

**「長崎市中央部・臨海地域」
都市再生委員会（第2回）資料**

現状、特性と課題

SWOT分析	1
1. 重点地域の現状	2
1) 人口・世帯	
2) 産業	
3) 観光動向	
4) 都市基盤	
2. 重点地域の特性と課題	15
1) 特性	
2) 課題	

「長崎市中央部・臨海地域」の特性と課題の整理(案) (SWOT分析)

分類	強み(Strengths)	弱み(Weaknesses)	
1【歴史】	<ul style="list-style-type: none"> ・二つの世界遺産候補が存在 「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」(大浦天主堂・旧羅典神学校) ・旧大司教館・旧伝道師学校跡・日本二十六聖人殉教地 「九州・山口の近代化産業遺産群」(旧グラバー住宅・小菅修船場跡) ・歴史文化に根ざした観光施設が多数存在(唐人屋敷・神社仏閣等) ・被爆と復興(平和公園、原爆資料館) 		
2【文化】	<ul style="list-style-type: none"> ・国際色豊かな文化(和・華・蘭) 行事(くんち(日本三大祭)、精霊流、ペーロン、ランタンフェスタ等) 食(卓袱料理、普茶料理、中華料理、カステラ等) ・魚が有名である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・長崎の「食」をPRできていない(ふぐ・マグロ…) ・新鮮な魚料理が食べられる店が少ない ・現代的な文化が弱い(音楽など良い催しが少ない) 	
3【商業】	<ul style="list-style-type: none"> ・商業地が集積している ・アーケードが存在する 	<ul style="list-style-type: none"> ・ブランドショップが少ない ・集金できる仕組みとなっていない 	
4【産業】	<ul style="list-style-type: none"> ・産業都市としての歴史(造船、重機、石炭、水産) ・造船業(三菱造船所/客船建造(クリスタルハーモニー、サファイアプリンセス等)) ・新エネルギー技術(太陽電池、風力発電) 	<ul style="list-style-type: none"> ・産業構造が製造業のウエイトが低く、第三次産業に偏っている 	
5【医療】	<ul style="list-style-type: none"> ・日本で初めての西洋式病院(長崎大学病院) ・多数の医療機関が集積 ・先進医療(感染症と被爆者医療、肝臓や肺移植等) 		
6【平和】	<ul style="list-style-type: none"> ・不幸な歴史ではあったが知名度は世界でも有数 		
その他	【景観・風景・自然】	<ul style="list-style-type: none"> ・多彩な風景(海と山の近接、港、坂道、斜面地等) ・稲佐山からの夜景(日本三大夜景) ・船と工場・工業景観 	<ul style="list-style-type: none"> ・海や山を眺められる視点場が少ない。(・まちなかの視点場不足) ・長崎らしい都市景観の喪失 (歴史的建築物の減少、国宝・文化財など周辺に高層建築物立地) ・夜間景観(斜面地の空家化)
	【環境】	<ul style="list-style-type: none"> ・路面電車 	
	【観光】	<ul style="list-style-type: none"> ・観光発祥の地 ・外国人宿泊者が多い ・宿泊施設の充実(九州では福岡市に次ぐ) ・長崎さるくによる総合的な取組 	<ul style="list-style-type: none"> ・夜の観光の不足(歓楽街) ・宿泊施設が減少傾向 ・国際コンベンションの開催実績が少ない
	【都市基盤の整備】	<ul style="list-style-type: none"> ・10万総トン級国際観光船ふ頭 ・新幹線と長崎駅周辺の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間による建築投資が少ない ・建物が比較的老朽化している ・敷地規模が小さい
	【交通体系】	<ul style="list-style-type: none"> ・路面電車、コミュニティバスの運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域アクセス網が弱い ・長崎駅と航路とのアクセスが悪い ・長崎駅前の交通相互の交通結節機能不足(鉄道・バス・路面電車) ・バリアフリー化が遅れている ・国内空路が限定的(三大都市、九州のみ)
	【地理・地形等】	<ul style="list-style-type: none"> ・まちがコンパクトで観光資源・施設が比較的コンパクトに集積 ・温暖で風光明媚 ・アジアクルーズに適した立地 ・異国情緒豊かで、ロマンチックな坂と港のまち (観光客の来崎前のイメージ) ・魅力的な斜面地 	<ul style="list-style-type: none"> ・平地が少なく、斜面地が多い ・日本最西端という地理的環境 ・坂や階段が多い独特の地形(観光客の来崎後のイメージ)
	【市民の意識】	<ul style="list-style-type: none"> ・地域活動や市民活動への参加意向の高さ 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域コミュニティの希薄化 ・おもてなしの心が弱い
	【人口】		<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少、少子高齢化が顕著
【その他】	<ul style="list-style-type: none"> ・複数の大学が集積、潜在能力の高い人材を多く有す 	<ul style="list-style-type: none"> ・新卒者の流出が多い 	
機会・追風(Opportunities)		脅威・逆風(Threats)	
<ul style="list-style-type: none"> ・東アジア経済の発展に伴う新たな海外観光マーケットの拡大 ・段階の世代の退職に伴う観光市場の拡大 ・新幹線の開通(観光客増への期待) ・長崎自動車道の4車線化(観光客増への期待) ・長崎舞台の大河ドラマ放映(観光客増への期待) ・日本三大ブランド(中華街・夜景・美港・祭り) ・環境や新エネルギーに対する関心やニーズが高まっている 		<ul style="list-style-type: none"> ・円高(観光客の減少) ・他の観光地との競合 ・九州新幹線鹿児島ルート全線開通 ・観光客の自動車利用による交通渋滞、混雑 	

SWOT分析: 目標を達成することによって重要な内外の要因を特定すること。
このため、重要な要因を以下の2つに分類する。 内的要因 - 強みと弱み 外的要因 - 機会と脅威

※アンダーラインの項目は今回追加修正したものです

※競合相手は想定していないため比較については世間一般的な認知度等で整理。

1. 重点地域の現状

1) 人口・世帯

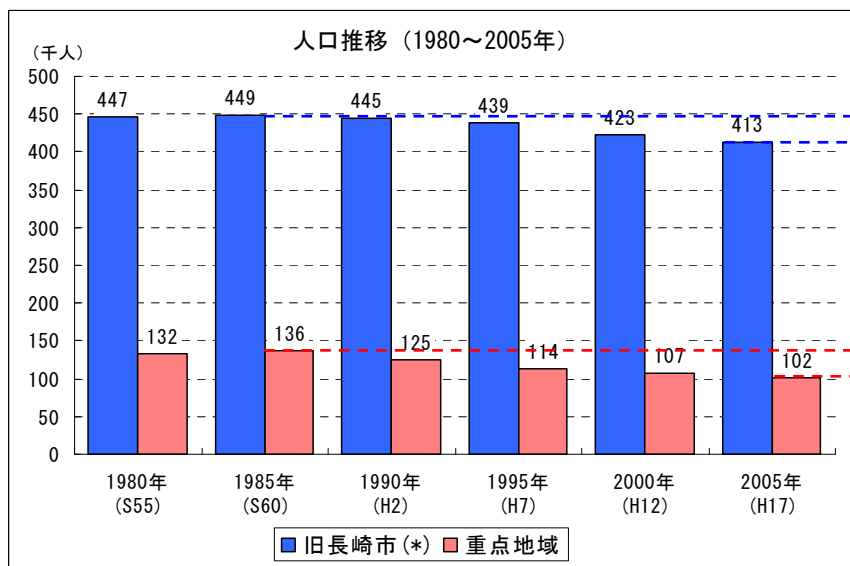
○ 長崎市の人口は、1985年（昭和60年）の約45万人（旧長崎市のみ）をピークに減少に転じており、一方、世帯数は現在も増加傾向を示している。

2030年（平成42年）までに長崎市の総人口は約30%減、若い世代の人口は約50%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。

○ 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20年間で約25%の減少となっている。世帯数についても1985年以降、減少に転じているが、人口に比べその推移は緩やかである。

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

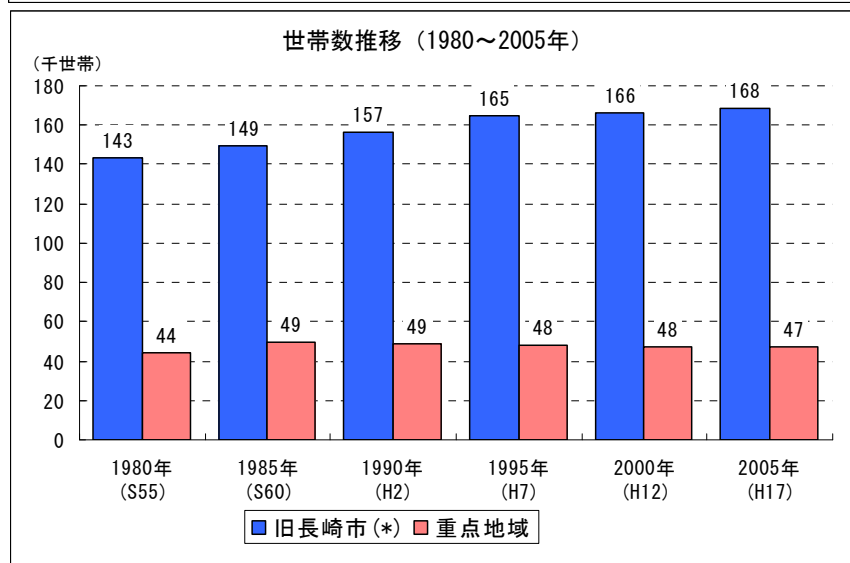
長崎市（旧長崎市）及び重点地域の人口・世帯数推移



○長崎市の人口減少
3.6万人(S60⇒H17)
※20年間で8%減少

○重点地域の人口減少
3.4万人(S60⇒H17)
※20年間で25%減少

*合併町の数値は含まない



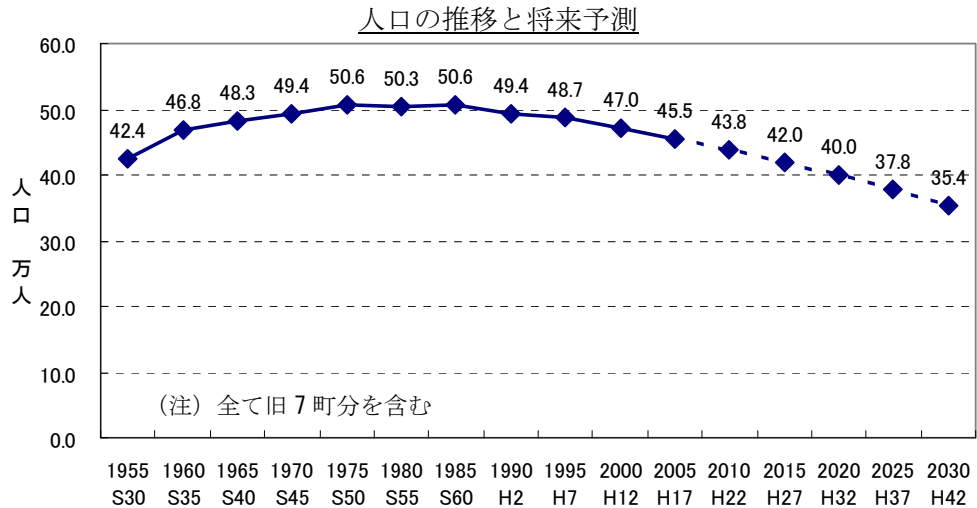
*合併町の数値は含まない

(資料：国勢調査)

(1) 長崎市の人口動向

①人口の動向

- ・長崎市の人口（旧7町分を含む）は、1985（昭和60）年の50.6万人を境に減少に転じている。

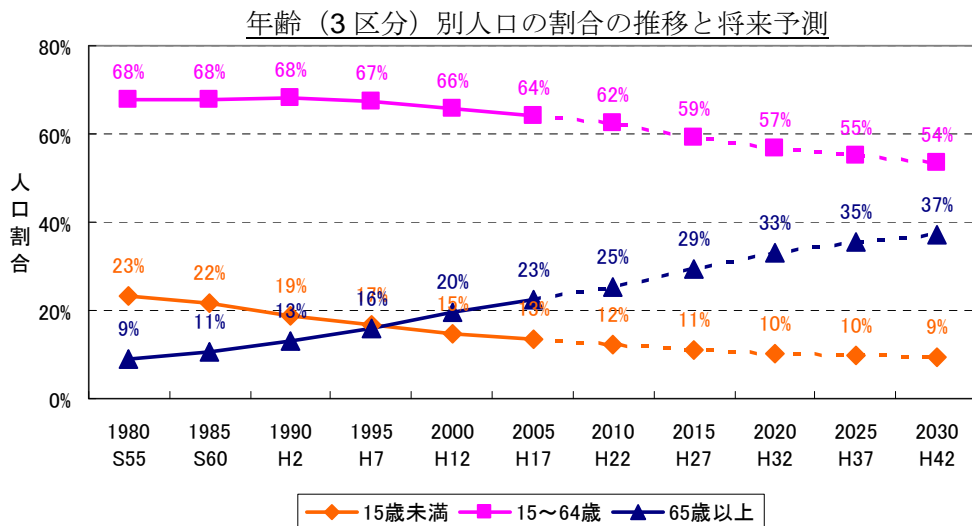


出典：1955 (S30)～2005 (H17)－国勢調査

2010 (H22)～2030 (H42)－2005 (H17) 国勢調査を基準年とした「国立社会保障・人口問題研究所」による独自推計 (H20. 12 公表分)

②年齢別人口の動向

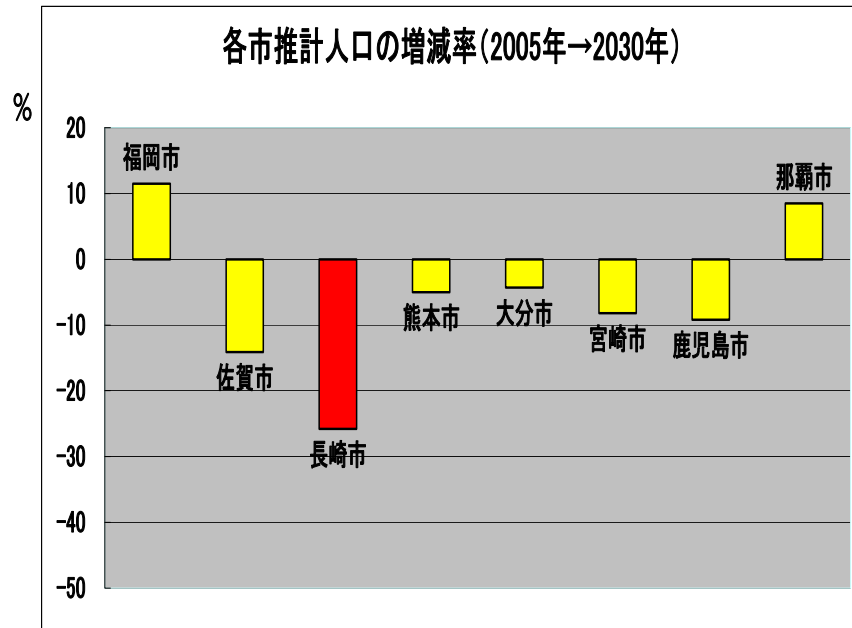
- ・長崎市の人口構造は、65歳以上の高齢者の人口割合が増加し、15歳未満及び15歳～64歳の人口割合が減少しており、少子・高齢化が進行している。



出典：1955 (S30)～2005 (H17)－国勢調査

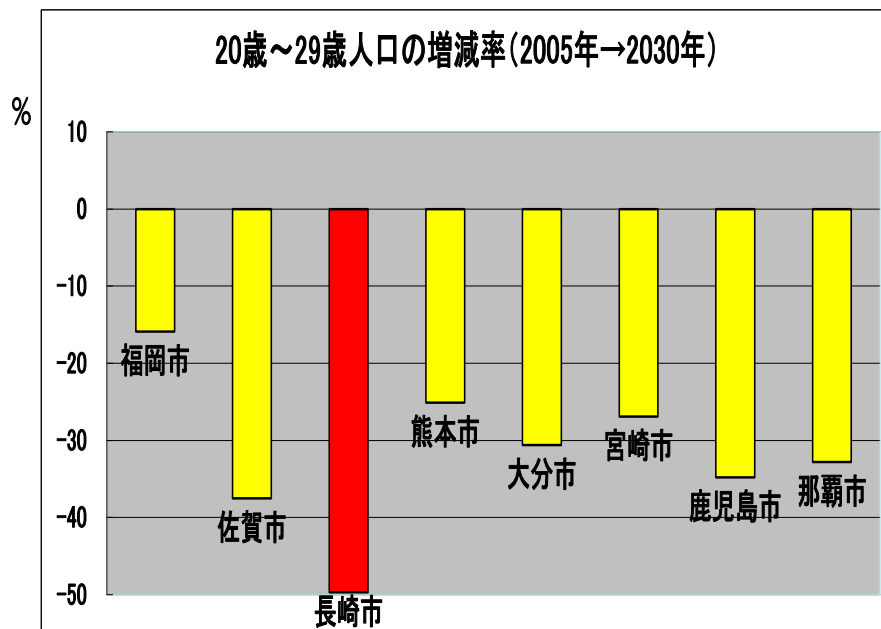
2010 (H22)～2030 (H42)－2005 (H17) 国勢調査を基準年とした「国立社会保障・人口問題研究所」による独自推計 (H20. 12 公表分)

九州県都の人口増減（H42 予測）



	福岡市	佐賀市	長崎市	熊本市	大分市	宮崎市	鹿児島市	那覇市
全人口増減率 %	11.5	-14.1	-25.8	-5.0	-4.3	-8.2	-9.2	8.5

(国勢調査に基づく長崎市による推計 ※H19.12月推計)



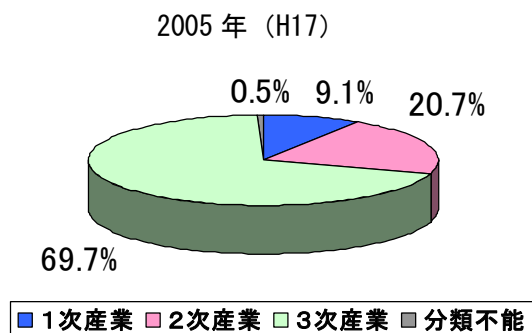
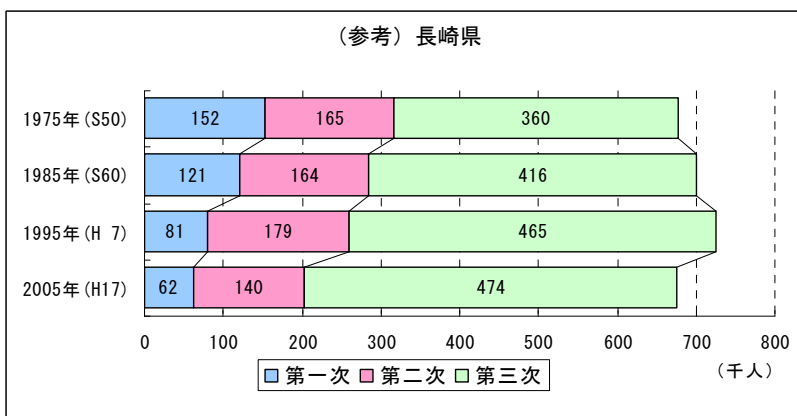
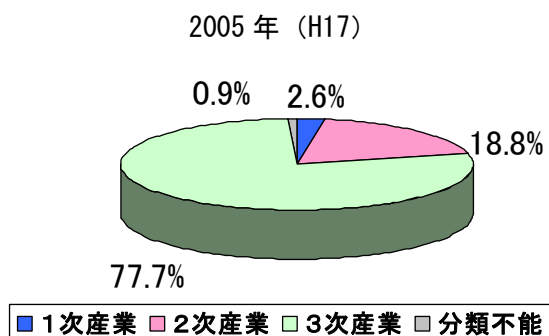
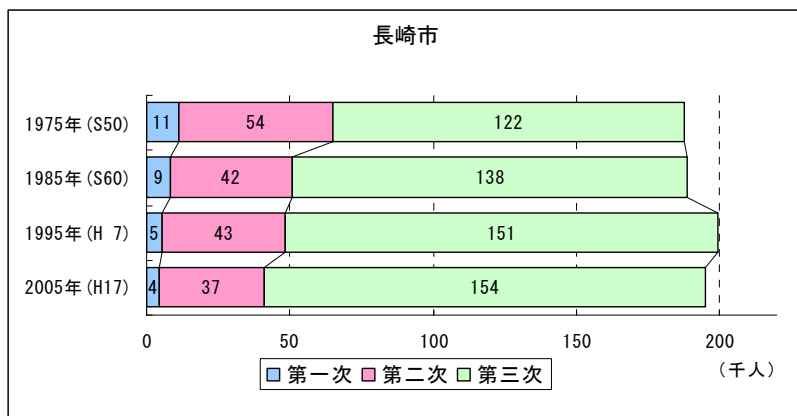
	福岡市	佐賀市	長崎市	熊本市	大分市	宮崎市	鹿児島市	那覇市
20-29歳増減率 %	-15.9	-37.5	-49.7	-25.1	-30.6	-26.9	-34.8	-32.8

(国勢調査に基づく社会保障・人口問題研究所による推計(合併前市域) ※H15.12月推計)

2) 産業

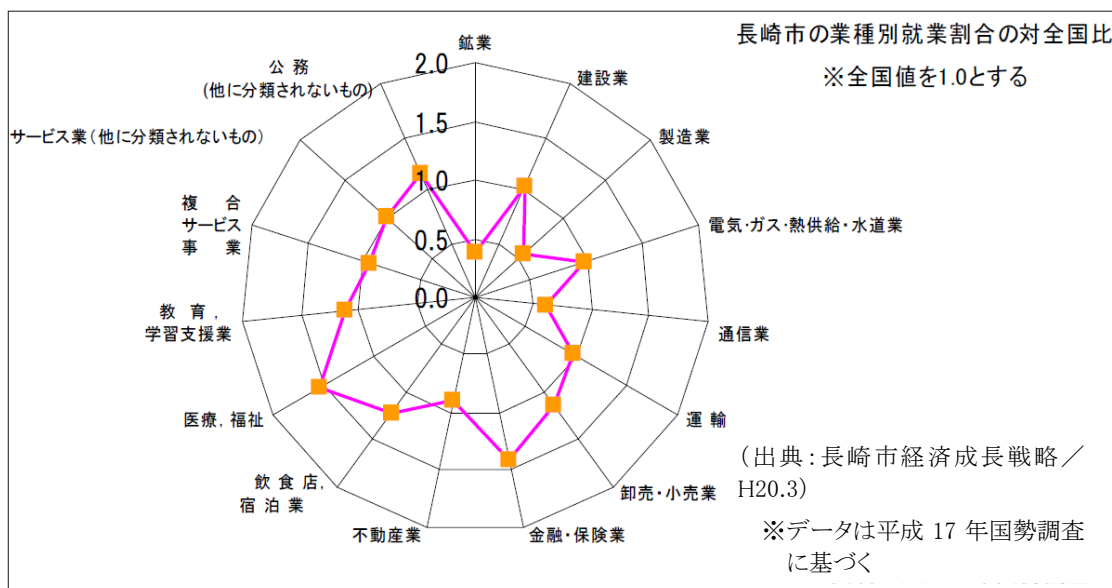
- 長崎市の就業者数は平成7年を境に減少しており、特に第2次産業の減少が著しい。第3次産業は近年も増加しており構成比も約8割と県内と比較しても高くなっている。
- 長崎市の就業構造を全国と比較すると、第2次産業では製造業や鉱業の就業比率が特に低くなっている。第3次産業では不動産業や複合サービス業が全国平均を下まわるものの、その他の業種（卸売・小売業、金融・保険業、飲食店・宿泊業、医療・福祉、教育・学習支援業等）では全国を上回っている。
- 長崎市の観光消費額（777億円）は、農業生産額と漁業・養殖生産額の合計（220億円）の3倍以上もの規模であり、観光が主要な産業となっている。

産業別就業者数の推移



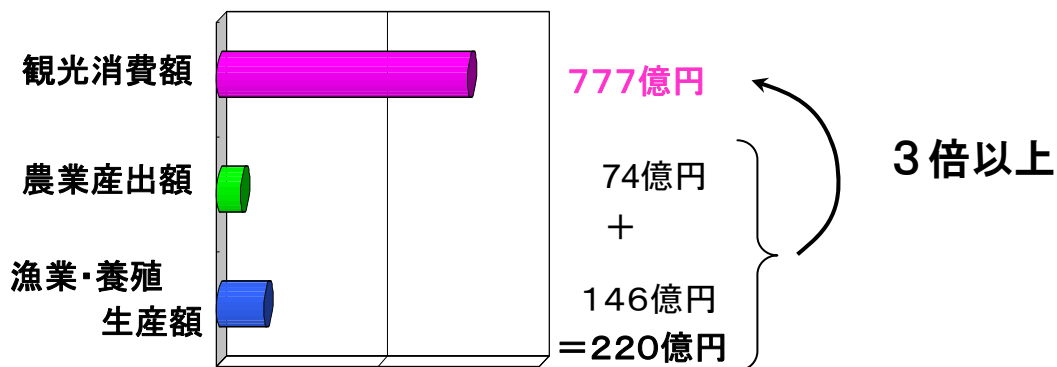
(資料:国勢調査)

職業別就業割合（長崎市）

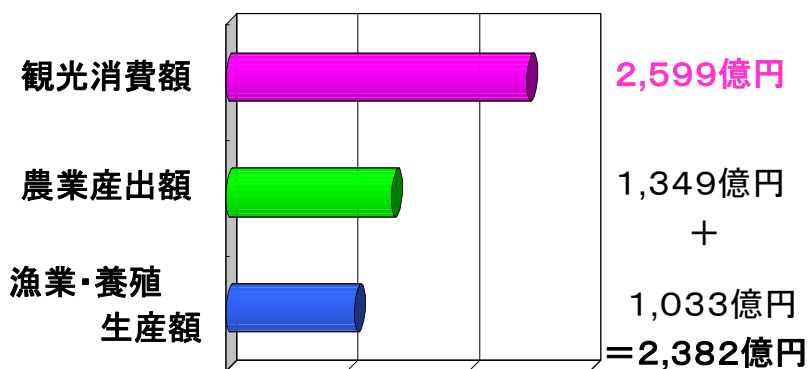


長崎市の主要産業

長崎市 (H18)



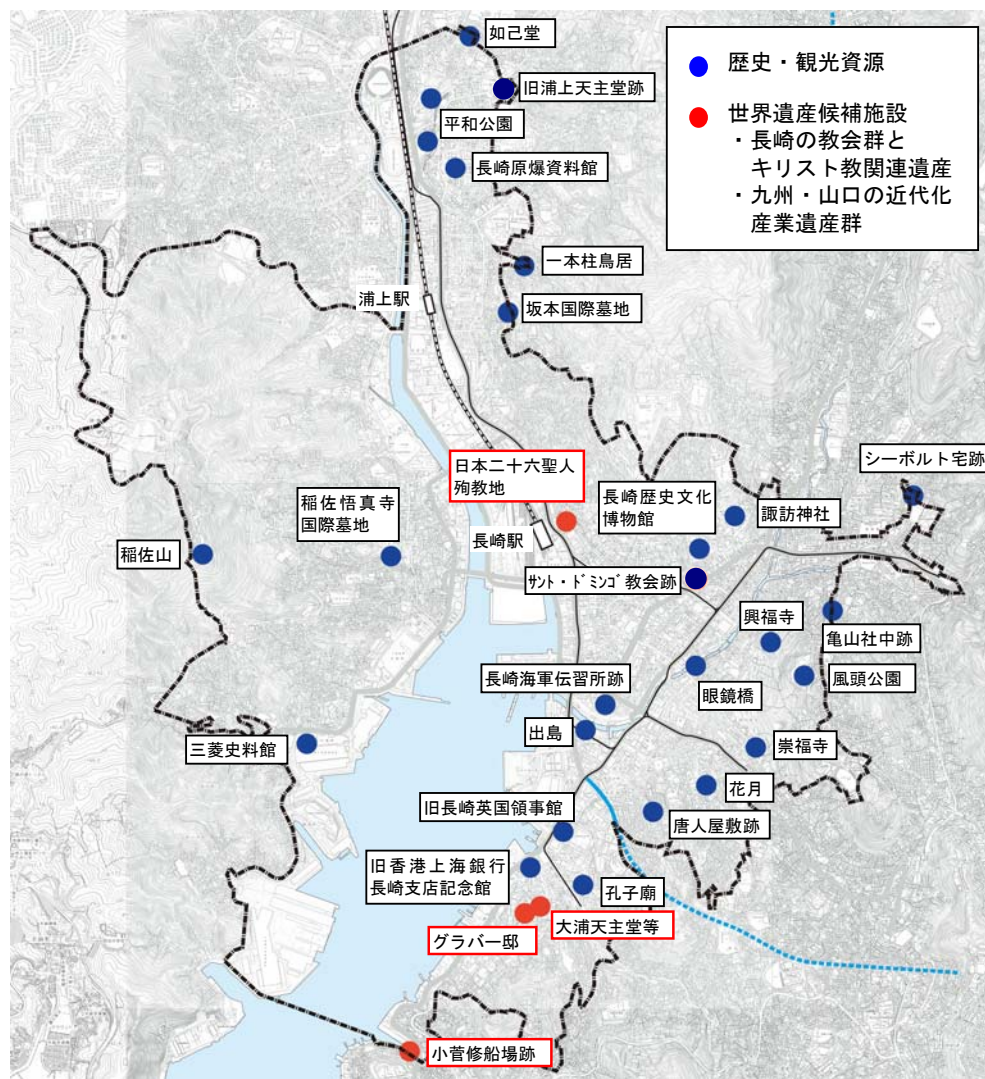
参考 長崎県 (H19)



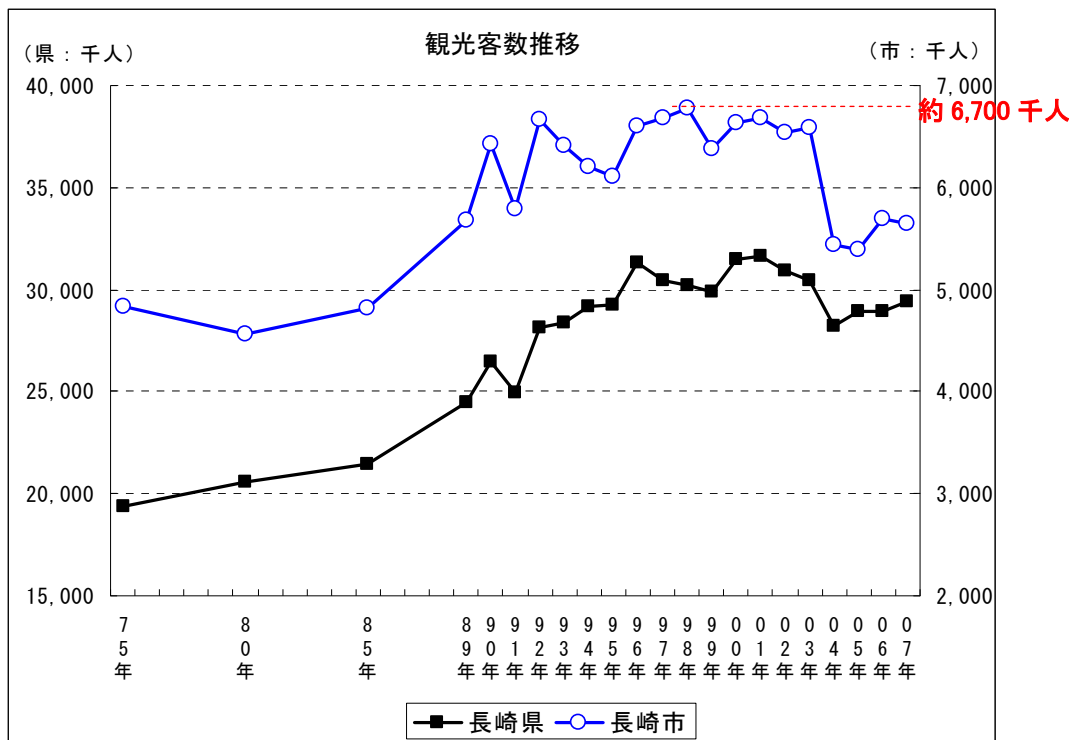
3) 観光動向

- 中国やオランダ、ポルトガル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観光資源が存在する。また、海や緑といった自然豊かな観光資源のほか、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。
- 本地域には、「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」として世界遺産暫定一覧表に登録されている施設のうち大浦天主堂や、「九州・山口の近代化産業遺産群」として登録を目指している施設としてグラバー邸などをそれぞれ有している。
- 長崎市への観光客数は、約 670 万人をピークに減少傾向に転じたが、平成 17 年（2005 年）に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）に開催された「さるく博」などにより、観光客数の減少に歯止めがかかり、全体的には増加に転じている。
平成 19 年（2007 年）の外国人宿泊客は、平成 16 年（2004 年）の 9.5 万人から 74% 増の 16.7 万人になるなど順調に増加しており、特に、経済発展が目覚ましく、ビザ発給要件の緩和を行った東アジア地域からの旅行者が増加している。
- 近年、長崎港に寄港する外国籍観光船が増加しており、観光船の寄港地として有名な神戸横浜港を抑え、日本一となっている。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、長崎市の財産というべきものである。
- 市内での観光客の交通手段は、自家用車が約 4 割、路面電車が約 3 割を占めている。

歴史・観光資源等の分布状況

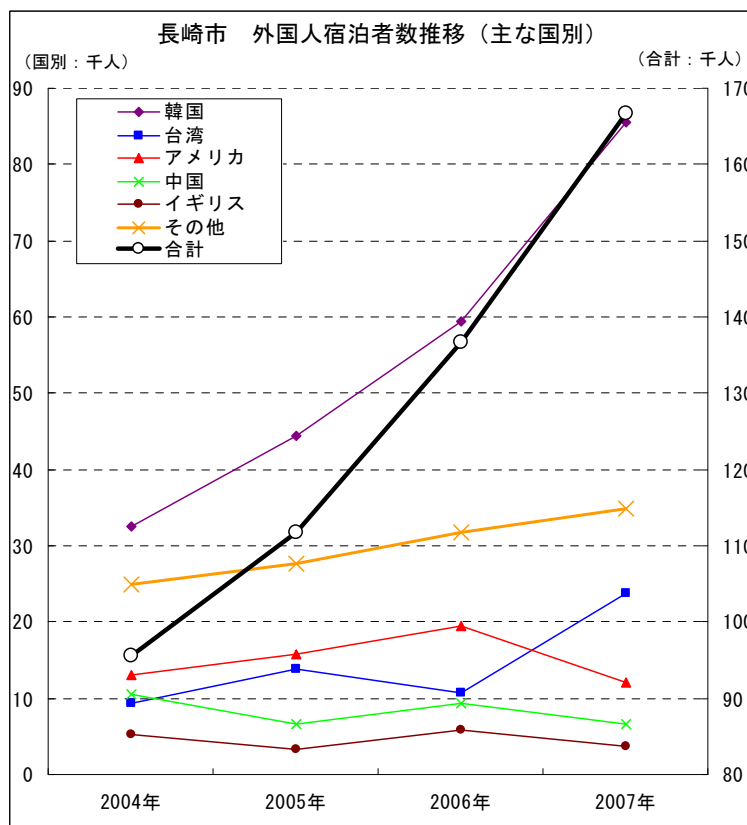


長崎県、長崎市の観光客数の推移(日帰り客・宿泊客・外国人宿泊客)



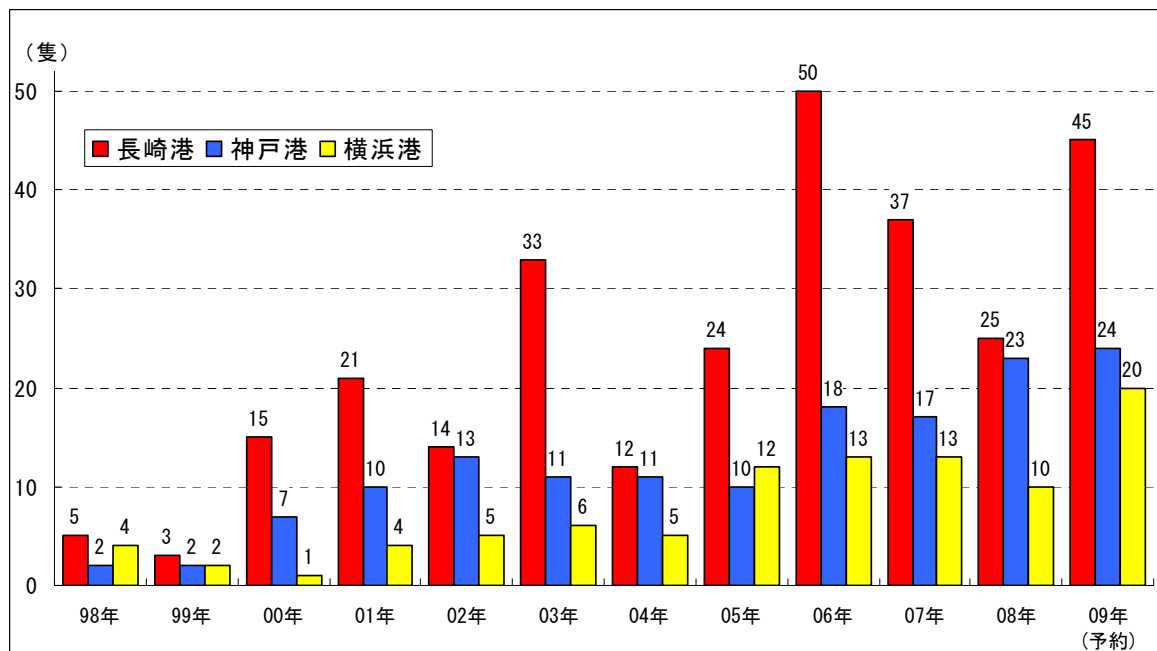
※合併市町村の観光客数を加算した値(資料:長崎県観光統計 平成19年版)

外国人宿泊客の推移



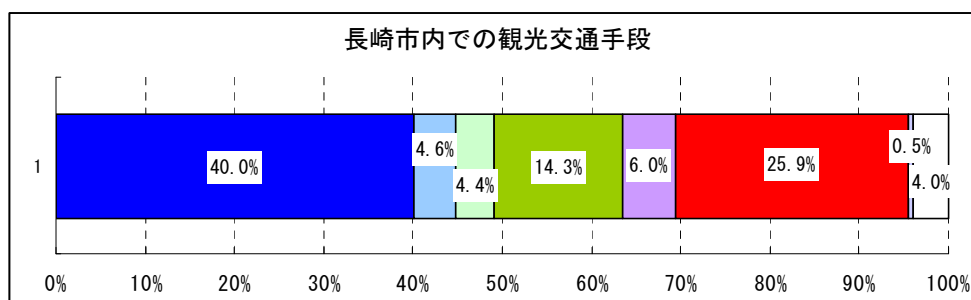
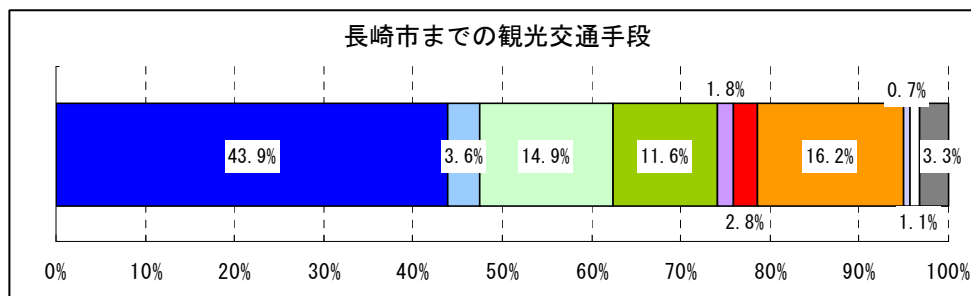
(資料:長崎市統計年鑑 平成20年版)

長崎港への外国籍観光船の寄港実績（2009年は7/1現在）



(出典：長崎県資料)

長崎市への観光交通手段



- 自家用車
- レンタカー
- 路線バス
- 観光バス
- タクシー
- 路面電車
- 鉄道
- バイク
- 徒歩
- その他

(資料：第2回長崎市パーソントリップ調査(国土交通省HPより))

4) 都市基盤

【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通りが中心になっている。
- ・本地域における幹線道路は、南北方向を結ぶ国道206号、202号及び499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の平日12時間交通量は3万台/日以上であり、特に長崎駅前の国道202号では約5万5千台/日と著しく多い。
- ・現在、長崎市中心部の南北方向の交通を適切に分散化するため、都市計画道路浦上川線の整備を進めている。

【鉄道・軌道】

- ・鉄道は、JR長崎本線が福岡方面への大動脈となっており、本地域には長崎駅及び浦上駅が存在する。現在、九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）が建設中であり、JR長崎本線連続立体交差事業が都市計画決定されている。関連して長崎駅周辺土地区画整理事業等により沿線工業地の土地利用転換や低未利用地の高度化に向けた再整備が実施中である。
- ・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観光客や市民の通勤通学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。

【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。
- ・長崎港松が枝地区では、日本初の10万総トン級国際観光船バースの整備が完了し、平成21年度から国際ターミナルビルと緑地の整備を進めている。

◆都市計画道路浦上川線（県）

長崎市内中心部を通過する南北方向の交通を適切に分散化するため、長崎県の事業として都市計画道路浦上川線の整備が進められている。

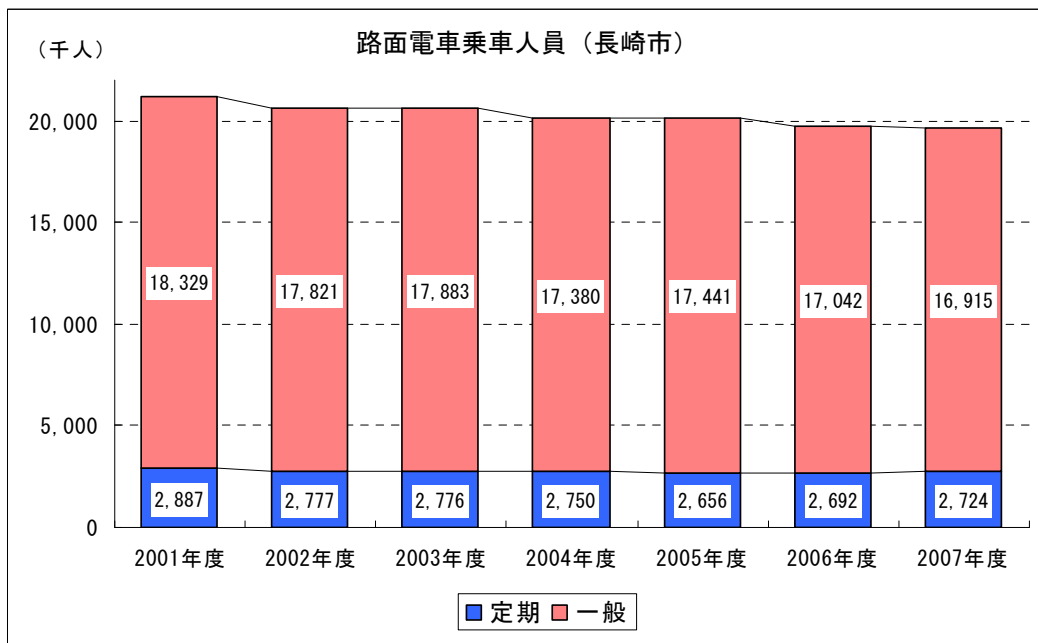
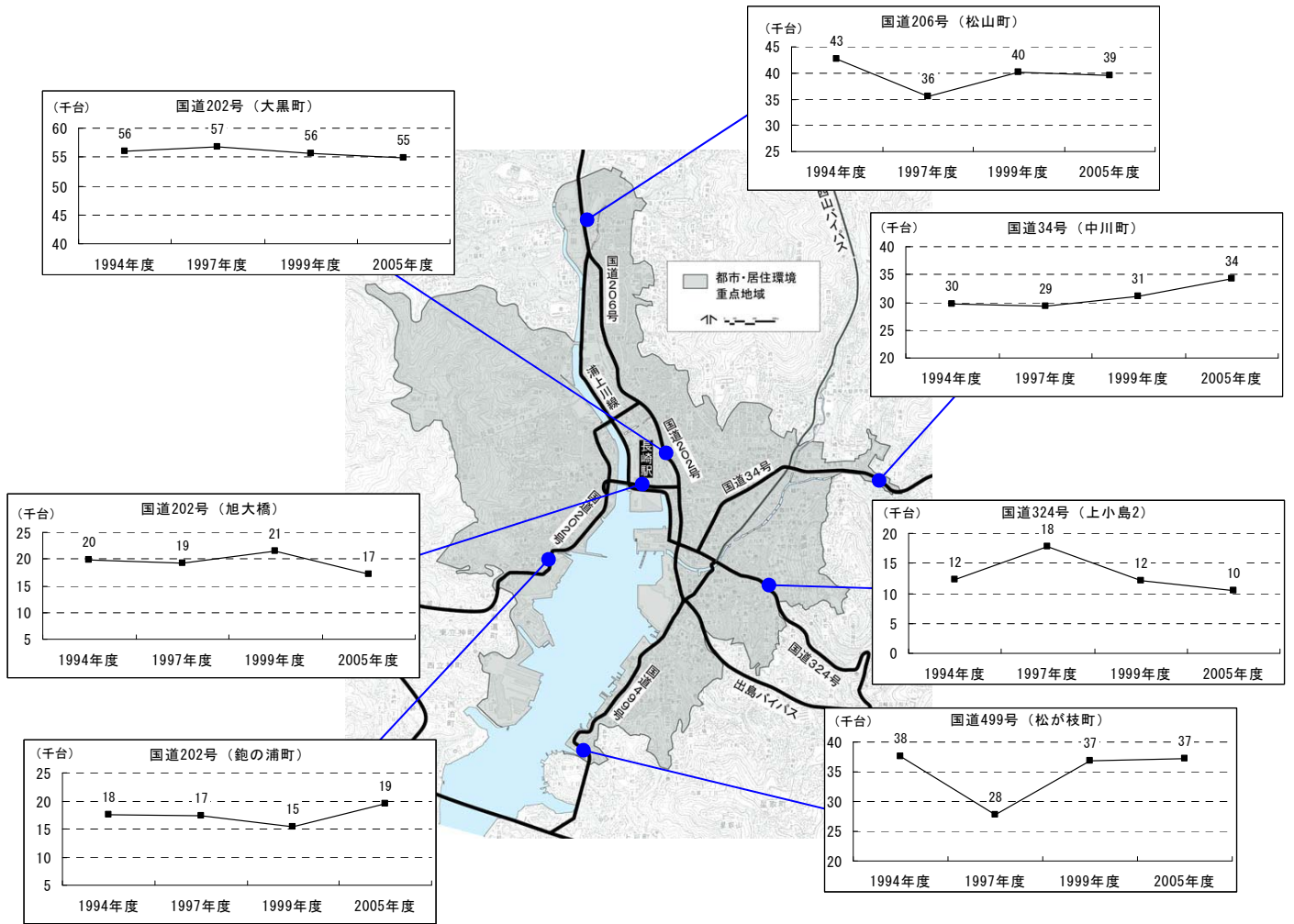
- ・元船町（夢彩都前）～稲佐橋：平成20年部分供用開始

- ・稲佐橋～梁川橋：平成22年



浦上川線供用開始（長崎駅裏部）
重点地域の交通体系・主要地点の自動車交通量



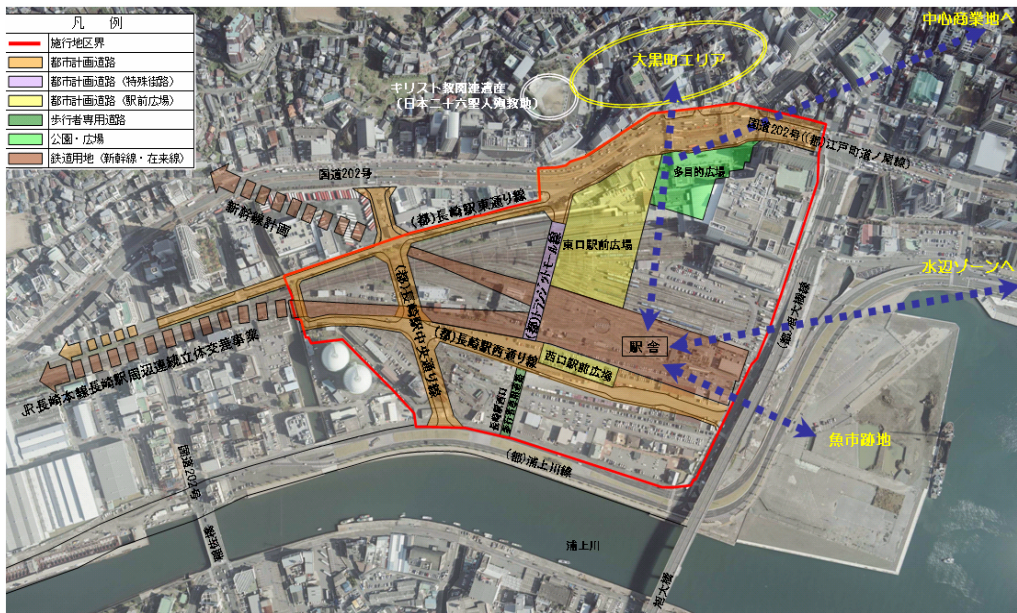


(資料：長崎市統計年鑑 平成20年版)

◆長崎駅周辺土地区画整理事業（市）

連続立体交差事業により移転される車両基地の跡地などを含めて土地区画整理事業を施行することにより、新幹線、在来線といった鉄道施設の受け皿を整備するとともに、道路や交通広場などの基盤整備と土地利用の転換・有効利用を図り、長崎の玄関口にふさわしい都市拠点を形成するため、長崎市の事業として長崎駅周辺土地区画整理事業を進めている。

平成 20 年 12 月に都市計画決定し、現在、地区計画を検討中である。



長崎駅周辺土地区画整理事業の都市計画決定区域と現状

◆JR長崎本線連続立体交差事業（県）

連続して道路と交差している鉄道を高架化することにより踏切をなくし、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図るため、長崎県の事業としてJR長崎本線連続立体交差事業を進めている。平成 20 年 12 月都市計画決定。



岩竹橋踏切の混雑状況

事業完成後のイメージ

◆松が枝国際観光船ふ頭整備事業（県）

長崎港松が枝地区では、日本初の10万総トン級国際観光船バースの整備が直轄事業により完了しており、平成21年度から県事業として国際ターミナルビルと緑地の整備を進めている。



長崎港の現状（常盤～松が枝地区）



松が枝国際観光船ふ頭パース

◆元船地区、常盤・出島地区の整備（県）

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、長崎港は賑わいを取り戻している。

- （主な経緯） H 7.11 長崎港ターミナルビル（愛称：ビッグビット）供用
H10.04 みなとのみえるプロムナード（愛称：ドラゴンプロムナード）供用
H12.04 夢彩都、長崎出島ワーフ開業
H17.04 長崎県美術館開館、長崎水辺の森公園供用



元船地区、常盤・出島地区の現状

◆住宅市街地総合整備事業（密集市街地整備型）（市）

老朽住宅の密集、公共施設の不足等により、居住環境の整備及び良質な住宅の必要と認められる斜面住宅地において、住宅事情の改善、居住環境の整備、老朽住宅の建て替えの促進等、公共施設の整備などのハード整備と乗り合いタクシー、ゴミだし援助等のソフト整備により定住できるまちづくりを行なっている。

◆新県庁舎建設計画（県）

魚市跡地において、平成15年4月と平成18年2月に、それぞれ公有水面埋立免許を取得し、平成15年度から埋立工事に着手している（平成21年度未完了予定）。

平成20年7月に、「県庁舎整備懇話会」が設置され、県庁舎の移転に関し議論が進められてきたが、平成21年2月に、「現庁舎の耐震改修及び現在地での建替えは困難であると判断し、長崎魚市跡地での新庁舎の建設が適当であるとする」との委員会提言が県知事あてになされた。

一方、県議会においても、平成20年10月に「県庁舎整備特別委員会」が設置され、議論が進められてきたが、平成21年5月の県臨時議会で委員長報告が行われるとともに、特別委員会の議論を踏まえて「建て替える場合の建設場所は魚市跡地とする」との県庁舎整備に関する意見書」が採択された。現在、県庁舎整備に関する基本構想策定の準備を進めている。

また、県庁の跡地活用については、8月10日に「長崎県県庁跡地懇話会」を開催し、基本理念及び基本的な方向の検討を進めている。

◆長崎の教会群とキリスト教関連遺産（国、県、市）

「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」は平成19年1月世界遺産暫定リストに登録され、現在、早期の本登録を目指して作業を進めている。






長崎市内は構成資産の候補として10件を検討しており、そのうち当地域内には「大浦天主堂」「旧羅典神学校」「旧大司教館」「旧伝道師学校跡」「日本二十六聖人殉教地」が位置し、同資産候補周辺の緩衝地帯（バッファゾーン）の設定や、景観計画の策定に向けた検討も併せて行っている。

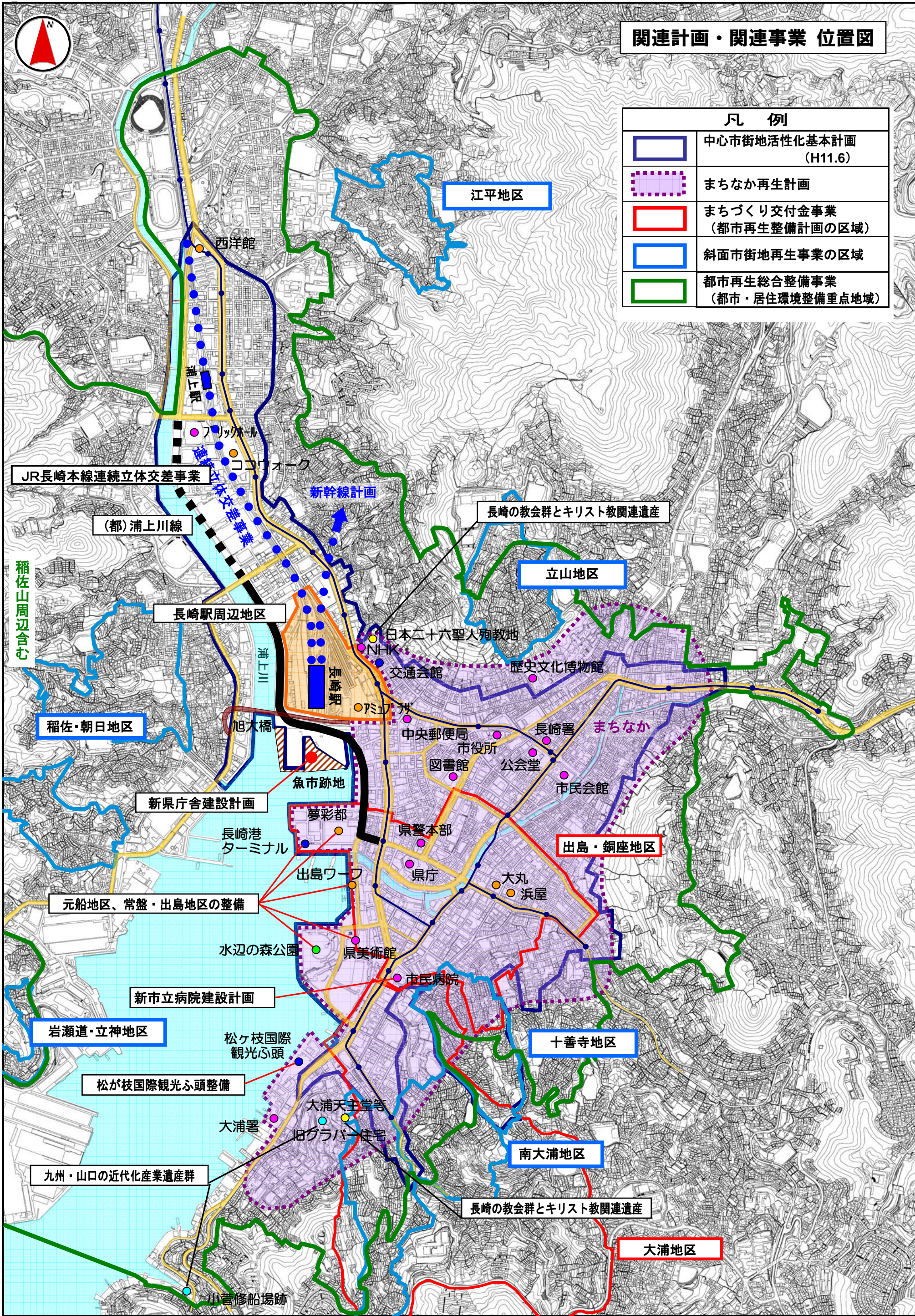
◆九州・山口の近代化産業遺産群（国、県、市）

「九州・山口の近代化産業遺産群」は平成21年1月世界遺産暫定リストに登録され、現在、鹿児島県知事を会長とする関係6県11市の首長による「九州・山口の近代化産業遺産群」世界遺産登録推進協議会を設置し、世界遺産登録に向けて取組を進めている。

長崎市内には提案時4件の構成資産候補があり、そのうち当地域内には「旧グラバー住宅」「小菅修船場跡」が位置する。

関連計画・関連事業 位置図

凡 例	
	中心市街地活性化基本計画 (H11.6)
	まちなか再生計画
	まちづくり交付金事業 (都市再生整備計画の区域)
	斜面市街地再生事業の区域
	都市再生総合整備事業 (都市・居住環境整備重点地域)



江平地区

西洋館

浦上駅

アトリナル

ココロオーク

新幹線計画

長崎の教会群とキリスト教関連遺産

立山地区

日本二十六聖人殉教地

NHK

交通会館

歴史文化博物館

中央郵便局

市役所

図書館

長崎署

まちなか

公会堂

市民会館

浦上川

旭大橋

魚市跡地

新県庁舎建設計画

長崎港ターミナル

出島ワーフ

県警本部

県庁

大丸

浜屋

出島・銅座地区

元船地区、常盤・出島地区の整備

水辺の森公園

県美術館

市民病院

新市立病院建設計画

岩瀬道・立神地区

松ヶ枝国際観光ふ頭

十善寺地区

松が枝国際観光ふ頭整備

大浦天主堂等

大浦署

旧グラバー住宅

南大浦地区

九州・山口の近代化産業遺産群

長崎の教会群とキリスト教関連遺産

大浦地区

小菅修船場跡

稲佐山周辺含む

(都)浦上川線

JR長崎本線連続立体交差事業

海軍立木交差事業

2. 重点地域の特性と課題

1) 重点地域の特性

① 重層的な歴史に培われた特徴ある文化を持つ地域

- 本地域は開港以来、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づき、国際文化都市長崎の個性が形づくられてきた。

(参考) 長崎市観光戦略(歴史・文化の魅力)より抜粋

(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。幕末には坂本龍馬らが日本の夜明けを導き、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)

② 地形的要因から環境負荷の少ない都市構造が形成された地域

- 本地域の大部分は斜面市街地となっており、大雨時の崖崩れや消防活動の困難さなどによる火災等の災害に対する危険性、さらに道路、公園、河川、上下水道などの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を抱えている。
- しかしながら、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
 - ・ 鉄道、路面電車が中心市街地の幹線部分を縦断し、その両側に斜面住宅地が広がっているため、路面電車を利用しやすい市街地構造となっている

長崎中心部の市街地構造



(資料：日本地図帳(旺文社)より作成)

③ 国内の他都市ではつくりえない、唯一的な風景を強調しうる海・港を持つ地域

- 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、国際観光港等の多数の顔をもち、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。

<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

(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、建築物と急峻や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(左図)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。

2) 重点地域の課題

急激な人口減少が見込まれている長崎市において、市経済を持続的に支えるためには重点地域における観光再生により交流人口の拡大を図ることが重要になる。

(1) 観光再生に向けた課題

「観光」という言葉は、中国の四書五経の一つ「易教」の一節、「観国之光、利用賓于王（国の光を観る、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観ること、観せること」を意味する。

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船にこうした意味を込めて「観光丸」と命名されたのが、観光のはじまりであり、「長崎は観光の発祥の地」といえる。以来、江戸時代に西洋に開かれた唯一の国際都市であった長崎は、独特の歴史文化によって人々を魅了し戦後の高度成長期には日本の観光をリードしてきたが、日本各地の総観光地化、海外旅行の一般化等、観光スタイルの変化などにより、旧来の観光地は苦戦を強いられ、長崎もここ十数年は観光客の減少が続いている。また、長崎市においては急激な人口減少が見込まれている。

重点地域における「観光再生」にあたっては、「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、交流都市としての輝きを取り戻し、観光再生により交流人口拡大を図り、長崎市、更には県全体の経済を持続的に支えることが重要になる。

① 産業としての観光再生

- 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、世界遺産候補等の歴史、祭り・人々の生活・食等の独特な文化をはじめ、様々な観光資源（商業、高度医療、平和都市等）がある。これらは長崎市の経済発展に寄与するための観光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必要である。

② 平和の尊さと大切さの継承

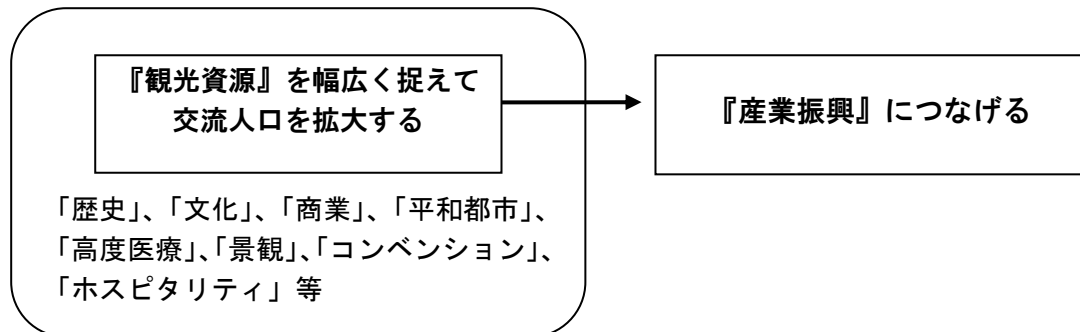
- 本地域は、原爆による惨禍を体験した都市の責務として、被爆の実相とその悲惨さを世界中の人々に継承していく使命を負った地区であり、その仕組みづくりが必要である。

③ 世界遺産に相応しい景観形成

- 本地域は、世界遺産候補の「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」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。
- これら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。

④ 県民・市民のホスピタリティを活かした観光再生

- 日本二十六聖人殉教地等が世界遺産に登録されれば、観光客数は増加し、日本を代表する顔として、訪れる人の期待を裏切らない努力を継続的に行っていくことが必要である。
- 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・県民が主役になって取り組んでいくことが必要である。



(2) 土地利用にかかわる課題

① 長崎独特の有形、無形の歴史・文化資源を観光再生に活用

- 重点地域内の各所には歴史的遺産などの景観、文化資源が数多く存在していると共に、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る必要がある。

②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」を設定し、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（長崎駅周辺土地区画整理事業）」において検討を進めている。また、まちなかの再生については、「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。

③ 密集市街地・斜面市街地の再編による住環境の改善

- 斜面市街地には、低水準な都市基盤施設及び建物の密集、さらに、顕在化してきた施設の老朽化や居住者の高齢化も相まって、住環境として幾多の問題を抱える地区もある。
- 先のまちなかの再構築とあわせて斜面市街地の住環境整備を進め、若年層などの人口定着を図る必要がある。

(3) 都市基盤にかかわる課題

① 東アジア・世界に開かれた玄関としての高速・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。
- 更に、広域交通機能の拠点である長崎駅と航路（船・航空機）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。

② 主要観光地を快適に廻れる環境にやさしい交通機能の充実

- 重点地域は、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、まちなかに各種都市機能が過集中する構造となっている。このため、まちなかの交通渋滞など観光地を快適に巡れない状況にある。
- 観光客、県民、市民が長崎駅や各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。

