

# 長崎港長期構想



平成 24 年 3 月  
長崎港長期構想検討委員会



(表紙の写真)

右上：昭和 51 年の長崎港

小ヶ倉柳埠頭：昭和 46 年完成

松が枝埠頭：当時、砂砂利埠頭として利用

三菱重工長崎造船所本館ビル：昭和 50 年完成

長崎魚市：当時、尾上地区を利用（平成元年新長崎漁港に移転）

旭大橋：建設中（昭和 47 年着工、昭和 57 年完成）

左下：平成 20 年 11 月の長崎港

小ヶ倉柳埠頭：平成 19 年拡張工事着工

女神大橋：平成 17 年完成

松が枝埠頭：撮影時、10 万総トン級対応岸壁が整備完了

長崎水辺の森公園：平成 16 年完成

— 目次 —

<b>1. はじめに</b> .....	<b>1</b>
1) 長期構想の背景と目的.....	1
2) 長期構想とは.....	3
3) 長期構想検討体制.....	4
<b>2. 長崎港を取巻く世界と日本の状況</b> .....	<b>6</b>
1) 世界と長崎港とのつながり.....	6
2) 経済・社会情勢等の動向.....	7
(1) 世界経済動向.....	7
(2) 世界の国際海上コンテナ荷動量.....	7
(3) 日本の人口推計.....	8
(4) 東日本大震災を踏まえた防災の動向.....	9
<b>3. 長崎港の現況</b> .....	<b>10</b>
1) 地理的位置.....	10
2) 長崎港の全体像.....	11
3) 港勢.....	12
(1) 取扱貨物量.....	12
(2) コンテナ貨物量.....	15
(3) 船舶乗降人員数.....	16
(4) 国内旅客航路.....	17
4) 長崎港が誇る他港にはない特性.....	18
5) 港湾整備の状況.....	21
<b>4. 利用者・県民のニーズ</b> .....	<b>22</b>
1) アンケート調査.....	22
(1) 第1回アンケート調査.....	22
(2) 第2回アンケート調査.....	23
(3) 松が枝地区、小ヶ倉地区周辺住民へのアンケート.....	24
(4) 「未来の長崎港を考えるクルーズ」での意見.....	24
2) 企業への聞き取り調査.....	25
<b>5. 長崎港の課題</b> .....	<b>26</b>
1) 客船受入れによる観光振興.....	26
(1) 客船への対応の態勢の強化.....	26
(2) 海上交通と陸上交通との連携.....	26
(3) 背後のまちづくりとの連携.....	26
2) 尾上～元船地区周辺の空間形成.....	27

(1) 賑わい空間の創出 .....	27
(2) 新駅舎と離島航路との接続 .....	27
3) 外貿物流の強化 .....	28
(1) 県内貨物の他港への流出 .....	28
(2) 新たな国際輸送形態の導入 .....	29
(3) 物流ネットワークの混雑 .....	30
4) 災害への対応 .....	31
(1) 地震への対応 .....	31
(2) 津波などへの対応 .....	32
5) 港湾施設の適切な維持管理 .....	33
6) 良質な環境の保全 .....	34
(1) 自然環境 .....	34
(2) 住環境の保護 .....	34
(3) 文化・歴史的資産の保全 .....	34
(4) 景観への配慮 .....	35
<b>6. 長崎港長期構想 .....</b>	<b>36</b>
1) 長崎港が今後果たすべき役割 .....	36
2) 長崎港の将来像 .....	36
3) 目標等の体系 .....	37
4) 長期構想における目標と施策 .....	38
(1) 目標年次 .....	38
(2) 目標と施策 .....	38
5) 長期構想の機能配置図 .....	52
6) 長崎港長期構想ゾーニング図 .....	53

# 1. はじめに

## 1) 長期構想の背景と目的

長崎港は、元亀2年（1571年）ポルトガル船貿易を行うため、島原町、分知町、大村町、外浦町、平戸町、横瀬浦町の6町が創建（町建て）されたことをきっかけとして開港しており、2020年には開港450年を迎える歴史あるみなとである。

鎖国時代には、日本で海外に唯一開かれたみなととして栄え、日本と外国をつなぐ拠点として、多くの人・モノ・文化の交流が行われるなど、長崎はみなととともに発展してきた。

このような歴史は今も引き続いており、立体的で美しいまちなかに客船が接岸できる埠頭、世界に誇る造船業、和洋中が交じり合った様々な観光資源、市民がみなとを身近に感じるイベントなど、様々な用途が混在しており、長崎はみなと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。

このような中、東アジアクルーズ市場の拡大に伴う大型クルーズ客船の入港増加や、上海航路の復活、新幹線長崎ルートへの延伸、みなと周辺観光施設の世界遺産暫定登録、大型客船建造受注、中国への鮮魚輸出の拡大、県内工業団地への精密機器製造企業の進出など、長崎港を取り巻く情勢は近年大きく変化してきている。

このような変化に対応するため、長崎港は地理的優位性を活かして、日本における海のゲートウェイとして更なる機能拡張を目指す必要があるが、単に施設の拡大だけを追い求めるだけではなく、長崎港の持つ「港湾都市」の特性を活かし、「港湾施設としての質」「景観の質」「観光資源の質」「おもてなしの質」など長崎の持つ多くのクオリティをさらに高めながら、『クオリティ日本一の国際交流拠点港』を目指す必要がある。

こうした将来ビジョンは、「ビジット・ジャパン・キャンペーン」推進に向けた海の玄関口の形成や、東アジアの経済成長を日本経済の活力に取り込むなど国家的事業にふさわしく、アジア新時代の到来をチャンスとして衰退する地方都市を発展に導く「地方都市再生のモデル事業」を展望するものである。

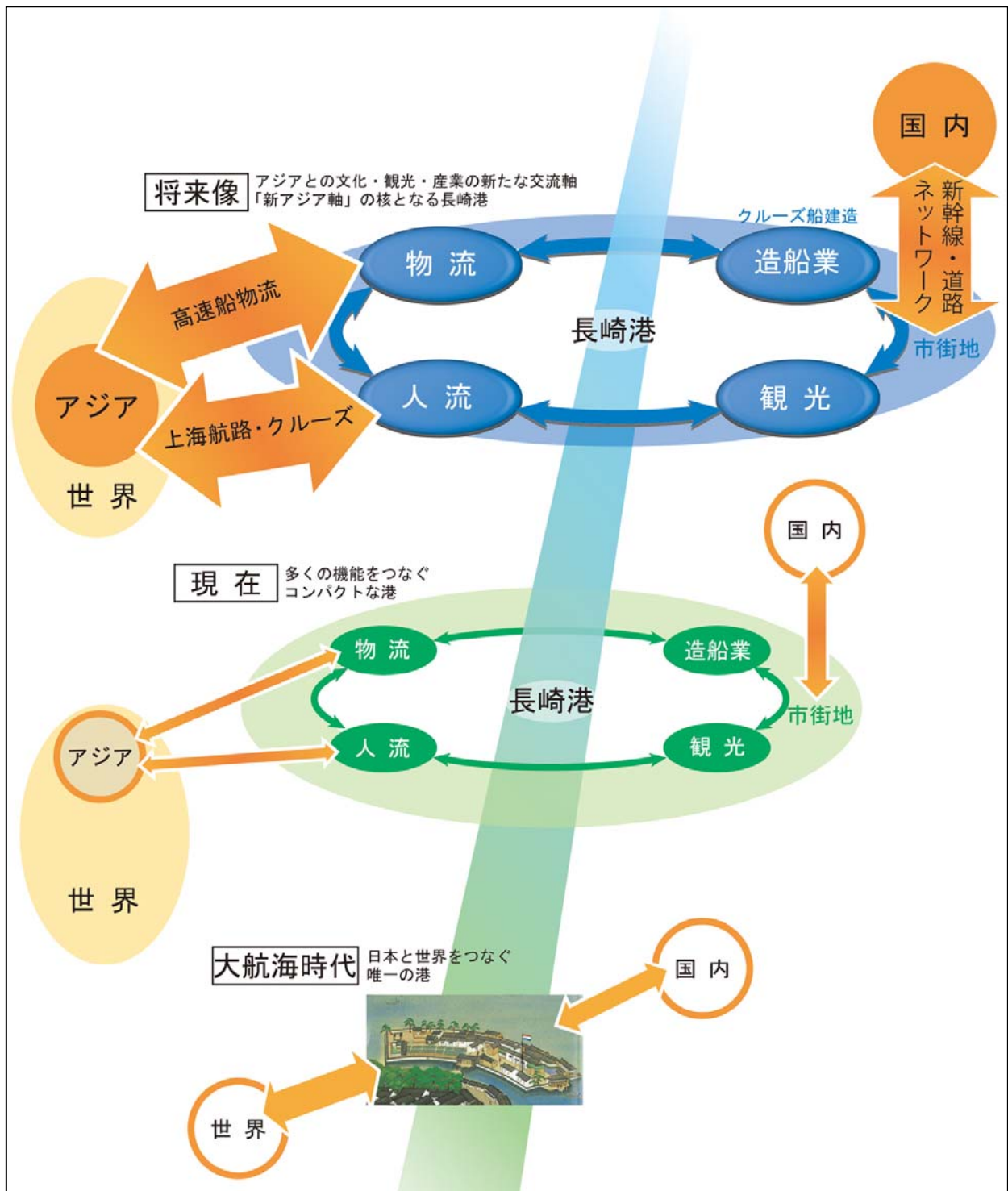


図 1 将来像のイメージ

## 2) 長期構想とは

長崎港長期構想は長崎港の20年～30年後の将来像や目標、それらを実現するための施策等、長期的な港湾の指針を示したものである。

この長期構想や、港湾利用の安全性の検討等をふまえ、概ね10年後の港湾の開発、利用及び保全について定められた港湾のマスタープランである港湾計画が策定される。

長期構想と長崎県、長崎市の既定計画との関係性は以下のとおり。

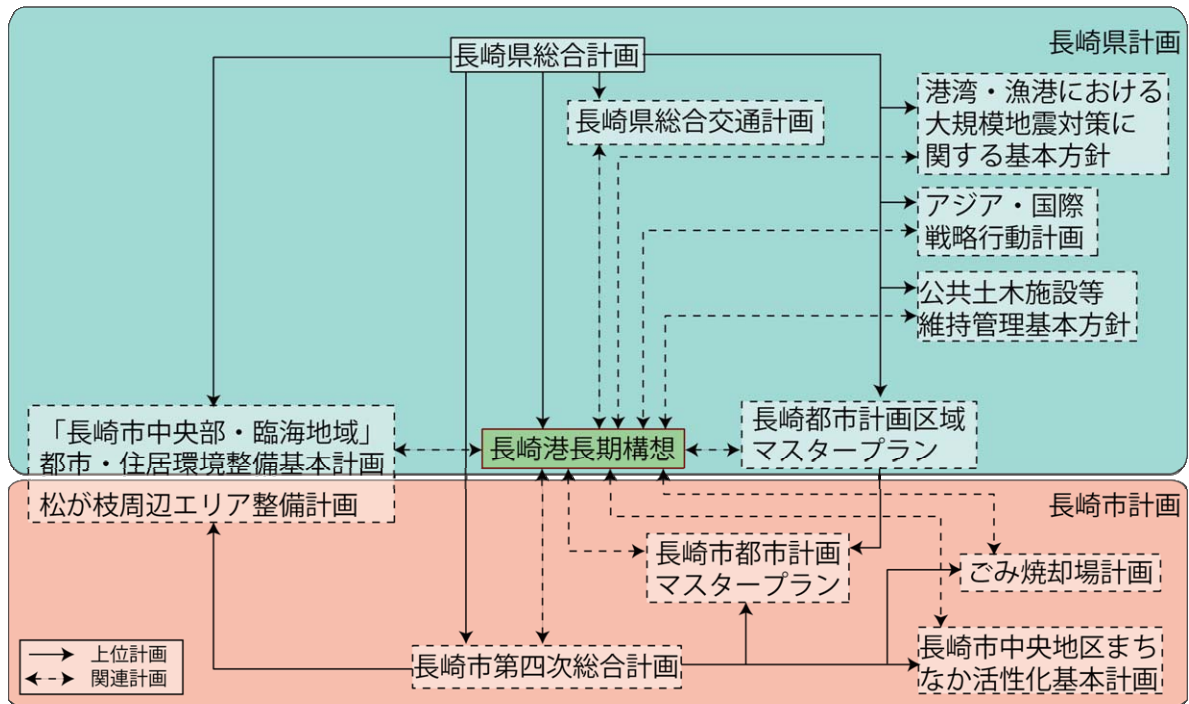


図2 上位・関連計画関係図

### 3) 長期構想検討体制

有識者等から構成される長崎港長期構想検討委員会を設立し検討を進める。委員の任期は平成 25 年（2013 年）3 月末までの任期を予定しており、以下の流れと内容に沿って 5 回開催する予定である。

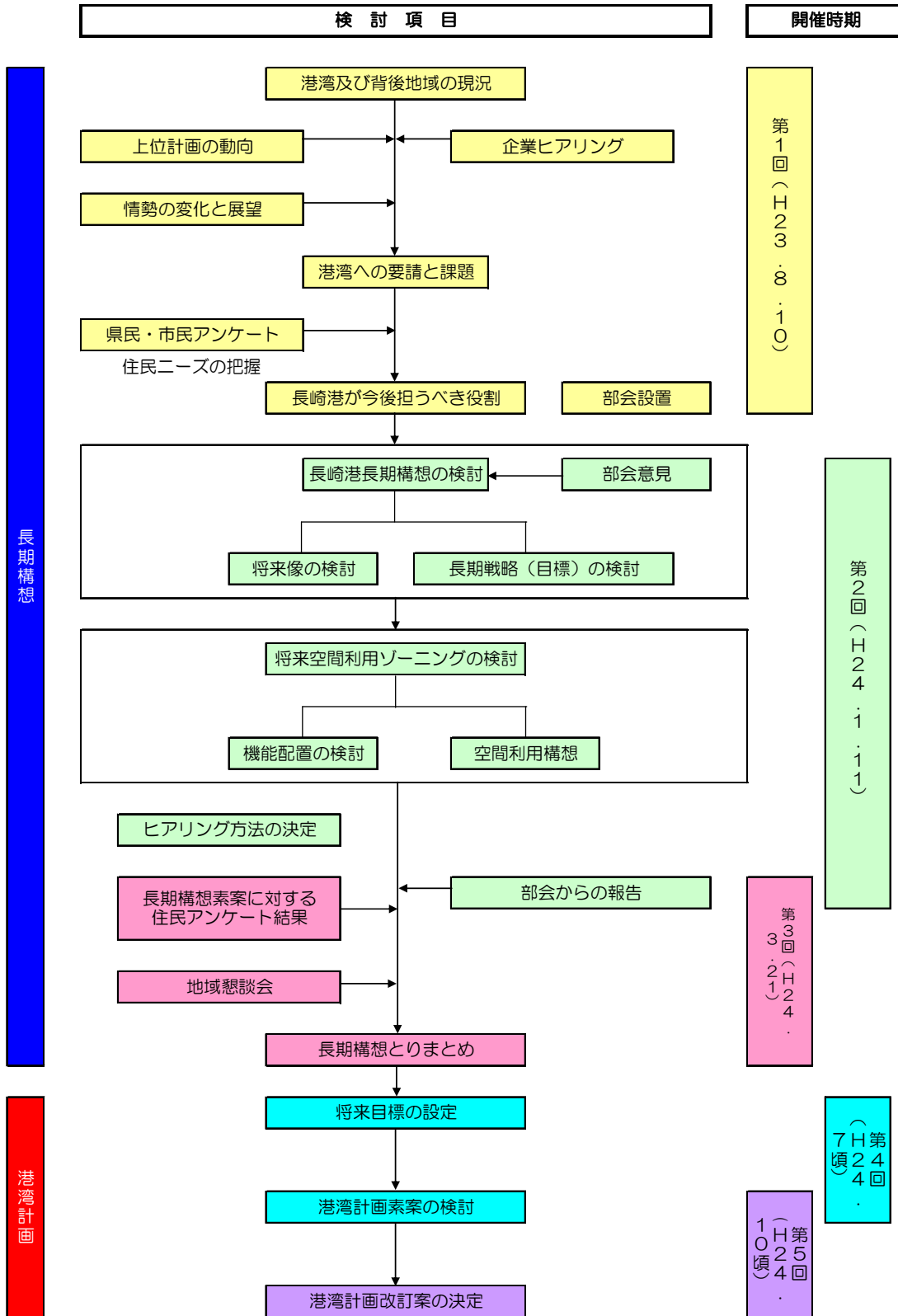


図 3 検討の流れと委員会の開催回 (案)

なお、平成 23 年度は委員会を 3 回開催した。各委員会の内容は下記の通りである。

表 1 平成 23 年度の委員会の開催回と会議の内容

開催回	内 容
第 1 回 2011. 8. 10	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 委員会の目的、検討体制、スケジュール</li> <li>・ 長崎港の現況特性等の把握・分析</li> <li>・ 上位計画・関連計画</li> <li>・ 第 1 回アンケート調査の結果報告</li> <li>・ 課題の頭出し</li> </ul>
第 2 回 2012. 1. 11	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 課題の再整理</li> <li>・ 長崎港の今後果たすべき役割</li> <li>・ 長崎港の将来像と目標（案）</li> <li>・ ゾーニング構想（案）</li> </ul>
第 3 回 2012. 3. 21	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第 2 回 アンケート調査等の結果報告</li> <li>・ 長崎港の将来像と目標（結果の報告）</li> <li>・ ゾーニング構想（結果の報告）</li> <li>・ 長崎港長期構想のとりまとめ</li> </ul>

## 2. 長崎港を取巻く世界と日本の状況

### 1) 世界と長崎港とのつながり

長崎港は九州の北西部、長崎市に位置する重要港湾であり、元亀2年（1571年）の開港以来、440年にわたって常に世界と向き合い、近代日本を牽引した都市にあり、長崎港はいつの時代もその顔であった。

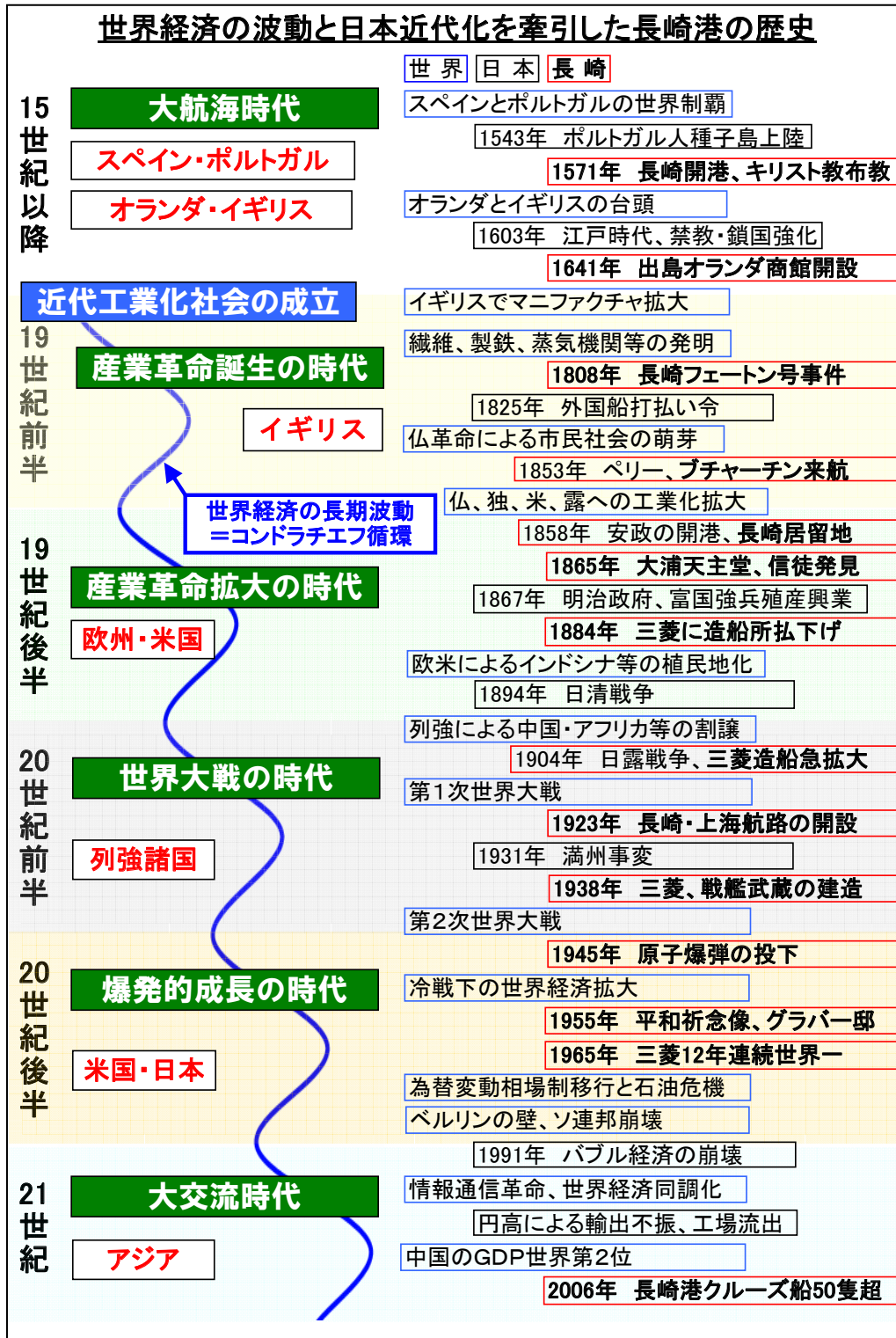


図 4 世界と日本と長崎港の歴史

## 2) 経済・社会情勢等の動向

### (1) 世界経済動向

近年、我が国の経済が停滞しているのに対し、中国、インド、韓国、台湾、ASEAN などアジアの国々や地域では経済成長が続いている。また、それらの国や地域では、人口増加や所得向上により消費意欲が盛んな都市中間層が拡大しつつある。特に中国は GDP（国内総生産）が 2010 年には日本を抜いて世界第 2 位となっており、世界の工場から、消費国としてその存在感が増している。

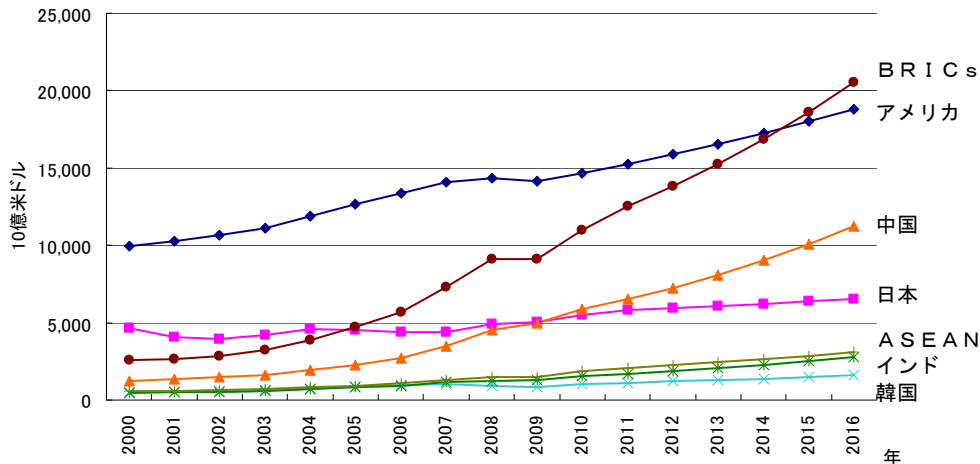
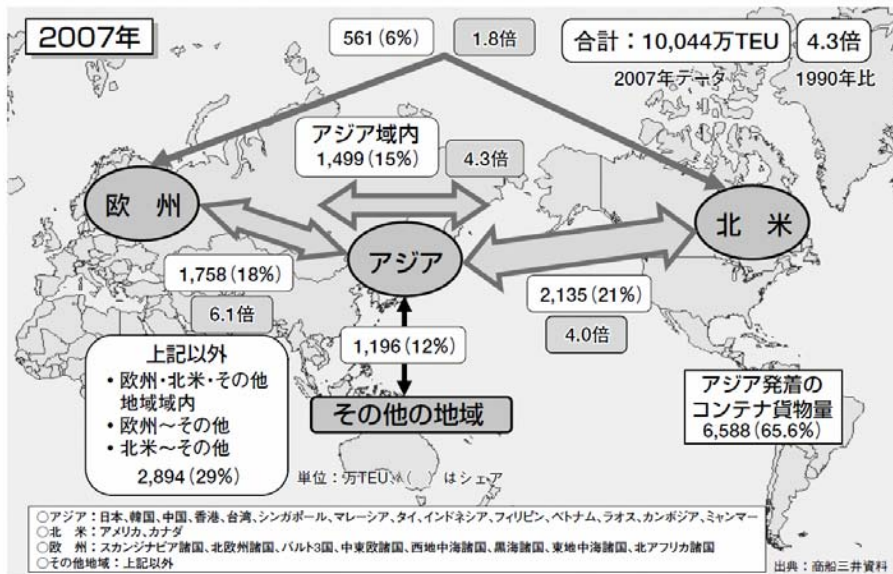


図 5 米国、日本、中国、インド、ASEAN、BRICS の名目 GDP の経年変化

### (2) 世界の国際海上コンテナ荷動量

1990 年と 2007 年の世界のコンテナ荷動きを見ると総量では 4.3 倍になっている。アジアと主要地域との荷動きをみると、アジア～欧州で 6.1 倍、アジア～北米で 4.0 倍、また、アジア域内では 4.3 倍と、アジアを中心として世界の貨物が流動している傾向が見て取れる。



出典：平成 21 年度港湾局関係予算概要

図 6 世界の国際海上コンテナ荷動量

### (3) 日本の人口推計

日本の総人口のピークは2004年12月の1億2,783万8,000人とされている（総務省発表）。「日本の将来推計人口（平成18年12月推計）、国立社会保障・人口問題研究所」の中位推計（出生中位・死亡中位）では、合計特殊出生率は2055（平成67）年には1.26になると仮定している。このような仮定に基づいて試算すると、我が国の総人口は、2055年には8,993万人になることが見込まれている。

人口の減少は、労働人口の減少につながり、また消費人口の減少にもつながる。このことはとりもなおさず、我が国の国民総生産の減少、つまり国力の減退につながる事となる。

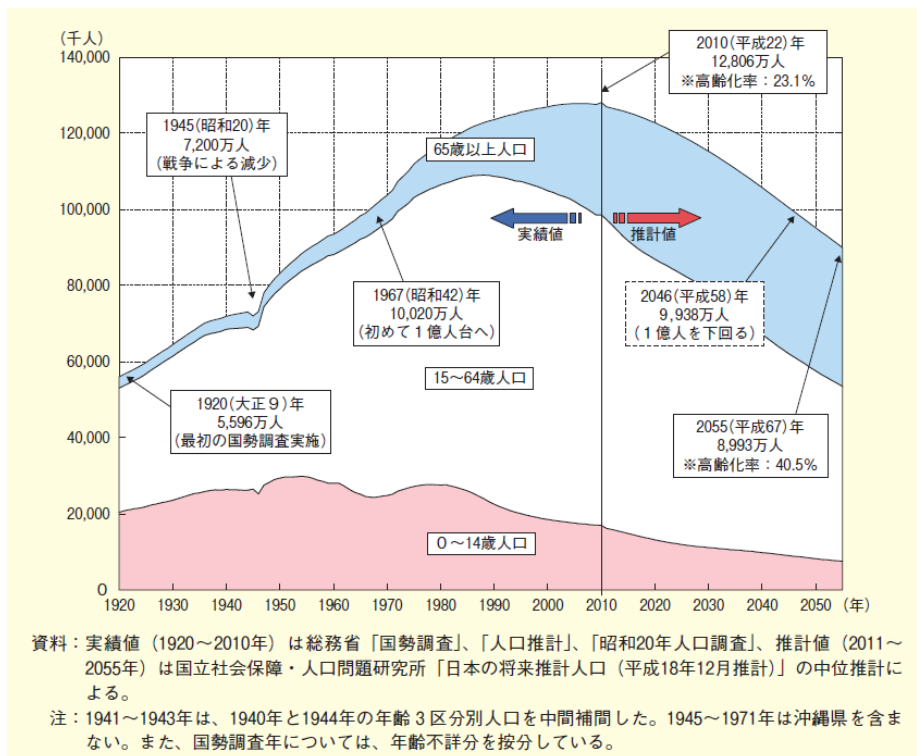


図7 我が国の人口の推移と将来推計

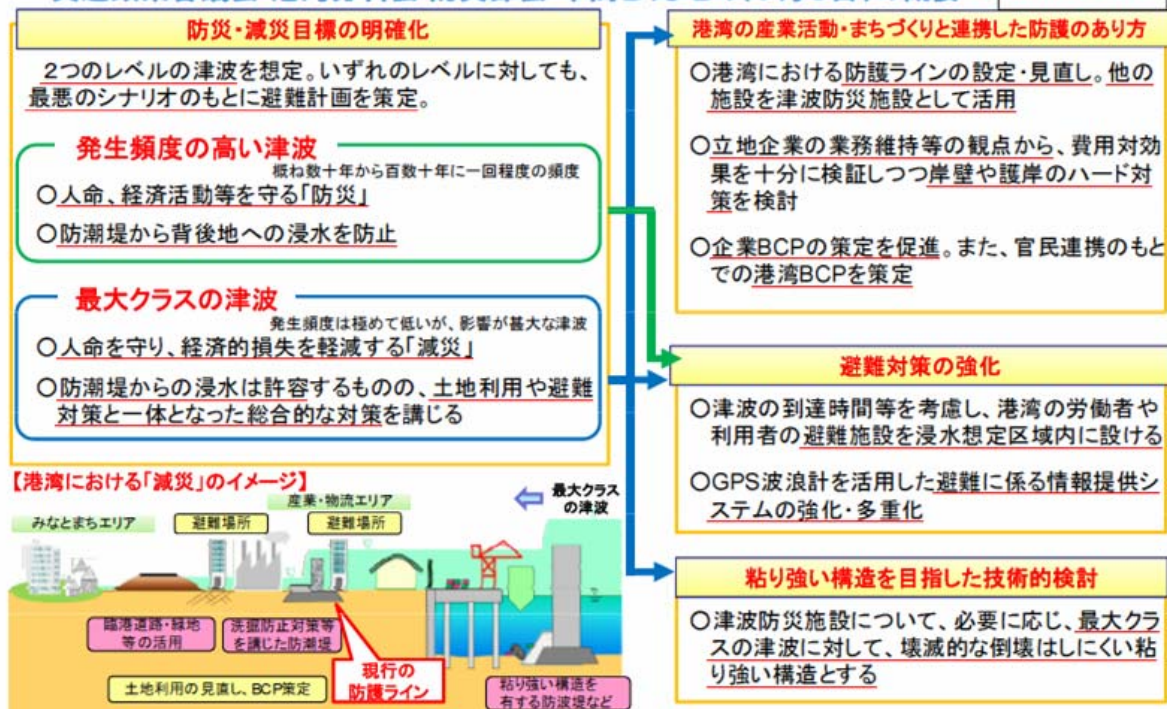
#### (4) 東日本大震災を踏まえた防災の動向

- ・ H23.7.6 交通政策審議会港湾分科会防災部会  
港湾における総合的な津波対策のあり方（中間とりまとめ）
- ・ H23.7.22 交通政策審議会  
港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針 答申
- ・ H23.9.28 中央防災会議  
東北地方太平洋沖地震を教訓とした地震・津波対策に関する専門調査会報告
- ・ H23.11.24 中央防災会議  
南海トラフの巨大地震モデル検討会（第5回）
- ・ H23.10.5 九州地方整備局  
九州東岸地域の港湾における地震・津波対策検討会議（第1回）
- ・ H23.12.27 中央防災会議  
防災基本計画における「津波災害対策編」の新設
- ・ 交通政策審議会港湾分科会防災部会  
「港湾における総合的な津波対策のあり方（中間とりまとめ）」の抜粋

### 港湾における総合的な津波対策のあり方

平成23年7月22日  
交通政策審議会  
第45回港湾分科会  
資料 3-2

～交通政策審議会 港湾分科会 防災部会 中間とりまとめ(7月6日)の概要～



### 3. 長崎港の現況

#### 1) 地理的位置

世界規模の広域的な視点からみると、長崎港の1,000km圏内には上海などの東アジアの沿岸主要都市が位置しており、近年盛んな東アジアクルーズの寄港地や高速船（フェリー、RORO船）を用いた貨物輸送の拠点港としても、長崎港は日本の他港に対し距離的な優位性がある。

博多港、鹿児島港と上海、青島、福州との距離を比較してみても、長崎港からの距離が最も短くなっている。

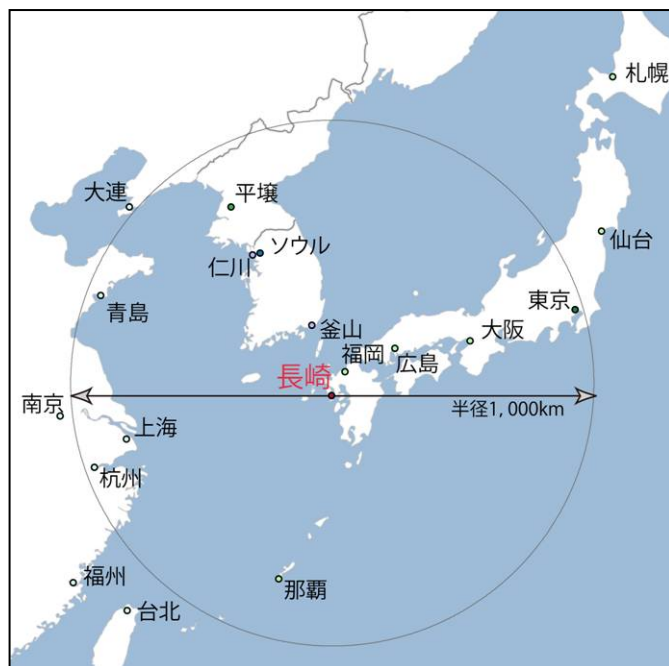


図8 長崎を中心とした国内外の都市との位置関係



中国	九州	距離 (km)
上海港	長崎港	782
	博多港	861
	鹿児島港	910
青島港	長崎港	1,014
	博多港	1,019
	鹿児島港	1,254
福州港	長崎港	1,282
	博多港	1,510
	鹿児島港	1,309

(中国の主要港と九州3港の輸送距離の比較)

図9 長崎港・博多港・鹿児島港と上海との距離



### 3) 港勢

#### (1) 取扱貨物量

##### ① 総量（公共埠頭＋専用埠頭）

長崎港の海上出入貨物（フェリーを除く）を見ると、総量では過去10年で約30%（3,192,261トン→2,100,830トン）減少している。種別でみると、移入貨物が海上出入貨物全体の60～70%程度を占めている。品目別に見ると、輸出では産業機械、輸入ではLNG、移出では重油、移入では石油製品が最も多くなっている。

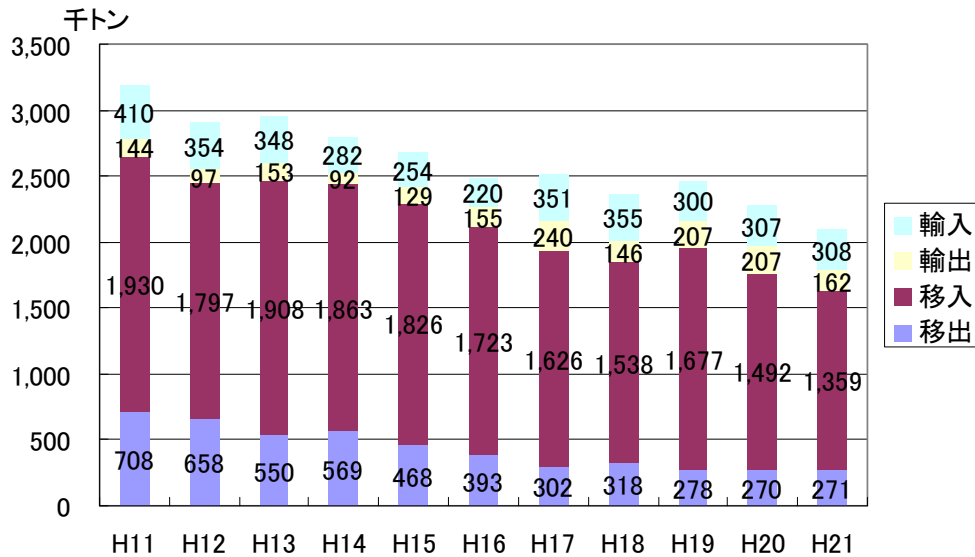


図 11 長崎港海上出入貨物の推移

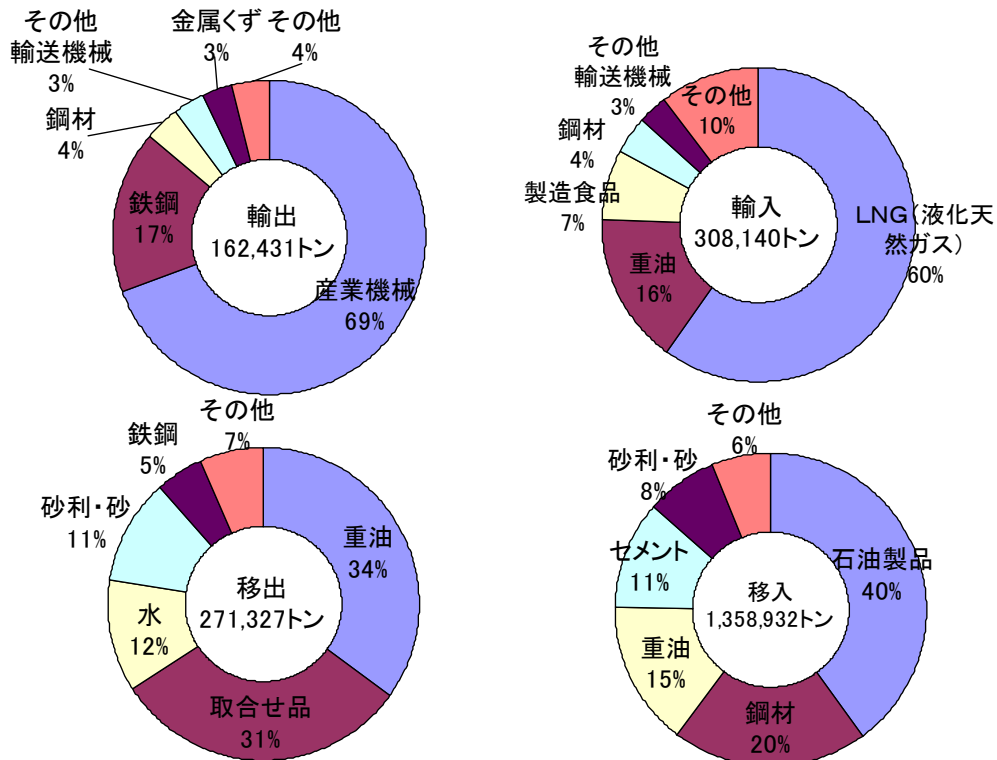


図 12 長崎港平成 21 年（2009 年）輸移出入別主要品目（総量）

② 公共埠頭のみ（専用埠頭での取扱いを除いた貨物量）

長崎港の公共埠頭で取り扱われている過去 10 年間の海上出入貨物量（フェリーを除く）を見ると、総量では H13 をピークとして、減少の傾向にある。輸移出入の別で見ると、移入貨物と移出貨物の減少が過去 10 年間の減少傾向の要因となっていることがわかる。品目別にみると、輸出では産業機械、輸入では製造食品、移出では取合せ品、移入では砂利・砂が最も多くなっている。

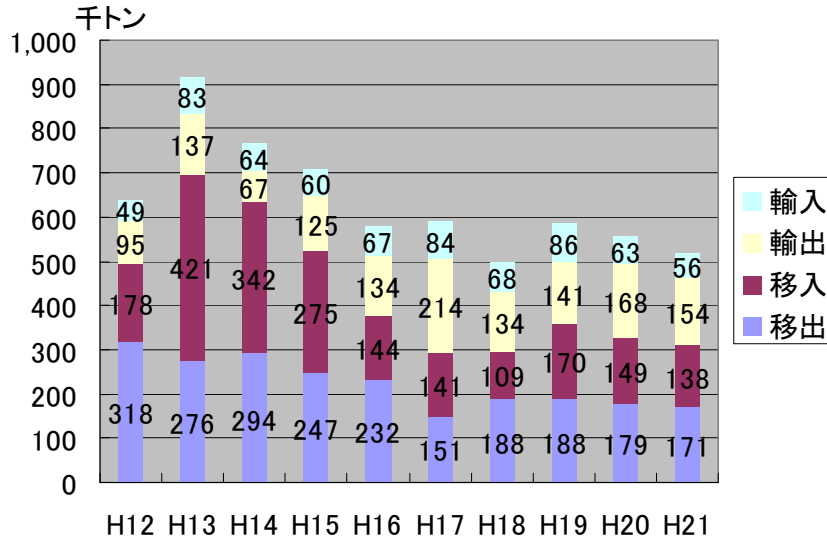


図 13 長崎港海上出入貨物の推移

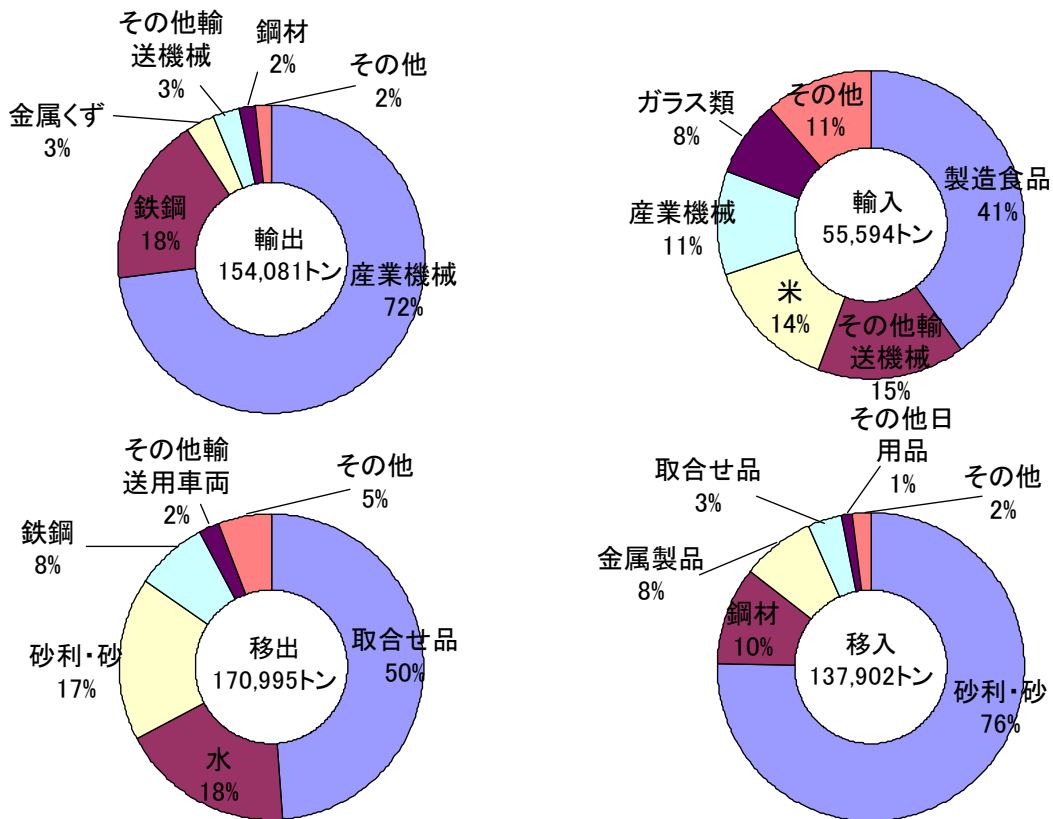


図 14 長崎港公共埠頭の平成 21 年（2009 年）輸移出入別主要品目

下図に平成 21 年（2009 年）の取扱貨物量上位 7 品目を取り上げて、平成 12 年（2000 年）～平成 21 年の公共ふ頭における取扱貨物量（輸移入出の合計）の経年変化を示している。また、下表には平成 12～21 年の取扱貨物量の上位 7 品目の変遷を示している。

これらを見ると、長崎港での取扱品目としては、砂利・砂の取扱量が経年的に見ても多く、平成 17 年（2005 年）を除いて、もっとも取扱量が多い品目となっている。しかしながら、近年の傾向としては平成 13 年（2001 年）の 420 千トン进行ピークに、減少の傾向にあり、平成 21 年ではピーク時より 7 割弱減少し、134 千トンとなっている。

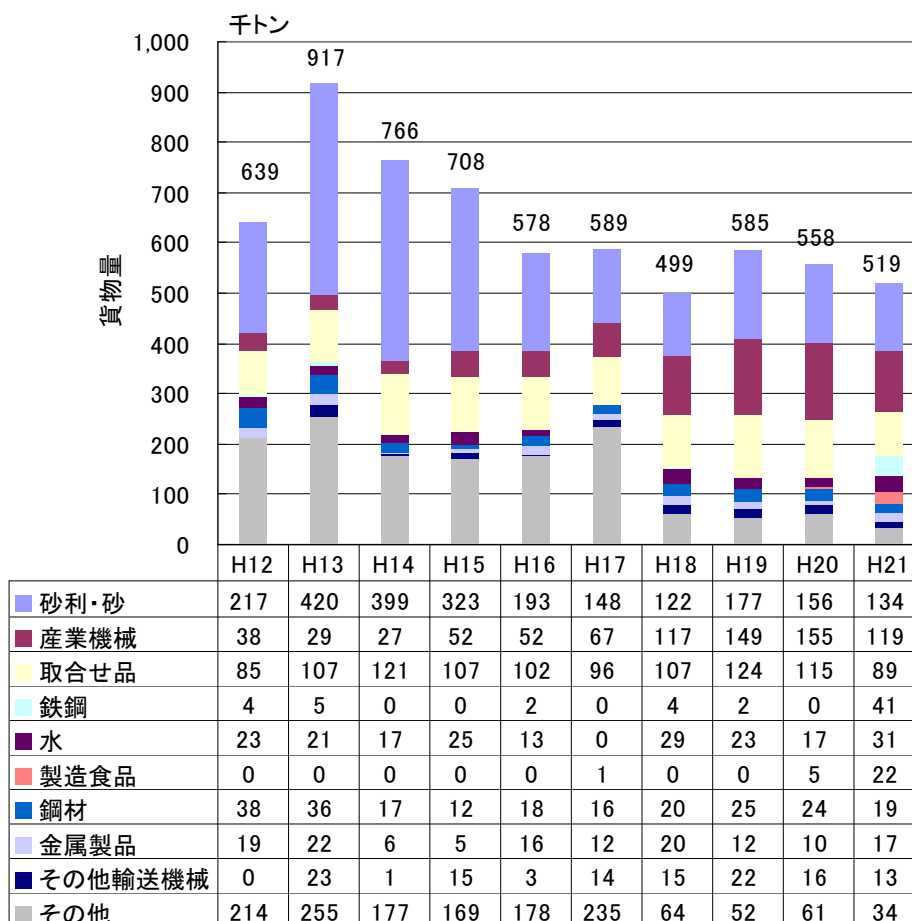


図 15 長崎港における品目別取扱貨物量の推移（公共ふ頭）

表 2 取扱貨物量上位 7 品目の変遷

	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
1	砂利・砂	砂利・砂	砂利・砂	砂利・砂	砂利・砂	その他機械	砂利・砂	砂利・砂	砂利・砂	砂利・砂
2	取合せ品	その他機械	取合せ品	取合せ品	取合せ品	砂利・砂	産業機械	産業機械	産業機械	産業機械
3	その他機械	取合せ品	窯業品	その他機械	その他機械	取合せ品	取合せ品	取合せ品	取合せ品	取合せ品
4	その他日用品	その他日用品	その他機械	産業機械	産業機械	産業機械	水	金属くず	金属くず	鉄鋼
5	窯業品	鋼材	その他日用品	その他日用品	その他日用品	その他日用品	金属くず	鋼材	鋼材	水
6	鋼材	産業機械	産業機械	窯業品	窯業品	窯業品	鋼材	水	水	製造食品
7	産業機械	窯業品	鋼材	水	金属くず	鋼材	金属製品	その他輸送機械	その他輸送機械	鋼材

## (2) コンテナ貨物量

長崎港において空コンテナを含めたコンテナ貨物量を見ると、下図に示すように輸入と輸出の比率は概ね 1 : 1 であるが、実入コンテナのみに着目すると輸入に偏っている。

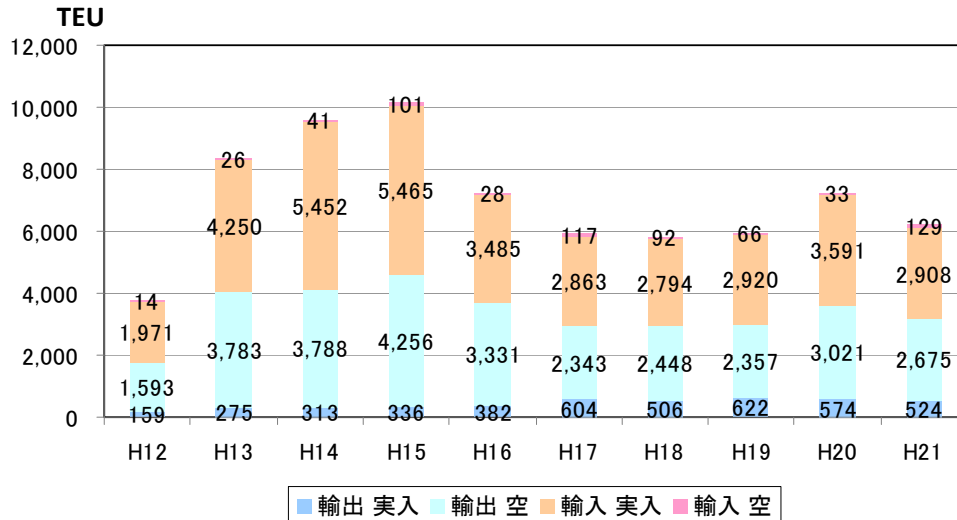


図 16 長崎港の実入・空コンテナ貨物の推移

実入コンテナ貨物の取扱量は H15 の 5,801TEU がピークである。翌年には 1/3 程減少し、その後はほぼ 3,000~4,000TEU 程度で横ばいの傾向にある。

平成 14 年（2002 年）～平成 15 年（2003 年）のコンテナ貨物増加の要因は、大手造船会社を受注した 11 万総トン級のクルーズ客船 2 隻分の艀装工事期間と重なっている。

平成 23 年には、大手造船会社が新たに 2 隻の大型クルーズ客船建造を受注しており、今後、取扱量の増加が予想される。

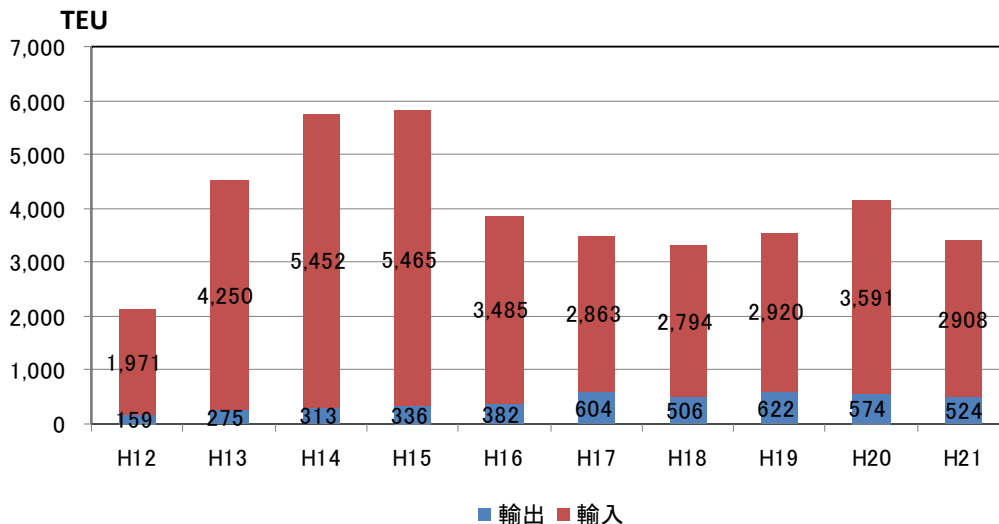


図 17 長崎港の実入コンテナ貨物の推移

### (3) 船舶乗降人員数

長崎港における乗降人員数はやや増加傾向にあり、過去10年で約10%増えている。主な乗降人員は県内離島航路乗客である。

今後、上海航路就航による外航乗客人員の増加が見込まれる。

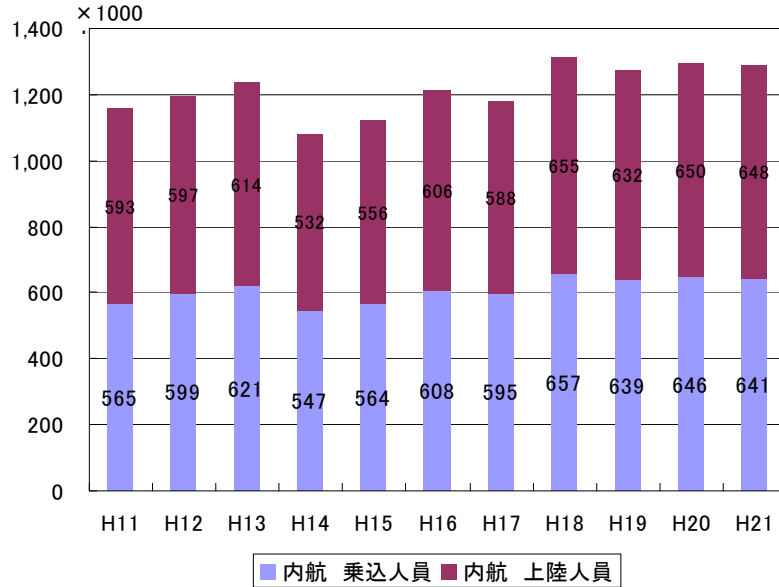
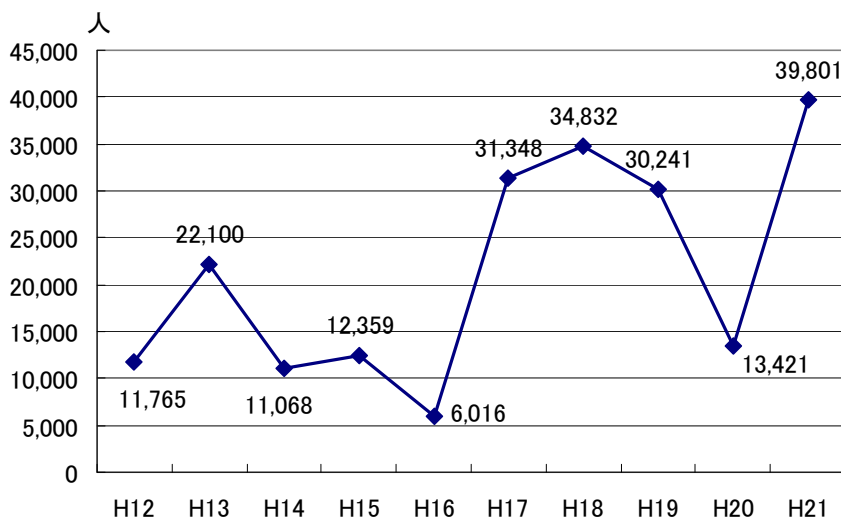


図 18 長崎港の船舶乗降客数の推移

外航クルーズ客船の乗船客は平成20年（2008年）に大きく落ち込んでいるが、これはリーマンショックの影響と考えられ、これを除くと近年は平成17年（2005年）に増加した水準を保ち、30,000人以上で推移している。



出典) 長崎県観光統計 平成21年(2009年)

図 19 長崎港における外航クルーズ客船乗船客数

#### (4) 国内旅客航路

長崎港の国内定期旅客航路は、五島列島や高島などの離島と結ぶ離島航路がある。  
そのほか、港内遊覧船などの観光クルーズ、通勤船などが航行している。

表 3 長崎港と離島などを結ぶ旅客航路

港湾	旅客定期航路	
	航路数	航路
長崎港	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>●長崎⇄上五島(鯛之浦)</li> <li>●長崎⇄五島</li> <li>●長崎⇄福江・奈良尾</li> <li>●長崎⇄福江・奈良尾(ジェットfoil)</li> <li>●長崎⇄伊王島⇄高島</li> </ul>

港湾	その他航路	
	種別	航路
長崎港	通勤用	●長崎⇄香焼
	不定期航路	●長崎港内通船(8隻)
	観光航路	<ul style="list-style-type: none"> <li>●長崎港めぐり遊覧航路</li> <li>●軍艦島クルーズ</li> <li>●軍艦島クルージング</li> <li>●軍艦島上陸クルーズ</li> </ul>

#### 4) 長崎港が誇る他港にはない特性

長崎港が誇る他港にはない特性は、まちの中心にみなとが存在していることである。

長崎港は、下に示すように、多様な歴史や文化、産業等と密接に関連しているだけでなく、市民生活にも深く関わっている。

このため、長崎のみなととまちは一体のものであり、長崎にとってみなとづくりはまちづくりに直結するという特徴を持っている。

##### ■ 特徴ある地形と都市景観

天然の良港である長崎港は、鳥瞰すると鶴が羽根を広げたように見え「鶴の港」と称されてきた。明治以降、都市化に伴って埋立てが進んだが、すり鉢状の斜面地には住宅が建ち並び、港奥に国際観光船埠頭があることから、港に入る客船から見た市街地の立体的な景観は、まち全体が客船を歓迎しているようである。



##### ■ クルーズ客船の寄港

長崎港は、昭和 33 年（1958 年）のカロニア号の初寄港以来、数多くのクルーズ客船を受け入れており、平成 24 年（2012 年）3 月には通算寄港隻数が 1,000 隻を超えるなど、アジアを代表する国際観光港である。

また、寄港船の特長としては日本国籍よりも外国籍の寄港隻数が圧倒的に多く、なおかつワールドクルーズの寄港が多いため、寄港する船の種類が非常に豊富である。

外国籍クルーズ客船の寄港隻数では平成 18 年（2006 年）の 50 隻、平成 19 年（2007 年）の 37 隻と 2 年連続日本一を達成している。



## ■ 世界に誇る造船業

長崎の基幹産業である造船業は、安政4年（1857年）、我が国最初の艦船修理工業「徳川幕府長崎鋳鉄所」設立から始まっている。以後、国営の造船所として明治政府に引き継がれ、明治17年（1884年）に三菱重工（株）が事業を継承している。

長崎造船所では、世界最大級客船である「ダイヤモンド・プリンセス」「サファイア・プリンセス」などを建造してきており、アジアの造船所で唯一の大型客船が建造できる造船所である。平成23年（2011年）には、新たに12万トン級客船2隻の建造を受注するなど、高い建造技術力を活かして国際競争力の強化に努めている。



## ■ 港周辺にある数多くの観光資源

石炭や造船等の重工業施設は、「九州・山口の近代化産業遺産群」として世界遺産に暫定登録済みで、既に端島（軍艦島）は観光資源として人気を博しているほか、高い建造技術のある造船所は、地域経済を支える産業としてだけでなく、近年では、それ自体が観光資源としても注目されている。

キリスト教関連では、江戸時代の潜伏キリシタンが明治期に発見され、国宝の大浦天主堂を筆頭に教会建築が相次ぎ、「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」として世界遺産に暫定登録された。



居留地等に建てられた洋館は、グラバー邸周辺に移築されるとともに、旧香港上海銀行長崎支店や旧長崎税関下り松派出所などが当時の場所に残されている。また、東山手と南山手2地区が重要伝統的建造物群保存地区に指定されている。

また、鎖国時代の交易拠点、出島のオランダ商館は国の史跡に指定されて復元が行われているほか、唐人屋敷の整備も進んでいる。

## ■ イベントシティ長崎

長崎は、四季折々の祭りに彩られる。春のハタ揚げに始まり、帆船まつり、夏のペーロン競漕と精霊流し、秋の長崎くんち、新春のランタンフェスティバルなど、いずれも和洋中の文化が入り混じったイベントで、その多彩さは他の日本の祭りの中では群を抜いている。これらのほとんどは、長崎港を中心として開催されており、長崎港は市民に身近な港として、多くの方々に利用されている。



## ■ 「さるく」まち長崎

長崎では、新たな観光スタイルとして、上記の歴史をふまえた文化・遺産に触れることができる「長崎さるく」を行っており、観光客と市民が一緒にまちを歩き、長崎の魅力を伝えている。



## 5) 港湾整備の状況

平成 11 年（1999 年）11 月の長崎港港湾計画改訂以降、立地企業や地域の要請に応じて、14 回の軽易な変更及び一部変更を重ね、長崎港では着実に整備が進んでいる。

表 4 現行計画の整備の達成度

港湾整備の基本方針	整備状況	達成度
1) 長崎県南部の流通拠点として、物流需要の増大やコンテナ化等の輸送革新に対応するため、外内貿物流機能の拡充強化を図る。	・小ヶ倉柳地区の岸壁、埠頭用地を拡充工事中。-7.5m岸壁は耐震強化岸壁に位置づけ。平成 25 年度完了を目標に現在整備中。	概ね達成
2) 港湾における快適な環境の創造を図るため、地域住民などの交流と住環境に配慮した空間の創出を図る。	・松が枝地区の緑地を整備 ・常盤・出島地区の「長崎水辺の森公園」が平成 16 年（2004 年）3 月に全面供用開始	概ね達成
3) 港内に散在する小型船や放置されているプレジャーボートについて既存施設を活用しつつ、適正な収容を図る。	・常盤・出島地区、尾上地区、松が枝地区、毛井首地区においては整備済み ・香焼地区、小江地区、土井首地区は一部未整備	内港は整備済み 外港では未整備 個所が残されている。
4) 港湾と背後地域との連絡を図るとともに、港湾内の円滑な交通を確保するため、臨港交通体系の充実を図る。	・計画路線は未整備 ・女神大橋から湾奥にかけての交通渋滞は依然として課題	未整備 また、計画路線以外に 臨海部の交通混雑は未解消
5) 将来の都市ガス需要に対応し、原料の LNG 受入機能の確保を図る。	・小江地区において（西部ガスの）専用埠頭を整備済。	概ね達成



## 4. 利用者・県民のニーズ

長期構想案をまとめるに当たっては、港湾利用者へのヒアリングを重ねたほか、県民に対するアンケート調査を2回、構想対象地区へのアンケート調査を1回、港内クルーズ1回を実施するなどして、多様なニーズの把握に努めた。

今後も、これらの貴重な意見を参考にしながら、みなとづくりだけでなく、まちづくりに反映していくよう、関係部局と調整を行っていく。

### 1) アンケート調査

#### (1) 第1回アンケート調査

長崎港の認知度、イメージ、ニーズ等を把握し、港湾の役割について知ってもらうために県民を対象として実施した第1回アンケート調査では以下のような意見が寄せられた。

#### ■アンケートの概要

##### ○郵送（電話帳による無作為抽出）

- ・アンケート期間：平成23年4月25日～5月20日
- ・回答／発送：293部／1,100部【回答率26.6%】

##### ○港湾課HP

- ・アンケート期間：平成23年5月2日～6月3日
- ・回答：76部

#### ■アンケートの回答抜粋

##### ○長崎港のイメージ

長崎港には、「昔から海外に開かれた歴史あるみなと」（73.6%）、「クルーズ客船が数多く寄港する国際観光港」（42.9%）、「造船を中心とした工業港」（40.5%）といったイメージを持っている。

##### ○各分野での回答

##### ・物流＜東アジアの活力を県内に取り込むためのアイデア＞

東アジアの活力を県内に取り込むためのアイデアとして、「定期航路の充実」「コンテナ埠頭・航路の拡充」「交通網の充実」「企業誘致並びに貿易の促進」「東アジアに向けた観光地としてのアピール」と言った意見が多く寄せられた。

##### ・クルーズ＜長崎港へのクルーズ客船の寄港について 自由意見＞

長崎港へのクルーズ客船の寄港については、「内外へのPRの充実」「歓迎イベントの充実」「環境美化等を含むおもてなしの充実」「地域の活性化との連携」「整備・誘致の在り方について」についての意見が寄せられた。

## (2) 第2回アンケート調査

長崎港長期構想の検討内容について広く意見募集を行った第2回アンケート調査では以下のような意見が寄せられた。

### ■アンケートの概要

#### ○郵送（電話帳による無作為抽出）

- ・アンケート期間：平成24年1月31日～2月24日
- ・回答／発送：244部／1,100部【回答率22.2%】

### ■アンケートの回答抜粋

#### ○松が枝・小曾曾根地区について

##### ・国際クルーズ・旅客船発着拠点港としてのアイデア

交通アクセスの向上、商業施設の整備、が多くみられた。また、施設の整備によらない、ソフトの対策についても考えるべきであるとの回答も多くみられた。

#### ○尾上～元船地区について

##### ・ドラゴンプロムナード1階の倉庫施設を賑わい空間に改装するアイデア

回答例として挙げた、「海の博物館」、「近海クルーズの待合スペース」に多くの回答が集まった。その他では、県産品を販売する物産館、飲食店を整備するのが良いといった意見があった。

##### ・長崎駅から大波止ターミナルまでの移動を改善するアイデア

回答例として挙げた、「現行歩道周辺の整備」、「スカイウォーク」が多く挙げられている。そのほかにはシャトルバス、地下道、モノレールによる接続といった意見があった。

##### ・新幹線延伸に伴う交流拠点の形成に対するアイデア

市内の交通アクセスの向上、まちなかでの駐車場の整備などの意見が多く見られた。

#### ○小ヶ倉柳地区について

##### ・東アジアとの貿易拡大による地域経済を活性化させるためのアイデア

「交通機能」、「埠頭整備」等について意見が寄せられている。

長崎港の役割については、今後の国際貿易に関して拡大を期待する意見がある反面、需要に関して疑問の声もあった。

### (3) 松が枝地区、小ヶ倉地区周辺住民へのアンケート

長崎港長期構想において施設の整備が検討されている松が枝地区、小ヶ倉地区周辺に住む方々の意見収集のためにアンケート調査を行った。

#### ■アンケート結果

##### ○松が枝地区

- ・多くの住民が地元の賑わいづくりのために客船の受入れが必要であると考えている。
- ・観光振興については前向きであるものの、住民の生活についても目を向けて欲しいという意見も多く見られる。
- ・観光客だけではなく住人も利用できる小売店、飲食店を立地させる必要性が言われている。
- ・観光客の受入れに関しては施設の整備だけではなく、様々なもてなしについても言及されている。

##### ○小ヶ倉柳地区

- ・多くの住民が埠頭を整備して物流を強化するのであれば、交通環境の改善が必要としている。
- ・寄港する船舶の増加に伴う犯罪の増加を心配する声がある。

### (4) 「未来の長崎港を考えるクルーズ」での意見

県民の方々が描く長崎港の将来像について意見収集を行うために、海上から長崎港を感じてもらおう「未来の長崎港を考えるクルーズ」を実施した。

#### ■実施日 平成 24 年 3 月 10 日（土）

#### ■アンケート結果

##### ○元船地区

- ・現在の動線の状況（駅からのアクセスが悪い）から、距離以上に遠い印象を持たれている。

##### ○小ヶ倉柳地区

- ・地区の必要性、どのような働きをしているのか、といったことが知られていない。

##### ○松が枝地区

- ・長崎水辺の森公園とのアクセスの向上、飲食店の立地の必要性が言われている。
- ・市民にとっても利用しやすい場所として欲しいとの要望がある。

## 2) 企業への聞き取り調査

長崎県では平成 22 年（2010 年）の 9～10 月にかけて企業に対する聞き取り調査を実施した。各企業の回答内容を以下にまとめる。

ヒアリングを行なった業種は、造船業、陸運業、船舶代理店、邦船社である。造船業、陸運業の企業には長崎港を利用して行なう物流を取り巻く問題点を聞いている。また、邦船社には今後の東アジアクルーズの展開に関して聞いている。船舶代理店にはこの両方に関して聞いている。

### ① 利用港湾としての長崎港

長崎港臨海部に立地する大手造船業者では、過去に受注した 10 万総トンクラスの客船建造の際には 40ft 換算で 1,600 本程度の輸入コンテナの増加があったとしている。

陸運業者によると長崎港周辺が終着点となるコンテナ貨物のうち、他港で陸揚げしている貨物ボリュームは少なくないようである。

### ② 長崎港の問題（コンテナ貨物の場合）

長崎港の問題として荷主企業からは、「運送コストが高い」「定期航路の便数が少ない」逆に、「新規航路を増やすよりも、現状の釜山航路を充実する必要がある」といった意見があった。

陸運業者からは荷主企業と同様のコスト、便数に関する意見の他に「倉庫の面積が不足している」「倉庫がコンテナ貨物対応となっていない」、「港湾までのアクセス道路に問題がある」といった意見が見られた。

代理店からは「くん蒸施設を使う事ができない」、「貨物が集まらず、小口貨物を出す事ができない」といった意見が見られた。

また、どの業種からも博多港と長崎港を比較した際に、コスト、リードタイム、サービス内容等で博多港が有利であることが指摘されている。

### ③ 国道 499 号線について

通勤、貨物輸送の視点から、渋滞の解消、道路施設の改善が強く望まれている。また、道路環境が他港と比較して十分でない事から、長崎港を利用する可能性をもつ顧客獲得の機会を逸していることも指摘されている。

### ④ 東アジアクルーズ

客船クルーズサービスを提供する邦船社では、拠点港に必要な要素として、施設設備のあるなしよりも、マーケットとして成り立つかどうかを重要視している。最も重要視しているのはマーケットであるが、拠点港に必要なその他の要素として、観光資源、港への良好なアクセスをあげている。

邦船社が行うクルーズは料金も高く、日本人をターゲットとしているため、中国人などとの同乗は現状では検討されていない。

## 5. 長崎港の課題

### 1) 客船受入れによる観光振興

#### (1) 客船への対応の態勢の強化

中国を中心とする東アジアにおけるクルーズ市場の拡大にスピード感をもって対応する必要がある。本港の外国籍クルーズ船の寄港実績は国内でも有数であるが、東アジアクルーズにおける九州内での競争は激化しており、今後は刻々と変化する状況に敏感に対応していくことが求められる。

また、平成24年（2012年）2月からはHTBクルーズによって、長崎～上海間のフェリーが営業運航を始めており、中国の成長を取り込む絶好の機会であるため、HTBクルーズと連携した対応を行なっていく必要がある。

さらには、クルーズ客船の受け入れによるインバウンドクルーズだけでなく、日本から海外へ、長崎港を基点とするアウトバウンドクルーズについても積極的に誘致を行い、人の行き来による観光振興の拡大を図っていく必要がある。

#### (2) 海上交通と陸上交通との連携

クルーズ客船が着岸した後の観光客の輸送を円滑にし、レール&クルーズ、フライ&クルーズといった新たな観光の展開を臨むためには、埠頭と鉄道、路面電車、バス、タクシーなど、陸上の輸送との連携を深める必要がある。

#### (3) 背後のまちづくりとの連携

旅客船はまちなかである松が枝地区に着岸するが、直背後には長崎が誇る観光資源である旧グラバー住宅や大浦天主堂などがある。これらの観光地へ旅客を安全かつ円滑に移動させるための動線について、駐車場の集約化なども含めて、まちづくりと一体となった検討が必要である。

## 2) 尾上～元船地区周辺の空間形成

### (1) 賑わい空間の創出

新幹線の延伸や世界遺産登録による交流人口の増加に対応するために、尾上～元船地区においては貨物上屋であるC棟上屋（ドラゴンプロムナード）の集客施設への利用転換を行い、観光客、市民が集う人流・交流ゾーンとして当該地区内を整備していく必要がある。



図 20 C棟上屋

### (2) 新駅舎と離島航路との接続

新幹線の長崎までの延伸に伴い、建設予定の新駅舎と離島ターミナルの動線を確保することで、長崎港内の回遊性の向上につながるものと期待されるため、人の流れについて適時適切に調査を行うなどして、把握に努めるとともに、周辺のまちづくりと調和した施設整備の検討を行う必要がある。

### 3) 外貿物流の強化

#### (1) 県内貨物の他港への流出

長崎県で発生・消費されるコンテナ貨物のうち、長崎港の利用は輸出で約3%、輸入で約22%となっており、多くの貨物は博多、北九州などに流れている。

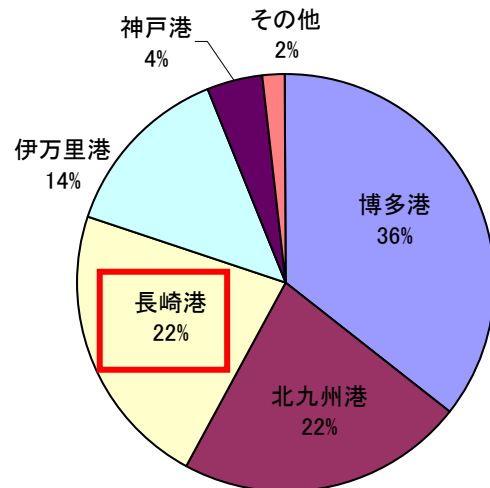
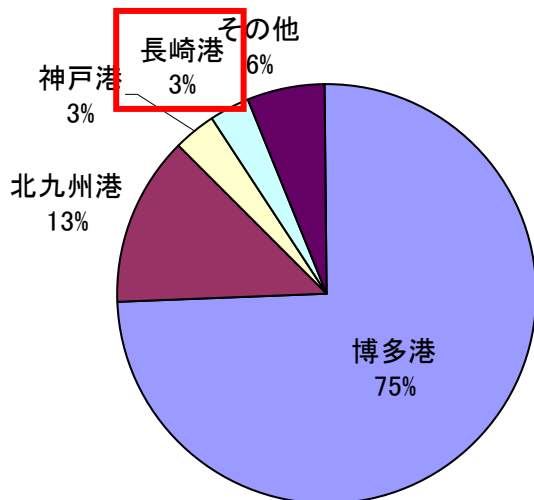
今後は、ポートセールス、利便性の高い施設整備、港湾利用コストの改善などにより、現状で博多、北九州に流れている貨物を獲得することが求められる。

表5 長崎県内の輸出入貨物(平成20年度コンテナ流動調査(調査:平成20年11月1日~30))

船積港	合計	長崎港	博多港	北九州港	伊万里港	八代港	熊本港	大分港	下関港	東京港	横浜港	名古屋港	大阪港	神戸港
生産地														
長崎県	(100%) 10,143	(3.0%) 302	(75.0%) 7,531	(13.0%) 1,338	(2.3%) 234	(0.0%)	(0.0%)	(0.3%) 27	(0.0%) 4	(1.6%) 160	(0.3%) 28	(0.5%) 47	(1.2%) 124	(3.0%) 348
長崎ブロック	8,558	(4.0%) 344	(78.8%) 6,740	(9.7%) 831	(1.9%) 162	(0.0%)	(0.0%)	(0.3%) 27	(0.0%) 3	(1.9%) 160	(0.0%) 3	(0.0%)	(0.6%) 50	(2.8%) 238
佐世保ブロック	1,052	(0.0%)	(57.6%) 606	(16.6%) 175	(4.2%) 44	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.6%) 6	(4.5%) 47	(5.9%) 62	(10.6%) 112
平戸ブロック	533	(0.0%)	(28.1%) 150	(62.3%) 332	(5.3%) 28	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.2%) 1	(0.0%)	(1.9%) 10	(0.0%)	(2.3%) 12	(0.0%)

船卸港	合計	長崎港	博多港	北九州港	伊万里港	八代港	熊本港	大分港	下関港	東京港	横浜港	大阪港	神戸港	福山港
消費地														
長崎県	(100%) 13,291	(22.0%) 2,937	(36.0%) 4,732	(22.0%) 2,960	(14.0%) 1,868	(0.0%)	(0.2%) 20	(0.0%)	(0.2%) 23	(0.2%) 29	(0.5%) 60	(0.5%) 70	(4.0%) 563	(0.2%) 29
長崎ブロック	(100%) 7,781	(35.2%) 2,737	(37.0%) 2,879	(19.3%) 1,502	(4.5%) 349	(0.0%)	(0.3%) 20	(0.0%)	(0.3%) 23	(0.4%) 28	(0.1%) 8	(0.9%) 69	(1.8%) 137	(0.4%) 29
佐世保ブロック	(100%) 3,787	(5.1%) 194	(30.8%) 1,168	(37.3%) 1,414	(14.7%) 558	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%) 1	(1.4%) 52	(0.0%) 1	(10.5%) 399	(0.0%)
平戸ブロック	(100%) 1,604	(0.4%) 6	(39.7%) 637	(1.5%) 24	(56.8%) 911	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(1.6%) 26	(0.0%)

\* 長崎ブロック:長崎市、諫早市、大村市、島原市、雲仙市、時津町、長与町  
佐世保ブロック:佐世保市、西海市、東彼杵町、佐々町、川棚町、波佐見町  
平戸ブロック:平戸市、松浦市、鹿町町



## (2) 新たな国際輸送形態の導入

東アジアの急激な経済成長に伴い、東アジアを取り巻く物流は、従来の大量・安価に輸送できるコンテナ船物流から、「必要なときに・必要なものを・必要なだけ届ける」ジャストインタイムの物流に消費者ニーズが変化してきている。

このため、長崎港は、これらの地域に日本で最も近い地理的優位性を活かし、多様化する荷主のニーズに応えるために、既存のコンテナ船による釜山との航路に加えて、コンテナ船よりも速く、飛行機並みのリードタイムである輸送が可能となる高速船物流の導入を検討していく必要がある。

中国	九州	距離 (km)
上海港	長崎港	782
	博多港	861
	鹿児島港	910
青島港	長崎港	1,014
	博多港	1,019
	鹿児島港	1,254
福州港	長崎港	1,282
	博多港	1,510
	鹿児島港	1,309



### (3) 物流ネットワークの混雑

長崎港の物流の中心である小ヶ倉柳地区の背面道路であり、長崎の物流ネットワークの根幹を支える国道 499 号は地域住民の生活道路としての利用も多く、古河町歩道橋交差点以南では慢性的に渋滞状態であり、円滑な物流が阻害されている。

また、近年使用頻度が徐々に増している、従来のコンテナより高さのある背高コンテナを積載した車両は戸町トンネルを通行することができないため迂回を強いられているが、その迂回路となる小ヶ倉バイパスは道路勾配が最大 8.2%ときつく、コンテナ車の通行は、一般交通の渋滞を起こす原因となっている。

このため、他港流出貨物を長崎港に取り込むため、小ヶ倉柳埠頭から高速道路へのスムーズな動線を早急に確保する必要がある。



図 21 長崎港周辺の交通量

出典：長崎県交通量図を改変して作成／観測日：平成 22 年（2010 年）10 月 19 日

表 6 混雑度の指標

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25	昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1～2 時間（ピーク時間）ある。 何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75 以上	慢性的混雑状態を呈する。

出典：社団法人 日本道路協会、「道路の交通容量」 昭和 59 年（1984 年）9 月

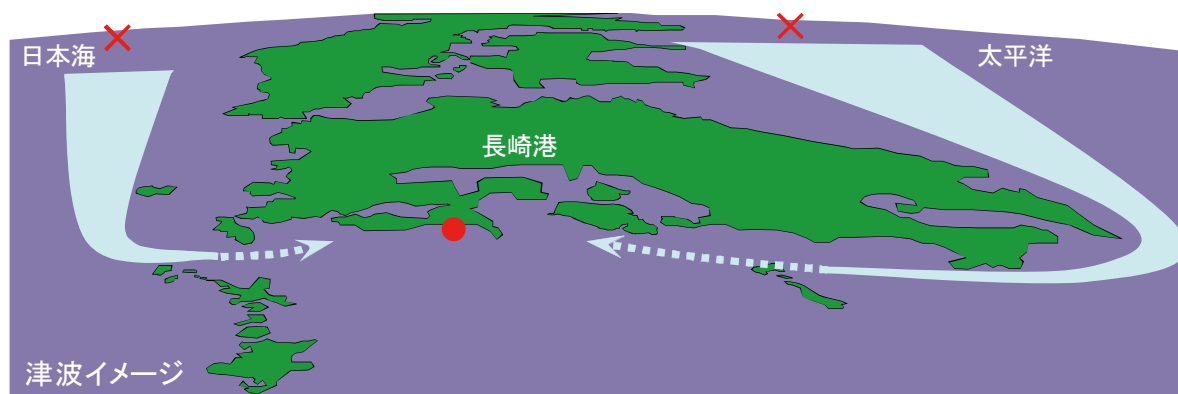
#### 4) 災害への対応

##### (1) 地震への対応

長崎港は、太平洋側、日本海側双方から見ても、大地震等による大規模災害が発生した際の補完性を備えた港である。他の地域において大規模災害の発生により港湾機能が麻痺するなどした場合には、その貨物の輸出入の代替港として活用することで日本の物流機能の低下を抑え、日本経済の早期回復の一助となることのできる。

このため、長崎港ではこのような役割を担うことができるよう、平成25年度末の完成を目指し小ヶ倉柳埠頭で耐震強化岸壁1バースを整備中であり、緊急物資輸送等のネットワーク構築に取り組んでいるところである。

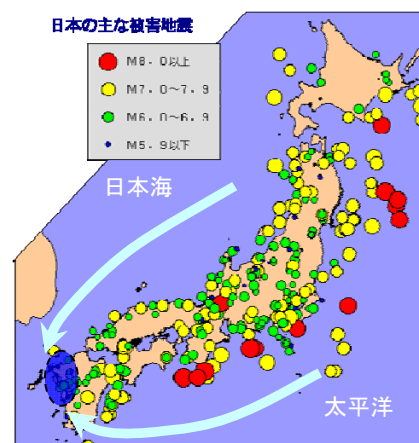
なお、長崎港においては、もう1バース耐震強化岸壁を整備する方針であり、早急にその配置計画を行う必要がある。



##### 【長崎港】

太平洋側及び日本海側の日本近海で起こった地震により、津波が発生しても、距離が離れ周り込んだ位置にあるため、被害が最小限で済む可能性がある

**日本海側・太平洋側双方の補完機能を有する**



出典：日本地震学会 被害地震分布図

## (2) 津波などへの対応

東日本大震災の経験を踏まえ、巨大地震、大津波への対策を確実に行う必要がある。

地域防災計画見直し検討委員会では東海・東南海・南海・日向灘の4連動の地震の際の津波を下図の用にシミュレートしている。これによると長崎港に整備されている堤防等の施設が機能せず、台風や高潮などで水位が最高の際に津波が発生し、さらに予定されている地盤の嵩上げの対策がなされなかった場合には JR 長崎駅周辺や浦上川の右岸地域などが水で浸かり約 3,700 棟が床上・床下浸水するとしている（下図右上）。

しかし、堤防等が機能し、地盤の対策がなされた場合には大部分で浸水は免れるとしている（下図左下）。

### ●堤防等施設が機能する場合

### ●堤防等施設が機能しない場合

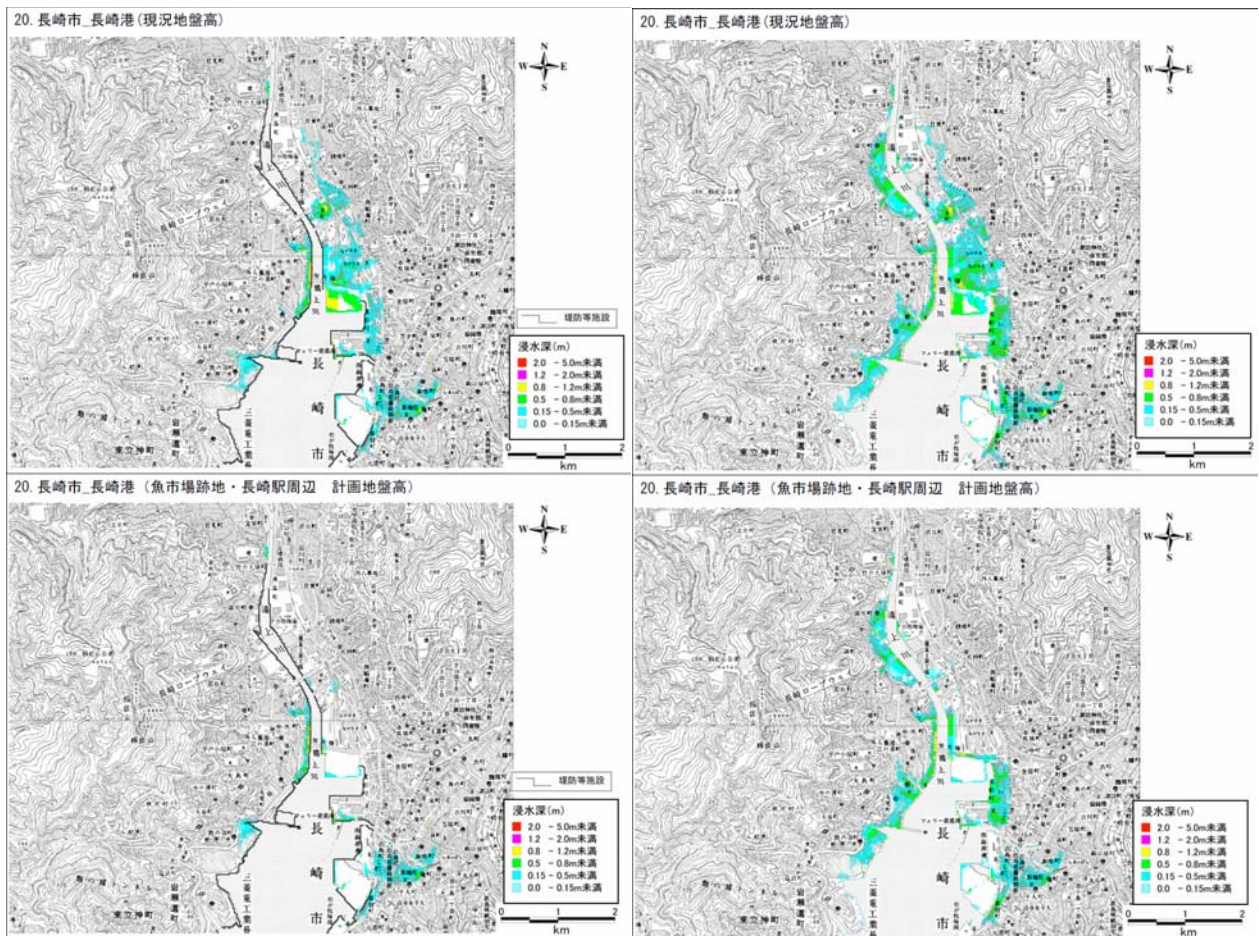


図 22 東海・東南海・南海・日向灘四連動地震の際の浸水深のシミュレーション

人命に関しては地震発生から 5 分以内に津波が到達し避難が間に合わないとの想定では死者数は 1,390 人にも上るが、長崎港に第 1 波が到達するのは地震発生から 2 時間 13 分後、最大波の到達は 4 時間 44 分後で、避難が適切に行われれば死者は出ないとしている。なお、震災とともに長崎特有の海洋現象であるあびき（副振動）、台風の際の高潮に関して、浸水被害などによる人命の安全確保を第一優先とし、ハザードマップの作成、防災知識・指導力の向上などを行っていくことが必要である。

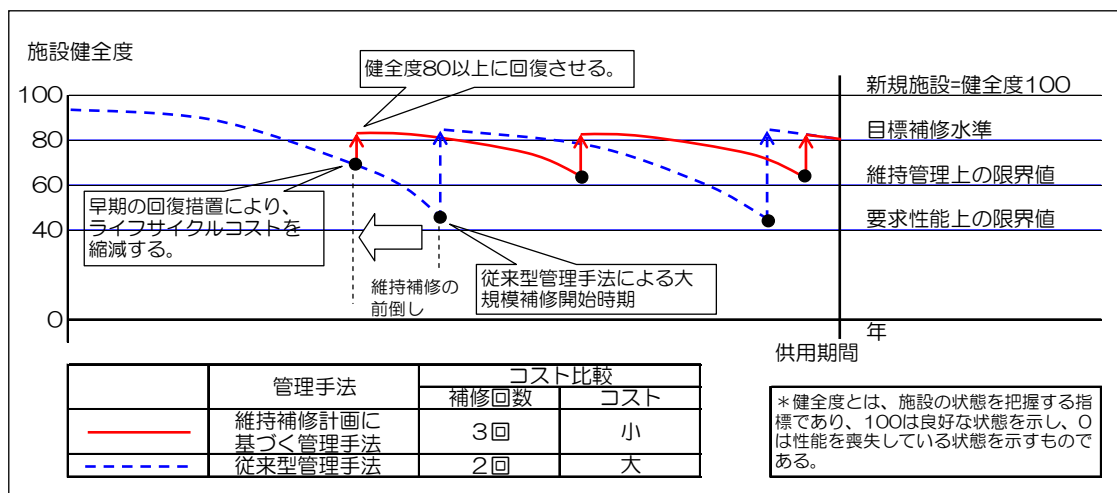
## 5) 港湾施設の適切な維持管理

港湾においては、多くの公共施設の整備を進めてきており、その大量の公共施設も時代とともに老朽化し、それに伴い、適切な管理を行うための維持・更新費が増大していくことが予想される。

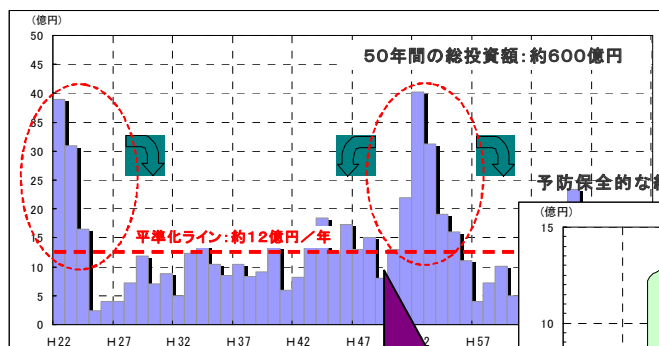
このため、長崎県土木部では、平成 19 年（2007 年）3 月に「長崎県公共施設等維持管理基本方針」を策定し、「予防保全的手法」を導入した効率的かつ計画的な維持管理による施設の延命化とライフサイクルコストの縮減を図り、更新を含む投資費用の低減化と平準化の実現を目指すためのこれからの取組を定めている。

この基本方針に基づき、港湾課においても、平成 22 年（2010 年）2 月に長崎県港湾施設（鋼構造物）維持管理ガイドラインを策定したほか、平成 24 年（2012 年）3 月にはコンクリート構造物のガイドラインを策定するなど、大量の港湾施設を今後とも良好な状態に維持管理していくため、これまでの事後保全的な維持管理手法を見直し、効率的かつ計画的な維持管理を行っていく取組を始めたところである。

今後は、このガイドラインに基づき、継続的かつ確実な点検診断を行い、施設の延命化とライフサイクルコストの縮減を図っていくとともに、新たな知見等を適切に維持管理計画等に反映していく必要がある。

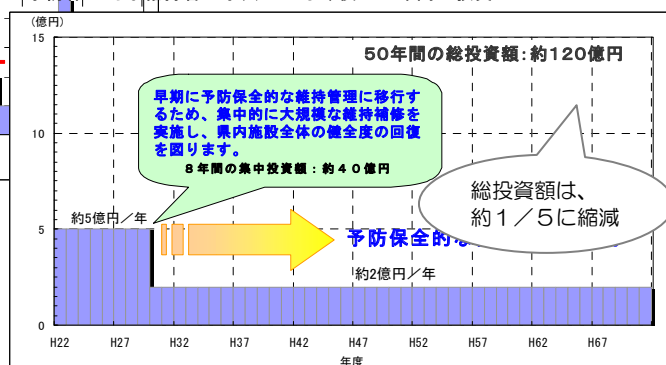


従来型の維持管理手法（大規模補修）による投資イメージ



予防保全的な維持管理・予算の平準化及び最小化

予防保全的な維持管理手法による今後50年間の投資シミュレーション



## 6) 良質な環境の保全

### (1) 自然環境

港湾においては埋立や港湾工事によって自然は失われてきた。今後は緑地の整備や、長崎港で唯一の天然海浜地である皇后島の砂浜の保存など、港湾区域内の自然環境の向上、保全に努めていく必要がある。



### (2) 住環境の保護

港湾に近い住居地区では、港湾で取り扱う貨物による住環境への影響を最小限に抑えるために適切な対策を行い、住環境の向上に努める必要がある。



### (3) 文化・歴史的資産の保全

長崎港の区域内に存在する文化・歴史的な資産について、維持・保全に努めていく必要がある。



#### (4) 景観への配慮

長崎市では、景観法に基づく長崎市景観計画を平成23年（2011年）12月28日に変更し、一定規模を越える建築物・工作物の新築、増改築や、開発行為等を行う場合は、景観法に基づく届け出が必要となっている。

長崎港においては、松が枝地区、常盤・出島地区が、東山手・南山手地区景観形成重点地区に位置付けられており、高さ基準などを満足するなど、長崎のまちの歴史的なまちなみ等に馴染む意匠、色彩にするなど景観への配慮を行う必要がある。

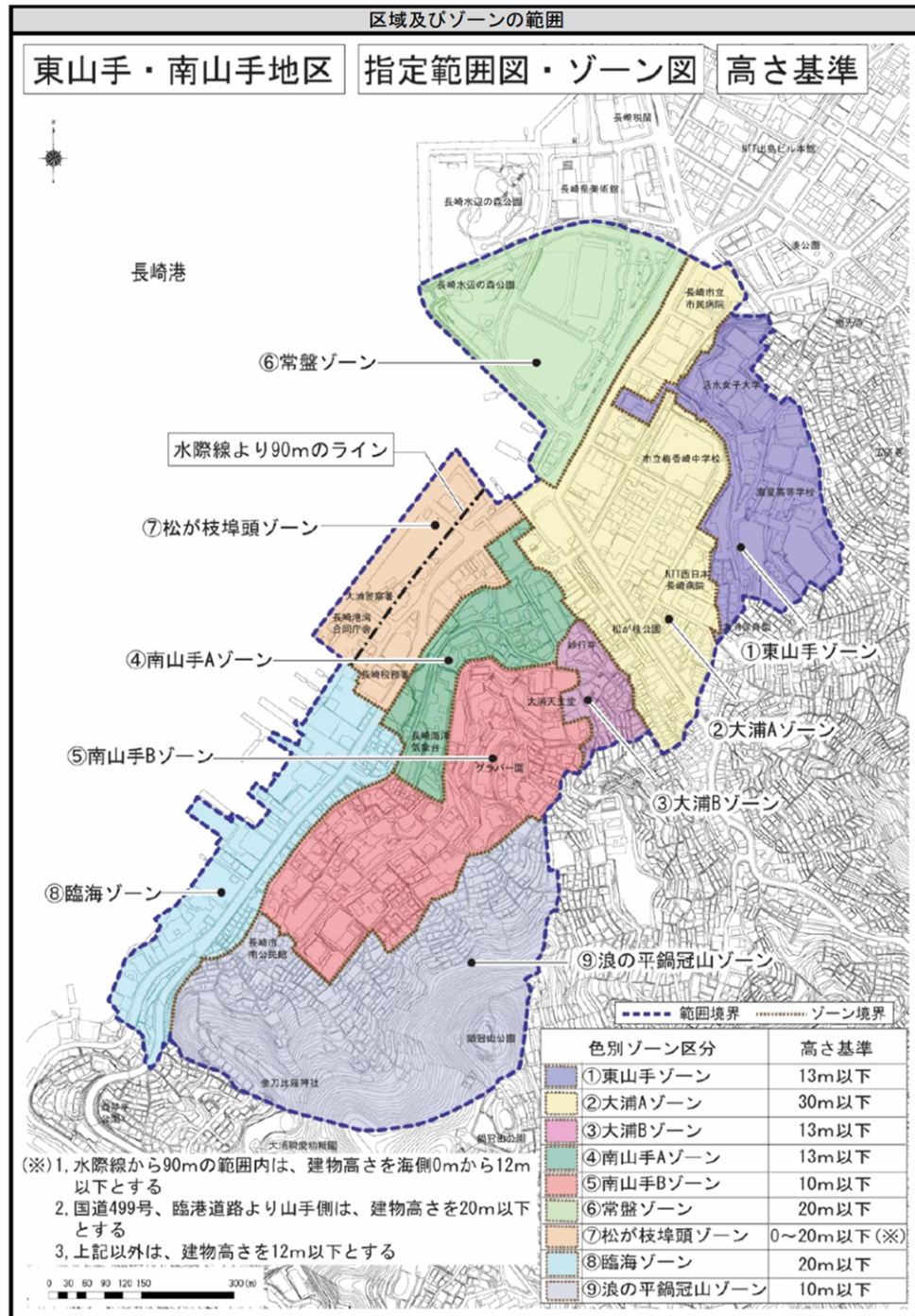


図 23 東山手・南山手地区景観形成重点地区図

## 6. 長崎港長期構想

### 1) 長崎港が今後果たすべき役割

長崎港が誇る他港にはない特性を十分に活かした、20～30年後の長崎港のあるべき姿として、市民へのアンケート調査や部会での議論等をふまえて、以下の3つを設定する。

1. アジアと日本をつなぐハブ、また、多くの人々が集うことのできる空間を提供する、「**観光の核としての役割**」
2. 地場産業を支え、東アジアの経済成長を取り込むための「**物流の核としての役割**」
3. 「**市民生活や企業活動を取巻く環境を支える役割**」

### 2) 長崎港の将来像

近年の経済の低成長、人口の縮小傾向などを考えると、現在の状況が続いていくのならば、日本の国力は弱まる一方である。

長崎県も例外ではなく、九州内の県庁所在市の人口を比較すると、減少の度合いが最も急な状況となっており、早急な対策が必要である。

このような状況を打開するには、国内だけに目を向け、内向きに考えるのではなく、グローバルな視点で世界との関係性を築いていく必要がある。

幸いなことに長崎港においては、その地理的、歴史的なつながりから、観光分野、物流分野においてアジアとの直接的な交流が可能である。

この交流を発展させアジアの経済成長を取り込み、にぎわいのある長崎港を形成し、さらにはそのにぎわいを長崎県内だけでなく、日本全体にも取り込む拠点を目指していくため、長崎港の将来像を

「アジアとの文化・観光・産業の新たな交流軸「新アジア軸」の核となる長崎港」と設定する。

### 3) 目標等の体系

長崎港長期構想における目標（案）及び施策の方針（案）について次のような体系を設定した。目標及び施策の方針の内容については次項以降で説明する。

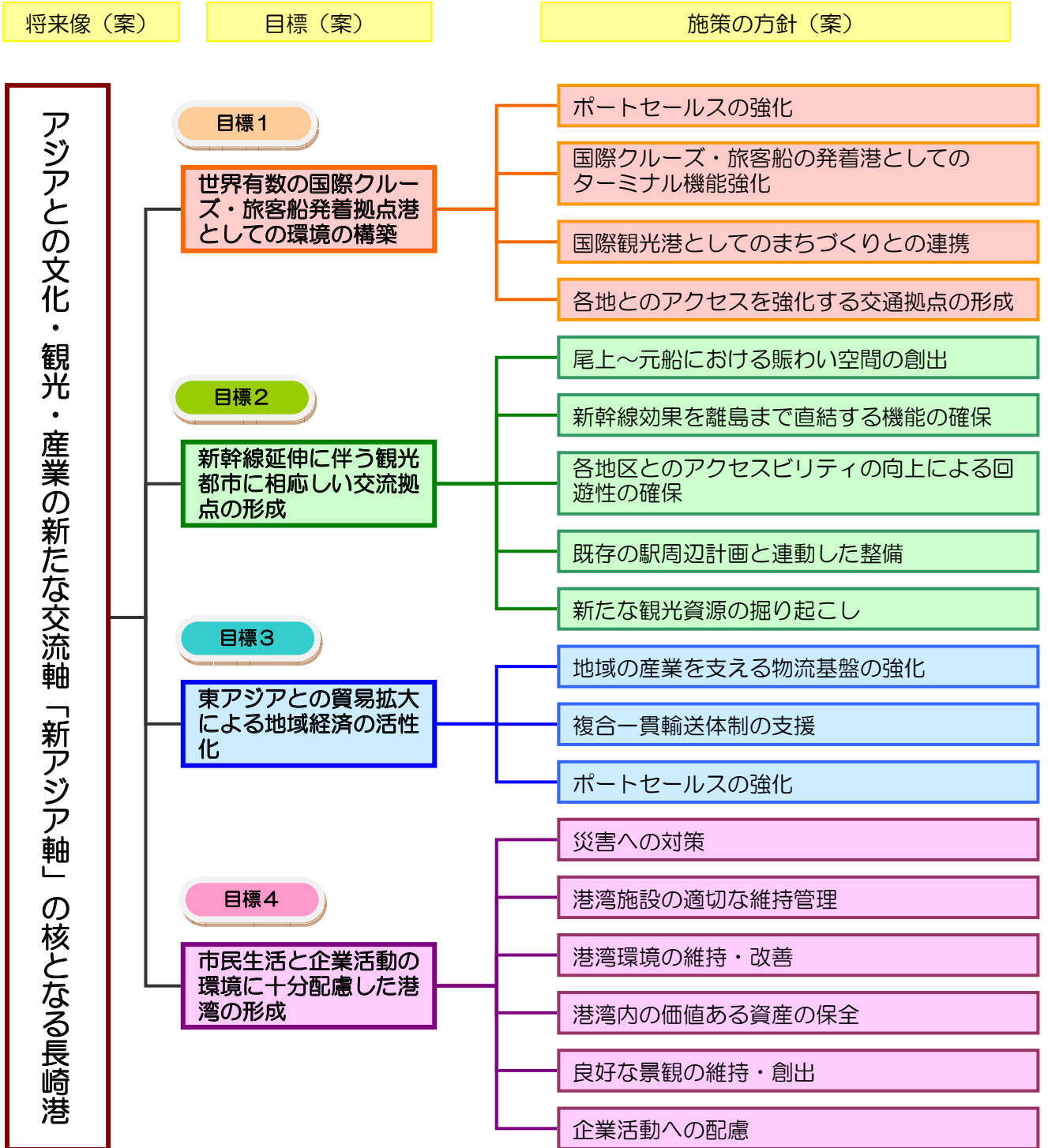


図 24 長崎港長期構想の目標及び施策の方針の体系

#### 4) 長期構想における目標と施策

##### (1) 目標年次

長崎港長期構想は、平成 40 年代後半を視野に検討を行う。

##### (2) 目標と施策

###### 【観光の核としての役割】

###### ●目標 1：世界有数の国際クルーズ・旅客船発着拠点としての環境を構築します

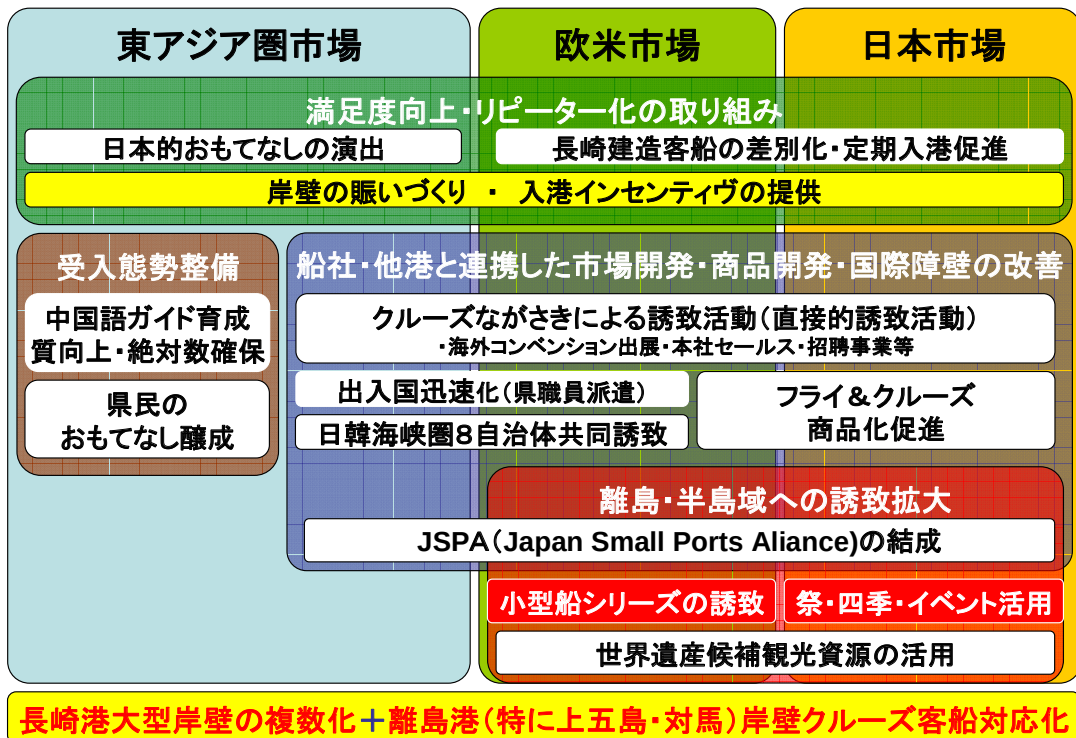
中国を始め東アジアの一人当たりの GDP の拡大、それにともない今後拡大が予想される世界のクルーズ船社による東アジア海域でのクルーズ船を受入れるため、また、海洋国家である我が国から出発するクルーズによるアウトバウンドの拡大に対応するために、長崎港は東アジアの玄関港として、世界を代表するクルーズ拠点港を目指す。また、平成 24 年（2012 年）に営業運航を開始する国際定期フェリーについても充実した受入態勢を整えクルーズ船と合わせて、世界有数の国際クルーズ・旅客船受け入れ態勢を構築する。

##### ○施策

###### ・ポートセールスの強化

###### ①主要なターゲット

これまでの寄港実績を活かし、東アジア圏、欧米、日本国内へのポートセールスをバランスよく積極的に行い、平成 30 年代後半には東アジアとの定点クルーズの拠点港として、数多くのクルーズ客船が寄港する状況を構築する。



## ②長崎のまちが持つ多様なコンテンツの活用

まちなかに多く残る文化的遺産、アジア初の近代化の証左でもある産業的な資産、特徴ある地形とまちのつくり、そしてその眺め、季節ごとに行われる多彩なイベントなど、長崎には来訪者を呼び込むための様々なコンテンツがある。これらのコンテンツを活用することでクルーズ客船の寄港数の拡大、発着クルーズの定着を図る。

### ・国際クルーズ・旅客船の発着港としてのターミナル機能強化

#### ① 国際クルーズ・旅客船を受入れるための施設整備

松が枝・小曾根地区では、現在旅客船対応岸壁が1バースしかなく、大型船2隻の同日予約が入った場合、1隻をキャンセルせざるを得ない状況になっている。このため、今後増加、大型化が予想される東アジアクルーズや外航定期航路に対応するため、岸壁を延伸して3バースとし、国際クルーズ・旅客船を確実に受け入れられる体制を構築する。また、発着港として、乗客の入出国手続きをスムーズに行うための CIQ 機能や待合スペースが充実したターミナルビルを整備するなど、ソフトとハードの対策をバランスよく行う。

なお、世界最大級の客船（22万トン級クルーズ客船）がアジアクルーズに導入され、長崎港に寄港する際は、延伸する岸壁だけでなく、女神大橋より港外側の岸壁で受け入れる体制を確保することもあわせ検討を行う。

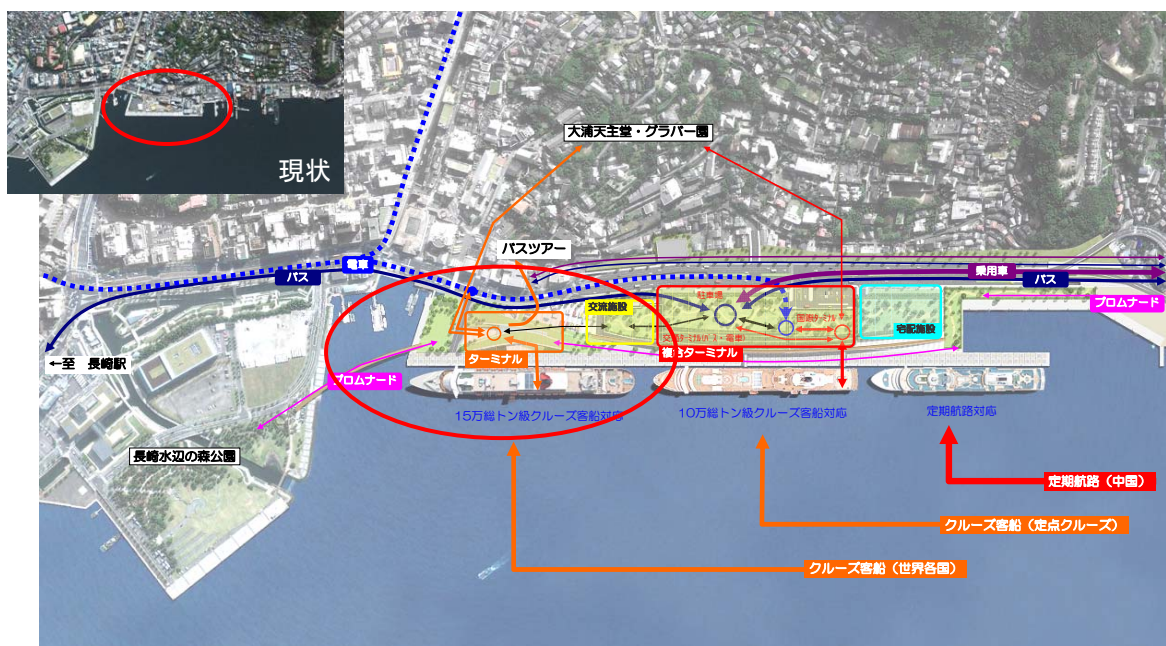


図 25 松が枝地区の整備のイメージ

## ②市民が港を楽しめる環境の構築

松が枝地区は客船の発着の場としての役割を担うが、出島ワーフや長崎水辺の森公園と共に市民が水辺に親しむことのできる空間として、重要な側面も持つからこそ、このエリアにおいても、市民の憩いの場を創出する。

そのため、この拠点となる新たな国際ターミナルを設置する際は、屋上緑化するなどして、市民が憩える場として整備を行っていくこととする。

### ・国際観光港としてのまちづくりとの連携

国際観光港として海外旅行者を受け入れる体制を構築するために、長崎のまちづくりと連携した環境整備を進める。

例えば、ターミナル背後に点在する駐車場についてターミナルの整備を機に集約、統合などの検討を行う。

### ・各地とのアクセスを強化する交通拠点の形成

クルーズ船の乗客が上陸後にスムーズに観光地に出発したり、逆に国内から出発するクルーズ客がターミナルにスムーズに来たりすることができるよう、バス、タクシー、路面電車などの交通機能を集約し、全国各地へのアクセスを強化する。

特に、昭和初期にあった上海～東京までの鉄道と客船による人の往来を、新幹線と上海定期フェリーにより復活させる。当時は、鉄道が埠頭へ直接乗り入れていたことを踏まえ、新幹線が松が枝埠頭にストレスなく乗り入れることができるような動線を検討する。

また、国内から出発する日本人のクルーズ船客が利用できる駐車場についても確保していく。



図 26 交通機能の充実のイメージ

・企業活動への配慮

松が枝・小曾根地区の延伸構想では、多くの既存利用者が支障対象になるものと予想されるが、移転については、事業の進捗に併せ、関係者と十分調整を図りながら進めていく。

また、対岸造船所のドックからの進水に配慮した施設計画を行っていく。

## ●目標2：新幹線延伸に伴う観光都市に相応しい交流拠点を形成します

現状においても、長崎市及び長崎県は我が国有数の観光地である。今後、九州新幹線の延伸や「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」、「九州・山口の近代化遺産群」の世界文化遺産の登録が実現したあかつきには、国内外からさらに多くの観光客が集うことが予想される。

また「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」、「九州・山口の近代化遺産群」は長崎県内の島しょ部にも点在していることから、離島への適切な動線を形成する必要がある。

そのためにも世界に誇れる、また世界から愛される長崎港とするため、観光都市に相応しいハード、ソフト（もてなし）に秀でた交流拠点を形成する。

### ○施策

#### ・尾上～元船における賑わい空間の創出

新幹線の延伸、世界遺産の登録、県庁舎の移転などにより、将来的には尾上～元船エリアには様々な目的を持った多くのヒトを受け入れるため、人流・交流ゾーンに特化し、賑わいの空間を創出する。

このため、このエリアを人流・交流ゾーンとし、交流エリアとしての性格に純化するため、現在エリア内にある物流機能については、小ヶ倉柳地区などへ移転の検討を行い、上屋については、屋上を緑化するなど、賑わいの空間とする。

また、来訪者、市民が利用することのできる集客施設の整備検討も行う。

賑わいの空間



物流の他地区へのシフト



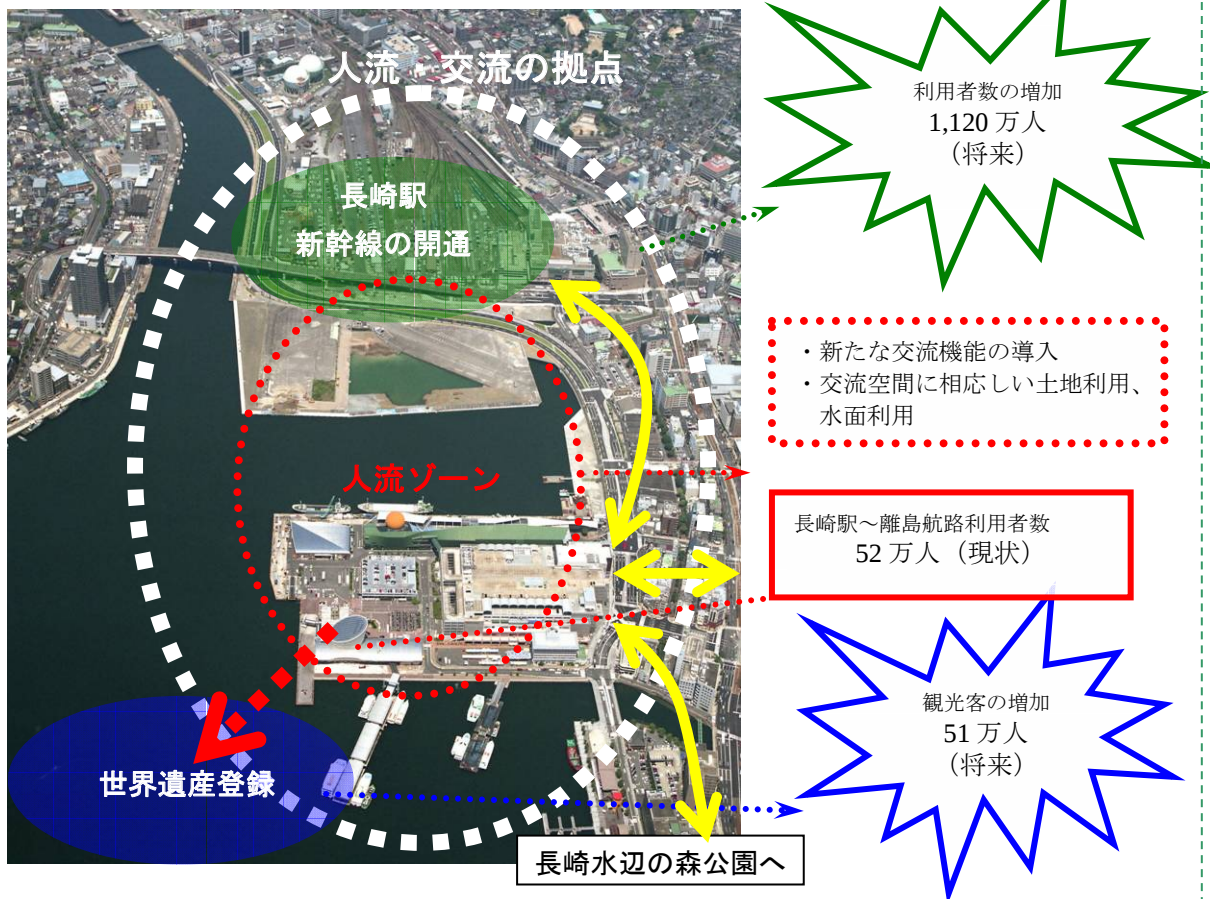
・新幹線効果を離島まで直結する機能の確保

新幹線の延伸や世界遺産への登録による経済効果を離島まで波及させるには、駅から離島へのアクセスを円滑にする必要がある。長崎駅と離島ターミナルの動線については、このエリアの人流ゾーンとしての整備の進捗に併せ、時間軸に沿ってその時々の人の流れにふさわしい動線を段階的に確保していく。



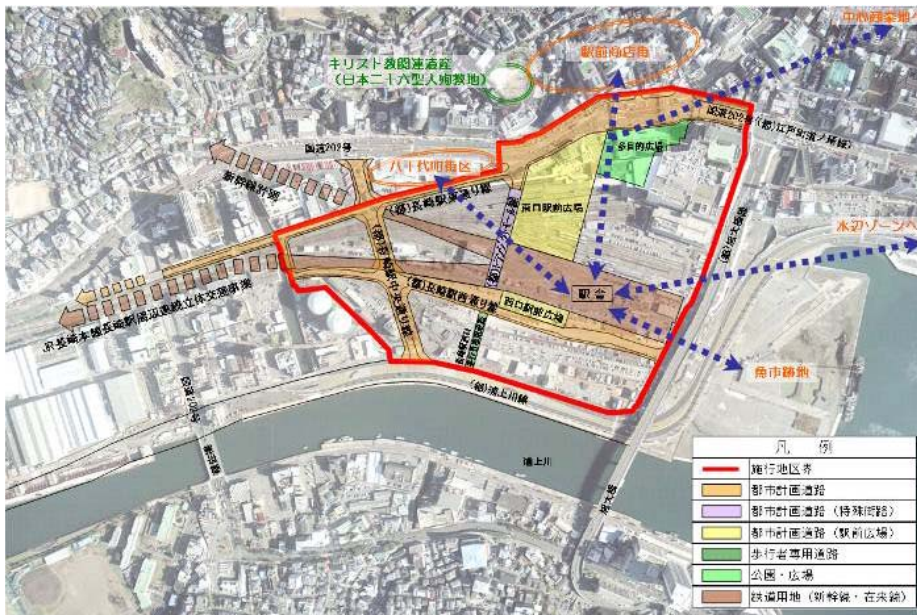
・各地区とのアクセスビリティの向上による回遊性の確保

人流・交流ゾーンの創出によるみなとの賑わい空間と長崎駅、まちなかの3つの拠点をつなぐ機能を強化していくことで、まちづくりと一体となった回遊性を確保していくこととする。



・既存の駅周辺計画と連動した整備

長崎駅周辺土地区画整理事業や長崎駅周辺まちづくり基本計画、コンベンション施設の建設など、現在進行中の事業、及び策定済の計画と連動した整備を進める。



・新たな観光資源の掘り起こし

長崎が誇る造船所など長崎の産業に対して、観光の視点から着目し、観光客を呼び込むため、安全性に配慮しつつ、観光資源（産業観光）としての活用するための仕組みを構築する。



・企業活動への配慮

尾上～元船地区を人流・交流ゾーンとして整備していくためには、安全性や良好な動線の確保のために地区内にある物流機能を移転させる必要がある。

港奥から物流機能を移転させることは、元船地区における人流・交流拠点を構築する観点からだけではなく、五島の鮮魚や木材など、長崎県産品の東アジアに向けた輸出拡大につながり、将来的には地域経済の発展に寄与するものと考えられる。

そのため、移転については人流・交流拠点を構築するための事業の進捗とあわせ、関係者と十分調整を図りながら進めていく。

## 【物流の核としての役割】

### ●目標3：東アジアとの貿易拡大により地域経済を活性化します

世界の成長センターとなっている東アジア諸国の活力を呼び込むため、より早く、安全で合理的な物流体系として、東アジア諸国との本格的なシームレス物流を他港に先駆けて実現し、地域経済の活性化をはかる。このために、空コンテナの他港配送や渋滞等による陸上交通の問題を克服できるように、道路ネットワークの整備等を鋭意推進していく。

また、長崎の基幹産業である造船業の国際競争の強化を図り、次代を担う産業として支援していくとともに、鮮魚を代表とする県産品の輸出拡大の取り組みを推進していく。

## ○施策

### ・地域の産業を支える物流基盤の強化

#### ①他港に先駆けた本格的なシームレス物流の実現

東アジアとの地理的優位性を活かして、中国との間に高速船物流を導入する。

他港に先駆けて、総合特区制度により本格的な日中間シャーシの相互乗り入れを実現することで、シームレスな高速船物流を行い取扱貨物の増大を目指す。

また、高速船物流の導入によって必要となる施設を小ヶ倉柳地区に整備する。

#### ②内外貿貨物の同一埠頭での取扱い

長崎港と離島の間で流通する内航貨物と、長崎港と釜山間で流通しているコンテナ船貨物、今後導入を予定している上海の間の高速船貨物を同一埠頭で取り扱うことにより国内から国外へのスムーズな貨物輸送を可能とする体制を構築する。

内航船は、五島だけでなく、壱岐・対馬などの離島との航路だけでなく、九州各県との航路誘致により、県産品だけでなく、九州産品の輸出拡大につなげていく。

#### ③客船建造など造船業の支援による地域経済の活性化

長崎の基幹産業である造船業の国際競争力を強化するために、物流基盤、物流拠点の整備を行い、企業が厳しいコスト競争に打ち勝つことのできる環境を構築する。

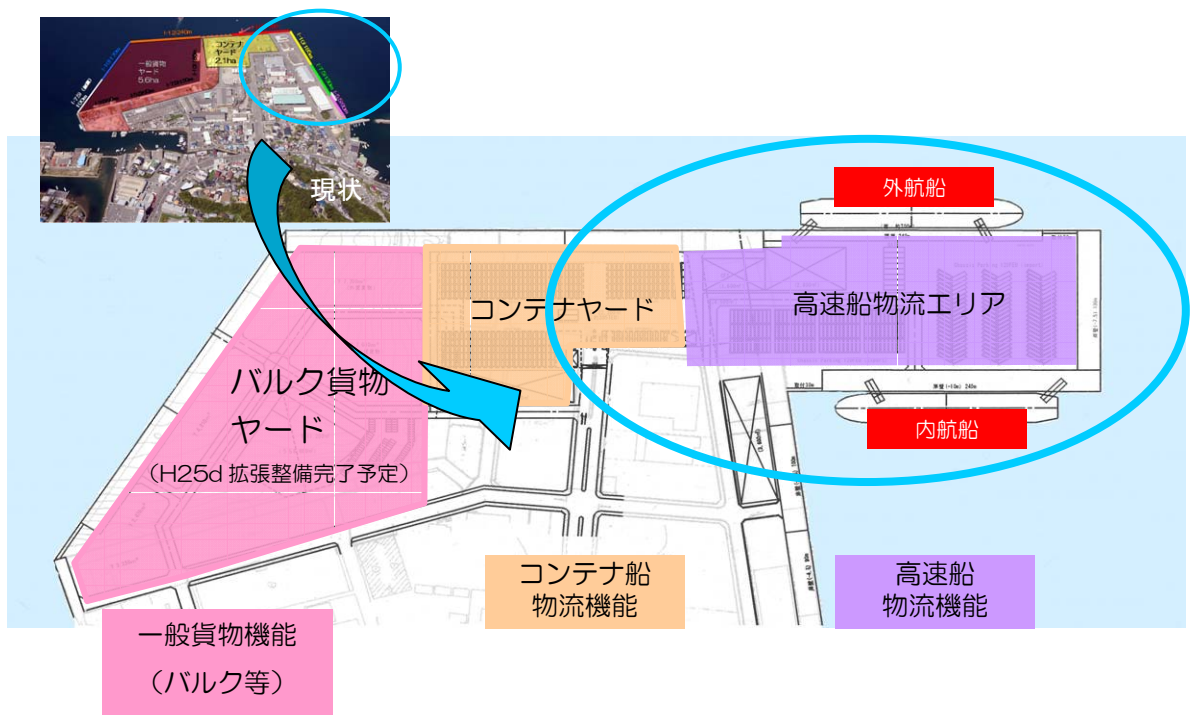


図 27 小ヶ倉柳地区の整備イメージ

・複合一貫輸送体制などの支援

### ①高速道路までのスムーズなアクセス

背高コンテナ積載車の戸町トンネルの通行が不可能であること、小ヶ倉柳埠頭の背面道路である国道499号が慢性的な渋滞の状態にあることから、陸上での物流が大きく阻害されている。また、戸町トンネルを通行できないトレーラーは小ヶ倉バイパスを利用することになるが、小ヶ倉バイパスは急勾配であるためトレーラーの後ろに車が連なり、円滑な交通を阻害する結果となっている。

物流交通とその他の交通を分離し、これらの問題を解決するために高速道路へスムーズなアクセスを行うため、小ヶ倉から女神の区間に関しては、早急に交通機能の強化を行う。

### ②旅客への対応

小ヶ倉柳地区に旅客船が係留した場合でも、乗客をまちなかに誘導し、観光振興につなげていくため、円滑な通行が可能となるよう、片側1車線区間の解消を目指して検討を行う。



図 28 道路ネットワーク整備のイメージ

・ポートセールスの強化

①県外流出貨物の取り込み

ポートセールスを積極的に行い、インセンティブを利用することでコスト的には他港とそれほど変わらないことをアピールし、現状で県外の港湾に流出している輸出入コンテナ貨物を長崎港の取扱いに転換することでベースカーゴを増加させ、航路、便数の増加を目指す。

②新たな貨物の創出

地場製品のセールスを海外へ向けて積極的に行うことで、地場製品に対する新たな需要を創出し、輸出貨物を拡大する。

③全国からの集荷

高速船物流のニーズを全国から拾い上げ貨物を集荷し、高速船物流を担保できるだけの量のベースカーゴを確保する。

## 【市民生活や企業活動を取巻く環境を支える役割】

### ●目標4：市民生活と企業活動の環境に十分配慮した港湾を形成します

長崎港の安全・安心、自然、歴史・文化、景観といった要素を「環境」として幅広く捉え、市民の生活や企業の活動にとって快適な港湾空間の形成を目指す。

安全・安心の面では、平成23年（2011年）3月に発生した1000年に一度の規模と言われ、未曾有の被害をもたらした東日本大震災の教訓を踏まえ、東海～東南海～南海トラフが連動した最悪の地震予想に加え、日向灘沖プレート由来の地震も加えた4連動の地震が起こった場合を想定し、これに対応できる港湾及び臨海部のハード、ソフトの対応を万全なものにする。

また、短時間の内に海面が昇降を繰り返すあびきに関しても適切な対策を講じるものとする。

自然環境の面ではバルク貨物等の取扱を集約し、天然海浜地の保全や緑地の整備を図るなどし、港湾の空間の質を向上させていく。

歴史・文化の面では、港湾の区域内にある文化的、歴史的な価値を持つ施設を適切に保全していく。

景観の面では、港湾に関連する施設の新設、補修等が必要な場合に港湾周辺の景観に配慮して整備を行う。

また、整備の際には長崎の基幹産業である造船業をはじめ、臨海部に立地する企業の活動が阻害されることの無いよう十分に配慮していくものとする。

## ○施策

### ・災害への対策

#### ①代替輸送手段の確保

大規模地震時に鉄道、車両等による輸送が困難である場合、緊急物資の輸送、企業の生産活動等に資するために、小ヶ倉柳地区に耐震強化岸壁を整備しているが、防災機能を十分にするため、新たな耐震強化岸壁の整備に向けて、早急に配置計画を行っていく。

#### ②津波への対策

下記2つのレベルの津波の想定を行い、いずれのレベルに対しても最悪のシナリオのもと避難計画を策定する。

－発生頻度の高い津波（概ね数十年から百数年に一回程度の頻度）

人命、経済活動を守る防災を行う。また、防潮堤から背後地への浸水防止対策を講じる。

－最大クラスの津波（発生頻度は極めて低いが、影響が甚大な津波）

人命を守り、経済的損失を軽減する減災を行う。防潮堤からの浸水は許容するものの、土地利用や避難対策と一体となった総合的な対策を講じる。具体的には岸壁や護岸等の効果的なハード整備と企業BCPの策定の促進、官民連携のもとでの港湾BCP等のソフト対策を両立して行なっていく。

※BCP：Business continuity plan の略。日本語では事業継続計画と訳される。災害や事故などの予期せぬ出来事が発生した際に、限られた経営資源で最低限の事業活動を継続、または目標復旧時間以内に再開できるよう、事前に策定される行動計画のこと。

### ③災害支援（港湾機能の代替性）

四連動の巨大地震では、長崎県外により甚大な被害をもたらすことが考えられるため、長崎港の災害対策を進める一方で、県外の被災自治体へ長崎港を利用した輸送等の面で支援が可能であるように体制を構築する。

### ④災害情報の発信

地震、津波、高潮などの災害時に港湾内の危険な場所から速やかに避難できるように避難経路を設定し、避難経路についての情報を利用者に周知する。

### ⑤あびき現象の周知

九州西岸特有の短時間で海面が昇降する現象である「あびき」は現象そのものを抑制することは困難であるため、発生しやすい3月には特に警戒を行い港湾利用者が危険に晒されることが無いように情報を発信する。また、日頃からあびき現象についての周知を行う。

### ・港湾施設の適切な維持管理

港湾における公共施設のストックについて、効率的、計画的な維持管理による施設の延命化、ライフサイクルコストの縮減を図り、更新を含む投資費用の低減と平準化を実現する。

## ・港湾環境の維持・改善

### ①天然海浜地の保全

皇后地区にある砂利埠頭計画については、新たな整備に対する社会的要請が高くないことから、埋立計画を不要とし、長崎港の唯一の天然海浜地である皇后島（通称ねずみ島）海浜地を存置することとする。

### ②砂利埠頭の飛砂対策

長崎港で取り扱う砂利埠頭については、他地区への移転は、多額の費用負担及び移転場所での調整等に時間を要することなどから、皇后地区で引き続き取り扱っていく。

このため、周辺住民の居住環境を守るための対策を適時適切に行う。

短期的には、防砂ネットを設置するほか、長期的には、埠頭の土地利用を見直し、緩衝緑地を整備することとする。

ただし、緑地整備までには、埠頭利用者の移転等が生じることから、中期的な対応として、防砂ネット以外にも有効な飛砂対策が必要であると判断される場合には、適時適切に対処していくこととする。

### ③輸送形態の転換による環境負荷の低減

新規に導入する予定の高速船物流においては、コスト縮減及びリードタイム改善により、航空貨物からの転換も視野に集荷活動を行うほか、鉄道との連携を強化することで陸上輸送モードの多様性を確保することとする。

このことにより、貨物輸送により排出される二酸化炭素を低減し、港湾活動による環境負荷軽減を図っていく。

## ・港湾内の価値ある資産の保全

世界遺産候補である「九州・山口の近代化産業遺産群」の構成要素となっている港湾の区域内にある資産について、その価値を失わないように、港湾整備とのバランスをとり適切に保全する。

## ・良好な景観の維持・創出

港湾内の施設整備は「美しい都市景観を創造し、後世に引き継ぐ財産とする」ことを目的とする、「環長崎港地域アーバンデザインシステム」の考え方や、平成24年4月1日に施行予定の長崎市景観計画に沿いながら、景観に最大限の配慮をする。

## ・企業活動への配慮

コンパクトな長崎港を基盤として生産活動を行っている多くの企業に十分配慮しながら、効率的な施設整備計画を行っていく。

## 5) 長期構想の機能配置図

「目標」と「機能」について、「地区別」の考え方を以下に示す。

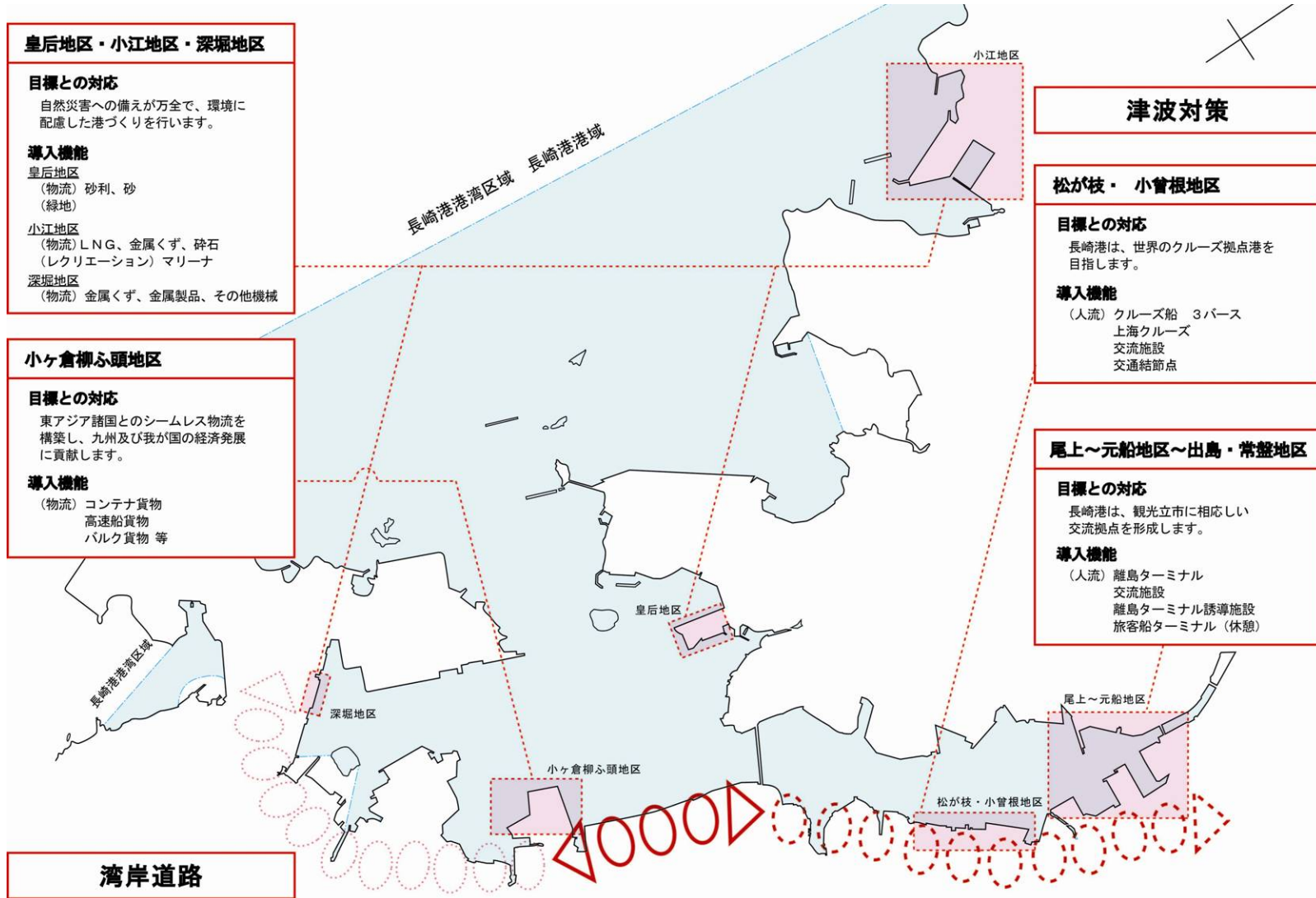


図 29 長崎港長期構想 機能配置図

## 6) 長崎港長期構想ゾーニング図

下図は、今回の長崎港長期構想における「ゾーニング図」である。

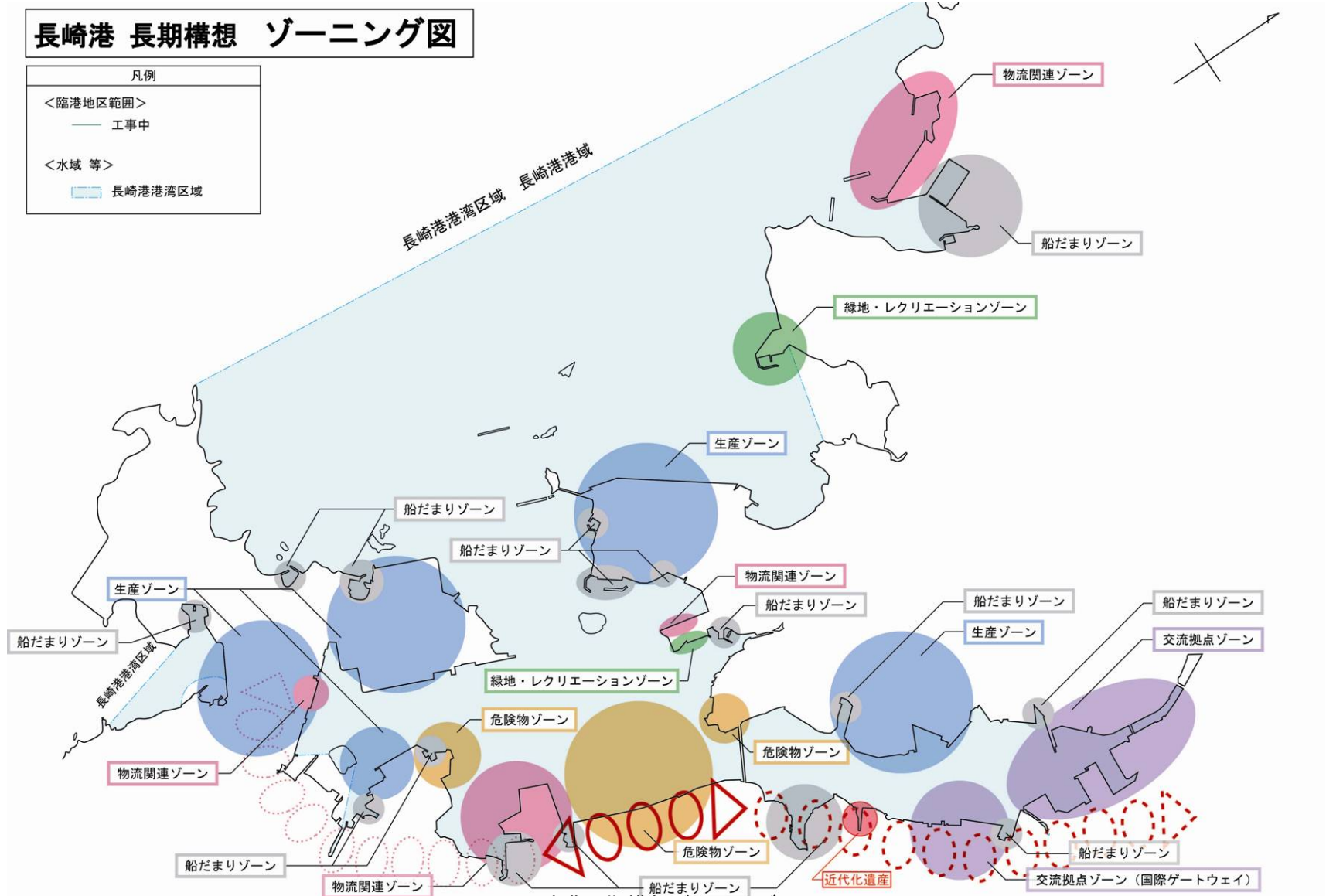


図 30 長崎港長期構想ゾーニング図