

まちあるきに着目した市街地観光の実態調査と都市構造の変化への対応について
ー長崎市におけるまち歩き観光と近年の官庁移転に伴う影響ー

実査日：令和4年11月18～20日

報告者：公益財団法人都市化研究公室研究員 岩間真二

1. はじめに

観光における市街地や生活を見る・体験する「まちあるき」を、都市観光の一手段として着目し、広く実行した事例として「長崎さるく博」が2006年に行われ、大掛かりな施設を用いず、既存の地域資産のみでコストも低く、延べ1,000万人と非常に多くの人を集めた成功が多くの注目を集めた。以後長崎では「長崎さるく」として継続されている。以後、まちあるき観光の可能性について注目される契機となった。

本調査では、現在における「長崎さるく」および、まちあるき観光の現状をガイドを行っているNPO法人長崎コンプラドールへのヒアリングと同時に当地にて行われた「全国路地サミット2022 in 長崎」のシンポジウムの様子及び議論およびまちあるきツアーの参加等によるまちあるき観光の現状調査を行った。

さらに長崎市において近年、出島等の整備が行われるなど観光地としての魅力の増進が行われていると同時に、出島を隔てる中島川の向かい側となる江戸町の旧長崎奉行所の場所にあった県庁とその付近の県警察が長崎駅近くの魚市場跡地の移転が行われ、行政機能としてのエリアが長崎付近に移転また、2022年9月に西九州新幹線が開業した。また西九州新幹線開業に伴う長崎駅周辺整備が行われておりコンベンション施設である出島メッセ長崎が2021年11月に開業、長崎駅も新駅ビルの整備が行われており2023年秋に開業予定と長崎駅周辺の開発が集中している。

長崎駅周辺の現状を調査し、長崎市における市街地の土地利用構造に変化と、その影響などについて若干の考察を行いたい。

2. 長崎市概要

● 概要

長崎市は九州北西岸に位置する長崎県の南西部に位置する県庁所在地となっている。江戸時代には、国内唯一の国際貿易港としての出島をもつ港町であり、日米修好通商条約における、横浜・新潟・兵庫・函館と共に5つの開港地の一つとなっている。旧居留地や中華街等、異国情緒ある街並みが現在でも有名となっている。

また、三菱重工長崎造船所をはじめとして、造船を中止とした重工業の盛んな地域である。

● 人口動向

長崎市の2022年における住民基本台帳人口では約40.1万人、推計人口では40万人をわずかに下回る程度となっている。九州内の都道府県県庁所在地では、宮崎市とわずかに下回り、佐賀市に次いで少ない。

人口は、1985年頃の約50万人強（市町村合併含む現在の市域換算）をピークに、緩やかに減少している。なお将来人口推計では、2045年には31万人強まで減少すると推計されている。また高齢化率（65歳以上人口比）は1980年の約9%から2020年には32.4%と急激に増加している。

近年の人口動態を見てみると、2013年以降、2015年に若干の社会増が記録されたが、総じて自然減、社会減で推移しており、社会減は2017年以降若干の改善傾向にあるが、自然減は拡大傾向にある。

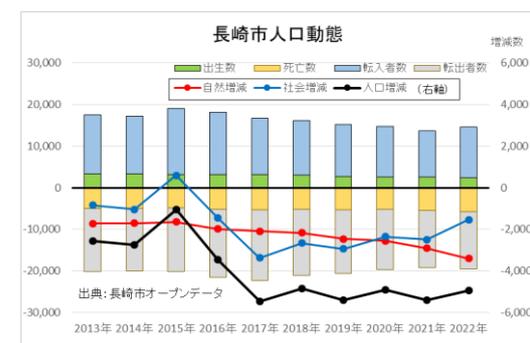
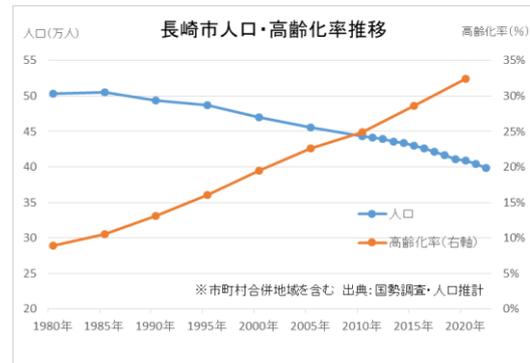
その要因としては、造船業を中心とした重工業の衰退傾向や、長崎半島を中心とする市域であり、また良港であること（外海に面し、海面が穏やかで、比較して水深が深い湾であること）の反面、地形が急峻であることを示しており、現在の市域を北部から南下する浦上川、市の北東部から流れる中島川の河口部に若干の平地と埋立地があり、商業地や工業地として利用され、その周辺部の傾斜地に住宅地が多く立地していることから坂の街などと呼ばれており、傾斜地における生活の不便な点や、新規の住宅の適地が少ないことやなど、複合的な要因が考えられる。

● 都市構造と近年の動向

中心市街地は、中島川周辺に中華街や、出島などの観光地およびそれに伴う商業などの立地があり、浦上川河口部には長崎駅などが立地し、長崎港の西岸に三菱を中心とする重工業が立地している。

公共交通としては、中心市街地と、市北部の浦上方面へ、路面電車が走っている。また長崎駅は、JR 終端駅となっており、2022年9月に西九州新幹線が開業している。

西九州新幹線開業にあわせ長崎駅の改築および駅前広場の改修も行われている。また長崎駅東側の操車場跡地にコンベンション施設の出島メッセの建設、長崎県



警長崎警察署および、NBC 長崎放送の移転等が行われ、また長崎駅南部の埋立地に所在していた、漁港および市場跡地に、長崎県庁及び、長崎県警本部が移転してきており、さらに長崎駅から浦上川上流部へおよそ 0.9km の距離にあった三菱重工業長崎造船所幸町工場跡地にサッカースタジアムを中心とした長崎スタジアムシティが建設中あり、長崎駅周辺は大きく変貌している。

その反面、近年続いて移転された各施設の跡地利用や、就業人口減少による近隣商業への影響が懸念される。(後述)

3. NPO 法人長崎コンプラドールへのヒアリング

- 長崎さるくについて

本稿冒頭でも述べた通り、2006 年の長崎さるく博でのまち歩き観光を契機として、まち歩き観光が全国的にも注目され、以後通年型の「長崎さるく」として、継続的に行われているまち歩き観光が長崎観光のひとつのツール利用されている。

この「長崎さるく」の特長として、ガイド型のまち歩きツアー(以降現地の呼称に沿って「さるく」とする)であるが、観光施設ガイドとしての他、いわゆる歴史観光ではない、従来の観光ガイドとは異なる、まちを楽しむため、特定地域を知るための市民によるガイドを行っている点が注目された。さるく博においても、外部からの観光客ではなく市民をも多く参加しており好評を博してということである。

窓口の「一般社団法人長崎国際観光コンベンション協会」は PR に特化して、市民主導の各団体のさるくをホームページ等で紹介しているが、申し込みは各団体へ直接行う形となっている。基本的に市民主体のかたちをとっている。近年コンベンション協会も各ガイドを仲介する形でのさるくを開催している。

また、さるくはコースによっても料金が多様であり、一人当たり 500 円程度から 5,000 円程度(飲食代等の実費含む)まで様々な料金設定がされているのも特徴的である。多くの観光施設などでの施設常駐などのガイドでは通常、数百円の保険料程度の料金設定が多い中で、市民活動的なまち歩きガイドの料金設定としては比較的高額な設定にかかわらず成立した点においても特徴的な点となっている。

さるくには、さるく博開催時には、無料でマップを持って自由に歩く「遊さるく」から「通さるく」「学さるく」などの種類分けされていたが、以降「食さるく」や「幕末さるく」が追加されたりし、その後は長崎のまちあるきブランドとしての「長崎さるく」として区分なくリニューアルされ、現在に至っている。

- 長崎コンプラドール

長崎コンプラドールは、長崎さるくの市民プロデューサーが中心となって、2009(平成 21)年に設立された、まち歩き観光等によって地域活性化を推進するために設立された NPO 団体である。

当時 2006（平成 18）年に、出島の復元、長崎県美術館、長崎歴史文化博物館などの施設開業の中行われた長崎さるく博はその開催に向け 2003（平成 15）年ごろからワーキングチームを設置してその内容について、検討していく中で「まち歩き」を基本として行うことが方向づけられた。ただ歴史ガイドだけでなく「普通の観光客」に楽しめるツアーの必要性が必要となった。そういった中で、2001（平成 13）年に誕生した別府オンパクの路地裏歩きなどに刺激を受けたり、また茶谷氏を他のオープン型の博覧会開催の実績があった茶谷氏をコーディネートプロデューサーとして招聘したりするなどを経て、開催の方向性を決めていった。

そして開催された、長崎さるく博期間に 4 月から 10 月（212 日間）では、通さるくと学さるくで述べ 5 万人強の参加を得て終了した。

このような経緯ののち、前述のように、誕生した市民プロデューサーを中心に長崎コンプラドールが設立される。現在の活動としては、実際のさるくを行うことは少なく、長崎さるくの経験から、全国各地の市民によるまち歩きに関するイベントなどに対するアドバイス、ヒアリング、研修、電話相談などを行っている、場合によっては現地に出向くなど支援業務を中心に活動している。また出島の指定管理として門番など 6 名を雇用しているとのことである。

- 長崎におけるまちあるき観光と今後について

ヒアリングでは長崎さるくについて、市民が自ら案内する、市民が自分たちの町の良さを気付くことであり、長崎さるく博も行政の協力が本気であったので市民が協力できたこと、8 割くらいは市民の力で残りの 2 割はプロ助力という割合で市民が主体となれたことが、長崎さるく博の成功と、現在につながる長崎さるくの土台となれたのではないかということであった。

ヒアリングを通じ、このような経験と知見を全国の市民主体によるまち歩きの支援を行うことが、それぞれの地域活性化のツールとなること、市民がまちを改めて知ることが、特に観光面における地域活性化の一步であるとの感想を持った。初動時の長崎コンプラドールをはじめとする外部専門家の支援もより必要になってくるのではないかと思われる。

従来の史跡や歴史的めぐり解説とは若干異なる方向でのまち歩きツアーとして、ガイドのパーソナリティーに特化した、まち歩きツアーの成立と継続性が、外部からその地域の発見をもたらすとともに、その地域の市民自体のまちの発見と理解をもたらすという副次的な効果も見逃せない。

長崎におけるまち歩き観光の今後として、長崎さるく博から 16 年ほどが過ぎ、次世代のガイドの登場は、聞くところ事例はあるものの、今後のことも考えれば、今一度市民の中からガイドが生まれるような状況と仕組み作りが待たれるのではないのだろうかと思われる。

4. 全国路地サミット 2022 in 長崎

● 概要

開催日程は2022年11月19日から20日、初日は、長崎県美術館でシンポジウム行い、その後、懇親会・ナイトツアーとしての3コースのさるくが行われ、二日目は、4コースのさるくが行われた。

● シンポジウムとその議論について

シンポジウムでは、山口広助氏（長崎さるくガイド・長崎游学の会代表）の「長崎の路地裏の楽しみ方」と題した基調講演では、物見遊山から個人旅行へのトレンドが変化する中で、史跡巡りやなどが行われるようになった。さるくの誕生によって、歴史的なものとは違った視点で、市民生活に少し触れる、まちの景色に触れるなどの、まち歩き観光へ変化したことが述べられ、長崎にもまだ紹介しきれない路地がたくさんあること、長崎の歴史的文化を残すことの意味、また、さるくのガイド料を有料とすることで、求められるものが大きく異なることへの変化について講演された。

その後行われたパネルディスカッションでは、パネリストからの報告として、大分大学准教授の姫野氏、長崎コンプラドールの桐野氏、長崎都市景観研究所の平山氏から報告があり、その後「路地空間の魅力を次世代と考える」として議論が行われた。

姫野氏からは、路地の長崎や別府、韓国などの事例から、路地のネットワークがつながることによるまちの交流につながり、路地の活用についての報告があり、桐野氏からは、路地を紹介すること、長崎は外国人が作ったまちの名残であること、それぞれのまちにはストーリーがあり、またそのストーリーにも個人よってことなること、その共感がまちの魅力を感じるものとなること、平山氏からは再建困難な斜面地の路地沿道の空き地、を畑にする活動が、地域コミュニティの場となっていること、「アート&



路地サミット 2022 in 長崎チラシ



会場の長崎県美術館



基調講演の様子



パネルディスカッションの様子

スナック」)として思案橋周辺のスナックとスナックを利用しない若い世代のマッチング事例について報告があった。

その後、クロストークが行われ、まち歩きに人の営みを間今見せることが重要であること、催事など地域文化の継承のための変化が残るために必要であること、また長崎の特長としての坂道はさるくにしても、生活にしても大変であるが、それを転じて景色の良いコースとして行うことや、空き地などは畑や花などに変えていくことによる地域の価値を、変化を受け入れつつ残していくかについて、議論された。

- まちあるきへの参加

今回、まち歩きはナイトツアーと翌2日目のツアーがあったが、参加したのは思案橋界隈路地さるくとして長崎コンプラドールの田中事務局長を中心としたガイドに参加している。

思案橋周辺は飲食店街として、多くの小規模な個店はひしめくエリアであり、地元でした知りえないような、まちの情報や、初見では通常は行っていないような、路地裏にある店などを案内するツアーとなっていた。

路地裏であるため、少人数でなくてはならず、団体観光では人数的に難しく、個人ではなかなか発見できないようなないようであり、長崎の夜の路地を堪能できるツアーであった。



ナイトツアーの様子



路地の様子

- まとめ

路地サミットにおいては、地域の路地をいかに生かしていくか、どう楽しんでいくかについての議論が行われた。地域再生や地域の活性化を目指すためのひとつのツールとしてのまち歩き観光の魅力について改めてその可能性を見出すことができた。特に長崎は斜面地が多く、中心市街地も、海岸沿いの埋め立てエリアを除けばほとんど平地は存在しない地域において、大規模開発が困難

でそのため、このような街並みが残ったともいえるが、人口縮小傾向の中で、観光都市のポテンシャルが大きい中心市街地はともかく、市街地外縁部の路地を中心とした傾斜地住宅地が如何に荒廃化させないかが今後長崎における課題であると改めて考えさせられた。

5. 長崎市における市街地構造の変化について

● 近年の官庁移転などの概要

長崎市の中心新市街において、近年大規模な都市構造の変化が起きている。

2006年の長崎さるく博当時、長崎港沿岸部に長崎県美術館等が建設されたり、出島の復元が始まるなどしており、いるなどしていたが、施設配置を中心とした基本的な市街地構造の変更は無い状況であった。

さかのぼること1989(平成元年)年、長崎駅南側にあった長崎漁港および魚市場が北西13キロ弱の五島灘に面した長崎市西部の三重地区に移転した。その後

埋め立て拡張され、そこに施設の手狭かつ老朽化を理由として、長崎県庁及び長崎県警本部の移転が検討・決定された。当時から周辺の商店会など、昼間人口の大幅減少による商業への影響、その後東北大震災による津波被害から沿岸埋立地に危機管理施設の移転への懸念がされるなどしたが、2018(平成30)年相次いで移転を完了している。

また、2008(平成20)年に西九州新幹線が着工し、それに伴い長崎駅の建設、操車場跡地の転換利用などもあり長崎駅ビル建設・駅前広場の再整備、操車場跡地への長崎県警長崎警察署の移転(2020年)、コンベンション施設の出島メッセ長崎の建設(2021年)、長崎放送の移転(2021年)と相次いで建設移転が行われている。

さらに長崎駅から北西約800mにある三菱重工業幸町工場は2017(平成29年)年度中に閉鎖されることが発表され、その後、跡地の利用について案が募集され、通信販売会社のジャパネットを中心とする事業体のサッカー及びバスケットスタジアムの建設を中



長崎駅の将来像



長崎駅の様子(東側より)



長崎県警察本部(移転後)

心とした施設に決定し、2024(令和6年)秋開業を目指して建設中である。

このように、大規模な種地が相次いで発生したことから、長崎駅を中心とするエリアに施設が相次いで整備されており、長崎の中心市街地への投資がこのエリアに集中しここ数年に一気に開業している状況になっている。



長崎県庁（移転後）

- 長崎県庁の跡地利用について

このような施設移転の中で、移転先への人口流動が増えることは確かであるが、中心市街地側から見ると、地区の面積および、その昼間人口の変化をみると最も影響が大きいと思われるのは、長崎県庁の移転であると考えられる。

旧長崎県庁は、長崎奉行所から続く当地の施政の中心地であり、歴史的にみても重要な地となっている。また、出島を見下ろす位置にあり、観光的ポテンシャルも高い。

移転後、実査当時は更地になっており、石垣の他、旧第三別館のみ現存している。本建物は1923(大正12)年築の3階建て鉄筋コンクリートとレンガ混構造の建物であり、もともとは長崎警察署として建てられた歴史的建造物である。利用には耐震改修等が必要とされている。

県庁跡地は、近隣の県警本部跡地とともに整備が構想され、基本構想(令和3年)によれば、県警跡地には交流支援施設を整備し、県庁跡地は広場・駐車場の他、歴史などの情報発信機能や、交流支援機能をもった施設を整備する構想となっている。



長崎県庁跡地



長崎県庁旧第三別館



基本構想による利活用イメージ (長崎県 HP より)

- 長崎市における市街地構造の変化について

ここ数年の長崎市中心市街地の構造変化の状況についてこれまで述べてきたが、コンベンションホールや、スタジアムなどは、長崎市に新たな機能を追加したことになり、新たな訪問客や宿泊等の需要を喚起すると思われる。ただ、今回路地サミットへ参加するにあたり、長崎市内に宿泊所の確保に苦労したことなど、宿泊需要がひっ迫しており、今後のコロナ禍らかからの回復や、また魅力ある観光地であるが故、宿泊需要に対応できないことは大きな機会損失となり、そもそも訪問の需要を逃すことになりかねない。住宅需要についても同様に、地形的制約等によりその需要のこたえられないのは本稿冒頭での述べた通りであり、どちらにしても開発余力が乏しい状況と思われる。

また県庁やほかの施設移転についても、昼間人口への影響とその需要構造についての影響は問題として残ってはいるが、県庁跡地については歴史的な経緯のある土地であり。立地としても、観光地に隣接しており、その点において有効に利活用できる土地であると同時に、そうしなければ観光地として損失になりかねないと考えられる。県庁跡地に施設を作るとすれば、より人の集まる施設や、台地の上という立地を生かし、出島やその周辺を一望できる施設なども考えられるのではないだろうか。

長崎市の人口減少、高齢化の急激な進行など全体的には厳しい状況のなか、もともと大きなポテンシャルのある観光に地域発展を見出すとするならば、長崎駅周辺の開発の成果が一気に出ている現在、その成果をいかに波及させられるかが今後の長崎の課題となっていくと思われる。

6. おわりに

本稿において、まち歩き観光の先行事例のひとつである長崎さるくの状況や、路地サミットなどから、長崎における街あるき観光の状況を調査し、また近年の長崎市中心部における、市街地構造の変化についての状況をみた。

長崎市は、市街地構造としてほとんど平地が存在せず、開港以降長きにわたって発展、市街地拡張をしてきたため、土地利用がすでにほぼ飽和状態にあると思われる。開発余力がさほど大きくないと思われる。その中、近年の長崎駅周辺の開発は、非常に大きな変化であると思われる。長崎駅周辺の開発の集中により、特に県庁の移転によって市街地中心部にまとまって広大な面積が出現した点は、今後のまちづくりを考えていくうえで大きなインパクトを与えるものと思われる。

この県庁跡地をいかに利用するのか、観光の起点とするのか、市街地内の貴重な空地としてどのように市民に還元するのか、まち歩き観光とどの様な相乗効果をもたらすのか、利活用が計画されているのかで、今後の展開に注目するところである。