

長崎港活性化対策特別委員会 調査報告書のまとめ（正副委員長案）

港湾エリアの再開発や商業エリアの活性化を通じた地域経済の発展を促進するとともに、貿易・経済活動の拡充やクルーズ船受入態勢の強化を図るため、また、港湾インフラの整備及びカーボンニュートラルの促進に向けた取組を検討し、県のハード整備に対して市が有効なソフト対策を講じていくため、長崎港周辺の施設整備や貿易、観光、及びカーボンニュートラルの現状と課題を把握し、長崎港の活性化を図るための諸方策について鋭意検討を行った。

以下、調査の過程で出された主な意見、要望を付して、本委員会のまとめとする。

1 長崎港周辺整備の経過と今後の計画について・ベイエリアの現状について

(1) 長崎港周辺整備の経過

ア 長崎港の概要

長崎港は、港湾法に基づく重要港湾として指定され、我が国における重要な海上輸送網の拠点として機能してきた。港湾管理者は長崎県である。長崎港は大きく外港と内港に分かれており、外港では小ヶ倉柳地区や小江地区が外貿貨物・物流エリア、立神地区や神ノ島地区、香焼地区が造船・工業エリアとして機能している。内港部では、松が枝地区が国際観光船エリア、常盤・出島地区がにぎわいエリア、元船地区が人流エリアとして機能している。

長崎港からは、五島列島や伊王島・高島の離島航路及び県内唯一の定期国際コンテナ航路である釜山航路が就航している。

長崎港における取扱貨物量については、平成 28 年から令和 6 年にかけて、日本国内の海上輸送による内貿貨物と国外との貿易による外貿貨物を合わせた貨物量は 250 万トン前後で推移しており、その約 9 割を内貿貨物が占めている。主な取扱品目はフェリー貨物、石油製品、砂利・砂などである。

また、長崎港は全国有数のクルーズ船寄港地であり、平成 29 年の 267 隻をピークとして、コロナ禍で一度減少したものの回復傾向にあり、令和 7 年は 203 隻の寄港が見込まれている（令和 7 年 9 月時点）。

イ ナガサキ・アーバン・ルネッサンス 2001 構想

昭和 50 年代の長崎港周辺は、工場や倉庫が立ち並び、市民の日常から離れた場所となっていた。また、市街地においても、平地が少なく都市機能の過度の集中や幹線道路の慢性的な渋滞という課題を抱えていた。これらの課題解決を図るため、昭和 61 年にナガサキ・アーバン・ルネッサンス 2001 構想が策定された。本構想では、基本理念に「安全、快適で文化的な生活が享受できる人間環境都市」、「地域経済活力のある高次産業都市」、「国際社会に開かれた平和交流都市」の 3 つを基本理念とし、長崎再生のための都市経営戦略や都心臨海地帯の再開発整備の基本方針を打ち出して現在の長崎港周辺の町並みが整備された。

ウ 長崎港内港再開発事業

ナガサキ・アーバン・ルネッサンス 2001 構想の先行プロジェクトとして、昭和 63 年から長崎港内港再開発事業に着手した。本事業により、元船地区では、平成 7 年に元船 B 棟上屋と長崎港ターミナルビルが、平成 9 年から 10 年にかけて元船 C 棟上屋とドラゴンプロムナードが供用開始された。ドラゴンプロムナードは、貨物上屋部分に市民が集い、憩い、イベント等を開催するなどの多目的な利用に配慮したオープンスペースとなる海辺の見えるプロムナードとして整備されたもので、本市ゆかりの龍踊をモチーフにした外観となっている。また、常盤・出島地区では、平成 12 年に港らしい雰囲気を持つ親水性の高い商業空間として長崎出島ワープが開業し、施設は地元企業 21 社が出資した株式会社長崎出島ワープが運営している。平成 14 年 5 月には、前面の岸壁に長崎出島ハーバーが整備されヨット等の係留ができるようになっている。さらに、出島ワープ前面にはボードウォークが整備され、市民や観光客が水辺を楽しむ憩いの場となっている。平成 16 年には長崎港のシンボル緑地として長崎水辺の森公園を整備した。市民による日常的な利用から、「ながさきみなとまつり」や「DE J IMA 博」といった大規模なイベントまで、多様な使い方ができる空間となっている。公園の利用者は年間 100 万人を超え、本市の貴重な広場空間として市民に定着している。

さらに、松が枝地区では、平成 22 年に松が枝第 1 ターミナル、平成 24 年に税関・入国管理・検疫機能といった C I Q 機能に特化した第 2 ターミナルが完成した。第 1 ターミナルでは、クルーズ船が帰航する際に市民が近くで見送りをできるよう屋上緑地を整備している。その他、市内の学校の児童生徒によるブラスバンドの演奏など見送りのセレモニーや、ペーロン大会などのイベント開催時にはにぎわい施設としても活用される。第 2 ターミナルには、当時国内最大規模となる 20 ブースの入国審査台を設け、その後のクルーズ船寄港数の伸びに貢献している。

(2) 今後の計画

ア 長崎港長期構想

長崎港の今後の長期的な指針として、長崎県は平成 24 年 3 月に長崎港長期構想を策定している。本構想に定める長崎港の将来像は、「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」であり、その下位に定める施設整備に係る主要な目標として、「世界有数の国際クルーズ・旅客船発着拠点港としての環境の構築」と「新幹線延伸に伴う観光都市に相応しい交流拠点の形成」が掲げられている。

目標に対する課題として、「客船受入れによる観光振興」と「尾上～元船地区周辺の空間形成」などが挙げられる。これらを踏まえ、今後の長崎港の観光交流整備については、長崎駅周辺整備や長崎スタジアムシティといった新たなまちの基盤によるにぎわいを、元船地区や松が枝地区など他のエリアに波及させるとともに、海の玄関口の魅力向上を図っていく必要がある。

イ 長崎港松が枝地区旅客船ターミナル整備事業

クルーズ船が寄港する松が枝地区は、市街地に近接しており、グラバー園や大浦天主堂といった世界遺産には徒歩 5 分程度、中心商業地である浜町には徒歩 20 分程度、平和公園には路面電車で 15 分程度と、港から観光地へのアクセス性が優れているという特長があり、クルーズ船の寄港地として選ばれてきた。

松が枝地区では、クルーズ船の受入拡大による地域経済の活性化を図るため、16 万トン級のクルーズ船が 2 隻同時に接岸できるよう、国際観光船埠頭の 2 バース化事業が進められており、2 バース化が実現すると年間 360 隻の受入れが可能になる見込みである。本事業では、国が岸壁整備や船舶に係留する泊地の整備を、県が臨港道路の整備や埠頭用地の埋立てを実施することとしている。現在示されている事業期間は令和 10 年度までとなっており、事業費は約 172 億円である（令和 7 年 6 月時点）。

ウ 松が枝周辺地区整備構想

松が枝地区旅客船ターミナル整備事業と併せて、松が枝周辺地区の土地利用に係る将来像を示した松が枝周辺地区整備構想を令和 5 年 11 月に策定した。本構想では、海の国際玄関口という松が枝地区の将来像に基づき、「クルーズ船の受入拠点となる国際ゲートウェイ機能の強化」、「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特別な空間を提供する観光・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」の 4 つの整備コンセプトが示されている。これを踏まえ、短期的には、国際ゲートウェイ機能として新国際ターミナルとツアーバス駐車場を整備し、陸と海との交通結節機能を確保するほか、周辺の緑地や観光地である山手地区と港をつなぐエントランス機能を設け、周辺エリアとの回遊性向上を図る方針である。新国際ターミナルや、ツアーバス駐車場等の整備運営については、P P P / P F I 手法の導入を検討している。

エ 長崎港元船地区整備構想

元船地区における建物の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ため、港湾機能の再編に向け、長崎の海の玄関口としてのありたい姿を整理した構想として、令和 6 年 3 月に「長崎港元船地区整備構想」を策定している。

コンセプトは「長崎元船 O A S I S」であり、整備のポイントとして、1. 暮らしを支える国内ターミナル機能等の強化による利便性向上、2. 臨港部を活かした観光・交流機能等によるにぎわいの創出、3. 車両や歩行者にとって優しいみちづくりによる回遊性向上、4. 港、海が感じられる景観による魅力向上、5. 官民が連携した整備、運営、維持管理によるおもてなしの向上が示されている。再整備に当たっては、現在埠頭の北側にある物流機能と従来の旅客ターミナル機能を埠頭の西側に集約し、埠頭の東側に観光交流機能を新たに配置し、ベイエリアやまちなかとの連携を図ることで、

さらなるにぎわいの創出を目指す。全体配置計画では、まず、Aゾーンとなる元船B棟上屋付近には、新たな上屋を設置し、その屋上ににぎわい施設や緑地・広場機能など、多目的機能の導入を目指すこととしている。Bゾーンとなる現在のドラゴンプロムナード付近には、にぎわい施設を配置し、歩行者の回遊性向上のための設備を配置する。Cゾーンとなる長崎港ターミナル駐車場付近には、定期旅客フェリーの車両停車場や駐車場を配置することとしており、必要に応じて、にぎわい施設との複合化や併設化も想定されている。Dゾーンとなる長崎港ターミナル横の広場には、長崎水辺の森公園や出島ワーフ、県庁舎跡地やまちなかとの連続性を考慮した広場空間及びくちんち等で活用できる憩いの空間を配置する計画である。基盤整備など従来の公共事業による実施に加え、にぎわい施設や広場等一部の施設の整備や運営については、民間事業者によるPPP／PFI事業の導入も検討されている。

以上、長崎港周辺整備の経過と今後の計画について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 長崎港に係る整備について、国・県・市の役割分担を明確化してほしい。
- 県と連携してベイエリアの活性化や消費拡大のために観光コンテンツの充実を図ってほしい。
- 元船地区整備事業における新上屋（貨物倉庫）とにぎわい施設等の配置は、港としての一体性を持たせたものにしてほしい。
- 2バース化に合わせて大型バス駐車場が新たに整備される予定となっているが、大型バスの駐車場の需要は多いため、長崎水辺の森公園や常盤地区にある既存の県営駐車場も残してほしい。

2 貿易の現状と課題について

(1) 長崎港における貿易

ア 長崎港における貿易の歴史

長崎港は1571年に開港した。戦後、1948年に長崎港の管理を長崎市から長崎県に移管し、1972年に小ヶ倉柳地区に公共埠頭が完成、1999年に釜山との定期コンテナ航路が就航している。

イ 長崎港全体のゾーニング

長崎港における貿易に関するエリアは大きく2つに分かれ、小ヶ倉柳埠頭のあるエリアは外貿貨物エリア、立神地区と深堀・香焼地区は在来船輸送のエリアである。在来船輸送エリアは造船を中心とした企業が所在しているエリアでもある。

コンテナ輸送は、コンテナに貨物を入れて輸送を行うもので、貨物の上げ下ろしがしやすく、天候の影響も受けにくいというメリットがある。一方、在来船輸送は、貨物船に貨物を直接積載して輸送を行うもので、造船関係の貨物など、サイズが大きく

コンテナ規格外のものが輸送できる一方、天候の影響を受けやすいことや、貨物の上げ下ろしが難しいなどのデメリットがある。

ウ 関連する貿易団体の役割

長崎港における貿易に関連する団体は主に三団体ある。

J E T R O 長崎（日本貿易振興機構長崎貿易情報センター）は、日本貿易振興機構の長崎事務所である。県内中小企業の貿易などの海外展開を支援し、地域経済活性化に資することを目的とし、海外情報の提供、貿易等に係るセミナーや個別相談、海外における展示会出展やE C 販売の支援など、貿易の振興に関する事業や支援を幅広く実施している。

二つ目が、一般社団法人長崎県貿易協会上海事務所である。長崎県に事務局を置き、主に中国との貿易の振興を図り、県内産業の発展に寄与することを目的とした団体である。本協会は、上海に事務所を設置し、中国国内での情報収集、中国への販路開拓等の支援、中国バイヤーと県内企業のマッチング支援を行っている。

三つ目が、長崎港活性化センターである。長崎市と長崎商工会議所が事務局を担っており、長崎港における貿易の振興を目的とし、長崎港におけるコンテナ貿易の助成、コンテナ船社や物流事業者との協議、ポートセールスなどの集荷活動を行っている。

(2) コンテナ貿易

コンテナ貿易とは、国際的な規格が統一されたコンテナにより、様々な貨物を効率的に輸送できる方法である。中小企業が貿易を行う際は、公共埠頭からのコンテナ輸送による方法が中心である。長崎港活性化センターにおいても、公共埠頭である小ヶ倉柳埠頭と釜山との定期航路の維持強化に向けて、コンテナ助成などの取組を行っている。

ア 長崎港活性化センターの概要

長崎港活性化センターは、長崎市以外にも、諫早市、大村市、各地域の商工会議所、港湾管理者である県、国土交通省九州地方整備局、物流企業、荷主企業など、港や貿易に関係する幅広い団体で構成され、各団体で連携して貿易の振興を図っている。

同センターが行う主な事業のうち、コンテナ助成では、コンテナ貿易の費用について、荷主企業を対象に、輸出に係る費用を助成しており、令和6年度の実績は469万5,000円である。そのほかに、貿易に関する相談を行っており、必要に応じて各貿易団体につなぐとともに、コンテナ助成の利用案内などを行っている。また、荷主企業を訪問し、助成制度の周知や意見等の聞き取りを行い、情報収集やコンテナ貿易の利用促進を図る集荷活動を行うとともに、J E T R O 長崎や県貿易協会などと連携し、貿易実務講座や長崎港ポートセミナーなど、各種セミナーを開催し人材育成を行っている。

イ 小ヶ倉柳埠頭の概要と長崎港におけるコンテナ航路

長崎港におけるコンテナ貿易は小ヶ倉柳埠頭で行っている。埠頭面積は 14.3 ヘクタールで、うちコンテナの積み下ろしや保管を行うコンテナヤード面積は 2.4 ヘクタールである。

コンテナ航路は主に 2 航路ある。長崎—釜山航路は週 2 便が就航しており、釜山から長崎港を含む九州各港に順に寄港して集荷を行っている。また、長崎—神戸航路は不定期の就航で、長崎と神戸の間でコンテナによる輸送を行い、神戸を経由して、他国とのコンテナ貿易を行っている。

ウ 長崎港におけるコンテナ貨物量の推移と主なコンテナ取扱品目

全体の貨物量は、客船事業の貨物が増加した平成 30 年がピークで、令和元年以降は 4,000 T E U 前後で推移している。また、輸出入の割合では輸入が多く、輸出は減少傾向にある。

輸出に係る主な取扱品目は肥料、古紙、住宅資材であり、輸入に係る主な取扱品目は、住宅資材、果実缶詰、造船造機である。

九州のコンテナ貿易量の約 80% を博多・北九州港が占めており、長崎港のコンテナ貿易量は九州の港の中で 12 位となっている。博多港は自動車、半導体、食品等の加工産業などが集積し、中国、韓国、東南アジア、北米などと定期航路が週に約 50 便就航していること、北九州港は、鉄鋼等の素材産業、金属製品・機械等の加工産業などが集積し、中国、韓国、東南アジアとの定期航路が週に約 40 便就航していることなどがその要因と考えられる。

(3) 貿易における課題と今後の取組

ア 他港との連携による貨物量の拡大

長崎港においては、貿易量の拡大や長崎—神戸航路の活用促進が課題である。一方、神戸港は、同港を西日本における国際ハブ港とするため、国際基幹航路の維持拡大を行う必要があり、両港の課題解決のため、令和 7 年度から新たな取組として、神戸港と連携した助成を実施することとしている。これは、長崎港から神戸港経由で国外との貿易を行う貨物に対し、両港の助成制度の併用を可能とすることで、貿易に係るコストを軽減し、両港における貨物量の増加を図る取組である。

イ 米国の関税措置への対応（令和 7 年 8 月時点）

日米間の合意に基づき、令和 7 年 8 月 7 日から新たな相互関税率の適用がなされている。このことについて、商工会議所等の窓口における関税の影響を受けたことによる相談件数は、令和 7 年 7 月末時点ではゼロ件であった。コンテナ貿易についても、長崎港においては、米国を相手国とするコンテナ貿易の実績がないなど、関税措置による市内企業への直接的な影響は限定的と見られる。本市としては、国や県と連携し、状況を見極めながら、必要な対応を行っていくこととしている。

以上、貿易の現状と課題について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 長崎県貿易協会上海事務所等と情報交換し、諸外国の産業の動向など、最新の情報を収集するよう努めてほしい。
- 全国有数の漁業県である強みを生かし、鮮度維持の新技术を利用した水産物輸出を促進してほしい。

3 クルーズ船受入態勢の強化について

(1) 長崎港の概要・入港状況

ア クルーズ船の受入施設

松が枝岸壁には 16 万トン級のクルーズ船が、出島岸壁には 7 万トン級のクルーズ船が着岸できる。松が枝国際ターミナルは観光案内のインフォメーションデスクとホールがある第 1 ターミナルビルと、C I Q ブース（税関・出入国審査・検疫）がある第 2 ターミナルビルに分かれており、長崎県が所管し指定管理者によって運営されている。ターミナル附属の駐車場は大型バス 16 台、近隣の県営常盤南駐車場には大型バス 98 台が駐車可能である。

イ 長崎港におけるクルーズ船入港数

長崎港における令和 6 年のクルーズ船入港数は 160 隻で、博多港、那覇港に次ぎ全国で 3 番目に多い数となっており、うち一泊するオーバーナイトは 3 隻で、初入港の船は 13 隻であった。令和 7 年の入港予定は 203 隻である（令和 7 年 9 月時点）。

(2) 長崎県・長崎市の役割分担

ア 長崎県・長崎市の役割

長崎県は港湾管理者として港湾施設の管理、国内外の船会社へのセールス、招聘・受入による県内広域周遊の促進などを行っている。

長崎市は、オーバーツーリズム対策や受入環境整備のほか、長崎港クルーズ客船受入委員会を組織し、DMO と連携して市内周遊促進や観光案内などクルーズ船寄港時の対応を行っている。

イ 長崎港クルーズ客船受入委員会の概要

長崎港クルーズ客船受入委員会は、長崎市長を会長とし、観光・経済・船舶関係の 7 団体と交通事業者や観光施設などの賛助会員 18 団体によって構成されている。

主な活動内容としては、松が枝国際ターミナルにおいてボランティアガイドによる観光案内、ガイドや観光マップの提供、路面電車の 1 日乗車券の販売などを行っている。また、歓送迎イベントとして、初入港や記念入港などの歓迎イベントや、市内の各学校の協力により、出港時の吹奏楽の演奏やバトントワリングによる見送りを実施

している。そのほか、各種連絡会議への参加による意見交換、県と連携した誘致セールス、県と共同した視察対応を行っている。

ウ 長崎県、長崎市による誘致活動

クルーズ船の誘致に当たっては、港湾管理者である長崎県が主となり、国内外への船会社へのセールス、旅行展への出展を行っており、長崎市も必要に応じて同行するなど連携している。

また、寄港地の選定権を持つ海外の船会社や旅行代理店等を招聘し、県・市合同で、観光スポットや飲食店などの視察に対応し誘致につなげている。

(3) 周遊促進・消費拡大の取組

ア 乗客の上陸観光の傾向

欧米系乗客は、個人行動で路面電車での移動が多い傾向にあり、中国系の乗客は、ツアーバスによる団体行動が依然として多いものの、コロナ禍以前に比べると個人行動が増えつつある。いわゆる爆買いと言われる購買行動は縮小傾向にある。

イ 乗客の観光・消費動向

令和6年度のクルーズ船調査報告書によると、長崎市を含むクルーズを選んだ理由は「被爆地だから」、長崎市内の訪問先では「原爆資料館・平和公園」がそれぞれ一位であり、長崎市が平和都市として認知され、選ばれていると考えられる。消費動向については、長崎市内での食事は「ラーメン」、購入したお土産は「マグネット」がそれぞれ一位である。長崎市内での平均消費額は1万8,828円で、そのうちお土産・買物代が9,091円と約5割を占めている。

ウ 事業者等の取組

DMOにおいては、有償の英語ガイドの育成が行われており、令和9年度までに100名程度を育成する。また、鎖国時代に出島で披露されていた文化・芸能を再現する伝統芸能体験が出島の指定管理者によって行われている。そのほか、交通事業者による周遊促進の取組として、観光バスのルート見直しなどが行われている。

(4) オーバーツーリズム対策

ア 交通混雑への対策

大型のクルーズ船寄港時などに局所的にオーバーツーリズムが発生していることから、交通渋滞対策や安全確保に取り組んでいる。特に乗客が2,000人以上見込まれる船や2隻同時の入港の場合には、混雑が予想される大浦海岸通り電停の横断歩道や新地の横断歩道などに警備員を配置し、安全確保を行っている。その他、ツアーバスやガイドの手配・予約を専門に行うランドオペレーターに対して、ツアーバスの訪問スポットや訪問時間を分散して周遊していただくよう協力を依頼している。また、ゴミ

のポイ捨てなど、マナー向上対策についても、ランドオペレーターに対し、ガイド及び乗客への周知徹底を求めている。

イ ごみのポイ捨てなどのマナー向上対策

マナー向上と交通ルール順守について、ランドオペレーターに対し、ガイド及び乗客への周知徹底を求めている。

(5) 今後の動向

長崎で建造されたダイヤモンド・プリンセスは、就航 20 周年を迎えた令和 7 年は 14 回、令和 8 年は 24 回の入港が予定されており、令和 9 年にはサファイア・プリンセスと合わせて 35 回の入港が予定されている。

以上、クルーズ船受入態勢の強化について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- クルーズ船の乗客に人気がある原爆資料館や平和公園周辺はあまり買物ができる場所が多くないことから、松が枝国際ターミナルに土産物店を設置するなど、訪問客による経済効果が得られるような取組を行ってほしい。
- 乗船客だけでなくクルーも大勢来崎することになるため、クルーを対象にした P R やクルーとの交流を行ってほしい。
- クルーズ船以外にも、スーパーヨットと言われる富裕層が個人所有するクルーザーを誘致することで、観光や食材調達、メンテナンス等での経済効果が見込まれることから、県と連携して誘致に取り組んでほしい。
- 長崎の象徴的なランドマークとなるような像などを設置して観光客が集まるスポットにしてほしい。
- 観光資源となり得る長崎港周辺の洋館が十分に活用されていないと感じるため、旧英国領事館や旧香港上海銀行長崎支店記念館の魅力向上に取り組むとともに、同施設に設置している県ミュージアムについても、県と協議してよりよい活用方策を考えてほしい。
- オーバーナイトクルーズの誘致を推進するため、観光客が求める体験型コンテンツ等の需要を調査し、事業者に提示することで、事業者の新たなコンテンツ開発への意欲を高めたい。また、稲佐山や周辺地域など、徒歩や路面電車ではアクセスしにくい場所へ行きやすくするための施策を促進してほしい。

4 カーボンニュートラルの推進について

(1) カーボンニュートラルの潮流

ア 2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略について

2050 年のカーボンニュートラルの実現のため、国が策定する「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」では、成長が期待される洋上風力・太陽光・地熱

等の 14 の重要分野を選定し、企業の投資を推進するためあらゆる政策を総動員することとしている。

イ 第五次長崎市経済成長戦略について

長崎市経済成長戦略は、地域経済の成長戦略として長崎市全体としての目指すべき方向性や基本方針を示したうえで、その実現に向けて長崎市において特に重点的に取り組む分野や施策を取りまとめたものである。成長戦略では、本市が成長可能性分野として掲げるもののうち、カーボンニュートラルに特に関連が深い分野として、環境、海洋・ものづくりを指定し、重点施策として力を入れて取組を進めている。重点施策における主な具体的取組として、環境分野では、情報・環境関連企業誘致の加速化と域内企業との交流促進等に、海洋・ものづくり分野では、地場の強みを活かした造船業の維持活性化・高付加価値化支援や洋上風力発電事業など、環境・エネルギー分野への参入支援等に取り組んでいる。

ウ 地球温暖化対策実行計画について

(ア) ゼロカーボンシティ宣言

令和 3 年に長崎広域連携中枢都市圏を構成する長崎市、長与町、時津町が「ゼロカーボンシティ」を同時宣言し、地域住民、事業者、行政が一丸となって取組を強化し、2050 年二酸化炭素排出実質ゼロのまちの実現を目指している。さらに、令和 5 年には長崎広域連携中枢都市圏地球温暖化対策実行計画を 1 市 2 町で共同策定した。

(イ) ゼロカーボンシティに向けた産業関連の取組

長崎広域連携中枢都市圏地球温暖化対策実行計画における削減戦略の一つとして、環境にやさしいエネルギーの活用と環境関連産業の活性化を掲げ、地域特性を活かした再生可能エネルギーの利用促進及び企業立地促進と地場企業の活性化に取り組んでいる。

エ 長崎港の環境、海洋・ものづくり分野におけるポテンシャル

長崎港には、造船・プラント・航空機関連分野において、大手造船所をはじめ、パートナー企業、物流、研究所等の関連企業が集積していることをポテンシャルの一つとして捉えており、カーボンニュートラルはこのポテンシャルを活かして経済成長につなげる成長のエンジンになるものと考えている。

(2) カーボンニュートラルの取組状況

ア 市の取組状況（地域特性を活かした再生可能エネルギーの利用促進）

(ア) 太陽光・太陽熱の利用促進

ゼロカーボンシティ推進事業費補助金による太陽光発電設備等の導入支援のほか、公共施設や遊休地への太陽光発電設備の導入を推進している。

(イ) その他再生可能エネルギーの利用促進

令和8年6月から供用開始予定の新東工場において、廃棄物発電を高効率化し、再生可能エネルギーの利用促進を図ることとしている。

(ウ) エネルギーの地産地消の推進

株式会社ながさきサステナエナジーにおける再エネ電力の供給によりエネルギーの地産地消に取り組んでおり、現在、市内の小中学校や市庁舎など160施設へ供給を行っている。

イ 市の取組状況（長崎市GX推進事業費補助金）

(ア) 現状と課題

市内中小企業者は、物価高騰の影響で収益面において厳しい経営環境に置かれている中、化石燃料から再生可能エネルギーなどの環境に優しいクリーンエネルギー中心へと転換し、経済成長につなげるGX（グリーントランスフォーメーション）推進の取組が求められている。

(イ) 事業概要

省エネ促進事業として、市内中小企業者の省エネ設備等更新に要する経費の一部を補助する。また、GX分野参入支援事業として、国のグリーン成長戦略14分野において、市外企業との取引拡大の取組に要する経費の一部を補助する。

ウ 市の取組状況（長崎市チャレンジ企業応援補助金）

(ア) 現状と課題

市内中小企業者は、エネルギー価格や原材料費等の物価高騰の影響で厳しい経営環境に置かれている中、売上拡大や収益改善に向け、新製品・サービス開発をはじめ、事業拡大、生産性向上、新事業展開等の新たな取組を加速させる必要がある。

(イ) 事業概要

新製品・新サービス開発等の取組に係る経費の一部を補助する。カーボンニュートラルに関しては、新事業展開において、洋上風力、水素・アンモニア、船舶など、本市の成長分野に新たに進出することで、経営の多角化に取り組む企業を支援する。

エ 市の取組状況（長崎市海洋産業人材育成支援費補助金）

(ア) 現状と課題

県・市では、長崎港が産業の物流拠点としての港湾機能を有していることや、再生可能エネルギー産業は、造船関連産業の技術の転用が期待できることから、地場企業者の再生可能エネルギー産業への参入を目指している。また、五島市沖・西海市沖・江島沖が再エネ海域利用法の促進区域に指定され、さらに、専門技術者や洋上作業員の育成を目的とした「長崎海洋アカデミー」や「長崎海洋アカデミートレーニング」が開所するなど、地場企業の再生可能エネルギー産業への参入の動きが

今後活発化することが予想されるが、再生可能エネルギー産業への参入には、専門的知識や技能・資格を取得する必要がある。

(イ) 事業概要

風力発電事業の事業開発、風力発電設備等の建設工事またはメンテナンスに必要な資格等の取得または研修、訓練等の受講などに要する経費の一部を補助する。

オ 市の取組状況（ながさき企業交流会）

地場企業や誘致企業、大学等の交流を図り、コミュニティの活性化や協業を推進することを目的に、ながさき企業交流会を定期的に開催している。交流会を通じて新たな商談等につながった実績はまだないものの、参加者間の交流が図られ、今後の商談等に向けた関係づくりにつながっている。市は引き続き、環境、海洋・ものづくり等の成長分野での交流を促進し、コミュニティの活性化やオープンイノベーションを推進していくこととしている。

カ 市の取組状況（企業誘致の推進）

市では基幹産業と親和性の高い海洋産業、洋上風力関連産業、医工連携関連産業等の企業や、近年集積が進むA I 技術の研究関連拠点等のI T 関連企業の誘致を進めるとともに、誘致環境の整備と継続的フォローアップに取り組んでいる。令和4年から7年までに20社の市内立地が決定し、1,022人の雇用計画につながっている。

(3) 県の取組状況

ア カーボンニュートラルポート

(ア) 計画の概要

長崎県では、サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズに対応するため、港湾施設の脱炭素化等の取組を進めることで、荷主や船会社から選ばれる競争力のある港湾を形成することが必要と考えていることから、長崎港において、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポートの形成を推進することとし、長崎港港湾脱炭素化推進計画を策定している。主な取組として、①「ターミナル内の低・脱炭素化」②「船舶の低・脱炭素化」③「ターミナル外の低・脱炭素化」④「CO₂吸収源の拡大・維持」について検討、取り組んでいくこととしている。

(4) 民間事業者等の取組状況

ア 長崎海洋産業クラスター形成推進協議会

長崎海洋産業クラスター形成推進協議会は、産学官連携のもと、海洋関連市場への参入をめざす長崎県内企業を支援・育成することにより、長崎県域を核とする海洋産業クラスターの形成を図り、地域産業の振興及び雇用の創造に寄与することを目的に設立された。海洋人材の育成と海洋再エネの理解増進、共同研究開発と事業化の促進

及びサプライチェーン形成に取り組んでおり、技術者を育成する「長崎海洋アカデミー」と、作業員を育成する「長崎海洋アカデミートレーニング」を運営している。

イ 民間事業者等によるカーボンニュートラルの取組

(ア) 長崎カーボンニュートラルパーク

三菱重工グループは、2040 年のカーボンニュートラル達成を掲げ、「既存インフラの脱炭素化」「水素エコシステムの実現」「CO₂エコシステムの実現」の3つを軸に取組を進めている。その技術開発を推進する中心拠点として、「長崎カーボンニュートラルパーク」を長崎市に整備し、2023 年から運用が開始されている。具体的には、アンモニアを燃焼するバーナーやガスタービン、船舶エンジン、水素製造装置、CO₂回収装置を柱に、幅広い技術を研究開発している。

(イ) ゼロエミッション社会の実現に向けた取組及び浮体式洋上風力発電の浮体基礎製造

大島造船所では、低燃費でCO₂排出量が少ない最新鋭の船舶を開発している。

そのほか、浮体式洋上風力発電の浮体基礎の一貫した施工、高速量産する体制の構築を目指しており、本事業は令和7年2月に経済産業省のGXサプライチェーン構築支援事業に採択された。本事業の計画では、2029 年までに香焼工場における浮体基礎の製造能力を年間 30 基まで増強することとしている。

(5) 産学官連携による取組状況（長崎サミット）

産学官が連携して、長崎の活性化策について議論する「長崎サミット」において、長崎ベイエリアにおけるカーボンニュートラル推進について討議されている。

長崎サミットでは、長崎港周辺を中心としたエリアで、造船産業の活性化、港湾設備の電動化、再生可能エネルギーの導入など、5つの重点プロジェクトに取り組む方針が合意されたことを受け、これらの施策をスピード感を持って推進するため、「ながさきカーボンニュートラル連絡調整会議」の設立が正式に決定されている。

(6) その他 基地港湾

洋上風力発電設備の製造・組立・保管、メンテナンス、撤去などの作業を行うための拠点港として、全国で7港が国から指定を受けている。今後、洋上風力発電の事業化が進んでいく中で、サプライチェーンに入っていくためには、基地港湾との連携も重要である。

(7) 長崎港×カーボンニュートラルの課題と促進策

長崎港が選ばれるためには、港湾の脱炭素化などカーボンニュートラルポートの実現に向けた取組が必要であり、大企業におけるカーボンニュートラルの取組が進む中、地場企業においてもさらなる取組が必要である。また、長崎港周辺には、造船業をはじめ、プラント・航空機などの関連産業が集積しており、カーボンニュートラルを成長のエン

ジンにしていく必要がある。そのための促進策として、市では、カーボンニュートラルの理解促進や取組支援、GX分野への参入支援など、GX分野のさらなる企業集積に取り組んでいくこととしている。

以上、カーボンニュートラルの推進についての諸方策について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 企業誘致には、物流に係る周辺道路の整備も重要になると考えられるので、県とも連携して整備を行ってほしい。
- 大企業だけでなく市内の中小企業も省エネ・脱炭素化に取り組めるよう、設備の導入費用等の支援をしてほしい。

5 今後の長崎港活性化対策について

公益財団法人日本海事センターから関係者を参考人として招聘し、今後の長崎港活性化対策について意見を聴取した。その概要は次のとおりである。

(1) 物流について

長崎港におけるコンテナ航路の維持のためには、現在は輸入超過であることから、輸出の促進策が必要であると考えられる。そのためには、定期的に輸出を行う事業者を誘致する必要がある。あるいは、小口の貨物をまとめて荷主に代わり輸出の手配をするフォワーダー（貨物利用運送事業者）に対する働きかけも有効であると考えられる。

長崎港活性化センターではコンテナ助成を行っているが、周辺の港湾でも同様の助成があると見られることから、助成の有効性を検証し、より事業者に対し訴求力の高い助成の在り方を検討する必要がある。

加えて、あらゆる業界で人手不足が深刻化する中、仮に長崎港の取扱貨物量が増えた場合に、港湾における人手の確保の観点からも、増加した貨物に対応できるのか検討が必要である。

(2) クルーズ客船の受入について

長崎港は既に寄港地として十分な知名度があると思われる。そのような中、近年客船は大型化する傾向にあり、大型船の受入れに当たっては、女神大橋下の通過が課題になる可能性がある。そのため、通過できる潮位の検証を行い、大型船の受入れができる場合は積極的にアピールしていく必要がある。

また、客船の寄港回数よりもその経済効果に着目し、乗客が市内を回遊し経済効果をあげるための施策を実施していく必要がある。

(3) カーボンニュートラルについて

カーボンニュートラルの推進は、アメリカの政策転換など、世界的な動きが不透明であることに留意する必要がある。世界的な規制の動向によっては、カーボンニュートラルに対する需要も影響を受ける可能性がある。

長崎港がカーボンニュートラルポートとして内外に訴求していくためには、陸上給電の整備だけでなく、新燃料の輸送・貯蔵機能や、燃料転換の実証実験の場を提供するなど、長崎港を利用することで事業者が新たなカーボンニュートラル対策を実施できる拠点となるよう取り組むことが有効と考えられる。

(4) 港の後背地としての長崎市及び長崎市周辺

長崎は横浜・神戸と並んで日本の港として世界の港湾関係者にはよく知られており、観光の面においては、景観の美しさやまちの歴史は他都市に比べて優位性があるものと考えられる。さらにそこへ、コンテナ助成やカーボンニュートラルの取組において、他港と横並びではなく思い切った差別化を図り、港湾利用者に対する訴求力を高めていくことが重要である。また、こうした取組について国内や海外の港と連携を進めるとともに、市内の活性化につなげていく必要がある。

加えて、長崎市が海事クラスター都市としてアピールしていくために、船会社から造船業者、水産事業者まで、海事に係る主体を集積させ、港湾機能を高めていくことが重要である。また、港湾管理者である県の取組に対して、市も積極的に関与し、活性化を図っていく必要がある。

なお、港の活性化対策の参考事例として、京都府の舞鶴港においては、事業者に対し、災害に備えたリスク分散と事業継続のためのサブポートとしての活用を提案していることが紹介された。

(5) 海外の事例

世界海事大学が所在するスウェーデンのマルメ市は、スウェーデンの首都ストックホルムよりもデンマークの首都コペンハーゲンに近く、国をまたいで経済圏を形成している。同市では港周辺の造船業跡地や防空壕の跡を住居や観光資源として再開発し、人々が集まる場となっている。

また、イギリスのリバプールは「海商都市リバプール」として以前は世界遺産に登録されていたが、世界遺産登録の抹消後、再開発に取り組み、にぎわいを創出している。

さらに、まちの移動手段として、ストックホルムの電動キックボードはカーボンニュートラルな移動手段として普及している。このような諸外国で見られる特異な乗り物は観光資源としても人気がある。

そのほか、コペンハーゲンにあるデンマーク王立図書館（新旧図書館）やインドのリキシャ等が紹介された。

以上、今後の長崎港活性化対策について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 今後も公益財団法人日本海事センターとの連携を深め、長崎港の活性化に関して専門家としての知見をいただき、施策に生かしてほしい。

6 委員会からの提言

以上、本委員会の調査項目についてまとめたが、長崎港の活性化に寄与するため、以下を委員会からの提言とする。

まず、長崎港の整備については、県と連携して国際観光船埠頭の2バース化を早期に実現するよう取り組まれない。現在、松が枝地区旅客船ターミナル整備事業として、県を中心に当該地区の整備計画の策定と用地買収等が進められているが、事業計画期間が当初の令和10年から令和14年に延長されたことは、昨今の物価高騰等の影響を踏まえると、今後の事業費の増大が懸念される。市は厳しい財政状況を鑑み、県と緊密に連携して、事業の確実な進捗を図り、市の事業費負担の抑制に努められたい。さらに、長崎港と市内中心部との交通結節も重要な課題である。特に、2バース化実現により観光客数がさらに増加することが見込まれる中、観光客が効率的に市中心部や主要な観光地へ移動できる手段を、県・市・交通事業者が連携して早期に検討されたい。

次に、長崎港における貿易の活性化については、長崎港活性化センターによるコンテナ助成の効果や、輸出入する品目の荷揚げ後の流通ルートや輸入原料・資材等の使途を調査するなど、現状の貨物取扱量減少に対する分析を詳細に行い、貿易による長崎への経済効果を算出し、それを基に貿易活性化の具体的な数値目標を設定して、長崎港の規模に合った貿易振興施策を実施されたい。

次に、長崎港におけるクルーズ船の受入態勢の強化については、クルーズ船客の観光消費動向を詳細に分析し、効果的な施策の実施につなげられたい。また、近年佐世保港でのクルーズ船受入数が伸びていることについても分析されたい。さらに、本市は他都市の文化財と一体となった世界遺産を擁していることから、クルーズ船の受入れについても、他都市と連携して、世界遺産をめぐる周遊の取組や、クルーズ船の燃料や食料の補給、廃棄物処理のサービスを提供することで、より選ばれる港になるよう検討されたい。加えて、観光客がまちなかエリアの商店街まで足を伸ばし、市への経済効果を高められるよう、商店街の活性化についても一層取り組まれない。

次に、カーボンニュートラルの推進については、まず、県内における洋上風力発電の推進は本市にとっても大きな経済効果が期待されることから、長崎は造船技術の蓄積があるまちという特長を生かして、洋上風力発電に関連した造船や部品製造、メンテナンスといった一連の産業に地場企業が参入できるよう支援されたい。さらに、クルーズ船受入れにも関連して、陸電供給の整備により、カーボンニュートラルポートとして長崎港のさらなる魅力度向上が図れると考えることから、陸電供給は県の所管事項ではあるが、市も連携して取組を進められたい。また、企業のニーズに合った補助金を整備し、カーボンニュートラルや洋上風力発電といったポテンシャルや地場企業とのマッチングも踏まえて、企業誘致と産業振興を推進されたい。

最後に、長崎港の活性化には、県と市、民間事業者が分散して関わっている現状の改善が必要である。包括的な運営主体の不在により、市民の声が届きにくい状況となっていることから、長崎港のさらなる活性化のため、市民や事業者の総合窓口機能を持った協議体を設置されたい。協議体では関係者が港湾全体について定期的・継続的に協議する仕組みを構築し、市には主体的な関与を求めたい。これにより県・市・民間事業者が一体的に連携し、長崎港を最大限活用できるよう取り組まれたい。

理事者におかれては、委員会における調査の過程で各委員から出された意見・要望を踏まえ、関係者間で十分に情報共有・連携し、長崎港の活性化ひいては長崎市全体の活性化につながるよう引き続き取り組むことを要望する。