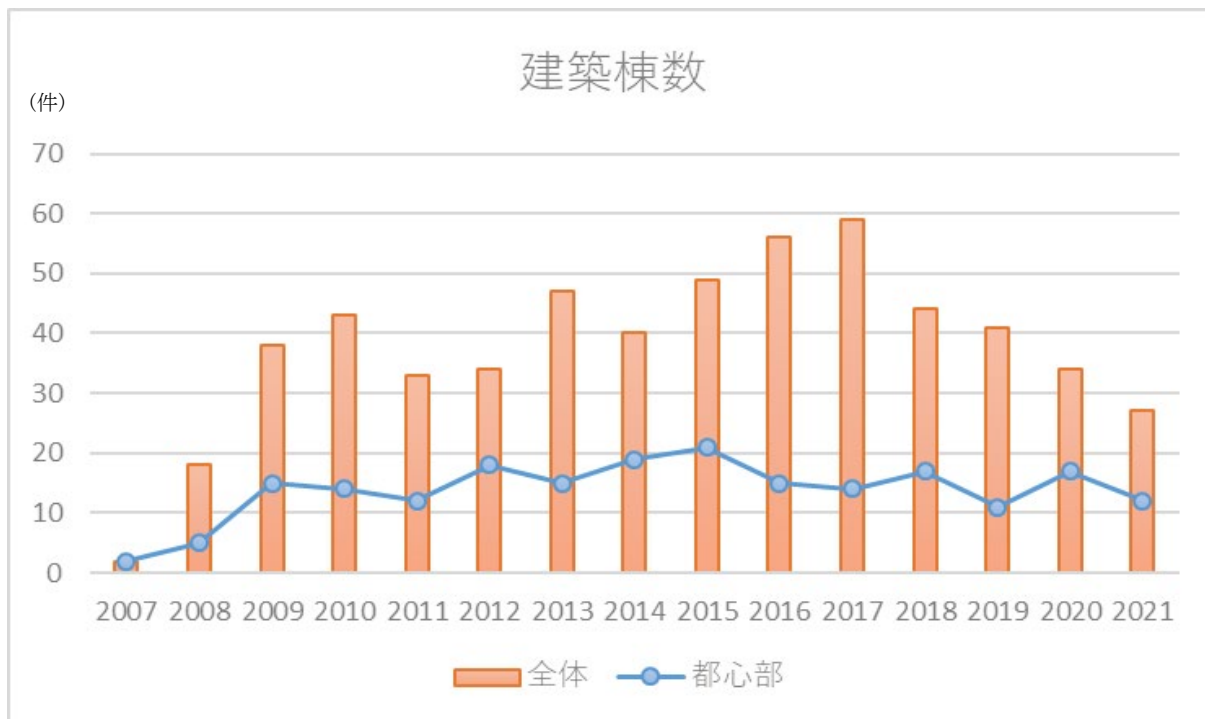


巻 - 5 都心部の人口密度（住民基本台帳）

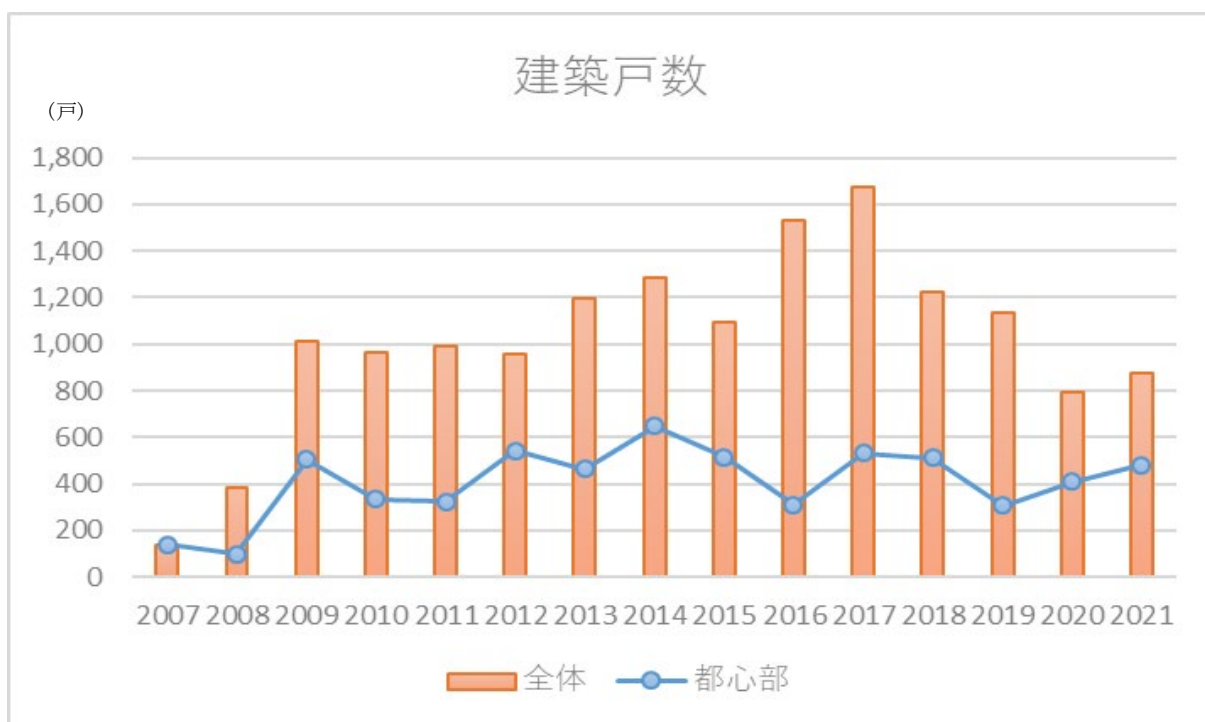
ウ マンション建設状況

都心部におけるマンション建設状況は、長崎市全体の4割程度を占めています。(巻-6)。

都心部においては、年度ごとに増減があるものの、平均的に約15件、450戸程度のマンションが新築されています(巻-7)。



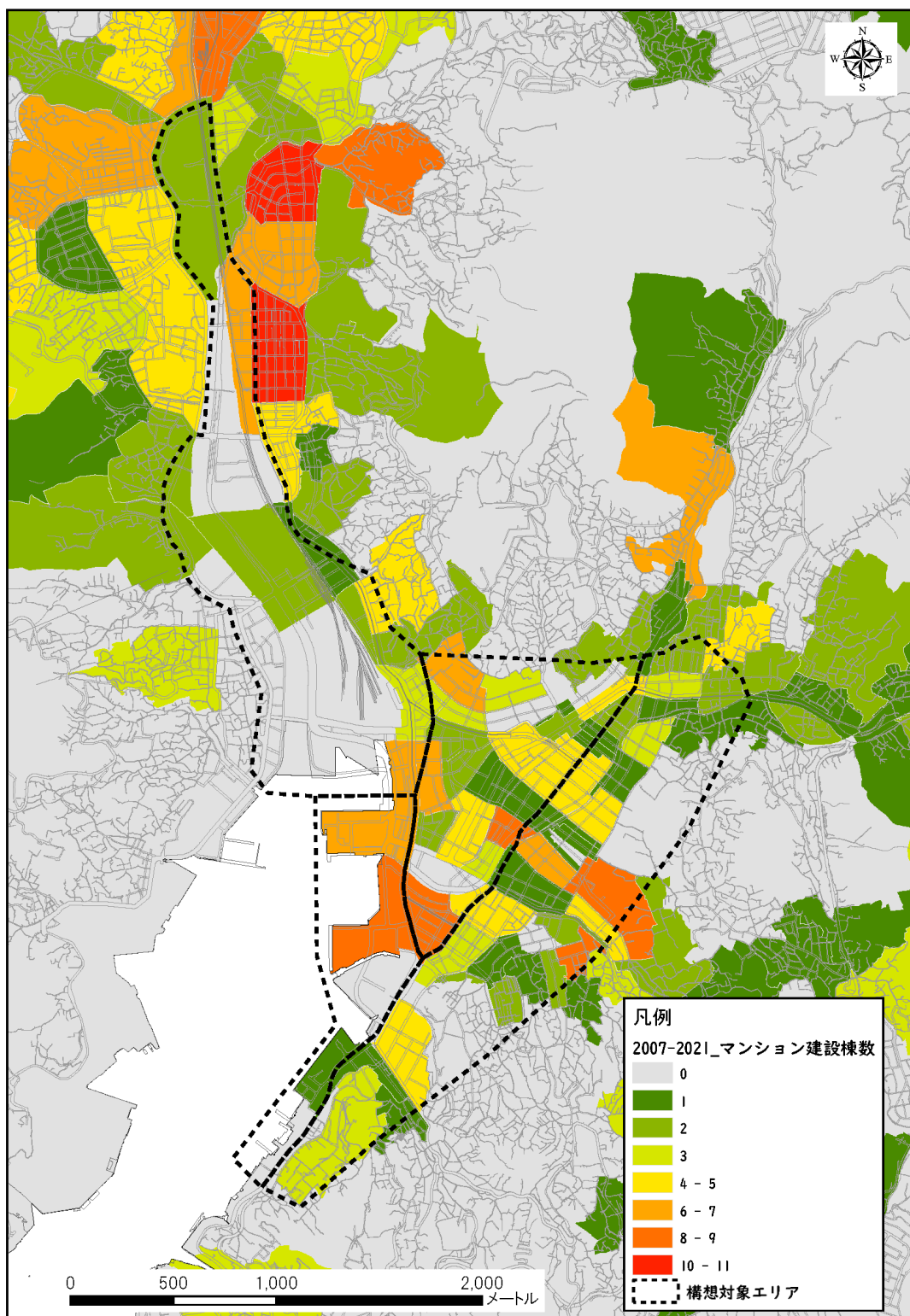
巻 - 6 マンションの建築棟数 (中高層建築物等の建築紛争の予防に関する届出)



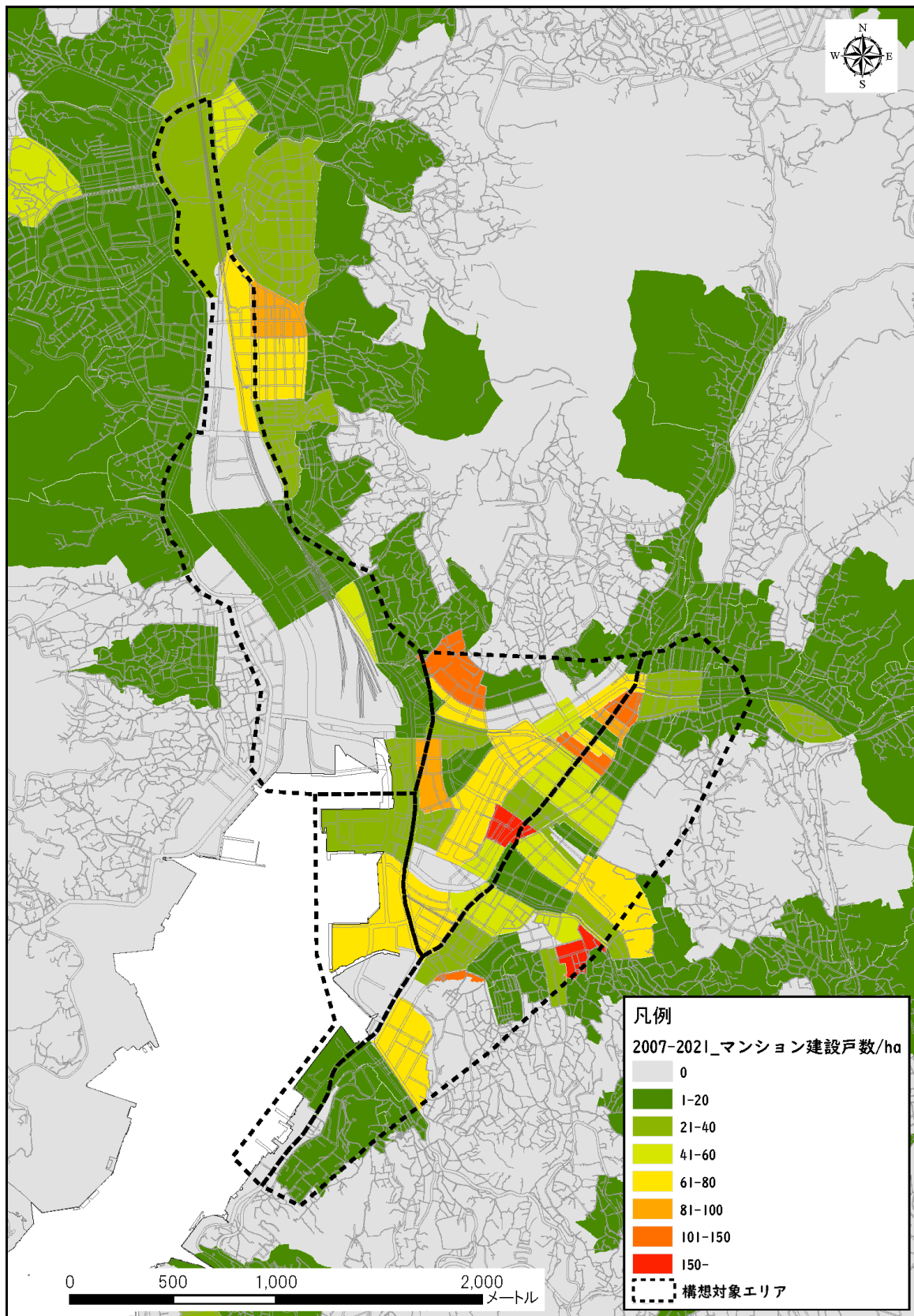
巻 - 7 マンションの建築棟数 (中高層建築物等の建築紛争の予防に関する届出)

マンション建設箇所に着目すると、都心北部の縁辺部、岬、まちなかのエリアで、マンション建設棟数は多く、都心居住が進んでいます（巻-8）。

戸数の密度を見ると、岬のエリアで特に高い値を示しており、都心部の生活区域として需要が高く、高容積率を活かした高度利用が行われています（巻-9）。



巻 - 8 マンションの建築箇所数（中高層建築物等の建築紛争の予防に関する届出）

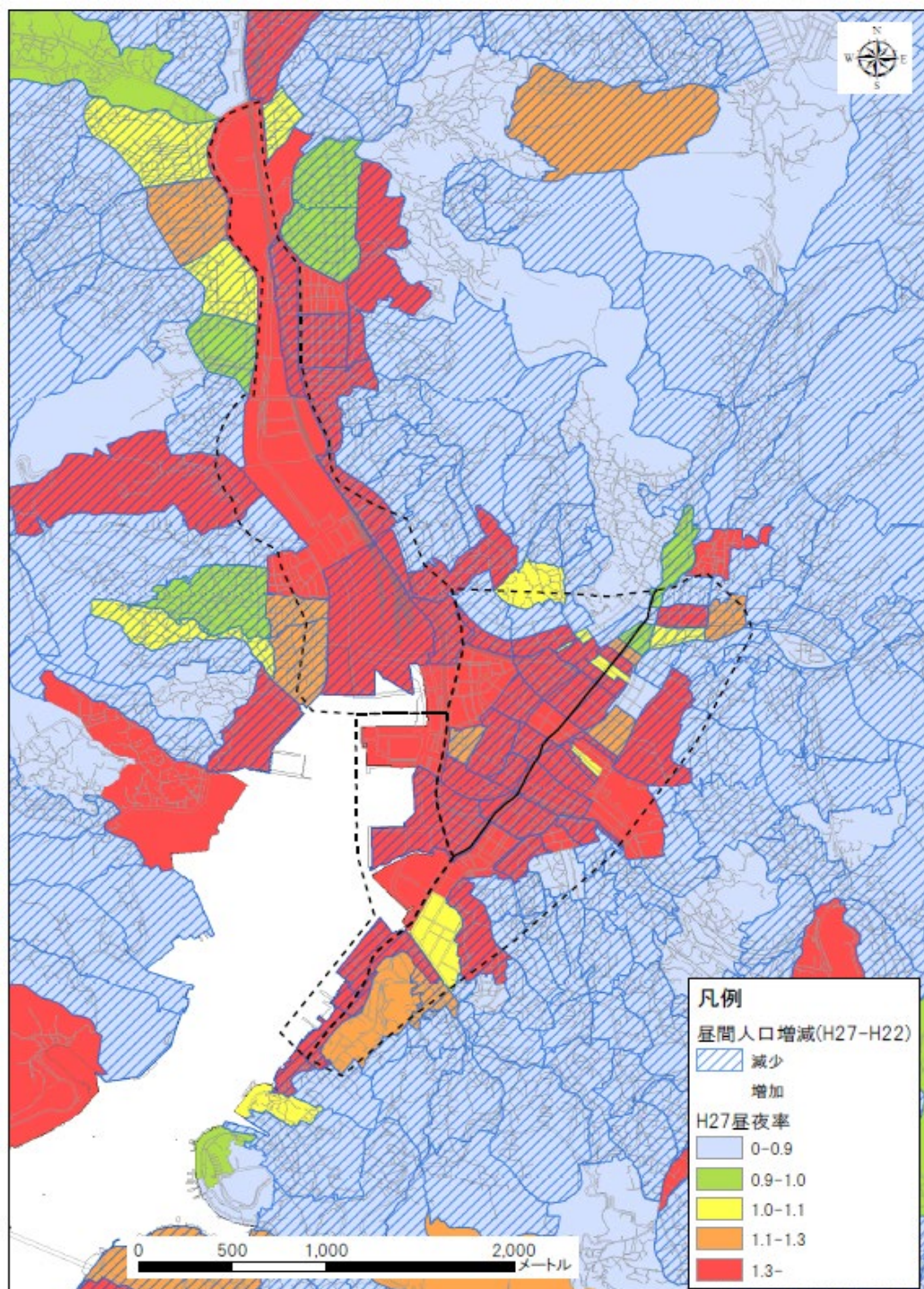


巻 - 9 マンションの建築戸数密度 (中高層建築物等の建築紛争の予防に関する届出)

エ 昼間人口

都心部の昼夜率は、平成 27 年の調査において、1.0 を大きく超えており商業業務等の機能集積が確認できます。その一方で、平成 22 年から平成 27 年にかけての増減率に着目すると、主に岬のエリア、まちなかのエリアにおいて減少しています（巻-10）。

なお、川辺のエリアでは、長崎駅周辺、長崎スタジアムシティの開発によって、従業者等の増加による昼間人口の増加が見込まれています。

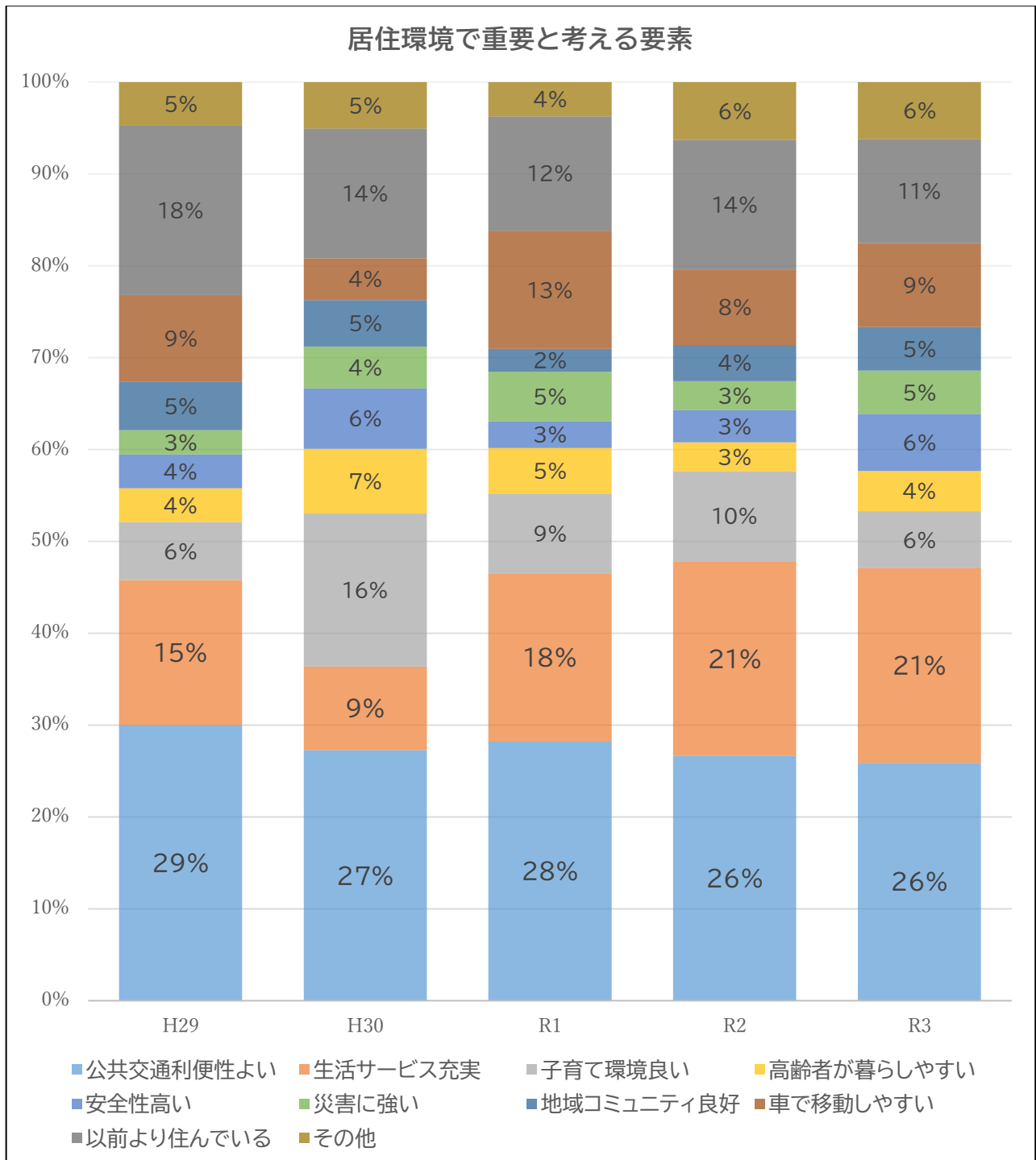


巻 - 10 H22-H27 昼間人口比率と増減 (経済センサス)

オ 市民ニーズ

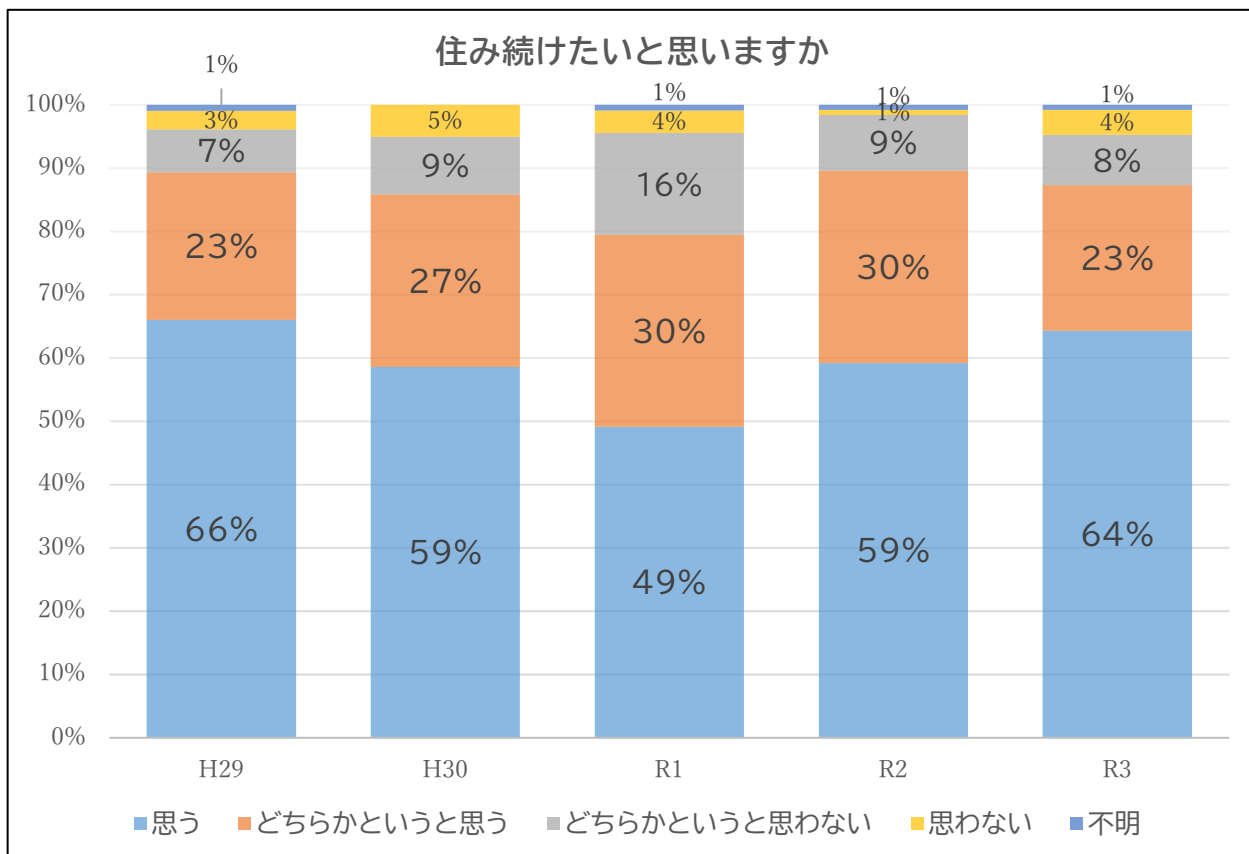
中央東部地区（都心部を含む区域）に住む人は、生活サービス等の利便性を求める割合が高くなっています（巻-11）。

現在住まれている人は、大半が住み続けたいと感じており、市外に転居を考えた理由の大半は、家賃、仕事が過半を超えます（巻-12、巻-13）。

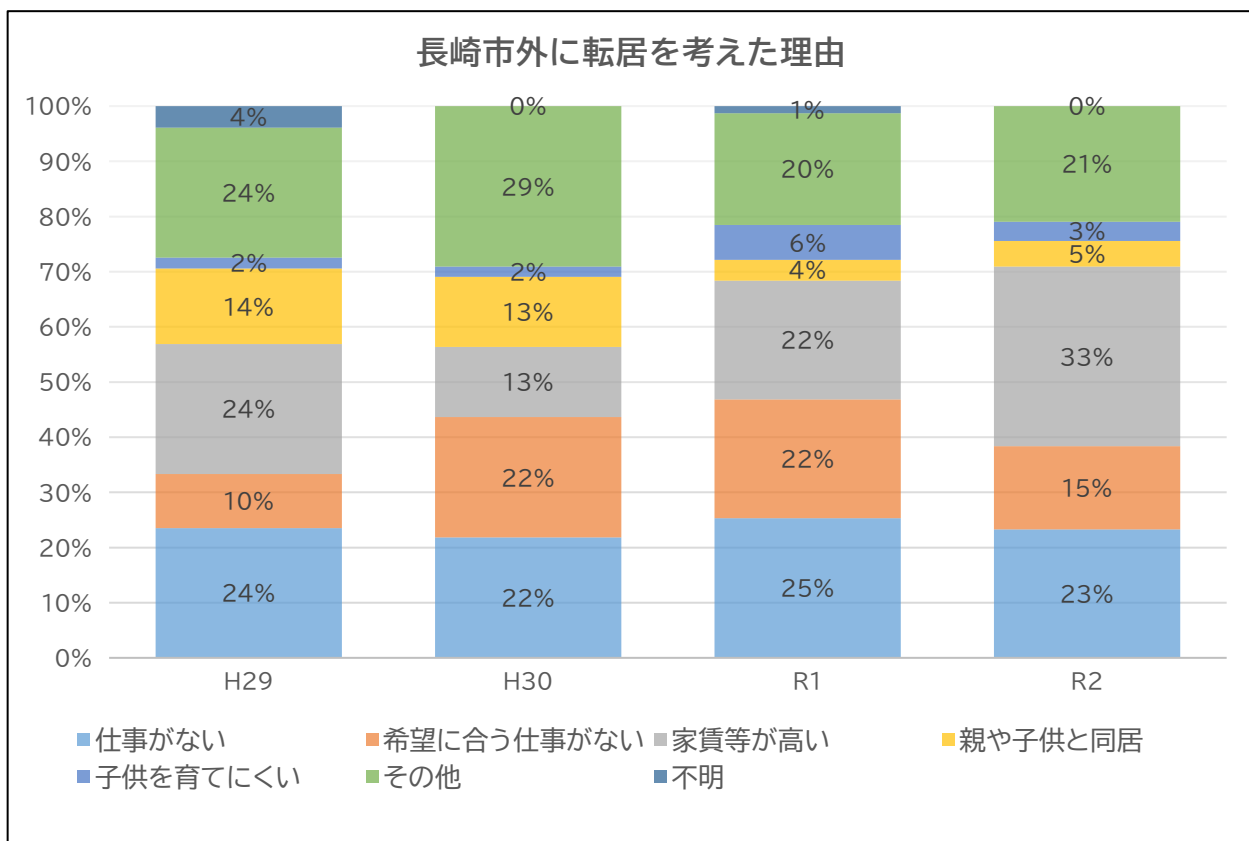


巻末資料

巻 - 11 居住環境で重要と考える要素（市民意識調査結果（中央東部地区））



巻 - 12 永住意向の調査結果（市民意識調査結果（中央東部地区））



巻 - 13 市外転居意向の調査結果（市民意識調査結果（中央東部地区））

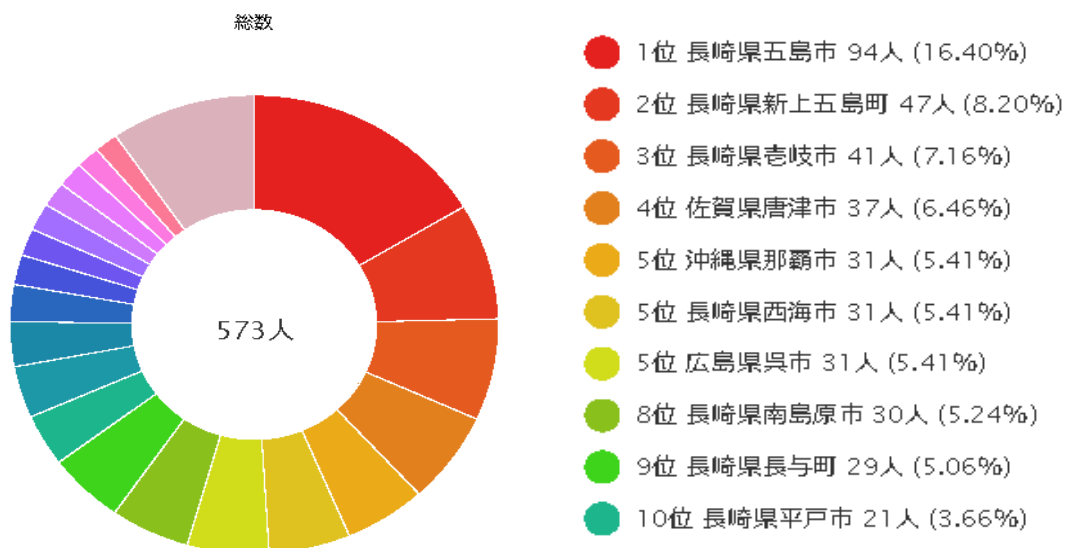
カ 近隣市町

長崎市への転入超過に着目すると、離島からの転入者が多い傾向があります（巻-14）。

転出超過は、諫早市、大村市が多く、そのほかは福岡市が大半を占めています（巻-15）。

転入超過数内訳

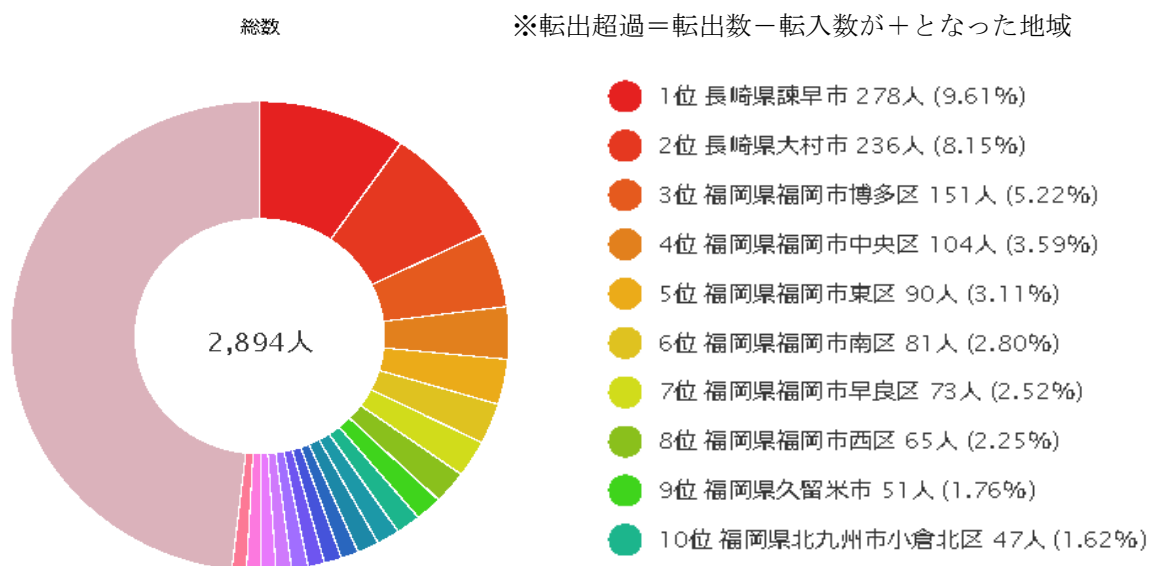
※転入超過＝転入数－転出数が＋となった地域



巻 - 14 長崎市の転入超過数（地域経済分析システム（R3））

転出超過数内訳

※転出超過＝転出数－転入数が＋となった地域

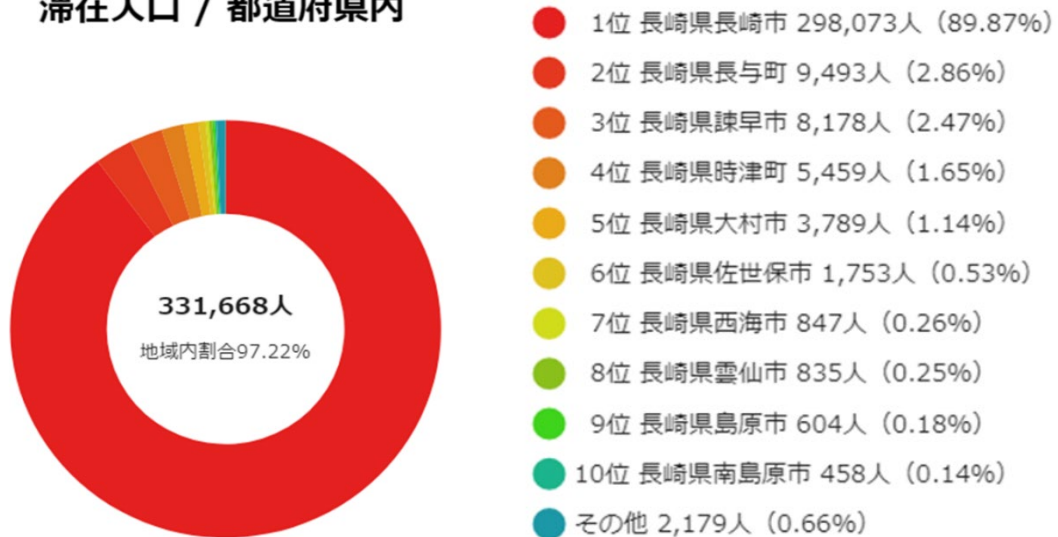


巻 - 15 長崎市の転出超過数（地域経済分析システム（R3））

滞在人口（通勤通学）を見ると、近隣市町が多く昼夜率は1を超えています。

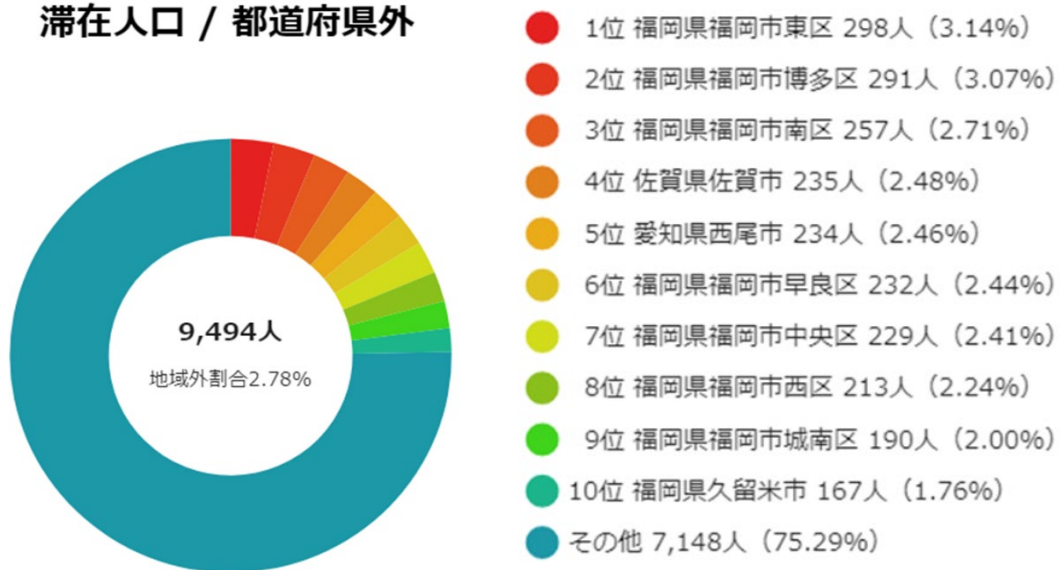
滞在人口合計：341,162人 ÷ 定住人口：312,219人 = 滞在人口率：1.09倍
 (15歳以上80歳未満) (定住人口は国勢調査から)

滞在人口 / 都道府県内



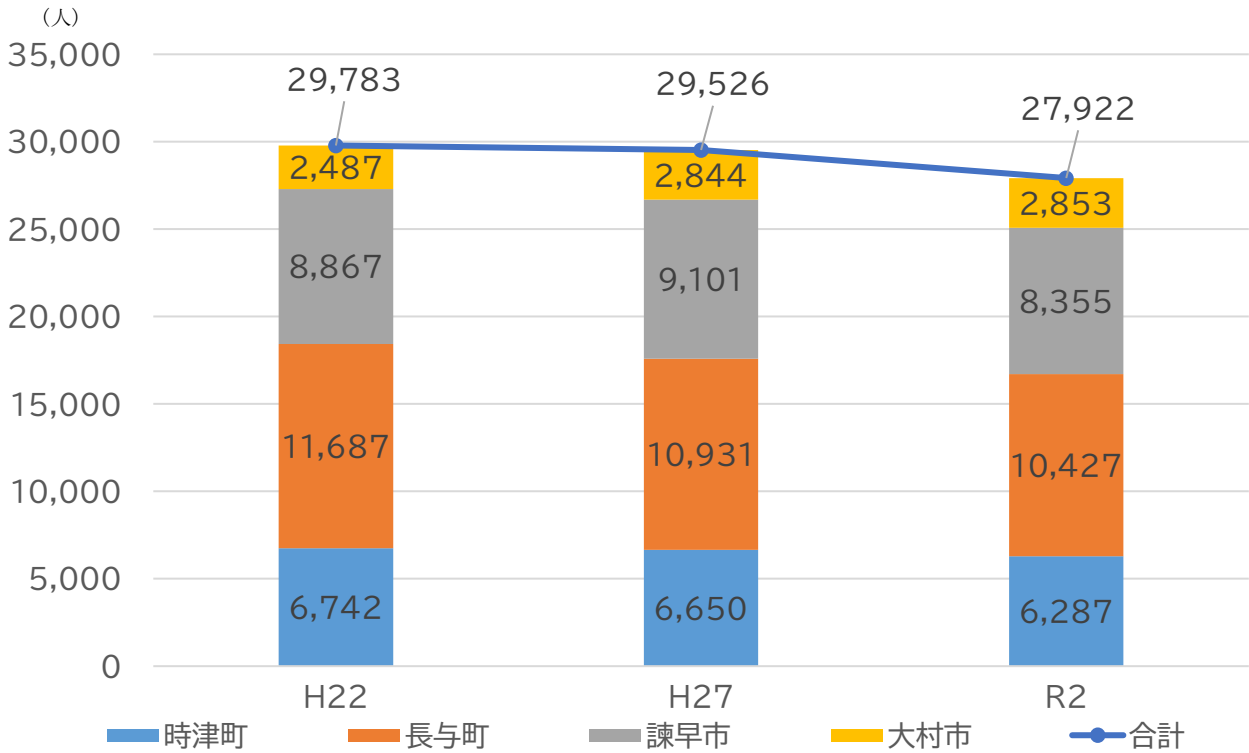
巻 - 16 長崎市に滞在していた人口（長崎県内）（地域経済分析システム（R元））

滞在人口 / 都道府県外

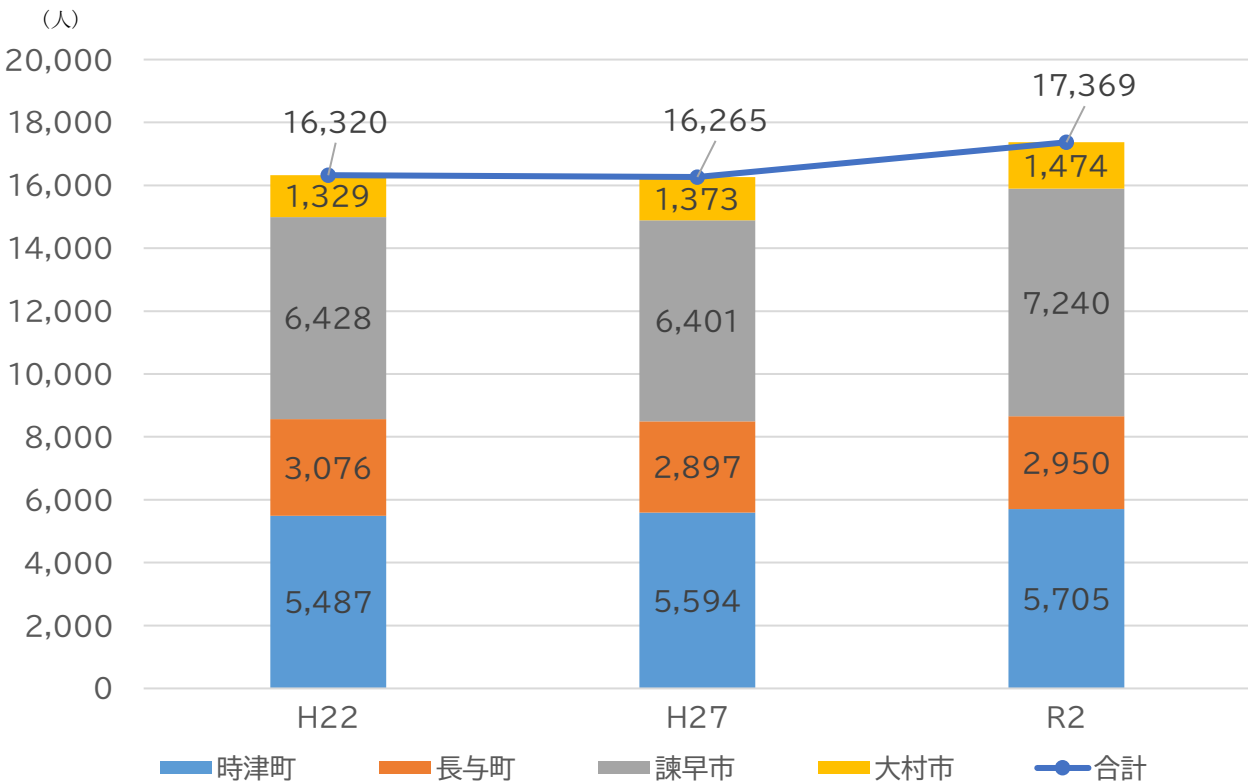


巻 - 17 長崎市に滞在していた人口（長崎県外）（地域経済分析システム（R元））

周辺市町から通勤通学してくる人は約3万人であり、やや減少傾向です（巻-18）。
 周辺市町へ通勤通学する人は約1.7万人であり、やや増加傾向です（巻-19）。
 流出流入ともに一定数あり、近隣市町と密接な関係を築いているといえます。



巻 - 18 近隣市町から長崎市への通勤・通学者数（国勢調査）

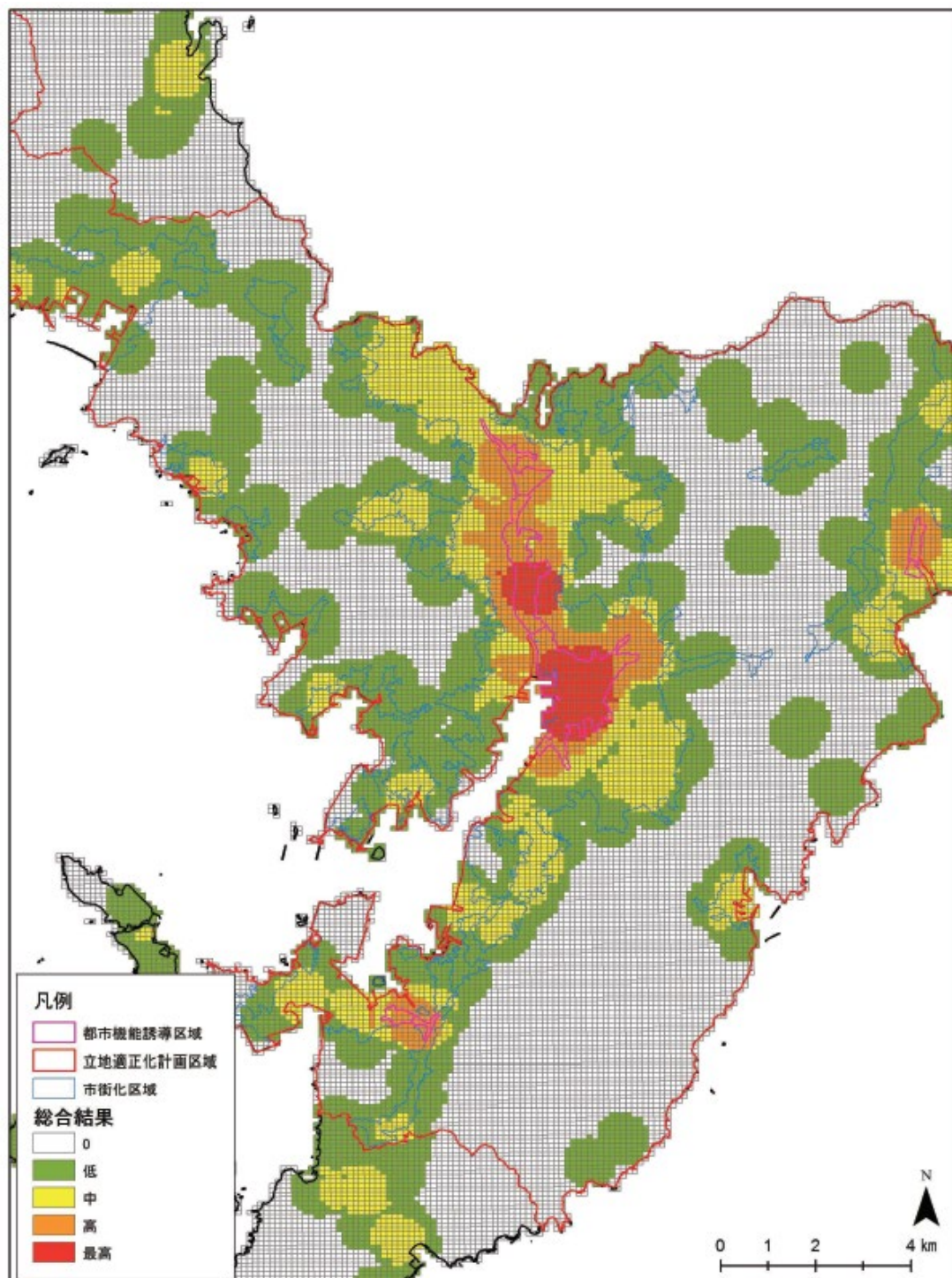


巻 - 19 近隣市町への長崎市からの通勤・通学者数（国勢調査）

(2) 土地利用

ア 都市機能

都心部は、都市機能誘導区域に指定されており、都市機能の質と量はほぼ充足している状況ですが、子育て支援拠点など、一部施設が不足しています（巻-20）。

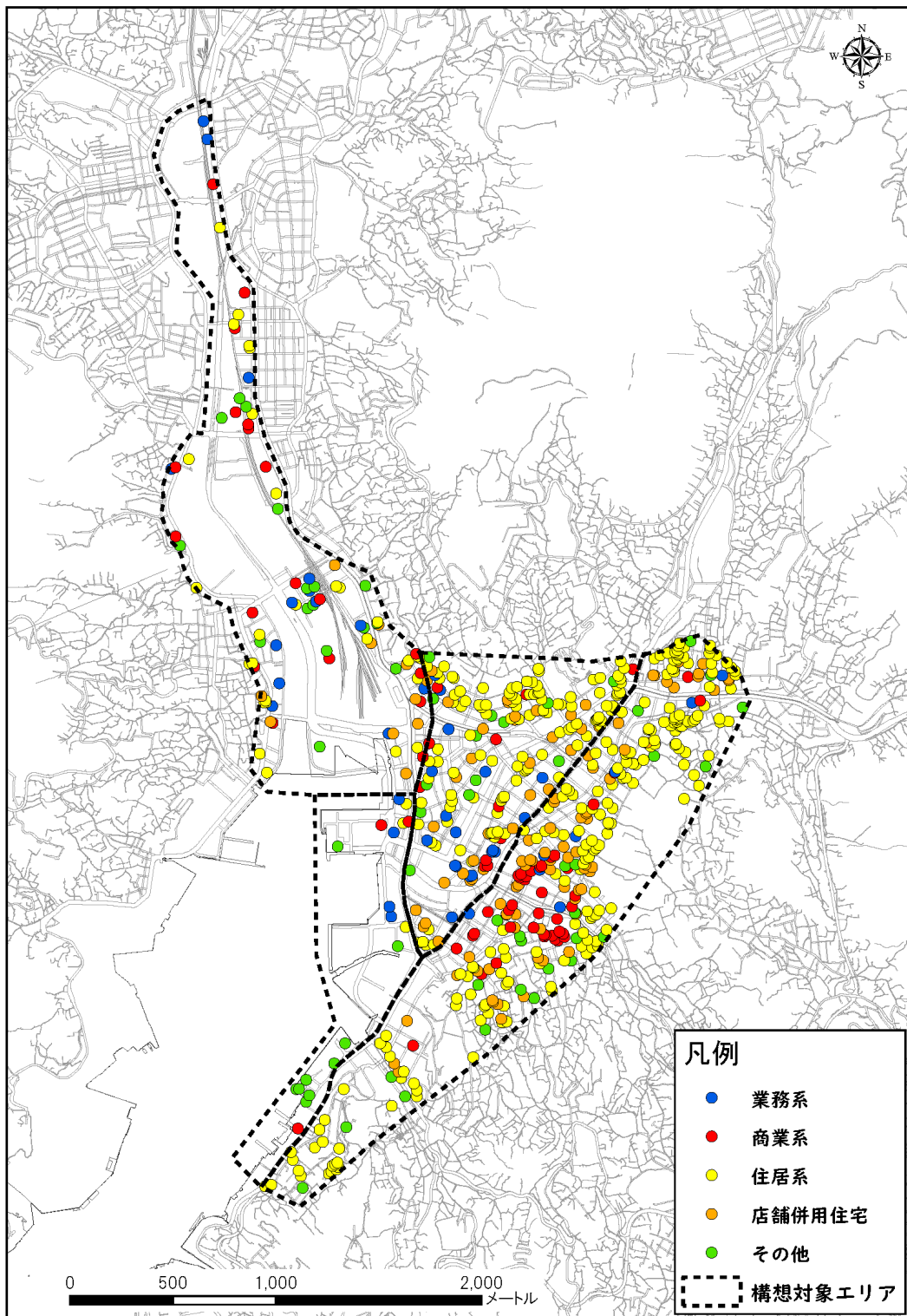


巻 - 20 都市機能の質と量の総合的評価（長崎市立地適正化計画）

都市機能サービスの質（高次な施設（医療や福祉等の拠点となる施設）からの距離による評価）と、都市機能サービスの量（商業、行政、医療、福祉、子育て施設等、それぞれの施設からの距離及び重複度による評価）を図化したもの。緑から赤にかけて、充足しているという評価となる。

約20年間で建設された建物の用途に着目すると、岬のエリア、まちなかのエリアにおいては、新築件数のうち、その6割近くが住居系用途であり、商業業務系から住居系への転換がみられます（巻-21）。

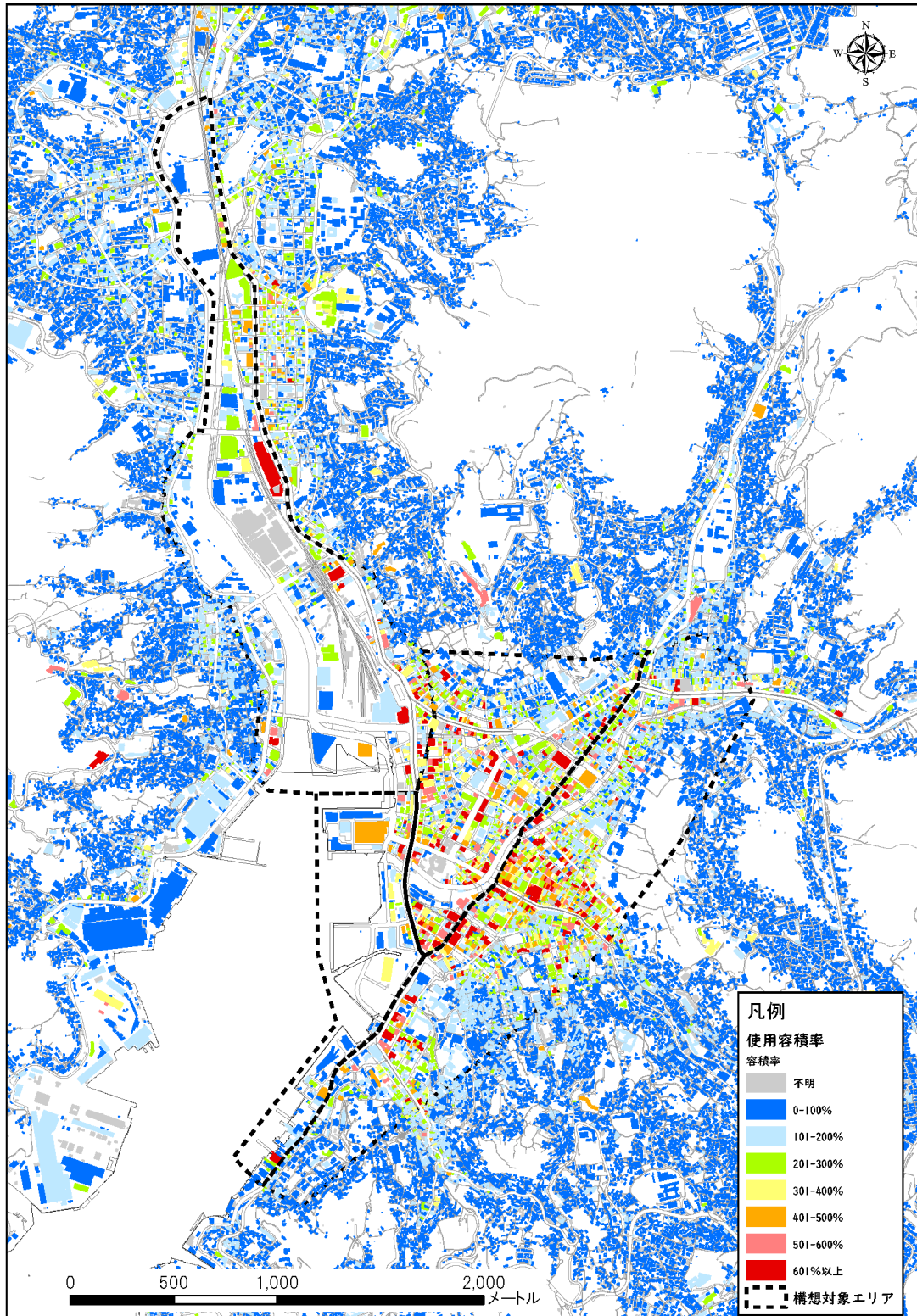
まちなかのエリアの浜町においては、店舗併用型住宅の建設も多く、住商一体型居住も進んでいます。



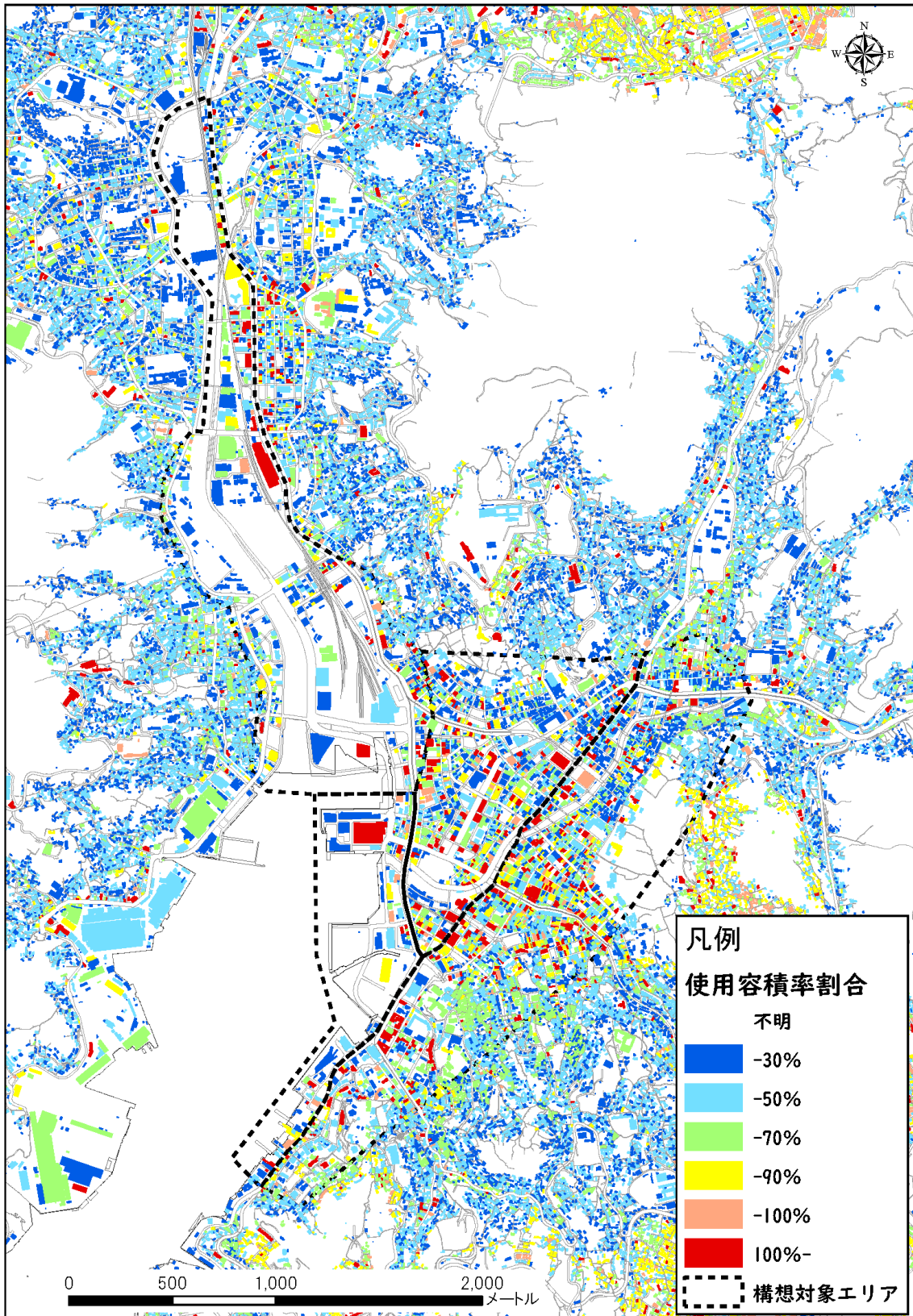
巻 - 21 平成18年以降に建設された建物用途 (R3 基礎調査)

イ 使用容積率

都心部内では、多くのエリアで指定容積率を有効活用できていますが、前面道路が狭いなど、インフラが脆弱な地域では、使用容積率は小さくなっています（巻-22、巻-23）。



巻-22 使用容積率 (R3 基礎調査)

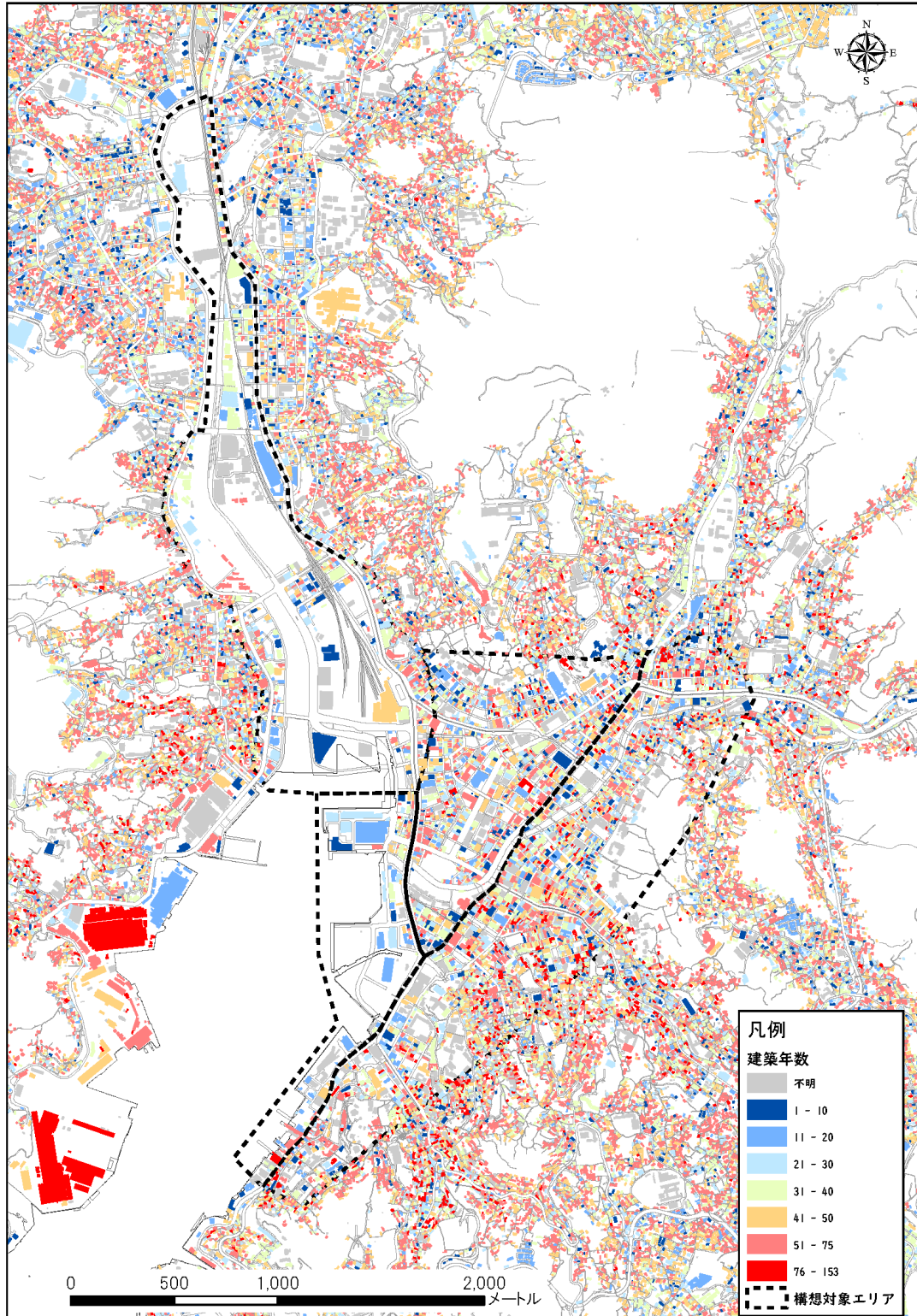


巻 - 23 使用容積率割合 (R3 基礎調査)

指定容積率と実際に使用している容積率の割合を図化したもの。
容積率を十分に活用できていない建物ほど青く表示されている。

ウ 建築年数

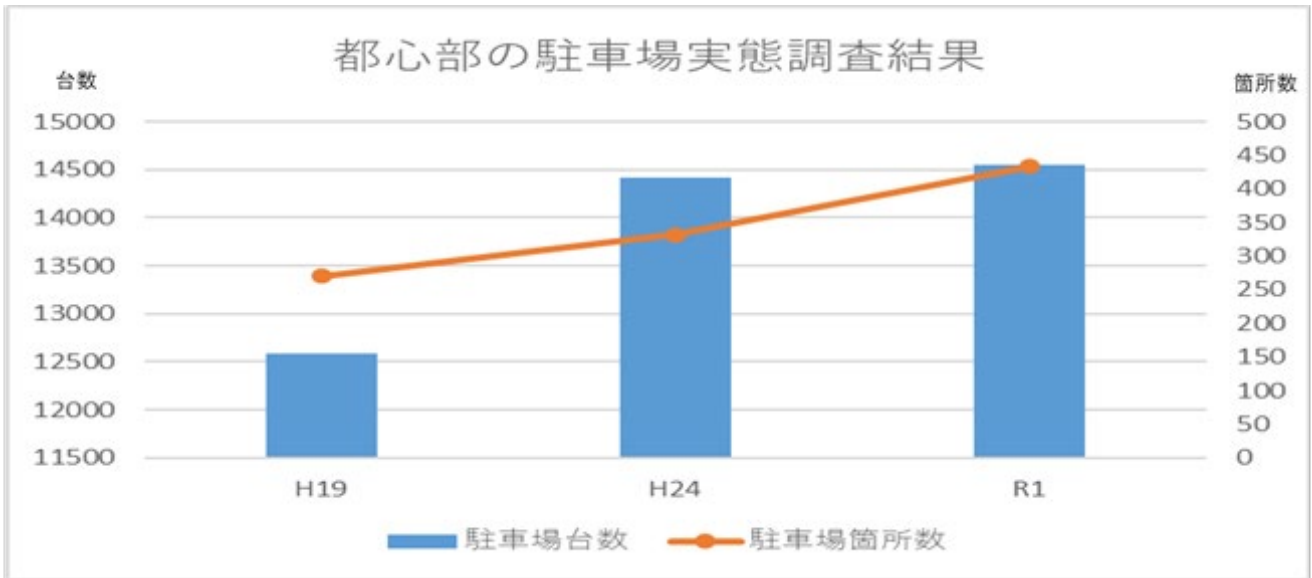
都心部内において、老朽化している建物は多く、約半数が築40年以上経過しています。特にまちなかのエリアにおいては、築60年以上の建物が2割程度を占めています(巻-24)。



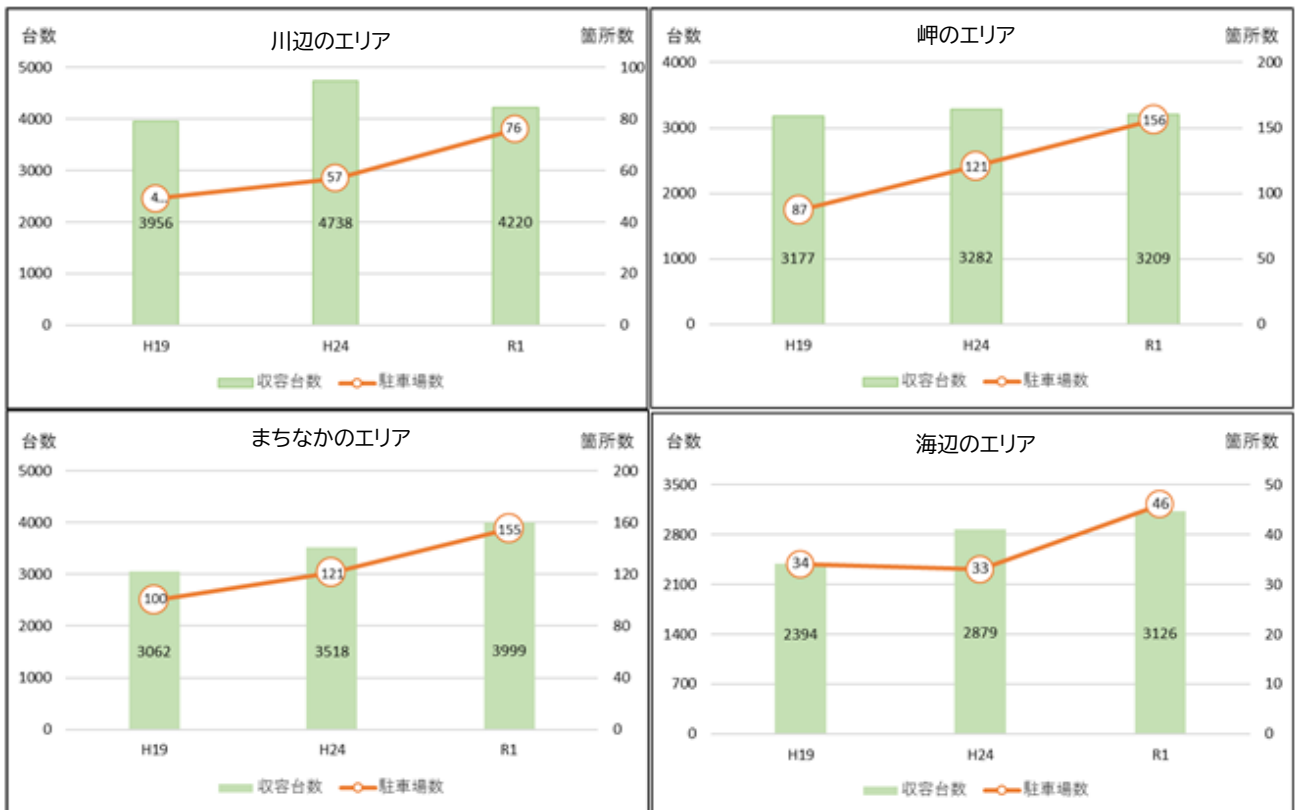
巻 - 24 建築年数 (R3 基礎調査)

エ 低未利用地

駐車場に着目すると、平成19年から令和元年にかけて、すべてのエリアで駐車場箇所数が増加していますが、駐車場収容台数については、大幅に増加していません。このことから、小規模の駐車場（平地のコインパーキング等）の増加が予想されます（巻-25、巻-26）。



巻 - 25 都心部の駐車場台数と箇所数（長崎市調査）



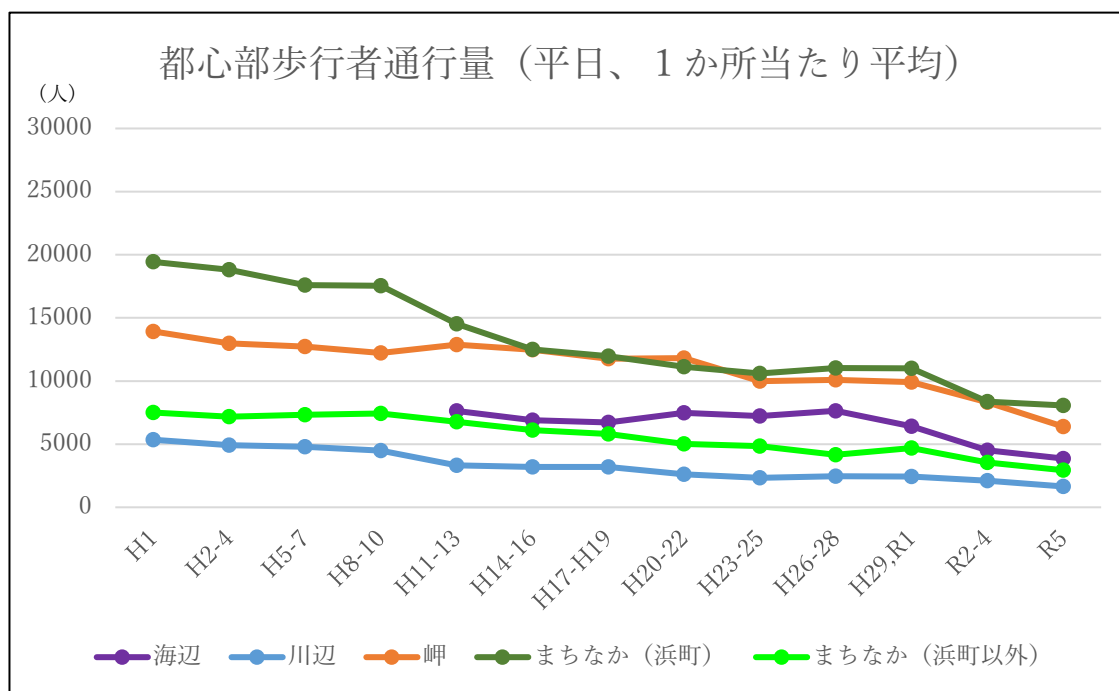
巻 - 26 エリア別の駐車場台数と箇所数（長崎市調査）

(3) 賑わいと回遊

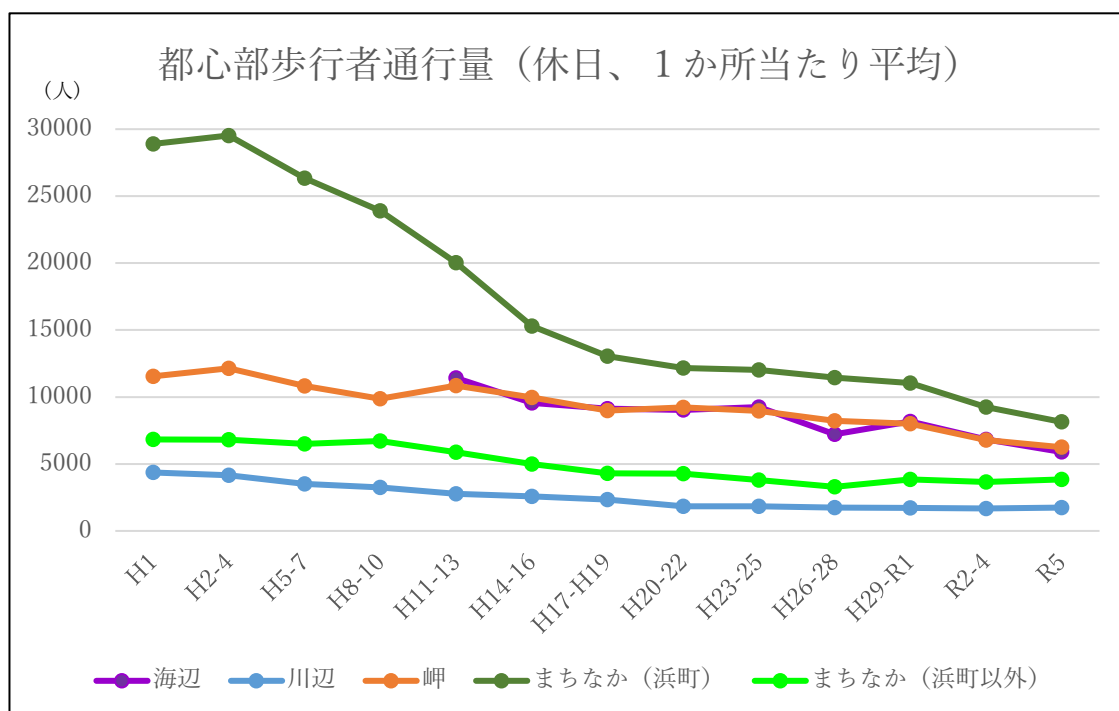
ア 歩行者交通量

平日の歩行者通行量は、平成元年から大きく減少していますが、近年は下げ止まりの傾向がみられ、横ばいのエリアもあります（巻-27）。

休日についても同様に、平成元年から大きく減少し、近年は下げ止まりの傾向にあります。また、まちなか（浜町）においては減少が続いています（巻-28）。



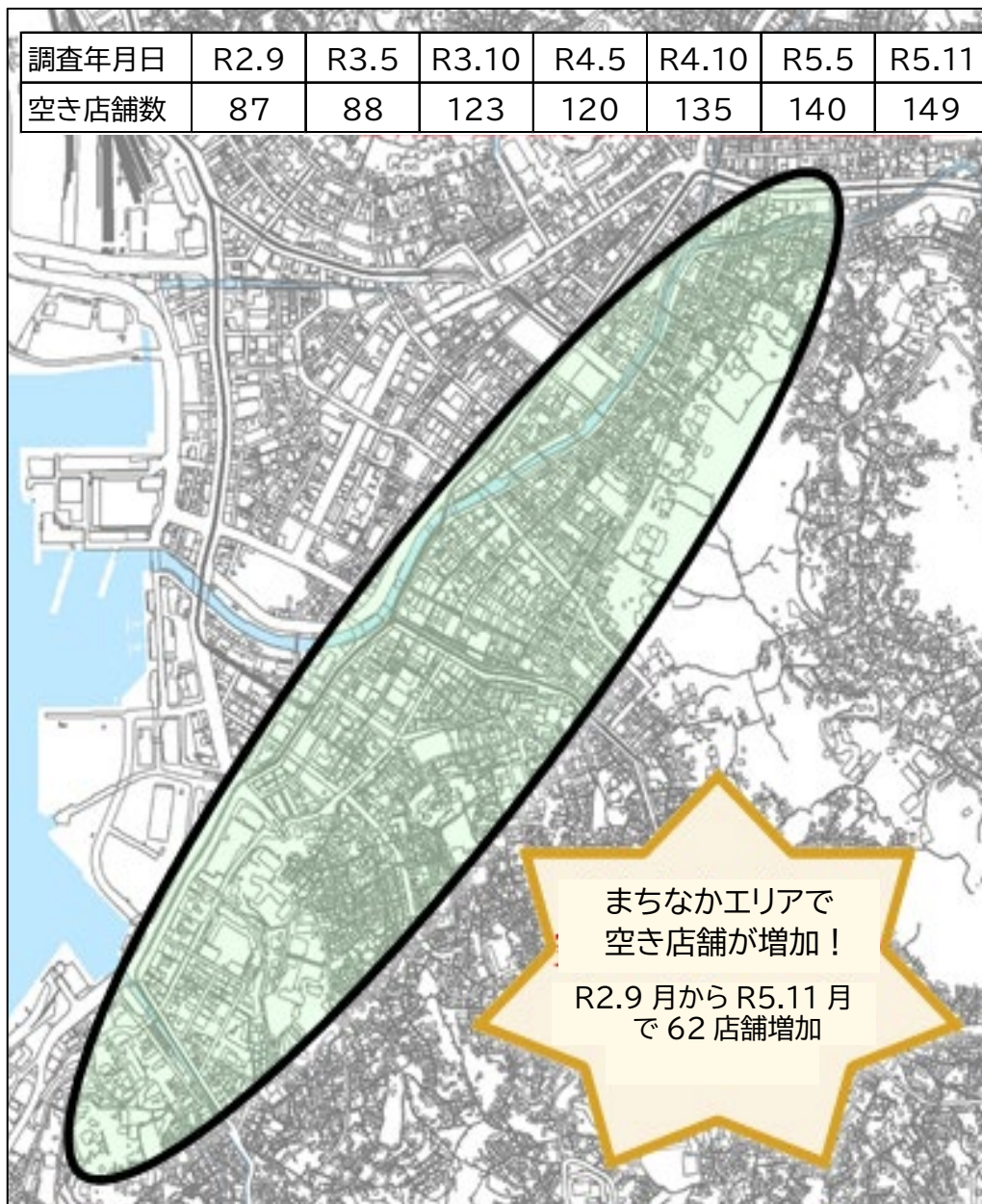
巻 - 27 エリア別歩行者通行量（平日）（長崎商工会議所）



巻 - 28 エリア別歩行者通行量（休日）（長崎商工会議所）

イ 空き店舗

まちなかの空き店舗数は、コロナの影響もあり増加しています。まちなかの一等地であるアーケードにおいても空き店舗が発生しています（巻-29）。

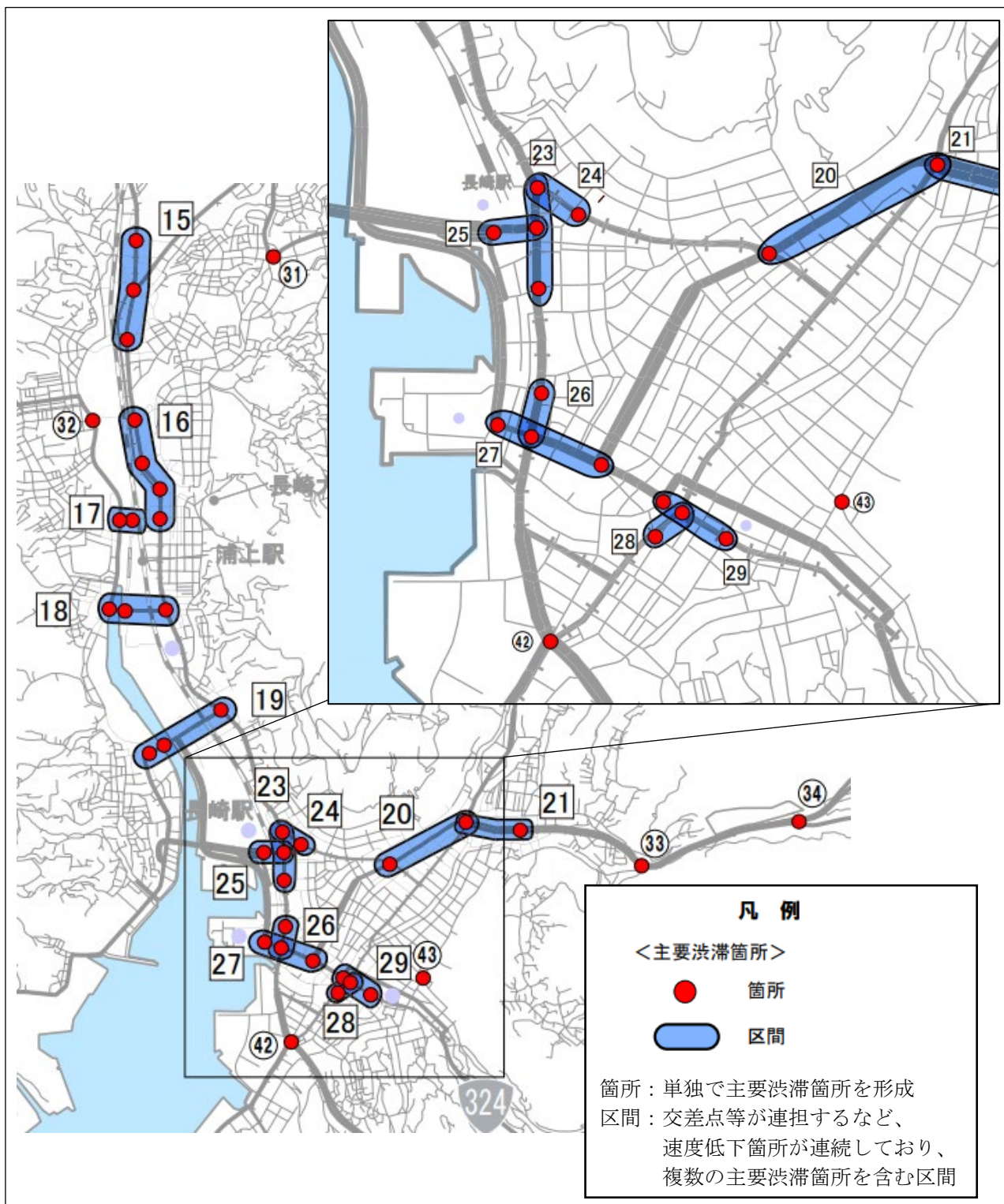


巻 - 29 まちなかエリアの空き店舗（長崎市調査）

(4) 交通

ア 渋滞箇所

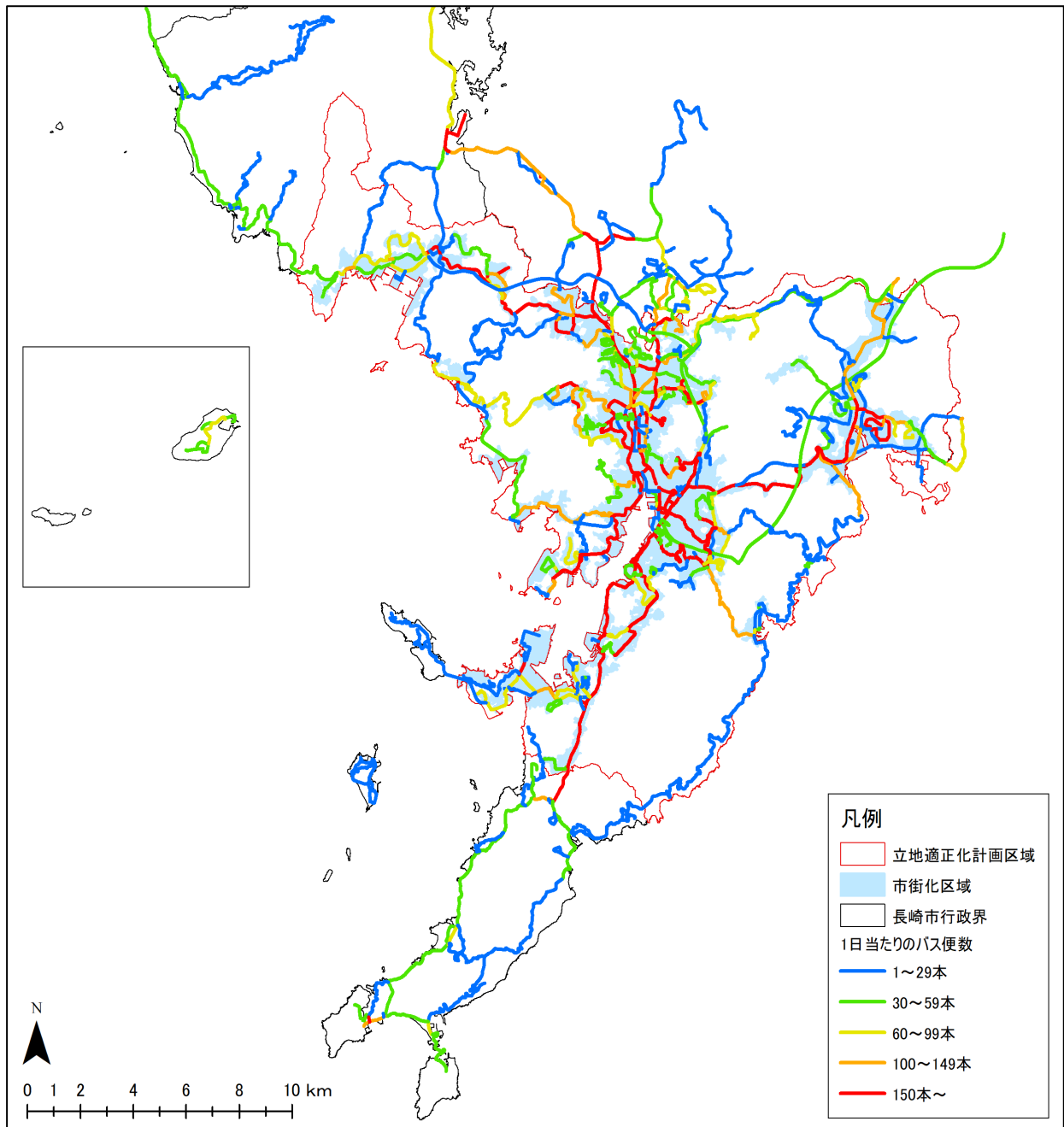
市内中心部に主要な渋滞が複数あり、朝夕慢性的な渋滞が発生しています（巻-31）。



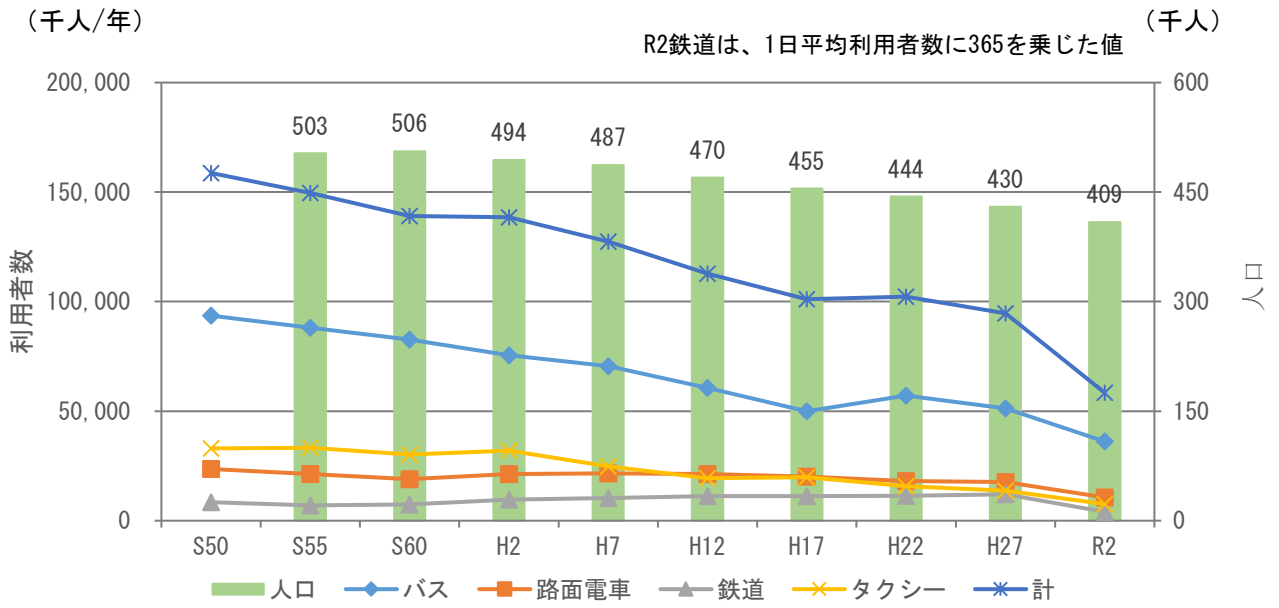
巻 - 31 主要渋滞箇所 (長崎県交通渋滞対策協議会資料抜粋 (R5))

イ 公共交通機関

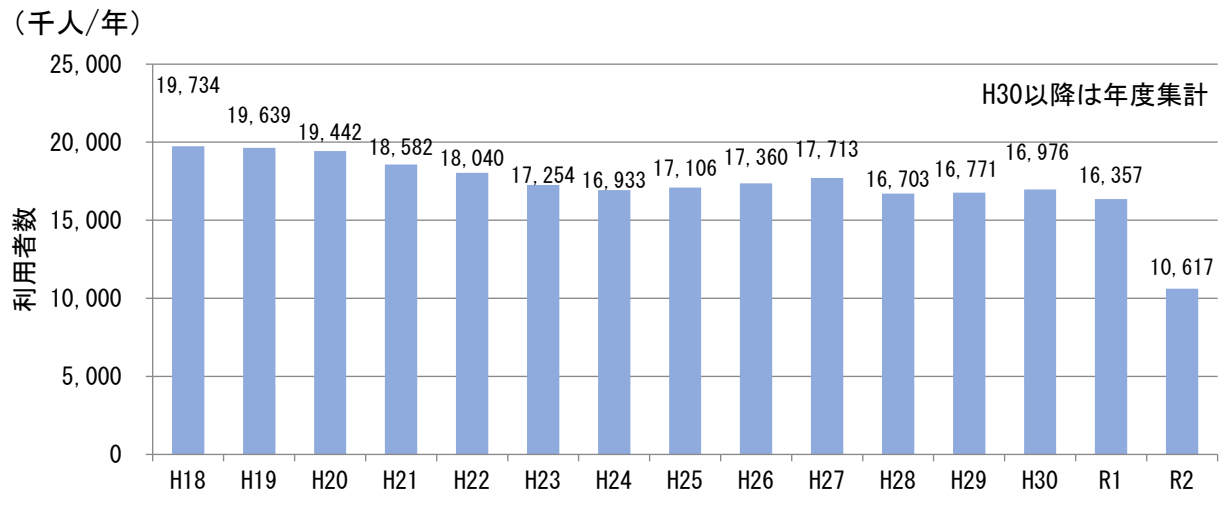
都心部の路線バスの便数は充実していますが、公共交通機関の利用状況は減少傾向です（巻-32 から巻-36）。



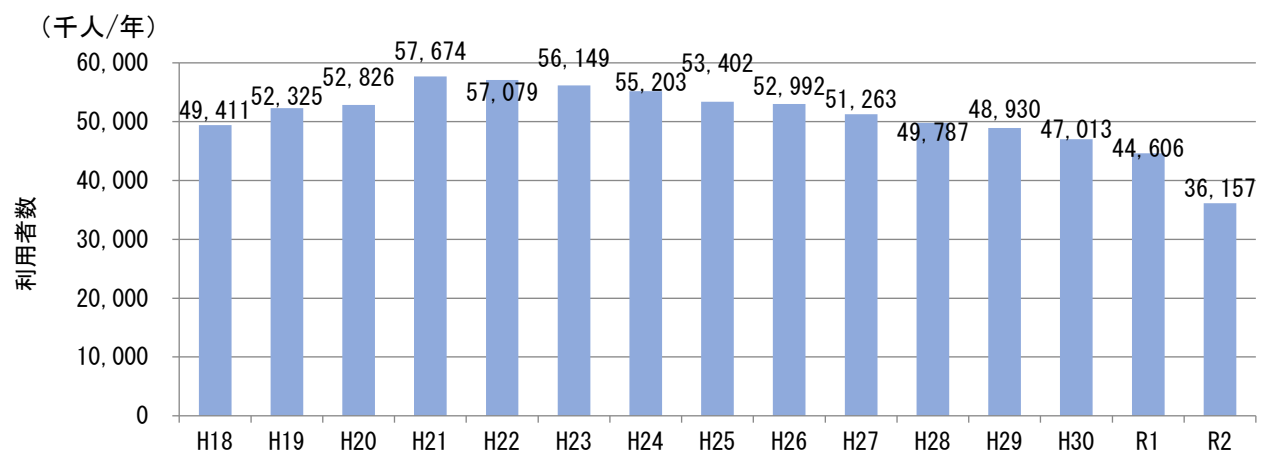
巻 - 32 路線バスの便数（長崎市作成（R4））



巻 - 33 公共交通の利用状況 (長崎市統計年鑑)

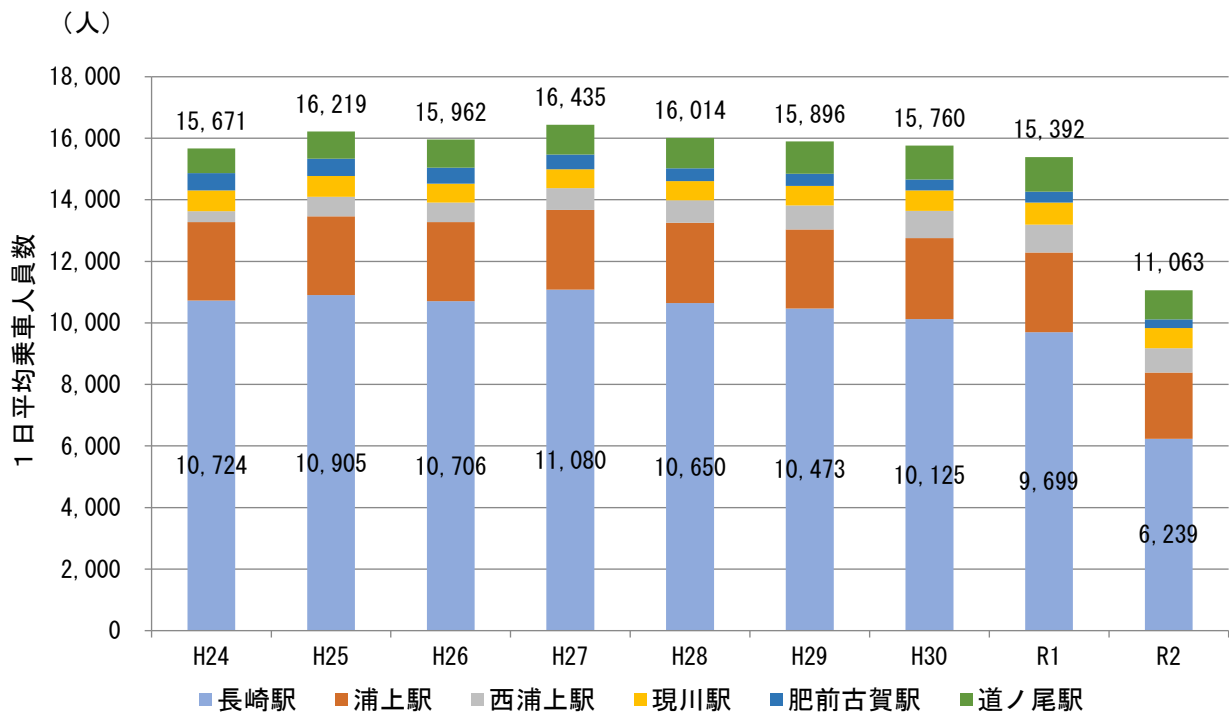


巻 - 34 路面電車の利用状況 (長崎市統計年鑑)



巻 - 35 路線バスの利用状況 (長崎市統計年鑑)

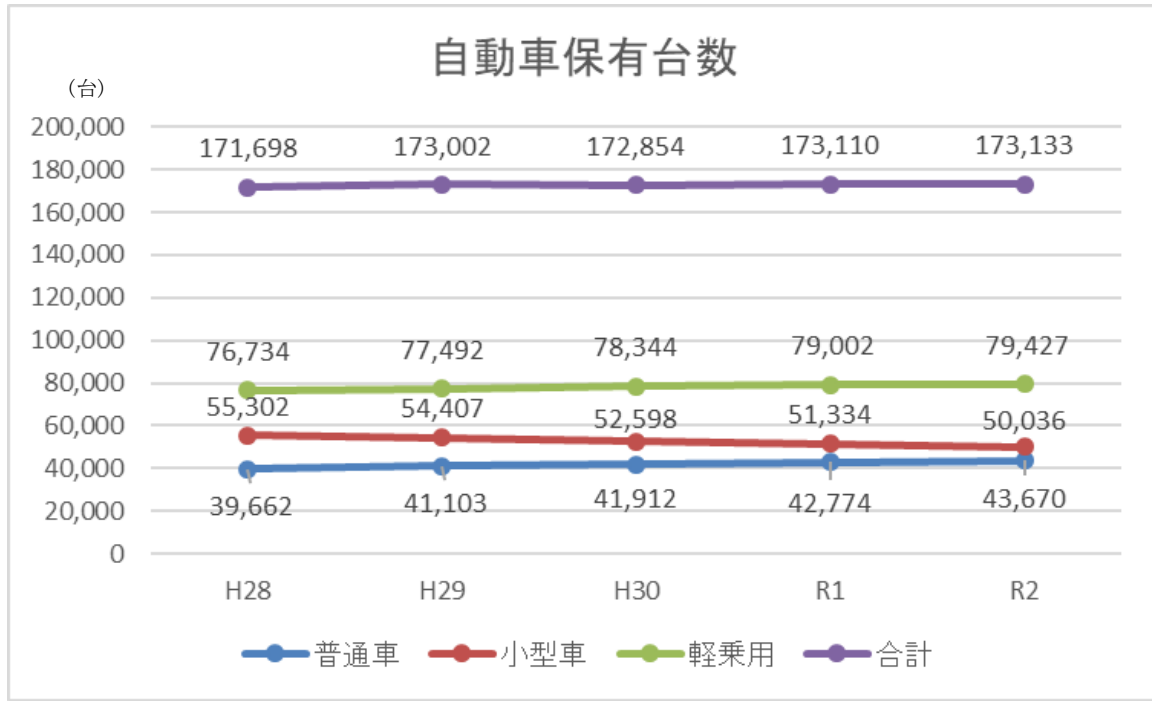
巻末資料



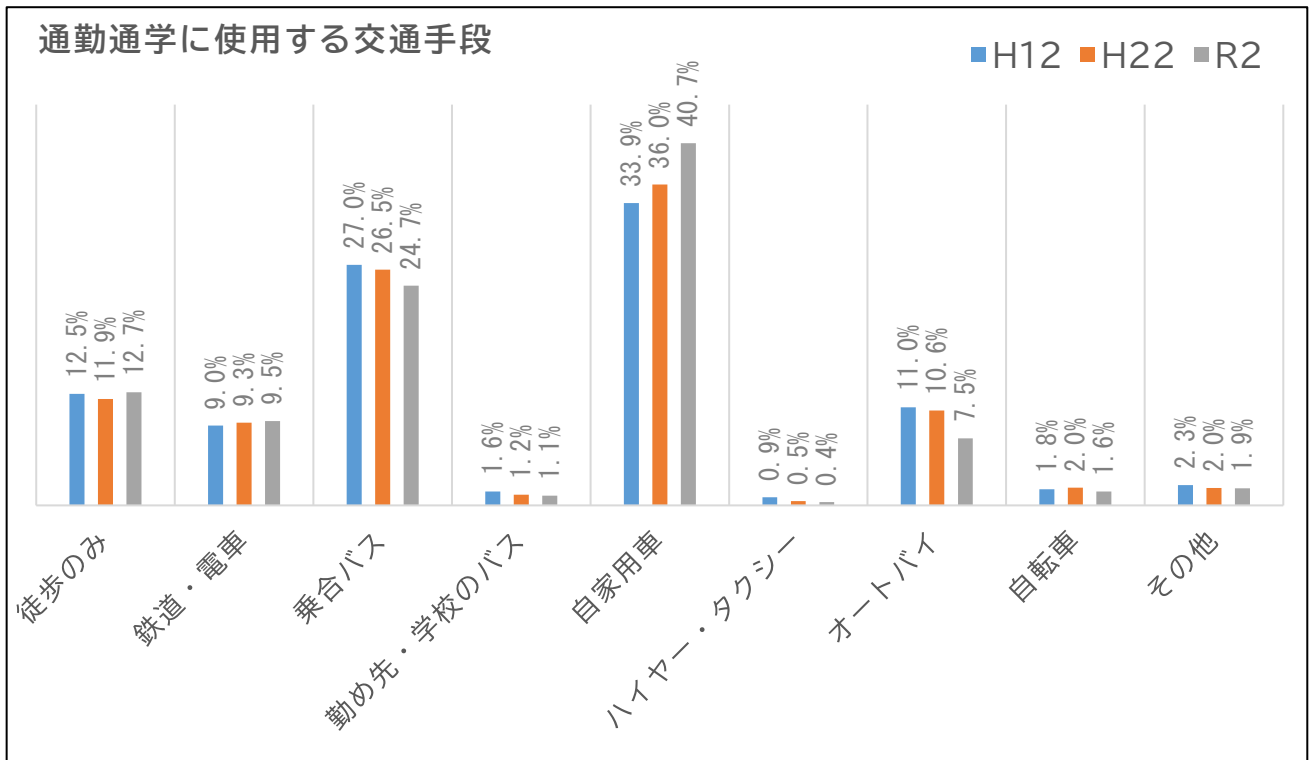
巻 - 36 鉄道の利用状況 (長崎市統計年鑑)

ウ 移動手段

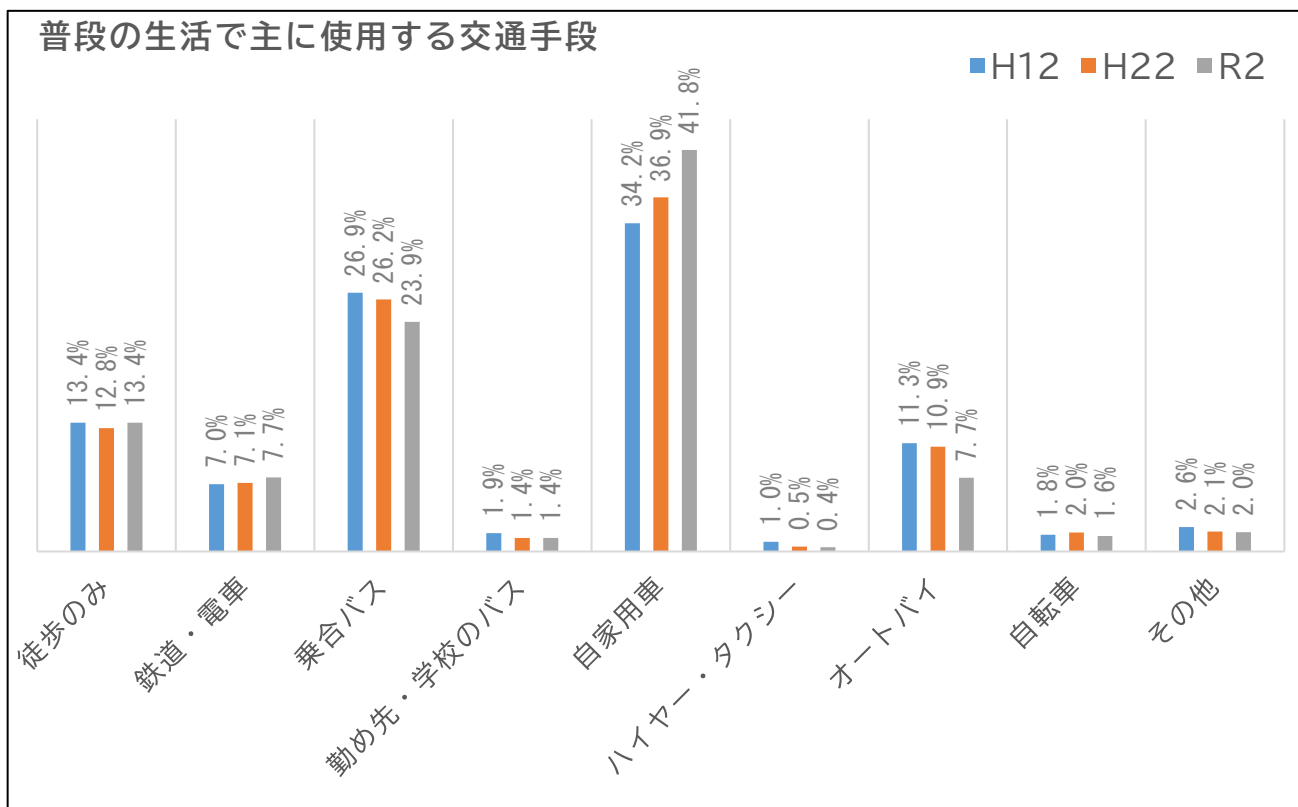
自動車保有台数は、平成 29 年頃までは増加していましたが、平成 29 年以降は横ばい傾向となっています（巻-37）。移動手段は、公共交通機関は減少傾向ですが、自家用車は増加傾向となっています（巻-38、巻-39）。



巻 - 37 自動車保有台数（長崎市統計年鑑）



巻 - 38 通勤通学に使用する移動手段（国勢調査）



巻 - 39 普段の生活で主に使用する移動手段（国勢調査）

本構想に関連する計画を次のとおり整理します。

(1) 長崎市都市計画マスタープラン（長崎市：H28 改訂）

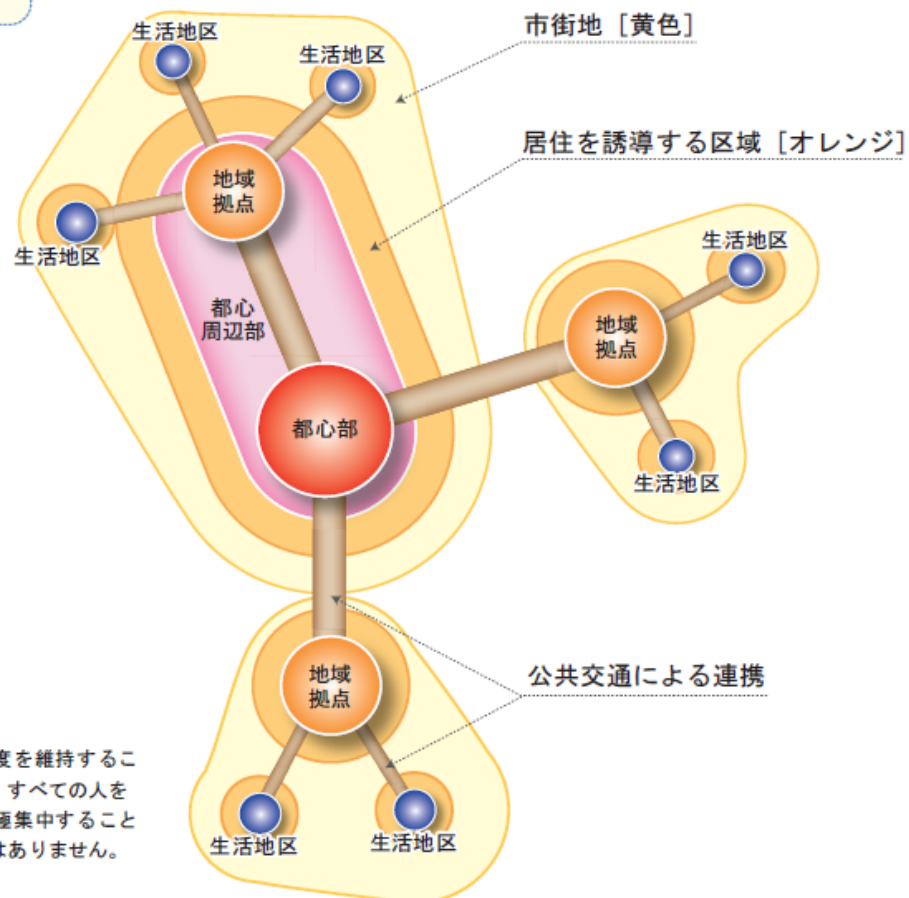
都市計画法に基づき、将来の都市づくりの方向性を示す計画です。長崎市は、将来の都市構造として、ネットワーク型コンパクトシティ長崎を目指すこととしています。

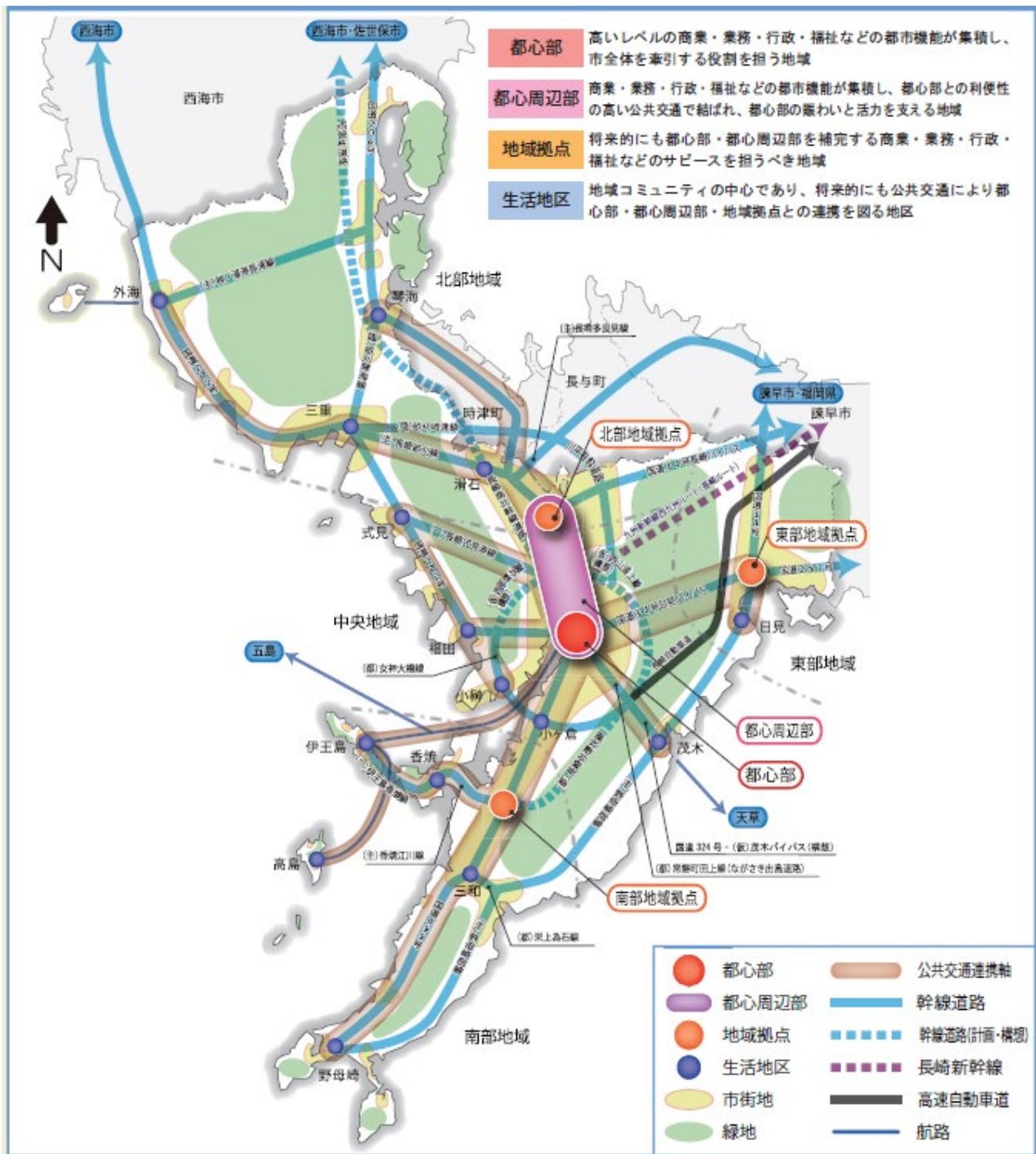
都心部は、中心拠点として、高次な都市機能の集約、公共交通ネットワークの維持、定住、交流人口の受け皿となる都市環境の整備により、市全体をけん引する役割を担っています。

計画の一部資料を次のとおり掲載します。

- 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。

平面イメージ





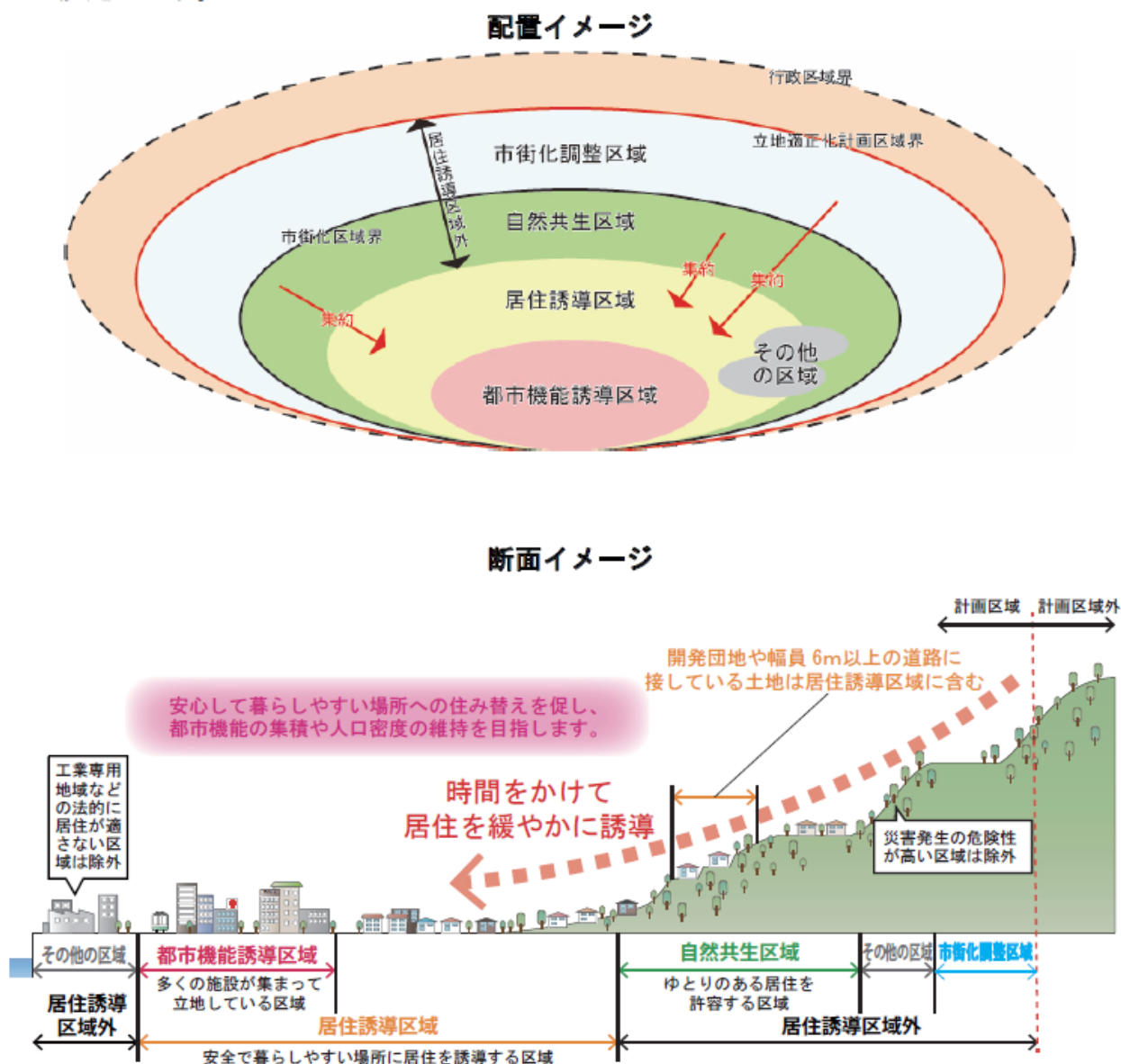
巻 - 41 将来都市構造図

(2) 長崎市立地適正化計画（長崎市：R6 改訂）

人口減少や高齢化が進行していく中で、商業、医療、福祉等の施設や住宅等がまとまって立地し、暮らしやすさや公共交通の使いやすさなど、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に即して、将来への対応を考えていくための計画です。

ネットワーク型コンパクトシティ長崎の実現のため、安全安心で快適な暮らしが続けられるよう、高次なサービスを提供する都市機能の立地、誘導、公共交通の利用しやすさ、土地利用の効率化等を図っていくこととしています。

計画の一部資料を次のとおり掲載します。



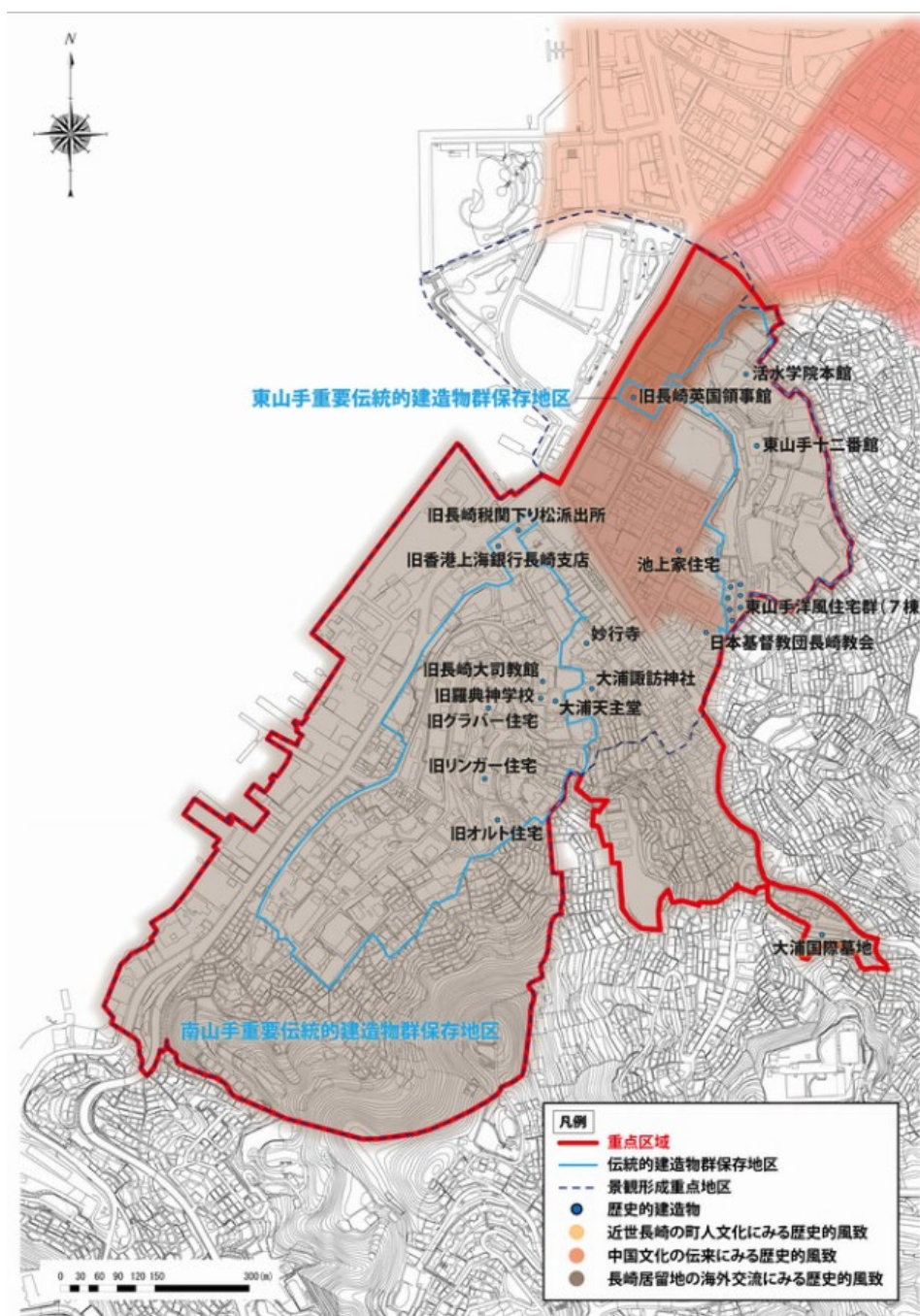
巻 - 42 立地適正化の区域のイメージ

(3) 長崎市歴史的風致維持向上計画（長崎市：H30 策定）

長崎市特有の歴史的風致（地域におけるその固有の歴史及び伝統を反映した人々の活動と、その活動が行われる歴史上価値の高い建造物及びその周辺の市街地とが一体となって形成してきた良好な市街地環境）を守り育て、次世代へと継承していくことを目的とした計画です。

「1. 歴史的建造物の保存・活用」「2. 歴史的建造物の周辺環境の保全・形成」「3. 歴史的な営みや活動の継承」「4. 賑わいの創出」をまちづくりの方針とし、特に「山手地区」を重点区域としています。

計画の一部資料を次のとおり掲載します。



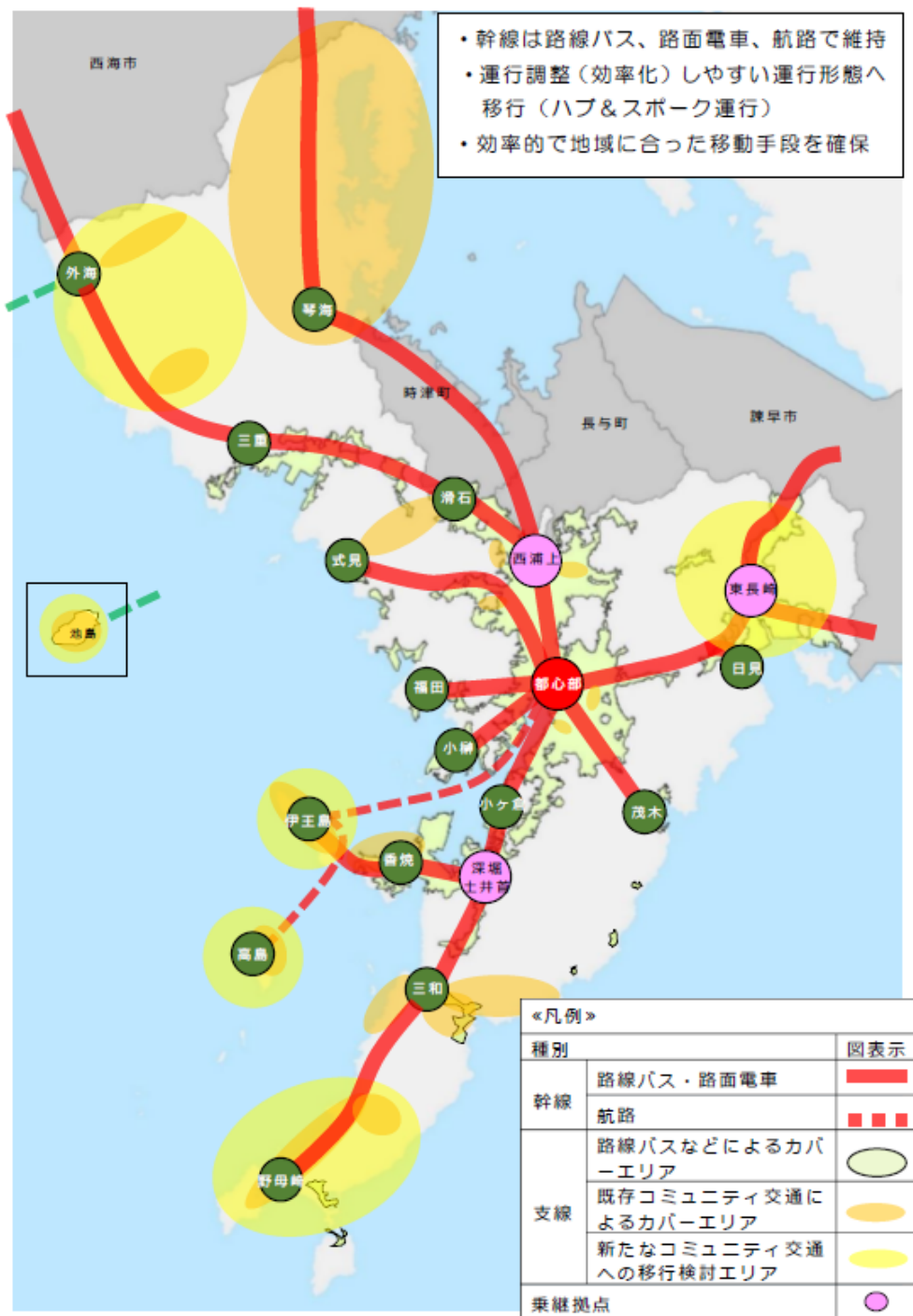
巻 - 43 重点区域（東山手・南山手区域）

(4) 長崎市地域公共交通計画（長崎市：R3 策定）

行政と事業者や関係者が連携・協力し、公共交通ネットワークのあるべき姿を明らかにしつつ、取り組むべき実施施策を示す計画です。

①既存路線の効率化・見直し、②公共交通サービスの向上の2つの方針を立て、ハブ&スポーク型ネットワークの形成や、自家用車から公共交通への誘導策などの施策を展開し、行政や交通事業者、住民など関係機関が一丸となって、将来の「市民の足」を守るための計画となっています。

計画の一部資料を次のとおり掲載します。



巻 - 44 公共交通ネットワークのイメージ

(5) 長崎市地球温暖化対策実行計画（長崎市：H29 改訂）

「地球温暖化対策の推進に関する法律」に基づき、長崎市域及び市役所の全ての事務事業における温室効果ガス排出削減の取組み等に関して、総合的かつ計画的に推進することを目的とした計画です。

長崎市は、2021年に、2050年二酸化炭素排出実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ長崎」を宣言しています。現在、2,044千トンの温室効果ガスを排出しており、基準年（2007年度）に比べると9.0%減少しています。

今後、温室効果ガスを、基準年と比較して、2030年までに43%、2050年までに80%の削減を目指すとともに、二酸化炭素の吸収、利活用を含めて、実質0を目指すこととしています。

計画の一部資料を次のとおり掲載します。



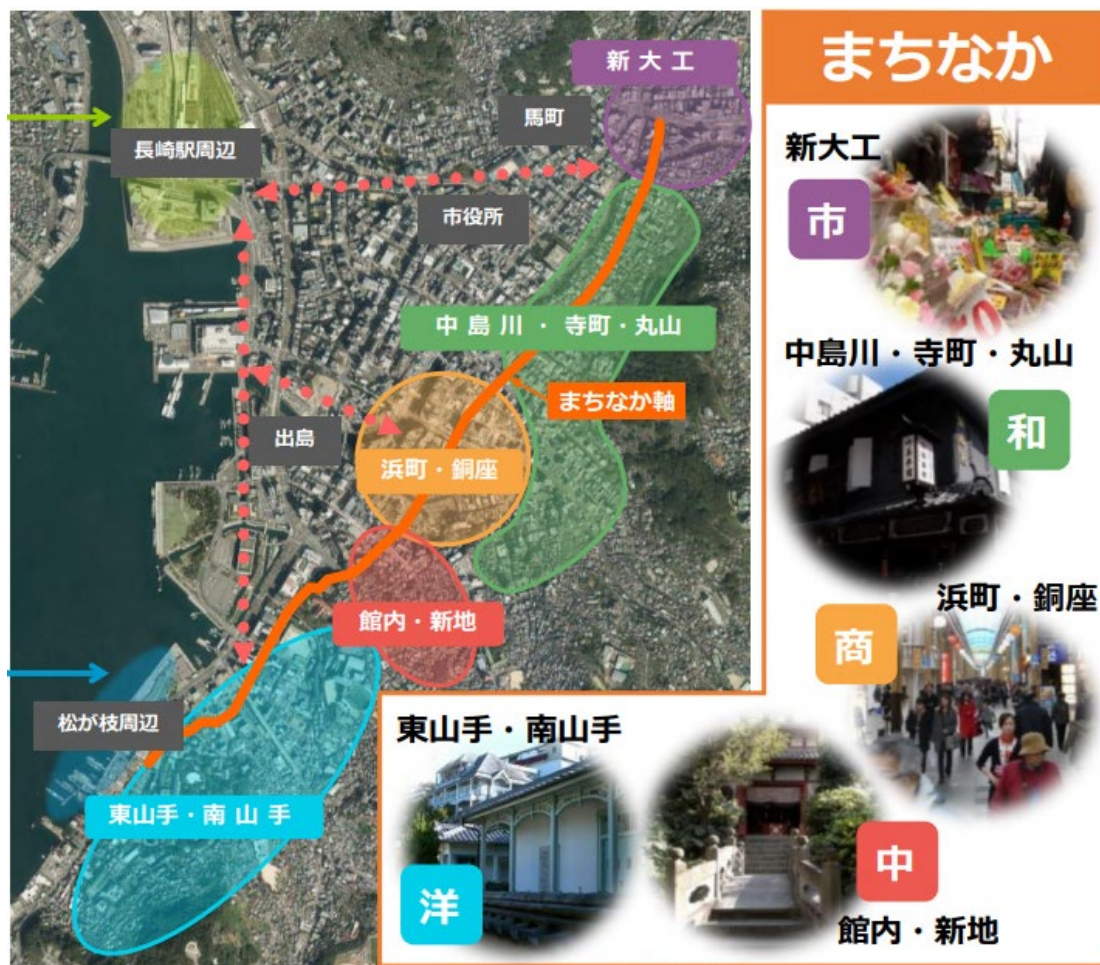
巻 - 45 中期削減戦略体系図

(6) まちぶらプロジェクト（長崎市：R6 改訂）

歴史的な文化や伝統に培われた「まちなか」の再生を図るため、5つのエリアの個性や魅力の顕在化などを進めるための整備やソフト事業を市民などと連携しながら進める計画です。

①エリアの魅力づくり、②軸づくり、③地域力によるまちづくり、といった構成で取り組みを進めていくとしています。

計画の一部資料を次のとおり掲載します。

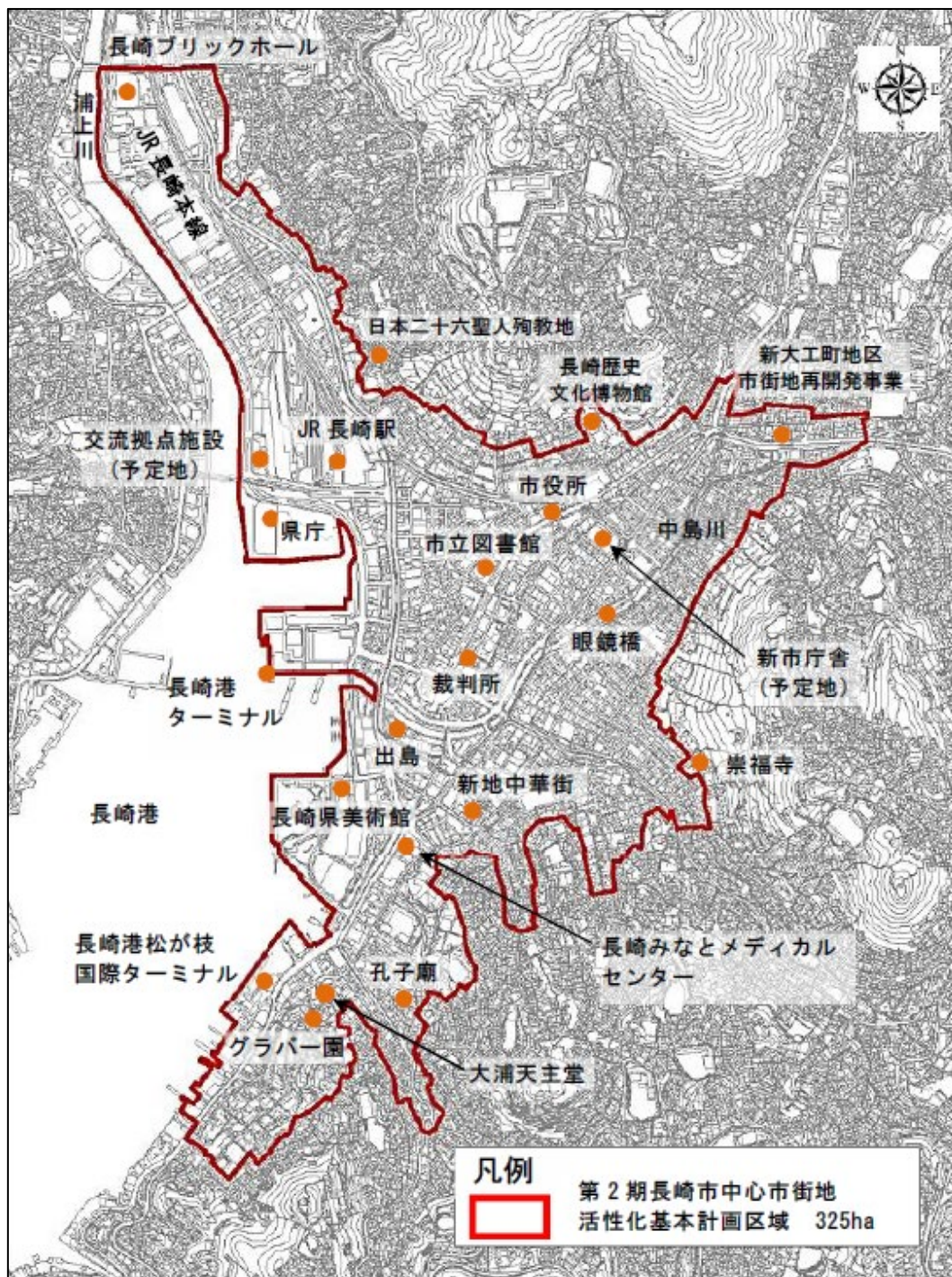


巻 - 46 まちぶらプロジェクトの対象区域

(7) 長崎市中心市街地活性化基本計画（長崎市：R5 改訂）

中心市街地における都市機能の増進及び経済の活性化を官民が一体となり、総合的に推進するための計画です。主に都心部における、雇用、交流、暮らしに着目したまちづくりを進めることとしています。

計画の一部資料を次のとおり掲載します。



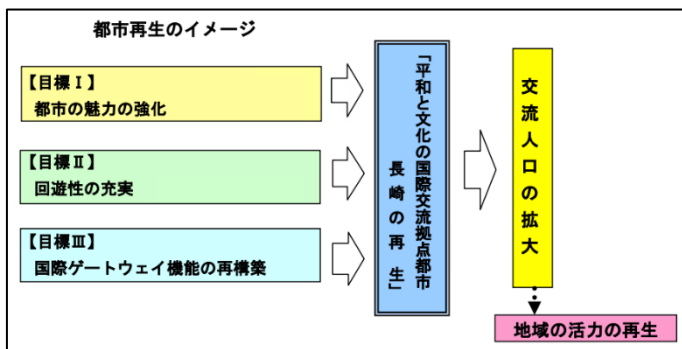
巻 - 47 対象区域

(8) 都市・居住環境整備基本計画（長崎県・長崎市：H22 策定）

平成 20 年に国土交通大臣の指定を受けた「長崎市中央部・臨海地域」の都市再生を推進するため、県と長崎市が一体となり策定した計画です。

「平和と文化の国際交流拠点都市 長崎の再生」を目指す姿として、都市の魅力の強化、回遊性の充実、国際ゲートウェイ機能の再構築を目標としています。

以下に計画の一部資料を掲載します。



巻 - 48 都市再生のイメージ



巻 - 49 都市再生の全体概要図