

**「長崎市中央部・臨海地域」  
都市・居住環境整備基本計画**



**平成25年3月  
長崎市・長崎県**

<改訂履歴>

平成22年	3月	策定
平成25年	3月	第1回改訂

# 目 次

1 . 都市・居住環境整備重点地域の指定	1
2 . 重点地域の現状・特性	2
3 . 重点地域の課題	10
4 . 長崎の果たすべき役割	13
5 . 都市再生に向けた基本方針	15
6 . 計画の実現に向けて	26



## 1. 都市・居住環境整備重点地域の指定

### 1) 重点地域指定の背景

長崎市は、昭和 24 年の長崎国際文化都市建設法制定、昭和 52 年の国際観光文化都市への指定など、世界平和を基調として、わが国における文化及び国際親善の中枢都市としての役割を担ってきた。

長い交流の歴史の中で築かれてきた「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」や、わが国の近代工業化の原動力となった「九州・山口の近代化産業遺産群」といった世界遺産候補、世界恒久平和を願う被爆地長崎市のシンボルゾーンである平和公園、鎖国時代にわが国で唯一西洋との窓口であった史跡「出島」など、世界的にも価値の高い文化・観光資源が数多く存在し、これらを活用した観光立国を牽引する都市としての役割も期待されている。

観光立国(ビジット・ジャパン)を牽引する都市である「国際観光文化都市・長崎」の再生という観点から、平成 20 年 12 月 26 日に国土交通大臣により都市再生総合整備事業の実施区域(都市・居住環境整備重点地域)として指定を受けた。

### 2) 重点地域の区域

重点地域の名称	「長崎市中央部・臨海地域」
指定の区域	世界遺産候補、出島、平和公園などを含む 1,360ha (うち海域 200ha)



## 2. 重点地域の現状・特性

### 1) 重点地域の現状

#### 人口

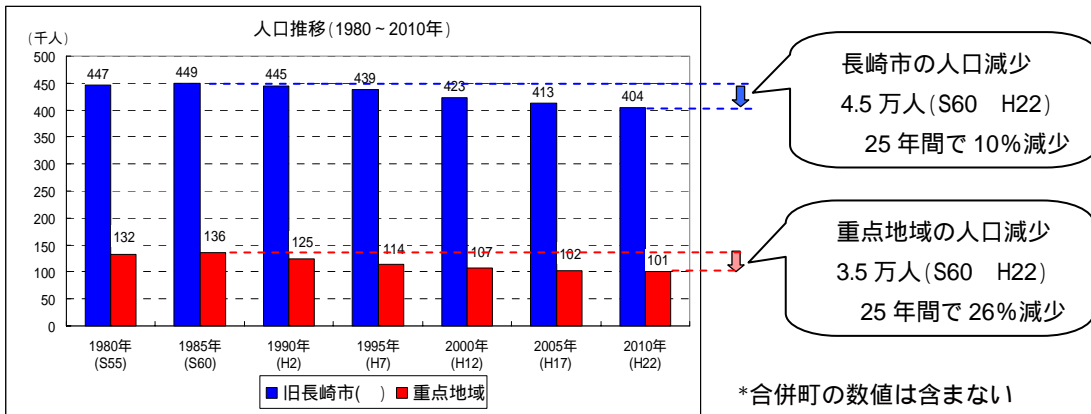
長崎市の人口は、1985年（昭和60年）の約45万人（旧長崎市のみ）をピークに減少に転じている。2030年（平成42年）までに長崎市の総人口は約20%減、若い世代の人口は約40%減少することが予測されており、九州の県庁所在地の中でも減少率が著しく高くなっている。

また、長崎・上海定期航路により大陸とのゲートウェイ機能を果たし華やいでいた大正時代の長崎は、第1回国勢調査が行われた1920年（大正9年）の全国都市人口ランキングで見ると、三大都市圏に次ぐ全国7位で人口約17万6千人の都市であった。2010年（平成22年）のランキングでは、長崎市の人口は38位と後退している。

重点地域内の人口(\*)は約10万人であり、市全体の1/4程度を占めているが、1985年以降全市を上回るペースで人口減少が進行しており、この25年間で約26%の減少となっている。

(\*) 重点地域内に存する町丁目人口の合計であり、その範囲は必ずしも重点地域とは一致していない。

長崎市（旧長崎市）及び重点地域の人口推移



(資料：国勢調査)

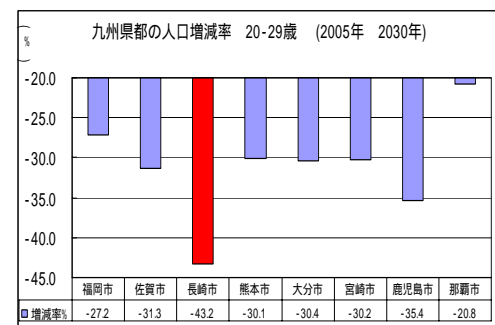
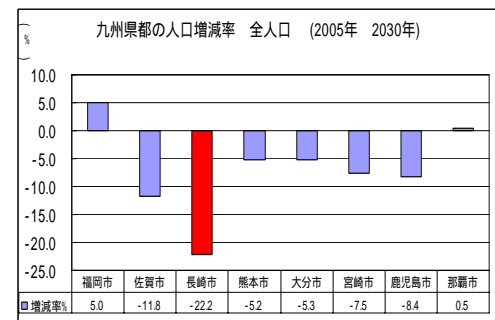
都市人口ランキング（上位30位）

1920(大正9)年 第1回国勢調査人口			2010(平成22)年 平成22年国勢調査人口		
順位	都市名	人口(人)	順位	都市名	人口(人)
1	東京市	2,173,201	1	東京(23区)	8,945,695
2	大阪市	1,252,983	2	横浜市	3,688,773
3	神戸市	608,644	3	大阪市	2,665,314
4	京都市	591,323	4	名古屋市	2,263,894
5	名古屋市	429,997	5	札幌市	1,913,545
6	横浜市	422,938	6	神戸市	1,544,200
7	長崎市	176,534	7	京都市	1,474,015
8	広島市	160,510	8	福岡市	1,463,743
9	函館市	144,749	9	川崎市	1,425,512
10	呉市	130,362	10	さいたま市	1,222,434
11	金沢市	129,265	11	広島市	1,173,843
12	仙台市	118,984	12	仙台市	1,045,986
13	小樽市	108,113	13	北九州市	976,846
14	鹿児島市	103,180	14	千葉市	961,749
15	札幌市	102,580	15	堺市	841,966
16	八幡市	100,235	16	新潟市	811,901
17	福岡市	95,381	17	浜松市	800,866
18	岡山市	94,845	18	熊本市	734,474
19	新潟市	92,130	19	相模原市	717,544
20	横須賀市	89,879	20	静岡市	716,197
21	佐世保市	87,022	21	岡山市	709,584
22	堺市	84,999	22	船橋市	609,040
23	和歌山市	83,500	23	鹿児島市	605,846
24	渋谷町	80,799	24	八王子市	580,053
25	静岡市	74,093	25	姫路市	536,270
26	下関市	72,300	26	松山市	517,231
27	門司市	72,111	27	宇都宮市	511,739
28	熊本市	70,388	28	東大阪市	509,533
29	徳島市	68,457	29	川口市	500,598
30	豊橋市	65,163	30	松戸市	484,457

(参考)  
38位 長崎市 443,766  
88位 佐世保市 261,101

九州県都の人口増減率（2005年 - 2030年）

国立社会保障・人口問題研究所による推計



## 産 業

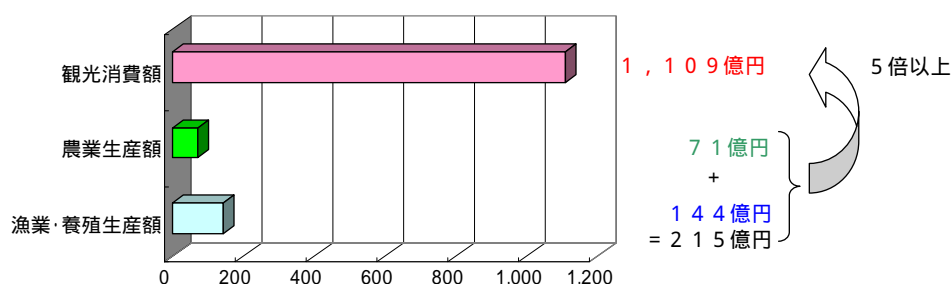
長崎市の就業者数は平成7年を境に減少しており、特に第2次産業の減少が著しい。第3次産業は近年も増加しており構成比も約8割と県内と比較しても高くなっている。

長崎市の就業構造を全国と比較すると、第2次産業では製造業や鉱業の就業比率が特に低くなっている。第3次産業では不動産業や複合サービス業が全国平均を下まわるものの、その他の業種(卸売・小売業、金融・保険業、飲食店・宿泊業、医療・福祉、教育・学習支援業等)では全国を上回っている。

長崎市の小売業の年間商品販売額(平成19年4,049億円)は、平成11年(4,809億円)と比較して760億円(増減率-15.8%)減少している。

長崎市の観光消費額(平成22年度1,109億円)は、農業生産額と漁業・養殖生産額の合計(平成22年度215億円)の5倍以上もの規模であり、地域経済への波及効果も大きく、観光産業は長崎の経済を牽引する主要な産業の一つとなっている。

長崎市の産業(観光消費額と農業生産額、漁業・養殖生産額の比較(H22))



## 観光動向

長崎市中心部・臨海地域は、ポルトガル、オランダ、中国などとの交流を背景とする独自の歴史的経緯や文化等により異国情緒たどる地域資源が存在する。また、海や緑といった自然豊かな地域資源のほか、被爆都市として核兵器の廃絶と世界恒久平和をアピールしている地域でもある。

本地域は、世界遺産暫定一覧表に記載されている「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」構成資産で、開国後のキリスト教信仰と布教の拠点である大浦天主堂や、「九州・山口の近代化産業遺産群」構成資産である旧グラバー住宅、小菅修船場跡などをそれぞれ有している。また、平成21年10月には「九州・山口の近代化産業遺産群」の新たな構成資産として、三菱重工業(株)長崎造船所の向島第3ドック、ハンマーヘッド型起重機、旧鋳物工場併設木型場(現三菱史料館)及び占勝閣が専門家委員会から提言された。

長崎市への観光客数は、平成10年度の約670万人をピークに減少傾向に転じた。平成17年(2005年)の長崎県美術館や長崎歴史文化博物館の開館、平成18年(2006年)に日本で初めてのまち歩き博覧会「長崎さるく博'06」などにより、観光客数の減少に歯止めがかかり、近年ではほぼ横ばいであった。平成22年の増加の主な要因は大河ドラマ「龍馬伝」による観光客の増加である。また、当地域を代表する観光施設のグラバー園の入場者数は平成2年(1990年)の約270万人をピークに減少しており、近年は90万人を下回っていたが、平成22年は100万人を上回った。

長崎市の外国人宿泊客は、平成16年(2004年)から平成20年(2008年)にかけ、9.5万人から74%増の16.7万人になるなど増加していたが、近年ではほぼ横ばいである。平成22年の外国人宿泊客の国・地域別の上位は、1位：韓国、2位：台湾、3位：アメリカ、4位：中国、5位：シンガポールとなっており、経済発展が目覚ましく、ビザ発給要件が緩和された東アジア地域からの旅行者が増加している。

長崎港では、幕末から昭和初期にかけ、長崎・上海間に定期航路が開かれた。近年では、長崎港に寄港する外国籍国際クルーズ客船が激増しており、観光船の寄港地として有名な神戸港、横浜港を抑え、平成18年、平成19年は日本一となっている。世界のクルーズ観光はカリブ海や地中海で人気であり、今後、中国・韓国・日本を周る東アジアクルーズへの期待が高まっている。特に、松が枝国際観光船ふ頭は、グラバー園や大浦天主堂などの観光地、市街地に近接しており、長崎の財産というべきものである。

MICEについて、市内での開催件数は年1,000回程度で、その内、国際・全国大会の開催件数は年間総件数の15%前後で推移しているが、参加者数では20~40%前後と毎年変動している。

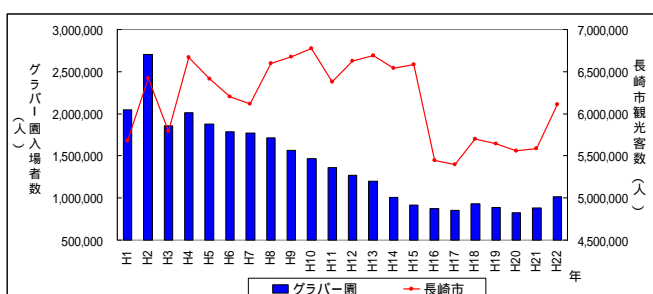
平成24年10月に「夜景サミット2012 in 長崎」が開催され、「長崎夜景」が「世界新三大夜景」の一つに認定された。長崎のすり鉢状の地形が生み出す立体的な夜景、稲佐山・鍋冠山・風頭公園など多方向からの俯瞰的な夜景の美しさなどが、きわめて高い評価を得ている。

(クルーズ【cruise】: 客船による観光旅行)

(東アジアクルーズ: 中国、韓国、日本を周る客船による観光旅行)

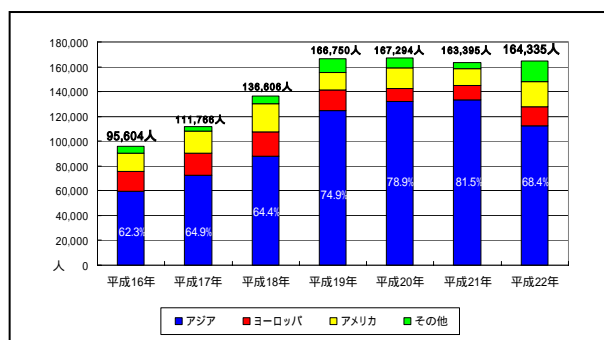
(MICE: Meeting(企業会議、小会議)、Incentive Travel(報奨・研修旅行)、Convention(国際会議、大規模会議・大会)、Event(文化・スポーツイベント)やExhibition(見本市・展示会)を合わせた総称でこれらの頭文字を取ったもの)

長崎市の観光客数、グラバー園の入場者数



観光客数: 日帰り客・宿泊客・外国人宿泊客、  
合併市町村の観光客数を加算した値  
(資料: 長崎県観光統計 平成22年版)

外国人宿泊者の推移と地域別構成比



平成16年

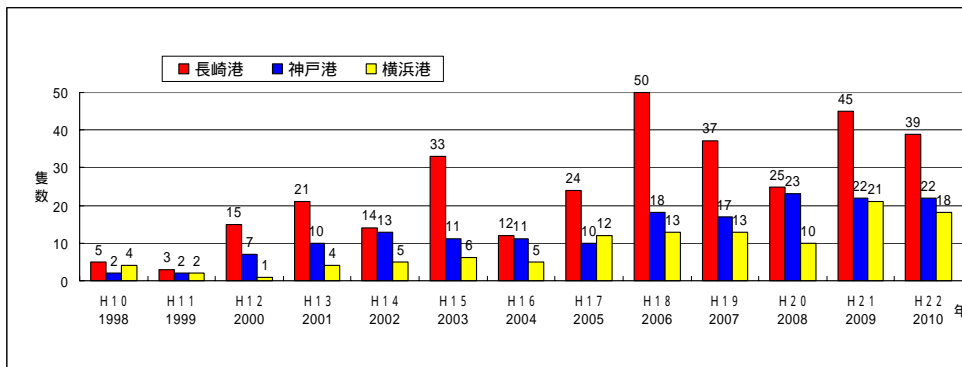
平成22年

1位	韓国	32,441人	韓国	70,553人
2位	アメリカ	12,959人	台湾	18,731人
3位	中国	10,468人	アメリカ	15,546人
4位	台湾	9,373人	中国	10,316人
5位	イギリス	5,349人	シンガポール	3,874人

(資料: 長崎市観光統計・長崎県観光統計)



長崎港への外国籍国際クルーズ客船の寄港実績(回)



外国籍の国際クルーズ客船入港実績表

順位	H10 1998	H11 1999	H12 2000	H13 2001	H14 2002	H15 2003	H16 2004	H17 2005	H18 2006	H19 2007	H20 2008	H21 2009	H22 2010
1	那覇 27	中城湾 81	石垣 43	那覇 47	那覇 42	長崎 33	那覇 24	那覇 29	長崎 50	長崎 37	那覇 51	那覇 50	博多 61
2	川内 9	石垣 50	中城湾 24	鹿児島 32	石垣 37	鹿児島 28	石垣 24	石垣 29	広島 23	那覇 26	石垣 37	長崎 45	那覇 46
3	中城湾 8	平良 15	那覇 21	長崎 21	広島 15	中城湾 18	平良 21	長崎 24	神戸 18	石垣 25	鹿児島 30	石垣 32	鹿児島 45
4	志布志 6	志布志 6	長崎 15	別府 14	長崎 14	那覇 16	広島 16	平良 22	秋 15	神戸 17	博多 25	博多 28	石垣 45
5	大阪 5	大阪 5	東京 7	神戸 10	神戸 10	神戸 13	神戸 11	長崎 12	横浜 12	宇野 14	広島 17	長崎 25	神戸 22
6	長崎 5	鹿児島 4	神戸 7	広島 8	東京 11	広島 10	東京 11	神戸 10	横浜 13	秋 16	神戸 23	広島 22	神戸 22
7	横浜 4	川内 4	広島 6	宇野 7	大阪 1	東京 9	神戸 11	広島 8	境 13	鹿児島 16	広島 17	鹿児島 22	横浜 18
8	神戸 2	長崎 3	秋 6	秋 6	函館 7	大阪 8	大阪 8	大阪 8	那覇 10	境 15	宇野 13	横浜 21	広島 8
9	鹿児島 2	神戸 2	志布志 4	志布志 5	宇野 7	平良 8	境 8	宇野 7	鹿児島 8	宇野 14	横浜 10	大阪 10	大阪 6
10	函館 1	横浜 2	平良 4	横浜 4	秋 6	横浜 6	秋 7	函館 6	青森 7	横浜 13	秋 9	宇野 10	函館 4

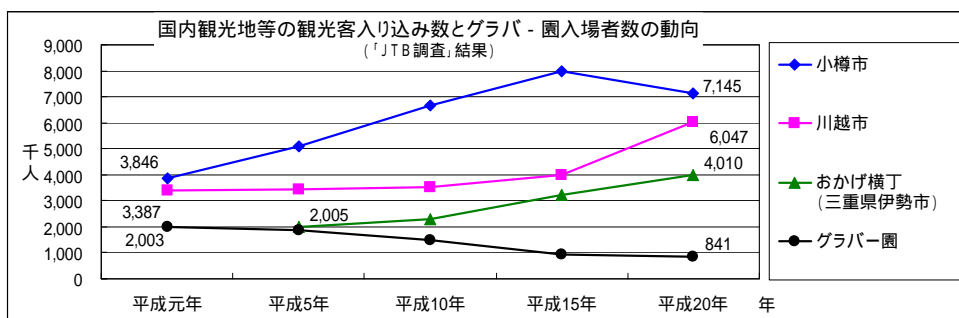
(出典：2010年の我が国のクルーズ等の動向について(国土交通省))

参考資料

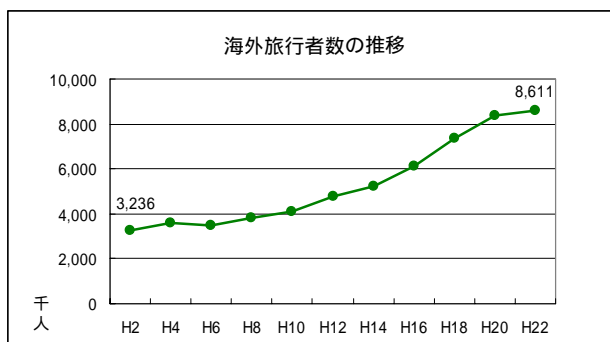
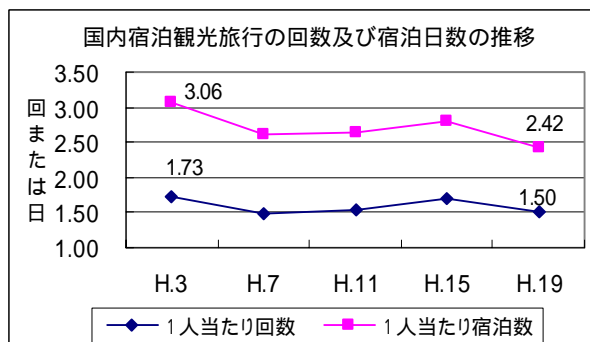
1) 全国の観光動向(観光庁「旅行・観光消費動向調査」結果より抜粋)

観光庁がまとめた国内宿泊観光旅行の推移を見ると、国民一人当たりの旅行回数、宿泊数ともに平成3年をピークに減少傾向にある。

全国の観光地の中では、小樽市、川越市、伊勢市など、回遊性があるまちの観光客が伸びている。



訪日外国人客については、年々増加し、平成22年には約861万人となり、平成20年の世界的な金融危機による景気後退や、円高の急進の影響を受けつつも、過去最高値を達成した。その内、アジアからの訪日旅行者の割合が72.0%とかなり高い比率を占めている。



## 2)世界のクルーズ観光

現代のクルーズ観光は1960年代にカリブ海で誕生し、大定員の大型クルーズ客船としてクルーズ産業の中心に成長している。伝統的クルーズとは異なり、短期間で廉価、客層は現役世代や家族連れが多く、2007年の世界のクルーズ人口は約1,660万人である。カリブ海がある北米が約7割、地中海があるヨーロッパが約2割を占める。今後、カリブ海、地中海につづき、東アジアクルーズも増えていくと予想されている。



### 平和活動

本地域は、原爆による惨禍を体験した都市の責務として被爆の実相とその悲惨さを多くの人々に伝えていく地域であり、国内外に向けて核兵器の廃絶と恒久平和を発信し続けている。

被爆から60年以上が経過し、原爆被爆者の高齢化が進んでいる。

未来を担う青少年が、長崎原爆資料館や被爆構造物等の見学をはじめとして、平和について学習できるように様々な機会が設けられている。

修学旅行生等を対象とした被爆体験講話や平和交流事業が、官民一体となって取り組まれている。

長崎市は、同じ被爆地である広島市と連携し、核兵器の廃絶に向けて取り組んできた。平成21年4月に、チェコのプラハで、アメリカのバラク・オバマ大統領が「核兵器なき世界」を目指すことを明言したことで、核兵器廃絶への期待が高まり、この流れを確かなものとするためにさらに積極的に行動を起こしている。平成25年は、8月に「平和市長会議総会」、11月に「第5回核兵器廃絶地球市民集会ナガサキ」が開催される予定であり、平成27年に予定されている核不拡散条約再検討会議に向けて、市民とNGOと都市が結束を強めていこうとしている。

( NGO【nongovernmental organization】: 非政府組織。平和・人権問題などで国際的な活動を行っている非営利の民間協力組織。)

### 土地利用

本地域は、森林等の自然的土地利用が約2割にとどまり、約8割が都市的な土地利用となっている。

市街地中心部などの平地部は商業用地、住宅用地に利用されている。近年では、まちなかへの中高層マンション等の立地が進んでいる。

臨海部は工業用地として利用されている。また、地域の約1/4を占める住宅用地は斜面地などにも広がっている。

商業業務用地は、長崎駅～新地町や国道206号、路面電車沿線などに集積が見られるが、建物の老朽化が目立つとともに、床面積や設備など最近の業務床需要(情報通信関連産業等)に対応できる

ビルが少ない。

地域の西側には稲佐山、東側には風頭公園など緑地空間が存在している。近年では、臨海部の土地を利用した公園整備等が進んでいるが、依然として市街地中心部には公園・緑地などのオープンスペースが不足している。

## 交通機能等

### 【道 路】

長崎空港及び九州各都市から市内へのアクセスは、長崎自動車道から国道 34 号長崎バイパス経由および長崎自動車道から出島バイパス経由の 2 つのルートが中心となっている。

本地域における幹線道路は、南北方向を結ぶ国道 499 号、202 号及び国道 206 号、東西方向を結ぶ国道 34 号、国道 324 号を主軸として、放射状の道路網を形成している。

国道 206 号～202 号～499 号へとつながる南北方向の道路と国道 34 号の平日 12 時間交通量は 3 万台以上であり、特に長崎駅前の国道 202 号では平成 22 年 11 月の都市計画道路浦上川線の供用開始により減少したものの、約 4 万 4 千台と著しく多い。

桁下高の高い旭大橋により浦上川を渡る歩行者動線が分断されている。

### 【鉄道・軌道・バス】

鉄道は、JR 長崎本線が福岡方面への大動脈となっており、本地域には同路線の終着駅である長崎駅と浦上駅が存在する。現在、九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の武雄温泉～長崎間の建設工事認可を受け、平成 34 年度の開業に向けて建設中であり、JR 長崎本線連続立体交差事業についても平成 22 年 2 月に事業認可を受け、事業の推進を図っている。関連して、長崎駅周辺土地区画整理事業等により、JR 長崎駅周辺部の土地利用転換や低未利用地の有効利用に向けた再整備を実施中である。

路面電車が市北部から都心地区にかけて運行している。路面電車は運行本数が多く、観光地にも近接していることから市民の通勤通学や観光客の重要な交通手段になっているが、近年の利用者は減少傾向にある。

路線バスは、長崎市の南北を軸として周辺の主要な地域を結んでおり、市民の交通手段として重要な役割を果たしている。

### 【港 湾】

近年では、長崎水辺の森公園、長崎県美術館などが整備され、多くの市民や長崎を訪れる人々に親しまれている。

元船地区の長崎港ターミナルは、長崎市の伊王島・高島や五島列島への離島航路の発着点となっている。また、端島（軍艦島）や長崎港内クルーズの発着点でもある。

松が枝地区では、日本初の 10 万総トン級の大型船対応の岸壁の整備が完了し、平成 22 年 3 月に長崎港松が枝国際ターミナル第 1 ビル、平成 24 年 8 月にはターミナル第 2 ビルが供用されている。

### （参考）上海航路

長い鎖国のあと、米国などの諸外国との通商条約が結ばれ、翌安政 6 年（1859）に神奈川、長崎、函館が開港されると、その直後から、英国の汽船会社 P&O は長崎に来航し、アゾフ号（700 トン）など 3 隻を使って、長崎・上海間に定期航路を開いた。その後も英国の客船による定期運航が続き、各国の船がこの区間を足しげく往来した。何と云っても大陸に近いことが長崎の強みであった。明治 8 年（1875）になると三菱商会の横浜・上海航路が開かれ、4 隻が神戸、下関、長崎経由で週 1 回就航。わが国初の海外定期航路となった。長崎が最も華やいたころの「上海航路」は、大正 12

年（1923）に長崎丸、上海丸で始まり、英国で建造したこの2隻の5,000トン級高速船が長崎と上海をほぼ一昼夜で結んだ。のちには長崎生まれの神戸丸が加わって3隻体制となり、起点も神戸まで延伸されたが、第二次世界大戦中、触雷などのためすべて失われる昭和18年まで定期航路が続いた。海中に設置された機雷(機械水雷)に船が接触し爆発し破壊されること。

## 2) 重点地域の特性

### 平和都市としての期待

本地域は、原爆による惨禍を体験した都市の責務として、世界に向け被爆の実相を発信し、世界の恒久平和の実現を推進し続けており、被爆の実相を理解するエリアとして交流人口が増加する可能性を有している。

### 重層的な歴史に培われた特徴ある文化

本地域は1571年の長崎開港以来、鎖国時代を通じてわが国唯一の海外貿易の窓口として独特な長崎文化を形成してきた。それは、エキゾチックな異国文化であり、それらの異なる文化を絶えず受け入れてきたという長崎市民の文化に対する姿勢によるものであった。

こうした歴史に由来して、国宝など数多くの文化財が残っており、また、市民の日常生活や祭り、行事などに異国の特徴ある文化が根つき、国際観光文化都市長崎の個性が形づくられてきた。

近年では、「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」と「九州・山口の近代化産業遺産群」の二つが世界遺産暫定一覧表に記載され、平成27年度の世界遺産登録を目指している。

### (参考) 長崎にしかない歴史・文化

#### (1) 歴史の魅力

キリスト教の伝来と共に開かれた長崎は、江戸時代には国際貿易港として西洋・中国文化が入り全国へと伝わった。幕末には坂本龍馬をはじめとする多くの維新志士達に影響を与え、開国後は居留地が整備され、異国情緒あふれるまち並みが形成され、その後、産業面では、造船業などが日本の近代化をリードした。また、原爆投下の悲劇を乗り越えるなど、日本の中でも際立った歴史を有している。

西洋との出会い（南蛮貿易とキリスト教など）

中国との出会い（中国貿易と唐寺など）

鎖国下の繁栄（禁教と寺社、出島、唐人屋敷跡など）

幕末から維新（グラバーと幕末の志士達など）

開国と近代化（居留地と重工業の発展など）

被爆と復興（原爆落下中心地、平和公園、長崎原爆資料館など）

#### (2) 文化の魅力

長崎は、西洋や中国との長い交流を通じて海外文化の影響を受けており、他都市に類を見ない国際色豊かな文化に恵まれている。

文化行事（キリスト教文化、仏教文化、くんち、精霊流し、春節祭や媽祖文化など）

芸術（音楽、絵画など）

食（卓袱料理、普茶料理、中華料理、カステラなど）  
工芸品（べっ甲、螺鈿細工、長崎刺繍、銀細工、ビードロなど）

（出典：長崎市観光戦略（H20.5 / 長崎市観光戦略策定会議））

#### 地形的要因から環境負荷の少ない都市構造

本地域の大部分は斜面市街地となっており、旧市街地において市街地が無秩序に広がらなかったことからまとまりのある都市構造が形成されている。また、斜面市街地は火災や土砂災害等に対する危険性、都市基盤施設整備の困難性や生活の不便さなど、生活環境にかかる多くの課題はあるが、次のような斜面地ならではの良さを有している。

稲佐山、金比羅山、唐八景等の自然緑地が市街地に近接して残されている。

良好な眺望、景観、採光、通風等を有している。

#### 国内の他都市ではつくりえない、海・港の特徴的な風景

本地域の港、重層的な歴史・文化、急峻な地形等により、長崎市は「観光のまち」、「坂と港のまち」としてのイメージが定着している。

特に、長崎港は、貿易港、工業港、漁港、国際観光港の4つの顔をもち、この港が今日までの長崎の産業・暮らし・文化などを特徴づける重要な都市資源として機能してきた。「海・港」は長崎の魅力要素として重要な役割を担っている。

平成24年10月に「夜景サミット2012 in 長崎」で「世界新三大夜景」の一つに認定され、「長崎夜景」が持つ魅力は重要な観光資源である。

##### <長崎港の特徴>

国内でも有数の大規模な入江型の港

三方の山岳丘陵により港と斜面・坂との個性的関係

南に開いた明るい都市

すり鉢状の地形が生み出す立体的な夜景

#### 広域交通機能の強化により観光・交流人口の拡大が期待

本地域は、先に示した「歴史・文化」、「地形」、「海・港」などの特徴的な地域資源に加えて、国内最大級の松が枝国際観光船ふ頭の整備、九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）の整備など、国内外への広域交通機能の強化が進められており、観光・交流人口拡大のポテンシャルが飛躍的に高まる可能性を有している。

（ポテンシャル【potential】：潜在的な力。可能性としての力。）

### 3 . 重点地域の課題

#### 被爆体験の継承

原爆被爆者が高齢化しており、まちの記憶として被爆の実相をどう継承していくかが課題である。そのためには次世代の育成と、まちとしての被爆経験や資料の収集・保存が重要となっている。

2010年核不拡散条約（NPT）再検討会議の合意文書において、核兵器の非人道性が初めて言及されるなど、核兵器廃絶を人道的側面から訴える新しい流れができたことを大きなチャンスと捉え、被爆都市としてメッセージを発信することが必要である。そのためには、より多くの方に被爆の記憶が残る現地を訪れ、被爆の実相に触れ、被爆者の体験や願いを共有して頂くことが課題である。

#### 産業としての観光再生

将来、大幅な人口減少が予測される長崎市においては、人口減少に伴い商工業をはじめ幅広い産業の低迷が予想される。そのため、交流人口の拡大を経済波及効果に繋げていくことが重要な課題である。

観光は、旅行業、運輸業、宿泊業及び飲食業等の観光関連産業に加え、農林水産業や商工業等の幅広い産業に対する生産や雇用機会の増大に大きな波及効果をもたらし、長崎市を支える基幹産業としての期待は極めて大きい。

本地域には、歴史、祭り・人々の生活・食等の独特な文化をはじめ、様々な地域資源（商工業、医療集積）がある。これらは長崎市の経済発展に寄与するための地域の資源であるとの認識を高めつつ、産業振興につなげていくことが課題となっている。特に、県産品を中心とした食を磨き、観光客への提供を強化し、これらを産業振興に繋げていくことが必要である。

長崎市においては、県内大会規模以上の大会・会議が年間1,000件程度開催されているが、大規模な大会・会議が実施できる大型MICE施設の不足が課題となっている。

#### 世界遺産のまちに相応しい景観形成

本地域は、「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」、「九州・山口の近代化産業遺産群」の一部を構成する資産を含めた歴史的な景観はもとより、周辺の山並みや街並み、海・港、河川、道路等により独特の風景が形づくられている。

一方で、時代とともに昔ながらの家屋が減り、マンションなどの高層建築物と混在することなどにより異国情緒あふれるまちの雰囲気が変わりつつある。

これらかけがえのない景観資源を尊重しつつ、世界遺産のまちに相応しい質の高い景観形成を展開することが必要である。

また、長崎市は「坂と港のまち」としてのイメージが定着しているが、実際はあまり海を感じられる空間が少ない点が課題である。

## (参考) 観光客が抱く長崎のイメージと現実

長崎市は、「観光のまち」、「坂と港のまち」としてのイメージが定着しているが、観光客を対象とした調査では、来崎前・後でイメージの変化が見られる。来崎前は、「異国情緒豊かで、ロマンチックな坂と港のまち」というイメージが、来崎後に「坂や階段が多い独特の地形」というように、海・港のイメージが消えてしまっている。

(資料:長崎市都市景観基本計画(H2.3/長崎市)より)

これは、駅周辺部で海・港を眺めることができず、点在する歴史的な建築物・土木構造物等の観光スポットへは、建築物と急峻な地形によって閉ざされた空間を通り、広がる海・港を体感することができないからと考えられる。

観光客は赤破線(右図)の中を移動して観光スポットへ行っており、海や港を感じることができない。



## 市民のホスピタリティを活かした観光再生

旅行の満足度は、ただ単に観光資源の素晴らしさだけではなく、どれだけその土地の人と交流し、好印象を持てるかで決まり、もてなしの心やホスピタリティが重要である。

観光客の満足度を高めるためには、直接観光に携わる人だけでなく、市民が主役になって取り組んでいく必要がある。

(ホスピタリティ【hospitality】: 心のこもったおもてなし)

## 長崎独特の有形、無形の歴史・文化資源の保存と新たな発展

本地域内の各所には歴史的遺産などの文化資源が数多く存在しているとともに、人々の生き生きとした暮らしの創意工夫がまちの随所に見られる。このような資源をまちづくりの中に活かしながら本地域の個性を磨き上げ、新たに発展させる必要がある。

## まちなかの再生と駅周辺整備による都市の活力と利便性の向上

長崎市の都市づくりの重点地区として、水辺の森公園から浦上駅にかけての「水辺の都市軸」と、西坂から鳴滝、南山手に及ぶ「賑わいの歴史・文化地区」を位置づけ、古くからの市街地、いわゆる「まちなかの再生」と「長崎駅周辺の再整備」を市街地再生の両輪として、都市の活力と利便性の向上を目指している。

長崎駅周辺は、「交流のまち・長崎」の玄関口にふさわしいまちづくりを進めるため、別途「長崎駅周辺まちづくり委員会」においてまちづくりの方針などの検討を進めている。また、まちなかについては、「多様な都市機能が集積した賑わいと歴史・文化の中心」として取り組みを進めている。それぞれにふさわしい役割を担い、連携しながら、長崎市全体の活性化を進めることが重要となる。

都心部の求心力を高めて、まちなかの活性化を進めていくためには、文化と賑わいの拠点であるまちなか、海の玄関口である長崎港周辺、陸の玄関口である長崎駅周辺を含めた3つの拠点の連携を図ることが重要となる。

老朽ビルの建て替え等により、商業・業務・交流・居住機能等の幅広い機能の充実による新たな

企業業種の誘致が重要であり、その際、床面積や施設等の面で情報通信関連産業等の時代のニーズに応えられる業務床の供給も必要である。

また、本地域は浦上川によって東西に分断されており、西側の浦上川右岸地区においては浦上川をはさんで長崎駅に近接している立地特性が活かされていないため、浦上川を渡る動線の強化が課題となっている。

#### 密集市街地・斜面市街地の住環境の改善

本地域に存する斜面市街地の中には、低水準な都市基盤施設及び建物の密集、さらに、建物の老朽化や居住者の高齢化も相まって、住む環境として幾多の問題を抱える地区もある。

このため、まちなかの再構築とあわせて斜面市街地の住環境の改善を進め、若年層などの人口定着を図る必要がある。

#### 離島や東アジア・世界に繋がる玄関としての高速・広域交通機能の強化

東アジア地域を中心とする外国人観光客や国内からの観光客誘致を促進するために、『高速・広域交通機能の強化』を図る必要がある。

広域交通機能の拠点である長崎駅と離島航路のアクセス性を高め、陸と海の交通を直結させることにより、離島の生活の利便性と観光地としてのポテンシャルを向上させることが課題である。

更に、長崎駅と国際航路のアクセス性を高め、陸と海の交通を直結させることにより国際的な観光地としてのポテンシャルを向上させることが課題である。

#### 主要観光地・拠点を快適に廻れる環境にやさしい交通機能の充実

本地域は、都市形成の歴史的経緯や地形的な制約、交通体系などにより、狭小道路が多い構造となっている。このため、都心部から通過交通を排除し、歩車共存道路の整備や歩行者空間のバリアフリー化が必要な状況にある。

観光客、市民、県民が長崎駅や各ふ頭等の主要な交通拠点から、観光拠点を公共交通や徒歩などにより円滑に巡れる交通機能の強化が必要である。

長崎市の主な観光施設である平和公園とグラバー園を結ぶ公共交通機関としてはバス、路面電車があるが、途中乗り換えが必要である。

長崎駅周辺で浦上川を横断する橋梁は、稲佐橋、旭大橋の2本であり、旭大橋はバリアフリー化されていないなど改善の余地がある。

#### 観光客、市民、県民にやすらぎを与える広場や公園の充実

観光拠点を中心とした広場や公園などの整備を行うことにより、観光客、市民、県民にやすらぎを与える空間をより多く提供する必要がある。

#### 防災機能の充実・強化

東日本大震災や台風による浸水被害などの災害を踏まえ、洪水や津波・高潮・波浪等への対策や防災関係機関相互の連携など、防災機能の充実・強化を図る必要がある。



## 4. 長崎が果たすべき役割

### 1) 平和の発信地としての役割

平和学習、平和交流、講演会、イベント等により、被爆の実相を実際に見て、聞いて、学んでもらうなど、被爆地にしかできない取り組みを推進しており、国内外の幅広い年齢層の来訪者にゆっくり見てもらえる「平和の発信地」として整備を推進する。

### 2) 観光の発祥地としての役割

#### 長崎は観光の発祥地

「観光」という言葉は、中国の四書五経の一つ「易経」の一節、「観国之光、利用賓于王（国の光を觀る、もって王の賓たるに用いるによろし）」に由来し、「地域のすぐれたものを觀ること、觀せること」を意味する。つまり、観光という言葉は、本来は、現在一般的に使われている「観光」よりも広い意味を持っている。

日本では、安政2年（1855年）長崎の海軍伝習所にオランダから贈られた蒸気帆船にこうした意味を込めて「観光丸」と命名されたことから、「観光」という言葉が日本で最初に使われたのが長崎であり、長崎は「観光」の発祥地といえる。



観光丸(財団法人 鍋島報効会所蔵)



長崎海軍伝習所絵図(財団法人 鍋島報効会所蔵)

#### 広がる「観光」の捉え方

観光の定義について、国の観光政策審議会の「今後の観光政策の基本的な方向について」(答申第39号、1995年6月2日)では、「余暇時間の中で、日常生活圏を離れて行うさまざまな活動であって、触れ合い、学び、遊ぶということを目的とするもの」とし、「時間」、「場所・空間」、「目的」の3つの面から規定している。さらに、「21世紀初頭における観光振興方策について」(答申第45号、2000年12月1日)によると、「いわゆる『観光』の定義については、単なる余暇活動の一環としてのみ捉えられるものではなく、より広く捉えるべきである。」とし、また、観光は以下のような意義を有しているとしている。

- ・人々にとって、ゆとりとうるおいのある生活に寄与、地域の歴史や文化を学ぶ機会
- ・地域にとって、地域住民の誇りと生きがいの基盤の形成、地域活性化に寄与
- ・国民経済にとって、大きな経済効果
- ・国際社会にとって、国際相互理解の増進、国際平和に貢献

観光の目的は単なる余暇活動の一環として、テーマパークなどで遊んだり自然景観や建造物を見物するために「場所」を選ぶ時代から、「目的」が観光を引っ張る時代となり、「体験」型観光が流行した。更に、現在では、例えば、楽しい気持ちになりたい、癒されたい、ゆったりした時間が過ごしたいなど、「感情」が観光を引っ張る時代と言われている。

## 長崎は日本のまち歩き観光をリード

日本で初めてのまち歩き博覧会「長崎さるく博'06」の成功により、全国的なまち歩きブームが到来している。長崎は観光のトップランナーとしての地位を目指している。

また、地域文化への愛着や誇りを持つ市民が増加し、まちづくりへの機運が高まり始めている。

## この地域が目指す観光のあり方

これらのことを踏まえ、長崎市中央部・臨海地域における「観光」は、単なる余暇活動の一環としてのみ捉えるのではなく、本来の「観光」の意味に立ち返り、多様な資源を体験・実感するなど、より広く捉えるべきである。

長崎は、1571年の開港以来、キリスト教文化が発達し「小口・マ」と称された歴史を有し、ポルトガル、オランダ、中国をはじめとした多くの海外との交流により繁栄し、また、明治以降の日本の近代化を牽引したまちである。さらに、最後の被爆地として世界に平和を発信し続ける責務を有しているなど、他に類例のない多様で奥の深い歴史とそれに伴う多様な文化が、今もまちの景観や人々の日常生活のあらゆるところで長崎独特の魅力として息づいている都市である。

この地域が目指す観光のあり方は、長崎を訪れる人々に世界と日本の交流を支えてきた長崎独特の歴史、文化やまちを体感していただくとともに、人々と交流することによって、長崎の魅力を実感し、さらに時空を超えて歴史上の人物たちや出来事に感動し、喜びや悲しみを共有するなど、様々な感情を共有し、大きな感動を得て頂くことを目指していくものである。

そのためには、長崎の出島や世界遺産候補等の価値や祭り・人々の生活・食等の独特な文化の魅力をはじめ、風景と自然の魅力、産業都市としての魅力、平和都市としての魅力、国際都市としての魅力などが息づいている地域の多様な資源を更に磨き上げることが必要である。

そして、これらの資源を「長崎さるく」というまち歩き・まち体験を通して長崎の魅力を実感していただくことが必要である。

これにより、長崎にしかない歴史・文化を守るとともに、さらに発展させ世界中の人々に体験・実感してもらうことが観光の発祥地としての責務である。

## 3) 国際ゲートウェイとしての役割

長崎は、鎖国時代にわが国で唯一西洋との玄関口であったのみならず、幕末から昭和初期にかけて上海との定期航路が開かれ、日本と大陸との国際ゲートウェイ（玄関口）機能を果たしてきた。また、昭和33年の国際観光船「カロニア号」入港以来、半世紀に渡り数多くの観光船を受け入れてきたが、近年では、その入港が激増し、平成18年、平成19年は日本一となっている。

現代のクルーズ観光は、カリブ海、地中海で人気であるが、今後、東アジアクルーズも増えていくと予想されている。

県都としての陸のゲートウェイ（玄関口）、離島への海のゲートウェイ（玄関口）の機能としての役割や、東アジアクルーズに優位な位置にある地理的条件や歴史を活かした東アジアへの海のゲートウェイ（玄関口）の機能としても重要な役割を担っている都市であり、観光立国推進の観点から、飛行機や新幹線を通じて東アジアと国内各地を繋げ、フライ&クルーズ、レール&クルーズの寄港地として国際ゲートウェイ機能を復活させることが長崎の役割である。

（フライ&クルーズ：クルーズ客船の起点港及び寄港港まで飛行機移動を組み合わせた旅行のこと）

（レール&クルーズ：クルーズ客船の起点港及び寄港港まで列車移動を組み合わせた旅行のこと）

### 1 ) 地域の目指すべき姿

#### ～ 「平和と文化の国際交流拠点都市 長崎の再生」 ～

被爆地ナガサキは核兵器の非人道性を訴え、「核兵器廃絶」への願いを世界に発信し続けてきた。国際社会では、核兵器の非人道性が訴えられ、非合法化への努力を求める動きが活発化している。今後ヒロシマとも連携を図りながら、国際社会との交流をとおして被爆の実相を継承するなど「国際平和都市」として「核兵器のない世界」の実現に貢献していく。

観光の発祥の地として、「観光」の原点に立ち返り、長崎のまちや人の「光」を引き出し、磨き上げ、人々に「観」せることにより、「国際観光文化都市」としての輝きを取り戻し、観光再生により交流人口を拡大し、その経済波及効果により、長崎の活力の再生・向上を目指す。また、その効果を離島や県内各地に波及させることにより長崎県全体の活力の再生・向上を目指す。

長崎の活力の再生・向上を目指すためには、まちの魅力を磨き交流客を滞留させることが必要である。そのため、地域資源の充実と魅力向上が必要であり、二つの世界遺産候補など長崎特有の「歴史」「文化」等のこれまで活用されてきた資源をさらに磨き上げ、遺産の保全・再生や長崎にしかない魅力あるまち並みの形成を図るとともに、観光の新たな資源として産業、医療技術等もさらに磨き、新たな交流の推進を目指す。

国際観光文化都市に再生させるためには、人々が活動し、交流し、情報を発信する場とすることが必要である。そのため、MICE・集客・情報提供等の各種の都市機能の充実・強化を進め、安心・安全で快適な都市の魅力を生み出し交流推進と雇用確保を目指す。

まちなかでの居住を推進するため、暮らしに必要な機能の充実を図り、住む人にとっても魅力と活力のある都市を目指す。

環境に配慮した持続可能な都市づくりを推進するため、太陽光などの新エネルギーの利用促進や地域単位でのエネルギー効率を高めるための施設整備など、低炭素型の都市を目指す。

様々な地域資源や都市機能を有機的につなぐことにより観光地としての魅力、また居住地としての魅力を向上させることが不可欠であり、そのため、まち歩きを意識した回遊機能の強化により、安全・安心に歩くことができ、平和や歴史・文化を体感できる都市を目指す。

松が枝国際観光船ふ頭整備、JR長崎本線連続立体交差事業、九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）整備等の広域交通機能の強化を大きなチャンスと捉え、その効果を最大化させることにより、東アジアからの誘客等、さらなる交流人口の拡大、経済波及効果を目指す。

国際ゲートウェイ（海外の玄関口）機能の再構築により、幅広い分野での新たな需要を創出し、これを牽引力にして新たなまちの賑わいを創出することでさらなる民間投資を誘発し、魅力と活力のあるまちづくりを目指す。

更に、ゲートウェイ（玄関口）機能の強化により、離島との利便性を強化し、交流人口の拡大による経済効果に繋げていくとともに、県全体への経済波及効果を目指す。

以上の取り組みを進めていくことにより、観光立国（ビジット・ジャパン）を牽引する都市として再生を図る。

## 2) 長崎市中央部・臨海地域の目標年次

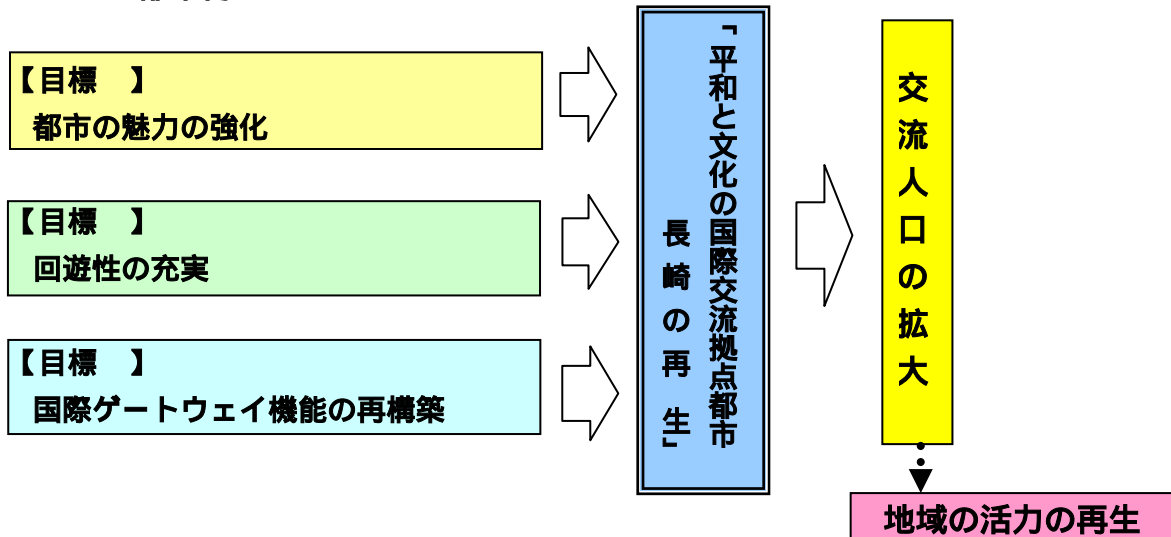
JR長崎本線連続立体交差事業や長崎駅周辺土地区画整理事業等の事業期間を考慮し、概ね20年後を想定する。

## 3) 長崎市中央部・臨海地域の整備目標

「平和と文化の国際交流拠点都市 長崎の再生」を目指すため、以下の3つを都市の形成に向けた目標とする。

- 【目標】 都市の魅力の強化
- 【目標】 回遊性の充実
- 【目標】 国際ゲートウェイ機能の再構築

### 都市再生のイメージ



## 4) 長崎市中央部・臨海地域の整備方針

上記3つの整備目標を推進するため、以下のように8つの整備方針を位置付け、開発と保全、ハード施策とソフト施策を行政と民間が一体となって、バランスよく総合的・一体的に進める。

### 【目標】 都市の魅力の強化

- 整備方針 平和都市の魅力を磨き、世界に平和を発信する
- 整備方針 世界遺産候補など、多様な歴史・文化等の資源の魅力を磨く
- 整備方針 長崎の特色ある街並み景観を保全・形成する
- 整備方針 MICE機能等、官民一体となった都市機能の強化と新たな需要を創出する
- 整備方針 環境や防災に配慮した都市・交通機能を強化する

### 【目標】 回遊性の充実

- 整備方針 道路・公共交通・歩行者動線等のネットワーク整備を充実・強化する
- 整備方針 さるくまちとしての機能を充実・強化する

### 【目標】 国際ゲートウェイ機能の再構築

- 整備方針 新幹線と国際・離島航路の接続等により広域交通機能の魅力を強化する

## 【目標】 都市の魅力の強化

### 整備方針 平和都市の魅力を磨き、世界に平和を発信する

原爆被爆者が高齢化し減少しつつあるなかで、原爆の悲惨さを伝え、平和の尊さと大切さを次世代に継承し、被爆の実相を広く後世に伝えることができるよう、若い世代も含めた人材育成を進める。

国連や、日本政府、各国政府、都市、NGO等へ、平和アピールを繰り返し発信することにより、核兵器廃絶と世界恒久平和を願う被爆地の思いを届ける。

平和市長会議をはじめ、あらゆる機会を通じ、世界各国のリーダーに長崎訪問を呼び掛け、世界の多くの人々が長崎を訪れ、核兵器による被爆の実相を知っていただく取り組みを進める。

長崎を訪れる多くの人々が被爆の実相を感じられるよう、原爆資料館を中心に、被爆都市長崎を象徴する平和公園の利便性の向上や周辺に残る被爆構造物等の保存の取り組み等、関連施設の充実を図る。

#### 主な施策

平和アピール発信や市民・NGOとの連携、啓発を図る事業の推進

原爆資料館と被爆資料展示施設などの連携促進

被爆体験の継承事業や、記憶媒体への保存事業の推進

修学旅行生等に対する平和学習・交流や若い世代の人材育成の推進

長崎平和大学（県内留学生を対象とした戦争体験講話、被爆遺構巡り）の推進

平和公園施設の整備（エレベーターの設置、案内表示の充実）

### 整備方針 世界遺産候補など、多様な歴史・文化等の資源の魅力を磨く

世界遺産候補など、多様な歴史・文化の資源の魅力を磨く

国内外の多くの観光客を誘致するため、長崎特有の歴史・文化(文化行事等・芸術・食・工芸品)など、様々な地域資源をさらに磨き上げ見せる。

特に、県産品を中心とした食を磨き、県民・市民に食の魅力の浸透を図るとともに、観光客への食の提供を強化する。

さるく観光の推進に向けたさるくガイドの育成の継続や長崎商工会議所にて地域活性化策の一つとして実施されている「長崎歴史文化観光検定」を活用した人材育成の継続を働きかける。

また、長崎の歴史と旅の遊学サイトである「旅する長崎学」を活用した情報発信についても継続して実施していくなかで、それぞれの取組みの相乗効果が生じるよう連携を強化する。

二つの世界遺産候補である「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」と「九州・山口の近代化産業遺産群」の構成資産候補や国指定史跡「出島和蘭商館跡」などの遺産を後世に引き継ぐため、それらの保存・活用を図る。

「蘭」(西洋)の旧居留地の東山手・南山手、出島、「華」(中国)の唐人屋敷跡、「和」(日本)の雰囲気丸山周辺、中島川周辺と中通り・寺町周辺や斜面市街地など、長崎にしかない魅力を高めるまちづくりを推進する。特に、町家などの歴史的建造物の保存活用や出島の復元、唐人屋敷顕在化の推進を図る。

## 主な施策

「長崎歴史の道」整備の推進

「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の世界遺産登録推進

「九州・山口の近代化産業遺産群」の世界遺産登録推進

世界遺産センター設置の推進

出島和蘭商館跡復元整備の推進

和華蘭ゾーン魅力アップ事業の推進

唐人屋敷顕在化事業の推進

斜面市街地再生事業の推進

ながさき和・華・蘭メニューやシュガーロードを活用した情報発信

東山手・南山手地区魅力向上の検討

日本二十六聖人殉教地の保存と活用

県庁舎跡地の活用

産業（商業、造船業等）、医療などの資源の魅力を新たな視点で磨く

東アジア地域を中心とした外国人観光客の誘致を積極的に進めるため、商業、産業、医療技術等の分野を活用した都市の魅力を磨き、情報を発信し、新たな交流を推進する。

商業の魅力を磨くため、既存中心商店街などにおいて、商店街としての線から、まちとしての面と捉え、一体的にマネジメントするなど、まちの活性化を進める。また、中国をはじめとした外国人観光客をターゲットとした取り組みの推進や、長崎の歴史や文化を生かした食の魅力を発信する。

産業の魅力を磨くため、日本の近代化を推進してきた造船産業や、造船から派生した環境や新エネルギー関連の世界トップクラスを誇る技術力を継続増進するための支援を行う。また、長崎港内港地区の工場景観などの見学など、産業をテーマとした新たな観光について検討を進める。

長崎の産業を支えている造船重機関連産業においては、技術力向上等の人材育成を推進するとともに、風力発電・太陽光発電等、今後成長が見込まれる新産業に対応するための人材育成等の取組も推進していく。

日本で初めての西洋式病院である長崎大学病院をはじめとする医療機関の集積が高いことや、医療・福祉分野の業種ウェイトが高いことを活かし、観光と医療サービスをセットにしたパッケージツアーや老人介護サービス施設見学など、新たな観光について検討を進める。

## 主な施策

クルーズ客船入港時のおもてなし（中国人観光客等の浜んまちアーケードツアー）

商店街の魅力を高めるエリアマネジメントの推進

中心商業地での朝市・夜市の実施促進

「九州・山口の近代化産業遺産群」の世界遺産登録推進【再掲】

工場景観などの見学ツアーの検討

医療観光パッケージツアーの検討

老人介護サービス施設見学ツアーの検討

## 整備方針 長崎の特色ある街並み景観を保全・形成する

山の上からのパノラマのほか、海から見上げたまちと緑と空のひろがり、まちから海・山への眺望など多様な長崎の大景観を保全・育成するために、稲佐山や金比羅山の緑の保全を図り、主要な視点場から海・山・まちへの眺望確保に努める。また、特に稲佐山の魅力の向上を図るため、展望台、ロープウェイを含めた交通アクセスの整備を進める。

業務、商業、日常生活の各都市活動が混在しているまちなか部は、雑然とした印象を与えがちであるが、それを魅力として育成し、都心居住の魅力づくりを進める。

長崎が歩んできた歴史・文化を今日に伝える洋館や出島、中華街、平和公園、造船等の工場景観等、それぞれ異なった情緒のある界限では、その特徴を構成する建物や道路等の更新により、その場所性が失われてしまいがちであるため、その雰囲気を守るため、特徴ある街並み景観を積極的に育成する。

市民・県民が環境美化の意識を高め、地域住民によるボランティア清掃などを推進することにより、ごみの拡散をなくして生活環境の保全を図り、快適な生活を実現させる。また、このことにより、交流客へのおもてなしに繋げていく。特に、たばこのポイ捨てなどの防止については、市民と連携して啓発の強化を図る。

長崎港を取り囲むすり鉢状の地形により、多方向から観賞できる夜間景観は世界新三大夜景の一つであることから、まちのシンボルとなる道路や観光上重要な道路、歴史的な建物や地域のランドマークとなる施設などについては、照明による夜ならではの賑わいを演出するとともに、展望場所の整備などを行うことにより、港と都市の夜景が楽しめる景観づくりを進める。

### 主な施策

景観計画に基づく良好な景観保全の推進

公共施設等のデザイン調整

稲佐山山頂魅力向上プランの推進

無電柱化の推進

伝統的建造物群保存地区の保存

まちなか居住の推進

斜面市街地再生事業の推進【再掲】

地域協働のまちづくりの推進

ポイ捨て・喫煙禁止地区の指定

地域の特性を活かした街並み景観形成の推進

魅力ある夜間景観の創造（水際の灯りの整備・市街地の灯りの整備誘導）

## 整備方針 M I C E 機能等、官民一体となった都市機能の強化と新たな需要を創出する

長崎の陸のゲートウェイ（玄関口）となる長崎駅周辺やまちなかにおいて、既存商店街と連携しつつ、商業・業務・公共公益・交流・居住機能等を充実・強化し、長崎駅周辺は「交流のまち長崎の玄関口」として、まちなかは「多様な都市機能が集積した賑わいと歴史・文化の中心」として国際観光文化都市にふさわしい中枢拠点を形成する。

（長崎駅周辺等における導入機能については、「長崎駅周辺まちづくり委員会」で検討中）

M I C E の開催は経済波及効果と都市のイメージアップが期待できることから、長崎の魅力を活かしたM I C E の誘致と機能の強化を積極的に推進する。

東アジア地域をはじめとする外国人観光客や国内観光客等のニーズを踏まえながら、報奨・研修旅行などの誘致を推進する。

老朽ビルの更新、低未利用地の高度利用等により商業・業務・交流・居住機能等を充実・強化し、安心・安全で快適な都市としての魅力を高める。また、更新に関連して、集客・宿泊施設や情報通信関連産業等の業務機能を充実し、雇用の場の確保に努める。

市民・県民の暮らしに必要な機能（医療・高齢者福祉・子育て支援・公共公益等）の充実を図り、市民・県民が生き生きと楽しく暮らしやすい環境づくりを進めることにより、定住人口の確保とともに交流客にとってのもてなしの環境を形成する。

斜面住宅市街地では、老朽住宅の建て替えを促進しながら、住環境の改善を図るとともに、乗り合いタクシーやゴミだし支援等のソフト整備により定住可能な地域としての維持に努める。

観光客、県民・市民が訪れ、また住まうことにより、人々の交流を促進し、商業機能の再生を図る。

新県庁舎の敷地は、隣接する防災緑地と一体となって、常に県民が自由に利用できる公園的な空間として整備を進める。

### 主な施策

長崎駅周辺土地区画整理事業の推進

J R 長崎本線連続立体交差事業の推進

新県庁舎と防災緑地の整備

まちなか再生事業（まちぶらプロジェクト）の推進

斜面市街地再生事業の推進【再掲】

インフォメーションセンターの整備

M I C E 施設の整備促進

国際M I C E 対応型ホテルへの転換と施設のグレードアップの促進

レセプション会場や食事提供システム構築の促進

M I C E 誘致・開催の促進

都市再生緊急整備地域の指定・制度の活用促進

公有地等を活用した拠点整備の検討

老朽ビルの更新、低未利用地（公有地・民間地）の高度利用

情報通信関連産業等の企業誘致の促進

県庁舎跡地の活用【再掲】

新市庁舎の整備



## 整備方針 環境や防災に配慮した都市・交通機能を強化する

地球環境への負荷を軽減するため、太陽光などの新エネルギーの普及促進や地域単位でのエネルギー効率を高めるための施設整備を推進する。

市街地内の緑の現況量は少ない状況にあり、市街地緑地の保全や公共施設の緑化など市街地への緑化を推進すると同時に、ヒートアイランド現象による市街地の温度上昇を抑えて快適な生活環境を生み出すため、市街地内の緑化を促進する。

環境に配慮しつつ広域交通機能の利便性を高めるために、路面電車やバスなどの公共交通機関のシステムの拡充・強化の検討や、駐車場・駐輪対策、パーク&ライド、路面電車の利用促進、モビリティマネジメント等の取り組みや電気自動車の普及を促進する。

新幹線は、地球環境への負荷の軽減を図るため重要な広域交通手段であり、誘客の利用拡大を図る。

東日本大震災や台風による浸水被害などの災害を踏まえ、洪水や津波・高潮・波浪等への対策や防災関係機関相互の連携など、防災機能の充実・強化を図る。

### 主な施策

民間への太陽光発電等の普及促進

地域単位でのエネルギー効率を高めるための施設整備の促進

公共施設への新エネルギー導入促進

電車軌道緑化の促進

屋上緑化の促進

パーク&ライドの検討

電気自動車等次世代自動車の普及促進

新時代環境共生型新県庁舎の整備

防災拠点の整備

拠点的区域の嵩上げ

( ヒートアイランド現象【heat island】: 都市部の気温がその周辺の非都市部に比べて異常な高温を示す現象。高温により自然環境が影響を受け、住民の生活や健康にも影響を及ぼすことから、近年問題視されている。対策を行わなければ、人口の集中がある場所では例外なく起こる現象で、都市の規模が大きいほどヒートアイランドの影響も大きい傾向にある。)

( パーク&ライド【park and ride】: 自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、車を駐車させた後、バスや電車等の公共交通機関を利用して都心部の目的地に向かうシステム。交通渋滞対策および環境汚染対策の一環として推進されている。)

( モビリティ・マネジメント【Mobility Management】: 一人ひとりのモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策で、例えば、過度な自動車利用から公共交通(電車やバスなど)自転車等を適切に利用する方向に促すもの。)

## 【目標】 回遊性の充実

### 整備方針 道路・公共交通・歩行者動線等のネットワーク整備を充実・強化する

長崎駅前や中央橋などの交通結節点と点在する生活や観光の拠点を、市民や県民、観光客が円滑に往来できようにするため、道路・公共交通の機能を強化するとともに、歩行者ネットワークの向上を図る。

道路機能では、長崎駅前の交通渋滞緩和や浦上川で分断されている東西市街地のネットワークの改善などを図るため、市街地内幹線道路の整備を進める。

公共交通では、路面電車やバスなどの公共交通機関のシステム充実・強化の検討などを進め、公共交通の利便性向上を図る。

歩行者動線では、新たに長崎駅周辺と浦上川右岸とを連絡する歩行者動線等の強化や重点地域内の回遊性向上を図る。特に、主要な歩行者動線を明確にするなど、わかりやすい歩行空間のネットワークを形成するとともに、歩道橋の撤去や電停のバリアフリー化など、ユニバーサルデザインを推進する。

#### 主な施策

都市計画道路浦上川線整備の推進

J R 長崎本線連続立体交差事業の推進【再掲】

浦上川の東西の連携強化（旭大橋線の東伸・旭大橋の低床化）

放射環状型道路網の形成

歩行空間の魅力づくりネットワークの充実・整備の推進

松が枝から南山手への歩行者動線整備推進

水辺のプロムナード等の整備

バスターミナルの更新と機能強化

電停のバリアフリー化

路線バス・路面電車の延伸や運行ルートの検討

パーク&ライドの検討【再掲】

新駅舎から元船方面への歩行者デッキの整備

駅前交通広場の整備

（ユニバーサルデザイン【universal design】：高齢であることや障害の有無などにかかわらず、すべての人が快適に利用できるように製品や建造物、生活空間などをデザインすること。）

（プロムナード【promenade】：遊歩道）

### 整備方針 さるくまちとしての機能を充実・強化する

市民ガイドによるまち歩きの仕事を活かして、まち歩きメニューの充実を図り、情報発信を行い都市の魅力として定着を図る。

平成 25 年度からは「長崎さるく」について、満足度の高い、日本一の「まち歩き・まち体験」観光を目指すため、ガイドシステム改革、コース改革などに積極的に取り組み、「長崎さるく」のさらなる進化を図る。

観光客、県民・市民が安全・快適に歩行できるよう、総合案内所や案内表示を充実させるととも

に、新たに休憩場所を整備するなど、さるくまちの機能を充実する。

複数の施設や長崎通さるくなどが利用でき、スタンプラリー機能を併せ持つ「長崎プラチナパスポート」を発行し、観光客の誘客や滞在時間の延長を促し、地域の活性化に繋げて行く。

あわせて、さるく観光の推進に向け、外国人観光客に対応したコースを設定するとともに、ニーズに応じ外国語に対応できるさるくガイドを育成する。

「蘭」(西洋)の旧居留地の東山手・南山手、出島、「華」(中国)の唐人屋敷跡、「和」(日本)の雰囲気丸山周辺、中島川周辺と中通り・寺町周辺など、長崎にしかない魅力を高めるまちづくりを推進する。【再掲】

世界の多くの人々や修学旅行生が長崎を訪れ、被爆の実相を知り感じられるように、原爆資料館を中心に、被爆都市長崎を象徴する平和公園の利便性の向上や周辺に残る被爆構造物等の保存の取り組み等、関連施設の充実を図る【以上再掲】とともに、まち歩きを推進する。

#### 主な施策

長崎さるくの進化

「長崎歴史の道」整備の推進【再掲】

長崎プラチナパスポートの発行

幕末ゆかりの地モニュメントの設置

唐人屋敷顕在化事業の推進【再掲】

地域協働のまちづくりの推進【再掲】

案内表示・休憩場所の整備の推進

## 【目標】 国際ゲートウェイ機能の再構築

### 整備方針 新幹線と国際・離島航路の接続等により広域交通機能の魅力を強化する

長崎の陸のゲートウェイ（玄関口）となる長崎駅周辺、海のゲートウェイ（玄関口）となる松が枝国際観光船ふ頭においては、周辺地域のまちづくりとの連携を強化し、国際交流拠点都市にふさわしい拠点を形成し、拡大する交流人口をまちなかへ誘導する。また、空のゲートウェイ（玄関口）となる長崎空港との連絡も強化する。

東アジア地域と長崎、国内と長崎の広域交通機能の強化を図るため、長崎駅と国際・離島航路を直結する新たな機能を導入し、広域交通機能の利便性の向上を図る。特に、陸・海のゲートウェイ（玄関口）を結びつけることにより、離島への利便性を高め、観光客の誘導により離島の活性化と産業振興に繋げていく。更に、県内各地の観光地へ観光客を誘導し、県全体の産業振興に繋げていく。

長崎が華やいでいた大正から昭和初期の長崎上海航路時代の国際ゲートウェイ機能を復活させるため、長崎の地理的・歴史的優位性を活かし、フライ&クルーズやレール&クルーズの拠点港（起点港）として、観光客の誘致を促進する。

#### 主な施策

松が枝国際観光船ふ頭の整備の推進

路面電車の延伸や運行ルートの検討【再掲】

長崎駅周辺土地区画整理事業の推進【再掲】

J R長崎本線連続立体交差事業の推進【再掲】

景観や眺望に配慮した新駅舎の建設

新駅舎と離島航路を結ぶ動線の整備

松が枝から南山手への歩行者動線整備の推進【再掲】

フライ&クルーズ・レール&クルーズの促進

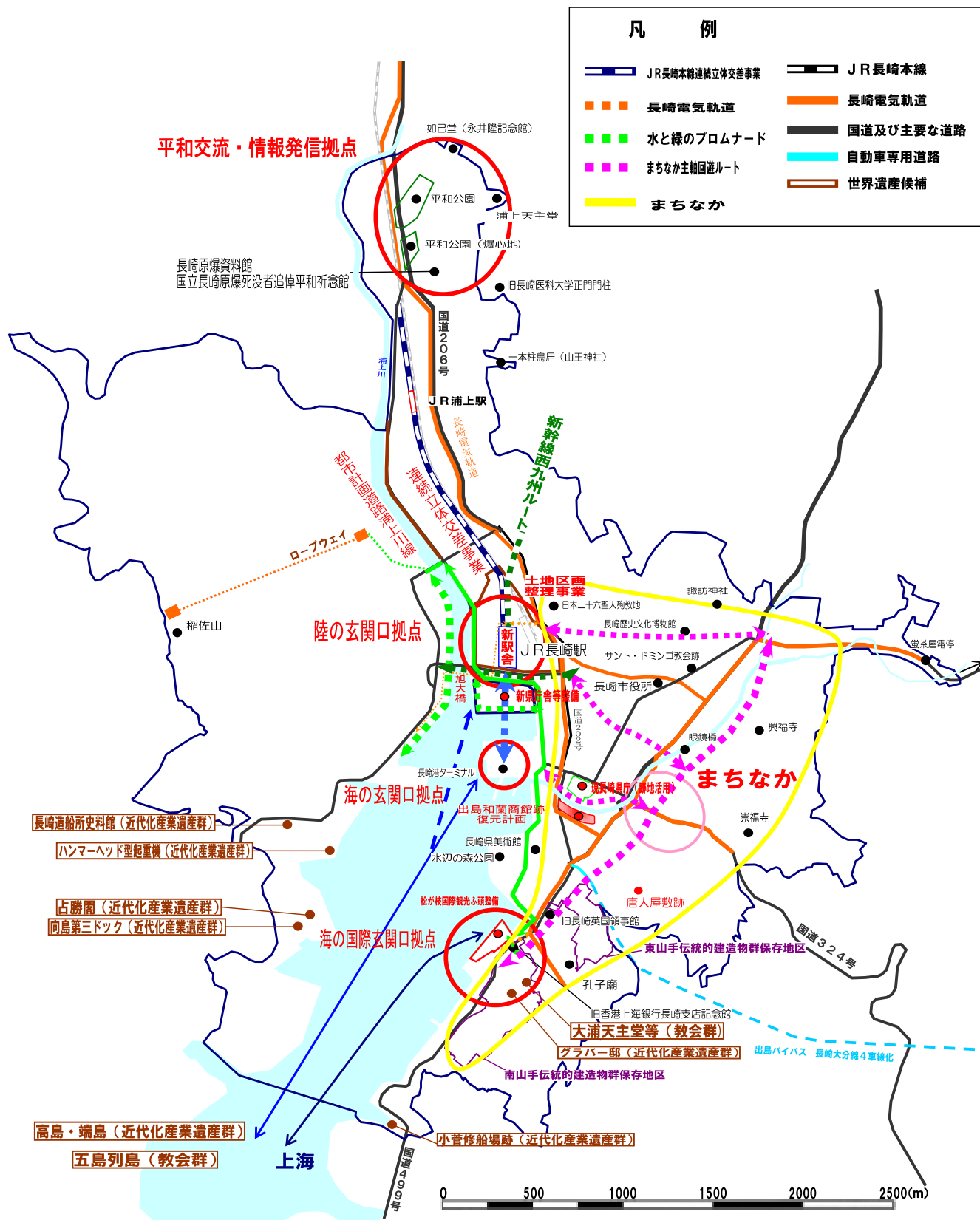
クルーズ客船入港時のおもてなしの促進（中国人観光客の浜んまちアーケードツアー）【再掲】

九州新幹線西九州ルート（武雄温泉～長崎間）の整備促進

九州横断自動車道長崎大分線（長崎～長崎多良見）の4車線化の促進

以上、観光・生活等の中心として特に一体的にかつ総合的に都市の再生を進めるべき主な拠点整備及びネットワーク整備を整備基本計画イメージ図に示す。（次ページ参照）

# 「長崎市中心部・臨海地域」整備基本計画イメージ図



## 6 . 計画の実現に向けて

### 1) 具体的な整備の進め方

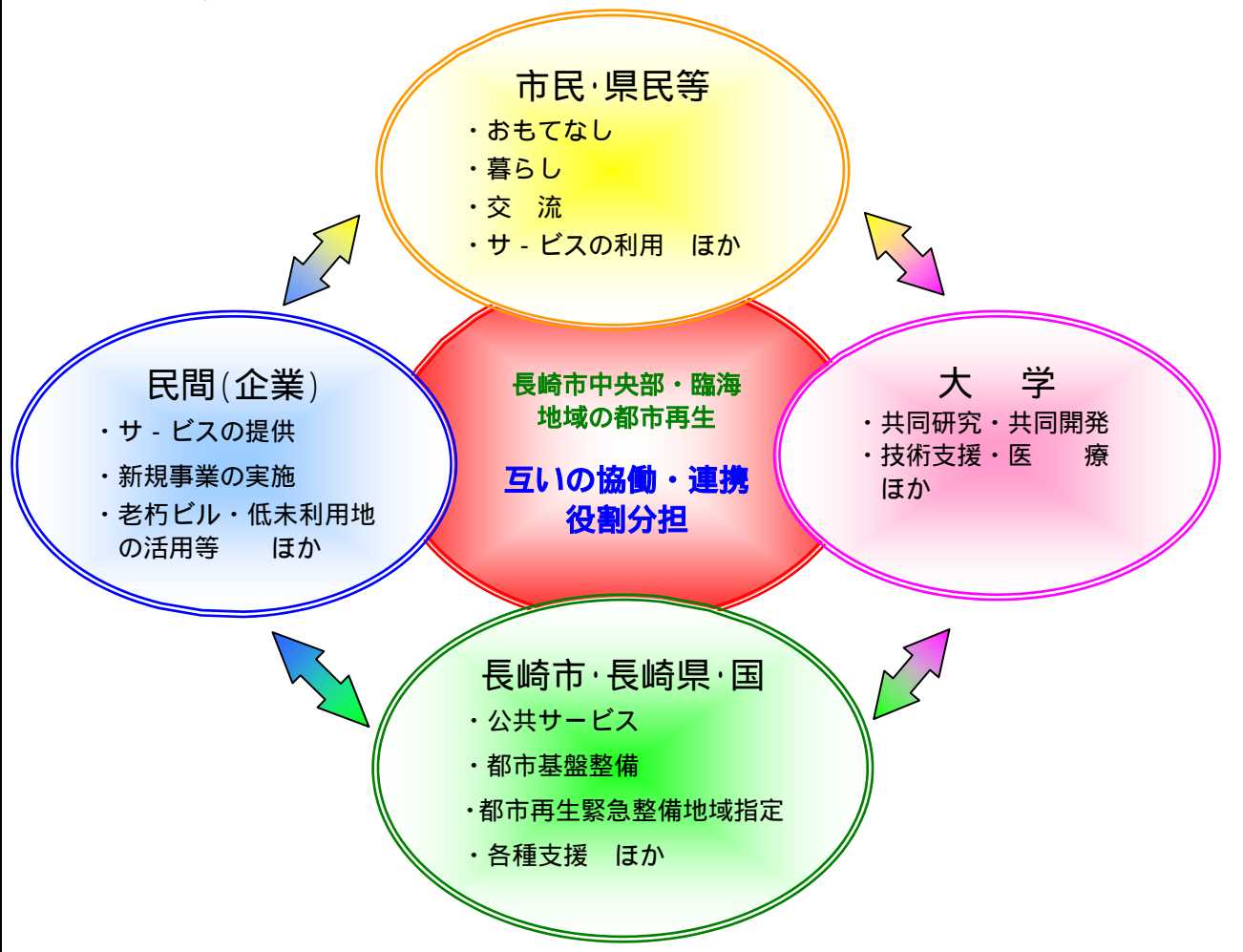
計画の実現については、長崎市・長崎県・民間が一体となって積極的に取り組みを進める必要があり、各プロジェクトの熟度に応じて事業化に向けた検討を進めていく。

事業実施の段階では、都市再生総合整備事業の特定地区の整備計画を策定する等、都市再生に有利な事業制度や、民間事業への支援制度適用など、効率的・効果的な方法で実施するとともに市民、県民、企業、大学との連携や役割の分担などについて明確にしていく。

なお、各プロジェクトや各事業の具体的なスケジュール等については、個別の事業計画及び事業進捗にあわせて適宜明らかにしていく。

### 2) 計画実現に向けた市民、県民、企業、行政、大学等の基本的な役割

都市再生を実現するためには、各事業主体(長崎市、長崎県、国、民間、大学、市民・県民等)が各々の役割分担を明確にし、相互に連携することによって長崎市中心部・臨海地域の都市再生を図ることが求められる。



行政が「都市再生緊急整備地域」の指定を受けることにより、民間事業者に対する金融支援や税制優遇措置等のメリットがある制度の活用が可能となり、老朽ビルの再開発や低未利用地を活用した集客・宿泊施設や情報通信関連産業等の業務施設の建設等の民間都市開発事業等の誘発に繋げることとしている。

### 3) 県内・国内外拠点や機関との連携

「長崎市中央部・臨海地域」の都市再生による観光・交流人口の拡大の効果を長崎市内の他の地域や長崎県全体へ波及させるため、以下のように連携を図っていく。

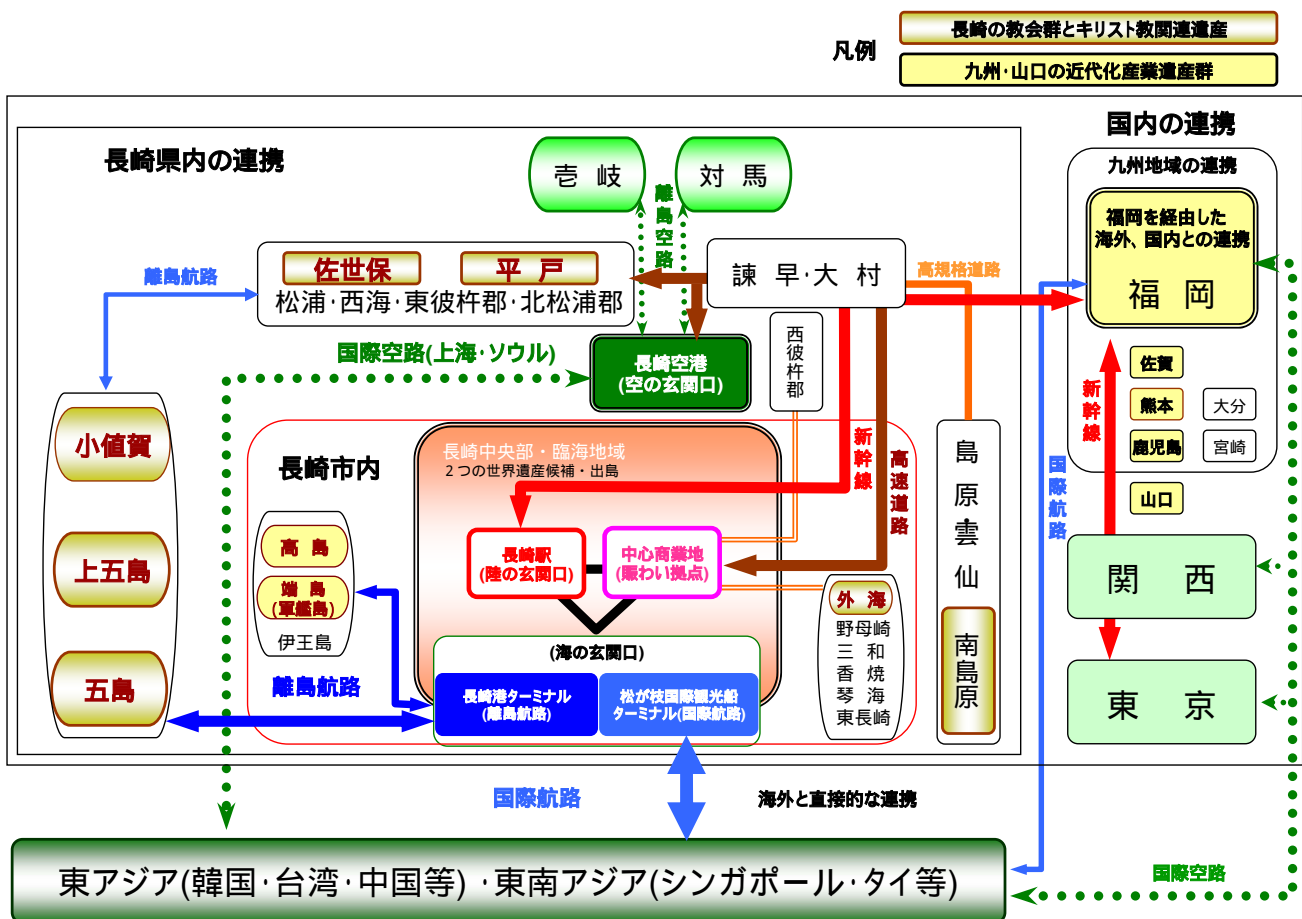
九州7県と民間が一体となって設立した「九州観光推進機構」と連携を図り、国内大都市圏から九州へ観光客を呼び込み、訪れた観光客の長崎への回遊を促進する。

県内各市町が連携して観光客の滞在日数の増加を図る取り組みや、市町を超えて観光の振興に取り組む団体など、県内各地域が連携した観光振興の取り組みを支援する。

産学官連携や他都市との連携によってMICE機能を充実し、交流人口の拡大を図る。

「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」と「九州・山口の近代化産業遺産群」の二つの世界遺産構成資産候補については、広域にわたって分布しており、各県・市町と連携した情報発信やルート開発等を行う。

#### 県内・国内外拠点や機関との連携図(交通体系)



#### 4) 人材育成の実施

旅行の満足度は、ただ単に観光資源の素晴らしさだけではなく、どれだけその土地の人と交流し、好印象を持たせるかであり、もてなしの心やホスピタリティが重要である。観光客の満足度を高めるためには、直接観光に携わる人だけでなく、市民、県民の一人ひとりが観光立国の担い手としての意識を持ち、総力を結集して観光の振興に取り組んでいく必要がある。

「長崎市中央部・臨海地域」の都市再生による観光・交流人口の拡大を図るためには、観光の振興に関連する様々な専門分野での人材育成等の取り組みが重要であり、以下に示す取り組みを始めとして積極的に推進していく。

また、これら全体を観光の振興としてマネジメントできる体制や人材の育成についても検討する必要がある。

被爆の実相を広く後世に伝えることができるよう若い世代も含めた人材育成

長崎さるくの進化に向けたさるくガイドの育成

「長崎歴史文化観光検定」を活用した人材育成

「旅する長崎学」を活用した情報発信

造船重機関連産業の技術力向上等の人材育成

風力発電・太陽光発電等、今後成長が見込まれる新産業に対応するための人材育成

#### 5) 基本計画の改訂等

本基本計画については、社会経済情勢の変化に伴い、必要な場合には改訂を行うこととする。

なお、今後、新たに必要とされる具体的な事業・施策については、本基本計画との整合を図りながら目指すべき姿の実現に向けて取り組んでいくものとする。



(お問合せ先)

長崎市都市計画部まちづくり推進室

〒850-8685 長崎市桜町 2-22

Tel : 095-829-1271 (直通)

Fax : 095-829-1175

E-mail : machidukuri@city.nagasaki.lg.jp

長崎県企画振興部まちづくり推進室

〒850-8570 長崎市江戸町 2-13

Tel : 095-894-3181 (直通)

Fax : 095-894-3487

E-mail : s36060@pref.nagasaki.lg.jp

都市再生ホームページ:<http://www.pref.nagasaki.jp/toshisaisei/index.html>

