

長崎港港湾計画書

—改訂—

平成26年7月

長崎港港湾管理者

長崎県

本計画書は、港湾法第三条の三の規定に基づき、

- ・平成11年 9月 長崎県地方港湾審議会
- ・平成11年11月 港湾審議会第170回計画部会

の議を経、その後の変更については

- ・平成12年 7月 長崎県地方港湾審議会
- ・平成13年 1月 長崎県地方港湾審議会
- ・平成14年 2月 長崎県地方港湾審議会
- ・平成14年 6月 長崎県地方港湾審議会
- ・平成15年 3月 長崎県地方港湾審議会
- ・平成16年10月 長崎県地方港湾審議会
- ・平成17年 6月 長崎県地方港湾審議会
- ・平成18年 3月 長崎県地方港湾審議会
- ・平成18年11月 長崎県地方港湾審議会
- ・平成19年 3月 長崎県地方港湾審議会
- ・平成19年10月 長崎県地方港湾審議会
- ・平成20年 2月 長崎県地方港湾審議会
- ・平成24年 1月 長崎県地方港湾審議会

の議を経た長崎港の港湾計画を改訂するものである。

目 次

I	港湾計画の方針	1
1	長崎港への要請	1
2	計画の基本方針	4
II	港湾の能力	6
III	港湾施設の規模及び配置	7
1	公共埠頭計画	7
2	旅客船埠頭計画及びフェリー埠頭計画	8
3	危険物取扱施設計画	8
4	専用埠頭計画	9
5	水域施設計画	9
6	外郭施設計画	10
7	小型船だまり計画	10
8	臨港交通施設計画	13
IV	港湾の環境の整備及び保全	14
1	港湾環境整備施設計画	14
V	土地造成及び土地利用計画	15
1	土地造成計画	15
2	土地利用計画	16
VI	その他重要事項	17
1	国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能する ために必要な施設	17
2	大規模地震対策施設計画	17
3	港湾施設の利用	18
4	その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項	19

I 港湾計画の方針

1 長崎港への要請

長崎港は、九州の西北部に位置する天然の良港であり、元亀2年（1571年）にポルトガルとの交流により開港して以降、200年以上も続いた鎖国時代には日本と海外をつなぐ唯一の港になるなど、440年にわたって常に世界と向き合い、日本のゲートウェイとして近代日本を牽引した港として栄えてきた。

特に、中国との結びつきは古く、大正時代には、日華連絡船として上海との間に定期航路が就航するなど、我が国の経済・文化の発展に重要な役割を果たしており、昭和26年9月には重要港湾に指定されている。

長崎港には、立体的で美しいまちなかに直接クルーズ客船が接岸できる観光船埠頭、アジアで唯一大型クルーズ客船が建造できるなど世界に誇る造船業、離島に向けた生活物資等の物流機能、避難漁船が利用するなどの漁港機能、和洋中が交じり合った様々な観光資源、みなとにまつわる伝統的な祭りやイベント、歴史的な港湾関連資産など、狭隘なエリアに様々な要素が集約されており、長崎はみなとを中心とした魅力的でコンパクトな「港湾都市」を形成している。

このような本港の置かれた状況においては、フェリー貨物が中心となっており、平成24年における港湾取扱貨物量は、外貿52万トン、内貿221万トン（うちフェリー63万トン）、合計273万トンとなっている。

一方で、世界では、中国など東アジアを中心とした急激な経済成長に伴い、東アジアクルーズ人口や海上物流が飛躍的に拡大しており、アジアを中心とした「大交流時代」が幕を開けつつあるなど、長崎港を取り巻く状況は大きく変化している。

そのような中、国際定期旅客航路の就航や九州新幹線西九州ルートでの長崎延伸など、長崎を核とした日本とアジアの交流軸が充実されることから、長崎港ではこの交流軸をより強力にするため、ゲートウェイ機能の拡充が求められている。

このようなことから、港湾都市としての特性を活かし、「景観の質」「観光資源の質」「おもてなしの質」など長崎の持つ多くのクオリティを高めな

から、長崎港はアジアを代表する国際クルーズ・旅客船発着拠点としての機能を構築していく必要がある。

また、日中韓の間では、国際的な水平分業が活発化していることから、高鮮度・高品質な貨物輸送が可能な高速船（フェリー、RORO 船）による近海物流が今後大幅に増加する可能性が高い。

このような中、日中韓物流大臣会合において、高速船を使ったシャーシ積み替えのないシームレス物流の環境整備を推進しており、長崎港においても、アジア主要都市と近接した地理的優位性を活かして、地域産業の国際競争力強化につながる物流システムの構築に取り組んでいく必要がある。

長崎港は、全国的に見て大規模地震が発生する可能性が低い地域であり、また、太平洋側、日本海側双方の日本近海で起こった地震により発生する津波に対しても、距離が離れかつ回り込んだ位置にある。このため、地域の防災拠点となる機能の確保はもちろんのこと、太平洋側、日本海側沿岸の代替港として積極的に役割を果たすよう、大規模地震に耐えうる岸壁を整備していく必要がある。

また、長崎港では、東海・東南海・南海・日向灘の4連動の地震が発生した場合でも、避難が適切に行われていれば津波による死者が出ないとしているが、長崎特有の海象現象であるあびき（副振動）や台風等の高潮時も同様、人命の安全確保を優先に、ソフト面も含めた適切な対策を講じていく必要がある。

長崎港においては、これまでに多くの港湾施設が整備されてきたが、時代とともに老朽化し、それに伴い、適切な管理を行うための維持・更新費が増大することが予想される。

今後は、施設の点検・診断を定期的に行うなど、利用実態に応じた効率的かつ計画的な施設の維持管理を行い、施設の延命化とライフサイクルコストの縮減を戦略的に図っていく必要がある。

長崎港は、他港にはない独特の魅力を兼ね備えていることから、これまでも世界中から数多くのクルーズ客船が訪れているが、今後とも海外に

開かれたみなととして発展していくために、市民生活や企業活動に十分配慮しながら、狭隘な水域を有効に活用するための高度な利用を図っていく必要がある。

2 計画の基本方針

世界有数の国際クルーズ・旅客船発着拠点港の形成、東アジアとの貿易拡大による地域経済の活性化、環境に十分配慮した港湾の形成といった、「アジアとの文化・観光・産業の新たな交流軸「新アジア軸」の核となる長崎港」を実現するため、平成30年代後半を目標年次として、以下のように方針を定め、港湾計画を改訂するものである。

- (1) 【人流・交流】 世界有数の国際クルーズ・旅客船発着拠点港の形成
 - ①新幹線延伸とのシナジー効果により、インバウンド・アウトバウンドクルーズ観光を促進させ、観光振興による広域的な経済活性化を図る。
 - ②急激に拡大する東アジアクルーズなどの発着港として、岸壁の新規整備に併せ、十分な待合スペースやCIQ施設を確保したターミナル機能の拡充を行う。
 - ③世界遺産候補など観光施設が集積したまちなかに複数の旅客船を同時接岸させ、世界有数の国際観光港である長崎港のブランド化を図る。
 - ④アジアと日本を結ぶ交流軸の核を形成するため、円滑な交通機能を確保し、新幹線等へのアクセスを強化する。

- (2) 【物流・産業】 東アジアとの貿易拡大による地域経済の活性化
 - ①東アジアとの地理的優位性を活かして、中国との間に高速船物流を導入し、既存釜山コンテナ航路と併せた複数航路により、農水産物など県産品の輸出拡大の取組を推進する。
 - ②中国とのシャーシ相互通行の実現に向けて、長崎港においてもシームレス物流の環境整備を行い、物流のコスト・リードタイムの縮減を図る。

- (3) 【環境・生活】 市民生活と企業活動に十分配慮した港湾の形成
 - ①港内唯一の天然海浜地を維持するとともに、埠頭利用にあたっては、住民の居住環境に十分配慮する。
 - ②港湾内の施設整備は、「美しい都市景観を創造し、後世に引き継ぐ財産とする」ことを目的とする「環長崎港地域アーバンデザインシステム」の考え方や長崎市景観計画などに沿いながら、景観に最大限の配慮を

行う。

- ③大規模地震が発生した場合に備え、耐震強化岸壁の整備を進めるとともに、津波、あびき、高潮に的確かつ迅速に対応するため、官民連携のもとで、ハザードマップの作成、防災知識・指導力の向上などに努める。
- ④港湾における公共施設のストックについて、効率的、計画的な維持管理による施設の延命化、ライフサイクルコストの縮減を図り、更新を含む投資費用の低減と平準化を目指す。
- ⑤長崎港には、今後数多くの大型クルーズ客船が入港すると見込まれていることから、港内利用関係者と十分調整を図りながら、港内水域の適切な管理運営を行い、港内航行安全の確保に努める。

(4) 港湾空間のゾーニング

人流・交流、物流・産業、環境・生活の多様な機能を適切に配置し、効率性、快適性、安全性の高い港湾空間を形成するため、港湾空間を以下のように利用する。

- ①小江地区は、物流関連ゾーンとする。
- ②福田地区は緑地レクリエーションゾーンとする。
- ③皇后地区は内貿貨物を取り扱う物流関連ゾーン、緑地レクリエーションゾーンとする。
- ④立神地区、毛井首地区、深堀地区、香焼地区、神ノ島地区は生産ゾーンとする。
- ⑤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。
- ⑥小ヶ倉柳地区は、防災拠点とするとともに、外貿貨物を中心に取り扱う物流関連ゾーンとする。
- ⑦小ヶ倉地区、土井首地区西側は危険物ゾーンとする。
- ⑧香焼地区、毛井首地区、小ヶ倉柳地区、戸町地区、神ノ島地区、皇后地区、松が枝地区、小江地区東側は船だまり関連ゾーンとする。

Ⅱ 港湾の能力

目標年次（平成30年代後半）における取扱貨物量、船舶乗降旅客数を次のように定める。

取 扱 貨 物 量	外 貿	90 万トン
	内 貿 (うちフェリー)	290 万トン (70 万トン)
	合 計	380 万トン
船 舶 乗 降 旅 客 数		180 万人

Ⅲ 港湾施設の規模及び配置

1 公共埠頭計画

1-1 皇后地区

将来の砂利・砂需要に適切に対処するため、内貿埠頭計画を次のとおり変更する。

以下の既定計画を削除する。

既定計画
水深 7.5 m 岸壁 2 バース 延長 260 m
水深 4.5 m 岸壁 2 バース 延長 300 m
埠頭用地 4 ha (荷捌施設用地及び保管施設用地)

1-2 小江地区

効率的な維持管理を行っていくため、利用頻度の低い以下の施設を廃止する。

既設
物揚場 水深 2 m 延長 30 m

1-3 常盤・出島地区

効率的な維持管理を行っていくため、利用頻度の低い以下の施設を廃止する。

既設
物揚場 水深 4 m 延長 40 m

1-4 土井首地区

効率的な維持管理を行っていくため、利用頻度の低い以下の施設を廃止する。

既設
物揚場 水深 4 m 延長 68 m

2 旅客船埠頭計画及びフェリー埠頭計画

2-1 松が枝地区

クルーズ客船の大型化や将来の外航クルーズ需要等に適切に対処するため、旅客船埠頭及びフェリー埠頭を次のとおり計画する。

水深12m 岸壁1バース 延長410m [既設の変更計画]

水深10m 岸壁1バース 延長320m [新規計画]

埠頭用地 2ha (荷捌施設用地及び保管施設用地)

(うち1ha既設) [既設の変更計画]

既設
水深12m 岸壁1バース 延長360m
埠頭用地 2ha (荷捌施設用地及び保管施設用地)

3 危険物取扱施設計画

3-1 小ヶ倉地区

石油製品を取り扱う専用埠頭を次のとおり計画する。

水深5～7m ドルフィン3バース (専用) [既定計画]

4 専用埠頭計画

4-1 松が枝地区

旅客船埠頭及びフェリー埠頭計画に伴い、以下の施設を廃止する。

〔 既設
物揚場 水深4m 延長56m (専用) 〕

4-2 小ヶ倉地区

セメントを取り扱う専用埠頭を次のとおり計画する。

水深5～8.5m ドルフィン4バース (専用) [既定計画]

5 水域施設計画

係留施設の計画に対応して、航路、泊地及び航路・泊地を次のとおり計画する。

5-1 航路

長崎港中央航路 水深12m 幅員350～450m [新規計画]

5-2 泊地

松が枝地区 水深12m 面積1ha [新規計画]

水深10m 面積1ha [新規計画]

5-3 航路・泊地

松が枝地区 水深12m 面積9ha [新規計画]

6 外郭施設計画

港内の静穏と船舶の航行の安全を図るため、外郭施設を次のとおり計画する。

6-1 防波堤

小江地区	中防波堤	延長 230 m	[既定計画]
	南防波堤	延長 200 m	[既定計画]
	沖防波堤	延長 30 m	[既定計画]

7 小型船だまり計画

官公庁船、ポートサービス船等の集約化及びプレジャーボート等の適正な収容を図るため、小型船だまりを次のとおり計画する。

7-1 松が枝地区

物揚場	水深 3 m	延長 75 m	[新規計画]
岸壁	水深 4.5 m	延長 60 m	[新規計画]
岸壁	水深 5.5 m	延長 110 m	[新規計画]
埠頭用地	1 ha		[新規計画]

旅客船埠頭計画及びフェリー埠頭計画に伴い、以下の施設を廃止・撤去する。

既設	物揚場	水深 4 m	延長 40 m
	物揚場	水深 2 m	延長 63 m
	小型栈橋	1 基	

7-2 小ヶ倉柳地区

小型栈橋 5 基 [既定計画]

7-3 小ヶ倉地区

小型栈橋 5 基 [既定計画]

7-4 皇后地区

小型栈橋 2基 (うち1基既設) [既定計画]

7-5 神ノ島地区

防波堤 延長50m [既定計画]

7-6 小江地区

防波堤 延長65m [既定計画]

小型栈橋 11基 (うち5基既設) [既定計画]

船揚場 延長15m [既定計画]

埠頭用地 1ha [既定計画]

7-7 常盤・出島地区

物揚場 水深3m 延長70m [既定計画]

7-8 香焼地区

本村船だまり

物揚場 水深3m 延長70m [既定計画]

小型栈橋 6基 (うち1基既設) [既定計画]

船揚場 延長20m [既定計画]

埠頭用地 1ha [既定計画]

堀切船だまり

小型栈橋 4基 (うち1基既設) [既定計画]

埠頭用地 1ha [既設]

香焼西船だまり

防波堤 延長60m [既設]

物揚場 水深3m 延長85m [既設]

小型栈橋 4基 [既定計画]

埠頭用地 1ha [既定計画]

7-9 戸町地区

以下の既定計画を削除する。

既定計画			
防波堤	延長	50 m	
岸壁	水深	5.5 m	延長 170 m
岸壁	水深	5.5 m	延長 70 m [専用]
埠頭用地		1 ha	
港湾関連用地		1 ha	

8 臨港交通施設計画

港湾における交通の円滑化を図るとともに、港湾と背後地域とを結ぶため、臨港交通施設を次のとおり計画する。

8-1 道路

臨港道路松が枝埠頭1号線 [新規計画]

起点 松が枝埠頭 終点 国道499号 4車線

臨港道路松が枝埠頭2号線 [新規計画]

起点 松が枝埠頭1号線 終点 国道499号 2車線

臨港道路琴平線 [新規計画]

起点 琴平地区 終点 国道499号 2車線

臨港道路小ヶ倉柳戸町線 [既定計画]

起点 小ヶ倉柳埠頭線 終点 国道499号 2車線

臨港道路神ノ島線

起点 堂ノ下船だまり 終点 神ノ島一丁目 2車線

[既設]

起点 神ノ島一丁目 終点 神ノ島町地区 2車線

[既定計画]

既定計画

臨港道路神ノ島線

起点 堂ノ下船だまり 終点 神ノ島町地区 2車線

IV 港湾の環境の整備及び保全

1 港湾環境整備施設計画

本港において良好な港湾の環境の形成を図るため、港湾環境設備施設について以下のとおり計画する。

- (1) 港湾のシンボルとなり、背後地と一体となった水際空間を創出するための緑地を次のとおり計画する。

松が枝地区 緑地 2 h a [新規計画]

- (2) 港湾利用者等の休息のための緑地と周辺住民の生活環境へ配慮するための緑地を次のとおり計画する。

小ヶ倉柳地区 緑地 1 h a [既定計画の変更計画]

皇后地区 緑地 2 h a [既定計画の変更計画]

既定計画
小ヶ倉柳地区 緑地 1 h a
皇后地区 緑地 3 h a

V 土地造成及び土地利用計画

港湾施設の計画に対応するとともに、多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間の形成を図るため、土地造成及び土地利用計画を次のとおり変更する。

1 土地造成計画

単位：ha

地区名	埠頭用地	港湾関連用地	交流厚生用地	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	危険物取扱施設用地	緑地	合計
小江	(1) 1								(1) 1
神ノ島					1	(1) 1			(1) 1
松が枝	(1) 1					(1) 1		(1) 1	(3) 3
小ヶ倉				(1) 1		(2) 2			(3) 3
香焼	(1) 1								(1) 1
合計	(3) 3			(1) 1	1	(3) 3		(1) 1	(7) 8

注1) () は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する区域の保全に、特に密接に関連する土地利用の内数である

注2) 端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

2 土地利用計画

単位：ha

地区名	埠頭用地	港湾関連 用地	交流厚生 用地	工業用地	都市機能 用地	交通機能 用地	危険物取 扱施設用 地	緑地	合計
小江	(5) 5	(8) 8		(1) 1	10	(3) 3	(9) 9	(2) 4	(27) 39
福田			(2) 2			(1) 1		(3) 3	(5) 5
神ノ島	(1) 1	(14) 14		(30) 30	19	(1) 1		(1) 1	(47) 66
網場ノ脇	(1) 1					(1) 1			(1) 1
皇后	(7) 7					(2) 2		(2) 2	(12) 12
立神		(13) 13		(58) 58	11		(5) 5		(76) 88
尾上					7	1		2	9
元船	(5) 5	(2) 2			3				(7) 11
常盤・出島	(2) 2	(2) 2	(4) 4		1	(2) 2		(7) 7	(17) 17
松が枝	(3) 3	(8) 8			2	(2) 2		(4) 4	(16) 18
戸町		(4) 4			1				(4) 5
女神					2				2
小ヶ倉				(15) 15	1	(2) 2			(17) 18
小ヶ倉柳	(15) 15	(9) 9			6	(2) 2		(1) 1	(26) 33
土井首	(1) 1			(6) 6	5				(7) 12
毛井首	(1) 1	(1) 1		(13) 13	8				(14) 22
深堀	(2) 2	(1) 1		(53) 53	6	(1) 1			(56) 62
香焼	(2) 2			(148) 148	8				(150) 159
合計	(43) 43	(61) 61	(6) 6	(325) 325	90	(14) 15	(14) 14	(20) 24	(483) 577

注1) ()は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する区域の保全に、特に密接に関連する土地利用の内数である

注2) 端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

VI その他重要事項

1 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設のうち、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設は以下のとおりである。

長崎港中央航路 水深12m 幅員350～450m [新規計画]

臨港道路小ヶ倉柳戸町線 [既定計画]

起点 小ヶ倉柳埠頭 終点 国道499号 2車線

2 大規模地震対策施設計画

(1) 緊急物資輸送の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設のうち、以下の施設について、大規模地震が発生した場合に物資の緊急輸送、住民の避難等に供するため、大規模地震対策施設として計画する。

小ヶ倉柳地区

水深7.5m 岸壁1バース 延長130m [既定計画]

緑地 1ha [新規計画]

道路

臨港道路 小ヶ倉柳埠頭線 [既設]

起点 小ヶ倉柳埠頭 終点 国道499号 4車線

(2) 幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設

大規模地震発生時の被災による経済活動等への影響を最小限とするなど、幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設は以下のとおりである。

小ヶ倉柳地区

水深10m 岸壁1バース 延長170m [既設]

3 港湾施設の利用

(1) 物資補給等のための施設

貨物船、作業船等の待機並びに物資補給の用に対応するため、既設施設を有効に活用し、物資補給等のための施設を次のとおり計画する。

小江地区

水深4.5m 岸壁2バース 延長120m (物資補給岸壁) [既設]

水深10m 岸壁1バース 延長170m (物資補給岸壁) [既設]

水深4.5m 岸壁1バース 延長60m (物資補給岸壁) [既設]

神ノ島地区

水深5.5m 岸壁2バース 延長180m (物資補給岸壁) [既設]

皇后地区

水深5.5m 岸壁1バース 延長90m (物資補給岸壁) [既設]

水深5.5m 岸壁2バース 延長180m (物資補給岸壁) [既設]

元船地区

水深5.5m 岸壁1バース 延長90m (物資補給岸壁) [既設]

常盤・出島地区

水深4.5m 岸壁1バース 延長70m (物資補給岸壁) [既設]

水深4.5m 岸壁1バース 延長70m (物資補給岸壁) [既設]

水深5m 岸壁1バース 延長80m (物資補給岸壁) [既設]

土井首地区

水深5.5m 岸壁2バース 延長180m (物資補給岸壁) [既設]

深堀地区

水深 7.5 m 岸壁 1 バース 延長 130 m (物資補給岸壁) [既設]

香焼地区

水深 5 m 岸壁 1 バース 延長 91 m (物資補給岸壁) [既設]

4 その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項

(1) 放置等禁止区域の指定

長崎港において、港湾区域を安全かつ円滑に利用することができるよう、以下のとおり、放置等禁止区域を定めている。

- ・ 放置等禁止区域の範囲

港湾区域、港湾隣接地域、臨港地区及び港湾法第2条第6項の既定により国土交通大臣の認定した港湾施設の区域

(2) 産業遺産の保全

長崎港が有する日本の近代化を支えた世界遺産に値する歴史的・文化的な価値を保全するため、構成する産業遺産の適切な保全に配慮しながら、港湾の開発及び利用に努める。