

長崎駅周辺整備・交通結節対策特別委員会資料

松が枝国際ターミナル2バース化に伴う交通結節点の整備について

【目次】

1	松が枝国際ターミナルとその周辺の現状	1～2	頁
2	交通結節上の課題	3	頁
3	交通結節機能強化に向けた取り組み	4～6	頁
4	山手地区のまちづくりについて	7～8	頁

まちづくり部・土木部
令和3年11月

1 松が枝国際ターミナルとその周辺の現状

(1) 松が枝国際ターミナルの状況

○岸壁の概要

・延長：L=410m 幅：W=20m 水深：H=-12m

○長崎港松が枝国際ターミナルの概要

・機能：待合、インフォメーション 供用開始年：平成22年（2010年）

延床面積：1,996㎡

○第2ターミナルの概要

・機能：C I Q審査（税関、出入国管理、検疫） 供用開始年：平成24年（2012年）

延床面積：1,971㎡

○駐車場台数

・普通車 61台（大型バスなどの場合は専用14台）

※不足の場合は県営常盤駐車場を使用



【国際クルーズ船入港時の観光バス稼働状況（参考値）】

クルーズ船名	乗客・乗員総数 (乗客数)	観光バス台数	入出港日	入港時間
				出港時間
ノルウェー جان・ジョイ (16.8万トン)	6,229人 (4,411人)	105台	H30.4.28	8:00
				18:00
コスタ・フォーチュナ (10.3万トン)	4,177人 (3,264人)	80台	H30.5.2	15:00
				20:00
グローリー・シー (2.5万トン)	926人 (713人)	17台	H30.5.1	8:00
				泊
ロストラル (1.0万トン)	362人 (218人)	6台	H30.4.30	7:30
				18:30



(3) クルーズ船からの乗継の状況

○クルーズ船の乗客の多くは「中国」国籍であり、近隣駐車場からツアーバスを利用した移動が多い。

○クルーズ船乗客数は平成26年（2014年）比で5倍以上となっているのに対し、近隣電停の利用者数は1~2割程度の増に留まっている。

【クルーズ船乗客数と近隣電停の全利用者数の増減率推移（H26(2014)=100%）】



(2) クルーズ船の入港状況

○クルーズ船の入港は平成29年（2017年）の267隻が過去最大。

○新型コロナウイルスの影響により、令和2年（2020年）3月以降、入港はない。

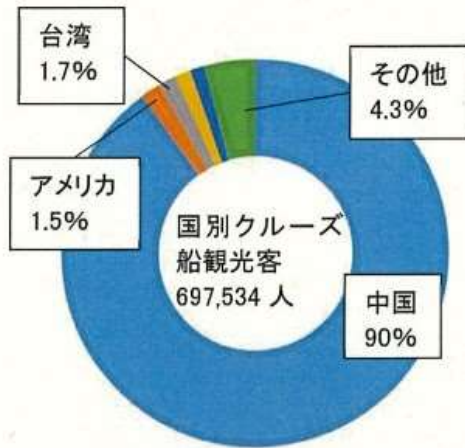
【国内・国際クルーズ客船入隻数・乗客数（乗務員含む推計値）】

	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)
入隻数 (隻)	75	131	197	267	220
乗客数 (人)	199,031	434,543	717,288	1,052,455	936,046
	R1 (2019)	R2 (2020)			
入隻数 (隻)	183	10			
乗客数 (人)	732,538	45,349			

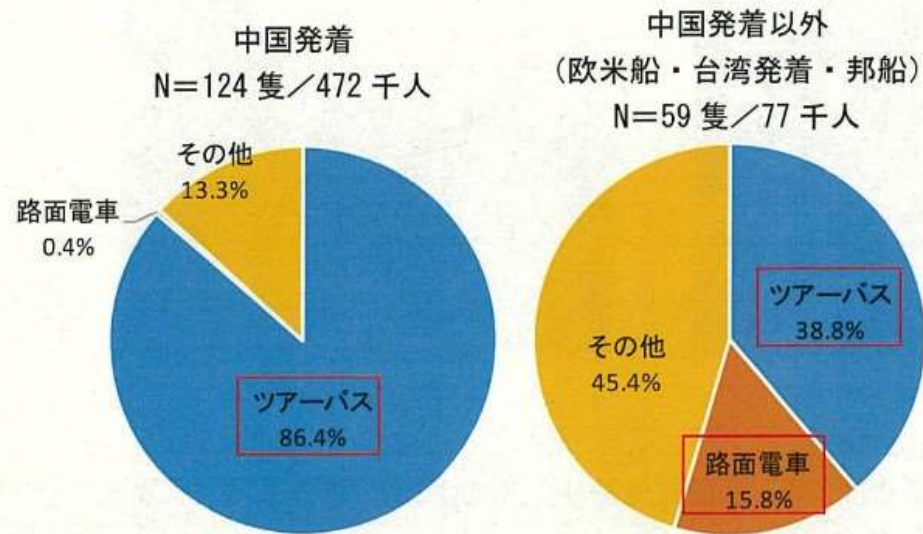
注) 暦年

1 松が枝国際ターミナルとその周辺の現状

【国際クルーズ船乗客数の国別割合 (H30(2018))】



【クルーズ旅客の2次交通分担率 (R1(2019))】



※算定根拠

バス：寄港船の乗客数実績、ツアーバス台数より算定

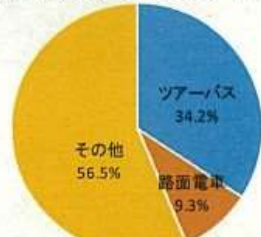
路面電車：寄港実績乗客数と、同年のクルーズ旅客への路面電車1日乗車券販売数より算定

その他：上記以外（タクシー、徒歩、レンタカー、路線バス、船に滞在）

欧米船 N=36 隻 / 34 千人



台湾等発着 N=9 隻 / 21 千人



邦船 N=14 隻 / 22 千人

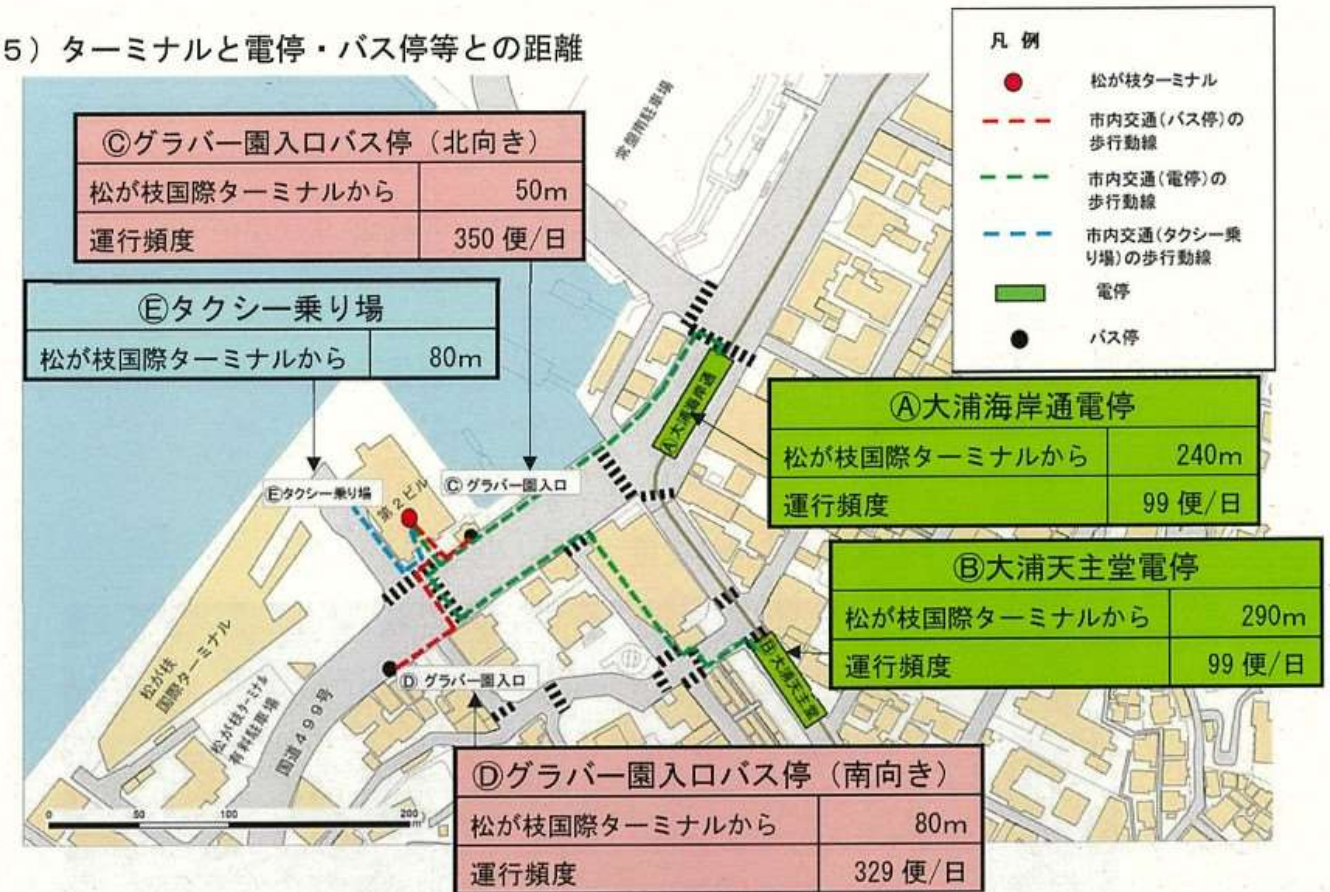


(4) 路面電車（5号系統）の運行状況

○大浦海岸通～石橋間が単線区間であるため、他の系統に比べ運行便数は少ない。

系統	区間	キロ程	所要時間	運行度数	運行間隔
①	赤迫～（西浜町）～崇福寺	7.3	35分	342本	約5分
②	蛍茶屋～（大波止）～赤迫	8.8	43分	1本	深夜最終便
③	赤迫～（桜町）～蛍茶屋	7.4	33分	277本	約6分
④	崇福寺～（浜町7-ケド）～蛍茶屋	2.9	16分	98本	約20分
⑤	石橋～（西浜町）～蛍茶屋	3.5	23分	198本	約9分

(5) ターミナルと電停・バス停等との距離



(6) バリアフリー状況（ターミナル）

- 出入口は自動ドアが設置され、施設内には点字ブロックが設置されている。
- バリアフリー対応のトイレが設置されている。
- 施設には補助犬同伴を啓発するマークが表示されている。

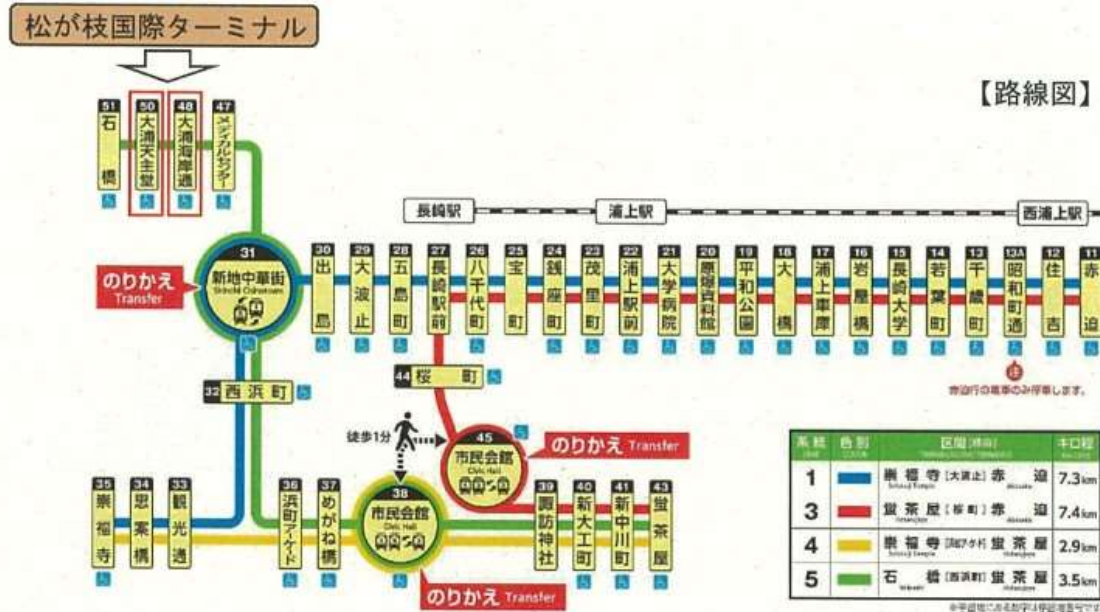
スロープ設置	—	車椅子貸出（電動）	×
手すり	×	2次交通への電光掲示板	×
自動ドア	○	点字ブロック	○
車椅子対応エレベーター	○	点字案内	○ ※エレベーター内
バリアフリー対応トイレ	○	窓口対応（筆談等の掲示）	○
オストメイト対応設備	○	周辺状況（2次交通への点状ブロック）	○
車椅子貸出	○		

2 交通結節上の課題

(1) 市内各方面への回遊性

○路面電車は新地町の分岐の構造上、松が枝方面と長崎駅方面との直通運行はできず、新地中華街電停で乗換えが必要である。

○令和2年(2020年)7月からは市民会館電停でも乗換えが可能となっている。



【新地町分岐箇所：平面図】



↓ メディカルセンター (松が枝方面)

(2) 新地中華街電停の混雑

○ゴールデンウィークなどのピーク時には電車待ちの客が道路上に溢れている。

○1号系統が約5分間隔で運行されていることに対し、5号系統が約9分間隔となっていることが混雑の主な原因であるが、大浦海岸通電停～石橋電停間が単線区間のため運行間隔を短縮できない。

【新地中華街電停の混雑状況 (コロナ前)】



【新地中華街電停の乗降者数】

年別(コロナ前)



【新地中華街電停の乗降者数】

月別(H30年度(2018年度))



【1号系統と5号系統の運行状況】

1号系統 (崇福寺向き)

運行便数 (日)	171 便
運行間隔	約 5 分間隔



	1号系統 (赤迫～崇福寺)
	5号系統 (石橋～蛸茶屋)

3 交通結節機能強化に向けた取り組み

(1) 港湾機能の配置計画(案)

○港湾計画(2バース事業)の概要

【国土交通省資料】

【長崎港】松が枝地区旅客船ターミナル整備事業

国土交通省
九州地方整備局

【事業の目的】
アジアのクルーズ需要を確実に取り込むため、長崎港松が枝地区において、大型クルーズ船に対応した港湾施設の整備を行う。

【事業の概要】

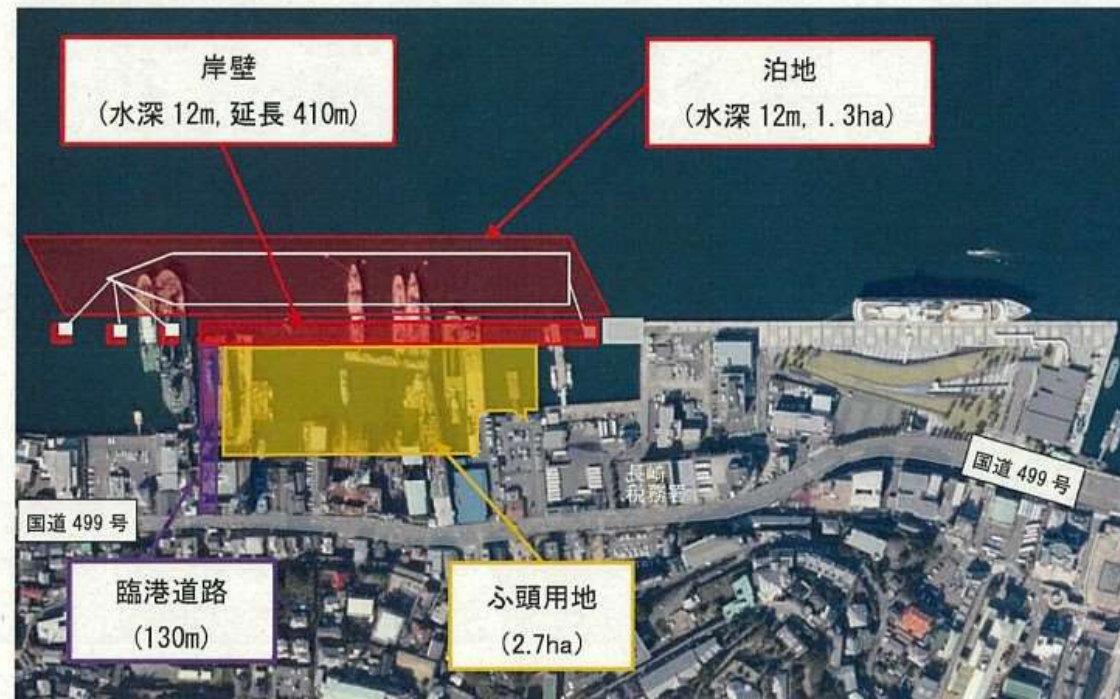
- 事業内容：岸壁(水深12m)、泊地(水深12m)、臨港道路、ふ頭用地
- 事業期間：令和2年度～令和7年度
- 総事業費：136億円
(うち港湾整備事業費100億円)



【整備スケジュール】

地区名	事業区分	施設名	全体数量	単位	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
松が枝	直轄	岸壁(水深12m)	410	m						
		泊地(水深12m)	1.3	ha						
	補助	臨港道路	130	m						
	起債	ふ頭用地	2.7	ha						

【国土交通省資料抜粋】



国土交通省整備：岸壁、泊地 長崎県整備：臨港道路、ふ頭用地

○再開発構想の概要

【縣市作成資料】

松が枝地区再開発構想 (素案)

〈将来像〉

海の国際玄関口

～人々が交流する海陸のクロスロード～

〈開発コンセプト〉

- クルーズ客船の受入拠点となる国際ターミナル機能の強化
- 国内外の観光客の快適な移動を支える交通結節機能の強化
- 来訪者に充実したサービスと楽しさを提供する観光・交流機能の強化
- 地域の安心快適な暮らしを支える都市機能の強化



各機能の位置は、あくまでイメージであり、配置等を確定するものではありません。

長崎県・長崎市

○松が枝地区の整備に関する検討業務委託の概要(県発注)

- 業務名：松が枝地区の整備に関するPPP/PFI導入可能性調査業務委託
- 業務期間：令和3年(2021年)8月23日～令和4年(2022年)3月1日
- 業務目的：新たな国際旅客ターミナルと背後の都市機能施設を一体的な建設・運営とした場合について、地域活性化等の効果を最大化するためのPPP/PFIの導入可能性を検討することを目的とした業務。また、路面電車の延伸及びタクシーや路線バス等の複合交通施設等の整備による交通結節機能の検討も併せて行うものである。
- 業務内容：①現状及び課題の整理 ②土地利用計画(案)の整理
③交通結節機能の整理 ④事業手法の検討 ⑤導入可能性の評価
⑥松が枝地区整備構想(案)のとりまとめ(①～⑤のまとめ)

3 交通結節機能強化に向けた取り組み

(2) 回遊性の向上

ア 路面電車

- 路面電車を延伸し、クルーズ船と公共交通の結節を強化
- 松が枝地区と長崎駅方面との直通運行
 - ①出島～メディカルセンター間に三方分岐
 - ②国道499号上に短絡軌道
- ただし、短絡軌道の整備にあたっては、国指定史跡「出島和蘭商館跡」の拡大や、地域高規道路南北幹線道路の夢彩都～出島バイパス間の計画との調整が必要である。

【長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画より抜粋】

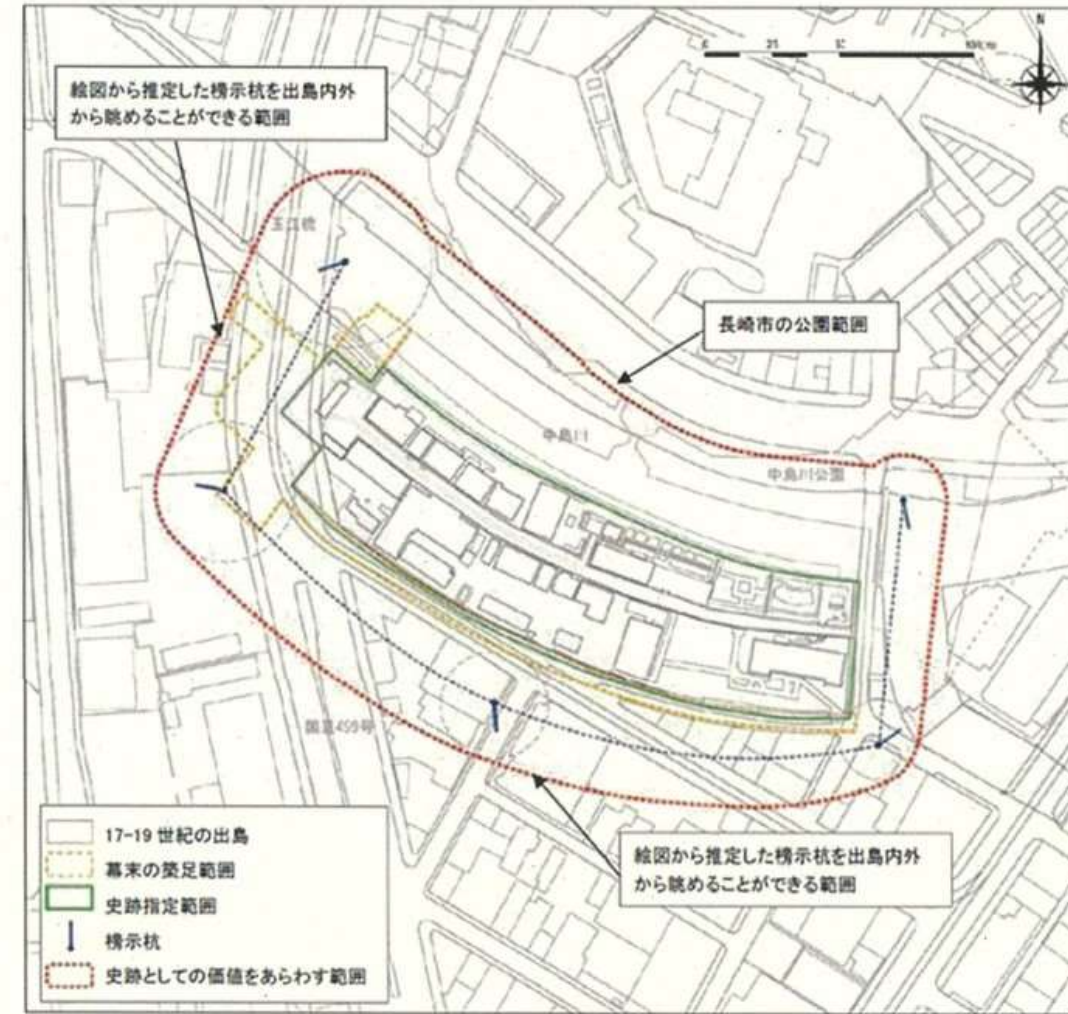


【参考1】「出島和蘭商館跡」保存活用計画の概要

○史跡の拡大の考え方

- ・出島の史跡としての本質的価値となる要素を含め、史跡として一体的に保護しつつ、本来の海に浮かぶ島としての出島の姿を復元し後世へ伝えていくことを主な目的として、史跡「出島和蘭商館跡」復元整備計画書(平成8年)及び国指定史跡「出島和蘭商館跡」保存活用計画(平成28年)に基づき、史跡の拡大を検討する。

【国指定史跡「出島和蘭商館跡」保存活用計画】(追加指定範囲と拡大の考え方)



【国指定史跡「出島和蘭商館跡」保存活用計画】(整備のスケジュール)

1636	1641	1951 昭26	2000 平12	2013 平25	2018 平30	2022 令4	2036 令18	2041 令23	2051 令33	2100
事業期間				短中期 (2013-2022)			長期Ⅰ (2022-2041)	長期Ⅱ (2041-2051)		
史跡内の復元整備事業			I期	II期	III期					
出島築造						2022完了				
出島和蘭商館設置							出島築造400年 2041完了			
整備着手								出島和蘭商館設置400年		
									2051完了	長期計画の最終目標

3 交通結節機能強化に向けた取り組み

【参考2】 地域高規格道路長崎南北幹線道路の概要

○出島バイパスから夢彩都前交差点までの区間が計画路線となっている。

【長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画より抜粋】



イ 周遊バス

- 長崎バスが平成31年(2019年)4月8日より市内の主要観光地を結ぶバス路線を開通し運行しており、令和2年度(2020年度)には長崎駅西口発着へと変更された。(新型コロナの影響で令和2年(2020年)5月~9月、令和3年(2021年)5月~は運休)
- 令和3年(2021年)11月1日からは、利用状況などが勘案され、新たなルートでの運行が開始される。

運行ルート：長崎駅西口 ⇄ 長崎県庁前 ⇄ 長崎港ターミナル ⇄ 出島表門橋 ⇄ 新地中華街 ⇄ オランダ坂入口 ⇄ グラバー園

片道所要時間：約15分

運行時間：平日9:00~16:30、土日祝9:00~18:30

運行便数：平日22便、土日祝28便(およそ20分間隔)

運賃：全区間160円(小学生まで80円)



※「新地中華街」バス停は、「長崎新地ターミナル」バス停部に併設
 「オランダ坂入口」バス停は、「メディカルセンター」バス停部に併設

4 山手地区のまちづくりについて

(1) 事業概要

令和2年3月に国の認定を受けた長崎市歴史的風致維持向上計画の重点区域である東山手・南山手地区において、地域主体の長崎居留地歴史まちづくり協議会と行政が一体となって、地区の将来像や将来像の実現に向けた方針等を示す「歴史まちづくり計画」を策定し、歴史的建造物の保存・活用と周辺環境の整備を行う。

(2) 東山手・南山手地区歴史まちづくり計画の概要

ア 計画の位置付け



イ 主な現状と問題点

1 暮らしに関すること

- 居住者の減少、高齢化率の上昇
- 生活利便施設、防災拠点、住民の駐車場等の不足
- 空き家や老朽化した建物の増加
- 大浦川周辺の浸水 など

2 活動・営みに関すること

- 大浦くんち等伝統的な活動の継承者の減少
- ミッション・スクールと地域の関わりが希薄
- 観光客等が主要観光施設のみを訪れ、回遊範囲が限定的 など

3 地域資源に関すること

- 歴史的建造物が上手く活用されていない
- 主要な動線沿いの景観形成
- 樹木等による洋館や港への眺望の阻害 など

4 地域のブランディングに関すること

- 当地区の特別感が構築・発信されていない
- 便利な生活エリアであることが認知されていない
- 特徴的な景観の価値や魅力が効果的に発信できていない など

5 土地利用に関すること

- 動線周辺に店舗や宿泊施設が配置できない
- 建物規模が小さく、事業での収益が図りづらい
- 小学校跡地や歴史的建造物などが有効活用されていない など



旧紅葉本館



樹木等による眺望の阻害



動線沿いのブロック塀

ウ 目指す将来像と将来像の実現に向けた対応方針

目指す将来像

長崎の歴史・個性を示すシンボルエリアとして認知され、市民の活動の舞台となり、来訪者との交流の場として生まれ変わる。
営みとつながりが創る 新しい居留地物語
 ～居留地から居住地へ～

将来像の実現に向けた対応方針

【対応方針1】 時代のニーズに対応した暮らしの実現と快適性・利便性の向上

施策	取組みの具体例
住環境の整備	○広場機能の整備 ○浸水対策 ○危険な樹木の剪定・伐採 など
移住・定住の促進	○地区の暮らしを体験できる環境整備（ワーケーション等） ○移住希望者の支援 など

【対応方針2】 まちづくり活動や地域経済活動の活発化

施策	取組みの具体例
地域コミュニティが一体となった人づくり	○歴史文化を学ぶ環境や機会の創出 ○地域活動への参加促進 など
消費・交流の仕組みの創出	○魅力的な店舗の誘導 ○歴史文化を活かしたコンテンツの創出 ○松が枝地区との連携 など

【対応方針3】 歴史的資源や景観資産等の地域資源の保全と活用

施策	取組みの具体例
歴史的建造物等の魅力的な活用による保存	○民間活力を導入した活用の推進 ○出島メッセ長崎等と連携したユニークベニューの活用の推進 ○民間の歴史的建造物への新たな支援 など
総合的で細やかな景観形成	○洋館や港への眺望の確保 ○景観まちづくりガイドラインの作成 など

【対応方針4】 地域ブランディングの推進

施策	取組みの具体例
地域ブランディングの推進	○シビックプライドの醸成 ○ブランディングイメージの構築・発信 など

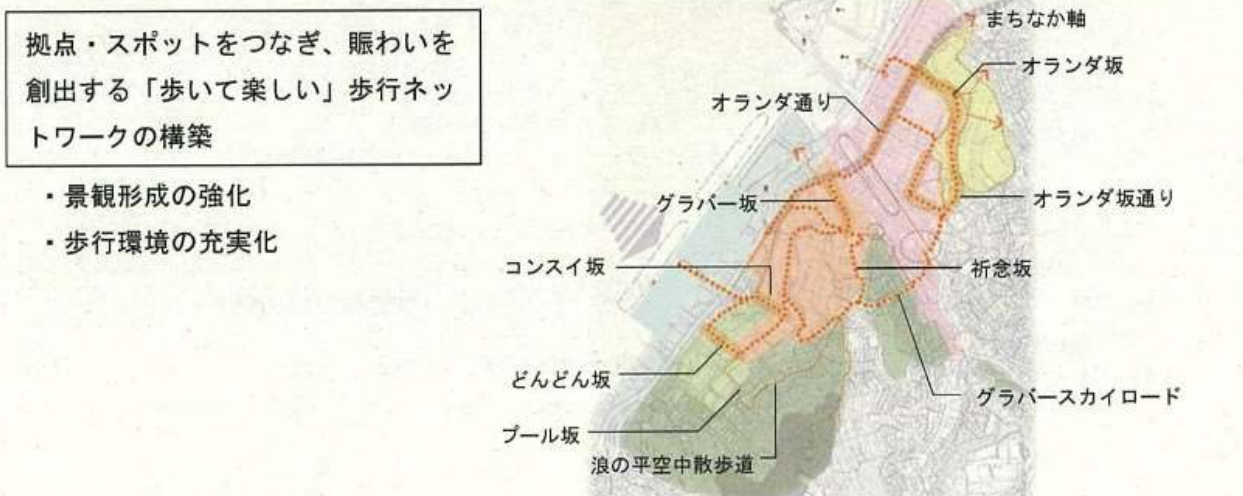
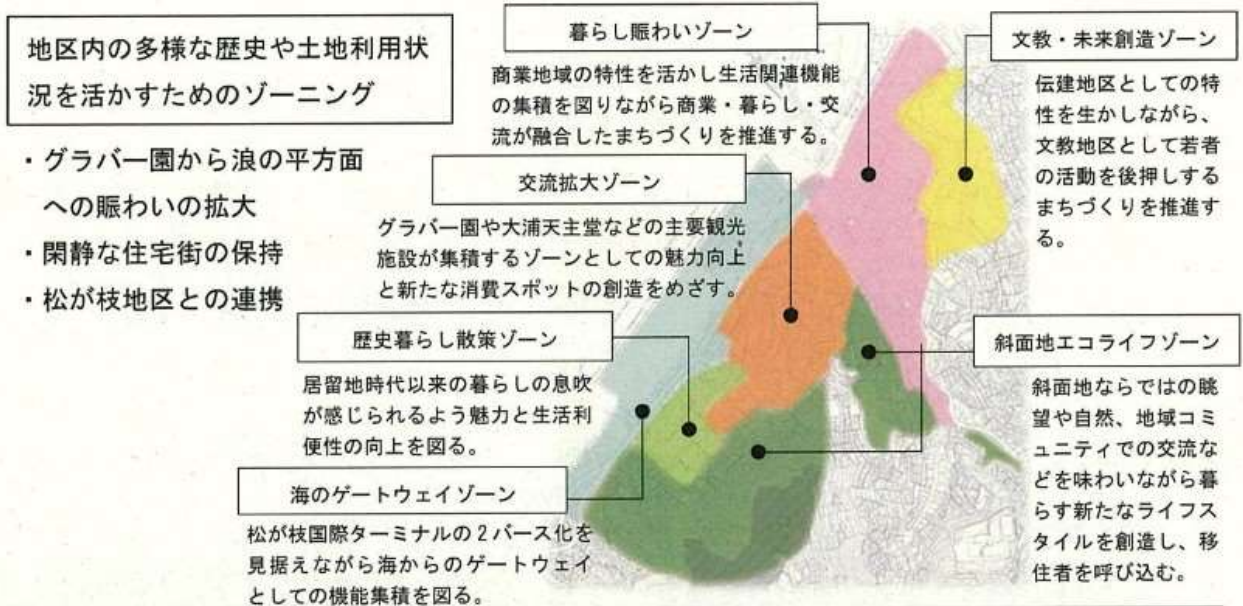
【対応方針5】 地域特性を踏まえた土地利用のあり方の検討

施策	取組みの具体例
地域特性を踏まえた土地利用のあり方の検討	○建物用途規制の緩和の検討 など

4 山手地区のまちづくりについて

エ 全体構想

地区の土地利用、歴史的建造物や道路の配置などの状況を踏まえ、各々の特性を生かすため、ゾーン、拠点・スポット、動線などまちづくりの方向性を示し、将来像の実現に向けた施策を実施する。



全体構想図

