

松が枝地区の整備に関する P P P / P F I
導入可能性調査

報告書

令和4年3月

長崎県 土木部 都市政策課



大日本コンサルタント株式会社
NIPPON ENGINEERING CONSULTANTS CO.,LTD.

目次

第1章 業務概要	1-1
1-1 業務概要.....	1-1
1-2 業務内容.....	1-2
1-3 業務の目的.....	1-3
1-4 業務対象地域.....	1-3
1-5 業務フロー	1-5
第2章 整備方針の整理	2-1
2-1 地区周辺的生活面のニーズ、課題把握	2-1
2-2 周辺地区・長崎市中心部との連携	2-5
第3章 土地利用計画（案）の整理.....	3-1
3-1 導入機能の検討	3-1
3-2 実現性の検討（1次サウンディング）	3-33
3-3 土地利用計画（案）の作成.....	3-38
第4章 交通結節機能の整理.....	4-1
4-1 交通結節機能の検討	4-1
4-2 交通分担計画の概略検討	4-5
4-3 交通施設・交差点の検討	4-14
第5章 事業手法の検討	5-1
5-1 官民連携事業の内容	5-1
5-2 事業手法の検討	5-2
5-3 事業手法の評価	5-8
第6章 導入可能性の評価	6-1
6-1 クルーズ船の将来寄港需要調査.....	6-1
6-2 事業収支、シミュレーション、運営権対価（VFM）検討.....	6-9
6-3 2次サウンディング	6-21
6-4 導入可能性評価、基本スキーム等の整理.....	6-25
6-5 官民業務分担・事業リスク分担の検討	6-28

第 1 章 業務概要

1-1 業務概要

業務名称：松が枝地区の整備に関する PPP/PFI 導入可能性調査業務委託

履行場所：長崎市 松が枝町ほか

履行期間：自：令和 3 年 8 月 24 日

至：令和 4 年 3 月 25 日

発注者：長崎県 土木部 都市政策課

受託者：大日本コンサルタント株式会社 九州支社 長崎営業所

1-2 業務内容

<整備方針の整理>

1 現状及び課題の整理 1 式

<土地利用計画（案）の整理>

2 導入機能の検討 1 式

3 実現性の検討（1次サウンディング） 1 式

4 土地利用計画（案）の整理 1 式

<交通結節機能の整理>

5 交通結節機能の検討 1 式

6 交通分担計画の概略検討 1 式

7 交通施設・交差点の検討 1 式

<事業手法の検討>

8 事業手法の検討 1 式

<導入可能性の評価>

9 クルーズ船の将来寄港需要調査 1 式

10 事業収支シミュレーション、運営権対価（または、VFM）検討 1 式

11 2次サウンディング 1 式

12 導入可能性評価、基本スキーム等の整理 1 式

13 官民業務分担・事業リスク分担の検討 1 式

<報告書作成>

14 報告書作成（電子データ含む） 1 式

<打合せ>

15 打合せ 1 式

1-3 業務の目的

長崎港松が枝地区は、長崎市中心部より南側約2kmに位置し、クルーズ船岸壁や旅客ターミナルが立地しており、海の国際玄関口となっている。近年のクルーズ船の大型化、寄港需要の増加に対応するため、松が枝岸壁2バース化事業（以下、2バース化）に取り組んでいるところであるが、クルーズによる効果を周辺地域に波及させるとともに、クルーズ以外の観光活性化や地域の生活利便性向上を図るために、事業隣接地と一体となったまちづくりが必要である。

本業務では、2バース化に伴い、新たな国際旅客ターミナルと背後の都市機能施設を一体的な建設・運営とした場合について、地域活性化等の効果を最大化するためのPPP/PFIの導入可能性を検討するものである。また、タクシーや路線バス等の複合交通施設等の整備による交通結節機能の検討も併せて行うものである。

1-4 業務対象地域

業務箇所及び対象施設は、以下に示す施設とする（図1-1 業務対象位置参照）。

- ・ 港湾施設（国際旅客ターミナル、緑地及び駐車場等） 約2.2ha
- ・ 都市機能施設（交通結節機能、観光・交流機能、地域の都市機能等） 約1.8ha



图 1-1 業務対象位置

1-5 業務フロー

本業務は、以下のフローに基づき実施した。

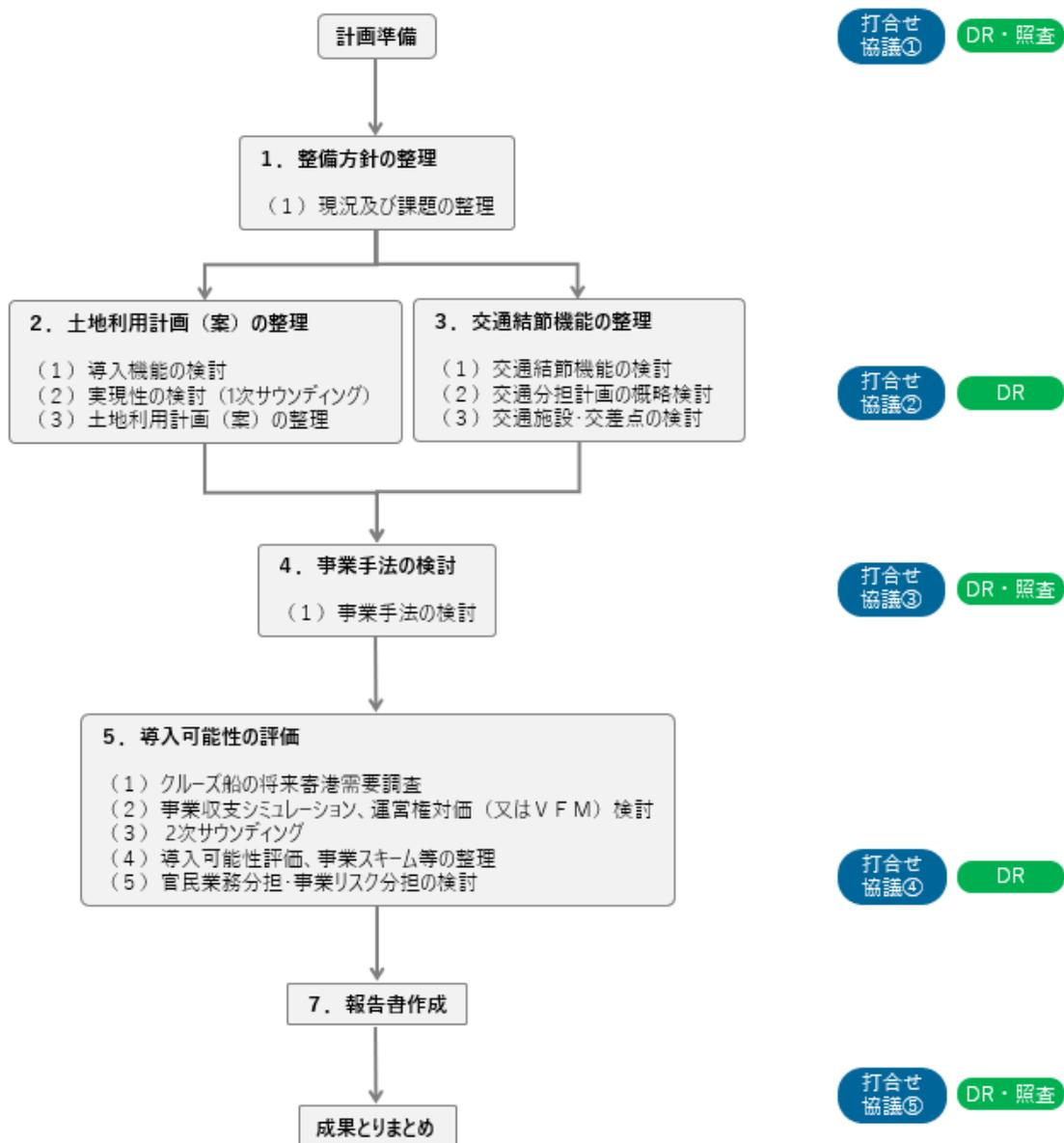


図 1-2 業務フロー

第2章 整備方針の整理

2-1 地区周辺の生活面のニーズ、課題把握

(1) 地元自治会等からの意見（県・市調査）

これまで、本事業に関連する地区の自治会長及び青年会会長らと長崎県・長崎市を交えた意見交換会を2回実施している。

1) 第1回松が枝埠頭に関する意見交換会

第1回意見交換会に基づき、事務局（長崎県及び長崎市）で今後の方針として4点を作成している。

① 第1回松が枝埠頭に関する意見交換会 振り返り（事務局作成）

No.	意見	今後の方針
1	【クルーズ観光客マナーについて】 <ul style="list-style-type: none"> 横断歩道の信号を無視する ゴミを捨てる 	<ul style="list-style-type: none"> 旅行会社との調整（注意をしてもらうよう要請、マナーアップ研修） 行政としても清掃活動を行う
2	【観光の在り方について】 <ul style="list-style-type: none"> 経済波及効果というが市外の免税店に行っている 山手との接続を意識して欲しい 	<ul style="list-style-type: none"> 船会社によるとクルーズ客から免税店に行くのは面白くないという苦情も出ている状況、日本（長崎）でしか体験できないものを促進していきたい 山手や市街地への観光を促進していきたい 山手の居留地歴史まちづくり協議会と連携しながら山手への接続及び賑わいの創出を促進していきたい
3	【地域の交通渋滞について】 <ul style="list-style-type: none"> ガスト前の左折ができず、渋滞が発生する 路面電車を地域住民が利用できない 	<ul style="list-style-type: none"> 水辺の森公園の駐車場は暫定措置のものであり2バースの整備に伴い松が枝埠頭に駐車場を整備するよう検討している。 また今後は観光の在り方を変えていくことで、大型観光バスによるツアーは少なくなる見通しであり、路面電車以外の公共交通機関の検討（周遊バス、ピストンバス）をしていくなどして交通対策をしていきたい
4	【港湾施設の整備について】 <ul style="list-style-type: none"> 水辺の森公園のような地域に親しみがあり、住民も利用できる施設の整備を進めて欲しい まずは行政側の整備計画案を示して欲しい 	<ul style="list-style-type: none"> 緑地も整備する計画であり、地域住民も利用できるような整備を進めていきたい 次回の意見交換会では行政が示した案を基に話をしていきたい

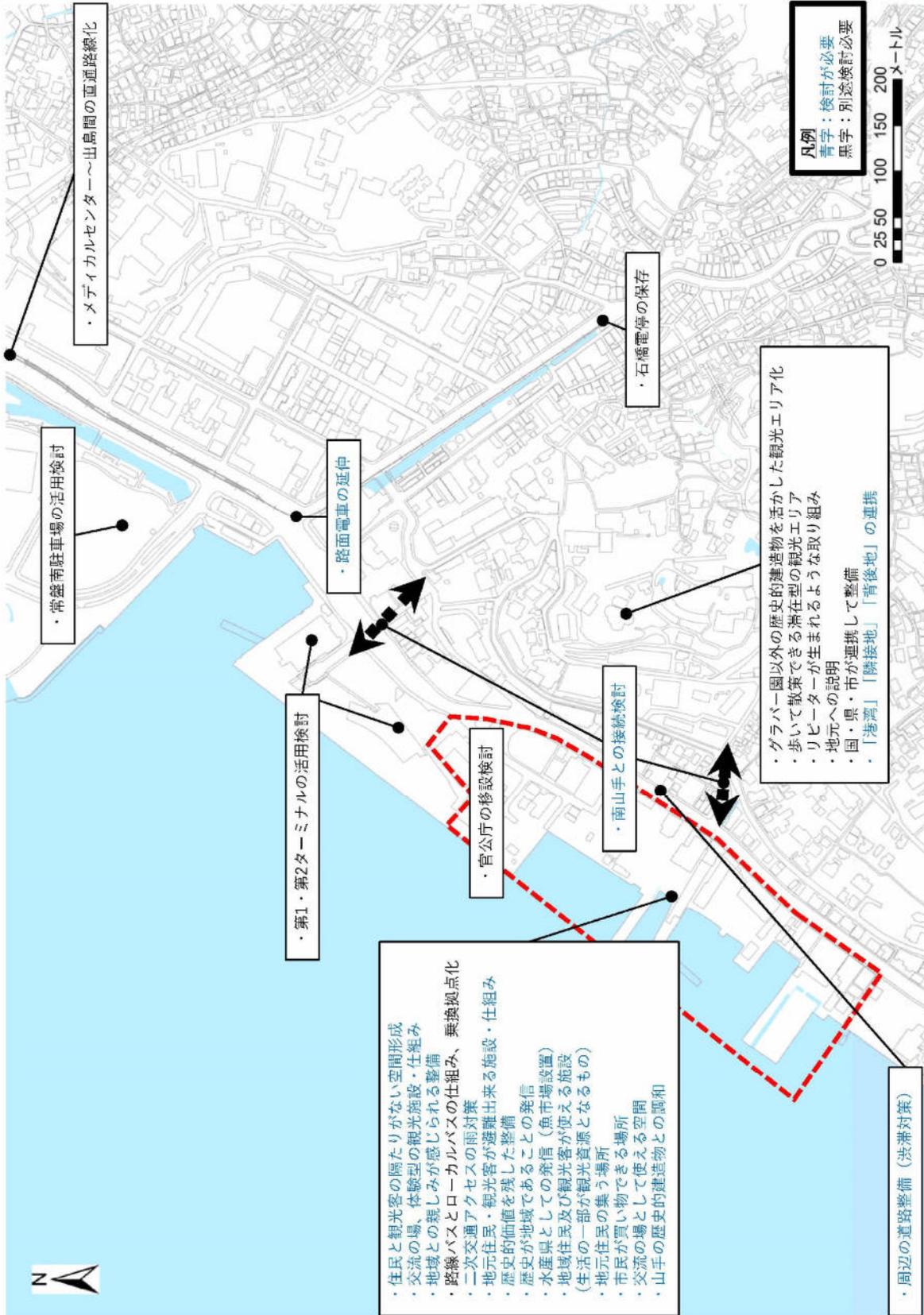
2) 第2回松が枝埠頭に関する意見交換会

第2回の意見交換会では、港湾機能の配置計画（案）等を提示し、意見聴取を行っている。
意見交換会における意見を分類ごとに整理した。

① 第2回松が枝埠頭に関する意見交換会 意見整理

No.	意見		
	分類	検討が必要	別途検討が必要
1	観光	<ul style="list-style-type: none"> ・住民と観光客の隔たりがない空間形成 ・日本の文化や風土を感じられる交流の場や体験型の観光ができる仕組み ・地域との親しみが感じられる整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・天主堂やグラバー園だけでなく、他の歴史的な建造物を活かした観光エリア ・歩いて散策できる滞在型の観光エリア ・リピーターの観光客が生まれるような取り組み
2	既存施設		<ul style="list-style-type: none"> ・既存の第1・第2ターミナルの今後の活用の検討 ・常盤南駐車場の今後の活用の検討
3	交通	<ul style="list-style-type: none"> ・二次交通へのアクセスは雨に濡れないような整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスとローカルバスの仕組みをつくり、乗り換え拠点を松が枝に形成 ・周辺の道路整備（渋滞対策）
4	地元説明		<ul style="list-style-type: none"> ・どこかで地元の説明が必要
5	土地利用		<ul style="list-style-type: none"> ・官公庁を移設する検討
6	防災	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民が避難できるような施設、仕組み ・クルーズ観光客の避難所の検討 	
7	歴史	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史的価値を残しながら整備（歴史的遺産、日本最初の築地） ・歴史がある地域であることを発信 	
8	路面電車	<ul style="list-style-type: none"> ・路面電車の延伸 	<ul style="list-style-type: none"> ・メディカルセンター～出島間の直通路線 ・延伸しても、石橋路線を残すことは前提

No.	意見		
	分類	検討が必要	・ 別途検討が必要
9	施設 ・ 空間	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の生活の一部が観光資源となるもの（魚市場など） ・地元住民の集う場所 ・市民が買い物できる施設 ・交流の場として有効活用できる空間 	
			・
10	連携 (組織)		・国・県・市が連携して整備
11	連携（周辺地域、長崎市中心部）	<ul style="list-style-type: none"> ・南山手への接続の検討 ・「港湾」「隣接地」「背後地」の連携 ・山手の歴史的建造物との調和を考慮しながら連携 	<ul style="list-style-type: none"> ・水辺の森公園と連携を図って駐車場を効率的に運用 ・



2-2 周辺地区・長崎市中心部との連携

松が枝地区と周辺地区（東山手・南山手地区）及び長崎市中心部の連携の検討にあたり、現状の人流の動向を通じて、地区のつながりを分析した。

設定したエリアについては以下の通りである。

重点エリア内について以下3つの地区への滞在者特性について分析した。

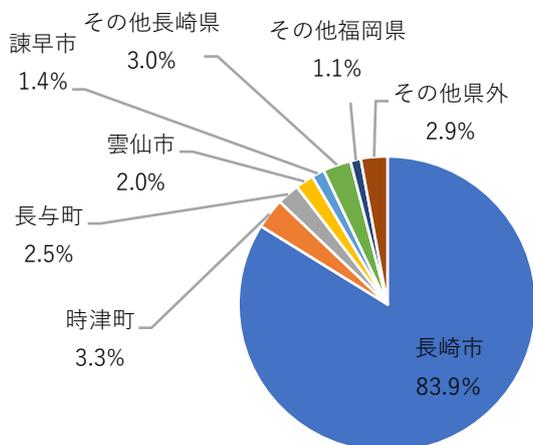
- ①松が枝地区（本事業対象地区）
- ②常盤地区（水辺の森公園）
- ③東山手地区（東山手伝統的建造物群保存地区）
- ④南山手地区（南山手伝統的建造物群保存地区）
- ⑤浜町周辺地区
- ⑥長崎駅周辺地区



各地区に15分以上滞在した人の居住地を集計・分析した。松が枝地区の来訪者は、96%が長崎市又は長崎県内からの来訪である。南山手地区は県外からの来訪が多く、2割以上を占める。その他、長崎駅周辺は長崎市及び長崎県外からの来訪が多い（県外11.7%、市外22.5%）。

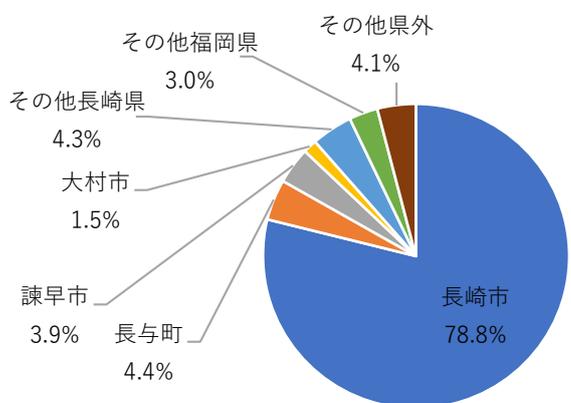
①松が枝地区
(本事業対象地区)

215,604人
(590人/日)



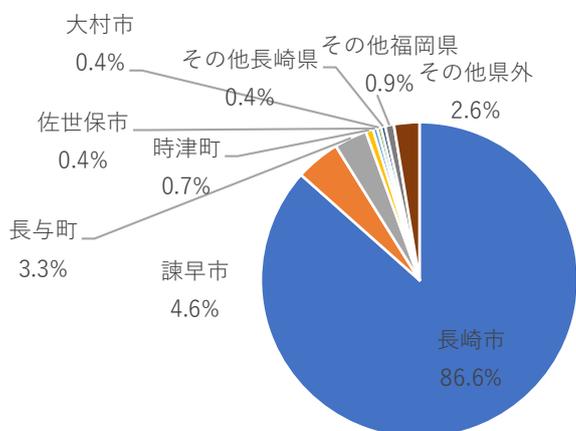
②常盤地区
(水辺の森公園)

470,229人
(1,288人/日)

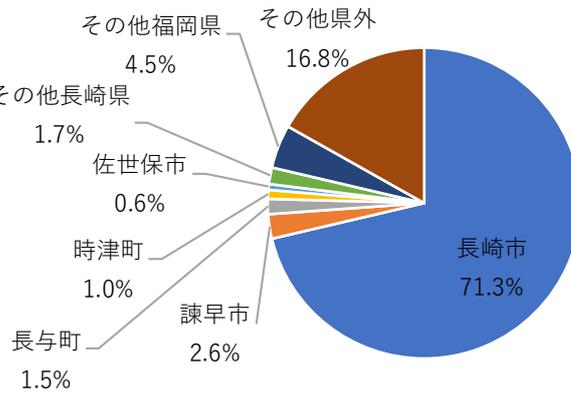


③東山手地区
(東山手伝統的
建造物群保存地区)

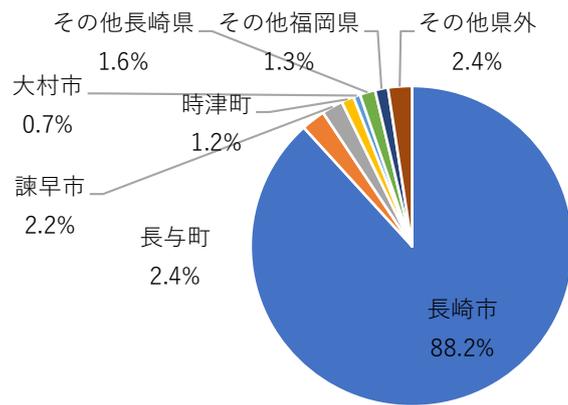
552,241人
(1,512人/日)



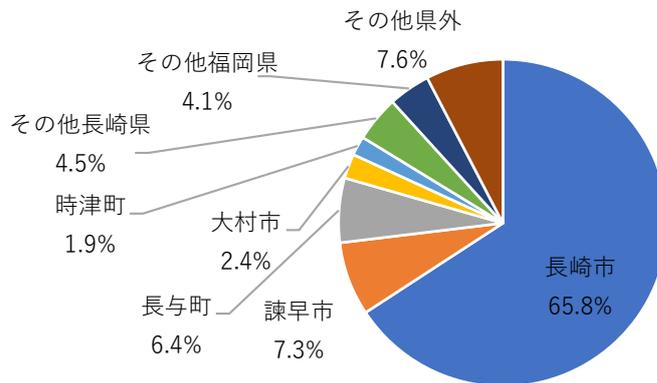
④ 南山手地区
 (南山手伝統的
 建造物群保存地区)
 769,779人
 (2,108人/日)



⑤ 浜町周辺地区
 7,291,854人
 (199,77人/日)



⑥ 長崎駅周辺地区
 3,473,086人
 (9,515人/日)



出典：KDDI Location Analyzer
 (集計期間：2021.3.1～2022.2.28
 滞在時間；15分以上)

松が枝地区と周辺地区（南山手地区及び東山手地区）間の流動特性を分析した。

松が枝地区と南山手地区間の流動は、全滞在者の3.9%程度が同日に両地区で滞在しており、地区間のつながりが強いことがわかる。一方で、松が枝地区と東山手地区間の流動はほとんどない。東山手地区のみ他の2地区から離れていることが、主要因であると考えられる。



図 2-1 松が枝地区と周辺地区の流動特性

出典：KDDI Location Analyzer
(集計期間：2021.3.1～2022.2.28
滞在時間；15分以上)

松が枝地区と長崎市中心部（浜町周辺地区及び長崎駅周辺地区）間の流動特性を分析した。長崎駅周辺地区と浜町周辺地区間の流動は多いが、松が枝地区との流動はほとんどみられない。要因として、長崎市の市民の足である路面電車は、長崎駅前と観光通（浜町）は乗り換えなしで接続しているが、松が枝地区方向へは、乗り換えが必要となる。また、松が枝地区は最寄りの停留所から 300～500m 程度離れていることなどが考えられる。

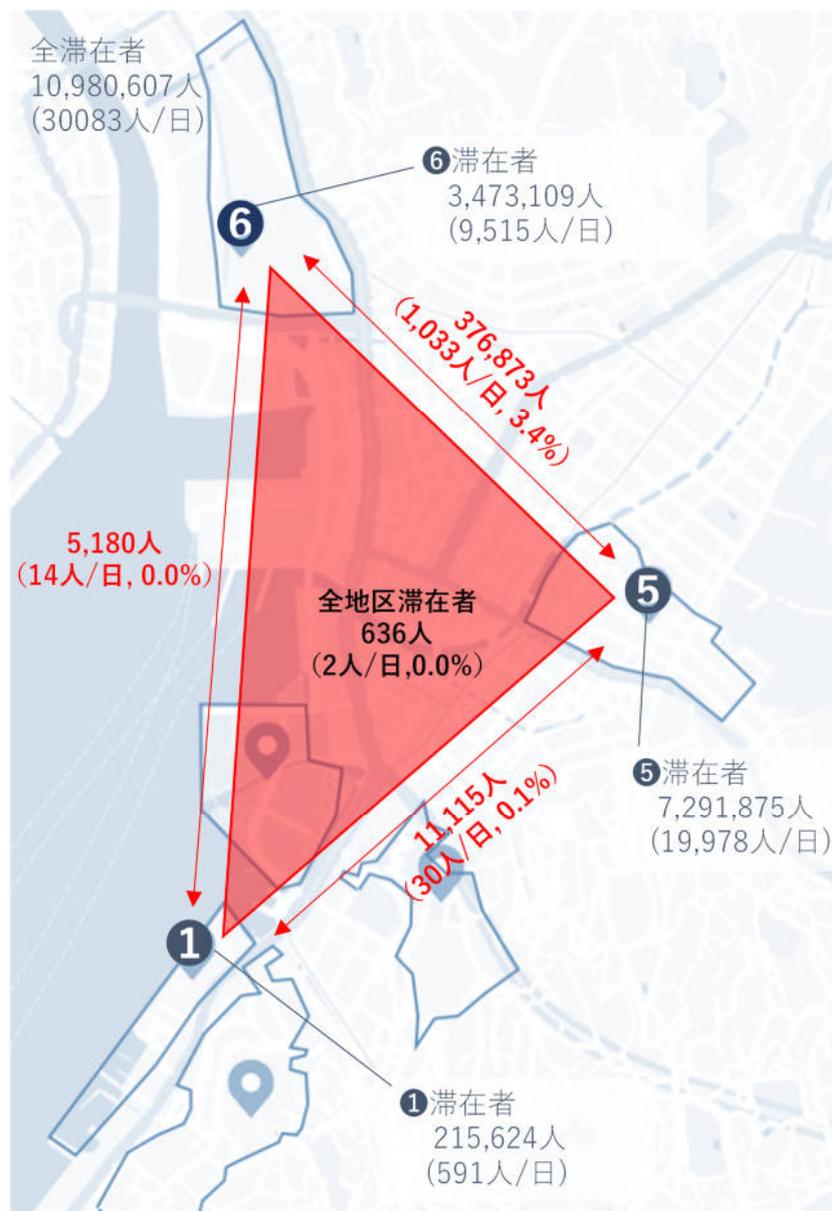


図 2-2 松が枝地区と長崎市中心部の流動特性

出典：KDDI Location Analyzer
 (集計期間：2021.3.1～2022.2.28
 滞在時間；15分以上)

長崎市中心部の自動車及び徒歩の交通量を以下に示す。自動車は、国道 202 号、国道 499 号に交通が集中している。徒歩は、長崎駅周辺及び浜町周辺の交通が多い。

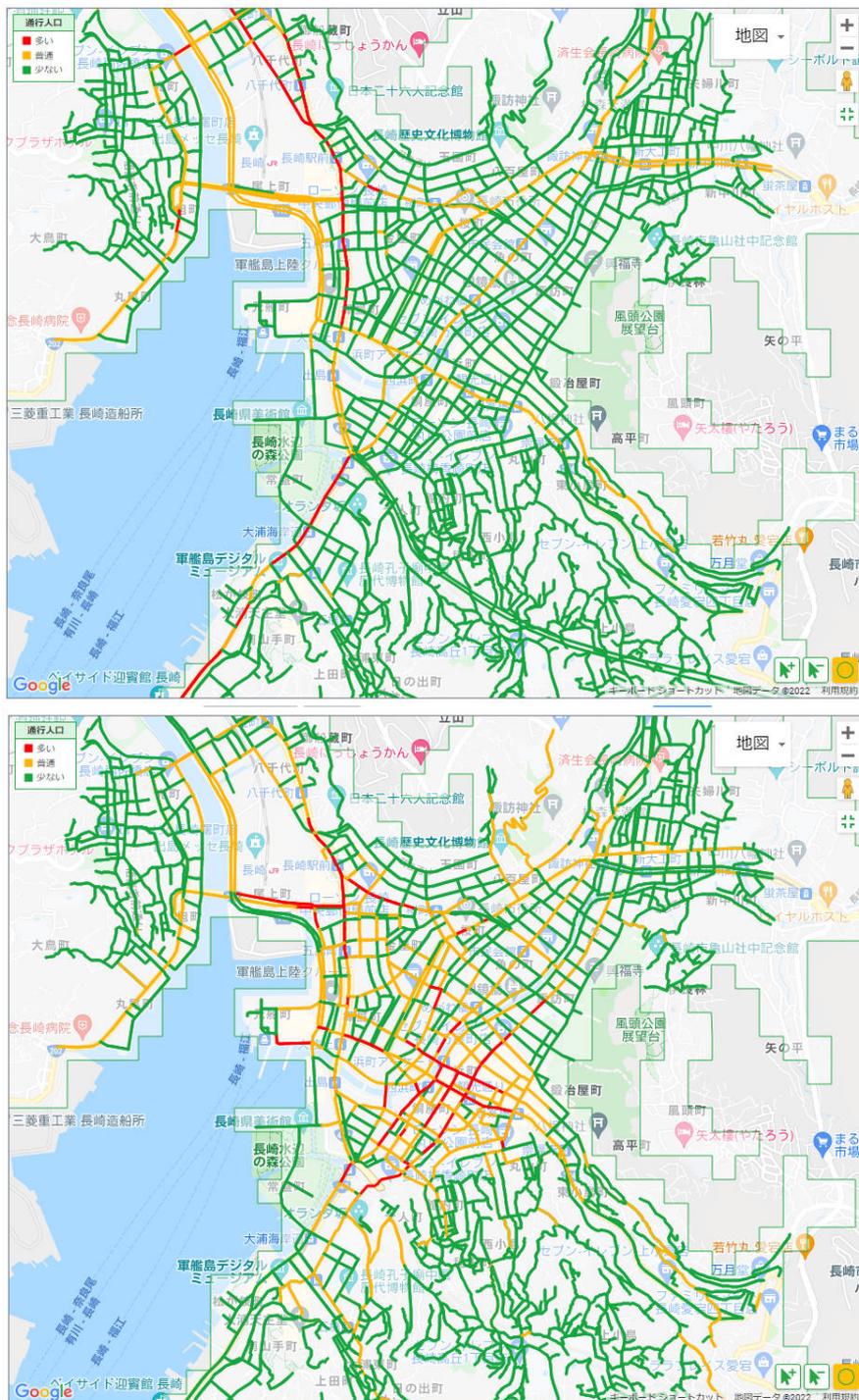


図 2-3 長崎市中心部の流動特性（上：自動車/下：徒歩）

出典：KDDI Location Analyzer
 (集計期間：2021.3.1～2022.2.28)

第3章 土地利用計画（案）の整理

3-1 導入機能の検討

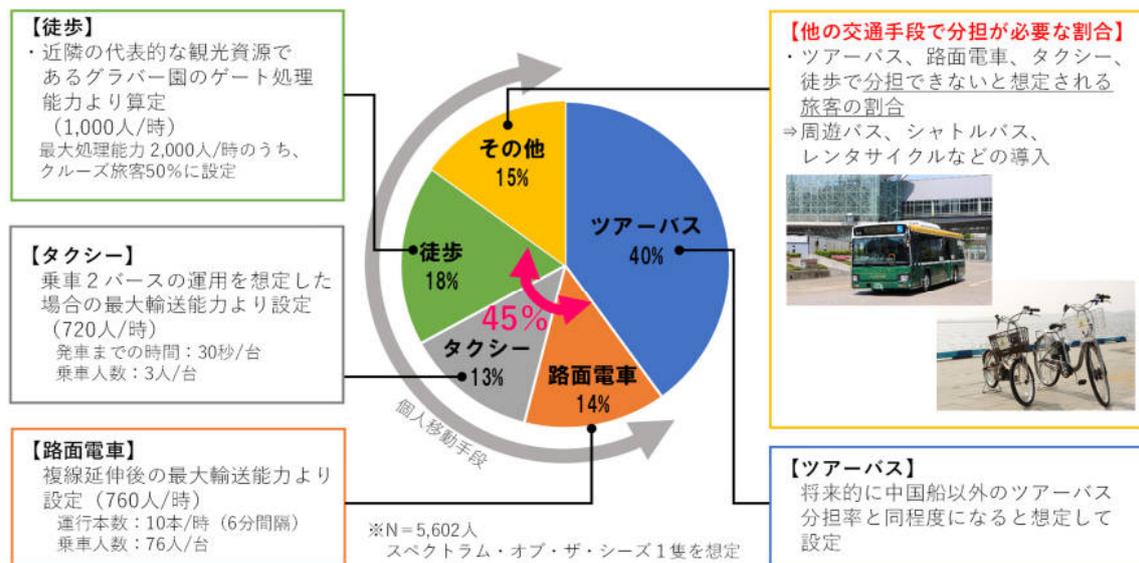
(1) 過年度計画のレビュー

長崎港港湾機能施設整備工事（設計業務委託）報告書を抜粋する。

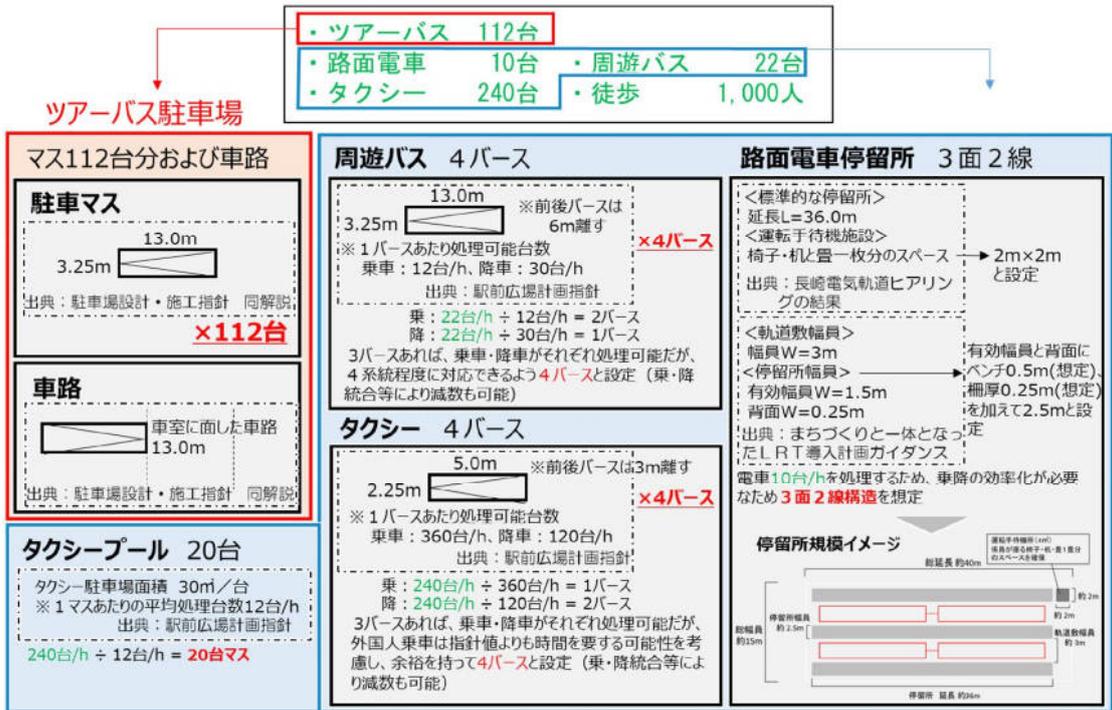
1) 交通施設の必要規模

ターミナルに付随する交通施設の必要規模は、現状のクルーズ客の二次交通分担率から設定している。二次交通分担率は、中国船の分担率が他国と大きく異なるが、将来的には個人移動のニーズが高まり、他国の分担率に近似していくとの想定で設定している。

発生集中交通量（人）は、16万トン級クルーズ客の最大規模であるスペクトラム・オブ・ザ・シーズの乗客定員（5,602人）から設定している。



	ツアーバス	路面電車	タクシー	徒歩	その他
分担率	40% (N=11,204人)	14% (N=5,602人)	13% (N=5,602人)	18% (N=5,602人)	15%* (N=5,602人)
発生集中交通量(人)	4,480	760	720	1,000	880
発生台数(台)	112	10	240	—	— ※周遊バスの場合は22台



2) 必要機能及び規模の検討一覧

ターミナル機能における必要機能及び規模は、既存ターミナル、他港のターミナル、CIQ関係者ヒアリング結果等から設定している。

用 途	面積概算		備 考
	第1ターミナル (貨物対応)	第2ターミナル (客貨対応)	
● 船ターミナル (客貨対応)			
乗務員待機室	100㎡	中国人船客が団体行動をするというヒアリング結果から、ツアーバス1台当たりの定員50名を1つの単位とし、算出する。 新体力士水先31名における乗務員待機室の乗客数に1人当たりの乗客数(12㎡/人)を用いて面積を算出する。この数値は、既設客待機室における1人当たりの乗客数(乗客数/乗客数)に換算し、乗客待機室の面積に換算し、乗客待機室の面積を算出する。 12㎡/人×30人=360㎡ ただし、既設の乗務員待機室は、22万トン級の客船を想定して乗務員スペースを110㎡としているため、これを参考とし、本計画では100㎡を算出する方針とする。	
エントランスホール	1,200㎡	600㎡	1 兼エントランスホールは手荷物検査場として計上 (1,800㎡)
待合スペース (乗務員専用)	60㎡	60㎡	
待合スペース (乗客専用)	170㎡		乗客待機スペースと乗客待機スペースを算出する。 PIF対応の乗客待機スペースを算出し、乗客待機スペースを算出する。
乗務員待機室	38㎡	20㎡	20㎡ ・ 乗務員の乗降を円滑にし、乗客待機スペースの乗降を円滑にすることを目的とし、乗客待機スペースを算出する。
乗務員待機室	48㎡		・ 22万トン級船客を想定している乗務員待機室は、乗務員待機室も合わせて算出している。
乗務員待機室	10㎡ (乗務員専用) × 2部屋	10㎡	
乗務員待機室	40㎡ (乗務員専用) × 2部屋	40㎡	・ 乗務員待機室は13㎡ × 2部屋を算出している。 ・ ヒアリングより、乗務員待機室は乗客スペース(100㎡)でも問題ないが、乗務員待機室は客用エリア毎に2部屋 (合計4部屋) として欲しいとの要望があったため、10㎡ × 2部屋を設置する。
乗務員待機室	8ブース (280㎡)	8ブース	
乗務員待機室	300㎡		・ 乗務員待機室は9ブース設けられているが、既設セリングにおいて、ブース幅及び高さの関係 (既設9ブースターミナル) と同等で算出しないと見なされ、8ブースとする。 ・ 既設のブースは乗客待機スペースに併設されるように、幅は2.4m確保。(一般部は幅1.2m) ・ 乗客待機スペースを算出するに当たっては、乗客待機スペースの幅は既設の幅(2.4m)を参考に算出する。
乗務員待機室	15㎡ (乗務員専用) × 1部屋	15㎡	15㎡ (乗務員専用) × 1部屋
乗務員待機室	30㎡		・ 乗務員待機室は18㎡を算出しているが、既設の乗務員待機室は18㎡である。 ・ 乗務員待機室は、乗務員待機室は18㎡を算出しているが、既設の乗務員待機室は18㎡である。 ・ 乗務員待機室は、乗務員待機室は18㎡を算出しているが、既設の乗務員待機室は18㎡である。
乗務員待機室	450㎡	450㎡	
乗務員待機室	900㎡		水の検査ターミナルでは、既設22㎡あるが、乗務員待機室は不足している。 乗務員待機室は22万トン級の客船において、約450㎡を算出している。
乗務員待機室	72㎡		乗務員待機室の乗客待機スペースは12㎡ × 乗客待機スペースは9㎡ 乗務員待機室の乗客待機スペースは12㎡ × 乗客待機スペースは9㎡ (乗客待機室の乗客待機スペースは12㎡ × 乗客待機スペースは9㎡)
乗務員待機室	72㎡		・ 乗務員待機室の乗客待機スペースは12㎡ × 乗客待機スペースは9㎡より、乗客待機室の乗客待機スペースは12㎡ × 乗客待機スペースは9㎡とする。 ・ ヒアリングより、乗客待機室、乗客待機室は乗客待機スペースであるため、乗客待機室の高くは算出する。

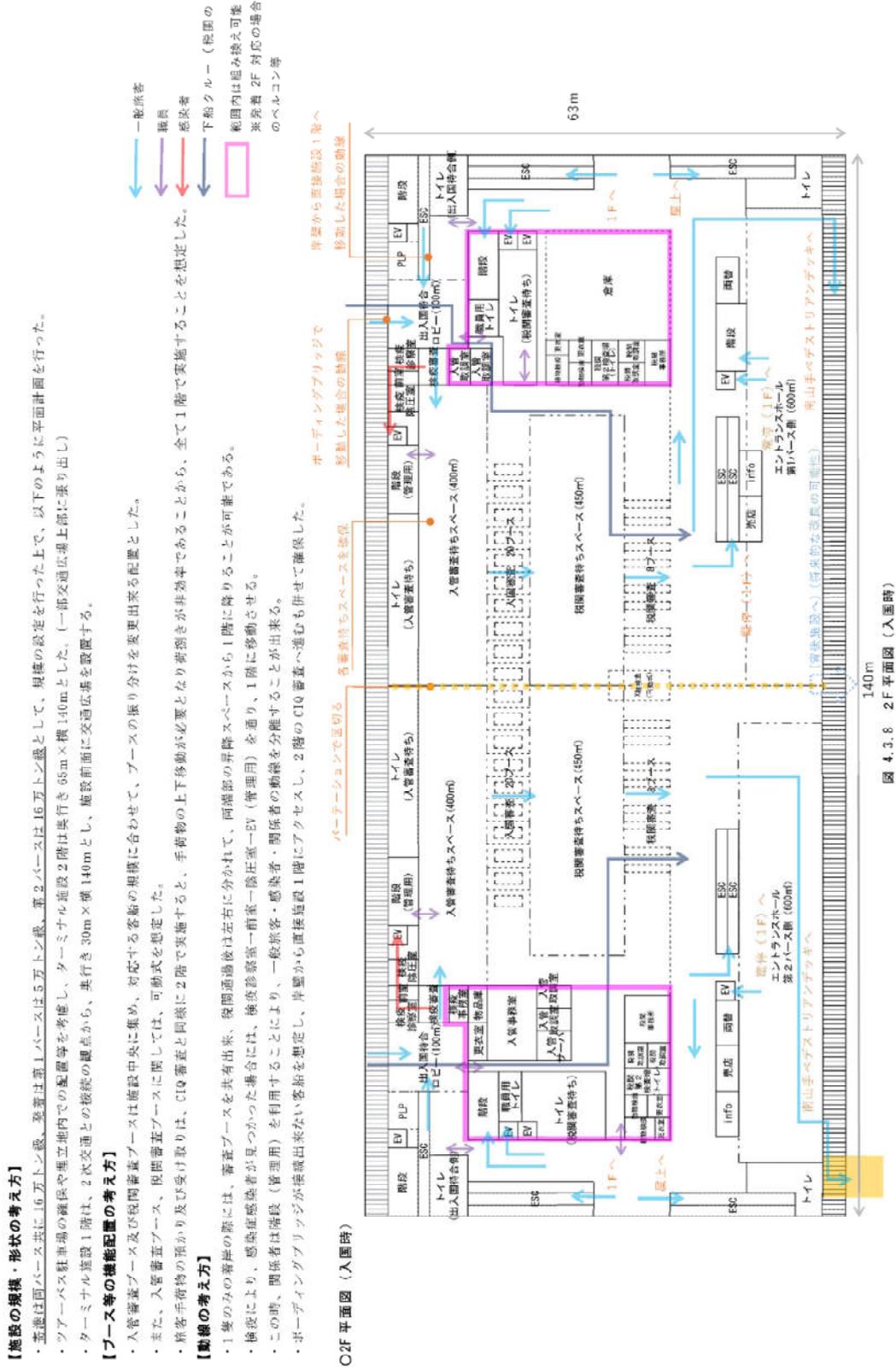
用途	面積 （㎡）	面積内訳		備考欄
		第2パース帯（乗客対応）	第1パース帯（香港対応）	
入管検査室	72	60㎡+更衣室（12㎡） ・ヒアリングで入管事務室の大きさに基づいて要望がない。 ・16万トン級に対応している船が毎時2ターミナルは60㎡確保しており、22万トン級に対応している乗客船は50㎡確保している。 ・ヒアリングより検査室の設置の要望があったため、10人程度の利用を想定し、更衣室を15㎡程度確保し、入管事務室に併設する。	—	
入管サービス	15	15㎡ ・ヒアリングで入管サービス室の大きさに基づいて特段の要望がない。 ・16万トン級に対応している船が毎時2ターミナルは15㎡確保している。	—	
入管検察室	54	13.5㎡×2部屋（27㎡） ・ヒアリングで入管検察室の大きさと、室数について特段の要望がない。 ・16万トン級に対応している船が毎時2ターミナルは、13.5㎡×2部屋確保している。	13.5㎡×2部屋（27㎡）	
入国検査	340	20ブース（170㎡） ・入管ヒアリングより既存と同程度（20ブース）との要望はあるが、22万トン級の荷役を想定している乗客船では最大18ブースの設置であるため、18ブースで十分であると考えられる。	20ブース（170㎡）	
入管検問待ちスペース	800	400㎡ ・東京港の入管検問待ちスペースは約500㎡である。 ・動員港における検問に用いた各船がアシスの最大乗客人数は5340人であり、本施設では16万トン級のスペースを想定し、最大乗客人数4900人で割り戻して算出する。	400㎡	
検問事務室	25	25㎡（物品庫含む） ・ヒアリングで検問事務室及び検問検察室の大きさに基づいて特段の要望がない。 ・東京港の設置の大きさは、船が毎時2ターミナルと同等であった。 ・ヒアリングより、必要検問室の要望があったため、検問検問待ちの検問事務室に併設する。 よって、検問事務室：12.5㎡、検問検察室：10㎡とする。	—	
検問検査	40	20㎡ ・ヒアリングで検問検査室の大きさに基づいて特段の要望がない。16万トン級に対応している船が毎時2ターミナルは20㎡であり、乗客船の検問検査室も20㎡程度である。	20㎡	
検問検察室	24	12㎡ ・ヒアリングで検問検察室及び検問検察室の大きさに基づいて特段の要望がない。 ・東京港の設置の大きさは、船が毎時2ターミナルと同等であった。 よって、検問検察室：12㎡とする。	12㎡	
検問室	60	30㎡（前室+検問室） ・既に検問室を構入している東京港の事例では、前室：17.5㎡、検問室：13.5㎡としているため、合計30㎡確保する。	30㎡（前室+検問室）	

用途	面積 ㎡	面積内訳		備考欄
		第1パース側(乗客対応)	第2パース側(寄港対応)	
乗客	28	乗客対応：16㎡ 乗客対応席：12㎡ ・ヒアリングで特別の要望がないため、15万トン船に対応している旅客2ターミナルと同等としている。 ・C/D階席に必要な担架ではいため、1階席で良いと仮定する。 ・1Fに設置(エントランスホーラー6台設置)		
トイレ (エントランスホール)	100	50㎡ 男性トイレ(小便器3、大便器2) + 女性トイレ(大便器3) + 多目的トイレ	50㎡ 男性トイレ(小便器3、大便器2) + 女性トイレ(大便器2) + 女性トイレ(大便器3) + 多目的トイレ	
	45	45㎡(1階) 男性トイレ(小便器3、大便器2) + 女性トイレ(大便器3)		
トイレ(出入り待合部)	80	40㎡ 男性トイレ(小便器2、大便器1) + 女性トイレ(大便器2) + 多目的トイレ	40㎡ 男性トイレ(小便器2、大便器1) + 女性トイレ(大便器2) + 多目的トイレ	
トイレ(入客審査待ち)	160	30㎡ 男性トイレ(小便器4、大便器4) + 女性トイレ(大便器6) + 多目的トイレ	30㎡ 男性トイレ(小便器4、大便器4) + 女性トイレ(大便器6) + 多目的トイレ	
トイレ(送迎審査待ち)	160	30㎡ 男性トイレ(小便器4、大便器4) + 女性トイレ(大便器6) + 多目的トイレ	30㎡ 男性トイレ(小便器4、大便器4) + 女性トイレ(大便器6) + 多目的トイレ	
トイレ(職員用)	40	20㎡(2F・C/D) ・男性トイレ(小便器：2、大便器：2) + 女性トイレ(大便器：2)	20㎡(2F・C/D) ・男性トイレ(小便器：2、大便器：2) + 女性トイレ(大便器：2)	
	20	20㎡(1F・乗務員待合) ・男性トイレ(小便器：2、大便器：2) + 女性トイレ(大便器：2)		
チェックインカウンター (出発時のみ設置・仮設)	180	180㎡		
手荷物運搬	1800	手荷物運搬：1800㎡		
インフォメーション	36	東京港が所要15分トロン後を想定し、1000㎡確保しているため、15分トロン後の最大乗客人数で割り出し、最低300㎡確保する。	18㎡	
密閉窓口	32	32㎡ ・1Fに設置(エントランスホールに併設) ・乗客乗降部クルーズターミナルは36㎡		
郵便	13	13㎡ ・1Fに設置(エントランスホールに併設) ・東京港郵便クルーズターミナルにおける同層室と同等と想定		
乗務室(乗務時)	50	乗務員8人乗座が可能なスペースを確保、乗務員全体の床面積は、乗務員1人あたり約10㎡とする。		
事務室(船社)	150	50㎡×3部屋 ・乗務員8人乗座が可能なスペースを確保。		

用途	面積 1階 2階 計	高層 1階 2階 計	運用内容		備考欄
			第1ベース前（仮設対応）	第1ベース前（新機対応）	
待合室（乗客室）	50	36	18㎡	18㎡	・乗客待合が狭くなるため、乗客席の規模で対応する。 ・乗客待合を参考
売店	30	30㎡（1階に設置）	18㎡	18㎡	
乗客席（ATM併設）	36	30㎡（1階に設置） ・乗客待合スペースを参考			
カフェ	30	30㎡（1階に設置） ・乗客待合スペースを参考			
売場室	100	90㎡×2部室 ・売場室には対面型（9人超座を想定）になることや、荷役作業時にはクルーの荷物運搬としても活用できることから、会場には可能な限り座席を設けるものとする。 ・売場室の約25人程度の乗客を収容している。			
展示	25	25㎡ ・乗客待合スペースとナールを併用			
売場室	68	68㎡ ・乗客待合をはじめ、乗客待合の設置エリアに収容させる。 ・可動式の床とし、必要に応じて乗客室と一体的な空間に出来るようにする。			
乗客・乗務員デッキ		屋上で代替 2 F：急車(20㎡) 1 F：急車(60㎡、25㎡、25㎡)			
倉庫	110	230㎡ ・2 FはQバーテーション等を収納。（部屋としては敷けず、乗客待合を参考に、収納スペースをバーテーションで囲うことを想定） ・1 Fは荷物運搬用にも活用を想定。ごみ置き場を併設させる。 ・防火扉等最新の設備設置の目安：防火扉間の0.6001倍→15㎡程度 ・部屋は70㎡と仮定			
売場室	70	70㎡ ・乗客待合併用			
その他 （売場・乗客スペース等）					
合計	4200	8820			

3) ターミナル施設概略設計

CIQ 関係者ヒアリング結果等からターミナル施設内の概略設計を行っている。



4) 港湾用地平面計画図(案)

交通施設の必要規模及び路面電車の延伸・引き込み位置の比較検討結果等から、港湾用地平面計画図(案)を作成している。



図 4.4.3 港湾用地平面計画図(案)

(2) 関係者ヒアリング (C I Q 関係者、船舶代理店、その他)

クルーズ船の諸手続きを実施している船舶代理店や、ターミナル利用が想定される CIQ 関係者、交通事業者等に対して、過年度の検討結果等に関するヒアリング実施した。



ターミナル施設1階

交通広場

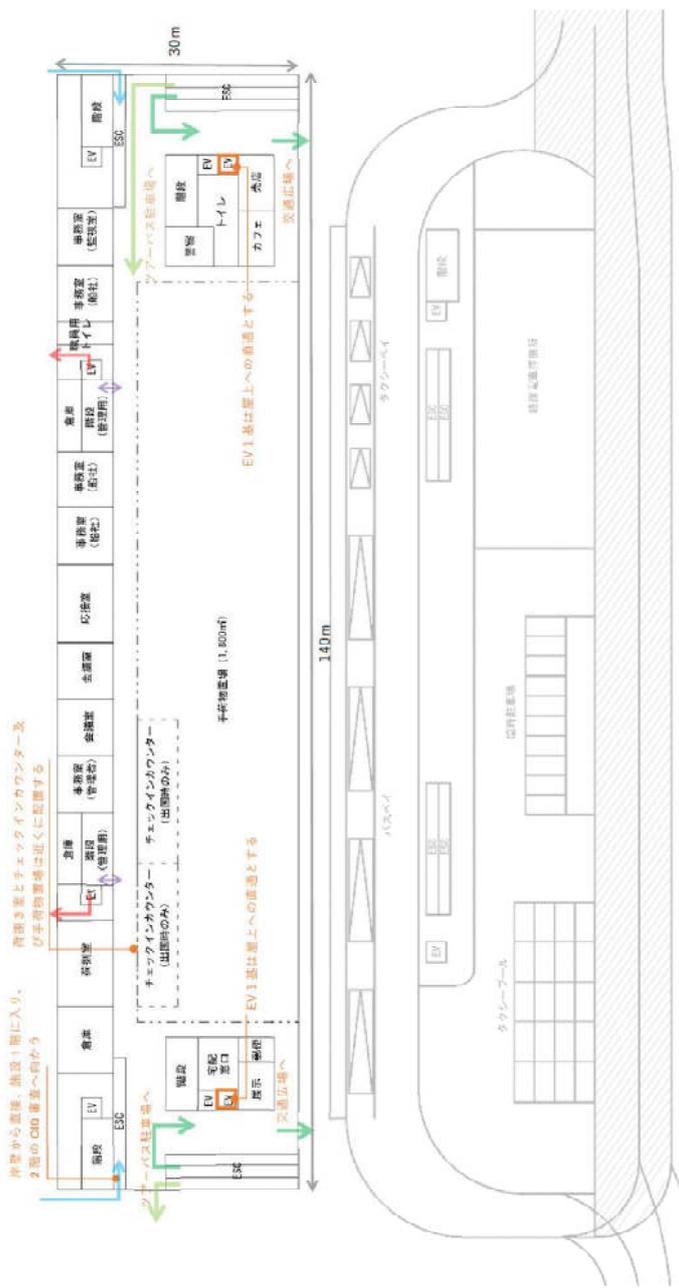
- ・落着け近くにX線検査車庫を1台、乗客探知犬用を2台要望。
- ・税関職員駐車車を最低5台要望。(税関)
- ・検疫職員用駐車車を2~3台要望。
- ・有料者待合時の緊急車両停車スペースについて検討が必要。(税関)
- ・入国職員駐車車を5操縦用にも最大5~6台要望。(入管)
- ・タクシーアールからタクシーベイまでの視認性の確保が必要。
- ・タクシーアールは層別の区画階が必要。(長崎県タクシー協会)
- ・停留所を交差点部に寄せることは、基本的に不可。
- ・乗車専用と随車専用のホームを左右に確保を希望。
- ・停留所間の位置は、近すぎるのは非現実的(幅間で130m)。
- ・停留所の長さは、層底でも2台分(42~43m)は確保を希望。
- ・終点停留所は2~3分の帯状可能なスペース確保を希望。(長崎電気軌道)

動線計画

- ・最終下船時の荷物受け渡しまでの動線計画が必要。
- ・乗換者利用者の動線計画が必要。
- ・2隻同時入港時のゾアールバス駐車場までの動線計画が必要。
- ・下船クルーは、乗客と分け、各種手続スペース、税関へ進む動線計画が必要。(長崎県船)
- ・旅客、下船クルー・港務スタッフそれぞれ別の動線計画が必要。(長崎商船・港務課)
- ・岸壁からターミナル、ターミナルからゾアールバス駐車場への移動手段の検討が必要。(長崎商船・澤山商會)

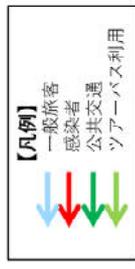
感染症対策

- ・感染症対策に関する外的な説明も求められるのではとの意見。(長崎商船)
- ・CO2エリアで換気機能を十分確保することを要望。(入管)



その他

- ・設備面から南渡等の設計に及びた業者に設計委託をしてほしいとの要望。(税関)
- ・船社からC1Qの船内乗客が要望されるのではとの意見。(澤山商會)
- ・目安として旅客300人に1人の職員配置が標準(部外税)。(入管)
- ・空連のようには2Fで待機・入管後、1Fで船庫が最もシンプルな方法ではないかとの意見。その場合、1階の動線を広げる。(税関)



- ・バス協会の協会員に対し、協定別会(11月)にて乗客船を要望。(長崎県バス協会)
- ・車両券検討内容について、交通事業者も含めた委員会の設置を要望。(長崎県タクシー協会)
- ・災害時の避難場所、避難計画が必要。
- ・現在想定されている移動形態にはならないとの意見。中面船は政府の方針でゾアールバス主体としており、号数も変わらないのではないかとのこと。(長崎商船)

2) 導入機能・必要規模・配置等の見直し

① 導入機能とその必要規模・配置等の検討

ヒアリング結果に基づき、導入機能とその必要規模・配置等の見直しを行った。なお、2階建てと3階建てで検討した。

階	機能名	1階（面積は2バス分を示す）		2階（面積は1バス分を示す）		既存ターミナル	
		面積 P2 今回	内訳	面積 P2 今回	内訳	階7	階1
1	1 中入国検査ロビー	-	820㎡	100	200	208.5	95
2	2 イベント広場	-	820	600		130	
3	3 PLPスペース	-	60	60			
4	4 税関検査所	-	38220	80		9,36	
5	5 税関検査室	-	20	20		9.6	

i2 階建て

施設名	1階 (面積は2バス分を示す)		2階 (面積は1バス分を示す)		応対ターミナル	
	面積 R2 今回	内訳	面積 R2 今回	内訳	区2	区1
6 乗降検査	250	160	87	87		
7 乗降2検査・トイレ	15	20				
8 乗降検査付ラベース	450	480				
9 乗降検査付ラベース	36	36				
10 入館検査	60	60				
11 乗降検査 (入館乗降検査)	12	6				

№	施設名	1階 (国標は2バース分を示す)		2階 (面積は1バース分を示す)		監視カメラ・モニター	
		面積 R2 今回	内訳	面積 R2 今回	内訳	第2	第1
12	入館サーバー	-		15	15㎡ ・ヒアリングで入館サーバー室の大きさに基づいて特設の要望がない。 ・16万トン船に対応している拡が機第2ターミナルは15㎡確保している。	13.6	
13	入館検問室	-		27	13.5㎡×2部屋 ・ヒアリングで入館検問室の大きさ・室数について特設の要望がない。 ・16万トン船に対応している拡が機第2ターミナルは、13.5㎡×2部屋確保している。	26.4	
14	出入国審査	-		170	18ブース (170㎡) ・入警ヒアリングより審査と同程度 (20ブース) との要望はあるが、22万トン船の容量を想定している東京港では最大16ブースの設置であるため、16ブースで十分であると考えられる。	597.2	
15	入国審査待合スペース	-		400	500㎡ ・東京港の入国審査待合スペースは約650㎡である。 ・東京港における審査に用いた客数オアシスの最大乗客人数は6300人であり、本施設では16万トン船のスペースを想定し、最大乗客人員数4900人で割り戻して算出する。	80.4に 含む	
16	検疫事務室	-		25	30㎡ (物品庫・更衣室含む) ・ヒアリングでは検疫事務室及び検疫診察室の広さについて特設に要望がない。 ・東京港の諸室の大きさは、拡が機第2ターミナルと同様であった。 ・ヒアリングより、必要機材運搬の要望があったため、検疫機材用の倉庫を事務室に併設する。 ・再びヒアリングの結果、事務室・物品庫に対する希望はしたが、更衣室の設置を要望。大ききの要望がないが、少人数の利用を想定し、植物検疫更衣室と同等の面積 (6㎡) を確保する。 ・検疫事務室：12.5㎡、検疫物品庫：10㎡、更衣室：6㎡より30㎡を確保する。 ・第1バース側は事務室と更衣室の要望のみだが、乗降点では西側に30㎡を確保する。	12.94	
17	検疫着点	-		20	20㎡ ・6万トン船に対応している拡が機第2ターミナルは20㎡であり、東京港の検疫事務室室も20㎡程度である。	17.6	
18	検疫診察室	-		12	12㎡ ・ヒアリングで検疫事務室及び検疫診察室の広さについて特設の要望がない。 ・東京港の諸室の大きさは、拡が機第2ターミナルと同様であった。 よって、検疫診察室：12㎡とする。	12	

No	施設名	1階 (面積は2バース分を示す)		2階 (面積は1バース分を示す)		既存ターミナル	
		面積 R2 今回	内訳	面積 R2 今回	内訳	面積 第2 第1	面積 第1
19	乗圧室	-	-	20	30㎡ (乗圧室+前室×2) ・すでに乗圧室を稼働している東原港の事例では、前室：7.5㎡、降圧室：13.5㎡としている。 ・前室は降圧室の前後に確保が必要。	-	-
20	書庫	28	50㎡×2	28	90㎡ 男性トイレ (小便器4、大便器4) + 女性トイレ (大便器6) + 多目的トイレ 書庫面積：16㎡ 書庫収納室：12㎡ ・16㎡トンネルに対応しているのが標準2ターミナルと同等としている。 ・「図面等資料を参照した付添に配置を希望」より、2階に配置する。 ・「優先的に利用が見込めるバース側に設置を希望」だが、現時点では更地に配置する。	28	-
21	トイレ (一般室可)	45	100	90	40㎡ 男性トイレ (小便器2、大便器3) + 女性トイレ (大便器2) + 多目的トイレ 45㎡ 男性トイレ (小便器2、大便器2) + 女性トイレ (大便器3) + 多目的トイレ 20㎡ 男性トイレ (小便器2、大便器2) + 女性トイレ (大便器2)	42	105
22	トイレ (出入品待合)	-	-	40	40	36.9	-
23	トイレ (入館室待ち)	-	-	90	45	-	-
24	トイレ (送迎室待ち)	-	-	90	20	40.94	42
25	トイレ (職員用)	-	-	20	20	-	15
26	チェックインカウンター	90	130	-	-	-	-
27	先着品受取カウンター	60	90	-	-	-	61

No.	施設名	1階 (面積は2バス分を示す)		2階 (面積は1バス分を示す)		既存ターミナル	
		面積 R2	内訳 今回	面積 R2	内訳 今回	面積 班2	面積 班1
28	手荷物置場		35㎡ ・東京国際クルーズターミナルのインフォメーションの大きさを(35㎡)を参考に設定する。		1,000㎡ ・車椅子が乗る16万トン級を想定し、1000㎡確保しているため、1バス分で1,000㎡確保する。 ・「手荷物を持った状態で税関検査が必要」(税関)より、税関検査ブースの手前を設置する。	217.9	
29	インフォメーション	35	36㎡×2 ・1Fに設置(エントランスホールに併設) ・南多摩国際クルーズターミナルの定置窓口(36㎡)を参考に設定する。	18			ブース
30	宅配窓口	32	72				
31	郵便	13	30 50㎡×2 ・郵便係が人が作業ができるスペースを確保。郵便室全体の床面積は、収容人数1人あたり約10㎡とする。				
32	事務室(管理用)	50	100			20	16
33	事務室(船社)	150					16
34	監視室(監視室)	50	100 80㎡ ・関係係が人が作業ができるスペースを確保。 ・関係係が誘致するため、関係係の規模で設置する。 ・東京港を参考				
35	売店	30	80 18㎡ ・東京港クルーズターミナルを参考	18			ブース
36	両替所(ATM併設)		18	18			

施設名	1階(面積は2バース分を示す)		2階(面積は1バース分を示す)		既存ターミナル 面積
	面積 R2	今回	面積 R2	今回	
		80㎡			面積 第1
37 カフェ	30	80			
		60㎡×4階層			
38 会議室	100	240			43
39 展示	25	-			
40 会議室	68	-			
41 展示・会議デッキ	-	-			
		140㎡			
		(45+25) × 2			
		・1Fは前部場付近に急降を配置、ごみ置 き場を併設させる。 ・粉次押査室の車積庫の目安：延床 面積200.00㎡(増→15㎡程度) ・空きスペースに適宜配置する。			
42 倉庫	110	140		110	No.32に 含む
		80㎡			
		・既存と同層以上を確保する。 ・2層同層利用を想定し、既存の直を確保する。 ・業務用EVを併設する。			
43 待合室	70	80			67.59
44 ナナント		160			67.59
		80㎡×2か所			
一般エレベーター	2.5m×2.5m	-			
・定員20人エレベーターの一般寸法を参考とする。					
業務用エレベーター	3.5m×3.5m	-			
・積載2000kg(荷物用エレベーターの一般寸法を参考とする)。					
エレベーター	4m×9m	-			
・F2成果と同等とする。					
エレベーター	1.5m×16.5m (保排層10.5m×算排層5m×2)	-			
・勾配30° エスカレーターの一般寸法を参考とする。					

ii 3階建て

施設名	1階（面積は2バース分を基準）		2階（面積は1バース分を基準）		3階（面積は1バース分を基準）		既存ターミナル	
	面積 P2	今回	面積 P2	今回	面積 P2	今回	面積 第2	面積 第1
1 出入国待合ロビー		820㎡		100㎡		200㎡	206.5	95
2 イベント広場		820㎡		600㎡		60㎡	130	
3 PLPスペース		60㎡		60㎡		60㎡		
4 駅原形駅前		38,700㎡		80㎡		80㎡	9,36	
5 駅原形広場				76㎡		20㎡		9.6

200㎡

中国人観光客が団体行動をするというトレンドが顕著から、ツアーバス1台当たりの定員50名を1つの単位とし、算出する。
 新幹線土木工学第81における乗客計画の算出における1人当たりの面積0.12㎡/人を用いて面積を算出しており、この数値は、建設資料集における1人当たりの待合室面積にも合致しており、コロナ対策における乗客密度である1㎡のディスプレイを確保する際の必要面積とも合致する。
 1.2㎡/人×50人=60㎡
 以上より60㎡であるが、[客間は待合の下部人数のコントロールが難しく、PLP直前の乗客・配客等のスペースも必要のため、既存第2ターミナルと同程度の面積が確保される。]（駅舎代理店）より、PLPスペースを含めて200㎡を確保する。

60㎡

・検査前の待合スペースと検査後の間に、PLP対応スペースを設置する。
 PLP対応の作業内容を考慮し、検査位置と同様のアースを設置し対応する方針とする。
 ・「PLP受付の前に乗客を集約する必要」（駅舎代理店）より、出入口を固定し出入ロビー内にPLPスペースを設置する。

60㎡

・22万トン級対応を想定している東京港では、納税カウンターも含めて38㎡確保している。
 ・P2ヒアリング設備調査費より、第1バース幅76.88㎡、第2バース幅23.25㎡を基準より、現時点では合計に80㎡を確保する。

10㎡（待合と同程度）×2部屋
 →10.5㎡×2部屋

・東京港では15㎡×2部屋確保している。
 ・ヒアリングより、乗客等は現在のスペース（10㎡）でも問題ないが、部屋数は双方向エリア毎に2部屋（合計4部屋）にしてほしいとの要望があったため、30㎡×2部屋確保する。
 ・P2ヒアリング設備調査費より、9.6㎡×2部屋を確保している。

No.	施設名	1階 (面積は2ハース分を示す)		2階 (面積は1ハース分を示す)		3階 (面積は1ハース分を示す)		既存ターミナル	
		面積 R2	今回	面積 R2	今回	面積 R2	今回	面積 R2	今回
5	検問検査		250	160					246
7	検問第2検査場・トイレ		15	20					
8	検問検査待ちスペース		450	350					(W) 6.28に 含む)
9	動・植物検査カウンター		36	36					36
10	入管事務室		60(15)						60
11	更衣室 (入管事務室)		12						6

No.	施設名	1階 (面積は2バース分を示す)		2階 (面積は1バース分を示す)		3階 (面積は1バース分を示す)		既存ターミナル 面積
		面積 R2 今回	内訳	面積 R2 今回	内訳	面積 R2 今回	内訳	
12	入客ラバー	-		15		15	15㎡ ・ヒアリングで入客ラバー室の大ききについて特段の要望がない。 ・16万トン級に対応している旅客検査ターミナルは15㎡確保している。 13.5㎡×2割増	13.6
13	入客検査室	-		27		27	・ヒアリングで入客検査室の大きさ・室数について特段の要望がない。 ・16万トン級に対応している旅客検査ターミナルは、13.5㎡×2割増確保している。	26.4
14	出入回廊室	-		170		132	18バース (170㎡) ・入船とアタリングより階差と同程度 (20バース) との要望はあるが、22万トン級の寄港を想定している東京港では最大16バースの設置であるため、16バースで十分であると考えられる。 500㎡ ・東所港の入船審査待ちスペースは約650㎡である。 ・東京港における募定に用いた船舶アシスの最大乗客人数は6300人であり、本施設では10万トン級のスペースを想定し、最大乗客人員数4900人で割り戻して算出する。	597.2
15	入国審査待ちスペース	-		400		500	30㎡ (物品庫・更衣室等) ・ヒアリングでは検査事務室及び検査診察室の広さについて特段に要望がない。 ・東京港の積室の大きさは、他が旅客ターミナルと同等であった。 ・ヒアリングより、必要機材運搬の要望があったため、検査機材用の倉庫を事務室に併設する。 ・再ヒアリングの結果、事務室・物品庫に対する意見なしだが、更衣室の設置を要望。大きき要望がないが、少人数の利用を想定し、植物検査室と同等の面積 (6㎡) を確保する。 ・検査事務室：12.5㎡、検査物品庫：10㎡、更衣室：6㎡より30㎡を確保する。 ・第1バース前は事務室と更衣室の要望のみだが、現時点では併用に30㎡を確保する。	No.14に 含む
16	検査事務室	-		25		30	20㎡ ・6万トン級に対応している旅客検査ターミナルは20㎡であり、東京港の検査事務室も20㎡程度である。 12㎡	12.94
17	検査審査室	-		20		20	・ヒアリングで検査事務室及び検査診察室の広さについて特段の要望がない。 ・東京港の積室の大きさは、他が旅客ターミナルと同等であった。 よって、検査診察室：12㎡とする。	17.6
18	検査診察室	-		12		12		12

No	施設名	1階 (面積は2バース分を示す)		2階 (面積は1バース分を示す)		3階 (面積は1バース分を示す)		計画	区分
		面積 P2	今回	面積 P2	今回	面積 P2	今回		
19	待居室	-	-	20	-	30㎡ (待居室+前室×2)	-	-	第1
						<ul style="list-style-type: none"> ・すでに待居室を導入している東京線の事例では、前室：1.5㎡、総圧室：13.5㎡としている。 ・前室は待居室の前室に確保が必要。 			
20	トイレ	28	100	28	50	警務詰所：15㎡ 警務取置室：12㎡ <ul style="list-style-type: none"> ・16万トン級に対応している然が旅客ターミナルと同様としている。 ・「附属警舎を確保した付近に設置を希望」より、2階に設置する。 ・「歴史的に利用が早急めるバース間に設置を希望」だが、現時点では原則に設置する。 	28		
21	トイレ (一階専用)	45	100	50	50	50㎡ (男性トイレ (小便器3、大便器2) + 女性トイレ (大便器3) + 多目的トイレ)	42	106	
22	トイレ (出入即時合用)	-	-	40	-	50㎡ (男性トイレ (小便器3、大便器2) + 女性トイレ (大便器3) + 多目的トイレ)	50	36.9	
23	トイレ (入客審査待ち)	-	-	90	-	45㎡ 男性トイレ (小便器2、大便器1) + 女性トイレ (大便器3) + 多目的トイレ	45	-	
24	トイレ (脱出審査待ち)	-	-	90	20	20㎡ 男性トイレ (小便器2、大便器2) + 女性トイレ (大便器2)	20	40.94	42
25	トイレ (積荷用)	-	-	20	20	20㎡ (2F・C1Q内) 男性トイレ (小便器2、大便器2) + 女性トイレ (大便器2)	20	-	16
26	チャェックインカウンター	90	180	-	-	90㎡×2 <ul style="list-style-type: none"> ・第1・第2バースそれぞれで設置する。 ・大きさはR2成果と同様とする。 	-	-	-
27	免税品受取カウンター	-	60	-	-	60㎡ -30㎡×2か所 <ul style="list-style-type: none"> ・「チャェックインカウンターの所に免税品の受け取りカウンターが必要」より、チャェックインカウンターに併設して設置する。 ・大きさは既存ターミナルを参考に設定する。 	-	61	

No.	施設名	1階 (面積は2バース分を表示)		2階 (面積は1バース分を表示)		3階 (面積は1バース分を表示)		取付ターミナル	
		面積 P2 今回	内訳	面積 R2 今回	内訳	面積 R2 今回	内訳	第2	第1
28	手向空置場			1,000	1,000㎡ ・東京港が定額16万トン級を想定し、1000㎡確保しているため、1バース分で1,000㎡確保する。 ・「手荷物を持った状態で荷物検査が必要」(総研)より、税関検査ブースの手前に設置する。				217.9
29	インフォメーション	35	35㎡ ・東京都国際クルーズターミナルのインフォメーションの大きさ(35㎡)を参考に設定する。	18	18㎡×2 ・JFに設置(エントランスホールに併設) ・博多港国際クルーズターミナルの窓配置口(35㎡)を参考に設定する。	18	18㎡×2 ・JFに設置(エントランスホールに併設) ・博多港国際クルーズターミナルの窓配置口(35㎡)を参考に設定する。		ブース
30	毛糸店窓口	32	72						
31	郵便	13	30						
32	検察室(管理室)	50	100						
33	検察室(船社)	150	-						20
34	警備室(監視室)	50	100						16
35	売店	30	80	18	18㎡ ・商業施設が併設するため、最低限の規模で設置する。 ・東京港を参考				ブース
36	問屋新(ATM併設)	-	18	18	18㎡ ・東京都クルーズターミナルを参考				布

No.	施設名	1階 (面積はスペース分を示す)		2階 (面積はスペース分を示す)		3階 (面積はスペース分を示す)		既存ターミナル	
		面積 R2 今回	内訳	面積 R2 今回	内訳	面積 R2 今回	内訳	階2	階1
37	カフェ	50	80㎡ ・商業施設が隣接するため、最上階の規模で設置する。 ・博多港を参考	-	-	-	-	-	-
38	会議室	100	240 ・災害時には対象本部(50人程度を想定)になることや、客船岸壁にはクルーの手荷物置き場としても活用できることから、会議室は可動式の壁で区画を区切れるものとする。 ・東京港が約25人定員の会議室を複数設置している。	-	-	-	-	-	43
39	展示	25	-	-	-	-	-	-	-
40	応接室	68	-	-	-	-	-	-	-
41	展示・送迎デッキ	-	-	-	-	-	-	-	屋上で代替
42	倉庫	110	140 140㎡ → (45+25)×2 ・1Fは荷卸場付近に倉庫を設置。こみ置き場を併設させる。 ・防災備蓄倉庫の面積算定の目安：延床面積の0.001倍～15㎡程度 ・空きスペースに適宜配置する。	40㎡ ・倉庫は両側に必要(長崎倉庫・港管課)により、両方に設置する。 ・空きスペースに適宜配置する。	42㎡ ・倉庫は両側に必要(長崎倉庫・港管課)により、両方に設置する。 ・空きスペースに適宜配置する。	No.32に 含む	105	-	
43	展示室	70	80 ・既存と同等級以上を確保する。 ・2 裏面時利用を想定し、既存の値を確保する。 ・乗換用EVを併設する。	-	-	-	-	-	67.55
44	テナント	160	80㎡×2か所	1150	-	1650	-	-	67.55
その他	一般エレベーター ・定員20人エレベーターの一般寸法を参考とする。 3.5m×3.5m 乗客用エレベーター ・積載2000kg乗客用エレベーターの一般寸法を参考とする。 4m×9m 階段 ・R2結果と同等とする。 1.5m×13m (幅斜部7m+乗降部3m×2) エスカレーター ・幅2300 エスカレーターの一般寸法を参考とする。	25m×2.5m 3.5m×3.5m 4m×9m 1.5m×13m (幅斜部7m+乗降部3m×2)	-	-	-	-	-	-	-

② ターミナル施設概略設計の見直し

CIQ 関係者等へのヒアリングを踏まえ、ターミナル施設概略設計（レイアウト）の見直しを行い、一般図及び乗下船パターン別利用者動線図を作成した。なお、乗下船パターンは、港湾課提供資料「長崎港におけるクルーズ船の乗下船パターン」（下記）に基づき作成した。

長崎港におけるクルーズ船の乗下船パターン

① 外航船（外国船籍、国内船籍）の寄港

1. ファーストポートかつ次港国内の場合【(例) 上海→“長崎”→博多→上海】

<下船手順>

I. P L P 配布（パスポートコピーにクルーおよび人管委託者が P L P シールを貼る）

II. 検疫検査

III. 入国審査（P L P 証にスタンプを押す）

IV. 税関検査 ※税関検査待機エリアで動植物検疫が実施される

V. ターミナル外へ

※中国系発着以外の場合（欧米船、欧州船、国内船）は P L P が発行されないため、上記 I がなくなり、入国審査の際にパスポート審査となる。

<乗船手順>

I. P L P 証の確認（ソーラスエリア前にて保安管理者が確認）

II. 乗船

※その際、税関検査ブースを通らない動線が税関から要望されている

2. ラストポートかつ前港国内の場合【(例) 上海→博多→“長崎”→上海】

<下船手順>

I. P L P 証の確認（ソーラスエリア内にて保安管理者が確認）

II. 税関検査 ※税関検査待機エリアで動植物検疫が実施される

III. ターミナル外へ

<乗船手順>

I. P L P 証の確認（ソーラスエリア前にて保安管理者が確認）

II. P L P 証の回収（クルーが回収し、入管へ提出）

※その際、税関検査ブースを通らない動線が税関から要望されている

3. 前港および次港が国内の場合【(例) 上海→神戸→“長崎”→博多→上海】

<下船手順> ※「2. ラストポートかつ前港国内」時と同様

I. P L P 証の確認（ソーラスエリア内にて保安管理者が確認）

II. 税関検査 ※税関検査待機エリアで動植物検疫が実施される

III. ターミナル外へ

<乗船手順> ※「1. ファーストポートかつ次港国内」時と同様

I. P L P 証の確認（ソーラスエリア前にて保安管理者が確認）

II. 乗船

※その際、税関検査ブースを通らない動線が税関から要望されている

② 外航船（外国船籍、国内船籍）の発着

1. 次港が海外、前港が国内の場合【(例) 長崎→“上海”→博多→長崎】

<乗船手順>

I.チェックインカウンターにて預け荷物検査（税関）

II.出国審査

III.乗船

<下船手順>

I.パスポートの確認（ソーラスエリア内にて保安管理者が確認）

II.預け荷物をピックアップしたのち、税関検査 ※税関検査待機エリアで動植物検疫が実施される

III.ターミナル外へ

2. 次港が国内、前港が海外の場合【(例) 長崎→博多→“上海”→長崎】

<乗船手順>

I.チェックインカウンターにて預け荷物検査（税関）

II.乗船

<下船手順>

I.パスポートの確認（ソーラスエリア内にて保安管理者が確認）

II.入国審査

III.預け荷物をピックアップしたのち、税関検査 ※税関検査待機エリアで動植物検疫が実施される

IV.ターミナル外へ

③ 内航船（国内船籍）の寄港

④ 内航船（国内船籍）の発着

ともに、乗船、下船とも CIQ は必要ないが、ソーラス規制がされているので、ソーラスエリア前後で乗船証の確認を保安管理者が実施。

出典：長崎県港湾課作成

ターミナル施設概略設計（レイアウト）の一般図を次に示す。

ii 3階建て

a 一般図

