

# 第1回検討会議の振り返り 一元船地区の現況

	施設	経過年数 (2023年度時点)
①	元船C棟上屋 (ドラゴンプロムナード)	25
②	元船B棟上屋	29
③	長崎港ターミナル駐車場 (立体)	28
④	長崎港ターミナルビル	28
⑤	大波止ビル	54
⑥	フェリー用可動橋	28
⑦	ターミナルボーディングブリッジ	28



## ○定期航路 (高速船等)

運航船社名	船名	船種	旅客数	便数	寄港地
五島産業汽船	びっくあーす	高速船	300	日3便	長崎～鯛ノ浦漁港
	Vアイランド	高速船	79		
九州商船	べがさす	高速船	257	日4便	長崎～(奈良尾漁港)～ 福江～(奈良尾漁港)
	べがさす2	高速船	257		
	シープリンセス	高速船	140	日3便	長崎～有川
	シーエンジェル	高速船	140		
野母商船	鷹風	旅客船	150	日8便	長崎～伊王島～高島
	俊寛	旅客船	268		

## ○定期航路 (フェリー・RORO船)

運航船社名	船名	係留岸壁	積載能力	便数	寄港地
九州商船	椿	元船 (-6m)	自動車48台、トラック18 台、旅客482名	日3便	長崎～(奈良尾漁港)～ 福江～(相ノ浦(奈留))～ (奈良尾漁港)
	万葉				
五島汽船協 業組合	フェリー さくらII	元船 (-4.5m)	トラック14台	日2便 ※	長崎～福江

<コンセプト>

**長崎元船OASIS**

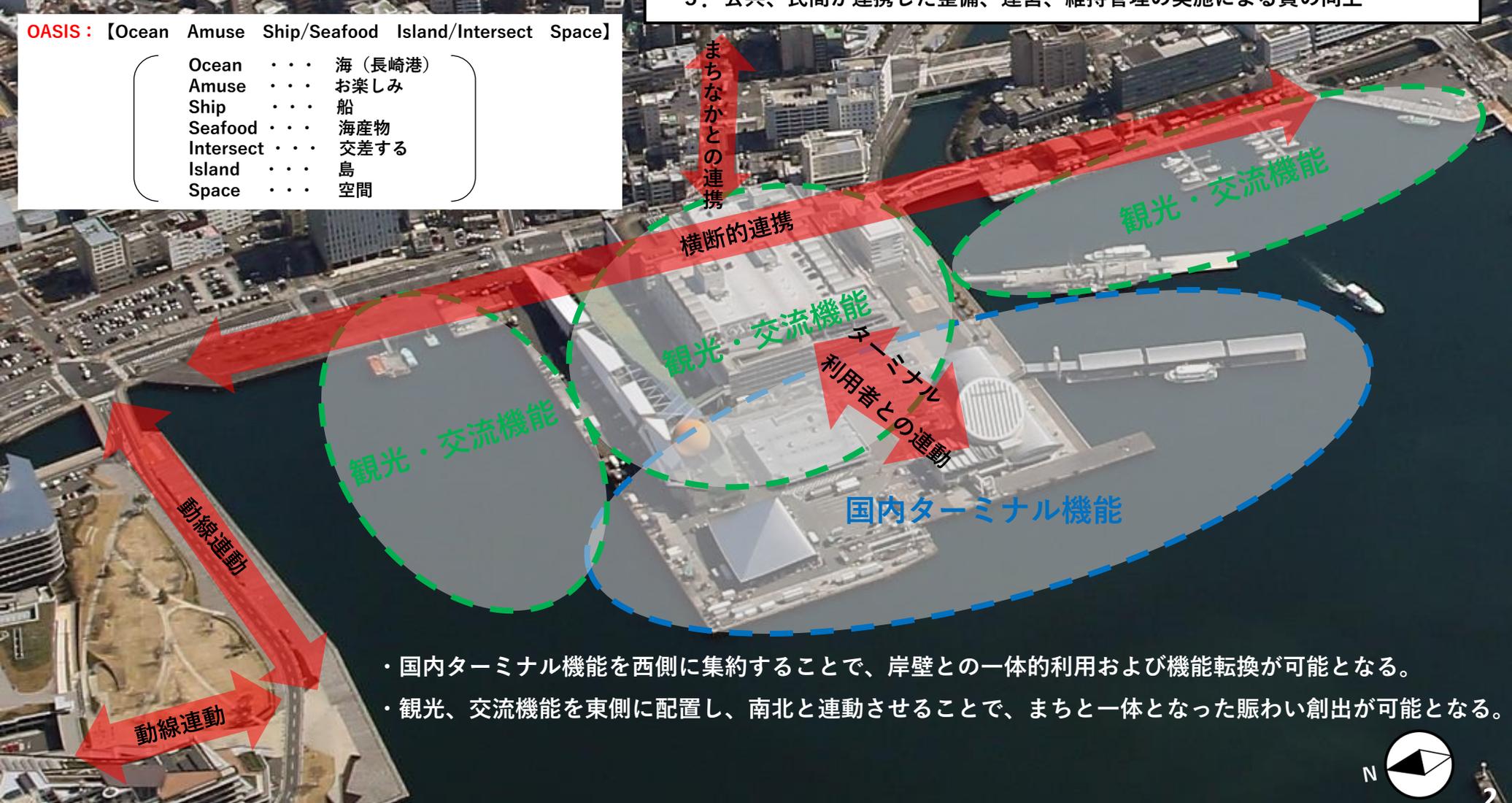
～海と船の楽しさ感じる、島と食と人との交流空間～

OASIS: [Ocean Amuse Ship/Seafood Island/Intersect Space]

Ocean	...	海 (長崎港)
Amuse	...	お楽しみ
Ship	...	船
Seafood	...	海産物
Intersect	...	交差する
Island	...	島
Space	...	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。



## <施設配置の方向性>

- ・ターミナルは既存施設を活用し、周辺施設との連携が必要。
- ・旅客、貨物の安定的な供給が可能となる岸壁整備が必要。
- ・貨物上屋は撤去し、機能集約のうえ再配置が必要。
- ・駐車場は解体し、必要台数を有する新駐車場の配置が必要。
- ・大波止ビルは撤去を想定した整備構想の検討が必要。
- ・観光クルーズ機能の集約および待合施設配置が必要。
- ・大型ヨットの停泊箇所整備が必要。
- ・「賑わい施設」の配置が必要。
- ・交流広場（イベント、緑地、おくんち）の配置が必要。
- ・交通の円滑化（道路拡幅や乗降場の配置）が必要。

## <第1回会議での主な意見>

- 人流物流の安定的な輸送に繋げる必要がある。  
（定期旅客フェリーと、定期貨物フェリーは元船に必要）
- 災害に強く、代替性がある岸壁や可動橋整備が必要。
- 利用者が雨に濡れない動線整備が必要。
- 渋滞対策、アクセス性、施設間の回遊性の向上が必要。
- 長崎駅から元船までの交通結節を強化する必要がある。
- 施設開発は地域の人達との繋がりが必要。
- 修学旅行生も含め、大人数が長崎の食を堪能できる施設がよい。
- イベント開催など柔軟な広場機能が必要。
- 長崎観光の独自性をPRしていく必要がある。

