

長崎市の都市計画

～長崎スタジアムシティを例に～



長崎市 まちづくり部 政策監

比良 章吾（ひら しょうご）

講演の流れ

第1章 長崎市の現状と問題点

第2章 長崎市都市計画マスタープラン

～ネットワーク型コンパクトシティ長崎～

第3章 斜面都市長崎における立地適正化計画

第4章 市街化区域の変遷

第5章 定住促進に向けた容積率緩和（居住誘導）

第6章 21世紀の交流都市へ（都市機能誘導）

第7章 長崎スタジアムシティ（立地支援）

第1章 長崎市の現状と問題点

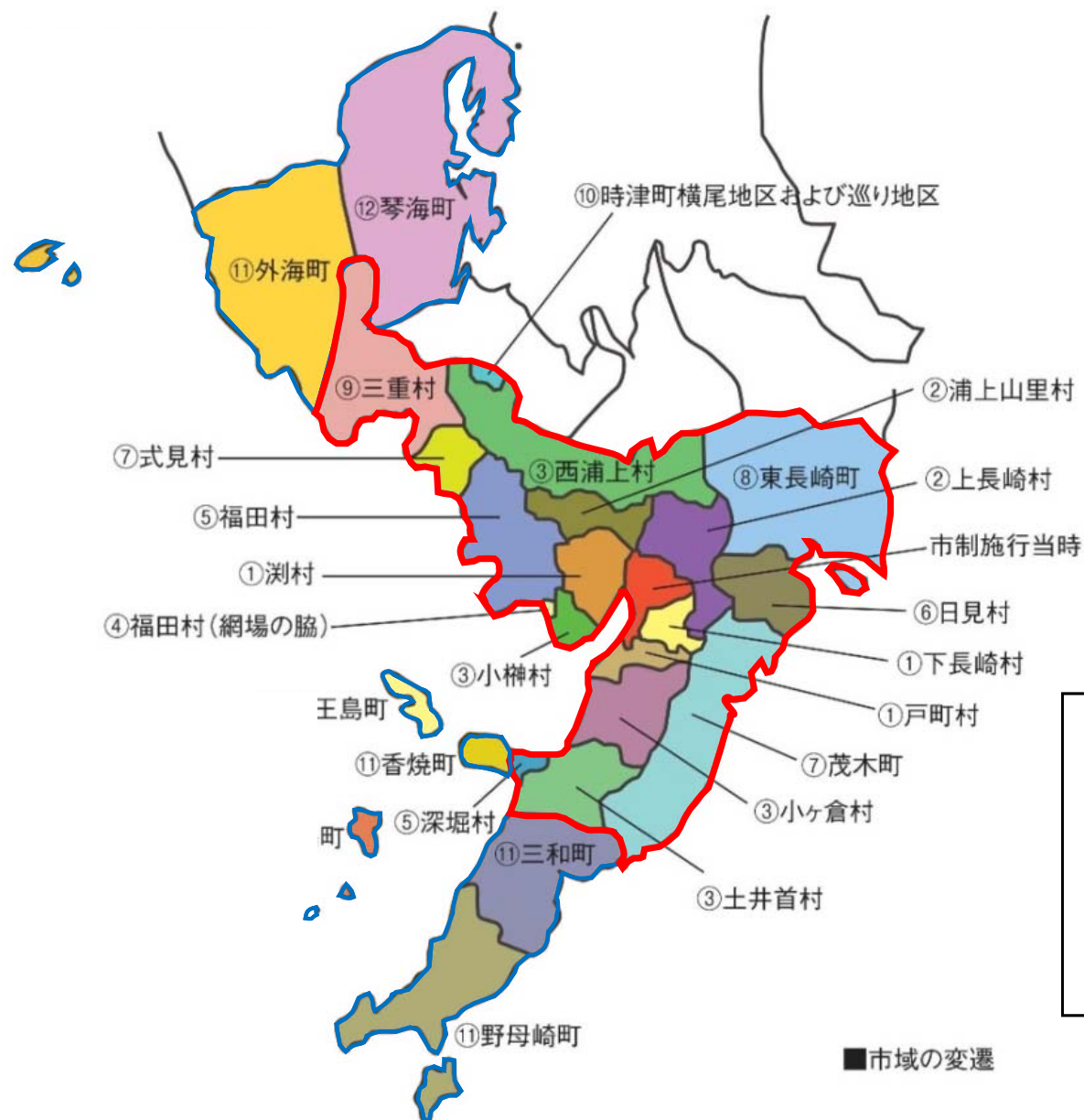
(1) 長崎市の現状

①長崎市の位置



(1) 長崎市の現状

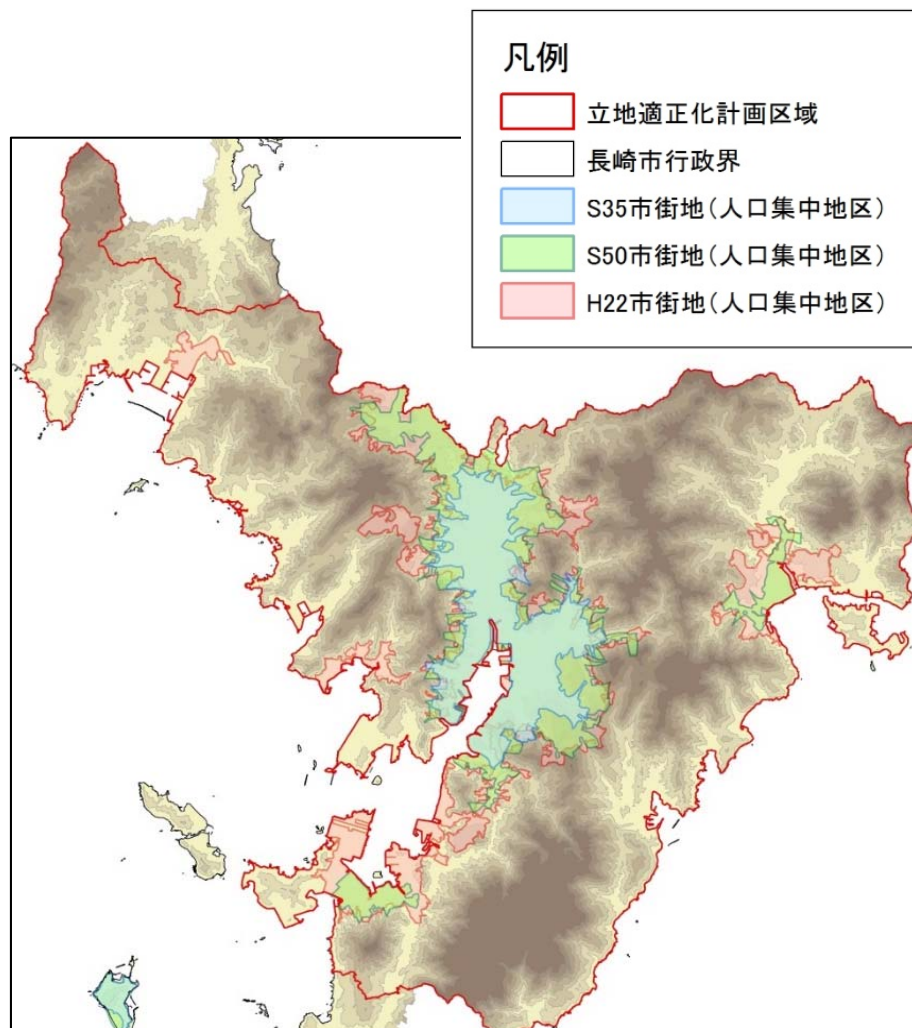
②合併の歴史



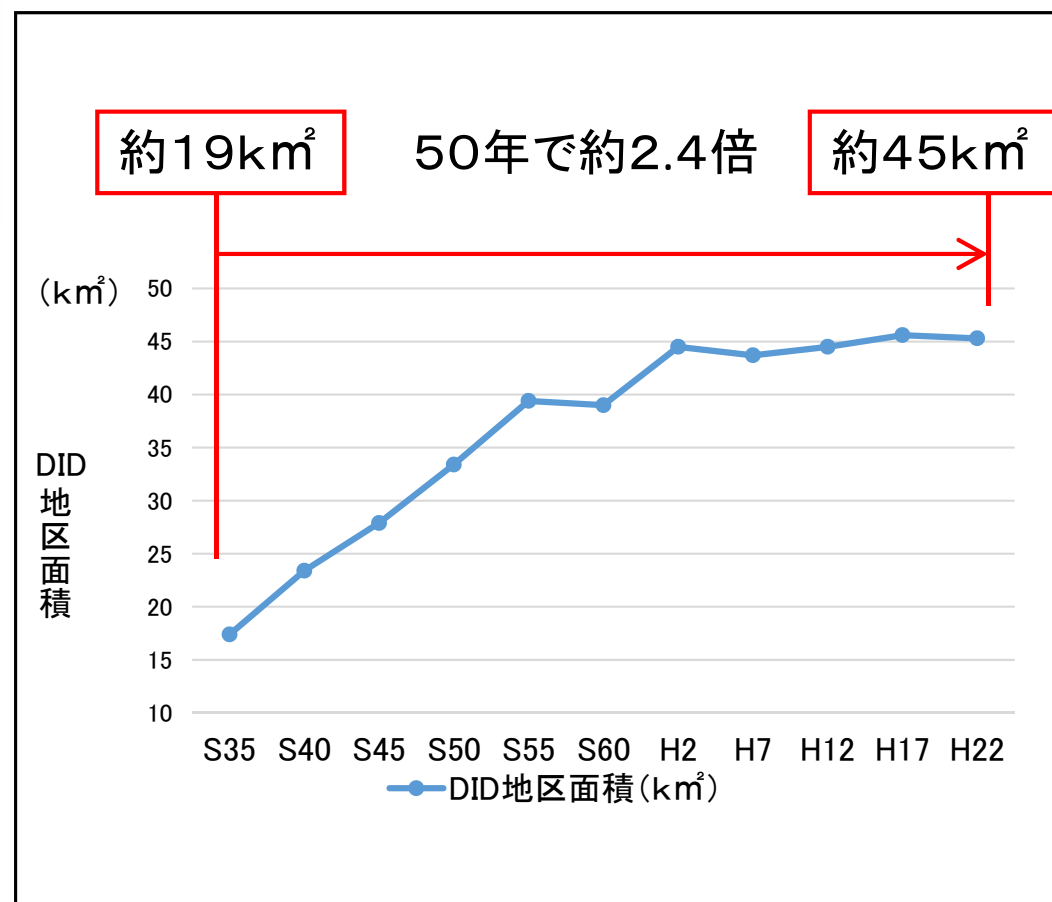
明治～昭和の合併
↓
約1.7倍
平成の大合併

(1) 長崎市の現状

③市街地の拡大 ～DID地区の変遷～



出典: 国勢調査



※人口集中地区(DID)
市区町村の区域内で人口密度が4,000人/km²(40人/ha)以上の
基本単位区が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区

(1) 長崎市の現状

④長崎市の成り立ち ～まとめ～

これまでは

人口増加



**市街地の
成長・拡大**

	面積	人口
長崎市	約406km ²	約43万人
	✓	△
熊本市	約390km ²	約74万人
	✓	△
福岡市	約343km ²	約154万人

※H27国勢調査

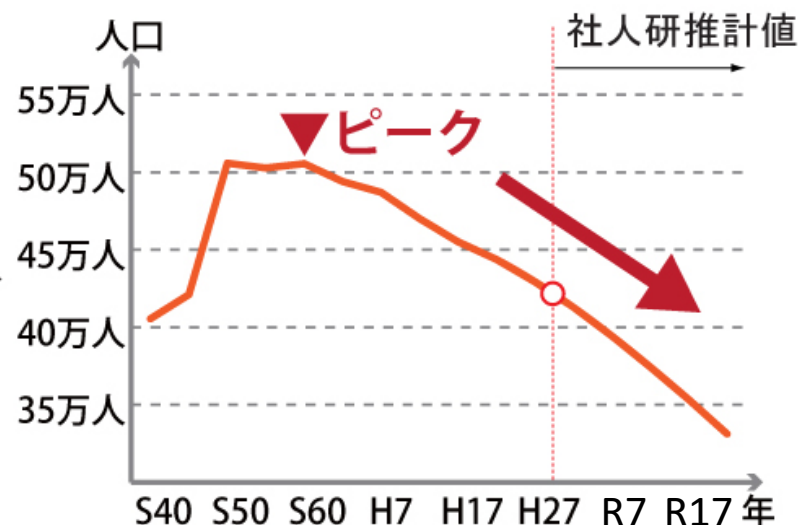


(1) 長崎市の現状

⑤人口減少・少子化・高齢化の進展

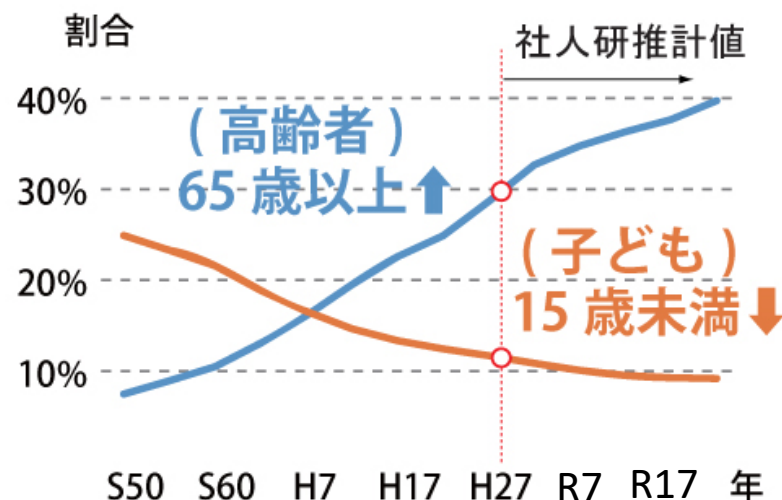
人口減少

平成 27 年
43 万人 → 令和17 年
35 万人



少子化

平成 27 年
12% → 令和17 年
9%
(5.5万人) (3.3万人)



高齢化

平成 27 年
29% → 令和17 年
38%
(12.5万人) (13.3万人)

(1) 長崎市の現状

⑥都市のスポンジ化 ～人口密度の減少～

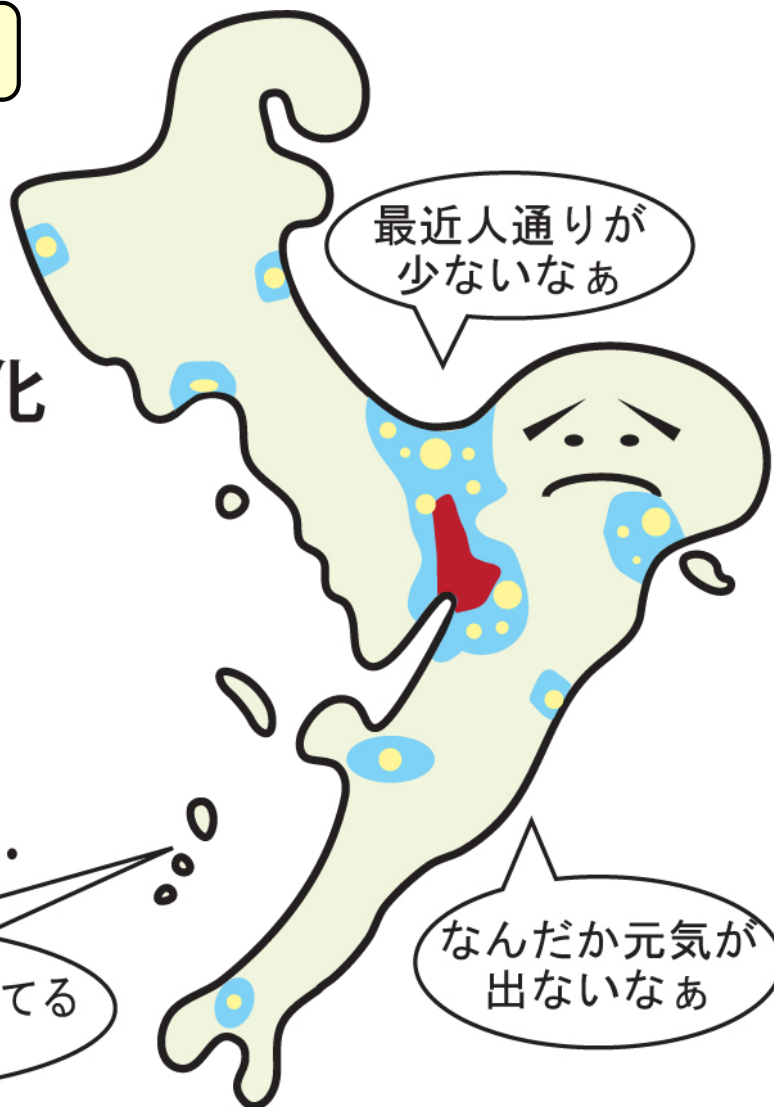
このままでは

人口減少・
少子化・高齢化



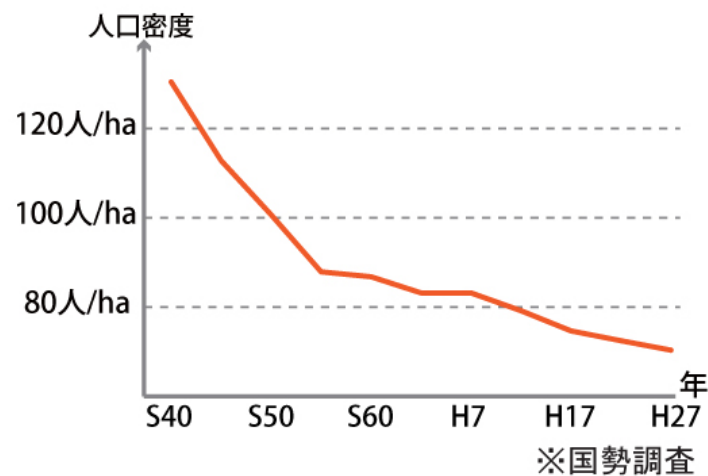
だんだん
人がまばらに
暮らすまちへ...

バスや路面電車に乗ってる
人が減ったなあ



人口密度(人口集中地区内)

昭和 40 年
130 人 /ha → 平成 27 年
70 人 /ha



(2) 長崎市の問題点

① 市民生活への影響

コンパクト

暮らしに必要な機能がなくなって、**まちの活力や魅力の低下**



中心部の
店舗数 **400** 店減↓

(H16 → H26)

1日当たりの人通り
(H16 → H26) **4.5** 万人減↓

- 店舗数
H16:2千2百店
⇒H26:1千8百店
- 1日の人通り
H16:17万3千人
⇒H26:12万8千人

ネットワーク

公共交通サービスの低下

1日当たり **6000** 人減↓

(H16 → H26)



- 1日あたりバス利用者
H16:15万1千人
⇒H26:14万5千人

安全・安心

お住いの近くで
災害発生の恐れ

土砂災害警戒区域 **3** 割 (市街化区域内)

(H27 年度末時点)

宅地崩壊 **10** 件 / 年 (15 度以上の斜面地)

(H25 ~ H27 の平均)



持続可能

行政サービスの低下

社会福祉費 **250** 億円増↑

(H16 → H26)

公共施設の維持更新費 **879** 億円不足

(H27 ~ H57)

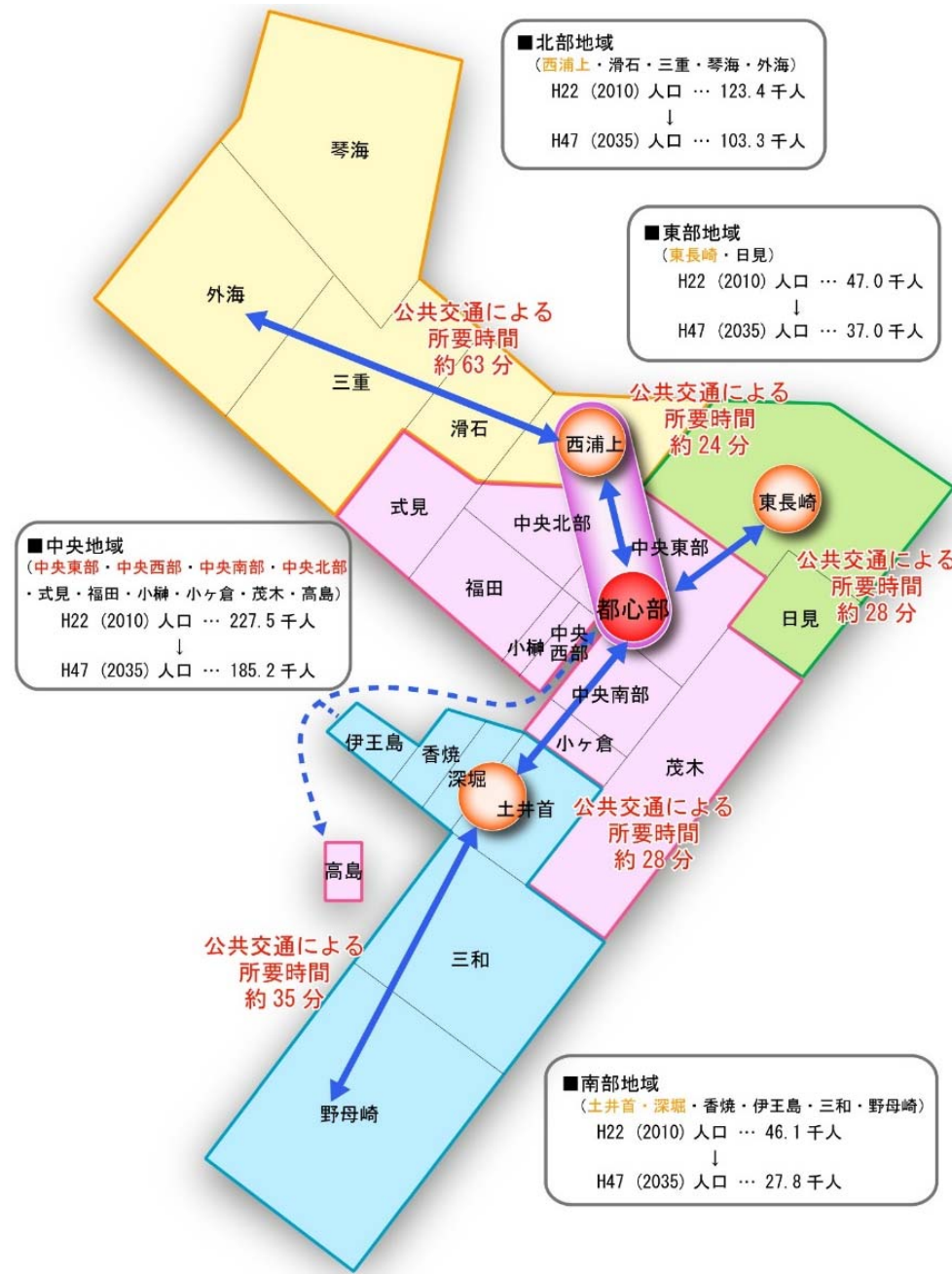


- 社会福祉費
H16:530億円
⇒H26:780億円

第2章 長崎市都市計画マスタープラン ～ネットワーク型コンパクトシティ長崎～

(1) ネットワーク型コンパクトシティ長崎

①コンパクトの視点 ～4つの地域⇒拠点集約～



●人口規模の視点

- ・地域人口3万人程度を20年後確保
- ・総合病院やデパート等が成立

●交通の視点

- ・公共交通の結節点
- ・拠点間 : バスで約30分
- ・拠点～生活地区: バスで約60分以内

(1) ネットワーク型コンパクトシティ長崎

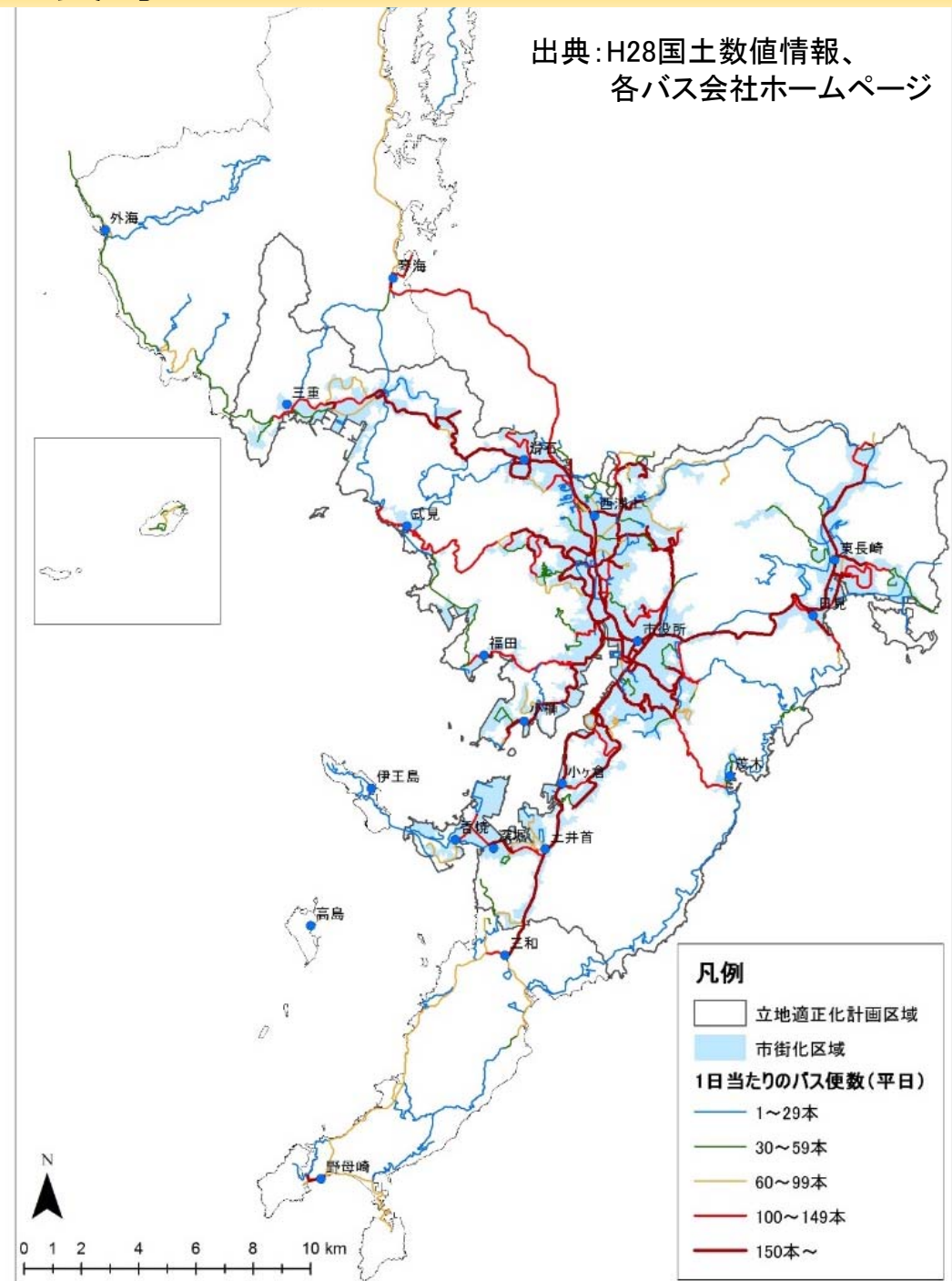
②ネットワークの視点

～高齢化⇒公共交通連携軸～

区分		徒歩圏人口 カバー率(%)
全国平均		55
地方都市圏	政令市	72
	概ね50万	58
	概ね30万	40
長崎市		80

出典:「都市構造の評価に関するハンドブック」国土交通省

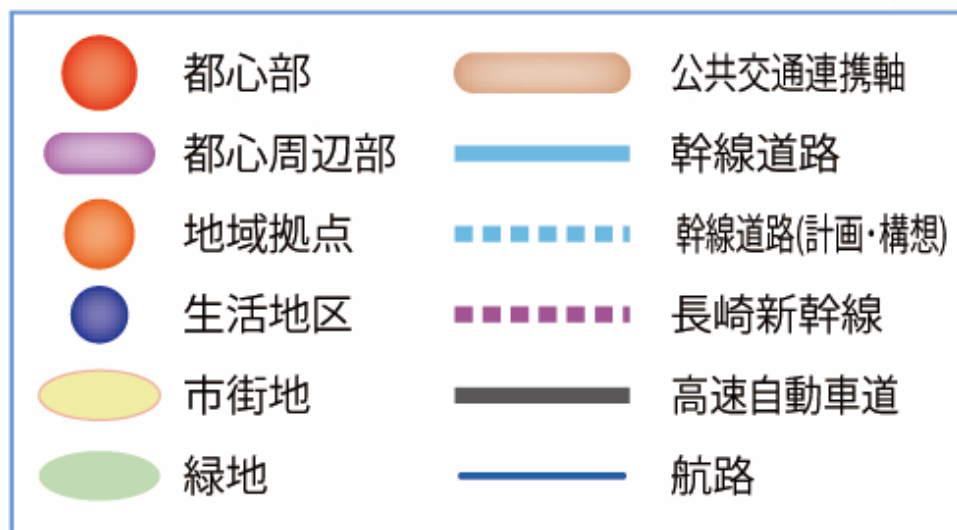
出典: H28国土数値情報、
各バス会社ホームページ



(1) ネットワーク型コンパクトシティ長崎

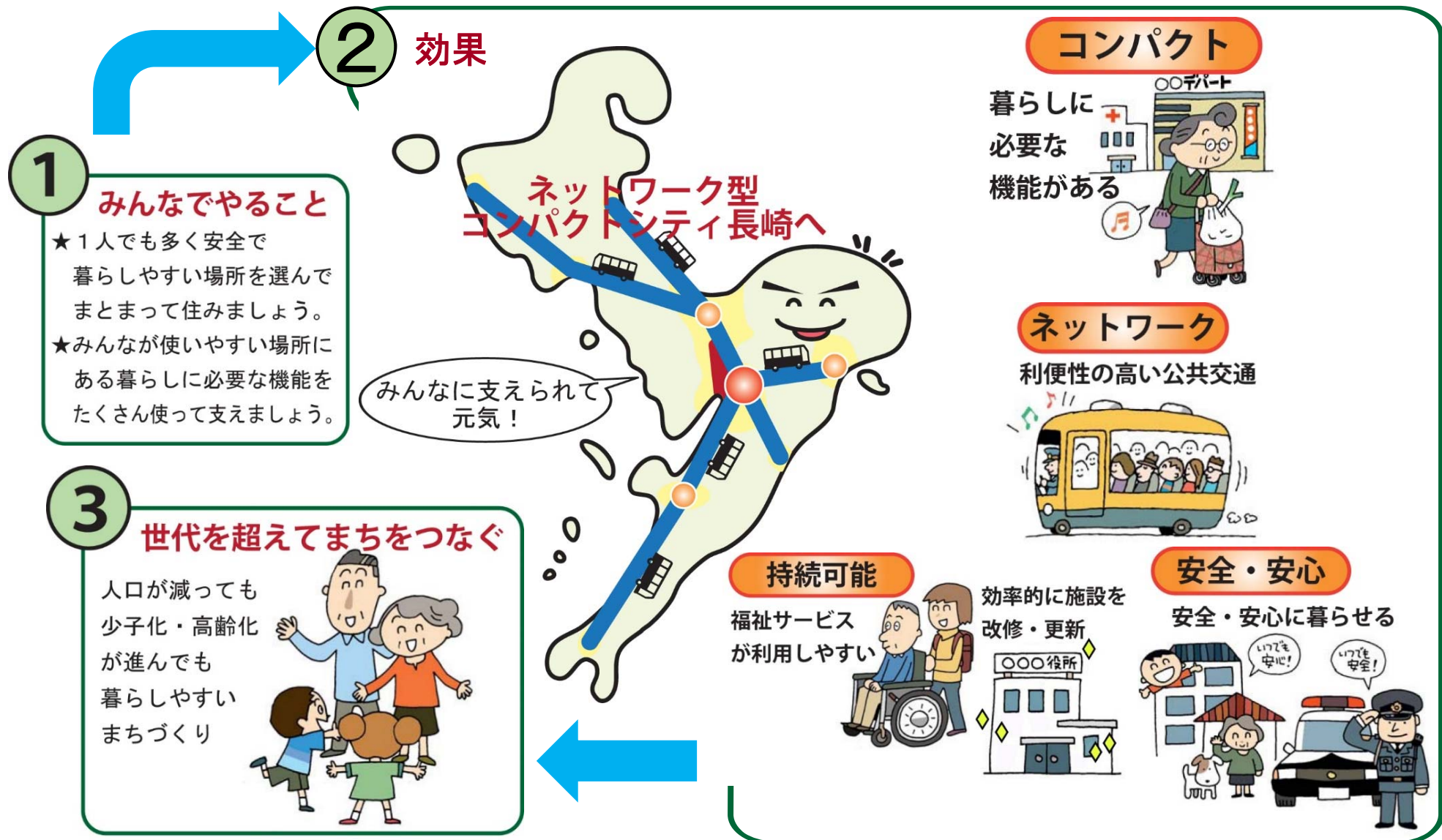
③将来都市構造図

ネットワーク型 コンパクトシティ長崎



(1) ネットワーク型コンパクトシティ長崎

④将来のイメージ ～”まとまり”と”つながり”のまち～



第3章 斜面都市長崎における立地適正化計画

(1) 斜面市街地の成り立ち

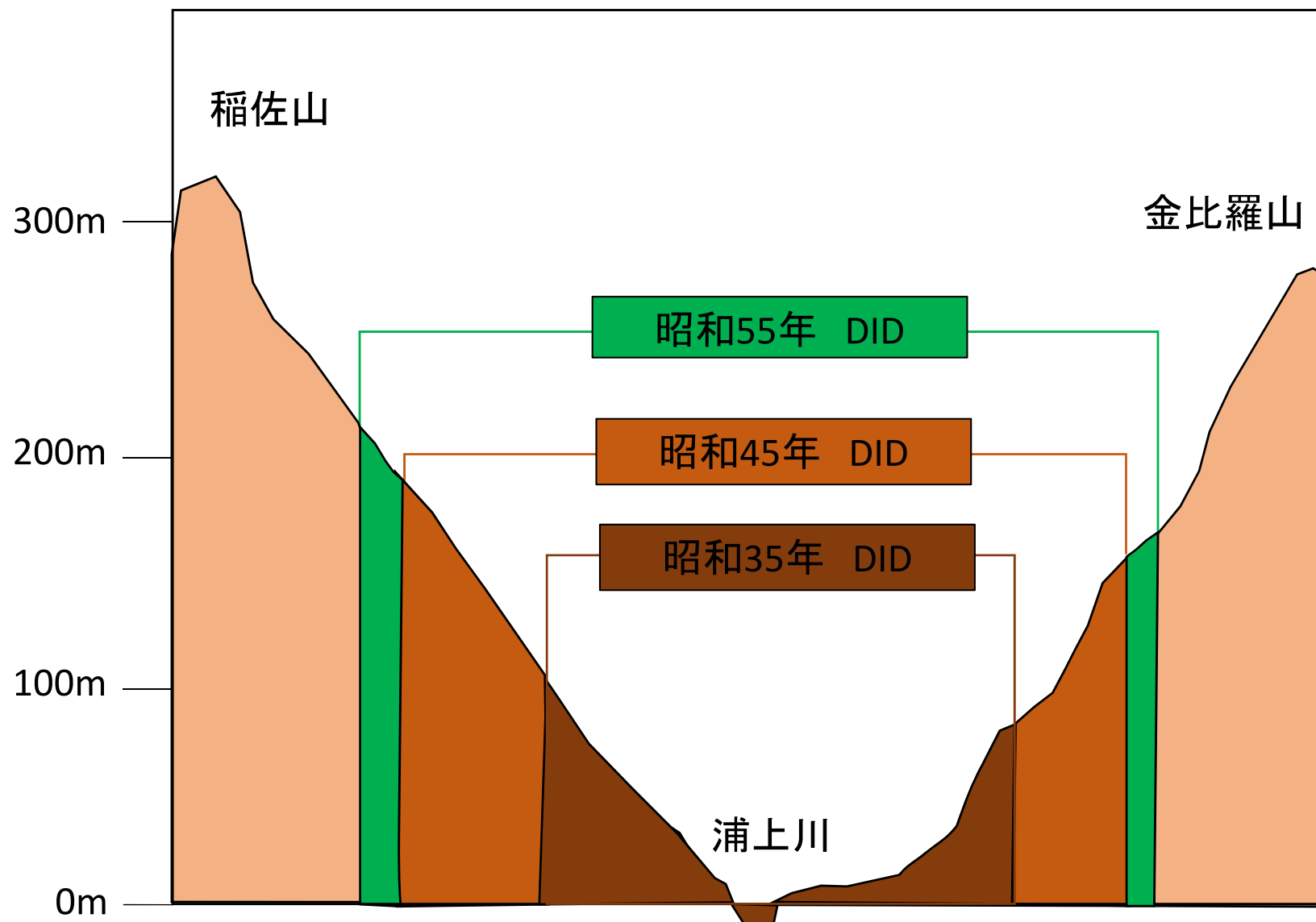
① 段々畑が宅地に



(1) 斜面市街地の成り立ち

② 這い上がる様に斜面へ

垂直方向DID(人口集中地区)



(1) 斜面市街地の成り立ち

③現在の斜面市街地

金比羅山



※市庁舎近隣(立山)

(2) 土砂災害に脆弱

① 長崎大水害(S57.7.23)



本河内町(日見トンネル西口付近)



本河内町(日見トンネル西側付近)



芒塚町(日見峠芒塚川付近)

7.23長崎大水害の被害状況

●降水量

- ・7/23～25(3日間) 573 mm
- ・7/23(午後7～8時) 111.5 mm/hr

●人的被害

- ・死者 258名
- ・行方不明者 4名
- ・負傷者 758名

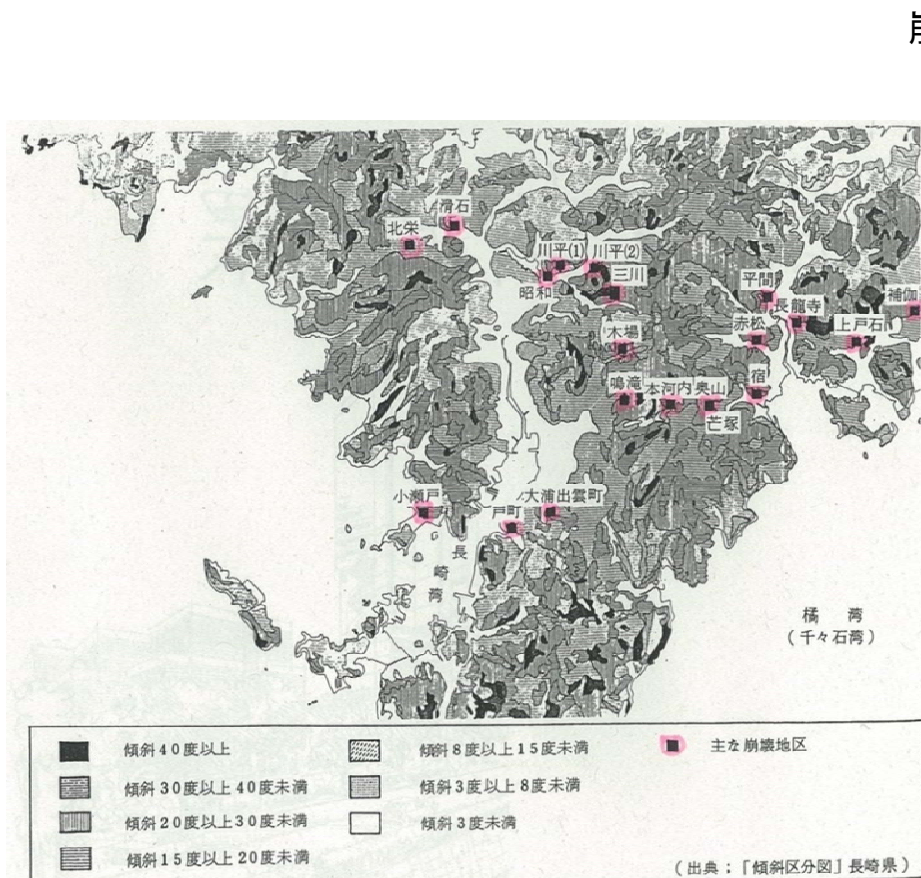
●家屋被害

- ・全壊 447棟
- ・半壊 746棟
- ・一部壊 335棟

(2) 土砂災害に脆弱

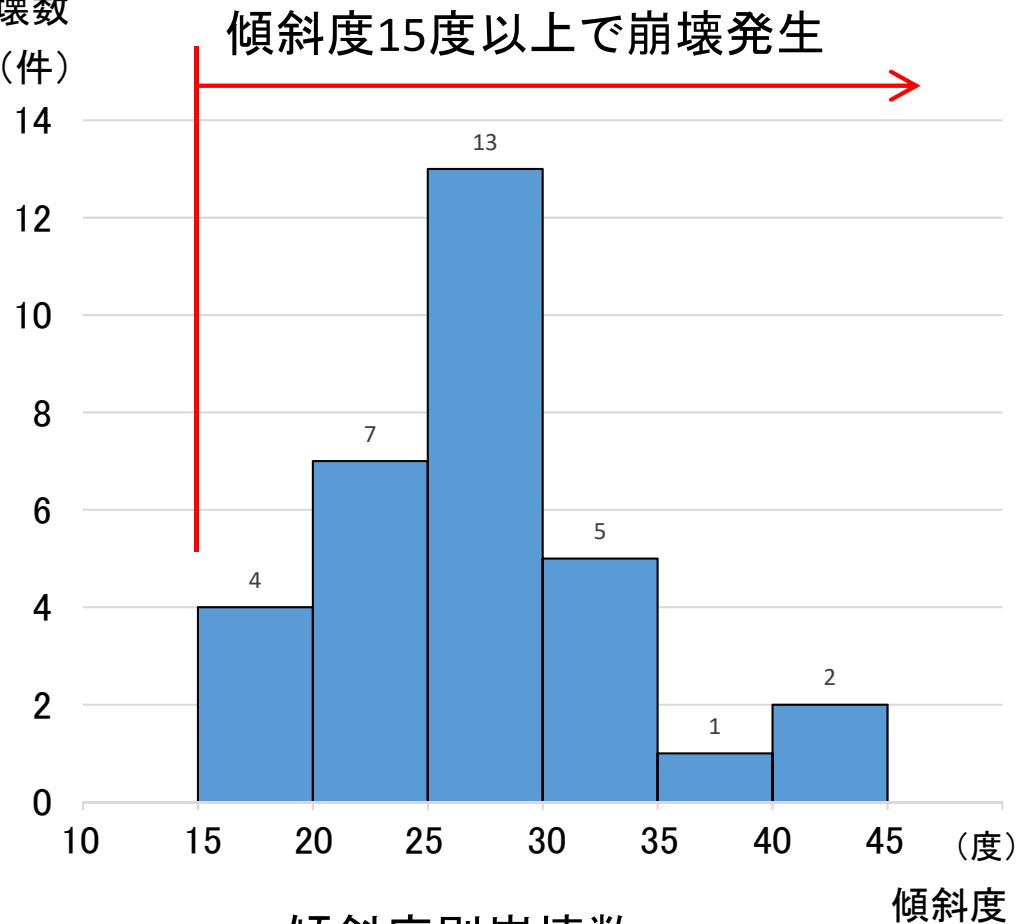
② 宅地被災履歴

○ 長崎大水害による被災履歴



傾斜区分図

崩壊数
(件)

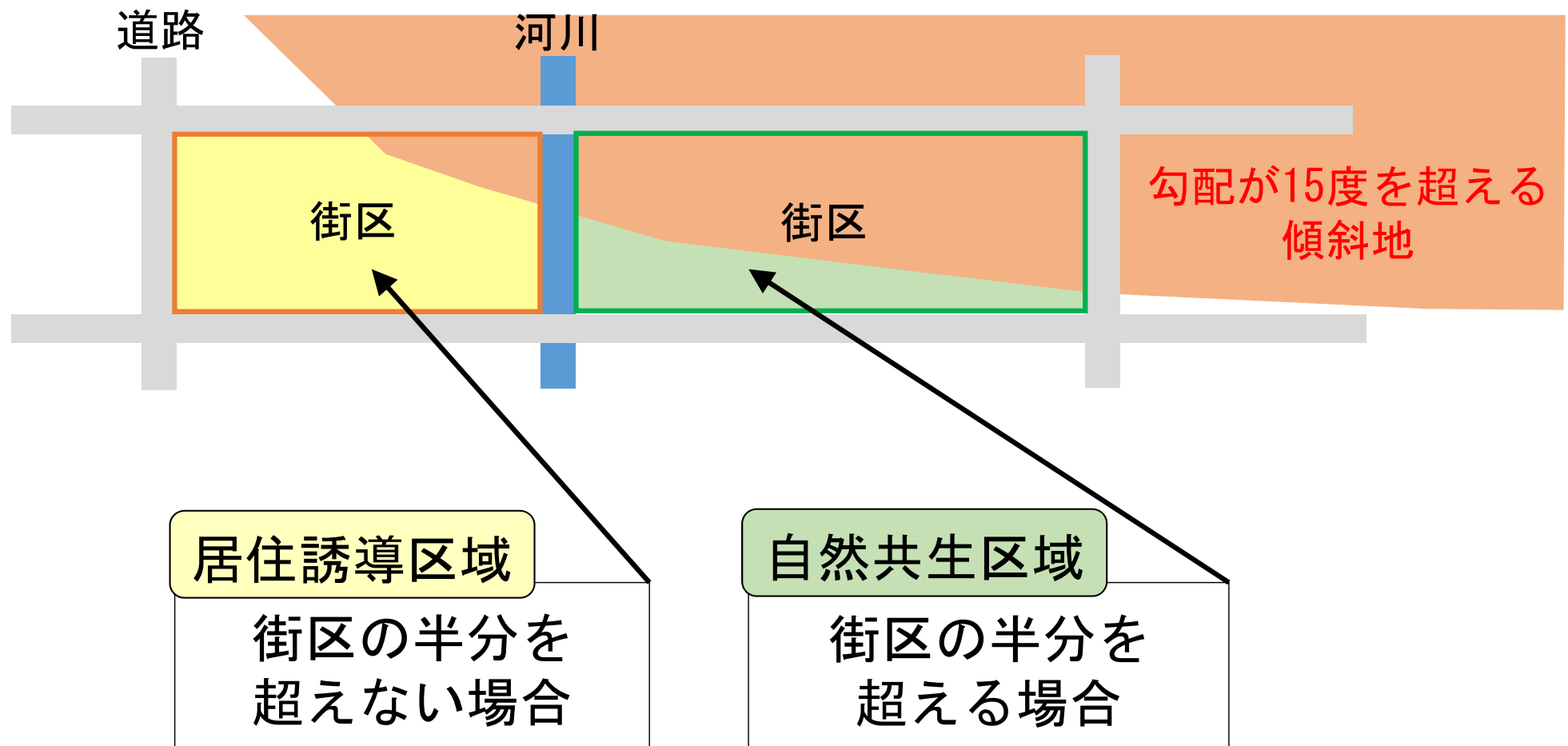


出典: 長崎防災都市構想策定委員会報告書(昭和59年3月)

(3) 斜面都市長崎における立地適正化計画

① 居住誘導区域設定の考え方

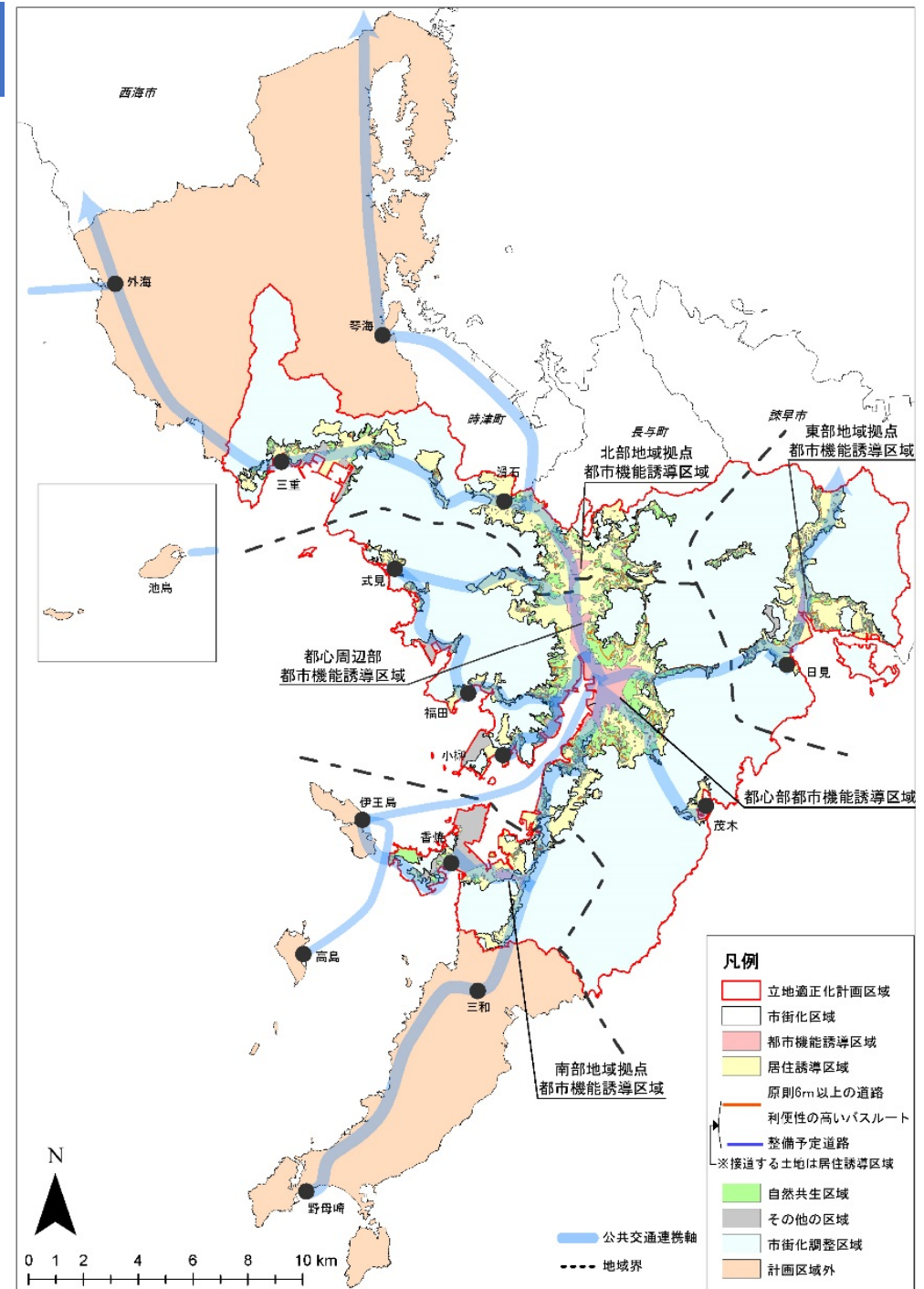
道路や河川などで囲まれた街区の中で、**勾配が15度を超える傾斜地の占める割合**によって区域を設定



(3) 斜面都市長崎における立地適正化計画

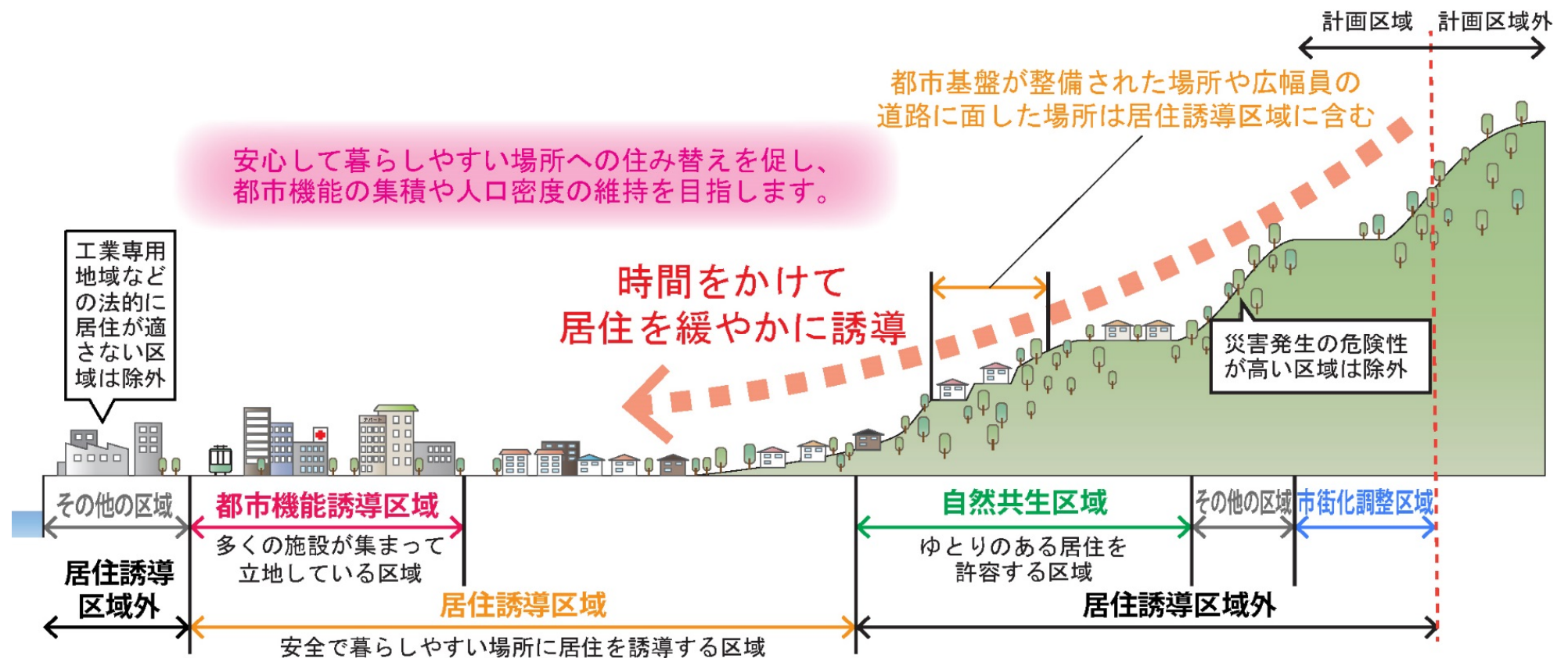
②誘導区域図

	面積 (ha)	割合 (%)
都市機能 誘導区域	497	8
居住誘導区域	3966	63
自然共生区域	1434	23
その他の区域	868	14
合計 (市街化区域)	6268	100



(3) 斜面都市長崎における立地適正化計画

③誘導イメージ



第4章 市街化区域の変遷

(1) 市街化区域の変遷

①逆線引き

平成26年に大規模な逆線を実施(▲250ha)

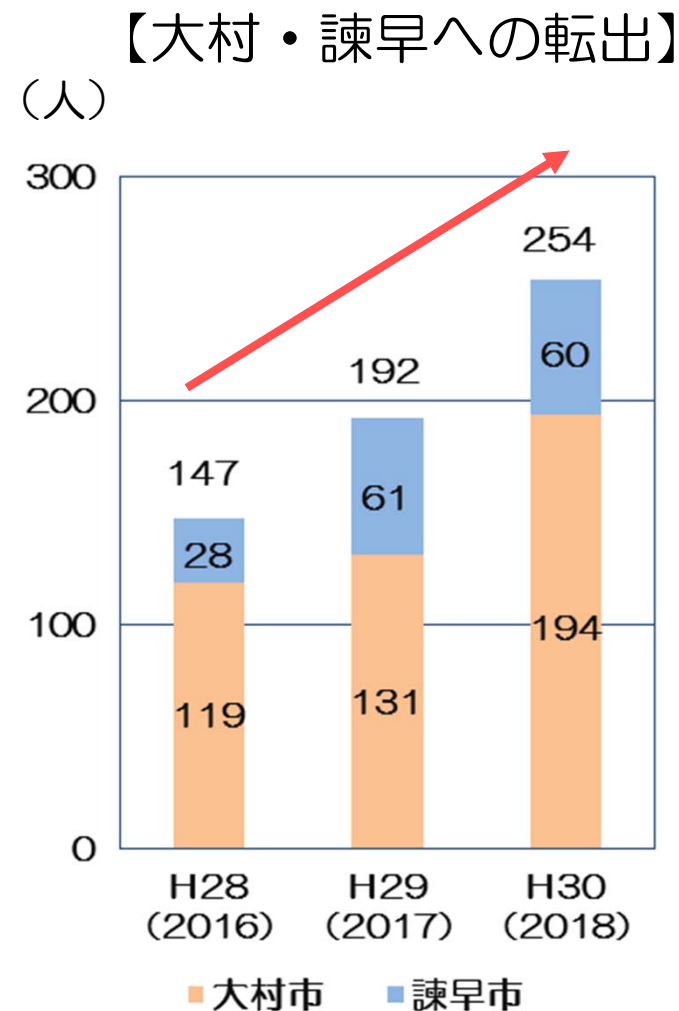
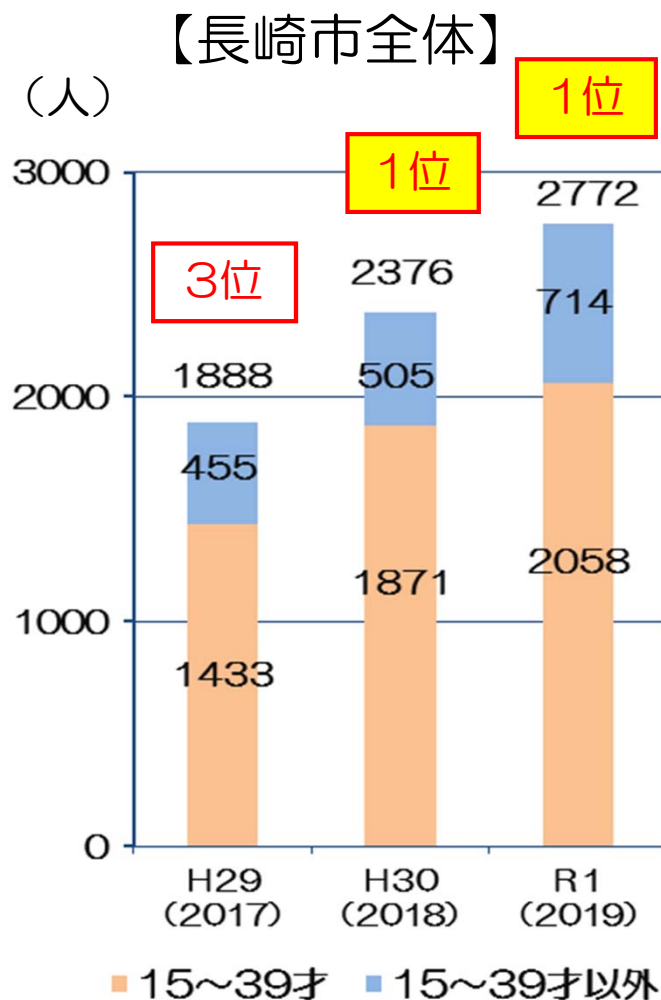
変更年	市街化区域(ha) ※()内は増減		市街化 調整区域(ha)	合計 (ha)	備考
S46	4,723		16,038	20,761	当初決定
S52	5,594	(+ 871)	18,655	24,249	第一回定期
S59	5,747	(+ 153)	18,502	24,249	第二回定期
H4	5,921	(+ 174)	18,218	24,139	第三回定期
H13	6,158	(+ 237)	17,985	24,143	第四回定期
H17	6,479	(+ 339)	18,113	24,592	香焼町合併
H20	6,518	(+ 39)	18,074	24,592	随時
H26	6,268	(▲250)	18,338	24,606	第五回定期
R6	6,232	(▲36)	18,378	24,610	第六回定期

第5章 定住促進に向けた容積率緩和 (居住誘導)

(1) 定住促進に向けた容積緩和

① 深刻な人口流出、特に若い世代

- ・ 人口転出超過⇒2年連続日本一
- ・ 特に、若者⇒近隣市町などへ



転出超過人口

(出典：総務省「令和元年 住民基本台帳人口移動報告」)

(1) 定住促進に向けた容積緩和

②“高い住宅費”が近隣市町などへの転出要因

- ・ 家賃相場は九州1位
- ・ 関西大都市と同程度の高さ

順位	都市名	月平均（円）
1	東京都区部	8,562
⋮		
11	大阪市	5,892
12	神戸市	5,692
⋮		
15	長崎市	5,577
⋮		
32	福岡市	4,193

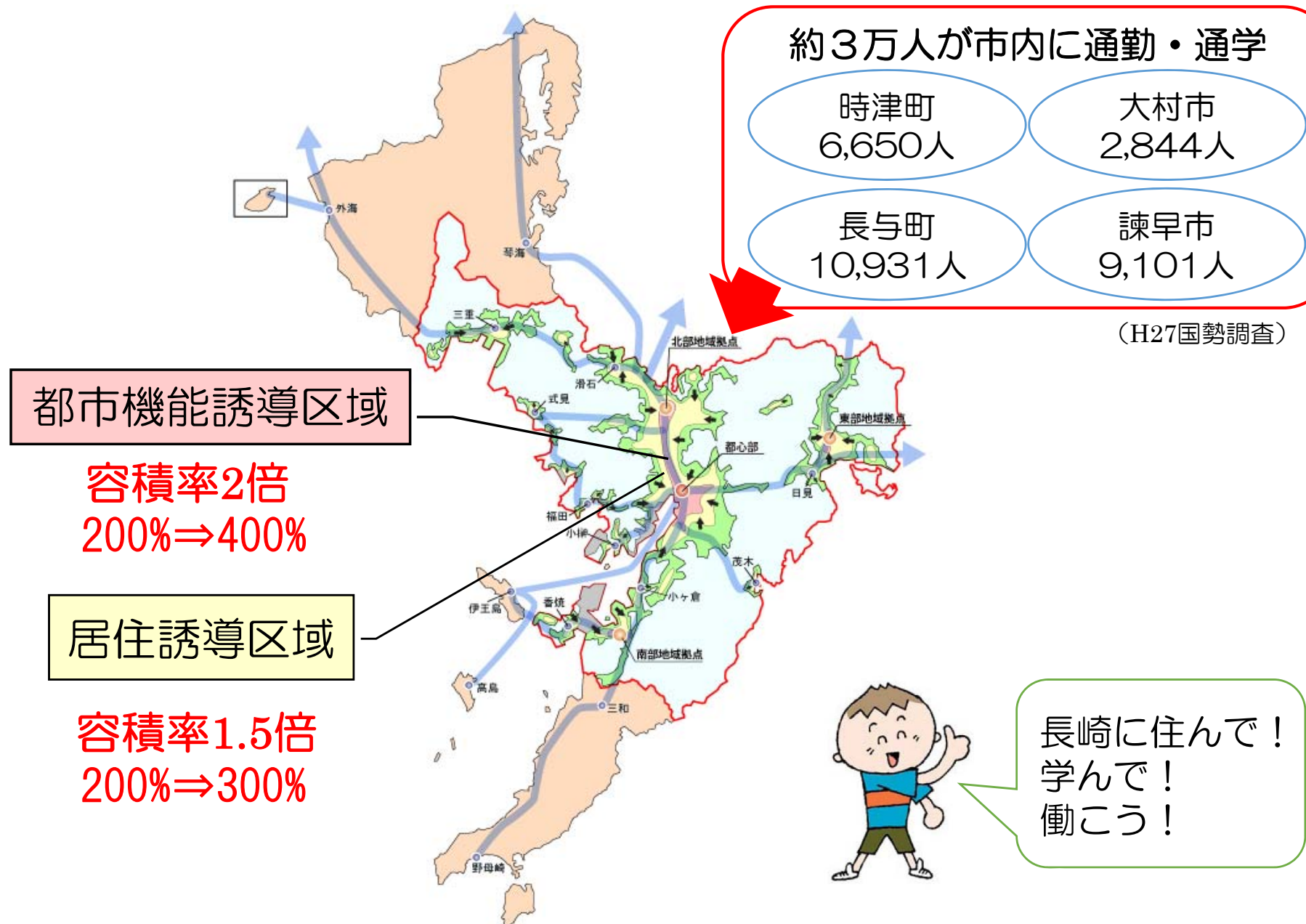
約1.3倍

民営住宅家賃平均価格（床3.3㎡あたり）

（出典：総務省「平成29年 小売物価統計調査」）

(1) 定住促進に向けた容積緩和

③長崎回帰(人口増)と居住誘導(安全)



(1) 定住促進に向けた容積緩和

④長崎市用途地域指定(変更)基準改訂[R2年6月]

用途地域	容積率(%) ※容積率の選択肢の追加										
	50	60	80	100	150	200	300	400	500	600	700~1300
第一種低層住居専用地域	○	○	○	○	○	○					
第二種低層住居専用地域	○	○	○	○	○	○					
田園住居地域	○	○	○	○	○	○					
第一種中高層住居専用地域				○	○	○	○	○	○		
第二種中高層住居専用地域				○	○	○	○	○	○		
第一種住居地域				○	○	○	○	○	○		
第二種住居地域				○	○	○	○	○	○		
準住居地域				○	○	○	○	○	○		
近隣商業地域				○	○	○	○	○	○		
商業地域						○	○	○	○	○	○
準工業地域				○	○	○	○	○	○		
工業地域				○	○	○	○	○			
工業専用地域				○	○	○	○	○			

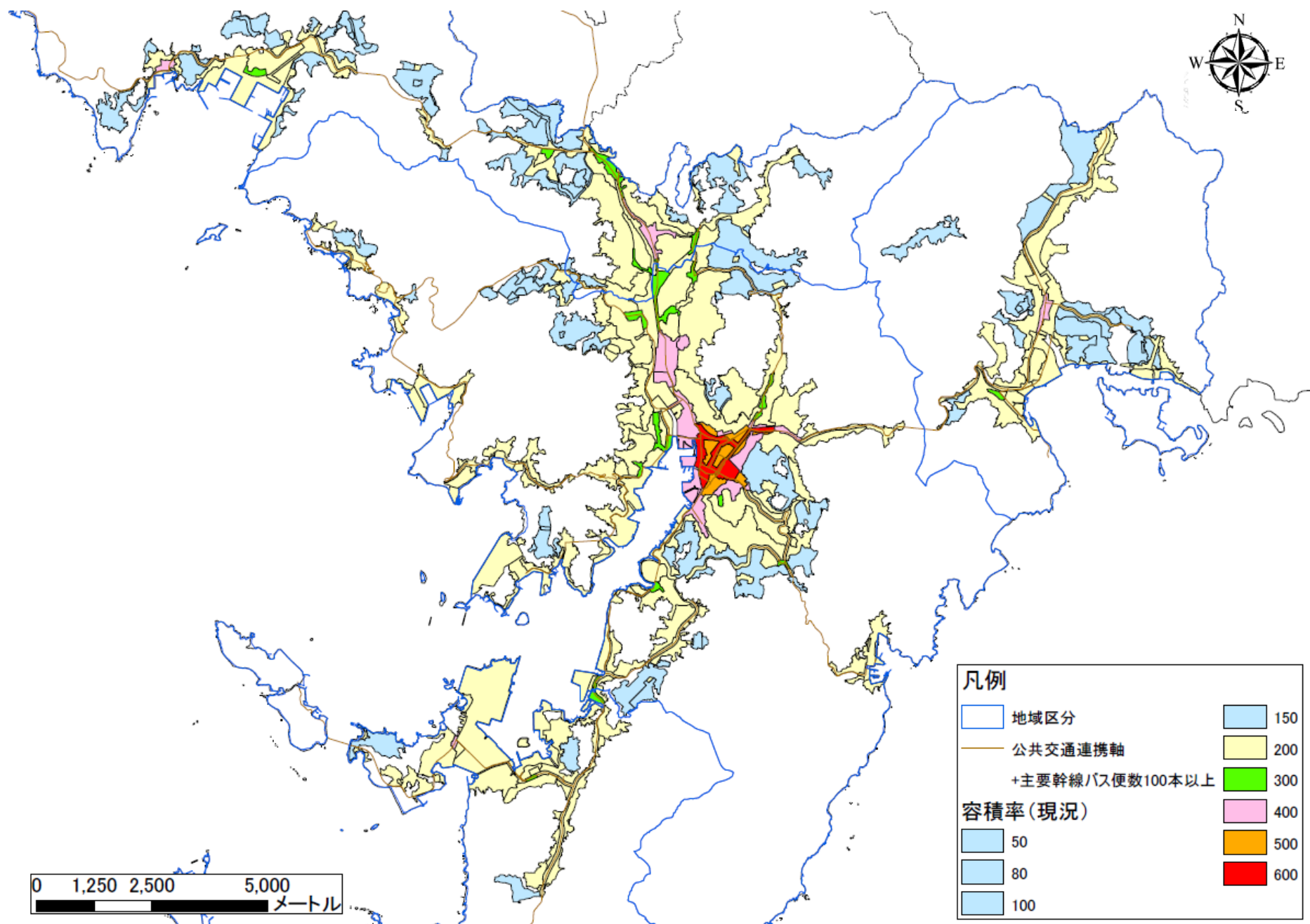
※○印：建築基準法第52条の規定に基づき、各用途地域に関する都市計画として定められる選択肢

黄色：改訂前基準（H17年1月）の選択肢 水色：追加選択肢

赤枠：居住誘導に資する部分は300%（200%×1.5倍）、
都市機能誘導に資する部分は400%（200%×2倍）まで許容

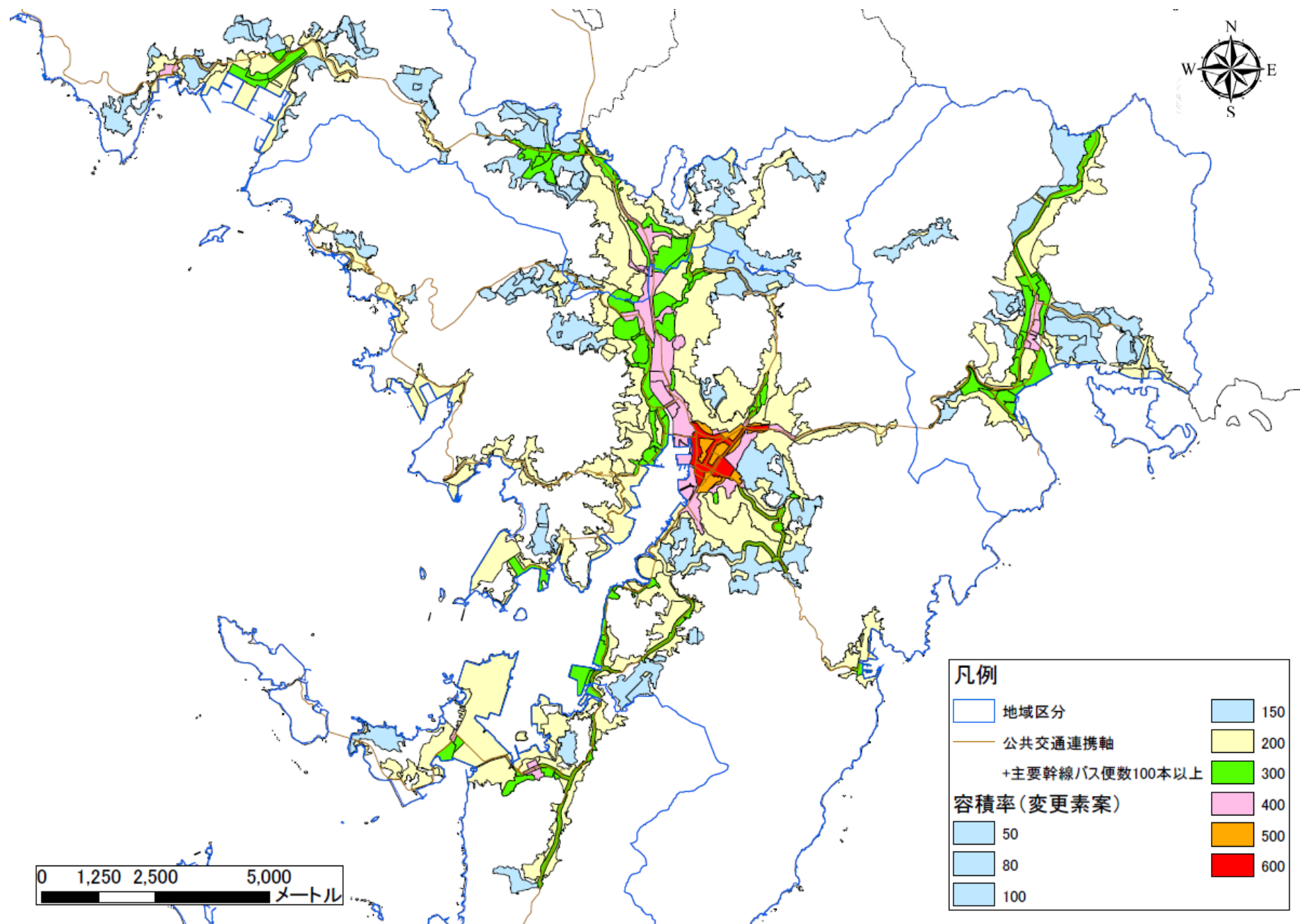
(1) 定住促進に向けた容積緩和

⑤容積率 [変更前]



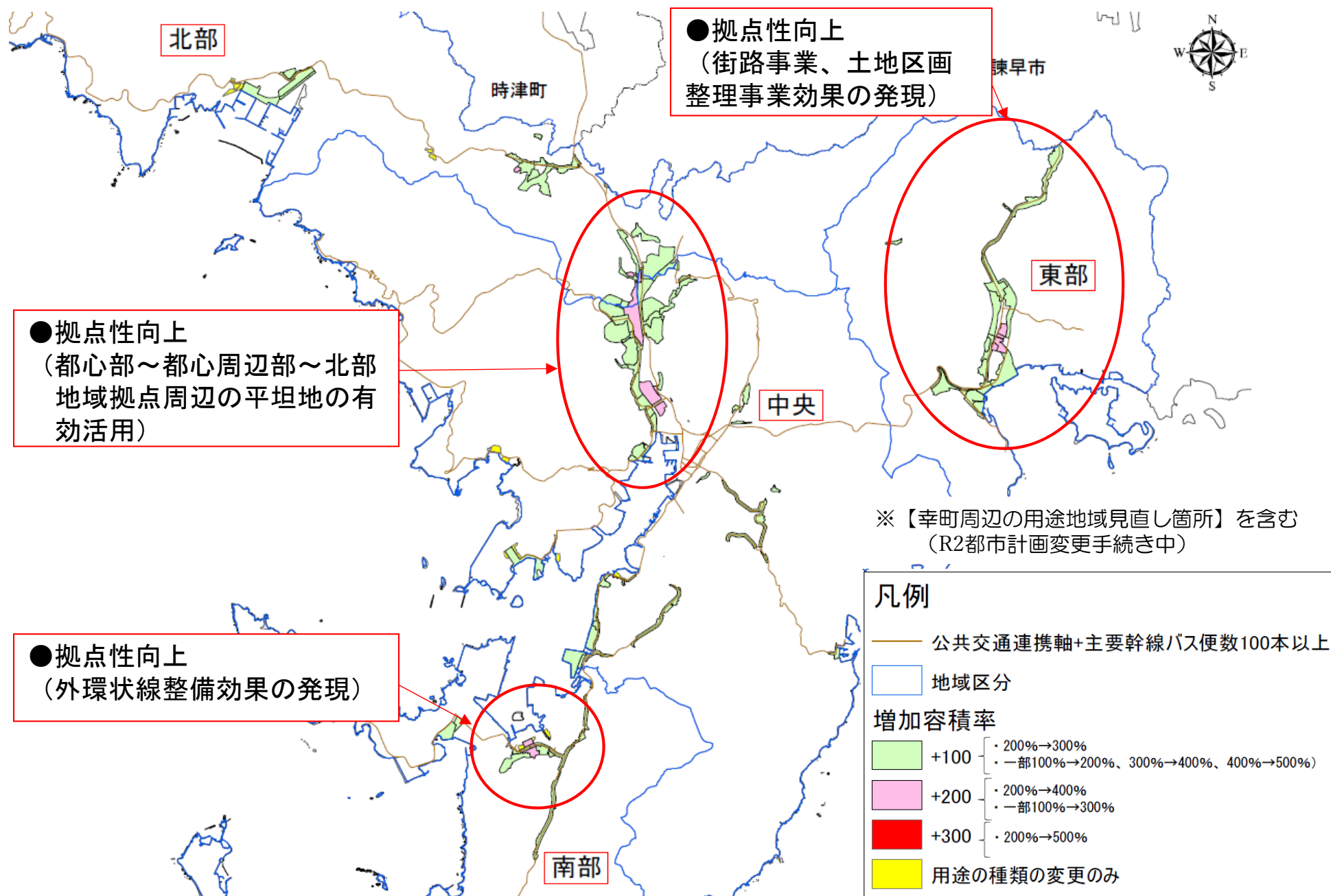
(1) 定住促進に向けた容積緩和

⑥容積率 [変更後]



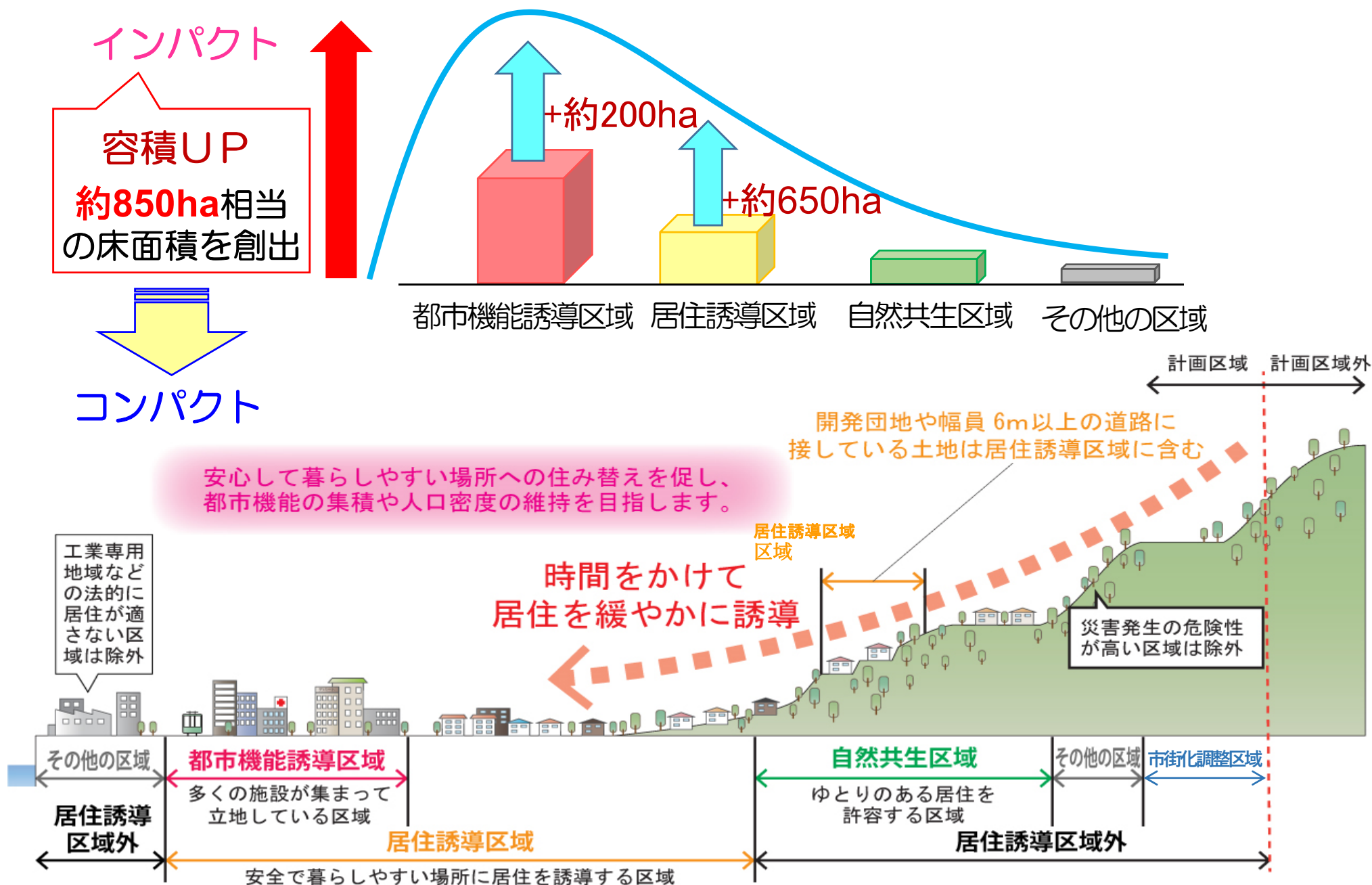
(1) 定住促進に向けた容積緩和

⑦容積率緩和箇所[R3年3月]



(1) 定住促進に向けた容積緩和

⑧容積率緩和(R2用途地域全体見直し)→定住促進！



第6章 21世紀の交流都市へ(都市機能誘導)

軍艦島(世界文化遺産)
明治日本の産業革命遺産
登録H27.7



世界新三大夜景
(長崎・香港・モナコ)
認定H24.10



出島表門橋
架橋H29.11



大浦天主堂(世界文化遺産)
長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産
登録H30.6

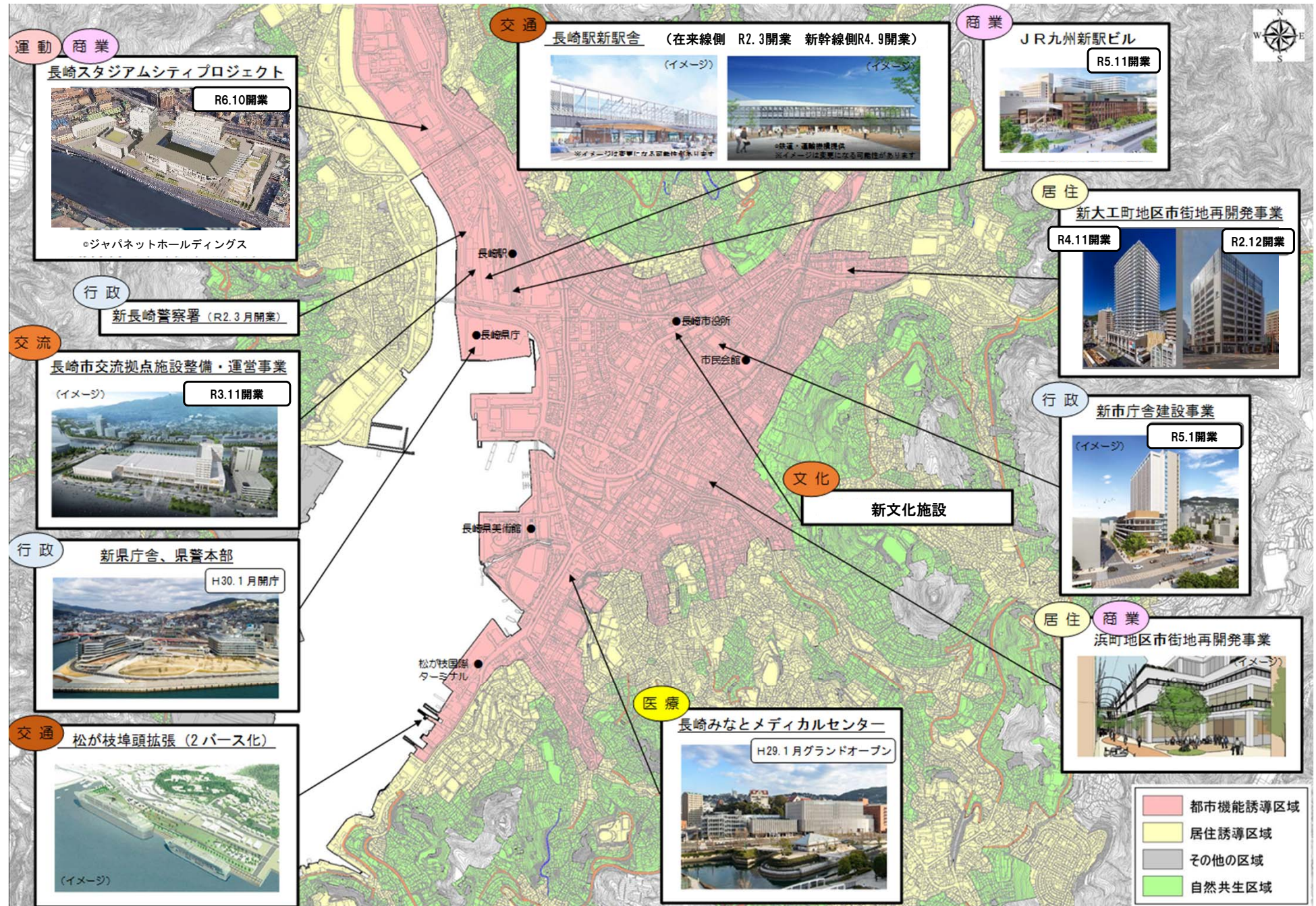
(1) 21世紀の交流都市へ（都市機能誘導）

①主な取組み（誘導施策）と完成時期（予定）

区域	機能	短期 (平成28年～令和2年)	中期 (令和3年～令和7年)	長期 (令和8年～)
居住誘導区域	居住		○新大工町地区再開発 (240戸)	○浜町地区再開発
都市機能誘導区域	商業		○J R九州駅ビル ○長崎スタジアムシティ	○浜町地区再開発
	医療 福祉	○メディカルセンター		
	子育て 教育			○中核子育て支援施設
	文化・ 交流		○交流拠点施設 (出島メッセ長崎)	○新文化施設
	行政	○新県庁、県警本部 ○新長崎警察署	○新市庁舎	
	運動		○長崎スタジアムシティ	○平和公園スポーツ施設再 整備
	交通	○長崎駅新駅舎 (在来線側)	○長崎駅新駅舎 (新幹線側)	○松が枝埠頭拡張 (2バス化) ○バスターミナル再整備 (市街地再開発事業)
共通	—	○容積率緩和 ○公共交通総合計画策定	○地域公共交通計画策定	

(1) 21世紀の交流都市へ(都市機能誘導)

②主な取り組み(都心部・都心周辺部)



第6章 長崎スタジアムシティ(立地支援)



(1) 長崎スタジアムシティ

①長崎スタジアムシティの場所

長崎駅・浦上駅から徒歩約10分圏内

周辺は2021年出島メッセ長崎の開業、2022年西九州新幹線開業、2023年11月に駅前商業施設開業と開発が進んでいる



(1) 長崎スタジアムシティ

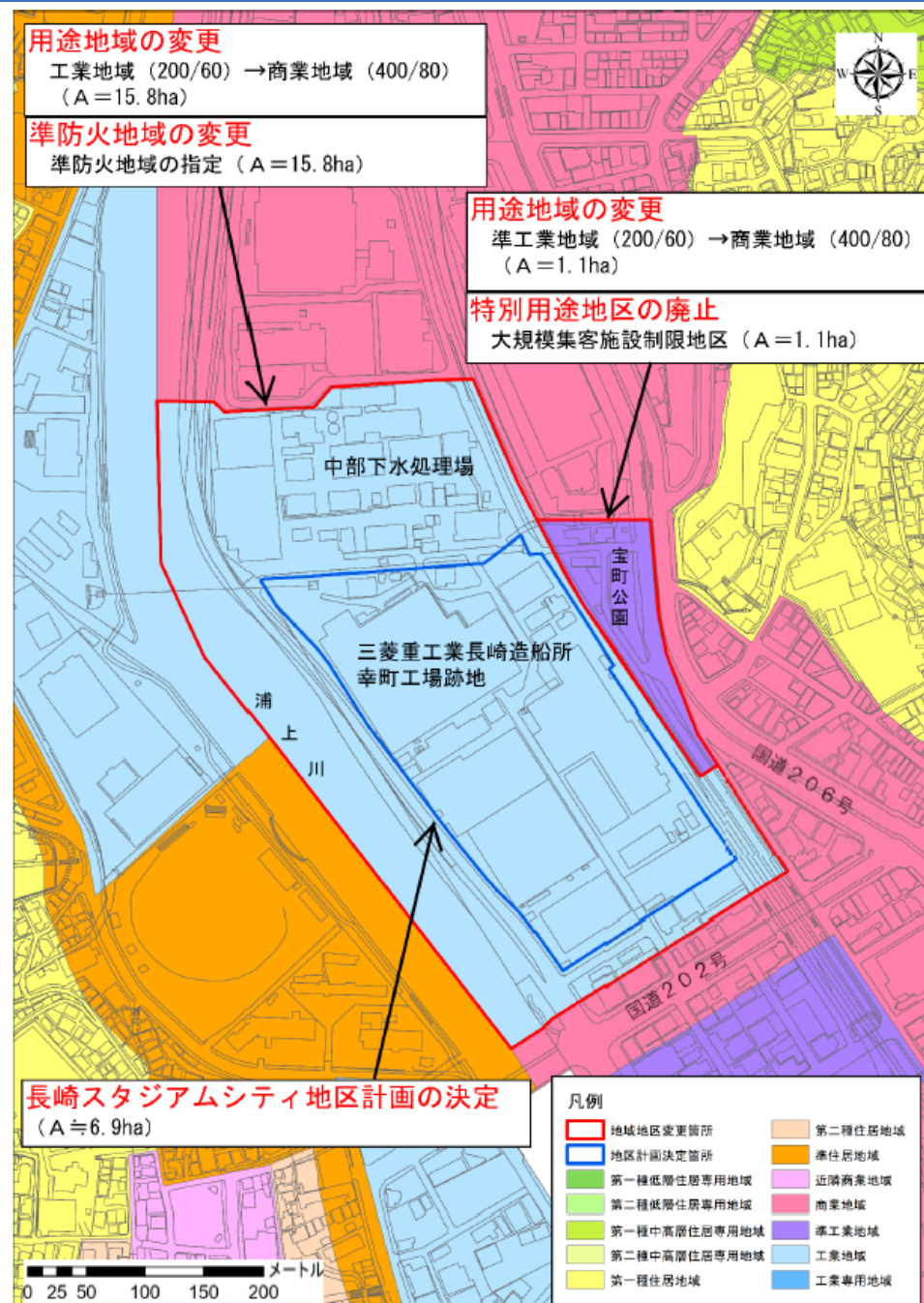
②立地支援 用途地域変更＋地区計画決定

令和3年3月

- ・用途地域等の変更
(工業地域⇔商業地域)
- ・地区計画を決定
(歩道確保、用途制限)

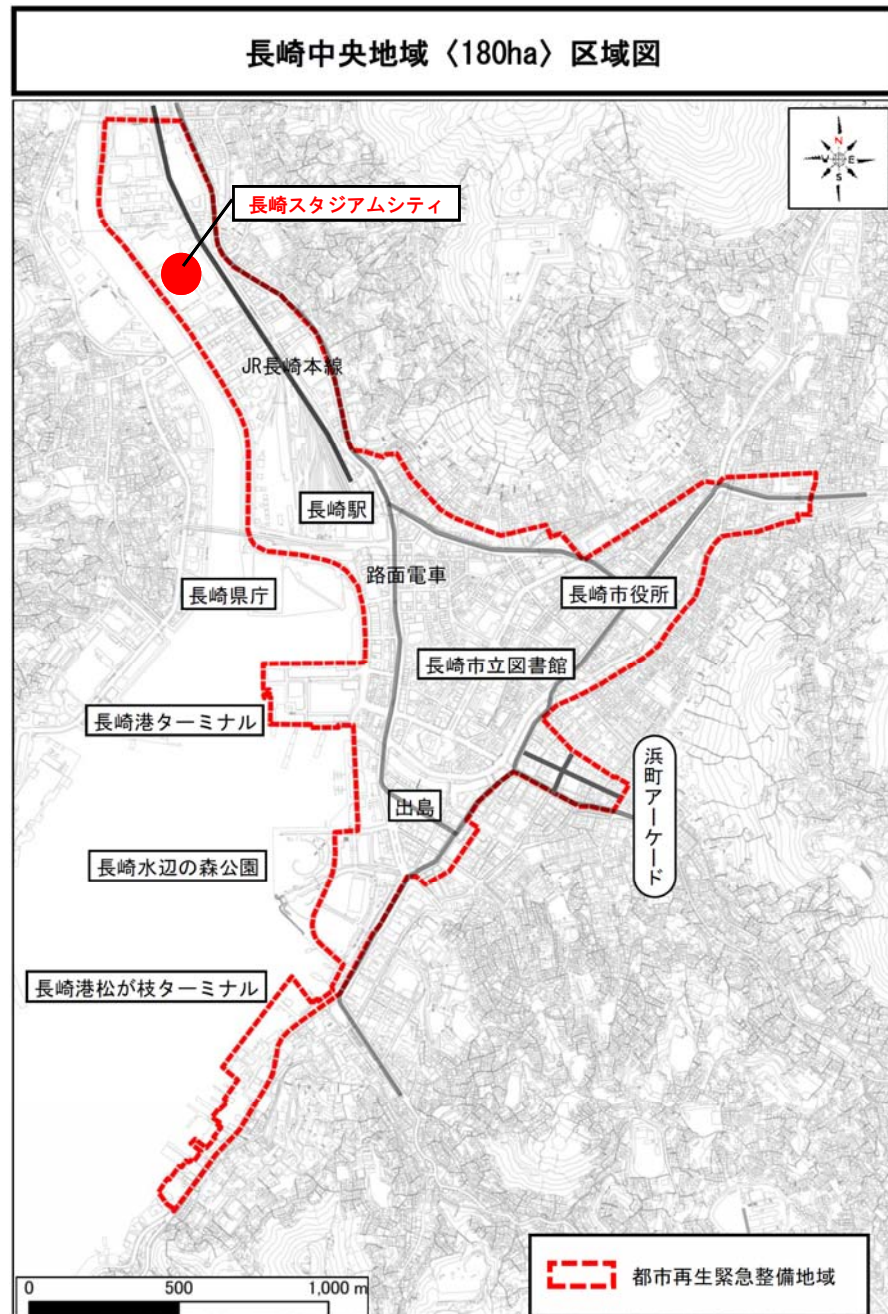
地区整備計画

地区整備計画	地区の名称	長崎スタジアムシティ地区
	地区の面積	約 6.9ha
	地区施設の配置及び規模	歩道:幅員 約 3.5m、延長 約 90m
	建築物等の用途の制限	次の各号に掲げる建築物は建築してはならない。 (1) マージャン屋、ぱちんこ屋、射的場、勝馬投票券発売所、場外車券売場その他これらに類するもの (2) 個室付浴場業に係る公衆浴場、ヌードスタジオ、のぞき劇場、ストリップ劇場、専ら異性を同伴する客の休憩の用に供する施設、専ら性的好奇心をそそる写真その他の物品の販売を目的とする店舗その他これらに類するもの (3) 自動車教習所 (4) 畜舎 (5) 神社、寺院、教会その他これらに類するもの



(1) 長崎スタジアムシティ

③立地支援 緊急整備地域→税制支援



税制支援

- 所得税・法人税 : 5年間 2.5 (5) 割増償却
- 登録免許税 : 建物の保存登記について本則4/1,000を3.5/1,000 (2/1,000) に軽減
- 不動産取得税 : 課税標準から都道府県の条例で定める割合を控除
※参酌基準を1/5(1/2)とし、1/10(2/5)以上3/10(3/5)以下の範囲内
- 固定資産税・都市計画税 : 5年間 課税標準から市町村の条例で定める割合を控除
※参酌基準を2/5(1/2)とし、3/10(2/5)以上1/2(3/5)以下の範囲内
※括弧内は特定都市再生緊急整備地域内の特例

《市の支援》

割合：市条例で1/2
対象：緑地や通路

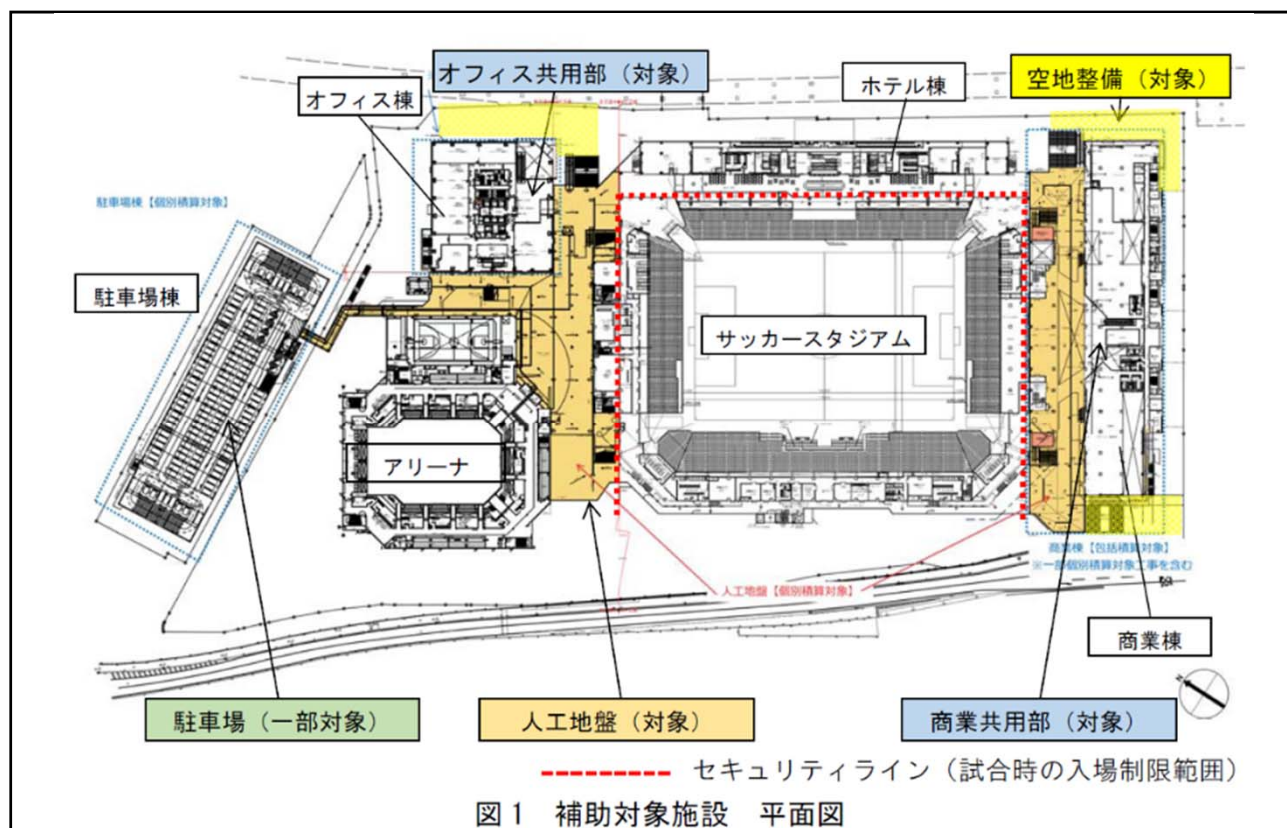
(1) 長崎スタジアムシティ

④立地支援 優良建築物等整備事業による支援

補助対象施設：人工地盤（通路）、商業・オフィスの共用スペース、附置義務駐車場の一部、広場など

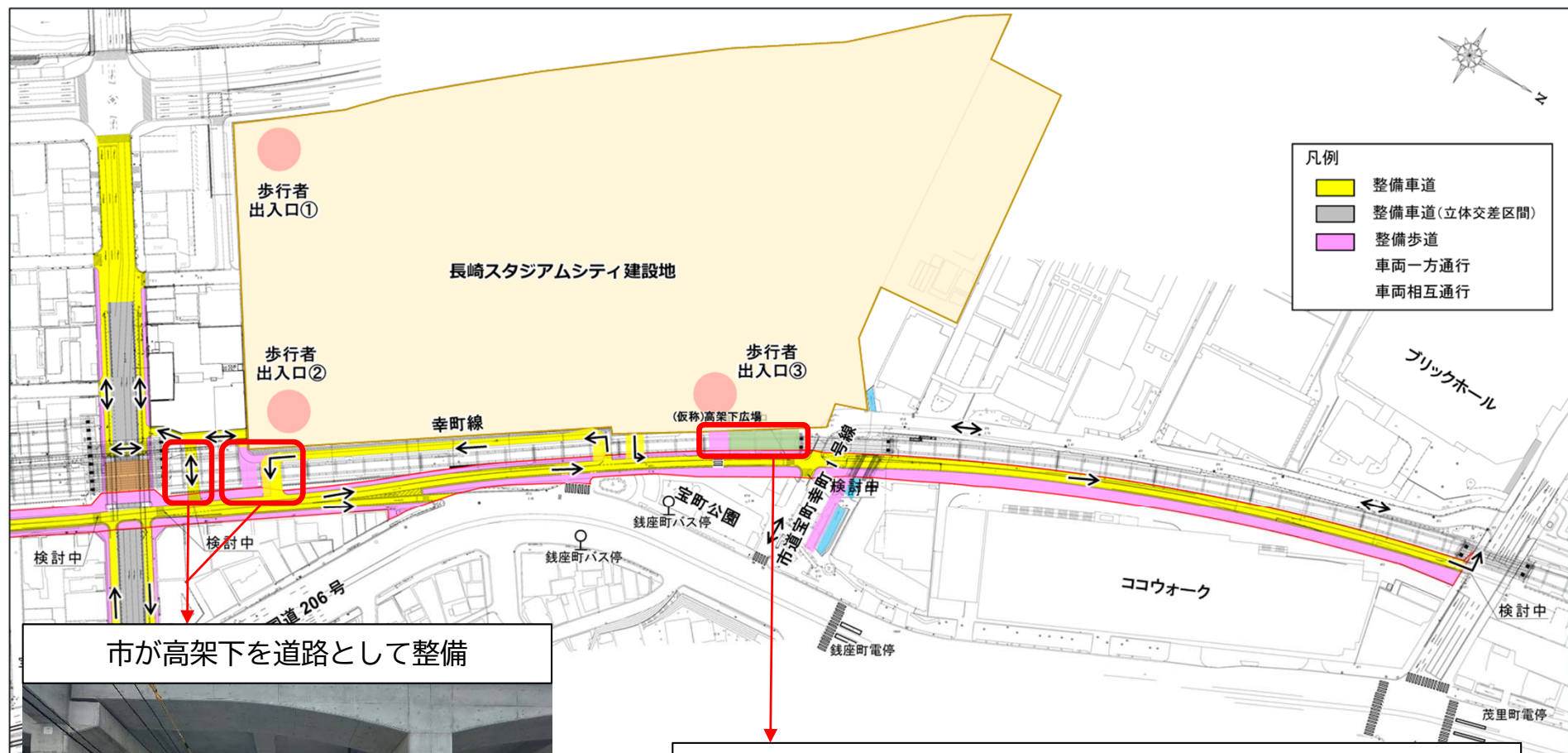
補助対象額：約63億円（国1/3、地方1/3、事業者1/3）

補助金額：約42億円（国：約21億円、県：約8億円、市：約13億円）



(1) 長崎スタジアムシティ

⑤立地支援 高架下道路



市が高架下を道路として整備



市がスタジアム正面の高架下を広場として整備



(1) 長崎スタジアムシティ

⑥スタジアム効果

【平均来場者数】※ R7.4.14 長崎新聞記事より（ジャパネットHDコメント）

平日 約9,000人、休日 約3万人（試合あり）、約2万人前後（試合なし）

【公共交通の乗降者数】

※ 路面電車：銭座町電停のR6.9.1（開業前）とR6.10.6（開業日）の乗降者数の比較
※ バス[県営バス・長崎バス]：銭座町バス停のR6.6日曜日の平均乗降客数とR6.10.6（開業日）の乗降者数の比較

路面電車 約6倍、バス 約10～15倍

【経済波及効果試算】

プロジェクトが生み出す効果

建設時の経済波及効果 ⇒ 約 1, 4 3 6 億円

開業後の経済波及効果 ⇒ 約 9 6 3 億円

スタジアムシティの年間想定利用者数 ⇒ 約 8 5 0 万人

※ 上記は事業者が2022年12月時点で試算を行ったもの

※ 工事の進捗とともに建設費の増加やテナントの決定などにより試算結果に変更が生じている場合がある

【ジャパネットホールディングスの雇用】

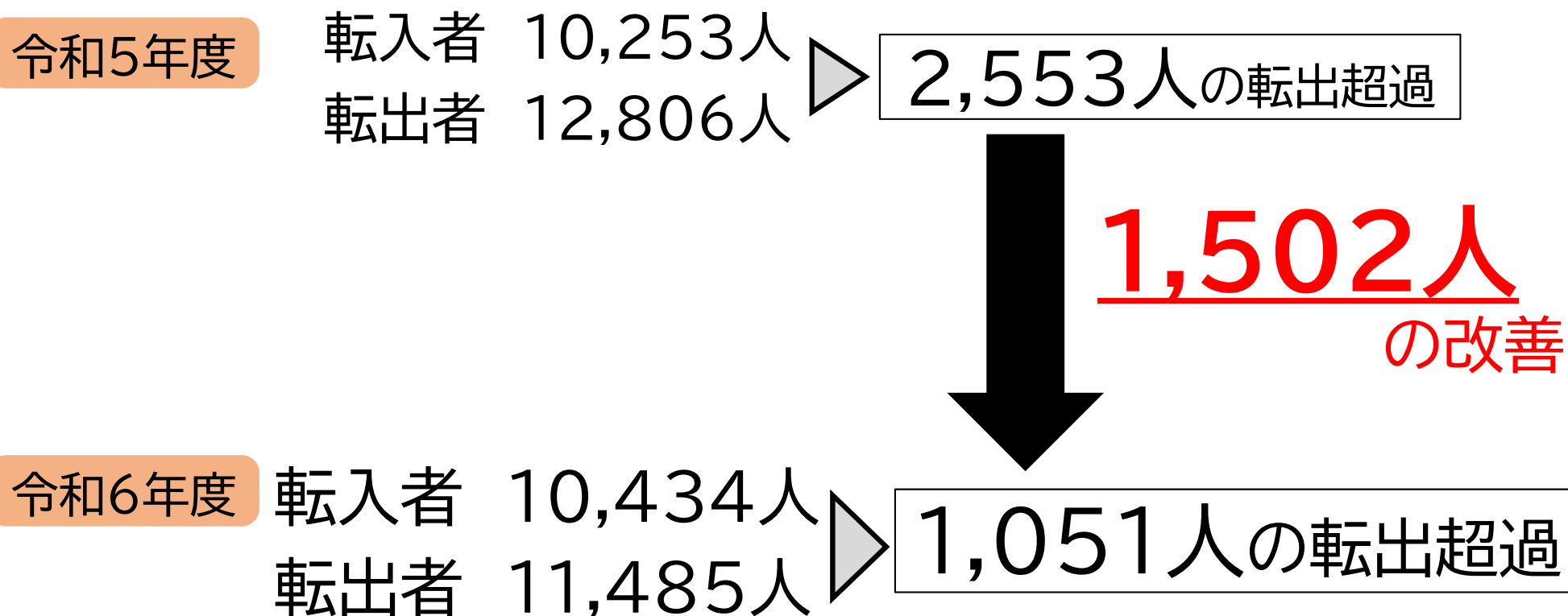
※ EYストラテジー・アンド・コンサルティング算出

スタジアムシティ開業までに約 1, 0 0 0 人雇用

（正規社員約 2 0 0 人、非正規社員約 8 0 0 人）

(参考) 長崎市における社会動態

令和6年度社会動態が大きく改善！



※日本人のみの数値
※外国人込みだと1,522人の改善

(参考) 長崎市における社会動態

令和5・6年度の月別社会動態比較

令和6年度は移動が多い3月、4月が大きく改善

