

第4章

将来都市像

- 4.1. まちづくりの基本的課題
- 4.2. まちづくりの基本理念
- 4.3. 将来フレーム
- 4.4. 目指すべき都市像

第4章 将来都市像

4.1. まちづくりの基本的課題

人口減少・少子高齢化など社会情勢の変化や都市の現況、市民の声を踏まえ、本市のまちづくりで重要と考えられる「都市活力」「生活環境」「自然・歴史・文化的環境」「市民主体」の大きく4つの視点でまちづくりの基本的課題を整理しました。

まちづくりの基本的課題の概要

基本的課題1:都市活力

活力に満ちた持続可能なまちづくりの実現

(主な視点:人口減少社会への対応、地域コミュニティの維持、まちづくりの進捗状況や計画との整合)

- (1) 持続可能な集約型都市構造*の構築
- (2) 就業の場の創出
- (3) 都市・地域での賑わい創出の核となる拠点の形成

基本的課題2:生活環境

市民が安全・快適に暮らせるまちづくりの実現

(主な視点:少子高齢化、財政縮減の状況下での生活環境の維持、安全・安心社会の構築)

- (1) 効率的・効果的な都市基盤・都市施設、住宅の整備
- (2) 利便性の高い公共交通の整備
- (3) 市街化調整区域における適正な土地利用の誘導
- (4) 大規模災害に備えたまちづくり

基本的課題3:自然・歴史・文化的環境

人の営みと自然・歴史・文化的環境が調和したまちづくりの実現

(主な視点:諫早市の都市を構成する重要な要素としての自然資源、地域資源の保全・活用)

- (1) 地域資源を活かした魅力あるまちづくり

基本的課題4:市民主体

市民一人ひとりが主体となって取り組めるまちづくりの実現

(主な視点:新たな公(住民やNPO、企業等の主体の参画・協働*体制による地域課題への対応))

- (1) まちづくりへの市民参加・まちづくりにおける市民協働

次ページ以降に、4つの基本的課題を構成する9つの課題について、詳細の内容を示します。

基本的課題1:都市活力 → 活力に満ちた持続可能なまちづくりの実現

本市は交通の要衝としての立地特性を活かし、大規模住宅団地や県内随一の工業団地を有するなど、これまでも県央の中核都市として着実に発展してきました。また、令和4年に開業した西九州新幹線や、高規格道路「島原道路」の整備などに伴い、今後も本市のポテンシャルはますます向上することが期待されます。

しかしながら、人口減少社会の進展に伴い、今後は、都市・地域全体の人口密度の低下や土地の低未利用*が進行し、まちの活力が低下することが懸念されます。

将来にわたって持続可能なまちづくりを推進するためには、まちの活力となる産業や商業サービスの適地への立地誘導、中心市街地や各支所地域の中心部における都市機能*の集積、まちの活性化や賑わいの中心となる拠点の形成など、都市部に限らずその周辺部も含めた本市全体の観点からの取組をより一層強化する必要があります。

(1) 持続可能な集約型都市構造の構築

- 本市の人口は減少傾向にあり、中心市街地や各支所の中心部においても、人口密度の低下や土地の低未利用が進行し、中心市街地の人口の空洞化に伴う活力の低下や、地域コミュニティの維持が困難となることが懸念されます。
- また、市民アンケートより、幹線道路に立地する大型商業施設の充実が求められていますが、無秩序に市街地の拡散が進行すれば、中心市街地の求心力の低下につながるとともに、厳しい財政状況では、市民の生活を支える行政サービスの提供が次第に行き届かなくなることが懸念されます。

★市民アンケート結果★ ⇒詳細は45ページ参照
要望が多かったもの

- ・「郊外の幹線道路に立地する大型商業施設の充実」(38.5%)
- ・「まちの活力となる環境にやさしい工業団地の拡充」(25.2%)

- 将来にわたって持続可能なまちづくりを実現するためには、都市・地域全体を俯瞰して各施設の適切な場所を見極め、まちの活力となる産業や商業、公共公益施設*などの立地を効率的・効果的に誘導する必要があります。
- また、中心市街地や各支所の中心部における既存の集積された都市機能を活かしながら、集約型の都市づくりを推進することが必要です。

[具体的な取組のイメージ] 例えば・・・

用途地域にあった適切な規制・誘導の推進 / 公共施設の規模や配置の見直し / 新たな産業団地や商業施設の適地への立地誘導 / コンパクト・プラス・ネットワークの観点での都市機能の誘導 等

◇まちづくりQ&A◇

Q. 「集約型都市構造」って何ですか？

A. 賑わいや生活の拠点となるまちの中心部に、住宅や産業、商業、公共サービスなどの多様な都市機能が適切に配置されたコンパクトで暮らしやすいまちづくりを実現した都市のつくり方のことを言います。また、市全体の中に複数の拠点を形成しながら、それぞれの地域を公共交通等によりネットワークすることで、市民が自動車に頼ることなく暮らせる環境の創出を目指すものです。

はじめに
第1章

諫早市の現況
第2章

市民の声
第3章

将来都市像
第4章

全体構想
第5章

地域別構想
第6章

実現化方策
第7章

資料編

第4章 将来都市像

(2) 就業の場の創出

- 本市では、事業所数については長期的に減少傾向にありますが、既存の事業所において雇用が拡大していることや、これまで推進してきた産業団地の整備などにより比較的大規模な事業所が進出していることなどから、従業員数は増加傾向にあることが伺えます。
- 一方で、就業の場としての選択肢が少ない状況では、就職を機に市外へ転居する若者が増え続け、人口流出が加速することにより、結果的に地域の活力が低下することが懸念されます。

★市民アンケート結果★ ⇒詳細は 42、45 ページ参照

要望が多かったもの

・「就業の場所となる事業所の誘致」(34.0%)

満足度が低かったもの(普通=3点)

・「就業場所などの産業」(2.39点<3点)

主要データ

事業所数

長期的には減少傾向

(H16 : 6,258 事業所

→R3 : 5,982 事業所)

従業員数

長期的には増加傾向

(H16 : 57,369 人

→R2 : 61,285 人)

転入・転出 (H27→R2)

20歳~24歳は転出超過

(男 : ▲686 人、

女 : ▲680 人)

- 若年層の転出を抑制するためには、本市の既存産業の更なる強化や新たな産業の誘致などによる雇用の促進を図り、若者が働きたいと思える多様な就業の場を創出する必要があります。

[具体的な取組のイメージ] 例えば・・・

新産業団地の整備推進 / 企業誘致 / 大型商業施設等の適地への立地促進 等

第1章
はじめに

第2章
読早市の現況

第3章
市民の声

第4章
将来都市像

第5章
全体構想

第6章
地域別構想

第7章
実現化方策

資料編

(3)都市・地域での賑わい創出の核となる拠点の形成

- 生活利便施設*や商業施設の充実に対する市民の要望が多いなか、中心市街地や身近な商業地、生活の中心地の利便性や魅力が低下すると、結果的に近隣市町など市外への人口流出が進行することに繋がります。
- 人口流出が進行すると、これまで一定の人口密度に支えられてきた生活利便施設等の撤退などにより、地域の利便性がより一層低下することが懸念されます。

★市民アンケート結果★ ⇒詳細は42～45、50ページ参照
要望が多かったもの
 ・「店舗や銀行など日常生活に必要となる施設の充実」(40.3%)
 ・「郊外の幹線道路に立地する大型商業施設の充実」(38.5%)
 ・「中央商店街や駅前周辺の活性化」(33.0%)
 ・「まちなかの空き地や空き家、空き店舗等の活用施策の充実」(24.2%)
満足度が低かったもの(普通=3点)
 ・「商業・娯楽サービス施設」(1.97点<3点)
 ・「駅周辺や商店街などの中心市街地」(1.79点<3点)
今後、地域で重点的に整備が必要なこと
 ・「商業施設の充実」(53.7%)

- 市外への人口流出を抑えるためにも、商業をはじめとした都市機能の適正な配置によって、住民のライフスタイルの多様化に対応したまちづくりが必要です。
- 中心市街地においては広域的な都市機能を集約するとともに、周辺地域を含めて一体の商業集積として捉え、本市全体として利便性や魅力を高めることで、市内での消費喚起を図るという視点も重要です。
- 各支所地域においては、地域のコミュニティの中心となる拠点の形成を図るために、既存の都市機能の集積を活かしながら生活利便施設や公共公益施設の立地誘導を図る必要があります。

[具体的な取組のイメージ] 例えば・・・
 諫早駅周辺及び商店街の中心市街地活性化に向けた対策 / 大型商業施設の適地への立地誘導
 / 各支所地域における生活拠点への生活利便施設や公共公益施設の充実 等

主要データ

中心市街地内人口
 過去12年間では、
 ピーク時の平成24年から
 約100人減少
 (H20: 3,442人
 → H24: 3,574人
 → R1: 3,453人)

中心市街地(アエル中央商店街)の歩行者通行量
 過去12年間では、
 4,000人近く減少
 (H20: 8,920人
 → R1: 4,921人)

転入・転出(H27→R2)
 ・大村市に対しては810人の転出超過
 (転出者の方が多い)

第1章
はじめに

第2章
諫早市の現況

第3章
市民の声

第4章
将来都市像

第5章
全体構想

第6章
地域別構想

第7章
実現化方策

資料編

第4章 将来都市像

基本的課題2：生活環境 → 市民が安全・快適に暮らせるまちづくりの実現

本市は、昭和32年の諫早大水害からの復興を目的とした都市計画事業や、その後も人口集中の著しい市街地の周辺地域において、新住宅市街地開発事業などによる大規模住宅団地等の整備を進めてきました。

こうしたなか、モータリゼーション（車社会化）*の進展によって、幹線道路沿道への大規模小売店舗の進出など自動車に依存した都市構造に移行しつつあり、自動車利用者にとっては便利であっても、運転のできない交通弱者*にとっては生活しにくい社会になることが懸念されます。

また、市街地の拡大に対応して後追いつ的な都市基盤・都市施設の整備を進めていくと、厳しい財政状況のなかでは整備後の維持管理までを行う余裕がなくなり、将来的に市民ニーズに対応した公共公益サービスの提供が困難となることも懸念されます。

市民の誰もが安心して快適に暮らせる社会を実現するためには、市民の視点に立ち、都市基盤・都市施設や住宅の整備を効率的・効果的に進めるとともに、過度に自動車に依存しすぎない都市構造の実現に向けた公共交通の充実を図る必要があります。また、安全・安心社会の実現に向けて、これまで進めてきた各種の防災施策を確実に進め、大規模災害に備えたまちづくりを図る必要があります。

(1) 効率的・効果的な都市基盤・都市施設、住宅の整備

□ 都市基盤・都市施設の整備が停滞すると、住民の暮らしや様々な活動において不便が生じることが懸念されます。

□ 一方で、市街地の拡大に伴って都市基盤・都市施設の後追いつ的な整備を進めていくと、その維持管理コストが膨らみ続け、しだいに市民ニーズに的確に対応した公共公益サービスの提供が困難となることも懸念されます。

★市民アンケート結果★ ⇒詳細は44、47、48ページ参照
要望が多かったもの

- ・「周辺市町村を結ぶ広域的な幹線道路網の整備」(22.0%)
- ・「鉄道駅周辺の道路、駅前広場等の整備」(29.8%)
- ・「住宅地内など狭い生活道路の改善」(21.7%)
- ・「空き地や空き家の活用による住宅整備」(42.9%)
- ・「手ごろな価格で手に入る住宅整備」(36.6%)

主要データ

都市基盤・都市施設の

主な整備状況

- ・土地区画整理事業の進捗：
諫早南部、山の手の2地区が一部未施工
- ・都市計画道路の整備率(R5)：
70.7%(周辺市町よりも低い)
- ・汚水処理人口普及率(R5)：
93.0%

● 本市全体のまちづくりの観点から適正な場所を見極め、安全性、快適性に優れた暮らしを提供する効率的・効果的な都市基盤・都市施設の整備を図る必要があります。

● 駅周辺においては、交通結節機能*の強化や商業・居住等の機能を強化するとともに、周辺市町との広域的な連携強化や市街地の交通渋滞の解消に向け、幹線道路網の整備を推進する必要があります。

● 安全で健康・快適な生活環境の実現や定住促進を図るために、地域のニーズに的確に対応した生活基盤*の整備を推進するとともに、空き家の適切な管理と有効活用を促すなど多様なライフスタイルを受け入れる住宅の整備を促進する必要があります。

[具体的な取組のイメージ] 例えば・・・

駅周辺における市街地再開発事業 / 幹線道路網や地域高規格道路等の早期整備 / 長期未着手の土地区画整理事業等について事業手法や費用対効果の検証 / 空き家対策 / 生活道路の整備・改善 等

第1章
はじめに

第2章
諫早市の現況

第3章
市民の声

第4章
将来都市像

第5章
全体構想

第6章
地域別構想

第7章
実現化方策

資料編

(2) 利便性の高い公共交通の整備

- モータリゼーションの進展により、本市においても幹線道路沿道への大規模小売店舗の進出などによる都市機能の拡散や市街地の拡大が進み、自動車への依存が高い都市構造になってきています。
- 日常生活における自動車への依存が高まることで、利用者の減少に伴う公共交通機関の衰退が懸念されます。
- その結果、運転のできない学生・生徒、高齢者、障害者、妊婦等の交通弱者にとってますます生活しにくい社会になることが懸念されます。

★市民アンケート結果★ ⇒詳細は48ページ参照

要望が多かったもの

- ・「路線バスの充実」(41.5%)
(便数の再編：23.5%、ルート再編：18.0%)
- ・「鉄道駅周辺の道路、駅前広場等の整備」(29.8%)

主要データ

公共交通ネットワーク

- ・市街化区域の大部分は鉄道駅から2.5kmの範囲、一部は鉄道駅から1.0kmの範囲にある。
- ・一方、都市計画区域外の市南部や市北部は鉄道から遠く、利用しにくい地域(交通空白地域)が多くなっている。

- 交通弱者の広域的な移動手段を確保するために、公共交通網の再編、利便性の向上を図るとともに、新たな交通体系の整備を含めた公共交通機関の空白地域*の解消に向けた取組を推進する必要があります。
- また、公共交通機関の利用促進に向けて、住民の通学、通院、買物等の日常生活上不可欠な移動に加え、娯楽や文化活動、コミュニティ活動、その他様々な外出を容易にするとともに、観光客等の来訪者の移動の利便性や回遊性の向上を図る必要があります。
- さらに、道路整備を含む公共交通ネットワークの確保に加え、それらを支援するための公共交通の結節点として駅周辺の整備を確実に進める必要があります。

[具体的な取組のイメージ] 例えば・・・

交通事業者との連携によるバス路線の再編 / 公共交通機関の空白地域における乗合タクシー*運行事業の拡充 等

第1章
はじめに

第2章
諫早市の現況

第3章
市民の声

第4章
将来都市像

第5章
全体構想

第6章
地域別構想

第7章
実現化方策

資料編

第4章 将来都市像

(3)市街化調整区域における適正な土地利用の誘導

第1章
はじめに

第2章
諫早市の現況

第3章
市民の声

第4章
将来都市像

第5章
全体構想

第6章
地域別構想

第7章
実現化方策

資料編

- 人口減少や高齢化が著しい中山間地域等の集落においては、住民の生活に必要なサービスの確保やコミュニティ機能の維持が困難となり、将来的に集落での暮らしを続けていくことが難しくなる状況が懸念されます。
- こうしたなか、本市では、地域コミュニティの維持等を図るため、市街化調整区域における土地利用の適正な運用基準の見直しによる住宅開発の誘導を平成23年度から行ってきました。
- 平成27年度からは「諫早版小さな拠点*」の施策により、市街化調整区域において土地利用の更なる運用基準の見直しを進めています。
- 令和2年度からは、市街化調整区域の幹線道路沿いに集積している既存集落内での定住化を図るため、「沿道地区*（令和6年度から「沿道業務区域」*）」の施策により、生活利便施設の立地を推進しています。
- 令和4年度からは、頻発化・激甚化する自然災害において、全国各地で浸水被害や土砂災害が多く発生していることを受け、本市においても防災・減災の観点から、災害ハザードエリアでの開発等を抑制しています。
- 令和6年度からは、交通の要衝としての利便性を活かし、高規格道路「島原道路」のIC周辺において「流通産業区域*」の施策により、周辺環境との調和に配慮しながら、企業立地を推進しています。

主要データ

人口の推移（H17～R2）

市街化区域では、
15年間で約400人減少
（H17：84,348人 → R2：83,943人）
市街化調整区域では、
15年間で約2,600人減少
（H17：17,137人 → R2：14,484人）

開発許可件数（H26～R5の合計）

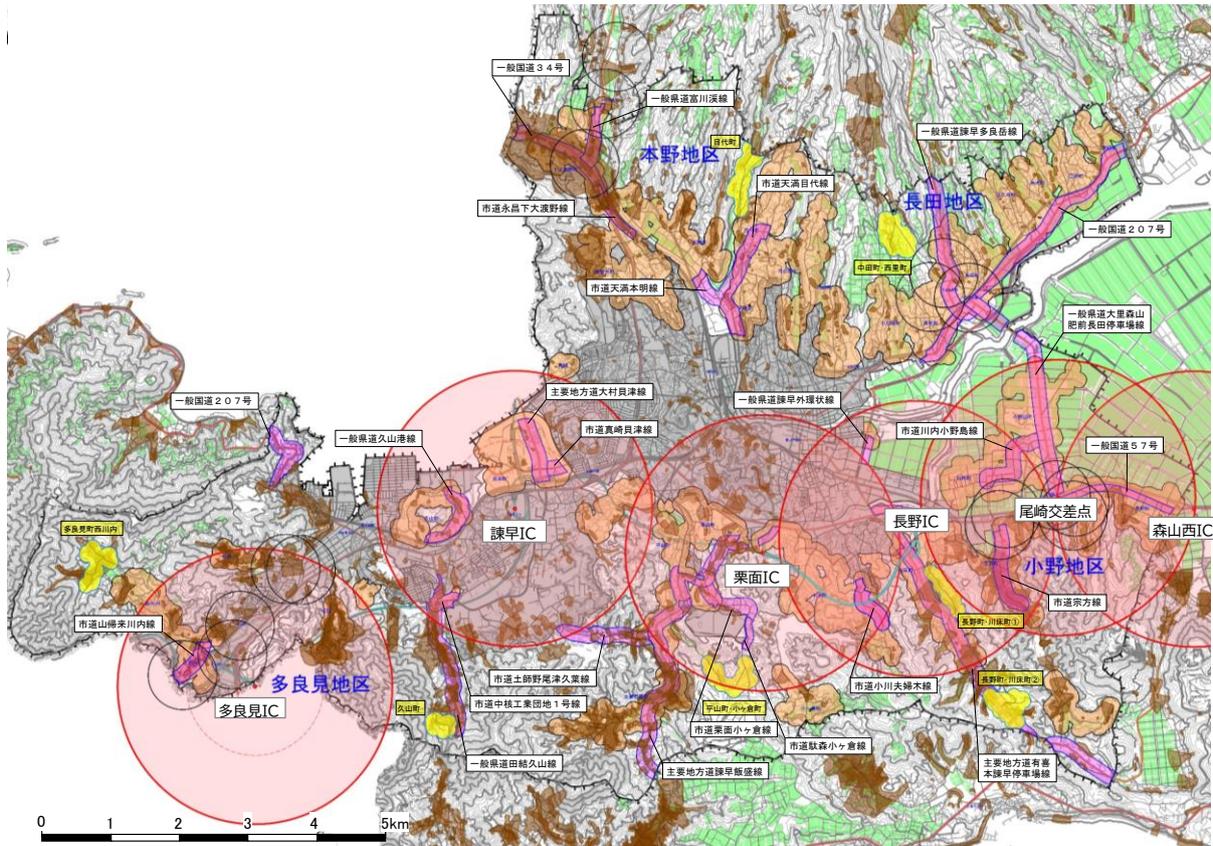
市街化区域：298件
市街化調整区域：1,802件
開発許可件数は、市街化区域・市街化調整区域ともに増減を繰り返している。

- 人口減少が特に著しい市街化調整区域においては、社会情勢の変化に対応しながら、定住化を促進することにより地域コミュニティの維持を目指す「諫早版小さな拠点」の施策により、各種制度を活用した計画的な土地利用の誘導を図る必要があります。
- また、集落各々において様々な課題を個々に解決することは困難です。そのため、すでに日常生活サービス機能*が集積している地域をコミュニティの拠点地区とし、拠点地区とその周辺集落が機能分担することで、より広い範囲で地域を捉え、日常生活サービス機能を享受するという視点も重要です。
- さらに、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方にに基づき、拠点地区とその周辺集落との良好なアクセスを確保する必要があります。

[具体的な取組のイメージ] 例えば・・・

市街化調整区域における土地利用の適正な運用基準の見直し（定住促進、公共公益施設の立地誘導等）／
40戸連たん制度*の活用 / 地区計画制度*の活用 / 「諫早版小さな拠点」の形成 等

■ 図 4-1 市街化調整区域における土地利用の規制緩和概要図



第1章
はじめに

第2章
諫早市の現況

第3章
市民の声

第4章
将来都市像

第5章
全体構想

第6章
地域別構想

第7章
実現化方策

資料編

第4章 将来都市像

(4)大規模災害に備えたまちづくり

- 本市においては、地域特性上、特に河川氾濫や高潮による浸水の危険性が高く、過去には昭和32年の諫早大水害をはじめ、甚大な被害を受けたことがあります。今後も、本明川が決壊した場合には、有明海に面した干拓地において3.0m以上の浸水が予測されています。
- また、土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域が指定されており、近年の集中豪雨で土砂災害の危険性もあります。
- さらに、本市の沿岸部は津波災害警戒区域に指定されており、津波に対する警戒避難体制の整備が求められています。

★市民アンケート結果★ ⇒詳細は49ページ参照
要望が多かったもの

- ・「避難経路や避難場所の整備」(30.0%)
- ・「河川改修による集中豪雨時の安全確保」(17.5%)
- ・「非常用の食料や飲料水を備蓄する倉庫の整備」(14.6%)

主要データ

浸水深

本明川の決壊により3.0m以上

土砂災害警戒区域及び

土砂災害特別警戒区域 (R7.1)

警戒区域

2,929箇所

特別警戒区域 (警戒区域の内数)

2,671箇所

震度

最大で5強～6強

津波災害警戒区域の指定

長崎県津波浸水想定区域(第2版)を基本とした区域で指定

- 平成23年の東日本大震災や平成28年の熊本地震、平成29年の九州北部豪雨等を契機に、防災・減災に対する市民の関心が高くなっている中で、大規模災害への対応を含む「安全・安心社会」の実現に向けた防災対策を推進する必要があります。
- 具体的には、必要に応じ都市計画を定めること等により都市防災の施策*を行うことが考えられます。
- また、施設整備によるハード対策のみでは限界があるという認識のもと、地域内での情報共有や避難対策等のソフト対策も組み合わせ、ハード・ソフト両面から対策を進めることが重要です。

[具体的な取組のイメージ] 例えば・・・

防火地域及び準防火地域の指定 / 地区計画の策定や土地区画整理事業の推進による災害に強い市街地整備 / 河川改修 / 自主防災組織の育成 / 避難対策 等

第1章
はじめに

第2章
諫早市の現況

第3章
市民の声

第4章
将来都市像

第5章
全体構想

第6章
地域別構想

第7章
実現化方策

資料編

基本的課題3：自然・歴史・文化的環境

人の営みと自然・歴史・文化的環境が調和したまちづくりの実現

本市は、江戸時代には「佐賀藩諫早領」として領内には長崎街道の宿場や番所が置かれ、多良海道、島原街道の分岐点に位置し、三つの海に面するなど、陸路や海上航路が集中・通過する交通の要衝として重要な役割を果たし、多良山系の山並みやまちなかを潤す本明川、古くからの干拓事業により創出された県下最大の穀倉地帯など、豊かな自然に恵まれながら発展してきました。

このように本市が有する自然、歴史、文化的環境は、市民が誇れる財産であるとともに、国内外の観光客を呼び込み、交流人口の増加や地域経済の発展に寄与する貴重な資源となり得ますが、現状ではそのポテンシャルを十分に活かしているとは言えない状況にあります。

今後、本市が有するポテンシャルを最大限に発揮し、より魅力的で市民が誇れるまちづくりを実現していくためには、本市が有する優れた自然・歴史・文化的環境の保全と継承を図りながら、地域振興や観光振興等の観点からもこれらの環境を積極的に活用していく必要があります。

(1) 地域資源を活かした魅力あるまちづくり

- 海や山、河川などの自然資源や交通の要衝として栄えてきた歴史・文化的資源、新たなスポーツ交流環境は、豊かな生活環境や地域の個性を育むとともに、観光資源として、地域の生業や生活文化、まちの活力を生む地域資源にもなり得ます。

★市民アンケート結果★ ⇒詳細は42、46、48、49 ページ参照
満足度が高かったもの（普通＝3点）

- ・「山や川・海などの自然環境」（3.38点＞3点）
- ・「公園・広場や運動場」（3.07点＞3点）

要望が多かったもの

- ・「子供が安全に遊べるような身近な公園の充実」（32.3%）
- ・「山や川・海などの自然環境を活かした景観づくり」（25.6%）
- ・「まちづくりや地域おこしに伴う農村地域の活性化施策の充実」（21.2%）
- ・「住宅地、商業地などに転用して積極的に活用する」（17.1%）
- ・「農家レストランや農産物加工所など農業関連の施設の整備」（16.5%）

主要データ

都市公園・緑地の面積

- ・市民一人あたり
12.21㎡（周辺8市町の平均8.26㎡）

観光客数

- 長期的には横ばい
(H19：約200万人
→R4：約190万人
→R5：約220万人)

観光消費額

- 長期的には横ばい
(H19：約9,977百万円
→R4：約8,480百万円
→R5：約9,942百万円)

- 市民のまちに対する誇りや愛着をより一層高めるために、本市が有する良好な自然環境や田園風景など魅力ある景観を適正に保全するとともに、花と緑に囲まれたまちづくりの推進や、市民の憩いの場としての水と親しむ空間の整備を図る必要があります。
- 自然を活かした市内の観光・レクリエーション施設*等においては、各施設において、官民が連携を図りながら利用促進に向けた各種の取組を展開することでより一層の磨きをかけ、更なる集客力の向上や地域経済の活性化を図る必要があります。
- 地域資源としての諫早固有の自然・歴史・文化を積極的に活かしながら、多様なツーリズム（スポーツツーリズム、文化・自然ツーリズム等）*による交流人口の増加促進や観光関連産業の活性化を図るといった視点も必要です。

[具体的な取組のイメージ] 例えば・・・

- 本明川等の親水空間*の整備 / 諫早湾干拓のレクリエーションや観光振興への活用 / 道の駅の整備・活用などによる六次産業化*の取組の推進 / 河川敷や広場を使用した朝市等の取組 等

はじめに
第1章

諫早市の現況
第2章

市民の声
第3章

将来都市像
第4章

全体構想
第5章

地域別構想
第6章

実現化方策
第7章

資料編

第4章 将来都市像

基本的課題4: 市民主体 → 市民一人ひとりが主体となって取り組めるまちづくりの実現

本市は第3次諫早市総合計画における将来都市像として「輝く諫早 夢かなうまち」を掲げるなど、市民一人ひとりが未来に希望を抱き、自らの人生を実現していけるまちづくりを目指しています。

しかしながら、少子高齢化や人口減少社会の進展、近年のライフスタイルの多様化等に伴い、全国的にも、地域の結びつきが弱くなることで地域コミュニティの衰退が問題になっています。こうした状況が進むと、しだいに地域経済の維持が困難となり、地域活力の低下や人口の減少がますます加速化することが懸念されます。

将来にわたって市民が輝く持続的なまちづくりを実現するためには、市民一人ひとりが主役となってまちづくりに参加できる機会・仕組みの創出を図る必要があります。

また、人口減少によりまちづくりの担い手が減少するなか、今後は、地域コミュニティの維持・活性化に向けた新たな組織づくりや、地域外の人材を取り込んだ新たな担い手の発掘を行うことが重要です。

(1) まちづくりへの市民参加・まちづくりにおける市民協働

- 少子高齢化と人口減少社会の進展により、労働力の減少や地域活力の低下、社会保障費の増加など様々な面での影響が懸念されるなか、あらゆる市民ニーズに行政のみで対応していくことに限界が生じてくることが考えられます。
- また、これまで自治会等が中心となって行ってきた地域コミュニティ活動が担い手の減少により機能が低下することが懸念されます。

主要データ

町内会・自治会数

226 (R7)

地域づくり推進組織数

5 団体 (R7)

- 今後も人口減少の進行が想定されるなか、行政のみならず市民一人ひとりが主体となって取り組めるまちづくりを推進する必要があります。
- 本市の潜在力を十分に引き出していくためには、市の総力を挙げるとともに、地域外の人材を取込んで、地域に気づきや刺激を与え、外部の良さを取込み、積極的につながっていくことで、新たな発想や活動の行動力としていく必要があります。
- また、防災活動の担い手としても、地域のコミュニティの基盤である町内会・自治会を単位とした自主的な防災組織の育成を図ることにより、防災意識、近隣互助の精神等の高揚を図る必要があります。

[具体的な取組のイメージ] 例えば・・・

市民が自主的・主体的に取り組めるようなワークショップ*の開催 / 「地域づくり推進組織」の設立の促進 / 市民等によるまちづくりの提案制度の活用 等

第1章
はじめに

第2章
諫早市の現況

第3章
市民の声

第4章
将来都市像

第5章
全体構想

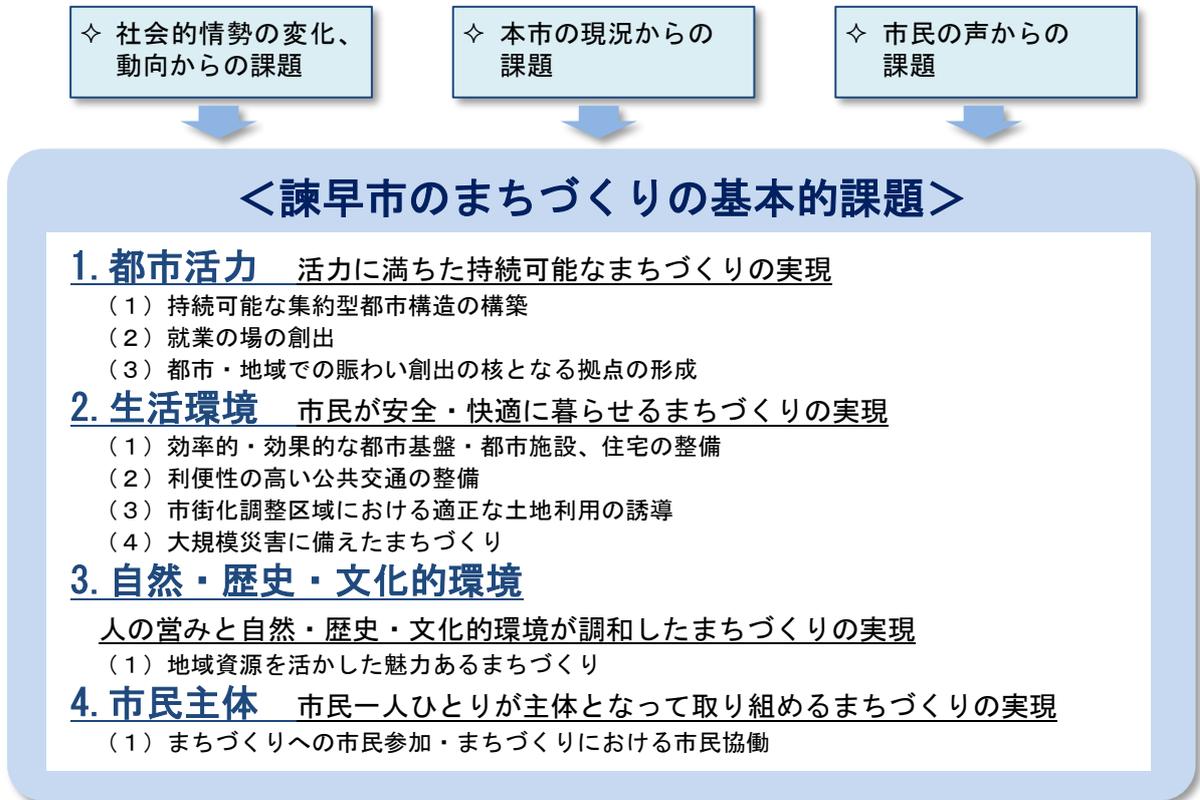
第6章
地域別構想

第7章
実現化方策

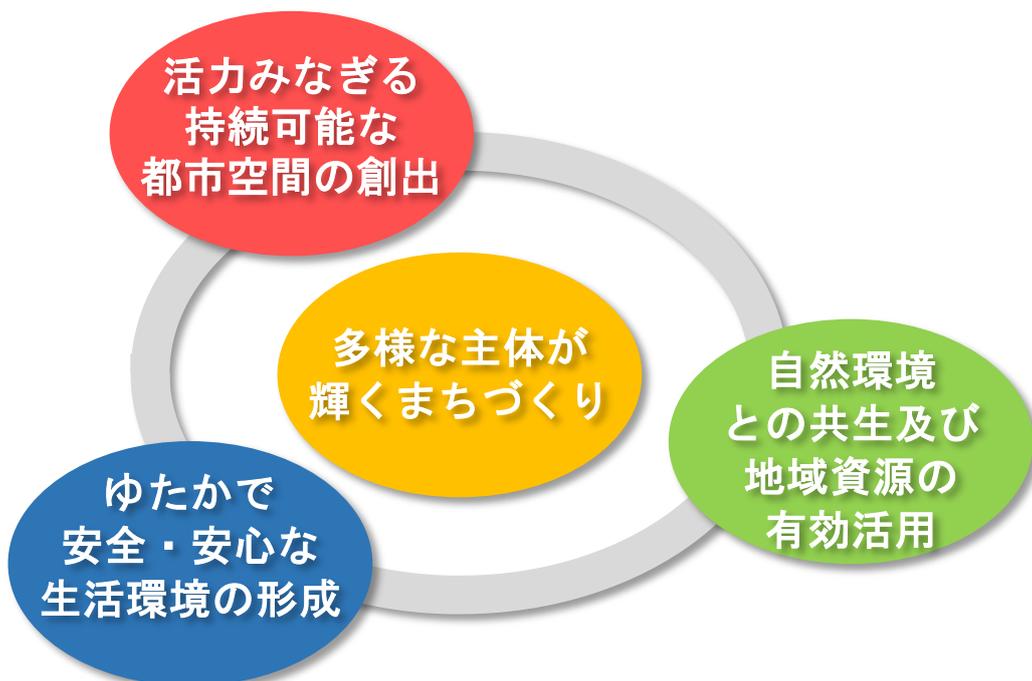
資料編

4.2. まちづくりの基本理念

社会的情勢の変化や本市の現況、市民の声などから見えてくる課題から「諫早市のまちづくりの基本的課題」を整理し、「諫早市のまちづくりの基本理念」を次のとおりとしました。



《諫早市のまちづくりの基本理念》



第4章 将来都市像

第1章
はじめに

第2章
諫早市の現況

第3章
市民の声

第4章
将来都市像

第5章
全体構想

第6章
地域別構想

第7章
実現化方策

資料編

活力みなぎる持続可能な都市空間の創出

人口減少や少子高齢化に対応し、活力みなぎる持続可能な都市とするためには、新たな社会基盤の整備を契機により一層都市・地域の魅力を高めるとともに、効果的・効率的な都市機能の集積による集約型都市構造の創出を図ることが不可欠です。

広域交通の利便性や既存施設・工場等の集積立地等を活かして、自然や生活空間との調和を図りながら、産業基盤の保全や新しい産業の立地促進等を計画的に進めるほか、新たなスポーツ・文化拠点施設の整備などによる交流人口の拡大を図ることで、活力あるまちづくりを目指します。

中心市街地では、生活の利便性を高めるコンパクトで効率的な土地利用の誘導・再編、都市機能の集積の促進、公共交通網の再編、定住促進等により、賑わいや活気を再生します。また、大規模集客施設*について計画的な立地誘導を行います。

また、商業、行政、その他公益施設が集積している支所周辺地域のほか、市街地近隣・中山間地域等においては、生活サービスの維持・確保に努める「諫早版小さな拠点」の施策により、中心拠点とのネットワーク強化を図りながら、地域の特性が活かされ、潤い豊かで快適な空間の創出を目指します。

ゆたかで安全・安心な生活環境の形成

身近な生活を支える都市施設が充実し、歴史的環境や景観が整い、また災害に強いまちは、生活環境を豊かにします。

近年、大規模災害の発生リスクが高まっている中、このように健全で文化的な生活が可能な環境を形成し、高齢者などすべての人が便利で、安全に安心して暮らせるまちづくりを目指します。

自然環境との共生及び地域資源の有効活用

多良山麓の緑や特性の異なる三つの海は本市の自然的特徴を良く表し、田園の緑も都市の骨格を形成している重要な要素であり、一方で市内外からの観光やレクリエーションの場として有効活用が期待されます。

これら自然的な要素をまちづくりの基礎的条件及び地域資源として積極的に保全・活用し、人の営みと自然環境が調和したまちづくりを目指します。

多様な主体が輝くまちづくり

少子高齢化及び人口減少下において、まちづくりには行政のみならず、市民や産業界、大学、金融機関、関係団体等と行政が認識を共有しながら、総力を挙げた取組が必要不可欠です。行政は市民や関係各方面の自主性を促すように役割や方法等の理解を深め、実践できるよう支援・協力し、市民一人ひとりが主体となって取り組めるまちづくりを目指します。

4.3. 将来フレーム

(1) 対象区域の設定

本計画は、「第3次諫早市総合計画」の5つの基本目標（チャレンジできるまち、産業が活力を生み出すまち、人を育む学びのまち、誇りと賑わいのあるまち、持続可能なまち）との整合を図るとともに、都市部に限らずその周辺部も含めて一体的なまちづくりを進めていくため、本市の行政区域全体を計画の対象と設定します。

(2) 目標年次の設定

目標年次は直近の国勢調査が実施された平成27年（2015年）を基準年度とし、概ね20年後の令和17年（2035年）と設定します。

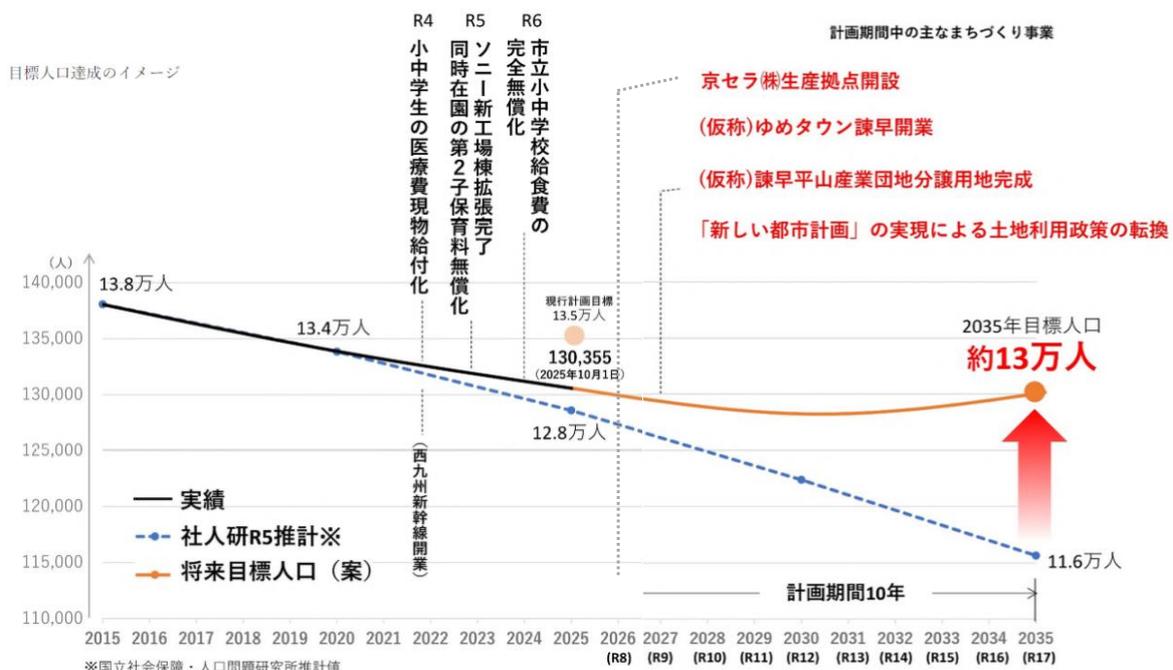
(3) 目標人口の設定

「第3次諫早市総合計画」では、令和7年（2025年）の人口（速報値）では130,355人となっています。また、「諫早市長期人口ビジョン」においても同様に、出生率の向上や社会移動の改善を行うことにより、令和17年（2035年）の人口は約13万人の維持を目指します。

一方、国立社会保障・人口問題研究所が示した本市の将来人口は、今後減少傾向が継続し、令和17年（2035年）には11.6万人程度になると推計されています。

本計画においては、上位計画の「第3次諫早市総合計画」に基づく各種施策の実施により、今後さらに定住促進策やUIターン施策を強化することで社会動態の改善を図り、その後においてもその人口が維持されるものと考え、目標人口を13万人程度と設定します。

■図 4-2 本市の人口の将来展望



資料：第3次諫早市総合計画（素案）(P13、P14 抜粋)

第4章 将来都市像

4.4. 目指すべき都市像

(1) 都市計画の目指す将来像

都市計画マスタープランにおいては、将来の都市ビジョンを示し、すべての人がそのビジョンに向かった都市づくりに取り組んでいかなければならないことから、共通認識できる都市のあるべき将来像を明確に表すことが必要です。

そこで、「第3次諫早市総合計画」における将来都市像である「来てよし、住んでよし、育ててよし！ 輝く諫早 夢かなうまち」、本マスタープランの「まちづくりの理念」を踏まえ、都市計画の目指す将来像を引き続き「ひとと自然がきらめく 県央交流都市」にします。

<諫早市の都市計画の目指す将来像>

ひとと自然がきらめく 県央交流都市

「ひと」が都市の主人公であり続けるために、「自然」の環境を守って活かし、「ひと」と「自然」が一体化して、それぞれを活かし合う循環型社会をつくりあげ、きらめく光のような活気に満ちあふれた都市の姿を目標とします。

「ひと」は単に「個々の人」や「人間」を表しているわけではありません。諫早に住むひと、諫早で働くひと、諫早で学ぶひと、諫早を訪れるひとなど普遍的な「ひと」を示しております。そのすべての「ひと」が生き生きと楽しく笑顔で過ごせる都市でありたいと考えます。

諫早の都市の骨格となり、市街地形成の土地利用の基本となっているのは、緑の山であり、広がりある農地です。また、大小の河川や市街地内のまとまった緑地などが多くあります。このように諫早には、都市の背景としての自然や、身近な自然があり、これらと密接な関係を保ちながら都市としての長い歴史や発展がありました。

都市の主人公は「ひと」ですが、「ひと」とそれを取りまく「自然」の環境が一体化、あるいは共生することで、ともに内面から光を放ち、活気がみなぎる都市の姿を目指します。

同時に、県央としての立地特性を活かしながら、将来の高齢社会、都市周辺部での過疎化等に対応した都市機能の集積を図ることが求められております。そこで、人口の流入・定着や就業環境の創出、商工業の活性化、観光資源・レクリエーション施設の活用と公共交通網の整備促進による来街機能の強化等に積極的に取り組む、県央の「交流都市」を目指します。

また、近年の県央地域における広域的なつながりが強まる中、県央拠点都市としての更なる発展を見据えた、市全域におけるバランスのとれた魅力のあるまちづくりを実現するため、令和6年5月に決定した「諫早市の新しい都市計画」に関する基本方針に沿って、「都市計画区域の再編」「区域区分の廃止」「補完制度の導入」を目指します。

(2) 将来都市構造

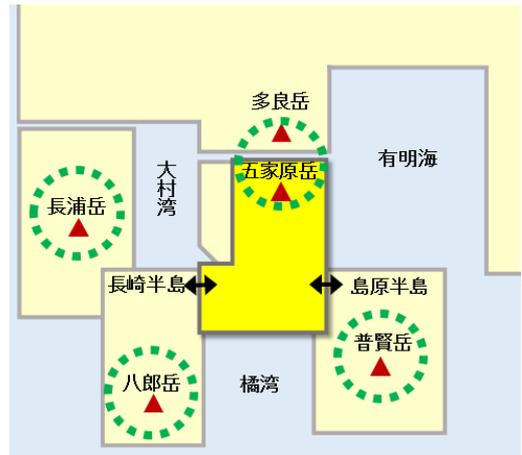
1) 広域的位置づけ

本市は、長崎市、長与町、時津町と2市2町で構成される県下最大規模の都市計画区域である「長崎都市計画区域」に属しており、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全しながらも、長崎・西彼地域、県央地域それぞれの特色を活かした都市づくりを進めることが求められています。

また、将来都市構造を設定するにあたって、本市の広域的な位置づけを〈自然的特性〉 〈周辺の都市とのつながり〉 〈広域交通ネットワーク〉 から整理すると、次のとおりです。

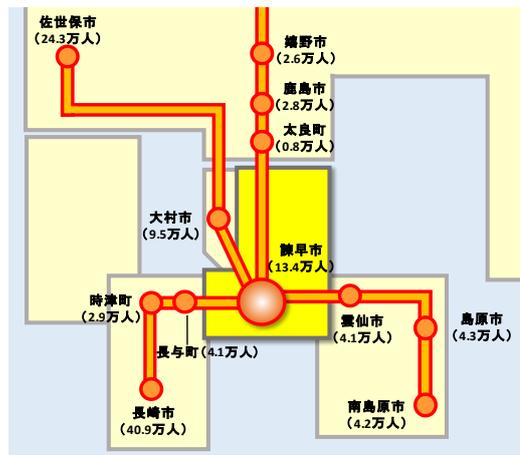
〈自然的特性〉

- 長崎県の中央部
- 長崎半島、島原半島の付け根
- 三方を海に接する
- 多良岳の南丘陵



〈周辺の都市とのつながり〉

- 長崎半島1市2町48万人の人口
- 島原半島3市13万人の人口
- 西側（大村市）、北側（鹿島市、太良町）の13万人超の都市の隣接



〈広域交通ネットワーク〉

- 高速道路や島原道路のインターチェンジの立地
- 広域幹線道路*の通過・分岐（国道、島原道路）
- 鉄道の結節点（新幹線、JR、島原鉄道）

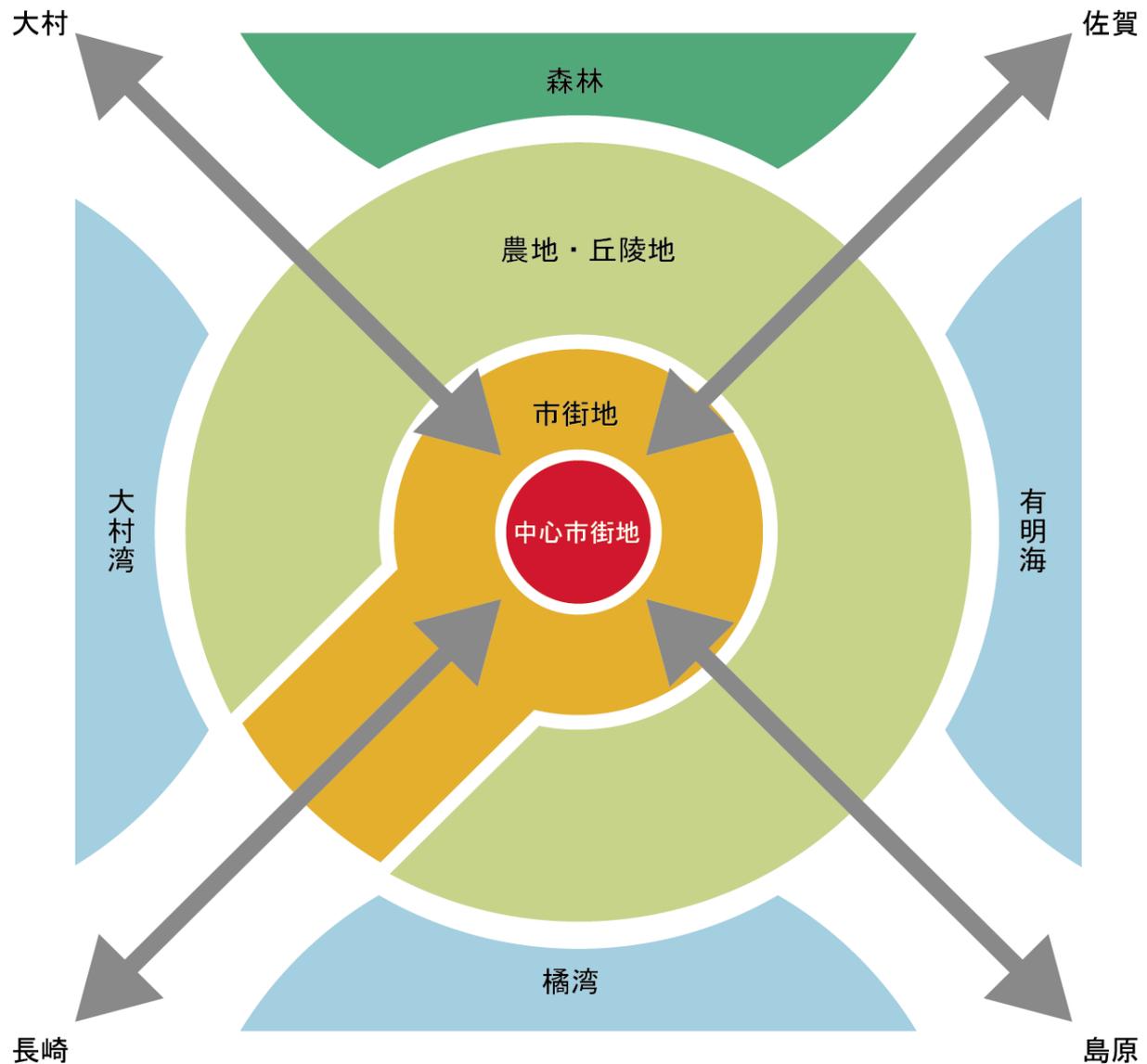


第4章 将来都市像

2) 都市の概念図

本市の広域的な位置づけ、及び都市を構成する要素である自然や土地利用の状況、施設の分布などから、本市の都市特性を概念として図に表すと図4-3のとおりです。

■図 4-3 諫早市都市概念図



第1章
はじめに

第2章
諫早市の現況

第3章
市民の声

第4章
将来都市像

第5章
全体構想

第6章
地域別構想

第7章
実現化方策

資料編

3) 都市構造図

都市計画の目指す将来像を踏まえたまちづくりを進めるにあたって、将来の望ましい空間構成の方針を示した都市構造を次のとおり設定します。

<空間構成の基本的な考え方>

市街地や自然環境などの土地利用のまとまり、市民の生活や都市活動の中心、道路・河川の連続性などを「ゾーン」、「拠点」、「軸」により設定します。

ゾーン	大枠の土地利用等が同じ方向性をもつ空間
拠 点	市民の生活や都市活動の中心として、都市機能が集積したまとまりのある空間
軸	市民の生活や都市活動を支える線的に連続した道路・河川等の空間

<空間構成の方針>

自然的な条件、現状の土地利用、市街地の進展、建築の動向等や、地域の良い所、改善すべきなどを十分に踏まえ、上記の「ゾーン」、「拠点」、「軸」の設定に基づき、将来の望ましい空間構成の方針を表すと下表のとおりです。

ゾーン	空間構成の方針	現況特性
市街地ゾーン 	〔安全・快適で居住性の高い住宅を主とし、住・商・工が調和したまちづくり〕 <ul style="list-style-type: none"> 土地利用の効率化、高度化を目指した土地の整序・再編、再開発等を促進します。 低利用の土地の区画整理や、住宅等の建替を適切に誘導し、不足している道路、公園等の都市基盤を整えます。 既存工業団地の良好な環境の維持・保全を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> 本明川、国道 34 号沿道等の幹線道路沿道を中心に形成された市街地で、概ね市街化区域に指定されています。 総人口の約 6 割が居住しています。 広域交通の基盤が整ったうえ、産業適地への工場等の立地誘導により、県内トップの製造品出荷額等を誇っています。
市街地外周ゾーン 	〔快適で利便性の高い住みやすい地域づくり〕 <ul style="list-style-type: none"> 無秩序な開発を抑制することで、市街地のスプロール化*を防ぎ、効率的な農業生産環境、良好な集落生活環境を維持・改善していきます。 周辺の都市施設・都市環境に負荷がかからない規模・内容等の開発を適正に誘導します。 	<ul style="list-style-type: none"> 市街化区域の外周を取り囲み、市街化調整区域に指定されています。 生活利便施設や公共公益施設の立地がありながら厳しい土地利用規制のため人口減少が加速し、地域コミュニティの維持が困難になってきている地域があります。

第4章 将来都市像

第1章
はじめに

第2章
諫早市の現況

第3章
市民の声

第4章
将来都市像

第5章
全体構想

第6章
地域別構想

第7章
実現化方策

資料編

ゾーン	空間構成の方針	現況特性
森林ゾーン 	〔豊かな緑を保全・活用した空間づくり〕 <ul style="list-style-type: none"> 森林の備えている多機能性に配慮しながら保全と活用を図ります。 都市空間の都市構造・都市景観*の基本を構成する空間として位置づけます。 	<ul style="list-style-type: none"> 市北部の多良山系にある保安林や、多良岳県立自然公園の一部を含む森林地域です。 水源涵養・防災機能、都市景観の背景やランドマークとしての機能、市民に憩いや潤いを与える機能など、森林の多機能性を持っています。
農地・丘陵ゾーン 	〔農村と農地・樹林地が共存する自然が豊かな地域づくり〕 <ul style="list-style-type: none"> 既存の農地・樹林地等の自然緑地を保全するとともに、快適な農村・漁村生活環境づくりのための整備を進めます。 自然を活用した観光・レクリエーション施設の活用を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> 丘陵地形において、農業生産基盤の整備が進められ、果樹園、畑地が広がっています。 都市計画区域外の区域です。
田園ゾーン (干拓農地) 	〔農業生産基盤が整い快適性の高い農村地域づくり〕 <ul style="list-style-type: none"> 優良農地*の保全や、農業生産基盤の整備とともに、住みやすい農村集落づくりのための基盤を整備します。 美しい田園景観の保全・育成を図ります。 観光レクリエーション・水辺利用に対応した空間づくりを進めます。 	<ul style="list-style-type: none"> 諫早湾の干拓地で、効率的で優良な農業地域となっています。 都市計画区域外の区域です。

拠点	空間構成の方針	現況特性
中心拠点 	〔中枢機能が集まる諫早の顔づくり〕 <ul style="list-style-type: none"> 本市の中心地区として、商業・業務機能など広域的な都市機能を集積する「中心拠点」に位置づけます。 中心拠点への商業機能の誘導や、交通結節機能の更新により、都市機能の強化を図り、拠点性をさらに高めます。 県央の中心都市としてふさわしい魅力ある都市景観を形成します。 	<ul style="list-style-type: none"> 諫早駅及びその周辺は、道路、鉄道の広域的な交通結節点です。 市役所周辺は、中心市街地及び周辺地域の住民の暮らしを支える日常生活サービス機能や公共公益機能*のほか、広域的な商業・業務機能等が集積・立地しています。
都市拠点 	〔中心拠点を補完する交通結節点・最寄り商業地づくり〕 <ul style="list-style-type: none"> 交通結節機能の強化を図りアクセス利便性を高めるとともに、通勤・通学、買い物、公益的サービス等の日常生活の拠点性を高め「都市拠点」に位置づけます。 近隣住民の日常的な利用に供する商業施設や、公共公益施設の立地誘導を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> 喜々津駅及び多良見支所周辺地域、喜々津駅を起点とした幹線道路沿線では、行政機能のほか、商業、医療、教育・文化、交通などの都市機能が集積しています。 喜々津駅周辺地域では商店街が形成されています。

拠点	空間構成の方針	現況特性
生活拠点 	〔地域のコミュニティの維持や生活環境の向上を目指した日常生活圏*の中心地づくり〕 <ul style="list-style-type: none"> 各支所周辺地域や出張所周辺の地域を、日常生活にゆとりと、地域の人々とのふれあいがある地域生活の中心となる「生活拠点」として位置づけ、地域住民の生活利便性を高めます。 地域のまちづくり方針を踏まえ地域のコミュニティの中心として、生活利便施設や公共公益施設の立地誘導を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> 支所が立地している地域では、旧街道沿いの集落、鉄道駅前商店街など、それぞれ特色ある地域コミュニティの中心地を形成しています。 出張所が立地している地域では、小・中学校や郵便局、農業協同組合の支店など周辺集落を含めた住民の暮らしを支える日常生活サービス機能や公共公益機能が立地しています。
産業拠点 	〔産業機能が集積し都市の活力となる工業地づくり〕 <ul style="list-style-type: none"> 既存の産業団地が集積する地域や新たな産業団地の適地を「産業拠点」に位置づけます。 既存の産業団地のさらなる機能強化を図るとともに、企業誘致の受け皿となる新たな産業団地の整備を促進し、工場等の立地誘導を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> 諫早インターチェンジや大規模住宅団地に近接した立地を活かし、県内有数の優れた企業が集積する産業団地を形成しています。 栗面インターチェンジに近接した内陸部に、南諫早産業団地が整備され、さらに隣接して諫早平山産業団地の整備が進んでいます。
沿道型活力創出拠点 	〔交通の要衝としての利便性を活かした都市の活力となる沿道型の複合地づくり〕 <ul style="list-style-type: none"> インターチェンジ周辺地域を、自動車利用者や近隣住宅地の利便性の向上を図る「沿道型活力創出拠点」に位置づけます。 インターチェンジに近接した集客ポテンシャルを活かし、賑わいや交流を生み、中心市街地と一体的な活性化を図る沿道型の複合地を形成します。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通の要衝としての利便性を活かし、長崎市や大村市、島原半島、佐賀県とつながる幹線道路沿道において、商業・業務施設の立地が進んでいます。
緑の拠点 	〔諫早らしさを醸し出す緑のシンボルづくり〕 <ul style="list-style-type: none"> 植生や地形の保全と活用を図り、緑と水のネットワークの拠点として位置づけます。 貴重な緑地は、適切な法規制や保全的活用を図っていきます。 	<ul style="list-style-type: none"> 上山公園、御館山公園は、市街地の中で緑豊かな憩いの場を市民に提供しており、良好な市街地環境の形成に寄与しています。 都市全体に潤いや安らぎを与える良好な風致や自然環境が各地にあります。

第4章 将来都市像

第1章
はじめに

第2章
諫早市の現況

第3章
市民の声

第4章
将来都市像

第5章
全体構想

第6章
地域別構想

第7章
実現化方策

資料編

拠点	空間構成の方針	現況特性
スポーツ・レクリエーション拠点 	〔交流・ふれあいの拠点づくり〕 <ul style="list-style-type: none"> 市民や観光客等がスポーツやレクリエーションでの交流を通じて自然環境に親しめる拠点として位置づけます。 施設の立地や集積を活かし、交流人口の拡大を図っていきます。 	<ul style="list-style-type: none"> 県立総合運動公園は、陸上競技場をはじめとしたスポーツやレクリエーション、散策等による健康維持の場や、各種イベント等による交流・ふれあいの場を市民に提供しています。 新たに喜々津地域のなごみの里運動公園、諫早市サッカー場や隣接する真津山・西諫早地域のスポーツパークいさはやが整備されました。

軸	空間構成の方針	現況特性
交通軸  広域交通軸  市街地循環交通軸  地域連携交通軸	〔都市発展の方向性を示す 広域幹線道路軸づくり〕 <ul style="list-style-type: none"> 周辺都市との連携・交流を強化するため、将来交通需要に対応した幹線道路の整備を行います。 幹線道路沿道の立地特性を活かした沿道地域の高度利用*を誘導します。 各拠点間でのネットワークを強化するために、公共交通機関の利便性の向上を図っていきます。 中心市街地部では、河川軸とともに良好な都市景観が連続する軸として景観誘導・景観整備を行います。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市の骨格を形成し、都市づくりの方向性を示している幹線道路が多くあります。 国道34号、57号、207号は本市中心市街地から放射状に伸び、隣接都市と直接つながっています。 国道251号は本市南部の橘湾沿いを走っています。 国道57号と国道251号は、県道により南北方向につながっています。
河川軸 	〔回遊ネットワークの基軸となる 水辺空間づくり〕 <ul style="list-style-type: none"> 市街地中心部を貫く本明川を河川軸として位置づけます。 河川空間、沿岸地域の緑地、緑の拠点等と一体となって、回遊ネットワークによる都市の一体感を高め、自然的環境・自然的景観によるうるおいを創出する河川軸の形成を目指します。 	<ul style="list-style-type: none"> 本明川は多良山系南斜面から中心市街地を流れ諫早湾に注ぐ、県内唯一の一級河川です。 本明川は、都市に潤いを与える水辺環境を市民に提供しています。 一方で、本市は水害による大きな被害を受けたことがあります。

<拠点形成の方向性>

■中心拠点

〔概況〕

○中心拠点は、アエル中央商店街と諫早駅周辺商店街の2地区を核とし、それらをつなぐ地域から形成され、商店街などにおける日常生活サービス機能の集積、広域的な商業・業務機能の集積、行政機能やその他公共公益機能の集積、さらには交通機能の集積がみられる地域です。

○諫早駅では、新幹線開業に伴う広域へのアクセス性向上を踏まえ、諫早駅周辺では再開発事業などによる交通結節機能及び交流機能、商業機能等の強化が図られました。

〔拠点形成の方向性〕

○中心拠点では、新幹線開業に伴う広域へのアクセス性向上を踏まえ、本市及び島原半島の玄関口としての交通結節点機能、並びに都市の中心地としての広域的な商業・業務機能の強化を目指すため、駅周辺整備を含む地域の再編、商業施設や業務施設の立地誘導、及び基盤施設の整備等を進めます。

○土地の高度利用とともに、快適性・安全性に配慮した建築物の建替え、改修の誘導を図ります。

○アエル中央商店街と諫早駅周辺商店街の一体的な拠点化を目指すため、既存の公共施設、文化施設、公園緑地、河川といった公共空間*を有機的につなぐとともに、民有地の公開空地*などを活用しながら、拠点内を安心して回遊できる安全で快適な空間を創出します。

● 中央交流広場（整備イメージ図）



● アエル中央商店街



● 諫早駅周辺商店街



第4章 将来都市像

栄町東西街区第一種市街地再開発事業



■都市拠点

〔概況〕

○喜々津駅周辺商店街及び多良見支所周辺地域、喜々津駅を起点とした幹線道路沿線は、行政機能のほか、商業、医療、教育・文化、交通などの都市機能が集積し、本市の中心拠点に次ぐ都市機能集積地となっています。

○喜々津駅周辺地域は、駅のもつ集客機能が活かされた商店街が形成されています。

○長崎方面及び諫早駅方面へのアクセス性の良さから、喜々津駅北側に隣接する広大な敷地を活用した民間開発（集合住宅、商業施設、宿泊施設等の複合施設等の整備）が進められています。

〔拠点形成の方向性〕

○長崎方面及び諫早駅方面へのアクセス性の良さを活かし、既存の都市機能の維持・保全に努めます。

○駅周辺の民間開発等の動向を踏まえながら、近隣住民の日常的な利用に供する商業施設や公共公益施設などの立地誘導を図り、拠点性を高めます。

○駅前駐車場、駐輪場などを活用したパークアンドライド*の促進により、交通結節機能の充実を図ります。

喜々津駅周辺



多良見支所周辺



第1章
はじめに

第2章
諫早市の現況

第3章
市民の声

第4章
将来都市像

第5章
全体構想

第6章
地域別構想

第7章
実現化方策

資料編

■生活拠点

〔概況〕

- 森山、飯盛、高来、小長井の各支所地域の中心地は、生活利便施設、公共公益施設等が立地していることから、地域の生活拠点の性格を持っています。
- 出張所が立地する地域のうち市街化調整区域に含まれる本野・長田・小野の3地区は、生活利便施設や公共公益施設など一定の都市機能の集積は見られるものの、市内でも特に人口減少や高齢化が進展していることから、既存集落のコミュニティの維持が困難となるおそれがあります。

〔拠点形成の方向性〕

- 各地域における地域活動をさらに活発にし、あるいはコミュニティの醸成を図るためには、各支所及び出張所が立地する地域の生活拠点の機能を強化する必要があることから、地域の人々が日常的に活用・利用できるような生活利便施設や公共公益施設の誘導に努めます。
- 市街化調整区域内の出張所周辺などにおいては、「諫早版小さな拠点」の施策により、既存の集積した都市機能を活用し、すでに市街化された既存集落やその周辺において開発行為*等の適正な運用基準の見直しを行うなど、地域の特性に応じた土地利用や生活利便施設、公共公益施設の配置、買物弱者*への支援策の検討など周辺集落の生活サービスの維持・確保を図ります。

● 森山地域（森山スポーツ交流館周辺）



● 飯盛地域（飯盛支所周辺）



● 高来地域（高来支所周辺）



● 小長井地域（小長井支所周辺）



第4章 将来都市像

■産業拠点

〔概況〕

○諫早インターチェンジの近くに諫早中核工業団地や諫早貝津工場団地、山の手工業団地が形成されているほか、臨海部には諫早流通産業団地と西諫早産業団地が形成され、全国でも有数の産業集積の拠点として発展しています。

○新たな産業団地として、高規格道路「島原道路」の栗面インターチェンジに近く、交通利便性の高い地域で、一定の広さを確保できる小栗地区に南諫早産業団地を造成しました。また、南諫早産業団地のすぐ南側に、新たに諫早平山産業団地を選定しました。

〔拠点形成の方向性〕

○若者をはじめとする定住促進に寄与する就業の場の確保のために、既存の産業団地のさらなる機能強化を図るとともに、小栗地区において新たな企業誘致の受け皿となる諫早平山産業団地の整備推進を図ります。

○新たな産業団地である諫早平山産業団地の整備にあたっては、輸送道路やアクセス道路の確保に努めます。

諫早平山産業団地周辺



■沿道型活力創出拠点

〔概況〕

○沿道型活力創出拠点は、高規格道路「島原道路」のインターチェンジに近接した地域で、国道57号沿いに商業施設や業務施設の立地がすすみ、自動車利用者の利便性が向上しています。

〔拠点形成の方向性〕

○地域高規格道路「島原道路」のインターチェンジに近接した地域において、交通の要衝としての利便性を活かし、幹線道路の交通量を踏まえ、本市を通過する自動車利用者や近隣住民の消費需要の受け皿となる商業施設や生活利便施設の充実により、さらなる利便性向上や市内消費の促進、中心市街地との相乗効果による賑わいの創出を図ります。

○交通の要衝としての特徴を最大限に発揮し、市民の生活利便性の向上のみならず、長崎市や大村市、島原半島、佐賀県とのつながりを意識し、広域的な交流の促進や都市の活力の創出に寄与する商業施設、業務施設をはじめとする多様な施設の立地誘導を促進します。

○沿道型活力創出拠点へ誘導する施設については、都市基盤整備の状況や周辺環境への影響を考慮し、周辺環境との調和を図るとともに、特別用途地区の指定状況を踏まえて地区計画等を活用した計画的な土地利用の誘導を図りながら、適正な場所への立地誘導を図ります。

○一方で、長崎県の「大規模集客施設等立地ガイドライン*」に基づく大規模集客施設の適正な立地誘導を図ります。

● 島原半島へ延びる
高規格道路「島原道路」



● 高規格道路「島原道路」
(長野インターチェンジ付近)



第4章 将来都市像

第1章
はじめに

第2章
諫早市の現況

第3章
市民の声

第4章
将来都市像

第5章
全体構想

第6章
地域別構想

第7章
実現化方策

資料編

■スポーツ・レクリエーション拠点

〔概況〕

○長崎県立総合運動公園では、陸上競技やサッカー等が行われるスタジアムが整備されているほか、野球やテニスなどの多様なスポーツが楽しめる環境整備が行われています。また、市民が気軽に楽しめるプールや多目的広場なども整ったスポーツ・レクリエーション拠点が形成されています。

● 長崎県立総合運動公園



○大村湾沿いでは、多様なスポーツが楽しめるなごみの里運動公園や諫早市サッカー場が整備され、また、新たに野球場等を含むスポーツパークいさはやが整備されました。

〔拠点形成の方向性〕

○大規模なスポーツ・レクリエーション施設の集積地をスポーツ・レクリエーション拠点として位置づけ、スポーツ・レクリエーション及び交流機能の充実により、市民の健康で文化的な生活に寄与するとともに、スポーツ振興による地域内外の交流人口の増大を図ります。

● スポーツパークいさはや

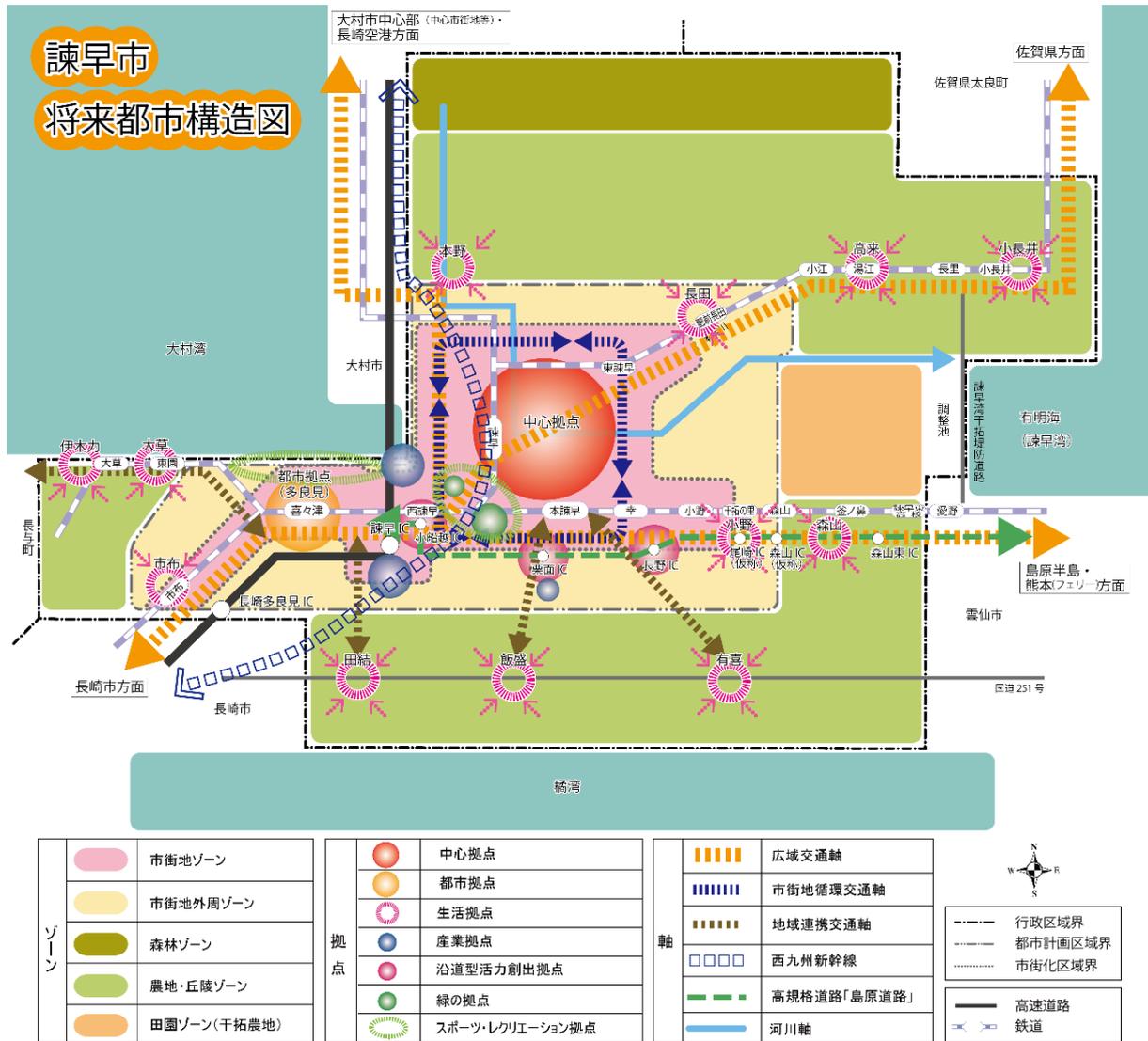


＜集約型都市構造の構築を見据えた土地利用の考え方＞

人口減少や超高齢社会を見据えた持続可能なまちづくりを実現するために、まちの中心部への都市機能の集積による「集約型都市構造」の構築を図りながら、「交通の要衝であることの立地特性を活かした土地利用」として幹線道路沿道の既存の集積した都市機能や交通ネットワークを有効に活用した拠点の形成を図ります。

以上の将来の望ましい空間構成の方針等を図に整理すると、図 4-4 のとおりです。

■ 図 4-4 諫早市将来都市構造図



第4章 将来都市像

第1章
はじめに

第2章
諫早市の現況

第3章
市民の声

第4章
将来都市像

第5章
全体構想

第6章
地域別構想

第7章
実現化方策

資料編