

長崎まちづくりのランドデザイン2050 資料・データ集（案）

-Index-

Chapter 1 長崎まちづくりのグランドデザイン2050について（補足）

Chapter 2 現状整理

Chapter 3 長崎市のまちの可能性とまちづくりの考え方

Chapter 4 取組みの方向性、参考事例集

Chapter 5 用語集

Chapter 1 長崎まちづくりのグランドデザイン2050について（補足）

この章では、グランドデザインと他の計画との関係性や検討プロセスなど、グランドデザインの概要（本編補足）を記載しています。

1-1：ランドデザインと他の計画との関係性

総合計画や都市計画マスタープランとの違い

長崎市第五次総合計画

(計画期間：2022年度～2030年度)

- ・市政全般を網羅した市政運営上の最上位計画です。
- ・「めざす都市像」や「めざす2030年の姿」を掲げるとともに、2030年の姿に向けた方針を示すとともに、各施策の具体的な事業計画も示しています。

長崎市都市計画マスタープラン

(計画期間：2016年度～2035年度)

- ・都市計画法第18条の2の規定に基づき策定する、本市の都市計画に関する基本的な方針です。
- ・人口減少下においても持続可能な将来都市構造「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」を示しています。
- ・都市計画マスタープランは、都市計画を決定・変更する際の根拠になるとともに、個々の都市計画の相互関係を調整し、総合的・一体的な都市づくりの方針となるものです。

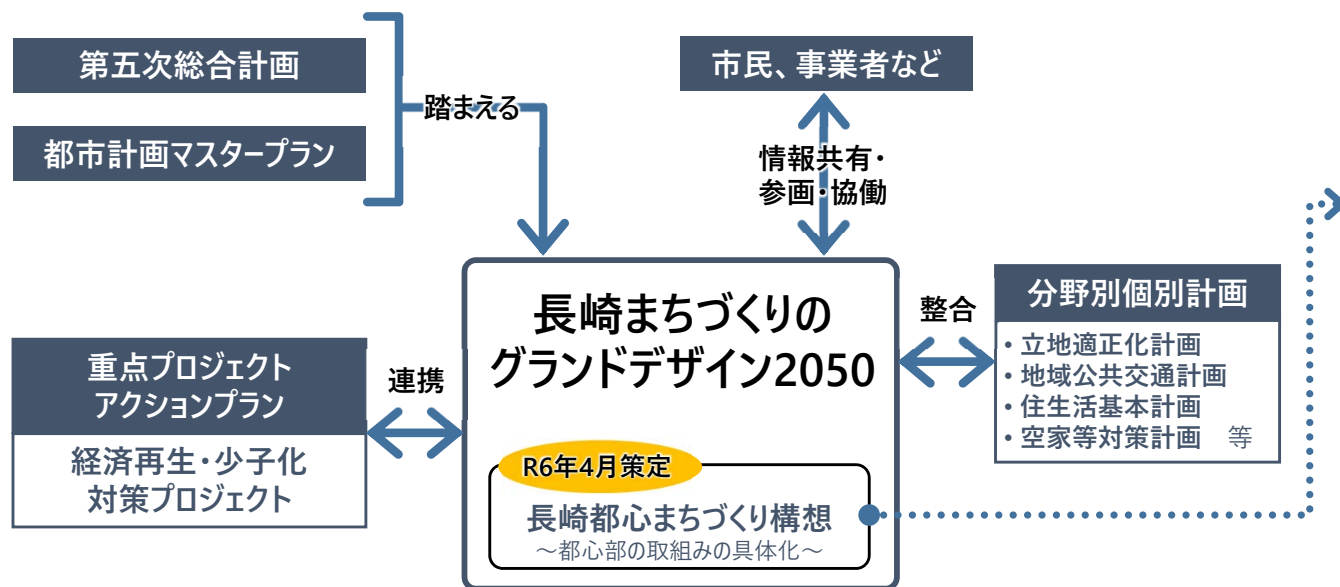


長崎まちづくりのランドデザイン2050

(計画期間：2025年度(予定)～2050年度)

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り組みを進めるため、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、まちづくりの取り組みをイメージしやすくまとめたものです。

ランドデザインの位置付け

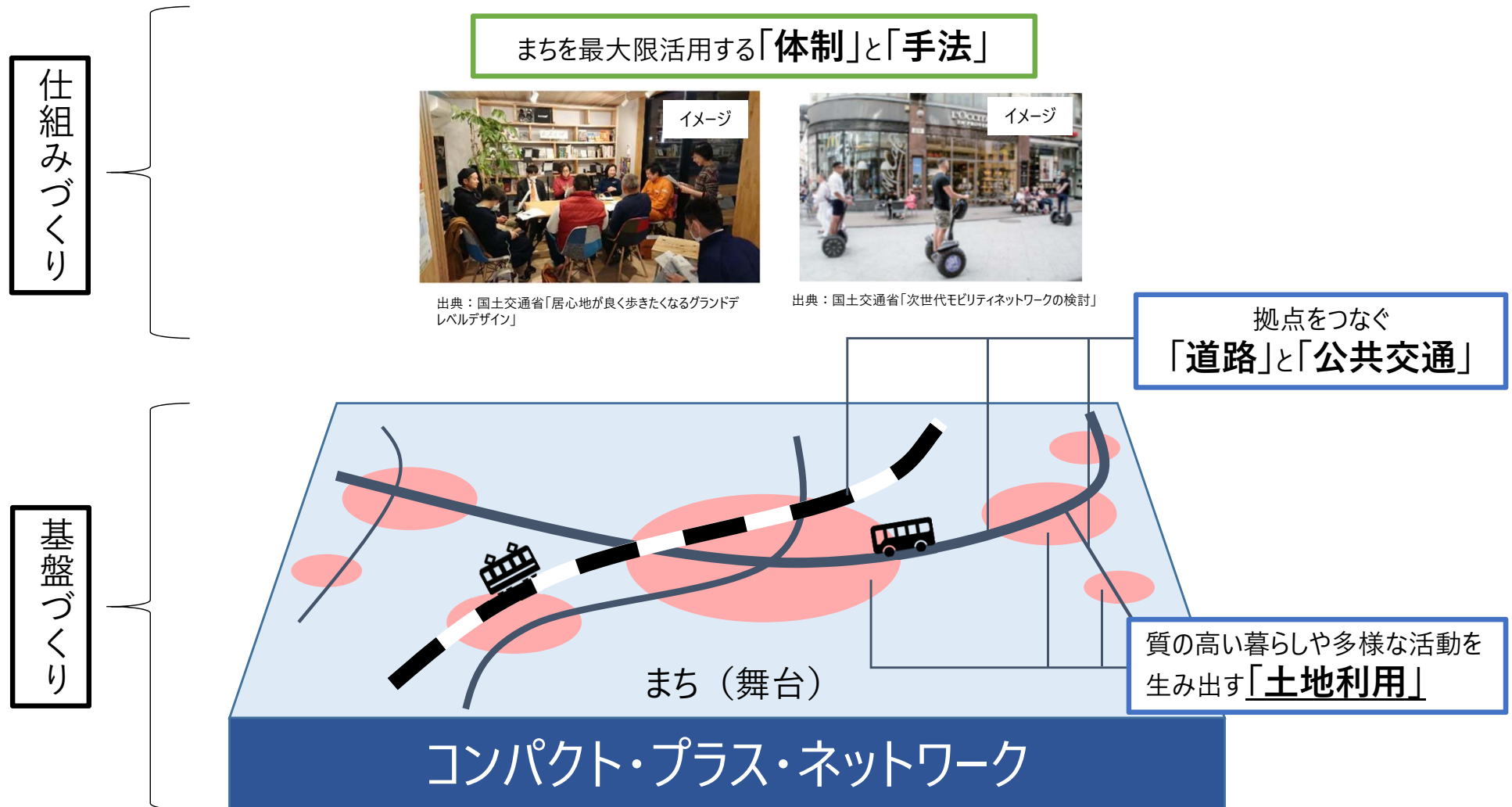


【ランドデザインと都心まちづくり構想の関係性】

- ・都心まちづくり構想は、長崎駅再整備や長崎スタジアムシティなど、新たな集客拠点から生まれる効果を都心部全体に波及するため、先行して都心部の新しいまちづくりの指針として策定しました。
- ・都心まちづくり構想は、ランドデザインにおける都心部の取り組みを詳細に示すものであり、ランドデザインの内容などを勘案しながら、必要に応じて内容を再整理します。

1-2：「基盤づくり」と「仕組みづくり」から取組みを展開

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・公共交通・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しています。



1-3：ランドデザイン策定背景

都市を取り巻く潮流

戦後から高度経済成長期

2000年代以降

2020年代以降

人口拡大期

- 都市部への急激な人口流入
- 車社会化



- ✓ 拡大する都市へ対応するためのインフラ整備
- ✓ 開発コントロールによる都市の無秩序な拡大抑制

人口減少・少子高齢化による縮退期

- 生活サービス維持が困難な地域の発生
- 地球温暖化の進行
- 災害の頻発化・激甚化



- ✓ 安心・快適な暮らしの確保と財政・経済面で持続可能な都市構造の実現
- ✓ 環境負荷の低減
- ✓ 災害に強いまちづくり

ポスト・コロナ、デジタル技術進展

- 暮らし方・働き方に対する意識、価値観の変化・多様化



- ✓ 多様な価値観や社会の変化に対応するまちづくり

量的拡大に対応

人口減少などへの対応

1-3：グランドデザイン策定背景

長崎市が目指す将来都市構造

集約連携型の都市構造

ネットワーク型コンパクトシティ長崎

長崎らしい「集約（コンパクト）」と「連携（ネットワーク）」の都市づくり

長崎市が目指す「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」は、都市機能の集約（コンパクト）を図るとともに、各拠点や生活地区が公共交通などにより相互に連携（ネットワーク）した都市構造とすることで、人口減少・高齢化に対応した、市民にとって快適で充実した暮らしを続けられるまちを目指します。

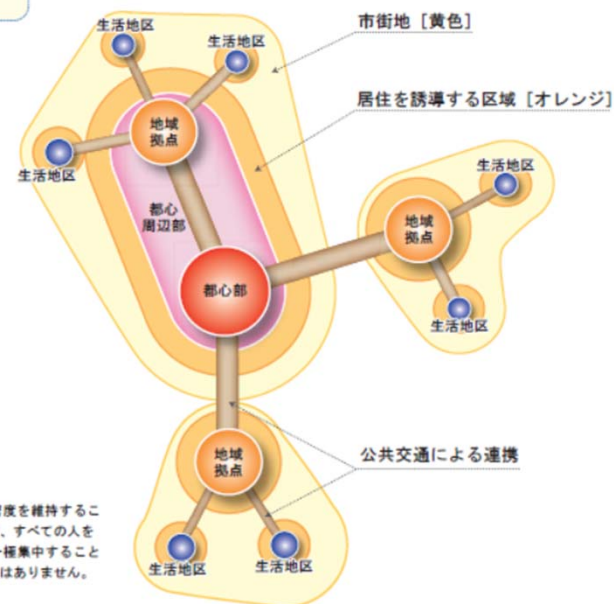
集約連携型の都市構造



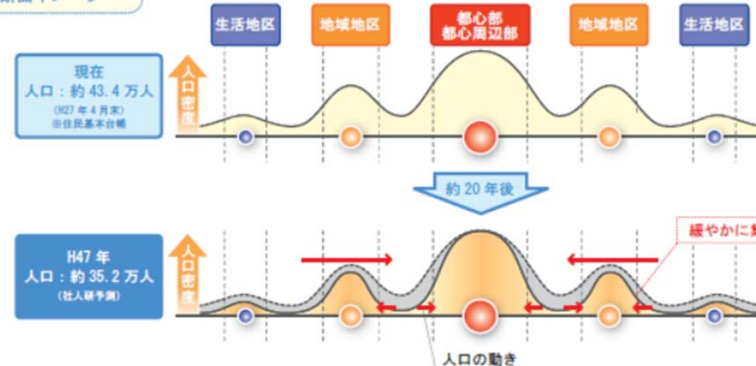
「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」のイメージ

- 今後の人口減少・超高齢社会の進展に備えて、主要な地域に人口規模に応じた医療・福祉・商業・業務等の都市機能を計画的に配置・誘導し、居住を緩やかに集約します。
- 市民がライフスタイルにあわせた住まい方を選択できるよう、都市機能が集まった拠点と周辺の生活地区の間で公共交通等による連携を図ります。

平面イメージ



断面イメージ

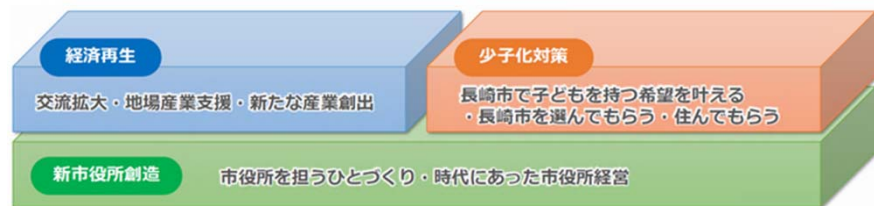


1-3：ランドデザイン策定背景

重点プロジェクト（令和5年度～令和8年度）

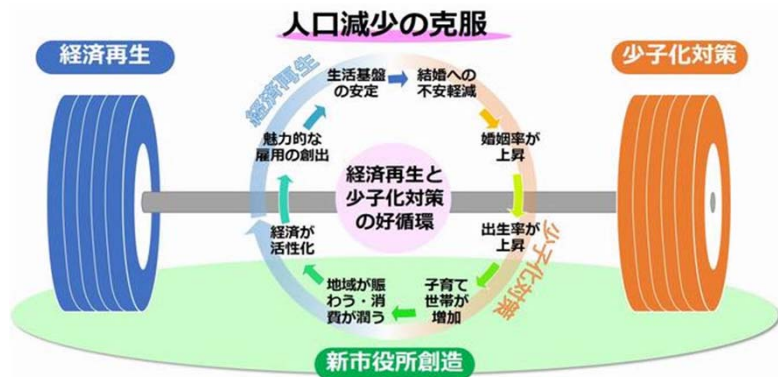
● 重点プロジェクトの設定

- 本市は、人口40万人を下回るなど非常に厳しい人口動態です。人口減少によって、地域経済の縮小や各種産業の担い手不足、地域コミュニティの希薄化、地方行政運営への悪影響などさまざまな社会的・経済的な問題が深刻化するため、この対応は喫緊の課題です。
- 限られた財源・人的資源の中で成果に結びつけるためには、「新たなまちの基盤」をしっかりと活用するとともに、これまで以上に施策の重点化を図る必要があることから、人口減少対策の中でも特に「経済再生」と「少子化対策」の分野に注力するとともに、これらの基盤づくりとして「新市役所創造」を推進することを、重点プロジェクトとして設定しました。



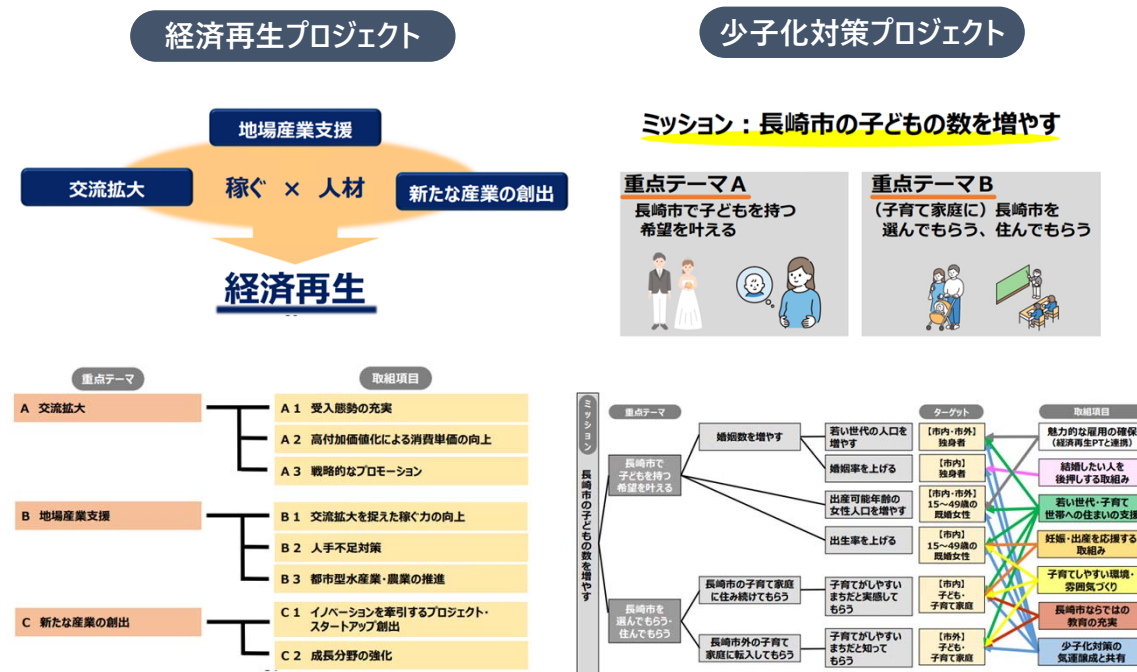
● 3つのプロジェクトの関係性

- 3つのプロジェクトを推進するにあたっては、「経済再生」と「少子化対策」の分野を車の両輪とし、これらを強力に推進するための基盤として「新市役所創造」の取り組みがあります。
- 図の中心「経済再生と少子化対策の好循環」とおり、「経済再生」と「少子化対策」の2つのプロジェクト間で相互に連携し、有機的に取り組みを進めていくことで、好循環が生まれ、そこに「新市役所創造」が2つのプロジェクトの基盤として下支えすることで、この好循環を強力に推進していきます。



● 重点プロジェクトアクションプラン

- 「長崎市第五次総合計画」や「まち・ひと・しごと創生総合戦略」、その他各種の計画に位置付けられている施策の中から、3つの重点プロジェクトに関連する特に短期的に着手すべき重点的な取り組みについて抽出し、それらの実行計画として定めるアクションプランを令和6年2月に策定しました。



まちづくり分野からも人口減少対策に向けた取り組みが必要

様々な方々の強みや主体性を発揮し、一体となりながら、まちづくりを進めることが不可欠



- 人口の減少に伴う消費・経済規模の縮小や高齢化の進行により、これまでのやり方だけでは地域課題の解決が難しくなっている
- 暮らし方・働き方に対する意識や価値観が変化・多様化している
- 税収が減る一方で、高齢化により社会保障費の増大が予測されるため、行政と地域が一体となってまちづくりを進める必要がある

長崎まちづくりのランドデザイン2050

まちづくりの分野からも経済再生・定住促進につながる取組みを進めるため、

まちづくりの方向性を示し、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すため策定

1-4：ランドデザインの検討プロセス

【Chapter 2】

STEP
1

現状整理

- エリアの視点…………… A 都心部 B 地域拠点・生活地区 C 斜面市街地
- ネットワークの視点……… D 都心部と周辺部のつながり E 広域連携

【Chapter 3】

STEP
2

長崎市全体を俯瞰し、**長崎市のまちの可能性**を把握

【Chapter 3】

STEP
3

長崎市全体の**まちづくりの理念**を設定

【Chapter 3】

STEP
4

A～Eの視点ごとに**まちづくりの理念**を設定

【Chapter 4】

STEP
5

現状・問題点のギャップから**まちづくりの方針**を設定

Chapter 2 現状整理

この章では、テーマごとの現状や本市のまちづくりに関連する主な取組みなどを記載しています。

共通・・・・・・・・・・・・・P10

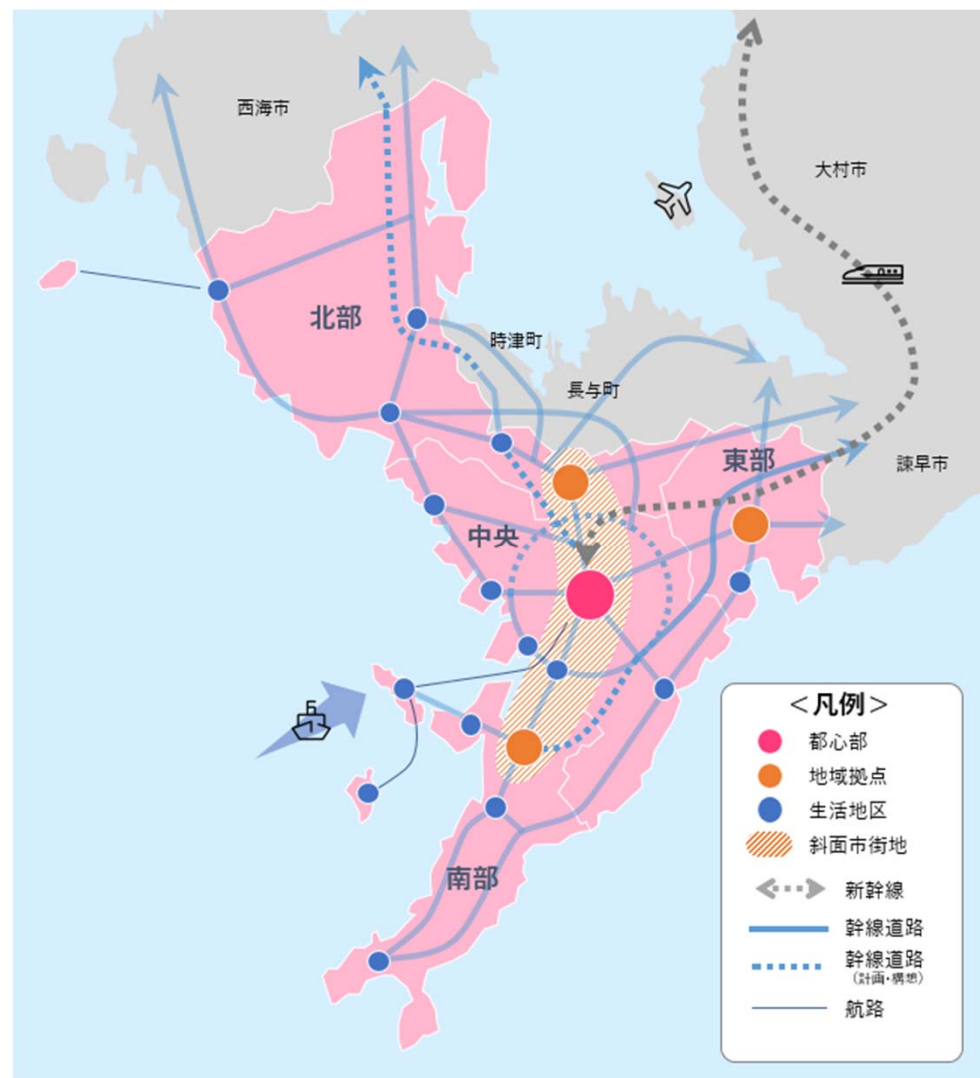
A 都心部・・・・・・・・・・・・・P18

B 地域拠点・生活地区・・・・・・・・P25

C 斜面市街地・・・・・・・・・・・・・P33

D 都心部と周辺部のつながり・・・P37

E 広域連携・・・・・・・・・・・・・P45



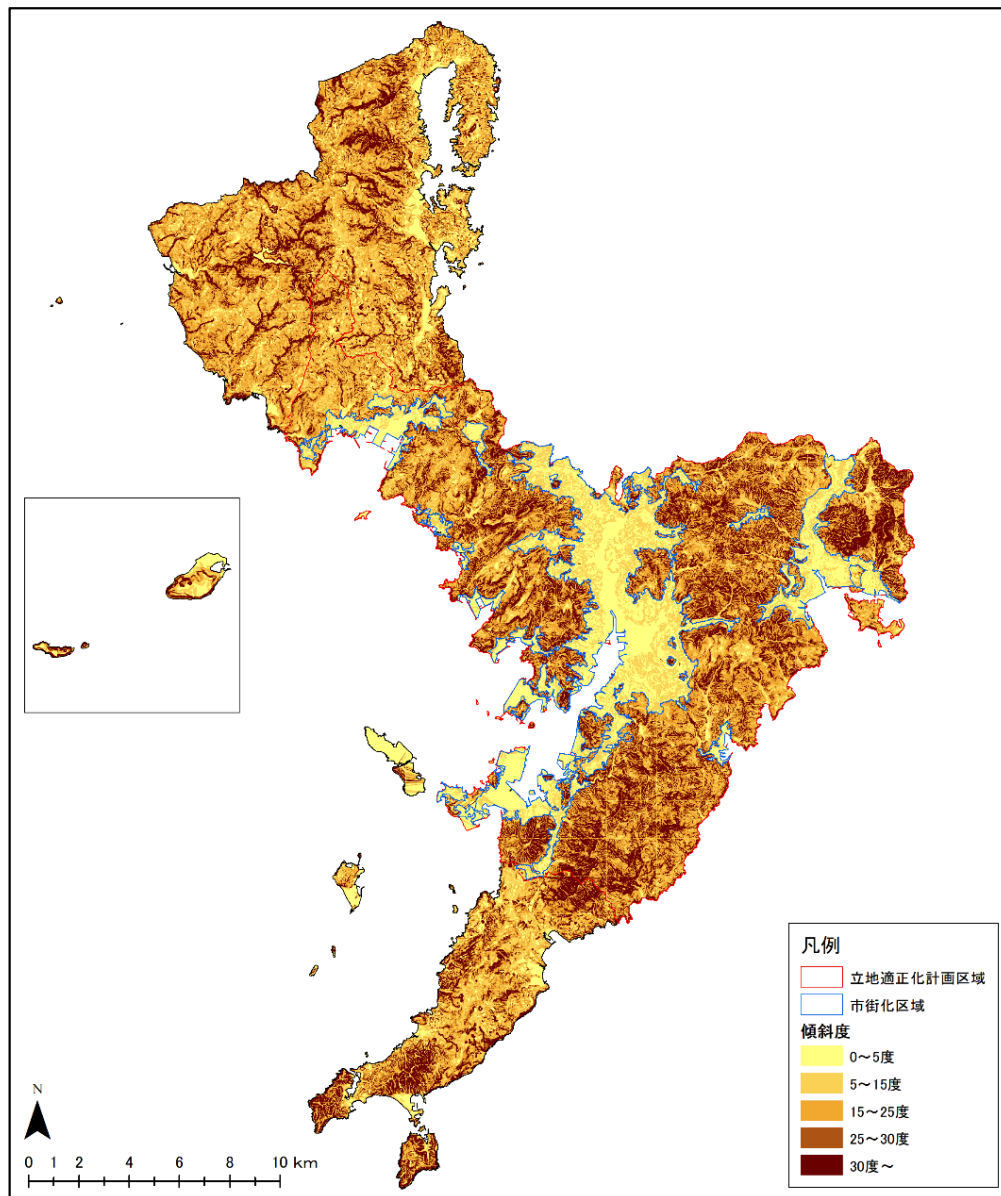
共通

現状

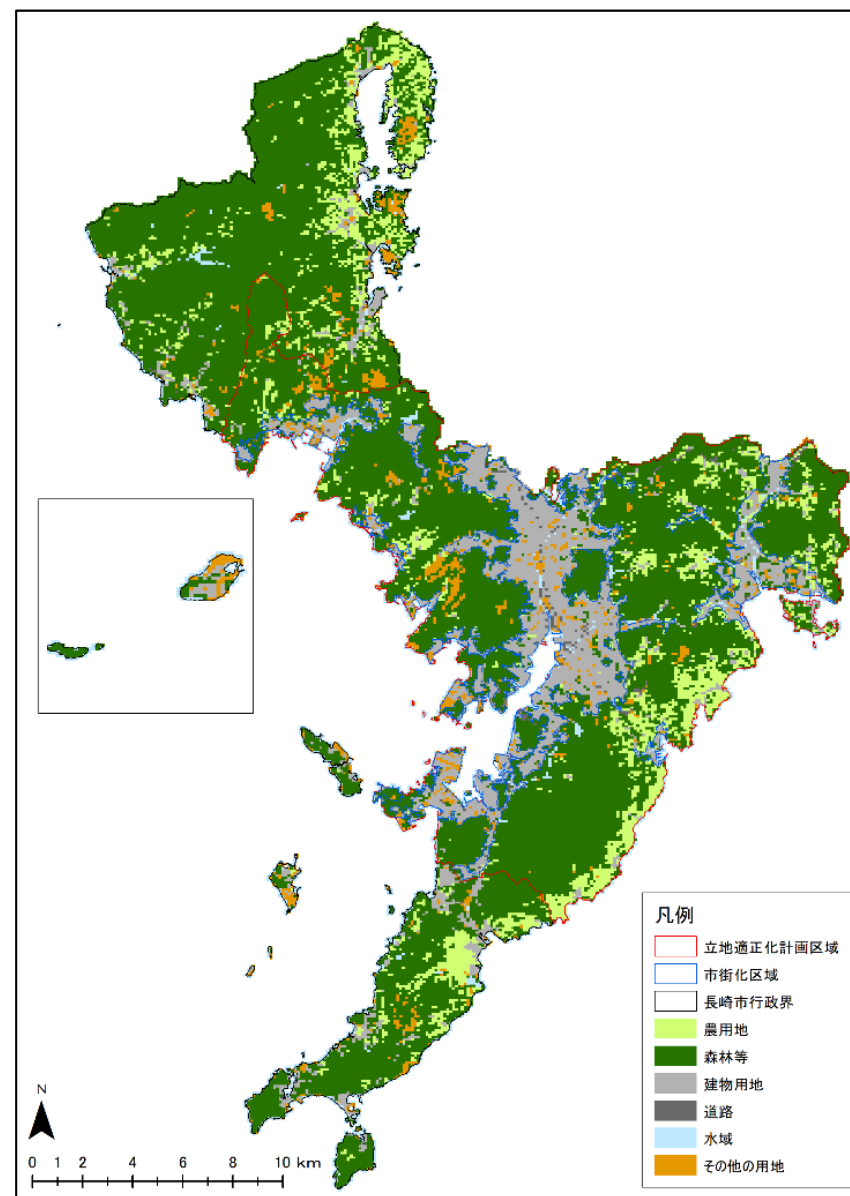
【地形・土地利用】

- 幹線道路や都市機能が限られた平坦地に集積

地形（傾斜度）



土地利用（令和3年）

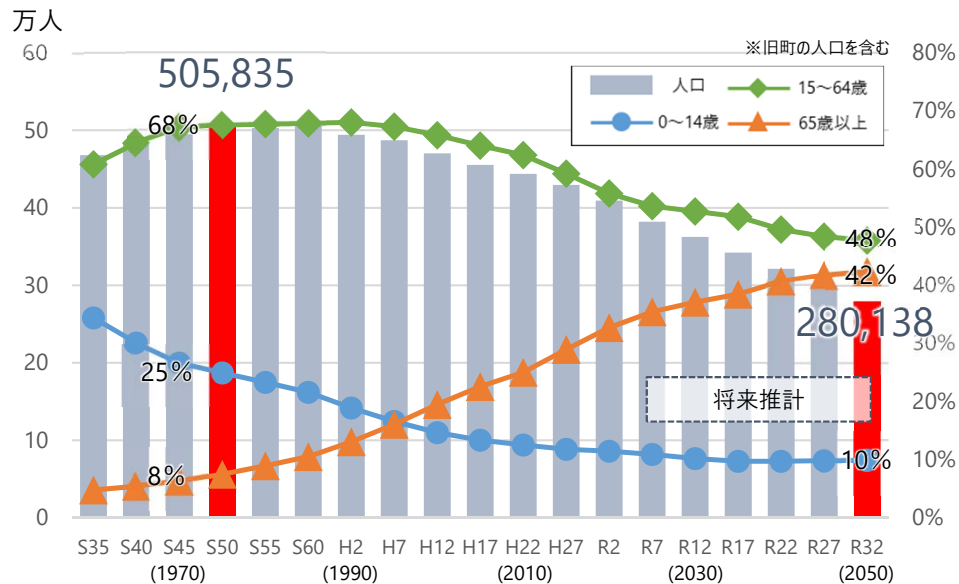


出典：国土地理院データを基に作成

出典：国土交通省「国土数値情報」を加工

【人口・年齢3区分別構成比の推移】

- 令和32（2050）年には、30万人を下回る予測



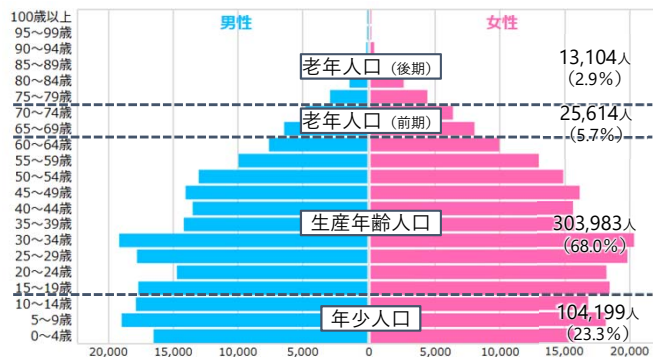
出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所

【人口ピラミッド】

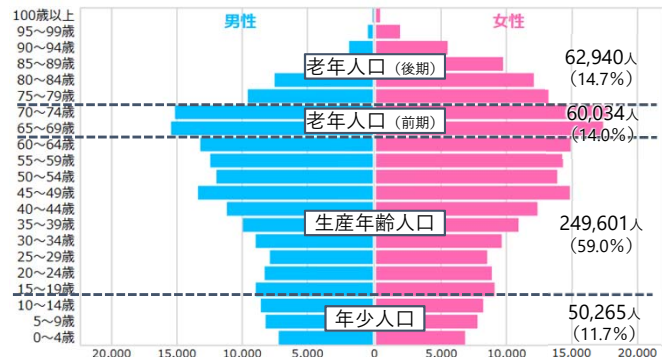
- 令和32（2050）年、生産年齢人口が占める割合は約48%で、老年人口が占める割合は約42%と同規模に近づく

昭和55（1980）年

※旧町の人口除く

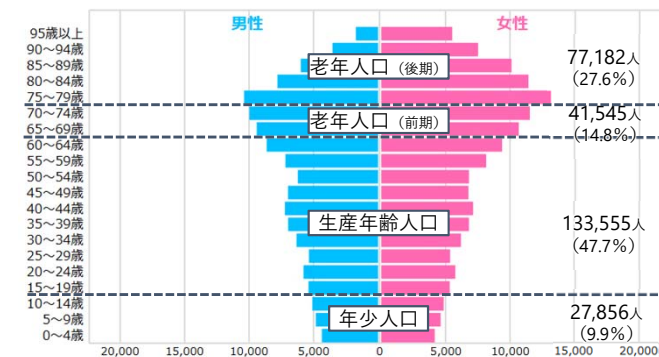


平成27（2015）年



令和32（2050）年

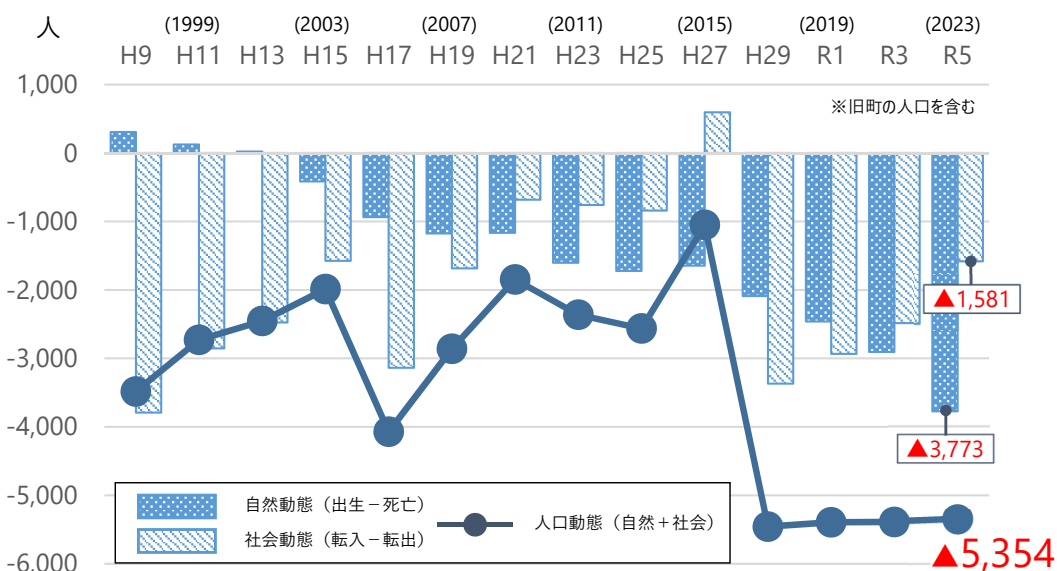
※将来推計



出典：総務省「統計ダッシュボード」

【自然・社会動態の推移】

- 自然減・社会減ともに進行し、近年は毎年5千人超の減少

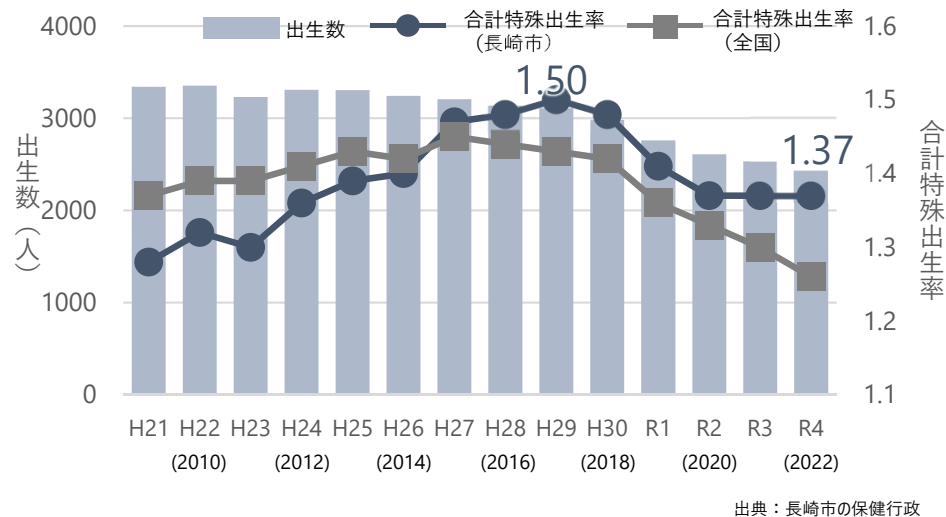


出典：長崎県「異動人口調査」、長崎市「統計年鑑」

共通 現状

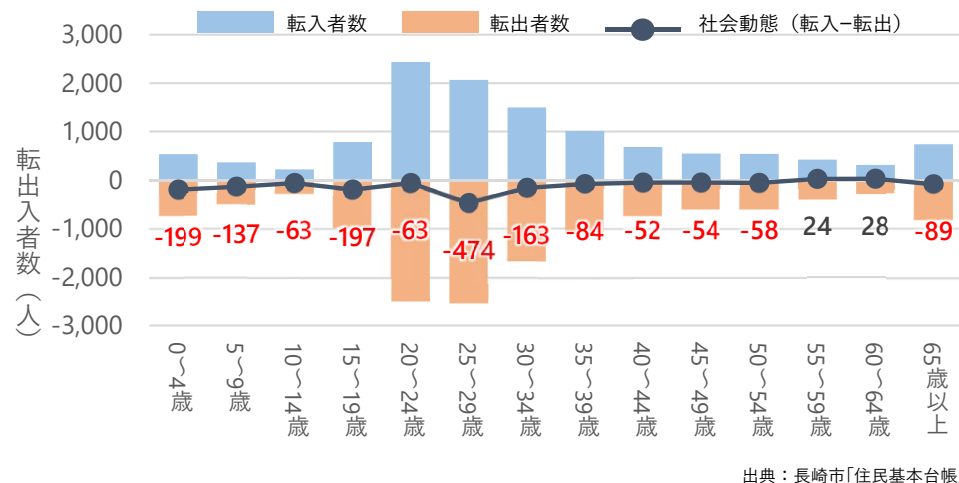
【出生数及び合計特殊出生率の推移】

- 合計特殊出生率は、平成29年をピークに減少に転じる



【令和5年の転入・転出人口（年齢別）】

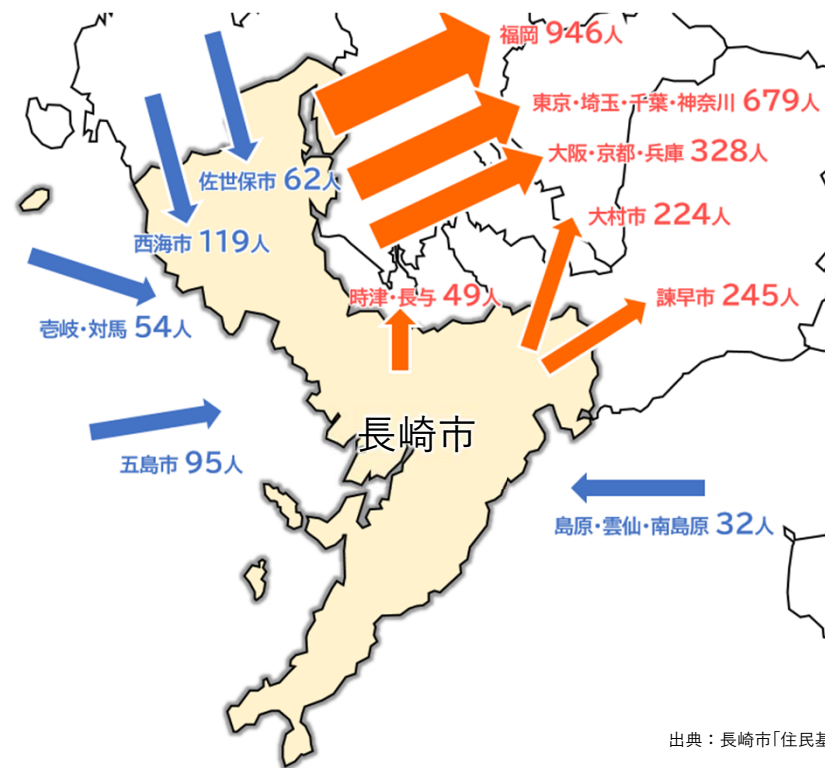
- 特に「25～29歳」の転出超過が多い



【令和5年の人口流動（ブロック別）】

- 県外の流出先は福岡や首都圏近郊、県内の流出先は諫早や大村

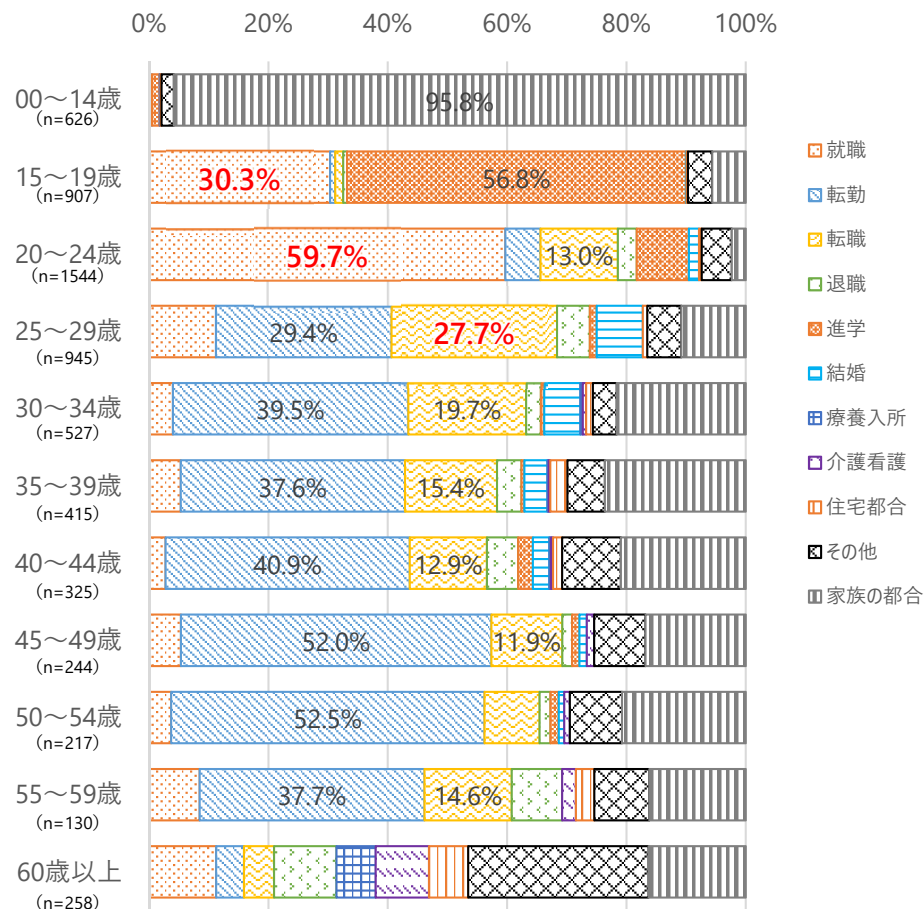
<ブロック別転出入者数の差分>



【県内から県外への転出理由（令和4年）】

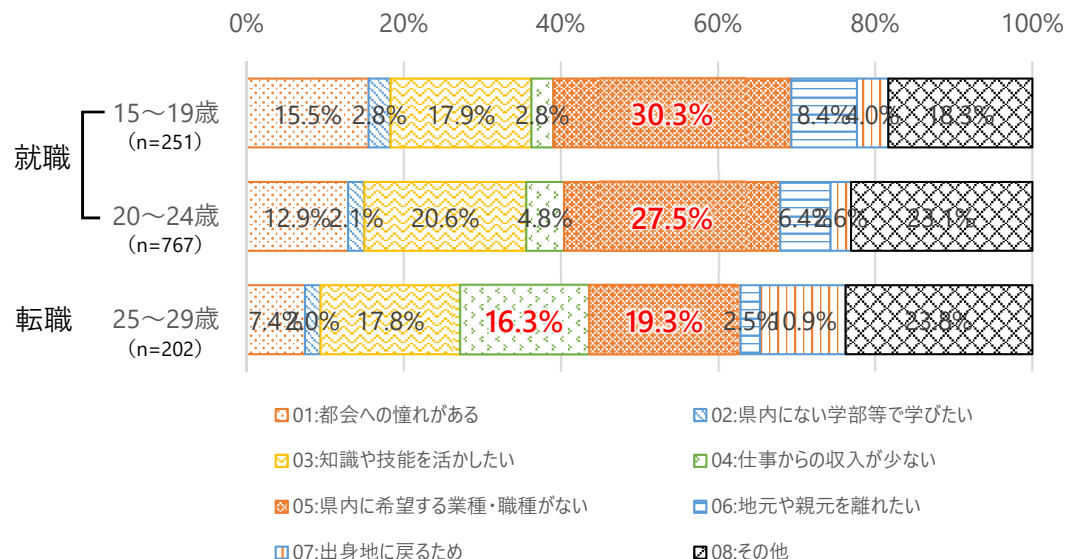
- 20代前半の主な転出理由は「就職」で、20代後半になると「転職」の割合が増加
- 県外就職の主な理由は「県内に希望する仕事がない」で、転職になると「収入の少なさ」を理由とする割合が増加

県外転出者数の割合（転出理由別）



出典：長崎県移動理由アンケート

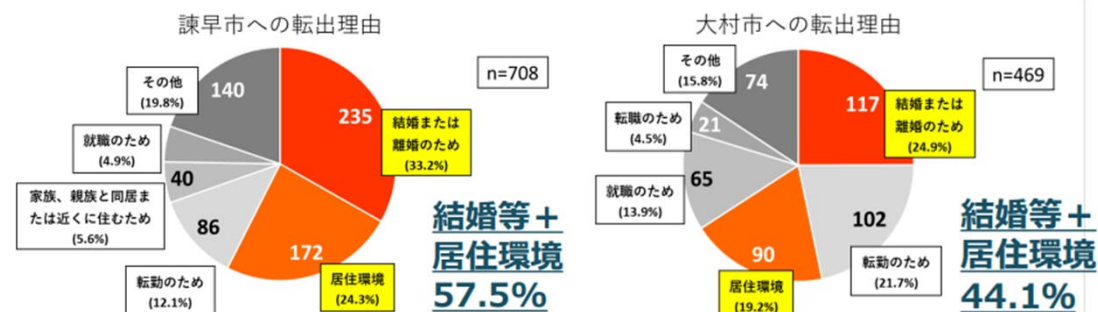
転出者の背景別割合



出典：長崎県移動理由アンケート

【市内から県内への転出理由】

- 諫早・大村への主な移動理由は「結婚等＋居住環境」

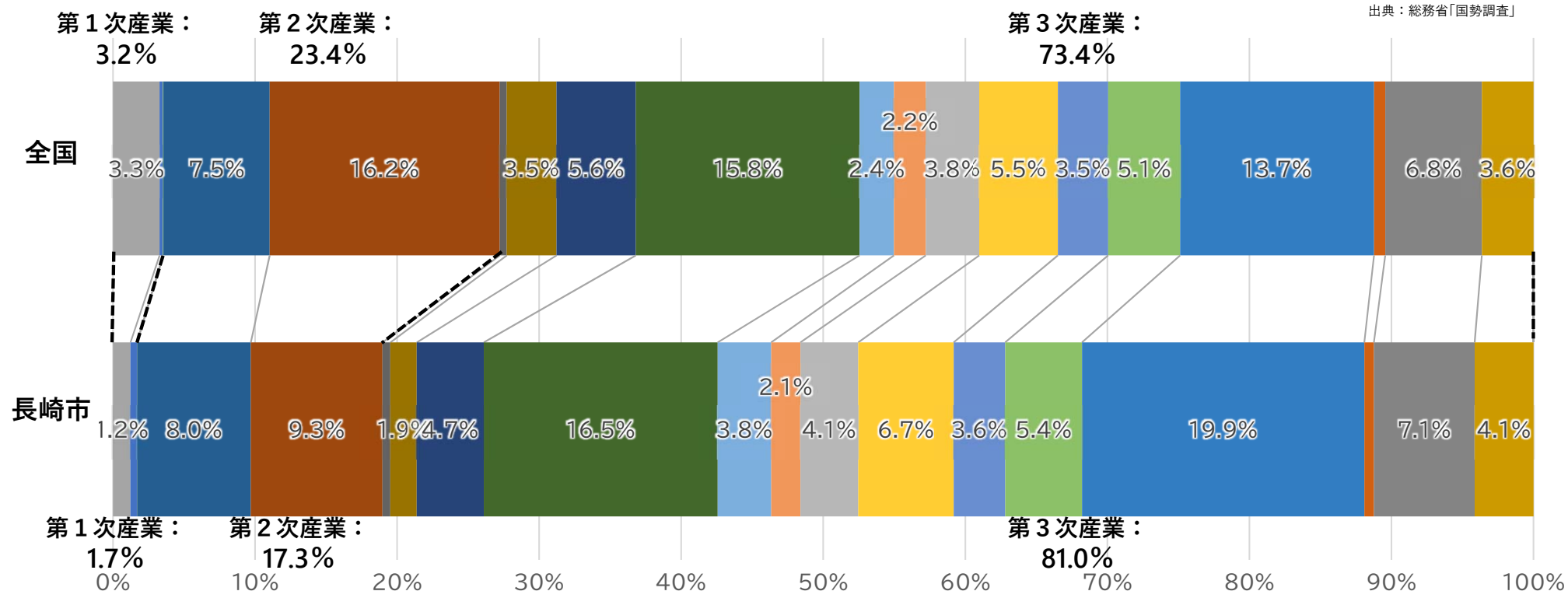


出典：長崎市重点プロジェクトアクションプラン

【産業大分類別就業者数の割合（令和2年）】

・ 全国平均と比べ、第2次産業（製造業）の割合が低い

出典：総務省「国勢調査」



第1次産業

■ 農業、林業

■ 漁業

■ 鉱業、採石業、砂利採取業

第2次産業

■ 建設業

■ 製造業

■ 電気・ガス・熱供給・水道業

■ 情報通信業

■ 運輸業、郵便業

■ 卸売業、小売業

■ 金融業、保険業

■ 不動産業、物品賃貸業

■ 学術研究、専門・技術サービス業

第3次産業

■ 宿泊業、飲食サービス業

■ 生活関連サービス業、娯楽業

■ 教育、学習支援業

■ 医療、福祉

■ 複合サービス事業

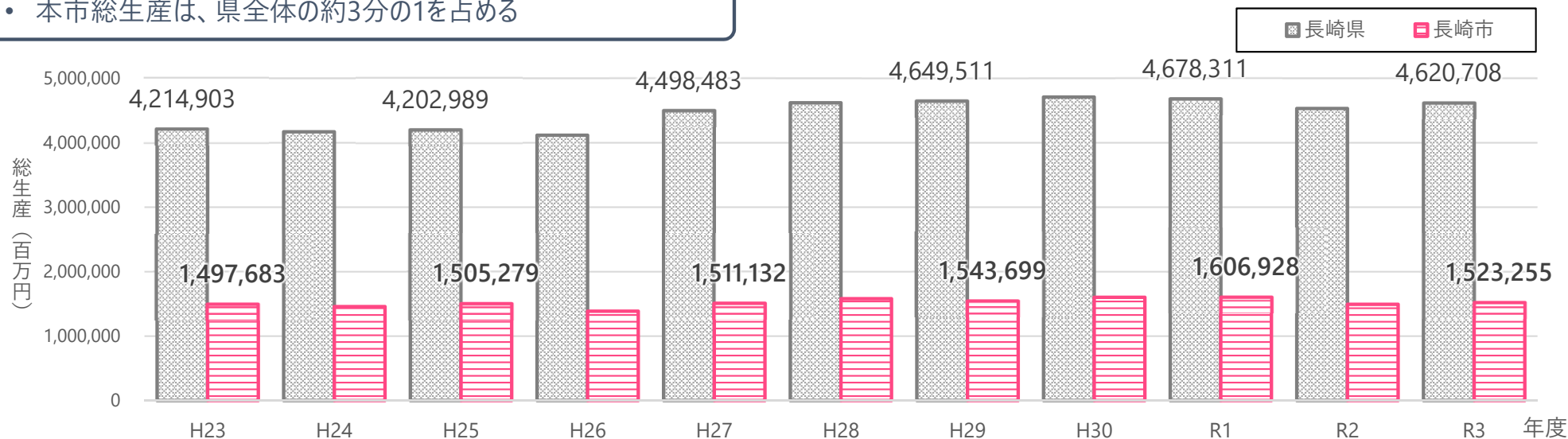
■ サービス業（他に分類されないもの）

■ 公務（他に分類されるものを除く）

共通 現状

【総生産の推移】

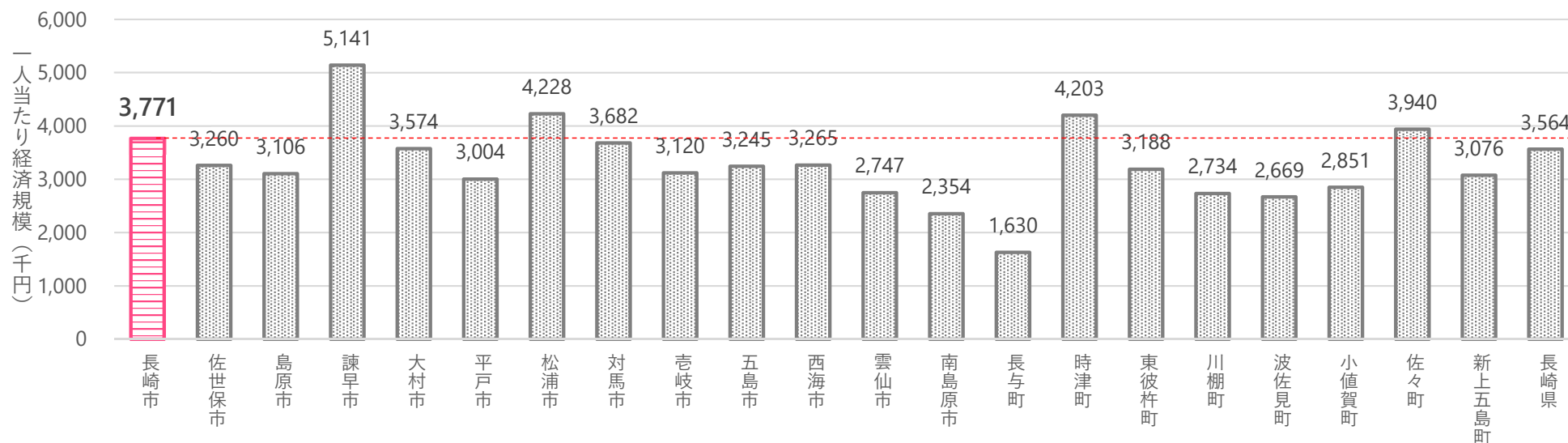
- 本市総生産は、県全体の約3分の1を占める



出典：長崎県の市町民経済計算（R6.4）

【1人当たり経済規模※（令和3年度）】

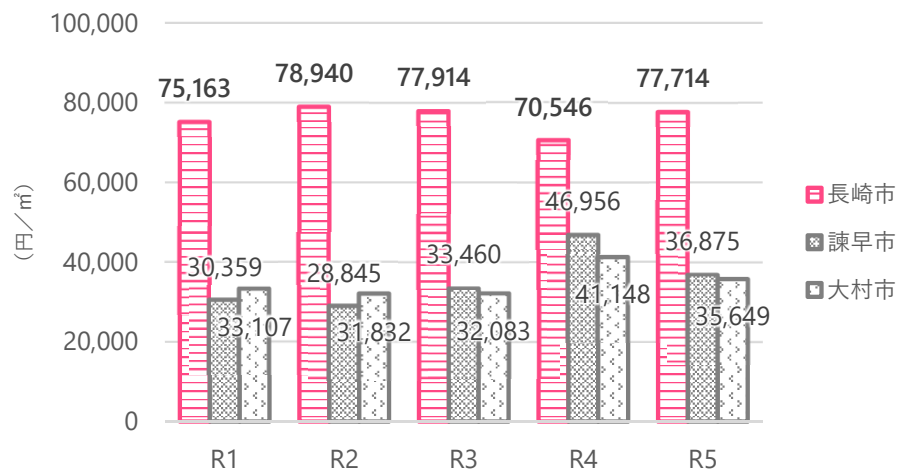
※市（町）内総生産を市（町）民数で除して算出



出典：長崎県の市町民経済計算（R6.4）

【宅地（土地）平均取引価格】

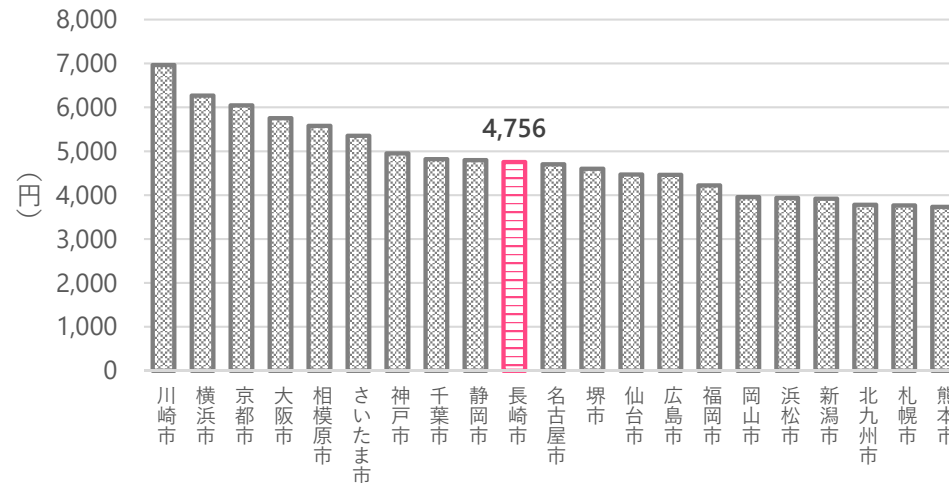
- 宅地（土地）平均取引価格は、近隣都市と比べ高い



出典：国土交通省「不動産情報ライブラリ」

【民営家賃（令和5年）】

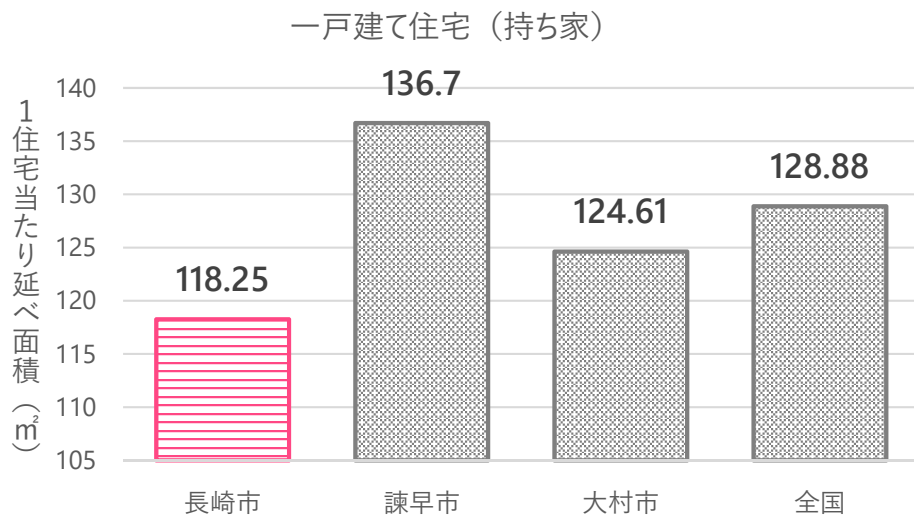
- 民営家賃は名古屋市よりも高い



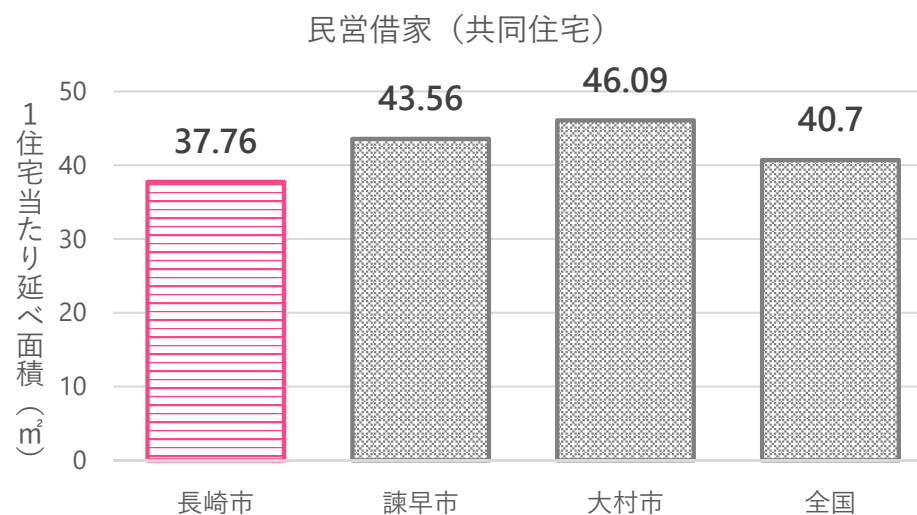
出典：総務省「小売物価統計調査」

【1住宅当たり延べ面積（令和5年）】

- 一戸建て住宅（持ち家）や民営借家（共同住宅）の延べ面積は、全国平均や近隣都市と比べ小さい



出典：総務省「住宅・土地統計調査」



出典：総務省「住宅・土地統計調査」

A 都心部

概況

高次な都市機能が集積

高いレベルの商業・業務・行政・福祉などの都市機能が集積し、市全体をけん引する役割を担う地域

陸・海の玄関口

陸の玄関口である長崎駅、海の玄関口である松が枝国際観光船埠頭や長崎港ターミナルを有す一大集客拠点

長崎市の沿革・歴史を代表し、国際色豊かな

多くの歴史・文化遺産が点在する国際色豊かなまちなみで、多くの外国人観光客が訪れる

100年に一度のまちづくり

出島メッセ長崎、九州新幹線西九州ルート、長崎スタジアムシティの開業や長崎駅周辺再整備、松が枝国際観光船埠頭2バース化など、100年に一度と称されるまちづくりが進行

【市民意見】

商業・賑わい

●駅前で賑わいが生まれている●商業施設など楽しめる場所が増えた●雰囲気の良いお店が多い●歩いて楽しく、徒歩で日常生活は事足りる

国際性、交流

●国際交流拠点になり得る●海外との
接点が今も多い●色々な人に出会える
●スポーツの力で県外からたくさんの人々
が訪れている

自然・景觀

●海・山が近く、景色がいい●立体的なまちなみが面白い●路地が魅力的

公共交通

●バスの本数が多く、路面電車での移動も便利

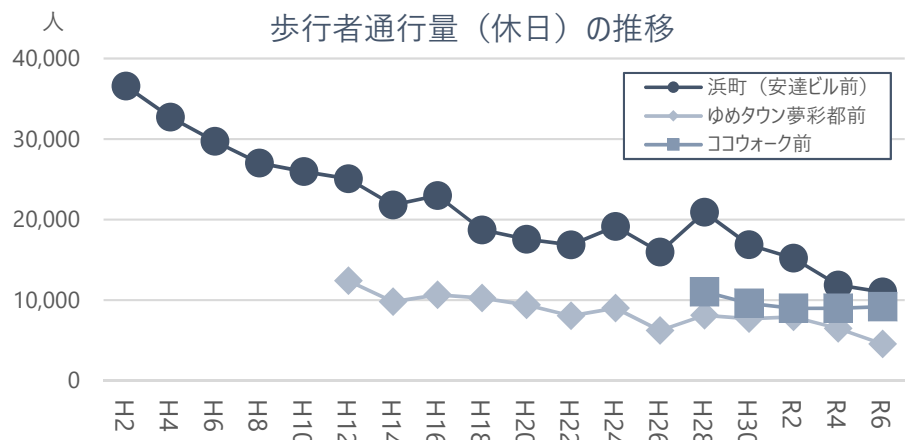
觀光、歷史・文化

●観光資源が多い●観光に適したまち
●歴史的建造物が多く残っている●歴史文化が詰まった場所●文化が多様●祭りの準備がすごい●日常的に歴史・文化を感じる



【歩行者通行量】

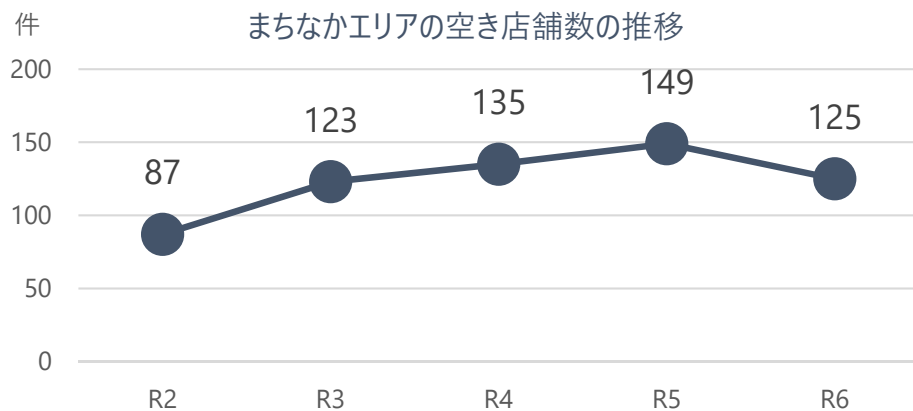
- 歩行者通行量は減少傾向



出典：長崎商工会議所「歩行者通行量調査集計報告書」

【空き店舗】

- まちなかでは空き店舗が増加傾向

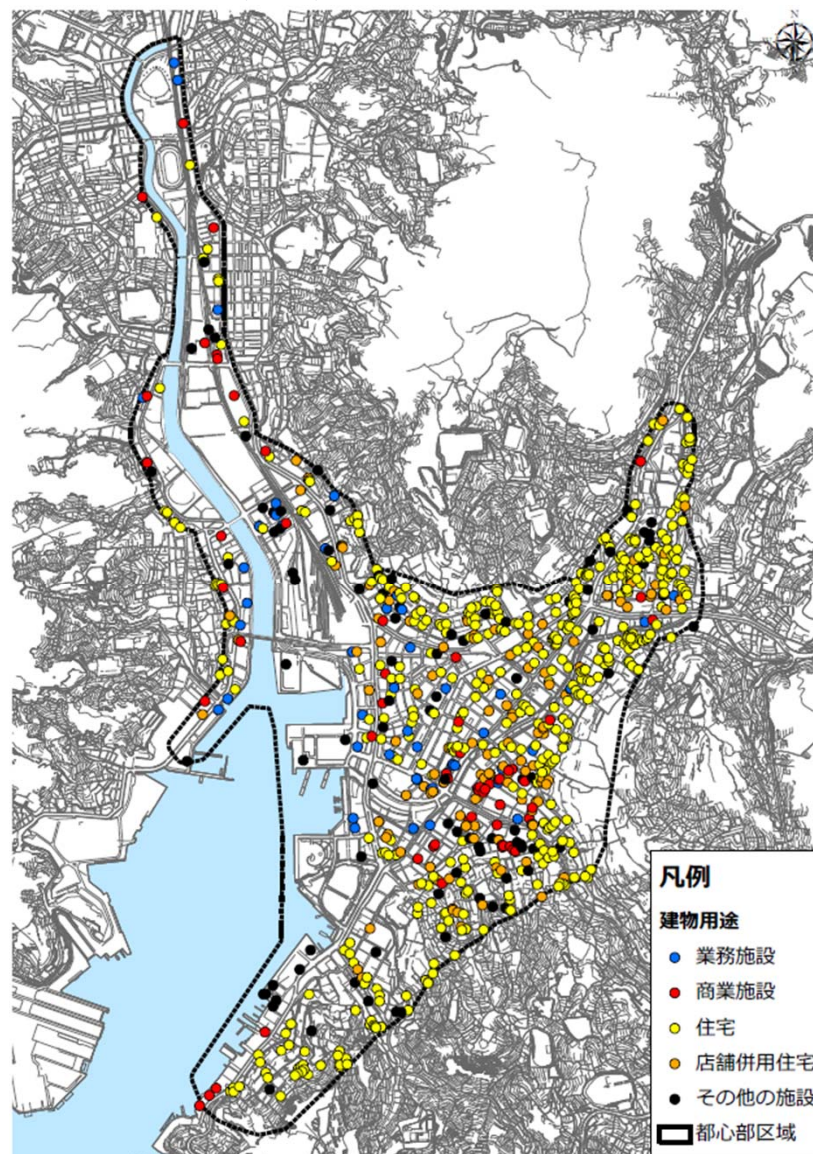


出典：長崎市調査

【建物用途】

- 建物用途は、商業業務系から「住居系」に転換

平成18（2006）年以降に建築された建物用途



出典：長崎市「都市計画基礎調査」

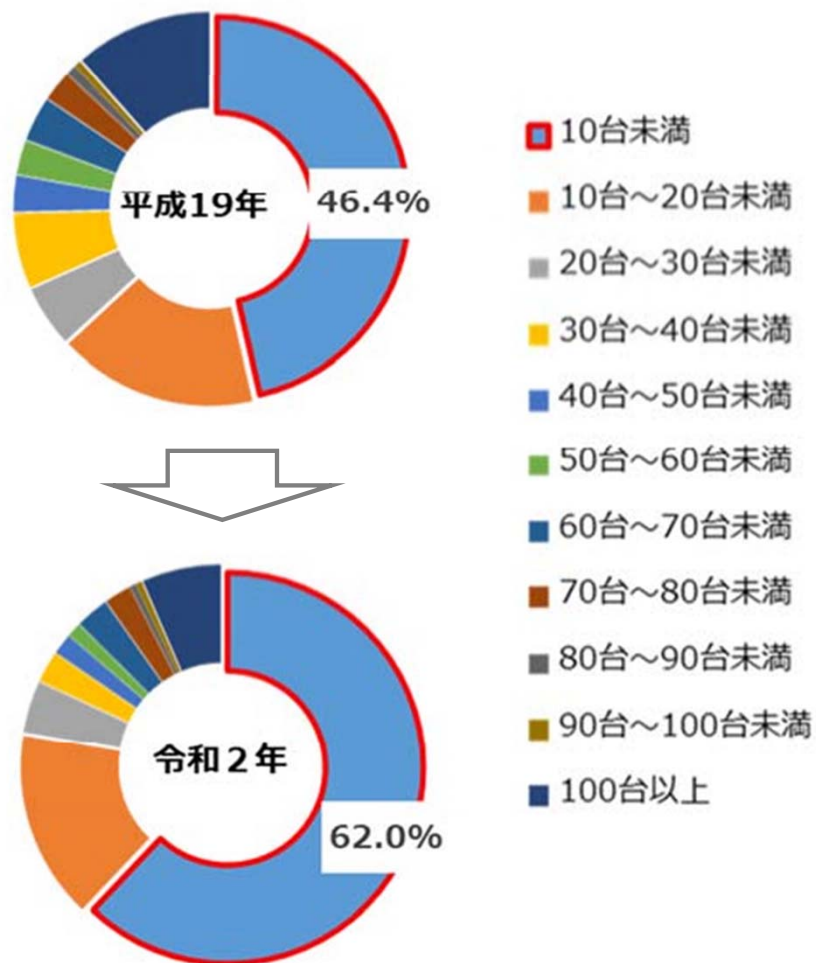
A 都心部

現状

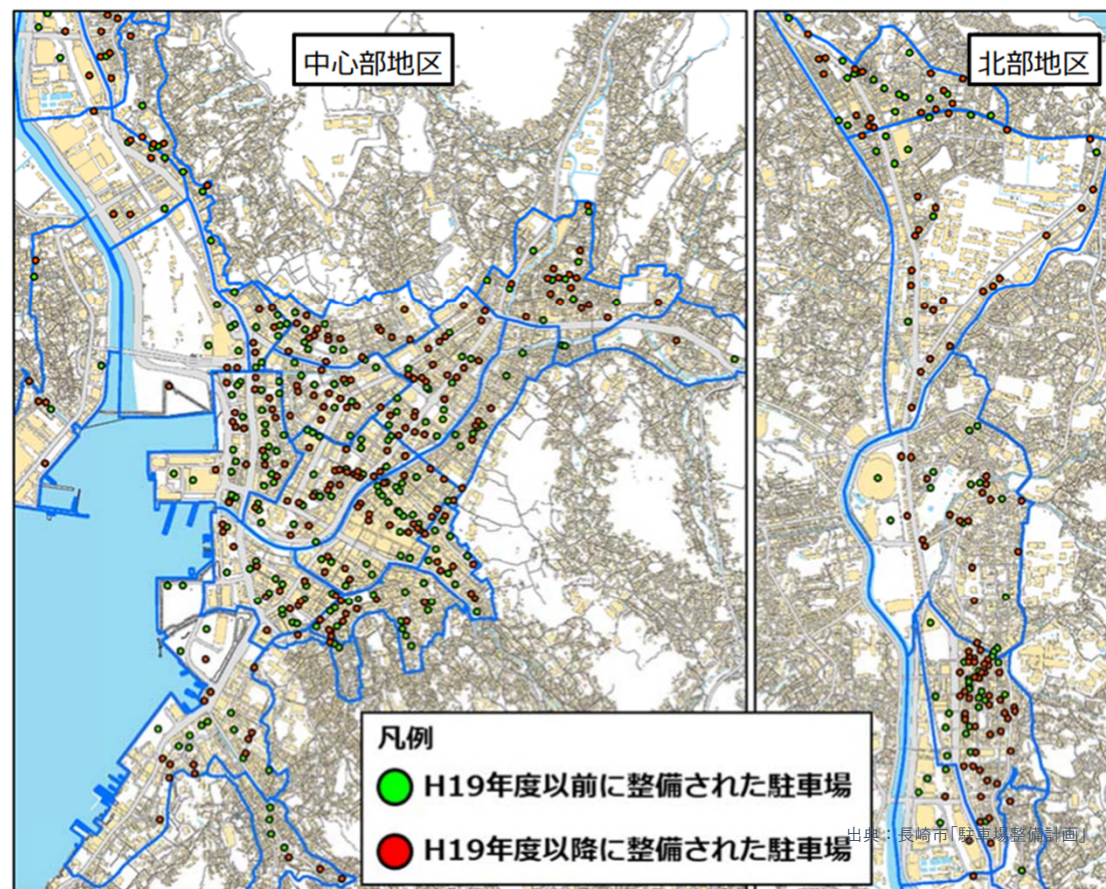
【駐車場の規模と配置】

- 小規模駐車場の増加と駐車場の散在が進む

駐車可能台数別の駐車場数の割合



駐車場の配置状況



【人流データ分析：長崎市民の都心部内の主要滞在エリア（2024年5月休日）】

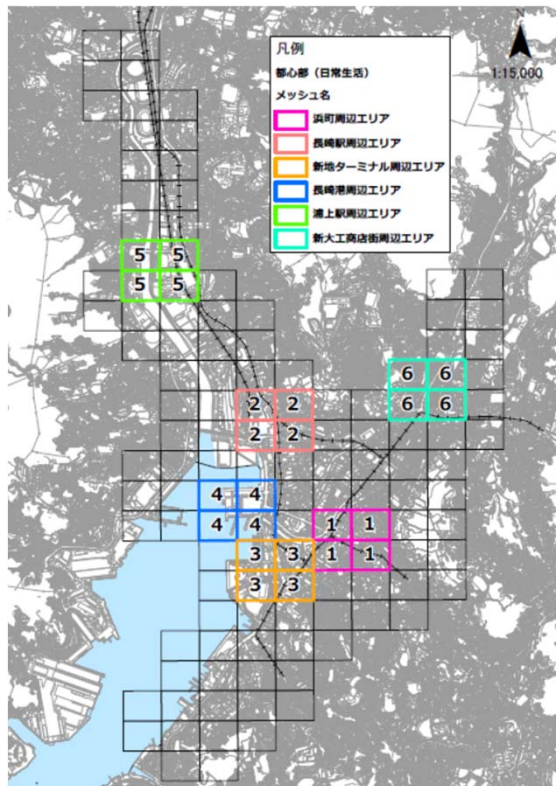
< 分析内容 >

2024年5月の休日データを基に、長崎市民で、都心部内に買い物や通院等の目的で滞在した者を対象に、主要な滞在エリアを抽出

No	主な滞在エリア	滞在割合※
1	浜町周辺	19.2%
2	長崎駅周辺	12.0%
3	新地ターミナル周辺	7.6%
4	長崎港周辺	6.3%
5	浦上駅周辺	4.8%
6	新大工商店街周辺	4.3%

※各メッシュ内で15分以上滞在した回数÷都心部全体メッシュで15分以上滞在した回数

< 都心部メッシュ >



< データの概要 >

- 携帯電話会社（KDDI）のGPSデータを基にした人流データ「GEOTRA Activity Date」を使用。

項目	内容
データ範囲	長崎県
データ時期	二月份（令和元（2019）年5月、令和6（2024）年5月） ※平日・休日（GW除く）別に平均化した1日の移動データ
データ内容	年齢、性別、推定居住地・勤務地、OD（移動の起終点）、移動目的、移動手段、移動経路、滞在時間 など

● データの特性

- ・ 位置情報利活用について、許諾が得られたユーザーの位置情報を基に作成
- ・ 公的統計情報に基づく、人口と同等に拡大推計
- ・ 年齢属性は、20代、30代、40代、50代、60代以上の5区分
- ・ 訪日外国人の位置情報は含まない
- ・ 125mメッシュ内に、15分以上留まっている場合、「滞在」と判定
- ・ 居住地ではない場所で、平日8時～20時の間に合計6時間以上いる場所を勤務地に設定
- ・ 滞在先の位置情報、同位置にある施設情報、滞在時間情報より移動目的を推定
- ・ 移動手段の区分は、「鉄道、車、徒歩、自転車・その他」

※当該人流データは、KDDI利用者を対象とし、使用許諾を得た利用者の位置情報を基としたデータです。

A 都心部 現状

【人流データ分析：主要滞在エリア別、滞在割合の変化（2019年5月、2024年5月）】

<分析内容>
2019年5月と2024年5月の平休日データを基に、長崎市民で、都心部内に買い物や通院等の目的で滞在した者を対象に、主要滞在エリア別に滞在割合※1の変化を算出

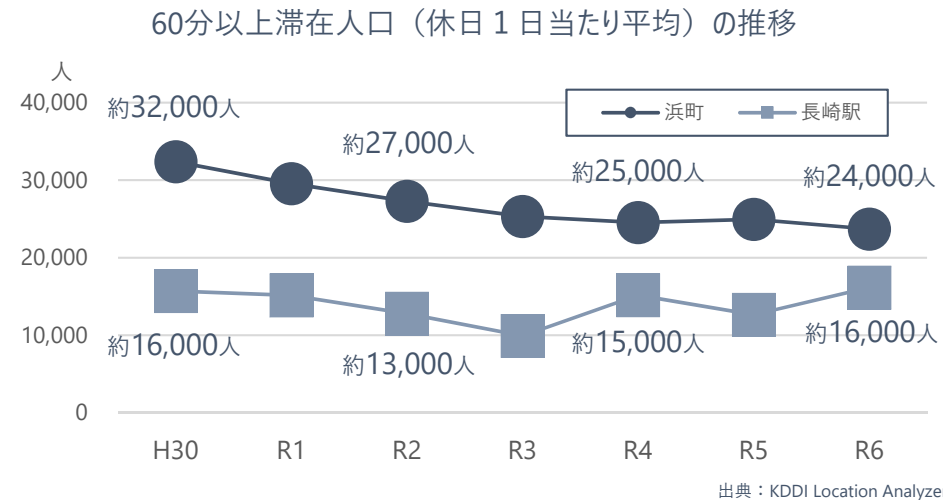
年代別－滞在割合（2019年と2024年の差分） 単位：％

主な滞在エリア	平日						休日					
	全年代	20代	30代	40代	50代	60代以上	全年代	20代	30代	40代	50代	60代以上
浜町周辺	▲4.0	▲10.8	▲8.3	▲1.1	▲3.7	▲1.0	▲3.9	▲11.1	▲11.6	▲3.5	▲7.9	▲0.7
長崎駅周辺	3.9	12.5	6.1	0.8	2.7	1.6	1.3	7.0	4.3	▲0.7	0.7	▲2.0
新地ターミナル周辺	0.7	2.7	▲1.4	▲1.2	▲0.1	1.5	1.9	2.3	0.7	1.9	3.0	1.3
長崎港周辺	0.0	▲0.7	▲1.4	▲1.5	0.5	0.9	▲2.9	▲5.0	▲5.8	▲4.8	▲2.1	▲1.5
浦上駅周辺	0.1	▲2.3	▲0.7	1.8	0.5	0.6	▲1.8	▲3.9	▲3.8	▲0.9	▲0.8	▲0.3
新大工商店街周辺	▲0.1	▲1.8	0.9	0.3	▲1.0	0.8	0.7	▲1.0	0.7	0.9	0.2	2.4

※1 各メッシュ内で15分以上滞在した回数÷都心部全体メッシュで15分以上滞在した回数

【人流データ分析：60分以上滞在人口（浜町、長崎駅）】

<分析内容>
KDDI Location Analyzerを使用し、浜町、長崎駅の60分以上滞在人口推移を算出



【人流データ分析：都心部の滞在回数（2019年5月、2024年5月）】

<分析内容>
2019年5月と2024年5月の平休日データを基に、長崎市民で、都心部内に買い物や通院等の目的で15分以上滞在した者を対象に、滞在回数ごとの割合を算出

都心部内における滞在回数ごとの割合※2推移

滞在回数	平日			休日		
	2019年	2024年	差	2019年	2024年	差
1回	100.0%	100.0%	－	100.0%	100.0%	－
2回	32.6%	30.2%	▲2.4%	36.0%	31.0%	▲5.0%
3回	12.5%	11.1%	▲1.4%	14.6%	11.6%	▲3.0%
4回	4.5%	4.0%	▲0.5%	5.5%	4.1%	▲1.4%
5回	1.5%	1.4%	▲0.1%	1.8%	1.3%	▲0.5%

※2 都心部滞在回数ごとの人数÷都心部訪問人数

【人流データ分析：県外居住者の都心部内の主要滞在エリア（2024年5月休日）】

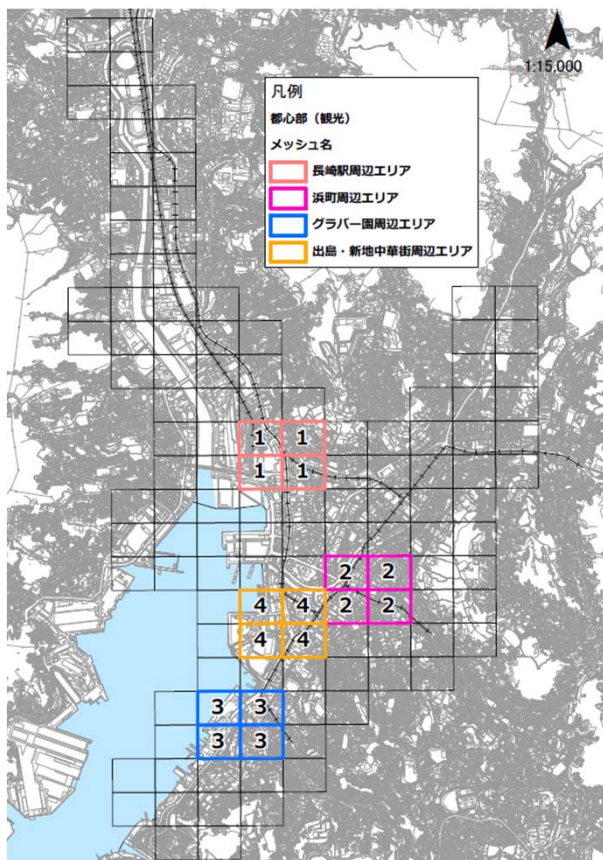
<分析内容>

2024年5月の休日データを基に、県外居住者で、都心部に滞在した者（通勤等で滞在した者を除く）を対象に、主要な滞在エリアを抽出

No	主な滞在エリア	滞在割合※1
1	長崎駅周辺	21.4%
2	浜町周辺	17.4%
3	グラバー園周辺	6.9%
4	出島・新地中華街周辺	5.1%

※1 各メッシュ内で15分以上滞在した回数÷都心部全体メッシュで15分以上滞在した回数

<都心部メッシュ>



【人流データ分析：主要滞在エリア別、滞在割合の変化（2019年5月、2024年5月）】

<分析内容>

2019年5月と2024年5月の平休日データを基に、県外居住者で、都心部に滞在した者（通勤等で滞在した者を除く）を対象に、主要滞在エリア別に滞在割合※1の変化を算出

主な滞在エリア	平日			休日		
	2019年	2024年	差	2019年	2024年	差
長崎駅周辺	13.9%	22.3%	8.4%	12.7%	21.4%	8.7%
浜町周辺	17.9%	16.9%	▲1.0%	18.2%	17.4%	▲0.8%
グラバー園周辺	8.7%	5.4%	▲3.3%	10.3%	6.9%	▲3.4%
出島・新地中華街周辺	7.5%	5.3%	▲2.2%	6.0%	5.1%	▲0.9%

【人流データ分析：都心部の滞在回数（2019年5月、2024年5月）】

<分析内容>

2019年5月と2024年5月の平休日データを基に、**県外居住者**で、都心部に15分以上滞在した者（通勤等で滞在した者を除く）を対象に、滞在回数ごとの割合を算出

都心部内における滞在回数ごとの割合※2推移

滞在回数	平日			休日		
	2019年	2024年	差	2019年	2024年	差
1回	100.0%	100.0%	—	100.0%	100.0%	—
2回	44.8%	44.0%	▲0.8%	51.1%	47.5%	▲4.0%
3回	18.7%	17.1%	▲1.6%	24.6%	20.7%	▲3.9%
4回	6.8%	6.2%	▲0.6%	11.2%	8.4%	▲2.8%
5回	2.2%	1.9%	▲0.3%	4.7%	3.1%	▲1.6%

※2 都心部滞在回数ごとの人数÷都心部訪問人数

A 都心部

現状

【市民意見】

文化・交流活動の場

●人が自然と集う場所が少ない●文化・芸術を共有・披露する場が少ない●音楽、アート、創作活動などを気軽に表現できる場が少ない●若者が遊ぶ場所が少ない

商業活性化、賑わい

●浜町のお店が大型商業施設に移転●シャッターを閉めているお店が増加●路面店が減少●浜町に行かなくなった●長崎駅周辺は賑わっているが、その他の地域は賑わいが少ない●フリースペースがない

交通・アクセス

●駐車場が少なく、浜町に買い物行くのには不便●長崎駅から2次交通の案内が非常に分かりづらい●駅周辺からまちなかへの回遊性に課題がある

住環境、景観

●家賃が高く、都心に住める場所が少ない●平地にマンションが建ちすぎて、味気ない風景になっている●街並みが壊れ統一感がない●古い建物、歴史的価値が高い建物を残す取組みが不十分

公園・憩いの空間

●屋根がある公園がない●公園に桜が少ない●浜町に憩いの広場がない

歩行環境、バリアフリー

●歩道が狭く、路面が凸凹で歩きづらい●ベビーカーや車いす利用者に優しくない●歩行者が休憩できる場所が少ない●街路樹などの自然が少ない●駅周辺からまちなかへの回遊性に課題

旧町村の役場などを中心に都市機能が集積

長崎市は、周辺町との合併を繰り返して現在のまちが成り立っており、旧町の役場などを中心に商業、医療などの都市機能が集積している

豊かな自然環境

海・山・川など豊かな自然環境に恵まれた地区が多い

世界遺産構成資産が点在

明治日本の産業革命遺産、長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産を構成する資産が点在

【市民意見】

生活利便性・都市機能

- 地域拠点はお店や病院、学校があつて便利
- 地域拠点は施設がなんでも揃っていて便利

観光・地域資源

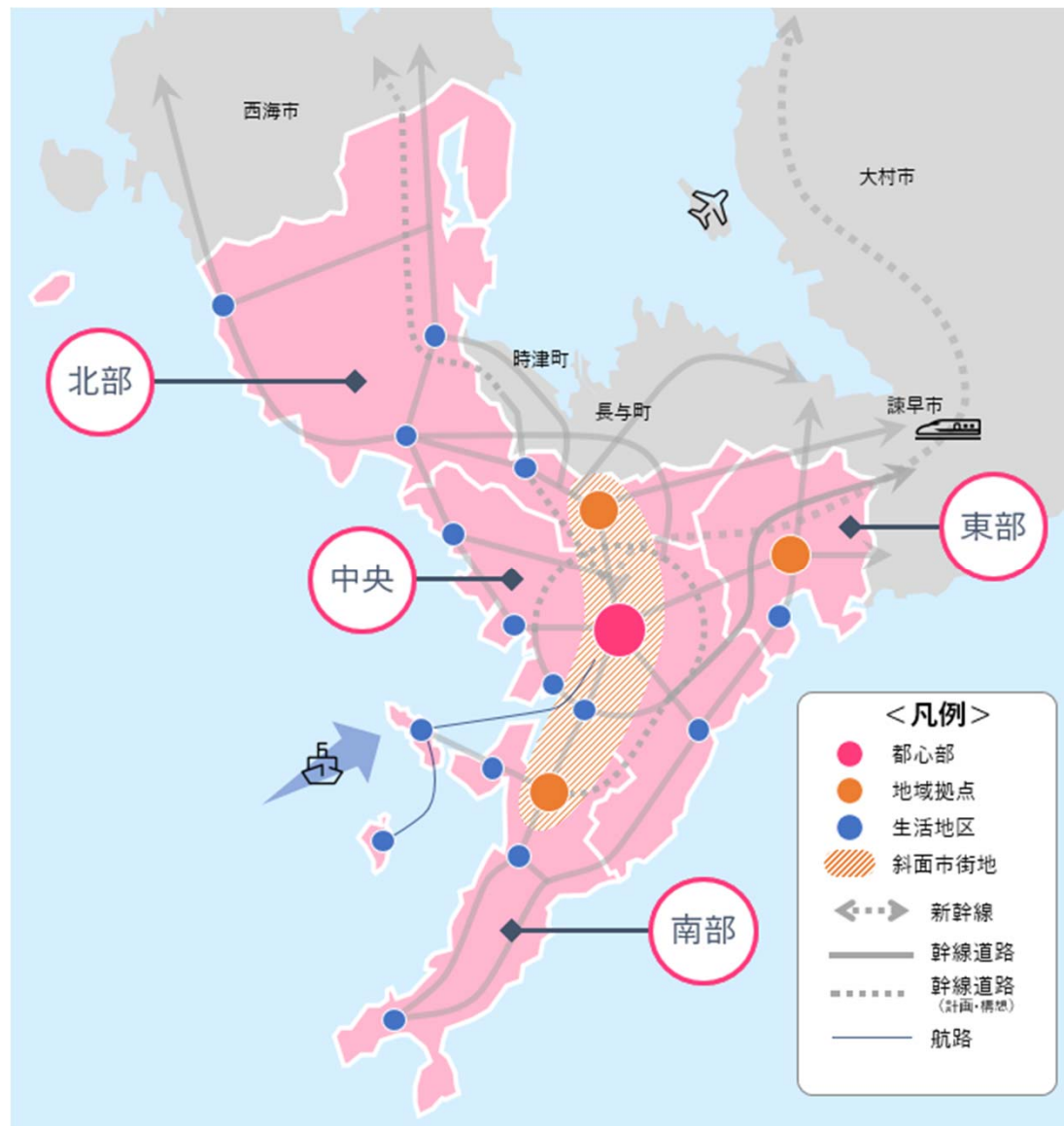
- 恐竜博物館やリゾート施設などの観光地もある
- 都心部にはない魅力がある
- 野母崎や茂木地区など、同じ長崎市とは思えないほど異なった魅力がある

自然・環境資源

- 自然豊かで海がきれい
- 自然を体験ができるアクティビティがある
- 静かで住むには良い環境

食

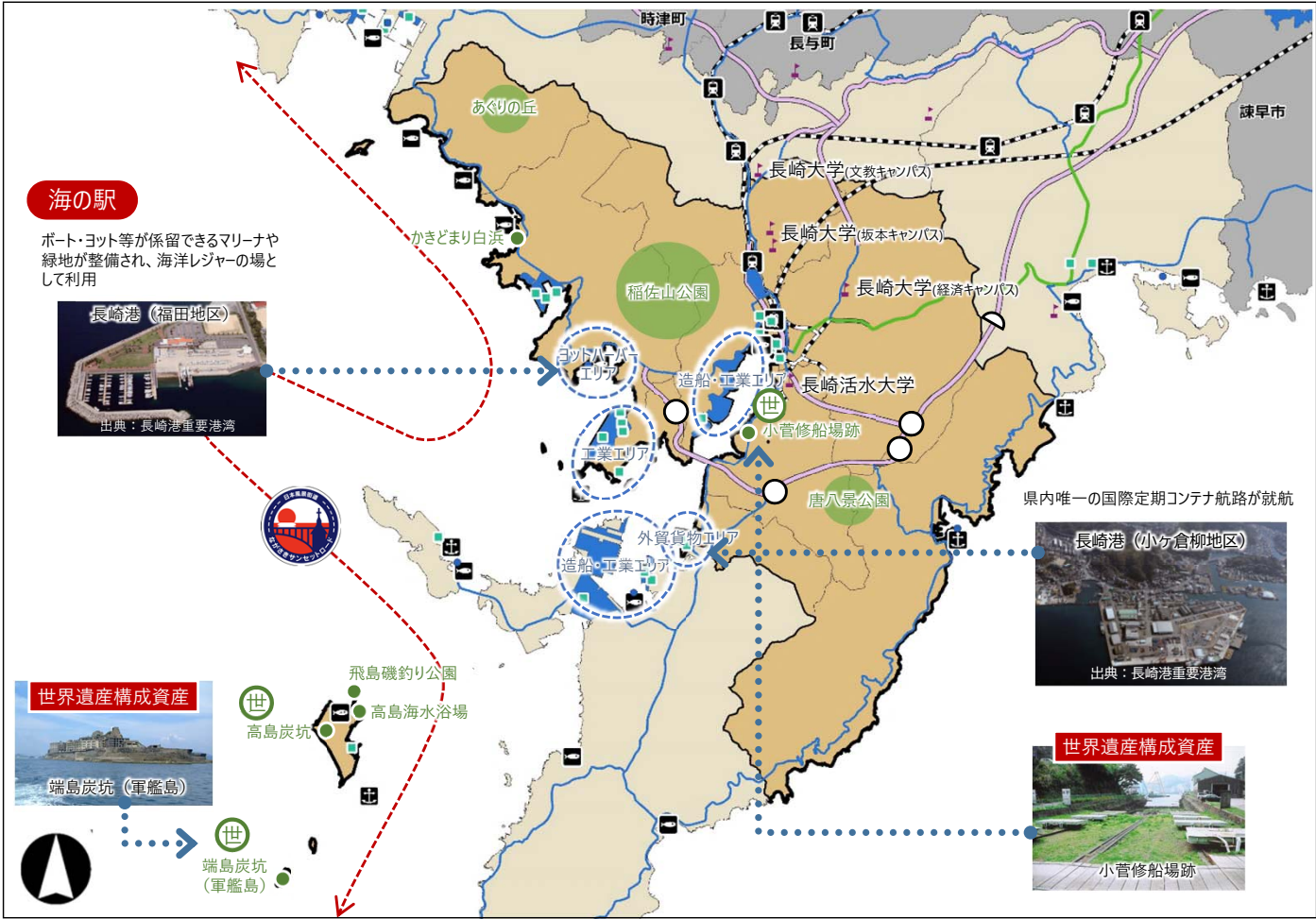
- 周辺部にも、様々な魅力的な食（魚・農産物）がある



B 地域拠点・生活地区

概況

【中央地域】



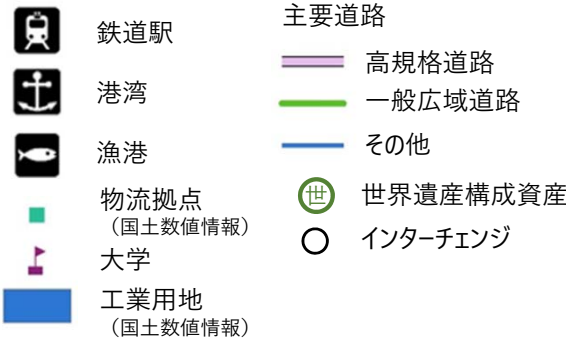
産業大分類別事業所数の特化係数（都心部除く）



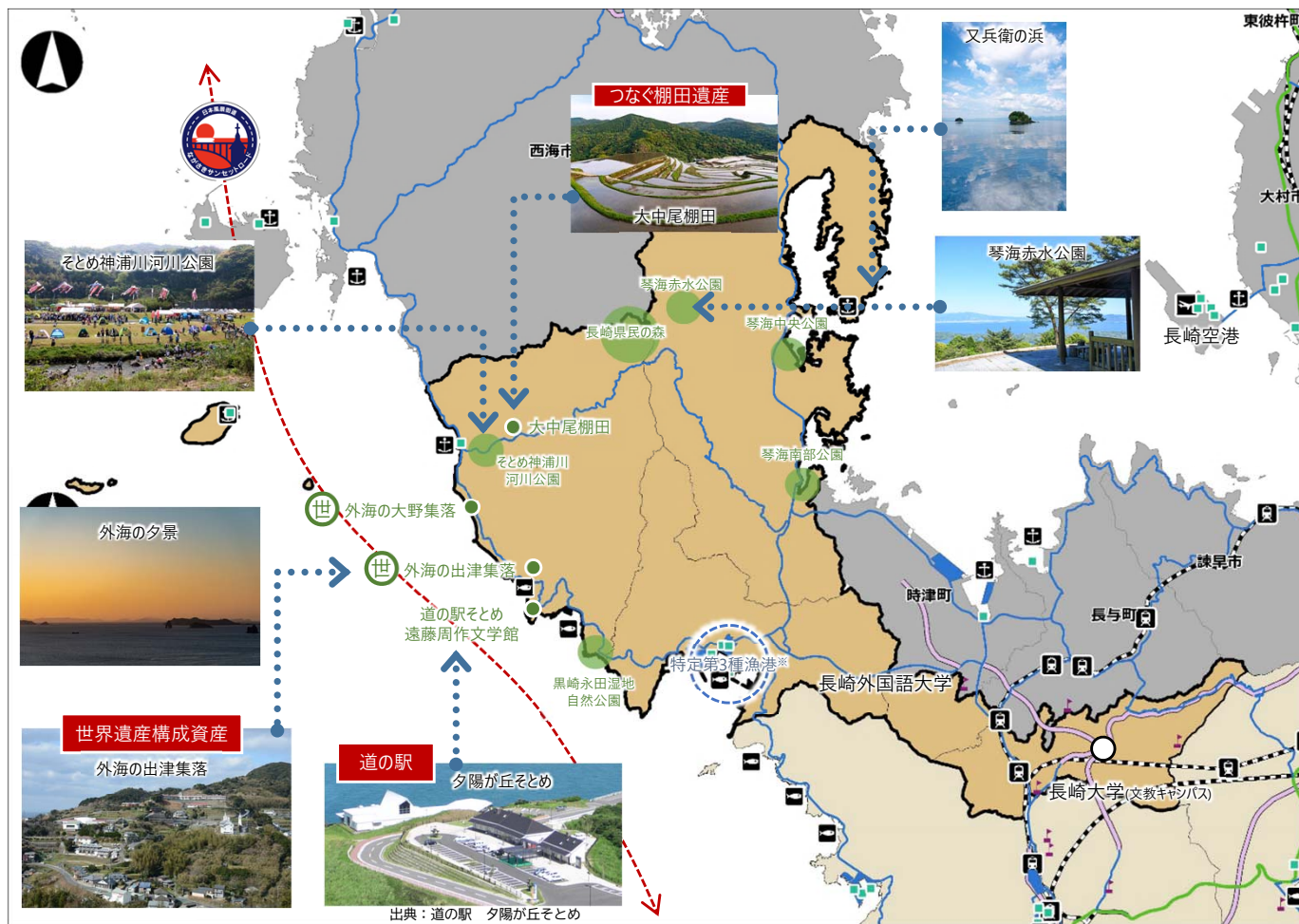
※対象地域における特定の産業の相対的な集積度を求める指標。対象地域における産業の構成比を長崎市全体の構成比で除して算出。長崎市全体と対象地域の構成比が同じであれば、特化係数は1となる。

出典：令和3年経済センサス

凡例

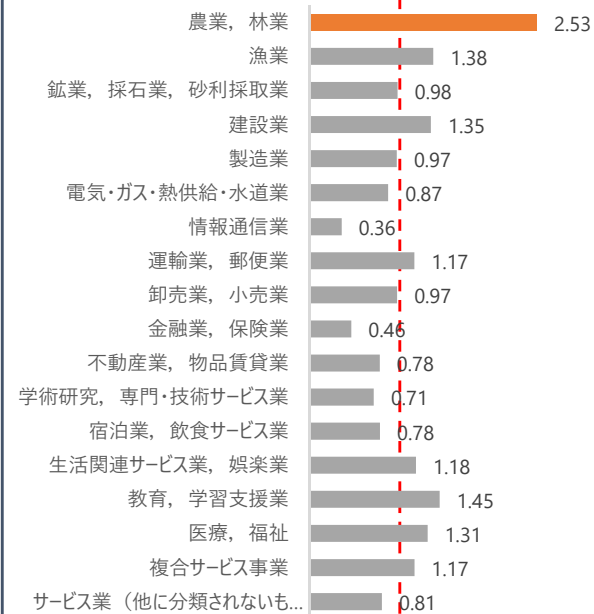


【北部地域】



※：第3種漁港（利用範囲が全国的なもの）のうち水産業の振興上特に重要な漁港で政令で定めるもの。全国で13の漁港が指定。（R5.4現在）

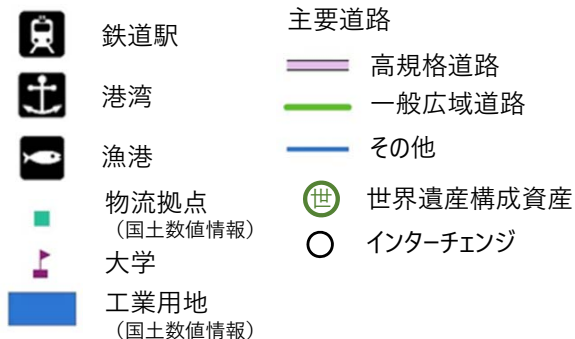
産業大分類別事業所数の特化係数



※対象地域における特定の産業の相対的な集積度を求める指標。対象地域における産業の構成比を長崎市全体の構成比で除して算出。長崎市全体と対象地域の構成比が同じであれば、特化係数は1となる。

出典：令和3年経済センサス

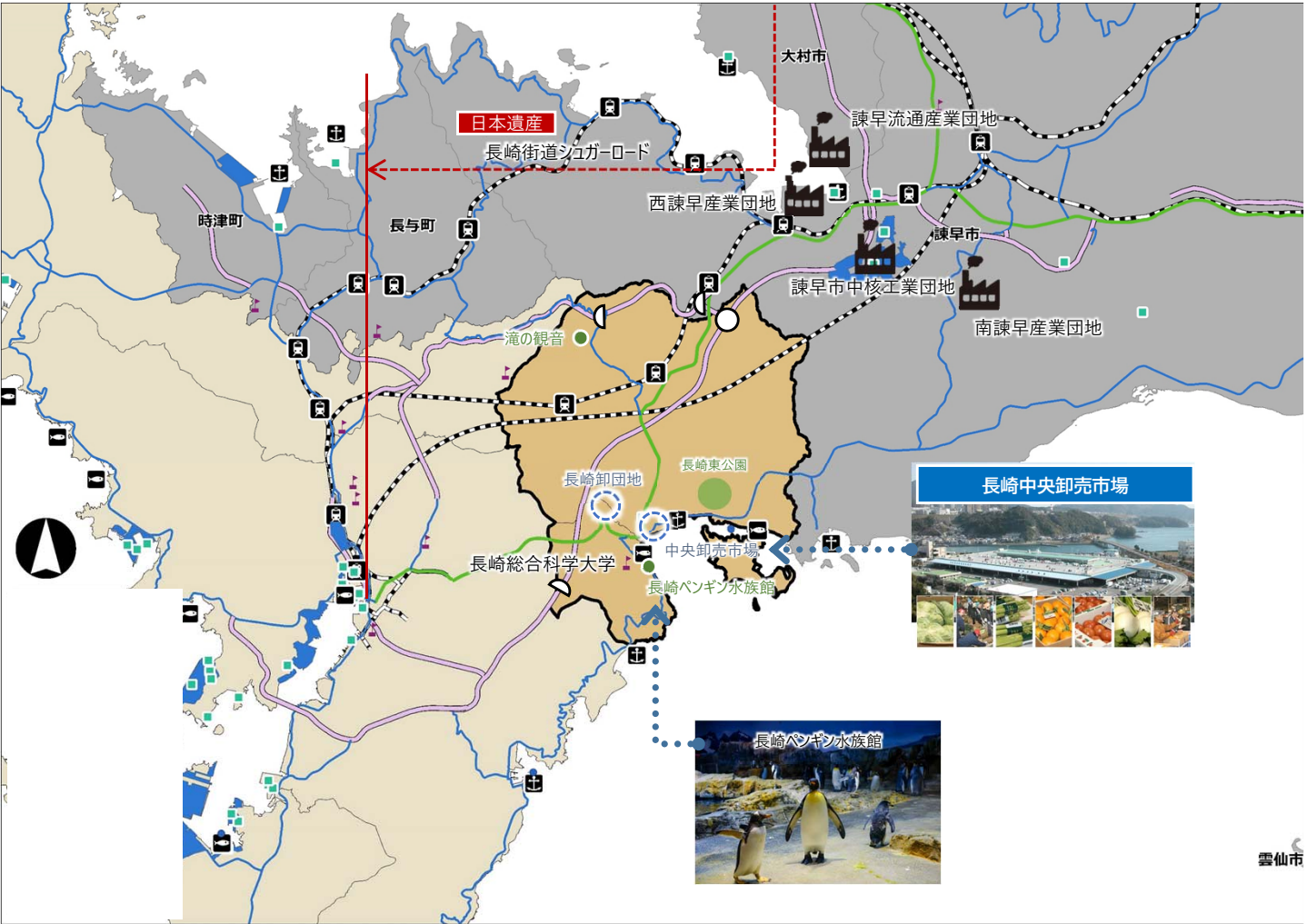
凡例



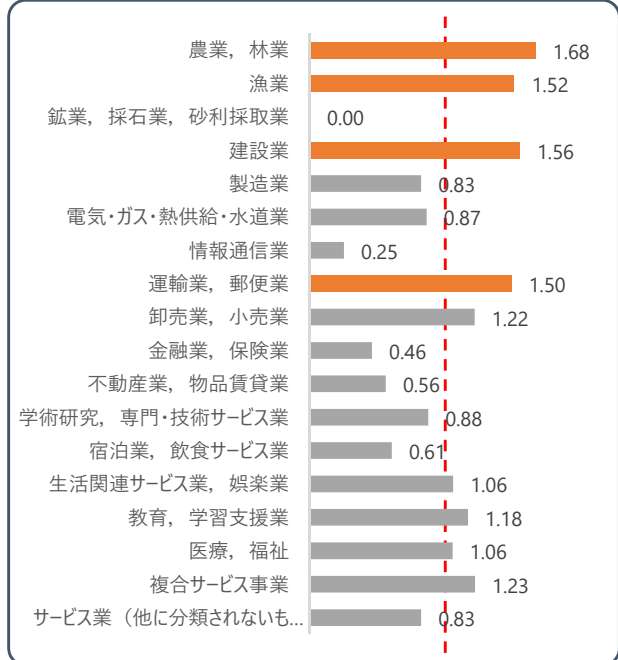
B 地域拠点・生活地区

概況

【東部地域】



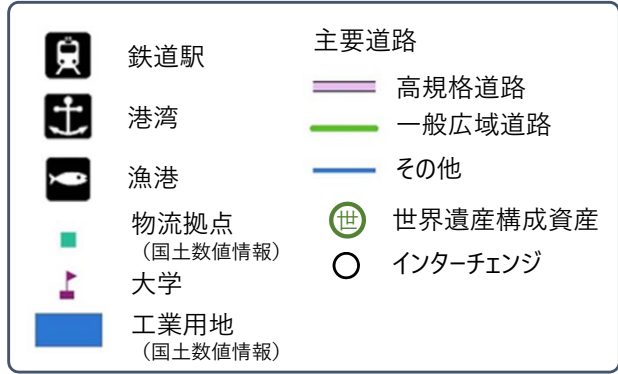
産業大分類別事業所数の特化係数



※対象地域における特定の産業の相対的な集積度を求める指標。対象地域における産業の構成比を長崎市全体の構成比で除して算出。長崎市全体と対象地域の構成比が同じであれば、特化係数は1となる。

出典：令和3年経済センサス

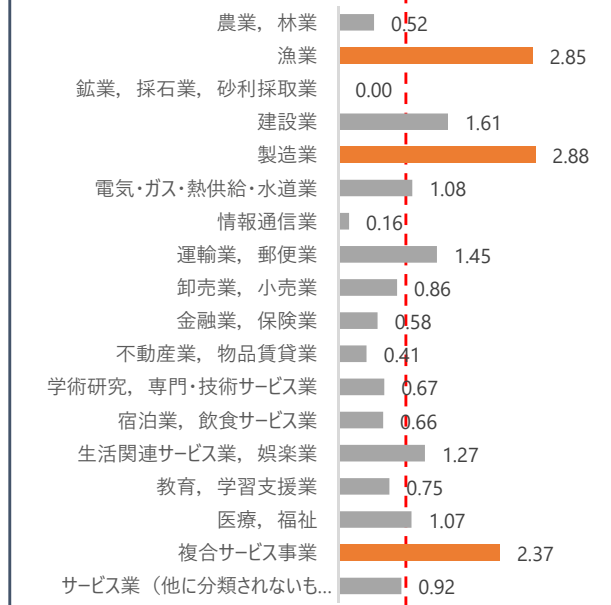
凡例



【南部地域】



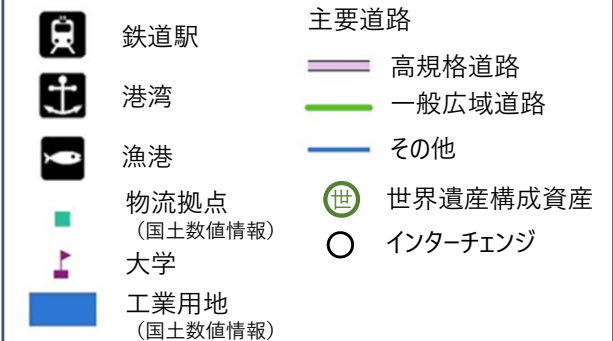
産業大分類別事業所数の特化係数



※対象地域における特定の産業の相対的な集積度を求める指標。対象地域における産業の構成比を長崎市全体の構成比で除して算出。長崎市全体と対象地域の構成比が同じであれば、特化係数は1となる。

出典：令和3年経済センサス

凡例



B 地域拠点・生活地区

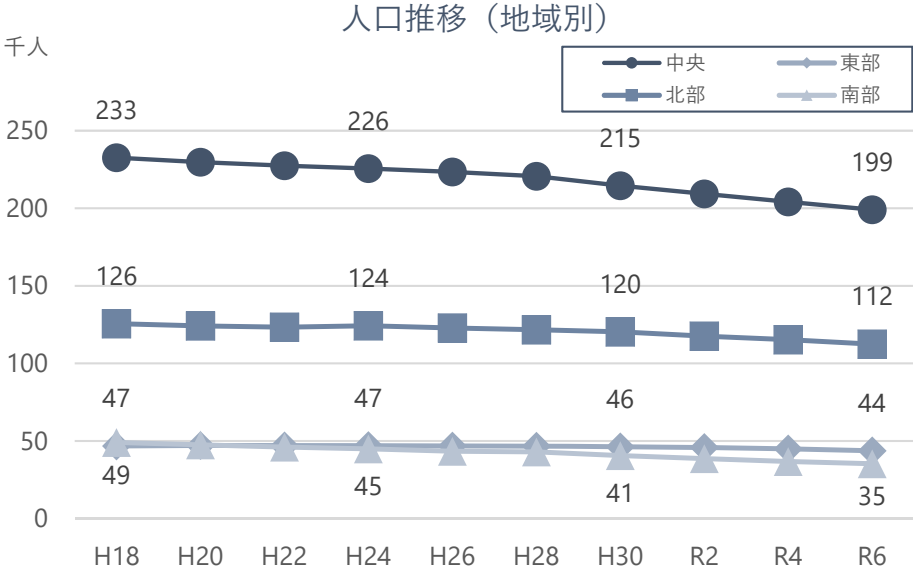
現状

【人口推移】

- 各地域の人口はいずれも減少傾向で、特に南部地域の減少率
が大きい

地 域	H18 (2006)	H24 (2012)		H30 (2018)		R6 (2024)	
	人口 (万人)	人口(万人)		人口(万人)		人口(万人)	
		増減率 ※(%)		増減率 ※(%)		増減率 ※(%)	
中 央	約23.3	約22.6	▲3.0	約21.5	▲7.7	約19.9	▲14.6
北 部	約12.6	約12.4	▲1.6	約12.0	▲4.8	約11.2	▲11.1
東 部	約4.7	約4.7	0.0	約4.6	▲2.1	約4.4	▲6.4
南 部	約4.9	約4.5	▲8.2	約4.1	▲16.3	約3.5	▲28.6

※平成18年に対する増減率



出典：長崎市「住民基本台帳」

【生活サービス関連事業所数の推移】

- 各地域拠点内の生活サービスに関連する事業所数は減少傾向

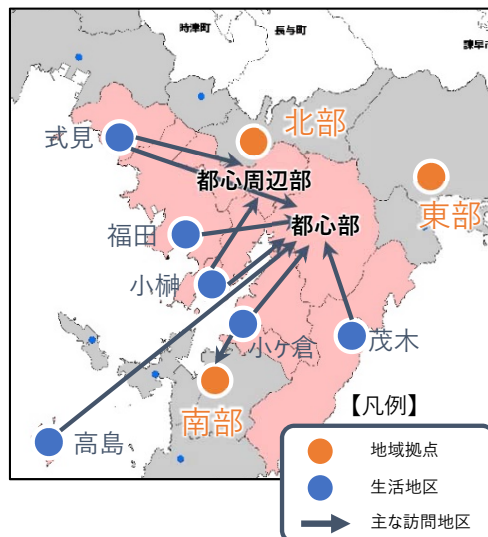
事業所数の推移（各地域拠点）

地 域	調査年	事 業 所 数 （ 事 業 所 ）				合 計
		卸売業、 小売業	宿泊業、 飲食サービス業	生活関連サ ービス業、娯 楽業	医療、福祉	
北 部	H28 (2016)	378	194	141	164	877
	R3 (2021)	302	162	138	155	757
	増減数	▲76	▲32	▲3	▲9	▲120
東 部	H28 (2016)	108	48	41	47	244
	R3 (2021)	97	36	39	40	212
	増減数	▲11	▲12	▲2	▲7	▲32
南 部	H28 (2016)	74	24	25	27	150
	R3 (2021)	64	20	19	28	131
	増減数	▲10	▲4	▲6	1	▲19

出典：経済産業省「経済センサス」

【中央地域】

- 主に、「都心部」で生活サービスを享受



生活地区	主な訪問地区	
		到着割合※
式見	中央東部	13.6%
	中央北部	12.6%
福田	中央東部	17.4%
小榑	中央東部	18.5%
	中央北部	11.6%
小ヶ倉	中央東部	22.6%
	土井首＋深堀	16.4%
茂木	中央東部	27.0%
高島	中央東部	12.1%

【北部地域】

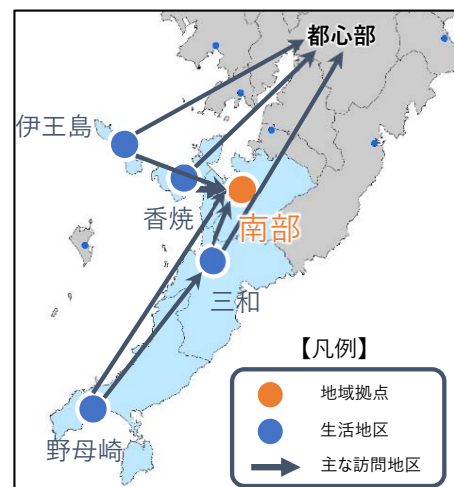
- 主に、「三重地区」と「北部地域拠点」で生活サービスを享受



生活地区	主な訪問地区	
		到着割合※
滑石	西浦上	11.6%
	中央東部	10.4%
琴海	三重	14.3%
外海	三重	29.2%

【南部地域】

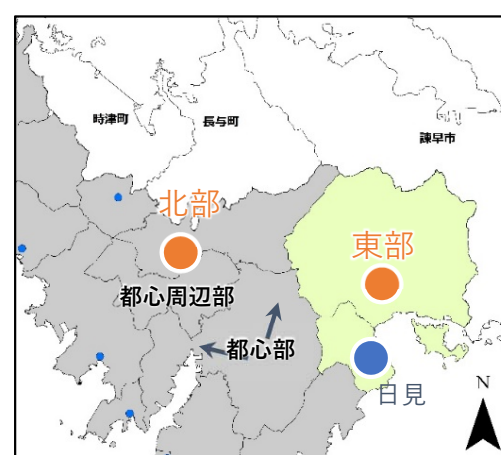
- 主に、「南部地域拠点」と「都心部」で生活サービスを享受



生活地区	主な訪問地区	
		到着割合※
香焼	土井首＋深堀	30.7%
	中央東部	12.6%
伊王島	中央東部	17.5%
	土井首＋深堀	12.1%
三和	土井首＋深堀	22.6%
	中央東部	11.7%
野母崎	土井首＋深堀	15.4%
	三和	14.8%

【東部地域】

- 主に、「東部地域拠点」と「都心部」で生活サービスを享受



生活地区	主な訪問地区	
		到着割合※
日見	東長崎	30.7%
	中央東部	12.6%

出典：GEOTRA Activity Date

※買い物・通院等目的で訪問地区に滞在した回数÷買い物・通院等目的で市内に滞在した総回数。
到達割合が10%を超える地区を記載。

B 地域拠点・生活地区

現状

【市民意見】

商業・買い物環境

- 買い物が不便●個人経営の馴染みのお店が少なくなっている●自宅近くのお店がなくなり不便に●買い物難民問題が深刻

医療・福祉サービス

- 地域の救急医療の維持が懸念される●近くに病院がない

公園・レクリエーション施設

- 公園が小さい●遊具が少ない●日影がなく、夏は暑くて遊べない●ボール遊びやスケートボードなどができる場所がほしい●ニーズを反映できていない公園が多い●室内で遊べる場所がほしい●自然体験できる場がない

コミュニティ・交流拠点

- 住民が集まる場所がない●人とつながれる場所が少ない●保護者同士の交流の場が少ない●世代を超えて交流する場や機会がない

住環境・定住促進

- 若者が住みたいと思う住宅・土地が少ない●若い夫婦が住める環境が必要●移住者を受け入れるための住宅が不足している

防災・安全対策

- 避難所がない地区がある●避難所が遠い●土砂災害が多く、避難所への移動が心配

土地・施設の有効活用

- 遊休地が増えている●空き家が増えている●空き家の問い合わせはあるが、貸せる空き家がない●廃校舎や公有地を活用できていない●地域の特産品を販売できる場が少ない●漁港の良いところを活かせていない●耕作放棄地が増えた

交通・移動手段

- 坂道や階段が多く、移動が大変●免許返納後の移動が心配●車がないと生活できない●一人で外出できない高齢者が多い●ＪＲ駅までの移動手段がない

観光・地域資源活用

- 周辺部を観光したときに、目的地以外の観光・体験といった情報が得にくい●自然を生かしたレジャー施設がない●美しい自然や景観などが活用されていない●遊びに来てても日帰りになる

坂のまち長崎を象徴する場所

既成市街地の約 7 割を占める、坂のまち長崎を象徴する場所で、多くの市民が居住

眺望、静かな環境、日当たりの良さ

眺望や静かな環境、日当たりの良さなど、斜面市街地ならではの魅力がある

【市民意見】

自然環境、景観

●見晴らしが良く、静かな環境 ●海・山が近く、自然を身近に感じられる ●景色が良いから住んでみたい ●斜面地からの景色は観光資源として活用できる ●斜面地からの景色を眺められる素敵なお店がある

地域特性

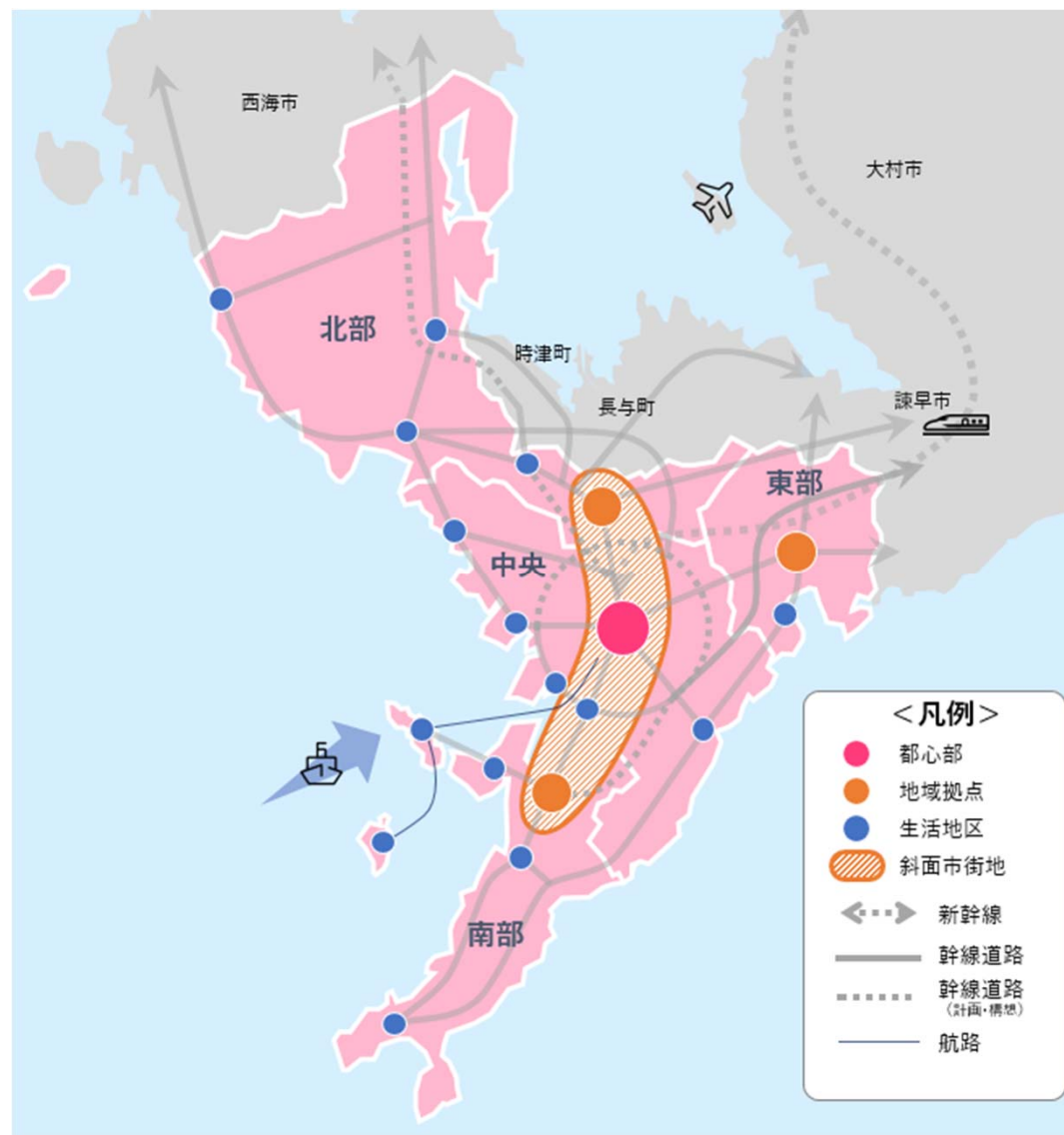
●坂が多いが健康維持につながる

交通・アクセス

●階段で移動する必要があるが、まちに近くて便利 ●路面電車の停留所に近く、少し歩けば色々なところへ行ける

コミュニティ

●住民同士の距離感が近い



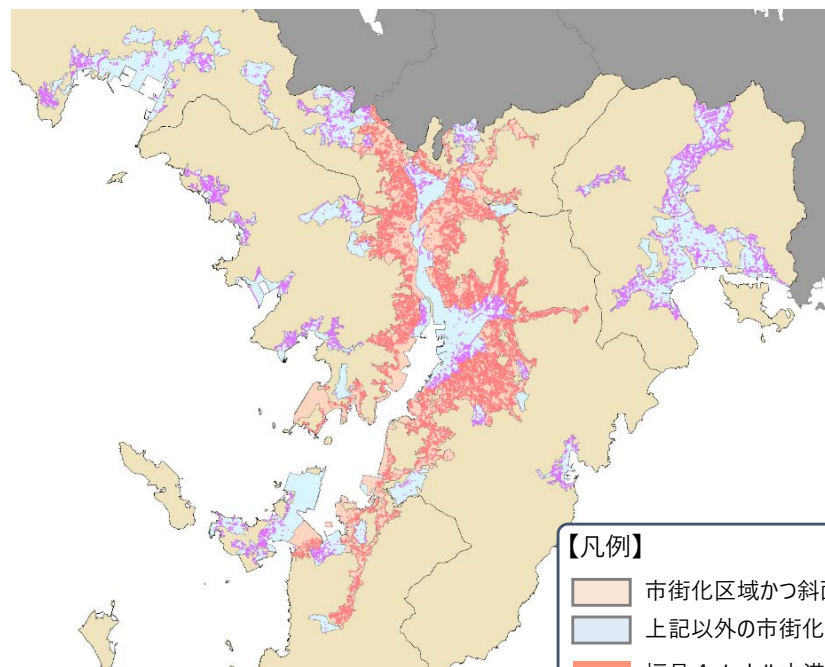
C 斜面市街地 現状

【幅員 4 m未満の道路延長】

- 市街化区域かつ斜面市街地内の道路は、幅員 4 m未満の道路延長が占める割合が高い

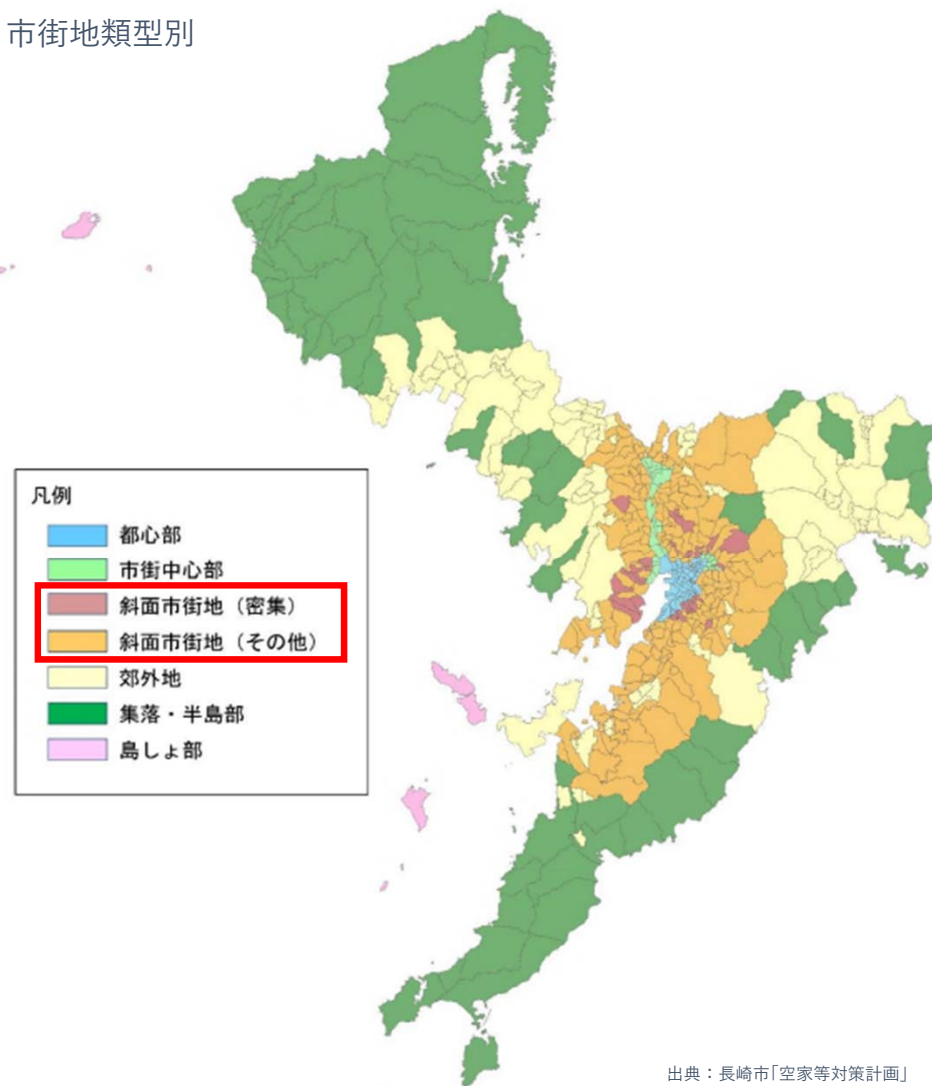
道路幅員	市街化区域かつ斜面市街地		左記以外の市街化区域	
	道路延長 (km)	割合	道路延長 (km)	割合
15m以上	約26	3.1%	約41	4.5%
6m以上～15m未満	約167	20.2%	約392	43.4%
4m以上6m未満	約161	19.4%	約195	21.6%
4m未満	約474	57.2%	約275	30.5%
合計	約828	100.0%	約903	100.0%

幅員 4メートル未満の道路状況



- 【凡例】
- 市街化区域かつ斜面市街地
 - 上記以外の市街化区域
 - 幅員 4メートル未満の道路

市街地類型別



出典：長崎市「空家等対策計画」

【空き家】

- 多くの空き家が斜面市街地に存在

空き家の状況（市街地類型別）

市街地類型		総住宅数 (戸)	空き家		空き家 発生率 (%)
			件数 (戸)	空き家総数に占める割合 (%)	
都心部		9,854	256	3.7	2.5
市街中心部		6,713	140	2.0	2.0
斜面市街地	密集	8,936	760	11.0	59.6
	その他	61,801	3,367	48.6	
郊外地		46,883	1,046	15.1	2.2
集落・半島部		18,393	1,160	16.7	6.3
島しょ部		786	200	2.9	25.4
総数		153,366	6,929	100	4.5

出典：長崎市

【空き地】

- 建物数は減少しており、空き地が増加していることが想定される

建物数の推移

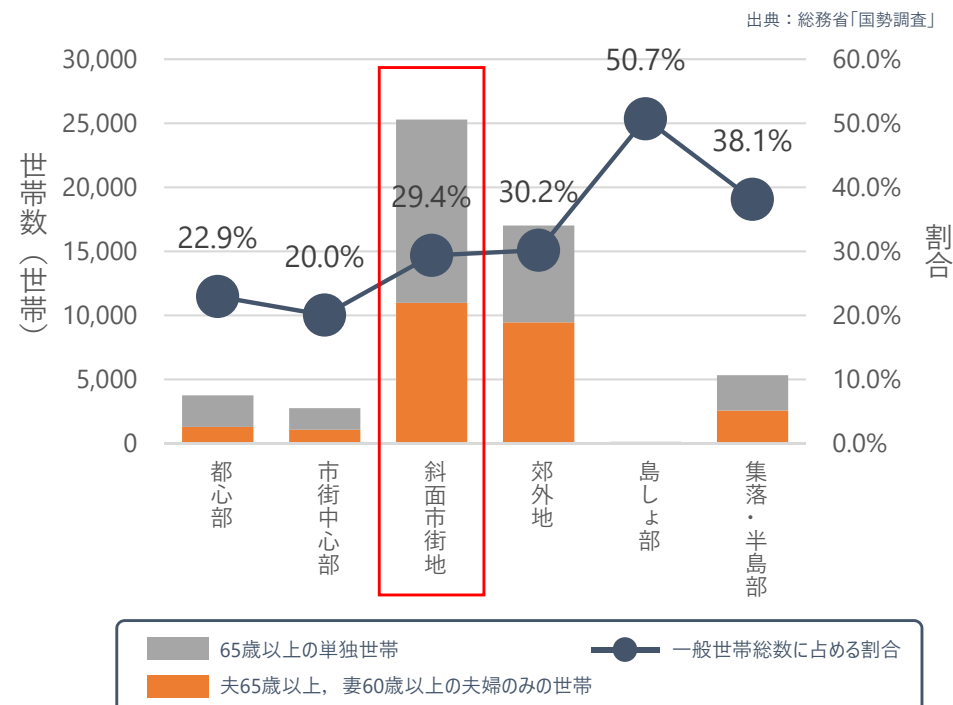
	平成26（2014）年	令和3（2021）年
建物数	約6.9万件	約6.5万件

出典：長崎市「都市計画基礎調査」

【高齢者世帯】

- 多くの高齢者世帯が居住

高齢者世帯数の状況（令和2（2020）年）



C 斜面市街地

現状

【市民意見】

商業・生活利便性

- 自宅近くで生活用品が手に入らない●まちに降りないと買い物ができない●移動販売車のルートに偏りがある

住環境、景観

- 空き地・空き家が増加し、景観や治安が悪化している●空き家はあるが住む家がない

移動・交通アクセス

- 坂や階段が多く、休憩場所も少ない●道が狭く、車が通れない●とにかく移動が大変●外出を億劫に感じている人がいる●外出手段の確保が必要●駐車場がない

防災・安全対策

- 避難が難しい高齢者の支援が課題●自治会加入率の減少による共助機能の低下

集約連携型の都市構造を支える道路ネットワークの形成

長崎市の幹線道路は、平坦地に路線が集中する一極集中型の道路網で、集約連携型の都市構造を支える道路ネットワークの形成を目指している。

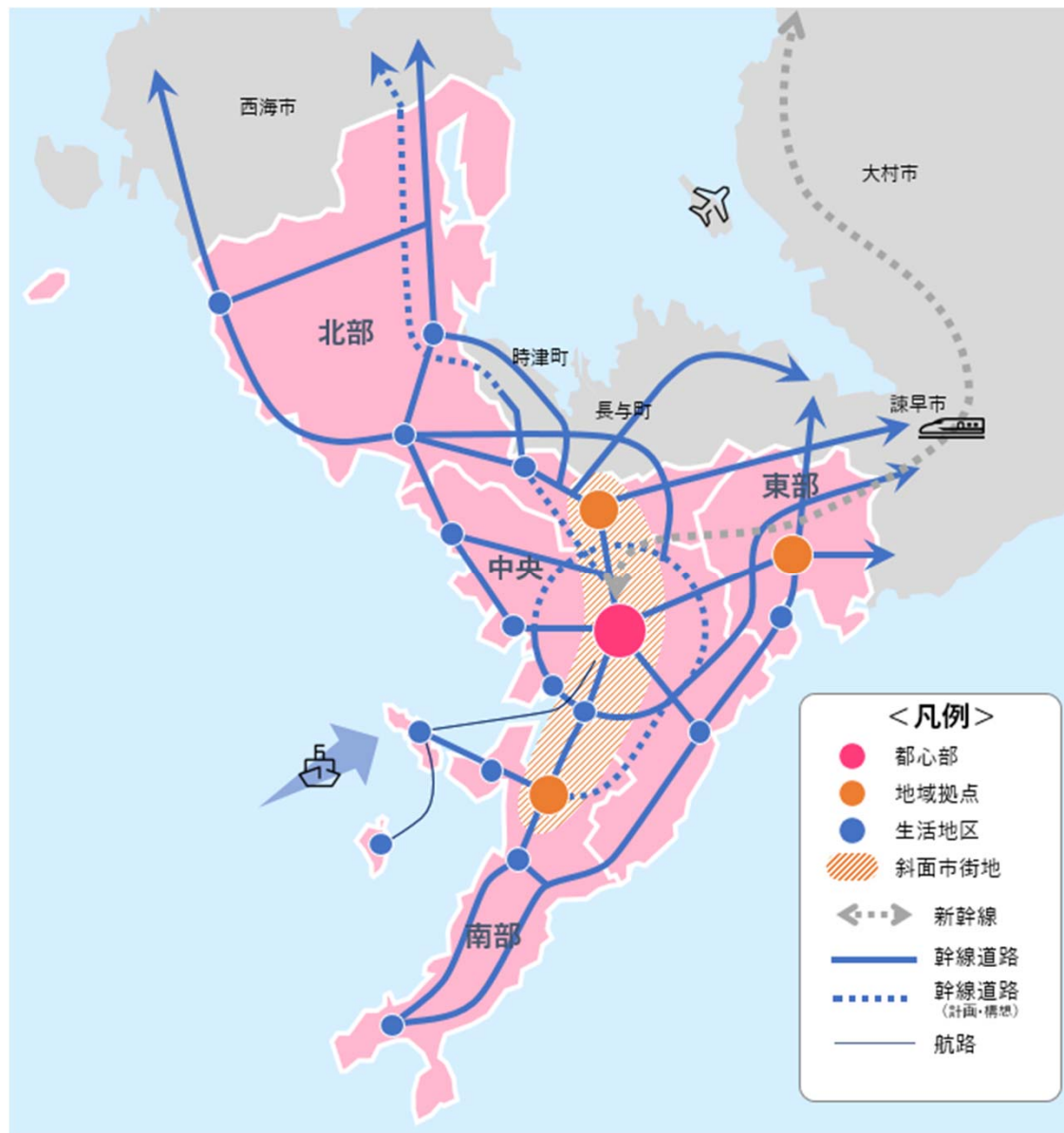
公共交通路線の充実

長崎市全域の公共交通路線の徒歩圏人口カバー率※は80%で、全国平均を大きく上回る

※徒歩圏人口カバー率 鉄道駅またはバス停からの徒歩圏に居住する人口を都市の総人口で除して算出。徒歩圏は、鉄道駅から半径800m以内、バス停から半径300m以内。

光回線の充実

令和4年4月から、市内全域で大容量高速のデータ通信が利用可能



D 都心部と周辺部のつながり

現状

【公共交通徒歩圏人口カバー率】

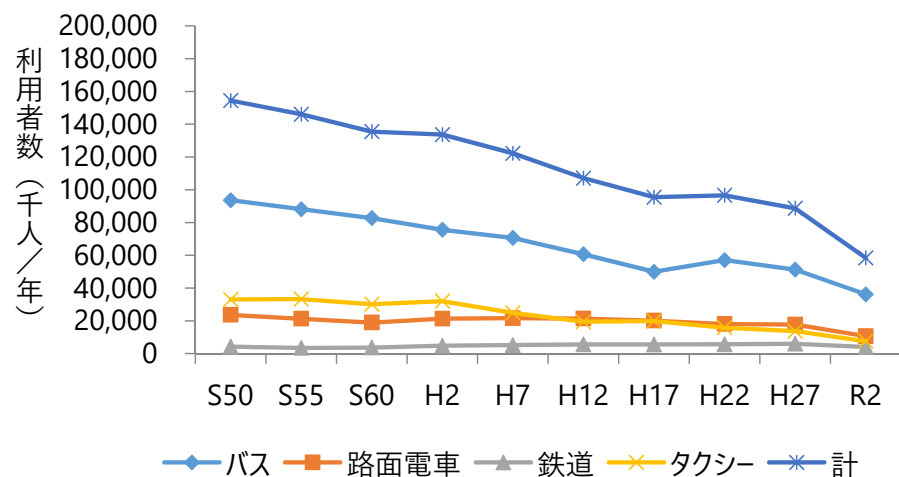
- 公共交通の徒歩圏人口カバー率は80%で、全国平均を大きく上回る

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」

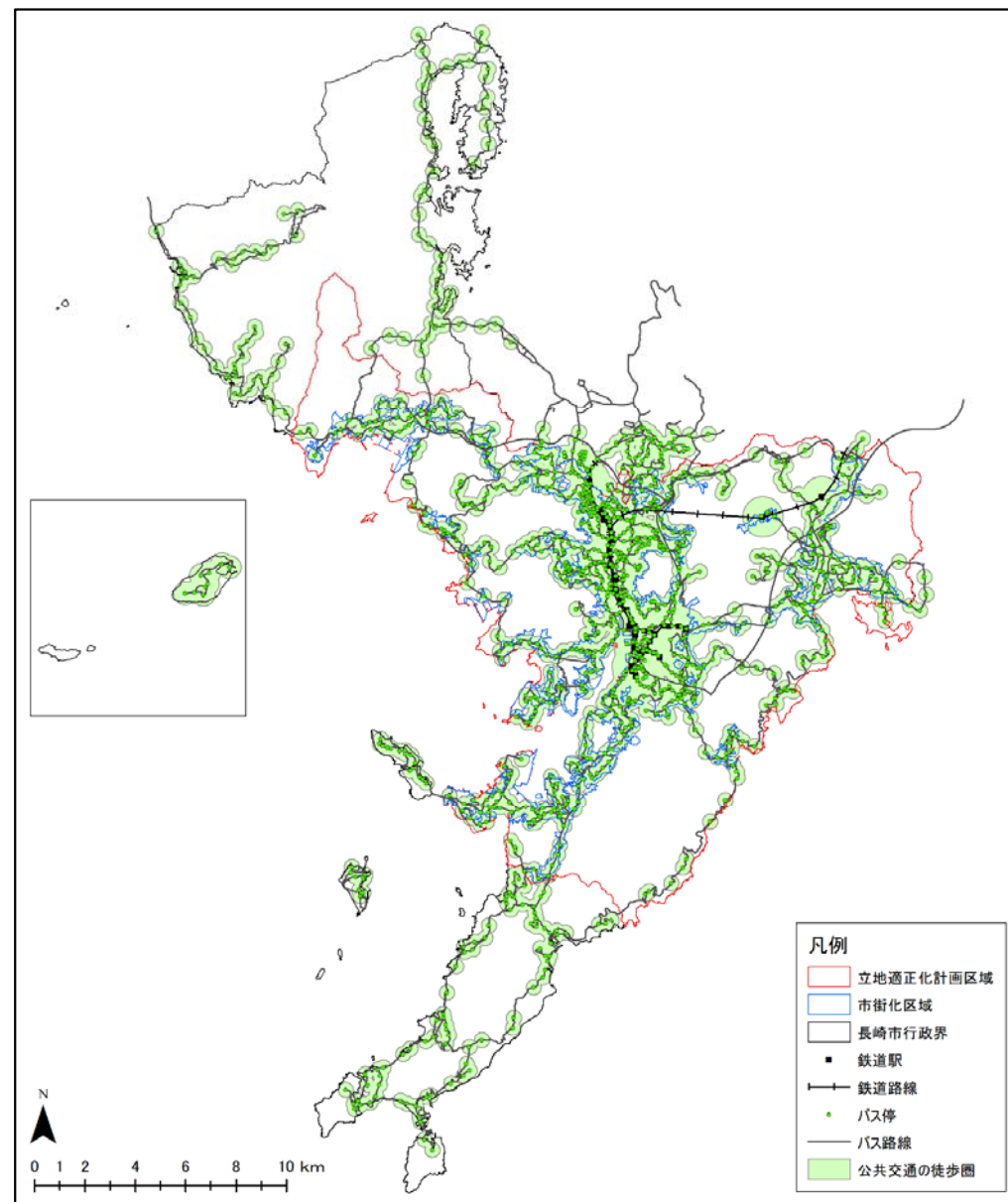
【公共交通利用者数の推移】

- 公共交通利用者数は減少傾向



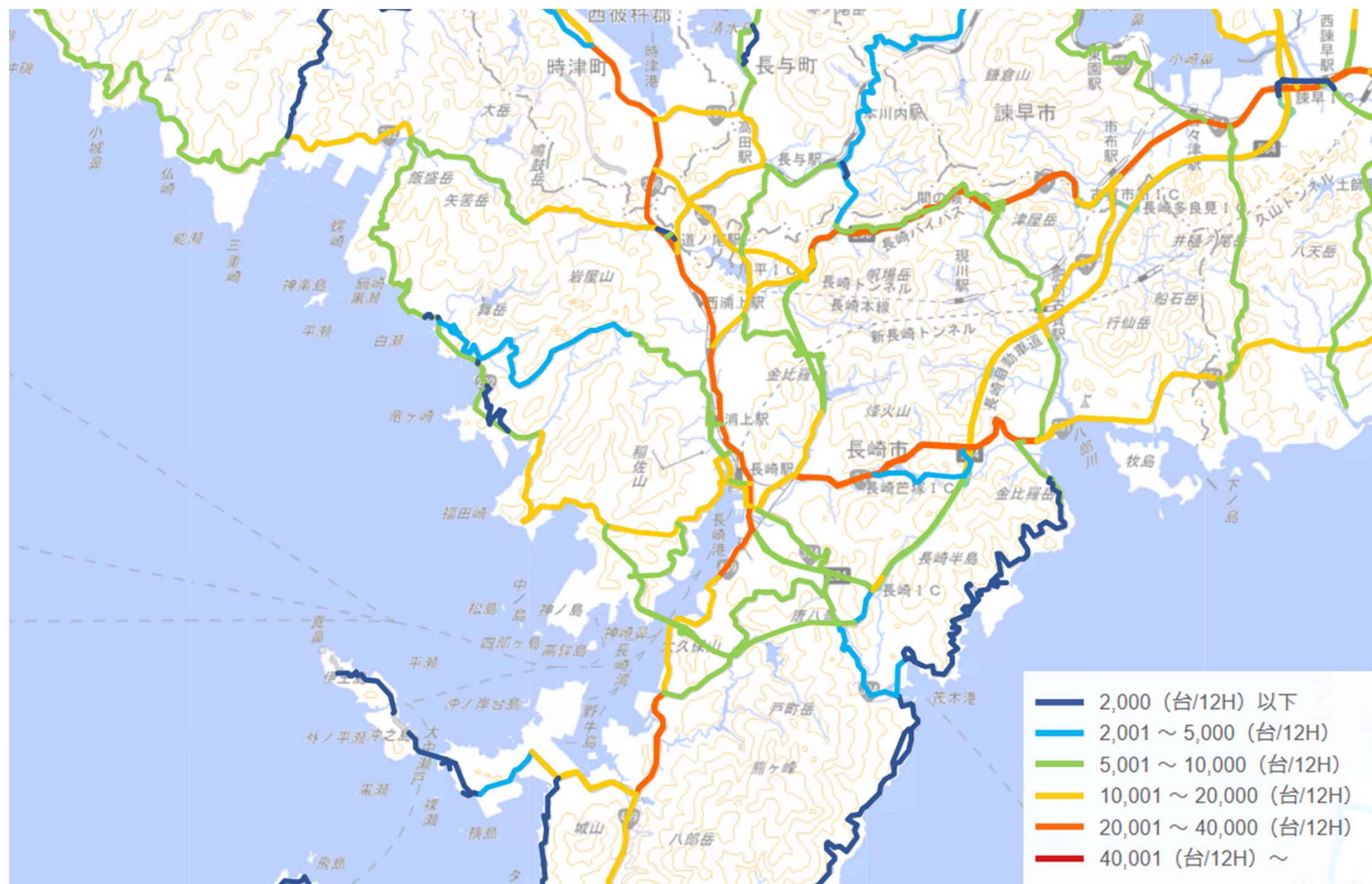
出典：長崎市「統計年鑑」

公共交通の徒歩圏の状況



出典：長崎市「立地適正化計画」

【令和3年度：昼間12時間交通量（全車・上下計）】



出典：国土交通省「令和3年度 一般交通量調査結果WEBマップ（可視化ツール）」

D 都心部と周辺部のつながり 現状

【令和3年度：朝夕旅行速度（上り・下りのうち遅い方向）】

朝夕旅行速度（混雑時旅行速度）は、午前7時台～午前8時台、午後5時台～午後6時台の旅行速度



出典：国土交通省「令和3年度 一般交通量調査結果WEBマップ（可視化ツール）」

【令和3年度：混雑度】

混雑度は、交通容量に対する交通量の比



(参考) 混雑度の解釈

- 混雑度とは、道路の混雑の程度を示す指標です。
- 道路の交通量の交通容量に対する比で示しています。
- 道路の交通量が交通容量を超えた状態が混雑です。
- 混雑度は通常1日単位または12時間単位で算出されます。

混雑度	ピーク時 (朝夕等の交通量の多い時間帯)	平常時 (平均的な交通量の時間帯)
0.5	数台の列になって走行することが多い。交通量が少ないピーク時間帯であっても円滑な走行ができる。	円滑とした交通量であり、渋滞もなくスムーズな走行ができる。
1.0	連続した車列ができるが、ノロノロすることなく走行することができる。	走行車両の間隔が大きくなりスムーズに走ることができる。
1.5	渋滞が生じ、ノロノロ運転が続く停止する回数が多い。また、後方を通過する際においても数分待ちとなる。	渋滞は生じないが速度低下の状況となり、車線が変更しやすくなる。

出典：建設白書（建設省、平成元年）

44

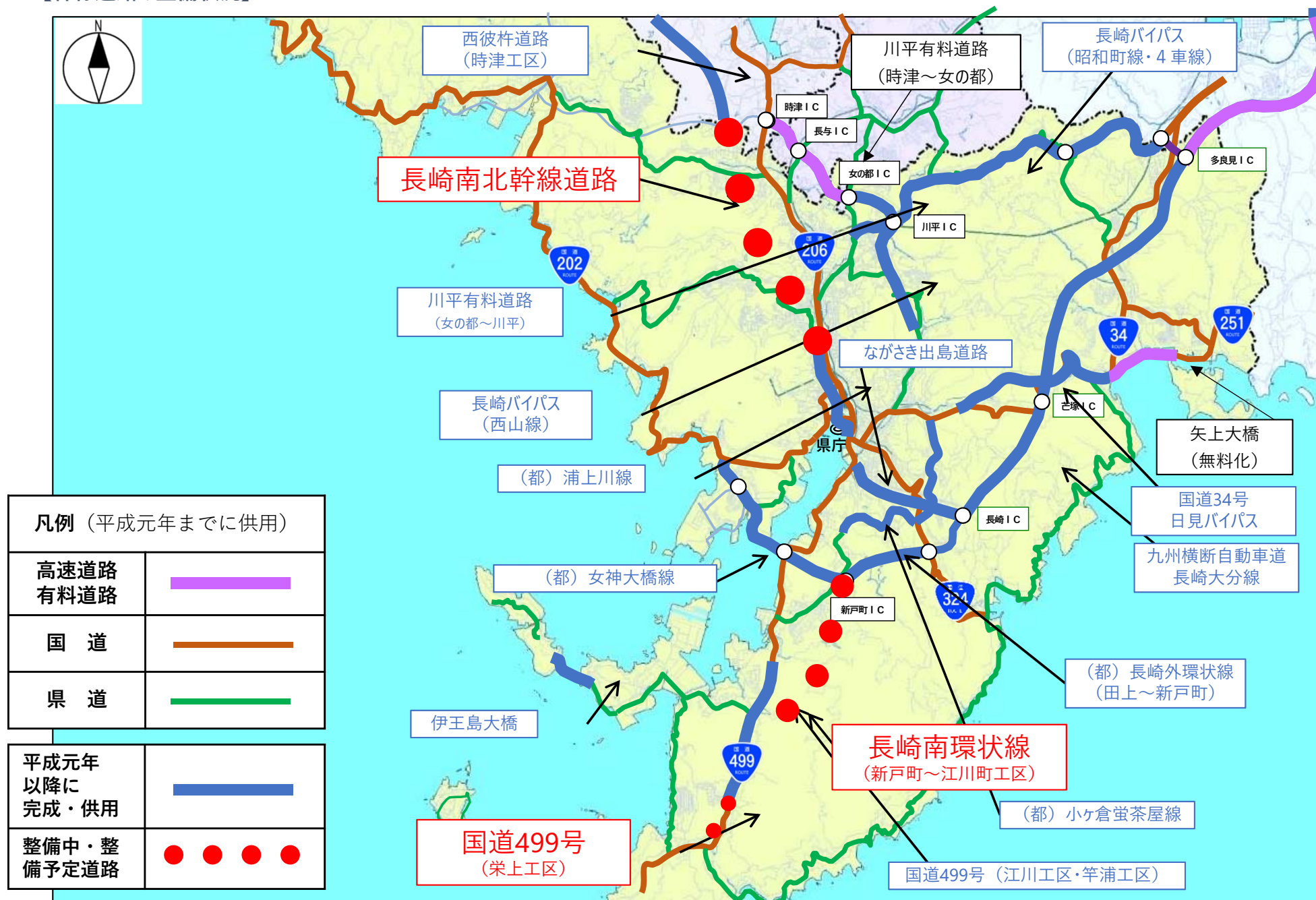
資料：建設白書（建設省、平成元年）

出典：国土交通省「令和3年度 一般交通量調査結果WEBマップ（可視化ツール）」

D 都心部と周辺部のつながり

現状

【幹線道路の整備状況】

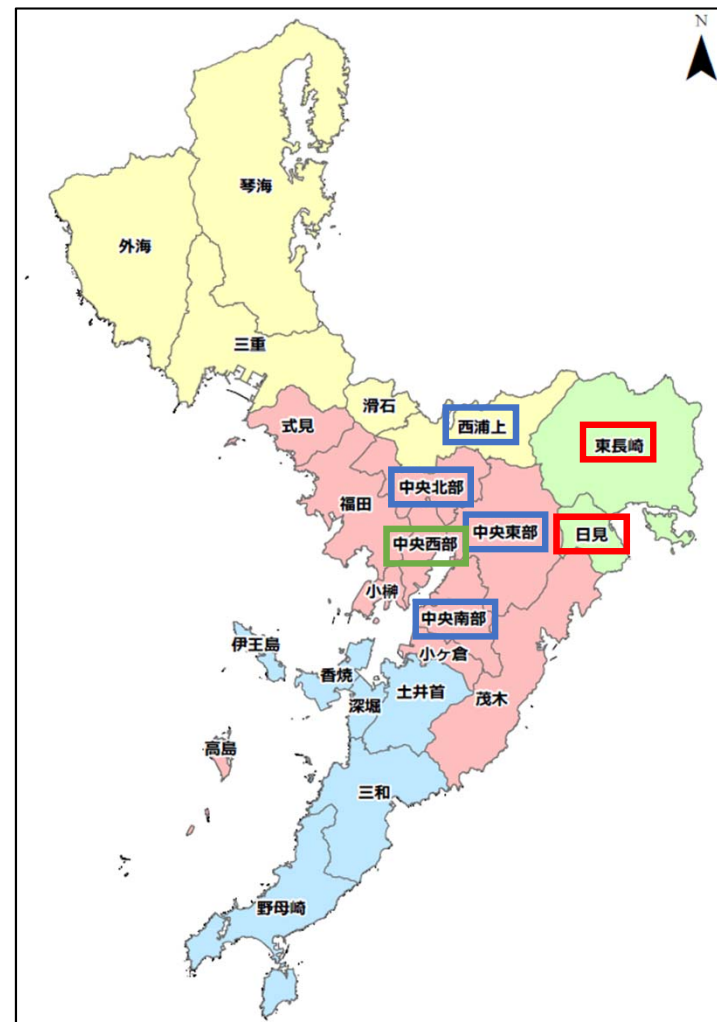


【人流データ分析：長崎市民で都心部に通勤する者の居住地（2019年5月、2024年5月平日）】

- ・ 都心部通勤者は、主に「中央東部・南部・北部」「西浦上地区」に居住
- ・ 中央西部地区は、都心部に近いものの、通勤者数の割合は高くない
- ・ 東部地域の都心部通勤者の減少傾向が強い

都心部通勤者の居住地

地域	地区	2019年（平日）		2024年（平日）		差 (2024年-2019年)
		通勤者数(人)		通勤者数(人)		
			割合		割合	
中央	中央東部	8,116	31.0%	7,776	31.2%	0.2%
	中央西部	1,209	4.6%	1,699	6.8%	2.2%
	中央南部	3,931	15.0%	3,536	14.2%	▲0.8%
	中央北部	3,641	13.9%	3,556	14.3%	0.4%
	その他	1,502	5.7%	1,560	6.3%	0.6%
	小計	18,399	70.3%	18,127	72.8%	2.5%
東部	東長崎地区	1,726	6.6%	1,093	4.4%	▲2.2%
	日見地区	497	1.9%	231	0.9%	▲1.0%
	小計	2,223	8.5%	1,324	5.3%	▲3.2%
南部	土井首地区	578	2.2%	778	3.1%	0.9%
	三和地区	325	1.2%	426	1.7%	0.5%
	その他	252	1.0%	417	1.7%	0.7%
	小計	1,155	4.4%	1,621	6.5%	2.1%
北部	西浦上	2,916	11.1%	2,273	9.1%	▲2.0%
	滑石	993	3.8%	969	3.9%	0.1%
	その他	501	1.9%	597	2.4%	0.5%
	小計	4,410	16.8%	3,839	15.4%	▲1.4%
合計		26,187	100%	24,911	100%	—



D 都心部と周辺部のつながり

現状

【市民意見】

道路交通

●交通渋滞がひどい●道路整備が進まない●交通
渋滞で外出を抑えてしまう●地域の活性化につながる
道路網がない

路線バスの利便性

●バスの便数が少なすぎる●バスの便数が減り、買い
物や通院、通学が不便に●最終便が早い●バスの遅
延時間や待ち時間が分かりづらい●行き先が分かりづ
らい

鉄道の活用

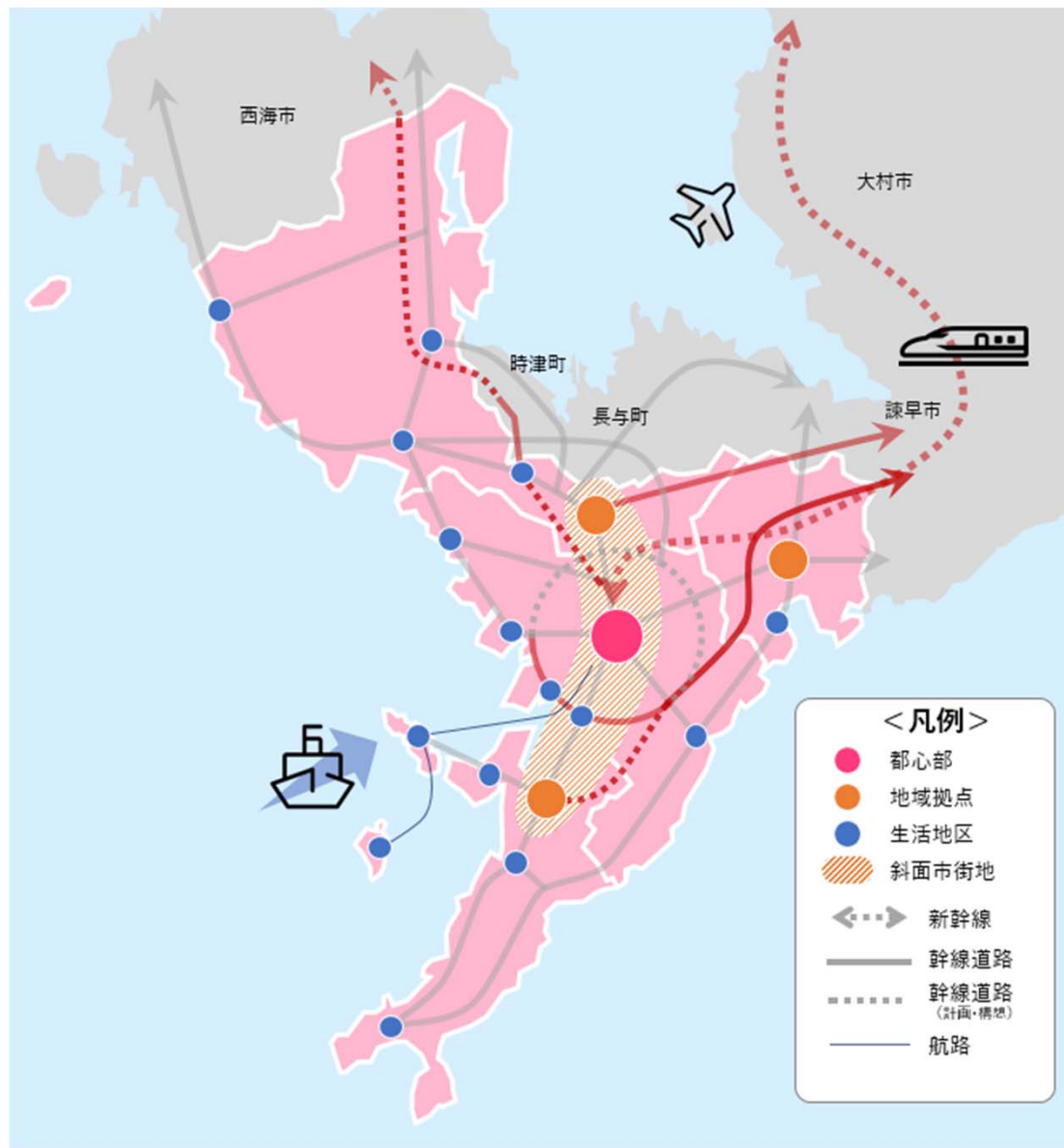
●ＪＲ駅までのアクセスが悪い●ＪＲ駅はあるが便数
が少ない●ＪＲ駅が活用されていない

広域ネットワークの形成が進む

令和4年9月西九州新幹線（武雄温泉～長崎）が開業。現在は、新幹線のフル規格化に向けた動きや、松が枝国際観光船埠頭2バース化、西彼杵道路・長崎南北幹線道路の整備が進むなど、広域ネットワークの形成が進んでいる。

近隣都市への半導体関連企業の集積

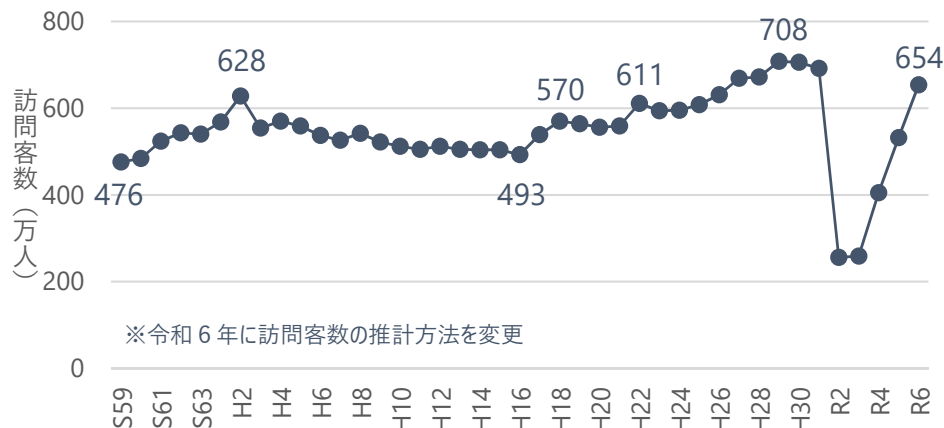
近隣都市では、半導体関連企業の集積や洋上風力発電事業が進められている。



E 広域連携 現状

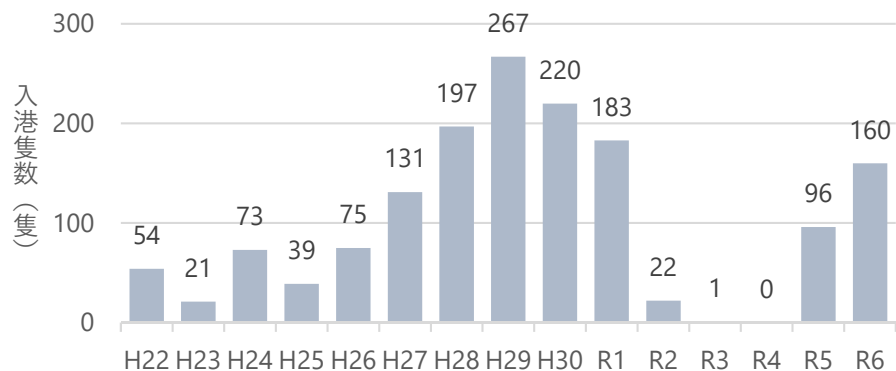
【訪問客数の推移】

- 平成29年に過去最高となる708万人に達する
- 新型コロナウイルス感染症の影響により急激に落ち込んだが、現在は回復傾向にある



【クルーズ客船寄港数の推移】

- 平成29年に過去最高となる267隻に達する
- 新型コロナウイルス感染症の影響により急激に落ち込んだが、現在は回復傾向にある

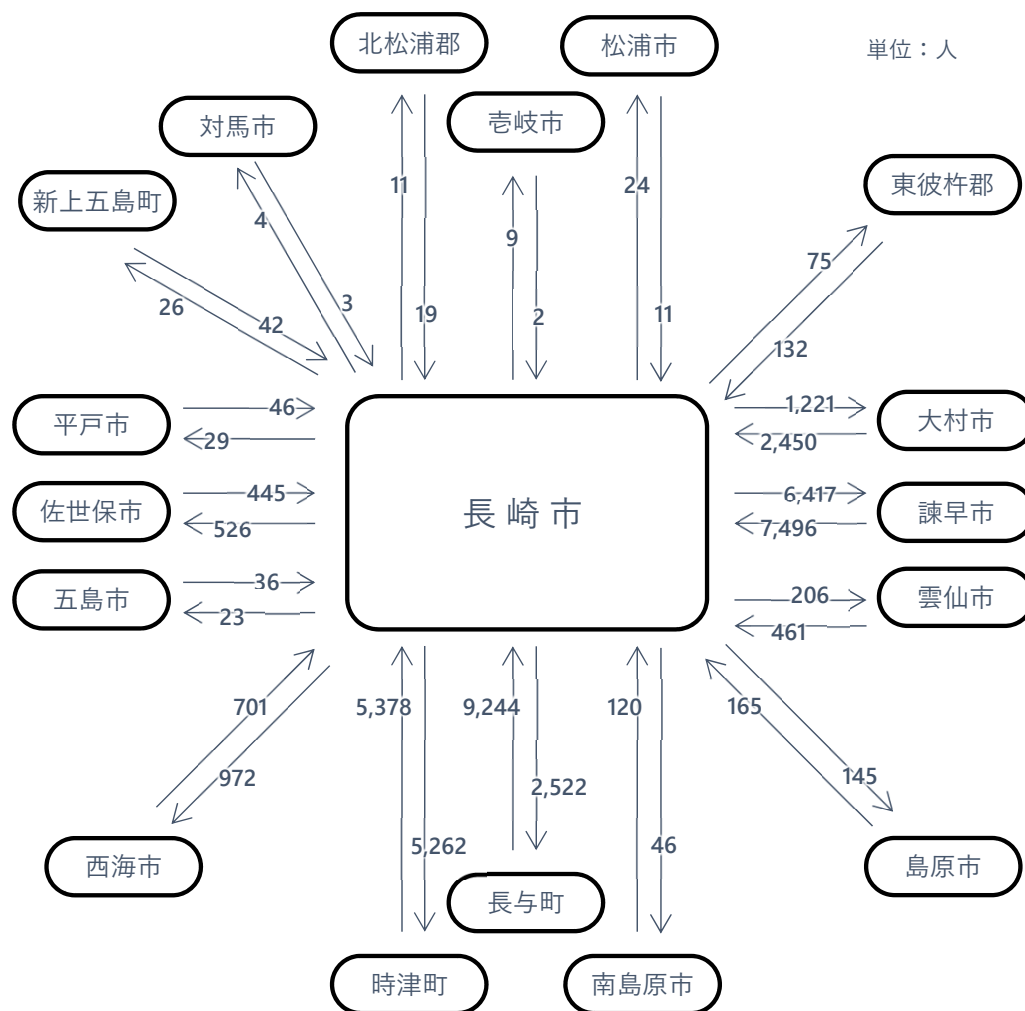


出典：長崎市「観光統計」

出典：長崎市「観光統計」

【15歳以上通勤者の流動状況（令和2年）】

- 諫早市、長与町、時津町と人口流動のつながりが強い



出典：総務省「国勢調査」

【15歳以上通勤者数の推移】

- ・ 長崎市から諫早市への通勤者は増加傾向
- ・ 長崎市から時津町、長与町への通勤者は横ばい

居住地	勤務地	平成22（2010）年	平成27（2015）年		令和2（2020）年	
				増減率(対H22)		増減率(対H22)
長崎市	諫早市	5,608	5,661	0.95%	6,417	14.4%
	時津町	5,284	5,331	0.89%	5,262	0.42%
	長与町	2,527	2,427	▲3.96%	2,522	▲0.20%

出典：総務省「国勢調査」

【人流データ分析：長崎市民で、諫早市、時津町、長与町に通勤する者の主な通勤エリア】

- ・ 長崎市から諫早市に通勤する者の主な通勤エリアのうち、最も勤務者数の割合が高いエリアは「諫早インターチェンジ南側工業団地」
- ・ 長崎市から時津町に通勤する者の主な通勤エリアのうち、最も勤務者数の割合が高いエリアは「三菱電機、七工区工業団地」
- ・ 長崎市から長与町に通勤する者の主な通勤エリアのうち、最も勤務者数の割合が高いエリアは「イオンタウン長与、高田駅周辺」

< 諫早市 >			< 時津町 >			< 長与町 >		
No	主な通勤エリア	勤務者数 割合※	No	主な通勤エリア	勤務者数 割合※	No	主な通勤エリア	勤務者数 割合※
1	諫早IC南側工業団地	27.5%	1	三菱電機、七工区工業団地	17.3%	1	イオンタウン長与、高田駅周辺	16.2%
2	アクロスプラザ周辺	8.3%	2	10工区商業施設集積地	15.0%	2	長崎商業、長崎高等技術専門校周辺	10.0%
3	西諫早産業団地	2.7%	3	イオン時津店周辺	12.0%	3	天満宮バス停周辺	5.5%

※各勤務エリア内の勤務者数÷長崎市からの勤務者の総数

出典：GEOTRA Activity Date

E 広域連携

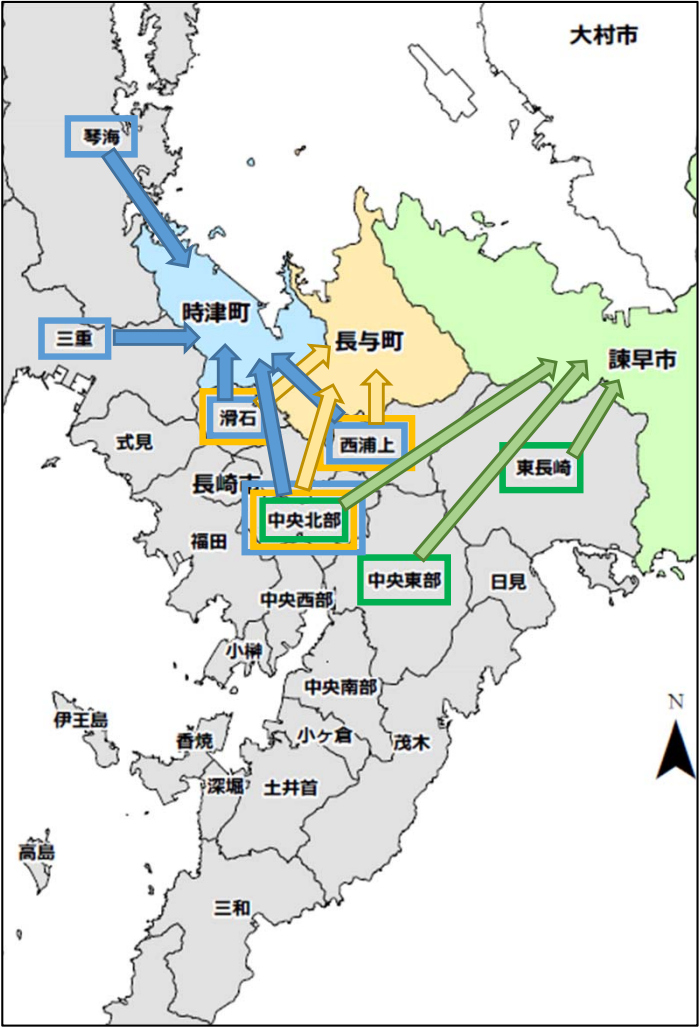
現状

【人流データ分析：長崎市民で、諫早市、時津町、長与町の主要勤務エリアに通勤する者の居住地（2024年5月平日）】

- 諫早市勤務者は、主に「東長崎、中央北部、中央東部」に居住
- 時津町勤務者は、主に「中央北部、西浦上、滑石、三重、琴海」に居住
- 長与町勤務者は、主に「中央北部、西浦上、滑石」に居住

近隣都市の主要勤務エリアに勤務する者の主な居住エリア

主な勤務エリア		居住者数の割合※							
		中央地域		北部地域				東部地域	その他
		中央東部 地区	中央北部 地区	西浦上 地区	滑石 地区	三重 地区	琴海 地区	東長崎 地区	
諫早市	諫早IC南側工業団地	<u>12.8</u> %	<u>13.1</u> %	5.2 %	5.5 %	4.3 %	0.6 %	<u>36.6</u> %	21.9%
	アクロスプラザ周辺								
	西諫早産業団地								
時津町	三菱電機、七工区工業団地	3.0 %	<u>15.2</u> %	<u>23.0</u> %	<u>10.1</u> %	<u>11.0</u> %	<u>15.1</u> %	2.7 %	19.9%
	10工区商業施設集積地								
	イオン時津店周辺								
	協和電機工業周辺								
長与町	イオンタウン長与、高田駅周辺	3.1 %	<u>20.6</u> %	<u>36.5</u> %	<u>26.2</u> %	3.0 %	5.9 %	1.7 %	3.0 %
	長崎商業、長崎高等技術専門学校周辺								
	天満宮バス停周辺								



※地区別居住者数÷長崎市から各近隣都市に通勤する者の総数

【人流データ分析：長崎市民で、諫早市、時津町、長与町の主要勤務エリアに通勤する者の通勤手段・通勤時間（2024年5月平日）】

- 主な通勤手段は「車・バス」で、通勤時間は「20分以内」が多い

通勤手段（主な居住エリア⇒主な勤務エリア）

主な居住エリア		通勤手段の割合※1											
		<諫早市>				<時津町>				<長与町>			
		・諫早IC南側工業団地 ・アクロスプラザ周辺 ・西諫早産業団地				・三菱電機、七工区工業団地 ・10工区商業施設集積地 ・イオン時津店周辺 ・協和電機工業周辺				・イオンタウン長与、高田駅周辺 ・長崎商業、長崎高等技術専門学校周辺 ・天満宮バス停周辺			
		車・バス	鉄道	徒歩	自転車等	車・バス	鉄道	徒歩	自転車等	車・バス	鉄道	徒歩	自転車等
中央地域	中央東部	95.4%	4.6%	0.0%	0.0%	略				略			
	中央北部	100%	0.0%	0.0%	0.0%	66.0%	28.2%	5.5%	0.3%	72.6%	27.4%	0.0%	0.0%
北部地域	西浦上	略				92.7%	5.2%	2.0%	0.0%	71.4%	5.8%	22.8%	0.0%
	滑石					93.3%	0.0%	6.7%	0.0%	86.6%	3.8%	9.1%	0.5%
	三重					100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	略			
	琴海					97.9%	0.0%	0.0%	2.1%				
東部地域	東長崎	99.7%	0.0%	0.0%	0.3%	略							

※1 通勤手段別勤務者数÷長崎市から各近隣都市に通勤する者の総数

通勤時間（主な居住エリア⇒主な勤務エリア）※通勤手段：車・バスの場合

主な居住エリア		通勤時間の割合※2											
		0-10分	11-20分	21-30分	31分以上	0-10分	11-20分	21-30分	31分以上	0-10分	11-20分	21-30分	31分以上
中央地域	中央東部	0.0%	90.3%	9.7%	0.0%	略				略			
	中央北部	1%	50.4%	48.9%	0.0%	0.0%	85.9%	14.1%	0.0%	51.9%	48.1%	0.0%	0.0%
北部地域	西浦上	略				25.2%	72.3%	2.5%	0.0%	90.3%	9.7%	0.0%	0.0%
	滑石					30.0%	70.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	三重					0.0%	78.1%	21.9%	0.0%	略			
	琴海					28.6%	58.3%	13.1%	0.0%				
東部地域	東長崎	31.8%	67.9%	0.3%	0.0%	略							

※2 通勤時間別勤務者数÷長崎市から各近隣都市に通勤する者の総数

E 広域連携

現状

【人流データ分析：県外居住者の県内観光地の訪問状況（2019年5月、2024年5月休日）】

長崎県内の主要観光地別訪問人数・訪問割合（長崎市除く）

市町名	観光地名	2019年（休日）		2024年（休日）	
		訪問割合※1	左記観光地訪問者の長崎市訪問率※2	訪問割合※1	左記観光地訪問者の長崎市訪問率※2
佐世保市	ハウステンボス	61.3%	7.3%	57.5%	10.5%
雲仙市	雲仙温泉	11.2%	15.1%	11.6%	20.0%
	小浜温泉	4.1%	13.2%	5.6%	17.5%
その他県内主要観光地		23.3%	—	25.3%	—
総数		100%	—	100%	—

※1 各観光地訪問人数÷県内各観光地訪問人数の合計
※2 各観光地訪問人数のうち長崎市内に訪問した人数÷各観光地訪問人数

本市のまちづくりに関連する最近の主な動き

全域

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

西海市

北部

西彼杵道路インターチェンジ
提言位置

大村市

長与町

東部

中央

南部

長崎ベイエリアにおける
カーボンニュートラルの推進

洋上風力技能者訓練施設の開所

民間企業による
カーボンニュートラルの推進

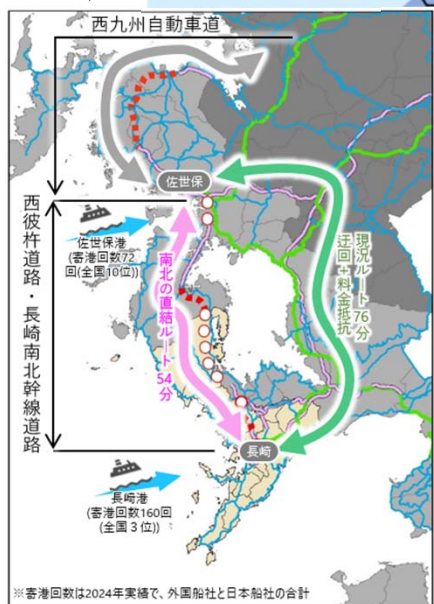
東長崎縦貫線の整備
長崎総合科学大学キャンパス整備計画
先端グリーン・デジタル理工学部(仮称)の新設に伴うキャンパス整備計画

長崎南環状線の整備

工業団地の分譲予定
(為石浄水場跡地)

<凡例>

- 都心部
- 地域拠点
- 生活地区
- 斜面市街地
- 新幹線
- 幹線道路
- 幹線道路 (計画・構想)
- 航路



都心部

長崎南北幹線道路の整備

平和公園再整備基本計画

脱炭素先行地域の指定
東山手・南山手地区及び稲佐山から見下ろす市街地中心エリアの夜景観光ランドマーク施設群

大黒町地区市街地再開発準備組合

長崎駅前交通拠点の整備方針の策定

市庁舎本館跡地等の活用

歩行者利便増進道路の指定

歩行者利便増進道路の指定

長崎駅周辺土地区画整理事業

大黒町恵美須町線の整備

長崎港元船地区整備構想

松が枝国際観光光船埠頭の2バス化と南山手地区を含む周辺地区の整備

歩行者利便増進道路の指定

歩行者利便増進道路の指定

銅座川プロムナードの整備

県庁舎跡地の活用

伝統的建造物(マリア園)を活用したホテル開業

まとめ 現状整理や本市のまちづくりに関連する主な取組みを踏まえ、エリア・ネットワークのポテンシャルを整理します。

A 都心部

- ・ 高次な都市機能や多様な魅力がコンパクトに集積した集客拠点
- ・ 100年に一度と称されるまちづくりにより、さらなる交流拡大が期待

B 地域拠点・生活地区

中央

- ・ 都心周辺に位置し、自然に恵まれ、世界遺産構成資産等を有す
- ・ 海洋関連産業を活かした新分野の取組みも見込まれる

東部

- ・ 長崎と諫早中心部の間に位置
- ・ 大学キャンパス再編の検討や諫早では半導体関連企業集積が進み、大学や近隣都市と連携したまちづくりが期待

北部

- ・ 海・山・川といった自然に恵まれ、世界遺産構成資産などを有す
- ・ 道路整備によるアクセス向上で、居住地の魅力や交流拡大が期待
- ・ 重要な漁港や農林業事業所が集積し、広域道路を活用した企業誘致も期待

南部

- ・ マリンアクティビティを体験できる豊かな自然やリゾート施設、恐竜博物館等を有す
- ・ 道路整備によるアクセス向上で、居住地の魅力や交流拡大が期待
- ・ 海洋関連産業を活かした新分野の取組みも見込まれる

C 斜面市街地

- ・ 地形的制約から暮らしやすさに課題があるが、特徴的な眺望や静謐な環境、通風・採光といった斜面地ならではの魅力がある

D 都心部と周辺部のつながり

- ・ 長崎市内の各エリアは公共交通でつながるとともに、都心部から車で1時間圏内にある
- ・ 道路整備により、各エリア間のつながりの強化が期待

E 広域連携

- ・ 新幹線や松ヶ枝国際観光船埠頭2バース化、広域幹線道路網の活用により、さらなる交流人口の増加や近隣都市の産業との連携強化が期待。



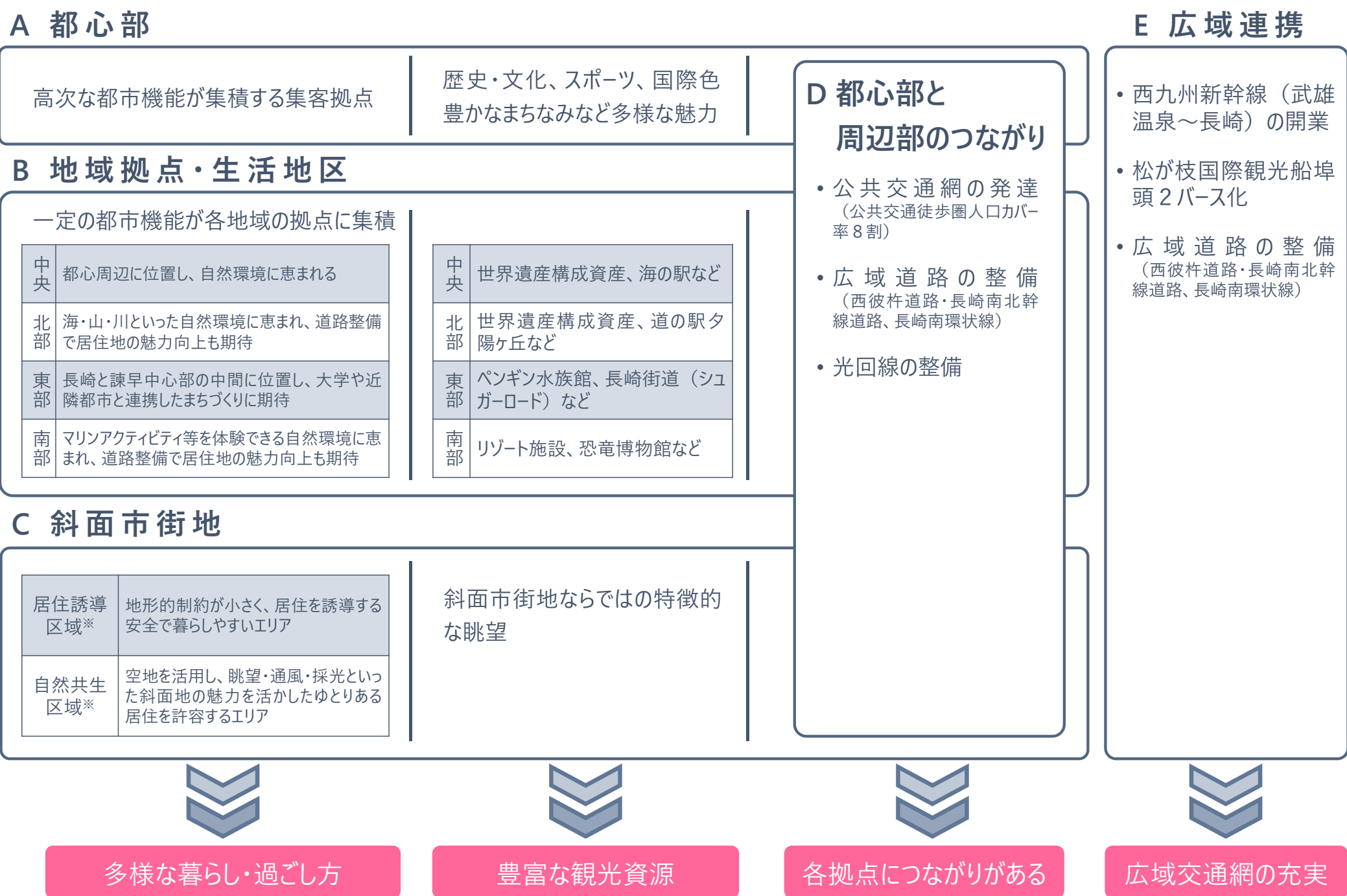
Chapter 3 長崎市のまちの可能性とまちづくりの考え方

この章では、第2章で把握した現状を基に、以下の2点について整理します。

- 長崎市のまちの可能性
- テーマごとのまちづくりの考え方

3-1：長崎市のまちの可能性

第2章で整理したエリア・ネットワークのポテンシャルを踏まえ、長崎市のまちの可能性を整理します。



※長崎市立地適正化計画で定める区域

3-1：長崎市のまちの可能性

多様な暮らし・過ごし方



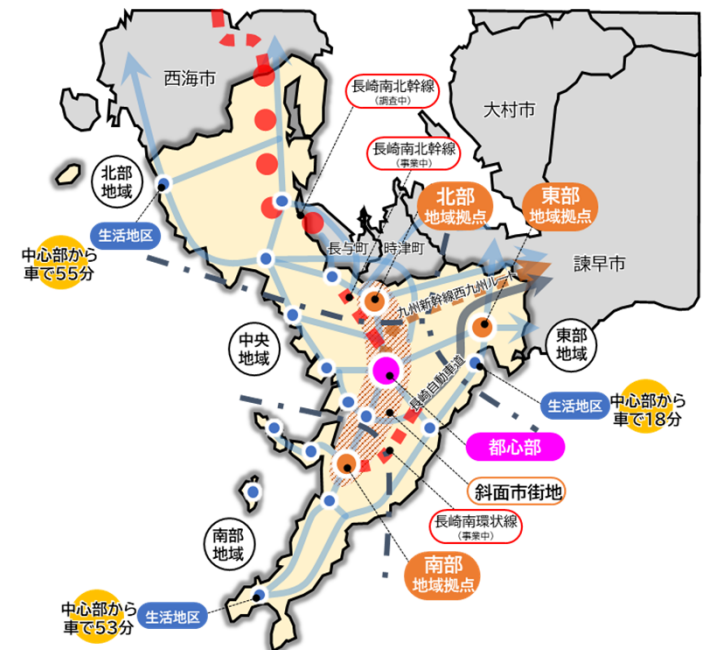
豊富な観光資源



広域交通網の充実



各拠点につながりがある



公共交通徒歩圏人口カバー率

市内全域で大容量高速のデータ通信が利用可能

区分	カバー率(%)
全国平均	41
政令市	74
地方都市圏	概ね50万人 概ね30万人
長崎市	80

出典：長崎市「立地適正化計画」

長崎市のまちの可能性

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！

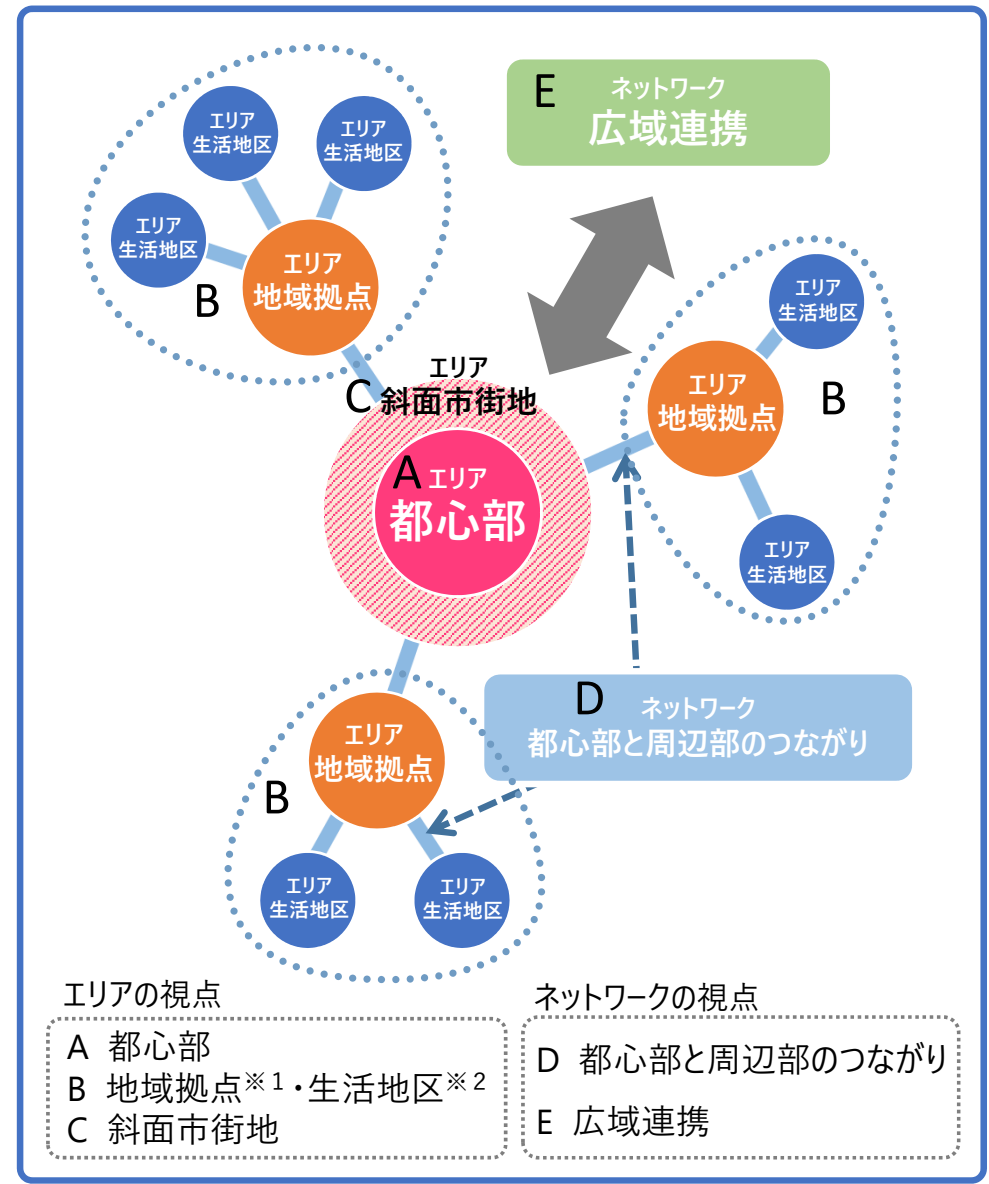
長崎市がもつ強みや可能性を最大限活かした取組みをしていく！

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

3-2：みらいの長崎に向けて

みらいの長崎に向けた、エリアと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

※1 地域拠点：将来的にも都心部・都心周辺部を補完する商業・業務・行政・福祉などのサービスを担うべき地域

※2 生活地区：地域コミュニティの中心であり、将来的にも公共交通により都心部・都心周辺部・地域拠点との連携を図る地区

Chapter 4 取組みの方向性、参考事例集

この章では、第3章で整理したエリア・ネットワークごとのまちづくりの考え方と、現状分析や市民意見などを踏まえ、テーマごとに「まちづくりの方針」と「取組みの方向性」を記載しています。また、関連する他都市の参考事例を掲載しています。

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

主な状況や問題点

方針

【現状】

【市民意見など】

場所によっては、交流や多様な活動を生み出す空間が不足

- 人が自然に集う場所がない。
- 芸術などを共有・披露する場や若者が遊ぶ場所が少ない。

- 「交流」という言葉に留まらず、出会いを意図的に創出することが重要。
- 若者やチャレンジする人材を集め、地元企業や人材との交流を仕掛け、まちを魅力的に変えていくことが必要。

方針Ⅰ

交流や多様な活動を生み出そう

魅力的な回遊動線や交通結節機能が不足

- 歩道が歩きにくい、休憩場所や街路樹が少ない。

- お店を楽しみながら歩ける環境があると良い。

方針Ⅱ

人中心の楽しい都市空間を創出しよう

歴史文化等の多様な資源がコンパクトに集積

臨海部を中心に100年に一度のまちづくり

特にまちなか（浜町）の歩行者通行量が減少

まちなかの空き店舗の増加

商業業務系建物の減少

低未利用地が駐車場に転換

長崎駅周辺は60分以上滞在人口が増加傾向で、浜町周辺は減少傾向

- 浜町に行かなくなった。
- 臨海部で買い物が完結する。

- 観光と暮らしの間には文化やクリエイティブな要素が融合しやすく、これをテーマにしたまちづくりやビジネスの発展が期待される。

方針Ⅲ

エリアの価値創造に取り組もう

方針Ⅰ 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。
取組みイメージ	<div data-bbox="280 414 481 454">取組みのポイント</div> <div data-bbox="313 462 828 502">試行を重ねながら使われる空間づくり</div> <div data-bbox="257 550 985 1029"> <div data-bbox="268 558 940 622"> 民間等 <ul style="list-style-type: none"> 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 </div> <div data-bbox="347 638 761 925"> </div> <div data-bbox="694 726 974 853"> 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 </div> <div data-bbox="257 957 862 1021"> 行政 <ul style="list-style-type: none"> 社会実験等を通し、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 </div> </div> <div data-bbox="425 1037 1097 1061">※取組みの一例であり、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。</div>
関連する市民意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 世代を超えてつながりがあるまちになってほしい ● 来訪者から刺激をもらえるまちになってほしい ● 海外との交流が活発なまちになってほしい ● 若者の第3の居場所をつくってほしい ● 気軽にイベントを開ける交流スペースがほしい ● 官民連携し、民間企業の施設などにおいても若者のたまり場をつくる ● 浜町に気軽に立ち寄れるまちなか広場があると良い ● みち遊びができる仕組みをつくれると良い

兵庫県神戸市 東遊園地の再整備 ～賑わいのある人が主役の公園へ～

➤ 東遊園地の概要

- 神戸市中心部に位置する約2.7ヘクタールの都市公園。市民の憩いの場やイベント会場（神戸ルミナリエ、阪神淡路大震災1.17のつどい等）としても利用されている。
- 神戸市では、「都心・三宮再整備」の取組みの中で、回遊性向上の拠点としてさらなる日常的なにぎわいや利活用の創出を図るため、東遊園地の再整備を行いました。

<東遊園地の位置>



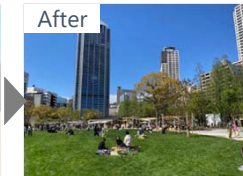
➤ 社会実験を重ね、再整備プランを検討

- 再整備の検討にあたり、民間と連携しながら、芝生化実証実験やにぎわい創出事業（名称：アーバンピクニック）といった社会実験を実施。
- 社会実験の結果を、東遊園地再整備検討委員会にフィードバックし、再整備のプラン検討を行う。

➤ Park-PFIの活用と公園全体のリニューアル

- 2019年には施設設置と20年間の運営を基本とした公募設置管理制度（Park-PFI）※の事業者を公募。
- 2021年10月から東遊園地の再整備に着手し、北側エリアとにぎわい拠点施設（URBANPICNIC）の整備が完了し、2023年4月にリニューアルオープン。2025年4月には「みちひろば」の水景施設の一部をオープンし、多くの市民の憩いの場として利用されている。

Park-PFIで民間事業者が設置したにぎわい拠点施設「URBAN PICNIC」



※公募設置管理制度：都市公園でカフェやレストランなどを設置して運営する代わりに、その周辺の広場や園路などを一緒に整備してもらう制度。
 出典：神戸市「東遊園地の再整備」を基に長崎市作成

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Ⅰ 交流や多様な活動を生み出そう

取組みの方向性

取組みイメージ

関連する市民意見

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

※取組みの一例であり、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。

●民間の空き地などを、世代間のつながりが生まれるフリースペースや、観光客が休憩できる空間として活用する取組みが必要

●公園や道路をたまり場として活用

参考事例

富山県富山市 民間活力を取り入れた公園の管理 ～富山城址公園～

富山城が象徴的な市を代表する公園だが...

利用者が低迷し、維持管理費に対するパフォーマンスの低さが課題

城址公園は市中心部に位置し、広大な面積を有する総合公園。富山城が象徴的な市を代表する公園だが、公園利用者が長く低迷し、維持管理費に対するパフォーマンスの低さが課題であった。

複数の所管課が直営等で管理

民間活力を取り入れコストパフォーマンスと賑わい創出を

富山城址公園パークマネジメントの導入

民間のアイデアや活力を導入し、公園全体を総合的かつ戦略的に一体管理するパークマネジメントを導入。維持管理費削減や来園者数増加、中心市街地の賑わい創出を目指す。

公園のビジョンやコンセプトを提案！

維持管理費の削減 来園者数の増加

中心市街地の賑わい創出

官民連携の可能性を調査するトライアル・サウンディングの実施

トライアル・サウンディングとは？	事業者のメリット	自治体のメリット
民間事業者が公共施設を暫定的に使用してもらい、実際の集客性や採算性を確認していただく取組み。	<ul style="list-style-type: none"> 官民連携事業に参加するか判断材料が得られる 施設利用者のニーズを確認できる など 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者が参加しやすい公募条件の検討が可能になる 官民連携事業を盛り上げる気運を醸成できる など

民間の提案企画実施を積極的に支援！

■ トライアル・サウンディング実施状況

Befor

After

Befor

After

..... トライアル・サウンディングのその後

指定管理者として、トライアル・サウンディングに参加した2グループが共同で参画し、様々な取組みを推進している。

出典：富山市「官民対話のススメ～新しい官民連携のカタチ～」を基に長崎市作成

Check ～参考事例における連携・協働の工夫～

✓ **官民対話を通じた環境づくり**

トライアル・サウンディングを通じて官民連携の機運を高め、民間事業者が参画しやすい環境を構築しています。

✓ **対等なパートナーシップの実践**

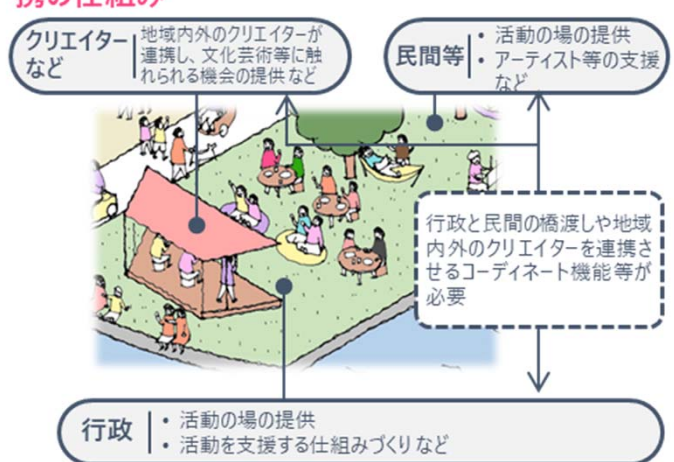
行政は民間の意見を聞くだけでなく、実現可能な提案は確実に反映し、対等なパートナーとして協働しています。

✓ **能動的な提案と機会創出**

民間事業者には、行政の動きを待たず、柔軟な発想で積極的に提案し、新たな機会を創出する姿勢が求められます。

※実施主体へのヒアリング等により長崎市作成

方針Ⅰ 交流や多様な活動を生み出そう

取組みの方向性	<p>③ スポーツや文化芸術などを活用した賑わいの創出</p> <p>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。</p>
取組みイメージ	<p>取組みのポイント</p> <p>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</p>  <p>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</p> <p>民間等 活動の場の提供、アーティスト等の支援など</p> <p>行政 活動の場の提供、活動を支援する仕組みづくりなど</p> <p>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</p> <p>※取組みの一例であり、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。</p>
関連する市民意見	<p>●創作活動が溢れるまちになってほしい●創造的な活動ができるまちになってほしい●文化の香りあふれる長崎になってほしい●エンターテインメントを享受できるフリースペースをつくる●学生が集まりやすい新大工商店街に文化・芸術を発信できる場をつくる●アートに触れられる機会の創出●芸術や音楽のイベントを増やす●多様な文化に触れられる空間をつくる●行政お墨付きのアーティスト登録制度●プロスポーツチームがあることは大きな魅力</p>

兵庫県神戸市

K O B E 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まちの魅力向上

➤ K O B E まちなかパフォーマンスとは

- 審査に合格したアーティスト（登録アーティスト）が、まちなかの神戸市公認の場所で、音楽演奏やダンス、大芸道などのパフォーマンスを披露できる制度です。
- アーティストの活動機会の創出や市民が文化芸術やエンターテインメントに気軽に触れられる機会の創出、まちの魅力向上を目指しています。



➤ 公認会場の募集

- 公共空間だけではなく、広く音楽演奏やパフォーマンスを行う場を随時募集している。

<会場の条件>

- 神戸市内の屋外空間（公開空地、商店街など）のほか、屋内でもイベントスペースなど日常的に市民が自由に出入りできる開かれた空間であること。
- ミュージシャン等の登録アーティストが屋外ライブ等のパフォーマンスができること。
- 原則、登録アーティストが投げ銭やCD等の物販ができること。
- 無償で会場使用できること。
- パフォーマンス時に、現場管理や警備誘導などの人員配置が不要なこと。等

出典：神戸市「K O B E まちなかパフォーマンス」を基に長崎市作成

Check ~参考事例における連携・協働の工夫~

※実施主体へのヒアリング等により作成

✓各主体が得意分野で力を発揮する役割分担

行政

- アーティストの審査・登録
- 公認会場の認定と公共施設の提供
- 活動時のアーティスト負担の軽減(警察協議などの各種手続きを一括実施)

民間

- 民間施設の会場提供
- 各種イベント等への登録
- アーティストの出演依頼などによる支援

アーティスト

- 文化芸術・エンターテインメントに触れる機会の創出
- 市民への文化的価値の提供

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Ⅱ 人中心の楽しい都市空間を創出しよう

取組みの方向性	① 人に優しく緑を感じる空間の創出 道路空間再編や歩きやすい歩道整備など、人中心の安全・安心・快適な道路空間の創出。	② 沿道の魅力向上 建物の1階をまちに開かれた空間とするなど、沿道の魅力の向上。	③ 空間の柔軟な活用 多様な用途や使い方に対応できる道路空間とし、地域の賑わいを創出。	④ 移動の支援 まちの賑わいを感じながら移動できる手段の導入。
取組みイメージ	<div> <div> <p>取組みのポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 社会実験等の段階的アプローチによる合意形成と空間に求められる機能の把握 ● 都市空間を活用する体制づくり </div> <div> <p>取組みのポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 持続可能な運営体制と仕組み </div> </div> <div> <div> <p>整備前</p> <p>歩道 車道 車道 路面電車軌道敷 車道 車道 歩道</p> <p>背景画像出典：松山市「みんなであそんでみるまちづくり（街路整備）」</p> </div> <div> <p>整備後</p> <p>歩道(車一部新道あり) 自転車道 車道 路面電車軌道敷 車道 自転車道 歩道</p> <p>拡大 縮小 縮小 拡大</p> <p>民間 緑の維持(アダプトプログラム※)など</p> <p>※ アダプトプログラム：市民と行政が協働で進める「まち美化プログラム」</p> <p>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</p> <p>行政 道路空間の再構築 公共空間を活用できるルールの見直しなど</p> <p>民間・行政 持続可能なモビリティ運行など</p> <p>沿道事業者 沿道空間の魅力向上 歩行空間の活用など</p> </div> </div> <p>※取組みの一例であり、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。</p>			
	<p>●人が歩きやすいまちになってほしい●子連れのお母さん、障害者、高齢者の方々など、だれもが歩きやすいまちになってほしい●歩きやすい過しやすい道路空間に再編する●中島川に桜並木を整備●美しい緑が多いまちになってほしい●主要観光地や駅周辺、ランドマーク周辺の歩道に木陰がほしい●コンパクトな市街地を活かした歩きたくなるまちづくりをしてほしい●子どもが散歩できるような日影があると良い●回遊しやすい、回遊が生まれる通りがあると良い●まちなかまで人の流れを生み出すようなとおりをつくる</p>	<p>●まちの一等地や商業地に建つマンションの1階部分は、販売サービス業を誘導</p>	<p>●公園や道路をたまり場として活用</p> <p>●道路空間に勉強や仕事ができる机や椅子を確保する</p> <p>●みち遊びができるような仕組みをつくる</p>	<p>●モビリティで海を感じながら移動できる手段があると回遊しやすい</p> <p>●電動自動車の導入</p>

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 賑わいと交流を育む広場を備えた道路へ再整備 花園町通り

松山市が目指すまちづくり ～「歩いて暮らせるまち松山」～

松山市では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成に取り組んでいます。

その実現に向け、中心市街地では、安全に歩いて、健康で、生き生きと暮らせる、そして賑わいを生み出す空間の創出を目的に、都市機能を高める拠点とネットワークの整備を進めています。



「花園町通り」を「賑わいと交流を育む広場を備えた道路」へリニューアル

花園町通りは、「歩いて暮らせるまち松山」のシンボルロードです。かつての賑わいを失いつつあった花園町通りを舞台に、人中心の空間を目指し、公民学が一緒に模索し「広場を備えた道路」に整備。

● 整備前の状況

通行量の減少や空き店舗の増加に加え、放置自転車やアーケードの老朽化などが発生。



● リニューアルまでの過程 ～公民学の連携～

有識者・交通事業者・行政等の懇談会や、住民・学生等によるワークショップを開催するなど、様々な関係者が参画し、公民学の連携でリニューアルに取り組む。

● 整備後の効果

歩行者通行量は約2倍 マルシェイベントなどで賑わう



● 整備後の状況

道路空間の再配分 (片側2車線を1車線に縮小)



シンボルロードにふさわしい景観整備



賑わいと交流の場づくり



出典：松山市「花園町通りリニューアルパンフレット、みんなで歩いて暮らせるまちづくり（街路整備）」を基に長崎市作成

埼玉県さいたま市 公民連携プラットフォーム アーバンデザインセンター大宮（UDCO）

➤ アーバンデザインセンター大宮（UDCO）とは

- 大宮駅周辺のこれまでのまちづくりや国土づくりの方向性を踏まえ、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基盤として、2017年3月に設置。
- 大宮駅周辺地区戦略ビジョンの計画区域（大宮駅周辺の約190ha）を対象に活動を展開。

➤ UDCOのプロジェクトの一例

おおみやストリートテラス

パブリックスペースで大宮らしい新たな過ごし方を創出することを目的とした取組み



年1、2回開催。マーケットを中心に、ミュージック、トークイベント、遊び場、休憩スペースなどのパブリックスペースを用意。

ストリートデザインスクール

UDCOが受講生と伴走するプログラムで、まちの課題解決と価値創出に繋げるストリートデザインのプロセスを実践できる。スクールをきっかけに、ストリートワードローブ（古着のマーケット）など、新たな取組みがアウトプットされている。

➤ UDCOの基本理念と役割

基本理念 「産+官+学+民」の連携

【産】	【官】	【学】	【民】
民間企業による独自性と専門性	自治体やNPOなど地域社会に必要な公共的役割を担う	大学や研究機関などの知識や技術をもとに先進的な役割を担う	市民やまちづくり団体など地域の活力や魅力を向上する役割を担う

3つの役割

まちの姿を創造する

大宮に係わるすべての人が共有できるまちの将来像を創造します

まちの魅力を育てる

東日本を超え全国から注目される大宮を目指し、まちの魅力や価値、ブランド力の向上を図ります

まちの変化を伝える

まちのプロモーターとしてこれらに更に魅力的に変化していく大宮の姿を世界に発信します

活動エリア（約190ha）



ストリートプランツ

植木生産者とまちの緑化を繋ぐことを目指した公民連携の取組み。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。



グリーンインフラの社会実装を推進するため、地元金融機関等の民間企業や都市整備公社、公園緑地協会、市と公民連携プラットフォームを設立。みどりとともに大宮の豊かなライフスタイルの実現を目指している。



ストリートワードローブ（古着のマーケット）の様子

出典：「UDCO-さいたま市」、「UDC initiative」、国土交通省「官民連携まちづくりポータルサイト」を基に長崎市作成

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Ⅱ 人 中心の楽しい都市空間を創出しよう

宮崎県宮崎市

乗って楽しい、見て楽しい、そして便利
まちなか回遊モビリティ

➤ グリーンスローモビリティ「ぐるっぴー」

- 宮崎市では、郊外の大型商業施設進出により、市街地の求心力が低下。
- そこで、宮崎駅西口再開発にあわせ、駅からまちなかへの賑わい波及を目的に、グリーンスローモビリティを導入。まちのシンボルとして人気を集めています。



<グリーンスローモビリティの特徴>



窓がないから
開放感◎



ゆっくり走るから
まちなみを楽しめる！



かわいくて
アトラクションみたい！

<運賃・運行コース>

- 1乗車100円（小学生以下は無料）
- まちなかを平日15分間隔（一部時間帯を除く）、休日12分間隔で運行しており、毎月4千人以上の方が乗車。



<運営体制・仕組み>

- 宮崎市まちなかグリスロ運行協議会（関係する8団体で構成）が実施主体となり、宮崎交通株式会社へ運行を委託。
- 宮崎市が運行経費を補助（4／5上限 ※予算の範囲内）。

出典：宮崎市「グリーンスローモビリティ「ぐるっぴー」について」、環境省「全国のグリスロ導入事業事例集」を基に長崎市作成

Check ～参考事例における連携・協働の工夫～

✓ スモールスタートで関係者を段階的に巻き込む

社会実験などの小規模な取組みから始め、徐々に企業などを巻き込み、協賛サポーターを獲得するなど、継続的な運行を推進。また、子どもをターゲットとした取組み（小学生以下無料、グッズ販売等のイベント）で、親子連れを中心にリピーターを獲得している。

※実施主体へのヒアリング等により作成

✓ 協賛企業との対話の場

協賛企業と行政による意見交換・交流の場を設定し、連携を強めている。

方針Ⅲ エリアの価値創造に取り組もう

取組みの方向性	<p>① エリアの価値を維持・向上させる体制の構築</p> <p>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。</p> <p>② 取組みを支える場の確保</p> <p>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。</p>
取組みイメージ	<p>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</p> <p>※取組みの一例であり、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。</p>
市民意見・まちづくりの動き	<p>●まちのコーディネートスペースやコーディネーターがいる場所を確保●まちづくりを普段から話す場所があるまちになってほしい●まちの担い手を育成するシステムが必要●新しい取組みを行うにしてもプレイヤーがいらないため、プレイヤーを増やす仕組みが必要●図書館や大学、文化施設などをより市民に開かれた創造の場にする</p>

参考事例	<p>愛媛県松山市 公民連携プラットフォーム 松山アーバンデザインセンター（UDCM）</p>
	<p>➤ 松山アーバンデザインセンター（UDCM）とは</p> <p>組織概要 UDCMは、「公・民・学」が連携するまちづくり組織です。アーバンデザインセンター（UDC）の理念に基づき、松山市中心市街地に拠点を構えています。</p> <p>活動内容 将来ビジョンの検討や都市空間のデザインマネジメントなどの「ハード面」、まちづくりの担い手育成や地域デザインプログラムなどの「ソフト面」、両面から総合的なまちづくりに取り組んでいます。</p>
	<p>➤ UDCMのプロジェクトの一例</p> <p>空間デザインマネジメント 専門的な知見に基づき、都市空間の将来像の検討や都市整備及び民間開発事業に対するアドバイスを行なっています。</p> <p>アーバンデザイン・スマートシティスクール松山 地域資源を生かし、新たな公共空間の構想と計画を実践する参加型学習プログラム。受講生は、対象とする敷地の歴史的成り立ちなどを踏まえた実践的なまちづくり活動をする。</p> <p>花園町通り空間改変 かつての賑わいを失いつつあった花園町通りを舞台に、人中心の空間を目指し、公民学が一緒に模索し「広場を備えた道路」に整備。空間改変後の花園町通り</p>
	<p>プログラムデザイン 都市空間の利活用や市民活動に関わるまちづくりプログラムを企画・実施しています。</p> <p>松山市中心市街地賑わい再生社会実験 ～「みんなのひろば」と「もぶるテラス」の管理・運営と効果検証～</p> <ul style="list-style-type: none"> 松山市のまちなかでは空洞化に伴い、人々が回避しなくなり、賑わいがなくなってしまうことが懸念されている。 そのため、中心市街地の賑わいを再生する手法を検証するため、まちなかの青空駐車場や空き店舗を、期間限定で「みんなのひろば」と「もぶるテラス（フリースペース）」を設置する社会実験を実施。 UDCMでは、松山市からの委託を受け、施設の管理・運営と効果検証を行っている。 <p>整備前の様子 みんなのひろば（音楽イベントの様子） もぶるテラス</p> <p>効果検証</p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺道路の人流は、ひろば・テラスの設置前後で、最大3.5倍に増加 アンケート回答者のうち、約5割の方が「ひろば・テラスができて非常に良かった」と回答
	<p>出典：「松山アーバンデザインセンター」を基に長崎市作成</p>

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

神奈川県横浜市

創造性をまちづくりに生かす創造都市施策

都市の新しい価値や魅力を生み出す「創造都市施策」の誕生

みなとみらい21地区 開港以来横浜の中心であった関内地区など
特色ある商業施設などの整備によって賑わいが創出 西洋建築や近代建築などが少しづつ姿を消し、横浜らしい風景が薄れ、オフィスの空室率も増えるなど、経済・文化の両面で活力が失われつつあった

クリエイティブシティ（創造都市）という考え方に着目

芸術や文化のもつ「創造性」をまちづくりに生かすことで、都市の新しい価値や魅力を生み出す「創造都市施策」が生まれる

創造性を中核に据えた様々な事業を展開

創造界限拠点

創造的な活動を行う民間事業者と共同して、歴史的建造物や倉庫、公共空間等を「創造界限拠点」として活用。



様々なアートプロジェクト

横浜で3年に一度世界に触れる、現代アートの国際展。文化庁の支援を受けたナショナルプロジェクトとして、そして文化芸術創造都市・横浜を象徴するプロジェクトとして開催を重ね、多数の来場者を迎えています。



助成・支援

アーツコミッション・ヨコハマ (ACY)

アーティスト、クリエイター、NPO、市民、企業、学校など様々な創造活動を繰り広げる人たち（創造の担い手）をサポート（中間支援）する「アーツコミッション・ヨコハマ」を開設。



芸術不動産

関内・関外地区の空き物件を、スタジオやアトリエ、ギャラリーなどの民設民営型のアーティスト・クリエイター活動拠点として活用することで、アーティスト・クリエイターの集積やまちの活性化を図る「芸術不動産事業」を進めています。



出典：横浜市「文化芸術創造都市・横浜」を基に長崎市作成

Check ～参考事例における連携・協働の工夫～

※実施主体へのヒアリング等により長崎市作成

✓ 多様な主体をつなぐ中間支援機能とネットワーク形成

文化芸術と社会を横断的につなぎ、文化芸術活動を通じた地域資源の再発見や地域課題の解決を図る。

中間支援機能の充実

市民・民間企業・NPO・アーティスト・クリエイターを支援する体制を強化している。

人材ネットワーク形成の推進

創造的活動を行う人材同士をつなぐネットワークづくりを推進している。

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

現 状 ・ 問 題 点

方 針

【現状】

生活サービス関連事業所の減少

生活地区居住者は、地域拠点で一定の生活サービスを楽しむ

都市計画区域内の1人当たり都市公園面積は基準以上

公共施設の再編が進められている

路線バスの減便・路線廃止

県内への主な転出理由は「居住環境」

空き家が多い

市内全域で光回線が利用可能

豊かな自然や世界遺産構成資産が存在

【市民意見】

- 自宅近くのお店が無くなり不便。
- 遊び場が少ない、ニーズを反映できていない公園が多い。
- 廃校舎等の既存ストック活用が課題
- 免許返納した後の移動手段が少ない。
- 交流できる場がない。
- 中心地から離れた地域の生活の質が低下している。

- 若者が住みたいと思う住宅が少ない。
- 子育てしやすい環境になってほしい。
- テレワークなど多様な働き方ができる環境整備を求める意見が多い。

- 自然や観光資源を活かしきれていない。
- 周辺部にも多くの魅力がある。
- 都心部にはない魅力がある。
- 交流人口を波及させるように考えてほしい。

方針Ⅰ

暮らしやすさを確保しよう

方針Ⅱ

魅力ある暮らし方・過ごし方を提供しよう


方針Ⅲ

豊かな自然など地域の魅力を活用しよう

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Ⅰ 暮らしやすさを確保しよう

取組みの方向性	地域拠点関連	地域拠点関連
	① 都市機能の維持・向上 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。	② 交通の要衝としての整備 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。
取組みイメージ	取組みのポイント ● 都市機能確保と乗継の利便性向上を一体的に推進  <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%;"> 行政 ・地域生活を支える生活サービス施設の誘導 ・公的機能の立地・誘導 など </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%;"> 民間 生活サービス施設の立地・維持 など </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%;"> 行政×交通事業者 ・公共交通の乗継拠点整備 ・路線再編 など </div> </div>	
	※取組みの一例であり、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。	
関連する市民意見	●買い物が便利なまちになってほしい●様々な施設にアクセスできる生活しやすいまちになってほしい●地域医療に力を入れる●医療機能の充実を図る●都心部と生活地区をつなぐ交通整備の取組みが必要	

参考事例

埼玉県東秩父村 生活・交通・観光機能の一体化「和紙の里」ハブバスターミナル

和紙の里ハブ化構想（H24～H25）

- 東秩父村は、路線バスが地域の主要な移動手段で、村営バスと民間バスが運行していた。
- しかし、運転手不足や利用者の減少、運行経費の増大などが課題となっていたことから、村の中心に位置する体験型観光施設「和紙の里」のハブ（交通拠点）化構想が策定。

東秩父村地域公共交通再編実施計画（H28）

- 「和紙の里」ハブ化構想後、財政状況を考慮しながらも、住民や観光客の交通手段を確保することが必要と考え、公共交通再編と交通拠点施設の整備を計画した「東秩父村地域公共交通再編実施計画」を策定。

① 村営バスと民間バスの統合

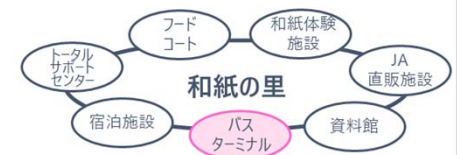
- 村営バスを廃止し、民間バスへ統合することで、運行経費の削減と運転手不足を解消。

② 「和紙の里」をハブとしたバス路線の再編

- 和紙の里をハブ（交通拠点）とし、4路線から3路線に再編することで、運行の最適化と乗り換えの利便性を図る。

③ 「和紙の里」の施設整備

- 「和紙の里」にバスターミナルを設置するとともに、直売所や宿泊施設などを併設し、日常生活や観光のための機能を集約した複合的な拠点に整備



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

方針Ⅰ 暮らしやすさを確保しよう

取組みの方向性	<p>地域拠点関連 生活地区関連</p> <p>③ 地区内の移動支援</p> <p>車がなくても移動できる手段の確保や体制の構築。</p>
取組みイメージ	<p>取組みのポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 業種業態を超えた協力体制 ● デジタル技術の活用 <p>－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</p> <p>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</p> <p>※取組みの一例であり、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。</p>
関連する市民意見	<p>●交通が不便な場所をつくらない●乗合タクシーの乗降場を増やす●ライドシェアの推進●高齢者の乗降を手助けする交通サービス●コミュニティバスを増やす●便利で安く移動できる仕組みづくり●ライドシェアの取組み●だれもが気軽に外出できる仕組みをつくってほしい</p>

参考事例	<p>島根県松江市 社会福祉法人による移動手段の確保</p>															
	<p>社会福祉法人が高齢者の多い高台住宅団地でグリーンスローモビリティを運行</p> <p>グリーンスローモビリティとは？</p> <p>時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスであり、その車両も含めた総称です。</p> <table border="1"> <tr> <td>車両愛称</td><td>Rexhope</td></tr> <tr> <td>導入車両</td><td>カート型タイプ（4人乗り）× 2 台 カート型タイプ（7人乗り）× 1 台</td></tr> <tr> <td>運行地域</td><td>郊外住宅団地</td></tr> <tr> <td>運行目的</td><td>生活交通</td></tr> <tr> <td>運行形態</td><td>デマンド型 区域運行</td></tr> <tr> <td>運行日時</td><td>平日のみ 9：30～14：00</td></tr> <tr> <td>運賃</td><td>無償運行（12：30～14：00は運賃100円）</td></tr> <tr> <td>運行主体</td><td>社会福祉法人みずうみ エコ×ユニバーサルな松江のまちづくりを考える会</td></tr> </table>	車両愛称	Rexhope	導入車両	カート型タイプ（4人乗り）× 2 台 カート型タイプ（7人乗り）× 1 台	運行地域	郊外住宅団地	運行目的	生活交通	運行形態	デマンド型 区域運行	運行日時	平日のみ 9：30～14：00	運賃	無償運行（12：30～14：00は運賃100円）	運行主体
車両愛称	Rexhope															
導入車両	カート型タイプ（4人乗り）× 2 台 カート型タイプ（7人乗り）× 1 台															
運行地域	郊外住宅団地															
運行目的	生活交通															
運行形態	デマンド型 区域運行															
運行日時	平日のみ 9：30～14：00															
運賃	無償運行（12：30～14：00は運賃100円）															
運行主体	社会福祉法人みずうみ エコ×ユニバーサルな松江のまちづくりを考える会															
参考事例	<p>＜事業実施の特徴＞</p> <p>長期安定的な運営の工夫</p> <p>直接的な利用料金ではなく、広告収入や協賛、寄付という形で収入を得て、長期安定的な運営ができるように工夫</p> <p>高齢者や障害者の雇用の場を創造</p> <p>有償運行の運転者は社会福祉法人職員が担い、無償運行時は高齢ボランティアや障害者就労訓練対象者も採用し雇用の場を創造</p> <p>デジタル技術の活用</p> <p>車両にIoT機器を搭載し、ドライバーとオペレーターが通話できるほか、車両位置や車内外の様子をオペレーターが把握でき、管理や相乗り利用を容易に</p>															
	<p>経済的效果</p> <p>スーパーや診療所など地域内での消費活動の増加（地域拠点の維持）</p> <p>移動支援による高齢者の外出機会の増加（健康維持・介護予防）</p> <p>社会的効果</p> <p>団地内を走る車両の減少（生活環境の改善）</p> <p>環境的效果</p> <p>出典：国土交通省「グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き」、環境省「グリーンスローモビリティ」を基に長崎市作成</p>															

方針Ⅰ 暮らしやすさを確保しよう

取組みの
方向性

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

既存施設を有効活用するとともに、小規模公園などを住民ニーズに基づいて再編・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、民間活力を活用した公園の質の向上
- 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、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 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域ニーズの提供 ・ 行政、民間とともに検討 など |
| 民間 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 柔軟な発想で積極的な提案 など |
| 行政 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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

関連する市民意見

- 子どもが遊べる場所の整備
- 子育て世帯向けの公園整備
- 公園・広場の全体的な見直し
- 公園を充実させる
- 子どもを安心して遊ばせることができる公園の確保
- 子どもも大人も一緒に楽しめる公園や施設を増やす取組みが必要
- 利用されていない公園が多いためテーマ別で公園の役割を設定する
- 日影がなく、遊具も暑くて遊べないため、ちょっとした日影があると良い
- 自然に触れあいながら遊ぶ施設が不足している
- 子どもが遊べる場所（全天候型など）があると良い

大分県別府市

春木川公園整備運営事業

< 整備前の様子 >



- 長期未着手となっていた公園用地を、公募設置管理制度(Park-PFI)を活用し、公園全体を整備・管理運営している。西側エリアは、立体都市公園制度を活用することで、公園機能とともに、商業機能も確保している。

< 整備後の様子 >



西側エリア

施設：
スーパー、サッカーコート、
クラブハウス、駐車場

東側エリア

施設：
飲食・売店、駐車場、
広場、トイレ、管理事務所

参考事例

➤ 公募設置管理制度(Park-PFI)とは

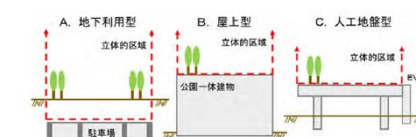
- 都市公園において飲食店、売店等の公園施設（公募対象公園施設）の設置又は管理を行う民間事業者を、公募により選定する手続き
- 事業者が設置する施設から得られる収益を公園整備に還元することを条件に、事業者には都市公園法の特例措置がインセンティブとして適用される



出典：国土交通省「公募設置管理制度 (Park-PFI) について」

➤ 立体都市公園制度とは

- 適正かつ合理的な土地利用の促進を図る上で必要がある場合には、都市公園の区域を立体的に定めることで、都市公園の下部空間に都市公園法の制限が及ばないことを可能とした制度（都市公園法第20条）



- A 地下利用型：公園の下に駐車場等を設けることが可能
- B 屋上型：商業施設等の施設の屋上に公園を設けることが可能
- C 人工地盤型：人工地盤の上に都市公園を設置することが可能

➤ 民間活力により、市負担なしで新たな価値を創造

- Park-PFIと立体都市公園制度を活用することで、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した。市には、商業施設の土地使料も入り、公園の維持管理費も削減している。

出典：別府市「春木川公園整備運営事業」を基に長崎市作成

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Ⅰ 暮らしやすさを確保しよう

長崎市

横尾地区公園リニューアル

➤ 地区内の公園リニューアルに向けたワークショップ

- 長崎市の横尾地区の公園においては、施設の老朽化や少子高齢化により、住民の方々のニーズと施設の機能が適していない状況が見られていた。
- そこで、同地区の9つの公園の機能や設備のリニューアルを図るため、地域住民とのワークショップを開催。
- 今後の横尾地区の将来像や公園の使い方を住民の方々と一緒に考え、公園のリニューアルを進めている。

<中学生とのワークショップの様子>



<全体マップ>

ワークショップに基づき公園の役割や設備・機能を整理



<パースや模型をもとに議論>

パースや模型を用いて、整備内容の議論や空間整備方針を検討



模型は、長崎大学工学部の学生らが作製

➤ リニューアルした公園

<山の木公園>



<横尾元村公園>



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

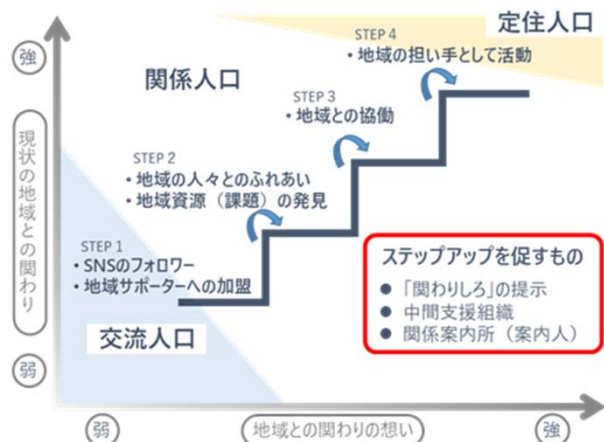
① 地域再生の担い手の確保

住民に近い立場から地域再生に取組む担い手の確保。

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

ー 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、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

関連する市民意見

- まちの担い手を育成するシステムが必要 ●人材育成や人材を発掘する仕組みが必要 ●地域を元気にする魅力的・特徴的な人材を活かす

埼玉県草加市

仕事につながる・母親につながる・地域につながる
民間主体の「シェアアトリエつなぐば」

「シェアアトリエつなぐば」のコンセプト

仕事につながる

様々なクリエイターの集まる場
多くの刺激に囲まれ、良いものが
生まれる環境

母親につながる

働きながら母親同士のコミュニティが生まれる場
みんなで子供を見守りながら、女性が生きて働く
環境

地域につながる

地域のにぎわいが集まる場
世代、性別と分け隔てない多世代
の人の交流が生まれる環境

➤ 母親が子連れで自由に働けるシェアアトリエ

- 住宅街の中の、公園に面した場所にある「シェアアトリエつなぐば」は、つなぐば家守舎株式会社が設置・運営されています。
- “欲しい暮らしは私たちでつくる”という想いのもと、2階建てアパートをリノベーションした「シェアアトリエつなぐば」には、個室、テーブル、カフェスペース、キッチン、屋外スペースなどからなるシェアアトリエがあり、子連れでも気兼ねなく利用できる場所を目指しています。



古い2階建てアパートをリノベーションした「シェアアトリエつなぐば」

参考事例



畳の小上がりでは、子供たちが絵本を読んだり、遊んだり自由に過ごしている

➤ 利用者同士が子供を見守りながら仕事ができる新しい日常をつくる

- 店内中央には、子供が自由に過ごせる小上がりの畳スペースがあり、店内のどこからでも子供を見守れます。
- そこにはたくさんの子供たちがいて、ここにいるすべての人が家族のように一緒に子育て、暮らし、仕事をしていく。そのような想いでつなぐばを運営されています。

➤ 地域のにぎわいが生まれるハブのような場へ

- 店内にはカフェを設け、食を通すことで世代や性別を越えて誰もが分け隔てなく入りやすい場としています。
- また、「シェアアトリエつなぐば」の目の前は公園で、公園の一部も管理運営されており、アトリエの一部として開放するほか、毎月1回マルシェ「つなぐ八市」を開催し、地域のにぎわいを生み出すハブとしても機能しています。



公共空間とシェアアトリエつなぐばが一体となり交流やにぎわいを生み出している

「シェアアトリエつなぐば」のきっかけ


- つなぐば家守舎株式会社の代表取締役小嶋氏が、草加市が主催したリノベーションスクールで、建築に関する講師を頼まれたことがきっかけ。そこで、当時、草加市の女性創業スタートアップ事業「わたしたちの月3万円ビジネス」に参加していた松村氏と出会い、女性が子連れで働ける場所をつくりたいという話を聞き、「シェアアトリエつなぐば」つくことにした。

出典：つなぐば家守舎「シェアアトリエつなぐば」を基に長崎市作成

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	<p>地域拠点関連 生活地区関連</p> <p>② 職住育機能が近接したまちへ転換</p> <p>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。</p>
取組みイメージ	<p>取組みのポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> 身近な場所で「働く・住む・育てる」が実現できるまちづくり <p>職住育機能が近接したまちのイメージ</p>  <p>作成中</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>※取組みの一例であり、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。</p>
関連する市民意見	<ul style="list-style-type: none"> ●安心して子育てと仕事が両立できる環境づくり ●ワークライフバランスを実現できる取組みが必要 ●子育てしやすい仕組みをつくる ●コワーキングスペースを都心部以外にもつくってほしい ●リモートワークできる場所がない ●自宅近くでちょっとした買い物ができると助かる

鹿児島県鹿児島市 職住育近接型のまちづくり

➤ 職住育近接型のまちづくりが求められる時代


- 住宅団地では人口減少や高齢化が顕著に進み、店舗減少やバス減便など、様々な地域課題が発生
- テレワークが徐々に広まるなど、ライフスタイル変化に対応したまちづくりが求められる

➤ 職住育近接型のまちの実現に向けた土地利用規制緩和

住宅団地などの主要道路沿道を居住環境向上用途誘導地区に指定することで、働く場や日用品販売店舗、子育て施設など（居住環境向上施設）の立地を促進。

コワーキングスペースや店舗、保育所などを誘導！

■ 居住環境向上施設の一例

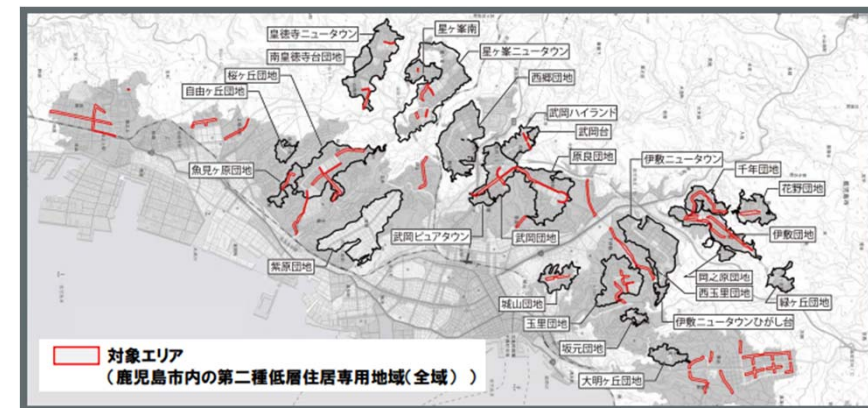
	<p>コワーキング施設やシェアオフィス、事務所などの「働く場」の立地を促進します</p> <p>第二種低層住居専用地域でも「事務所」が立地可能に！</p>
	<p>小規模な店舗や薬局などの「日常生活に必要な施設」の立地を促進します</p> <p>日用品販売店舗は、上限を150m⇒300mまで緩和！</p>
	<p>保育所や学習塾などの「子育ての場」の立地を促進します</p> <p>指定容積率に最大20%を加算！</p>

居住環境向上用途誘導地区とは

居住環境向上施設に限定して誘導が可能！


居住環境向上施設に限定して用途規制や容積率の緩和を行う一方、それ以外の建築物については従前通りの規制を適用することにより、居住環境向上施設を有する建築物の建築を誘導することを目的とする地区

■ 土地利用規制緩和の対象エリア



出典：鹿児島市「職住育近接型のまちづくりに向けて」を基に長崎市作成

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	<p>地域拠点関連 生活地区関連</p> <p>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</p> <p>都市と地方を行き来する二地域居住の実現など、地域の特性を活かしたライフスタイルを実現できる環境づくり。</p>
取組みイメージ	<p>取組みのポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> 住まい、なりわい（仕事）、コミュニティの課題解決 <p>二地域居住のイメージ</p> <p>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。</p>  <p>出典：国土交通省「二地域居住推進の取組事例集」</p> <p>市民</p> <ul style="list-style-type: none"> 二地域居住への理解 二地域居住者の生活支援 など <p>民間等</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>行政</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>※取組みの一例であり、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。</p>
関連する市民意見	<p>●自然を活かしたまちになってほしい●緑あふれるまちになってほしい●若者向けの低廉な価格の住宅を確保してほしい●ワークライフバランスを実現できる取組みが必要</p>

参考事例	<p>栃木県栃木市 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</p> <p>➤ 二地域居住の背景と必要性</p> <p>二地域居住とは</p> <p>主な生活拠点とは別の特定の地域に生活拠点をもうける暮らし方です。テレワークなどの多様な働き方の普及により、地方の活性化や都市部の過密緩和が期待されます。</p> <p>移住との違い</p> <p>移住と異なり、仕事や子どもの学校を変えずに地方暮らしを体験しやすいため、ハードルが低いのが特徴です。栃木市では、移住の第一歩として二地域居住を推進しています。</p> <p>➤ 栃木市の強みを活かした二地域居住のアプローチ</p> <p>豊かな自然と新鮮な農産物</p>  <p>約1時間で都心に行ける交通網</p> <p>首都圏へのアクセスが良い栃木市は、東京駅からは最短約55分、新宿駅までの直通電車もあり、都内への通勤・通学が可能。市民を対象とした通勤・通学に対する交通費の一部を補助している。</p>  <p>空き家バンクの活用</p> <p>栃木市の空き家バンクは登録物件数が多く、低価格帯の物件も多数登録しており、購入価格を抑えた物件探しに最適。</p> <p>移住体験施設で移住・二地域居住体験</p> <p>移住体験施設を利用して栃木市での生活を体験できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 1泊2,000円、最長1ヵ月30,000円の利用料 栃木市での生活を体験しながら物件を探すこともできる 利用時に通勤も可能、Wi-Fi完備でテレワークも可能 <p>古民家と蔵を移住体験宿泊施設として整備</p>  <p>出典：栃木市「二地域居住へのアプローチ」を基に長崎市作成</p>
	<p>栃木県栃木市 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</p> <p>二地域居住のイメージ</p> <p>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。</p>  <p>出典：国土交通省「二地域居住推進の取組事例集」</p> <p>移住と異なり、仕事や子どもの学校を変えずに地方暮らしを体験しやすいため、ハードルが低いのが特徴です。栃木市では、移住の第一歩として二地域居住を推進しています。</p> <p>➤ 栃木市の強みを活かした二地域居住のアプローチ</p> <p>豊かな自然と新鮮な農産物</p> <p>約1時間で都心に行ける交通網</p> <p>首都圏へのアクセスが良い栃木市は、東京駅からは最短約55分、新宿駅までの直通電車もあり、都内への通勤・通学が可能。市民を対象とした通勤・通学に対する交通費の一部を補助している。</p>  <p>空き家バンクの活用</p> <p>栃木市の空き家バンクは登録物件数が多く、低価格帯の物件も多数登録しており、購入価格を抑えた物件探しに最適。</p> <p>移住体験施設で移住・二地域居住体験</p> <p>移住体験施設を利用して栃木市での生活を体験できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 1泊2,000円、最長1ヵ月30,000円の利用料 栃木市での生活を体験しながら物件を探すこともできる 利用時に通勤も可能、Wi-Fi完備でテレワークも可能 <p>古民家と蔵を移住体験宿泊施設として整備</p>  <p>出典：栃木市「二地域居住へのアプローチ」を基に長崎市作成</p>

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	<p>地域拠点関連 生活地区関連</p> <p>① 地域資源を活用した取組みの推進</p> <p>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。</p>
	<p>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</p> <p>公共空間等をチャレンジの場として活用するイメージ</p>  <div> <p>民間等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 </div> <div> <p>行政</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 </div> <p>※取組みの一例であり、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。</p>
関連する市民意見	<p>●スモールビジネスを始めやすいまちになってほしい●使われていない公共施設を利活用出来る取組みを行ってほしい●周辺部にお金を落としてもらえるような仕組みを考えてほしい●一次産業の生産者のつながりをつくり、新たな魅力を創出する</p>

参考事例

<p>愛知県みよし市 公共・民間施設を使用したマルシェ ぶらり・みよし軽トラ☆マルシェ</p>	<p>➤ ぶらり・みよし軽トラ☆マルシェとは</p> <ul style="list-style-type: none"> ●みよし市では、公共施設や民間施設を利用し、年間7回（5月から12月の間）軽トラックの荷台などを店舗に見立てた朝市を開催しています。 ●市内で作られた野菜や果物、加工品や雑貨など手作り品を販売できる場所を手軽に提供することで、地産地消の促進や地場産業の発展を目指しています。 ●多くの出店者（民間事業者）に参加いただけるよう、出店料を無料としています。 <p>〈軽トラマルシェの様子〉</p>  <p>出典：みよし市「ぶらり・みよし軽トラ☆マルシェ」を基に長崎市作成</p>
---	---

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	<p>地域拠点関連 生活地区関連</p> <p>②地域の魅力に触れられる場の確保</p> <p>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。</p>
取組みイメージ	<p>利活用可能な空き家を活用するイメージ</p>  <p>出典：尾道市「空家等活用促進モデル事業」</p> <p>市民等 ・地域特有の資源を活用した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</p> <p>民間 ・地域特有の資源を活用した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</p> <p>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</p> <p>※取組みの一例であり、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。</p>
関連する市民意見	<p>●地域資源を活かしたまちづくりを進めてほしい●一次産業に力を入れてほしい（ブランド化など）●一次産業の生産者のつながりをつくり、新たな魅力を創出する●周辺部にも交流人口を波及するよう考えてほしい●周辺部に交流人口を波及させるためには、小さいながらも様々な魅力をつなげ発信していく取組みが必要●長崎の食や自然をもっとアピールすべき●空きスペースや公共施設を活用し、交流創出や多様な活動の実現を図ってほしい●メインとした目的地以外にも追加の観光体験を提案できるといい●若者が自然に触れ合える新しい遊び場がほしい</p>

参考事例	<p>広島県尾道市 利活用可能な空家を地域活性化の核として活用 尾道市空家等活用促進モデル事業</p>
	<p>尾道市空家等活用促進モデル事業とは ※現在、モデル事業の募集は行っていません</p> <p>✓ 利活用可能な空家を地域資源として捉え、地域活性化の核として活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 実態調査で、半数を超える空家が利活用可能と判定。 ● 利活用可能な空家等を地域資源として捉え、 <div> <div>滞在体験施設</div> <div>交流施設</div> <div>体験学習施設</div> <div>創作活動施設</div> <div>文化施設</div> </div> など <p>として新たに活用する空家等を地域活性化の核となる新しい拠点として広く発信し、交流人口の増加を図る目的で事業を進めるものです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域活性化につながる空家等の新しい活用方法を募集し、優れた提案に対して、改修等に必要な費用の一部を助成。
	<p>モデル事業の事例</p> <div> <div> <p>■ 柿渋工房へ改修【(株)尾道柿園】</p> <p>特産の柿をテーマにしたワークショップやカフェなどで、年間を通じて観光客等を呼び込む柿渋工房として改修</p>  </div> <div> <p>■ 地域・観光交流拠点へ改修【松翠園】</p> <p>元旅館の大広間を貸しスペースに改修し、地域行事やイベント、各種教室などに活用。幅広い年齢層が尾道の歴史文化を感じられる、地域・観光交流拠点として整備されている。</p>  </div> <div> <p>■ 簡易宿泊施設や地域情報発信拠点等へ改修【NPO法人アートベース百島】</p> <p>支所を改修し、1階は観光客や大学の研究室が滞在研修を実施するための簡易宿泊所として、2階部分はNPO法人の事務所で、地域情報発信施設として活用。</p>  </div> </div> <p>出典：尾道市「尾道市空家等活用促進モデル事業補助金」を基に長崎市作成</p>

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

現 状 ・ 問 題 点

方 針

【現状】

多くの空き家が存在

平坦地と比べ地価が安い

車道幅員 4メートル未満の道路が多い

多くの高齢者世帯が居住

眺望の良さなどを活かした民間事業者の取組みがある

【市民意見など】

- 買い物弱者対策や災害時の対応が課題
- 行政による住まいの誘導が必要
- 空き家はあるが住む場所がない
- 斜面地を区画整理し、若い人が適切な価格で住むまちになってほしい

- 車が通らない道路に接道する空き家活用は限界がある
- 静謐な環境は子育てに適している

- とにかく昇り降りが大変
- 車が入れない場所が多い
- まちに降りないと買い物ができない
- 斜面地から都心部に行きやすい移動手段を確立

- 高齢者の生活を支援する視点も重要

- 斜面地からの眺望は観光資源として活用できる
- 斜面地からの景色を眺められる素敵なお店もある

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

方針Ⅲ

斜面地ならではの魅力を活用しよう

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

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

方針Ⅰ 関連

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。

方針Ⅱ 関連

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。

取組みのイメージ

居住誘導のイメージ

小規模な区画再編のイメージ

※取組みの一例であり、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。

●若者・学生が住むまちになってほしい ●体力がある人や若者が、低廉な価格で斜面地に安く便利に住むまちになってほしい ●安全に暮らせる斜面地になってほしい ●斜面地を区画整理し、若い人が適切な価格で定住するまちになってほしい

奈良県生駒市

専門家が集まって空き家の流通促進
空き家流通促進プラットフォーム

空き家売りたい！貸したい！でも、買い手が見つからない...

空き家等実態調査を実施したところ...

空き家 1,444棟を確認！

売りたい・貸したいと考えている人が多い一方、「買い手が見つからない」「事業者の情報が欲しい」という声がある！

専門家が集まって空き家の流通を促進する
「いこま空き家流通促進プラットフォーム」を構築！

いこま空き家流通促進プラットフォーム

プラットフォームの構成

生駒市と不動産流通関連団体で連携協定を締結し、プラットフォームを設立

3つの合わせ技が全国初！

- ① 市が保有する空き家情報をプラットフォームに提供
- ② 一つの物件についてカルテを作成し、オーダーメイドで対応方針を提案
- ③ プラットフォームを中心に専門家が協力し、流通促進に向けた具体的な支援をワンストップで実施

プラットフォームによる流通支援の大きな流れ

STEP① 空き家所有者（申込者）
空き家情報の提供

STEP② 自治体
プラットフォームの申込窓口で、空き家所有者の意向を聞き取り、プラットフォームに情報提供

STEP③ プラットホーム
案件に応じて適切な専門家が担当につき、売却・賃貸を支援

出典：生駒市「いこま空き家流通促進プラットフォーム」を基に長崎市作成

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

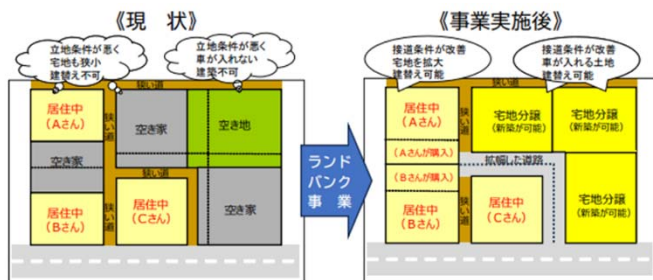
方針Ⅰ 安全で暮らしやすい場所での暮らしを推進しよう

広島県

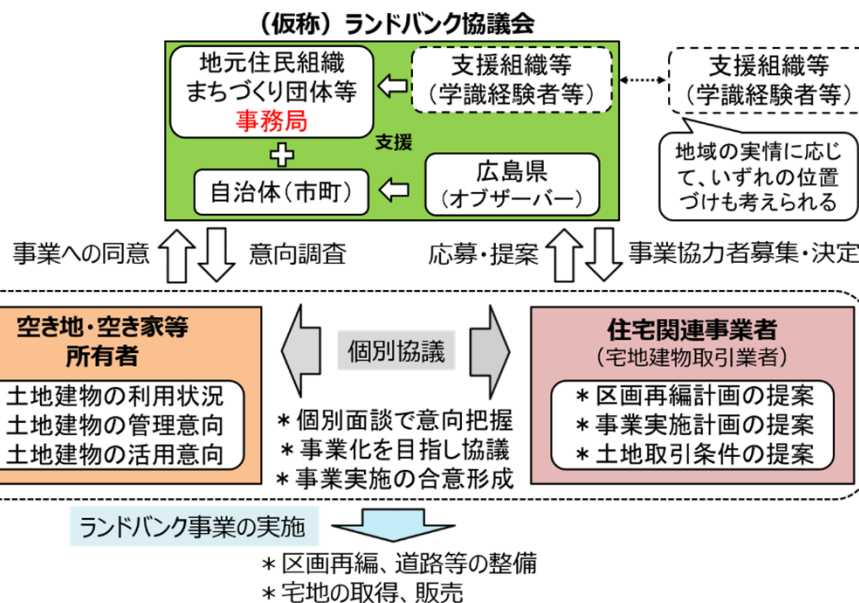
ランドバンク事業 ～空き地・空き家をコーディネート～

➤ ランドバンク事業とは

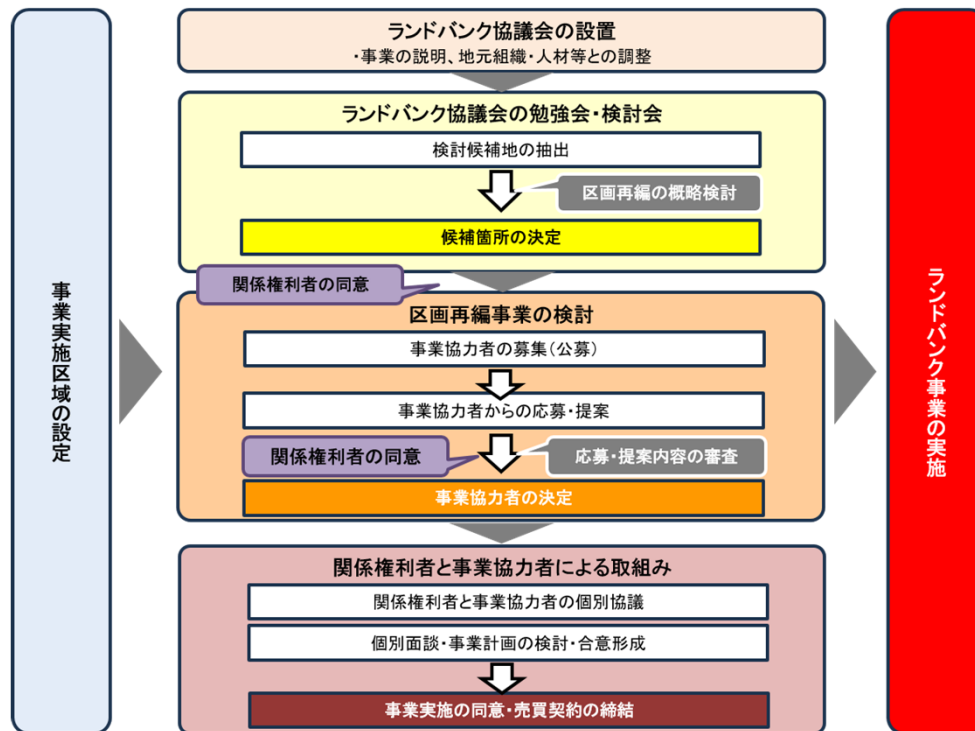
空き家・空き地などの未利用ストックを隣接地や前面道路と一体として捉え、小規模での区画再編を連鎖させて、接道状況や土地形状の改善を図り、良好な居住環境整備につなげる事業



➤ ランドバンク事業のスキーム



➤ 大まかな事業の流れ



出典：広島県「行政・住民協働型のまちづくり（広島型ランドバンク事業）」を基に長崎市作成

Check ～参考事例における連携・協働の工夫～

※実施主体へのヒアリング等により長崎市作成

✓ 地域の力を活用した情報収集

事業候補地の選定では、自治体データだけでは不十分であることから、地元住民組織に協議会に参画いただき、地域の実情に精通した情報を提供いただく仕組みを構築している。

✓ 買い手ニーズの可視化による不安解消

民間事業者の「区画再編後に買い手がつくか」という懸念に対し、ワークショップで買い手ニーズの見える化を行っている。

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

② 未利用ストックの多機能な活用

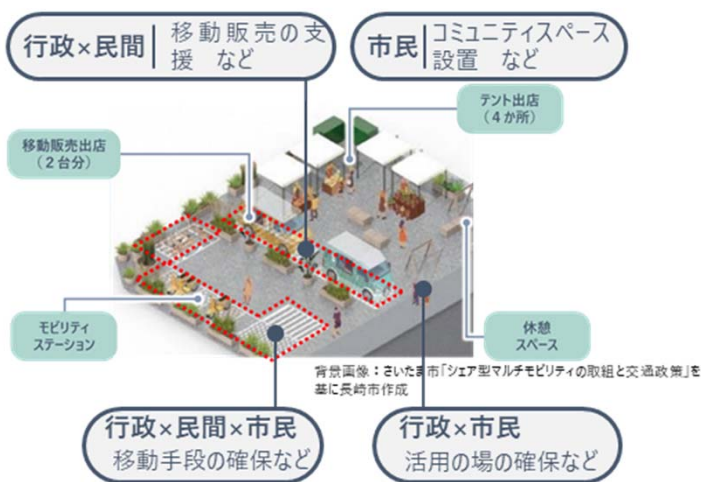
空き地などの未利用ストックの多機能な活用。

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。

取組みイメー
ジ

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



※取組みの一例であり、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。

関連する市民意見

- 斜面地の空き地活用 ●斜面地から都心部に行きやすい移動手段を確立
- ドローン配送や移動販売車による取組み ●移動販売業の支援 ●車が入らない場所を次世代モビリティで移動 ●移動しやすいモビリティの導入 ●空き地を周辺住民の共有地として活用・管理

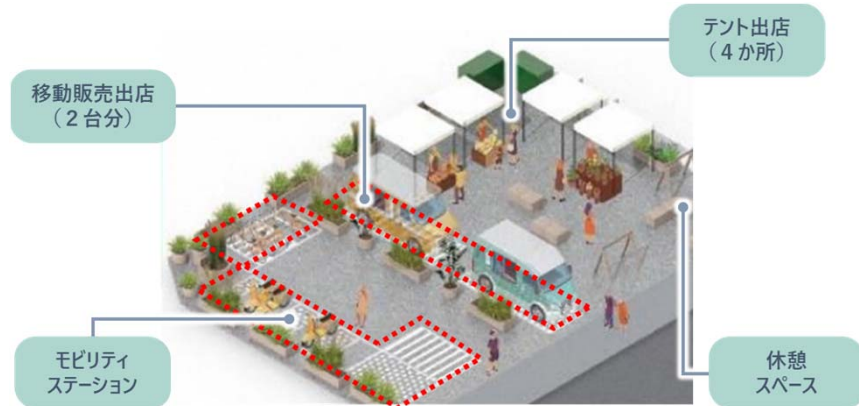
埼玉県さいたま市

交通と生活サービスのプラットフォーム「大宮ぷらっと」

➤ モビリティのシェアリングステーションと商業施設を含む交流拠点

- 「大宮ぷらっと」とは、電動アシスト自転車やスクーター、小型電気自動車といったモビリティのシェアリングステーションと、移動販売出店スペースやテント出店といった商業機能が併設した、交通と生活サービスのプラットフォームです。
- 周辺エリアの回遊性向上や地域住民の交流促進などに寄与しています。

参考事例



出典：さいたま市「まちづくりにおける駐車場政策あり方検討委員会施設デザインWG 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

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

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

※取組みの一例であり、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。

関連する市民意見

- 旧魚の町団地のようにチャレンジする人が集まるような場所になってほしい
- 良い景色を眺められる公園やお店、展望スペースがある場所になってほしい
- 若者向けのコワーキングスペースがあると良い
- 坂の上の歴史を大事にし、歴史的な建物を活用するまちになってほしい
- 空き家の活用の支援
- 斜面地の空き地の活用（コミュニティガーデン）
- 空き家・空き地を活用したい

長崎市

さかのうえん（坂＋農園）

さかのうえんとは

- 「さかのうえん」とは、斜面市街地の空き地を地域資源と捉え、昔のように人の手が入った畑に戻しながら、そこに現代のニーズを織り込んでいく取組み。
- まちづくり活動団体「長崎都市・景観研究所／null（以下、null）」を中心に、地元自治会や近隣の高校生など、様々な方々の協力を得ながら取組みを展開。
- 現在、長崎市の中新区をフィールドに地域コミュニティと連携し、5つのさかのうえんを運営している。



事業の仕組み

- 地域の方から空き地の管理を受託し、市民農園として整備。貸し出し用区画を設け、市民に月500円で貸出を行っている。



参考事例

多様な方々との交流の場

- 借りている人同士で農作業後に収穫後の野菜をその場で調理し、交流を深めたり、また、収穫体験、植え付け体験などの学びの場としての提供や交流バーベキューなどのイベントなども不定期で開催している。
- そのほか、長崎由来の野菜を栽培するなどして、伝統野菜の情報発信なども行っている。

＼収穫作物を調理し交流を深める！／



＼学びの場にも／



＼長崎伝統野菜／



出典：長崎都市・景観研究所／null「さかのうえん」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

岐阜県各務原市 地域の魅力を生かしたまちづくりを計画から実践まで体験するプログラム
まちづくり担い手育成支援事業

次世代のまちづくりの担い手が求められる

高齢化が進み、

次世代の担い手が求められている

若者が担い手として

一歩を踏み出すきっかけが必要

まちづくり担い手育成支援事業

市に関わりを持つ若い世代が、実際に地域課題に取り組む人々の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するプログラム。

【これまでのプログラム】

＼若い世代が実際にまちづくり活動に参加する！／

年度	テーマ	講師
2017	KAKAMIGAHARA いっぱカフェ ～あの人のいっぽ～	(特非) せき・まちづくりNPOぶうめらん
2018	SELF BRANDING × KAKAMIGAHARA いっぱカフェ2018	同上
2019	ほかる、の？ ～規格外野菜を使ったカフェメニュー作りを体験～	(株)フォレストファーム
2021	「わたしの楽しい！」実現プロジェクト	長月
2022	自分でつくる、住んで楽しいまち	(株)ミユキデザイン
2023	那加商店街のまち歩きMAPをつくらう	(株)リトルクリエイティブセンター
2024	空き家を活かし、エリアを沸かす	つばさ商店
2025	DISCOVER KAKAMIGAHARA ～いつものまちに新しい発見を～	PEP UP CIRCLE

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り組まれている。令和7年度は、令和6年度事業から内容を拡充し、計画から実践までを一貫して行う。

■ 写真：空き家を活かし、エリアを沸かす（2024年度）



出典：各務原市「まちづくり担い手育成支援事業」を基に長崎市作成

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

現 状 ・ 問 題 点

方 針

【現状】

【市民意見】

広域道路の整備

(西彼杵道路・長崎南北幹線道路、長崎南環状線)

幹線道路に主要渋滞箇所が集中

公共交通機関の利用者数の減少

運転免許返納数の増加

路線バスの減便・路線廃止

- 交通渋滞で外出を控えてしまう。
- 都心部と生活地区のアクセスが悪い。
- 交通網の整備や渋滞対策を行ってほしい。

- 路線バスの減便が進み、生活が大変。
- 車がないと生活ができない。
- 免許返納したいができない。
- コミュニティバスがほしい。
- 便利で安く移動できる仕組みが必要。

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

方針Ⅱ

だれもが快適に移動できる手段を確保しよう

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

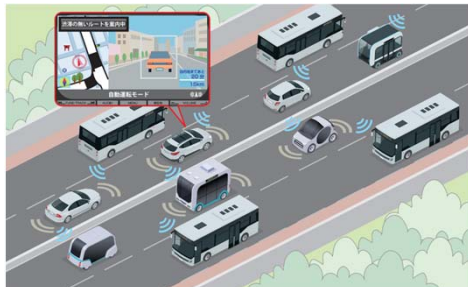
① 円滑な道路交通の確保 ② 公共交通のスムーズな移動を支える環境づくり

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。
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。

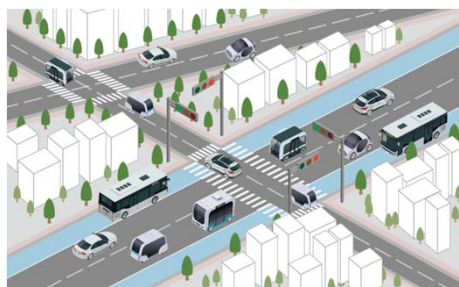
取組みのポイント

- 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、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。

関連する市民意見

● 渋滞なく都心部へ移動しやすいまちになってほしい ● 交通網が充実したまちになってほしい ● 交通渋滞が解消されたまちになってほしい ● 様々な施設にアクセスできる生活しやすいまちになってほしい ● 公共交通を充実させ、様々な場所にアクセスしやすくすると、長崎の強み（歴史文化、自然、食等）が主張できる ● 長崎には色々な魅力があるのに、そこまでのアクセスが悪い ● 長崎市全体の公共交通によるアクセス性向上が大事

岐阜県岐阜市

幹線バス路線の強化

➤ BRTとは利便性・快適性を高めた次世代バスシステム

- ・ BRTとは、「Bus Rapid Transit」の略
- ・ バス優先レーンの導入など走行環境の改善によりバスの定時性や速達性を確保し、連節バスなど車両の高度化とあわせ、利便性・快適性を高めたバスシステム



岐阜市型BRTの導入方針

バス路線の再編

幹線バス路線のBRT化により、バス路線の再編を推進。

柔軟なルート選定

BRT導入にあたっては、公共交通の需要や道路整備の状況にあわせて柔軟にルートを選定。

BRTの特徴を最大限に活かす

バス優先レーンの導入やバス停留所、乗継ぎ拠点の整備、連節バスの導入などを段階的に進める。

快適性・利便性を高める

- ・ コミュニティバス等との乗継ぎ
- ・ 待合施設の整備 等



定時性・速達性を確保する

- ・ バス停上屋の整備
- ・ バスロケ表示機の設置
- ・ ベンチの設置 等



- ・ バス優先レーンの導入
- ・ カラー舗装化の推進
- ・ PTPSの導入 等



バス車両を高度化する

- ・ 連節バス車両
- ・ ノンステップ車両
- ・ 全国交通系ICカード
- ・ デジタルサイネージ（電子看板） 等



出典：岐阜市

参考事例

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	<h4>① 公共交通の持続可能性の向上</h4> <p>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。</p>
取組みイメージ	<p>取組みのポイント ● 持続可能な地域交通の実現</p> <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「地域の暮らしを創る持続可能な交通の実現に向けて」</p> <p>※取組みの一例であり、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。</p>
関連する市民意見	<p>●だれもが公共交通機関で便利に移動できるまちになってほしい●公共交通機関を維持できるまちになってほしい●公共交通機関の再配分を行う●ライドシェアの推進●バス路線を再編する取組みが必要</p>

参考事例	<div data-bbox="1299 231 2172 303"> <p>福島県 会津若松市</p> <h4>地域住民が主体となった新しい移動手段の構築 「みなとバス」</h4> </div> <div data-bbox="1299 327 2172 375"> <h5>市と住民主体のNPOが連携し、地域内交通を構築</h5> </div> <div data-bbox="1299 383 2172 686"> <ul style="list-style-type: none"> ● 会津若松市の湊地区では、人口減少等の地域課題に対応するため、平成27年に地域運営組織を設立。 ● 令和元年からバス路線再編に伴い、地域主体の「みなとバス」の運行開始し、令和2年にNPO法人化、令和3年から自家用車有償旅客運送として運行。 ● 市は、組織立上げから地域ビジョン策定や運行経費支援など、継続的な支援を行っている。 <p>運転は地域住民（NPO会員）10名程度で分担</p> <p>「みなとバス」風力発電事業者からPHEV車両の寄贈や急速充電施設の無料設置開放などの支援も受けている</p> </div> <div data-bbox="1299 702 2172 933"> <h5>活発で継続的な議論を可能とする組織・仕組みづくり</h5> <ul style="list-style-type: none"> ● NPOは地域住民70名程度で構成され、毎月各種会議を開催。 ● NPO内には青年部会も設置され、若い世代の意見を反映させながら運転手確保など長期的な運行体制を構築している。 <p>部会における議論の様子</p> </div> <div data-bbox="1299 949 2172 1244"> <h5>着実に利用者数を伸ばす</h5> <ul style="list-style-type: none"> ● 毎年度、事業計画に基づき事業を実施し、定期的に取組みを評価。着実に利用者数を伸ばしている。 ● 路線バスとの接続性の向上など、随時サービスの改善を図っている。 <p>運行1日当たり利用者数の推移</p> <p>出典：会津若松市「湊地区地域内交通「みなとバス」をご利用ください」、国土交通省「地域公共交通のり・デザイン優良事例一覧」を基に長崎市作成</p> </div>
	<div data-bbox="1299 1268 2172 1316"> <h4>Check ~参考事例における連携・協働の工夫~</h4> <p>※実施主体へのヒアリング等により長崎市作成</p> </div> <div data-bbox="1299 1316 2172 1516"> <p>✓ 地域の自主性を尊重しつつ、幅広い行政サポートを実施</p> <p>市は地域運営組織の設立・運営を支援するとともに、以下のような幅広く継続的な支援を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域ビジョン策定のファシリテート ・ 法定協議会の運営 ・ 運行経費の支援 ・ 運行に当たっての各種助言や地域間調整 など <p>地域運営組織は住民主体の取組みであるため、行政はその自主性を尊重しつつ、調整が難しい場面では、適切な距離感を保って支援に努めている。</p> </div>

方針Ⅱ だれもが快適に移動できる手段を確保しよう

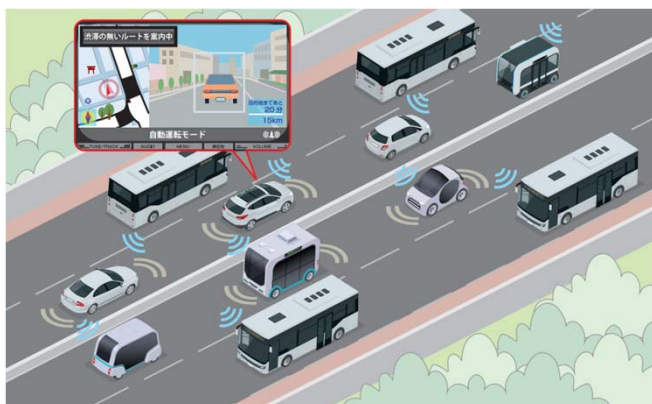
取組みの
方向性

② 公共交通のDXの推進

MaaSや自動運転の導入など、公共交通DXの推進。

取組みのポイント ● デジタル技術の活用

最新技術を活用した移動手段提供のイメージ



※取組みの一例であり、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

群馬県 GunMaaS（群馬版MaaS）

➤ GunMaaSとは

- 「GunMaaS」とは、群馬県内で利用できる公共交通機関やタクシー、デマンド交通など、さまざまな交通手段をシームレスに結びつけ、誰でも簡単に便利に利用できるスマートフォン向けWEBサービスです。
- スマートフォン一つで、「検索」「予約」「決済」機能が利用可能です。



スマホひとつで目的地までらくらくご案内



➤ GunMaaSの主なサービス

リアルタイム経路検索・交通情報

経路検索は、デマンド交通やシェアサイクルにも対応し、遅延情報を反映したリアルタイム検索が可能。

時刻表は、鉄道やバスの時刻表を調べることが可能。

バス位置情報は、運行中のバスの位置情報が確認できる。（※一部バスに限る）

電子チケットの購入

フリーエリア内の普通列車が乗り放題となる『ぐんまワンデーローカルバス』や、JR前橋駅を中心とした市内中心部の『路線バス』と市内を循環している『マイバス』のほか、各種便利な交通チケットを購入できる。

デマンド交通・タクシー予約

予約制の乗合バスの予約や近くのタクシーを簡単に呼ぶことができる。

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは
MaaSとは、一人ひとりの移動ニーズに応えるサービスです。電車やバス、タクシーなど、複数の交通手段を最適な組み合わせ、スマートフォンなどで簡単に検索・予約・決済ができます。さらに、観光施設や医療機関など、目的地でのサービスとも連携することで、移動がより便利になり、地域の課題解決にもつながる重要な仕組みです。



出典：国土交通省「日本版MaaSの推進」

➤ GunMaaSのポイント

交通手段の見える化

鉄道、バス、タクシーやシェアサイクルなど、多様な交通手段の見える化し目的地までの移動手段を提示

マイナンバーカードの活用

マイナンバーカードを活用し、属性に応じた割引サービスを自動提供

データ活用による交通計画への反映

事業者横断でのデータ活用により、利便性の高い交通サービスを実現可能

参考事例

出典：群馬県新モビリティサービス推進協議会「GunMaaS」、群馬県「GunMaaSの取組について」を基に長崎市作成

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

③ 様々な移動手段の円滑な接続

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。

取組みのポイント

- 地域の交通モードに対応したハブの確保

地域の交通結節点のイメージ



※取組みの一例であり、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。

関連する市民意見

- 様々な施設にアクセスできる生活しやすいまちになってほしい
- だれもが気軽に外出できる仕組みをつくってほしい
- 交通が不便な場所をつくらない
- 便利で安く移動できる仕組みづくりが必要

石川県金沢市

官民連携による交通結節点の整備・充実
金沢版モビリティハブ

➤ 「金沢版モビリティハブ」の位置付け

- 第3次金沢交通戦略で、交通結節点の整備・充実の取組みとして、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」の整備が位置づけられている。

▼交通結節点とモビリティハブの定義

交通モード	交通結節点	本市の状況
鉄道	駅(JR・IR)	多様な交通モードが接続・乗継するため、これまで積極的に整備
バス、地域運送交通	バス停留所	それぞれの整備を行ってきたが、連携強化が必要
タクシー	タクシーベイ等	
自転車	駐輪場・ポート	
自動車	パーク・アンド・ライド	

※モビリティハブ：鉄道・バス・タクシー・地域運送交通・シェアサイクル・自動車などの多様な交通モードとの接続・乗継拠点

モビリティハブのイメージ



出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」

➤ 第3次金沢交通戦略（令和5年3月策定）

- 第3次金沢交通戦略が目指す姿では、3つのエリア（まちなか、居住誘導区域、郊外）が位置づけられ、各エリアの考え方を踏まえながら、官民連携してモビリティハブの整備を推進している。

第3次金沢交通戦略が目指す姿

- 【基本的な考え方】
- 歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり
- 交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり

郊外 地域の実情に合わせた柔軟な移動手段の確保

- 地域運送交通を使って、住民が地域の職・スクールに自家用車なしでも行ける
- 地域運送交通と公共交通機関の連携・バスが、モビリティハブで接続し、まちなかにも便利に行ける
- MaaSにより乗り換えもスムーズ



出典：金沢市「第3次金沢交通戦略」を基に長崎市作成

現 状 ・ 問 題 点

方 針

【現状】

西九州新幹線（武雄温泉～長崎）の開業

広域道路の整備

（西彼杵道路・長崎南北幹線道路、長崎南環状線）

松が枝国際観光船埠頭 2 バース化

九州MaaSの運用開始

近隣都市への半導体関連企業集積

長崎市から諫早市への通勤者が増加

【市民意見】

- 新幹線のフル規格化を実現してほしい。
- 広域道路の整備が目に見えて進んでいない。早く進めて欲しい。
- 松が枝国際観光船埠頭の 2 バース化を急ぐべきだと思う。

- 近隣都市への半導体関連企業進出は、東長崎地区にとって大きいことであり、近隣都市の動向を踏まえた、土地利用や都市基盤整備が必要である。
- 東長崎はベッドタウンとして利用できる地域である。
- 製造業の誘致に取り組んでほしい。

方針Ⅰ

広域ネットワークを形成し、活用しよう

方針Ⅱ

産業機能を増進しよう

方針Ⅲ

居住機能を増進しよう

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Ⅰ 広域ネットワークを形成し、活用しよう

<p>取組みの方向性</p>	<p>① 広域ネットワークの形成</p> <p>九州新幹線西九州ルートと全線フル規格や高規格道路の整備といった広域ネットワークの形成の推進。</p> <p>② 県内外との連携強化</p> <p>二次交通の充実などにより、県内外との連携の強化。</p>						
<p>取組みイメージ</p>	<p>取組みのポイント ● 広域ネットワークの早期実現と圏域拡大による効果の最大化</p> <p>実現させよう! 関西直通運行! 大幅な時間短縮効果!</p> <p>○長崎→博多間の所要時間(乗車)</p> <table border="1"> <tr> <th>経路</th> <th>所要時間</th> </tr> <tr> <td>金線フル規格</td> <td>約29分</td> </tr> <tr> <td>現行</td> <td>約51分</td> </tr> </table> <p>※乗換1回</p> <p>長崎 → 新大阪 約3時間15分</p> <p>長崎 → 広島 約1時間54分</p> <p>九州新幹線西九州ルート概要図</p> <p>インバウンド需要の取込への期待 外国人越境者数の状況 佐賀・長崎 年間約60万人 長崎 年間約3,200万人 福岡都市圏(人口約250万人)のみならず、中国(人口約740万人)や関西圏(人口約2,000万人)との交流拡大</p> <p>長崎駅周辺再整備 ● ●松が枝国際観光船埠頭2バース化</p> <p>九州新幹線西九州ルート</p> <p>※取組みの一例であり、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。</p>	経路	所要時間	金線フル規格	約29分	現行	約51分
経路	所要時間						
金線フル規格	約29分						
現行	約51分						
<p>関連する市民意見</p>	<p>●新幹線のフル規格化をすすめてほしい●広域道路の整備が進んでおらず、早く進めてほしい●松が枝国際船観光船埠頭の2バース化を急ぐべき●空港からのアクセスを改善すべき●東長崎地区にはJRがあるが、JR駅までのアクセスが悪く、本数も少ない。</p>						

参考事例

群馬県

広域幹線道路を活かしたまちづくり

渡良瀬幹線道路を活かしたまちづくりの取組方針の策定

3市を通過する「渡良瀬幹線道路」の整備

- 渡良瀬幹線道路は、群馬県内の太田市、桐生市、みどり市を結び栃木県日光市に至る、約14kmの広域的な交通を担う幹線道路。
- 渡良瀬地域の産業、経済の発展を担うとともに、主要観光地間の周遊性の向上により、交流人口拡大や観光振興が期待。

渡良瀬幹線道路を活かしたまちづくりの取組

- このまま何も対策しないまま開通した場合、「土地利用上の課題」や「景観の悪化」、「走行快適性と安全性の低下」が発生する恐れがある

ため、道路の開通を見据え、群馬県と沿線3市で、渡良瀬幹線道路を活かしたまちづくりの取組方針を策定。

渡良瀬幹線道路の交通利便性を活かした計画的で周辺環境と調和したまちづくり

取組1 沿道の計画的な土地利用

主な取組

まちのまとまり

住宅や店舗等は、市街地や既存の住宅団地、集落等やそれらに隣接する地域で、計画的な開発を促進します。

住宅地には良好な環境を保てるような建物を集めます
(危険性のある工場を規制するなど)

まとまった用地を確保することで産業団地として活用が期待できる区域を生み出し、産業振興を図ります。

自然が豊かな地域や農地が集まっている地域では、自然環境保全や農業振興、営農環境維持を図ります。

まちのにぎわい

無秩序な沿道開発を抑制しつつ、まちのまとまりに居住を誘導する取組や、空き家を活用するための取組を推進します。

取組による効果

計画的な土地利用が進むことで

- まちのまとまりが維持・形成され、人口減少が進行する局面においても地域の活力が維持できます。
- 住宅や工場などの厩によるトラブルを防ぎ、暮らしやすい地域づくりにつながります。
- 無秩序な沿道開発などに伴う新たなインフラ整備の費用を抑え、効率的なまちづくりが推進されます。
- 計画的な産業集積が進みます。

取組2 沿道にふさわしい景観形成

主な取組

良好な景観を形成するため、屋外広告物条例を所屬する県又は各市が、地域区分に応じた適切な取組を進めます。

景観誘導地域(県条例)の事例

西毛広域幹線道路の県条例の適用地域(安中市)については、本線から両側おおむね100mまたは300m(区域による)の範囲において景観誘導地域を指定し、屋外広告物に一定の設置基準を設けることで良好な景観形成を図っています。(令和3年4月に安中工区、令和5年4月に安中市内の安中富岡工区・高崎安中工区を景観誘導地域として指定)

取組による効果

良好な景観が形成されることで

- 経済活動を妨げない範囲で良好な景観保全を行うことにより、観光資源など地域全体の魅力が向上し、地域の活性化が図られます。

取組3 走行快適性と安全性の確保

主な取組

走行快適性と安全性の確保

交差道路の集約化を図るとともに、渡良瀬幹線道路への直接乗り入れは、中心市街地や一部既存道路と重複し、すでに出入りがある区間及び一般住宅、耕作地の出入りを除いて、極力制限します。

歩行者の安全を確保するため、渡良瀬幹線道路の整備にあわせて各市が通学路の見直しを検討します。

走行快適性と安全性が確保されることで

- 交通事故、交通渋滞が減少します
- 県内外へのアクセス性の向上により、企業の進出意欲が高まります
- 渋滞を避けて、抜け道利用として周辺の生活道路や通学路へ流入する交通量が減り、安全が確保されます

渡良瀬幹線道路の位置

出典：群馬県「渡良瀬幹線道路を活かしたまちづくりの取組方針を策定しました」を基に長崎市作成

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

方針Ⅱ 関連

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

方針Ⅲ 関連

企業立地用地の確保

広域幹線道路網の整備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、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

関連する市民意見

- 企業や住宅が集積するまちになってほしい
- 土地利用の規制緩和
- 廃校舎の活用
- 製造業の誘致
- 企業誘致にしっかりと取組んでほしい
- 東長崎はベッドタウンとして利用できる地域である。

京都府福知山市

廃校Re活用プロジェクト

短期間で16校が廃校に

- 福知山市では、児童数の減少に伴う学校の再編により、平成24年度に27校あった小学校が約半分の14校となり、短期間で16校が廃校に。

<廃校分布図>



廃校Re活用プロジェクトの始動

金融機関と「公民連携促進に関する連携協定」締結

廃校などの大規模遊休資産等の利活用促進に向けて、地元金融機関と公民連携促進に関する連携協定を締結。

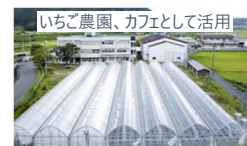
バスツアーの様子。1日で複数の施設を見ていただき、参加者は計160人を超えた。



廃校と民間事業者をつなぐ「廃校マッチングバスツアー」

協定に基づく取組みの一環として開催。実際に企業が活用している廃校や、受け入れ可能な廃校を巡り、進出を検討する企業と市とのマッチングを図る。

16校のうち10校が活用 <活用事例（一例）>



廃校活用にあたり様々な課題に対応

- 廃校活用にあたっては、市街化調整区域内にある廃校の活用や学校敷地内の用地整理、建築基準・消防（防火対策）、行政と民間のスピード感の違いなど、様々な課題に対応。
- 行政と民間のスピード感の違いに対応するため、活用実現までの事務を短縮する工夫として、民間提案制度（サウンディングと事業者選定を一体化した制度）を導入。また、副市長をトップに部長級で構成する「福知山市公共施設マネジメント推進本部会議」により庁内連携を取っている。

出典：福知山市「廃校Re活用プロジェクト」を基に長崎市作成

Check ~参考事例における連携・協働の工夫~

※実施主体へのヒアリング等により長崎市作成

✓ 廃校（ストック）と企業ニーズをつなぐ

遊休資産と企業ニーズを効果的につなぐため、視察と進出検討企業との橋渡しを実施。

✓ スピーディーな活用実現を推進

「民間提案制度」を導入し、活用実現までの事務手続きを短縮。

✓ 庁内連携体制の強化

公共施設マネジメント推進本部を設置し、部局を超えた連携体制を構築。

Chapter 5 用語集

◆用語集の記載内容については、令和7年12月時点で公表されているものを掲載しています。

イノベーション

- ・ 技術革新。社会の変革のこと。

海の駅

- ・ プレジャーボート、ヨットなど海上からの来訪者のために「いつでも、誰でも、気軽に、安心して立ち寄り、利用でき、憩える（船を着けられる・陸に上がれる・船に乗れる）港（場）」です。
- ・ 長崎市では、長崎サンセットマリーナがある。

カーボンニュートラル

- ・ 温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

関係人口

- ・ 移住や観光でもなく、単なる帰省でもない、日常生活圏や通勤圏以外の特定の地域と継続的かつ多様な形で関わり、地域の課題の解決に資する人などのことをいう。

既存ストック

- ・ 既に整備されている道路、公園、下水道などの都市基盤施設や、住宅、商業施設、業務施設、工業施設など。

グリーンスローモビリティ

- ・ 時速20km未満で公道を走ることができる、電動車を活用した、小さな移動サービスのこと。

高規格道路

- ・ 高速自動車国道等と一体となって自動車高速交通網を形成する自動車専用道路、もしくは同様の規格を有する道路のこと。

交通需要マネジメント

- ・ 車の利用者の交通行動の変化を促すことにより、都市または地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法の体系であり、道路渋滞、自動車排ガス問題などへの対応として、一人乗りマイカー通勤の削減、公共交通機関への転換、時差通勤など交通需要側への規制、誘導、啓発によって解決しようとするもの。

コミュニティバス

- ・ 旧合併町及び交通が不便な地域で、地域住民の移動手段を確保するために、長崎市が運行費の一部を補助して運行する路線バスとして、本土の北部地域や南部地域及び離島部などで運行している。

合計特殊出生率

- ・ 15歳から49歳までの女性の年齢別出生率を合計したもの。

コワーキングスペース

- ・ 様々な事業者が空間を共有しながら仕事を行うスペースのこと。
- ・ 各利用者の作業スペースであるとともに、利用者同士の交流の場ともなっており、活発なコミュニケーションを通じて新たなビジネスチャンスを創造する効果も期待されている。

市街化区域

- ・ 区域区分が行われた都市計画区域において、すでに市街地を形成している区域及びおおむね十年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。

市街化調整区域

- ・ 区域区分が行われた都市計画区域において、市街化を抑制すべき区域のこと。

シュガーロード

- ・ 江戸時代、海外貿易の窓口であった長崎と小倉を結ぶ長崎街道は、多くの人々で賑わい、海外からの新たな文化・技術が街道を通して全国へ広まった。砂糖やお菓子文化も街道を通して広まったことから、長崎街道は「シュガーロード」と呼ばれている。

自動運転

- ・ 運転者ではなくシステムが、運転操作に関わる認知、予測、判断、操作の全てを代替して行い、車両を自動で走らせること。
- ・ 自動運転レベルは、レベル0からレベル5の6段階に分類されている。

スマートシティ

- ・ 都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区のこと。

◆用語集の記載内容については、令和7年12月時点で公表されているものを掲載しています。

ステークホルダー

- 一般的には利害関係者のことを指す。計画に関わるすべての関係者を指す概念であり、市民の他、企業、道路利用者、関係行政機関等を含む幅広い主体を含む総称のこと。

テレワーク

- 情報通信技術（ICT）を活用し、時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方。
- テレワークは、ワークライフバランスの改善や出産や介護などライフステージの変化に伴う人材の離職防止、仕事の生産性向上、通勤混雑の緩和、地域活性化など、多方面に良い影響をもたらすことが期待されている。

2 バース化

- 現在 1 隻のクルーズ船が停泊できる岸壁を拡張し、2 隻同時の停泊を可能とする事業。

伝統的建造物群保存地区

- 文化財保護法により規定される都市計画法上の地域地区の1つで、伝統的建造物群およびそれと一体となって歴史的風致を形成している環境を保存するために定められる地区。市町村は伝統的建造物群保存地区を決定し、保存条例に基づき保存計画を定める。国は市町村からの申出を受けて、我が国にとって価値が高いと判断したものを重要伝統的建造物群保存地区に選定する。
- 長崎市では、平成3年4月に「東山手地区」「南山手地区」が国の重要伝統的建造物群保存地区として選定されている。

特定第3種漁港

- 利用範囲が全国的な漁港のうち、水産業の振興上、特に重要であるとして漁港漁場整備法の政令で定められたもの。
- 全国では13の漁港が指定されており、長崎県では長崎市にある長崎漁港が該当している。

ながさきサンセットロード

- 長崎県西部の美しい海岸沿いの道路をメインとしたルートで、日本風景街道に認定されている。
- 沿線地域の夕日や教会、橋などの魅力に溢れている。

長崎南北幹線道路

- 起点の長崎市田上から終点の時津町に至る計画延長約15kmの高規格道路のこと。

二次交通

- 拠点となる鉄道駅等から目的地までの交通手段。路線バスや路面電車、タクシーなど。

二地域居住

- 都市部と地方部に2つの拠点をもち、定期的に地方部でのんびり過ごしたり、仕事をしたりする新しいライフスタイルの一つ。

歩行者利便増進道路（ほこみち）

- 賑わいのある道路の構築のための道路の指定制度のこと。
- 本制度の活用により、道路空間を街の活性化に活用したり、歩道にカフェやベンチを置いて滞在空間を創出できるなど、通行を中心とした道路から、人の滞在もしやすい道路空間にできる。

「ハブ＆スポーク型」ネットワーク

- 幹線の系統分岐点付近に乗り継ぎ拠点（ハブ）を設け、乗継拠点から生活拠点（スポーク）ごとに分けて運行するもの。

まちづくりGX

- 地球的・国家的規模の課題である気候変動への対応（CO2の吸収、エネルギーの効率化、暑熱対策等）や生物多様性の確保（生物の生息・生育環境の確保等）に加えて、コロナ禍を契機とした人々のライフスタイルの変化を受けたWell-beingの向上（健康の増進、良好な子育て環境等）の社会的要請に対応するため、これらに対し大きな役割を有している都市緑地の多様な機能の発揮を図るための取組等を進めていくこと。

◆用語集の記載内容については、令和7年12月時点で公表されているものを掲載しています。

MaaS（マース：Mobility as a Service）

- 地域住民や旅行者一人一人のトリップ（ある1つの目的での、出発地から到着地までの移動）単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。
- MaaSによるサービスでは、スマートフォンのアプリを立ち上げれば、出発地から目的地までの交通手段の検索から予約・支払いまでができ、さらには、観光案内、飲食店やホテルの予約・支払い、または病院や行政サービスなどの予約・支払いも一括して行うことが可能となる。

ライドシェア

- ライドシェアとは、一般ドライバーが自家用車を活用して、有償で乗客を運ぶサービス。
- 日本版ライドシェアは、タクシーが不足する地域・時期・時間帯にタクシー事業者の管理下で自家用車と一般ドライバーを活用して提供するサービスのこと。（令和6年3月創設）
- 公共ライドシェアは、バスやタクシー輸送が困難な場合に、市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供するサービスのこと。

ワークライフバランス

- 「仕事と生活の調和」を図ることをいう。

ワーケーション

- Work(仕事)とVacation(休暇)を組み合わせた造語。テレワーク等を活用し、普段の職場や自宅とは異なる場所で仕事をしつつ、自分の時間も過ごすことをいう。

AI（Artificial Intelligence）

- 人工知能。コンピューターを使って、学習・推理・判断など人間の知能の動きを人工的に実現したもの。

AIオンデマンド交通

- AIを活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムをいう。

DX（デジタル・トランスフォーメーション）

- 「デジタルによる変革」を意味し、ITの進化にともなって新たなサービスやビジネスモデルを展開することでコストを削減し、働き方改革や社会そのものの変革につなげる施策を総称したもの。

ICT（Information and Communication Technology）

- 情報通信技術。

NPO

- 様々な社会貢献活動を行い、団体の構成員に対し、収益を分配することを目的としない団体の総称。

Park-PFI（公募設置管理制度）

- 平成29年の都市公園法改正により新たに設けられた制度。
- 都市公園において飲食店、売店などの公園施設（公募対象公園施設）の設置と、当該施設から生ずる収益を活用してその周辺の園路、広場等（特定公園施設）の整備・改修等を一体的に行う民間事業者を、公募で選定する制度のこと。