

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|--|--|------|
| <p>“集い・交わり・繋がる” みなとまちの更なる発展</p> <p>長崎の町建ては南蛮船の来航から始まった</p> <p>古くから、波止場として、元船（大波止周辺）は活躍し、そこを起点に町建てが進み、人々が交流することで長崎のまちは発展してきた。</p> <p>その土地の記憶は、県民の誇りとして、色濃く残っており、元船は、県内の海陸交通の交流拠点、いわば海の玄関口として、いまでもなお、多くの県民に利用され、活躍し続けている。</p> <p>長崎はいま、百年に一度と言われる大きな変革期を迎え、更なる進化を遂げる新たな時代へ突入した。</p> <p>賑わいの渦となるベイエリアとまちなかが交差する元船は、県民が集う場所であり、海や船と人が交流する拠点であり、島や各拠点を繋ぐ、特別な存在として、さらに活躍し続けていく。</p> <p>南蛮船の来航から長崎の町建てが始まった土地の記憶を未来へ繋ぎ、人々が集い・交わり・繋がるみなとまち長崎の更なる発展に向け、いまここに、出航する。</p> | <p>“集い・交わり・繋がる” みなとまちの更なる発展</p> <p>長崎の町建ては南蛮船の来航から始まった</p> <p>古くから、波止場として、元船（大波止周辺）は活躍し、そこを起点に町建てが進み、人々が交流することで長崎のまちは発展してきた。</p> <p>その土地の記憶は、県民の誇りとして、色濃く残っており、元船は、県内の海陸交通の交流拠点、いわば海の玄関口として、いまでもなお、多くの県民に利用され、活躍し続けている。</p> <p>長崎はいま、百年に一度と言われる大きな変革期を迎え、更なる進化を遂げる新たな時代へ突入した。</p> <p>賑わいの渦となるベイエリアとまちなかが交差する元船は、県民が集う場所であり、海や船と人が交流する拠点であり、島や各拠点を繋ぐ、特別な存在として、さらに活躍し続けていく。</p> <p>南蛮船の来航から長崎の町建てが始まった土地の記憶を未来へ繋ぎ、人々が集い・交わり・繋がるみなとまち長崎の更なる発展に向け、いまここに、出航する。</p> | |

| 旧 長崎港元船地区整備構想 (案) | 新 長崎港元船地区整備構想 (案) | 変更理由 |
|--|--|------|
| <p>目次</p> <p>1. 長崎港元船地区の概要</p> <p>(1) 長崎港元船地区整備構想とは -----1</p> <p>(2) 対象エリア -----2</p> <p>(3) 元船地区の課題とニーズ -----3</p> <p>(4) 周辺エリアの開発概要 -----4</p> <p>(5) 関連計画における元船地区の役割 -----5</p> <p>2. 整備の方向性</p> <p>(1) コンセプト -----6</p> <p>(2) エリアゾーニング -----6</p> <p>(3) ポイントおよび取組イメージ -----7</p> <p>(4) 観光・交流機能の方向性と具体イメージ -----9</p> <p>(5) 全体配置計画 -----10</p> <p>(6) 元船地区全体イメージパース図 -----12</p> <p>(7) 将来の国内ターミナル機能イメージ -----16</p> <p>(8) 将来の観光・交流機能イメージ -----18</p> <p>(9) 官民連携事業手法の導入 -----20</p> <p>(10) 実現までのステップ -----21</p> <p>3. 今後の展望</p> <p>(1) 整備構想の今後の広がり -----24</p> | <p>目次</p> <p>1. 長崎港元船地区の概要</p> <p>(1) 長崎港元船地区整備構想とは -----1</p> <p>(2) 対象エリア -----2</p> <p>(3) 元船地区の課題とニーズ -----3</p> <p>(4) 周辺エリアの開発概要 -----4</p> <p>(5) 関連計画における元船地区の役割 -----5</p> <p>2. 整備の方向性</p> <p>(1) コンセプト -----6</p> <p>(2) エリアゾーニング -----6</p> <p>(3) ポイントおよび取組イメージ -----7</p> <p>(4) 観光・交流機能の方向性と具体イメージ -----9</p> <p>(5) 全体配置計画 -----10</p> <p>(6) 元船地区全体イメージパース図 -----12</p> <p>(7) 将来の国内ターミナル機能イメージ -----16</p> <p>(8) 将来の観光・交流機能イメージ -----18</p> <p>(9) 官民連携事業手法の導入 -----20</p> <p>(10) 実現までのステップ -----21</p> <p>3. 今後の展望</p> <p>(1) 整備構想の今後の広がり -----24</p> | |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|---|---|--------------|
| <p>1. 長崎港元船地区の概要</p> <p>(1) 長崎港元船地区整備構想とは</p> <p>九州の西端に位置する長崎港は、南西から北東に深く湾入し、港口付近に大小の島を有した天然の良港であり、その姿から「鶴の港」とも呼ばれてきました。</p> <p>長崎港は、1571年にポルトガル船の入港を契機に開港して以来、西洋・東洋を問わず海外との交易を通じ、幅広い文化に触れ、取り込むことで独自の文化を発展させ、日本の発展に寄与してきた「交流の港」です。</p> <p>元船地区周辺では、大正期に出島岸壁（現在の出島ワーフ前）が完成し、日華連絡船（上海航路）をはじめとした国際船の交流により文化の発展に寄与してきました。</p> <p>その後、倉庫群が建ち並び、県民の日常利用からは閉ざされた空間となっていました。また、「アーバン・ルネサンス構想2001」の先行事業である内港地区再開発事業により、現在の元船埠頭が整備され、平成7年には「長崎港ターミナルビル」が完成し、その後、上屋や駐車場、広場が整備されました。</p> <p>現在は、五島市（福江、奈留）、新上五島町（有川、奈良尾）、伊王島、高島への離島・沿岸航路が就航し、軍艦島クルーズを含め年間、延べ約100万人が利用する長崎の海の玄関口として活躍しています。また、長崎港全体の海上貨物量の約8割（年間）にあたる約100万トンを取り扱うほか、福江港（五島市）の貨物量のうち、約8割にあたる約80万トンが元船地区から移入されるなど、離島物流の要所として、五島列島の生活を大きく支えています。</p> <p>さらに、当地区には大規模商業施設の立地や、ヨットハーバー、長崎くんちの御旅所で利用される広場を有するなど、臨海部のにぎわい機能も有しています。</p> <p>そのような中、現在、長崎港周辺では、2022年9月に開業した九州新幹線西九州ルートをはじめ、長崎駅周辺整備と一体となった新たな商業施設・ホテルが開業し、隣接エリアでは、サッカースタジアムや、バスケットボールのホームアリーナなどと複合した商業開発が進められているなど、長崎のみなとまちは、100年に一度と呼ばれる変革期を迎えており、多くの観光客の来訪や県民の利用が想定されています。また、長崎港周辺には、世界文化遺産である「明治日本の産業革命遺産」、「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の構成資産が隣接しており、海外との交流人口の拡大も期待されています。</p> | <p>1. 長崎港元船地区の概要</p> <p>(1) 長崎港元船地区整備構想とは</p> <p>九州の西端に位置する長崎港は、南西から北東に深く湾入し、港口付近に大小の島を有した天然の良港であり、その姿から「鶴の港」とも呼ばれてきました。</p> <p>長崎港は、1571年にポルトガル船の入港を契機に開港して以来、西洋・東洋を問わず海外との交易を通じ、幅広い文化に触れ、取り込むことで独自の文化を発展させ、日本の発展に寄与してきた「交流の港」です。</p> <p>元船地区周辺では、大正期に出島岸壁（現在の出島ワーフ前）が完成し、日華連絡船（上海航路）をはじめとした国際船の交流により文化の発展に寄与してきました。</p> <p>その後、倉庫群が建ち並び、県民の日常利用からは閉ざされた空間となっていました。また、「アーバン・ルネサンス構想2001」の先行事業である内港地区再開発事業により、現在の元船埠頭が整備され、平成7年には「長崎港ターミナルビル」が完成し、その後、上屋や駐車場、広場が整備されました。</p> <p>現在は、五島市（福江、奈留）、新上五島町（有川、奈良尾）、伊王島、高島への離島・沿岸航路が就航し、軍艦島クルーズを含め年間、延べ約100万人が利用する長崎の海の玄関口として活躍しています。また、長崎港全体の海上貨物量の約8割（年間）にあたる約100万トンを取り扱うほか、福江港（五島市）の貨物量のうち、約8割にあたる約80万トンが元船地区から移送されるなど、離島物流の要所として、五島列島の生活を大きく支えています。</p> <p>さらに、当地区には大規模商業施設の立地や、ヨットハーバー、長崎くんちの御旅所で利用される広場を有するなど、臨海部のにぎわい機能も有しています。</p> <p>そのような中、現在、長崎港周辺では、2022年9月に開業した九州新幹線西九州ルートをはじめ、長崎駅周辺整備と一体となった新たな商業施設・ホテルが開業し、隣接エリアでは、サッカースタジアムや、バスケットボールのホームアリーナなどと複合した商業開発が進められているなど、長崎のみなとまちは、100年に一度と呼ばれる変革期を迎えており、多くの観光客の来訪や県民の利用が想定されています。また、長崎港周辺には、世界文化遺産である「明治日本の産業革命遺産」、「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の構成資産が隣接しており、海外との交流人口の拡大も期待されています。</p> | <p>事務局修正</p> |



| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|---|--|--------------|
| <p>現在の元船地区の姿となってから、約 30 年が経過した今、令和 5 年に、「長崎港元船地区整備構想検討会議」を設置し、老朽化やバリアフリーへの対応、安定的かつ利便的な船舶の利用などの課題解決を図る港湾機能の再編に併せ、周辺地区と調和したにぎわいのある「みなとまちづくり」のため、「長崎港元船地区整備構想」を策定しました。</p> <p>なお、あくまで構想であるため、記載どおりの整備が実施されるとは限りません。</p> <p>（２）対象エリア</p> <p>以下に示す「長崎港元船地区周辺」を整備構想の対象エリアとします。また、本構想の検討にあたっては、長崎駅周辺のベイエリアや、まちなかとの移動円滑性も考慮することとします。</p> <p>（３）元船地区の課題とニーズ</p> <p>元船地区では、各施設の供用から 30 年程度が経過し、施設の老朽化が進んでいるほか、非効率な物流や、にぎわい不足、道路混雑など、様々な課題が生じており、利用者からは、ターミナル機能の向上や広場空間の創造、にぎわい創出、回遊性の向上などの意見が挙がっています。</p> <p>（令和 4 年 5 月、12 月に元船地区利用者に対しアンケートを実施：686 件）</p> <p>■ 元船地区の課題</p> <p>【人流・物流】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岸壁や駐車場、上屋などの老朽化 ・上屋と岸壁が遠く、荷役が非効率 ・屋根や庇がなく、雨天時に貨物に影響を及ぼす ・ターミナルの一部がバリアフリー化されていない <p>【にぎわい】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上屋が多く、海の玄関口としてのにぎわいが創出されにくい ・観光クルーズ乗船箇所が集約されていない ・大型ヨットの停泊スペースがない | <p>現在の元船地区の姿となってから、約 30 年が経過した今、令和 5 年に、「長崎港元船地区整備構想検討会議」を設置し、老朽化や交通混雑への対応、安定的かつ利便性の高い船舶の利用などの課題解決を図る港湾機能の再編に併せ、周辺地区と調和したにぎわいのある「みなとまちづくり」を目指す、「長崎港元船地区整備構想」を策定しました。</p> <p>なお、本構想は、港湾機能および観光交流を含めた「長崎の海の玄関口」として、ありたい姿を“構想”として盛り込んだものであり、事業の実施が確定しているものではございませんが、本構想に基づき、今後、事業実施等の検討を行って参ります。</p> <p>（２）対象エリア</p> <p>以下に示す「長崎港元船地区周辺」を整備構想の対象エリアとします。また、本構想の検討にあたっては、長崎駅周辺のベイエリアや、まちなかとの移動円滑性も考慮することとします。</p> <p>（３）元船地区の課題とニーズ</p> <p>元船地区では、各施設の供用から 30 年程度が経過し、施設の老朽化が進んでいるほか、非効率な物流や、にぎわい不足、道路混雑など、様々な課題が生じており、利用者からは、ターミナル機能の向上や広場空間の創造、にぎわい創出、回遊性の向上などの意見が挙がっています。</p> <p>（令和 4 年 5 月、12 月に元船地区利用者に対しアンケートを実施：686 件）</p> <p>■ 元船地区の課題</p> <p>【人流・物流】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岸壁や駐車場、上屋などの老朽化 ・上屋と岸壁が遠く、荷役が非効率 ・屋根や庇がなく、雨天時に貨物に影響を及ぼす ・ターミナルの一部がバリアフリー化されていない <p>【にぎわい】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上屋が多く、海の玄関口としてのにぎわいが創出されにくい ・観光クルーズ乗船箇所が集約されていない ・大型ヨットの停泊スペースがない | <p>事務局修正</p> |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|--|--|------|
| <p>【交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多用途での利用により車両が輻輳し、渋滞発生 ・駐車場が狭く、満車状態となる ・長崎駅からの歩行者動線が不明確（案内性不足） ・道路が歩車分離されておらず安全性が低い <p>【景観】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海に開かれた眺望する場が少ない ・歩道が狭く、緑が少ない ・夜間照明での夜景への配慮ができていない ・周辺エリアとの施設デザインが統一されていない <p>【広場】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緑地が少なく、休息できる空間がない ・団体で利用できるような空間がない ・既存広場はイベントが少なく、利用者が少ない <p>■ 利用者からの主なニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ターミナル施設の機能充実（物販・飲食機能の拡張、観光案内設置） ・ターミナル駐車場の機能向上（駐車容量増大、ターミナルと連結） ・景観性向上（施設の緑化や長崎港全景を望む視点場整備） ・広場の利用促進、交流施設の誘致（多くの来訪者でのにぎわい） ・歩行者回遊性の向上（地区内回遊と他地区との動線連動） ・交通渋滞の緩和 ・休息空間づくり（休息スペース） <p>（４）周辺エリアの開発概要</p> <p>現在、元船地区周辺では、各種開発が進められています。</p> <p>長崎駅は従前より西側に新設され、令和４年９月に西九州新幹線が開業し、新駅ビルも令和５年１１月に開業しました。また、北部では、「長崎スタジアムシティプロジェクト」、南部では、「松が枝地区２バス化事業」によるクルーズ船受入拠点整備などが進められており、インバウンドを含めた観光客の増加や地元利用者の増大により、臨海部の姿が大きく変わっていくことが予想されます。</p> <p>本構想により、まちなかエリアとも連携し、港湾機能や周辺施設の更なる利便性向上、臨海部である強みを生かしたにぎわい創出のための整備の実現に向け、進み出すことが重要となってきます。</p> | <p>【交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多用途での利用により車両が輻輳し、渋滞発生 ・駐車場が狭く、満車状態となる ・長崎駅からの歩行者動線が不明確（案内性不足） ・道路が歩車分離されておらず安全性が低い <p>【景観】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海に開かれた眺望する場が少ない ・歩道が狭く、緑が少ない ・夜間照明での夜景への配慮ができていない ・周辺エリアとの施設デザインが統一されていない <p>【広場】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緑地が少なく、休息できる空間がない ・団体で利用できるような空間がない ・既存広場はイベントが少なく、利用者が少ない <p>■ 利用者からの主なニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ターミナル施設の機能充実（物販・飲食機能の拡張、観光案内設置） ・ターミナル駐車場の機能向上（駐車容量増大、ターミナルと連結） ・景観性向上（施設の緑化や長崎港全景を望む視点場整備） ・広場の利用促進、交流施設の誘致（多くの来訪者でのにぎわい） ・歩行者回遊性の向上（地区内回遊と他地区との動線連動） ・交通渋滞の緩和 ・休息空間づくり（休息スペース） <p>（４）周辺エリアの開発概要</p> <p>現在、元船地区周辺では、各種開発が進められています。</p> <p>長崎駅は従前より西側に新設され、令和４年９月に西九州新幹線が開業し、新駅ビルも令和５年１１月に開業しました。また、北部では、「長崎スタジアムシティプロジェクト」、南部では、「松が枝地区２バス化事業」によるクルーズ船受入拠点整備などが進められており、インバウンドを含めた観光客の増加や地元利用者の増大により、臨海部の姿が大きく変わっていくことが予想されます。</p> <p>本構想により、まちなかエリアとも連携し、港湾機能や周辺施設の更なる利便性向上、臨海部である強みを生かしたにぎわい創出のための整備の実現に向け、進み出すことが重要となってきます。</p> | |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|--|--|------|
| <p>【長崎港周辺エリアの各種開発概要図】 —省略—</p> <p>（５）関連計画における元船地区の役割 以下に示す既定の各種関連計画において、元船地区の役割がまとめられています。</p> <p>都市計画や港湾計画関係としては、観光・レクリエーション活動を支えることや、人流・交流ゾーンとして賑わいの空間を創出していくこと、長崎駅周辺や松が枝周辺エリアとの回遊性を高めていくこととなっています。また、観光戦略や景観計画においては、夜間景観への配慮や海への眺望を妨げない施設配置、周囲の景観と調和していくこととなっています。</p> <p>[都市計画]</p> <p>◇県都市計画区域マスタープラン（平成 26 年 10 月長崎県）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎都心部は、国際的な観光・文化交流の拠点として、にぎわいのある活力と魅力的な都市空間の形成が求められる。 ・元船地区から常盤・出島地区については、臨海部に港湾関連施設と親水空間を有し、その背後には芸術文化施設を備えた商業・業務地として位置。 <p>◇都市計画マスタープラン（平成 28 年 12 月長崎市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海の玄関口である長崎港は、湾内や対岸からの見え方への配慮や親水性のある開放的な景観づくりを進める。景観に配慮した港の機能向上とともに周辺の観光資源との回遊性の確保に努める。質の高いデザインの創出を目指す。 ・長崎港ターミナル周辺は長崎市の海の玄関口として、観光・レクリエーション活動を支える港湾として、港湾機能の維持・充実を図る。 <p>[長崎駅周辺エリア]</p> <p>◇「長崎市中央部・臨海地域」都市・居住環境整備基本計画（平成 25 年 3 月長崎市・長崎県）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎駅と離島航路を直結する新たな機能を導入し、陸・海のゲートウェイ（玄関口）を結びつけることにより、離島への利便性を高め、観光客の誘導により離島の活性化と産業振興に繋げていく。更に、県内各地の観光地へ観光客を誘導し、県全体の産業振興に繋げていく。 | <p>【長崎港周辺エリアの各種開発概要図】 —省略—</p> <p>（５）関連計画における元船地区の役割 以下に示す既定の各種関連計画において、元船地区の役割がまとめられています。</p> <p>都市計画や港湾計画関係としては、観光・レクリエーション活動を支えることや、人流・交流ゾーンとして賑わいの空間を創出していくこと、長崎駅周辺や松が枝周辺エリアとの回遊性を高めていくこととなっています。また、観光戦略や景観計画においては、夜間景観への配慮や海への眺望を妨げない施設配置、周囲の景観と調和していくこととなっています。</p> <p>[都市計画]</p> <p>◇県都市計画区域マスタープラン（平成 26 年 10 月長崎県）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎都心部は、国際的な観光・文化交流の拠点として、にぎわいのある活力と魅力的な都市空間の形成が求められる。 ・元船地区から常盤・出島地区については、臨海部に港湾関連施設と親水空間を有し、その背後には芸術文化施設を備えた商業・業務地として位置。 <p>◇都市計画マスタープラン（平成 28 年 12 月長崎市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海の玄関口である長崎港は、湾内や対岸からの見え方への配慮や親水性のある開放的な景観づくりを進める。景観に配慮した港の機能向上とともに周辺の観光資源との回遊性の確保に努める。質の高いデザインの創出を目指す。 ・長崎港ターミナル周辺は長崎市の海の玄関口として、観光・レクリエーション活動を支える港湾として、港湾機能の維持・充実を図る。 <p>[長崎駅周辺エリア]</p> <p>◇「長崎市中央部・臨海地域」都市・居住環境整備基本計画（平成 25 年 3 月長崎市・長崎県）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎駅と離島航路を直結する新たな機能を導入し、陸・海のゲートウェイ（玄関口）を結びつけることにより、離島への利便性を高め、観光客の誘導により離島の活性化と産業振興に繋げていく。更に、県内各地の観光地へ観光客を誘導し、県全体の産業振興に繋げていく。 | |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|---|--|------|
| <p>◇長崎市中央部・臨海地域「長崎駅周辺エリア整備計画（平成25年3月長崎市・長崎県）」</p> <ul style="list-style-type: none"> 長崎にふさわしい拠点として、新駅舎から長崎港ターミナルに至る動線（歩行者通路等、シャトルバス）を検討する。 <p>◇都市再生の全体概要図（平成26年3月31日長崎県）」</p> <ul style="list-style-type: none"> 4エリア（長崎駅周辺エリア（陸の玄関口拠点）、松ヶ枝周辺エリア（海の国際玄関口拠点）、中央エリア（交流と賑わいの拠点）、まちなかエリア（歴史と賑わいの拠点）との連携を強化し、多くの人々が広く回遊できるようにしていくことが必要である。 <p>[観光]</p> <p>◇長崎市観光・MICE戦略（改定令和3年長崎市）」</p> <ul style="list-style-type: none"> 世界・日本新三大夜景である夜間景観の整備と魅力向上 ICTを活用したわかりやすい交通案内・情報発信の強化 <p>[景観計画]</p> <p>◇長崎市景観計画（改定令和4年4月長崎市）」</p> <ul style="list-style-type: none"> 長崎港は、海への眺望を妨げない施設配置、建物の色彩によって周囲の景観と調和したものとする。 <p>◇環長崎港夜間景観向上基本計画（平成29年5月長崎市）」</p> <ul style="list-style-type: none"> 長崎の夜間景観の目標を「世界一の夜景都市」とする。 元船地区も夜間景観に配慮する。 <p>[港湾関連計画]</p> <p>◇長崎港長期構想（平成24年3月長崎県）」</p> <ul style="list-style-type: none"> 元船エリアは、人流・交流ゾーンに特化し、賑わいの空間を創出する。 新駅舎と離島ターミナルとの動線を段階的に確保する。 尾上～元船エリアと長崎駅、まちなかの3つの拠点をつなぐ機能の強化により、回遊性を確保していく。 <p>◇長崎港港湾計画（平成26年7月改訂）」</p> <ul style="list-style-type: none"> 元船地区は離島と本土とを結ぶ重要な拠点。 尾上地区から松が枝地区にかけての地区は、交流拠点ゾーンとする。 | <p>◇長崎市中央部・臨海地域「長崎駅周辺エリア整備計画（平成25年3月長崎市・長崎県）」</p> <ul style="list-style-type: none"> 長崎にふさわしい拠点として、新駅舎から長崎港ターミナルに至る動線（歩行者通路等、シャトルバス）を検討する。 <p>◇都市再生の全体概要図（平成26年3月31日長崎県）」</p> <ul style="list-style-type: none"> 4エリア（長崎駅周辺エリア（陸の玄関口拠点）、松ヶ枝周辺エリア（海の国際玄関口拠点）、中央エリア（交流と賑わいの拠点）、まちなかエリア（歴史と賑わいの拠点）との連携を強化し、多くの人々が広く回遊できるようにしていくことが必要である。 <p>[観光]</p> <p>◇長崎市観光・MICE戦略（改定令和3年長崎市）」</p> <ul style="list-style-type: none"> 世界・日本新三大夜景である夜間景観の整備と魅力向上 ICTを活用したわかりやすい交通案内・情報発信の強化 <p>[景観計画]</p> <p>◇長崎市景観計画（改定令和4年4月長崎市）」</p> <ul style="list-style-type: none"> 長崎港は、海への眺望を妨げない施設配置、建物の色彩によって周囲の景観と調和したものとする。 <p>◇環長崎港夜間景観向上基本計画（平成29年5月長崎市）」</p> <ul style="list-style-type: none"> 長崎の夜間景観の目標を「世界一の夜景都市」とする。 元船地区も夜間景観に配慮する。 <p>[港湾関連計画]</p> <p>◇長崎港長期構想（平成24年3月長崎県）」</p> <ul style="list-style-type: none"> 元船エリアは、人流・交流ゾーンに特化し、賑わいの空間を創出する。 新駅舎と離島ターミナルとの動線を段階的に確保する。 尾上～元船エリアと長崎駅、まちなかの3つの拠点をつなぐ機能の強化により、回遊性を確保していく。 <p>◇長崎港港湾計画（平成26年7月改訂）」</p> <ul style="list-style-type: none"> 元船地区は離島と本土とを結ぶ重要な拠点。 尾上地区から松が枝地区にかけての地区は、交流拠点ゾーンとする | |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|---|--|-------------------|
| <p>2. 整備の方向性 (1) コンセプト 元船地区は、まちの歴史を繋いできた中で、海や様々な船の航行を日常的に感じ、島や人との交流により、賑わいを見せるまちなかに存在する「海の玄関口」です。それら一つ一つが重なり、一度に体験できることが、唯一無二である元船地区らしさであり、他にはない楽しさを感じます。また、漁獲魚種が全国一といった、長崎の海の幸も特別な存在意義を放ちます。</p> <p>課題や県民の想い、周辺のまちづくりとの連携を踏まえ、元船地区らしさを活かし、海陸交通の交流拠点としての更なる発展のため、「海と船の楽しさを感じる、島と食と人との交流空間」を創造していきます。</p> <p style="text-align: center;">長崎元船 OASIS</p> <p style="text-align: center;">～海と船の楽しさを感じる、島と食と人との交流空間～</p> <p>【OASIS】 Ocean : 海（長崎港） Amuse : お楽しみ Ship : 船 Seafood : 海産物 Intersect : 交差する Isiland : 島 Space : 空間</p> | <p>2. 整備の方向性 (1) コンセプト 元船地区は、まちの歴史を繋いできた中で、海や様々な船の航行を日常的に感じ、島との結びつきの中で生まれた人との交流により、賑わいを見せるまちなかに存在する「海の玄関口」です。それら一つ一つが重なり、一度に体験できることが、唯一無二である元船地区らしさであり、他とは異なる楽しさを感じます。また、漁獲魚種が全国一といった、長崎の海の幸も特別な存在意義を放ちます。</p> <p>課題や県民の想い、周辺のまちづくりとの連携を踏まえ、元船地区らしさを活かし、海陸交通の交流拠点としての更なる発展のため、「海と船の楽しさを感じる、島と食と人との交流空間」を創造していきます。</p> <p style="text-align: center;">長崎元船 OASIS</p> <p style="text-align: center;">～海と船の楽しさを感じる、島と食と人との交流空間～</p> <p>【OASIS】 Ocean : 海（長崎港） Amuse : お楽しみ Ship : 船 Seafood : 海産物 Intersect : 交差する Isiland : 島 Space : 空間</p> | <p>1. 23 元船会議</p> |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|---|--|--|
| <p data-bbox="129 161 479 188">(2) エリアゾーニング</p> <p data-bbox="138 197 1016 411">本コンセプトの実現に向けたゾーニングとして、「国内ターミナル機能」を西側に機能集約することで、利便性を向上します。さらに、東側に「観光・交流機能」を配置することで、ベイエリアの横断的連携が可能となります。また、2つの機能は一部重複させ、ターミナル利用者と観光交流機能を連動させることで、更なるにぎわいを創出していくことを目指しています。</p>  | <p data-bbox="1048 161 1397 188">(2) エリアゾーニング</p> <p data-bbox="1057 197 1935 411">本コンセプトの実現に向けたゾーニングとして、「国内ターミナル機能」を西側に機能集約することで、荷役や旅客乗降の利便性を向上します。さらに、東側に「観光・交流機能」を配置することで、ベイエリアの横断的連携やまちなかとの連携が可能となります。また、2つの機能は一部重複させ、ターミナル利用者と観光交流機能を連動させることで、更なるにぎわいを創出していくことを目指しています。</p>  | <p data-bbox="1966 236 2085 263">事務局修正</p> |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|---|--|---|
| <p>(3) ポイントおよび取組イメージ</p> <p>以下に示す、5つのポイントおよび取組イメージにより、コンセプトの実現を推進していきます。</p> <p>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</p> <p>離島・沿岸諸島も含めた利用者に対し、ターミナル施設の機能向上等を図るとともに、駐車場機能強化等による利便性向上を図ります。また、地震時などの緊急時においても定期旅客フェリー等が継続的に運航できる機能強化および、効率的な物資供給が可能となるふ頭機能強化を図ります。</p> <p>【取組イメージ】</p> <p>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</p> <p>ターミナル施設のバリアフリー化を図り、駐車場の再整備および車両待機スペース・動線を見直します。</p> <p>(例) ターミナル内延命化、ボーディングブリッジ改修、駐車場改築・ターミナルと連結など</p> <p>②岸壁の耐震性検討と対象船型の見直し</p> <p>旅客埠頭において、地震時での継続的な運航を可能とするため、耐震性を持つ岸壁の整備や可動橋の複数化、また、国内ターミナル機能の集約を目的とした船舶の再配置を検討します。</p> <p>(例) 岸壁整備・可動橋整備検討、船舶再配置など</p> <p>③上屋の再配置と機能強化</p> <p>国内ターミナル機能集約化のため、上屋利用を元船地区内での海上定期貨物に区分し、併せて荷捌き・保管作業の効率化を目的に上屋整備を実施します。</p> <p>(例) 上屋機能の集約、機能高度化した上屋改築など</p> <p>2. 臨海部を活かした観光・交流機能等によるにぎわいの創出</p> <p>観光客にとって、観光クルーズが利用しやすい施設配置や、県民にとっても利用しやすい観光・交流機能、レクリエーション機能を強化することで、臨海部の更なるにぎわいを創出します。</p> <p>【取組イメージ】</p> | <p>(3) ポイントおよび取組イメージ</p> <p>以下に示す、5つのポイントおよび取組イメージにより、コンセプトの実現を推進していきます。</p> <p>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</p> <p>離島・沿岸諸島も含めた利用者に対し、雨天時の利用にも配慮したターミナル施設の機能向上等を図るとともに、駐車場機能強化等による利便性向上を図ります。また、離島の暮らしを支えるとともに、利便性を高めるため、平時だけでなく、地震などの災害時や緊急時における対応も考慮しながら、定期旅客フェリー等が継続的に運航できる機能強化および、効率的な物資供給が可能となるふ頭機能強化を図ります。</p> <p>【取組イメージ】</p> <p>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</p> <p>ターミナル施設のバリアフリー化を図り、駐車場の再整備および車両待機スペース・動線を見直します。</p> <p>(例) ターミナル内延命化、ボーディングブリッジ改修、駐車場改築・ターミナルと連結、歩行者動線への屋根設置など</p> <p>②岸壁の耐震性検討と対象船型の見直し</p> <p>旅客埠頭において、地震時等での継続的な運航を可能とするため、耐震性を持つ岸壁の整備や可動橋の複数化、また、国内ターミナル機能の集約を目的とした船舶の再配置を検討します。</p> <p>(例) 岸壁整備・可動橋整備検討、船舶再配置など</p> <p>③上屋の再配置と機能強化</p> <p>国内ターミナル機能集約化のため、上屋利用を元船地区内での海上定期貨物に区分し、併せて荷捌き・保管作業の効率化を目的に上屋整備を実施します。</p> <p>(例) 上屋機能の集約、機能高度化した上屋改築など</p> <p>2. 臨海部を活かした観光・交流機能等によるにぎわいの創出</p> <p>観光客にとって、観光クルーズが利用しやすい施設配置や、ITやデジタル技術といった次世代技術なども活用しながら、誰もが利用しやすい観光・交流機能、レクリエーション機能へ強化するとともに、バイエリアやまちなか、周辺観光地との連携を促進し、臨海部の更なるにぎわいを創出します。</p> <p>【取組イメージ】</p> | <p>1. 23 元船会議</p> <p>1. 23 元船会議</p> <p>1. 23 元船会議</p> <p>1. 23 元船会議</p> <p>1. 23 元船会議</p> |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|--|---|---|
| <p>①観光クルーズの再配置によるにぎわいづくり 点在する観光クルーズ発着場の集約、待合施設の配置検討など環境整備を行い、やかた船やヨット等を活用した新たなクルーズを検討します。 （例）観光クルーズ発着施設整備、待合所設置、新たなヨットクルーズの構築など</p> <p>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 国内ターミナル機能の集約によって生まれた土地に、臨海部である強みを活かした交流施設の新たな誘致や、次世代技術を活用した DX による魅力向上を目指します。 （例）地産地消飲食施設誘致、臨海部を活かしたにぎわい施設誘致など</p> <p>③広場活用によるにぎわいづくり 新たな広場空間の創出や、既存のおくち広場やプラタナス広場などで、イベント開催や憩い空間の利用促進のため、広場機能の強化を図ります。 （例）給排水・給電設備設置、緑地化、休憩施設設置、マルシェや海産物を含めた朝市・夜市の開催など</p> <p>④施設の立体活用による魅力の向上 新たな駐車場や上屋、待合所等、建物の屋上部分を立体的に活用することで、レクリエーション機能の向上を図ります。 （例）屋上スポーツ広場、屋上緑地広場、ピアガーデン、天体観測場など</p> <p>3. 車両や歩行者にとって優しいみちづくりによる回遊性向上 交通拠点である元船地区の円滑な車両交通を実現し、バリアフリー歩行空間を確保するとともに、各施設間の回遊性向上を図ります。また、案内性を高め、ウォークラブルな動線とすることで、ベイエリアやまちなかと元船地区との結節強化を図ります。 【取組イメージ】</p> <p>①道路・駐車場の再編整備による交通渋滞の緩和 駐車場容量、交差点処理や車両動線のあり方を検討し、各種車両の輻輳を緩和させることで、交通渋滞の緩和と安全な車両交通を目指します。 （例）道路拡幅、交差点改良、駐車場拡張など</p> <p>②公共交通等によるターミナルへのアクセス性の向上 公共交通のターミナル直結の駐車場整備など、ハード、ソフト両面からターミナルへの利便性の向上を図るとともに、新モビリティ等が乗降</p> | <p>①観光クルーズの再配置によるにぎわいづくり 点在する観光クルーズ発着場の集約、待合施設の配置検討など環境整備を行い、やかた船やヨット等を活用した新たなクルーズを検討します。 （例）観光クルーズ発着施設整備、待合所設置、新たなヨットクルーズの構築、やかた船や交通船就航など</p> <p>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 国内ターミナル機能の集約によって生まれた土地に、臨海部である強みを活かした交流施設の新たな誘致や、次世代技術を活用した DX による魅力向上を目指します。 （例）地産地消飲食施設誘致、臨海部を活かしたにぎわい施設やホテル誘致など</p> <p>③広場活用によるにぎわいづくり 新たな広場空間の創出や、既存のおくち広場やプラタナス広場などで、イベント開催や憩い空間の利用促進のため、広場機能の強化を図ります。 （例）給排水・給電設備設置、緑地化、休憩施設設置、マルシェや海産物を含めた朝市・夜市の開催など</p> <p>④施設の立体活用による魅力の向上 新たな駐車場や上屋、待合所等、建物の屋上部分を立体的に活用することで、レクリエーション機能の向上を図ります。 （例）屋上スポーツ広場、屋上緑地広場、ピアガーデン、天体観測場、展望所など</p> <p>3. 車両や歩行者にとって優しいみちづくりによる回遊性向上 交通拠点である元船地区の円滑な車両交通を実現し、バリアフリー歩行空間を確保するとともに、各施設間の回遊性向上を図ります。また、地区外との移動の円滑性や案内性を高め、ウォークラブルな動線とすることで、ベイエリアやまちなかと元船地区との結節強化を図ります。 【取組イメージ】</p> <p>①道路・駐車場の再編整備による交通渋滞の緩和 駐車場容量、交差点処理や車両動線のあり方を検討し、各種車両の輻輳を緩和させることで、交通渋滞の緩和と安全な車両交通を目指します。 （例）道路拡幅、交差点改良、駐車場拡張など</p> <p>②公共交通等によるターミナルへのアクセス性の向上 公共交通のターミナル直結の駐車場整備など、ハード、ソフト両面からターミナルへの利便性の向上を図るとともに、新モビリティ等が乗降</p> | <p>パブリックコメント</p> <p>パブリックコメント</p> <p>1. 23 元船会議</p> |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|---|--|-------------------|
| <p>可能な空間整備を行います。 (例) バス・タクシーベイ設置、観光バス等停車場整備、自転車・新モビリティ乗降場整備など</p> <p>③歩行者回遊性の向上 元船地区内の歩行空間の再整備や施設間の連結により回遊性を向上させるとともに、ベイエリアやまちなかと連動した、快適で魅力あるウォークアブルな空間を目指します。 (例) 歩道（遊歩道）整備、施設間連絡通路設置、施設案内板設置、ウォークアブル空間構築など</p> <p>4. 港、海が感じられる景観による魅力の向上 長崎港が広がりをもつ眺望や、海を航行する船舶への視点場形成、夜景に配慮した照明施設配置等や施設緑化により、心安らげる空間としての魅力向上を図ります。 【取組イメージ】</p> <p>①休息空間を含めた長崎港の景観性向上 地区内に休息広場を配置し、そこから長崎港の視点場を確保することで、景観を楽しむことのできる空間づくりを目指します。 (例) 広場整備、休憩施設設置、緑地化、モニュメント設置、軽食施設の誘致など</p> <p>②外から見る元船地区の景観性向上 鍋冠山や立山、稲佐山といった高台や周辺地域への来訪者に対し、周辺地域と溶け込むなど景観に配慮したデザイン性を確保し、更なる夜景空間の確保を目指します。 (例) デザイン配慮型施設整備、夜景に配慮した照明施設整備など</p> <p>5. 官民が連携した整備、運営、維持管理の実施によるおもてなしの向上 元船地区を長年にわたり魅力あるみなとまちとしていくため、公共、民間が連携して施設の整備、運営、維持管理を行うことで、利用者のニーズに柔軟に対応できるよう地区全体の質を向上させます。 【取組イメージ】</p> <p>①民間活力の導入による官民連携事業の検討 持続可能性に配慮した施設整備や施設の魅力の向上、効率的な管理・運営を行うため、公共と地元も一体となった民間活力の導入を目指しま</p> | <p>可能な空間整備を行います。 (例) バス・タクシーベイ設置、観光バス等停車場整備、自転車・新モビリティ乗降場整備など</p> <p>③歩行者回遊性の向上 元船地区内の歩行空間の再整備や施設間の連結により回遊性を向上させるとともに、ベイエリアやまちなかと連動し、異動円滑性が高く、快適で魅力あるウォークアブルな空間を目指します。 (例) 歩道（遊歩道）整備、施設間連絡通路設置、施設案内板設置、ウォークアブル空間構築など</p> <p>4. 港、海が感じられる景観による魅力の向上 長崎港が広がりをもつ眺望や、海を航行する船舶への視点場形成、夜景に配慮した照明施設配置等や施設緑化により、心安らげる空間としての魅力向上を図ります。 【取組イメージ】</p> <p>①休息空間を含めた長崎港の景観性向上 地区内に休息広場を配置し、そこから長崎港の視点場を確保することで、景観を楽しむことのできる空間づくりを目指します。 (例) 広場整備、休憩施設設置、緑地化、モニュメント設置、軽食施設の誘致など</p> <p>②外から見る元船地区の景観性向上 鍋冠山や立山、稲佐山といった高台や周辺地域への来訪者に対し、周辺地域と溶け込むなど景観に配慮したデザイン性を確保し、更なる夜景空間の確保を目指します。 (例) デザイン配慮型施設整備、夜景に配慮した照明施設整備など</p> <p>5. 官民が連携した整備、運営、維持管理の実施によるおもてなしの向上 元船地区を長年にわたり魅力あるみなとまちとしていくため、公共、民間が連携して施設の整備、運営、維持管理を行うことで、利用者のニーズに柔軟に対応できるよう地区全体の質を向上させます。 【取組イメージ】</p> <p>①民間活力の導入による官民連携事業の検討 持続可能性に配慮した施設整備や施設の魅力の向上、効率的な管理・運営を行うため、公共と地元も一体となった民間活力の導入を目指しま</p> | <p>1. 23 元船会議</p> |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|--|--|------|
| <p>す。</p> <p>（例）PPP・PFI 事業の導入、ワンストップ窓口の設置など</p> <p>②長期的かつ戦略的な施設メンテナンスの実施 元船地区の施設の一体的かつ戦略的管理により、施設の機能を損なうことなく、安定的・長期的な公共サービスを提供していきます。</p> <p>（例）ライフサイクルコストを踏まえた施設修繕の実施、迅速な応急対応など</p> <p>（４）観光・交流機能の方向性と具体イメージ 観光・交流機能の導入内容の検討にあたっては、他地区との差別化や周辺計画との調和に配慮する必要がある、利用者アンケート結果や本検討会議、民間事業者へのサウンディング調査での意見を踏まえる必要があります。</p> <p>■ 観光・交流機能の方向性への主な意見 【利用者アンケートでの主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の移動回遊性の確保。 ・施設の緑化や、長崎港全景を望む視点場の整備。 ・休息空間づくりや、イベント広場などの利用促進。 ・多くの来訪者でにぎわう新たな交流施設の誘致。 <p>【検討会議での主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎の魚を飲食できる空間や、市場などで購入したものを屋上で食べる、魚捌きなどの飲食までのコト体験といった、港であることを活かした企画。 ・修学旅行生やクルーズ客も含め、団体が食事できる機能。 ・休息、物販、飲食機能を兼ね備えた軍艦島クルーズの待合所機能。 ・イベント開催など柔軟な対応ができる広場機能。 ・長崎の海、船を体験できる VR も含めた体験。 ・楽しめるかつスムーズな回遊性のある動線。 <p>【民間事業者サウンディング調査での主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他地区と差別化できる海鮮や地場商品をメインとした飲食・物販機能としての活用。 ・航路による人流を活かした水族館や温浴施設、ロープウェイ発着所、アーバンスポーツ施設、子どもの遊び空間、ホテル等。 ・屋上のロケーションを活かした展望庭園や、夜景演出、ピアガーデン等の利用。 | <p>す。</p> <p>（例）PPP・PFI 事業の導入、ワンストップ窓口の設置など</p> <p>②長期的かつ戦略的な施設メンテナンスの実施 元船地区の施設の一体的かつ戦略的管理により、施設の機能を損なうことなく、安定的・長期的な公共サービスを提供していきます。</p> <p>（例）ライフサイクルコストを踏まえた施設修繕の実施、迅速な応急対応など</p> <p>（４）観光・交流機能の方向性と具体イメージ 観光・交流機能の導入内容の検討にあたっては、他地区との差別化や周辺計画との調和に配慮する必要がある、利用者アンケート結果や本検討会議、民間事業者へのサウンディング調査での意見を踏まえる必要があります。</p> <p>■ 観光・交流機能の方向性への主な意見 【利用者アンケートでの主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の移動回遊性の確保。 ・施設の緑化や、長崎港全景を望む視点場の整備。 ・休息空間づくりや、イベント広場などの利用促進。 ・多くの来訪者でにぎわう新たな交流施設の誘致。 <p>【検討会議での主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎の魚を飲食できる空間や、市場などで購入したものを屋上で食べる、魚捌きなどの飲食までのコト体験といった、港であることを活かした企画。 ・修学旅行生やクルーズ客も含め、団体が食事できる機能。 ・休息、物販、飲食機能を兼ね備えた軍艦島クルーズの待合所機能。 ・イベント開催など柔軟な対応ができる広場機能。 ・長崎の海、船を体験できる VR も含めた体験。 ・楽しめるかつスムーズな回遊性のある動線。 <p>【民間事業者サウンディング調査での主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他地区と差別化できる海鮮や地場商品をメインとした飲食・物販機能としての活用。 ・航路による人流を活かした水族館や温浴施設、ロープウェイ発着所、アーバンスポーツ施設、子どもの遊び空間、ホテル等。 ・屋上のロケーションを活かした展望庭園や、夜景演出、ピアガーデン等の利用。 | |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|--|--|-------------------|
| <p>・ターミナル利用者の憩い空間として、カフェや、キッチンカー等の配置。</p> <p>各意見内容はコンセプトやポイント2、4とも方向性が合致していることを踏まえ、観光・交流機能は以下のとおりの方向性とします。</p> <p>【長崎港元船地区のブランド力を高めていく】 「長崎の海の玄関口」の発展のため、海陸の交通結節拠点としての機能を強化しつつ、海や船や食など、臨海部であることを活かした交流空間を創造していく。</p> <p>[具体イメージ]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎の農水産物を飲食できる空間や、魚捌きなど飲食までのコト体験や物販・配送等が可能となる空間の配置。そのほか、海への眺望を活かした体験型施設や、温浴施設などの配置も考えられる。それらの機能は、インバウンドや観光来訪者などの団体利用も可能であり、航路利用者の待合機能も兼ね、昼間だけでなく、早朝や深夜等も利用可能といった機能性を有することが望ましい。 ・イベント等利用（ハレ）や憩い・待合利用（ケ）となる緑化空間の配置。そこには、カフェやキッチンカー、夜景演出、子どもの遊び場、フォトスポットの機能配置など、楽しくなる動線と空間を作る。それらの機能は、屋上展望機能と一体に活用することも望ましい。 | <p>・ターミナル利用者の憩い空間として、カフェや、キッチンカー等の配置。</p> <p>各意見内容はコンセプトやポイント2、4とも方向性が合致していることを踏まえ、観光・交流機能は以下のとおりの方向性とします。</p> <p>【長崎港元船地区のブランド力を高めていく】 「長崎の海の玄関口」の発展のため、海陸の交通結節拠点としての機能を強化しつつ、海や船や食など、臨海部であることを活かした交流空間を創造していく。</p> <p>[具体イメージ]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎の農水産物を飲食できる空間や、魚捌きなど飲食までのコト体験や物販・配送等が可能となる空間の配置。そのほか、海との関連性を活かした体験型施設や、温浴施設、ホテルなどの配置も考えられる。それらの機能は、インバウンドや観光来訪者などの団体利用のほか、ホテルなどと連携した宿泊型観光での利用も可能であり、航路利用者の待合機能も兼ね、昼間だけでなく、早朝や深夜等も利用可能といった機能性を有することが望ましい。 ・イベント等利用（ハレ）や憩い・待合利用（ケ）となる緑化空間の配置。そこには、カフェやキッチンカー、夜景演出、子どもの遊び場、フォトスポットの機能配置など、楽しくなる動線と空間を作る。それらの機能は、屋上展望機能と一体に活用することも望ましい。 | <p>1. 23 元船会議</p> |

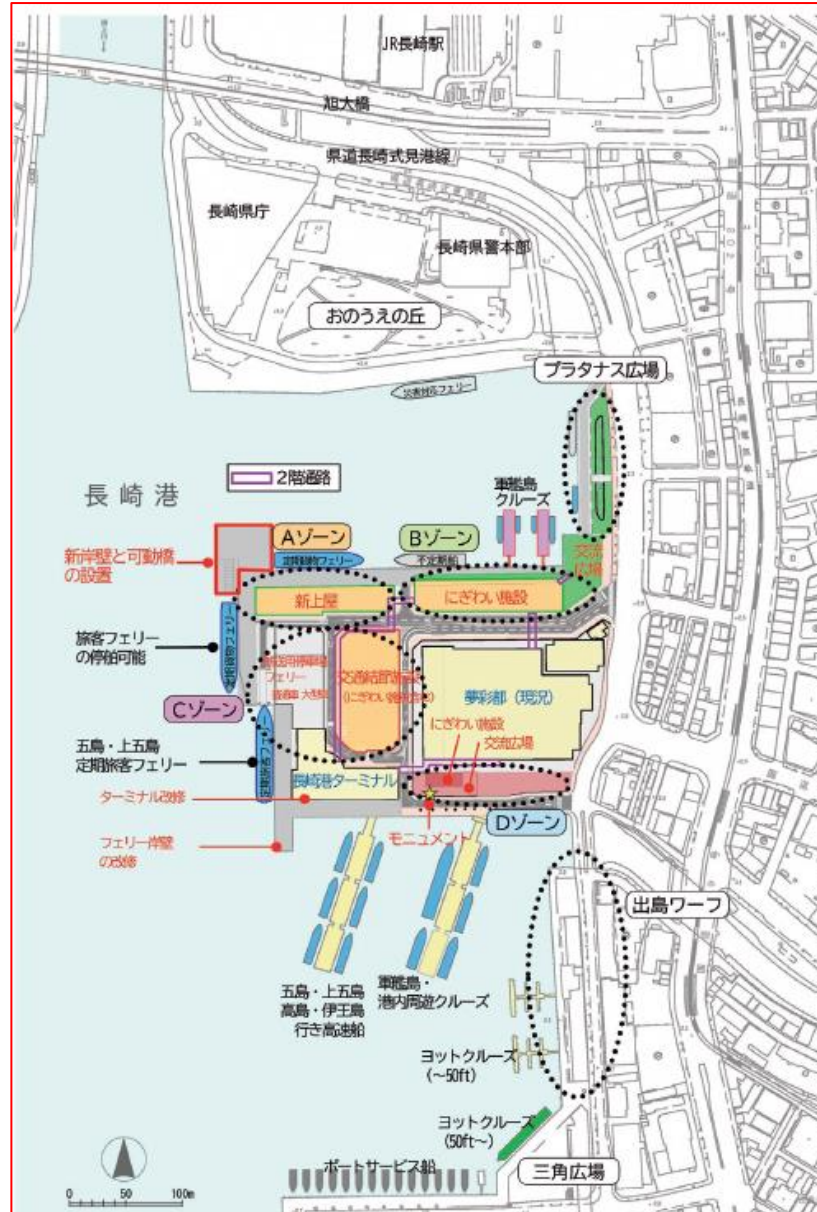
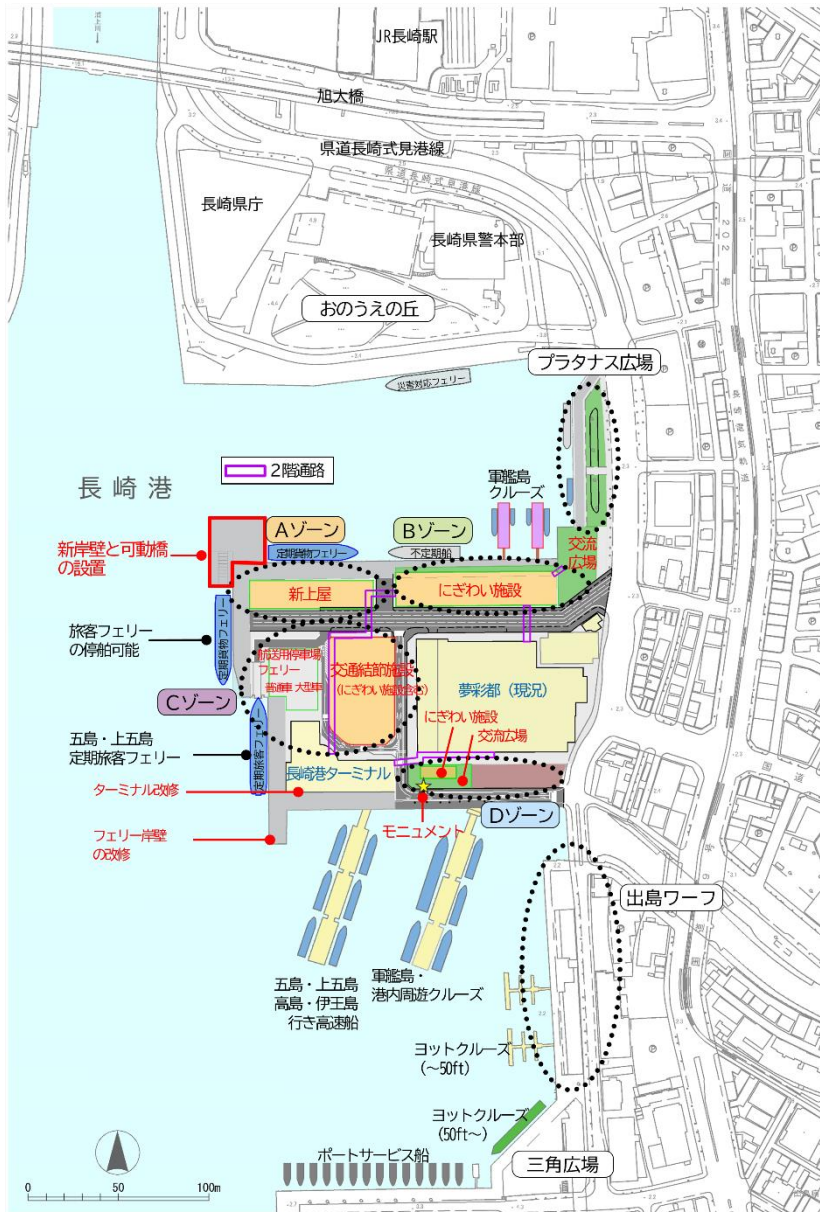
旧 長崎港元船地区整備構想 (案)

新 長崎港元船地区整備構想 (案)

変更理由

(5) 全体配置計画

(5) 全体配置計画



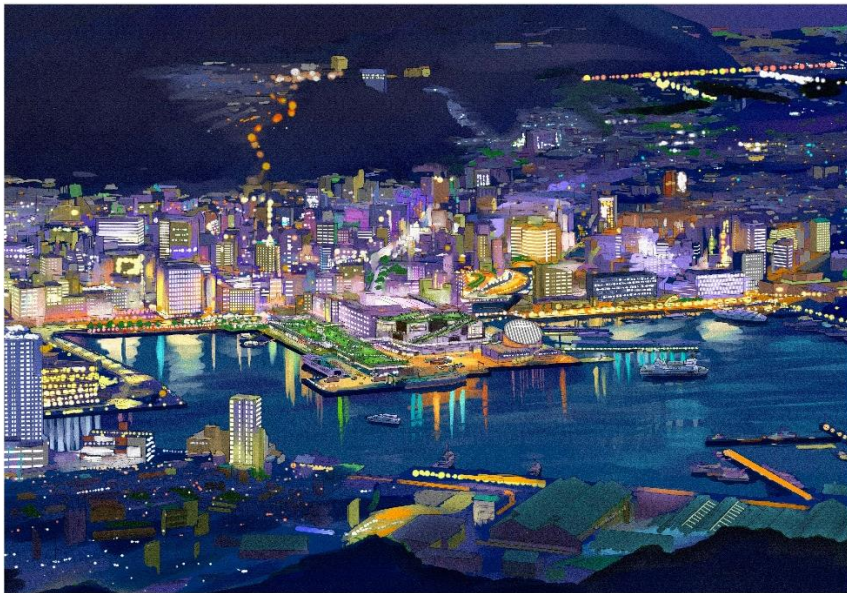
1. 23 元船会議
(Dゾーン)

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|--|--|------|
| <p>■ 全体配置計画の説明</p> <p>【Aゾーン】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北西部に新たに岸壁と可動橋を配置し、本箇所にて定期貨物フェリーをシフトすることで、国内ターミナル機能を西側に集約します。なお、西側岸壁は、定期旅客フェリーも利用可能な構造とすることで、定期旅客フェリー運航のリダンダンシーが確保されます。 ・定期貨物フェリーや定期旅客フェリーに機能集約した上屋を新たに配置します。また、上屋の屋上には、多目的機能（にぎわい施設や展望、緑地・広場機能など）の導入を目指します。 <p>【Bゾーン】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たに、にぎわい施設や交流広場を配置し、プラタナス広場からの連続性に配慮します。 ・特に、長崎駅から長崎港ターミナルまでの歩行者動線確保のための設備（スロープやエレベータ、エスカレーターなど）を配置し、回遊性を高めます。 ・にぎわい施設の前面には、軍艦島クルーズなどの観光クルーズ船の発着機能を一部集約し、にぎわい施設周辺には、待合空間を配置します。 <p>【Cゾーン】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定期旅客フェリーの車両停車場を必要台数分、配置します。 ・ターミナル利用者や観光クルーズ利用者、広場利用者等にとって必要な台数を確保した立体駐車場を新たに配置し、必要に応じて、駐車場は、にぎわい施設との複合化や併設化を想定します。 <p>【Dゾーン】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎水辺の森公園や出島ワーフとの連続性を考慮した、広場空間を配置します。 ・広場は、長崎くんちの御旅所やイベント等で活用できる空間や、ターミナル利用者も含めた、憩い空間を配置します。 ・また、必要に応じて、モニュメントやカフェ等の配置を想定します。 <p>【全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各施設の連絡通路の配置や施設の合築等により、2階レベル以上での地区内歩行者の回遊性の向上を図るとともに、プラタナス広場は、長崎 | <p>■ 全体配置計画の説明</p> <p>【Aゾーン】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北西部に新たに岸壁と可動橋を配置し、本箇所にて定期貨物フェリーをシフトすることで、国内ターミナル機能を西側に集約します。なお、西側岸壁は、定期旅客フェリーも利用可能な構造とすることで、定期旅客フェリー運航のリダンダンシーが確保されます。 ・定期貨物フェリーや定期旅客フェリーに機能集約した上屋を新たに配置します。また、上屋の屋上には、多目的機能（にぎわい施設や展望、緑地・広場機能など）の導入を目指します。 <p>【Bゾーン】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たに、にぎわい施設や交流広場を配置し、プラタナス広場からの連続性に配慮します。 ・特に、長崎駅から長崎港ターミナルまでの歩行者動線確保のための設備（スロープやエレベータ、エスカレーターなど）を配置し、回遊性を高めます。 ・にぎわい施設の前面には、軍艦島クルーズなどの観光クルーズ船の発着機能を一部集約し、にぎわい施設周辺には、待合空間を配置します。 <p>【Cゾーン】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定期旅客フェリーの車両停車場を必要台数分、配置します。 ・ターミナル利用者や観光クルーズ利用者、広場利用者等にとって必要な台数を確保した立体駐車場を新たに配置し、必要に応じて、駐車場は、にぎわい施設との複合化や併設化を想定します。 <p>【Dゾーン】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎水辺の森公園や出島ワーフとの連続性を考慮した、広場空間を配置します。 ・広場は、長崎くんちの御旅所やイベント等で活用できる空間や、ターミナル利用者も含めた、憩い空間を配置します。 ・また、必要に応じて、モニュメントやカフェ等の配置を想定します。 <p>【全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各施設の連絡通路の配置や施設の合築等により、2階レベル以上での地区内歩行者の回遊性の向上を図るとともに、プラタナス広場は、長崎 | |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|--|--|------|
| <p>駅と長崎港ターミナルをつなぐウォークアブルな空間として活用します。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 北側道路拡幅や交差点改良により、車両交通の円滑性を高めます。 • 三角広場は、出島ワーフと長崎水辺の森公園をつなぐイベント活用等が可能なオープンスペースとして活用します。 • 既存岸壁は、大型ヨットや、やかた船等の多目的船の寄港による活用を促進します。 • 各施設のライトアップや岸壁照明等により、夜間景観にも配慮します。 • 上屋上層部や広場等には海が感じられる展望空間を配置します。 | <p>駅と長崎港ターミナルをつなぐウォークアブルな空間として活用します。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 北側道路拡幅や交差点改良により、車両交通の円滑性を高めます。 • 三角広場は、出島ワーフと長崎水辺の森公園をつなぐイベント活用等が可能なオープンスペースとして活用します。 • 既存岸壁は、大型ヨットや、やかた船等の多目的船の寄港による活用を促進します。 • 各施設のライトアップや岸壁照明等により、夜間景観にも配慮します。 • 上屋上層部や広場等には海が感じられる展望空間を配置します。 | |

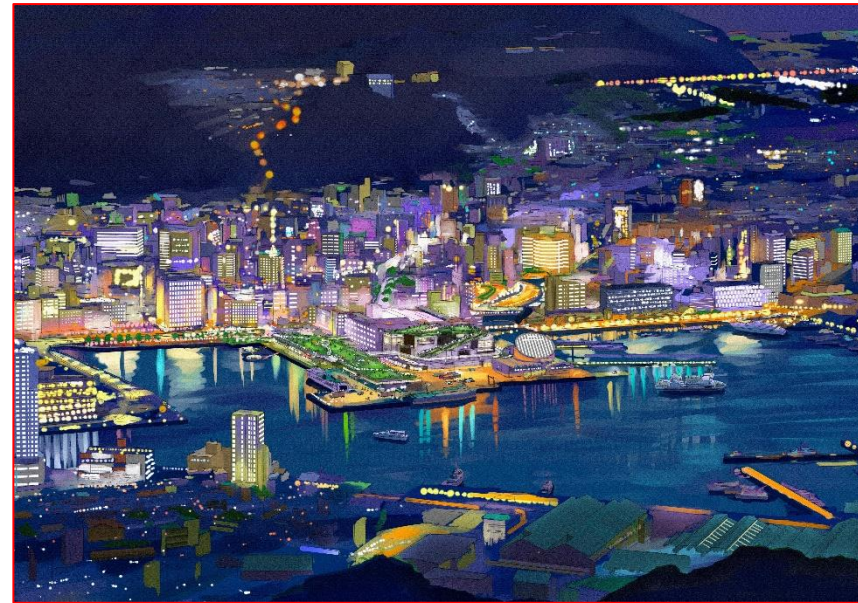
旧 長崎港元船地区整備構想 (案)

(6) 元船地区全体イメージパース図



新 長崎港元船地区整備構想 (案)

(6) 元船地区全体イメージパース図



変更理由

1. 23 元船会議
(Bゾーン)

1. 23 元船会議
(Bゾーン)

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|---|--|--|
| <p data-bbox="129 161 763 188">（7）将来の国内ターミナル機能イメージ</p> <p data-bbox="141 197 1014 339">定期旅客フェリーや定期貨物フェリーが安全に停泊できる岸壁や、旅客が円滑に乗降可能となるターミナル、新たな駐車場や道路などの陸上交通へスムーズに転換可能な海陸の交通結節空間など、港湾機能を再編します。</p> <p data-bbox="141 349 1014 491">また、空間形成においては、港・海が感じられる景観形成に配慮し、周辺デザインに溶け込んだ施設を配置し、広々とした空間を確保します。これらにより、長崎の「海の玄関口」としてふさわしい空間の創出を目指します。</p>  | <p data-bbox="1048 161 1682 188">（7）将来の国内ターミナル機能イメージ</p> <p data-bbox="1059 197 1933 339">定期旅客フェリーや定期貨物フェリーが安全に停泊できる岸壁や、旅客が円滑に乗降可能となるターミナル、新たな駐車場や道路などの陸上交通へスムーズに転換可能な海陸の交通結節空間など、港湾機能を再編します。</p> <p data-bbox="1059 349 1933 491">また、空間形成においては、港・海が感じられる景観形成に配慮し、周辺デザインに溶け込んだ施設や緑化空間を配置し、広々とした空間を確保します。これらにより、長崎の「海の玄関口」としてふさわしい空間の創出を目指します。</p>  | <p data-bbox="1966 464 2085 491">事務局修正</p> |

旧 長崎港元船地区整備構想 (案)

【導入機能の具体的なイメージ】

① 定期旅客フェリーと期貨物フェリー周辺

新たな岸壁や可動橋を配置、また、船で移送する車両が十分かつ安全に停車できるスペースや、旅客が安全に乗降できるボーディングブリッジの配置により、安定的な船舶の離着岸と車両と人の乗降が可能となります。



新 長崎港元船地区整備構想 (案)

【導入機能の具体的なイメージ】



① 定期旅客フェリーと期貨物フェリー周辺

新たな岸壁や可動橋の配置、また、船で移送する車両が十分かつ安全に停車できるスペースや、旅客が安全に乗降できるボーディングブリッジの配置により、安定的な船舶の離着岸と車両と人の乗降が可能となります。



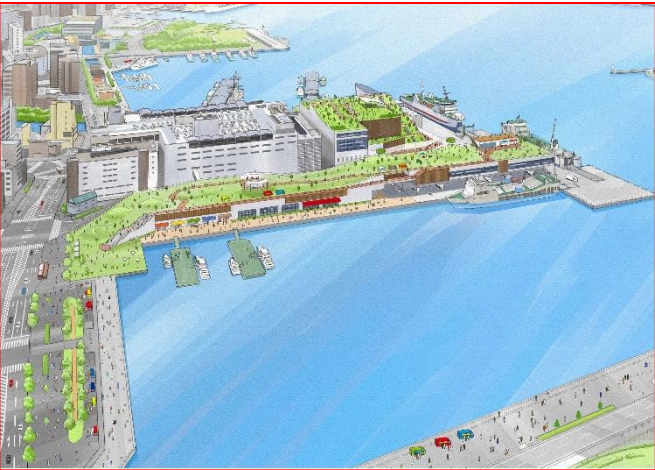



変更理由

事務局修正

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|---|---|------|
| <p data-bbox="129 161 450 188">②ターミナル駐車場周辺</p> <p data-bbox="141 197 1014 339">必要駐車台数を備えた立体駐車場をターミナルと接続させ、周辺には、一般車や、バス、タクシーの停車場だけでなく、自転車や新モビリティなどの乗降場を配置することで、利便性の高い国内ターミナル機能となります。</p>  | <p data-bbox="1041 161 1361 188">②ターミナル駐車場周辺</p> <p data-bbox="1052 197 1937 339">必要駐車台数を備えた立体駐車場をターミナルと接続させ、周辺には、一般車や、バス、タクシーの停車場だけでなく、自転車や新モビリティなどの乗降場を配置することで、利便性の高い国内ターミナル機能となります。</p>  | |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|---|--|------|
| <p>③上屋周辺</p> <p>新たな上屋施設は、海上定期貨物機能に集約し、機能を高度化させるとともに周辺からの眺望に配慮したデザインとします。また、屋上には、展望場の配置や、緑化休息・プロムナード空間とすることで、海が感じられる憩い空間が形成されます。</p>  | <p>③上屋周辺</p> <p>新たな上屋施設は、海上定期貨物機能に集約し、機能を高度化させるとともに周辺からの眺望に配慮したデザインとします。また、屋上には、展望場の配置や、緑化休息・プロムナード空間とすることで、海が感じられる憩い空間が形成されます。</p>  | |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|---|--|--|
| <p data-bbox="129 161 696 193">（８）将来の観光・交流機能イメージ</p> <p data-bbox="136 197 1016 416">長崎港ターミナルの利用者をはじめ、県民の日常的な利用やクルーズ船によるインバウンドも含めた来訪者など、多くの人々が集い、長崎の食や、海や港への景観などを楽しむ臨海部ならではの日常的空間として、また、長崎くんちといった伝統芸能も含めたイベント等による特別なにぎわい空間として、みなとまち長崎のポテンシャルを最大限に活かした交流空間の形成を目指します。</p>   | <p data-bbox="1048 161 1615 193">（８）将来の観光・交流機能イメージ</p> <p data-bbox="1055 197 1935 416">長崎港ターミナルの利用者をはじめ、県民の日常的な利用やクルーズ船によるインバウンドも含めた来訪者など、多くの人々が集い、長崎の食や、海や港への景観などを楽しむ臨海部ならではの日常的空間として、また、長崎くんちといった伝統芸能も含めたイベント等による特別なにぎわい空間として、みなとまち長崎のポテンシャルを最大限に活かした交流空間の形成を目指します。</p>   | <p data-bbox="1966 612 2107 676">1. 23 元船会議 (Bゾーン)</p> <p data-bbox="1966 991 2107 1054">1. 23 元船会議 (Dゾーン)</p> |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|--|--|--|
| <p data-bbox="136 161 622 193">【導入機能の具体的なイメージ】</p> <p data-bbox="125 201 622 233">① プラタナス広場～元船地区北側周辺</p> <p data-bbox="136 240 1014 379">長崎駅から元船地区といったベイエリアにおいて、キッチンカーが立ち並ぶなど、魅力あるウォークブルな空間が形成され、元船地区内を屋上や、2階以上の施設内で接続することで、回遊性の高い、楽しめる周遊が可能となります。</p>  | <p data-bbox="1048 161 1534 193">【導入機能の具体的なイメージ】</p> <p data-bbox="1037 201 1534 233">① プラタナス広場～元船地区北側周辺</p> <p data-bbox="1048 240 1933 379">長崎駅から元船地区といったベイエリアにおいて、キッチンカーが立ち並ぶなど、魅力あるウォークブルな空間が形成され、元船地区内を屋上や、2階以上の施設内で接続することで、回遊性の高い、楽しめる周遊が可能となります。</p>  | <p data-bbox="1966 616 2112 679">1. 23 元船会議 (Bゾーン)</p> |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|---|---|--|
| <p data-bbox="129 161 389 188">②おくんち広場周辺</p> <p data-bbox="141 197 1014 339">海に開かれ、港・水辺を活かした緑化広場とカフェやキッチンカー、朝市・夜市などで日常的な憩い空間を創出するとともに、長崎の伝統芸能や地産の物販・飲食イベント等を開催できる特別な広場空間を形成することで、人々が交流するにぎわいの場が生まれます。</p>  | <p data-bbox="1048 161 1308 188">②おくんち広場周辺</p> <p data-bbox="1059 197 1933 339">海に開かれ、港・水辺を活かした緑化広場とカフェやキッチンカー、朝市・夜市などで日常的な憩い空間を創出するとともに、長崎の伝統芸能や地産の物販・飲食イベント等を開催できる特別な広場空間を形成することで、人々が交流するにぎわいの場が生まれます。</p>  | <p data-bbox="1966 464 2110 528">1. 23 元船会議 (Dゾーン)</p> |

旧 長崎港元船地区整備構想（案）

新 長崎港元船地区整備構想（案）

変更理由

③にぎわい施設の内部

長崎の農水産物を飲食できる空間や、魚捌きなど飲食までのコト体験が可能となる空間の配置、そのほか、海への眺望を活かした体験型施設などと、観光クルーズの待合機能と組み合わせることで、地元利用者と県外来訪者でみなとまち長崎の魅力をより体感できるようになります。

③にぎわい施設の内部

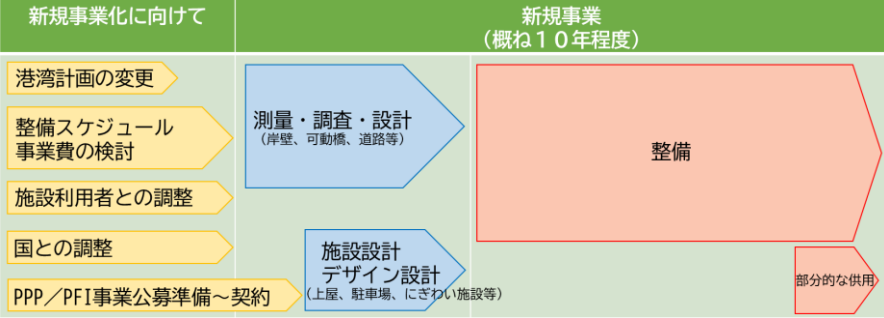
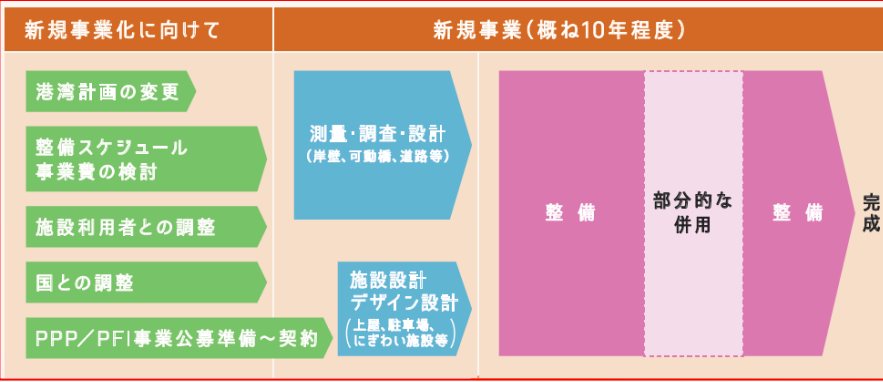
長崎の農水産物を飲食できる空間や、魚捌きなど飲食までのコト体験が可能となる空間の配置、そのほか、海との**関連性**を活かした体験型施設などと、観光クルーズの待合機能と組み合わせることで、地元利用者と県外来訪者でみなとまち長崎の魅力をより体感できるようになります。

事務局修正



| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|--|--|------|
| <p>(9) 官民連携事業手法の導入</p> <p>整備の方向性を実現していくためには、民間資金や経営能力、技術的能力といったノウハウを活用することにより、効率的かつ効果的、長期的に、より質の高いサービスを提供することが必要であり、そのためには、「官民連携事業（PPP/PFI）」手法の導入を検討していきます。</p> <p>【本構想における PPP/PFI 手法導入の主な目的】</p> <p>①観光・交流機能の導入にあたり、土地の有効活用や既存施設の利活用を行い、さらにDXや新モビリティの活用など新技術等の推進による地区間連携も含め、元船地区周辺のにぎわい創出における相乗効果を図っていく。</p> <p>②ターミナルや上屋、駐車場機能において、民間事業者のノウハウの導入による効率的な運営やそれら機能と一体的となった自主事業の実施を促すことで、港湾機能だけでなく、観光交流機能の効果発現も最大化していく。</p> <p>③設計・施工・管理一体型によるコスト縮減効果や、一体的かつ長期的な運営による質の高いサービスを提供する。</p> <p>【PPP/PFI 事業に期待する内容】</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場は、一般車両の必要台数の確保および、修学旅行者やクルーズツアー等の大人数の利用を可能にするバス駐車場の確保。 ・DX活用による駐車混雑の低減化および交通渋滞緩和への取組。 ・上屋機能の屋上活用や必要に応じ、2階以上のにぎわい施設を導入することによる施設利用の高度化。 <p>②臨海部を活かした観光・交流機能等によるにぎわいの創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎らしさ・海の魅力を活かした観光交流施設の整備。 ・たとえば、地元農水産品を活用した「拠点施設」（お寿司握りや、魚捌き、釣り堀体験等も含め）などの導入により、臨海部ならではの飲食・体験・物販が早朝・深夜も可能なエリアの導入。 ・待合機能を含めた、長崎の海や船を感じる体験型施設の導入。 | <p>(9) 官民連携事業手法の導入</p> <p>整備の方向性を実現していくためには、民間資金や経営能力、技術的能力といったノウハウを活用することにより、効率的かつ効果的、長期的に、より質の高いサービスを提供することが必要であり、そのためには、「官民連携事業（PPP/PFI）」手法の導入を検討していきます。</p> <p>【本構想における PPP/PFI 手法導入の主な目的】</p> <p>①観光・交流機能の導入にあたり、土地の有効活用や既存施設の利活用を行い、さらにDXや新モビリティの活用など新技術等の推進による地区間連携も含め、元船地区周辺のにぎわい創出における相乗効果を図っていく。</p> <p>②ターミナルや上屋、駐車場機能において、民間事業者のノウハウの導入による効率的な運営やそれら機能と一体的となった自主事業の実施を促すことで、港湾機能だけでなく、観光交流機能の効果発現も最大化していく。</p> <p>③設計・施工・管理一体型によるコスト縮減効果や、一体的かつ長期的な運営による質の高いサービスを提供する。</p> <p>【PPP/PFI 事業に期待する内容】</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場は、一般車両の必要台数の確保および、修学旅行者やクルーズツアー等の大人数の利用を可能にするバス駐車場の確保。 ・DX活用による駐車混雑の低減化および交通渋滞緩和への取組。 ・上屋機能の屋上活用や必要に応じ、2階以上のにぎわい施設を導入することによる施設利用の高度化。 <p>②臨海部を活かした観光・交流機能等によるにぎわいの創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長崎らしさ・海の魅力を活かした観光交流施設の整備。 ・たとえば、地元農水産品を活用した「拠点施設」（お寿司握りや、魚捌き、釣り堀体験等も含め）などの導入により、臨海部ならではの飲食・体験・物販が早朝・深夜も可能なエリアの導入。 ・待合機能を含めた、長崎の海や船を感じる体験型施設の導入。 | |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|---|--|------------------|
| <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 各施設間の2階レベル以上での動線接続による回遊性向上や広場を活用したウォークアブルな空間の創出による、歩行者の安全性や利便性の向上。 ベイエリアやまちなかへの景色も楽しめる新モビリティ等を活用した移動の円滑化。 <p>④港、海が感じられる景観による魅力の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たな施設や2階デッキを活用した、「海が感じられる展望空間」や広場空間の確保、夜間景観に配慮したライトアップ等、日中～夜間まで楽しめる施設および、それらの施設整備に関するデザイン性への配慮。 周辺との溶け込みやコンセプト、歴史等に合致する「モニュメント」の設置。 <p>⑤官民が連携した整備、運営、維持管理の実施によるおもてなしの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 民間事業者による一体的な管理・運営により、維持管理コストの低減や利用者満足度の向上。 地域と事業者が連携した取組（地域の活性化や次世代への伝承など）。 | <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 各施設間の2階レベル以上での動線接続による回遊性向上や広場を活用したウォークアブルな空間の創出による、歩行者の安全性や利便性の向上。 ベイエリアやまちなかへの景色も楽しめる新モビリティ等を活用した移動の円滑化。 観光コンテンツや移動円滑性を組み合わせた船舶の就航。 <p>④港、海が感じられる景観による魅力の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たな施設や2階デッキを活用した、「海が感じられる展望空間」や広場空間の確保、夜間景観に配慮したライトアップ等、日中～夜間まで楽しめる施設および、それらの施設整備に関するデザイン性への配慮。 周辺との溶け込みやコンセプト、歴史等に合致する「モニュメント」の設置。 <p>⑤官民が連携した整備、運営、維持管理の実施によるおもてなしの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 民間事業者による一体的な管理・運営により、維持管理コストの低減や利用者満足度の向上。 地域と事業者が連携した取組（地域の活性化や次世代への伝承など）。 | <p>パブリックコメント</p> |
|  <p>PPP/PFI検討範囲：約3ha</p> <p>長崎港</p> <p>プラタナス広場</p> <p>2階通路</p> <p>運送島クルーズ</p> <p>新上屋</p> <p>にぎわい施設①</p> <p>交通結節施設 (にぎわい施設②(任意)含む)</p> <p>夢享部 (現況)</p> <p>にぎわい施設③(任意)</p> <p>交流広場②</p> <p>長崎港ターミナル</p> <p>モニュメント</p> |  <p>PPP/PFI検討範囲 約3ha</p> <p>長崎港</p> <p>プラタナス広場</p> <p>運送島クルーズ</p> <p>新上屋</p> <p>にぎわい施設①</p> <p>交通結節施設 (にぎわい施設②(任意)含む)</p> <p>夢享部 (現況)</p> <p>にぎわい施設③(任意)</p> <p>交流広場②</p> <p>長崎港ターミナル</p> <p>モニュメント</p> | |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|--|--|-------------------|
| <p>(10) 実現までのステップ</p> <p>本整備構想の策定後は、新規事業化に向け、実施計画の検討に着手します。</p> <p>元船地区は、既存施設の利用者も多数存在することから、整備スケジュールの検討とともに、利用者調整を丁寧に実施します。また、並行して、法で定める港湾計画の変更手続きや、PPP/PFI事業の導入に向けた公募準備、国との事業化に向けた予算調整等を実施していきます。</p> <p>新規事業化後、概ね10年程度での施設整備完了を目標に、測量や調査、設計を開始し、整備していきます。</p>  <p>The diagram for the old plan shows a linear process. On the left, under 'New business preparation', are five yellow boxes: 'Change of harbor plan', 'Check of maintenance schedule and cost', 'Adjustment with facility users', 'Adjustment with the country', and 'PPP/PFI public tender preparation ~ contract'. These lead to a blue box 'Measurement, Survey, Design (Quays, buoys, roads)'. This leads to a large orange arrow 'Maintenance' which spans across a green box 'New business (approx. 10 years)'. A small red arrow 'Partial provision' points to the end of the maintenance arrow.</p> | <p>(10) 実現までのステップ</p> <p>本整備構想の策定後は、新規事業化に向け、実施計画の検討に着手します。</p> <p>元船地区は、既存施設の利用者も多数存在することから、整備スケジュールの検討とともに、利用者調整を丁寧に実施します。また、並行して、法で定める港湾計画の変更手続きや、PPP/PFI事業の導入に向けた公募準備、国との事業化に向けた予算調整等を実施していきます。</p> <p>新規事業化後、概ね10年程度での施設整備完了を目標に、測量や調査、設計を開始し、整備していきます。</p>  <p>The diagram for the new plan shows a similar process but with more detail. It includes the same preparation steps. The 'Measurement, Survey, Design' step is followed by a large purple arrow 'Maintenance' that is divided into three sections: 'Maintenance', 'Partial provision', and 'Maintenance'. This leads to a final orange arrow 'Completion'.</p> | <p>1. 23 元船会議</p> |

| 旧 長崎港元船地区整備構想（案） | 新 長崎港元船地区整備構想（案） | 変更理由 |
|---|---|------|
| <p>3. 今後の展望 整備構想の今後の広がり “集い・交わり・繋がる” みなとまちの更なる発展 “</p> <ul style="list-style-type: none"> ・機能的かつ強靱な港湾（物流・人流）機能による暮らしの充実 ・みなとを感じる憩いの空間の創出 ・美味しく多様な長崎の食の台所としての賑わい ・まちなかとベイエリアを繋ぐ交通と賑わいの連続 ・人々が日常的に触れる美しいみなとまちの風景 ・溢れるみなとの活気とまちとの相乗効果の創出 <p>長崎港元船地区整備構想は、更なる発展への第1歩として、様々な人に影響を与え、訪れるすべての人々が主役となる。</p> | <p>3. 今後の展望 整備構想の今後の広がり “集い・交わり・繋がる” みなとまちの更なる発展 “</p> <ul style="list-style-type: none"> ・機能的かつ強靱な港湾（物流・人流）機能による暮らしの充実 ・みなとを感じる憩いの空間の創出 ・美味しく多様な長崎の食の台所としての賑わい ・まちなかとベイエリアを繋ぐ交通と賑わいの連続 ・人々が日常的に触れる美しいみなとまちの風景 ・溢れるみなとの活気とまちとの相乗効果の創出 <p>長崎港元船地区整備構想は、更なる発展への第1歩として、様々な人に影響を与え、訪れるすべての人々が主役となる。</p> | |