

地域再生計画

1 地域再生計画の名称

交通ネットワーク整備を中心とした交流の活性化計画

2 地域再生計画の作成主体の名称

長崎県及び長崎市

3 地域再生計画の区域

長崎市の全域

4 地域再生計画の目標

4-1 地域の現況

本市は、九州の西端、長崎県の南部に位置し、長崎半島から西彼杵半島の一部を占めている。

市域の大半は標高3～400メートル程度の山系によって占められ、中央部には長崎港を深く抱え込んでいる。

平地部分は長崎港周辺部と都心部を流下する中島川及び北部市街地を貫流する浦上川、そして東部地区の八郎川などの河川沿いのわずかな平坦地を中心に市街地が広がり本市の大きな特性となっている。

中心市街地は、長崎港を中心とする南北に細長い平坦部に発達し、商業・業務機能及び人口が集中している。また、平坦部分からこれに連なる山々の斜面や谷あいに、高いところでは標高200メートルを超えるところも市街地が形成されている。

本市の人口は平成27年に429,508人であったが、令和元年の推計人口は、411,421人になり、また、特に、令和元年の「住民基本台帳人口移動報告」における日本人の転出超過数は、2,772人と2年連続で全国一位となるなど、人口減少問題は市政の最重要課題となっている。

一方、現在の長崎市は、令和4年度に「九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）」が暫定開業予定である。それに合わせて、JR長崎駅も新しい形に生まれ変わり、長崎駅周辺においても土地区画整理事業が進められており、交流と賑わいのある新しい長崎の玄関口の整備が進められている。

また、交流人口拡大により地域の活性化を図るため、新長崎駅西口には国内外からの集客が見込めるMICE施設と有力外資系ホテル等の整備を進めており、MICE施設「出島メッセ長崎」は令和3年11月の開業予定である。

さらに、浦上駅付近では民間主導の地方創生の動きとして、サッカースタジアムを中心とした大型複合施設を整備する「長崎スタジアムシティプロジェクト」も始動するなど、交流を支える「まちの形」が100年に一度の規模で変わる大転換期を迎えている。

4－2 地域の課題

人口減少の課題

本市では、平成28年3月に策定した第1期長崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略において、長崎市の強みである有形・無形の地域資源を活かし、観光をはじめとした「人」の交流によって経済の活性化を図る特定戦略「交流の産業化による長崎創生」によって、地方創生を推進するとともに、少子化と若年層の転出超過に起因する人口減少対策にあたっては、「結婚や出産を望む市民の希望実現につながる環境をつくる」、「若者が長崎に定着できる環境をつくる」という視点のもと、4つの目標を定めて取組みを進めてきた。

しかしながら、「4-1 地域の現況」においても言及したとおり、本市の人口は平成27年に429,508人であったが、令和元年の推計人口は411,421人になり、また、特に令和元年の「住民基本台帳人口移動報告」における日本人の転出超過数は、2,772人と2年連続で全国一位となるなど、人口減少問題は市政の最重要課題となっている。

このため、若い世代の転入者数の減少を主な要因とする転出超過の拡大及び若い世代の減少に伴う出生数の減少により、人口減少に歯止めがかかっていない状況にあることから、令和2年3月に改訂した第2期長崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略においては、「若い世代に選ばれる魅力的なまち」の実現に向けた施策の重点化を図り、人口の減り方を抑制する施策や人口が減っても暮らしやすいまちの実現に向けた施策に取り組むとともに、引き続き、定住人口減少による消費縮小を補うため、交流人口を拡大する施策に取り組む必要がある。

交通ネットワークの課題

本市の幹線道路は都心部に路線が集中する一点集中型の道路網となっており、環状線や副線もなく、交通量は飽和状態に達しており、交通渋滞を引き起こす要因となっている。

特に、長崎市東部地区の主要幹線道路（国道34号）においては日常的に交通渋滞が発生し、また、交通事故等が発生した際には周辺道路を含め長時間の渋滞が発生するなど、市民生活における利便性や緊急、災害時における輸送等の面で不十分な交通体系であり、今後の地域の健全な発展に支障となっている。

また、本市特有の斜面市街地には坂道や階段道が多く、幅員4.5m未満の道路が5割を超えるなど、市民生活における利便、防災の面で必ずしも十分ではない状況であるため、それらの脆弱な道路体系をネットワークの観点から強化する意味からも、主要幹線道路へのアクセス難を解消する必要がある。

林業の課題

森林には、林産物の供給のほか、水源かん養、山地災害の防止、地球温暖化防止などの多面的機能を有しているが、近年は木材価格の低迷により林業事業の採算性が悪化し、林業経営意欲の低下、林業就業者の高齢化、後継者不足などによって、手入れ不足の森林が増加しており、森林の持つ多面的な機能が低下している状況で

ある。

一方、平成31年4月1日に森林経営管理法が施行され、森林所有者の適切な経営や管理の責務を明確化するとともに、市町村は経営や管理を行っていない森林所有者に対し、経営管理が行われるよう努めることとされている。

4－3 計画の目標

こうした状況を踏まえ、本市においては、令和2年3月に策定した第2期長崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略において4つの目標を定めたうち、「経済を強くし、新しいひとの流れをつくる」、「『まちの形』と『まちを支えるしくみ』をつくる」という目標の中で、「地域再生計画」（以下「本計画」という。）に基づき、市道と林道を一体的に整備することにより、都市部通過交通の削減及び都市部へのアクセス向上による安全で効率的な輸送体系を実現するとともに、林産物の搬出と森林施策の更なる向上を図り、産業及び地域の活性化を目指すものである。

併せて、地方創生推進交付金（ポスト・コロナを見据えた「観光のまちナガサキ」の収益力・レジリエンス強化プロジェクト）により、交流人口拡大によって、「稼ぐ仕組みをつくる」、「経済効果を高める」、及び「リスクに備え安定性を高める」事業を同時展開しており、道整備推進交付金事業によって都市部通過交通の削減及び都市部へのアクセス向上を図ることで、その効果の全市的波及が期待でき、地域全体としての活性化をめざすものである。

（目標1） コンパクトな都市づくりと周辺等の交通ネットワークの形成

総人口に対するDID人口の割合

73.1%（令和2年度）→73.1%（令和7年度）

（目標2） 農林水産業の活性化

認定新規就農者数（累計）

26人（令和元年度）→58人（令和7年度）

長崎市産材生産量（累計）

6,810 m³（令和元年度）→46,854 m³（令和7年度）

5 地域再生を図るために行う事業

5－1 全体の概要

滑石の大型団地へと通じ、救急医療施設「虹が丘病院」がある市道「岩屋町滑石線」と市道「油木町西町線」を接続する市道「虹が丘町西町1号線」を整備することにより、都市部通過交通の削減及び長崎市北部地区から都市部へのアクセス向上を図り、長崎市北部地区の安全で効率的な輸送体系を実現する。

令和4年度を目標に全天候型こども遊戯施設を新たに整備する市のレクリエーション施設「あぐりの丘」や、あぐりの丘に接続する宿泊施設「長崎あぐりの丘高原ホテル」と相川地区の国道202号を接続する「市道相川町四杖町1号線ほか4線」を整備することにより、市民の同施設へのアクセス向上を図るとともに、長崎

市西部地区における交通ネットワークの整備を図る。

「都市計画道路東長崎縦貫線」を整備することにより、長崎市から諫早市までの交通ネットワークを整備し、「長崎自動車道長崎多良見インター」、救急医療施設「日赤長崎原爆諫早病院」及び「株長崎木材市場」へのアクセス向上を図る。

「都市計画道路つづじが丘西線」及び「都市計画道路古賀駅前線」を整備することで、国道34号、東長崎縦貫線、JR肥前古賀駅及び長崎バイパス古賀市布インターへのアクセスの向上を図ることにより、JRなどの公共交通機関を含む複数の交通手段の利用を促進し、公共市道による生活路線を維持するとともに、国道34号の渋滞緩和、災害時の救援活動等の円滑化も含め、安全で効率的かつ安定的な輸送体系を実現する。

林業については、経営や管理が行われていない森林について、適切な管理が必要な森林の抽出や整備の優先度などを検討しながら、森林所有者へ意向調査を実施するなど森林の整備促進を図ることに加えて、林産物の搬出及び森林施策の向上により地域の活性化を図るため、宮摺町と大崎町を接続し、地域林道の骨格となる林道「内藪線」の整備を行う。

この交通ネットワークは、慢性的に渋滞している本市の一点集中型の交通体系を分散化させ、充実した交通ネットワークの形成を図るとともに、切り出し木材を林道から市道を経由して木材市場へ運搬する交通ネットワークともなり、林業の活性化が図られるものである。

地方創生推進交付金（ポスト・コロナを見据えた「観光のまちナガサキ」の収益力・レジリエンス強化プロジェクト）を活用し、「稼ぐ仕組み」が醸成され、「経済効果」と「リスクに備えた安定性」が高まり、さらなる経済の活性化が図られ、本計画に基づく事業と併せた相乗効果により、さらに交通ネットワークの利便性が向上し、その結果、長崎市の定住人口の増加といった政策効果を高めることが期待できる。

5－2 第5章の特別の措置を適用して行う事業

（1）地方創生道整備推進交付金【A3008】

対象となる施設は以下のとおりで、事業開始に係る手続き等を完了している。

なお、整備箇所等については、別添の整備箇所を示した図面による。

市道：

- ・市道虹が丘町西町1号線（平成9年3月26日市道認定）
- ・市道相川町四杖町1号線（平成8年3月26日市道認定）
- ・市道四杖町9号線（令和4年11月7日市道認定）
- ・市道四杖町3号線（昭和62年2月2日市道認定）
- ・市道四杖町4号線（昭和62年2月2日市道認定）
- ・市道園田町牧野町線（昭和62年2月2日市道認定）
- ・市道東町76号線（平成28年7月13日市道認定）

- ・市道田中町中里町線（昭和62年2月2日市道認定）
- ・市道松原町古賀町2号線（令和3年2月市道認定）
- ・市道松原町線（昭和62年2月2日市道認定）
- ・市道松原町4号線（昭和62年2月2日市道認定）
- ・市道古賀町32号線（令和3年2月市道認定）
- ・市道古賀町線（昭和62年2月2日市道認定）

※市道相川町四杖町1号線、市道四杖町9号線、四杖町3号線、四杖町4号線及び園田町牧野町線を「市道相川町四杖町1号線ほか4線」として、市道東町76号線及び市道田中町中里町線を「都市計画道路東長崎縦貫線（2工区）」として、市道田中町中里町線を「都市計画道路東長崎縦貫線（3～4工区）」として、市道松原町古賀町2号線、市道松原町線及び市道松原町4号線を「都市計画道路古賀駅前線」として、市道古賀町32号線及び市道古賀町線を「都市計画道路つつじが丘西線」としてそれぞれ整備する。

林道：

- ・林道内藪線（平成29年3月30日に長崎市森林整備計画に掲載）

[施設の種類、事業主体]

- ・市道 長崎市
- ・林道 長崎市

[事業区域]

- ・長崎市

[事業期間]

- ・市道 令和3年度～令和7年度
- ・林道 令和3年度～令和5年度

[整備量及び事業費]

- ・市道 7.59km、林道 0.51km
- ・総事業費 8,977,024千円（うち交付金 4,486,862千円）
 (内訳) 市道 8,944,024千円（うち交付金 4,472,012千円）
 林道 33,000千円（うち交付金 14,850千円）

[事業の実施状況に関する客観的な指標及び評価の方法]

(令和/年度)	基準年 (R2)	R3	R4	R5	R6	R7
(目標1) コンパクトな都市づくりと周辺等の交通ネットワ						

一ヶの形成						
県立長崎北高校～市道岩屋町滑石線	25分	21分	17分	13分	9分	5分
西町～救急医療施設	30分	26分	22分	18分	14分	10分
国道202号～市のレクリエーション施設	16分	15分	14分	13分	12分	11分
東町～救急医療施設	26分	25分	24分	23分	22分	18分
(目標2) 農林水産業の活性化						
林道内藪線～木材市場	44分	42分	40分			
長崎市産材生産量（累計）（基準年R1）	6,810 m ³	20,158 m ³	26,832 m ³	33,506 m ³	40,180 m ³	46,854 m ³

毎年度終了後に長崎市の職員が必要な調査等を行い、速やかに状況を把握する。

[事業が先導的なものであると認められる理由]

(政策間連携)

市道及び林道を一体的に整備することにより、林業地域から林産物（間伐材等）を輸送する際に最大12分の時間短縮を見込まれる区間が整備できることから、個別に整備するのに比べて、効率的かつ効果的な施設配置が可能となり、都市部通過交通の削減及び都市部へのアクセス向上や林業の活性化といった地域再生の目標達成が期待できるという点で、地方創生推進交付金（3整備事業）の特徴である2以上の施設整備を総合的に行うこと、また複数年度の計画認定が行われることが長崎市のニーズと合致していた。

具体的には、林道内藪線を整備することにより、大型車両の搬入・搬出が可能となり、関連事業である山林整備事業などといった林業の活発化が期待されている。さらに、林道内藪線周辺から切り出された間伐材を木材市場まで輸送するため、国道34号に加え、東長崎縦貫線を整備して併用することにより、国道34号の渋滞緩和につながり、時間短縮を図ることができるとともに、長崎いこいの里の里山再生地域や森林地域で行っている自然活動についても、市道虹が丘町西町1号線、市道相川町四杖町1号線を利用することで、更なる活動促進を図ることが期待される。また、令和4年度を目標に新たに整備する全天候型こども遊戯施設へのアクセス向上による利用促進を図ることも期待されている。

このことから、市道、林道を一体的に整備することにより、事業実施の効率性、有効性が高いとして、先導的な事業となっている。

市道（虹が丘町西町1号線、相川町四杖町1号線、都市計画道路東長崎縦貫線、都市計画道路つつじが丘西線、都市計画道路古賀駅前線）、林道（内藪線）の整備は、長崎市国土強靭化地域計画に明記された事業である。

5－3 その他の事業

地域再生法による特別の措置を活用するほか、「交通ネットワーク整備を中心と

した交流の活性化計画」を達成するため、以下の事業を総合的かつ一体的に行うものとする。

5－3－1 地域再生基本方針に基づく支援措置

該当無し

5－3－2 支援措置によらない独自の取組

(1) 山林整備事業

内 容 森林資源の有効活用と公益的機能の充実を図るため、造林事業及び作業道の開設等を実施する。（農林水産省支援事業）

事業主体 長崎市

事業期間 平成 24 年度～令和 7 年度

(2) 間伐材活用促進事業

内 容 市有林の森林施業で発生する間伐材を利用した木製品の製作及び公共施設等への無償配布を行い、幅広い活用を図るとともに地域資材の PR 及び森林資源の有効活用を図る。（単独・県支援事業）

事業主体 長崎市

事業期間 平成 14 年度～令和 7 年度

(3) ながさき森林づくり担い手対策事業

内 容 林業担い手の技術及び技能の向上を図り、並びにその担い手の労働安全衛生及び福利厚生、その他林業後継者に対する対策を講じることにより林業労働力を安定的に確保し、林業の振興を図る。（県支援事業）

事業主体 長崎市

事業期間 平成 13 年度～令和 7 年度

(4) 社会資本整備総合交付金事業

内 容 市街地整備の一環として整備を行い、生活道路としての利便性の向上、防災等住環境の向上を資するとともに、主要道路の交通混雑の緩衝を図る。

事業主体 長崎市

事業期間 平成 9 年度～令和 7 年度

(5) 地方創生推進交付金（ポスト・コロナを見据えた「観光のまちナガサキ」の収益力・レジリエンス強化プロジェクト）

内 容 交流人口によって、「稼ぐ仕組みをつくる」、「経済効果を高める」、及び「リスクに備え安定性を高める」により、さらなる経

済の活性化が図られる
実施主体 長崎市、長崎国際観光コンベンション協会
実施期間 令和2年9月～令和5年3月

6 計画期間

令和3年度～令和7年度

7 目標の達成状況に係る評価に関する事項

7-1 目標の達成状況に係る評価の手法

4に示す地域再生計画の目標については、長崎市において計画期間終了後に必要な調査を行い、状況を把握するとともに、達成状況の評価、改善すべき事項の検討等を行うこととする。

7-2 目標の達成状況に係る評価の時期及び評価を行う内容

(令和/年度)	基準年度	令和5年度 (中間年度)	令和7年度 (最終年度)
(目標1) コンパクトな都市づくりと周辺等の交通ネットワークの形成 総人口に対するDID人口の割合	令和2年度 73.1%	73.1%	73.1%
(目標2) 農林水産業の活性化 認定新規就農者数（累計） 長崎市産材生産量（累計）	令和元年度 26人 6,810m ³	48人 33,506m ³	58人 46,854m ³

(指標とする数値の収集方法)

項目	収集方法
総人口に対するDID人口の割合	国勢調査に定められたDID地区内に居住する人口の割合より
認定新規就農者数（累計）	長崎市が認定する認定新規就農者の実績より
長崎市産材生産量（累計）	林業関係団体への聞き取り調査により把握する。

・目標の達成状況以外の評価を行う内容

1. 事業の進捗状況
2. 総合的な評価や今後の方針

7-3 目標の達成状況に係る評価の公表の手法

4に示す地域再生計画の目標については、中間評価及び事後評価の内容を、速やかにインターネット（長崎市のホームページ）の利用により公表する