

長崎港

長崎県土木部港湾課

〒850-8570 長崎市尾上町3-1

☎095-824-1111(代)

URL : <http://doboku.pref.nagasaki.jp/~kouwan/>
<http://www.nagasaki-port.jp/>



1. 概況

〈南蛮船の来航〉

長崎港は九州の西端に位置し、南西より北東に深く入江をなし、港口には、神ノ島、香焼があり、伊王島、高鈴島など大小幾多の島々が散在し、天然の防波堤を形づくり、東、北、西の三方は、烽火山、金毘羅山、稲佐山などの山岳丘陵が起伏し天然の良港をなしている。

元亀2年8月(1571年)、ポルトガル船が当地に寄港し交易を求めたことが端緒となり、時の領主、長崎甚佐衛門頼純(当時大村藩家老)が大村丹後守純忠の命を受けて開港した。これを契機として毎年南蛮船が来航し、内外の商館及び店舗が軒をつらね殷賑を極めた。天正6年(1578年)豊臣秀吉がこの地を公領とし、その後町年寄に海外渡航貿易の特権を、蘭人、英人に通商認可の朱印を与えた。寛永11年(1634年)～同13年に豪商25人を選び、特にポルトガル人のために、江戸町前面の海面を埋立て居留地とした。これがいわゆる「出島」である。島原の乱後、ポルトガル人は来航を禁じられ、オランダ人が平戸からこの地に移住させられた。

長崎港は鎖国時代唯一の門戸として学問、技芸等文化の窓として、安政6年(1858年)の横浜、函館等全国5港が開港になるまで続いた。

〈西日本の代表港〉

維新開国後の本港は、往時の独占的な繁栄はなくなったが、西日本の代表的港湾として、その使命を果たして来た。即ち明治6年日本における代表的港湾5港の一つとして1等港に、さらに明治40年最重要港7港の一つに認定された。

一方、対支貿易に対する地理的優位は次第に時代の脚光を浴び隆盛を取り戻し、日華連絡のための上海連絡船、日満連絡船、オーストラリア、フィリピン方面の定期貨物船およびバンカー炭の補給港として内外船の入港で賑わった。大正9年から13年にかけて出島地区に、5,000トン級3バース、8,000トン級2バースの岸壁等近代的港湾として整備し昭和2年第2種重要港湾に指定された。

戦後は、我が国の大陸における優位性の喪失とともに本港も致命的打撃を受けた。しかし国力の回復とともに輸出入船が出入し、特に重油輸入港と相まってバンカー港として利用された。

昭和26年重要港湾に指定され、同27年には県管理港湾となった。沖縄航路の寄港地として新たに脚光を浴び、外航船寄港の増加や大型化に対処するため、昭和36年長崎港港湾

計画を改訂し、日本経済の発展に必ず設備拡充に努めた。昭和39年元船突堤が完成し、さらに第1次外港整備へと移行した。

〈臨海工業用地の整備〉

経済成長とともに出入港船舶や貨物量が増加し、また船舶の大型化等により港内は輻輳してきた。そこで時代の工業ブームと相まって第一次外港整備が始まった。昭和39年～同47年で小ヶ倉柳地区に外貿埠頭を、同40年～43年で深堀、香焼間工業用地約80万㎡を造成し、さらに同45年までで毛井ノ首地区に工業用地約20万㎡を造成し、工業港としての新しい性格を造り出してきた。

引き続き、昭和47年から港湾区域を拡張し第二次外港整備に着手した。皇后・神ノ島地区に公共貨物埠頭とともに福田・神ノ島臨海工業用地を、また昭和51年からは小江地区に公共木材埠頭とともに木材団地用地を造成計画し、現在両地区とも完成している。現在、物流の効率化、国際競争力の向上のため、小ヶ倉柳地区の埠頭の拡幅、整備がおこなわれ、令和元年度に完成した。

〈国際観光港としての飛躍〉

本港は、長崎県の産業・文化の中心であるとともに日本における西欧文化の発祥地である長崎市にあり、日本有数の国際観光船の寄港地でもある。昭和33年以来世界の豪華客船が相次ぎ入港し、昭和60年4月には松が枝地区に国際観光船専用のバースを供用開始した。平成16年、三菱重工業(株)長崎造船所においてダイヤモンド・プリンセスが建造されるなどクルーズ客船の大型化がすすむなか、長崎港においても日本初の10万総トン級対応の旅客船埠頭を計画し、平成20年11月には岸壁を供用開始、平成23年には、旅客受入機能と景観の向上のため国際ターミナルビルと緑地を整備した。さらに、東アジアのクルーズ需要増加を見据えて平成26年8月港湾計画の改訂を行うとともに、その後の更なる寄港数の急増と大型化に対応するため、令和2年3月港湾計画の一部変更を行ない、16万総トン級のクルーズ客船が2隻同時に接岸可能となる施設総延長820mの旅客船埠頭計画を位置づけたところである。

〈内港部再開発〉

内港部においては、老朽化、陳腐化した港湾施設の再開発を図り港湾及び周辺地域の活性化と親水性を有した臨海アメニティー空間の創出を目指し、昭和63年より整備を進めてきた。平成16年3月、市街地唯一の開放的な緑地「長崎水辺の森公園」

の供用開始で計画は概成し、旅客ターミナル、商業施設などととも臨海部の賑いの空間として市民に親しまれている。

〈将来に向けて〉

東アジアの新興国を中心とした急激な経済成長とそれに伴

うクルーズ需要の拡大などを背景に、「世界有数の国際クルーズ・旅客船発着拠点港の形成」や「東アジアとの貿易拡大による地域経済の活性化」などを基本的な方針として定め、人流・物流の拠点として更なる強化を図ることとしている。

2. 港勢

入港船舶

種別	合計		30,000総トン以上		10,000総トン以上 30,000総トン未満		6,000総トン以上 10,000総トン未満	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
外航商船	478	25,536,736	190	24,004,961	25	519,049	27	231,040
内航商船	15,279	2,927,560						
自航	1,055	1,661,553						
その他	389	199,268			2	22,579	12	105,094
合計	17,201	30,325,117	190	24,004,961	27	541,628	39	336,134

種別	3,000総トン以上 6,000総トン未満		1,000総トン以上 3,000総トン未満		500総トン以上 1,000総トン未満		5総トン以上 500総トン未満	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
外航商船	173	691,810	49	77,118	14	12,758		
内航商船	20	74,969	114	240,182	961	821,878	14,184	1,790,531
自航			1,055	1,661,553				
その他	2	8,450	8	15,129	1	699	364	47,317
合計	195	775,229	1,226	1,993,982	976	835,335	14,548	1,837,848

最大入港船舶のトン数 151,400 総トン（喫水 10.3 m）

海上出入貨物

項目	合計		農水産品		林産品		鉱産品		金属機械工業品	
	トン	%	トン	%	トン	%	トン	%	トン	%
輸出	108,363	100.0	3	0.0	614	0.6	727	0.7	75,467	69.6
輸入	201,562	100.0	4,026	2.0			90	0.0	59,863	29.7
計	309,925	100.0	4,029	1.3	614	0.2	817	0.3	135,330	43.7
移出	652,346	100.0					117,382	18.0	187,107	28.7
移入	1,450,758	100.0	2,206	0.2			266,699	18.4	309,880	21.4
計	2,103,104	100.0	2,206	0.1			384,081	18.3	496,987	23.6
合計	2,413,029	100.0	6,235	0.3	614	0.0	384,898	16.0	632,317	26.2

項目	化学工業品		軽工業品		雑工業品		特殊品		分類不能のもの	
	トン	%	トン	%	トン	%	トン	%	トン	%
輸出	153	0.1	396	0.4	380	0.4	30,568	28.2	55	0.1
輸入	110,865	55.0	24,744	12.3	1,449	0.7	246	0.1	279	0.1
計	111,018	35.8	25,140	8.1	1,829	0.6	30,814	9.9	334	0.1
移出	99,513	15.3	84,800	13.0			163,544	25.1		
移入	853,819	58.9					18,154	1.3		
計	953,332	45.3	84,800	4.0			181,698	8.6		
合計	1,064,350	44.1	109,940	4.6	1,829	0.1	212,512	8.8	334	0.0

太字は自動車航走船取扱貨物（外数）で、計及び合計に含まない

外貿コンテナ貨物取扱量

項目	フレートトン	TEU	
		実入り	空コン
輸出	10,792	1,382	3,641
輸入	35,904	5,310	153

乗降人員

	合計	乗込人員	上陸人員
外国航路	1,394,392	697,264	697,128
内国航路	1,373,025	679,710	693,315
計	2,767,417	1,376,974	1,390,443