

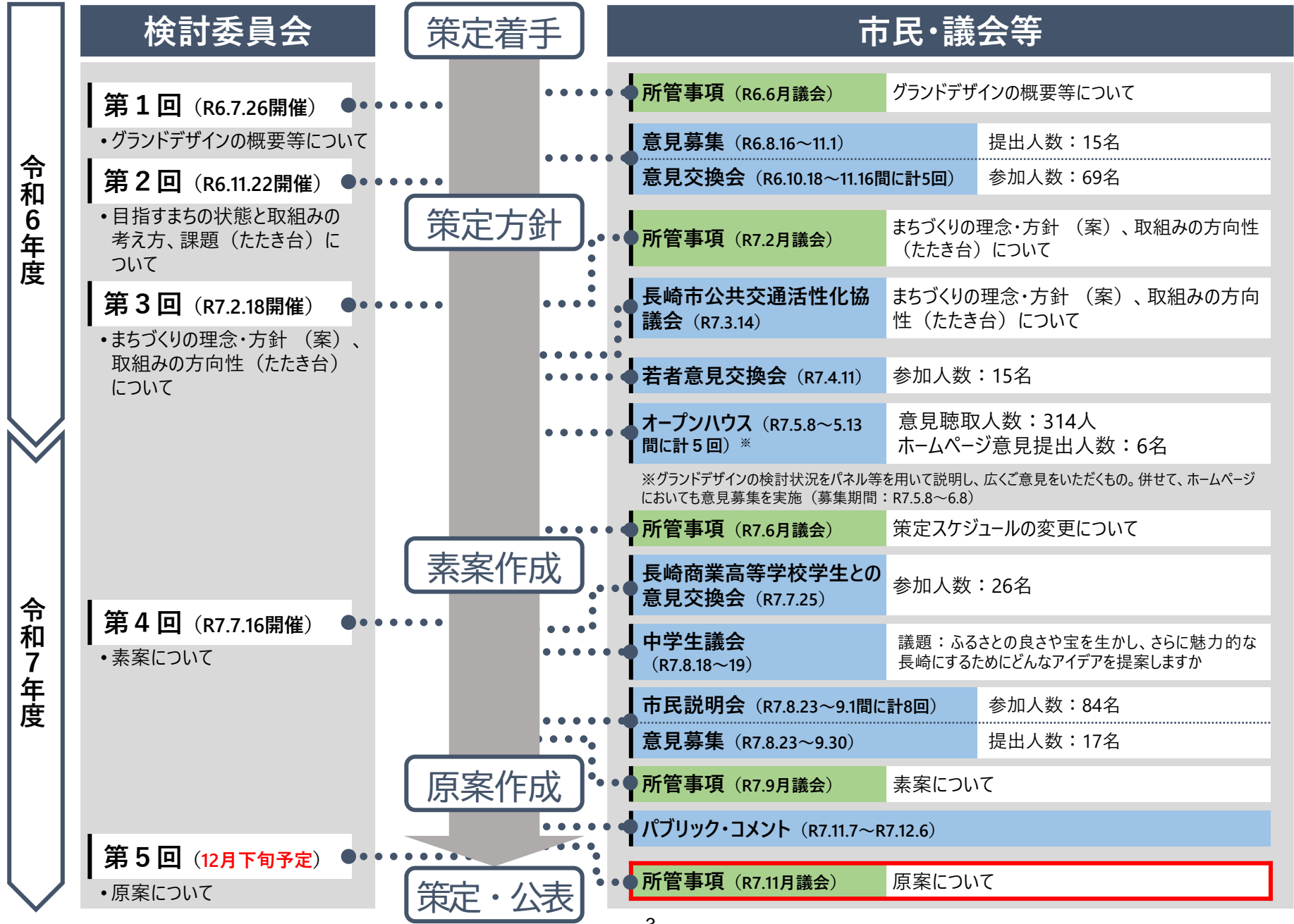
所管事項調査に関する資料

| 目次                                 | ページ   |
|------------------------------------|-------|
| 1 長崎まちづくりのランドデザイン2050（原案）について…     | 2～46  |
| 別冊「長崎まちづくりのランドデザイン2050」資料・データ集（原案） |       |
| 2 長崎市地域公共交通計画の改訂について ……………         | 47～67 |

まちづくり部  
令和7年11月

# 1 長崎まちづくりのグランドデザイン2050(原案)について

# 1 これまでの検討経過



# 【参考】グランドデザインの目的

## ➤ 背景

- 人口減少対策は喫緊の課題であり、経済再生・少子化対策・新市役所創造プロジェクトに取り組むなか、まちづくりの分野からも、経済再生と定住促進を後押しする取り組みが必要。
- そのうえでは、100年に一度のまちづくりにより生まれた新たなまちの基盤のポテンシャルを最大限に活用し、新たな魅力とこれまで培ってきた魅力の融合による新たな価値の創出が重要。
- 併せて、これらの取り組みを強力に推進するためには、官民がベクトルを合わせて取り組みを進めることが重要。

## 長崎まちづくりのグランドデザイン

### ➤ 位置付け

経済再生・定住促進をまちづくり分野から後押しするため、道路・交通・土地利用といった「基盤づくり」と、まちの質を高めるための「仕組みづくり」を柱とし長期的なまちづくりの方向性を示す、多様な関係者が取り組みのベクトルを合わせるための羅針盤

### ➤ 役割

- 経済再生・定住促進につながるまちづくりの方向性を、体系的に整理し、かつ、空間に落とし込むなど、わかりやすい形で多様な関係者と共有
- 基盤・仕組みづくりや民間投資の喚起など、経済再生・定住促進を官民が連携しながら強力に推進



【参考】グランドデザインの目的

経済再生

定住促進

基盤づくり

- 魅力ある拠点形成のための「土地利用」
- 拠点をつなげる「道路」「公共交通」など

仕組みづくり

- 多様な主体が緊密に連携した「体制づくり」
- 民の力や最新技術を取り入れ都市の効用を最大化するための「手法」など

コンパクト＋ネットワーク

【参考】長崎都心まちづくり構想

| (1) 基盤づくり  | (2) 仕組みづくり   |
|--|--|
| <p>ア 回遊性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"><li>歩行者動線の整備・明確化</li><li>公共交通等による回遊性の向上</li><li>広域ネットワークとの接続強化</li></ul>  <p>ウォーカブルな空間<br/>(出典：国土交通省HP)</p>   | <p>エ 都市基盤を活用する体制づくり</p> <ul style="list-style-type: none"><li>プレイヤーが生まれ活動しやすい仕組みづくり</li><li>産学官の緊密な連携</li></ul> <div></div> <p>学生主体の跡地活用検討及び跡地整備（出典：長崎市）<br/>利用者中心の運営体制（出典：国土交通省HP）</p> |
| <p>イ 回遊目的の創造</p> <ul style="list-style-type: none"><li>長崎特有の魅力の目的地化</li><li>公共的空間の目的地化</li></ul> <div></div> <p>歴史的建造物等の活用<br/>(出典：長崎居留地歴まちグランドデザイン)</p>               | <p>オ 先進的なまちづくり施策の意欲的な展開</p> <ul style="list-style-type: none"><li>回遊性向上等に寄与する最新技術の積極的な活用</li><li>先進手法が当たり前となる仕組みづくり</li></ul>  <p>銅座川プロムナードの社会実験（出典：長崎市）</p>  |
| <p>ウ 多様で柔軟な活用ができる土地利用への転換</p> <ul style="list-style-type: none"><li>賑わいと活力の創出に向けた土地利用</li><li>魅力的で安全安心なまち</li><li>フレキシブルな土地利用</li></ul>   <p>フレキシブルな空間（出典：国土交通省HP）</p> |  |

## 2 素案に対する主なご意見(第4回検討委員会、市民説明会・意見募集)

**第4回検討委員会：**(開催日) 令和7年7月16日

**市民説明会：**(開催時期) 令和7年8月23日～9月1日の間で計8回開催

**意見募集** : (募集期間) 令和7年8月23日～9月30日

- 2050年に向けたまちづくりの取組み内容について、長崎の歴史的背景に基づき長崎らしさを反映させるなど、もう少し長崎らしさを打ち出す必要があるように感じた。【検討委員会】
- まちづくりに投じられる予算が圧縮されるなど、危機感を認識できるシナリオを記載し、様々な関係者と連携・協働したまちづくりを展開する必要性がわかるよう記載すべき。【検討委員会】
- 本編にも将来人口推移を記載するなど、長崎市がどのように変わっていくのか分かるようにしてほしい。【市民説明会】
- 取組みの推進に向けた各主体の役割や取組みのポイントなどを、具体的かつ分かりやすく明示してほしい。【検討委員会】
- 市民や民間事業者が、具体的にどのようにまちづくりに取組めばよいかわからない。【市民説明会・意見募集】
- これからのまちづくりを担う世代へのアプローチが大切になるため、人づくりを意識したランドデザインにして欲しい。【検討委員会】
- これからのまちづくりを担う若い世代の意見をしっかりと聞きながら検討や取組みを進める必要がある。【市民説明会】

### 3 学生や20代、30代の方々の主なご意見

#### (1) 意見交換会（令和7年4月11日開催）

| 概 要   | ご意見   |
|---|---|
| 長崎市の問題点や課題、このような過ごし方ができるまちになって欲しい等について意見交換を実施 | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 都心部に、音楽やアートなどを気軽に表現できる場がない。気軽にイベントを開催できる交流スペースがほしい。</li><li>・ 地域拠点・生活地区に、リモートワークできる場所がない。気軽に自然を楽しめる場がほしい</li><li>・ 斜面市街地が若者が来たくなる場所になると良い。支え合いの文化があるまちになってほしい</li></ul> |

#### (2) 長崎商業高等学校学生との意見交換会（令和7年7月25日開催）

| 概 要                     | ご意見   |
|-------------------------|---|
| 将来の理想の過ごし方などについて意見交換を実施 | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 空き家や古民家を活用した過ごし方の提案</li><li>・ ドローンや自動運転、無人店舗などデジタル技術を活用した過ごし方の提案</li><li>・ 周辺部での暮らしや海を活かしたアクティビティなど、自然を感じる過ごし方の提案</li><li>・ 都心部と周辺部間の円滑な移動や移動の快適性に関連する過ごし方の提案</li></ul> |

#### (3) 中学生議会（令和7年8月18、19日開催）

| 概 要  | 各生徒から事前に提出された提案内容   |
|--|---|
| 議題：ふるさとの良さや宝を生かし、さらに魅力的な長崎にするためのアイデアを提案しよう | <ul style="list-style-type: none"><li>・ ソーシャルメディア等による魅力発信やパンフレット作成に関連する提案</li><li>・ 長崎の食や文化を活用したイベント開催に関連する提案</li><li>・ 長崎の魅力を巡るイベント開催に関連する提案</li><li>・ 空き家や廃校活用に関連する提案</li></ul> |

## 4 長崎まちづくりのグランドデザイン2050(原案)

本 編

# 長崎まちづくりのグランドデザイン2050（原案）

～「みらいの長崎」をみんなで作ろう！～



## Index

Chapter 1 長崎まちづくりのグランドデザイン2050について

Chapter 2 みらいの長崎について

Chapter 3 みらいの長崎に向けたまちづくり

Chapter 4 おわりに

# Chapter 1

## 長崎まちづくりのランドデザイン2050について

1

長崎まちづくりのランドデザイン2050について

2

みらいの長崎について

3

みらいの長崎に向けたまちづくり

4

おわりに

## 1-1：私たちが目指す「みらいの長崎」

ここで暮らす人々が生き生きと暮らし、世界の人々を引きつけ、交流が生まれる  
活気と魅力あふれるまち長崎——。

長崎市は、独特な地形と港を通じた国際交流・交易の積み重ねにより、国際色豊かで多様な都市文化を形成してきました。また、被爆の惨禍から復興し、平和都市として国際的な役割を果たすとともに、周辺の町との合併を重ね、豊かな個性を持つ都市として発展を遂げてきました。

これから先も、こうした長崎市ならではの個性を生かし、長崎市でしか感じられない魅力や暮らしを届けていくため、坂と港が織りなす独特の景観や多様な文化が交わる国際性、平和への祈りと希望、豊かな自然と歴史が共存する暮らしなど、**長崎独自の特性や資源を活かしたまちづくり**を進める必要があります。

そして、若い人に選ばれ、子どもたちが健やかに成長でき、すべての人が自分らしい暮らしを選択できる豊かな暮らしを実現するとともに、新たな交流を生み出し経済を支える、**「みらいの長崎」に向けたまちづくり**を進めていきます。

その実現には、市民・事業者・行政など様々な関係者が一体となり、**それぞれの強みや主体性を生かしながら、「オール長崎」でまちづくりに取り組むこと**が不可欠です。

この「長崎まちづくりのグランドデザイン2050」は、みらいの長崎に向けて「オール長崎」でまちづくりを進めていくためのひとつのきっかけとなることを願い作成しました。





## 1-2：「長崎まちづくりのグランドデザイン2050」とは

### Q. どうして「まちづくりのグランドデザイン」をつくるの？

#### 人口減少という重要な局面

- 長崎市では、人口減少対策として経済再生・少子化対策などに重点的に取り組んでいます。まちづくり分野でも、**持続可能な都市構造を目指す取組を通しながら、豊かな暮らしと新たな交流を生み出す**ことで、経済再生・定住促進を後押しする必要があります。
- また、都市課題が多様化・複雑化する中、市民・事業者・行政など様々な立場の関係者が連携・協働して取組むことが重要であり、**それぞれが自らの強みと主体性を発揮**することが求められます。
- こうした背景から、グランドデザインは、**まちづくりの方向性を示し、市民・事業者・行政など様々な関係者が一体となって「オール長崎」でまちづくりを進めていくこと**を目指しています。

### Q. 総合計画や都市計画マスタープランとの違いは？

#### まちづくりの取組みをイメージしやすくまとめたもの

市政運営上の最上位計画である総合計画や都市計画法に基づく都市計画マスタープランなどを踏まえ、「オール長崎」でまちづくりの分野からも人口減少対策に向けた取組を進めるため、経済再生・定住促進につながる長期的なまちづくりの方向性を共有するとともに、まちづくりの取組みをイメージしやすくまとめたものです。

### Q. なぜ、2050年を目標とするの？

#### まちづくりの概成時期を考慮

本市の都心部・臨海部の構想である「ナガサキ・アーバン・ルネッサンス構想」の策定から概成までに30年から40年の期間を要していることを参考に設定しています。

将来都市構造

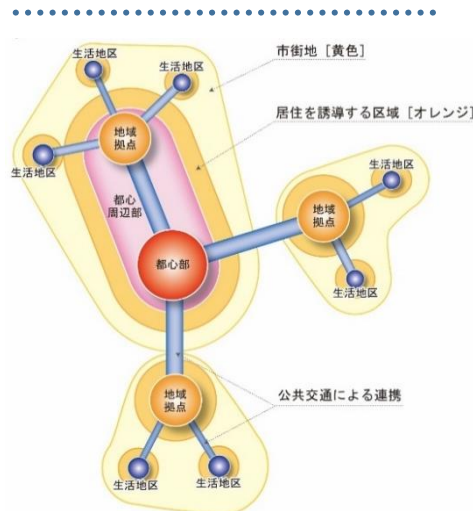
#### ネットワーク型コンパクトシティ長崎



#### ネットワーク型コンパクトシティ長崎とは

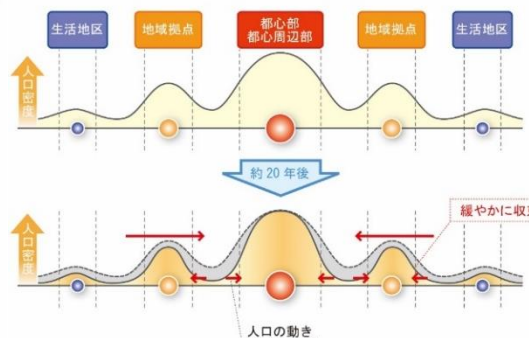
人口減少、高齢化社会に対応できるよう、主要な地域に、商業、医療、福祉など、生活に必要な都市機能を配置し、周辺の生活地区との間を公共交通や道路、情報などのネットワークによって連携する持続可能な都市構造

#### 平面イメージ



#### 断面イメージ

※一定の人口密度を維持することが目的であり、すべての人を中心市街地へ極集中することを目指すものではありません。



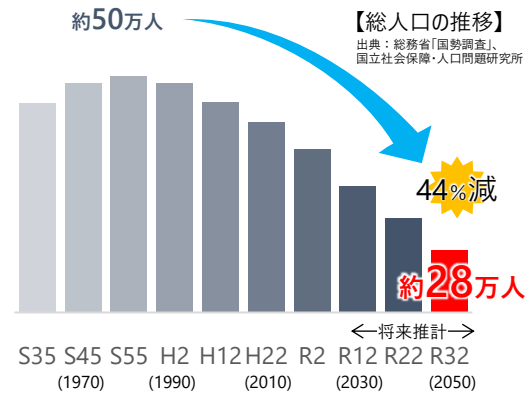


# 1-3：長崎市が直面する危機と変化

## “分岐点”に立つ長崎市

### 危機 持続可能性の危機

2050年、人口は30万人を下回る予測



このままでは・・・

**生活利便性の低下**  
お店や病院、公共交通の減少 など

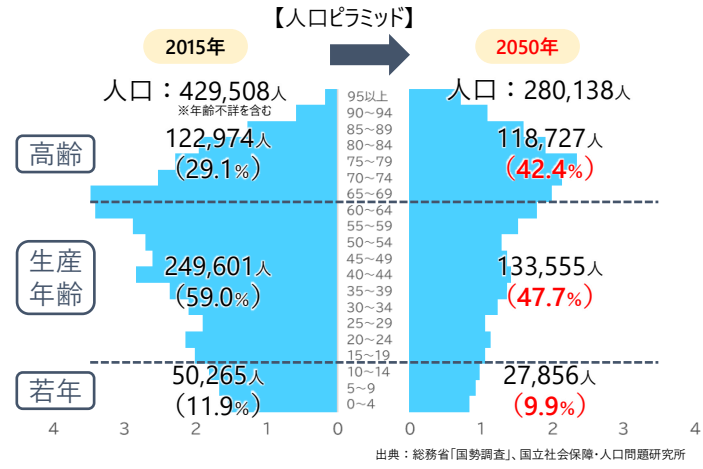
**雇用の減少**

**地域魅力の低下**  
空き家・空き地の増加、地域コミュニティ機能の低下 など

**地方行財政の悪化**  
インフラの維持管理やまちづくりに投資できる予算確保が難しくなる など

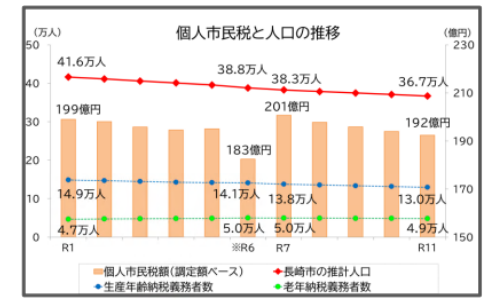
さらなる人口減少

生産年齢人口（働き手）と高齢人口は同じ4割台に



ますます厳しくなる財政運営

人口減に伴う税収減や高齢化進展に伴う社会保障費の増加など



### 変化 ライフスタイルや価値観の変化・多様化

働き方や暮らし方に対する意識・価値観の変化

・ コロナ禍を契機に、ワークライフバランスの重要性が増加

「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査（内閣府）」によると、新型コロナウイルス感染症拡大前よりも、生活を重視するように変化したと感じる人が30%存在

・ テレワーク普及率の拡大

【全国の雇用型テレワーカーの割合】

30.0%  
20.0%  
10.0%

13.3% 24.6%

H28 H30 R2 R4 R6

出典：国土交通省「テレワーク人口実態調査」

都市に対するニーズも変化・多様化

業務、商業、住宅など様々な機能をバランス良く融合させた都市機能の充実

自宅以外のワークスペース

ゆとりある屋外空間や回遊空間

危機を乗り越え、変化に対応し、「みらいの長崎」を実現するためには、オール長崎でまちづくりに取り組むことが不可欠

# Chapter 2

## みらいの長崎について

1

長崎市の未来について  
2050年の長崎をデザイン

2

みらいの長崎について

3

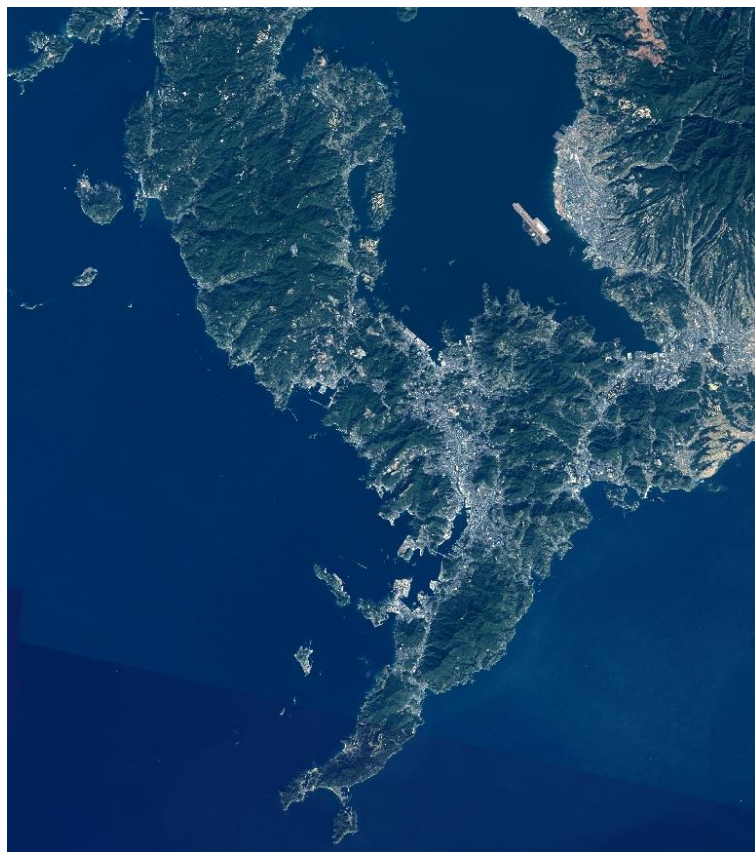
みらいの長崎に向けたまちづくり

4

おわりに

## 2-1：長崎市ってどんなまち？

港を通じて国内外の様々な文化を取り入れ発展した、  
海・山に囲まれた坂のまち



出典：国土地理院「地理院地図」

長崎市は、九州西端の長崎県南部に位置し、開港以来、港を拠点とした国際交流により発展してきました。周辺町との合併を経て成長し、海と山に囲まれた自然豊かなまちです。

平坦地が少ないため、斜面地に住宅が建ち並ぶ独特の景観を形成しています。

県都として都市機能が集積しているほか、豊富な歴史文化遺産と異国情緒あふれる街並みを有しています。核兵器廃絶と世界恒久平和の実現を発信する平和都市であり、国際交流の拠点ともなっています。

### 歴史



### 文化



### 自然



## 2-2：長崎市のまちの可能性

歴史に培われた多くの個性をもつ、自然豊かな天然のコンパクトシティである長崎市

歴史・文化に培われた豊富な観光資源が健在し、国内外から多くの人々が訪れる

都心部



平和祈念像



長崎スタジアムシティ



出津教会堂

北部



大野教会堂

南部



グラバー園



長崎くんち



恐竜博物館

東部



端島（軍艦島）



世界新三大夜景



ランタンフェスティバル



ペンギン水族館



滝の観音

暮らし方・過ごし方にバリエーションがある

都心部



浜町アーケード商店街

斜面市街地



鍋冠山公園からの眺め

地域拠点・生活地区



端島と夕陽



出典：長崎市公式観光サイト  
シュノーケリング



長崎駅でのイベントの様子



南山手の坂



琴海戸根の桜並木



大中尾棚田

まち全体がコンパクトで、公共交通網が発達している

【公共交通徒歩圏人口カバー率】

| 区 分   |        | カバー率(%) |
|-------|--------|---------|
| 全国平均  |        | 41      |
| 地方都市圏 | 政令市    | 74      |
|       | 概ね50万人 | 62      |
|       | 概ね30万人 | 48      |
| 長崎市   |        | 80      |

出典：長崎市「立地適正化計画」

長崎市のまちは、

国外含め多様な人々と  
交流・活動できる！

多様な暮らし・過ごし方を  
選択できる！

様々な場所で生活サービスを  
享受しやすい！

といった  
可能性がある！

長崎市がもつ強みや可能性を最大限活かした取組みをしていく！

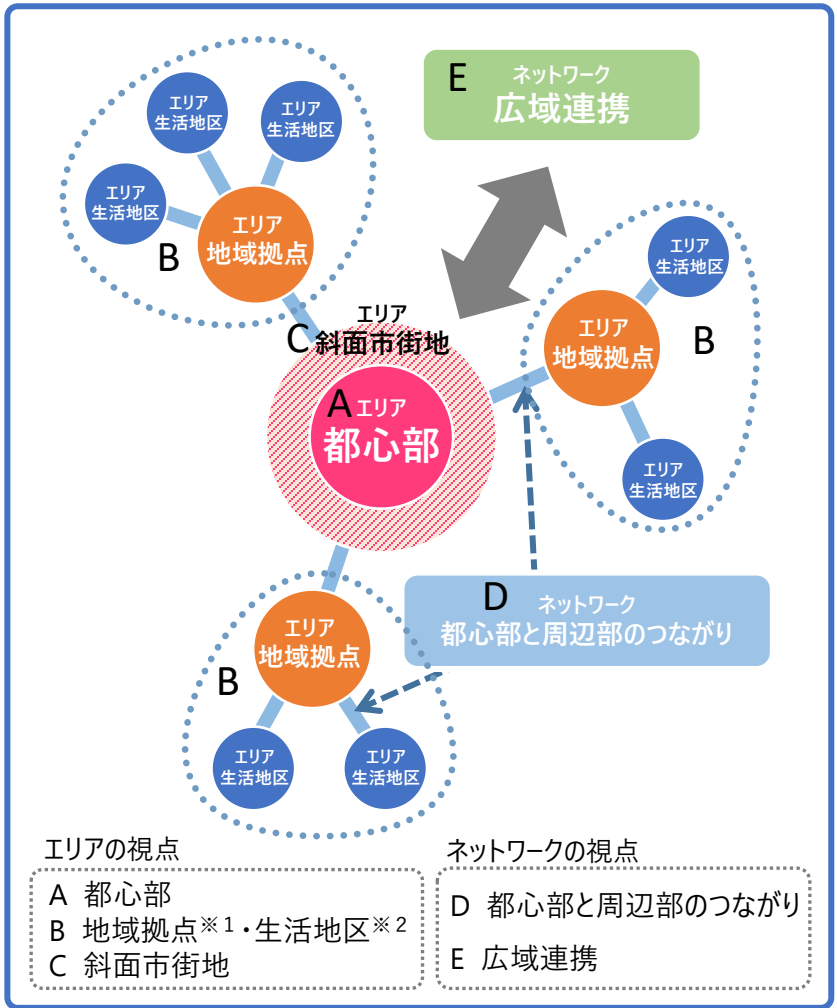
多様な魅力が多くの人・企業をひきつけ、長崎独自の暮らし・過ごし方を選択できる、  
だれもが安全・安心に暮らせる長崎づくり



## 2-3：みらいの長崎に向けて

### みらいの長崎に向けた、エリア・ネットワークの視点ごとのまちづくりの考え方

将来都市構造を踏まえ、5つのテーマ（エリア・ネットワークの視点）を設定



多様な魅力が多くの人・企業をひきつけ、長崎独自の暮らし・過ごし方を選択できる、だれもが安全・安心に暮らせる長崎づくり

#### エリアの視点

- A 都心部**  
人、企業、投資を呼び込む  
求心力の核となるエリアづくり
- B 地域拠点・生活地区**  
豊かな自然などの魅力を感じ、  
地域ならではの暮らし方や過ごし方が  
できるエリアづくり
- C 斜面市街地**  
眺望の良さや静かな環境などの魅力を感じ、  
斜面地ならではの暮らし方や過ごし  
方ができるエリアづくり

#### ネットワークの視点

- D 都心部と周辺部のつながり**  
だれもが円滑に移動でき、  
どこに住んでも十分な生活サービスを受  
けられるネットワークづくり
- E 広域連携**  
広域で連携しながら、観光客や働く人、  
住む人を呼び込むネットワークづくり

# Chapter 3 미래의 長崎 に向けたまちづくり

A 都心部……………P10

B 地域拠点・生活地区……………P14

中央地域 …… P18

北部地域 …… P19

東部地域 …… P20

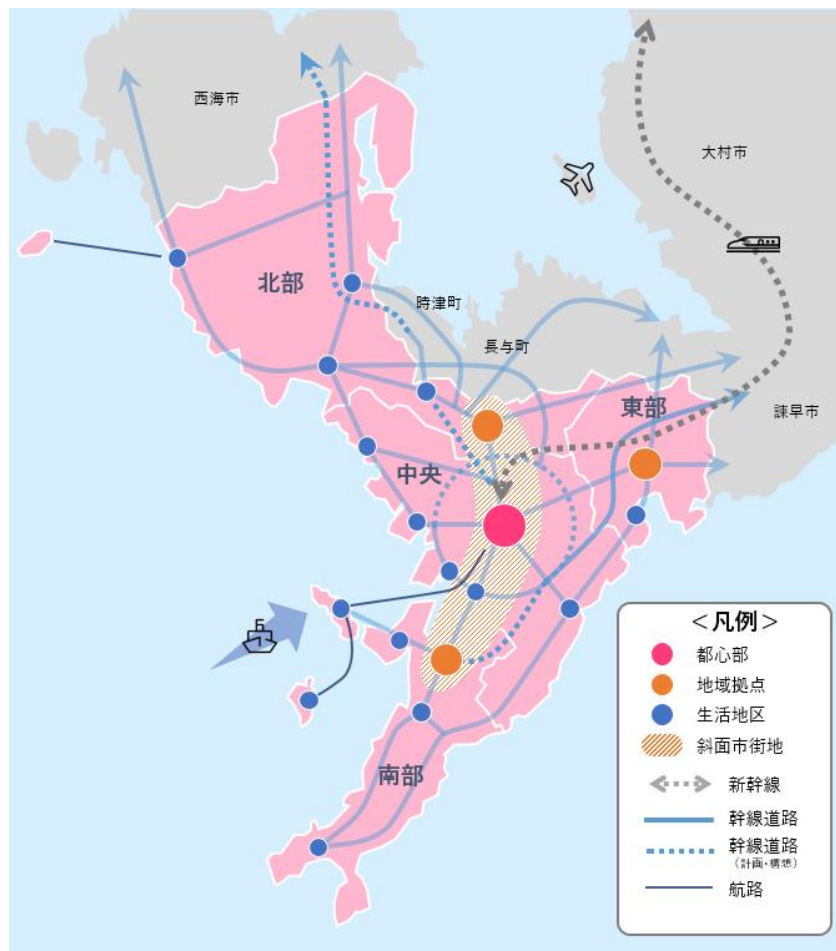
南部地域 …… P21

C 斜面市街地……………P22

D 都心部と周辺部のつながり……………P25

E 広域連携……………P27

テーマ共通……………P29



## A 都心部

# 人、企業、投資を呼び込む求心力の核となるエリアづくり

### 【ポテンシャル】

#### 交流拡大

- ・長崎駅周辺再整備、
- ・長崎スタジアムシティ開業
- ・松が枝国際観光船埠頭2パース化

### 【主な状況や問題点】 詳細な現状整理は、参考資料のChapter 2に記載しています。

交流や多様な活動を生み出す空間が不足

各エリアを結ぶ魅力的な回遊動線が不足

まちなかは空き店舗や駐車場が増加するなど求心力が低下

## 方針1 交流や多様な活動を生み出そう

### 取組みの方向性

**① 居場所づくりや交流が生まれる空間の創出**  
市民や来訪者が心地よく過ごせる場所や交流が生まれる空間の創出。

#### 取組みのポイント

試行を重ねながら使われる空間づくり

- 民間等**
- ・社会実験等の取組みに連携・協力
  - ・民有地での居場所づくりや交流空間づくりの実装を検討 など



行政と民間の橋渡しや空間活用  
の企画コーディネート機能等  
が必要

- 行政**
- ・社会実験等を通じ、空間に求められるニーズの把握
  - ・居場所づくりや交流空間づくりの実装推進 など

**② 公共空間や低未利用地などの柔軟な活用**  
公共空間やオープンスペース、低未利用地などを多様化する  
ニーズなどを踏まえて柔軟に活用。

#### 取組みのポイント

民間等が力を発揮しやすい仕組みづくり

- 民間等**
- ・ニーズを捉えたコンテンツの提供 など



行政と民間の橋渡しや空間活用  
の企画コーディネート機能等  
が必要

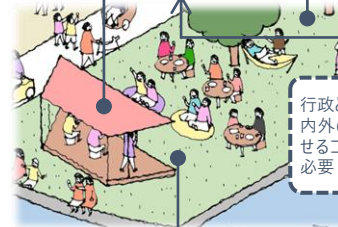
- 行政**
- ・公共空間利活用に向けた規制緩和
  - ・民間ノウハウやアイデアを取り入れる仕組みづくり など

**③ スポーツや文化芸術などを活用した賑わいの創出**  
スポーツ、音楽、アートなど、まちづくりと親和性の高いコンテンツを活用  
した賑わいを日常的に創出する取組みの推進。

#### 取組みのポイント

地域内外のクリエイターなどの活動の場の確保と連携の仕組み

- クリエイター  
など**
- ・地域内外のクリエイターが連携し、文化芸術等に触れられる機会の提供 など



- 民間等**
- ・活動の場の提供
  - ・アーティスト等の支援 など

行政と民間の橋渡しや地域  
内外のクリエイターを連携さ  
せるコーディネート機能等が  
必要

- 行政**
- ・活動の場の提供
  - ・活動を支援する仕組みづくり など

※取組みの一例であり、下記の参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。

#### 兵庫県神戸市 詳細は参考資料59ページ記載

**東遊園地の再整備**  
市民と行政と一緒に社会実験等を重ねながら、にぎわいのある「神戸が誇る」公園へと再整備する取組み

#### <取組みの効果>



出典：神戸市

社会実験を通じて空間づくりとプレイヤー育成が進み、芝生広場では連日イベントや活動が行われるなど、新たなにぎわいを創出。年齢や国籍問わず多様な人々が集う居心地の良い空間を実現している。

#### 富山県富山市 詳細は参考資料60ページ記載

**民間活力を取り入れた公園管理**  
市中心部という好立地に位置する富山城址公園において、民間活力を取り入れ公園管理の課題解決を図る取組み

#### <取組みの効果>



出典：富山市

民間事業者との対話を通じて、公園管理に事業者が参加しやすい環境を整備。民間のノウハウを活かし、維持管理費を縮減しながら、多様な活動を生み出している。

#### 兵庫県神戸市 詳細は参考資料61ページ記載

**KOBEまちなかパフォーマンス**  
アーティストの活動機会の創出や支援の仕組みを構築し、音楽等の力をまちづくりに活かす取組み

#### <取組みの効果>



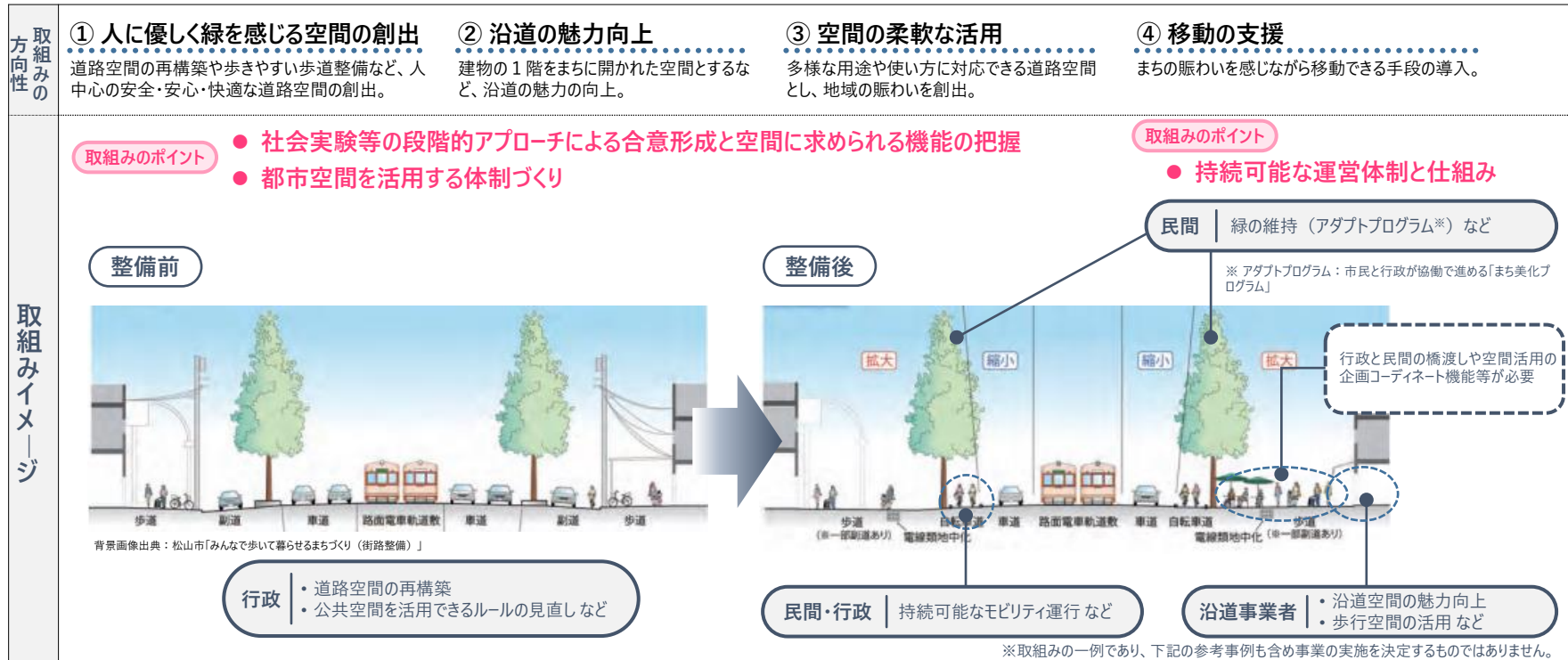
出典：神戸市

まちの魅力向上に向けて、市公認の様々な場所で、文化芸術やエンターテインメントを日常的に楽しめる環境を創出している。

### 取組みイメージ

### 参考事例

## 方針Ⅱ 人 中心の楽しい都市空間を創出しよう



## 愛媛県松山市

## 花園町通り

詳細は参考資料63ページ記載

市民・行政・専門家が一緒に模索し、人中心の賑わいと交流を育む広場を備えた道路にリニューアル



出典：松山市

## &lt;取組みの効果&gt;

- 歩行者通行量は約2倍に増加（H20：2,955人/12時間⇒H29：5,512人/12時間）
- 広がった歩道では、毎月地元商店街主催のマルシェが開催され、家族連れなど多くの人で賑わっている。

## 埼玉県さいたま市

## アーバンデザインセンター大宮（UDCO）

詳細は参考資料63ページ記載

市民、行政、企業、教育・研究機関など、様々な主体が連携し、まちづくりを推進する拠点



出典：UDCO-さいたま市

## &lt;UDCOの取組事例と効果&gt;

## 【ストリートプランツ】

植木生産者などとの緑化を繋ぐ、公民連携の取組み。市場に流通する前の植木を、まちにストックできる仕組みで運営。まちの居心地の向上と地域産業のPRと支援を両立させた取組みで、緑とともに豊かなライフスタイルを生み出している。

## 宮崎県宮崎市

## まちなか回遊モビリティ

詳細は参考資料64ページ記載

駅からまちなかに賑わいを波及させるため、グリーンスローモビリティを導入した事例

## グリーンスローモビリティ「くるっぴー」



出典：環境省「全国のグリスロ導入事業事例集」

## &lt;取組みの効果&gt;

社会実験を実施するなど、スモールスタートで徐々に企業等を巻き込み、多くの運営サポーターに支えられて運行を継続。子ども向けの取組みで親子連れのリピーターを獲得し、毎月4,000人以上が乗車するなど、まちなか回遊の促進に貢献している。



# A 都心部 人、企業、投資を呼び込む求心力の核となるエリアづくり

## 方針Ⅲ エリアの価値創造に取り組もう

取組みの方向性

### ① エリアの価値を維持・向上させる体制の構築

様々な主体が連携し、良好な環境の保全とエリア価値の維持・向上を目指す体制の構築。

### ② 取組みを支える場の確保

公共施設や歴史的建造物などを活用して、価値創造の取組みを支える場を確保。

**取組みのポイント** ● 立場や分野を超えた連携体制の構築と拠点づくり

#### ステークホルダーの垣根を超えた連携協働のプラットフォームのイメージ

【主な役割】

- ・ 企画・コーディネート機能  
多様な主体間の調整役、リソースのマッチング、プロジェクトの企画・推進、エリアの価値を共有し、ビジョンや方向性づくり
- ・ 知識・情報の集約  
都市データの収集・分析、専門知識の提供
- ・ 実験・実践の場  
社会実験の企画・実施、イノベーション創出
- ・ 対話・交流の促進  
タウンミーティング運営、異業種交流の場づくり、市民参加の促進
- ・ 政策提言・評価  
施策効果の検証

※取組みの一例であり、下記の参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。

#### 参考事例

**愛媛県松山市 松山アーバンデザインセンター (UDCM)**

詳細は参考資料65ページ記載

市民、行政、企業、教育・研究機関など、様々な主体が連携してまちづくりを推進する拠点

＜UDCMによる中心市街地活性化の実証的取組み＞

低・未利用地に設置した広場やテラスを管理・運営し、周辺道路の人通り、住民評価、店舗売上への影響などを専門的・客観的に分析し検証している。こうした評価などを通じて、中心市街地の効果的な賑わい再生の取組みに寄与している。

出典：松山アーバンデザインセンター

**神奈川県横浜市 創造都市施策**

詳細は参考資料66ページ記載

芸術・文化の「創造性」をまちづくりに活用し、都市の新しい価値と魅力を創出する取組み

＜創造界隈拠点の効果＞

歴史的建造物や倉庫、公共空間を、横浜らしい資源を活かした創造的活動の発信の場となる「創造界隈拠点」として活用。人・もの・文化が交差し、都市に新しい魅力と価値を創出する先駆けの場となっている。

出典：横浜市HP

### < 様々な都市におけるエリア価値創造の取組み >

**大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり**

オフィスに特化した平日・日中のまちから、人々が中心の賑わい溢れるまちへの再構築

**公共空間のリノベーション 仲通りの変遷**

1970年頃の仲通り 「月曜から金曜までの街」

景観整備後の仲通り (歩道拡幅・街路樹・ストリートファニチャー)

人々が中心の賑わい溢れるまちへ

出典：（一社）大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会  
「大手町・丸の内・有楽町地区におけるエリアマネジメント型スマートシティの取組について」

- 21 -

# A 都心部

人、企業、投資を呼び込む求心力の核となるエリアづくり

## 取組展開イメージ図

### 共通

様々な移動手段の  
シームレス化

【様々な交通モードの接続・乗り換え拠点】



出典：国土交通省  
「2040年、道路の景色が変わる」

### 方針Ⅱ-①

水と緑のネットワーク  
を形成

【親水公園の整備】



出典：江戸川区  
「江戸川区総合レクリエーション公園等におけるリニューアル事業」

### 方針Ⅱ-①～④

主要な回遊動線を  
ウォカブルな空間  
に整備

【居心地が良く歩きたくなるまちづくり】



出典：国土交通省  
「街路空間の再構築・利活用に向けた取組」

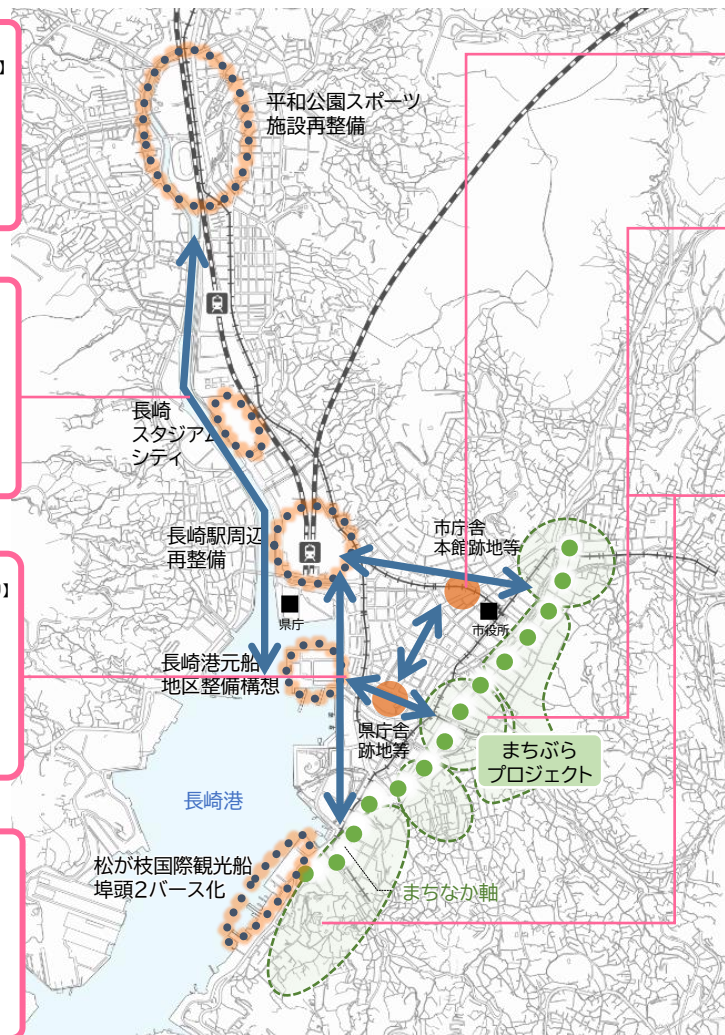
### 方針Ⅰ-①～③

様々な場所に  
居場所や交流・  
活動の場を確保

【都市公園を柔軟に活用】



出典：横浜市「公募型行為許可制度」



### 方針Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ

新たな文化施設とその周辺における面的整備による賑わい創出

### 方針Ⅲ

エリア価値創造の  
取組みによる  
目的地づくり

【リノベーションまちづくり】



出典：北九州市「RENOVATION」

### 方針Ⅲ

洋館や町家を活用し  
た賑わいの創出

【伝統的町家を活かした賑わい創出】



出典：内閣府「稼げるまちづくり取組事例集」

### 方針Ⅲ-①

産学官エリアプラット  
フォームの設立



出典：国土交通省  
「まちづくりの可能性を広げるエリアプラットフォーム」

### 共通

スマートシティの  
実現



出典：国土交通省  
「まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現ビジョン」

※このイメージは取組みの一例であり、事業の実施を決定するものではありません。



## B 地域拠点・生活地区

豊かな自然などの魅力を感じ、地域ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

【ポテンシャル】

【主な状況や問題点】 詳細な現状整理は、参考資料のChapter 2に記載しています。


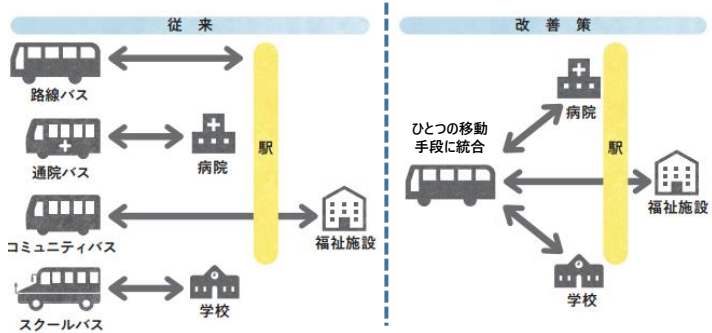
### 自然、世界遺産

生活サービスの機能が低下

自然環境に恵まれたゆとりある暮らしや過ごし方のニーズがある

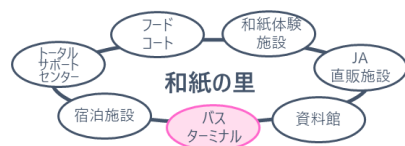

豊かな自然や食、世界遺産構成資産など、地域ならではの魅力があるが活用できていないという意見がある

## 方針1 暮らしやすさを確保しよう

| 方向性     | 地域拠点関連   | 地域拠点関連   | 地域拠点関連  | 生活地区関連 |
|---------|--|--|---|--------|
| 取組みの方向性 | <b>① 都市機能の維持・向上</b><br>.....<br>地域の生活を支える拠点として、商業や医療などの都市機能の維持・向上。   | <b>② 交通の要衝としての整備</b><br>.....<br>生活地区と都心部・近隣都市をつなげる交通の要衝として整備。                 | <b>③ 地区内の移動支援</b><br>.....<br>車がなくても移動できる手段の確保や体制の構築。   |        |
|         | <b>取組みのポイント</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市機能確保と乗継の利便性向上を一体的に推進</li> </ul>                       |  | <b>取組みのポイント</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 業種業態を超えた協力体制</li> <li>● デジタル技術の活用</li> </ul>                   |        |
| 取組みイメージ | <b>都市機能と公共交通機能の一体化のイメージ</b><br> |  | <b>業種業態を超えた協力による地域内交通サービスの維持</b><br> |        |
|         | <b>行政</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域生活を支える生活サービス施設の誘導</li> <li>・公的機能の立地・誘導 など</li> </ul>         | <b>民間</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活サービス施設の立地・維持 など</li> </ul> | <b>行政×交通事業者</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の乗継拠点整備</li> <li>・路線再編 など</li> </ul>                        |        |

出典：国土交通省「地域公共交通のデザイン」を基に長崎市作成

※取組みの一例であり、下記の参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。

| 参考事例   | 和紙の里   | Re×hope (リ・ホープ) |
|--|--|-----------------|
| <b>和紙の里</b><br>詳細は参考資料68ページ記載<br>村の中心にある観光施設に、バスターミナルや買い物施設、観光施設などを一体化した複合拠点の整備に取り組んだ事例                                    | <b>Re×hope (リ・ホープ)</b><br>詳細は参考資料69ページ記載<br>社会福祉法人と地域まちづくり団体が協働し、住宅団地の移動手段としてグリーンスローモビリティを運行している取組み                  |                 |
| <b>&lt;取組みの効果&gt;</b><br>バスターミナルに生活・観光機能を複合させることで、来場者数は増加傾向。コロナ禍でも減少幅は小さく、住民サービスと地域産業の拠点として安定的な機能確保に努めている。                 | <b>&lt;取組みの効果&gt;</b><br>自家用車に代わる高齢者の移動手段として、年々利用者が増加している。また、無償運行の際には、高齢者ボランティアや障害者就労訓練対象者を運転手として採用し、新たな雇用の場を創造している。 |                 |
|  <p>出典：東秩父村「東秩父村における公共交通再編」を基に長崎市作成</p> |  <p>出典：環境省「グリーンスローモビリティ」</p>    |                 |

# 方針Ⅰ 暮らしやすさを確保しよう

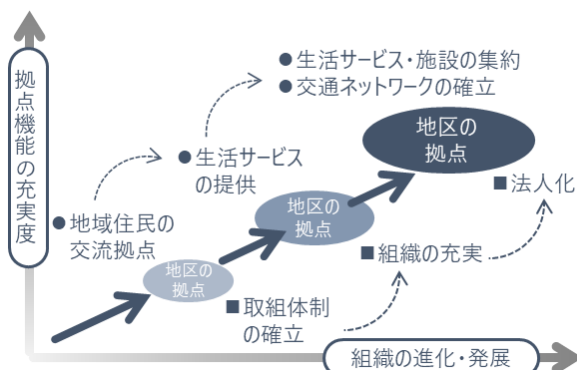
取組みの  
方向性

生活地区関連

## ④ 住民が集まりやすい場所の多機能な活用

生活地区の公共交通の乗継拠点など、住民が集まりやすい場所を多機能に活用。

取組みのポイント ● 段階的な拠点機能の充実と体制構築



出典：内閣府「住み慣れた地域で暮らし続けるために」を参考に長崎市作成

地域 ● 持続的な地域運営組織づくり  
● 拠点機能の充実にに向けた検討・実践 など

行政 ● 組織運営や拠点形成の支援 など

地域拠点関連

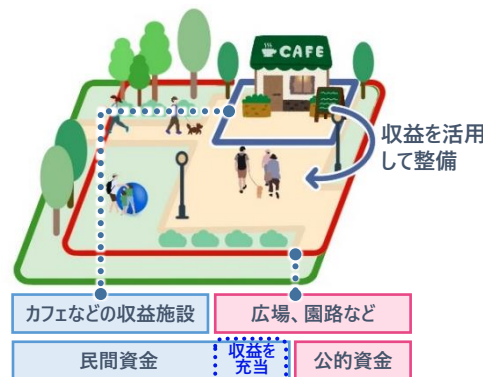
生活地区関連

## ⑤ ニーズを反映した憩い・遊び場の確保

小規模公園等を、住民ニーズを踏まえ再編・改善するなど、満足度が高い憩いや遊び場の確保。

取組みのポイント ● 行政・民間の両者がWin-Winの関係を築き、民間活力による公園の質の向上  
● 住民ニーズを反映した公園ストックの再編と改善

公募設置管理制度（Park-PFI）のイメージ



出典：国土交通省「Park-PFI等の活用」を参考に長崎市作成

※取組みの一例であり、下記の参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。

- 市民
  - 地域ニーズの提供
  - 行政、民間とともに検討 など
- 民間
  - 柔軟な発想で積極的な提案 など
- 行政
  - 官民連携の可能性の調査・検討
  - 民間事業者が参画しやすい環境づくり など

取組みイメージ

参考事例

宮崎県西米良村

ホイホイ便

※詳細は参考資料70ページ記載

拠点となる施設やバスに生活サービスを集約することで、効率的なサービス提供を実現し、地域の生活サービスを維持する取組み



出典：西米良村「中山間地域における貨客混載「ホイホイ便」の取組み」を参考に長崎市作成

<取組みの効果>

人口減少や高齢化が進展する地域において、効率的な住民サービスの展開と向上が行われており、生活サービスの維持に貢献している。

大分県別府市

春木川公園整備運営事業

※詳細は参考資料71ページ記載

長年活用できていなかった公園用地を、民間アイデアと資金を活用し、魅力的な公園に整備。西側エリアは、立体都市公園制度※1を活用し、公園・商業機能を確保している。



出典：別府市

<取組みの効果>

公募設置管理制度（Park-PFI）※2を活用することで、市は建設事業費を支出せずに、公園整備や商業施設の誘致を実現。市には、商業施設の土地使用料も入り、公園の維持管理費も削減している。

※1都市公園の区域を立体的に定めることができる制度。都市公園の下部空間に法の制限が及ばないことを可能とし、当該空間の利用の柔軟化を図ることとしたもの。

※2都市公園で飲食店、売店などの公園施設を設置・管理する民間事業者を公募で選定する制度。

# B 地域拠点・生活地区 豊かな自然などの魅力を感じ、地域ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

## 方針Ⅱ 魅力ある暮らし方・過ごし方を提供しよう

**取組みの方向性**

地域拠点関連 生活地区関連

① 地域再生の担い手の確保  
住民に近い立場から地域再生に取組む担い手の確保。

② 職住育機能が近接したまちへ転換  
自宅近くで、日常生活や仕事ができるよう、職住育近接型のまちへ転換。

③ 地域ならではのライフスタイルを実現できる環境づくり  
都市と地方を行き来する二地域居住の実現など、地域の特性を生かしたライフスタイルを実現できる環境づくり。

**取組みのポイント**

● まちづくりへの関わり方のステップアップ

● 身近な場所で「働く・住む・育てる」が実現できるまちづくり

● 住まい、なりわい（仕事）、コミュニティの課題解決

**取組みのイメージ**

地域との関わり方のステップアップのイメージ

作成中

市民等 | 行政や民間等とともに、将来のまちの姿を描く など

民間等 | ライフスタイルの変化等を踏まえた生活サービス提供 など

行政 | 暮らしのニーズを踏まえた、土地利用ルールの柔軟な見直し など

**二地域居住のイメージ**

例えば、平日は都市部で暮らし、仕事をして、週末などの休みを活用して趣味などのゆとりある生活を送ることが考えられます。

出典：国土交通省「二地域居住推進の取組事例集」

市民 | 二地域居住への理解、二地域居住者の生活支援 など

民間等 | 行政と連携し、住まい、なりわい、コミュニティに関するハードルの解決 など

行政 | 空き家等の流通促進や生活環境の整備、民間等と連携した二地域居住の負担軽減、お試し居住支援 など

※取組みの一例であり、下記の参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。

**参考事例**

**埼玉県草加市** 詳細は参考資料73ページ記載

シェアアトリエ つなぐば 多様なシェアアトリエで構成され、母親が子連れで自由に働ける居場所をつくる民間主体の取組み

公園と一体となり交流や賑わいを創出する様子

出典：つなぐば家守舎

**鹿児島県鹿児島市** 詳細は参考資料74ページ記載

職住育近接型のまちづくり 住宅団地などの主要道路沿道に、コワーキングスペースや店舗、保育所などの立地を誘導する用途規制の緩和

規制緩和の位置

出典：鹿児島市

**栃木県栃木市** 詳細は参考資料75ページ記載

空き家バンクや移住体験施設などを活用した二地域居住の推進

古民家を活用した移住体験宿泊施設

出典：栃木市「二地域居住へのアプローチ」

＜取組みのポイント・効果＞

母親に目を向けた取組みで、誰もが分け隔てなく入りやすい場として運営。何か活動したい人が集い、まちにつながる拠点として機能している。



## 方針Ⅲ 豊かな自然など地域の魅力を活用しよう

取組みの  
方向性

取組み  
イメージ

地域拠点関連 生活地区関連

### ①地域資源を活用した取組みの推進

公共施設などの余剰空間を活用したチャレンジショップなど、地域資源を活用した取組みの支援。

取組みのポイント

● チャレンジしやすい環境と支援する仕組み

公共空間等をチャレンジの場として活用するイメージ



民間等

- ・チャレンジの場の提供
- ・行政と連携したチャレンジのサポート など

行政

- ・公共空間をチャレンジの場として活用できるルールの見直し
- ・チャレンジの機会を創出し、サポートする仕組みづくり など

地域拠点関連 生活地区関連

### ②地域の魅力に触れられる場の確保

既存建物や空き地等を活用した観光客を呼び込む滞在体験施設など、地域の魅力に触れられる場の確保。

利活用可能な空き家を活用するイメージ



出典：尾道市「空家等活用促進モデル事業」

市民等

- ・魅力的なコンテンツ提供や地域活力を引き出す取組み など

民間

- ・魅力的なコンテンツ提供や地域活力を引き出す取組み
- ・空き家や空き地等の持ち主と使いたい人をつなぐ取組み など

行政

- ・土地利用ルールの柔軟な見直し
- ・空き家や空き地等の流通促進
- ・取組事例の発信・共有 など

※取組みの一例であり、下記の参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。

愛知県みよし市

詳細は参考資料76ページ記載

ぶらり・みよし  
軽トラ☆マルシェ

軽トラックの荷台を活用したマルシェを公共施設・民間施設で開催し、市内産の農産物や加工品を販売。地産地消と地場産業の発展を目指す取組み

公共空間等を柔軟に活用し、マルシェ等を開催



出典：みよし市「ぶらり・みよし軽トラ☆マルシェ」

<取組みの効果>

軽トラックの荷台がそのまま店舗になるため、設営や撤収が容易で、出店者の負担が軽減される。また、生産者と消費者が直接交流できる機会を提供し、地域のつながりを深める役割も果たしている。

広島県尾道市

詳細は参考資料77ページ記載

空家等活用  
促進モデル事業

- ・利活用可能な空き家などを地域資源と捉え、地域活性化の核として活用する優れた提案を支援する取組み

空き家を活用し地域情報発信施設や簡易宿泊所を整備した事例



出典：尾道市「空家等活用促進モデル事業」

<取組みの効果>

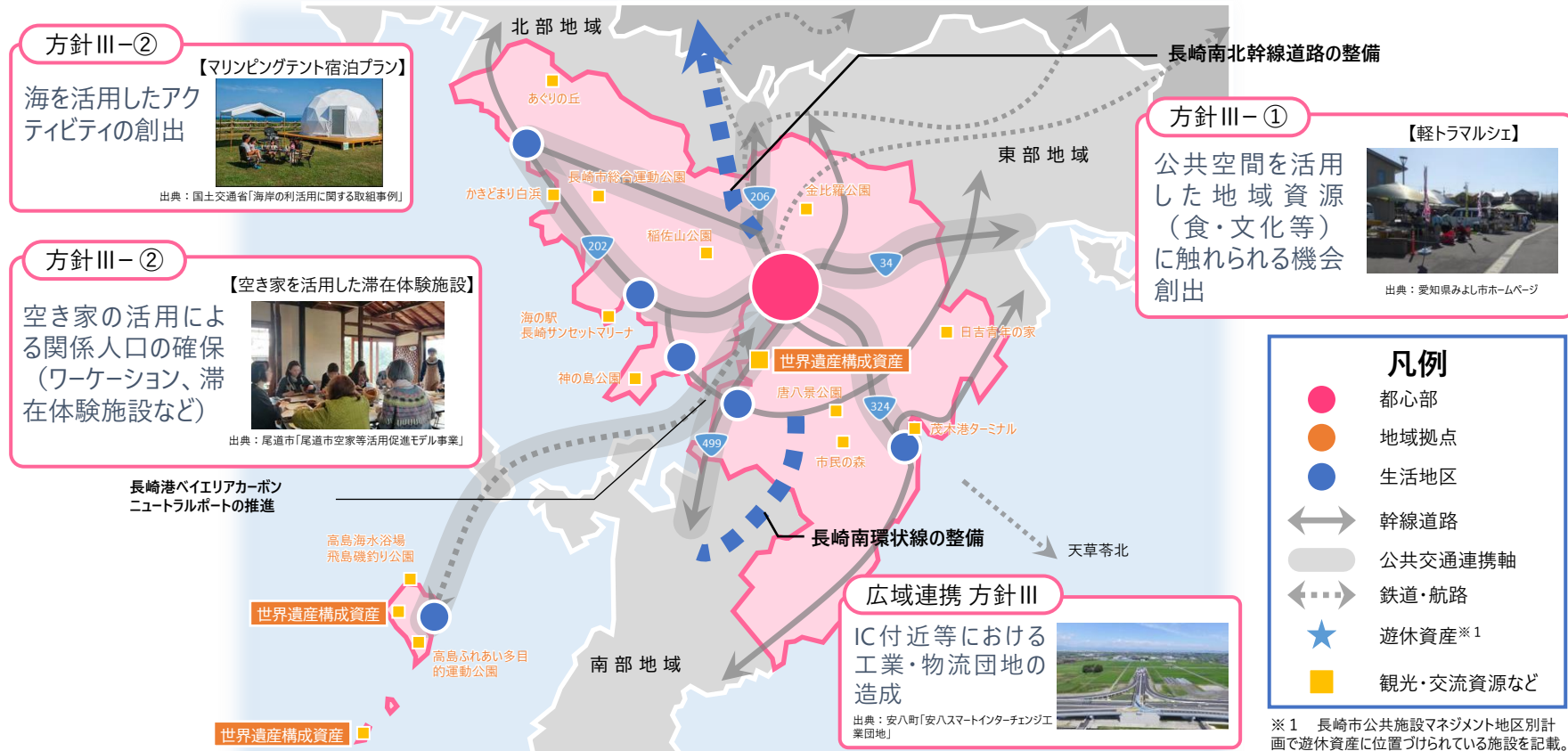
民間主体による地域活性化の推進により、賑わい創出に貢献。また、空き家活用の先進事例として、他地域への普及も期待される。

参考事例

## B 地域拠点・生活地区

豊かな自然などの魅力を感じ、地域ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

### 取組展開イメージ図(中央地域)



### 各地域で共通する主な取組みイメージ



※このイメージは取組みの一例であり、事業の実施を決定するものではありません。

## 取組展開イメージ図(北部地域)

洋上風力発電事業（西海市江島沖）

西彼杵道路・長崎南北幹線道路の整備

### 方針Ⅲ－②

【多面的に地域資源の活用を図る事例】

地域資源等を活用した新たな産業の創出



出典：関東農政局「令和2年度6次産業化アワードの受賞者が決定しました」

### 方針Ⅰ－③

【生活観光バス路線の構築】

公共交通を生活と観光の両面で活用



出典：兵庫県淡路市

### 方針Ⅰ－①、②

【乗継拠点到生活サービス施設を集約】

地域拠点と連携した「ハブ＆スポーク型」ネットワークを構築



出典：国土交通省「国土交通省白書2021」

### 方針Ⅲ－②

【空き家を活用した滞在体験施設】

公共施設や空き家の活用による関係人口の確保（ワーケーション、滞在体験施設など）



出典：尾道市「尾道市空き家活用促進モデル事業」

### 広域連携 方針Ⅲ

IC付近等における工業・物流団地の造成



出典：安八町「安ハスマートインターチェンジ工業団地」

### 凡例

- 都心部
- 地域拠点
- 生活地区
- 幹線道路
- 公共交通連携軸
- 鉄道・航路
- 遊休資産※1
- 観光・交流資源など
- 西彼杵道路インターチェンジ提言位置

※1 長崎市公共施設マネジメント地区別計画で遊休資産に位置づけられている施設を記載。

## 各地域で共通する主な取組みイメージ

スーパーやタクシー事業者と協働し、AIオンデマンド交通を導入



出典：国土交通省「地域交通共創モデル実証プロジェクト」

バス停に、買い物や交流の場を併設



出典：国土交通省「地域交通共創モデル実証プロジェクト」

公共交通で商品や荷物も輸送



出典：国土交通省「地域交通共創モデル実証プロジェクト」

地域ならではのライフスタイルを実現できる環境づくり



出典：国土交通省「三地域居住型モデル実証プロジェクト」

多様なニーズに対応した公園に再編



出典：長崎市「横尾地区公園リニューアル」

公共交通連携軸沿線に居住や都市機能を誘導

シェアオフィス、保育所、老人ホームなどの立地を図るため、建築物の規制を緩和

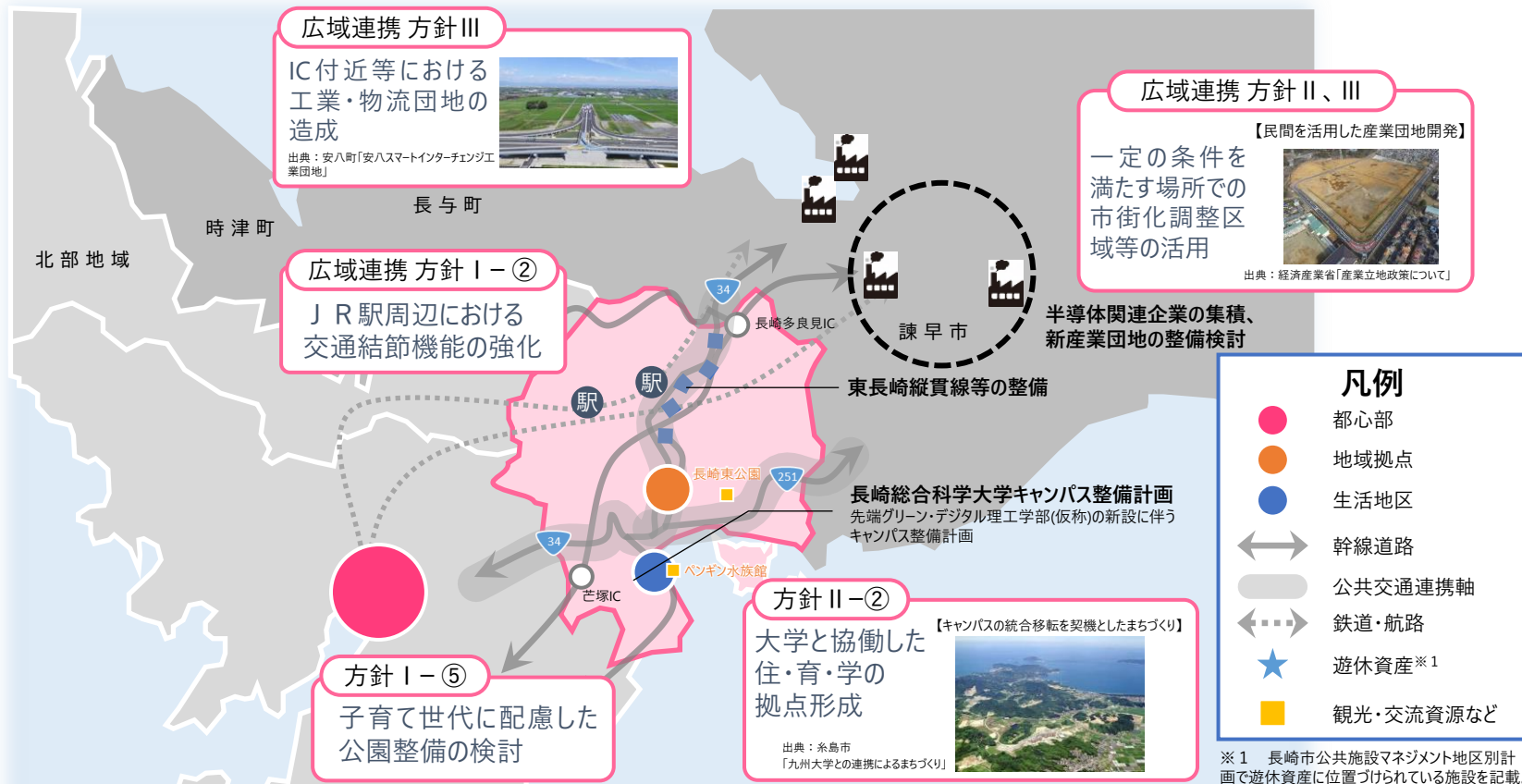
※このイメージは取組みの一例であり、事業の実施を決定するものではありません。



## B 地域拠点・生活地区

豊かな自然などの魅力を感じ、地域ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

### 取組展開イメージ図(東部地域)



### 各地域で共通する主な取組みイメージ

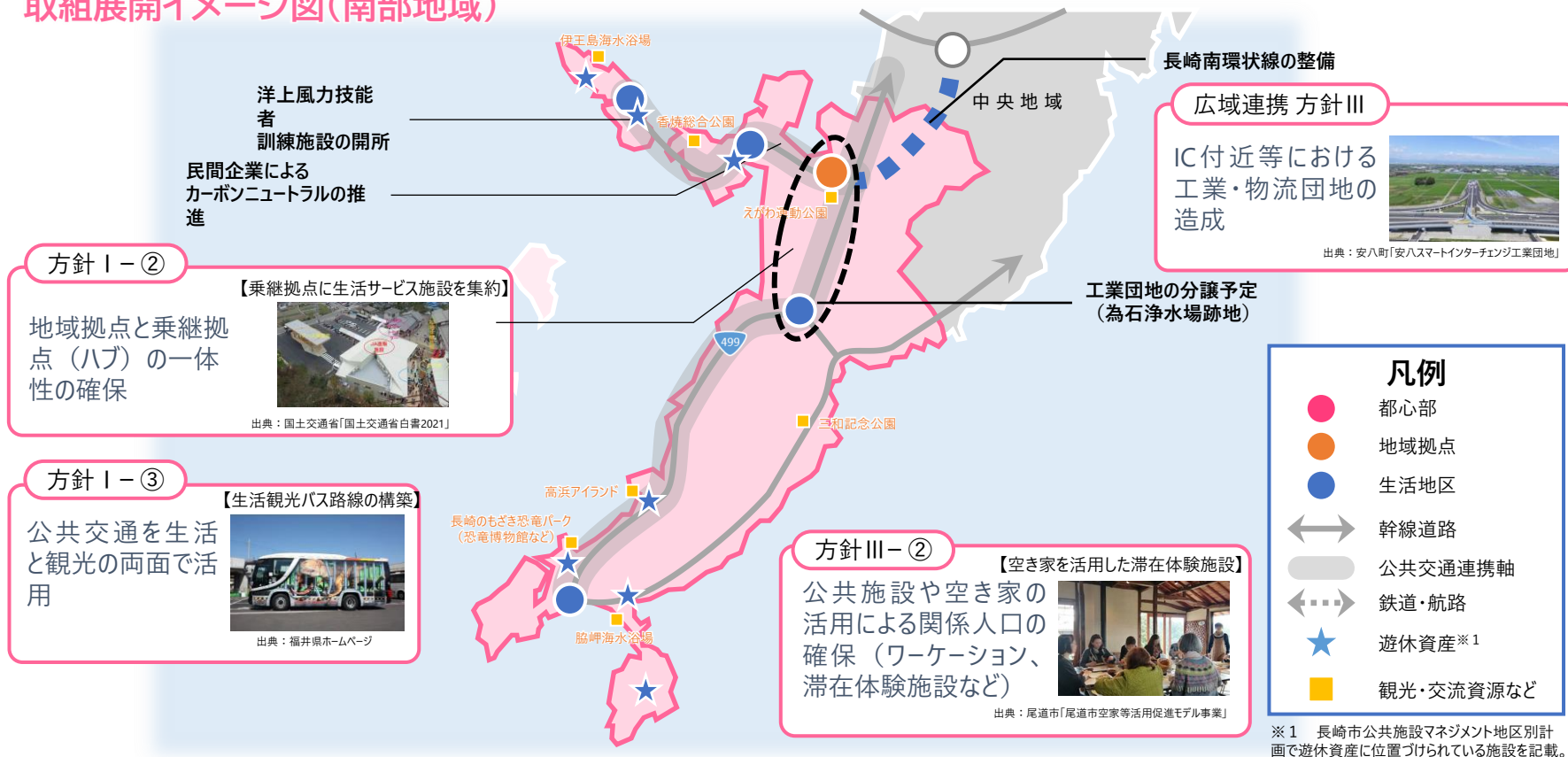


※このイメージは取組みの一例であり、事業の実施を決定するものではありません。

## B 地域拠点・生活地区

豊かな自然などの魅力を感じ、地域ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

### 取組展開イメージ図(南部地域)



### 各地域で共通する主な取組みイメージ

スーパーやタクシー事業者と協働し、AIオンデマンド交通を導入



出典：国土交通省「地域交通共創モデル実証プロジェクト」

バス停に、買い物や交流の場を併設



出典：国土交通省「地域交通共創モデル実証プロジェクト」

公共交通で商品や荷物も輸送



出典：国土交通省「地域交通共創モデル実証プロジェクト」

地域ならではのライフスタイルを実現できる環境づくり



出典：国土交通省「地域居住政策推進2022」

多様なニーズに対応した公園に再編



出典：長崎市「横尾地区公園リニューアル」

公共交通連携軸沿線に居住や都市機能を誘導

シェアオフィス、保育所、老人ホームなどの立地を図るため、建築物の規制を緩和

※このイメージは取組みの一例であり、事業の実施を決定するものではありません。

### C 斜面市街地

眺望の良さや静かな環境などの魅力を感じ、斜面地ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

【ポテンシャル】

**眺望、静謐さ、低廉な地価**

【主な状況や問題点】 詳細な現状整理は、参考資料のChapter 2に記載しています。

空き地・空き家が増加し、都市空間にゆとりが生じつつある

車が通らない道が多いなど、都市基盤の整備が進んでいない

長崎の街並みを一望できる「坂」の魅力を活かした取組みや、斜面地の眺望を観光資源として活用できるという意見がある

**方針Ⅰ** 安全で暮らしやすい場所での暮らしを推進しよう

**方針Ⅱ** 斜面地に合った暮らしやすさを確保しよう

**取組みの方向性**

未利用ストックなどを活用した環境づくり  
空き地・空き家等を区画再編するなどし、市場価値のある住宅ストックなどを確保。

① 既存ストックを活かした交通環境の改善  
既存の道路インフラを活用し、車が通る道路を整備するなど、交通環境の改善。

② 未利用ストックの多機能な活用  
空き地などの未利用ストックの多機能な活用。

③ 移動の支援  
狭い道でも走行できるモビリティ等を活用した移動支援の導入促進。

**取組みのポイント**

●安全・安心が確保された場所での空き地・空き家等を活用

●専門家との連携体制

**取組みのポイント**

●生活サービスを維持するための仕組み

**居住誘導のイメージ**

安心して暮らしやすい場所への住み替えを促し、都市機能の集積や人口密度の維持を促進します。

時間をかけて居住を穏やかに誘導

都市機能誘導区域  
多くの施設が集まって立地している区域

居住誘導区域  
安全で暮らしやすい場所に居住を誘導する区域

自然共生区域  
ゆとりのある環境を創出する区域

居住誘導区域外  
都市基盤が整備された場所や広域の道路に面した場所は居住誘導区域に含む

工業利用地域などの法的に居住が適さない区域は除外

行方不明区域や危険性が高い区域は除外

**小規模な区画再編のイメージ**

整備前

|     |        |     |        |
|-----|--------|-----|--------|
| 道路  | 空き家    | 空き家 | 空き地    |
| 狭い道 | 居住中 A氏 | 空き家 | 居住中 B氏 |

整備後

|        |        |       |        |
|--------|--------|-------|--------|
| 道路     | 宅地販売   | 宅地販売  |        |
| 拡幅した道路 | 居住中 A氏 | 購入 B氏 | 居住中 B氏 |

行政×民間 | 移動販売の支援 など

行政×民間 | コミュニティスペース設置 など

移動販売の出店 (2台分)

モビリティステーション

休憩スペース

背景画像: さいたま市「シェア型マルチモビリティの取組と交通政策」を基に長崎市作成

行政×民間×市民 | 移動手段の確保など

行政×市民 | 活用場の確保など

※取組みの一例であり、下記の参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。

**参考事例**

広島県

詳細は参考資料80ページ記載

ランドバンク事業

住民組織や自治体、専門家が連携し、道路の付け替えや宅地の小規模な区画再編を行い、住宅市場への流通、土地利用の促進を図る取組み

ランドバンク事業による空き地・空き家のコーディネート

《現状》

|           |           |           |
|-----------|-----------|-----------|
| 居住中 (Aさん) | 空き家       | 空き地       |
| 空き家       | 居住中 (Bさん) | 居住中 (Cさん) |

《事業実施後》

|           |             |             |
|-----------|-------------|-------------|
| 居住中 (Aさん) | 宅地分譲 (新築可能) | 宅地分譲 (新築可能) |
| 居住中 (Bさん) | 居住中 (Cさん)   | 宅地分譲 (新築可能) |

出典: 広島県

埼玉県さいたま市

大宮ぶらっと

詳細は参考資料81ページ記載

モビリティシェアリングステーションと移動販売の出店スペースなどの商業機能が併設された、交通と生活サービスの複合拠点を確保した事例

<取組みのポイント>

事業の継続性を確保するため、自治体による用地整備と民間事業者による運営を実現。単体サービスのみでは黒字化が難しいところサービスを複合化させ、継続性の確保に取り組んでいる。

出典: さいたま市「シェア型マルチモビリティの取組と交通政策」を基に長崎市作成



## 方針Ⅲ 斜面地ならではの魅力を活用しよう

取組みの  
方向性

## 斜面地の魅力を活用した取組みの支援

建物用途規制の緩和などにより、斜面地の魅力を活用する取組みの支援。

## 取組みのポイント

- 市民や民間等の積極的取組の展開
- まちづくりへの関わり方のステップアップ

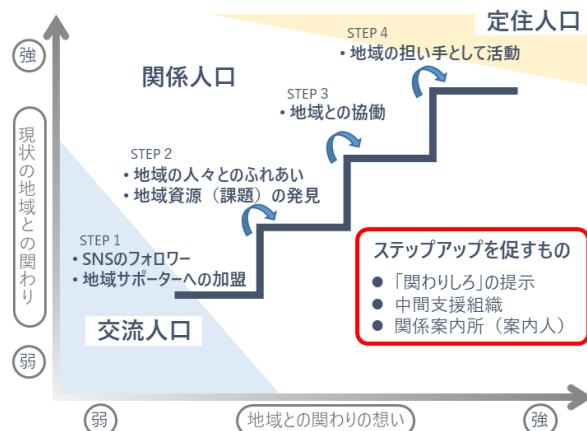
## 眺望の良さなど斜面市街地の魅力を活かした取組みのイメージ



市民等 | 魅力的なコンテンツ提供や地域活力を引き出す取組み など

民間 | 魅力的なコンテンツ提供や地域活力を引き出す取組み  
空き家や空き地等の持ち主と使いたい人をつなぐ取組み など行政 | 土地利用ルールの柔軟な見直し  
空き家や空き地等の流通促進  
取組事例の発信・共有 など

## 地域との関わり方のステップアップのイメージ



出典：総務省「関係人口の創出・拡大に向けた取組について」を参考に長崎市作成

※取組みの一例であり、下記の参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。

参考事例

長崎市

詳細は参考資料82ページ記載

さかのうえん  
「坂」+「農園」「さかのうえん」とは、斜面市街地の空き地を地域資源として捉え、昔のように人の手が  
入った畑に戻す取組み。現代のニーズを織り交ぜながら空き地の活用を行っている。

## 斜面地の空き地を市民農園として活用



出典：長崎都市・景観研究所／null

## &lt;取組みの効果&gt;

斜面市街地にある空き地の管理を無償で受託し、市民農園として整備し、地区内外の市民に貸し出す。土地所有者は土地の管理が楽になり、空き地は市民農園として有効活用。景観の向上や地域住民・農園利用者の交流促進、子供の学び場の創造、農福連携の推進、食文化の継承など、多面的に効果が発現している。

岐阜県各務原市

詳細は参考資料83ページ記載

まちづくり担い手  
育成支援事業若い世代がまちづくり活動に参加し、まちづくりを計画から実践まで  
体験する取組み

## 育成支援の様子



出典：各務原市

## &lt;取組みの効果&gt;

若い世代の方が、実際に地域課題に取組む人々の活動（まちづくり活動）に参加し、地域の巻き込み方や巻き込まれ方、課題の捉え方や活動の始め方などを体験。これまでに、延べ106人の参加者が実際にまちに対して自身にできることを考えて取組まれている。

## C 斜面市街地

眺望の良さや静かな環境などの魅力を感じ、斜面地ならではの暮らし方や過ごし方ができるエリアづくり

### 取組展開イメージ図

#### 共通

安全で暮らしやすい場所に住まいを緩やかに誘導

##### 【居住誘導のイメージ】



#### 方針Ⅲ

ゆとりある住まい方を実現する土地の利用



出典：国土交通省「空き地等の新たな活用」

#### 方針Ⅲ

店舗や宿泊施設が立地できるよう建物用途の規制を緩和

出典：国土交通省「空家等活用促進区域の対象・ガイドラインの概要」

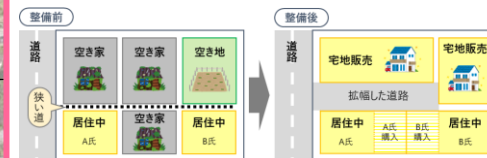
【空き家をカフェとして活用】



#### 方針Ⅰ

空き家・空き地などの再編による住宅用地の創出

【未利用ストック等を活用した小規模区画再編】



#### 方針Ⅱ-②

【土地を多機能に活用する事例】

空き地などの未利用ストックを多機能に活用

出典：さいたま市「シェア型マルチモビリティの取組と交通政策」を長崎市が一部加工



#### 方針Ⅱ-①

今ある道路を活かしなが、多少狭くても車が通る道路をつくる

【既存道路の改良】



出典：長崎市

#### 方針Ⅲ

空き地を広場や農園など、交流の場として活用



出典：国土交通省「空き地等の新たな活用」

出典：背景画像「Google Earth」

※このイメージは取組みの一例であり、事業の実施を決定するものではありません。



## D 都心部と周辺部のつながり だれもが円滑に移動でき、どこに住んでも十分な生活サービスを受けられるネットワークづくり

【主な状況や問題点】 詳細な現状整理は、参考資料のChapter 2をご参照ください。

幹線道路が限られた平坦地に集積し、  
慢性的な交通渋滞が発生

公共交通機関の減便や路線廃止が続いており、市民からは交通利便性の低下  
を問題視する声が上がっている

### 方針Ⅰ 円滑な移動を支える道路・交通ネットワークを形成しよう

取組みの  
方向性

#### ① 円滑な道路交通の確保

幹線道路網の充実や交通需要マネジメントなどにより、円滑な道路交通の確保。

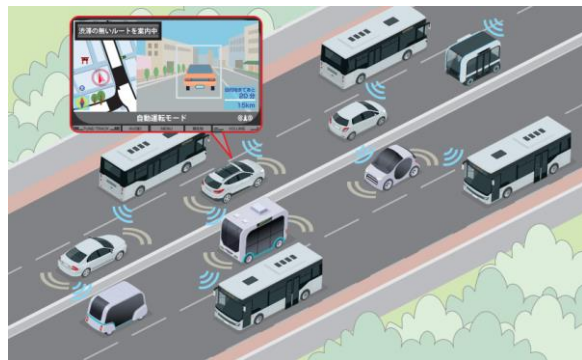
#### ② 公共交通のスムーズな移動を支える環境づくり

バス専用レーンの拡充などにより、公共交通のスムーズな移動の支援。

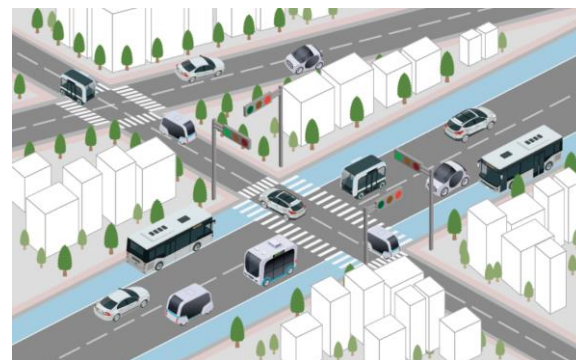
#### 取組みのポイント

- 交通量など状況変化への機敏な対応
- 公共交通を支える道路運用

自動車専用道路の整備等により円滑な道路交通が確保されたイメージ



車線運用等により公共交通の速達性・定時性を向上しているイメージ



※取組みの一例であり、下記の参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。

取組みイメージ

参考事例

岐阜県岐阜市

詳細は参考資料85ページ記載

#### 幹線バス路線の強化

バスをより便利にしていくため、幹線・支線・コミュニティバスが連携した利便性の高い公共交通ネットワークの構築を推進。特に幹線バス路線の強化に取組む。

定時性・速達性を確保したバスの運行



出典：岐阜市「岐阜市総合交通計画」

<取組みの効果>

- ・バス優先レーンの導入及びカラー舗装化による定時性・速達性の確保
- ・コミュニティバス等との乗継拠点の整備などによる快適性・利便性の向上
- ・連節バスの導入や更新などによるバス車両の高度化

## D 都心部と周辺部のつながり だれもが円滑に移動でき、どこに住んでも十分な生活サービスを受けられるネットワークづくり

### 方針Ⅱ だれもが快適に移動できる手段を確保しよう

| 取組みの方向性 | ① 公共交通の持続可能性の向上   | ② 公共交通のDXの推進                | ③ 様々な移動手段の円滑な接続  |
|---------|---|-----------------------------|--|
|         | 既存路線の効率化や見直し等を進め、将来にわたって持続可能な公共交通の実現。   | MaaSや自動運転の導入など、公共交通DXの推進。   | 様々な移動手段の乗継環境を向上し、スムーズな乗り換えの実現。   |
| 取組みイメージ | <b>取組みのポイント</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 持続可能な地域交通の実現</li> <li>● デジタル技術の活用</li> </ul> |                             | <b>取組みのポイント</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の交通モードに対応したハブの確保</li> </ul> |
|         | <p>公共交通の規模感に応じた主体の区分</p> <p>出典：国土交通省「地域のくらしを創るサステナブルな交通の実現に向けて」</p>                                   | <p>最新技術を活用した移動手段提供のイメージ</p> | <p>地域の交通結節点のイメージ</p>   |
|         | ※取組みの一例であり、下記の参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。   |                             |  |

| 参考事例 | 福島県<br>会津若松市<br>みなとバス  | 群馬県<br>GunMaaS<br>(群馬版MaaS)  | 石川県金沢市<br>金沢版<br>モビリティハブ   |
|------|--|--|--|
|      | <p>詳細は参考資料86ページ記載</p> <p>住民主体のNPO法人が、バス路線再編を契機として、自家用車有償旅客運送を運行している事例</p> <p>&lt;取組みの効果・ポイント&gt;</p> <p>住民主体の取組みにより、地域の交通空白地が解消され、利用者数も着実に増加。事業の継続性を確保するため、毎年度の事業評価によるサービス改善と、青年部会との連携による安定した運転手確保に取り組んでいる。</p> <p>出典：国土交通省「地域公共交通のリ・デザイン優良事例一覧」</p> | <p>詳細は参考資料87ページ記載</p> <p>デジタル技術で交通手段を統合し、経路検索・チケット購入・配車予約をワンストップで実現。</p> <p>出典：群馬県</p> | <p>詳細は参考資料88ページ記載</p> <p>地域に応じて多様な交通モードを円滑に接続・乗継ぎする拠点である「金沢版モビリティハブ」の整備を推進</p> <p>&lt;取組みの効果&gt;</p> <p>マイナンバーカード連携により、居住地や年齢などの属性別割引を自動適用し、公共交通の利便性を向上。さらに移動と商業を連携した「乗りトクバス」で、自動車依存から脱却した持続可能な地域交通社会の推進に寄与している。</p> <p>出典：金沢市</p> |





## E 広域連携

広域で連携しながら、観光客や働く人、住む人を呼び込むネットワークづくり

### 方針Ⅱ 居住機能を増進しよう

### 方針Ⅲ 産業機能を増進しよう

取組みの方向性

#### 住宅立地用地の確保

広域ネットワークの形成との連携や近隣都市の産業動向などを踏まえながら、土地利用の規制を緩和するなど、住宅立地用地の受け皿の確保。

##### 取組みのポイント

- 道路整備など周辺状況の変化に応じた規制緩和
- 既存建物などのストックの有効活用

広域道路整備と連携し沿道の土地利用を行うイメージ



行政

道路整備を契機とした土地利用施策 など

#### 企業立地用地の確保

広域ネットワークの形成との連携や近隣都市の産業動向などを踏まえながら、土地利用の規制を緩和するなど、企業立地用地の受け皿の確保。

既存建物を活用するイメージ



民間

行政施策と連携し、まちの魅力や活力を引き出す取組みの検討・実施など

行政

- ・ 既存ストックと活用したい人・企業をつなぐ仕組みづくり
- ・ 既存ストックの活用を検討する人・企業の課題解決に向けた伴走支援など

※取組みの一例であり、下記の参考事例も含め事業の実施を決定するものではありません。

参考事例

#### 京都府福知山市 廃校Re活用 プロジェクト

いちご農園、カフェとして活用



キャンプ場として活用



グループホームとして活用



出典：福知山市「廃校Re活用プロジェクト」

#### <取組みのポイント・効果>

金融機関と連携してマッチング機会を創出するとともに、行政と民間の異なるスピード感に対応するため、「民間提案制度」を導入。この制度は、民間事業者からのアイデア聴取と事業者選定を一体化することで、活用実現までの手続きを迅速化するもの。さらに、庁内連携体制の強化や土地利用規制など、様々な課題への対応を行った結果、廃校16校のうち10校の活用実現に成功している。

## コンパクトで安全なまちづくりの推進

災害の危険性が高い場所から、安心して暮らしやすい場所への住み替えを促進します。また、立地適正化計画の防災指針に基づき、災害に強い住環境を確保するとともに、ハード・ソフトの両面から災害リスクの回避・低減に向けた取組みを推進します。

### 【居住誘導のイメージ】

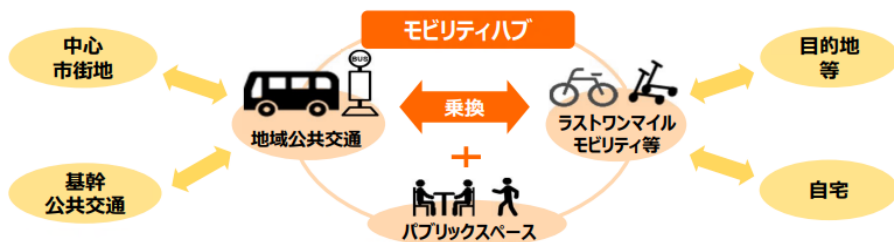


出典：長崎市「立地適正化計画」

## 様々な移動手段をスムーズにつなぐ

公共交通機関同士はもちろん、様々な移動手段の乗り継ぎ拠点整備やデジタル技術を活用し、スムーズな乗り換えの実現を推進します。

### 【地域公共交通と連携したモビリティハブのイメージ】



出典：国土交通省「第2回施設デザインWG事務局資料」

## 住まいを確保しやすい仕組みの構築

住まい探しでお困りの方も含め、だれもが住まいを確保しやすい仕組みの構築を推進します。

### 【長崎市空き家・空き地情報バンク】

以下の方を対象に、市内の空き家・空き地情報を提供する制度

- ・長崎市への移住・定住を検討されている市外在住の方
- ・市内での転居をお考えの市民の方

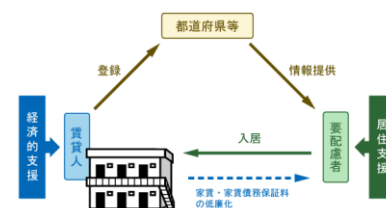


出典：長崎市

### 【住宅セーフティネット制度】

住宅確保が困難な方々を支援する制度。安心して生活を送るための基盤となる住まいを確保できるよう、賃貸住宅に円滑に入居できるための環境整備を推進。

住宅確保要配慮者の入居を拒まない賃貸住宅の登録制度



出典：（一社）すまいづくりまちづくりセンター連合会

要配慮者の入居を拒まない住宅（登録住宅）

### 【新たな移動サービス「MaaS（マース）」のイメージ】



出典：内閣府「政府広報オンライン」

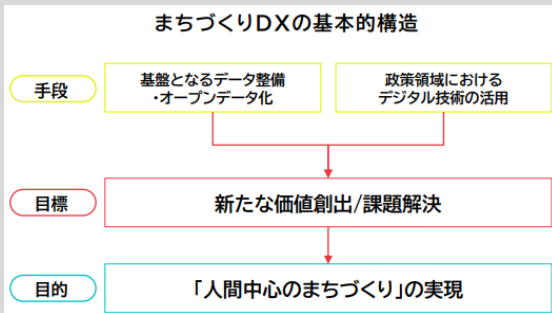
## テーマ共通

### 最新技術の活用とまちづくりDXの推進

ICTをはじめとする最新技術の活用や、デジタル技術を駆使した地域課題の解決と新たな価値創出を目指すまちづくりDX（デジタルトランスフォーメーション）を推進します。

#### 【まちづくりDXとは】

「まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現ビジョン（ver1.0）」によると、まちづくりDXは、「基盤となるデータ整備やデジタル技術の活用を進め、まちづくりの在り方を変革することで都市における新たな価値創出又は課題解決を図ること」と定義。



出典：国土交通省「まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現ビジョン（ver1.0）」

### まちづくりGXの推進

カーボンニュートラルの実現に向けて、脱炭素に資するまちづくりを推進します。

#### 【国土交通省都市局のカーボンニュートラルに向けた取組（まちづくりのグリーン化）】

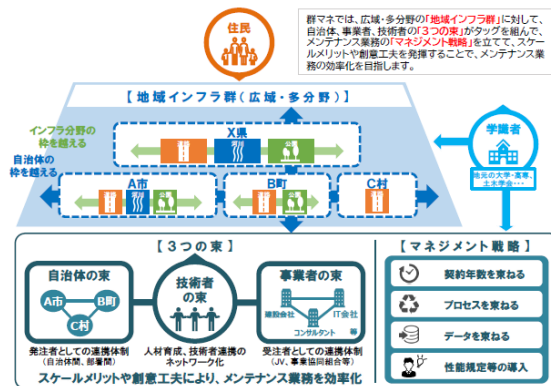


出典：国土交通省「都市行政におけるカーボンニュートラルに向けた取組事例集」

### 社会インフラの効率的・効果的なマネジメント

財政状況が厳しくなる中でも、生活を支えるインフラを効率的に維持管理し、必要な生活サービスを提供していく必要があります。そのため、従来のように個別のインフラを別々に管理するのではなく、複数のインフラをまとめて一体的に管理するマネジメントの考え方の導入など、より効率的・効果的な管理体制の構築を推進します。

#### 【地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）の概念】



「地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）」とは、技術系職員に限られる中でも、的確なインフラメンテナンスを確保するため、複数自治体のインフラや複数分野のインフラを「群」として捉えることで、効率的・効果的にマネジメントしていく取組み

出典：国土交通省「群マネの手引き」

# Chapter 4

## おわりに

1

長崎県庁のデザイン  
2005年11月

2

みらいの長崎  
2006年11月

3

みらいの長崎に向けた  
2007年11月

4

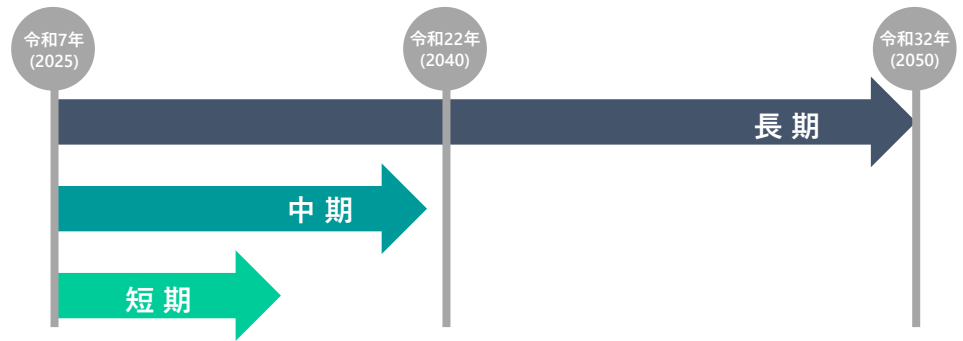
おわりに



## 4-1：これからの展開

### スピード感のあるまちづくりの推進

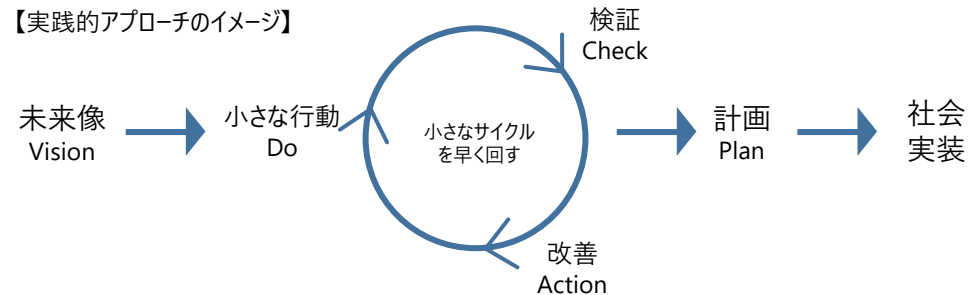
- 人口減少対策は喫緊の課題であることから、スピード感を持って短期的な施策と中長期的な取組みを着実に推進します。
- 各テーマのエリア・ネットワークづくりの考え方と方針については、およそ中間年の2040年を目途に、取組みの方向性については社会情勢の変化等を踏まえて適宜見直しを行います。



### 実践的なアプローチ

- 多様な主体を巻き込み、社会情勢の急速な変化に対応しながら課題解決を図るためには、ビジョンを持ちつつ、社会実験を含めた小さな行動を積み上げて検証・改善し、計画から実行につなげるアプローチの重要性が増しています。まずは短期的にこうしたアプローチを繰り返し、中長期的な行動へとつなげていきます。

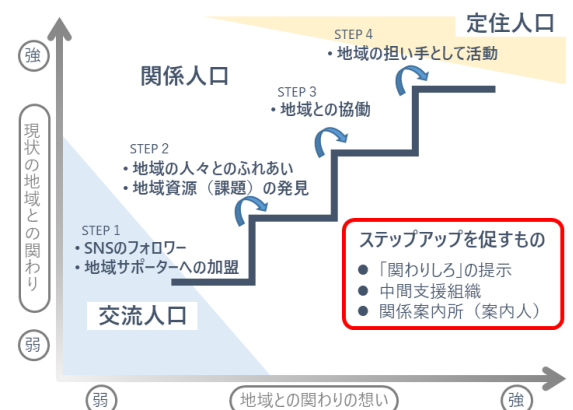
【実践的アプローチのイメージ】



### 連携・協働・共創によるまちづくり

- 「長崎市よかまちづくり基本条例※1」に掲げる考え方を踏まえ、エリアに関わる多様な主体と緊密に連携・協働します。また、多様化・複雑化する課題に熱意をもって取組む全国の関係・交流人口の皆様とともに共創し、オール長崎でまちづくりを推進していきます。
- 将来のまちづくりを担う若い世代の意見を積極的に聞き、気軽に参画できることを目指します。
- こうした連携・協働、そして共創によるまちづくりを通じて、地域との関わりを段階的に深め、住民が担い手となり、交流人口が関係人口へ、さらには定住人口へとつながる取組みを推進します。

【関係人口のステップアップ】



※1 長崎市よかまちづくり基本条例：まちづくりの基本的な考え方やルール、まちづくりのさまざまな担い手の役割分担などを定めた条例です。



## 「みらいの長崎」に向けたファーストステップ

港町として国内外に開かれ発展してきた長崎のまちは、国際色豊かな多様な都市文化を持つとともに、平和都市としての国際的な役割を持っています。

これまでも国内外から訪れる人々との交流と協働によって新しい時代の価値を生み出し、発信し続けてきました。

そしてこれからは、多様な関係者とともにまちづくりを進めることはもちろん、民間の自由な発想提案によるまちへの投資を呼び込むことも不可欠です。

長崎市がチャレンジの舞台として選ばれ、立場を超えたあらゆる人々の交流と協働、さらには共創によってランドデザインに描いた長崎を実現するために、まず以下のことに取り組んでいきます。

### ● 創造性を生かした都市空間の活用による交流拡大

長崎の都市空間がこれからも交流の舞台となるためにコトの魅力（体験的価値）が求められています。特にスポーツや文化芸術、アウトドアなどには、今後大きな可能性があります。

そこで、様々な資源を文化芸術や産業経済が持つ創造性によって最大限に生かす「創造都市」の考え方や取組みを参考に、長崎市においてもクリエイティブな人材の呼び込みや受入環境を整え、都市空間の活用を通じた交流拡大、産業振興を進めていきます。

### ● 心地良く過ごせる場所づくりや都市空間活用を促進する体制・仕組みづくり

まちに心地良く過ごせる場所があることが、まちに人をひきつけ、滞在させます。

都市空間を使いこなして「空間（＝space）」を「居場所（＝place）」に変えていくためには、このエリアに関わる多様な主体との連携・協働が必要です。

そうした都市空間活用を実現するために、連携・協働のハブとなる体制づくりや仕組みづくりに連携して取り組んでいきます。

### ● 地域の暮らしを支える「小さな拠点」づくり

将来にわたって市民の皆さんが地域で安心して暮らせる環境づくりが、持続的な地域の実現に向けて重要です。

既存施設の有効活用などによる生活サービスの集約や地区内のアクセス性の確保、地域資源を活用した仕事・収入の確保を目指す「小さな拠点」づくりを、各主体と役割分担しながら推進していきます。

【ジャズを通じた長崎のまちのブランディング】



出典：長崎市「長崎創生プロジェクト事業」

【伝統工芸を活かすまちづくり】



出典：金沢市「コネスコ創造都市金沢モニタリングレポート」

【スポーツによる賑わい創出】



【公民学など様々な主体が連携した事業推進】



出典：国土交通省「官民連携まちづくりポータルサイト」

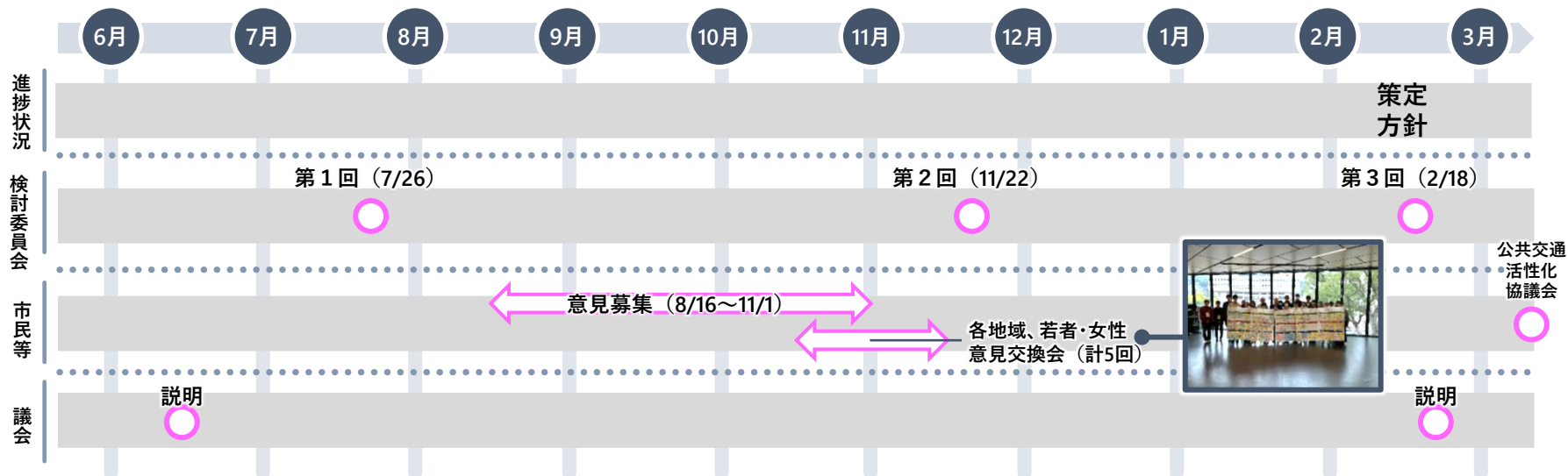
【「小さな拠点」づくりの取組みイメージ】



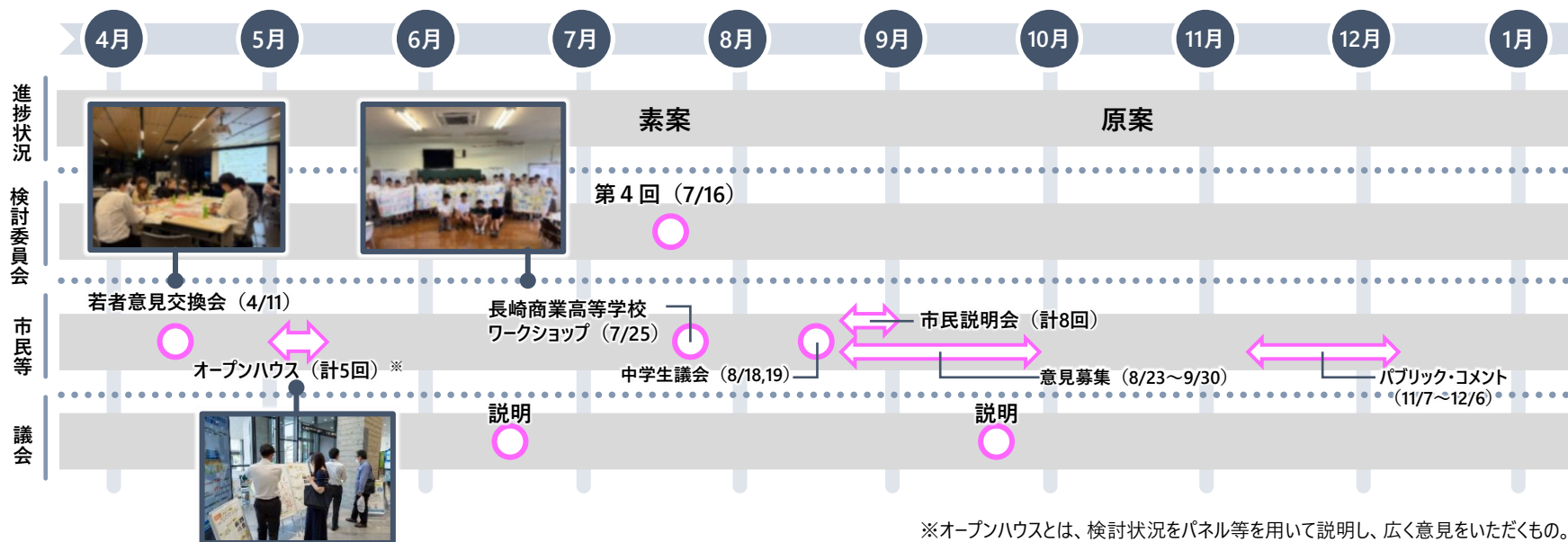
出典：内閣府「小さな拠点・地域運営組織に関する手引き・事例集」、農林水産省「6次産業化の取組事例集」

## 4-2：策定経過

### 令和6年度



### 令和7年度



※オープンハウスとは、検討状況をパネル等を用いて説明し、広く意見をいただくもの。

## 4-3：長崎まちづくりのランドデザイン検討委員会

長崎まちづくりのランドデザインの策定にあたり、学識経験者や関係団体等から知見を集め、多角的な視点で検討を行うため、本市の附属機関として「長崎まちづくりのランドデザイン検討委員会」を設置し、検討を進めてきました。

### 長崎まちづくりのランドデザイン検討委員会委員

|    | 氏名              | 出身母体                                    |
|----|-----------------|---|
| 委員 | (委員長)<br>片山 健介  | 長崎大学総合生産科学域（環境科学系）教授                    |
|    | (副委員長)<br>山口 雅二 | 長崎商工会議所 副会頭                             |
|    | 神山 剛            | 長崎大学総合生産科学域（情報データ科学系）准教授                |
|    | 秋元 康幸           | B a n k A R T 副代表                       |
|    | 尾崎 信            | 東京大学大学院新領域創成科学研究科サステナブル社会デザインセンター 特任研究員 |
|    | 高野 寛之           | 株式会社日本総合研究所                             |
|    | 小宮 幸弘           | （公社）長崎県不動産鑑定士協会                         |
|    | 大場 慎治【前任】       | 国土交通省九州地方整備局長崎河川国道事務所 所長                |
|    | 上田 章紘【後任】       |   |
|    | 椎名 大介           | 長崎県土木部参事監（まちづくり推進担当）                    |
|    | 安達 健太郎          | 長崎経済同友会 副代表幹事                           |
|    | 熊谷 将希           | （一社）長崎青年会議所                             |
|    | 山口 弘幸           | 公募市民                                    |
|    | 安元 哲男           | 公募市民                                    |

### 審議経過

| 回次  | 日付         | 主な議題                                |
|-----|------------|-------------------------------------|
| 第1回 | 令和6年7月26日  | ・ グランドデザインの概要など                     |
| 第2回 | 令和6年11月22日 | ・ 目指すまちの状態と取組みの考え方、課題               |
| 第3回 | 令和7年2月18日  | ・ まちづくりの理念・方針（案）<br>・ 取組みの方向性（たたき台） |
| 第4回 | 令和7年7月16日  | ・ グランドデザインの素案                       |
| 第5回 | 令和7年12月予定  | ・ グランドデザインの原案（予定）                   |

※より幅広い視点で審議を進めていくため、本検討委員会の規則に基づく関係人として4名の方にご出席いただき意見をいただきました。

4-4：みなさまへのメッセージ



.....  
**長崎まちづくりのランドデザイン2050**  
令和●年●月策定  
.....

編集・発行 長崎市まちづくり部都市計画課  
  
TEL 095-829-1169／FAX 095-829-1168  
Email toshimasu@city.nagasaki.lg.jp



# 5 今後の予定

| 年度    | 令和6年度 |                                 |   | 令和7年度 |   |    |     |  |    |                               |                                   |     |      |
|-------|-------|---------------------------------|---|-------|---|----|-----|--|----|-------------------------------|-----------------------------------|-----|------|
| 月     | 1     | 2                               | 3   | 4     | 5 | 6  | 7   | 8  | 9  | 10                            | 11                                | 12  | 1    |
| 策定状況  |       | 策定方針                            |   |       |   |    | 素案  |  |    | 原案                            |                                   |     | 策定公表 |
| 市議会   |       | 説明                              |   |       |   | 説明 |     |  | 説明 |                               |                                   | 本日  |      |
| 市民    |       |                                 | <div>○</div> <div>意見交換会</div> <div>↔</div> <div>オープンハウス</div> |       |   |    |     | <div>↔</div> <div>意見募集</div> <div>↔</div> <div>説明会</div> |    |                               | <div>↔</div> <div>パブリックコメント</div> |     |      |
| 検討委員会 |       | 第3回                             |   |       |   |    | 第4回 |  |    |                               |                                   | 第5回 |      |
| 庁内    |       | <div>○</div> <div>関係所属長会議</div> |   |       |   |    |     | <div>○</div> <div>関係所属長会議</div>                          |    | <div>○</div> <div>定例部長会</div> |                                   |     |      |

## 2 長崎市地域公共交通計画の改訂について

# 1 概要



## (1) 地域公共交通計画とは

### ア 計画の位置付け

- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」で自治体に作成が求められている計画
- ・「地域の望ましい地域公共交通サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン
- ・自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会等を通じて作成

### イ 計画のポイント

- ・地域全体を見渡した公共交通サービスの維持・確保
- ・住民の協力を含む関係者の連携
- ・定量的な目標設定
- ・毎年度の調査、分析及び評価の実施      など記載

### ウ 計画の効果

- ・法律上の特例措置を受けられる利便増進実施計画等の作成ができる。
- ・特例措置により、事業者間の運行調整など、独占禁止法で禁止されたカルテル行為などが認められる。
- ・実施する事業に対し、国の財政支援が受けられる。 など

## (2) 長崎市の策定状況

- ・令和3年8月策定（計画期間 令和3年度～令和7年度）



### (3) 計画改訂に向けたこれまでの取組み

#### 令和6年度

- 10月 第1回公共交通活性化協議会
  - ・ 計画改訂の概要、アンケート案の説明
- 11月 計画改訂に向けた現況調査
  - ・ 現状整理
  - ・ 市民アンケートの実施(11月～1月)
  - ・ 現計画の評価
  - ・ 問題点、課題の整理
- 3月 第2回公共交通活性化協議会
  - ・ アンケート結果の報告

#### 令和7年度

- 6月 計画改訂に向けた分析・検討
  - ・ ICカード分析および将来シミュレーション
  - ・ 目標の評価方法の検討 など
- 8月 第3回公共交通活性化協議会
  - ・ 計画改訂の骨子(案)の説明
- 11月 建設水道委員会(所管事項調査) ※今回
  - ・ 次期計画案の概要説明



## 2 現計画(R3～R7)の概要と成果



### (1) 現計画の概要

#### ア 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。
- 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。
- ③ 地域内の移動手段が確保されている。
- ④ 都市の活性化等に貢献する公共交通となっている。

#### イ 目標

- ① 立地適正化計画の居住誘導区域内で、公共交通徒歩圏人口カバー率約90%を維持します。
- ② 周辺区域では、地域の実情にあった移動サービスを確保します。

#### ウ 方策

- ① 既存路線の効率化・見直し
- ② 公共交通サービスの向上

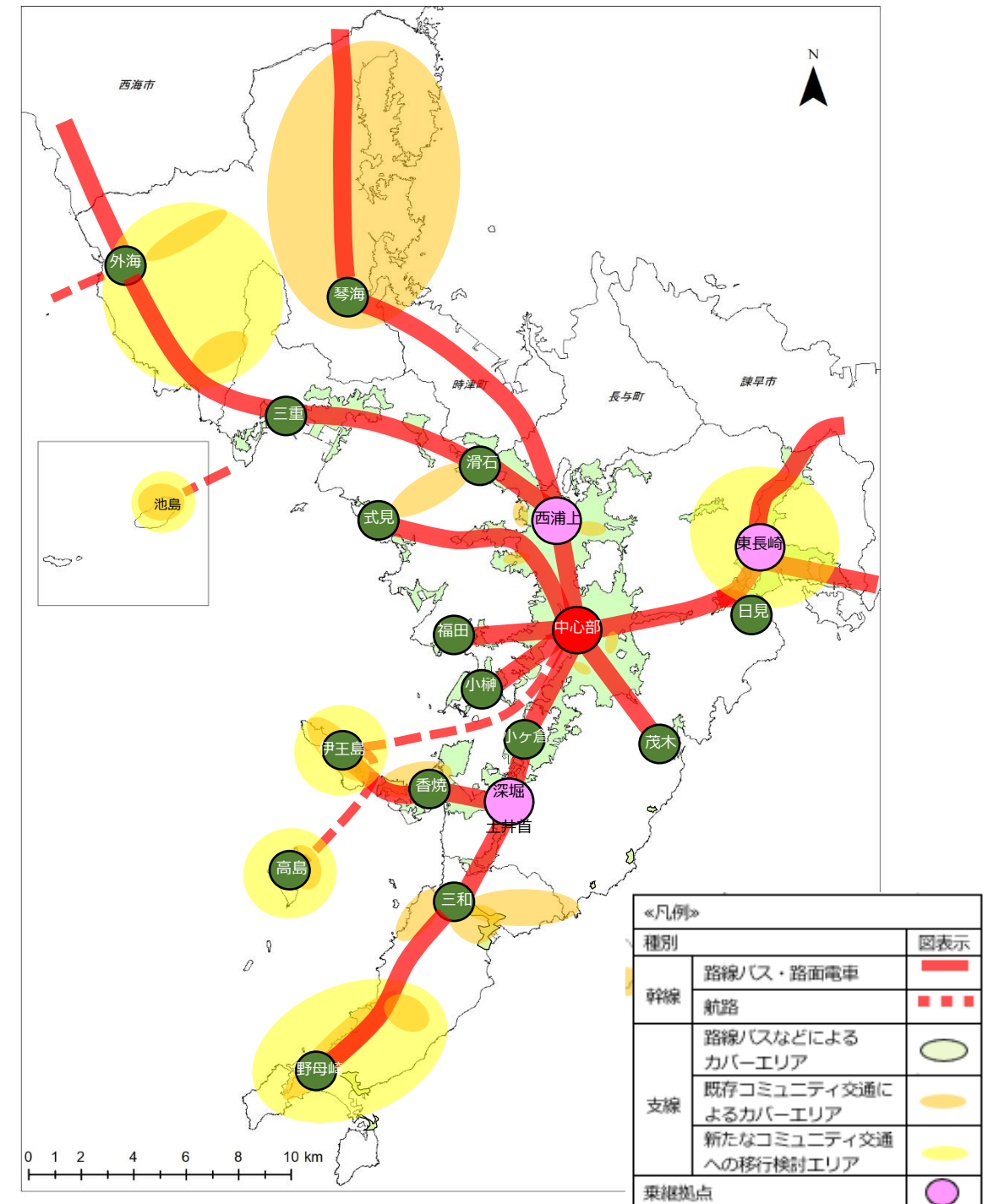


図1 公共交通ネットワークのイメージ図



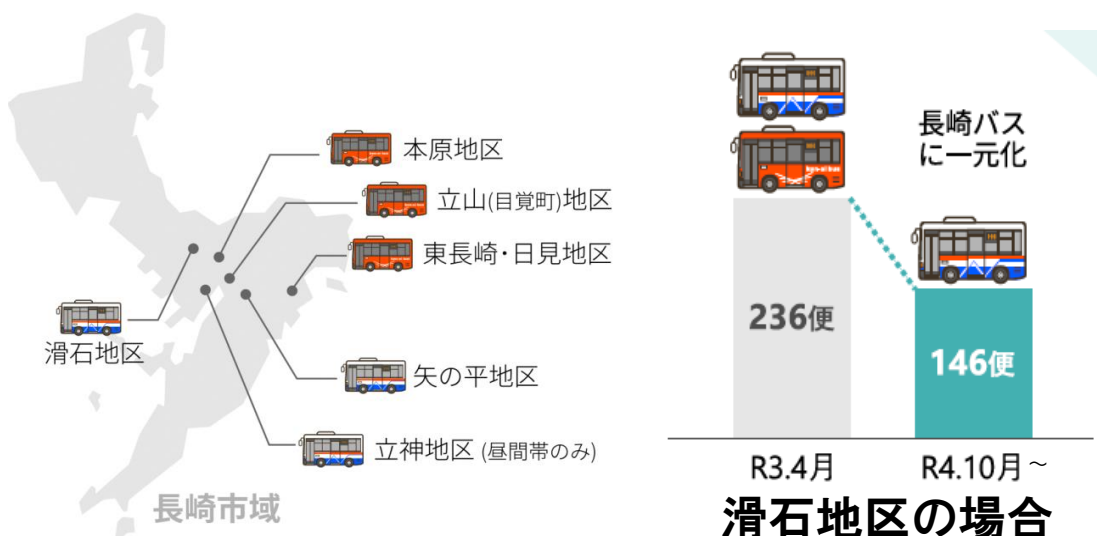
## (2) 現計画期間における主な取組み

### ア 既存路線の効率化・見直し

#### (ア) 共同経営計画による路線バスの効率化

東長崎・日見地区、滑石地区、本原地区、矢の平地区、立山（目覚町）地区、立神地区を対象とした、「長崎市域乗合バス事業共同経営計画」を策定し、路線の効率化を図った。

- ✓長崎バスと県営バスが重複して運行している路線の運行事業者を一元化
- ✓競合区間の解消により約47人の運転士や約38台の車両を削減し、年間約6億円の収支改善が図られている。



出典: 交通事業者資料

#### (イ) コミュニティバス・デマンド交通の見直し

コミュニティバス野母崎線や伊王島線、デマンド交通(琴海地区)などを需要に応じた運行形態に見直した。

### イ 公共交通サービスの向上

#### (ア) バスロケーションシステムの導入やデジタルバス停の設置

主要バス停・電停でのスマートバス停やバスロケーションシステム等の設置を行った。



- ✓路線バスの運行状況や接近情報を検索できるバスロケーションシステムの運用開始

#### (イ) 観光需要に応じた公共交通の利用促進

観光需要に応じて、まちなか周遊バスや観光ルートバスの整備を行った。

- ✓原爆資料館や銭座町長崎スタジアムシティを追加し、長崎駅からの利用がしやすいルートへ変更
- ✓長崎スタジアムシティ開業に合わせ、利用者が来場しやすいように長崎駅前広場へ乗り入れ利便性を向上



出典: 交通事業者ホームページ



### (3) 目標の達成状況

#### ア 既存路線の効率化・見直し

| 指標(1) 平均乗車密度             |  |                     |   |    |            |    |      |    |     |    |     |    |      |    |      |    |      |    |            |
|--------------------------|--|---------------------|---|----|------------|----|------|----|-----|----|-----|----|------|----|------|----|------|----|------------|
| 注)平均乗車密度:起点から終点までの平均乗車人数 |  |                     |   |    |            |    |      |    |     |    |     |    |      |    |      |    |      |    |            |
| 視点                       | 路線の効率化を実施するうえで、車内の旅客数が適正であるか評価する                 |                     | <div>指標1 平均乗車密度</div> <table><tr><th>路線</th><th>平均乗車密度 (人)</th></tr><tr><td>R1</td><td>10.0</td></tr><tr><td>R2</td><td>8.9</td></tr><tr><td>R3</td><td>9.0</td></tr><tr><td>R4</td><td>10.3</td></tr><tr><td>R5</td><td>10.7</td></tr><tr><td>R6</td><td>11.2</td></tr><tr><td>R7</td><td>11.9 (目標値)</td></tr></table> | 路線 | 平均乗車密度 (人) | R1 | 10.0 | R2 | 8.9 | R3 | 9.0 | R4 | 10.3 | R5 | 10.7 | R6 | 11.2 | R7 | 11.9 (目標値) |
| 路線                       | 平均乗車密度 (人)                                       |                     |   |    |            |    |      |    |     |    |     |    |      |    |      |    |      |    |            |
| R1                       | 10.0   |                     |   |    |            |    |      |    |     |    |     |    |      |    |      |    |      |    |            |
| R2                       | 8.9  |                     |   |    |            |    |      |    |     |    |     |    |      |    |      |    |      |    |            |
| R3                       | 9.0  |                     |   |    |            |    |      |    |     |    |     |    |      |    |      |    |      |    |            |
| R4                       | 10.3   |                     |   |    |            |    |      |    |     |    |     |    |      |    |      |    |      |    |            |
| R5                       | 10.7   |                     |   |    |            |    |      |    |     |    |     |    |      |    |      |    |      |    |            |
| R6                       | 11.2   |                     |   |    |            |    |      |    |     |    |     |    |      |    |      |    |      |    |            |
| R7                       | 11.9 (目標値)                                       |                     |   |    |            |    |      |    |     |    |     |    |      |    |      |    |      |    |            |
| 算出方法                     | 平均乗車密度＝輸送人キロ※/走行キロ(路線バス)<br>※輸送人キロ＝輸送人員×1人平均乗車キロ |                     |   |    |            |    |      |    |     |    |     |    |      |    |      |    |      |    |            |
| 達成状況                     | ×  | 改善基調にあるが、目標は達成していない |   |    |            |    |      |    |     |    |     |    |      |    |      |    |      |    |            |

| 指標(2) 公共交通事業の収支率 |  |                       |  |    |     |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |            |
|------------------|--|-----------------------|--|----|-----|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------------|
| 視点               | 路線の効率化を実施するうえで、平均乗車密度以外に運賃や運行経費が適正であるか評価する |                       | <div>指標2 公共交通事業の収支率</div> <table><tr><th>路線</th><th>収支率</th></tr><tr><td>R1</td><td>0.89</td></tr><tr><td>R2</td><td>0.79</td></tr><tr><td>R3</td><td>0.85</td></tr><tr><td>R4</td><td>0.90</td></tr><tr><td>R5</td><td>0.92</td></tr><tr><td>R6</td><td>0.90</td></tr><tr><td>R7</td><td>1.00 (目標値)</td></tr></table> | 路線 | 収支率 | R1 | 0.89 | R2 | 0.79 | R3 | 0.85 | R4 | 0.90 | R5 | 0.92 | R6 | 0.90 | R7 | 1.00 (目標値) |
| 路線               | 収支率  |                       |  |    |     |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |            |
| R1               | 0.89                                       |                       |  |    |     |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |            |
| R2               | 0.79                                       |                       |  |    |     |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |            |
| R3               | 0.85                                       |                       |  |    |     |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |            |
| R4               | 0.90                                       |                       |  |    |     |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |            |
| R5               | 0.92                                       |                       |  |    |     |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |            |
| R6               | 0.90                                       |                       |  |    |     |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |            |
| R7               | 1.00 (目標値)                                 |                       |  |    |     |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |            |
| 算出方法             | 収支率＝収入額/支出額 ※路線バス、路面電車                     |                       |  |    |     |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |            |
| 達成状況             | ×  | 直近は横ばい傾向で、目標までは達していない |  |    |     |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |            |

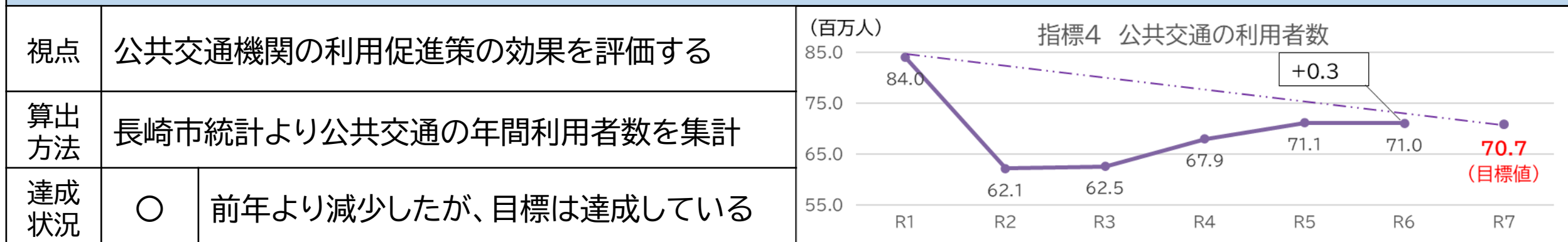
| 指標(3) 公共交通への公的資金投入額 |   |                     |  |    |             |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |           |
|---------------------|---|---------------------|--|----|-------------|----|-----|----|-----|----|-----|----|-----|----|-----|----|-----|----|-----------|
| 視点                  | 補助対象路線を見直すうえで、地域の需要にあった適正な運行形態となっているか評価する |                     | <div>指標3 公共交通への公的資金投入額</div> <table><tr><th>路線</th><th>公的資金投入額 (円)</th></tr><tr><td>R1</td><td>238</td></tr><tr><td>R2</td><td>322</td></tr><tr><td>R3</td><td>344</td></tr><tr><td>R4</td><td>361</td></tr><tr><td>R5</td><td>345</td></tr><tr><td>R6</td><td>383</td></tr><tr><td>R7</td><td>233 (目標値)</td></tr></table> | 路線 | 公的資金投入額 (円) | R1 | 238 | R2 | 322 | R3 | 344 | R4 | 361 | R5 | 345 | R6 | 383 | R7 | 233 (目標値) |
| 路線                  | 公的資金投入額 (円)                               |                     |  |    |             |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |           |
| R1                  | 238                                       |                     |  |    |             |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |           |
| R2                  | 322                                       |                     |  |    |             |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |           |
| R3                  | 344                                       |                     |  |    |             |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |           |
| R4                  | 361                                       |                     |  |    |             |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |           |
| R5                  | 345                                       |                     |  |    |             |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |           |
| R6                  | 383                                       |                     |  |    |             |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |           |
| R7                  | 233 (目標値)                                 |                     |  |    |             |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |           |
| 算出方法                | 公的資金投入額(円)＝<br>コミュニティ交通への全補助額/全利用者数       |                     |  |    |             |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |           |
| 達成状況                | ×   | 前年より増加し、目標までは達していない |  |    |             |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |     |    |           |



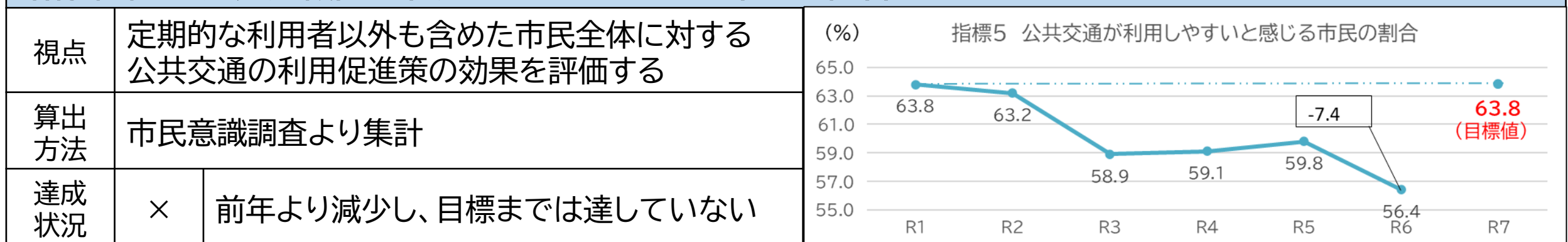


## イ 公共交通サービスの向上

### 指標(4) 公共交通の利用者数



### 指標(5) 公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合



## (4) 評価結果のまとめ

- ・共同経営計画による競合路線の解消など、公共交通サービスを可能な限り維持した中で『既存路線の効率化・見直し』を実施したことにより、指標1(乗車密度)、2(収支率)、4(利用者数)は目標に向け改善傾向であるが、今後も既存路線の効率化などの施策に引き続き取り組む必要がある。
- ・一方、指標3(公的資金)は悪化傾向であり、公的支援の効率化を図る必要がある。
- ・また、バスロケーションシステムの導入等『公共交通サービス向上』を進めたが、指標5(満足度)が悪化傾向にあり、今後はより市民目線で公共交通サービスの向上が必要である。



### 3 現計画策定からこれまでの状況変化



#### (1) 公共交通路線網とカバー率

・幹線ネットワークは維持されているものの、  
周辺部では減便や路線廃止などが進み、公共交  
通徒歩圏人口カバー率※が減少している。  
(表1、図2参照)

※公共交通徒歩圏人口カバー率：  
バス停や鉄道・電停駅から一定範囲内(鉄道駅:800m以内、  
バス停:300m以内)に居住する人口の割合

表1 運行路線距離と公共交通徒歩圏人口カバー率

|      | 運行路線距離  | 公共交通<br>徒歩圏人口<br>カバー率 |
|------|---------|-----------------------|
| 令和元年 | 1,377Km | 80%                   |
| 令和6年 | 1,290Km | 77%                   |

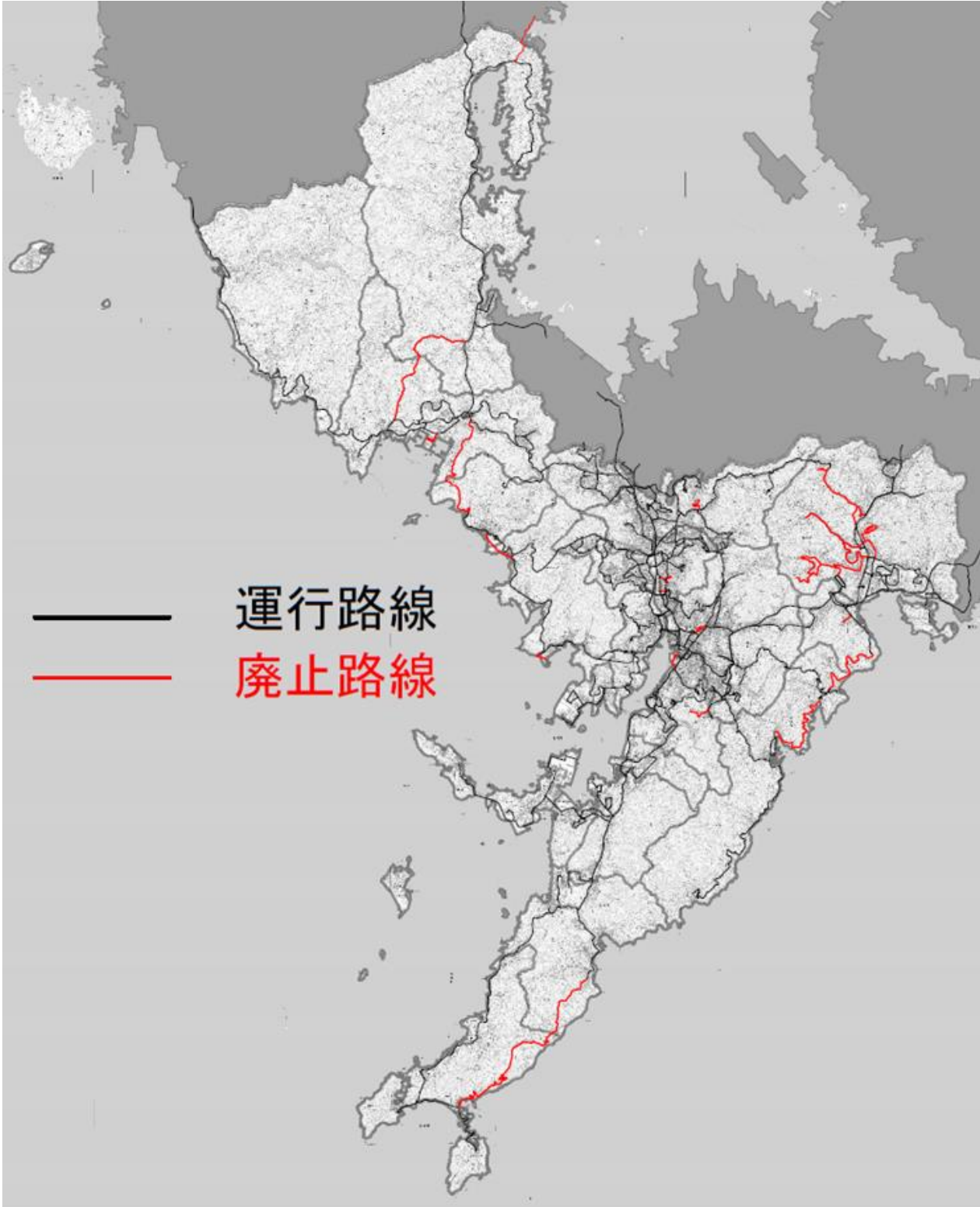


図2 路線バス運行路線と廃止路線図



## (2) 事業者の経営環境

### ア 担い手不足の深刻化

- ・年齢構成の偏りがあり、60歳以上の運転士の大量退職が見込まれる。(図3参照)
- ・運転士数の減少トレンドから運転士不足が深刻化する可能性が高まっている。(図4参照)

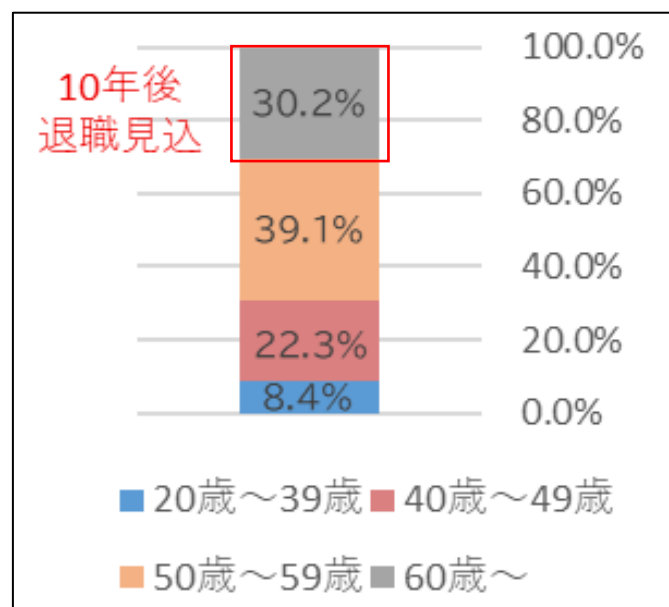


図3 バス運転士年齢構成比(R7)

出典: 交通事業者資料

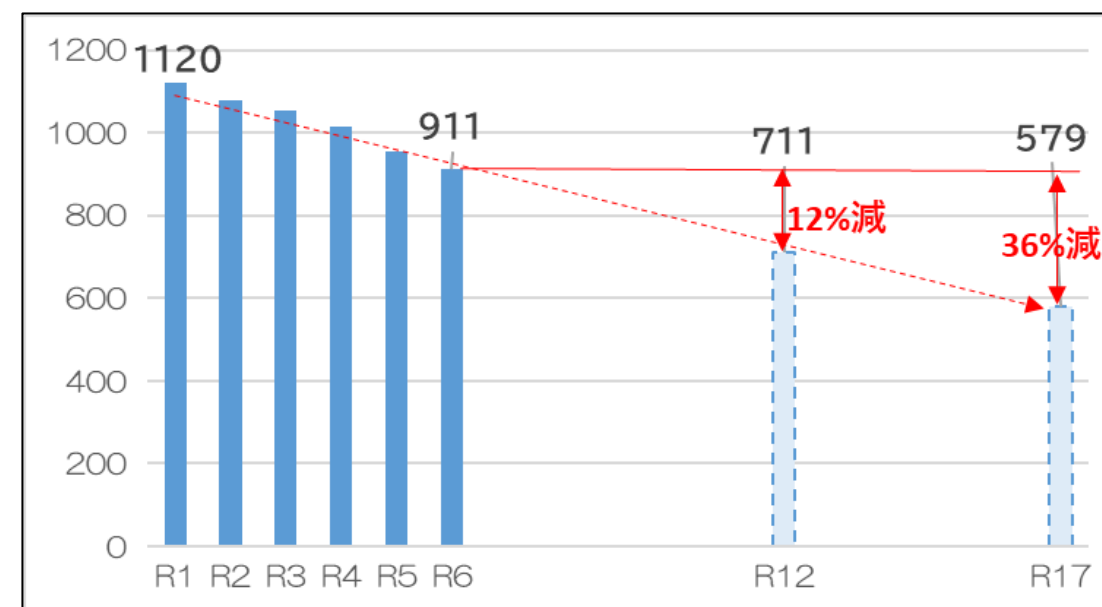


図4 バス運転士数の将来予測

出典: 交通事業者資料を基に算出

### イ 運行経費の増加

- ・燃料費の高騰や人件費上昇、車両更新など運行経費の増加率が上昇している。(図5参照)
- ・今後も運行経費が大幅に増加する可能性がある。

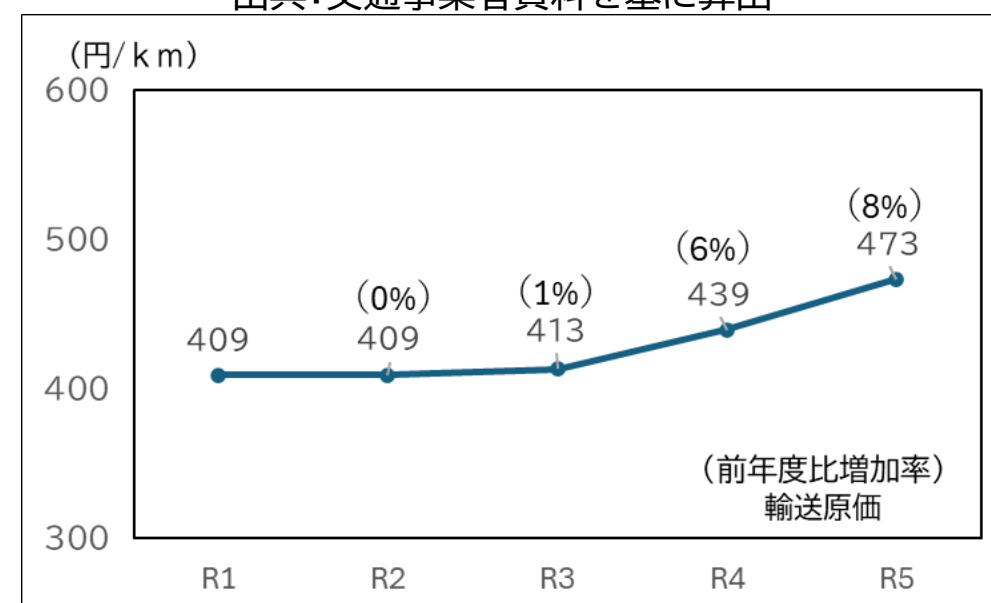


図5 バスの1km当たり輸送原価

出典: 国土交通省資料

※輸送原価…燃料費や人件費など、バスの運行に必要な費用



### (3) 市民ニーズ

#### ア アンケート概要

##### (ア) 調査方法

- 令和6年9月末現在で満18歳以上の市民4000人を無作為抽出、はがきで案内し、WEB回答
- その他、上記対象者のご家族、ホームページ等(長崎市公式LINE、広報ながさき、自治会回覧、高校生へのチラシ)によるWEB回答

##### (イ) 実施時期

- 令和6年11月18日(月)～令和7年1月31日(金)

##### (ウ) 回収状況

| 区 分 | 回収数   | はがき | 自治会回覧 | 市HP・SNS | その他 |
|-----|-------|-----|-------|---------|-----|
| 合計  | 2,185 | 591 | 409   | 812     | 373 |



## イ アンケート結果

### (ア) 既存路線の効率化・見直し

- ・減便や廃止が進む中で、最も重視するサービスの内容は「便数」という意見が多い。(図6参照)
- ・「便数維持のため、運賃値上げや乗継の発生はやむをえない」との意見は過半数を上回っている。(図7参照)

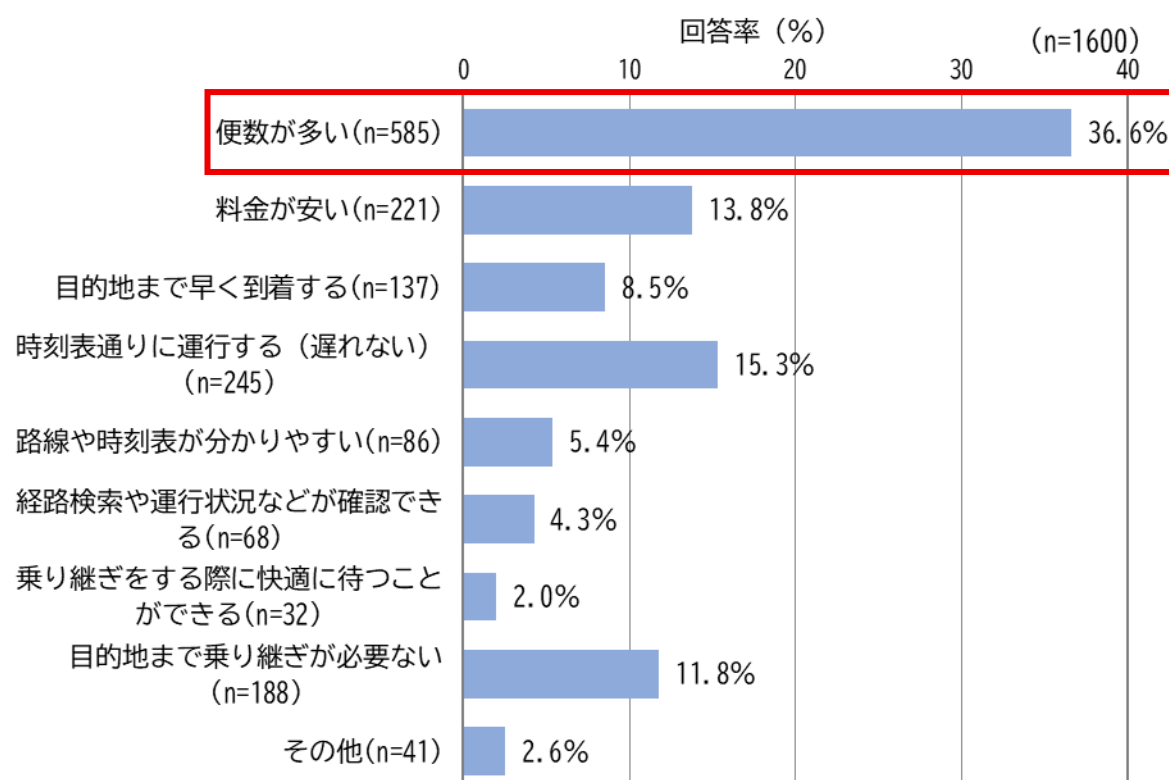


図6 公共交通を利用する上で一番重要なこと

出典:令和6年度長崎市公共交通に関するアンケート結果より

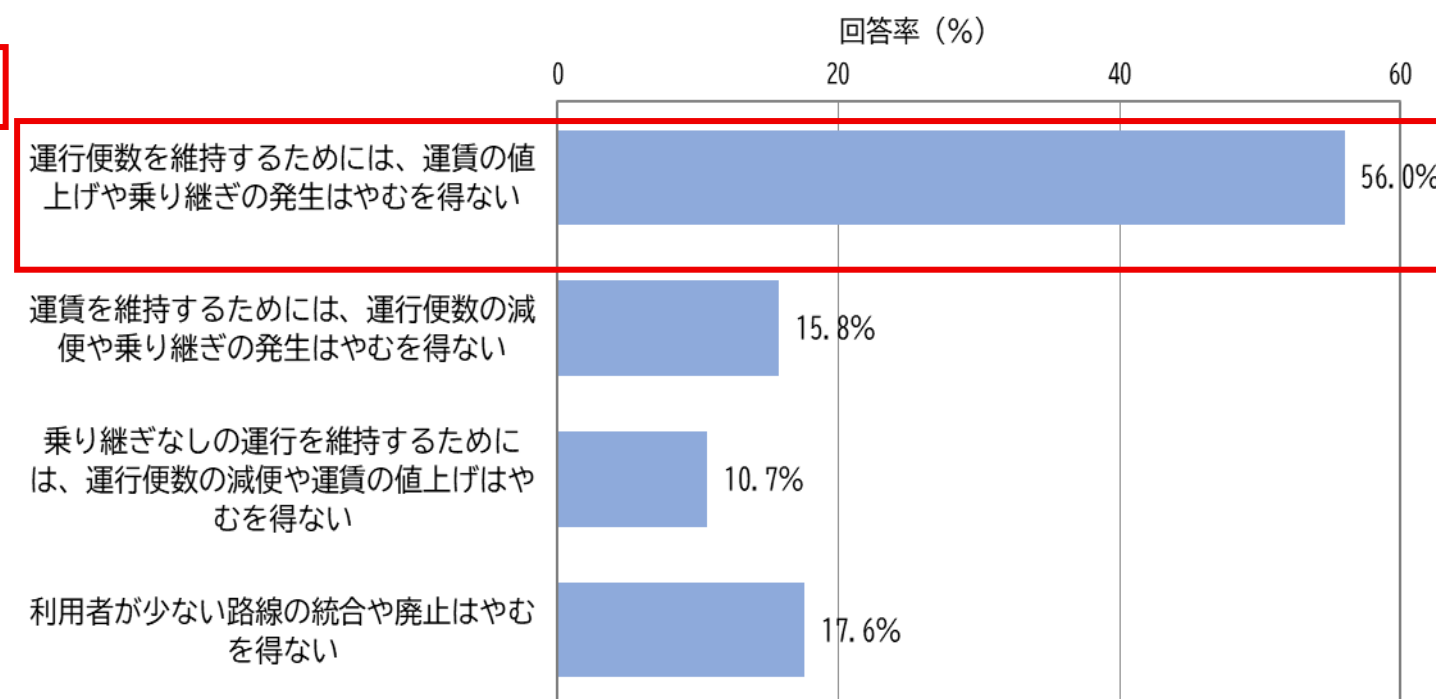


図7 今後の公共交通サービスの確保・維持における負担の在り方について

出典:令和6年度長崎市公共交通に関するアンケート結果より





## (イ) 公共交通サービスの向上

- ・「停留所に求める施設・設備」として、「上屋」が89%、次いで「椅子・ベンチ」が約58%と高い割合となっている。(図8参照)

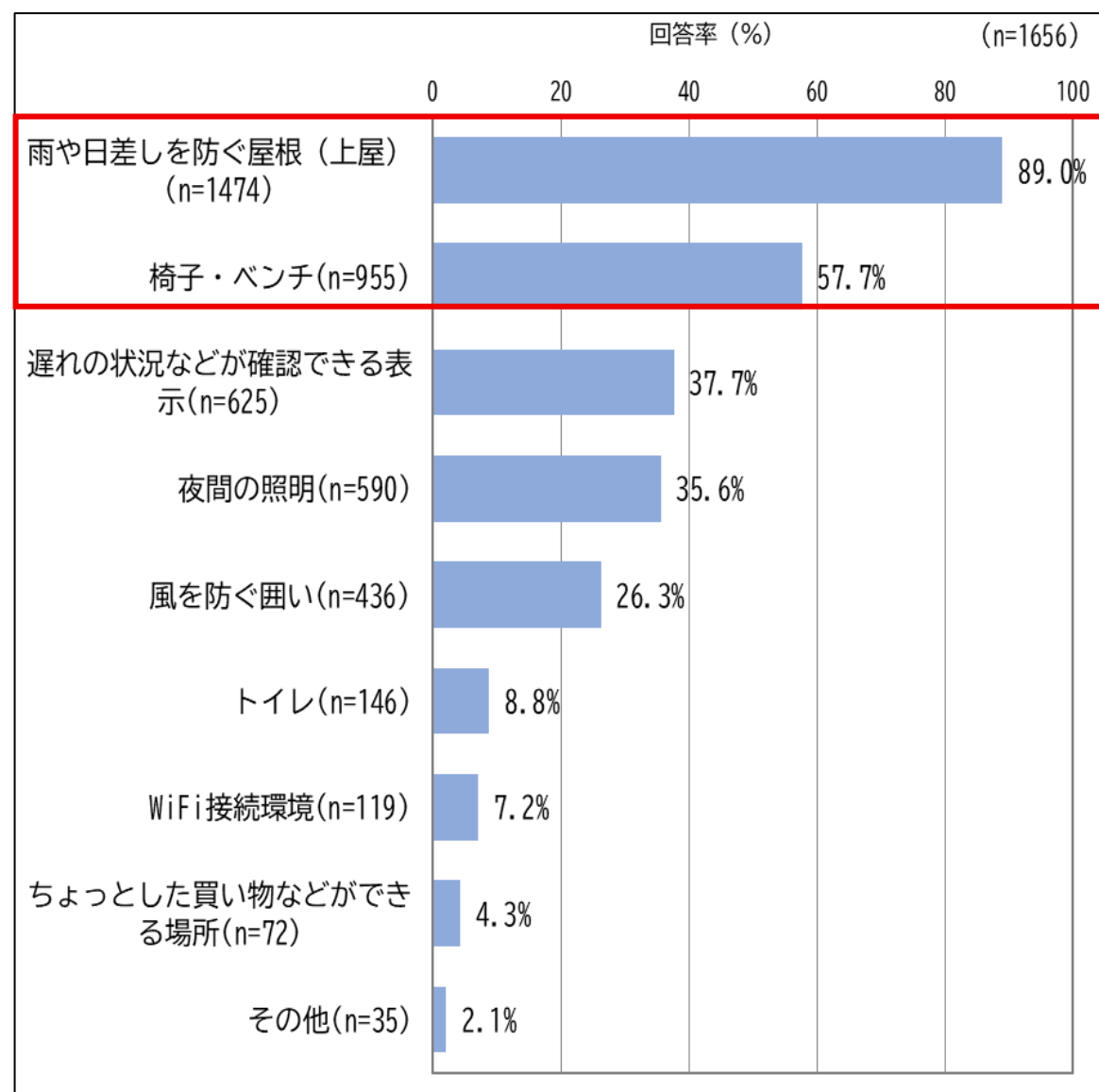


図8 停留所に求める施設・設備

出典: 令和6年度長崎市公共交通に関するアンケート結果より



## (4) 新たな移動需要

- ・西九州新幹線(R4)や新長崎駅ビル(R5)、長崎スタジアムシティ(R6)の開業により、新たな移動需要が発生している。(表2参照)
- ・観光客数は、コロナ禍以前までは回復していないものの、増加傾向にある。(図9参照)

表2 長崎スタジアムシティ来場者数

| 開業1年間延べ | 平日平均     | 休日平均            | サッカー試合日の平均      |
|---------|----------|-----------------|-----------------|
| 485万人   | 約12,000人 | 約20,000～30,000人 | 約30,000～40,000人 |

出典:長崎スタジアムシティホームページ  
「長崎スタジアムシティ 開業1周年レポート」

(万人)

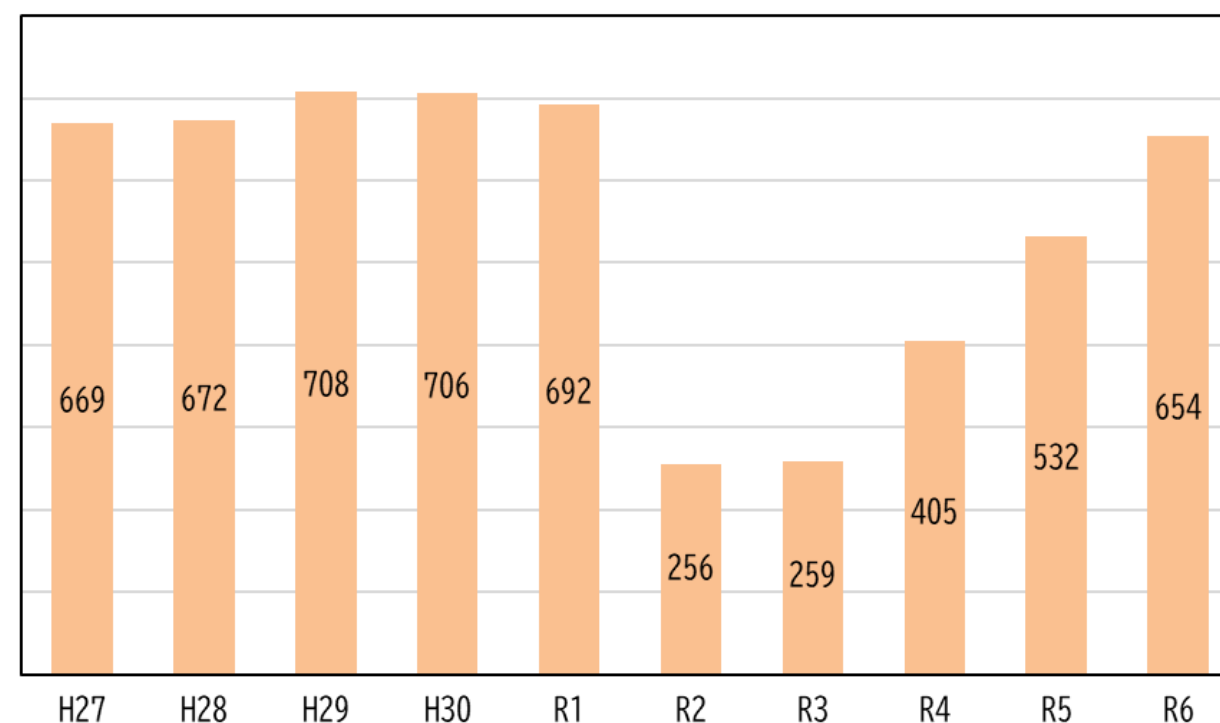


図9 長崎市観光客数の推移

出典:長崎市観光統計

# (5) 交通DXの進展

- ・国が地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を進める手段の1つに、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」が位置付けられた。(図10参照)
- ・令和6年度、全国100カ所以上で自動運転技術が実証され、うち5カ所(令和7年3月時点)で、レベル4※の自動運転車が通年運行されている。(表3参照)

※レベル4:特定条件下で、システムが全て自動で運転操作を行う

## 交通DX

### 自動運転

地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援



### MaaS

交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



図10 交通DXの例  
出典:国土交通省資料  
表3 国内の自動運転の状況(令和7年3月現在)

| 車両<br>(写真はイメージ) | 乗用車  | グリーンスローモビリティ | 小型シャトル | 小型バス  | 大型・中型バス | その他  |
|-----------------|------|--------------|--------|-------|---------|------|
| 自動運転<br>レベル     |      |              |        |       |         |      |
| 7(5)<br>レベル4    |      | 1(1)         | 3(2)   | 2(1)  | 1(1)    |      |
| 95(15)<br>レベル2  | 6(0) | 9(5)         | 30(5)  | 35(4) | 12(1)   | 3(0) |

※数字は実施箇所数、赤字は通年運行実施箇所数。公開されている2024年度補助事業の情報を基にデジタル庁にて作成されたものであり、全ての事業を網羅しているものではありません。

出典:モビリティ・ロードマップ2025

## (6) 「交通空白」解消本部の設置

- ・国が令和6年度に「交通空白」解消本部を設置し、「地域の足」・「観光の足」の確保に向けた取組みが強化された。(図11参照)

### 国土交通省「交通空白」解消本部について

MLIT

石破内閣総理大臣所信表明演説  
(令和6年10月4日・抜粋)



#### 五 地方を守る (地方創生)

「地方こそ成長の主役」です。地方創生をめぐる、これまでの成果と反省を活かし、地方創生2.0として再起動させます。

～略～

**地域交通は地方創生の基盤です。全国で「交通空白」の解消に向け、移動の足の確保を強力に進めます。**

#### 国土交通省「交通空白」解消本部 (本部長：国土交通大臣)

##### 取組内容

##### ① 「地域の足対策」と「観光の足対策」

###### ○ 地域の足対策

全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェア、公共ライドシェア等 (以下、タクシー等という) を地域住民が利用できる状態を目指す。

###### ○ 観光の足対策

主要交通結節点 (主要駅、空港等) において、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す。

##### ② 「公共ライドシェア」や「日本版ライドシェア」のバージョンアップと全国普及

##### 開催状況

|          |                   |
|----------|-------------------|
| R6.7.17  | 第1回「交通空白」解消本部     |
| R6.8.7   | 第1回「交通空白」解消本部 幹事会 |
| R6.9.4   | 第2回「交通空白」解消本部     |
| R6.10.30 | 第2回「交通空白」解消本部 幹事会 |
| R6.12.11 | 第3回「交通空白」解消本部     |
| R7. 2.25 | 第3回「交通空白」解消本部 幹事会 |

##### R6.11.25 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム立ち上げ (第1回会合)

都道府県や交通関係者のほか、商業・農業、エネルギー、金融・保険、福祉、教育、観光など多様な分野の関係者、また、大企業からスタートアップまで幅広い関係者が参画し、発足時点で計167者が参画。  
※同日より、市町村、交通事業者、パートナー企業等の公募を開始。

##### 「交通空白」解消のツール (例)

公共ライドシェア

日本版ライドシェア

乗合タクシー

AIオンデマンド

許可・登録を要しない輸送

図11 国土交通省「交通空白」解消本部について

出典：国土交通省資料



## 4 次期計画(R8～R12)案の概要



### (1) 目指す姿と目標

**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**  
公共交通は、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、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**  
まちは、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、公共交通はその移動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 まちづくり・観光を支える公共交通となっている**  
都市の魅力や観光の促進には、公共交通が観光地や重要拠点を結び、市民生活と観光客の移動を支える役割を果たさなければなりません。

**目標①**  
**立地適正化計画の居住誘導区域内で、公共交通徒歩圏人口カバー率約90%を維持します。**

**目標②**  
**周辺区域では、地域の実情にあった移動サービスを確保します。**

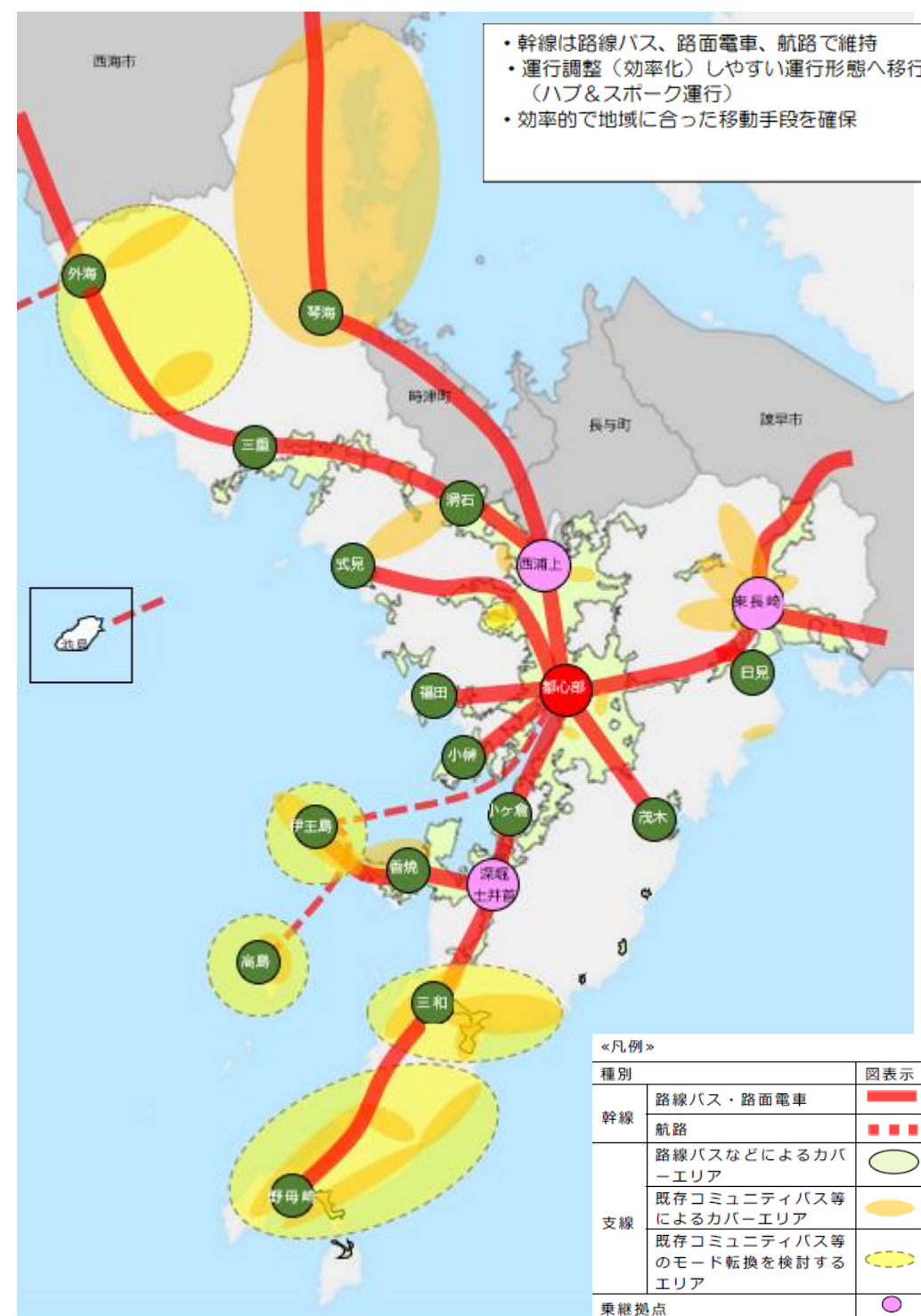


図12 公共交通ネットワークのイメージ図



(2) 課題、課題解決の方策

| 目指す姿                                      | 課題  | 課題解決の方策          |
|---|---|------------------|
| 目指す姿①<br>各種の公共交通が<br>持続可能な運行形態<br>となっている  | <ul style="list-style-type: none"><li>●公共交通の利用率の向上</li><li>●公共交通路線網を維持するための担い手の確保 ※追加</li><li>●需要と供給の平準化(特に都心部が供給過多)</li><li>●ピーク時とそれ以外の利用者数の平準化</li><li>●交通DXの推進による省人化 ※追加</li></ul> | 既存路線の効率化・<br>見直し |
| 目指す姿②<br>拠点間の移動を支え<br>るサービスレベルが<br>保たれている | <ul style="list-style-type: none"><li>●都心部と地域拠点間の速達性・定時性の向上</li><li>●競合路線における事業者間の調整・連携</li><li>●主要バス停の待合環境の改善 ※追加</li></ul>  |                  |
| 目指す姿③<br>地域内の移動手段が<br>確保されている             | <ul style="list-style-type: none"><li>●公共交通が不便な地域の移動手段の確保</li><li>●コミュニティバス等の収支の適正化</li><li>●地域の共助による移動手段を確保 ※追加</li></ul>  | 公共交通サービスの向上      |
| 目指す姿④<br>まちづくり・観光を支<br>える公共交通となっ<br>ている   | <ul style="list-style-type: none"><li>●新たな集客施設により増加する移動需要の取込み</li><li>●増加する観光需要の取込み ※追加</li></ul>   |                  |

※次期計画において追加する項目



(3) 展開施策

| 方策             |    |    | 展開施策                                    |                            |
|----------------|----|----|---|----------------------------|
| ① 既存路線の効率化・見直し | 幹線 | 定義 | 各生活地区と都心部・地域拠点を結ぶ路線                     | 1 人口規模等に応じた便数、ダイヤの設定       |
|                |    | 機能 | 需要と供給のバランスが取れつつ、都市活動が円滑に行えるサービスが提供されている | 2 競合路線(路線バス)における便数調整       |
|                |    |    |   | 3 「ハブ＆スポーク型」ネットワークの形成      |
|                |    |    |   | 4 担い手確保に向けた取り組み ※追加        |
|                | 支線 | 定義 | 幹線に接続する路線・地区内の移動を支える路線                  | 5 需要に応じた輸送手段の選択            |
|                |    | 機能 | 地域の実情にあわせた移動サービスが確保されている                | 6 都市施設等の整備と連携したバス路線の見直し    |
| ② 公共交通サービスの向上  |    |    |   | 7 貨客混載輸送の検討                |
|                |    |    |   | 8 路線沿線環境の変化と連動したバス路線の見直し   |
|                |    |    |   | 9 コミュニティバス等の維持・確保          |
|                |    |    |   | 10 コミュニティバス等での見直し基準の設定     |
|                |    |    |   | 5 需要に応じた輸送手段の選択(再掲)        |
|                |    |    |   | 11 道路整備に合わせたバス路線等の延長       |
|                |    |    |   | 7 貨客混載輸送の検討(再掲)            |
|                |    |    |   | 12 通勤シャトルバスの拡充・快速バスの導入     |
|                |    |    |   | 13 バス専用レーンの拡充              |
|                |    |    |   | 14 主要な乗継拠点や停留所の待合環境の整備 ※修正 |
|                |    |    |   | 15 パークアンドライドの促進            |
|                |    |    |   | 16 車両等のバリアフリー・EV化          |
|                |    |    |   | 17 交通DXの積極的な導入 ※修正         |
|                |    |    |   | 18 新たな料金体系の設定              |
|                |    |    |   | 19 時間毎利用の平準化               |
|                |    |    |   | 20 地域の共助による移動手段構築への支援 ※追加  |
|                |    |    |   | 21 観光需要に応じたバス路線等の開設・延長     |
|                |    |    | 22 バス停の新設・移設・フリー乗降区間の拡充                 |                            |
|                |    |    | 23 地域の移動手段確保に向けた情報発信 ※追加                |                            |

※次期計画において追加・修正する項目





## (4) 成果指標の設定

| 方策             | 指標                                  | 指標の設定理由   | 計測方法   |
|----------------|-------------------------------------|---|--|
| ① 既存路線の効率化・見直し | 平均乗車密度<br>(路線バス)                    | 路線の効率化を実施するうえで、車内の旅客数が適正であるか評価する必要があるため   | 平均乗車密度<br>＝輸送人キロ/走行キロ<br><br>※運行事業者作成「輸送実績報告書」より |
|                | 公共交通事業の収支率<br>(必須指標)                | 路線の効率化を実施するうえで、運賃や運行経費が適正であるか評価する必要があるため<br>(離島航路及びJRの収支率は性質が異なるため、路線バス及び路面電車のみとする) | 収支率＝収入額/支出額<br><br>※運行事業者より、収入額、支出額のデータを入手し算出    |
|                | 公共交通への公的資金投入額<br>(必須指標)             | 補助対象路線を見直すうえで、地域の需要にあった適正な運行形態(運行モード、便数、ルート)となっているか評価する必要があるため                      | コミュニティバス・乗合タクシー・デマンド交通への総補助額                     |
| ② 公共交通サービスの向上  | 公共交通の利用者数<br>(必須指標)                 | 公共交通機関の利用促進策の効果を評価する必要があるため   | 長崎市統計から把握する各公共交通の年間利用者数の合計                       |
|                | 公共交通満足度<br>(公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合) | 公共交通の利便性向上策の効果を評価する必要があるため  | 市民意識調査   |
|                | 共助型運行の取組を進めている団体数<br><br>※追加        | 地域の共助による移動手段の確保を進めるうえで、地域の取組みが必要であるため   | 実績数  |

※次期計画において追加する項目





## (5) 成果指標の設定

※〇〇

…現状のまま推移した場合の値

| 方策             | 指標  | 基準値<br>(R6)     | 目標値<br>(R12)                        | 目標値の設定理由  |
|----------------|---|-----------------|-------------------------------------|---|
| ① 既存路線の効率化・見直し | 平均乗車密度<br>(路線バス)                            | 11.2<br>(人/便)   | 11.9<br>(人/便)<br>※8.8<br>(人/便)      | 過去10年間(H27～R6)の実績で最も平均乗車密度が高い年の値を目指すことを基本とする                                  |
|                | 公共交通事業の<br>収支率<br>(必須指標)                    | 0.90            | 1.00<br>※0.78                       | 公共交通を持続可能なものとするためには、収支のバランスが取れる収支率1.00以上とする必要があるため                            |
|                | 公共交通への<br>公的資金投入額<br>(必須指標)                 | 1.55<br>(億円/年)  | 1.55<br>(億円/年)<br>※1.90<br>(億円/年)   | 利用者の減少、経費の増加により補助金の増加が見込まれる中で、運行見直し等を行うことで補助金の増加を抑制することを目標値とした                |
| ② 公共交通サービスの向上  | 公共交通の利用者数<br>(必須指標)                         | 73.6<br>(百万人/年) | 68.9<br>(百万人/年)<br>※58.1<br>(百万人/年) | 長崎駅周辺の再整備などによるまちづくりによる新たな移動需要の増加などで、利用者の減少トレンドを人口の自然減程度まで抑えることを目標とした          |
|                | 公共交通満足度<br>(公共交通機関が利用<br>しやすいと感じる市民<br>の割合) | 56.4(%)         | 60.0(%)                             | 既存路線の効率化・見直しを行いながらも、公共交通サービスの向上等により、満足度の向上を図ることとし、過去5か年(R2～R6)の平均を目指すことを目標とした |
|                | 共助型運行の取組を進<br>めている団体数<br><br>※追加            | 0(団体)           | 5(団体)                               | 新たに取り組む団体を、少なくとも年に1団体ずつ増やし、取り組みを推進することを目標とした                                  |

※次期計画において追加する項目



- 11月 建設水道委員会(所管事項調査) ※今回
  - ・ 次期計画案の概要説明
- 12月 第4回公共交通活性化協議会
  - ・ 次期計画の原案説明
- 1月 パブリックコメントおよび市民説明会の実施
  - ・ 次期計画の原案説明・意見聴取
  - ・ 市民説明会(1月中旬)
  - ・ パブリックコメント(1月中旬～2月中旬)
- 2月 第5回公共交通活性化協議会
  - ・ 正案の説明

建設水道委員会(所管事項調査)

  - ・ 正案の説明
- 3月 長崎市地域公共交通計画(令和8年3月) 策定・公表