

【H30:先-13】比田勝港国際ターミナルPFI事業導入のための調査 (実施主体:対馬市)

対馬市基礎情報(H31.1.1時点)

- ・人口:31,010人
- ・可住地面積:707.42km²

【事業分野:港湾】【対象施設:旅客ターミナルビル、賑わい施設】【事業手法:コンセッション、PFI(BTO)、DBO、指定管理等】

調査のポイント

1. 増加する韓国フェリーを中心とした旅客や将来需要に対応できるターミナル機能強化に係る検討
2. 上対馬地域の交流拠点、地域活性化拠点としての新たなエリアづくり、施設導入に係る検討
3. 事業特性や地域特性を踏まえたスキーム検討及び事業者の参入意欲の確保

調査対象地及び施設の概要

■概要

- ・ 比田勝港は長崎県管理の地方港湾で、福岡から約150km、釜山から約50 kmに位置し、対馬の北の玄関口、特に韓国との玄関口としての役割を担っている。

■比田勝港第1国際ターミナル (対馬市管理)

- ・ 建築年度 平成26~27年度(平成28年1月13日供用開始)
- ・ 構造・面積 管理棟 S造 2階建て 898.06 m²
- ・ 審査棟 平屋建て 1018.27 m² 計 1916.33m²

■駐車場 (長崎県管理)

- ・ バス 15台(うち路線バス用1台)、 タクシー 6台、一般車両9台

■比田勝港における1日の乗降客数(平成30年度)

- ・ 入国最大:8便 2,417人(4/7 sat) 出国最大:9便 2,728人(4/22 sun)
- ・ 入出国合計の最大:入国6便、出国10便 4,164人(4/29 sun)

【比田勝港第1国際ターミナル】



【検討対象エリア】

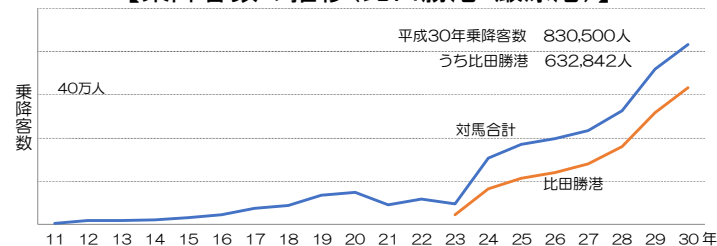


事業発案に至った経緯・目的

■経緯・課題

- ・ 対馬市は、韓国からの観光需要の増加を受け、平成28年に比田勝港において新たな国際ターミナルの供用を開始したばかりである。しかし、当初の想定以上の利用者により既に施設は狭隘化し、受入能力の限界が来ている。また、今後も新たな船舶の就航計画やホテルの建設など、観光客の増加が見込まれており、施設拡充による受入態勢の強化が喫緊の課題となっている。
- ・ 一方、隣接する商店街では観光客増加に伴う経済効果を十分に得られているとは言い切れず、ターミナル拡張に際しては、民間投資をふまえた機能の導入、地元活性化への貢献に資する空間整備、地域の交通結節点、及びにぎわいの拠点として最適な維持管理・運営体制の構築等が求められる。
- ・ 特に、ターミナルと隣接する未利用公有地について、ターミナル整備と並行してPFI事業として活用の可能性を検討する余地があるものと考えられる。

【乗降客数の推移(比田勝港・厳原港)】

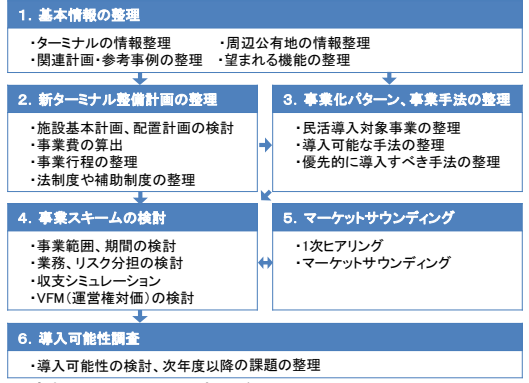


■目的

- ・ 増え続ける韓国からの観光客に対応できるターミナル機能強化と併せ、地域経済への貢献と新たな賑わい創出に資する施設の導入及び地域のランドマークとしての長期的な発展に向け、民間活力の導入による施設整備、維持管理運営事業を検討する。

調査内容

■調査の流れ



※流れ:1については表面参照

■エリア活用の方向性整理 (調査の流れ:2)

- ・駐車場台数・観光客の動線等の観点から、複数の賑わい施設と駐車場の配置パターンを比較。
- ・方向性を整理し、商店街側への観光客の動線創出を優先。賑わい施設の西側の配置を想定。
- ・課題として、ターミナル～賑わい施設間を楽しく歩ける仕掛けづくりが必要。

【エリア活用イメージ】



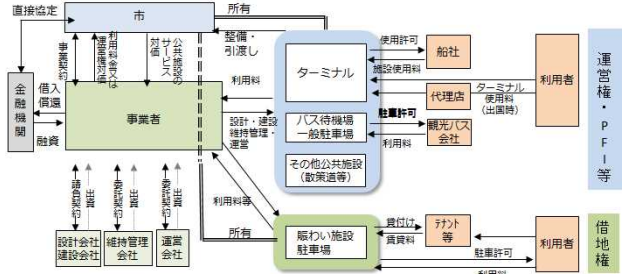
■事業化パターンの整理、事業スキームの検討(調査の流れ:3・4)

- ・本事業はターミナル、バス待機場、自家用車駐車場、賑わい施設の4施設を主な対象として想定している。
- ・施設整備(ターミナルは拡張のための改修、新棟整備)については従来方式及びPFI、管理運営については従来方式、指定管理、PFI(コンセッション含む)等組み合わせを複数案想定し、比較検討した。
- ・ターミナルに係る事業手法は、PFI(改修)+コンセッション(運営)の組合せを優先することで方向性を整理した。
- ・なお、賑わい施設の整備・運営は民間事業者との借地契約により実施することを想定し、別途公募とすることも検討。

【対象施設と施設ごとの事業内容(案)】

対象施設	運営権設定	事業内容		備考
		整備	維持管理・運営	
ターミナルビル	あり	既存ターミナルの改修・拡張(運営権設定対象施設に対する更新投資)	既存ターミナルへの運営権設定後、維持管理・運営	運営権対価+改修・拡張費用の場合、混合型スキーム(市による施設整備費用の支え)を想定
バス待機場	あり時	BT事業による整備	運営権に基づく維持管理・運営	新たにバス待機場の利用料金徴収を行う場合バス待機場を引き続き無料とする場合
	なし時	BT事業による整備	指定管理者、または委託による維持管理・運営	
自家用車駐車場	未定	未定	未定	基本的にはバス待機場(運営権設定なし時)と同様
その他の面的再整備	未定	要求水準に基づく散策道の整備、利用者動線の整備等	未定	—

【事業スキームイメージ】



【ターミナル改修・管理運営手法のメリット・デメリット整理】

施設整備	従来方式		PFI方式	PFI(=従来方式)	
	業務委託	指定管理	指定管理	コンセッション 指定管理者併用	併用せず 施設貸与(リース)
整備費負担	市が負担(一括払い) ×			市が負担(一括払い・割賦払い) ▲	
利用料金収入	市に帰属 ▲			運営権対価の充当も可能(相殺) ●	
料金決定	市が決定 ×		条例の範囲内で事業者が決定 ▲		事業者の裁量(届出等不要) ●
需要変動リスク	市が負担 ×			事業者が負担 ●	
運営期間	5年程度が多い ▲			5年以上長期間が可能 ●	
契約解除	事業者による要求水準書(仕様)未達の場合、解除・指定取り消しが可能 ●			左の場合、契約解除は困難 ×	
追加投資	事業者による追加投資は不可市が負担(一括払い) ×			事業者による追加投資は可能 ●	
評価(案)	×			●	

■マーケットサウンディング(調査の流れ:5)

- ・ターミナル整備・運営手法、需要リスクへの意見、ターミナルと賑わい施設の一体事業化の是非等について聴取。
- ・韓国からの旅行者が需要の太宗を占めることから、需要変動リスクをすべて民間事業者が負担することは難しいこと、長期の事業とすることに懸念ありとする意見が確認された。同様の観点から民間収益施設は別途公募とすることが望ましいとの意見が多くあった。なお、民間収益施設のみへの参画に関心を持つ事業者も確認された。

■まとめ・今後の方向性(調査の流れ:6)

- ・国境離島であり、先行事例にないフェリーターミナルへの運営権導入や民間収益施設の導入について、スキーム上の課題はあるものの、民間の関心も確認できたため、事業化に向け、情報整備も含む検討を継続。

今後の進め方

■今後のスケジュール(予定)

- ・平成31年度 : 実施方針策定・公募に向けた調査・情報整備
- ・平成32年度 : 事業者選定

■今後の要検討事項

- ・民間意向もふまえたターミナル、民間収益施設の事業化パターン、スキームの精査
- ・デュー・デリジェンスの実施、運営権対価の精緻化
- ・市有地、県有地が混在する事業用地の民間貸付方法の整理等