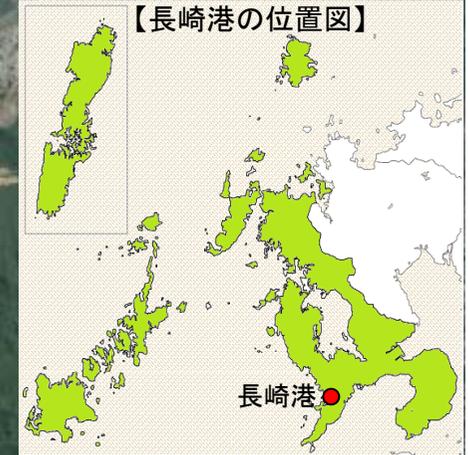


長崎港 港湾計画 改訂

前回改訂：平成11年11月（目標年次：平成20年代前半）

平成26年7月3日
交通政策審議会
第56回港湾分科会
資料3

【長崎港の位置図】



長崎港港湾区域

いおうしま
伊王島

こえ
小江地区

ふくだ
福田地区

いなさやま
稲佐山

かみのしま
神ノ島地区

こうごう
皇后地区

たてがみ
立神地区

J R 長崎駅

おのうえ
尾上地区

こうやぎ
香焼地区

まつがえ
松が枝地区

もとふな
元船地区

ときわ じま
常盤・出島地区

グラバー園

こがくらのなぎ
小ヶ倉柳地区

めがみ
女神地区

とまち
戸町地区

ふかほり
深堀地区

けいくび
毛井首地区

こがくら
小ヶ倉地区

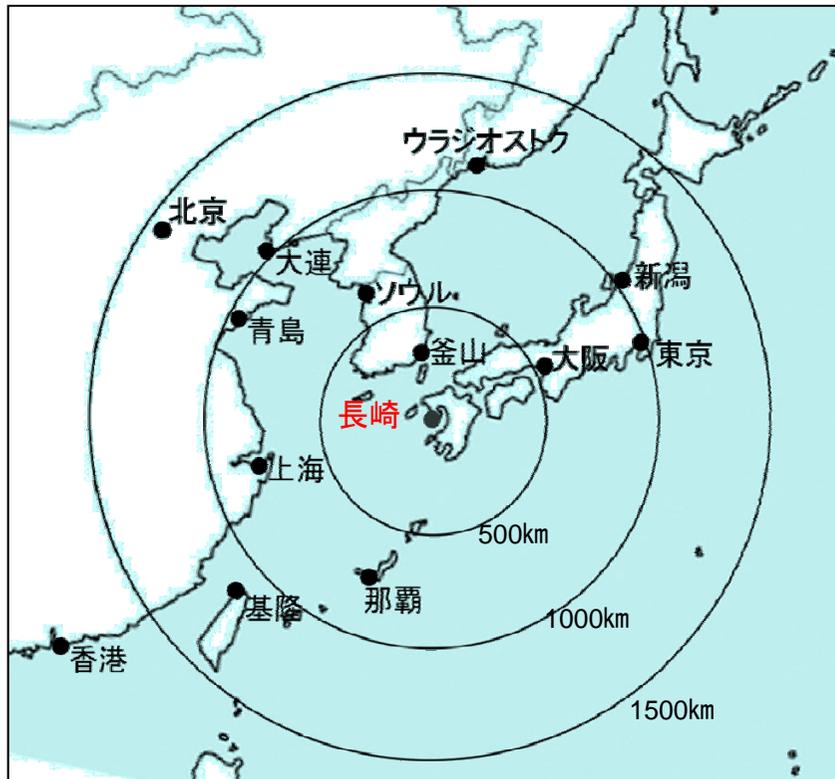
どいのくび
土井首地区

平成24年12月撮影

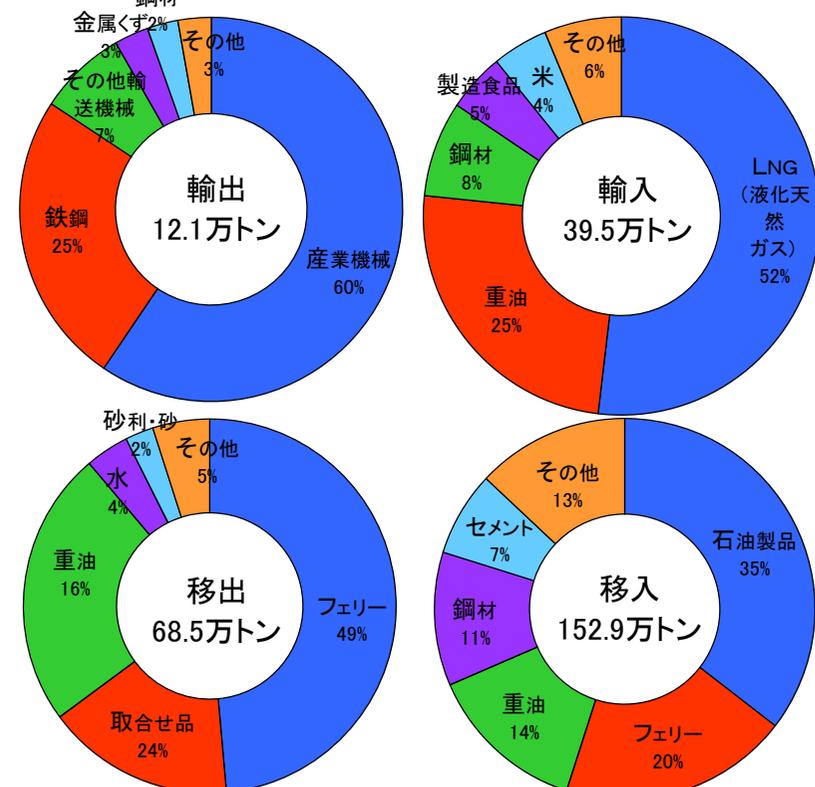
長崎港の概要

- 長崎県の基幹産業は造船業であり、日本最大の乾ドック100万トンドックを有するなど、大小の造船所や関連企業が立地している。平成23年には新たに12万トン級客船2隻の建造を受注するなど、高い建造技術力を活かして高い国際競争力を有している。また、機械等製造業が立地しており、原材料などの製品の輸送拠点となっている。
- 地域に必要なLNGや石油製品やセメント、砂利・砂等の資材の輸移出入基地であり、離島(五島・上五島・伊王島・高島)へはフェリー、RORO船、高速船が就航している。
- 長崎港は、日本の西端に位置し、1,000km圏内に上海などの東アジア沿岸主要都市が所在しており、近年盛んな東アジアクルーズの寄港地や高速船(フェリー、RORO船)を用いた貨物輸送の拠点として、日本国内において地理的な優位性がある。
- 平成23年11月には、日本海側拠点港[外航クルーズ(定点クルーズ),国際定期旅客]に選定された。
- 平成24年2月には、長崎港～上海港間の定期フェリーが就航したが、平成24年10月から休止。

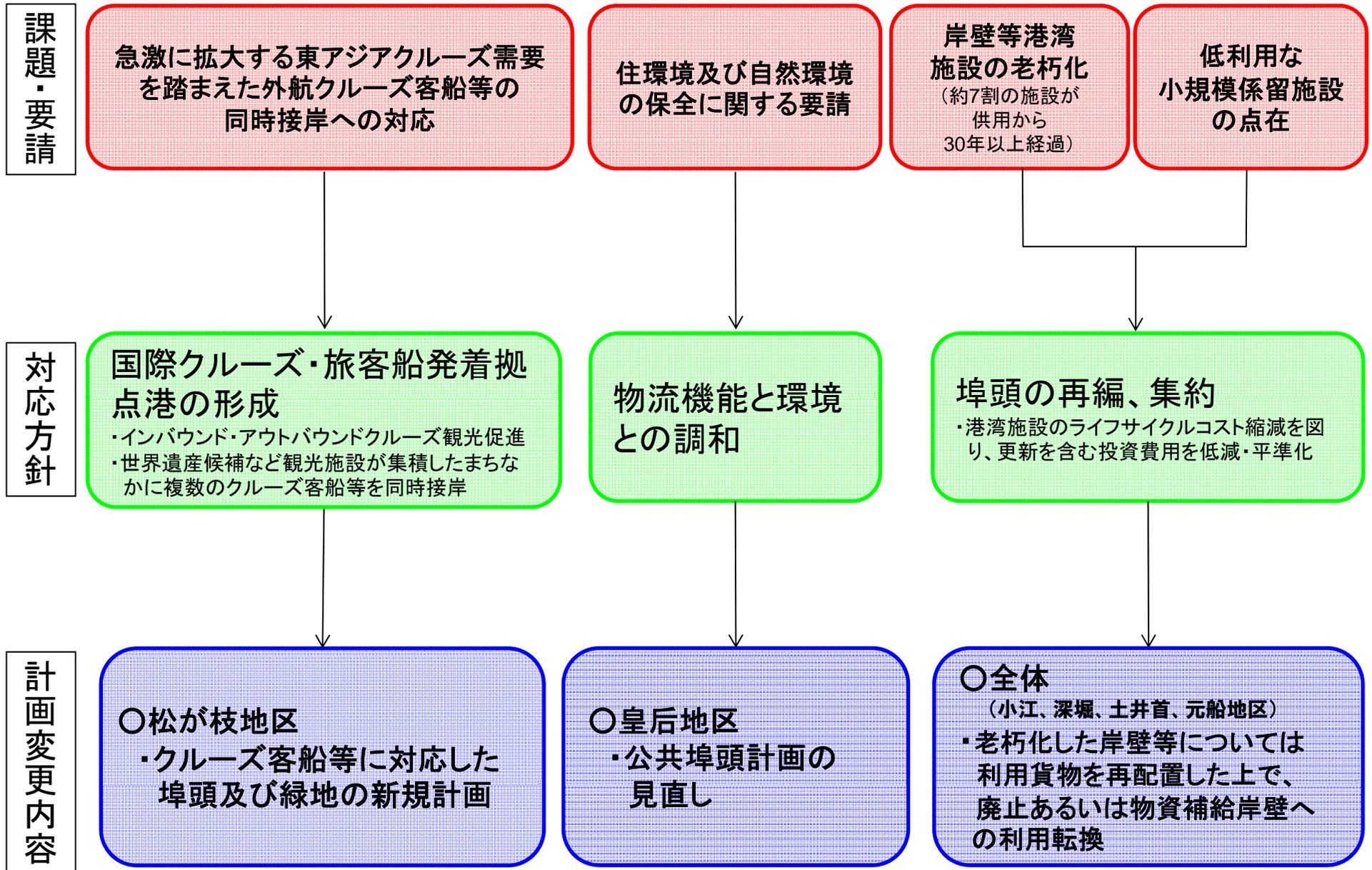
◆長崎を中心とした国内外の都市との関係



◆総取扱貨物の内訳 (平成24年)



長崎港 計画変更の考え方



長崎港の港湾計画の基本方針

◆今回計画(目標年:平成30年代後半)

【人流・交流】 国際クルーズ・旅客船発着拠点港の形成

- 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、観光振興により広域的に経済活性化
- 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を拡充
- 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をブランド化
- 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、新幹線等へアクセスを強化

【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

- 東アジアとの地理的優位性を活かし、中国との間に国際定期フェリーを導入し、既存の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

【環境・生活】 環境に十分配慮した港湾の形成

- 港内唯一の天然海浜地を維持するとともに、住民の居住環境に十分配慮
- 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、景観に最大限配慮
- 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(副振動)、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・指導力を向上
- 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図る。
- 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。

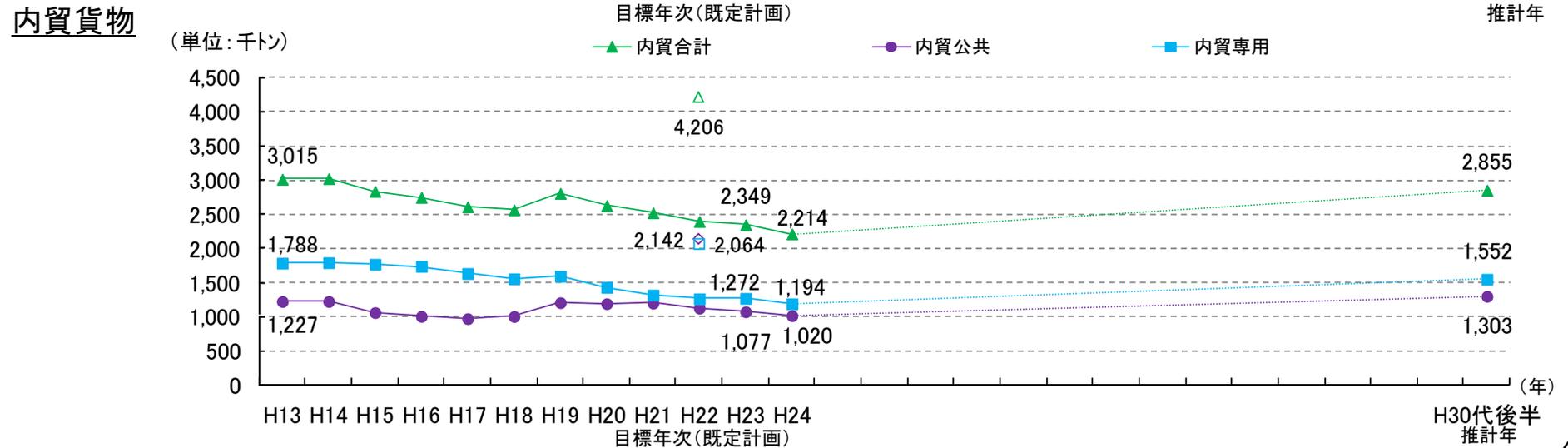
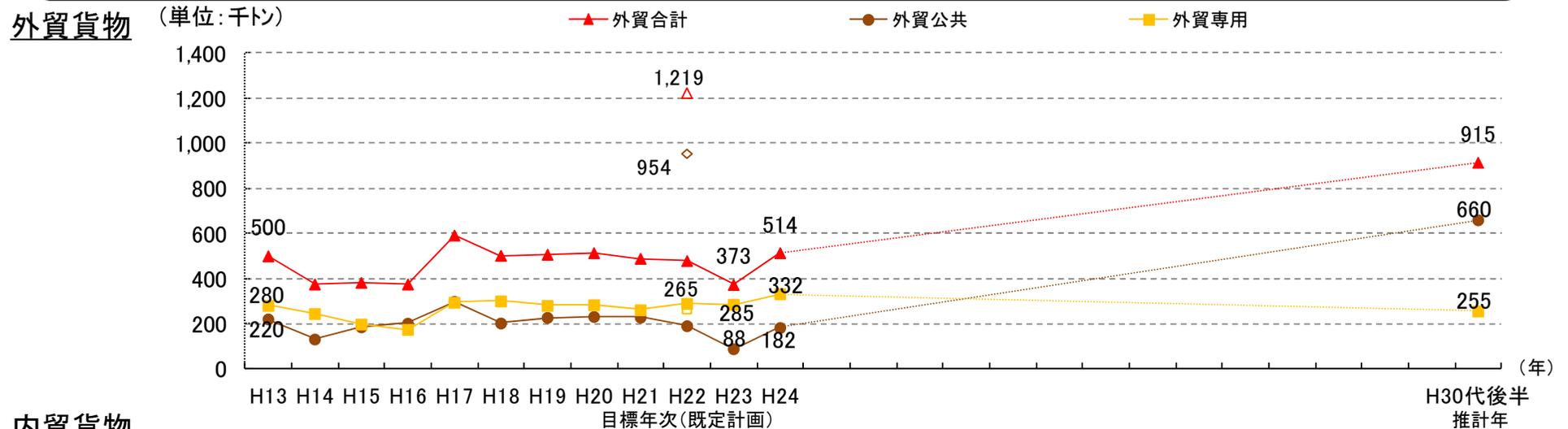
港湾取扱貨物量の見通し

目標年次(平成30年代後半)における港湾取扱貨物量の見通し: 外貿貨物約92万トン(平成24年:約51万トン)、内貿貨物約285万トン(平成24年:約221万トン)、合計約376万トン(平成24年:約273万トン)を想定。

●平成30年代後半の取扱貨物量を設定

【外貿】 地元主要企業の事業規模拡大に伴う産業機械等の増加

【内貿】 地元主要企業の事業規模拡大に対応した鋼材等の取扱量の増加

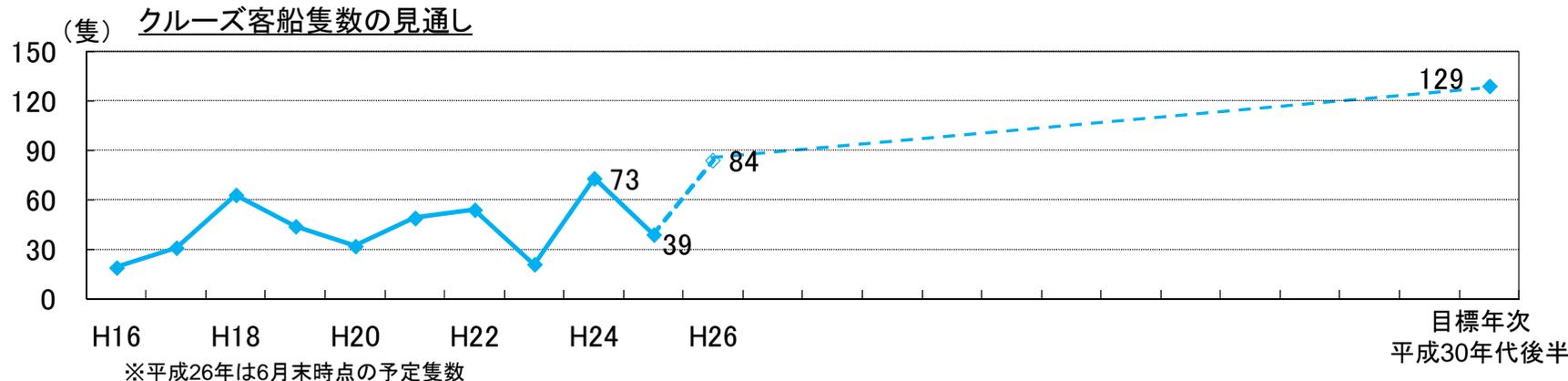
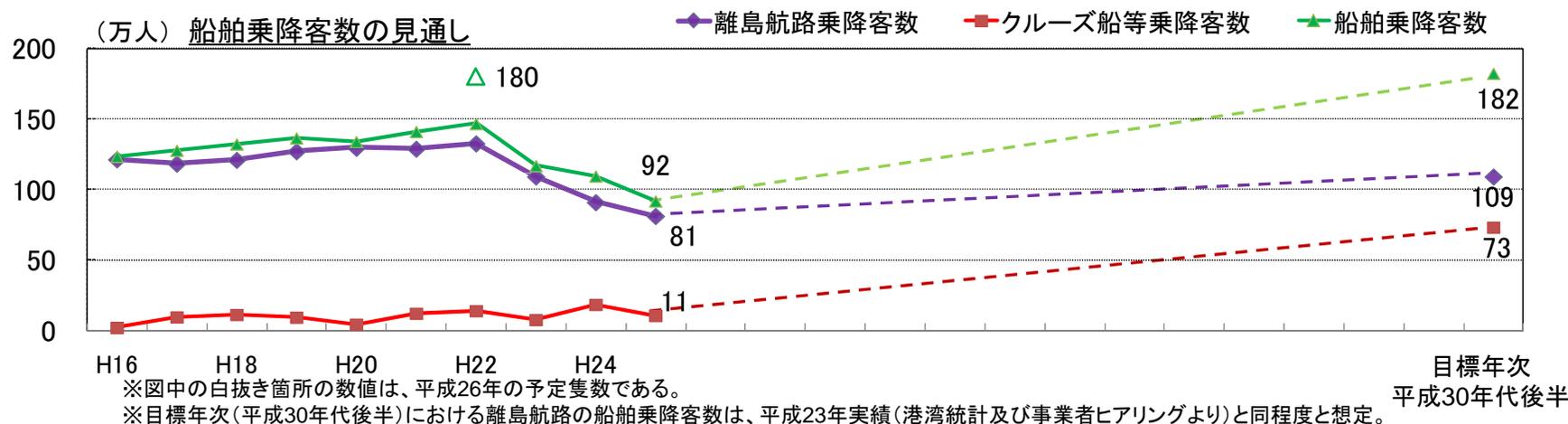


船舶乗降客数の見通し

目標年次(平成30年代後半)における船舶乗降客数の見通し:

離島航路も含めた船舶乗降客数182万人(平成24年:108万人)、クルーズ客船129隻(平成24年:73隻)を想定。

- 船舶乗降客数は、クルーズ客船及び中国(上海)とを結ぶ国際フェリー定期航路の利用者数並びに離島航路の利用者数を想定している。
- 船舶乗降客数およびクルーズ客船隻数は、平成23年は震災の影響及び離島(伊王島)への架橋により減少したものの、ここ数年は増加傾向にある。
- 将来のクルーズ客船隻数は、東アジア定点クルーズ、ワールドクルーズ、日本船籍クルーズ等の分類ごとに、将来のクルーズ人口や過去10カ年の入港隻数の傾向等から推計した。



長崎港へのクルーズ客船寄港の動向

○長崎港のクルーズ客船寄港状況

- ・港湾別のクルーズ客船寄港回数では、常に上位10港、外国船に限ると上位5港に入る。
- ・平成24年は、韓国クルーズ船社の寄港等により、外国船社運航のクルーズ船寄港72回（前年17回）を記録した。
- ・長崎港へのクルーズ客船寄港による経済効果 4.4千万円/隻
（平成23年に長崎港に寄港した観光船乗客へのアンケートに基づき算出）

港湾別のクルーズ客船寄港回数(外国船のみ)

順位	平成20年		平成21年		平成22年		平成23年		平成24年		平成25年	
	港湾名	回数										
1	那覇	51	那覇	50	博多	61	石垣	42	博多	85	石垣	59
2	石垣	37	長崎	45	那覇	46	那覇	37	長崎	72	那覇	41
3	鹿児島	30	石垣	32	鹿児島	45	博多	26	那覇	47	長崎	35
4	長崎	25	博多	28	石垣	45	長崎	17	石垣	46	横浜	32
5	博多	25	広島	22	長崎	39	横浜	9	鹿児島	27	博多	19

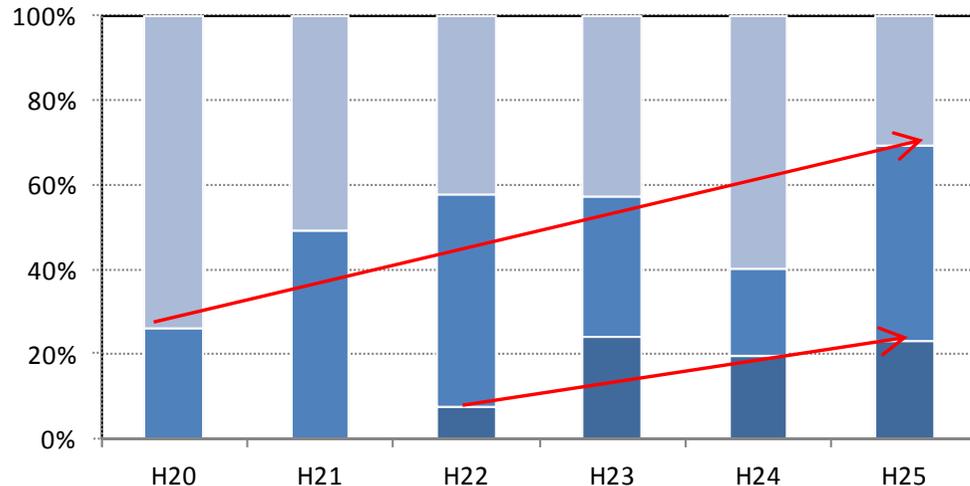
外国船入港隻数(平成24年)

隻数入港	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
平成24年	14	4	33	8	9	48	32	5	228	95	476

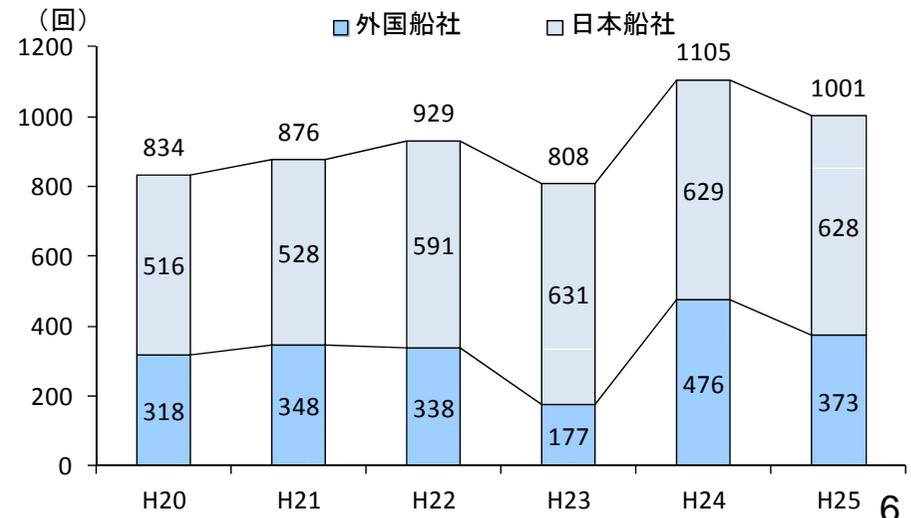
九州・沖縄地域に寄港が集中

クルーズ客船の大型化(長崎港への入港実績)

■10万トン以上 ■5万トン以上10万トン未満 ■5万トン未満



我が国港湾へのクルーズ客船寄港回数



長崎港に寄港するクルーズ客船の大型化

船名	船型<総トン数>			船幅	乗客定員
飛鳥Ⅱ 長崎港へH25年3回寄港	<50,142トン> 必要岸壁水深 9m程度	マスト高 45m 満載喫水 7.8m	 全長241m	29.6m	872人
Legend of the Seas 長崎港へH24年8回寄港	<69,130トン> 必要岸壁水深 9m程度	マスト高 50m 満載喫水 7.7m	 全長264m	32.0m	1,804人
Sun Princess 長崎港へH25年2回寄港	<77,441トン> 必要岸壁水深 9m程度	マスト高 50m 満載喫水 8.1m	 全長261m	32.3m	1,990人
Voyager of the Seas 長崎港へH25年6回寄港	<137,276トン> 必要岸壁水深 10m程度	マスト高 63m 満載喫水 8.8m	 全長311m	38.6m	3,114人
Queen Mary 2 (日本に寄港した最大クルーズ船) 長崎港へH24年1回寄港	<148,528トン> 必要岸壁水深 12m程度	マスト高 62m 満載喫水 10.3m	 全長345m	41.0m	2,592人

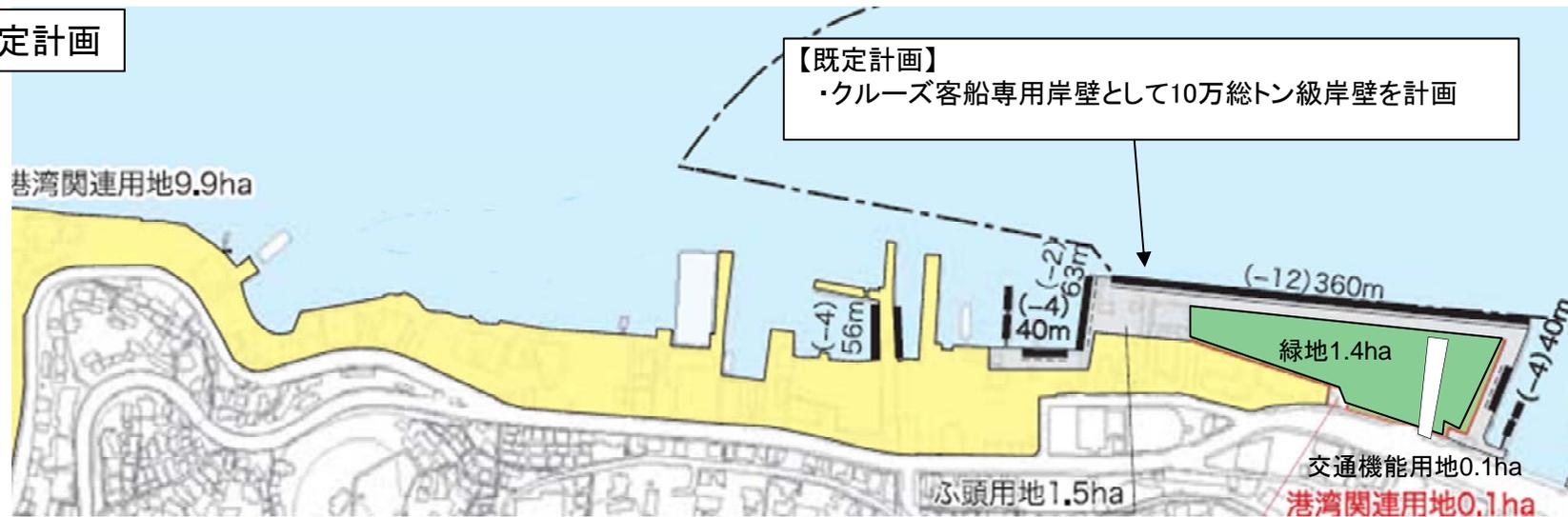
※女神大橋の桁下高 :65m

出典:「クルーズシップコレクション2012・2013(海事プレス社)」、船社代理店への聞き取り調査を基に国土交通省港湾局作成。

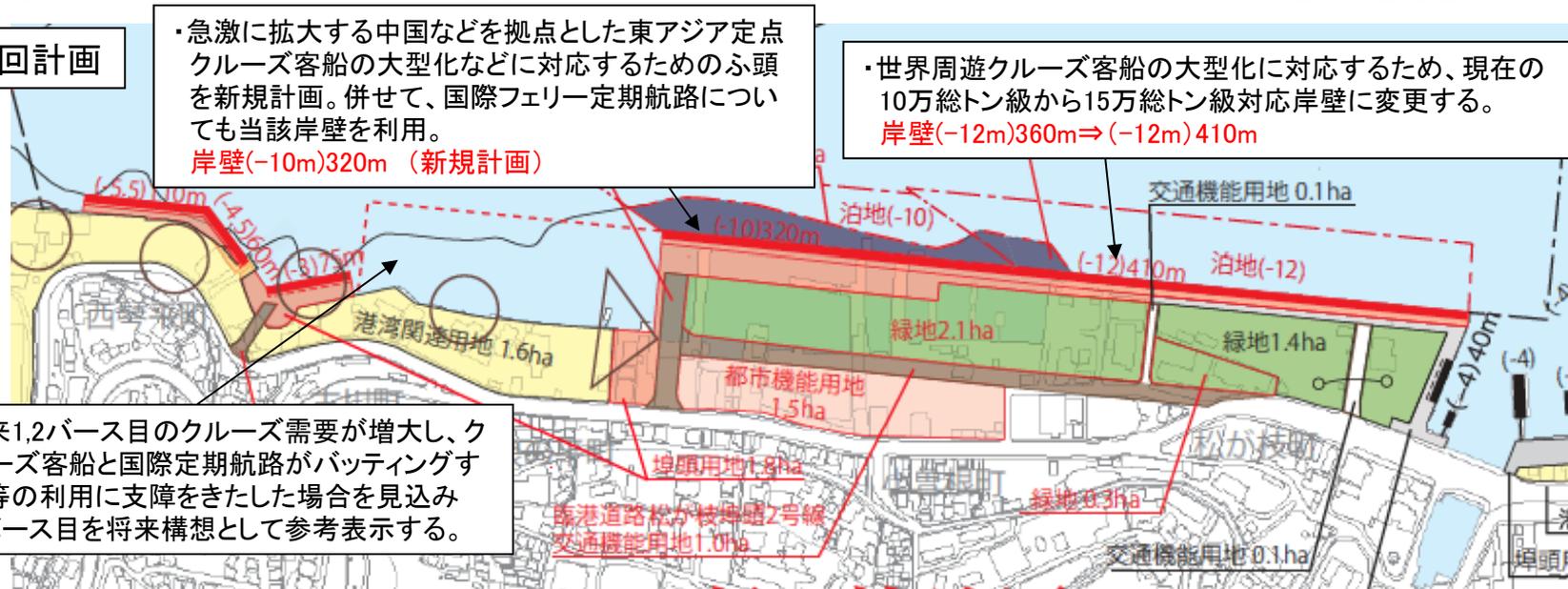
長崎港(松が枝地区)の変更内容 - 国際クルーズ・旅客船発着拠点港の形成 -

- 急激に拡大する中国等を拠点とした東アジアクルーズ等の大型化に対応するため、既存岸壁の水深、延長を変更し、また、新たに岸壁を計画へと位置付ける。
- 国際クルーズ客船・旅客船発着拠点港としてのターミナル機能を強化する。

既定計画



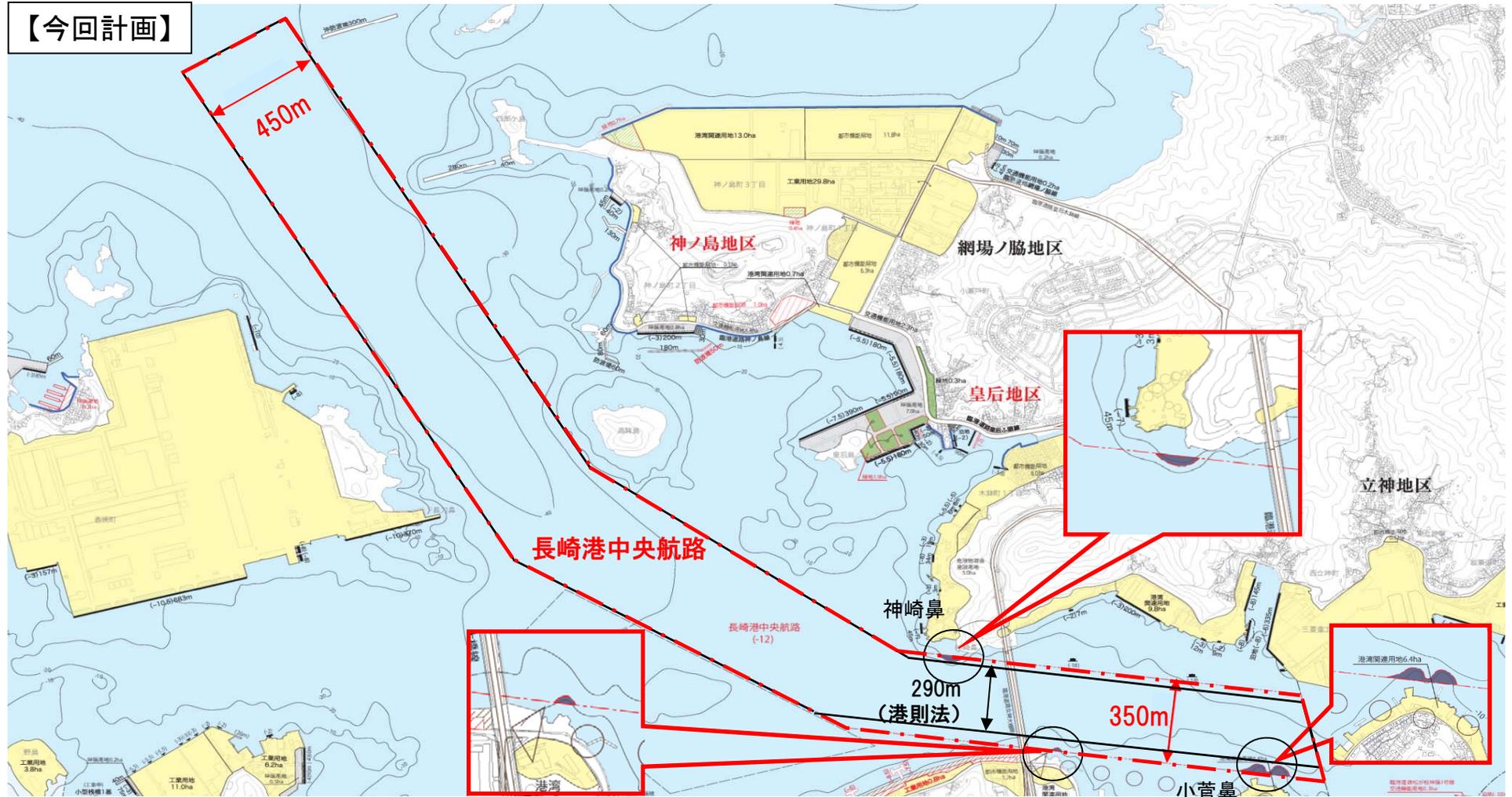
今回計画



長崎港中央航路の新規計画

- 大型クルーズ客船の入出港に対応し、航行船舶の安全確保の観点から航路を新規に位置付ける。
- 航路の範囲は港則法上の航路を基本とし、大型クルーズ客船の航行を確保できる範囲(水深-12m、幅員350m~450m)とする。

【今回計画】



長崎港(皇后地区)の変更内容 - 物流機能と環境との調和 -

○社会資本整備を取り巻く情勢の変化や天然海浜地の維持、背後の住環境の保全といった要請に対応するため、公共埠頭計画の見直しを行う。

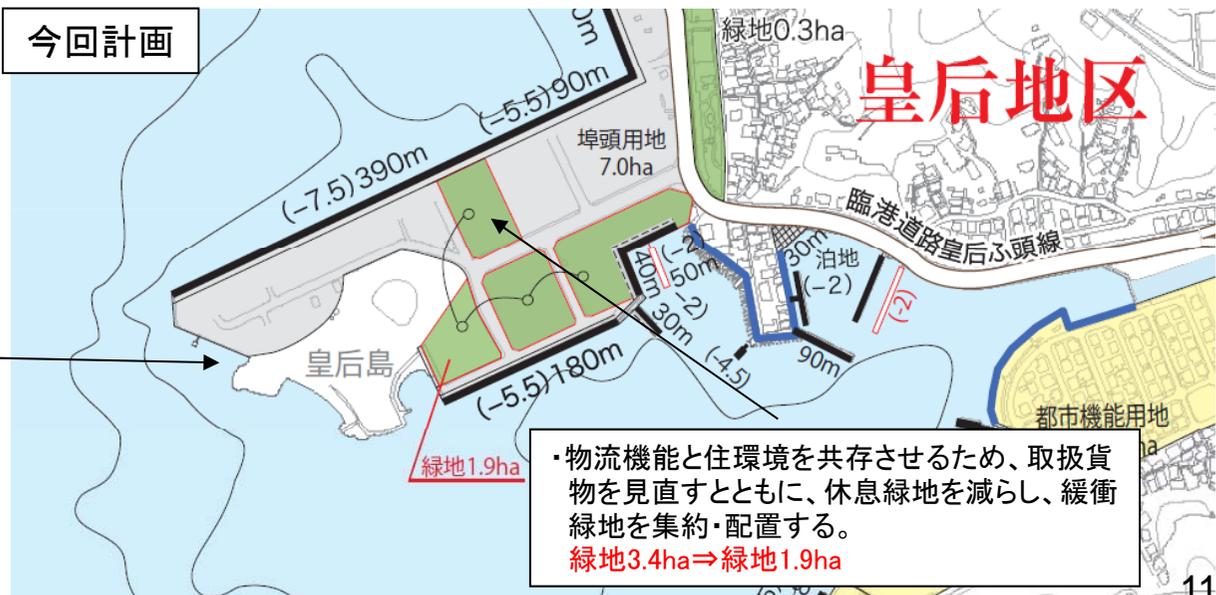
既定計画



【既定計画】

・砂利・砂(移入55万トン)
→公共事業の縮減等により、計画の実現は困難。

今回計画



・新たな埠頭整備を行う社会的要請が高くない、また天然海浜地を保全するため公共埠頭計画を削除する。
岸壁(-7.5m)260m、(-4.5)200m、(-4.5)100m
(削除計画)

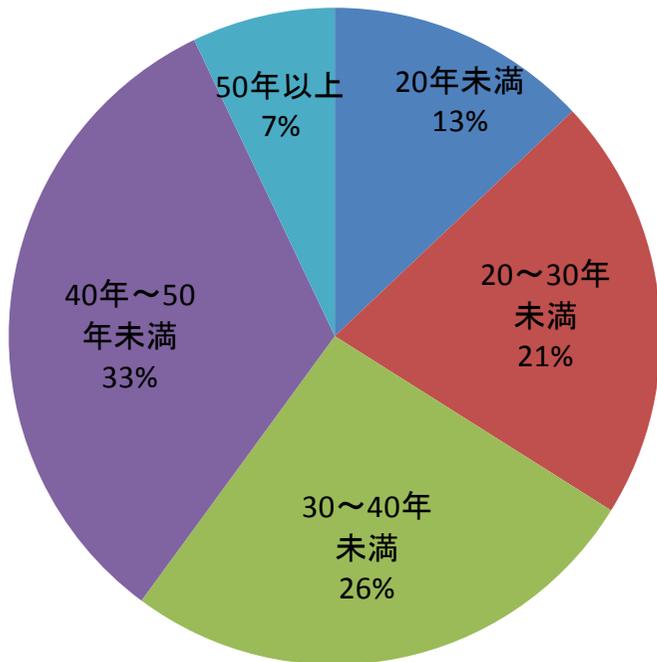
・物流機能と住環境を共存させるため、取扱貨物を見直すとともに、休息緑地を減らし、緩衝緑地を集約・配置する。
緑地3.4ha→緑地1.9ha

埠頭の再編、集約 (小江地区、元船地区、常盤・出島地区、土井首地区、深堀地区)

- 港湾施設の老朽化に対応し、将来の改良・更新コストの縮減を図るよう埠頭の再編・貨物の集約を行う。
- 老朽化が進み利用頻度の低い2バース及びふ頭再編による1バース(延長計138m)を廃止。
- 老朽化が進んだ係留施設のうち利用貨物を再編、集約し、4バース(延長計510m)を物資補給岸壁へ変更。

公共岸壁・物揚場の老朽化状況
(供用年数別割合)

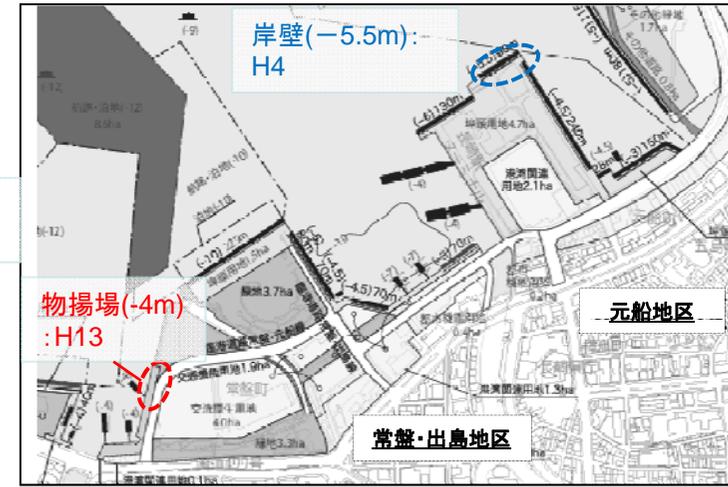
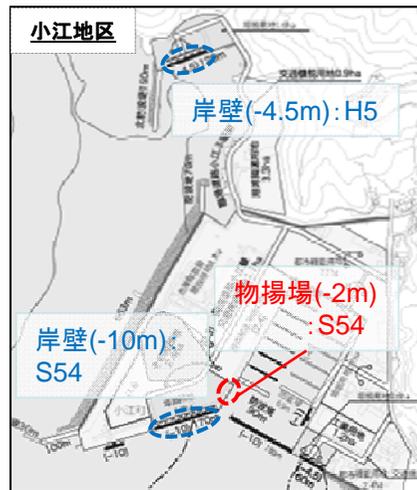
◆延長 4,889m



今回見直しを行う公共埠頭

凡例

- 赤書 : 護岸化(係留施設の廃止)
- 青書 : 物資補給岸壁化



確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
国際クルーズ・旅客船 発着拠点の形成 (松が枝地区)	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>4 活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理</p> <p>③ 観光の海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成</p> <p>観光による地域の活性化や人々の交流を支えるフェリー、旅客船、クルーズ船等の多様な要請に対応した、快適で利便性の高い交流空間を形成する。このため、<u>地域の特性に配慮した旅客ターミナル施設や交流施設を整備する。また、まちづくりと一体となって、水際線を有する魅力ある空間を形成する。</u>さらに、運河等を活用して水上ネットワークを活性化するとともに、地域の観光資源等を活用した水辺の賑わい空間を創出する。</p> <p>また、観光立国の推進、中国等からの訪日旅行者の増加に向けて、外国クルーズ船の日本寄港を促進するため、ポートセールス活動や旅客の利便性確保などに関係機関と連携して取り組む。(後略)</p>
物流機能と背後の 住環境との調和 (皇后地区の 緑地保全)	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>3 良好な港湾環境の形成</p> <p>① 良好な自然環境の積極的な保全</p> <p>港湾が、将来にわたって社会の多様な要請に応え、その役割を果たしていくためには、<u>環境との共生を実現し、豊かな自然環境を健全な状態で将来世代に継承する必要がある。</u>そのため、<u>港湾における環境を良好な状態に維持、回復、創造し、生物多様性の保全にも配慮しつつ、関係機関と必要な調整を行い、環境の保全を総合的かつ計画的に進めて、良好な港湾環境を形成する。</u></p>
ふ頭の再編・集約 (港内各地区)	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>6 スtock型社会に対応した効率的・効果的な事業の実施</p> <p>(1) 効率的・効果的な事業の実施</p> <p>⑥ 港湾施設の適切な維持管理</p> <p><u>これまで蓄積されてきた港湾施設は、順次老朽化が進むことから、今後、更新投資が飛躍的に増大することが見込まれる。</u></p> <p>このため、<u>必要な機能を維持しつつ、将来の改良・更新コストの最小化及び港湾施設の長寿命化を図るため、国及び港湾管理者が連携して、港湾施設の維持管理計画を策定し、定期的に点検を行うなど、事後的な維持管理から予防保全的な維持管理への転換を推進する。</u></p>