

長崎港元船地区整備構想

— Port of Nagasaki Since 1571 —



令和6年3月
長崎県

『集い・交わり・繋がる』 みなとまちの更なる発展』

長崎の町建ては南蛮船の来航から始まった。

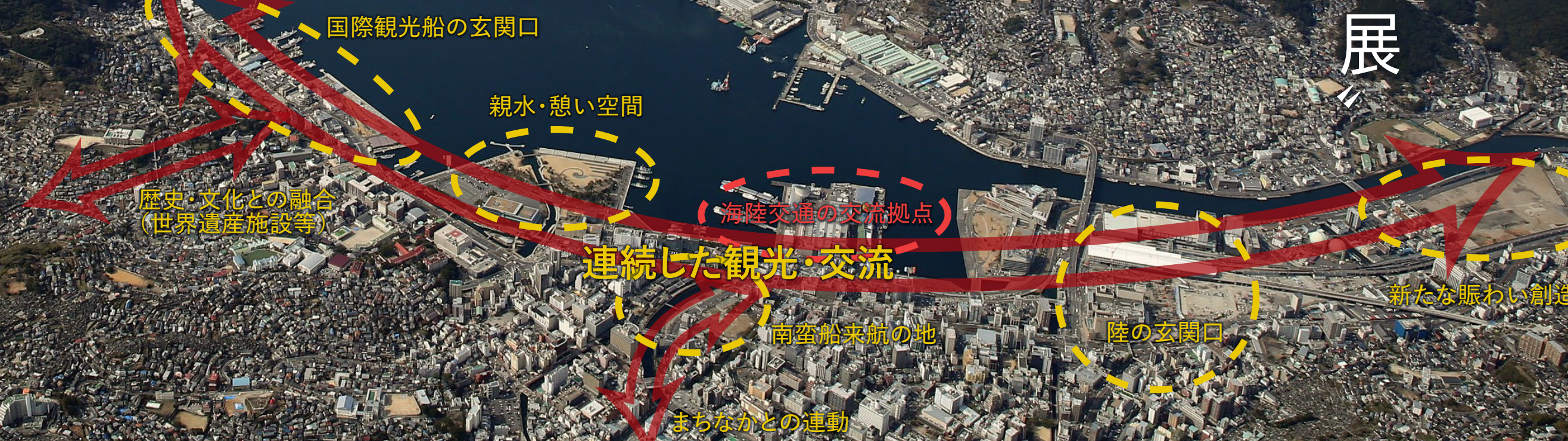
古くから、波止場として、元船（大波止周辺）は活躍し、そこを起点に町建てが進み、人々が交流することで長崎のまちは発展してきた。

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、いまなお、多くの県民に利用され、活躍し続けている。

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。

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。

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。



目次

長崎港元船地区の概要

長崎港元船地区整備構想とは	03
対象エリア	04
元船地区の課題とニーズ	05
周辺エリアの開発概要	06
関連計画における元船地区の役割	07

整備の方向性

コンセプト	08
エリアゾーニング	08
ポイントおよび取組イメージ	09
観光・交流機能の方向性と具体イメージ	11
全体配置計画	12
元船地区全体イメージパース図	14
将来の国内ターミナル機能イメージ	18
将来の観光・交流機能イメージ	20
官民連携事業手法の導入	22
実現までのステップ	23

今後の展望

整備構想の今後の広がり	24
-------------	----

長崎港元船地区の概要

長崎港元船地区整備構想とは

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。

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。

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。

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が、「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。

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。

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、臨海部にぎわい機能も有しています。

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、長崎のみならず、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。

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。

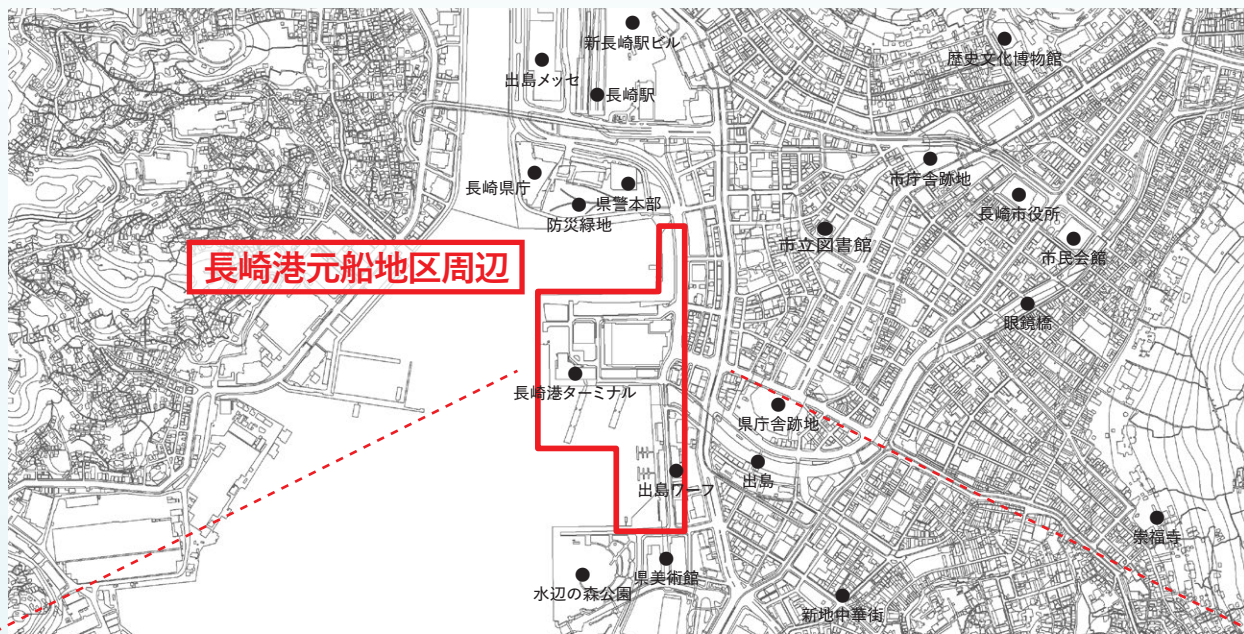
なお、本構想は、港湾機能および観光交流を含めた「長崎の海の玄関口」として、ありたい姿を“構想”として盛り込んだものであり、事業の実施が確定しているものではありませんが、本構想に基づき、今後、事業実施等の検討を行って参ります。

対象エリア

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、出島・県庁舎跡地周辺およびまちなかの移動円滑性も考慮することとします。

【長崎港元船地区周辺の現状】



	施設	経過年数(2023年度時点)
①	元船C棟上屋(ドラゴンpromenade)	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



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	3便/日	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	4便/日	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	3便/日	長崎～有川
	シーエンジェル	高速船	140		
野母商船	鷹巣	高速船	150	8便/日	長崎～伊王島～高島
	俊寛	高速船	268		

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	3便/日	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	2便/日	長崎～福江

元船地区の課題とニーズ

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、非効率的な物流や、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。

(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)

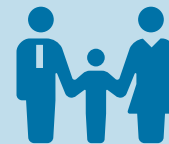
【人流・物流】

- 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



【にぎわい】

- 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



元船地区の課題

【交通】

- 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



【景観】

- 海を眺望できる視点場が少ない
- 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



【広場】

- 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に空間がない
- 既存広場はイベントが少なく、利用者が少ない



利用者からの主なニーズ

- 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）