

地 域 再 生 計 画

1 地域再生計画の名称

「海洋・観光都市」長崎の広域観光を支える港づくり計画

2 地域再生計画の作成主体の名称

長崎県及び長崎市

3 地域再生計画の区域

長崎市の区域の一部

(高島港、池島港、伊王島港、野野串漁港、たちばな漁港)

4 地域再生計画の目標

4-1 地域の現況

長崎市は、長崎県中部に位置する中核市で、元亀元年(1570年)ポルトガルの宣教師によって良港であることが発見され、領主大村純忠と協定を結び、翌元亀2年ポルトガル船が入港し、町建てがされたときに始まる。

その後長崎は、キリスト教の布教の根拠地となったため、ヨーロッパ各種の文化が流入し、いわゆる南蛮文化は長崎に重要な影響を与えた。江戸時代には幕府の直轄領として定められ、鎖国後は西欧文化の導入の唯一の門戸となったことで繁栄を極めた。

近代的産業都市への転換は、造船工業を基点として始められ、中国大陸及び東南アジアに臨む地理的優位性から貿易港として新しい発展の幹が見出されたこと、大正から昭和初期にかけて漁業基地としての地理を確立したことなどにより次第に近代的産業都市として躍進を遂げ始めた。

近年は、平成27年に長崎市内の8つの構成資産を含む「明治日本の産業革命遺産」が、平成30年には長崎市内の3つの構成資産を含む「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連資産」が世界文化遺産に登録され、その価値が国内外に発信されており、また、近年の東アジアにおけるクルーズ需要の高まりによりクルーズ客船の入港数が大幅に増加、訪日外国人が大幅に増加しており、現在は、国際観光都市としての地位を築いている。

平成16年1月には、地方分権の進展や少子・高齢化といった社会環境の変化に加え、厳しい地方財政を背景に当時の1市(長崎市)6町(香焼町、伊王島町、高島町、野母崎町、三和町、外海町)を編入、平成18年1月には琴海町と合併して現在の新「長崎市」となった。

高島港は、長崎港の南西海上8湊に位置する長崎県管理の地方港湾で、明治時代は高島が炭鉱の町として栄え、本港は積算積出港として機能した。現在は、長崎港～伊王島港～高島港の定期船が就航し、高島の海上拠点として機能している。また、平成27年に登録された明治日本産業革命遺産」の構成施設である高

島炭鉱（北溪井坑）や端島（通称：軍艦島）があることから、軍艦島クルーズの寄港地となっており、観光客の玄関口として重要な役割を果たしている。

池島港は、西彼杵半島中間部西側に位置し、長崎港より海上 38km の地点にある長崎県管理の地方港湾で、昭和 27 年 8 月本島周辺海底下に埋蔵される石炭が発掘され、以降、石炭の積出港として機能した。現在は、神ノ浦港航路、佐世保航路、瀬戸航路の定期船が就航し、池島の海上拠点として機能しており、また、炭鉱を活用した「池島炭鉱坑内体験ツアー」が生まれ、大勢の観光客に利用されるなど観光客玄関口として重要な役割を果たしている。

伊王島港は、長崎港の南西 10km の海上に位置する長崎県管理の地方港湾で、昭和 16 年に開鉱した伊王島炭鉱の石炭の積出港として機能した。その後は、長崎港の定期船が就航し、伊王島の海上拠点として機能していたが、平成 23 年に伊王島と長崎市香焼町との間に架橋されたことで、海上拠点としての一定の役割を終えたが、現在は、高島港における本土の玄関口として本土の拠点として重要な役割を果たしている。

野野串漁港は、昭和 27 年 6 月 23 日に漁港指定を受けた長崎市（旧野母崎町）管理の第 1 漁港であり、長崎県の西南端で、長崎半島の西側（西彼海岸側）に位置する。漁港周辺海域は、漁業資源に恵まれていることから、古くから小規模な一本釣、磯建網漁業のほかに季節におけるウニ、フノリ、ワカメ等の採取を行う漁船の根拠地として開けたものである。

たちばな漁港は、長崎県南部に位置する橘湾の支湾である網場湾に面し、漁業生産環境としては、網場湾の湾奥部は古くから海面養殖業が盛んであるとともに、橘湾を主漁場として、小型底曳網漁業、刺網漁業、釣・延縄漁業をはじめ多種多様な漁業が営まれており、安定した漁業経営が維持されている。また、本港地区は、橘湾地域の中でも中心的な根拠地としての性格を有しており、県内有数の加工基地及び魚類養殖基地であるとともに、都市部に立地する優位性を活かし都市との交流の場を提供する役割を担っている。

4-2 地域の課題

長崎市の人口は、昭和 50 年の 50.6 万人をピークに、昭和 60 年頃から人口減少に転じており、令和 27 年には 31.3 万人になると推計されており、人口減少対策と合わせて高齢化対策が急務となっている。このような中、長崎市の経済を支える基幹産業である観光業、水産業の活性化により地域産業を活性化させ、経済を支えていくことが求められているが、観光客を受入れる港湾施設の老朽化や機能不足から観光客の受入環境の確保が課題となっており、漁港施設においては、漁業従事者が係留する施設の機能が不足していることから、安全性の確保が課題となっている。

4-3 計画の目標

こうした状況を踏まえ、長崎市の経済を支える観光業・水産業を中心として地

域産業を活性化することとしており、高島港、伊王島港、野野串漁港、たちばな漁港では乗降客や漁業就労者の安全性の向上を図る施設、池島港では、乗降客の安全性の向上及び定期船の安全性航行環境確保のための施設を整備、広域観光ルートを形成している港湾と漁港を一体的に整備し、安全で安定的な観光客の輸送を図るとともに、併せて観光振興の各種取組みを行うことで、長崎の地域経済の活性化を図る。

(目標 1) 長崎市の観光客数の増加

691 万人 (平成 30 年度) → 807 万人 (令和 7 年度)

(目標 2) 世遺産構成資産来訪者数の増加

162 万人 (平成 30 年度) → 180 万人 (令和 7 年度)

5. 地域再生を図るために行う事業

5-1 全体の概要

高島港の浮棧橋は高島と本土(伊王島・長崎)を結ぶ観光船発着に利用されており、老朽化対策を行う。また、フェンス等で分断された緑地をバリアフリー化し、海水浴場、磯釣公園との連携を図る。

池島港は、防波堤を改良し、池島と本土を結ぶ定期航路の安全航行及びの安全係留を確保するとともに航路埋塞を防ぎ、安定した定期航路の運航を目指す。また、大型車の旋回場所、普通車の駐車場を確保し、安定した物資の供給、旧炭鉱施設を活用した観光振興を図る。

伊王島港は、伊王島と高島を結ぶ交通結節として利用が見込まれる浮棧橋、物揚場、緑地の機能回復を実施し、施設の延命化を図る

野野串漁港は、漁業準備作業及び観光客の安全性向上を図るため、車止めの整備を行う。

たちばな漁港は、漁業準備作業及び観光客の安全性向上を図るため、車止めの整備を行う。

5-2 第5章の特別の措置を適用して行う事業

(1) 地方創生港整備推進交付金【A3010】

[施設の種類と事業主体]

- | | |
|----------------------|-----|
| ・港湾施設 (高島港、池島港、伊王島港) | 長崎県 |
| ・漁港施設 (野野串漁港、たちばな漁港) | 長崎市 |

[事業期間]

- | | |
|-------|-------------|
| ・港湾施設 | 令和3年度～令和6年度 |
| ・漁港施設 | 令和3年度～令和3年度 |

[整備量]

- | | |
|-------|---------------------------|
| ・港湾施設 | 外郭施設、係留施設、臨港交通施設、港湾環境整備施設 |
| ・漁港施設 | 係留施設 |

[事業費]

総事業費	1,680,400千円
港湾施設	1,659,000千円（うち交付金 1,126,000千円）
漁港施設	21,400千円（うち交付金 10,700千円）

[事業の実施状況に関する客観的な指標及び評価の方法]

(令和/年度)	基準年	R3	R4	R5	R6	R7
指標1 池島航路利用者数の維持	3.4万人	3.4万人	3.4万人	3.4万人	3.4万人	3.4万人
指標2 高島航路利用者数の維持	26.3万人	26.3万人	26.3万人	26.3万人	26.3万人	26.3万人

毎年度終了後に長崎市が作成する観光統計等を用い、速やかに状況を把握する。

[事業が先導的なものであると認められる理由]

港湾と漁港を一体的に整備することによって、個別に整備するのに比べて、効率的な整備が可能となり、野野串漁港及びたちばな漁港においては、準備・陸揚作業の安全性向上、軽労化といった就労環境を実現し、高島港、伊王島港、池島港においては、産業遺産である旧炭鉱が世界遺産に登録されるなど、観光客の来島が爆発的に増加しており観光客の安全性を向上を図ることで、それぞれ地域の水産物の消費拡大・販売促進及び観光客の増加を図る。以上のことから港湾及び漁港を一体的に整備することにより、地域再生の目標達成に資することが期待できる点で先導的な事業となっている。

港湾施設（高島港、池島港、伊王島港）は長崎県国土強靱化地域計画に基づき、漁港施設（野野串漁港、たちばな漁港）は長崎市国土強靱化地域計画に基づき実施するものである。

5-3 その他の事業

5-3-1 地域再生基本方針に基づく支援措置

該当無し

5-3-2 支援措置によらない独自の取組

(1) 明治日本の産業革命遺産

内 容 明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業は、2015年の第39回世界遺産委員会でUNESCOの世界遺産リストに登録された日本の世界遺産の一つであり、山口・福岡・佐賀・長崎・熊本・鹿児島・岩手・静岡の8県に点在する。西洋から非西洋世界への技術移転と日本の伝統文化を融合させ、1850年代から1910年（幕末 - 明治時代）までに急速な発展をとげた炭鉱、鉄鋼業、

造船業に関する文化遺産である。

実施主体 8 県 10 市（萩市、鹿児島市、伊豆の国市、釜石市、佐賀市、長崎市、大牟田市、荒尾市、宇城市、北九州市）

実施期間 平成 25 年 7 月～

（2）ながさきサンセットロード

内 容 平成 18 年度より、長崎県西部の美しい海岸沿いの道路（国道 202 号、国道 499 号など）をメインルートに、夕日や教会、橋などの地域資源を活用し、関係行政や地域の方と協働しながら、沿道景観の保全・整備や様々な活動に取り組んでいる。

実施主体 国土交通省長崎河川国道事務所、長崎県、松浦市、平戸市、佐々町、佐世保市、西海市、長崎市及び地域活動団体

（3）UMIBOUZ in 高島

内 容 海水と砂浜が美しいと高島海水浴場にて、毎年 7 月中旬から 8 月中旬にかけて毎週土曜に開催されているイベントで、海水浴を楽しむだけでなく様々な企画が開催されている。

実施主体 高島振興協同組合

（4）戸石朝市はも・かに祭り

内 容 毎年「はも・かに祭り」（夏期）、「とらふぐ・かき祭り」（冬期）を実施。近隣の飲食店で「はも」や「とらふぐ」などを使用した絶品料理を提供。戸石フレッシュ朝市でのオープニングイベントでは、新鮮な魚介類の販売や抽選会などを実施し、多くの来客者で賑わいを創出している。

実施主体 長崎市たちばな漁協協同組合

（5）池島炭鉱坑内体験ツアー

内 容 平成 13 年に閉山した九州最後の炭鉱の島“池島”でトロッコに乗車し元炭鉱マンガイドの案内で坑内を探検し、炭鉱機器の模擬操作体験などを行う「坑内体験」を実施している。

実施主体 三井松島リソーシス

6 計画期間

令和 3 年度～令和 7 年度

7 目標の達成状況に係る評価に関する事項

7-1 目標の達成状況に係る評価の手法

4に示す地域再生計画の目標については、計画期間の中間年度及び計画年度終了後に、データの集計を行い、速やかに状況を把握する。

定量的な目標に関わる基礎データは、長崎市の統計データを用い、中間評価、事後評価の際には、集計を行い、評価を行う。

7-2 目標の達成状況に係る評価の時期及び評価を行う内容

	(基準年度)	令和5年度 (中間年度)	令和7年度 (最終目標)
目標1 長崎市の観光客数の増加	令和元年度 691万人	790万人	807万人
目標2 世遺産構成資産来訪者数の増加	平成30年度 162万人	177万人	180万人

(指標とする数値の収集方法)

項目	収集方法
長崎市の観光客数の増加	長崎市観光統計より
世遺産構成資産来訪者数の増加	長崎市観光統計より

- ・ 目標の達成状況以外の評価を行う内容
 1. 事業の進捗状況
 2. 総合的な評価や今後の方針

7-3 目標の達成状況に係る評価の公表の手法

計画終了後、4に示す数値目標に照らし本計画全体の事後評価を行い、ホームページ等で公表する。