長崎再生への提言

２００１年3月

長崎市議会･斜面地整備促進議員連盟

はじめに

異国情緒と坂の長崎　うたに歌われ、写真で見れば美しい斜面地。

行き交う人々が声を掛け合う、人情豊かな坂の町･･･

しかし今、斜面地では空家が増加し、子供たちの遊ぶ姿も元気な声も聞こえずひっそりとしています。

日当たりが良く、夏場は涼しい風が入り、夜景がきれいで、健康増進に役立つといわれる階段や坂道も、交通弱者の方々には過酷な環境です。

車社会の進展から、若い世代は車が入らない斜面地を去り、高齢化が深刻さを増しています。

人口の将来予測からして、このまま放置すれば長崎市の未来は大変です。

居住地の約7割が斜面地。長崎は斜面との共生を避けられません。

だとすれば、斜面地を快適にしなければなりません。

既に、民間の有識者の活動や他都市の工夫やご努力が注目されます。いま長崎市が真剣に取り組まなければならない課題が、斜面市街地対策だといえます。

いっぽう近年、地方分権が盛んに議論されています。

自治体が自ら主体的に街づくりを行う時代といえ、行政職員や住民の街づくりに向けた関心度も高まるなか、長崎市では長期的な計画の基本となる基本構想が議論されています。

市民要求の高い図書館など文化的施設や道路建設など全市的な視点での計画は勿論ではありますが、今後 10 年で身近な生活の場所がどのように変化していくのかという視点もまた重要で、そのことにより、基本構想や計画に寄せる市民の関心も深まるものと思われます。

私どもは、「これまでの既成概念を捨て、議会は立法機関であるとの認識で、地方分権や規制緩和が進み PFI 手法が期待されるいま、長崎市基本計画の一角に斜面整備への大きな役割を果たすため、研修やワーキングを一緒になって取り組もう」との決意で、32 名の議員が結集しました。

そして、「実現が求められながらもこれまで阻んできた①根拠（法律条例）が無い②予算が無い③前例が無い。」といった、これまでの出来ない理由を排除するための体系的な検討を行うべく、党派を

超え、共通のテーマと問題意識で様々な検討を重ね、長崎の斜面地に焦点を当てた研究を進めてきました。

そしてこのたび、長崎らしさを残し、暮らしやすい「長崎再生への提言／斜面地快適化構想」を全員の総力で取り纏めることができました。

時間的な制約などから、ここに取り纏めた提言では不十分かもしれませんが、今後、行政の中であるいは民間事業者を巻き込んだ形の中で、「市民生活の向上を第一義」としたこの提言を再検証され、我々がめざす快適な長崎市を創造し、斜面地に生活する市民一人一人が夢を描き、協調したコミュニティが醸成される事こそ我々の共通の願いであります。

長崎には、他の都市とは違う人情、人の和があります。
おくんちの勢い、モッテこーい！の掛け声と期待と勢いがあります。
寒い夜空を焦がす、ランタンの燃える炎と輝きがあります。
手足のマメを潰しても、みんなの為に漕ぐ櫂から飛び散るしぶきがあります。
全てが、熱い、長崎への愛着であります。
まさに、それこそが長崎人気質です。
出島を商人が築いたように、市民の力を活かせば、いろんな事が出来るに違いありません。

これらを通じて、地方分権にふさわしく全国の斜面自治体の中でも特徴的な施策として認識され、新たなる行政施策として多くの都市からの視察研修を受け入れる中で、ますます長崎市が栄えていくことを切望するものであります。

また、議会ならではの力強い推進力となって、提言の一つでも二つでも実現できるよう努力する事を改めて心に刻みたいと思います。

最後に、これまでの調査研究期間中、ご指導やご助言、作業にご協力を頂いた多くの皆様に感謝申し上げ、取りまとめにあたってのご挨拶と致します。

長崎市議会･斜面地整備促進議員連盟

目次

第1章　歴史的経過と現状分析・・・ **5**

歴史的な長崎の役割と課題・・・ 6

まちの成長　・・ 7

斜面地の課題・・・ 8

人口動態と課題・・・ 10

都市の改造と住民参加・・・ 12

まちづくりの機運・・・ 13

全てに優しい、まちづくり・・ 14

市内自治会アンケートと懇談会を開催して・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15

第2章　我々の提言・・・ **18**

整備手法と行政･議会の役割・・ **19**

① 長崎都市マスタープランの見直し

② 整備主体や手法の複合的な検討

③ 時限的特例措置･組織で重点的に整備する。

④ 住民･市民組織のネットワーク

⑤ 斜面自治体との連携強化

条例制定の提言・・・ **22**

要綱などで実現したい全体的事例提案（道路関連、斜面交通支援、まちづくり）・・・ **22**

斜面地整備の課題と提言・・ **27**

斜面全体の機運の醸成と着実な構想策定

斜面地快適環境整備事業の構想

不便といわれる買い物を改善するために

公共輸送に関する課題と提言・・ **32**

新交通システムの導入について

公共輸送空白地帯の解消

公共輸送を補完する手法の開発について

モノレールやリフトなどの開発提言・・ **43**

エレベータやエスカレーターの活用

長崎の実態に即応する機種の考察

機器の開発について

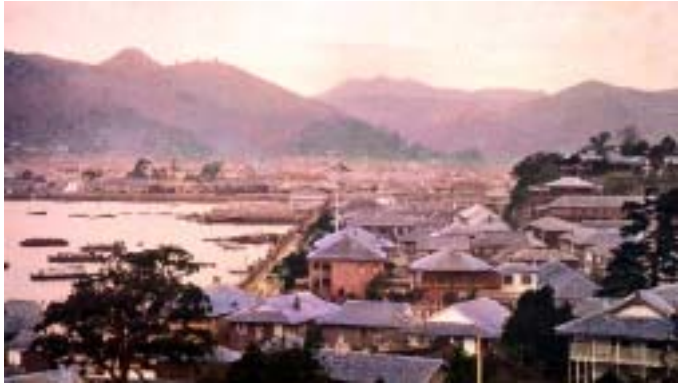
用語解説

斜面地整備促進議員連盟名簿

第１章　歴史的経過と現状分析

歴史的な長崎の役割と課題

1543年種子島にポルトガル船が漂着、鉄砲伝来。1571年ポルトガル人宣教師とキリシタン大名大村純忠が、長崎港を貿易港として、港に続く岬の上に都市を建設しました。また中国福建省とのかかわりの中から、1620年に興福寺が建てられ、1644年までに唐寺が３つ出来ており、全国の僧侶が入れ替わり参拝し交流も行われました。



全国に広がっていたキリスト教の禁止と国内潜入防止のため 1633 年鎖国令。1635 年唐船の来航が長崎に限定され、1639 年ポルトガル人追放。1641 年オランダ商館を平戸から長崎出島へ移転命令。オランダ人は出島に、中国人は 1689 年以降唐人屋敷に収容され、200 年にわたるわが国唯一の貿易港として発展しました。

とくに、全国から外国の学問様式や儒学、医学を学ぶ人材が訪れ、県内でも藩校が盛んになり、文武両道の人材育成が行われるなかで、わが国の近代化を推し進める力が育ちました。士農工商という身分制度の壁が崩れ、向学心に燃える志士が教育を通じて「自分を高め社会を創る」という崇高な使命を演じた町が長崎です。このころ長崎で、地域おこしに尽くした先駆者も数多く挙げられます。

1855 年海軍伝習所（航海･運用･造船学･砲術･測量学･数学の教育訓練機関）開設。同年、江戸幕府が長崎製鉄所（のちの長崎造船所）設置決定。1858 年英語伝習所設立。1859 年長崎開港（外国船の7港入港自由化により、65 年には全輸出入の 9 割は横浜となり、長崎は7％に低落）。1861 年わが国最初の西洋式近代医学校として長崎医学所（のちの長崎大学医学部）起源。同年、わが国初の洋式近代病院として、長崎養生所開所。1868 年（明治元年）長崎府、1869 年に長崎県として一時政府の直轄領とされたが、1878 年長崎区となり、1889 年市制施行。

明治を迎えた長崎県は、江戸時代から蓄積されてきた物心両面の資産を生かして産業の近代化に全力を挙げ、近代長崎産業の3本柱といわれる造船･水産･石炭の大発展を遂げました。

1945 年 8 月 9 日、原子爆弾が投下されましたが、戦後廃墟の中から復興し、特に造船業は質量ともに世界一の地位を占めました。しかし、産業構造の大きな変革によって、石炭業再起の望みは絶たれ、造船･水産も昔の面影はありません。ひとり観光だけは、美しい自然と史跡、そしてハウステンボスに代表される斬新なアイデアが人気を呼びました。

国際化が着実に進行し、周辺諸国の経済基盤が底上げされる中で、いま長崎では、地域の再活性化をめざして県内産業構造の再構築と、新しい時代にふさわしい情報交流基地の開発が求められています。

国内の他の都市は、高度成長時期に都市基盤を整備しましたが、長崎は戦後から順風であっただけに基盤整備が遅れ万全とは言えません。しかしその遅れを逆手に、個性的な長崎らしいまちを創造していく時期に巡り合ったといえます。

まちづくりに取り組むにあたり、合理性だけを優先させるのではなく、世界地図の中で、NAGASAKI の都市名が記述してある「世界との窓口たる長崎」の歴史的意義を再認識しなければならず、長崎らしさを追及しつつ、市民生活の向上をめざさねばならないと思います。

坂のまち長崎は、地形的には岬のうえに海から攻めにくい要塞のような都市として築かれ、市域の拡大とともに長崎港埋め立ての歴史でもありました。

埋め立てられた土地の殆どが、臨港部は工業地、平面は商業地や行政施設など生産性が高い用途で占められ、山手に向かっては人が住む所という考えがあったようです。

昭和20年、原子爆弾が投下され、長崎の街は廃墟と化しましたが、昭和26年の長崎国際文化都市建設法のもとに新たな都市づくりが始まりました。

戦災復興事業が終わろうとする時期から、高度な経済成長の波に乗り住宅ブームが起こりましたが、平坦空間の限界と地価が高いことなどもあり、昭和 28 年から 38 年にかけては長崎港を中心に、周辺の山腹へと住宅が張り付き、昭和 35 年で、標高約 150m まで人口集中地区が登りましたが、もともと棚田や段々畑などに利用されていた場所に、畦道などをたよりに、無秩序･自然発生的に下の方から家が建ち並び、車が入れない市街地が形成されたのが実態です。

居留地時代の南山手浪の平方面

長崎総合科学大学の鮫島氏は、形成の形態を 3 つに分類しています。1 つは、「市街地連坦斜面スロープ型」で、明治期から昭和 30 年代にかけてのもので、斜面畑地の個別宅地化で人の移動手段は徒歩や自転車というもの。2 つ目は「中腹斜面 1 団地開発型」で、車社会を想定しない昭和 30 年から 40 年代のもので、市内丸善団地のようなミニ開発で、人の移動は徒歩やバイクというもの。3 つ目は、昭和 40 年代からの「山･上･大･団地開発型」で、工事用重機械の開発によりできたもの。これらの変遷で、山の上には6m道路を配した住宅地、中間地には狭小な道路という状況が見られます。

原爆被災

斜面都市の課題

斜面地の特徴点をいくつか挙げます。まず日常生活の上で「人と物の移動」が大きな問題となります。斜面市街地の形成過程から、「車が入れる道路」は、ほとんど整備されておらず、このことは車の保有率のデータを見ても明らかです。公共工事や民間の建設工事において、斜面地では車の横付けがほとんどできませんから、資材の運搬が困難であり通常を平地の 2 割から 5 割程度コストが高くなるといわれています。斜面の上下移動の問題は、これからの斜面整備の上での最大の課題といえます。

公共工事に関しては、「道路を造る場合」平坦な部分のほか法面の整備が必要でその用地費と工事費が余分にかかります。「上下水道」についても大幅なコスト高を招いています。下水道は長崎市の人口からすれば、処理場が 1 つで十分ですが、地形的な制約もあり現在 7 つあります。管渠の布設工法もシールド工法が多い。上水道では、地形的に水の確保が非常に難しく、総貯水量の多くを市外から求めています。家庭に給水するために、電気代をかけてポンプで、一度高台のタンクに水を上げ、今度は、場所ごとに減圧しており、これらの経費などから、高額の水道料金となっています。また、斜面地には、老朽化した住宅がたくさんがあります。直近の調査によると高齢化は非常に進んでおり、長崎市の高齢化率は 19%を超えていますが、斜面市街地だけ抽出すると 20%、ところによっては 25%を超えているところも見受けられます。車が横付けできないという大きな要因から若い人が減り、高齢者が残る。建築基準法では、建物を建てる場合一定幅員の道路に接していなければならず、狭隘あるいは道路自体が私道などの場合許可が取りづらく法的に建築できません。これらにより、新たな建設投資が期待できず古い街がそのまま残ってしまうといった状態です。ゴミやし尿の収集にコスト高を招き、ごみの収集については人件費ベースでの単純比較でも、平たんな地形で構成される自治体と比較し、年間 8 億円程度余分にかかります。防災の観点から述べると、昭和 57 年に長崎大水害が起こりました。この時多くの方がお亡くなりになりましたが、そのほとんどが土砂災害で亡くなられており、中心部においては浸水被害をもたらし被害額は 2400～2500 億円とも言われました。また、緊急車両が町の中に入れないため延焼の危険が拡大され、消防水利の問題も起こってきます。また初期消化においても婦人防火クラブ等の方々も高齢化が非常に速いスピードで進んでおり、消火活動もままならないという状況にあります。地形条件の厳しさは、都市基盤整備の遅れ、新規商業施設の郊外立地、中心市街地の空洞化へと連鎖し、また一方で、斜面市街地の高齢化による活力減退、コミュニティ意識の減退、行政への要請度増大、市民意識と行政のギャップといった課題を生みます。

斜面地では、大雨時のがけ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、生活環境の整備にあたり、多くの問題を抱えています。

このように、斜面市街地は平坦地と比べ大小様々な問題点を抱えており、その問題点の解決こそ長崎市の最重点の行政課題といっても過言ではありません。

現行の交付税措置に依存する自治体として、斜面の抱える行政コストについて他の自治体と連携をとり、国に対して要望していくことも斜面地整備を促進する重要な課題です。いっぽう、斜面地の良さとして眺望、採光、通風、景観などを有しており、これらを生かした整備を行うことで、より安全で快適な長崎らしい住環境を形成することができます。

また、斜面都市である本市では、地形的に制約されたエリア内に都市機能が集中していることから、市街地部においては、公園・緑地が少ない状況ですが、市街地の周辺をみると、稲佐山、金比羅山、唐八景等の自然緑地が市街地を取り囲む形で、また、市街地に近接した場所に残っており、市民に身近なものとなっています。

地形的要因からの交通渋滞

斜面の地形的制約から、交通の主要な動脈は、東の金比羅山と西の稲佐山の谷あい部分といえます。

このため、松山、宝町、長崎駅前の通過は避けられず、朝夕の交通渋滞は深刻です。

高速大量公共輸送機関（地下鉄やモノレール、電車など）が未整備のため、市民はバスや自家用車で通勤しなければならず、自家用車の乗り合せ人数も少ないため「1人で1車線5mを占有」しているケースも少なくありません。そこで当面は、既存の JR や路面電車の活躍が期待され、運行区間の南北延伸、連結車両の研究、電停から先のバス路線の整備も必要だと思われます。

いっぽう、斜面で取り囲む地形の中心部は、長崎港です。

自宅を出て斜面を下り、港の周りをぐるっと回って通勤し、仕事帰りはその逆の動線となっていますが、効率面からすれば、海の利用、海上交通は有効だと思われます。

人口動態と課題

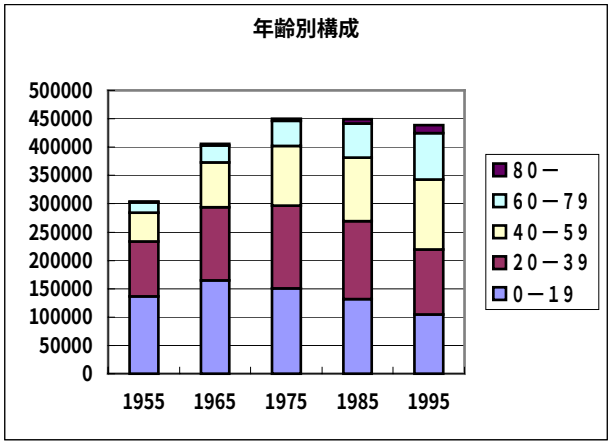
長崎市の人口は、1975年の45万人をピークに減少傾向にあります。右のグラフは1975年と2000年の国勢調査による比較ですが、世帯数ではそれぞれ増加し圏内で34%の伸び、長崎市でも23%（31千）の伸びを表しています。一方、人口は圏内で4.2%伸びているものの、長崎市で約6%（27千）の減を示し、琴海・時津・長与・多良見町・三和などの周辺部で増加（49千）を表しており住宅事情を背景としたスプロール化が顕著です。

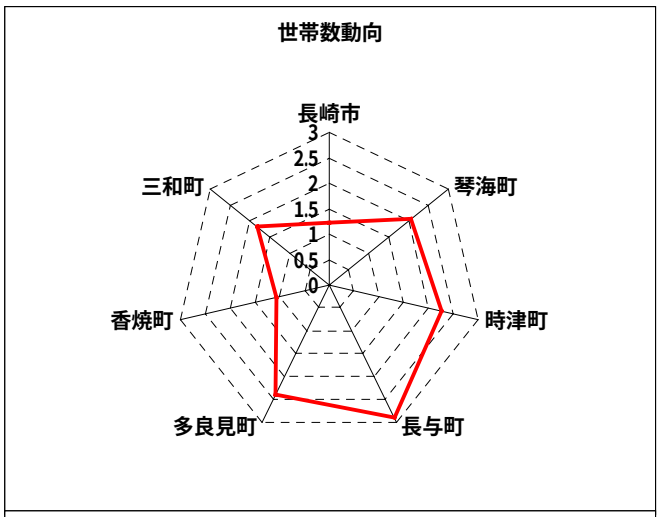
市全体では、世帯数が増加し核家族化が進行するとともに、斜面市街地では世帯数がほぼ横ばいの状況下で人口が激しく減少しています。全体的な高齢化は見受けられますが、斜面地では深刻な状況といえます。

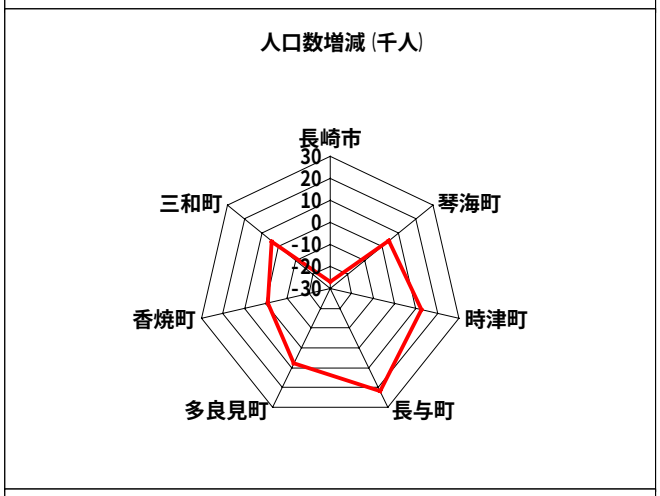
また、介護保険は始まりましたが、寝たきり状況もADL介護度分析から、地域人口の2～3%と想定されます。家庭での介護度を増し、緊急通報時などの体制を整備することも緊要な課題です。

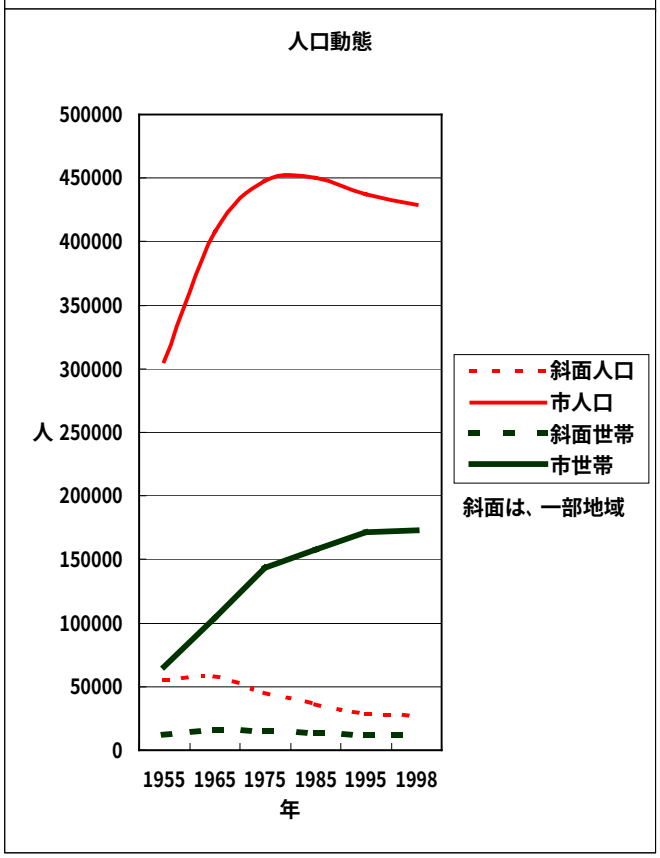
市民生活は、一般的には30年サイクルで変化しうるので、生まれ育った場所に、転出者を呼び戻し、若いエネルギーを地域環境整備のために発揮いただくことも重要です。

2005年をめざして、地域環境整備など、可能な限り車が入る検討や、多世代同居の優遇政策を展開するなど、人口定住のための施策が求められます。







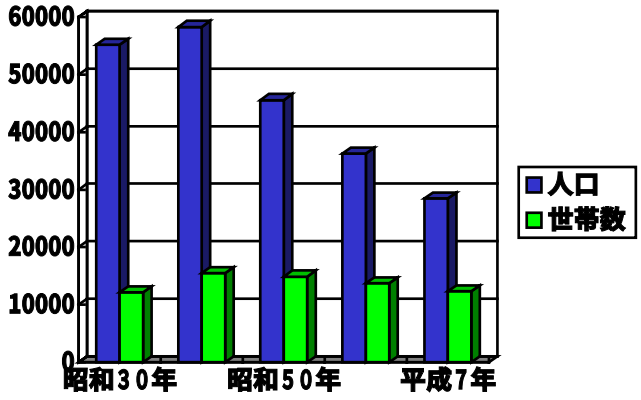


右のグラフは、十善寺、江平、稲佐･朝日、北･南大浦、水の浦、立神･西泊の7地域における世帯数と人口の変化を示しています。

市内の他の地域に比べて、高齢化、核家族化は一層深刻です。

また、空家･空地が目立ち、防犯上も好ましくありません。

ごみ問題やバイクの道路上駐車は、地域自治会にとって頭に痛い問題です。



私有地は個人で管理しなければならないにもかかわらず、所有者（相続人）が他県に居るなどのため、管理が不十分であったり、地域協力が得られない等の弊害も多く、斜面市街地を空洞化させる可能性もあり、都市計画のうえからも好ましくありません。新築・増改築規制、防災課題、治安課題、環境的課題などが解決しにくい状況の地域と言え、現役の所有者が生存する今こそ、当時の土地家屋の取得額を冷静に見極め、地域としての再生計画に耳を傾け、参画をするという住民意識が何よりも求められます。

縦･横の移動が可能となれば、距離的には便利な場所に位置していますが、自治体がお願いをして再生のための交渉を行う事業ではないということも認識しておく必要があり斜面地再生の鍵は住民の協調と取り組みにあると言えます。

さて、自治会加入は、あくまでも任意的なものという認識ですが、加入率を見てみると50%未満が10地域、70%未満が44地域あり、今後まちづくりを充実させるために、一層の加入充実が求められます。

また、1世帯あたり人数を見てみると、2.0を下回る地域が54町存在し、斜面地で12町あります。これは、必ずしも学生など若年者の一人住まいに留まらず、高齢者の独居などが顕著な地域もあります。

この結果、車が入らない斜面市街地では、高齢化率･独居率ともに他の地域に比べてはるかに高く、空家･空地も年々増加しており、地域防犯の面でも憂慮すべき箇所が増加しています。また、市内の斜面地に存在する墓地も墓参者がお年寄りが多いことなどもあり、「登って行くのがつらい」ため、敬遠されがちです。

問題点

① 定住人口の減少、町の活力
② 高齢世帯の増加と要介護の増大
③ 縦移動･横移動の困難性（日常生活、非常時）
④ 住居建て替えの制限（家屋老朽化、空家･空地の増大、過疎化の要因）
⑤ 下水道布設などの非効率性
⑥ 居住環境（公園、利便性）の低下
⑦ 市場商店街の衰退（斜面の入り口部分で栄えてきた）
⑧ 駐車場･駐輪場不足による放置
⑨ 世帯アパートからワンルームアパートへの改造に伴うコミュニティの欠如
⑩ 私有財産制度に沿った個人モラルの欠如（行政に頼ろうとする）
⑪ 閉じこもりによる健康障害要因

都市の改造と住民参加

これまでのわが国における都市改造は、経済的にも社会的にも必要性が高い都心、及び都心周辺の地域から改善するのが普通でありました。国の補助メニューも言わば画一的で、例えば、どこの都市の駅前に行っても同じような印象で、都市の個性や薫りを無くしつつあります。このようにダイナミックな改造は、巨額の資金と長期の時間、町の歴史性や良さを失うリスクを抱えているものの、町を再生するために都心部や用途によっては、大きな仕掛けが引き続き有効です。

都市の地域空間を分類すると、建造物空間、私的屋外空間、公的屋外空間の 3 つに区分できます。特に、住民の生活に関わりの深い地域では、建造物空間と屋外空間を合わせて改善すれば、生活の質の改善効果が大きくなるという説もあり、要は、建物１つよりも地区計画的な総合計画が重要と言えます。

小規模な屋外の改善対策＋家屋の補修＋交通の管理が整えば、巨額を投じなくとも民間の改築促進が期待でき、住民の自発的な運動を援助することで、町の再生が実現できるのではないか。

斜面だからコンクリートよりも、緑が欲しいのです。

自宅の近くで散歩したり、孫たちが来たときに遊べる空間を求めています。

高齢者や障害者だけではなく、階段や坂道ともっと快適に共生する手段を求めています。

生活空間では、安全で静かな道路。車が駐車しない空間が求められています。

自分で自動車の運転をしなくとも、簡単に移動できる手段を求めています。

大きな車は入らなくとも、軽自動車やバイクが入れば、生活が変わります。

道路や側溝を少し改良するだけで、日常の生活や緊急時の対応が大きく変化します。

危険な崖や通路のままでは、地主の心配は解消しません。

台風が来たときの心配は、共同建て替えすることで大きく変化します。

住民はその地区について一番良く知っており、住民の協力なくしては実現できません。

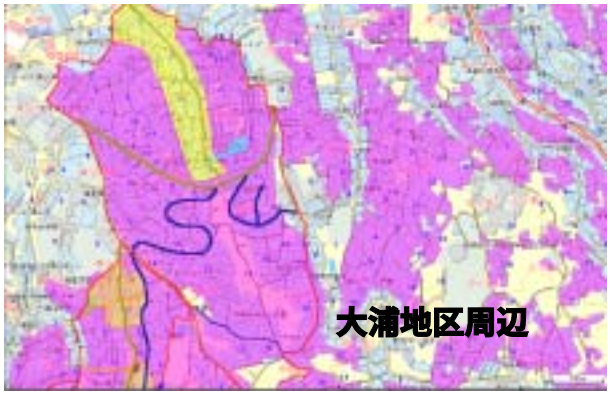
住民が主役となった、まちづくり・まちおこしを行う時期です。

人類にとってかけがえの無い自然の恵みである、水、みどり、太陽を大切にし、この町の歴史･伝統文化を守り継ぎ、地域コミュニティを重視した、安全で快適な生活環境を創造する必要があると言えます。

この町で再整備してでも残したいもの、誰もが不要だと思うもの。誰もが必要だと思うものを再発見する時代にあると言えます。

世界で唯一の生活の場が、どこにも無い「味わいのある」そして、後世に残したい町を創造するために、多くの皆さんの知恵と力を結集することこそ、生活感がにじみ出た「町興し」だと言えます。

長崎市は、原爆の復興と同時に、そして昭和57年の長崎大水害を含めて、さまざまな街づくり課題に取り組んできましたが、先にしなければならない都心部の整備などに時間を要したといえます。平成4年の長崎総合計画第二次基本計画でも既成市街地の再開発やNUR2001に伴う各種整備、総合運動公園や都市景観に力点がおかれ、斜面地については整備の必要性は認識しつつも、再開発不可能な地域での整備手法を検討するといった段階でした。その後平成8年の第三次基本計画では少し踏み込み、整備の必要な地区やまちづくりの気運の高い地区において、住民と一体となって斜面市街地再生事業を推進することとなりました。かかる経過で、斜面地の再整備を行おうとする機運が高まりつつあり、長崎市のまちづくり課が推進役となって、現在8地域でまちづくりのための具体的検討が行われ、一部では大臣承認を受けての事業も始まりました。また、阪神淡路大震災の教訓から、密集市街地の整備メニューが充実しつつあり、坂の町長崎で取り組める外的要因も生じてきました。また、市民の様々なグループが、斜面を改善するための検討を行っています。



車やバイクが進入可能かどうかで、市民生活に大きな差異が生じています。

右上図のピンクの部分は、車の進入が出来ない場所です。車が入るところでは、住宅の改築も進んでいますが、緊急用も含めて道路建設は、大きな課題です。

かつての都市計画道路の整備も期待されますが、決定から50年近く経過しており、また周辺部の宅地開発などにより、居住環境の変化が起こっており、今日的には見直しが求められます。

地域のまちづくり協議会を主体として、整備のための検討協議が行われていますが、地域内計画に埋没しがちであり、全体的な基本となる計画が求められます。 また、8地区以外の斜面地での取り組みが求められ、地域機運の醸成が待たれます。

いずれもが長期を要する事業となりますが、道路建設についても、これまでの道路構造基準を厳守すれば、手の施しようが無いというのが実態です。長崎独自の基準となる「ものさし」を制定する必要があります。

また、それでも困難と思われる場所には、モノレールやリフトなど人々の縦移動を支援するシステムの実現が求められます。

いま私どもは、斜面の空洞化が懸念される状況の中で、整備が必要であることに気付き、様々な検討を行なっています。

長崎が斜面だから、少し早く気付いたのかもしれませんが、介護保険が始まり、移送サービスの実態を調査し、交通弱者といわれる高齢者や障害者の皆さんが、これまでも大変な思いと努力をなされてきたことが再認識できました。そういう意味では、ノーマライゼーションへの第一歩が始まったのかもしれません。

今回の、様々な検討に際しては、各種の統計データなどを重ね合わせて検証しました。年齢構成はどうなっているのか。空家や空地の箇所はどこか。そこに住んでいる人の家族構成はどのようになっているのか。家屋の建築年数はどのようになっているのか。道幅は、階段の数や幅やでこぼこ状況は。お住まいの一人一人のお考えは。

しかし、斜面それぞれに異なる形状や環境、コミュニティが余りにも多様で、その一つ一つを分析することは出来ませんでした。

介護保険が始まって、認定の実態は把握できました。そして、ADL分析では、寝たきりおよび準寝たきりの方が、車の入らない地域に44%居住されています。

プライバシーの関係があることから、市の介護保険課に依頼し、介護の事業者から寄せられた、「介護の実例の中からの検証」によれば、斜面地の通所の実態にある程度迫ることができ、整備課題が見えてきます。

- **送迎車の一時駐車場で困っている**（館内、出雲、上小島、本河内）
- **手すりの設置、道路の整備**（川上、西町、矢太楼周辺）
- **モノレール等の移送機器の設置など全般的に整備**（大浦、立山･西山、天神、伊良林）

といった、具体的な事例が示されました。また、これまで設置してきた手すりが、階段の中央にある場合移送の支障になっていることも判明しました。車椅子も入らないところでは、本人の手を引いて歩くこと、階段ではおんぶするしかありません。介護事業者がおぶって移送するとき、怖くていつも何かに掴まろうとする動作、送迎の車も、一時的な駐停車場所が少なく、まさに、マンパワーの皆さんの負担も大きく、変則的な階段や勾配から、腰を痛めるケースが多いことも判明しました。

また、自立と認定された皆さんの居住環境は決して良好な所ばかりではありません。寝たきりの人を極力抑えるためにも、近くに公園を開設し健康増進を図ることは重要です。

まさに、斜面市街地の対策は、福祉の観点に立つべきかも知れません。

障害者、高齢者、健常者すべての人々が快適な環境に暮らすことが出来るよう、様々な研究と実践が大切です。

介護移送サービスの現場体験記録

介護事業者であり斜面地を抱える田島外科のスタッフのご協力を頂き、移送サービスに同行させていただき、問題点を探し出すことにした。

2月23日（大鳥町・要支援者）

朝9時30分、スタッフが乗った送迎車が市道に到着。約2分ほど階段を降りて、要支援者の自宅に到着。心待ちの表情で玄関先に既に待機。自力歩行が可能な女性。

心臓が弱いとのことで、階段を登る途中で幾度となく立ち止まり、呼吸を整える。

介護スタッフが「緊張せんで、いつも通りの速さで歩かんね」と声をかける。

我々が、同行したのでいつものペースを乱したらしい。

手摺が必要不可欠であることを再発見。

手摺の支柱が1本、腐食してぐらついていた。

手摺をレールに活用できないか？

もっと簡易な移送方法がないか？

坂段の途中に民間駐車場が存在した。

「ここまで車が入るので、坂段と行き来できるようにして、車をここまで持ち込めれば半分の距離で助かるし、この先の階段が急でね」と女性がつぶやいた。

スタッフから、「この方と近くの友達が介護保険の対象で、この方は、最初要介護度1だったが、リハビリの効果が出て、要支援になりサービスが軽減されることを残念がった」と聞かされた。

我々は、「元気になったということで、良かことたい」と励ましたものの、その女性は「友達は週3回、自分は週2回」とつぶやいたが、嬉しそうな表情だった。

道路に面した所まで登りきり、スタッフが用意した「歩道と車の間の段差を埋める木箱」を利用して、車に乗り込んだ。

「しっかり、リハビリして来て下さいね」と声をかける我々に笑顔で手を振り出発した。

（課題）

1、 送迎用車の一時駐車場所（民間駐車場の活用）

2、 コンパクトな上下移動機器の設置（1人乗り、介助者あり）

2月28日（浜平町、天神町）

我々と一緒に実態を把握するため、長崎市介護保険課の課長と係長にも同行頂いた。あいにくの雨となったが、定刻に送迎車が**浜平町**に到着。「雨の日の実態把握にもってこいです」との我々の言葉に、スタッフがうなずき、2名が待つご自宅へ手分けをして向かう。2～3分で車の近くの階段付近まで降りてきた。

階段での動作不安を聞くと「昇りよりも下りの方が不安で、腰が曲がれば前屈みとなり、転倒の不安が増大するようで、常に何かに掴まろうとする」そうだ。

杖と手摺に頼る対象者の行動を、常に自立させつつ、傘を差し掛け、要所要所でいろんな話し掛けをしながら、車に乗り込む前に、着ているコートの肩と腰あたりの雨をササッと払ってあげていた。スタッフは、髪も顔も濡れていた。対象者もスタッフも愚痴はこぼさなかったが、足元は雨水が流れ、びしょ濡れになっていた。

天神町は、スタッフ1名が車で待機。駐車場所が無いため、車から離れられない。道路幅員は十分だが、途中階段が数段ずつ数箇所にあるため車の乗り入れはできない。男性スタッフがご自宅に向かう。日頃はヘルパーさんがご自宅に待機しているそうだが、この日は送りのほうでお願いをしているとのこと。

おばあちゃんが対象者のご自宅では、子供さんご夫婦が「行くときはなかなか気持ちが進まない様子だけど、帰ってくると気持ちもぜんぜん違う。88歳になるが、元気でいてくれる。本当にありがたい。自宅がもう少し下のほうにあればおばあちゃんも楽だろうけど」と、ディサービス事業に対する感謝の言葉が聞かれた。

出かけにおばあちゃんは「そびいてくれんばよ」と、さっそくスタッフとの会話が始まった。

玄関を出て、通路まで約20段の階段を上る。傘をさせば離合できない通路を車が止めてある所まで下らなければなりません。途中の通路は雨水が3～4cmの深さで容赦なく流れる。

「大丈夫ね？」「休もうか」と終始コミュニケーションをとりながら、送迎行為から既にリハビリが始まっている事に気がついた。自治会で引いたと思われる白線が、階段の角を明確に示してくれる。段差が大きく、代替手段が無いだけに、何とか我々の提言を実現したい。周辺のご家庭の平均年齢が、今回向かったご家庭の状況に類似している状況を我々は認識しています。斜面の反対側にあるマンションのエレベーターと避難通路を使わせていただけたら、少し登るだけで別の移送ルートがある事も認識しています。

課題

雨水処理、簡易な移送機器の設置、送迎車の一時駐車場確保、斜面隣接建物のエレベータ利用、雨天時の送迎をサポートするためのポンチョなどの活用

市内自治会アンケートと懇談会を開催して

議員連盟ではこれまで、斜面市街地の実態踏査やモノレールリフト機器の視察、乗合タクシーなどの実態調査など可能な限りの研究を行ってきましたが、我々の考え方が地域実態に即しているのかどうか検証する意味で、市内全自治会へのアンケート調査を実施するとともに、各種統計との比較分析、自治会役員との懇談会を実施した。アンケートの結果については、全回収分を一冊に纏めて、保管するとともに成果品として提言時に市長に複製を渡すこととし、ダイジェスト版を広く配布しました。

アンケートの結果

ダイジェスト版を参照いただきたいが、その概略について重ねて記述したい。
（以下、アンケートダイジェスト版より）

調査結果

平坦地および斜面地の区分について

回答の区分を尊重しつつも、統計分析を行うために、市内を7つの地域に区分し、「車が入る度合い」による斜面地区分を設定し、議員の判断を交えて見直しをした。高台地区にあるもののマンションなどは平坦地と位置付けた。この結果、回答のうち、斜面地と位置づけられる地域が 239 自治会（57.6%）、平坦地と位置づけられる数は 176 自治会（42.4%）となった。

平坦地と分類された 176 自治会のうち、密集度合が高いと回答した自治会 92、区画整理されている 116、再開発の可能性がある 35、道路建設の要望 18、駐車場整備要望 13、バス路線の導入 7 となっている。また、福祉施設や公共施設、公園、公害に対するニーズが高い。

① **地域快適度**（日常的に居住者がどのように感じているか）

- 車が殆ど入る斜面 E では、日照、みどり、公園、公害、景観で、平坦地より満足度は高い。しかし、ここでも買い物、通勤通学、公共施設、福祉施設では平坦地よりも不満度が高い。
- 通勤通学と買い物での不満度は、ほぼ比例しており、車両の進入度合いが悪いほど不満度が高い。
- しかし福祉施設においては傾向が幾分異なり、西部地域で6自治会、東部地域で 14 自治会、南部地域で8自治会、北部自治会で14自治会が不満度5と応えており、地域的には、古河、椎の木、高丘、高平、早坂、矢の平、風頭、愛宕、伊良林、芒塚、西山、立山、浜平、江平、高尾、西北、柳谷、泉、江里、城山台、大鳥、水の浦、岩瀬道、相川、柿泊という斜面地と、毛井首、磯道の公営住宅、矢上、小江原、片渕、式見、中園、若竹、川平など平坦地でも不満度 5 であり、介護保険制度などとの関係で別の分析や検討が必要と思われる。
- **不満度が全体的に高いのは、特殊例を除けば、公園、買い物、公共施設、通勤通学**の順となっており、日照･景観･公害はある程度の満足度が伺える。

② **地域密度と再開発要望、要望項目**（住民の期待項目）

- 斜面地に比して、平坦地の密集度は総じて高く、区画の整理状況も整っているものの、再開発希望は、斜面地平坦地ともに存在する。若者の流入と人口増加を期待する地域では、居住施設の希望が22自治会。そのほか、公園施設 15 自治会、商業施設 8 自治会、福祉施設 10 自治会、その他の機能 15 自治会である。
- 要望項目は、アンケートの構成が斜面地主体の要望把握であったため**斜面地からの回答が大半**であるが、**道路建設、バスやモノレールリフトの導入、駐車場建設**の順となっている。
- 斜面地の地域課題は、車が入るところとそうではない地域で、おのずと優先度合いが異なるが、いずれも道路建設の要望は高いが、特に、斜面 A と B の地域では、**駐車場駐輪場設置、バスモノレールリフトの導入への期待**が高い。
- 具体的な道路建設の要望を見ると、計画道路･消防道路への潜在的な期待が高いものの、**片側通行でも。河川を暗渠にしてでも。階段の改良でも。バイク道でも。**といった現実的かつ急を要す課題が伺える。
- しかしながら、道路建設やモノレールリフト、乗合タクシー、ミニバスの**イメージが具体的に湧いていない**ものと思われ、議員連盟で何らかの具体的な提案が求められ、自治会との意見交換が望まれる。

③ 災害不安

- 災害不安があると回答した全数は 257 件、うち斜面地は 174 件（回答数の 72.8%）にのぼった。

●**火災･浸水がけ崩れ･強風の不安が平坦地の2．2倍、救急車消防車への不安が 7.5 倍、避難路･避難場所の不安が 3.5 倍**であった。平坦地の回答に不安要素があったとしても、緊急時災害時に対応するうえで見逃せない要素である。

④ 意見交換希望

●設問の最後に、議員連盟との意見交換の希望を設けたが、斜面 A 地域で 74%、B 地域で 63%、C 地域で 72%、D 地域で 71%、E 地域で 54%、F 地域で 65%、平坦地で 47%の会長さんが出席を希望しており、関心が高いことを裏付けた。

自治会との懇談会

自治会長さんとの意見交換会は、2000 年 12 月 9 日午後 1 時から、長崎グランドホテル地階において自治会長および自治会役員の皆さん 200 名が出席のもと盛大に開催。

座長から、議員連盟の活動目標とアンケートの結果報告。そして、「どんなに良い制度が出来ても、地域のご理解と協力なくしては実現しない。是非若い人を交えた（仮称）まちづくり推進員を検討頂けないか」と強調。

市長と議長が激励に駆けつけ、副議長も議員連盟の一員として参加。

その後、各部会からの提言・中間報告を受けた。

斜面地整備部会からは、斜面地の実態と近年の変ぼうについてエピソードを交えて解説、さまざまな課題や取り組についてきめ細かく取り組んで行きたいとの決意が述べられた。

モノレールリフト開発部会からは、地場企業の育成を兼ね合わした施策として行政でアイデア募集し、12 グループの応募の中から、3 つのタイプを選定し、年度末を目標に試作に入ったことを報告。今後実用化に向けて具体的な取り組みが行えるよう、先行して斜面地の道路構造について行政で調査していることを報告。

公共輸送部会からは、全体的な取り組み状況を報告の後、乗り合いタクシーの事例報告、移送機器「階段君」の紹介、新交通システムの紹介がなされた。

その後、市職員から、「まちづくり協議会」の具体例、モノレールリフトの開発と実用化に向けての具体的な取り組み状況、ミニバスや乗り合いタクシーについての具体的な検討取り組み状況などについて報告がなされた。

その後、自治会長との意見交換に入り、

深堀 4 丁目自治会からは、この３～４年前から階段の改善要求が住民から出され、4 本の階段道で取り組みを進めてきた。下水道の普及と一緒にやるために遅れたが、毎年継続して取り組み、３本まで進んだが、70 歳代の住民が人工透析のためにバス停まで 10 分かかるので移り住みんだ。ジレンマを感じたが、斜行エレベーターやリフトを、各戸の前で乗降可能なように取り組んでいただき、現地調査をして試作品を公開してほしい。

小峰町みどり谷自治会からは、私道が急・段差がまちまちで大変困っているがうてあってくれない。市に移管するための同意書をもらっているが、調査したところに移管されておらず、道路がおかしいので取れないとのことだ。ブロックベイが古く、手すり設置も自治会施工をする手が無い。下水道を敷設するための認可が取れたが、私有地の受け入れをなぜ市はしないのか。住民はどうすればいいのか。（私道の整備については全域的な問題と受け止めている。（構造の悪い箇所を市が受け取れば管理上の問題が発生するので、慎重を期す必要もある))

泉町中央自治会からは、ワンルームアパートの学生がバイクを放置して大変困っている。水の流れていない河川があるので、鉄板でもはめて駐輪場にしてほしい。（河川法の規制があるが、対応策を現地調査などして検討をしたい）

立神自治会からは、立神地区は陸の孤島として取り残されてきた。まちづくりの勉強中だか、早く大臣認可を取ってほしい。閉校される立神小学校の跡地建物を利用したいので残してほしい。

小ヶ倉上揚自治会からは、説明があったことは、是非やって欲しいが、時間がかかると思う。そこで、消防車が入らない道路に工夫をしてほしいまた、消防バイクの導入ができないか。避難施設に行くまでの道に手摺りはあるものの、河川が横にあり手すりの 3 本横棒の改善をして、河川に人間が流され込まないよう工夫してほしい。（担当課と協議したい）

江平東部自治会からは、江平中学校横の 2 メートル市道は狭く、電柱やガードレールが中間にある。ぜひ拡幅をしてほしい。近いうちに陳情を考えている。（確かに、問題はあるが地形構造的な課題も在り、併せて現状の市道は行き止まりとなっており、近隣のまちづくり協議会のように、私道を含めての検討も頂きたい）

東琴平 2 丁目自治会からは、大浦地区のエレベーターもいつになるかわからないので、グラバー園の裏口を開放して、園内の動く歩道を活用させてほしい。それにより東琴平 1・2 丁目が利用を可能である。（検討したい)

大山自治会からは、市水道も公共交通もないので、道路の舗装、市の水道敷設を是非してほしい。（要望を受け調査したい）

新戸町自治会からは、女神大橋建設後の開発として、取り付け道路についての協議を始めたので、是非フォローをしてほしい。

北大浦自治会からは、市有地を有効に活用しバイク駐車場にしてほしい。タクシー利用は石橋電停から 1,000 円かかる。マイクロバスを通してほしい。

白木自治会からは、車は入るが U ターン場所なし。弥生町の道路建設の用地買収後の場所に鍵がかかっているので、U ターン場所としてほしい。上小島地区にも配慮をしてほしい。。

間の瀬自治会からは、道路工事を年次的に行っているが、重点的に整備してほしい。

との意見が出された。

閉会後に、「このような機会を年に一度は行って欲しい」との声も聞かれました。

第2章　我々の提言

改善事業計画は、単にその地域の枠内で考えるのではなく、都市または都市圏全体の総合計画の目的の達成に向かう 1 段階として捕らえるべきで、総合的地域計画の中に位置付けて、その物理的・社会的・経済的な意義を検討すべきものであり、また改善事業の優先順位についてもマスタープランの基で調整すべきものであると思われます。（モデル的先行地区の早期完成。8 地区の整備計画の承認と、残された地区の取り組みを明確にする必要がある）

手順としては、①環境上の問題点を明らかにする。②長期的なゴールを決める。③作業計画を練る（財政措置、行政手続と住民参加）。④可能な限り代替案の費用と便益の検討を行う。

そのため具体的には

① 長崎都市計画マスタープランの見直し（鉢巻動線、白地地域の計画、用途地域の見直し）

現在のものはある程度評価できるが、政策的色彩が薄いといえます。そこで、以下の点を鮮明にすべきと思われます。

〔政策〕

- **人口 45 万人が安全・快適・ゆとりある空間で生活**
- **自然と歴史が活かされたまち**
- **山頂に向かって登った家を下に戻す政策（移り住み誘導の政策、みどりの稜線回復の政策）**
- **多世代同居優遇政策**

〔手法〕

- **良好な斜面住環境を再生するための、地域整備計画の策定（旧法による開発の斜面全地域、共同建て替え方式）**
- **住環境整備方針の見直しを行ない、大規模整備地域と小規模整備地域を明確にし、地域毎の具体的手法を検討する。**
- **市営住宅の新設は、配置計画を検討する（斜面市街地にもバランス良く配置）。**
- **都市施設の見直し（道路、公園、下水道、公共交通、駐車場・駐輪場など）**
- **都市計画マスタープランに明記してある「実現化のための努力」を具体化する。**

② 整備主体や手法の複合的な検討

- 民間資金の活用（公社が企画し、ゼネコン参画）・・・一定ブロックによる区画整理方式＋公共事業
- 〃　（再開発方式）・・・・・・・比較的小規模な再開発方式＋公共事業（市営住宅など）
- 公共事業＋地域管理組合・・・・・・・・・・・・・道路代替手段としての移送機器設置
- 〃　・・・・・・・・・・・・・駐車場・駐輪場・公園
- 個人　・・・・・・・・・・・移り住み換え、有料福祉サービス受益のための財産信託
- 民間事業者　・・・・・・・・・・・・乗合タクシーや路線バス運行＋公共支援

③ 時限的特例措置・組織で重点的に整備する。

- 20年先を構想しつつ、5年サイクルで実施
- 包括的基本条例の制定、事業部での要綱で実施
- まちづくり課の人的体制強化
- 横断的行政組織の検討（〇〇地域改善プロジェクトチーム）
- 特例財源の確保と国県補助採択の要望

以下の表は、「丸善団地のようなところは平坦地として換算し直した」車が入らないなど斜面に特化した町の集計値です。これによれば、約 4 割の市民生活が斜面との共生を余儀なくされた地域で、ある意味で都市計画税の恩恵を受けにくい地域といえます。そこで、時限的な重点整備のために、この種地域の税を基に毎年 10～15 億円の市単独の財源配分を行うことにより、我々の提言は実現可能と思われます。また、「まちづくり基金」の活用や、事業メニューについては国・県の支援を求める必要があります。

	世帯数	人口	2 輪車台数	ADL	都市計画税（千円）
全市合計	174,840	424,662	67,137	7,432	4,824,100
斜面特化地域	75,773	173,096	29,633	3,298	1,560,000
比率	**0.433385**	**0.407609**	**0.441381**	**0.443757**	**0.323376**

④ 住民・市民組織のネットワーク

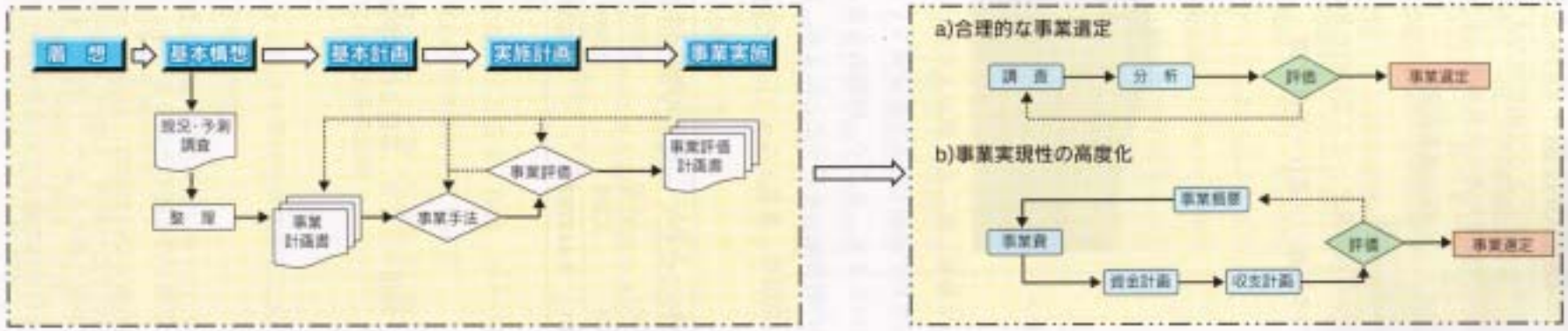
- 情報交換、まちづくり推進員等の組織化で人材育成
- まちづくりネットワークの構築（関心を高揚するため、情報サービス、多様な自由参加）
- 具体的な地域改善計画づくり
- 各種提案の具体化

⑤ 斜面自治体との連携強化

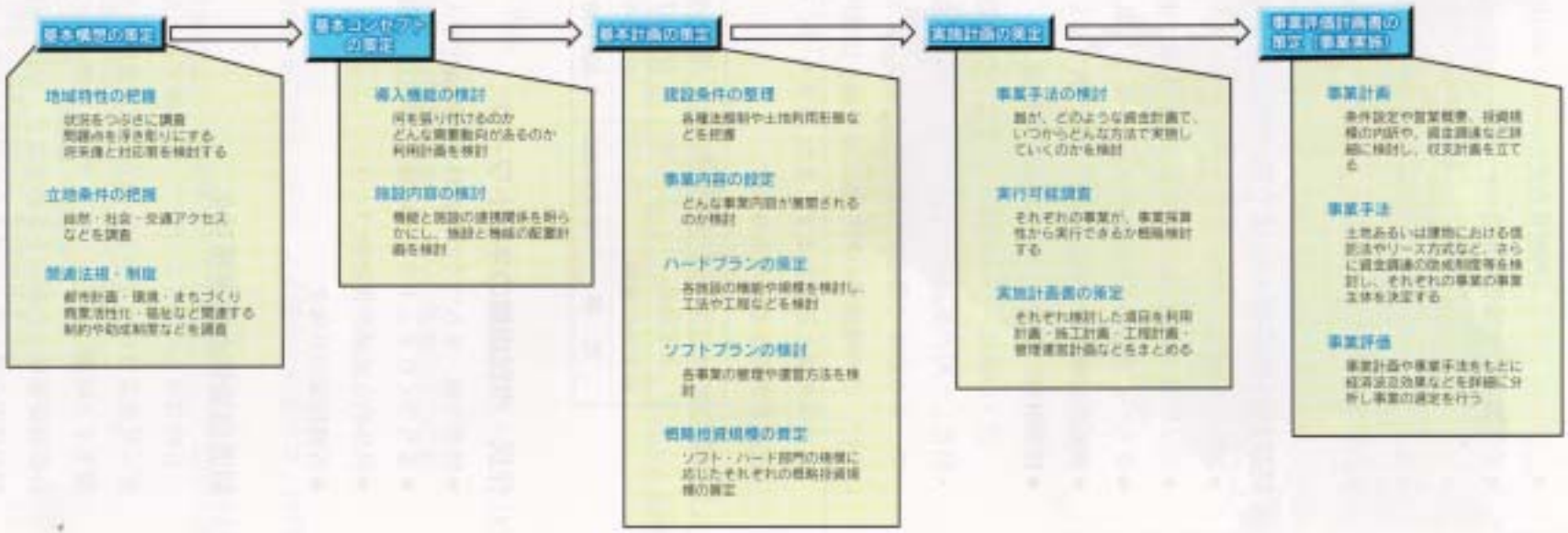
行政コストの多くの分野で、斜面地であるがゆえの負担増が浮き彫りとなりました。介護保険制度に見るように、ますます地方分権が進展する中で、国の地方交付税制度に斜面地への特化配分を要求する時期にあるといえます。また総合的に関係省庁が取り組めるよう、「（仮称）斜面市街地総合整備促進法」の制定を求めるため、全国の斜面を抱える自治体や議会との連携組織化が求められ、斜面都市会議の議会協議会の設置を行うことが重要と思われます。

推進フロー

事業計画基本フロー



詳細調査フロー図



条例制定の提言

斜面市街地整備基本条例（整備促進のための包括条例）の制定

議員立法でも可能（具体的事業は行政裁量による要綱で実現可能）

（**目的**）：既成市街地のうち、特に宅地造成規正前に形成された地域の生活環境を再整備することを目的として、要綱および特定の財源を充てる。

（**期限**）：概ね 10 ヶ年の時限条例として、重点的に整備を図る。

(特定の財源)：基金の見直し活用、都市計画税の一定額を投入する。

(事業の採択)：地域アンバランスが極力生じないよう、事業計画の採択は公正を期す必要がある。

(モデル地区への重点配分)：市民の関心と機運を醸成するためには、現行の基盤整備的事業の場合は、認可地域全般でのばら撒き的整備よりも、先行地区の整備に重点をおく必要がある。他の地域では、提言にある別の事業を充てることで機運には応えられるものと判断する。

(条例モデル案)：別掲

要綱などで実現したい全体的事例提案

〔道路関連〕

● **特定緊急用道路整備事業**　**斜面地整備部会**

（目的）：里道、市道、私道などで生活用道路として重要な道路の改良を図る。

（内容）

＜道路新設＞

最小幅員：人と車の通行や、建築基準法との関係から4m（狭隘道路整備事業）を最小幅員と定義づける。

＜拡幅改良＞

しかしながら、用地交渉や費用対効果の面で、見通しが立たない場合の暫定措置として

最小幅員：2m（軽自動車通行可能幅）片側通行を可能とするための誘導信号灯設置

最大勾配：25%（軽自動車最大登坂能力 45%-危険認識度）

- 管理：地元組織および道路管理者
- 計画・事業化：道路線形や用地について地元組織で協議申請することとし、申請受理後に、市において整備を図る。（用地費については、無償提供路線の優先度を増す制度とし、有償買収路線は年次計画で整備する。）
- 側溝蓋設置、河川の一部暗渠（ｶﾙﾊﾞｰﾄﾎﾞｯｸｽ等）による幅員改良

＜階段改良＞

- 階段のスロープ化
- 階段へのバイク道の設置

＜ループ道路＞

- 土地および道路の段差を解消するために設置

●特定小規模駐車施設整備助成事業　斜面地整備部会

（目的）：生活道路に二輪車などを駐車している状況を改善するために、駐車駐輪施設を整備する。

（内容）：自動車、二輪車の駐車を可能とする。

駐車形態（自動車、二輪車の台数レイアウト）および駐車料金・用地について地元組織で協議し市に申請する。申請受理後に市に置いて整備を図る。用地の無償提供および借地を優先的に整備する。有償買収箇所は年次計画で整備する。

料金は、用地費・借地料・整備費用を受益戸数で除して（15 年償還）、近郊の駐車料金との均衡を考慮して定め、一切の管理は地元組織で行なう。

造成整地費用および有償買収費用を助成する。

●　簡易型モノレール等導入促進事業　モノレールリフト等開発部会

（目的）：階段等により車輌の進入が困難な地区で、次の要件を満たし、申請認可した場合助成を行なう。

1．主要な生活道路であること（民有地の協力等でこの幅員確保が可能な場合も含む）

2．道路管理者の使用許可、利用者の負担金、利用者研修会や定期的な点検日常の管理を行なうための地域管理組織があること。

3．申請は、地域管理組織が定めにより申請し、設置方法や地元負担金、機器選定について調整助成する。

4．機器選定は、別途定める機種認定基準および選定要綱に基づくもの。

●　トンネルエレベータ道路建設事業　モノレールリフト等開発部会

(効果)トンネルとエレベータを組合わせた移送方法の確立により、用地買収より安価、早期実現、勾配条件がクリアーできる。場所によっては、上部で駐車場と併合（土木技術の確立が必要）

〔斜面交通支援〕

目的：斜面市街地の交通機関として、民間事業者等が行う事業を支援する。

●　乗り合いタクシー導入促進事業　公共輸送部会

〔目的〕路線バス（ミニバスを含む）が、確保できず、車輌の乗り入れが可能な地域での準公共的輸送事業として、事業化を支援する。

〔内容〕

1．交通事業者等が運行計画を策定し、市に申請、協議を行なう。

2．交通事業者が申請する車輌（当面はジャンボ福祉タクシー等）を市が認定、借り上げを行なう。（料金収入と経費差額を市が補填する考え方）

3．運行経費については路線バス運賃の距離単価を基礎として利用者負担額を定める。

4．運行経路、路線バスが未運行の地区を重点とし、適当な場所のバス停付近からの離発着を基本とする。

● **新交通システム導入促進事業（PFI の場合）** **公共輸送部会**

〔目的〕：斜面地域の輸送手段として、民間業者が PFI 手法で事業計画を申請した場合、全面的な支援を行なう。

1．調査費等の一部助成

2．運行事業費補助（事業採算確保分）（運行料金は、路線バス運賃の距離単価を基礎とする。）

3．運行計画区域内公有地の無償貸与

● **民間昇降機開放補助事業** **公共輸送部会**

（目的）：斜面地に隣接する高層住宅等が保有する昇降機器を開放して頂くことにより、斜面移動が改善される場所にあって、昇降機器所有者および地元組織からの申請により調整協議を行ない補助金を支出する。

（内容）：1、昇降機器維持管理費の補助 $\left[\dfrac{\text{周辺利用者}}{\text{入居者+周辺利用者}}\right]$

2、高層建築物と斜面地の接続部の改良経費（全額補助）

● **民間共同昇降機設置費補助事業** **モノレールリフト等開発部会**

(目的)：斜面地に隣接する住宅もしくは地域において、民間が昇降設備を設置する場合申請協議に基づき補助金を支出する。状況によって機器構造物にかかる固定資産の減免を行う。

(内容)：建設のうちエレベータ・エスカレーター機器に関しての一定額補助もしくは利子補給

〔まちづくり〕

● **斜面地移り住み促進助成事業** **斜面地整備部会**

（目的）：斜面上部より下方等に移り住みを希望する世帯を支援する。また、高齢地帯等で施設福祉を希望する世帯についても土地の買い上げによる生涯サービスを保障する。

＜情報支援＞

1． 土地及び家屋の売却賃貸希望情報を保有する。（市、公社、宅建取引業組合）

2． 移り住み希望者は保有情報を基に協議を行なう。

＜物的支援＞

3． 移り住み先の物件取得のための資金充当財源として、協議のうえ土地を市が買い入れ公有地化を図る。建物解体は個人負担。更地買上。

4． 公有地化等で生じた公有地は一定規模となった段階で
斜面地再整備や緑化公園等を含めての活用をはかる。

（稜線の緑を下方に下げる）

→ ・ 駐車場駐輪場

・ 共同住宅　　ポケットパーク等

● **特定斜面地共同建替え事業** **斜面地整備部会**

（目的）個人住宅の密集度が高い地域ブロックで共同建て替えを行う場合の助成支援を図る。

（管理）地元組織および権利者

（事業化）既存のメニュー（再開発手法）　ゼネコンの活用

（支援策）共同建て替え計画案に基づく実施設計費

公共用道路、公共用をエレベーター、建設費、維持費

融資保証

市公社による事業化（要望があれば）

市公社活用による事業化時の民間資金導入（PFI）

● **特定斜面地駐車施設整備助成事業** **斜面地整備部会**

（目的）斜面地の自然勾配や段差を活用して自走式の駐車施設と生活用道路を確保もしくは、トンネルと昇降機の組み合わせにより、一定規模の駐車場所が確保できる場合助成を行う。

（内容）民間事業者や、市都市整備公社を事業主体として施設建設を行なう。公道部分の建設費用を助成するほか、駐車場整備事業や密集市街地整備事業の有機的活用をはかる。

● **多世代同居支援事業** **斜面地整備部会**

(目的)斜面地における平均年齢の若返りと、民間投資の意欲により、斜面地整備を促進し、もって在宅福祉やコミュニティを活性化する。

(内容)固定資産税・都市計画税の政策減免。増改築事業補助枠の拡大。

● **小規模空地公有化（買い上げ）促進事業** **斜面地整備部会**

(目的)公園皆無地区や駐車場不足地域を対象に、民有空地を買収し、ポケットパーク、健康増進公園として活用するほか、多世代同居支援事業との連動で、増築を希望する世帯へ優先分譲を行う。

● **斜面市街地整備市民連絡（まちづくり推進委員）協議会** **斜面地整備部会**

（目的）斜面地整備のための機運醸成と地域協議を円滑にするために、推進員制度と全市的な協議会を設置する。

〔その他〕

● **全国斜面都市議会協議会・斜面都市整備促進協議会（行政＋議会）**

(目的)国への政策制度要望活動集団として組織化し活動を行なう

● **自治会活動支援事業**

(目的)地域コミュニティを充実して各種の事業を推進するためにも、自治会は任意組織ではあるものの、自治会の機能強化と加入率の向上が重要。現在は広報誌配布謝礼金を交付しているが、まちづくり推進員および自治会役員の活動援助費として、助成する。

長崎市斜面市街地整備基本条例（モデル）

（目的）

第１条　この条例は、本市の斜面市街地における生活環境の整備を推進するため、市、市民及び事業者の責務を明らかにするとともに、市民主体によるまちづくりを推進するための基本となる事項を定めることにより、斜面市街地における個性豊かで住みよい都市環境の形成に寄与することを目的とする。

（対象地域）

第２条　この条例の対象とする地域は、既成市街地のうち、都市計画法（昭和４３年法律第１００号）に基づく開発行為等の規制がなされることとなった昭和４６年３月３１日以前に形成された斜面市街地その他の斜面市街地で、特に生活環境を再整備する必要がある地域とする。

（基本理念）

第３条　斜面市街地における生活環境の整備は、市民自らが主体となってこれに参画し、及び推進するものであることを認識し、市、市民及び事業者の相互の信頼と理解のもとに、協働して行われなければならない。

（市の責務）

第４条　市は、前条に規定する基本理念（以下「基本理念」という。）にのっとり、斜面市街地地域整備方針を策定し、斜面市街地における生活環境の整備を推進するための必要な措置を講じなければならない。

（市民の責務）

第５条　市民は、自らが主体となって生活環境の整備を推進する責務を有することを自覚し、基本理念にのっとり、積極的に生活環境の整備に努めなければならない。

（事業者の責務）

第６条　事業者は、基本理念にのっとり、本市が実施する生活環境の整備に関する施策に協力するとともに、斜面市街地における生活環境の整備に資する事業を実施するよう努めなければならない。

（まちづくり計画の策定）

第７条　市民は、自ら住みよいまちづくりを推進するため、当該地区内に居住する者、土地の所有者等の総意のもと、当該地区における生活環境の整備に関する計画（以下「まちづくり計画」という。）を策定することができる。

２　まちづくり計画には、次に掲げる事項を定めなければならない。

(1)　まちづくり計画の名称

(2)　まちづくり計画の対象となる区域

(3)　整備の目標及び方法

(4)　整備に要する経費に係る市民の負担（土地の提供等を含む。）に関する事項

(5)　その他生活環境の整備に関する事項

３　市民は、まちづくり計画を策定したときは、市長に申請し、その認定を受けなければならない。

４　市長は、市民がまちづくり計画を策定するに際し、必要な助言又は指導を行うことができる。

（生活環境整備事業計画の策定）

第８条　事業者は、住みよいまちづくりを推進するため、斜面市街地の生活環境の整備に資する事業に関する計画（以下「生活環境整備事業計画」という。）を策定することができる。

２　生活環境整備事業計画には、次に掲げる事項を定めなければならない。

(1)　生活環境整備事業計画の名称

(2)　生活環境整備事業計画の対象となる区域

(3)　事業の目標及び方法

(4)　事業の収支計画に関する事項

(5)　その他事業の実施に必要な事項

３　事業者は、生活環境整備事業計画を策定したときは、市長に申請し、その認定を受けなければならない。

４　市長は、事業者が生活環境整備事業計画を策定するに際し、必要な助言又は指導を行うことができる。

（認定基準）

第９条　市長は、まちづくり計画又は生活環境整備事業計画（以下「整備計画」という。）の認定に当たっては、市が策定した斜面市街地地域整備方針との整合性、整備計画に基づく事業等に要する経費等を考慮して行うものとする。

（斜面市街地整備審議会）

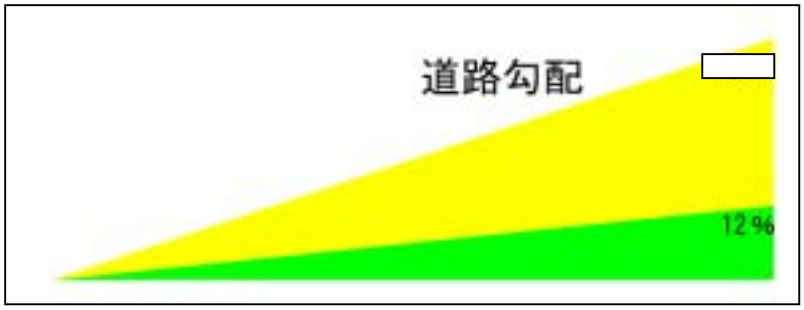
第 10 条　整備計画の認定の地域間における公平性を確保するとともに、斜面市街地における生活環境の整備の円滑な実施を図るため、長崎市斜面市街地整備審議会（以下「審議会」という。）を置く。

２　市長は、次に掲げる事項について、審議会に諮問しなければならない。
(1)　斜面市街地地域整備方針の策定に関すること。
(2)　整備計画の認定に関すること。
(3)　その他斜面市街地における生活環境の整備に関する重要事項に関すること。
３　審議会の組織及び運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。
（支援）
第 11 条　市長は、整備計画の認定をしたときは、当該認定した整備計画に基づく事業等が円滑に実施されるよう、当該事業等に対する補助等の制度を定め、財政的な援助をするものとする。
２　市長は、前項の財政的な援助に要する経費に充てるため、特定の財源を確保するものとする。
（委任）
第 12 条　この条例の施行に関し必要な事項は、市長が定める。
附　則
（施行期日）
１　この条例は、平成〇年〇月〇日から施行する。
（この条例の失効）
２　この条例は、この条例の施行の日から１０年を経過した日限り、その効力を失う。ただし、この条例の失効前に認定を受けた整備計画に基づき実施される事業等については、この条例は、その時以後も、なおその効力を有する。

提案事例の関連イメージ図

特定緊急道路として、幅員を最低2mで実現。場合によって、片側通行のための信号誘導と待機場所等を設置する。

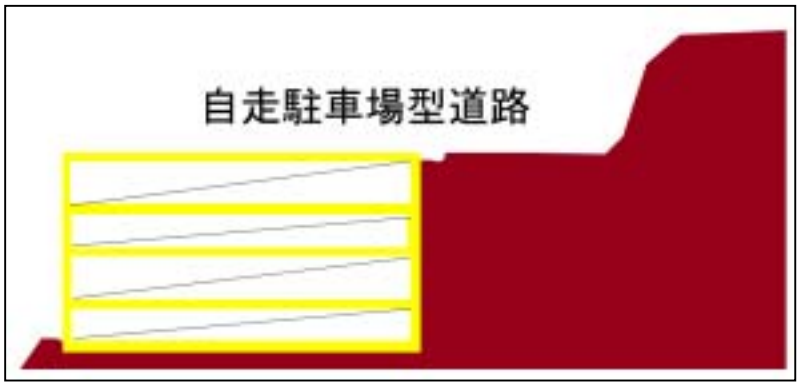
道路勾配も、同様に25%まで緩和。



20%勾配は、現実で存在

段差の大きな地形で、ループ状の道路を設置すれば、上･下に車が入らないか。

周辺の駐車場を兼ねて、自走式立体駐車場で上下移動ができないか。



● 軽自動車が入るだけでも市民生活は大きく変化します。

最小幅員2mを提言する根拠

６ｍとか４ｍ道路が基本ですが、道路建設は総論賛成でも用地交渉が大変です。里道が地方分権で委譲されれば、要望も拡大すると思われます。そこで、２ｍへの改良を地元で協議する中で、結果として、「この際４～６ｍにしよう」という協議が始まれば結果は同じです。実際に２ｍ未満で車が入る箇所を示してみました。

上小島 3 丁目（1.6~1.7m）側溝整備でさらに快適となる

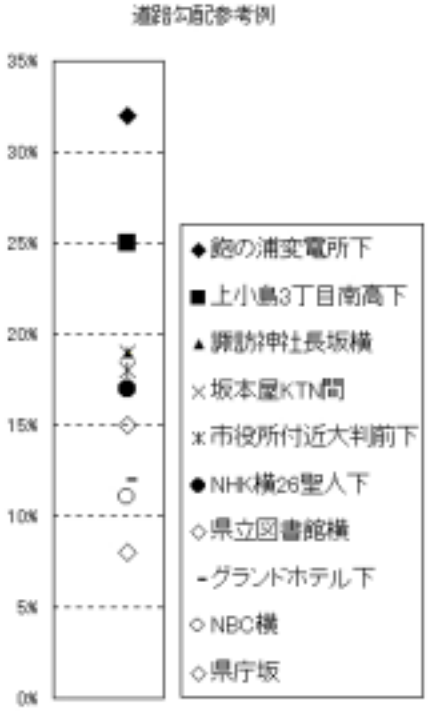
愛八さん墓入り口（中小島）1.9m

高丘から稲田町(1.6~1.7m)奥には駐車場も複数存在

軽自動車の車輪幅

勾配25%を提言する根拠

道路建設では、勾配が定められていますが、市民に良く知られた場所や急だと思われる場所での勾配を、右に示しています。軽自動車の登坂能力は40%を超えています。また、市内で30%を超える場所もありますが、歩行の安全性などから25%を目標としました。



斜面地整備部会

長崎市街地の70%が斜面地といわれていますが、長崎港を舞台にたとえ円形劇場と賞賛されるゆえんでもあります。

日当たりがよく、夏場は涼しい風が入り、夜景がきれいで･･･そんなすばらしい斜面地ですが、現在は空家が増加し、子供たちの元気な声も少なくなってきました。ますます高齢化と空洞化が進んでおり、快適なはずの空間が、今となっては、高齢者やハンディをもたれた方々にとって劣悪な環境となっています。

介護保険制度も進展していく中、便利で安全な、そして安心して暮らせる快適な斜面市街地へと変貌させていかなければなりません。

すばらしい斜面市街地を形成することで、居住者の満足度はもちろん、新たな魅力と話題性が長崎の観光活性化にも大きく寄与することでしょう。ガウディーの街づくりのように数百年にわたって話題性の提供と快適性の追求を子々孫々に伝えていく組織作りが重要といえます。

斜面全体の機運の醸成と着実な構想策定

部会では、斜面市街地をハード･ソフト両面から立体的に捉え、「斜面街づくり協議が進んでいる地域」と、「未着手の地域」を並行的に調査研究し、問題点を整理し、他の部会との調整を図りながら、従来の既成概念を捨て、斜面市街地の快適な生活環境づくりのために、構想提言へと結びつけていくのが大きな目的でありました。

基本計画や実施計画の着実な実施を求めていくとともに、時代の要請に柔軟に応えることも大切です。

長崎総合科学大学の鮫島教授から、長崎における斜面市街地の形成過程や現状、そして居住地改善の課題と展望を講演をいただきました。基本方向としては、①安心･安全･快適の居住地づくり②生活基盤整備と住宅･環境づくりの結合③斜面移動手段の開発･活用を含めた斜面居住地の交通政策の展開④住民･民間と行政の協働。が示されました。

これをもとに部会において、現在進行中の7つのモデル地区を検証しました。その中で、

① 整備事業の採択条件はどのようになっているか。
② 全国的な要請はどの程度か。
③ 職員体制は十分か。
④ 防災対策はどうか

といった様々な課題、費用や時間も相当かかることが明らかになりましたが、地域住民の皆さんの熱意とそれに伴う熟度が重要だといえます。十善寺地区･南大浦地区の現地調査を行いましたが、地域住民の熱意と

結束力が推進の大きな力であることを再認識しました。

街づくりの協議が着実になされている地域はまだまだ少数であり、他の取り残された地域では依然として厳しい環境の中で、現実的な問題にさらされています。むしろ、未だ協議が始まっていない地域に重点を置くべきであるとの意見も出されました。

現在協議が進んでいる地域の構想を見るときに、道路線形をどのように整備地域に入れるのかが地域の機運づくりには大きな要素を持っていますが、これまでの道路構造の基準では勾配や幅員の面で困難性だけが立ち塞がります。そこで、密集住宅市街地整備促進事業などを活用するとともに、場合によっては市単独事業として幅員勾配を緩和した長崎方式を採用（パイロット事業）した道路建設を行うべきです。そして国や県に実績を見せることによって、補助採択の可能性を導き出す努力が求められます。

道路幅員も、場所によっては、片側通行の信号操作でも大きな改善となりますし、バイクが入るだけでも市民生活は大きく変化します。

斜面の地域毎構想を全体の横の連携として検証し、かつての都市計画道路や新たに鉢巻道路の計画など斜面整備の骨格となる道路計画を早期に構想すべきであります。そのためには、既存の都市計画マスタープランの見直しが求められます。また、「道路だけ市が建設すればそれで良い」といった期待があることも事実です。段々畑状に拡大し老朽化する私有財産を保全するためには、積極的な共同建替え事業を推進することが肝要で、総合設計制度などを活用して建ぺい率や容積率などでの緩和措置や助成制度、場所によっては公営住宅の合築など積極的な支援が求められます。

また、今回の議員連盟では時間的な制約などもあり取り組むことは出来ませんでしたが、類似都市の情報収集や現地視察も必要と思われます。

斜面地快適環境整備事業の構想

斜面居住地の身近な問題点を洗い出したところ、様々な問題が出されました。

- 法の遅れはありつつも、長崎市の都市計画のまずさが現在に至っている。
- 雨の日には側溝がない為、階段が川のようになり、歩きづらい。
- 手すりや階段の途中にベンチがない為、高齢者やハンディーのある人には過酷である。
- 階段の途中に、花壇やベンチ、公衆トイレを設置したり、階段の一部をスロープにしてバイク道があれば。

●孫が来ても、住宅の近くに公園もなく遊び場がない。高齢者の健康増進のために小さくても公園がほしい。

●台風時など、風と雨が下から吹き上げてくる状況で、災害発生時は避難復旧ともに大変である。

●火災や救急車など緊急車両が進入できないため、初動体制に支障がある。

●横道の整備や消火栓の設置。

●老朽家屋を新築することが建築基準法との関係で出来ず、改築するしかない。

●狭い通路にバイクの駐車が多い。

●有料駐車場がなかなか確保できず、料金も高い。

●階段が不規則で、街灯も暗い。

●緊急時や通院、買い物が不便。

●介護保険がスタートしたが、訪問や移送のための車の一時駐車場所がない。宅配便も同じ。

●灯油や日常の出前もままならない。

●タクシーを利用するとき階段の下ではなく上で降りて下ったほうが楽だが料金がかかる

●足が不自由になったので、自宅を離れて借家に移り住んだ。

●アパートや老朽家屋が空家で放置され、地域環境の上から、また台風時など不安だ。

●空地はあるが、斜面の中間地であり、放置された状況。

●まちづくり協議会では高齢者が主体であり、遠い話と思って乗ってこない。

●相続権のある若い人達が関心を高めるべき。

●斜面地の良さ（景観と採光など）をプラス面でアピールする施策が大切。

●公的な整備を要望しても、責任逃れの「出来ない理由」だけを並べる職員が多い。

以上は、現在市民が困っている具体的な事例です。もっともっと複雑な問題が山積しています。しかし、住み慣れた住民は半ばあきらめに似た状況です。これらの一つ一つを改善するための取り組みは、地味ではありますが、極めて有効な事業といえます。そこで、地域協議会で全体的な計画が進んでいる地域は別としても環境整備という観点からの事業化が求められています。

斜面地に不足の公園やバイクなどの駐車場を整備するために、価格高騰を招かないよう土地の公有地化や流動化を図ることも緊要な課題といえます。

そのためには、地域が主体となって、まちづくり協議を行ない行政がその課題実現のために施策としてバックアップしていくという積み上げ方式が、基本だと思われます。

不便といわれる買い物を改善するために

長崎市の現状は、中心商店街に買い物に行っても駐車場が無い(少ない)ため、郊外の大型駐車場を持つショッピングセンターへと顧客が流れています。

斜面地の張り付きとともに成長してきた登り口に位置する商店街のうち、稲佐商店街の宅配システムを視察しました。現地調査では、会長さん自ら運営に携わられており、時間を割いてご協力をいただきました。

(1)宅配システムの導入

宅配システムは長崎市の「稲佐中央通り商店街組合」で「商店街クリエイティブ事業」の支援を受け、平成９(１９９７)年１１月にスタートしました。このシステムは、センターに買い物を預け宅配してもらう方法で、商店街に客を呼び、賑わい効果や経済効果など実績も上がっているとのことです。しかし、道路が新設されることで、密接なつながりが壊れる可能性があることや、世代交代で今後厳しい局面が想定されるとのことでした。

稲佐中央通り商店街組合の取り組み

組合加盟の６０店が共同宅配に参加(業種別内訳は以下の通り)

食品総合	１８店	衣料関係	７店	生活雑貨	８店
家具・家電	２店	飲食	９店	サービス	４店
その他	５店	医院･金融･公共	７店		

加盟店で買い物をした商品を１回１００円で宅配してもらうシステムで、複数の商店で買った数点の商品をまとめて１回で配達してもらえます。商品は商店街の４ヶ所に設置された配達物集積所(商店に依頼)に集められ、５人の組合員(ボランティア)が交代で宅配を行っています(１回１００円)が、共同配達事業だけでは収益として成り立たないため、郵便物の配達代行（メール便）や某運送会社の荷物配達も請け負っており、月１２～１３万円の収入を確保しています。

今後は家に居ながらにして買い物ができる受注システムを展開する予定にしているそうです。

総括

22世紀への大計としての斜面市街地整備基本条例を！

Ⅰ.「すぐにできること」の実現

ハード・ソフト両面から、すぐに出来ること、中長期を要するもの等、方向性を明らかにする必要があります。いま困っている側溝や休息所などの整備予算を増額すること。

Ⅱ. 鉢巻道路の整備促進

進捗率が低い事業の原因分析を行ないつつ、斜面地の骨格となりうる鉢巻道路を重点整備することが求められます。

Ⅲ. 斜面市街地整備市民連絡協議会の設立

「まちづくり協議が進んでいる地域」と「未だに協議がなされていない地域」を明確にし、様々な問題点を整理するとともに、機運の醸成と相互の情報交換を図るため、進行中の８地域のオピニオンリーダーを核にした鉢巻状の連絡協議会を設立することが望まれます。

Ⅳ. 法整備、技術革新、意識改革

実現のためには、崇高な理念と信念のもとに「法（条例・要綱）の整備」と「技術革新」そして「個々人の意識改革」が必要で、具体的には①法整備②財源の確保③推進組織構成④整備手法⑤長期工程計画などを体系づける必要があります。規制緩和を含めた関連法整備、斜面地技術開発、個々の意識改革と広報活動を促進しなければなりません。

Ⅴ. 住民･企業･行政の三位一体体制の確立

長い歴史とこれまでの時間的な経過の中で成長発展してきた長崎の斜面構造を改善するためには、所有権者たる住民が主体となった協議検討が基本ではありますが、合理性を優先させた「長崎大改造論」ではなく、長崎らしさを最大限残しつつ、快適に生活できる環境づくりをめざす悠久の計画として、その第一歩を踏み出したいものです。

財源確保の手法

- 補助メニューの創出
- PFI
- 計画の優先順位付け
- 費用対効果

法整備のあり方

- 財源措置法
- 規制緩和
- 各省庁を含めた法の見直し構造令、建築基準、宅地開発法 etc）
- 総合基本計画との整合性
- 行政評価

推進組織構成

- 推進母体のあり方
- 人員配置
- 地域住民への啓発と PR
- 類似都市の情報収集分析
- 市民レベルの斜面整備連絡協議会設立

整備手法

- ハード技術調査
- ソフト技術調査

工程計画

- 短中期計画工程
- 長期計画工程
- 超長期計画工程

公共輸送に関する課題と提言

公共輸送部会

はじめに

市街地の7割が斜面地である長崎市では、坂や階段が多いことから公共輸送機関を利用するにしても、自宅からバス停まで300m以上離れている地域（公共輸送空白地域）が市街地に多く存在しています。ここに住む人たちにとって、斜面地道路の改良がされず公共交通体系も変わらないならば、移動手段は歩くことしかありません。

部会では、斜面地における公共輸送の空白をどう埋めるかをテーマに論議を行い、「新交通システムの導入」と「公共輸送空白地帯の解消（ミニバス・乗合タクシーの導入）」の二点を中心に取りまとめることにしました。

バスやタクシー事業者の皆さんとの意見交換を行うほか、現地視察など精力的に取り組みました。

しかし、論議を深める中で「新交通システムの導入」と「ミニバス・乗合タクシーの導入」が進んでも公共輸送空白地域はなお存在することから、三つ目に「公共輸送を補完する手法の開発」を加え、以下の通り報告書を取りまとめました。

１、新交通システムの導入について

斜面市街地の道路特性は等高線に沿った横方向が中心で、縦方向へは山腹へ向かって階段状になっており、自動車交通のネットワークができにくく、車社会に対応できないことから人口の流失、住民の高齢化、家屋の老朽化など、諸問題が発生致しています。

一方、長崎の地形は稲佐山から一望する 100 万ドルの夜景に代表される様に素晴らしいパノラマの大景観は貴重な観光資源でもあります。すでに箱根や北九州、黒部アルペンルートなどではケーブルカー等が市民生活に活かされています。

そこで、次世代の公共輸送システムとして稲佐山観光の活性化と斜面市街地の住民の交通手段と合わせた新交通システムの導入について検討を行いました。

ロープウェーは起点終点での乗降ですが、提案のシステムはガイドがレールのため乗降場所が適地に設置できます。

⑴ 最適と思われる機種

現時点では、広島県のスカイレールシステムが導入地区の地形に対応できる最適システムと考えらます。

問題は事業主体ですが、ロープウェーが老朽化している実態、廃止することへのイメージなど考察すれば、行政主体もしくは、全国に有名な長崎の路面電車と対比した斜面電車という観点からの PFI 事業に乗らないかなどの面から、提案地域を稲佐山周辺としました。

また、西坂~立山、正覚寺電停～風頭なども有効なルートと思われますが、事業主体との関係での機運醸成が待たれます。

スカイレールの最も有効な路線長は１～４Ｋｍの近距離移動システムと想定され、軌道構造物がシンプルで車両定員が 10 から 40 名程度までの幅広い選択ができ、1 時間当たり片方向で 1,000～3,200 人を輸送可能。

路線は一方向のループ状にすれば衝突はなく安全性は極めて高くなります。①高低差の大きい地形②限られた導入空間等の実態に適した交通システムといえます。

スカイレールシステムの概要

		スカイレール
システムの概要	支持方式	ゴムタイヤ式
	案内方式	中央案内
	駆動方式	ロープ牽引（一部 LIM 駆動）
	最高速度	１８～２５km／ｈ
	最大登坂力	２７％
	車両定員	１０－４０人／両（1 両／編成）
	最大輸送力	3,200 人／ｈ・km
	最小回転半径	３０ｍ
	導入空間（幅）	5.3～6.4m
保守性		駆動部が駅部に限定されるため保守が容易
環境適合性		駆動部分が動力室に限定されるため低騒音

⑵ 提案にあたっての基本的考え方

① 現在のロープウェイは昭和 34 年開業以来 41 年が経過し設備の老朽化が著しく、安全面と採算面から運行の有り方についての検討時期を迎えています。

② ロープウェイ今後の利用者数増加策、採算性など運営のあり方についての検討が必要です。

稲佐山公園の利用者数（推計）

ロープウェイ利用者数	その他の交通機関	スカウェイ利用者数
８３，５６２名	８５４，３３８名	２０２，５０９名

稲佐山への年間観光数は９３７，９００名であり工夫すれば乗客数の増加が期待できる。

③ 稲佐山観光の充実を図る

④ 稲佐地区住民の日常生活の交通手段と観光両面の交通システムとして導入が可能

⑤ 観光の目玉として新交通システムを導入

(3)**導入が効果的だと思われる地域例**

(4)提案ルート

稲佐地区（旭町 ◀―▶ 平戸小屋 ◀―▶ 稲佐商店街 ◀―▶ 稲佐山中腹 ◀―▶ 山頂）

(5)**検討すべき課題**

(1)　設置に当たっての設備、ルートの確保、駅舎などの建設場所

(2)　利用予測

(3)　事業主体（公共、ＰＦＩ等）

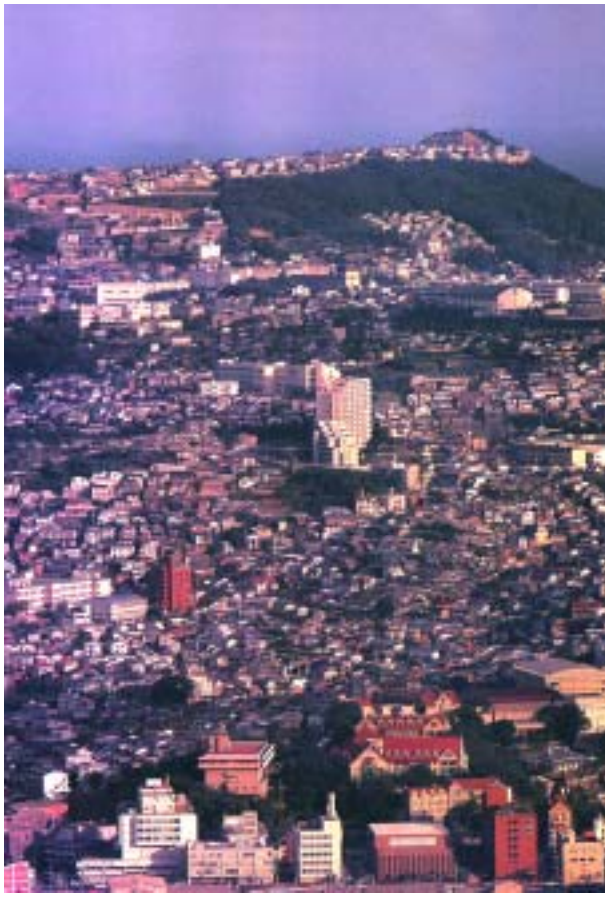
(4)　維持管理

(5)　関係法令

(6)むすび

新世紀長崎の観光活性化を生み出すキーワードとして点在する資源を一体的な公共交通機関の連結により新しい観光資源として、また観光客への利便性の向上などを主眼として、稲佐山の新しい観光の目玉として新交通システムを導入し、稲佐地区の住民が共用することにより、採算性、利便性と新しい観光の目玉として意義深い事業となります。

やがて、訪れる観光客が、「坂の町長崎は、以前来た時とは違う。昔のままの良さを佇ませながら、見えない所で、近代的な市民生活があり、斜面の移動は、まるで遊園地にいるようだ」とでも、うならせたいものです。



2. 公共輸送空白地帯の解消

1、ミニバス･乗合タクシーの導入について

本市は、路線バス等の運行ができない公共交通の未路線地域が市内至る所に点在しています。本格的な少子高齢化社会へ向け適切な対応が求められている今日、とりわけ高齢者対策も含め、高台地区の市民の日常生活を支えるきめ細かな公共交通手段の確保が緊急の課題となっています。

空白地域における日常生活の不便性や高齢化の進展は、人口減少に拍車をかけ、過疎化が深刻な問題となっています。この事業は行政をはじめ地域住民、地元商店街、交通事業者などの関係者が一体となって取り組まなければ実現が難しい課題であります。

われわれの提言もあり、ミニバス導入については行政も予算を組み、候補地を把握し現地調査などを実施しており一定の方向性が示されるものと思われます。そこで、「乗合タクシーの導入」に絞っての報告としました。

(1)「乗合タクシー事業」の基本的な考え方

①行政主導型から、民間活力を取り入れた事業の推進を図る。
（自治会、商店街、スーパーマーケット、医師会、介護事業者等地元主体）

②既存の公共交通機関と競合しないこと。

③当面、１０人乗りの大型乗合タクシーの運行が基準。

④採算性を考え、個々の事業者の運営より組合や協会等の運営主体が望ましい。

⑤現在協会には、ジャンボタクシー２９台の保有車があり、有効に活用できる。

(2) 対象地区

①ミニバス等での運行が困難な地区に限定。

②市の交通政策課の第一段階抽出、２５地域を対象地区として網羅すること。

③地元住民等から、乗合タクシー導入への要望や賛同が寄せられている地域。

④採算性等を考慮すると１万人程度の地域が目安となり、抽出された２５の地域単独での採算は厳しく、近隣地域をランダムに運行できる形態が望ましい。

(3) 運賃体系

①規制緩和後の運賃制は上限制となり、原価を基にした運賃が求めらます。しかし、採算性にこだわらず、地域住民の利便性、家に閉じ籠もりがちな高齢者等の生き甲斐づくり、健康づくり、外へ出かけられる環境の整備と、いわゆる交通弱者と云われる方々を対象とした福祉事業の一環としての施策とみなす。

②路線内は、どこから乗ってもどこまで行っても１人１回１００円がベスト。（全区間均一料金、ワンコインが高齢者に解りやすく、優しい施策）

(4) 実施概要

①運行体制はタクシー協会に委託し、赤字を全て長崎市が補填せず、地元の商店街やスーパーマーケット・医師会・介護福祉事業者等で協賛団体を結成し、協賛者にメリットがある運行ルートを決め協力者への還元を図る。

(5) 安全運行の確保

①乗合タクシー運行予定地域おいては、道路幅が狭く違法駐車やバイク・自転車等の駐輪が通行の妨げになるため、地元住民の理解と協力を得られるよう、各地域毎の街づくり会や推進委員会等の組織作りが必要。

②乗合タクシーの乗降場所（停留所）の確保が難しく、道路の拡幅を第一義としても、民有地の空きスペースを利用する率が高くなるため、運行地域毎の自主的な取り組みが大事。

③運行予定地域は勾配が急な坂道が多く、乗客が乗降する自動ドアは開閉するモーターのパワーが弱いため登り坂では閉まりにくく、下り坂ではストツパーがかかりにくいため勝手に閉まるという事故につながる恐れがある。

(6) 先進地における取り組み状況

①乗合タクシーの運行は、現在全国で10数ヵ所の自治体で実施しているが、大半が交通の不便な山間地や過疎地で、バス事業者等の赤字路線廃止にともない地域住民の生活や通学の足を確保するため、関係自治体がタクシー事業者等に委託して運行を実施している。佐賀県山内町を視察。

②本格的に路線バスの未路線地域で、乗合ジャンボタクシーの運行を実施している自治体は、北九州市の八幡東区で、平成１２年１０月３１日より実施。

この地域は丘陵地に広がる住宅街。急傾斜の坂道が多いうえに高齢化率が２４・９％と高く、お年寄りや障害者の外出の大きな障害となっていました。

③地域住民の「大型乗合タクシー」導入への期待は大きく、今回の試行運転開始の朗報は、住民を大変喜ばせています。

④「枝光やまさか乗合ジャンボタクシー」と名付けられて、13年3月31日までの５ヵ月間、試行的に運行を開始した同事業は、市から３００万円の財政支援を受けた地域の３自治区会と民間のタクシー会社が共同で運営。

当面、２台（ともに９人乗り）で運行し大人も子どもも、運賃は１人一律百円で商店街や病院、ＪＲの駅などを結ぶ四つの循環路線が設定されています。

(7) むすび

乗合ジャンボタクシーの運行実施は、単に公共交通の未路線地域の解消に留まらず、景気の低迷や大型店舗の進出等で経営が厳しい商店街の活性化も視野に入れた取り組みが求められます。

そこで、空き店舗等を活用した介護用品のリースや販売店、リハビリセンターに近い入浴施設の開設、囲碁・将棋・民謡やカラオケ教室等々、これらの施設を乗合ジャンボタクシーの運行コースに組み入れることにより病院や買い物以外でも街へ出かける機会を多く作ることで、健康増進はもとより地域商店街が賑やかになり、ひいては活性化へと繋がっていくことが予想されるので、運行に対する資金面での協賛が得られるものと考えます。

2、コミュニティーバス（らんらん）について

ミニバス導入の検討に合わせて、見直しが必要

実施から一年目であることを考えても、「らんらん」がコミュニティバスとして広く市民に認知、利用されたかという面では疑問といえます。現在の運行を検証したうえで、コミュニティバスの定義を再認識し、次年度の運行について検討していく必要があります。

市民生活の利便性のうえからの循環ルートでの運行、具体的例として浜町、アミュープラザ、夢彩都を循環するルート。または観光に特化した観光地だけを結ぶルートを提案します。 運行サイトを15分ピッチにすることや均一料金の設定も検討課題であり、バス停やバス本体の工夫も望まれます。車内に貸出用の傘を備えたり、伝言板等を設置する等、利用者の視点にたった改善策も必要と考えます。

現在の大型車両でのコミュニティバスの運行は、斜面市街地への乗り入れが限定されるため、車両の小型化を望むものの、現在の車両を使わざるを得ない状況で運行を続けるのであれば、コミュニティバスの目的自体を見直し、運行コースを変更すべきです。

コミュニィテーバスの利用対象者を、斜面市街地に住む高齢者を主たる利用者と想定すれば、「高齢者が自宅に引きこもらず、街にでてくる。移動範囲が点から面になる」ためのコミュニティバスとしなければなりません。この考え方で、モデル地区の選定、試行運転を行なうよう強く求めるものです。

３、公共輸送を補完する手法の開発について

1)さかだん君の活用

⑴ さかだん君(階段昇降機)の概要

細くて長い坂と階段が続く長崎の街で、虚弱な人や斜面を移動することに対して負担がかかるお年寄りが、気軽に移動できる移送手段として考案されたのが「さかだん君」です。

さかだん君は前後に一対、左右に一対の計4つのゴム製キャタピラーがついた1人乗りの移送用乗物で、最大傾斜角35度までの坂道、階段の昇降に使用できます。

最大積載量は１００kg で、バッテリーを動力に上昇速度６m/分、下降速度 10m/分で移動し、駆動時間は約４０分となっています。

凸凹な道や不規則な階段に対応できるよう中心部が前後に折れ曲がる４輪キャタピラーを採用、左右独立駆動で前・後進、旋回が自由にでき、シートは傾斜角度で自動調整する仕組みとなっています。

操作は後部に設置された操縦スティックで付添い人が行う仕組みで、非常に簡単に操作ができ、スティックから手を離すと停止するよう安全設計がされています。

長崎市では、試験的に設置しデモンストレーションや試走を中心に活用していますが、更に改善を重ね実用化されれば、斜面地移送手段の一つとして大きな戦力になると思われます。

(2)実用化への課題(改善すべき問題点)

これまでの試走やデモンストレーションを通じて明らかになった課題として、

① 平地走行速度の改善が必要。予備バッテリーを搭載する場所が無い。

② バッテリーの充電時間が長い割には、移動時間が短い

③ 雨よけシートなど雨天時の対策が必要

④ 操作レバー位置の改善が必要

といった点が上げられています。

また、価格の低廉化や実用化した際の万一の事故に対する責任と補償についても検討を加える必要があります。

2)快適なショッピングの実現

斜面地整備部会で稲佐商店街の宅配システムを調査していますが、商店街の活性化とあわせ快適なショッピングについて検証しました。

(1)幸手市商工会の取り組み（FAX 宅配サービス）

埼玉県の幸手（さって）市商工会ではFAX宅配サービスが平成１１(１９９９)年３月に試行的に始まり、平成１２(２０００)年５月から本格的にスタートしています。埼玉県の幸手市商工会と幸手市商業協同組合が共同で始めた「商店街宅配サービス」で、幸手市商工会に設置した宅配集中センターが各商店の買い物情報を高齢者など消費者の自宅にFAXで届けられることから始まります。（９９年３月に商工会が地元消費者９５人にファクスを無償提供し、試行サービス開始。本格的なスタートは２０００年５月８日からで、会員数は４５名でスタートしている）

消費者は FAX で送られてきた商品情報をもとに宅配集中センター(商業協同組合)に商品を注文すると、協同組合から各商店に注文が送られ、各商店は注文の商品を商業協同組合まで届ける仕組みになっています。集荷された商品は商業協同組合の職員が毎週火曜日と金曜日及び隔週の土曜日に各家庭に配達料は150円で配達しますが、配達件数は１回で３～4件で、商品代金は銀行振込で精算するシステムです。

サービスは、食料品、婦人衣料、薬、洋菓子、雑貨、酒などを扱う６４店舗でスタートしていますが、そのほか FAX による各種の情報提供サービスも始めており（個店の商品、売り出しや商店会情報、行政情報、医療・福祉情報、応急処置、福祉サービス案内など)、将来的にはインターネットによる宅配サービスも検討しています。

(2)インターネット活用による在宅ショッピングの検討

２０年後には高齢化のピークを迎えるという社会背景と、斜面都市であるという地理的特異性に着目し、９７(平成９)年４月、「長崎マルチメディア事業協同組合」が「高齢社会における在宅ショッピングの可能性」について調査研究を行い、報告書をまとめています。

まとめられた報告書の結論を要約すれば、「コンピュータネットワークを利用したシステム(インターネット)は若い世代を中心に発展していくと思われるが、高齢者がこのシステムを利用していくことは難しい」「しかし斜面地に住む中高年女性へのアンケート結果を見ると、高齢者にこそこういうシステムが必要だということが確実に現れている」「コンピュータネットワークを利用したシステムが簡単に使えるようになれば、一番必要とする人たちは高齢者といわれる人たちである」というものです。

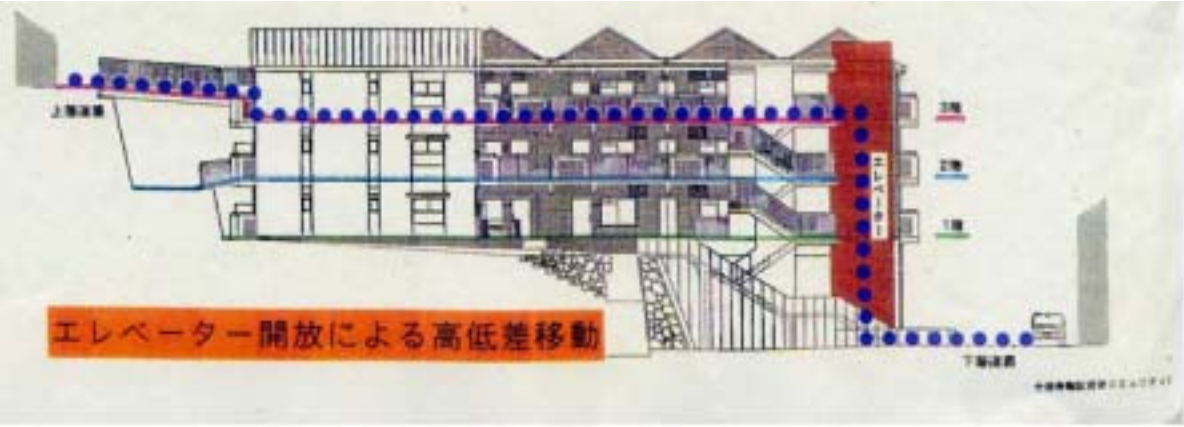
すでにこの報告が出されてから４年近くが経過しており、インターネットの普及が２,７００万人(平成１２年通信白書)を超え、今後ますますインターネットを利用した各種サービスが増えてくることが予想される中で、斜面地・長崎に住む市民のショッピングのあり方も大きく変わることが想定されることから、地域の商店街の活性化とネット通販との関わり方についても研究を深めていく必要があるといえます。

3)斜面地建築ビルエレベーターの公共活用

(1) 斜面地移送手段の一方策

市街地の 70%が斜面地である長崎市としては、公共輸送空白地帯が点在している。この空白地帯を解消するために、ミニバス、乗合タクシーの運行を検討しているのだが、それでも狭あいで入り組んだ道が多く、解決できない地区が数多く点在している。こういった地区を救済するためにどういった方法を取ればいいのだろうか。車等に頼らない解決策がないのだろうか。

そこで考えられる方法として、斜面地で大きな高低差があり、上下移動が困難で、狭あいな入り組んだ道が多い災害時等の避難に支障があるような地区に、建物に設置されているエレベーターを地域に開放するという方法がある。これは新たな避難経路を確保し、地区住民の上下移動をスムーズにすることができる。ただし、下のエレベーターの利用図のように車が横付けできる道路と上部路があることが前提条件となります。



(2) 設置事例と諸問題

建設省（現在は国土交通省）住宅局所管事業である「密集住宅市街地整備促進事業」を活用して、エレベーター開放による高低差移動が成功している地区がある。

十善寺地区賃貸コミュニティ住宅である。平成 12 年２月１日より入居者と同様に地区住民へエレベーターの活用を朝６時から夜 10 時までの間に許可している。エレベーターの運転費用は入居者負担であるが、この住宅については市が負担を行っている。

この十善寺地区では、生活道路や老朽住宅の建て替えによって、住宅に困窮する方々の住宅として、賃貸コミュニティ住宅（受け皿住宅）の建設ができないか考え、地区に街づくり協議会を発足させ、活発に活動し、近隣の方々が同時に入居でき、工事中で仮住宅がばらばらにならずに住宅の既存コミュニティを継続する共同住宅を建設しようという地区住民の強い意志があったためにスムーズにエレベーターの利用ができたのだろう。

しかし、この制度を斜面地の民間ビルに適用できるかというと多くの問題点が浮かび上がってくる。

① 民間ビル所有者の理解
② 入居者の理解
③ 保守管理責任と費用の分担
④ 運行時間帯
⑤ 事故の場合の管理責任

と多くの問題点をクリアーしなければならない。

行政としては建設基準法の緩和（建ペイ率、容積率など）、補助方法（エレベーター建設費用に対して、運転費用に対して）などの課題がある。民間ビルも含めて斜面地建築ビルエレベーター活用が今後できるよう行政サイドの研究を要請したい。

4)グラバー園内の動く歩道を付近住民の生活用道路として開放

自治会長さんとの意見交換会で「グラバー園の上部裏口を工夫して、開放することにより巨額を投じなくとも周辺住民は助かる」との要望を受けたましたが、利用の頻度が予測できないため、100 名程度の「地域無料通行券」で開園時間中に試行することを提案したい。グラバー園のイメージダウンにつながる恐れとか、一般入園者との区別方法など種々の問題も考えられますが、斜面地の生活環境の改善に効果が期待され、捉え方によっては、全国的な市民優先の施策と評価されるものと思われます。

モノレールやリフトなどの開発提言

モノレールリフト等開発部会

現状と課題

長崎市は、その急峻な地形等の制約から市街地の7割が傾斜度5度以上の斜面にあります。

特に、日常生活の基盤となる道路については、狭隘で勾配が急な箇所や階段が多く、近年、市民生活面において大きな問題となっています。

このような中、平成12年4月から導入された介護保険制度において、本市独自の施策としての「移送支援サービス」が実施され交通弱者（高齢者・障害者等）に対して「坂の町長崎」のハンディ克服に一役買っていますが、その主力は人力であります。移送関係者からは、万一の場合の不安が隣り合わせと聞きます。

住みやすい斜面の街を実現するために、現在、交通環境の改善は本市にとって喫緊の課題となっていますが、通常の街路整備では事業に膨大な費用と時間がかかるうえ、階段昇降等の肉体的な負担の軽減に必ずしも結びつきません。本市の斜面地の特性に適応できる独自の新たな移送システムの構築が必要とされています。

このため、行政で検討されている斜面地の坂道、階段などを楽に移動することができるモノレールやリフトの実現化の検討に当部会独自の様々な課題を提言することにより、お年寄りや障害者など交通弱者にやさしい本市独自の移送システムを構築しようとするものです。

(1) 研究テーマと目標

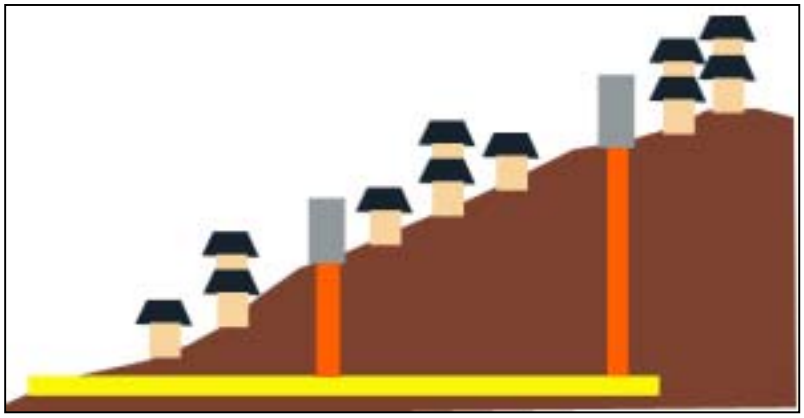
「坂の町長崎」に地場の企業が参画して、簡易なモノレールやリフト等を開発し、実用化を図る。また、エレベーターやエスカレーターの活用も構想しました。

(2) 部会の位置づけ

行政が進めている斜面機器開発事業への、より具体的な提言を行う。

1．エレベーターやエスカレーターの活用

上下移動を簡単にする機器としては、これまでエレベーターやエスカレータが活用され、近年変則的なエスカレーターも他の都市で見かけます。長崎市では、道路事業の一環として、南大浦地区で斜行エレベーターの建設を行っていますが、乗車定員が多いこともあって、占有幅員が広く用地買収費が巨額になります。機器メーカーの新しい開発に期待をかけることとし、比較的経費が抑えられる既存エレベーターを活用して、トンネルとあわせた工法を提案します。



土木の技術が高まった現在、トンネルは容易に掘ることが可能です。また、エレベーターも垂直型のほうが安価です。そこで、図のようにトンネルを掘り、横移動可能な場所に立て鉱を掘ってエレベーターを設置可能とします。周辺の同意が得られれば、用地買収費が軽減できます。この方法で、土地の形状が合致すれば、車を入れて登らせることも可能となります。斜面の上部では横移動の道路を整備し、縦移動はエレベータを使う考え方です。

また、長崎市内でタクシーを利用した移送サービスにより通院中のご夫人が「おぶさって昇り降りする」ことに不安を感じられた個人が、建設会社との協議の中で、自宅用屋外エレベーターを設置されています。設置の状況は写真のとおりですが、自宅の段差解消や手すり設置など改造を補助する制度が現存するだけに、数戸が共同で設置する場合などにも拡大補助できないか、固定資産税の減免が出来ないか、ホームエレベーターの設計基準等研究したいテーマです。

2．既存機器の改良活用

長崎の階段の形状と投資経費の面から階段用リフトの活用があります。
バッテリー駆動方式の屋内用は、エレベーターの無い市営住宅などで即座に改善が図られます。
屋外用もあり、様々な地域で即効性のある機器として活用できるものと思われます。

3．長崎の実態に即応する機種の考察

以下の点について研究を進めてきました。

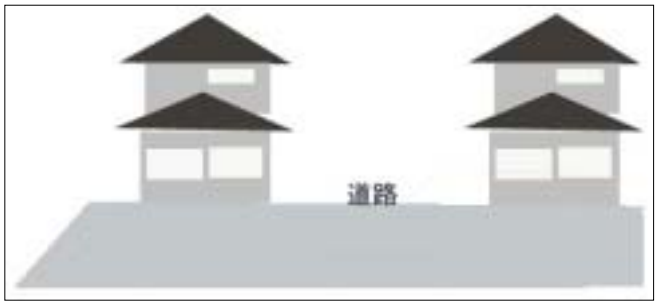
(1) 斜面形状の踏査
(2) 開発メーカーとの情報交換
(3) 先進地の視察
(4) 斜面道路（階段・坂道）の調査〔斜面地区の現況把握（町、丁目別）・傾斜度や道路幅（2m以上）の把握・河川、暗渠の調査を実施〕
(5) 斜面道路のパターンについての分析

※本市の斜面道路は次の３つのパターンに大別されると考えます。

斜面道路のタイプ

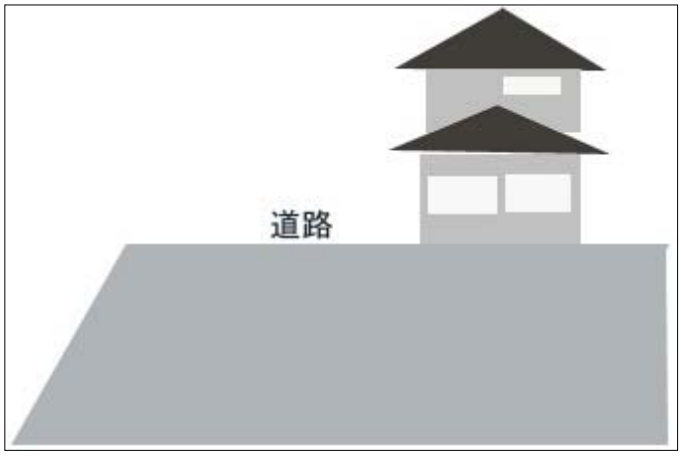
1.タイプA

（両方に家屋が建っている）



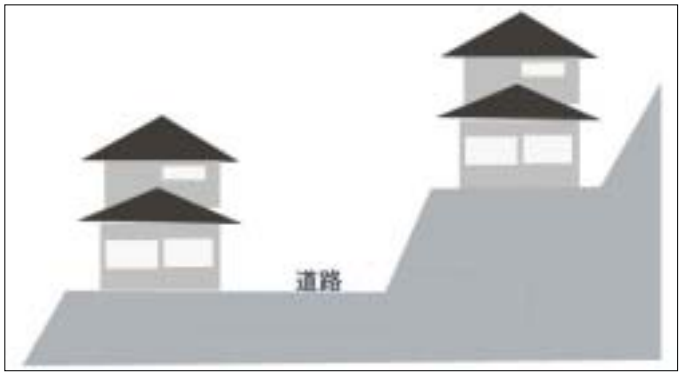
2.タイプB

(片方に家屋が建っている)



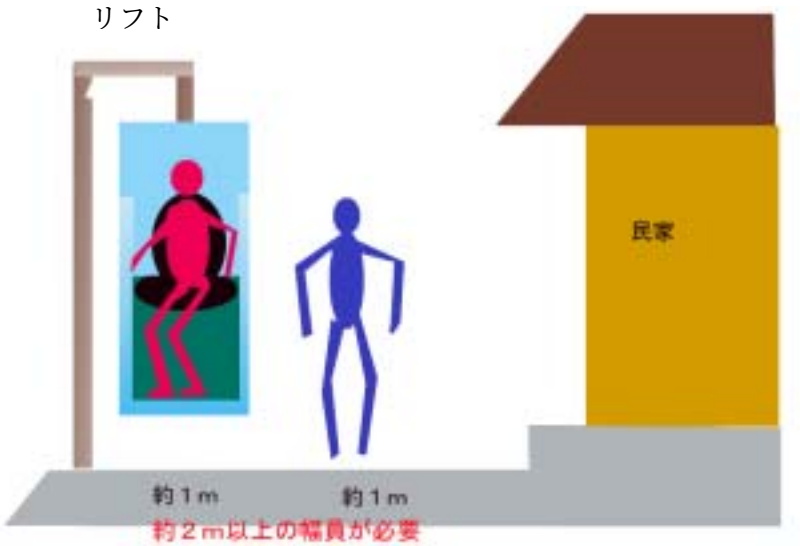
3.タイプC

(道路の両側は法面又は擁壁)



その結果斜面移送機の設置概念は下図のようなものが想定されます。

斜面移送機の設置概念図



4. 機器の開発について

(1) 斜面市街地移送機器研究開発事業として市工業労政課が市内中小企業グループを対象に下記内容を開発機器の基本条件として提案公募を行ないました。

- 開発機器の基本条件

  開発しようとする機器は、斜面市街地の生活道路の妨げを最小限にすること、移送機器の設置に際して大規模なインフラ整備を必要としないこと、隣接住民の理解が得られることです。

参考とすべき条件

＜1＞設置する坂道の条件

①斜度：7.5°～45°　②道幅：2m～4m　③長さ：30m～50m

④形状：階段を含み、折れ曲がりあり

＜2＞ 機器条件

① 低価格で、メンテナンスが簡単なもの

② 車椅子を含む２人乗り（座位）

③ 昇降速度：10m～30m/分　④駆動方法：電力　⑤屋根付き

⑥遠隔操作可能　⑦途中乗車可能

＜3＞ 安全管理条件

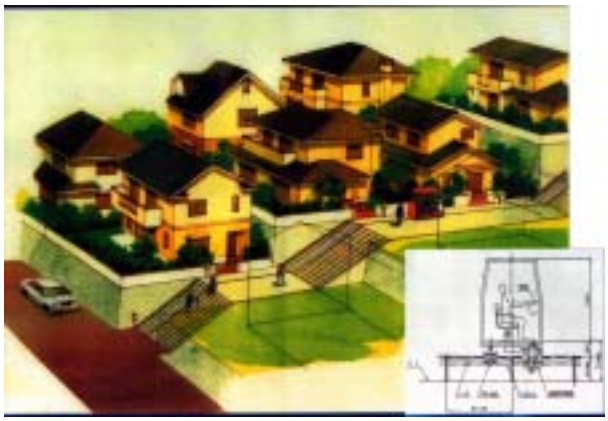
① 非常時の緊急停止、停電時等の安全対策を複数講じること

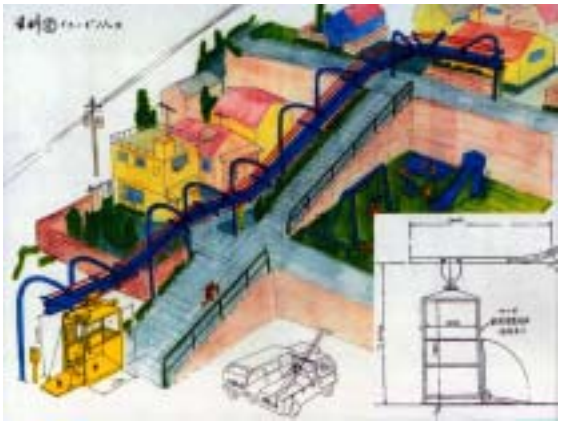
② 運転操作が簡単なこと

③ 安全・簡単に乗降できること

（2） 12グループの企業より提案があり、「長崎テクノロジーネットワーク委員会」で審査の結果、「3グループ、2タイプ」を決定。H13 年度上半期までに試作機を完成させることとしました。

（3） H13年度以降、モデル地区を選定し、試作機を設置し、モニター調査と改良・研究を行ないます。





5．設置可能個所の選択

公道上（階段・坂道）の何処に実用機の設置が可能かについて、引き続き詳細な調査を行なう必要がある。

5．設置・管理運営方法の考察

①他に例がない独自の取り組みであり、また設置場所が未確定、機種も未完成の状況下での考察は難しいものがあるが、先づは「公道に設置」「利用者は交通弱者」に限定した管理・運営方法の考察から行なう。

②実用化に向けた今後の課題

- 移送機器設置に関する関係法（軌道法、都市モノレール法、都市計画法等）
- 安全管理基準の整備（機器を安全に管理するための基準の整備）
- 運行管理基準の整備（運行の手順等の整備）
- 設置基準の整備（設置できる場所、条件の整備）
- 維持管理の方法、ランニングコストの検討等

6．総括

- タイプとしては、懸垂型と地上設置型が先進事例からして実現性が高い。長崎の斜面実態からすれば懸垂型が好まれそうではありますが、景観上の問題などから、地上設置型も同時並行的に検証する必要があります。製品コストと設置建設経費の総額で判断すべきで、路面電車のように軌道という住民意識と管理が可能であれば運行トラブルは少ないものと思われます。
- それぞれに実現性が高いと思われる機器の提案があったが、試作は 3 グループに絞られました。今後とも可能性があるとするならば、製品化を図ることも製造業育成の見地から重要と思われます。
- 今後、新しい機器の誕生も考えられることから、長崎市としては、機器の認定基準を確立し、新規参入の可能性を視野に入れておくことも今後の普及に重要と思われます。
- この機器は、交通弱者にやさしい移送機器として活用することが前提です。この考えを大切に、テスト走行から、障害者やお年寄りの方々に利用されやすい場所での検証と改良が求められます。
- 技術的には、完成度の高いものが十分期待できるが、要は、利用者たる住民の意識が成否のかぎを握っている。公衆便所のいたずらなどモラルが低いので、住民の共有財産という認識を持たせることが重要。そのために、一部負担方式や、利用者限定のための講習会・施錠方式など慎重な管理制度からスタートさせるべきと思われます。（機器の管理基準）
- 機器的には、どこでも止めて乗降可能ではあるが、路盤との関係から、乗降ポイントをある程度定めておき、プラットホームを設置したほうがよいと思われます。（住民合意で場所決定）
- 設置や保守点検を行なうため、奈良県などで定めている基準や、モノレール工業協会が定めている安全製品基準、技術資格など慎重な対応が、今後、国の補助事業化とするための重要な要件と思われます。

参考事例

RTL2000型 ストレートタイプ

むすび

本部会は、「坂の町、長崎」に適応できる独自の新たな移送システムの構築を念頭に検討を重ねてきました。他の自治体では、かつての林業用モノレールを改造改良して、人を乗せる施策を導入しています。

そこで、福田ゴルフ場や佐賀県武雄市、萱瀬ダムなど視察に出向くとともに、自治会のご協力のなか斜面地を踏査するなかで、モノレール工業会からの技術的な意見などを参考にさせていただき、行政に提言を行ってきた。そして行政においては、 ①移送機器の提案公募による決定 ②斜面道路（階段･坂道）の調査 ③試作品への着手まで取り組みを進展させ H13 年度には、モデル地区の選定、試作品の完成並びにモニター調査、研究･改良が計画として織り込まれる等、実現性を帯びてきました。。

目標とする公道での供用開始迄には、設置･管理運営方法の考察、設置財源の検討、並びに条例･要綱の検討等々課題は山積しておりますが、今後ともより積極的な取り組みにより本市独自の移送機器が新しい世紀のスタートの年に、具現化され、本市の経済の活性化にもつながることを期待します。

ご協力頂いた個人や団体

長崎総合科学大学鮫島助教授
長崎斜面移送サービス栗原委員長
長崎県萱瀬ダム管理事務所
佐賀県武雄市
佐賀県山内町
徳島県祖谷町
福岡県北九州市
長崎市テクノロジーネットワーク委員会
嘉穂製作所
(株) チグサ
モノレール工業協会
長崎カンツリークラブ
三菱重工業(株)
長崎県営バス
長崎自動車(株)
長崎タクシー協会
田島外科
連合自治会長および単位自治会長および自治会役員
銭座、立山、飽の浦連合自治会
稲佐中央通り商店街
長崎市の行政各部門
長崎市議会事務局
長崎グランドホテル
ホテル清風
東映ホテル
NHK 長崎放送局

主な参考文献や資料、

山川出版社 「日本史広辞典」
農文協 「人づくり風土記」
長崎市の各種統計資料
新聞各紙
横須賀市 CAT サービス VTR
三菱重工業スカイレール VTR
嘉穂製作所 VTR

用語解説

ADL	Activity of Daily Living の略で、障害老人の日常生活自立度 (寝たきり) 判定で、生活自立、寝たきりの状況 (準寝たきり、寝たきり) などを調査判定するもの。
PFI	Private Finance Initiative の略で、民間資金を活用した公共整備。
ノーマライゼーション	Nomalization 障害者を閉ざされた施設に収容しないで、健常者とともに生活することを目標として社会福祉を進めること。最近では、老人や病人の隔離についても地域社会でケアすることを含めていう。
NUR2001	Nagasaki Urban Renaissancce 2001を表し、21 世紀をめざしての長崎都市復興計画事業で、長崎県が長崎港の埋め立てを中心に進めている大型都市改造計画で、長崎港奥部の大橋地区までの軸状型計画。

斜面地整備促進議員連盟会員名簿（50 音順）

役職	氏名	部会	会派名
副部会長	板坂　博之	モノレールリフト	自民党
監査	井原　東洋一	モノレールリフト	市民の会
顧問	江口　健	モノレールリフト	副議長
	緒方　冨昭	公共輸送	新風２１
	川下　勝己	モノレールリフト	新風２１
	小林　駿介	斜面地	公明党
座長	塩川　寛	モノレールリフト	新風２１
	柴田　朴	斜面地	日本共産党
部会長	重橋　照久	斜面地	自民党
部会事務局長	陣内　八郎	斜面地	新風２１
	高瀬　あつ子	斜面地	新風２１
部会事務局長	高比良　末男	モノレールリフト	新風２１
	田中　洋一	公共輸送	新風２１
	田村　康子	公共輸送	公明党
	鶴田　誠二	斜面地	新風２１
	鳥居　直記	斜面地	自民党
監査	中田　剛	公共輸送	日本共産党
部会長	中野　吉邦	公共輸送	自民クラブ
	中村　すみ代	斜面地	草の根クラブ
顧問	野口　源次郎	公共輸送	議長
	野口　三孝	斜面地	自民党
部会長	飛田　典子	モノレールリフト	公明党
	福島　満徳	モノレールリフト	自民党
	毎熊　政直	斜面地	自民党
事務局長	前田　哲也	公共輸送	自民党
	松尾　敬一	モノレールリフト	新風２１
部会事務局長	森　幸雄	公共輸送	公明党
副部会長	柳川　八百秀	公共輸送	新風２１
	山下　寛臣	モノレールリフト	新風２１
	吉冨　博久	公共輸送	自民党
	吉原　孝	モノレールリフト	自民クラブ
	渡辺　敏勝	斜面地	新風２１

活動スナップ

2001 年 3 月
長崎市議会・斜面地整備促進議員連盟
印刷：HP 第一