第３回長崎都心まちづくり構想検討委員会

日　時　：　令和５年５月 31 日　13 時 30 分から
場　所　：　長崎市役所５階第１・２委員会室

次　第

１　まちづくり部長挨拶

２　（議案）取り組み内容と各エリアの方向性について

３　連絡事項

４　閉　会

長崎都心まちづくり構想

第三回検討委員会

【取り組み内容と各エリアの方向性】

令和５年５月３１日
長崎市まちづくり部

・アウトライン

・前回のふりかえり

・今回の協議事項　「取り組み内容と各エリアの方向性」

・今後の予定

・アウトライン

・前回のふりかえり

・今回の協議事項　「取り組み内容と各エリアの方向性」

・今後の予定

長崎都心まちづくり構想　アウトライン

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

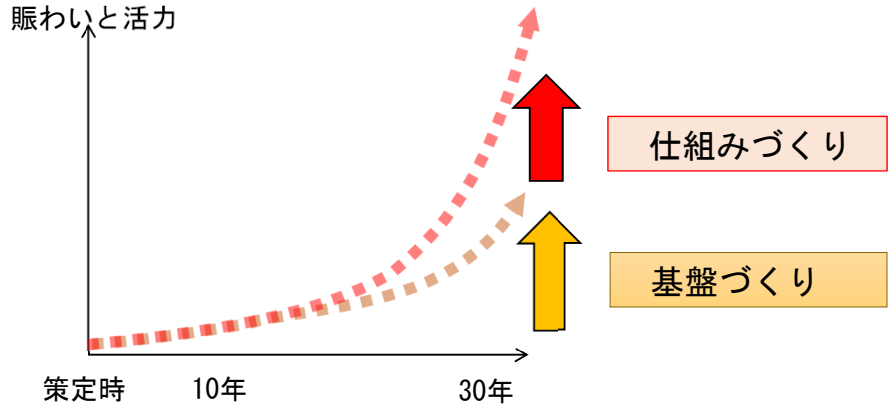
【都心部の将来像】

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

（参考）実現までのシナリオ（イメージ）



3 取り組み

第３回　(4) 取り組み内容と各エリアの方向性

【取り組み内容】

（１）回遊性の向上

ア　歩行者動線の整備・明確化
イ　公共交通等による回遊性の向上　など

【各エリアの方向性】

川辺のエリア　：全国からの集客エリアとなる施設整備と交流の創出　など
海辺のエリア　：土地利用の転換と高度化　など
岬のエリア　：道路自体が集客施設となる取り組み　など
まちなかエリア：新たな集客コンテンツの創造　など

第４回　(5) 事業計画

取り組み内容、各エリアの方向性を踏まえ、既に事業化されている、今後事業化を目指す、取り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

長崎都心まちづくり構想　説明の構成

・アウトライン

・前回のふりかえり

・今回の協議事項　「取り組み内容と各エリアの方向性」

・今後の予定

長崎都心まちづくり構想　前回のふりかえり（目指すべき姿）

将来像

多様な「活動」「つながり」「魅力」が豊かな時間をもたらす“賑わいと活力に溢れた都心（まち）”
～ネットワーク型コンパクトシティを支える長崎のエンジン～

⇒大規模開発の周辺だけでなく、そこからまちなかまで多くの人が回遊し、経済効果が波及している。

⇒市民・来訪者問わず、多様な人々によって、様々な都市活動が活発に行われている。

⇒多様で高度な都市機能、産業の集積によって働きやすさと暮らしやすさが両立した質の高いコンパクトシティが形成されている。

都心部での将来の暮らし方や過ごし方のイメージ】

- 全ての人が様々な交通手段で快適に移動できている。
- 公園や歩道といった公共空間が、普段使いに加え様々な活動の場となり、賑わいが生まれている。
- スポーツや文化芸術の新たな拠点の誕生により、これまでにない仕事や娯楽が生まれている。
- 土地利用の自由度が高まることで、暮らし方や働き方が多様化し、自分らしい生活スタイルを選べる。

⇨ **長崎らしい暮らしやすさ「長崎ライフ」**

快適な空間で回遊を楽しむ

公共空間を利用した賑わい

新拠点による新しい娯楽

自由な働き方

長崎都心まちづくり構想　前回のふりかえり（まちづくり方針）

（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、各エリア間やエリア内の回遊性を高めるため、魅力的な回遊動線の整備や、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多様性・柔軟性をもつ土地利用への転換	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

①回遊性の向上

ウォーカブル空間の創出

新モビリティ等の活用

②回遊目的の創造

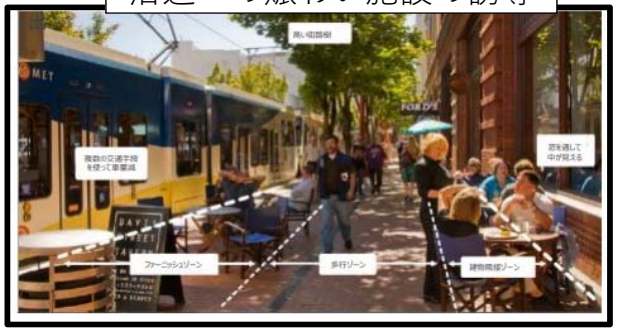
資源を活かした滞留空間創出

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

③多様性・柔軟性をもつ土地利用への転換

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

長崎都心まちづくり構想　前回のふりかえり（まちづくり方針）

（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、産学官が連携して、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	多様化する都市活動のニーズを素早く細かく把握できるツールの積極的な活用や、回遊性向上に寄与する新技術の有効活用など、先進的なまちづくり施策を意欲的に活用する。

【都市基盤を活用する体制づくりのイメージ】

利用者中心の運営体制（新とよパークパートナーズ）

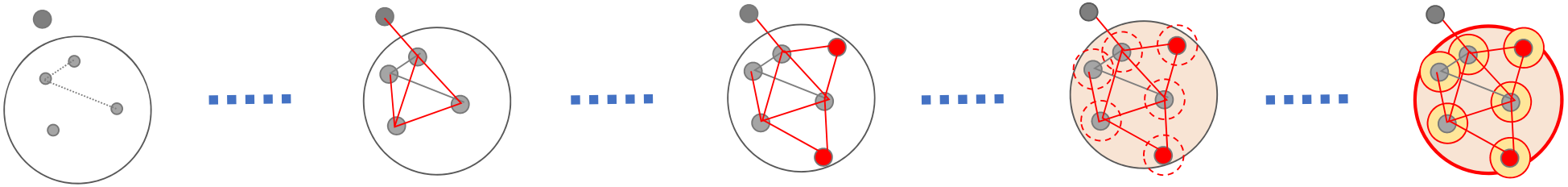
豊田市にある「新とよパーク」では、利用者を中心に据えた運営組織である「新とよパークパートナーズ」が設立されている。
利用者を巻き込んだ運営体制を整備することで、持続的な管理の仕組みを構築している。活動内容としては、月1回の定例会議を開催し、市民団体が担う領域を継続的に議論している。また、会議開催にあわせて、運営組織は清掃活動を実施している。
このようなプロセスにより、経済的な対価ではなく自発的な参加意識により市民の参画を促進している。

【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。

施策展開のイメージ



各拠点間の回遊性を向上

目的地、滞在空間を増やし、回遊のネットワークを強化。

職住商の近接や、多様な都市機能の集積など、集約連携型都市構造の拠点性向上

多様で高質な都市活動が増え、社会ニーズが反映された、質が高いまちを形成

長崎都心まちづくり構想　説明の構成

・アウトライン

・前回のふりかえり

・今回の協議事項　「取り組み内容と各エリアの方向性」

・今後の予定

まちづくりの方針に基づく取り組み内容

1)基盤づくり(ハード＋規制)

(1)回遊性の向上

ア　歩行者動線の整備・明確化

○誘引力がある空間の創出
○回遊経路を明確にする情報発信

ウォーカブルな空間
出典:国土交通省HP

イ　公共交通等による回遊性の向上

○公共交通機関の利便性向上
○乗り換え負担を低減する交通結節機能向上

ウ　広域ネットワークとの接続強化

○人・モノの移動を円滑にする都市基盤の整備
○広域交通網へのアクセス性強化

拠点を結ぶ快適な動線
出典:国土交通省HP

(2)回遊目的の創造

ア　長崎特有の魅力の目的地化

○回遊目的となるモノ・コトを生み出す基盤整備
○地域の魅力を活かす土地利用誘導施策の展開

イ　公共的な空間の目的地化

地域固有資源
を生かした
滞留空間の創出

出典:国土交通省HP

(3)多様性・柔軟性をもつ土地利用への転換

ア　賑わいと活力の創出に向けた土地利用

○グランドレベルにおける賑わい、快適性を生み出す土地利用の誘導
○活発な民間投資や新たな活力の創出につながる土地利用の促進

イ　魅力的で安全安心なまち

○快適で安全安心な公共空間の整備
○多様なライフスタイルを許容する土地利用施策の展開
○社会情勢の変化に対する機敏な対応

連続した賑わいを生み出す土地利用
出典:国土交通省HP

ウ　フレキシブルな土地利用

フレキシブルな空間　出典:国土交通省HP

快適な都市空間の確保　出典:国土交通省HP

2)仕組みづくり(ソフト＋システム)

(1)都市基盤を活用する体制づくり

ア　プレイヤーが生まれ活動しやすい仕組みづくり

○公共的な空間利活用を支援する仕組みづくり
○様々な都市活動を担うプレイヤーの育成

イ　産学官の緊密な連携

利用者中心の運営体制　出典:国土交通省HP

学生主体の跡地活用検討及び跡地整備　出典:長崎市景観推進室

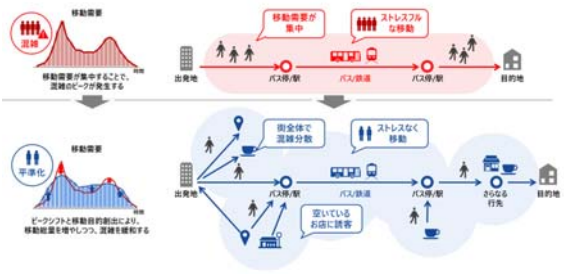
(2)先進的なまちづくり施策の意欲的な展開

ア　回遊性向上等に寄与する最新技術の積極的な活用

○最新の情報技術等を活用した情報発信
○移動支援モビリティ等の有効活用

イ　先進手法があたりまえとなる仕組みづくり

○時代の変化に応じた新技術や社会実験等を活用した地域のポテンシャル・ニーズの把握
○地域のポテンシャル・ニーズを効果的にまちづくり施策に反映させる仕組みづくり



行動変容を促す情報発信
出典:日立HP

銅座川プロムナードの社会実験
出典:国土交通省HP

取り組み内容のイメージ（回遊性の向上）

1）（1）回遊性の向上

ア　歩行者動線の整備・明確化

○誘引力がある空間の創出

・エリア間やエリア内の回遊動線が人を引き付ける魅力を持ち、「移動」に価値を持たせる空間となるよう、道路空間の高質化や、賑わいや滞留の空間となる人中心のウォーカブルな空間をつくる。

○回遊経路を明確にする情報発信

・目的地までの経路がわかりやすくなるよう、誰にでもわかりやすい案内サインなどの情報発信機能を向上させる。

イ　公共交通等による回遊性の向上

○公共交通機関の利便性向上

・都心部内を公共交通等を使って回遊しやすくなるよう、車両や停留所のバリアフリー化、行先案内板及び運行情報掲示板の整備等、公共交通機関の利便性向上を図る基盤整備等を推進する。

○乗り換え負担を低減する交通結節機能向上

・公共交通機関同士の乗り継ぎなど、回遊するにあたり負担となる時間、移動距離、煩雑さを解消するため、交通結節機能の向上を図る。

ウ　広域ネットワークとの接続強化

○人・モノの移動を円滑にする都市基盤の整備

・都心部内外の人・モノの移動を円滑にする交通・物流の改善や、拠点までの移動負担を軽減させる道路や交通手段を整備する。

○広域交通網へのアクセス強化

・渋滞や混雑等の解消により都心部内の円滑な経済活動を確保するため、IC付近や駅等の広域交通網の交通結節点において、交通流の改善や円滑な乗り継ぎ動線の確保等、アクセス性の強化を行う。

事例等

【ウォーカブルな空間】
居心地がよく歩きたくなる人中心の空間。左側写真は丸の内、右側写真は松山市であり、車中心から人中心の空間に転換した事例。

出典：国土交通省HP

【拠点間を結ぶ快適な動線】
姫路駅と姫路城を結ぶ大手前通り。交通拠点から観光地まで空間を楽しみながら快適に移動ができる。

出典：photoAC

取り組み内容のイメージ（回遊目的の創造）

1）（2）回遊目的の創造

ア　長崎特有の魅力の目的地化

○回遊目的となるモノ・コトを生み出す基盤整備

・長崎にしかない、訪れたくなる・住まいたくなる・働きたくなる価値を高めるため、長崎特有の魅力を活用した集客施設や、多様な魅力を支える公共空間、滞留空間等の利活用を充実させる。

○地域の魅力を活かした土地利用誘導施策の展開

・多様な魅力や特徴をさらに顕在化させるモノ・コトによって充実した土地利用となるよう誘導する。

イ　公共的な空間の目的地化

・道路は歩くだけ、公園は遊ぶだけといった公共空間等における活動が固定化されずに、賑わいや商い、働くなど、都心部で多様な活動が生み出されるよう、利活用しやすい基盤整備と制度設計を行う。

事例等

【地域固有資源を生かした滞留空間の創出】
地域の魅力を生かした多様な活動（滞留、ワーケーション、イベント等）が可能となる空間の創出
出典：国土交通省HP

【路地空間を生かした交流】
シンガポールにおける路地の魅力を活かした交流の事例
出典：まちみち会議HP

取り組み内容のイメージ（柔軟性・多様性をもつ土地利用への転換）

1）（3）柔軟性・多様性をもつ土地利用への転換

ア　賑わい創出に向けた土地利用

○グランドレベルにおける賑わい・快適性を生み出す土地利用の誘導

・建物低層部や道路空間等を含めたグランドレベルを賑わい交流の空間とする土地利用を誘導する。

○活発な民間投資や新たな活力創出につながる土地利用の促進

・エリア特性を活かした土地利用の更新につながる基盤整備や規制緩和を行う。

イ　魅力的で安全安心なまち

○快適で安全安心な公共空間の整備

・働く人、買い物する人、観光する人以外にも、用事がなくとも、多様な人が集える都心部となるよう、防災性が高く、自然や環境に配慮した快適で憩える公共空間を整備する。

○多様なライフスタイルを許容する土地利用施策の展開

・多様化するライフスタイルへ対応できるよう、様々な都市機能によるミクストユースが可能となる土地利用施策の展開や、高度な都市機能の誘導を行う。

○社会情勢の変化に対する機敏な対応

・ICT技術の発達や少子高齢化等がもたらすライフスタイルの多様化など、今後も起こりうる様々な社会情勢の変化に対して、都市計画の見直しや、新たな土地利用施策の展開などにより機敏に対応する。

ウ　フレキシブルな土地利用

・災害時やイベント時における臨時的な活用、かつ、日常時には市民に憩いや娯楽を与える空間を確保する。

事例等

【快適な都市空間の確保】
身近な自然やグリーンインフラ、ゆとりある空間など、暮らしたい、過ごしたいと思える空間の創出

出典：国土交通省HP

IKE・SUNPARK　としまみどりの防災公園（イケ・サンパーク）
～官民連携によるフェーズフリーな公園整備と人、モノ、公園、まちを育てる仕組みづくり～

【フレキシブルな空間】
平時は公園機能、災害時は防災広場等、多様な使い方を可能とする空間で、チャレンジショップ等、産業を作り出す機能も有している

出典：国土交通省HP

取り組み内容のイメージ（都市基盤を活用する体制づくり）

2）（1）都市基盤を活用する体制づくり

ア　プレイヤーが生まれ活動しやすい仕組みづくり

〇公共空間利活用を支援する仕組みづくり

・働く、住む、観光する、学ぶ、遊ぶなど、様々な都市の営みが充実するよう、公共空間の利活用を通じて、新たな賑わいと活力につながる活動へのチャレンジなど、公共空間の利活用を支援する仕組みを構築する。

〇都市活動を担うプレイヤーの育成

・社会実験や官民連携によるまちづくり講座等、様々な媒体手法を活用して、賑わいと活力を生み出す活動を担うプレイヤーの発掘や応援等を行う。

イ　産学官の緊密な連携

・賑わいと活力の向上につながる産学官連携のプラットフォームを構築するなど、緊密に連携を行いまちづくりを推進する。

事例等

【広場利活用・運営に関する市民団体等の参画（新とよパークパートナーズ）】
豊田市において整備された「新とよパーク」の運営組織。実際の利活用の主体である市民団体等が参画することで、持続的な空間の利活用・運営を推進している
出典：国土交通省HP

【学生主体の跡地活用検討及び跡地整備】
景観形成重点地区に指定されている深堀地区の跡地活用検討を行うにあたり、地域住民、大学生、行政職員でワークショップを実施。学生がファシリテーターを務め、たたき台となる設計案を提示するなど、学生が主体となり検討を進めた
出典：長崎市景観推進室

取り組み内容のイメージ（先進的なまちづくり施策の意欲的な展開）

2）（2）先進的なまちづくり施策の意欲的な展開

ア　回遊性向上等に寄与する最新技術の積極的な活用

○最新の情報技術等を活用した情報発信

・最新の情報技術等を活用し、移動経路の最適化や、指向に即した回遊動線の提案など、回遊の行動に関して影響を与える情報発信等を充実させる。

○移動支援モビリティ等の持続可能な運用

・移動支援モビリティの通行帯やモビリティポート設置に必要な余地の確保や、社会実験の場として公共空間を提供するなど、都心部における移動支援モビリティの有効活用を見据えた都市基盤の在り方等を検討する。

イ　先進手法があたりまえとなる仕組みづくり

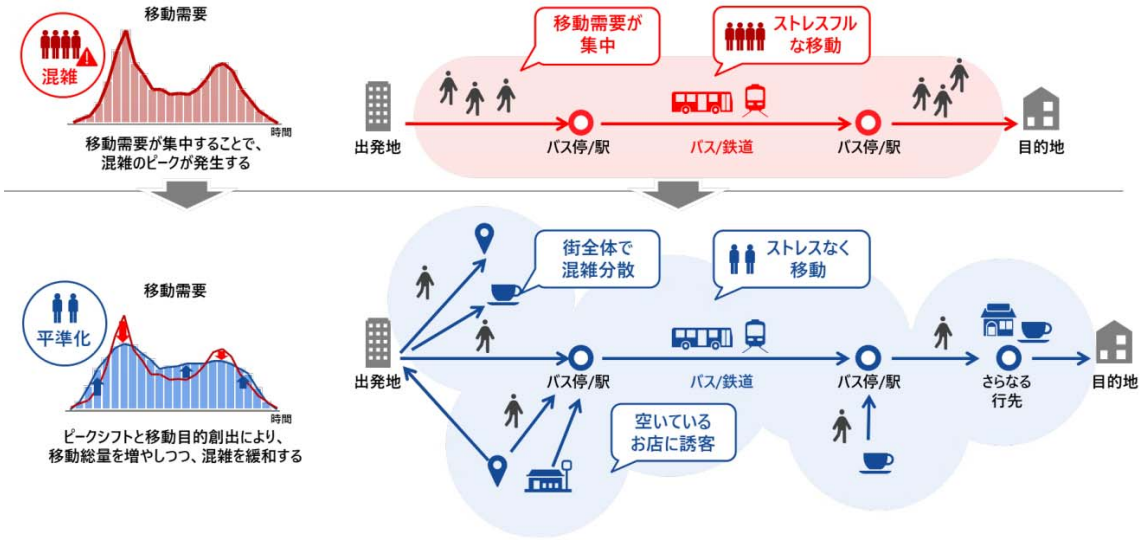
○時代の変化に応じた新技術や社会実験等を活用した地域のポテンシャル・ニーズの把握

・人流データや3D都市モデルなどのICT技術の活用や、実際の現場で行う社会実験など、その時代に応じた先進技術・手法等を活用して、地域が持つポテンシャルや、都市活動のニーズを的確に把握する。

○地域のポテンシャル・ニーズを効果的にまちづくり施策に反映させる仕組みづくり

・把握した地域のポテンシャルや都市活動のニーズを、ICT技術等を活かした地域のマネジメントや、新たな活力を生み出すビジネスの創出など、地域が持つ社会課題の解決につなげる仕組みを検討する。

事例等



【行動変容を促す情報発信】
ナッジ応用技術によって、鉄道やバス利用者の行動変容を促すアプリ。ピーク時に寄り道先を提案するなど、行動変容を促す情報を提供

出典：日立HP

【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

出典：長崎市土木建設課

各エリアにおける取り組みの方向性（地域特性（川辺のエリア））

ア　エリアの概況

・長崎駅周辺の開発(出島メッセ、新駅ビル)、幸町ではスタジアムシティプロジェクト、南北幹線道路の整備に伴う平和公園運動施設の再配置等が予定されており、*都市機能が大きく向上*する。

・浦上川右岸地区は、工業系用途が大半を占めているが、駅や幸町に隣接する地区として、工業系以外の都市的土地利用のポテンシャルが高く、また、幸町周辺でも、公共施設の廃止に伴う跡地活用等があり、都心部の活力向上に大きな*可能性*を残す。

・計画的な土地利用の*転換*による商業業務地区。

イ　現況分析

(ア)人口動態⇒H22年からR2年にかけて、人口は約600人ほど減少し、世帯数は横ばい。

(イ)業務商業⇒産業構造の変化に伴い、従業員数が大きく減少。大規模開発により変化する可能性あり。

(ウ)土地利用⇒今後、大規模開発により、土地利用が更新され、継続していく可能性あり。

(エ)交　　通⇒公共交通の利便性は高いものの、渋滞が多い。

(オ)交流・賑わい

交　　流⇒*陸の玄関口として交流人口が増加しており、今後さらなる増加が見込まれる。*

賑 わ い⇒商店街の賑わいは減少しているものの、駅周辺に限れば、賑わいは増加傾向

公共空間⇒*総合公園や、スポーツ施設*もある。今後は*スポーツ娯楽施設が建設*される。

ウ　計画・実施されている事業

(Ⅰ)短期(概ね10年後):2030年

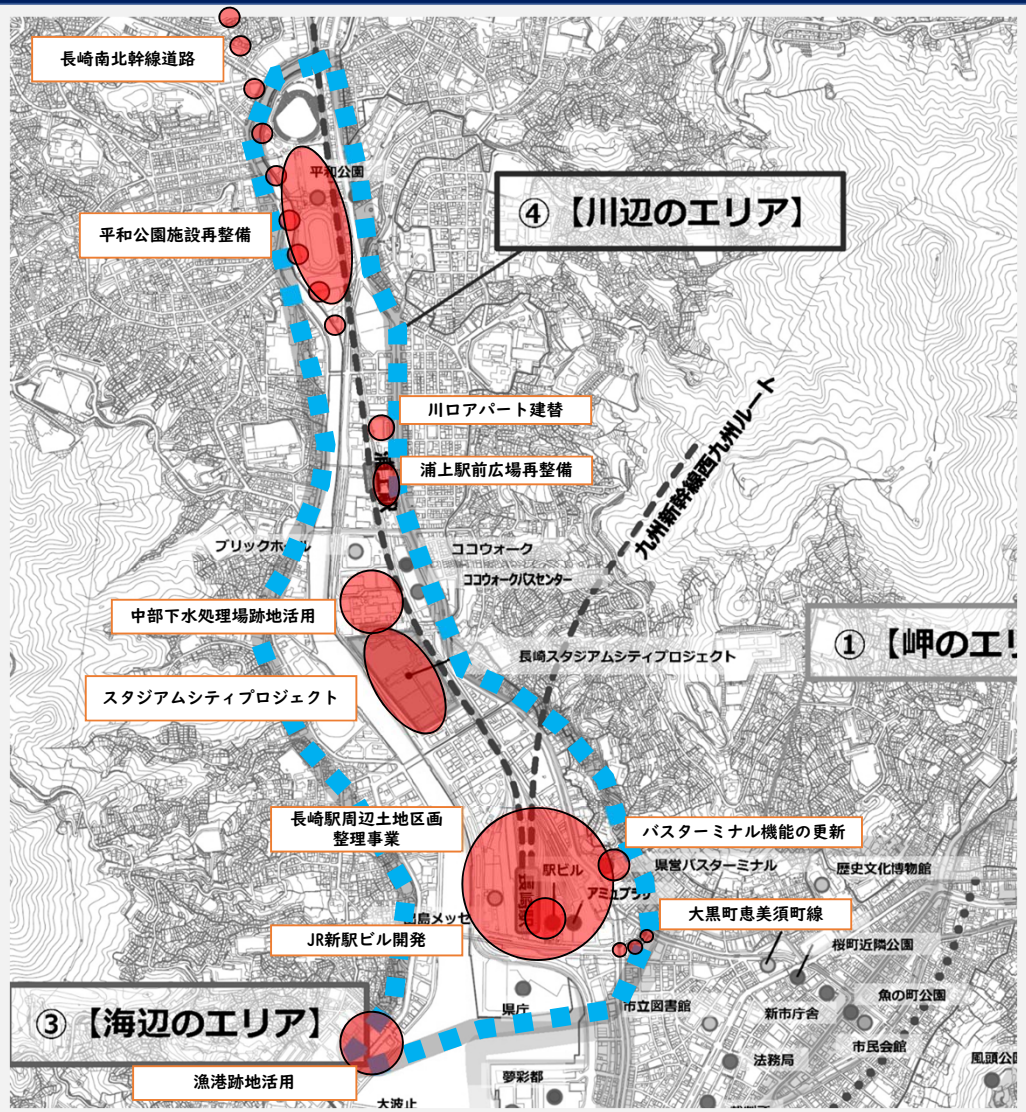
長崎駅周辺土地区画整理事業、長崎スタジアムシティプロジェクト、JR新駅ビル、浦上駅前広場再整備

(Ⅱ)中期(概ね10～20年後):2040年

中部下水処理場跡地活用、長崎南北幹線道路整備、平和公園内の運動施設の再配置川口アパート建替事業、(都)大黒町恵美須町線、　バスターミナル機能の更新

エ　川辺のエリアの特性

特性＝陸の玄関口・交通・交流・スポーツ・川辺・転換



ポジティブな要素	ネガティブな要素
公園や広場が充実	渋滞・交通結節機能に課題あり
スポーツ施設が充実	
陸の玄関口として、交流の拠点	

各エリアにおける取り組みの方向性（地域特性（海辺のエリア））

ア　エリアの概況

・水辺の森公園や県立美術館などの*憩いの空間*、松が枝埠頭・ターミナルの*交流の玄関口*、大型商業施設等、多くの都市機能が集積。
・駐車場等の低未利用地の散在や、松が枝地区の2バース化においては、新たに観光機能の強化、山手地区との連携、公共交通機関のアクセス整備が課題。
・公共所有の大規模低未利用地がある。(県営常盤駐車場(北)、県営常盤駐車場(南))
・元船地区において、再整備によるターミナル周辺のまちづくりが計画されている。

イ　現況分析

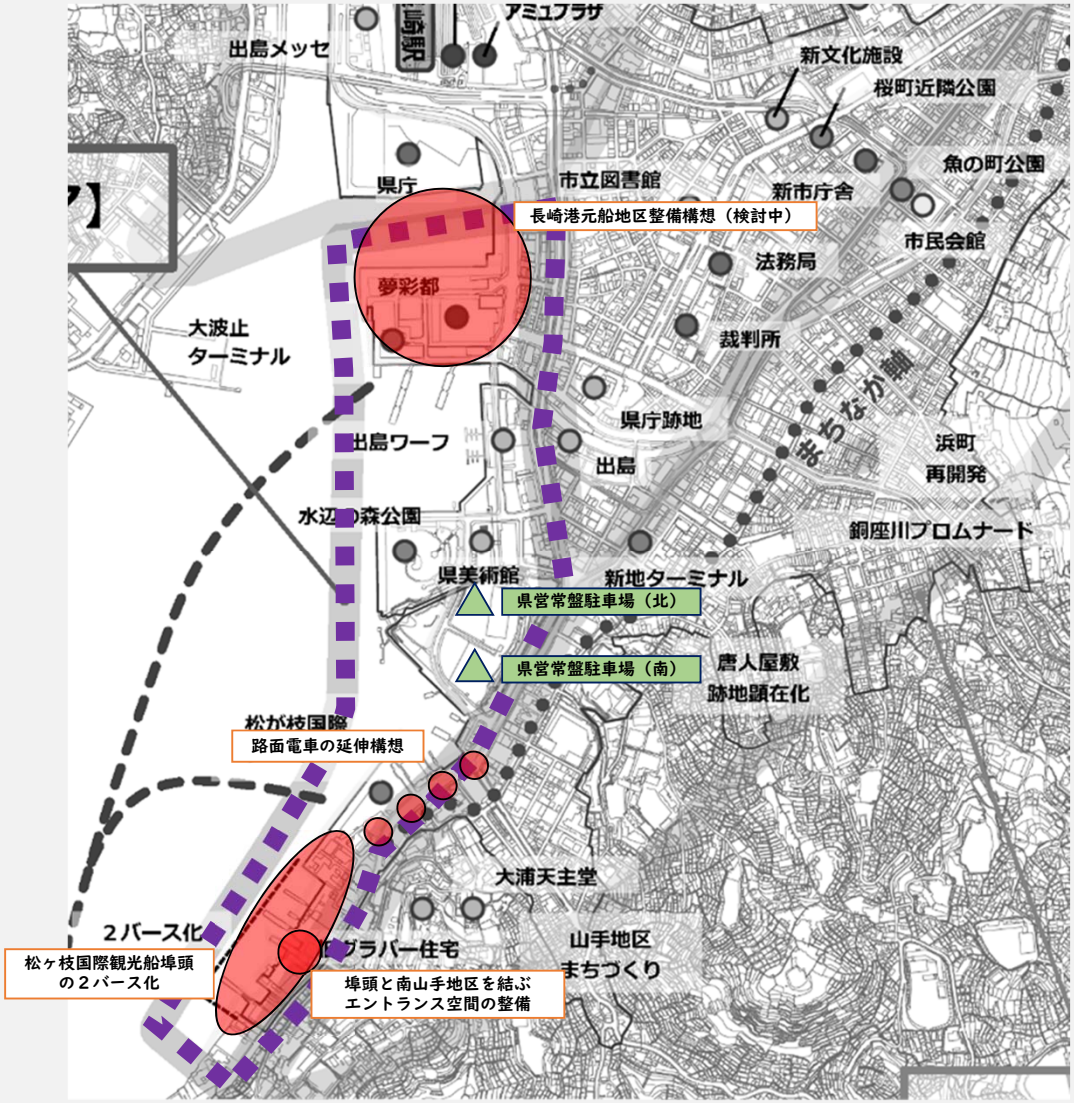
(ア)人口動態⇒H27年～R2年にかけて人口、世帯数ともに横ばいで推移。
(イ)業務商業⇒クレインハーバー長崎ビルの建設等により、事業所・従業員が増加している可能性あり。
(ウ)土地利用⇒2バース化により、松が枝国際観光船埠頭周辺の土地利用が変化する可能性あり。
エリア内に老朽建築、低未利用地が点在する。
(エ)交流・賑わい
交　流⇒*海の玄関口であり*、ターミナル機能拡充によって、*交流機能が強化*される。
公共空間⇒*憩いと親水機能をもつ*水辺の森公園があり、その他の広場空間もイベントに活用されている。

ウ　計画・実施されている事業

(Ⅰ)短期(概ね10年後):2030年
松が枝国際観光船埠頭の2バース化、埠頭と南山手地区を結ぶエントランス空間整備
(Ⅱ)中期(概ね10～20年後):2040年
長崎港元船地区整備構想(検討中)

エ　海辺のエリアの特性

特性＝海の玄関口・交流・港・業務・憩い・親水



ポジティブな要素	ネガティブな要素
新たな開発で交流機能が強化	港と市街地の交通結節機能に課題
公園・広場等で様々なイベント	
企業誘致で事業所数は増加傾向	
国際埠頭の機能拡充	

各エリアにおける取り組みの方向性（地域特性（岬のエリア））

ア　エリアの概況

・*長崎発祥の地*として、業務を中心とした*都市機能の集積*がみられる地区。
・近年、*業務系施設から住居系施設への土地利用転換*が進んでいる。
・都心部の*中心*、かつ、各エリアをつなぐ場所に位置している。
・県庁舎跡地活用、市庁舎本館跡地活用、市庁舎別館跡地活用などが検討されている。
・歴史風致維持向上計画では、*近世長崎の町人文化を有する地域*として位置づけられている。
・出島復元整備計画において、*当時の出島を復元*する長期構想が示されている。

イ　現況分析

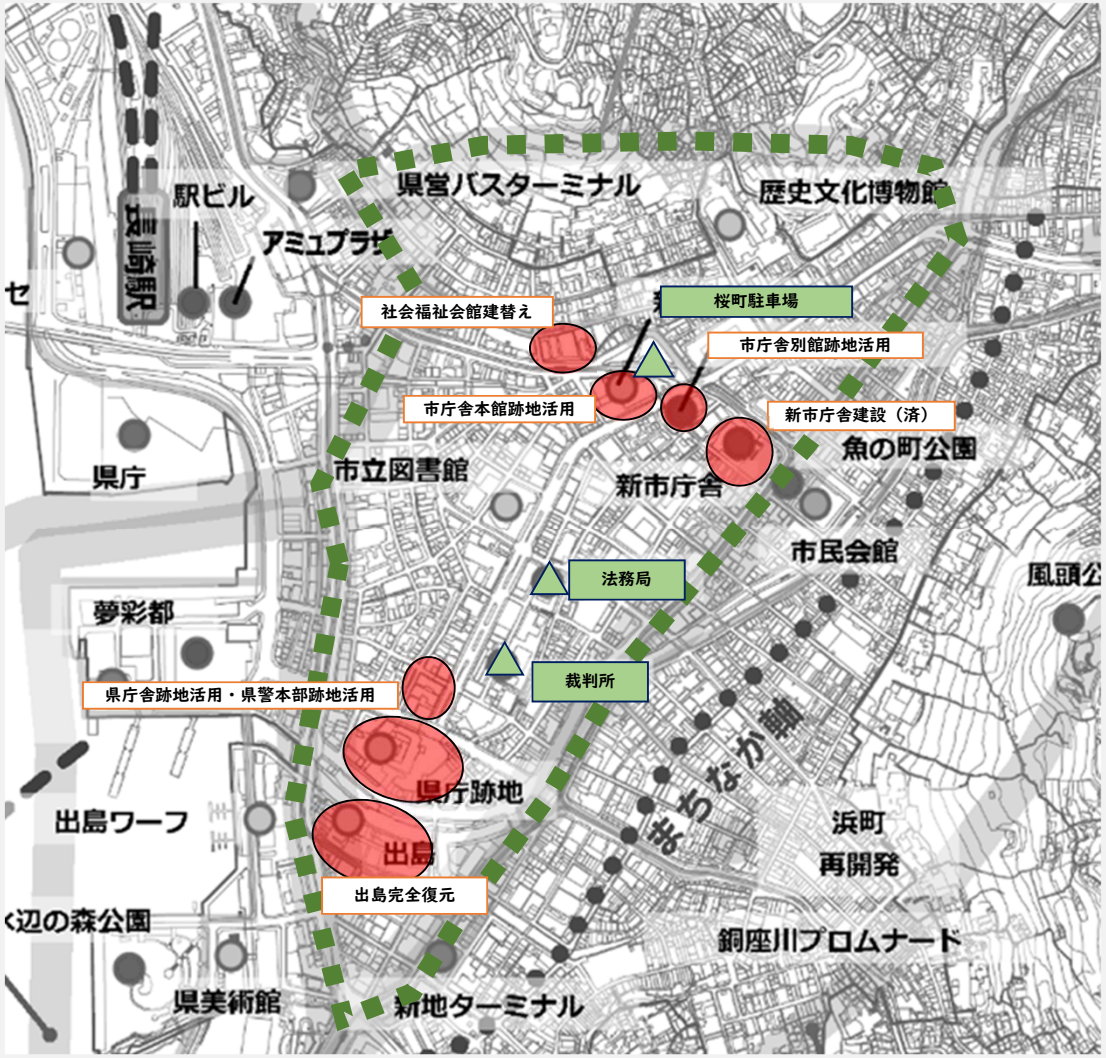
（ア）人口動態⇒H22年～R2年にかけて1000人近く人口が増加し、世帯数も増加。
（イ）業務商業⇒*都心部の中では業務系機能の集積が多いが、事業所数、従業員*数は減少している。
（ウ）土地利用⇒商業業務系の土地利用が減少。
（更新した商業業務施設31件のうち、19件が住居系施設等へ転換）
高度利用されているが、低未利用地も点在し、今後、建物更新が続く。
（エ）交　　通⇒路線バス、路面電車が走り利便性は高い。渋滞箇所が点在。
（オ）交流・賑わい
交　流⇒市立図書館があり、また、*跡地活用の検討*がなされている。
回　遊⇒地形的に、駅とまちなかを結ぶ歩行者回遊動線として機能が十分ではない。
賑 わ い⇒商店街の賑わいは減少傾向。

ウ　計画・実施されている事業

（Ⅰ）短期（概ね10年後）：2030年
市庁舎本館跡地活用、市庁舎別館跡地活用、新市庁舎周辺道路整備
県庁舎跡地活用、県警本部跡地活用、社会福祉会館建て替え
（Ⅱ）長期（概ね20～30年後）：2050年
史跡の拡大（出島の完全復元）

エ　岬のエリアの特性

特性＝業務・歴史文化・中心性・公共空間



ポジティブな要素	ネガティブな要素
国道３４号沿いの新たな施設検討	駅⇒まちなか間の動線が明確でない
マンションの建設が盛ん	事業所・従業員数は減少している
	商業業務施設⇒住居系施設

各エリアにおける取り組みの方向性（地域特性（まちなかエリア））

ア　エリアの概況

・唐人屋敷・新地蔵や外国人居留地となる東南山手など、*長崎独自の歴史や文化を背景とする地域*
・長崎の*中心商業地*である浜町銅座町を中心に、長崎を代表するエリアであるが、空き店舗が増加し、*衰退が懸念*される。
・歴史風致維持向上計画では、「近世長崎の町人文化」、「中国文化の伝来」、「長崎居留地の海外交流」にみる歴史的風致に位置づけられている。
・新大工町や浜町において、市街地再開発事業等による土地利用の更新が行われ、あるいは検討されている。
・浜町・銅座地区において、銅座川プロムナードの整備が予定されており、快適な歩行空間、公共空地が創出される。

イ　現況分析

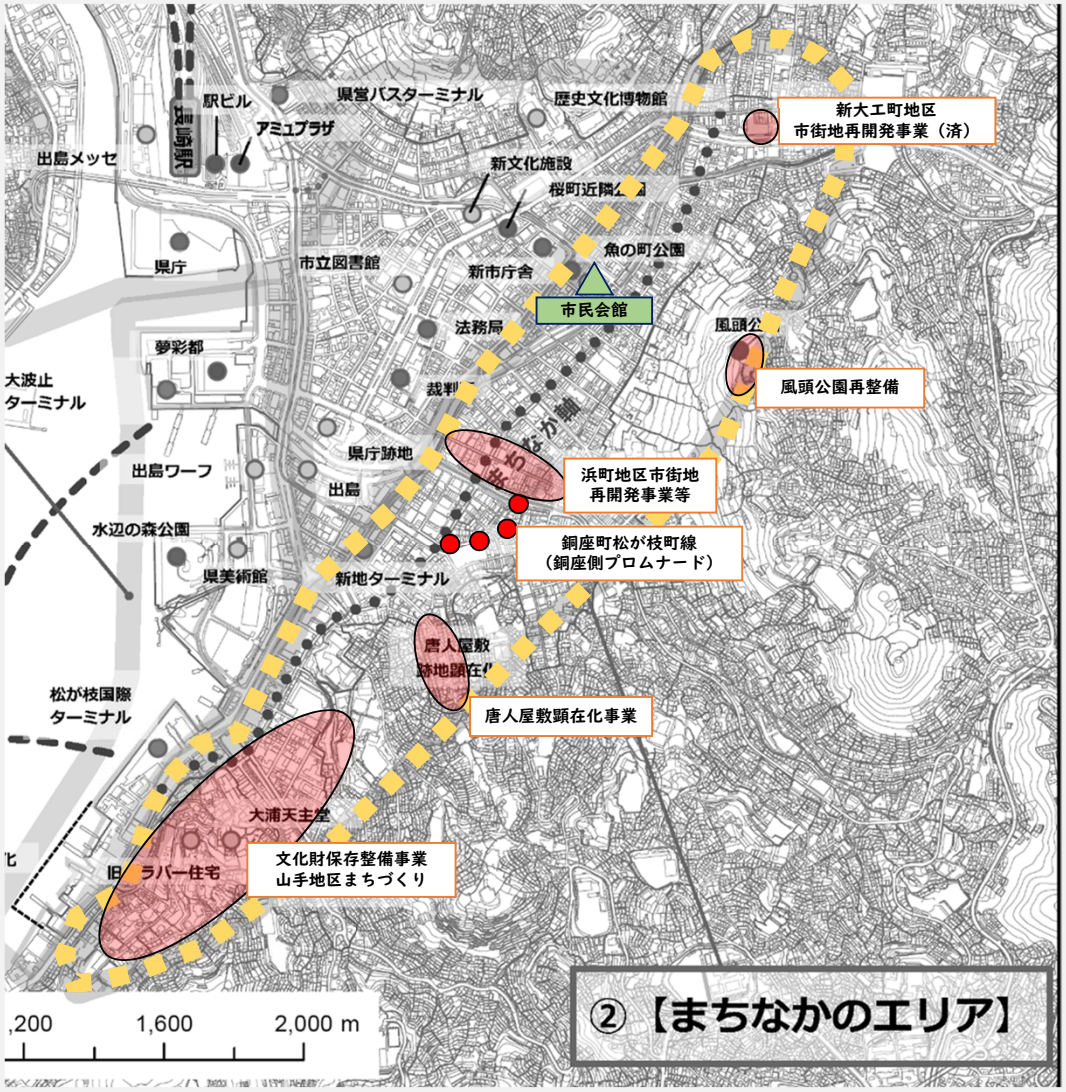
（ア）人口動態⇒人口は減少傾向で、高齢者も多いが、都心の立地性を活かしたマンション建設は盛ん。
（イ）業務商業⇒都心部の中では商業系施設の*集積が多い*が、減少している。
（ウ）土地利用⇒商業業務施設が減少
（更新した施設 88件のうち、46件が住居系施設等へ用途変更）
再開発事業等が検討されているものの、老朽化は著しく、低未利用地も多い。
（エ）交　通⇒路線バス、路面電車が走り利便性は高い。渋滞箇所が点在。
（オ）交流・賑わい
交　流⇒機能更新による交流が期待。現時点では、浜町付近への観光客は少ない。
回　遊⇒地形的に、駅とまちなかを結ぶ歩行者回遊動線の機能が十分ではない。
賑 わ い⇒商店街の賑わいは減少。*歓楽街*である銅座の空き店舗が多い。
公共空間⇒賑わい創出に活用できる広場や公園等の空間、憩いの空間が少ない。
そ の 他⇒*歴史文化*的資産が集中している。

ウ　計画・実施されている事業

（Ⅰ）短期（概ね10年後）：2030年
銅座川プロムナード整備事業、浜町地区市街地再開発事業等
唐人屋敷顕在化事業、文化財保存整備事業、山手地区まちづくり
（Ⅱ）中期（概ね10～20年後）：2040年
風頭公園の再整備

エ　まちなかエリアの特性

特性＝賑わい・界隈性・長崎独自の歴史文化・中心商業地・山と川



ポジティブな要素	ネガティブな要素
歴史文化資産が集中	駅⇒まちなか間の動線が明確でない
商業業務機能が集積	交通結節機能に課題
マンションの建設が盛ん	商店街の賑わい減少
	事業所、従業員数が減少傾向
	建築物が老朽化、低未利用地も多い
	広場等の憩い・ｲﾍﾞﾝﾄ空間が少ない

各エリアにおける取り組みの方向性（位置づけ）

各エリアの位置づけ

地区の特徴、各種プロジェクトのまとまりを踏まえ、将来の都市像に対するエリアの位置づけを整理する。

①長崎駅以北の浦上川に沿って市街地が拡大してきたエリア
- ○陸の玄関口として、長崎駅を中心とした一大集客エリア
- ○スポーツ・レクリエーションなどの娯楽や余暇の充実
- ○土地利用転換による、都市の冗長性・発展性を確保

川辺のエリア

②海の玄関口や市民の憩いの場となる長崎港に面したエリア
- ○海の玄関口として、国内外との交流を進めていくエリア
- ○親水性を活かした憩い・潤いの空間
- ○港とまちの近接性を活かした、魅力ある都市環境の形成

海辺のエリア

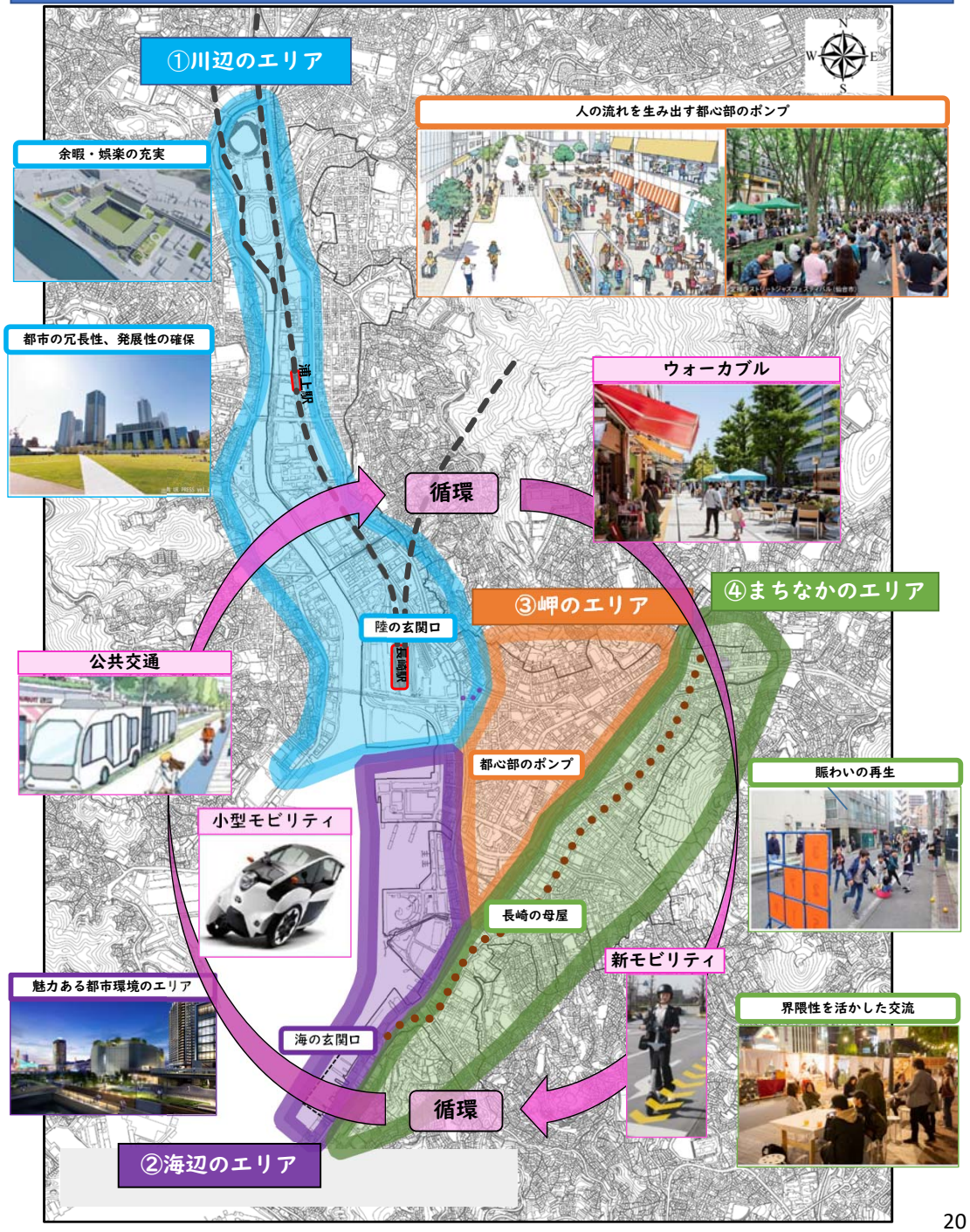
③国道34号を中心とする長崎発祥のエリア
- ○エリア間の人の流れを生み出すポンプ
- ○多くの昼間・関係人口が集積する都心部の骨格

岬のエリア

④まちなか軸を中心としたエリア
- ○歴史・文化や伝統に培われた長崎の母屋
- ○長崎特有の魅力や新たな集客コンテンツによる賑わいの再生

まちなかエリア

長崎都心まちづくり構想　将来の都市像



取り組み内容・各エリアの位置づけ・方向性の関係

取り組み内容

1)基盤づくり(ハード＋規制)

(1)回遊性の向上

ア　歩行者動線の整備・明確化
- ○誘引力がある空間の創出
- ○回遊経路を明確にする情報発信

イ　公共交通等による回遊性の向上
- ○公共交通機関の利便性向上
- ○乗り換え負担を低減する交通結節機能向上

ウ　広域ネットワークとの接続強化
- ○人・モノの移動を円滑にする
- ○広域交通網へのアクセス性強化

(2)回遊目的の創造

ア　長崎特有の魅力の目的地化
- ○回遊目的となるモノ・コトを生み出す基盤整備
- ○地域の魅力を活かす土地利用誘導施策の展開

イ　公共的な空間の目的地化

(3)多様性・柔軟性をもつ土地利用への転換

ア　賑わいと活力の創出に向けた土地利用
- ○グランドレベルにおける賑わい、快適性を生み出す土地利用の誘導
- ○活発な民間投資や新たな活力の創出につながる土地利用の促進

イ　魅力的で安全安心なまち
- ○快適で安全安心な公共空間の整備
- ○多様なライフスタイルを許容する土地利用施策の展開
- ○社会情勢の変化に対する機敏な対応

ウ　フレキシブルな土地利用

2)仕組みづくり(ソフト＋システム)

(1)都市基盤を活用する体制づくり

ア　プレイヤーが生まれ活動しやすい仕組みづくり
- ○公共的な空間利活用を支援する仕組みづくり
- ○様々な都市活動を担うプレイヤーの育成

イ　産学官の緊密な連携

(2)先進的なまちづくり施策の意欲的な展開

ア　回遊性向上等に寄与する最新技術の積極的な活用
- ○最新の情報技術等を活用した情報発信
- ○移動支援モビリティ等の有効活用

イ　先進手法があたりまえとなる仕組みづくり
- ○時代の変化に応じた新技術や社会実験等を活用した地域のポテンシャル・ニーズの把握
- ○地域のポテンシャル・ニーズを効果的にまちづくり施策に反映させる仕組みづくり

×

各エリアの位置づけ

①川辺のエリア
- 陸の玄関口として、長崎駅を中心とした一大集客エリア
- スポーツ・レクリエーションなどの娯楽や余暇の充実
- 土地利用転換による、都市の冗長性・発展性を確保

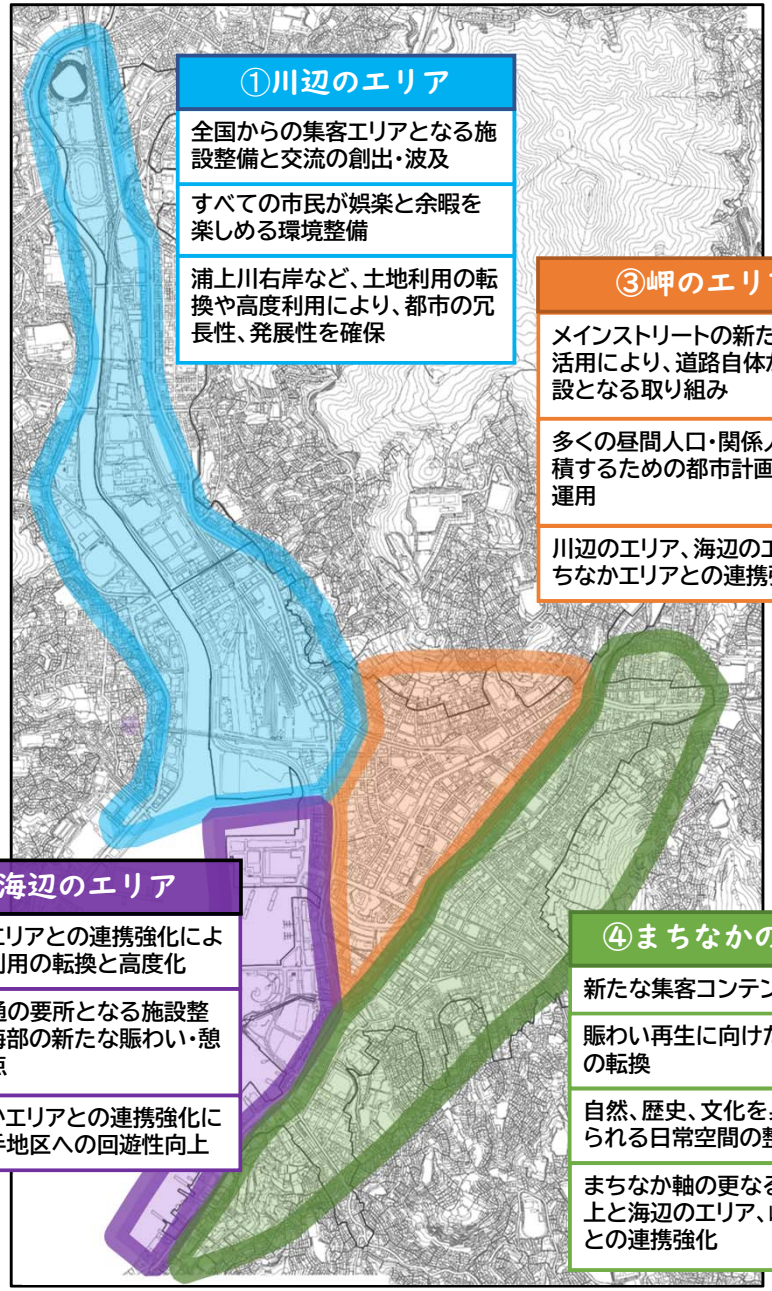
②海辺のエリア
- 海の玄関口として、国内外との交流を進めていくエリア
- 親水性を活かした憩い・潤いの空間
- 港とまちの近接性を活かした魅力ある都市環境の形成

③岬のエリア
- エリア間の人の流れを生み出すポンプ
- 多くの昼間・関係人口が集積する都心部の骨格

④まちなかのエリア
- 歴史・文化や伝統に培われた長崎の母屋
- 長崎特有の魅力や新たな集客コンテンツによる賑わいの再生

＝

各エリアの取り組みの方向性



①川辺のエリア
- 全国からの集客エリアとなる施設整備と交流の創出・波及
- すべての市民が娯楽と余暇を楽しめる環境整備
- 浦上川右岸など、土地利用の転換や高度利用により、都市の冗長性、発展性を確保

③岬のエリア
- メインストリートの新たな整備、活用により、道路自体が集客施設となる取り組み
- 多くの昼間人口・関係人口が集積するための都市計画制度の運用
- 川辺のエリア、海辺のエリア、まちなかエリアとの連携強化

②海辺のエリア
- 川辺のエリアとの連携強化による土地利用の転換と高度化
- 海上交通の要所となる施設整備と臨海部の新たな賑わい・憩いの拠点
- まちなかエリアとの連携強化による山手地区への回遊性向上

④まちなかのエリア
- 新たな集客コンテンツの創造
- 賑わい再生に向けた土地利用の転換
- 自然、歴史、文化を身近に感じられる日常空間の整備
- まちなか軸の更なる回遊性向上と海辺のエリア、岬のエリアとの連携強化

そのほかエリアによらず取り組むべき内容は都心部全体で展開する

各エリアにおける取り組みの方向性（土地利用等）

各エリアの取り組みの方向性

①川辺のエリア

（1）全国からの集客エリアとなる施設整備と交流の創出

（2）すべての市民が娯楽と余暇を楽しめる環境整備

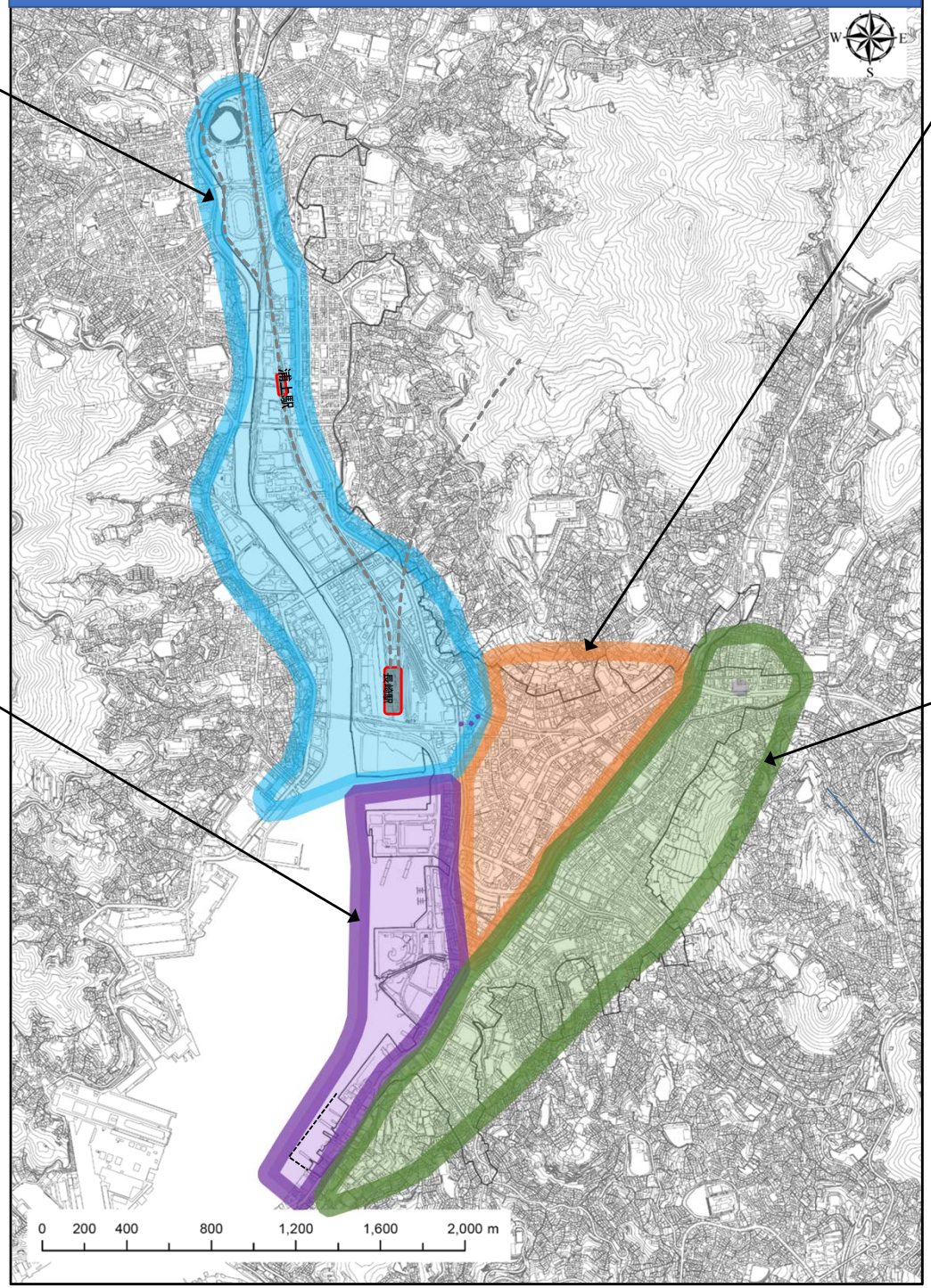
（3）浦上川右岸など、土地利用の転換や高度利用により、都市の冗長性、発展性を確保

②海辺のエリア

（1）川辺のエリアとの連携強化による土地利用の転換と高度化

（2）海上交通の要所となる施設整備と臨海部の新たな賑わい・憩いの拠点

長崎都心まちづくり構想　取り組みの方向性（土地利用等）



③岬のエリア

（1）メインストリートの新たな整備、活用により、道路自体が集客施設となる取り組み

（2）多くの昼間人口・関係人口が集積するための都市計画制度の運用

④まちなかエリア

（1）新たな集客コンテンツの創造

（2）賑わい再生に向けた土地利用の転換

（3）自然、歴史、文化を身近に感じられる日常空間の整備

そのほかエリアによらず取り組むべき内容は都心部全体で展開する

各エリアにおける取り組みの方向性（人の動き）

各エリアの取り組みの方向性

①川辺のエリア

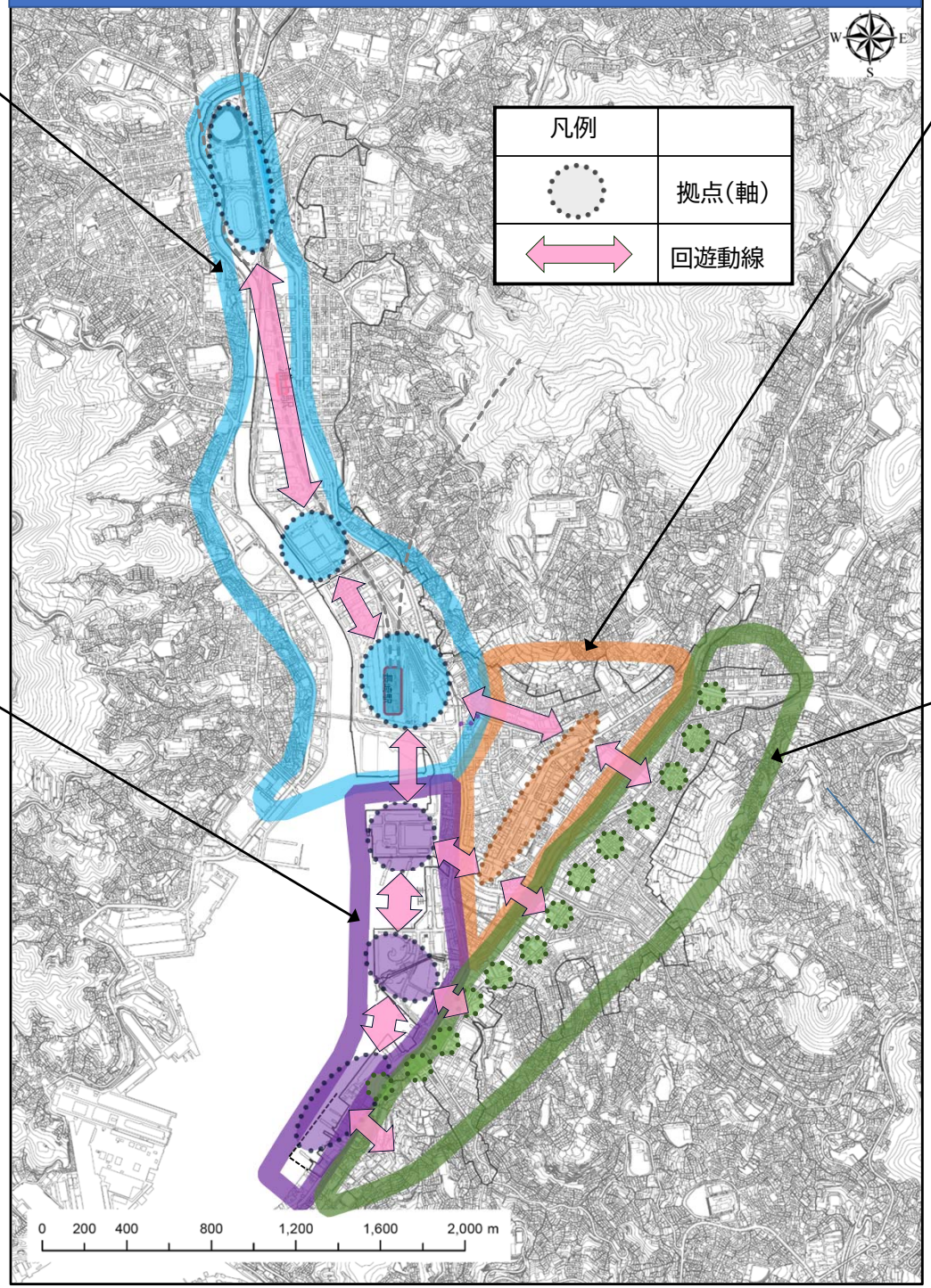
（1）全国から集まった人々を各エリアに波及

②海辺のエリア

（1）川辺のエリアとの連携強化

（2）まちなかエリアとの連携強化による山手地区への回遊性向上

長崎都心まちづくり構想　取り組みの方向性（人の動き）



③岬のエリア

（1）メインストリートの新たな整備

（2）川辺のエリア、海辺のエリア、まちなかエリアとの連携強化

④まちなかエリア

（1）まちなか軸の更なる回遊性向上と海辺のエリア、岬のエリアとの連携強化

そのほかエリアによらず取り組むべき内容は都心部全体で展開する

・アウトライン

・前回のふりかえり

・今回の協議事項　「取り組み内容と各エリアの方向性」

・今後の予定

○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. 5.31　第三回検討委員会（取り組み内容、各エリアの役割）

R5. 8月　第四回検討委員会（事業計画等）

R5. 10～11月　パブリックコメントの実施

R5. 12月　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

第三回検討委員会_参考資料
（関連計画、現況分析）

長崎都心まちづくり構想　第二回検討委員会のご指摘

１　現状分析等で様々なデータを示してもらっているが、さらに追加する要素がある。

（１）都心部に関する計画のほかにも、関連する計画として、特に交通面と環境面を整理してもらいたい。

⇒別紙の参考資料にて示す。（P3～8）
公共交通の利用は減少傾向であるものの、今後もその必要性は高く、環境面への影響も踏まえると、ネットワーク型コンパクトシティの実現は重要。

（２）回遊性の範囲、広域性の観点が必要であるため、近隣の市町を見据えた都心部のあり方を検討していただきたい。

⇒別紙の参考資料にて示す。（P9～11）
周辺市町との流入流出は10年間で一定数を保っており、密接な関係を築いている。その中で定住人口は、まち・ひと・しごと創生総合戦略、住みよかプロジェクト等で対策を示している。長崎市の昼間人口や関係人口の増加については、本構想において、長崎市の魅力を活かした拠点となるまちづくりなど必要な都市基盤や仕組みづくりの指針を示すことで対策していきたい。

２　将来像について、「高度な」「賑わいと活力」等の表現が、市民や事業者にとってはわかりづらいため、意味や意図が伝わりやすい表現に工夫してもらいたい。

⇒本日、修正案についてお示しする。

３　浜町周辺など、具体的なエリアについての取り組みを示してほしい。

⇒エリア別取り組みの方向性についてお示しする。

「持続可能な開発目標（SDGs）」との関係

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

本構想の取り組みは、ＳＤＧｓの１７の目標を見据えた取り組みを展開し、それぞれのゴールに直接的、間接的に作用していきます。

本構想のまちづくりの方針について、特に密接なゴールを関連付け、その達成に向けた取り組みを一体的に推進していきます。

多様な「活動」「つながり」「魅力」が豊かな時間をもたらす“賑わいと活力に溢れた都心”
～ネットワーク型コンパクトシティを支える長崎のエンジン～

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
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
多様性･柔軟性をもつ土地利用への転換	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とともに、新技術や情報技術を活用しながら環境にやさしい都市構造を実現する
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
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

ア　長崎市地球温暖化対策実行計画（計画期間：H20（2016）年度～　概ね5年ごとに見直し）

- 2021年3月に、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
- 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
- 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。

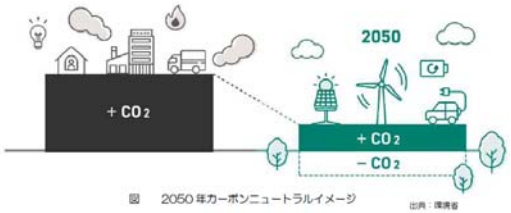


図　2050年カーボンニュートラルイメージ　出典：環境省

将来ビジョン

<ビジョン1>
『公共交通機関が充実し、徒歩や自転車で行動できる脱炭素でコンパクトなまち』

<ビジョン2>
『エネルギーの有効活用が進み、環境と経済がともに伸びるまち』

<ビジョン3>
『大量生産・大量消費から脱却し、省資源・循環型へ転換したまち』

<ビジョン4>
『環境に配慮した行動を実践するまち』

施策体系図

中期削減戦略体系図

- 削減戦略１　まち歩きを楽しめる脱炭素な都市の形成
  - 方策１　緑に囲まれた効率的で生活しやすい快適なまちの形成
    - 施策①　地域ごとの個性を活かしたコンパクトなまちの形成
  - 方策２　公共交通機関の利用促進
    - 施策①　交通結節点の改善
    - 施策②　バス等輸送サービスの改善
    - 施策③　路面電車輸送サービスの改善
  - 方策３　自動車使用の脱炭素化
    - 施策①　自動車の使用方法の見直し
    - 施策②　エコカーの普及促進
    - 施策③　まち歩きの魅力向上
- 削減戦略２　環境にやさしいエネルギーの活用と環境関連産業の活性化
  - 方策１　ながさきの特性を活かした再生可能エネルギーの利用促進
    - 施策①　太陽光・太陽熱の利用促進
    - 施策②　バイオマスエネルギーの利用促進
    - 施策③　その他のエネルギーの利用促進
    - 施策④　エネルギーの地産地消の促進
  - 方策２　企業立地促進と地場企業の活性化
    - 施策①環境・エネルギー産業の創造・育成
- 削減戦略３　省資源・循環型のまちづくり
  - 方策１　4Rの輪の拡大
    - 施策①　リフューズ（断る）の推進
    - 施策②　リデュース（減量・最小化）の推進
    - 施策③　リユース（再使用）の推進
    - 施策④　リサイクル（再生利用）の推進
- 削減戦略４　日常生活や事業活動の脱炭素化への転換
  - 方策１　市民・事業者の環境意識の向上と環境行動の促進
    - 施策①　市民ネットワークの拡大・充実
    - 施策②　ながさきエコライフの拡大
    - 施策③　家庭の脱炭素化
    - 施策④　事業活動の脱炭素化
    - 施策⑤　地産地消の推進
    - 施策⑥　環境教育・学習の推進

重点アクション

削減戦略１　まち歩きを楽しめる脱炭素な都市の形成

重点アクションⅠ　移動手段の脱炭素化

3. 主な取組みスケジュール

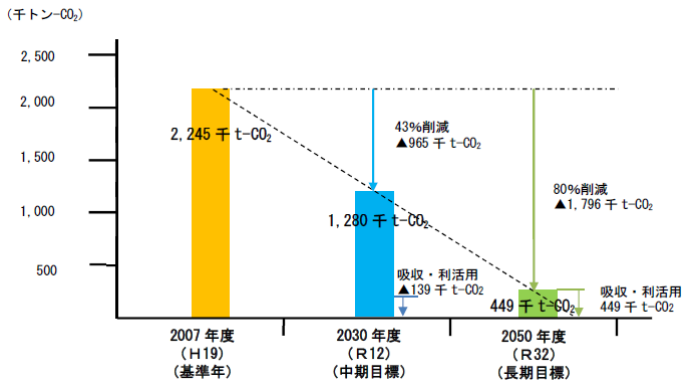
市の主な取組み

主体	取組み	2022(R4)年度	2023(R5)年度	2024(R6)年度	2025(R7)年度
市	公用車への電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の導入	事業実施			
	公共交通機関の運行の維持（路線バス運行対策費・コミュニティバス運行費など）	事業実施			
	歩行者用道路の整備（唐人屋敷顔在化事業、回遊路の整備など）	事業実施			

その他の主体による主な取組み

主体	取組み	2022(R4)年度	2023(R5)年度	2024(R6)年度	2025(R7)年度
県	電気自動車などの導入促進キャンペーン	R3事業を改善して事業実施	R4事業を改善して事業実施 3年間の効果検証	効果的な導入促進事業を実施	

削減目標

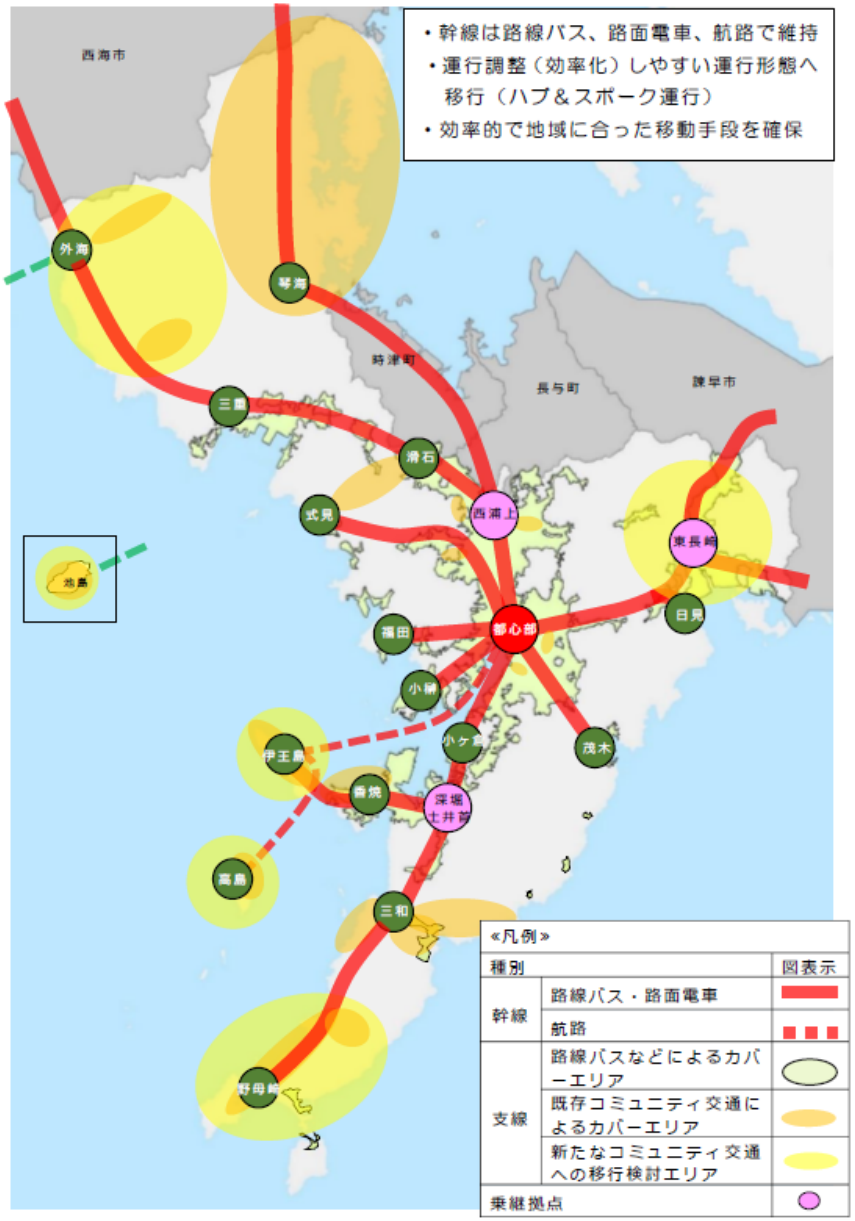


長崎都心まちづくり構想は、ネットワーク型コンパクトシティを推進するものであり、本計画と整合を図りながら進めていく。

また、公共交通機関の利用促進や街歩きの魅力向上など、本計画の方向性を踏まえた施策を展開する。

イ　公共交通総合計画、地域公共交通計画（計画期間：H28（2016）～R17（2035）年度）

・人口減少による利用者の減少と運転手不足の深刻化によって、運行便数の減少が進み、不採算路線の撤退が現実化
・コミュニティバス等への補助金も年々増加し、財政支援だけで公共交通を維持するのは困難
・持続可能な公共交通ネットワークへの転換を図っていくうえで、公共交通が目指す姿を定め、取り組みを進める。



目指す姿①	各種の公共交通が持続可能な運行形態となっている
市民生活や都市活動を支える重要な移動手段であることからも、持続可能なものでなければなりません。	

目指す姿②	拠点間の移動を支えるサービスレベルが保たれている
都心部と地域拠点、生活地区が連携しながら一体的に機能するものであり、公共交通は連携を支えられるサービスレベルでなければなりません。	

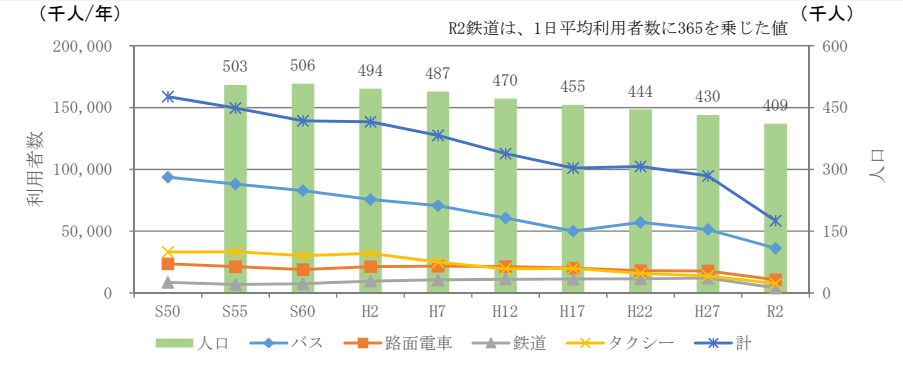
目指す姿③	地域内の移動手段が確保されている
生活地区内での暮らしを支え、都心部や地域拠点のサービスを受けるための、必要な移動手段が確保されなければなりません。	

目指す姿④	都市の活性化等に貢献する公共交通となっている
生活を支えること以外にも、観光、産業、都市の発展に必要な様々な移動への対応や、世界的にも求められている低炭素社会の実現に貢献できる公共交通でなければなりません。	

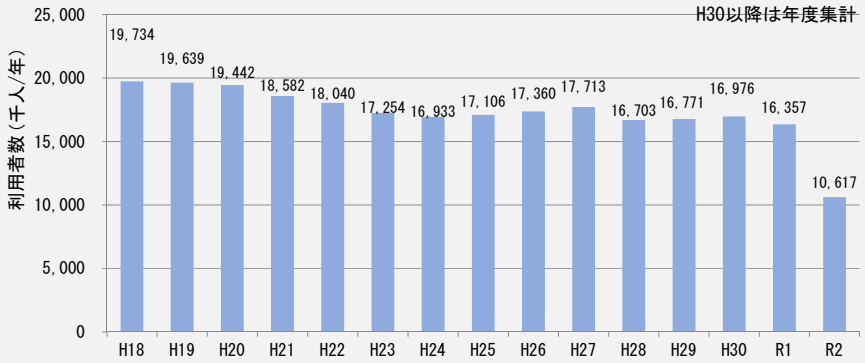
目指す姿	課　題	課題解決の方策
各種の公共交通が持続可能な運行形態となっている	●利用率の悪化 ●運転手不足の深刻化 ●需要と供給のアンバランス（特に都心部が供給過多） ●ピーク時とそれ以外の利用者数の差	①既存路線の効率化・見直し
拠点間の移動を支えるサービスレベルが保たれている	●移動に長時間を要する地区の存在 ●減便や路線廃止の可能性増大	①既存路線の効率化・見直し
地域内の移動手段が確保されている	●公共交通が利用しにくい地域の存在 ●減便や路線廃止の可能性増大 ●収支のアンバランス	②公共交通サービスの向上
都市の活性化に貢献する運行形態となっている	●大型事業で人の移動に変化 ●路線バスは観光客にとってわかりづらい	②公共交通サービスの向上

●公共交通機関の利用状況は減少傾向。

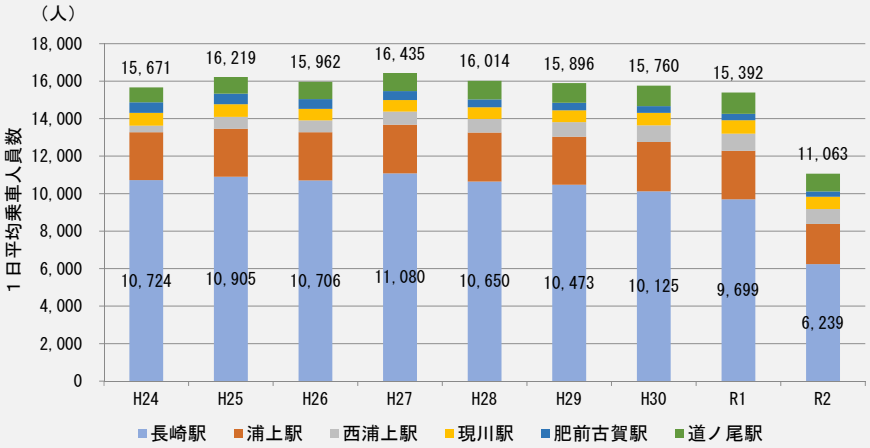
○公共交通機関の利用状況（長崎市統計年鑑）



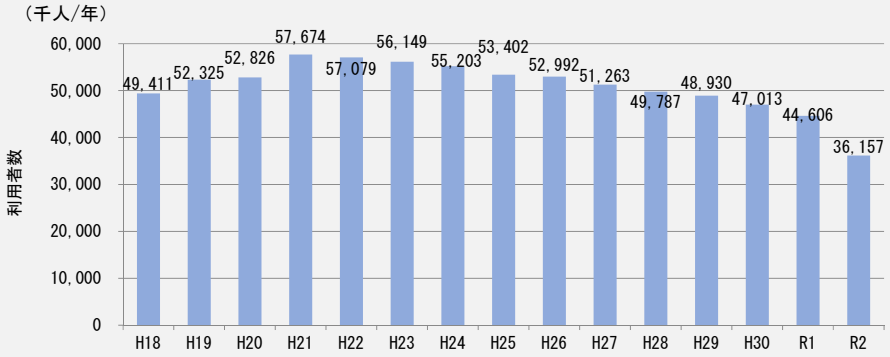
○路面電車の利用状況（長崎市統計年鑑）



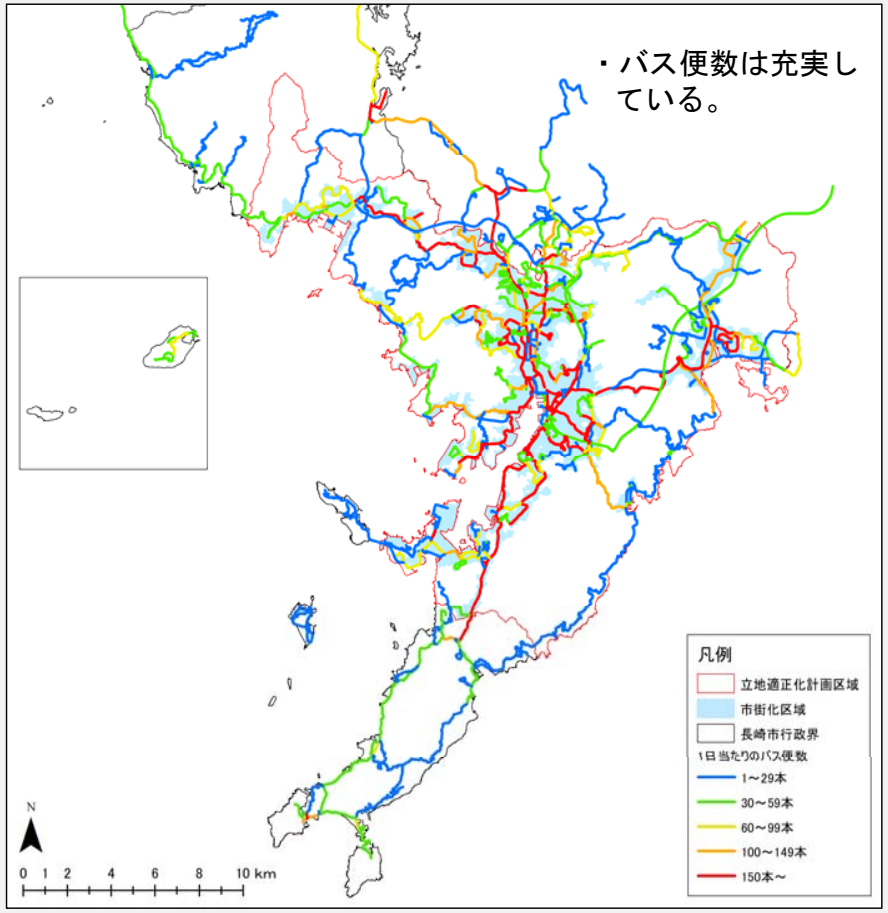
○鉄道の利用状況（長崎市統計年鑑）



○路線バスの利用状況（長崎市統計年鑑）



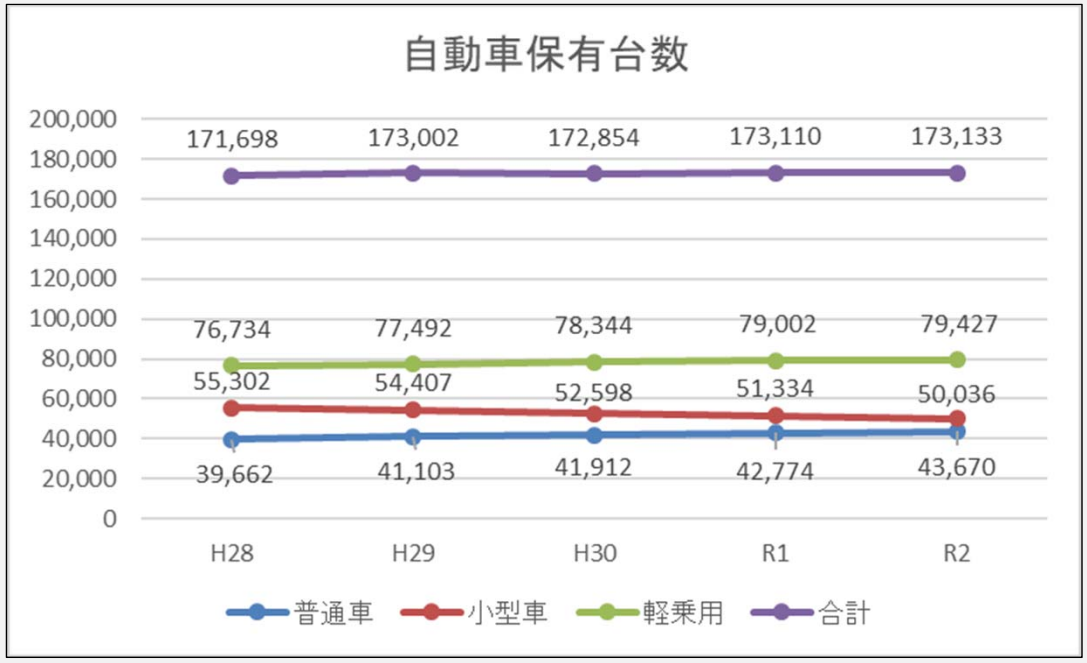
○路線バスの便数（長崎市作成資料_R4.4時点）



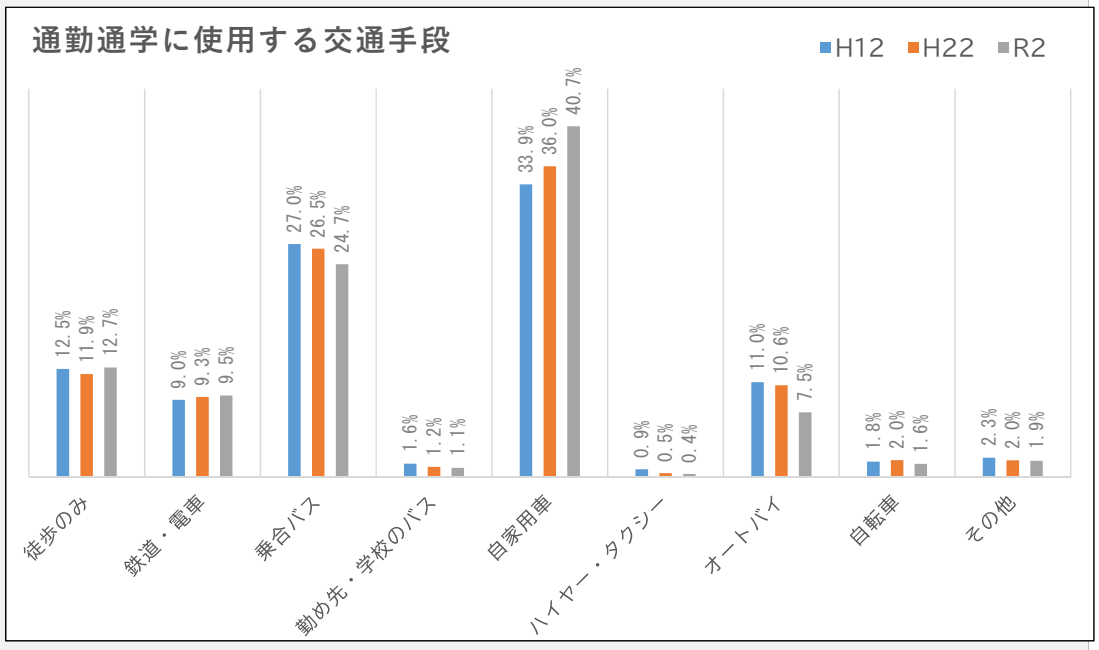
・公共交通機関は充実しているが、利用者は減少傾向。

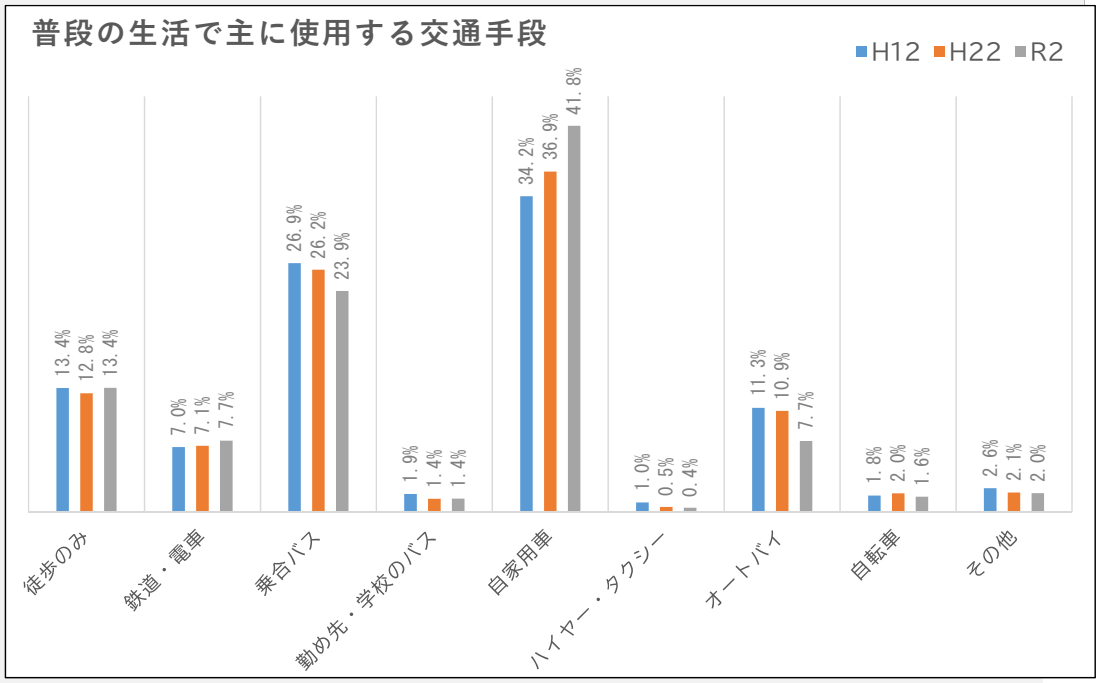
●自動車保有台数は横ばい傾向。移動手段の分担率は、自動車は増加、公共交通は減少傾向。

○長崎市の自動車保有台数（長崎市統計年鑑より抜粋）



○交通分担率（国勢調査）





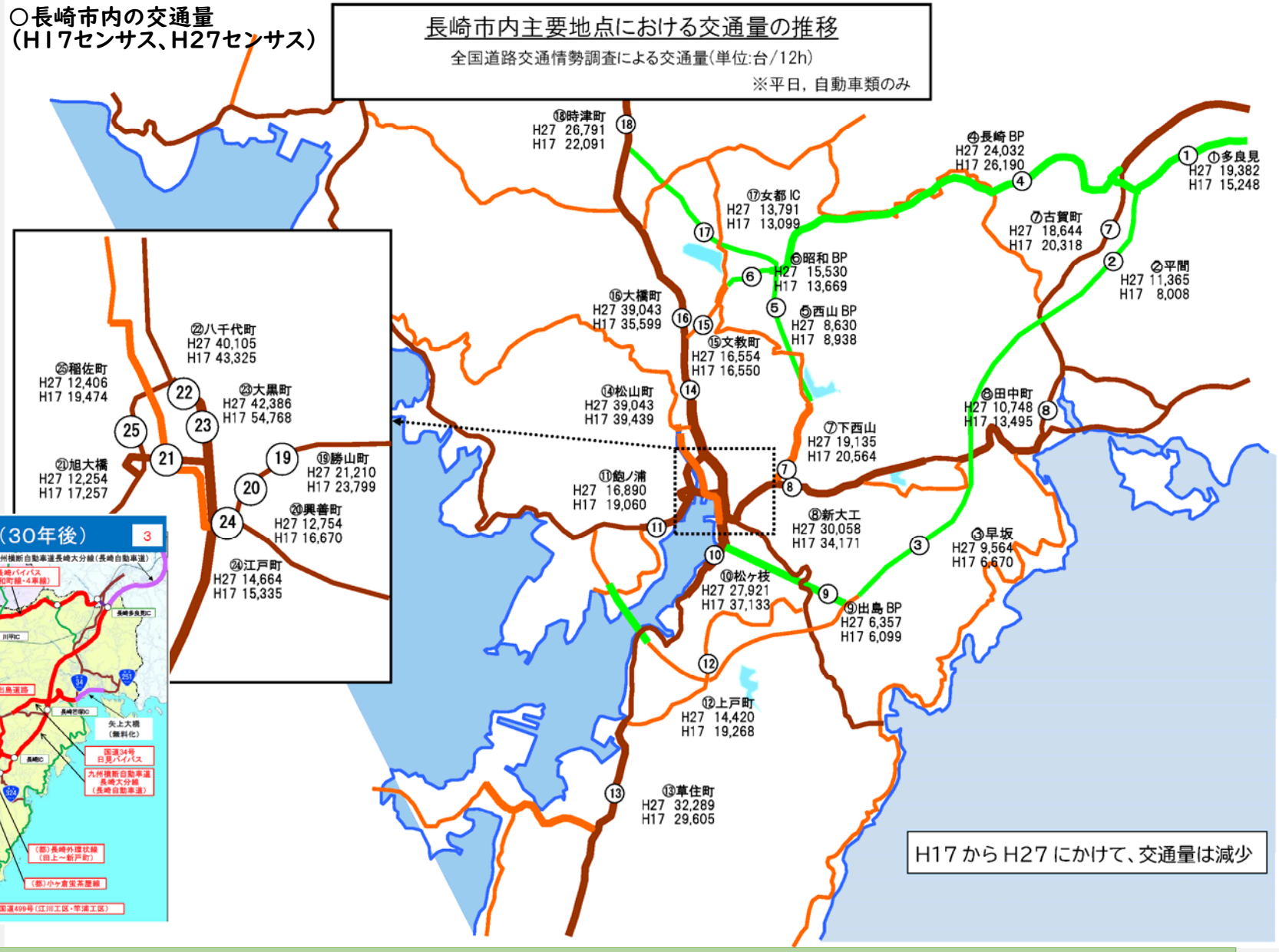
・自動車保有台数は、これまでは増加していたが、平成２９年頃から横ばい傾向。

・移動手段は、公共交通は減少傾向、自家用車は増加傾向。

●都心部の交通量はH17年に比べて減少。周辺の交通量は増加している地域もある。

・中心部の交通量は全体的に減少
・郊外部は増加している箇所もあることから、幹線道路の整備や、車ニーズの変化、市全体の人口減少等が影響していると考えられる。

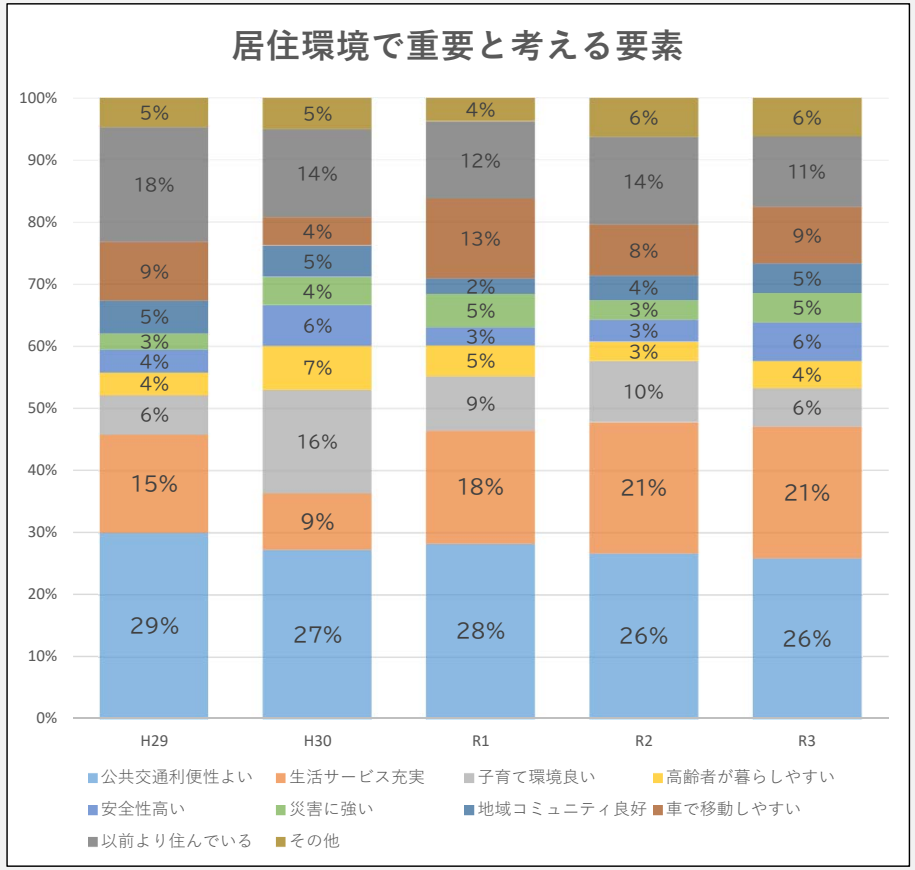
○長崎市内の交通量
（H17センサス、H27センサス）

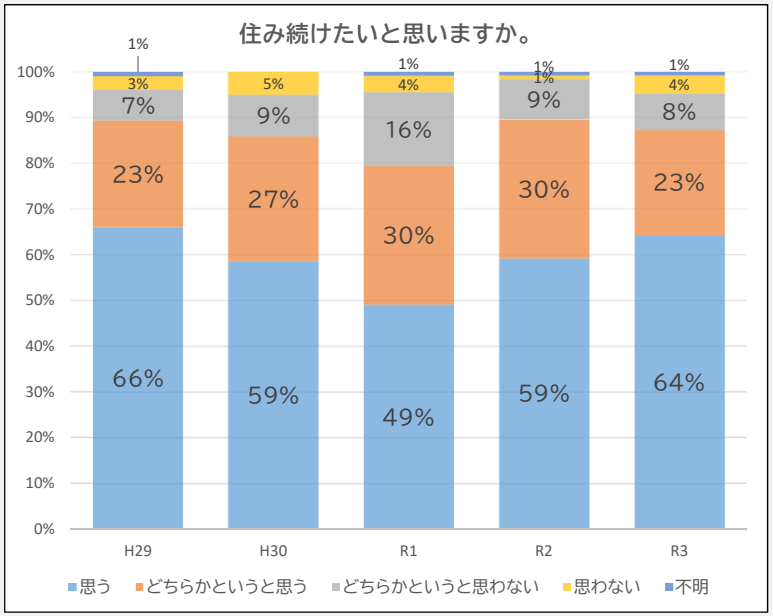


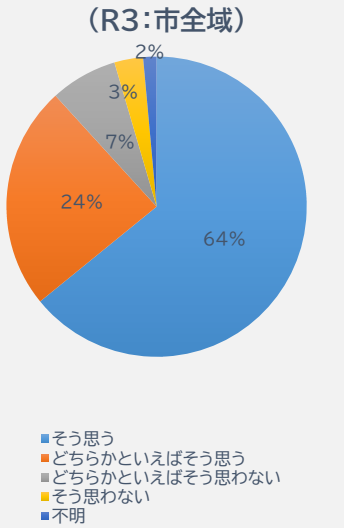
・中心部の低未利用地（コインパーキング等）は、自動車分担率の増加や一時的な土地利用としての増加が考えられる。
・CO2排出量の抑制も含めて、自動車から他の交通手段への転換を図っていく必要があるため、都心部の歩行環境や公共交通利用環境を向上させることで、転換を図っていきたい。

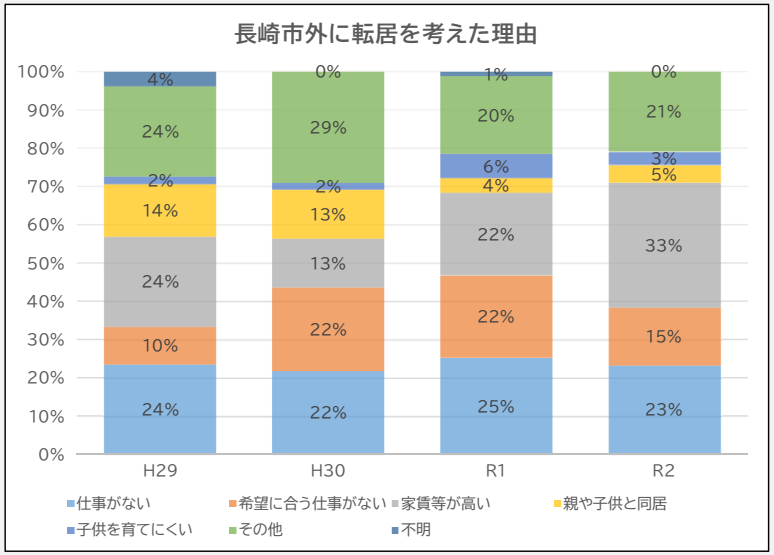
●中央東部地区（都心部を含む区域）に住む人は、公共交通、生活サービス等の利便性を求める割合が高く、現在住まれている人は、その大半が住み続けたいと感じている。

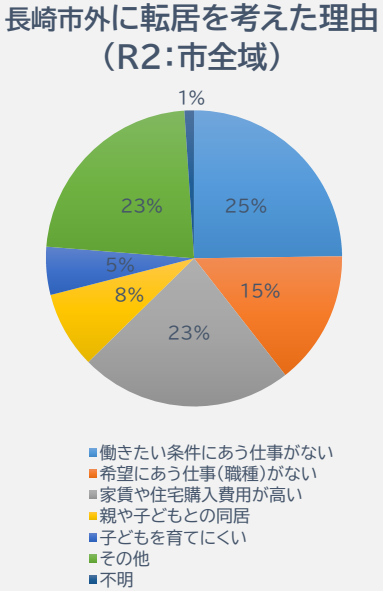
○市民意識調査結果（中央東部地区より）



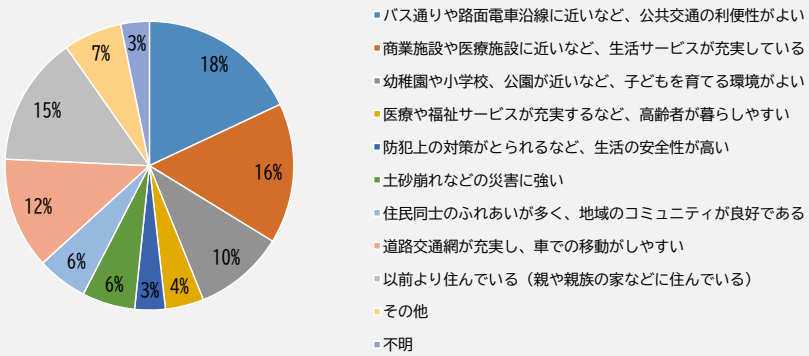








○(参考)R3市民意識調査結果:居住環境で重要と考える要素(市全域)



・中心部に住まれる方は利便性を重視

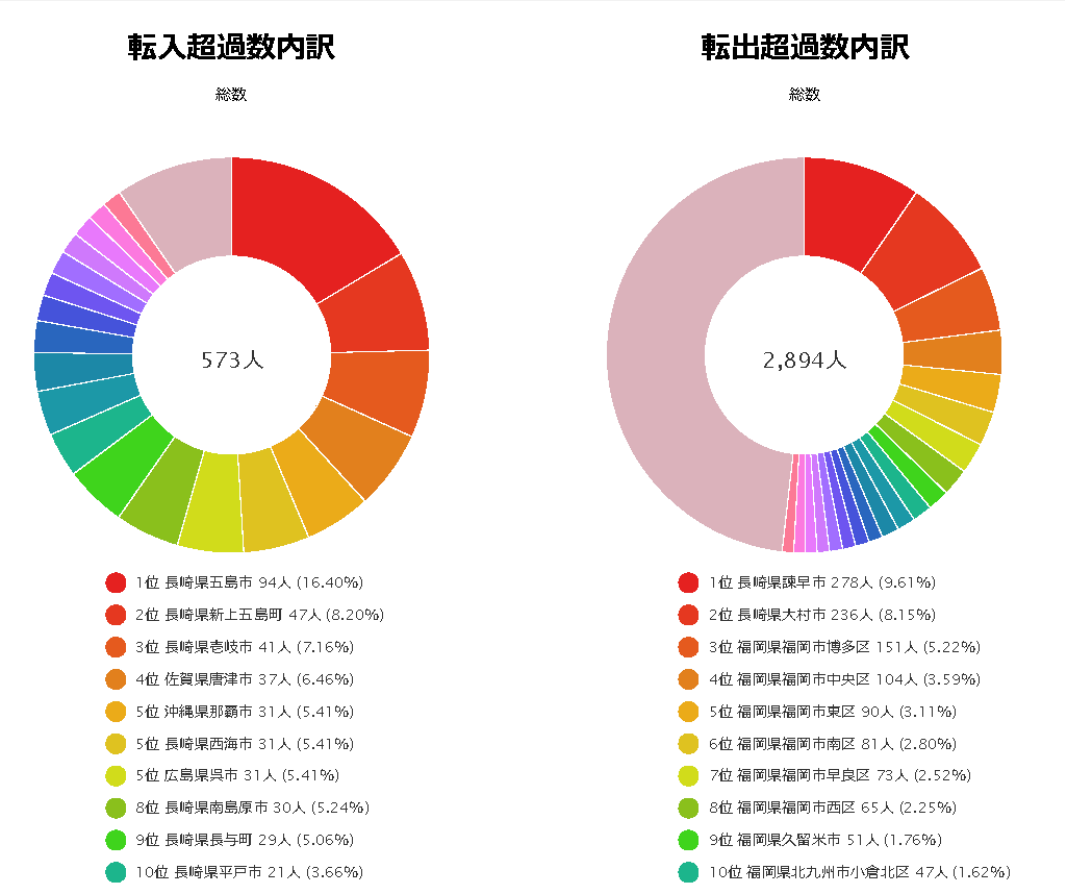
・住み続けたいと思う人の割合は８～９割と高く、比較的満足されている。

・市外に転居を考えたことがある人のうち、その理由は、家賃、仕事が過半を超える。

●定住人口は、近隣市町への転出超過が多い
●昼間人口は、近隣市町からの滞在人口（通勤通学者等）が多い（R元年昼夜率1.09程度）

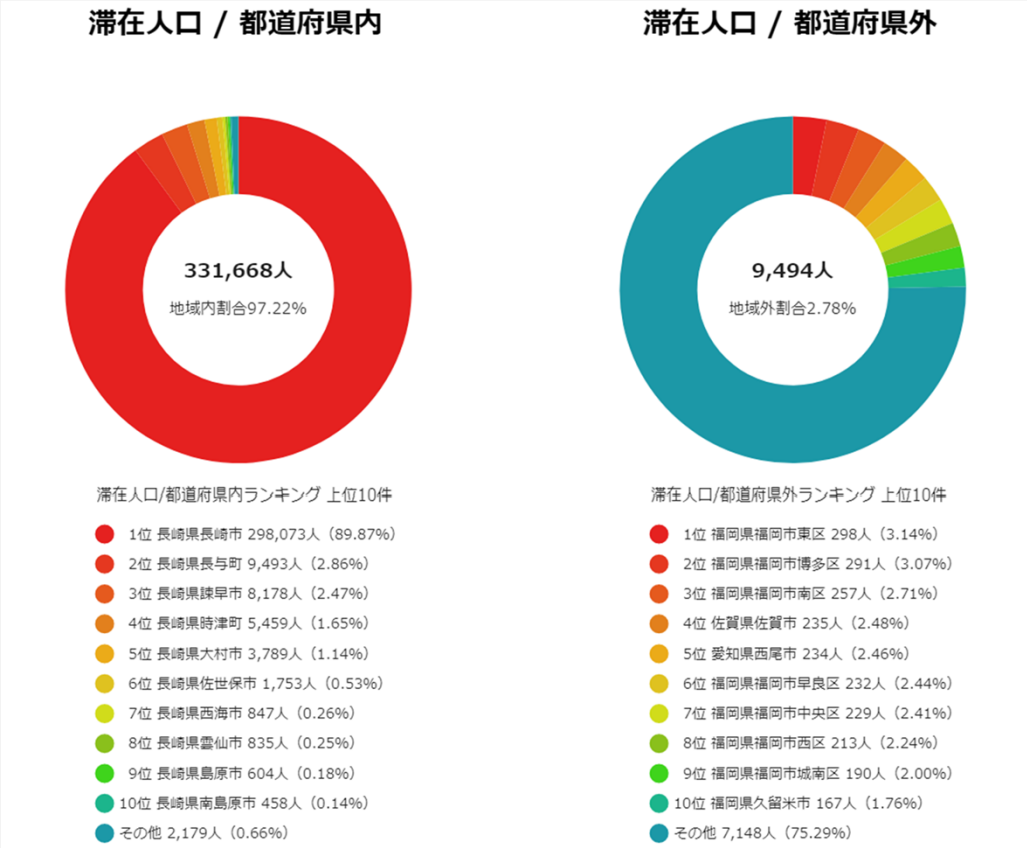
○転入転出超過人口の地域別内訳(2021年)
（RESAS - 地域経済分析システム）

※転入超過＝転入数－転出数　が＋となった地域
　転出超過＝転出数－転入数　が＋となった地域



○R元年6月の14時に、長崎市に滞在していた人口の地域別構成
（平日の日当たり平均）　（RESAS - 地域経済分析システム）

滞在人口の地域別構成割合



2019年6月 平日 14時

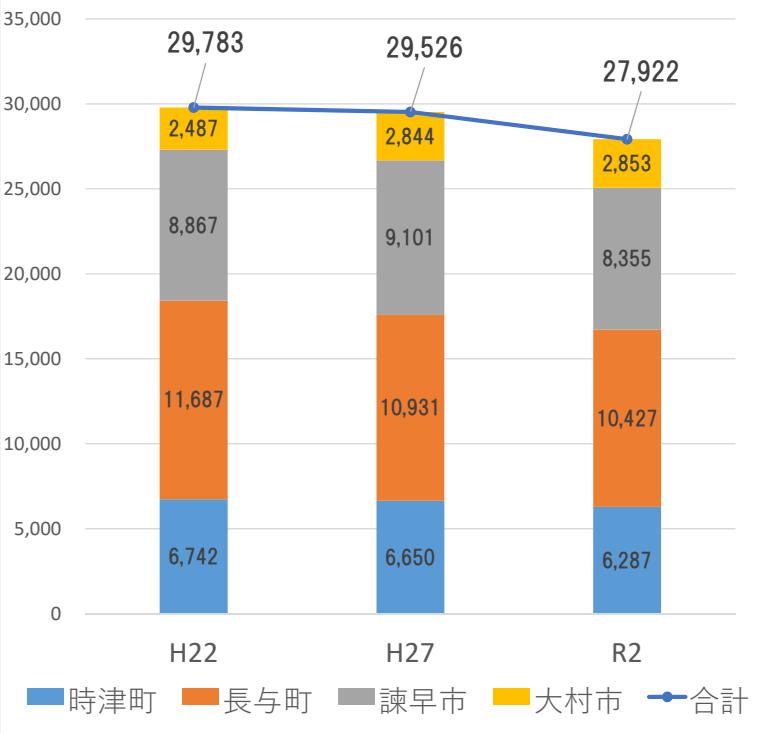
総数 総数（15歳以上80歳未満）

滞在人口合計：341,162人（滞在人口率：1.09倍）
（国勢調査人口：312,219人）

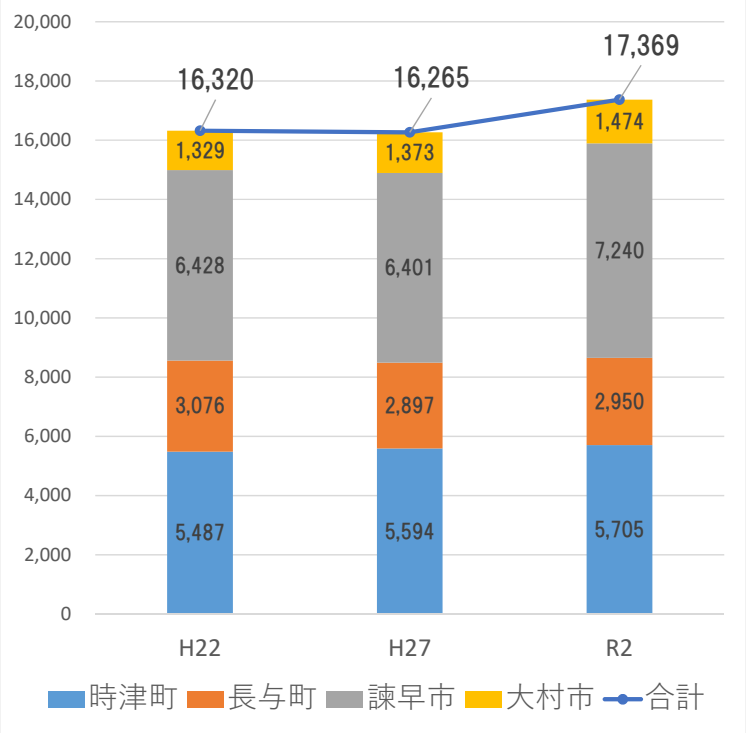
・長崎市からの転出超過は、諫早市、大村市が多く、高い家賃等で転出している可能性がある。
・滞在人口を見ると、近隣市町からの通勤通学が多く、昼夜率は１を超えている。

●近隣市町からの通勤通学者数はやや減少、近隣市町への通勤通学はやや増加傾向

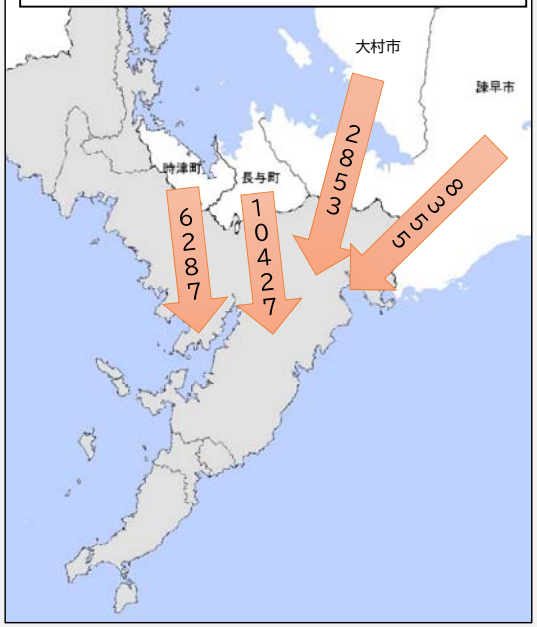
○近隣市町から長崎市への通勤・通学者数（国勢調査）



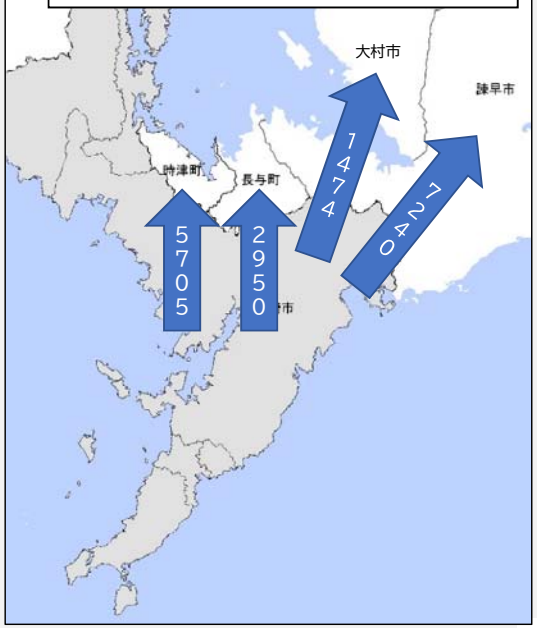
○近隣市町への長崎市からの通勤・通学者数（国勢調査）



R2長崎市への通勤通学



R2近隣市町への通勤通学



・周辺市町から通勤通学してくる方は約３万人であり、やや減少傾向。
・周辺市町へ通勤通学する方は約１．７万人であり、やや増加傾向。
⇒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。

・若い世代の転出超過が進む中で、定住人口対策については、立地適正化計画や、まち・ひと・しごと創生総合戦略、住みよかプロジェクト等を行っており、本構想においても、必要な都市基盤や仕組みづくりについて、関連計画も踏まえたまちづくりの指針を示す。

・昼間人口や関係人口の増加について、職住近接した土地利用施策や地域の魅力を活かしたまちづくりなど、長崎市が持つ魅力を活かした拠点となるまちづくりを進めていく。