

比田勝港国際ターミナルのコンセッション導入等に
関する調査

報告書

令和2年3月

対馬市

みずほ総合研究所株式会社

比田勝港国際ターミナルのコンセッション導入等に関する調査

目次

1	はじめに	1-1
1.1	業務の目的	1-1
1.2	昨年度調査結果の概要	1-1
1.2.1	背景	1-1
1.2.2	調査結果	1-1
1.3	履行期間	1-3
1.4	業務フロー	1-3
2	基本情報の整理	2-1
2.1	比田勝国際ターミナルの概要	2-1
2.2	比田勝国際ターミナルの需要環境	2-3
2.2.1	国際旅客船の運航状況	2-3
2.2.2	国際旅客船の乗降客数の推移	2-4
2.2.3	比田勝港の需要分析	2-6
2.2.4	将来需要の検討	2-8
2.2.5	国際旅客ターミナルの混雑状況	2-9
2.3	地区の現状整理	2-11
2.3.1	土地・建物利用状況	2-11
2.3.2	周辺駐車場の状況	2-12
2.3.3	島内観光バス保有台数	2-16
2.3.4	地区の現状整理のまとめ	2-16
2.4	ターミナル拡張事業の基本計画	2-17
2.4.1	現ターミナルの課題（機能拡張の必要性）	2-17
2.4.2	新ターミナルの整備方針（必要な機能の整理）	2-17
2.4.3	新ターミナルの基本計画、配置計画	2-18
2.4.4	事業費の算出	2-24
2.5	駐車場等整備事業の基本計画	2-27
2.5.1	ターミナル再整備に伴う駐車場整備に向けた課題	2-27
2.5.2	駐車場整備事業の基本計画	2-28
2.5.3	基本計画をふまえた民活導入の考え方	2-31
2.6	ターミナル拡張事業、駐車場等整備事業の事業工程	2-32
2.6.1	スケジュール計画	2-32
2.6.2	工法上の留意点	2-32
2.6.3	その他計画における課題等	2-32

2.7	賑わい施設の導入方針	2-34
2.7.1	導入機能と導入エリア	2-34
2.7.2	導入にあたっての民間事業者の意向	2-34
3	資産・事業情報精査	3-1
3.1	資産内容に係る情報整理・課題の確認	3-1
3.1.1	不動産資産の現況調査（維持管理状況の把握）	3-1
3.1.2	事業用地に関する事項（権利関係等の把握）	3-2
3.1.3	その他、資産に関する事項（物品等の把握）	3-4
3.2	管理・運営に係る情報整理、課題の確認	3-5
4	公募条件の整理	4-1
4.1	各種計画をふまえた事業の実施方針	4-1
4.1.1	ターミナル等の整備、維持管理・運営事業	4-1
4.1.2	駐車場等の整備、維持管理・運営	4-3
4.1.3	賑わい施設の導入事業	4-3
4.1.4	要求水準（案）	4-4
4.2	事業方式等の基本方針	4-7
4.2.1	公共施設等運営権によるターミナルの運営を行う場合	4-7
4.2.2	指定管理者によるターミナルの運営を行う場合	4-7
4.2.3	指定管理者によるターミナルの運営を行う場合	4-8
5	事業スキームの整理	5-1
5.1	PFI(BTO)+運営権	5-1
5.1.1	概要	5-1
5.1.2	事業範囲（官民の役割分担）	5-4
5.1.3	需要リスクへの対応策	5-7
5.1.4	事業期間	5-11
5.2	PFI(BTO)+指定管理者	5-13
5.2.1	概要	5-13
5.2.2	事業範囲（官民の役割分担）	5-13
5.2.3	需要リスクへの対応策	5-14
5.2.4	事業期間	5-14
5.3	事業スキームの比較・選択方法	5-15
6	事業収支シミュレーション	6-1
6.1	運営権対価の算定	6-1
6.1.1	前提条件	6-1
6.1.2	運営権対価の分析	6-6
6.2	VFM の検討	6-29

6.2.1	前提条件	6-29
6.2.2	従来方式における市の収支	6-29
6.2.3	VFM 分析	6-29
7	マーケットサウンディング	7-1
7.1	ヒアリング対象及び内容	7-1
7.2	ヒアリング結果	7-3
7.3	ヒアリングを踏まえた、事業スキームに反映すべき事項	7-13
7.3.1	需要変動リスクへの対応策	7-13
7.3.2	事業実施体制	7-13
7.3.3	事業期間	7-13
7.3.4	事業化時期	7-13
8	インフォメーション・パッケージ	8-1
9	実施方針（案）の作成	9-1
9.1	候補とする事業スキーム	9-1
9.2	実施方針（案）の内容	9-1
9.2.1	構成	9-1
9.2.2	主なポイント	9-3
10	事業化に向けた課題	10-1
10.1	事業成立性の更なる検証の必要性	10-1
10.2	ターミナル整備事業の費用負担への対応	10-1

1 はじめに

1.1 業務の目的

平成 30 年度調査において、対馬市(以下「市」という。)においては、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、旅客ターミナルビルの機能強化方策、ターミナル周辺の活性化に向けたエリア全体の整備の方向性及び民間資金等の導入可能性を調査した。

本業務は、その結果を踏まえつつ、旅客ターミナルの整備及び維持管理・運営に関する官民の役割分担やリスク分担等の詳細について検討し、コンセッション導入等による事業化(公募)に向けた情報の整備を行うものである。

1.2 昨年度調査結果の概要

1.2.1 背景

市は、韓国からの観光需要の増加を受け、平成 27 年度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。しかし、以降平成 30 年度までに、当初の想定以上に利用者が増加したため、既に施設は狭隘化し、受入能力の限界が顕在化していたこと、また、新たな船舶の就航計画も受けて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た。また、市においては築浅の現ターミナルに対する再整備事業実施に係る財政負担は大きな課題となっていた。

さらに、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収益施設を含む利用者利便機能等の導入、地元活性化への貢献に資する空間整備、地域の交通結節点として、また賑わいの拠点としての最適な維持管理・運営体制の構築の必要性等の課題も解消することが必要であった。

上記をふまえ、市においてはターミナル等整備、維持管理・運営事業について民間の創意工夫とともに、市の財政支出の抑制及び平準化も重視することを目的に、コンセッションを含む PFI 事業スキームの導入可能性調査を整理した。

1.2.2 調査結果

(1) 施設整備等基本計画

ターミナルを 3 階建てとして改修する案、駐車場等は必要なバス待機場スペースや利便性に配慮した配置案、賑わい施設は商店街への人の誘導も意識した配置案を評価した。

【図 1.1 昨年度調査におけるターミナル改修案、配置案の評価】

ターミナル	2階案	3階案
基本計画	現在の顕在化している狭隘化を解消するための拡張計画	左記に加え、将来需要の拡大時における機能拡張性の確保や、利用者への利便サービス提供空間を確保した拡張計画
評価と課題	将来的な需要拡大時の対応余地に懸念がある △	施設整備費の増加への対応が課題 ○
駐車場等	商店街誘導型	現状運用型
配置計画	貸切バスを商店街側駐車場に集約する計画	貸切バスをターミナル周辺に確保する計画
評価と課題	バス乗換距離が長く、駐車台数も少ない △	現水準のバス待機場をターミナル周辺に確保 ○



(2) 事業手法及び導入可能性評価

収支上の課題や民間意向をふまえ、市の財政負担を想定した PFI (BTO) によるターミナル等整備と、運営権によるターミナル運営とする案を、事業成立性において優位と評価した。

【図 1.2 昨年度調査における事業手法に係る評価】

事業方式	混合型事業として一括委託	サービス購入型と独立採算型事業の分離
概要		
施設整備	市は運営権対価を受領し、施設整備費を事業者に別途支払い。	市は事業者②から運営権対価を受領し、施設整備費及び維持管理費を事業者①に支払い。
運営・維持管理	運営・維持管理は運営期間中、事業者が独立採算で実施。	運営・維持管理は運営期間中、事業者①が独立採算で実施（維持管理／大規模修繕等は事業者②を想定）。
市の収支イメージ		
評価	代表企業（ターミナル運営企業等）が施設整備費の投資改修に懸念を持つ場合、コンソーシアム組成が困難。 民間ヒアリングの結果、ネガティブな意見あり。	ターミナル整備事業がサービス対価で賄われることにより運営事業の事業リスクが極小化され、民間参画が容易。

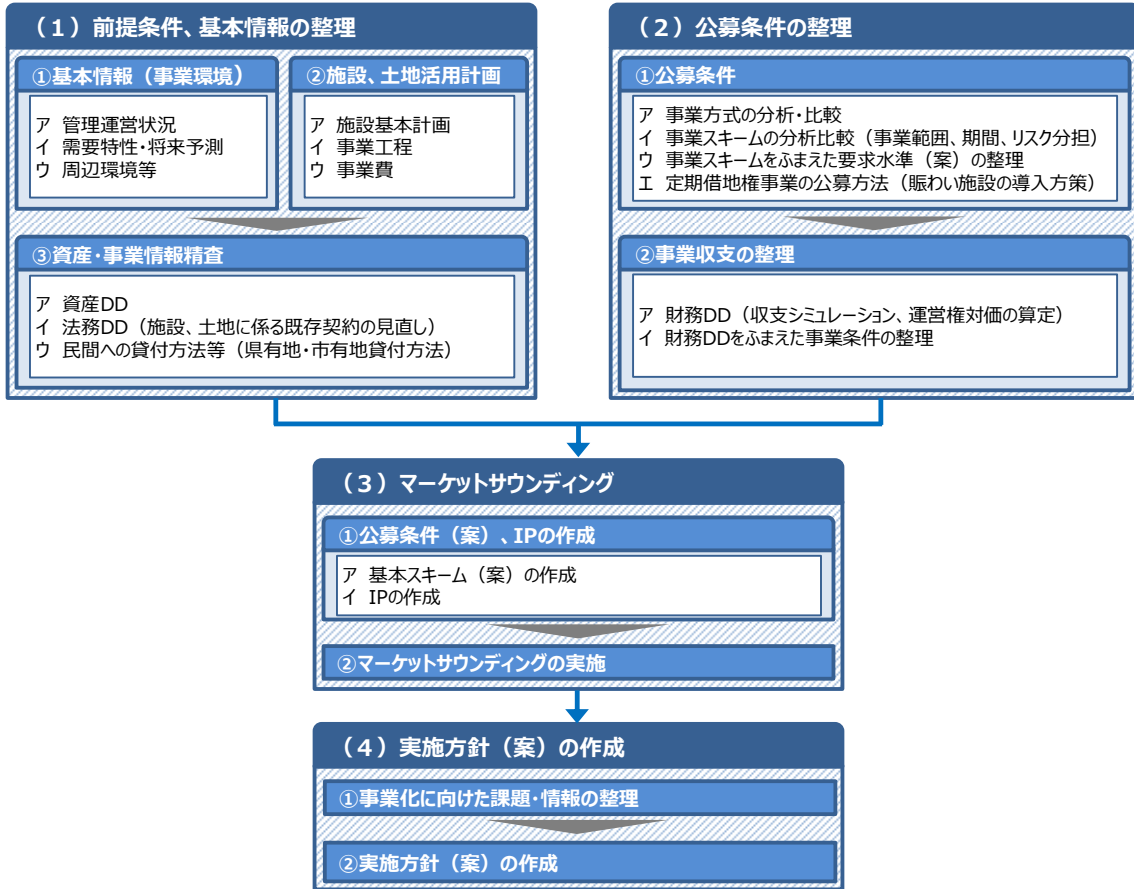
1.3 履行期間

令和元年 8 月 20 日～令和 2 年 3 月 2 日

1.4 業務フロー

次頁のフローに沿って業務を実施した。

【図 1.3 業務フロー】



2 基本情報の整理

2.1 比田勝国際ターミナルの概要

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。港則法適用港湾であり、検疫港の指定を受けている。

【図 2.1 比田勝港の位置】



出典：対馬市提供資料に加筆

平成 23 年に JR 九州高速船が運航するビートル号が比田勝—釜山航路に就航したことに伴い、多くの韓国人観光客が訪れるようになった。この観光需要の増加を受け、対馬市は新国際ターミナルの整備を進め、平成 28 年 1 月にその供用を開始した。しかし、想定を大きく上回る需要の増加により、早くも国際ターミナルが狭隘化に直面し、地域振興を図る観点から観光客の受け入れ基盤の確保は市にとって、重要な課題であり、ターミナル機能の拡充が喫緊の課題となっていた。

【表 2.1 比田勝港の沿革】

和暦	沿革
平成元年	比田勝港—釜山港航路開設に向け、臨時便第 1 号が出航。
平成 3 年	※博多—釜山間のビートル(JR 九州高速船)が初寄港(厳原港)。
平成 11 年	旧比田勝港国際ターミナル完成。
平成 12 年	厳原港—釜山港航路が定期航路化。
平成 13 年	比田勝港—釜山港間に大亜高速海運が航路開設。
平成 17 年	旧比田勝国際ターミナル増築。
平成 19 年	比田勝港—釜山港航路に高速船ドリームフラワー号(大亜高速海運)就航。
平成 23 年	東日本大震災の影響で大亜高速海運が運航を一時休止。
〃	ビートル(JR 九州高速船)が比田勝航路に参入。

平成 23 年	※コビー(未来高速)が参入(厳原港)。
平成 24 年	オーシャンフラワー号(大亜高速)が比田勝航路に就航。船舶が大型化(定員 445 名)。
平成 25 年	対馬航路で JR 九州高速船と未来高速が業務提携。
平成 28 年	新国際ターミナル完成、1 月に供用開始。
〃	JR 九州高速船と未来高速の業務提携解消。
〃	NINA(未来高速)就航。船舶が大型化(定員 440 名)。
平成 29 年	船舶の大型化への対応のため比田勝港のピットを改修。
〃	新国際ターミナルの改修。入国審査ブース数が 6 から 9 に増加。
平成 30 年	一帯は 8 月 4 日にみなとオアシスに登録。比田勝港国際ターミナルを代表施設とするみなとオアシス対馬比田勝として観光拠点と位置付け。
平成 31 年 (令和元年)	韓国との政治的緊張(※)を背景に、7 月以降韓国からの乗船需要が激減。 (※)7 月 1 日、経済産業省が「大韓民国向け輸出管理の運用の見直しについて」を発表したことを契機に日韓貿易紛争が発生。これに対する韓国の応酬も加わり二国間の貿易に関する対立が顕在化。係る中 8 月 22 日、韓国は GSOMIA(日韓秘密軍事情報保護協定)の破棄決定を発言。以降 11 月 22 日に韓国は「日韓 GSOMIA の終了通告」の効力を停止するも、政治的緊張が令和 2 年 2 月現在まで継続中。

出典：対馬市提供資料及び公表資料を基に作成

2.2 比田勝国際ターミナルの需要環境

2.2.1 国際旅客船の運航状況

比田勝港を発着する国際線は比田勝港—釜山港の1航路である。需要のピークであった平成31年2月時点で、当該航路には海運会社5社が参入しており、運行頻度は平日に5～9便/日、週末に10便/日となっていた。

【表 2.2 平成31年2月第1週現在の運行状況】

運航会社	名称	定員(人)	1週間あたり 運行便数*1	釜山までの 所要時間
JR九州高速船	ビートル	191	25便(3～4便/日)	70分
大亜高速海運	オーシャンフラワー	445	9便(1～2便/日)*2	70分
韓日海運	オーロラ	319	14便(2便/日)	90分
スターライン	ニーナ	440	14便(2便/日)	90分
未来高速	コビー	200	14便(2～3便/日)*2	70分

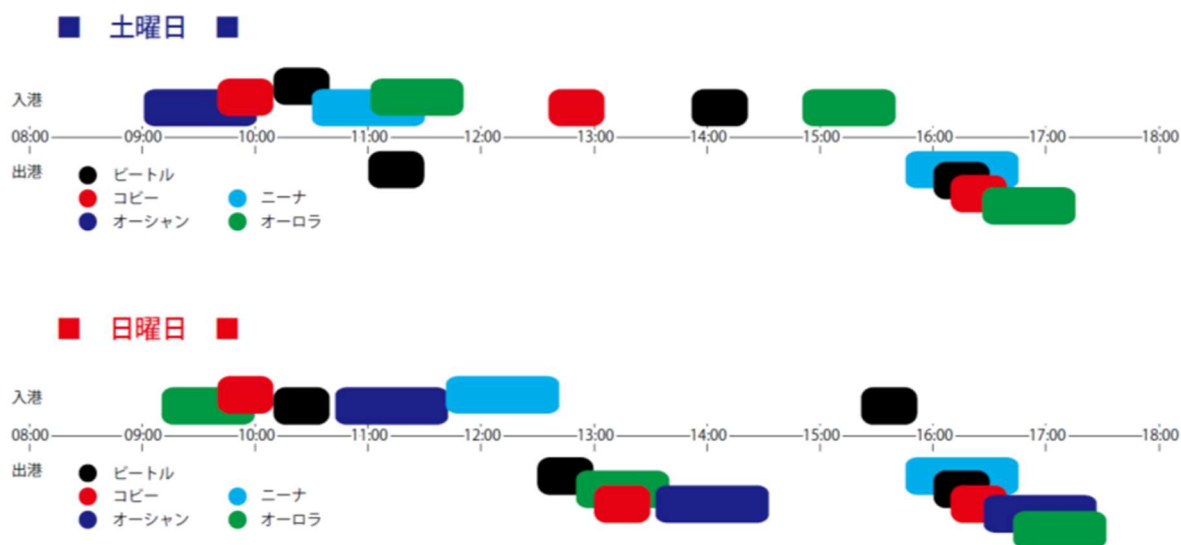
*1：便数は出入国それぞれでカウント

*2：運休日あり

出典：対馬市提供資料を基に作成

以下は土曜日、日曜日における岸壁の利用状況を示している。土曜日は入国便が多く、特に午前中に集中している。また、日曜日は出国便が多く、13時前後と16時以降に集中している。

【図 2.2 国際旅客線の就航状況(土曜・日曜)】



上の図で各船舶の大きさは乗客数を表す。

ビートル 191名 コビー 200名 オーシャン 445名
ニーナ 440名 オーロラ 319名

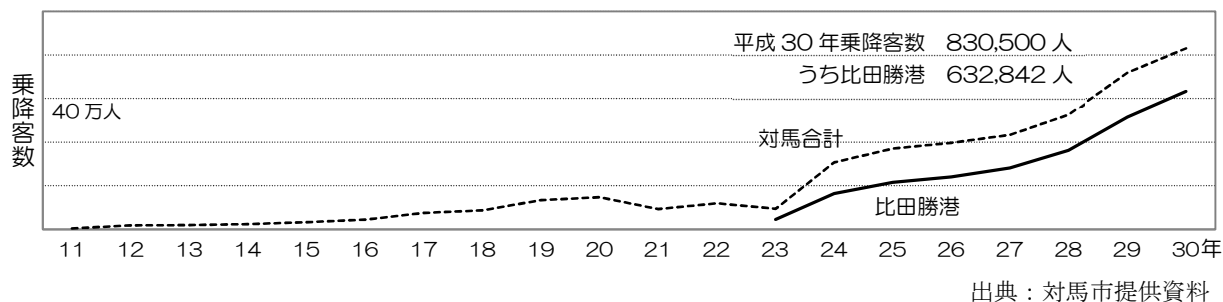
出典：対馬市提供資料を基に作成

2.2.2 国際旅客船の乗降客数の推移

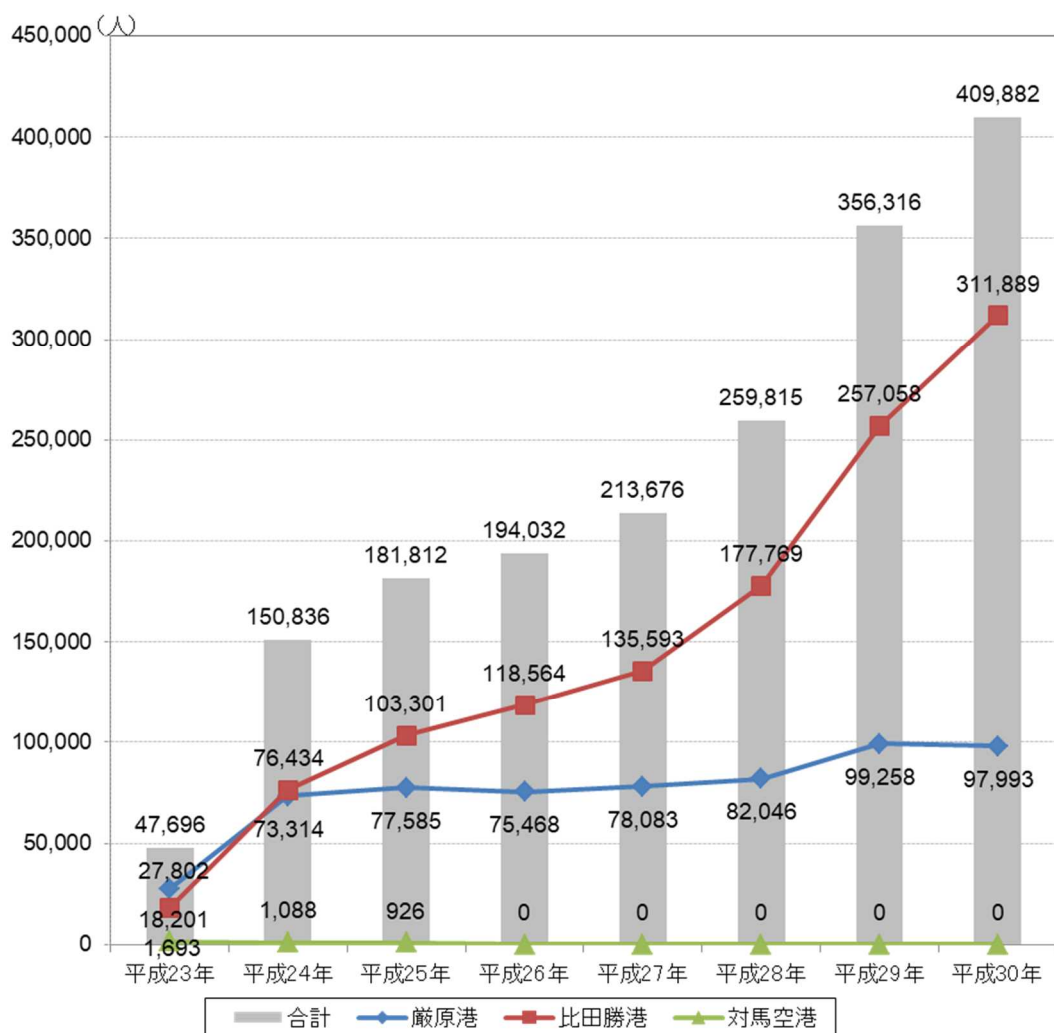
(1) 平成 30 年度迄

比田勝港の乗降客数は、平成 23 年のビートル号(JR 九州高速船)就航以降、増加を続けていた。平成 30 年は 632,842 人で厳原港も含めた対馬市全体の約 76%を占めており、近年の乗降客数の増加の多くを韓国人利用者が支えてきていた。なお、平成 30 年度における最大の乗降客数(1 日あたり)は 4,164 人であった。

【図 2.3 乗降客数の推移(比田勝港・厳原港の合計)】



【図 2.4 韓国人施設別入込客数の推移】



出典：対馬市観光振興推進計画（平成 29 年 3 月）

【表 2.3 平成 30 年度における最大乗降客数(1 日あたり)】

	最大人数(1 日あたり)	記録された日時	同日の運航便数
入国者数	2,417 人	4/7 (土)	8 便
出国者数	2,728 人	4/22(日)	9 便
入出国合計	4,164 人	4/29(日)	入国 6 便、出国 10 便

出典：対馬市提供資料を基に作成

(2) 平成 31 年(令和元年)度

本年度(平成 31 年度)も 6 月までは国際線利用者数は引き続き増加していたものの、日本が韓国への輸出規制を強化し、対馬市公表資料によると、韓国で日本製品不買運動が起きた 7 月以降、月あたりの利用者数が前年比で約 8 割減と激減した。平成 31 年に市を訪れた韓国人観光客数について、前年比 36%減の約 26 万 2 千人だったとされている。過去最多だった平成 30 年を約 15 万人下回っている。なお、前年割れは東日本大震災の影響を受けた平成 23 年以来、8 年ぶりとなっている。

対馬市内の入港別では、北部の比田勝港の入国数が約 76%を占めているものの、令和 2 年 2 月現在、足元での需要の抜本的な回復は見られない状況下にある。

なお、市が 5 年ごとに試算している韓国人観光客による島内消費額によると、平成 31 年は約 58 億 4 千万円と、韓国人客数が過去最多だった平成 30 年と比べ約 33 億円減少したとみられ、市経済へも大きな影響を与えている。

2.2.3 比田勝港の需要分析

比田勝港の需要激減要因について船社ベースの利用実績をふまえて、検証を行った。

検証データは下記の通り。

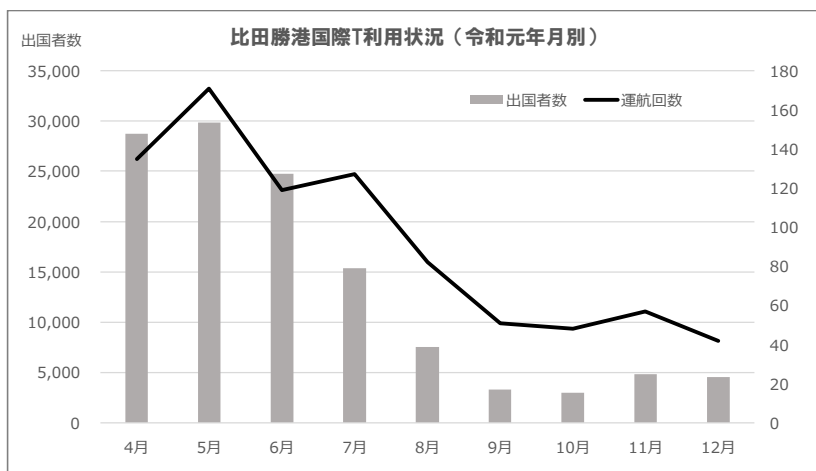
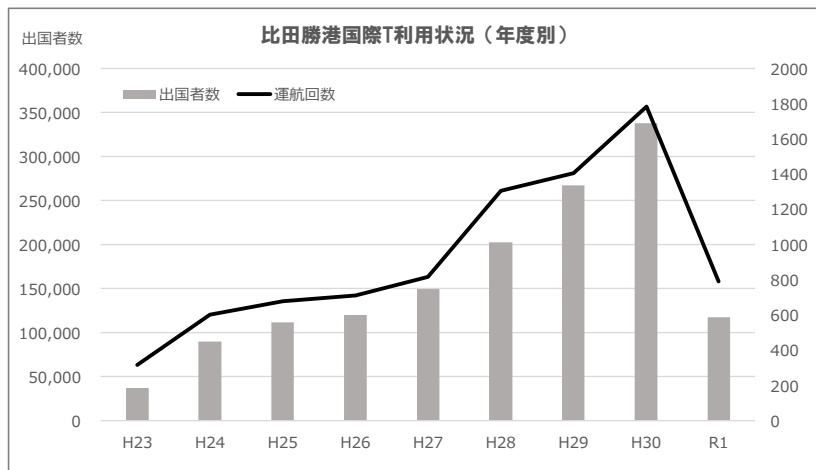
【図 2.5 比田勝港における船社別出国者数の過去実績と令和元年度以降の月別実績推移】

区分	船社 船名	項目	平成23	平成24	平成25	平成26	平成27	平成28	平成29	平成30	令和元年														
			4~12月計	年換算①	年換算②	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月											
日系	JR九州高速 ビートル	出国者数 (人)																							
		運行回数 (回)																							
		運行社数																							
		1回当たりの出国者数																							
		定員 稼働率																							
韓国系	合計	出国者数 (人)																							
		運行回数 (回)																							
		運行社数																							
		1回当たりの出国者数																							
		定員 稼働率																							
大亜高速海運	オシャンフアロー	出国者数 (人)																							
		運行回数 (回)																							
		運行社数																							
		1回当たりの出国者数																							
		定員 稼働率																							
未来高速	コピー スターライン ニーナ	出国者数 (人)																							
		運行回数 (回)																							
		運行社数																							
		1回当たりの出国者数																							
		定員 稼働率																							
韓日海運	オーロラ	出国者数 (人)																							
		運行回数 (回)																							
		運行社数																							
		1回当たりの出国者数																							
		定員 稼働率																							
合計	乗船人数 (人)	37,521	90,041	111,490	120,218	149,265	202,883	267,548	337,632	121,788	162,384	46,839	28,713	29,866	24,727	15,348	7,521	3,282	2,984	4,797	4,550				
	運行回数 (回)	316	601	677	711	815	1,305	1,407	1,785	832	1,109	594	135	171	119	127	82	51	48	57	42				
	運行社数	2	2	3	3	3	3	4	4	3.2			4	4	4	3	3	3	3	3	2				
	1回当たりの出国者数	118.7	149.8	164.7	169.1	183.1	155.5	190.2	189.1	146.4			212.7	174.7	207.8	120.9	91.7	64.4	62.2	84.2	108.3				
	稼働率																								

非公表

出典：対馬市資料を基に作成

【図 2.6 比田勝港国際ターミナルの利用状況】



出典：対馬市提供資料を基に作成

(1) 平成 30 年度までの分析

平成 28 年度以降の急激な増加は韓国系船社の出国者数・運行回数の増加によるものが大きい。

日系のビートルを運営する JR 九州高速は定員が最も小さいが(191 人)、出国者数・運行回数ともに増加傾向にある。

韓国系では定員の大きいオーシャンフラワー(445 人)を運行する大亜高速海運は比較的安定的に推移しているが、定員の小さいコビー(200 人)を運行する未来高速は出国者数・運行回数ともに平成 28 年度以降急激に増加している。

オーロラ(定員 319 人)を運行する韓日海運は平成 30 年度より運行を開始したが、令和元年 7 月には運行を休止している。

(2) 令和元年度の分析

6 月以降、出国者数及び運行回数ともに減少に転じており、10 月まで減少が続き、5 月の 10%程度まで落ち込んだ。11 月には増加に転じているが、増加数は大きいとはいえない状況にある。

6 月以降は日系・韓国系ともに減少に転じているが、減少幅は韓国系の方が大きい(韓日海運は 7 月に運行を休止)ことが確認された。

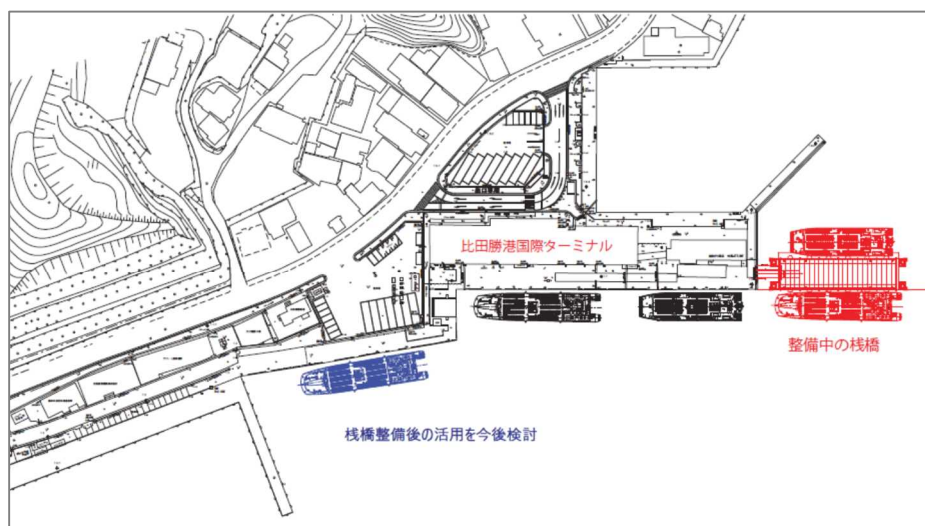
2.2.4 将来需要の検討

(1) 比田勝港の受入能力

前述の通り、平成 30 年に対馬市(厳原港、比田勝港)と韓国・釜山を結ぶ国際定期航路と不定期船で訪れた入国者数は 40 万人を超え、7 年連続で過去最多を更新しており、このうち、比田勝港からの入国者は 4 分の 3(31 万 1,889 人)を占めている。さらに、比田勝港においては、現在の岸壁やターミナルの受入能力の限界から、①比田勝港への入港希望が船社に対しての厳原港発着の誘導、②航路開設を希望する新たな韓国船社へのお断り、等機会を活用しきれていない状況にある。係る状況に対して、市はターミナルの機能強化と並行して、棧橋の整備による岸壁受入能力の強化についても進めており、棧橋整備後は、同時寄港船舶数が増加することも見込まれている。

なお、対馬市は平成 30 年度において、令和 2 年の厳原港、比田勝港の入国者数として 50 万人を掲げており、比田勝港においても、現在の受入比率を踏まえると、平成 30 年度の 31 万人に加え、更に数万人の受入が求められる港であった。

【図 2.7 比田勝国際ターミナル岸壁の整備状況、岸壁の利用イメージ】



出典：対馬市提供資料を基に作成

(2) 今後の需要見込み

各種報道や、比田勝港に就航している船社へのヒアリングにより下記内容を確認した。

需要落ち込みの発生から約半年程度経過している令和 2 年 2 月現在、需要の落ち込みについては、就航実績、船社意見からも底を回避したと考えられるが、落ち込み要因が政治的軋轢に起因する部分が大きく、今後の更なる需要復元の可能性やその時期については、把握が困難となっている。

【表 2.4 今後の需要動向に関する報道内容及び船社へのヒアリング結果】

1. 需要回復の見込み

- ・ 需要回復の兆しは未だ見えない。過去、東日本大震災や竹島問題の時にも一時的な需要の落ち込みは見られたが、いずれも 3 か月程度で回復した。また、日本全体で見た場合に韓国からの需要が落ち込んでいる場合でも、対馬は例外的に需要が落ち込まない場合もあった。しかしながら、今回は過去に例がない需要減少が続いている。
- ・ 需要減少の大きな要因は団体旅行の激減である。風潮として、現地では依然個人の SNS 等で、反日

感情を喚起させるような刺激の強いコンテンツが発信されている模様で、対馬もそのターゲットとなっているケースも見受けられる。このような風潮が続くと、声を大にして日本に旅行しようという機運や、旅行会社のセールスも委縮されているのではないか。そのような中で、FIT(Foreign Independent Tour = 個人旅客)は一定水準で確保されており、対馬に対する魅力の低迷による旅客減少とは想定されない。

- ・ 令和2年4月には韓国議会の総選挙を控えており、政治的軋轢からの需要減少要因については、解消の転機となる可能性がある。選挙後、4月末、7月、9月末に韓国の連休があるため、このいずれか又は段階的に需要が回復していくことが期待される。

2. 船社の動向

- ・ 令和2年1月現在、運航しているのは大亜高速、未来高速、JR九州高速船の3社であり、月あたりの乗船人数は昨年比3割程度である。1月末からの旧正月については、更に需要の回復も見られる。需要落込みの底は回避した模様である。
- ・ 現在運休している船社について、他航路での就航やそのような動きも確認できないが、今後の運航予定は不透明である。

2.2.5 国際旅客ターミナルの混雑状況

足元の需要低迷以前、比田勝港においては特に土曜・日曜において、入国便・出国便が集中する時間帯があったことにより、ターミナル内外での混雑が大きな課題として挙げられていた。入国便が集中する時間帯では、入国審査を待つ行列がターミナル外まで連なるとともに、入国審査を終えてターミナルから出てくる利用者を待つバスが駐車場内外にあふれている状況が恒常的に発生していたことに加え、出国便が集中する時間帯においては、出国審査を待つ利用者がターミナル内にはおさまらず、ターミナル外に溢れている状況が平常化していた。

【図 2.8 駐車場で乗客を待つ観光バス】



出典：対馬市ホームページ

【図 2.9 ターミナル内外で出国審査を待つ乗客】



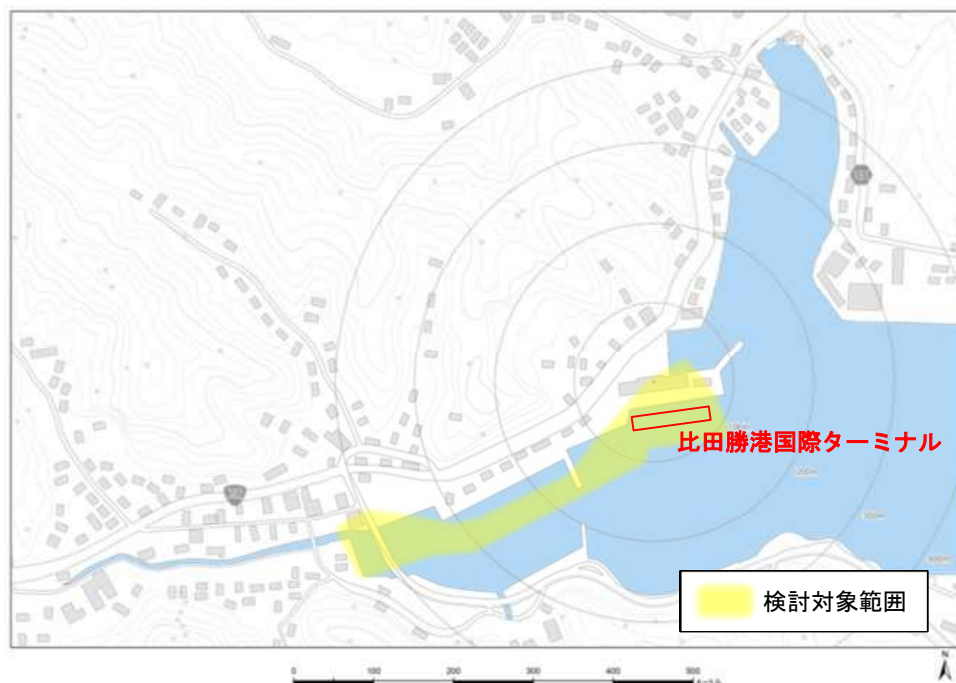
出典：対馬市提供資料

現在、需要低迷を受けた発着回数の減少、及び乗客搭乗率の低迷に伴い、フェリー発着時のターミナルの混雑状況については喫緊の対応を要する状況にはない。しかしながら、現ターミナルは年間 12 万人程度の需要を受け入れる前提で整備されているため、需要の回復期においては再びターミナルの狭隘化は免れないものと見込まれる。

2.3 地区の現状整理

本事業では、比田勝港国際ターミナル(以下、「国際ターミナル」)～西側商店街入口(概ね東西 400m)周辺の公有地(市有地及び県有地)を事業用地とする。

【図 2.10 比田勝国際ターミナルの位置及び本業務における検討対象範囲】



出典：対馬市提供資料に加筆

2.3.1 土地・建物利用状況

近年の韓国人観光客の増加に伴い、国際ターミナル周辺にホテル、免税店、レストラン等の施設が立地している。下図の通り、韓国人観光客が利用する店舗及び観光客増加に伴い新設された施設は国際ターミナル周辺と商店街北側に集中し、国際ターミナル～商店街間は少ない。

なお、上対馬を代表する観光地である三宇田浜(比田勝から北東約 2km)に、対馬市が誘致した大型ホテル(約 300 名収容)が開業した(令和元年 7 月)。

【図 2.11 検討対象範囲周辺の土地・建物利用状況】



出典：対馬市提供資料

2.3.2 周辺駐車場の状況

対象範囲の駐車場機能は5箇所に分散している。

① 国際ターミナル駐車場

国際ターミナル駐車場は、国際ターミナル北側と西側に配置されている。バス15台(うち路線バス1、観光バス14)、普通車23台(うちタクシー6、一般自家用車9、施設関連(CIQ[※]、警察、観光物産協会等)8)が駐車可能となっている。利用実態については、入国便の到着前後には、観光バスが集中し、駐車可能台数以上(20数台)のバスが駐車しているときもある。

※CIQ…Customs(税関)、Immigration(出入国管理)、Quarantine(検疫)

② 旧ターミナル前

旧ターミナル前は旧ターミナル北側に、施設関連(ジェットライン、国際ライン、観光物産協会、警備)の普通車8台分の駐車スペースがある(駐車枠線なし)。当該駐車場は、国際ターミナルビル再整備により使えなくなるため、他で駐車スペースを確保する必要がある。

③ 野積み場

北側に立地する建物に並行して横一線で普通車約30台分の駐車スペースがある(駐車枠線なし)。混乗便の駐車場として県が供用している(県有地)が、混乗便利用者ではなく、国際線利用者(宿泊送迎車、ターミナル内及び周辺の従業員等)が駐車している。

④ 混乗駐車場

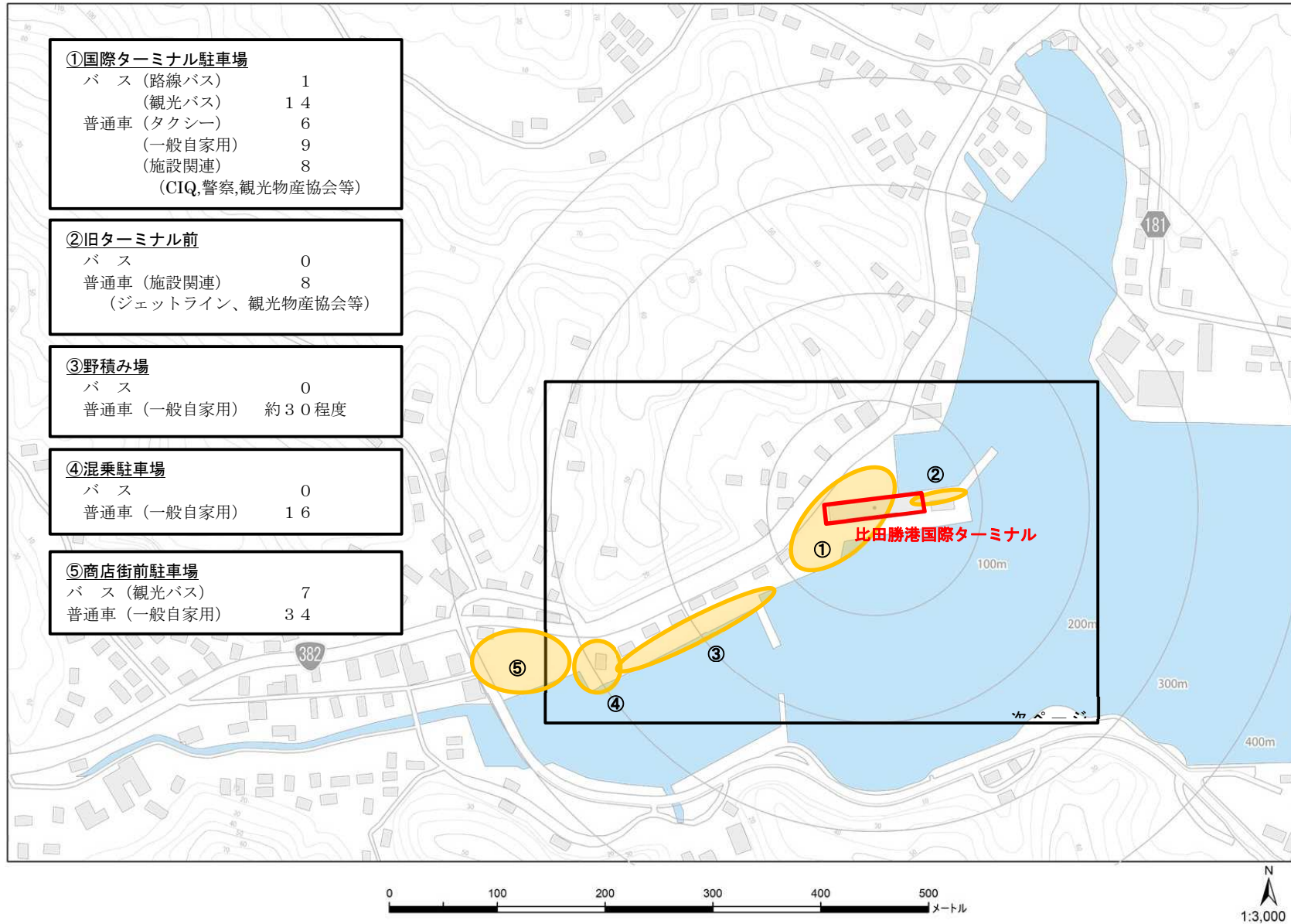
水産加工場横に普通車16台分の駐車スペースがある(トラロープで駐車枠の仕切り線あり)。水産加工場は平成31年3月に解体が完了しており、これにより駐車可能台数は増加した。なお、現状での利用は少なく、常時数台程度となっている。

⑤ 商店街前駐車場

商店街東入口の東側に、バス7台、普通車34台分が駐車可能となっている。普通車は商店街利用者が大半を占める。周辺に駐車場が少ないため、今後も商店街利用者向けの駐車場は必要と考えられる。また、バス駐車場については、臨時やフェリー以外の観光バスや、フェリー待ちのバスが利用している。

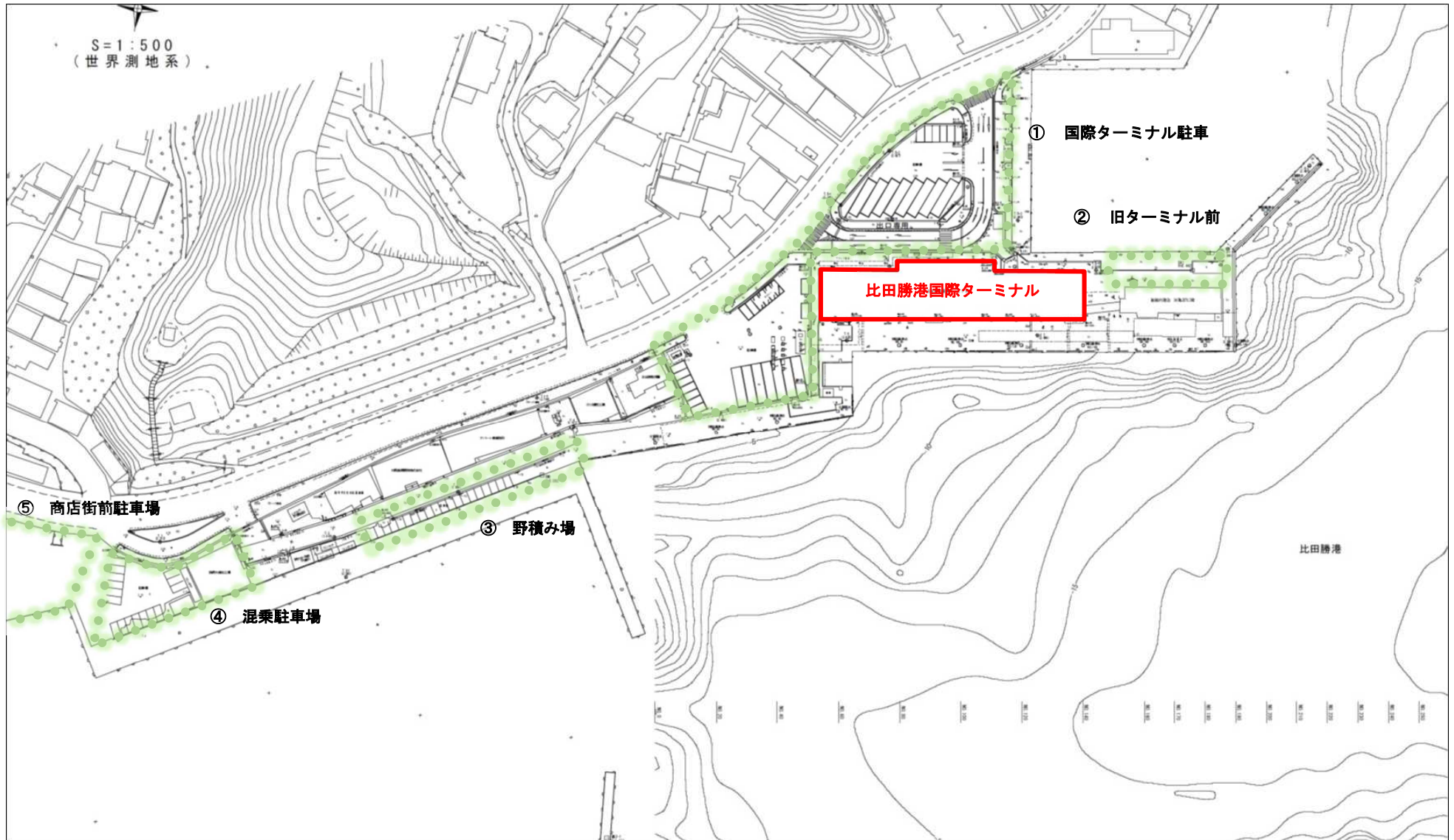
各駐車場機能についてまとめたものを次ページ以降に示す。

【図 2.12 駐車場機能の状況】



出典：対馬市提供資料を基に作成

【図 2.13 駐車場機能の状況(拡大)】



出典：対馬市提供資料を基に作成

【図 2.14 各駐車場機能の概要】

		① 国際ターミナル	② 旧ターミナル	③ 野積み場	④ 混乗駐車場	⑤ 商店街側埋立地
現況写真						
駐車可能 台数（駐 車枠数）	バス	合計 : 15 観光バス : 14 (ターミナル北側 7, 西側 7) 路線バス : 1 (ターミナル北側)	0	0	0	観光バス : 10
	普通車	合計 : 23 タクシー : 6 施設関連 : 8 (CIQ 5, 警察 1, 観光物産協会 1, 国際ライン 1) 一般自家用 : 9	施設関連 : 8 (ジェットライン, 国際ライン, 警 備, 観光物産協会 各 2)	一般自家用 : 約 30 程度	一般自家用 : 16	一般自家用 : 50
利用状況・その他		<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車枠線あり。 ・ 駐車枠数に関係なくバス待機がされており、多い時には一度に 20 数台駐車されていることがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車枠線なし。 ・ スペースの一角にプレハブ倉庫 (8.7 m², ごみ保管用) を設置しているが、大量のごみ (免税店の箱など) の処理も課題となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車枠線なし。 ・ 平成 29 年に新規就航した混乗便の駐車場として、県が供用 (県有地。臨港地区外)。 ・ 混乗便利用者ではなく、国際線関係者 (宿泊の送迎車、ターミナル内及び周辺の従業員等) が利用。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ トラロープで仕切り線あり。 ・ 水産加工場の撤去に着手されており (平成 31 年 3 月解体予定)、駐車台数は増える見込み。ただし、現状での利用は少なく、常時数台のみ。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 普通車は商店街利用が大半。 ・ バスについては、臨時、フェリー外の観光及びフェリー待ちの観光バスによる利用が主。
国際ターミナルビルからの距離		0~100m	0~100m	100~300m	300m程度	300~400m
事業用地面積 ※対馬市より提供		ターミナル北側 : 約 2,400 m ² ターミナル西側 : 約 1,600 m ²	-	-	約 600 m ²	約 3,800 m ²
土地所有区分		長崎県	長崎県	長崎県	対馬市、長崎県	対馬市、長崎県
駐車場整備の考え方		<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状と同数以上の駐車台数が必要だが、駐車場所は多少ターミナルから遠ざかることもやむを得ない。 ・ バス待機場は検討区域内全体として現状程度またはそれ以上確保する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国際ターミナル再整備により使えなくなるため、他で駐車スペースを確保する必要がある。 ・ 現状と同数以上の駐車台数が必要だが、駐車場所は多少がターミナルから遠ざかることもやむを得ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本的には、駐車用スペースとし、同じエリア (横一線) で駐車する。(現状は混乗利用者以外の駐車もあるが、今後の需要拡大を見据えて) ・ 周辺で十分な駐車場スペースが確保できる場合は、ターミナル~商店街をつなぐ空間としての有効活用もありうる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 水産加工場解体後は更地として、本事業に活用可能である (無料駐車場、バス待機場、民間事業用地、民間施設用駐車場等)。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商店街周辺の駐車場がほとんどなく、事業用地内で商店街利用者向けの駐車場は必要であり、現状と同数以上の駐車台数が必要である。 ・ バス待機場は検討区域内全体として現状程度またはそれ以上確保する。

出典: 対馬市提供資料を基に作成

2.3.3 島内観光バス保有台数

島内における事業所別の観光バス保有台数は下記の通り(平成30年1月現在)となっており、大型バス、中型バスが約8割を占めている状況である。

【表 2.5 島内観光バス保有台数(事業所別)】

平成30年1月26日現在

事業所名	大型	中型	小型	マイクロバス	その他	合計
	45～49人	～33人	～25人			
対馬交通(株)	4	4	2			10
ホテル対馬	6	5	3			14
(株)ジェイアイランド	11	10	6			27
朝田観光	6	3	4			13
グリーンネット観光	3	1	1			5
(株)山田土木	5	4	2			11
(株)宝観光バス対馬営業所						0
合計	35	27	18			80

出典：対馬市提供資料

2.3.4 地区の現状整理のまとめ

以下、今後韓国からの需要が復元したうえで、再び過去水準以上の需要増加局面を迎える場合を想定し、ターミナル周辺の駐車場についての現状と課題を整理した。

- 国際ターミナル機能としては、入国審査待ち、出国審査待ちの人が滞留するための空間が不足している。
- 駐車場機能は、国際ターミナルから商店街間に5箇所あり、バス22台分(うち観光バス21、路線バス1)、普通車約100台分の駐車スペースが確保されている。
- 船便が集中する前後の時間帯において、国際ターミナル近傍の駐車場(国際ターミナル駐車場)における待機バスが発生し、駐車場が不足している状況にある。
- 国際ターミナルから離れた位置にも駐車場機能が確保されているが、利用が少なかったり(混乗駐車場)、本来の利用目的以外に利用されている(野積み場)状況がみられる。
- 敷地内建物が一部解体され、混乗駐車場が整備されたが、韓国人観光客の過去水準以上の増加に伴い更に船便や乗降客数が充実した場合、現状以上にバス駐停車需要が増える可能性がある。
- 韓国人観光客がよく利用する店舗や、観光客増に伴い新設された店舗は、国際ターミナル周辺及び商店街北側に集中し、国際ターミナル～商店街北側間は少ない。

2.4 ターミナル拡張事業の基本計画

2.4.1 現ターミナルの課題(機能拡張の必要性)

現比田勝港国際ターミナルは、平成 28 年に供用開始されたが、当初想定以上の需要増を受け、既に施設の狭隘化が著しく、平成 30 年度の旅客受入実績をふまえると、受入能力の限界が露呈されている。現在では、韓国からの需要落ち込みにより、施設狭隘化の課題は瞬間的に免れているものの、平成 30 年度の需要水準までの復元、及び足元の韓国との政治的緊張開始以前では見込まれていた韓国を中心とした更なる新たな就航船、観光利用者の増加を迎える局面においては、現施設では受入が困難であり、機能拡張については、実施時期の論点はあるものの、施設の拡充による受入体制の強化は依然として対応すべき課題となっている。

現施設機能における具体的な課題は下記の通り。

- ① 同時接岸できる船舶の乗客数に入管の審査ブース数が対応できていない
- ② 入国審査を待つ乗客を建築内に収容できる余裕がない
- ③ 搭乗手続きカウンターの不足
- ④ 出国審査後の待合室が狭い
- ⑤ 飲食店や売店のスペースがない
- ⑥ CIQ などの事務所スペースの不足

2.4.2 新ターミナルの整備方針(必要な機能の整理)

新ターミナルの整備方針としては、上記の課題の解消に必要な機能を導入するとともに、現ターミナル周辺の活用可能な公有地については、建替に伴う仮設ターミナルの導入が可能な十分な用地が確保できないことから「1. 現ターミナルの継続運用を行いつつ機能の導入を図る」、「2. 仮設建物を伴わない施設整備を行う」という大きな方針のもと、既存施設の改修、及び現在バス待機場として供用している現ターミナル北側駐車場の上層部に新たにターミナルを増設(新設)する方針として新ターミナル整備に係る基本計画を策定した。

【表 2.6 新ターミナル整備方針】

		現国際ターミナル	新国際ターミナル整備方針
建物	管理棟	S 造(プレハブ)2 階建て、898.06 m ²	・ 既存施設を活用しつつ、改修、新設により必要機能を導入
	審査棟	S 造(プレハブ)平屋建て、1,018.27 m ²	
主な機能	管理棟	発券カウンター、待合室、観光案内所(対馬観光物産協会)、売店(テナント)、喫茶コーナー、管理事務所(船舶代理店)、航路事業者事務所、CIQ 事務所、自動販売機、コインロッカー、トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 入国審査ブースの増設及び入国待合室の拡張 ・ 出国待合室の拡張 ・ 発券カウンター及び航路事業者事務所の増設 ・ CIQ 職員増員を見据えた新たな職員事務所の導入
	審査棟	入管審査ブース(9 ブース)、入国審査(4 ブース)、出国審査、税関検査台(4 台)、検疫検査ブース、動検検査室、	・ テナント(飲食店等)のスペースの確保

	植防審査室、入管検査室、税関検査室、警察官詰所、入国待合室、出国待合室、トイレ以上入国審査エリア	
	バス待機場(ターミナル北側)	・ 上層部における新棟導入に伴う再整備

なお、今後の需要検討をふまえ、更なる機能拡充の必要性が発生することも想定し、入国審査、出国審査に必要機能については将来的な拡張性のある施設計画が望ましく、拡張性を確保できる案としてターミナル北側に新たに整備する新棟(審査棟)を3階建てとする案と、最低限の機能を導入する場合の2階建て案の2パターンを基本計画として設定した。

3階建て案については、審査棟内にCIQ職員事務所スペースや、入国審査、出国審査エリアにおける余剰スペース(利用者利便サービスに資する事業空間)が確保されており、既往ピーク以上の需要回復期、及び更なる需要拡大を迎えるにあたっても現ターミナルの課題として掲げた項目全てへの対応が可能であり、市にとり優先検討すべき計画案としている。

2.4.3 新ターミナルの基本計画、配置計画

以上をふまえ、整理した計画は下記の通り。

(1) 審査棟3階案

【表 2.7 施設概要】

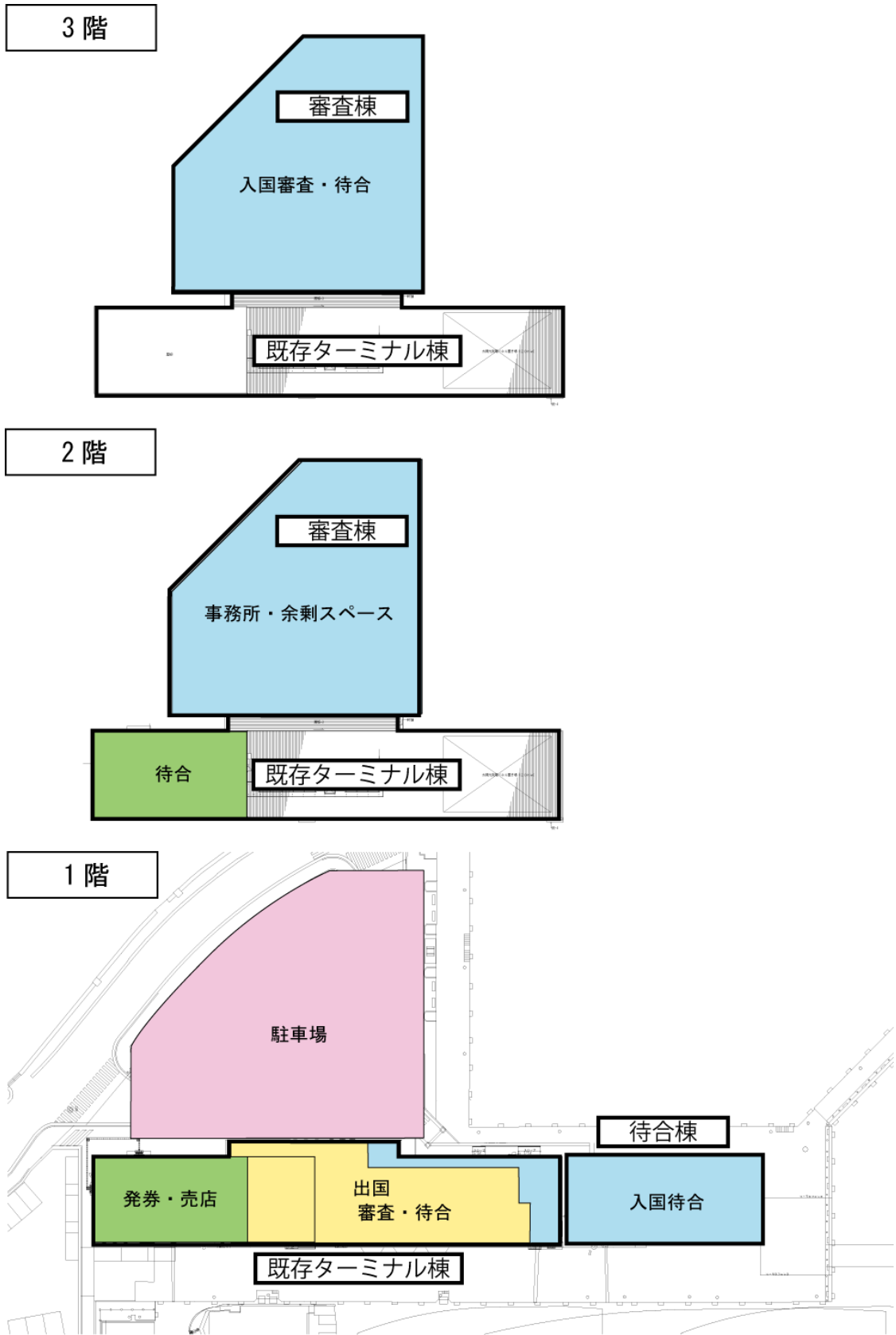
施設	延床面積	構造	用途
審査棟	4,420 m ²	鉄骨造	1階 駐車場・ロビー 2階 CIQ職員事務所・余剰スペース 3階 入国審査・待合
待合棟(平屋建て)	596 m ²	鉄骨造	1階 入国待合

【表 2.8 導入機能の概要】

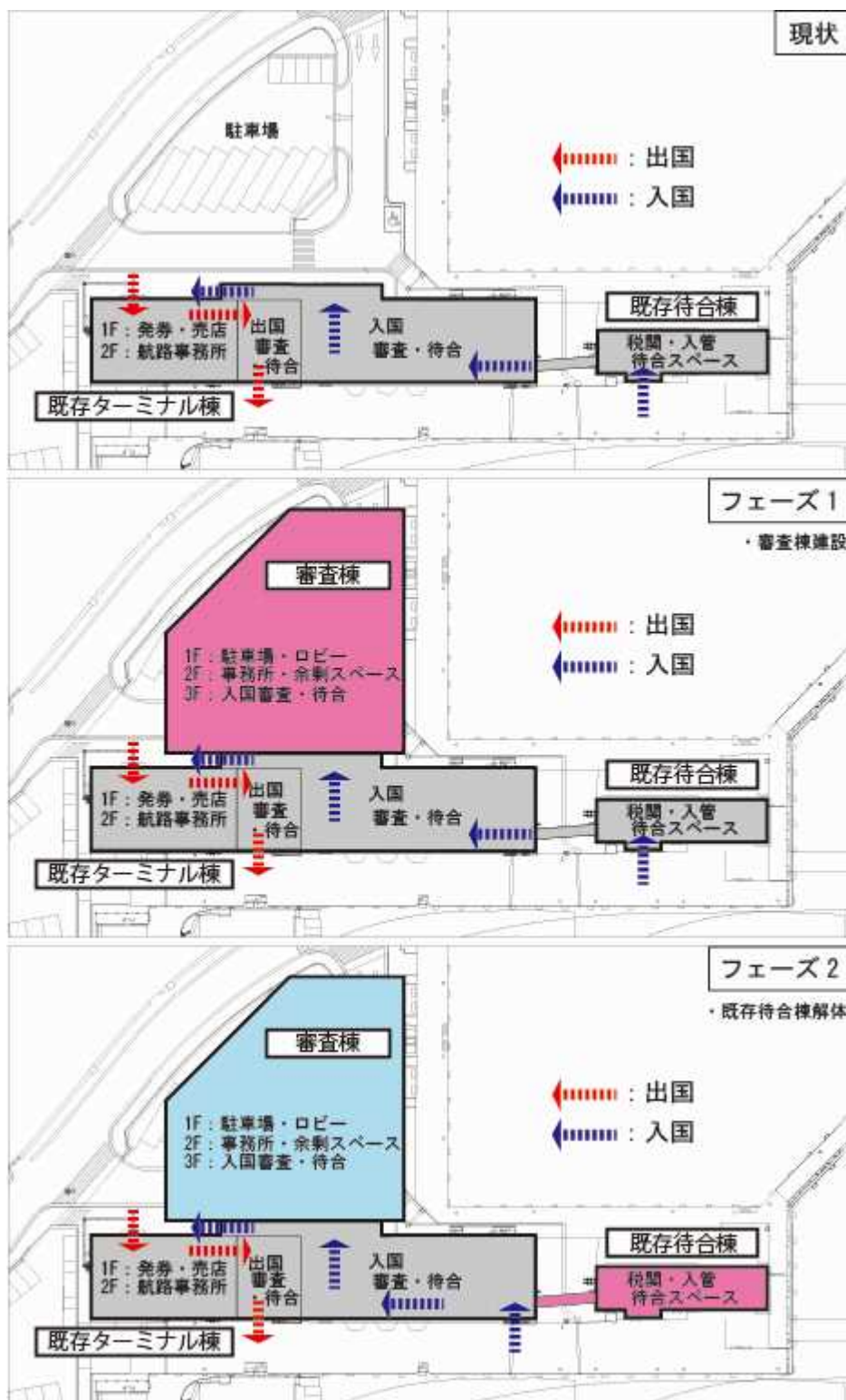
機能	概要
1. 入国エリア	
入国審査ブース	<p>■最大審査対象人数を下記1,470名と想定し、審査ブースを導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オーシャンIIクラス1隻825名(将来予定) ・オーシャンクラス1隻445名 ・ジェットフォイルクラス1隻200名 <p>・ 最大審査人数を1時間以内に審査するために必要なブース数(審査時間1分/1人とする)は、1,470名÷60分≒24.5となり、25ブースが必要となる。</p> <p>・ 本基本計画においては15ブースを確保した(※)。</p>

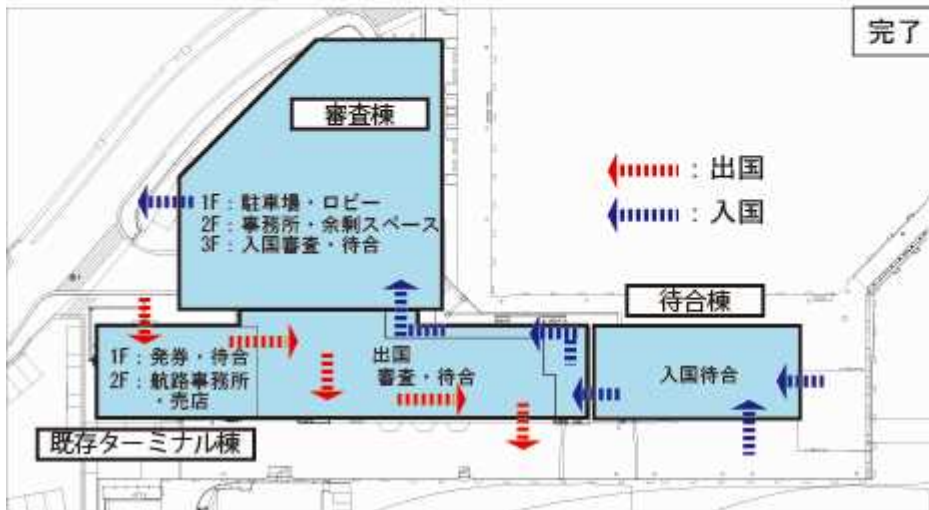
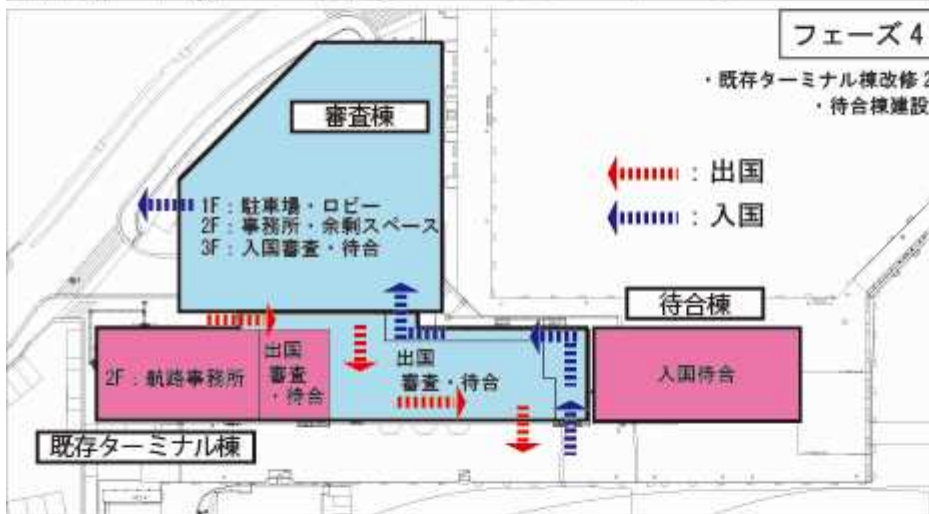
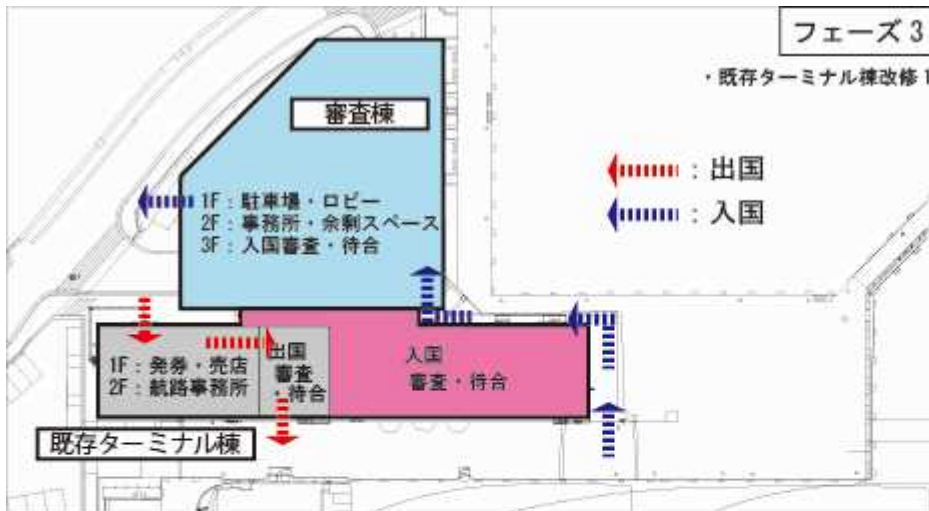
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 審査ブースは、すり抜けを防止するため対面型とした。 <p>※ 将来最大人数 1,470 名の場合は、$1,470 \text{ 名} \div 15 = 98 \text{ 分}$となるが、入港する船舶のうち最大規模であるオーシャンクラス1隻 445 名と、ジェットフォイルクラス1隻 200 名が同時に接岸する場合の審査時間は $645 \text{ 名} \div 15 \text{ ブース} = 43 \text{ 分}$となる。将来的な大型船舶の入港に向けては、①運用ダイヤの調整、②審査ブースの拡張での対応を計画している(ただし対面型による拡張は困難)。</p>
入国待合室	<ul style="list-style-type: none"> ・ 最大審査人数 1,470 名を考慮すると、同時滞留面積は一人あたり 0.7 m^2と換算すると、$1,470 \text{ 名} \times 0.7 \text{ m}^2/\text{人} = 1,029 \text{ m}^2$となる。 ・ 本計画においては、審査棟に 556 m^2確保した。滞留列を検証すると最大 $556 \text{ m}^2 \div 0.7 \text{ m}^2 = 794 \text{ 人}$同時に滞留できる計画となっている。また、既設待合棟を解体し、待合棟(平屋建)を建設する。入国待合棟は、596 m^2確保できるため、最大 $596 \text{ m}^2 \div 0.7 \text{ m}^2 = 851 \text{ 人}$滞留できる。面積は合計で $556 \text{ m}^2 + 596 \text{ m}^2 = 1152 \text{ m}^2$を確保した。 ・ 滞留人数は合計で $794 \text{ 人} + 851 \text{ 人} = 1645 \text{ 人}$を確保した。
出国エリア	
出国待合室	<ul style="list-style-type: none"> ・ 審査前の待合スペースは、既存ターミナル棟を改修し 442 m^2確保した。 $442 \text{ m}^2 \div 0.7 \text{ m}^2/\text{人} = 631 \text{ 人}$の待合対応が可能である。
出国ブース	<ul style="list-style-type: none"> ・ 出国ブースは、既設 6 ブース+新設 4 ブースの 10 ブースを確保した。
管理エリア	
発券カウンター	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存ターミナル棟の入口部に増設した。
航路事業者事務室の増設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 審査棟の 2 階に配置した。 ・ 船社ニーズをふまえて、部屋数及び各部屋の面積を拡張した。
テナントエリア	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新ターミナル棟の 2 階に配置した。
駐車場エリア	<ul style="list-style-type: none"> ・ 審査棟の 1 階には、一般車の駐車場、バス乗降場、タクシー乗り場を計画し、現在のバス待機場機能は周辺地に再整備することを別途整理した。

【図 2.15 配置計画】



【図 2.16 ローリング計画】





(2) 審査棟 2 階案

入国審査、出国審査及び待合室については 3 階案と同様の機能を導入した。

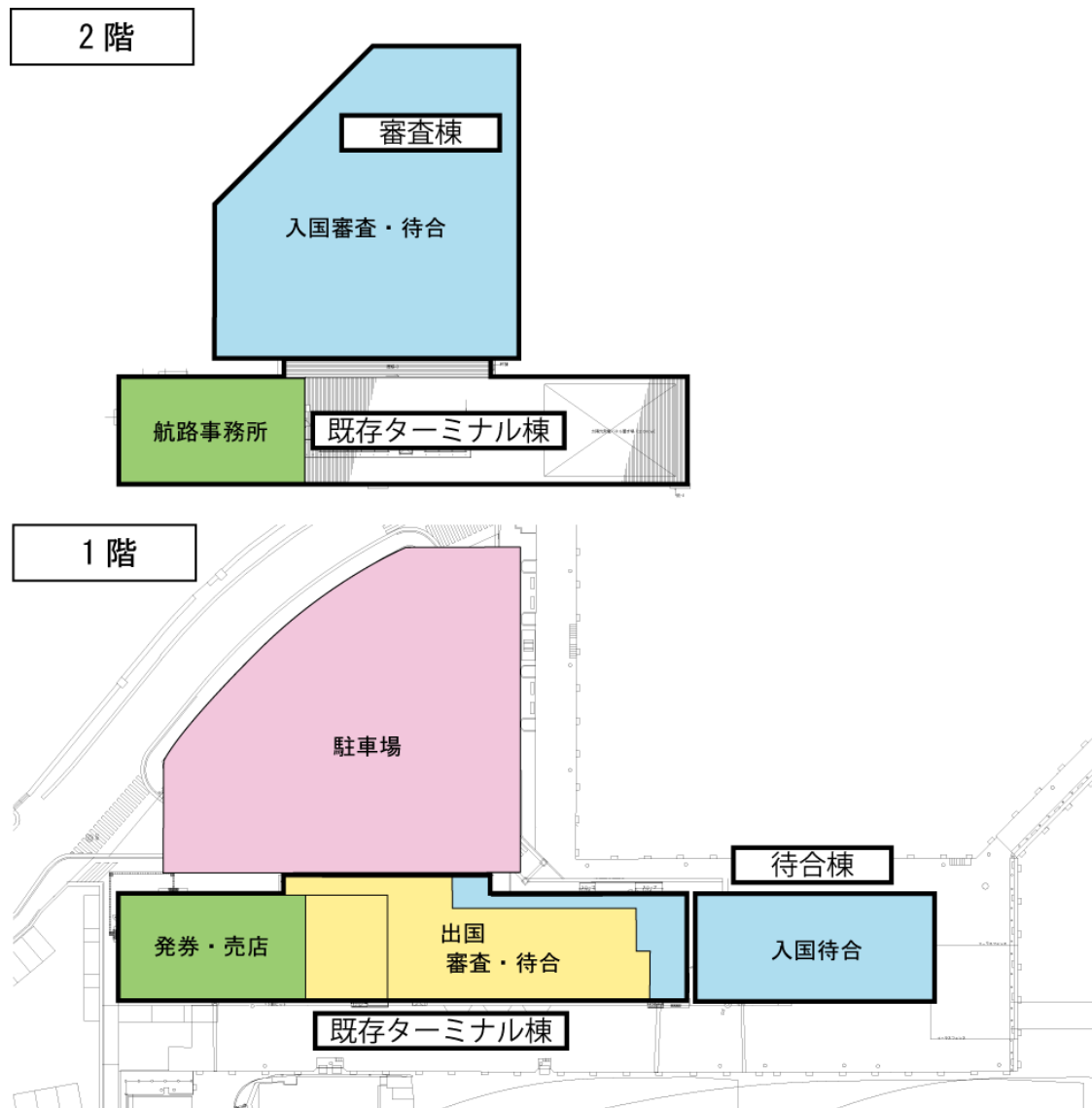
3 階案と比べて、審査棟内に CIQ 職員事務所スペースや、入国審査、出国審査エリアにおける余剰スペース(利用者便利サービスに資する事業空間)が確保できないこと、及び将来的な需要の拡大への対応の余地がない点が課題である。

【表 2.9 施設概要、導入機能の概要】

施設	延床面積	構造	用途
審査棟	2,440 m ²	鉄骨造	1 階 駐車場・ロビー 2 階 入国審査・待合、CIQ 職員事務所
待合棟(平屋建て)	596 m ²	鉄骨造	1 階 入国待合

配置計画は下記の通り。

【図 2.17 配置計画】



2.4.4 事業費の算出

以上の計画案に基づき、概算事業費を算定した。

建設工事費算定に際しては、類似施設の先行事例等を参考とした。

なお、以下すべて税抜き額である。

【表 2.10 設計費、工事監理費】

施設	内容	金額
審査棟(3階案)	設計費	非公表
	工事監理費	
審査棟(2階案)	設計費	
	工事監理費	
待合棟(平屋建て)	設計費	
	工事監理費	
既存ターミナル棟改修	設計費	
	工事監理費	

(円)

【表 2.11 各種調査費】

内容	金額
地質調査費(5か所想定) (標準貫入試験、力学試験等)	非公表

(円)

【表 2.12 確認申請費等】

内容	金額
確認申請費	非公表
省エネ適判費	
届出	
検査費(中間、完了時計)	

(円)

【表 2.13 建設工事費 3 階案】

施設名	概要	内容	面積	単価	金額	
審査棟	建築	建物	4,420			
		駐車場	1,520			
			直工			
			経費			
			工事費計			
	電気	建物	4,420			
		駐車場	1,520			
			直工			
			経費			
			工事費計			
	機械	建物	4,420			
		駐車場	1,520			
			直工			
			経費			
		工事費計				
合計						
改め計						
待合棟	建築		596			
			経費			
			工事費計			
	電気		直工			
			経費			
			工事費計			
	機械		直工			
			経費			
			工事費計			
	合計					
改め計						
既存ターミナル棟	建築		800			
			経費			
			工事費計			
	電気		直工			
			経費			
			工事費計			
	機械		直工			
			経費			
			工事費計			
	合計					
改め計						
合計						
消費税(10%)						
総合計						

非公表

(円)

【表 2.14 建設工事費 2 階案】

施設名	概要	内容	面積	単価	金額
審査棟	建築	建物	2,210		
		駐車場	1,520		
			直工		
			経費		
			工事費計		
	電気	建物	2,210		
		駐車場	1,520		
			直工		
			経費		
			工事費計		
	機械	建物	2,210		
		駐車場	1,520		
			直工		
			経費		
			工事費計		
合計					
改め計					
待合棟	建築		596		
			経費		
			工事費計		
	電気		直工		
			経費		
			工事費計		
	機械		直工		
			経費		
			工事費計		
	合計				
改め計					
既存ターミナル棟	建築		800		
			経費		
			工事費計		
	電気		直工		
			経費		
			工事費計		
	機械		直工		
			経費		
			工事費計		
	合計				
改め計					
合計					
消費税(10%)					
総合計					

非公表

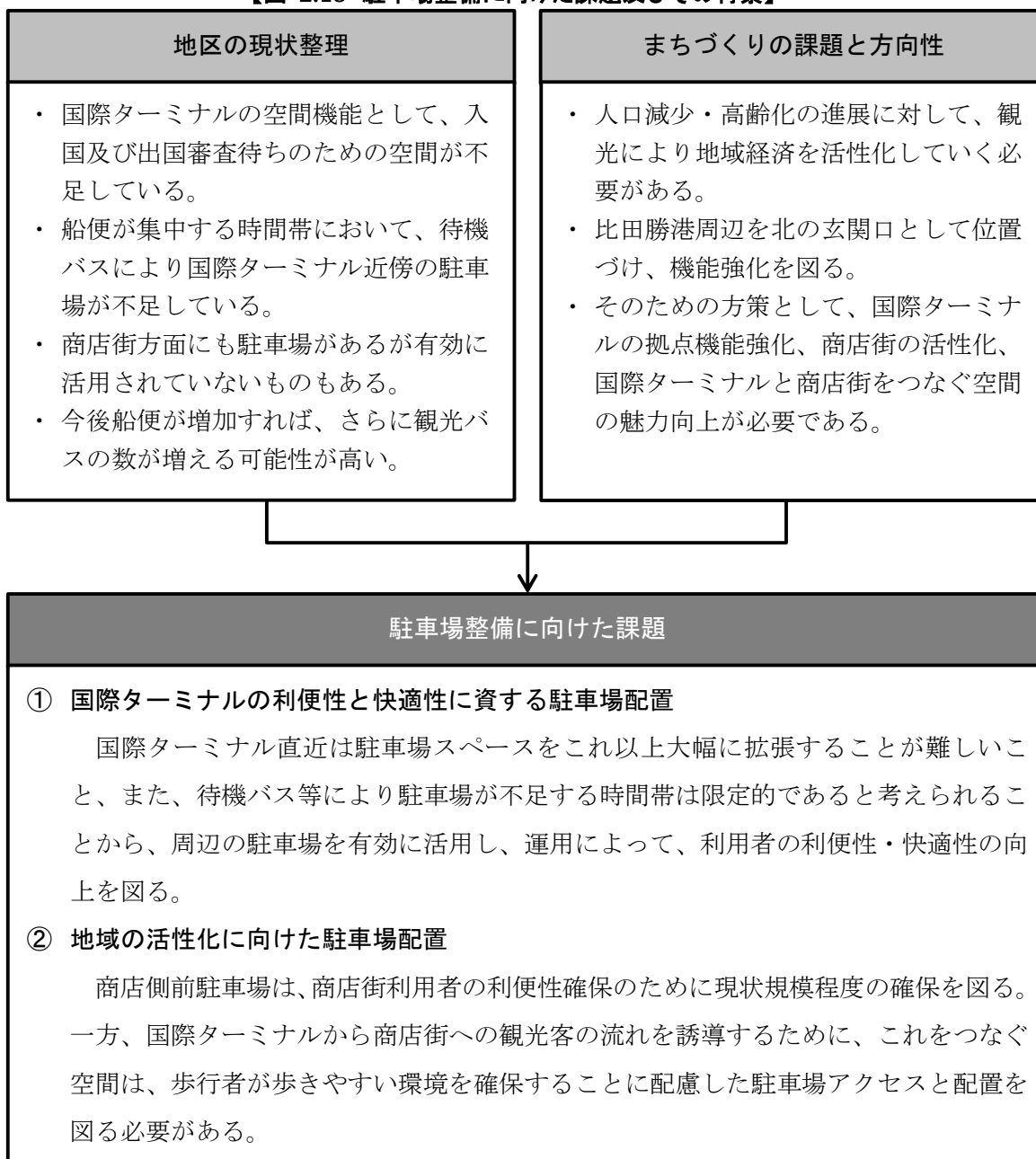
(円)

2.5 駐車場等整備事業の基本計画

2.5.1 ターミナル再整備に伴う駐車場整備に向けた課題

本事業では、国際ターミナル駐車場の北側エリアはターミナルビル増築部の柱によって駐車スペースの確保に制限を受けることから、確保できる駐車可能台数は現状よりも減少することに留意しつつ、「地区の現状整理」及び「まちづくりの課題と方向性」をふまえた課題を解決できる駐車場整備を行う必要がある。

【図 2.18 駐車場整備に向けた課題及びその背景】



なお、バス待機場の配置用地については、現状の国際ターミナル駐車場(図 2.13 における①)、商店街前駐車場(同⑤)に加え、水産加工場が解体されて利用可能な空間が広がったことを考慮して混乗駐車場(同④)に確保することとし、検討対象範囲全体で現状並みの駐車場規模を確保することとする。

2.5.2 駐車場整備事業の基本計画

以上をふまえ、駐車場整備事業に係る基本計画として設定した。

(1) 現状と整備計画

駐車場再編の事業用地としては、ターミナルビル周辺において現在のバス駐車機能と同程度の駐車スペースを確保しつつ、将来的なバス需要増加への対応を考慮のうえ、商店街付近エリアにもバス駐車スペースを増設する計画としている。

なお、現状、野積み場等一部エリアを除き、事業用地はコンクリート整備がなされており、下記表中の公園エリア、CIQ 事務所エリアにおける増設部分を除き、各用途に応じたマーカー整備程度で必要機能は充足可能である。配置計画は図 2.19 の通り。

【表 2.15 駐車場整備基本計画(現状機能との比較)】

現状			基本計画	
エリア	機能	台数	台数	備考
商店街エリア	貸切バス	7 台	13 台 (+5 台)	・ターミナル増改築に伴い再編 ・増加分は現公園(非都市公園・遊具設置所)エリアに整備
	一般車	50 台	50 台	・再編
野積み場	一般車	約 30 台	約 30 台	・現状通り
ターミナルビルエリア	貸切バス	14 台	14 台	・ターミナル増改築に伴い再編
	路線バス	1 台	1 台	・ターミナル増改築に伴い再編
	タクシー	6 台	6 台	・ターミナル増改築に伴い再編
	施設関連(職員用等)	16 台	16 台	・ターミナル増改築に伴い再編
	一般車	7 台	20 台 (+13 台)	・ターミナル増改築に伴い再編 ・増加分は現 CIQ 事務所エリアに整備

(2) 留意点・課題

① 現公園遊具設置エリアへのバス駐車場整備

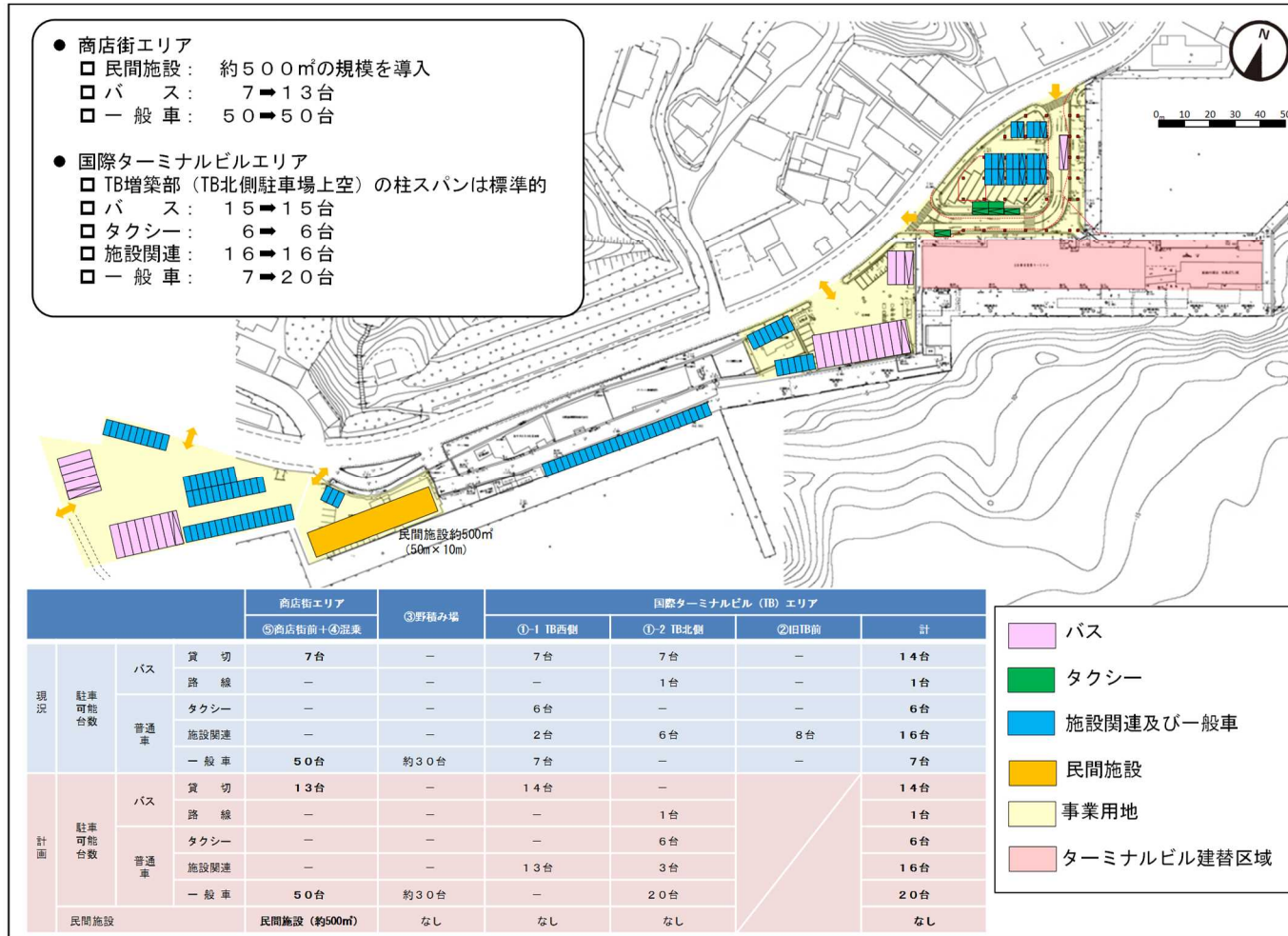
当エリアの活用により駐車スペースを確保する場合においては、既存設置物の撤去を要することとなる。現在の基本計画においては、暫定的に当エリアを活用してバス駐車スペース不足の解消を想定しているものの、事業化時においては、当公園エリアについての地域住民の利用状況や、継続利用の有無等に係る意向を十分把握のうえ、活用の是非について判断することが望ましい。なお、当エリアについて現状のままとする場合においては、適宜基本計画を見直し、必要十分な駐車機能の確保を検討することとなる。

② 税関支署

現 CIQ 事務所(門司税関 厳原税関支署比田勝署)は、現在使用されていないものの、今後税関事務所としての活用可能性がある。しかしながら、3 階案でのターミナルの拡張時には税関事務所が入居することから、当該施設については税関事務所の用途としては不要となる。

今後 CIQ 事務所として当施設が利用されたのちに、本事業が実施され、当エリアを駐車場機能として活用する場合には、ターミナルの供用開始後の施設解体・撤去工事を行うこととなる。

【図 2.19 駐車場機能の状況(拡大)】



出典：対馬市提供資料を基に作成

2.5.3 基本計画をふまえた民活導入の考え方

駐車場等整備事業に民間活力を導入する場合、基本計画をベースとして、空間整備の基本的な考え方と主要な利用者動線の考え方を示したうえで、民間事業者のターミナル設計計画や、商店街や地域との連携業務等に係る提案もふまえた事業計画に基づく効率的な駐車場整備提案を求めるとする。

空間整備の考え方

国際ターミナルと商店街を東西の核とし、2点を結ぶ海辺空間に賑わいと憩いを創出し、比田勝及び対馬北部周遊の拠点としての魅力向上を図る。

主要な利用者動線の考え方

フェリー旅客：バス・タクシーとの乗換え利便性を確保しつつ、混乗駐車場付近に創出される新たな賑わい空間（施設）や商店街方面への回遊動線を生み出していく。

その他観光客：新たな賑わい空間（施設）を起点とし、商店街や海辺散策の回遊を生み出していく。

地元住民：買い物の主動線として商店街と商店街前駐車場のアクセスを維持しつつ、海辺空間を日常的な散歩コースとして利用できるようにしていく。

【図 2.20 空間整備イメージ(案)】



2.6 ターミナル拡張事業、駐車場等整備事業の事業工程

2.6.1 スケジュール計画

3 階案を想定した場合のスケジュール計画のイメージは下記の通り。

① 設計・確認申請期間:計 11 か月(基本設計 3 か月、実施設計 6 か月、審査期間 2 か月)
② 審査棟新築:計 9 か月(準備1か月、杭1か月、基礎1か月、上部躯体仕上げ 6 か月)
③ 既存待合棟解体+引っ越し:計 1 か月
④ 既存ターミナル棟改修 1:計 2 か月
⑤ 既存ターミナル棟改修 2+待合棟新築:計 4 か月
⑥ 引っ越し:計 1 か月
以上、合計:28 か月(うち建設工事期間:17 か月)

【図 2.21 スケジュールイメージ】

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28										
設計・確認申請期間	基本設計			実施設計						審査期間																												
新築審査棟											準備		杭	基礎		上部躯体仕上げ																						
既存待合棟																					解体+引っ越し																	
既存ターミナル																					改修 1		改修 2 + 待合棟新築															
駐車場																								駐車場工事														
その他																											引っ越し											

2.6.2 工法上の留意点

既存ターミナル棟の改修工事に関しては、構造がプレハブ造となっている為、構造の変更は難しいことが想定される。また、建築基準法上は、新設する審査棟と一建物となる。1 階の駐車場と既存ターミナル棟との間に異種用途区画が発生し、既存ターミナル棟への遡及工事が必要となる。その他、建築基準法及び消防法等の関係法令に基づいた改修工事も必要となる。

2.6.3 その他計画における課題等

整備期間中ターミナル北側のバス待機場、駐車場が使用困難になることから、整備期間と、ターミナル周辺地のバス待機場、自家用車駐車場の運用方法や、民間収益施設の導入に係るエリア

の活用上の留意点等について整理を要する。

施設計画に関しては、ターミナル内への飲食店の導入等の検討は行っていないため、飲食店が入る場合に既設浄化槽で充足できるかは、今後確認が必要となる。

2.7 賑わい施設の導入方針

市は、ターミナルの機能強化と併せ、比田勝港において地域経済への貢献と新たな賑わいの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賑わい施設等の導入を計画しており、その導入手法については定期借地権を予定している。

以下、ターミナル拡張事業、駐車場等整備事業の基本計画、及び民間意向をふまえて事業化パターン等の基本方針を整理した。

2.7.1 導入機能と導入エリア

民間施設に求められる機能については、上位計画・関連計画に基づき、国際ターミナルと商店街をつなぎ、フェリー客・観光客・地元住民を誘引し、交流できるような地域拠点として、目的地となるような役割が求められる。

導入エリアについては、ターミナル本来の機能としての乗降客による二次交通機能としての駐車場機能の供用を担保しつつ、利用者の回遊性や利便性を確保できるエリアとして、2.4 に示すエリアへの民間収益施設の導入を予定する。

今後市が民間事業者の公募を行う際には、提案を求める機能と施設例として、地元団体や住民の意見をもとに下記を想定する。

【表 2.16 民間施設に求められる機能と施設例】

機能	施設例	対象者
休憩機能	・ 温浴施設(日帰り温泉、足湯)	・ フェリー客 ・ その他観光客
地域連携機能	・ 地産品の販売所	・ フェリー客 ・ その他観光客 ・ 地元住民
情報発信機能	・ 観光案内所、パンフレット等観光案内・周辺情報の提供	・ フェリー客 ・ その他観光客
交流活動拠点機能	・ サイクリング・トレッキングの拠点となる情報提供やグッズ販売等	・ フェリー客 ・ その他観光客
商業(物販・飲食)機能	・ 土産店 ・ 飲食店 ・ 免税店	・ フェリー客 ・ その他観光客
アミューズメント機能	・ 周辺にない夜間にも楽しめる施設、ファミリー層も利用できるような各種ゲーム、アミューズメントが楽しめる施設	・ フェリー客 ・ その他観光客 ・ 地元住民

2.7.2 導入にあたっての民間事業者の意向

昨年度ヒアリング、及び今年度ヒアリングで得られた上記パターンに対する民間事業者の主な意見は次頁の通り。

需要低迷前の事業環境を前提とした場合においても、背後地の人口が少ないこと、観光需要が

韓国から旅行者に限られていること等から、独立採算による民間施設の導入が困難であるとする意見が大宗を占め、かつ導入にあたっての必要条件として行政からの財政支援が必要なことも要望として挙げられた。免税店事業等については、今後の需要環境次第では提案可能性も見受けられるものの、需要リスクが顕在化した現在、市として望ましい機能の民間独立採算による民間施設の導入は困難と考えられる。

【表 2.17 昨年度及び今年度ヒアリングにおける民間収益事業に係る意見】

■需要低迷前の事業環境を前提とした場合の主な意見

(1) 提案が困難とする意見

- ・ターミナル運営事業同様、民間収益事業も韓国からのフェリー利用者をターゲットとすることが基本となるため、需要リスクが大きい。
- ・昨今のホテル等の民間投資や、飲食店・商業施設等について少しずつでも民間投資が進んでいるのであれば、ターミナル整備・運営事業とは切り離して市で引き続き誘致等に取り組みつ、ターミナル運営事業者は、これらを含む地域活性化に向けた行政や地元との連携・協力を行うことが考えられる。
- ・地域にも目を向けた施設については、施設の導入当初こそ地元住民の利用があったとしても、継続的な利用を見込むのは、地域の現状をみると厳しいと認識している。マーケットを勘案、地元利用への過度な提案を求めることは望ましくない。

(2) 条件付きで提案可能性があるとする意見

- ・ターミナル事業とセットか、別かによらず、需要リスクを伴う民間施設の導入を求める場合、部分的にサービス購入料を充当する、または踏み込んだインセンティブを民間に付与する等により、官と民の適切なリスクや機会のシェアが図られることが望ましい。
- ・地元住民をターゲットとした事業計画は難しいが、韓国人向け事業の展開をメインとしつつ、小売りやテナント商業店舗等を導入することで、地元住民には消費施設として喜ばれると考えている。地代の減免等の支援は求めたいが、基本的には独立採算での設備投資を検討可能である。
- ・韓国からのフェリー利用者がメインターゲットとなることから、ターミナル内に免税店 (Duty Free) の導入が可能となることが望ましい。需要はあるものと想定している。

■需要低迷後の事業環境をふまえた意見

- ・需要が戻るのか、戻らないのかは分からないが、一度顕在化してしまったこのようなカントリーリスクをふまえると、需要が戻ったとして、どのような提案ができるかは現時点では何とも言えない。
- ・免税店事業については関心を有する企業がある。

3 資産・事業情報精査

3.1 資産内容に係る情報整理・課題の確認

本調査では市が保有または港湾施設として管理する不動産資産について、(1)建築物の維持管理状況の把握、(2)権利関係等の調査、及び(3)経済的調査を実施した。

3.1.1 不動産資産の現況調査(維持管理状況の把握)

(1) 目的

現ターミナルビルは平成 28 年 1 月に竣工し、竣工から令和 2 年 2 月現在までに約 4 年が経過している。

築浅であるものの、ターミナルビル施設における維持管理の状況や過去の長期修繕履歴は将来の資産の劣化状況等に影響を与えることから、民間事業者の投資意思決定において重要な項目である。したがって、本調査においては、維持管理状況と過去の長期修繕費用の把握を行うものとした。

(2) 調査対象

市が調査時点において保有・管理している以下の施設を調査対象とした。

・比田勝港国際ターミナル	(管理棟)S 造(プレハブ)2 階建て	898.06 m ²
	(審査棟)S 造(プレハブ)平屋建て	1,018.27 m ²
	延床面積	1,916.33 m ²

・駐車場施設

なお、長期修繕費用の把握における調査対象期間は、調査対象資産の更新周期等を把握する観点から、供用開始以降全ての期間を確認した。

(3) 調査方法

市へのヒアリング、保全履歴情報等の収集を行い、建築設備の維持管理の状況、修繕、更新等の履歴、部材・機器などの劣化度や不具合を調査した。

(4) 調査結果

調査の結果、民間事業者による施設拡張、投資を直接的に妨げるような重要な障害事由は発見されなかった。

なお、ターミナルについては築浅であることから、平成 28 年の供用開始以降、大規模修繕等の大幅な施設の更新・改築等の事実は見られなかった。

駐車場施設については、現時点で維持管理・運営にかかる個別の規程・運営マニュアル等はなく、基本的にはバス会社による自由な利用が認められている。また、駐車場は更新や修繕等の対象となるような施設・設備は存在しない(舗装のみ、あるいは舗装のない駐車場)。

3.1.2 事業用地に関する事項(権利関係等の把握)

(1) 目的

本事業では、ターミナル及び駐車場等整備については PFI、ターミナルの運営については公共施設等の運営権を事業スキームの一つとして検討しており、その対象として各事業における土地利用の権原を明確することが必要である。

したがって、本調査においては、土地所有権に応じた上物建築物の供用にあたっての権利関係の把握を行うものとした。

(2) 調査対象

ターミナル拡張事業、及び駐車場等整備事業、及び賑わい施設等導入事業用地として想定する土地を調査対象とした。

- ・ ターミナル整備対象用地、駐車場整備対象用地
- ・ 賑わい施設導入対象用地

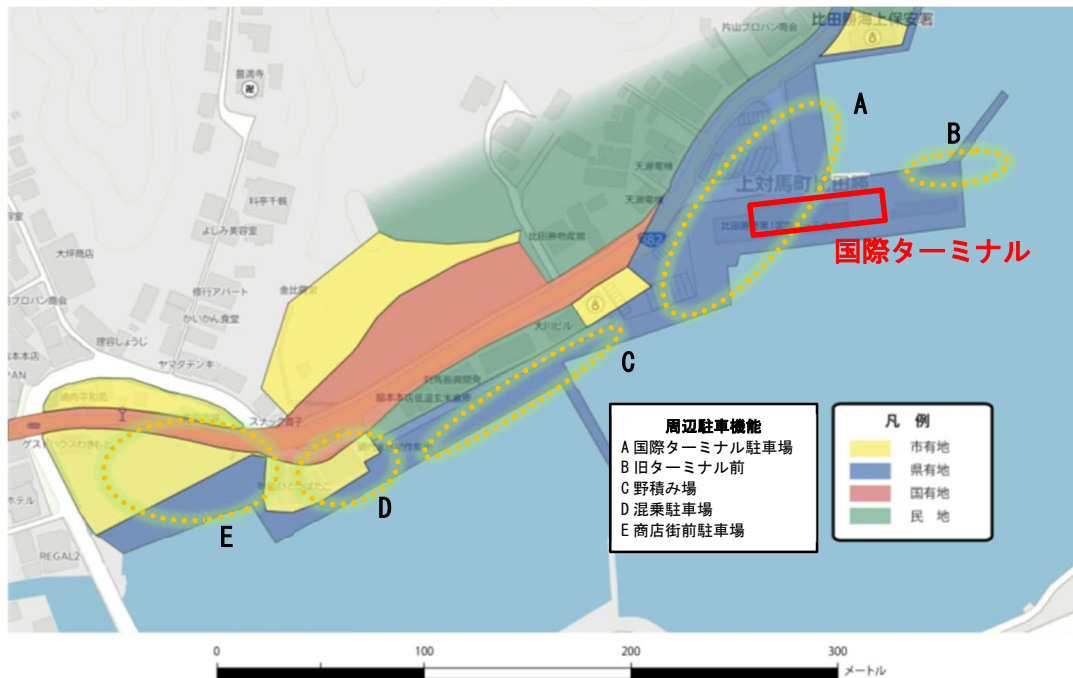
(3) 調査方法

市、県へのヒアリング、土地利用管理運営に係る各種契約内容、許可内容、利用料金収入状況に係る資料の収集を行い、運営権導入時の既存契約等をふまえた課題の有無・懸念事項の有無を調査した。

(4) 調査結果

検討対象範囲周辺の土地所有区分は下図の通り。対象範囲周辺の駐車場のうち、A,B,C が主に県有地(一部市有地あり)、D, E は主に市有地で、岸壁側が県有地である。

【図 3.1 検討対象範囲周辺の土地所有区分】



出典：対馬市提供資料を基に作成

① 土地の権利関係

調査の結果、市と県の間では当該土地について借地契約を締結していないため、下記の対応が必要になることを整理した。

② 運営権導入時の取扱い

本事業でターミナル整備・維持管理・運営事業については、建物にのみ運営権を設定し、市有地及び県有地に対して運営権を設定しないこととする場合、市による県有地の借り受けに係る権利関係のみ明確化し、県有地上における市の所有施設（ターミナル）の維持管理・運営を行う運営権者の事業期間に渡る事業の継続性の担保がなされることで足りるものと考えられる。

県有地上におけるバス待機場の再整備を PFI 事業 (BT) とする場合、県有地上において市の事業としてバス待機場を整備することを県と事前に調整することで足りるものと考えられる。

③ 県有地上での民間事業者による使用収益を認める場合の地代の取扱い

県が、民間事業者（運営権者）に対し、県有地上の施設を使用収益することをもって地代の支払いを求めるとき、運営権設定対象がターミナル等施設となる場合、直接的に民間事業者から地代收受することは土地の権利関係からはできない。

施設の所有権はあくまで市であり、民間事業者の事業範囲をふまえて民間事業者から収受することが可能な対価は、「市が有する県有地の利用に係る権利」の上に立つ市の所有施設の維持管理・運営に係る対価」としての運営権対価と考えられる。

民間事業者が県有地上の事業で収益を確保することをもって、県が地代を求める論理構成としては、ア「市が民間事業者から収受する対価があることを理由として、市から地代を収受する」ことが考えられる。

ただし、ターミナル運営・維持管理事業の運営権対価が見込まれない場合、地代を市から収受するにはイ「県有地の利用そのもの」に係る地代支払いを求める論理構成になると考えられる。

なお、イの場合でも、市が県に支払う地代の原資を運営権者に求める場合、基本的には、運営権対価が目減りする、または市が負担すべきサービス購入料が増加する、という形で、事業費の増加に反映されることとなる点に留意が必要である。

3.1.3 その他、資産に関する事項(物品等の把握)

(1) 目的

本事業では、ターミナルビルについては PFI(BTO)、ターミナルの運営については公共施設等の運営権を事業スキームの一つとして検討している。この場合、ビル施設そのものについては、事業者が整備し市に引き渡した上で運営権に基づき施設の運営・維持管理を行うこととなるが、運営・維持管理に必要な物品等についてはその内容を特定し、事業者への貸与、あるいは譲渡の是非等について整理する必要がある。

したがって、本調査においては対象物の有無、管理状況、対象物の経済的価値等について確認するものとした。

(2) 調査対象

- ・ ターミナル運営
- ・ 維持管理に関する物品(車両、機械、消防用品、その他ターミナル運営・維持管理に要する備品等)

(3) 調査方法

市へのヒアリング、資料の収集を行い、運営権導入時において民間事業者に譲渡、または貸与することが考えられるものの内容を調査した。

(4) 調査結果

CIQ に関する物品等については、CIQ の所有物であり、ターミナルの運営・維持管理を民間に委ねる場合においてもその所有形態、管理・運営形態については現行通りとすることを確認した。

なお、その他現時点でターミナル内の物品等については、市で台帳を整備していないものの、対象物は待合スペースにおける利用者利便に資するもの(椅子、パンフレットケース等)のみであること、当初市による取得価額や耐用年数をふまえて事業化時に一定額以上の残存価額が見込まれる等、有償譲渡の対象物として検討すべきものは確認されなかった。

3.2 管理・運営に係る情報整理、課題の確認

本調査では、ターミナルの整備、運営・維持管理事業を PFI(BTO) 及び運営権等により民間に委ねることを想定し、現行の管理運営に係る市と関係者との契約等の承継等の有無、管理運営上の配慮すべき事項、及びその他事業者に開示すべき情報等の確認を行った。

(1) 調査方法

市へのヒアリング、各種契約、維持管理・運営等に係る規定やマニュアル等の収集を行い、調査した。

(2) 調査対象

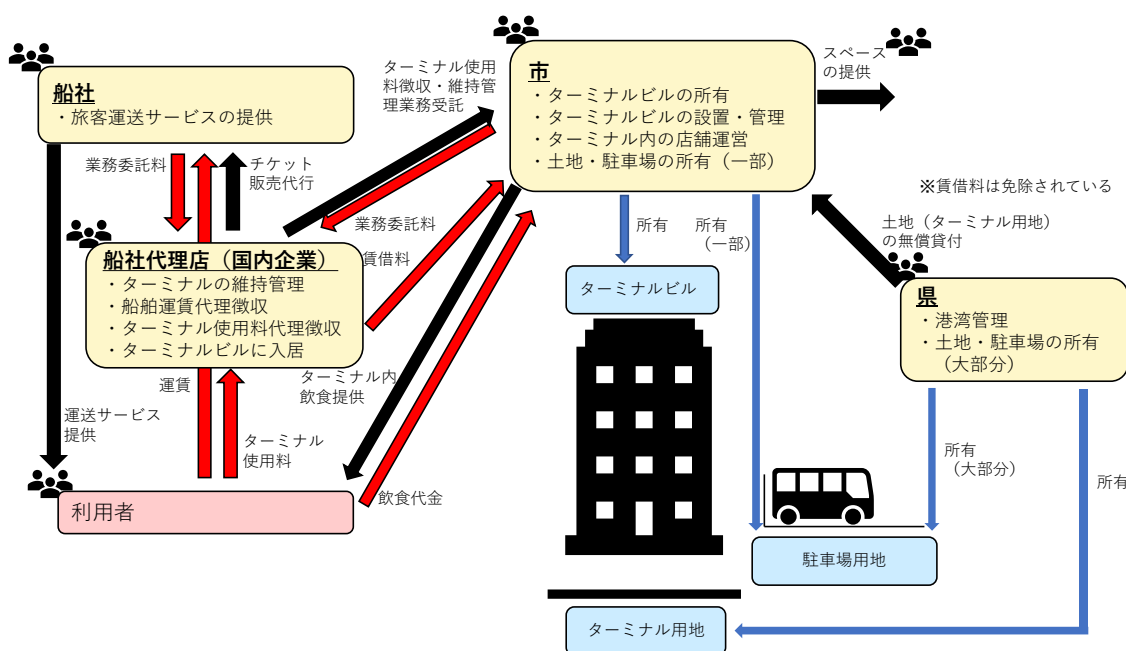
- ・ 管理運営に関する組織・体制
- ・ ターミナルの管理・運営に係る各種マニュアル等
- ・ ターミナルの管理・運営に係る各種条例等
- ・ ターミナル維持管理・運営に係る業務委託内容等
- ・ 現在のターミナル入居者等との契約内容、使用許可に関する規定等

(3) 調査結果

① 管理・運営に関する事項

現在の国際ターミナルビルの管理運営状況は下記の通り。

【図 3.2 国際ターミナルの管理運営状況】



出典：対馬市提供資料を基に作成

ターミナルの維持管理・運営にあたっては市が直営で、地元企業向け、ターミナル維持管理業務委託及びターミナル使用料徴収業務を委託している。

ターミナル周辺の駐車場の管理については、県有地も含めて市が管理しているが、現状バス利用、一般利用、タクシー・レンタカー利用等すべて、利用者が無料で利用できる。

市職員の業務としては、岸壁使用申請に関する業務(ダイヤ変更時の対応等)、ターミナル維持管理業務及びターミナル使用料徴収業務の委託に関する事項、及び駐車場の利用に係る管理監督(指定用途外駐車や長期放置車両等の対応等)のみであり、個別に専従する職員はない。

ただし、市においては、船社対応、バス事業者等交通関係者対応、及び近隣住民対応等について広く対応を行っており、その業務については本事業の実施時には民間事業者に承継されることとなる。これらの市の業務に関しては現在個別の規定、マニュアル等が整備されていないことから、本事業の導入にあたっては、採用する事業方式に応じた官民の役割分担をふまえ、緊急時対応や、市・事業者・県・その他関係者間の連携体制等について改めて整理のうえ、岸壁管理や駐車場管理等に関して市が実施する業務内容をふまえた連携・運営マニュアル等の整備を行っておくことが望ましい。

② 各種条例、契約、規程、マニュアル等に関する事項

1) ターミナル条例

現ターミナルの管理運営に係る基本条件は「対馬市国際ターミナル条例」により規定されている。当施設は民活導入にあたり第三者に使用させること(例えば CIQ 部分の国の使用や飲食・物販等のテナントの使用等)が想定されているが、財産区分が行政財産・公の施設(現行通り。普通財産への転換なし時)とされる場合には指定管理者制度を併用する必要がある。この場合、コンセッション導入に伴う実施方針条例の制定・議決に加えて、指定管理者の設置管理条例の制定が必要となる点に留意が必要である。

なお、運営権ガイドラインにおいては、運営権の実施方針条例と指定管理者の指定及び利用料金に係る条例について、ひとつの条例として制定可能とされており、運営権実施方針条例については、先行コンセッション事業においても既存施設の指定管理条例の改正により対応しているケースが多くみられる。

【表 3.1 両制度の条例で規定すべき事項】

指定管理者制度	運営権制度
<ul style="list-style-type: none"> ・指定の手続き ・管理の基準 ・業務の範囲 ・利用料金制の採用の有無 	<ul style="list-style-type: none"> ・選定の手続き ・管理の基準 ・業務の範囲 ・利用料金に関する事項 ・その他

当条例の確認の結果、本事業の実施に向け対応すべき事項として、厳原港との関係性をふまえた条例の改正が挙げられる。

現在、比田勝港国際ターミナルと厳原港国際ターミナルは一つの条例の中で各施設の各種管理運営に係る規定・規制がなされており、その内容は同一とされている。本事業の実施時においては、ターミナル機能強化に伴う投資回収の観点(事業収支採算性の確保の観点)、運営権の設定による民間の弾力的な経営担保の観点等から比田勝港国際ターミナルのターミナル使用料(出国時の利用者手数料、その他施設使用料)等の上限額の変更等の対応が想定される。また、その他運営権の導入に伴い、上記で記載した事項についての条例及び条例施行規則の改正が必要となることから、厳原港と比田勝港の各国際ターミナル条例を分離することも考えられる。

○対馬市国際ターミナル条例

平成22年6月30日

条例第28号

改正 平成27年3月20日条例第52号

(設置)

第1条 国境の島にふさわしい国際交流の海の玄関口として、税関、入管及び検疫業務の円滑な推進と地域経済の浮揚を図るため、対馬市国際ターミナル(以下「国際ターミナル」という。)を設置する。

(名称及び位置)

第2条 国際ターミナルの名称及び位置は、次の通りとする。

名称	位置
新厳原港国際ターミナル	対馬市厳原町東里341番地24
厳原港国際ターミナル	対馬市厳原町東里341番地42
比田勝港第1国際ターミナル	対馬市上対馬町比田勝958番地11
比田勝港第2国際ターミナル	対馬市上対馬町比田勝958番地16

(管理)

第3条 市長は、国際ターミナルの施設を常に良好な状態において管理し、その設置目的に沿って最も効率的に運用しなければならない。

(利用)

第4条 国際ターミナルの施設を利用しようとするものは、あらかじめ市長に申請して、その利用許可を受けなければならない。

2 市長は、必要があると認めるときは、前項の規定にある利用許可に条件を付することができる。

(利用期間)

第5条 国際ターミナルの利用期間は、5年を超えることができない。

2 前項の利用期間は、これを更新することができる。

(転貸又は譲渡等の禁止)

第6条 第4条の規定による利用の許可を受けた者(以下「利用者」という。)は、国際ターミナルの利用する権利を譲渡し、若しくは担保に供し、又は利用に係る国際ターミナルの施設を転貸してはならない。

(利用料)

第7条 利用者は、別表に定める額の利用料を納付しなければならない。

2 市長は、公益上その他、特別の事由があると認めるときは、期間を定めて利用料を減額し、又は免除することができる。

(利用料の還付)

第8条 既に納付した利用料は、還付しない。ただし、次の各号のいずれかに該当すると認められた場合は、市長は、その全部又は一部を還付することができる。

- (1) 次条第2項の規定により利用許可を取り消したとき。
- (2) 天災その他不可抗力により国際ターミナルを利用することができなくなったとき。
- (3) 利用者がやむを得ない事由により利用許可の取消しを願い出たとき。

(許可の取消し等)

第9条 市長は、次の各号のいずれかに該当する場合には、利用許可を取り消し、利用を停止し、又は利用許可に付した条件を変更し、若しくは新たに条件を付すことができる。

- (1) 利用者がこの条例又はこの条例に基づく規則に違反したとき。
 - (2) 利用者が利用許可に付された条件に違反したとき。
 - (3) 利用者が不正の手段によって利用許可を受けたとき。
 - (4) 災害その他やむを得ない事由があるとき。
- 2 前項に規定する場合のほか、市長は、公益上やむを得ない事由がある場合においては、利用許可を取り消すことができる。この場合においては、利用者は、これによって生じた損失につき市長に損失の補償を求めることができる。

(原状回復の義務)

第10条 利用者は、国際ターミナルの利用を終えたとき、又は前条第1項の規定により利用許可を取り消されたときは、その利用に係る国際ターミナルの施設を原状に回復しなければならない。ただし、市長は、特別の事由があると認める場合においては、これを免除することができる。

2 前項の規定により原状を回復するために要した費用は、利用者の負担とする。

(使用料)

第11条 出国のために国際ターミナルを使用する旅客からは、次の各号に掲げる区分に応じ、当該各号に定める額の使用料を徴収する。

- (1) 6歳以上12歳未満の者 100円
- (2) 12歳以上の者 200円

2 既に納入した使用料は、還付しない。ただし、市長が特別な理由があると認めるときは、その全部又は一部を還付することができる。

(管理の代行等)

第12条 市長は、国際ターミナルの管理運営上必要があると認めるときは、指定管理者(地方自治法(昭和22年法律第67号)第244条の2第3項に規定する指定管理者をいう。以下同じ。)に国際ターミナルの管理を行わせることができる。

2 前項の規定により指定管理者に国際ターミナルの管理を行わせる場合の当該指定管理者が行う業務は、次に掲げる業務とする。

- (1) 施設及び設備の維持管理に関する業務
- (2) 利用の許可に関する業務
- (3) 前2号に規定する業務に付随する業務

3 第1項の規定により指定管理者に管理を行わせる場合にあつては、第4条、第9条及び第10条の規定中「市長」とあるのは「指定管理者」として、これらの規定を適用する。

(利用料金の収入等)

第13条 市長は、前条第1項の規定により指定管理者に管理を行わせる場合にあつては、地方自治法第244条の2第8項の規定により、国際ターミナルの利用に係る料金(以下「利用料金」という。)を当該指定管理者の収入として收受させることができる。

- 2 利用者は、指定管理者に利用料金を納入しなければならない。
- 3 利用料金は、別表に掲げる額の範囲内において、指定管理者があらかじめ市長の承認を得て定めるものとする。
- 4 指定管理者は、市長が定める基準に従い、利用料金の全部又は一部を還付することができる。

(料金の減免)

第14条 指定管理者は、市長が定める基準に従い、利用料金を減額し、又は免除すること

ができる。

(委任)

第15条 この条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、新厳原港国際ターミナルの国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（ソーラス条約）に基づいて、国際埠頭保安規程の承認を受けた日から施行する。

ただし、第11条の規定は、平成22年10月1日から施行する。

(対馬市厳原港国際ターミナル条例の廃止)

2 対馬市厳原港国際ターミナル条例（平成22年対馬市条例第21号）は、廃止する。

(対馬市比田勝港国際ターミナル条例の廃止)

3 対馬市比田勝港国際ターミナル条例（平成16年対馬市条例第189号）は、廃止する。

附 則（平成27年3月20日条例第52号）

この条例は、比田勝港第1国際ターミナルの国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（ソーラス条約）に基づいて、国際埠頭保安規程の承認を受けた日から施行する。ただし、別表の改正規定は、平成27年4月1日から施行する。

別表（第7条、第13条関係）

対馬市国際ターミナル施設利用料

利用の種別	単位	施設利用料
船舶旅客取扱業者がその業務を行うための利用	1平方メートルにつき1年	10,500円
旅客、貨物取扱業者がその業務を行うための利用	1平方メートルにつき1年	10,500円
売店を行うための利用	1平方メートルにつき1年	15,750円
食堂を行うための利用	1平方メートルにつき1年	5,250円
手荷物預かりを行うための利用	1平方メートルにつき1年	10,500円
コインロッカーを行うための利用	1平方メートルにつき1年	59,850円
広告等のための壁面の利用	1平方メートルにつき1年	3,800円
上記以外の目的のための利用	1平方メートルにつき1年	市長の定める額

備考

1 1年に満たない利用に対する利用料の額は、許可の日から利用期間の満了の日までの利用につき、月割計算の方法により算定して得た額とする。

2 1月に満たない利用に対する利用料の額は、1月の利用料とする。

3 1平方メートルに満たない単位の利用に対する利用料の額は、1平方メートルの利用料とする。

4 算定した利用料の額に100円未満の端数が生じたときは、切り捨てるものとする。

2) 業務委託契約の内容

現在、ターミナル維持管理業務及びターミナル使用料徴収業務の委託は、毎年度、随意契約により、地元船舶代理店事業者が受託している。ターミナルの整備、維持管理・運営におい

て運営権の導入を含む PFI 事業の導入にあたって直接的に妨げるような重要な障害事由は発見されなかった。

3) 現在のターミナル入居者等との契約内容、使用許可に関する内容

現ターミナル内の各種テナント(船社事務所、物販・飲食施設等)については 1 年毎の使用許可を行っている。上記と同じく、本事業の導入を直接的に妨げるような重要な障害事由は発見されなかった。

4 公募条件の整理

4.1 各種計画をふまえた事業の実施方針

4.1.1 ターミナル等の整備、維持管理・運営事業

(1) 対象施設(現施設)

【表 4.1 比田勝港国際ターミナル 管理棟 諸元】

所有者	対馬市
所在地	長崎県対馬市上対馬地比田勝
供用開始	平成 28 年 1 月 13 日
敷地面積	約 1,916.33 m ² (管理棟・審査棟計)
延床面積	898.06 m ²
規模	S 造(プレハブ)2 階建て
主な設備・仕様	発券カウンター(3 ブース、身障者用 1 ブース)、待合室、観光案内所(対馬観光物産協会)、売店(博多海陸)、喫茶コーナー、管理事務所(国際ライン対馬)、航路事業者事務所(2)、CIQ 事務所(2)、自動販売機、コインロッカー、トイレ(身障者用あり)

【表 4.2 比田勝港国際ターミナル 審査棟 諸元】

所有者	対馬市
所在地	長崎県対馬市上対馬比田勝
供用開始	平成 28 年 1 月 13 日
延床面積	1,018.27 m ²
規模	S 造(プレハブ)平屋建て
主な設備・仕様	入管審査ブース:対面式 6 ブース→非対面式 9 ブース(平成 29 年度改修)、税関検査台 4 台 検疫検査ブース(平成 29 年度新設)、動検検査室、植防審査室、入管検査室、税関検査室、警察官詰所 入国待合室(約 300 m ²)、トイレ(身障者用あり)…以上入国審査エリア 入管審査ブース:対面式 4 ブース、出国待合室(約 70 m ²)、トイレ …以上出国審査エリア

(2) 施設整備事業

事業者は、2.4「ターミナル拡張事業の基本計画」に示す増改築を行い、完工後、市に引き渡す。

当該事業の実施にあたり、設計～整備にあたっての VFM 定量効果、市の財政負担の平準化、及び維持管理・運営を一体的に民間事業者に委ねる場合における設計段階からの民間の創意工夫をも問える場合には、PFI(BTO)とすることが考えられる。

一方で、ターミナル施設整備事業において VFM 定量効果が見込まれず、ターミナル整備に係

る財政支出の平準化効果を重視しない場合においては当事業は市が実施することが考えられる。

なお、ターミナルの設計・整備については、その後の維持管理・運営主体も考慮して民活導入を検討することも重要である。需要リスクを民間事業者が負担できない等の理由により、運営・維持管理事業における運営権の導入による積極的な民間の経営ノウハウの活用が困難、あるいは利用料金制の指定管理者制度等の導入が困難な場合においては、維持管理・運営事業については現行通りの業務委託、あるいは利用料金制を採用しない指定管理者制度に留まる(後段 4.2.3 参照)。この場合、施設整備事業については VFM 定量効果やターミナル整備に係る財政支出の平準化効果をもって事業手法を決定することが考えられる。

(3) 維持管理・運営事業

現在のターミナル施設の管理・運営における維持管理業務委託の内容は下記の通りである。委託事業者は、事実行為としてのターミナル維持管理業務を行っており、市は運営その他の業務を行っている。

【表 4.3 現行のターミナル施設維持管理業務委託概要】

ターミナル維持管理業務委託	
	ターミナル内の保全・管理
	ターミナルの清掃(棟内、トイレ、建物外の周辺、付属設備の周辺)
	火災、盗難の予防、啓発
	ターミナル内を使用する広告等の管理
	その他維持管理に関し必要な業務
ターミナル使用料徴収業務委託	
	国際ターミナル利用者からの出国時手数料の代理徴収、市へ納付、報告

ターミナルの今後の運営等にあたっては、ターミナルが位置する比田勝が韓国に最も近い日本の玄関口であり、対馬全体の観光振興の拠点かつ交通結節点である。また、ターミナル運営をして現在の需要環境をふまえた長期的な目線での新たな海路を活用した対馬観光活性化に向けた取り組みが必要であり、対馬のもう一つの海の国際交通結節点として南に位置する厳原港との連携も市において期待している。これらをふまえ、運営に関する業務範囲として下記を実現できる事業方式を取ることが望ましい。

- ①ターミナルの運営にあたっては、韓国からのフェリー利用者を主要ターゲットとしつつ、地域に不足する地域観光の拠点としての魅力発信機能や各種情報の提供を行い、利用者利便に資するサービス機能の導入を需要環境や誘致戦略に応じて弾力的に実施すること
- ②ターミナル運営者が核となり、①の実現に必要な行政や地域関係者、団体等との連携・協働体制を構築すること

4.1.2 駐車場等の整備、維持管理・運営

(1) 対象施設(現施設)

【表 4.4 駐車場 諸元】

所有者	長崎県
所在地	長崎県対馬市上対馬比田勝
台数	バス14台、路線バス1台、普通車9台、タクシー6台、関係車輛8台、障がい者用1台

(2) 駐車場の再整備事業

事業者は、2.5「駐車場等整備事業の基本計画」に示す駐車場施設の再整備を行い、完工後、市に引き渡す。

なお、駐車場の維持管理については、駐車場施設について市が引き続き管理することから事業者の業務範囲には含まない。ただし、駐車場機能の混雑環境等の課題をふまえ、ターミナル運営・維持管理事業とあわせて、下記の業務をターミナル運営者に求めていくことが考えられる。

- ①寄港情報についてのフェリー会社、フェリー利用者、及びバス会社等への適切な発信や各種照会対応
- ②バス駐車場等の混雑緩和に向けた駐車場運用方法等の確立、及びバス会社等との調整

4.1.3 賑わい施設の導入事業

(1) 事業化パターン

今後ターミナル等運営事業等を公募する場合に考えられる賑わい施設導入事業の事業化パターンは公募方法、契約方法により3通りが想定され、各パターンのメリット・デメリットは下記の通り。

【表 4.5 事業化パターンのメリット・デメリット】

選定方法	概要	メリット・デメリット
(1)-1 両事業を一体で 公募(一つの事 業者と契約)	コンセッション事業を実施する SPC が市と定借契約を締結し、民間収益事業を実施する。	○事業者選定段階から、両事業の一体性を確保した提案がなされる(施設の重複や、一貫した経営方針の下での各施設の運営が期待できる)。 ×需要リスクに課題があるターミナル事業と民間収益事業の両事業を一体的に実施することに対する民間ハードルや、民間収益事業の事業リスクの分離に懸念がある。

(1)-2 両事業を一体で 公募(事業実施 主体は別)	コンセッション事業を実施する SPC とは別会社が市と定借契約を締結し、民間収益事業を実施する。	△(1)-1 に比べ、両事業の実施主体が別であるため、コンセッション事業と民間収益事業のリスクは遮断される。ターミナル運営事業と民間収益事業の一体性については(1)-1 に劣後する。
(2) 両事業を 別々に公募	コンセッション事業と民間収益事業の各々の事業者を別々に公募し、事業開始段階で両者の協議に基づき一体的な運営を行う。コンセッション事業を実施する SPC とは別会社が民間収益施設を所有し、市と定借契約を締結する。	○ターミナル事業と、民間収益事業を分離することにより、コンソーシアム組成上のハードルがなく、応募の競争性を、より確保できる可能性がある(個別最適の事業実施体制や個々の事業に参画可能な事業者が増す可能性がある)。 ×両事業が分離されることにより一貫した経営方針の下での各施設の運営ができない。個々の事業提案における収益事業の重複や、公募時期が異なる場合、先行事業者にとっては後発事業との機能の重複への懸念が残る。

(2) 優先検討パターン

2.7「賑わい施設の導入方針」に示す通り、需要リスクが顕在化し、今後の見通しが立たない現状においては広く公募により導入を目指すことは困難であると想定されることから、現時点では「(2) 両事業を別々に公募」のパターンとすることが望ましい。

課題となるターミナルとの一体的な提案・運営や導入機能の重複可否に向け、先行する事業の実施方針の中で賑わい施設導入計画を示しつつ、その実現時においては事業者の業務範囲において、賑わい施設の事業者との連携や相互協力、あるいは市を含む地域関係者間での連携体制等を実現するスキームを織り込み、要求水準として設定することが考えられる。

4.1.4 要求水準(案)

以上の検討を踏まえ、要求水準(案)を作成した。施設整備、維持管理・運営事業の要求水準書に規定する業務範囲は以下を想定している。

なお、維持管理・運営事業については、駐車場施設について市が引き続き管理することから事業者の業務範囲には含まない。ただし、ターミナル運営・維持管理事業の要求水準(案)における提案事業として、下記の(4)⑥を設定すること等が考えられる。

【表 4.6 要求水準にて規定する業務範囲(想定)】

(1) 全期間 ① 統括管理業務 ア 統括マネジメント業務

- イ 総務・経理業務
- ウ 事業評価業務
- エ 事業終了時の引継ぎ業務

(2) 設計・建設期間

① 設計業務

- ア 事前調査業務
- イ 各種関係機関との調整業務
- ウ 設計及び関連業務

② 建設業務

- ア 建設業務及びその関連業務
- イ 什器備品設置業務
- ウ 設備備品設置業務
- エ 開業前準備支援業務

③ 工事管理業務

(3) 運営準備期間

① 開業前準備業務

- ア 広報・誘致業務
- イ 利用規則の策定業務
- ウ スタッフ研修業務
- エ 関係者とのスケジュール等調整業務
- オ 備品設置業務
- カ その他業務

(4) 運営期間

① 維持管理業務

- ア 構築物保守管理業務
- イ 建築設備保守管理業務
- ウ 修繕業務（大規模修繕業務は含まない）
- エ 清掃業務
- オ 環境衛生管理業務
- カ 設備備品保守管理業務
- キ 什器備品保守管理業務
- ク 植栽維持管理業務
- ケ 外構施設保守管理業務

② ターミナル施設運営等業務

- ア ターミナル施設運営業務（利用案内、利用に関する指導監督及び利用調整、利用許可等）
- イ 警備・安全誘導業務
- ウ 旅客取扱業務及び施設利用料の收受業務（ターミナル利用料の設定・收受等）
- エ 国（CIQ）への貸付業務（CIQ 事務所等の貸付、賃借料の收受等）
- オ 旅客への利便機能の提供（ATM、両替機、自販機の設置等）

カ その他運営等関連業務（旅客へのマナー啓発、多言語対応のインフォメーション設置等）

③ 岸壁調整業務

ア 岸壁の予約調整等

イ 岸壁の使用料及び入港料の代理徴収並びに市への徴収金を納付

ウ 船社からの入港通知を受けた際の市への入港報告

④ 誘致業務

ア 誘致活動（情報収集、広報、プロモーション活動等）

イ フェリーの就航促進及び旅客の利用促進業務

⑤ その他関連業務

ア 旅客案内及び情報提供業務

イ 厳原港における旅客受入業務との連携・協力業務

ウ 防災・緊急時の安全管理業務

エ 行政等への協力業務

オ 周辺施設との連携業務

カ 事業期間終了時の引継業務（運営権事業関係）

キ その他の施設運営業務

⑥ 義務的附帯業務

ア 比田勝港を軸とした対馬の観光振興、ターミナルの市民・その他観光旅客利用に関する提案業務

イ 比田勝港の魅力向上に関する提案業務

⑦ 運営権設定対象施設に係る任意事業

4.2 事業方式等の基本方針

4.2.1 公共施設等運営権によるターミナルの運営を行う場合

ターミナル運営等事業、ターミナル改築等事業、及びターミナル維持管理事業の3事業を一体的に行うこととし、各事業の事業方式、対象施設・業務内容については下記の通りとする。

なお、駐車場の維持管理は、従来同様市が行うこととする（運営権設定対象外施設）が、事業者には、需要動向に応じた混雑緩和や、各種交通機関の利用に関する情報発信やその他交通サービス利用に関する取り組みの提案を求め、エリアの課題解決に向けた業務を設定する。

【表 4.7 公共施設等運営権導入時の事業者の業務内容】

	事業方式	対象施設	業務内容
ターミナル運営等事業	PFI事業 (公共施設等運営権)	ターミナル施設 (ターミナル改築等事業により整備するターミナル増築部分、増築部分1F部駐車場施設を含む)	<ul style="list-style-type: none"> ターミナル施設の運営業務 <ul style="list-style-type: none"> 誘致・営業業務 船社の予約管理 料金設定・徴収業務 等 地元バス会社との連携^{※1}、バス利用者向けの取組^{※2} 任意事業（民間収益事業^{※3}、利用者利便向上に資する事業 等） 更新投資
ターミナル改築等事業	PFI事業 (BTO方式)	ターミナル施設 駐車場等	<ul style="list-style-type: none"> 設計・施工・工事管理業務 所有権移転管理業務（駐車場等）
ターミナル維持管理事業		ターミナル施設	<ul style="list-style-type: none"> 維持管理業務^{※4}

※1: 寄港情報の適切な発信や各種照会対応、その他、バス待機場場の利用に係る利便性向上に向けた取組（維持管理は対象外）

※2: バス利用に係る情報発信や各種照会対応、その他、利便性向上に係る取組

※3: ターミナル内での事業とする。なお、市は別途公募等により賑わい施設導入エリアにおいて定期借地による賑わい施設の導入を予定。

※4: 大規模修繕は業務範囲外

4.2.2 指定管理者によるターミナルの運営を行う場合

運営権の導入に対する課題としては、昨年度需要変動リスクが重要課題として整理されており、事業化に際して民間意向の確保が困難な場合は、ターミナル運営等事業については指定管理者制度を適用することも考えられる。

運営権と指定管理者制度の適用時のターミナル運営事業における差異は下記の通りであり、指定管理者制度の場合、民間事業者の需要変動リスク負担を回避する方法としては料金徴収代行とすることが考えられるが、現在の業務委託内容と比較し、期間の長期化による行政コストの縮減等の効果に留まることが想定され、運営権導入時に期待できる民間の経営ノウハウや市場分析のもと、需要環境や需要特性に応じた弾力的な料金設定による閑散に応じた需要の取り込みや、事業期間における施設への更新投資等は行われない。

4.2.3 指定管理者によるターミナルの運営を行う場合

運営権の導入に対する課題としては、昨年度需要変動リスクが重要課題として整理されており、事業化に際して民間意向の確保が困難な場合は、ターミナル運営等事業については指定管理者制度を適用することも考えられる。

運営権と指定管理者制度の適用時のターミナル運営事業における差異は下記の通りであり、指定管理者制度の場合、民間事業者の需要変動リスク負担を回避する方法としては料金徴収代行とすることが考えられる。

ただし、この場合においては現在の業務委託内容と比較し、期間の長期化による行政コストの縮減等の効果に留まることが想定され、運営権導入時に期待できる民間の経営ノウハウや市場分析のもと、需要環境や需要特性に応じた弾力的な料金設定による閑散に応じた需要の取り込みや、事業期間における施設への更新投資等が行われないことから、民活導入による今後のターミナル運営に係る実施方針の実現は困難となる。

【表 4.8 指定管理者と公共施設等運営権の違いによる運営条件の差異】

	業務委託	指定管理		公共施設等運営権	
		料金徴収代行	利用料金制	指定管理者併用	併用せず(※)
利用料金収入	市に帰属	市に帰属	事業者に帰属	事業者に帰属	
料金決定	市が決定	市が決定	事業者が決定(条例の範囲内)	事業者の裁量(届出制)	
需要変動リスク	市が負担	市が負担	原則事業者が負担	原則事業者が負担(導入時には需要変動リスクへの対応スキーム要)	
運営期間	5年以内程度が多い(業務委託時は包括委託の場合)			5年以上の長期間とすることも可能	
民間ノウハウ活用	仕様・協定内容に限定される			運営権に基づく民間裁量が拡大	
更新投資	不可			可能	

※ターミナルについて、行政財産から普通財産への変更を要する

5 事業スキームの整理

本項では昨年度検討した事業スキームに基づき、直近の動向や民間ヒアリング結果を踏まえて再検討を行う。

5.1 PFI(BTO)+運営権

5.1.1 概要

(1) 昨年度報告書における事業スキーム

① 民間収益事業の取扱い

昨年度は以下の3つのパターンを検討した。

【表 5.1 昨年度検討した事業スキームパターン(民間収益事業)】

PFI 事業と民間収益事業を一体公募		両事業を別公募
SPC が民間収益事業を実施	SPC 以外が民間収益事業を実施	

② PFI 事業のスキーム

昨年度は以下の3つのパターンを検討した。

【表 5.2 昨年度検討した事業スキームパターン(PFI 事業)】

独立採算型	混合型	サービス購入型

③ コンセッション事業のスキーム

以下のパターンを設け検討した。

運営権対価の支払方法 : 一括又は分割

業績連動支払 : 適用する場合・適用しない場合を想定

④ 事業期間

10年・15年・20年を想定した。

⑤ 検討結果

検討結果は以下の通りであった。

【表 5.3 昨年度の検討結果】

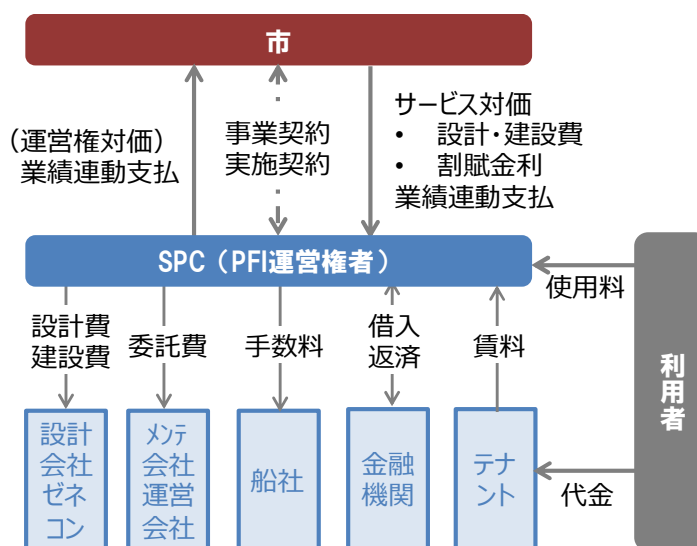
民間収益事業の取扱い	民間意見をふまえ別公募の可能性も想定。
PFI 事業の事業スキーム	混合型又はサービス購入型（施設整備費はサービス対価として市が支払い）
コンセッション事業のスキーム	業績連動支払を加味した場合に VFM が確保される。

(2) 本年度想定する事業スキーム

本年度の検討にあたって想定する全体の事業スキームは以下の通りである。

なお、民間収益事業の取扱いについては、2.7 の通り別事業として、今後の事業化については検討するものとした。

【図 5.1 想定する事業スキーム】



昨年度の検討結果を踏まえ見直した点は次頁の通りである。

【表 5.4 昨年度から見直しを行った点】

●維持管理業務の分離→一体的実施
<p>・昨年度サービス購入型では維持管理業務を PFI 事業者・運営権者に分けて実施することを想定していた。このような仕組みは「みなとみらい 21 中央地区 20 街区 MICE 施設運営事業」で採られている。同事業のように維持管理業務が多岐に亘る場合には有効である(運営内容によって業務内容が影響を受ける業務は運営権者が実施・影響が小さい業務は PFI 事業者が実施)。本件は維持管理業務が比較的シンプルであるため、分けることは効率的ではないと考えられる。</p>
●2つのSPC→1つのSPC
<p>・上記に合わせて SPC を 2 つ設立せず、施設整備業務と維持管理・運営業務を一体的に行う SPC を一つ設立することとした。SPC を 2 つ設立する場合、運営業務を主体となって実施する民間事業者の存在が必要であるが、ヒアリング等の結果、現時点では運営業務を担当する民間事業者の存在が不確かなことも一因である。</p>
●一定の運営権対価があり→運営権対価の支払を 0 円
<p>・昨年度は一括払いにせよ、分割払いにせよ実施契約に定められる一定の運営権対価(固定)を支払うこととしていた。</p> <p>・昨年度以降の出国者数の減少を受け、需要変動リスクを負担し、一定の運営権対価(固定)の支払を行うことは困難という民間からの意見が大半を占めるため、以下の検討を踏まえ、業績連動支払のみとした。</p> <p>・また民間意見ではフロアの設定を求める意見が大宗を占めたため、ここでもフロアを設定し、一定の条件下では市から事業者への支払が生じることを想定している。</p>
<p>○運営権対価の支払方法の検討</p> <p>①運営権者が支払う対価の構成</p> <p>・運営権者が支払う対価の内、運営権対価は運営期間中固定の支払であり、0 円以上であるものとされている。</p> <p>・業績連動支払とは運営期間中、運営権者の業績に応じて支払う対価とされる(変動支払)。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>7 運営権対価</p> <p>(1)運営権対価の性質、算出方法等</p> <p>1. ポイント</p> <p>運営権対価やその算出方法をどう考えるか。また、運営権対価の予定価格の算出方法をどう考えるか。</p> <p>2. 留意事項</p> <p>2-1. 運営権対価とは(以下略)</p> <p>(5)運営権対価は実施契約において管理者等と運営権者が定めた価格であることから、その価格は一に定まると考えられる。したがって、運営権対価は固定価格と考えられる。</p> <p>(6)管理者等と選定運営権者の合意により運営権対価を徴収しないとすることもあり得る。(以下略)</p> <p>(8)運営権対価とは別途に、実施契約の中にプロフィットシェアリング条項等を設けることが考えられる。</p> <p style="text-align: center; font-size: small;">出所: 公共施設等運営権及び公共施設等運営事業に関するガイドライン(内閣府 PFI 推進室)(下線部はみずほ総研による)</p> </div> <p>(1)-2 運営権対価の設定方法</p> <p>・一括払い・分割払いの双方が考えられるが、いずれの場合でも当初実施契約に支払額が規定され、運営</p>

権者の業績に関わらず、運営権者はこの額を支払う義務を負う。

- このため、需要の下振れリスクが大きく、当該リスクが顕在化した際に運営権者による運営権対価の支払が困難となることも予想される。運営権者が負担する需要変動リスクを軽減する観点からは、運営権対価を低額に設定することが望ましい。
- 公募時には運営権対価の最低支払額が示され、応募者はこの額を上回る運営権対価の提案を求められる事例が多いが、この額も可能な限り低額に設定することが望ましい(0円以上とし、運営権対価の支払が0円となる可能性を認めている事例もある)。

事業期間の考え方については後述 5.1.3 をご参照。

本年度業務では上記スキームを前提に、主として具体的なフロア・業績連動支払方法を検討するものとする。

5.1.2 事業範囲(官民の役割分担)

5.1.1 に記した事業スキームを前提とした場合、官民の役割分担は以下の通りとなる。

【表 5.5 官民の役割分担(想定)】

	事業者	市	備考
設計・建設業務	事業者が実施し、完工後市に引き渡し	サービス対価及び割賦金利を事業者に支払い	
運営業務	事業者が実施(船会社との折衝・利用料金の徴収・徴収委託料の支払・テナント誘致等)	事業者の実施状況をモニタリング	
維持管理業務	①事業者が実施 ②事業者が実施するが、サービス対価(除く光熱水費)を受領する	①モニタリングを実施 ②①+サービス対価を事業者に支払う	維持管理費の負担方法については 2 ケースを想定
業績連動支払	事業者の売上等が閾値を上回った場合、一定額を市に支払い	事業者の売上等がフロアを下回った場合、一定額を事業者に支払い	業績連動支払・フロアの詳細については 5.1.3 をご参照

なお、要求水準(案)として整理した具体的な官民役割分担は下記の通り。その具体的な要求水準については、別紙「比田勝港国際ターミナル整備等業務要求水準書(案)」、「比田勝港国際ターミナル運営事業要求水準書(案)」として整理した。

(1) 施設整備事業の業務範囲(案)

施設整備事業の業務範囲(案)は以下の通り。

【表 5.6 施設整備事業の業務範囲(案)】

業務項目	事業者	市
P F I 備事業		
整備施設及び解体施設の設計業務		
事前調査業務	○	
各種関係機関との調整業務	○	
設計（基本設計及び実施設計）業務	○※1	
国庫補助金申請支援業務（国庫補助金がある場合のみ）	○	○※2
その他これらを実施するうえで必要な関連業務	○	
整備施設の建設業務		
建設業務	○	
什器備品設置業務	○	
設備備品設置業務	○	
近隣対応・対策業務	○	
建設に伴う各種申請等の業務	○	
工事監理業務	○	
その他これらを実施するうえで必要な関連業務	○	
解体施設の解体業務		
解体工事業務	○	
発生廃棄物の処理業務	○	
その他これらを実施するうえで必要な関連業務	○	
整備施設の所有権移転業務		
所有権移転業務	○	○
その他これらを実施するうえで必要な関連業務	○	○

※1 市の基本計画をふまえて実施。

※2 補助金の内容によっては、市が事前に準備を要する補助実施主体への補助要件認定に係る申請等も想定される。

(2) ターミナル運営等事業の業務範囲(案)

ターミナル運営等事業の業務範囲(案)は以下の通り。

【表 5.7 ターミナル運営等事業の業務範囲(案)】

業務項目	事業者	市
運営権事業		
運営権対象施設の維持管理業務		
建築物保守管理業務	○	
建築設備保守管理業務	○	
修繕業務 ※1	○	
修繕業務（不可抗力による修繕）	○※1	○※1
清掃業務	○	
環境衛生管理業務	○	
設備備品保守管理業務	○	
什器備品保守管理業務	○	
植栽維持管理業務	○	
外構施設保守管理業務	○	
運営権対象施設の運営業務		
ターミナル施設運営等業務		
ターミナル施設運営業務	○	
ターミナル施設利用料金等の設定における市長による上限認可		○
警備・安全誘導業務	○	
旅客取扱業務及び施設利用料の収受業務	○	
国（CIQ）への貸付業務	○※2	
船社への貸付業務	○※2	
旅客への利便機能の提供（ATM、両替機、自販機の設置等）	○	
その他運営等関連業務	○	○
岸壁調整業務		
岸壁予約決定方針の策定、岸壁の使用許可		○
岸壁の予約調整・確定		○※3
岸壁の使用料及び入港料の料金の設定		○
岸壁の使用料及び入港料の徴収		○※3
船社からの入港通知を受けた市への入港報告	○	
船社の誘致業務		
誘致活動（情報収集、広報、プロモーション活動等）	○	○
フェリーの就航促進並びに旅客の利用促進業務	○	
その他関連業務		
旅客案内及び情報提供業務	○	
厳原港における旅客受入業務との連携・協力業務	○	○※3
防災・緊急時の安全管理業務	○	
行政等への協力業務	○	
周辺施設との連携業務	○	
事業期間終了時の引継ぎ業務（運営権事業関係）	○	
その他のターミナル附帯施設運営業務	○	
義務的附帯業務		
上対馬、対馬全体の観光振興、及び比田勝港の魅力向上に関する提案業務	○	
任意事業		
ターミナルの市民・その他観光旅客利用に関する提案業務	○	
S P Cが必要と考え、運営権対象施設において任意で行う業務	○	
運営権設定対象外施設における任意事業		
引継ぎ業務		
運営権事業開始日までの業務の引継ぎ	○	○
事業終了日までの業務の引継ぎ	○	○

※1：事業者の業務には大規模修繕は含まない。市は軽微なもの及び事業者が付保する保険を除き、合理的な範囲で負担する。

※2：（要検討）市から直接CIQに貸し付けることも考えられる。

※3：各種調整業務等含む事実行為や料金代理徴収、及び厳原港との就航調整等を業務範囲とすることは可能である。

5.1.3 需要リスクへの対応策

事例より考えられる需要変動リスクは以下の通りである。

(1) キャップ・フロアの設定

① 概要

需要変動に対して上限値・下限値を設け、この範囲内の需要変動に対しては運営権者がリスクを負担し、この範囲外の需要変動に対しては市がリスクを負担する方式である(後述「愛知県有料道路運営等事業」をご参照)。

運営権者の需要変動リスク負担は上限値・下限値の範囲内に限られるため、軽減策としては有効であり、他の国際クルーズターミナルの運営権導入の検討においても民間事業者から採用を求める意見もみられる。

但し、「①合理的な上限値・下限値の設定方法については検討が必要(愛知県の場合、長期間に亘る運営実績があったが、本事業での運営実績は限られる)」・「②需要が下限値を下回った場合、市から運営権者への支払が生じるが、このための予算措置の可能性(愛知県の場合、発注者が独立した事業体(公社)であるため、予算措置は必要ない)」という課題がある。

② 実施事例

愛知県有料道路運営等事業が実施事例としてあげられる。

【表 5.8 愛知県有料道路運営等事業における対価支払い方法の概要】

②-1 運営権対価(固定)の支払方法

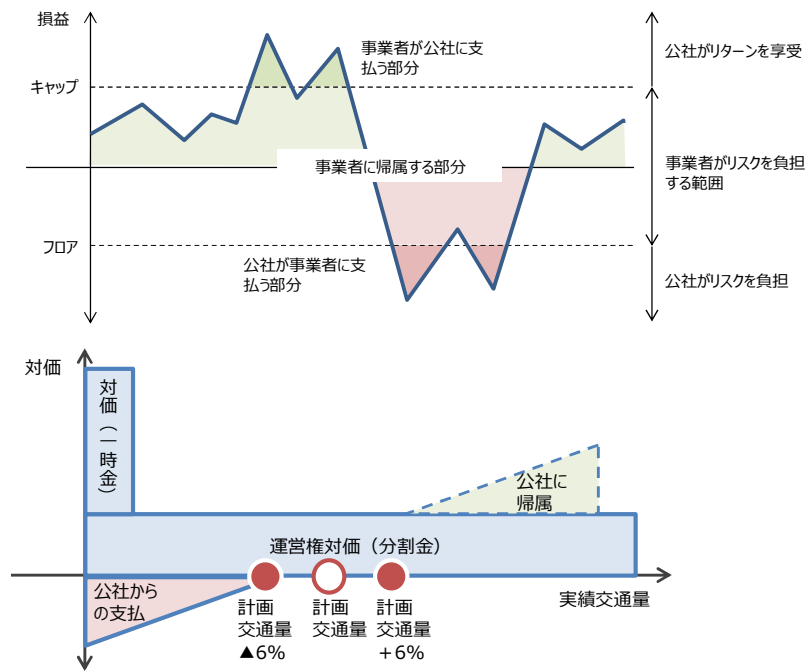
- ・運営権者は、実施契約の締結後、公社に対して運営権対価を支払う。
- ・運営権対価は、指定期日までに一括で支払う運営権対価一時金、運営期間にわたって毎年度に支払う運営権対価分割金から構成され、別に運営権対価分割金に係る利息を支払うものとする。運営権対価分割金に係る利息は年 1.18%として実施契約に定めており、運営権対価分割金及びその利息は、元利均等払いを基本とする。
- ・提案にあたって基準となる額は、約 1,220 億円、内一時金は 150 億円以上とする(応募者は基準額以上の対価を提案する)。

②-2 交通量の増減による収入

- ・交通量増加の結果、各年次の実績料金収入が、「資料 2 将来の収入及び支出の予測」における各年次の計画料金収入を上回る場合については、計画と実績の差異が 6%の範囲内であれば運営権者に帰属、それを超える部分については公社に帰属させるものとする。
- ・また、交通量減少による減収に関しては、基本的には増収の場合と同様に、6%の範囲内であれば運営権者の負担、それを超える部分については公社が負担するものとする。ただし、運営権者の提案に基づく料金割引による 6%を超える減収については運営権者の負担、競合路線の供用による交通量の減少に伴う減収に関しては、その影響による減収相当額を精査のうえ、当該額を公社が負担するものとし、詳細は実施契約の通りとする。

運営権者の実績収入と計画収入の比較	取扱方法
6%以内にとどまる場合	・料金収入は運営権者に帰属
6%を超えて増加した場合	・6%以内の料金収入は運営権者に帰属 ・6%を超えて増加した料金収入相当額は公社に帰属(運営権者が公社に支払う)
6%を超えて減少した場合	・6%以内の料金収入は運営権者に帰属 ・6%を超えて減少した料金収入相当額は公社の負担(公社が運営権者に支払う)

・公社は「将来の収入及び支出の予測」を公募段階で応募者に開示。実施契約には「計画料金収入」及び「計画交通量」を記載。



(2) 業績連動支払の設定

運営権者の業績に連動した支払方法であるが、これにより運営権者は需要が減少し採算が悪化した場合には市に対して支払う対価支払が減額され、経営が安定化する。他方、需要が増加し採算が向上した場合には市に対して支払う対価支払が増額され、市もメリットを享受することができる。

【表 5.9 主な業績連動支払方法】

レベニュー シェア	<ul style="list-style-type: none"> ・運営権者の売上に連動して運営権対価を支払う方法(例えば売上の●%等)。 ・市としては確実に売上に連動した対価を受領できるメリットがある。他方、連動方法の設定によっては需要が減少した場合に運営権者の収支が悪化し、需要変動リスクへの対応策とならなくなる可能性がある点に留意する必要がある。
--------------	--

プロフィット シェア	<ul style="list-style-type: none"> ・運営権者の利益に連動して運営権対価を支払う方法(例えば運営権対価支払前の経常利益の●%等)。 ・運営権者としては対価の支払いが利益に連動するため経営が安定化するメリットがある。他方、市にとっては運営権者の会計処理方法によってはメリットを享受できなくなる可能性がある(所謂「中抜き」リスク)。
---------------	---

市の立場からはレベニューシェアが望ましいが、運営権者の立場からはプロフィットシェアが望ましい。

ここでは市の立場を優先し、レベニューシェアを中心に検討することとする。

① 連動比率の設定方法

業績連動支払を採用する場合、連動比率につき「①応募者提案とする」・「②発注者が指定する」の 2 つの方法が考えられる。事例では②が多いが、合理的な連動比率の設定方法については検討が必要である。

【表 5.10 応募者提案とした事例:有明アリーナ管理運営事業における業績連動支払の提案方法】

- ・運営権者は、運営権者の収入(特定の業務に関する収入も含む。)や収支等に連動した業績連動支払の方法を提案するものとする。
- ・ただし、業績連動支払額が、運営権対価支払後の税引前当期純利益の 20%以上の金額となるようにすること。

② 閾値の設定

一定の閾値を設け、対象となる運営権者の利益がこの額を超えた場合のみ、業績連動支払を発動する方式も考えられる(後述「みなとみらい 21 中央地区 20 街区 MICE 施設運営事業」をご参照)。

閾値の設定方法にもよっては運営権者の需要変動リスクを軽減することに資することとなる。但し、合理的な閾値の設定方法については検討が必要である。

③ 実施事例

みなとみらい 21 中央地区 20 街区 MICE 施設運営事業があげられる。

【表 5.11 みなとみらい 21 中央地区 20 街区 MICE 施設運営事業における対価支払い方法概要】

③-1 運営権対価(固定)の支払方法

- ・運営権設定日以後、実施契約に定められた金額及び方法により、運営権対価を市に支払う。運営権対価の支払方法は、運営権の存続期間にわたって運営権対価に利息として年 0.323%を付した分割払いとし、その分割方法については提案者の提案に基づき決定する。ただし、運営権対価を各事業年度の収益に連動するなど実施契約締結時点で一の価格に定まらない方法を提案することは認めない。

・提案にあたって基準となる額は、約 73 億円（応募者は基準額以上の対価を提案する）。

③-2 プロフィットシェアリング

●プロフィットシェアの適用条件

・本事業におけるプロフィットシェアリングは、毎事業年度、以下の条件を満たした場合に適用するものとする。

$$\text{プロフィットシェアリング前税引前当期利益} - \text{提案時の税引前当期利益} > 50,000,000 \text{ 円}$$

●プロフィットシェアリングにより PFI 事業者②が市に支払う金額の算定方法

・プロフィットシェアリングにより PFI 事業者②（運営権者）が市に支払う金額（以下、「プロフィットシェアリング金額」という。）は、当該超過利益に一定の割合（以下、「プロフィットシェアリング係数」という。）を乗じた金額を市に支払う。

【プロフィットシェアリング金額の算定方法】

$$N \text{ 期のプロフィットシェアリング金額} = (\text{Pn} - \text{Pnt}) \times \text{Kps} \text{ (但し、Pn} - \text{Pnt} > 50,000,000 \text{ に限る。)}$$

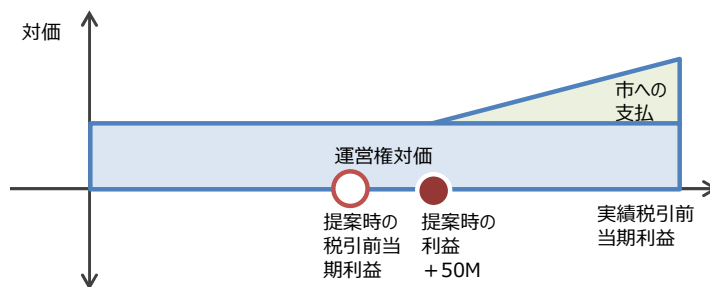
Pn: プロフィットシェアリング前税引前当期利益 = 当期営業収入 + 当期営業外収入 - 当期営業費用 - 当期営業外費用

Pnt: 提案時の税引前当期利益 = 提案時の当期営業収入 + 当期営業外収入 - 当期営業費用 - 当期営業外費用

Kps: プロフィットシェアリング係数

※1 当期営業収入及び当期営業費用について、PFI事業者②が要求水準書に定める自主事業（自ら利用者となって 20 街区MICE施設の利用料金を負担し、興行、イベント等を企画して実施する事業）に係る収入及び費用は除く。

※2 当期営業収入について、自主事業において使用した 20 街区MICE施設の利用料金を含む。



③-3 プロフィットシェアリング係数

・プロフィットシェアリング係数は 20%とする。

(3) 運営期間の短期化(合意延長)

① 運営期間の短期化

運営期間が長期化するほど、需要変動リスクは大きくなるため、当初運営期間を短期間（例えば 5 年間等）で設定することが対応策として考えられる。

② 合意延長の設定

加えて、当初運営期間終了後、市と現運営権者間で運営条件（利用料金水準や運営権対

価の額、要求水準等)について協議を行い合意が得られた場合には、現運営権者が再度運営権対価を支払い、一定期間運営を行うことが考えられる。

このような運営期間の延長は一度に限らず、複数回実施することも考えられる。

市と現運営権者間で運営条件の見直しについて合意が得られなかった場合には、現運営権者との実施契約は終了し、市は新たに運営権者を選定する又は直営で実施する等の方策が必要となる点に留意する必要がある。

(4) 検討が必要な事項

(1)・(2)及び民間ヒアリングの結果を踏まえると、以下を採ることが考えられるが、検討が必要な項目もある。

【表 5.12 採り得る方策及びその際の検討事項】

採り得る方策	検討事項
フロアの設定	<ul style="list-style-type: none"> ・フロアの水準 ・フロアを下回った売上の内、どの程度を市が事業者を支払うのか
業績連動支払	<ul style="list-style-type: none"> ・閾値(キャップ)の水準 ・閾値(キャップ)を上回った売上の内、どの程度を事業者が市に支払うのか

5.1.4 事業期間

(1) 割賦期間の設定方法

施設整備費に係るサービス対価の支払方法の観点からは15年が想定される。理由は以下の通り。

【表 5.13 割賦期間の設定方法に係る考え方】

市の立場	<ul style="list-style-type: none"> ・割賦期間を長くすればするほど繰延効果が高い(毎年度の支払額が小さくなる)。長くすると期中の金利支払総額は増えることとなるが、現在の低金利を勘案すると金利負担よりも繰延効果の方が優先されると考えられる。
事業者の立場	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模修繕業務が期間中に発生しないことが望ましい(民間ヒアリングでも同趣旨の意見が多かった)。大規模修繕業務は15年目以降に発生することが想定されるため、事業期間は15年以内の方が望ましい。

(2) 需要変動リスクの負担方法からの視点

5.1.3(3)にあるように、需要変動リスクを勘案すると短期間が望ましい運營業務の期間設定が課題となる。これに対しては以下の方策が考えられる。

【表 5.14 運營業務の期間設定に係る課題への対策】

合意延長	<ul style="list-style-type: none"> ・運營業務は短期間(5年程度)とし、合意延長を認める。合意できなかった場合には運營業務を部分解除し、事業者は維持管理業務のみを行う。
------	--

業務実施方法 の見直し	・運営業務は一定期間経過後(例えば 5 年ごと)に市と事業者で協議し見直すこととする。協議が成り立たなかった場合には運営業務を部分解除し、事業者は維持管理業務のみを行う。
----------------	---

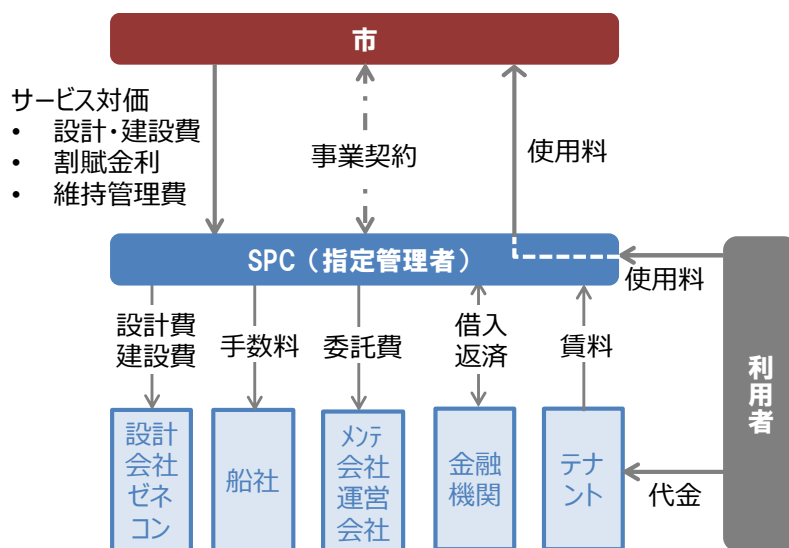
5.2 PFI(BTO)+指定管理者

民間事業者の意見では今後の需要動向が見通しにくい中で、事業者が需要変動リスクを負担するスキームの採用は確実とは言えないとの意見もみられた(詳細は「7 マーケットサウンディング」をご参照)。そこで本項では事業者が需要変動リスクを負担しないスキームを検討する。

5.2.1 概要

想定する事業スキームは以下の通りである。

【図 5.2 想定する事業スキーム(指定管理者制度を併用する場合)】



コンセッションを導入した場合との大きな違いは、事業者が使用料を徴収するが、事業者に帰属せずに市に帰属する点である(徴収代行)。

5.2.2 事業範囲(官民の役割分担)

5.1.2 に記した事業スキームを前提とした場合、官民の役割分担は以下の通りとなる。なお、この前提として市は事業者を指定管理者に指定することとなっている。

【表 5.15 官民の役割分担(想定)】

	事業者	市
設計・建設業務	事業者が実施し、完工後市に引き渡し	サービス対価及び割賦金利を事業者 に支払い
運營業務	事業者が実施(船会社との折衝・利用 料金の徴収・徴収委託料の支払・テナ ント誘致等)	サービス対価を事業者に支払う
維持管理業務	事業者が実施	サービス対価を事業者に支払う
利用料収入	徴収代行し、市に支払う	事業者より受領する

5.2.3 需要リスクへの対応策

需要変動リスクは市が負担するため対応策の検討は必要ではない。

5.2.4 事業期間

5.1.3 の(1)の検討より、15年程度が考えられる。

5.3 事業スキームの比較・選択方法

5.1.1 で想定したコンセッション方式と 5.1.2 で想定した指定管理者方式を比較するにあたっての視点は以下の通りである(具体的なフロア・業績連動方法の比較は「6 事業収支シミュレーション」をご参照)。

【表 5.16 事業スキーム比較時の視点】

<p>需要変動リスクの負担</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・コンセッション方式の場合、需要変動リスクを主として事業者が負担し、指定管理者方式の場合、同リスクを市が負担する。 ・市にとって需要変動リスクを事業者が負担することは大きなメリットとなる。 ・他方、事業化時点の需要動向やフロア・業績連動方法の具体的な設定方法等によっては事業者が参画することが難しくなることも想定される。指定管理者方式の場合、上記の場合でも民間の参画へ向けてのハードルは小さいものと考えられる。 ・結果として指定管理者方式の方が参画する事業者が多く、競争原理が働いた結果、VFM が改善することも考えられる。
<p>市の負担の可能性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・コンセッション方式でフロアを設定した場合、需要が一定数を下回った場合、市から事業者への支払が生じる。 ・支払額はその段階での需要動向によるが、事前に想定することは難しく、支払が発生した段階で金額が確定することとなる。このため、必要な額を予算措置できるか否か(債務負担行為の設定の必要性含む)については検討が必要となる。 ・他方、指定管理者の場合には業務内容が事前に固まっているため、市の負担額を事前に概ね確定することは可能と考えられる。

以上より、事業スキームの選択に当たっては、事業化時点での需要動向及びこれに対する民間の意向を十分に踏まえて検討することが必要と考えられる。

6 事業収支シミュレーション

6.1 運営権対価の算定

6.1.1 前提条件

(1) 基本的な考え方

「5 事業スキームの整理」にあるように、需要変動リスクへの対応方策として以下が考えられる。

【表 6.1 需要変動リスクへの対応方策】

需要下振れ時の対応	フロアの設定(需要がフロアを下回った場合、市が事業者に対し支払を行う)
需要上振れ時の対応	業績連動支払の設定(需要が閾値を上回った場合、事業者が市に対して支払いを行う)

本章では上記を前提に具体的なフロア・業績連動支払の設定方法及びこれらの方法を設定した場合の運営権対価の支払額を検討する。

(2) 前提条件

検討にあたっての前提条件は以下の通りである。

【表 6.2 前提条件】

1 運営・維持管理業務			
項目	従来方式	PFI方式	備考
出国者数	非公表		
使用料単価			
テナント料収入			
維持管理費			
光熱水費			
経常修繕費			
使用料徴収委託料			
2 施設設計・整備業務			
項目	従来方式	PFI方式	備考
設計・整備費	非公表		
支払期間			
資金調達方法			

(注)テナント料収入の考え方

	従来方式		PFI方式	
	金額	考え方	金額	考え方
旧TB	非公表			
新TB				

PFI方式で実施した場合の光熱水費の削減率を▲5%としたのは、「基本料金の設定において民間の創意工夫の発揮が限られること(施設規模に応じて求められる基本料金はおのずと決まってくる)」及び「光熱水費の削減における民間の創意工夫の余地は限られるため」である。

(3) 想定するケース

「2 基本情報の整理」にあるように、今後の需要動向は不透明であり、フロア・業績連動支払の閾値の設定は慎重に行う必要がある。このため、以下の2つのケースを想定した。

【表 6.3 想定したケース】

ケース		ケース1		ケース2	
		維持管理費は事業者負担		維持管理費を市負担とし、運営業務における事業者の負担を軽減したケース	
負担方法	運営費	事業者負担		事業者負担	
	維持管理費	事業者負担		市が負担（具体的には維持管理費相当額を市はサービス対価として支払う）	
	施設整備費	市が負担（具体的には施設整備費相当額を市はサービス対価として支払う）		市が負担（具体的には施設整備費相当額を市はサービス対価として支払う）	
事業者の収支	収入	施設使用料	船舶利用者より	施設使用料	船舶利用者より
		テナント料	テナントより	テナント料	テナントより
				サービス対価（維持管理費）	市より
	サービス対価（施設整備費）	市より	サービス対価（施設整備費）	市より	
	割賦金利	市より	割賦金利	市より	
	支出	使用料徴収委託費	船社へ	使用料徴収委託費	船社へ
維持管理費		委託先へ	維持管理費	委託先へ	
光熱水費		供給先へ	光熱水費	供給先へ	
修繕費		委託先へ	修繕費	委託先へ	
施設整備費		請負先・委託先へ	施設整備費	請負先・委託先へ	
支払金利		金融機関へ	支払金利	金融機関へ	

(4) フロア設定の考え方

① 検討すべき事項

フロアは「5 事業スキームの整理」にあるように、事業者の売上が定められた額を下回った場合に、フロアと売上の差額の一定割合を市が事業者に支払う仕組みである。このため「フロアの額」及び「市が支払う比率」を具体的に定める必要がある。

② フロアの額の設定方法

フロアを設定することの目的は需要が一定以上下振れした場合に、市が事業者に対して支払いを行うことにより、事業者の収支状況を安定化させることによる。ただし、フロアを高い水準に設定すればするほど市の負担が増加すること、フロアを低い水準に設定すれば事業者の収支状況が悪化しているにも関わらず、市からの支払がなされなく事業の継続性に問題が生じる可能性がある。このため、フロアは事業者が採算を確保できる最低水準に設定する必要がある。

上記水準を設定するため、事業者の損益分岐点分析を行う。損益分岐点とは「売上高と費用の額がちょうど等しくなる売上高または販売数量を指す。」とされる。

【表 6.4 損益分岐点の算出方法】

- ・費用を変動費（売上に比例して増減する費用）及び固定費（売上の増減に関わらず一定額が発生する費用）に分解した場合、損益分岐点売上は以下のように算出される。
- 損益分岐点売上＝固定費÷(1-変動費率) (変動費率＝変動費が売上に占める割合)

【表 6.5 損益分岐点(ケース 1)】

■損益分岐点(ケース1)		現TBのみ	3階案	備考
費目等		非公表		
維持管理費				運営権者による創意工夫として従来方式比10%のコスト削減を見込む。
光熱水費				運営権者による創意工夫として従来方式比5%のコスト削減を見込む。
経常修繕費				毎年度の額は異なるため、平準化したもの。コスト削減効果は上記に同じ。
テナント売上				
固定費合計				
損益分岐点売上				使用料徴収に係る船社への委託料率は20%に設定。
出国者数 換算	使用料200円	非公表		大人換算
	使用料500円			
□損益分岐点における運営権者の収支				
費目等		金額		
収入	使用料	非公表		
	テナント料			
	合計			
費用	維持管理費			
	光熱水費			
	経常修繕費			
	委託料			
	合計			
収支		0	0	

【表 6.6 損益分岐点(ケース 2)】

■損益分岐点(ケース2)		現TBのみ	3階案	備考
費目等		非公表		
維持管理費				運営権者による創意工夫として従来方式比10%のコスト削減を見込む。 サービス対価として市が支払
光熱水費				運営権者による創意工夫として従来方式比5%のコスト削減を見込む。
経常修繕費				毎年度の額は異なるため、平準化したもの。コスト削減効果は上記に同じ。
テナント売上				
固定費合計				
損益分岐点売上				使用料徴収に係る船社への委託料率は20%に設定。
出国者数 換算	使用料200円	非公表		大人換算
	使用料500円			
□損益分岐点における運営権者の収支				
費目等		金額		
収入	使用料	非公表		
	テナント料			
	合計			
費用	維持管理費			
	光熱水費			
	経常修繕費			
	委託料			
	合計			
収支				

損益分岐点はケース 1 の場合には出国者数が 9.6 万人、ケース 2 の場合には出国者数が 3.7 万人であり、フロアはこれを踏まえて設定することとなる(これらを「損益分岐点出国者数」という)。

③ 市が支払う比率(支払比率)の設定方法

損益分岐点出国者数以下で出国者数を様々に設定し、試算した結果に基づき検討する。具体的な検討結果は後述 6.1.2 をご参照。

(5) 業績連動支払方法の考え方

業績連動支払方法は、「5 事業スキームの整理」にあるように売上が定められた額(閾値)を上回った場合に、閾値と売上の差額の一定割合を事業者が市に支払う仕組みである。このため「閾値の額」及び「事業者が支払う比率(事業者の支払比率)」を具体的に定める必要がある。

閾値及び事業者の支払比率は、出国者数を様々に設定し、試算した結果に基づき検討する。具体的な検討結果は後述 6.1.2 をご参照。

6.1.2 運営権対価の分析

本項では前提条件を踏まえ、具体的なフロア及び業績連動支払方法を検討し、これに伴う運営権対価(市の負担額)の試算を行う。

(1) フロアの設定方法

前述した損益分岐点出国者数を実際の出国者数が下回った場合、事業者の収支はマイナスに転じることとなり、事業の継続は見込めない。

そこでフロアは損益分岐点出国者数に設定する。

① フロア設定による市・事業者の採算分析(運營業務のみ)

出国者数がフロア(損益分岐点出国者数)を下回った場合を想定し、市及び事業者の収支分析を行い、以下の場合を採用すべきパターンとする。

- ・事業者の収支がプラス【=事業として成立している】
- ・市の負担額が従来方式における市の収支(=負担額)を下回る【=VFMが確保されている】

また、ここでは市の支払比率を変数として複数のパターンを想定し、試算を行っている。試算結果は次ページの通りである。

【表 6.7 フロア設定時の試算(ケース1)】

■フロア設定による事業者の収支・市の負担額(ケース1)			3.5万人	4.0万人	5.0万人	6.0万人	7.0万人	8.0万人	9.0万人	9.6万人 フロア
出国者数										
従来方式における市の収支			非公表							
市の 支払率	100%	市の支払額								
		従来方式との比較(VFM)								
	事業者の収支									
	95%	市の支払額								
		従来方式との比較(VFM)								
	事業者の収支									
	90%	市の支払額								
		従来方式との比較(VFM)								
事業者の収支										
85%	市の支払額									
	従来方式との比較(VFM)									
事業者の収支										
80%	市の支払額									
	従来方式との比較(VFM)									
事業者の収支										
75%	市の支払額									
	従来方式との比較(VFM)									
事業者の収支										
0%	市の支払額									
	従来方式との比較(VFM)									
事業者の収支										
(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの(採用すべきパターン)										
□従来方式の収支			非公表							
売上										
使用料										
テナント収入										
費用										
維持管理費										
光熱水費										
経常修繕費										
委託料										
収支										
□事業者の収支 市の支払比率：100%										
売上										
使用料										
テナント収入										
費用										
維持管理費										
光熱水費										
経常修繕費										
委託料										
収支(フロア前)										
市の支払										
収支(フロア後)										

【表 6.8 フロア設定時の試算(ケース 2)】

■フロア設定による事業者の収支・市の負担額(ケース2)		1.5万人	2.5万人	3.0万人	3.5万人	3.7万人 フロア	
従来方式における市の収支		非公表					
市の 支払率	100%						市の収支
							フロアを下回ったことに対する支払 サービス対価に係る支払
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の収支						
	95%						市の収支
							フロアを下回ったことに対する支払 サービス対価に係る支払
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の収支						
90%	市の収支						
	フロアを下回ったことに対する支払 サービス対価に係る支払						
従来方式との比較(VFM)							
運営権者の収支							
85%	市の収支						
	フロアを下回ったことに対する支払 サービス対価に係る支払						
従来方式との比較(VFM)							
運営権者の収支							
80%	市の収支						
	フロアを下回ったことに対する支払 サービス対価に係る支払						
従来方式との比較(VFM)							
運営権者の収支							
75%	市の収支						
	フロアを下回ったことに対する支払 サービス対価に係る支払						
従来方式との比較(VFM)							
運営権者の収支							
0%	市の収支						
	フロアを下回ったことに対する支払 サービス対価に係る支払						
従来方式との比較(VFM)							
運営権者の収支							

(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの(採用すべきパターン)

上記試算結果は以下のようにまとめられる。

【表 6.9 試算結果まとめ】

事業者の収支	ケース1・ケース2ともに市の支払率が80~100%は黒字を確保、75%を下回ると市の支払額が十分ではないため、赤字に転落。
市の負担額	ケース1・ケース2ともに従来方式における市の収支と比較して、市の負担額は縮減されている(VFMは確保されている)。

② フロア設定による市・事業者の採算分析(施設整備業務を含む)

①の分析は運營業務のみを取り出したものであったが、施設整備業務を含んだ場合は以下のように試算される。

なお、施設整備業務に関するサービス対価は毎年同額ではないが、ここでは年単位での比較となるため毎年度の支払額の平均値を採っている。

【表 6.10 フロア設定時の試算(施設整備費を含む場合・ケース1)】

■フロア設定による事業者の収支・市の負担額(施設整備費を含む場合・ケース1)		3.5万人	4.0万人	5.0万人	6.0万人	7.0万人	8.0万人	9.0万人	9.6万人 フロア	
従来方式における市の収支		非公表								
運営・維持管理業務に係る収支										
施設整備業務に係る支払										
市の 支払率	100%									市の支払額
										フロアを下回ったことに対する支払
	施設整備業務に係る支払									
	従来方式との比較(VFM)									
	運営権者の収支									
	95%									市の支払額
										フロアを下回ったことに対する支払
	施設整備業務に係る支払									
	従来方式との比較(VFM)									
	運営権者の収支									
	90%									市の支払額
										運營業務に係る支払
	施設整備業務に係る支払									
	従来方式との比較(VFM)									
運営権者の収支										
85%	市の支払額									
	運營業務に係る支払									
施設整備業務に係る支払										
従来方式との比較(VFM)										
運営権者の収支										
80%	市の支払額									
	運營業務に係る支払									
施設整備業務に係る支払										
従来方式との比較(VFM)										
運営権者の収支										
75%	市の支払額									
	運營業務に係る支払									
施設整備業務に係る支払										
従来方式との比較(VFM)										
運営権者の収支										
0%	市の支払額									
	運營業務に係る支払									
施設整備業務に係る支払										
従来方式との比較(VFM)										
運営権者の収支										

(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの(採用すべきパターン)

【表 6.11 フロア設定時の試算(施設整備費を含む場合・ケース 2)】

■フロア設定による事業者の収支・市の負担額(施設整備費を含む場合・ケース2)		1.5万人	2.5万人	3.0万人	3.5万人	3.7万人 フロア
出国者数						
従来方式における市の収支		非公表				
運営・維持管理業務に関する収支						
施設整備業務に関する支払						
100%	市の支払額					
	フロアを下回ったことに対する支払 施設整備業務に関する支払					
従来方式との比較(VFM)						
運営権者の収支						
95%	市の支払額					
	運営業務に関する支払 施設整備業務に関する支払					
従来方式との比較(VFM)						
運営権者の収支						
90%	市の支払額					
	運営業務に関する支払 施設整備業務に関する支払					
従来方式との比較(VFM)						
運営権者の収支						
85%	市の支払額					
	運営業務に関する支払 施設整備業務に関する支払					
従来方式との比較(VFM)						
運営権者の収支						
80%	市の支払額					
	運営業務に関する支払 施設整備業務に関する支払					
従来方式との比較(VFM)						
運営権者の収支						
75%	市の支払額					
	運営業務に関する支払 施設整備業務に関する支払					
従来方式との比較(VFM)						
運営権者の収支						
0%	市の支払額					
	運営業務に関する支払 施設整備業務に関する支払					
従来方式との比較(VFM)						
運営権者の収支						

(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの(採用すべきパターン)

上記試算結果は以下のようにまとめられる。

【表 6.12 試算結果まとめ】

事業者の収支	ケース1・ケース2ともに市の支払率が80～100%は黒字を確保、75%を下回ると市の支払額が十分ではないため、赤字に転落。
市の負担額	ケース1・ケース2ともに従来方式における市の収支と比較して、市の負担額は縮減されている(VFMは確保されている)。

③ フロアの具体的な設定方法

- ①・②の試算結果より、フロアは以下のように設定することが考えられる。
- ・損益分岐点出国者数(ケース1では9.6万人・ケース2では3.7万人)をフロアとする。
- ・実際の出国者数がフロアを下回った場合、フロアと事業者の売上の80%以上を市は事業者に支払う。

(2) 業績連動支払の設定方法

前述した損益分岐点を出国者数が上回った場合、事業者の運営権対価の支払にあたって業績連動支払を開始する閾値及び業績連動支払方法を設定した場合の分析を行う。

① 業績連動支払の設定による市・事業者の採算分析(運營業務のみ)

出国者数が損益分岐点出国者数を上回った場合を想定し、市・事業者の収支分析を行う。採用すべきパターンの考え方はフロアと同じである。

- ・事業者の収支がプラス【=事業として成立している】
- ・市の負担額が従来方式における市の収支(=負担額)を下回る【=VFMが確保されている】

また、ここでは閾値及び市の支払比率を変数として複数のパターンを想定し、試算を行っている。試算結果は以下の通りである。

【表 6.13.1 業績連動支払設定時の試算(ケース1・事業者の支払比率100%)】

■業績連動支払設定による事業者の収支・市の負担額(ケース1)		100%					
事業者の支払比率	閾値	10.0万人	12.5万人	15.0万人	17.5万人	20.0万人	25.0万人
従来方式	市の収支	非公表					
10.0万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
12.5万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
15.0万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
17.5万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
20.0万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						

(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの(採用すべきパターン)

【表 6.13.2 業績連動支払設定時の試算(ケース1・事業者の支払比率 90%)】

■業績連動支払設定による事業者の収支・市の負担額(ケース1)		事業者の支払比率 90%					
間値	出国者数	10.0万人	12.5万人	15.0万人	17.5万人	20.0万人	25.0万人
従来方式	市の収支						
10.0万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
12.5万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
15.0万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
17.5万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
20.0万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						

非公表

(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの(採用すべきパターン)

【表 6.13.3 業績連動支払設定時の試算(ケース1・事業者の支払比率 80%)】

■業績連動支払設定による事業者の収支・市の負担額(ケース1)		事業者の支払比率 80%					
間値	出国者数	10.0万人	12.5万人	15.0万人	17.5万人	20.0万人	25.0万人
従来方式	市の収支						
10.0万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
12.5万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
15.0万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
17.5万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
20.0万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						

非公表

(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの(採用すべきパターン)

【表 6.13.4 業績連動支払設定時の試算(ケース1・事業者の支払比率 70%)】

■業績連動支払設定による事業者の収支・市の負担額(ケース1)		70%					
事業者の支払比率	出国者数	10.0万人	12.5万人	15.0万人	17.5万人	20.0万人	25.0万人
従来方式	市の収支						
10.0万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
12.5万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
15.0万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
17.5万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
20.0万人	業績連動支払(市の収入)						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						

非公表

(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの(採用すべきパターン)

【表 6.14.1 業績連動支払設定時の試算(ケース2・事業者の支払比率 100%)】

■業績連動支払設定による事業者の収支・市の負担額 (ケース2)						
事業者の支払比率		100%				
閾値	出国者数	5.0万人	7.5万人	10.0万人	12.5万人	15.0万人 20.0万人
従来方式	市の収支	非公表				
	市の収支					
	業績連動支払に係る収入					
	サービス対価に係る支払					
	従来方式との比較 (VFM)					
5.0万人	運営権者の利益率					
	市の収支					
	業績連動支払に係る収入					
	サービス対価に係る支払					
	従来方式との比較 (VFM)					
7.5万人	運営権者の利益率					
	市の収支					
	業績連動支払に係る収入					
	サービス対価に係る支払					
	従来方式との比較 (VFM)					
10.0万人	運営権者の利益率					
	市の収支					
	業績連動支払に係る収入					
	サービス対価に係る支払					
	従来方式との比較 (VFM)					
12.5万人	運営権者の利益率					
	市の収支					
	業績連動支払に係る収入					
	サービス対価に係る支払					
	従来方式との比較 (VFM)					
15.0万人	運営権者の利益率					
	市の収支					
	業績連動支払に係る収入					
	サービス対価に係る支払					
	従来方式との比較 (VFM)					
(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの (採用すべきパターン)						

【表 6.14.2 業績連動支払設定時の試算(ケース2・事業者の支払比率 90%)】

■業績連動支払設定による事業者の収支・市の負担額 (ケース2)						
事業者の支払比率		90%				
閾値	出国者数	5.0万人	7.5万人	10.0万人	12.5万人	15.0万人 20.0万人
従来方式	市の収支	非公表				
	市の収支					
	業績連動支払に係る収入					
	サービス対価に係る支払					
	従来方式との比較 (VFM)					
5.0万人	運営権者の利益率					
	市の収支					
	業績連動支払に係る収入					
	サービス対価に係る支払					
	従来方式との比較 (VFM)					
7.5万人	運営権者の利益率					
	市の収支					
	業績連動支払に係る収入					
	サービス対価に係る支払					
	従来方式との比較 (VFM)					
10.0万人	運営権者の利益率					
	市の収支					
	業績連動支払に係る収入					
	サービス対価に係る支払					
	従来方式との比較 (VFM)					
12.5万人	運営権者の利益率					
	市の収支					
	業績連動支払に係る収入					
	サービス対価に係る支払					
	従来方式との比較 (VFM)					
15.0万人	運営権者の利益率					
	市の収支					
	業績連動支払に係る収入					
	サービス対価に係る支払					
	従来方式との比較 (VFM)					
(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの (採用すべきパターン)						

【表 6.14.3 業績連動支払設定時の試算(ケース2・事業者の支払比率 80%)】

■業績連動支払設定による事業者の収支・市の負担額(ケース2)		事業者の支払比率 80%					
関値	出国者数	5.0万人	7.5万人	10.0万人	12.5万人	15.0万人	20.0万人
5.0万人	従来方式	非公表					
	市の収支						
	市の収支 業績連動支払に係る収入 サービス対価に係る支払						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
7.5万人	市の収支						
	市の収支 業績連動支払に係る収入 サービス対価に係る支払						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
	10.0万人						
市の収支 業績連動支払に係る収入 サービス対価に係る支払							
従来方式との比較(VFM)							
運営権者の利益率							
12.5万人							
	市の収支 業績連動支払に係る収入 サービス対価に係る支払						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
	15.0万人						
市の収支 業績連動支払に係る収入 サービス対価に係る支払							
従来方式との比較(VFM)							
運営権者の利益率							

(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの(採用すべきパターン)

【表 6.14.4 業績連動支払設定時の試算(ケース2・事業者の支払比率 70%)】

■業績連動支払設定による事業者の収支・市の負担額(ケース2)		事業者の支払比率 70%					
関値	出国者数	5.0万人	7.5万人	10.0万人	12.5万人	15.0万人	20.0万人
5.0万人	従来方式	非公表					
	市の収支						
	市の収支 業績連動支払に係る収入 サービス対価に係る支払						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
7.5万人	市の収支						
	市の収支 業績連動支払に係る収入 サービス対価に係る支払						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
	10.0万人						
市の収支 業績連動支払に係る収入 サービス対価に係る支払							
従来方式との比較(VFM)							
運営権者の利益率							
12.5万人							
	市の収支 業績連動支払に係る収入 サービス対価に係る支払						
	従来方式との比較(VFM)						
	運営権者の利益率						
	15.0万人						
市の収支 業績連動支払に係る収入 サービス対価に係る支払							
従来方式との比較(VFM)							
運営権者の利益率							

(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの(採用すべきパターン)

上記試算結果は以下のようにまとめられる。

【表 6.15 試算結果まとめ】

事業者の収支	ケース 1・ケース 2 ではいずれのケースでも事業者の収支は黒字を確保している。
市の負担額	ケース 1 ではいずれのケースでも閾値が 12.5 万人、ケース 2 では閾値が 5 万人を超えると、市の負担額は縮減されていない(VFM は確保されていない)。

② 業績連動支払の設定による市・事業者の採算分析(施設整備業務を含む)

①の分析は運營業務のみを取り出したものであったが、施設整備業務を含んだ場合は以下のように試算される。

なお、施設整備業務に関するサービス対価は毎年同額ではないが、ここでは年単位での比較となるため、毎年度の支払額の平均値を採っている。

【表 6.16.1 業績連動支払設定時の試算(施設整備費を含んだ場合・ケース 1・事業者の支払比率 100%)】

事業者の支払比率		100%					
閾値	出国者数	10.0万人	12.5万人	15.0万人	17.5万人	20.0万人	25.0万人
従来方式	市の収支						
	運營業務に係る収支 施設整備業務に係る支払						
10万人	市の収支						
	業績連動支払に関する収入 施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
12.5万人	市の支払						
	業績連動支払に関する収入 施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
15.0万人	市の支払						
	業績連動支払に関する収入 施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
17.5万人	市の支払						
	業績連動支払に関する収入 施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
20.0万人	市の支払						
	業績連動支払に関する収入 施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						

非公表

(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの(採用すべきパターン)

【表 6.16.2 業績連動支払設定時の試算(施設整備費を含んだ場合・ケース 1・事業者の支払比率 90%)】

事業者の支払比率		90%					
閾値	出国者数	10.0万人	12.5万人	15.0万人	17.5万人	20.0万人	25.0万人
従来方式	市の収支						
	運営業務に係る収支						
	施設整備業務に係る支払						
10.0万人	市の収支						
	業績連動支払に関する収入						
	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
12.5万人	市の支払						
	業績連動支払に関する収入						
	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
15.0万人	市の支払						
	業績連動支払に関する収入						
	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
17.5万人	市の支払						
	業績連動支払に関する収入						
	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
20.0万人	市の支払						
	業績連動支払に関する収入						
	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						

非公表

(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの(採用すべきパターン)

【表 6.16.3 業績連動支払設定時の試算(施設整備費を含んだ場合・ケース 1・事業者の支払比率 80%)】

事業者の支払比率		80%					
閾値	出国者数	10.0万人	12.5万人	15.0万人	17.5万人	20.0万人	25.0万人
従来方式	市の収支						
	運営業務に係る収支						
10.0万人	施設整備業務に係る支払						
	市の収支						
10.0万人	業績連動支払に関する収入						
	施設整備業務に係る支払						
10.0万人	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
12.5万人	市の支払						
	業績連動支払に関する収入						
12.5万人	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
12.5万人	運営権者の利益率						
	市の支払						
15.0万人	業績連動支払に関する収入						
	施設整備業務に係る支払						
15.0万人	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
17.5万人	市の支払						
	業績連動支払に関する収入						
17.5万人	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
17.5万人	運営権者の利益率						
	市の支払						
20.0万人	業績連動支払に関する収入						
	施設整備業務に係る支払						
20.0万人	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						

非公表

(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの(採用すべきパターン)

【表 6.16.4 業績連動支払設定時の試算(施設整備費を含んだ場合・ケース 1・事業者の支払比率 70%)】

■業績連動支払設定による事業者の収支・市の負担額（施設整備費を含んだ場合・ケース1）		70%					
事業者の支払比率	出国者数	10.0万人	12.5万人	15.0万人	17.5万人	20.0万人	25.0万人
従来方式	市の収支						
	運營業務に係る収支 施設整備業務に係る支払						
10.0万人	市の収支						
	業績連動支払に関する収入 施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較（VFM）						
	運営権者の利益率						
12.5万人	市の支払						
	業績連動支払に関する収入 施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較（VFM）						
	運営権者の利益率						
15.0万人	市の支払						
	業績連動支払に関する収入 施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較（VFM）						
	運営権者の利益率						
17.5万人	市の支払						
	業績連動支払に関する収入 施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較（VFM）						
	運営権者の利益率						
20.0万人	市の支払						
	業績連動支払に関する収入 施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較（VFM）						
	運営権者の利益率						

非公表

(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの（採用すべきパターン）

【表 6.17.1 業績連動支払設定時の試算(施設整備費を含んだ場合・ケース 2・事業者の支払比率 100%)】

事業者の支払比率		100%					
閾値	出国者数	5.0万人	7.5万人	10.0万人	12.5万人	15.0万人	20.0万人
従来方式	市の収支	非公表					
	運営業務に係る収支						
施設整備業務に係る支払							
5.0万人	市の収支						
	業績連動支払に係る収入						
	サービス対価に係る支払						
	施設整備業務に係る支払						
従来方式との比較 (VFM)							
運営権者の利益率							
7.5万人	市の収支						
	業績連動支払に係る収入						
	サービス対価に係る支払						
	施設整備業務に係る支払						
従来方式との比較 (VFM)							
運営権者の利益率							
10.0万人	市の支払						
	業績連動支払に係る収入						
	サービス対価に係る支払						
	施設整備業務に係る支払						
従来方式との比較 (VFM)							
運営権者の利益率							
12.5万人	市の支払						
	業績連動支払に係る収入						
	サービス対価に係る支払						
	施設整備業務に係る支払						
従来方式との比較 (VFM)							
運営権者の利益率							
15.0万人	市の支払						
	業績連動支払に係る収入						
	サービス対価に係る支払						
	施設整備業務に係る支払						
従来方式との比較 (VFM)							
運営権者の利益率							

(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの(採用すべきパターン)

【表 6.17.2 業績連動支払設定時の試算(施設整備費を含んだ場合・ケース 2・事業者の支払比率 90%)】

■業績連動支払設定による事業者の収支・市の負担額 (施設整備費を含んだ場合・ケース2)		90%					
事業者の支払比率	出国者数	5.0万人	7.5万人	10.0万人	12.5万人	15.0万人	20.0万人
従来方式	市の収支						
	運営業務に係る収支						
	施設整備業務に係る支払						
5.0万人	市の収支						
	業績連動支払に係る収入						
	サービス対価に係る支払						
	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
7.5万人	運営権者の利益率						
	市の収支						
	業績連動支払に係る収入						
	サービス対価に係る支払						
	施設整備業務に係る支払						
10.0万人	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
	市の支払						
	業績連動支払に係る収入						
	サービス対価に係る支払						
12.5万人	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
	市の支払						
	業績連動支払に係る収入						
15.0万人	サービス対価に係る支払						
	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
	市の収支						

非公表

(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの (採用すべきパターン)

【表 6.17.3 業績連動支払設定時の試算(施設整備費を含んだ場合・ケース 2・事業者の支払比率 80%)】

事業者の支払比率		80%					
関値	出国者数	5.0万人	7.5万人	10.0万人	12.5万人	15.0万人	20.0万人
従来方式	市の収支	非公表					
	運営業務に係る収支						
	施設整備業務に係る支払						
5.0万人	市の収支						
	業績連動支払に係る収入						
	サービス対価に係る支払						
	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
7.5万人	市の収支						
	業績連動支払に係る収入						
	サービス対価に係る支払						
	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
10.0万人	市の支払						
	業績連動支払に係る収入						
	サービス対価に係る支払						
	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
12.5万人	市の支払						
	業績連動支払に係る収入						
	サービス対価に係る支払						
	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
15.0万人	市の支払						
	業績連動支払に係る収入						
	サービス対価に係る支払						
	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						

(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの(採用すべきパターン)

【表 6.17.4 業績連動支払設定時の試算(施設整備費を含んだ場合・ケース 2・事業者の支払比率 70%)】

事業者の支払比率		70%					
閾値	出国者数	5.0万人	7.5万人	10.0万人	12.5万人	15.0万人	20.0万人
従来方式	市の収支	非公表					
	運営業務に係る収支						
	施設整備業務に係る支払						
5.0万人	市の収支						
	業績連動支払に係る収入						
	サービス対価に係る支払						
	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
7.5万人	市の収支						
	業績連動支払に係る収入						
	サービス対価に係る支払						
	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
10.0万人	市の支払						
	業績連動支払に係る収入						
	サービス対価に係る支払						
	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
12.5万人	市の支払						
	業績連動支払に係る収入						
	サービス対価に係る支払						
	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						
15.0万人	市の支払						
	業績連動支払に係る収入						
	サービス対価に係る支払						
	施設整備業務に係る支払						
	従来方式との比較 (VFM)						
	運営権者の利益率						

(注) 太枠で囲ったパターンは従来方式比市の負担額が縮減され、事業者の収支がプラスのもの(採用すべきパターン)

試算結果は以下のようにまとめられる。

【表 6.18 試算結果まとめ】

事業者の収支	ケース 1・ケース 2 ではいずれのケースでも事業者の収支は黒字を確保している。
市の負担額	ケース 1 では概ね閾値が 15.0～17.5 万人、ケース 2 では閾値が 7.5～10 万人を超えると、市の負担額は縮減されていない(VFM は確保されていない)。

③ 業績連動支払の具体的な設定方法

①・②の試算結果より、業績連動支払は以下のように設定することが考えられる。

【表 6.19 試算を踏まえた業績連動支払の設定方法】

<p>・出国者数がフロアと閾値の間で推移する場合、本事業実施に係る収益は全て事業者に帰属することとなり、事業者へのインセンティブ付与の観点からは閾値は高く設定されていることが望ましい。</p> <p>→この観点からは閾値はケース1の場合で12.5～15.0万人、ケース2の場合では7.5～10万人とすることが考えられる。</p> <p>・他方、市の負担額縮減の観点からは閾値を超えた事業者の支払額は大きい方が望ましい。</p> <p>→この観点からはケース1・ケース2ともに70～80%とすることが考えられる。</p> <p>・具体的には以下のような組み合わせが考えられる。</p>			
	閾値	支払比率	備考
ケース1	12.5万人	70%	出国者数に関わらず、事業者は黒字を確保、市の負担額も従来方式比縮減
	15.0万人	80%	
ケース2	7.5万人	70%	出国者数に関わらず、事業者は黒字を確保、市の負担額も従来方式比縮減
	10.0万人	80%	
<p>・いずれの組み合わせを採るかは今後の出国者数見込による。</p>			

(3) まとめ

出国者数1～32.5万人を想定し、各ケースの事業者の収支・市の負担額を試算すると表6.21の通り。想定した条件は以下の通り。

【表 6.20 試算の条件】

<p>●フロア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・フロアは損益分岐点出国者数(ケース1では9.6万人、ケース2では3.7万人) ・市の支払比率はいずれのケースでも80%
<p>●業績連動支払</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ケース1では閾値:15万人・事業者の支払比率:80% ・ケース2では閾値:9万人・事業者の支払比率:80%

① 事業者の収支

フロア・業績連動支払を採用しない場合、損益分岐点となる9.6万人までは事業者の収支は赤字となっており、事業として成立していない。

フロアを設定することにより、フロア以下の出国者数の場合でも事業者の収支は0となっており、事業として成立することが見込まれる。

業績連動支払を採用しない場合に比べて、採用することにより出国者の増加に応じた事業者の収支の改善は限定的となっている。

なお、ケース 1 とケース 2 を比較した場合、ケース 2 の方がフロアが低く設定されているため、出国者数が低水準で推移した場合にはケース 1 よりも事業者の収支は良好となっている。他方、業績連動支払の閾値がケース 1 の場合よりも低い水準に設定されているため、出国者の増加に伴う事業者の収支の改善をケース 1 に比べて享受しにくくなっている。いずれの方式を採るかは今後の出国者数をどのように見込むかによる。

低い水準で推移すると想定する場合（例えば、10 万人を下回るような場合）にはケース 2、高い水準で推移すると想定する場合（例えば、10 万人を上回るような場合）にはケース 1 を採用することが考えられる。

【表 6.21 各ケースのまとめ】

出国者数	1.0万人	2.0万人	3.0万人	3.7万人 ケース2の フロア	4.0万人	5.0万人	6.0万人	7.0万人	7.5万人	8.0万人	9.0万人 ケース2の 階層	9.6万人 ケース1の フロア	10.0万人	12.5万人	15.0万人 ケース1の 階層	17.5万人	20.0万人	22.5万人	25.0万人	27.5万人	30.0万人	32.5万人	...	40.0万人	...	50.0万人	...	55.0万人
従来方式（市の負担額）																												
運営・維持管理業務																												
施設整備業務																												
ケース0：フロア・業種連動なし																												
事業者の収支																												
サービス対価 （施設整備費）																												
ケース1																												
事業者の収支																												
ケース0との比較																												
市の負担額																												
フロア以下に対する																												
市の支払																												
業種連動支払																												
サービス対価 （施設整備費）																												
市の負担額の比較																												
ケース2																												
事業者の収支																												
ケース0との比較																												
市の負担額																												
フロア以下に対する																												
市の支払																												
業種連動支払																												
サービス対価 （維持管理費）																												
サービス対価 （施設整備費）																												
市の負担額の比較																												
非公表																												
【ご参考：事業者の収支】																												
<ケース1>																												
出国者数	1.0万人	2.0万人	3.0万人	3.7万人	4.0万人	5.0万人	6.0万人	7.0万人	7.5万人	8.0万人	9.0万人	9.6万人	10.0万人	12.5万人	15.0万人	17.5万人	20.0万人	22.5万人	25.0万人	27.5万人	30.0万人	32.5万人	...	40.0万人	...	50.0万人	...	55.0万人
位置付け																												
収入																												
使用料																												
テナント料																												
フロア収入																												
サービス対価																												
費用																												
維持管理費																												
光熱水費																												
修繕費																												
委託料																												
施設整備費																												
業種連動支払																												
収支																												
<ケース2>																												
出国者数																												
位置付け																												
収入																												
使用料																												
テナント料																												
フロア収入																												
サービス対価（施設整																												
サービス対価（維持管																												
費用																												
維持管理費																												
光熱水費																												
修繕費																												
委託料																												
施設整備費																												
業種連動支払																												
収支																												
非公表																												

【図 6.1 事業者の収支の比較】



② 市の負担額

従来方式の市の収支(負担額)と比較すると、市の負担額は削減されている(VFM は確保されている)。

【図 6.2 市の負担額の比較】



以上より、現行の収支構造を前提とした場合、フロア・業績連動支払は以下のように設定することが考えられる。

【表 6.22 フロア及び業績連動支払方法の考え方】

<p>●フロア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・損益分岐点となる出国者数(ケース1では9.6万人・ケース2では3.7万人)をフロアとする。 ・出国者数がフロアを下回った場合、フロアと実際の事業者の売上の80%以上を市は事業者に支払う。 		
<p>●業績連動支払方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・閾値及び支払比率を以下のように設定する。 		
ケース	閾値	支払比率
維持管理費を市が負担しない場合	12.5 万人	70%
	15.0 万人	80%
維持管理費を市がサービス対価として負担する場合	7.5 万人	75%
	10.0 万人	80%
<ul style="list-style-type: none"> ・今後の出国者数が比較的高い水準(例えば10万人以上)で推移すると想定する場合には上段のケース、比較的低い水準(例えば10万人以下)で推移すると想定する場合には下段のケースを採ることが考えられる。 		

6.2 VFM の検討

6.1 にコンセッション方式を採用した場合の VFM の試算を行っているため、本項ではコンセッション方式以外の事業スキーム、具体的には「BTO 方式+指定管理者（利用料金制は採らない）」（5.2 をご参照）を採用した場合の VFM を試算する。

6.2.1 前提条件

6.1.1 に同じ。

6.2.2 従来方式における市の収支

出国者数を 15 万人とした場合の市の収支は以下の通り。

現在価値割引後：2,193 百万円

単純合計：2,377 百万円

詳細は以下の通り（現在価値への割引率は 1%。15 年物リスクフリーレート、過去 10 年間の平均値を適用している）。

【表 6.23 従来方式における市の収支】

■従来方式の市の収支																	
費目	期中合計	Y-0	Y-1	Y-2	Y-3	Y-4	Y-5	Y-6	Y-7	Y-8	Y-9	Y-10	Y-11	Y-12	Y-13	Y-14	Y-15
収入																	
起債収入																	
使用料収入																	
支出																	
施設整備費																	
維持管理費																	
光熱水費																	
修繕費																	
大規模修繕費																	
徴収委託料																	
起債返済																	
支払金利																	
収支																	
収支累計																	
現在価値への割引後																	

非公表

6.2.3 VFM 分析

(1) PFI 方式導入時の市の収支

出国者数を 15 万人とした場合の市の収支は以下の通り。

現在価値割引後：1,981 百万円

単純合計：2,161 百万円

詳細は次ページの通り。

【表 6.24 PFI 方式における市の収支】

1 PFI事業者の収支																	
1-1 損益計算書 単位：百万円																	
項目	期中合計	Y-0	Y-1	Y-2	Y-3	Y-4	Y-5	Y-6	Y-7	Y-8	Y-9	Y-10	Y-11	Y-12	Y-13	Y-14	Y-15
営業収入																	
割賦元本																	
割賦金利																	
維持管理対価																	
その他対価																	
営業支出																	
維持管理費																	
光熱水費																	
修繕費																	
割賦原価																	
営業利益																	
営業外損益																	
経常利益																	
法人税等																	
当期利益																	
累積当期利益																	
1-2 キャッシュフロー計算書																	
項目	期中合計	Y-0	Y-1	Y-2	Y-3	Y-4	Y-5	Y-6	Y-7	Y-8	Y-9	Y-10	Y-11	Y-12	Y-13	Y-14	Y-15
営業CF																	
営業利益																	
減価償却費																	
支払金利																	
法人税等																	
投資CF																	
財務CF																	
資本金																	
借入金調達																	
借入金返済																	
ネットCF																	
累積ネットCF																	
2 市の収支																	
項目	期中合計	Y-0	Y-1	Y-2	Y-3	Y-4	Y-5	Y-6	Y-7	Y-8	Y-9	Y-10	Y-11	Y-12	Y-13	Y-14	Y-15
収入																	
使用料収入																	
支出																	
割賦元本																	
割賦金利																	
維持管理対価																	
その他対価																	
徴収委託料																	
収支																	
収支累計																	
現在価値への割引後																	

(2) VFM 分析

以上より VFM 分析を行うと以下の通り。市の財政効果として約 9.7%の VFM が見込まれる。

【表 6.25 需要変動リスクへの対応方策】

	従来方式①	PFI 方式②	VFM	
現在価値割引後	2,193 百万円	1,981 百万円	差額	▲212 百万円
			比率	9.7%
単純合計額	2,377 百万円	2,161 百万円	差額	▲216 百万円
			比率	9.1%

7 マーケットサウンディング

7.1 ヒアリング対象及び内容

本事業と親和性がある企業、及び昨年度のマーケットサウンディングに参加し、本事業に関心があると思われる企業計 7 社に対して、個別ヒアリングを行った。

ヒアリングでは、直近の需要動向、想定している事業範囲・事業方式、事業スキーム(案)等を提示したうえで、表 7.2 に示す項目について意見交換を行った。

直近の需要動向の捉え方、今後の需要に係る見通し、本事業のベースとなる乗船人数に係る意見等、議論の前提となる認識を確認したうえで、本ヒアリングの主要な議題である需要変動リスク分担方法を中心に意見交換を行った。

【表 7.1 ヒアリング対象】

ヒアリング対象	企業概要
A 社	・交通事業者
B 社	・船社
C 社	・エネルギー会社 ・官民連携事業実績あり
D 社	・建設会社 ・官民連携事業実績あり
E 社	・リース会社 ・官民連携事業実績あり
F 社	・建設会社 ・官民連携事業実績あり
G 社	・九州に拠点を置く総合商社 ・グループ企業にて不動産の賃貸経営、仲介、経営、飲食、その他商品の小売・卸売を展開 ・官民連携事業実績なし

【表 7.2 ヒアリング内容】

1. 直近の韓国人観光客の需要減少及び今後の動向に係るご意見
2. 1. をふまえた事業者として望ましい事業化の時期へのご意見
3. 運営権対価の算定(事業収支算定)のベースと設定する乗船人数に係るご意見
4. 上記をふまえた需要変動リスクへの対応策
 - ・本資料で示した案に対するご意見(閾値の水準、市の負担額及び市への還元額の算定方法、各支払方法等)

- ・その他考えられる需要変動リスクへの対応スキーム

5. 事業実施体制に係るご意見

- ・本事業を1つのSPCで実施することに対するご意見
- ・地域特性、事業特性をふまえて想定される実施体制、課題等
- ・事業者、市、船社、船舶代理店との関係性をふまえた事業実施体制に対するご意見

6. 事業期間に係るご意見

- ・望ましい期間
- ・延長オプションの設定

7. その他事業条件に係るご意見

- ・市が別途公募を想定する賑わい施設の導入事業の時期、条件に対するご意見
- ・その他事業化の際のご検討に必要と考えられる情報や、事業に対する要望・ご意見等

7.2 ヒアリング結果

ヒアリングにおける主要な意見、及びスキーム精査に向けた示唆は以下の通り。

【表 7.3 ヒアリングで確認された主な意見】

<p>1. 直近の韓国人観光客の需要減少及び今後の動向に係るご意見</p> <ul style="list-style-type: none">・今後の需要動向については、全く読めない。(A社)・今後の需要動向については不透明。需要の底となる時点についても、現時点では特定できない。例えば流行しているコロナウイルスの影響により、今後、令和元年10月以上の落込みとなる可能性も考えられる。(F社)
<p>2. 1. をふまえた事業者として望ましい事業化の時期へのご意見</p> <ul style="list-style-type: none">・令和2年は経過を見たい。他社も同様だろう。それを踏まえると、最速でも令和3年度以降の公募となるのではないかと。(D社)・需要リスクを伴うスキームとする場合は、少なくとも今後1年程度以上は実績推移を見たい。ただし、現時点では見たところで需要リスクを弊社で負担することを想定した事業に参画できるとは思えない。(E社)
<p>3. 運営権対価の算定(事業収支算定)のベースと設定する乗船人数に係るご意見</p> <ul style="list-style-type: none">・需要変動リスクが大きく、既に顕在化している本事業において、運営権対価の額が大きくなるような乗船人数を前提とすることは難しいのではないかと。初期投資が大きくなるほど、民間事業者の参画可能性は低くなるように思う。(C社)・運営権対価の算定ベースとなる乗船人数については、現時点では判断ができない。ただし、早期の公募を目指す場合は、最低限の乗船人数とする以外の選択肢がないように思う。(F社)
<p>4. 上記をふまえた需要変動リスクへの対応策</p> <ul style="list-style-type: none">・運営権対価の固定部分については、実際に需要が落ち込んだ実績がある以上、今後数年の実績がどうであれ、対価を確保するために想定需要を高く設定することは難しいのではないかと。・需要低迷時の損失補償等について、フロア規定等を設けてもらうことは基本的には必須と考える。市として財源の目途が立たない場合は、運営部分(経常修繕等は含む)だけでも独立採算型運営権スキームは難しい。・需要改善時の収益連動負担金のあり方はやりようがあるかもしれない。収益連動についての原則ルールや最低限の基準は設定しておきつつ、当初数年は収益連動支払いはなしとして、そのあと数年経過ののち、かつ需要が復元している段階等に限り、官民協議により連動金部分の按分や支払方法等を決定する方法はありがたい。・多少の収益連動比率の大小はあっても、需要の復元時・増加段階において一定水準以上を市に還元するスキームとすると、運営権者にとっては旨みがほとんどなくなるのではないかと。(以上、E社)

5. 事業実施体制に係るご意見
<ul style="list-style-type: none"> ・1つのSPCで、コンセッション及びPFI事業の双方を実施することで問題ない。(D社) ・本事業では必ずしもSPCを設立する必要はないと考える。(E社) ・地元の雇用確保が課題となる可能性がある。(C社)
6. 事業期間に係るご意見
<ul style="list-style-type: none"> ・可能な限り短いほうが、民間事業者としては参画しやすい。他事業であれば大規模修繕が発生しにくい15年が1つの目安として考えられるが、本事業に関しては、15年でも長い印象。(B社) ・PFI(BTO)と運営権は、別途期間とすることも考えられるのではないかと。PFI(BTO)は大規模修繕が入らない時期として、市の財政平準化(割賦払い)の必要性に応じた期間として、運営権は需要リスクや民間事業者の意向をふまえた設定とする等。(E社)
7. その他事業条件に係るご意見
<ul style="list-style-type: none"> ・仮にSPCの業務範囲にポートセールスを含めたとしても、バースの空き状況の観点から、これ以上の誘致は難しいように思う。(B社) ・賑わい施設は、ターミナル運営と一体的な事業となれば理想的である。ただし、安定した需要が見込めて初めて組上に載せることができる。当面は難しい印象。ターミナル運営事業が先行することが現実的ではないかと。(F社) ・ターミナルビルの建替え案について、2階案と3階案を検討しているとのことだが、コンセッションを採用するのであれば、任意事業を実施するスペースを確保する観点から、3階案のほうが望ましい。(D社)

【表 7.4 ヒアリング結果(詳細)】

1. 直近の韓国人観光客の需要減少及び今後の動向に係るご意見
<p>(1) 今後の需要に係る見通し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の需要動向については、全く読めない。(A社) ・需要回復の兆しは未だ見えない。 ・過去、東日本大震災や竹島問題の時にも一時的な需要の落込みは見られたが、いずれも3か月程度で回復した。また、日本全体で見た場合に韓国からの需要が落ち込んでいる場合でも、対馬は例外的に需要が落ち込まない場合もあった。今回は過去に例がない落込みとなっている。(以上、B社) ・需要の動向は不透明。すぐさま昨年度と同水準まで回復すること可能性については懐疑的である。(D社) ・8月以降の需要の落ち込みが政治的な要因を受けた一過性の底なのか、ここからまた落ちることもあるのか、だれにも分からないのではないかと。(E社) ・今後の需要動向については不透明。 ・需要の底となる時点についても、現時点では特定できない。例えば流行しているコロ

	<p>ナウウイルスの影響により、今後、令和元年 10 月以上の落込みとなる可能性も考えられる。(以上、F 社)</p>
	<p>(2) 今般の需要減少を踏まえた、本事業に係る需要変動リスクの捉え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・韓国人観光客の需要変動は、歴史的な背景と足元の外交の 2 点によるものと捉えている。特に前者は根深く、本事業に永久的について回るリスクなのではないか。(C 社) ・日韓関係の悪化に基づく需要落込みの兆しが確認できたのは、令和元年 6 月から。当初は、船舶よりも航空の需要が先に落ち始めた。例えばその 6 月から 1 年間、さらに比較のため、そこから半年程度は経過を見て、数値が表れない限り、需要の見通しやそれに基づく事業計画を立てることは難しい。(D 社) ・これが底でなく、さらに落ち込むかもしれないという見方をする事業者もいると思う。そのような中で需要リスクを民間に負担させるスキームは実現性が低いように思う。(E 社)
	<p>(3) その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再生数を稼ぐため、SNS にて、反日感情を喚起させるような刺激の強いコンテンツを発信している人がいる。そうした動きも、需要の落込みにつながっているのではないか。 ・令和 2 年 4 月には韓国議会の総選挙を控えており、1 つの転機となる可能性がある。選挙までは、大統領が得票のために日本に対する厳しい姿勢を見せようとするのが考えられ、再度の落込みにつながる懸念がある。 ・4 月の選挙後、4 月末、7 月、9 月末に韓国の連休があるため、このいずれかで需要が回復してくれることを期待したい。(以上、B 社) ・韓国人観光客のみに依存することのリスクの大きさが浮き彫りとなった今、国内客にも目を向けるべきと考える。現時点でその具体的な取組イメージがあるわけではないが、対馬を訪問する中で、やりようはあるのではないかという印象を持っている。(F 社)
<p>2. 望ましい事業化の時期へのご意見</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ・時期によって参画意欲が変化することは考えにくい。(A 社) ・令和 2 年は経過を見たい。他社も同様だろう。それを踏まえると、最速でも令和 2 年度以降の公募となるのではないか。(D 社) ・需要リスクを伴うスキームとする場合は、少なくとも今後 1 年程度以上は実績推移を見たい。ただし、現時点では見たところで需要リスクを弊社で負担することを想定した事業に参画できるとは思えない。(E 社) ・事業に関心はあるものの、適切な事業化のタイミングについて、現時点での判断は難しい。少なくとも、需要の落ち込みが始まった 7 月から 1 年間は経過を見たい。(F 社)

<p>3. 運営権対価の算定のベースと設定する乗船人数</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・需要変動リスクが大きく、既に顕在化している本事業において、運営権対価の額が大きくなるような乗船人数を前提とすることは難しいのではないかと。初期投資が大きくなるほど、民間事業者の参画可能性は低くなるように思う。(C社) ・仮に、現時点までの需要で判断する場合は、平成25年度、平成26年度の水準が本来の乗船人数であり、平成29年度及び30年度の需要の伸びは一過性のものと見做されるだろう。 ・需要変動リスクが大きいことから、民間事業者としては初期投資(運営権対価のうち一時金)をできるだけ抑えたい。現時点で事業化する場合には、ベースの乗船人数は最低水準に設定してほしい。(以上、D社) ・需要リスクを検証する場合の乗船人員の基準値設定は検討が困難である。(E社) ・運営権対価の算定ベースとなる乗船人数については、現時点では判断ができない。ただし、早期の公募を目指す場合は、最低限の乗船人数とする以外の選択肢がないように思う。(F社)
<p>4. 需要変動リスクへの対応策</p>
<p>(1) 運営権対価(固定部分)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・現時点での事業化の可能性追求の観点では、運営権対価は0円(もしくは極めて少ない額)とすることが考えられる。(D社) ・運営権対価の固定部分については、実際に需要が落ち込んだ実績がある以上、今後数年の実績がどうであれ、対価を確保するために想定需要を高く設定することは難しいのではないかと。(E社)
<p>(2) 需要落込み時の対応</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・需要の落込みを目の当たりにしていることもあり、ベースとなる乗船人数を低く設定したとしても、フロアの設定無しではリスクが残り、参画のハードルは非常に高い。(A社) ・現時点では、需要落込みの底をいつと捉えるか、判断が難しく、事業化する場合にはフロアの設定が必須と考える。(C社) ・仮にベースの乗船人数を、事業が成立する下限である8.7万人程度とする場合でも、民間事業者としてはフロアを設定してもらわない限り、参画は難しい。(D社) ・需要低迷時の損失補償等について、フロア規定等を設けてもらうことは基本的には必須と考える。市として財源の目途が立たない場合は、運営部分(経常修繕等は含む)だけでも独立採算型運営権スキームは難しい。(E社) ・仮に運営権対価が0円だとしても、フロアを設けず、キャップを設ける方法は、民間事業者インセンティブが働かない。(F社)
<p>(3) 需要上振れ時の対応</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・理想は、フロアを設定し、キャップ(もしくは業績連動支払い)を定めないことだが、

その場合には市にコンセッションを採用するメリットが無くなってしまふことは理解できる。

- ・ただし、愛知県道路公社の事例のように、キャップを定め、それを上回る分をすべて市に還元する方法にしてしまう場合、民間事業者のインセンティブが全くなくなってしまう。
- ・以上を踏まえると、閾値を超える売上もしくは利益（利益のほうが望ましい）をシェアする方法が望ましい。（以上、A社）
- ・閾値を設け、それを上回る部分に係る売上・利益を市に全て還元する方法は、民間事業者が努力するインセンティブが全く働かない。
- ・出国者数の増加により、民間事業者の利益が増えるようなシェアの方法が必要ではないか。（以上、C社）
- ・閾値を超える部分については業績連動支払いとしてもらいたい。
- ・閾値や連動比率は、定期的に、双方協議により見直しを図ってはどうか（例：3年ごと）。この際、当初の数年は、フロア・業績連動支払い双方に関して、民間事業者のリスクが低くなるよう、閾値を高め設定してほしい。
- ・一見、市の負担が大きいのに見えるかもしれない。ただし、民間事業者は事業開始当初、韓国側へのプロモーション等を需要喚起のため行う。業績連動支払いの閾値を高め設定してもらいたいのは、この投資を回収する意味である。
- ・当初は業績連動支払いを設定せず、事業開始当初におけるプロモーション等の投資を回収する期間とし、以降、双方協議により業績連動支払いの閾値及び連動比率を見直すことも考えられる。
- ・閾値及び連動比率については柔軟に対応してもらいたい、事前に市としての最低ラインを提示してもらうことは問題ない。（以上、D社）
- ・需要改善時の収益連動負担金のあり方はやりようがあるかもしれない。収益連動についての原則ルールや最低限の基準は設定しておきつつ、当初数年は収益連動支払いはなしとして、そのあと数年経過ののち、かつ需要が復元している段階等に限り、官民協議により連動金部分の按分や支払方法等を決定する方法はありがたい。
- ・多少の収益連動比率の大小はあっても、需要の復元時・増加段階において一定水準以上を市に還元するスキームとすると、運営権者にとっては旨みがほとんどなくなるのではないか。（以上、E社）
- ・愛知県国際展示場運営等事業のように、需要変動の見通しが不透明な当初数年間についてはキャップを設定せず、一定期間後、官民協議によって閾値となる出国者数を決定する方法はどうか。（F社）

（４）業績連動支払いにおける指標

- ・業績連動支払いの指標は、理想は利益だが、売上でも可。（D社）
- ・対象指標としては、出国者ベースがシンプルで本事業には合うものとする。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ただし、利益率連動型でも出国者連動型でも、収益連動負担金の内訳の大宗は出国手数料であり、これは本事業の収益部分の大宗を占めるため大きな差はないと考えられる。(以上、E社) ・業績連動支払いの指標としては、例えば出国者数を採用することが考えられる。(F社)
	<p>(5) ターミナル使用料以外によるインセンティブ付与の可能性</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・試算はターミナル使用料を収入源としているが、例えばSPCが自ら免税店を営業し、その売上や利益についてはシェアの対象から除外することで、民間事業者インセンティブを与える方法は考えられるのではないかと。(A社) ・ターミナル内の収益はレストランや免税店事業等ターミナル使用料以外の部分もあると思うが、弊社として自ら実施するものではないため、影響を受けるのはテナント料収入のみ。テナント料について需要の増減による収益拡大はあまり期待できないのが実態である。 ・ターミナル運営・維持管理にかかる固定費については需要の多寡はあまり影響せず変動幅は限定的と考える。このためコスト削減部分における民間の創意工夫の余地も限定的である。(以上、E社)
	<p>(6) コンセッション事業化に対する印象</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・コンセッションよりも、PFI (BTO方式) + 指定管理者を採用し、免税店を自主事業として実施することが適しているのではないかと。(A社) ・リスク及び市への還元方法を勘案すると、コンセッションではなくPFI (BTO方式) + 指定管理者制度の併用を採用することが現実的ではないかと。(B社) ・正直な印象としては、コンセッションとするのではなく、指定管理者制度等の採用が妥当ではないかと。(C社) ・運営権者スキームの場合において出国手数料や施設内投資の効果も限定的と考える場合、サービス購入型PFI+運営権と、同PFI+指定管理者制度とする場合の差はほとんどないのではないかと。(E社)
	<p>(7) フロアを設定しないスキームの可能性</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・フロアを設けない代わりに、大きな需要の落込みが見られた場合に限り、ターミナルの維持管理に係る要求水準を下げてもらうことはあり得るか。それにより固定費を圧縮し、需要落込み時のSPCの負担を軽減する。需要が回復したのち、SPCが負担した分について業績連動支払い額から控除することで、結果的に民間事業者の収支が0となるような仕組みである。 ・業績連動支払いの閾値について、1年あたりの出国者数ではなく、複数年の出国者数(例えば3年)について設定することはどうか。そうであれば、一時的に需要が落ち込んでも、それを埋め合わせる期間が延びるため、民間事業者のリスクを軽減できるかもしれない。

	<ul style="list-style-type: none"> ・上記と類似の方法として、複数年の平均値を以て閾値と比較する方法も考えられる。いずれの場合も、単位期間の長さについて議論が必要である。 ・あるいは、試験的に短期間でコンセッションを導入することも考えられる。試験期間中は、実態としては指定管理に近いようなスキームとし、その間にターミナル改築、地元との連携体制の構築等を行うものである。(以上、F社)
<p>5. 事業実施体制に係るご意見</p>	
<p>(1) 体制要件に対するご意見</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ・1つのSPCで、コンセッション及びPFI事業の双方を実施することで問題ない。(D社) ・BTO+運営権、BTO+指定管理者の場合いずれにせよ、SPC設置を条件とすることは望ましくない。本事業では必ずしもSPCを設立する必要はないと考える。 ・SPCを条件としない場合は、SPC組成に係る運営コストが削減できる点、事業範囲をふまえて自社対応領域に裁量が持てる点においてメリットがある。 ・なお、事業内容に応じてコンソーシアムを組むことはあり得る。実施契約を弊社単体でできることが重要である。 ・SPC設立・運営コストを要する場合は通常10M/年程度は見込んだうえで検討することとなる。グループ内会計・決算処理や弁護士費用等が大きい。 ・自社裁量が効く点においては、建築事業を始めとして自社で完結できる範囲が拡大することが大きい。また、空港と異なり、ターミナルの運営・維持管理事業は業務領域やノウハウとして求められる範囲は限定的である。 ・なお、資金調達コストについては、SPCの場合とそれ以外とでの差は直接的にはない。資金調達コストについては、現在の金利状況をふまえると、弊社ではコーポレートファイナンス(グループ内調達)の方がかかると思う。この場合の資本コストは4%程度としてみている。 ・総事業費100億円以下の事業であれば、単体で応募できる企業も多いのではないかと。(以上、E社) ・1つのSPCで実施することで問題ない。(F社)
<p>(2) 人員確保に係る課題</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施にあたり、人手不足が課題となり得る。(A社) ・地元の雇用確保が課題となる可能性はある。(C社)
<p>(3) 参画する場合に連携が考えられる先</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ・対馬の魅力発信等については、地元企業との連携が必須である。当社単独での実施は考えづらいが、本事業を牽引できる地元企業の有無が課題である。(A社) ・当社はターミナル運営や船社対応のノウハウがない。仮に本事業に参画する場合でも、他に中心となる企業が必要と考えている。例えば、船社等が思い浮かぶ。 ・韓国へのプロモーションのため、大手旅行代理店と協力する可能性は考えられる。(以

	<p>上、D社)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・単体応募の場合、テナントはこれまで連携実績のある企業に声掛けし、必要であればマーケティング等を対応できる韓国系企業、及び雇用や管理、あるいは販売品目の部分では地域経済への貢献等の観点から、地元企業と体制を作ることになると想定している。(E社) ・対韓国に向けたマーケティングを行う観点から、韓国企業との連携も考えられる。(F社)
<p>6. 事業期間に係るご意見</p>	
<p>(1) 当初事業期間に対するご意見</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・需要変動リスクを軽減する観点からは、事業期間は可能な限り短い期間が望ましい。 ・少なくとも、当初の事業期間は大規模修繕が発生しない期間が望ましい。(以上、A社) ・可能な限り短いほうが、民間事業者としては参画しやすい。他事業であれば大規模修繕が発生しにくい15年が1つの目安として考えられるが、本事業に関しては、15年でも長い印象である。 ・当初の事業期間を15年よりも短い期間としてほしい。(以上、B社) ・PFI(BTO)と運営権は、別途期間とすることも考えられるのではないかと。PFI(BTO)は大規模修繕が入らない時期として、市の財政平準化(割賦払い)の必要性に応じた期間として、運営権は需要リスクや民間事業者の意向をふまえた設定とする等が考えられる。(E社) 	
<p>(2) 延長オプションに係るご意見</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・別途、延長オプションを設けてほしい。(A社) ・当初の事業期間を前述の期間としたうえで、延長オプションを設けてほしい。(B社) ・延長オプションは、公募段階では選択の可能性を示すのみで、期間終了が近づいた段階で、別途協議することが望ましい。 ・運営権者としては、リスクヘッジのため延長オプションがあるほうが望ましいが、PFI事業者目線では維持管理の観点から望ましくない可能性も考えられる。 ・今後の需要動向次第で、延長オプションの選択に係る民間事業者や市の意向が変化することが考えられる。(以上、D社) ・先述した、需要の落込み時に限り固定費を圧縮するような要求水準とした場合、その後の回復で需要の落込み部分をSPCが回収できなかった場合の選択肢として、延長オプションがあるとよい。(F社) 	
<p>7. その他事業条件に係るご意見等</p>	
<p>(1) 業務範囲に係るご意見</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルの使用に係る船社間の調整は、業務範囲から外してもらいたい。(A社) ・仮にSPCの業務範囲にポートセールスを含めたとしても、バースの空き状況の観点 	

から、これ以上の誘致は難しいように思う。需要のある時間帯以外には現在も空きがあるが、いずれの船社からも就航の需要は無い。また、仮にバース不足が解消したとしても、CIQ やターミナルの処理能力が再度追いつかなくなるのではないか。

- ・ターミナルオペレーターとしての誘致活動には限界があり、誘致は基本的には船社の取組となるのではないか。(以上、B社)
- ・ジェットフォイル等、定期航路として運航している船舶の多くの燃料は油(重油等)が中心である。近年、環境への配慮から、LNG への転換が進みつつある。瀬戸内海では、複数事業者が共同で大量の LNG を購入している。LNG の供給のためには、バンカリング(供給拠点)を整備する必要がある。仮に、港湾ターミナルの運営事業に、LNG バンカリング整備や、供給業務が含まれる場合、エネルギー関連企業の関心が高まるように思う。(C社)
- ・定期船の航路を誘致することの難しさは認識している。加えて、比田勝港においては、バース不足のためニーズの大きい朝・夕の時間帯に追加の停泊が困難。
- ・仮に当社がポートセールスを展開するとすれば、比較的空いている昼等の時間帯への誘致のため、島内に宿泊してもらうための観光商品造成等とセットで取組むこととなる。例えば、新規便の誘致によるインセンティブフィーが設定されていれば、そうした取組がより積極的に展開できる。(以上、F社)

(2) 賑わい施設事業に係るご意見

- ・ターミナルビルの運営よりも、賑わい施設事業に関心がある。ただし、ターミナルビルにも免税店等の導入が考えられる場合は、いずれか早い方の公募段階で、各施設の民間収益事業に求める役割分担を明確化してほしい。(A社)
- ・定期借地権を活用した民間収益施設整備・運営等について、当社は積極的に検討していない。(C社)
- ・賑わい施設事業は、ターミナル運営事業と切り離してほしい。(D社)
- ・賑わい施設事業については、需要が安定していれば一体的な実施を希望する事業者もあり得るのではないかと想定している。(E社)
- ・賑わい施設は、ターミナル運営と一体的な事業となれば理想的である。ただし、安定した需要が見込めて初めて俎上に載せることができる。当面は難しい印象である。ターミナル運営事業が先行することが現実的ではないか。
- ・賑わい施設事業については、韓国人向けのマーケティングができる見識ある企業との連携も必要だが、目星はついていない。(以上、F社)
- ・現在の需要環境下で定借による賑わい事業の公募がなされた場合、いちテナントとして、または出資も伴う形で、自社製品のマーケティングも含めた物販事業を実施することは考えられるかもしれない。(G社)

(3) ターミナルビルの改築に係るご意見

- ・ターミナルビルの建替え案について、資料では2階案と3階案があるが、コンセッシ

ョンを採用するのであれば、任意事業を実施するスペースを確保する観点から、3階案のほうが望ましい。(D社)

- ・ただし、ターミナル改築を従来発注で行い、運營業務を別途公募する方法は避けたい。愛知県国際展示場は同様の方法で行い、運営開始後、様々な課題が生じた。運営者の意向を踏まえた設計は、利便性向上の観点から重要と考えている。
- ・例えば、先に運営権者を選定し、運営権者が設計に協力する方法を検討できないか。例えば、運営権者が既存ターミナルの施工業者に改築を発注する方法や、市が改築に係る設計を当該施工業者に発注する際に一緒に協議に参加する方法等が考えられる。(以上、F社)

(4) その他

- ・ターミナルビルの空きスペースの有効活用策としては、免税店が考えられる。ただし、夜間の賑わいも求める場合、ターミナルの営業時間と商業店舗部分の営業時間、施設の開放時間の整理が必要。
- ・別途、民間収益施設を整備する場合は、免税店はその中で導入することがよいのではないか。
- ・特に、免税店 (Duty Free) に対する需要は強いと思われ、高い収益性が見込まれる。
- ・島内の既存免税店は、必ずしも質の高いサービスを提供しているわけではないという印象。(以上、B社)
- ・自主事業としての免税店 (Duty Free) の営業は不可となる場合、導入インセンティブに欠けるため導入に向けた検討を行政に願いたい (F社)

7.3 ヒアリングを踏まえた、事業スキームに反映すべき事項

「5 事業スキームの整理」及び「6 事業収支シミュレーション」においては、ヒアリング結果を踏まえた下記を考慮して検討を行った。

7.3.1 需要変動リスクへの対応策

今後の需要動向の見通しが不透明であることや、一度、需要変動リスクが顕在化していることから今後需要が既往ピーク水準等まで回復した場合においても、その後の需要低迷再発を懸念する声が多く確認された。事業成立性の確保のため、民間事業者が参画し得るスキームを検討する観点から、以下の方向性が考えられる。

- ・ 運営権対価（固定）の最低提案価格は0円とする（運営権者の収支が0となる乗船人数を事業のベースとする）
- ・ 需要低迷時の損失補償について、フロア規定等を設けることで需要下振れ時の事業継続性を確保する
- ・ 需要上振れ時には閾値を超えた売上等の一定割合を市に支払う方式とする（業績連動の指標として、売上、利益、出国者数等が考えられる）
- ・ 業績連動方法は一定期間毎に見直しを行うことを検討対象とする

7.3.2 事業実施体制

1つのSPCあるいは事業体によって施設整備事業と維持管理・運営事業を一体的に実施することに対する特段の懸念は無いことが確認できた。（ただし、一方のみの事業への関心を有する企業も確認された。）

7.3.3 事業期間

PFI事業と運営権事業は、別途期間とすることも考えられる。PFI(BTO)は大規模修繕が入らない期間としつつ、運営権事業は需要リスクや民間事業者の意向をふまえ、需要環境に応じて更新可能な条件として設定とすることも考えられる。

7.3.4 事業化時期

民間事業者からは今後の需要推移をみとうえで事業への具体的な参画検討を行う必要があるとの意見があり、需要低迷発生から少なくとも1年以上推移したのちの公募とする場合、最短で令和3年の公募が考えられる。なお、事業化時期が早期であるほど、需要の見通しが立たないことから、現在の需要実績をふまえると、相当水準の需要変動リスクへの市負担スキームが求められるものと考えられる。

8 インフォメーション・パッケージ

本事業において、今後、ターミナル整備、運営・維持管理事業や民間収益施設の導入等についての民活導入に向けた民間事業者との対話を実施していくにあたって、比田勝港を取りまく環境等について広く周知することを目的として、事業環境、施設概要、需要特性、管理・運営等に関する各情報について、別途インフォメーション・パッケージを作成した。下記は、整理した情報である。

【表 8.1 インフォメーション・パッケージ記載内容】

1. 比田勝港の概要
 - 1.1 比田勝の基本情報
 - 1.1.1 対馬市の概要
 - 1.1.2 比田勝港の概要
 - 1.1.3 比田勝港の位置図
 - 1.1.4 国際ターミナルの概要
 - 1.1.5 国際ターミナルの沿革
 - 1.1.6 比田勝港交通関連情報
 - 1.1.7 比田勝港の周辺環境
 - 1.1.8 対馬の観光スポット情報
 - 1.2 比田勝港の利用状況
 - 1.2.1 利用実績（乗降客数等）
 - 1.2.2 利用実績（入国者実績）
 - 1.2.3 利用実績（出国者実績）
 - 1.2.4 岸壁の利用状況（バース使用イメージ図）
 - 1.2.5 運航事業者船社・概要
 - 1.2.6 運航ダイヤ
 - 1.2.7 国際ターミナル条例
 - 1.2.8 国際岸壁使用における取り決め
 2. 事業情報
 - 2.1 国際ターミナル事業情報
 - 2.1.1 運営体制（事業フロー）
 - 2.1.2 ターミナル使用料収入（ターミナル使用料）
 - 2.1.3 ターミナル使用料収入（施設貸付料収入等）
 - 2.1.4 ターミナル雑収入（電気使用料負担金等）
 - 2.1.5 ターミナル維持管理費費用
 - 2.1.6 ターミナル維持管理業務委託の概要
 - 2.1.7 ターミナル使用料徴収業務費用
 - 2.2 施設情報
 - 2.2.1 土木施設一覧
 - 2.2.2 建築施設一覧
 - 2.2.3 機械施設一覧
 - 2.2.4 電気施設一覧
 - 2.3 ターミナルの改修・更新に係る情報
 - 2.3.1 修繕・更新投資実績
 - 2.3.2 維持管理・更新投資計画
3. 駐車場施設等情報
 - 3.1 管理・運営、利用状況
 - 3.1.1 現在の管理・運営体制
 - 3.1.2 交通関連事業者の利用状況
 - 3.2 施設情報
 - 3.2.1 駐車場施設
4. その他情報
 - 4.1 市の政策・計画
 - 4.1.1 関連政策・計画
 - 4.1.2 港湾整備計画
 - 4.2 国の補助等

9 実施方針(案)の作成

9.1 候補とする事業スキーム

本年度の事業スキーム検討、事業収支シミュレーション結果をふまえ、PFI(BTO)＋運営権スキームとする場合の実施方針(案)を作成した。なお、個々の項目においては、今後の更なる官民対話や需要環境の変化をふまえた需要リスクへの対応スキームの精緻化を図り、ブラッシュアップしていくことが考えられる。

9.2 実施方針(案)の内容

9.2.1 構成

PFI 事業「実施方針」は、事業者募集前に、法で規定される民間事業者の募集や選定に関する事項、責任の明確化等事項を公表するものである。候補とする事業スキームにおいては、ターミナル整備等事業とターミナル運営等事業を一体的に実施することとして事業者選定を行うことを想定していることから構成は下記の通りとした。

【表 9.1 実施方針(案)の構成】

はじめに
I. 特定事業の選定に関する事項
1. 事業概要
(1) 事業名称
(2) 公共施設の管理者
(3) 本事業の担当課
(4) 本事業の目的
(5) 根拠法令
(6) 募集要項等
2. 事業内容
(1) 事業方式
(2) 対象施設
(3) 事業期間
(4) 業務範囲
(5) 市が行う業務
(6) 事業者の収入及び費用負担
(7) 運営権者が受領する権利・資産等
(8) 大規模修繕等の取扱い
(9) 計画及び報告
(10) 運営権存続期間終了時の措置
3. 特定事業の選定及び公表に関する事項
(1) 基本的な考え方
(2) 選定手順
(3) 選定結果の公表
II. 民間事業者の募集及び選定に関する事項
1. 募集及び選定の方法
2. 応募者の参加資格要件
(1) 応募者の構成
(2) 単体企業、コンソーシアム構成員に共通の参加資格
(3) 単体企業又はコンソーシアム構成員に求められる要件

3. 審査体制
4. 募集及び選定スケジュール（予定）
5. 実施方針に係る手続き
 - (1) 実施方針に関する説明会
 - (2) 守秘義務対象資料の配布
 - (3) 実施方針に関する質問又は意見の受付及び回答の公表
6. 実施方針の公表以降における手続き
 - (1) 実施方針の変更
 - (2) 募集要項等の公表及び募集要項等に関する説明会
 - (3) 募集要項等に関する質問受付、回答の公表
 - (4) 第一次審査
 - (5) 競争的対話等の実施
 - (6) 第二次審査
 - (7) 審査結果の公表
7. 優先交渉権者選定後の手続き
 - (1) 基本協定の締結
 - (2) 特別目的会社（SPC）の設立
 - (3) 運営権の設定
 - (4) 実施契約及び事業契約等の締結
 - (5) 職員の出向
 - (6) 貸与対象資産の授受
 - (7) 譲渡対象資産の譲受
 - (8) 運営権事業の開始
8. その他
 - (1) 提案内容の取扱い
 - (2) 応募の無効

Ⅲ. 民間事業者の責任の明確化等事業の適正かつ確実な実施の確保に関する事項

1. 本事業の前提条件
 - (1) 契約等の承継
 - (2) ターミナル施設の貸付義務
 - (3) 民間収益施設の運営事業者との連携
2. リスク分担の考え方
 - (1) 責任分担の考え方
 - (2) 予想されるリスクと責任分担
3. 運営権者の責任の履行の確保に関する事項
 - (1) 運営権者によるセルフモニタリング
 - (2) 市によるモニタリング
 - (3) 法令等に基づく検査等
4. 運営権者の権利義務等に関する制限及び手続き
 - (1) 運営権等の処分
 - (2) 運営権に対する担保権の設定
 - (3) 運営権者の株式の新規発行及び処分

Ⅳ. 公共施設等の立地並びに規模及び配置に関する事項

1. 敷地に関する各種法規制等
 - (1) 対象施設用地（地名地番）
 - (2) 地域・地区
 - (3) 土地の所有
 - (4) 敷地面積
2. 対象施設要件

V. 実施契約の解釈について疑義が生じた場合における措置に関する事項

1. 実施契約に定めようとする事項
2. 疑義が生じた場合の措置
3. 管轄裁判所の指定

VI. 事業の継続が困難となった場合における措置に関する事項

1. 事業の継続が困難となる事由が発生した場合の措置
 - (1) 市事由による契約の解除又は終了
 - (2) SPC 事由による契約の解除
 - (3) 不可抗力による契約の解除又は終了
 - (4) 特定法令等変更による契約の解除
 - (5) 特定条例等変更による契約の解除
2. 金融機関又は融資団と市との協議

VII. 法制上及び税制上の措置並びに財政上及び金融上の支援に関する事項

1. 法制上及び税制上の措置に関する事項
2. 財政上及び金融上の支援に関する事項
3. その他の協力に関する事項

VIII. その他特定事業の実施に関し必要な事項

1. 使用言語、通貨
2. 応募に伴う費用の負担
3. 情報提供

9.2.2 主なポイント

(1) I 特定事業の選定に関する事項

① 「2. 事業内容 (1) 事業方式」

1) 概要

市が管理するターミナル施設について公共施設等運営権の設定を受けて運営事業を実施する。

ターミナル改築等事業が完了し、ターミナル施設の改築部分が供用開始された場合、当該供用開始部分に対しては既存の運営権が及ぶものとする。

また、運営権者を、公の施設の指定管理者制度に基づく指定管理者に指定し、ターミナル施設の使用を許可する権限を付与する。

2) 今後の検討

ターミナルを普通財産とする場合は、指定管理者の指定は不要となる。

② 「2. 事業内容 (3) 事業期間」

1) 概要

i) 事業期間

事業期間は、実施契約及び事業契約に定める開始条件が充足されて本事業化開始された日から、事業開始日から 15 年後の応当日の属する年度の前年度の末日 (③に定める事業期間の延長

があった場合は、当該延長後の終了日。以下、事業終了日という。)までとする。

ii) 運営権存続期間

運営権の最長存続期間は、運営権設定日から5年経過後の年度末までとし、ターミナル運営等事業の事業期間の延長があった場合を含め、運営権設定日の15年経過後の年度末を超えることはできない。

運営権の存続期間は運営期間終了日をもって終了し、運営権は同日をもって消滅する。

iii) 運営権存続期間の延長等

事業者が市に対して、運営期間終了日の1年前の応当日までに期間延長を希望する旨の届出を行った場合、市の承認を経て、ii)の規定の範囲内で5年以内の、運営権者が希望する期間だけ、運営期間を延長することができる(以下、かかる期間延長を「オプション延長」という。)。なお、オプション延長の実施は2回に限られる。

上記のオプション延長とは別に、実施契約に定める事由が生じた場合、運営権者は、運営期間の延長を申し出ることができる。このとき、市が各事由において運営権者に生じた損害又は増加費用等を回収する必要があると認めた場合には、市と運営権者が協議により別途定める規定の範囲内で両者が合意した期間だけ、運営期間を延長することができる(合意延長)。なお、合意延長の実施は1回に限るものではない。

オプション延長もしくは合意延長を実施する場合は、別途定めるターミナル維持管理事業の期間も、同じく延長するものとする。

2)今後の検討

需要リスクへの対応スキームとして、市はフロアの設定、及び業績連動支払いスキームを検討しているが、事業化時の需要環境や、民間事業者からの投資回収期間や需要環境の更なる悪化時等の対応方策として、官民協議による事業期間の延長に関する意見があったことから、当該スキームを検討した。事業化時の需要環境をふまえて、民間意向を十分に確認しつつ、事業期間については決定することが望ましい。

③「2. 事業内容 (4)業務範囲」

1)概要

5.1.2 に示す通り、現状、運営事業に係る業務範囲としては、岸壁予約調整に係る業務や厳原港との連携業務、及び任意事業としてのターミナル施設の利用促進・魅力向上に資する事業等を想定している。

2)今後の検討

これらの事業を含めることについては、現状の市の対応業務や船社との調整の内容、及び想定さ

れるリスク等を十分に情報提供のうえ、民活導入の効果や提案として期待できる事項の十分な把握を経て決定することが望ましい。

また、事業範囲に含める場合には、これらの業務を事業者のみですべて対応することは困難であり、市や関係団体等の協力範囲について情報を提示するとともに、その具体的な要求水準については、民間提案をふまえて十分な協議ののち、要求水準として設定することが考えられる。

④「2. 事業内容 (6)事業者の収入及び費用負担 ①ターミナル運営等事業」

1)概要

市は、出国のために国際ターミナルを使用する旅客から徴収するターミナル使用料について、対馬市国際ターミナル条例第 11 条に規定している。運営権者は、当該条例に定める額を上限とし、実施契約に定めるところに従い、市に通知した上でターミナル使用料を設定、收受し、自らの収入とすることができる。

2)今後の検討

現状、市は事業化まで、あるいは運営権設定開始以前までに、当該条例の改定を予定している。改定の内容は、ターミナル機能強化に伴う施設整備費を受益者である利用者が負担する考え方から、他港のターミナル使用料を参考としつつ、ターミナル使用料の上限を改定(上限額増額)するものである。

当該条例改定に向けては、事業化時の需要環境や船社意向、及び利用者負担の増加に伴う影響等を十分に精査のうえ、決定することが望ましい。

また、現状の条例では、厳原港と同等の料金設定とされていることから、厳原港における同料金の設定についてもあわせて検討することが考えられる。

⑤「2. 事業内容 (6)事業者の収入及び費用負担 ②～⑥サービス対価、運営権対価、フロア及び業績連動支払に関する事項」

1)概要

サービス対価の負担範囲、運営権対価の取扱い、及びフロア及び業績連動支払に関する閾値の設定については、6. 事業収支シミュレーションの検討結果をふまえて設定している。

i) サービス対価、フロア及び業績連動支払

施設整備事業の設計・施工・工事監理及び所有権移転に係る対価については市の負担としているが、ターミナル維持管理事業に係る費用については、事業者負担とする場合も想定している(この場合、フロア、業績連動支払の設定内容もあわせて調整される。)

ii) 運営権対価

0 円以上を予定している。

2)今後の検討

事業化時の実際の需要環境が民間事業者にとり上記の内容、その範囲、及び是非の判断に影響する。本年度のマーケットサウンディングでは、これら需要変動リスクへの対応スキームの方向性として民間から確認した意見もふまえて検討したが、その具体的な水準等も含め、事業化時には慎重に民間意向を確認したうえで決定することが望ましい。

特に、業績連動支払スキームの導入については、市としての VFM 確保可能な水準で条件を設定しているが、業績連動方法が売上の 70%～80%を市に支払うこととなっていることについて、このような条件で民間事業者が業績向上へのインセンティブを有し、本事業への参画意向を有するかは十分な確認が必要である。事業者にとっては収益機会が抑制されるため、市への還元の対象外となるターミナル内での附帯事業としての民間収益事業による収益確保方策についても十分な意向を把握していくことが考えられる。

(2) II 民間事業者の募集及び選定に関する事項

①「2. 応募者の参加資格要件」

1)概要

現状、構成員の要件については、出資比率に応じ、業務内容毎の実績要件等を設定している。

2)今後の検討

現状、ターミナルの整備、運営事業等に係る外資企業の出資に関する法的制約はないため、外資企業の事業主体への構成員としての参画については、応募者の判断によることとしている。

マーケットサウンディングの結果においては、①安定的な船社の寄港、②韓国を主要ターゲットとする事業特性をふまえた経営ノウハウやマーケティング体制の構築、等の観点から外国船社を含む外資系企業の構成企業への招聘の可否についての関心が見られた。

これらの検討については、市としてはターミナル運営にあたって、そのユーザーである船社等が参入することによる公平な岸壁予約、船社事務所等のテナントブースの供用、及び市のフェリー誘致等の政策との整合等において負の影響がないかの確認を行い最終判断を行うことが想定される。

10 事業化に向けた課題

10.1 事業成立性の更なる検証の必要性

本年度、現状の需要環境をふまえて検討した需要変動リスクへの対応方策を含めた事業収支シミュレーションの結果、実施方針(案)に示す事業スキームの実現時には、直営方式を採用した場合の本市の財政負担であるPSC(Public Sector Comparator)と、PFI手法(BTO+運営権/フロア、及び業績連動支払いを加味)を導入した場合の本市の財政負担(PFI-LCC(LCC:Life Cycle Cost))の差であるVFM(Value For Money)の確保が確認された。

本市の財政負担の削減効果や、運営権導入による今後のターミナルを軸とした比田勝港の活性化に向けて、当該スキームによる事業化検討を進めていくことが考えられる。

しかしながら、本年度顕在化し、現状将来の需要見通しが立たない中、当該スキーム採用による事業化にあたっては今後の需要推移の確認を経たのちの官民対話、具体的な需要リスク対応による事業成立性の確認が必要である。

10.2 ターミナル整備事業の費用負担への対応

本年度の検討の結果、ターミナル整備事業については市の財政負担を伴う必要性を確認し、当該整備事業費の負担が事業収支採算性に大きな影響を与えることが課題となっている。将来需要の見通しを立てることが困難ではあるものの、想定需要や導入すべき機能の更なる検証によるターミナルの要求水準の検討(事業費の軽減策)を継続することが考えられる。

ただし、本調査で整理したターミナル3階案については、今後の需要回復局面においては再度喫緊の課題として浮上することが想定されること、敷地の制約をふまえた仕様や工法上の制約が大きいことから、事業費の削減は容易ではない。

現状、本事業で適用可能な補助金を確認されなかったものの、今後の需要環境の変化(需要の回復)や、事業化時期を想定しつつ、補助金の活用可能性について関係省庁と協議していき、事業収支採算性の改善を図っていくことも必要と考えられる。