

(案その2)

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

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。

国際観光船の玄関口

親水・憩い空間

歴史・文化との融合
(世界遺産施設等)

連続

「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、

いまもなお、多くの県民に利用され、活躍し続けている。

（海陸交通の交流拠点）

観光・交流

南蛮船来航の地

陸の玄関口

新たな賑わい創造

まちなかとの連動



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。

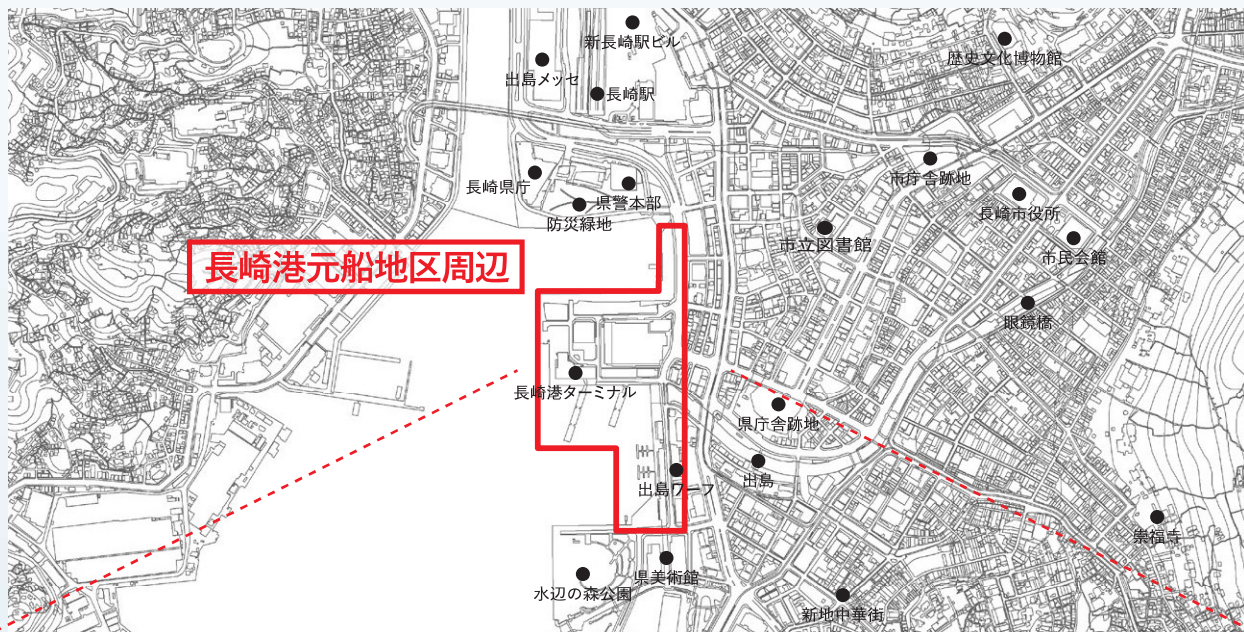
なお、本構想は、港湾機能および観光交流を含めた「長崎の海の玄関口」として、ありたい姿を“構想”として盛り込んだものであり、事業の実施が確定しているものではございませんが、本構想に基づき、今後、事業実施等の検討を行って参ります。

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、長崎駅周辺のペイエリアや、まちなかとの移動円滑性も考慮することとします。

【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



運航船社名	船名	船種	旅客数	便数	寄港地	運航船社名	船名	係留岸壁	積載能力	便数	寄港地
五島産業汽船	びっぐあーす	高速船	300	3便/日	長崎～鯛ノ浦漁港	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)
	Vアイランド	高速船	79				万葉				
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)	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
	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								

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)

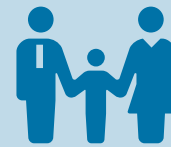
【人流・物流】

- 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



【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）

周辺エリアの開発概要

現在、元船地区周辺では、各種開発が進められています。

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。

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。

【長崎港周辺エリアの各種開発概要図】



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。

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。

区分	計画名	元船地区の役割
都市計画	県都市計画区域マスタープラン (平成26年10月 長崎県)	<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。
	都市計画マスタープラン (平成28年12月 長崎市)	<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。
長崎駅 周辺 エリア	「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)	<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。
	「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)	<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。
	都市再生の全体概要図 (平成26年3月31日 長崎県)	<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。
観光	長崎市観光・MICE戦略 (改定 令和3年 長崎市)	<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
景観計画	長崎市景観計画 (改定 令和4年4月 長崎市)	<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。
	環長崎港夜間景観向上基本計画 (平成29年5月 長崎市)	<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。
港湾 関連計画	長崎港長期構想 (平成24年3月 長崎県)	<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。
	長崎港港湾計画 (平成26年7月改訂)	<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。

整備の方向性

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。

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。

長崎元船 OASIS

～海と船の楽しさを感じる、島と食と人との交流空間～

【 OASIS 】

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

エリアゾーニング

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。

