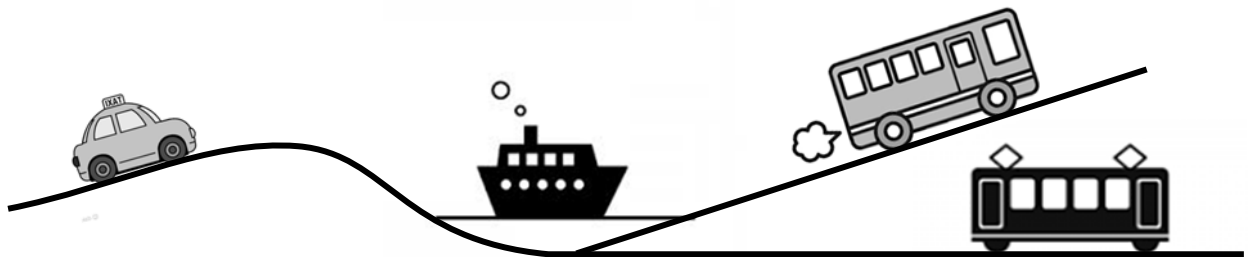


人口減少にモ負ケズ
自家用車にモ負ケズ
市民ノ足トナリ走り続ケル
ソウイウ交通機関ガ
走ルマチニナリタイ



長崎市地域公共交通計画（原案）

（計画期間：令和8年度～令和12年度）

長崎市

< 目 次 >

第1章	長崎市地域公共交通計画の概要	1
1	目的	1
2	位置付け	3
3	対象区域	4
4	計画期間	4
第2章	公共交通を取り巻く状況	5
1	長崎市の現状	5
2	社会情勢等の状況	12
第3章	上位計画等の整理	17
1	長崎市第五次総合計画（後期基本計画）	17
2	長崎市都市計画マスタープラン	18
3	長崎市立地適正化計画	20
4	長崎まちづくりのグランドデザイン 2050	22
5	関連計画	23
第4章	公共交通の現状	24
1	公共交通路線網	24
2	公共交通力バー率	25
3	公共交通の運賃と支出額	28
4	公共交通分担率	29
5	公共交通機関の利用状況	30
6	路線バスの待合環境	47
7	事業者の経営環境	48

< 目 次 >

第5章	公共交通に関する調査・分析	49
1	公共交通に関するアンケート調査	49
2	公共交通に係る現況分析	51
3	公共交通に係る将来シミュレーション	63
4	公共交通の需要と供給の関係	67
第6章	これまでの取組みと成果	71
1	前計画の目標	71
2	前計画に基づく取組みの評価	72
3	前計画策定からこれまでの状況変化	81
第7章	これからの公共交通に向けて	91
1	これからの公共交通が目指す姿	91
2	目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策	93
3	成果指標の設定	99
4	展開施策	101
第8章	計画の推進	112
1	計画の検証・評価	112
2	地域公共交通利便増進実施計画の策定	112
資料編		
1	公共交通に関するアンケート調査結果	1
2	都市機能施設の立地状況	14
3	路線バスの待合環境	15
4	各地区間の移動状況	27
5	支線・航路の収支状況	31
6	計画策定の経過	35
7	長崎市公共交通活性化協議会構成員	36

第1章

長崎市地域公共交通計画の概要

1	目的	1
2	位置付け	3
3	対象区域	4
4	計画期間	4

第1章 長崎市地域公共交通計画の概要

1 目的

長崎市では、路線バス、路面電車、鉄道、タクシー、船舶といった公共交通機関が、社会インフラとして日常の市民の移動を支えています。そのサービス水準は、公共交通の徒歩圏人口カバー率が約 77%あり、全国平均の 41%を大きく上回っています。また、路線バスの運賃は九州平均の 8 割程度、路面電車の運賃は全国平均の 7 割程度と、比較的に安くなっています。

また、毎年総務省の品目別家計調査でも、バス、タクシー代の支出額が全国トップクラスで、公共交通機関への依存度が高いと言え、その役割はますます重要となっています。

一方で、人口減少を主因として、公共交通機関の利用者数は減少傾向にあり、運転士の高齢化や整備士など担い手の不足も相まって、交通事業者の収入が減少するとともに、路線廃止や運行便数の減少、運賃値上げ等のサービス水準の低下へと繋がり、更なる利用者の減少を招くといった負のスパイラルに陥っています。

また、国の動きとしては、令和 5 年 4 月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「法」という。）の改正により、「地域公共交通の『リ・デザイン』（再構築）」が掲げられ、地域の様々な関係者が連携・協働し、利便性・持続可能性・生産性を高める取り組みが求められるようになりました。

長崎市では、令和 3 年度に『長崎市地域公共交通計画』を策定し、様々な施策を展開してきました。（以下「前計画」という。）

このたび、社会経済情勢の変化や国の動き等を踏まえ、前計画の評価を行うとともに、必要な改善を実施し、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）に向け、法第 5 条に基づき、長崎市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を定めた「長崎市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とするため、『長崎市地域公共交通計画（令和 8 年度～令和 12 年度）（以下「本計画」という。）』を策定します。

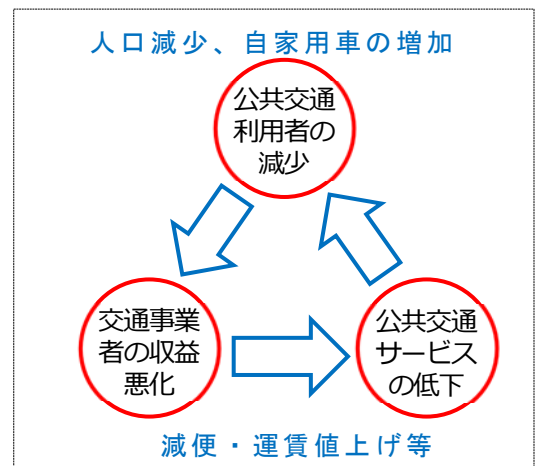


図 1-1 負のスパイラル

◎地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）抜粋

（地域公共交通計画）

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という）を作成するよう努めなければならない。

◎地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和 5 年法律第 18 号）の概要

（１）地域の関係者の連携と協働の促進

- 法律の目的規定に「地域の関係者」の「連携と協働」を追加
- 国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加するとともに、地域公共交通計画への記載に努める事項に「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を追加

（２）ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

- 地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」制度を創設し、協議会において「再構築方針」を作成
- 再構築方針等に基づき実施する「鉄道事業再構築事業」を拡充

（３）バス・タクシー等地域公共交通の再構築に関する仕組みの拡充

- 地方公共団体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準、費用負担等を定めた協定を締結して行うことができるよう「地域公共交通利便増進事業」を拡充
- ＡＩオンデマンド、キャッシュレス決済、ＥＶバス等の導入を通じ、交通分野におけるＤＸ・ＧＸ（グリーントランスフォーメーション）を推進するため「道路運送高度化事業」を拡充

（４）鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

- 鉄道・タクシーについて、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出により運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

2 位置付け

本計画は、「長崎市第五次総合計画」や長崎県が定める広域的な都市計画の指針である「都市計画区域マスタープラン（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）」を上位計画として策定した「長崎市都市計画マスタープラン」に掲げる将来都市像「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の『ネットワーク』の部分に関する計画として策定した「長崎市公共交通総合計画」を基礎とし、具体的な施策の実施に向けた法に基づく計画とします。

また、公共交通に関連する事項は、分野別の関連計画と整合を図ります。

なお、本計画に基づき、ダイヤや運賃の見直しを伴うネットワークの再編を進めていく場合には、法第27条の14に基づく「地域公共交通利便増進実施計画」へ展開していきます。

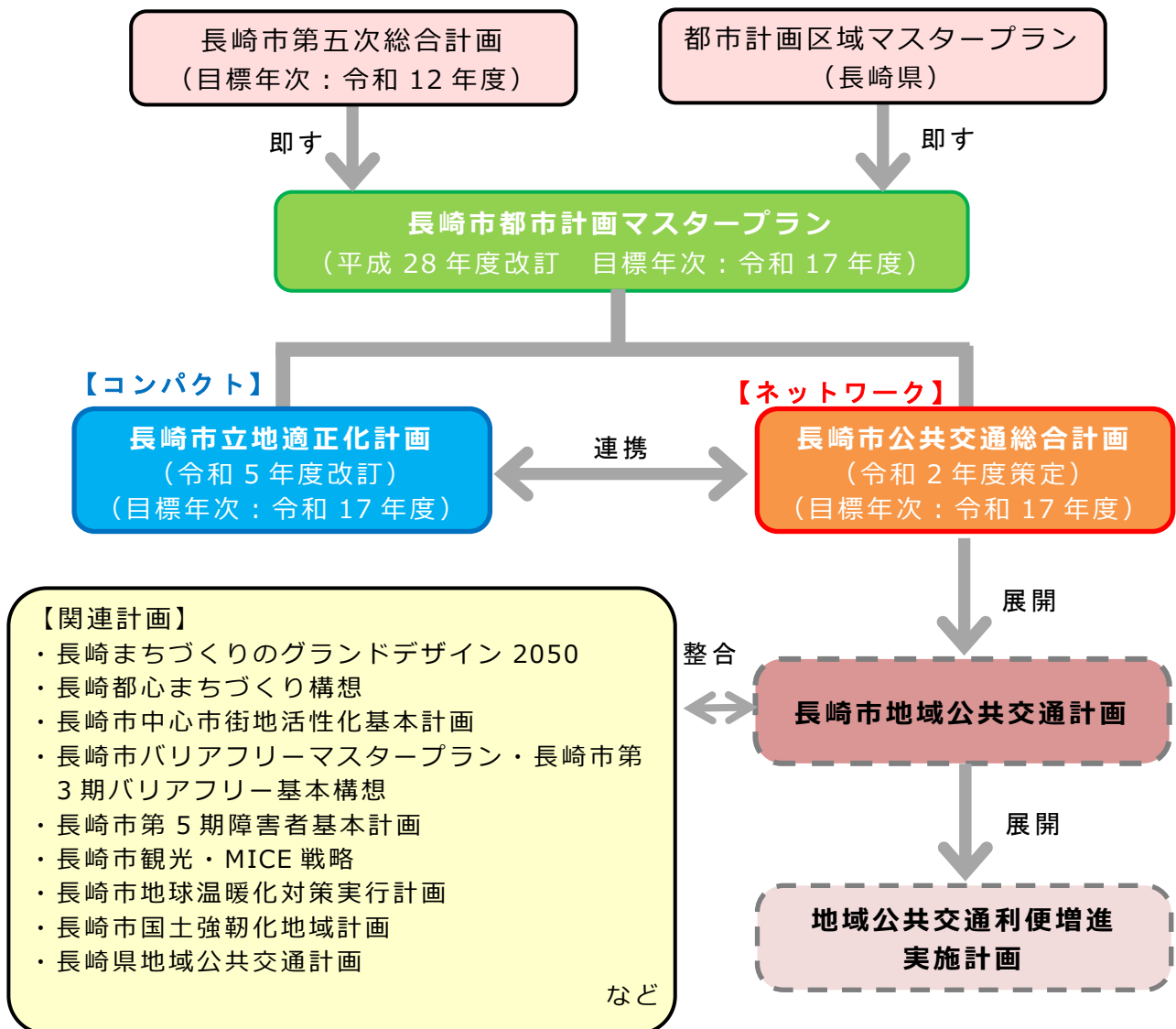


図1-2 長崎市地域公共交通計画の位置付け

3 対象区域

本計画は、長崎市全域を対象とします。



図 1-3 計画区域

4 計画期間

本計画の計画期間は、令和8年度から12年度までの5年間とします。

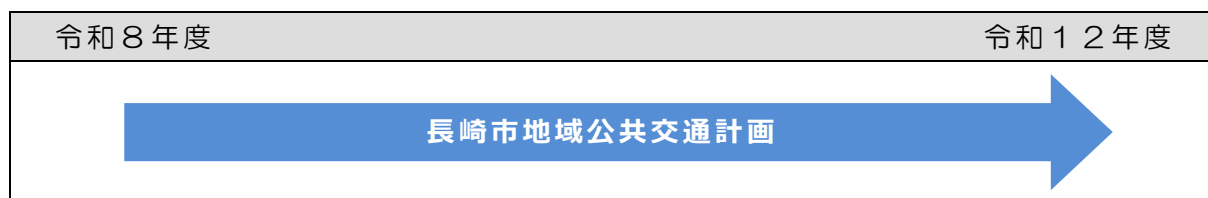


図 1-4 計画期間

第2章

公共交通を取り巻く状況

1	長崎市の現状	5
	(1) 位置・地勢	5
	(2) 土地利用	6
	(3) 人口分布	7
	(4) 都市機能施設の立地状況	8
	(5) 道路状況	9
	(6) 周辺市町との結びつき	11
2	社会情勢等の状況	12
	(1) 人口	12
	(2) 自動車保有台数	13
	(3) 運転免許の返納者数	13
	(4) 観光客数	14
	(5) 各種プロジェクト	15
	(6) 産業別労働環境	16

第2章 公共交通を取り巻く状況

1 長崎市の現状

(1) 位置・地勢

長崎市は、九州の西端、長崎県の南部に位置し、長崎半島から西彼杵半島の一部を占めています。長崎市の西側、南側、東側は海に面し、角力灘、橘湾、大村湾が広がっています。

長崎港内港部の造成地とそこに注ぐ中島川周辺や、浦上川沿いの南北に細く連なる比較的平坦な地域に、商業・業務機能が集積しています。

平坦地が少ないため、周辺の傾斜地の宅地化により、住宅が丘陵をはうような独特な景観を呈し、住宅地はさらに丘陵の外縁部に広がり、新しい市街地を形成しています。

また、周辺地域の入り江や河口部にも、総合事務所や地域センターなどを中心に古くから市街地が形成されています。

長崎市は、県都として高次の都市機能が集積されているばかりではなく、数多くの歴史文化遺産や独特の異国情緒を有するとともに、平和の発信など、国際交流の拠点となっています。



図 2-1 長崎市の位置

出典：長崎市都市計画マスタープラン

(2) 土地利用

長崎市は、ほとんどが山に囲まれ、自然的土地利用が市域の約 78%を占め、都市的土地利用は約 22%にとどまっています。

また、明治 22 年の市制施行後は 12 回の合併を重ね市域を拡大してきましたが、合併後も各地区のコミュニティは持続し、現在、市域全体に生活地区が点在しています。

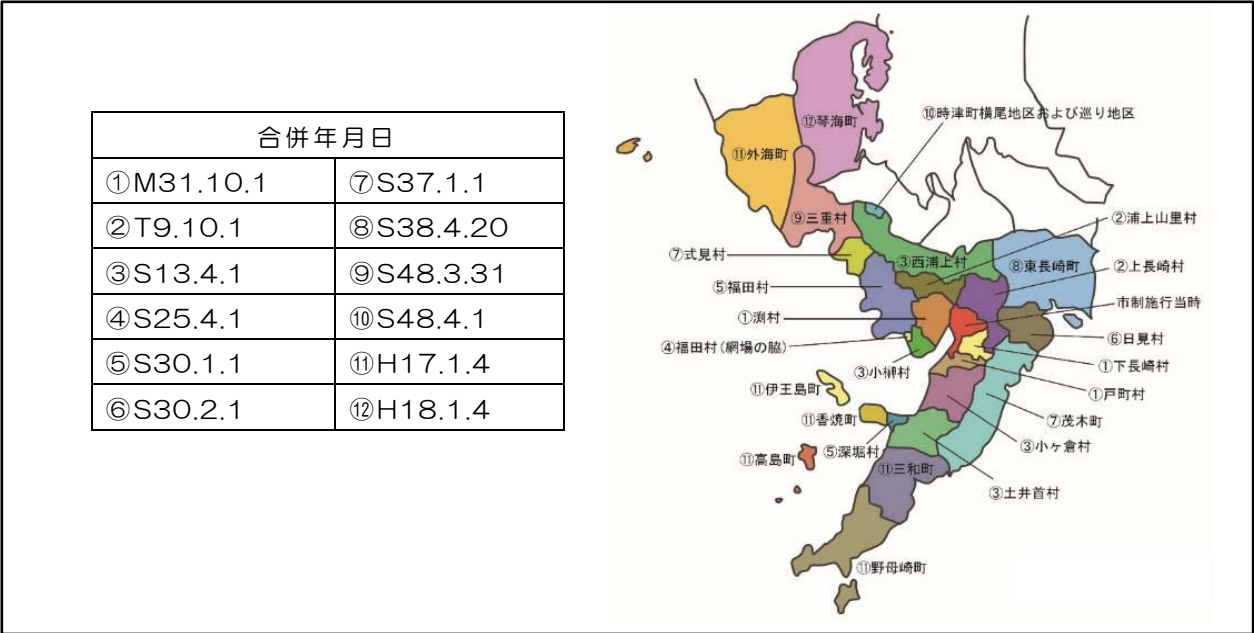


図 2-2 長崎市の市域の変遷 出典：長崎市データブック

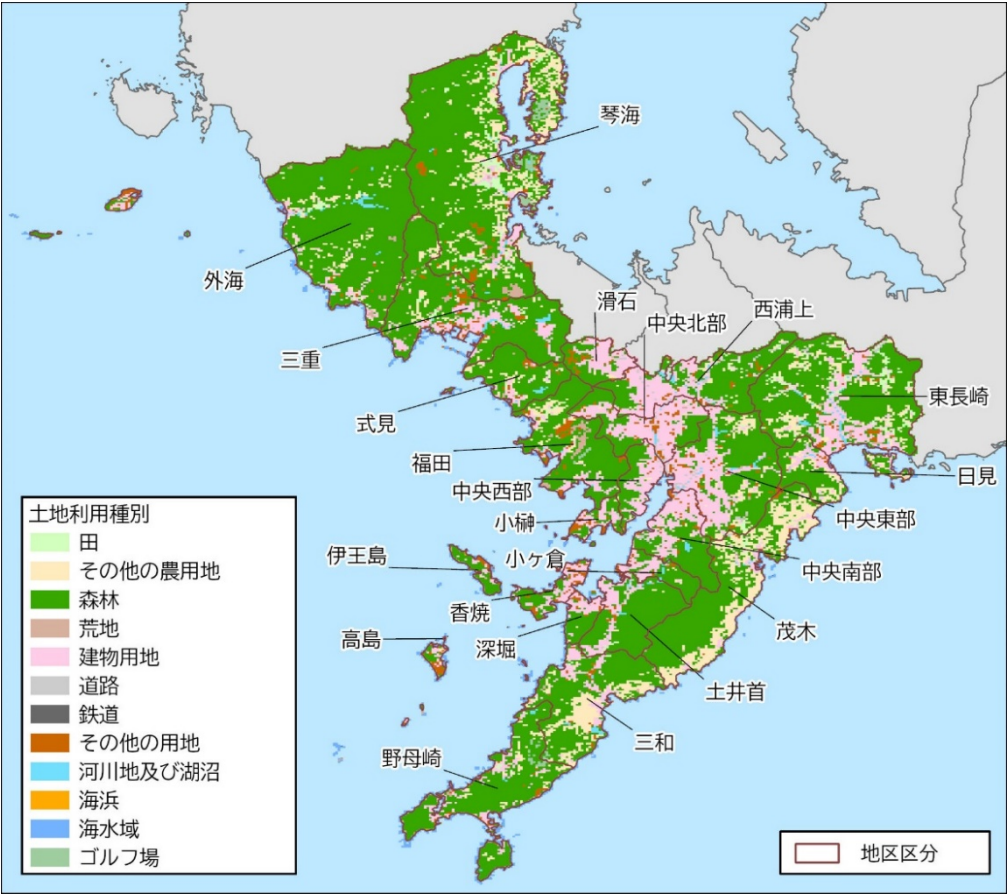


図 2-3 土地利用現況図 出典：R3 国土数値情報（国土交通省）を基に作成

(3) 人口分布

長崎市の人口は、主に都心部から北部の西浦上周辺にかけて集中していますが、郊外部にも各生活地区を中心として一定の人口が分布しています。

また、都心部に近い斜面市街地や縁辺部では、高齢化率が高い傾向にあります。

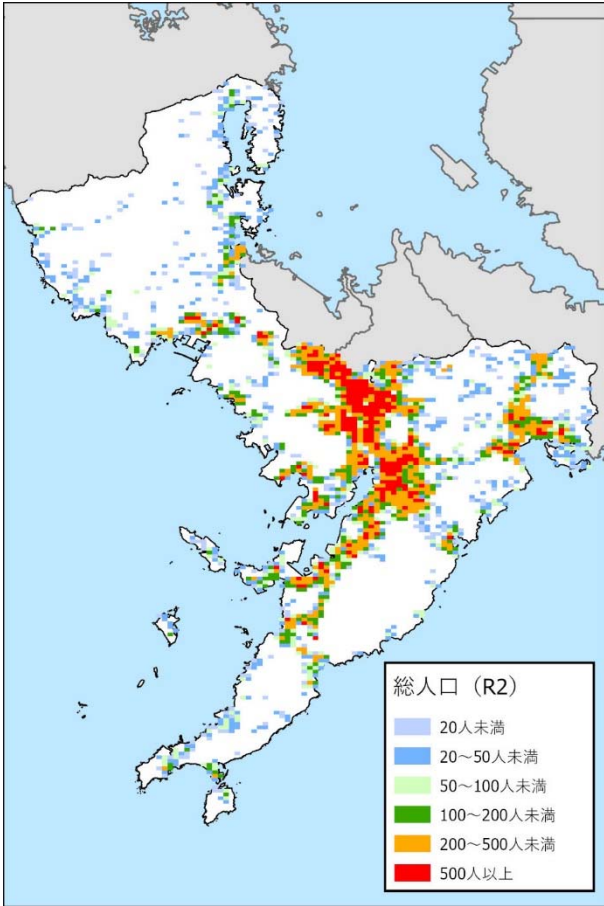


図 2-4 人口分布状況

出典：R2 国勢調査結果（総務省統計局）を基に作成
（250mメッシュ人口）

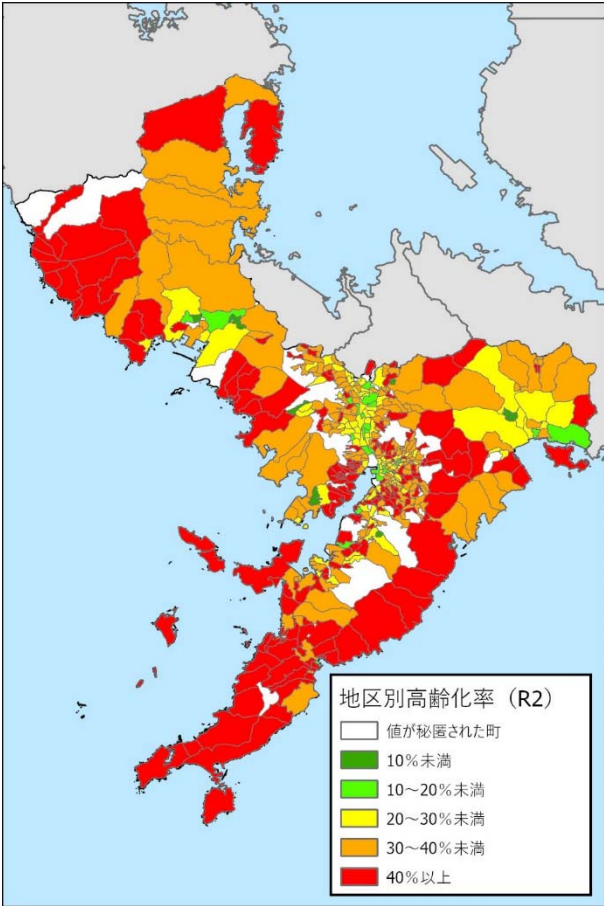


図 2-5 地区別高齢化率

出典：R2 国勢調査結果（総務省統計局）を基に作成

表 2-1 人口分布状況

	人口	内 訳							
		地区	人口	地区	人口	地区	人口	地区	人口
長崎市	390,551人	中央	163,796人	東長崎	37,143人	土井首	13,228人	西浦上	49,777人
		式見	2,381人	日見	6,582人	深堀	5,113人	滑石	28,102人
		福田	8,506人			香焼	2,969人	三重	19,814人
		小櫛	6,851人			伊王島	594人	琴海	11,750人
		小ヶ倉	8,106人			三和	9,181人	外海	2,957人
		茂木	9,172人			野母崎	4,280人		
		高島	249人						

出典：長崎市 R6 住民基本台帳、ながさきの統計

(4) 都市機能施設の立地状況

各地区の都市機能施設※は、高度な医療施設や大規模な商業施設をはじめとして、多くは中央東部から中央北部に集積しています。

また、郊外部では、東長崎など一定数の施設が集積する地区もありますが、施設数が少ない地区では、目的によって近隣地区や都心部まで日常の生活圏域を越える移動が必要となっています。（詳細は資料編 P14 参照）

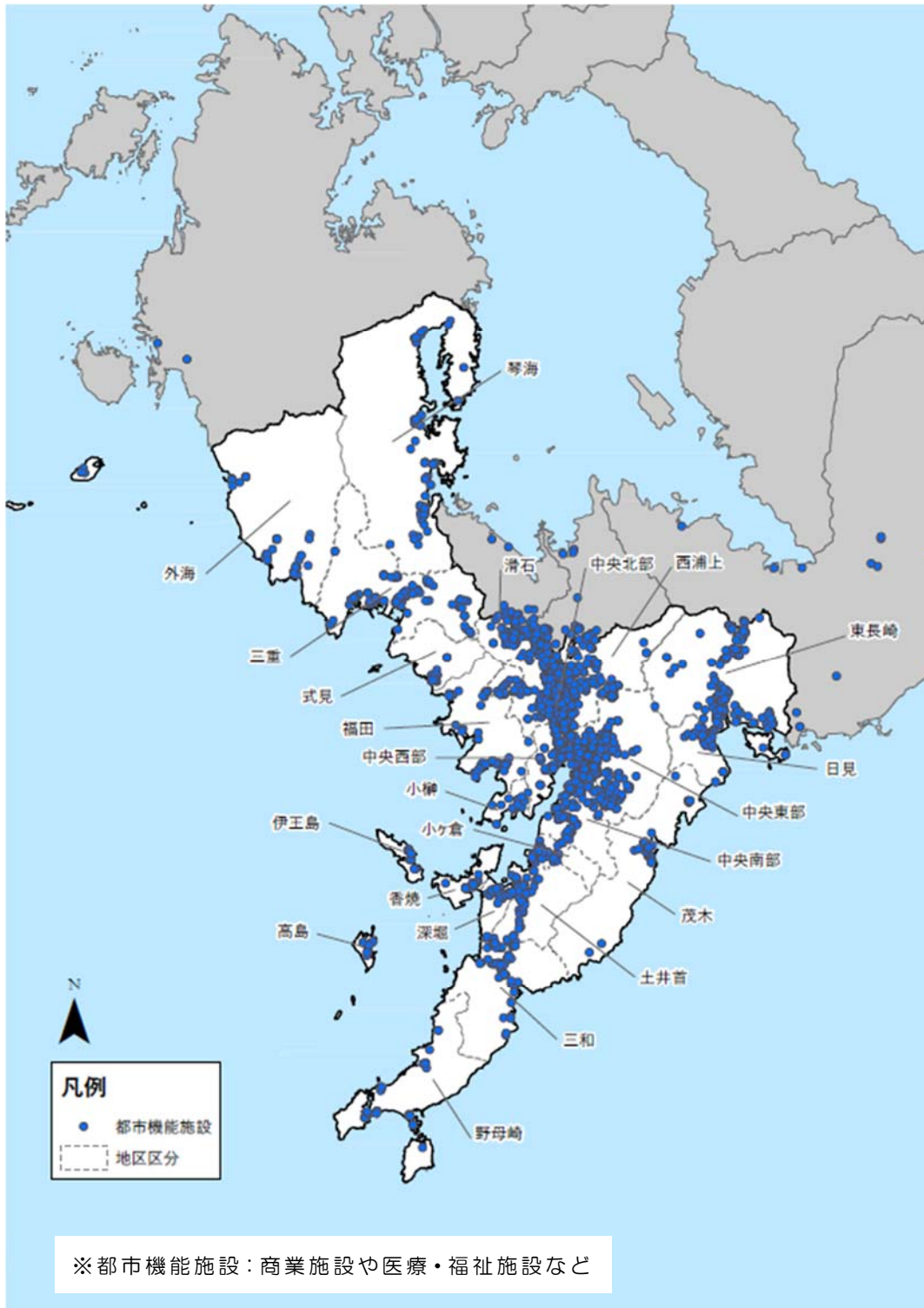


図 2-6 都市機能施設（日常の生活圏域で利用する施設）の立地状況

出典：長崎市資料

(5) 道路状況

長崎市の道路状況を見ると、都心部から放射状に国道が通り、その間を県道が補う形で都心部の一点に集中する幹線道路網が形成され、これらの道路が都心部と生活地区、または生活地区と生活地区をつなぐ主要な道路となっています。

このような地形的特徴から、渋滞が著しく移動に時間を要しています。

そこで、既存道路の拡幅改良に加えて、令和12年に完成予定の長崎南環状線を含む都市計画道路『長崎外環状線』、地域高規格道路『西彼杵道路』が一部事業化されていますが、これらの道路事業の完成には時間を要し、現状では渋滞が解消される状況ではありません。

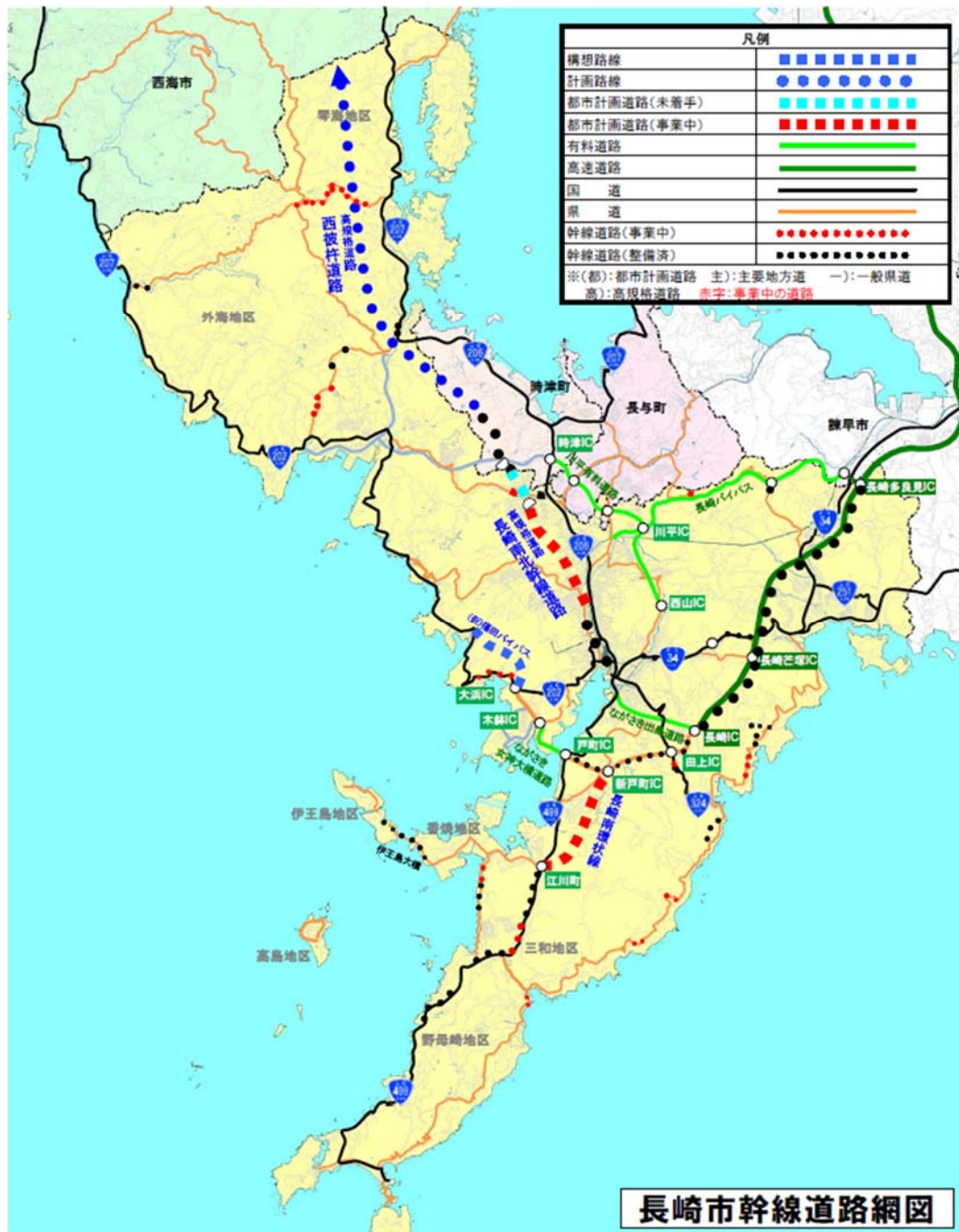


図 2-7 長崎市幹線道路網図

出典：長崎市資料(R7 時点)

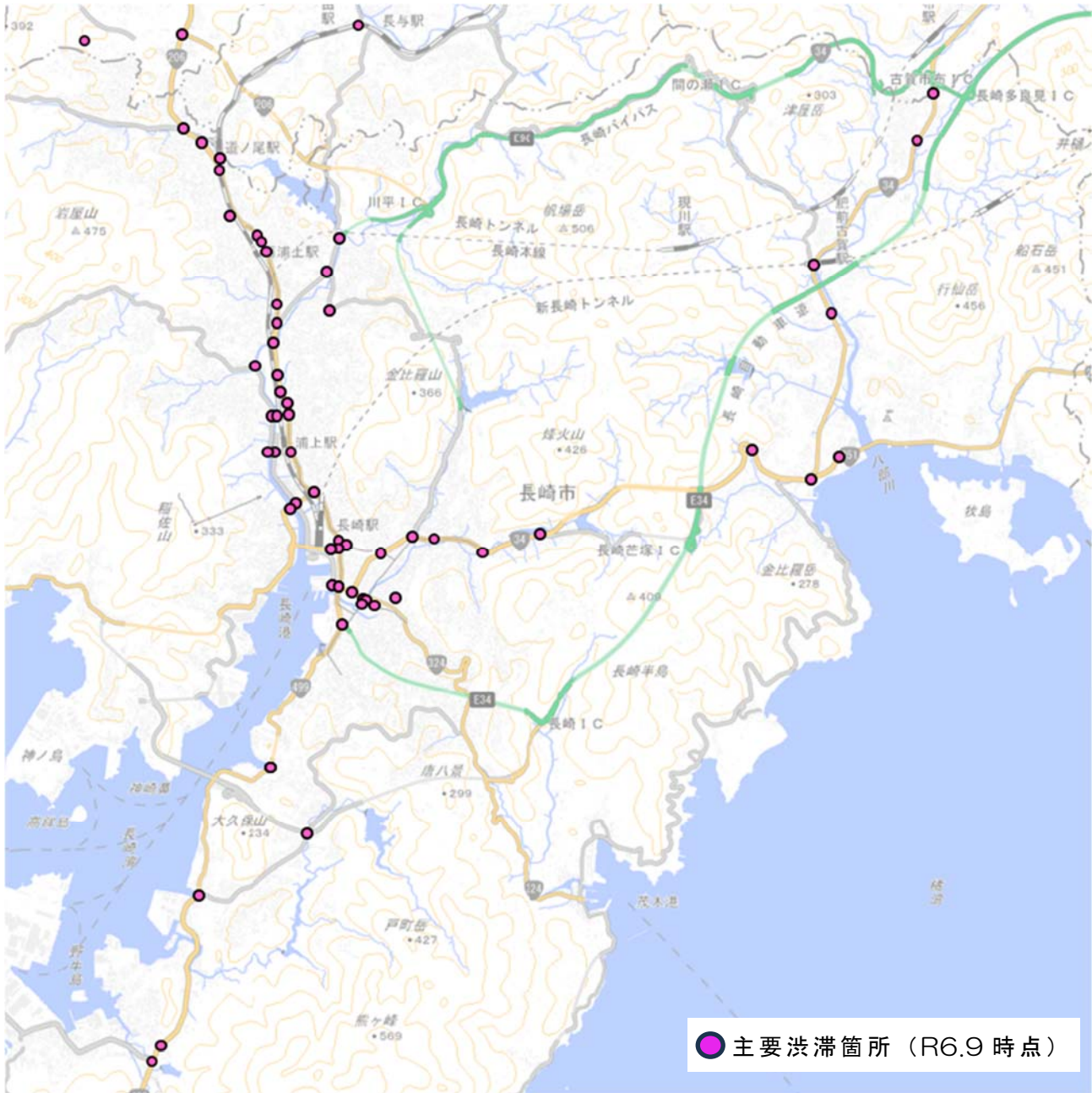


図 2-8 長崎市及び周辺の主要渋滞箇所

出典：R3 一般交通量調査結果 WEB マップ（可視化ツール）（国土交通省）

表 2-2 主要地点間の所要時間

路線名	地点間	区間距離	所要時間	
			混雑時	昼間非混雑時
一般国道34号	江戸町 → 滝の観音入口	11.6km	約24分	約22分
	滝の観音入口 → 江戸町	11.6km	約32分	約22分
一般国道206号	横道 → 宝町	6.0km	約23分	約16分
	宝町 → 横道	6.0km	約23分	約16分
一般国道499号	江川 → 大波止	8.9km	約28分	約17分
	大波止 → 江川	8.9km	約24分	約17分

出典：R3 全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）より独自算出

(6) 周辺市町との結びつき

長崎市で従業・通学する 15 歳以上の就業者・通学者のうち、2 万 5 千人程度は諫早市、長与町、時津町からの移動で、逆に長崎市に居住する 15 歳以上の就業者・通学者のうち、1 万 6 千人程度は諫早市、長与町、時津町へ移動していることから、2 市 2 町は密接な関係にあります。

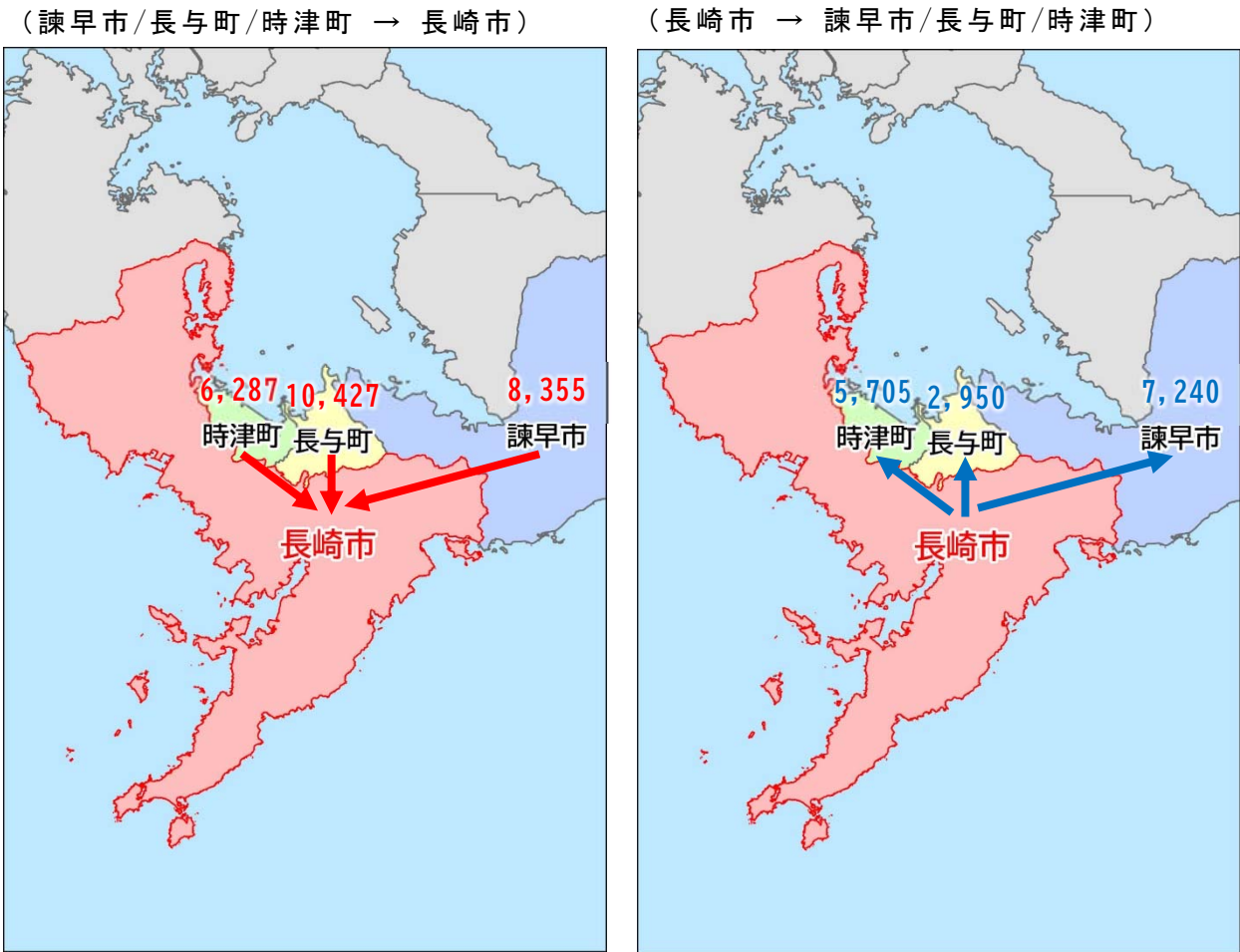


図 2-9 15 歳以上就業者・通学者の従業・通学状況
出典：R2 国勢調査結果（総務省統計局）を基に作成

2 社会情勢等の状況

(1) 人口

長崎市の総人口は、昭和 60 年をピークに、年々減少しています。世代別にみると、生産年齢人口（15～64 歳）は少子化等の影響で一貫して減少が続く一方、老年人口（65 歳以上）は増加傾向にあり、令和 2 年の高齢化率は約 3 割に達しています。

また、令和 2 年と令和 6 年の人口を比較すると約 1 万 8 千人の減少（減少率 4.5%）で、今後も同様な傾向が続くものと予測され、総人口は令和 12 年で約 36 万 2 千人（減少率 11.4%）、令和 17 年で約 34 万 2 千人（減少率 16.4%）まで減少し、令和 17 年以降には年少人口（0～14 歳）の割合は 1 割を切り、老年人口の割合は 4 割を超えることが推計されています。

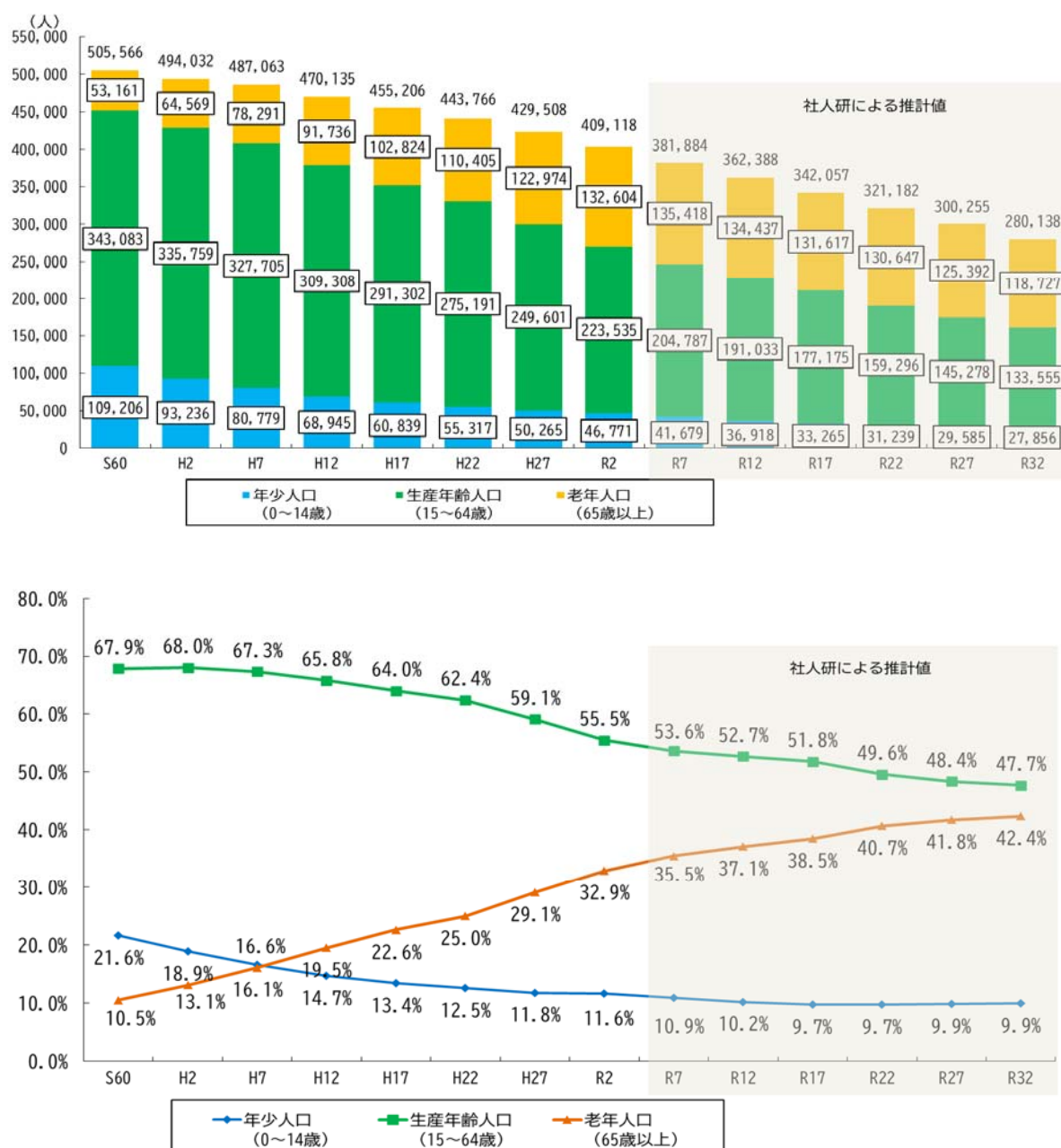


図 2-10 人口の推移（上段：人口、下段：構成比）

出典：長崎市統計データ、国立社会保障人口問題研究所将来推計人口（R5.3 推計）を基に作成

(2) 自動車保有台数

長崎市の過去10年間の自動車保有台数は、横ばいで推移しています。

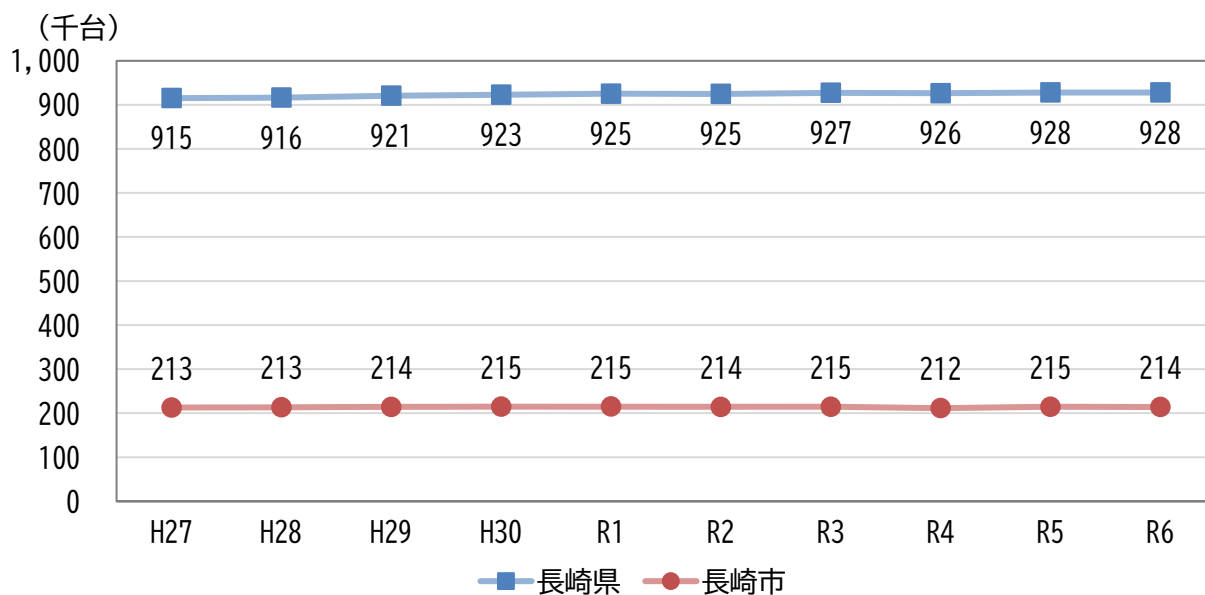


図 2-11 自動車保有台数の推移

出典：長崎県統計年鑑

(3) 運転免許の返納者数

運転免許の返納者は、近年では長崎県全体で毎年3千人弱となっています。

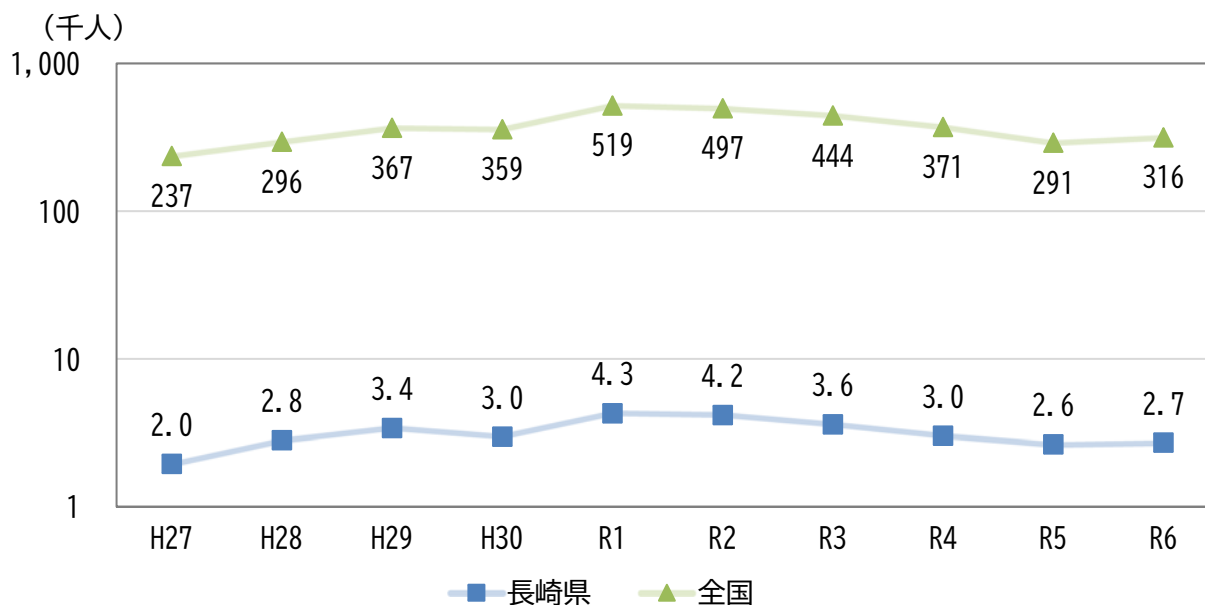


図 2-12 運転免許返納者数の推移

出典：長崎県統計年鑑、長崎県警察交通動向

(4) 観光客数

長崎市の過去 10 年間の観光客数の推移は、令和元年が約 700 万人でしたが、コロナ禍により大幅に減少したものの、徐々に回復しています。

また、ホテルの開業やクルーズ客船の入港隻数の増加などを背景に、外国人宿泊者数も回復傾向を示し、現在ではコロナ禍以前の水準まで回復しています。

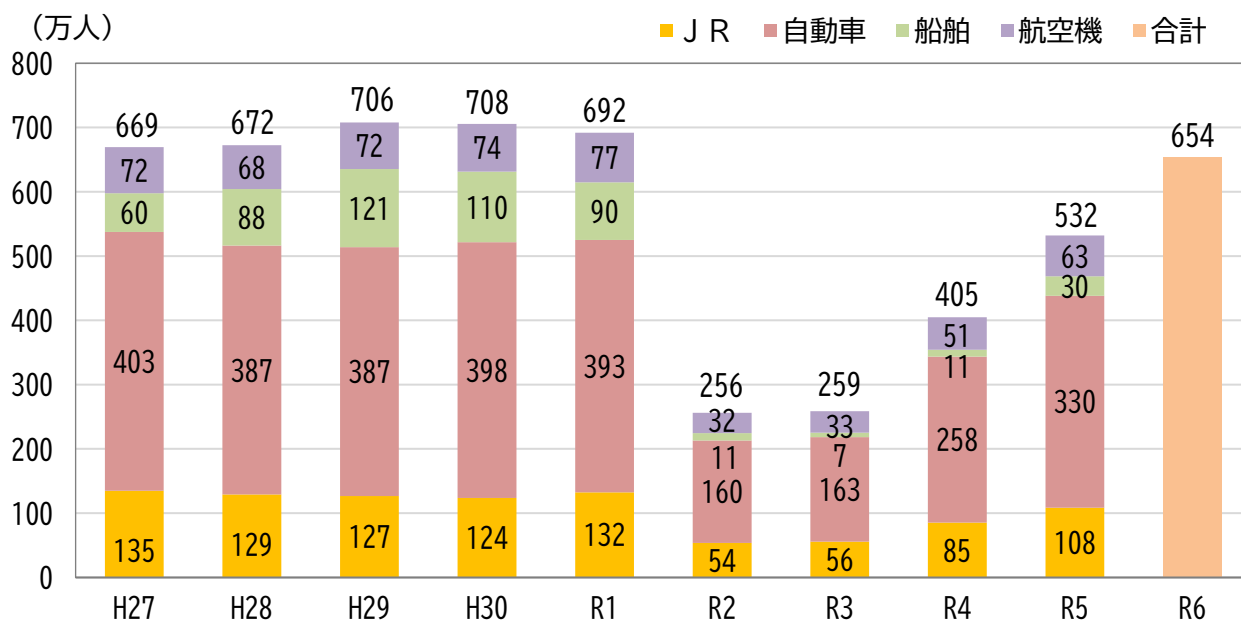


図 2-13 交通機関別観光客数の推移

出典：長崎市観光統計（交通機関別は R5 まで）

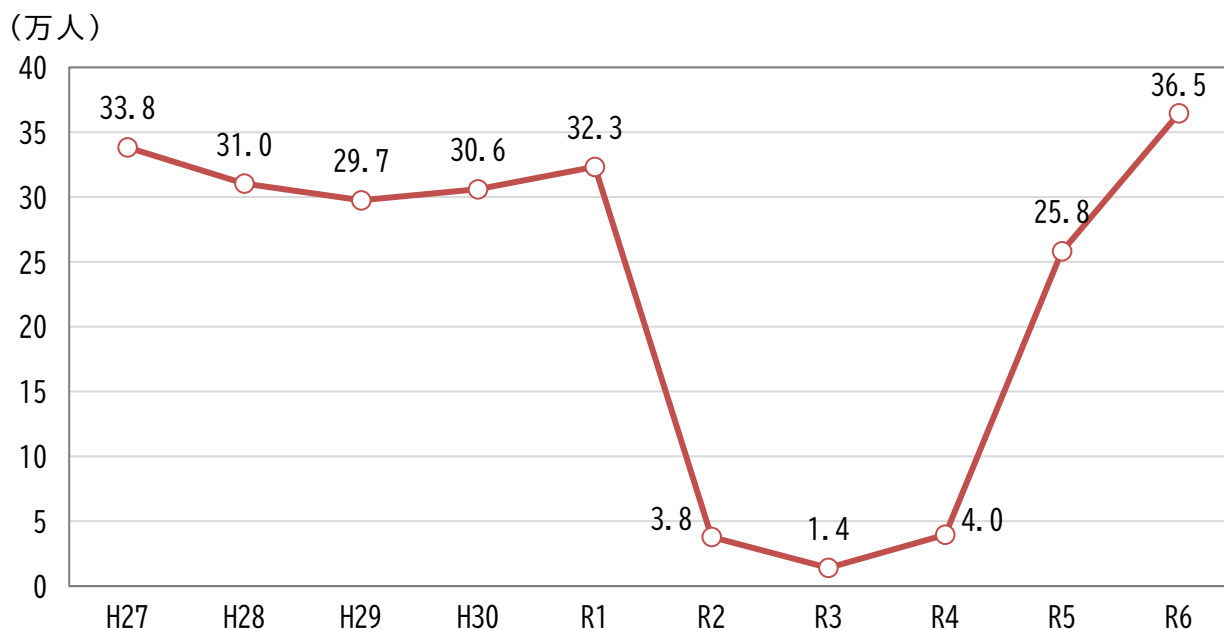


図 2-14 外国人宿泊者数の推移

出典：長崎市観光統計

(5) 各種プロジェクト

長崎市の都心部やその周辺部では、出島メッセや長崎駅ビル、長崎スタジアムシティなどが開業し、人の移動の流れが大きく変化しています。

今後、長崎駅東口多目的広場の完成、長崎南環状線などの整備が予定され、移動需要が活性化する可能性があります。



図 2-15 都心部・都心周辺部における主要事業

出典：長崎市資料

(6) 産業別労働環境

長崎市の就業者数は年々減少傾向にあり、全産業で人手不足が深刻化しています。

特にバス、タクシーの運転士は、全産業と比較して年間所得額が低く、その上年間労働時間も長いことが要因の一つだと考えられます。

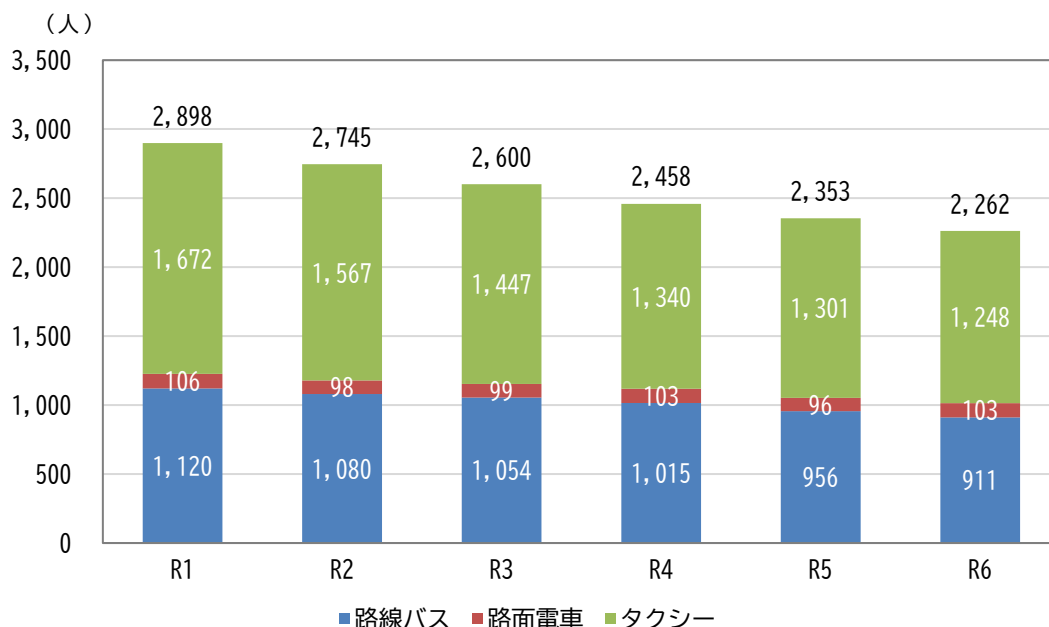
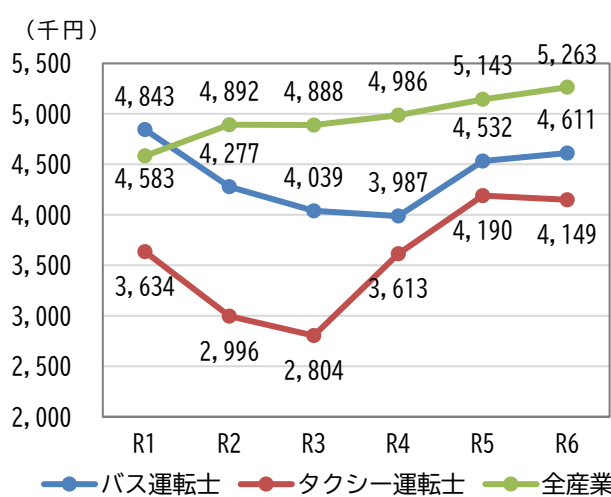


図 2-16 長崎市の交通機関別運転士数の推移

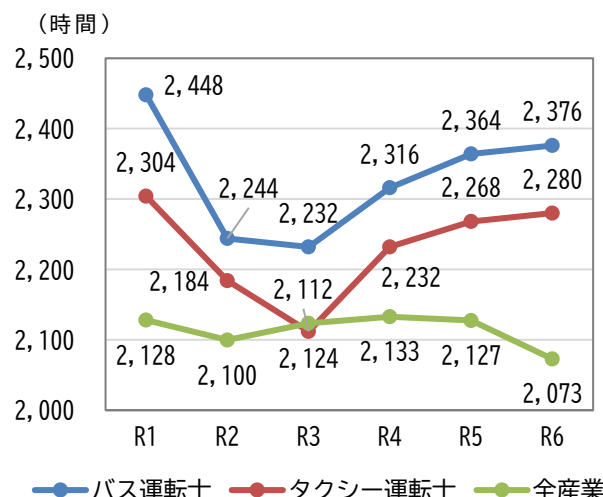
出典：交通事業者資料



※年間所得額：決まって支給する現金給付額
×12 か月＋年間賞与その他特別給与額で算出

図 2-17 年間所得額の推移

出典：賃金構造基本統計調査
(厚生労働省) を基に作成



※年間労働時間：(所定内実労働時間＋超過実労働時間) ×12 か月で算出

図 2-18 年間労働時間の推移

出典：賃金構造基本統計調査
(厚生労働省) を基に作成

第3章

上位計画等の整理

1	長崎市第五次総合計画（後期基本計画）	17
2	長崎市都市計画マスタープラン	18
3	長崎市立地適正化計画	20
4	長崎まちづくりのランドデザイン 2050	22
5	関連計画	23

第3章 上位計画等の整理

『長崎市地域公共交通計画』の策定に当たっては、第1章で示したように、上位計画や関連計画などと連携・整合した計画とします。

そこで、これらの計画における公共交通の位置づけなど、次のとおり整理します。

1 長崎市第五次総合計画（後期基本計画）

「長崎市第五次総合計画（後期基本計画）」は、令和12年度を目標年次とした長崎市の最上位の計画で、まちづくりの指針となる重要な計画です。

まちづくりの基本姿勢を“つながりと創造で新しい長崎へ”、将来の都市像を“個性輝く世界都市・希望あふれる人間都市”と設定し、施策の一つに、『移動しやすい環境をつくれます』を掲げ、以下のような公共交通関連施策等の実現を目指しています。

取組み	方向性
公共交通の活性化・再生	■ 市民、交通事業者、行政が一体となって、持続可能な公共交通となるよう、 既存路線の効率化・見直しと、公共交通サービスの向上を進めます。
魅力あるコンテンツの創造と潜在環境の充実	■ 多様な関係者を巻き込みながら、顧客ニーズを捉えた資源磨きやコンテンツの高付加価値化を進めるとともに、 二次交通のバリアフリー化 や先進的な技術の積極的な導入を官民一体となって推進し、訪問客の滞在満足度や旅行消費額を高めます。

2 長崎市都市計画マスタープラン

「長崎市都市計画マスタープラン」は、令和 17 年度までを計画期間とし、長崎市第四次総合計画に掲げる将来の都市像を都市計画の面から実現するため、「住む」「働く」「動く」「集う」「学ぶ・育む・やすらぐ」という視点から市民生活像を示し、都市づくりの基本目標や都市づくりの方針を定めています。

さらに、都市構造の基本的な考え方の一つに、「地域をつなぐ公共交通のネットワーク化」を掲げ、将来にわたり賑わいと活力を支える3つの主要な地域（「都心部」「都心周辺部」「地域拠点」）と「生活地区」との連携強化を図るため、公共交通や道路、情報などの地域間を結ぶネットワークを形成することで、長崎らしい集約連携型の将来都市構造『ネットワーク型コンパクトシティ長崎』の実現を目指しています。

市民生活像		都市づくりの基本目標	都市構造の基本的な考え方
動く	過度に自動車に依存しない環境が整っている	便利で使いやすい公共交通の確保	地域をつなぐ公共交通のネットワーク化

『ネットワーク型コンパクトシティ長崎』

- ◆ 今後の人口減少・高齢化社会の進展に備え、主要な地域に人口規模に応じた都市機能を計画的に配置・誘導し、居住を緩やかに集束
- ◆ 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を公共交通等により連携

公共交通ネットワーク形成とサービスを充実する

〔公共交通の連携と利用促進／鉄道サービスの充実／バスサービス等の確保／路面電車サービスの充実／島しょ部交通の維持〕

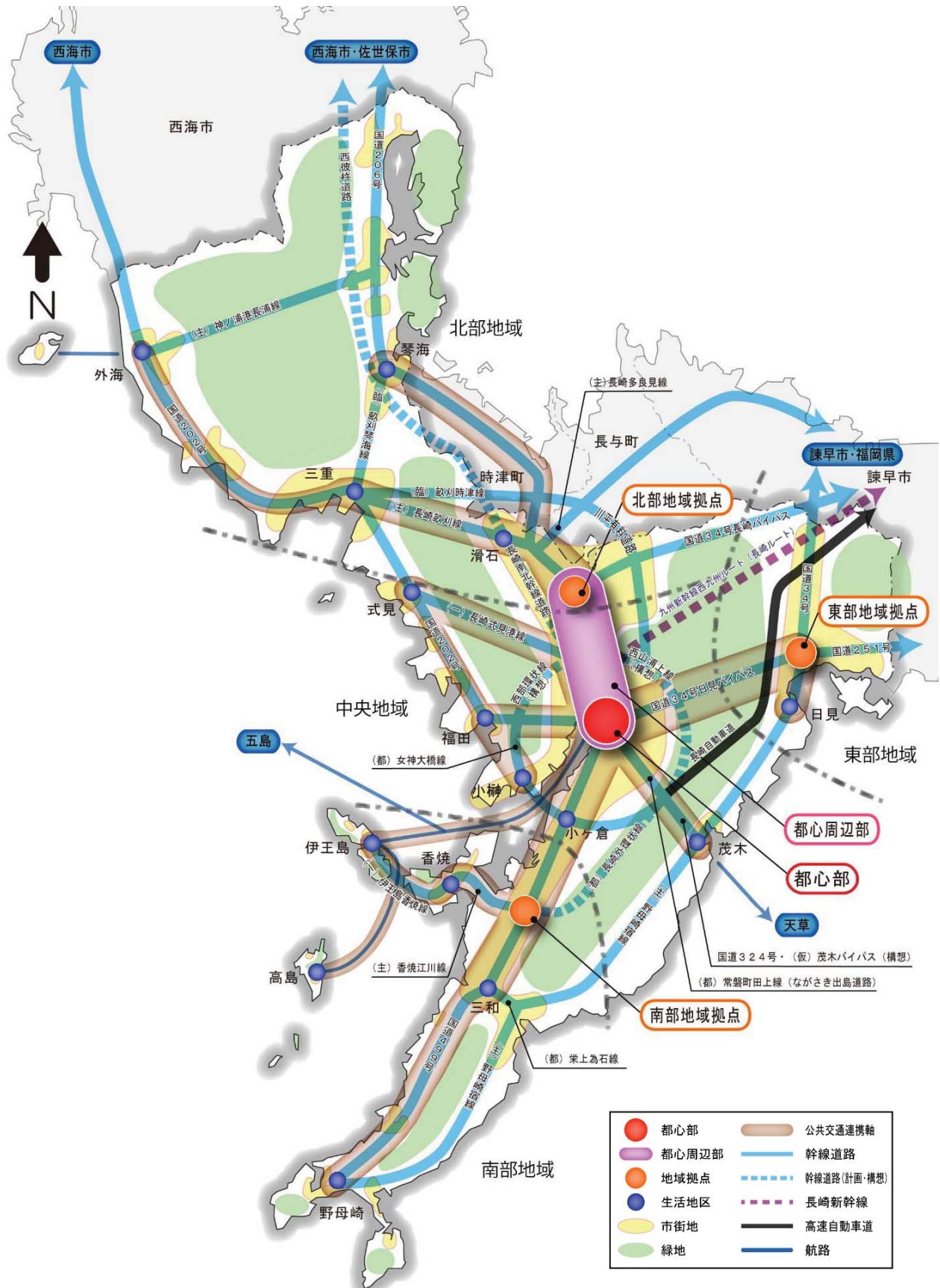


图 3-1 将来都市構造図

3 長崎市立地適正化計画

「長崎市立地適正化計画」は、「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の「集約（コンパクト）」の都市づくりを具体的に進めていくための計画で、住宅や都市機能を増進する施設の立地について、都市づくりの基本的な方針を定め、商業、医療、福祉等の都市の生活を支える機能を誘導する区域（都市機能誘導区域）や、生活利便性が高い都市機能を享受するため、人口密度を維持する区域（居住誘導区域）を定めています。

基本方針	都市づくりの目標（抜粋）
長崎らしい「集約（コンパクト）と連携（ネットワーク）」の都市実現のため、市民にとって安全・安心で快適な暮らしが続けられる都市づくり	■快適で暮らしやすい居住地を形成する都市づくり 道路や公園等の都市基盤が整って安全安心な生活ができ、さらに、生活に必要な商業・業務・福祉等のサービスが徒歩や公共交通機関等によって容易に利用できる、快適で暮らしやすい市街地の創出

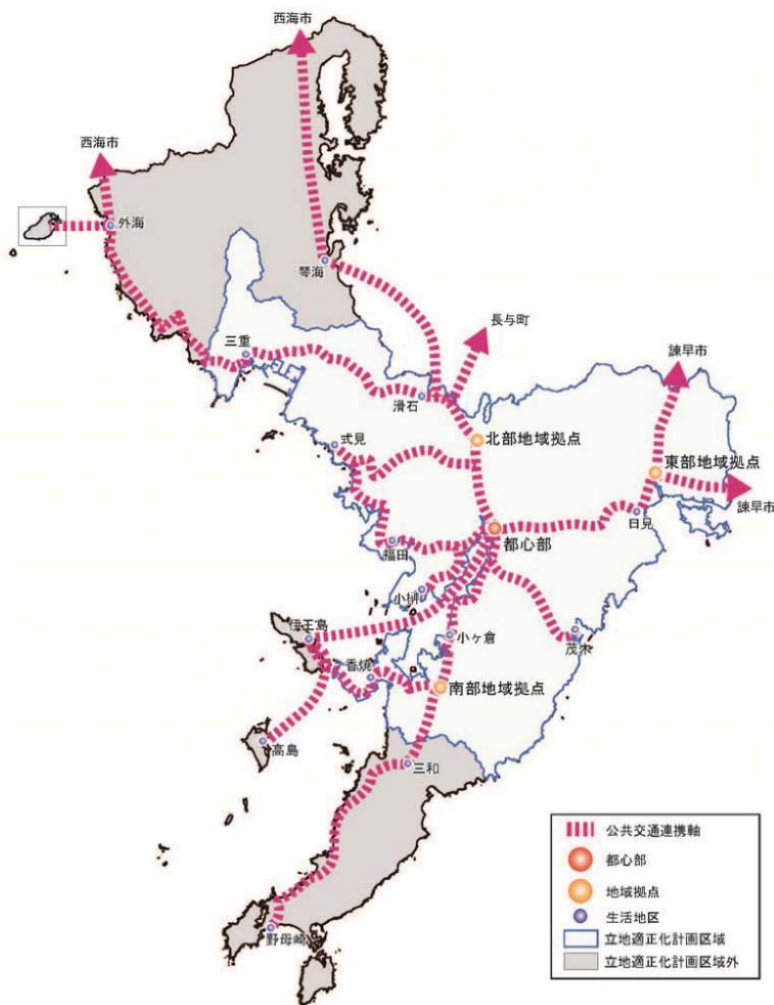
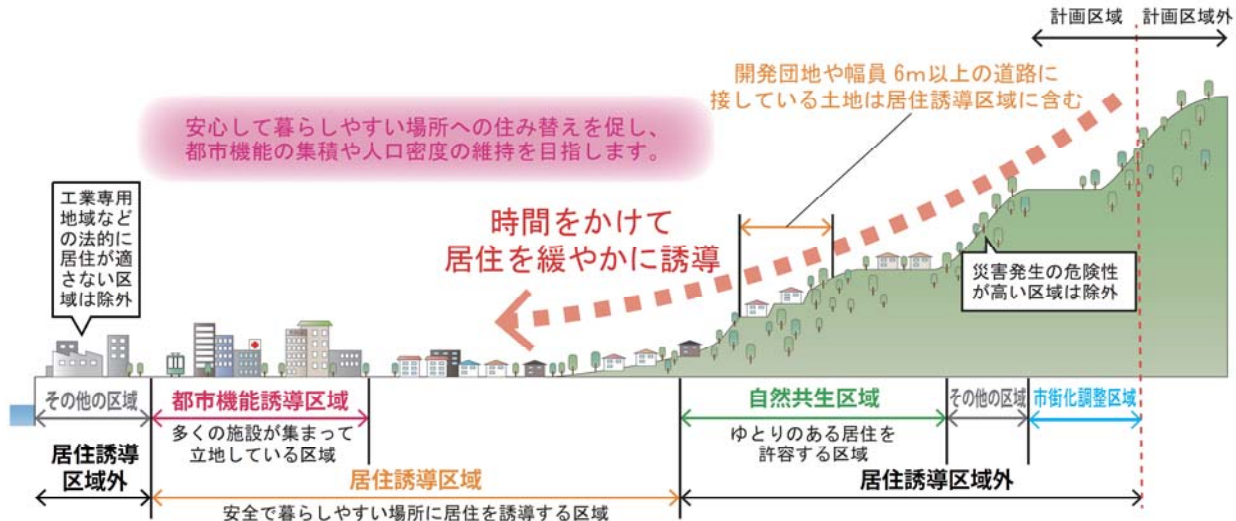


図 3-2 公共交通連携軸

◎長崎市立地適正化計画における居住誘導区域

人口減少下においても、生活サービスやコミュニティが持続的に確保できるように、これから新たに市内へ居住される方や住宅の建替え時期にある方などが安心して住み続けられる場所を考えていただくため、市街化区域内の居住性に優れた場所に誘導するための区域



居住誘導区域の目指すイメージ	
<p>【目指すべき方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●商業・医療・福祉等の基本的なサービスが、公共交通ネットワーク等を活用しながら、比較的容易に受けることができる ●公共交通ネットワーク等を利用して、都市機能誘導区域内にある、生活圏域を超えて多くの市民が利用する商業や医療等の高次なサービスを容易に受けることができる ●徒歩移動が容易であると同時に、土砂災害等の発生リスクも低い ●高齢者等の外出機会の創出による健康寿命の延伸が期待でき、医療や介護のサービスが受けやすい環境づくりとして地域包括ケアにつながる 	

◎居住誘導区域設定時の公共交通利便性の精査事項

居住誘導区域内の公共交通利便性の高い区域が市街化区域内の人口カバー率以上であること

※利便性の高い区域とは

- ・鉄道駅及び路面電車電停から半径 500m 圏内
- ・1 日 30 本（平日）以上運行されているバス路線の沿線 300m 圏内（平均勾配 10 度以上のバス停は 150m 圏内）の区域

4 長崎まちづくりのグランドデザイン 2050

「長崎まちづくりのグランドデザイン 2050」は、経済再生・定住促進につながるまちづくりを、市民をはじめ多様な関係者と連携・協働し「オール長崎」で推進するため、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。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し、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することを目指しています。

令和 32(2050)年度を目標年次とし、「都心部」「地域拠点・生活地区」「斜面市街地」「都心部と周辺部のつながり」「広域連携」という5つのテーマごとに、まちづくりの方向性を示しています。

まちづくりの理念	方針・取組みの方向性（抜粋）
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2：人中心の楽しい都市空間を創出しよう ④移動の支援
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1：暮らしやすさを確保しよう ②交通の要衝としての整備 ③地区内の移動支援 ④住民が集まりやすい場所の多機能な活用
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2：斜面地に合った暮らしやすさを確保しよう ③移動の支援
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1：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 ②公共交通のスムーズな移動を支える環境づくり ●方針2：だれもが快適に移動できる手段を確保しよう 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
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1：広域ネットワークを形成し、活用しよう ①広域ネットワークの形成 ②県内外との連携強化
テーマ共通	●コンパクトで安全なまちづくりの推進 ●様々な移動手段をスムーズにつなぐ ●最新技術の活用とまちづくりDXの推進 ●まちづくりGXの推進

5 関連計画

関連計画	施策等（公共交通関連）
■長崎都心まちづくり構想	<ul style="list-style-type: none"> ●回遊性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通等による回遊性の向上 ・広域ネットワークとの接続強化 ●先進的なまちづくり施策の意欲的な展開 <ul style="list-style-type: none"> ・回遊性向上等に寄与する最新技術の積極的な活用
■長崎市中心市街地活性化基本計画	●中心市街地に回遊させやすい環境をつくるための公共交通機関の利便性の増進
■長崎市バリアフリーマスタープラン・長崎市第3期バリアフリー基本構想	<ul style="list-style-type: none"> ●ユニバーサルデザインを基本としたバリアフリー化の推進 ●公共交通のバリアフリー化の推進 ●バリアフリー情報の充実と発信
■長崎市第5期障害者基本計画	●障害者が地域で安全に安心して暮らしていくことができる生活環境の充実を図るため、公共交通機関等のバリアフリー化の推進
■長崎市観光・MICE戦略	<ul style="list-style-type: none"> ●MaaS※導入の検討 ※MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス） バス、電車、タクシーといったあらゆる公共交通機関を、ITを用いて切れ間なく結びつけ、効率的かつ便利に人が移動できるシステム。 ●路面電車長崎駅前停留所のバリアフリー化
■長崎市地球温暖化対策実行計画	●路面電車やバスなどの使いやすい公共交通機関のネットワーク化により、『公共交通機関が充実し、徒歩や自転車で行動できる低炭素でコンパクトなまち』を目指す
■長崎市国土強靱化地域計画	●路面電車・バスの安全確保のための施設整備
■長崎県地域公共交通計画	<ul style="list-style-type: none"> ●持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築 ●バス等の運転士や整備士等、地域公共交通の担い手の確保

第4章

公共交通の現状

1	公共交通路線網	24
2	公共交通カバー率	25
	（1）徒歩圏人口カバー率	25
	（2）バス空白地域	26
3	公共交通の運賃と支出額	28
4	公共交通分担率	29
5	公共交通機関の利用状況	30
	（1）路線バス	31
	（2）路面電車	33
	（3）鉄道	35
	（4）コミュニティバス	37
	（5）乗合タクシー	39
	（6）デマンド交通（琴海地区）	41
	（7）船舶	43
	（8）タクシー	45
6	路線バスの待合環境	47
7	事業者の経営環境	48

第4章 公共交通の現状

1 公共交通路線網

長崎市では、「路線バス」、「路面電車」、「鉄道」、「コミュニティバス」、「乗合タクシー」、「船舶（離島航路）」で公共交通路線網が形成され、特に、路線バスは、市域全体をカバーし、長崎市の主要な公共交通機関となっています。

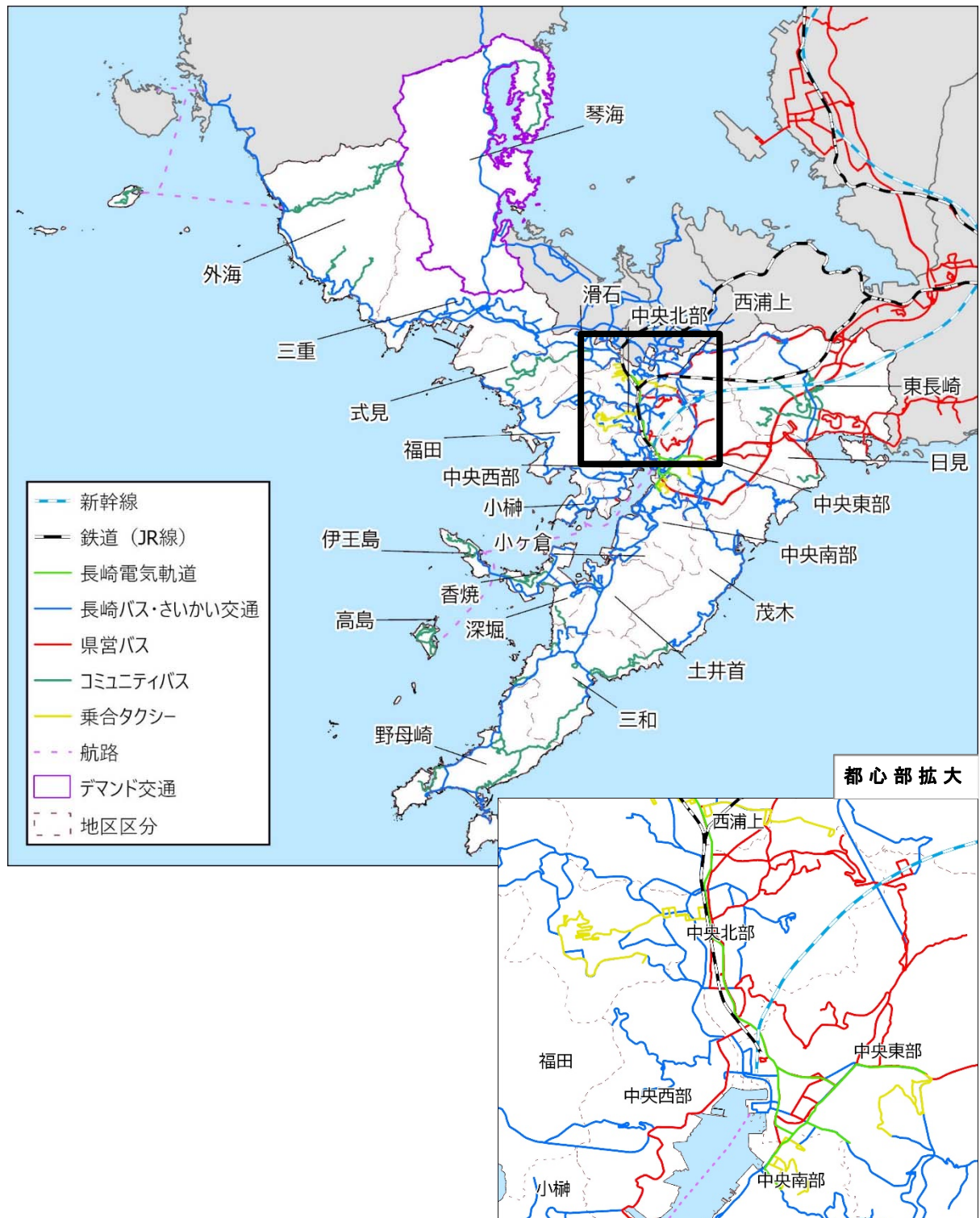


図 4-1 長崎市の公共交通路線網

2 公共交通力バー率

(1) 徒歩圏人口カバー率

長崎市全域の公共交通路線の徒歩圏人口カバー率※¹は77%で、全国平均の41%を大きく上回り、一定の公共交通サービスは行き届いている状況ですが、今後低下していくことが懸念されます。

※1：徒歩圏人口カバー率

片道30本以上／日の運行がある鉄道・バス路線において、鉄道駅から800m以内、又はバス停から300m以内に居住する人口を、都市の総人口で除した値

表 4-1 公共交通路線の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(R6)		77

出典：H30 都市構造の評価に関するハンドブック

(国土交通省)を基に作成

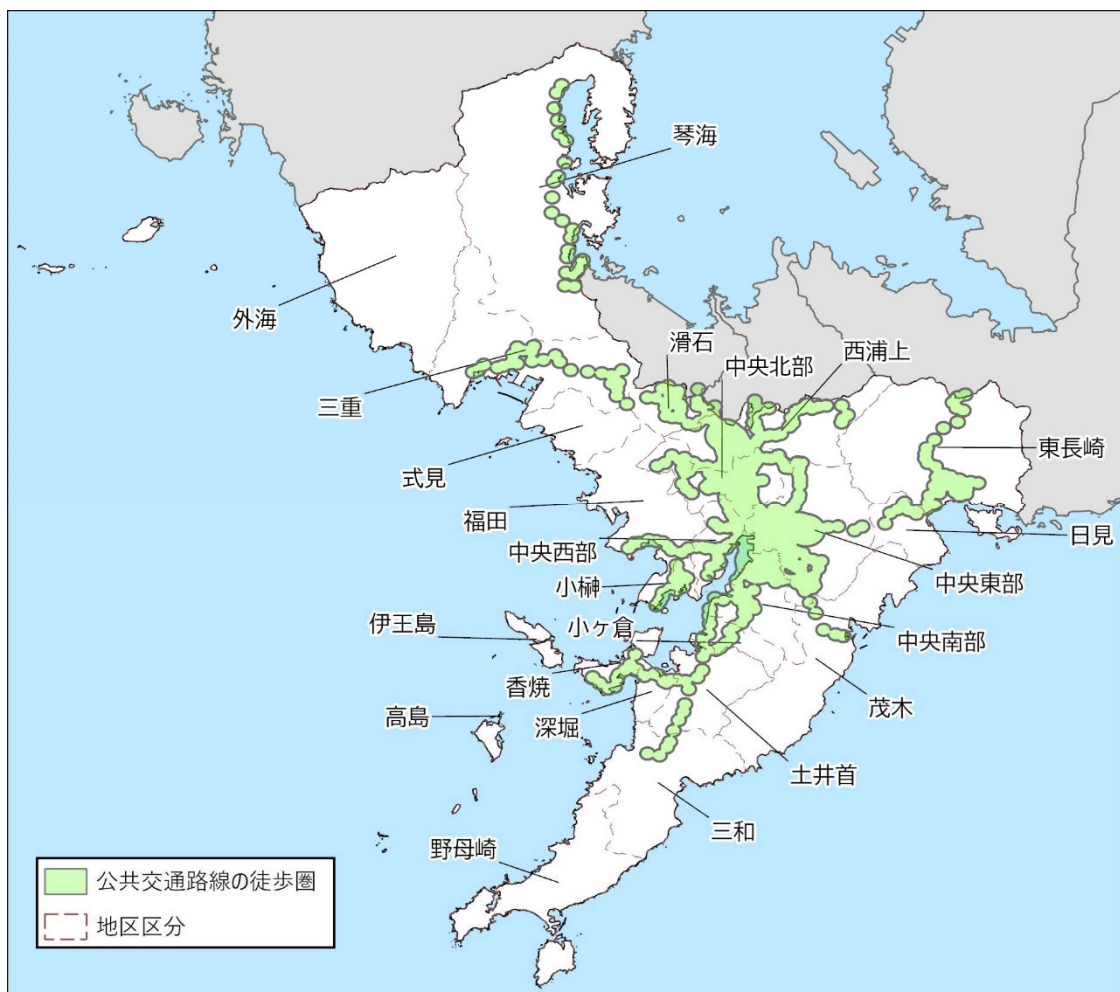


図 4-2 公共交通機関のカバー状況（令和6年時点）

出典：交通事業者資料を基に作成

(2) バス空白地域

長崎市では、徒歩圏人口カバー率とは別に、地形的制約などからバスの乗り入れがなされていない地域のうち、バス停の徒歩圏に斜面市街地の特性を加味しつつ、最低エリア面積など一定の基準（表 4-2）を設け、独自に『バス空白地域』を抽出しています。

バス路線の廃止等により今後、バス空白地域が拡大することが懸念されます。

表 4-2 『バス空白地域』の定義

項 目	抽出条件
①対象地域	・ 長崎市内
②バス停勢力圏との関係	・ バス停から 300m 以遠 ・ ただし、バス停周辺の平均勾配が 10 度（約 17%）以上の地域は 150m 以遠
③住宅連坦の判断	・ 50m メッシュ（1 マス 0.25ha）区画内の建物面積の割合が 10% 以上（建物 3 戸以上）
④最低エリア面積	・ 5ha 以上（③に該当する 50m メッシュ（0.25ha）が 20 個以上）

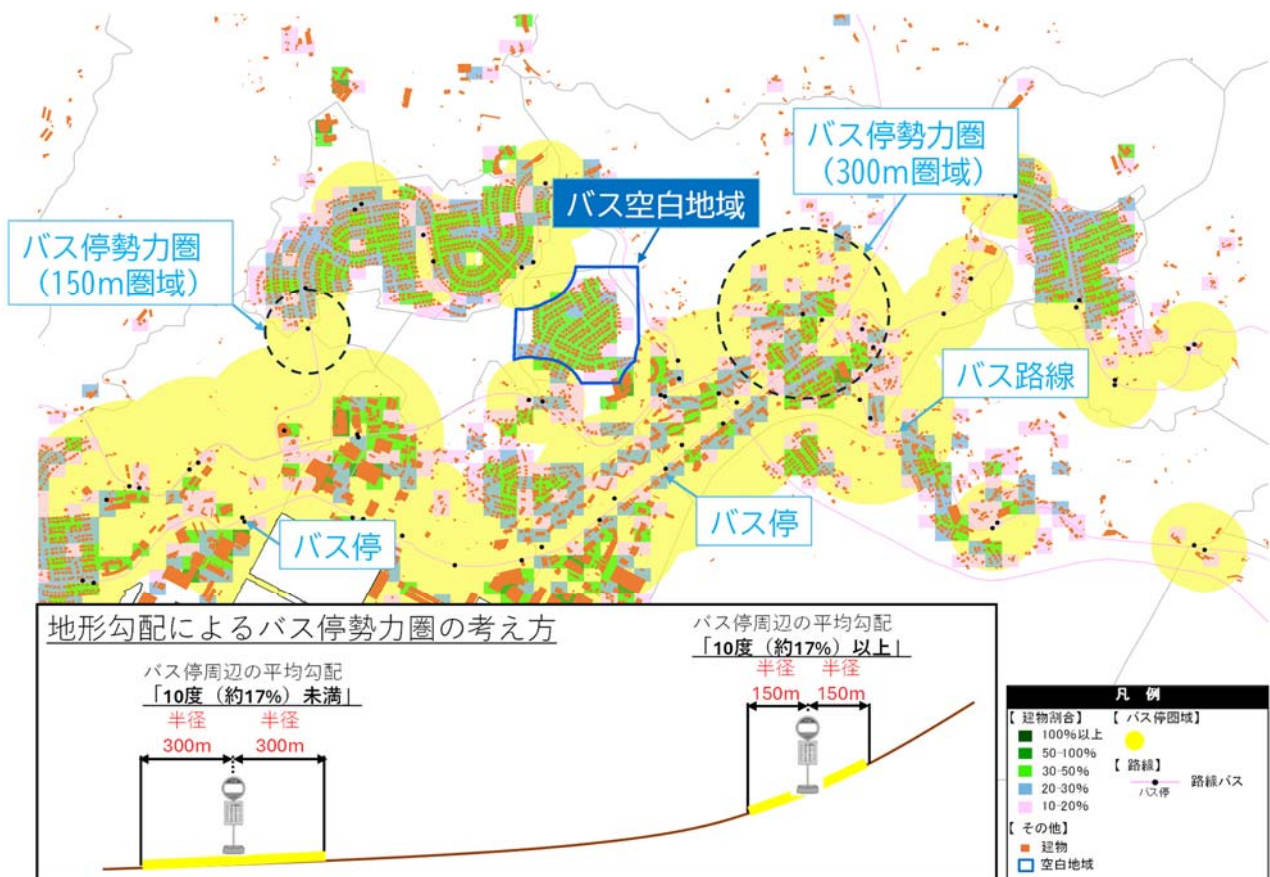


図 4-3 バス空白地域の抽出例

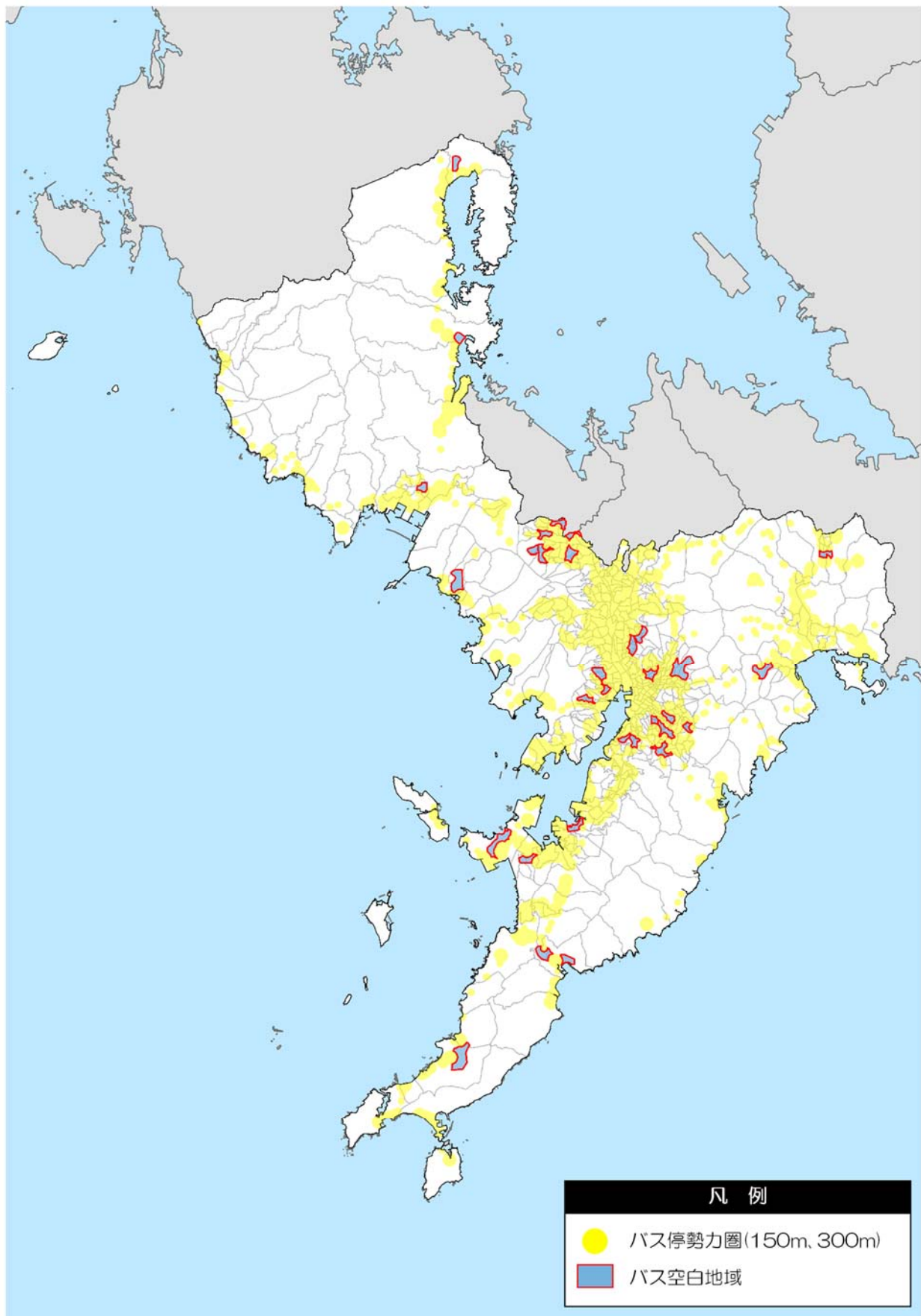


図 4-4 バス空白地域の状況（令和 6 年時点）

出典：長崎市資料

3 公共交通の運賃と支出額

路線バス及び路面電車の運賃は、交通事業者の経営努力により、長崎市内の路線バスの1キロあたりの運賃は九州他県の平均よりも安く、また路面電車の運賃は均一運賃として全国で最も安くなっています。

また、1世帯あたりのバス代・タクシー代の支出額は、全国でも上位に位置しており、市民による公共交通機関の利用が他都市と比べると多い状況です。

表 4-3 各交通機関の運賃（R7 時点）

事業者名		初乗り 運賃 (円)	基準賃率 (上限運賃) (円/km)	実施運賃 (円/km) ※均一制運賃を除く
バス	長崎自動車(株)	180	37.50	32.50
	さいかい交通(株)	180	37.50	32.50
	長崎県交通局	180	43.00	32.50 (長崎市内)
	九州平均	208	47.52	—
路面電車	長崎電気軌道(株)	150	—	—
	全国平均	207	—	—

出典：交通事業者資料、交通事業者 HP を基に作成

表 4-4 都市別 1 世帯あたりのバス代・タクシー代支出額ランキング

順位	都市名	バス代 (円)	順位	都市名	タクシー代 (円)
1	長崎市	9,585	1	奈良市	13,050
2	熊本市	6,328	2	東京都区部	11,688
3	盛岡市	6,219	3	長崎市	11,388
4	相模原市	5,914	4	川崎市	9,460
5	横浜市	5,484	5	横浜市	8,839

※出典：R6 家計調査結果（総務省統計局）を基に作成

4 公共交通分担率

長崎市の通勤・通学者の交通手段は、全国平均と比較して公共交通機関の利用割合が高く、特に路線バスが利用されている特徴がありますが、年々、自家用車への依存割合が高くなっています。

その一方、特に65歳以上は、公共交通機関の利用率が増加し、自家用車の利用率が減少している傾向にあります。

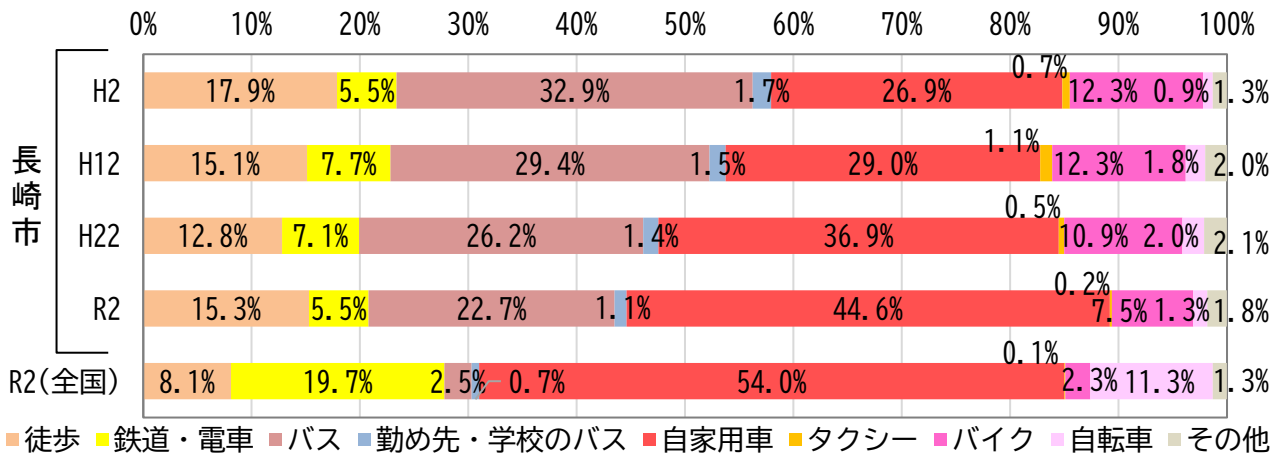


図 4-5 通勤・通学者（15歳以上）の交通手段

出典：国勢調査結果（総務省統計局）を基に作成

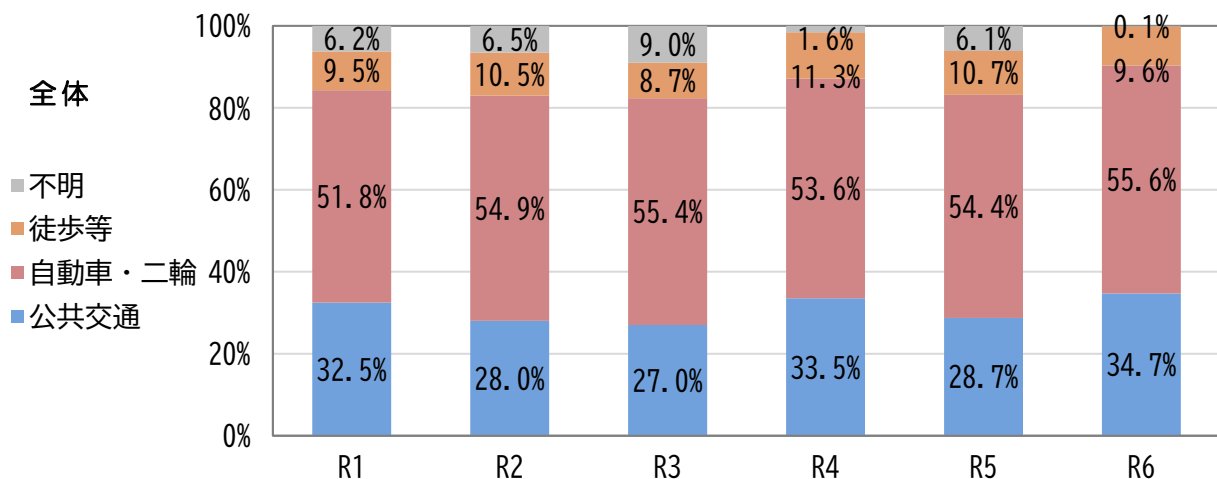


図 4-6 市民の交通手段（全体）

出典：長崎市市民意識調査

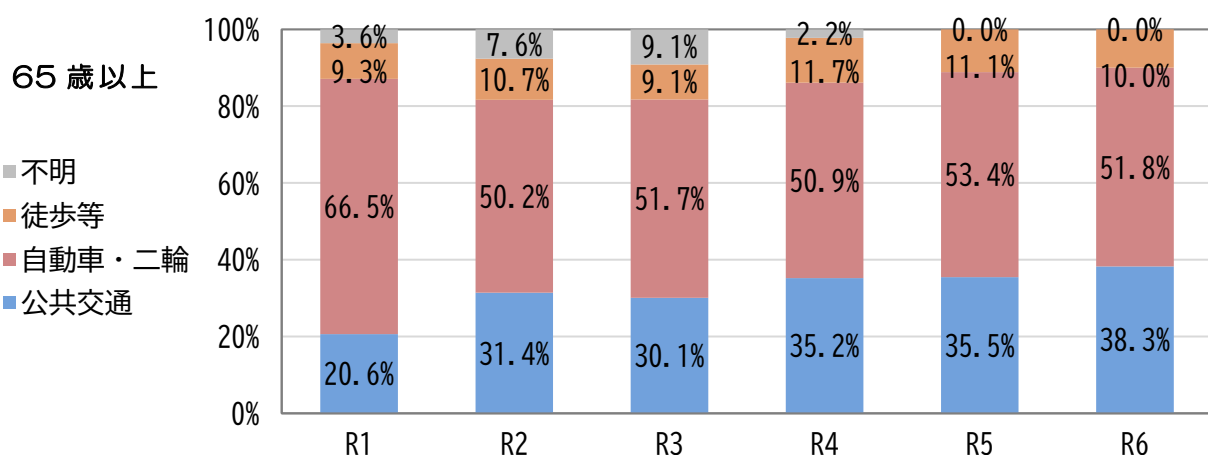


図 4-7 市民の交通手段（65歳以上）

出典：長崎市市民意識調査

5 公共交通機関の利用状況

長崎市の公共交通機関の利用者数は、モータリゼーションの進展や人口減少などに伴い減少傾向が続き、総人口がピークだった昭和60年に比べ令和6年は5割程度まで減少しています。

特に、路線バスやタクシーの利用者の減少が顕著で、コロナ禍による大幅な落ち込みからは回復しているものの、総人口の減少率を上回る減少が続いています。

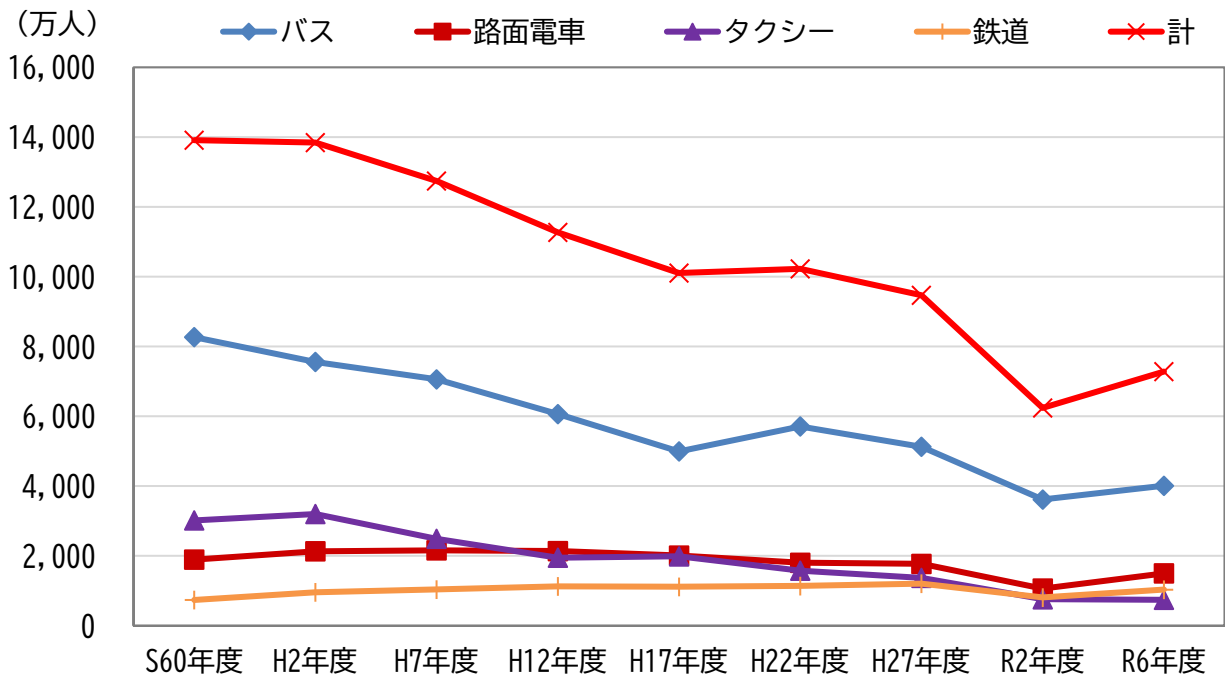


図 4-8 公共交通機関の利用者数の推移

出典：長崎市統計データ

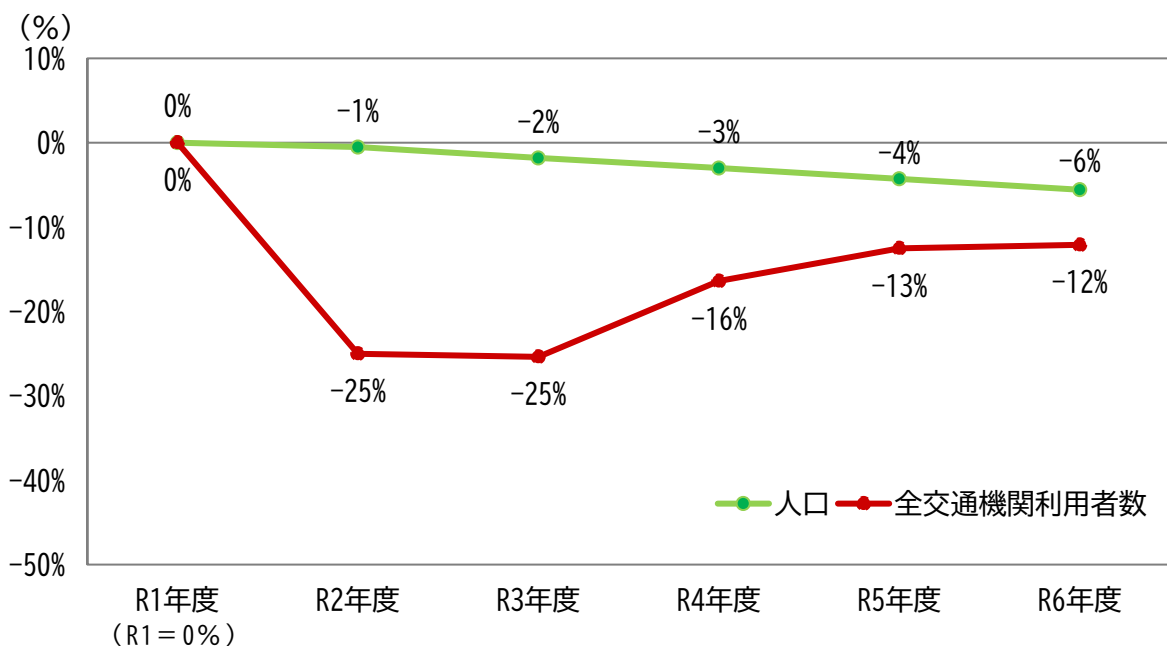


図 4-9 長崎市人口と公共交通利用者数の増減率の推移

出典：長崎市統計データ

(1) 路線バス

「路線バス」は、ほぼ市内の全域を長崎自動車㈱（長崎バス）と長崎県交通局（県営バス）により運行されています。この他、都心部と西海市とを結ぶ路線をさいかい交通㈱（さいかい交通）が担っています。

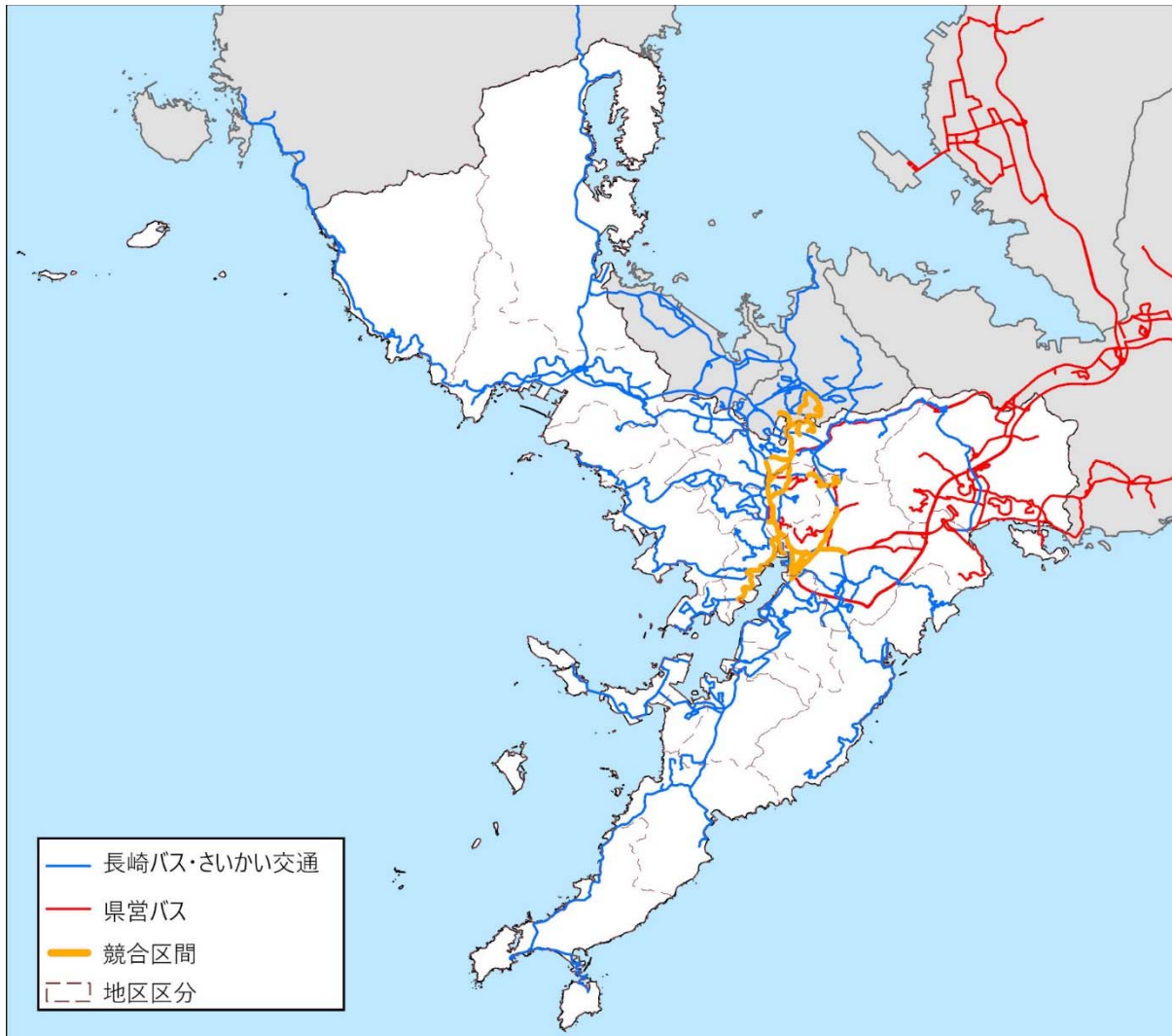


図 4-10 バス路線網図

出典：長崎市資料、交通事業者資料を基に作成

1日平均利用者数は、コロナ禍前の令和元年度では12万人を超えていましたが、コロナ禍による大幅な落ち込みから、令和5年度までに11万人を回復したものの、令和6年度は減少に転じました。

また、利用者数の内訳は、定期利用が約3割、定期外の一般利用が約7割で、一定の固定利用があるといえます。

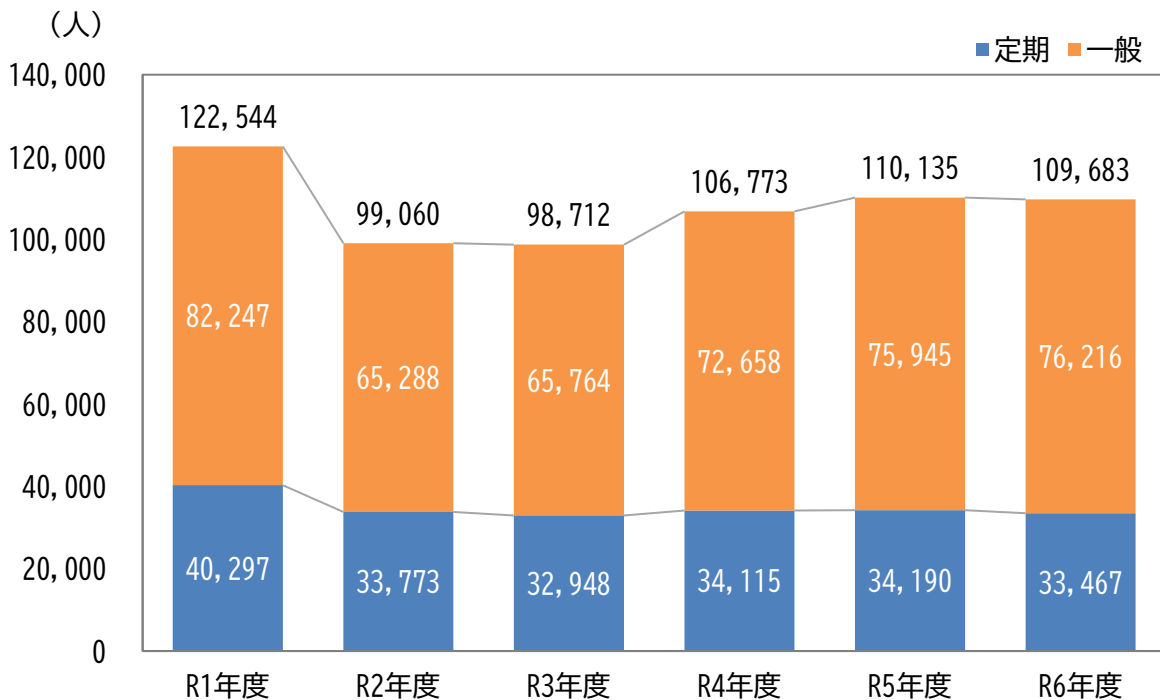


図 4-11 路線バス 1 日平均利用者数の推移

出典：長崎市統計データ

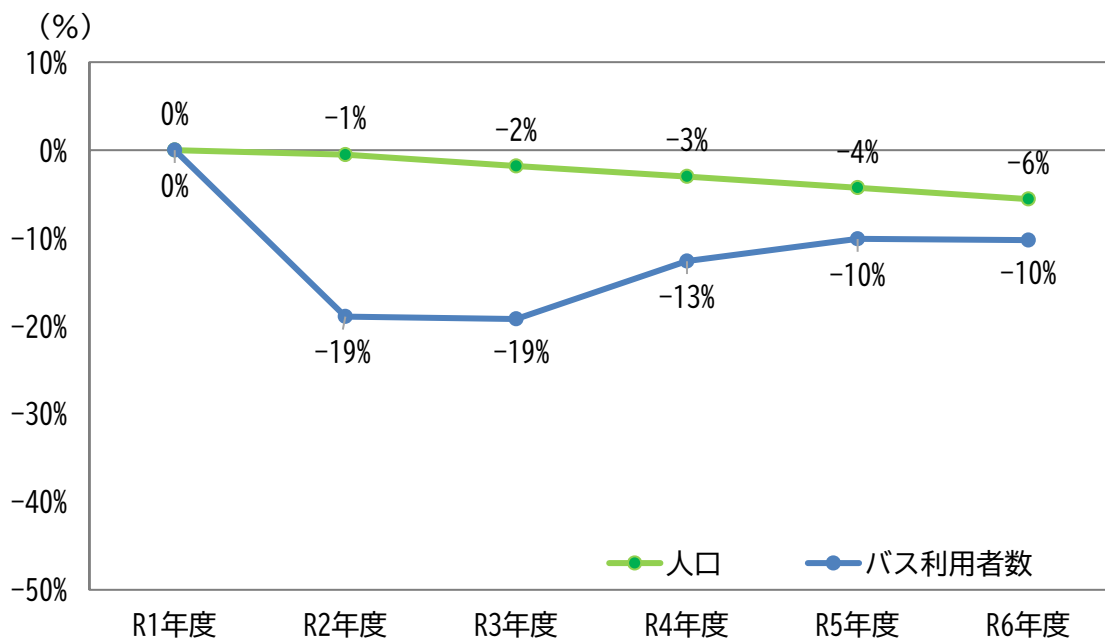


図 4-12 長崎市人口と路線バス利用者数の増減率の推移

出典：長崎市統計データ

(2) 路面電車

「路面電車」は、長崎電気軌道㈱が主に都心部から北部地域（西浦上地区）にかけて5系統で運行しています。停留所は39箇所設けられ、路線延長は11.5kmとなっています。

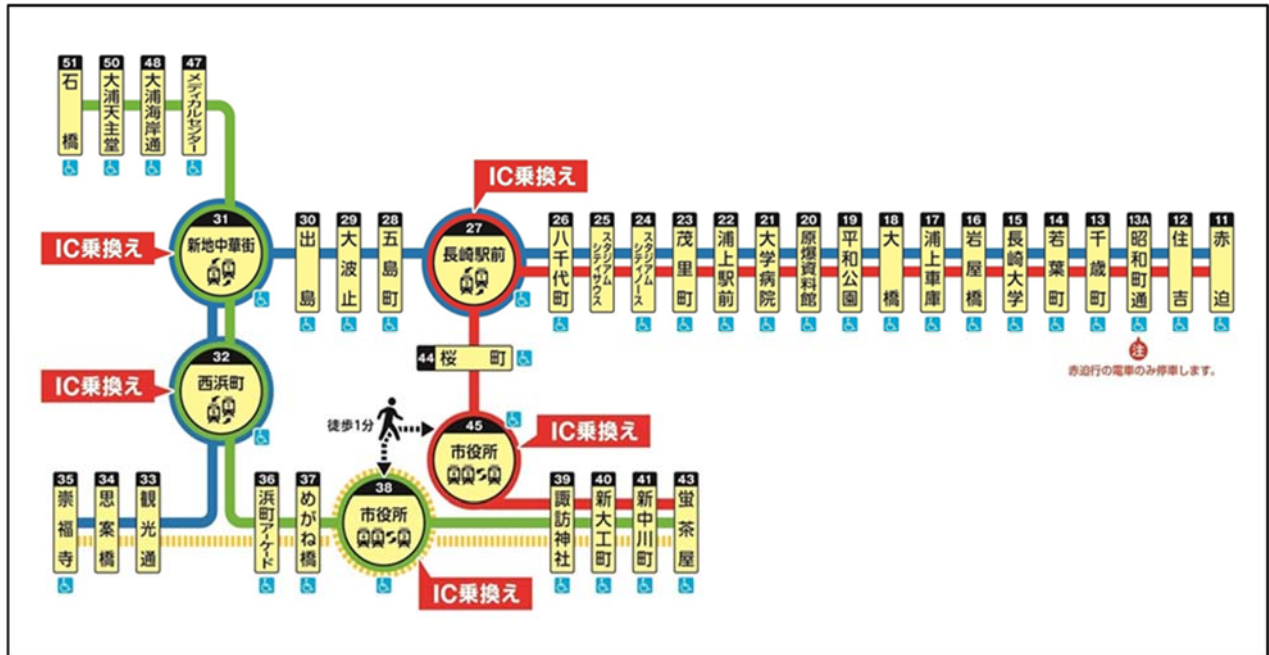


図 4-13 路面電車路線図

出典：長崎電気軌道(株)会社概要

表 4-5 路面電車運行系統

系統	区間	キロ程	所要時間	運行度数	運行間隔
①	赤迫～（西浜町）～崇福寺	7.3	37 分	322 本	約 5 分
②	蛍茶屋～（大波止）～赤迫	8.8	43 分	1 本	深夜最終便
③	赤迫～（桜町）～蛍茶屋	7.4	34 分	205 本	約 7～9 分
④	崇福寺～（浜町アーケード）～蛍茶屋	2.9	17 分	24 本	朝・夕方のみ
⑤	石橋～（西浜町）～蛍茶屋	3.5	23 分	194 本	約 9 分

出典：長崎電気軌道(株)R7年会社概要

1日平均利用者は、令和元年度に約4万5千人でしたが、コロナ禍による大幅な落ち込みから令和5年度までに4万1千人まで回復し、その後もインバウンドなど観光需要の増加により令和6年度もわずかに増加しています。

また、利用者の内訳は、定期利用が1割強でバスと比べると少なく、観光客などの利用が多いこともその要因だと考えられます。

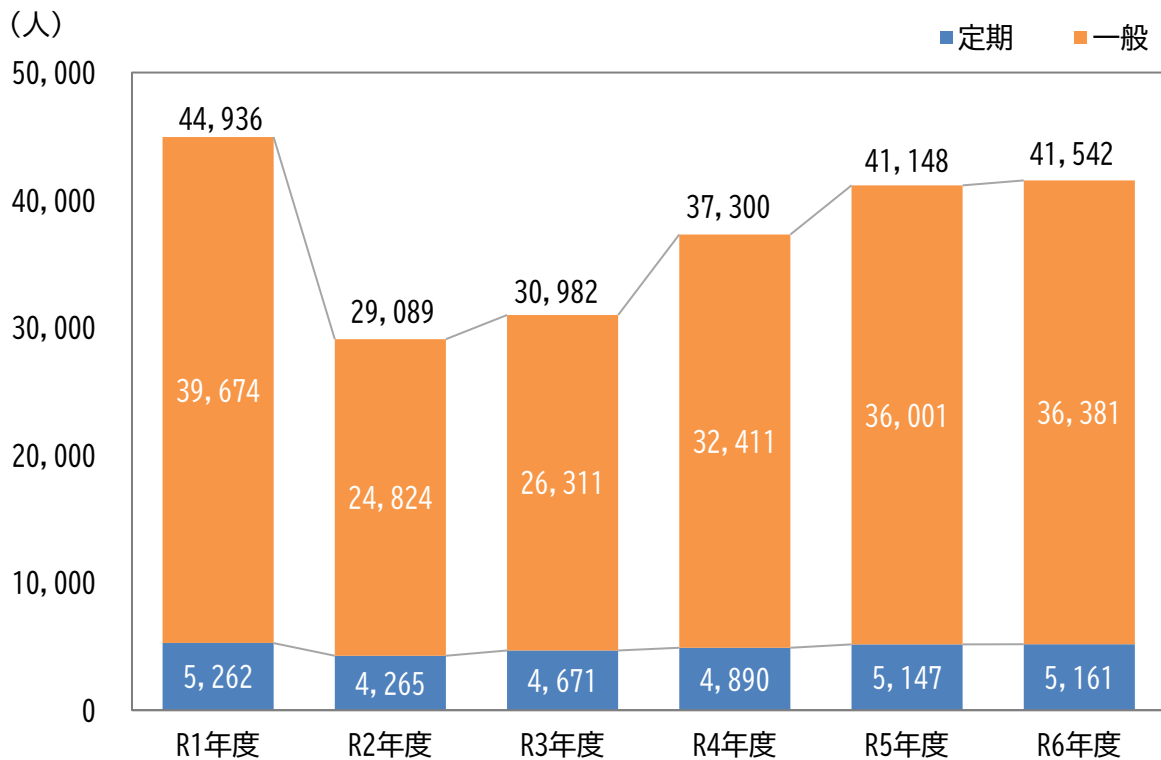


図 4-14 路面電車 1 日平均利用者の推移

出典：長崎市統計データ

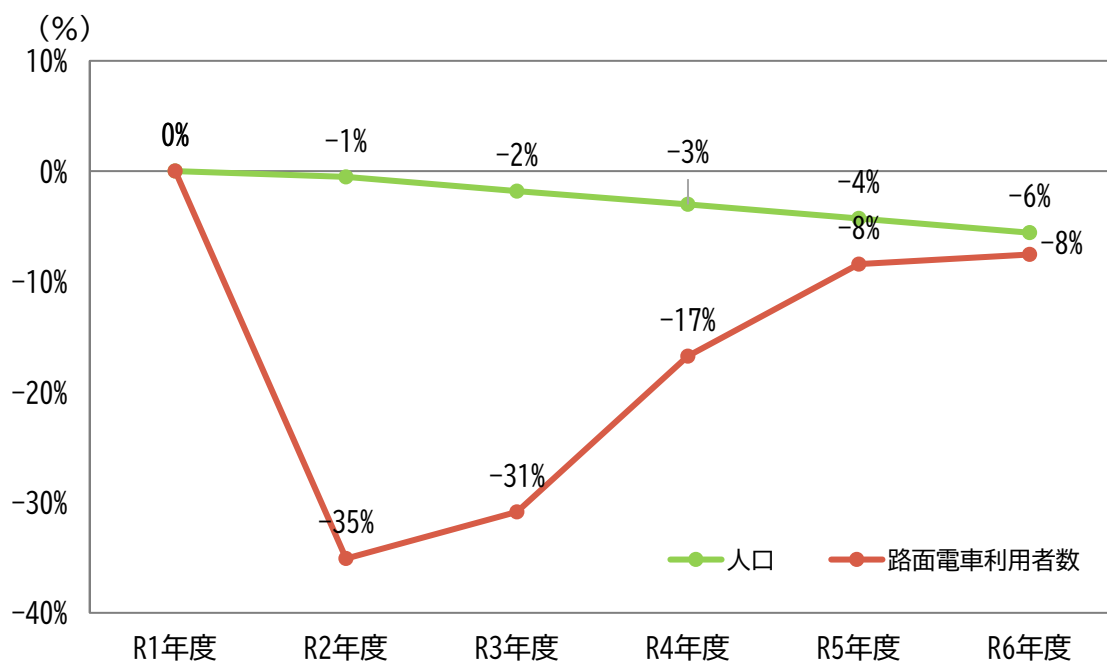


図 4-15 長崎市人口と路面電車利用者の増減率の推移

出典：長崎市統計データ

(3) 鉄道

「鉄道」は、九州旅客鉄道㈱（JR 九州）が諫早方面から東長崎地区又は長与町を経由し都心部に至る「長崎本線」（市内の営業キロ：約 16km）を運行し、市内には長崎駅、浦上駅、西浦上駅、道ノ尾駅、現川駅、肥前古賀駅の6駅があります。

全線非電化で、長崎駅から浦上駅は複線、浦上駅～道ノ尾駅、肥前古賀駅間は、いずれも単線となっています。

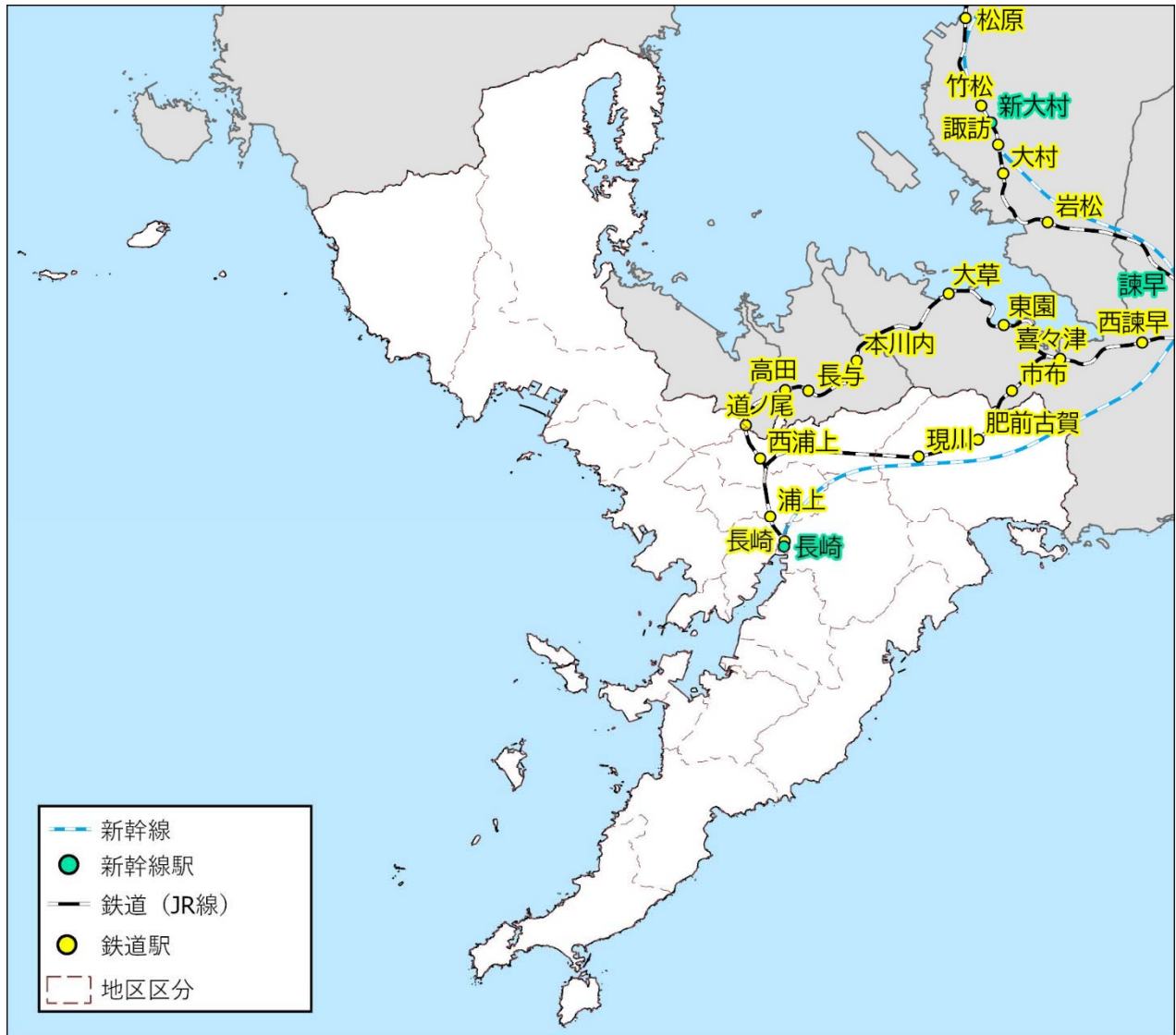


図 4-16 JR 路線図

表 4-6 運行本数等

区分	方面	長崎駅	浦上駅	西浦上駅	道ノ尾駅	現川駅	肥前古賀駅
新幹線	武雄温泉（新大村）方面	23 本	-	-	-	-	-
普通列車	長崎方面	-	57 本	24 本	24 本	26 本	26 本
	諫早方面	58 本	58 本	24 本	24 本	28 本	28 本
	計	81 本	115 本	48 本	48 本	54 本	54 本

出典：JR 九州時刻表（R7 時点）

1日平均利用者数は、令和元年度の1万5千人からコロナ禍により大幅に減少しましたが、令和4年の新幹線開業などにより増加が継続しています。

駅別では、長崎駅が約1万人で最も多く、次いで浦上駅の約2千3百人で、コロナ禍以降、他の公共交通の利用者数が減少する中、全ての駅で利用者数が増加しています。

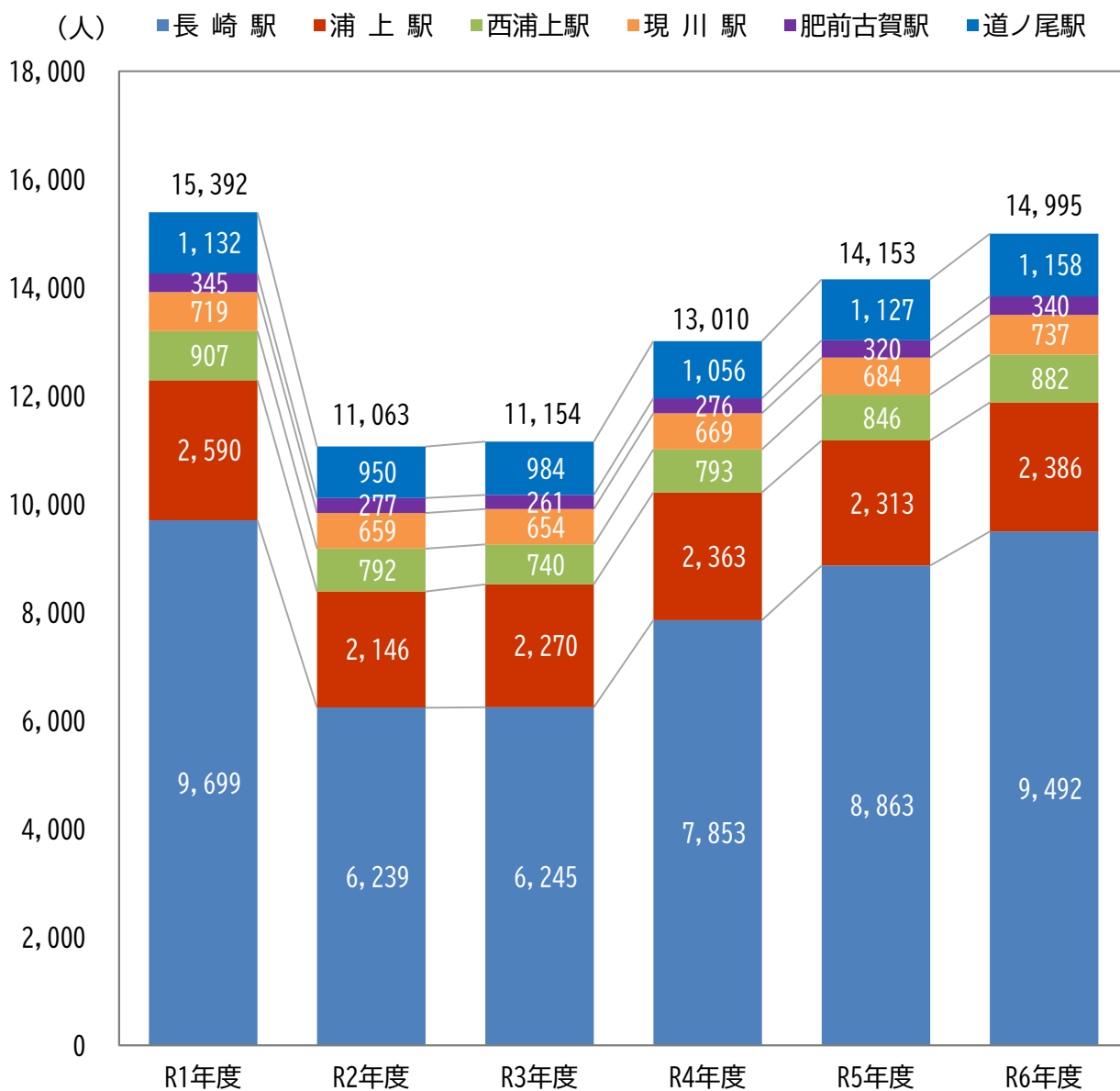


図 4-17 JR 1日平均利用者数の推移

出典：長崎市統計データ

(4) コミュニティバス

「コミュニティバス」は、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バス路線として、本土の北部地域や南部地域及び離島部などで 11 路線を運行しています。

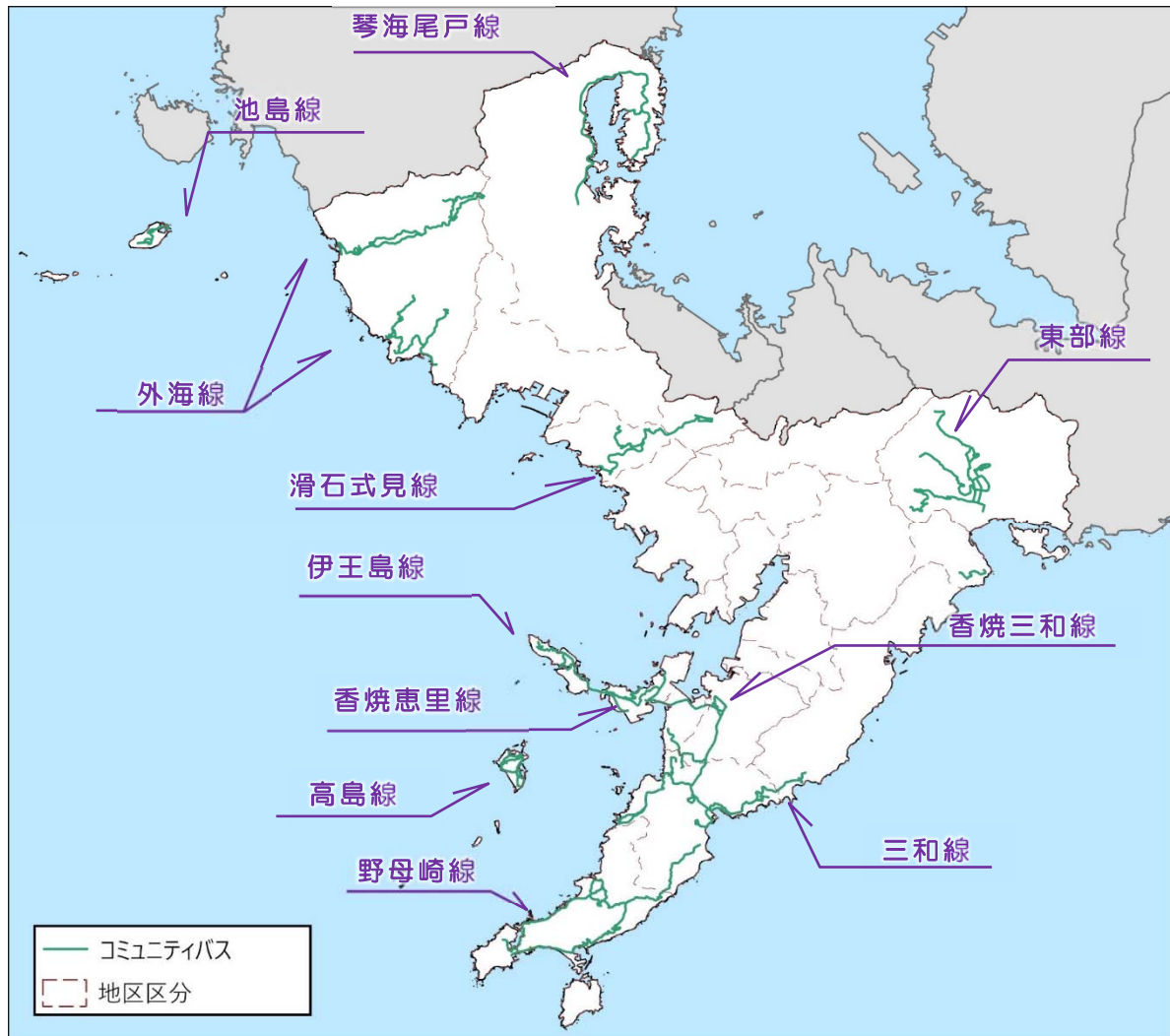


図 4-18 コミュニティバス路線図

表 4-7 運行本数等

路線名	運行便数	路線名	運行便数
滑石式見線	10 便	三和線	平日 4 便
香焼恵里線	平日 81 便、土曜日 62 便、 日曜日・祝日 58 便	野母崎線	平日 11 便
伊王島線	平日 14 便、 土曜日・日曜日・祝日 12 便	琴海尾戸線	6 便
高島線	平日 17 便、 土曜日・日曜日・祝日 18 便	東部線	中尾線：平日 11 便、土日祝 4 便
池島線	平日：24 便、土曜日：16 便 (令和 7 年度末で廃止)		新田頭線：平日 10 便、土日祝 4 便
外海線	扇山線：平日 9 便		彩が丘線：平日 13 便、土日祝 6 便
香焼三和線	牧野黒崎線：平日 11 便		現川線：平日 20 便、土日祝 19 便
	平日 8 便		潮見線：平日 6 便、土日祝 4 便

出典：長崎市資料（R7 時点）

1日平均利用者は、令和元年度は700人弱でしたが、コロナ禍により令和2年度に約500人まで落ち込み、令和4年に新たに運行を開始した東部線の影響を除けばほぼ横ばいで推移しています。

いずれの地区も利用者数に大きな変動はなく、一定程度固定された利用であると考えられます。

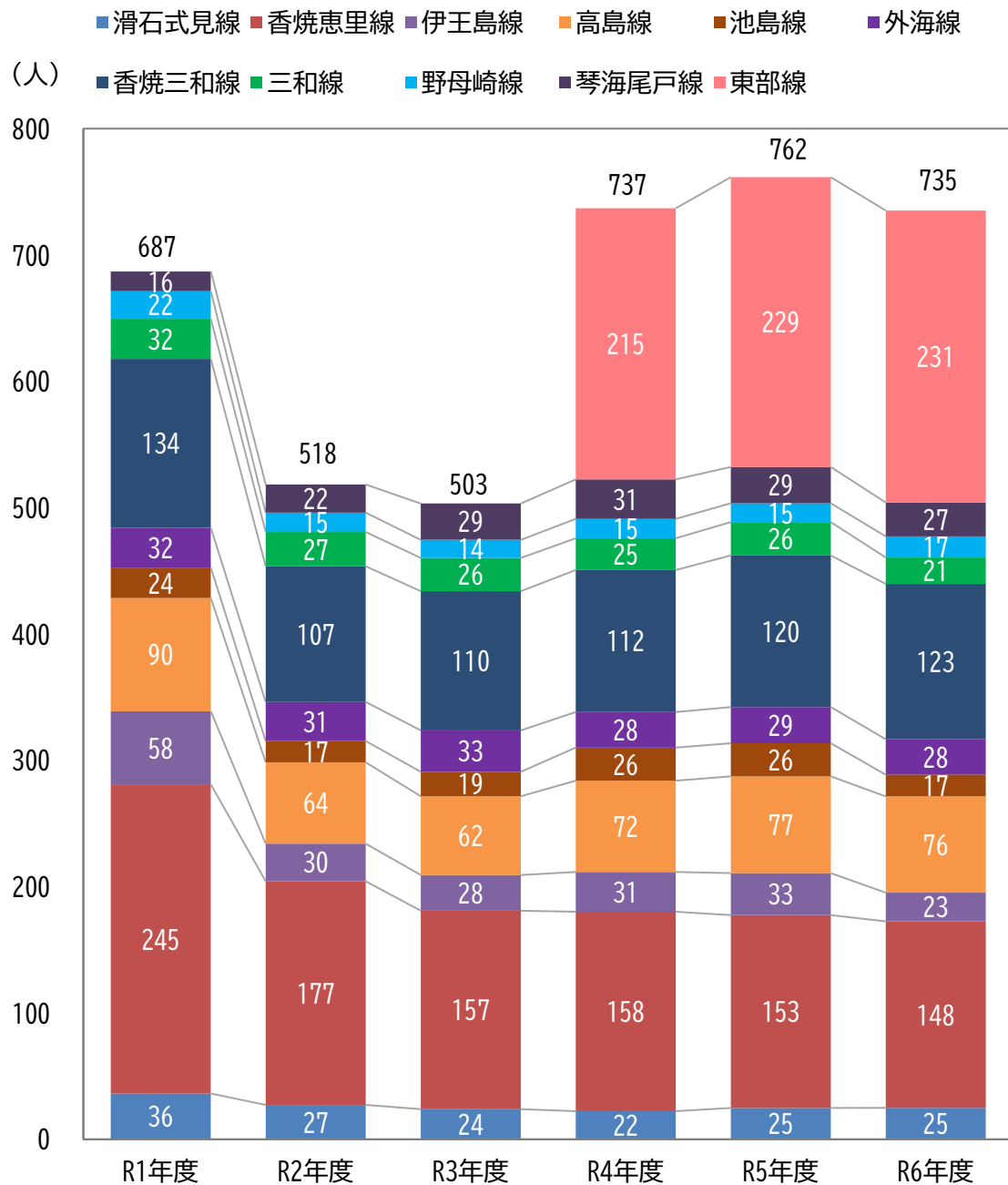


図 4-19 コミュニティバス 1日平均利用者数の推移

出典：長崎市資料

(5) 乗合タクシー

「乗合タクシー」は、バス空白地域（P26 参照）の住民の日常生活における移動手段として、ワンボックス型のタクシー車両（定員 10 人以下）による定時定路線型の乗合旅客運送で、長崎市が運行費の一部を補助し、丸善団地地区、矢の平・伊良林地区、北大浦地区、金堀地区、西北地区の 5 地区で運行しています。

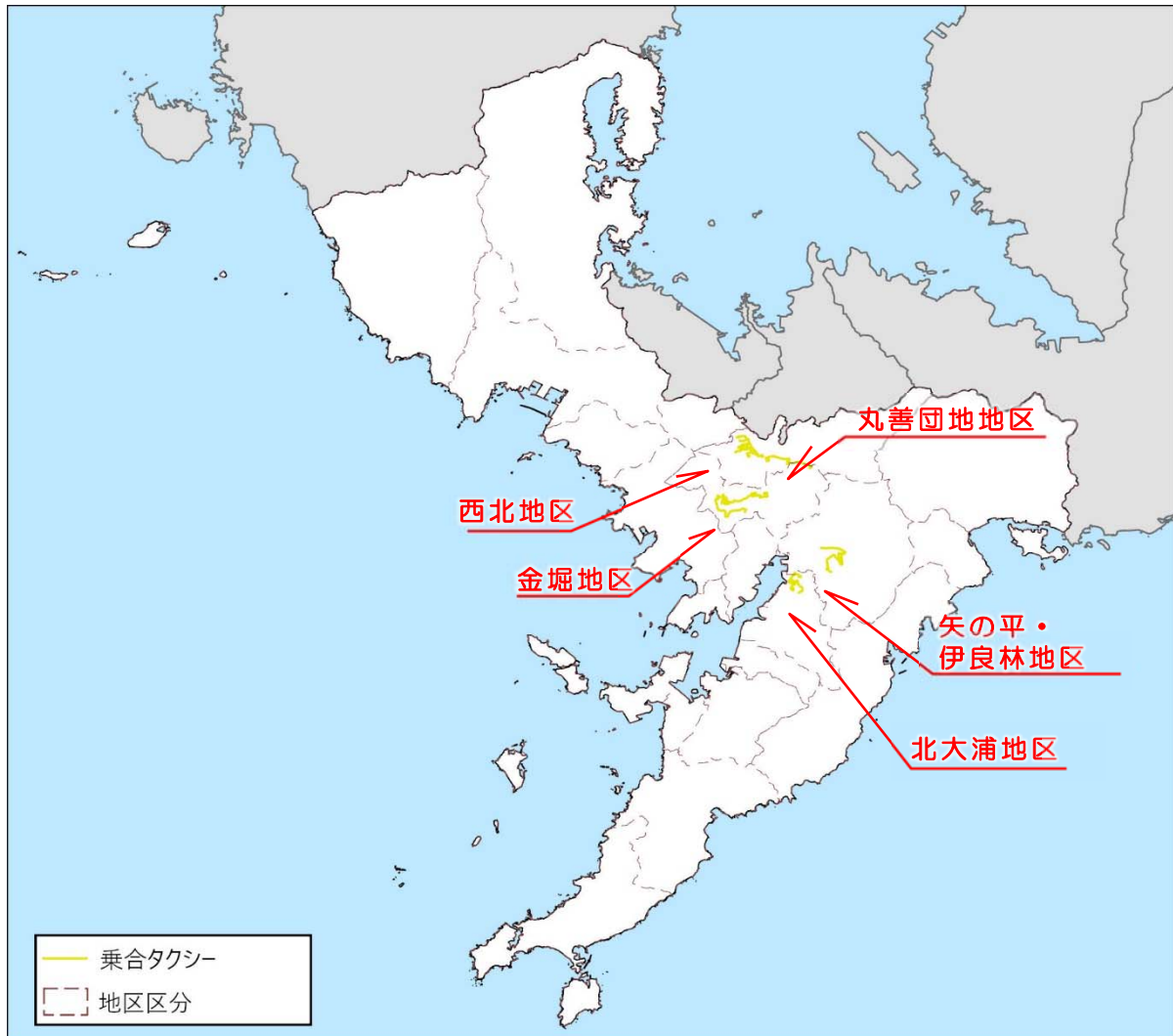


図 4-20 乗合タクシー路線図

表 4-8 運行本数等

地区名	運行便数
丸善団地地区	平日 40 便、土曜日・日曜日・祝日 30 便
矢の平・伊良林地区	平日 42 便、土曜 32 便
北大浦地区	平日 40 便、土曜 36 便
金堀地区	平日 22 便、土曜 20 便
西北地区	平日 42 便、土曜 30 便

出典：長崎市資料（R7 時点）

1日平均利用者数は、全体として減少傾向で、令和6年度には5地区合計で500人を割込んでいます。

地区別に見ると、丸善団地地区と矢の平・伊良林地区がそれぞれ全体の1/4程度を占め、金堀地区は全体の1割以下となっています。

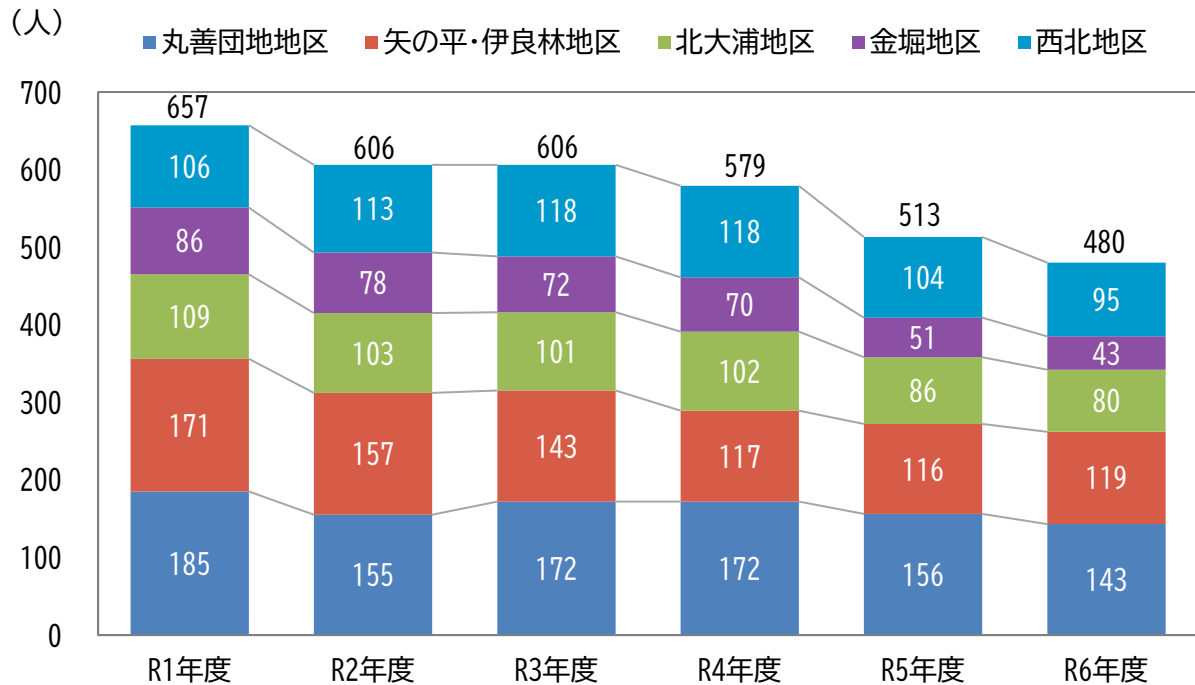


図 4-21 乗合タクシー地区別1日平均利用者数の推移

出典：長崎市資料

(6) デマンド交通（琴海地区）

「デマンド交通」は、セダン型の小型タクシー車両（定員5人以下）を使った、事前予約型区域運行の乗合旅客運送で、現在、琴海地区内の6地区（琴海尾戸町・琴海大平町、琴海形上町、長浦町、琴海戸根町・琴海戸根原町、琴海村松町、西海町）において、長崎市が運行費の一部を補助し運行しています。

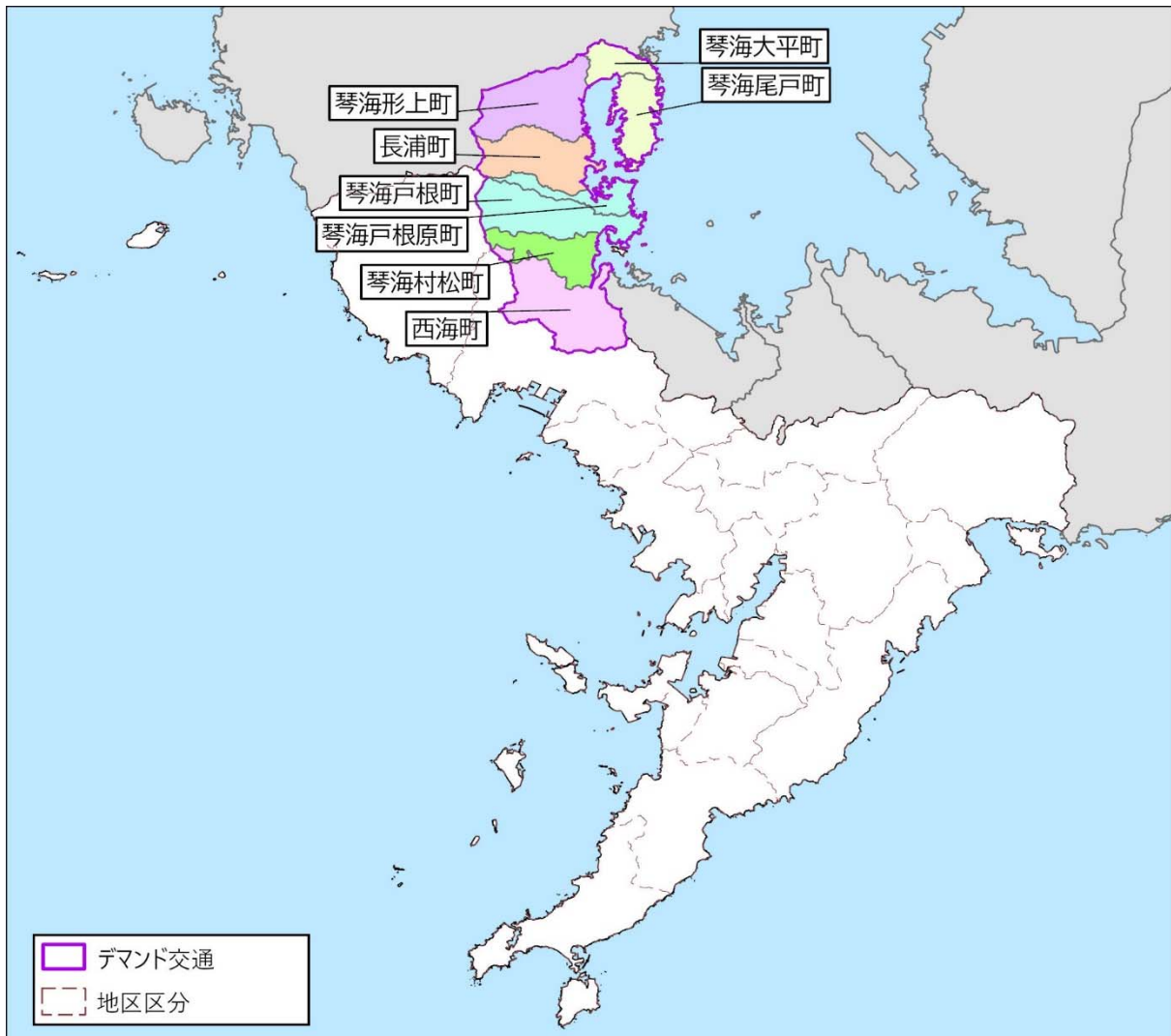


図 4-22 デマンド交通（琴海地区）運行区域図

表 4-9 運行本数

路線名	運行便数
デマンド交通 （琴海区域）	1 運行エリアあたり、平日 4 便

出典：長崎市資料（R7 時点）

1 日平均利用者数は、路線バスや病院の無料送迎の廃止によって令和4年度から利用者が増加しましたが、令和6年の料金見直しによって利用者数は増加以前の水準となっています。

また、デマンド交通もコミュニティバスと同様、一定程度固定された利用であると考えられます。

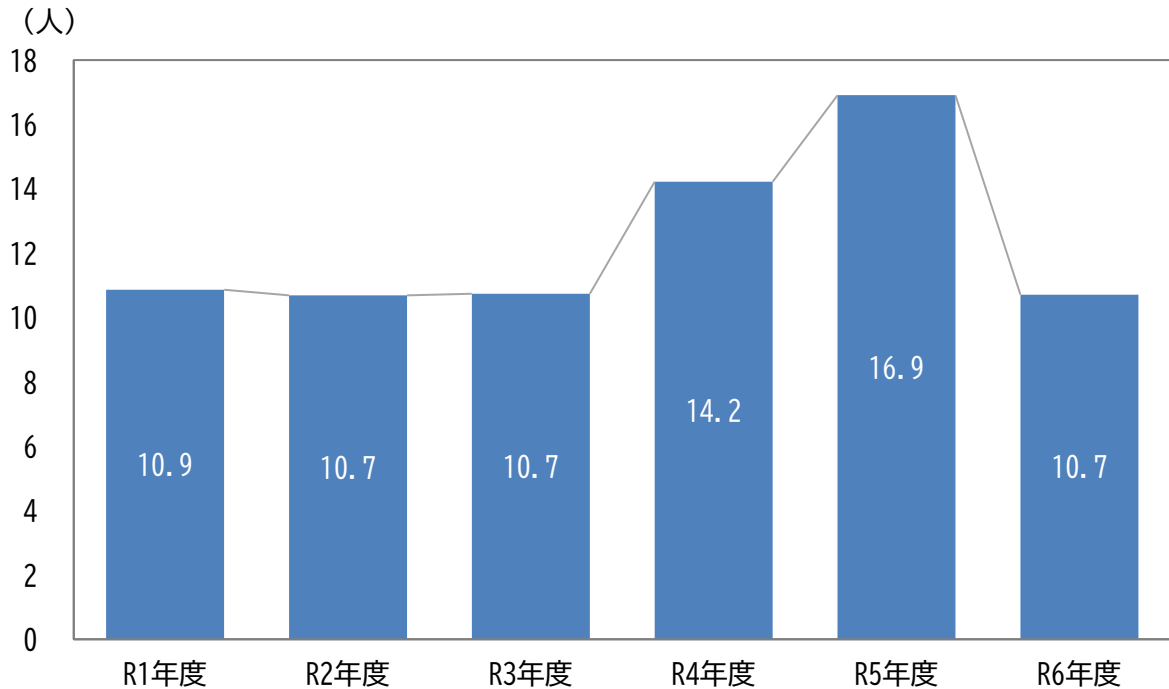


図 4-23 デマンド交通（琴海地区）1 日平均利用者数の推移

出典：長崎市資料

(7) 船舶

「船舶」は、市域内航路では高島と都心部（大波止）とを結ぶ長崎～伊王島～高島航路で高速船を、池島と神浦とを結ぶ池島～神浦航路でフェリーなどを運航し、離島住民の島外への唯一の移動手段となっています。

また、市域と市域外とを結ぶ航路は、長崎港と五島市・新上五島町、茂木港と熊本県苓北町、池島港と西海市・佐世保市を結ぶ航路があり、フェリーや高速船が運航されています。

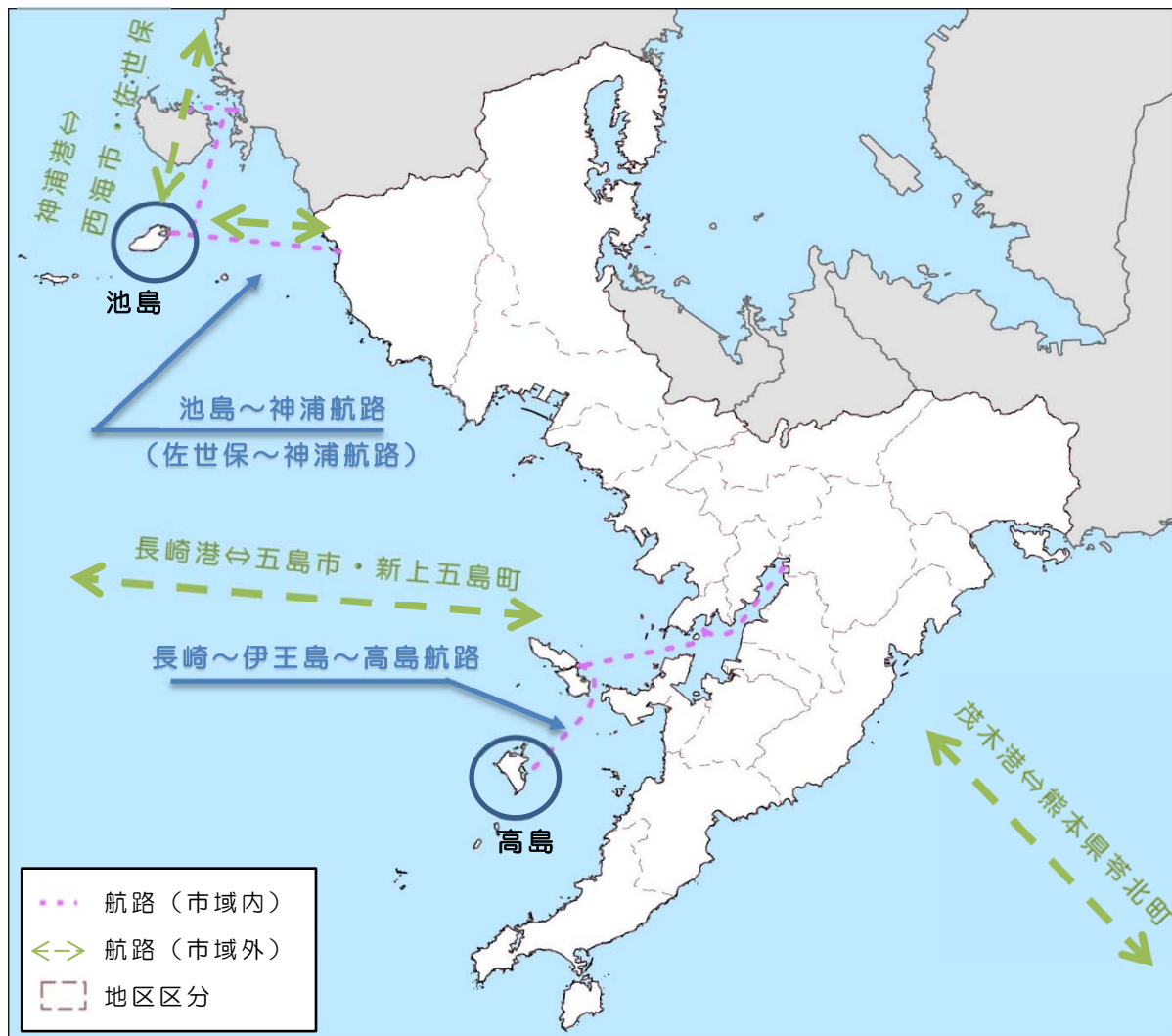


図 4-24 離島航路図

表 4-10 運航本数等

航路名	運航便数
長崎～伊王島～高島航路	8 往復
池島～神浦航路	平日・土曜日・祝日 6 往復、日曜日 4 往復
池島～瀬戸航路	5 往復
池島～佐世保航路	火曜日・金曜日 2 往復

出典：長崎市資料（R7 時点）

市域内航路での1日平均利用者数は、長崎～伊王島～高島航路がコロナ禍の影響により減少し、バスや路面電車と比較して回復できていない状況です。

また、池島発着の航路も、コロナ禍で乗船人数が大幅に減少したあと、高島航路と同様回復できていない状況です。

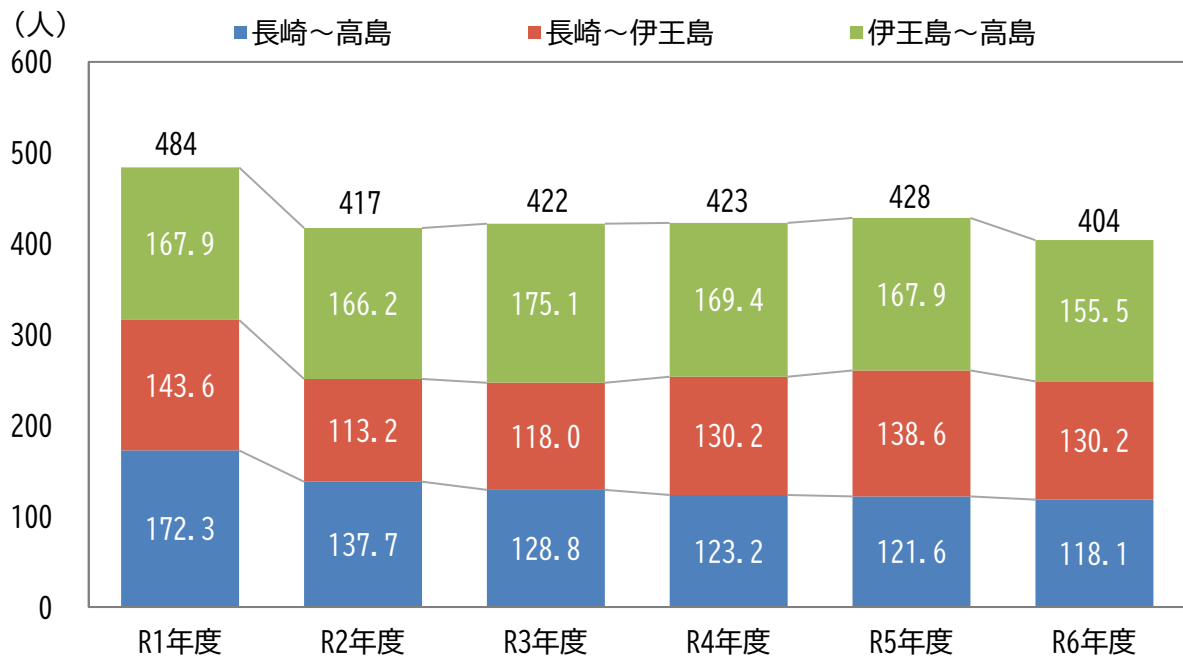


図 4-25 1日平均利用者数の推移（長崎～伊王島～高島航路）

出典：長崎市資料

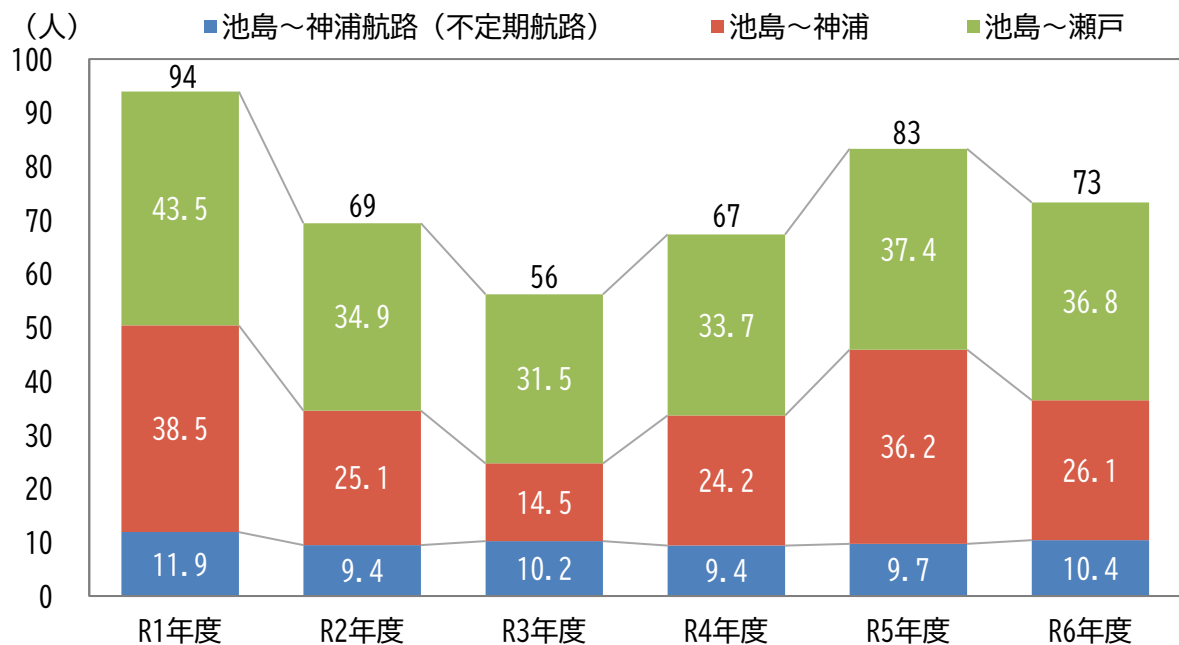


図 4-26 1日平均利用者数の推移（池島発着航路）

出典：長崎市資料

(8) タクシー

「タクシー」は、長崎市、長与町及び時津町で構成される「長崎交通圏」で、29の法人タクシー事業者（営業所 32 か所）と個人タクシー事業者がカバーしています。

また、外海地区、琴海地区、野母崎地区などでは、地区内にタクシーの営業所がなく、タクシー配車に一定の時間を要している状況です。

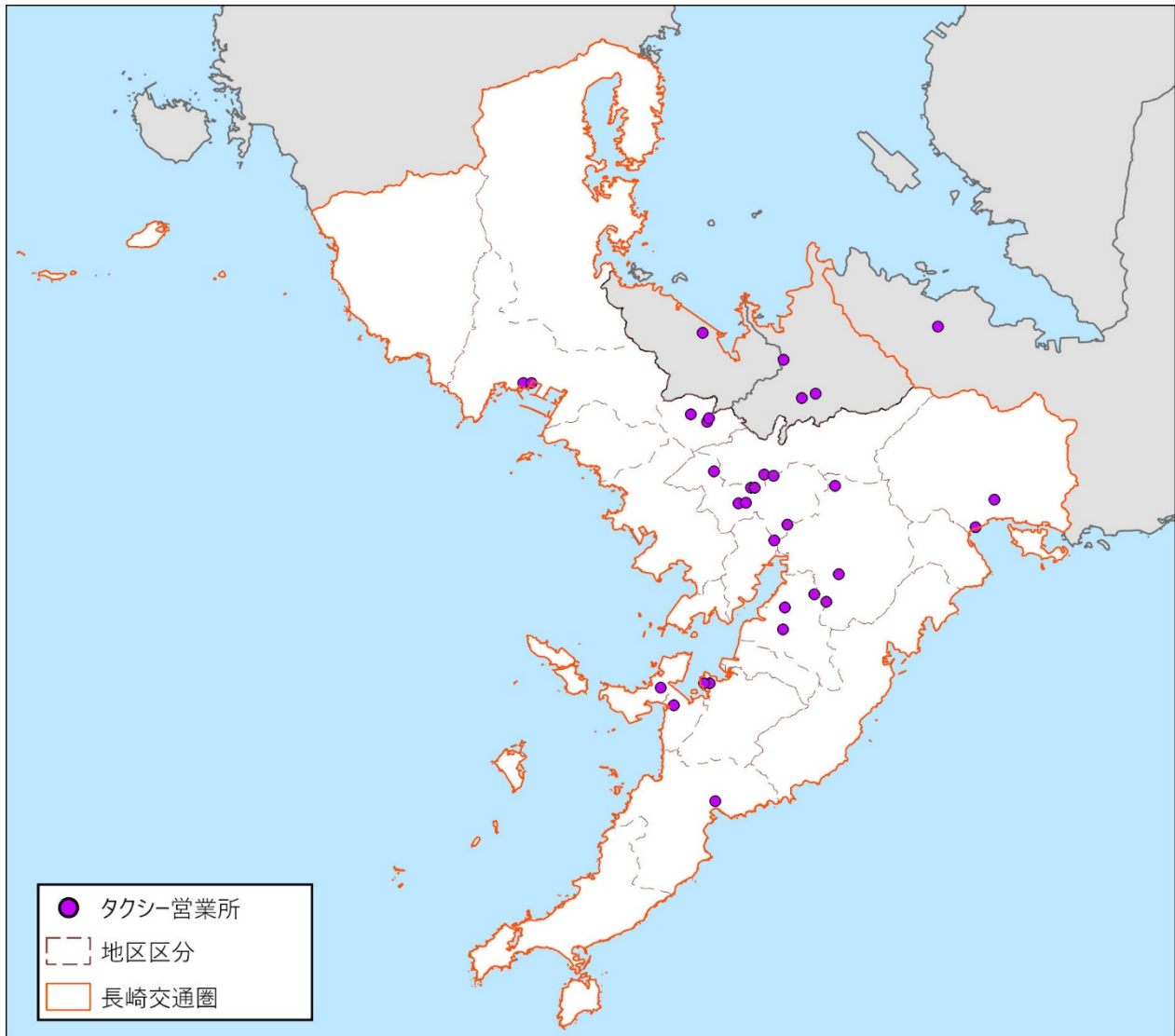


図 4-27 タクシー営業所の配置図

1日平均利用者数は、令和元年度に約3万人でしたが、コロナ禍の影響により令和2年度には約2万人まで大幅に減少し、その後も回復は限定的で、令和6年度には約1万7千人と、令和元年度の水準を大きく下回る状況が続いています。

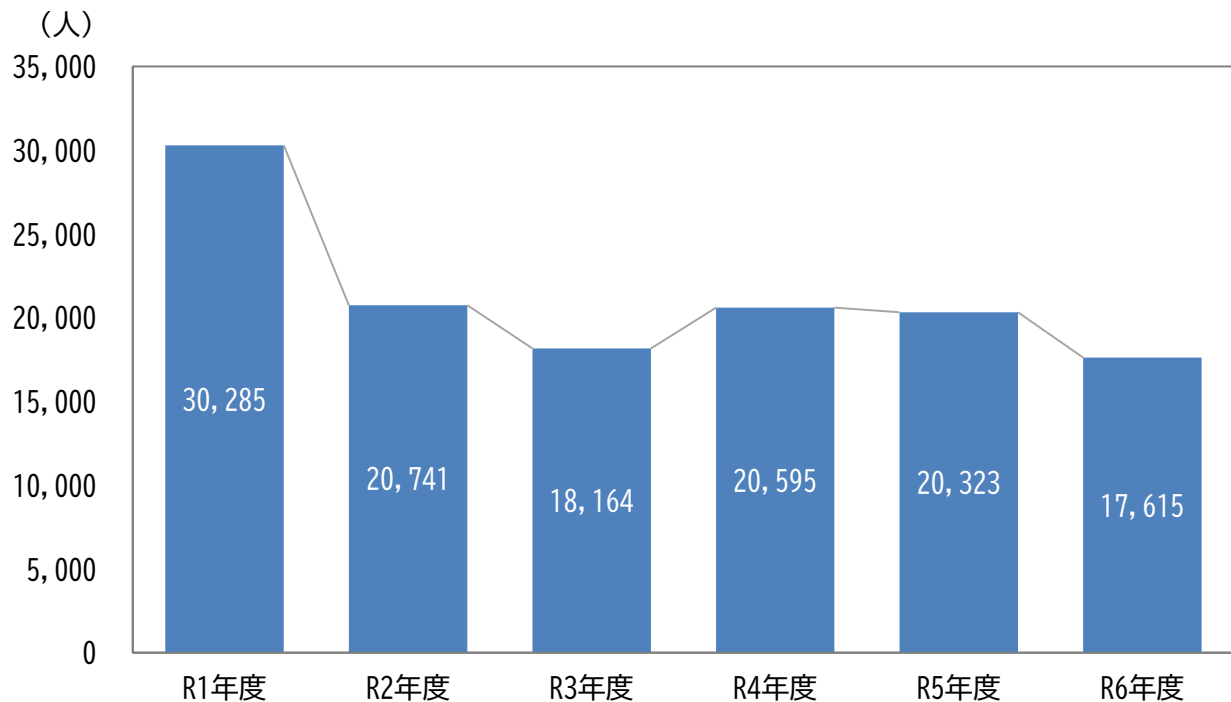


図 4-28 タクシー1日平均利用者数の推移

出典：長崎市統計データ

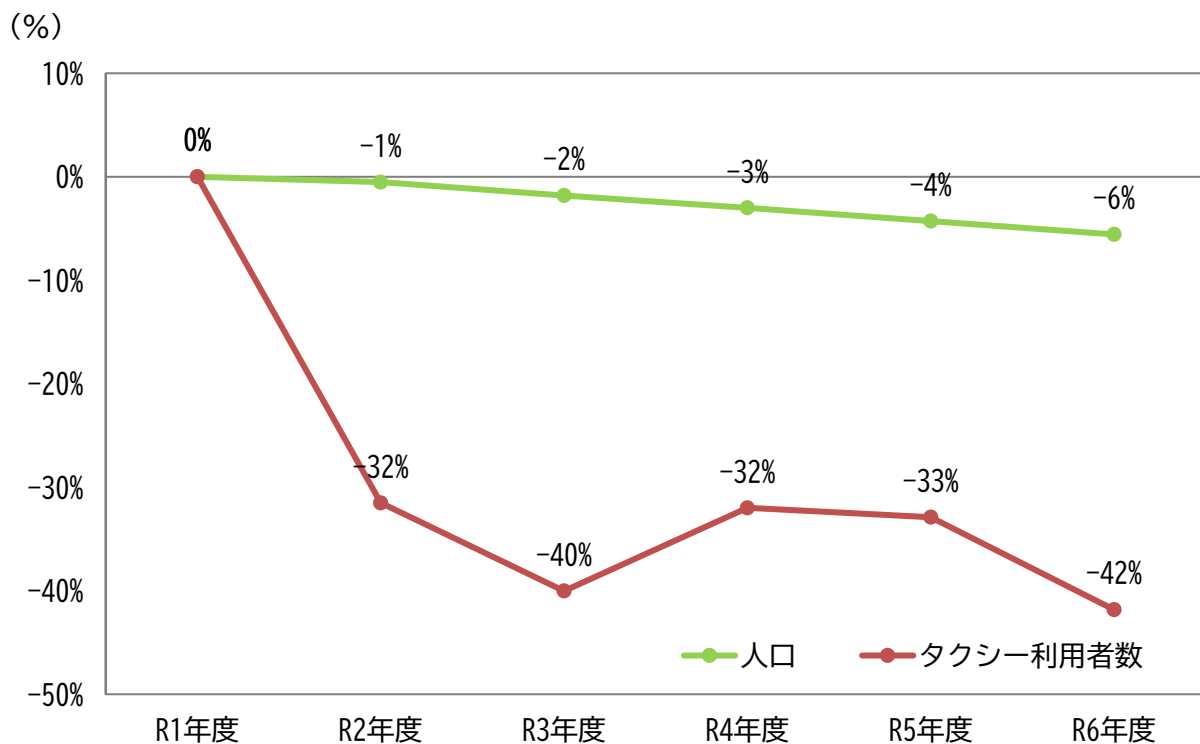


図 4-29 長崎市人口とタクシー利用者数の増減率の推移

出典：長崎市統計データ

6 路線バスの待合環境

長崎市内の路線バスの上下線あわせて約 2,000 か所のバス停のうち、乗車人数が 100 人/日以上バス停 215 箇所を対象として、上屋やベンチの設置状況などを調査した結果、上屋やベンチの設置がないバス停が約 3 割ありました。

このうち、歩道幅員などから上屋整備の可能性があるバス停が約 4 割、ベンチの整備の可能性があるバス停は約 6 割という結果でした。（詳細は資料編 P15～P26 参照）

※バス停箇所数は上下線を別々にカウント

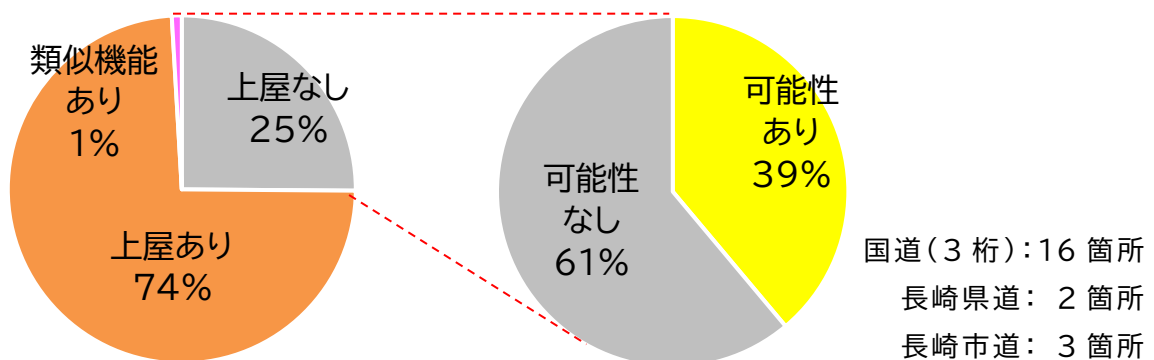
※上屋・ベンチ整備の可能性ありは、最低限必要な幅員を満たす最大数であり、埋設物等の状況により整備不可の可能性もある

上屋の設置状況（n=215）

約 3 割が上屋設置なし

うち、上屋整備の可能性（n=54）

約 4 割が整備の可能性あり



※類似機能あり：商店の軒活用等

※可能性あり：幅員 2.5m 以上又は余剰地あり

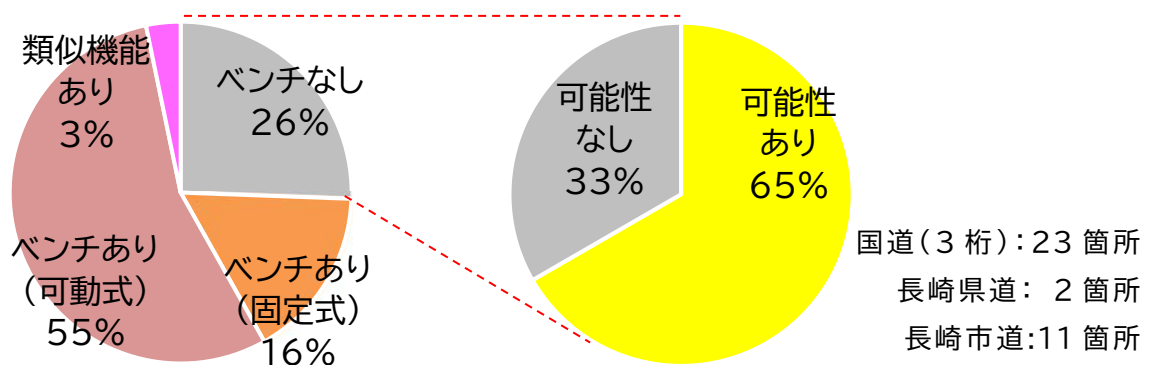
図 4-30 長崎市内のバス停下屋の設置状況

ベンチの設置状況（n=215）

約 3 割がベンチ設置なし

うち、ベンチ整備の可能性（n=55）

約 6 割以上が整備の可能性あり



※類似機能あり：花壇の段差活用等

※可能性あり：幅員 2.3m 以上又は余剰地あり

図 4-31 長崎市内のバス停ベンチの設置状況

7 事業者の経営環境

各交通事業者は、赤字路線を黒字路線や運輸部門以外の収益で賄いながら、路線の維持を図るという状態が続いていましたが、コロナ禍による急激な利用者の減少によって、経営状況の悪化が一気に加速しました。

このことによって、安全な運行に影響がない範囲で車両更新などの設備投資が一時的に滞り、今後への影響も懸念されています。

また、全国的に運転士の不足や高齢化が進み、人件費をはじめ労務環境の改善経費、さらには燃料の高騰や車両更新といった費用も増加し、交通事業者の経営環境は厳しさを増しています。

表 4-11 自動車運送事業（運転士）の就業構造

		バス	タクシー	トラック	全産業平均
運転士・ 整備要員数	全国	11 万人 (令和 5 年度)	24 万人 (令和 5 年度)	86 万人 (令和 6 年度)	—
	長崎市	956 人 (令和 5 年度)	1,301 人 (令和 5 年度)	—	—
平均年齢	全国	55.3 歳 (令和 6 年度)	60.5 歳 (令和 6 年度)	49.7 歳 (令和 6 年度)	44.1 歳 (令和 6 年度)
	長崎市	52.2 歳 (令和 5 年度)	65.9 歳 (令和 5 年度)	—	—

出典：R6 年版交通政策白書（国土交通省）、交通事業者資料を基に作成

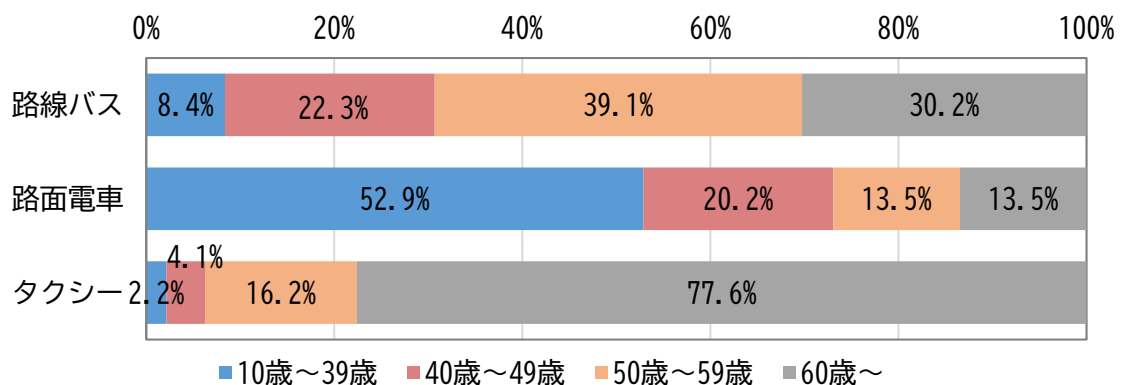


図 4-32 運転士の構成比（R7 年度）

出典：交通事業者資料

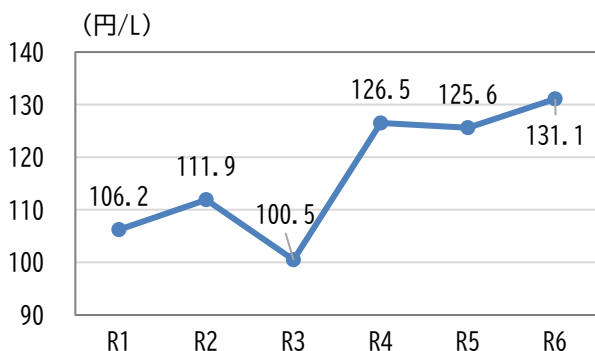


図 4-33 燃料費の推移

出典：石油製品価格調査_軽油インタンク価格推移（経済産業省資源エネルギー庁）を基に作成

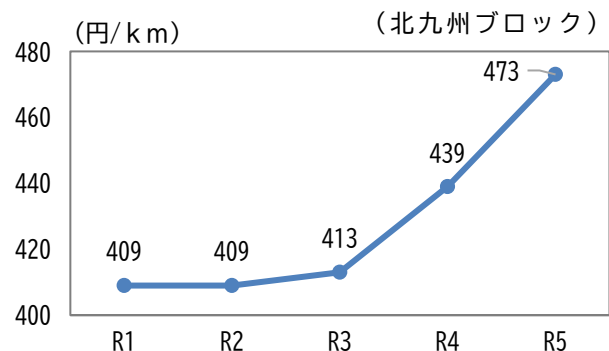


図 4-34 バス 1 キロあたりの輸送原価の推移

出典：地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助ブロックごとに定める標準経常費用（国土交通省）を基に作成

第5章

公共交通に関する調査・分析

1	公共交通に関するアンケート調査	49
(1)	調査概要	49
(2)	アンケート調査から見える傾向	50
2	公共交通に係る現況分析	51
(1)	主要地点間の運行状況	51
(2)	主要地点間の利用状況	53
(3)	路線バスの時間帯別の運行便数と利用者数の関係....	56
(4)	主要地点間の所要時間	56
(5)	主要地点間の収支状況	57
(6)	支線・航路の収支状況	59
(7)	人流データとの比較	61
3	公共交通に係る将来シミュレーション	63
(1)	人口と利用者数の推計	63
(2)	主要地点間の将来利用者減少率（推計値）	64
(3)	主要地点間の将来収支率（推計値）	65
4	公共交通の需要と供給の関係	67
(1)	路線バスの運行状況	67
(2)	地区ニーズと必要運行便数、実運行便数の関係	69

第5章 公共交通に関する調査・分析

1 公共交通に関するアンケート調査

(1) 調査概要

ア 調査目的

本計画策定の資料とするため、市民を対象に『公共交通』に対するイメージや利用状況、今後のサービスのあり方についての考えなどを調査したもの。

イ 調査項目

- 回答者属性に関する設問
- 計画策定からの変化や施策の影響を把握する設問
- 計画策定からの利用状況や利便性の変化を把握する把握
- 市民のニーズを把握する設問
- 今後の施策展開への検討材料を把握する設問

ウ 調査方法

(ア) 調査対象

- 令和6年9月末現在で満15歳以上の市民4,000人
- 上記対象者のご家族等
- 長崎市ホームページや広報ながさき、市公式 SNS 等からの回答者
- 市内の高校に在学する高校生

(イ) 抽出方法

- 市民4,000人は、住民基本台帳から地区別年代別に無作為抽出

(ウ) 調査票の配布及び回収方法

- 回答方法は全て、QRコードより長崎市電子申請システムを通じて回答
- 市民4,000人は、はがきの郵送配布、QRコードで回答
- 長崎市ホームページや広報ながさき、市公式 SNS 等からの参加者は、掲載したQRコードで回答
- 高校生は、学校を通じてチラシの電子配布、QRコードで回答

(エ) 抽出日程

- 令和6年11月18日（月）～令和7年1月31日（金）

(オ) 回収状況

- はがきを送付した市民4,000人のうちそのご家族等も含め回答数は591件（回答率：15.0%）
- そのほか、ホームページなどから回答いただいた回答数は1594件
- 合計回答数は2,185件

エ 集計方法

- 全2,185件の回答を集計した結果、高齢者の回答票数が少なく、高校生の回答票数が極端に多かったため、全体の傾向に偏りが発生（高齢者の意見が反映されにくく、高校生の意見が大きく影響）。
- そこで、年齢別・地区別の想定回収票数と実回収票数の差を補正し、再集計した結果を以降に整理。

(2) アンケート調査から見える傾向

公共交通に関するアンケート調査から見える傾向は下記のとおりです。

(詳細は資料編 P1～P13 参照)

表 5-1 アンケート調査から見える傾向

アンケート設問	傾 向
公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 最も多く利用する公共交通機関は路線バスが約 73%と突出している。 市民の約 8 割が月に数回以上、公共交通機関を利用している。 利用目的は、若年層は「通学」、中間層は「通勤」、高齢層は「通院」といった特徴がみられる。
公共交通のイメージ	<ul style="list-style-type: none"> 「運賃」に関するイメージは、「適正」との回答が多い。 「ダイヤの正確さ」や「車内環境の快適さ」に関するイメージは、肯定的な回答（そう思うなど）が過半数を占めている。 一方で、「運行本数」に関するイメージは、否定的な回答（少ないと思う）が過半数を占めている。 「バス停・電停の待合環境の快適さ」に関するイメージは「肯定的な回答」と「否定的な回答」の割合が同程度となっている。
計画策定前と比べた公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用頻度は、「増えている」との回答が多い。その理由は、「利用する機会が増えたから」が多く、「時刻表や行き先が調べやすくなった」といった運行サービスに関する項目も多いことから、それらが利用者増に寄与したと考えられる。 公共交通利用頻度は、「減っている」と回答した理由としては、「運行本数の減便」が大きな要因となっている。
公共交通のサービスに対する考え方	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用を考える上で重要なことは、「便数が多い」が突出して高く、次いで、「時刻表通りに運行する」「料金が安い」となっている。 停留所に必要な施設・設備は、「雨や日差しを防ぐ屋根（上屋）」が約 89%と突出して高い。次いで、「椅子・ベンチ」「遅れの状況などが確認できる表示」が求められている。 最低限求める運行間隔は、「通勤・通学時間帯」は「10 分以内」、「その他の時間帯」は「20 分以内」が求められている。
長崎市の今後の公共交通に対する市民の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 利用者負担のあり方は、「運行便数を維持するためには、運賃の値上げや乗り継ぎの発生はやむを得ない」と回答した方が約 56%と最も多い。 地域で移動を支えていく考え方は、「公共交通を利用しない人たちも含めて社会全体で支えていくべきである」と回答した方が約 72%と最も多い。
乗合バスの維持が難しくなった場合の改善案・代替手段について	<ul style="list-style-type: none"> 「事前予約」や「タクシーの他人との乗合せ」、「資金面等で協力すること」に関する考え方は、「許容する意見」と「許容しない意見」が概ね同程度となっている。 「他人の運転する車に乗ること」に関する考え方は、「許容する意見（あまり抵抗感はない、抵抗感があるがやむを得ない）」が半数以上となっている。 一方で、「自分の車に他人を乗せること」に関する考え方は、「抵抗感がある」と回答した方が約 64%と最も多い。

2 公共交通に係る現況分析

(1) 主要地点間の運行状況

各地区における公共交通の運行状況を把握するため、主要地点間の運行状況を整理した結果、以下のことがわかりました。

- 中央地域（中央地区、式見地区、福田地区、小櫛地区、小ヶ倉地区、茂木地区）では、式見地区以外は概ね 90 便以上（1 時間に 3 便以上）が確保されています。
- 東部地域（東長崎地区、日見地区）では、概ね 180 便（1 時間に 6 便以上）が確保されています。
- 南部地域（土井首地区、深堀地区、香焼地区、伊王島地区、三和地区、野母崎地区）では、伊王島地区、野母崎地区、香焼地区以外は概ね 120 便以上（1 時間に 4 便以上）が確保されています。
- 北部地域（西浦上地区、滑石地区、三重地区、琴海地区、外海地区）では、琴海地区（西海・村松以北）、外海地区以外は概ね 120 便以上（1 時間に 4 便以上の便数）が確保されています。



- 多くの地区で、概ね 90 便以上（1 時間に 3 便以上）が確保されています。

表 5-2 主要地点間の運行便数

運行便数（便/日）	R6	運行便数（便/日）	R6
中央地域		南部地域	
中央⇄西浦上	1,123	小ヶ倉⇄土井首	335
中央⇄式見	52	土井首⇄深堀	138
中央⇄福田	96	深堀⇄香焼	87
中央⇄小櫛	247	香焼⇄伊王島	11
中央⇄小ヶ倉	553	土井首⇄三和	142
中央⇄茂木	98	三和⇄野母崎	48
東部地域		北部地域	
中央⇄日見	246	西浦上⇄時津	296
日見⇄東長崎	192	時津⇄琴海	139
		西浦上⇄滑石	394
		西浦上⇄長与	143
		滑石⇄三重	209
		三重⇄外海	30

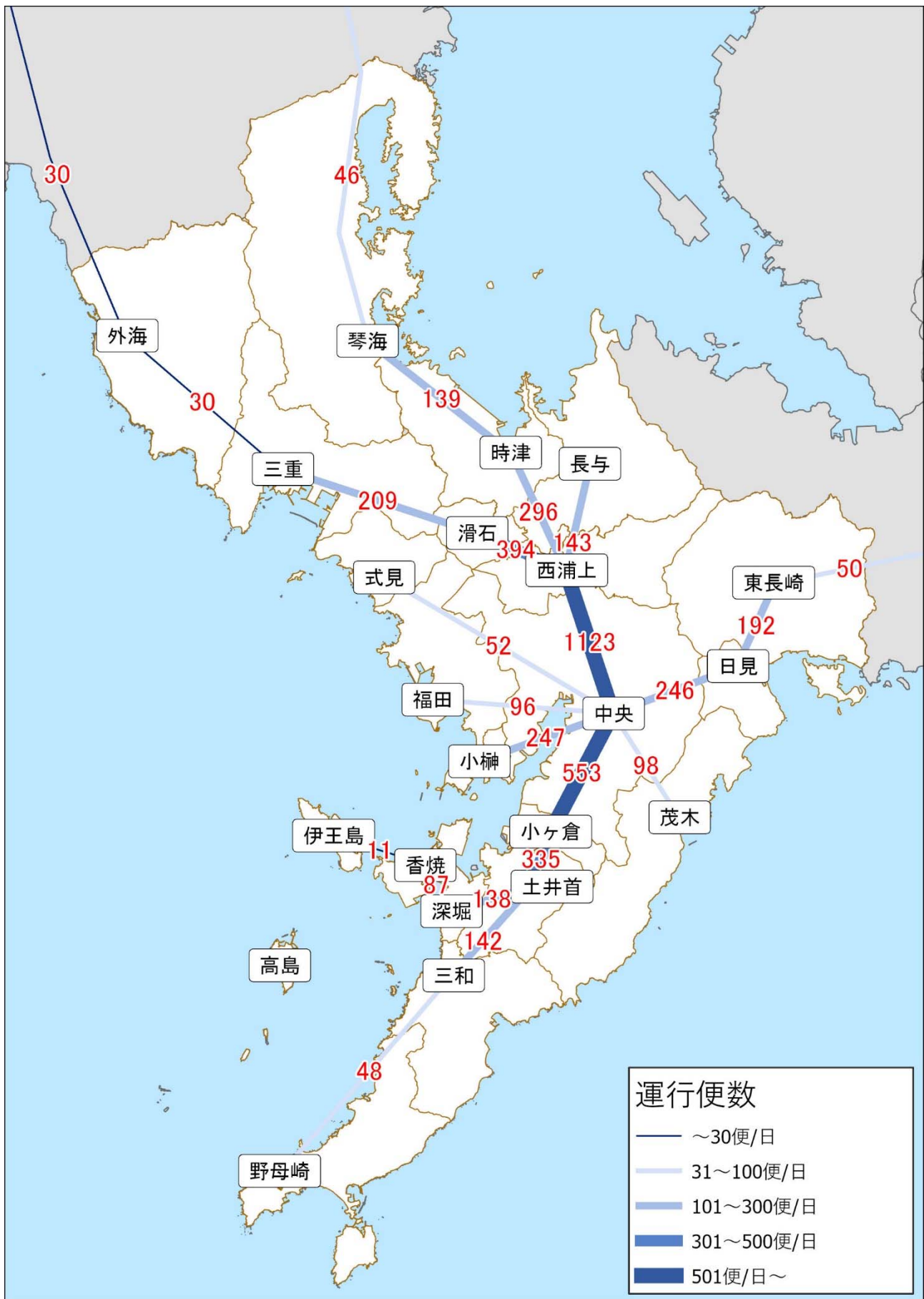


図 5-1 主要地点間の運行便数 (平日) (R6)

(2) 主要地点間の利用状況

各地区における公共交通の利用状況を把握するため、ICカードデータ（以下「ICデータ」という）により主要地点間の利用状況を整理した結果、以下のことがわかりました。（詳細は資料編 P27～P30 参照）

- ・式見地区、福田地区、小槲地区、小ヶ倉地区、茂木地区は、中央地区との間で多くの利用がみられます。
- ・東部地域（東長崎地区、日見地区）では、中央地区との間で多くの利用がみられますが、一定の都市機能施設が集積している東長崎地区では地区内の移動割合も比較的高くなっています。
- ・南部地域のうち、土井首地区、深堀地区、香焼地区、三和地区、伊王島地区では、中央地区との間で多くの利用がみられますが、土井首地区までの移動も一定数みられます。また、野母崎地区では地区内の移動割合が最も高い状況となっています。
- ・北部地域のうち、西浦上地区、滑石地区では、中央地区との間で多くの利用がみられますが、一定の都市機能施設が集積している西浦上地区や滑石地区までの移動割合も比較的高くなっています。また、琴海地区、外海地区、三重地区は地区内や近隣地区までの移動割合が高くなっています。

- ・全般的に各地区と中央地区との間で多くの利用がみられます。
- ・中央地区から離れた地区では、同一地区内や地域拠点（東長崎周辺・土井首周辺・西浦上周辺）への移動割合が高まる傾向にあります。

表 5-3 主要地点間の利用状況

利用状況（人/日）	R6	利用状況（人/日）	R6
中央地域		南部地域	
中央⇄西浦上	19,648	小ヶ倉⇄土井首	5,731
中央⇄式見	334	土井首⇄深堀	2,042
中央⇄福田	1,972	深堀⇄香焼	833
中央⇄小槲	2,537	香焼⇄伊王島	40
中央⇄小ヶ倉	8,231	土井首⇄三和	1,647
中央⇄茂木	1,062	三和⇄野母崎	434
東部地域		北部地域	
中央⇄日見	5,927	西浦上⇄時津	6,247
日見⇄東長崎	4,354	時津⇄琴海	1,239
		西浦上⇄滑石	7,751
		西浦上⇄長与	2,292
		滑石⇄三重	2,489
		三重⇄外海	229

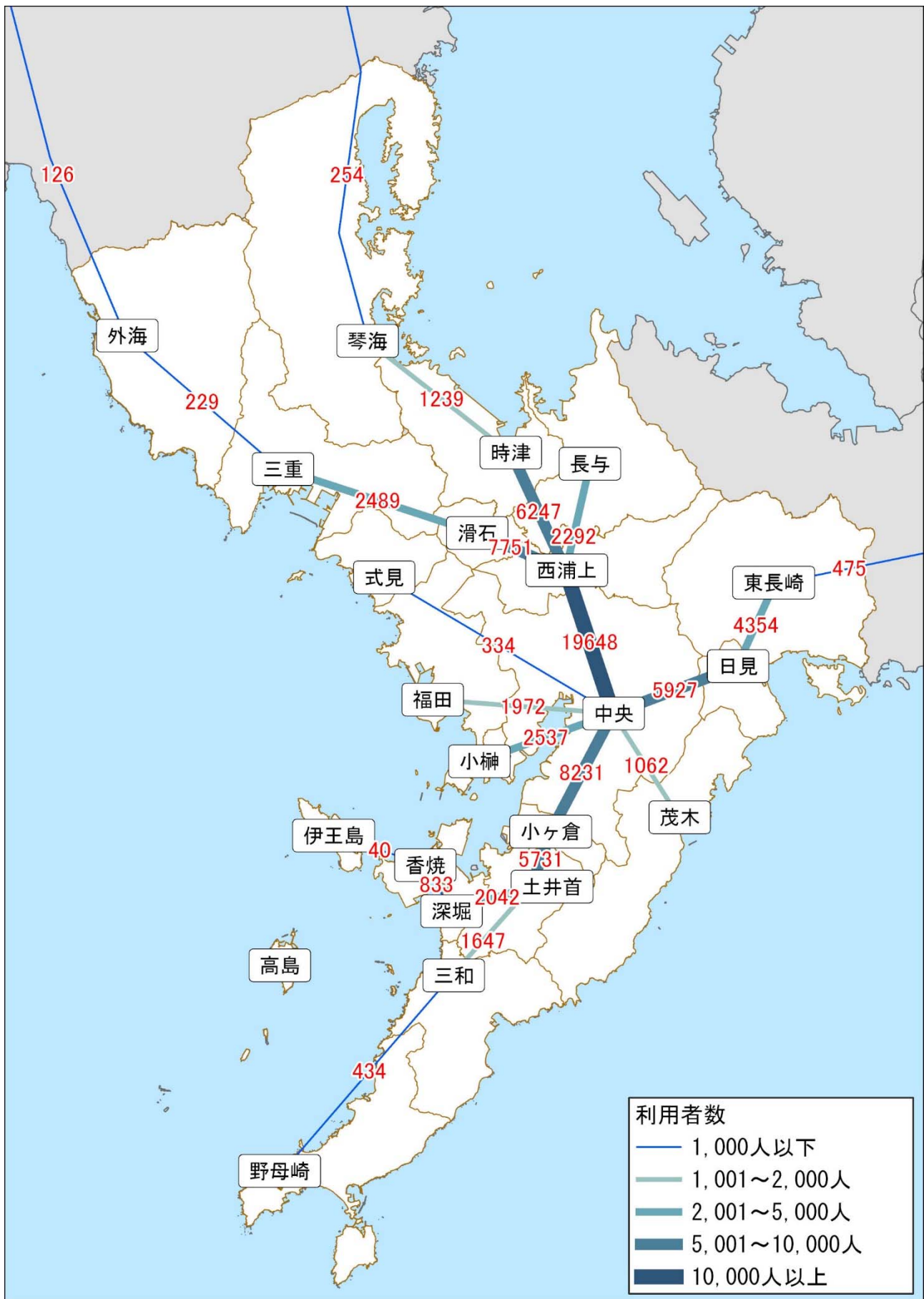


図 5-2 主要地点間の公共交通利用者数（平日）（R6）

※路線バス（長崎バス、長崎県営バス）の各社提供データを基に長崎市が独自推計

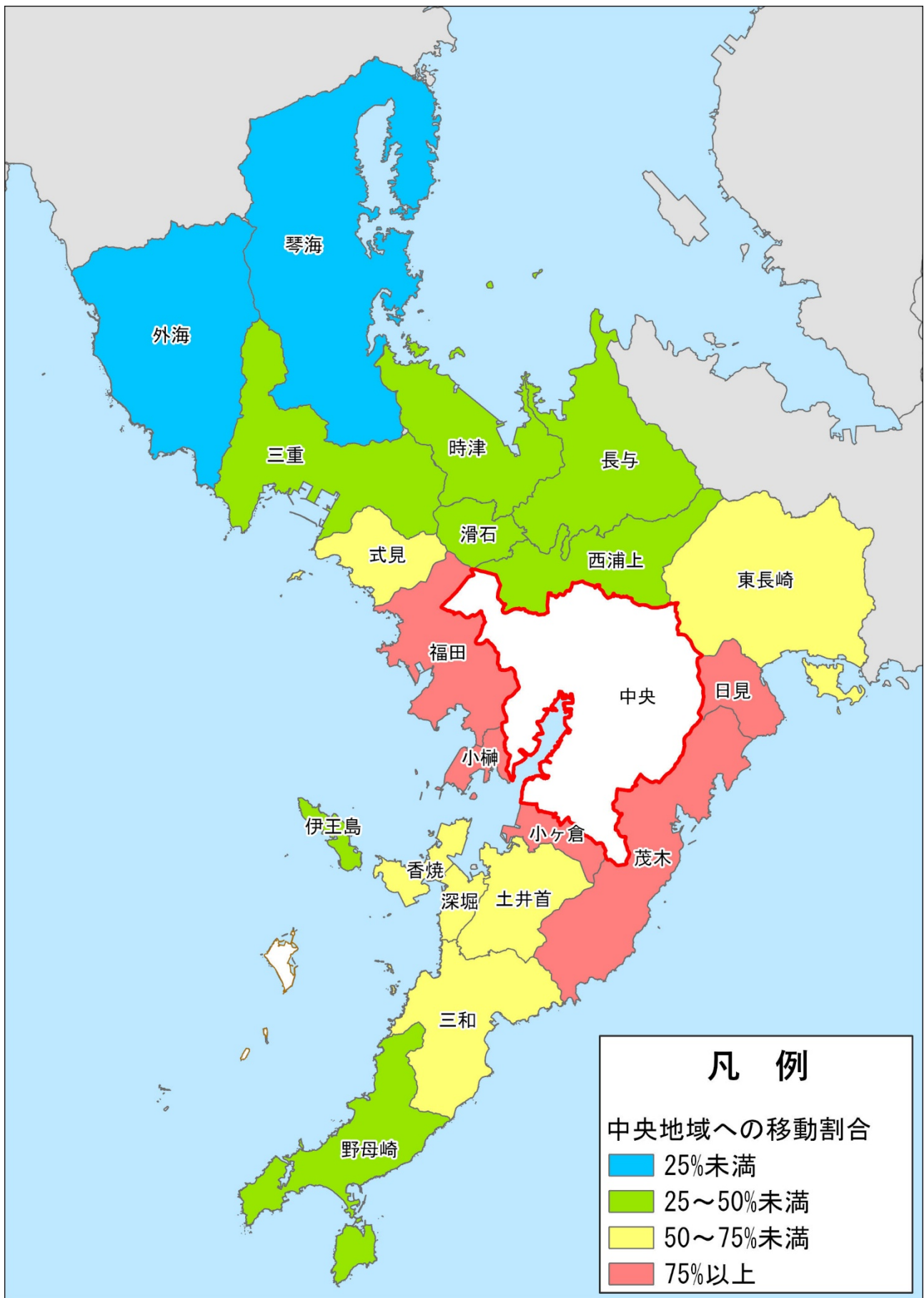


図 5-3 路線バス利用者の各地区から中央地区への移動割合（R6）

※路線バス（長崎バス、長崎県営バス）の各社提供データを基に長崎市が独自推計

(3) 路線バスの時間帯別の運行便数と利用者数の関係

路線バスの時間帯別の運行便数と利用状況を分析した結果、以下のことがわかりました。

- ・ 平日のピーク時（6～9 時、16～19 時）に利用者数の半数強が利用しています。
- ・ 1 便あたりの利用者数は、ピーク時間帯で 40.3 人、オフピーク時間帯で 26.7 人、1 日の平均は 32.5 人で、オフピーク時は輸送力に余裕があると考えられます。

・ 時間帯による利用の隔たりを小さくすることで、ピーク時間帯の需要に対応できるよう確保している輸送資源（車両や運転士など）を縮減できる可能性があります。

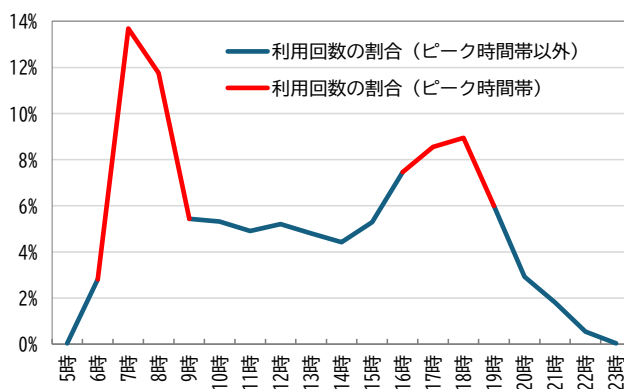


図 5-4 時間帯別利用状況

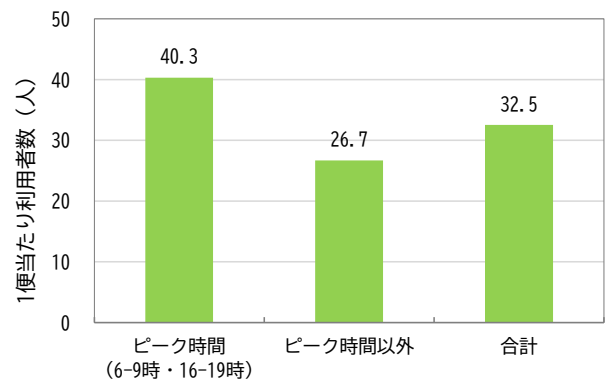


図 5-5 時間帯別 1 便当たりの利用者数

（長崎バス・長崎県営バス）（平日） （長崎バス・長崎県営バス）（平日）

表 5-4 時間帯別運行便数、1 日当たりの利用者数及び 1 便当たりの利用者数（平日）

	ピーク時間帯 (6-9 時、16-19 時)	ピーク時間帯以外	日全体
運行便数	1,647 便 (43%)	2,186 便 (57%)	3,833 便 (100%)
利用者数	66,380 人 (53%)	58,332 人 (47%)	124,713 人 (100%)
1 便あたり 利用者数	40.3 人	26.7 人	32.5 人

(4) 主要地点間の収支状況

各地区における公共交通の収支状況を把握するため、主要地点間の収支状況を整理した結果、以下のことがわかりました。

- ・収支バランスが良好（収支率が概ね 1.0 を上回る）なのは、主に土井首地区と西浦上地区周辺の幹線です。一方で、中央部を結ぶ路線の一部では、路線の重複が多いことから、収支が悪いと考えられます。
- ・収支バランスがとれていない（収支率が概ね 0.5～1.0）のは、主に郊外部を結ぶ路線です。
- ・収支バランスが悪い（概ね 0.5 を下回る）のは、主に西彼杵半島の西海岸部や香焼と伊王島を結ぶ路線です。

- ・利用者が多いほど収支が概ね良くなり、周辺部に行くほど良くありません。
- ・一部地域では、路線が合流した先で、効率化の余地が多いといえます。

表 5-5 主要地点間の運行便数・利用者数・収支率の関係

	運行便数 (往復/日) ※1	利用者数 (人/日) ※2	1便あたり 利用者数 (人/便) ※2	収支率 (R6) ※2		運行便数 (往復/日) ※1	利用者数 (人/日) ※2	1便あたり 利用者数 (人/便) ※2	収支率 (R6) ※2
中央地域					南部地域				
中央⇄西浦上	1,123	19,648	17.5	0.83	小ヶ倉⇄土井首	335	5,731	17.1	1.10
中央⇄式見	52	334	6.4	0.23	土井首⇄深堀	138	2,042	14.8	1.33
中央⇄福田	96	1,972	20.5	0.93	深堀⇄香焼	87	833	9.6	0.52
中央⇄小櫛	247	2,537	10.3	0.20	香焼⇄伊王島	11	40	3.7	0.07
中央⇄小ヶ倉	553	8,231	14.9	0.95	土井首⇄三和	142	1,647	11.6	0.57
中央⇄茂木	98	1,062	10.8	0.37	三和⇄野母崎	48	434	9.0	0.37
東部地域					北部地域				
中央⇄日見	246	5,927	24.1	0.78	西浦上⇄時津	296	6,247	21.1	0.76
日見⇄東長崎	192	4,354	22.7	0.81	時津⇄琴海	139	1,239	8.9	0.20
					西浦上⇄滑石	394	7,751	19.7	1.16
					西浦上⇄長与	143	2,292	16.0	1.12
					滑石⇄三重	209	2,489	11.9	0.37
					三重⇄外海	30	229	7.6	0.23

※1 R6 における便数 ※2 利用者数及び収支率は長崎市の独自推計値による

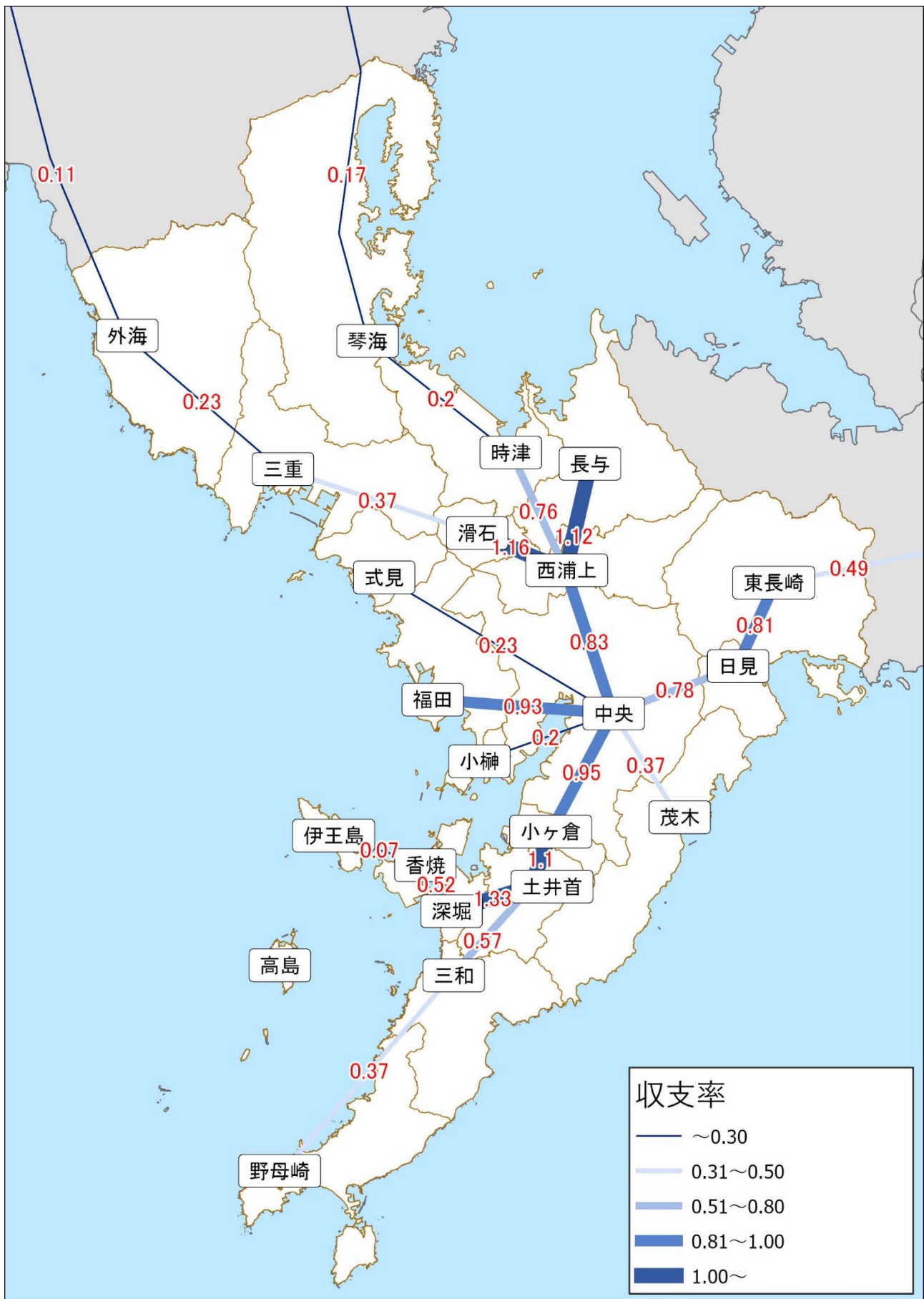


図 5-6 主要地点間の収支状況 (R6)

※路線バス（長崎バス、長崎県営バス）の運行便数及び利用者数を基に長崎市が独自推計

(5) 支線・航路の収支状況

支線※・航路における公共交通の収支状況を整理した結果、以下のことがわかりました。（詳細は資料編 P31～P34 参照）


※支線とは、公共交通ネットワークにおいて、幹線に接続し、各生活地区内の移動を支える役割を担う路線（定義は、第7章 P94 参照）

ア 支線

- ・路線バスの支線（周辺部）のほとんどは、収支バランスが 0.5 以下の状況にあり、収支バランスが良好（収支率が概ね 1.0 を上回る）である中央地区とその周辺部を結ぶ幹線などとの全体収支により成り立っている状況です。
- ・コミュニティバスは、路線バスを補完する地区内の移動手段として、合併地区や離島地区、路線バスが廃止された地域などを中心に 11 路線を運行していますが、収支率は平均 0.2 程度で、国・市の補助金により運行が維持されています。
- ・デマンド交通は、合併地区である琴海地区の 6 区域で運行していますが、収支率は平均 0.3 程度で、国・市の補助金により運行が維持されています。
- ・乗合タクシーは、旧長崎市内のバス空白地域のうち、一定の収支率が見込まれた 5 地区で運行し、収支率は平均 0.7 程度で、市の補助金により運行が維持されていますが、年々補助金は増加しています。

イ 航路

- ・航路では運航経費が比較的高く、収支率は長崎（大波止）～高島間では 0.5 程度、池島～神浦間の不定期航路では 0.2 程度で、長崎（大波止）～高島間では国・県・市の、池島～神浦間の不定期航路では市の補助により運航が維持されています。なお、池島～神浦間の定期航路は国・県により運航が維持されています。



・支線・航路とも収支バランスがとれておらず、また、収支率も年々悪化しています。

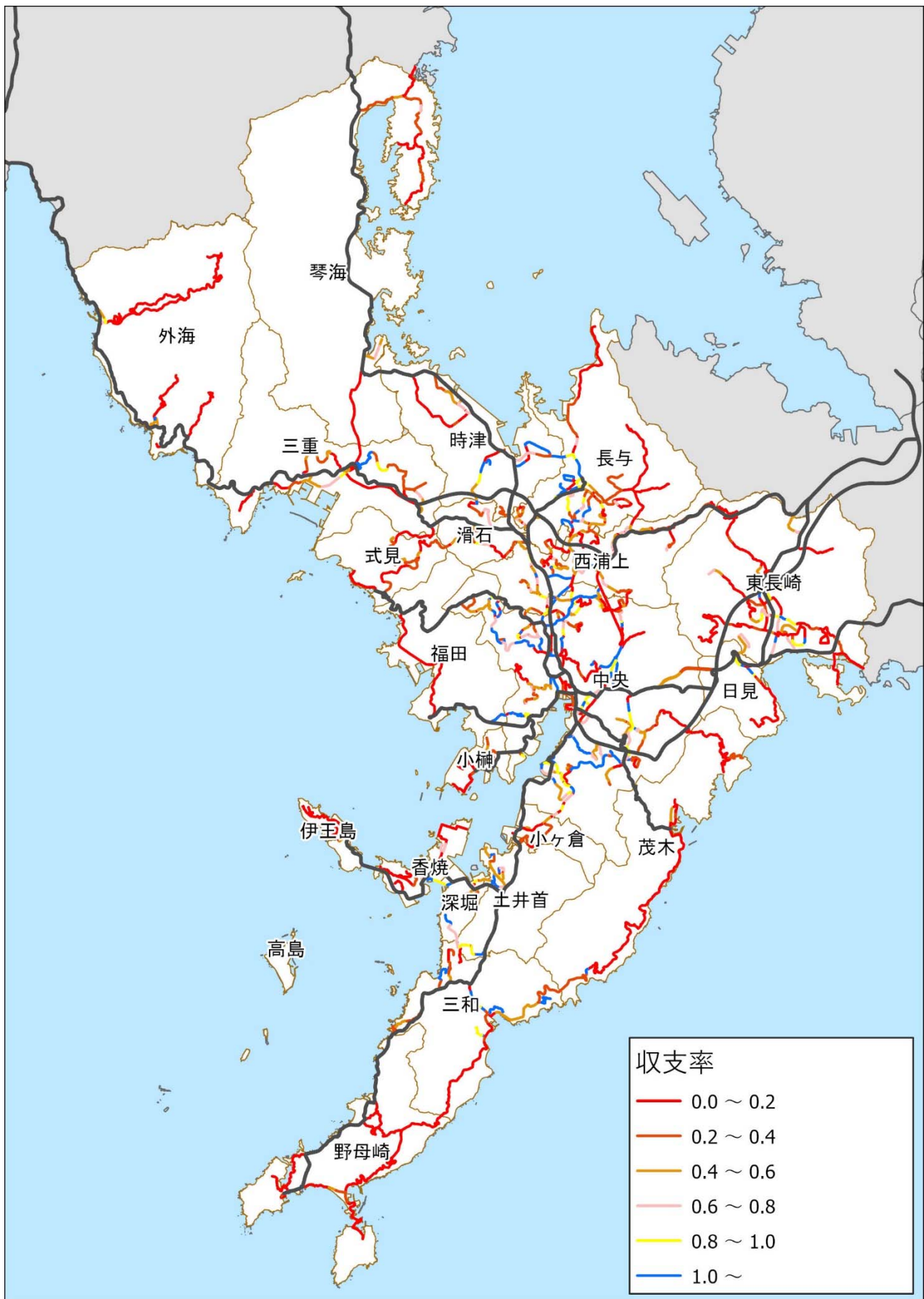


図 5-7 運行区間の収支状況 (R6)

※路線バス（長崎バス、長崎県営バス）の運行便数及び利用者数を基に長崎市が独自推計

(6) 主要地点間の所要時間

各地区における公共交通の所要時間を把握するため、主要地点間の所要時間を整理した結果、以下のことがわかりました。

- ・ 主要地点間の路線バスでの所要時間は、概ね距離に比例しています。
- ・ 同等の地点間距離であっても、経路（経由地）や道路状況などの影響で所要時間には差があり、西部地区（神の島一丁目、福田など）や北部地区（村松、寺川内など）で所要時間が比較的長くなっています。
- ・ 市内の公共交通機関の速達性は鉄道が最も優位で、路面電車は各電停での乗降時間や軌道専用信号のサイクルタイムなどの影響から平均運行速度が低くなっています。（表 5-6）

・ 地区によっては、速達性の高い交通モードへの経路変更や速達便の設定などにより、目的地までの所要時間を短縮できる可能性があります。

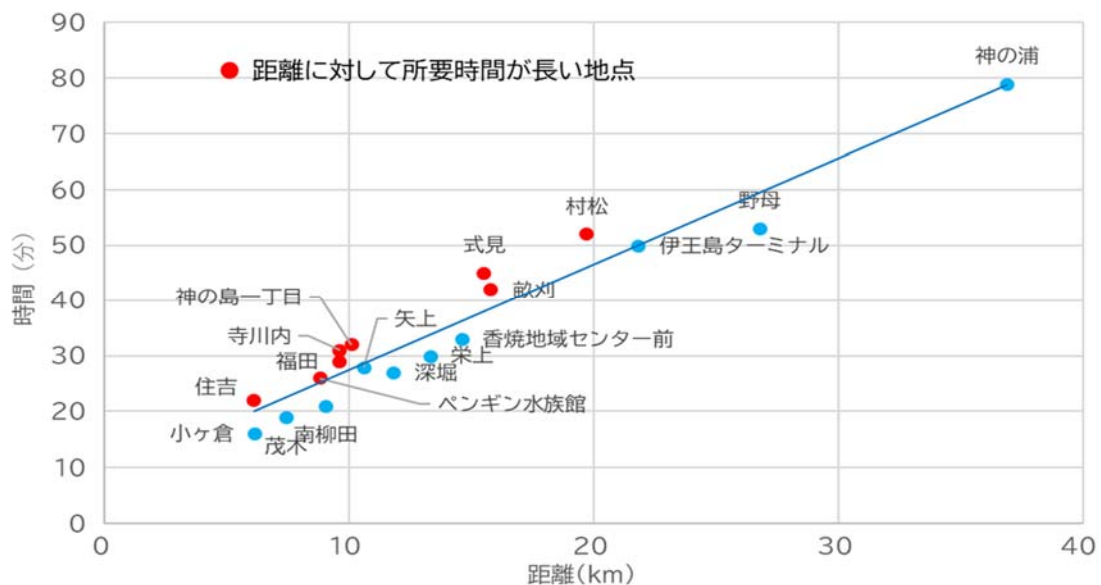


図 5-8 中央橋と主要地点のバス停間の最短距離と所要時間

※路線バスの時刻表をもとに算出

表 5-6 長崎市内における公共交通機関ごとの平均運行速度

	平均運行速度
鉄道(在来線:市布経由)	40km台
鉄道(在来線:長与経由)	30km台
路線バス	20km台
船舶(高速船)	20km台
船舶(フェリー)	10km台
路面電車	10km台

※各公共交通機関の時刻表を基に算出

(7) 人流データとの比較

長崎市における、携帯電話の位置情報の解析による全ての人の動き（人流データ）と、路線バス利用の IC データの解析による人の動き（IC データ）を用いて、各地区の路線バスの利用度を比較しました。

具体的には、各データの総移動量に占める各地区の割合（移動者割合）を算出し、人流データの値よりも IC データの値の方が大きい地区は路線バスの利用度が高く、逆に人流データの値よりも IC データの値の方が小さい地区は路線バスの利用度が低いと推測されます。

それぞれの地区の結果を整理したところ、以下のことがわかりました。

- ・中央地域のうち、中央⇄西浦上や中央⇄小櫛、中央⇄小ヶ倉では、人流データの値よりも IC データの値の方が大きく、路線バスの利用度が比較的高いと考えられます。
- ・一方で、東部地域や南部地域、北部地域では、人流データの値よりも IC データの値の方が小さく、路線バスの利用度が比較的低いと考えられます。



- ・人流データと IC データの比較により、周辺地域では自家用車など路線バス以外での移動が比較的多いと考えられ、路線バスの利用促進を図る余地があると考えられます。

表 5-7 主要地点間の人流データと IC データによる移動者割合の比較

移動者割合				移動者割合			
人流データ①		ICデータ②	②-①	人流データ①		ICデータ②	②-①
中央地域				南部地域			
中央⇄西浦上	13.1%	15.4%	2.3%	小ヶ倉⇄土井首	4.8%	4.5%	-0.3%
中央⇄式見	0.6%	0.3%	-0.3%	土井首⇄深堀	2.5%	1.6%	-0.9%
中央⇄福田	2.1%	1.5%	-0.6%	深堀⇄香焼	1.2%	0.7%	-0.5%
中央⇄小櫛	1.2%	2.0%	0.8%	香焼⇄伊王島	0.2%	0.0%	-0.2%
中央⇄小ヶ倉	5.6%	6.4%	0.8%	土井首⇄三和	2.3%	1.3%	-1.0%
中央⇄茂木	0.8%	0.8%	0.0%	三和⇄野母崎	0.8%	0.3%	-0.4%
東部地域				北部地域			
中央⇄日見	5.1%	4.6%	-0.5%	西浦上⇄滑石	7.0%	6.1%	-1.0%
日見⇄東長崎	5.5%	3.4%	-2.1%	滑石⇄三重	3.4%	1.9%	-1.5%
				三重⇄外海	0.9%	0.2%	-0.7%

※割合は人流データおよび IC データそれぞれのデータにおいて、全移動数に対する各地区の移動数の割合を算出したもの

3 公共交通に係る将来シミュレーション

(1) 人口と利用者数の推計

長崎市の人口と路線バス利用者数の将来シミュレーションを行いました。

まず、人口については、令和6年を基準年とし、国立社会保障・人口問題研究所の推計人口（令和6年推計）に基づき、令和17年までの値を推計しています。また、路線バス利用者については、令和6年度を基準年とし、コロナ禍における急激な変化による影響を除くため、平成25年度から令和元年度までの利用者数の推移を用いて、令和17年度までの値を推計しています。

その結果、以下のことがわかりました。

- ・路線バス利用者数の減少率は、人口の減少率よりも高い割合で推移しています。
- ・令和17年の運賃収入は、現在と比較して人口減少率ベースで年間9億円、利用者減少率ベースでは年間23億円程度の減収が見込まれます。
- ・この減収分を運賃収入で補うためには、現在と比較して人口減少率ベースなら約2割程度、利用者減少率ベースなら約6割の運賃上昇が必要です。
- ・運賃ではなく運行頻度で補う場合、現在30分に1本の路線ではそれぞれ約35分に1本、約45分に1本とする必要があります。

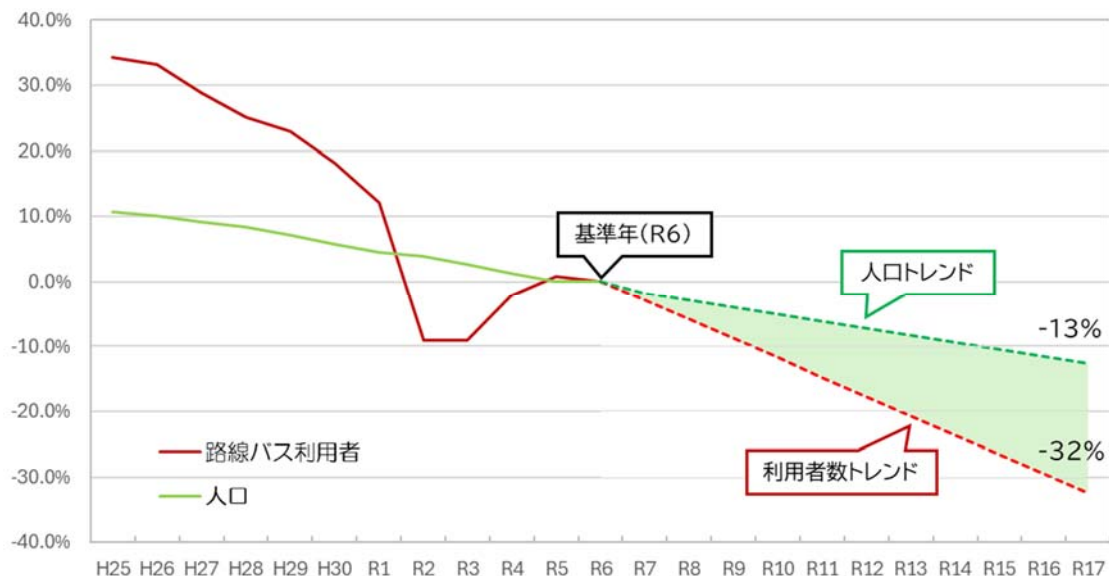


図 5-9 長崎市の人口と路線バス利用者数の減少率の推移

※路線バス（長崎バス、長崎県営バス）の各社提供データおよび将来推計人口（R17）を基に長崎市が独自推計

表 5-8 ケース別運賃、運行頻度推計（例）

ケース		現在（例）	R17
人口減少率ベース	運賃	180 円	210 円
	運行頻度	30 分	35 分
利用者減少率ベース	運賃	180 円	280 円
	運行頻度	30 分	45 分

(2) 主要地点間の将来利用者変化率（推計値）

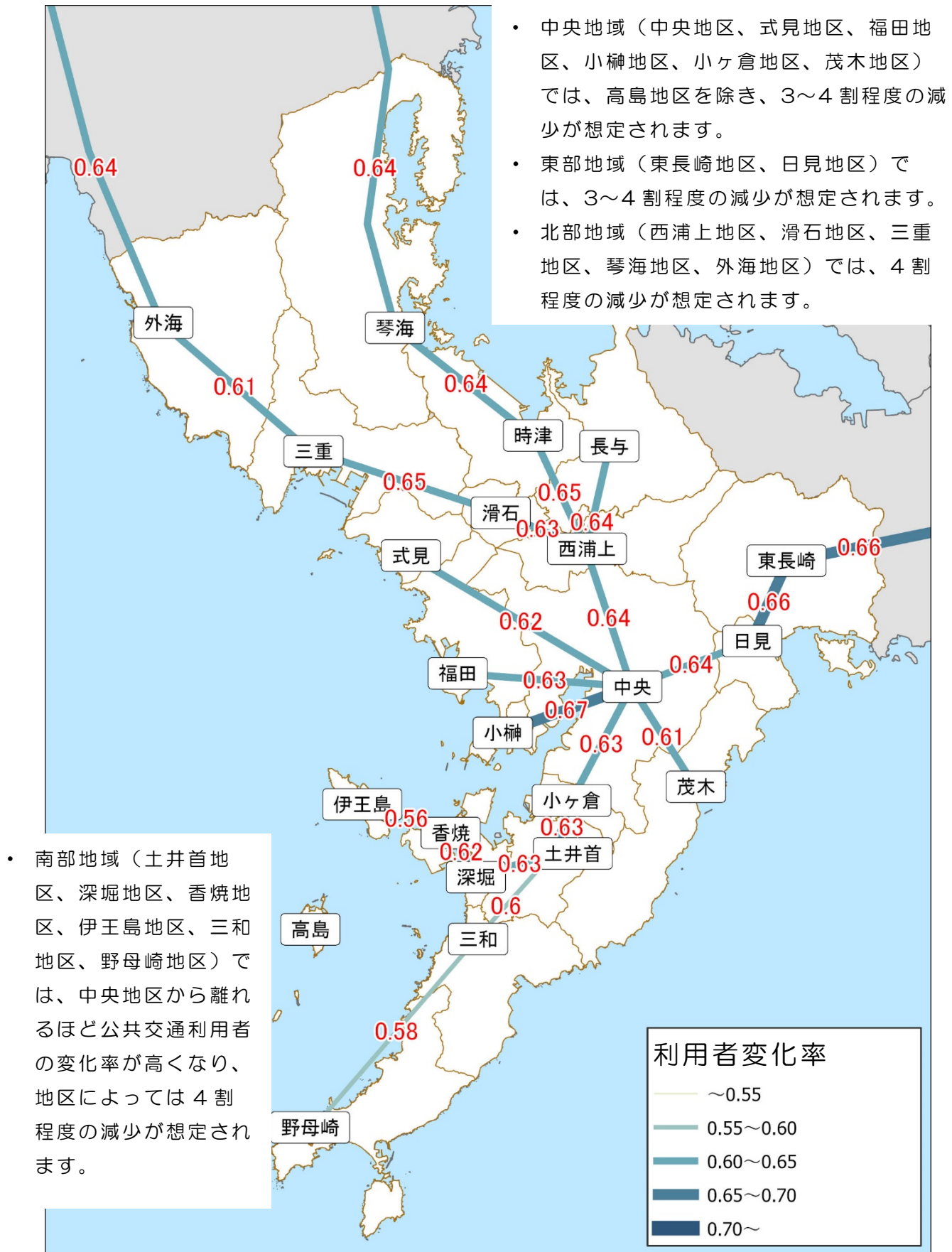


図 5-10 主要地点間の公共交通利用者の将来変化率（R17 推計値※／R6 利用者）

※路線バス（長崎バス、長崎県営バス）の各社提供データおよび将来推計人口（R17）を基に推計

(3) 主要地点間の将来収支率（推計値）

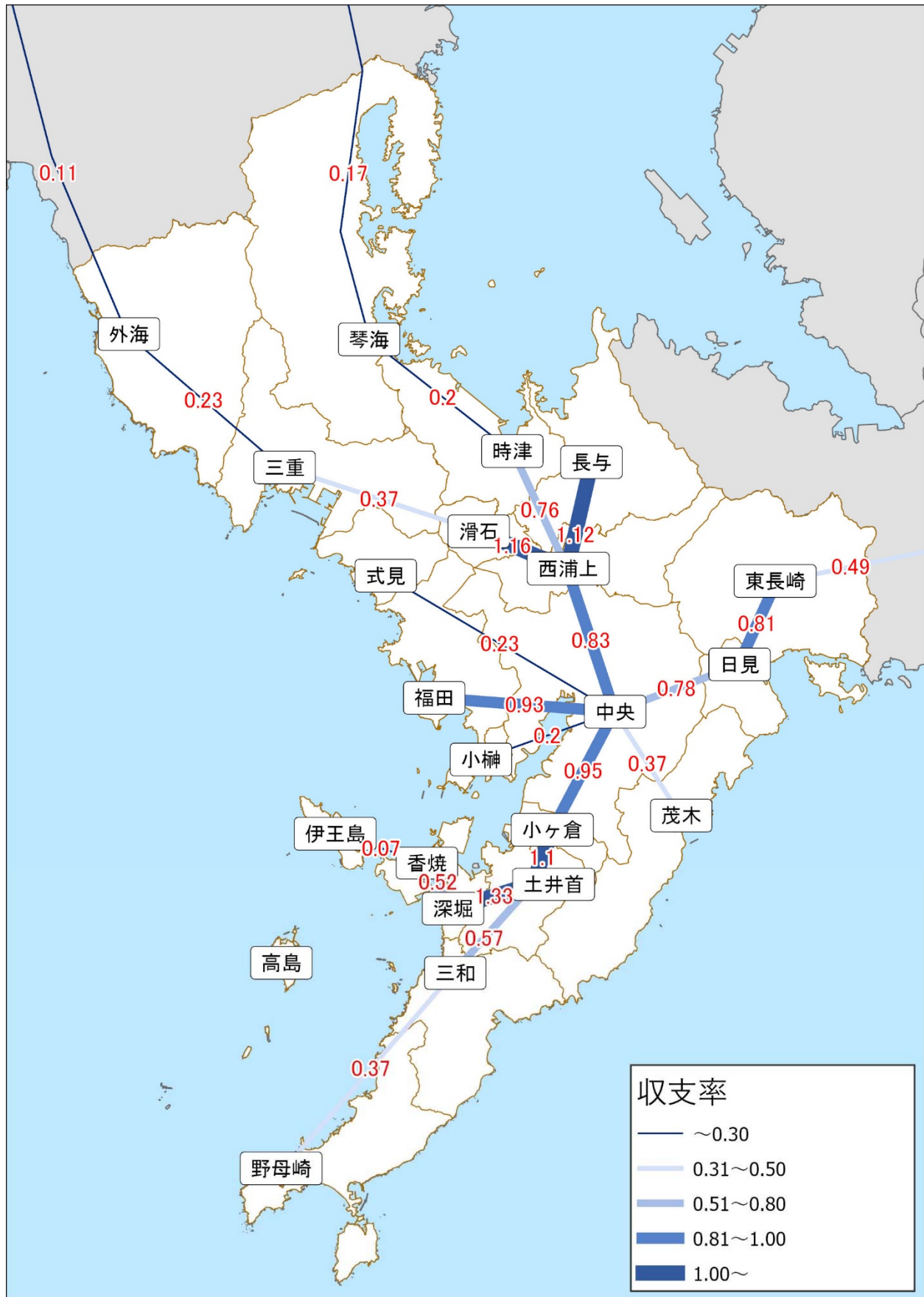


図 5-11 主要地点間の収支率 (R6)

※路線バス(長崎バス、長崎県営バス)の各社提供データおよび将来推計人口(R17)を基に長崎市が独自推計

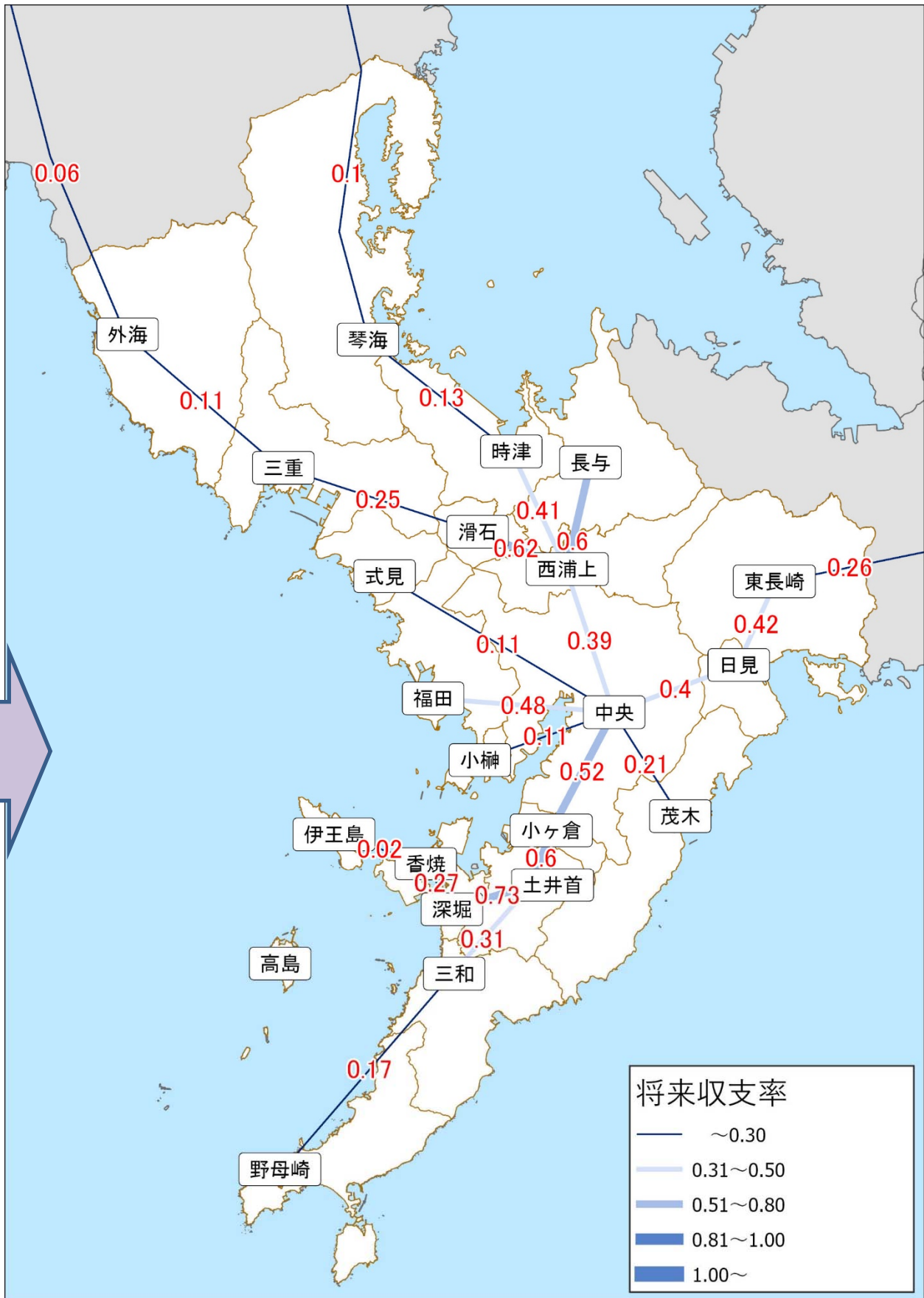


図 5-12 主要地点間の将来収支率（利用者減少率ベース推計値）（R17）

※路線バス（長崎バス、長崎県営バス）の各社提供データおよび将来推計人口（R17）を基に長崎市が独自推計

4 公共交通の需要と供給の関係

(1) 路線バスの運行状況

長崎市の公共交通網の骨格を担う路線バスの運行状況を整理した結果、以下のことがわかりました。

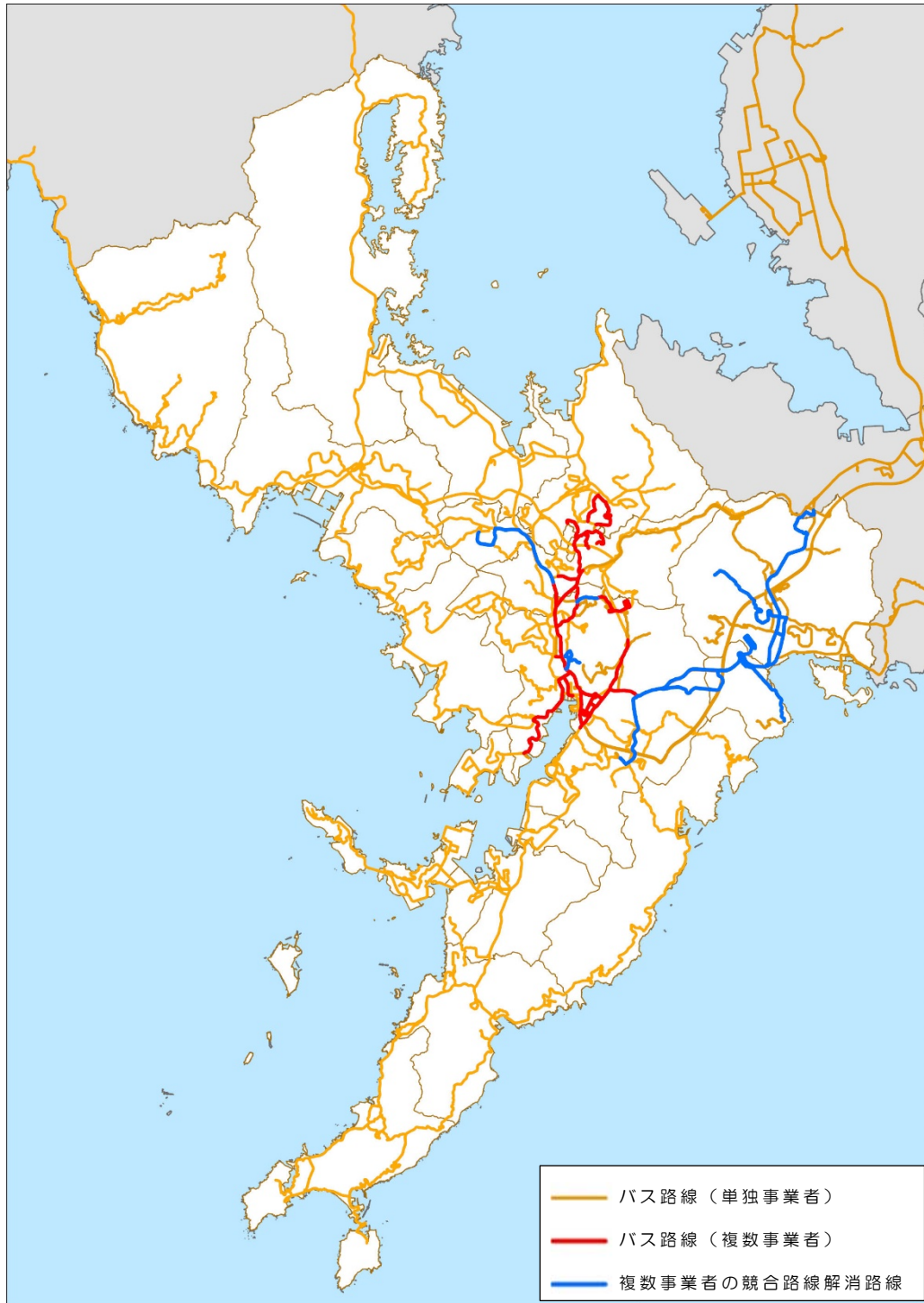


図 5-13 長崎市のバス運行路線

都心部と北部などを結ぶ複数の路線で、事業者が競合しています。



図 5-14 中央地区を起終点とするバス系統 (R6)

主要なバス路線は、中央地区を中心に多くの系統が重複しています。

(2) 地区ニーズと利用者数に基づいた運行便数、実運行便数の関係

長崎市の各地区における公共交通の地区ニーズと利用者数に基づいた運行便数、実運行便数の関係を整理した結果、以下のことがわかりました。

ア アンケート結果から想定される各地区に求められる運行便数

- ・中央地区やその周辺地域では、求められる運行間隔が短く、1日あたり100便以上と考えられています。
- ・郊外部では、求められる便数が1日あたり概ね60～90便となり、現在運行されている便数が一定意識され、少なくとも現在運行されている便数は確保してほしいとの意向が反映されていると考えられます。

表 5-9 アンケート結果から想定される各地区に求められる運行便数

	求められる 運行間隔 【通勤・通学時間帯】 (アンケート結果)	求められる 運行間隔 【その他時間帯】 (アンケート結果)		各地区に求められる 運行便数 (地区ニーズ) (便/日) (往復)
中央	10分に1便	15分に1便	⇒	128
式見	30分に1便	30分に1便	⇒	60
福田	10分に1便	30分に1便	⇒	76
小桺	10分に1便	20分に1便	⇒	102
小ヶ倉	10分に1便	15分に1便	⇒	128
茂木	10分に1便※	20分に1便	⇒	118
東長崎	15分に1便	30分に1便	⇒	68
日見	15分に1便	15分に1便	⇒	120
土井首	10分に1便	20分に1便	⇒	102
深堀	15分に1便	20分に1便	⇒	94
香焼	10分に1便※	20分に1便	⇒	118
伊王島	15分に1便	30分に1便	⇒	68
三和	15分に1便	30分に1便	⇒	68
野母崎	15分に1便	30分に1便	⇒	68
西浦上	10分に1便	15分に1便	⇒	128
滑石	10分に1便	15分に1便	⇒	128
三重	15分に1便	20分に1便	⇒	94
琴海	10分に1便※	30分に1便	⇒	92
外海	30分に1便	30分に1便	⇒	60

※運行便数は、通勤・通学時間帯を朝夕各1時間、昼間・夜間を13時間運行とした場合

※運行間隔は、公共交通に関するアンケート結果より

※茂木・香焼・琴海は、「通勤・通学・通院などに配慮されれば運行間隔にはこだわらない」との回答が最も多かったため、本分析においては次点の回答を採用

イ 利用者数に基づいた運行便数、実運行便数、地区ニーズの関係

- いずれの地区も、利用者数に基づいた運行便数に比べ実運行便数が多く、運行便数の調整により効率化できる可能性があります。
- 各地区からの路線が合流する、土井首地区、西浦上地区は、利用者数から想定される運行便数に比べ実運行便数が多く、ハブアンドスポーク型運行への移行によって、各地区のサービス水準を維持しながら効率化できる可能性があります。
- 式見地区、茂木地区、香焼地区、伊王島地区、野母崎地区、外海地区は、実運行便数が地区ニーズを下回り、効率化を行う上で地区ニーズへの配慮が必要です。

• 中央地区の周辺などでは系統の輻輳などに起因して、実運行便数が地区ニーズや利用者数に基づいた運行便数を上回っている状況にあり、効率化を図る余地があります。

表 5-10 利用者数に基づいた運行便数、実運行便数、地区ニーズの関係

地区名	平均利用者数 (人/日)	利用者数に基づいた 運行便数※ (便/日)	中央地区方面の 実運行便数 (便/日)	各地区に求められる 運行便数 (地区ニーズ) (便/日)
中央	-	-	-	128
式見	334	11	52	60
福田	1,972	66	96	76
小櫛	2,537	85	247	102
小ヶ倉	8,231	274	553	128
茂木	1,062	35	98	118
東長崎	4,354	145	192	68
日見	5,927	198	246	120
土井首	5,731	191	335	102
深堀	2,042	68	138	94
香焼	833	28	87	118
伊王島	40	1	11	68
三和	1,647	55	142	68
野母崎	434	14	48	68
西浦上	19,648	655	1,123	128
滑石	7,751	258	394	128
三重	2,489	83	209	94
琴海	1,239	41	139	92
外海	229	8	30	60

※運行便数は、時間帯や運行間隔で変動するが、P56 で算出した 1 便あたりの平均利用者数 32.5 人から、1 便あたり乗車人数を 30 人と仮定して算定したもの

第6章

これまでの取組みと成果

1	前計画の概要	71
2	前計画に基づく取組みの評価	72
	（1）施策の実施状況等	72
	（2）指標の達成状況	78
	（3）評価結果のまとめ	80
3	前計画策定からこれまでの状況変化	81
	（1）公共交通の運行状況	81
	（2）事業者の経営環境	84
	（3）市民のニーズ	86
	（4）新たな移動需要	88
	（5）交通 DX の進展	89
	（6）「交通空白」解消本部の設置	90

第6章 これまでの取組みと成果

令和3年に策定した「長崎市地域公共交通計画」では、4つの目指す姿と2つの目標を掲げ、目指す姿を実現するための2つの方策、21の施策を位置付けました。

本章では、前計画における施策の実施状況や指標の達成状況等を整理し、これまでの取組みとその成果を統括します。

1 前計画の概要

前計画では、以下の「目指す姿」と「目標」を掲げ、地域公共交通の持続可能性向上に向けた具体的な方策と指標を設定しました。

(1) 目指す姿

- ア 各種の公共交通が持続可能な運行形態となっている
- イ 拠点間の移動を支えるサービスレベルが保たれている
- ウ 地域内の移動手段が確保されている
- エ 都市の活性化等に貢献する公共交通となっている

(2) 目標

- ア 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%を維持する
- イ 周辺地域では、地域の実情にあった移動サービスを確保する

(3) 方策

- ア 既存路線の効率化・見直し
- イ 公共交通サービスの向上

(4) 指標

- ア 平均乗車密度
- イ 公共交通事業の収支率
- ウ 公共交通への公的資金投入額（利用者1人あたり補助額）
- エ 公共交通機関の利用者数
- オ 公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合

2 前計画に基づく取組みの評価

(1) 施策の実施状況等

ア 施策の実施状況

前計画では、指標を達成するための具体的に展開していく21の施策を位置づけ、実施してきました。

令和7年度までにすべての施策に着手し、17施策は実施できたものの、4施策は未実施となっています。

表 6-1 展開施策の実施状況

方針		展開施策	実施状況
既存路線の効率化・見直し	幹線	施策1:人口規模等に応じた便数、ダイヤの設定	実施
		施策2:競合路線（路線バス）における便数調整	実施
		施策3:「ハブ&スポーク型」ネットワークの形成	実施
		施策4:需要に応じた輸送手段の選択	実施
		施策5:都市施設等の整備と連携したバス路線の見直し	実施
		施策6:貨客混載輸送	着手済み （未実施）
	支線	施策7:路線沿線環境の変化と連動したバス路線の見直し	実施
		施策8:コミュニティ交通等の維持・確保	実施
		施策9:市補助路線でのトリガー方式の採用	実施
		施策4:需要に応じた輸送手段の選択（再掲）	実施
		施策10:小・中学校統廃合と連携したバス路線等の見直し	実施
		施策11:道路整備に合わせたバス路線等の延長	着手済み （未実施）
		施策6:貨客混載輸送（再掲）	着手済み （未実施）
公共交通サービスの向上	施策12:通勤シャトルバスの拡充・快速バスの導入	実施	
	施策13:バス専用レーンの拡充	着手済み （未実施）	
	施策14:主要な交通結節点の整備	実施	
	施策15:パークアンドライド駐車場等の整備	着手済み （未実施）	
	施策16:車両等のバリアフリー化	実施	
	施策17:先進的なICT技術の積極的な導入	実施	
	施策18:新たな料金体系の設定	実施	
	施策19:時間ごと利用の平準化	実施	
	施策20:観光需要に応じたバス路線等の開設・延長	実施	
	施策21:バス停の新設・移設・フリー乗降区間の拡充	実施	

表 6-2 展開施策の実施内容、実施時期

方針		展開施策	主な実施内容	実施時期
既存路線の効率化・見直し	幹線	施策1	・ 東部地区での幹線路線の運行頻度の最適化	R4.10
		施策2	・ 東部地区での県営バスへの一元化	R4.10
			・ 共同経営計画による運行事業者一元化	R4.4～
		施策3	・ 東部地区での矢上バス停を拠点とした再編	R4.10
		施策4	・ 東部地区でのコミュニティ交通への転換	R4.10
		施策5	・ 長崎駅前交通広場への乗入れ	R4.10～随時
	・ まちなか周遊バスの運行（駅広、市役所等経由）		R4.10	
	支線	施策7	・ JR高架化に伴う経由地変更	R4.4
		施策8	・ 東部地区でのコミバス運行	R4.10
			・ 乗合タクシー運賃改定	R5.4
			・ デマンド交通の運行内容見直し	R6.4
			・ コミバス三和線の見直し	R6.4
			・ コミュニティバス伊王島延伸	R7.4
			・ 乗合タクシー運行見直し	R7.10
		施策9	・ コミュニティバス東部線で実施	R4.10
			・ コミュニティバス野母崎線で実施	R6.4
		施策4	・ 東部地区でのコミュニティ交通への転換	R4.10
・ 岬木場地区路線廃止後のコミバス野母崎線による代替え			R6.4	
施策10	・ 外海中生徒の通学に合わせたコミバス外海線の時刻変更	R5.5		
施策11	・ 長崎駅周辺整備に伴うまちなか周遊バスの運行	R4.10		
公共交通サービスの向上	施策12	・ 東部地区での新日見トンネル経由便の設定	R4.10	
		・ 滑石快速便の設定（大橋ー県庁前間ノンストップ）	R4.4	
	施策14	・ 栄上バス停の待合所土日開放に向けた整備	R4.11	
		・ 矢上バス停の待合環境整備	R5.6	
		・ 栄上バス停のスマートバス停整備	R6.4	
	施策16	・ 超低床式路面電車の導入	R4.3、R6.3	
		・ 新船（俊寛）の導入	R5.3	
		・ ハイブリットバスの導入	R5.12	
	施策17	・ 「my route（マイルート）」の導入	R4.8	
		・ バスロケーションシステムの導入	R6.4	
		・ 路面電車にタッチ決済の導入	R7.10	
	施策18	・ コミバス東部線の乗り放題定期販売	R4.12～R5.2	
		・ 昼間全線フリーパス半額キャンペーン	R5.8～R5.10	
		・ ながさき旅パス24hourの発売	R6.12～	
施策19	・ バス・路面電車運賃無料デーの実施	R5.6～R6.3		
	・ 昼間全線フリーパス半額キャンペーン	R5.8～R5.10		
施策20	・ まちなか周遊バスの運行	R4.10		
	・ ながさき観光ルートバスに長崎スタジアムシティを追加	R6.10		
施策21	・ 長崎駅前交通広場、長崎駅西口（運転免許センター）バス停新設	R4.10		

第1章
長崎市地域公共
交通計画の概要第2章
公共交通を取り
巻く状況第3章
上位計画等の整理第4章
公共交通の現状第5章
公共交通に関する
調査・分析第6章
これまでの取組み
と成果第7章
これからの
公共交通に向けて第8章
計画の推進

資料編

イ 実施した主な取組み内容

実施した主な取組み内容を以下に整理します。

(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、路線の効率化を図りました。

- ✓ 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。
- ✓ 運行間隔を平準化し利便性を保ちつつ、需給バランスを踏まえた運行便数の最適化。
- ✓ 競合区間の解消により約 47 人の運転士や約 38 台の車両の削減。
収支を年間約 6 億円改善。



図 6-1 共同経営計画実施状況

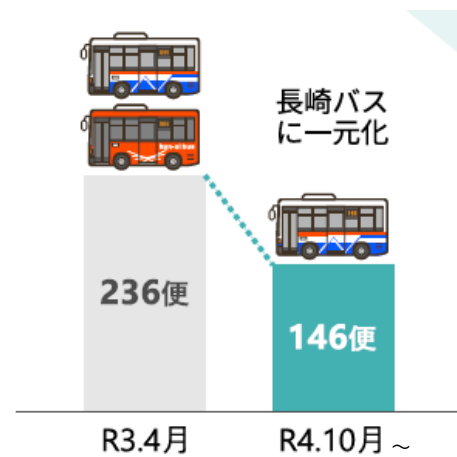


図 6-2 滑石地区の便数調整

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

路線バスの廃止や利用者のニーズに合わせて、コミュニティバス東部線・デマンド交通（琴海地区）の運行、野母崎線の延伸、伊王島線の延伸など需要に応じた運行形態への見直しを行いました。

- ✓ 長崎バスの路線廃止を受け、コミュニティバス東部線・デマンド交通（琴海地区）・コミュニティバス野母崎線を見直し、移動手段を確保。
- ✓ 利用者のニーズに合わせ、コミュニティバス伊王島線・三和線の運行内容見直し。

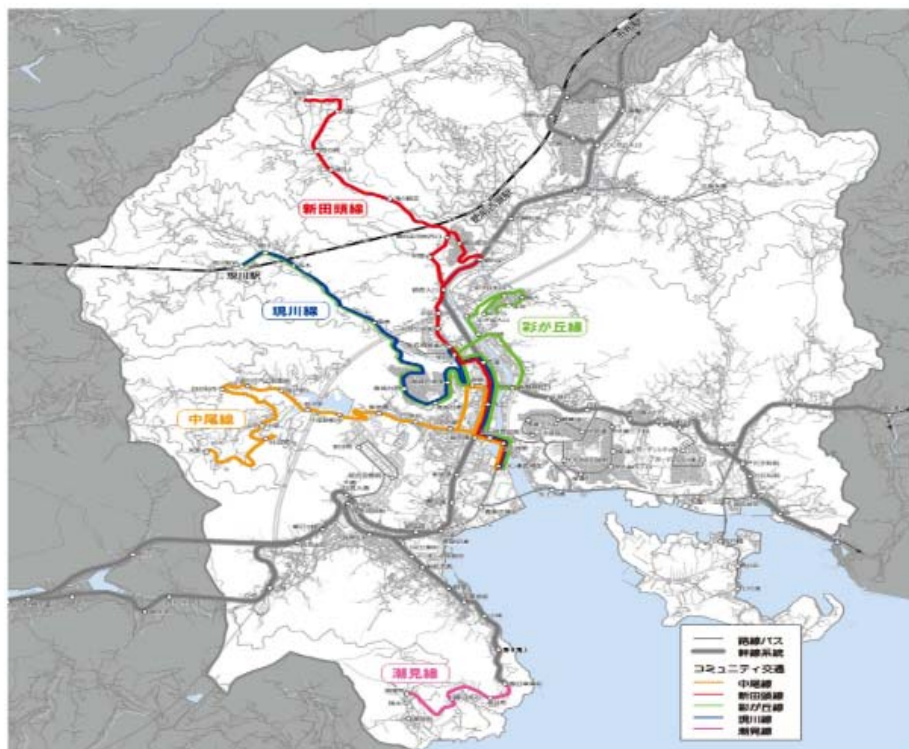


図 6-3 コミュニティバス東部線の路線図

出典：長崎市地域公共交通利便増進計画（東部地区）

(ウ) 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いました。

- ✓ 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。
- ✓ 県営バスは矢上、本原一丁目にデジタルバス停を設置（合計 3 か所）。
- ✓ 長崎バスは宝町、道ノ尾、グラバー園などにデジタルバス停を設置（合計 69 か所）。



スマートバス停

(エ) 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いました。また、長崎スタジアムシティの開業、長崎駅東口駅前交通広場の整備に合わせ、運行ルートを見直しました。

- ✓ 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ルートへ変更。



図 6-4 まちなか周遊バスルート図

出典：交通事業者資料



図 6-5 ながさき観光ルートバスパンフレット

出典：交通事業者資料

ウ 未実施の施策の要因

未実施となった施策は、関係者との調整がつかなかったことが主な要因となっています。今後も、関係者と意見交換を続けていくことが必要です。

表 6-3 未実施の施策の要因

未実施の施策	要因
6:貨客混載輸送	○公共ライドシェアの検討にあわせて運送事業者と協議したが、公共ライドシェアの調整がつかず未実施となりました。
11:道路整備に合わせたバス路線等の延長	○道路新設に合わせて関係者で協議を重ねたが、運行方法や収支見込みなどの調整がつかず、未実施となりました。
13:バス専用レーンの拡充	○長崎県渋滞対策協議会の幹事会等で調整を図ったが、道路車線数の考えなどから、バイパスなど新たな道路ネットワークが構築される時点で協議すべきとの意見が道路管理者、交通管理者より出され、未実施となりました。
15:パークアンドライド駐車場等の整備	○郊外部にあるバス事業者の車庫や、商業施設駐車場などの活用に向け、関係者との調整や社会実験なども行ったが、安全確保や需要量の低さなどから活用できず、未実施となりました。

(2) 指標の達成状況

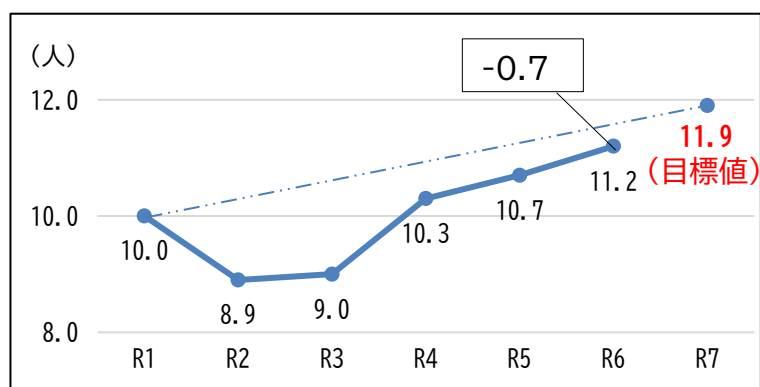
前計画で位置付けた指標の達成状況は、以下の通りです。

ア 平均乗車密度

令和4年度から実施した共同経営計画に基づき、路線の再編や効率的な運行体制の構築を進めるとともに、長崎スタジアムシティ開業などにより発生した新規需要の取り込みを行いました。

その結果、現況値の10.0人から11.2人へと改善が図られましたが、目標値は未達成となっています。

今後も路線の最適化や運行の効率化を進める必要があります。



×：改善基調にあるが、目標は達成していない

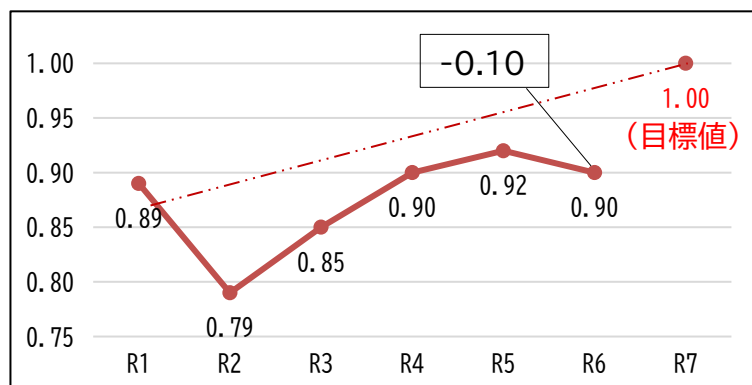
図 6-6 平均乗車密度の推移

イ 公共交通事業の収支率

令和4年度から実施した共同経営計画により、路線再編や需要に応じた効率的な運行が進みました。

一方で、人件費や燃料費の高騰などにより運行経費の増加したことから、収支率は0.89から0.90へわずかな改善にとどまり、目標値は未達成となっています。

今後も引き続き、運行効率化の向上や、経費の適正化に取り組む必要があります。



×：直近は横ばい傾向で、目標までは達していない

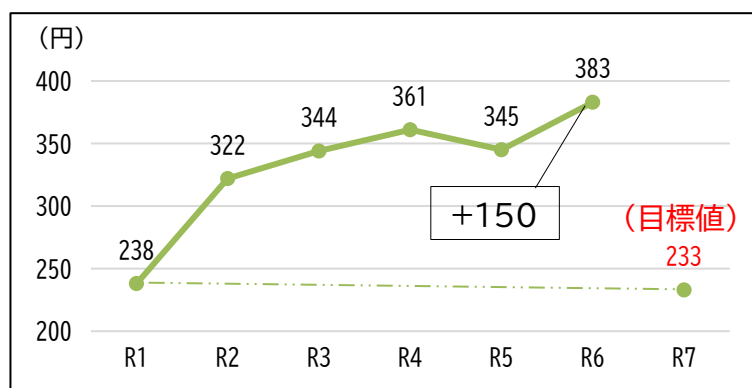
図 6-7 公共交通事業の収支率の推移

ウ 公共交通への公的資金投入額（利用者1人あたり補助額）

利用者の減少や人件費・燃料費などの運行経費の増加により、全体として収支が悪化しました。

その結果、利用者1人当たりの公的資金の投入額は238円から383円へ増加し、目標値の233円を上回っており、現況値より悪化しています。

今後は、地域の実情に応じた運行の見直しを進めつつ、公的支援の効率化を図る必要があります。



×：前年より増加し、目標までは達していない

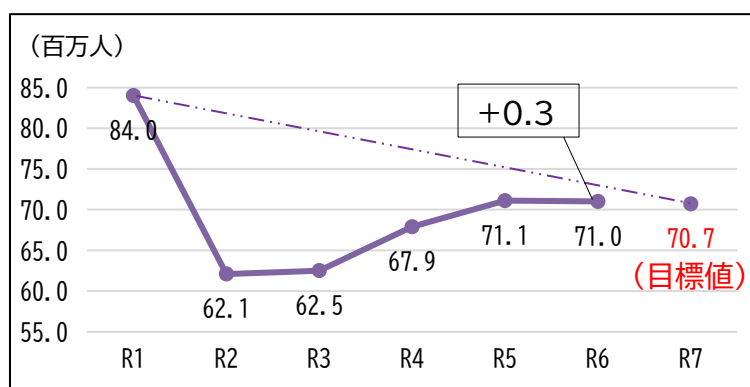
図 6-8 公共交通事業への公的資金投入額の推移

エ 公共交通の利用者数

令和元年から2年にかけてコロナ禍の影響で大幅に減少しましたが、令和5年までにその影響は概ね収束したと考えられます。

新規需要の取り込みなども行い、令和6年は微減に転じたものの、目標値を達成しています。

今後も、新規需要の取り込みや利便性の向上策をさらに強化する必要があります。



○：前年より減少したが、目標は達成している

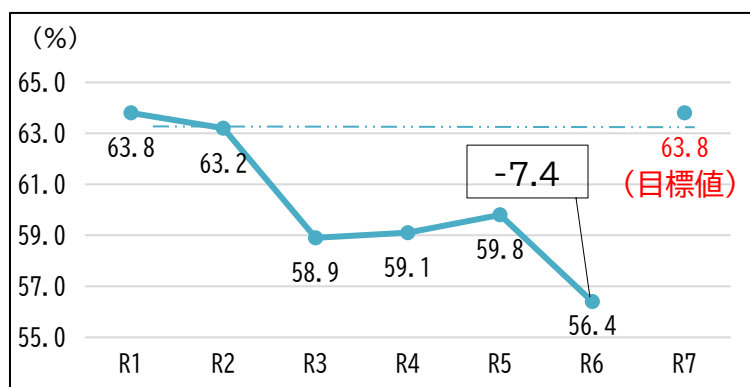
図 6-9 公共交通の利用者数の推移

オ 公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合

公共交通を利用しやすいと感じる市民の割合は、現況値より悪化（低下）し、目標値は未達成となっています。

市民アンケートでは、減便や路線廃止、最終時刻の繰り上げ等による利便性の低下を懸念する声が多く寄せられています。

今後は、デジタル技術（DX）の活用や脱炭素化（GX）の推進などを通じ、利便性や快適性の向上に一層取り組む必要があります。



×：前年より減少し、目標までは達していない

図 6-10 公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合の推移

(3) 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（平均乗車密度）、指標 2（収支率、指標 4（利用者数）は目標に向け改善傾向であり、主に幹線での施策の効果が確認されましたが、引き続き既存路線の効率化などの施策に取り組む必要があります。

一方、コミュニティバス等の需要に応じた見直しや、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』を進めましたが、指標 3（公金投入額）、指標 5（満足度）は悪化傾向であり、今後も公的支援の効率化や、市民目線での公共交通サービス向上に取り組む必要があります。

表 6-4 指標の達成状況

評価指標	基準値(R1)	目標値(R7)	実績値(R6)	R6 達成状況
ア 平均乗車密度（路線バス）	10.0（人）	11.9（人）	11.2（人）	×
イ 公共交通事業の収支率	0.89	1.00	0.90	×
ウ 公共交通への公的資金投入額（利用者 1 人あたり補助額）	238（円）	233（円）	383（円）	×
エ 公共交通の利用者数	84.0 （百万人）	70.7 （百万人）	71.0 （百万人）	○
オ 公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合	63.8（％）	63.8（％）	56.4（％）	×

※○：目標値を達成 ×：目標値を未達成

3 前計画策定からこれまでの状況変化

前計画策定後に、公共交通を取り巻く状況が変化していることから、特に考慮が必要なものの整理を行いました。

(1) 公共交通の運行状況

ア 路線バスの運行便数

主要地点間の便数は、香焼-伊王島、三重-外海間を除き、全ての地点間で減少し、特に中央-日見、日見-東長崎間は、競合路線の解消を行ったことで、約 50%減少しています。

表 6-5 主要地点間の運行便数の変化

運行便数（便/日）	R1	R6	差	増減率
中央⇄西浦上	1,195	1,123	-72	-6%
中央⇄式見	76	52	-24	-32%
中央⇄福田	123	96	-27	-22%
中央⇄小櫛	297	247	-50	-17%
中央⇄小ヶ倉	667	553	-114	-17%
中央⇄茂木	124	98	-26	-21%
中央⇄日見	480	246	-234	-49%
日見⇄東長崎	367	192	-175	-48%
小ヶ倉⇄土井首	414	335	-79	-19%
土井首⇄深堀	156	138	-18	-12%
深堀⇄香焼	100	87	-13	-13%
香焼⇄伊王島	10	11	1	10%
土井首⇄三和	151	142	-9	-6%
三和⇄野母崎	54	48	-6	-11%
西浦上⇄時津	308	296	-12	-4%
時津⇄琴海	148	139	-9	-6%
西浦上⇄滑石	838	698	-140	-17%
西浦上⇄長与	162	143	-19	-12%
滑石⇄三重	213	209	-4	-2%
三重⇄外海	30	30	0	0%

イ 路線バスの始発・最終便の変化

始発便は、茂木地区などで後倒しはあるものの、概ね変化はありませんが、最終便は、全地区で繰り上げが行われ、1時間以上前倒しとなった地区もあり、運転士のインターバル時間（労務終了から翌労務開始までの時間）の適正化による副次的な要因により、全体的に運行時間の短縮が行われました。

表 6-6 路線バスの主なバス停の始発便、最終便の状況の変化

地区名	バス停名	始発便の時刻（発時刻）					最終便の時間（着時刻）			
		令和元年度	→	令和6年度	差		令和元年度	→	令和6年度	差
式見	相川	6:10	→	6:32	22分後倒し	・・・	22:29	→	21:51	38分前倒し
福田	福田車庫前	6:15	→	6:15	なし	・・・	23:28	→	22:16	1時間12分前倒し
小櫛	神の島教会下	6:20	→	6:20	なし	・・・	22:33	→	21:56	37分前倒し
小ヶ倉	小ヶ倉	6:11	→	6:01	10分前倒し	・・・	23:06	→	21:55	1時間11分前倒し
茂木	茂木	5:20	→	6:25	1時間5分後倒し	・・・	22:53	→	22:11	42分前倒し
東長崎	矢上	6:10	→	6:10	なし	・・・	23:35	→	22:52	43分前倒し
日見	春日車庫	6:23	→	6:25	2分後倒し	・・・	22:29	→	21:40	49分前倒し
土井首	南柳田	6:07	→	5:57	10分前倒し	・・・	23:19	→	22:01	1時間18分前倒し
深堀	深堀	6:00	→	5:50	10分前倒し	・・・	23:26	→	22:09	1時間17分前倒し
香焼	恵里	6:00	→	6:00	なし	・・・	22:45	→	22:19	26分前倒し
伊王島	伊王島ターミナル	6:42	→	6:42	なし	・・・	19:36	→	19:26	10分前倒し
三和	栄上	6:06	→	6:01	5分前倒し	・・・	23:23	→	22:00	1時間23分前倒し
野母崎	樺島	5:45	→	5:45	なし	・・・	22:50	→	22:18	32分前倒し
西浦上	住吉	6:12	→	6:12	なし	・・・	23:17	→	22:31	46分前倒し
滑石	大神宮前	6:03	→	6:03	なし	・・・	23:24	→	22:39	45分前倒し
三重	さくらの里ターミナル	6:00	→	5:55	5分前倒し	・・・	22:56	→	22:36	20分前倒し
琴海	長浦	6:21	→	6:21	なし	・・・	21:54	→	21:24	30分前倒し
外海	神の浦	6:18	→	6:18	なし	・・・	20:59	→	20:35	24分前倒し

ウ 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ます。

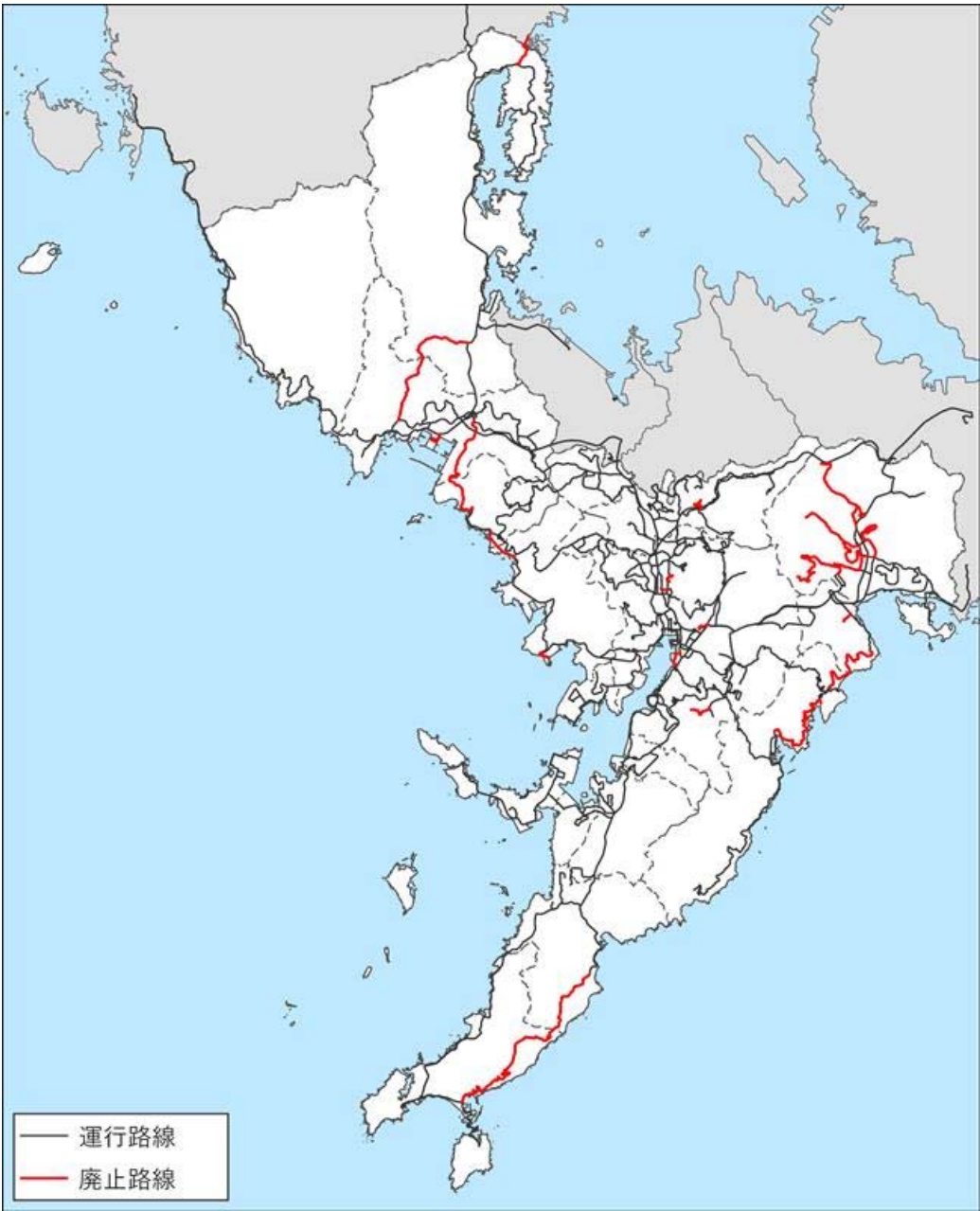


図 6-11 路線バス運行路線と廃止路線図

表 6-7 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	公共交通徒歩圏人口 カバー率
令和元年	1,377km	80%
令和 6 年	1,290km	77%

(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ています。

バス運転士数の減少トレンドからも運転士不足が深刻化する可能性があり、減便や路線廃止につながる危険性が高まっています。

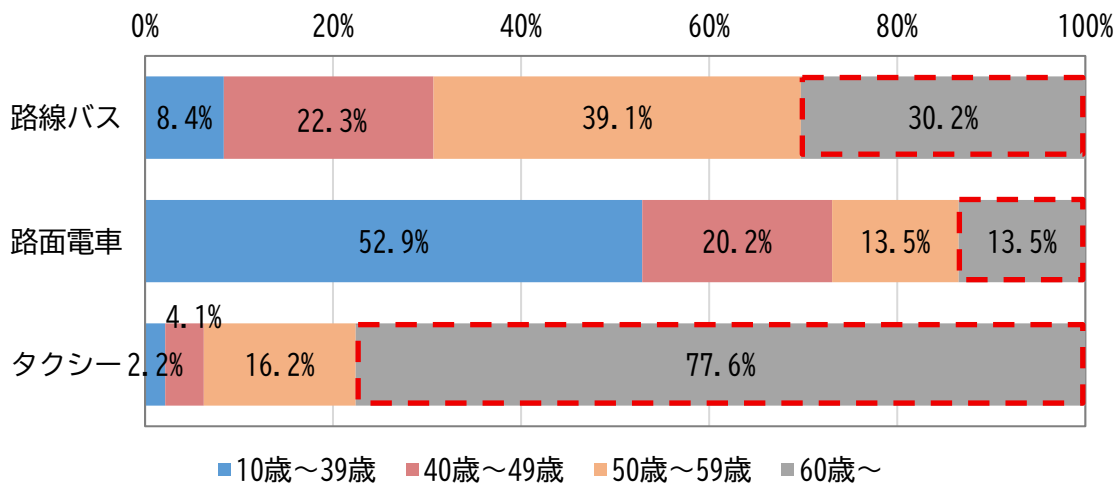


図 6-12 運転士の年齢構成比 (R7 年度) (再掲)

出典：交通事業者資料

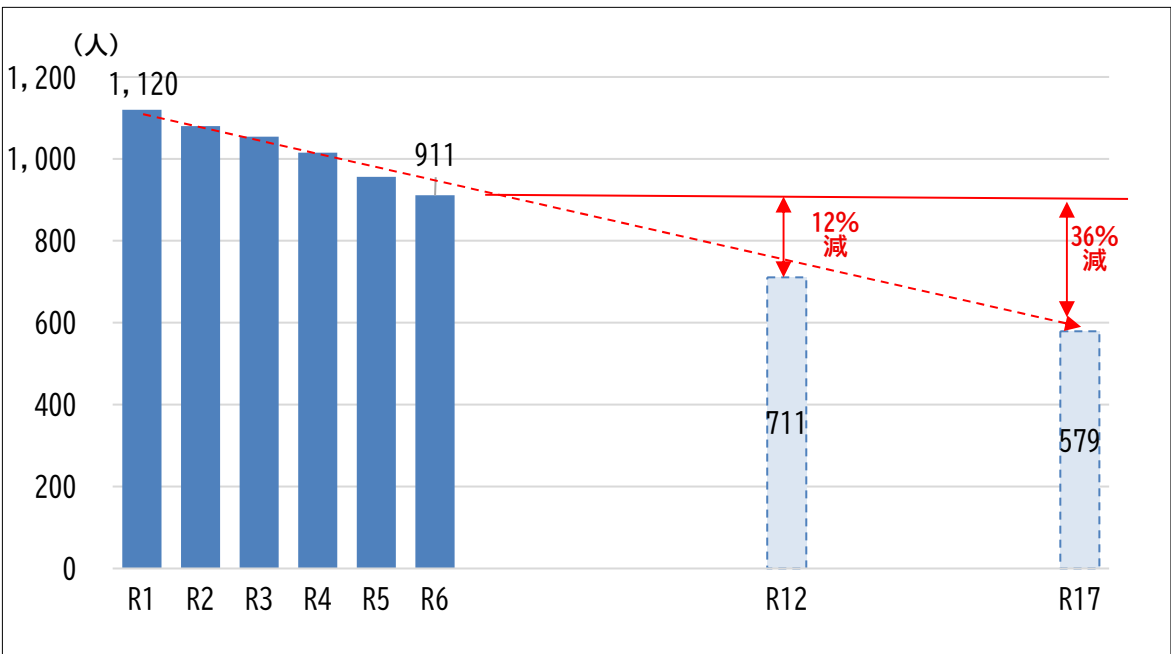


図 6-13 バス運転士数の将来予測

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、車両更新費用の増加などにより、令和3年度以降の運行経費の増加率が上昇しています。

このままの傾向が続くと運行経費が大幅に増加する可能性があります。

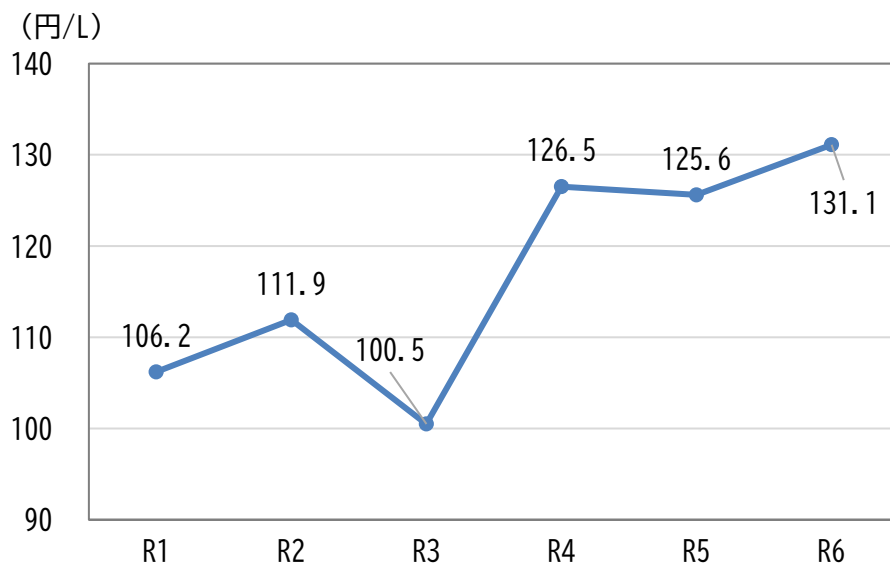


図 6-14 燃料費の推移（再掲）

出典：石油製品価格調査 軽油員タンク価格推移（経済産業省資源エネルギー庁）を基に作成

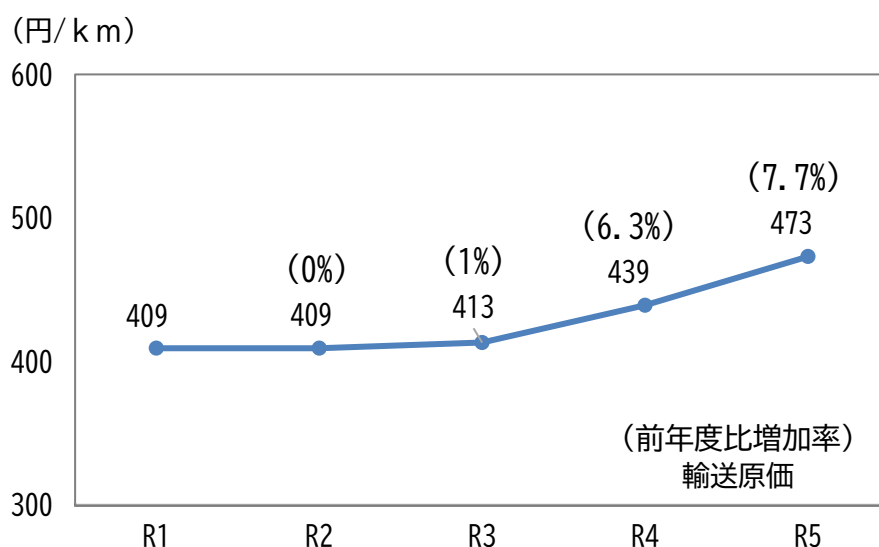


図 6-15 バスの1kmあたり輸送原価※（再掲）

（R1-R5 輸送原価は北九州ブロックの値）

出典：地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助ブロックごとに定める標準経常費用（国土交通省）を基に作成

※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) 市民のニーズ

市民を対象に実施した公共交通に関するアンケートにより、路線の効率化・見直し、公共交通サービスの向上策に関連するもののうち、特に大きな変化があるものや今回新たに調査して特出した傾向があるものを整理しました。

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「便数が多いこと」という意見が挙げられました。加えて、「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」との意見が過半数を上回っています。

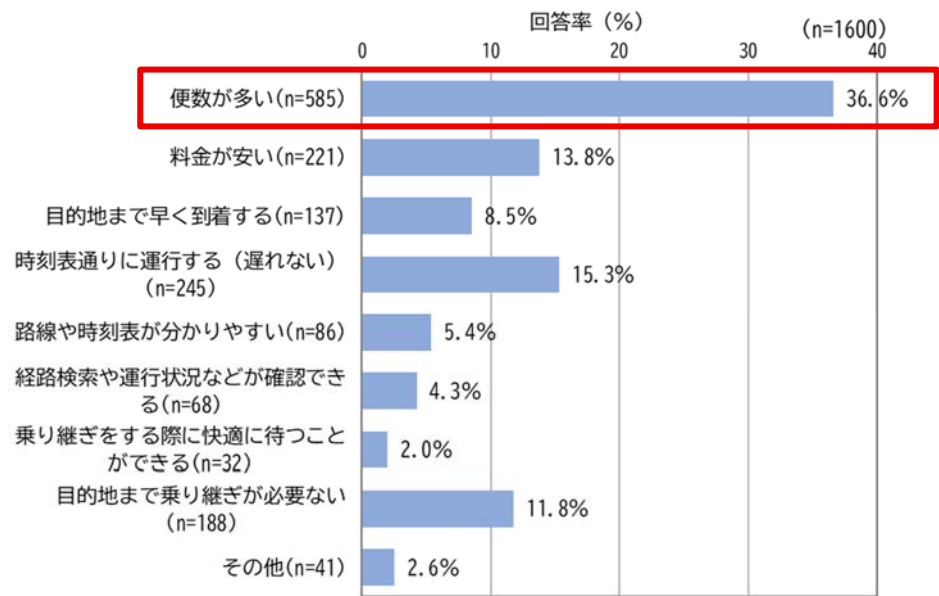


図 6-16 公共交通を利用する上で一番重要なこと

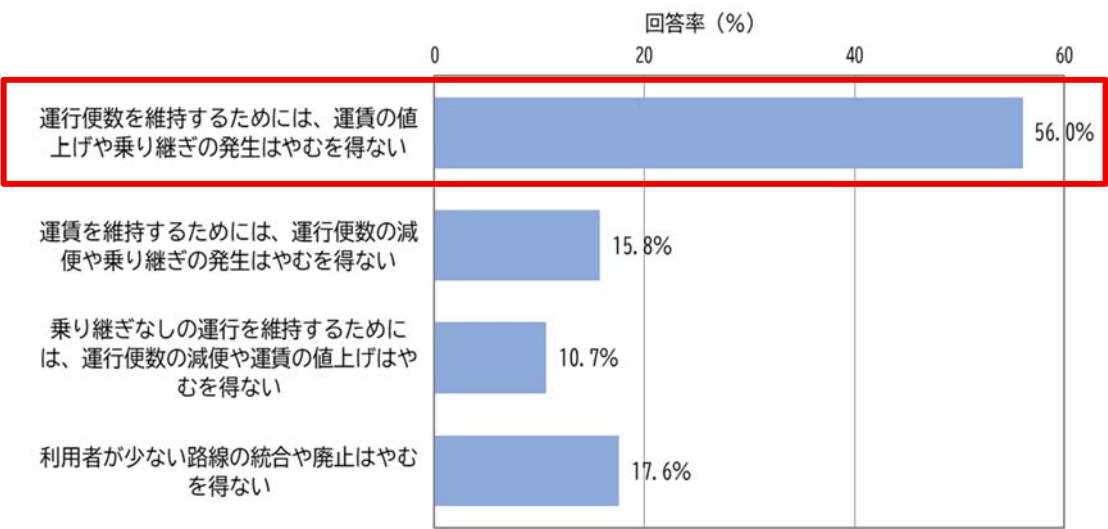


図 6-17 今後の公共交通サービスの確保・維持における負担の在り方について

イ 公共交通サービスの向上

公共交通のサービスに対する考え方について新たに「停留所に求める施設・設備」を調査しました。

その結果、「雨や日差しを防ぐ屋根（上屋）」を求める意見が 89%と突出して高く、次いで、「椅子・ベンチ」という結果でした。

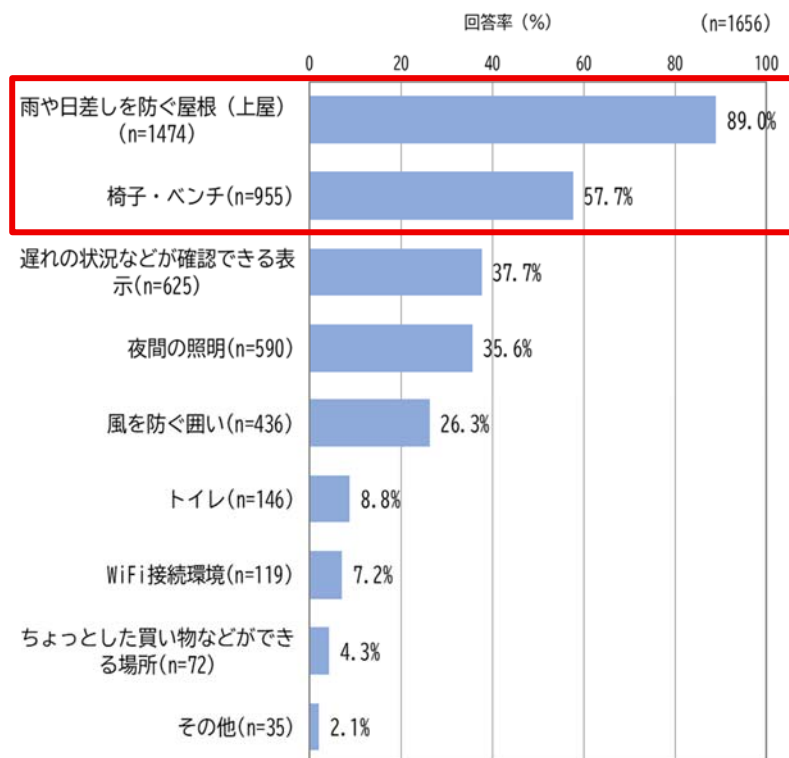


図 6-18 停留所に求める施設・設備

(4) 新たな移動需要

前計画期間中、令和 4 年の西九州新幹線をはじめ、新長崎駅ビル（R5）や長崎スタジアムシティ（R6）などの開業により、新たな移動需要が生まれています。
また、観光客もコロナ禍以前までは回復していないものの、増加傾向にあります。

表 6-8 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」

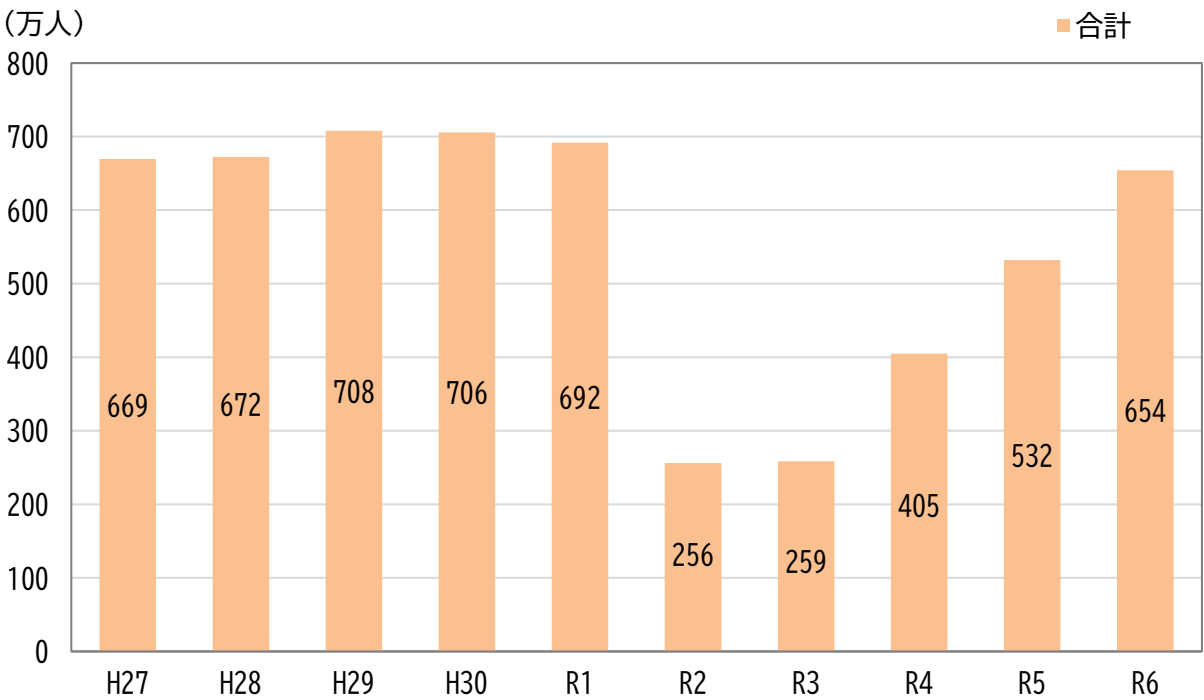


図 6-19 長崎市観光客数の推移

出典：長崎市観光統計

(5) 交通 DX の進展

国において、地域の関係者との連携および協働を通じて、地域の移動手段の維持・確保を図るため、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)が進められています。

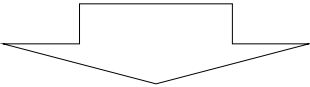
その手段の1つとして、自動運転や MaaS などデジタル技術を実装する「交通 DX」が位置付けられました。

令和6年度には、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ます。

※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

リ・デザインの3つの考え方

- ①官民共創、②交通事業者間共創、③他分野共創の「3つの共創」
- 自動運転や MaaS などデジタル技術を実装する「交通 DX」
- 車両電動化や再エネ地産地消など「交通 GX」



利便性・生産性・持続性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」を進める

「交通 DX」のイメージ

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



AIオンデマンド交通



配車アプリ導入

出典：地域公共交通の「リ・デザイン」(国土交通省)を基に作成

表 6-9 国内の自動運転の状況(令和7年3月現在)

車両 (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 レベル						
7(5) レベル4		1(1)	3(2)	2(1)	1(1)	
95(15) レベル2	6(0)	9(5)	30(5)	35(4)	12(1)	3(0)

出典：モビリティ・ロードマップ 2025(デジタル庁)を基に作成

※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。全ての事業を網羅しているものではない。

(6)「交通空白」解消本部の設置

国は令和 6 年度に「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）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、「公共ライドシェア」や「日本版ライドシェア」等が解決のツールとして示されました。

表 6-10 国土交通省「交通空白」解消本部の取組内容と「交通空白」解消のツール（例）

取組内容	①「地域の足対策」と「観光の足対策」 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
「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（ボランティア輸送）

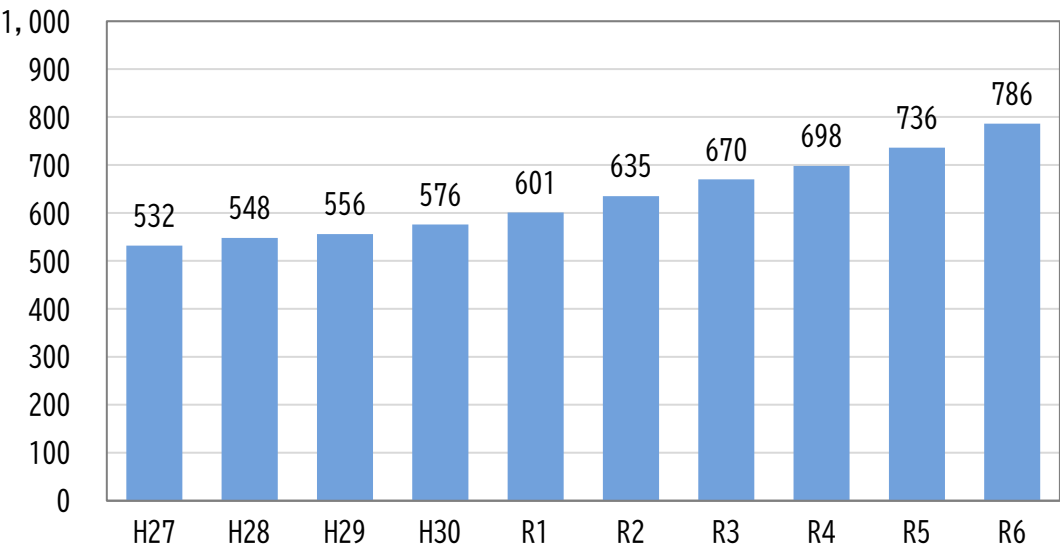


図 6-20 公共ライドシェアの取組状況（実施主体数）

出典：日本版ライドシェア、公共ライドシェアの取組状況等（国土交通省）を基に作成

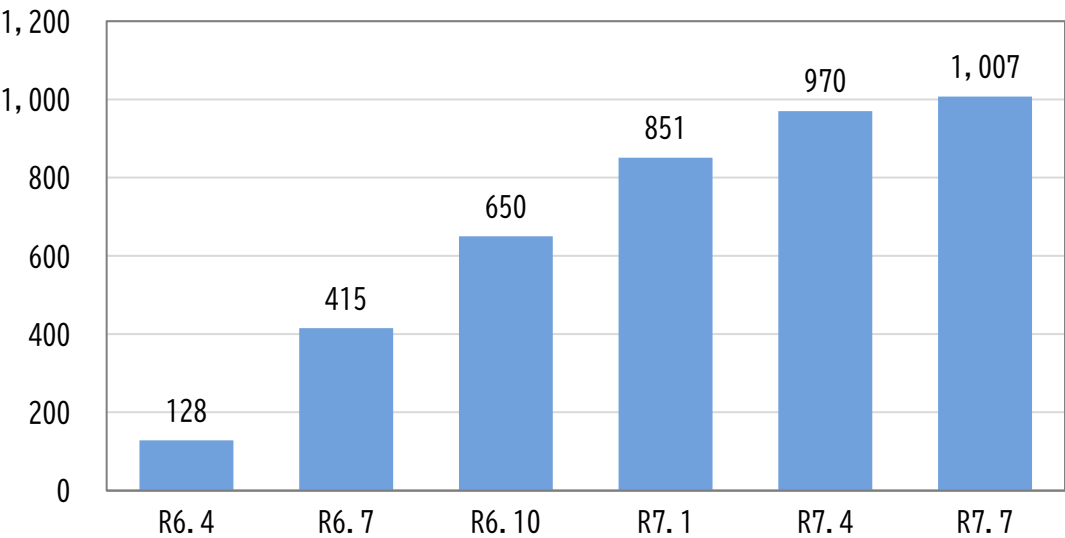


図 6-21 日本版ライドシェアの取組状況（許可事業者数）

出典：日本版ライドシェア、公共ライドシェアの取組状況等（国土交通省）を基に作成

第7章

これからの公共交通に向けて

1	これからの公共交通が目指す姿	91
2	目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策...	93
	(1) 課題と課題解決の方策	93
	(2) 課題解決の方策の考え方	94
3	成果指標の設定	99
4	展開施策	101
	(1) 展開施策の体系	101
	(2) 展開施策の概要	102

第7章 これからの公共交通に向けて

1 これからの公共交通が目指す姿

公共交通は、市民が日常生活を営む上での必要不可欠な社会基盤であり、高齢化が進む中で、ますます重要になっています。

しかしながら、人口減少を主な要因とした利用者の減少と運転士不足の深刻化によって、運行便数の減少が進み、利用が少ない路線からの撤退が進んでいます。

また、コミュニティバスや乗合タクシーへの補助金も年々増加し、財政状況も厳しさを増す中、財政支援だけで公共交通を維持するのは困難になってきています。

このような状況の中でも、都心部や地域拠点と周辺部の生活地区がそれぞれ集約されつつ併存していく「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」を実現していくためには、公共交通の維持が必要不可欠です。

そこで、持続可能な公共交通ネットワークへの転換を図っていく上で、公共交通が目指す姿を次のように定めます。

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
生活地区内での市民の暮らしを支え、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。	

また、目指すべき姿の目標は次のとおり設定します。

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」【(H28) 92%→(R17) 約90%】

目標② 「周辺地域では、地域の実情にあった移動サービスを確保します」

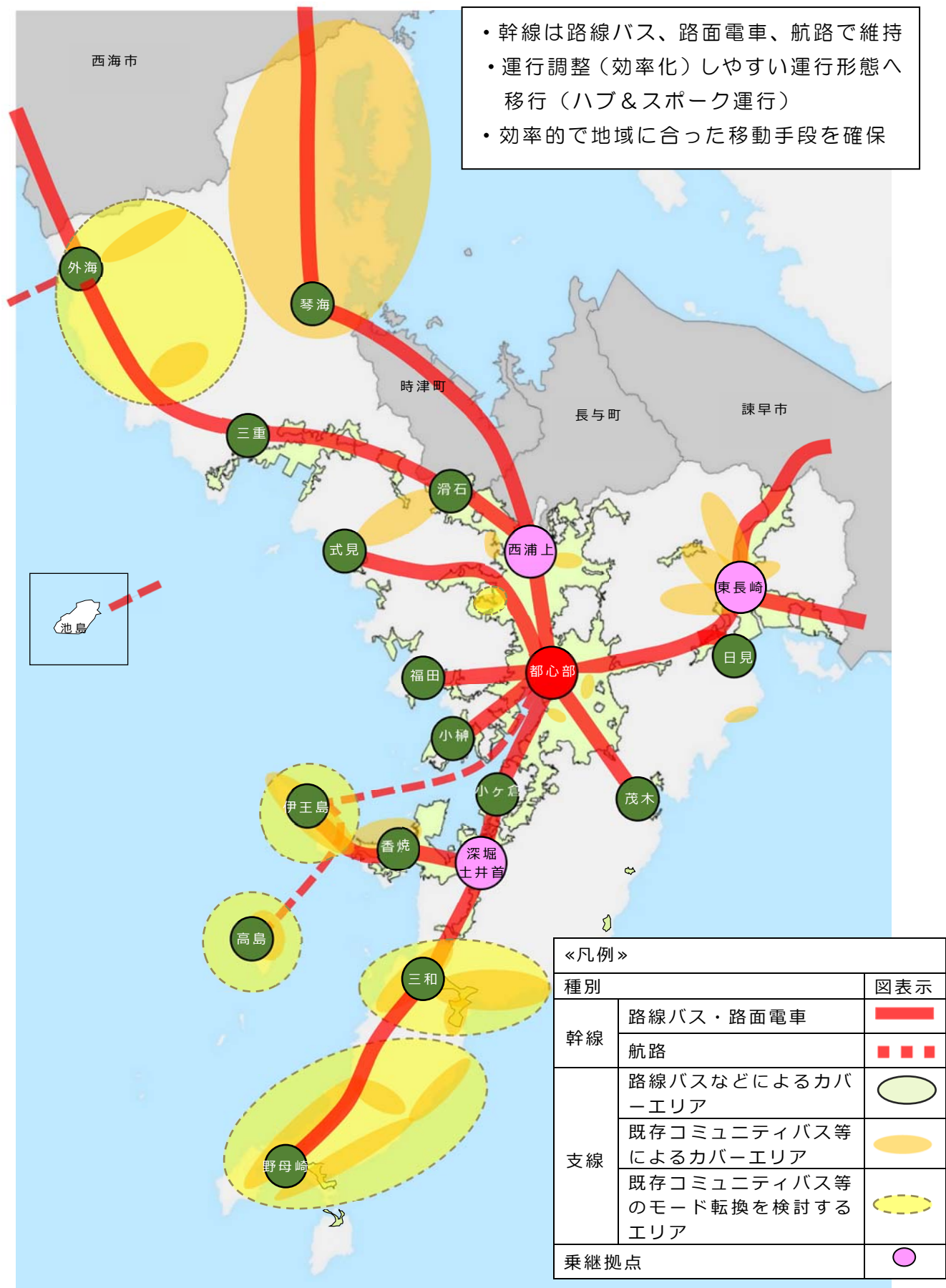


図 7-1 公共交通ネットワークのイメージ図

2 目指す姿の実現に向けた取組みの方向性と対応策

(1) 課題と課題解決の方策

目指す姿を実現するには、公共交通を取り巻く課題を解決し、「地域公共交通の『リ・デザイン』（再構築）」を進めることが重要です。

これを進めるには、「競争」から「協調」への理念のもと、競合区間の運行調整を継続しつつ、一定の便数を保ちながら『既存路線の効率化・見直し』を図る必要があります。

また、公共交通の利用率悪化を防ぐため、待合環境の改善や交通 DX の推進等により、『公共交通サービスの向上』を強化することが求められます。

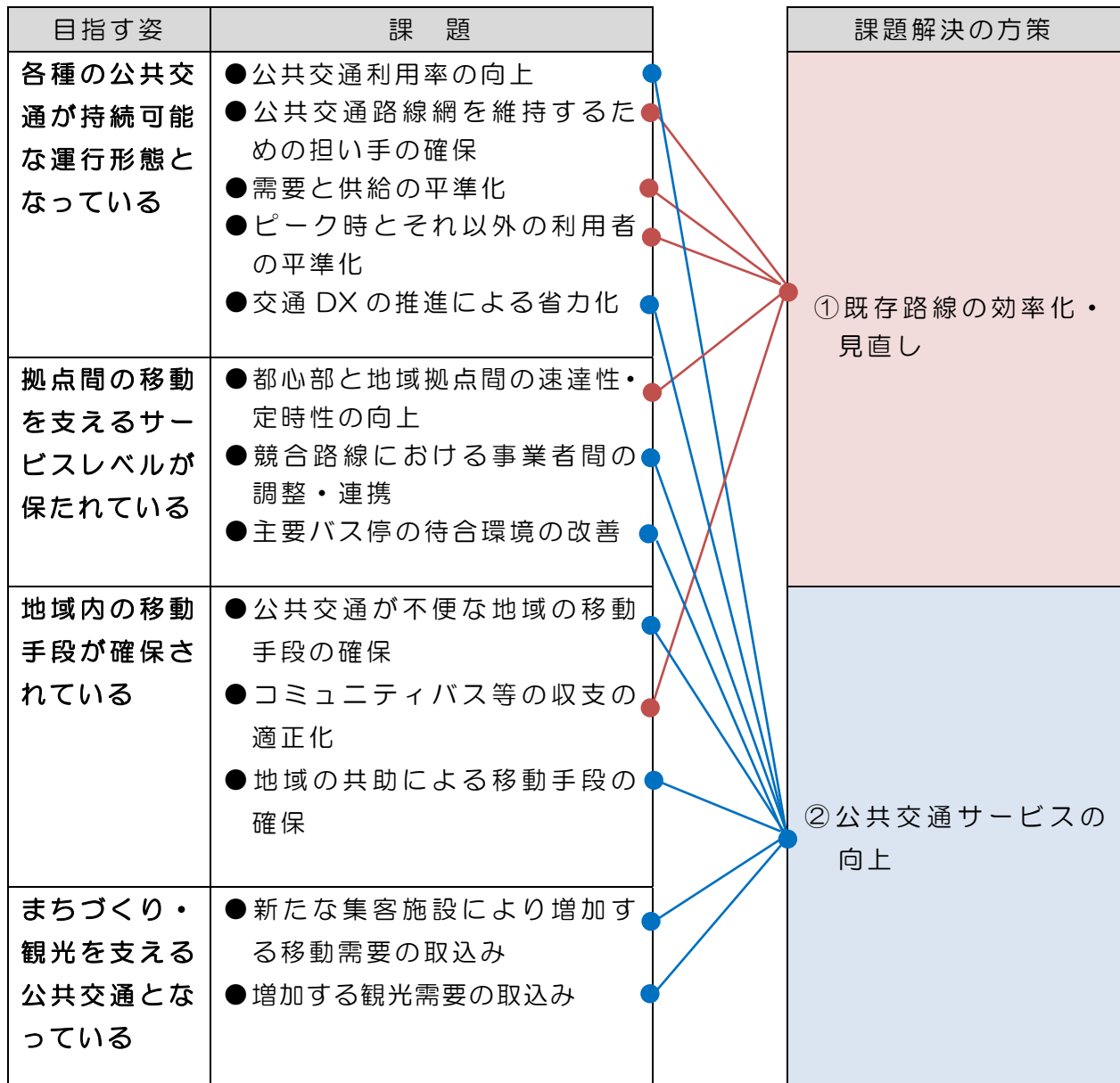


図 7-2 目指す姿と課題、課題解決の方策の関係

(2) 課題解決の方策の考え方

ア 既存路線の効率化・見直し

公共交通ネットワークを構成する一つ一つの路線は、各生活地区と都心部・地域拠点※を結ぶ「幹線」と、幹線に接続し地区内の移動を支える「支線」とで構成され、担う役割などに差があり、運行の効率化の対応策が異なります。

幹線は、人口減少で利用者が減ったとしても、需要と供給のバランスを取りつつ、しっかり都心部とつなげることが求められます。

また支線は、それぞれの地域で人口規模、商業、医療、公的施設等の集積、配置状況などが異なることから、地域の実情にあわせた移動サービスの確保が求められます。

幹線、支線それぞれの定義や機能、対応策は次のようになります。

※ 都心部	…	都市機能が集中し、市全体をけん引する役割を担う地域
地域拠点	…	将来的にも都心部・都心周辺部を補完するサービスを担うべき地域
生活地区	…	地域コミュニティの中心であり、将来的にも共助による移動手段も含めた公共交通により都心部・地域拠点との連携を図る地区

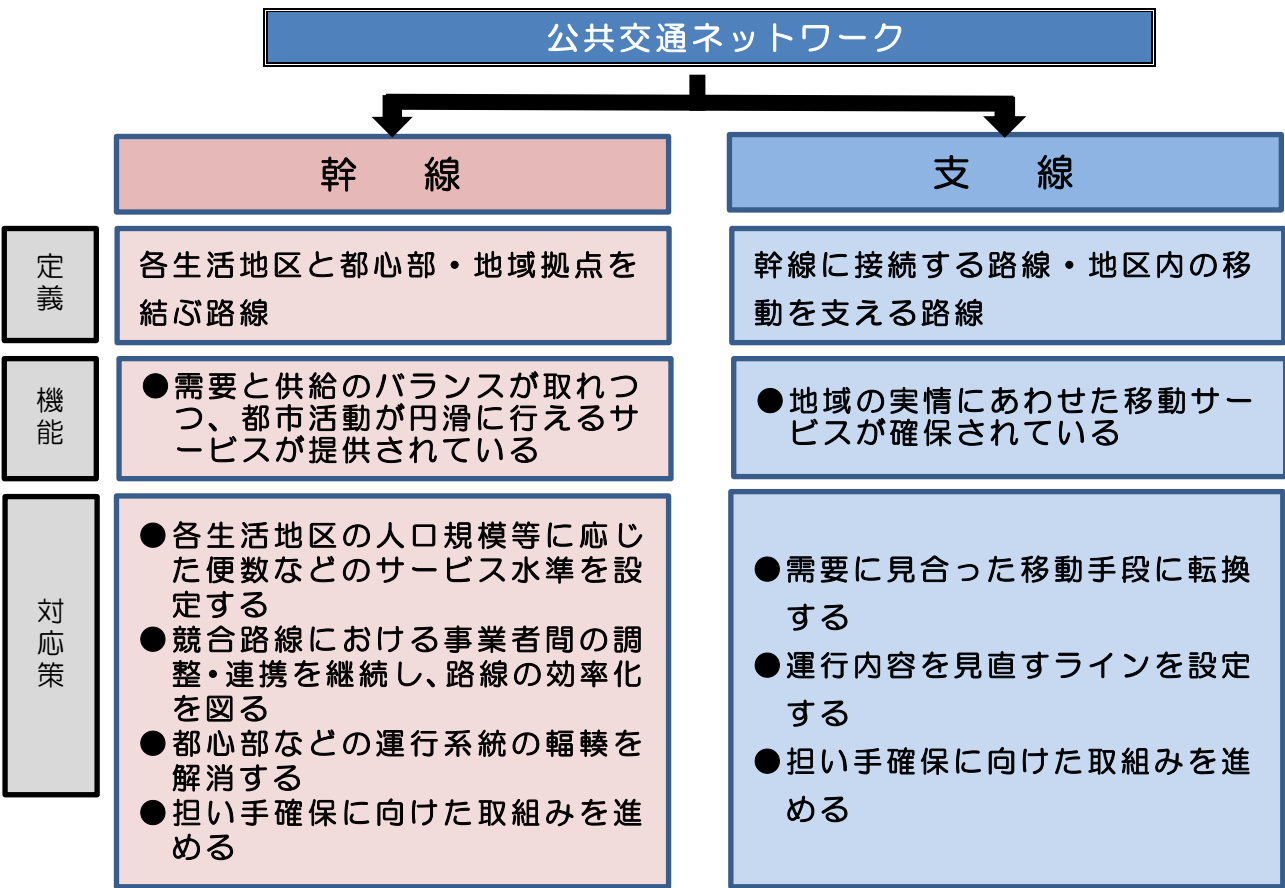


図 7-3 既存路線の効率化・見直しの対応策のイメージ

(ア) 幹線

a 各生活地区の人口規模等に応じた便数などのサービス水準を設定する

各生活地区で暮らす市民が、都心部の高度な都市サービスを円滑に受けられるよう、需要に関わらず、一定の便数が確保されるなど、各生活地区の人口規模などに応じて、便数などのサービス水準を設定します。

b 競合路線における事業者間の調整・連携を継続し、路線の効率化を図る

2社以上の事業者により競合している路線は、限られた利用者を奪い合い、収益が上がりづらい状況になっていたことから、事業者間の連携により調整を行い、路線の効率化を図ります。

c 都心部などの運行系統の輻輳を解消する

既存のバス路線の大部分は長崎駅前の一点集中型で、都心部からそれぞれの行先に分岐する手前では、運行系統が重複し過密な便数となり、経営資源の効率的な運用がなされず、サービス水準の維持と収支のバランスが取りづらい構造となっているため、ハブ&スポーク型運行を検討するなど、可能な限り適切な運行形態への見直しを行います。

d 担い手確保に向けた取組みを進める

運転士の高齢化など、公共交通の担い手が不足していることで、路線の減便や廃止が顕在化しています。運転士の年齢構成などからも、今後担い手不足によって運行時間の短縮を伴うさらなる減便などが継続すれば、ピーク時間帯での乗せ残し発生なども懸念されるため、労働環境の改善を図るなど、担い手の確保に努めます。

(イ) 支線

a 需要に見合った移動手段に転換する

路線バス等でカバーできていない地域や採算性が低い地域で、日常生活に必要な移動手段の確保や利便性の向上を図るため、幹線に接続するコミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通だけでなく、各地区の人口規模や商業、医療、公的施設等の配置状況などに合わせ、地域が主体となった共助型の公共ライドシェアなどを検討し、地域資源を最大限活用した移動手段の確保を目指します。

b 運行内容を見直すラインを設定する

補助金で維持しているコミュニティバスや乗合タクシーなどは、費用に見合う効果があることが重要で、そのためには、運行内容の見直し水準をあらかじめ示し、期待するほどの利用者がいない場合には、既存の運行方法を見直すきっかけとなるよう、利用者数など見直すラインを設定します。

c 担い手確保に向けた取組みを進める（再掲）

運転士の高齢化など、公共交通の担い手が不足していることで、路線の減便や廃止が顕在化しています。運転士の年齢構成などからも、今後担い手不足によって運行時間の短縮を伴うさらなる減便などが継続すれば、ピーク時間帯での乗せ残し発生なども懸念されるため、労働環境の改善を図るなど、担い手の確保に努めます。

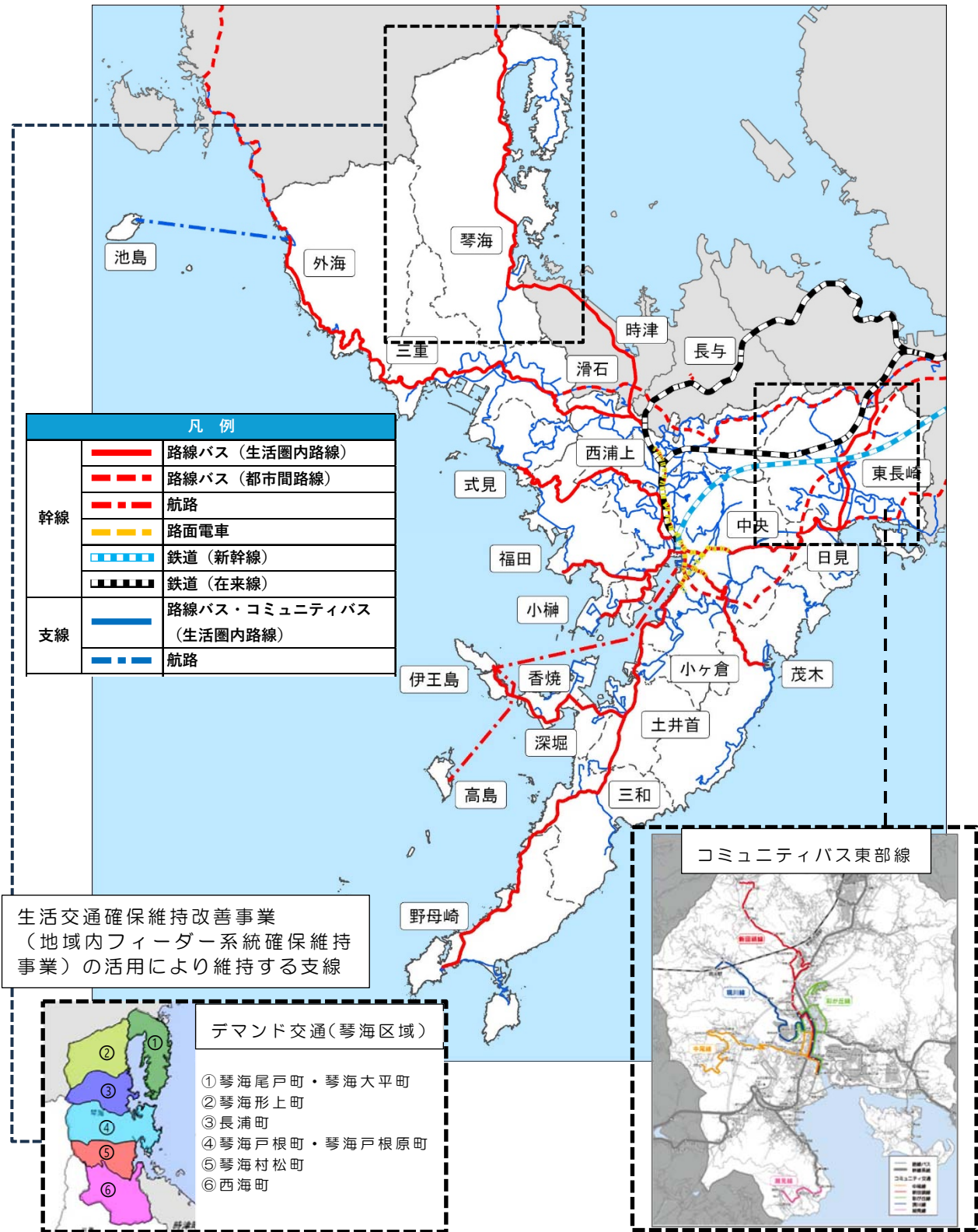


図 7-4 幹線・支線の分類

第1章
長崎市地域公共
交通計画の概要

第2章
公共交通を取り
巻く状況

第3章
上位計画等の整理

第4章
公共交通の現状

第5章
公共交通に関する
調査・分析

第6章
これまでの取組み
と成果

第7章
これからの
公共交通に向けて

第8章
計画の推進

資料編

イ 公共交通サービスの向上

公共交通利用者は、人口減少より早いペースで減少しています。

公共交通に関するアンケートでは、公共交通の利用頻度が増加しているとした理由として、令和5年にバス事業者が導入したバスロケーションシステム等によって「時刻表や行き先が調べやすくなった」といった意見が多くありました。また、停留所に必要な施設・設備として「雨や日差しを防ぐ屋根（上屋）」や「椅子・ベンチ」を求める声も多く、これらの公共交通サービスの向上によって利用促進を図ります。

そのため、次のような対応策により、公共交通サービスの向上を図り、公共交通利用者の減少を抑制し、観光客など来街者も含めて利用を促進することが必要です。

（ア）デジタル化などにより利便性を向上させる

令和5年にバス事業者が導入したバスロケーションシステムによって、バスの利用が促進されている実態もあったことから、行先、時刻表の案内や遅延情報の発信、運行管理システムの高度化などを図ります。

なお、技術の進展にあわせた自動運転の社会実装を検討するなど、交通DXを積極的に導入し、運行管理体制の省力化や、観光客を含めた誰もが利用しやすい環境整備などに取り組みます。

（イ）待合環境を改善する

長崎駅や中央橋をはじめ、鉄道とその他の交通機関の結節点、幹線と幹線、幹線と支線をつなぐ乗継拠点、利用者数が多い場所では、待ち時間を快適に過ごせる上屋やベンチの設置など、待合環境の改善を図ります。

また周辺地域では、ラストワンマイルの移動にかかる自家用車や自転車の使いやすさが公共交通の利用促進に有効である場合があるので、公共交通が利用できる場所でパークアンドライド駐車場等を確保するなど、乗継環境の改善を図ります。

（ウ）バリアフリー化を推進する

低床式で車内に段差がない車両の導入や、誰にでも伝わる情報発信に努めるなど、誰もが利用しやすい環境とすることで、公共交通の利用促進を図ります。

（エ）フリー乗降区間の拡充や新たな料金体系を促進する

利用が少ない時間帯や、短区間の移動での公共交通の利用を促進するため、高齢者などにも優しいフリー乗降区間の拡充や、地域によって一定の区域内で一定料金とする新たな料金体系（サブスクリプション）の導入などを検討します。

（オ）ピーク時間とオフピーク時間の利用の平準化を目指す

時間帯ごとの利用の平準化を促進するため、一定規模以上の事業所へ時差勤務の促進を働きかけると共に、ピーク時とオフピーク時で料金を変動させる料金制度（ダイナミックプライシング）の導入などを検討します。

(カ) 速達性・定時性を向上させる

特に幹線系統では目的地に早く、決められた時間に到着できることが、利用者減少の抑制につながると考えられるため、速達性や定時性を向上します。

このことは、自家用車から公共交通への転換促進や、路線バスの運行経費縮減にも有効であるため、主要なバス停以外では停車しない快速バスの導入や、自動車専用道路を用いた路線の設定、交通量が多い時間帯でのバス専用レーンの拡充などを検討します。

(キ) まちづくり・観光等による需要増を公共交通の利用につなげる

長崎駅東口多目的広場などのまちづくりによる新たな移動需要の公共交通への取り込みを図るとともに、増加する観光需要の取り込みにあたっては、オーバーツーリズムに対応しながら市民の利便性を確保し、観光施設へのアクセス性、市内の周遊性の向上を図ります。

(ク) 地域の共助による移動手段の確保を図る

コミュニティバスや乗合タクシーなどが措置されていないバス空白地域や公共交通が不便な地域で、地域資源を最大限活用して、地域共助型のボランティア輸送などの運行体制を確立します。

(ケ) 地域の移動手段確保に向けた情報発信を図る

公共交通の現状や利便性について市民の理解を深めるとともに、ボランティア輸送など地域が主体となった移動手段確保の取り組みを紹介するなど、出前講座などを通じて市民に広く情報発信するとともに、公共交通の維持に向けた意見交換などを行うことで、公共交通の利用促進や公共交通サービス向上を図ります。

3 成果指標の設定

課題解決の方策ごとに成果指標を設定し、毎年評価を行うことで、進捗状況や展開施策の有効性などを計測します。

方策	指標	計測方法	指標の設定理由
① 既存路線の効率化・見直し	路線バスの 平均乗車密度	「輸送実績報告書」 (事業者作成) 平均乗車密度 ＝輸送人キロ/走行キロ	路線の効率化を実施する上で、車内の旅客数が適正であるか評価する必要があります
	公共交通事業の 収支率 (必須指標※)	運行事業者より、収入額、支出額のデータを入力し算出 収支率＝収入額/支出額	路線の効率化を実施する上で、運賃や運行経費が適正であるか評価する必要があります (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します)
	公共交通への 公的資金投入額 (必須指標※)	コミュニティバス・乗合タクシー・デマンド交通の補助総額	補助対象路線を見直す上で、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ります
② 公共交通サービスの向上	公共交通の利用者数 (必須指標※)	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	公共交通機関の利用促進策の効果を評価する必要があります
	公共交通満足度	市民意識調査による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ります
	共助型運行の取組を進めている団体数	実績数	地域の共助による移動手段の確保を進める上で、地域の取組みが必要であります

※必須指標：国が定めた必須指標

※〇〇

…現状のまま推移した場合の値

基準値 (R6)	目標値 (R12)	目標値の設定理由
11.2 (人/便)	11.9 (人/便) ※8.8 (人/便)	競合路線における便数調整や昼間時間帯の利用促進、観光需要等の取り込みなどにより平均乗車密度の向上を図ることとし、過去10年間(H27～R6)の実績で最も高い年の値を目標値とします
0.90	1.00 ※0.78	公共交通を持続可能なものとするため、既存路線の効率化などを行うことで、収支のバランスが取れる収支率1.00以上を目標値とします 収入額＝旅客運賃等 支出額＝人件費、燃料費、修繕費、減価償却費等
1.55 (億円/年)	1.55 (億円/年) ※1.9 (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し、基準年の値を目標値とします
73.6 (百万人/年)	68.9 (百万人/年) ※58.1 (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を行うことで、利用者の減少トレンドが人口の自然減程度の値を目標値とします
56.4 (%)	60.0 (%)	既存路線の効率化・見直しを行いながらも、交通DXや待合環境の改善などを行うことで、過去5年間(R2～R6)の平均値を目標値とします
0 (団体)	5 (団体)	地域の移動手段確保に向けた情報発信などを行うことで、新たに取り組む団体を、少なくとも年に1団体ずつ増やすことを目標値とします

4 展開施策

(1) 展開施策の体系

目標を達成するため、次の通り展開していく施策を体系的に進めます。

表 7-1 展開施策の体系

方策	展開施策	実施時期※1			実施主体※2
		現	前	後	
既存路線の効率化・見直し	幹線	1 人口規模等に応じた便数、ダイヤの設定	■	■	事/行
		2 競合路線（路線バス）における便数調整	■	■	事
		3 「ハブ＆スポーク型」ネットワークの形成	■	■	事/行
		4 担い手確保に向けた取り組み	■	■	事/行
		5 需要に応じた輸送手段の選択	■	■	事/行/住
		6 都市施設等の整備と連携したバス路線の見直し	■	■	事
		7 貨客混載輸送の検討	■	■	事/行/運
	支線	8 路線沿線環境の変化と連動したバス路線の見直し	■	■	事
		9 コミュニティバス等の維持・確保	■	■	行/事/住
		10 コミュニティバス等での見直し基準の設定	■	■	行/住
		11 道路整備に合わせたバス路線等の延長	■	■	事
		5 需要に応じた輸送手段の選択（再掲）	■	■	事/行/住
		7 貨客混載輸送の検討（再掲）	■	■	事/行/運
公共交通サービスの向上		12 通勤シャトルバスの拡充・快速バスの導入	■	■	事
		13 バス専用レーンの拡充	■	■	事/道/交
		14 主要な乗継拠点や停留所の待合環境の整備	■	■	事/道/行
		15 パークアンドライドの促進	■	■	行
		16 車両等のバリアフリー・EV化	■	■	事
		17 交通DXの積極的な導入	■	■	事/行
		18 新たな料金体系の設定	■	■	事/行
		19 時間毎の利用の平準化	■	■	事/行
		20 地域の共助による移動手段構築への支援	■	■	住/行
		21 観光需要等に応じたバス路線等の開設・延長	■	■	事
		22 バス停の新設・移設・フリー乗降区間の拡充	■	■	事/行
		23 地域の移動手段確保に向けた情報発信	■	■	行/事

※1 現…令和7年度
前…令和8～9年度
後…令和10～12年度

※2 事…交通事業者
行…行政
住…地域住民
運…運送事業者
道…道路管理者
交…交通管理者

■ ■ ■ …検討
■ …実施

(2) 展開施策の概要

施策 1：人口規模等に応じた便数、ダイヤの設定

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	運行便数の適正化		
主な実施エリア	市内全域（幹線）		
実施主体	交通事業者、行政		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
<p>人口規模が小さい地域であっても、都心部の高度なサービスを受ける上では、地域間を結ぶネットワークとして、一定の便数が確保されている必要があるため、それに見合った便数、ダイヤを設定するものです。</p> <p>また、他の市町と長崎市を跨ぐ路線も、市外から市内への通勤・通学・通院・買い物等沿線住民の生活に必要な路線として確保する必要があるため、国の生活交通確保維持改善事業（幹線補助）などを活用しながら、地域住民の生活交通手段を確保していくものです。</p>			

施策 2：競合路線（路線バス）における便数調整

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	運行便数の適正化		
主な実施エリア	市内全域（幹線）		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
<p>競合区間では各路線において適切な運行便数と運行間隔となるよう、各事業者が調整することによって、使いやすく効率的な運行を目指すものです。</p>			

施策 3:「ハブ＆スポーク型」ネットワークの形成 (地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	運行便数の適正化		
主な実施エリア	各地域拠点（東長崎、西浦上、土井首・深堀）		
実施主体	交通事業者、行政		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続

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「ハブ＆スポーク型」ネットワークを推進し、地区の利用者及び利用者の動きに適切に対応した運行系統への見直しを容易にするとともに、主に都心部において重複する系統を整理統合することで、効率的な運行を目指すものです。

あわせて、乗継拠点や幹線と支線の乗り継ぎポイントの乗継環境の改善を図るものです。

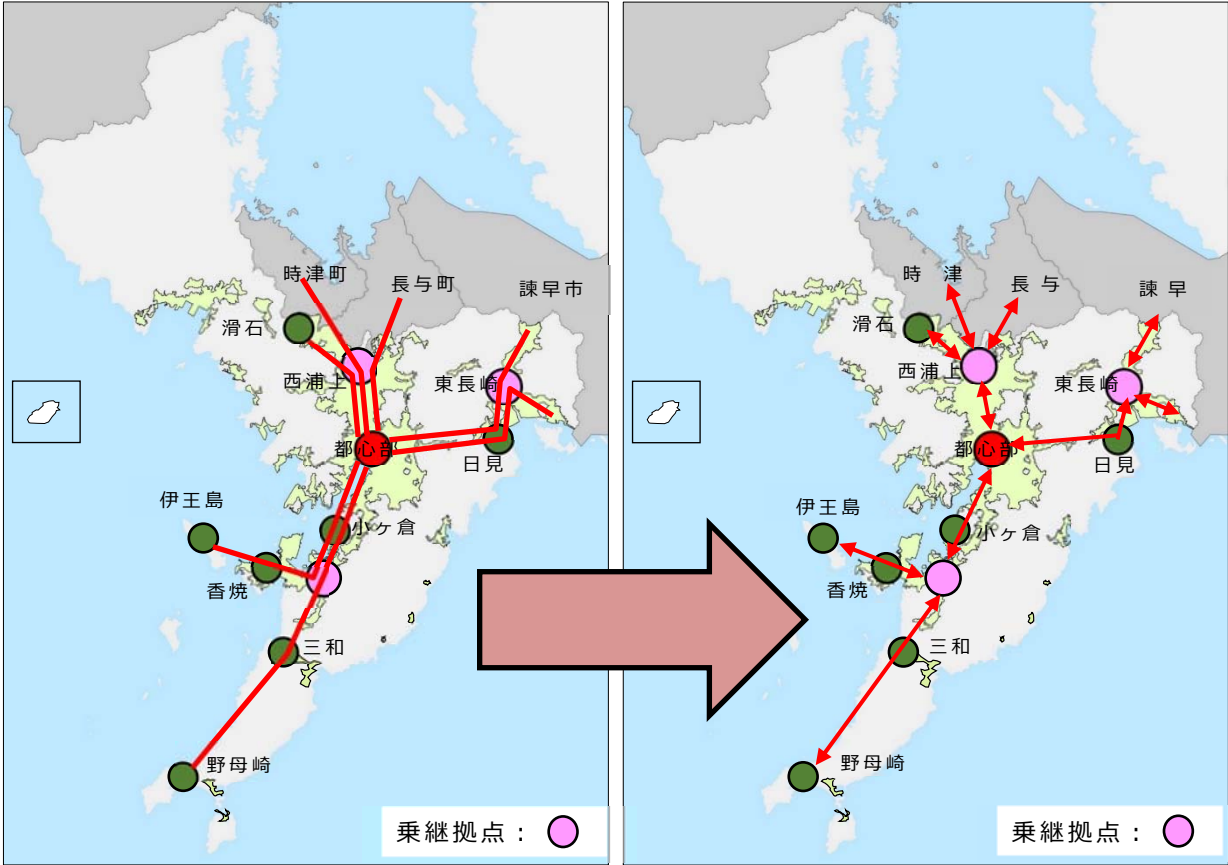


図 7-5 ハブ＆スポーク型ネットワークイメージ図

施策 4: 担い手確保に向けた取り組み

実施の目的	担い手の確保		
主な実施エリア	市内全域		
実施主体	交通事業者、行政		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	拡大	継続
<p>担い手不足により、路線の減便や廃止が続くことが懸念されるため、運転士をはじめとした公共交通の担い手の確保に向けて、賃金や労働時間などの労働環境の改善、運転体験会や企業説明会などの情報発信、移住支援などの取り組みを進めていくものです。</p> <p>また、第二種免許を保持していない方や若年層などの採用を促進するため、地域の教育機関や関連団体と連携を図るものです。</p>			

施策 5: 需要に応じた輸送手段の選択 （地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	運行収支の適正化		
主な実施エリア	市内全域（幹線、支線）		
実施主体	交通事業者、行政、地域住民		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	実施	実施

利用状況に対し、輸送能力が過大、又は過小であると認められる場合には、利用状況に即した輸送手段へ転換していくことで、運行の効率化を目指すものです。

（例）【周辺部等の小規模人口区間】路線バス→コミュニティバス、公共ライドシェア等
【ピーク時間帯の大量輸送区間】路線バス→鉄道等

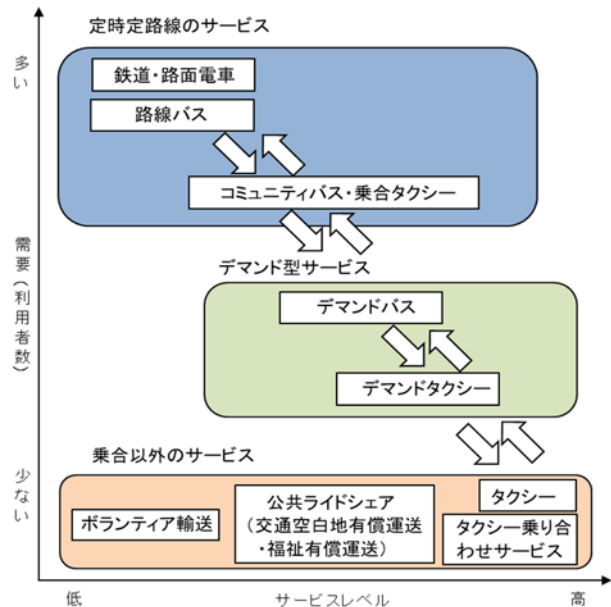


図 7-6 需要等に応じた移動手段の
選択イメージ図

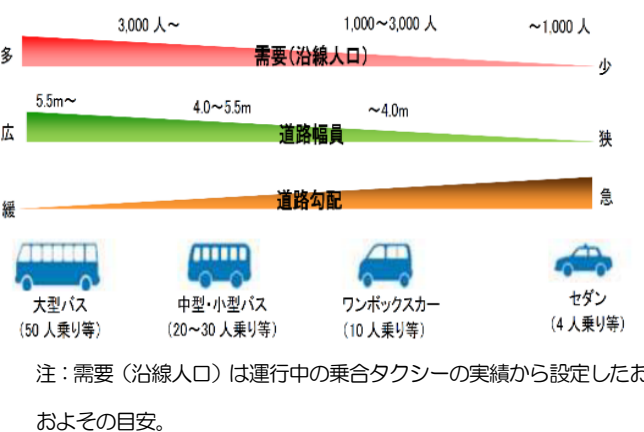


図 7-7 需要（利用者数）と
交通モードの関係

施策 6: 都市施設等の整備と連携したバス路線の見直し（地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	運行の効率化、利用者の利便性向上		
主な実施エリア	都心部		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
都市施設等の整備による人の動きの変化に合わせてバス路線を見直すなど、使いやすさを重視した公共交通サービスの提供を目指すものです。			

施策 7: 貨客混載輸送の検討

実施の目的	貨物輸送の効率化		
主な実施エリア	市内全域（幹線、支線）		
実施主体	交通事業者、行政、運送事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	検討	検討	実施
幹線では輸送力に余裕のある路線バスに、支線では公共ライドシェアなどの車両に貨物等を混載して輸送することで、輸送資源の有効活用を図り、輸送の効率性と収支改善を目指すものです。			

施策 8: 路線沿線環境の変化と連動したバス路線の見直し（地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	運行の効率化、利用者の利便性向上		
主な実施エリア	市内全域		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
利用状況などの実態把握を行い、これに即した便数や既存路線系統の改善を行うことで適正な運行の確保を目指すものです。			

施策 9：コミュニティバス等の維持・確保（地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	バス空白地域の拡大抑制、解消		
主な実施エリア	バス空白地域		
実施主体	行政、交通事業者、地域住民		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	拡大/継続/見直し	継続/見直し

コミュニティバス、乗合タクシーなどは利用者数が減少傾向で、現在の運行形態のままでは維持が難しくなっているため、施策 5、施策 10 と連携しながらコミュニティバス等の維持・確保に努めつつ、地域が主体となった共助型の公共ライドシェアなども含め、需要に応じた移動手段の確保を目指すものです。

なお、コミュニティバス等の維持・確保にあたり、国の生活交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）を活用していくものです。

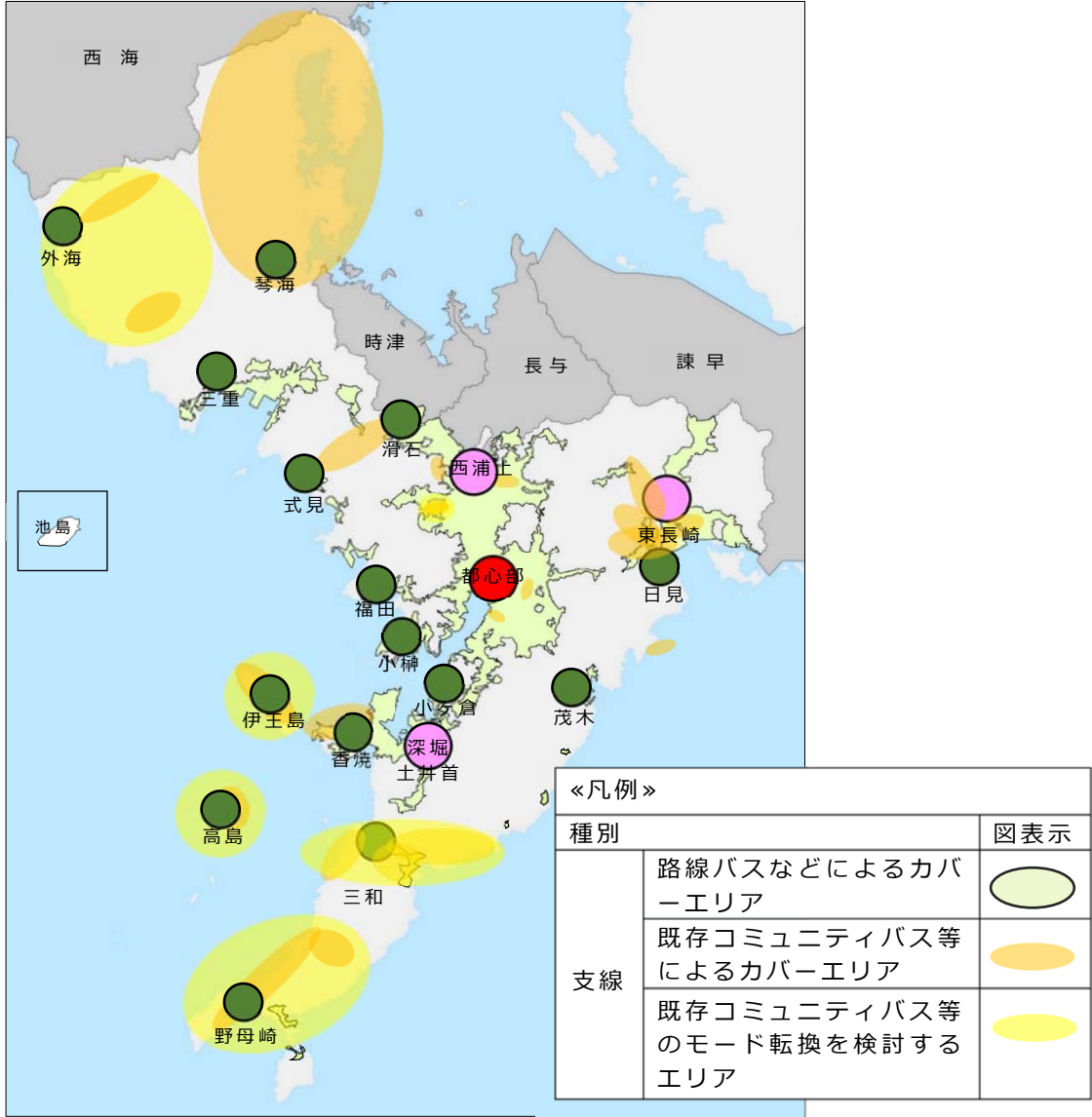


図 7-8 コミュニティバス等によるカバーエリア

第1章
長崎市地域公共交通計画の概要

第2章
公共交通を取り巻く状況

第3章
上位計画等の整理

第4章
公共交通の現状

第5章
公共交通に関する調査・分析

第6章
これまでの取り組みと成果

第7章
これからの公共交通に向けて

第8章
計画の推進

資料編

施策 10：コミュニティバス等での見直し基準の設定

実施の目的	利用促進、収支改善		
主な実施エリア	市補助路線		
実施主体	行政、地域住民		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
<p>コミュニティバスや乗合タクシーなどの市補助路線では、運行形態の見直しを行うなど一定の目安を設定し、それを事前に利用者に示すことで利用を促進するとともに、見直す場合の理解や合意形成を図りやすくするものです。</p>			

施策 11：道路整備に合わせたバス路線等の延長（地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	バス空白地域の拡大抑制、解消		
主な実施エリア	新設道路整備箇所周辺		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
<p>市内の新設道路整備箇所が居住誘導区域内である場合は、既存の公共交通力・状況などを勘案した上で、バス路線等の新設を検討するものです。</p>			

施策 12：通勤シャトルバスの拡充・快速バスの導入（地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	速達性、定時性の向上		
主な実施エリア	主要バス路線		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
<p>路線バスでの移動時間の短縮が、自家用車からバスへの転換を促すことにつながるため、必ず座席が確保できる等快適な通勤シャトルバスの拡充や主要なバス停以外は停車しない快速バス等の導入を図るものです。</p>			

施策 13: バス専用レーンの拡充

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	速達性、定時性の向上		
主な実施エリア	主要バス路線		
実施主体	交通事業者、道路管理者、交通管理者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	拡大検討	拡大
<p>通勤、通学時間帯における路線バスの利便性を向上させ、自家用車からバスへの転換を図るため、バス専用レーンの拡充を検討するものです。</p>			

施策 14: 主要な乗継拠点や停留所の待合環境の整備

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	待合環境の向上		
主な実施エリア	公共交通の乗継拠点、利用者が多い停留所		
実施主体	交通事業者、道路管理者、行政		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	拡大検討	拡大
<p>公共交通の乗継拠点や利用者が多い主要なバス停で、誰もが快適に利用できる待合環境の整備を推進するものです。</p> <p>また、上屋やベンチなどの整備に際し、歩道幅員等の状況を勘案しながら、道路空間や背後空間の活用を検討するなど、交通事業者をはじめとした関係者が連携して、誰にでも優しい待合環境の整備を目指すものです。</p>			

施策 15: パークアンドライドの促進

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	利便性向上		
主な実施エリア	郊外部		
実施主体	行政		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	拡大検討	拡大
<p>自家用車から公共交通への利用転換を促すために、バス路線沿線の郊外部にあるショッピングセンターやバス営業所の車庫、大規模公園等の駐車場を活用したパークアンドライド駐車場の設置について検討するものです。</p>			

施策 16：車両等のバリアフリー・EV 化

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	利便性向上		
主な実施エリア	市内全域		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
<p>バリアフリー車両・船舶の導入やバスの電動化（EV 化）、停留所のバリアフリー化、情報発信などの取り組みを推進を図るものです。</p> <p>※EV（Electric Vehicle）とは、電気モーターを動力として駆動する自動車</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>ノンステップバス</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>超低床式路面電車</p> </div> </div>			

施策 17：交通DXの積極的な導入

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	利便性向上		
主な実施エリア	市内全域		
実施主体	交通事業者、行政		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
<p>市民や観光客などが公共交通をストレスなく利用できるよう、タッチ決済の導入や、MaaS の推進、主要バス停、電停でのスマートバス停の拡大などを進めるとともに、技術の進展にあわせた自動運転の社会実装を検討するなど、交通DXを積極的に導入し、交通システムの省力化や、公共交通が利用しやすい環境の整備促進を図るものです。</p>			

施策 18：新たな料金体系の設定

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	利便性向上		
主な実施エリア	市内全域		
実施主体	交通事業者、行政		
実施時期	現況	前期	後期
	検討	継続/検討	継続
<p>輸送力に余裕がある地域や時間帯を中心に、一定の区域内で一定料金とする新たな料金体系（サブスクリプション）や幹線と支線間での乗り継ぎ割引の拡大などを検討し、公共交通の利用促進を図るものです。</p> <p>また沿線の観光施設とタイアップした割引商品の開発などを通じた利用促進を図るものです。</p>			

施策 19：時間毎の利用の平準化

実施の目的	利用環境向上、効率化		
主な実施エリア	市内全域		
実施主体	交通事業者、行政		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
<p>一定規模以上の事業所へ時差勤務の促進を働きかけると共に、ピーク時とオフピーク時で料金を変動させる料金制度（ダイナミックプライシング）の導入などにより、時間帯による利用者数の平準化を図るものです。</p>			

施策 20：地域の共助による移動手段構築への支援

(地域公共交通利便増進事業)

実施の目的	生活地区内の移動手段の確保		
主な実施エリア	各生活地区		
実施主体	地域住民、行政		
実施時期	現況	前期	後期
	検討	実施	継続
<p>コミュニティバスなどが運行されていないバス空白地域や公共交通が不便な地域で、地域資源を最大限活用した地域共助型のボランティア輸送などの導入に際し、地域に寄り添った支援を行うものです。</p>			

施策 21：観光需要等に応じたバス路線等の開設・延長（地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	観光等周遊性向上		
主な実施エリア	都心部、観光地周辺		
実施主体	交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	継続	継続
<p>長崎駅東口多目的広場などのまちづくりに伴い、新たに生じる移動需要については、公共交通への取り込みを図るものです。</p> <p>また、増加する観光需要の取り込みにあたっては、施策 17 との連携により、オーバーツーリズムに対応しながら市民の利便性を確保し、新たに整備される施設への公共交通の案内や、各種公共交通手段（日本版ライドシェアなどを含む）の確保などにより、観光地へのアクセス性や市内の周遊性の向上を図るものです。</p>			

施策 22：バス停の新設・移設・フリー乗降区間の拡充（地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	利便性向上		
主な実施エリア	バス路線沿線		
実施主体	交通事業者、行政		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	拡大	拡大
<p>公共交通の利用を促すため、沿線状況や道路環境などに応じてバス停の新設や移設、フリー乗降区間の拡充を促進するものです。</p>			

施策 23：地域の移動手段確保に向けた情報発信（地域公共交通利便増進事業）

実施の目的	公共交通施策の情報発信		
主な実施エリア	市内全域		
実施主体	行政、交通事業者		
実施時期	現況	前期	後期
	実施中	拡大	継続
<p>長崎市の公共交通の現状や利便性など、必要に応じて交通事業者と連携し、出前講座などを通じて市民の理解を深め、公共交通の利用促進に繋げるものです。</p> <p>また、公共ライドシェアやボランティア輸送など、地域資源を活用した共助型の輸送手段を確立するためには、まず地域住民の参画が必要不可欠であることから、地域住民への積極的な周知を行います。</p>			

第 1 章 長崎市地域公共 交通計画の概要
第 2 章 公共交通を取り 巻く状況
第 3 章 上位計画等の整理
第 4 章 公共交通の現状
第 5 章 公共交通に関する 調査・分析
第 6 章 これまでの取組み と成果
第 7 章 これからの 公共交通に向けて
第 8 章 計画の推進
資料編

第 8 章

計画の推進

1	計画の検証・評価	112
2	地域公共交通利便増進実施計画の策定	112

第8章 計画の推進

1 計画の検証・評価

本計画を推進していくにあたり、長崎市公共交通活性化協議会が主体となって施策の効果や必要性の評価を行います。評価方法はPDCAサイクルに基づくものとし、第7章で掲げた指標は毎年度進捗状況を把握するとともに、達成状況に応じて事業の見直しを図ります。また、計画期間終了時には、次期計画の策定に向けて5年間の計画期間全体の評価、見直しを行います。

表 8-1 P (Plan) D (Do) C (Check) A (Action) サイクルイメージ

	1 年目	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目
施策	D	D	D	D	D
モニタリング・評価		C	C	C	
見直し・計画改定		A・P	A・P	A・P	
次期計画に向けて					C A・P

2 地域公共交通利便増進実施計画の策定

本計画に定めた施策を展開するにあたり、地域のニーズにきめ細かく対応し、利便性の高い運送サービスの持続可能な提供の確保や、事業の実施に係る確実性や円滑化を図るため、法第27条の14に基づき、地域公共交通利便増進実施計画を策定します。

(1) 利便増進計画認定後の法制上の措置

ア 手続きのワンストップ化

利便増進計画と個別事業法に基づく事業計画等を、別々に提出する必要がない。

イ サービスの継続的な提供

公共交通事業者が正当な理由なく計画に定められた事業を実施しない場合には、国土交通大臣が勧告・命令を行い、事業の確実な実施を担保できる。

ウ 計画を阻害する行為の防止（※一般乗合旅客運送事業のみ）

利便増進計画の維持が困難となり、かつ、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがある場合には、

- 利便増進事業の実施区域で、一般乗合旅客自動車運送事業の許認可を制限
- 利便増進事業の実施区域で、一般乗合旅客自動車運送事業の実施方法の変更を命じることができる。

エ 少量の貨物の輸送

旅客の運送に付随して、少量の貨物を運送することができる。（※自家用有償旅客運送のみ）



資料編

1	公共交通に関するアンケート調査結果	1
2	都市機能施設の立地状況	14
3	路線バスの待合環境	15
4	各地区間の移動状況	27
5	支線・航路の収支状況	31
6	計画策定の経過	35
7	長崎市公共交通活性化協議会構成員	36

資料編

1 公共交通に関するアンケート調査結果

(1) 回答者の属性について

アンケート回答者の年齢分布は、実人口の年齢分布に比べて高齢者の回答割合が低く、若年層の回答割合が高い調査結果でした。

そのため、若年層や中間層の意見が、高齢者層の意見より強く反映される結果となることから、年齢による意見の偏りをなくすため、実回収票数を実人口の年齢構成の割合にあわせて補正し、再集計して整理しました。

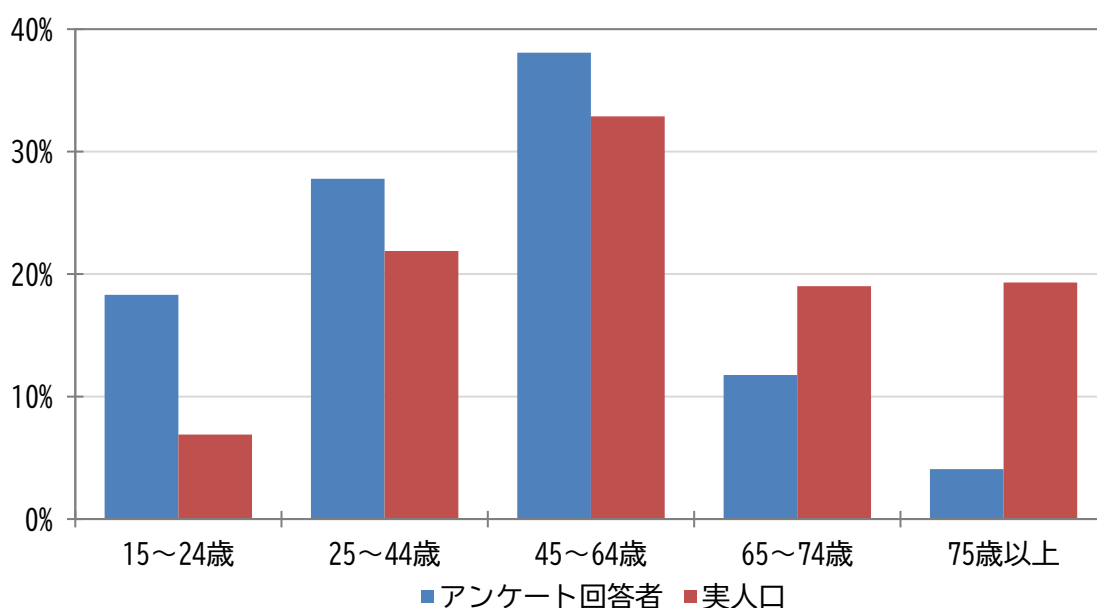


図1 アンケート回答者と実人口の構成比率の比較

※ 実人口は令和2年国勢調査

(2) 公共交通の利用状況について

ア 利用する公共交通

最も多く利用する公共交通機関は「路線バス」が約 7 割となり、次いで「路面電車」となっています。

2 番目に多く利用する公共交通機関は「路面電車」が約 5 割となり、次いで「路線バス」となっています。

「路線バス」と「路面電車」の利用が多い状況となっています。

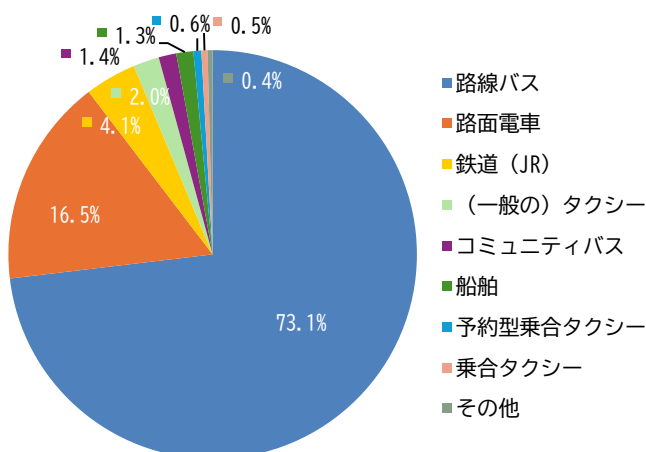


図2 最も多く利用する公共交通機関

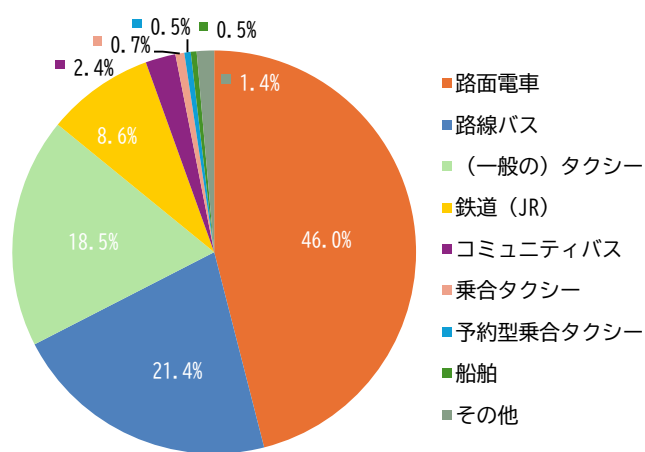


図3 2番目に多く利用する公共交通機関

イ 利用目的

「買い物」の利用が最も多く5割を超えています。次いで「通勤」「娯楽・レクリエーション」「通院」となっています。公共交通が日常の移動手段として多くの方に選ばれ、大きな役割を担っています。

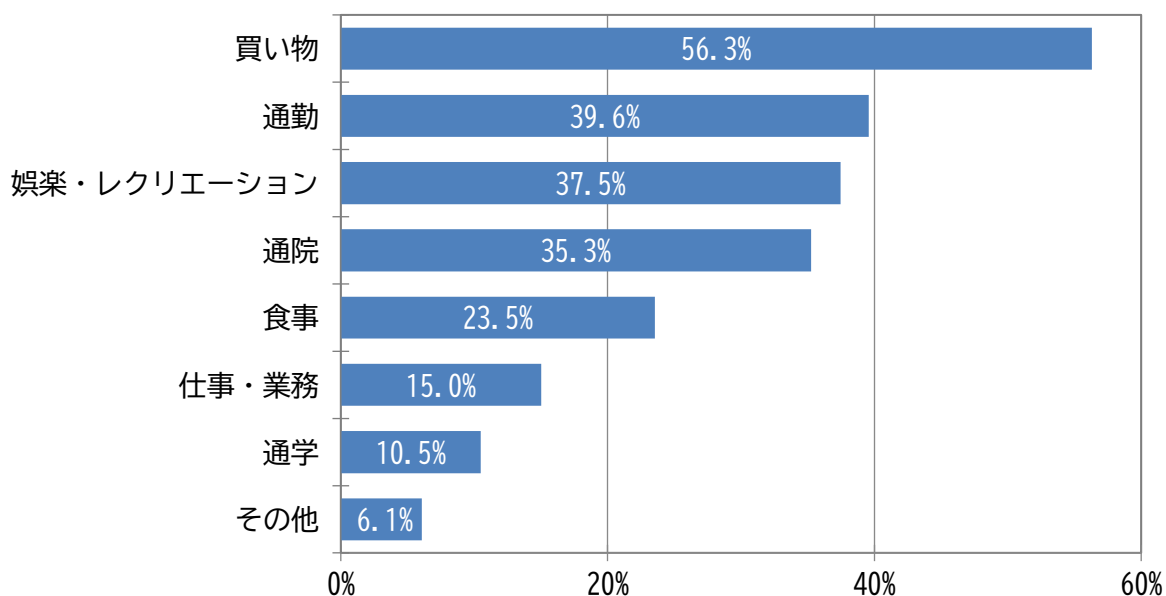


図4 公共交通の利用目的（複数回答）

ウ 利用頻度

約8割の回答者は「月に数回以上」公共交通を利用し、残りの約2割の回答者は「ほとんど使わない」という回答です。

年齢別にみると、若年層、中間層の利用頻度が高く、地域別では、中央地域の利用頻度が高くなっています。

職業別、利用目的別にみると、学生を除き、会社員などの通勤の利用頻度が高くなっています。

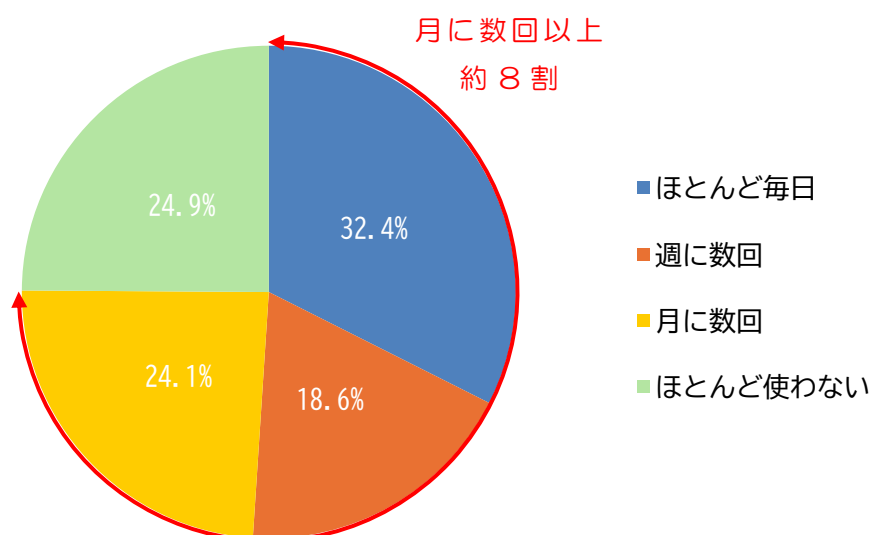


図5 利用頻度

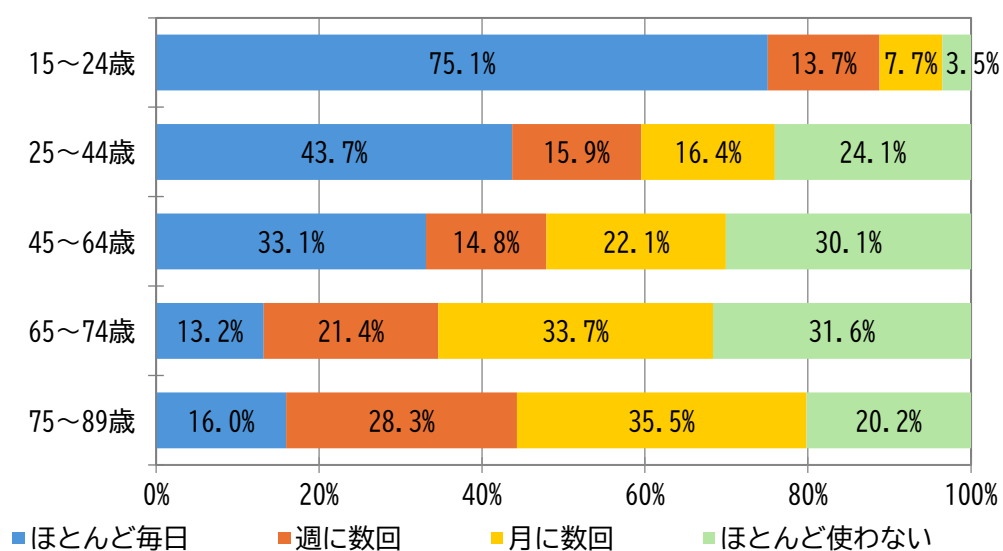


図6 利用頻度（年齢別）

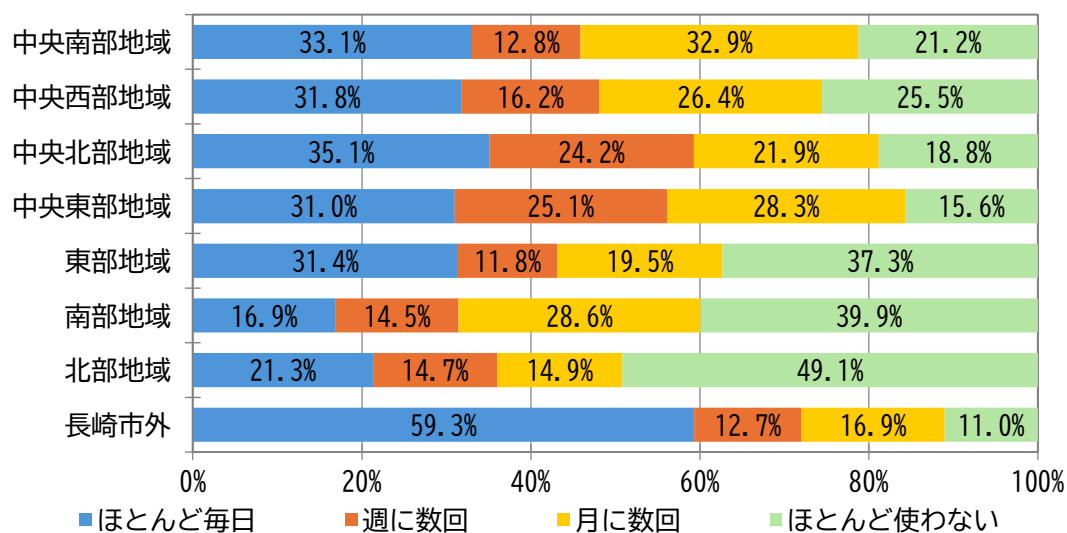


図 7 利用頻度（地域別）

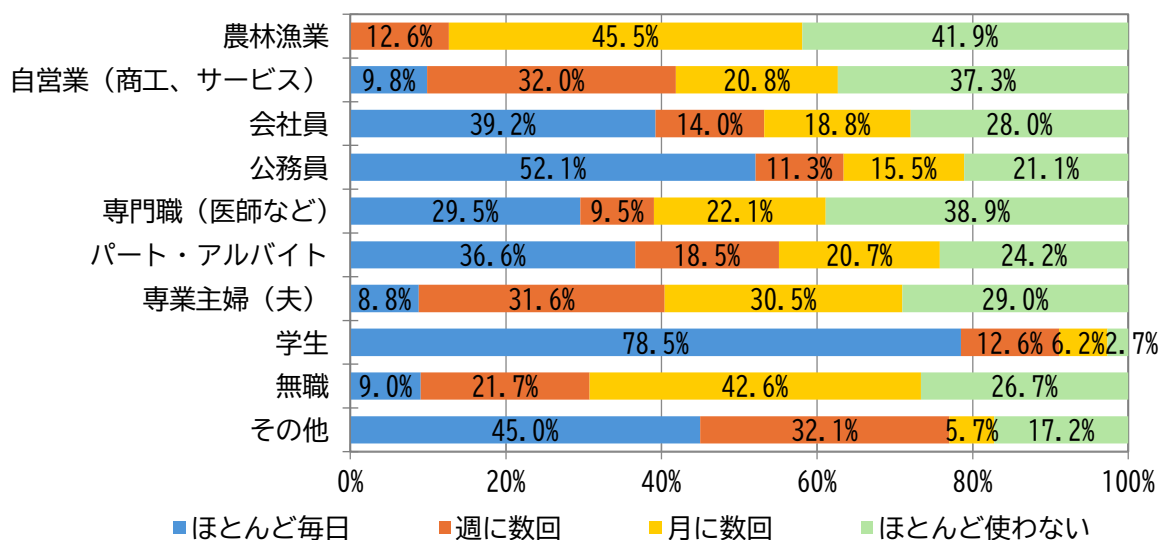


図 8 利用頻度（職業別）

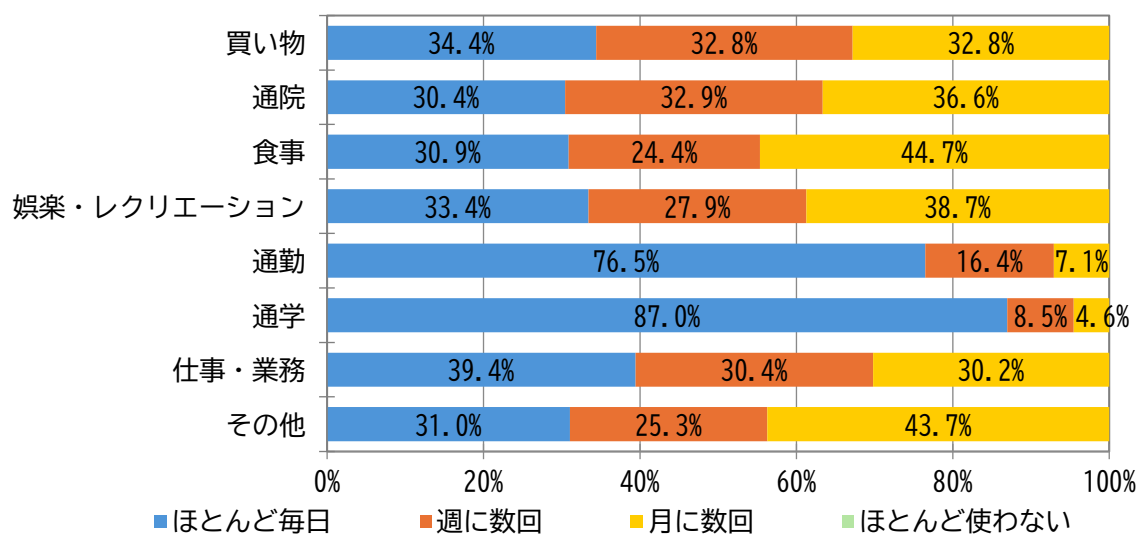


図 9 利用頻度（利用目的別）

（3）公共交通のイメージについて

「運賃の安さ」は適正と回答を行った方が多く、「ダイヤの正確さ」「車内環境の快適さ」は肯定的な回答を行った方が多くなっています。

一方で、「運行本数の多さ」は、そう思わないとの意見が多く、地区別でも、中央地区以外のほとんどの地区で「運行本数が少ない」と思われています。

「バス停・電停の待合環境の快適さ」は、全体では肯定的な意見とそうでない意見がほぼ同じとなり、地区によって差がある結果となっています。

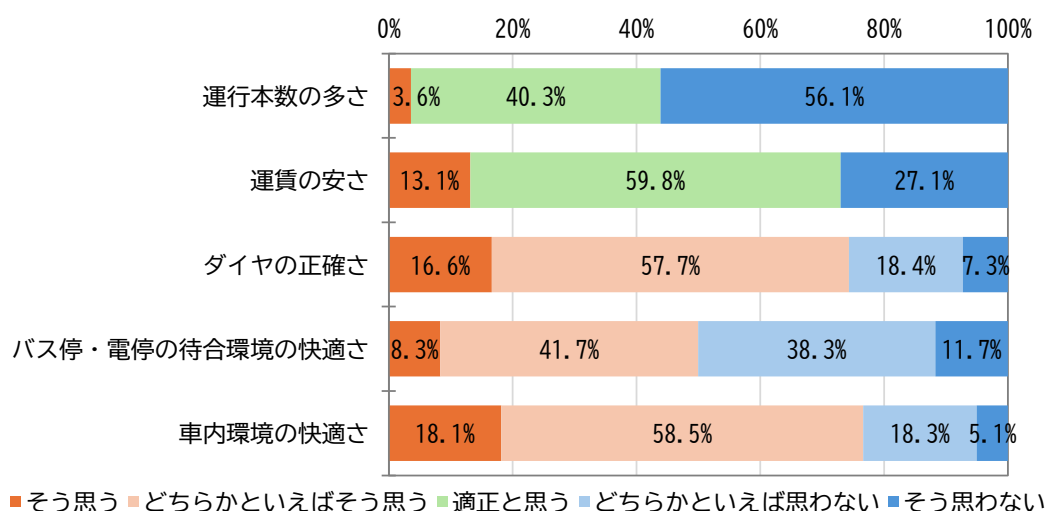


図10 公共交通のイメージ（総括）

※運行本数の多さ、運賃の安さの選択肢は「そう思う（多い、高い）、適正と思う、そう思わない（少ない、安い）」

※ダイヤの正確さ、バス停・電停の待合環境の快適さ、車内環境の快適さ選択肢は「そう思う、どちらかといえばそう思う、どちらかといえばそう思わない、そう思わない」

<運行本数>

	中央東部	中央西部	中央南部	中央北部	式見	福田	小櫛	小ヶ倉	茂木	高島
多いと思う	4.7%	5.3%	5.6%	2.8%	0.0%	0.0%	1.0%	0.8%	0.0%	15.7%
適正と思う	45.2%	51.9%	60.6%	43.8%	11.2%	20.2%	40.8%	38.0%	21.6%	27.6%
少ないと思う	50.1%	42.8%	33.8%	53.4%	88.8%	79.8%	58.2%	61.3%	78.4%	56.7%

	東長崎	日見	土井首	深堀	香焼	伊王島	三和	野母崎
多いと思う	1.0%	5.9%	0.8%	5.1%	0.0%	0.0%	1.7%	0.4%
適正と思う	27.4%	20.4%	24.1%	19.3%	52.3%	6.8%	24.6%	21.7%
少ないと思う	71.6%	73.7%	75.1%	75.7%	47.7%	93.2%	73.7%	78.0%

	西浦上	滑石	三重	琴海	外海	長崎市外
多いと思う	4.9%	0.6%	4.2%	0.0%	0.0%	11.9%
適正と思う	54.9%	60.5%	15.1%	31.1%	13.6%	46.6%
少ないと思う	40.2%	38.9%	80.7%	68.9%	86.4%	41.5%

図11 運行本数が多さ（地区別）

＜運賃＞

	中央東部	中央西部	中央南部	中央北部	式見	福田	小湊	小ヶ倉	茂木	高島
安いと思う	17.8%	10.9%	14.6%	19.7%	3.1%	5.5%	5.0%	6.9%	8.2%	15.7%
適正と思う	70.9%	83.1%	70.5%	64.6%	34.6%	71.8%	61.7%	56.5%	79.7%	27.6%
高いと思う	11.3%	6.1%	15.0%	15.8%	62.3%	22.7%	33.3%	36.6%	12.1%	56.7%

	東長崎	日見	土井首	深堀	香焼	伊王島	三和	野母崎
安いと思う	7.4%	22.2%	4.3%	8.0%	0.5%	0.0%	8.1%	5.8%
適正と思う	48.5%	50.8%	38.3%	77.9%	63.1%	74.7%	47.0%	25.7%
高いと思う	44.1%	27.0%	57.4%	14.2%	36.4%	25.3%	44.9%	68.5%

	西浦上	滑石	三重	琴海	外海	長崎市外
安いと思う	15.2%	12.6%	5.2%	7.6%	2.6%	23.7%
適正と思う	67.6%	53.3%	34.8%	62.8%	39.1%	55.1%
高いと思う	17.1%	34.1%	59.9%	29.6%	58.2%	21.2%

図 12 運賃の安さ（地区別）

＜ダイヤ＞

	中央東部	中央西部	中央南部	中央北部	式見	福田	小湊	小ヶ倉	茂木	高島
正確だと思う	18.9%	18.7%	17.9%	12.7%	14.7%	21.3%	20.3%	14.1%	29.8%	56.7%
どちらかといえば 正確だと思う	64.9%	60.4%	60.2%	55.6%	56.7%	53.0%	56.2%	65.0%	49.2%	27.6%
どちらかといえば 正確だと思わない	13.0%	18.1%	15.3%	23.1%	19.9%	19.6%	18.5%	16.4%	19.7%	0.0%
正確だと思わない	3.3%	2.8%	6.7%	8.5%	8.7%	6.1%	5.0%	4.5%	1.4%	15.7%

	東長崎	日見	土井首	深堀	香焼	伊王島	三和	野母崎
正確だと思う	12.8%	11.1%	11.4%	37.6%	11.8%	74.7%	15.1%	5.3%
どちらかといえば 正確だと思う	62.2%	74.4%	61.5%	48.2%	75.3%	0.9%	58.7%	68.1%
どちらかといえば 正確だと思わない	16.8%	11.6%	22.1%	4.0%	8.2%	24.4%	16.2%	18.6%
正確だと思わない	8.2%	2.9%	5.0%	10.2%	4.6%	0.0%	10.0%	8.1%

	西浦上	滑石	三重	琴海	外海	長崎市外
正確だと思う	16.0%	11.1%	11.5%	20.5%	8.2%	21.2%
どちらかといえば 正確だと思う	60.8%	54.0%	52.2%	45.6%	47.1%	46.6%
どちらかといえば 正確だと思わない	13.8%	27.8%	33.4%	13.6%	2.6%	23.7%
正確だと思わない	9.4%	7.1%	2.9%	20.3%	42.0%	8.5%

図 13 ダイヤの正確さ（地区別）

＜待合環境＞

	中央東部	中央西部	中央南部	中央北部	式見	福田	小湊	小ヶ倉	茂木	高島
そう思う	7.5%	5.1%	9.0%	8.6%	10.8%	10.7%	5.0%	7.6%	1.4%	0.0%
どちらかといえば そう思う	48.3%	48.8%	44.9%	38.5%	38.5%	29.2%	57.2%	46.5%	35.4%	84.3%
どちらかといえば そう思わない	33.5%	37.0%	33.5%	43.0%	43.3%	45.9%	26.3%	34.0%	58.5%	0.0%
そう思わない	10.8%	9.1%	12.6%	9.9%	7.3%	14.2%	11.4%	11.9%	4.7%	15.7%

	東長崎	日見	土井首	深堀	香焼	伊王島	三和	野母崎
そう思う	6.6%	19.9%	3.4%	6.9%	4.1%	74.7%	7.4%	9.1%
どちらかといえば そう思う	47.3%	27.2%	38.2%	38.8%	62.5%	0.9%	39.6%	32.0%
どちらかといえば そう思わない	33.4%	39.7%	49.7%	45.6%	25.2%	24.4%	38.7%	31.9%
そう思わない	12.7%	13.2%	8.7%	8.7%	8.2%	0.0%	14.3%	26.9%

	西浦上	滑石	三重	琴海	外海	長崎市外
そう思う	6.9%	10.1%	5.0%	2.7%	0.0%	12.7%
どちらかといえば そう思う	38.9%	32.6%	39.8%	32.8%	63.8%	43.2%
どちらかといえば そう思わない	38.9%	51.7%	44.5%	49.2%	13.6%	28.8%
そう思わない	15.3%	5.7%	10.7%	15.4%	22.6%	15.3%

図 14 バス停・電停の待合環境の快適さ（地区別）

＜車内の環境＞

	中央東部	中央西部	中央南部	中央北部	式見	福田	小湊	小ヶ倉	茂木	高島
そう思う	22.2%	17.0%	18.3%	19.8%	21.3%	23.7%	11.5%	12.9%	21.7%	0.0%
どちらかといえば そう思う	58.1%	58.4%	53.5%	54.7%	66.7%	45.0%	75.6%	56.1%	71.8%	84.3%
どちらかといえば そう思わない	17.4%	22.5%	21.4%	19.8%	7.7%	28.3%	10.0%	23.9%	6.5%	15.7%
そう思わない	2.3%	2.2%	6.8%	5.7%	4.3%	3.0%	3.0%	7.0%	0.0%	0.0%

	東長崎	日見	土井首	深堀	香焼	伊王島	三和	野母崎
そう思う	15.7%	16.4%	17.1%	19.6%	24.1%	74.7%	23.5%	7.0%
どちらかといえば そう思う	59.6%	64.0%	65.1%	69.2%	53.4%	25.3%	55.3%	67.2%
どちらかといえば そう思わない	17.9%	19.6%	13.1%	11.2%	18.5%	0.0%	19.4%	16.1%
そう思わない	6.8%	0.0%	4.7%	0.0%	4.1%	0.0%	1.7%	9.6%

	西浦上	滑石	三重	琴海	外海	長崎市外
そう思う	16.0%	7.8%	16.9%	8.2%	2.6%	22.9%
どちらかといえば そう思う	61.4%	58.3%	55.2%	72.0%	55.3%	53.4%
どちらかといえば そう思わない	16.2%	31.0%	21.9%	11.1%	9.0%	16.9%
そう思わない	6.3%	2.8%	6.0%	8.7%	33.0%	6.8%

図 15 車内環境の快適さ（地区別）

(4) 計画策定前と比べた公共交通の利用状況について

ア コロナ禍以前と比べた公共交通の利用状況

「変わらない」の回答が最も多く約7割となっています。「増えている」と「減っている」を比較すると、「増えている」の割合が少し高くなっています。

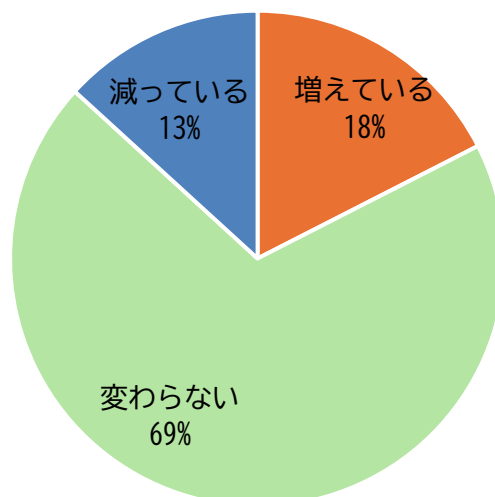


図 16 コロナ禍以前と比べた公共交通の利用状況

イ 公共交通の利用が増えている理由

「利用する機会自体が増えた」の回答が最も多く約6割となり、その他、「まちなかに新しい施設などが増えた」「時刻表や行き先が調べやすくなった」といった運行サービスに関する項目も多くなっています。

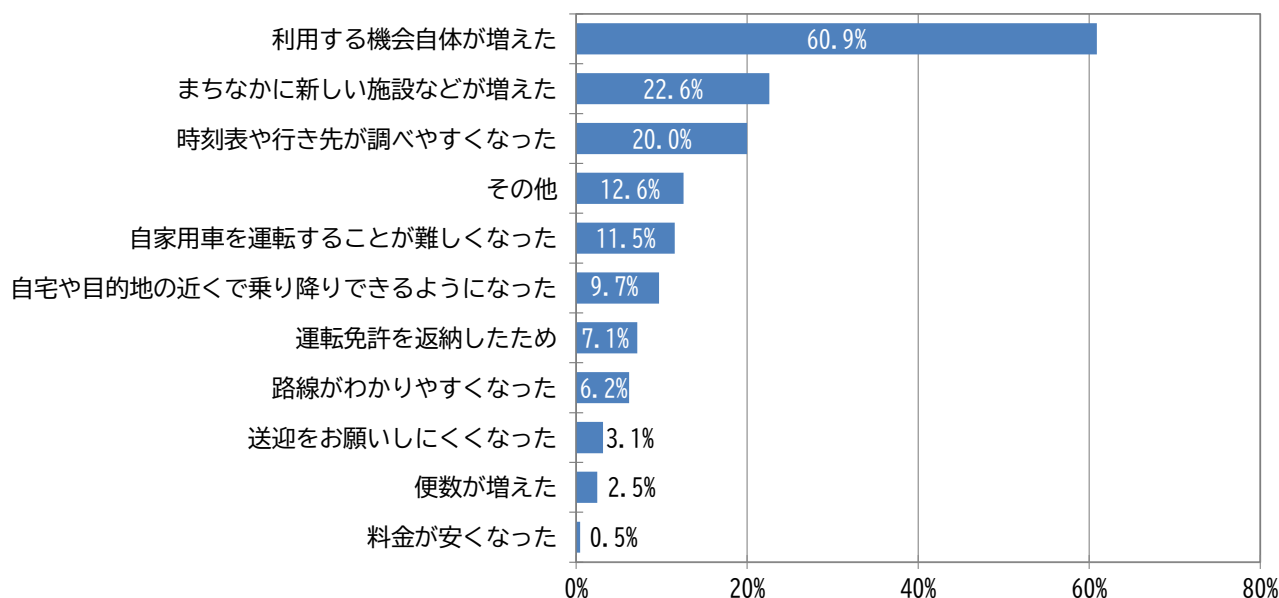


図 17 公共交通の利用が増えている理由（複数回答）

ウ 公共交通の利用が減っている理由

「便数が減った」の回答が最も多く約 4 割となり、次いで「利用する機会自体が減った」「自家用車を運転するようになった・運転することが増えた」となっています。

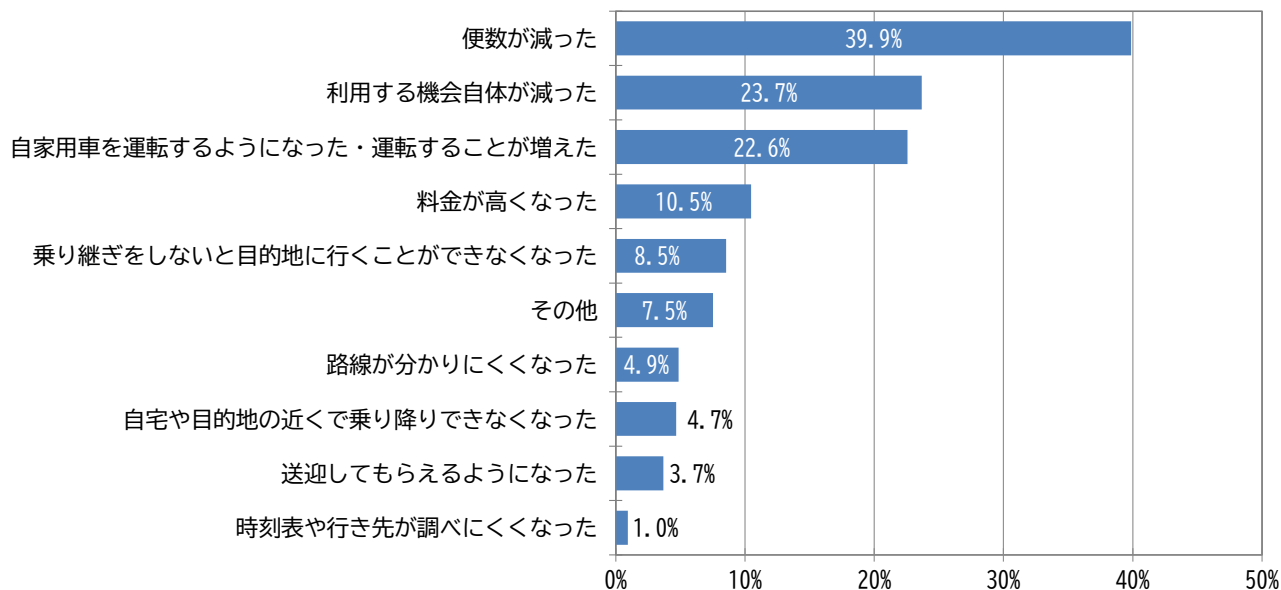


図 18 公共交通の利用が減っている理由（複数回答）

(5) 公共交通のサービスに対する考え方について

ア 公共交通の利用を考える上で重要なこと

「便数が多い」の回答が最も多く約 4 割となり、次いで「時刻表通りに運行する」「料金が安い」となっています。

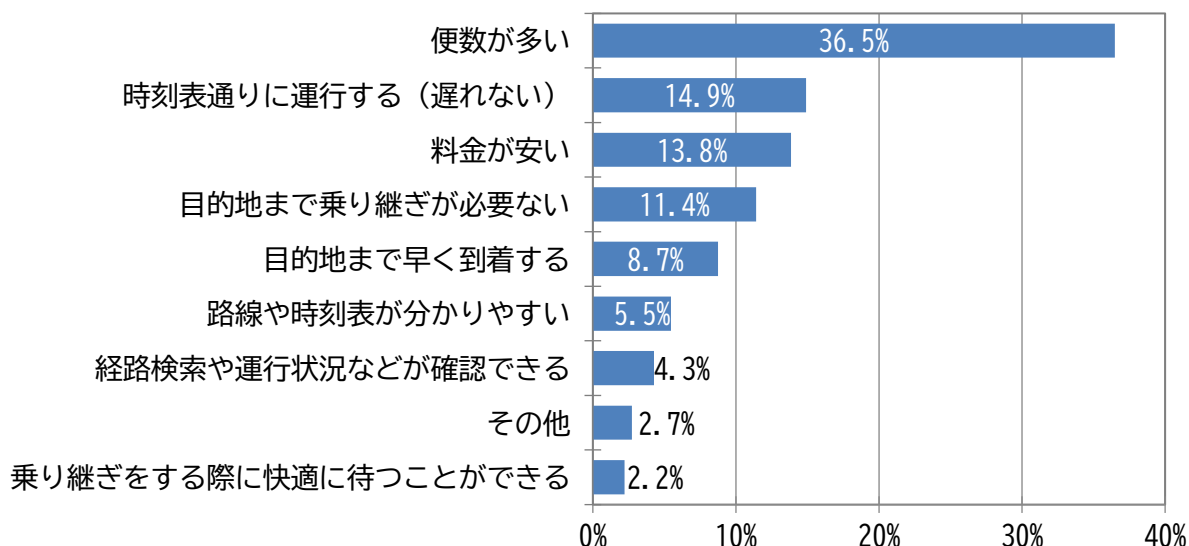


図 19 公共交通の利用を考える上で重要なこと（複数回答）

イ 停留所に必要な施設・設備

「雨や日差しを防ぐ屋根（上屋）」の回答が最も多く約 9 割近くとなっています。次いで「椅子・ベンチ」「遅れの状況などが確認できる表示」となっています。

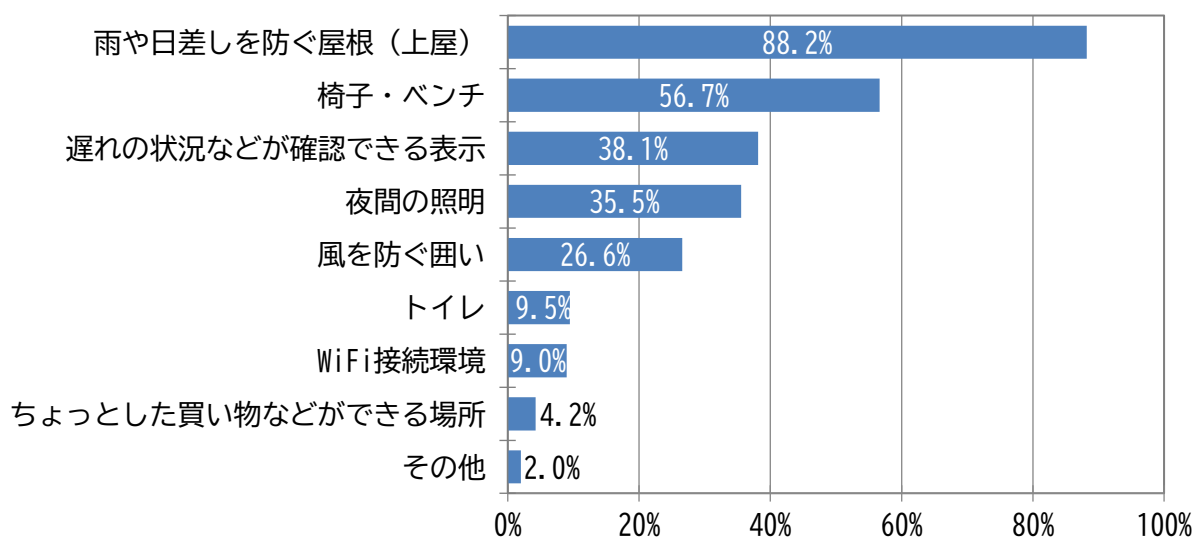


図 20 停留所に必要な施設・設備（複数回答）

ウ 最低限必要な運行間隔

通勤・通学時間帯では、「10分、15分間隔」、その他の時間帯では、「15分、20分間隔」が多くなっていますが、いずれも「通勤・通学・通院などに配慮されれば、運行間隔にはこだわらない」との意見も一定数あります。

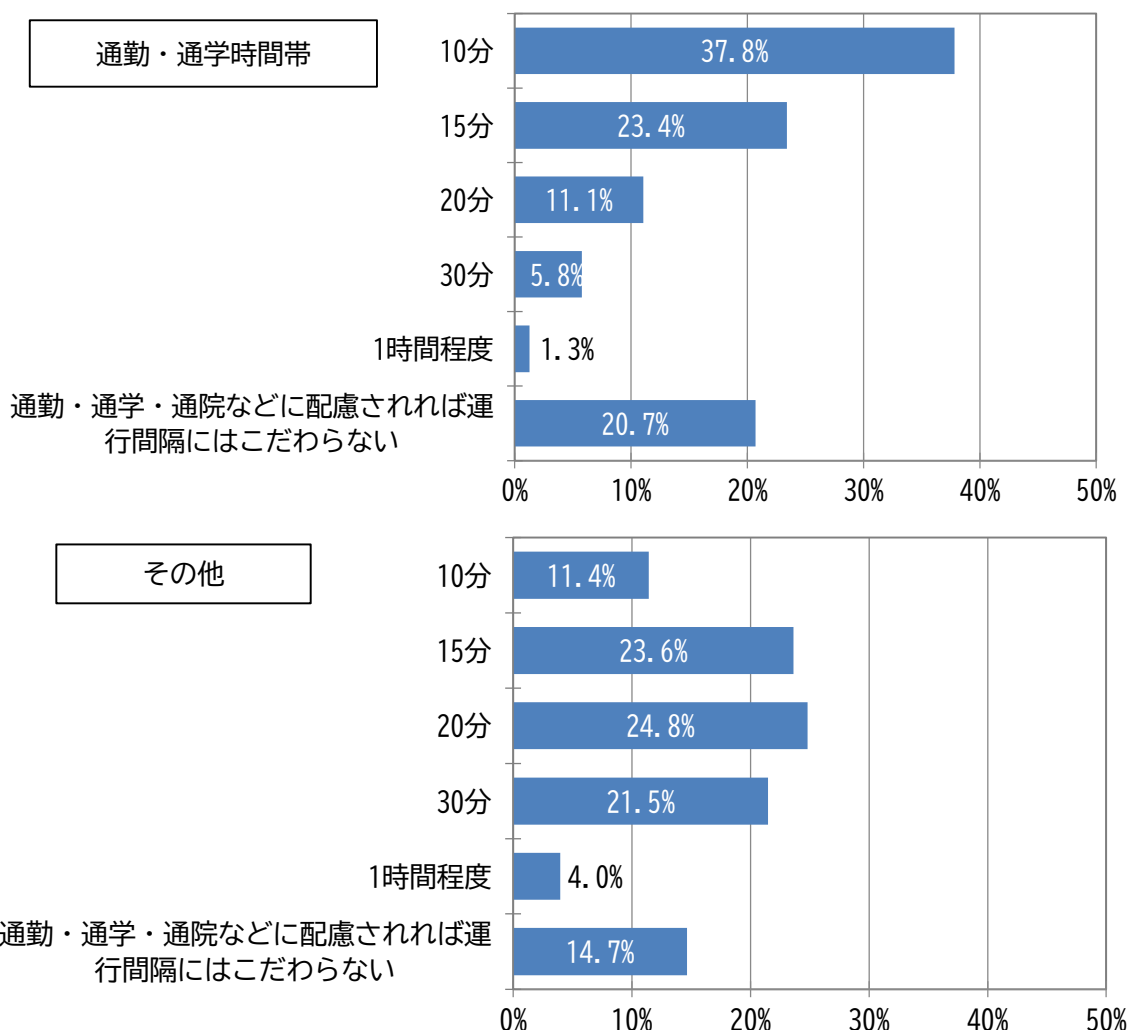


図 21 最低限必要な運行間隔

《通勤・通学時間帯》

	中央地域	東部地域	南部地域	北部地域
10分	46.9%	23.6%	11.0%	19.9%
15分	21.4%	29.3%	23.9%	30.7%
20分	7.9%	20.8%	19.4%	8.7%
30分	3.6%	10.3%	10.4%	10.1%
1時間程度	1.0%	0.3%	5.0%	1.4%
通勤・通学・通院などに配慮されれば運行間隔にはこだわらない	19.2%	15.7%	30.4%	29.1%

《その他》

	中央地域	東部地域	南部地域	北部地域
10分	15.5%	4.9%	0.3%	0.5%
15分	29.2%	14.3%	7.7%	12.7%
20分	24.9%	24.6%	24.9%	25.8%
30分	16.2%	35.6%	29.2%	35.3%
1時間程度	2.2%	7.4%	8.0%	11.0%
通勤・通学・通院などに配慮されれば運行間隔にはこだわらない	12.0%	13.2%	29.9%	14.7%

図 22 最低限必要な運行間隔（地域別）

(6) 長崎市の今後の公共交通に対する市民の考え方について

ア 利用者負担のあり方

約6割の回答者が「運行便数を維持するためには、運賃の値上げや乗り継ぎの発生はやむを得ない」との考えになっています。

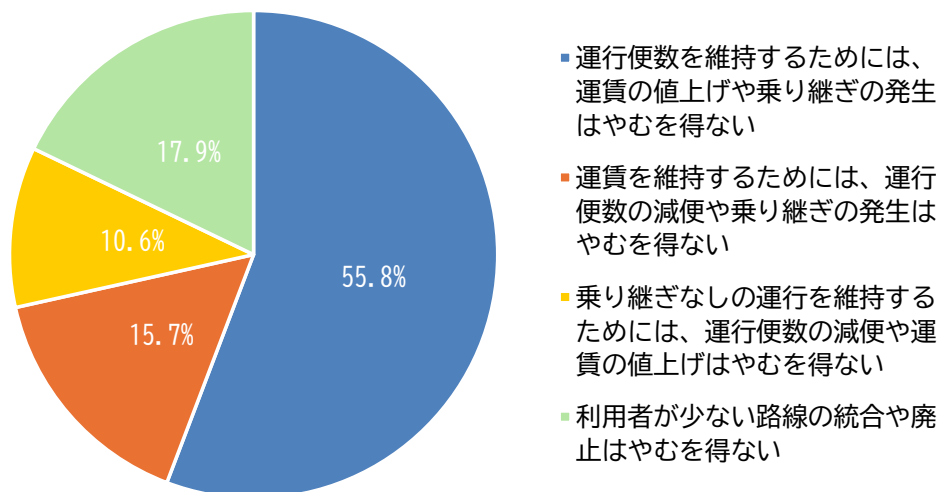
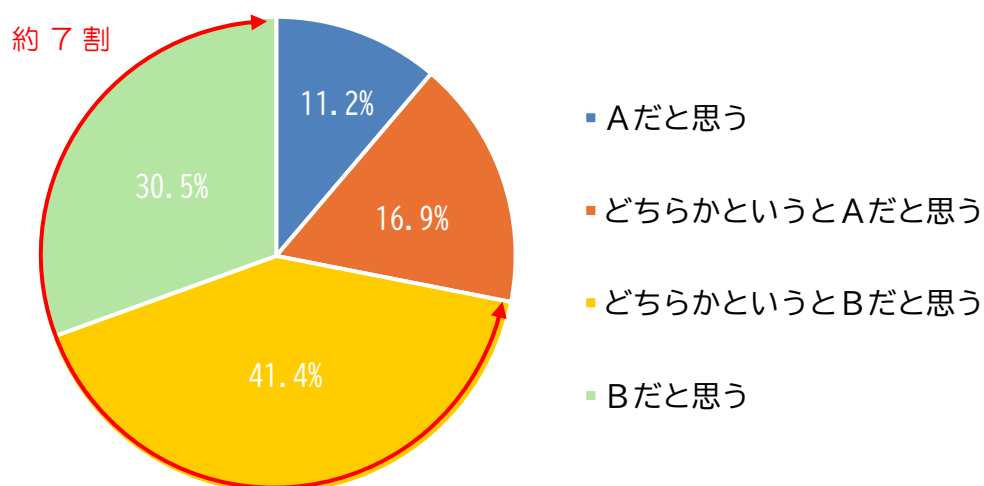


図 23 利用者負担のあり方

イ 地域で移動を支えていく考え方

約7割の回答者が「公共交通を利用しない人たちも含めて社会全体で支えていくべきである」との考え方になっています。



A: 公共交通を利用する人たちだけで支えていくべきである
 B: 公共交通を利用しない人たちも含めて社会全体で支えていくべきである

図 24 地域で移動を支えていく考え方

(7) 乗合バスの維持が難しくなった場合の改善案・代替手段について

「事前予約」や「タクシーの他人との乗合せ」、「資金面等で協力すること」に関する考え方は、「許容する意見」と「許容しない意見」が概ね同程度となっています。

「他人の運転する車に乗ること」に関する考え方は、「許容する意見（あまり抵抗感はない、抵抗感があるがやむを得ない）」が半数以上となっています。

一方で、「自分の車に他人を乗せて送迎すること」に関する考え方は、「抵抗感がある」と回答した方が約6割と多くなっています。

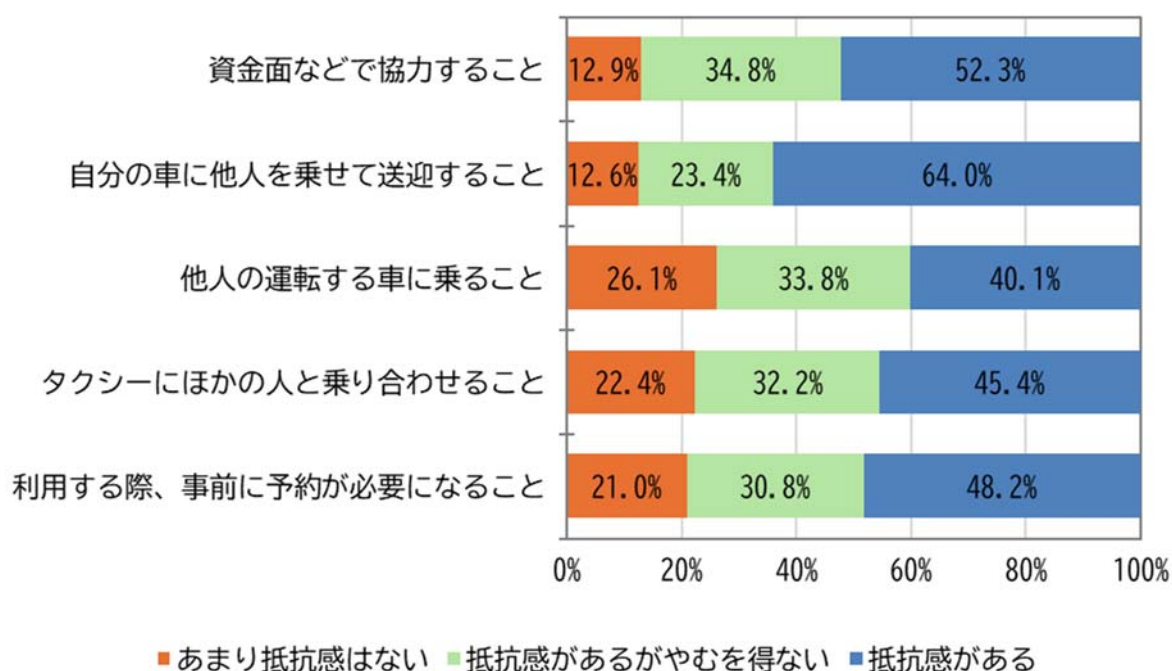


図 25 乗合バスの維持が難しくなった場合の改善案・代替手段

2 都市機能施設の立地状況

都市機能施設の立地状況（施設数）について、地区別に整理しました。

表1 各地区における都市機能施設の立地状況（施設数）

地域区分	地区名	商業施設	医療施設	高齢者福祉施設	障害者福祉施設	子育て支援施設	教育施設	文化・交流施設	行政施設	運動施設	交通施設	金融施設
中央南部地域	中央南部地区	23	36	59	7	13	7	10	7	1	2	9
	土井首地区	12	12	24	8	6	4	1	1	1	0	4
	小ヶ倉地区	3	3	19	1	4	3	0	2	3	0	2
中央西部地域	中央西部地区	10	15	23	1	4	8	0	1	1	0	8
	小櫛地区	2	3	10	1	3	1	0	1	1	0	2
	式見地区	1	1	9	0	1	1	0	1	0	0	1
	福田地区	9	2	12	3	3	4	1	2	2	0	2
中央北部地域	中央北部地区	48	78	85	30	33	17	11	9	4	2	20
	滑石地区	17	32	26	8	18	9	0	2	0	0	8
	西浦上地区	23	50	80	25	19	14	6	2	2	1	12
中央東部地域	中央東部地区	76	133	106	25	30	26	19	22	4	3	30
	茂木地区	4	4	6	2	3	5	0	1	0	1	6
東部地域	日見地区	6	6	19	3	4	4	1	2	1	0	2
	東長崎地区	27	27	52	22	16	7	0	5	3	1	9
南部北地域	伊王島地区	0	1	2	0	1	2	1	1	1	1	1
	深堀地区	4	2	7	0	4	2	0	1	1	0	3
	香焼地区	2	1	5	1	1	2	2	1	1	0	2
	高島地区	1	2	1	0	1	2	1	1	1	0	1
南部南地域	三和地区	5	5	28	8	5	8	1	3	2	0	5
	野母崎地区	2	2	10	0	3	2	2	3	1	0	5
北部地域	三重地区	15	16	51	10	7	4	0	2	4	0	4
	外海地区	1	5	18	0	2	5	2	1	1	0	2
	琴海地区	10	7	34	4	6	5	1	2	4	0	6
計		301	443	686	159	187	142	59	73	39	11	144

3 路線バスの待合環境

長崎市内の路線バス停留所（上下線合わせて約 2,000 か所）のうち、1 日あたり乗車人数が 100 人以上のバス停 215 か所を調査対象としました。

表 2 長崎市内主要バス停の待合環境調査一覧（令和 7 年 9 月時点）

停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
くすの木通り	長崎駅向	市道	×	○	○	2.5	×	
グラバー園	長崎駅向	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.9	×	
	南部向	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.1	×	背後の商店屋根を上屋として活用
ココウォーク茂里町	バスセンター始発	私道・民地	固定式ベンチ	○	×	—	×	屋内
	北部向け（国道マツキヨ前）	3 桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	○	
	長崎駅向け（国道沿い）	3 桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
ダイヤランド	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	2.5	×	
ダイヤランドセンター	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	2.6	×	
ダイヤランド車庫	長崎駅向（始発）	私道・民地	可動式ベンチ	○	×	—	×	
ダイヤランド入口	長崎駅向（ダイヤランド側）	市道	可動式ベンチ	○	○	2.4	×	
たちばな小学校	上り	市道	可動式ベンチ	○	○	2.4	×	
ニュータウン中央	長崎駅向け	市道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
マリア学院前	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	×	○	1.9	×	
マリナシティ長崎前	長崎駅向け	3 桁国道	×	×	○	1.9	×	
みなと坂中央	長崎駅向	市道	×	×	○	2.4	×	

停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
メディカルセンター	南部向	3 桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
	長崎駅向	3 桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
ロープウェイ前	長崎駅向け	市道	可動式ベンチ	○	○	3.8	×	
愛宕3丁目	長崎駅向	3 桁国道	×	×	×	—	×	
愛宕団地前	長崎駅向	国道	×	×	×	—	×	
愛宕町	長崎駅向	3 桁国道	可動式ベンチ	×	○	1	×	
旭町	長崎駅向	3 桁国道	×	×	○	3.1	○	
	飽の浦向	3 桁国道	×	×	○	2.4	×	
旭町棧橋前	長崎駅向	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.3	×	
	飽の浦向	3 桁国道	×	○	○	3.5	×	
井の下	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	2.5	○	
磯道町	長崎駅向	3 桁国道	可動式ベンチ	×	○	2	○	
	南柳田・ダイヤランド向	3 桁国道	可動式ベンチ	×	○	2.2	○	
稲佐橋	飽の浦向け（セブンイレブン前）	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	3	○	
	梁川公園向け	市道	可動式ベンチ	○	○	2.1	○（上屋設置済み）	
浦上駅前	北部向け	3 桁国道	×	×	○	4.2	×	移設予定
	長崎駅向け	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.5	×	
横道	時津向	3 桁国道	×	×	○	1.6	×	
	長崎駅向	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.5	×	
横尾中央	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	×	2.4	○	

停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
横尾中学校口	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	2.4	×	
下大橋	西城山・城栄町向	市道	可動式ベンチ	○	○	1.9	○	
花園町	長崎駅向	市道	×	×	×	—	×	
滑石口	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	3.4	×	
	寺川内・横尾向	県道	可動式ベンチ	×	○	1.9	×	
岩屋橋	長崎駅向	3桁国道	×	○	○	3.3	×	
	住吉向	3桁国道	可動式ベンチ	×	○	3.4	○(ベンチ設置済み)	
岩見町	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	2	×	
岩瀬道町	長崎駅向 け	県道	可動式ベンチ	○	○	3	×	
岩川町	長崎駅向	3桁国道	×	×	○	3.3	×	
	北部向	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	4.1	○	
興善町	長崎駅向 け	国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
	中央橋向 け	国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
恵の丘	学校内	私道・民地	×	○	○	—		敷地内
経済学部前	上り	県道	可動式ベンチ	○	○	3.8	×	
原爆資料館	北部向	3桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
	長崎駅向	3桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
戸町	長崎駅向 (戸町交番前)	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.9	○	
戸町中学校裏	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	3.3	×	
五島町	長崎駅向	3桁国道	可動式ベンチ	×	○	3.9	×	背後の銀行屋根を上屋として活用
	中央橋向	3桁国道	×	×	○	3.8	×	

停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
光町	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	2.4	×	
光風台	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	2.4	背後に公園あり	
公園通り	長崎駅向	市道	×	○	○	2.5	×	
工業高校前	長崎駅向	市道	×	×	○	1.9	×	
国立長崎病院	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	2.9	×	
桜の里ターミナル	長崎駅・板の浦向	私道・民地	固定式ベンチ	○	×	—	×	屋内
桜町	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	3.6	×	背後に余剰地あり
	中央橋向	市道	可動式ベンチ	○	○	3.1	×	
三重中学校前	学校内	私道・民地	×	○	×	—	×	校舎を屋根、段差を階段として活用
三川橋	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	×	○	1.5	×	
市民プール前	城栄町向	市道	可動式ベンチ	○	○	1.7	○（上屋・ベンチ設置済み）	
市役所上	長崎駅向	国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
	中央橋向	国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
思案橋	愛宕町向	市道	×	×	○	2.6	×	
寺川内	長崎駅向 け	県道	可動式ベンチ	○	○	2.9	×	
自証寺前	長崎駅向	3 桁 国道	可動式ベンチ	○	○	3.2	×	
若草町	長崎駅向	市道	×	×	○	1.5	×	
若葉町	住吉向	3 桁 国道	可動式ベンチ	×	○	2.8	○（ベンチ設置済み）	
	長崎駅向	3 桁 国道	×	○	○	4.3	×	
住吉	道の尾向 け（国道 206 号）	3 桁 国道	可動式ベンチ	○	○	4.4	×	アーケード屋根を上屋として活用
	昭和町向 け（住吉 公園前）	市道	固定式ベンチ	○	○	—	○	

停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
住吉	長崎駅向け(国道206号)	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.9	×	アーケード屋根を上屋として活用
	長崎駅向け(チトセピア前)	市道	固定式ベンチ	○	○	—	○	
重工記念長崎病院	長崎駅向け	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	1.8	×	
曙町	長崎駅向け	市道	可動式ベンチ	×	○	2.5	×	
小ヶ倉	長崎駅向け(戸町側)	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	3	○	
小ヶ倉団地前	車庫内	私道・民地	可動式ベンチ	○	×	—	×	
小江原	北高内	私道・民地	固定式ベンチ	○	×	—	×	
小江原ニュータウン	長崎駅向け	市道	×	○	○	3.7	×	
小江原橋	長崎駅向け	市道	可動式ベンチ	×	○	1.5	×	
小菅公園	元船町向け	市道	可動式ベンチ	×	○	3	×	
小菅町	長崎駅向け(戸町側)	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.7	×	
小瀬戸西海岸通り	長崎駅向け	港湾道路	可動式ベンチ	○	○	3.6	×	
小島	長崎駅向け	3桁国道	×	×	○	1.2	×	背後に階段あり
昭和町	長崎駅向け(住吉側)	市道	×	○	○	3.1	×	
	女の都・長与向	県道	可動式ベンチ	○	○	2.3	×	
	三川・恵の丘向	県道	可動式ベンチ	○	○	2.5	×	
	上り(県道)	県道	可動式ベンチ	○	○	3.7	×	
上横尾	長崎駅・長与向	私道・民地	可動式ベンチ	○	×	—	×	

停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
上小島	長崎駅向	3 桁国道	×	×	○	1	×	
上小島 5 丁目	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	2.7	○	
新戸町団地	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	3.4	×	
新地中華街	ターミナル内始発	私道・民地	固定式ベンチ	○	×	—	×	屋内
	A (南部向)	市道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
	D (イオン横)	市道	可動式ベンチ	○	○	1.4	×	
深浦	長崎駅・長浜向	県道	×	○	○	2.1	×	背後の花壇をベンチとして活用
深堀一丁目	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	2.5	○ (上屋・ベンチ設置済み)	
諏訪神社前	上り (国道)	国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
	上り (県道)	県道	可動式ベンチ	○	○	2.6	○ (上屋・ベンチ設置済み)	
水の浦	長崎駅向	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.9	×	
水源地下	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	3.4	×	
水源池跡	上り	県道	可動式ベンチ	○	○	3.7	○	
西海	長崎駅向 (国道)	3 桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	○	
西城山小学校前	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	×	×	—	○ (ベンチ設置済み)	
西町	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	1.6	×	
西町市場前	長崎駅向	市道	×	×	×	—	×	
赤迫	道の尾向け	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.5	×	
銭座町長崎スタジアムシティ	北部向け	3 桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	○	
	長崎駅向け	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.5	×	

停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
早坂	始発・終点	私道・民地	固定式ベンチ	○	×	—	×	
打坂	長崎駅向け	3桁国道	×	×	○	2.4	×	
	時津向け	3桁国道	×	×	○	2.5	×	
大井手	長崎駅向け	県道	可動式ベンチ	○	○	2.8	×	
大浦中学校前	長崎駅向け	市道	可動式ベンチ	×	○	1.7	×	
大園小学校前	長崎駅向け	市道	可動式ベンチ	○	○	2.5	×	
大橋	北部向け	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.9	×	
	長崎駅向け	3桁国道	可動式ベンチ	×	○	2.9	×	
大山入口	長崎駅向け	県道	可動式ベンチ	○	○	2.3	×	
大神宮前	長崎駅向け	県道	×	○	○	仮設	×	仮設
大波止	長崎駅向け	3桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
	中央橋向け	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.4	×	
第二団地西口	長崎駅向け	市道	可動式ベンチ	○	○	2.1	×	
第二団地入口	長崎駅向け	市道	×	○	○	2.9	×	
中浦	長崎駅向け	3桁国道	×	×	○	1	○	
中央橋	肥後銀行前	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.9	×	
	高野屋前	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.9	×	
	浜の町アーケード	市道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
	まるみつパチンコ前	市道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
中川町	下り	国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
長崎駅前	北部向け	3桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	仮設バス停
長崎駅前東口	桜町向け	市道	可動式ベンチ	○	○	3.2	×	

停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
長崎駅前南口	中央橋向	3 桁国道	×	○	○	3.6	×	
	北部向	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.8	○	
長崎市役所	下り	市道	×	○	○	4	○	背後の段差をベンチとして活用
	上り	市道	可動式ベンチ	○	○	3.5	○	
長崎振興局前	住吉向	3 桁国道	×	×	○	2.7	○	背後の建物屋根を上屋、段差をベンチで活用
長崎大学前	長崎駅向	3 桁国道	×	○	○	3.2	×	背後の建物屋根を上屋で活用
	住吉向	3 桁国道	×	×	○	4.3	×	
長崎東高	下り	私道・民地	×	○	×	—	×	校内段差活用
	上り	私道・民地	×	○	×	—	×	校内段差活用
長総大前	上り	県道	可動式ベンチ	○	○	2	○（ベンチ設置済み）	
田上	長崎駅向（唐八景側）	3 桁国道	×	×	×	—	×	
	長崎駅向（茂木側）	3 桁国道	×	×	×	—	×	
電機前	長崎駅向	3 桁国道	×	○	○	3.4	×	
土井の首	長崎駅向	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.4	×	
東高下	上り	私道・民地	可動式ベンチ	○	×	—	×	
道の尾	滑石・時津向け（西友側）	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	5.1	○（ベンチ設置済み）	
	長崎駅向け（西友側）	3 桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.4	×	
	長与向け（道の尾駅側）	県道	可動式ベンチ	○	○	3.2	×	

停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
南高裏門前	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	2.8	○(ベンチ設置済み)	
南柳田	長崎駅向	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.7	○	
二本松口	長崎駅向	市道	×	×	○	1.4	×	
虹が丘	長崎駅向	市道	×	○	○	5.1	×	
白糸	長崎駅向	3桁国道	×	×	×	—	×	
白木	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	×	×	—	×	
白木団地前	上下線	市道	可動式ベンチ	○	○	1.7	×	
八軒家	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	1.9	×	
八千代町	北部向け	3桁国道	×	×	○	3.9	×	
	長崎駅向け	3桁国道	×	×	○	4	○	
八幡神社前	長崎駅向	県道	×	×	○	1.8	×	
番所橋	上り	国道	可動式ベンチ	○	○	1.6	○(ベンチ・上屋設置済み)	
浜の町	愛宕町向(浜屋デパート前)	市道	可動式ベンチ	○	○	4.1	×	アーケード屋根を上屋として活用
	愛宕町向(ユーコーラッキー前)	市道	可動式ベンチ	○	○	3.8	×	
	長崎駅向(ユーコーラッキー前)	市道	可動式ベンチ	○	○	5	×	アーケード屋根を上屋として活用
	長崎駅向(浜屋デパート前)	市道	可動式ベンチ	○	○	4.3	×	
富士見町	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	2.3	○(ベンチ設置済み)	
風の広場前	長崎駅向	市道	×	×	○	2.4	×	
風頭山	始発・終点	私道・民地	可動式ベンチ	○	×	—	×	

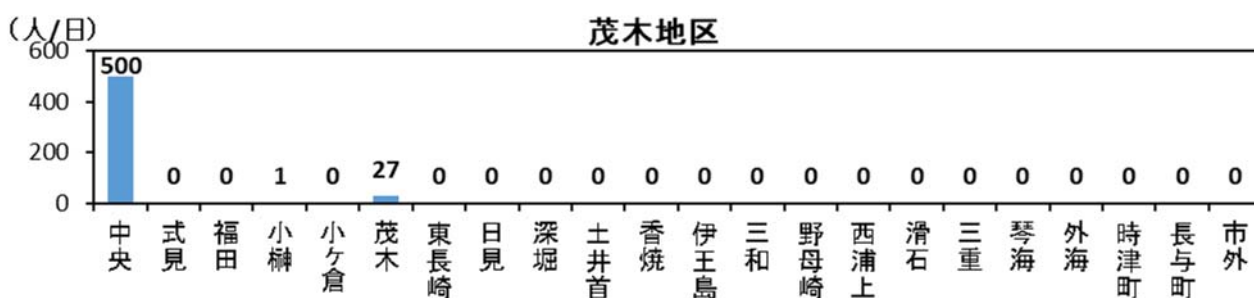
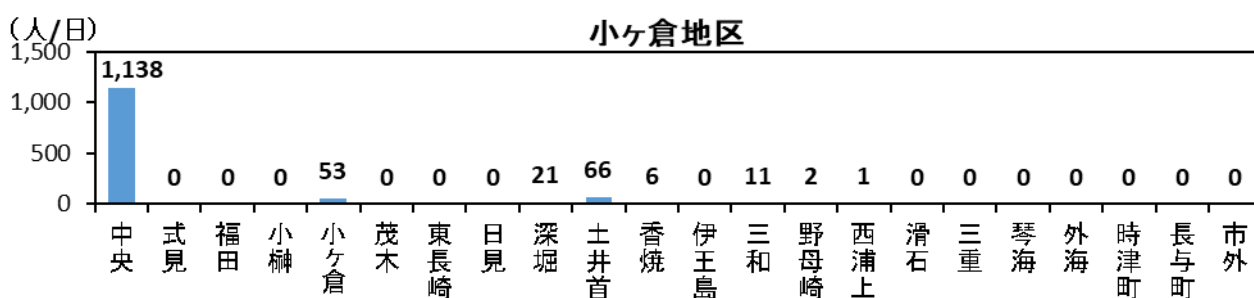
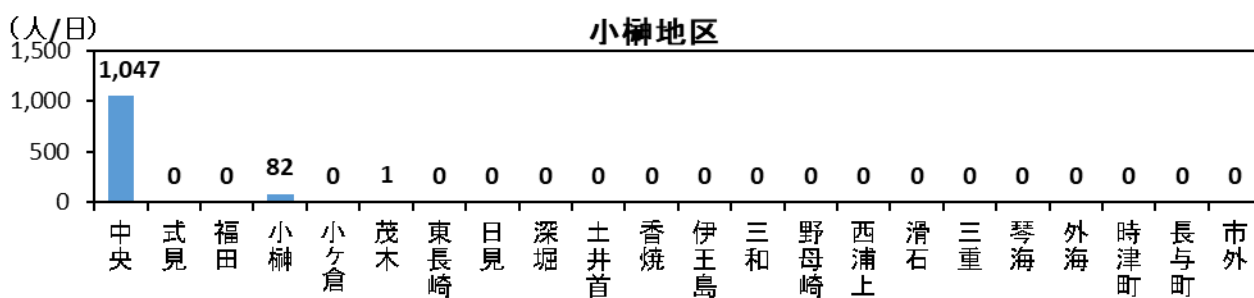
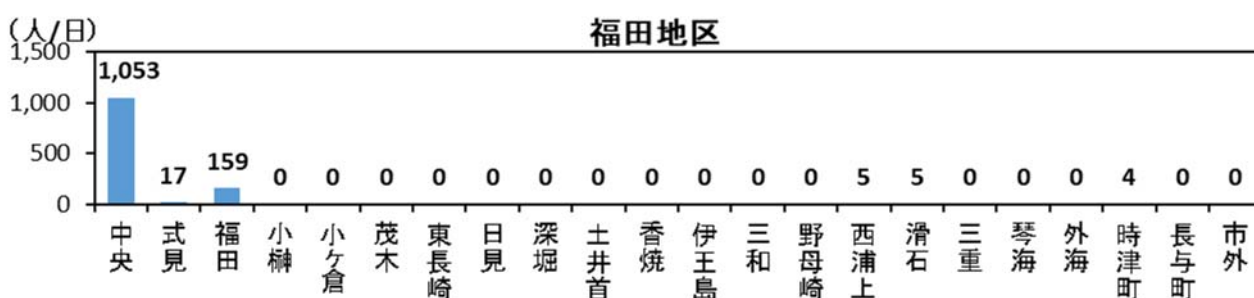
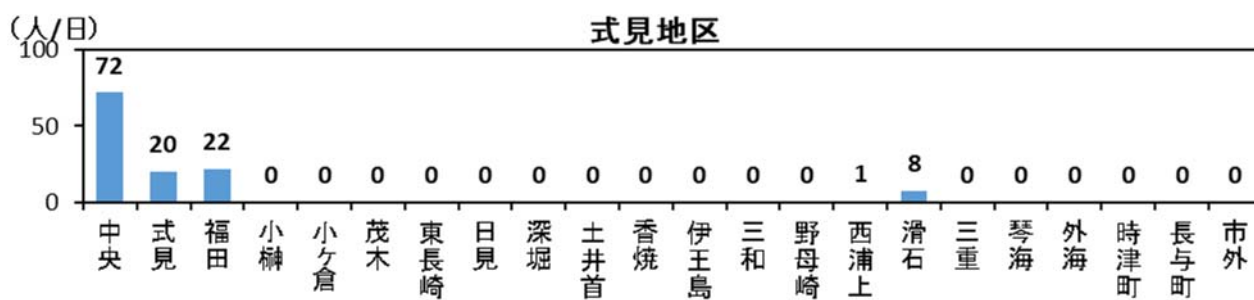
停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
福田	長崎駅向	3 桁国道	×	×	○	0.7	×	
福田本町	長崎駅向 け	3 桁国道	×	×	○	2.4	×	
淵町	長崎駅向	市道	×	○	○	1.9	○	
文教町	上り	県道	×	○	○	3.1	×	
平山	長崎駅向	3 桁国道	可動式 ベンチ	○	○	3.5	×	
平山台入口	長崎駅向 け(国道 沿い)	3 桁国道	可動式 ベンチ	○	○	3.4	×	
平和公園	北部向	3 桁国道	×	×	○	3	×	
	長崎駅向	3 桁国道	固定式 ベンチ	○	○	—	○	
宝町	北部向	3 桁国道	固定式 ベンチ	○	○	—	○	
	長崎駅向	3 桁国道	固定式 ベンチ	○	○	—	○	
豊洋台中央	長崎駅向	市道	可動式 ベンチ	×	○	2.4	×	
飽の浦	長崎駅向	3 桁国道	可動式 ベンチ	○	○	2.6	×	
	立神・福 田向	3 桁国道	×	×	○	2.6	○	
飽の浦公園前	長崎駅向	3 桁国道	可動式 ベンチ	○	○	3.6	×	
飽の浦神社前	長崎駅向	3 桁国道	×	○	○	2.8	×	
北栄町	長崎駅向	市道	可動式 ベンチ	○	○	2.3	○	
北陽小学校前	長崎駅向	市道	可動式 ベンチ	○	○	2.7	×	
本原一丁目	下り	市道	可動式 ベンチ	○	○	1.7	○(上屋設置済み)	
	上り	市道	可動式 ベンチ	○	○	4.3	○	
万才町	長崎駅向 け	国道	固定式 ベンチ	○	○	—	×	
	中央橋向 け	国道	固定式 ベンチ	○	○	—	×	
夢彩都	夢彩都前	県道	×	×	○	2.8	○	
鳴見台口	長崎駅向	市道	可動式 ベンチ	○	○	2	×	

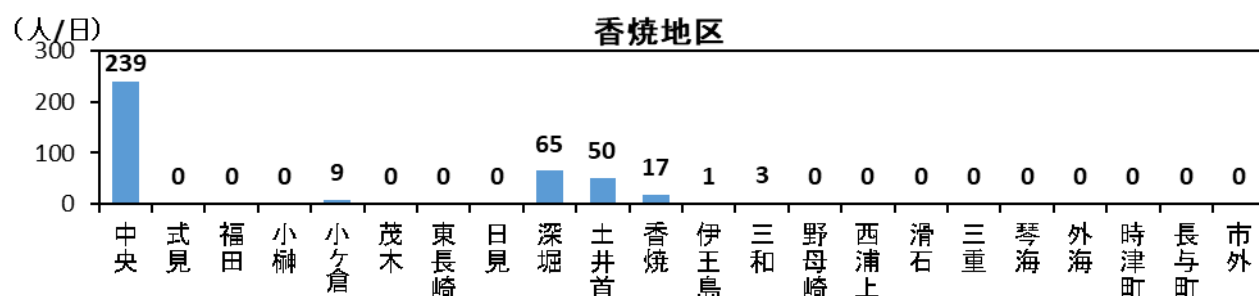
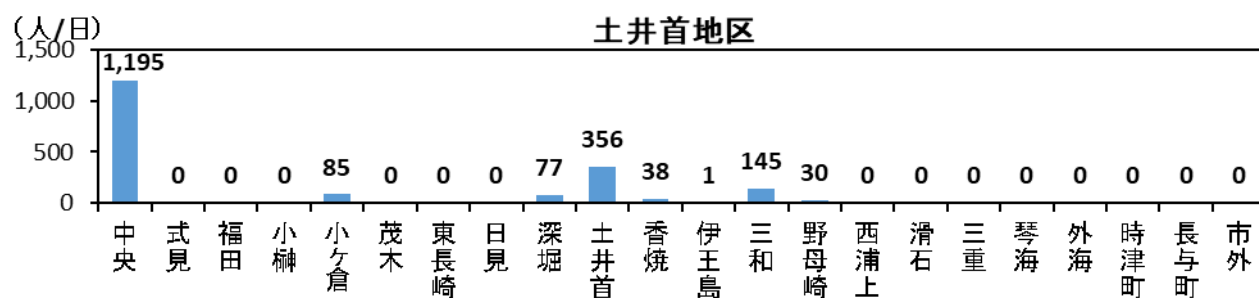
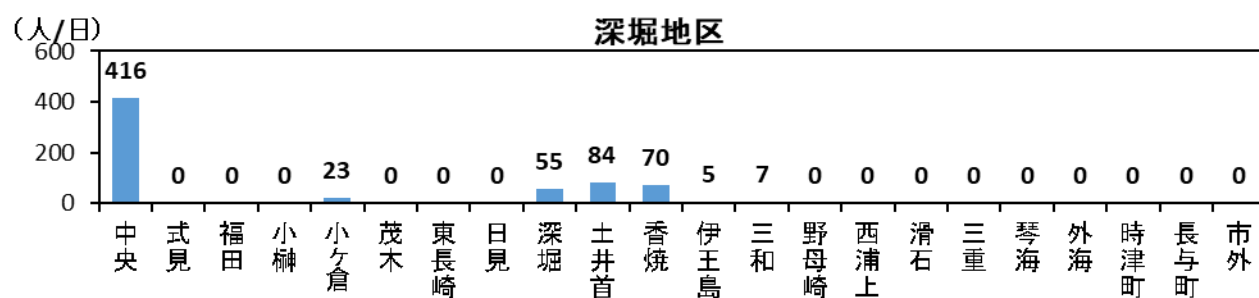
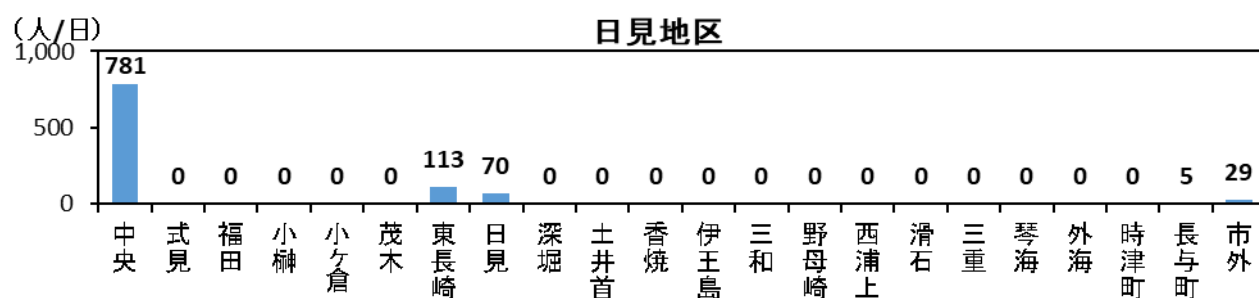
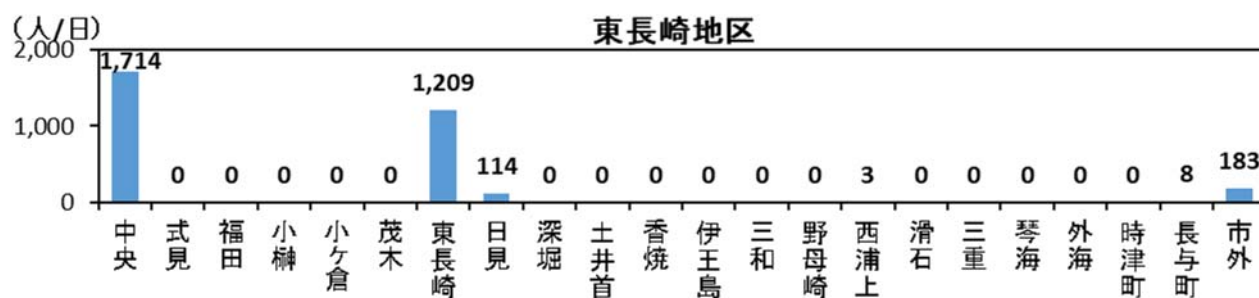
停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
鳴見台小学校前	豊台団地向	市道	×	×	○	2.4	×	
茂木	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	○	○	2.6	○(上屋・ベンチ設置済み)	
毛井首団地	長崎駅向	港湾道路・県又は市有地	可動式ベンチ	○	○	1.5	○	
網場道	上り	国道	固定式ベンチ	○	○	—	○	
木鉢公民館前	長崎駅向け(立神方面)	市道	可動式ベンチ	○	○	2.9	×	
弥生ヶ丘	長崎駅向	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	1.1	○(上屋・ベンチ設置済み)	
矢上	下り	国道	固定式ベンチ	○	○	—	○(固定ベンチ設置済み)	
	上り	国道	固定式ベンチ	○	○	—	×	
柳	長崎駅向	3桁国道	×	×	○	1.9	×	
油木町	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	2	×	
立岩通り	長崎駅向	市道	可動式ベンチ	○	○	1.8	×	
立神	長崎駅向	県道	可動式ベンチ	×	○	3	×	
梁川公園前	春木町・西城山向	市道	可動式ベンチ	○	○	7.3	○	
	長崎駅向	市道	×	○	○	2	×	
歴史文化博物館	中央橋向	市道	可動式ベンチ	×	○	3.1	×	
浪の平	長崎駅向	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.4	×	
六地藏前	長崎駅向	3桁国道	×	○	○	5.5	×	
	道の尾向	3桁国道	×	○	○	2.4	×	

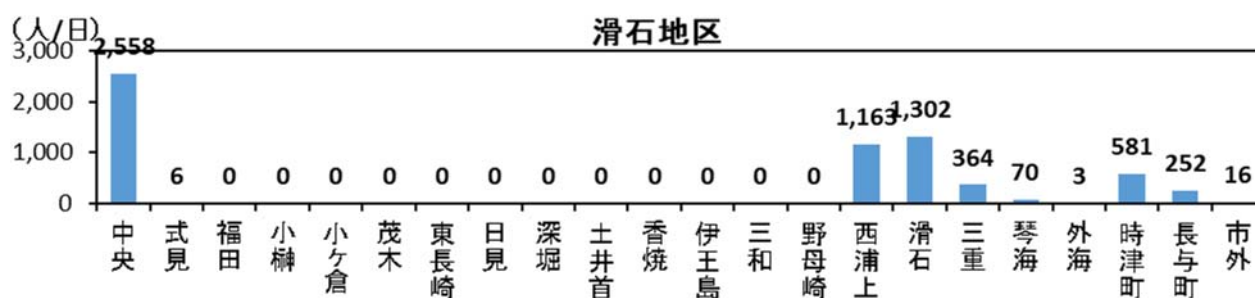
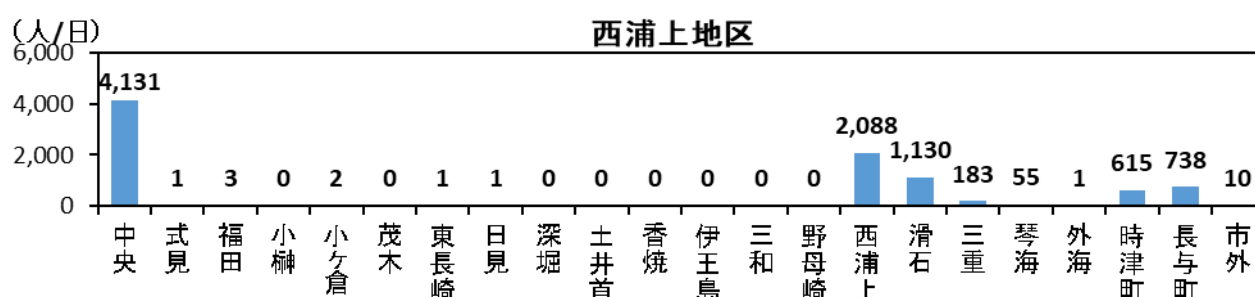
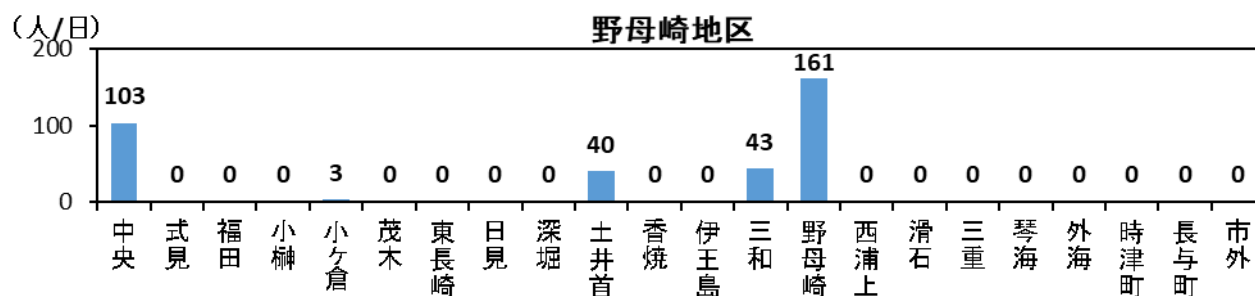
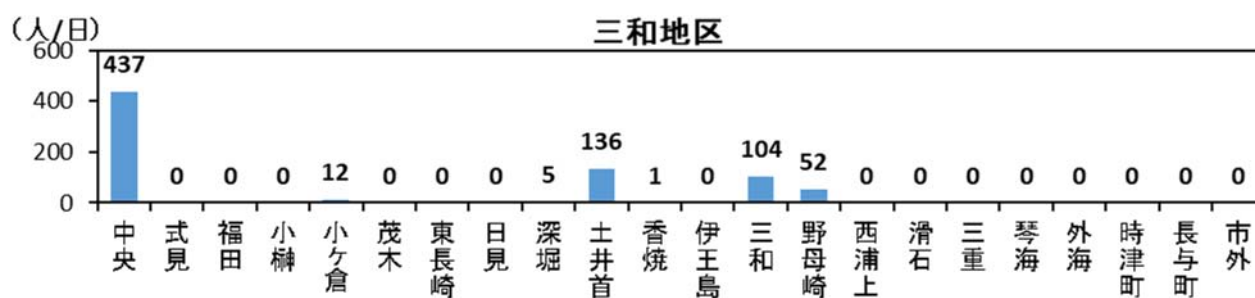
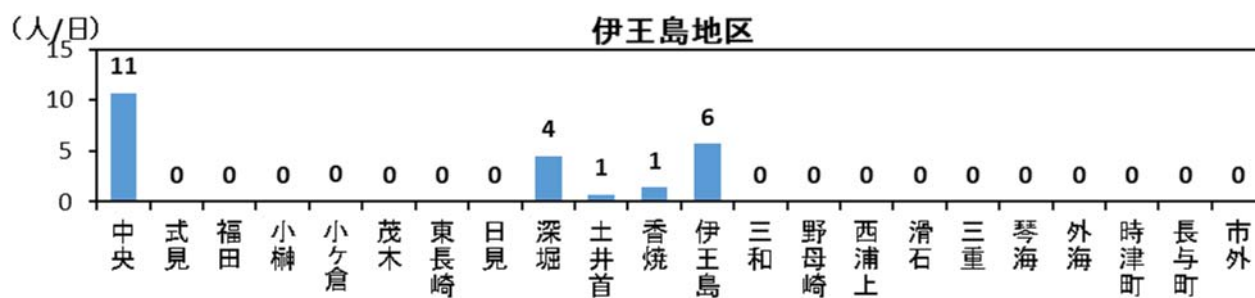
停留所名	方面	道路種別	ベンチ設置状況	上屋設置状況	歩道の有無	歩道幅員(m)	民有地等の余剰スペースの有無	備考
くすの木通り	長崎駅向	市道	×	○	○	2.5	×	
グラバー園	長崎駅向	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	2.9	×	
	南部向	3桁国道	可動式ベンチ	○	○	3.1	×	背後の商店屋根を上屋として活用
ココウォーク茂里町	バスセンター始発	私道・民地	固定式ベンチ	○	×	—	×	屋内
	北部向け(国道マツキヨ前)	3桁国道	固定式ベンチ	○	○	—	○	

4 各地区間の移動状況

路線バス利用者数について、ICカード（エヌタスカード・全国共通ICカード）の1年間（R6）の乗降データを用いて、対象地区から各地区への1日の移動状況を整理しました。







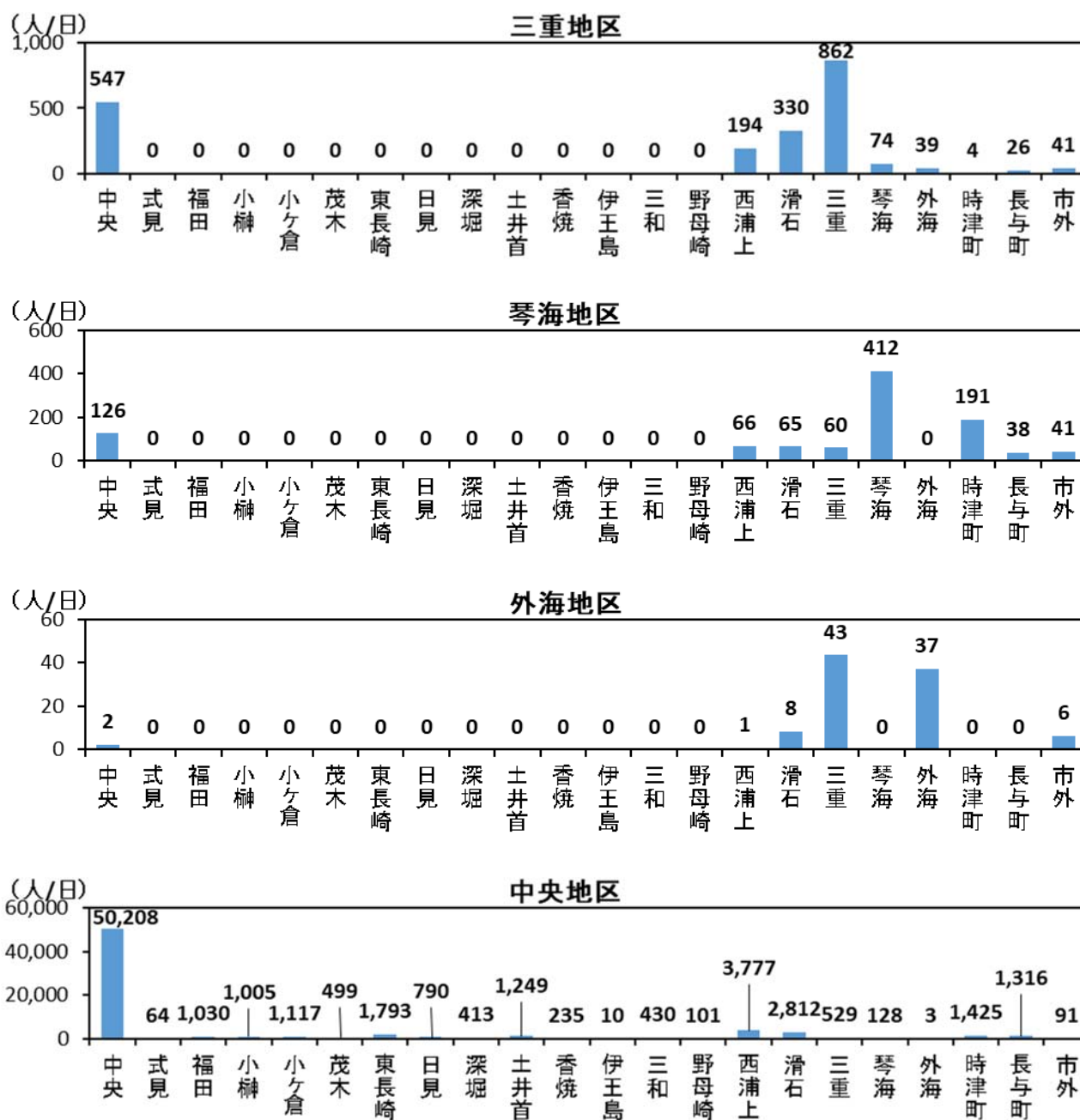


図 26 各地区間の移動状況

5 支線・航路の収支状況

(1) コミュニティバス

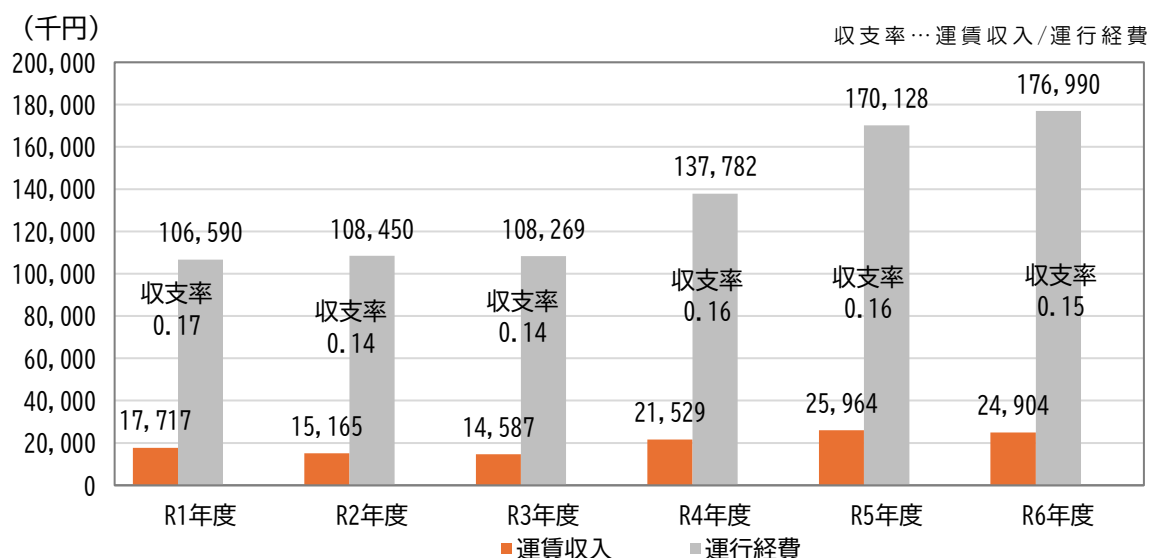


図 27 コミュニティバス収支推移

出典：長崎市資料

表 3 コミュニティバス収支推移（路線別）

単位：千円

種別	路線名	区分	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度
コミュニティバス	伊王島線	運行経費	12,672	12,186	12,119	12,496	15,023	12,378
		運賃収入	1,872	1,043	933	984	1,019	748
		補助金	10,800	11,143	11,186	11,512	14,004	11,630
		収支率	0.15	0.09	0.08	0.08	0.07	0.07
	高島線	運行経費	17,807	17,617	17,632	19,021	17,359	16,623
		運賃収入	2,640	2,493	1,831	3,262	2,941	2,367
		補助金	15,167	15,124	15,801	15,759	14,418	14,256
		収支率	0.15	0.15	0.11	0.18	0.17	0.15
	池島線	運行経費	5,425	6,155	6,480	6,536	7,178	7,780
		運賃収入	592	568	477	642	638	484
		補助金	4,833	5,587	6,003	5,894	6,540	7,296
		収支率	0.11	0.10	0.08	0.10	0.09	0.07
	外海線	運行経費	10,365	11,294	10,107	11,044	11,261	13,172
		運賃収入	1,123	1,475	1,010	1,010	1,011	991
		補助金	9,242	9,819	9,097	10,034	10,250	12,181
		収支率	0.11	0.14	0.10	0.10	0.09	0.08
	香焼三和線	運行経費	13,908	15,449	15,194	16,925	17,057	19,268
		運賃収入	3,807	3,241	3,773	4,039	4,029	3,936
		補助金	10,101	12,208	11,421	12,886	13,028	15,332
		収支率	0.28	0.21	0.25	0.24	0.24	0.21
	三和線	運行経費	7,379	7,703	7,755	8,485	8,605	8,748
		運賃収入	983	789	839	782	788	601
		補助金	6,396	6,914	6,916	7,703	7,817	8,147
		収支率	0.14	0.11	0.11	0.10	0.10	0.07
	野母崎線	運行経費	6,586	6,617	6,797	6,804	8,077	9,572
		運賃収入	822	576	539	585	565	777
		補助金	5,764	6,041	6,258	6,219	7,512	8,795
		収支率	0.13	0.09	0.08	0.09	0.07	0.09
	琴海尾戸線	運行経費	10,800	10,332	10,132	10,354	11,162	11,444
		運賃収入	1,131	1,406	1,946	2,344	2,183	1,960
		補助金	9,669	8,926	8,186	8,010	8,979	9,484
		収支率	0.11	0.14	0.20	0.23	0.20	0.18

種別	路線名	区分	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	
コミュニティバス	滑石式見線	運行経費	11,250	10,810	12,040	11,154	13,214	14,259	
		運賃収入	1,998	1,577	1,467	1,359	1,527	1,459	
		補 助 金	9,252	9,233	10,573	9,795	11,687	12,800	
		収 支 率	0.18	0.15	0.13	0.13	0.12	0.11	
	香焼恵里線	運行経費	10,398	10,287	10,013	10,205	11,154	11,615	
		運賃収入	2,749	1,997	1,772	2,104	1,992	1,993	
		補 助 金	7,649	8,290	8,241	8,101	9,162	9,622	
		収 支 率	0.27	0.20	0.18	0.21	0.18	0.18	
	東部線	運行経費					24,758	50,038	52,131
		運賃収入					4,418	9,271	9,588
		補 助 金※1					20,340	40,767	42,543
		収 支 率					0.18	0.19	0.19
合計	運行経費	106,590	108,450	108,269	137,782	170,128	176,990		
	運賃収入	17,717	15,165	14,587	21,529	25,964	24,904		
	補 助 金	88,873	93,285	93,682	116,253	144,164	152,086		
	収 支 率	0.17	0.14	0.14	0.16	0.16	0.15		

※1 補助金：国、長崎市で補助

出典：長崎市資料

(2) デマンド交通（琴海地区）

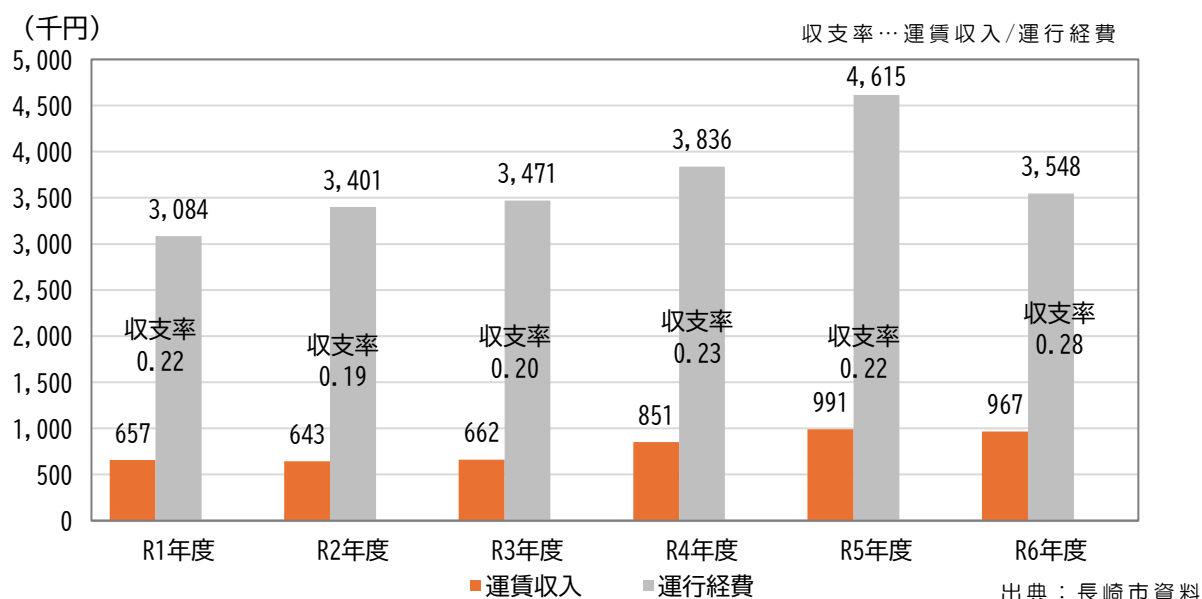


図 28 デマンド交通（琴海地区）収支推移

表 4 デマンド交通（琴海地区）収支推移

単位：千円

路線名	区分	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度
デマンド交通	運行経費	3,084	3,401	3,471	3,836	4,615	3,548
	運賃収入	657	643	662	851	991	967
	補助金※1	2,427	2,758	2,809	2,985	3,624	2,581
	収支率	0.22	0.19	0.20	0.23	0.22	0.28

※1 補助金：国、長崎市で補助

出典：長崎市資料

(3) 乗合タクシー

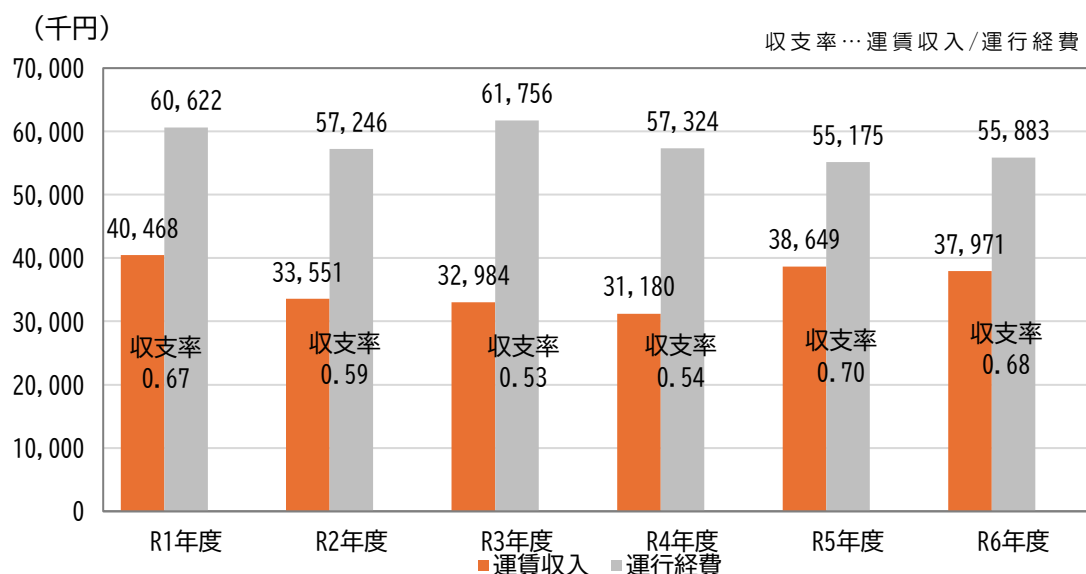


図 29 乗合タクシー収支推移

出典：長崎市資料

表 5 乗合タクシー収支推移（地区別）

単位：千円

地区名	区分	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度
丸善団地	運行経費	12,223	13,267	13,751	12,931	12,626	13,181
	運賃収入	11,486	9,464	10,171	10,321	12,610	11,907
	補助金	737	3,804	3,580	2,610	16	1,274
	収支率	0.94	0.71	0.74	0.80	1.00	0.90
矢の平・伊良林	運行経費	12,709	12,527	14,206	13,085	12,807	12,644
	運賃収入	10,483	9,510	8,755	6,989	9,677	9,881
	補助金	2,226	3,018	5,451	6,097	3,130	2,763
	収支率	0.82	0.76	0.62	0.53	0.76	0.78
北大浦	運行経費	11,916	10,604	11,212	10,575	10,576	10,236
	運賃収入	6,945	5,549	5,217	5,126	5,869	6,210
	補助金	10,483	9,510	5,994	5,449	4,708	4,026
	収支率	0.58	0.52	0.47	0.48	0.55	0.61
金堀	運行経費	12,824	10,743	11,832	10,553	9,170	9,891
	運賃収入	4,793	3,164	2,887	2,859	3,380	3,344
	補助金	8,031	7,578	8,946	7,694	5,789	6,548
	収支率	0.37	0.29	0.24	0.27	0.37	0.34
西北	運行経費	10,950	10,104	10,755	10,180	9,997	9,929
	運賃収入	6,760	5,865	5,955	5,886	7,113	6,628
	補助金	4,190	4,240	4,801	4,294	2,884	3,301
	収支率	0.62	0.58	0.55	0.58	0.71	0.67
合計	運行経費	60,622	57,246	61,756	57,324	55,175	55,883
	運賃収入	40,468	33,551	32,984	31,180	38,649	37,971
	補助金	25,666	28,149	28,772	26,144	16,526	17,912
	収支率	0.67	0.59	0.53	0.54	0.70	0.68

出典：長崎市資料

(4) 船舶

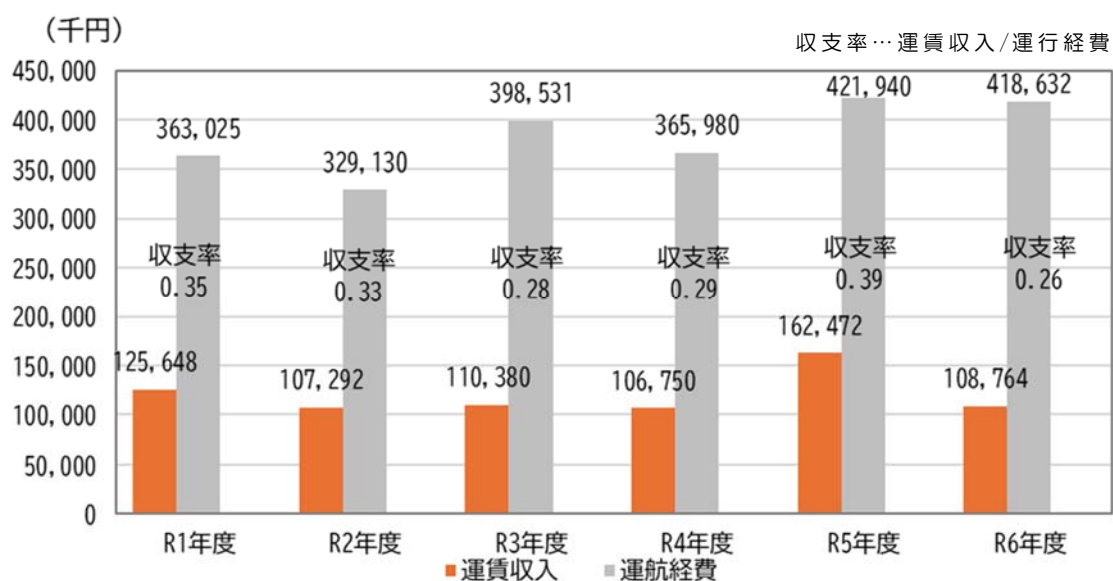


図 30 市補助航路の収支推移

出典：長崎市資料

表 6 市補助航路の収支推移（航路別）

単位：千円

航路名	区分	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度
長崎～伊王島 ～高島航路※ ¹	運行経費	348,125	313,976	382,966	350,267	405,733	403,877
	運賃収入	123,997	106,053	109,031	105,458	161,171	107,443
	補助金	223,832	207,837	273,582	244,477	239,933	296,281
	収支率	0.36	0.34	0.28	0.30	0.40	0.27
池島～神浦 航路※ ²	運行経費	14,900	15,155	15,565	15,713	16,207	14,755
	運賃収入	1,651	1,239	1,349	1,292	1,301	1,321
	補助金	13,250	13,916	14,216	14,421	14,906	13,434
	収支率	0.11	0.08	0.09	0.08	0.08	0.09
合計	運行経費	363,025	329,130	398,531	365,980	421,940	418,632
	運賃収入	125,648	107,292	110,380	106,750	162,472	108,764
	補助金	237,377	221,752	287,798	258,898	254,839	309,715
	収支率	0.35	0.33	0.28	0.30	0.39	0.26

※¹ 長崎～伊王島～高島航路：国、県、長崎市で補助※² 池島～神浦航路：長崎市のみで補助

出典：長崎市資料

6 計画策定の経過

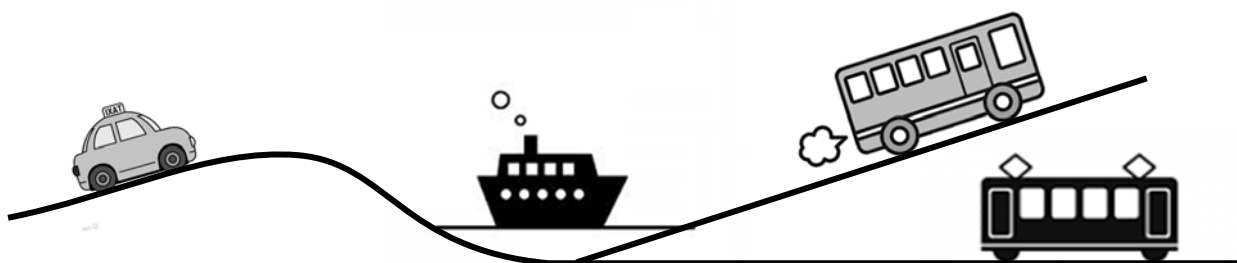
表 7 計画策定の経過

年度	日程	内容
令和 6 年度	10 月 16 日	長崎市公共交通活性化協議会 ●長崎市地域公共交通計画の改訂について
	11 月 18 日 ～1 月 31 日	公共交通に関するアンケート実施
	3 月 14 日	長崎市公共交通活性化協議会 ●公共交通に関するアンケート調査結果について
令和 7 年度	8 月 25 日	長崎市公共交通活性化協議会 ●長崎市地域公共交通計画の改訂の方針について
	12 月 19 日	長崎市公共交通活性化協議会 ●長崎市地域公共交通計画の原案について
	1 月 9 日 ～2 月 9 日	パブリックコメント
	1 月	長崎市民向けの説明会を実施
	3 月	長崎市公共交通活性化協議会 ●長崎市地域公共交通計画案について
	3 月	関係機関へ提出

7 長崎市公共交通活性化協議会構成員

表 8 長崎市公共交通活性化協議会構成員

構成員	組織
市長又はその指名する者	長崎市
九州運輸局長 又はその指名する者	長崎運輸支局
一般乗合旅客自動車運送事業者	長崎自動車(株)
その他の一般旅客自動車運送事業者	長崎県交通局
一般旅客自動車運送事業者が組織する団体	(一社) 県バス協会
	(一社) 市タクシー協会
住民又は旅客	長崎市保健環境自治連合会
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の 運転者が組織する団体	長崎バスグループ労働組合
運行事業者	九州旅客鉄道(株)
	長崎電気軌道(株)
	さいかい交通(株)
道路管理者	長崎河川国道事務所
	長崎県長崎振興局
	長崎市土木総務課
港湾管理者	長崎県長崎振興局
	長崎港湾漁港事務所
公安委員会	長崎県警察本部
学識経験者	長崎大学 情報データ科学部 准教授 神山 剛
その他必要と認める者	長崎県地域振興部交通政策課



長 崎 市 地 域 公 共 交 通 計 画 (原 案)

編 集	長 崎 市 公 共 交 通 対 策 室
発 行	
TEL	0 9 5 - 8 2 9 - 1 2 7 1
FAX	0 9 5 - 8 2 9 - 1 1 6 8
E-mail	kokyo_koutsu@city.nagasaki.lg.jp

令和7年度 第2回長崎市公共交通活性化協議会

【議題2】

長崎まちづくりのランドデザイン2050（原案）

令和7年12月19日
長崎市まちづくり部



1 審議主旨

- 人口減少対策をまちづくりの分野から後押しするため、昨年度から長期的なまちづくりの方向性を示す「**長崎まちづくりのグランドデザイン**」の策定に着手しています。
- 本年 3 月に本協議会でグランドデザインの概要と検討状況をご説明させていただき、主に「**まちづくりの取組みの方向性（公共交通に関する部分）**」に関して、ご意見をいただきました。
- 本日は、グランドデザインの原案の内容を共有させていただき、主に以下の論点からご意見をいただきたい。

2 論点

論点①： 取組みイメージ欄に記載する「**取組みのポイント**」や「**各主体の役割**」について

論点②： 取組み手法のご提案や他都市の事例紹介など



1 グランドデザインの目的

策定の背景

- 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



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



2 長崎まちづくりのグランドデザイン2050（原案）

（1）冊子構成

【本編】

- ・ 現状分析
- ・ 市民意見
- ・ 検討プロセス
- ・ 他都市事例など

参考資料

【概要版】

【本編】

要点整理

資料 2 - 1

【参考資料】

- ・ 現状分析
- ・ 市民意見
- ・ 検討プロセス
- ・ 他都市事例など

資料 2 - 2



2 長崎まちづくりのグランドデザイン2050（原案）

（2）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」をみんなでつくろう！～



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 未来の長崎について

Chapter 3 未来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

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一つのきっかけとなることを願い作成しました。



1

2050について

2

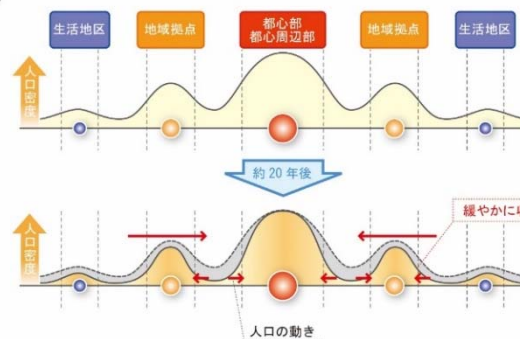
- みらいの長崎について

みらいの長崎に向けたまちづくり

4
おわりに

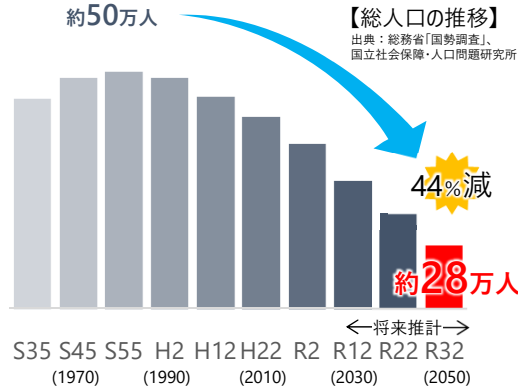
03

ネットワーク型
コンパクトシティ
長崎



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



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



雇用の減少



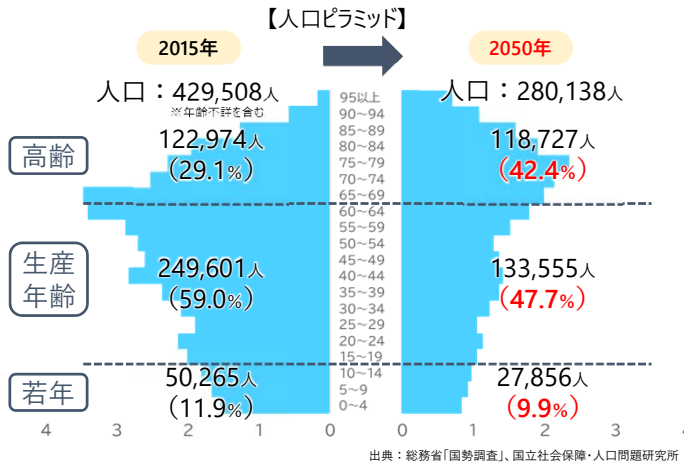
地方行政の悪化

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



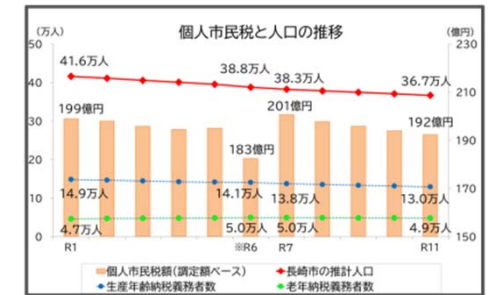
さらなる人口減少

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

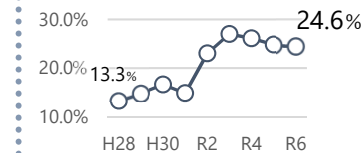
働き方や暮らし方に対する意識・価値観の変化

・ 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】



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

自宅以外のワークプレイス

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

長崎県庁
まちづくり
のデザイン

2

みらいの
長崎について

3

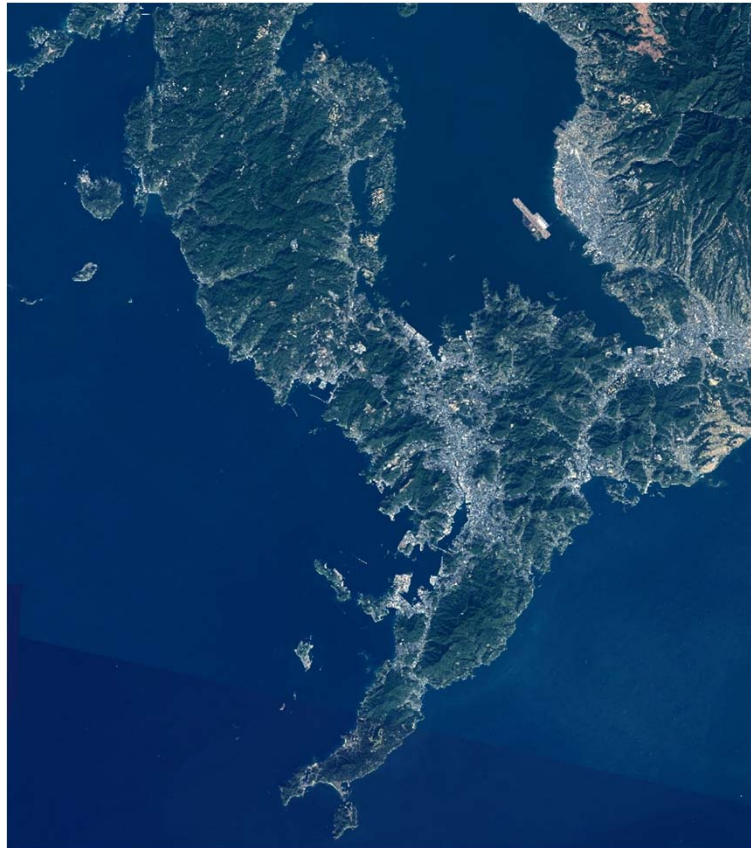
みらいの長崎
に向けたまちづくり

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



暮らし方・過ごし方にバリエーションがある



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
政令市	74
地方都市圏	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

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

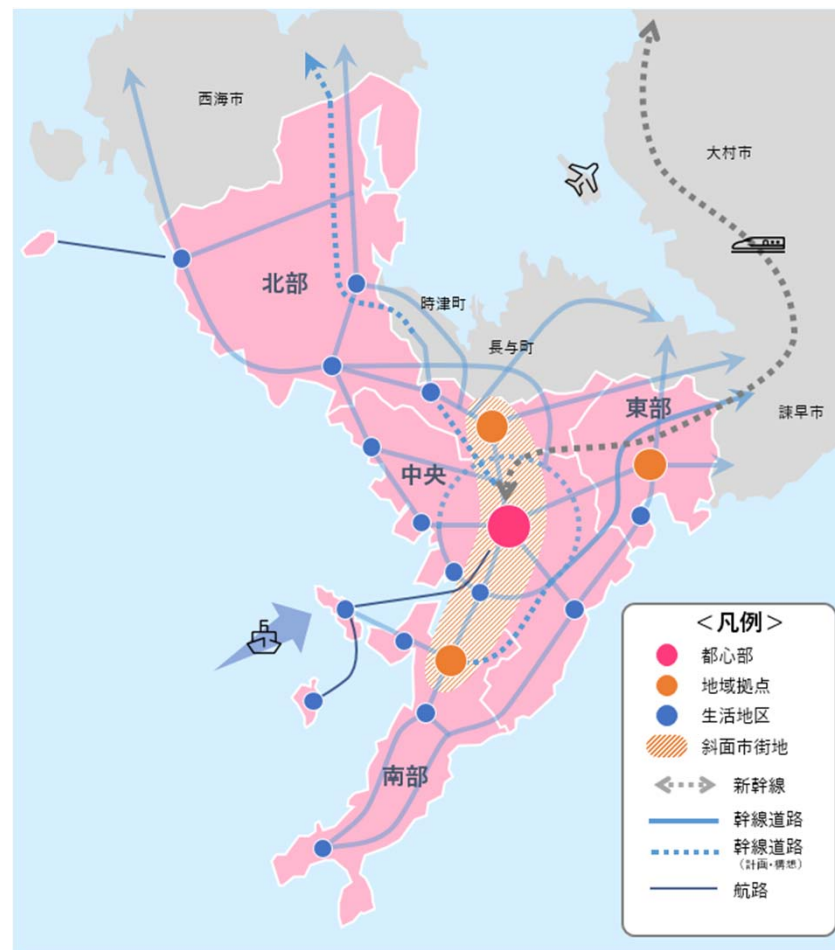
南部地域 ... P21

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



1

長崎まちづくりのデザインデザイン
2050について

2

未来の長崎について

3

未来の長崎に向けたまちづくり

4

おわりに

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バース化

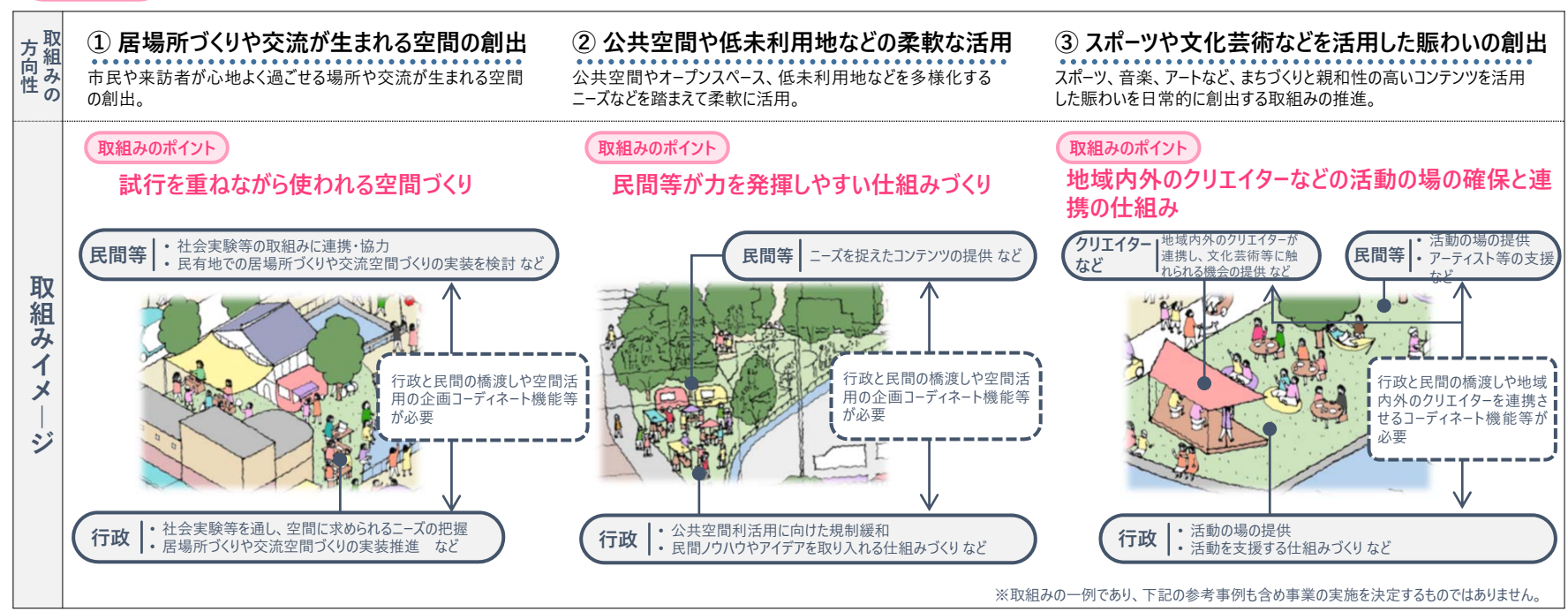
【主な状況や課題点】 詳細な現状整理は、参考資料のChapter 2に記載しています。

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Ⅰ 交流や多様な活動を生み出そう




参考事例

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>

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。




出典：神戸市

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>

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。




出典：富山市

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>

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。



出典：神戸市

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

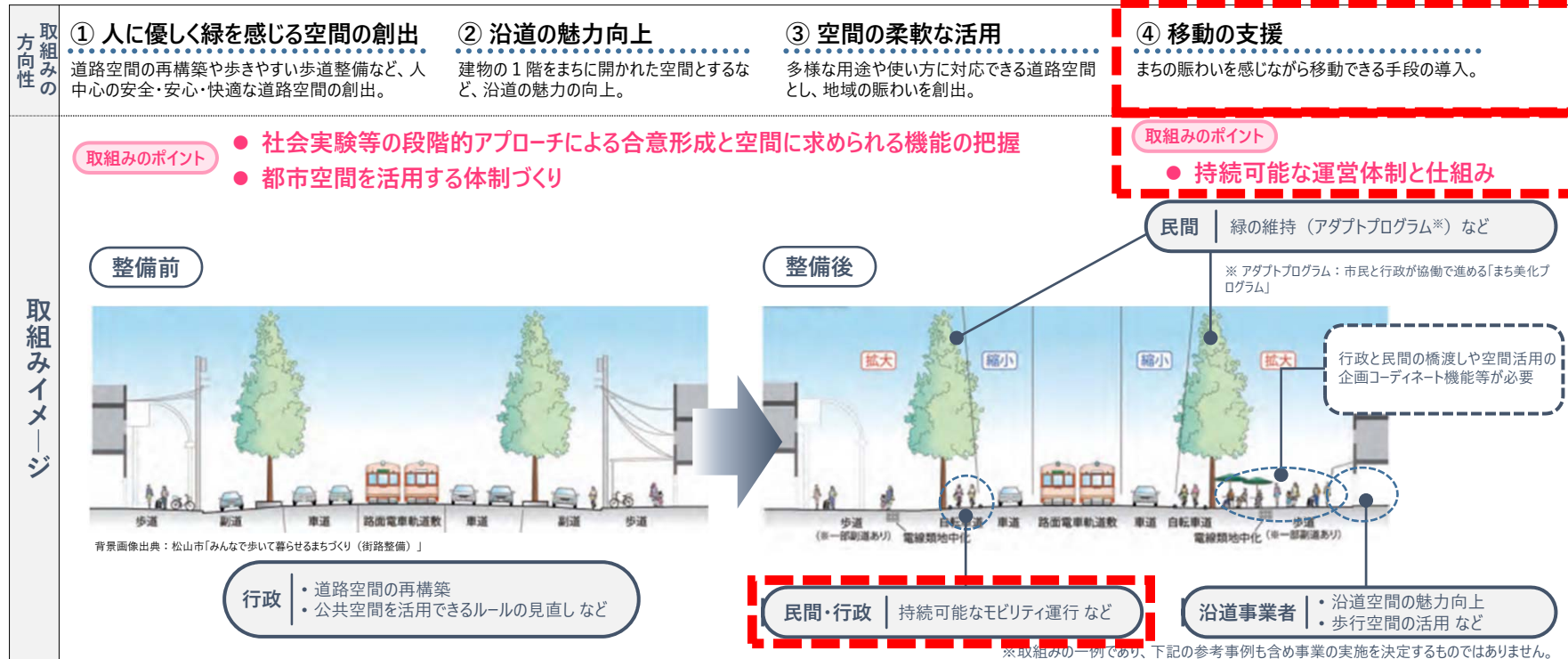
方針Ⅱ 人 中心の楽しい都市空間を創出しよう

1 長崎まちづくりのデザインデザイン
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



参考事例

愛媛県松山市 花園町通り



出典：松山市

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

<取組みの効果>

- 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）
- 広くなった歩道では、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)



出典：UDCO-さいたま市

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

<UDCOの取組事例と効果>

【ストリートプランツ】

植木生産者とまちの緑化を繋ぐ、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、緑とともにある豊かなライフスタイルを生み出している。

宮城県宮崎市 まちなか 回遊モビリティ



出典：環境省「全国のグリスロ導入事業事例集」

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

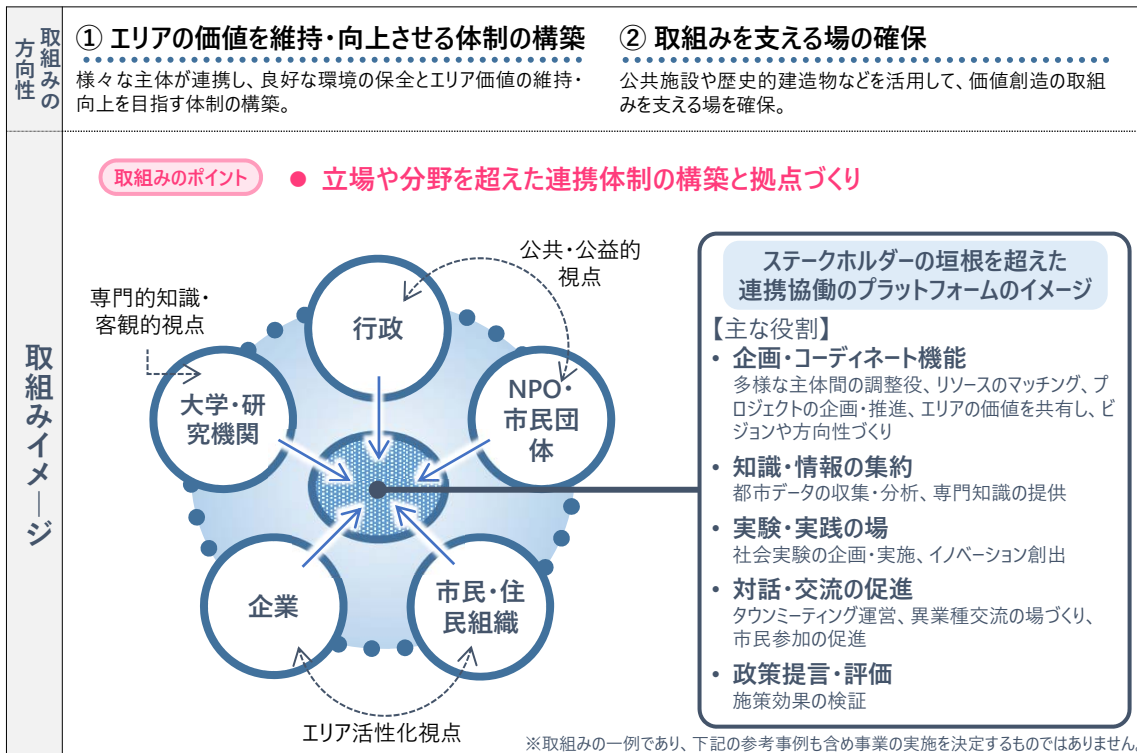
グリーンスローモビリティ 「ぐるびー」

<取組みの効果>

社会実験を実施するなど、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



< 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」

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 >



出典：松山アーバンデザインセンター

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。

神奈川県横浜市

詳細は参考資料66ページ記載

創造都市施策

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

歴史的建造物を活用した創造的活動の発信



出典：横浜市HP

< 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。

赤破線：公共交通に関連性が高いもの

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」

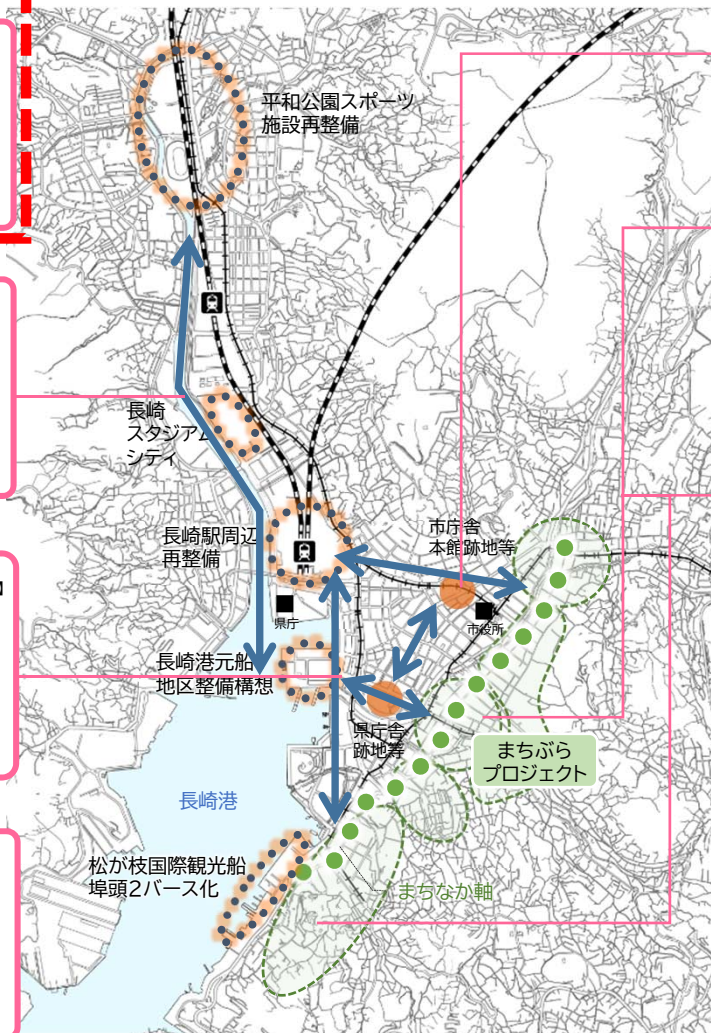
方針Ⅰ-①～③

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

【多様な人材が参加するまちもり大学】



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」

1 長崎まちづくりのデザインデザイン
2050について
2 未来の長崎について
3 未来の長崎に向けたまちづくり
4 おわりに

※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

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。

地域拠点関連

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。

地域拠点関連

生活地区関連

③ 地区内の移動支援

車がなくても移動できる手段の確保や体制の構築。

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

都市機能と公共交通機能の一体化のイメージ



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

民間

・生活サービス施設の立地・維持 など

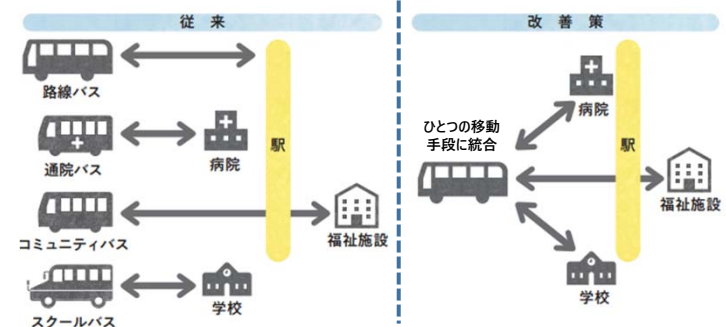
行政×交通事業者

・公共交通の乗継拠点整備
・路線再編 など

取組みのポイント

● 業種業態を超えた協力体制
● デジタル技術の活用

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



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。

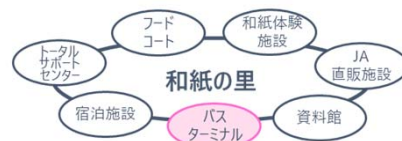
参考事例

埼玉県東秩父村

「和紙の里」ハブバスターミナル

詳細は参考資料68ページ記載

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



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

<取組みの効果>

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。

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

詳細は参考資料69ページ記載

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

Re×hope (リ・ホープ)



出典：環境省「グリーンスローモビリティ」

<取組みの効果>

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。

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

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

収益を活用して整備

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

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。

宮崎県西米良村 詳細は参考資料70ページ記載

ホイホイ便

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

ホイホイ便の概要

<取組みの効果>

人口減少や高齢化が進化する地域において、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。

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」を基に長崎市作成

大分県別府市 詳細は参考資料71ページ記載

春木川公園整備運営事業

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。

<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。

出典：別府市

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
取組みのイメージ	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。
	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	取組みのポイント ● 身近な場所で「働く・住む・育てる」が実現できるまちづくり
	取組みのイメージ 	取組みのイメージ 
	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	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 つかぐば 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 < 取組みのポイント・効果 >



出典：つかぐば家守舎

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。

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 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第一歩として二地域居住を推進

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」

方針Ⅲ 豊かな自然など地域の魅力を活用しよう

1

長崎まちづくりのデザインデザイン
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

取組みの方向性	取組イメージ	地域拠点関連 生活地区関連	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。	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。
		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  <div> 民間等 <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> 行政 <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>	利活用可能な空き家を活用するイメージ  出典：尾道市「空き家等活用促進モデル事業」 <div> 市民等 <ul style="list-style-type: none"> 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 </div> <div> 民間 <ul style="list-style-type: none"> 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 </div> <div> 行政 <ul style="list-style-type: none"> 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 </div> <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。</p>

参考事例	公共空間等を柔軟に活用し、マルシェ等を開催	＜取組みの効果＞	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	＜取組みの効果＞
愛知県みよし市	ぶらり・みよし 軽トラ☆マルシェ 詳細は参考資料76ページ記載 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	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 空き家等活用 促進モデル事業 詳細は参考資料77ページ記載 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	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。
	 出典：みよし市「ぶらり・みよし軽トラ☆マルシェ」		 出典：尾道市「空き家等活用促進モデル事業」	

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)

方針Ⅲ-②

【マリピングテント宿泊プラン】

海を活用したアクティビティの創出



出典：国土交通省「海岸の利活用に関する取組事例」

方針Ⅲ-②

【空き家を活用した滞在体験施設】

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「尾道市空き家等活用促進モデル事業」

長崎港ベイエリアカーボンニュートラルポートの推進

高島海水浴場
飛島磯釣り公園

世界遺産構成資産

高島ふれあい多目的運動公園

世界遺産構成資産

北部地域

あぐりの丘

かきどまり白浜

長崎市総合運動公園

稲佐山公園

海の駅
長崎サンセットマリーナ

神の島公園

世界遺産構成資産

唐八景公園

市民の森

日吉青年の家

茂木港ターミナル

長崎南環状線の整備

天草苓北

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」

方針Ⅲ-①

【軽トラマルシェ】

公共空間を活用した地域資源（食・文化等）に触れられる機会創出



出典：愛知県みよし市ホームページ

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

※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「二地域居住等施策推進プロジェクト」

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(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

【乗継拠点に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

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)

【空き家を活用した滞在体験施設】



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
- 西彼杵道路インターチェンジ提言位置
- 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

※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



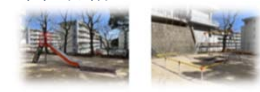
出典：国土交通省「地域交通共創モデル実証プロジェクト」

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「二地域居住等施策推進ブック」

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。

1

長崎まちづくりのデザインデザイン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

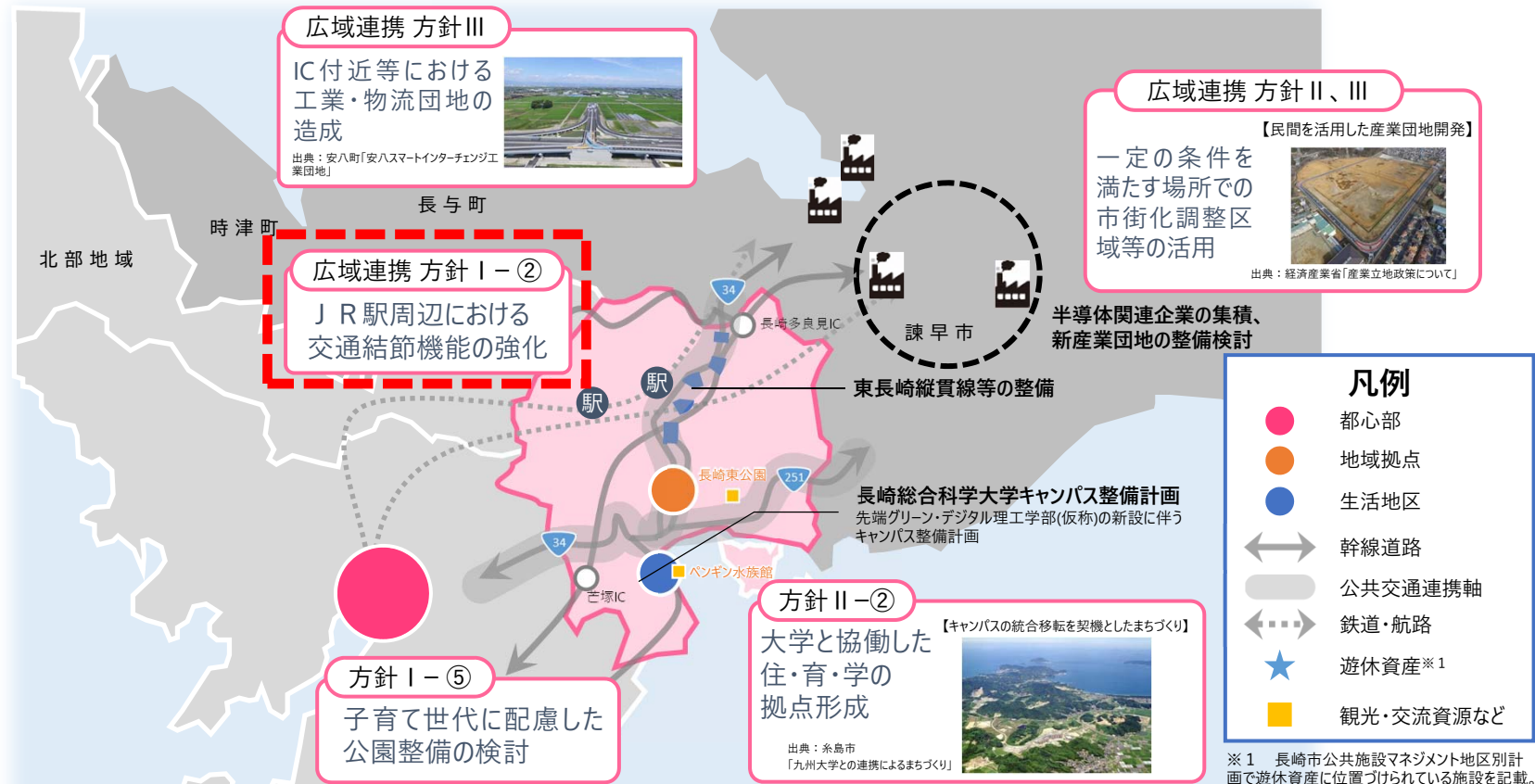
4

おわりに

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



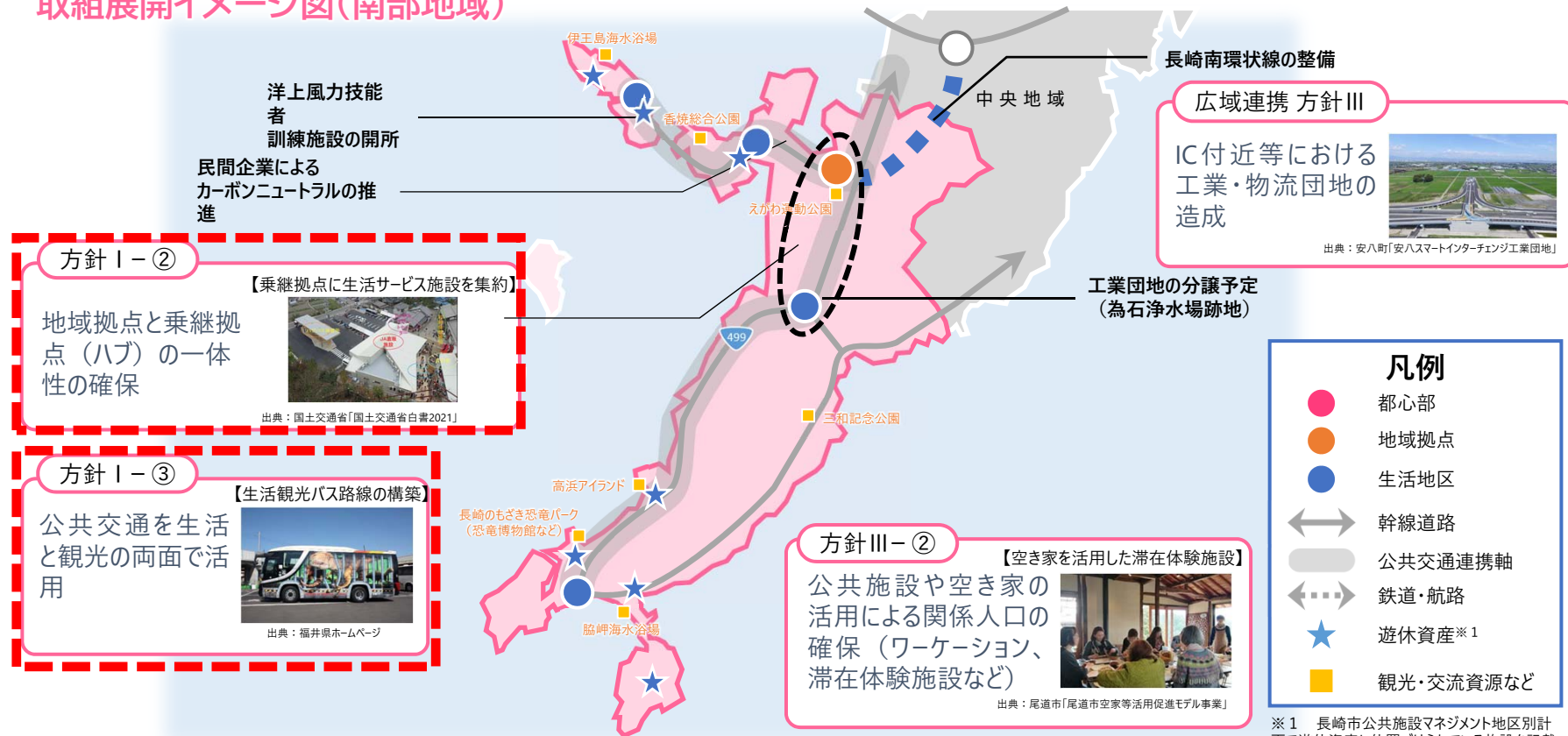
※このイメージは取組みの一例であり、事業の実施を決定するものではありません。

赤破線：公共交通に関連性が高いもの

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)



1 長崎まちづくりのデザイン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

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。

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	① 既存ストック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、市場価値のある住宅ストックなどを確保。	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

- 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

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します。

時間をかけて居住を緩やかに誘導

都市基盤が整備された場所や広域農道の沿道に面した場所は居住誘導区域に含む

安全で暮らしやすい場所に居住を誘導する区域

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

居住誘導区域外

自然共生区域
ゆとりのある居住を誘導する区域

居住誘導区域外

安全で暮らしやすい場所に居住を誘導する区域

小規模な区画再編のイメージ

整備前

道路

狭い道

空き家

空き家

空き地

居住中 A氏

居住中

居住中 B氏

整備後

道路

拡幅した道路

宅地販売

宅地販売

居住中 A氏購入

居住中 B氏購入

居住中

居住中

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

行政×民間 移動販売の支援 など

市民 コミュニティスペース設置 など

移動販売店 (2台分)

モビリティステーション

休憩スペース

テント出店 (4カ所)

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

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

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》

立地条件が悪く宅地も活用しにくい

立地条件が悪く宅地も活用しにくい

《事業実施後》

道路条件が改善され宅地も活用しやすくなる

道路条件が改善され宅地も活用しやすくなる

ランドバンク事業

出典：広島県

参考事例

埼玉県さいたま市

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

大宮ぶらっと

移動販売店 (2台分)

モビリティステーション

休憩スペース

テント出店 (4カ所)

<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

さかのうえん
「坂」+「農園」

詳細は参考資料82ページ記載

「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

<取組みの効果>

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

まちづくり担い手
育成支援事業

詳細は参考資料83ページ記載

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

<取組みの効果>

若い世代の方が、実際に地域課題に取り組む人々の活動（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。

1

長崎まちづくりのデザイン
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

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

【空き家をカフェとして活用】

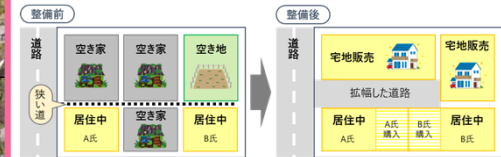


出典：国土交通省「空き家等活用促進区域の対象・ガイドラインの概要」

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ら、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」

時間をかけ緩やかに居住誘導

1

長崎まちづくりのランドデザイン
2050年について

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

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。

幹線道路に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

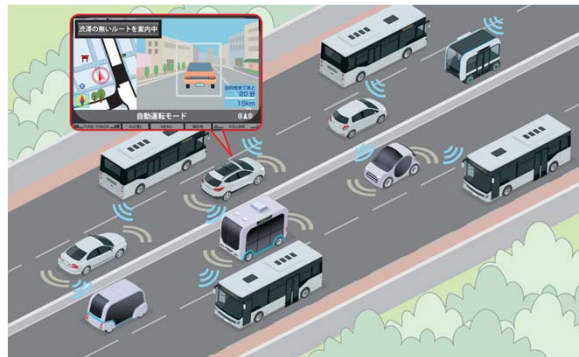
幹線道路網の充実や交通需要マネジメントなどにより、円滑な道路交通の確保。

② 公共交通のスムーズな移動を支える環境づくり

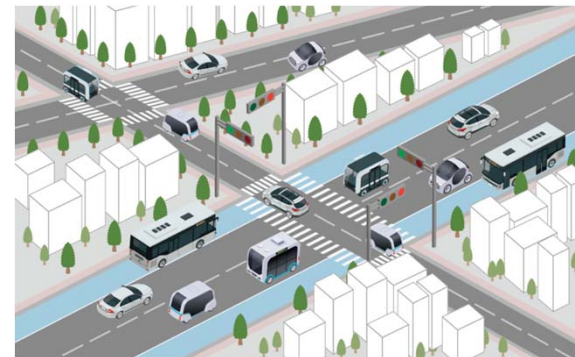
バス専用レーンの拡充などにより、公共交通のスムーズな移動の支援。

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けるため、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

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。

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。

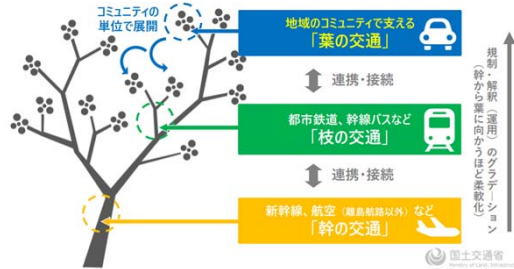
③ 様々な移動手段の円滑な接続

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

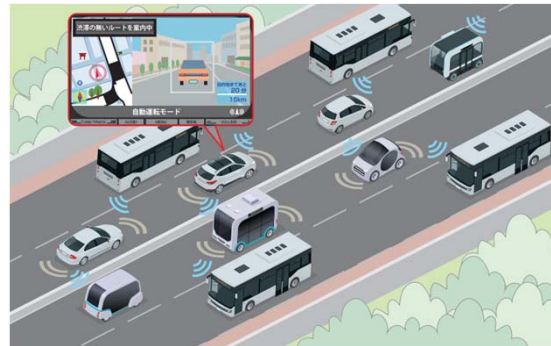
- 持続可能な地域交通の実現
- デジタル技術の活用

公共交通の規模感に応じた主体の区分



出典：国土交通省「地域のくらしを創る持続可能な交通の実現に向けて」

最新技術を活用した移動手段提供のイメージ



地域の交通結節点のイメージ



※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。

参考事例

福島県
会津若松市
みなとバス

詳細は参考資料86ページ記載

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



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」

<取組みの効果・ポイント>

住民主体の取組により、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。

群馬県

詳細は参考資料87ページ記載

GunMaaS
(群馬版MaaS)

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。



出典：群馬県

<取組みの効果>

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。

石川県金沢市

詳細は参考資料88ページ記載

金沢版
モビリティハブ

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



出典：金沢市

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

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

西九州新幹線（武雄温泉～長崎）の開業や広域幹線道路網の整備などの広域ネットワークの形成が進んでいる

諫早・大村市では、半導体関連企業の集積が進んでおり、市民からは近隣都市の住宅・産業動向と連携した取組を求める声がある

方針Ⅰ 広域ネットワークを形成し、活用しよう

取組みの方向性

① 広域ネットワークの形成

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。

② 県内外との連携強化

二次交通の充実などにより、県内外との連携の強化。

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

実現させよう！ 関西直通運行！

大幅な時間短縮効果！

長崎 → 新大阪
約3時間15分

長崎 → 広島
約1時間54分

乗換不要

全線フル規格 約29分

現行 約51分

1時間20分

九州新幹線西九州ルート概要図

インバウンド需要の取込への期待

外国人延べ滞在者数の状況

佐賀・長崎 年間約60万人

関西圏 年間約3,200万人

50倍

福岡都市圏（人口約250万人）のみならず、中国圏（人口約740万人）や関西圏（人口約2,000万人）との交流拡大

出典：長崎県

長崎駅周辺再整備

松が枝国際観光船埠頭2パース化

九州新幹線西九州ルート

取組みイメージ

参考事例

群馬県

渡良瀬幹線道路

詳細は参考資料90ページ記載

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渡良瀬幹線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

まとまった用地を確保することによって産業用地として活用が期待できる地域を生み出し、産業振興を図ります

住宅地には良好な環境を育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）

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、景観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、空き家を利活用するための取組を推進します

活用
空き家、空き店舗

取組による効果

計画的な土地利用が進むことで

- ① 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
- ② 住宅や工場などの混在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
- ③ 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
- ④ 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管する県又は各市が、地域区分に応じた適切な取組を進めます

景観誘導地域（顕像例）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、本線から南側おおむね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5年度に安中市、令和6年度に安中市内の安中市第二工区・高崎安中市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

- ① 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
交通事故の集約性を図るとともに、渡良瀬幹線道路への直進車入れは、中心市街地や一部集積地と重複し、すばい出入りがある区間及び一帯性、耕作地のある区間を避けて、能力を確保します。

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歩行者専用道の設置を検討します。

走行快適性と安全性が確保されることで

- ① 交通事故、交通渋滞が減少します
- ② 県内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
- ③ 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

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

※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。

1

長崎まちづくりのデザインデザイン

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

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

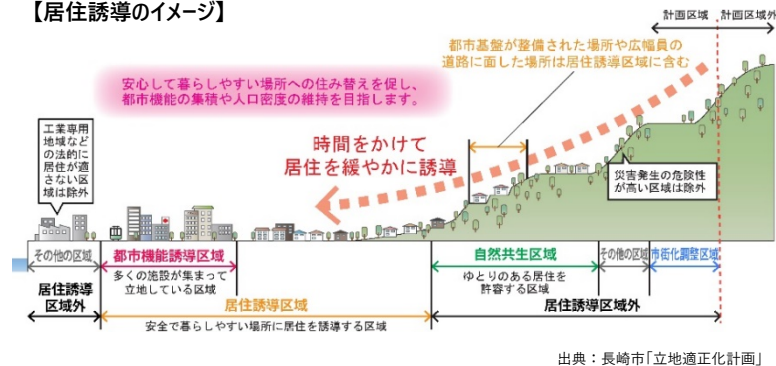
取組みの方向性	住宅立地用地の確保	企業立地用地の確保
取組みイメージ	<p>広域ネットワークの形成との連携や近隣都市の産業動向などを踏まえながら、土地利用の規制を緩和するなど、住宅立地用地の受け皿の確保。</p>	<p>広域ネットワークの形成との連携や近隣都市の産業動向などを踏まえながら、土地利用の規制を緩和するなど、企業立地用地の受け皿の確保。</p>
	<p>取組みのポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 道路整備など周辺状況の変化に応じた規制緩和 <p>広域道路整備と連携し沿道の土地利用を行うイメージ</p>  <div data-bbox="383 975 1088 1042"> <p>行政 道路整備を契機とした土地利用施策 など</p> </div>	<p>取組みのポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 既存建物などのストックの有効活用 <p>既存建物を活用するイメージ</p>  <div data-bbox="1272 927 1966 967"> <p>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</p> </div> <div data-bbox="1272 991 1966 1046"> <p>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</p> </div> <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。</p>
参考事例	<p>京都府福知山市</p> <p>廃校Re活用プロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> 詳細は参考資料91ページ記載 金融機関と連携し、廃校の新しい活用方法を探すためのマッチングバスツアーを開催。 様々な課題に対応しながら、廃校の活用を実現した取組み。 <div> <div>いちご農園、カフェとして活用</div> <div>キャンプ場として活用</div> <div>グループホームとして活用</div> </div>  <p>出典：福知山市「廃校Re活用プロジェクト」</p>	

テーマ共通

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・低減に向けた取組を推進します。

【居住誘導のイメージ】



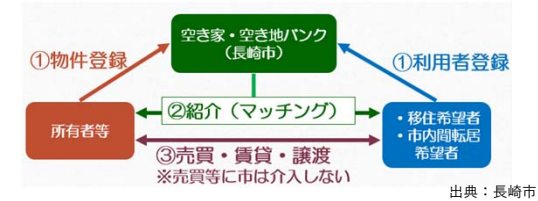
住まいを確保しやすい仕組みの構築

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

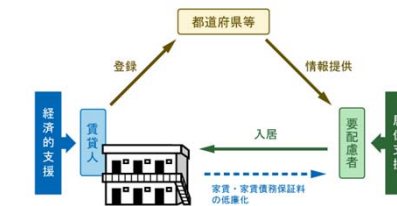
- ・長崎市への移住・定住を検討されている市外在住の方
- ・市内での転居をお考えの市民の方



【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）

様々な移動手段をスムーズにつなぐ

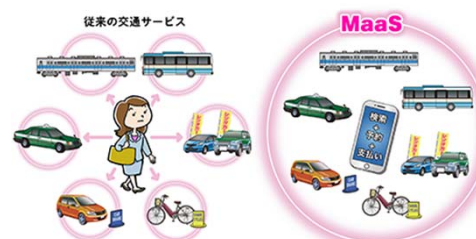
公共交通機関同士はもちろん、様々な移動手段の乗り継ぎ拠点整備やデジタル技術を活用し、スムーズな乗り換えの実現を推進します。

【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」

【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」

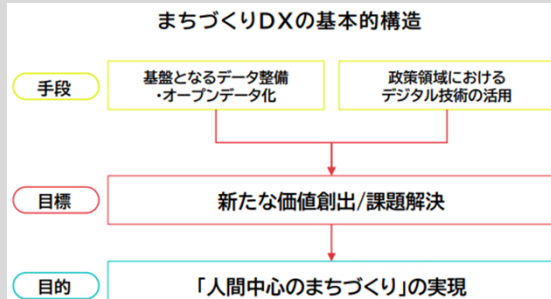
テーマ共通

最新技術の活用とまちづくりDXの推進

I C T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。

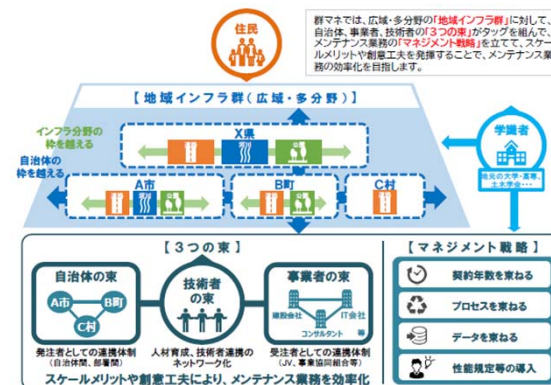


出典：国土交通省「まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現ビジョン（ver1.0）」

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】



出典：国土交通省「群マネの手引き」

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）】



「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り組み

Chapter 4

おわりに

1

長崎まちづくりのデザイン
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

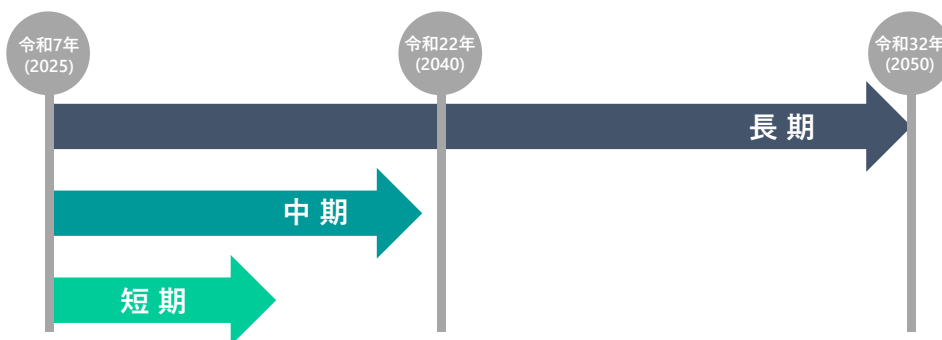
4

おわりに

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

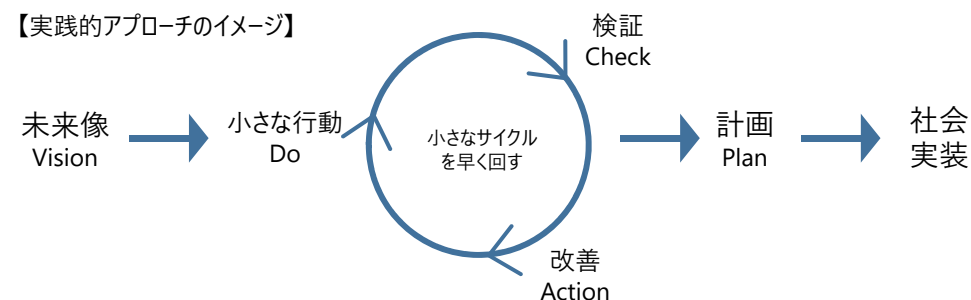
- 人口減少対策は喫緊の課題であることから、スピード感を持って短期的な施策と中長期的な取組みを着実に推進します。
- 各テーマのエリア・ネットワークづくりの考え方と方針については、およそ中間年の2040年を目途に、取組みの方向性については社会情勢の変化等を踏まえて適宜見直しを行います。



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り組む**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グ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「ユ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」

1

長崎まちづくりのグランドデザイン
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

33

1

長崎県まちづくりのデザイン
2050について

2

みらいの長崎に向けて
ついでに

3

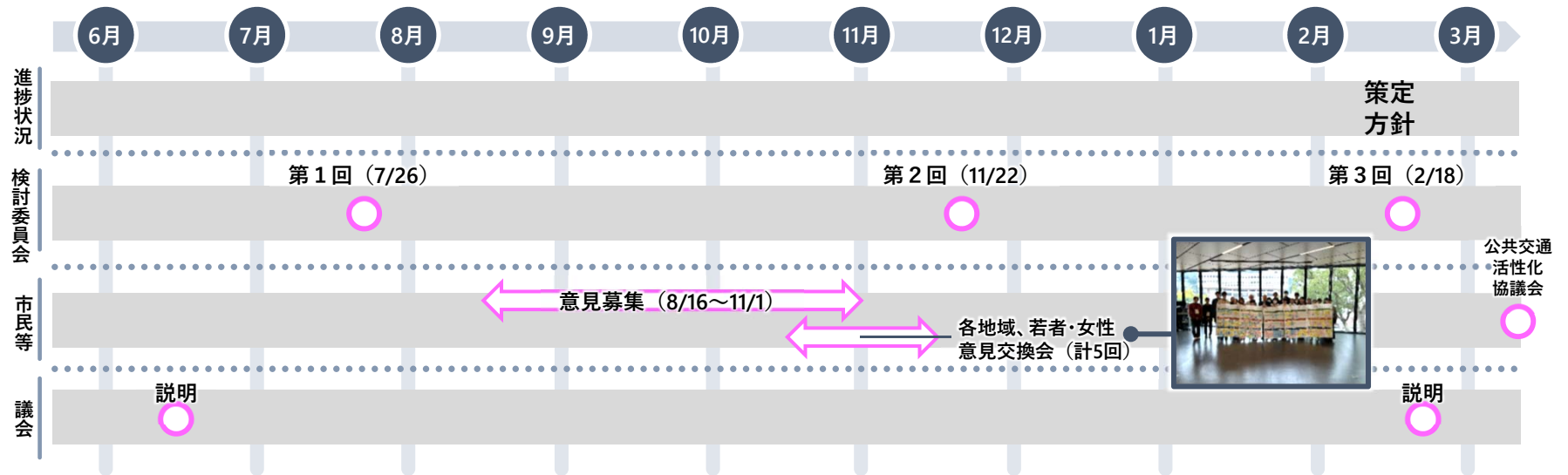
みらいの長崎に向けたまちづくり

4

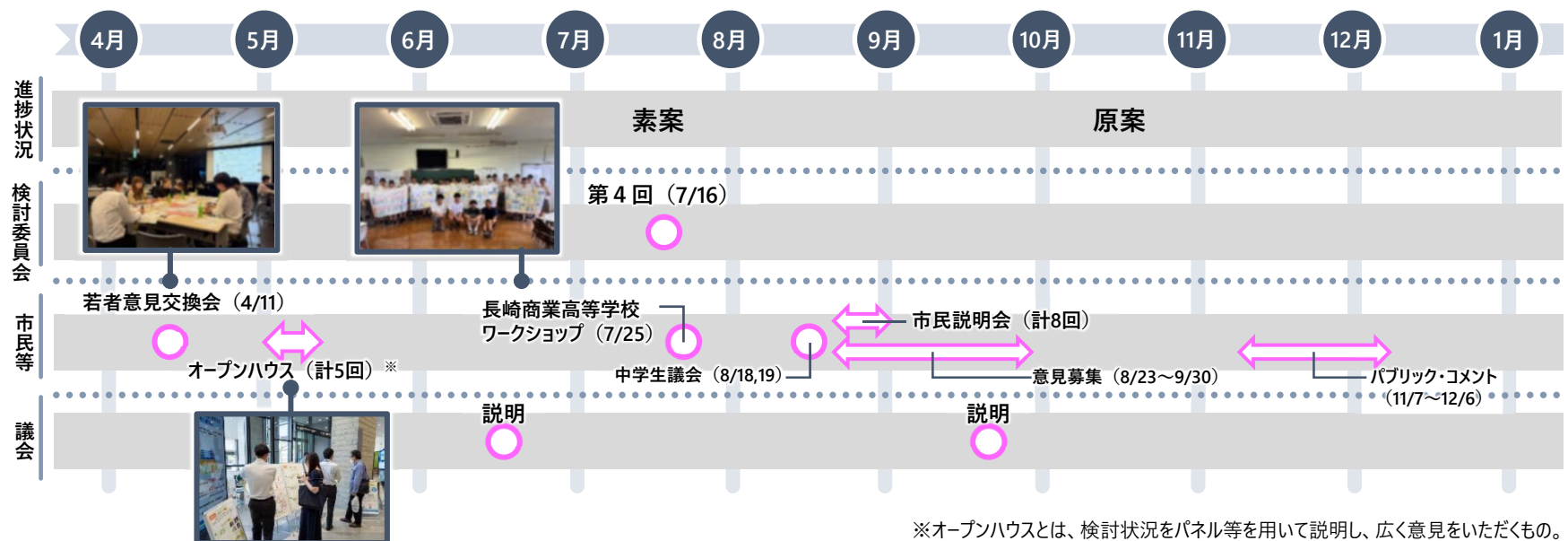
おわりに

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

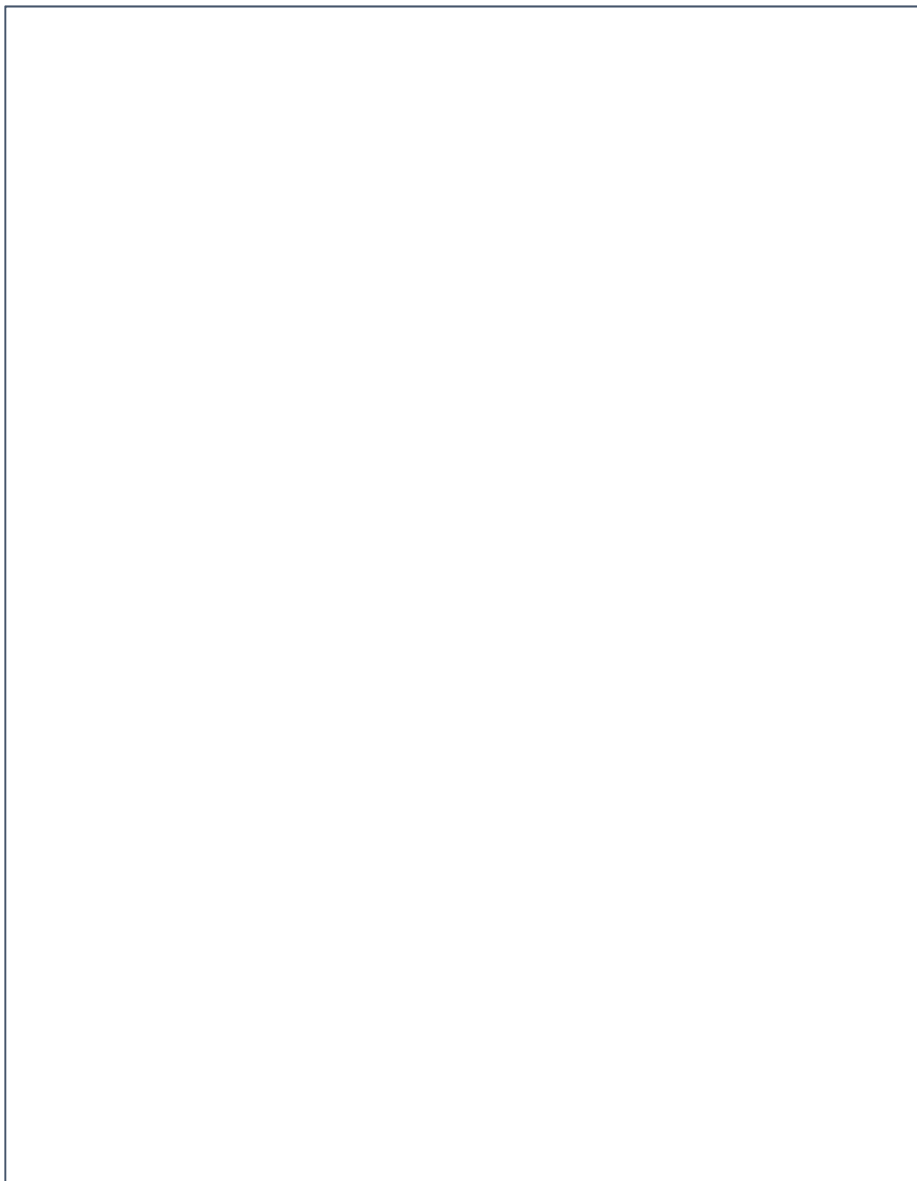
	氏名	出身母体
委員	(委員長) 片山 健介	長崎大学総合生産科学域（環境科学系）教授
	(副委員長) 山口 雅二	長崎商工会議所 副会頭
	神山 剛	長崎大学総合生産科学域（情報データ科学系）准教授
	秋元 康幸	B a n k A R T 副代表
	尾崎 信	東京大学大学院新領域創成科学研究科サステナブル社会デザインセンター 特任研究員
	高野 寛之	株式会社日本総合研究所
	小宮 幸弘	（公社）長崎県不動産鑑定士協会
	大場 慎治【前任】	国土交通省九州地方整備局長崎河川国道事務所 所長
	上田 章紘【後任】	
	椎名 大介	長崎県土木部参事監（まちづくり推進担当）
	安達 健太郎	長崎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

4-4：みなさまへのメッセージ



長崎まちづくりのグランドデザイン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



3 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 (予定)
市議会		説明				説明			説明			説明	
市民				○ 意見交換会	↔ オープンハウス			↔ 説明会	↔ 意見募集		↔ パブリックコメント		
検討委員会		第3回					第4回					第5回	
公共交通活性化協議会			説明									本日	



1 審議主旨

- 人口減少対策をまちづくりの分野から後押しするため、昨年度から長期的なまちづくりの方向性を示す「**長崎まちづくりのグランドデザイン**」の策定に着手しています。
- 本年 3 月に本協議会でグランドデザインの概要と検討状況をご説明させていただき、主に「**まちづくりの取組みの方向性（公共交通に関する部分）**」に関して、ご意見をいただきました。
- 本日は、グランドデザインの原案の内容を共有させていただき、主に以下の論点からご意見をいただきたい。

2 論点

論点①： 取組みイメージ欄に記載する「**取組みのポイント**」や「**各主体の役割**」について

論点②： 取組み手法のご提案や他都市の事例紹介など

「長崎まちづくりのランドデザイン2050」資料・データ集（原案）

-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。

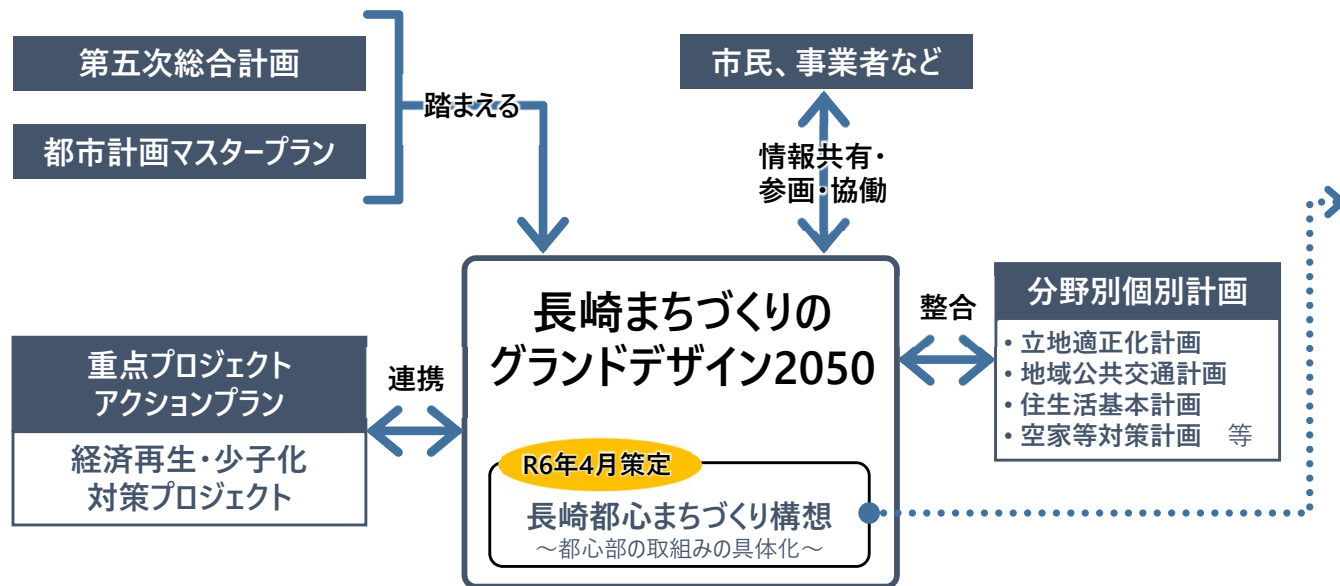


長崎まちづくりのランドデザイン2050

(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

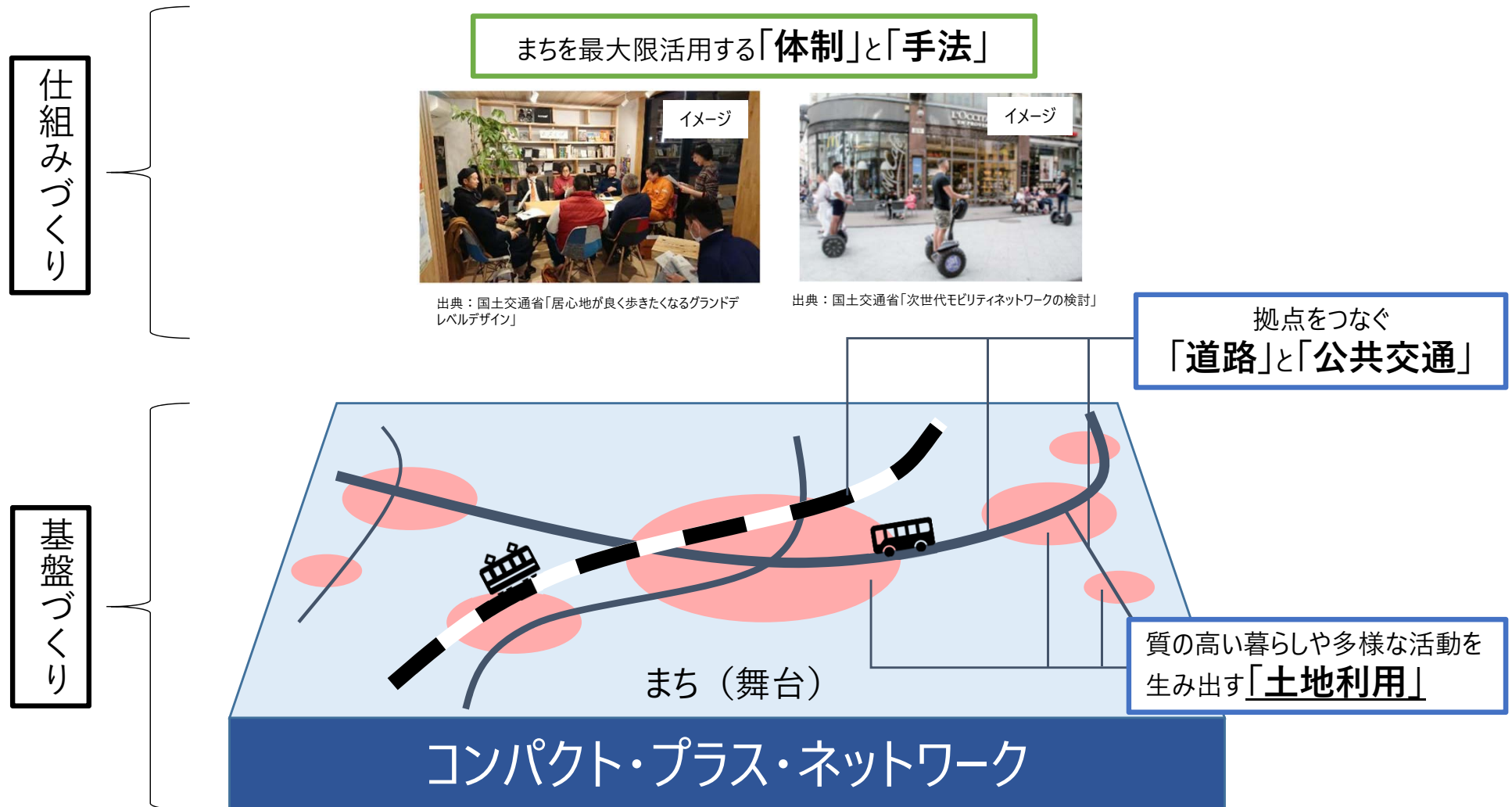


【ランドデザインと都心まちづくり構想の関係性】

- 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。

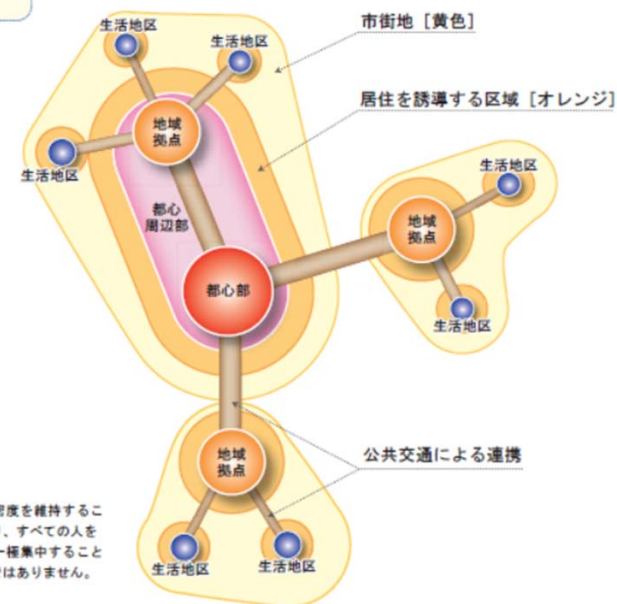
集約連携型の都市構造



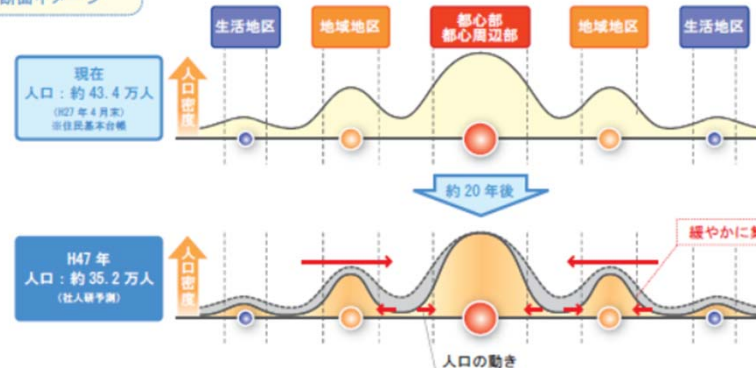
「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」のイメージ

- 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）

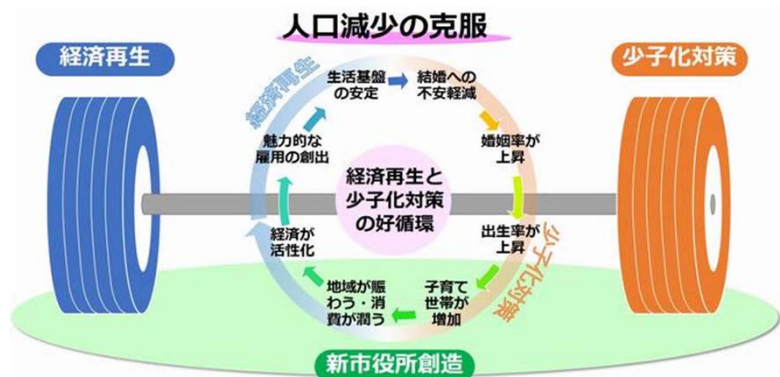
● 重点プロジェクトの設定

- 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。



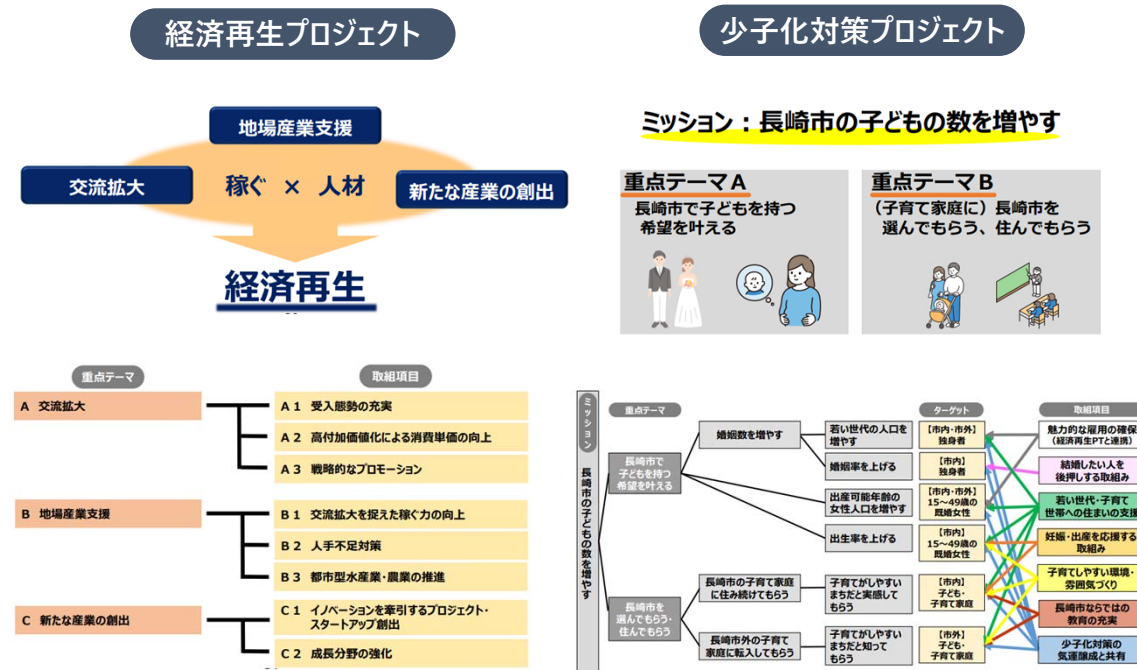
● 3つのプロジェクトの関係性

- 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

長崎まちづくりのグランドデザイン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

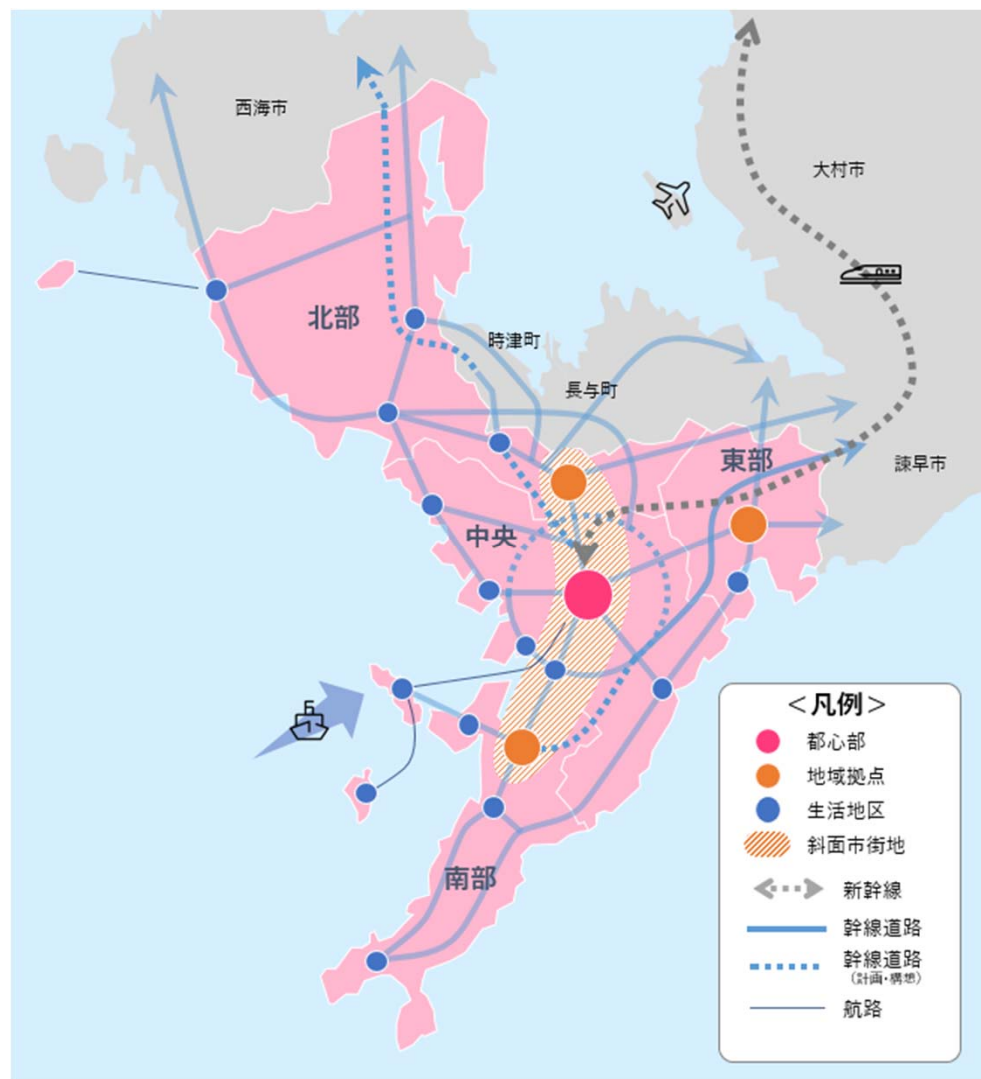
A 都心部・・・・・・・・・・・・P18

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



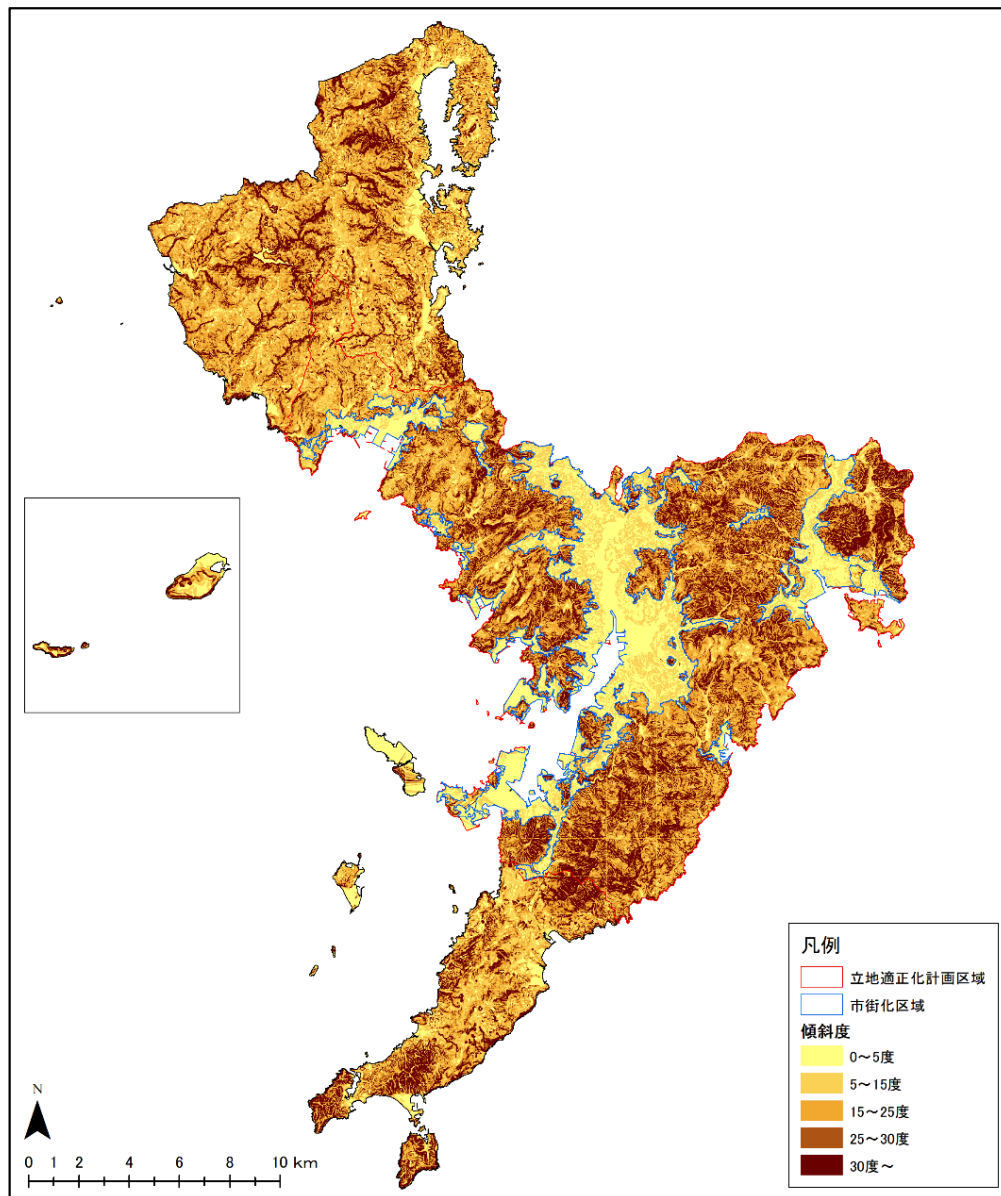
共通

現状

【地形・土地利用】

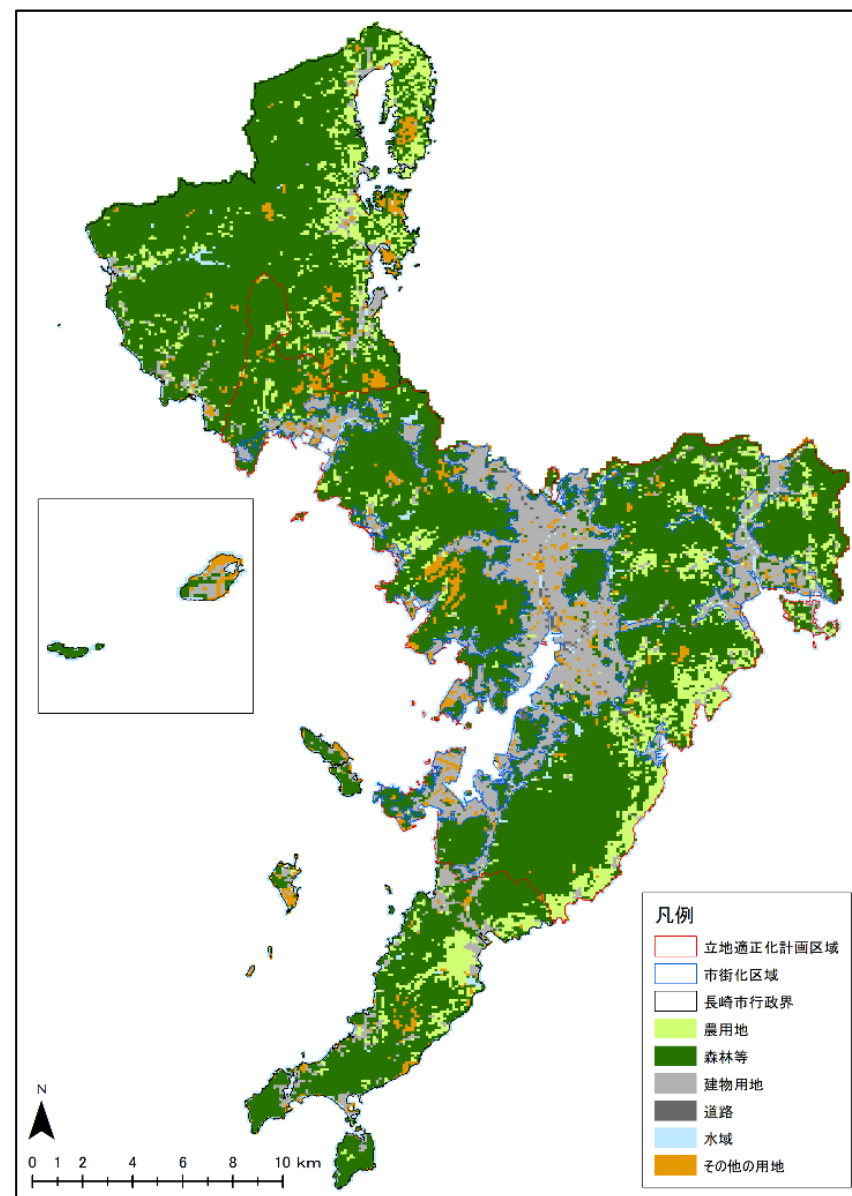
- 幹線道路や都市機能が限られた平坦地に集積

地形（傾斜度）



出典：国土地理院データを基に作成

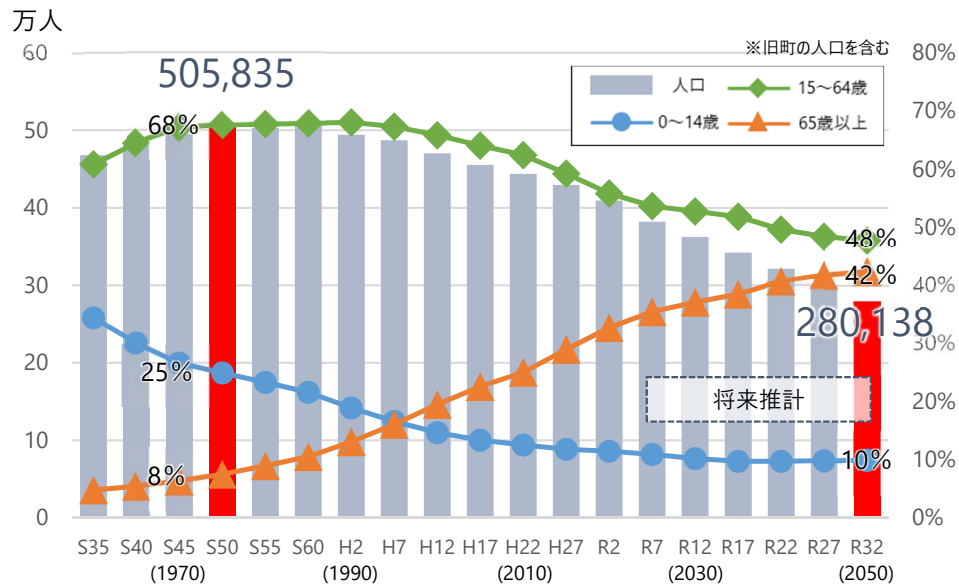
土地利用（令和3年）



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



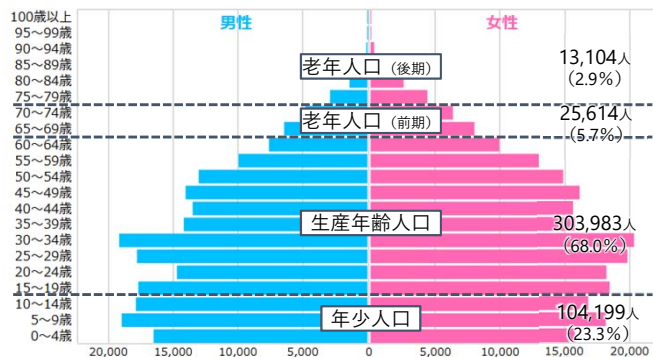
出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所

【人口ピラミッド】

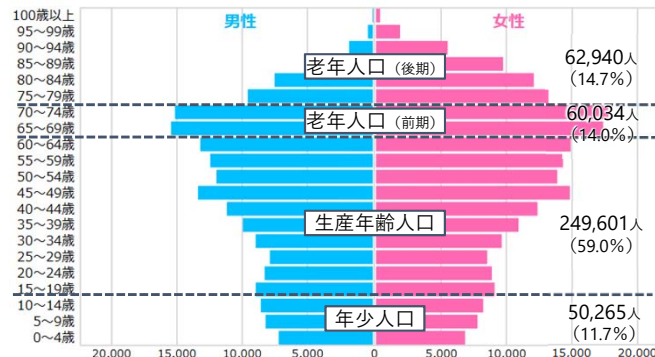
- 令和32（2050）年、生産年齢人口が占める割合は約48%で、老年人口が占める割合は約42%と同規模に近づく

昭和55（1980）年

※旧町の人口除く

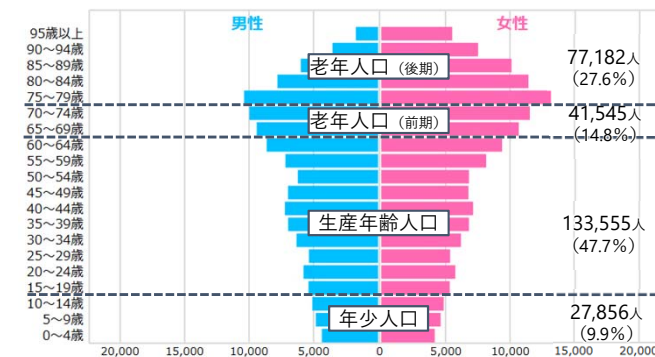


平成27（2015）年



令和32（2050）年

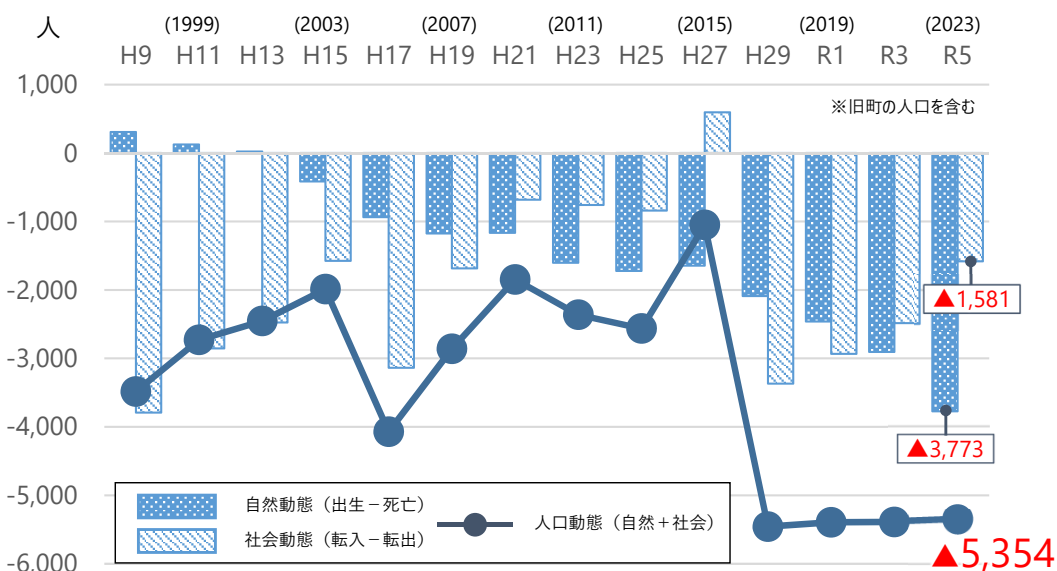
※将来推計



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

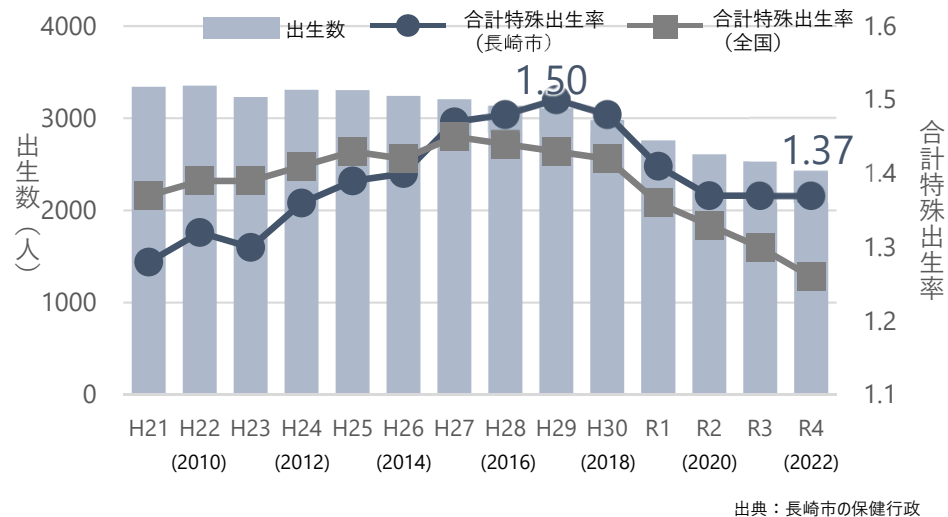


出典：長崎県「異動人口調査」、長崎市「統計年鑑」

共通 現状

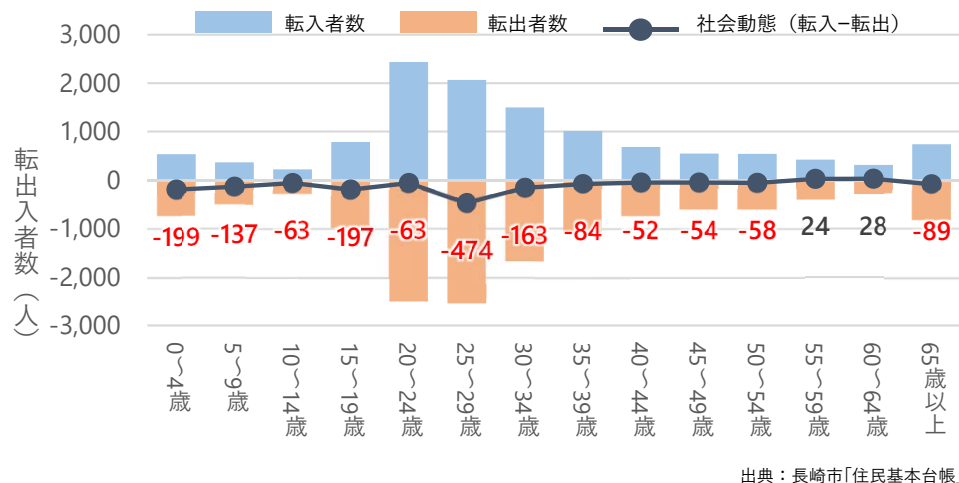
【出生数及び合計特殊出生率の推移】

- 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）】

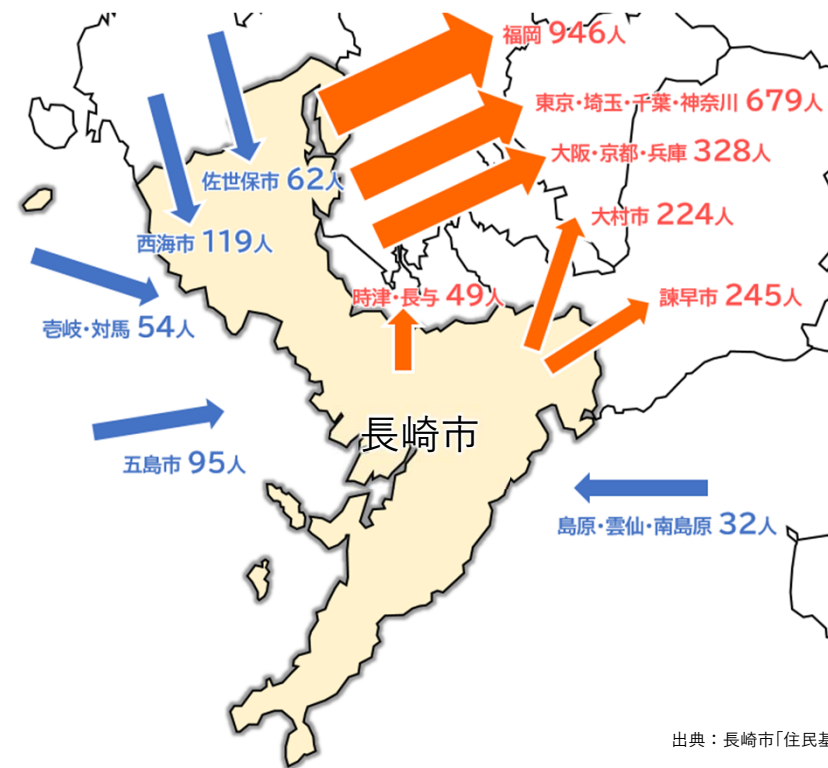
- 特に「25～29歳」の転出超過が多い



【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

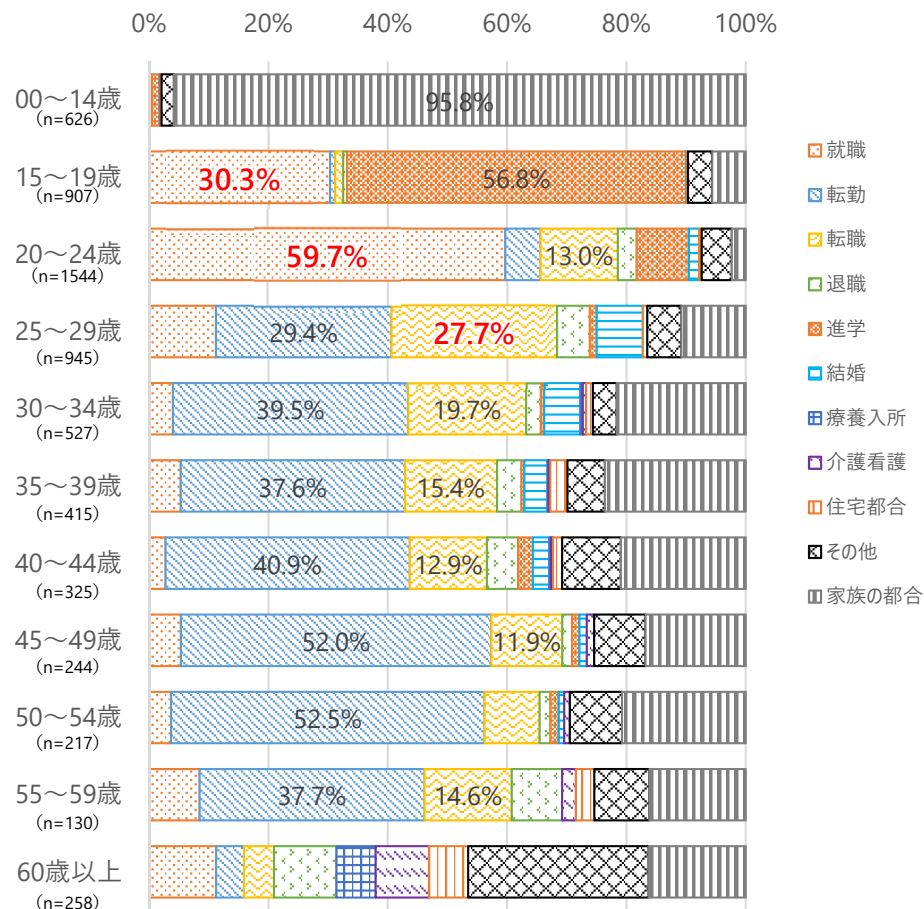
<ブロック別転出入者数の差分>



【県内から県外への転出理由（令和4年）】

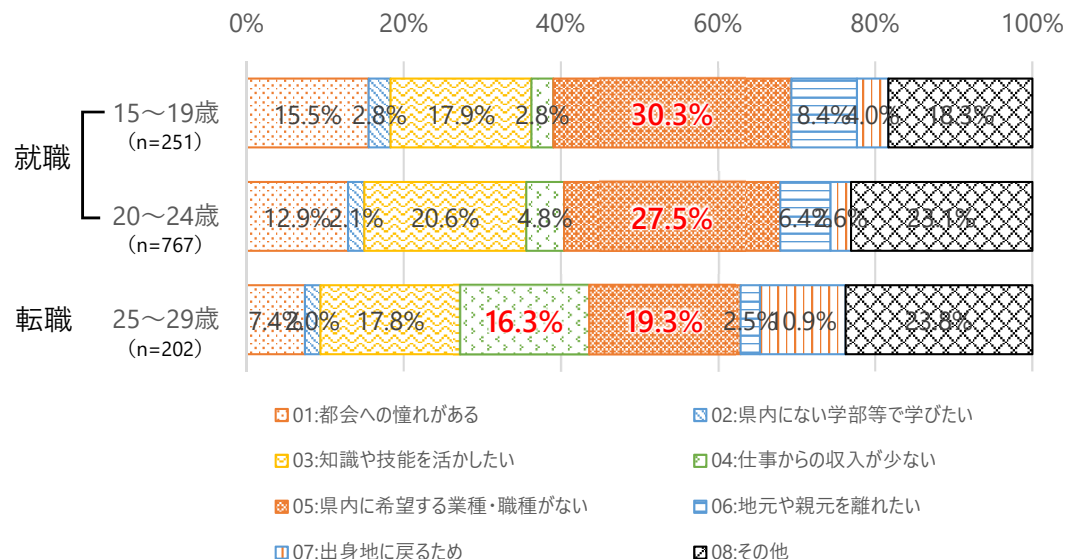
- 20代前半の主な転出理由は「就職」で、20代後半になると「転職」の割合が増加
- 県外就職の主な理由は「県内に希望する仕事がない」で、転職になると「収入の少なさ」を理由とする割合が増加

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

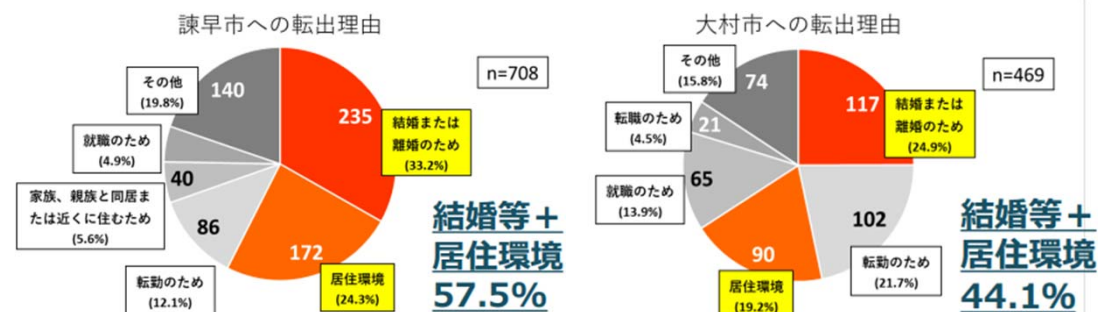
転出者の背景別割合



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」

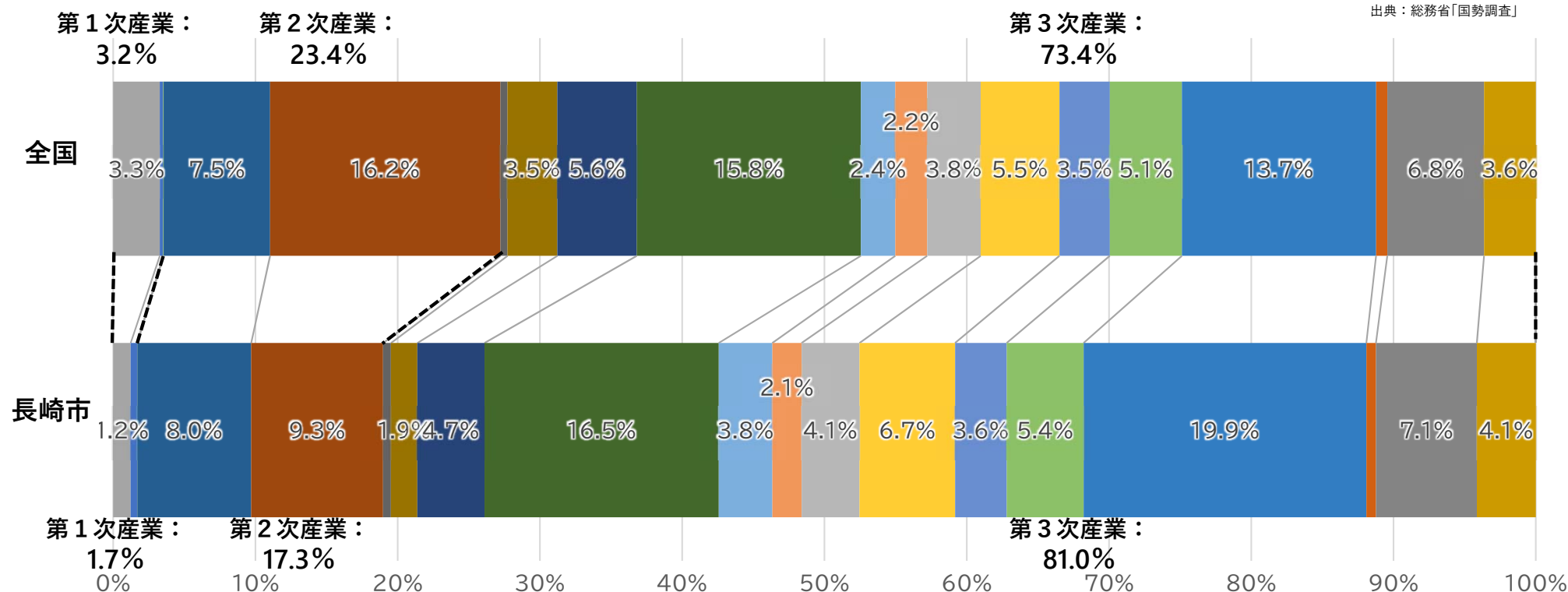


出典：長崎市重点プロジェクトアクションプラン

【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

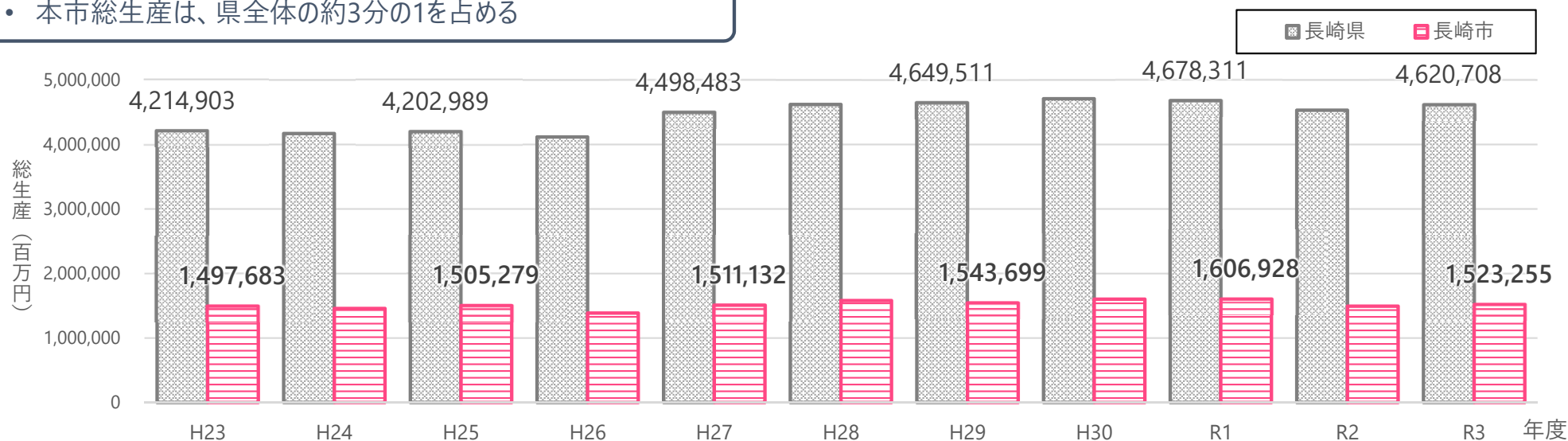
■ サービス業 (他に分類されないもの)

■ 公務 (他に分類されるものを除く)

共通 現状

【総生産の推移】

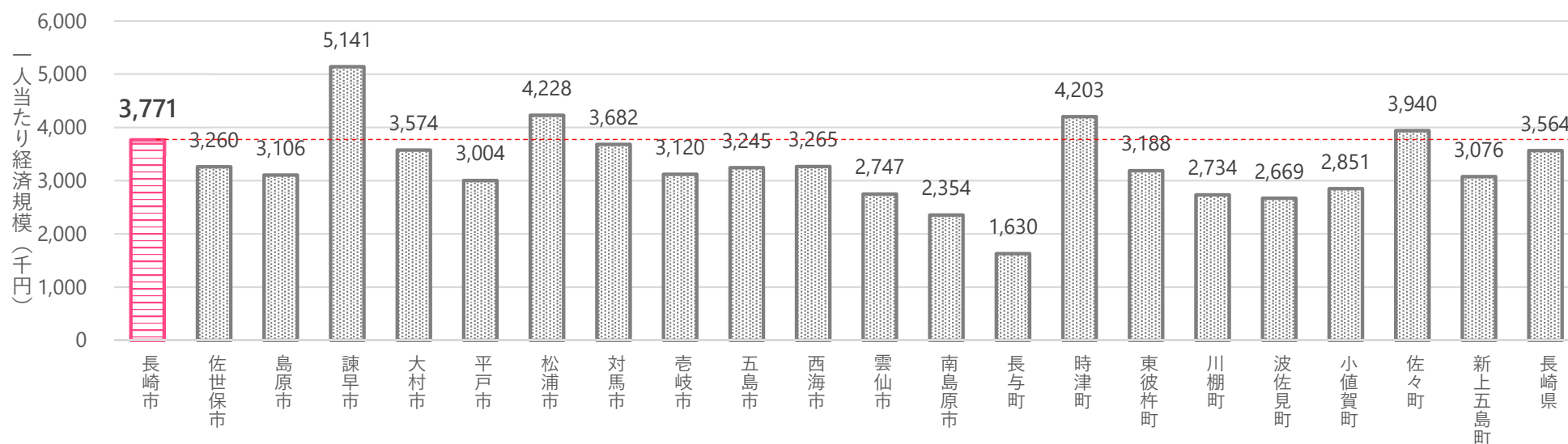
- 本市総生産は、県全体の約3分の1を占める



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）】

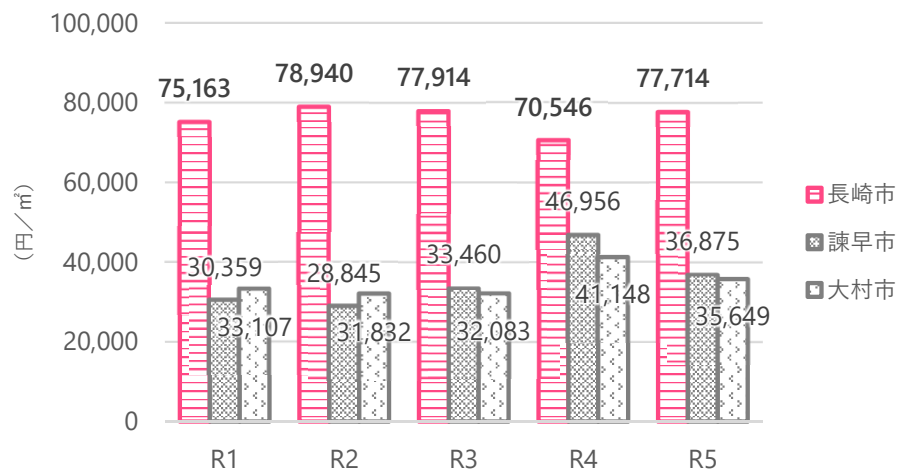
※市（町）内総生産を市（町）民数で除して算出



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】

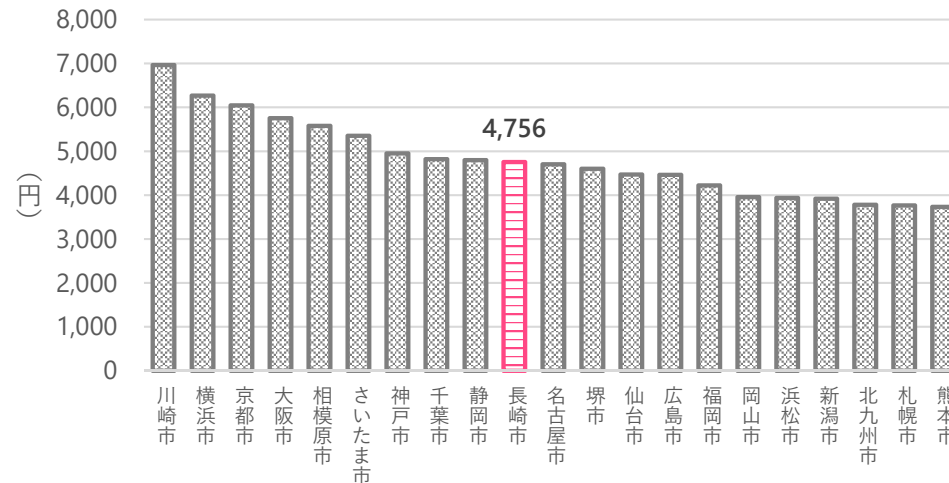
- 宅地（土地）平均取引価格は、近隣都市と比べ高い



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）】

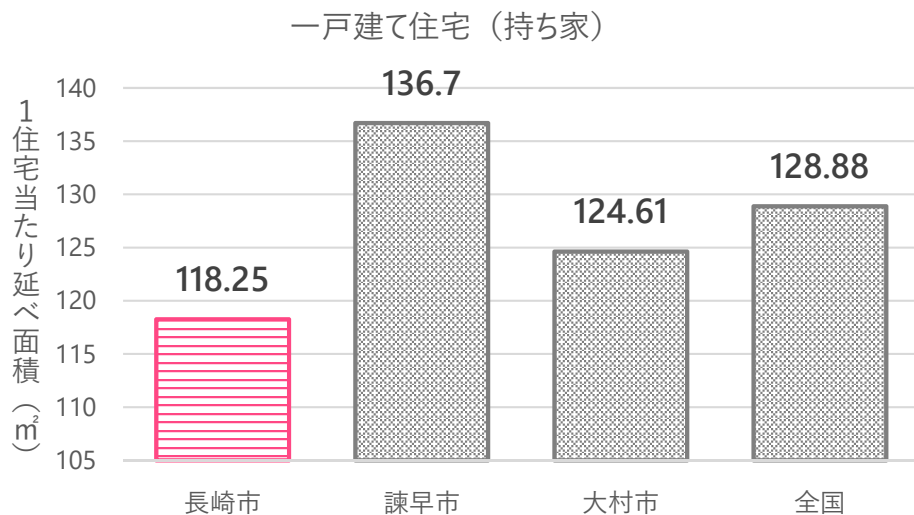
- 民営家賃は名古屋市よりも高い



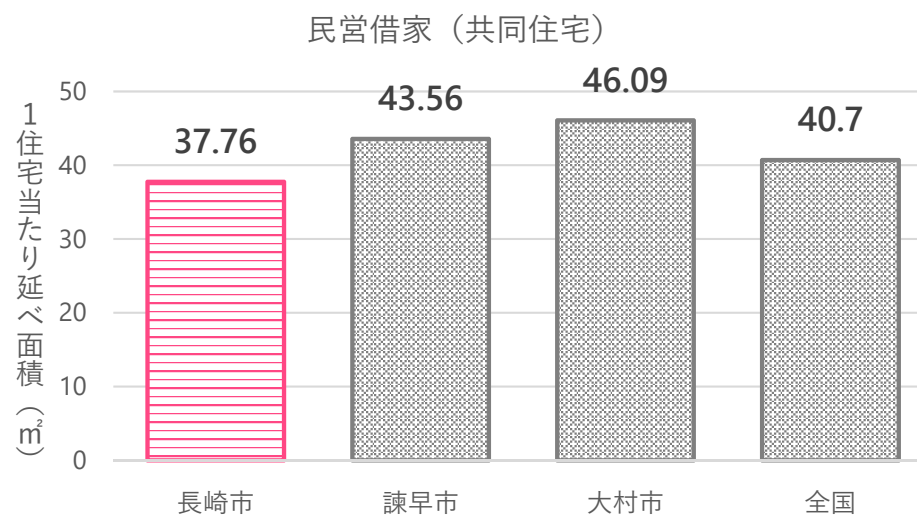
出典：総務省「小売物価統計調査」

【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

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・景観

- 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

観光、歴史・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

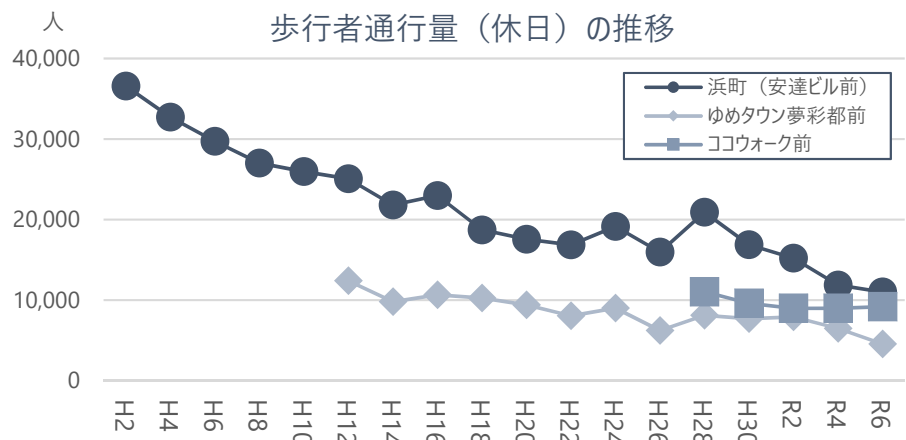
公共交通

- バスの本数が多く、路面電車での移動も便利



【歩行者通行量】

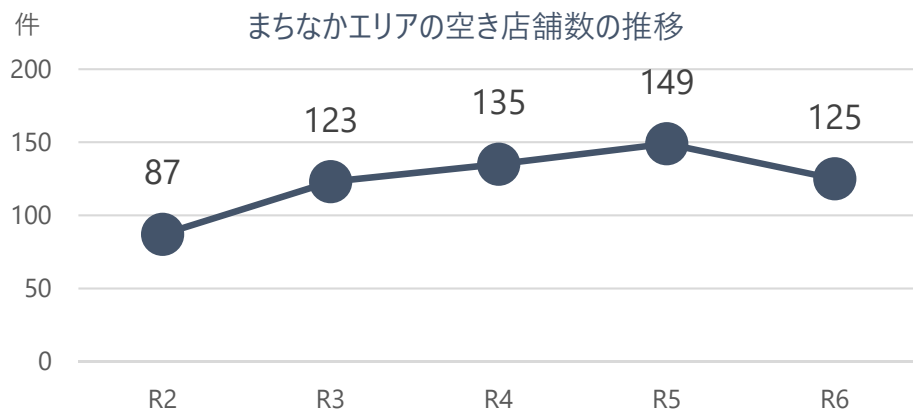
- 歩行者通行量は減少傾向



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

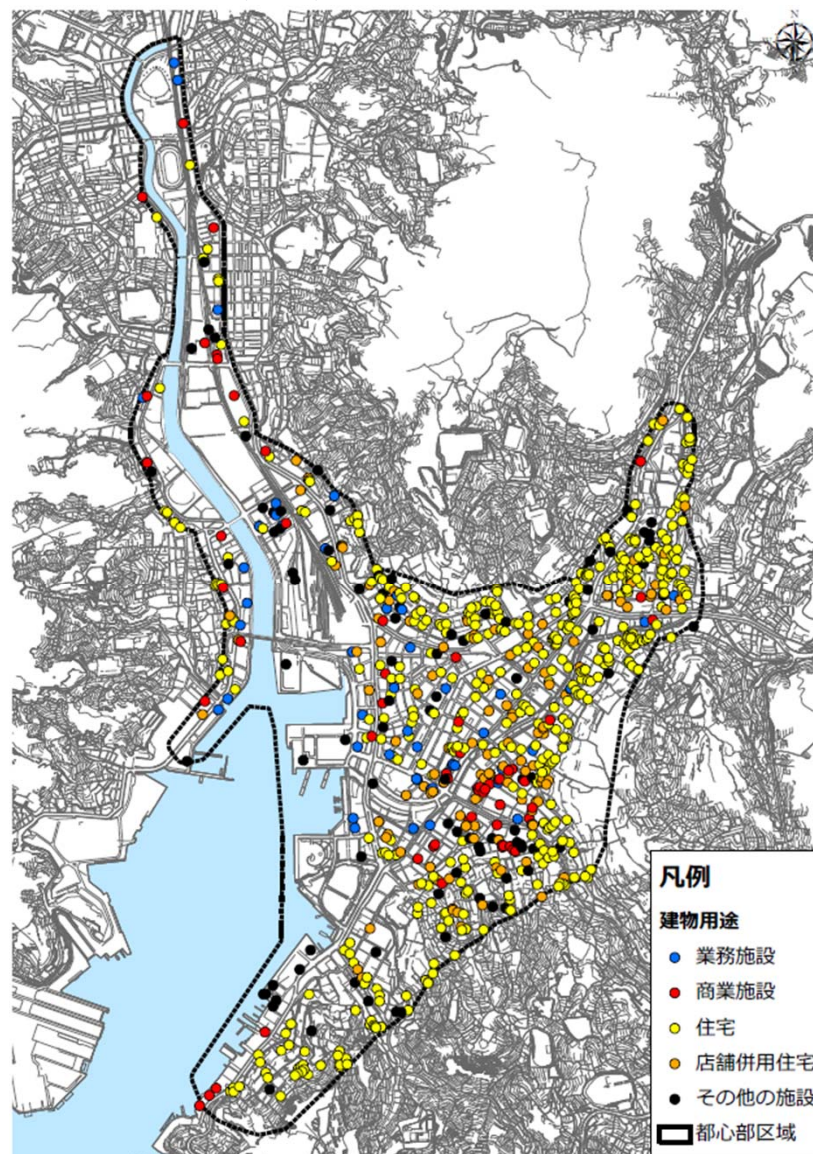


出典：長崎市調査

【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」

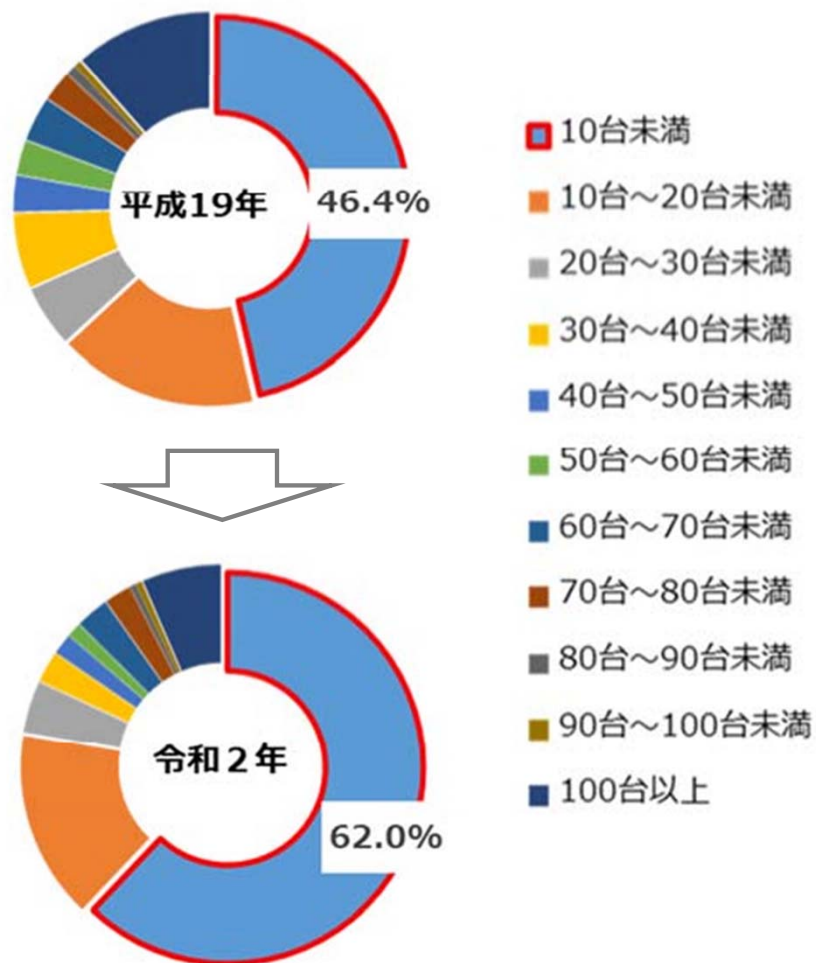
A 都心部

現状

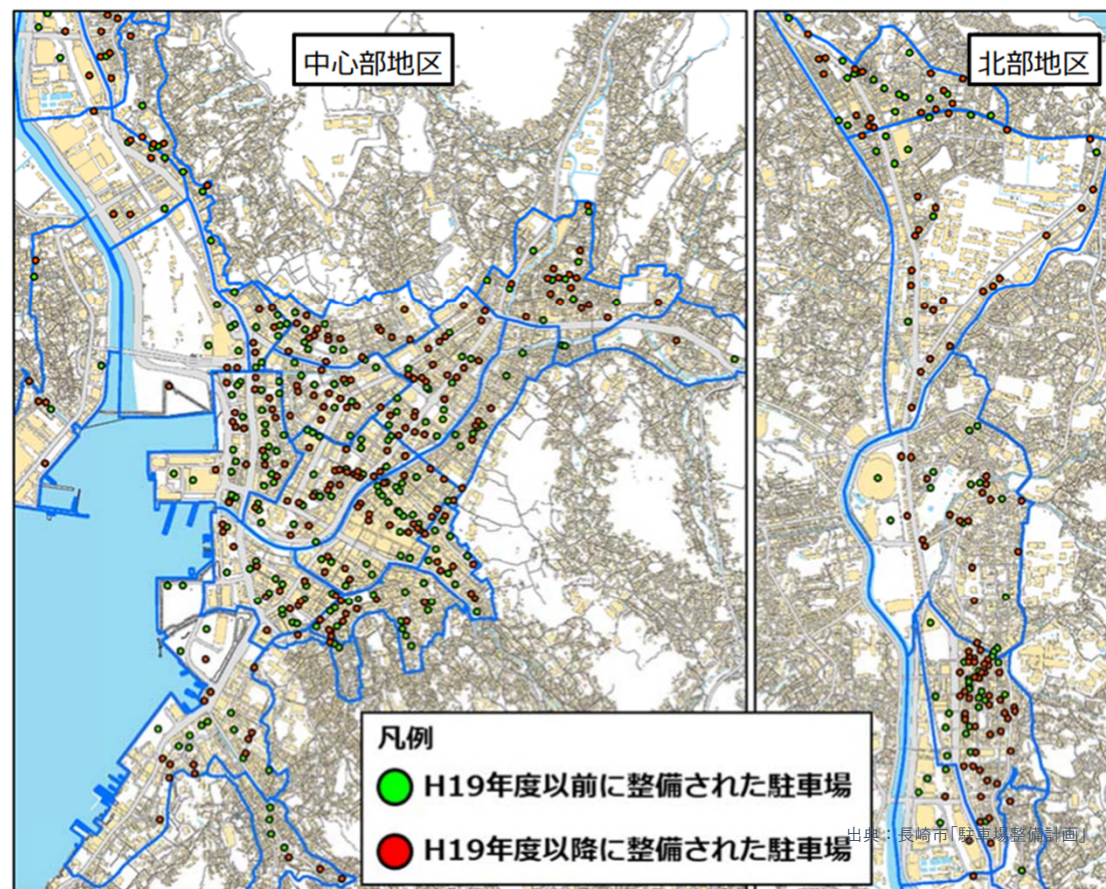
【駐車場の規模と配置】

- 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）】

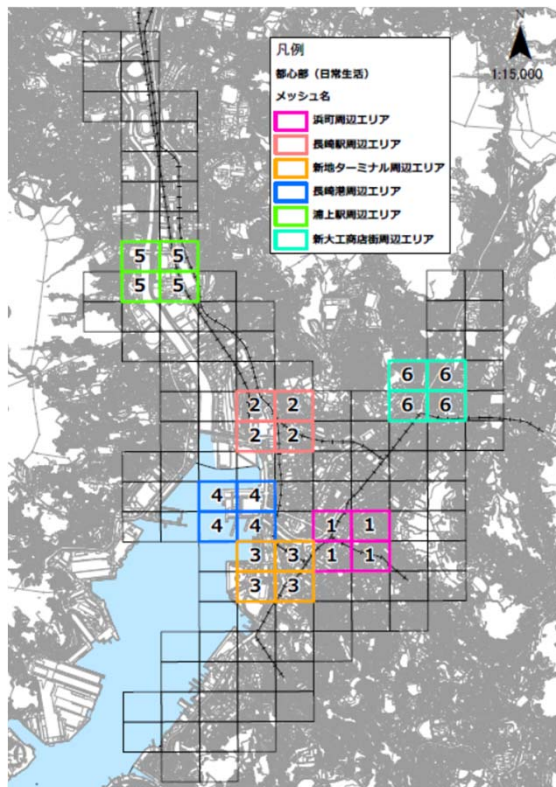
< 分析内容 >

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：％

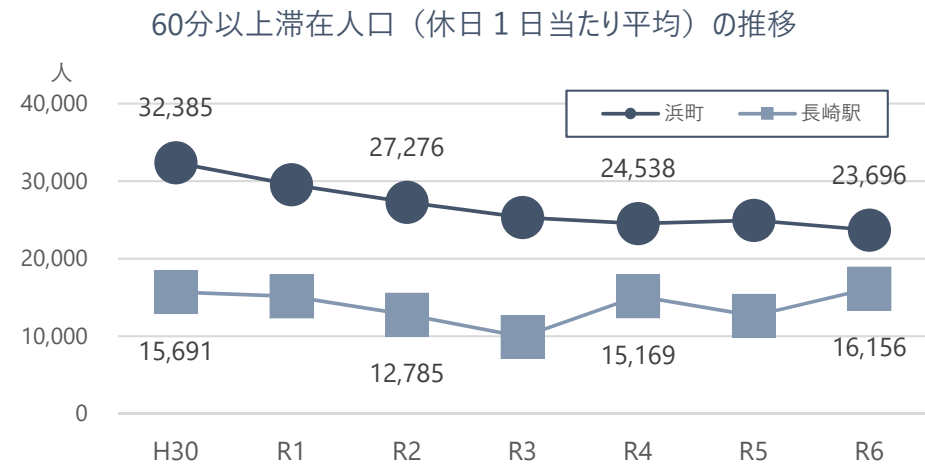
主な滞在エリア	平日						休日					
	全年代	20代	30代	40代	50代	60代以上	全年代	20代	30代	40代	50代	60代以上
浜町周辺	▲4.0	▲10.8	▲8.3	▲1.1	▲3.7	▲1.0	▲3.9	▲11.1	▲11.6	▲3.5	▲7.9	▲0.7
長崎駅周辺	3.9	12.5	6.1	0.8	2.7	1.6	1.3	7.0	4.3	▲0.7	0.7	▲2.0
新地ターミナル周辺	0.7	2.7	▲1.4	▲1.2	▲0.1	1.5	1.9	2.3	0.7	1.9	3.0	1.3
長崎港周辺	0.0	▲0.7	▲1.4	▲1.5	0.5	0.9	▲2.9	▲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



出典：KDDI Location Analyzer

【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÷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）】

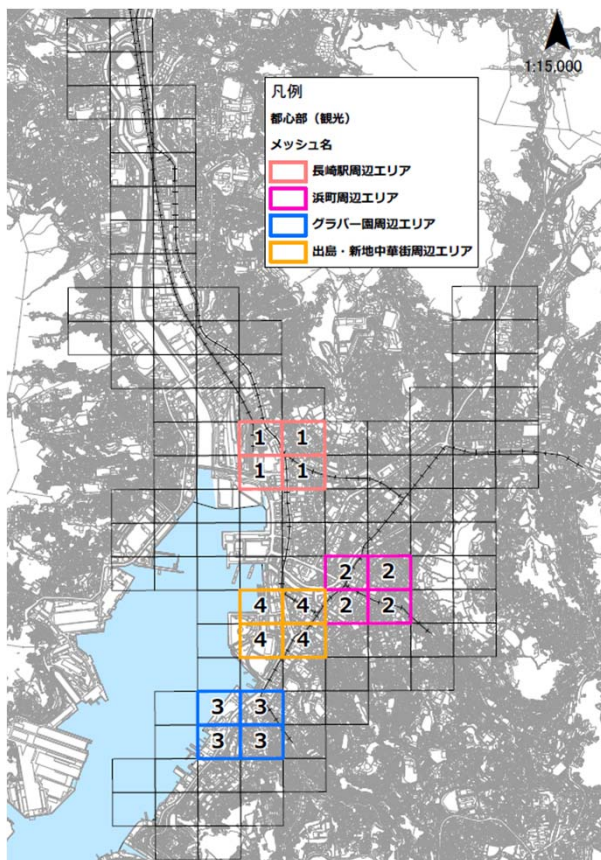
< 分析内容 >

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÷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

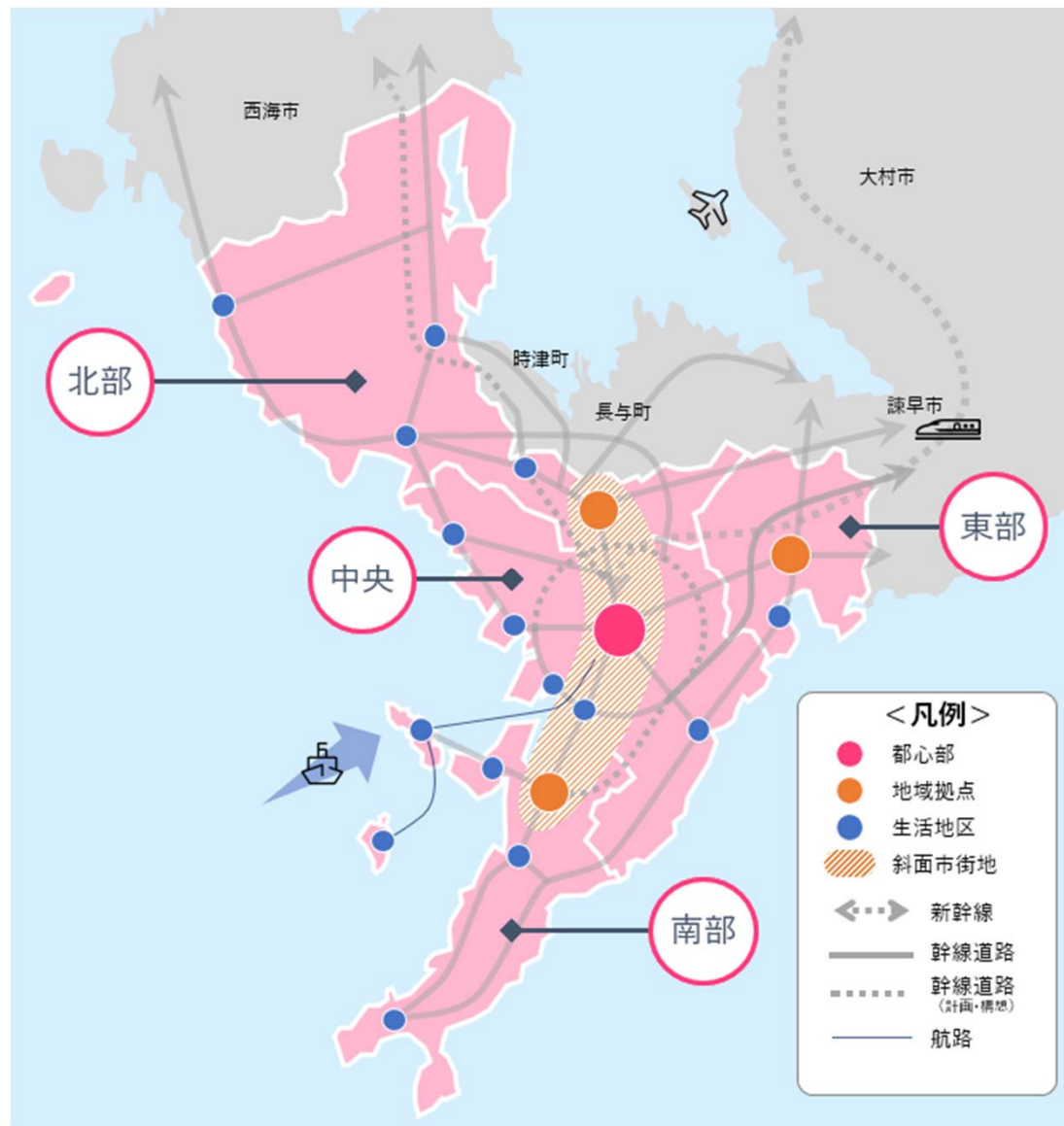
- 恐竜博物館やリゾート施設などの観光地もある
- 都心部にはない魅力がある
- 野母崎や茂木地区など、同じ長崎市とは思えないほど異なった魅力がある

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

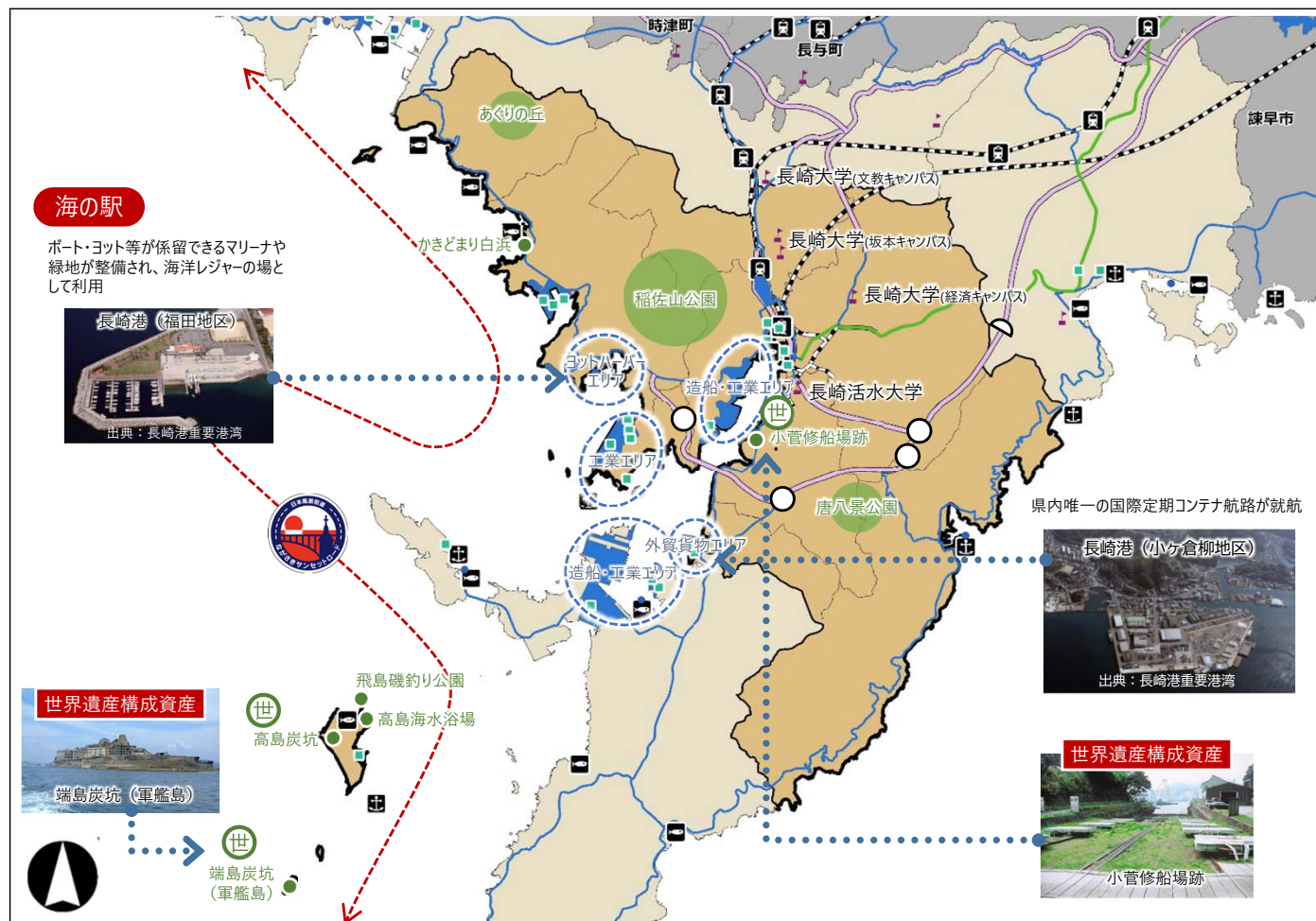
- 周辺部にも、様々な魅力的な食（魚・農産物）がある



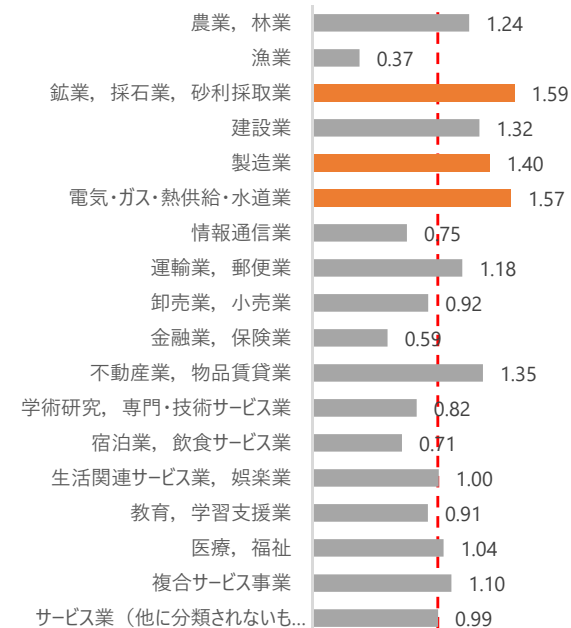
B 地域拠点・生活地区

概況

【中央地域】



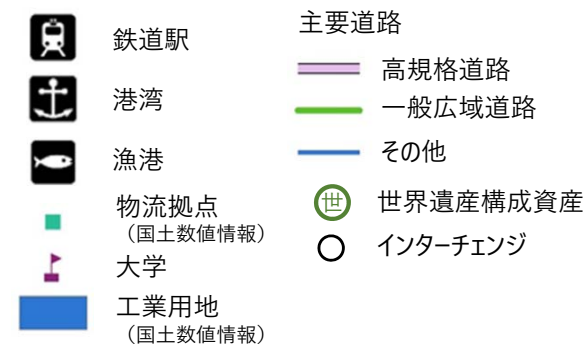
産業大分類別事業所数の特化係数（都心部除く）



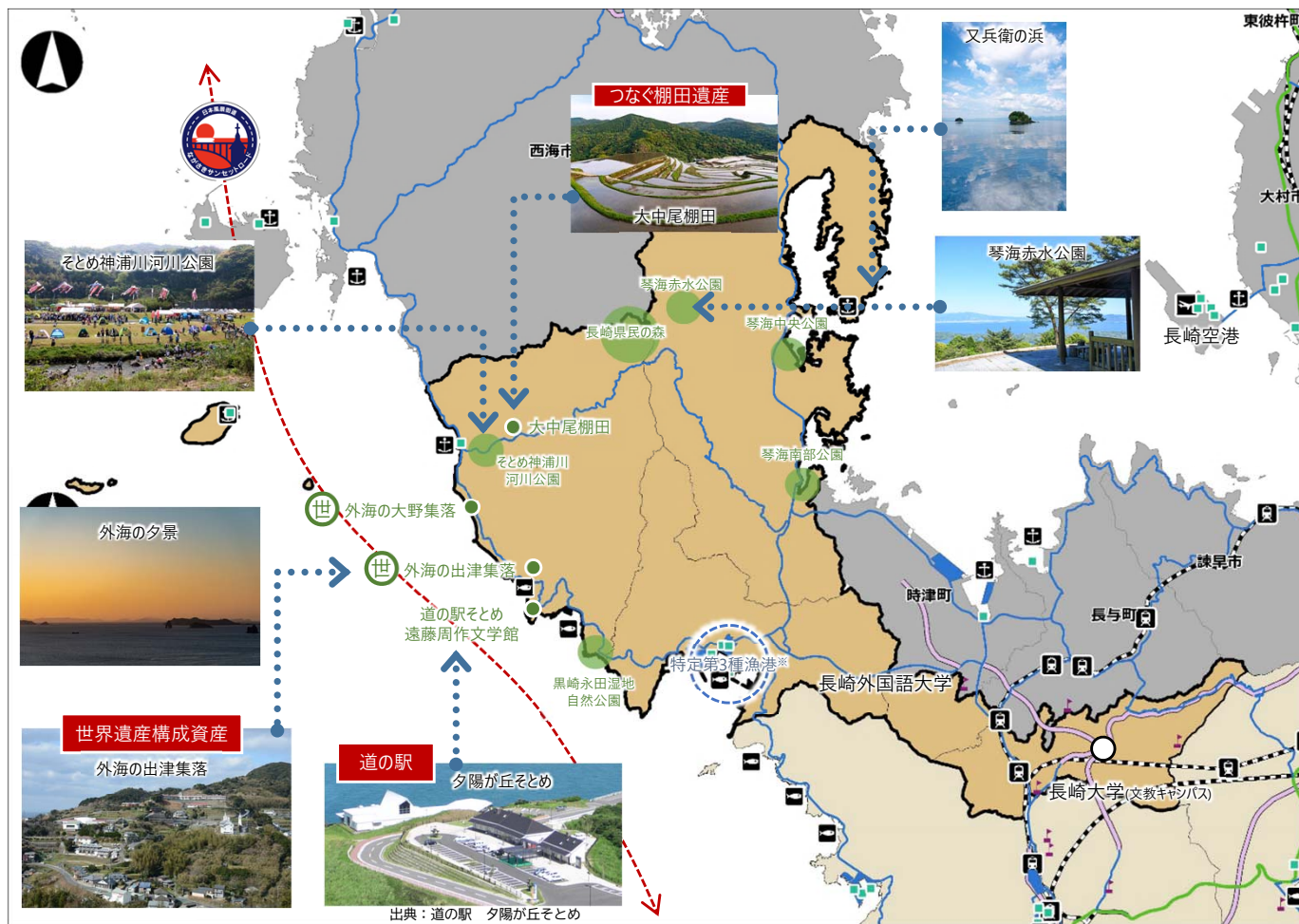
※対象地域における特定の産業の相対的な集積度を求める指標。対象地域における産業の構成比を長崎市全体の構成比で除して算出。長崎市全体と対象地域の構成比が同じであれば、特化係数は1となる。

出典：令和3年経済センサス

凡例

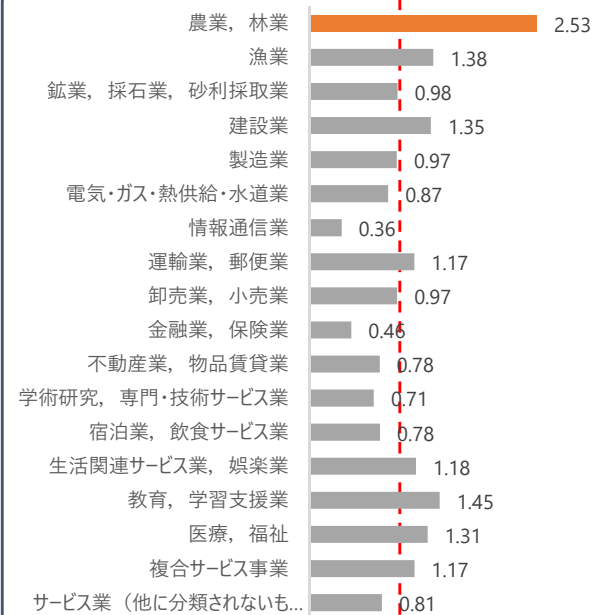


【北部地域】



※：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）

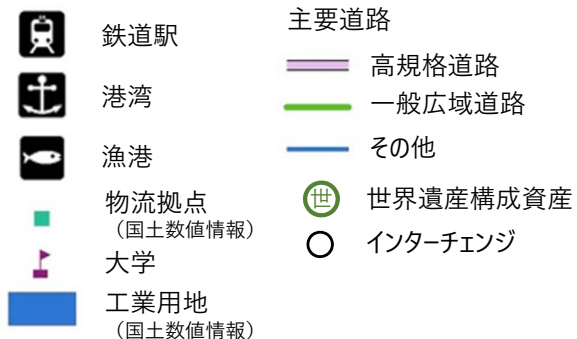
産業大分類別事業所数の特化係数



※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

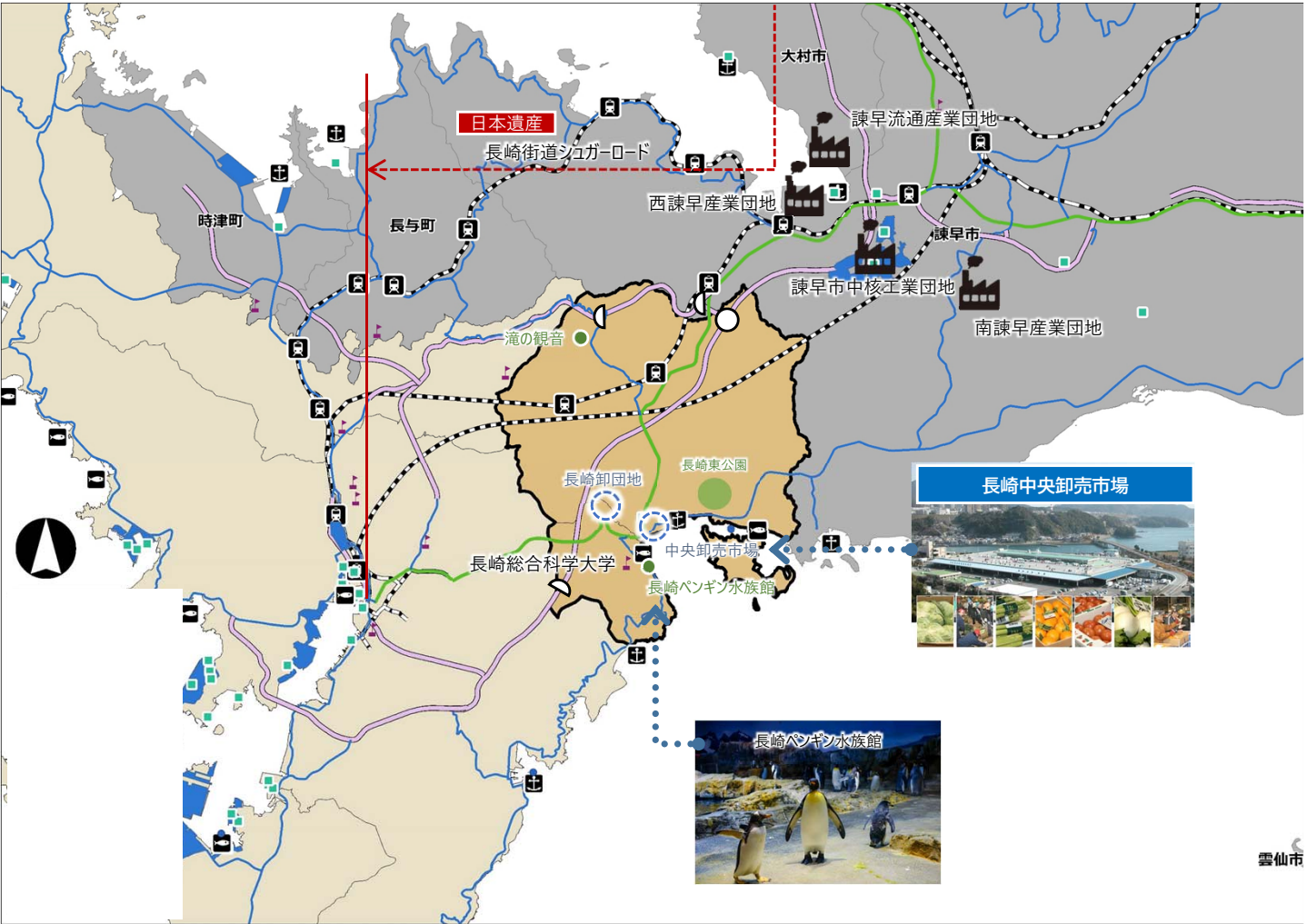
凡例



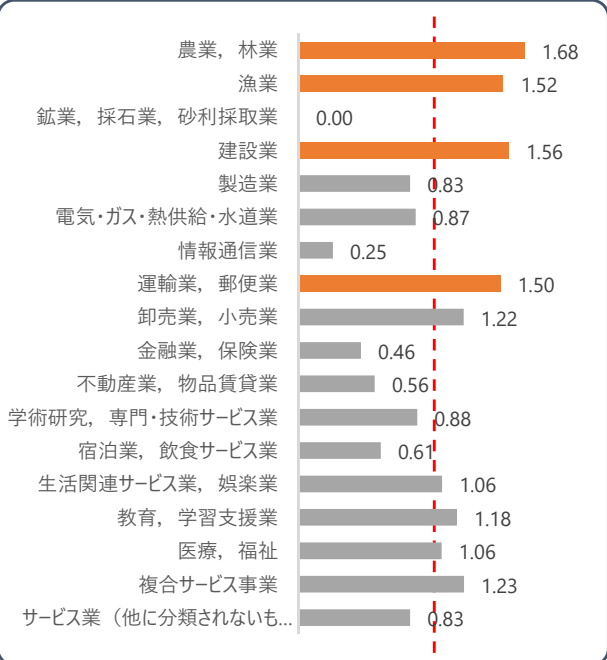
B 地域拠点・生活地区

概況

【東部地域】



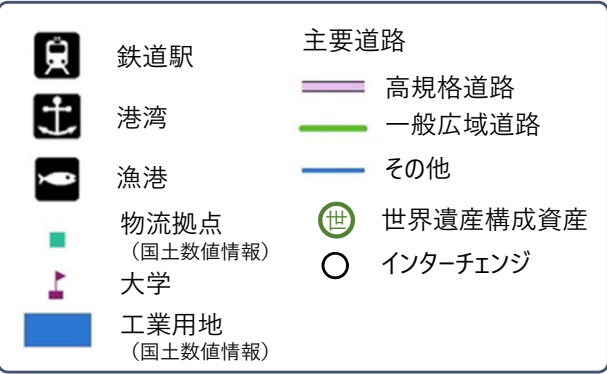
産業大分類別事業所数の特化係数



※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

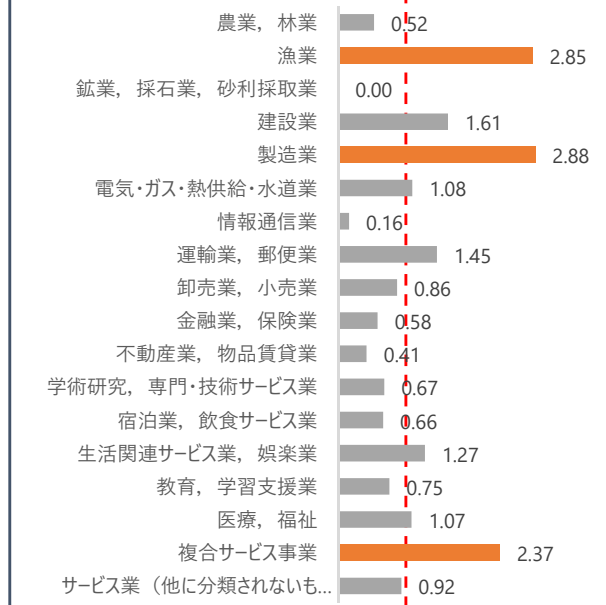
凡例



【南部地域】



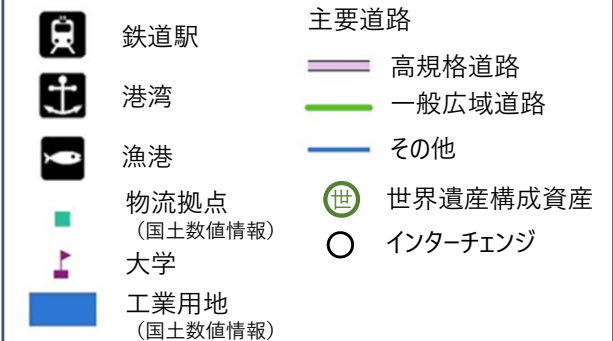
産業大分類別事業所数の特化係数



※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

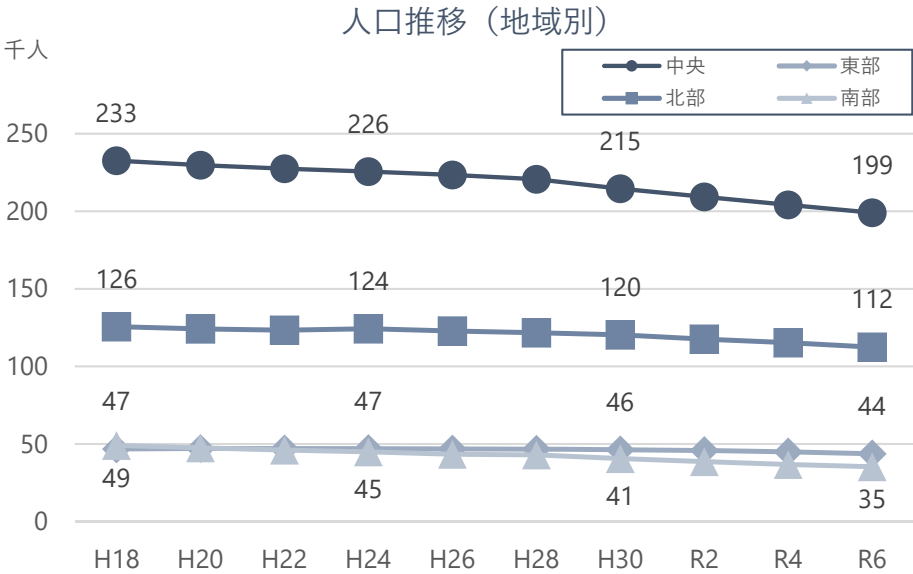
現状

【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

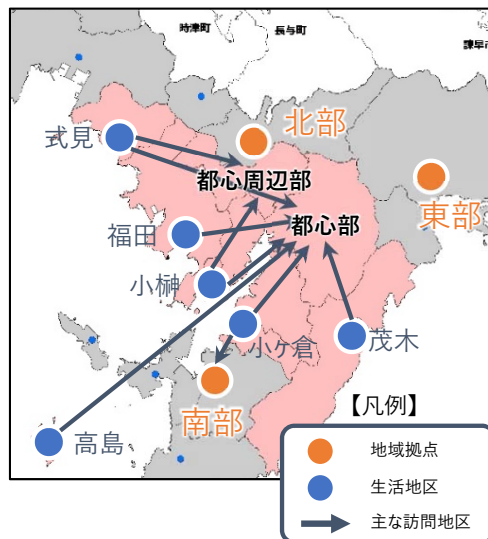
事業所数の推移（各地域拠点）

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」で生活サービスを楽しむ



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%
小柵	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】

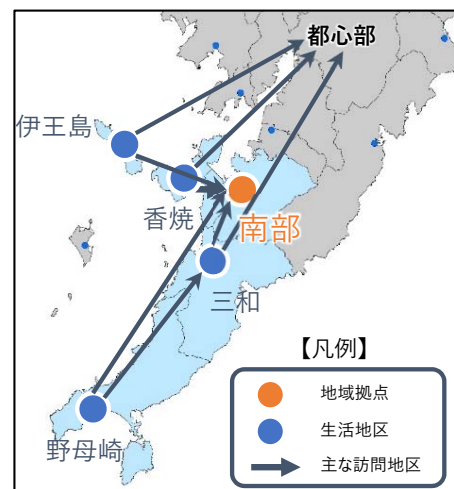
- 主に、「三重地区」と「北部地域拠点」で生活サービスを楽しむ



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】

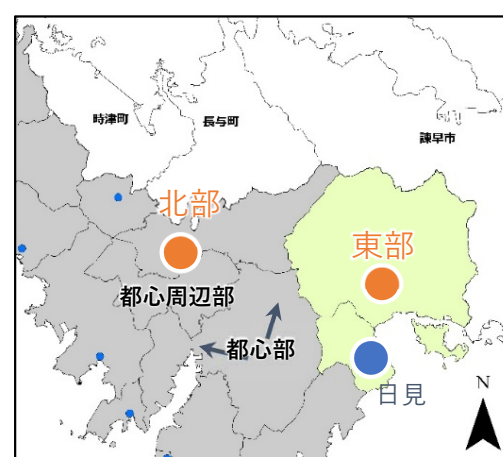
- 主に、「南部地域拠点」と「都心部」で生活サービスを楽しむ



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」で生活サービスを楽しむ



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

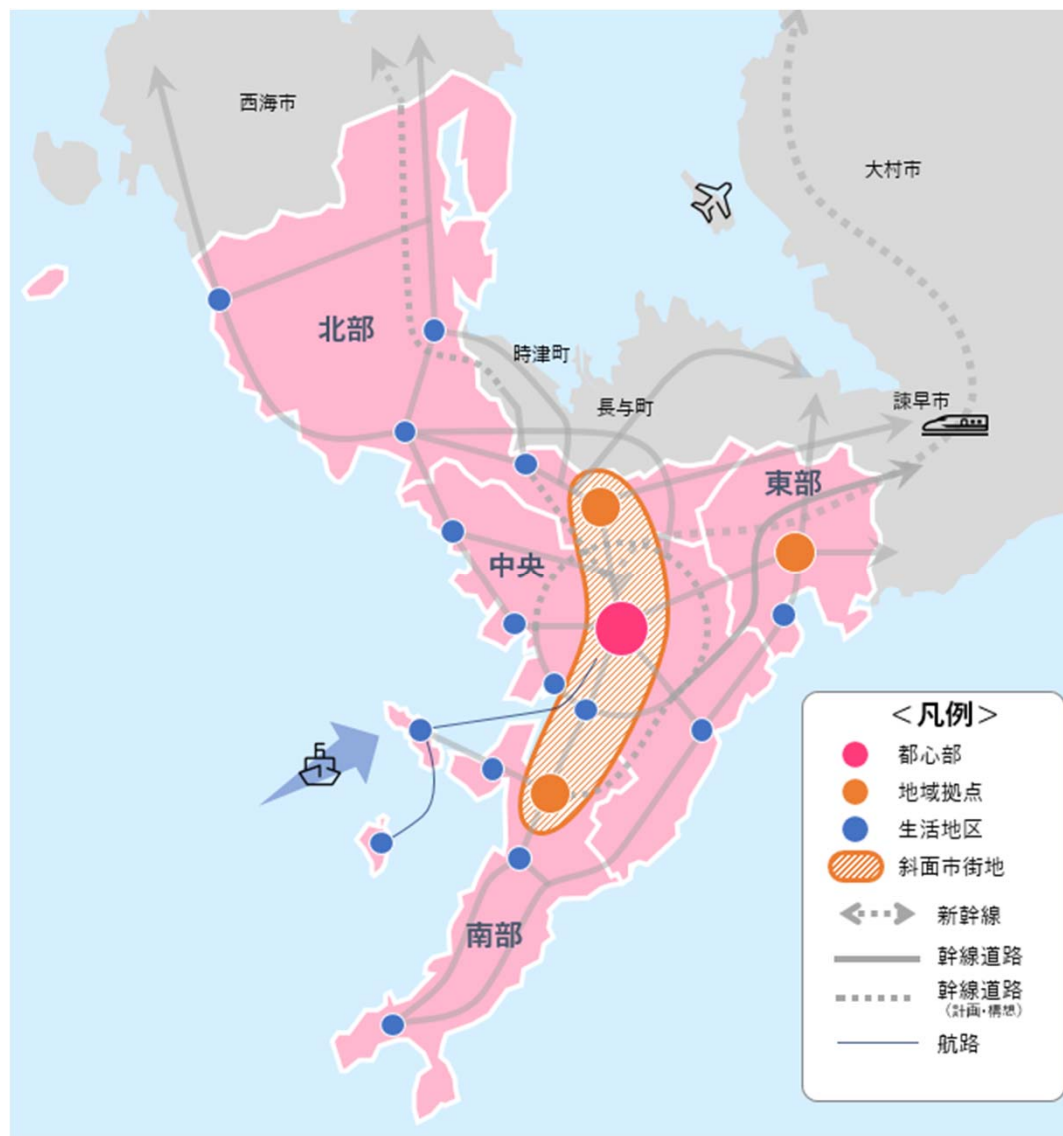
●坂が多いが健康維持につながる

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



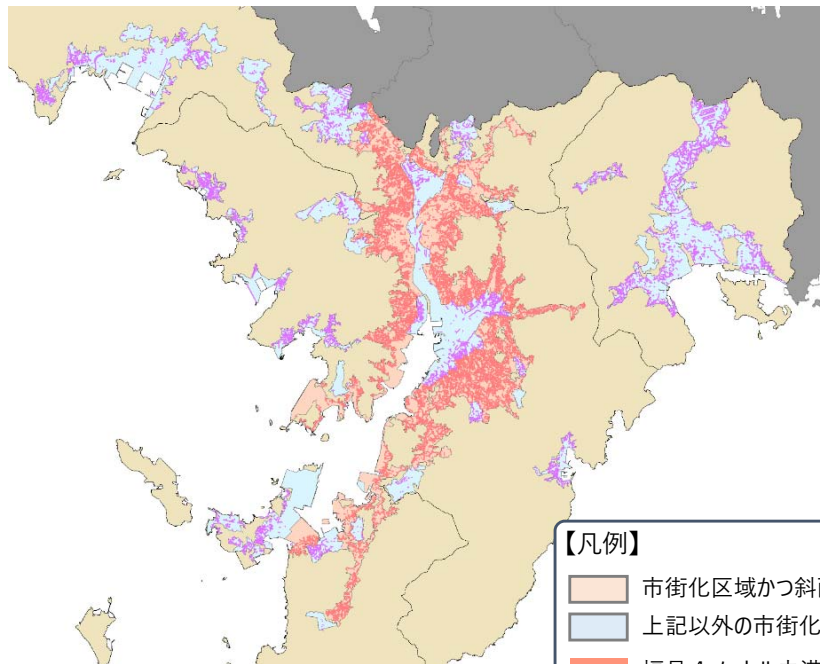
C 斜面市街地 現状

【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

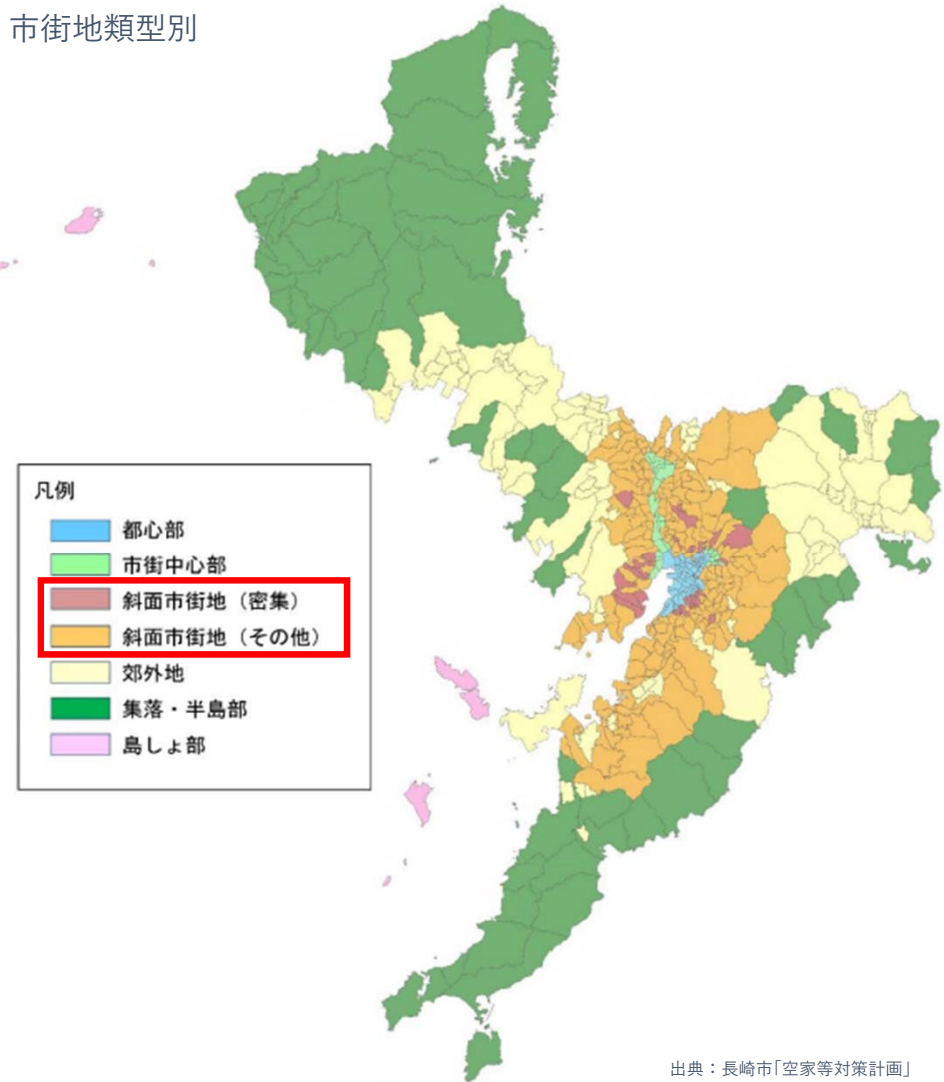
道路幅員	市街化区域かつ斜面市街地		左記以外の市街化区域	
	道路延長 (km)	割合	道路延長 (km)	割合
15m以上	約26	3.1%	約41	4.5%
6m以上～15m未満	約167	20.2%	約392	43.4%
4m以上6m未満	約161	19.4%	約195	21.6%
4m未満	約474	57.2%	約275	30.5%
合計	約828	100.0%	約903	100.0%

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

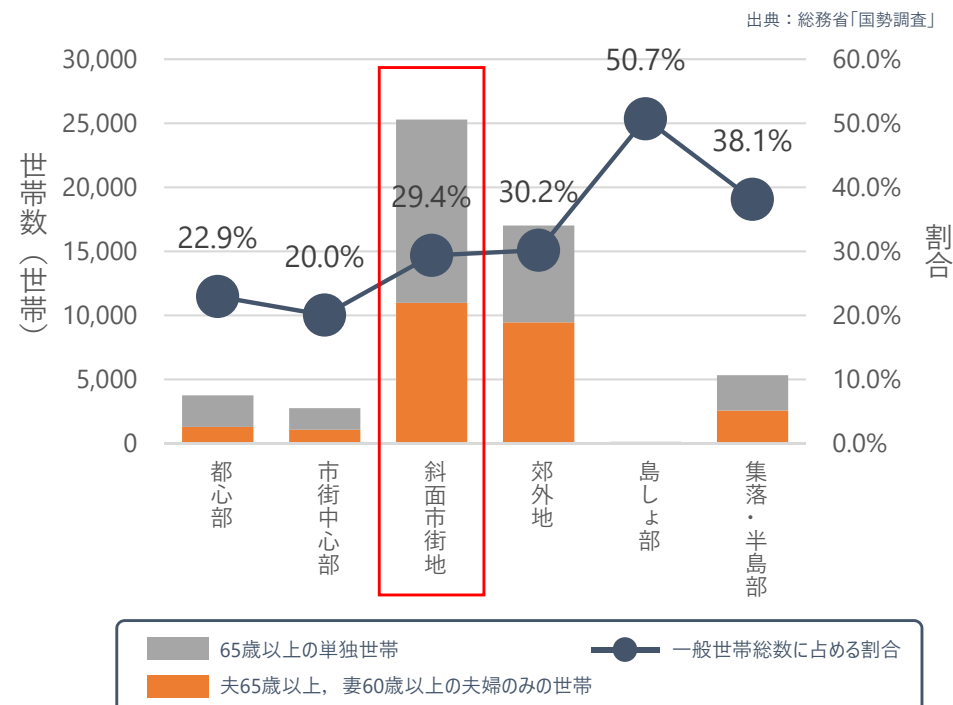
	平成26（2014）年	令和3（2021）年
建物数	約6.9万件	約6.5万件

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

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。

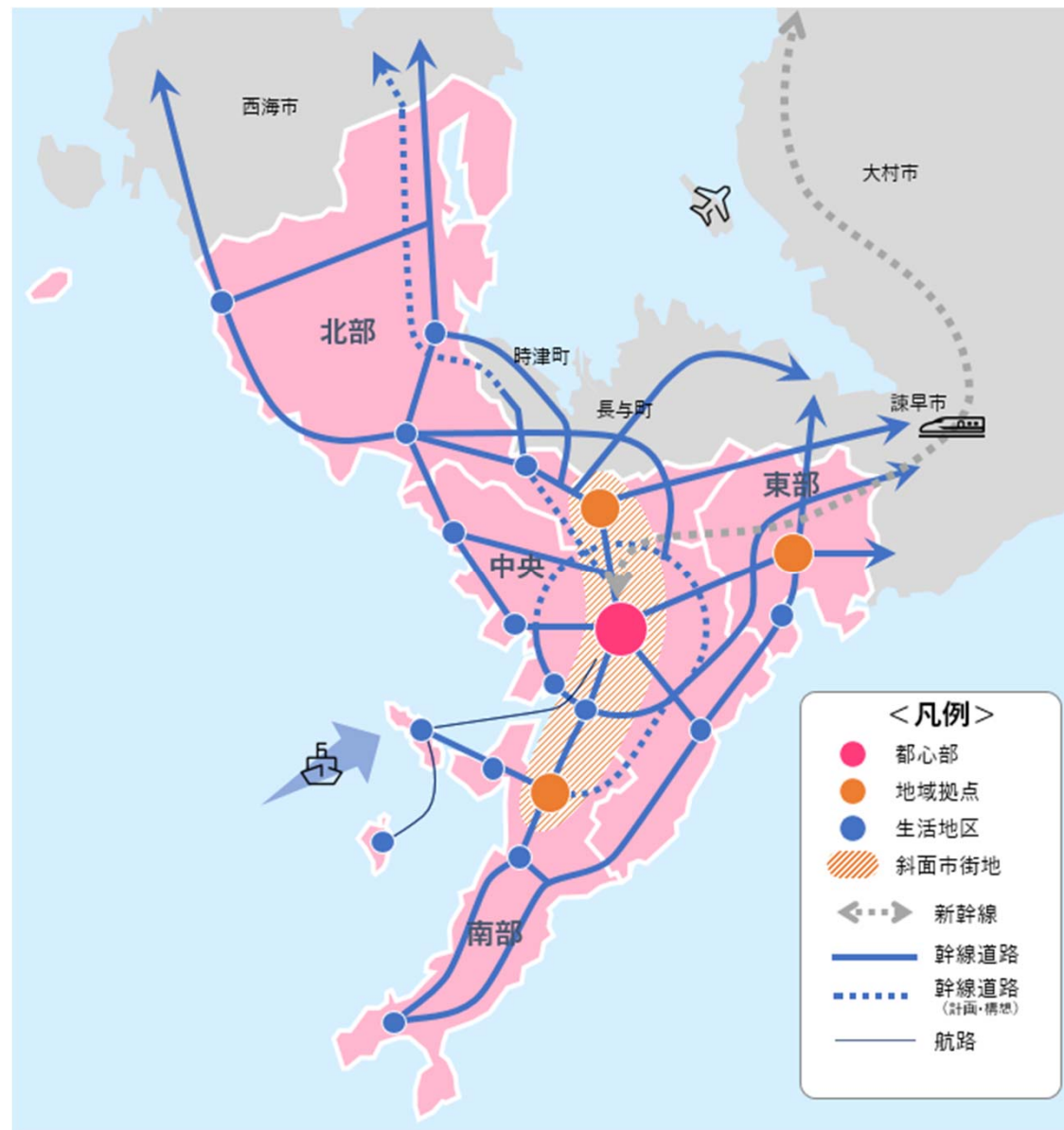
公共交通路線の充実

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】

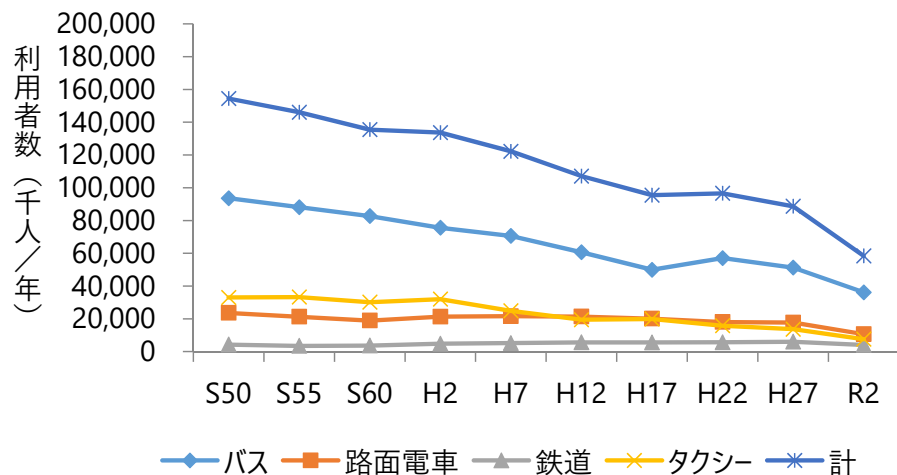
- 公共交通の徒歩圏人口カバー率は80%で、全国平均を大きく上回る

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」

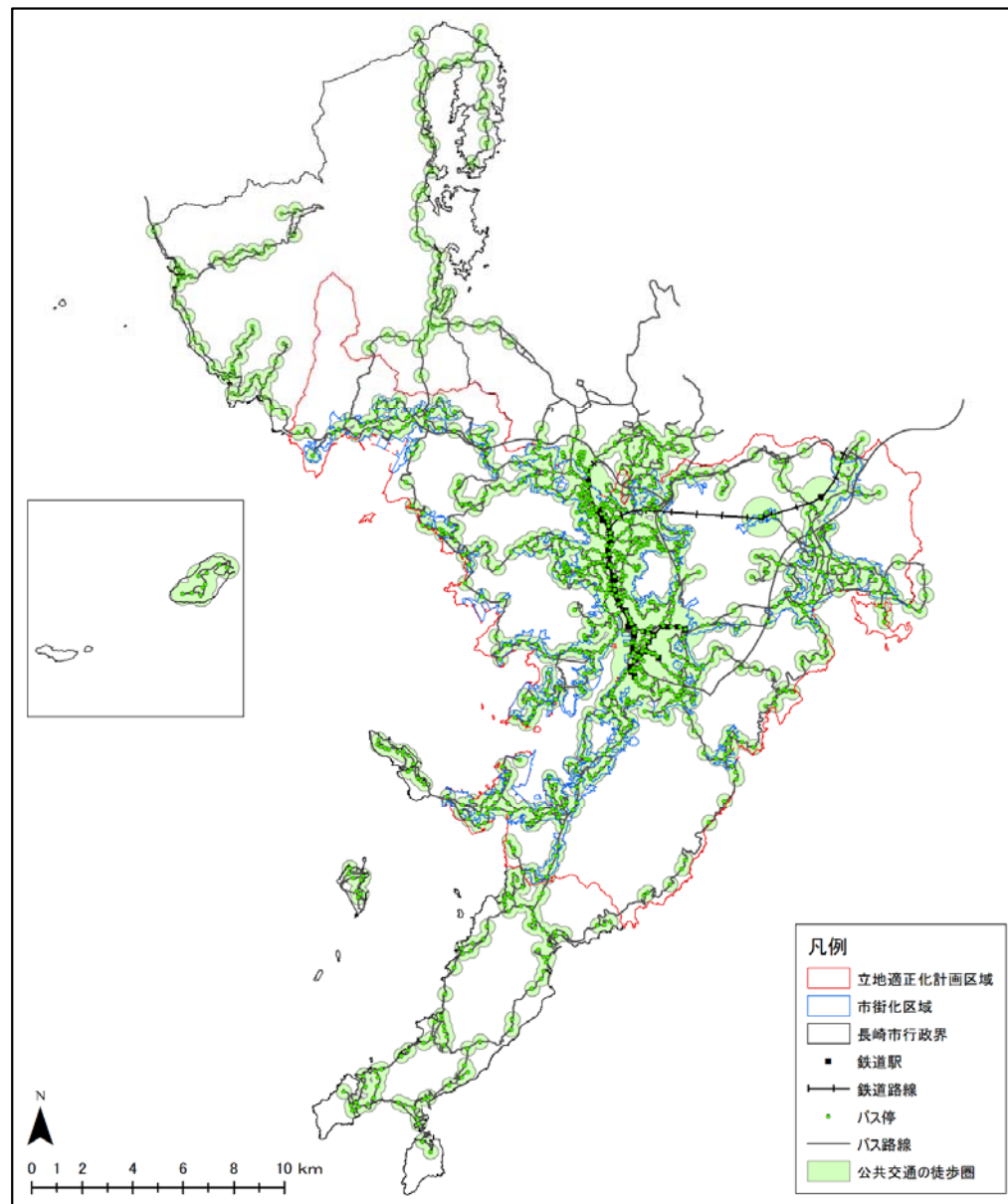
【公共交通利用者数の推移】

- 公共交通利用者数は減少傾向



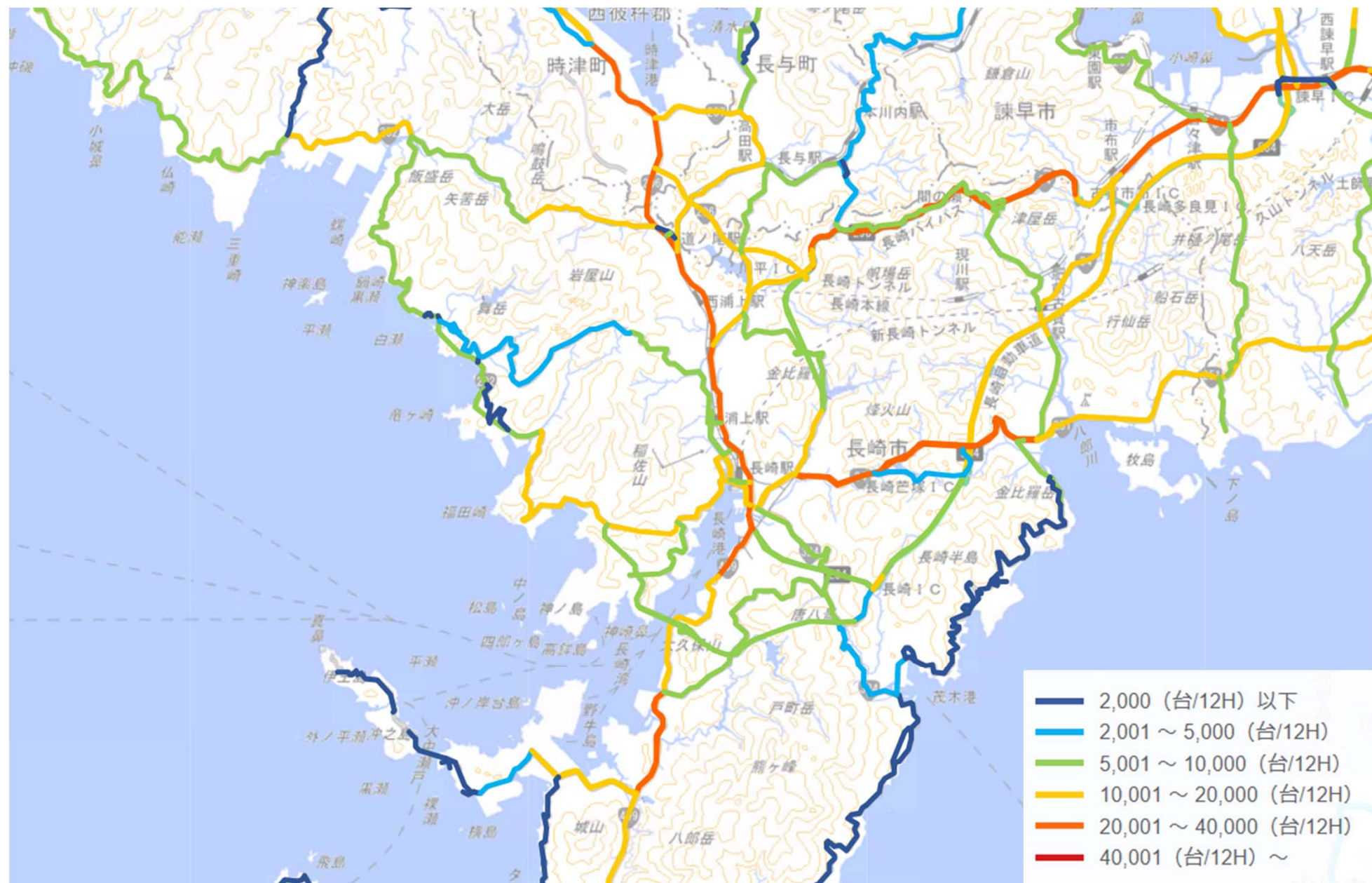
出典：長崎市「統計年鑑」

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、後方を通過する時においても数分待ちとなる。	渋滞は生じないが渋滞域下の渋滞となり、車線が空車やすくなる。

出典：建設白書（建設省、平成元年）

44

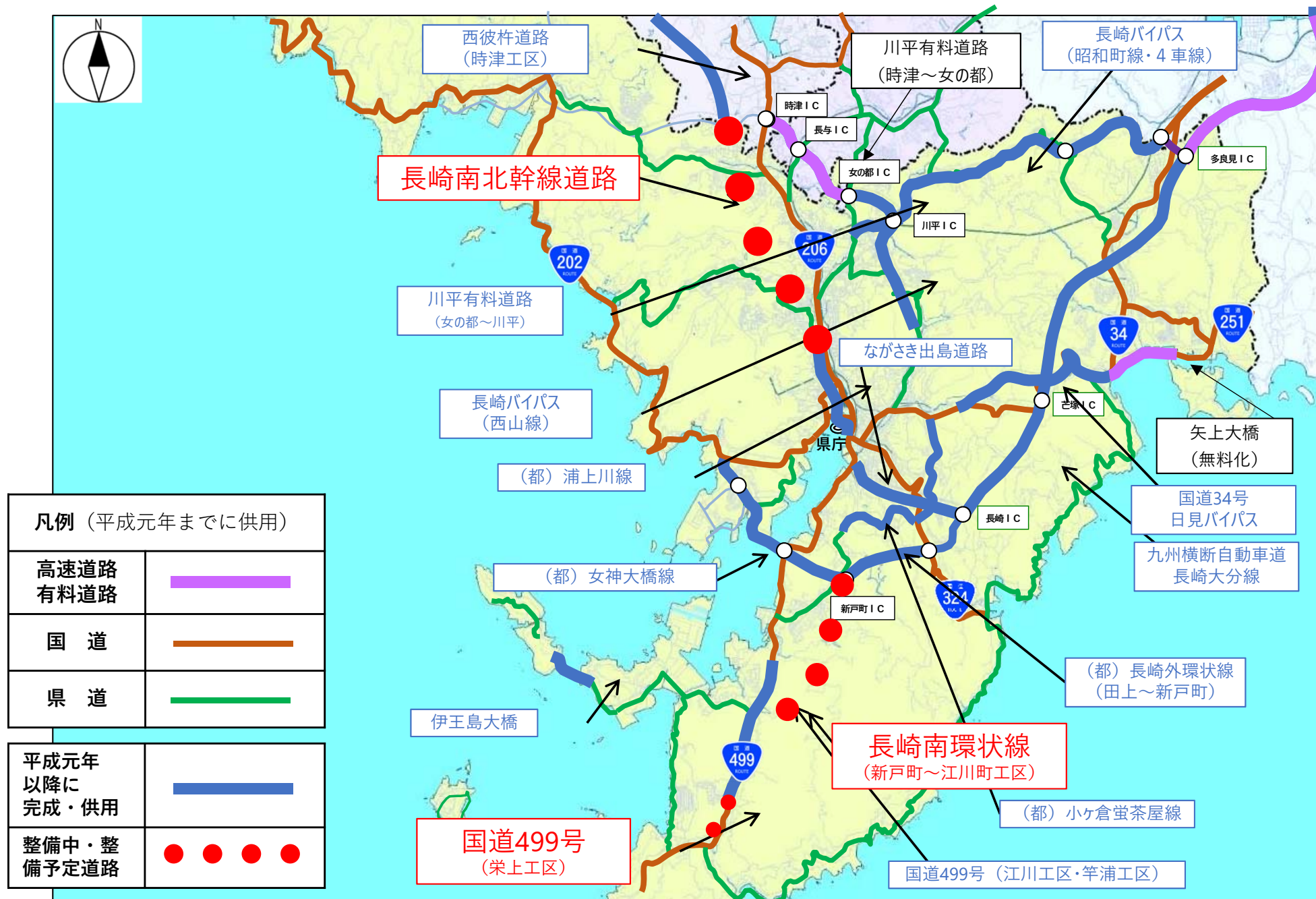
資料：建設白書（建設省、平成元年）

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】

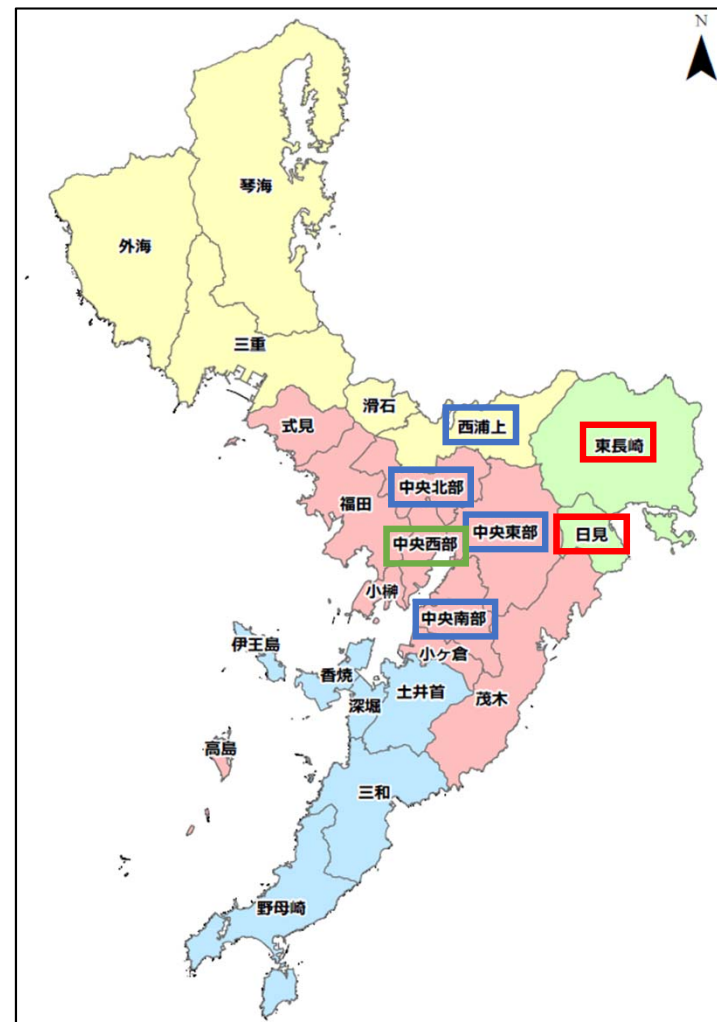


【人流データ分析：長崎市民で都心部に通勤する者の居住地（2019年5月、2024年5月平日）】

- ・ 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
渋滞で外出を控えてしまう●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

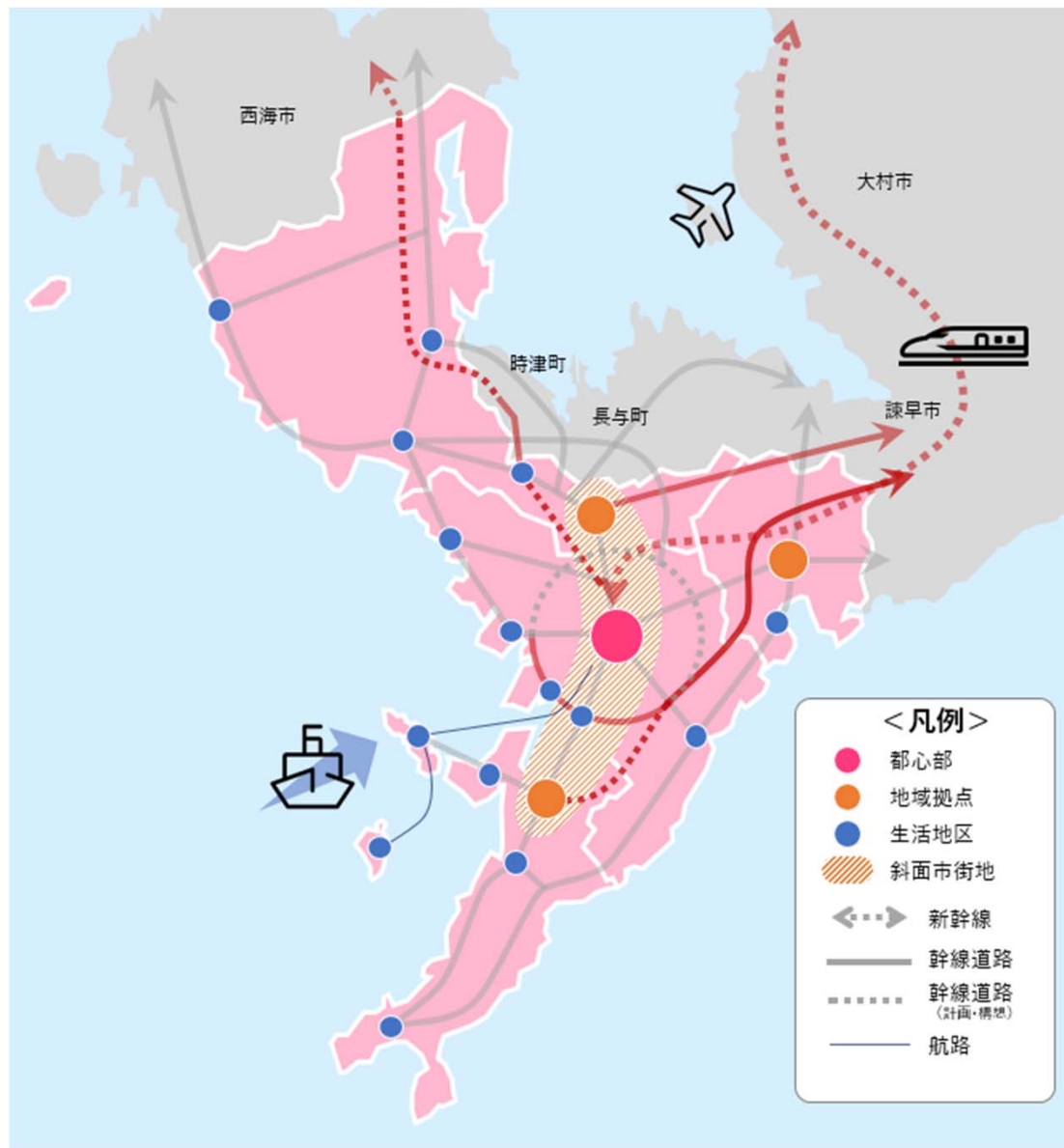
●ＪＲ駅までのアクセスが悪い●ＪＲ駅はあるが便数
が少ない●ＪＲ駅が活用されていない

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

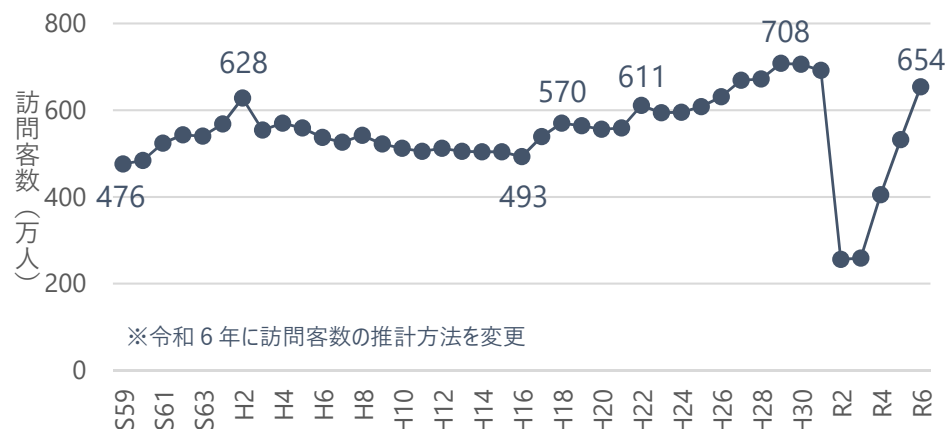
近隣都市では、半導体関連企業の集積や洋上風力発電事業が進められている。



E 広域連携 現状

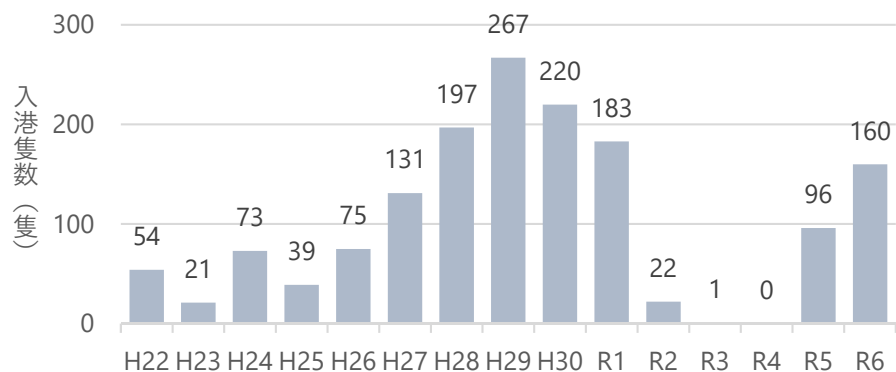
【訪問客数の推移】

- 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

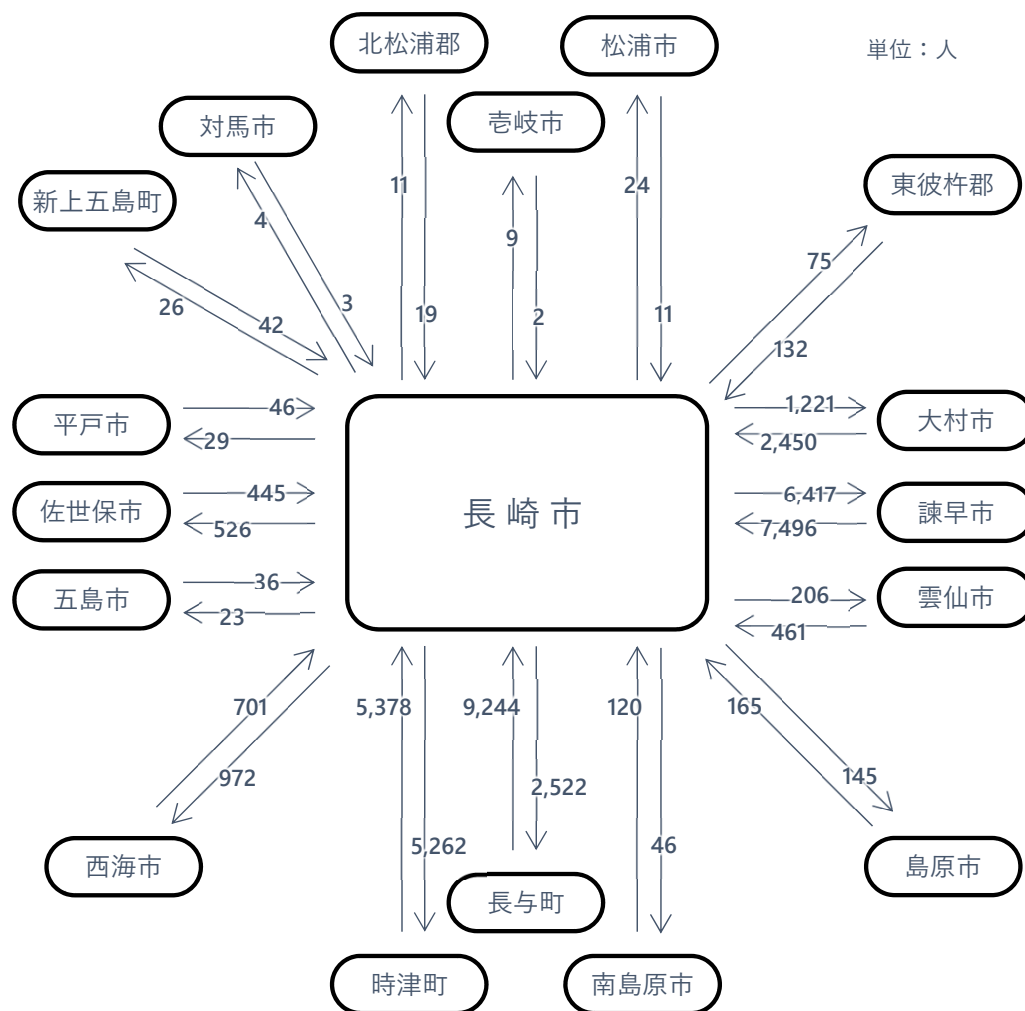


出典：長崎市「観光統計」

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

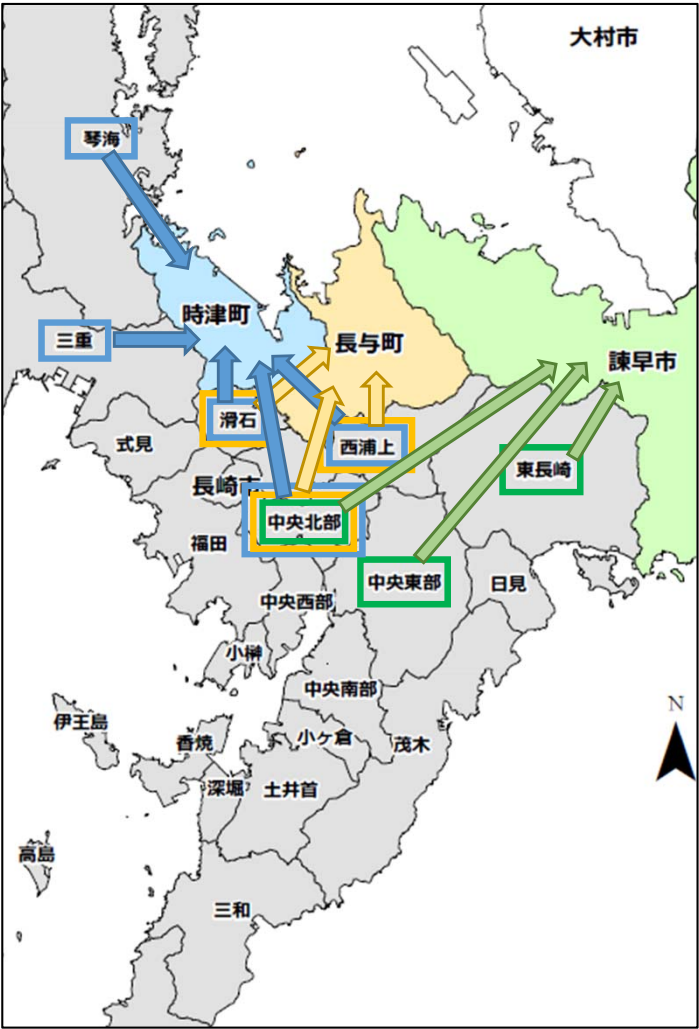
E 広域連携 現状

【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

西彼杵道路インターチェンジ
提言位置

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

歩行者利便増
進道路の指定

歩行者利便増
進道路の指定

歩行者利便増
進道路の指定

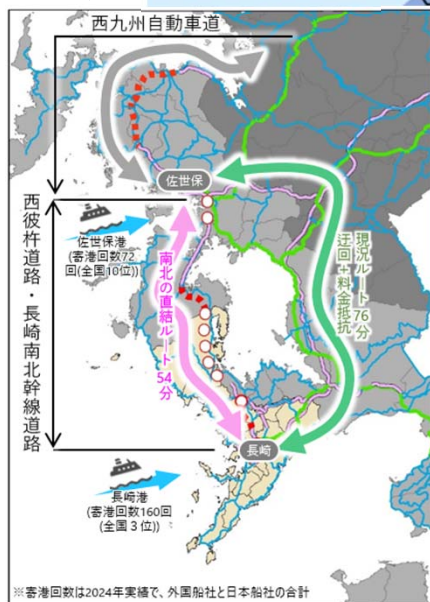
歩行者利便増
進道路の指定

銅座川プロムナードの
整備

県庁舎跡地の
活用

松が枝国際観光光船埠頭
の2バース化と南山手地
区を含む周辺地区の整備

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

- マリナ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。

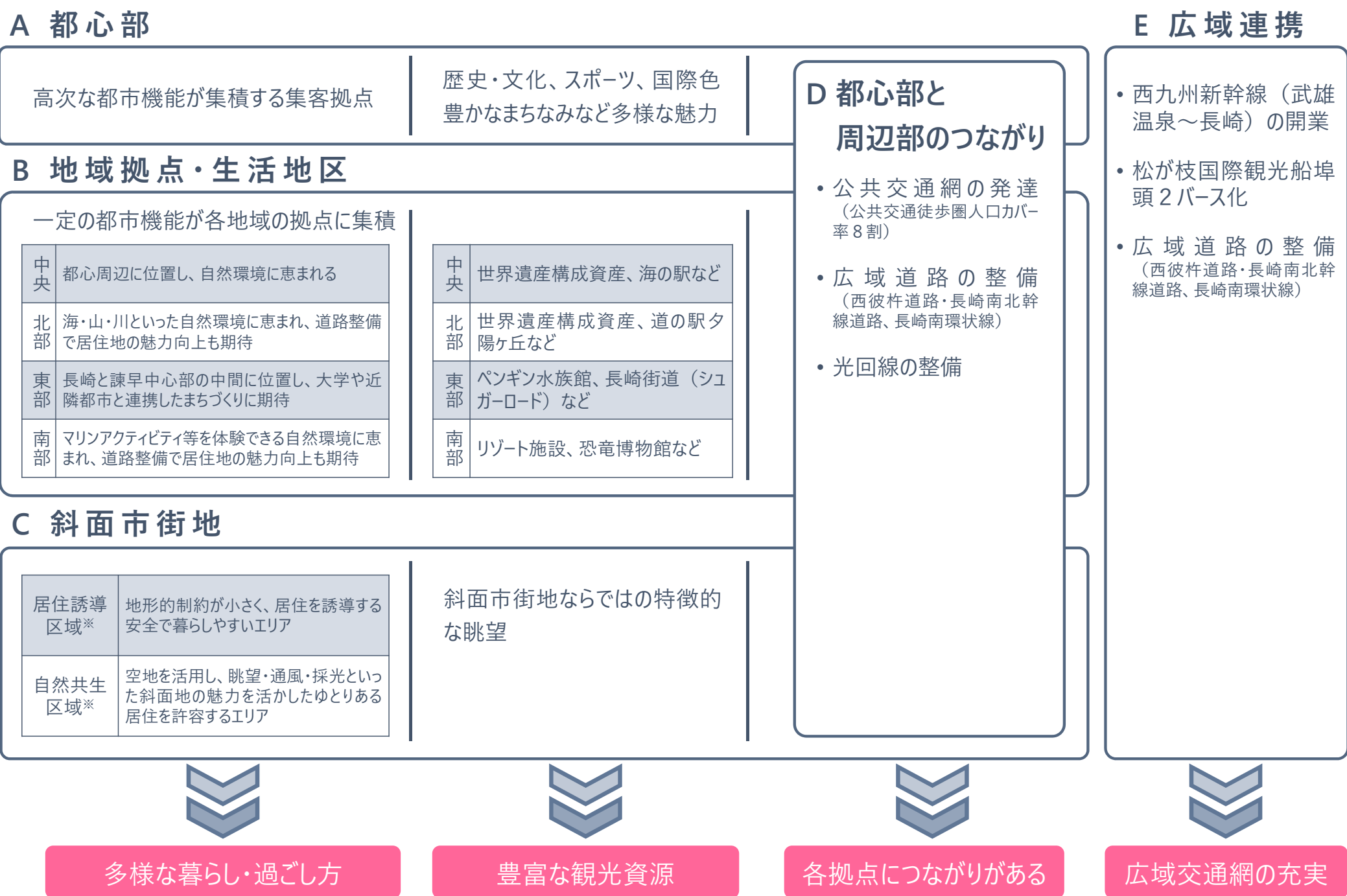


Chapter 3 長崎市のまちの可能性とまちづくりの考え方

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



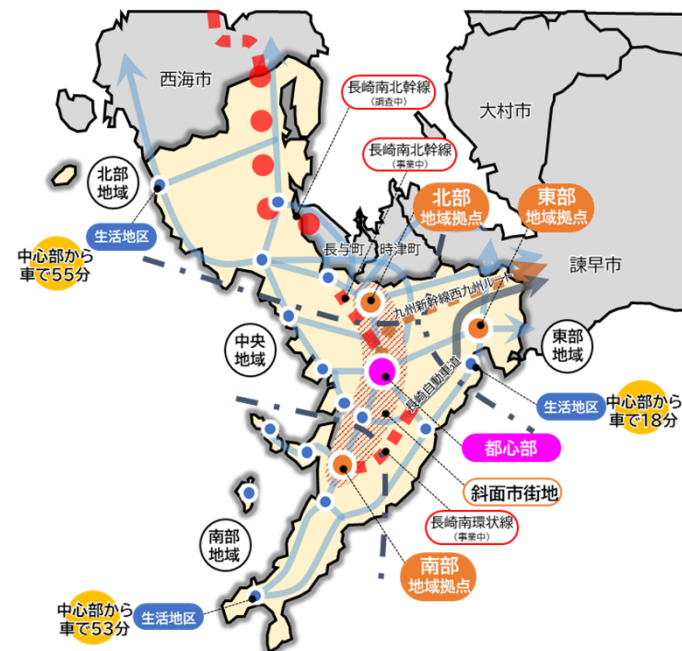
豊富な観光資源



広域交通網
の充実



各拠点につながりがある



市内全域で大容量高速の
データ通信が利用可能

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！

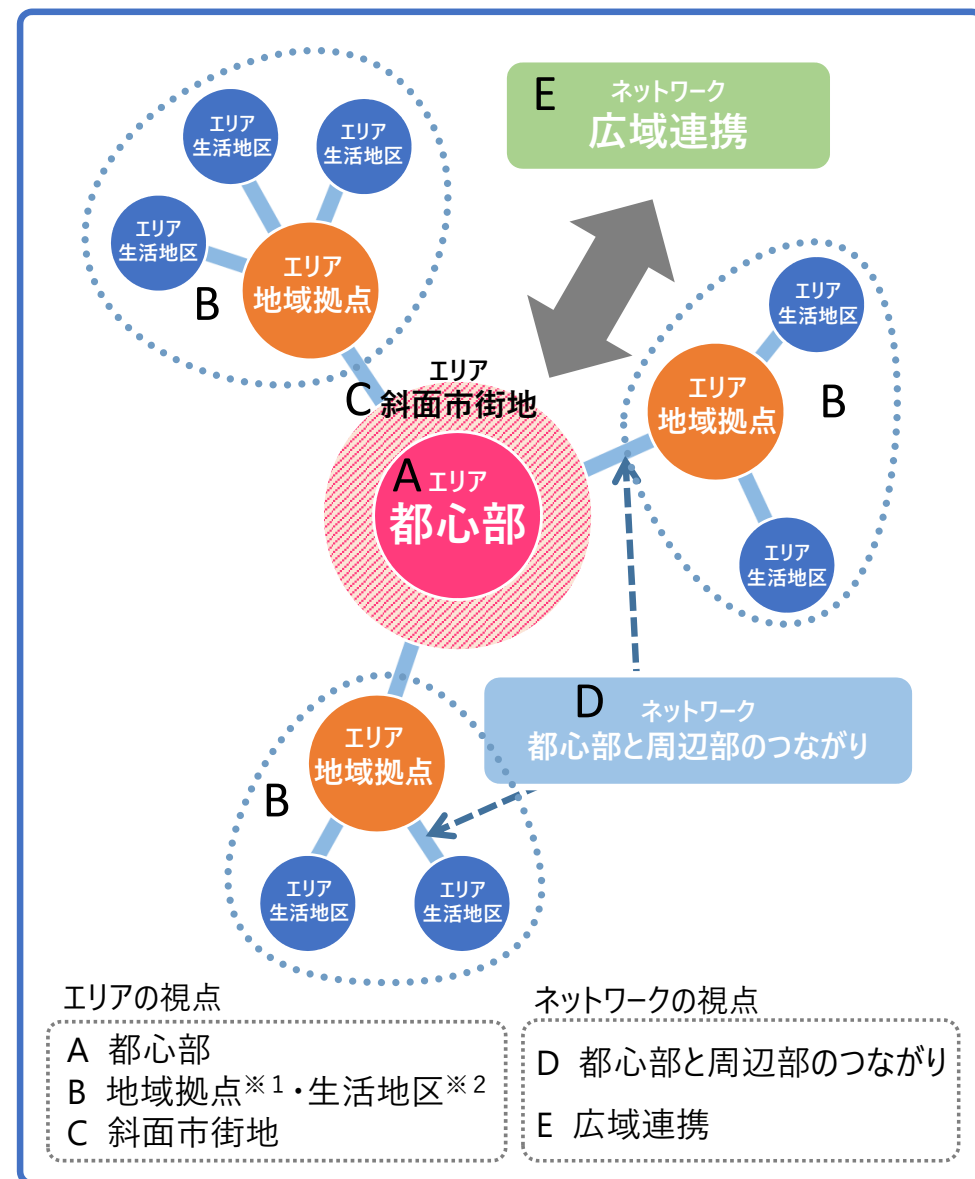
様々な場所で生活サービスを
享受しやすい！

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！

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

※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

- 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>

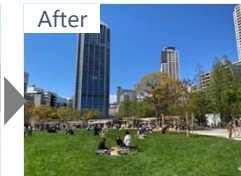


➤ 社会実験を重ね、再整備プランを検討

- 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

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

※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

綺麗だけど人がいない...

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。

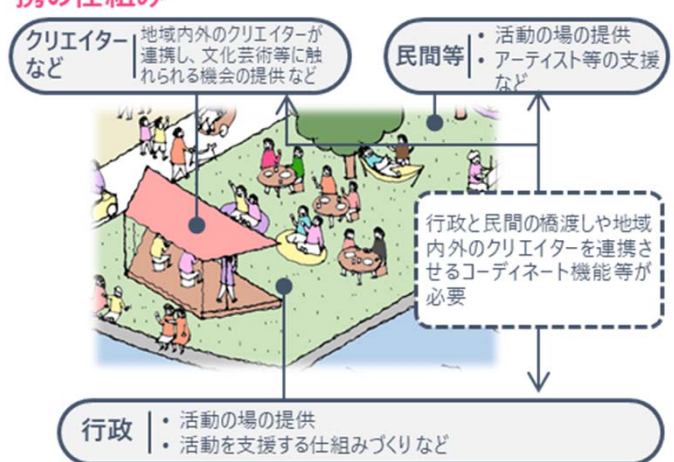
✓ **対等なパートナーシップの実践**

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。

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>※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。



KOBE
まちなか
パフォーマンス
KOBEMACHINAKA PERFORMANCE

➤ 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「KOBEMACHINAKA PERFORMANCE」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 路面電車軌道敷 車道 路面電車軌道敷 車道 自転車道 歩道 (車一部新道あり)</p> <p>拡大 縮小 縮小 拡大</p> </div> </div> <div> <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> </div> <div> <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> </div> <div> <p>民間・行政 持続可能なモビリティ運行など</p> </div> <div> <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>			
	<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>

※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。

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させる役割を担う

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

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>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</p> <p>【主な役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <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>

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）

松山アーバンデザインセンター（UDCM）とは

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。

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。



仕組み



運営



UDCMのプロジェクトの一例

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。

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。



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。



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。

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～

- 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。

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



効果検証

- 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

出典：「松山アーバンデザインセンター」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 特色ある商業施設などの整備によって賑わいが創出	開港以来横浜の中心であった関内地区など 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>

島根県松江市

社会福祉法人による移動手段の確保

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

島根県松江市で、社会福祉法人みずうみと「エコ×ユニバーサルなまちづくりを考える会」が運行主体となり、高齢化が進む高台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。

グリーンスローモビリティとは？

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。

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

<事業実施の特徴>

長期安定的な運営の工夫

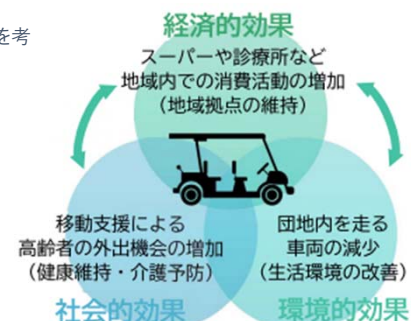
直接的な利用料金ではなく、広告収入や協賛、寄付という形で収入を得て、長期安定的な運営ができるように工夫

高齢者や障害者の雇用の場を創造

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

デジタル技術の活用

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



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

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

取組みイメージ

関連する市民意見

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

※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。

- 買い物が便利なまちになってほしい
- 地域交流の場を増やす取組みが必要
- 移動販売業への支援
- 人々が気軽に悩みなどを話し合う場の確保が必要
- 自宅近くでちょっとした買い物ができると助かる
- 生活サービスを改善してほしい

参考事例

宮崎県西米良村 拠点となる施設とバスを多機能に活用 ~ホイホイ便~

事業実施の背景 西米良村内の小川地区は...

- 村中心部から車で約30分と、買い物できる場所が遠く、高齢化率も高い。
- 村営バスの利用者数低迷、宅配事業者の集配効率低下などの問題も抱え、生活サービス維持のための仕組みづくりが課題に。

買物場所が遠い 高齢化率が高い **バスの利用者数低迷 宅配事業者の集配効率低下**

生活サービス維持のための仕組みづくりが課題

■ 村中心部（村所）と小川地区の位置関係

「中心拠点」と「集落拠点」、そして拠点を結ぶバスに機能を集約

● 中心拠点

- 集落拠点（小川地区）とつながる人流・物流の拠点

● 村営バス（交通事業者）

- バスの空きスペースに宅配荷物を積み込み、人とモノを乗せた「貨客混載」運行

● 集落拠点（委託配達員）

- 委託配達員が荷物を引き取り各戸へ配達
- 配達員は郵便物や住民から荷物を回収し、バスに積み込み

中心拠点

商工会、JAなどを併設

村営バス

貨客混載

集落拠点

出典：西米良村「中山間地域における貨客混載「ホイホイ便」の取り組み」を基に長崎市作成

70

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

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 >



※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**
 - ・ 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

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

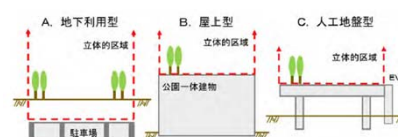
施設：
飲食・売店、駐車場、
広場、トイレ、管理事務所

➤ 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

➤ 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

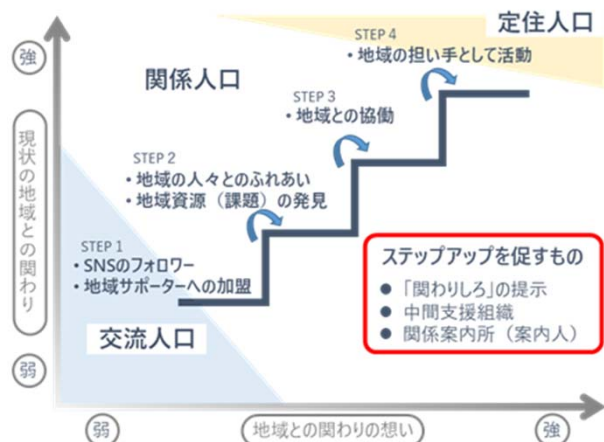
① 地域再生の担い手の確保

住民に近い立場から地域再生に取り組む担い手の確保。

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ー



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・母親とつながる・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

母親とつながる

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、女性が生き生きと働ける
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> <h3>② 職住育機能が近接したまちへ転換</h3> <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> <table border="1"> <tr> <td>市民等</td><td>行政や民間等とともに、将来のまちの姿を描く など</td></tr> <tr> <td>民間等</td><td>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</td></tr> <tr> <td>行政</td><td>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</td></tr> </table> <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
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						
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。

■ 居住環境向上施設の一例

	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 第二種低層住居専用地域でも「事務所」が立地可能に！
	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 日用品販売店舗は、上限を150m⇒300mまで緩和！
	保育所や学習塾などの「子育ての場」の立地を促進します 指定容積率に最大20%を加算！

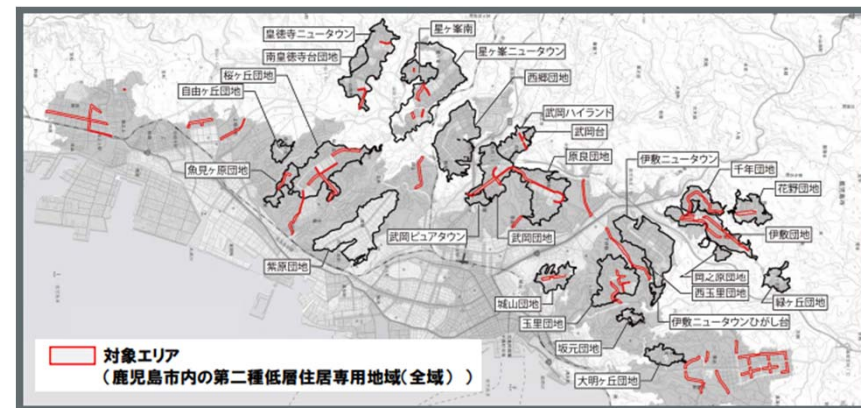
コワーキングスペースや店舗、保育所などを誘導！

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>

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	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。	
取組みイメージ	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  <div> 民間等 <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> 行政 <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 ●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	

参考事例

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

ぶらり・みよし軽トラ☆マルシェとは

- 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。

〈軽トラマルシェの様子〉



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

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 ・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 ・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用可能と判定。 ● 利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 ● 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> <p>■ 柿渋工房へ改修【(株)尾道柿園】 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> <p>■ 地域・観光交流拠点へ改修【松翠園】 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> <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】 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、地域情報発信施設として活用。</p> <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

空き家を売りたい！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 プラットホ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

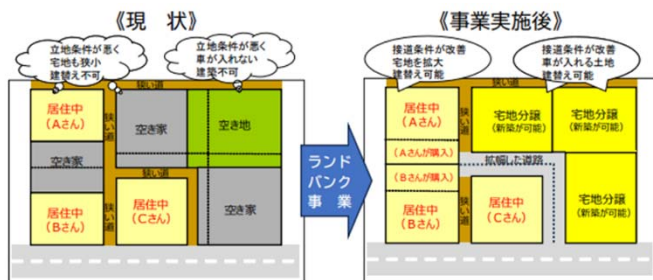
方針Ⅰ 安全で暮らしやすい場所での暮らしを推進しよう

広島県

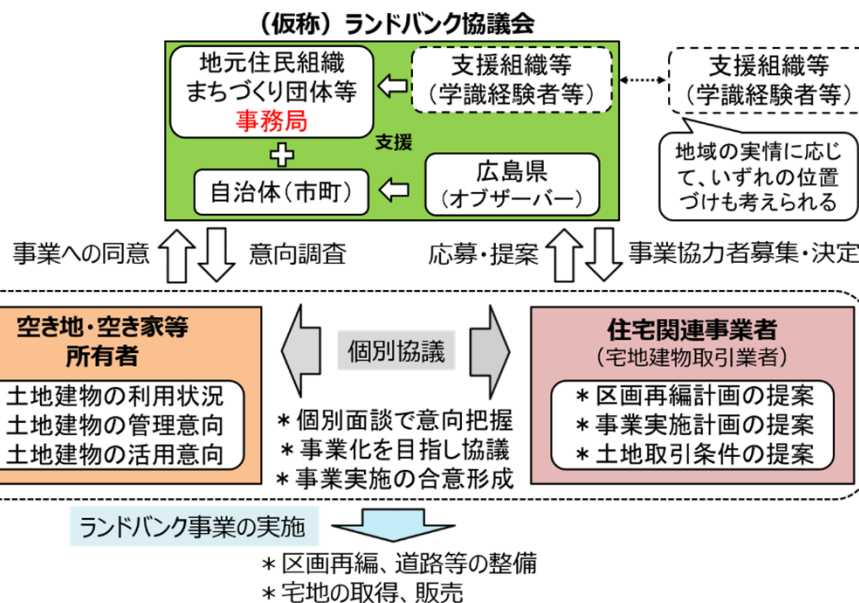
ランドバンク事業 ～空き地・空き家をコーディネート～

➤ ランドバンク事業とは

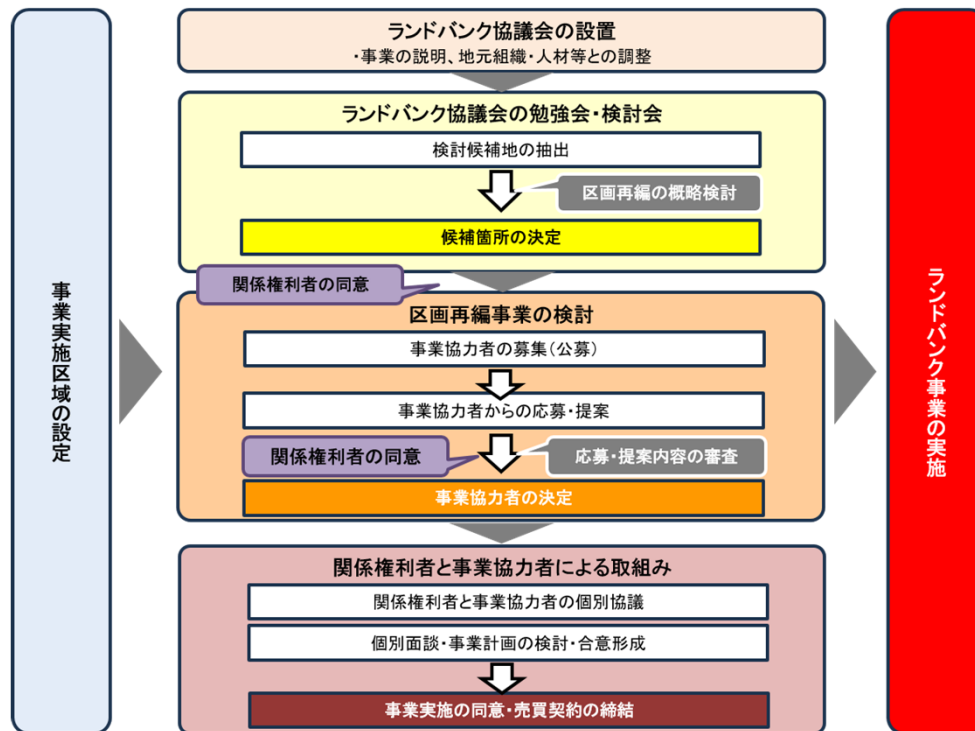
空き家・空き地などの未利用ストックを隣接地や前面道路と一体として捉え、小規模での区画再編を連鎖させて、接道状況や土地形状の改善を図り、良好な居住環境整備につなげる事業



➤ 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かない」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

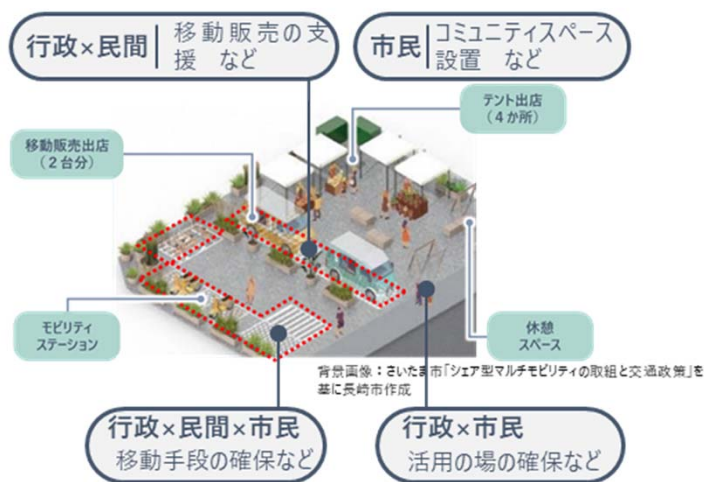
空き地などの未利用ストックの多機能な活用。

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

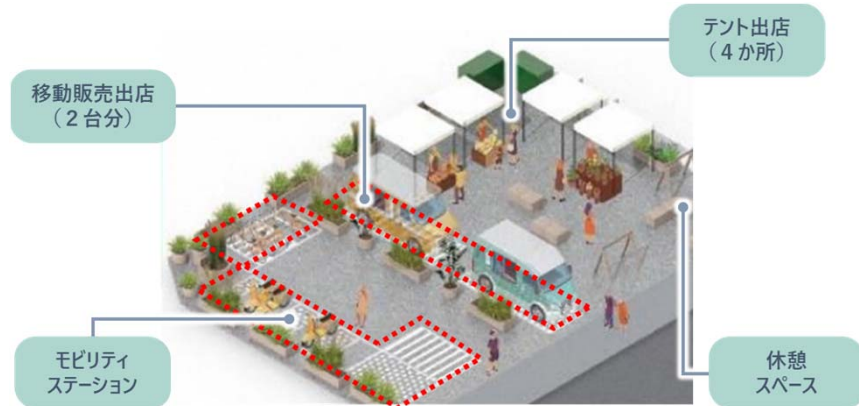
埼玉県さいたま市

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に

- 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

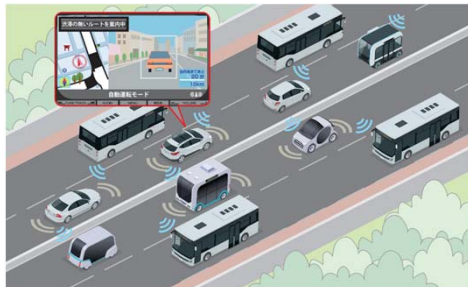
① 円滑な道路交通の確保 ② 公共交通のスムーズな移動を支える環境づくり

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。

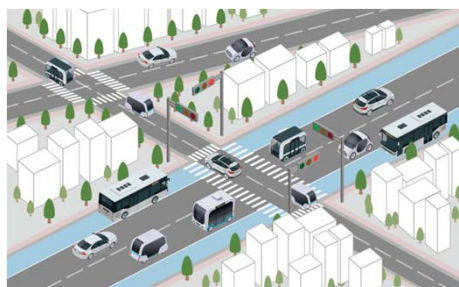
取組みのポイント

- 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	<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>
	<p>➤ 市と住民主体のNPOが連携し、地域内交通を構築</p> <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>「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> <p>「運転は地域住民（NPO会員）10名程度で分担」</p> <p>➤ 活発で継続的な議論を可能とする組織・仕組みづくり</p> <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> <p>➤ 着実に利用者数を伸ばす</p> <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> <p>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</p> <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>

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

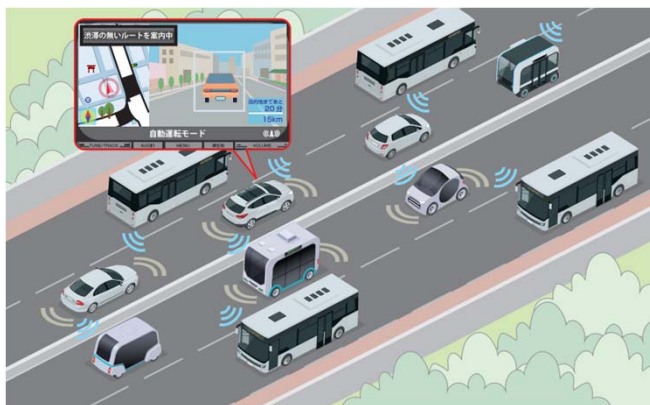
② 公共交通のDXの推進

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に組み合わせ、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。



➤ 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、多様な交通手段を見える化した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。

取組みイメージ

参考事例

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
	駅(北陸鉄道)	
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	金沢版モビリティハブ 地域に応じて多様な交通モードを円滑に接続・乗継ぎする拠点を整備
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

地域の实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、住民が地域の観光・スノーピークに活用するなど活用
- 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



まちなか

歴史や文化などの魅力が楽しめる人中心の移動環境の充実

- トータルデザインされた新しい交通システム(第1段階)を都心部中心に導入
- 人中心のウォークアブルな空間の整備
- 自転車走行環境等まちのりの充実
- 乗客サービスが充実した案内や情報でラクラク移動

居住誘導区域

公共交通で便利に移動ができる移動環境の充実

- 専用レーンによりバスの移動をスムーズに
- モビリティハブによる交通連携
- MaaSによりスムーズにバス・まちのりなどを利用

出典：金沢市「第3次金沢交通戦略」を基に長崎市作成

88

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

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。

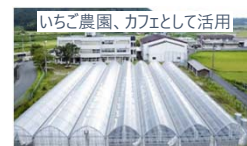
廃校と民間事業者をつなぐ「廃校マッチングバスツアー」

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。

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。



16校のうち10校が活用 <活用事例（一例）>



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

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

本編及び参考資料中で使用している専門用語等を説明する用語集を掲載予定です。