

Chapter 2 現状整理

この章では、AからEの視点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

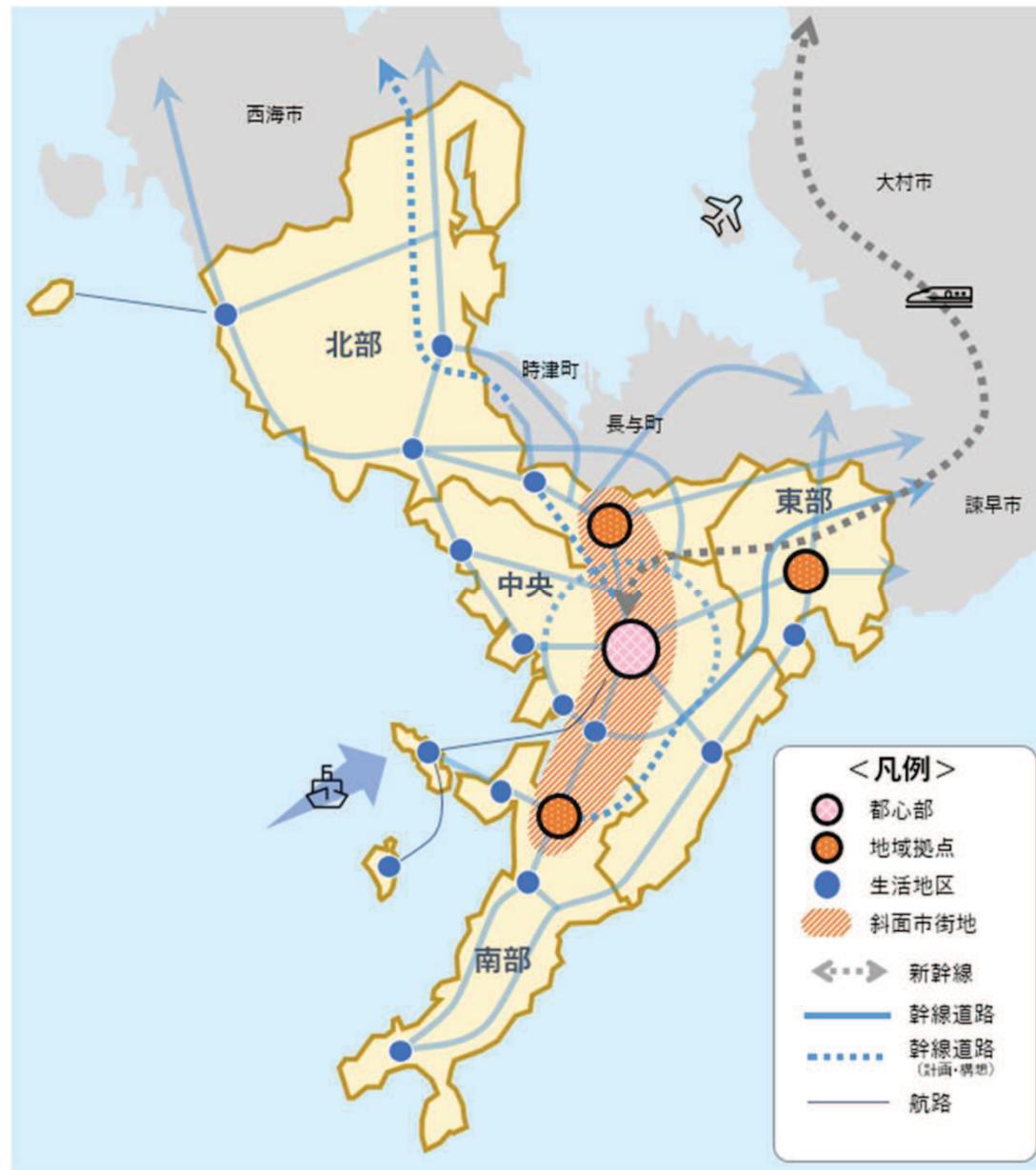
A 都心部.....P18

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

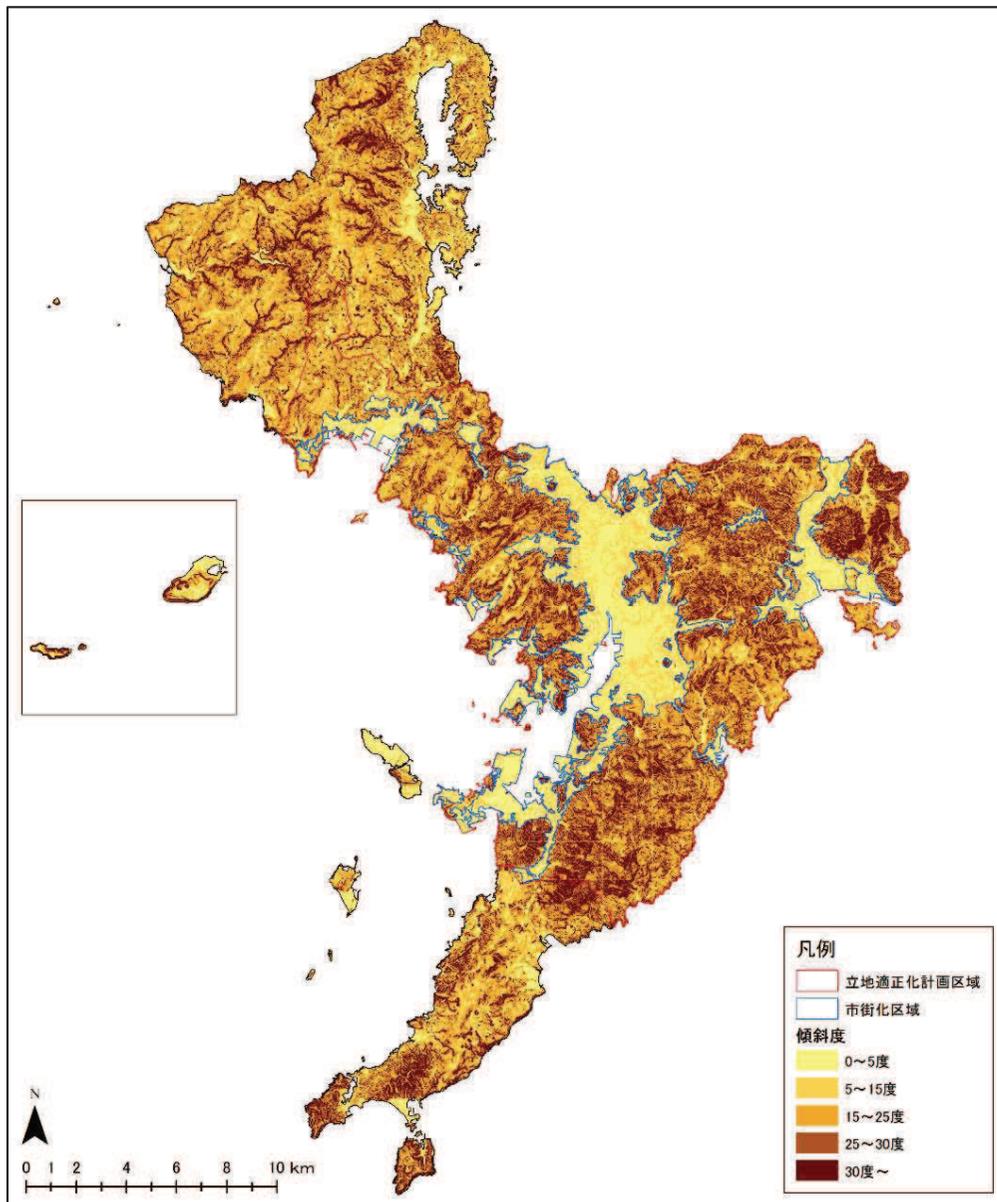
E 広域連携.....P47



【地形・土地利用】

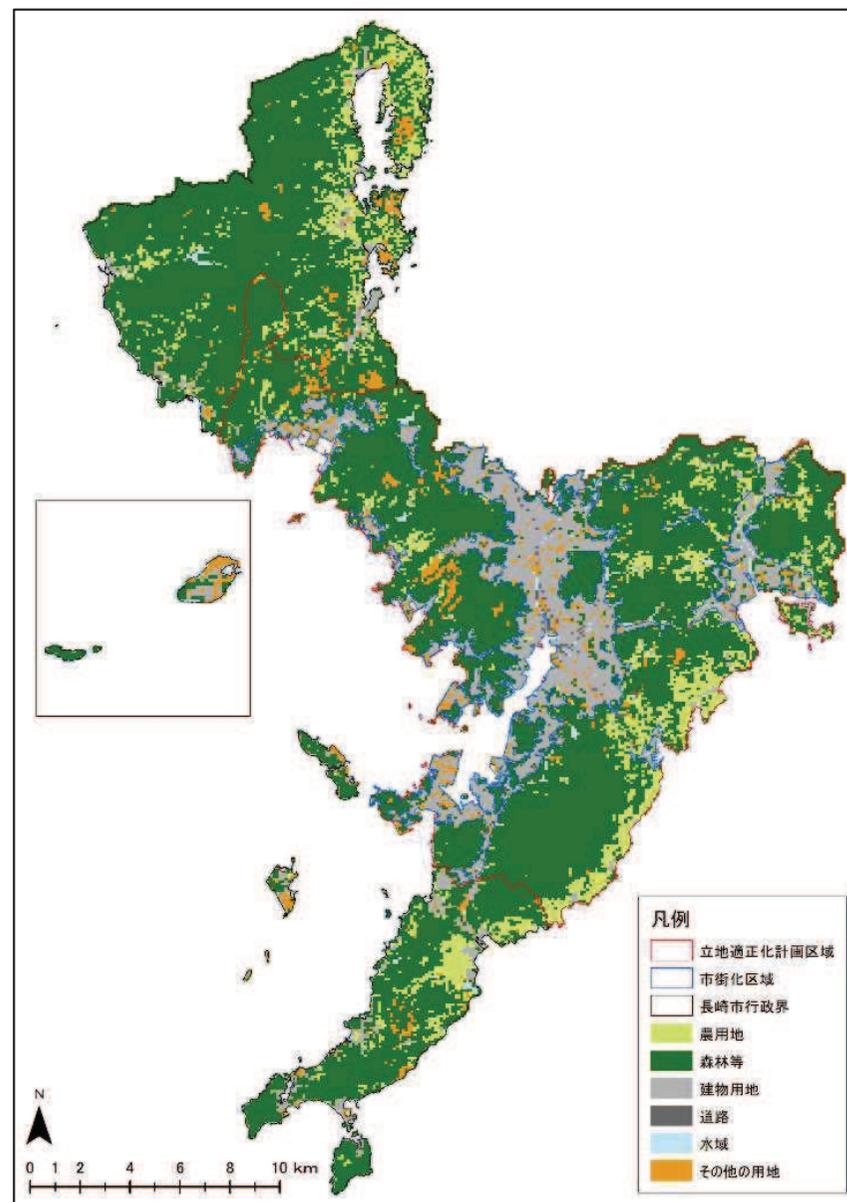
- 幹線道路や都市機能が限られた平坦地に集積

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）

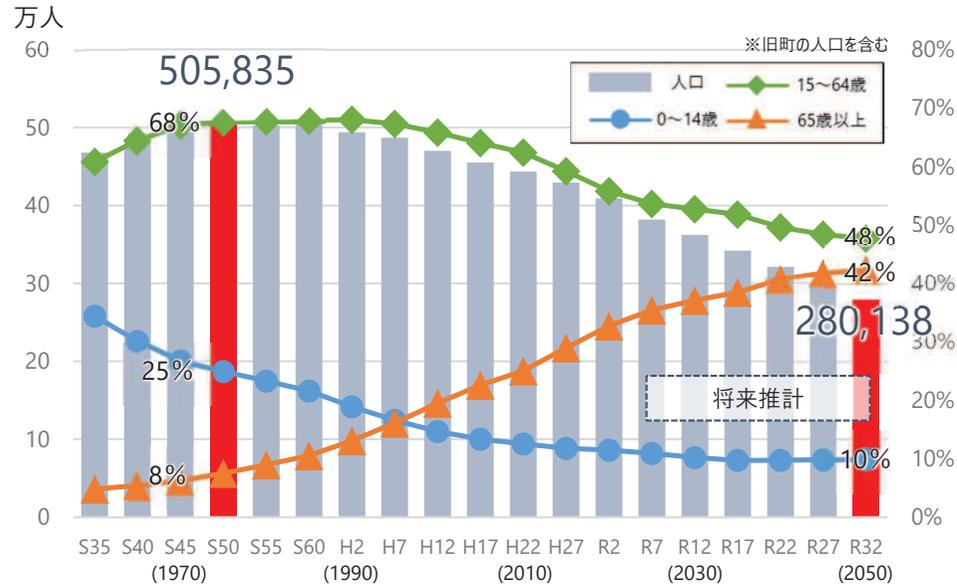


出典：国土交通省「国土数値情報」を加工

共通 現状

【人口・年齢3区分別構成比の推移】

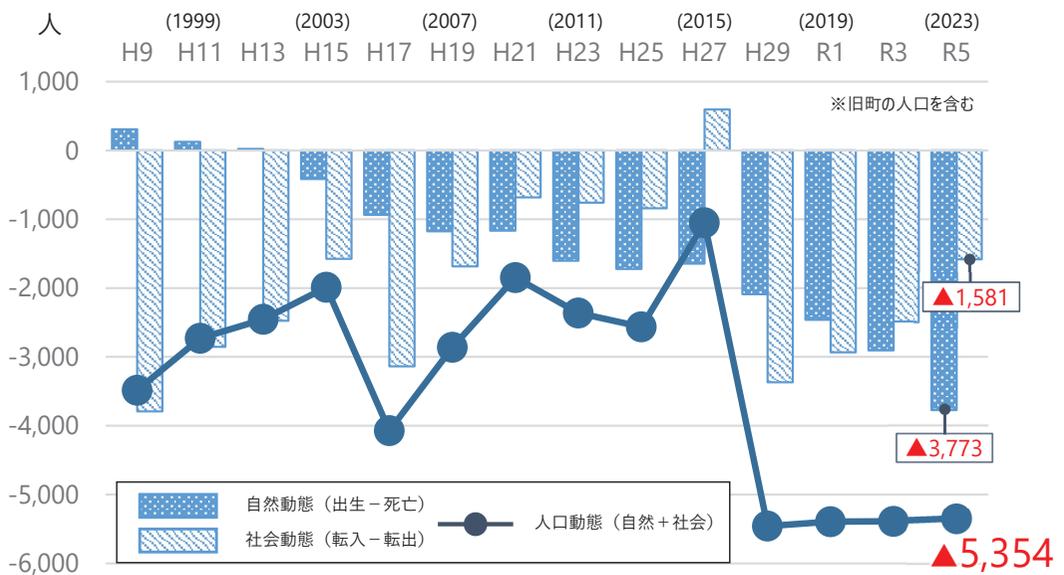
- 令和32（2050）年には、30万人を下回る予測



出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所

【自然・社会動態の推移】

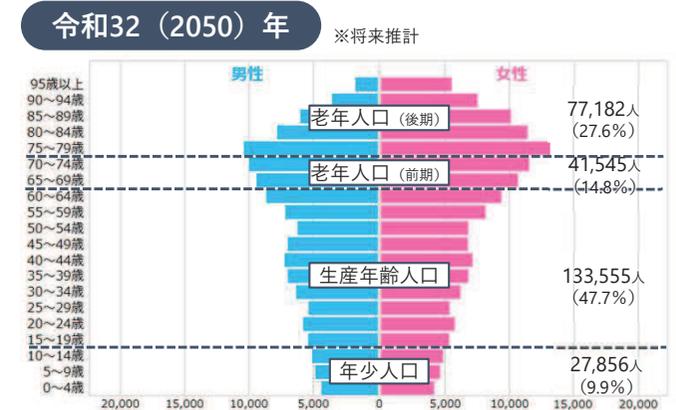
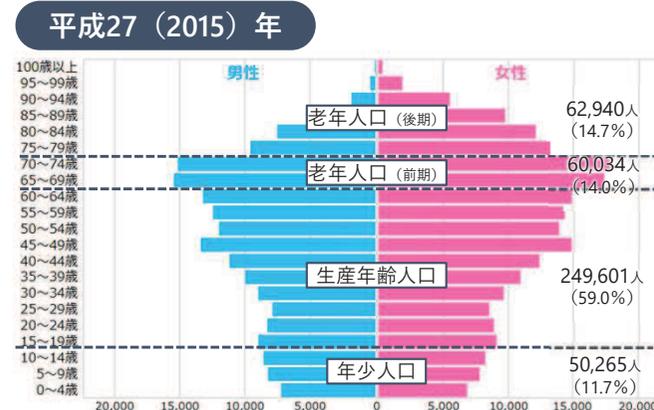
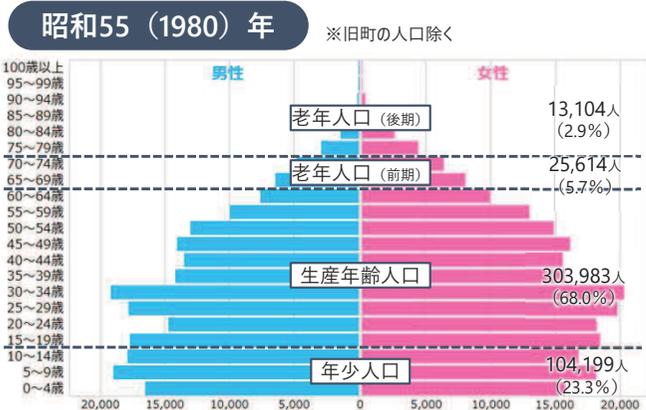
- 自然減・社会減ともに進行し、近年は毎年5千人超の減少



出典：長崎県「異動人口調査」、長崎市「統計年鑑」

【人口ピラミッド】

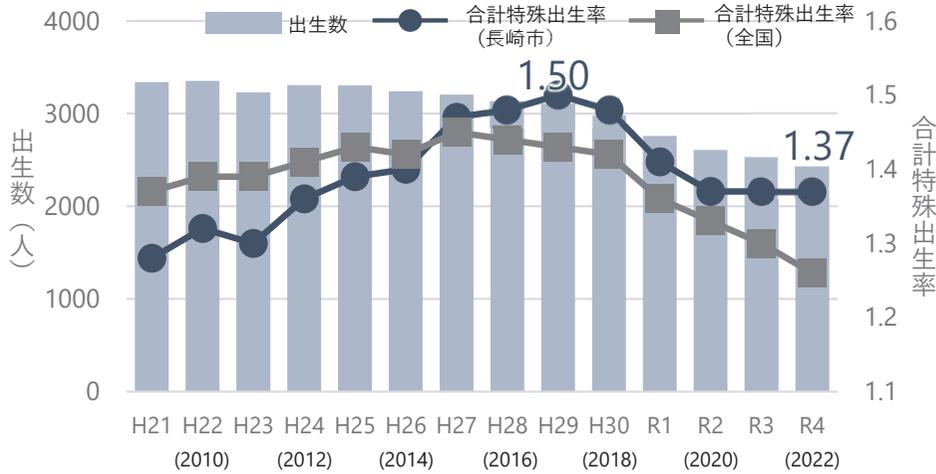
- 令和32（2050）年、生産年齢人口が占める割合は約48%で、老年人口が占める割合は約42%と同規模に近づく



出典：総務省「統計ダッシュボード」

【出生数及び合計特殊出生率の推移】

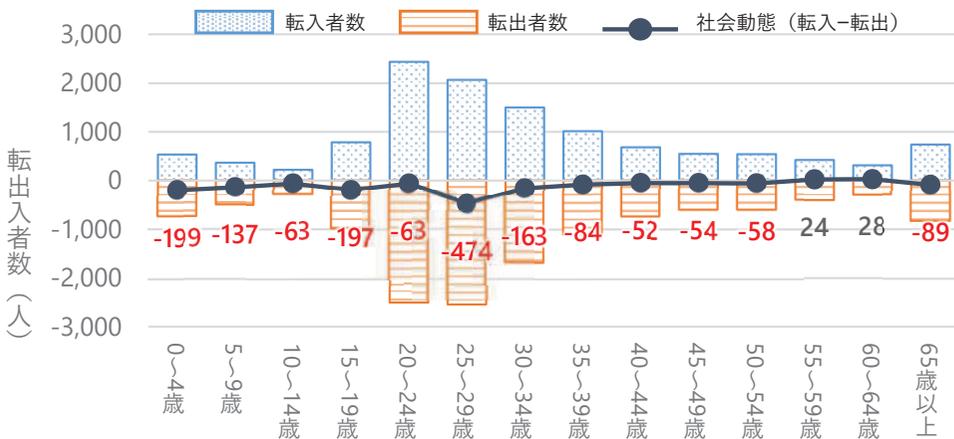
- 合計特殊出生率は、平成29年をピークに減少に転じる



出典：長崎市の保健行政

【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

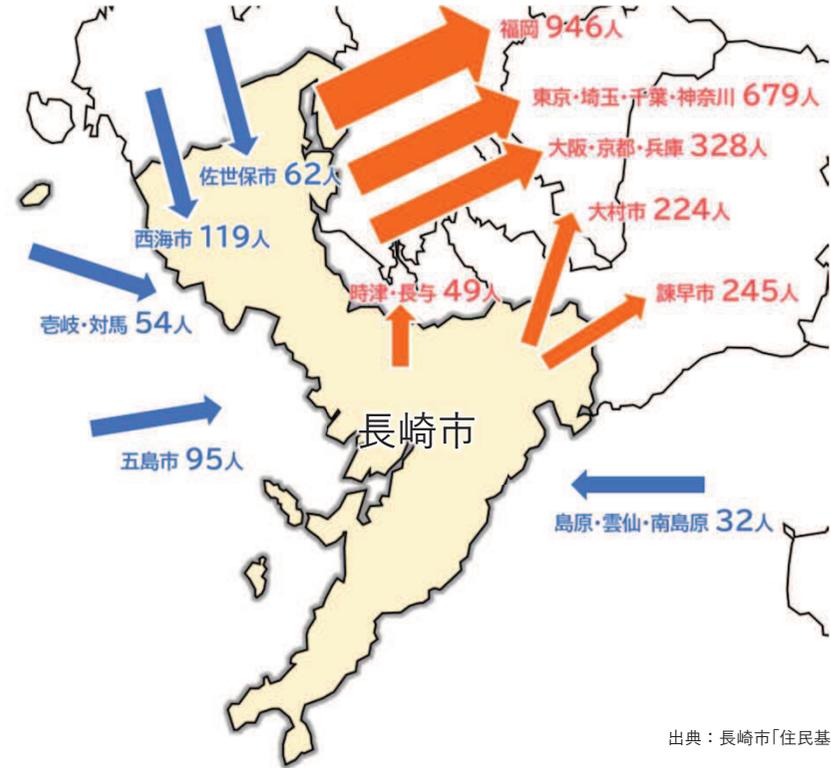


出典：長崎市「住民基本台帳」

【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>



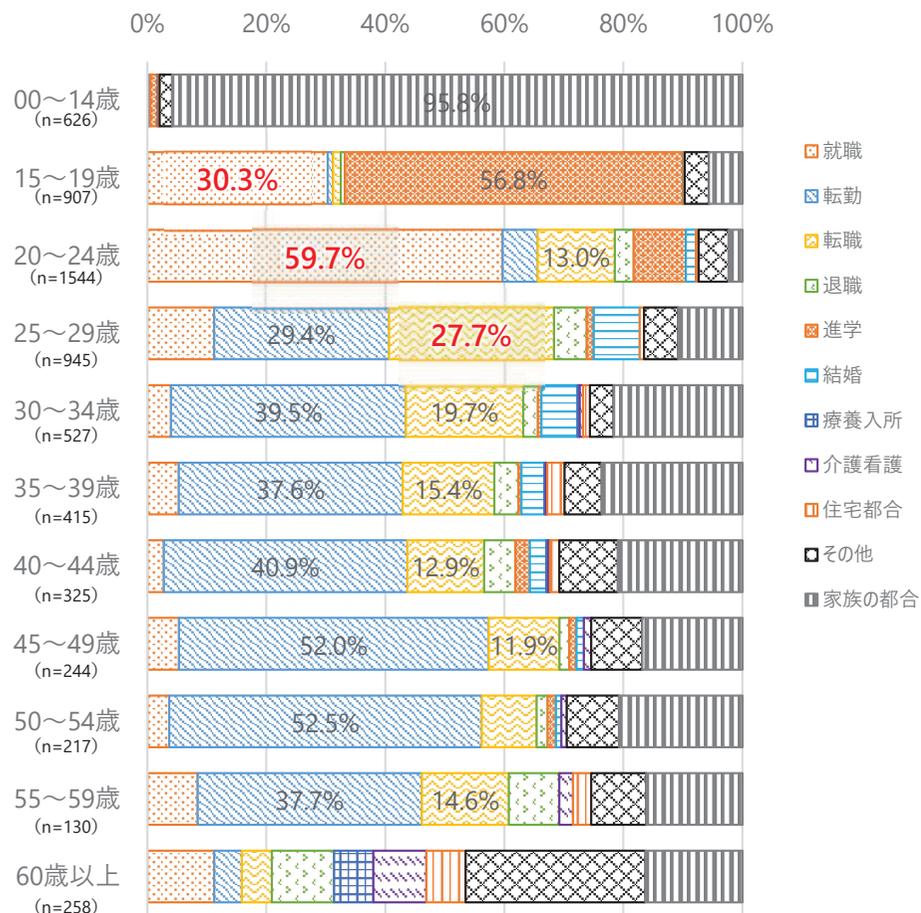
出典：長崎市「住民基本台帳」

共通 現状

【県内から県外への転出理由（令和4年）】

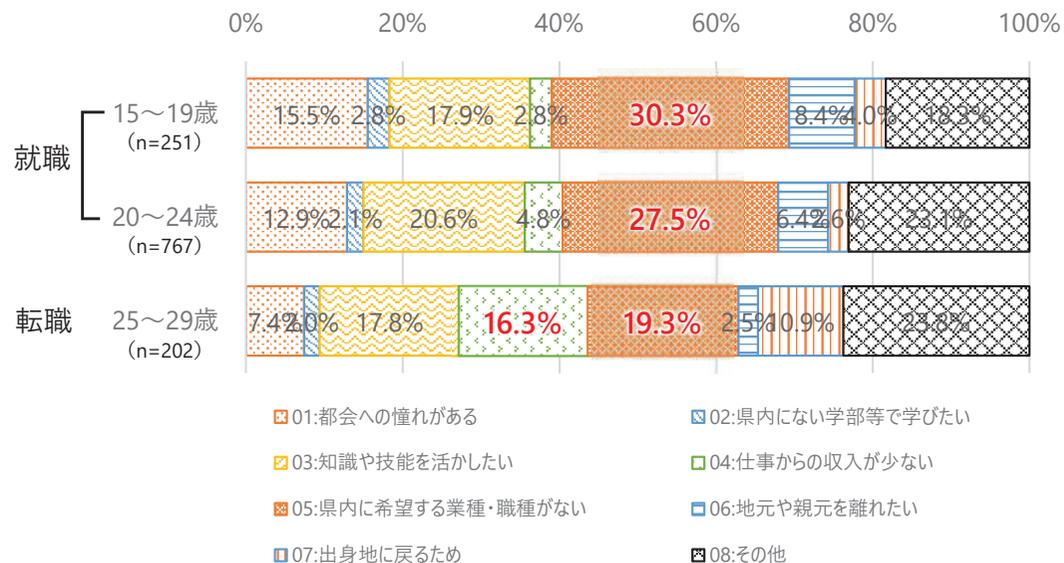
- 20代前半の主な転出理由は「就職」で、20代後半になると「転職」の割合が増加
- 県外就職の主な理由は「県内に希望する仕事がない」で、転職になると「収入の少なさ」を理由とする割合が増加

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

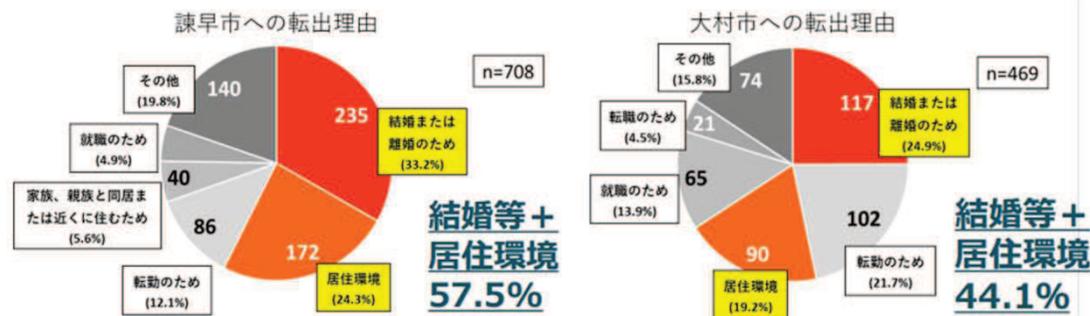
転出者の背景別割合



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」



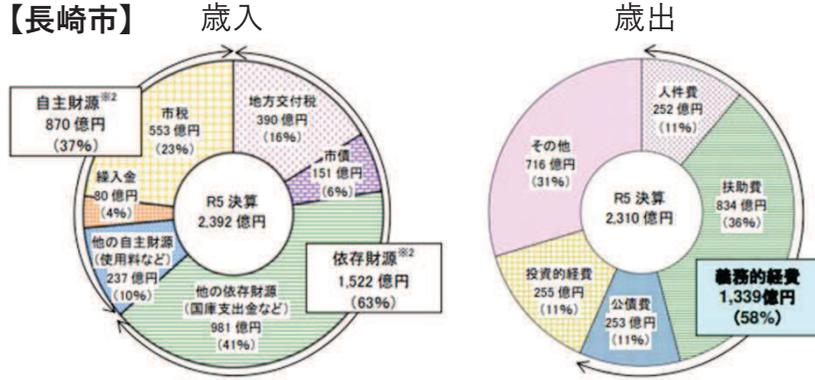
出典：長崎市重点プロジェクトアクションプラン

【財政】

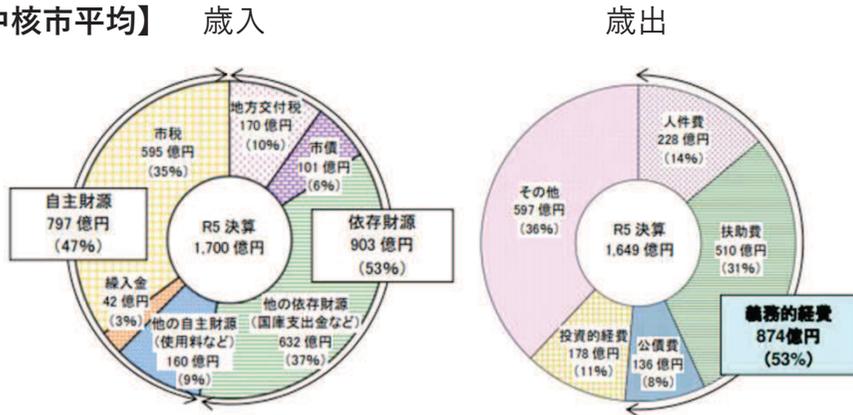
歳入：市税収入などの市が独自に確保できる自主財源が少なく、国から交付される地方交付税などに頼っている

歳出：すぐに縮減することが難しい経費である扶助費、公債費の割合が高い

【長崎市】



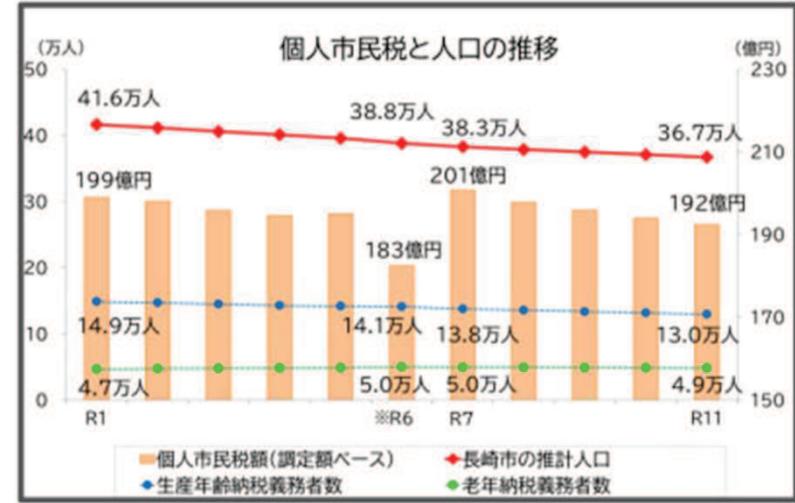
【中核市平均】



出典：長崎市「What's ZAISEI」

【市税収入】

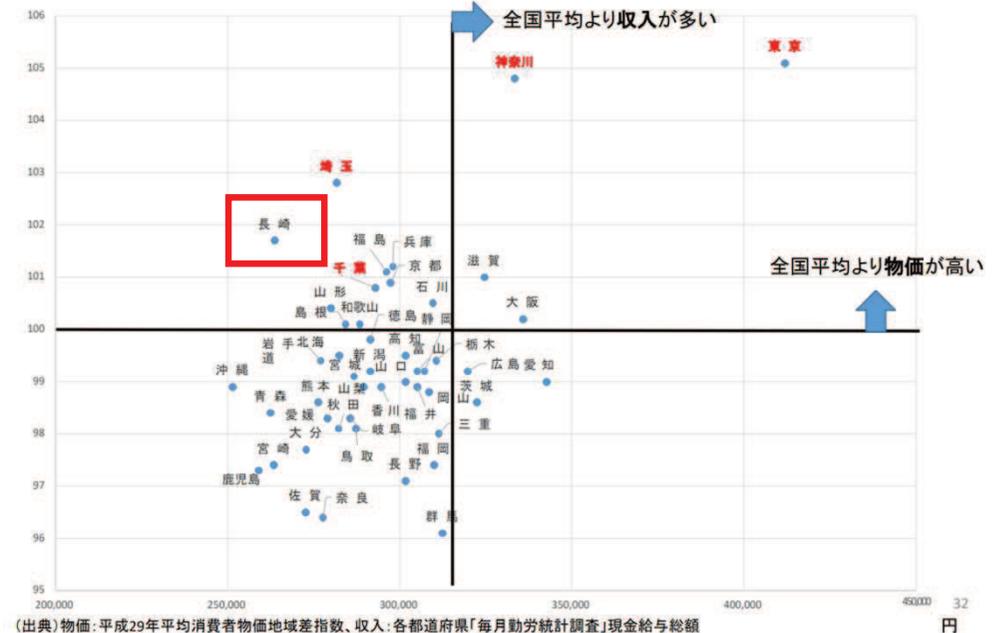
個人市民税は人口推移による影響を受けやすく、今後減少していく見込み。一方、高齢化に伴い社会保障費が増加するなど、これまで以上に厳しい財政運営が想定される。



出典：長崎市「第2期長崎市行政経営プラン」

【都道府県別物価・収入】

長崎県は、全国平均より収入が低く、物価が高い。



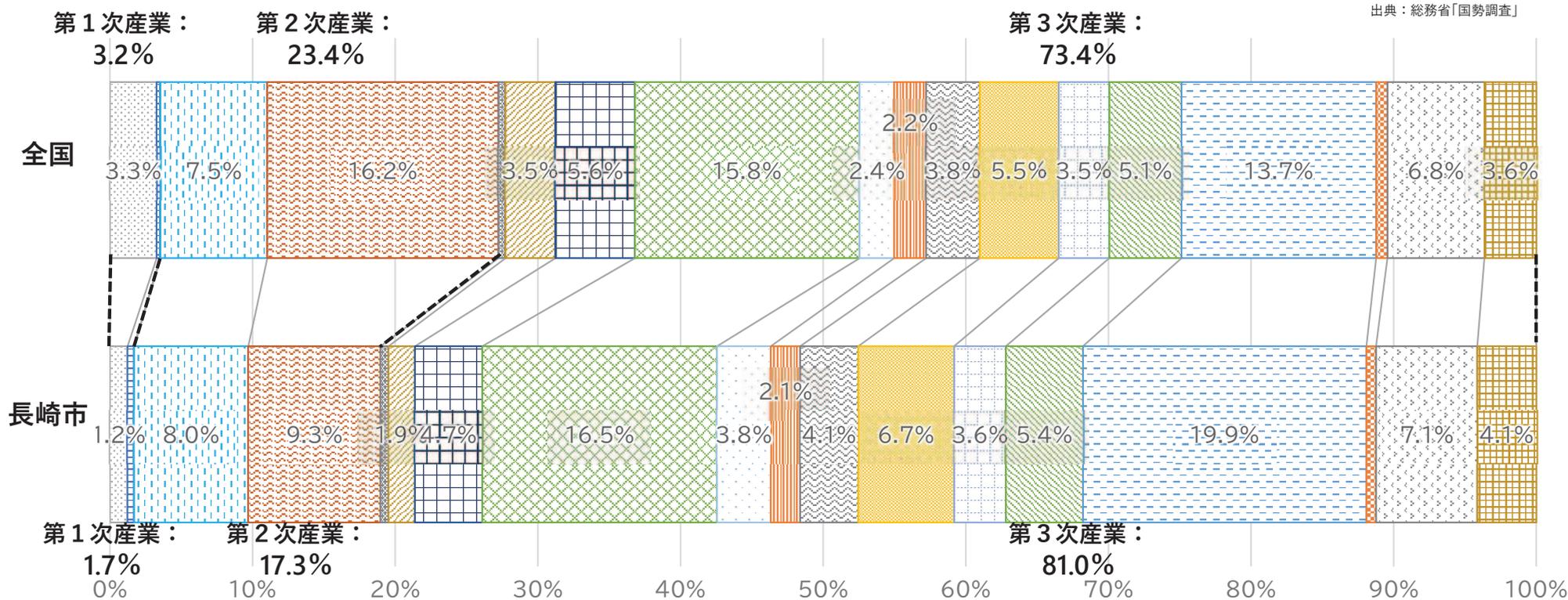
(出典) 物価：平成29年平均消費者物価地域差指数、収入：各都道府県「毎月労働統計調査」現金給与総額

出典：内閣府「東京一極集中の動向と要因について」

共通 現状

【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

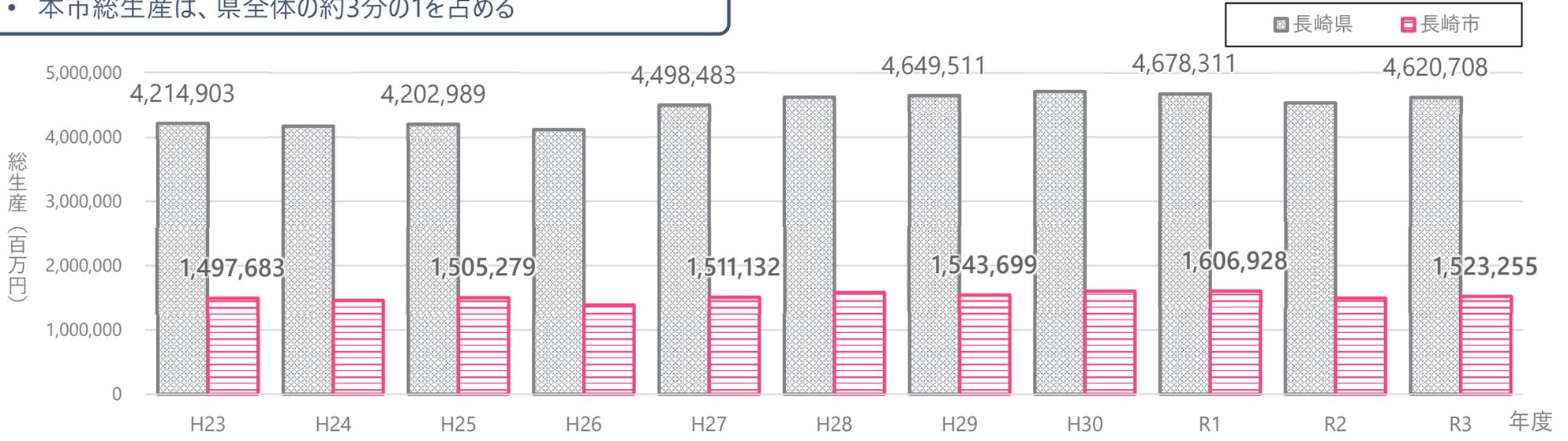
- 宿泊業、飲食サービス業
- 生活関連サービス業、娯楽業
- 教育、学習支援業

- 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）

【総生産の推移】

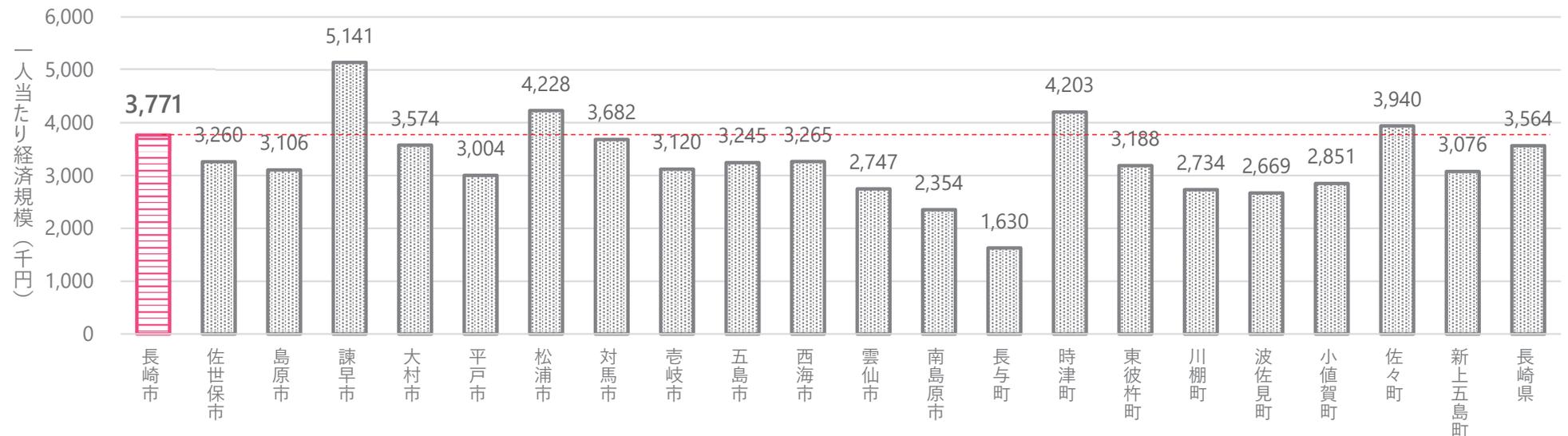
・ 本市総生産は、県全体の約3分の1を占める



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

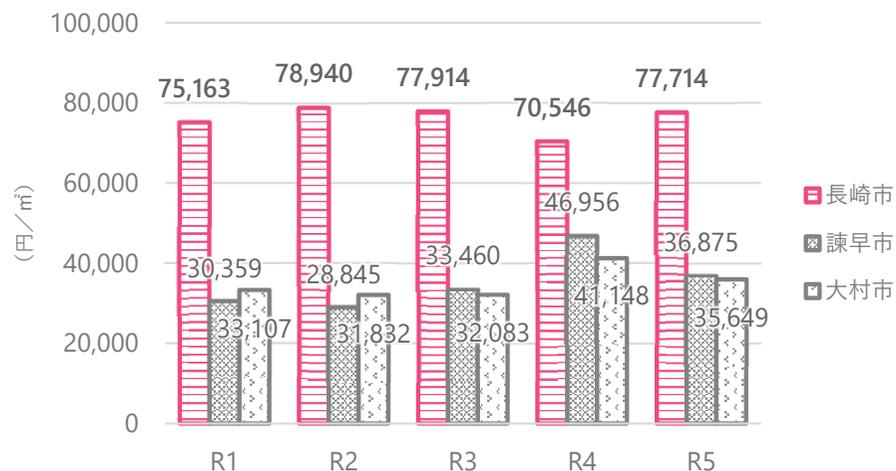


出典：長崎県の市町民経済計算（R6.4）

共通 現状

【宅地（土地）平均取引価格】

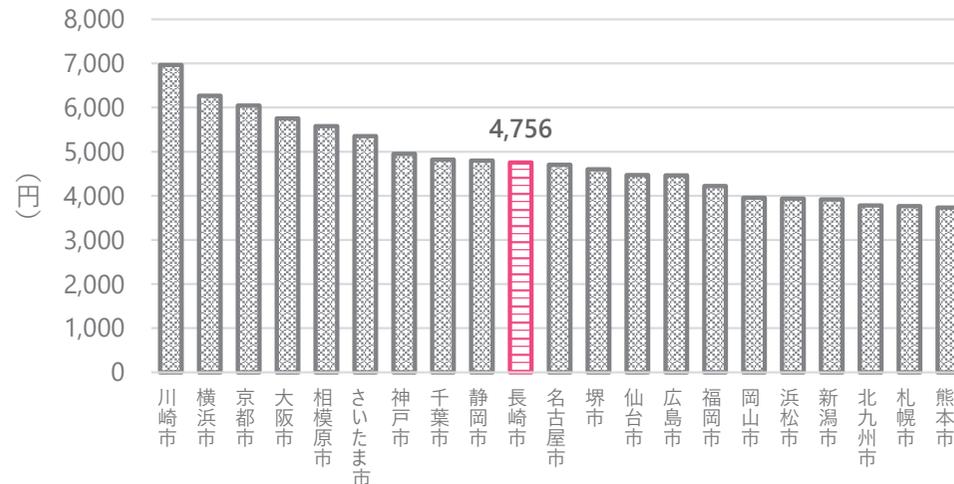
- 宅地（土地）平均取引価格は、近隣都市と比べ高い



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）】

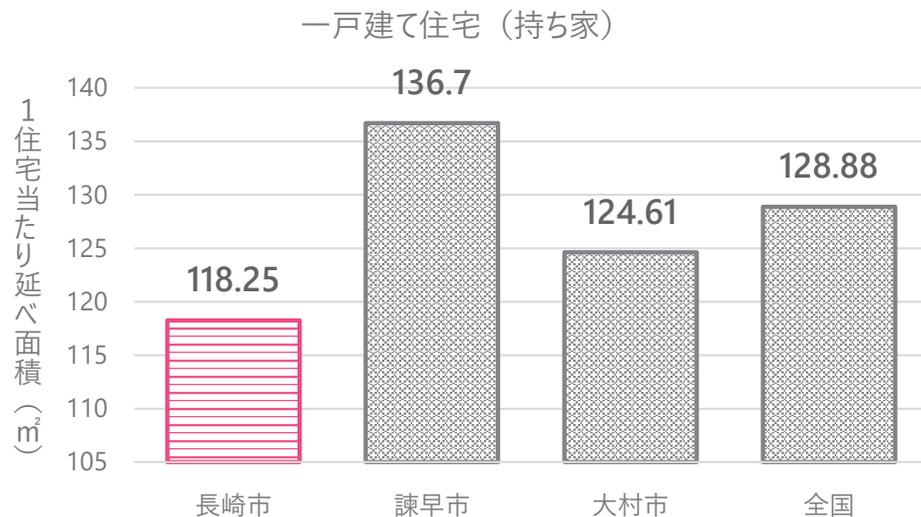
- 民営家賃は名古屋市よりも高い



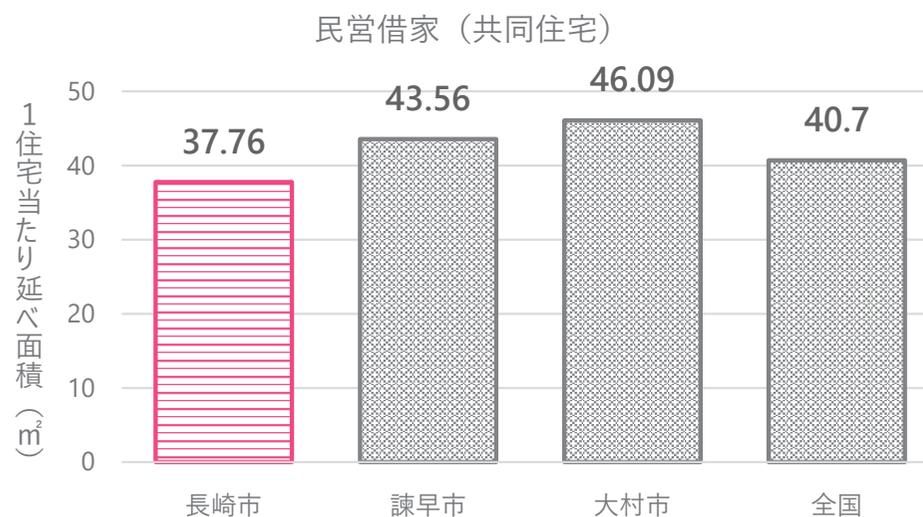
出典：総務省「小売物価統計調査」

【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」

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パース化など、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
- 海外との接点は今も多い
- 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

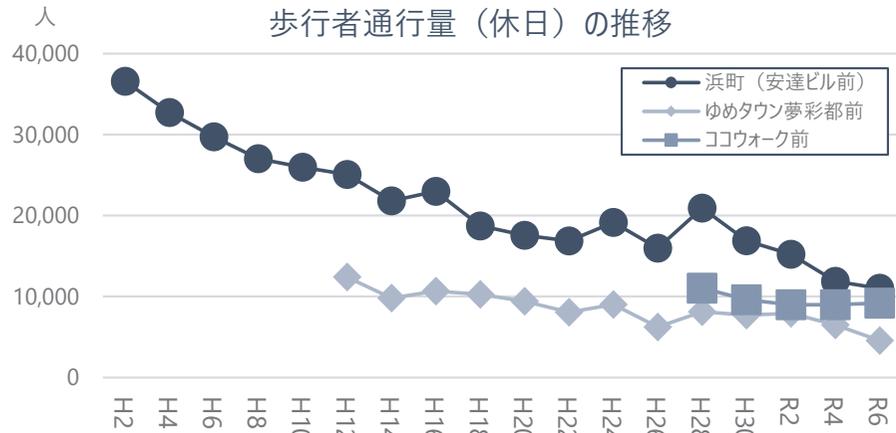


A 都心部

現状

【歩行者通行量】

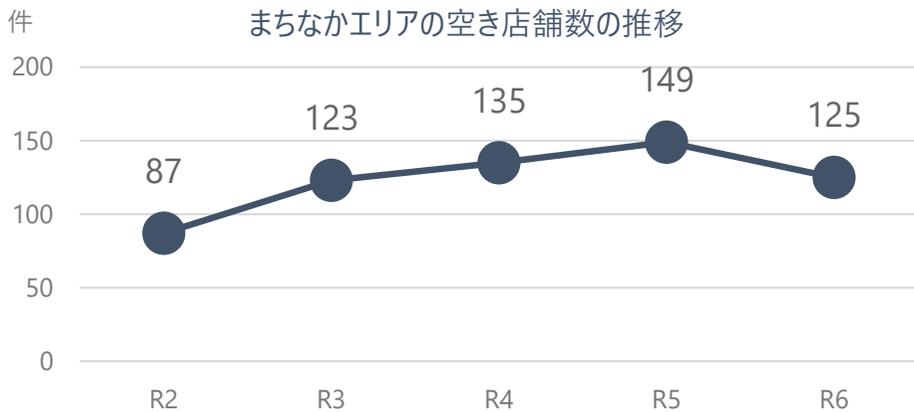
- 歩行者通行量は減少傾向



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

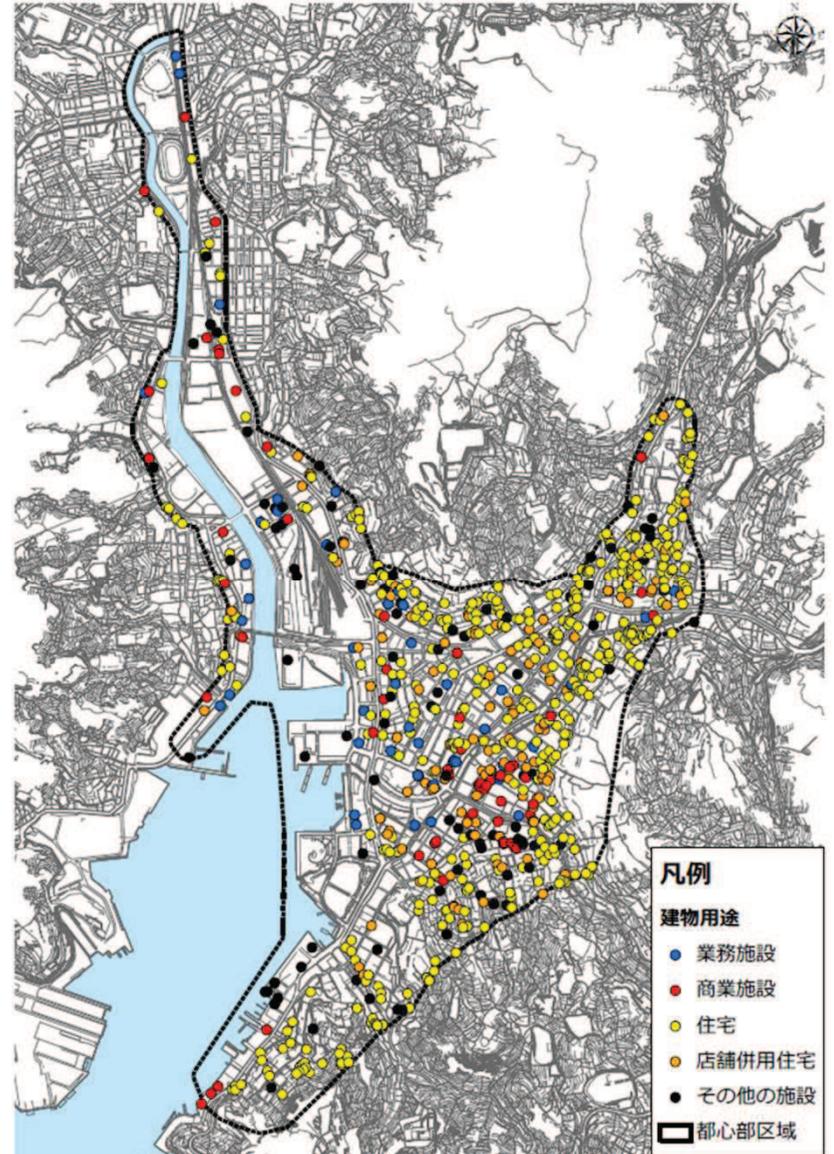


出典：長崎市調査

【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

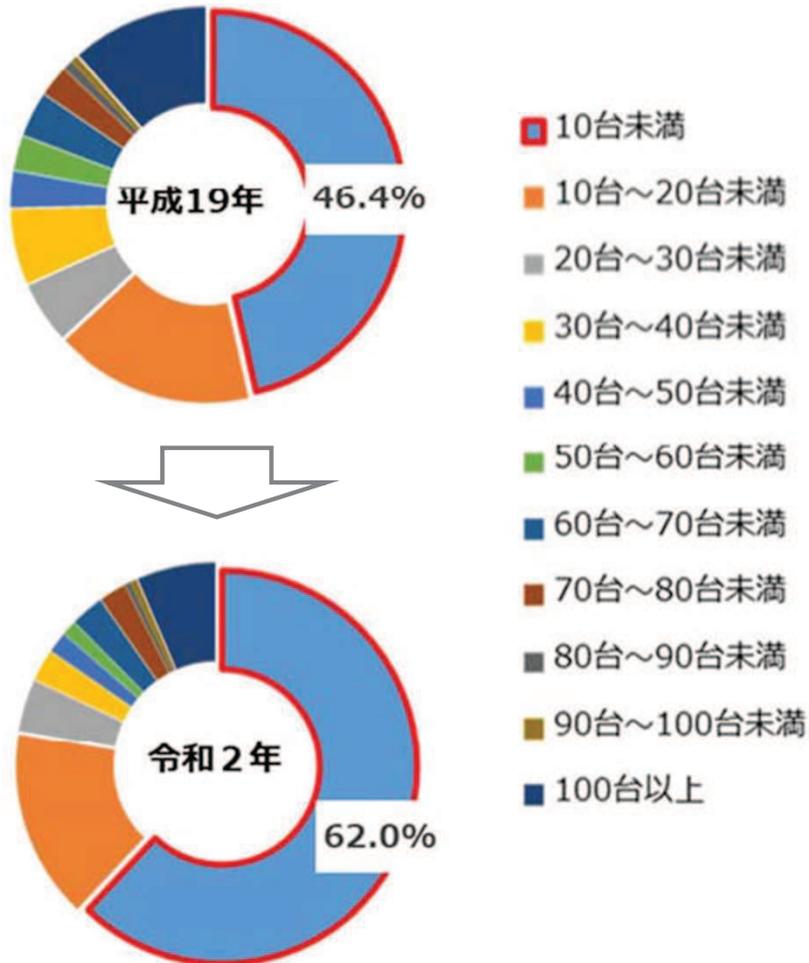


出典：長崎市「都市計画基礎調査」

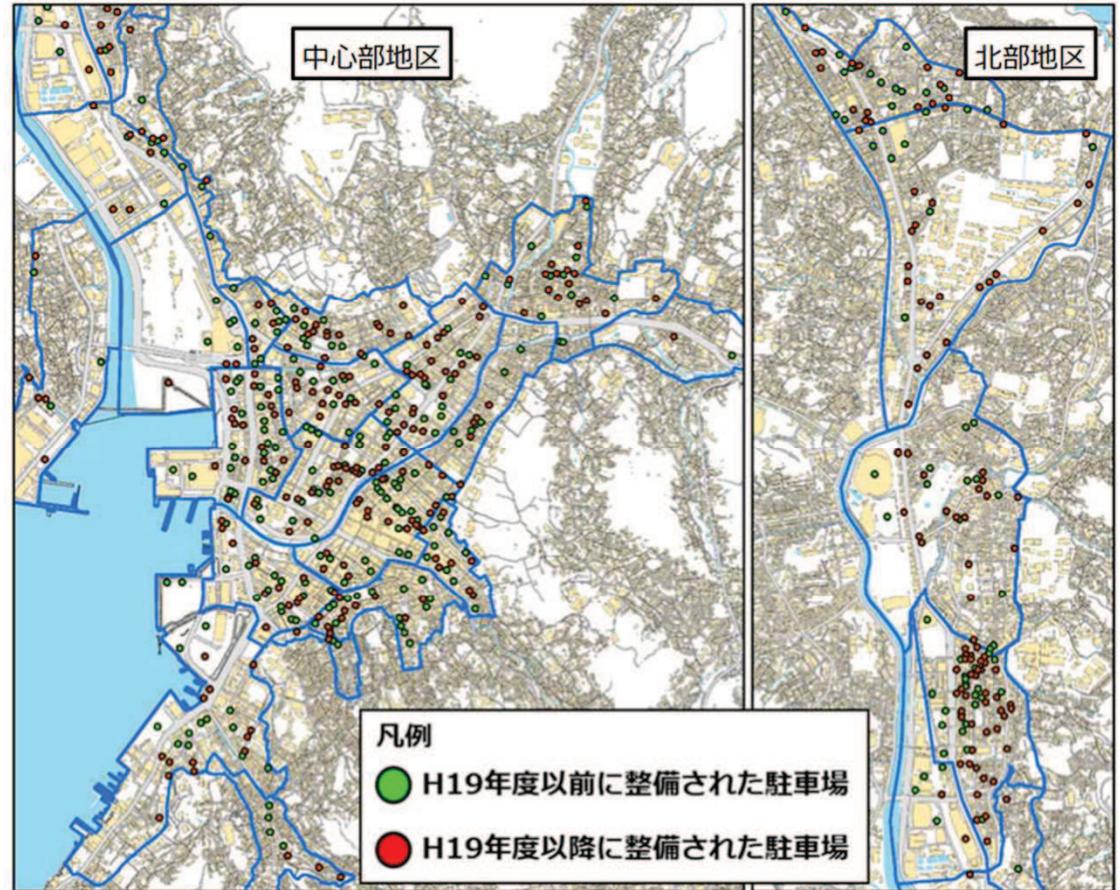
【駐車場の規模と配置】

- 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



出典：長崎市「駐車場整備計画」

【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

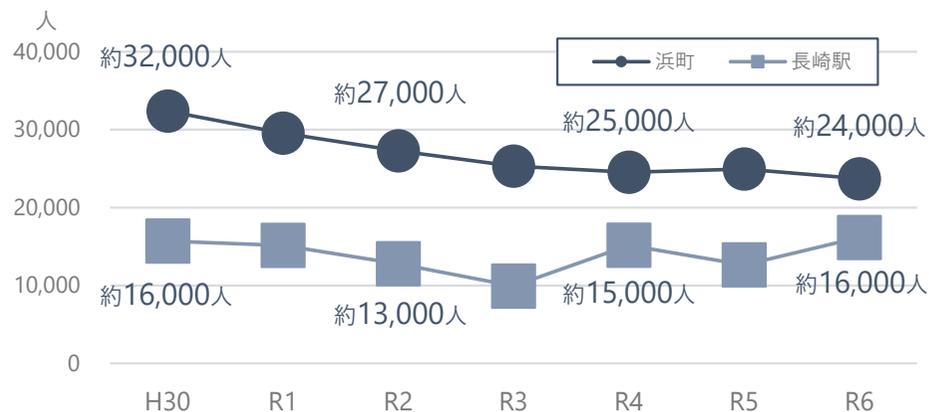
※1 各メッシュ内で15分以上滞在した回数÷都心部全体メッシュで15分以上滞在した回数

【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

60分以上滞在人口（休日1日当たり平均）の推移



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15分以上滞在した者を対象に、滞在回数ごとの割合を算出

都心部内における滞在回数ごとの割合※2推移

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

※2 都心部滞在回数ごとの人数÷都心部訪問人数

A 都心部 現状

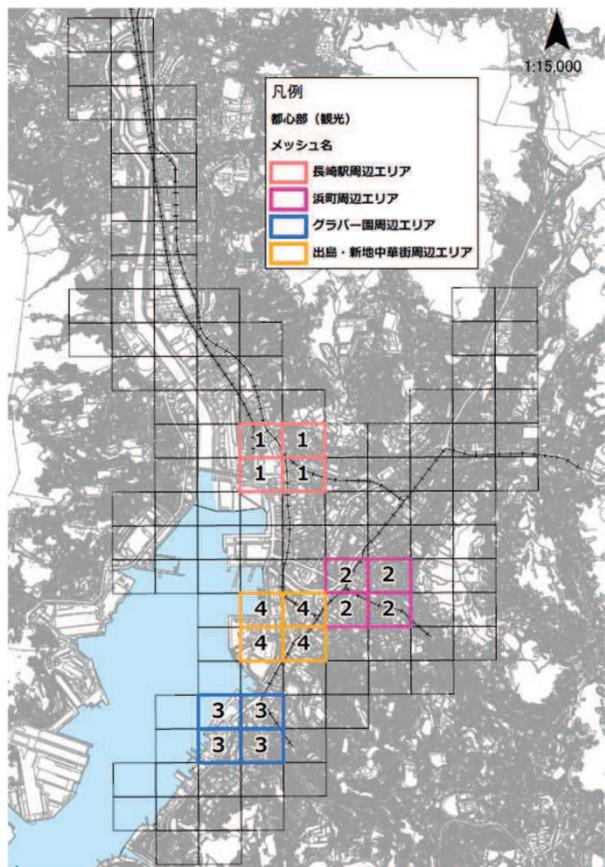
【人流データ分析：県外居住者の都心部内の主要滞在エリア（2024年5月休日）】

<分析内容>
2024年5月の休日データを基に、県外居住者で、都心部内に滞在した者（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、都心部内に滞在した者（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、都心部内に15分以上滞在した者（通勤等で滞在した者を除く）を対象に、滞在回数ごとの割合を算出

都心部内における滞在回数ごとの割合※2推移

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

※2 都心部滞在回数ごとの人数÷都心部訪問人数

【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

B 地域拠点・生活地区

概況

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、学校があって便利 ● 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

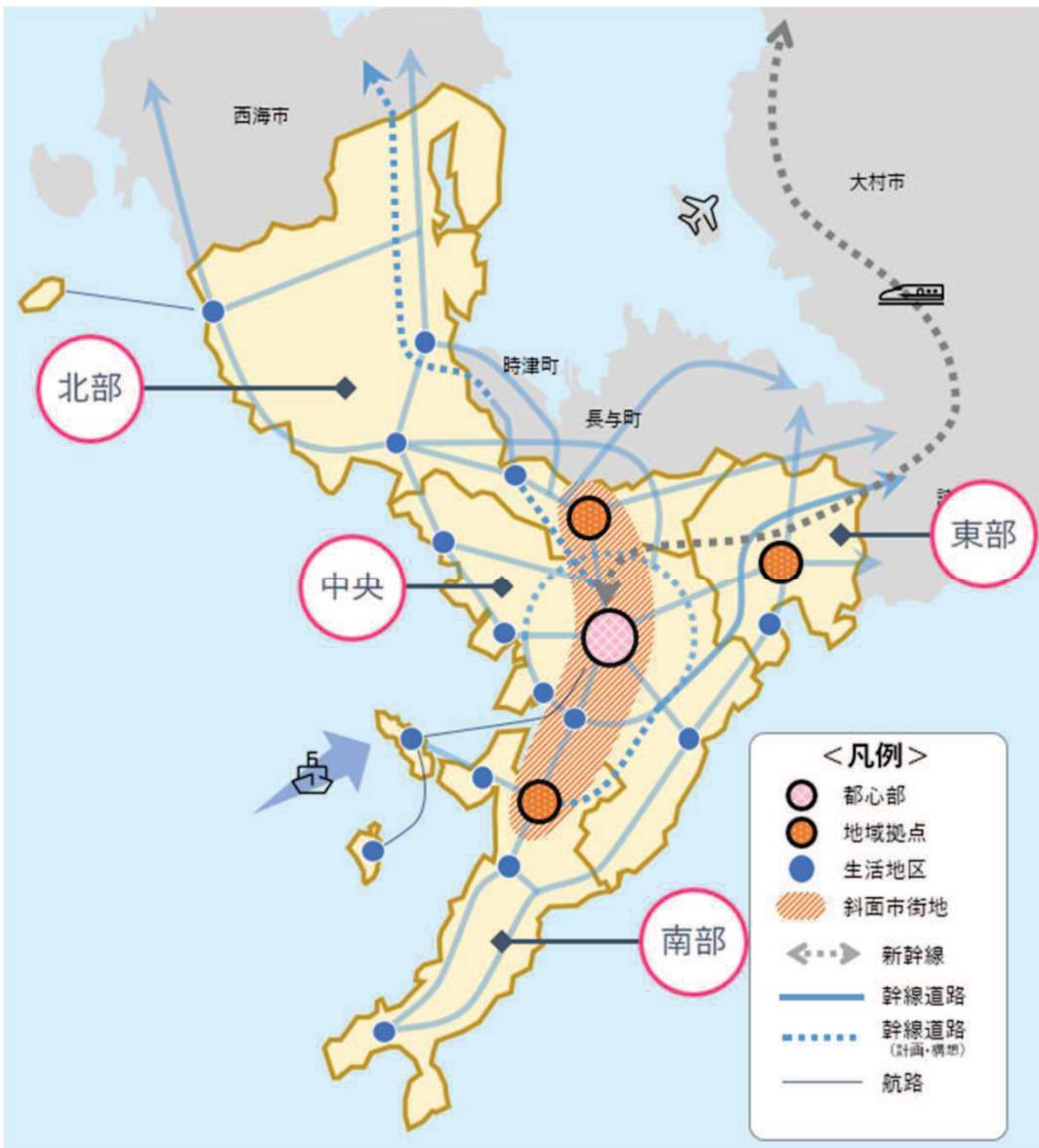
● 恐竜博物館やリゾート施設などの観光地もある ● 都心部にはない魅力がある ● 野母崎や茂木地区など、同じ長崎市とは思えないほど異なった魅力がある

自然・環境資源

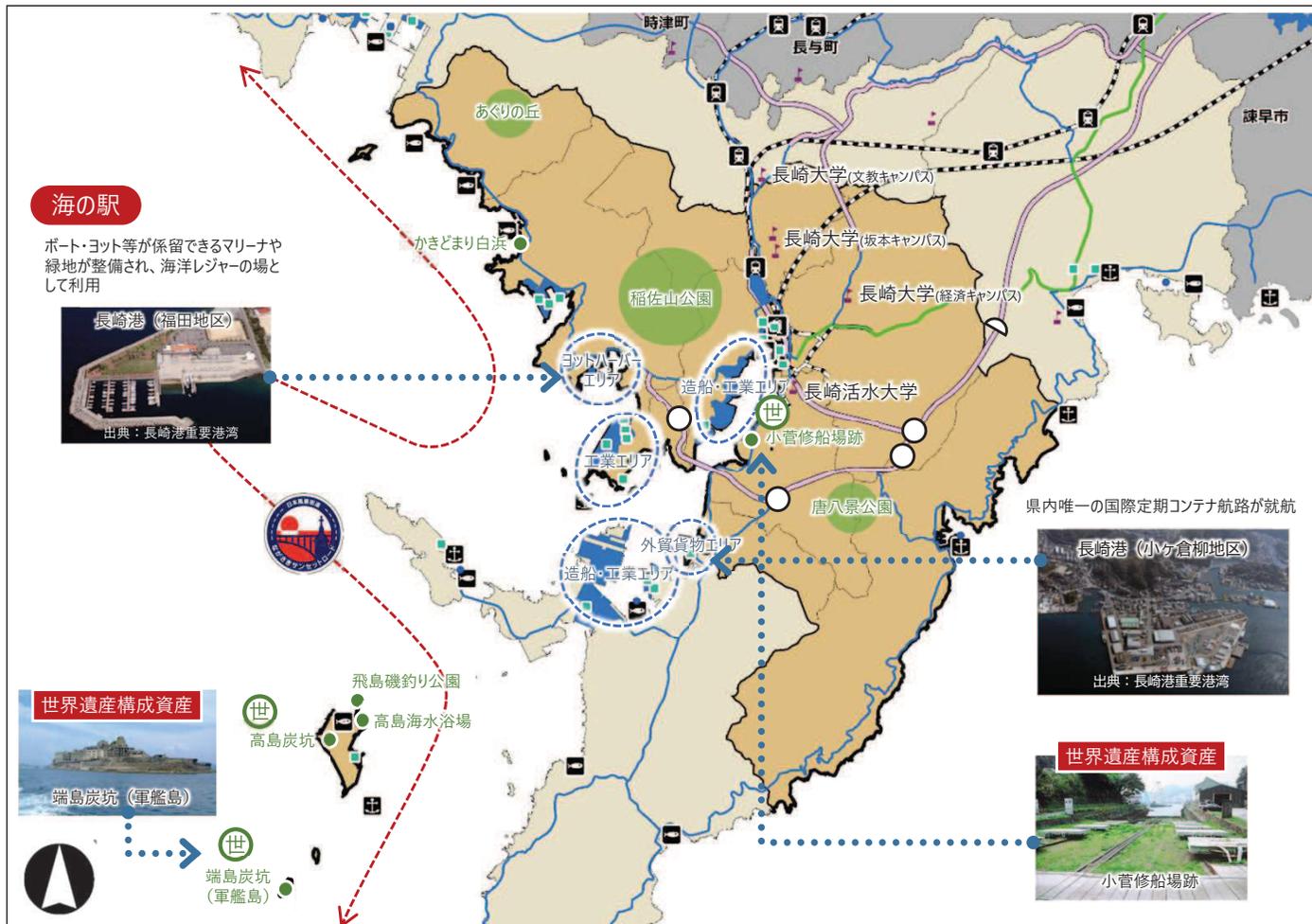
● 自然豊かで海がきれい ● 自然を体験ができるアクティビティがある ● 静かで住むには良い環境

食

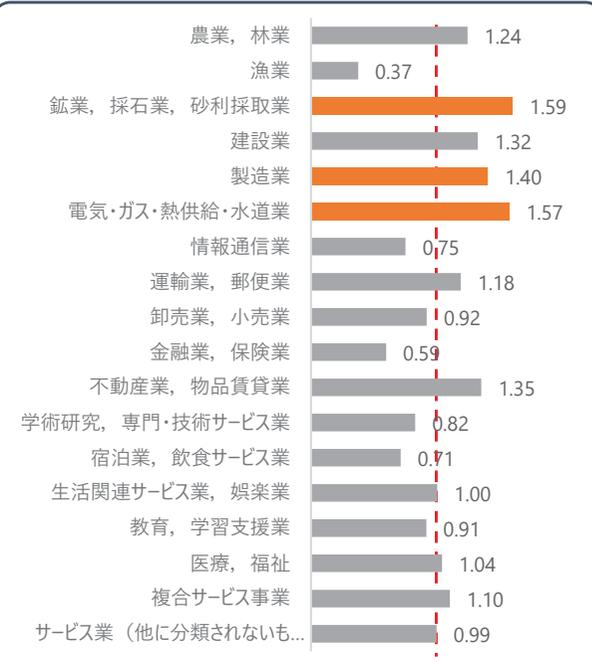
● 周辺部にも、様々な魅力的な食(魚・農産物)がある



【中央地域】



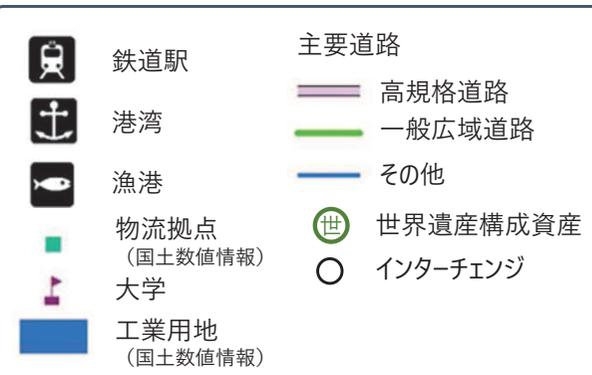
産業大分類別事業所数の特化係数 (都心部除く)



※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

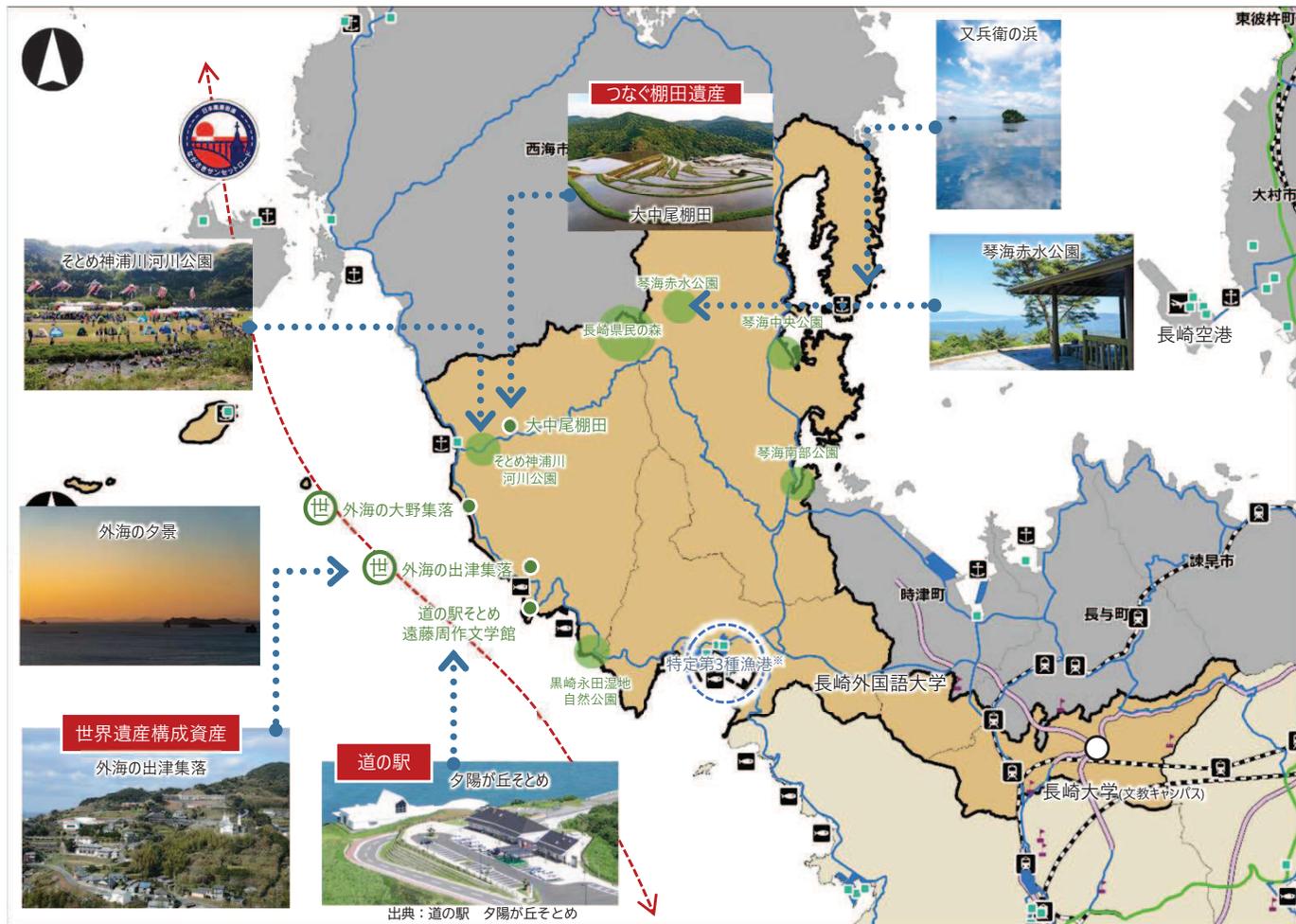
凡例



B 地域拠点・生活地区

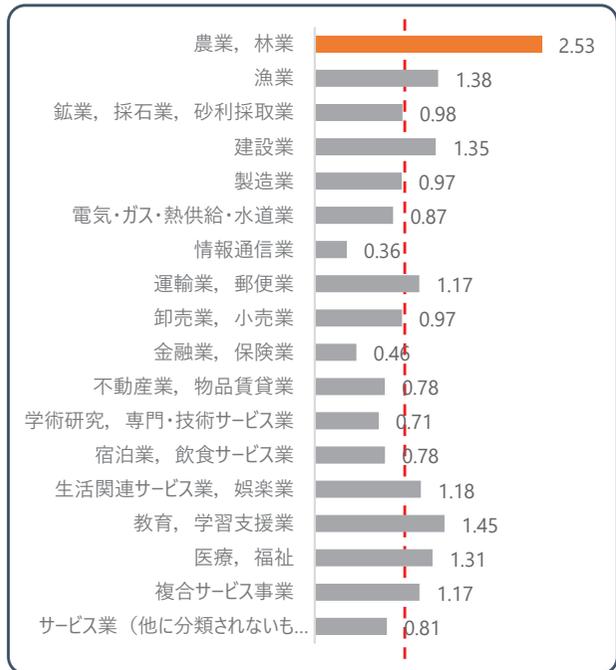
概況

【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)

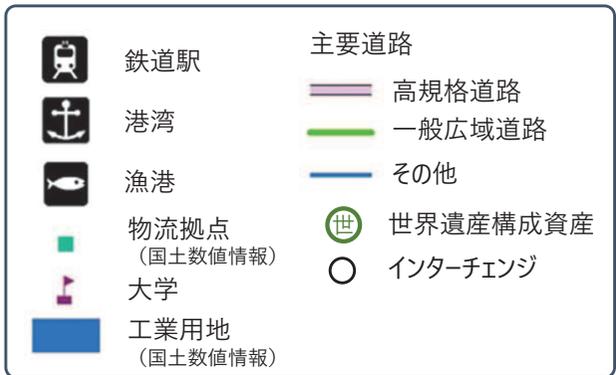
産業大分類別事業所数の特化係数



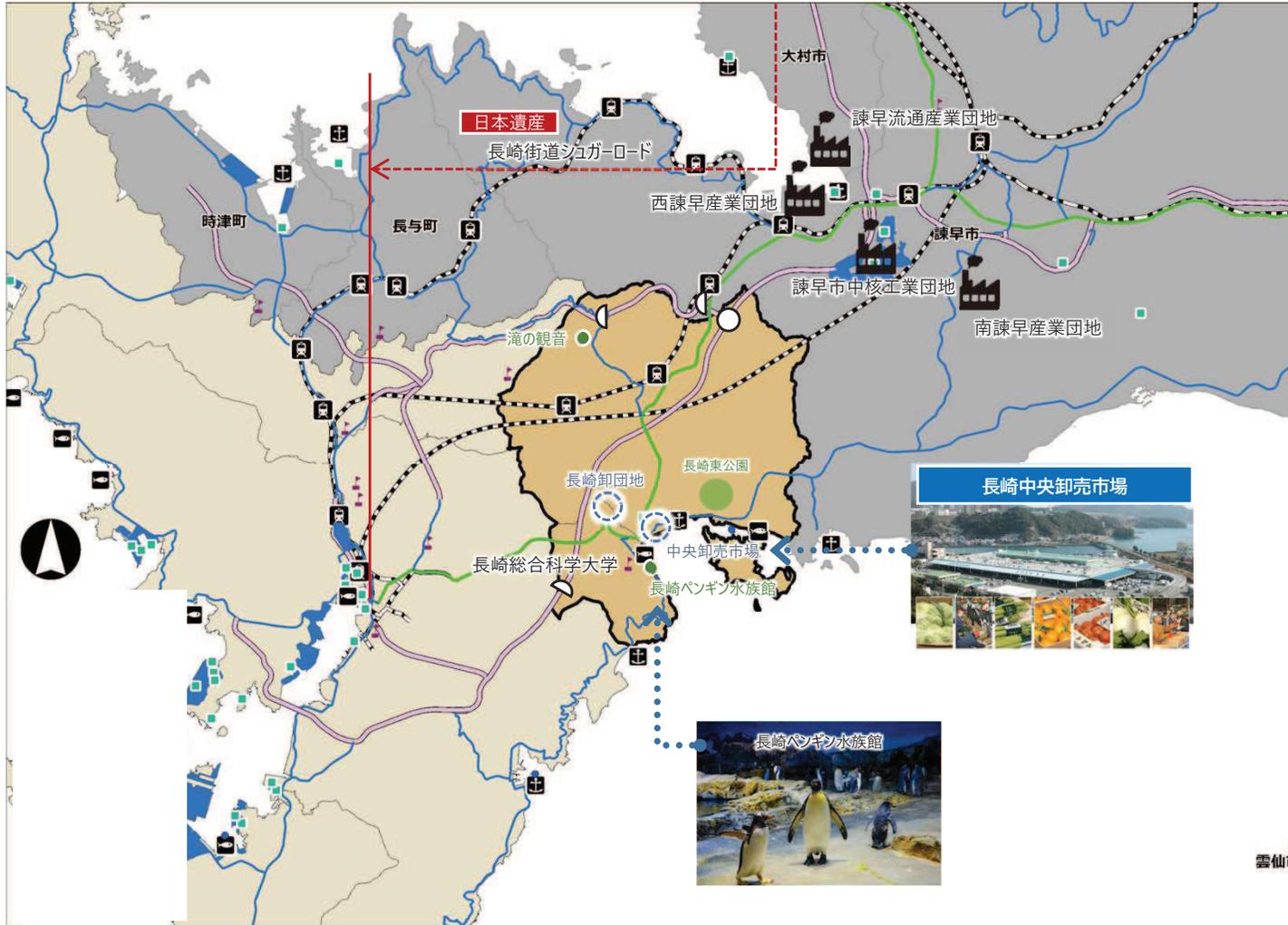
※対象地域における特定の産業の相対的な集積度を求める指標。対象地域における産業の構成比を長崎市全体の構成比で除して算出。長崎市全体と対象地域の構成比が同じであれば、特化係数は1となる。

出典：令和3年経済センサス

凡例



【東部地域】



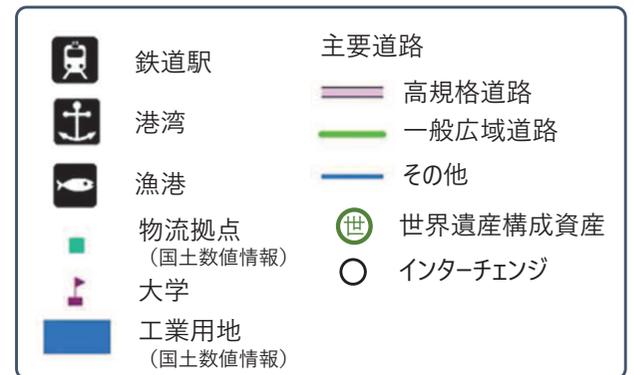
産業大分類別事業所数の特化係数



※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

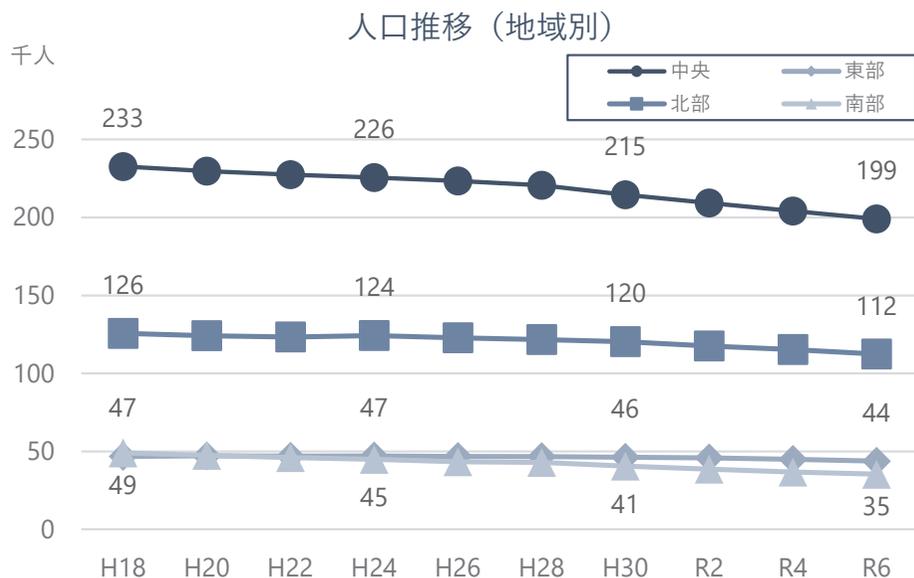


【人口推移】

- 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 ※(%)	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」

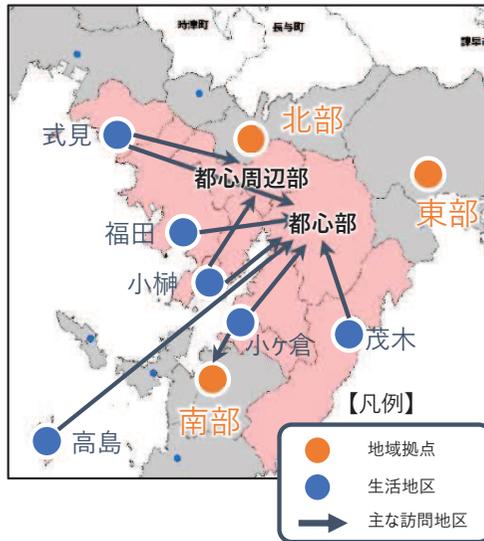
B 地域拠点・生活地区

現状

【人流データ分析：生活地区居住者が買い物・通院等のために訪問する主な地区（2024年5月休日）】

【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%
小榊	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】

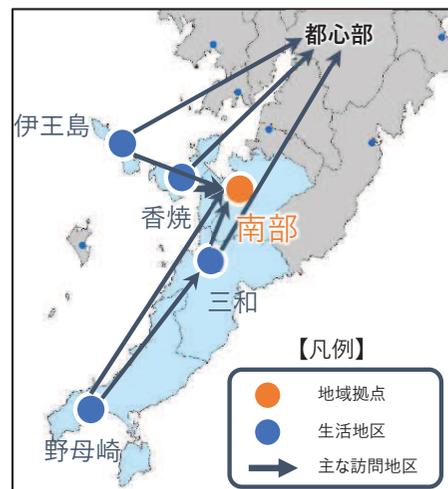
- 主に、「三重地区」と「北部地域拠点」で生活サービスを楽しむ



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】

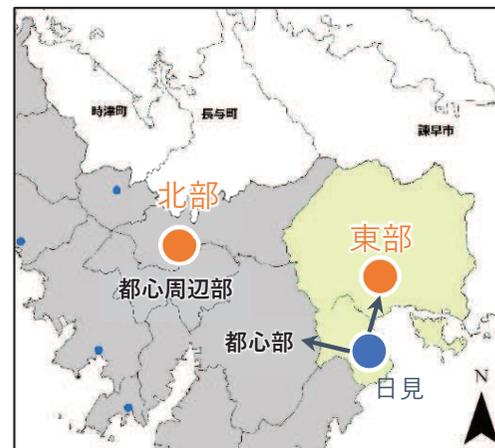
- 主に、「南部地域拠点」と「都心部」で生活サービスを楽しむ



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 Data

※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。

【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●J R 駅までの移動手段がない

観光・地域資源活用

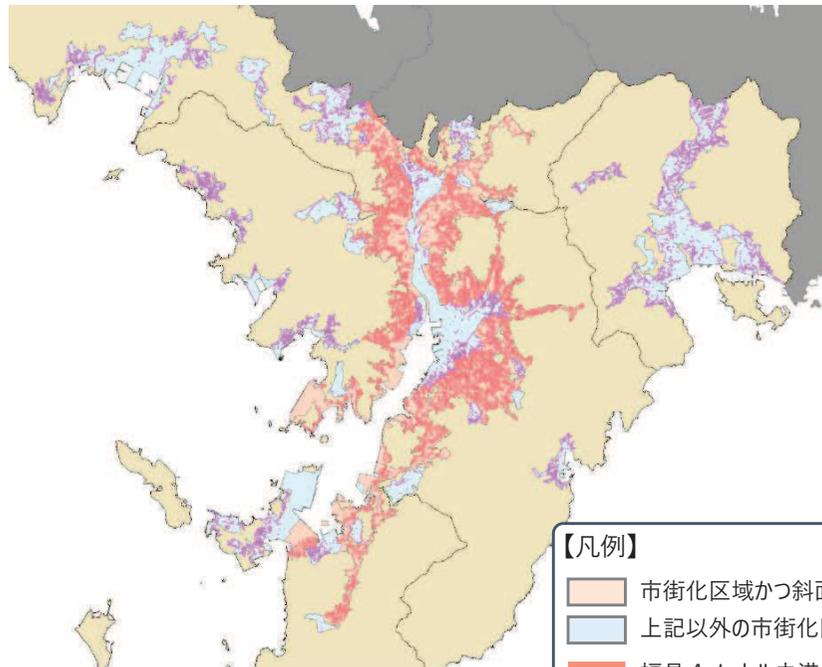
- 周辺部を観光したときに、目的地以外の観光・体験といった情報が得にくい●自然を生かしたレジャー施設がない●美しい自然や景観などが活用されていない●遊びに来てても日帰りになる

【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%

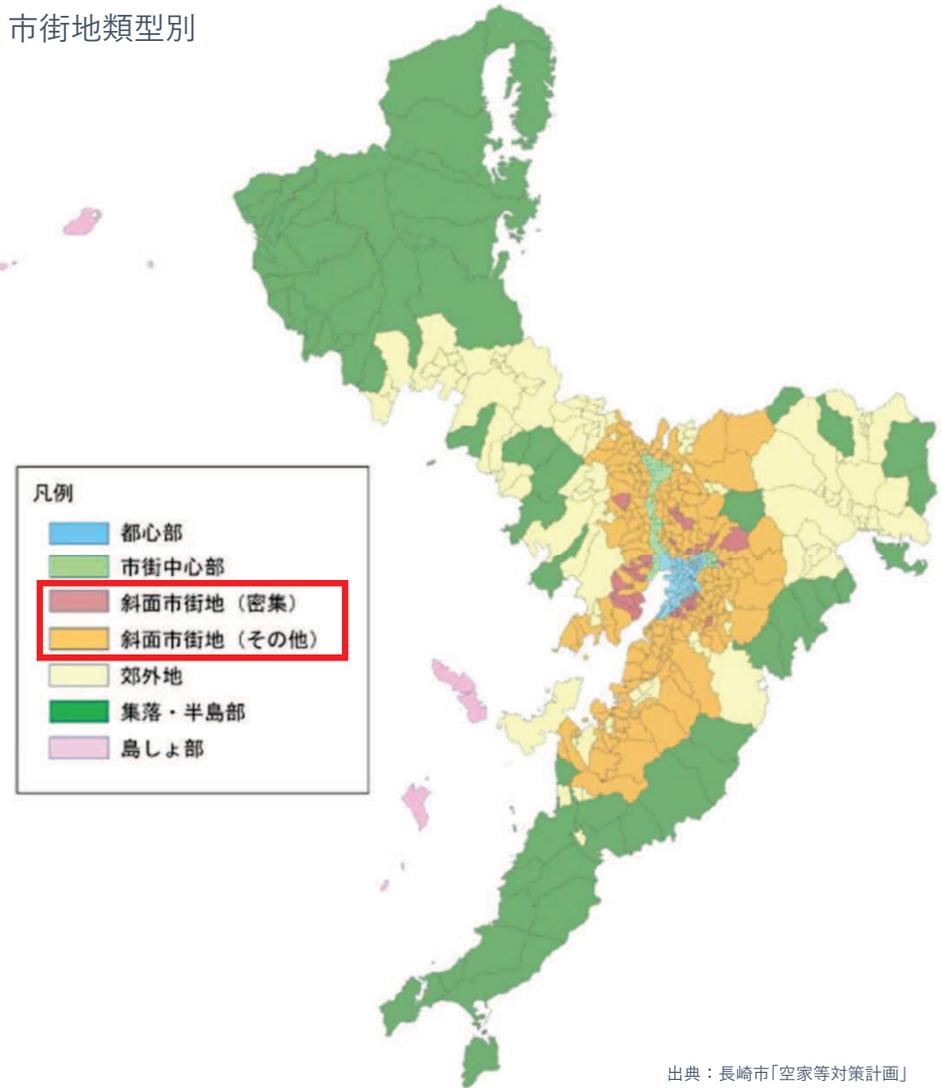
幅員 4メートル未満の道路状況



【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



凡例

	都心部
	市街中心部
	斜面市街地（密集）
	斜面市街地（その他）
	郊外地
	集落・半島部
	島しょ部

出典：長崎市「空家等対策計画」

【市民意見】

商業・生活利便性

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

住環境、景観

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

移動・交通アクセス

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

防災・安全対策

- 避難が難しい高齢者の支援が課題
- 自治会加入率の減少による共助機能の低下

D 都心部と周辺部のつながり

概況

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。

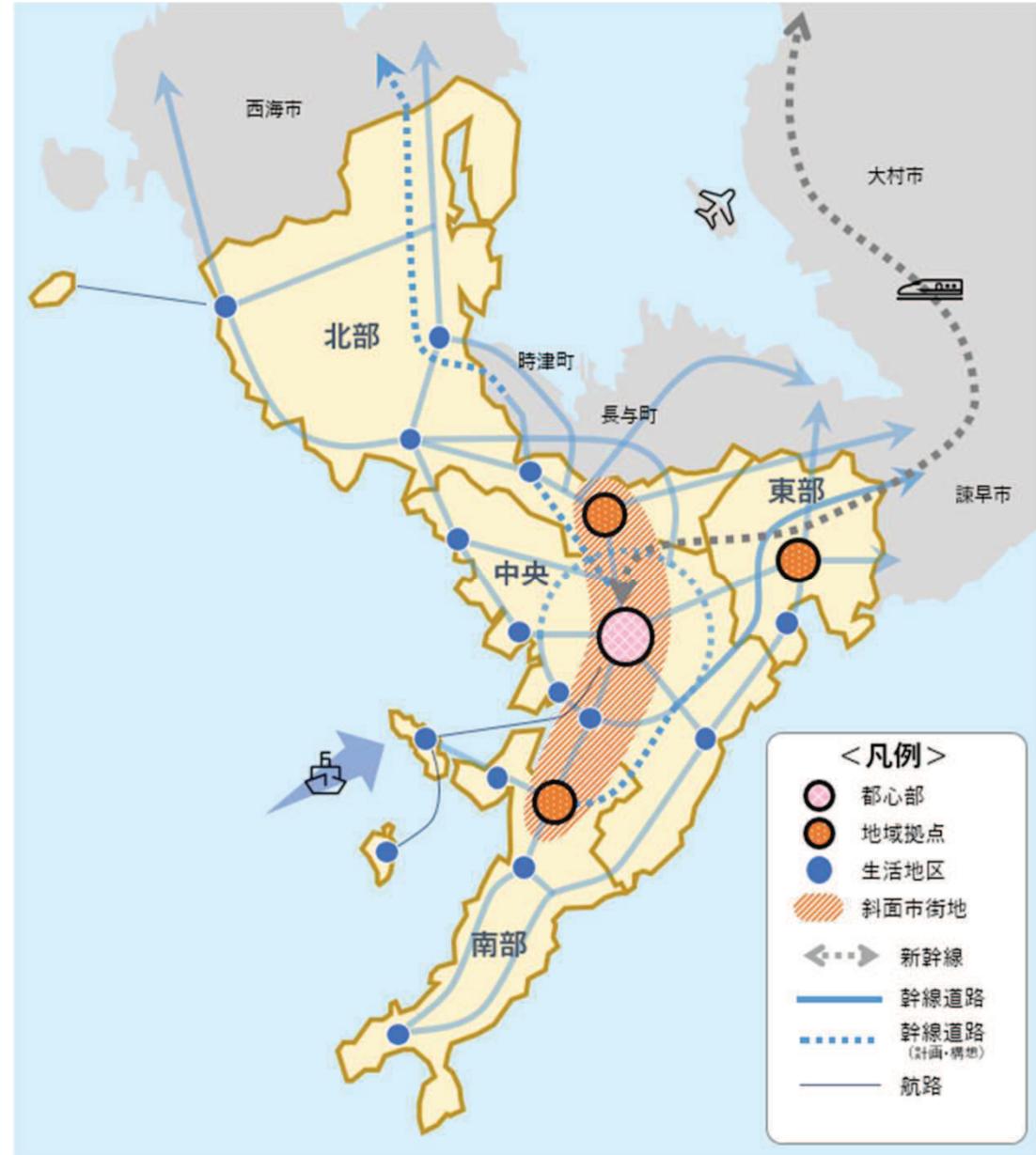
公共交通路線の充実

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



【公共交通徒歩圏人口カバー率】

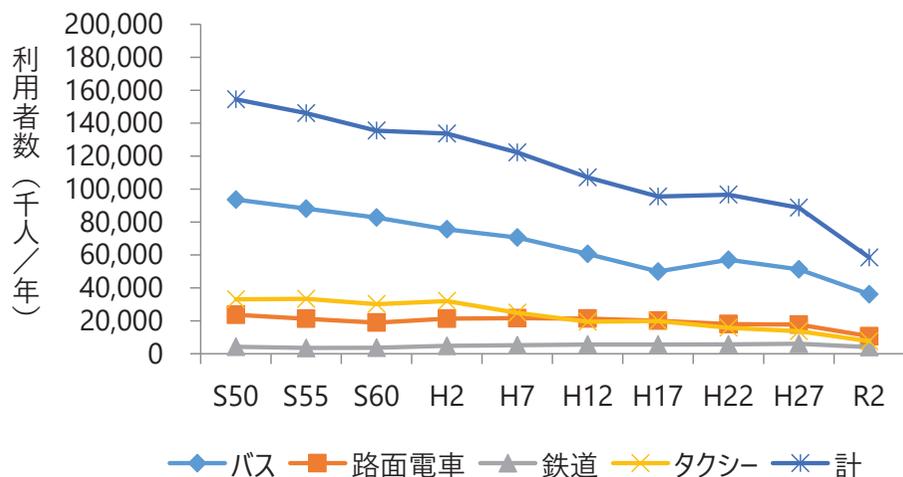
- 公共交通の徒歩圏人口カバー率は80%で、全国平均を大きく上回る

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」

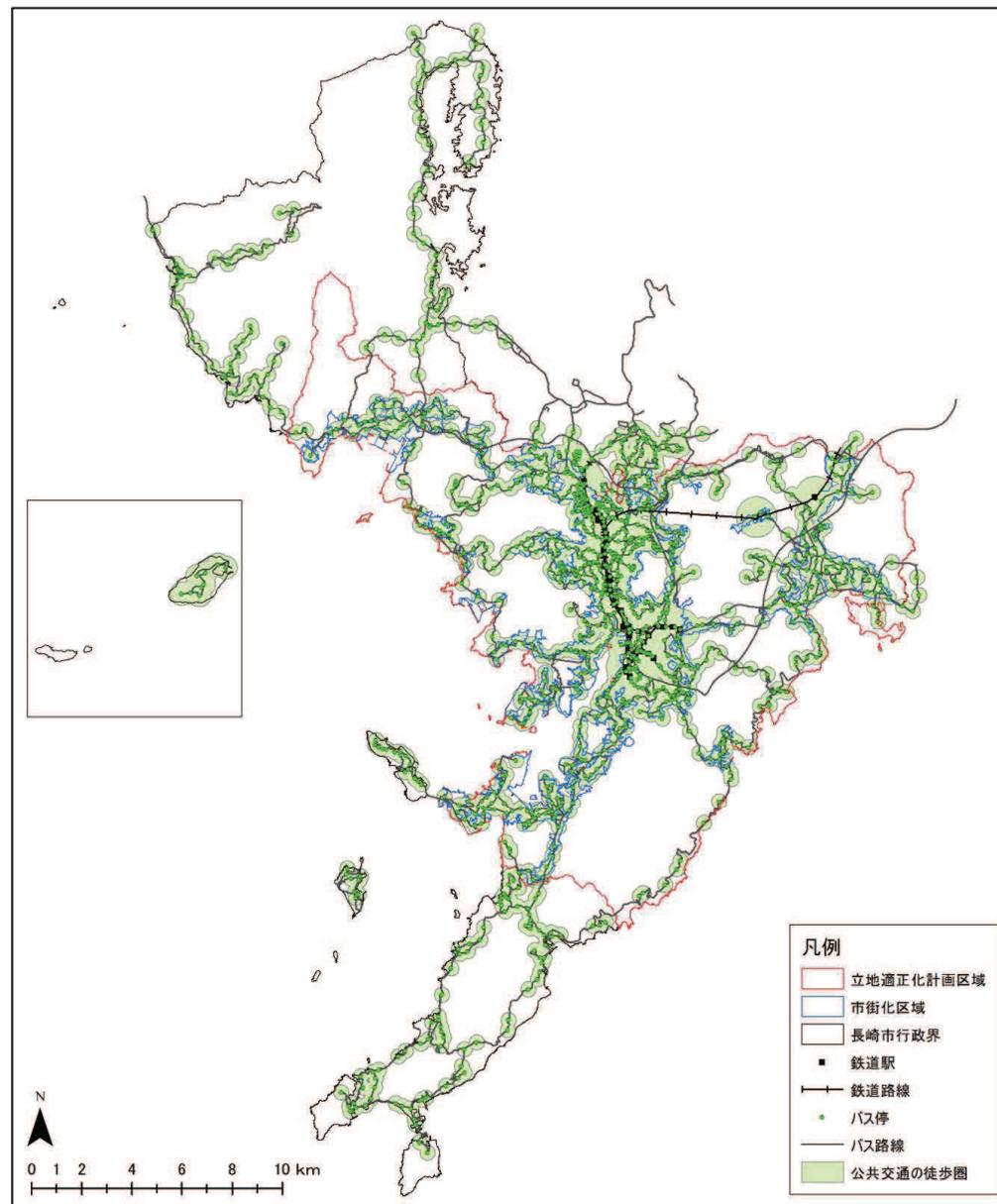
【公共交通利用者数の推移】

- 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

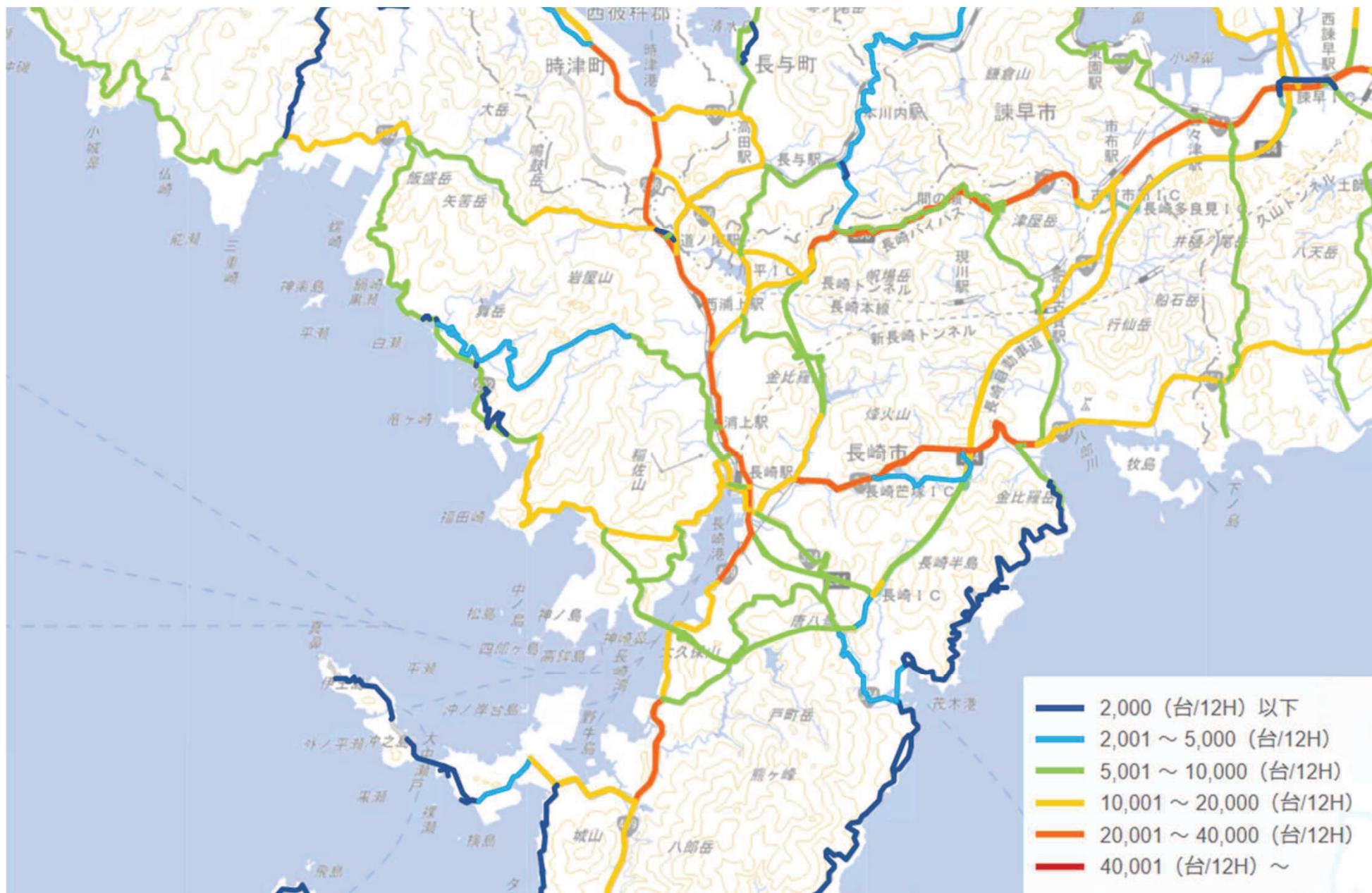


出典：長崎市「立地適正化計画」

D 都心部と周辺部のつながり

現状

【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）」

【令和3年度：朝夕旅行速度（上り・下りのうち遅い方向）】

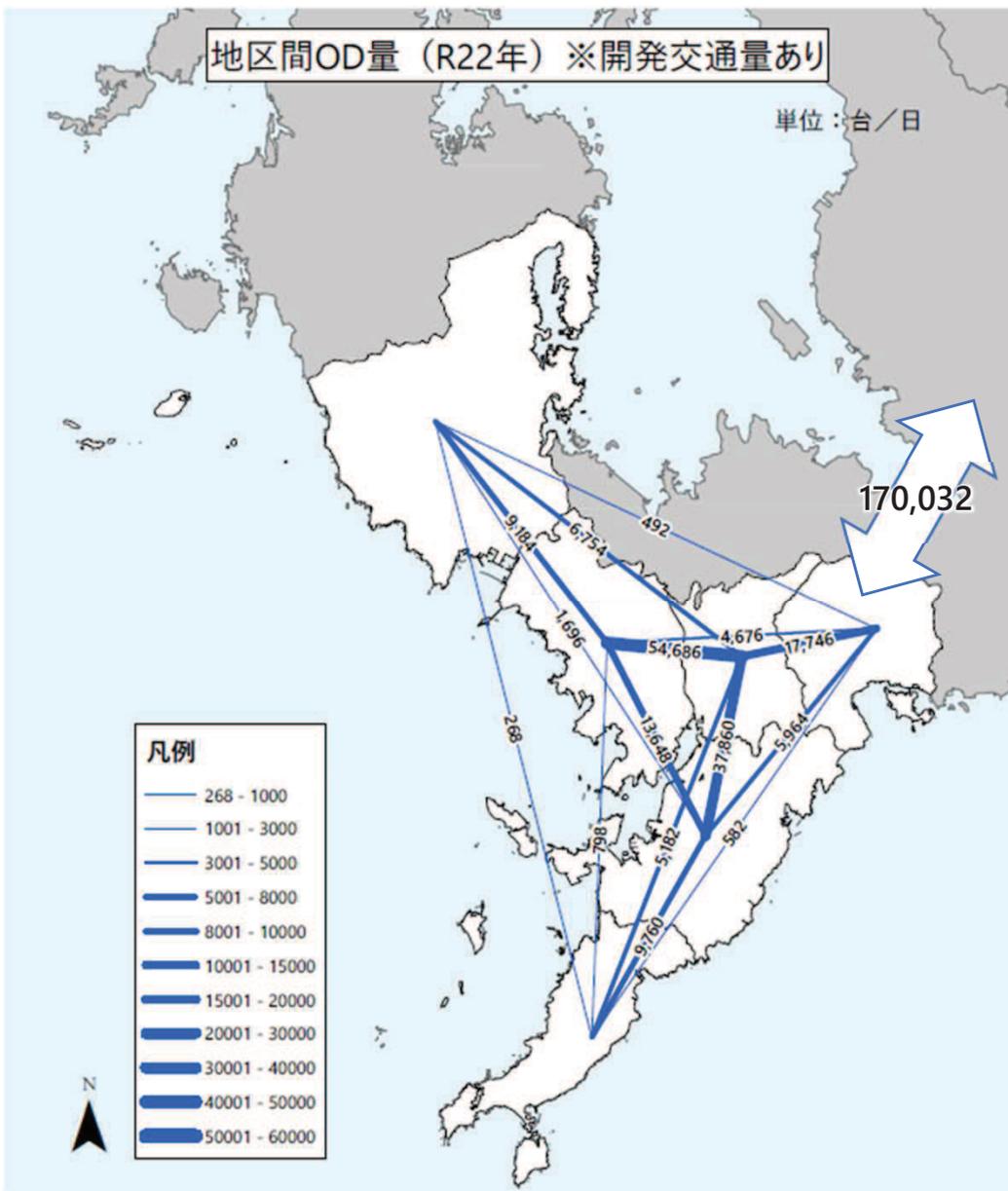
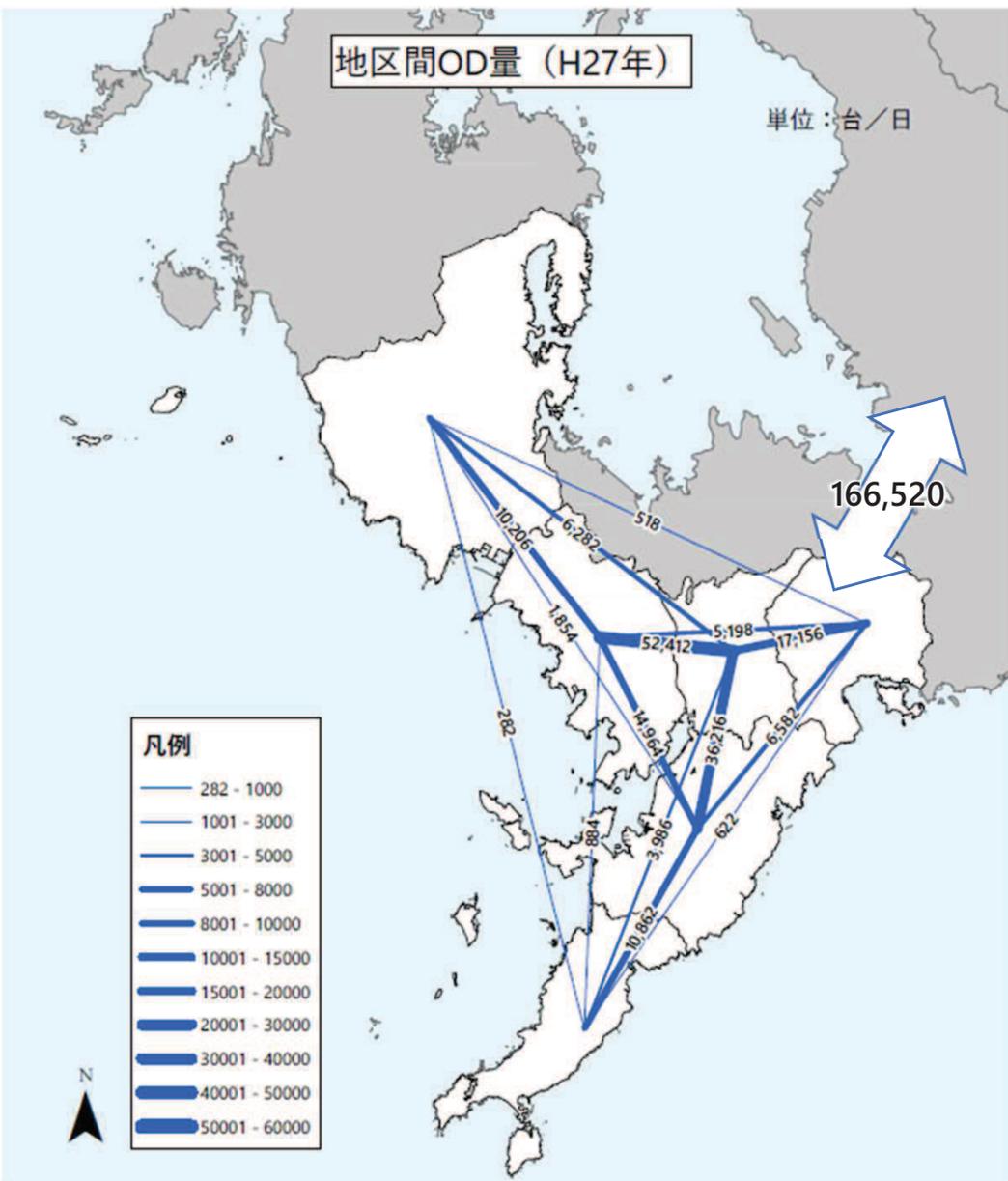
朝夕旅行速度（混雑時旅行速度）は、午前7時台～午前8時台、午後5時台～午後6時台の旅行速度



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）」

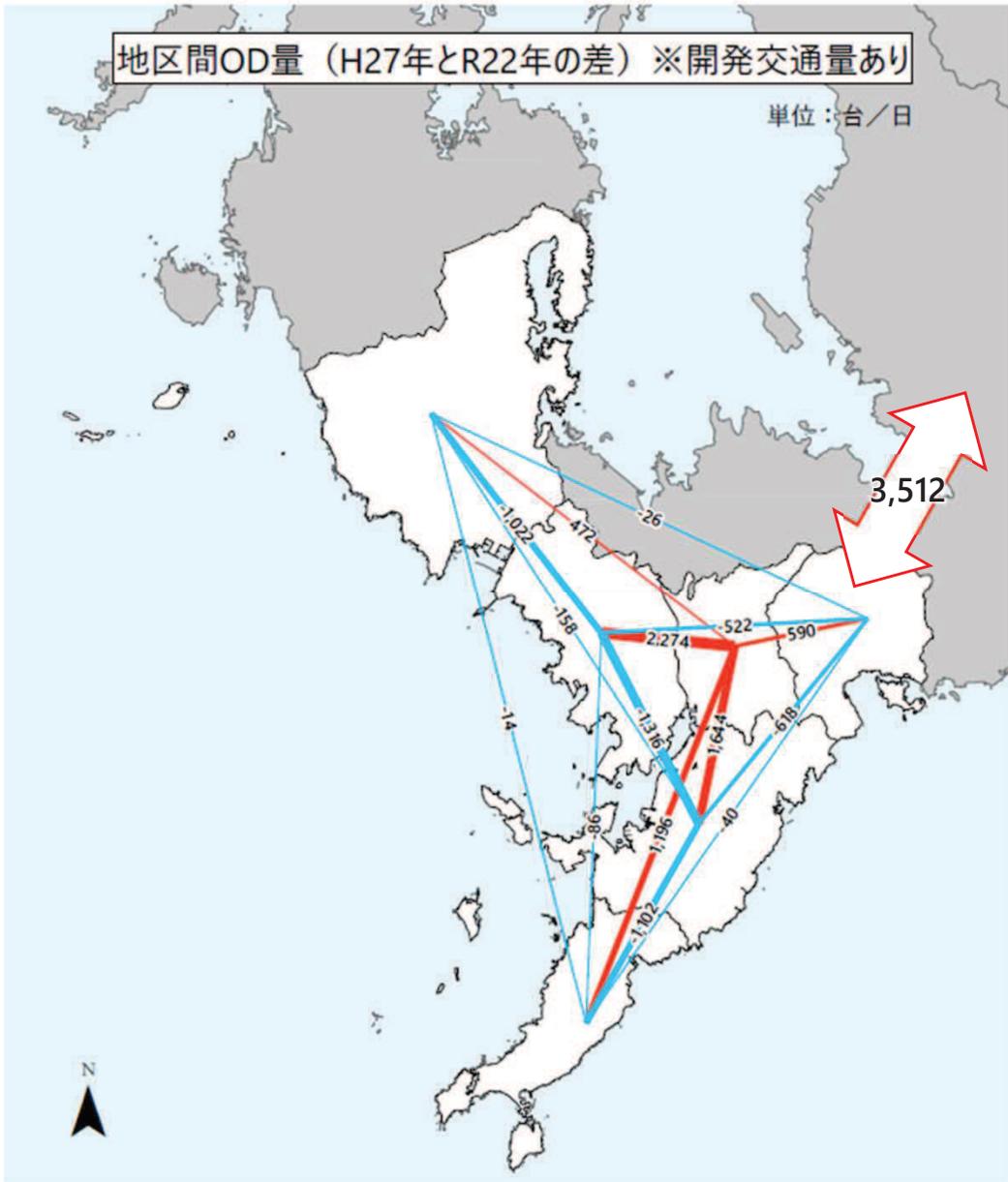
【地区間OD量図】

- ODとは、Origin（起点・出発点）とDestination（終点・目的地）の略で、各区域をつなぐ線は区域間を行き来する交通量（台／日）を示しています。
- 平成27年の数値は平成27年度の調査結果で、令和22年の数値は平成27年度の調査結果を基に推計した数値に長崎駅前再整備などの開発により新たに生じるであろう交通量を加味した数値です。

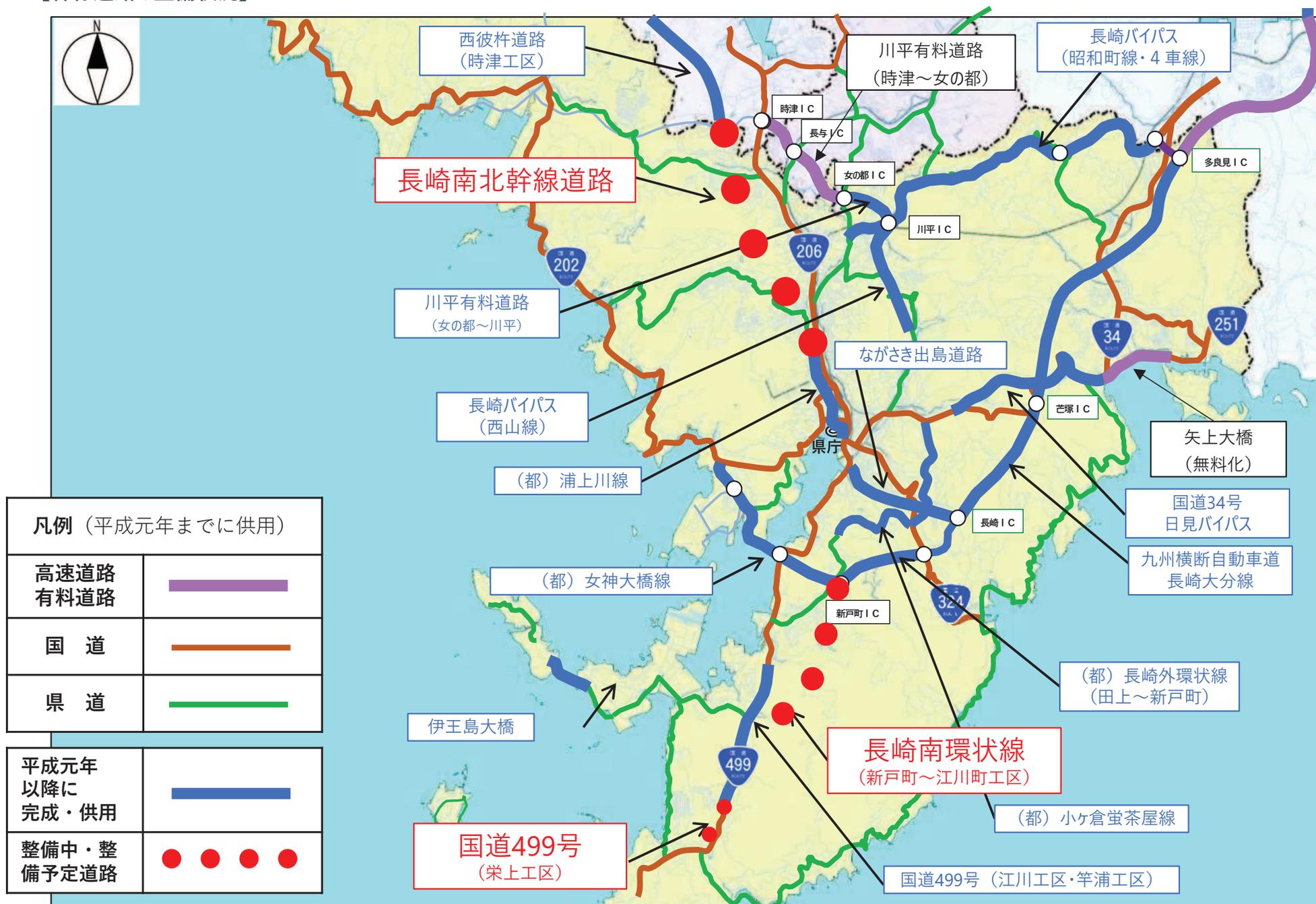


D 都心部と周辺部のつながり 現状

【地区間OD量図】



【幹線道路の整備状況】



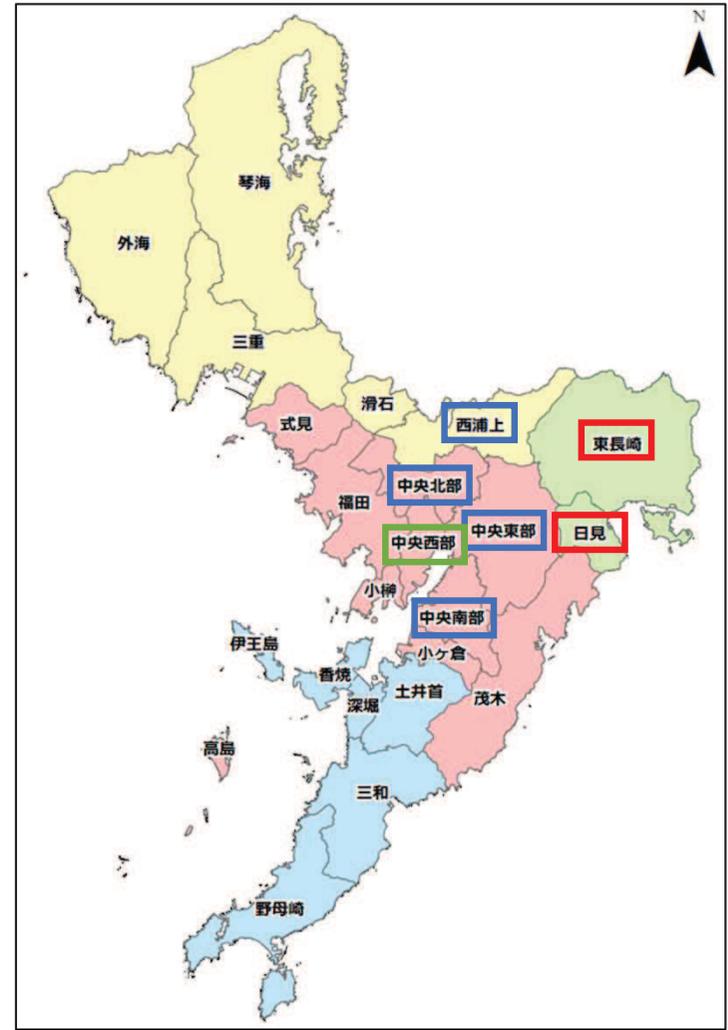
D 都心部と周辺部のつながり 現状

【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%	-



【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

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

E 広域連携

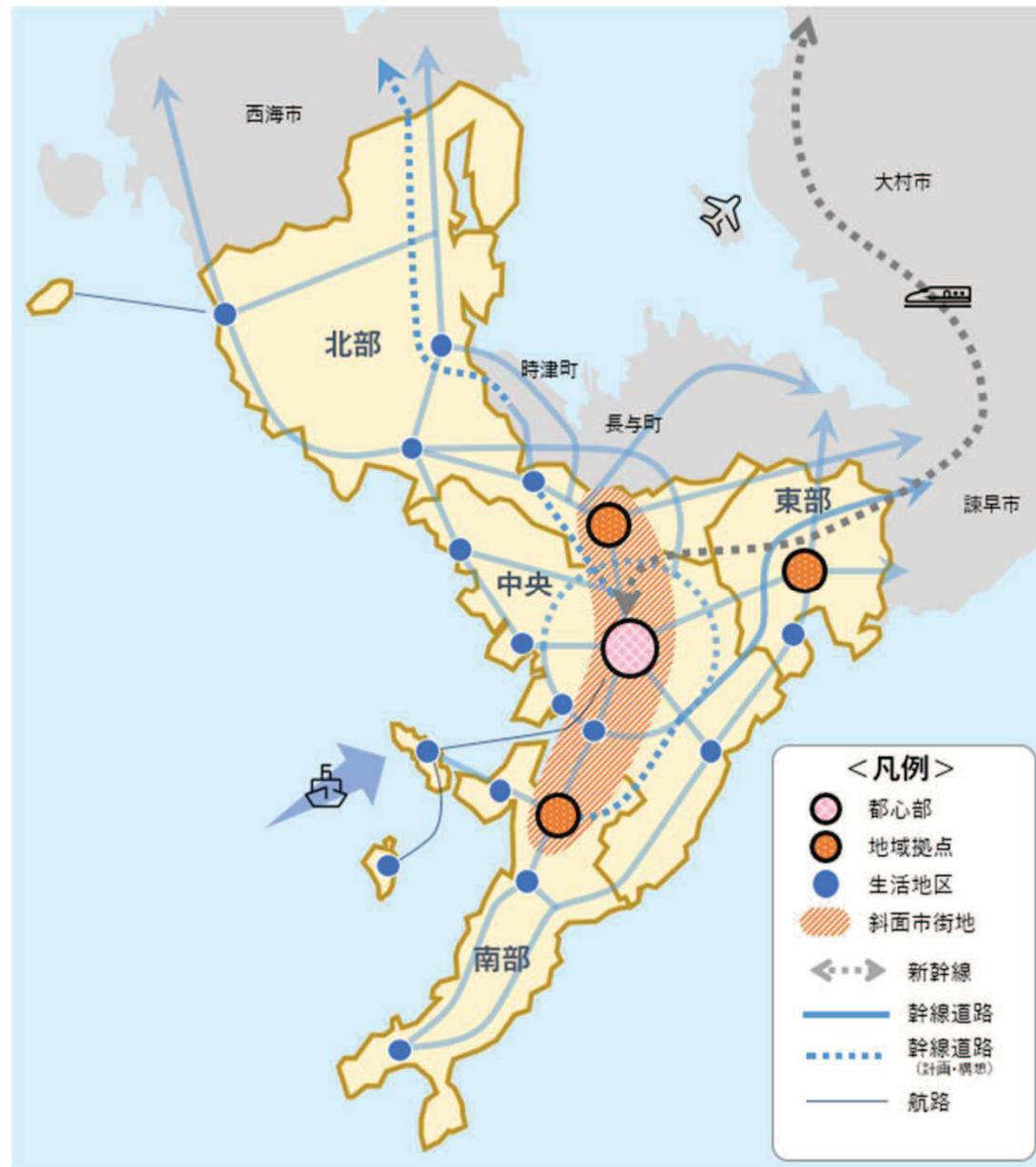
概況

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。

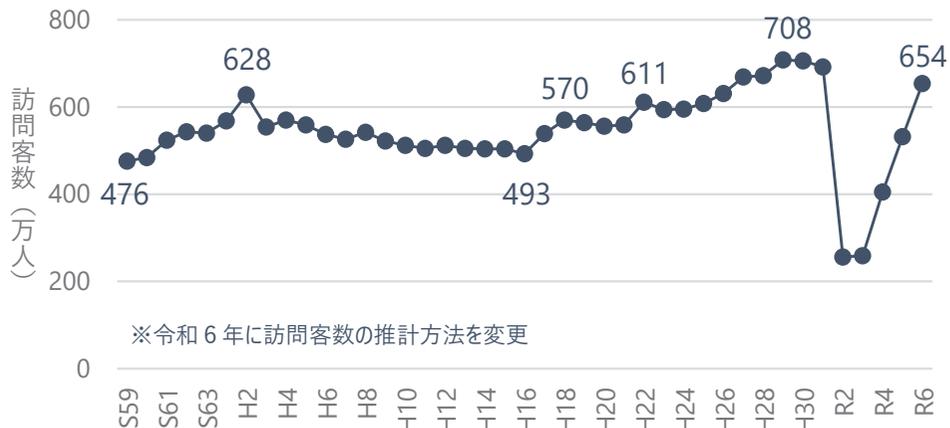
近隣都市への半導体関連企業の集積

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。



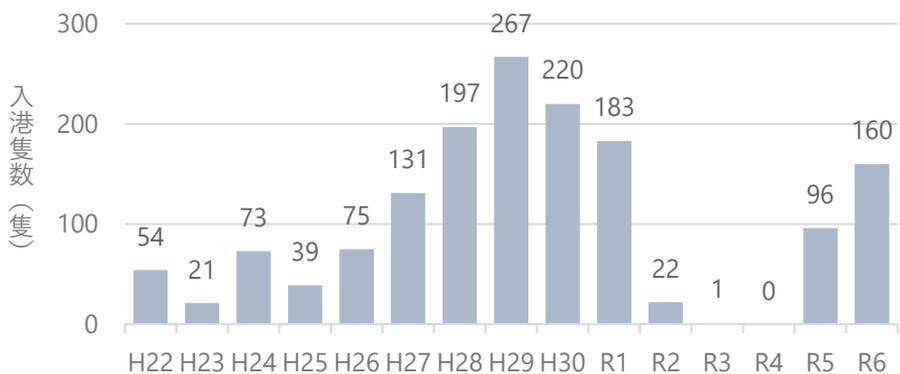
【訪問客数の推移】

- 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

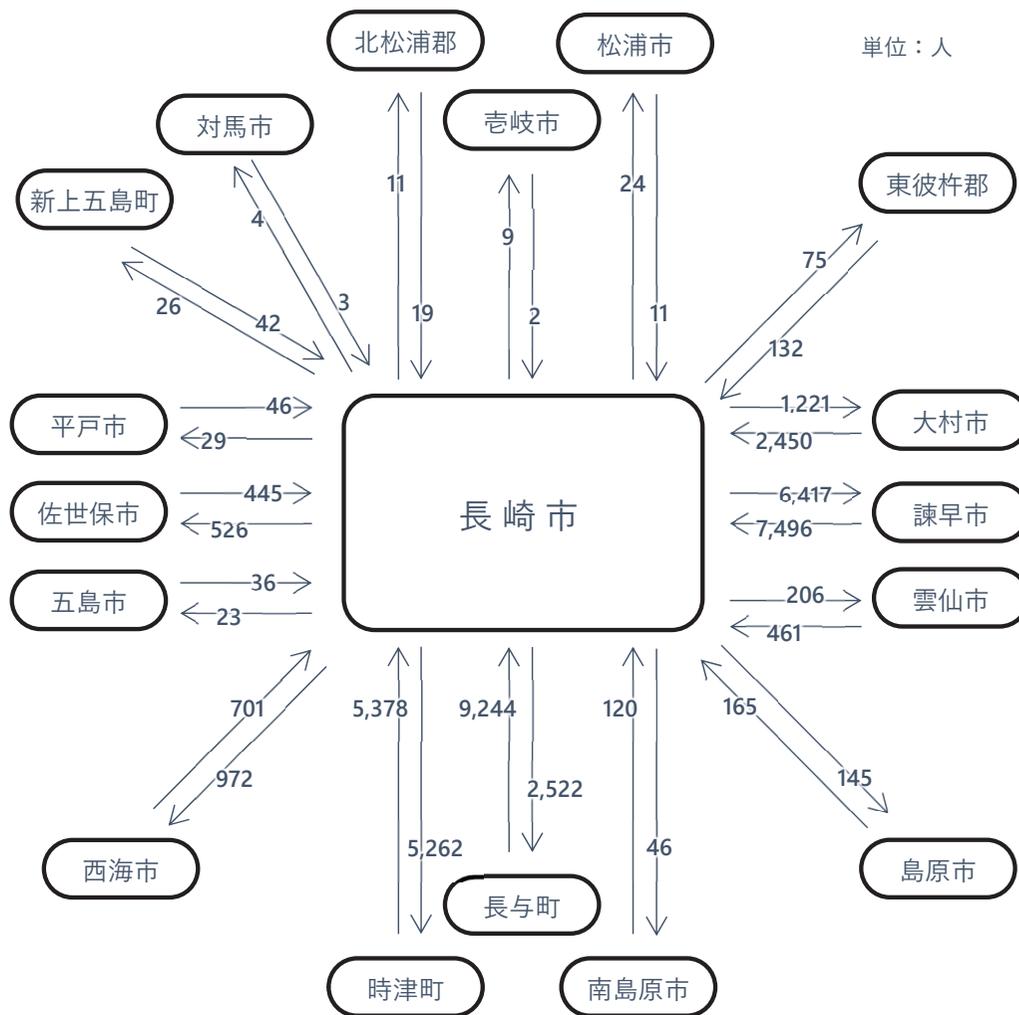


出典：長崎市「観光統計」

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」

E 広域連携

現状

【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、長崎高等技術専門学校周辺	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

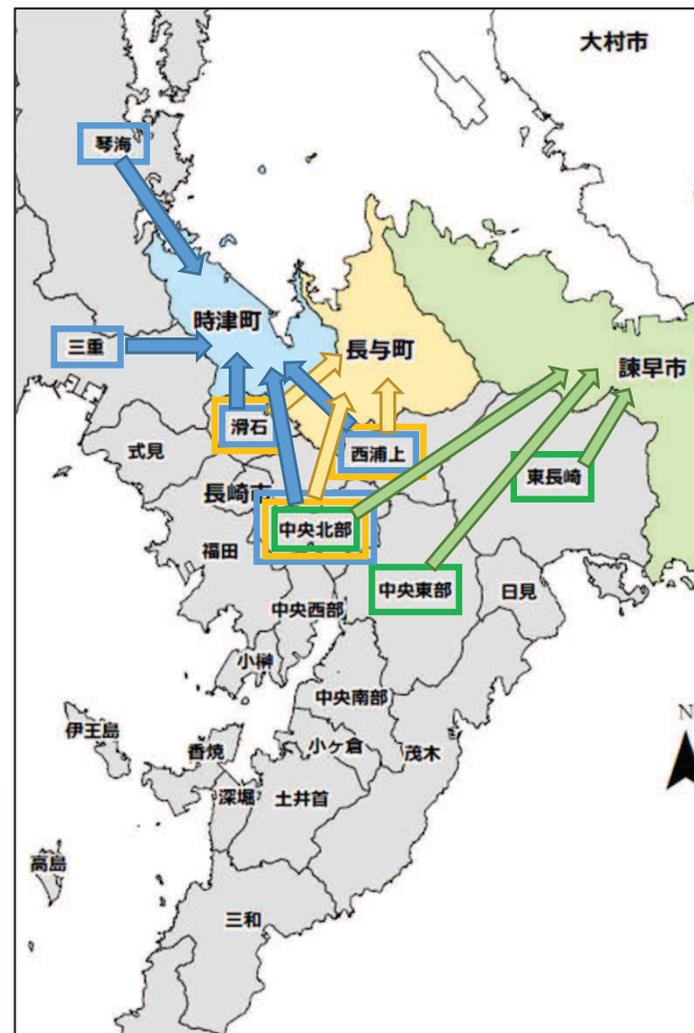
出典：GEOTRA Activity Date

【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								
	アクロスプラザ周辺	12.8 %	13.1 %	5.2 %	5.5 %	4.3 %	0.6 %	36.6 %	21.9%
	西諫早産業団地								
時津町	三菱電機、七工区工業団地								
	10工区商業施設集積地	3.0 %	15.2 %	23.0 %	10.1 %	11.0 %	15.1 %	2.7 %	19.9%
	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 %	20.6 %	36.5 %	26.2 %	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

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 >			
		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	略				93.3%	0.0%	6.7%	0.0%	86.6%	3.8%	9.1%	0.5%
	三重	略				100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	略			
	琴海	略				97.9%	0.0%	0.0%	2.1%	略			
東部地域	東長崎	99.7%	0.0%	0.0%	0.3%	略				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	略				30.0%	70.0%	0.0%	0.0%	100%	0.0%	0.0%	0.0%
	三重	略				0.0%	78.1%	21.9%	0.0%	略			
	琴海	略				28.6%	58.3%	13.1%	0.0%	略			
東部地域	東長崎	31.8%	67.9%	0.3%	0.0%	略				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

【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）

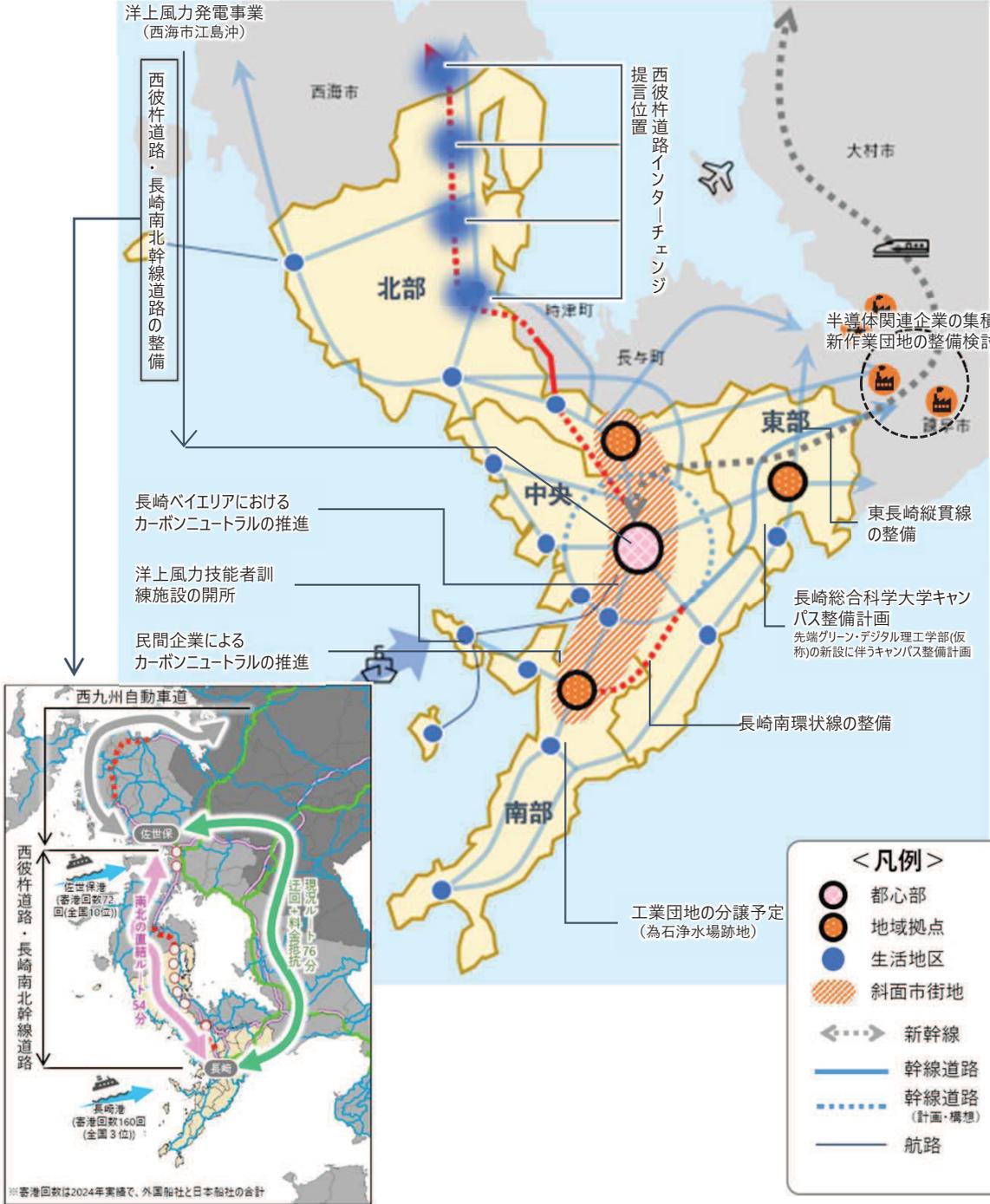
市町名	観光地名	2019年（休日）		2024年（休日）	
		訪問割合※1	左記観光地訪問者の長崎市訪問率※2	訪問割合※1	左記観光地訪問者の長崎市訪問率※2
佐世保市	ハウステンボス	61.3%	7.3%	57.5%	10.5%
雲仙市	雲仙温泉	11.2%	15.1%	11.6%	20.0%
	小浜温泉	4.1%	13.2%	5.6%	17.5%
その他県内主要観光地		23.3%	—	25.3%	—
総数		100%	—	100%	—

※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

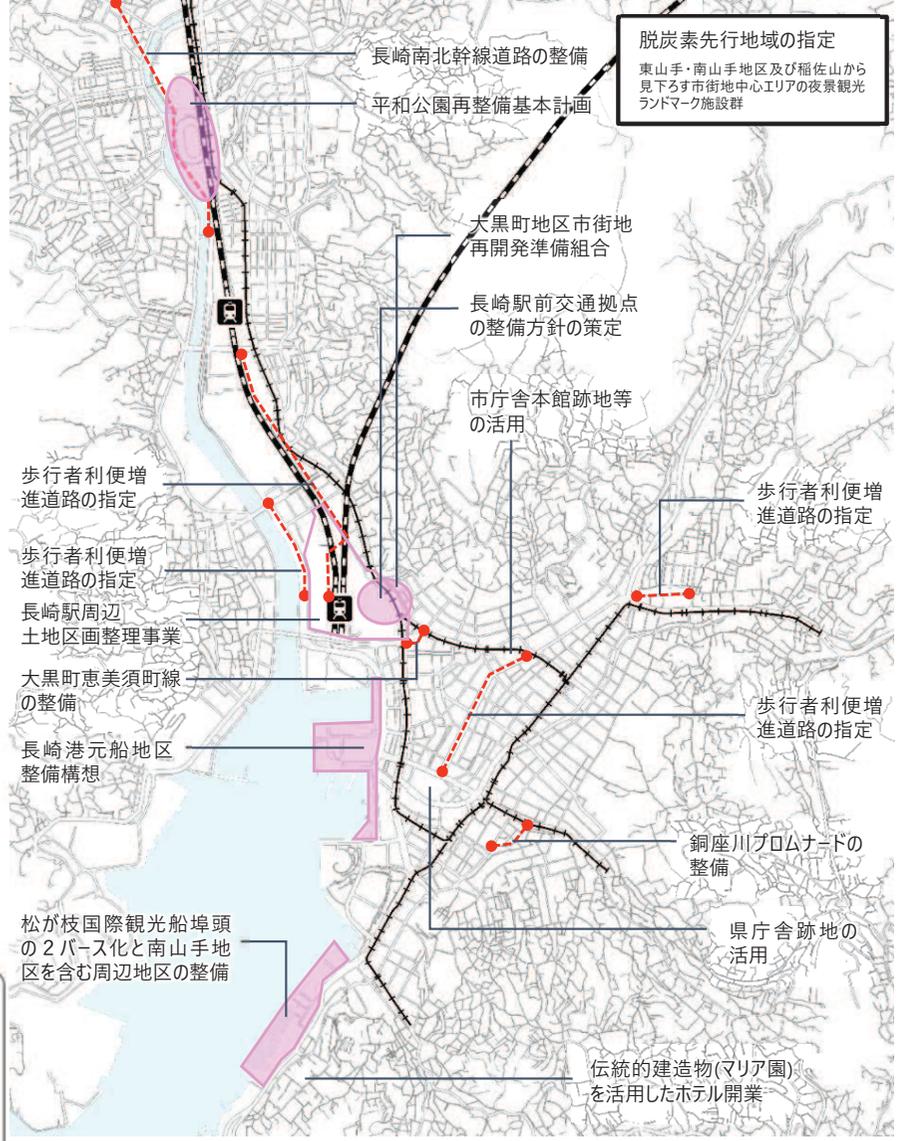
全域



<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



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

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

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

南部

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

C 斜面市街地

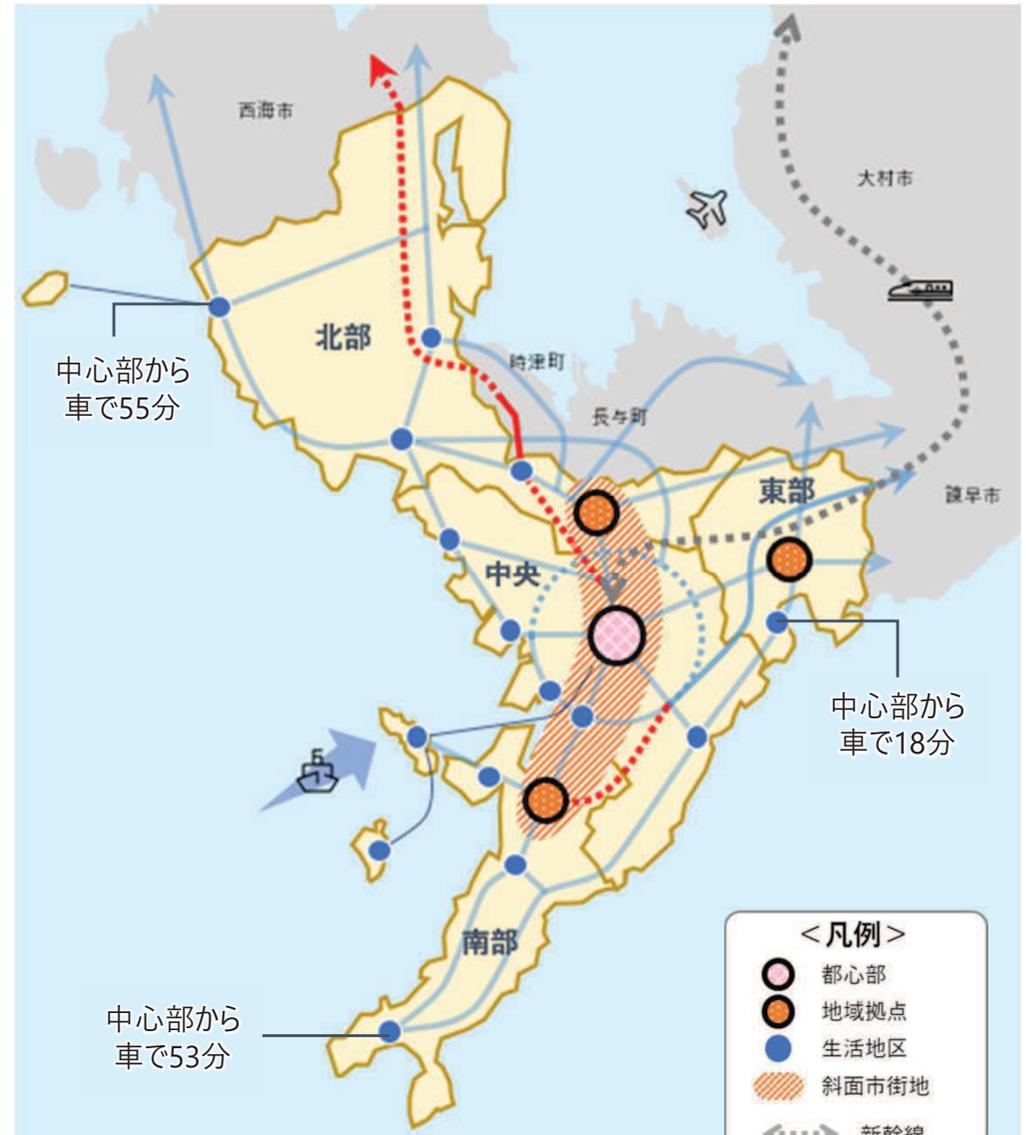
- 地形的制約から暮らしやすさに課題があるが、特徴的な眺望や静謐な環境、通風・採光といった斜面地ならではの魅力がある

D 都心部と周辺部のつながり

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

E 広域連携

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



※中心部からの所要時間は、出発地点を長崎市役所とし、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）を使用し算出