

第2回長崎都心まちづくり構想検討委員会 次第

- 1 まちづくり部長挨拶
- 2 新任委員の紹介
- 3 (議案) 都心部の将来像とまちづくりの方針について
- 4 連絡事項
- 5 閉 会

長崎都心まちづくり構想

第二回検討委員会

【都心部の将来像とまちづくりの方針】

令和5年2月9日
長崎市まちづくり部

1 現況分析

第1回 (1) 社会トレンド

①社会情勢の変化の主な要因

- ・人口動態
- ・ライフスタイル
- ・価値観
- ・テクノロジー
- ・産業構造
- ・交通・物流 など

②都心部のまちづくり分野における社会トレンドの予測

- ・都市
- ・都市空間
- ・都市構造
- ・防災・環境
- ・交通

第2回 (2) 現況分析

①都心部の発展プロセス

- ・みさき、まちなかエリア
- ・海辺、川辺エリア

②現況分析

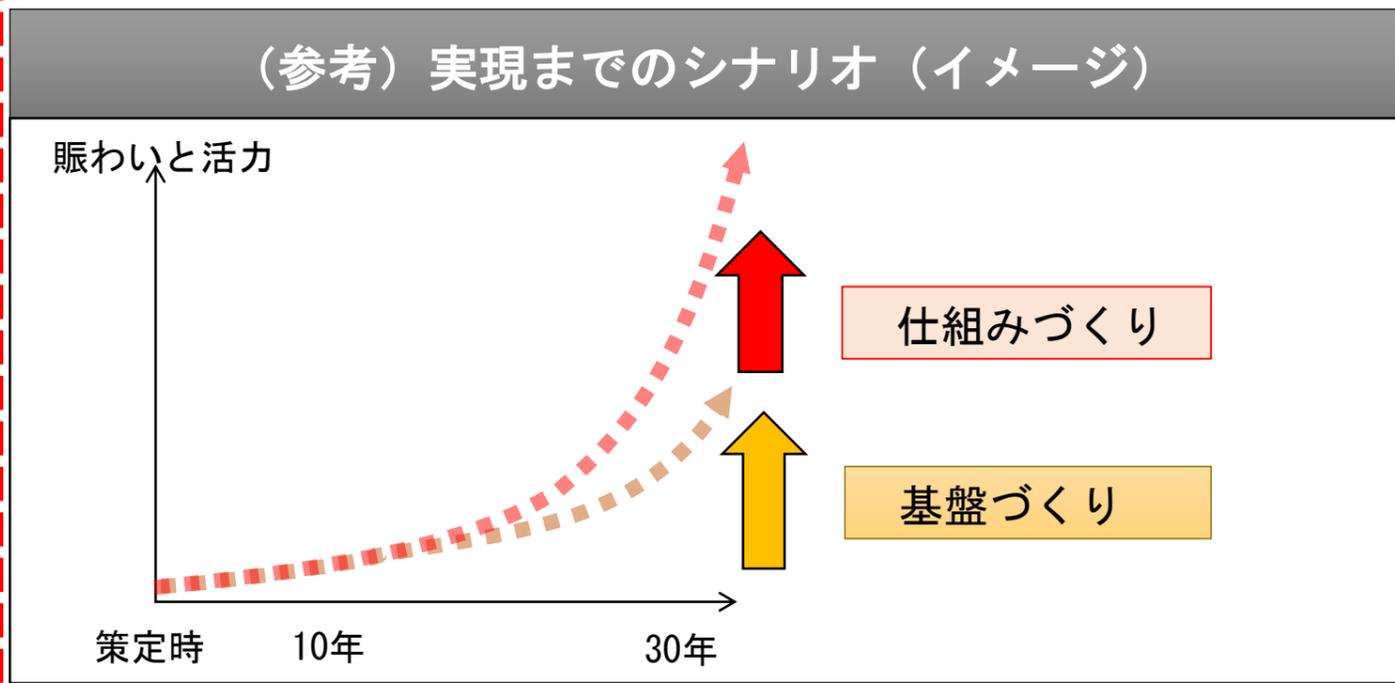
- ・人口動態
- ・都市機能
- ・土地利用
- ・賑わいと回遊
- ・交通

2 目指す姿

第2回 (3) 都心部の将来像とまちづくりの方針

【都心部の将来像】
都心部が目指すべき姿を整理

【まちづくりの方針】
将来像実現に必要な取組について大きな方針を示す



3 取組

第3回 (4) 取組みの方向性とエリアの役割

【取組みの方向性】

- ①回遊動線の整備
- ②長崎特有の魅力を感じる空間づくり
- ③●●●●● など

【各エリアの役割】

- 岬のエリア : ●●●●●
- まちなかエリア : ●●●●●
- 川辺のエリア : ●●●●●
- 海辺のエリア : ●●●●●

第4回 (5) 事業計画

取組みの方向性、各エリアの役割を踏まえ、既に事業化されている、今後事業化を目指す、取組みを検討していくなど、熟度に応じて事業計画を整理する。

第5回 パブリックコメント等を踏まえた案

1 地域の特性や人口等の地域のデータをより詳細に示す必要がある。

⇒今回、都心部全体の現況分析をご説明します。（本編 P10、参考資料 P8～17）
地域別については、第三回目以降にご説明する予定です。

2 立地適正化計画や中心市街地活性化基本計画をはじめとした関連計画との関係性を改めて整理する必要がある。

⇒今回、関連する計画について、参考資料にてお示しします。（参考資料 P2～7）
本構想は、お示しする関連計画と連携しながら、都心部全体の方針を示すものです。

3 各エリアの役割や方向性を示すとともに、その関係や連携を考える必要がある。

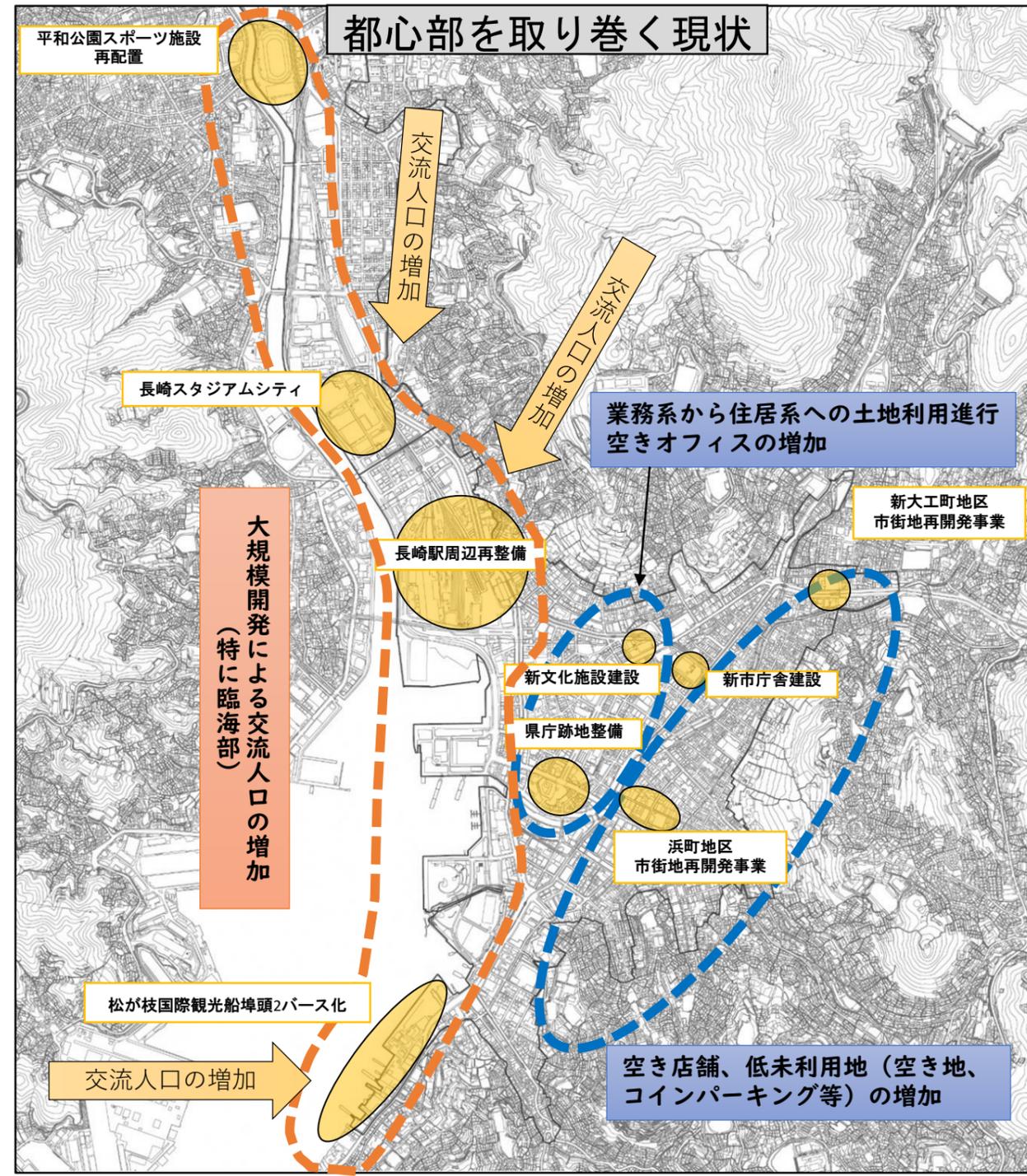
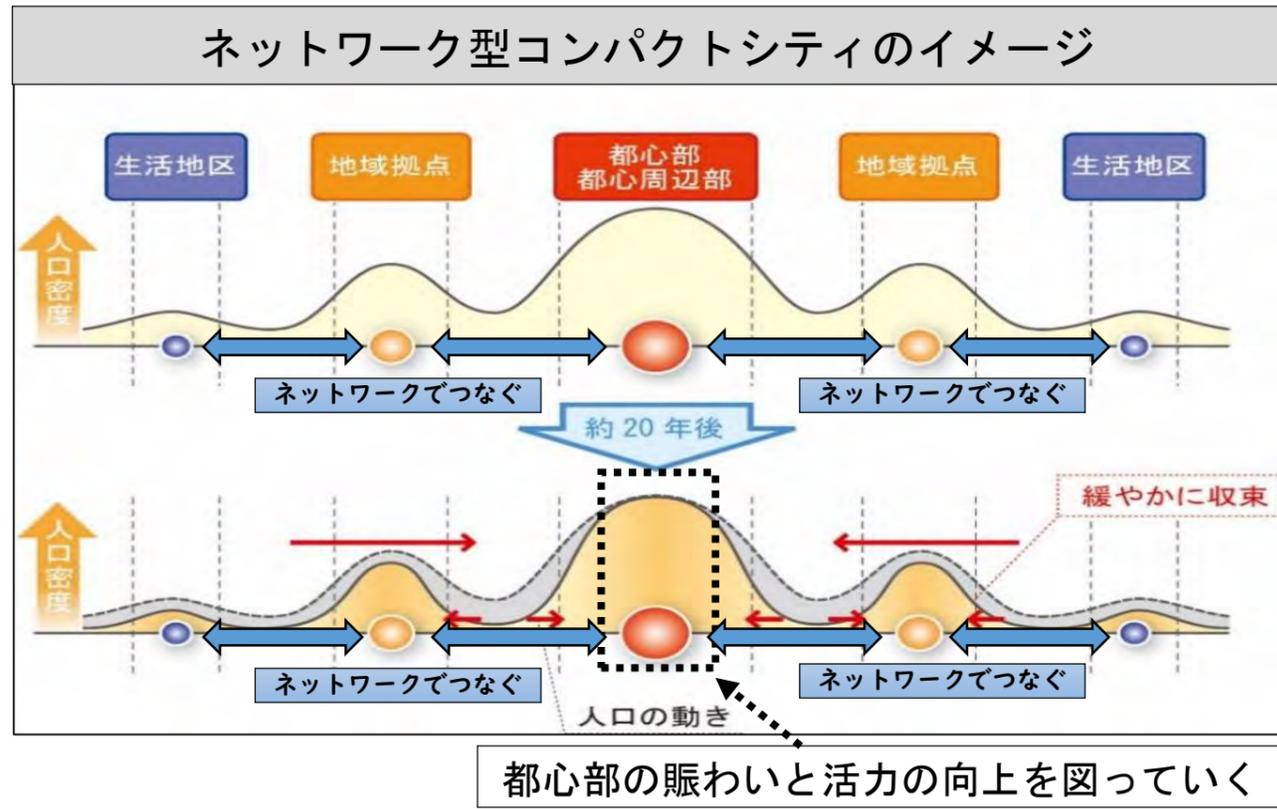
⇒第三回目以降にエリア別の検討についてお示しします。

4 産業振興について全てを本計画でカバーすることは難しいものの、各取組が何にどう繋がっていくのか、アウトライン(4)の「実現までのシナリオ」をしっかりと検討する必要がある。

⇒本構想で特定の産業を振興するなどの位置づけは行いませんが、第三回目以降に、経済の活性化に寄与する都市基盤整備及び仕組みづくりの施策イメージをご説明する予定です。

背景

- ・ 中核となる都心部と、各生活拠点をネットワークで結び、すべての市民が必要なサービスを楽しむネットワーク型コンパクトシティのまちづくりを目指している。
- ・ 現在、100年に1度のまちづくりの時期にあり、都心部では、交流人口の拡大につながる大規模集客施設等の整備が進行し、都市の活性化を図る大きなチャンスを迎えている。
- ・ 今後、人口減少が続き、産業構造が変化していく中においても、長崎市が、全ての人が必要なサービスを楽しむ持続可能な都市としてあり続けるためには、ネットワークの中核である都心部の賑わいと活力を持続・発展させていく必要がある。



構想策定の目的

ネットワーク型コンパクトシティの中核となる都心部の賑わいと活力の持続・発展のため、

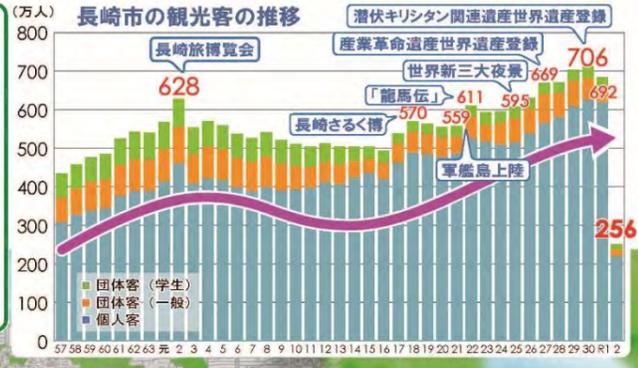
都心部全体を俯瞰した将来のまちづくりの指針となる
【長崎都心まちづくり構想】を策定

関係するすべての人（住む、働く、訪れる人など）と共有することで

①民間投資、市民参画の活発化 ②公共事業の円滑な進捗

長崎市のまちづくりの動き

松が枝埠頭2パース化完成 長崎駅東口多目的広場完成	令和7年
長崎スタジアムシティ開業	令和6年
新駅ビル開業	令和5年
九州新幹線西九州ルート (武雄～長崎)開業 新大工北街区完成 新市庁舎完成	令和4年
新日見トンネル完成 長崎自動車道 完全4車線化完成 出島メッセ長崎開業 恐竜博物館開業	令和3年
在来線新駅舎完成 新大工南街区完成	令和2年
ローマ教皇来崎 ラグビーW杯日本大会	平成31年・令和元年
潜伏キリシタン 関連遺産 世界遺産登録	平成30年
出島表門橋架橋	平成29年
出島復元6棟完成	平成28年
産業革命遺産 世界遺産登録	平成27年



○対象エリア（右図参照）

- ・都市機能誘導区域を基本に、地形、宅地の連担、公共交通の状況から一定まとまりある区域
- ・今後のまちづくりの核となる事業が複数存在する区域

○目標期間：概ね30年後の2050年（令和32年）

これまでのまちづくりでの積み重ねのうえに、更なる賑わいと高度な都市機能を集積させ、都心部がネットワーク型コンパクトシティの心臓部として一定の完成をみるまでの期間

○ゾーニング

地区の特徴、各種プロジェクトのまとまりを考慮してエリアを設定する

①岬のエリア

長い岬の上に町建てが始まった長崎発祥の地。国道34号を中心とした尾根形状の地形に行政機関や文化施設、事業所等が立地しているエリア

②まちなかのエリア

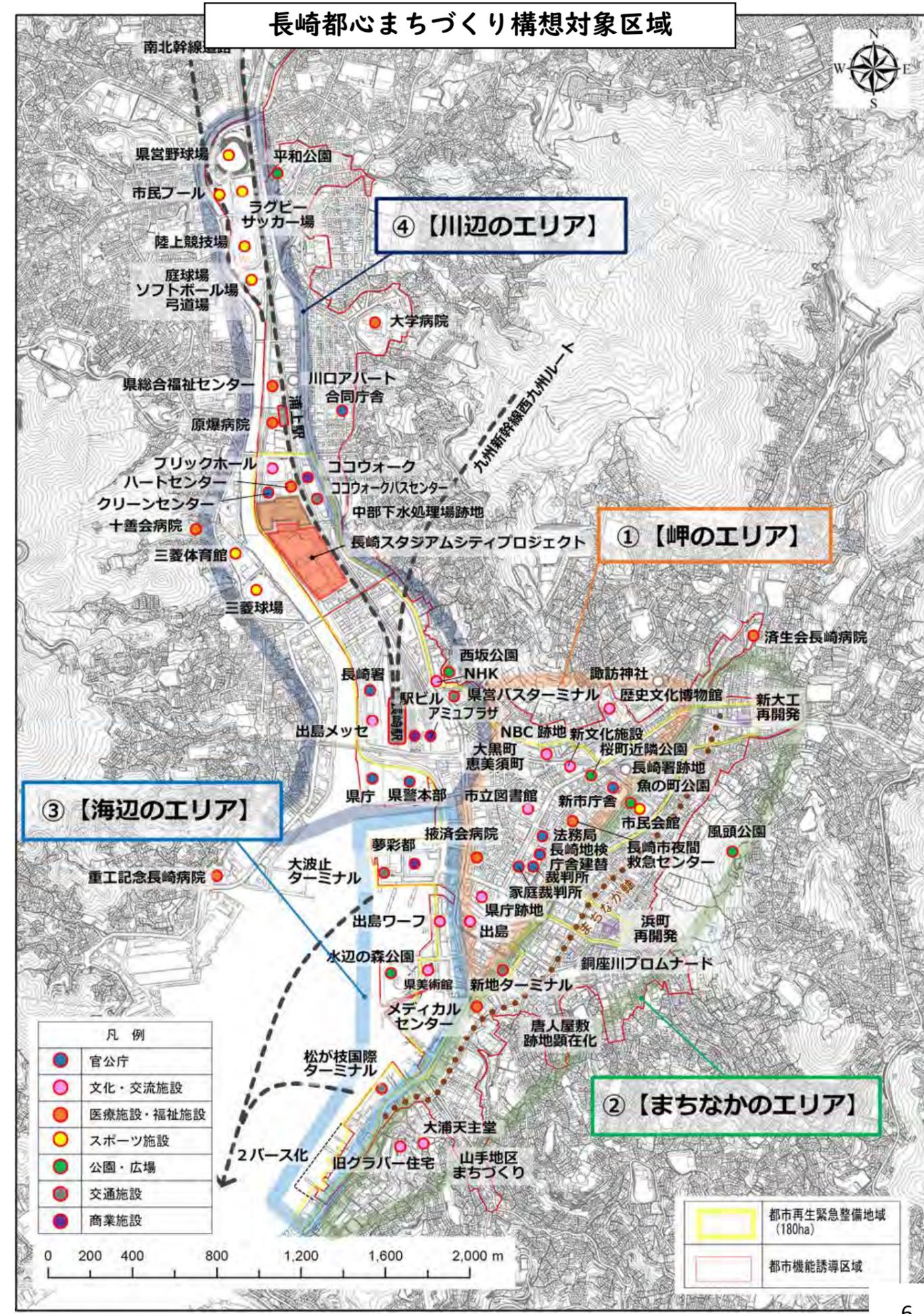
歴史的な文化や伝統に培われた長崎の中心部であるエリアで、新大工から中通りを経て南山手に至る「まちなか軸」を中心としたエリア

③海辺のエリア

長崎港に面し、大波止や松が枝といった国内外からの海の玄関口を有するとともに、水辺の森公園や出島ワーフなど海辺の特徴を活かした市民の憩いの場となっているエリア。

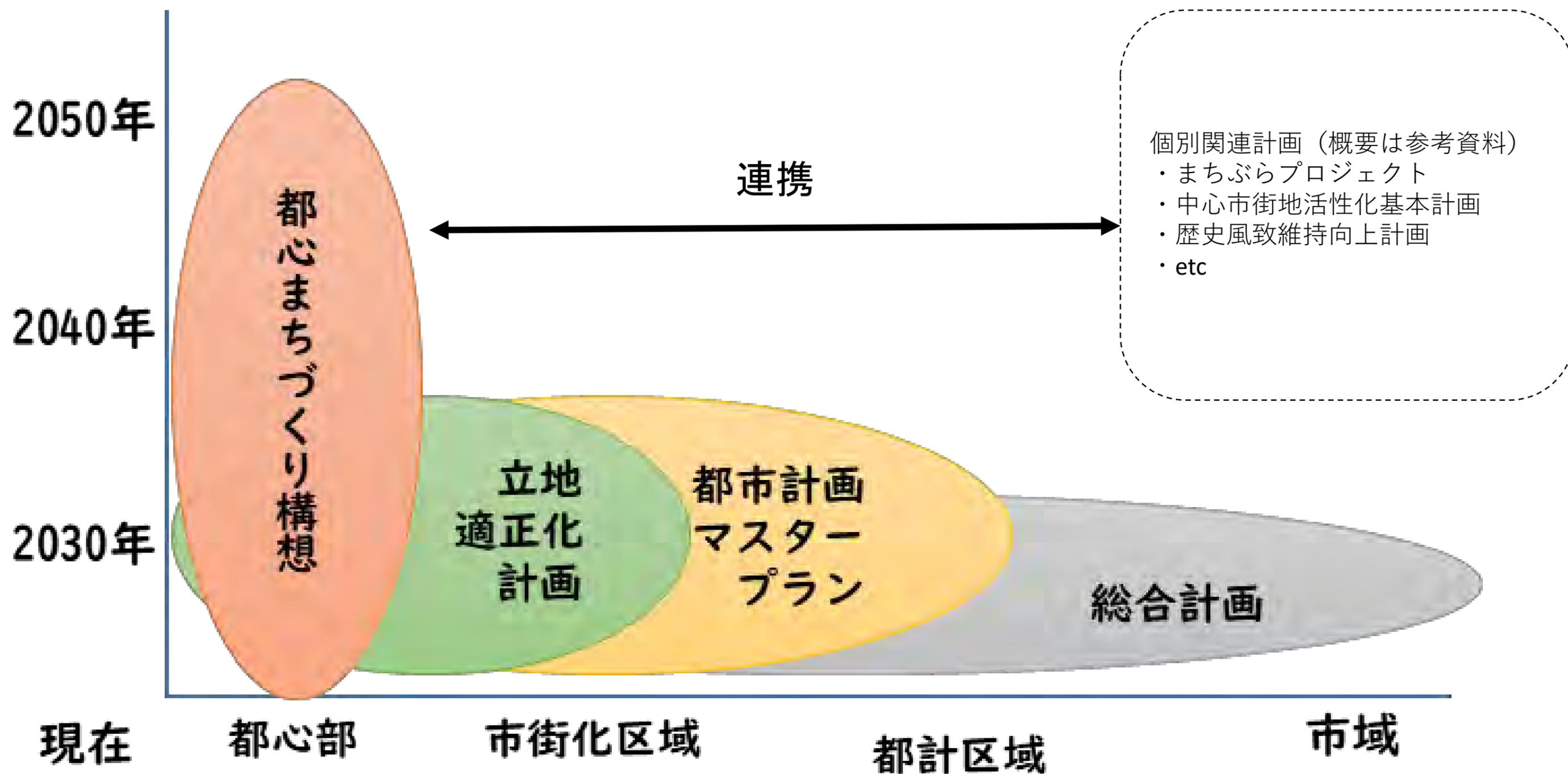
④川辺のエリア

浦上川に沿って、陸の玄関口である長崎駅周辺から茂里町で進行中のスタジアムシティプロジェクト、長崎南北幹線道路整備に伴う平和公園のスポーツ施設の再配置が検討されているエリア



○構想位置づけ

総合計画、都市計画マスタープラン等より目標とする期間は長く、対象とする区域も異なることから、関連計画の取り組みを踏まえつつ、都心のまちづくりに特化した計画とする。



社会の潮流変化の主要因

少子高齢化・人口減少

- ・ 高齢者増加
- ・ 生産年齢人口減少
- ・ 公共交通利用者
- ・ 財源縮小 等

テクノロジーの進化 ⇒リアルとデジタルの役割

- ・ AI、ICT、モビリティ等の発展でデジタル空間充実、移動の利便性向上、産業構造変化
- ・ リアルには、コミュニケーション、界索性などの価値が求められる。

価値観の変化（量⇒質）

- 人口ボーナス（成長）から人口オーナス（縮小）
- 個人：生活満足度、自己実現、利他行為に対する価値観が高まる
- 企業：課題解決、社会貢献等に意欲的な企業が増加

災害・環境の変化

- ・ 激甚災害増加
- ・ 地球温暖化の進行



まちづくり分野における潮流変化の視点

都市（生活・機能等）

- ・ ライフスタイルの多様化（住・商・職等の形態変化）
- ・ 質が高い環境へのニーズ
- ・ 小売、従来型オフィス減少
- ・ 都市機能のデジタル空間移行
- ・ リアル空間に価値を求める
- ・ サブスクリプション・シェアリング志向の高まり

デジタルとリアルの役割分担
ライフスタイルが多様化
（環境や価値に反応）

都市空間・インフラ

- ・ 公共空間に対して、快適性・ゆとりが求められる
- ・ 社会情勢の変化に対応するための空間（オープンスペース・グリーンインフラ）
- ・ 老朽化する都市基盤
- ・ 人口減少等に伴い増加する空き地空き家、老朽マンション管理

オープンスペース・憩いの空間
老朽インフラ対策
（快適性・冗長性・持続性）

都市構造

- ・ コンパクト+ネットワーク型都市構造の継続
- ・ 感染症やライフスタイルの多様化など、社会情勢の変化に対する柔軟性・強靱性（都市機能のデジタル移行、公共交通の維持等）
- ・ 誰にもバリアがない都市

コンパクト+ネットワーク
柔軟性・強靱性

防災・環境

- ・ 地球温暖化対策等の環境保全の取組みの高まり
- ・ 激甚化する災害への対応
- ・ 安全安心な住まいへのニーズ

安全安心
地球環境保全

交通

- ・ 公共交通利用者の減少
- ・ MaaSによるシームレスな移動
- ・ 自動運転による渋滞等の減少
- ・ 物流の自動化、小口化
- ・ 新たな移動モビリティが発展
- ・ 高速ネットワークの完成
- ・ グローバル化の進展に伴う訪日外国人の増加

モノ・人の移動が簡単に

その他の視点（生活の営み等）

【文化芸術】

- ・ 余暇時間の増に伴い、芸術文化活動を行う時間、人が増える可能性。
- ・ デジタル化の普及等により新たな芸術文化の楽しみ方が生まれ、活動の場が変わる可能性
- ・ リアルでの芸術文化鑑賞、活動も増え、より質の高い環境に対するニーズが生まれる可能性

【スポーツ】

- ・ 東京2020オリンピックで新たに競技に加えられたアーバンスポーツへの関心が高まっている

【福祉・平和等】

- ・ 人生100歳時代の到来、独居老人等増加、医療介護需要増加
- ・ 「被爆者のいない時代＝戦争を知らない世代だけになる時代」を迎える。

(1) 「まちなか」「岬」エリア

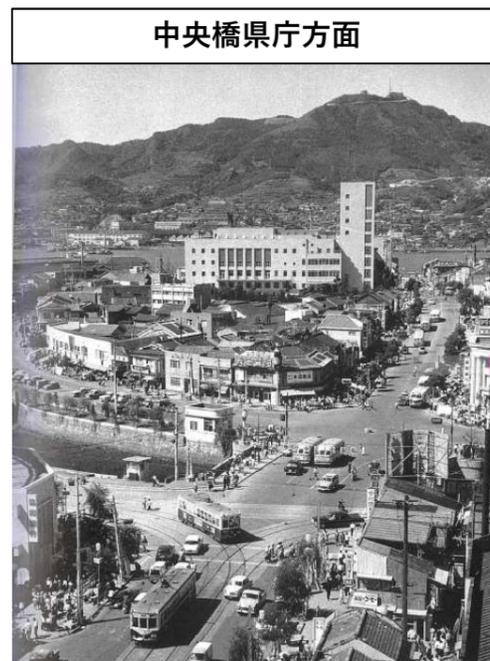
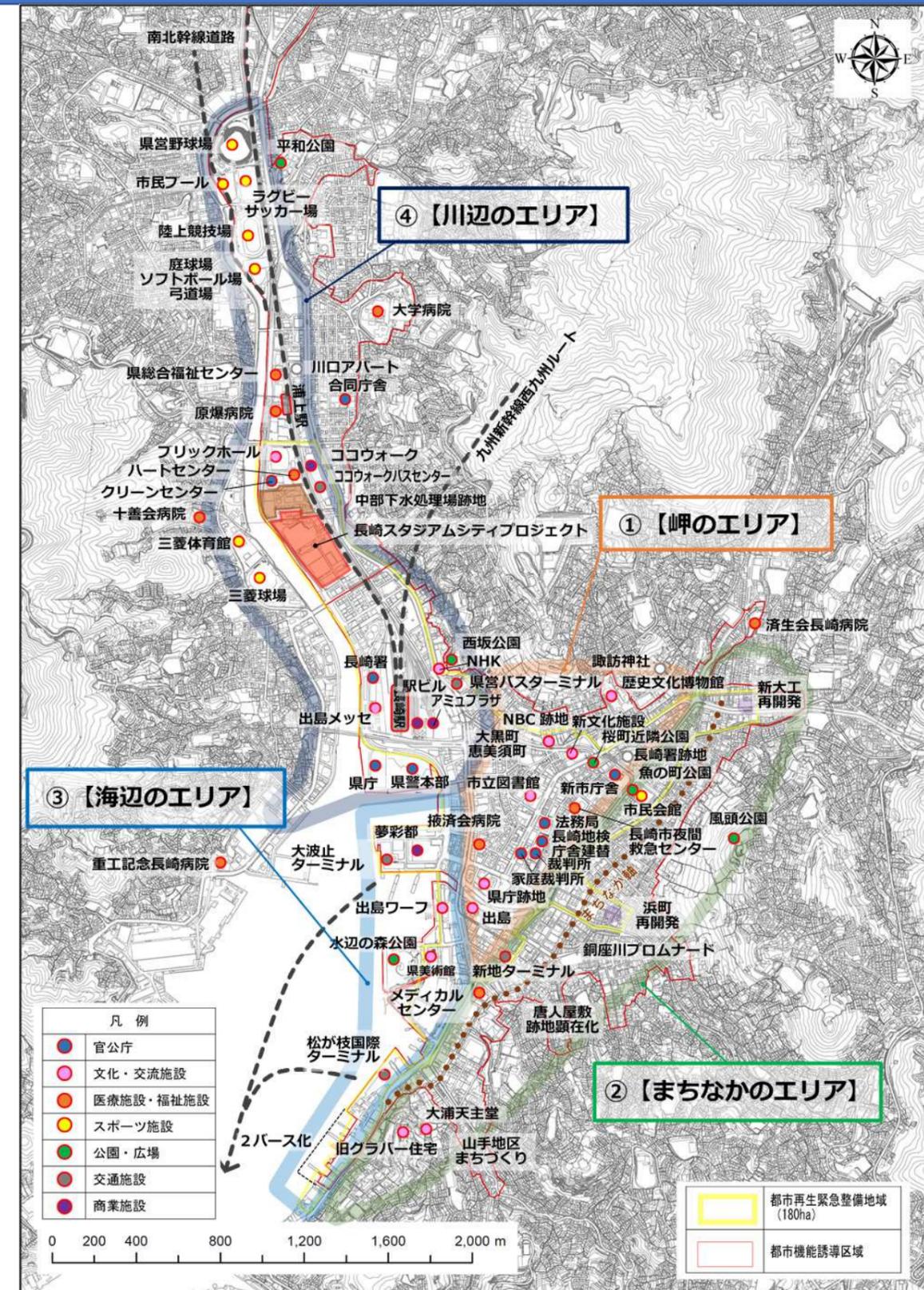
- ・ 1571年のポルトガル船の入港を契機に、長い岬の上に六町が建設
- ・ 江戸時代から岬周辺を埋立て、中島川に沿って市街地が拡大
- ・ 出島や唐人屋敷、新地蔵が完成し、海外との貿易が行われる
- ・ 幕末には、東山手、南山手が外国人居留地として造成
- ・ 長崎発祥の地で、特有の歴史文化に加え、最も多く人が住んでいたエリアであり、それを支える学校や病院、公共交通機関が集中

⇒長崎の町の礎として、今後も重要なエリア

(2) 「川辺」「海辺」エリア

- ・ 明治期からは、中島川・浦上川の河口周辺の埋立てが進み市街地が拡大
- ・ 築町～浦上間の路面電車開通を契機に、浦上川に沿って市街地の拡大が加速
- ・ 原爆投下で壊滅的な被害を受けるも、土地区画整理事業等により復興
- ・ 長崎港周辺には魚市や倉庫群が、茂里町周辺には工場群が立地
- ・ 戦前・戦後において、長崎の産業（水産、造船等）を支えてきたが、産業構造の変化、生産流通機能の郊外移転等により、土地利用が大きく転換

⇒工場跡地等の開発等によって大規模集客施設等の整備が進められている。



現在、都心部全体で大規模開発が進められている。

項 目	現況分析（【 】内は参考資料ページ数を記載）
ア 人口動態	<ul style="list-style-type: none"> ・ H27ピークに人口減少が進行【P8】 ・ 世帯当たりの人口は減少傾向（H12：2.05人⇒R2：1.74人（人/世帯））【P8】 ・ マンション建設等住居系施設は増加（平均：450戸/年）【P9-10】
イ 都市機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 病院、学校等、多くの都市機能は充足【P11】しているが、快適性や防災性など、物足りない点がある【P15】 ・ 商業業務機能の集積と新陳代謝が一定進んでいる一方で、商業業務施設から住居施設への更新も増加している【P11】
ウ 土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一部で高度利用が進んでいる反面、低未利用地、老朽建築物も増加している【P12-13】
エ 賑わいと回遊	<ul style="list-style-type: none"> ・ 出島メッセ長崎、西九州新幹線開業により交流人口は増加しているが、都心部を巡る明確な回遊動線がなく、地形的にも国道34号が尾根となり回遊を妨げている。 ・ 一定の面積を持つ広場や公園が、賑わいを生み出すための相互に連携した活用となっていない【P15】
オ 交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 朝夕の主要幹線道路の渋滞、休日における大規模商業施設周辺の渋滞が多い。【P16】 ・ また、長崎駅を中心とした交通結節機能の強化が求められている【P16】



【都心部の賑わいと活力の持続・発展に向けた問題点】

- （1）**回遊動線の不備**：魅力的な歩行者空間が少なく、坂道も多いため、歩くことそのものに価値が見いだせていない
- （2）**地域のポテンシャルを活かす仕組み・空間の不足**：そこに行こうという人の動機を呼び起こす空間や仕組みが不足している地域がある。
- （3）**土地利用規制のミスマッチ**：地域のポテンシャルに合っていない土地利用規制によって、土地の有効活用がなされていない地域がある

「高度に都市機能が集積し、賑わいと活かに溢れた、 ネットワーク型コンパクトシティを支え続ける長崎のエンジン」

- ⇒大規模開発が行われる地域だけでなく、まちなかまで多くの人々が回遊し、経済効果が都心部で循環している。
- ⇒市民・来訪者問わず、多様な人によって、都心部で様々な都市活動が活発に行われている。
- ⇒人の暮らしとそれを支える多様な高度な都市機能、多様な産業の集積によって経済活動の主体となる多くの昼間・関係人口が集積し、各地域の魅力が顕在化したコンパクトシティが形成されている。

【暮らし方、過ごし方のイメージ】

- ・健康な人も、障害のある人も、自動車だけではなく、歩いたり、新しいモビリティで都心部の散策を楽しみ、さるく楽しみを感じることができる。
- ・魅力的な歩道空間や、利用しやすい公共空間で、多くの方が様々な活動（スポーツや文化、食や商業など）を行い、賑わいが生み出されている。
- ・歴史文化だけではなく、スポーツや文化芸術など、新しい長崎ならではの楽しみ方や働き方ができる。
- ・多様なライフスタイルを受け入れる土地利用によって、多くの方が長崎の過ごし方に興味を持ち、自由な働き方や新しいチャレンジができる。

快適な空間で回遊を楽しむ



公共空間を利用した賑わい



スポーツや公共空間を生かした新しい楽しみ方



ワーケーションなどの自由な働き方



人口減少が続き、産業構造が変化していく中においても、長崎市が、全ての人が必要なサービスを楽しむことができる持続可能な都市としてあり続けるためには、現在進められている大規模開発のインパクトを都心部全体に波及させるとともに、多様なライフスタイルに対応した都市空間や、多様な産業の集積が可能となる都市環境を整備し、質、量ともにより高度に都市機能が集積した「まち」とすることで、住む・働く・学ぶ・遊ぶなど様々な目的で都心部で人が過ごす時間の価値を向上させ、将来にわたって都市の中核である都心部の賑わいと活力を持続・発展させていく。

(1) 基盤づくり

①回遊性の向上

昼間・関係人口増大のインパクトを都心部全体に波及させるため、回遊動線の整備や、公共交通の利便性などを向上させる

②回遊目的の創造

回遊動線の整備に合わせ、長崎特有の資源や公共空間を活用し、新たな賑わいや憩いの空間を生み出し、回遊目的を創出する

③土地利用の転換と高度化

土地利用の更新、有効活用を促す制度・仕組みの活用により、経済活動の主体である昼間・関係人口を増加させ、経済活動を活性化させる

基盤づくりイメージ

ウォーカブル空間の創出



新モビリティ等の活用

(※) 新型輸送サービス: MaaSに統合可能なサービスのコンテンツとしての、シェアサイクル、カーシェア、オンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、自動運転による交通サービス等

オンデマンド交通	グリーンスローモビリティ	超小型モビリティ	自動運転による交通サービス
<ul style="list-style-type: none"> 都市部の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待 	<ul style="list-style-type: none"> 狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地の移動に適合 	<ul style="list-style-type: none"> 近年急速に進む運転者不足への対応として、自動運転の活用が期待

①回遊性の向上

資源を活かした滞留空間創出



公共空間の利活用



リノベーション等による既存ストックの活用



②回遊目的の創造

沿道への賑わい施設の誘導



土地の高度利用促進



土地利用の転換



③土地利用の転換と高度化

(2) 仕組みづくり

① 都市基盤を活用する体制づくり

観光、ビジネス、生活などの多様な都市活動を支えていくため、官民が連携して、まちづくり活動や新たな産業の担い手となる人材等の発掘、育成に向けたネットワークや活動を増やす仕組みを形成

② 先進的なまちづくり施策の意欲的な展開

都市活動に付随する多くの情報を素早く細かく把握できるツールを積極的に活用し、ライフスタイルの変化や多様化していくニーズを的確に把握し、タイムリーに施策に反映・展開する

【都市基盤を活用する体制づくりのイメージ】



日常時は憩い、スポーツ、賑わいの創出等に、非常時は避難場所やヘリポート、災害用物資の集積所として活用される公園。恒常的なカフェ、短期的なスタートアップ小店舗、定期開催のイベントにより、可変的な仕組みを持って、生活を支え、ビジネス、賑わいを生み出す公園

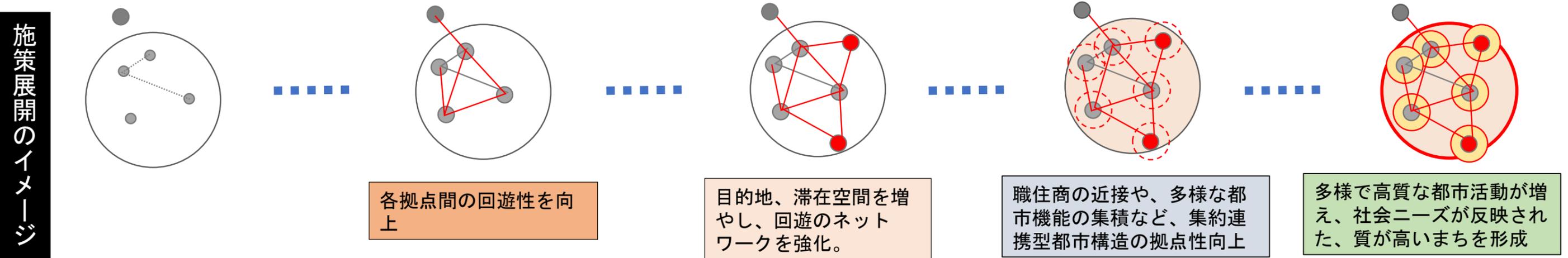


スポーツ×クリエイティブをテーマに、新たなライフスタイルや産業の創出を実現するプラットフォームとして、ビジネスを生み出すシェアオフィス・コワーキングスペースや、市民とクリエイターが交流するカフェ、まちをフィールドとしてスポーツを楽しむ、健康的な活動を生み出すスタジオを有する

【先進的なまちづくり施策の意欲的な展開の事例】

銅座川プロムナードの社会実験

- 使われる公共空間整備を目指し、本整備を行う前に、実際にどのような使い方ができるか、どのような賑わいが生まれるかを確認する社会実験を行い、地域ニーズや、プレイヤーの発掘を行いながら整備を進めている。



○今後の予定（今後進捗状況により変更する可能性があります。）

R4. 8. 30 第一回検討委員会（背景・目的、社会トレンド）

R5. 2. 9 第二回検討委員会（現況分析、将来像、まちづくりの方針）

R5. 3月下旬 第三回検討委員会（取り組み内容、エリア別役割）

R5. 5月中旬 第四回検討委員会（事業計画等）

R5. 7月頃 パブリックコメントの実施

R5. 8月下旬 第五回検討委員会（案の確認）

R5年度中 公表予定

長崎都心まちづくり構想

第二回検討委員会_参考資料

(関連計画、現況分析)

イ 立地適正化計画（計画期間：H30（2018）～R17（2035）年度）

- ・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。
- ・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、高次の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る。

【将来都市構造（長崎市都市計画マスタープラン）】

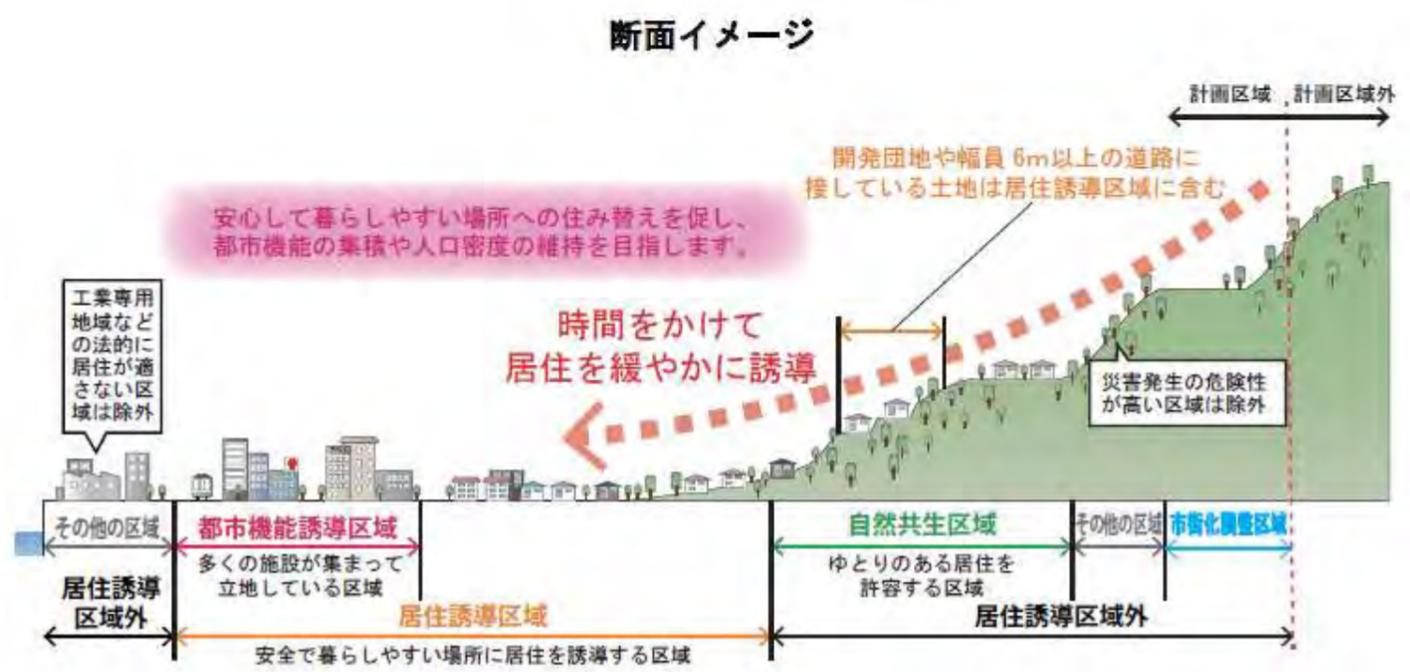
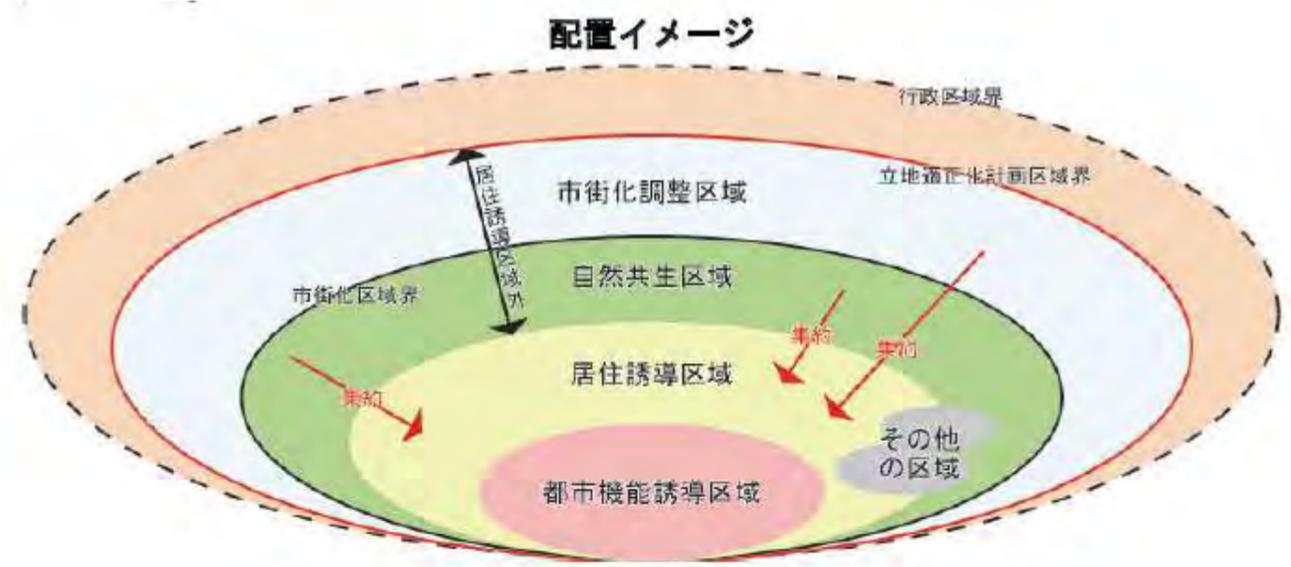


【基本方針】

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

【都市づくりの目標】

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



ウ 歴史風致維持向上計画、重点区域歴史まちづくり計画

(計画期間：R2 (2020) ~R11 (2029) 年度)

- 「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」の維持向上を目的
- 「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、計画を策定

※令和4年3月変更認定 **長崎市の維持及び向上すべき歴史的風致** [計画期間] 令和2年(2020)度~令和11年(2029)度

長崎市は、元亀2年(1571)のポルトガル船の来航を契機に海外貿易港として発展し、江戸時代には中国、オランダに開かれた窓口として様々な海外文化を受け入れ、幕府直轄領地域を中心に独自の文化を形成した。幕末から明治初期においては、海外の様々な情報や西洋の科学技術等がこの地から発信されて、日本の近代化に大きく貢献した。昭和20年(1945)8月9日、原子爆弾により壊滅的な被害を受けたが、市民の努力により奇跡的な復興を遂げ、平和都市として核兵器の廃絶と世界恒久平和を発信し続けている。市域には、こうした特異かつ重層的な歴史を反映した歴史的建造物やまちなみとともに、地域固有の祭礼、行事などの営みが継承されており、これらが一体となった良好な市街地環境が、長崎市の歴史的風致を形成している。

①近世長崎の町人文化にみる歴史的風致
市街中心部は近世の都市構造が継承され、寺社群や石橋群、町家群などが残り、国内はもとより海外文化の影響が見られる「長崎くんちの奉納踊り」や「精霊流し」など、独特の祭礼や民俗芸能、年中行事が、市民の手により大切に受け継がれている。

②中国文化の伝来にみる歴史的風致
中国との長い交流の歴史をもつ長崎には、唐寺や唐人屋敷跡、「中国盆」や中国の旧正月の祭事を源流とする「長崎ランタンフェスティバル」など、まちなみや市民の営みの中に中国文化の影響が色濃く感じられる。

④外海の石積文化にみる歴史的風致
地産の結晶片岩による石積築落景観が残る外海地区では、伝統的な石積技術が継承されている。明治期にこの地に赴任したド・ロ神父は、地域特有の石積技術を発展させ、地域福祉にも深く貢献した。その功績の顕彰活動が続いている。

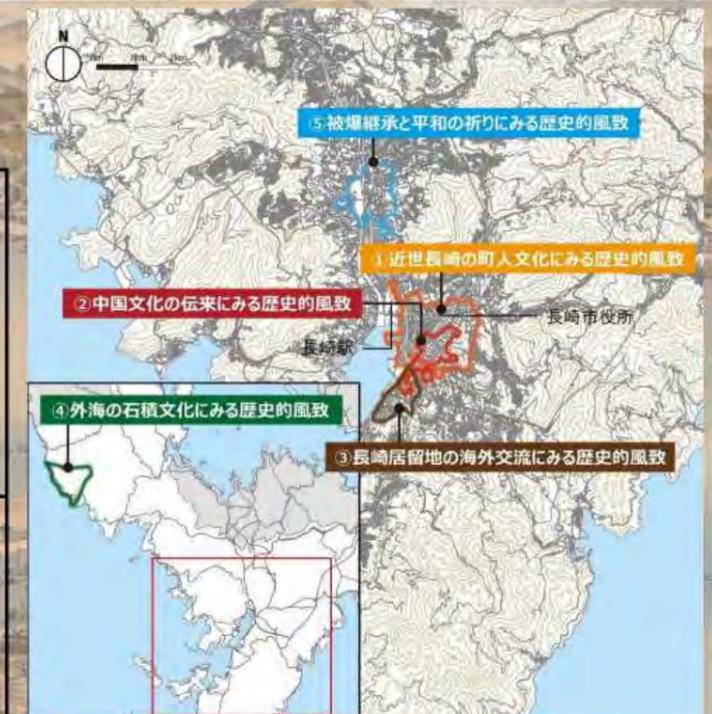
③長崎居留地の海外交流にみる歴史的風致 (重点区域)
外国人居留地の街区を形成する地割、洋風建築物などが往時の面影を伝えるまちなみを背景に、明治期から続くミッション・スクールの活動や多様な信仰、大浦諏訪神社の祭礼「大浦くんち」が継承され、市民による歴史的建造物の保存活動は「長崎居留地まつり」として発展している。

⑤被爆継承と平和の祈りにみる歴史的風致
被爆建造物等とともに、原爆の惨禍の記憶を薄れさせないための市民による継承活動が、世代を超えて広がっており、毎年8月9日を中心に「平和祈念式典」や「たいまつ行列」、「万灯流し」などが平和公園や地域一帯で行われ、長崎が平和の祈りに包まれる。

【まちづくりの方針】
歴史・伝統を守り、磨き、生かすことで、営みと賑わいが共生できるまち

【10年後にめざす姿】

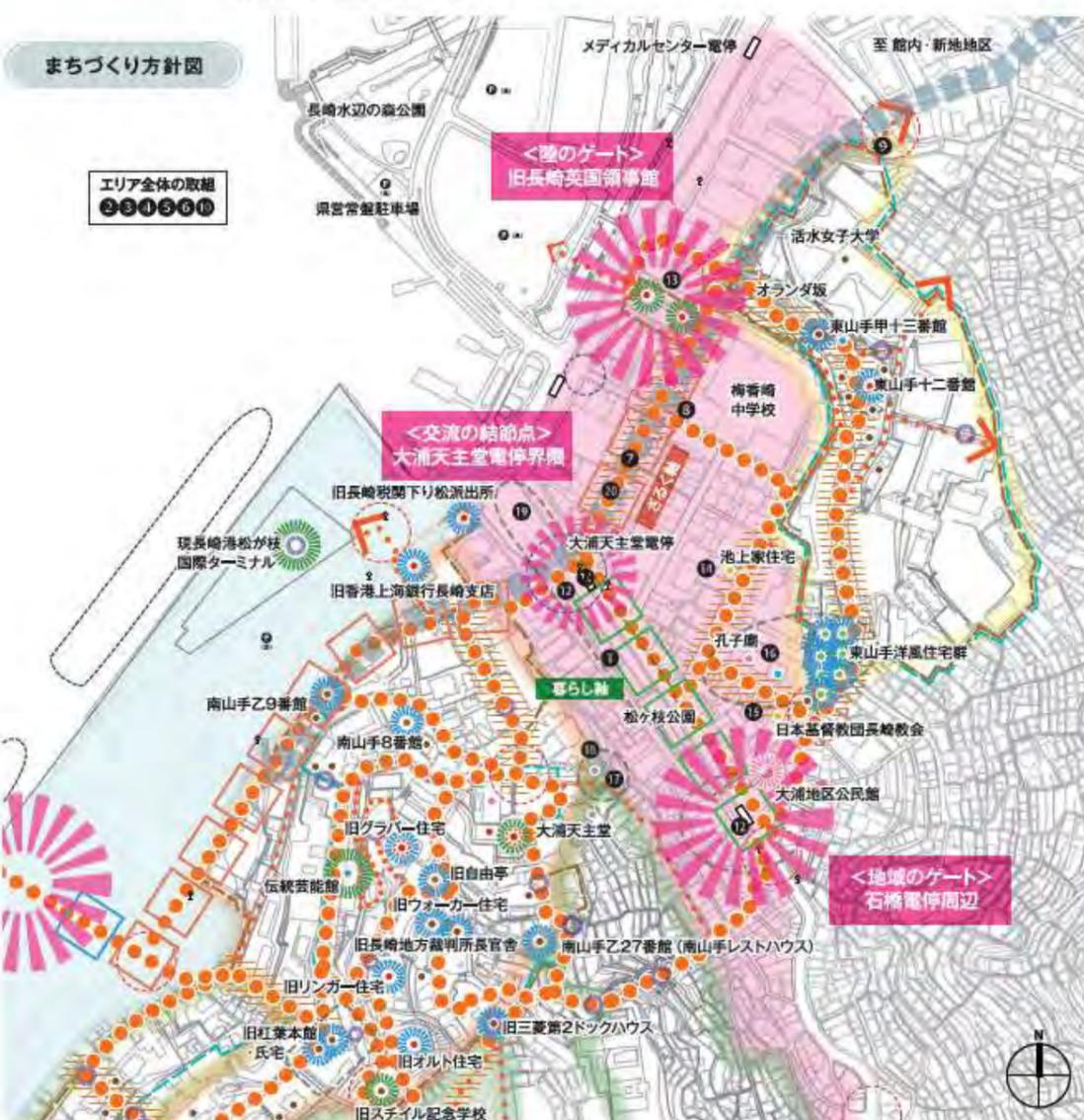
- 歴史的建造物が適切に評価・保存継承され、まちづくりと一体となった魅力的な活用が図られている。
- 地域の歴史や自然、まちなみ等の個性を生かした魅力的なまちになっている。
- 住みたくなる、住み続けられるまち、営みや活動を次世代に継承できる協働のまちになっている。
- 長崎独自の歴史的風致が磨かれ、生かされることで、国内外の来訪者が賑わうまちになっている。



ゾーンの現状
大部分が平地・商業地で、館内・新地地区や水辺の森公園等の周辺のエリアとの結節点にあたり、住民の日常生活を支える機能や飲食店・土産物品店等の来訪者向けの機能が集積しており地価は上昇傾向にあります。人口減少等により最近では空き店舗が目立つようになってきました。

まちづくり方針図

エリア全体の取組 ①②③④⑤



ゾーン・ネットワーク

- 暮らし・賑わいゾーン
- 文藝・未来創造ゾーン
- 交流拡大ゾーン
- 歴史・暮らし散策ゾーン
- 斜面地エコライフゾーン
- 海のゲートウェイゾーン

歩行ネットワーク

- 歩行ネットワーク
- 補助ネットワーク
- まちなか軸
- 新たな集点形成(新規・既存見直し)

賑わいの魅力向上・質素ネットワーク

- 通りの魅力向上・活性化
- 資源ネットワーク強化(面としての魅力づくり)
- サイン・その他
- 民間・サイン・ゲート機能の強化
- 交通環境の向上

歴史的建造物・景観資産

- 【スポット】交流・消費を生み出すスポット
- 【スポット】地域活動を支えるスポット
- 【スポット】交流・消費と地域活動が融合するスポット

その他の取組

- 市指定文化財
- 伝統的建造物(1,2,3,4)
- 重要建造物
- その他
- (主要観光施設・景観)
- その他主要観光施設
- 景観スポット
- 伝統的建造物群保存地区
- 風致地区
- 市街化調整区域

エ まちぶらプロジェクト（計画期間：H25（2013）～R4（2022）年度）※次期計画策定中

- ・ 歴史的な文化や伝統に培われた長崎の中心部である「まちなか」において、長崎駅周辺や松が枝周辺と連携させながら、賑わいの再生を図る。
- ・ 「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」を進めていく



まちぶらプロジェクトの取り組み

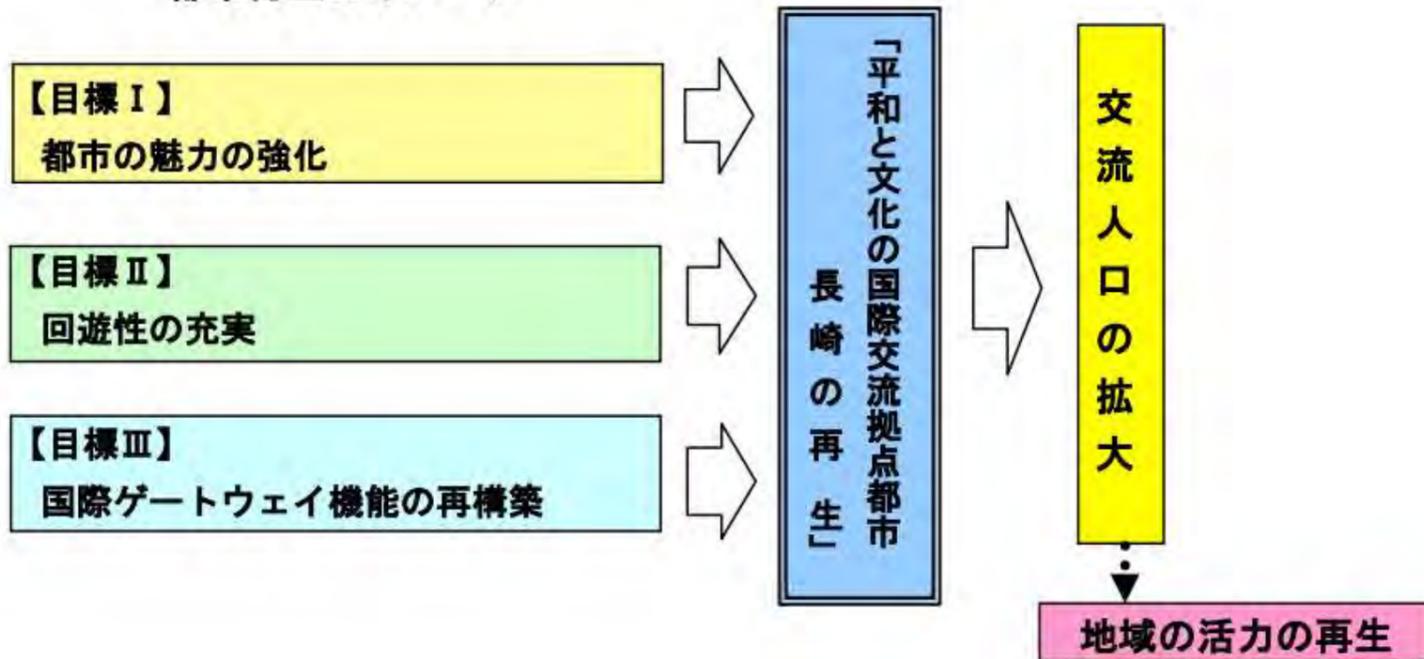
<p>おもてなしトイレ H27～R5.1 8事業者 9箇所</p> <p>まちなか町家 R2～R5.1 2件</p> <p>まちなか賑わいづくり活動 H24～R5.1 43件</p> <p>まちぶらプロジェクト認定 H25～R5.1 90件</p> <p>おもてなしトイレ 多目的トイレ整備 (H27 湊公園使所)</p> <p>まちなか町家 (R3 銅座町) ※R4 1件申請予定</p> <p>まちなか賑わいづくり活動 (R3 ながさきデジタル花火大会) (R2 新大工町商店街 × M.O.C.A Dance School コラボ)</p> <p>まちぶらプロジェクト認定 (R3 坂のまちの eBikeサイクリングガイドツアー) (R3 まちなかワイヤーマルシェ)</p>	<p>公共トイレ整備 H25～ 6箇所</p> <p>回遊性向上(情報発信) (R3 館内～丸山エリア連携MAP)</p> <p>まちぶらプロジェクト認定 文化財保存整備(旧長崎英国領事館) (H25～R7予定)</p> <p>文化財保存整備(マリア園) (H27～R5予定)</p>	<p>たまり場整備(ベンチ設置)(R1 オランダ通り)</p> <p>(都)片瀬線の整備(R4.10) (H28～R6予定)</p> <p>回遊性向上(情報発信) (R3 館内～丸山エリア連携MAP)</p> <p>新大工町地区市街地再開発事業 (H25～R4 南街区R2.12完成)</p> <p>夜間景観整備 (R2 オランダ通り)</p> <p>文化財保存整備(マリア園) (H27～R5予定)</p>	<p>新大工町地区市街地再開発事業 (H25～R4 北街区R4.10完成)</p> <p>商店街・市場を中心とした 賑わいのまち 新規出店数 77店舗! (H22～R4.10)</p> <p>あじさい チャレンジ</p> <p>中島川寺町地区まちなみ整備 H22～R5.1 47件</p> <p>回遊路(歩道等)の整備 (R1 市道出来大工町桶屋町線)</p> <p>夜間景観整備 (R1 中島川・眼鏡橋)</p>
<p>東山手・南山手 東山手・南山手</p> <p>坂のまちの eBikeサイクリングガイドツアー (R3 坂のまちの eBikeサイクリングガイドツアー)</p> <p>音楽で唐人屋敷の魅力 (R3 音楽で唐人屋敷の魅力)</p> <p>ばら チャレンジ</p> <p>R3.11 歴史まちづくり計画策定</p>	<p>東山手・南山手エリア</p> <p>夜間景観整備 (R2 オランダ通り)</p> <p>唐人屋敷顕在化(H13～R6予定) (H26 誘導門・大門整備)</p> <p>唐人屋敷地区魅力発信 (R2 案内板(音声ガイド)設置、リーフレット作成)</p>	<p>新大工エリア</p> <p>新大工町地区市街地再開発事業 (H25～R4 南街区R2.12完成)</p> <p>(都)新地町稲田町線の整備 (H12～R4予定)</p> <p>唐人屋敷顕在化(H13～R6予定) (H26 誘導門・大門整備)</p> <p>唐人屋敷地区魅力発信 (R2 案内板(音声ガイド)設置、リーフレット作成)</p>	<p>丸山川・寺町・丸山エリア</p> <p>中島川寺町地区まちなみ整備 H22～R5.1 47件</p> <p>まちなみ整備 (R3 馬場骨董店)</p> <p>夜間景観整備 (R1 中島川・眼鏡橋)</p> <p>銅座界隈の路地魅力向上 H26～H30 (H29 右やい通り)</p> <p>銅座川プロムナード整備 (H27～R11予定)</p> <p>長崎文化を体感し、発信する 賑わいのまち</p> <p>浜町・銅座エリア</p> <p>銅座川プロムナード整備 (H27～R11予定)</p> <p>浜町地区市街地再開発事業</p> <p>【採町】小野原本店 修繕整備 R2～R3.7</p> <p>中国文化にふれ、食を楽しむまち</p>

力 都市・居住環境整備基本計画（計画期間：H22（2010）～R11（2029）年度を想定）

- ・平成22年、長崎県・長崎市で策定し、国庫補助事業の事業採択等を見据え、都心部において主に行政が行う都市基盤整備の考え方を整理したもの。
- ・「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

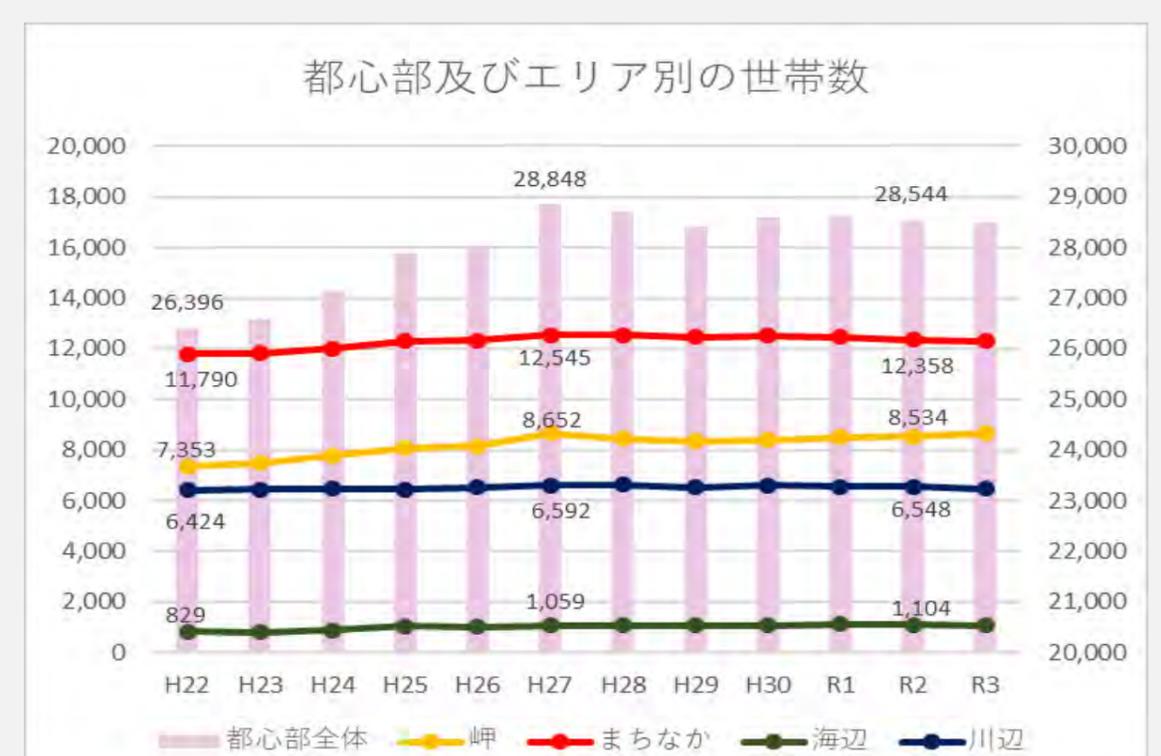
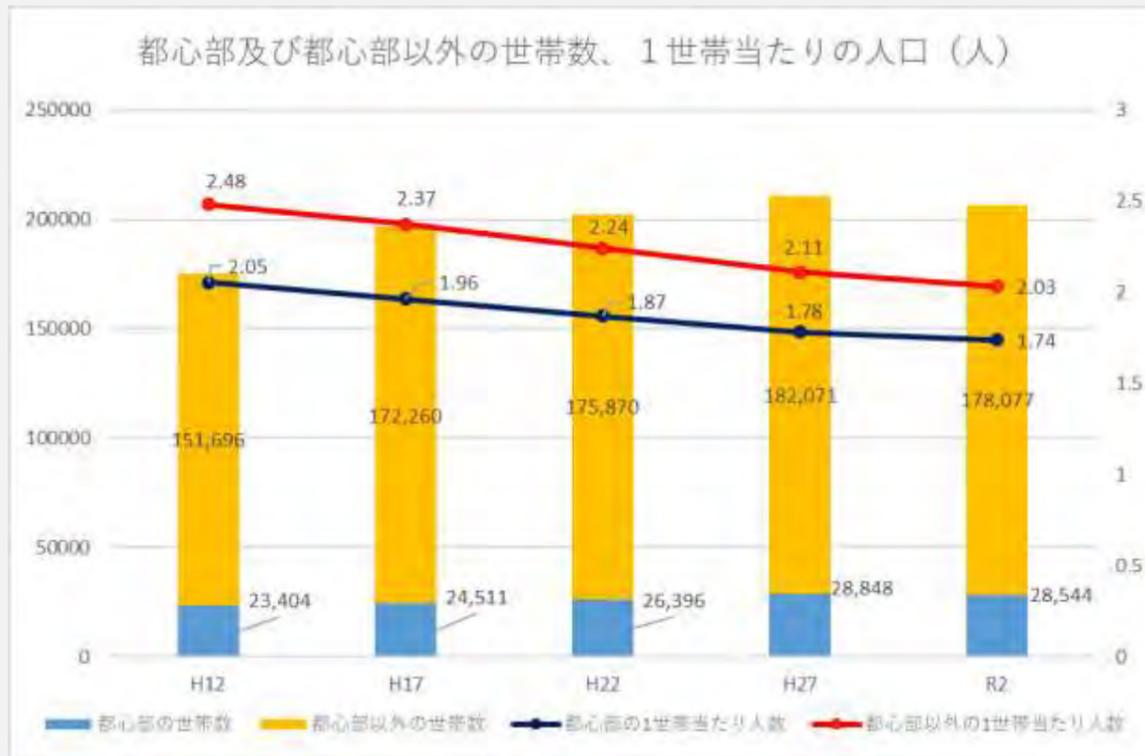
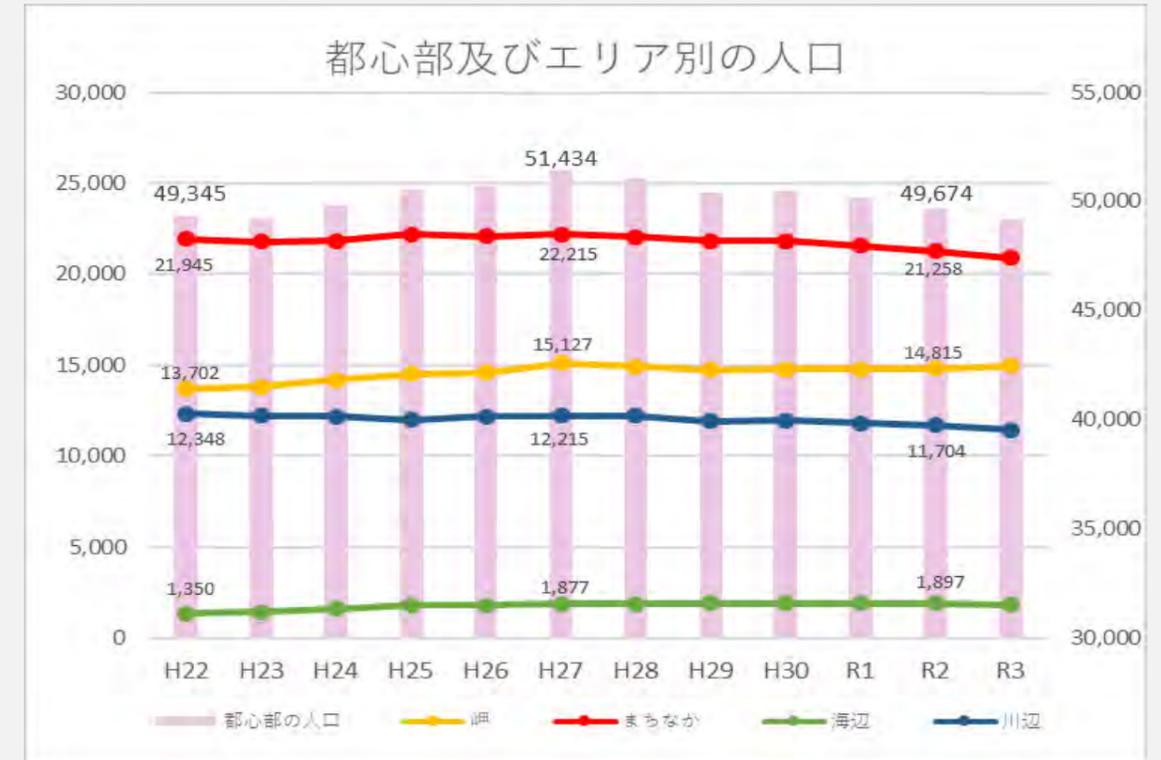
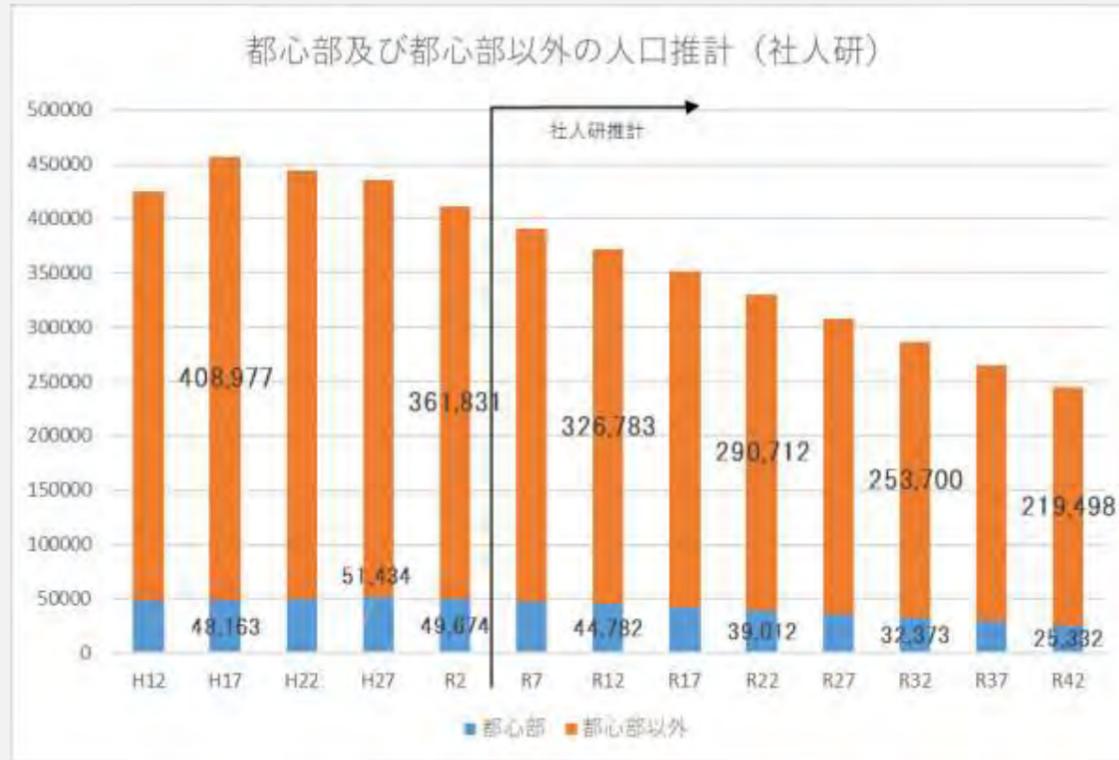


都市再生のイメージ



●都心部の人口は減少し、世帯当たりの人口数も減少している。

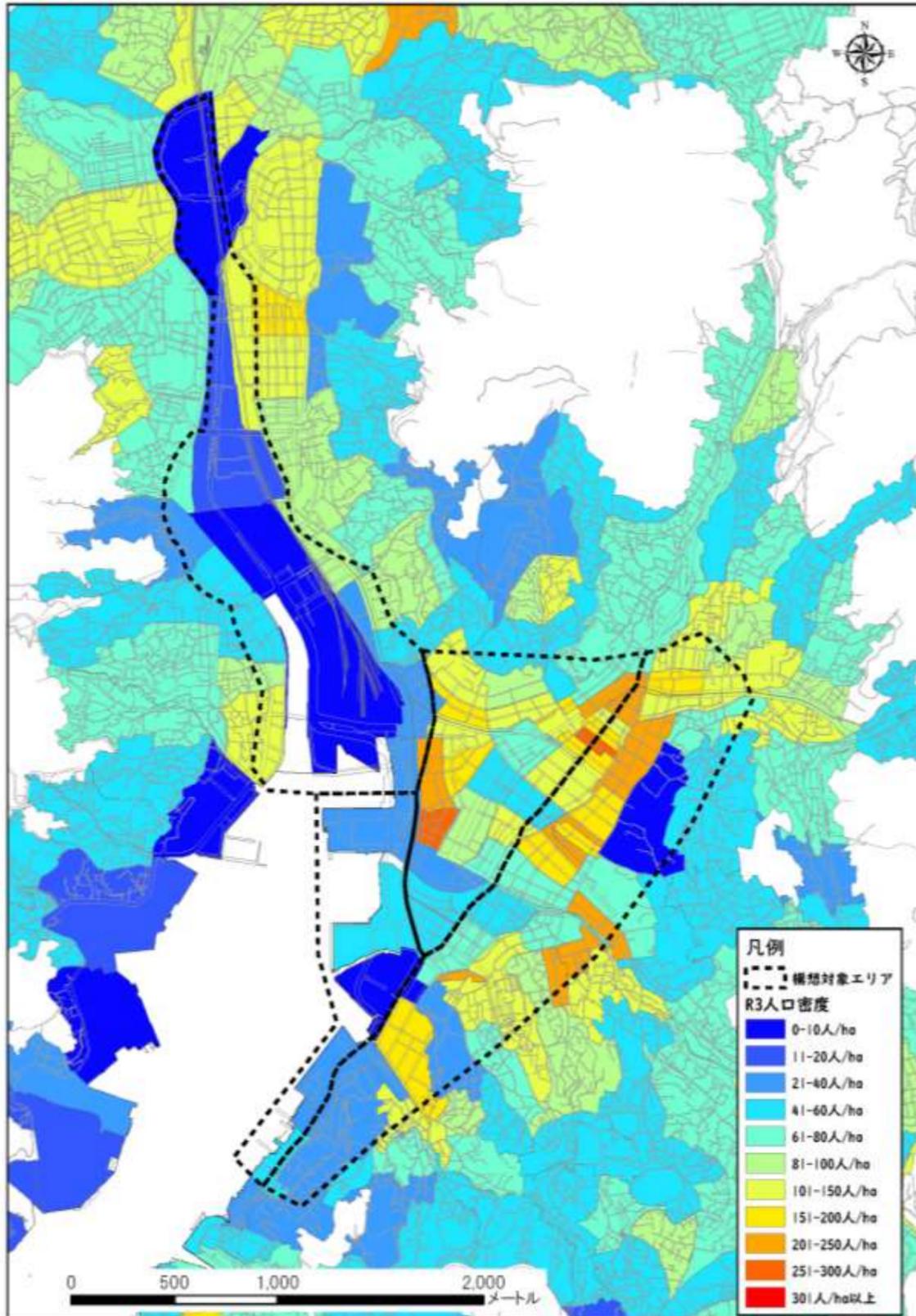
○人口推移と世帯数推移（住民基本台帳及び社人研推計）



- ・長崎市の人口は、R3 2年時に、このままのトレンドを進めば、30万人を下回る。
- ・都心部の人口は、平成27年まで増加傾向にあったが、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る。
- ・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るが、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る。
- ・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る。

●まちなか、岬のエリアの人口密度は高い。

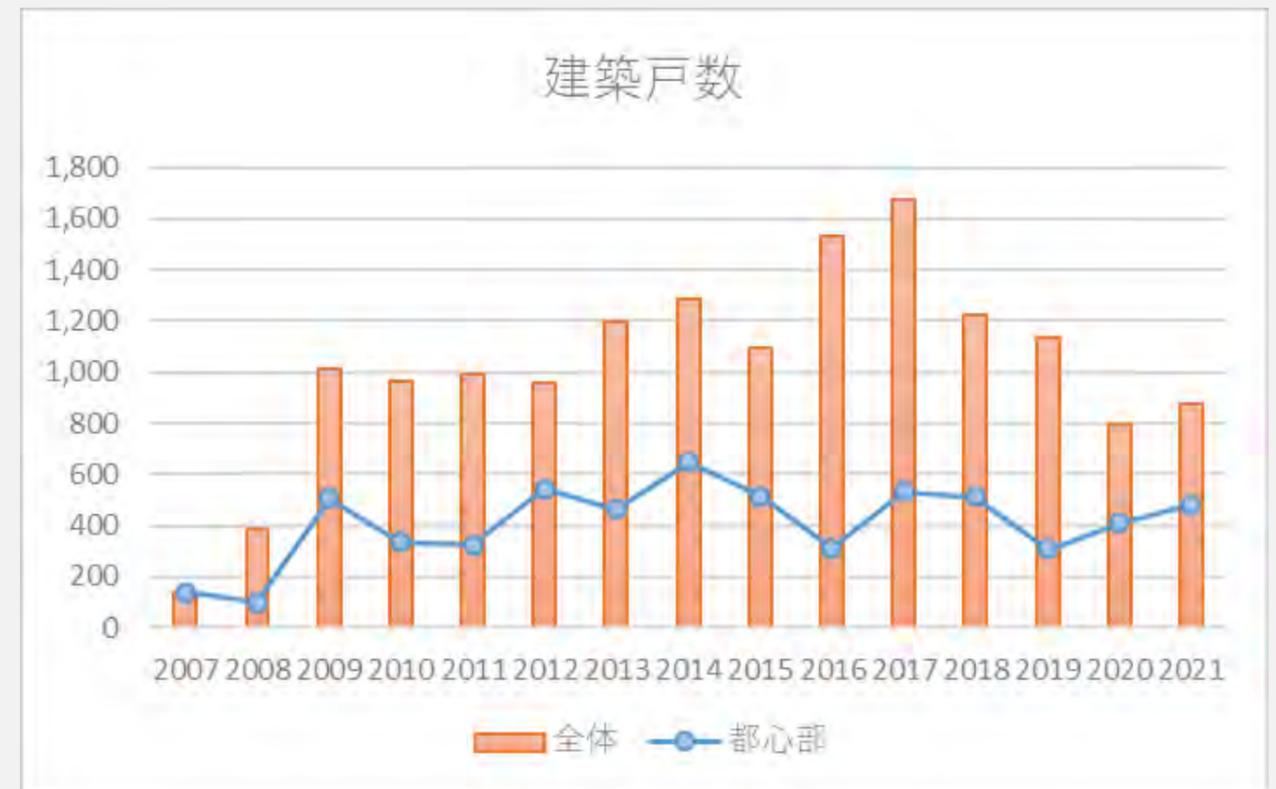
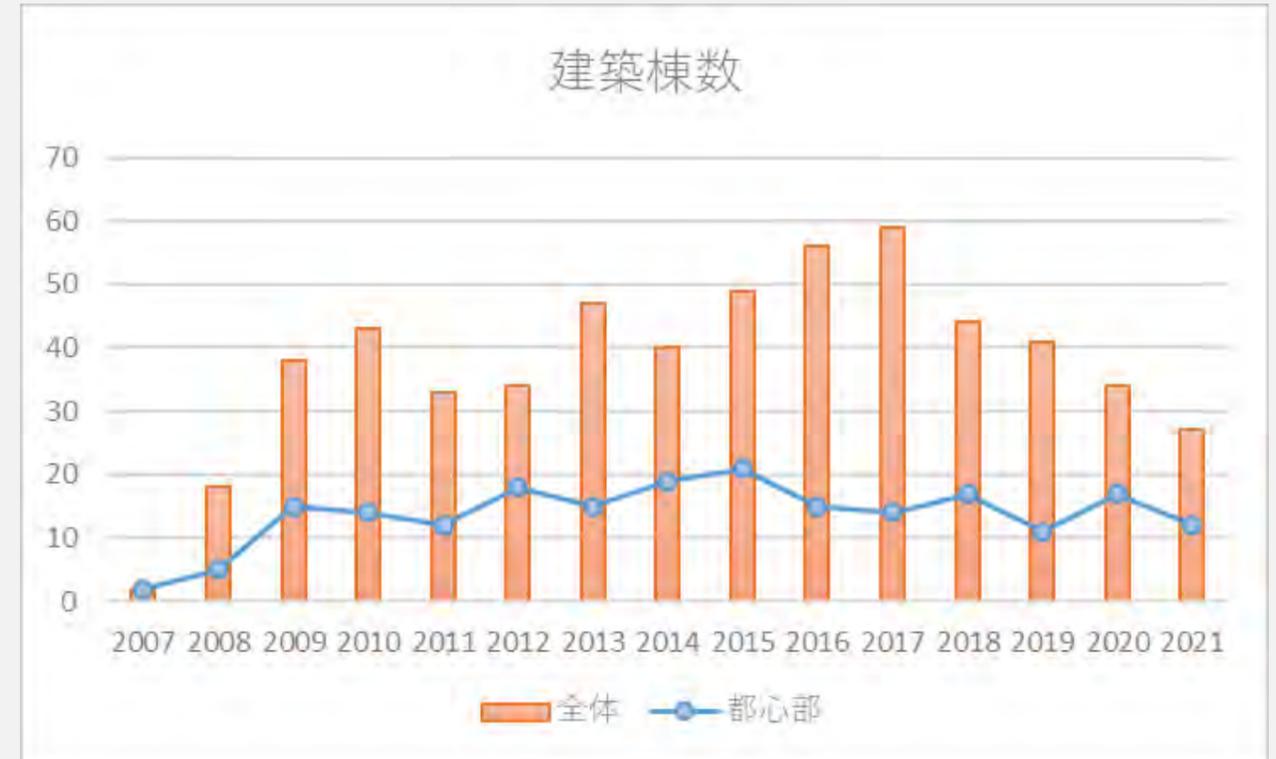
○人口密度（R3年度住民基本台帳）



- ・まちなか、岬のエリアにおいては、人口密度が高い。
- ・川辺、海辺については、人口密度は低い。
- ・都心縁辺部は比較的高い人口密度となっている。

●都心部におけるマンション建設は高水準で推移。

○マンション建設状況（2007年～2021年中高層紛争条例届出）

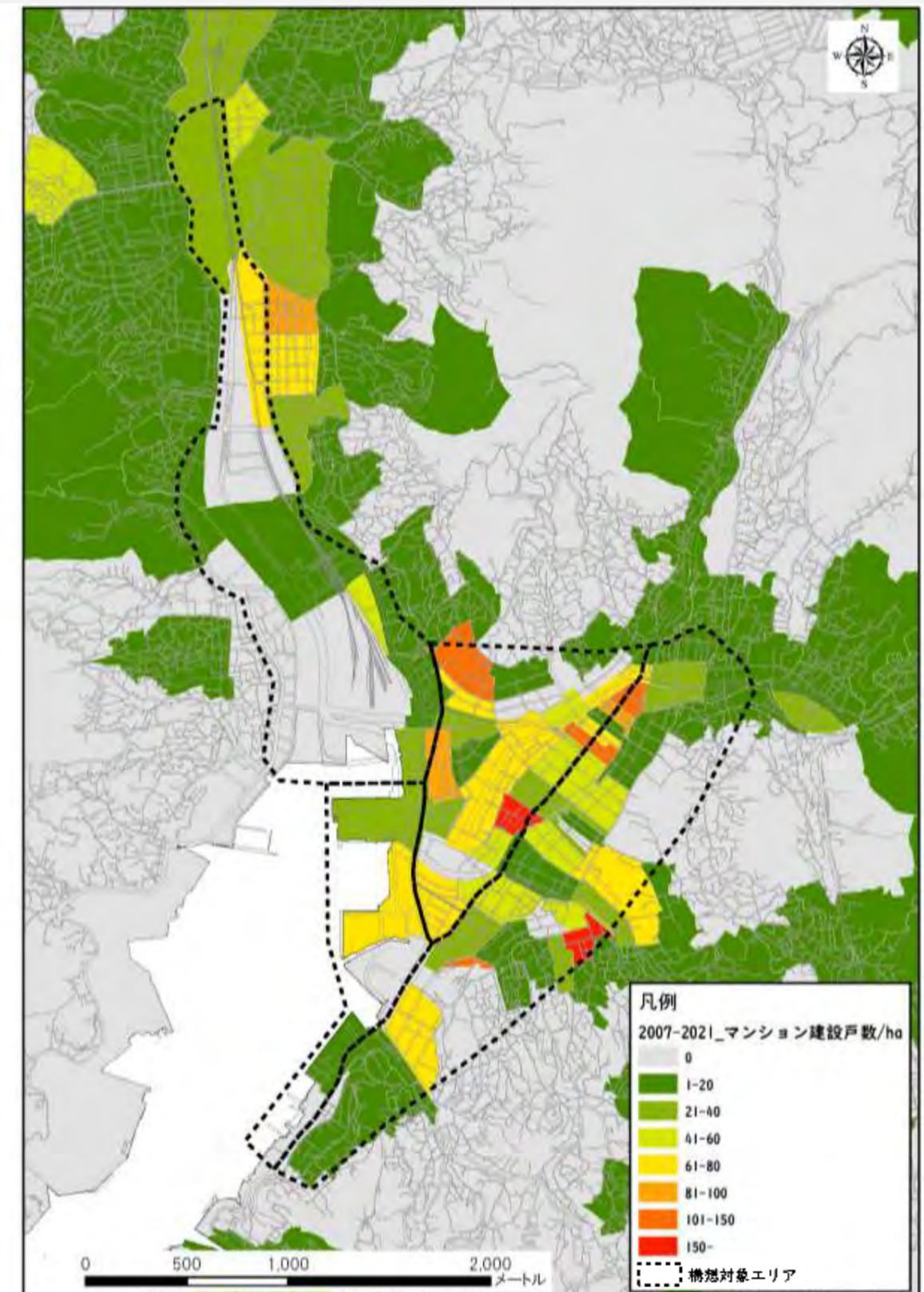
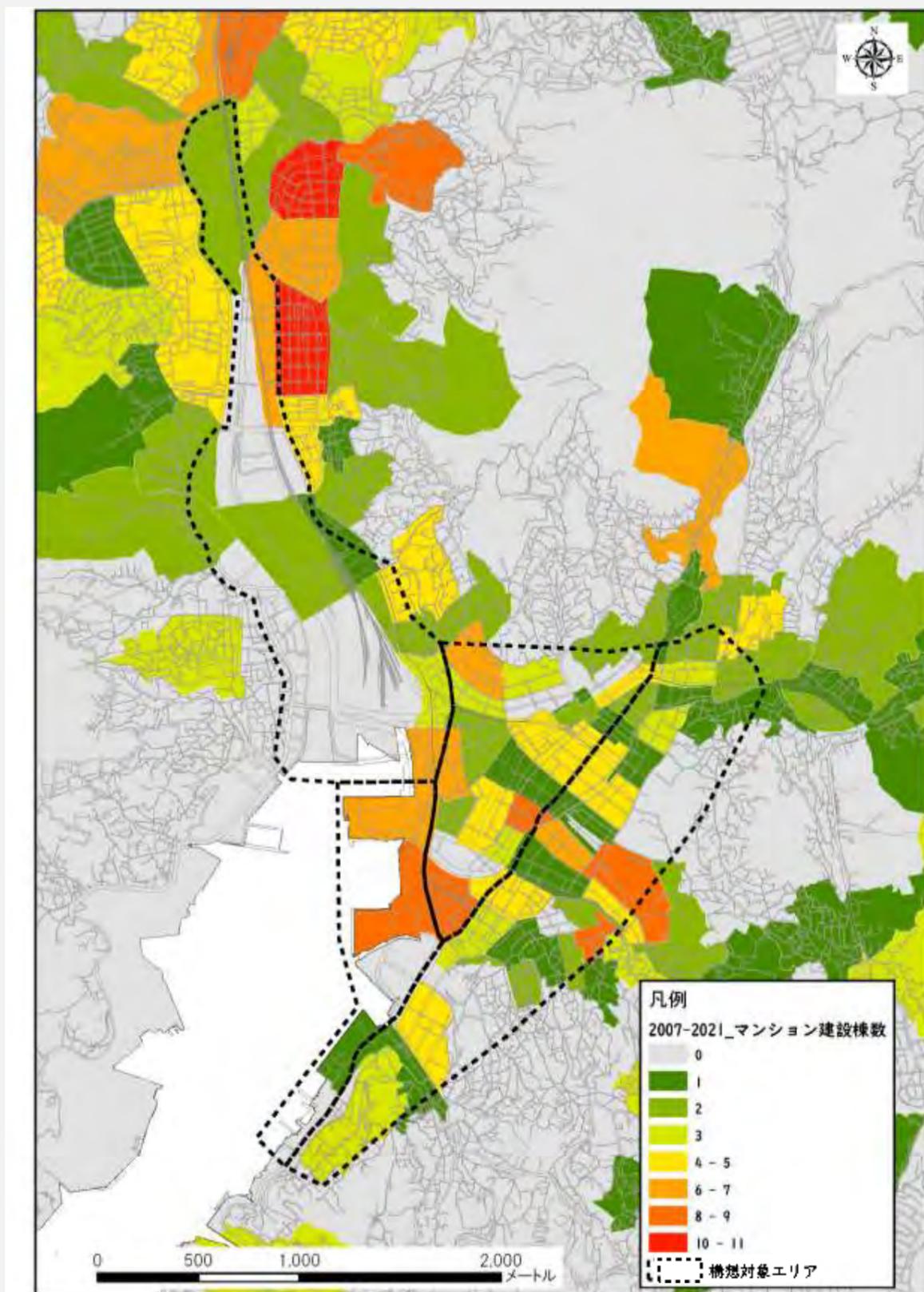


- ・都心部におけるマンション建設状況は、長崎市全体の4割程度を占めている。
- ・都心部においては、年度ごとに増減があるものの、平均的に約15件、450戸程度のマンションが新築されており、需要が高い。

●まちなか・岬のエリアのマンション建設棟数・戸数は多く、また、都心縁辺部のマンション棟数も多い。

○マンション建築棟数（2007年～2021年中高層紛争条例届出）

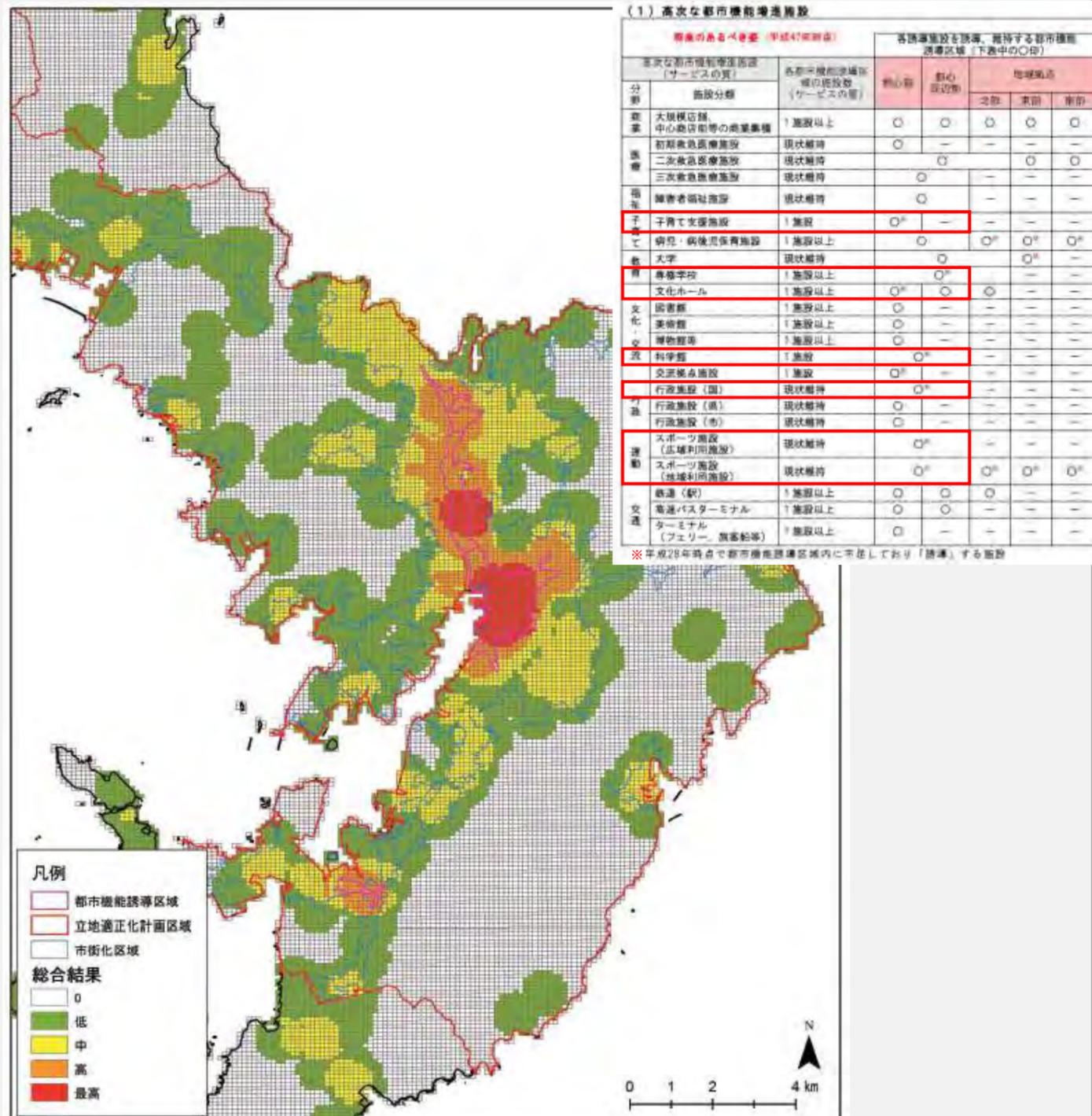
○マンション建築戸数密度（戸/ha）（2007年～2021年中高層紛争条例届出）



- ・都心北部の縁辺部、岬、まちなかエリアで、マンション建設棟数は多く、都心居住が進んでいる。
- ・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る。

●都市機能はほぼ充足。ただし、一部施設が不足

○都市機能の質と量の総合的評価（H30立地適正化計画）

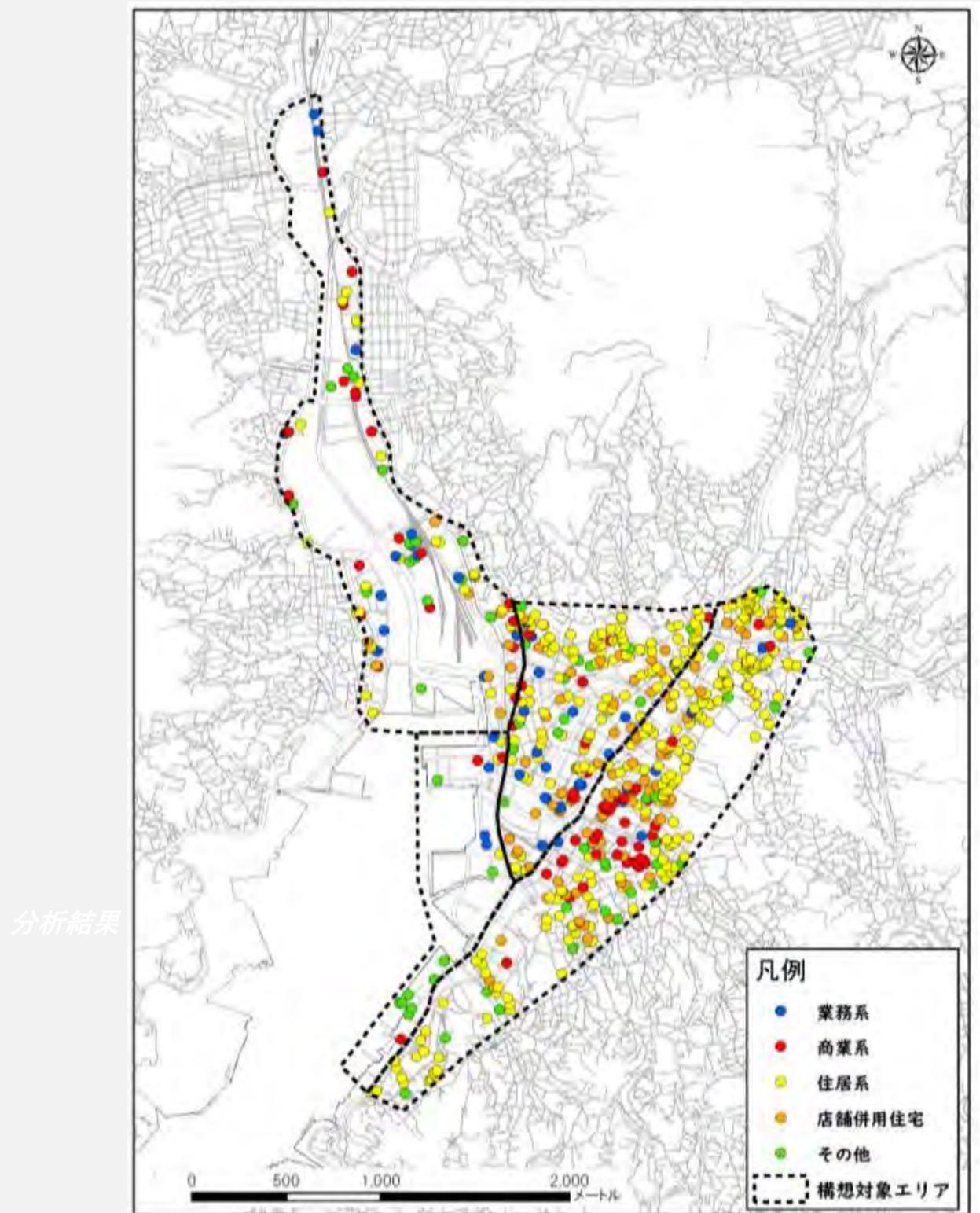


都市機能サービスの質（高次の施設（医療や福祉等の拠点となる施設）からの距離による評価）と、都市機能サービスの量（商業、行政、医療、福祉、子育て施設等、それぞれの施設からの距離及び重複度による評価）を図化したもの。赤いほど、充足しているという評価となる。

・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あるが、全市的な子育て支援拠点など、一部が不足。

●住居系施設の建設が増加している。

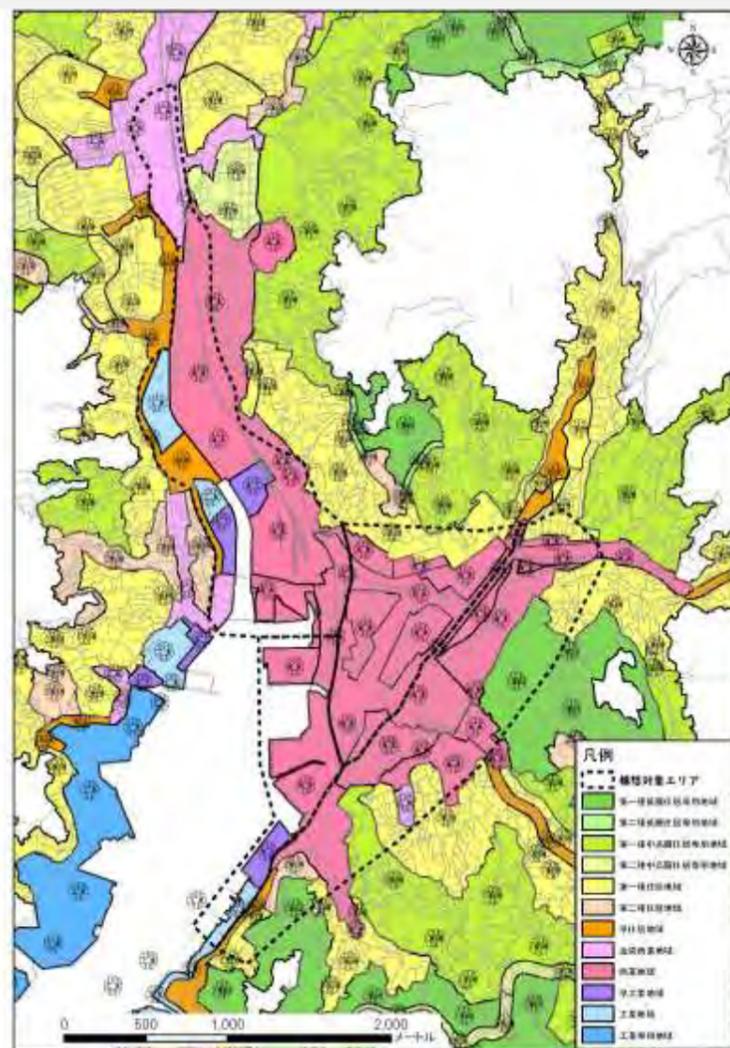
○平成18年以降に建設された建物の用途（R3基礎調査）



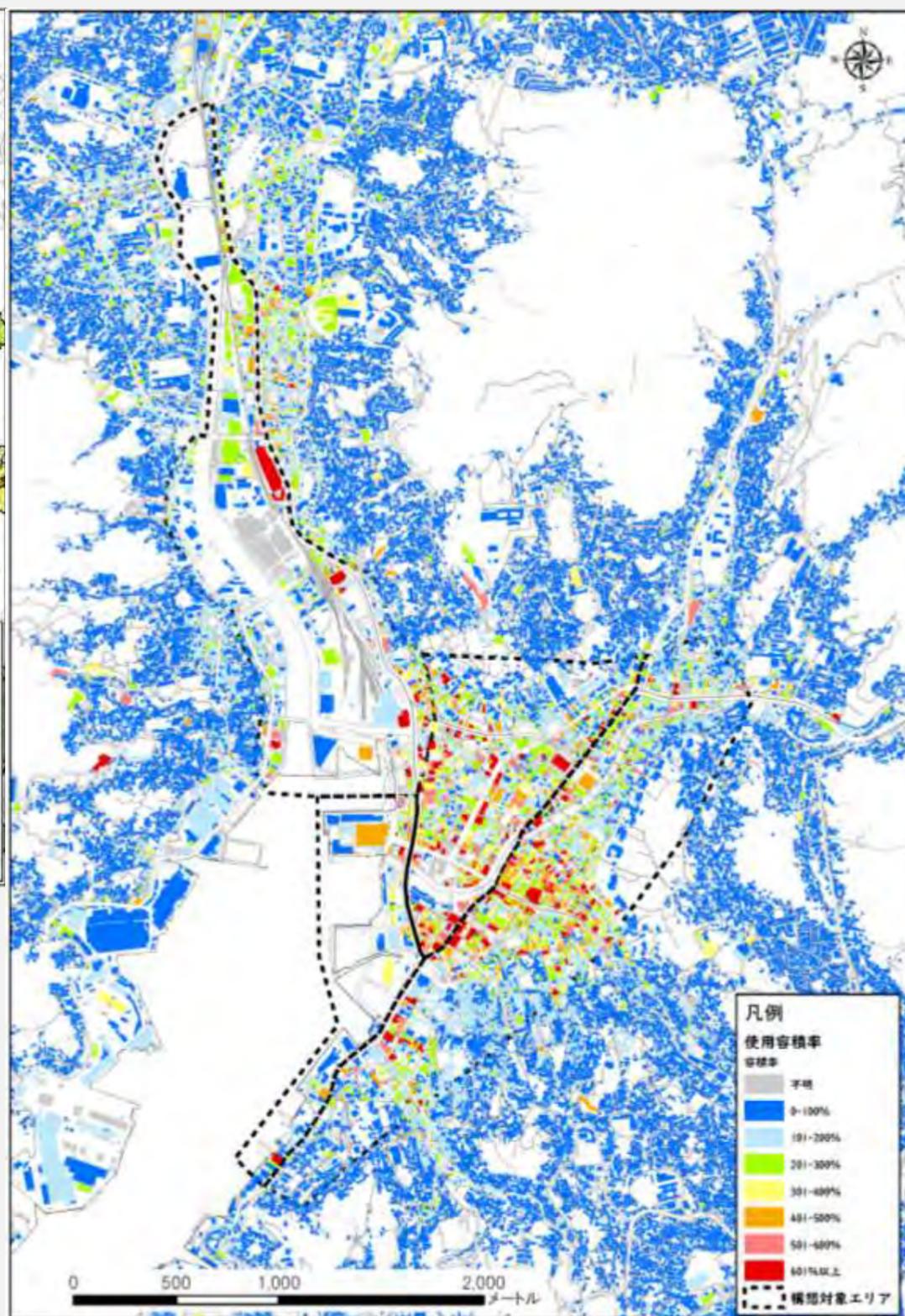
・岬のエリア、まちなかエリアにおいては、新築件数のうち、その6割近くが住居系用途であり、商業業務系から住居系への転換がみられる。
 ・まちなかエリアの浜町においては、店舗併用型住宅の建設も多く、住商一体型居住も進んでいる。

●全体的に高度利用されているものの、容積率が活用されていないエリアも一部ある。

○用途地域、容積率図（令和5年2月9日時点）

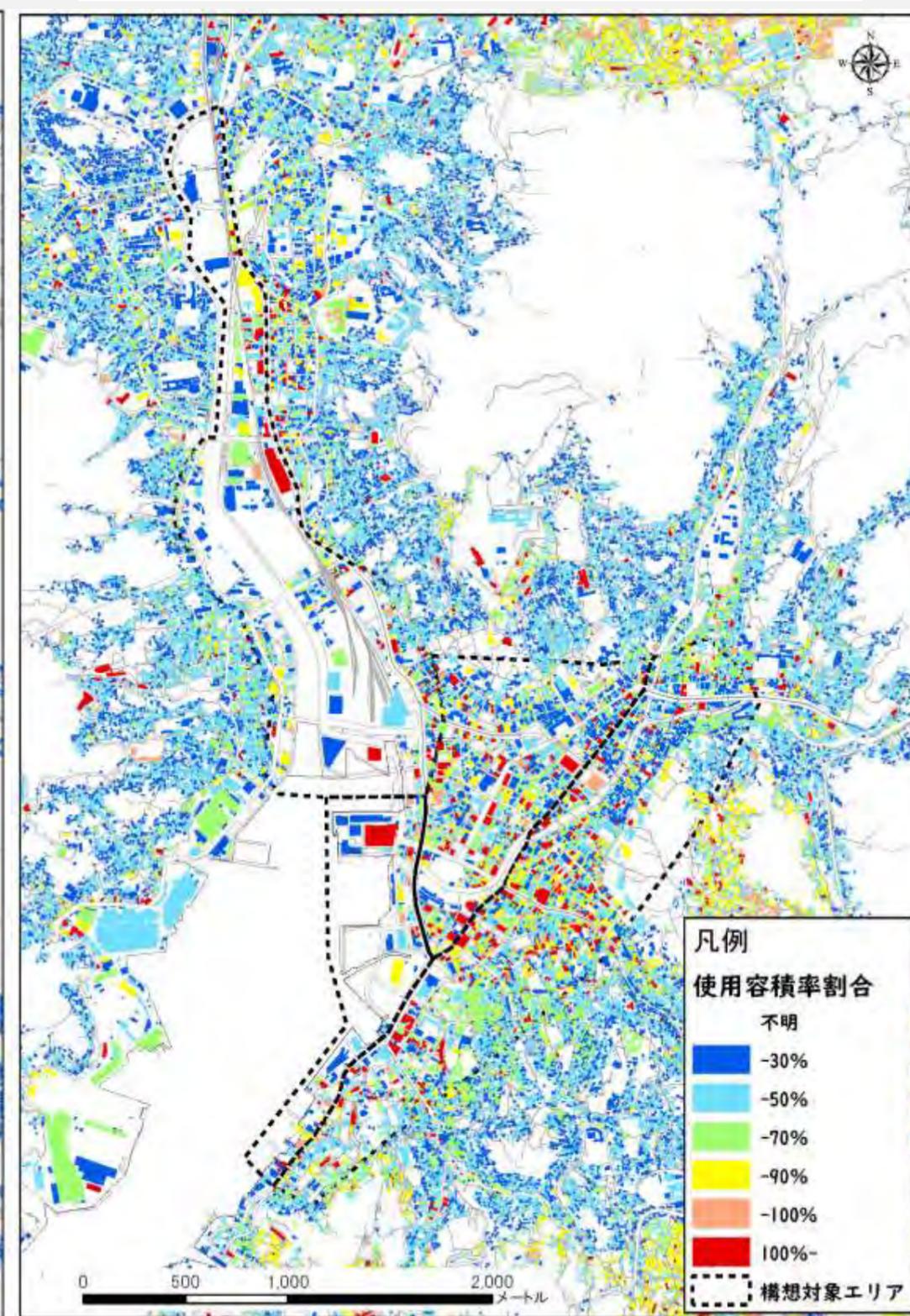


○使用容積率図（R3基礎調査）



○使用容積率割合図※（R3基礎調査）

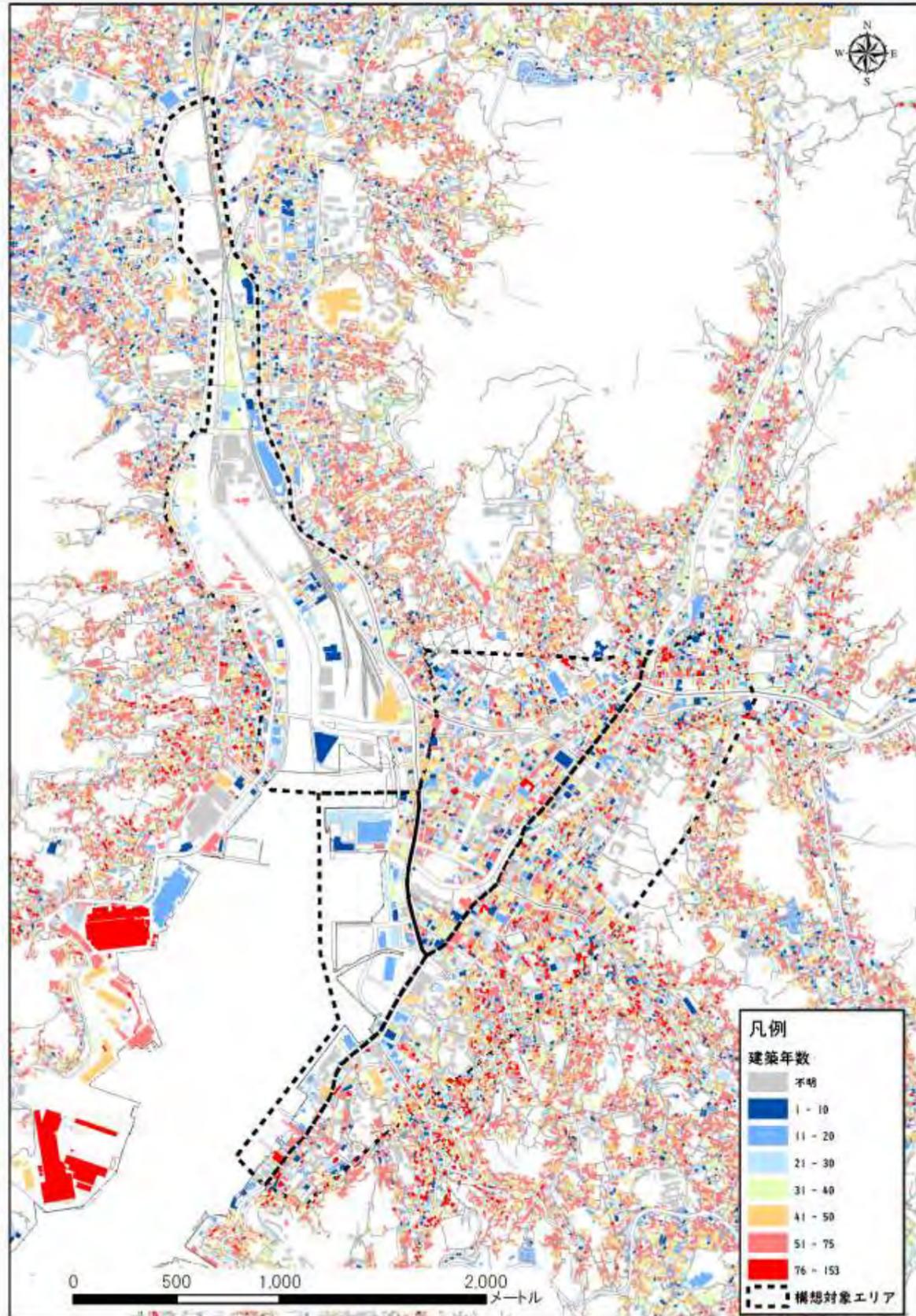
※指定容積率と実際に使用している容積率の割合



・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るが、前面道路が狭いなど、インフラが脆弱な地域では、使用容積率は小さい。

●老朽建物が多く、約半数が築40年以上経過している。

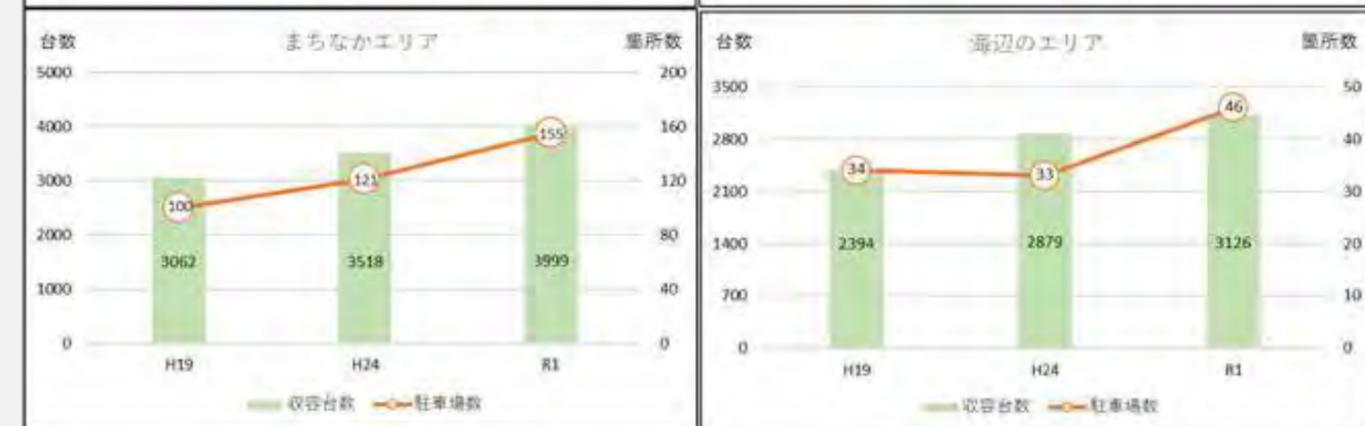
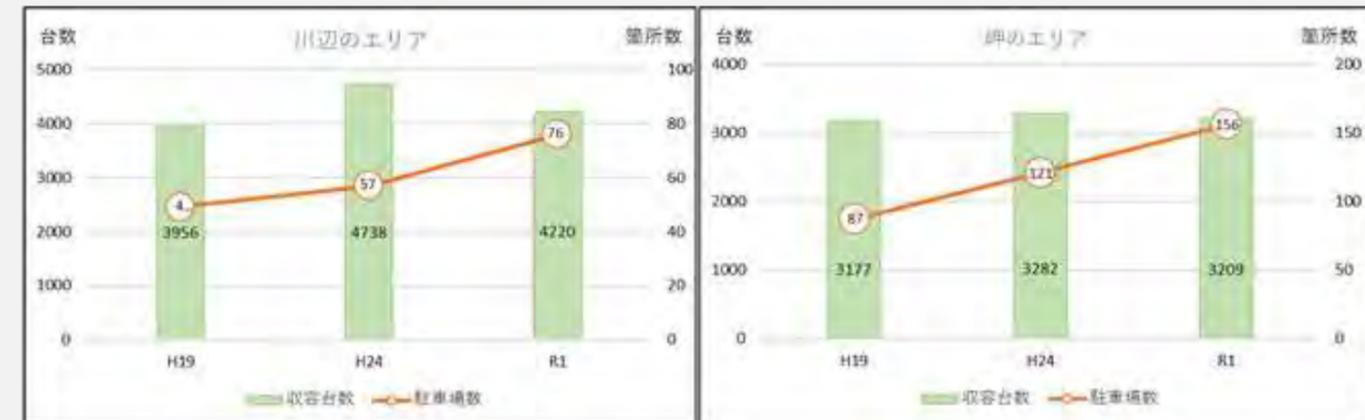
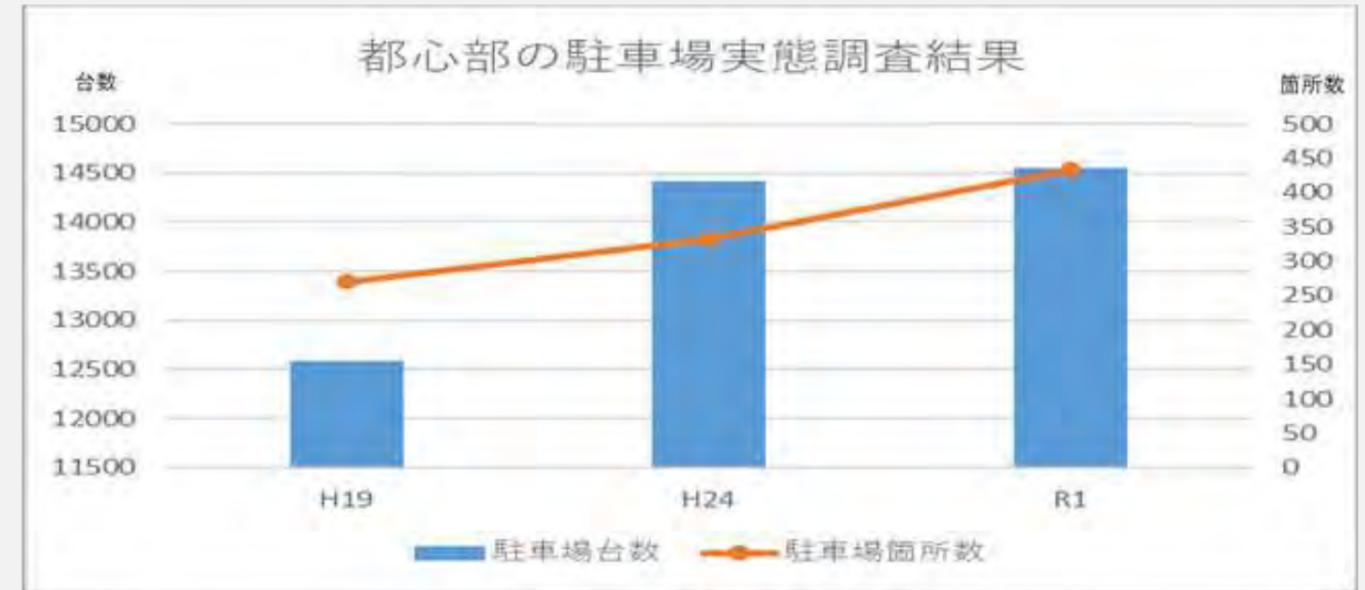
○建築年数（R3基礎調査）



- ・都心部において、老朽化している建物は多く、約半数が築40年以上経過している。
- ・まちなかエリアにおいては、築60年以上の建物が約2割程度。

●都心全体でみると駐車場の数が増加し、低未利用地が増加している。

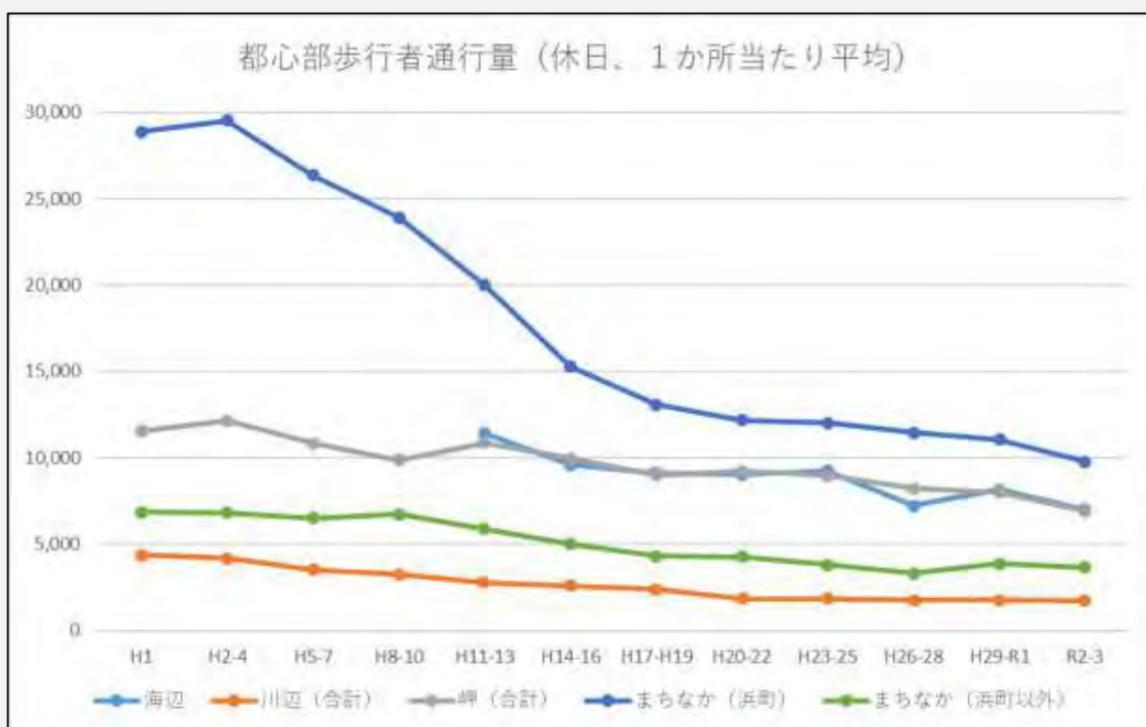
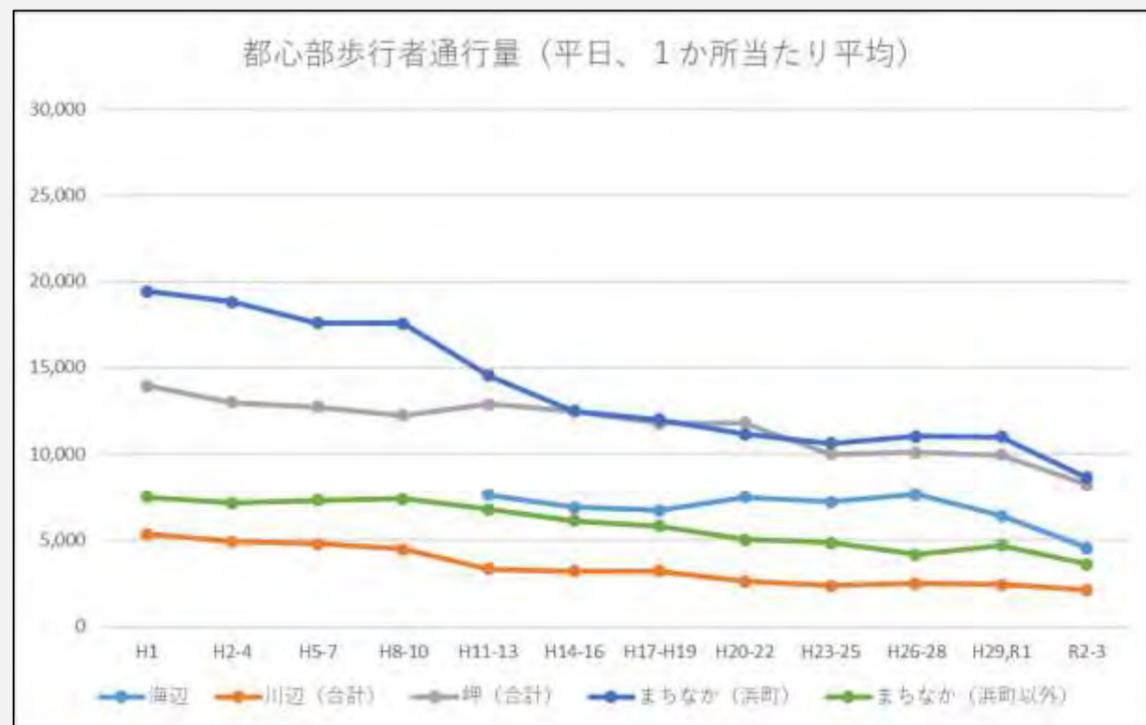
○都心部における駐車場実態調査結果（長崎市調査）



- ・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の箇所数が増加。
- ・ただし、駐車場収容台数について、大幅に増加していないことから、小規模駐車場（コインパーキング等）の増加が予想される。

●まちなか（浜町）は休日歩行者通行量が減少している。

○都心部歩行者通行量調査（商工会議所）



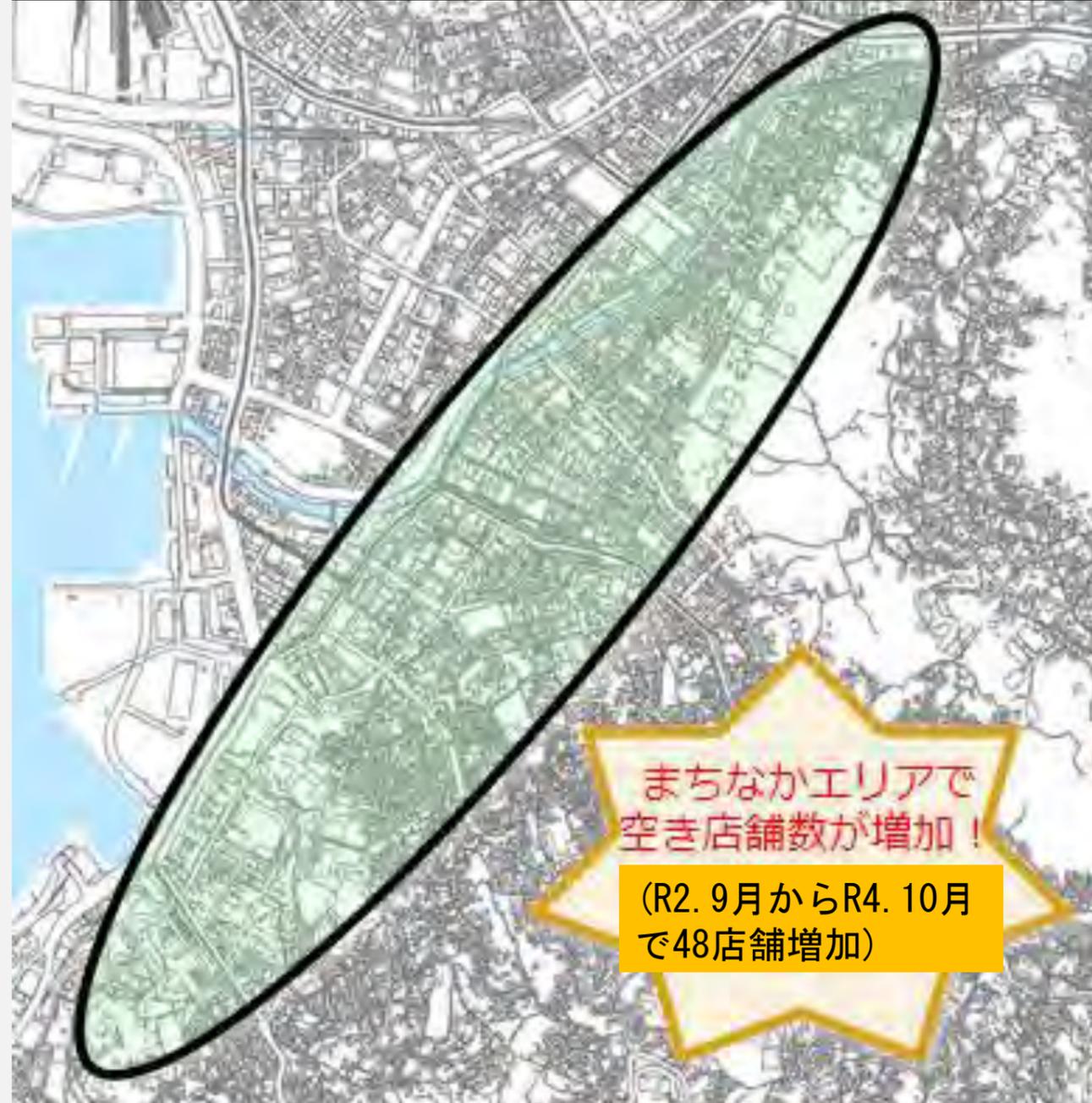
（コロナの影響が大きいR2, R3を除くと）

- ・平日の歩行者通行量は、平成元年からみると大きく減少しているが、近年は下げ止まりの傾向がみられ、横ばい又は微増のエリアもある。
- ・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るものの、まちなか（浜町）においては減少が続いている。

●まちなかの空き店舗数が増加している。

○まちなかエリア空き店舗調査結果（R2～R4）

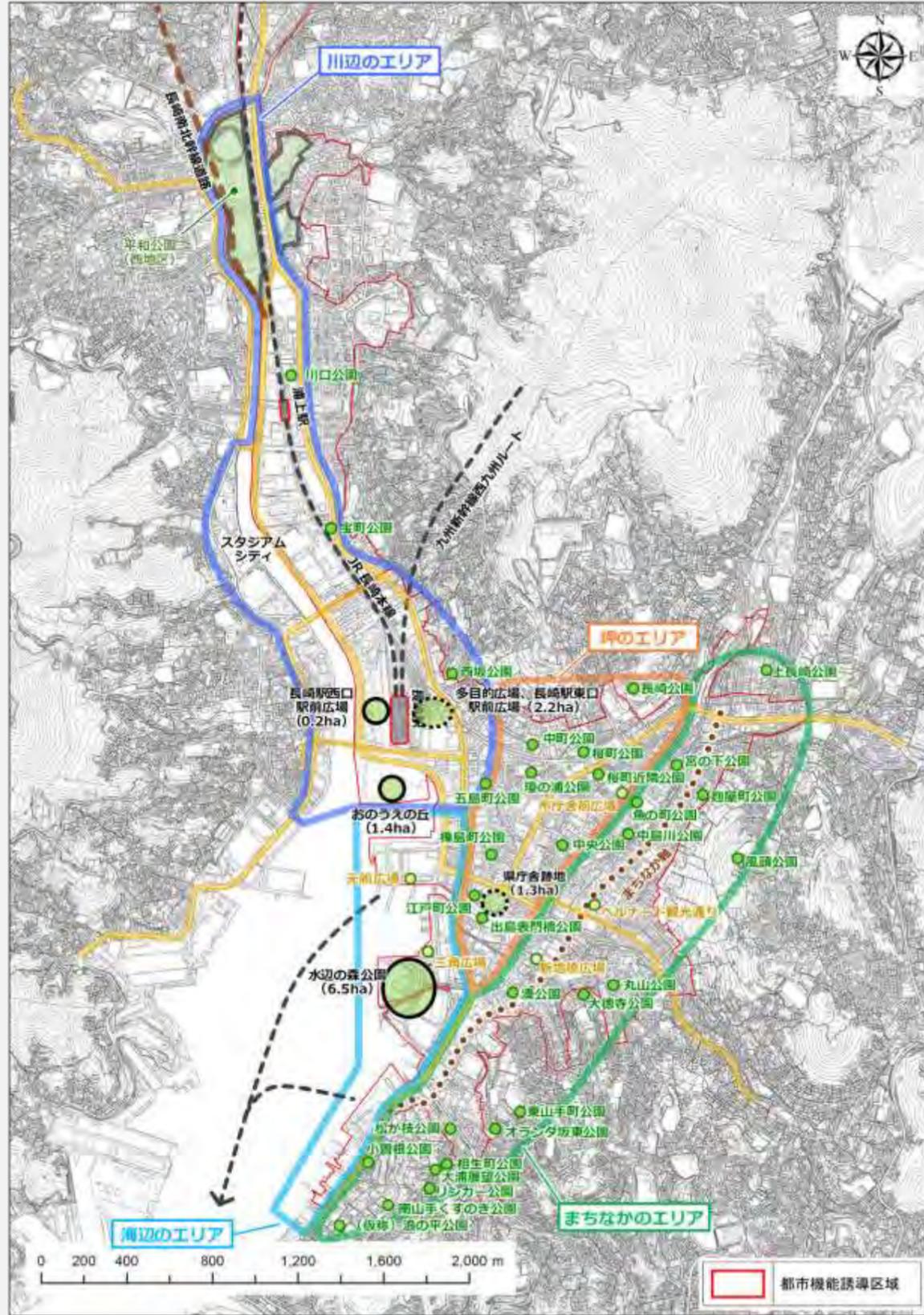
調査年月日	R2.9	R3.5	R3.10	R4.5	R4.10
空き店舗数	87	88	123	120	135



- ・まちなかの空き店舗率はコロナの影響等もあり増加している。
- ・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る。

●オープンスペースや憩いの空間が少ない地域がある

○公園の配置状況



- ・公園・広場等は、都心部に広く配置されている。
- ・市民等がイベント等で利活用できる広場等の多くは、長崎駅、岬、海辺のエリアに配置
- ・親水性がある憩いの空間として、水辺の森公園、おのうえの丘、中島川公園などがある。

●オープンスペース等の公共空間が有効に利活用されていない。

○オープンスペース（公園、広場、道路等）におけるイベント件数

イベント件数（都市計画課調査※）		R2年度	R3年度	R4年度 (12月まで)
公園	魚の町公園、中央公園、出島表門橋公園	33	28	44
広場	かもめ広場、西口駅前広場、おくんち広場 おのうえの丘、出島ワーフふれあい広場等	15	12	38
道路	ベルナード観光通り、新大工町商店街	39	33	54

※都市再生緊急整備地域内におけるR2年からR4年において実施されたイベントのうち、不特定多数の方が出入りするイベント件数をアンケート等により調査（マルシェ、お祭り、バザーなど）

- ・道路、公園、広場等の公共空間においては、イベント等での利活用がなされているが、日常的な利用（オープンカフェ、キッチンカー等）は少なく、また、特定の公園等（出島表門橋公園等）に偏って利用されているなど、それぞれの公園等で連携した活用は少ない。

●都心部には、主要渋滞箇所が数多く点在している

○主要渋滞箇所（R2. 8. 21__長崎県渋滞対策協議会資料抜粋）



・市内中心部に主要渋滞箇所が複数存在しており、朝夕慢性的な渋滞が発生している。

●交通結節機能の強化が必要

○長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画
（長崎市中心部の交通結節等検討会議（R1. 8月～R2. 7月））



長崎市中心部の交通結節機能強化の基本方針

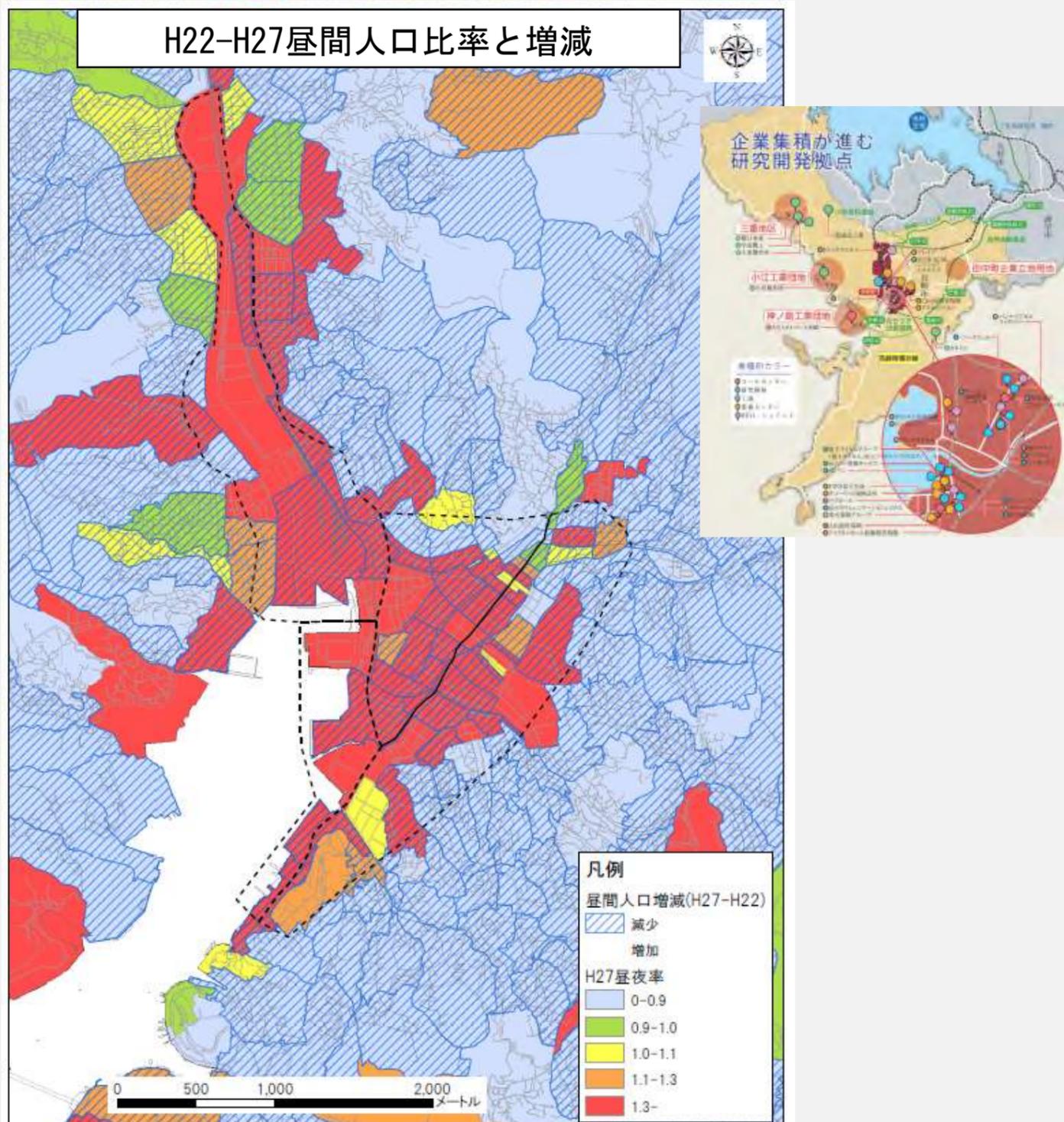
長崎市中心部における交通結節の課題	検討方針	長崎市中心部の交通結節機能強化の基本方針
【長崎駅周辺地区】 <ul style="list-style-type: none"> 改札口が150m移転し、鉄道からバスや路面電車への乗継利便性が低下 バス停が分散し分かりにくい 路面電車電停のバリアフリー化が不十分 国道の交通量が大きく、各種改善策の選択が困難 	<ul style="list-style-type: none"> 各交通手段相互の結節強化 交通結節点とまちとの連携強化 回遊性の向上 歩行者の移動支援 移動経路のバリアフリー化 国道の通過交通排除 	<ul style="list-style-type: none"> 大黒町側に中長距離用のバスターミナルを整備し、前面の国道上に路線バスの停留所を集約 駅側とバスターミナルをデッキで結び、駅とまちを連携させて、回遊性を強化 デッキに動く歩道を設置するとともに、デッキとバス停・電停をエスカレーターやエレベーターで繋ぎ、歩行者の移動を支援 国道の通過交通を浦上川沿いの県道へ転換
【松が枝周辺地区】 <ul style="list-style-type: none"> クルーズ船と公共交通等との結節機能が不十分 路面電車を延伸しても長崎駅方面への直通運転が不可能 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通との結節強化 市内各方面への回遊性向上 	<ul style="list-style-type: none"> 路面電車を延伸し、新たに整備する複合交通ターミナルへ引き込み 出島～メディカルセンター間にもまず(短期的に)三方分岐を検討 次に(長期的に)短絡軌道を設け、長崎駅方面への直通運行を実現
【大波止周辺地区・まちなか】 <ul style="list-style-type: none"> 長崎港ターミナルへの公共交通のアクセスが不十分であり、移動が不便 まちなかに長距離バスの発着・乗継ぎ拠点が無い 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者動線の拡充 各交通手段相互の結節強化 	<ul style="list-style-type: none"> 長崎港ターミナル～長崎駅間の歩行者回遊ルート・バスルートの整備 県庁舎跡地に長距離バスの発着や市内周回バスとの乗継ぎのためのバスベイ及び待合所の設置を検討

・令和元年8月から令和2年7月にかけて、長崎市中心部の交通結節等検討会議で、長崎市中心部の交通結節機能強化に関する基本計画が策定

・長崎駅周辺、松が枝周辺、大波止周辺、まちなかにおける交通結節機能強化の基本方針が示された。

○H22-27昼間人口比率と増減 (経済センサス)

※「定住人口」-「他地区に通勤・通学している人口」+「他地区から通勤してくる人口」

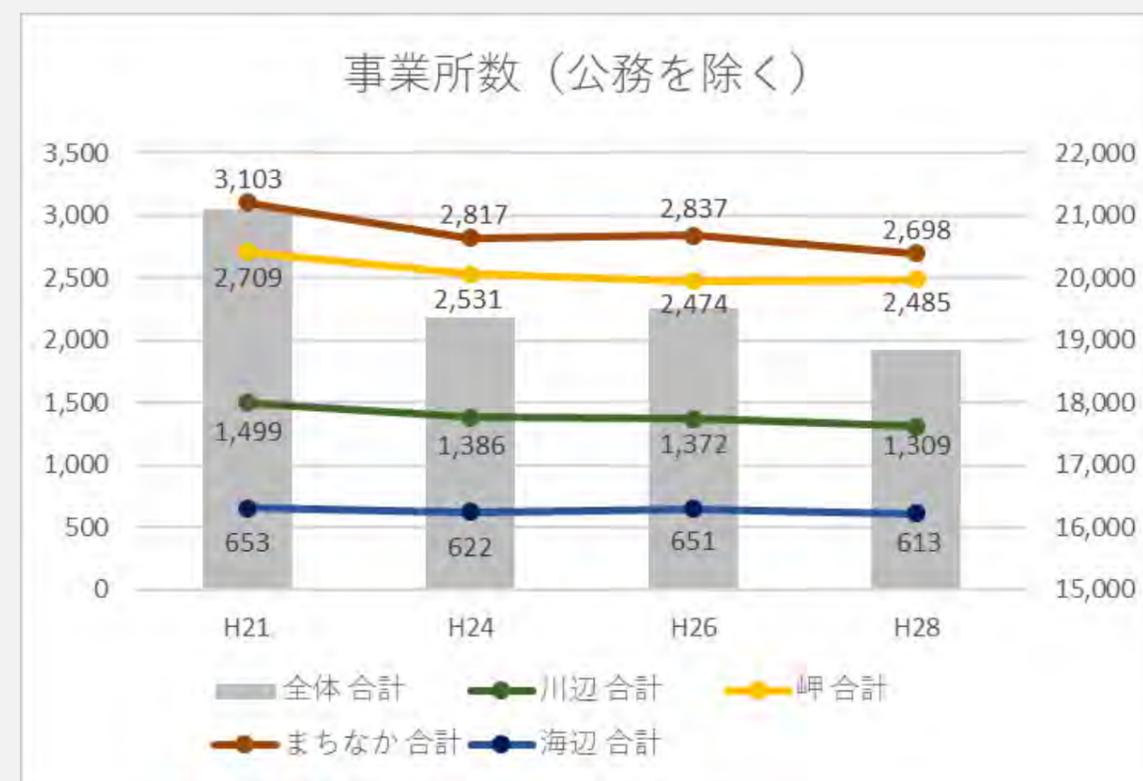


- ・都心部の昼夜率は1.0を大きく超えており、商業業務等の機能集積が確認される。
- ・都心部 (特に岬、まちなかエリア) で、H22からH27において昼間人口が減少している。

【H28年以降】

- ・出島地区では、企業誘致等によって従業者数が増加している。
- ・川辺のエリアでも、長崎駅周辺、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る。

○事業所・従業員数推移 (商業統計・経済センサス (H21-H28))



- ・長崎市全体、都心部において、H21-28年にかけて、従業者数、事業所数ともに減少傾向にある。
- ・都心部は、長崎市全体の事業所数、従業員数の約4割弱が集積している。