

長崎港松が枝地区国際ターミナル整備事業 PFI手法導入可能性サウンディング資料（案）

1. 事業の趣旨・目的
2. 対象地周辺の概要
3. 施設の概要・配置プラン
4. 事業スキーム
5. 事業スケジュール（案）
6. その他参考資料

令和4年9月

長崎県

※本事業概要に示す施設計画、事業スキーム等は現時点の案であり、確定したものではありません。

1. 事業の趣旨・目的

- 長崎県松が枝地区は、長崎市中心部より南側約2kmに位置し、クルーズ船専用岸壁や国際ターミナルが立地する『海の国際玄関口』である。
- 近年のクルーズ船の大型化、寄港需要の増加に対応するため、岸壁を410m延伸する松が枝岸壁 2 バース化事業に取り組んでいる。
- 2 バース化に伴う新たな国際ターミナルの整備や、ツアーバス用の駐車場整備のほか、観光振興や地域活性化等に資する機能導入の検討を進めている。
- 上記の整備に関して、PPP/PFI手法の導入を検討しており、導入の可能性を調査したい。

<施設整備イメージ図>



2. 対象地周辺の概要（1）

- 事業対象地は、下記に示す長崎港松が枝地区である。



出典：県資料

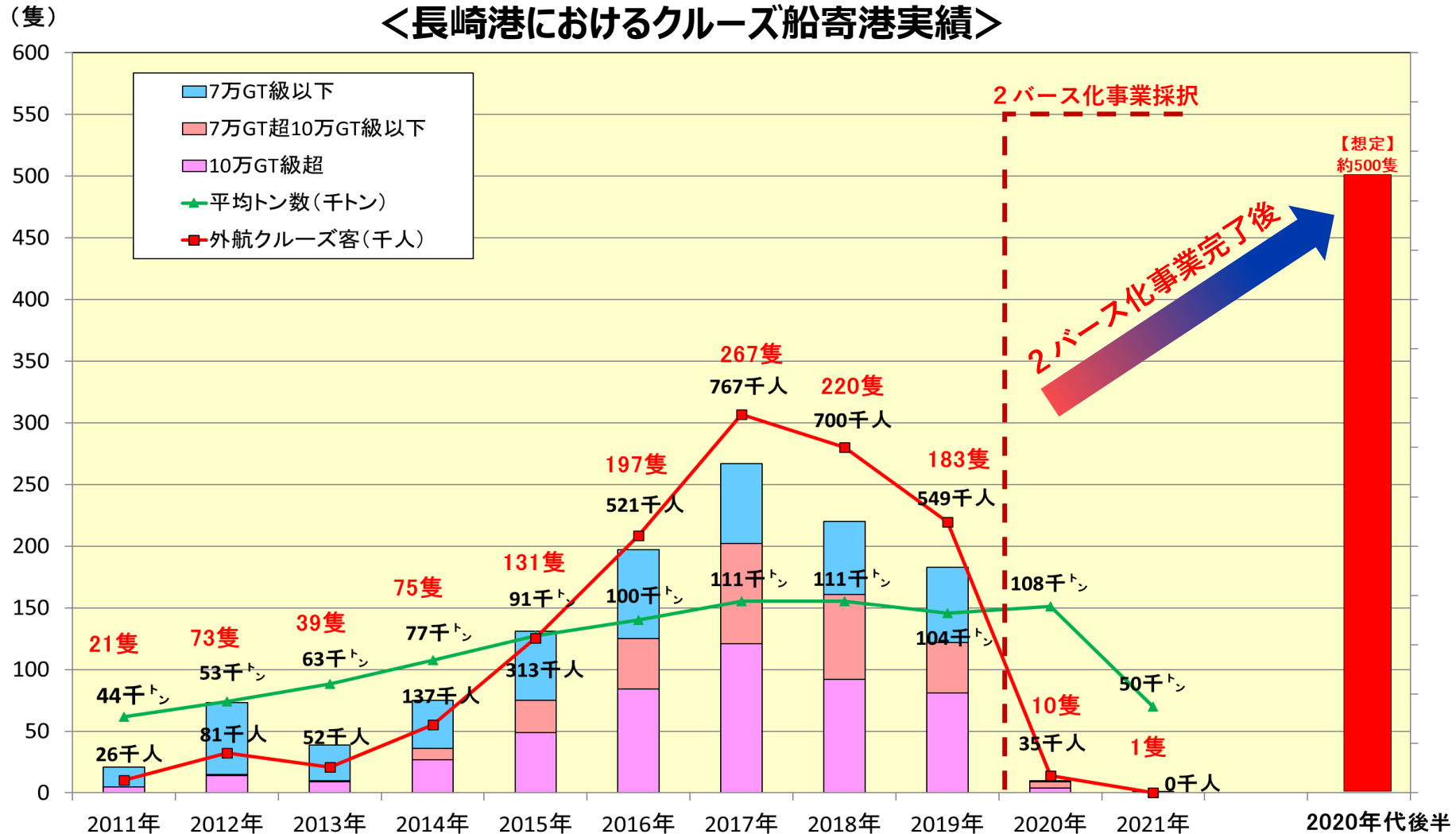


出典：長崎県観光統計データ

2. 対象地周辺の概要（2）

クルーズ船の寄港実績

- コロナ禍前の海外船社ヒアリングによるクルーズ船の長崎港将来予測は、「2020年代後半で約500隻」
- そのうち松が枝岸壁には最大で「約450隻」の寄港を予測
- コロナ禍におけるクルーズ船の寄港は、2021年の1隻（邦船：飛鳥Ⅱ）



2. 対象地周辺の概要（3）

アフターコロナを見据えた海外クルーズ船社ヒアリング（R4.3実施）

- コロナを要因とした、今後のクルーズ事業の縮小は予定していない。
- コロナ禍後は以前と同様以上に長崎港への寄港を予定している。
- コロナ禍であっても新造船事業の変更はなく、現在も造船中である。



アフターコロナにおいても
長崎港への寄港希望は多い。

	クルーズ事業のコロナ禍(2020年)以前との変化	アジア地域における配船戦略・新造船の見通し	長崎港への入港見込み・要望
A社	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業を展開することができるエリア全てにおいて、事業を今後も拡大していきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ コロナ禍以前から計画変更はない。 ・ アジアへ配船予定の船は3隻（①17万GT②18万GT③詳細未定） ・ 富裕層をターゲットにした新しいブランドを計画している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 我々がアジアに配船しようと考えている船は非常に大きな船 ・ 大型クルーズ船の受入体制を整えてほしい。
B社	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中国が主要な寄港地であり多くのクルーズ船を配船するという会社の方針は変わらない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中国が主要な発着地であり、6隻をアジア配船する方針。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 長崎港は主要な寄港地の一つで、非常に戦略的な位置にある上、観光資源も豊富ということで、我々はこれまでどおり長崎港に寄港したい。 ・ 観光、ターミナル、バス駐車場など、約1万人を受け入れるための体制を整えてほしい。
C社	<ul style="list-style-type: none"> ・ ダウンサイズするどころか、マーケットは拡大すると思う。（主要クルーズ会社が長崎を含めた航路計画を立案。中国で新しいクルーズ会社が少なくとも4社設立） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ターゲットの客層は富裕層。 ・ 配船数を増やす計画がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 長崎も含め、日本の港に寄港したい。 ・ 長崎港は以前、なかなかバースを確保できなかった。
D社	<ul style="list-style-type: none"> ・ クルーズ業界の未来というのは明るいと自信を持っている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 配船は、2隻。両方長崎へ寄港予定。 ・ 上海を母港として、13万GT級を9月までに新船造船。 ・ 2025年までに追加造船予定（クラス未定） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 長崎は重要な寄港地と位置づけている。 ・ 2019年以前は数多く長崎港に寄港していたが、こうした計画を変える予定はない。むしろより多くの船を送る予定。
E社	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業そのものについては全く変更をするつもりはなく、何も変わらない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在保有している船は1隻のみだが、5隻程度でのオペレート予定。 ・ 2隻目については確保済で、残りの3隻についても交渉中。 ・ 7万GTを超えないぐらいの大きさの船を購入する計画。 ・ 各船で大体1年に100航海予定。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 長崎港は非常に気に入っているため、長崎への寄港は今後も増やしていきたい。 ・ 那覇や北九州など長崎港をセットで考えているので、寄港する機会も今後ますます増えていくと思う。

2. 対象地周辺の概要（4）

東山手地区・南山手地区の歴史まちづくり（周辺地のまちづくり）

- 東山手・南山手地区では、「歴史まちづくり計画」が進行している。
- 歴史的資源を生かしたまちづくり（歴史まちづくり）に官民協働で取り組み、地域の歴史的風致の維持向上を図ることで持続可能な地域を実現することを目的としている



3. 施設の概要・配置プラン（1）

長崎港松が枝地区旅客船ターミナル整備事業（2バース事業）の概要

【対象最大船舶】

- ・スペクトラムオブザシーズ（最大旅客5,602人）級の2隻同時着岸（最大11,204人）が処理可能なターミナル（1バースは発着対応可能）とする。 ※16万総トン級のうち、旅客人数が最も多いクルーズ船として設定
- ・2隻同時着岸の着岸時間差は最短で1時間を想定。

【接続道路】・・・県で整備

- ・東西方向：地区の最南に、国道499号からの岸壁接続道路を整備（臨港道路B）。
- ・南北方向：国道499号に並行して、大浦署前交差点から臨港道路Bまでの接続道路を整備（臨港道路A）。

【埠頭用地・緑地】・・・県で用地確保予定（未確保）

- ・ターミナルの必要面積を確保予定。
- ・対象船舶2隻着岸分のツアーバス駐車場を確保予定
- ・親水空間、クルーズ歓迎のための緑地を確保予定。

【既存ターミナル】・・・県所有（指定管理契約中）

- ・第一ターミナルは、建物を活用し、収益施設とした継続利用を想定。
- ・第二ターミナルは、施設の除却も想定しつつ、収益施設とした利活用を想定。

【港湾計画図（令和元年度一部変更）】



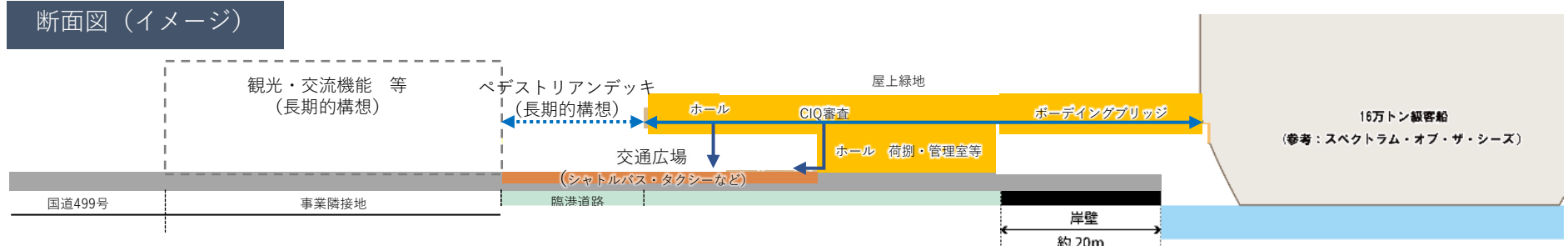
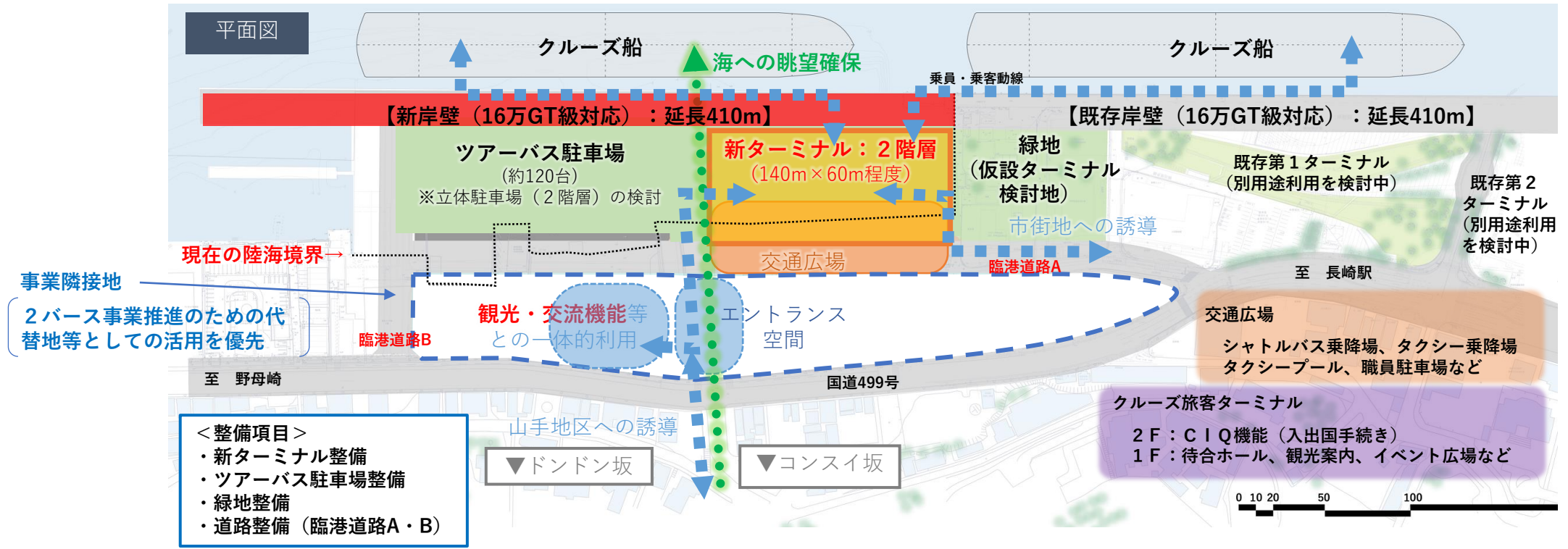
図 港湾計画

路面電車は複線にて延伸されるものと想定

3. 施設の概要・配置プラン (2)

※現時点での一案であり、今後変更になる可能性有

- 新ターミナルは両岸壁に対応する機能（クルーズ船×2隻想定）を岸壁中央部に集約して配置予定。
- 乗客乗員の利便性向上のため、交通広場、事業隣接地への円滑なアクセス性を確保予定。
- 新たな建物についてはデザイン検討や建築高さを制限するなど、山手地区から長崎港への景観・眺望に配慮予定。



エントランス機能等の整備

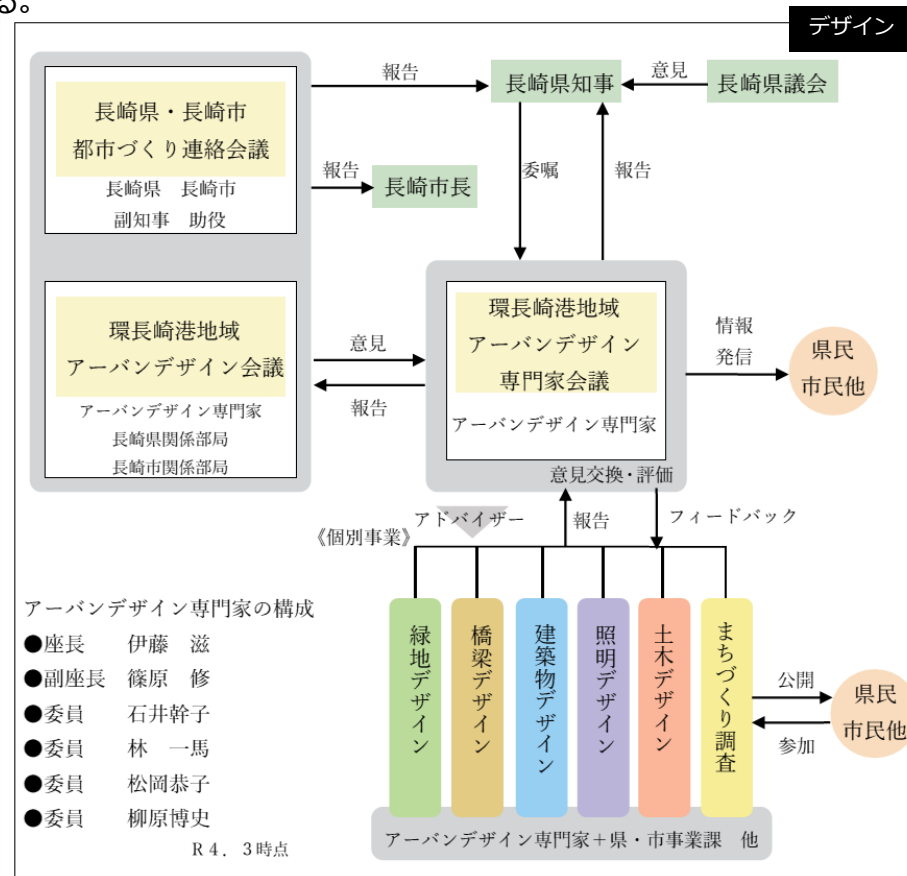
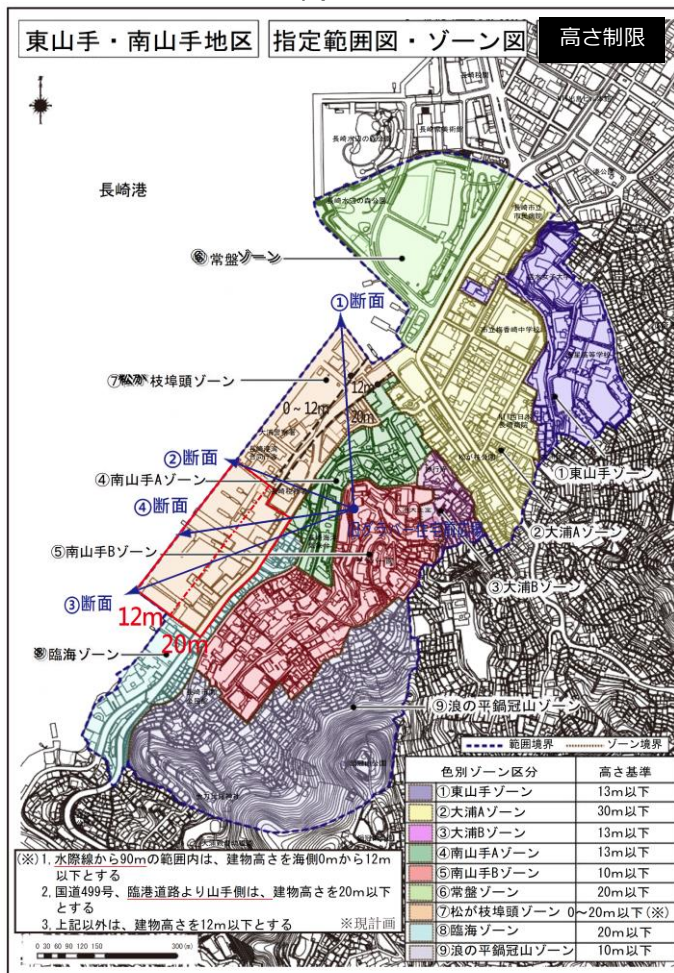
- 南山手地区の来訪者に港との繋がりを感じてもらうためのエントランスの整備を想定している
- 観光・交流機能、地域の都市機能といった機能をもつ、公園・広場空間の整備を想定している
- 松が枝地区と南山手を繋ぐ新たなモビリティの導入について検討中



3. 施設の概要・配置プラン（4）

<各種条件>

- 用途地域：工業地域【現況】：店舗等（床面積が1万㎡を超える）、ホテル・旅館等が建設不可である。
（※）用途地域については、用途変更する可能性あり。
- 景観計画：景観形成基準（高さ）：港湾機能用地が12m、都市機能用地が20m以下(検討中)で設定されている。
- デザイン：当地区は環長崎港地域アーバンデザイン検討エリアであり、各種専門家会議に諮る必要がある。（長崎県で主導的に開催）
- その他：世界文化遺産（明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業）のバッファゾーンに入っている。



出典：長崎県アーバンデザイン資料

4. 事業スキームについて～①対象施設と事業の位置づけ、民活事業範囲、想定事業手法

- 港湾施設のうち、新国際ターミナルとツアーバス駐車場は「必須事業」とし、仮設ターミナル及び既存ターミナル活用については、必須事業と一体発注の可能性を検討。
- 都市機能施設については任意事業とし、事業者の提案により実施すること（又は実施しないこと・別事業として提案すること）も可能とする。
- P F I（B T O）方式の維持管理・運営期間としては30年を想定。

	対象施設	事業の位置づけ	民活事業範囲		事業方式					備考
			整備	運営管理	公設公営	PFI (BTO)	定借	売却	その他	
港湾施設	岸壁整備	—	—	—	○	—	—	—	—	国直轄事業
	道路・緑地	—	—	—	○	—	—	—	—	県事業（緑地は収益施設として事業者による整備も可）
	新国際ターミナル	必須事業	●※	○ CIQは対象外	—	○	—	—	—	事業範囲は、設計、建設（屋上緑地含む）、維持管理、運営（施設利用調整、使用料徴収、使用許可、イベント企画運営、テナント管理、広報等。C I Qは除く）
	ツアーバス駐車場		○	○	—	○	—	—	—	事業範囲は、設計（予約システム設計含む）、建設、維持管理、運営 ※立体駐車場可（高さ制限有）
	仮設ターミナル	必須事業と 一体発注を希望	●※	○ CIQは対象外	—	○	○	—	○	事業範囲は、設計、建設、維持管理、運営（運営内容は新国際TBと基本的に同じ）、新ターミナル整備後の撤去・跡地整備（緑化整備）
	既存ターミナル活用		○	○	—	○	○	—	○	第1TBは撤去不可。既存改修は可能（RO方式） 第2TBは既存活用のほか、撤去・跡地活用も可能
都市機能施設	観光・交流施設等	任意事業 (別事業も可)	○	○	—	—	○	○	○	「その他」は定借、売却以外に事業者にて適切と考える方式がある場合は、対話により意見を把握
	エントランス空間		○	○	○	○	○	—	○	公共用地又は民間用地としての活用を検討中 (公設公営又はP F I、定借など幅広く想定)

※ ●は事業類型によって事業範囲に含むか含まないか異なる部分（詳細はP11で後述）

4. 事業スキームについて～②事業類型（1）

- P F I（B T O）方式対象の施設については、民間事業者による独立採算型（パターンA）、混合型（パターンB）での実施を想定する。

●パターンA：独立採算型（設計・建設含めた完全独立採算型＋ふ頭造成費納付型）

- ✓ 設計、建設、維持管理、運営すべてを民間事業者による独立採算事業として実施する。
- ✓ 県がふ頭埋め立てに要する費用（約2.5億円/年）を、運営収益から県に納付金として納める。
- ✓ なお、クルーズ需要の世界的な変化など、事業者による企業努力を行ってもなお想定収入を下回る場合は、県によるリスク分担を行うことを想定している。

●パターンB：混合型（維持管理・運営独立採算型＋ふ頭造成費・収益分納付型）

- ✓ ツアーバス駐車場の設計、建設費、および全対象施設の維持管理、運営については民間事業者による独立採算事業として実施する。
- ✓ 仮設・新国際ターミナルの設計、建設費についてはサービス購入料として県から支払う。（複数年債務払い想定）
※上記のサービス購入料はターミナルの基本施設分（CIQ施設等）であり、事業者負担で収益施設整備可。
- ✓ 県がふ頭埋め立てに要した費用（約2.5億円/年）及び収益の一部については、運営収益から県に納付金として納める。
- ✓ なお、クルーズ需要の世界的な変化など、事業者による企業努力を行ってもなお想定収入を下回る場合は、パターンAと同様、県によるリスク分担を行うことを想定している。

※想定事業収支はサウンディング調査参加事業者に資料を配布します

4. 事業スキームについて～②事業類型（2）

- 前ページを踏まえた施設毎の事業類型を示す。

	仮設ターミナル	新国際ターミナル	ツアーバス駐車場	既存ターミナル活用		都市機能施設 (観光・交流機能部分)
				第1ターミナル	第2ターミナル	
収支の流れ	<p>県 サービス購入料 ※設計、建設費について支払い有の場合 事業者 県 収益納付 事業者 入港船舶 利用者 ターミナル使用料※1 事業収入※2</p>	<p>県 サービス購入料 ※設計、建設費について支払い有の場合 事業者 県 収益納付 事業者 入港船舶 利用者 ターミナル使用料※1 事業収入※2</p>	<p>県 収益納付 事業者 バス事業者 駐車料金※1</p>	<p>県 サービス購入料 ※設計、改修費について支払い有の場合 事業者 県 収益納付 事業者 利用者 事業収入※1</p>	<p>県 収益納付 事業者 県 収益納付 または借地料 事業者 利用者 事業収入※1</p>	<p>県・市 土地代又は借地料 事業者 利用者 事業収入</p>
	事業方式	P F I (B T O)	P F I (B T O)	P F I (B T O)	P F I (R O) ※抜本的施設改修は必須ではない。	P F I (R O、B T O)、その他
事業類型	完全独立採算型 又は混合型	完全独立採算型 又は混合型	完全独立採算型 又は混合型	完全独立採算型 又は混合型	完全独立採算型 又は混合型	完全独立採算型
備考	需要変動リスクの 県負担あり	需要変動リスクの 県負担あり	需要変動リスクの 県負担あり	既存撤去は不可 既存改修は可能	既存活用又は 既存撤去・跡地 活用も可能	

※1：事業者を指定管理者として指定し、利用料金収入を事業者に帰属させることを想定（第2ターミナルは、公の施設として設置する場合が該当）

※2：ターミナルでは、入港船舶（乗客）からのターミナル使用料（利用料）収入のほか、例えば、指定管理者制度に基づく使用許可権限を事業者に付与することに伴う収入（入港時以外の空きスペースの貸し出しなど）や、県から目的外使用許可又は行政財産の貸付を受けることにより実施する事業から得られる収入（イベント等の自主事業、売店など）を想定している。

4. 事業スキームについて～③想定事業収支（パターンAの場合）

- 現時点での想定事業収支を示す。

初期投資	金額	備考	単純収支	金額
① 施設整備費（建築）	5,208,000千円	単価400千円/m ² 。民活時は10%程度の低減を想定	A 初期投資 計	7,321,759千円
② 施設整備費（土木）	400,189千円	民活時は10%程度の低減を想定	B 維持管理・運営収支 計	13,227,960千円
③ 金利負担	1,713,570千円	利率2%（借入割合初期投資の9割）	C 事業収支（= B - A）	5,906,201千円
④ 合計・・・A	7,321,759千円	④ = ① + ② + ③		
運営収入	金額	備考		
⑤ターミナル利用者数	572,000人/年			
入港船舶数	200隻/年	2015-19実績及び将来需要予測から設定（安全側）		
平均乗船客数	2,860人/隻	2015-19実績から設定		
⑥ターミナル使用料	858,000千円/年			
使用料単価	1,500円/人・回	入港船舶の乗船客より徴収		
⑦ツアーバス駐車料金	11,440千円/年			
利用人数	228,800人/年	利用率40%と想定		
乗車人数	40人/台	大型バス乗車定員50人から想定		
利用台数	5,720台/年			
ツアーバス駐車料金	2,000円/台			
⑧運営収入計	869,440千円/年	= ⑥ + ⑦		
維持管理・運営支出				
⑨維持管理費	103,875千円/年	民活時は5%程度の低減を想定		
⑩運営費	71,300千円/年	民活時は5%程度の低減を想定		
⑪ふ頭造成償還額	253,333千円/年	ターミナル周辺土地造成：76億円（30年分割）		
⑫支出計	428,508千円/年	= ⑨ + ⑩ + ⑪		
⑬維持管理・運営収支（単年）	440,932千円/年	= ⑧ - ⑫		
維持管理・運営収支（30年）	13,227,960千円	・・・B		

- 入港船舶の乗船客から徴収するターミナル使用料は、1,500円/人・回と設定。（柔軟な料金設定可）
- 初期投資及び維持管理・運営費に加え、ターミナル周辺のふ頭埋め立て等の土地造成に要する76億円（県の必要償還額。単年約2.5億円）についても、運営収入で回収することを想定。

※算定根拠等の詳細は、別途公表の「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（令和4年3月）」を参照してください。

※想定事業収支は現時点のものであり、今後の検討により変更となる可能性があります。

※千円未満を四捨五入していることから、合計値が合わないことがあります

4. 事業スキームについて～③想定事業収支（パターンBの場合）

- 現時点での想定事業収支を示す。

運営収入		金額	備考	単純収支		金額
①ターミナル利用者数	572,000人/年			A 初期投資 計		0円
入港船舶数	200隻/年	2015-19実績及び将来需要予測から設定（安全側）		B 維持管理・運営収支 計		5,906,190千円
平均乗船客数	2,860人/隻	2015-19実績から設定		C 事業収支（= B - A）		5,906,190千円
②ターミナル使用料	858,000千円/年					
使用料単価	1,500円/人・回	入港船舶の乗船客より徴収				
③ツアーバス駐車料金	11,440千円/年					
利用人数	228,800人/年	利用率40%と想定				
乗車人数	40人/台	大型バス乗車定員50人から想定				
利用台数	5,720台/年					
ツアーバス駐車料金	2,000円/台					
④運営収入計	869,440千円/年	= ② + ③				
維持管理・運営支出						
⑤維持管理費	103,875千円/年	民活時は5%程度の低減を想定				
⑥運営費	71,300千円/年	民活時は5%程度の低減を想定				
⑦ふ頭造成償還額	253,333千円/年	ターミナル周辺土地造成：76億円（30年分割）				
⑧収益納付	244,059千円/年	初期費用73億円/30年				
⑨支出計	672,567千円/年	= ⑤ + ⑥ + ⑦ + ⑧				
⑩維持管理・運営収支（単年）	196,873千円/年	= ④ - ⑨				
維持管理・運営収支（30年）	5,906,190千円	・・・B				

- 入港船舶の乗船客から徴収するターミナル使用料は、1,500円/人・回と設定。（柔軟な料金設定可）
- 維持管理・運営費に加え、ターミナル周辺のふ頭埋め立て等の土地造成に要する76億円（県の必要償還額。単年約2.5億円）及び建設費（73億円）についても、運営収入で回収することを想定。

※算定根拠等の詳細は、別途公表の「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（令和4年3月）」を参照してください。

※想定事業収支は現時点のものであり、今後の検討により変更となる可能性があります。

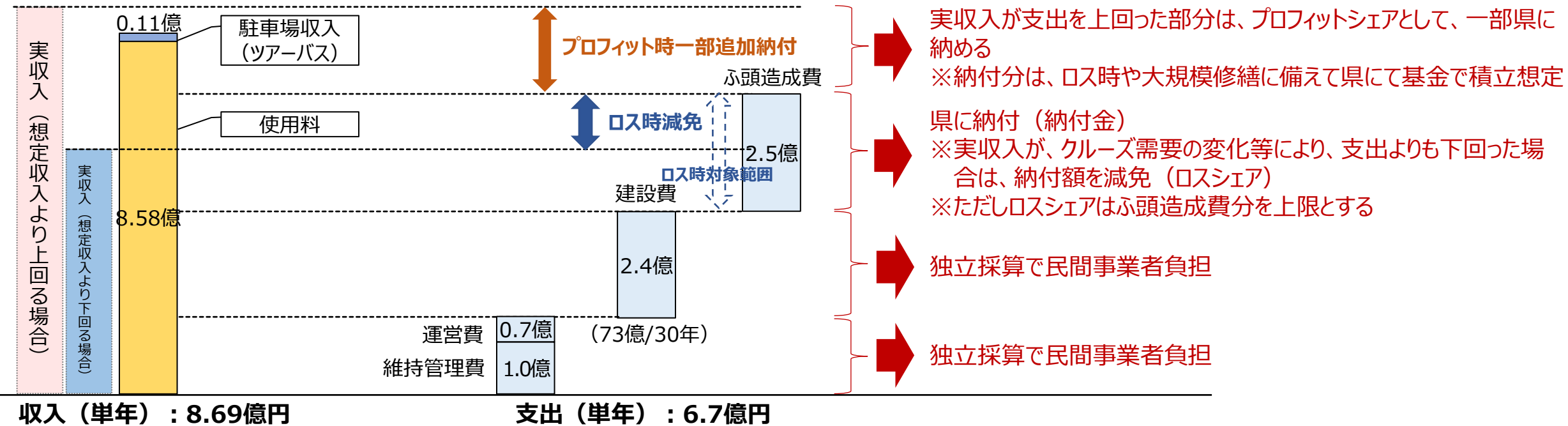
※千円未満を四捨五入していることから、合計値が合わないことがあります

参考 県の支出	初期投資	金額	備考
⑪ 施設整備費（建築）		5,208,000千円	単価400千円/㎡。民活時は10%程度の低減を想定
⑫ 施設整備費（土木）		400,189千円	民活時は10%程度の低減を想定
⑬ 金利負担		1,713,570千円	利率2%（借入割合初期投資の9割）
⑭ 合計・・・A		7,321,759千円	⑭ = ⑪ + ⑫ + ⑬

4. 事業スキームについて～⑤プロフィットシェア・ロスシェアの考え方（パターンAの場合）

- プロフィットシェア・ロスシェアの考え方について、下記に案を掲載する。

パターンA設計・建設含めた完全独立採算の想定（詳細はP11に掲載）



※上記は、前頁の想定収支を単年度に置き換えた概算の数値

●プロフィットシェアの考え方（案）

- ✓ 各年度の実収入が支出を上回る場合については、その上回った金額の30%相当額を納付金として県に納める。
- ✓ 本県及び事業者は、5年ごとに、プロフィットシェアの還付割合の改定について協議することができる。

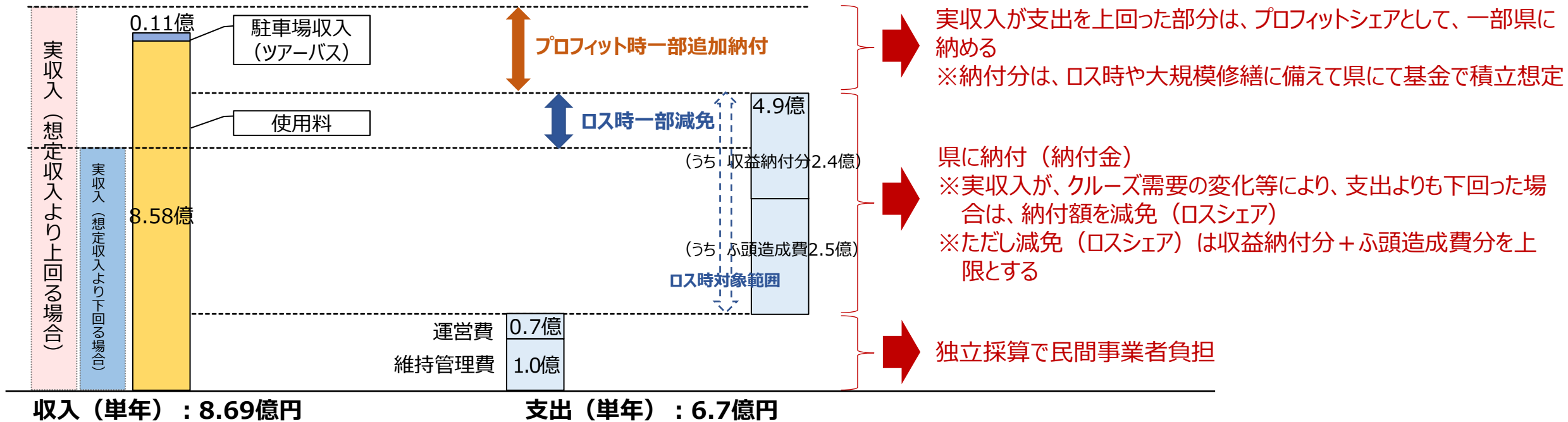
●ロスシェアの考え方（案）

- ✓ クルーズ需要の変化など、事業者による企業努力を行ってもなお、各年度の実収入が支出を下回る場合は、下回った金額分、ふ頭造成費の納付額を減額する。（減額対象の上限は、ふ頭造成費の納付額とする。）
- ✓ ただし、実収入が支出を下回った原因が、事業者の債務不履行によるものと判断される場合は、納付額の減額は行わない。

4. 事業スキームについて～⑤プロフィットシェア・ロスシェアの考え方（パターンBの場合）

- プロフィットシェア・ロスシェアの考え方について、下記に案を掲載する。

パターンB：混合型（維持管理・運営独立採算型）の想定（詳細はP11に掲載）



※上記は、前頁の想定収支を単年度に置き換えた概算の数値

●プロフィットシェアの考え方（案）：Aと同様

- ✓ 各年度の実収入が支出を上回る場合については、その上回った金額の30%相当額を納付金として県に納める。
- ✓ 本県及び事業者は、5年ごとに、プロフィットシェアの還付割合の改定について協議することができる。

●ロスシェアの考え方（案）

- ✓ クルーズ需要の変化など、事業者による企業努力を行ってもなお、各年度の実収入が支出を下回る場合は、下回った金額のうち70%は県が負担し、納付額を減額する。（減額対象の上限は、収益納付分＋ふ頭造成費とする。）
- ✓ ただし、実収入が支出を下回った原因が、事業者の債務不履行によるものと判断される場合は、納付額の減額は行わない。

4. 事業スキームについて～⑤プロフィットシェア・ロスシェアの考え方（プロフィットシェアの還元分の扱い）

- プロフィットシェアにおける県・事業者双方の還元分の扱いについて、下記に案を掲載する。

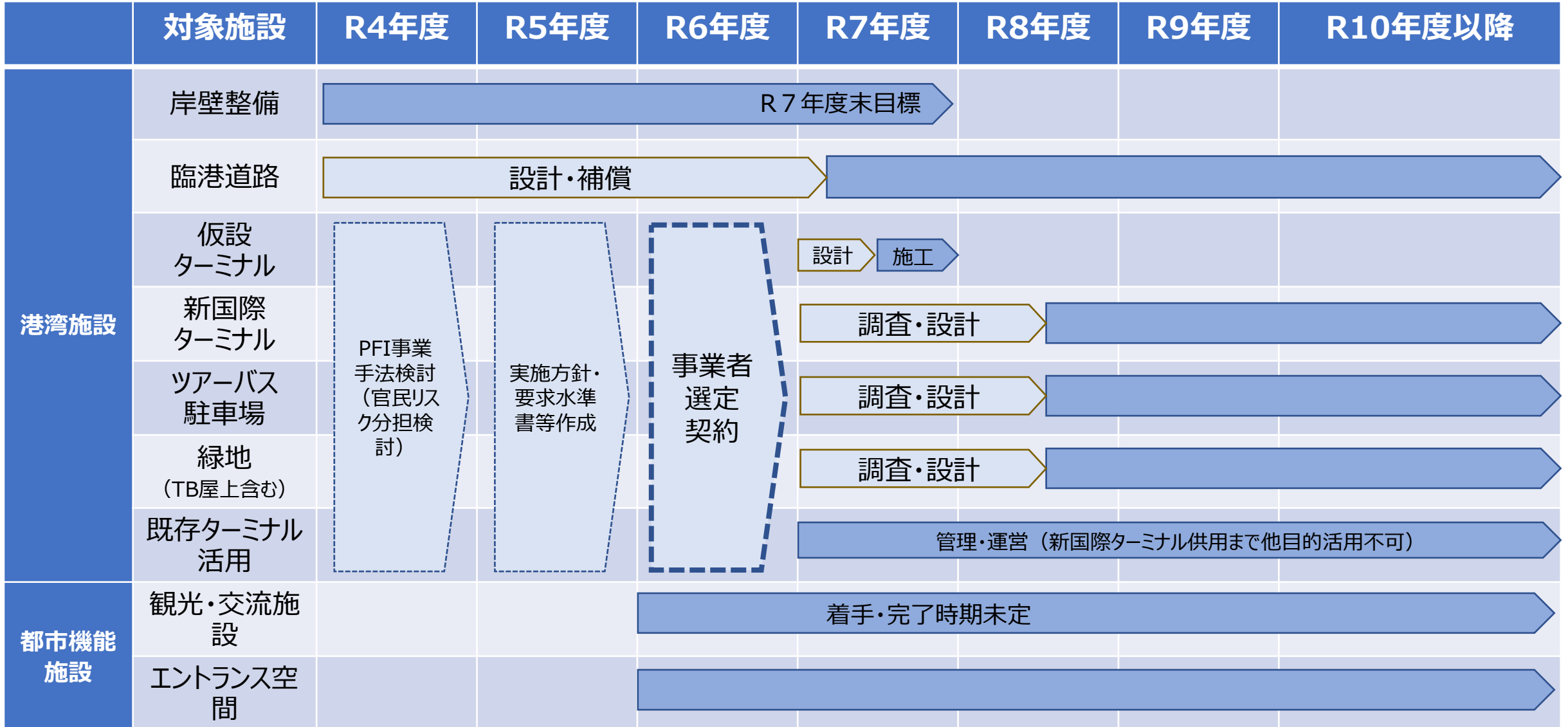
プロフィットシェアにおける県・事業者双方の還元分の扱いについて（案）

- 県は、プロフィットシェアとして納付された金額について、ロスシェア時の補填への積立金として活用することを想定している。
- 事業者においては、プロフィットシェアとして県に納付した残りの金額（70%相当分）の一部について、事業者にて留保し、施設の魅力向上（事業者にて整備・管理する施設の大規模修繕含む※）のための財源とすること。

※大規模修繕の範囲（例として、既存ターミナルも含める場合の意見）や、大規模修繕を事業範囲に含めることの留意点等については、対話を通じて意見を把握する。

5. 事業スケジュール (案)

今後の想定スケジュール

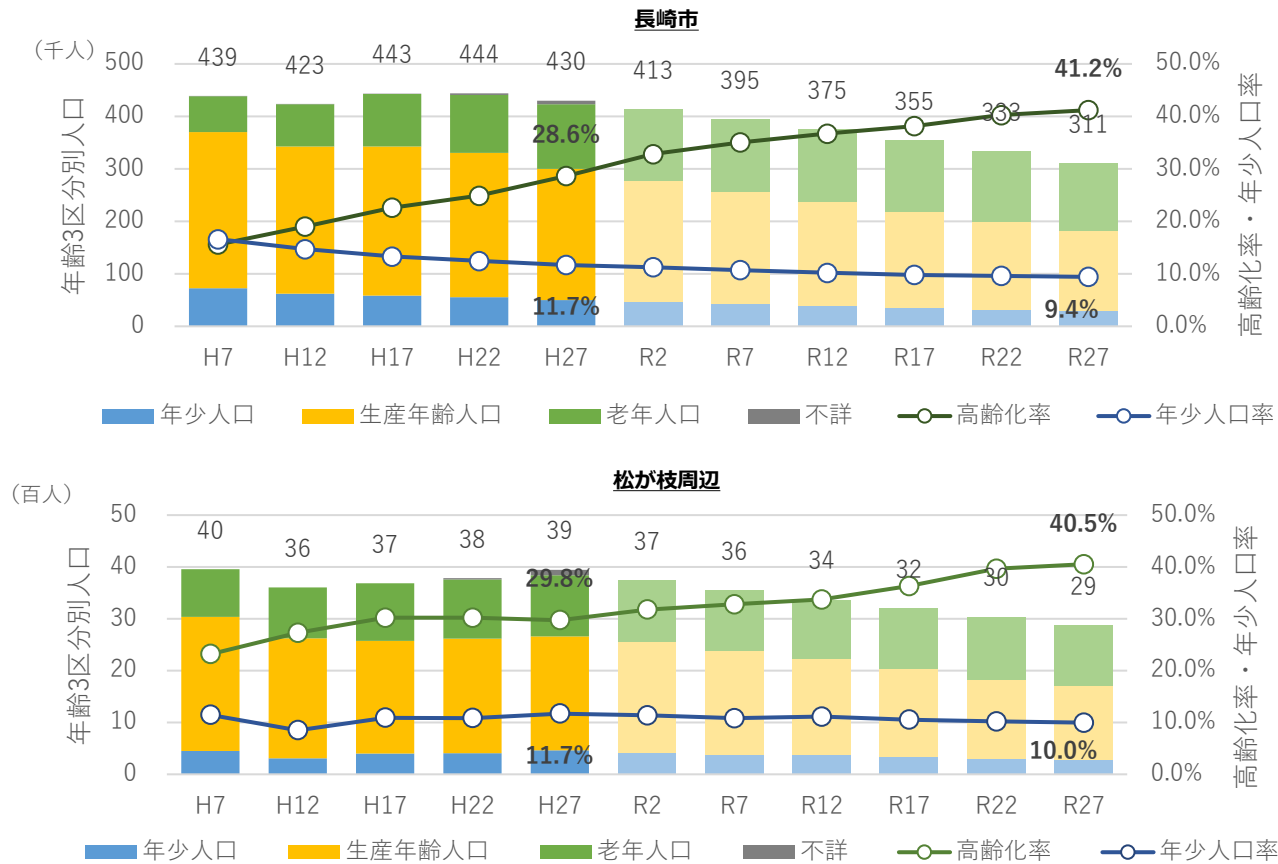


※PFI事業で実施した場合の**最短**スケジュールです。
 ※スケジュールは現時点の想定であり、確定したものではありません。

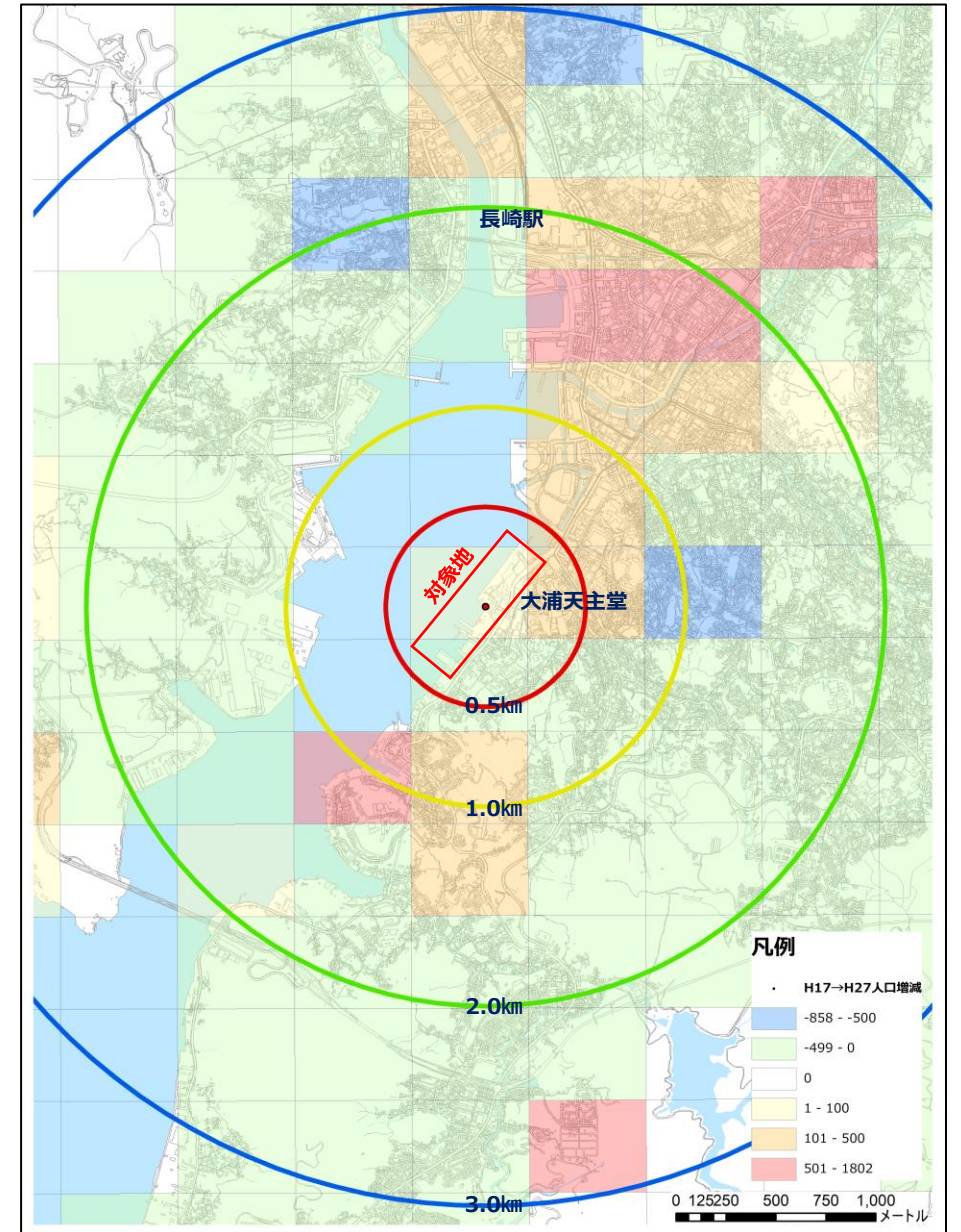
參考資料

人口動向

- 長崎市ではH22年をピークに人口は減少傾向へと転じている一方、松が枝周辺ではH27まで微増傾向にある。
- 今後は松が枝周辺においても減少傾向に転じるが、高齢化の進行は市全体より緩やかに進む見込みである。

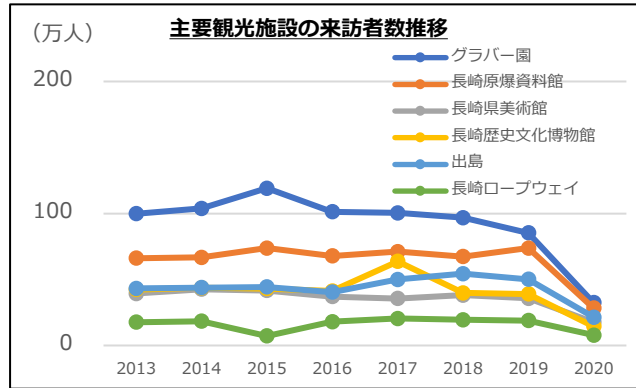


※松が枝周辺：常磐町・相生町・大浦町・東山手町・南山手町・松が枝町・小曾根町・浪の平町
出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

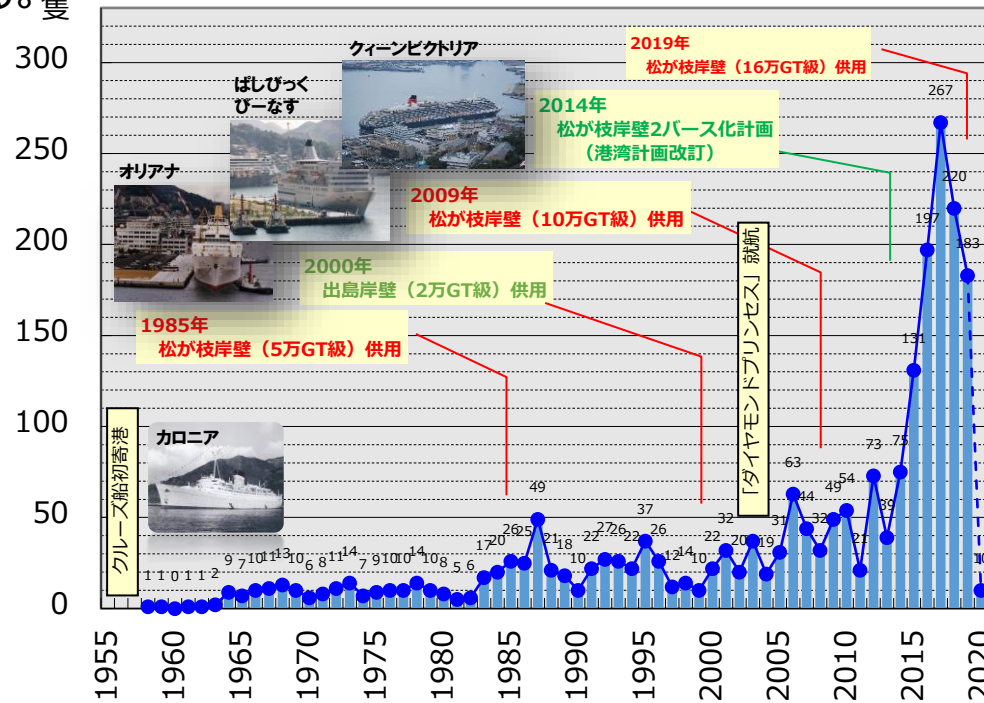


観光等来訪者の動向

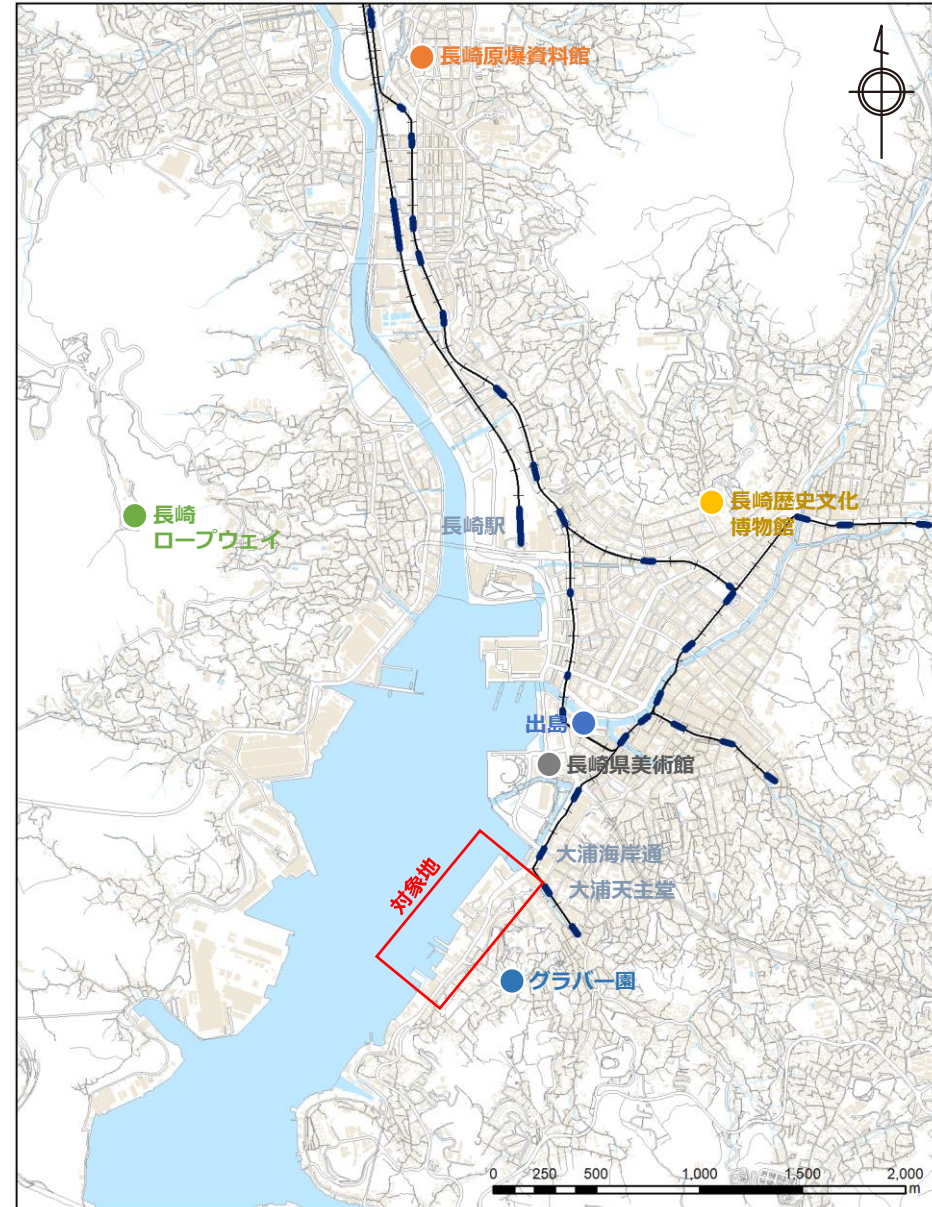
- 本港へのクルーズ船初寄港は1950年代であり、以降寄港隻数は徐々に増加し、2014年の2バース化計画後には大きく伸び、2017年に過去最高の267隻にまで増加している。
- 周辺にはグラバー園等、県内でも有数の観光名所が隣接し、年間約50万人ほどの来訪がある。



出典：長崎県観光統計データ



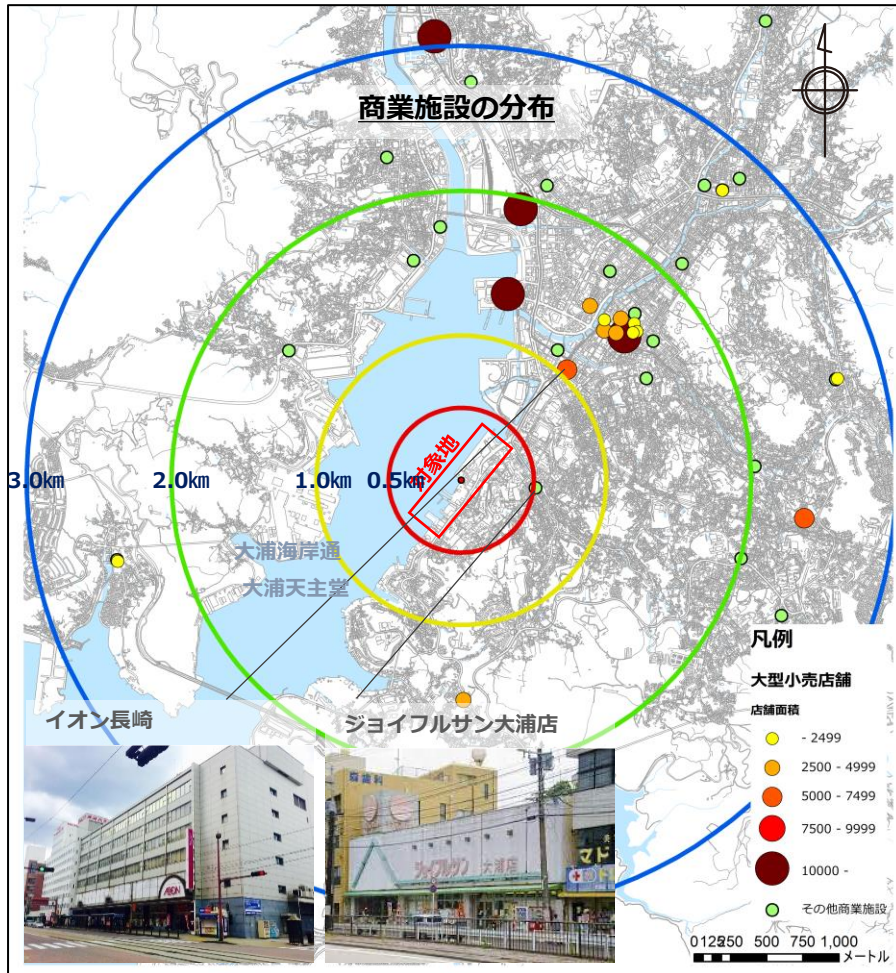
出典：長崎県港湾課提供



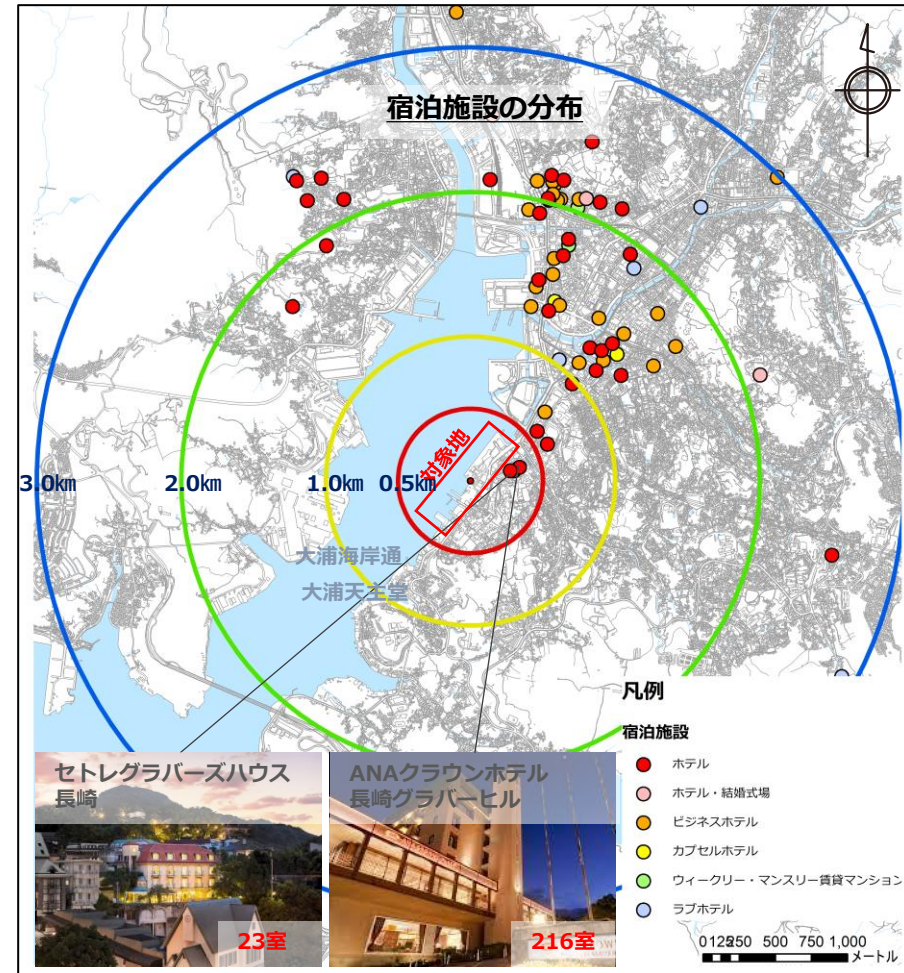
出典：長崎県観光統計データ

周辺施設の立地状況

- 商業施設は、対象地周辺に1,000㎡以上の大型小売店舗の立地はなく、小規模なスーパーマーケットが1件立地している。
- 宿泊施設は、対象地周辺においてはANAクラウンホテル（客室数：216室）が最も大きいホテルであり、長崎駅から対象地周辺にかけては路面電車沿線に点在して立地している



出典：大型小売店舗総覧2018、iタウンページより作成（R3.12時点）

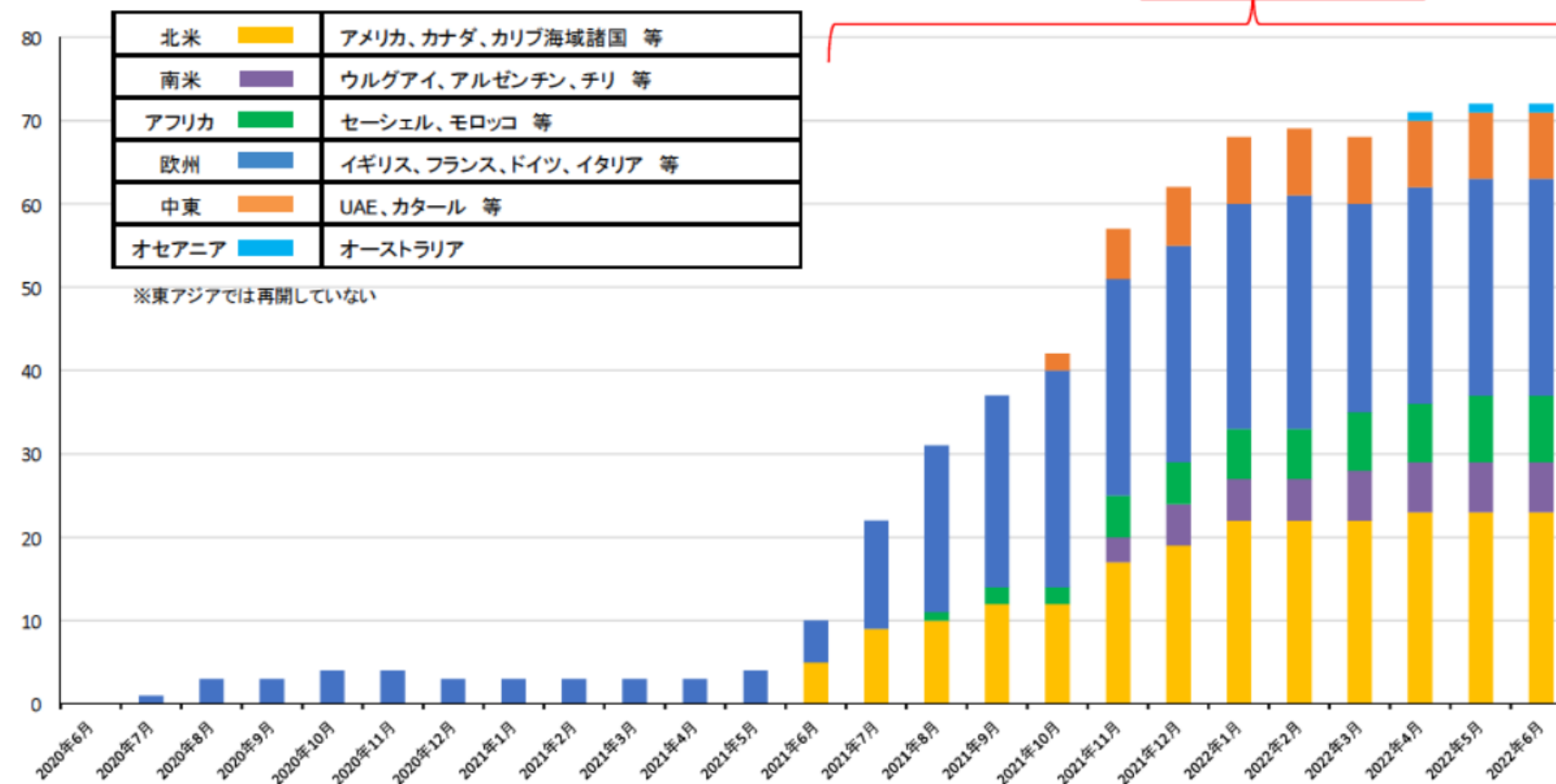


出典：iタウンページより作成（R3.12時点）

○新型コロナウイルス感染症の影響により、世界中でクルーズ船の運航休止を余儀なくされた。
 ○国際クルーズについては、2020年7月から欧州において徐々に運航が再開され、2021年6月頃から欧州やアメリカ等で運航再開が活発化してきている。一方、東アジアにおいては未再開。

国際クルーズ再開国数

(ヶ国)



※みなと総合研究財団や船社HP掲載情報等を基に港湾局作成