

<コンセプト>

**長崎・元船OASIS**

～海と船の楽しさ感じる、島と食と人との交流空間～

<ポイント>

1. 暮らしを支える国内ターミナル機能等の強化による利便性向上
2. 臨海部を活かした観光・交流機能等による賑わいの創出
3. 車両や歩行者にとって優しいみちづくりによる利便性向上
4. 港、海が感じられる景観による魅力の向上
5. 公共、民間が連携した整備、運営、維持管理の実施による質の向上



- ・国内ターミナル機能を西側に集約することで、岸壁との一体的利用および機能転換が可能となる。
- ・観光、交流機能を東側に配置し、南北と連動させることで、まちと一体となった賑わい創出が可能となる。



<既存施設の考え方>

- ・ターミナルは利活用し、周辺施設の連携を図ってはどうか。
- ・駐車場は解体し、必要台数有する新駐車場を配置してはどうか。
- ・貨物上屋は撤去し、機能集約のうえ再配置してはどうか。
- ・大波止ビルは撤去を想定し、整備構想を検討してはどうか。

<考えられる施設整備の方向性>

- ・観光クルーズ機能の集約および待合施設配置が考えられる。
- ・大型ヨットの停泊箇所整備が考えられる。
- ・民間資金による「賑わい施設」の配置が考えられる。
- ・交流広場（イベント、緑地、おくんち）の配置が考えられる。
- ・道路拡幅および乗降場の配置が考えられる。

港湾機能（物流上屋）と賑わい施設の関係性

1. 暮らしを支える国内ターミナル機能等の強化による利便性の向上

<1-3> 上屋の再配置と機能強化

<1-2> 岸壁の耐震性検討と対象船型の見直し・リダンダンシー確保

<1-1> ターミナル施設の機能充実、バリアフリー化・延命化の推進

3. 車両や歩行者にとって優しいみちづくりによる利便性向上

<3-1> 道路・駐車場の再編整備による交通渋滞の緩和

<3-2> 公共交通等によるターミナルへのアクセス性の向上

<3-3> 歩行者回遊性の向上

4. 港、海が感じられる景観による魅力の向上

<4-1> 休息空間を含めた長崎港の景観性向上

<4-2> 外から見る元船地区の景観性向上

2. 臨海部を活かした観光・交流機能等による賑わいの創出

<2-1> 観光クルーズ、ヨット施設の再配置による賑わいづくり

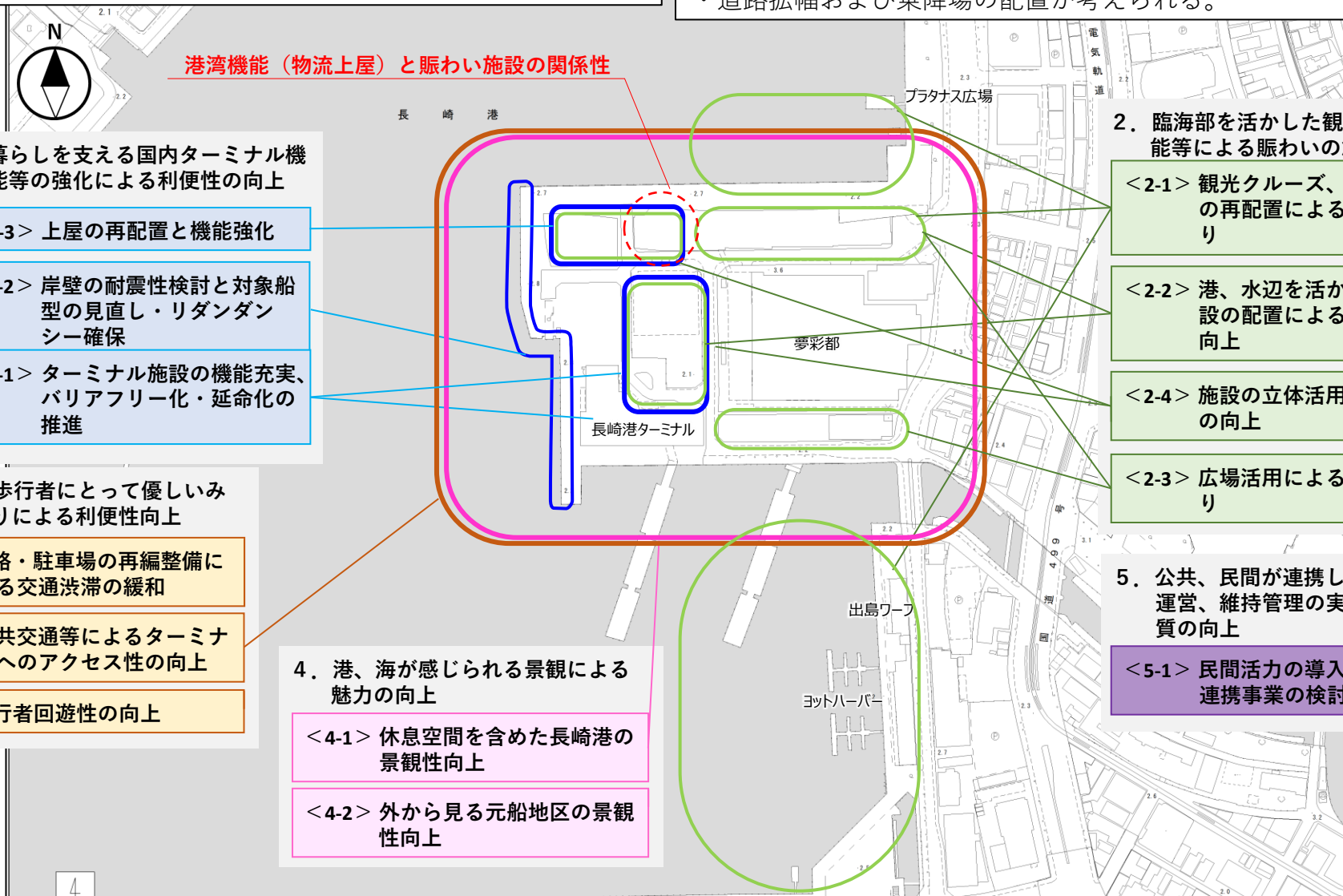
<2-2> 港、水辺を活かした交流施設の配置による港の魅力の向上

<2-4> 施設の立体活用による魅力の向上

<2-3> 広場活用による賑わいづくり

5. 公共、民間が連携した整備、運営、維持管理の実施による質の向上

<5-1> 民間活力の導入による官民連携事業の検討



【フェリーおよびフェリー用上屋の必要性】

- フェリーは、離島と長崎地区の**人流として必要不可欠**であり、高速船等と一体的に長崎港の中心部である**元船地区に残す必要**がある。
- フェリーは人流機能だけでなく、**貨物車両の航送や、物資の運搬など物流機能**も担う。
- 物流機能は、**フォークリフト等にて、荷捌き**する必要があるため、**係留箇所の近隣に上屋**が必要。



フォークリフトでの積込必要貨物  
(フレコンバッグ)



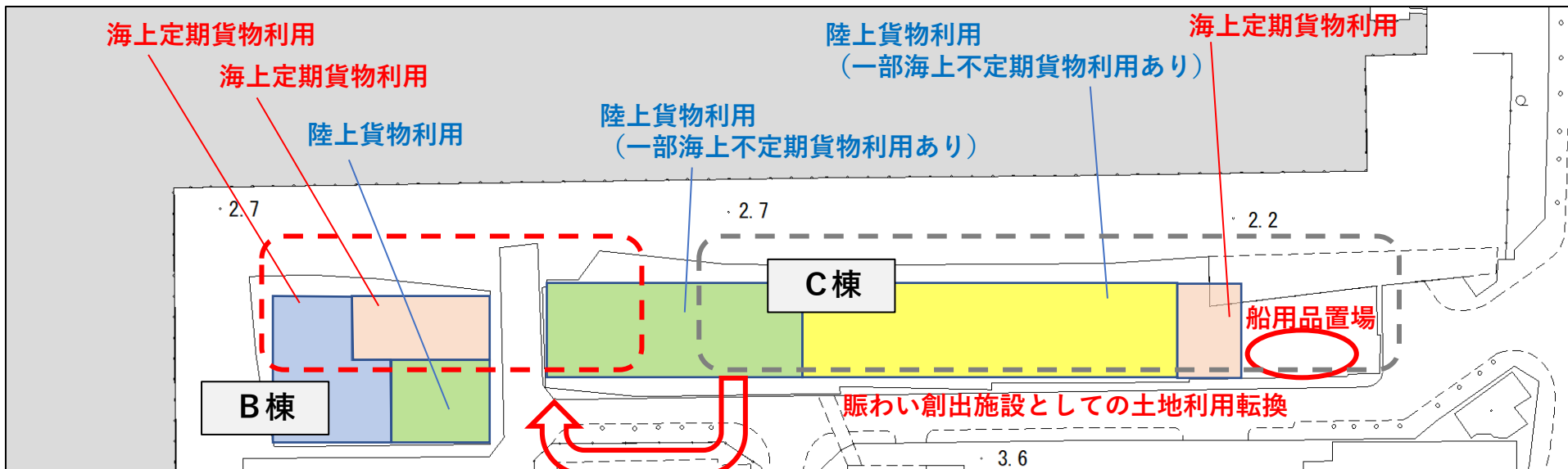
フォークリフト作業状況  
(コンテナ貨物の運搬)



フォークリフト作業状況  
(パレット貨物の運搬)

【上屋の機能集約】

- 元船地区の上屋機能は、元船地区に就航する**海上定期船利用に集約**する。(海上不定期貨物は他地区へ移転)
- 上屋の集約により、**賑わい創出施設としての土地の利用転換が可能**となる。



新上屋配置の集約 (約2,000m2程度に集約可能：従前は約9,300m2を貨物上屋で占めている。)

【定期貨物船、上屋の有無に関する比較評価】

	①案 フェリー・定期RORO船 (上屋) の配置あり	②案 フェリー (上屋) の配置あり、定期RORO船 (上屋) の配置なし
施設配置計画 (イメージ)		
(1) 離島航路 (物流・人流) への安定性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドック時や繁忙期に荷物の相互補完する (協調配船) が可能であり、離島へ安定的な物資供給が可能。</li> <li>・就航箇所が長崎港の港奥部となり、静穏性が高く、安定的な離発着が可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドック時や繁忙期ダイヤの相互補完の際に、協調配船が困難で、離島への物資供給が滞る可能性がある。</li> <li>・就航箇所が長崎港の港外部となり、①案と比べ、静穏性が低く、安定的な離発着に課題がある。</li> </ul>
(2) 離島航路 (物流・人流) への利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両はRORO船に乗せ、旅客は高速船等で移動するなど、物流と人流の一体的な運用が可能。</li> <li>・市街地からのアクセス性がよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流と人流の一体的な運用に課題がある。</li> <li>・郊外部となるため、①案と比べ、市街地からのアクセス性が劣る。</li> </ul>
(3) 整備事業費	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フェリー岸壁の改修や可動橋更新の際にフェリーの代替岸壁として利用可能。(赤枠箇所)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・①案に加えて、RORO船用のふ頭整備が他地区で必要なため、新たな整備費用が発生する。</li> </ul>
(4) 元船地区開発の実施時期	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岸壁整備と一体的な元船地区内での開発が可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他地区でのRORO船岸壁整備が必要であるため、①案と比べ、事業期間が長期となる可能性がある。</li> </ul>
(5) 地区内の物流関係車両交通量	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状より、貨物量が減るため、物流関係車両交通量が減少する。しかし、フェリーおよびRORO船にて航送する車両や移出入する貨物車需要は存在し続ける。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・①案に加えて、RORO船の減少により、物流関係交通量は更に減少する。</li> </ul>
(6) 賑わい創出性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フェリー、RORO船用の上屋施設を配置したうえで、賑わい施設の誘致となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・RORO船用の上屋施設が必要ないため、①案よりも、賑わい創出のための開発可能地が広がる。</li> </ul>
(7) 歩行者の回遊性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2階レベル以上での施設間の連続が可能となり、現状より回遊性は大きく向上する。しかし、上屋前面の岸壁上は、物流作業が発生するため、地上での歩行は困難。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同左</li> </ul>
(8) 景観性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存施設を解体し、施設を新設するため、景観に配慮した建物配置が可能。しかし、上屋機能の配置は継続されるため、物流作業は実施される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同左</li> </ul>
(9) 整備構想の実現可能性 (民間事業者の参入性)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・離島航路による継続的な上屋利用が見込まれるため、事業者収入の安定性に繋がる。</li> <li>・上屋があっても、2階以上には開発の自由度はある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・①案よりも、賑わい創出のための開発可能地が広がる。</li> <li>・上屋があっても、2階以上には開発の自由度はある。</li> </ul>