

■ 概要

- 長崎港松が枝地区は累計2200隻程度のクルーズ船を受け入れるなど、長崎港の海の国際玄関口として地域経済の発展に大きく貢献している。
- 現在、当地区では、クルーズ船の寄港需要増加や大型化などに対応するため、岸壁を延伸し、大型クルーズ船（16万総トン級）2隻の同時着岸が可能な2バース事業を進めている。
- 2バース事業において必要となる2隻同時着岸に対応した新国際ターミナルや、ツアーバス駐車場等の設計・整備・運営・管理について、PPP/PFIの導入を検討する。

■ 事業概要 ※青字：公設公営（従来手法）、赤字：PPP/PFIの導入

【岸壁】

- 16万GT級の大型クルーズ船（長崎港寄港可能最大クラス）が2隻同時に着岸できるよう、既存岸壁を南側に410m延伸を実施。

【埠頭用地】

- 対象船舶2隻着岸分のターミナルの必要用地およびツアーバス駐車場用地を確保予定。
- 親水空間、クルーズ歓迎のための緑地用地を確保予定。

【道路】

- 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）。

【新国際ターミナル】・・・PPP/PFIの導入（事業化検討段階）

- 新国際ターミナルの設計、施工、管理、運営および新国際ターミナルが供用開始となるまでの暫定ターミナル設計、施工、管理、運営を事業内容とする。
- 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（16万GT級1隻は発着対応可能）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

【ツアーバス駐車場】・・・PPP/PFIの導入（事業化検討段階）

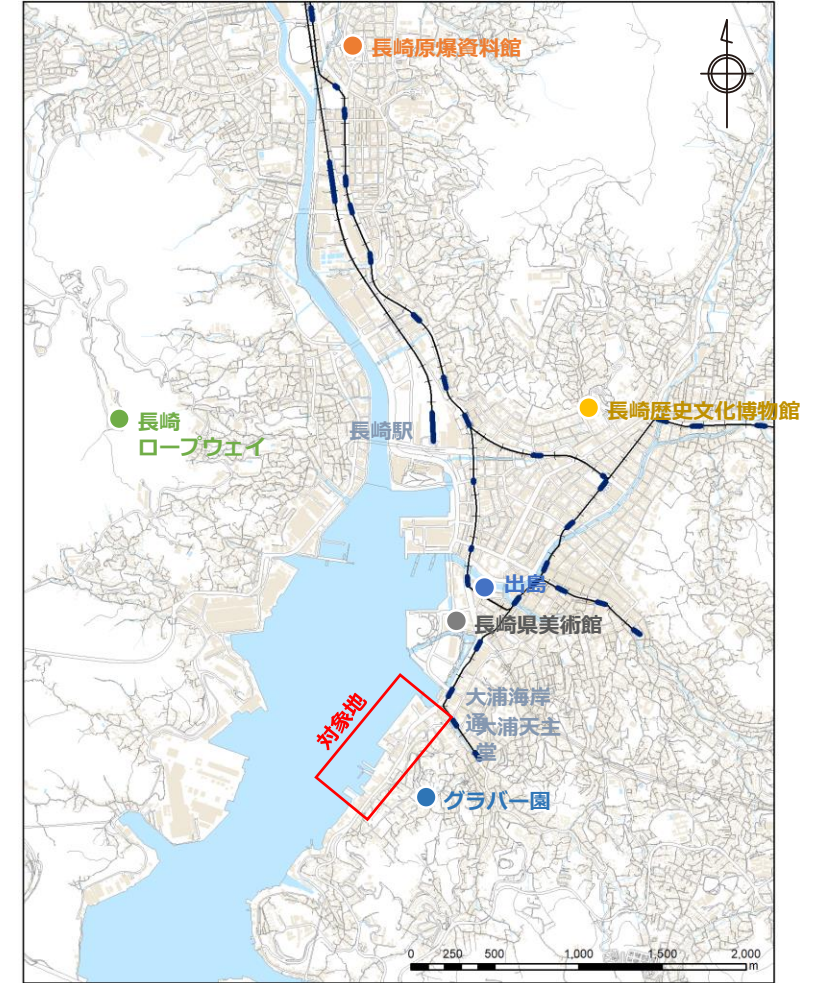
- ツアーバス駐車場の設計、施工、管理、運営を事業内容とする。
- 16万GT級の大型クルーズ船が2隻同時着岸した際の必要な駐車マス（約120台程度）のツアーバス駐車場とする。

【既存ターミナル】・・・PPP/PFIの導入（事業化検討段階）

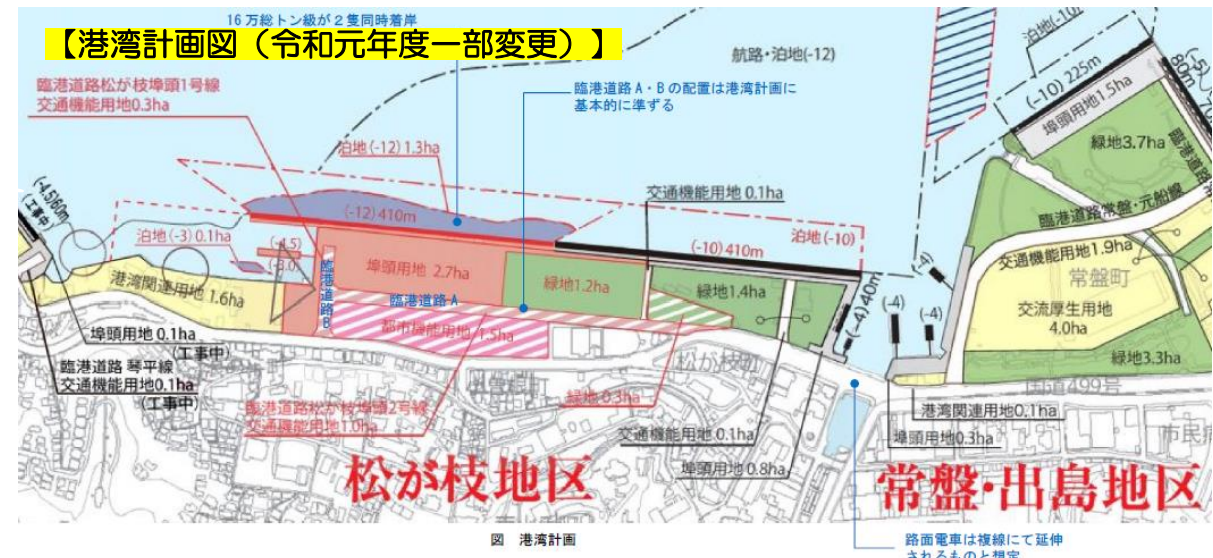
- 第一ターミナルは、建物を活用し、収益施設とした管理、運営を予定。
- 第二ターミナルは、施設の除却を含めた、収益施設とした管理、運営を予定。

【緑地】・・・PPP/PFIの導入（事業化検討段階）

- 収益施設の新たな整備・運営による収益を原資に緑地の維持管理・魅力向上を予定。（Park-PFI的手法）

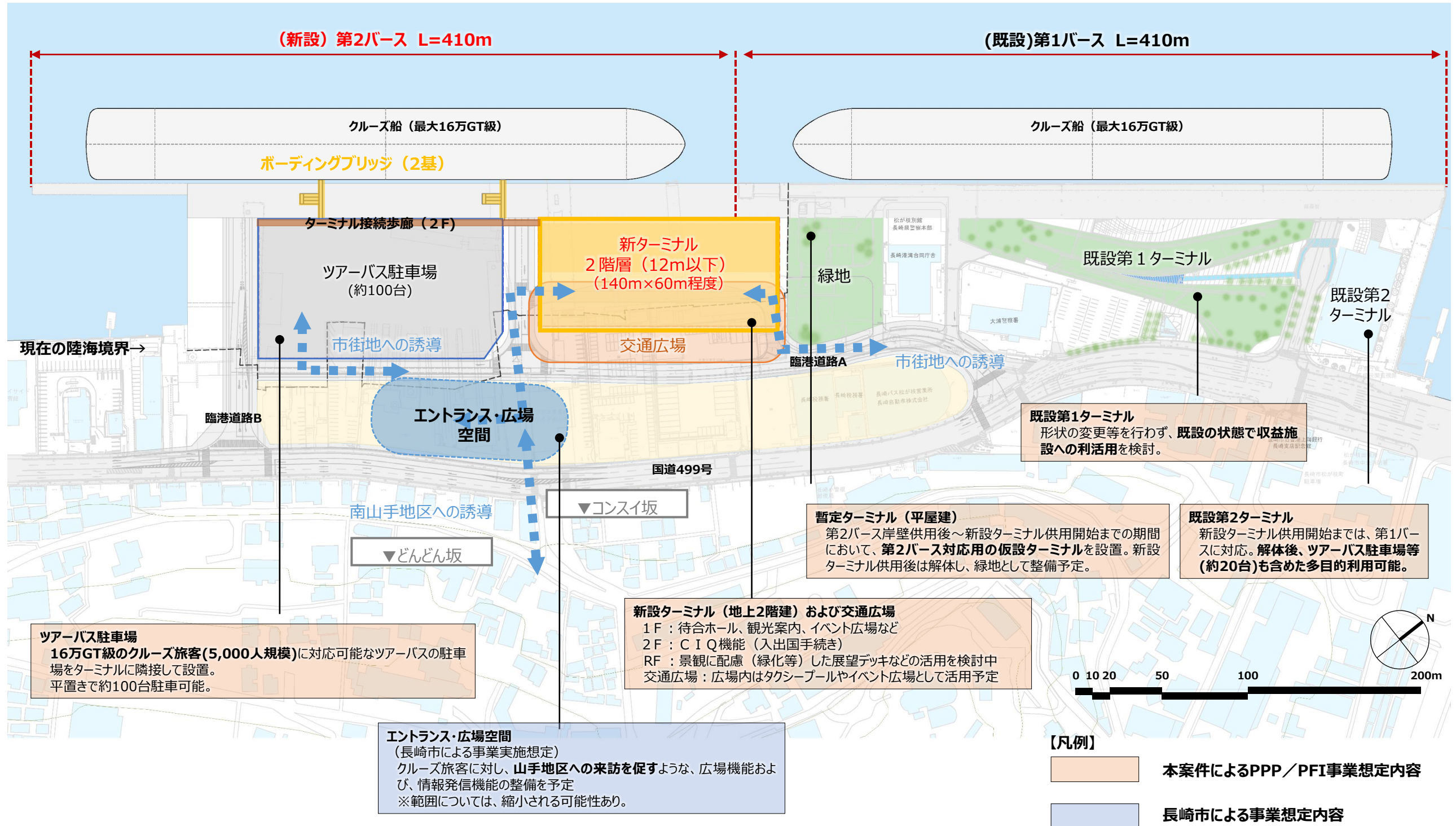


出典：長崎県観光統計データ

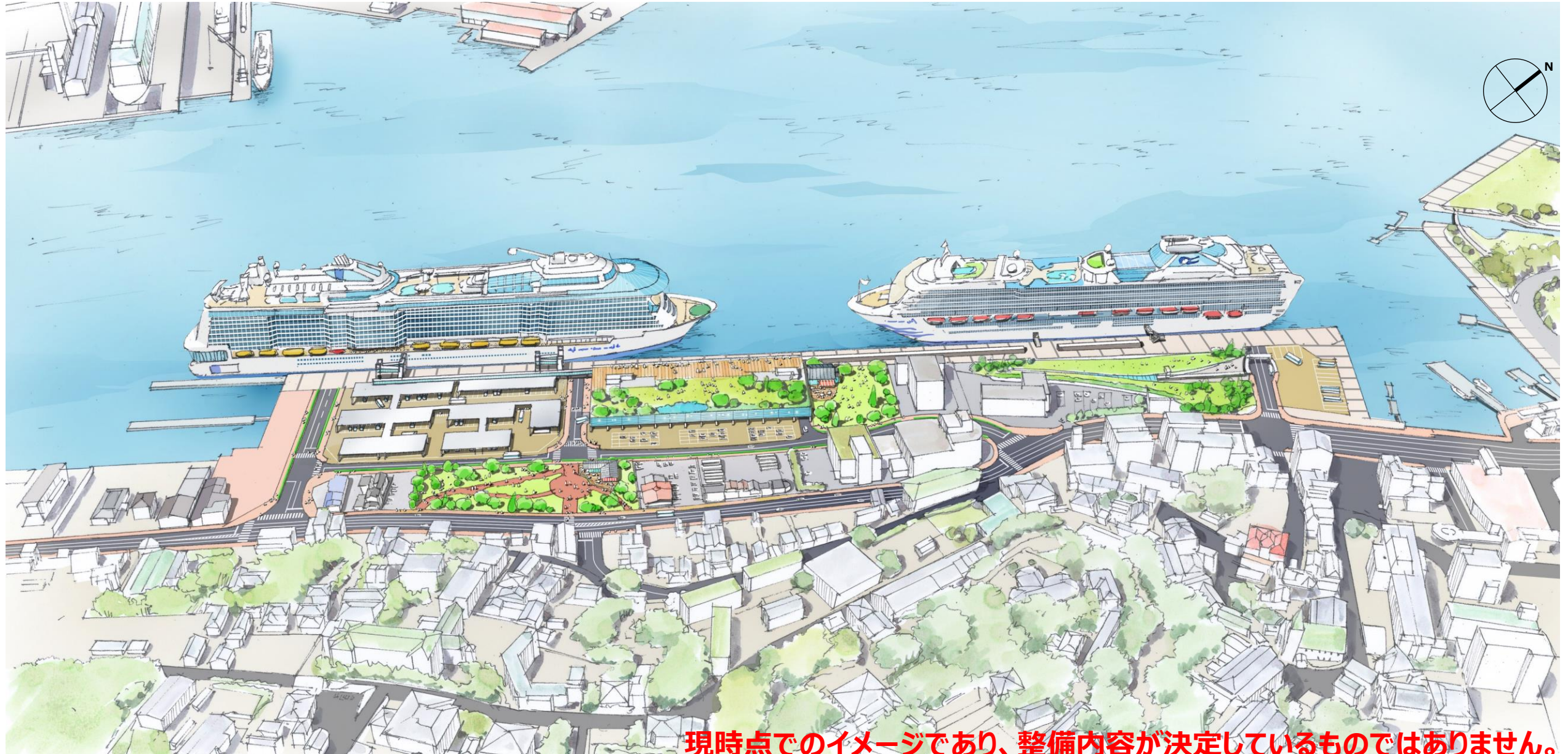


■全体レイアウト

- 新設するターミナルは両バースに対応する機能（クルーズ船16万GT級×2隻）を岸壁中央部に集約して配置。
- クルーズ旅客の利便性向上のため、交通広場（タクシー、路線バス、乗用車用）、ツアーバス駐車場をターミナルに隣接して配置。
- 新岸壁には、新ターミナルへ接続するためのボーディングブリッジおよびターミナル接続歩廊を設置。
- 既存第1ターミナルは事業者提案による、収益施設への利活用を行うこととし、既存第2ターミナルは解体および多目的利用を想定。
- コンスイ坂から海側は眺望確保のため、視界を開かせ、臨港道路AとR499の間には、長崎市にてエントランス・広場空間を整備想定。



■イメージパース図（山手側からの鳥瞰）



現時点でのイメージであり、整備内容が決定しているものではありません。

■PPP/PFI事業手法の導入目的

- ① ターミナルやツアーバス駐車場、周辺緑地整備に関する**民間事業者ノウハウの導入**や民間事業者による**一体的な自主事業の実施**を促すことでクルーズ旅客やクルーにとって、**来訪満足度の高い受入体制**を整える。
- ② 施設の利活用や土地の有効活用により、観光客だけでなく、**周辺利用者へのサービス力を向上**させ、**地域全体の賑わい創出**に繋げる。
- ③ 設計・施工・管理一体型による**コスト縮減効果**や、長期的な運営による**質の高いサービス**を提供する。

定性評価やサウンディング、定量評価結果をもとに、下記の事業スキームとして整理後、民間事業者に対し、**2次サウンディングを実施**。
 今後は、本スキームをもとに、**プロフィットロスシェアの設定や要求水準書の作成など、より詳細な検討**に進んでいく。

現時点での事業スキームであり、決定しているものではありません。

PFI（BTO）方式 <混合型（設計・建設費サービス購入型＋維持管理・運営独立採算型＋収益納付型）>

●**新国際ターミナル、ツアーバス駐車場、仮設ターミナル**

- ✓ 設計・建設費及び仮設ターミナルの撤去費は**サービス購入料（出来高払い）**として県から支払い、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**として実施し、**県への収益納付を実施**する。※事業者負担による収益事業の実施は可。
- ✓ 既存第2ターミナルは解体後、ツアーバス駐車場を含めた多目的広場として活用する。**解体費及び設計・整備費は県負担**とする。

●**既存第1ターミナル**

- ✓ 既存第1ターミナルは新国際ターミナル供用までの間もターミナルとして運用した後、**事業者提案の独立採算による収益事業としての活用**し、改修を行う場合は、改修費も含めて事業者の負担とする。

●**その他（全般に共通する事項）**

- ✓ 新国際ターミナルの**維持管理・運営期間は15年とし、最大15年を上限として期間の延長**を認める（大規模修繕は次期事業で実施する）。
- ✓ 県がふ頭埋め立てに要した**費用相当分（約76億円）の年割額**および、**施設整備費相当分の年割額**については、事業期間を通じて、**事業者が県に対して、納付金として納める**。
- ✓ 実収入の実態に応じて、**プロフィットシェア及びロスシェアを設定**する。

【収支イメージ】

▼基準値（事業者提案）

- 納付金①：
施設整備費相当分の年割
（運営期間割）
- 納付金②：
ふ頭造成費相当分の年割
（運営期間割）

