

長崎国際ゲートウェイ機能強化検討調査

調査主体	長崎県		
対象地域	長崎県長崎市	対象となる 基盤整備分野	港湾

1. 調査の背景と目的

近年、東アジアを中心としたクルーズ客船の就航数が急激に増加し、それに伴い日本、特に九州においてはその寄港回数が急速に増加している。このような中で長崎港は東アジアクルーズを含むクルーズ客船寄港において日本における拠点港としてその環境を整備していくことが必要である。また、平成34年に予定されている九州新幹線の長崎への延伸により、長崎港は日本における国際ゲートウェイとしての役割が今後ますます高まると考えられる。

このため長崎港では港湾計画の改訂を見据え、平成23年度に長崎港長期構想を策定した。その中で松が枝地区においては新規岸壁の整備や岸壁背後への複合ターミナル整備により、ターミナル機能の強化や既存公共交通との接続といったアクセス性の強化を目指すこととしている。

また、当該地区は海と陸との結節点として人々が集まる地区として完結するばかりではなく、観光都市長崎への波及効果や市民生活の利便性の向上に寄与するため、交通結節点としての機能や憩いの場などまちづくりの視点で必要な機能を検討していく必要がある。

そこで、本業務では、県、市に加え、長崎県観光連盟や長崎商工会議所などを委員とする松が枝地区土地利用検討委員会を開催し、クルーズ発着拠点港の整備と連携した陸域交通拠点の形成について、官民一体となって検討を行った。

2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

①松が枝地区のコンセプトの設定

②導入機能の検討

対象地区に求められる以下の機能の導入について検討する。

②-1 交通結節機能

②-2 交流機能

②-3 観光機能

②-4 都市・居住環境機能

③施設規模・配置の検討

交通結節機能や交流機能などの施設規模の設定及び配置について検討する。

③-1 検討条件の整理

③-2 施設配置の考え方

③-3 全体計画平面図の作成

③-4 動線計画の作成

④岸壁背後の港湾環境のあり方調査

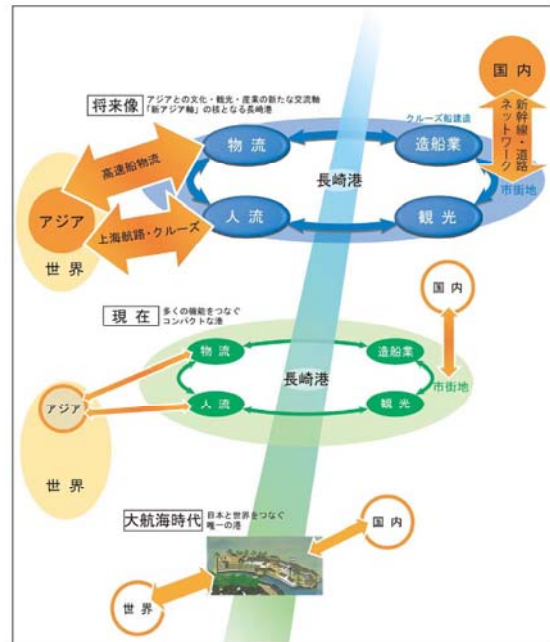
長崎市及び周辺、近隣主要都市の一般住民へアンケート調査を行い、岸壁背後の港湾環境のあり方を調査する。

(2) 調査結果

①松が枝地区のコンセプトの設定

長崎は現在、港を中心とした魅力的でコンパクトな「港湾都市」を形成しているが、大型クルーズ客船の入港増加や新幹線長崎ルートへの延伸など、長崎港を取り巻く情勢は大きく変化すると推測される。

今後その変化に対応するために、松が枝地区に新たに岸壁を整備することで大型クルーズ客船の増加に対応し、また、背後の歴史的な町並みや浜の町のような中心市街地と連携し観光振興を図ることで、松が枝地区は国際ゲートウェイの拠点となることが求められている。



将来像のイメージ（長崎港長期構想より引用）



松が枝地区の位置と周辺施設

松が枝地区の位置づけ及び関連する計画を整理し、松が枝地区のコンセプトと求められる機能を導出した。

【コンセプト】

アジア、日本、世界をつなぐ国際ゲートウェイ拠点の形成

方針 1

想定するネットワークの規模に応じ、海上交通と各種公共交通機関の連携を促進し交通結節機能を強化することによる新幹線整備効果の波及や地域内の回遊性向上⇒交通結節機能

方針 2

芸術文化施設やイベント機能を充実させることで、クルーズ客船などによる海外からの来訪者と県民との交流拠点となる機能の強化⇒交流機能

方針 3

来訪者の利便性を向上させる観光案内機能の充実と周辺観光地や地元商店街との連携による地域経済の活性化⇒観光機能

方針 4

クルーズ客船利用者だけでなく、地元住民や国内観光客も利用できる周辺の公園と連続した憩いの場の創出と、周辺の歴史資源への導線の確保⇒都市・居住環境機能

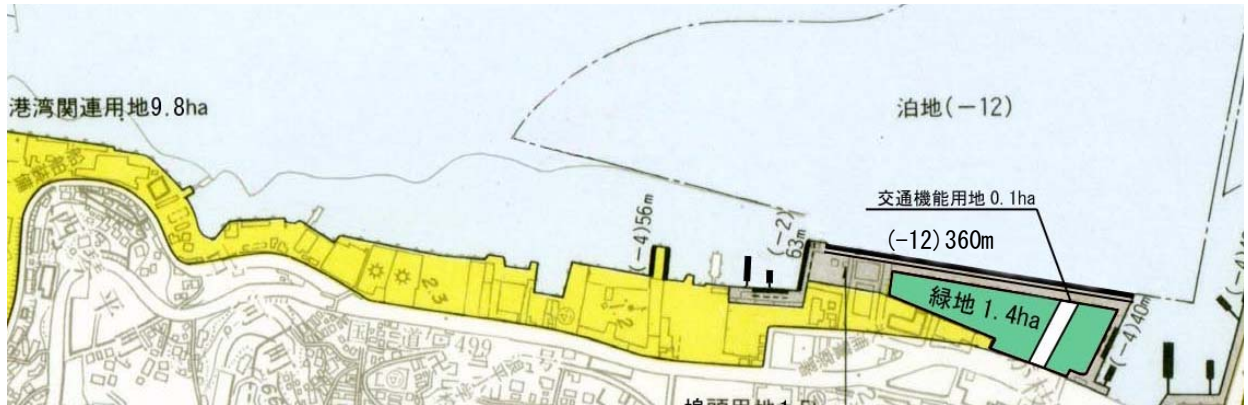
②導入機能の検討

H30年代後半には、137隻の外航クルーズ客船入港が予想されており、現在の1バースではパディングによる入港キャンセルが24回程度予想されている。

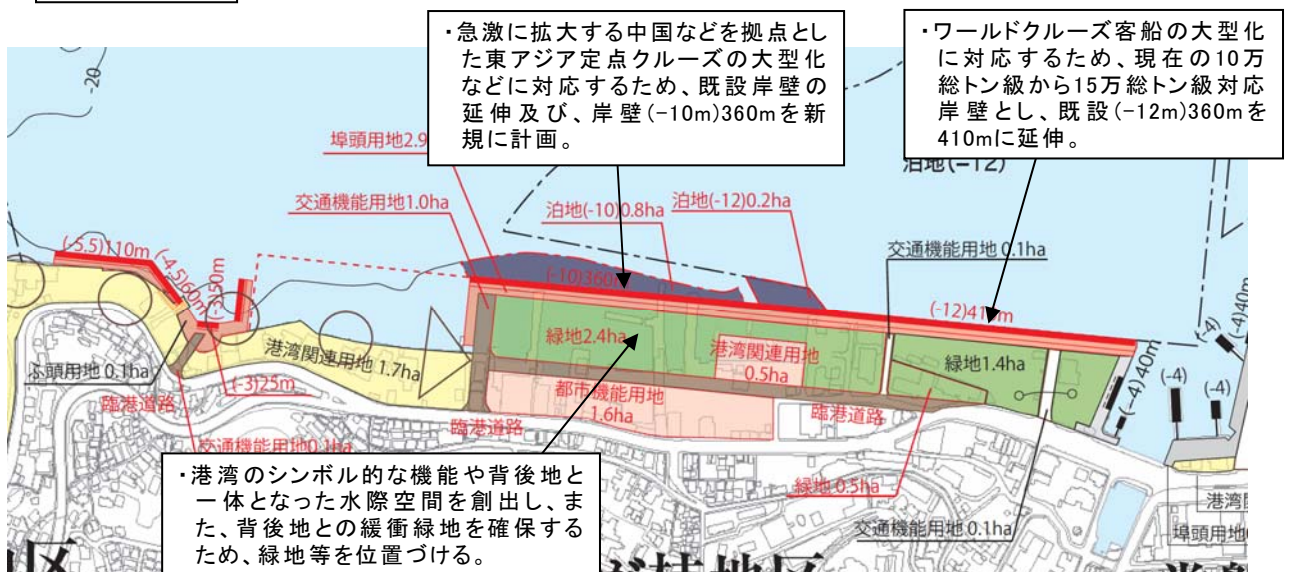
外航クルーズ客船が抜港した場合は、訪日外国人による観光収益等の外貨獲得機会を逸することになるため、2隻同時入港に対応し、松が枝埠頭の既存岸壁を延伸し2バースに拡張する。

なお、1バース目は、ワールドクルーズ対応として15万総トン級対応岸壁に改良するとともに、2バース目は、東アジアクルーズ対応として10万総トン級対応岸壁とする。

既定計画



今回計画案



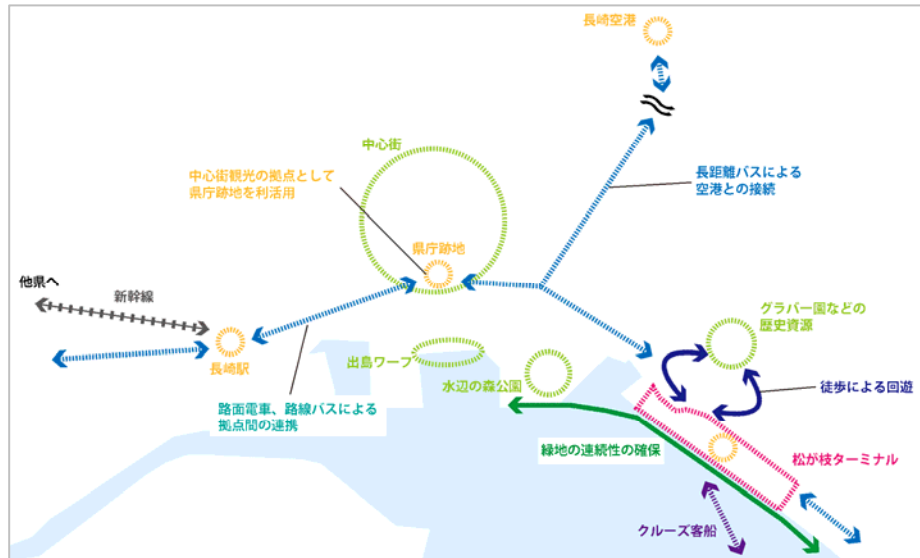
②-1 交通結節機能

○海上交通ターミナル

国内・国外の主要港における旅客ターミナルの規模や市街地・観光地へのアクセスを調査した結果、待合スペース、C I Q 関係施設などの施設を導入する。

○陸上交通施設

クルーズ旅客船による観光客がスムーズに長崎市内の観光地へアクセスできるよう、バス（ツアーバス、路線バス）、タクシー、路面電車との連携を図る。また、駐車場の計画にあたっては、海上交通ターミナル周辺に点在する駐車場の集約・統合を図る。



長崎県内の交通連携イメージ

○パーク＆ライド駐車場の活用に関するアンケート調査

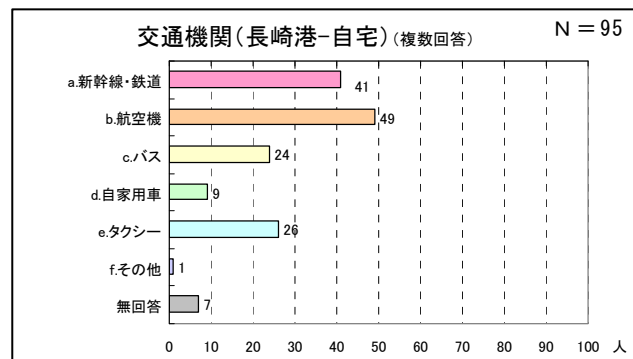
長崎市南部地域の市民を対象に WEB アンケート調査を行い、松が枝地区へパーク＆ライド駐車場として活用することに対するニーズを調査した。（回答者数：169名）

- ・パーク＆ライド駐車場の活用可能性は、通勤通学者で 13.2%、通勤通学者以外で 24.2%であった。
- ・路面電車やバスが便利ならパーク＆ライド駐車場を利用する、との回答が多かったため、他公共交通機関との連携を今後強化する必要がある。

○クルーズ旅客船乗客の利用交通手段に関するアンケート調査

長崎港に入港するクルーズ旅客船の乗客に対して、入港後に訪れる予定である観光地や港から自宅までの交通手段についてアンケート調査を行った。（回答者数：95名）

- ・入港後訪れたい観光地はグラバー園や大浦天主堂が多かったため、港と背後のまちとの連携を今後強化する必要がある。
- ・長崎港から自宅へ至る際利用する交通機関は航空機が最も多かったため、フライ＆クルーズの展開可能性を今後検討する必要がある。



②-2 交流機能

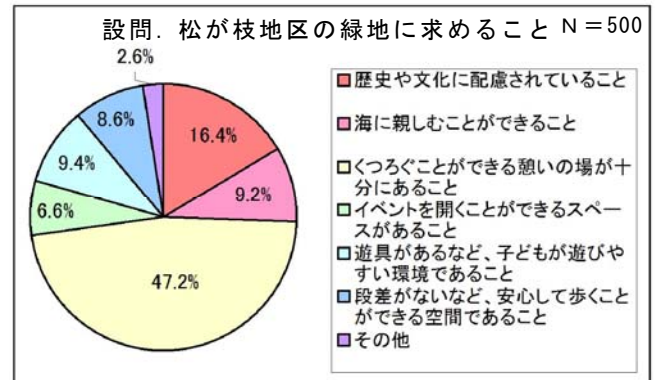
○海事博物館

長崎港の歴史を紹介する施設が港周辺に無いことから、海事博物館を導入する。その規模や内容について参考にするため、長崎以外の幕末における開港5港（函館、横浜、新潟、神戸）の海事博物館について調査した。

○緑地に関するアンケート調査

長崎市の市民を対象にWEBアンケート調査を行い、松が枝地区に緑地を導入する際のニーズを把握した。（回答者数：500名）

- ・松が枝地区に緑地を整備する場合、「くつろぐことができる憩いの場が十分にあること」や、「歴史や文化に配慮されていること」が大切であるといった回答が多かった。



②-3 観光機能

○観光案内所

国内・国外観光客双方の観光拠点を目指すため、観光案内所を導入する。

②-4 都市・居住環境機能

○ベンチ、トイレ、サイン等便益施設の設置

便益施設を設置することで市民が集う憩いの場を創出し、クルーズ旅客船が来港していない場合においても日常的に賑わう施設を目指す。また、設置する際には便益施設が既に設置されている周辺施設（水辺の森公園、松が枝国際ターミナルなど）と十分に連携を図る。



水辺の森公園



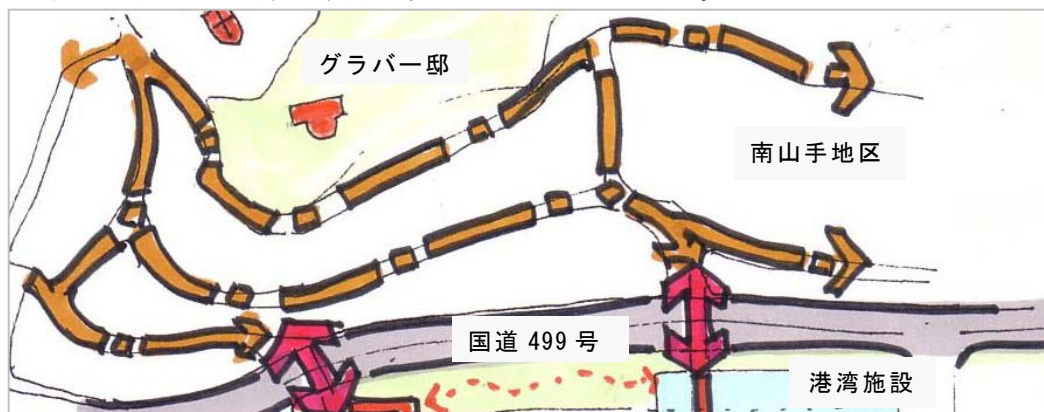
松が枝国際ターミナル



背後地

○南山手への動線の確保

背後地である南山手地区にとって松が枝地区は観光の拠点になりうることから、松が枝地区と南山手地区との動線を確保し、回遊性を向上させる。



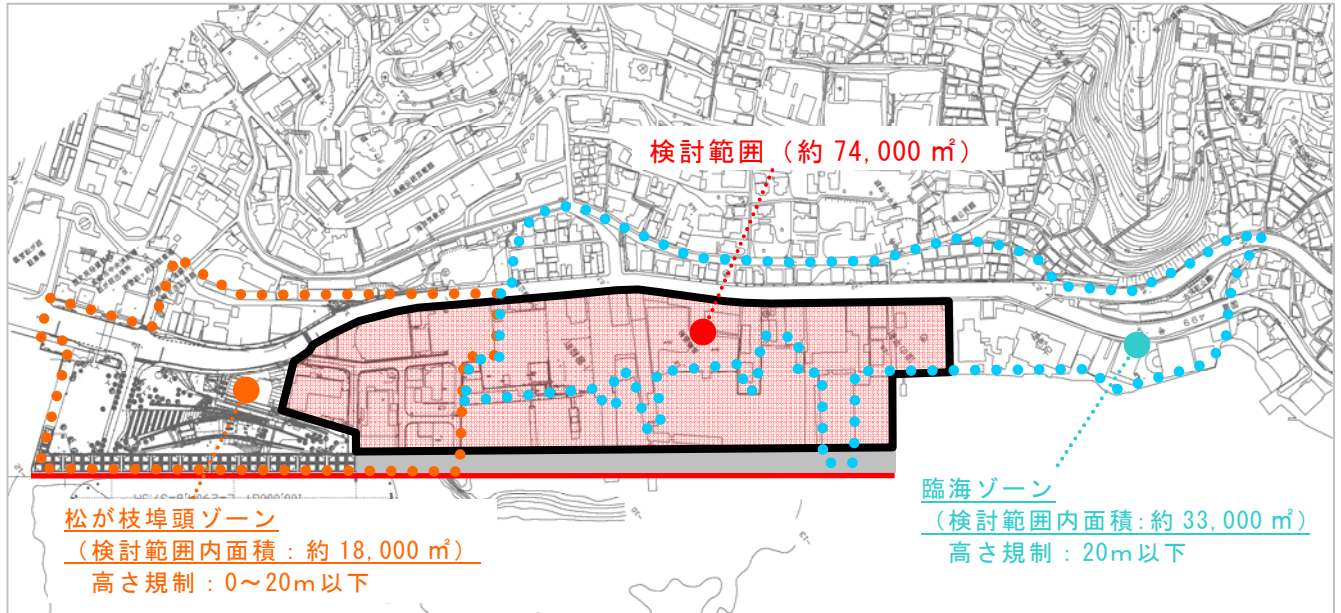
南山手地区との連携と回遊イメージ

③施設規模・配置の検討

③-1 検討条件の整理

○検討範囲

以下の範囲（約 74,000 m²）を施設配置計画の検討範囲とする。なお、松が枝埠頭ゾーン及び臨海ゾーンは「長崎市景観計画」により建築物の高さ規制がかけられている。



検討範囲

○導入する機能

導入機能の検討に基づき、以下の機能を導入する。なお、各施設の規模については、クルーズ旅客船の需要を確認した上で、他港の規模を参考に算出した。

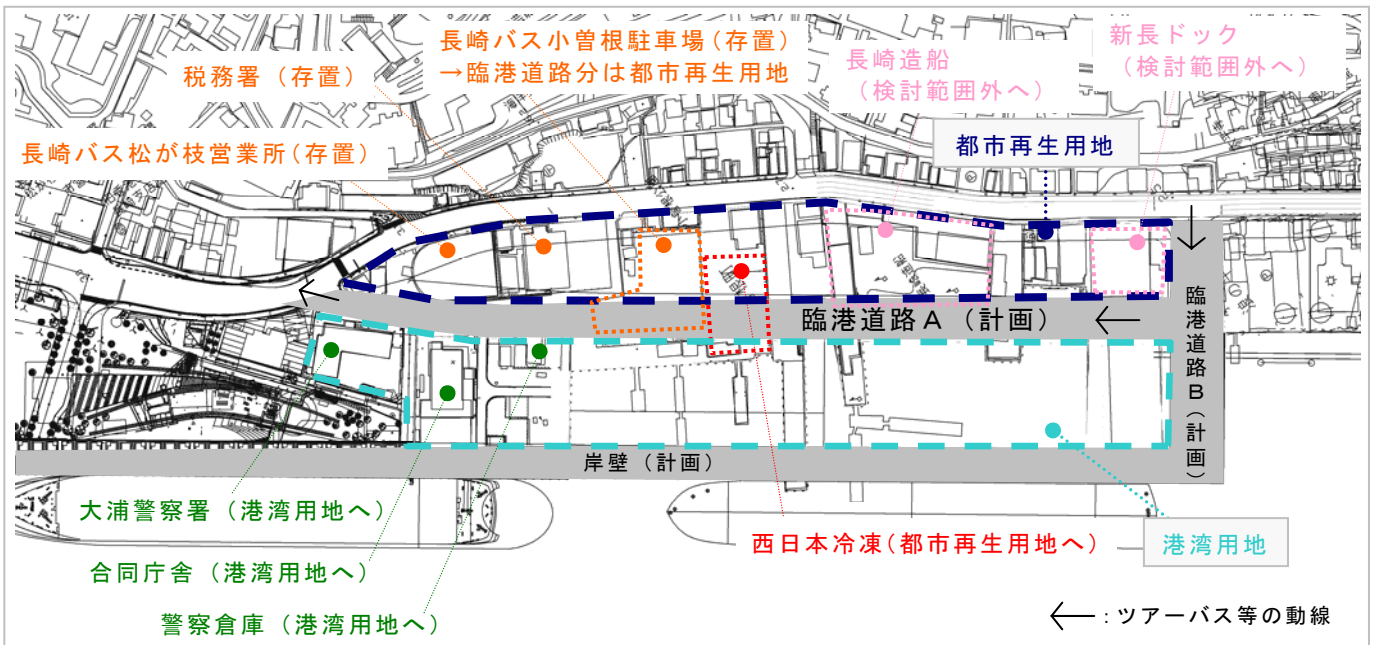
機能	施設名称	面積 (m ²)	備考
交通結節点機能	海上交通ターミナル	10,783	屋上は緑化しクルーズ旅客船の歓待スペースとする。
	ツアーバス	7,530	ピーク日需要の76台分の駐車スペースを確保。
	路面電車	30	電停のみ。軌道は臨港道路に含む。大浦海岸通電停から約660m。
	タクシー	540	乗車、降車スペース共に1台ずつ。待機プール11台。
	路線バス	1,280	乗降(空港連絡バス含む)、待機共に3台ずつ。
	自家用車	4,900	164台分(ツアーバス駐車場が空いている場合に利用)
交流機能	海事博物館	500~1,000	設置場所は未定。
	緑地	20,000	海上交通ターミナル屋上も含む。
観光機能	観光案内所	100~300	
都市・居住環境機能	ベンチ・トイレ	—	緑地間に適宜設置する。
	デッキ	—	南山手地区と接続するデッキを設置し、南山手地区への動線を確保する。

○交通計画

- ・円滑な乗り換えのため、旅客ターミナルに近接して観光バス乗降場、路面電車、路線バス乗降場、タクシープールを設置する。
- ・交差点解析に基づき、2バース目背後旅客ターミナルへの観光バス等の動線は、進入が臨港道路Bから、また出発は臨港道路Aからのワンウェイ方式を基本とする。
- ・港湾発生交通量が与える国道への負荷を軽減するため、臨港道路B交差点において、国道下り線に右折帯（80m）を確保する。

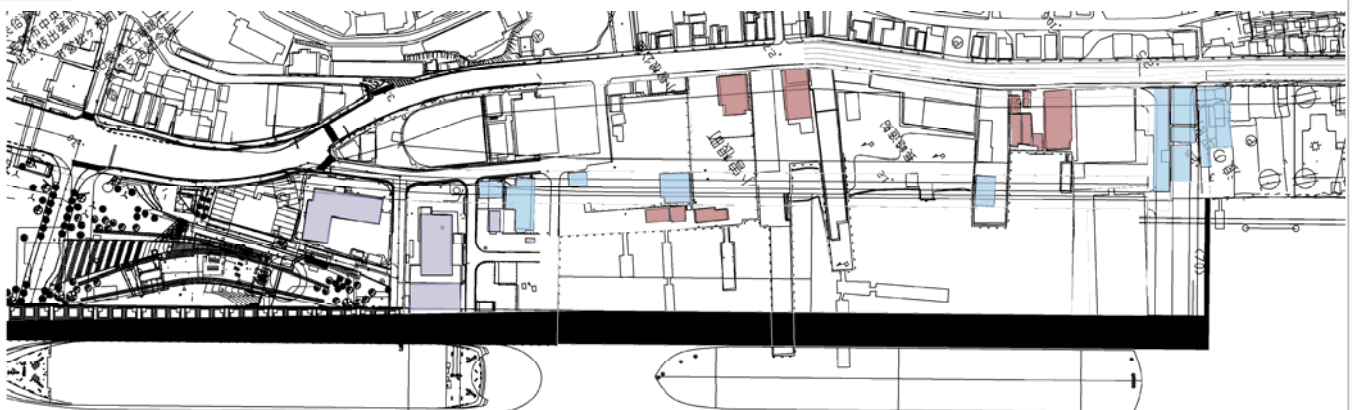
○土地・建築物の取り扱い

- ・景観条例による高さ制限を越える建築物は設置しない。
- ・延伸に伴う港湾機能に必要な機能を確保することとする。
- ・港湾機能の配置に伴い移転対象となる民間施設については、可能な限り検討範囲内の都市再生用地で移転場所を確保する。
- ・個々の建築物の扱いは下図の通りとする。



土地・建築物の取り扱い

- : 臨港道路により移転する物件
- : 緑地等により移転する物件
- : 他物件の移転により玉突きで移転する物件



支障物件配置図

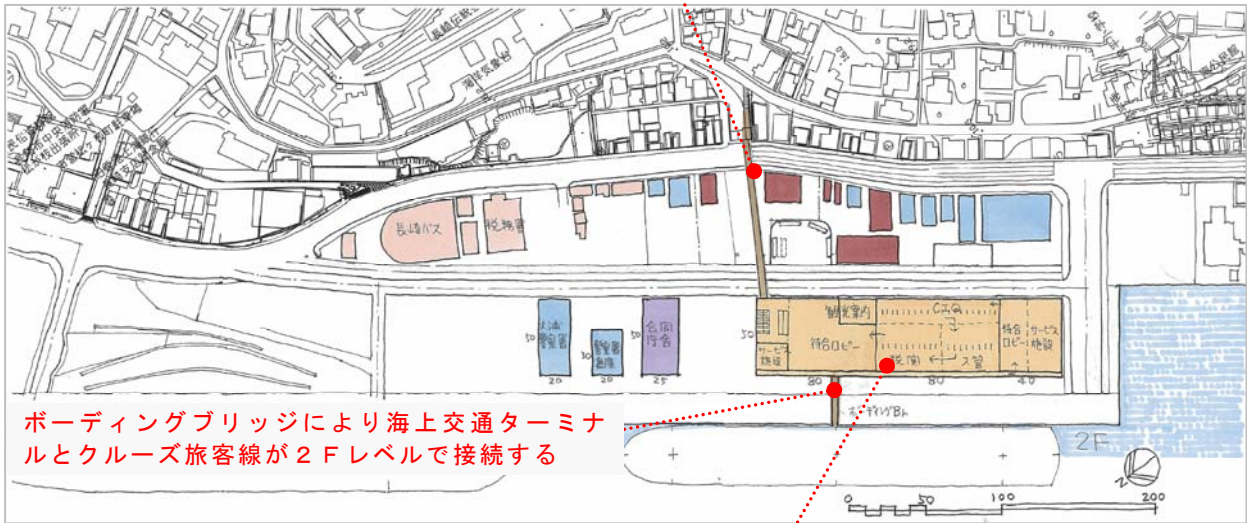
③-2 施設配置の考え方

以下の要点に基づき、施設配置計画を行った。なお検討にあたっては、模型及びイメージパースを作成した。

○施設配置の要点

- ・南山手地区（歴史と緑・港への眺め）との連動を図った回遊性・利便性の高い施設・動線整備を行う
- ・港湾の魅力となる豊かな水辺空間の連続性を活かす
- ・入船時には円滑なターミナル機能を発揮し、平常時には一般観光客・地元住民に憩いの空間となる工夫をする

デッキにより海上交通ターミナルと背後地が2Fレベルで接続する



ボーディングブリッジにより海上交通ターミナルとクルーズ旅客線が2Fレベルで接続する

配置平面図（2F）



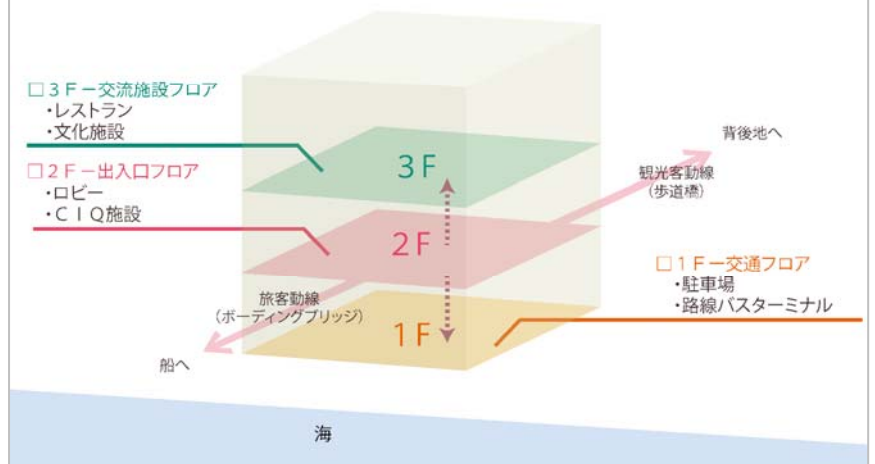
模型による検討（鳥瞰）



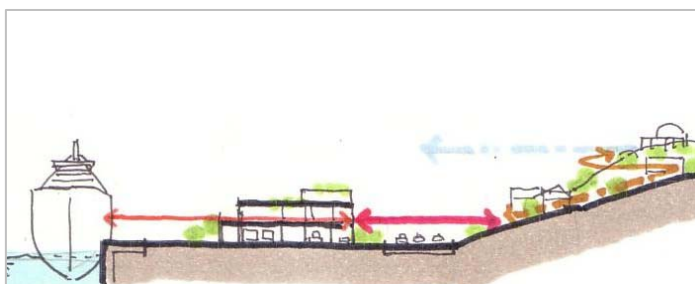
パースによる検討（アイレベル）

海上交通ターミナルはフロア別に機能のゾーニングを行う。

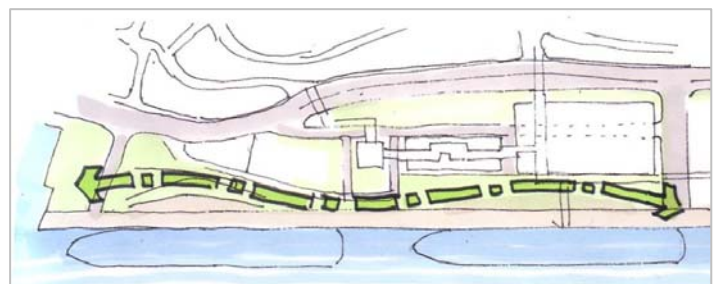
- 1F：交通フロア（駐車場、タクシープールなど）
- 2F：出入国フロア（ロビー、C I Q施設など）



海上交通ターミナル施設概念図



開放的な港湾の景色を遮らない配慮

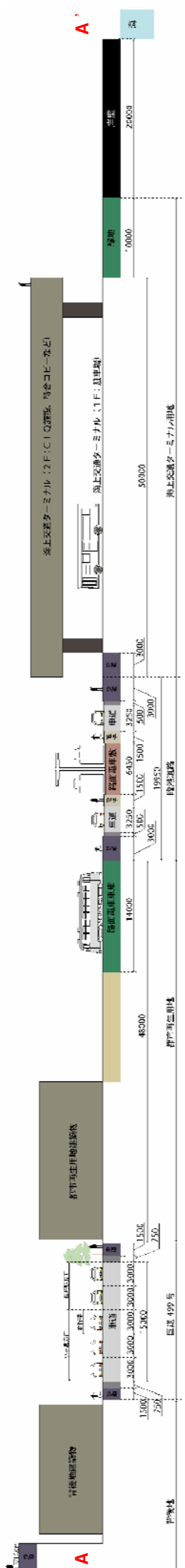


港湾に沿った緑地空間の連続性を確保

③-3 全体計画平面図の作成



全体計画平面図 (縮尺1/3000)



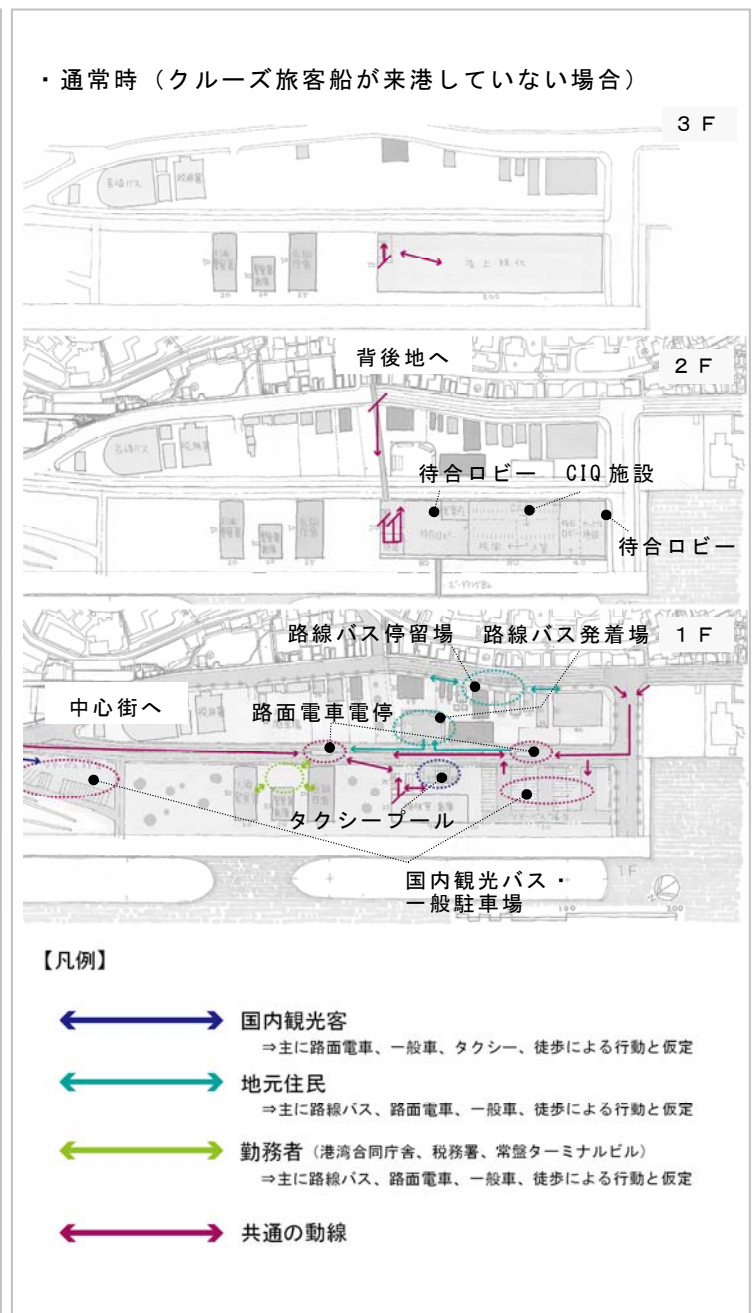
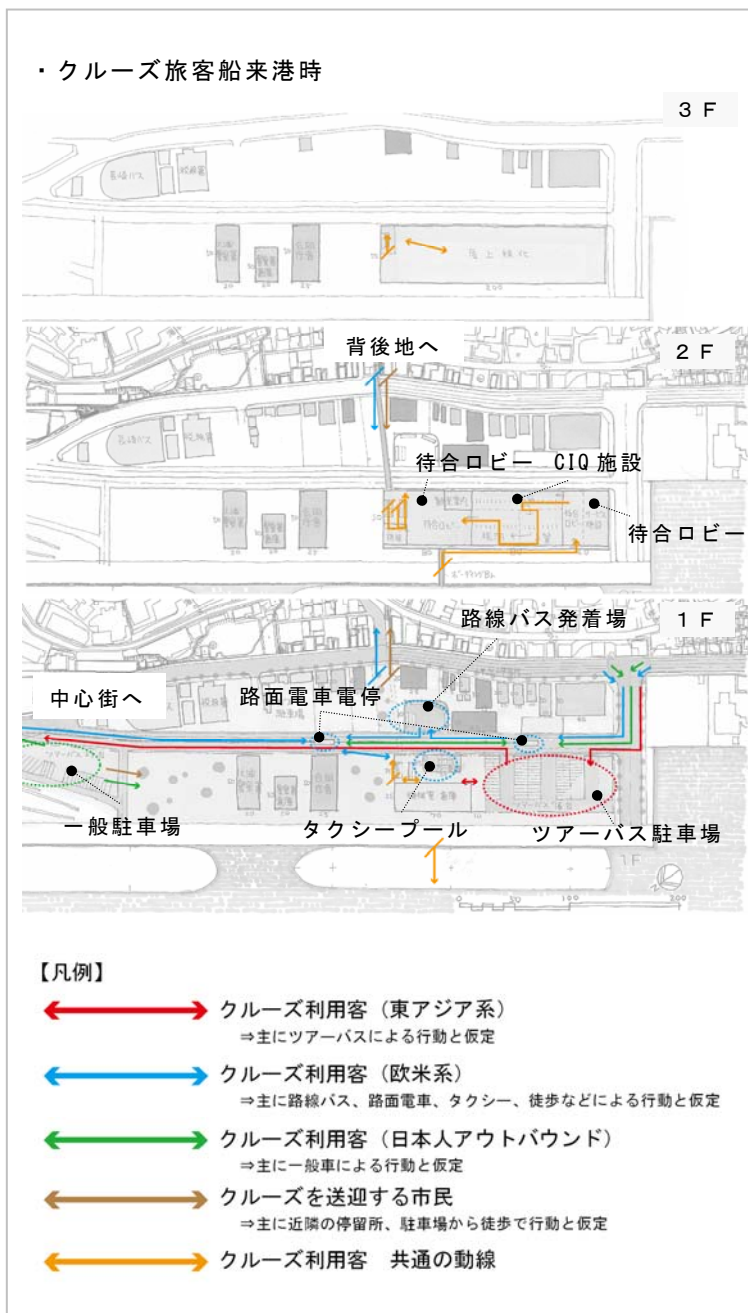
断面図 (A-A') 断面 縮尺1/700

③-4 動線計画の作成

利用者の統計から属性による行動特性を以下のように整理した。

- ・欧米系の行動特性：路面電車やタクシー、徒歩など、個人で行動する割合が高い
- ・東アジア系の行動特性：観光バスを用いて団体で行動する割合が高い
- ・日本人（アウトバウンド）：路面電車や路線バス、タクシー、自家用車など個人で行動する割合が高い

行動特性を整理した上で、クルーズ旅客船が来港している場合と通常時（来港していない場合）とで動線計画を作成した。なお、クルーズ旅客船来港時には、海上交通ターミナル1Fはツアーバス駐車場とするが、来港していない場合はツアーバスの代わりに国内観光客の観光バス及び一般者用駐車場とした。



④岸壁背後の港湾環境のあり方調査

仮想市場法（CVM）およびトラベルコスト法（TCM）を用い、現在および将来における岸壁背後の緑地環境のあり方について調査を行った。

CVM は松が枝地区周辺を対象に、緩衝・修景および休息（港湾就労者）についてアンケート調査を実施した。アンケートを緩衝・修景機能は487人に対し実施し、休息（港湾就労者）は88人に対し実施した。CVMアンケートの結果を図-1に示す。図示のとおり、緑地整備によって居住環境および景観の向上・改善がなされるとの回答が多いことが明らかとなった。

TCM は長崎市他県内6市町、佐賀市、福岡市、下関市を対象にアンケートを実施した。アンケートは、2,663人に対し実施した。TCMアンケートの結果を図-2および図-3に示す。図-2のとおり、現在および将来において緑地を利用するとの回答が大半を占めていることが明らかとなった。また図-3のとおり、利用目的にクルーズ船見物が多く挙げられており、長崎港へのクルーズ船寄港に高い関心があることが示された。

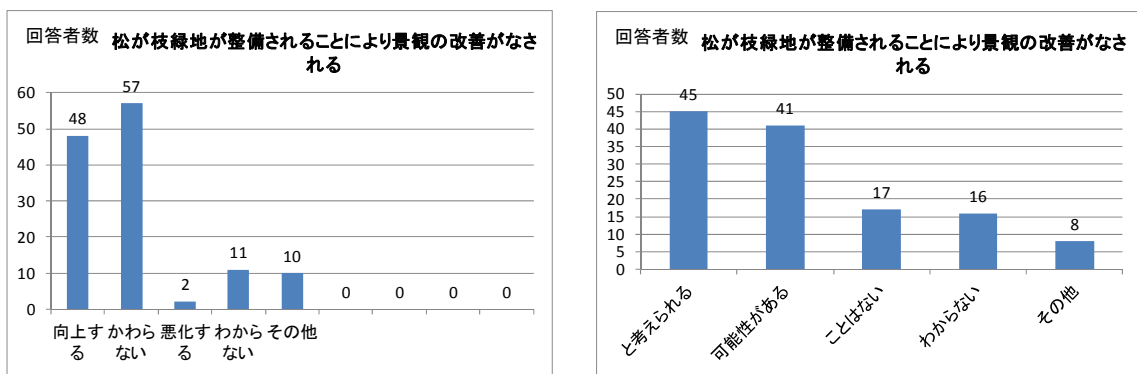


図-1 CVMアンケート結果

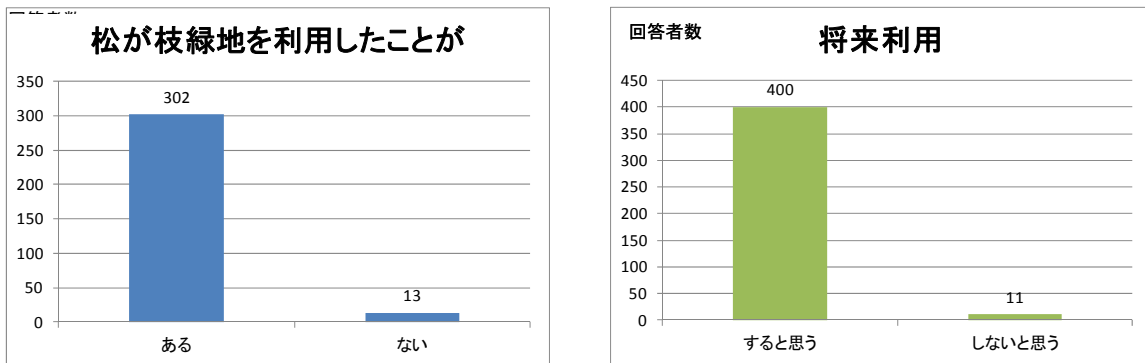


図-2 TCMアンケート結果（左：現在の利用、右：将来の利用）

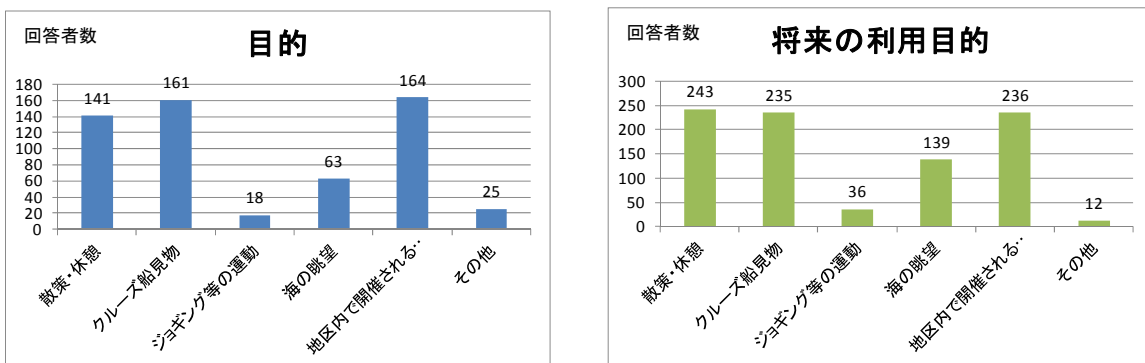


図-3 TCMアンケート結果（左：現在の利用目的、右：将来の利用目的）

3. 基盤整備の見込み・方向性

このような整備を行うことで、以下のような効果が見込まれる。

- ・新規岸壁を整備し2バース化することで、クルーズ客船の入港キャンセルを回避し、年間137隻（293千人程度）の来港が見込まれる。
- ・また、新幹線延伸により全国からの松が枝地区へのアクセス性が高まることで、松が枝地区が新たな観光拠点となり、長崎市だけでなく広域的な経済活性化に寄与することが期待できる。
- ・さらに、南山手地区と松が枝地区との動線を確保することで回遊性を向上させ、地域のまちづくりに寄与することが期待される。

4. 今後の課題

今後は以下の点に配慮し、事業を進めることとする。

- ・海上交通ターミナルを国内・国外観光客双方における観光拠点として位置づけ、賑わいのあるまちを作ることとする。
- ・具体的には、海上交通ターミナルと背後地との動線を確保することで回遊性の向上を図り、長崎県・長崎市が一体となって背後のまちを含んだまちづくりを行っていく。
- ・また、今後は都市再生総合整備事業を活用し、都市施設（スーパー、レストラン等）の事業者に対するヒアリングに基づく検討を行うことで、日常的に賑わう空間の実現を目指す。
- ・都市再生用地については、土地の高度利用を行うことで有効な土地利用を図り、観光客や周辺住民が日常的に集う空間となるよう工夫する。



全体計画の鳥瞰パース